

Comune di Mola di Bari



PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
MOLA DI BARI

Linee di indirizzo (aggiornamento)

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.)

con il supporto del GdL del Comune di Mola di Bari





SOMMARIO

1	Introduzione	5
1.1	Caratteristiche generali di un PUMS	5
1.2	Quadro normativo di riferimento.....	6
1.2.1	Livello europeo	7
1.2.2	Livello nazionale	13
1.2.3	Livello regionale.....	18
1.3	Il PUMS di Mola di Bari	18
2	Quadro conoscitivo	20
2.1	Quadro normativo, pianificatorio e programmatico.....	20
2.1.1	Livello regionale.....	20
2.1.2	Livello sovralocale	31
2.1.3	Livello locale	41
2.2	Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano.....	44
2.2.1	Struttura territoriale e insediativa	44
2.2.2	Caratteristiche e dinamiche demografiche	46
2.2.3	Imprese e dinamiche occupazionali	52
2.2.4	Localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione	58
2.3	Offerta di reti e servizi di trasporto	59
2.3.1	Rete stradale esistente e gerarchizzazione.....	59
2.3.2	Reti, nodi e servizi di trasporto pubblico.....	61
2.3.3	Rete ciclabile, aree pedonali, Zone 30 e ZTL.....	79
2.3.4	Sistema della sosta.....	86
2.3.5	Servizi integrativi al trasporto pubblico e mobilità condivisa	90
2.3.6	Logistica urbana	90
2.3.7	Sistemi ITS e di informazione, regolamentazione e controllo della circolazione	90
2.3.8	Politiche della mobilità	90
2.4	Domanda di mobilità	90
2.4.1	Matrici O/D degli spostamenti delle persone e delle merci	90
2.4.2	Parco auto circolante	93
2.4.3	La domanda turistica	95
2.5	Interazione domanda-offerta, criticità e impatti.....	99





2.5.1	Impatti sulla qualità dell'aria	104
2.5.2	Impatti acustici	107
2.5.3	Incidentalità	109
2.6	Punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce	110
3	Percorso partecipato del piano.....	113
3.1	Attività e fasi di lavoro	114
3.2	Portale di ascolto e partecipazione	115
3.2.1	Fase 1. Ascolto e analisi del conflitto	117
3.2.2	Fase 2. Fase collaborativa.....	131
4	Definizione degli obiettivi.....	137
4.1	Obiettivi primari.....	137
4.2	Obiettivi specifici	139
4.3	Indicatori di risultato	140
5	Scenario di Riferimento.....	143
5.1	Mobilità ciclistica e pedonale.....	143
5.2	TPL e intermodalità.....	145
5.3	Trasporto privato motorizzato e sosta	145
5.3.1	Variante SS16	147
5.4	Progetti urbani	153
5.4.1	Waterfront Metropolitano	153
5.4.2	PIRP Cerulli	155
5.4.3	Contratto di Quartiere "SS Trinità"	156
5.4.4	PRU Cozzetto.....	158
5.4.5	Asse Attrezzato Paolo VI	159
5.4.6	Lavori di messa in sicurezza di Via Russolillo	160
5.4.7	Step Bike Step.....	162
5.4.8	Eco Infopoint.....	164
5.4.9	Ecometrò	166
6	Categorie di misure.....	169



1 INTRODUZIONE

1.1 CARATTERISTICHE GENERALI DI UN PUMS

Nell'accezione riconosciuta dalle linee guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea), e dal loro aggiornamento pubblicato come seconda edizione nell'ottobre 2019, un "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione".

Le linee guida europee (LGE), inoltre, definiscono quale finalità principale di un PUMS quella di creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

- Migliorare l'accessibilità per tutti, senza distinzioni di reddito o status sociale;
- Accrescere la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano;
- Migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia;
- Fattibilità economica, equità sociale e qualità ambientale.

Le linee guida europee (LGE), inoltre, elencano i principali benefici che un PUMS genera, sia per gli Enti locali che per la collettività nel suo insieme, ovvero:

- migliorare la qualità della vita;
- creare benefici economici e ridurre i costi;
- dare un valido contributo al miglioramento della salute e dell'ambiente;
- migliorare l'accessibilità e la fluidificazione della mobilità;
- fare un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione;
- conquistare il consenso dei cittadini;
- realizzare piani migliori grazie a un approccio interdisciplinare e integrato;
- riuscire a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrata;
- sfruttare le sinergie di più istituzioni e settori per una pianificazione collaborativa;
- muoversi verso una nuova cultura della mobilità.

La redazione di un PUMS ha pertanto l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane, in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla



collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. In tale ottica, il tema dell'accessibilità, intesa come insieme delle caratteristiche spaziali, distributive, organizzative e gestionali in grado di permettere la mobilità e un uso agevole, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona, è da intendersi come elemento centrale per la redazione, l'implementazione e il monitoraggio di un PUMS.

Per la definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni da sviluppare all'interno del PUMS è opportuno fare proprio l'approccio della strategia ASI (Avoid, Shift, Improve), adottata sia dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) sia dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP) e orientata allo sviluppo e alla sostenibilità del settore dei trasporti e della mobilità.

L'approccio ASI si definisce quale strategia d'intervento organica e integrata, finalizzata alla configurazione di modelli di trasporto persone e merci a basso impatto attraverso l'integrazione di tre linee di azione principali (i tre pilastri):

- Avoid/Reduce ("efficienza del sistema" - system efficiency). Il pilastro Avoid/Reduce è finalizzato alla riduzione della domanda di trasporto consentendo una correlata limitazione di consumi ed emissioni senza deprimere la crescita economica. Esso include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto evitando o riducendo la formazione della domanda di trasporto passeggeri e merci (riduzione degli spostamenti passeggeri, riduzione delle distanze, riduzione delle merci trasportate e delle distanze percorse).
- Shift ("efficienza degli spostamenti" - trip efficiency). Il pilastro Shift mira a favorire l'utilizzo delle modalità di trasporto più sostenibili; con il Modal Shift o diversione modale si intendono tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza di uno spostamento utilizzando un modo di trasporto con minori impatti (meno energivoro, meno carbonico, meno inefficiente spazialmente, meno insicuro) rispetto a quello attualmente utilizzato.
- Improve ("efficienza dei veicoli" - vehicle efficiency). Il pilastro Improve mira a perseguire l'efficienza energetica delle differenti modalità di trasporto e delle tecnologie dei veicoli; include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza del veicolo, agendo sugli azionamenti, su altre componenti come gli pneumatici e i freni, sui combustibili ma anche semplicemente sugli stili di guida.

1.2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Non esiste a livello comunitario, né a livello nazionale, una normativa cogente sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Tuttavia, sono numerosi i documenti di indirizzo a livello europeo nei quali si fa espressamente riferimento ai PUMS, così come molteplici sono state, e continueranno a esserlo nei prossimi anni, le risorse disponibili nei programmi comunitari per la redazione dei PUMS. Anche a livello italiano l'attenzione verso le problematiche connesse al sistema della mobilità nelle aree urbane è progressivamente aumentata: già nel 2000 con l'art.22 della Legge n.340 - Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti





amministrativi - sono stati istituiti i Piani Urbani di Mobilità (PUM); il 19 dicembre 2013 è stato sottoscritto tra i Ministeri competenti (Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Ministero Sviluppo Economico, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Ministero della Salute), Regioni e Province autonome del Bacino Padano l'“Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano”, con la finalità di individuare misure condivise per la riduzione delle concentrazioni inquinanti in atmosfera tra cui (all'art. 4 comma 1 lett. a) “l'aggiornamento delle vigenti linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità”; il 27 maggio 2016 è stato istituito, con Decreto R.D. 194, un Gruppo di Lavoro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzato alla realizzazione delle linee guida nazionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, poi approvate con Decreto del 4 agosto 2017. Inoltre la disponibilità di un PUMS è considerata anche un elemento di premialità per l'accesso ai finanziamenti comunitari e nazionali, tra i quali si ricorda ad esempio il “Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro” ai sensi della Legge n. 221 del 28 dicembre 2015 - Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali – Art. 5: disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile.

1.2.1 Livello europeo

I documenti di indirizzo della politica di settore in ambito comunitario richiamano esplicitamente i PUMS. Si ricordano in particolare:

- il “Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009”, in cui la commissione europea indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile;
- il “Libro Bianco 2011”, che tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai PUMS;
- l'“Urban Mobility Package del 2013”, il quale ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione.

Con il suo Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009, la Commissione europea ha presentato per la prima volta un programma globale di sostegno per la mobilità urbana. L'obiettivo del Piano è far sì che le autorità locali, regionali e nazionali potessero beneficiare di strumenti utili ad affrontare la sfida della mobilità urbana sostenibile e facilitare il processo decisionale politico. Il piano prevedeva 20 azioni, una delle quali dedicata ad una migliore pianificazione e per accelerare la sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili nelle città e nelle regioni, nella quale la Commissione si impegnava a preparare materiale informativo e avviare attività promozionali e a redigere documenti di orientamento su aspetti importanti relativi a detti piani, quali la distribuzione delle merci nelle aree urbane e i sistemi di trasporto intelligenti per la mobilità urbana.

Con il Libro Bianco dei Trasporti al 2050, sottotitolato "Verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile" e adottato nel marzo 2011, la Commissione europea fa propria una strategia globale (Trasporti 2050) e auspica che le città al di sopra di una certa dimensione siano incoraggiate ad adottare piani integrati di mobilità urbana. Il sottotitolo trova la sua ragione nell'obiettivo di





riduzione drastica della dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio in grado di diminuire del 60% le emissioni di carbonio nei trasporti entro il 2050.

L'Urban Mobility Package del 2013, così come emerso da un ampio scambio tra gli stakeholder e gli esperti di pianificazione in tutta l'Unione europea, descrive le principali caratteristiche di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile e chiarisce che esso comprende i seguenti otto elementi principali: traguardi e obiettivi; una visione a lungo termine e un chiaro piano di attuazione; una valutazione delle prestazioni attuali e future; lo sviluppo equilibrato e integrato di tutti i modi; integrazione orizzontale e verticale; approccio partecipativo; monitoraggio e valutazione; garanzia di qualità.

Ma sono le linee guida europee (LGE) per la redazione dei Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), già citate in premessa, ad aver tracciato gli elementi che caratterizzano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e cioè:

- un approccio partecipativo, che coinvolge i cittadini e i portatori di interesse sin dalla fase di condivisione del quadro conoscitivo fino alla definizione degli indirizzi e delle scelte del Piano;
- uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto che mira a incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili;
- una visione di sostenibilità e un impegno concreto di cittadini e decisori in termini economici, di equità sociale e di qualità dell'ambiente urbano;
- un approccio integrato di pianificazione che tenga in debita considerazione e che dialoghi con gli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti già esistenti e con enti con diversi livelli di competenza;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro misurabilità;
- una chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

Secondo le LGE, l'elaborazione dei PUMS prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione, definizione e redazione dello strumento di pianificazione in 4 fasi e 12 step, collegati tra loro attraverso un percorso idealmente senza soluzione di continuità, definito come "ciclo di vita" del PUMS e sintetizzato nello schema seguente.

La seconda edizione delle linee guida europee posticipa la definizione delle misure di una fase rispetto alle linee guida Eltis, mentre anticipa di una fase l'attività di valutazione.



Come indicato nelle linee guida europee, la redazione del PUMS introduce un sostanziale cambiamento di approccio rispetto a un più tradizionale Piano Urbano della Mobilità: attenzione ai bisogni espressi dai cittadini e all'innalzamento della qualità della vita piuttosto che imposizione di modelli preordinati, ricerca di soluzioni basate su un mix di infrastrutture-servizi e politiche anziché sulla proposizione di semplici interventi infrastrutturali, implementazione di strumenti e procedure di monitoraggio del Piano finalizzati a migliorarne l'efficacia in fase attuativa.

La rilevanza dei PUMS nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città (cfr. Horizon 2020 Iniziativa Civitas).

Gli indirizzi impartiti dall'Europa sull'impiego e la ripartizione tra i diversi assi dei fondi del POR FESR impongono un approccio fondato sulla trasversalità delle azioni proposte e sulla loro capacità di porre in relazione mobilità, territorio, ambiente, aspetti economico-sociali, sollecitando un nuovo approccio anche nell'ideazione dei progetti di mobilità.



Figura 1 - I dodici step del PUMS così come definiti dalla seconda edizione delle linee guida europee sui PUMS

Di seguito si dettagliano sinteticamente le attività proprie di ognuno dei 12 step del ciclo di vita del PUMS.

FASE 1 - PREPARAZIONE E ANALISI

STEP 1: Impostare le strutture di lavoro



- Stimare capacità e risorse
- Creare un gruppo di lavoro interdisciplinare
- Attribuirsi la paternità politica del processo
- Pianificare il coinvolgimento di cittadini e stakeholder

All'inizio del processo di PUMS, è necessario analizzare le capacità disponibili e le risorse che possono essere impiegate nella costruzione di un'adeguata struttura di lavoro. Per raggiungere un processo di pianificazione veramente integrato, il nucleo di lavoro incaricato del PUMS deve essere ben collegato con tutte le aree amministrative più importanti. Per assicurarsi che i politici facciano proprio il PUMS devono essere condotte attività dedicate fin dall'inizio e il coinvolgimento di cittadini e stakeholder deve essere pianificato con anticipo. L'obiettivo del primo step è di acquisire sia effettive strutture di lavoro sia un ampio supporto per il processo.

STEP 2: Determinare il quadro pianificatorio

- Valutare i vincoli pianificatori e definire l'area di interesse ("area funzionale urbana")
- Collegarsi ad altri processi di pianificazione
- Stabilire un cronoprogramma e un piano di lavoro
- Valutare l'opportunità di un supporto esterno

Di pari passo con la costruzione delle strutture di lavoro, la cornice pianificatoria è indispensabile per adattare lo sviluppo del PUMS al contesto locale. Questa include la definizione della portata geografica, che idealmente deve coinvolgere la 'area funzionale urbana'. Altri aspetti importanti sono l'aderenza ai requisiti normativi di pianificazione e la creazione di collegamenti con processi di pianificazione sulle relative tematiche. I risultati delle precedenti attività devono essere quindi sintetizzati in una timeline prestabilita e in un piano di lavoro, che dovrebbe essere approvato mediante un processo politico al fine di offrire garanzie agli attori coinvolti. Se in precedenza sono emerse delle mancanze in termine di capacità, sarà opportuno prendere preventivamente accordi per richiedere un supporto esterno nello sviluppo del PUMS.

STEP 3: Analizzare la situazione della mobilità

- Identificare le fonti di informazioni e collaborare con i proprietari dei dati
- Analizzare problemi e opportunità (per tutti i modi)

L'ultimo step per prepararsi in modo adeguato al PUMS è analizzare la situazione della mobilità della città. Questa è una tappa importante, che fornisce le basi per lo sviluppo di una strategia razionale e trasparente. Prima di condurre un'analisi delle criticità e delle opportunità nella sfera della mobilità urbana e di includere i cittadini nell'analisi, occorre identificare le fonti di dati e informazioni e mettere in piedi collaborazioni con i proprietari dei dati. L'obiettivo è quello di avere una raccolta e un'analisi dei dati che sia orientata e focalizzata allo scopo. Queste, inoltre, devono includere tutte le modalità di trasporto e gli obiettivi e le tendenze in atto legati alla mobilità dell'intera area funzionale urbana.

FASE 2 - SVILUPPO DI UNA STRATEGIA

STEP 4: Costruire e definire scenari condivisi

- Sviluppare scenari di possibili assetti futuri
- Discutere gli scenari con cittadini e stakeholder



Basandosi sulle analisi di criticità e opportunità, occorre sviluppare e discutere con cittadini e stakeholder scenari diversi. Questi scenari aiutano a capire meglio come in futuro potrà apparire la mobilità urbana della città. In questo modo potranno informare e ispirare lo sviluppo conseguente della visione.

STEP 5: Sviluppare visione e strategia con gli stakeholder

- Creare una visione condivisa con cittadini e stakeholder
- Concordare obiettivi relativi ai principali problemi e tutti i modi

Si è a questo punto pronti per cominciare con gli step principali dello sviluppo di un PUMS. Sviluppare una visione e degli obiettivi comuni sono il punto di svolta di ciascun PUMS. Una visione è un'importante descrizione qualitativa di quello che è il futuro auspicato per la città e la sua mobilità, che viene poi dettagliata da obiettivi concreti che indicano il tipo di cambiamento che si vuole raggiungere. Questi due, visione e obiettivi, forniscono le basi per tutti gli step successivi volti a definire indicatori e obiettivi strategici e scegliere le misure necessarie. Gli scenari e la visione sono fortemente collegati, la sequenza con cui si sviluppano può variare a seconda dei contesti o anche andare parallelamente. La visione e gli obiettivi possono essere elementi di guida solo a patto che godano di un largo consenso tra stakeholder e cittadini; perciò è fondamentale crearli collettivamente e stabilire una "aderenza condivisa"

STEP 6: Stabilire valori target e indicatori

- Identificare indicatori per tutti gli obiettivi
- Concordare valori target misurabili

La visione e gli obiettivi forniscono un'importante descrizione qualitativa del futuro desiderato e del tipo di cambiamento che si intende ottenere. Ad ogni modo, ciò da solo non basta. Per fare sì che queste modificazioni siano misurabili, occorre selezionare un adatto set di indicatori e obiettivi strategici. Lo scopo principale, in questo caso, è definire un insieme che sia raggiungibile, ambizioso e al suo interno coerente, al fine di permettere a coloro che vi lavorano di monitorare il progresso fatto verso la realizzazione degli obiettivi senza richiedere improbabili quantità di nuovi dati da acquisire.

FASE 3 - PIANIFICAZIONE DELLE MISURE**STEP 7: Selezionare pacchetti di misure con gli stakeholder**

- Creare e valutare un elenco di misure con gli stakeholder
- Definire pacchetti integrati di misure
- Pianificare il monitoraggio e la valutazione delle misure

Lo sviluppo di pacchetti di misure efficaci si colloca "al cuore" del PUMS. Solo misure accuratamente selezionate possono garantire il raggiungimento degli obiettivi e degli scopi definiti. La selezione dovrebbe essere basata su una discussione con gli stakeholder, una valutazione trasparente della fattibilità delle misure e il loro apporto agli obiettivi. Occorre, inoltre, tenere conto delle esperienze di altri contesti urbani con politiche simili. Per massimizzare le sinergie e riuscire a superare gli ostacoli, bisogna definire pacchetti di misure integrate. Pianificare con anticipo la valutazione e il monitoraggio di ciascuna misura (o di pacchetti di misure) assicura che questi vengano presi in considerazione quando verranno discussi responsabilità e budget.

**STEP 8: Concordare azioni e responsabilità**

- Descrivere tutte le azioni
- Identificare le fonti di finanziamento e valutare le capacità finanziarie
- Concordare priorità, responsabilità e tempistiche
- Assicurarci un vasto supporto politico e pubblico

In seguito all'accordo sui "pacchetti di misure", la pianificazione operativa deve suddividere i pacchetti in compiti da mettere in pratica (o "azioni") per i dipartimenti e le istituzioni che sono responsabili della loro implementazione. Responsabilità chiare, priorità d'implementazione e tempistiche devono essere concordate sulla base di descrizioni dettagliate delle azioni e stime dei costi. A questo punto è inoltre essenziale comunicare il contenuto concreto agli stakeholder più interessati (che spesso è la popolazione generale) e ai decisori politici. L'obiettivo principale di questo step è quello di concordare un set di azioni chiaramente definite, che aiuti a raggiungere la visione e gli obiettivi.

STEP 9: Prepararsi all'adozione e al finanziamento

- Sviluppare piani finanziari e concordare la condivisione dei costi
- Ultimare il documento "PUMS" e verificarne la qualità

Dopo una prima stima dei costi fatta in precedenza, è ora il momento di sviluppare piani concreti di finanziamento per tutte le azioni. A seconda delle procedure di cui l'amministrazione si è dotata, è possibile includere uno schema finanziario dettagliato nel PUMS stesso o come parte di un processo distinto. Il PUMS sintetizza i risultati di tutte le attività precedenti. Dopo aver integrato al suo interno le correzioni derivate dai riscontri di stakeholder e cittadini e dopo un controllo finale sulla qualità, il documento deve essere formalmente adottato dai rappresentanti politici competenti.

FASE 4 - IMPLEMENTAZIONE E MONITORAGGIO**STEP 10: Gestire l'implementazione**

- Coordinare l'implementazione delle azioni
- Appaltare la fornitura di materiali e servizi

Dopo l'adozione del PUMS inizia la fase d'implementazione. Poiché il PUMS è un documento strategico, fornisce una cornice profonda per questa attività, ma non specifica nei dettagli come ciascuna azione sarà implementata e cosa occorre. Questi compiti spesso complessi di implementazione non sono normalmente svolti dal "nucleo centrale di lavoro" del PUMS, ma dai dipartimenti tecnici responsabili. Perciò, al fine di assicurare un approccio coerente fino alla fine, è importante che ci sia un passaggio di consegne ai responsabili tecnici fatto bene e un coordinamento effettivo di tutte le azioni di implementazione da parte del nucleo centrale di lavoro. Ad esempio, mentre il rifornimento di materiali e servizi è un processo standard in ogni pubblica amministrazione, far arrivare prodotti innovativi o "fornitura verde" spesso richiede l'attenzione del nucleo centrale di lavoro per assicurare il successo nell'introduzione di questi nuovi prodotti e approcci di fornitura.

STEP 11: Monitorare, adattare e comunicare

- Monitorare i progressi e adattare
- Informare e coinvolgere cittadini e stakeholder





Il monitoraggio continuo è la caratteristica principale dei PUMS, che accresce l'efficienza del processo e contribuisce a una più alta qualità di implementazione. Per assicurare un'implementazione di successo occorre prima stabilire i valori di partenza e cominciare presto a monitorare così da poter reagire ai cambiamenti in modo opportuno. I risultati del monitoraggio devono retroagire sul processo per ottimizzare future implementazioni e devono essere comunicati a cittadini e stakeholder. In questa fase, per la prima volta la comunità locale è direttamente interessata dall'implementazione delle azioni e ha pertanto bisogno di coinvolgimento e informazione regolare.

STEP 12: Revisionare e trarre insegnamenti

- Analizzare successi e fallimenti
- Condividere risultati e insegnamenti acquisiti
- Considerare nuove sfide e soluzioni

Il processo del PUMS è un ciclo perché comporta uno sviluppo continuo. La fine del processo è anche l'inizio. Il mondo - e la città - continuano a cambiare e svilupparsi. Anche se è stato completato il ciclo, è importante guardare a cosa è andato bene e cosa no, per condividere e scambiare esperienze con i cittadini e considerare le nuove problematiche e sfide che andranno affrontate, così come le possibili nuove soluzioni. In questo passaggio, occorre imparare cosa è andato bene e cosa non è andato come previsto per trasferire le lezioni apprese nel nuovo PUMS.

1.2.2 Livello nazionale

La strategia europea in materia di mobilità urbana sostenibile, come sinteticamente riportata nei paragrafi precedenti, richiede un consistente impegno innovativo nelle politiche locali, a cominciare dalla pianificazione. A livello nazionale, esaminando gli strumenti di piano che la legge prevede per le politiche di mobilità, emerge un quadro eterogeneo che si è venuto formando nel tempo e che richiederebbe pertanto un complessivo ripensamento. Le linee guida nazionali, approvate con Decreto del 4 agosto 2017, costituiscono un primo passo verso tale direzione; si auspica che nel prossimo futuro vengano elaborati ulteriori documenti che approfondiscano altre tematiche afferenti alla redazione dei PUMS, quali una coerente integrazione con la strumentazione urbanistica, con il processo di VAS, eccetera.

Allo stato attuale, gli strumenti di piano che le leggi italiane prevedono in materia di mobilità a livello locale sono i seguenti: il Piano Urbano del Traffico (PUT), il Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE), il Piano Urbano della Mobilità (PUM), i Piani degli Spostamenti (o, più comunemente, Piani di Mobility Management) e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

I Piani Urbani del Traffico e i Piani del Traffico per la Viabilità Extraurbana sono previsti dall'articolo 36 del Codice della Strada.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è un piano di gestione di brevissimo periodo (due anni), obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti o interessati da particolari flussi turistici o da fenomeni di pendolarismo (il cui elenco è redatto dalle Regioni). Istituito, sebbene come strumento non obbligatorio, con la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 agosto 1986, n. 2575, è





divenuto obbligatorio nel 1992, con l'approvazione del Nuovo codice della strada (D.Lgs. n. 285/92, art. 36). Il PUT suddivide le componenti della mobilità e dà luogo a una serie di pianificazioni settoriali che riguardano il miglioramento della varie forme di mobilità, il miglioramento dei servizi pubblici collettivi, la riorganizzazione della sosta, ecc. I piani particolareggiati hanno la funzione di attuare quanto contenuto nel PUT e riguardano porzioni di territorio più ridotte, progettate nel dettaglio.

Il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE) è uno strumento di pianificazione obbligatorio per le province riferito alle strade extraurbane provinciali e al sistema della mobilità su gomma non di linea. Le Regioni, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, possono prevedere che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della Città metropolitana.

I Piani del Traffico, sia in ambito urbano che extraurbano, sono finalizzati a ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico, nonché il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Per raggiungere tali obiettivi, secondo le "Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico (supplemento ordinario GU n. 146 del 24 giugno 1995)", condizione essenziale è la definizione e la classificazione funzionale delle strade. Per i PTVE, invece, mancano analoghe direttive ministeriali, ma ugualmente le Province che si sono dotate di tale strumento di gestione non hanno potuto fare a meno di assumere il principio della gerarchizzazione e specializzazione della rete viaria, ricercando condizioni di compatibilità tra esigenze di accessibilità e caratteristiche insediative e ambientali del territorio e distinguendo pertanto la rete stradale in primaria/principale (destinata primariamente al transito), secondaria (con funzione di penetrazione dei singoli ambiti territoriali) e locale, con funzione di accesso ai centri abitati.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è un piano strutturale di medio-lungo periodo (dieci anni), per i comuni o le aggregazioni di comuni con più di 100.000 abitanti, istituito (senza obbligatorietà) dalla legge 24 novembre 2000, n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi". Con la L. 340/2000, infatti, *"al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione*





all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città".

I Piani degli Spostamenti sistematici ("Casa-Lavoro" e "Casa-Scuola") sono specificatamente finalizzati al decongestionamento del traffico urbano e metropolitano, alla riduzione dell'uso individuale dell'auto privata e alla riduzione degli impatti ambientali a livello locale e climalterante. I primi (Piani degli spostamenti casa Lavoro – PSCL) sono stati introdotti dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane", insieme alla figura del mobility manager aziendale e a quello di area, hanno come obiettivo non la creazione o il potenziamento delle infrastrutture di trasporto, ma l'individuazione e l'attuazione di specifiche azioni sulla domanda di mobilità, agendo sui comportamenti e sulle abitudini di mobilità dei singoli. Tra le misure tipiche del mobility management figurano le seguenti: promozione degli spostamenti a piedi e in bici, car sharing, car pooling, bike sharing, taxi collettivi, integrazione modale, flotte di mezzi a carburanti a basso impatto, abbonamenti gratuiti o ridotti al TPL, incentivazioni all'uso di modalità alternative all'automobile, ecc.. Persuasione, negoziazione, limitazione, concessione, concertazione sono quindi gli strumenti utili a garantire l'attuazione delle azioni di promozione della mobilità sostenibile, nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Al DM 27 marzo 1998, non obbligatorio e privo di sanzioni per gli inadempienti, sono seguiti specifici decreti di finanziamento:

- 20 dicembre 2000 "Finanziamenti ai comuni per il governo della domanda di mobilità (mobility management)";
- 20 dicembre 2000 "Incentivi ai Comuni per il programma nazionale car sharing";
- 22 dicembre 2000 "Finanziamento ai Comuni per la realizzazione di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane".

Con tali decreti, integrativi dello stesso DM del 1998, si è inteso promuovere e finanziare la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone e delle merci finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile. Significativa l'estensione del concetto dei piani degli spostamenti (o piani per la gestione della domanda di mobilità): non solo riferiti ai singoli attrattori di traffico (come per la mobilità casa-lavoro), ma anche riferiti alle aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, ai poli scolastici e sanitari o anche alle aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico (es. concerti, manifestazioni sportive, stabilimenti balneari, ecc.).

Infine con L. n.77 del 17 luglio 2020 è stato convertito il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, cosiddetto "Decreto Rilancio": si fa obbligo a tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). L'obbligo riguarda le imprese e le pubbliche amministrazioni ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia oppure in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti





I Piani degli Spostamenti Casa-Scuola sono di fatto stati introdotti con la Legge 28 dicembre 2015, n. 221, che al comma 6 dell'Art. 5 (Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile) definisce i compiti del mobility manager scolastico:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;
- mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi;
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.

È con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 che, ai sensi del decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 (art. 3, comma 7), il legislatore persegue "... *la finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani urbani di mobilità sostenibile ... su tutto il territorio nazionale*". Il Decreto all'Art. 3 (Adozione dei PUMS) recita che "*Le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida di cui all'articolo 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto*" e all'Art. 4 (Aggiornamento e monitoraggio) che il PUMS ha "*un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale ...*" e che "*... i soggetti destinatari ... predispongono, altresì, un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica, tenendo conto degli indicatori di cui all'allegato 2*". Le linee guida nazionali sono costituite (Art. 2 del citato Decreto) da: "*a) procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS*" riportata nell'allegato 1 allo stesso decreto; "*b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS*" (allegato 2 al decreto).

Il Decreto ministeriale n. 396 del 28/08/2019 ha parzialmente ridefinito i confini di applicabilità delle Linee Guida nazionali, andando contestualmente a riorganizzare gli indicatori di risultato, ora maggiormente dettagliati. La pubblicazione del Decreto è avvenuta in data 11 ottobre 2019 e concede agli enti un lasso di tempo pari a 12 mesi per adeguare i propri PUMS alle Linee Guida aggiornate. Il PUMS di Mola di Bari recepisce le modifiche introdotte dal citato Decreto.

In merito alla mobilità ciclistica, la legge n. 2 del gennaio 2018 ha fissato l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per esigenze quotidiane che turistiche, salvaguardando parametri di sicurezza e sostenibilità della mobilità urbana. Inoltre, ha definito i contenuti e l'iter di approvazione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica, dei Piani Regionali della Mobilità Ciclistica a cadenza triennale per disciplinare l'intero sistema ciclabile regionale





redatto sulla base dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) e sulla base dei programmi e progetti comunali e delle città metropolitane (Biciplan).

Nell'art. 2 della L. n. 2/2018 vengono definite le varie tipologie di percorsi destinati ai ciclisti, come segue:

- «ciclovia»: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;
- «rete cicloviaria»: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità;
- «via verde ciclabile» o «greenway»: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;
- «sentiero ciclabile o percorso natura»: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;
- «strada senza traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli al giorno calcolata su base annua;
- «strada a basso traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- «strada 30»: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495; è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.”

Nell'art. 3 viene definito il Piano generale della Mobilità Ciclistica, con particolare attenzione all'“individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia»” e alle connessioni di quest'ultima con le altre modalità di trasporto.

Nell'art. 4 viene descritta la rete ciclabile nazionale denominata “Bicitalia”, integrata nel sistema di rete ciclabile trans-europea “EuroVelo”, con tutte le caratteristiche che la distinguono come il suo sviluppo complessivo “non inferiore a 20.000 chilometri”, la connessione con le altre modalità di trasporto, l'attrattività dei percorsi naturali che attraversa, l'utilizzo di varie tipologie di strade (greenway, strade a basso traffico), il recupero di strade dismesse o declassate, i collegamenti tra i vari comuni limitrofi e la relativa “interconnessione con le reti ciclabili urbane”.

Nell'art. 5 si definiscono gli scopi principali dei Piani regionali della mobilità ciclistica, che devono definire tutte le caratteristiche necessarie ad una rete ciclabile, tra cui i parcheggi per lo scambio modale, l'interconnessione con le altre reti ciclabili e con le altre modalità di trasporto, le “azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta”.

L'art. 8 dispone che i Comuni possano prevedere, in corrispondenza di aeroporti, stazioni ferroviarie e metropolitane, la realizzazione di velostazioni, ossia “centri per il deposito custodito di





biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio” che possono anche essere convenzionate con le aziende che gestiscono la sosta dei veicoli e le strutture destinate al parcheggio.

1.2.3 Livello regionale

A livello regionale il principale riferimento è costituito dalle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS – Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 e modificate con deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018), ispirate alle Linee Guida ELTIS e alle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS approvate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, pubblicato sulla GU 233 del 5.10.2017.

Condividendo il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana, ampiamente descritta nel documento europeo, e assumendo le finalità e l'impostazione metodologica delle Linee Guida nazionali, le Linee Guida Regionali, in continuità con i tali documenti, introducono approfondimenti, dati conoscitivi e valutazioni afferenti alle specificità del contesto regionale.

Nello specifico le Linee Guida regionali:

- forniscono un quadro di riferimento programmatico e normativo relativo al territorio regionale pugliese;
- propongono ulteriori Strategie e Azioni definite sulla base di alcune tematiche relative alla mobilità, emerse in fase di redazione (turismo, aree interne e piccoli centri, ecc.);
- dettagliano il processo di redazione di un PUMS, individuando le fasi principali e le relative specifiche attività necessarie per affrontare il processo di pianificazione e partecipazione;
- esplicitano i contenuti del Piano, precisando l'iter procedurale ai fini dell'approvazione del Piano in coerenza con la normativa regionale di riferimento;
- forniscono esempi di buone prassi (Tabella B – Strategie e buone pratiche) e strumenti (Tabella C – Strumenti);
- delineano un quadro generale dei principali programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile.

1.3 IL PUMS DI MOLA DI BARI

Il PUMS di Mola di Bari segue le linee guida europee nel rispetto dei vincoli imposti dalle Linee Guida Nazionali del MIT e dalle citate Linee Guida Regionali approvate dalla Regione Puglia.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Mola di Bari si configura quale piano strategico di lungo periodo – dieci anni – per il soddisfacimento dei bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui, al fine di migliorare la qualità della vita nella città. Tale accezione impone un'attenta analisi del sistema demografico, socioeconomico, territoriale e ambientale così da elaborare interventi e soluzioni personalizzate evitando l'applicazione di soluzioni “predefinite e





riciclate” che, alla distanza, si rivelano socialmente inaccettabili per i singoli ed economicamente insostenibili per la collettività.

Il PUMS di Mola di Bari intende, pertanto, mettere al centro le esigenze delle persone partendo da un’approfondita conoscenza del contesto locale che garantisca un’analisi interpretativa del contesto non circoscritta alla ricostruzione del funzionamento e al riconoscimento delle criticità del sistema della mobilità, ma aperta alla 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 ambientalmente sostenibili.

In affiancamento agli interventi infrastrutturali, che dedichino particolare attenzione anche alla mobilità pedonale e ciclistica, il PUMS proporrà specifiche misure di Mobility Management, aventi lo scopo di incrementare l’utilizzo delle modalità di spostamento sostenibili negli spostamenti urbani e di massimizzare l’efficacia e l’uso delle nuove infrastrutture previste: il PUMS si contraddistingue per una significativa allocazione di risorse dedicate a misure di Mobility Management, nell’accezione intesa e riconosciuta dalla piattaforma EPOMM European Platform On Mobility Management, di promozione della mobilità sostenibile nonché di gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Mette, inoltre, a sistema gli strumenti esistenti di gestione e pianificazione sostenibile del territorio comunale integrando gli interventi di logistica distributiva delle merci, con quelli di infomobilità, di trasporto collettivo e mobilità attiva (pedonale e ciclistica), oltre che con misure dedicate alla mobilità elettrica.

Per ciò che concerne gli strumenti esistenti di gestione e pianificazione della mobilità, il PUMS tiene in debita considerazione le Delibere della Giunta Comunale (che negli anni hanno avuto il merito, seppure in assenza di uno strumento di pianificazione della mobilità in senso stretto, di provvedere alla gestione del traffico), così come riassunti nell’elenco seguente:

Ordinanze di Polizia Municipale:

- Ordinanza n.11 del 12/2/1998
- Ordinanza n 8 del 4/08/2009
- Ordinanza sosta oraria

All’avvio del percorso di redazione del PUMS, si è provveduto alla definizione del Gruppo di Lavoro, che garantisca il principio di integrazione auspicato dalle linee guida europee e l’interdisciplinarietà voluta dalle linee guida nazionali di cui al DM 4 agosto 2017. Ciò attraverso il coinvolgimento dei seguenti uffici e servizi comunali:

- Comando di Polizia Municipale di Mola di Bari
- Assessorato all’urbanistica, pianificazione e assetto del territorio, lavori pubblici, demanio, mobilità





2 QUADRO CONOSCITIVO

2.1 QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

2.1.1 Livello regionale

Il livello di pianificazione regionale è caratterizzato, per quanto riguarda le politiche sui trasporti e la mobilità, dalla presenza di un Piano Regionale dei Trasporti, di un Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e di un piano sulla mobilità ciclabile denominato come “Piano Regionale Mobilità Ciclistica” adottato dalla Giunta Regionale nel febbraio 2020.

2.1.1.1 Piano Regionale dei Trasporti e Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

Il “*Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti*” che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019 (da ora in poi PA 2015-2019), che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;

Il “*Piano Triennale dei Servizi*”, inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

Il “*Piano Paesaggistico Territoriale Regionale*” (da ora in poi PPTR) del 2015, che fornisce indirizzi e direttive in campo ambientale, territoriale e paesaggistico ai piani di settore regionale, ai PTCP (pianificazione provinciale), ai PUG (pianificazione comunale).

La redazione del PA 2015-2019 e del PTS 2015-2017 ha rivestito carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché hanno costituito condizionalità ex-ante per l’accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l’accesso – senza penalizzazioni – al fondo nazionale del trasporto pubblico locale.

L’accento posto sulla sostenibilità ambientale ad ampio spettro, l’apertura al coinvolgimento di privati tramite lo strumento della finanza di progetto, il ricorso estensivo alle nuove tecnologie, l’impulso ad una crescente condivisione tra livello regionale e ambiti territoriali/città per la creazione di modelli di mobilità pienamente integrati, sono solo alcuni degli ambiti operativi comuni





in cui il Piano Attuativo intende operare integrazioni con azioni specifiche di altri strumenti, scongiurando il rischio di interventi destinati a creare sovrapposizioni o peggio, duplicazioni.

Oltre allo strumento di pianificazione/programmazione a livello regionale, la Regione Puglia ha emanato la Legge regionale n.18 del 2002 “Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”, che prevede i Piani Urbani del Traffico i quali “studiano la mobilità urbana nell’ambito comunale e intercomunale (previa intesa con i relativi enti), sia passeggeri sia merci, e individuano misure di carattere normativo e organizzativo della mobilità ai fini della sicurezza della circolazione, della fluidificazione del traffico, del risparmio energetico, della minimizzazione dell’impatto ambientale, dell’integrazione modale con i servizi di trasporto collettivo e del miglioramento della qualità dell’offerta complessiva di trasporto nel breve periodo”. La legge regionale dispone che i PUT “possono essere integrati dai Piani urbani della mobilità, così come definiti nel Piano generale dei trasporti, al fine di determinare l’assetto efficiente dell’offerta di trasporto in relazione alle caratteristiche della domanda di medio periodo”.

Relativamente all’iter di approvazione, la legge dispone che “i Comuni...trasmettono preventivamente il PUT e gli eventuali Piani della mobilità alla Regione e alla Provincia competente che ne verificano la rispondenza alla propria programmazione esprimendo parere non vincolante nel termine di quarantacinque giorni, decorso il quale si prescinde dal parere”.

La Legge regionale n.16 del 2008 “Principi, indirizzi e linee d’intervento in materia di piano regionale dei trasporti”, inoltre dispone che “il Piano Regionale dei Trasporti e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all’articolo 12 della L.R. 18/02, ai piano strategici di area vasta e ai Piani urbani del traffico (PUT).”

La Legge regionale n.1 del 2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” dispone che “I Piani della mobilità ciclistica predisposti dai Comuni e dalle Province sono piani di settore dei Piani urbani della mobilità (PUM) e dei Piani urbani del traffico (PUT), in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotto dal traffico”

Per il trasporto stradale il PA individua i seguenti interventi compresi nel territorio del Comune di Mola di Bari:

- s2011bSS16Bis - Declassamento e rifunionalizzazione tratto Mola-S. Giorgio con sezione tipo D – ANAS
- s2013A14 - Realizzazione antenna autostradale diramazione Brindisi-Lecce I lotto con sezione tipo A - Regione Puglia



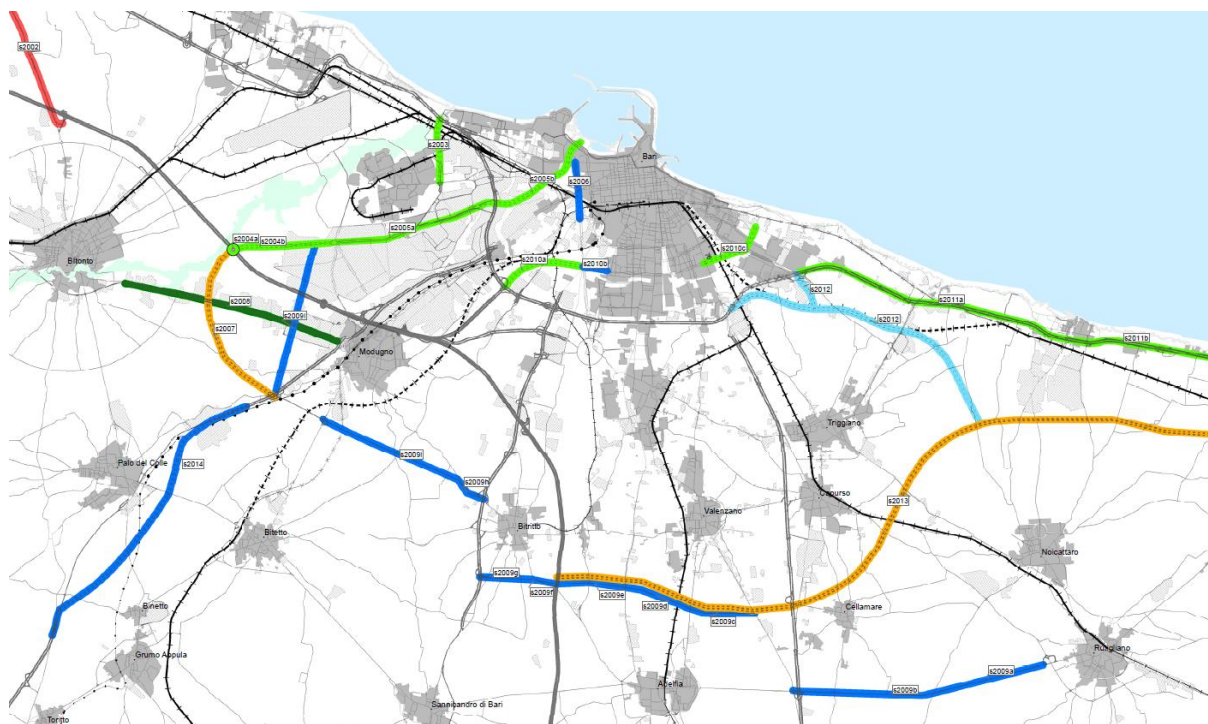


Figura 2 – PRT: Interventi sul trasporto stradale (particolare del nodo di Bari)

Per il trasporto ferroviario il PA individua i seguenti interventi compresi nel territorio del Comune di Mola:

- f2043 Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Eliminazione P.L Mola di Bari (km 667+976) sulla tratta Termoli – Lecce – RFI: L'intervento, realizzato da RFI a partire dal 2014, si inserisce in un più ampio disegno di eliminazione delle interferenze tra la modalità ferroviaria e quella automobilistica, con benefici per entrambe. Si è proceduto ad eliminare il passaggio a livello in viale Giacomo Matteotti e a compensare tale cesura viabilistica con un nuovo cavalcaferrovia situato in viale Paolo VI

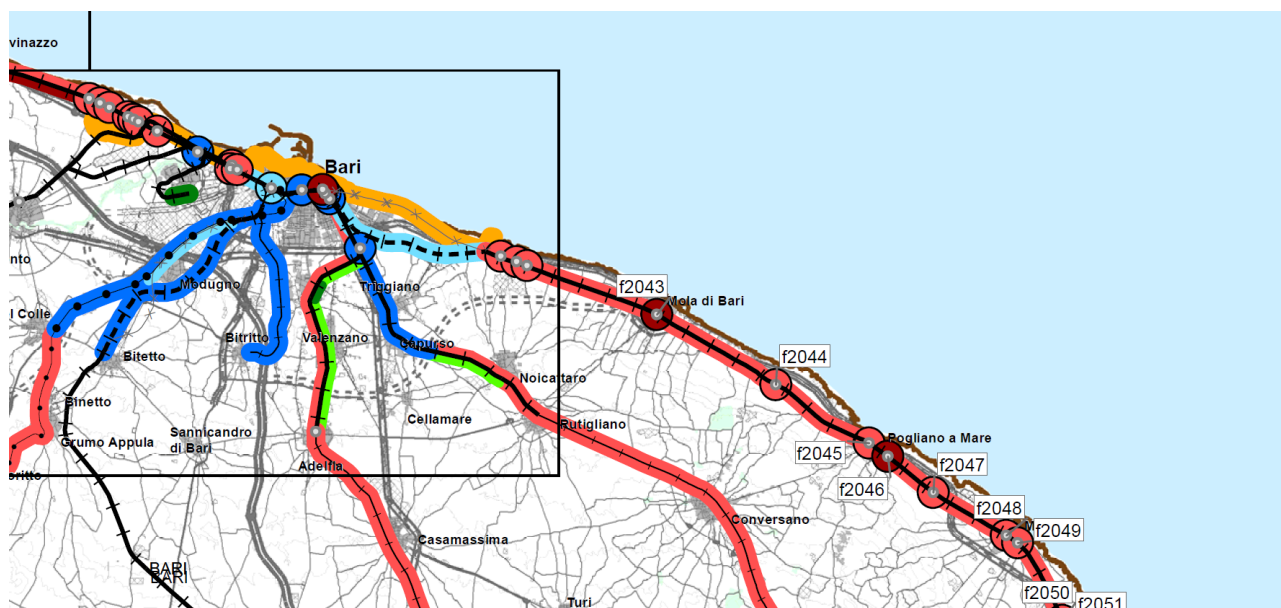


Figura 3 – PRT: Interventi sul trasporto ferroviario (particolare del nodo di Bari)

Per il trasporto ciclistico il PA ricorda che Mola di Bari rientra nella ciclovie Adriatica, individuata dal percorso Bicalitalia 6. Gli interventi del PA riguardano però interventi di adeguamento e continuità infrastrutturale principalmente nel nord della regione.

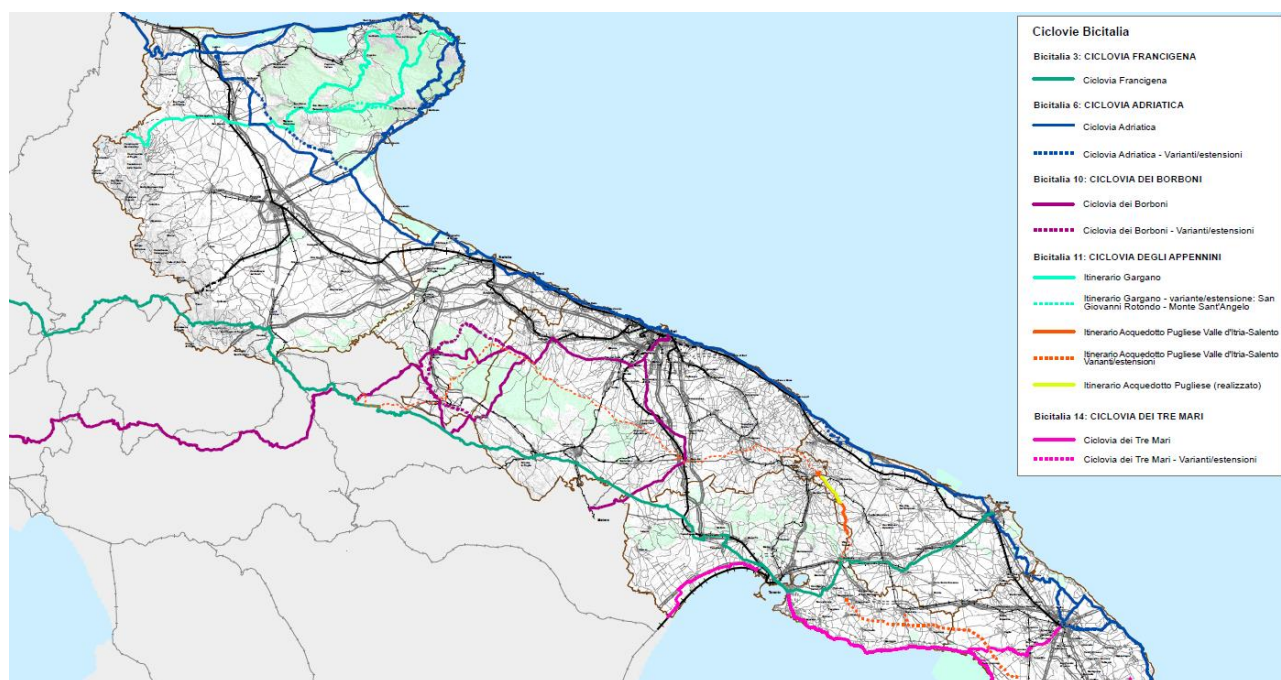


Figura 4 – PRT: Rete BICALITALIA



Per il trasporto marittimo e intermodalità il PA ricorda che Mola di Bari rientra nel retroterra del porto di Bari. Il PA 2015-2019 del PRT prevede interventi strutturali nell'area del porto, nel territorio strategico del retroterra e di potenziamento della modalità marittima in tutto il bacino di riferimento.

Secondo l'Art. 25 del PRT ("Azioni per la mobilità delle persone") gli obiettivi del sono:

- potenziare le strutture di supporto al traffico crocieristico, puntando alla specializzazione del porto di Bari per il crocierismo di linea e a quella del porto di Brindisi per il crocierismo charter e low cost, in analogia e in coordinamento con la specializzazione prevalente attribuita anche ai rispettivi scali aeroportuali.
- migliorare le infrastrutture e i servizi di supporto al traffico passeggeri dei traghetti di linea, in modo da garantire la competitività dei porti di Bari e Brindisi. 456
- realizzare un servizio marittimo – denominato "metrò del mare" – basato sulla messa in rete di alcuni porti regionali pugliesi, attraverso il quale assicurare collegamenti veloci e frequenti, prevalentemente a carattere stagionale, tra le località delle aree costiere ad elevata vocazione turistica del Gargano e della costa jonico-salentina. Il servizio potrà avere una caratterizzazione di TPL per i residenti.

Secondo l'Art. 26 del PRT ("Azioni per la mobilità delle merci") gli obiettivi del sono:

- potenziare la capacità intermodale e logistica dei tre porti di I classe e delle relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali.
- realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai porti di I e II classe funzionali allo sviluppo del trasporto combinato, a partire da quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico stradale. In particolare, le azioni delineate riguardano:
 1. la razionalizzazione della connessione stradale al porto di Bari;
 2. le connessioni ferro-stradali a servizio dell'intermodalità al porto di Brindisi;
 3. la connessione ferroviaria a servizio del porto di Taranto;
 4. il potenziamento dei collegamenti con i porti di II classe in ragione delle specializzazioni assegnate dal Master plan di cui al comma 2 dell'Art. 24 del presente Titolo.



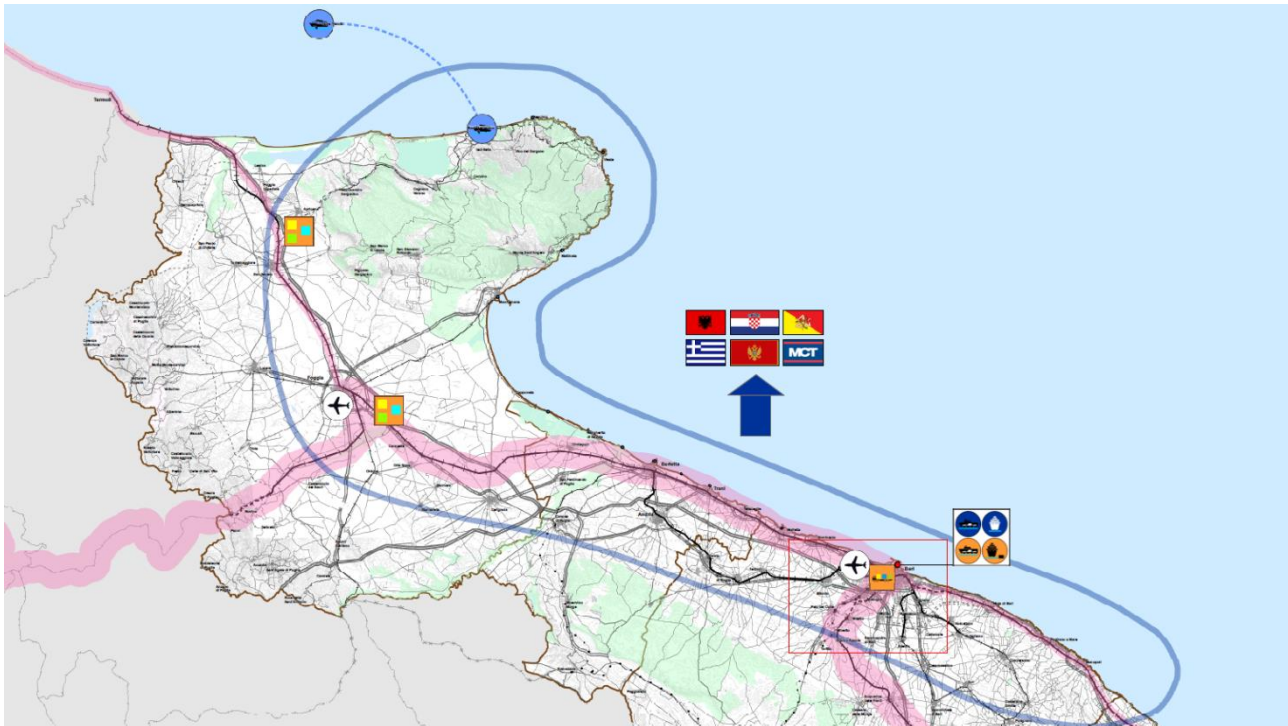


Figura 5 – PRT: Trasporto marittimo (particolare bacino di riferimento del porto di Bari)

Per il trasporto aereo il PA ricorda che Mola di Bari rientra nella rete TEN-T «comprehensive network», la rete di adduzione alla rete logistica centrale. «Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario e la Core Network è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.»

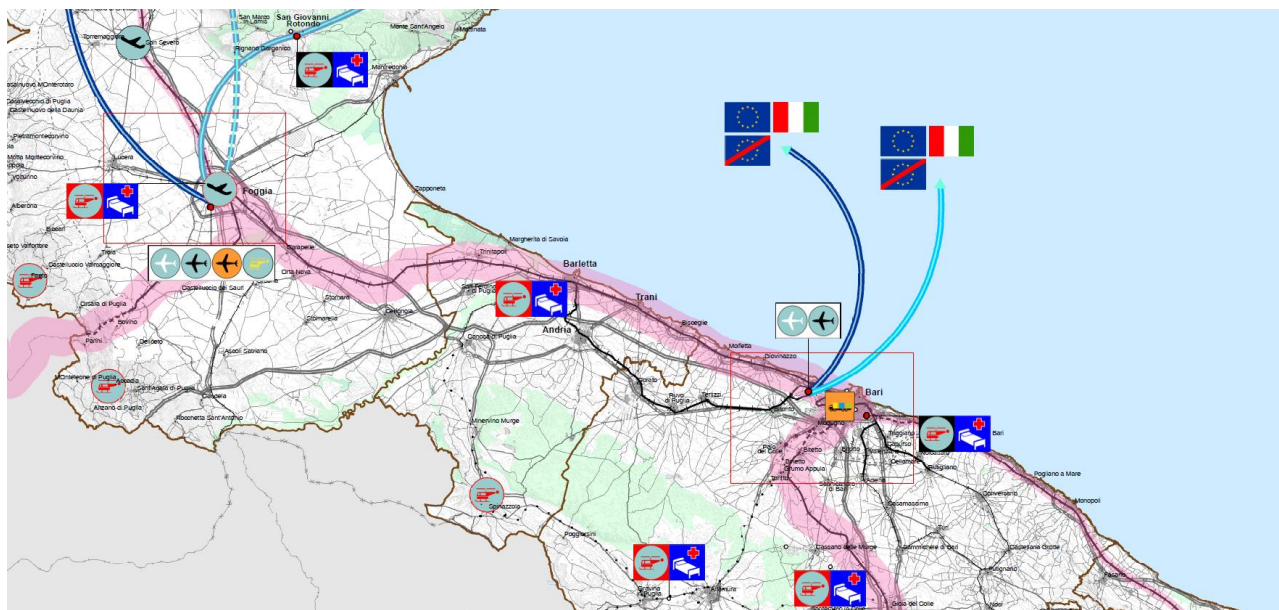


Figura 6 – PRT: Trasporto aereo (particolare area di Bari)

A livello regionale la pianificazione e il governo del territorio, per quanto riguarda la materia “ambiente” e la materia “trasporti”, sono regolati dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) del 2015 e dal Piano Regionale Trasporti del 2008 (PRT), con riferimento all’ultimo suo documento attuativo per il quinquennio 2015-2019.

Il PPTR del 2015 fornisce indirizzi e direttive in campo ambientale, territoriale e paesaggistico ai piani di settore regionale, ai PTCP (pianificazione provinciale), ai PUG (pianificazione comunale).

Secondo l’Art. 29 delle Norme Tecniche d’Attuazione (NTA) del PPTR, le quali forniscono indicazioni di carattere prescrittivo per la pianificazione di livello inferiore, oltre che diritti e doveri dei proprietari immobiliari e degli operatori pubblici e privati, si legge quanto segue in materia di pianificazione di infrastrutture per la mobilità sostenibile:

- Gli obiettivi generali di cui al Capo I danno luogo a cinque progetti territoriali di rilevanza strategica per il paesaggio regionale, finalizzati in particolare a elevarne la qualità e fruibilità. Essi hanno valore di direttiva ai sensi dell’art. 6, comma 3. L’attuazione dei progetti è affidata a soggetti pubblici e privati nelle forme descritte dagli articoli seguenti e nel rispetto delle disposizioni normative riportate nell’elaborato 4.2 dello scenario strategico, in corrispondenza di ciascun progetto.
- I progetti riguardano l’intero territorio regionale, interessando tutti gli ambiti paesaggistici come definiti all’art. 7 comma 4 e individuati all’art. 36, e sono così denominati:
 - ✓ La Rete Ecologica regionale
 - ✓ Il Patto città-campagna
 - ✓ Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce
 - ✓ La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri

- ✓ I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.
- Dovrà essere garantita l'integrazione dei suddetti progetti nella pianificazione e programmazione regionale, intermedia e locale di carattere generale e settoriale (art. 29 del PPTR).

Secondo l'Art. 32 delle Norme Tecniche d'Attuazione (NTA) del PPTR, inoltre:

- Il progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato “Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce” (elaborato 4.2.3) ha lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno e in battello, che recuperi strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali, creando punti di raccordo con la grande viabilità stradale, ferroviaria, aerea e navale (Art. 32 del PPTR).
- Il Piano Regionale dei Trasporti costituisce uno strumento per l'attuazione del progetto, soprattutto per le parti relative alla realizzazione del “metrò del mare” e al recupero dei tracciati ferroviari e delle stazioni minori (Art. 32 del PPTR).
- Il PPTR sancisce inoltre l'auspicata pianificazione, progettazione e realizzazione “di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio” alla lettera c3) comma 4 degli artt. 45, 46, 53, 54, 62, 64, 65, 66 all'interno di tutti gli ambiti paesaggistici ivi compresi.

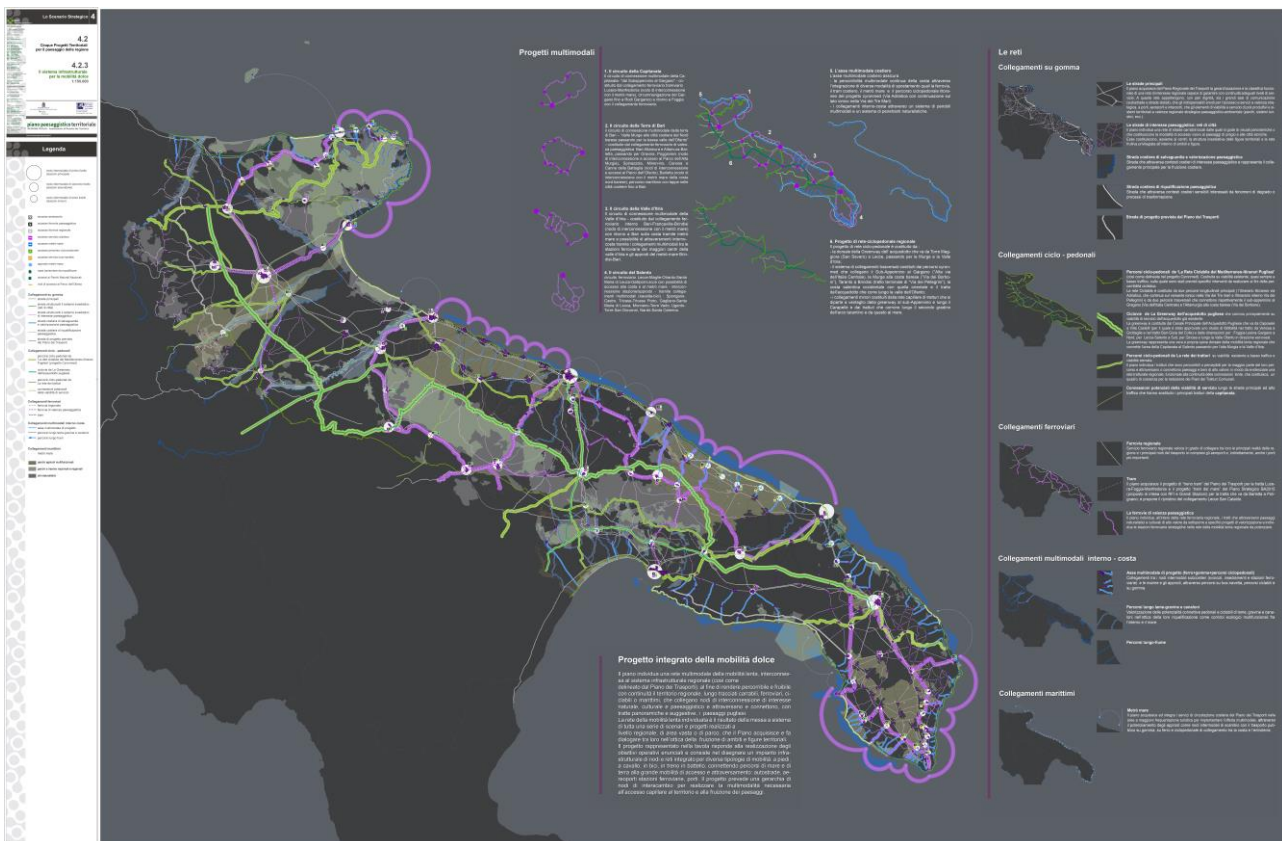


Figura 7 – PTPR: Tav. 4.2.3_ Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

2.1.1.2 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

L'obiettivo generale del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (da ora in poi PRMC) consiste nell'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.

Il Piano si propone di contribuire alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, ponendo particolare attenzione ai criteri utili ai fini della sua realizzazione.

La redazione del Piano rappresenta l'inizio di un percorso che tende a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e sicuro sia in ambito urbano che extraurbano, nell'ottica di ridurre l'utilizzo dei mezzi motorizzati privati e di aumentare lo share modale relazionato all'uso della bicicletta. L'obiettivo generale a cui il Piano vuole tendere, in coerenza con quanto enunciato dal piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, è la salvaguardia della mobilità sostenibile, in accordo con le politiche nazionali ed europee in materia di trasporti e ambiente (così come enunciato dalla legge nazionale n. 2 del gennaio 2018).

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica intende raggiungere i seguenti obiettivi specifici:

- ✓ sviluppare il cicloturismo in Puglia;
- ✓ individuare, con esattezza, i percorsi delle dorsali ciclabili regionali;
- ✓ individuare i criteri progettuali per la realizzazione delle ciclovie;
- ✓ diffondere la cultura della ciclabilità multilivello;
- ✓ incentivare la mobilità ciclistica non solo a scopo ricreazionale, ma anche per gli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro);
- ✓ concertare in collaborazione con gli altri enti proprietari di infrastrutture lineari nel territorio, obiettivi, strumenti e prospettive per la mobilità ciclistica a medio e a lungo termine.

Il PRMC ricorda che la legge n. 2 del gennaio 2018 ha fissato l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per esigenze quotidiane che turistiche, salvaguardando parametri di sicurezza e sostenibilità della mobilità urbana. Ricorda inoltre che, i progetti di realizzazione della rete ciclabile nazionale Bicitalia, prima di essere realizzati, devono essere approvati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro due mesi dalla ricezione. Nel caso in cui i progetti risultino "difformi dalle indicazioni contenute nel Piano generale della mobilità ciclistica", la regione è chiamata ad attuarne la modifica entro due mesi dalla mancata approvazione.

Inoltre, la legge n. 2 del gennaio 2018 all'art. 5 indica che per promuovere la fruizione dei servizi di trasporto intermodali, "le regioni e gli enti locali possono stipulare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale e delle relative infrastrutture, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole nei contratti di servizio e di programma, per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire

adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche con riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto”.

Sempre la legge n. 2 del gennaio 2018, infine all’art. 8 dispone che i Comuni possano prevedere, in corrispondenza di aeroporti, stazioni ferroviarie e metropolitane, la realizzazione di velostazioni, ossia “centri per il deposito custodito di biciclette, l’assistenza tecnica e l’eventuale servizio di noleggio” che possono anche essere convenzionate con le aziende che gestiscono la sosta dei veicoli e le strutture destinate al parcheggio.

Uno degli itinerari proposti dalla rete ciclabile italiana Bicalitalia, oggetto fra altri del PRMC della Regione Puglia e ripreso successivamente nel progetto Cy.Ro.N.Med., è il n. 6, comunemente denominato “Ciclovía Adriatica”.

Esso rappresenta l’itinerario più lungo (1.821 km) e si snoda lungo tutta la costa adriatica, da Lesina al Capo di Santa Maria di Leuca, toccando tutte le principali città costiere della Puglia.

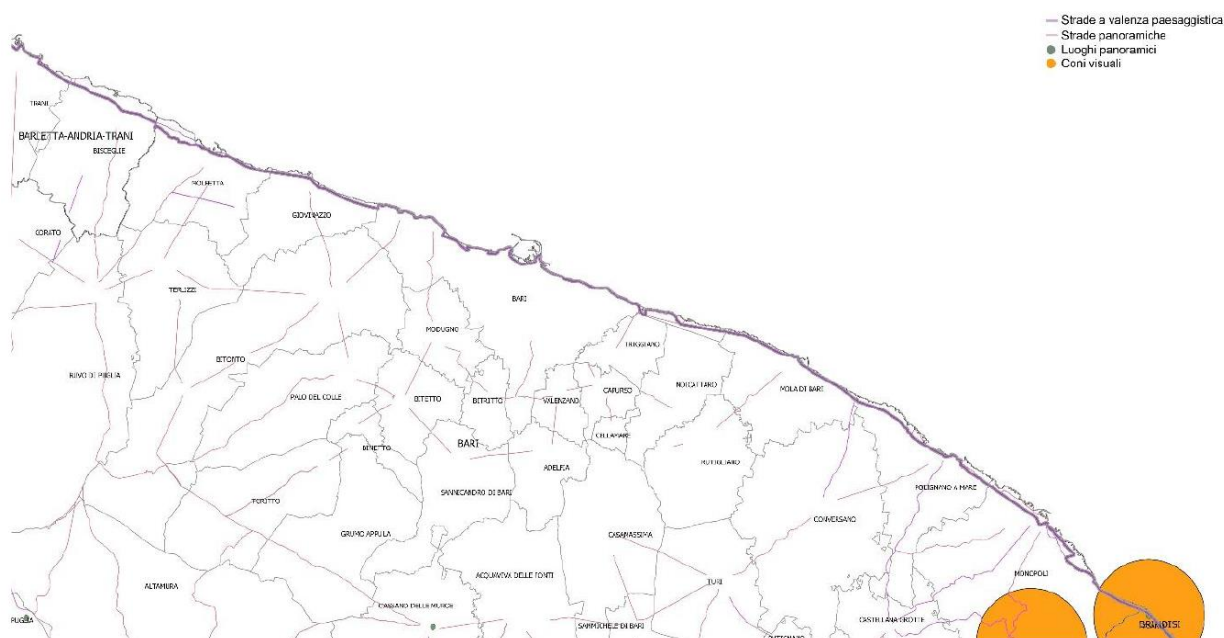


Figura 8 - Componenti geomorfologiche intercettate dalla Ciclovía Adriatica

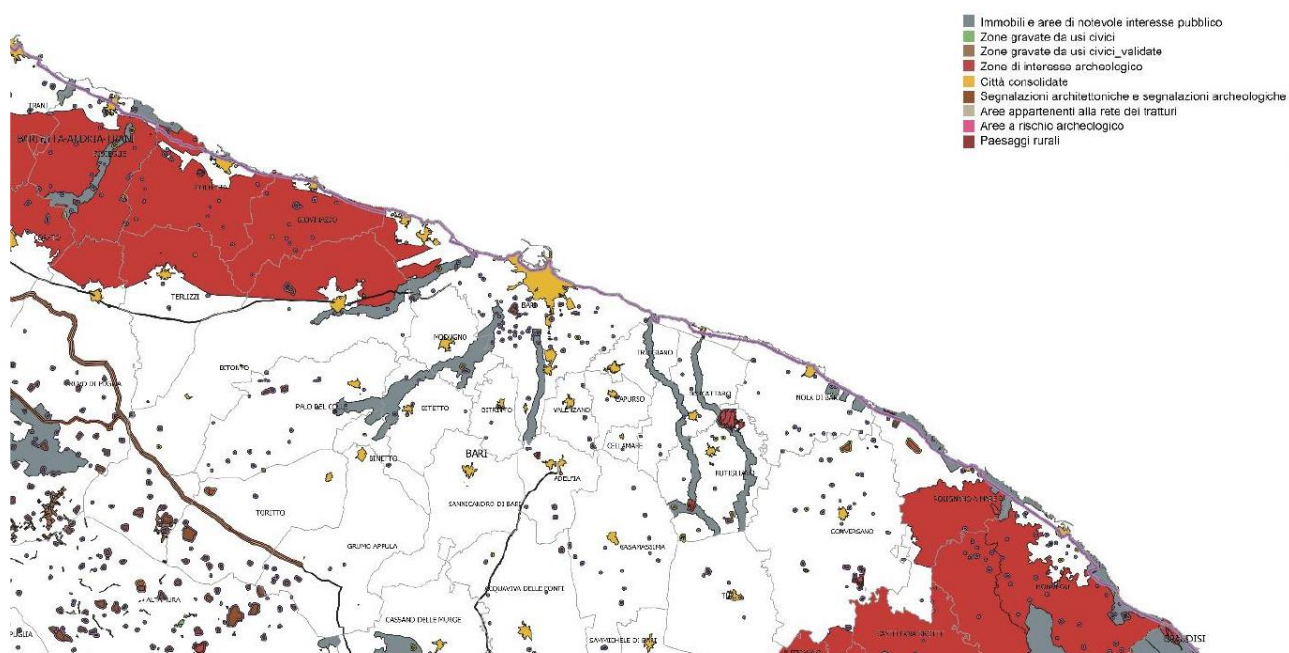


Figura 9 - Componenti culturali e insediative intercettate dalla Ciclovia Adriatica

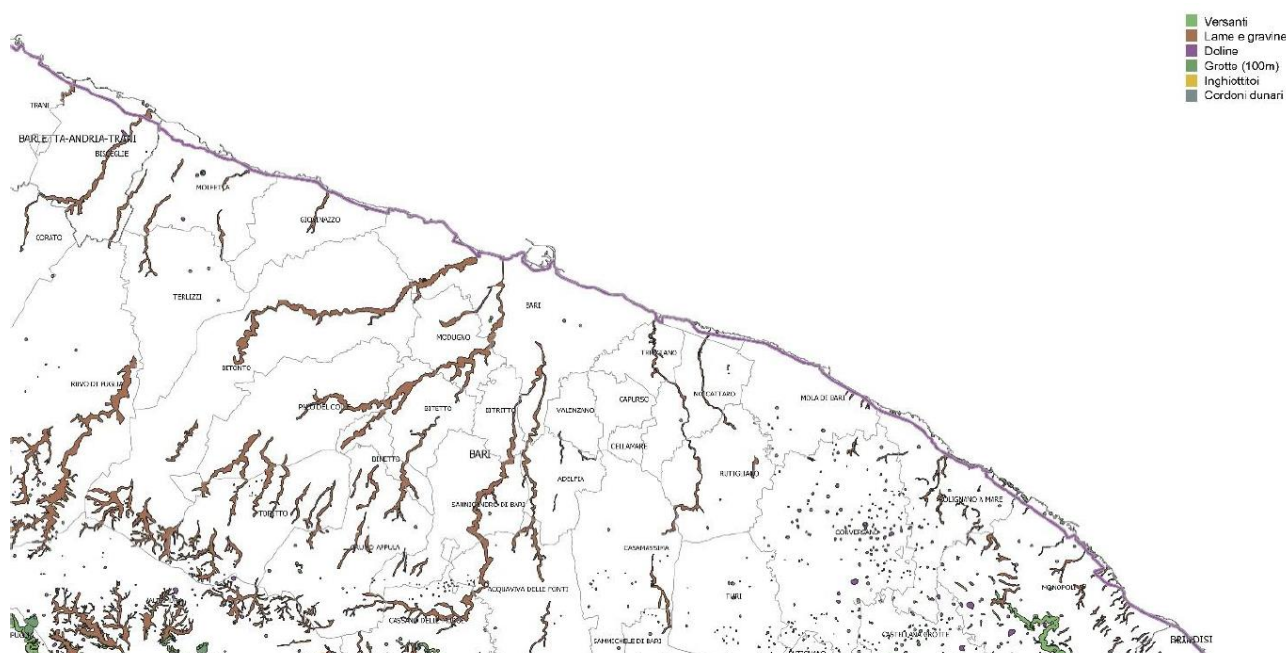


Figura 10 - Componenti dei valori percettivi intercettate dalla Ciclovia Adriatica

2.1.2 Livello sovralocale

Il livello di pianificazione sovralocale è caratterizzato, per quanto riguarda le politiche sui trasporti e la mobilità, dalla presenza di un Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bari risalente al 2008 (oggi Città metropolitana di Bari ai sensi della legge n.56 del 7 aprile 2014) e di un piano di area vasta sulla mobilità ciclabile denominato come “Biciplan Metropolitano” datato al 2017, il quale fornisce indirizzi di livello sovralocale sull’implementazione di un sistema di mobilità integrato di mobilità ciclistica.

2.1.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

In adempimento alla legge nazionale 142/1990 e alla legge regionale 15/12/2000 n. 25, il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bari si configura quale documento di carattere conoscitivo e tecnico-operativo mediante il quale predisporre un programma d’interventi finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del territorio provinciale e alla corretta gestione delle risorse idriche.

Tale strumento assume una valenza strategica di particolare rilievo nella situazione attuale di “emergenza” ambientale che contrassegna la gestione delle risorse idriche e dei rifiuti. Il Piano è orientato dunque al conseguimento di una politica di governo delle risorse ambientali mirata prioritariamente al superamento dell’emergenza, ma che persegua nel tempo un giusto equilibrio tra il raggiungimento di uno stato ambientale sostenibile e il soddisfacimento dei fabbisogni per lo



sviluppo economico e sociale dell'intero territorio. In particolare, le principali criticità del territorio provinciale sono rappresentate da:

- la vulnerabilità all'inquinamento antropico e alla contaminazione salina delle risorse idriche sotterranee
- la contaminazione di suoli/sottosuoli per effetto dell'attività antropica
- il degrado di aree di rilevante valore naturalistico e pregio ambientale e culturale
- la propensione all'erosione delle coste a cui si aggiungono la vulnerabilità del territorio all'erosione, alla desertificazione, alla subsidenza e agli eventi alluvionali.

Il PTCP della Città metropolitana (ex Provincia) di Bari ha dunque le seguenti finalità:

- il recupero dei suoli contaminati
- la difesa di strutture e infrastrutture dai fenomeni di dissesto idrogeologico e il consolidamento dei versanti
- la difesa e la tutela delle risorse idriche
- la rinaturalizzazione e valorizzazione delle aree di interesse naturalistico.

Per quanto riguarda il sistema dei trasporti con riferimento alla Città metropolitana (ex Provincia) di Bari, dall'analisi della situazione attuale il PTCP individua le seguenti problematiche, che rivestono carattere di priorità:

- difficoltà di costruire decisioni valide su problemi complessi, come la gestione del territorio, sulla base di dati frammentati, disomogenei e spesso obsoleti.
- necessità di eliminare le criticità attualmente presenti nell'esercizio delle reti di trasporto.
- necessità di cogliere la realizzazione del Corridoio 8 come occasione di sviluppo per la Città metropolitana (ex Provincia) di Bari e per l'intera Regione Puglia, valorizzando la posizione geografica, che conferisce loro il ruolo di terminale di una delle più importanti vie di comunicazione europee.
- necessità di eliminare o attenuare gli squilibri economici e sociali, che storicamente caratterizzano il territorio provinciale.

Attraverso quelli sopra enunciati, che possono essere considerati i principali grandi problemi emergenti, s'individuano i generali obiettivi di Piano, che coincidono con le linee strategiche che la Città metropolitana (ex Provincia) di Bari intende assumere nel settore dei trasporti:

- Creazione di un sistema di monitoraggio, acquisizione ed elaborazione dati in grado di fornire in tempo reale il sistema di informazioni indispensabile per supportare le decisioni dei tecnici e degli amministratori preposti alla gestione del territorio.
- Individuazione degli interventi necessari per eliminare le criticità attualmente presenti nei sistemi di trasporto (interventi strutturali sulle reti; promozione, presso tutte le sedi deputate, di tutte le iniziative tendenti a riequilibrare la ripartizione modale della domanda di trasporto e la razionale integrazione fra i differenti sistemi di trasporto presenti sul territorio; integrazione e completamento delle reti di viabilità primaria, soprattutto quelle a servizio del capoluogo e del suo hinterland; realizzazione di una nuova circonvallazione esterna a Bari; messa in sicurezza delle reti).





- Individuazione degli interventi necessari per promuovere il preminente ruolo di “regione di frontiera” che la Regione Puglia, e la Città metropolitana (ex Provincia) di Bari in particolare, rivestono nei confronti del territorio nazionale ed europeo (promozione, presso tutte le sedi deputate, di tutte le iniziative tendenti a portare a soluzione il problema del “Nodo di Bari”; realizzare tutte le infrastrutture di collegamento rapido e capace fra porto, aeroporto, interporto e scali ferroviari; realizzazione dei collegamenti necessari per garantire facile accessibilità alle porte del Corridoio 8 da parte di tutte le aree del territorio provinciale).
- Individuazione degli interventi necessari per ridurre gli squilibri socio economici presenti nelle diverse aree della Città metropolitana, valorizzando le locali vocazioni produttive, culturali e ambientali (interventi di ammodernamento e integrazione dell’attuale rete stradale).

Al fine di portare a termine i suddetti obiettivi si rendono necessarie le seguenti azioni:

- ✓ Azione A - Creazione di un sistema di acquisizione dati
- ✓ Azione B – Eliminazione delle criticità attualmente presenti nei sistemi di trasporto
- ✓ Azione C – Promozione dei ruoli sovra regionali della Città metropolitana (ex Provincia) di Bari.

Al fine di analizzare i contenuti del PTCP che indirizzano l’azione del PUMS si prendono in esame le seguenti sotto-azioni:

Azione B.1 – Riequilibrio Modale

In tali situazioni, nel trasporto viaggiatori vanno favorite tutte le iniziative utili all’incentivazione dell’uso del trasporto pubblico e alla dissuasione di quello privato. Le azioni del primo tipo includono potenziamenti e ammodernamenti dei sistemi di trasporto pubblico, capaci di migliorarne l’efficacia, adeguati interventi di politica tariffaria e una particolare attenzione a tutti quei servizi di informazione ed assistenza agli utenti, che rendono il servizio pubblico più gradevole ed appetibile. Le azioni tese a dissuadere dall’uso dell’autovettura privata riguardano soprattutto le aree urbane e possono assumere varie forme, dalla limitazione dell’accesso alle aree centrali (ZTL) all’inibizione totale (pedonalizzazione), con forme diverse di applicazione di pedaggi per l’uso o l’attraversamento delle aree centrali. Anche per quel che concerne il trasporto merci, la linea strategica prioritaria è quella di potenziare e incentivare il trasporto su rotaia, ma in tal caso non basta prevedere interventi diretti sul sistema ferroviario, occorre provvedere anche a realizzare infrastrutture complementari per lo smistamento, lo stoccaggio e l’inoltro delle merci.

Azione B.2 – Razionalizzazione dei Sistemi di Trasporto – Il PTCP indica la necessità di perseguire la complementarità e l’integrazione fra sistemi diversi presenti sullo stesso territorio ed eliminare le duplicazioni di offerta, che generano servizi concorrenziali. Secondo il PTCP l’obiettivo di razionalizzare i sistemi di trasporto presenti sul territorio provinciale va perseguito seguendo quattro linee strategiche complementari:





Azione B.2.1 – Risanamento gestionale – Poiché molte disfunzioni delle aziende di trasporto pubblico sono attribuibili a problemi di carattere gestionale, il PTCP indica la necessità che tutte le aziende di trasporto verifichino e adottino interventi idonei a: ottimizzare la quantità e la produttività del personale; ottimizzare la quantità e l'efficienza dei mezzi di trasporto; garantire la miglior manutenzione delle reti con costi contenuti; valutare attentamente la politica tariffaria per trovare il giusto compromesso fra l'esigenza di garantire un elevato livello di qualità dei servizi e quello di favorire la scelta del trasporto pubblico da parte dell'utenza.

Azione B.2.2 – *Miglioramento dell'integrazione fra sistemi complementari* – Con la convinzione che i diversi sistemi di trasporto sul territorio debbano essere complementari e ben integrati, il PTCP individua l'orientamento strategico più adeguato come quello capace di favorire la realizzazione dei nodi di scambio intermodale.

Azione B.2.3 – Eliminazione di duplicazioni concorrenziali di offerta - Questa è una linea strategica che con la precedente contribuisce a realizzare una razionale coesistenza di più sistemi di trasporto sul territorio.

Azione B.2.4 – Adeguamenti strutturali – Il PTCP riconosce la necessità di aumentare la capacità di taluni tronchi stradali, con particolare attenzione ai casi di livelli di criticità elevati (superiori a 0,6) e alle situazioni peggiori (con indici di criticità superiori ad 1), addensate nell'intorno del capoluogo.

Azione B.3 – Messa in sicurezza delle reti - Il problema della sicurezza ha sempre avuto rilevanza per le sue ovvie implicazioni di natura sociale e morale; per di più, negli ultimi tempi il persistere di un'elevata mortalità e un elevato costo sociale legati agli incidenti ha richiamato su tale argomento l'attenzione dei governi, anche a livello europeo, con l'emanazione di nuove norme per migliorare la sicurezza sia sui luoghi di lavoro, che in merito al Codice della Strada. Per quanto riguarda gli incidenti stradali, particolare attenzione si pone oggi per limitare al massimo i rischi connessi a tutte le componenti che concorrono al fenomeno della mobilità su strada: il veicolo, il conducente e la via. In tale contesto la Città metropolitana, nella sua qualità di proprietario e gestore di una delle reti stradali che più densamente serve il territorio, è caricata della responsabilità di garantire la massima sicurezza, con riferimento a tutti quei fattori legati alle caratteristiche della rete; ovvero, con un'espressione sintetica, ha la responsabilità della "messa in sicurezza" della rete. Questa azione, oltre che con una puntuale e tempestiva attività di manutenzione, deve svolgersi attraverso le seguenti attività:

- Monitoraggio degli incidenti che si sono verificati in passato e di quelli che si verificano nell'esercizio in corso;
- Individuazione dei punti della rete a maggior rischio;
- Eliminazione delle cause di rischio legate all'infrastruttura stradale.

Il monitoraggio degli incidenti rientra fra le attività di rilevamento dati già previste nell'Azione A.1; pertanto, nella stessa Azione è da prevedere l'elaborazione dei dati raccolti per l'individuazione dei punti a maggior rischio. Tale attività riveste particolare importanza anche per l'individuazione delle priorità da attribuire agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, che costituiscono uno dei compiti istituzionali dell'Ente, con riferimento alla rete stradale di competenza.





Azione C1 – *Potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture d'interscambio modale*
Quest'azione, per ovvie ragioni geografiche, si concentra prevalentemente sul capoluogo, dove si addensano i terminali dei diversi sistemi di trasporto: porto, aeroporto, scalo ferroviario e 3 dei 9 caselli autostradali presenti sul territorio provinciale. In tali ambiti la Città Metropolitana non ha molte possibilità di intervento diretto e autonomo; pertanto, può contribuire al perseguimento degli obiettivi di tale linea strategica promuovendo e favorendo in tutte le sedi istituzionali competenti le iniziative tese a:

- completare il potenziamento e l'ammodernamento del porto nelle sue
- capacità ricettive e in quelle gestionali delle operazioni a terra;
- completare e potenziare l'aeroporto e le strutture di servizio ad esso correlate;
- completare ed avviare all'esercizio l'interporto;
- potenziare e razionalizzare la funzionalità degli scali ferroviari;
- potenziare, o creare dove mancano, collegamenti di adeguata capacità fra tutti i nodi terminali dei differenti sistemi di trasporto.

In quest'ultima azione, nella quale la Città Metropolitana può esercitare una propria azione diretta sugli interventi prevedibili sul sistema stradale, occorre segnalare la necessità di:

- realizzare il previsto collegamento ferroviario fra l'aeroporto e La stazione centrale;
- potenziare tutti i collegamenti stradali esistenti, attualmente condizionati dal raggiunto limite di capacità della circonvallazione di Bari;
- creare un collegamento efficiente (camionabile) fra il porto e l'interporto;
- creare analogo collegamento, esterno alle aree urbane, fra il porto e gli scali ferroviari;
- completare la rete di viabilità primaria a servizio del capoluogo;
- creare un sistema di nodi d'interscambio gomma-ferro e gomma-gomma periferici, fra trasporto pubblico e privato, al fine di ricondurre i volumi di traffico veicolare gravanti sulla rete urbana a valori compatibili con gli attuali livelli di capacità.

Azione C2 – *Miglioramento dell'accessibilità alle porte del corridoio plurimodale (Corridoio 8)* -
L'addensamento delle principali porte d'accesso al Corridoio Adriatico nell'area del capoluogo e la struttura prevalentemente radiale su quest'ultimo delle reti di trasporto stradale e ferroviario rendono relativamente agevole l'accesso alle grandi vie di comunicazione alla maggior parte del territorio provinciale. Restano penalizzate le aree periferiche dell'alta murgia (Minervino, Spinazzola e Poggiorsini) e quelle situate nei settori delimitati dalle grandi radiali: Santeramo, fra la SS 96 e la SS 100 (Cassano è molto prossima al casello autostradale di Acquaviva); Locorotondo, Alberobello, Noci, Putignano, Castellana, Turi, Conversano e Rutigliano, fra la SS 100 e la SS 16 sud. Interventi favorevoli a tale linea di sviluppo, pertanto, sono:

- completamento del potenziamento e ammodernamento delle principali radiali su Bari (SS 16; SP 231; SS 96; SS 100);
- ammodernamento e potenziamento della SP 234;
- ammodernamento e potenziamento della SP 236 fino a Santeramo;
- ammodernamento e potenziamento della SS 172;
- ammodernamento e potenziamento della SP 240;





- ammodernamento e potenziamento della SP 239.

2.1.2.2 Piano della Mobilità Ciclistica della Città metropolitana di Bari - “BICIPLAN METROPOLITANO”

Il Biciplan Metropolitan si pone come obiettivo strategico la promozione della mobilità sostenibile urbana su tutto il territorio metropolitano in linea con gli strumenti di programmazione regionale POR Puglia 2014-2020 nonché nazionale ed europea, che attribuiscono particolare rilevanza agli interventi che mirano ad incrementare la mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane.

Gli interventi previsti mirano a favorire la riconversione modale degli spostamenti in ambito urbano e suburbano verso modalità di trasporto a basso impatto ambientale o ad emissioni zero con particolare riferimento alla mobilità ciclopedonale negli spostamenti a breve-medio-lungo raggio, specie nei territori pianeggianti che rappresentano in Puglia una rilevante percentuale dell'intera superficie regionale, al bike-sharing, al car sharing, e al trasporto collettivo con veicoli elettrici o ibridi.

Il Biciplan Metropolitan opera nel perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:

- Potenziare e integrare l'offerta per la mobilità ciclistica
- Sviluppare il cicloturismo per la valorizzazione del paesaggio metropolitano
- Ridurre l'incidentalità

Il Biciplan Metropolitan individua le seguenti criticità per quanto riguarda l'offerta di mobilità all'interno della Città metropolitana di Bari:

Il cattivo funzionamento dei trasporti pubblici nell'area di Bari rende difficili gli spostamenti terminali per tutti gli utenti verso essa diretti (circa il 47% degli spostamenti metropolitani totali); pertanto, questi ultimi sono indotti a scegliere di spostarsi con l'autovettura privata nella speranza (o nell'illusione) di raggiungere più agevolmente la destinazione finale, aggravando il forte squilibrio modale già oggi esistente (solo il 20% degli spostamenti totali metropolitani vengono effettuati con trasporto pubblico).

La generale carenza dei trasporti pubblici, inoltre, unita alle carenze della rete stradale e a quelle dei principali nodi intermodali (porto, aeroporto e interporto), rendono estremamente difficili le funzioni connesse al ruolo di Bari come terminale del Corridoio Adriatico.



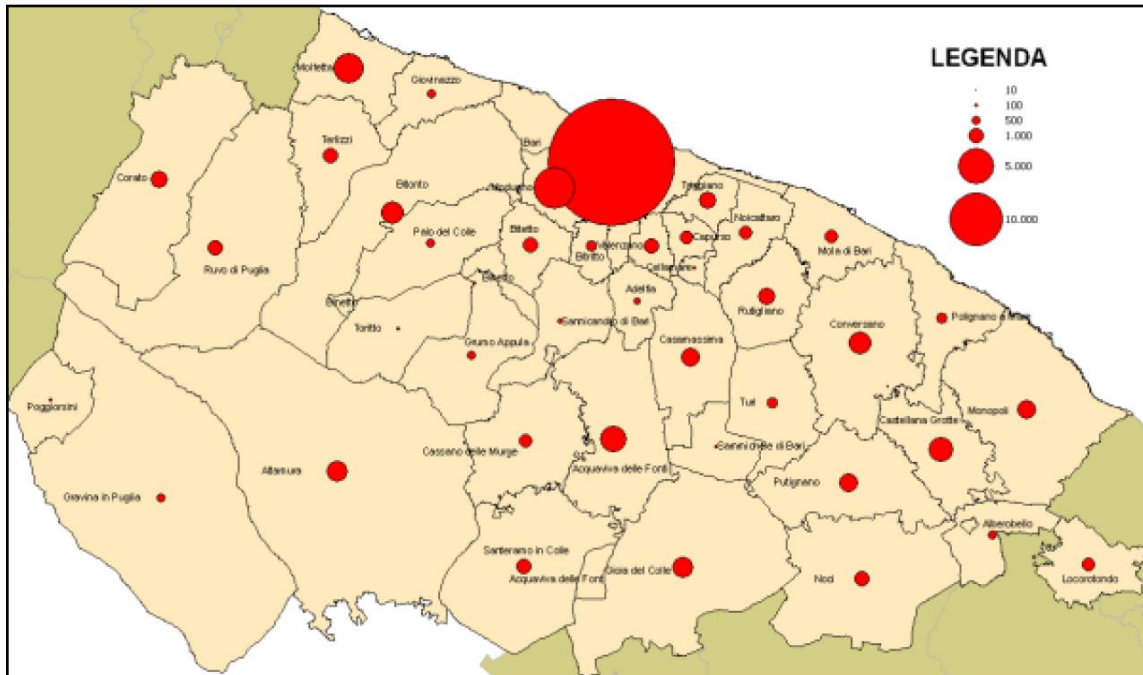


Figura 11 - Biciplan Metropolitan: Flussi di pendolarismo in entrata per la Città metropolitana di Bari

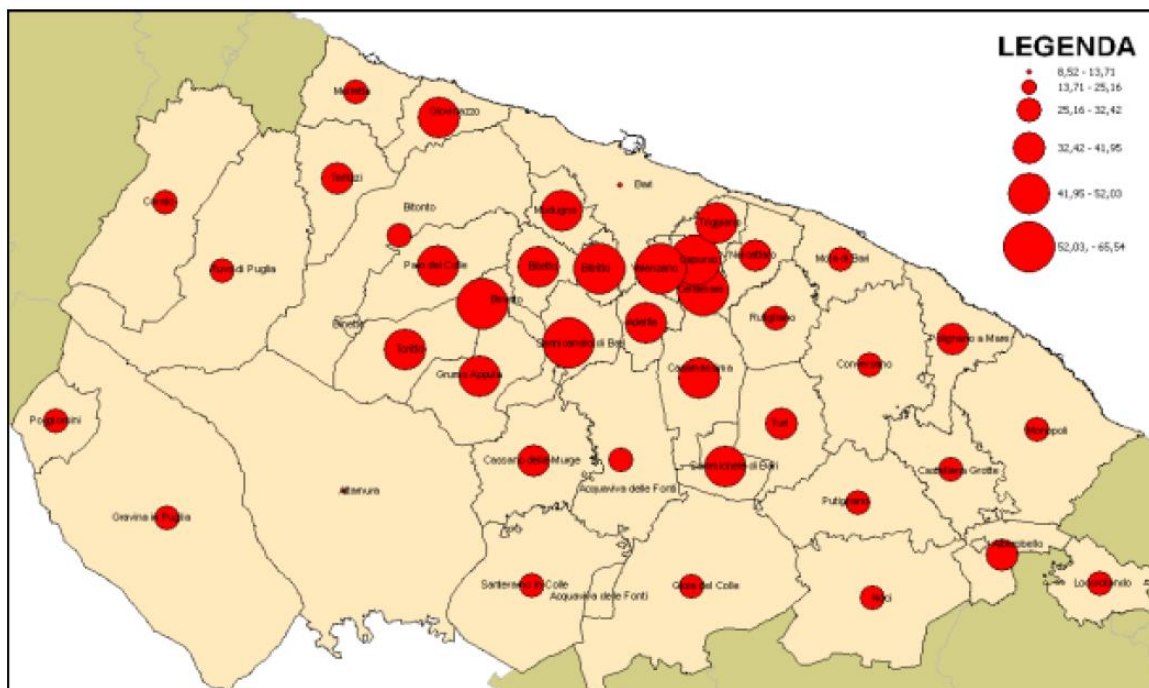


Figura 12 - Biciplan Metropolitan: Indice di mobilità (somma flussi pendolari in entrata e in uscita/popolazione occupata per un dato comune)



Il Biciplan analizza le reti ciclabili a livello europeo, nazionale e regionale ricadenti nella Città metropolitana di Bari:

In Puglia sono presenti 5 itinerari ciclabili nazionali e un itinerario della rete europea di Eurovelo.

Di seguito se ne riportano maggiori dettagli.

- Itinerario n. 3: via dei Pellegrini, connesso alla Via Francigena, ha inizio a Chiasso/Como transita per Roma e prosegue fino a Brindisi transitando su strade a basso traffico che un tempo furono la via preferenziale per Gerusalemme. L'itinerario si sovrappone all'itinerario europeo EV5.
- Itinerario n. 6: via Adriatica, connette Ravenna a S. Maria di Leuca, rasentando completamente la costa adriatica.
- Itinerario n. 10: via dei Borboni, connette e più importanti città del Meridione, Napoli e Bari, transitando, in territorio pugliese per Ruvo, Castel del Monte, per poi dirigersi verso Potenza, Avellino e Salerno.
- Itinerario n. 11: Alta via dell'Italia Centrale, connette gli Appennini dell'Italia centrale, transitando per una serie di riserve naturali, al promontorio del Gargano; interessando quindi la sola provincia di Foggia.
- Itinerario n. 14: via dei Tre Mari, connette i tre mari Adriatico, Ionio e Tirreno. Essa si diparte da Otranto, circumnavigando la penisola salentina, fino a giungere a Taranto, per poi proseguire verso Sarpi, le terre di Lucania e terminare sulle pendici del Pollino che degradano sul mar Tirreno.

Un altro progetto sulla mobilità ciclistica di rilievo nazionale e internazionale è il Cy.Ro.N.Med. Il progetto Cy.Ro.N.Med ha coinvolto la Puglia, Basilicata, Calabria e Campania, oltre alle città di Atene, Karditsa, Mudra ed agli stati di Malta e Cyprus per l'identificazione particolareggiata degli itinerari ciclabili facenti parte dei piani ciclabili europei e nazionali della parte del Mediterraneo di competenza.

La rete di itinerari ciclabili, individuati con il Progetto Cy.Ro.N.Med, esplora tutti questi diversi paesaggi pugliesi, sia percorrendo longitudinalmente tutto il litorale adriatico per risalire poi l'arco jonico fino a spingersi all'interno della Fossa Bradanica attraverso la Terra delle Gravine, sia tagliando trasversalmente la regione per collegare a nord i rilievi del sub appennino dauno con il promontorio Gargano attraverso il Tavoliere, scavalcare in terra di Bari i ripiani della Murgia, e connettere la costa jonica a quella adriatica attraversando l'Alto Salento e più a sud le serre leccesi.

I cinque grandi itinerari di Cy.Ro.N.Med attraversano tutti i territori provinciali per una lunghezza complessiva di 1.653,36 km. Di questi circa il 34% attraversa la provincia foggiana, tra il Sub-Appennino, il Tavoliere ed il Gargano (sia sulla costa che all'interno).

La città di Bari è interessata da due itinerari ciclabili previsti nella rete Cy.Ro.N.Med, costituiti dalla via Adriatica e dalla via dei Borboni.



Il Biciplan Metropolitano individua una rete ciclabile di futura espansione al di fuori dei tessuti urbani la cui realizzazione è funzionale al completamento di una rete integrata con i sistemi intermodali e proiettata al cicloturismo locale, nazionale e internazionale. In particolare vengono nominate Ciclovie del Waterfront e Ciclovie della Conca Barese due itinerari ciclabili aventi lo scopo di connettere i principali centri urbani e poli attrattori metropolitani alla rete cicloturistica nazionale.

Nella figura seguente si riporta l'elenco di tutti i tratti di interconnessione dei tessuti urbani ritenuti prioritari dal Biciplan con l'indicazione del percorso e del comune di appartenenza.

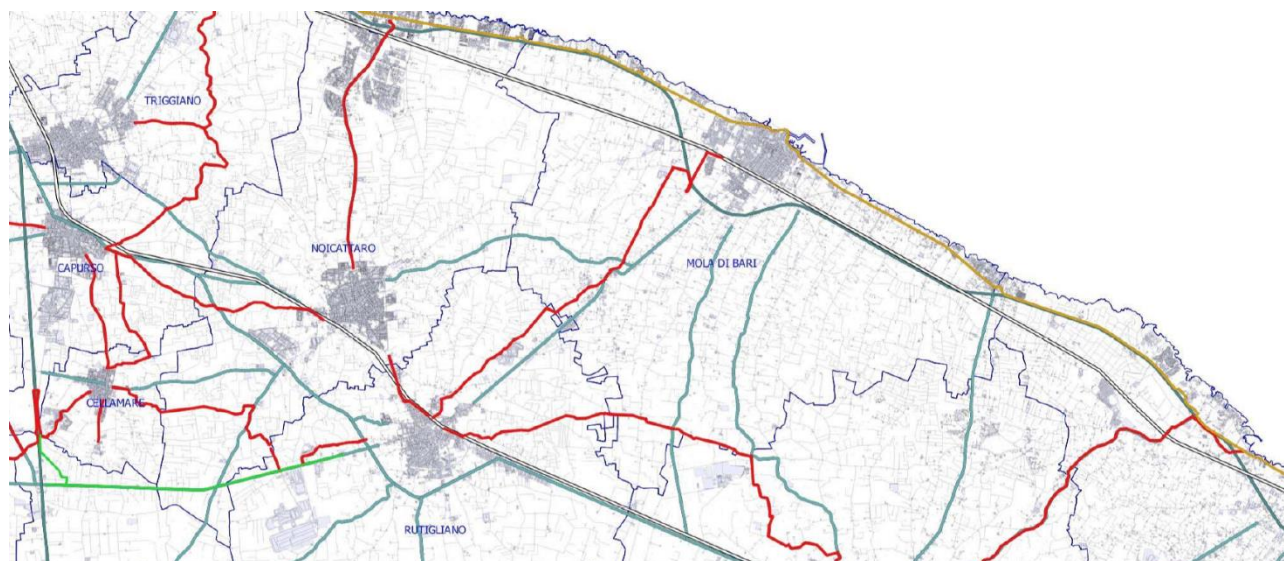


Figura 13 - Biciplan Metropolitano: Interventi per il sistema della Ciclovie del Waterfront e della Conca Barese (particolare su Mola)

Legenda

- ITINERARI CICLABILI ESISTENTI O FINANZIATI NON PRESENTI IN ALTRE PIANIFICAZIONI
- INTERVENTI PRIORITARI
- INTERVENTI DI FUTURA ESPANSIONE DELLA RETE CICLABILE
- FERROVIE
- AUTOSTRADE
- STRADE STATALI
- STRADE PROVINCIALI
- COMUNI
- AEROFOTOGRAMMETRICO

Figura 14 - Interventi per il sistema delle Ciclovie del Waterfront e della Conca Barese (legenda)

All'interno dei singoli tessuti urbani il Biciplan descrive lo stato delle ciclabili differenziando le esistenti da quelle prioritarie di previsione. Si evince una diffusione di quelle esistenti a macchia di leopardo senza un'organica connessione soprattutto con i tracciati esterni al tessuto urbano.

Premesso che l'indirizzo progettuale del Biciplan è di favorire la realizzazione all'interno degli agglomerati ambientali di zone 30/20/10 e isole ambientali con la finalità di promuovere nella Città metropolitana un nuovo disegno dello spazio pubblico in ambito urbano che ne favorisca la fruizione da parte dei cittadini (pedoni e ciclisti inclusi), il Biciplan stesso individua la rete ciclabile di futura realizzazione ritenuta prioritaria dai comuni nel processo di copianificazione.

Per ciò che concerne il Comune di Mola di Bari, come rappresentato nella seguente mappa, il Biciplan prevede un anello periferico che, completando il lungomare, svolta su via Madonna di Loreto, prosegue su via San Giuseppe, si aggancia alla ciclabile esistente su via Caracappa per proseguire sulle vie Mancini, ex SP, fino a ricongiungersi a Viale Paolo VI, raggiungendo nuovamente il lungomare.

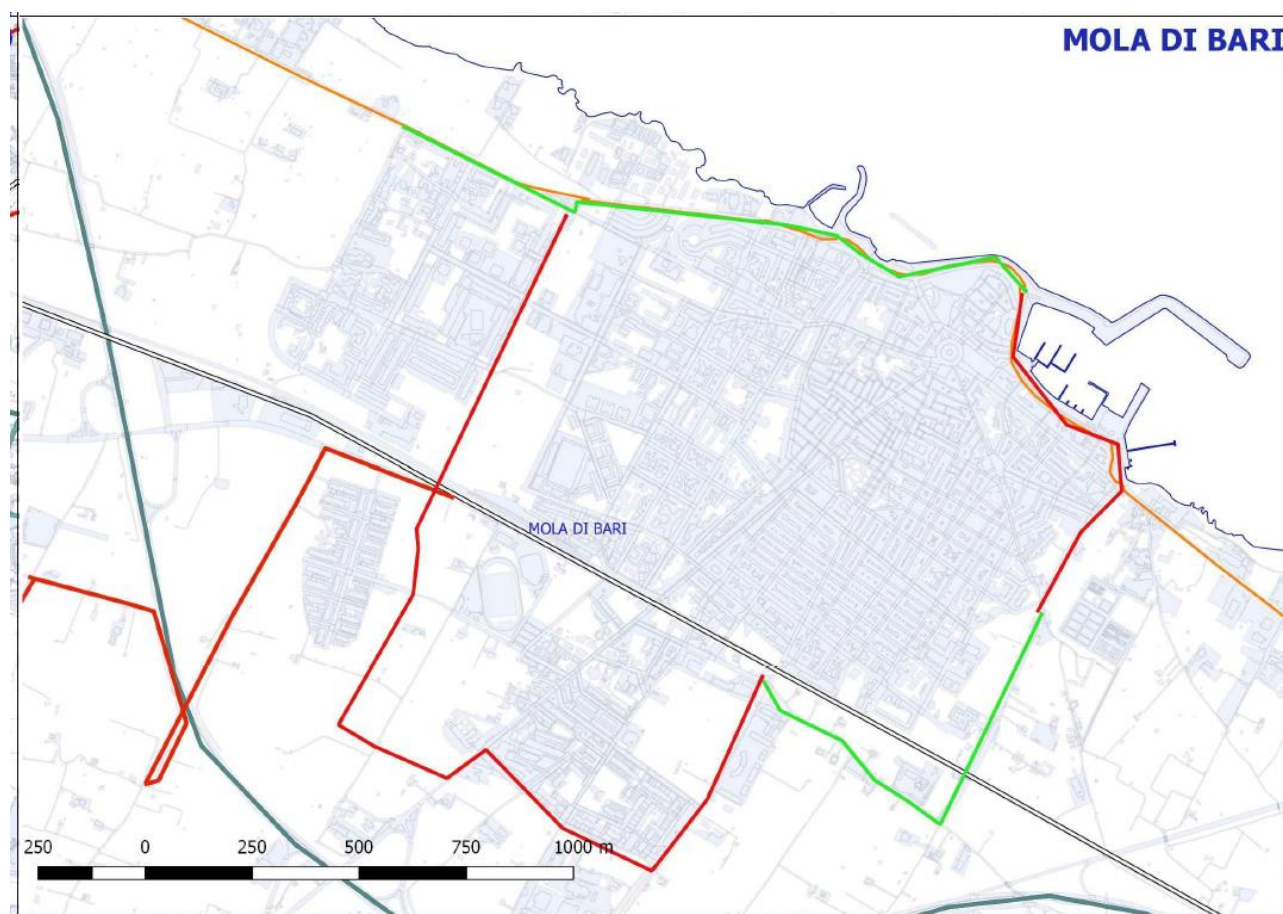


Figura 15 - Biciplan Metropolitano: Planimetria degli interventi su Mola di Bari

Le previsioni in ambito urbano del Biciplan hanno istruito il progetto Step Bike Step, a cura di Elaborazioni.org, riguardante il territorio comunale di Mola di Bari, Polignano a Mare e Rutigliano, come in seguito riportato. Tuttavia le indicazioni progettuali per Mola di Bari sono state solo parzialmente recepite dall'Amministrazione Comunale, che ha preferito in alcuni casi implementare percorsi alternativi.



2.1.3 Livello locale

Il livello di pianificazione locale è caratterizzato, per quanto riguarda le politiche sui trasporti e la mobilità, dalla presenza di un Piano Triennale Lavori Pubblici per il triennio 2018 – 2020, e per quanto riguarda le politiche di sostenibilità ambientale ed energetica, da un Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES) datato al 2015.

2.1.3.1 Piano Triennale Lavori Pubblici

Per il triennio 2018-2020, il Comune di Mola ha stanziato i seguenti finanziamenti per la realizzazione di interventi concernenti le seguenti opere di pubblica utilità che interessano il settore della mobilità:

- I anno, interventi afferenti mobilità/trasporti:
 - ✓ Strade, parcheggi, rete viaria pedonale e ciclabile in viale Paolo VI (importo 815.415 euro)
 - ✓ Waterfront Metropolitano: riqualificazione area Porto Vecchio Mola di Bari (importo 2.000.000 euro)
- Il anno, interventi afferenti mobilità/trasporti:
 - ✓ Realizzazione di sottopasso pedonale al km 667+964 della ferrovia - via G. Matteotti – (importo 1.798.800 euro)
 - ✓ Intervento di ristrutturazione viadotto Mola - Cozze (importo 400.000 euro)

Al 2020 risulta eliminato l’intervento previsto sul viadotto Mola – Cozze, dal momento che si sono ritenuti soddisfacenti i risultati ottenuti con interventi manutentivi già realizzati. Il sottopasso in via G. Matteotti è in fase di revisione del progetto esecutivo da parte di Ferrovie dello Stato, mentre l’intervento sull’Asse Attrezzato Paolo VI attende il decreto attuativo da parte di Regione Puglia. Per quanto riguarda il secondo lotto del progetto Waterfront, esso è in fase di rimodulazione a causa del persistere di criticità legate alla sua realizzazione come da progetto originario.

2.1.3.2 Piano Azione Energia Sostenibile (PAES)

Come riportato dal PAES, con l’adesione all’iniziativa europea del Patto dei Sindaci il Comune di Mola di Bari ha inteso impegnarsi concretamente per ridurre le emissioni di anidride carbonica dovute ai consumi energetici sul proprio territorio di almeno il 20% entro il 2020. Tale decisione si inquadra nella più generale attenzione del comune verso le tematiche della sostenibilità ambientale pienamente affrontate negli ultimi anni. Da allora le politiche ambientali hanno fatto compiere al Comune notevoli progressi, non solo in tema di energia e rifiuti, ma anche in ambito di vivibilità urbana: di particolare rilevanza sono state le azioni volte alla riduzione del conferimento dei rifiuti urbani in discarica con l’introduzione del sistema di gestione dei rifiuti “porta a porta”, gli interventi relativi alla rigenerazione urbana e alla mobilità sostenibile.



Mediante la redazione della Baseline Emission Inventory, il Comune di Mola di Bari ha individuato le criticità e le opportunità energetiche che il proprio territorio presenta, elaborando così una strategia d'azione e i potenziali obiettivi raggiungibili al 2020.

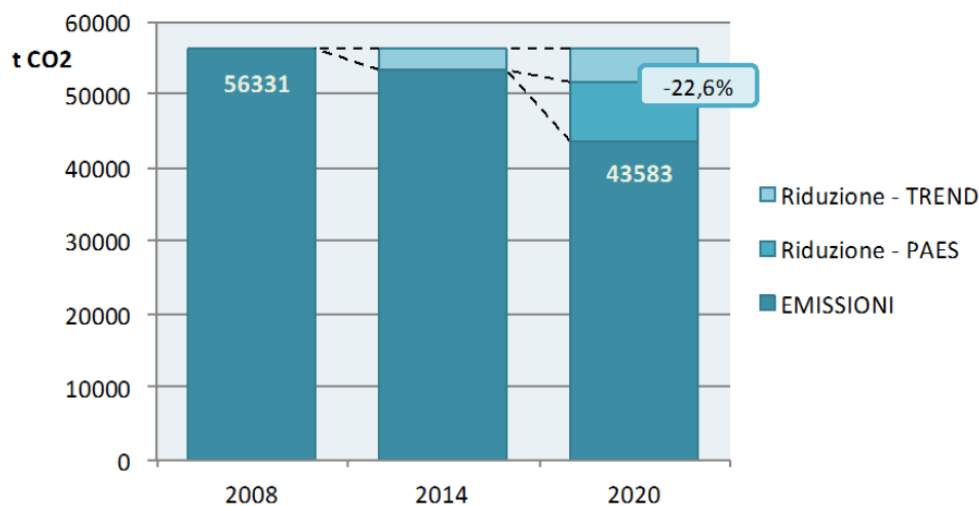


Figura 16 - L'obiettivo di riduzione delle emissioni del PAES al 2020

Per quanto riguarda la stima della prima riduzione ottenuta nel 2014 il PAES riporta:

“Considerando gli interventi che l'amministrazione comunale ha già realizzato, al 2014 si sono raggiunte 4728 tCO2 di emissioni evitate; l'obiettivo globale di riduzione verrà raggiunto attraverso ulteriori azioni a medio e lungo termine che si protrarranno fino al 2020.”

Sempre secondo il PAES il “trend naturale” di riduzione sarebbe dovuto principalmente a due fattori:

- “Nell'anno di riferimento (2008) il 53% dei consumi di carburante per autotrazione è costituito da gasolio, seguito dalla benzina con circa il 45% e da GPL e metano entrambi con circa l'1%. Considerando il trend dal 2008 al 2013 si nota una notevole riduzione dei consumi totali di carburanti (circa il 21%) da attribuire innanzitutto al rinnovamento del parco circolante (caratterizzato da minori consumi ed emissioni), all'incremento dell'utilizzo dei motocicli, ma anche dalle mutate abitudini di utilizzo dei veicoli da parte dei cittadini (ad esempio incremento dell'uso della bicicletta per gli spostamenti urbani).”
- “In figura 5.16 si mostra l'energia prodotta dagli impianti fotovoltaici installati. È evidente che il trend, dal 2008, è sempre crescente, passando da una produzione annua di 0,18 [GWh] ad una di 4,75 [GWh] consentendo un incremento dell'energia da FER del 2539%.”

Per quanto riguarda una valutazione a posteriori circa il raggiungimento degli obiettivi del PAES è opportuno rimandare alla sezione monitoraggio dello stesso, la quale riporta:



“Un controllo regolare utilizzando degli indicatori rilevanti, seguito da revisioni adeguate del PAES permette di valutare il raggiungimento degli obiettivi e, se necessario, adottare delle misure correttive. Il Comune di Mola di Bari si impegna pertanto a presentare una "Relazione di Attuazione" su base biennale a partire dalla presentazione del PAES.

Ai fini del monitoraggio Sono stati identificati 20 indicatori relativi a 4 differenti classi (ambiente, trasporti, economia e società).”

Anno Base	2008
Metodologia utilizzata	IPPC
Riduzione emissioni	Assoluta
Settori esclusi	Industria, Trasporto extraurbano
Emissioni al 2008	56331 tCO ₂
Obiettivo minimo di riduzione al 2020 – Patto dei Sindaci	11266 tCO ₂ (20%)

Tabella 1 - Sintesi del BEI e obiettivi minimi di riduzione della CO₂ a livello comunale

Per raggiungere i suoi obiettivi di riduzione della CO₂ il PAES, redatto e approvato nel 2015, include all'interno dello spettro di azioni, alcuni importanti interventi in tema trasporti e mobilità sostenibile. Di seguito, in tabella, il peso specifico di queste misure previste, che il PUMS recepisce e si pone l'obiettivo di implementare e migliorare:

	Consumo finale Energia [MWh]	Emissioni/emissioni equivalenti di CO ₂ [t]	Riduzione CO ₂ stimata [t]	Riduzione CO ₂ stimata (% sul tot. Emiss. Trasporti)
Trasporti	57.482	14.816	1653	11,20%
Piste Ciclabili			473	3,20%
Bik+A7:E7 Sharing		n.p.		n.p.
Sosta Regolamentata e PUMS			353	2,40%
Cavalcavia Ferroviario			473	0,032
Tangenziale Caracappa			236	1,60%
Posteggio di Scambio Loreto			118	0,008
EcoMetrol			n.p.	n.p.

Tabella 2 - Sintesi dei risultati attesi delle azioni del PAES

Se prendiamo in considerazione solo la classe “Trasporti” della sezione monitoraggio del PAES, è possibile notare come la mancata realizzazione nei tempi previsti di alcuni interventi programmati entro il 2020 come “Posteggio di Scambio Loreto” e “Sosta Regolamentata e PUMS”, faccia pensare ad un mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzioni delle emissioni previsti.





2.2 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano

2.2.1 Struttura territoriale e insediativa

2.2.1.1 Il quadro di sintesi dello sviluppo e delle criticità della città

Il Comune di Mola di Bari si estende su una superficie territoriale di 50,76 km², confina con i Comuni di Bari, Conversano, Noicattaro, Polignano a Mare e Rutigliano (comuni pertinenti all'Area Metropolitana di Bari), dista 21 km da Bari città e ha una densità abitativa di 523 abitanti/km².

Il territorio è marcato dalla presenza di importanti infrastrutture come la linea ferroviaria e la S.S.16, i cui tracciati paralleli tendono a contenere la crescita urbana tra sé e la costa. Il suolo ha un andamento prevalentemente pianeggiante ed è caratterizzato da coltivazioni orticole in prossimità del mare (laddove la salinità dell'aria non consente la coltura di piante da frutto) e dalla piantumazione di olivi verso l'interno. L'olio prodotto (Cima di Mola) ha Denominazione di Origine Protetta (D.O.P.) e a Mola ha sede anche un centro del CNR specializzato in produzioni orticole innovative di tipo idroponico (coltivazioni senza terra, con le piante immerse in soluzioni acquose nutritive).

Il paesaggio rurale è segnato dalla presenza di strutture masseriali e dalla diffusa articolazione di elementi puntuali costruiti a secco (specchie), particolarmente accentuata verso l'interno e in prossimità del territorio di Polignano. La linea costiera si estende per oltre tredici chilometri, connotata da scogliere basse e affioranti (similmente a quanto accade per alcuni tratti della costa croata) e da fondali di scarsa profondità. Si tratta di una costa maggiormente urbanizzata sul versante nord, mentre l'edificazione tende a diradarsi sul versante sud. Lungo la costa molese è presente un Sito di Importanza Comunitaria (S.I.C.) costituito da un posidonieto, attecchimento di un'alga (la posidonia) che funge da importante marcatore della qualità ambientale delle acque marine (oltre che di importanza strategica per la protezione della costa). Mola è il primo dei comuni del sud-est dell'area metropolitana lungo la costa: è in stretta relazione con il territorio di Bari, ma è anche parte integrante di un complesso e articolato sistema di relazioni intercomunali (quello del sud-est barese, appunto), che si spinge diradandosi fino alle propaggini della Valle d'Itria.

La città, con i suoi 25.140 abitanti, si sviluppa originariamente a partire dal X secolo su di un piccolo promontorio che degrada sul mare. Al mare la città è legata da una forte tradizione, identificabile in un porto peschereccio tra i più importanti di Puglia. La città è costituita da un nucleo medievale più antico, consolidatosi nel XVI secolo, e da successive espansioni settecentesche e ottocentesche, che hanno dotato la città di ampie piazze alberate e di palazzi nobiliari. Gli interventi novecenteschi ne hanno proseguito in parte la trama viaria e la tipologia insediativa, mentre la realizzazione del lungomare ha reciso il rapporto di continuità diretta tra la città storica e il mare. La costruzione della città a partire dal secondo dopoguerra appare perdere progressivamente un'idea di identità insediativa, sviluppandosi a nord-ovest secondo grandi maglie a matrice quadrangolare (in gran parte ancora incomplete), attestandosi disordinatamente oltre la





ferrovia lungo la direttrice viaria di penetrazione dalla SS16 verso il centro città, diradandosi fino a costituire una transizione non definita con la campagna urbanizzata a sud-est.

L'abitato compatto più antico di Mola di Bari attualmente esistente, pur in presenza di reperti archeologici di antecedenti insediamenti sullo stesso promontorio, mostra chiaramente di essere posteriore al mille, come dimostrato dal suo impianto viario e dai documenti storici.

Il Centro storico, attualmente privo di mura, si caratterizza, nella sua matrice medievale e nelle successive evoluzioni cinquecentesche e secentesche, per un tessuto viario a dedalo orientato verso il mare e per la presenza del caposaldo storico-monumentale della Chiesa Matrice.

Gli agglomerati urbani periferici, collocati a nord-ovest verso Bari, a sud-est verso Rutigliano e nel tratto prospiciente la costa (Cozzetto), sono accomunati dall'essere costituiti da edifici residenziali in linea di mediocre qualità, disposti secondo maglie e giaciture ortogonali che seguono pedissequamente la logica della lottizzazione. Sono generalmente prive di servizi collettivi, di spazi urbani attrezzati e di verde pubblico di qualità. Un'ulteriore dinamica di periferizzazione ha riguardato a partire dagli anni '70 il tratto di costa verso la frazione di Cozze, nonché la frazione stessa, sempre più trasformata in nucleo di residenza temporanea per il soggiorno estivo, privo quindi di funzioni urbane permanenti. Si tratta di un fenomeno riscontrabile anche lungo i tratti di viabilità di servizio alle residenze complanari al tracciato della S.S. 16. All'interno di una più ampia politica urbana tesa a incentivare la stabilizzazione dei residenti e di una strategia progettuale che intende trasformare la frazione periferica in un quartiere di Mola, è stata recentemente realizzata una nuova illuminazione pubblica verso Cozze e nella frazione è stata di recente completata la rete per la distribuzione del gas metano.

Si veda la Tavola 1: Densità abitativa

2.2.1.2 Aree Natura 2000

Sul territorio del Comune di Mola di Bari è presente un'area SIC e nessuna area ZPS. L'area SIC in questione è il "Posidonieto San Vito – Barletta" ed è posta a largo della costa.

Si specifica che Natura 2000 consiste in una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione Europea, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (recepita in Italia dal DPR 357/97 e s.m.i.) per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. Essa è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e da Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

La consapevolezza della presenza di queste aree nel territorio comunale è importante anche per chi si occupa di PUMS perché, come per tutti gli altri piani, l'approvazione e attuazione è condizionata dall'esito di una "Valutazione di Incidenza" necessaria ogni qual volta nel territorio di applicazione del piano sia presente una di queste aree.



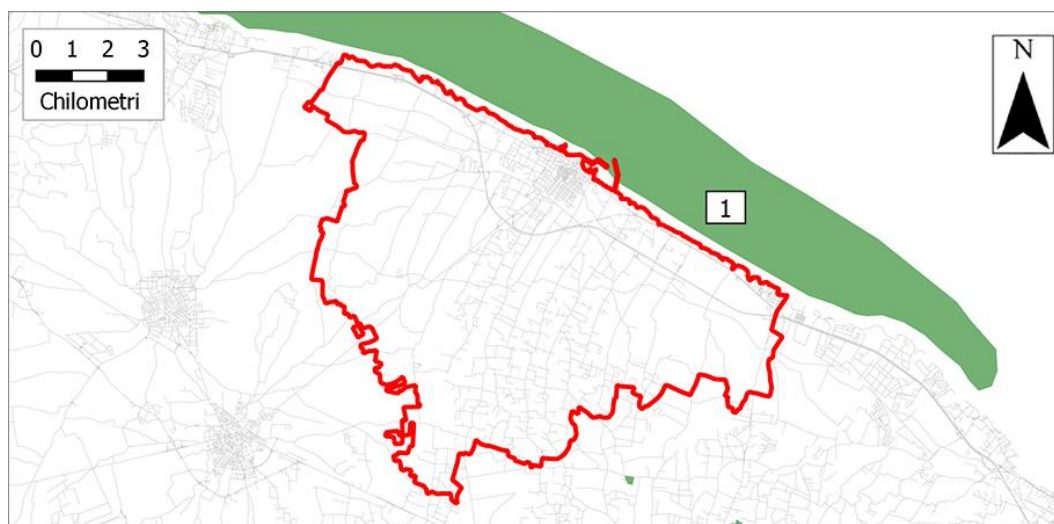


Figura 17 - Area SIC "Posidonieto San Vito – Barletta"

2.2.2 Caratteristiche e dinamiche demografiche

I dati ISTAT al 31 dicembre 2019 riportano per Mola di Bari 25.140 abitanti residenti (25.567 secondo il censimento ISTAT 2011). Il territorio comunale ha una superficie pari a 50,94 km² mentre il centro abitato è suddiviso tra il nucleo di Mola e le frazioni di San Materno, nell'entroterra, e Cozze, lungo la costa a sud del centro storico. Il comune di Mola ospita alcune importanti funzioni al livello locale, tuttavia risente della vicinanza al capoluogo di Bari, il quale è il polo attrattore per le funzioni maggiori di interesse sovralocale e regionale. A Mola sono presenti scuole primarie, secondarie di primo e secondo livello, strutture sanitarie poliambulatoriali e istituzioni culturali. Il comune è anche un centro economico legato storicamente alla pesca.



Figura 18 - Andamento della popolazione residente – dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno Elaborazione TUTTITALIA.IT (* post censimento)

Nel seguito si riportano i dati di sintesi del contesto urbano sui principali fattori e indicatori demografici, sociali ed economici.

La Figura 19 mostra le variazioni annuali della popolazione di Mola di Bari espresse in percentuale, a confronto con le variazioni della popolazione della Città metropolitana di Bari (cfr. Provincia di Bari) e della Regione Puglia.

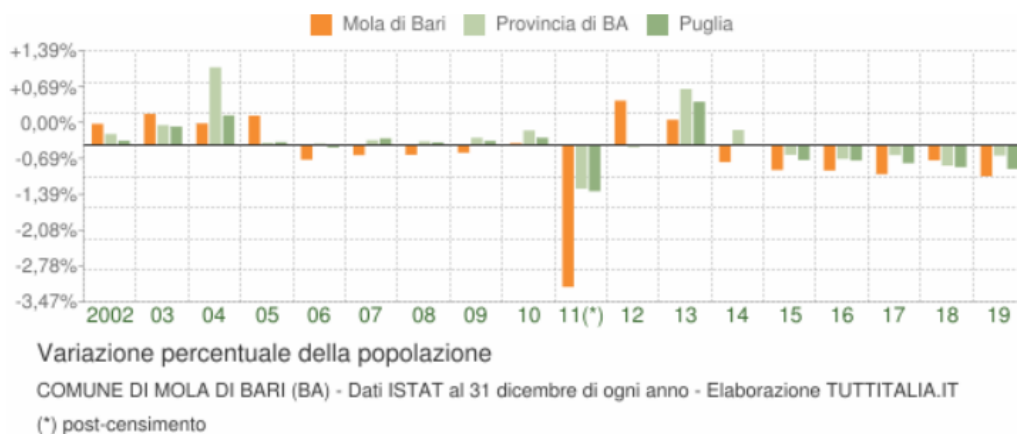


Figura 19 - Variazione percentuale della popolazione – dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno

La Figura 20 rappresenta il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Mola di Bari negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe del comune. Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative).

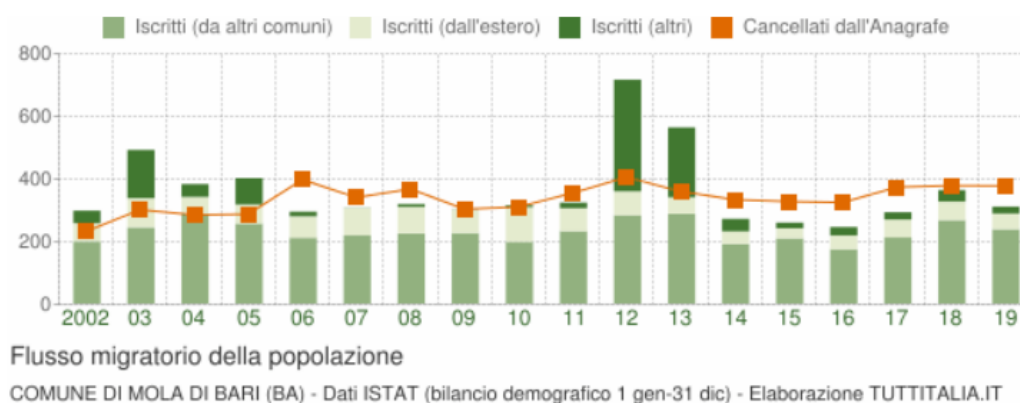


Figura 20 - Flusso migratorio della popolazione – dati ISTAT bilancio 1 gen – 31 dic

Il movimento naturale della popolazione in un anno, definito come la differenza fra le nascite ed i decessi detto anche saldo naturale, è rappresentato nella Figura 21. Le due linee del grafico in

basso riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'area compresa fra le due linee.

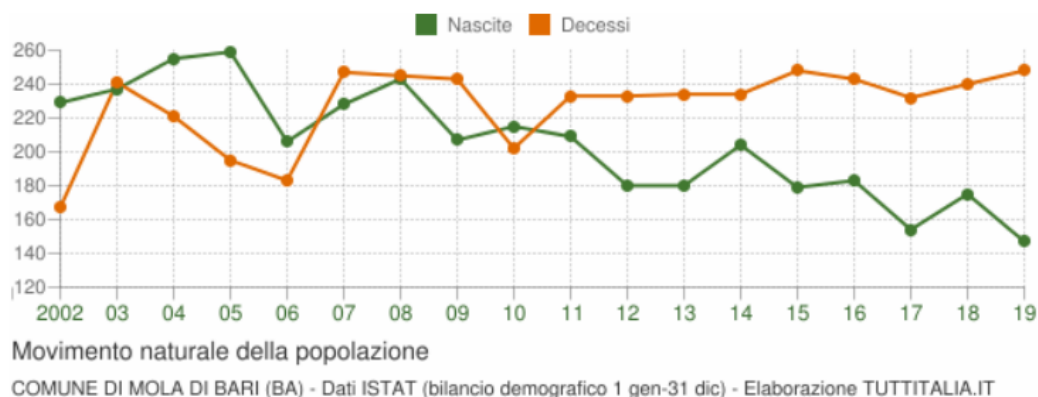


Figura 21 - Movimento naturale della popolazione – dati ISTAT bilancio 1 gen – 31 dic

Il grafico in Figura 22, detto “piramide delle età”, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Mola di Bari per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2019. La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.

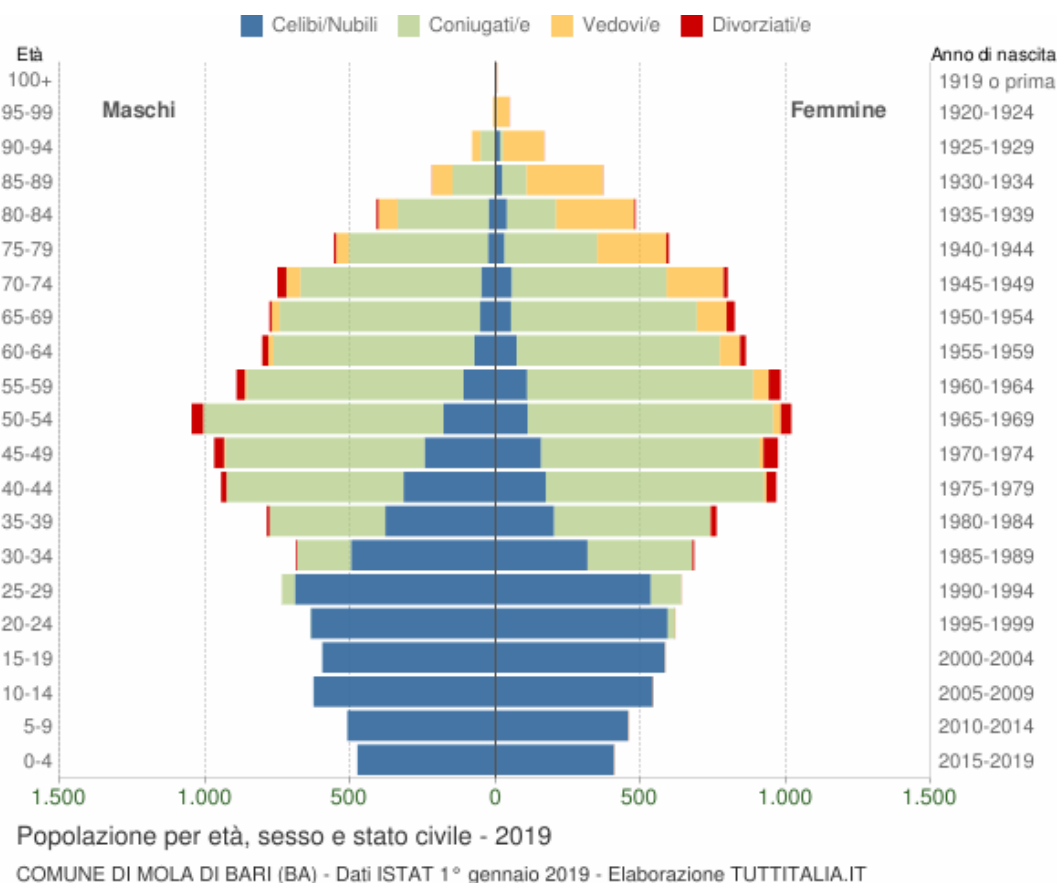


Figura 22 - Popolazione per età, sesso e stato civile – dati ISTAT 1° gennaio 2019

La Figura 23 riporta l'utenza potenziale, per l'anno scolastico 2020/2021, delle scuole di Mola di Bari, evidenziando con colori diversi i differenti cicli scolastici (asilo nido, scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di I e II grado).

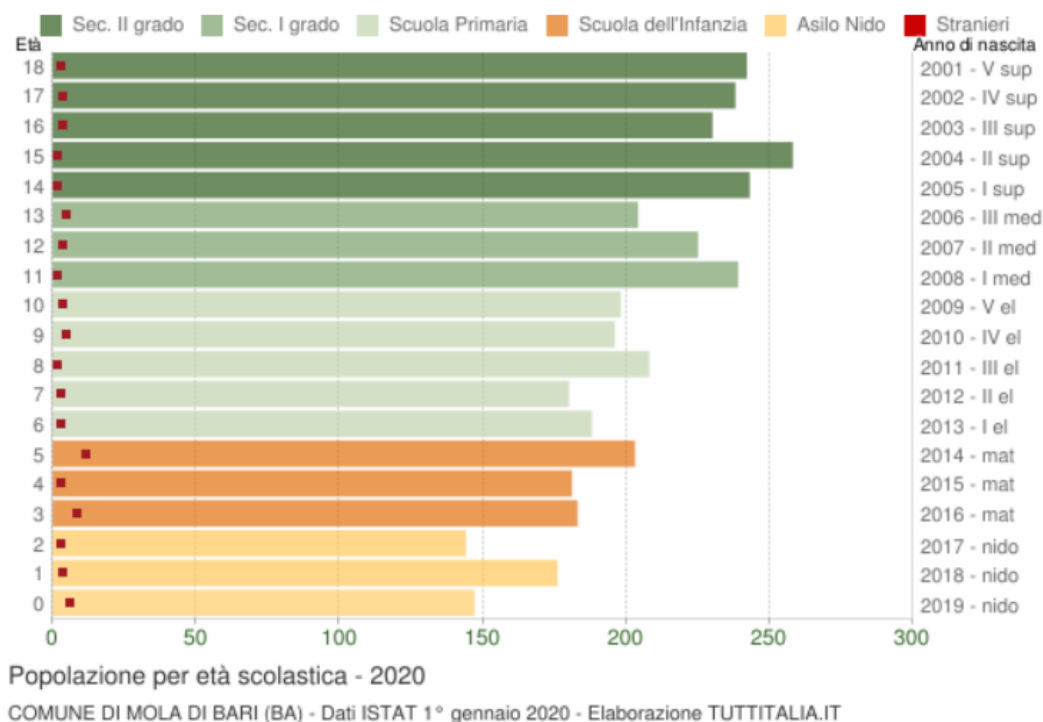


Figura 23 - Popolazione per età scolastica - dati ISTAT 1° gennaio 2020

Nella Figura 24 sono indicati i dati relativi alla popolazione straniera residente a Mola di Bari al 31 dicembre 2019. Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia. Gli stranieri residenti a Mola di Bari al 31 dicembre 2019 sono 483 e rappresentano l'1,9% della popolazione residente. La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dall'Albania con il 21,3% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, nello specifico si contano 103 albanesi dei quali 55 maschi e 48 femmine, seguita dalla Romania (17,4%) con la presenza di 84 soggetti dei quali 29 maschi e 55 femmine e dalla Georgia (14,9%), per un totale di 9 soggetti dei quali 16 maschi e 56 femmine.



Figura 24 - Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - dati ISTAT 31 dicembre 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

In Figura 25 è riportata la piramide delle età con la distribuzione della popolazione straniera residente a Mola di Bari per età e sesso al 1° gennaio 2020 su dati ISTAT.

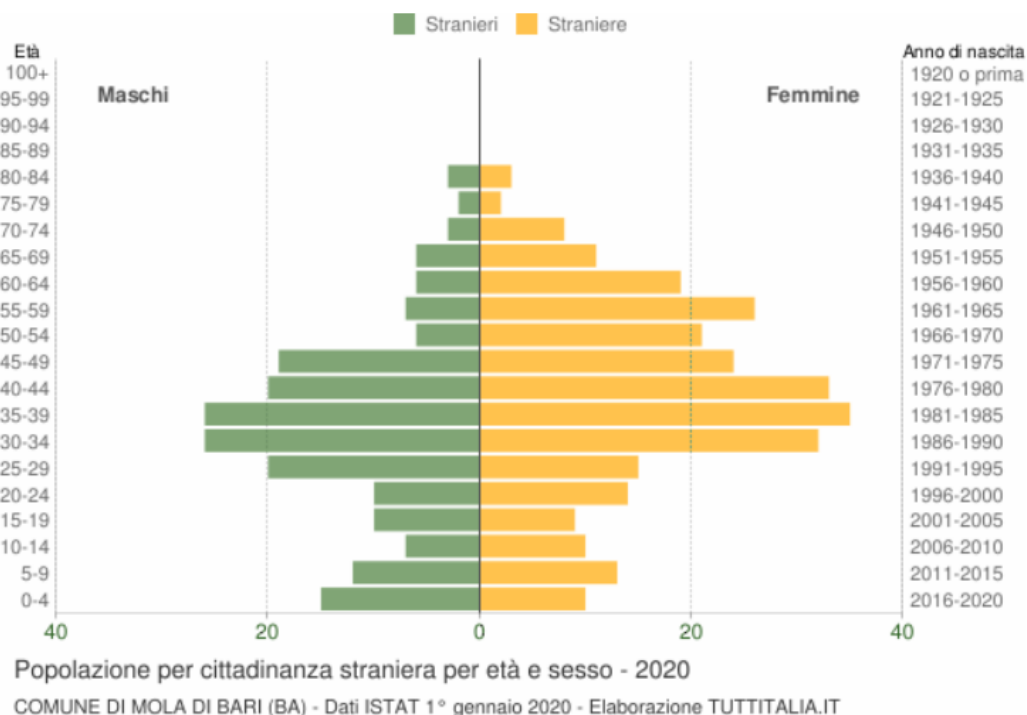


Figura 25 - Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso – dati ISTAT 1° gennaio 2020 (Elaborazione TUTTITALIA.IT)



Figura 26 - Struttura per età della popolazione – dati ISTAT 1° gennaio di ogni anno

Il Comune di Mola di Bari, come osservato, segue pertanto la dinamica di spopolamento propria ormai della maggioranza dei centri meridionali, anche quelli di medie e grandi dimensioni e non solo dei piccoli centri interni. Tale tendenza di calo di popolazione e di suo progressivo



invecchiamento si inserisce coerentemente, quindi, all'interno di un'analogica cornice regionale e nazionale.

Si veda la Tavola 2: Popolazione anziana residente

2.2.3 Imprese e dinamiche occupazionali

Stando ai dati dell'ultimo "Censimento Industria e Servizi" svolto dall'ISTAT nel 2011, nel Comune di Mola di Bari sono impiegati 3.630 addetti, di cui 2.854 nel mondo delle imprese, 724 in istituzioni pubbliche, 49 in istituzioni non profit.

Analizzando il dato sulle imprese si rileva, come visibile anche in Tabella 3, che il numero delle unità locali di imprese nel decennio 2001-2011 ha subito un leggero aumento (+0,2%), mentre in più decisa diminuzione è il numero totale degli addetti in questa sfera (-1,7%). Il trend di Mola si inserisce comunque in una dinamica regionale e nazionale che vede un mondo del lavoro sempre più legato a piccole e micro imprese e sempre più scarso da un punto di vista di persone impiegate. A questo fenomeno si aggiunga il crescente tasso di pensionamento che interessa da anni tutto il territorio nazionale.

Sebbene Mola sia considerata storicamente legata al suo porto con l'attività della pesca, questo settore negli ultimi anni ha coinvolto direttamente solo il 5% degli addetti alle imprese. Legato al mondo della pesca e dell'agroalimentare in generale è il settore manifatturiero, che a Mola impiega ben il 9% di chi lavora in un'impresa. Ad ogni modo la maggiore "industria" molese è senz'altro il commercio al dettaglio (22%), seguita dalle costruzioni, storicamente rilevante come settore, e dalla ristorazione, che è invece un settore di recente espansione.

Al di fuori del mondo delle imprese, il maggiore datore di lavoro è rappresentato dal mondo dell'istruzione pubblica: ben 433 addetti (il 12% del totale di tutti gli addetti a Mola) è impiegato in questo settore.

Territorio	Mola di Bari			
	unità locali delle imprese			
Tipologia unità	totale			
Forma giuridica	totale			
Classe di addetti	totale			
Tipo dato	numero unità attive		numero addetti	
Anno	2001	2011	2001	2011
Ateco 2007				
totale	1274	1296	2900	2854
pesca e acquacoltura	45	23	412	144
industrie alimentari	28	25	69	67
industria delle bevande	1	..	1	..
industrie tessili	9	5	27	25





confezione di articoli di abbigliamento, confezione di articoli in pelle e pelliccia	17	4	59	9
industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio	17	11	68	63
stampa e riproduzione di supporti registrati	3	4	6	5
fabbricazione di prodotti chimici	1	..	1	..
fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	1	..	3	..
fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	9	6	23	18
fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	11	9	21	28
fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche	..	1	..	..
fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	..	1	..	4
fabbricazione di altri mezzi di trasporto	2	1	6	1
fabbricazione di mobili	3	1	3	..
altre industrie manifatturiere	12	3	13	4





riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature	13	17	66	35
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	2	1	39	17
raccolta, trattamento e fornitura di acqua	..	1	..	..
attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti recupero dei materiali	2	2	38	45
attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	..	1	..	6
costruzione di edifici	101	48	224	88
ingegneria civile	6	3	20	28
lavori di costruzione specializzati	74	107	200	217
commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	448	462	782	990
trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	23	13	50	45
magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	9	10	29	41
servizi postali e attività di corriere	1	4	34	41
alloggio	7	8	20	16
attività dei servizi di ristorazione	75	117	167	294
attività editoriali	3	..	4	..
attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	1	2	4	8





attività di programmazione e trasmissione	3	1	5	3
telecomunicazioni	..	1	..	1
produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	3	2	12	2
attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	7	14	21	21
attività di servizi finanziari (escluse le assicurazioni e i fondi pensione)	12	9	56	48
assicurazioni, riassicurazioni e fondi pensione (escluse le assicurazioni sociali obbligatorie)	1	..	2	..
attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative	26	19	39	28
attività immobiliari	9	16	9	22
attività legali e contabilità	42	64	53	80
attività di direzione aziendale e di consulenza gestionale	5	5	13	6
attività degli studi di architettura e d'ingegneria, collaudi ed analisi tecniche	45	77	45	80
ricerca scientifica e sviluppo	2	..	2	..
pubblicità e ricerche di mercato	1	2	1	2
altre attività professionali, scientifiche e tecniche	27	24	29	38
servizi veterinari	1	3	1	4
attività di noleggio e leasing operativo	3	2	5	2





attività di ricerca, selezione, fornitura di personale	..	3	..	10
attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse	2	3	2	5
servizi di vigilanza e investigazione	1	2	2	10
attività di servizi per edifici e paesaggio	2	6	2	9
attività di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	12	8	17	11
istruzione	4	6	6	6
assistenza sanitaria	55	61	66	86
attività creative, artistiche e di intrattenimento	7	4	14	6
attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	1	5	2	17
attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	8	6	8	6
riparazione di computer e di beni per uso personale e per la casa	16	5	22	5
altre attività di servizi per la persona	47	56	64	102

Tabella 3 - Totale numero assoluto addetti per unità locali di imprese nel Comune di Mola di Bari (fonte Censimento Industria e Servizi 2011 ISTAT)

Territorio	Mola di Bari			
Tipologia unità	unità locali delle istituzioni non profit			
Forma giuridica	totale			
Classe di addetti	totale			
Tipo dato	numero unità attive		numero addetti	
Anno	2001	2011	2001	2011
Ateco 2007				





totale	86	92	13	49
fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	..	1	..	..
attività professionali, scientifiche e tecniche	..	1	..	..
istruzione	..	5	..	28
assistenza sanitaria	4	3	..	10
servizi di assistenza sociale residenziale	1	..	..	..
assistenza sociale non residenziale	2	3	7	1
attività creative, artistiche e di intrattenimento	6	9	2	1
attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	1	4	..	..
attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	30	35	..	5
attività di organizzazioni associative	42	31	4	4

Tabella 4 - Totale numero assoluto addetti unità locali delle istituzioni non profit (fonte Censimento Industria e Servizi ISTAT)

Territorio	Mola di Bari			
Tipologia unità	unità locali delle istituzioni pubbliche			
Forma giuridica	totale			
Classe di addetti	totale			
Tipo dato	numero unità attive		numero addetti	
Anno	2001	2011	2001	2011
Ateco 2007				
totale	22	23	736	727
amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	2	2	108	90
istruzione	15	17	539	433
assistenza sanitaria	1	2	76	200





servizi di assistenza sociale residenziale	1	..	8	..
attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	1	1	4	3
attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	1	..	..	..
attività di organizzazioni associative	1	..	1	..
altre attività di servizi per la persona	..	1	..	1

Tabella 5 - Totale numero assoluto addetti unità locali delle istituzioni pubbliche (fonte Censimento Industria e Servizi ISTAT)

2.2.4 Localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione

I principali servizi e poli di attrazione della città sono localizzati nei quartieri Centro storico, Cozzetto, Loreto, Cerulli:

- ✓ Quartiere Centro storico:
 - Castello angioino
 - Palazzo Roberti
 - Palazzo Pesce
 - Teatro “Van Westerhout”
 - Chiostro di Santa Chiara
 - Accademia di Belle Arti
 - Istituto “Gorjux – Tridente”
 - Mercato ittico
 - Capitaneria di Porto
 - Ufficio postale Fieramosca

- ✓ Quartiere Cozzetto:
 - Cinema “Metropolis Multicine”
 - Azienda Sanitaria Locale
 - Scuola primaria “Maria Montessori”
 - Scuola primaria “Eduardo De Filippo”
 - Scuola secondaria di primo grado “Alighieri - Tanzi” (sede di via E. Toti)
 - Istituto “Da Vinci - Majorana”
 - Municipio di Mola di Bari
 - Ufficio postale De Gasperi
 - Comando Carabinieri
 - Campo sportivo “Caduti di Superga”





- ✓ Quartiere Loreto:
 - Scuola primaria “San Giuseppe”
 - Scuola primaria “Edmondo De Amicis”
 - Scuola secondaria di primo grado “Alighieri - Tanzi” (sede di via del Frascinaro)

- ✓ Quartiere Cerulli:
 - Poliambulatorio - Residenza Sanitaria Assistenziale
 - Palazzetto dello Sport “Vito Tanzi”
 - Comando Guardia di Finanza

Si vedano la Tavola 3: Poli di attrazione, la Tavola 4: Scuole primarie, la Tavola 5: Scuole secondarie di primo grado, la Tavola 6: Scuole secondarie di primo grado e la Tavola 7: Istituti di formazione superiore.

2.3 OFFERTA DI RETI E SERVIZI DI TRASPORTO

2.3.1 Rete stradale esistente e gerarchizzazione

Per quanto riguarda la rete stradale extraurbana si rimanda alla Tabella 6, che riassume gli assi di viabilità principali catalogandoli per nome, denominazione, percorso e lunghezza in km. A Mola di Bari sono presenti 5 Strade Provinciali (SP) e 1 Strada Statale (SS) di categoria B.

Nome	Denominazione	Percorso	km
SP 50	Conversano - Cozze	Conversano - Cozze	5,992
SP 66	Mola alla Rutigliano - Conversano	Mola di Bari – alla SP 240	6,660
SP 111	Mola - Rutigliano	Mola - Rutigliano	6,159
SP 117	Noicattaro alla Mola - Rutigliano	Noicattaro – alla SP 111	5,425
SP 165	Mola – Conversano per Villa Pepe	Mola - Conversano	9,666
SS 16 (E55)	Strada Statale 16 Adriatica	Padova – Otranto (LE)	1.000,064

Tabella 6 - Classificazione rete stradale esistente nel territorio comunale di Mola di Bari



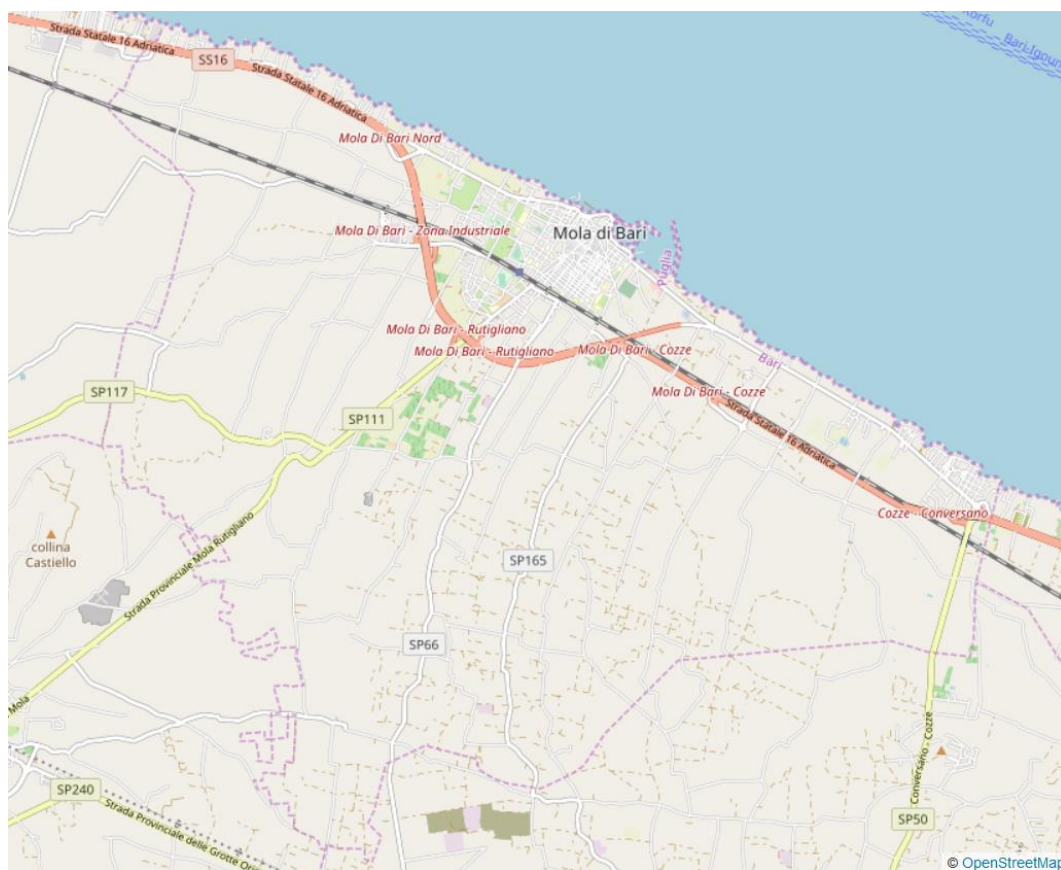


Figura 27 – Carta dei confini comunali di Mola di Bari e delle principali arterie di traffico stradale



Figura 28 - La SP111 tra Mola e la frazione di San Materno



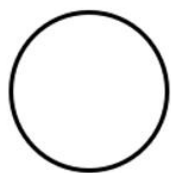
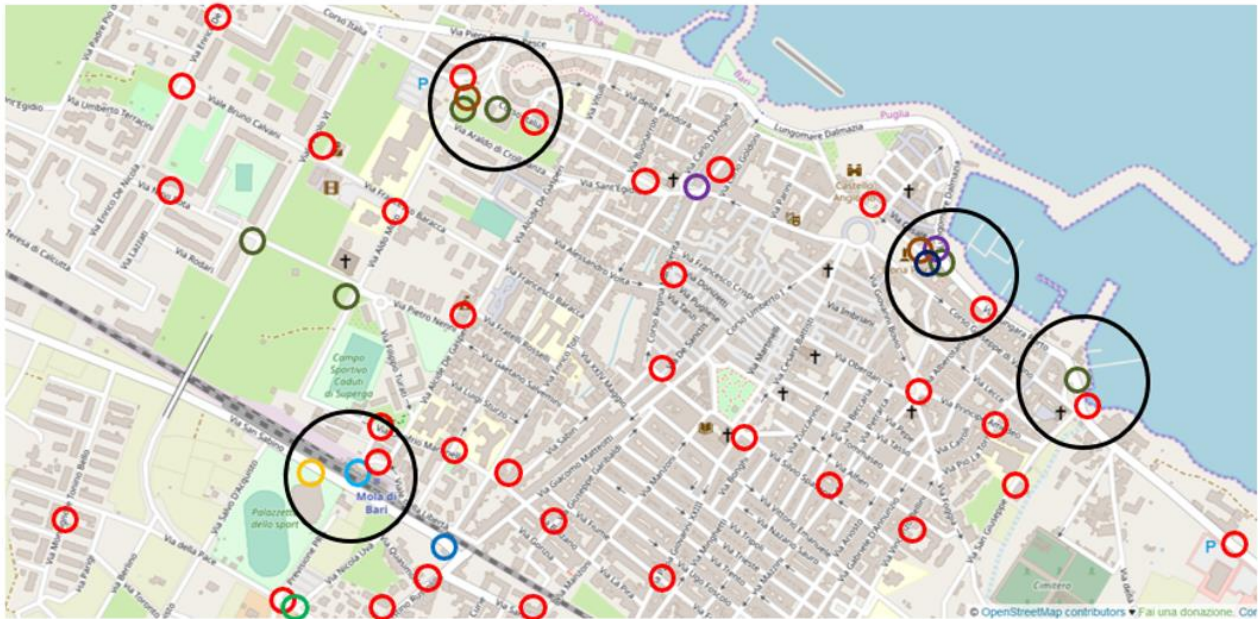


Figura 29 - La SS16 Adriatica all'altezza dello svincolo per Mola di Bari - Rutigliano

2.3.2 Reti, nodi e servizi di trasporto pubblico

Mola di Bari è servita da linee di trasporto pubblico a diversi livelli, da quello comunale a quello nazionale, esercite da gestori diversi tra loro.

Non sono presenti veri e propri nodi di interscambio, fatta eccezione per la stazione ferroviaria, che permette lo scambio tra il ferro e svariate linee su gomma; tuttavia, sono stati individuati alcuni punti della rete che consentono lo scambio tra servizi su gomma di livello diverso, sebbene non strutturati come veri e propri nodi.



NODO TPL

- | | | | |
|--|---|--|-------------------|
| | SCOPPIO | | STP - PROVINCIALE |
| | CHIARELLI | | STAZIONE FS |
| | FLIBUS | | MARINO BUS |
| | MICCOLIS – URBANA | | FERROVIE SUD EST |
| | MICCOLIS – AUTOLINEA BARI NAPOLI
(servizio disattivo mesi invernali) | | |

Figura 30 - Fermate del TPL suddivise per compagnia di trasporto e nodi principali

2.3.2.1 La linea urbana TPL

Mola di Bari è servita da una linea di trasporto pubblico locale che effettua servizio nel centro storico e nei principali quartieri, toccando le maggiori scuole e presidi sanitari.

Il servizio è svolto da un bus di tipo Renault Master motore Euro 3 con capienza 14 posti di cui 5 a sedere e 7 in piedi. Talvolta il servizio viene svolto con bus Fiat motore Euro 4 con capienza maggiore.

Questa vettura effettua percorso circolare, variando itinerario e fermate a seconda della fascia oraria.

Orari di partenza: 07:15, 07:55, 09:05, 09:55, 10:55, 11:55, 12:55, 13:55 (non circola il sabato), 16:25 (non circola il sabato), 17:25 (non circola il sabato)

Capolinea e fermate:



Figura 31 - Capolinea della linea circolare urbana

Fermate	
Ipermercato Lidl	Via della Pace Area Parcheggio Cerulli
Piazzale Loreto - Capolinea	Via Monsignor Tonino Bello (a richiesta)
Via P. Amedeo (ang. Via C. Cantù)	Via Rutigliano RSA – Poliambulatorio ASL
Piazza dei Mille	Via C. Mangini (SS. Trinità – Asilo Fiorilandia)
Via G. Mazzini 107	Via M. Colonna (corsa scolastica)
Via del Frascinaro – Scuola Media Tanzi (scolastica)	Viale Einaudi (ang. Via R. Canudo)
Via Bellini – Scuola Materna	Via R. Canudo civ. 65
Via S. Spaventa 2 (Chiesa S. Domenico)	Via G. e V. Laterza civ. 12
Via Regina Margherita 11	Via G. e V. Laterza civ. 32
Via Regina Margherita (fontana)	Via G. e V. Laterza ang. Via S. Onofrio
Via G. Marconi 25	Sottovia Via Manzoni
Piazza XX Settembre (di fronte al supermercato Dock)	Via O. Martinelli 42 (Scuola De Filippo)
Corso Italia (ex Ospedale)	Via Martinelli ang. Via Gramsci – Scuola Media Dante
Corso Italia - “Colosseo”	Via O. Martinelli ang. Via Sabin
Corso Italia (giardinetti)	Via Bolzano ang. Via G. Garibaldi
Via E. De Nicola (fronte civ. n. 4)	Via Fiume 75
Via E. De Nicola (ang. Via B. Calvani)	Via Fiume ang. Via G. Mazzini
Via Nino Rota 18	Via del Frascinaro – Scuola Media Tanzi (scolastica)
Via Papa Paolo VI (Case Popolari – Carabinieri)	Via Bellini – Scuola Materna
Via F. Baracca (polivalente, escluso il sabato)	Via S. Giuseppe (Scuola elementare San Giuseppe)
Corso Italia – “Colosseo” (solo il sabato)	Piazzale Loreto - Capolinea
Via A. De Gasperi – Ass. Insieme (solo il sabato)	Via P. Amedeo (ang. Via C. Cantù)
Via A. De Gasperi – Palazzo Comunale	Piazza dei Mille
Piazza della Repubblica – Stazione FS	Via G. Mazzini 107



Via O. Martinelli 42 (Scuola De Filippo)	Via S. Spaventa ang. G. Mazzini 106
Via Martinelli ang. Via Gramsci – Scuola Media Dante	Via S. Spaventa 2 (Chiesa S. Domenico)
Via O. Martinelli ang. Via Sabin	Via Regina Margherita
Via Bolzano ang. Via G. Garibaldi	Via Regina Margherita (fontana)
Sottovia Via Manzoni ang. Via Gorizia	Via G. Marconi 25
Via S. Onofrio 20	Piazza XX Settembre (di fronte al supermercato Dock)
Via Rutigliano (ang. Via Quasimodo)	Via Lungara Porto 13
Via Rutigliano – asilo nido	Piazzale Loreto Capolinea

Tabella 7 - Fermate della linea circolare urbana di Mola

Dagli ultimi monitoraggi effettuati tra il 2 e il 24 novembre 2020 emerge che l'utenza massima nelle prime sei corse del mattino è pari a 10 passeggeri, mentre l'utenza massima nelle ultime quattro corse è pari a 5.

Di seguito il dettaglio dei dati medi per ogni corsa e per ogni giorno della settimana:

	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
07:15	4,3	4,3	3,7	6,0	6,7	3,3
08:00	4,7	5,8	6,0	6,3	6,0	4,3
09:10	6,0	7,8	8,7	10,3	7,3	5,7
10:00	7,3	3,5	6,3	5,0	6,7	4,0
11:00	5,3	4,8	3,3	3,7	5,0	3,7
12:00	5,7	5,8	9,0	8,7	7,7	5,0
13:00	0,3	0,5	1,0	0,7	0,7	1,3
14:00	1,5	1,7	2,0	2,0	1,0	3,0
16:25	5,3	2,0	4,0	4,0	4,0	1,0
17:25	2,8	1,8	4,3	3,7	3,0	4,0

Tabella 8 - Utenza media sulla linea urbana di trasporto pubblico

2.3.2.2 Le linee provinciali

Il servizio di continuità con il territorio della Città metropolitana di Bari da e per **Mola di Bari** è garantito dalla Società Trasporti Provinciale (STP). La STP garantisce il collegamento tra Mola e:

- o **Bari** con corse a cadenza oraria, dalle ore 5:50 fino alle ore 20:20. Viceversa il collegamento tra il capoluogo e Mola di Bari va dalle ore 6:45 fino alle ore 20:20 (partenze da Bari – Eroi del Mare)
- o **Cozze** e il comune di **Conversano** con partenze dalle ore 6:40 alle ore 18:50 con direzione Conversano
- o i comuni limitrofi di **Rutigliano** e **Noicattaro**, nell'entroterra, con partenze dalle ore 6:20 alle ore 18:50 con destinazione Noicattaro via Rutigliano.





Di seguito il dettaglio di linee e orari per quanto riguarda il servizio STP a Mola di Bari:

- o Linea Provinciale **Mola di Bari – Bari** (diram. Mola di Bari – Triggiano Ospedale)

Arrivo corse da Bari (capolinea via Aldo Moro, Mola di Bari)	7:20, 8:00, 8:10, 9:35, 10:35, 11:35, 12:35, 13:50, 14:35, 15:20, 17:45, 18:50, 21:05
	9:00, 13:15, 16:20, 16:40, 19:45, 21:05 (transitano per Bari Blu – Centro Commerciale)
Partenza corse per Bari (capolinea via Aldo Moro, Mola di Bari)	5:50, 6:50, 6:55, 7:25, 8:15, 9:25, 9:35, 11:45, 12:35, 15:15, 14:05, 14:10, 15:30, 17:40, 18:15, 19:45, 20:20
	8:35, 10:40, 11:45, 16:20, 16:40 (transitano per Bari Blu Centro Commerciale)

Tabella 9 - Orari della linea provinciale per Bari

- o linea Provinciale **Mola di Bari – Cozze – Conversano**

Arrivo corse da Conversano (capolinea via Aldo Moro, Mola di Bari)	7:35, 8:35, 8:40, 10:55, 13:15, 13:45, 13:50, 14:05, 14:45, 15:30, 18:25, 20:15
	8:15 (termina ITIS di Mola), 13:55, 14:50, 15:35 (termina via Canudo)
Partenza corse per Conversano (capolinea via Aldo Moro, Mola di Bari)	7:35, 7:35, 7:40, 9:50, 12:15, 13:15, 13:50, 14:35, 17:35, 19:25
	6:40 (da Cozzetto), 7:25 (via Rutigliano - Ospedale)

Tabella 10 - Orari della linea provinciale per Conversano

- o Linea Provinciale **Mola di Bari – Rutigliano – Noicattaro**

Arrivo corse da Noicattaro (capolinea via Aldo Moro, Mola di Bari)	7:25, 8:00, 8:15, 9:30, 11:55, 13:30, 13:55, 14:30, 14:50, 15:20, 17:10, 19:40
Partenza corse per Noicattaro (capolinea via Aldo Moro, Mola di Bari)	6:20, 6:55, 7:25, 8:40, 11:00, 12:35, 13:15, 13:30, 13:30, 13:45, 14:15, 16:20, 18:50

Tabella 11 - Orari della linea provinciale per Noicattaro

Un'ulteriore linea che viaggia tra Mola e la Città metropolitana di Bari è quella gestita dalla società molese Chiarelli.

Questa linea ha un'importante funzione per i lavoratori del settore industriale: infatti collega il centro città con la zona industriale di Bari. La frequenza del tragitto Mola di Bari – Bari zona Industriale e viceversa è di 5 corse al giorno.

Gli orari delle partenze, dal lunedì al venerdì, sono i seguenti: 5:00, 7:00, 13:00, 16:30 e 21:00.



Si riporta di seguito l'elenco delle fermate effettuate:

- Capolinea Mola di Bari - Lungomare Dalmazia (altezza circolo Dafne)
- Mola di Bari – C.so Italia (edicola)
- Bari Zona Industriale – Bridgestone
- Bari Zona Industriale – Bosch
- Bari Zona Industriale – Magneti Marelli
- Bari Zona Industriale – Ladvance
- Bari Zona Industriale – Isotta Fraschini
- Bari Zona Industriale – Thermocold
- Bari Zona Industriale – SKF



Figura 32 - Capolinea delle linee provinciali

2.3.2.3 Le autolinee regionali

L'area del Comune di Mola di Bari è interessata da svariati servizi su gomma a livello regionale.

L'Autolinea Scoppio S.r.l. collega l'area del sud barese con le principali località turistiche della costa, in particolare con le **stazioni termali** site nel territorio di Torre Canne. Il servizio è attivo tutti i giorni feriali dalla seconda settimana di giugno fino alla prima di settembre.

Orari e fermata a Mola:

- partenza 7:50 – Via Lungara Porto, 3
- arrivo 13:25 – Via Lungara Porto, 6

Fermate della linea:

- Bitonto
- Modugno



- Bitritto
- Valenzano
- Capurso
- Triggiano
- Noicattaro
- **Mola di Bari**
- **Cozze**
- Polignano a Mare
- Monopoli
- Torre Canne Terme

La società Ferrovie del Sud-Est collega con servizio autobus di linea Mola di Bari e i principali centri dell'area. Da sottolineare il collegamento diretto giornaliero con gli stabilimenti ex-Ilva della città di **Taranto**.

Linea	Fermata	Orari di partenza
Mola di Bari – Polignano - Monopoli	Via Lungara Porto 3	lunedì al sabato: 6:15, 7:20, 12:30, 13:45, 14:30, 17:40, 20:25
Mola di Bari – Bari (largo Ciaia)	Via Lungara Porto 6	dal lunedì al sabato: 7:10, 7:55, 8:00, 9:20, 13:35, 16:05, 17:25, 19:10
Mola di Bari – Conversano – Castellana – Putignano – Noci – Mottola – Taranto	Via Lungara Porto ang. Piazza XX Settembre	4:30 (feriali e festivi)

Tabella 12 - Linee del servizio su gomma delle Ferrovie del Sud-Est



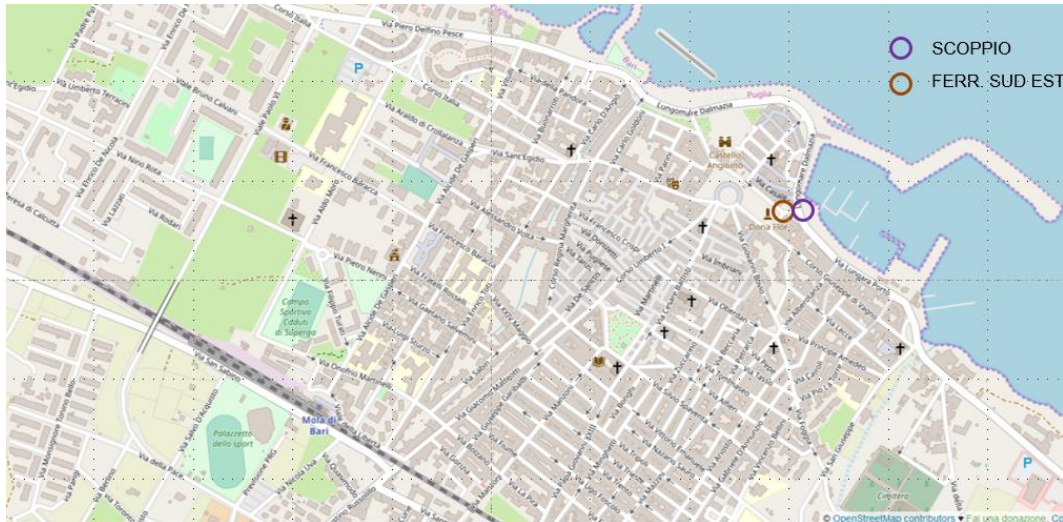


Figura 33 - Capolinea delle linee regionali

2.3.2.4 Le autolinee nazionali

Mola di Bari è servita da diverse autolinee di carattere nazionale, che collegano la città con i principali nodi della mobilità su gomma nazionale come **Roma** e **Napoli**. Le aziende presenti sul territorio molese sono Marino Bus, FlixBus e Miccolis Spa. Quest'ultima effettua servizio solo nei mesi primaverili ed estivi.

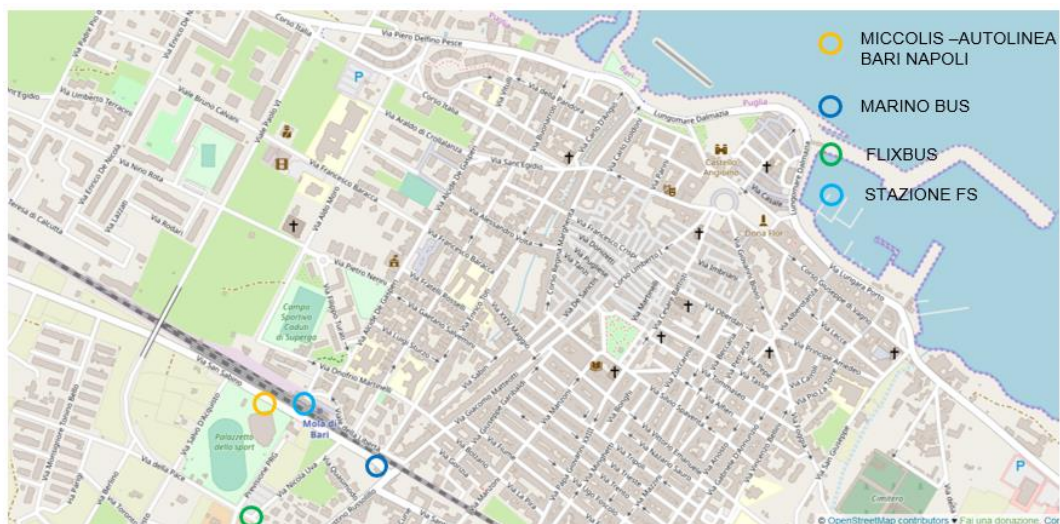


Figura 34 - Capolinea delle linee nazionali

Marino Bus collega l'area della stazione FS con un servizio rapido per l'hub di Napoli in partenza ogni mattina alle ore 7:05.



Linea	Fermata	Orario partenza	Orario arrivo
Mola di Bari - Napoli	Via San Sabino - sottopasso	7:05 (tutti i giorni)	10:30

Tabella 13 - Orari della linea Marino Bus

La compagnia internazionale Flixbus ha invece la sua fermata in via della Pace, nell'area del Pala Sport, e collega Mola con il terminal Tiburtino di Roma con cadenza di 5 partenze a settimana.

Linea	Fermata	Orario partenza	Orario arrivo
Mola di Bari - Roma Tiburtina stazione bus	Via della Pace 6	1:30, 8:15, 16:25 (tutti i giorni esclusi martedì e mercoledì)	7:50, 13:15, 22:00
Mola di Bari - Bologna	Via della Pace 6	20:15 (tutti i giorni)	4:45 (giorno successivo)
Mola di Bari - Torino	Via della Pace 6	20:15	9:00 (giorno successivo)

Tabella 14 - Orari delle linee Flixbus

Infine, Miccolis Spa, gestore anche della linea urbana cittadina, effettua servizio quotidianamente nei mesi primaverili ed estivi tra l'area della stazione FS e alcuni centri urbani meridionali di primaria importanza come Matera, Potenza e Salerno, terminando il servizio alla stazione di Napoli.

Linea	Fermata	Orario partenza	Orario Arrivo
Bari – Matera – Potenza – Pompei – Napoli (attiva nei mesi primaverili e estivi)	Via San Sabino 100 – retro stazione	7:00 (tutti i giorni), 15:15 (tutti i giorni), 17:20 (lunedì, venerdì, domenica)	12:35, 21:10, 23:10

Tabella 15 - Orari della linea Miccolis

2.3.2.5 La stazione ferroviaria

Mola di Bari si trova lungo l'importante direttrice ferroviaria adriatica Bologna – Ancona – Bari – Lecce. La linea ferroviaria, correndo a pochi chilometri dal mare, ha avuto storicamente un ruolo fondamentale nello sviluppo economico delle città costiere pugliesi come Mola. Da un punto di vista urbanistico, invece, il tracciato ferroviario ha rappresentato una forte discontinuità tra la costa e l'entroterra, contenendo al suo interno l'espansione dei centri urbani fino al secondo dopoguerra.

Il traffico ferroviario che interessa la stazione cittadina è quello della Città metropolitana e della Regione.





Nella Tabella 16 e nella Tabella 17 vengono riportati rispettivamente gli arrivi e le partenze presso la stazione ferroviaria di Mola di Bari.

Orario partenza	Tipologia	Sigla	Destinazione	Orario arrivo destinazione	Note
4:56	Regionale	TI 12500	Bari Centrale	5:15	Non circola nei giorni festivi e sabato
5:01	Regionale	TI 12608	Bari Centrale	5:23	Non circola nei giorni festivi e sabato
5:21	Regionale	TI 12489	Lecce	6:54	Non circola nei giorni festivi e sabato
5:40	Regionale	TI 12571	Lecce	7:12	Circola nei giorni festivi e sabato
5:47	Regionale	TI 22274	Bari Centrale	6:11	Non circola nei giorni festivi
5:53	Regionale	TI 22327	Fasano	6:17	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:12	Regionale	TI 22345	Fasano	6:38	Non circola nei giorni festivi
6:20	Regionale	TI 12538	Bari Centrale	6:41	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:21	Regionale	TI 12586	Bari Centrale	6:44	Circola nei giorni festivi e sabato
6:23	Regionale	TI 22323	Fasano	6:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:52	Regionale	TI 22302	Bari Centrale	8:17	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:53	Regionale	TI 22325	Fasano	7:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
7:25	Regionale	TI 22270	Barletta	8:41	Non circola nei giorni festivi
7:30	Regionale	TI 12635	Lecce	9:01	Non circola nei giorni festivi
7:38	Regionale	TI 12560	Bari Centrale	7:59	Non circola nei giorni festivi e sabato
7:46	Regionale	TI 12531	Lecce	9:17	Non circola nei giorni festivi e sabato
7:54	Regionale	TI 22293	Fasano	8:20	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:01	Regionale	TI 12582	Bari Centrale	8:24	Circola nei giorni festivi e sabato
8:03	Regionale	TI 12528	Bari Centrale	8:22	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:23	Regionale	TI 12591	Lecce	9:55	Circola nei giorni festivi
8:25	Regionale	TI 22273	Fasano	8:51	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:31	Regionale	TI 22272	Barletta	10:00	Non circola nei giorni festivi e sabato





Orario partenza	Tipologia	Sigla	Destinazione	Orario arrivo destinazione	Note
8:37	Regionale	TI 12589	Lecce	10:09	Non circola nei giorni festivi
8:57	Regionale	TI 12588	Bari Centrale	9:21	Circola nei giorni festivi e sabato
8:58	Regionale	TI 12628	Bari Centrale	9:22	Circola sabato
8:59	Regionale	TI 22300	Bari Centrale	9:34	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:59	Regionale	TI 22399	Fasano	9:24	Non circola nei giorni festivi e sabato
9:23	Regionale	TI 12603	Lecce	10:57	Circola nei giorni festivi e sabato
9:31	Regionale	TI 22294	Barletta	11:00	Non circola nei giorni festivi e sabato
9:53	Regionale	TI 22275	Fasano	10:19	
10:12	Regionale	TI 12606	Bari Centrale	10:35	Non circola nei giorni festivi
10:23	Regionale	TI 22271	Fasano	10:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
10:37	Regionale	TI 12641	Lecce	12:09	Circola nei giorni festivi e sabato
11:01	Regionale	TI 22296	Barletta	12:30	
11:31	Regionale	TI 22320	Barletta	13:00	Non circola nei giorni festivi e sabato
11:41	Regionale	TI 12594	Bari Centrale	12:04	Circola nei giorni festivi
11:49	Regionale	TI 12534	Bari Centrale	12:12	Non circola nei giorni festivi
11:53	Regionale	TI 22321	Fasano	12:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
12:01	Regionale	TI 22276	Barletta	13:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
12:13	Regionale	TI 22341	Fasano	12:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
12:38	Regionale	TI 12643	Lecce	14:09	Circola nei giorni festivi e sabato
12:53	Regionale	TI 12529	Fasano	13:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:01	Regionale	TI 22278	Barletta	14:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:23	Regionale	TI 22299	Fasano	13:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:32	Regionale	TI 22304	Barletta	15:17	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:50	Regionale	TI 12584	Bari Centrale	14:13	Circola nei giorni festivi e sabato





Orario partenza	Tipologia	Sigla	Destinazione	Orario arrivo destinazione	Note
13:56	Regionale	TI 22277	Fasano	14:22	Non circola nei giorni festivi
13:57	Regionale	TI 12607	Lecce	15:28	Non circola nei giorni festivi
14:01	Regionale	TI 22328	Barletta	15:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
14:23	Regionale	TI 22313	Fasano	14:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
14:32	Regionale	TI 22308	Barletta	16:00	Non circola nei giorni festivi e sabato
14:43	Regionale	TI 22279	Fasano	15:15	
14:50	Regionale	TI 12636	Bari Centrale	15:13	Non circola nei festivi
14:57	Regionale	TI 12645	Lecce	16:28	Circola nei giorni festivi e sabato
15:01	Regionale	TI 22280	Barletta	16:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
15:43	Regionale	TI 22297	Fasano	16:09	Non circola nei giorni festivi e sabato
15:50	Regionale	TI 12580	Bari Centrale	16:13	Circola nei giorni festivi e sabato
15:55	Regionale	TI 12536	Bari Centrale	16:11	Non circola nei giorni festivi e sabato
15:57	Regionale	TI 12637	Lecce	17:28	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:02	Regionale	TI 22282	Barletta	17:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:23	Regionale	TI 22303	Fasano	16:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:31	Regionale	TI 22312	Barletta	18:00	Circola nei giorni festivi e sabato
16:32	Regionale	TI 22344	Bari Centrale	16:56	Circola nei giorni festivi e sabato
16:43	Regionale	TI 22281	Fasano	17:17	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:44	Regionale	TI 12600	Bari Centrale	17:07	Circola nei giorni festivi e sabato
16:57	Regionale	TI 12573	Lecce	18:28	Circola nei giorni festivi e sabato
17:01	Regionale	TI 22284	Barletta	18:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:02	Regionale	TI 12513	Lecce	18:34	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:24	Regionale	TI 22315	Fasano	17:50	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:31	Regionale	TI 12642	Bari Centrale	17:54	Circola nei giorni festivi e sabato





Orario partenza	Tipologia	Sigla	Destinazione	Orario arrivo destinazione	Note
17:31	Regionale	TI 22314	Barletta	19:04	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:43	Regionale	TI 22283	Fasano	18:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:57	Regionale	TI 12605	Lecce	19:28	Non circola nei giorni festivi
18:12	Regionale	TI 22286	Barletta	19:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
18:23	Regionale	TI 22305	Fasano	18:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
18:31	Regionale	TI 22316	Barletta	20:00	Non circola nei giorni festivi e sabato
18:40	Regionale	TI 12555	Lecce	20:12	Circola nei giorni festivi e sabato
18:53	Regionale	TI 12638	Bari Centrale	19:16	Circola nei giorni festivi e sabato
18:53	Regionale	TI 22285	Fasano	19:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
19:01	Regionale	TI 22288	Barletta	20:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
19:31	Regionale	TI 22324	Barletta	21:00	Non circola nei giorni festivi e sabato
19:33	Regionale	TI 12576	Bari Centrale	19:55	Circola nei giorni festivi e sabato
19:43	Regionale	TI 12557	Brindisi	20:56	Non circola nei giorni festivi e venerdì
19:59	Regionale	TI 12593	Brindisi	21:06	Non circola nei giorni festivi
20:01	Regionale	TI 22290	Barletta	21:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
20:12	Regionale	TI 12519	Lecce	21:44	Circola nei giorni festivi e sabato
20:19	Regionale	TI 22307	Fasano	20:45	Non circola nei giorni festivi e sabato
20:32	Regionale	TI 12512	Bari Centrale	20:56	Non circola nei giorni festivi
20:52	Regionale	TI 12505	Lecce	22:22	Non circola nei giorni festivi e sabato
21:10	Regionale	TI 12575	Lecce	22:42	Circola nei giorni festivi e sabato
21:32	Regionale	TI 12578	Bari Centrale	21:54	Circola nei giorni festivi e sabato
21:43	Regionale	TI 22291	Fasano	22:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
22:01	Regionale	TI 22292	Bari Centrale	22:27	Non circola nei giorni festivi e sabato
22:39	Regionale	TI 12564	Bari Centrale	23:04	Non circola nei giorni festivi e sabato





Orario partenza	Tipologia	Sigla	Destinazione	Orario arrivo destinazione	Note
22:50	Regionale	TI 12640	Bari Centrale	23:13	Non circola nei giorni festivi
22:58	Regionale	TI 22329	Fasano	23:23	
23:23	Regionale	TI 12525	Lecce	0:54	

Tabella 16 - Partenze presso la stazione ferroviaria

Orario arrivo	Tipologia	Sigla	Origine	Orario partenza origine	Note
4:55	Regionale	TI 12500	Brindisi	4:00	Non circola nei giorni festivi e sabato
5:00	Regionale	TI 12608	Brindisi	4:00	Non circola nei giorni festivi e sabato
5:20	Regionale	TI 12489	Bari Centrale	5:01	Non circola nei giorni festivi e sabato
5:39	Regionale	TI 12571	Bari Centrale	5:20	Circola nei giorni festivi e sabato
5:46	Regionale	TI 22274	Fasano	5:23	Non circola nei giorni festivi
5:52	Regionale	TI 22327	Bari Centrale	5:31	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:11	Regionale	TI 22345	Bari Centrale	5:49	Non circola nei giorni festivi
6:19	Regionale	TI 12538	Lecce	4:50	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:20	Regionale	TI 12586	Lecce	4:50	Circola nei giorni festivi e sabato
6:22	Regionale	TI 22323	Bari Centrale	5:49	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:51	Regionale	TI 22302	Fasano	6:27	Non circola nei giorni festivi e sabato
6:52	Regionale	TI 22325	Bari Centrale	6:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
7:24	Regionale	TI 22270	Fasano	7:02	Non circola nei giorni festivi
7:29	Regionale	TI 12635	Bari Centrale	7:08	Non circola nei giorni festivi
7:37	Regionale	TI 12560	Lecce	6:11	Non circola nei giorni festivi e sabato
7:45	Regionale	TI 12531	Bari Centrale	7:31	Non circola nei giorni festivi e sabato
7:53	Regionale	TI 22293	Barletta	6:27	Non circola nei giorni festivi e sabato





Orario arrivo	Tipologia	Sigla	Origine	Orario partenza origine	Note
8:00	Regionale	TI 12582	Lecce	6:30	Circola nei giorni festivi e sabato
8:02	Regionale	TI 12528	Lecce	6:40	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:22	Regionale	TI 12591	Bari Centrale	8:01	Circola nei giorni festivi
8:24	Regionale	TI 22273	Barletta	6:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:30	Regionale	TI 22272	Fasano	8:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:36	Regionale	TI 12589	Bari Centrale	8:15	Non circola nei giorni festivi
8:56	Regionale	TI 12588	Lecce	7:25	Circola nei giorni festivi e sabato
8:57	Regionale	TI 12628	Lecce	7:22	Circola sabato
8:58	Regionale	TI 22300	Fasano	8:35	Non circola nei giorni festivi e sabato
8:58	Regionale	TI 22399	Bari Centrale	8:37	Non circola nei giorni festivi e sabato
9:22	Regionale	TI 12603	Bari Centrale	9:01	Circola nei giorni festivi e sabato
9:30	Regionale	TI 22294	Fasano	9:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
9:52	Regionale	TI 22275	Barletta	8:27	
10:11	Regionale	TI 12606	Lecce	8:40	Non circola nei giorni festivi
10:22	Regionale	TI 22271	Barletta	8:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
10:36	Regionale	TI 12641	Bari Centrale	10:15	Circola nei giorni festivi e sabato
11:00	Regionale	TI 22296	Fasano	10:38	
11:30	Regionale	TI 22320	Fasano	11:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
11:40	Regionale	TI 12594	Lecce	10:11	Circola nei giorni festivi
11:48	Regionale	TI 12534	Lecce	10:19	Non circola nei giorni festivi
11:52	Regionale	TI 22321	Bari Centrale	11:29	Non circola nei giorni festivi e sabato
12:00	Regionale	TI 22276	Fasano	11:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
12:12	Regionale	TI 22341	Barletta	10:57	Non circola nei giorni festivi e sabato





Orario arrivo	Tipologia	Sigla	Origine	Orario partenza origine	Note
12:37	Regionale	TI 12643	Bari Centrale	12:15	Circola nei giorni festivi e sabato
12:52	Regionale	TI 12529	Bari Centrale	12:19	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:00	Regionale	TI 22278	Fasano	12:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:22	Regionale	TI 22299	Barletta	11:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:31	Regionale	TI 22304	Fasano	13:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
13:49	Regionale	TI 12584	Lecce	12:19	Circola nei giorni festivi e sabato
13:55	Regionale	TI 22277	Barletta	12:27	Non circola nei giorni festivi
13:56	Regionale	TI 12607	Bari Centrale	13:35	Non circola nei giorni festivi
14:00	Regionale	TI 22328	Fasano	13:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
14:22	Regionale	TI 22313	Barletta	12:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
14:31	Regionale	TI 22308	Fasano	14:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
14:42	Regionale	TI 22279	Barletta	13:27	
14:49	Regionale	TI 12636	Lecce	13:19	Non circola nei festivi
14:56	Regionale	TI 12645	Bari Centrale	14:35	Circola nei giorni festivi e sabato
15:00	Regionale	TI 22280	Fasano	14:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
15:42	Regionale	TI 22297	Barletta	14:27	Non circola nei giorni festivi e sabato
15:49	Regionale	TI 12580	Lecce	14:19	Circola nei giorni festivi e sabato
15:54	Regionale	TI 12536	Lecce	14:30	Non circola nei giorni festivi e sabato
15:56	Regionale	TI 12637	Bari Centrale	15:35	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:01	Regionale	TI 22282	Fasano	15:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:22	Regionale	TI 22303	Barletta	14:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:30	Regionale	TI 22312	Fasano	16:08	Circola nei giorni festivi e sabato
16:31	Regionale	TI 22344	Fasano	16:08	Circola nei giorni festivi e sabato





Orario arrivo	Tipologia	Sigla	Origine	Orario partenza origine	Note
16:42	Regionale	TI 22281	Barletta	15:27	Non circola nei giorni festivi e sabato
16:43	Regionale	TI 12600	Lecce	15:13	Circola nei giorni festivi e sabato
16:56	Regionale	TI 12573	Bari Centrale	16:35	Circola nei giorni festivi e sabato
17:00	Regionale	TI 22284	Fasano	16:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:01	Regionale	TI 12513	Bari Centrale	16:40	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:23	Regionale	TI 22315	Barletta	15:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:30	Regionale	TI 12642	Lecce	16:00	Circola nei giorni festivi e sabato
17:30	Regionale	TI 22314	Fasano	17:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:42	Regionale	TI 22283	Barletta	16:27	Non circola nei giorni festivi e sabato
17:56	Regionale	TI 12605	Bari Centrale	17:35	Non circola nei giorni festivi
18:11	Regionale	TI 22286	Fasano	17:48	Non circola nei giorni festivi e sabato
18:22	Regionale	TI 22305	Barletta	16:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
18:30	Regionale	TI 22316	Fasano	18:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
18:39	Regionale	TI 12555	Bari Centrale	18:18	Circola nei giorni festivi e sabato
18:52	Regionale	TI 12638	Lecce	17:23	Circola nei giorni festivi e sabato
18:52	Regionale	TI 22285	Barletta	17:27	Non circola nei giorni festivi e sabato
19:00	Regionale	TI 22288	Fasano	18:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
19:30	Regionale	TI 22324	Fasano	19:08	Non circola nei giorni festivi e sabato
19:32	Regionale	TI 12576	Lecce	18:01	Circola nei giorni festivi e sabato
19:42	Regionale	TI 12557	Bari Centrale	19:19	Non circola nei giorni festivi e venerdì
19:58	Regionale	TI 12593	Bari Centrale	19:37	Non circola nei giorni festivi
20:00	Regionale	TI 22290	Fasano	19:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
20:11	Regionale	TI 12519	Bari Centrale	19:50	Circola nei giorni festivi e sabato





Orario arrivo	Tipologia	Sigla	Origine	Orario partenza origine	Note
20:18	Regionale	TI 22307	Barletta	18:57	Non circola nei giorni festivi e sabato
20:31	Regionale	TI 12512	Lecce	19:03	Non circola nei giorni festivi
20:51	Regionale	TI 12505	Bari Centrale	20:36	Non circola nei giorni festivi e sabato
21:09	Regionale	TI 12575	Bari Centrale	20:48	Circola nei giorni festivi e sabato
21:31	Regionale	TI 12578	Lecce	20:00	Circola nei giorni festivi e sabato
21:42	Regionale	TI 22291	Barletta	20:27	Non circola nei giorni festivi e sabato
22:00	Regionale	TI 22292	Fasano	21:38	Non circola nei giorni festivi e sabato
22:38	Regionale	TI 12564	Lecce	21:13	Non circola nei giorni festivi e sabato
22:49	Regionale	TI 12640	Lecce	21:19	Non circola nei giorni festivi
22:57	Regionale	TI 22329	Bari Centrale	22:35	Non circola nei giorni festivi
23:22	Regionale	TI 12525	Bari Centrale	23:01	

Tabella 17 - Arrivi presso la stazione ferroviaria

Si veda la Tavola 8: Trasporto Pubblico Locale

2.3.2.6 Il porto

Il porto di Mola di Bari, accessibile da terra dal Lungomare Dalmazia e situato lungo la costa settentrionale della Puglia tra il Porto di Torre a Mare e Cala Ponte Marina alla posizione individuata alla Latitudine 41°03'36"N e Longitudine 17°05'55"E, si classifica tra i più importanti della Regione per lo svolgimento dell'attività peschereccia e commerciale e la sua flotta peschereccia costituita da barche di diversa stazza.

Il porto è riparato a nord da un molo foraneo a tre bracci, e ad est dal molo di levante a due bracci lungo circa 700 m; il braccio di levante racchiude il vecchio bacino portuale. All'interno del bacino portuale sono posizionati alcuni pontili galleggianti. L'accesso al porto prevede la navigazione lungo il molo foraneo al fine di evitare le secche. All'interno della zona portuale vi è una zona riservata allo stazionamento delle barche da motopesca e pontili galleggianti atti a ospitare imbarcazioni da diporto.



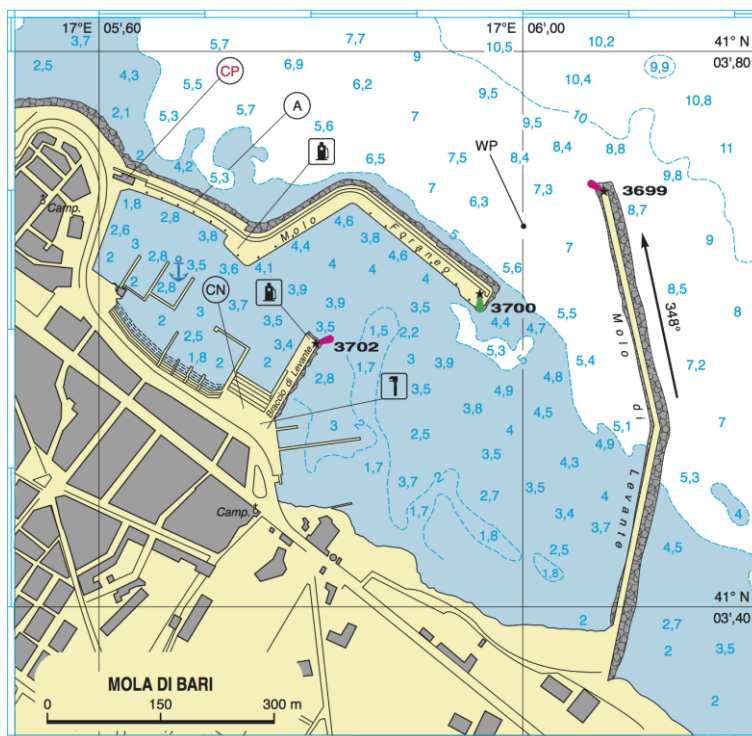


Figura 35 - Il porto di Mola di Bari

Il fondo marino, costituito da sabbia e fango, varia in banchina da 1,0 a 4,6 m e in porto da 1,0 a 4,5 m. L'accesso è consentito a natanti di lunghezza massima pari a 18 metri dalle ore 20:00 fino alle ore 8:00, fatta eccezione per gli autorizzati. La capacità complessiva è pari a 150 posti barca.

2.3.3 Rete ciclabile, aree pedonali, Zone 30 e ZTL

2.3.3.1 La rete ciclabile

La rete di percorsi ciclabili presenti a Mola comprende i seguenti itinerari:

- Il **percorso litoraneo**, che va dal confine settentrionale con il Comune di Bari fino alla frazione di Cozze e che rientra all'interno della Ciclovia Adriatica. Questo percorso ciclabile è in sede protetta e tocca alcuni dei punti turistici fondamentali come il Castello Angioino, il Lungomare Dalmazia restaurato e il Mercato Ittico. Questa ciclabile, nel complesso, misura 7.16 km di percorso in sede protetta. Tuttavia per brevi tratti la ciclabile si interrompe, precisamente tra Viale Enrico De Nicola e Viale Paolo VI e tra la sede del Mercato Ittico e via Madonna di Loreto.



Figura 36 - Il percorso ciclabile in sede promiscua di Lungomare Dalmazia



Figura 37 - La ciclabile litoranea, interamente in sede protetta, nel tratto tra Mola e Cozze



Figura 38 - La ciclabile litoranea nel tratto di Viale Europa Unita, tra Torre a Mare e Mola

- Il percorso sia in sede promiscua sia protetta di **Via Caracappa** e **Via Don Antonio Mancini**. Questa ciclabile consente di superare l'ostacolo costituito dal tracciato ferroviario tramite un sottopasso carrabile. In totale misura 1,1 km.



Figura 39 - Percorso ciclabile protetto e spartitraffico verde nel nuovo sottopasso di Via Caracappa



Figura 40 - La ciclabile in sede protetta di Via Don Antonio Mancini, nell'area sud-est oltre la ferrovia

- Il percorso in sede protetta di **Via della Pace** e **Viale Paolo VI**. Questa è la ciclabile realizzata più di recente e consente di superare l'ostacolo costituito dal tracciato ferroviario attraverso un cavalcavia carrabile, mettendo in relazione ciclabile il quartiere Cerulli e il quartiere Cozzetto. Questa ciclabile attualmente misura 0,72 km.



Figura 41 - Il nuovo percorso ciclabile in Via della Pace, nei pressi del Palasport "Vito Pinto"



Figura 42 - L'inizio della ciclabile sul nuovo cavalcaferrovia di Viale Paolo VI, quartiere Cozzetto

Si veda la Tavola 9: Rete delle ciclabili – scenario attuale

2.3.3.2 Le Aree Pedonali Urbane (APU)

Attualmente vi è una sola Area Pedonale Urbana a Mola di Bari, corrispondente a via Giovanni Bovio e contrassegnata da segnaletica verticale.

Inoltre nel corso degli anni l'Amministrazione Comunale ha sottoposto a interventi di pedonalizzazione temporanea Piazza XX Settembre e le vie limitrofe. La piazza è stata recentemente riqualificata con un vasto intervento che l'ha resa quasi interamente pedonale.

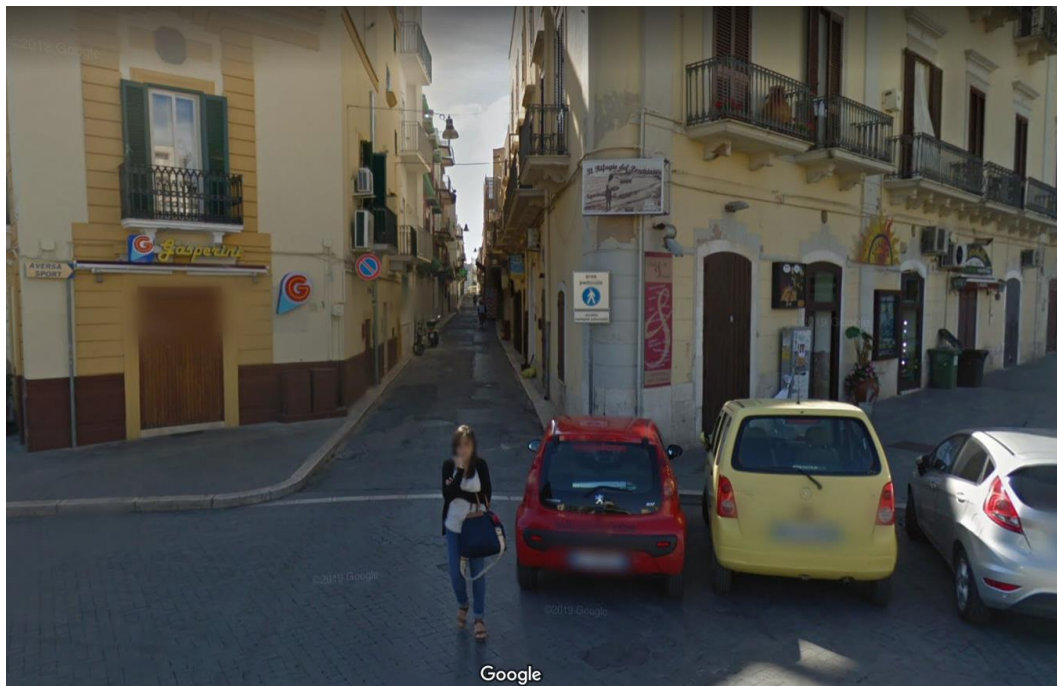


Figura 43 - L'inizio dell'area pedonale di via Cesare Battisti da Piazza XX Settembre

2.3.3.3 Le Zone 30

Non vi sono attualmente Zone 30 nel Comune di Mola di Bari.

2.3.3.4 Le Zone a Traffico Limitato (ZTL)

Nel Comune di Mola di Bari è stata istituita una ZTL attiva h24, in Piazza 8 Marzo.

Le ZTL orarie sono invece le seguenti: Via Cristoforo Colombo (nel tratto tra lungomare Dalmazia e Piazza XX Settembre) e Via Cesare Battisti (nel tratto tra Piazza degli Eroi e Piazza XX Settembre).



Figura 44 - L'inizio della ZTL in via Cesare Battisti, ang. piazza degli Eroi



Figura 45 - L'inizio della ZTL in via Cristoforo Colombo, ang. Lungomare Dalmazia

Si veda la Tavola 10: APU e ZTL.

2.3.4 Sistema della sosta

2.3.4.1 I parcheggi in struttura e i nodi di interscambio



Figura 46 – L'attuale offerta di parcheggi in struttura e il nodo di interscambio modale alla stazione

All'interno del territorio del Comune non sono presenti parcheggi pubblici con accesso regolamentato, tuttavia sono presenti alcune aree dedicate alla sosta a raso. In particolare:

- Il parcheggio in via della Pace in corso di ultimazione e adiacente al PalaSport "Vito Pinto"
- Il parcheggio in terra battuta oggetto del progetto di riqualificazione denominato "Eco Infopoint" in corso Italia
- Il parcheggio compreso tra via Salvatore Quasimodo e via San Sabino utilizzato come interscambio con la stazione e che tuttavia versa in condizioni di forte degrado
- Il parcheggio situato in via Francesco Baracca nei pressi del cinema e dell'Istituto "Da Vinci – Majorana"
- Altri parcheggi in struttura sono presenti in via G. Lazzati e via N. Rota e ospitano la sosta dei vicini complessi edilizi

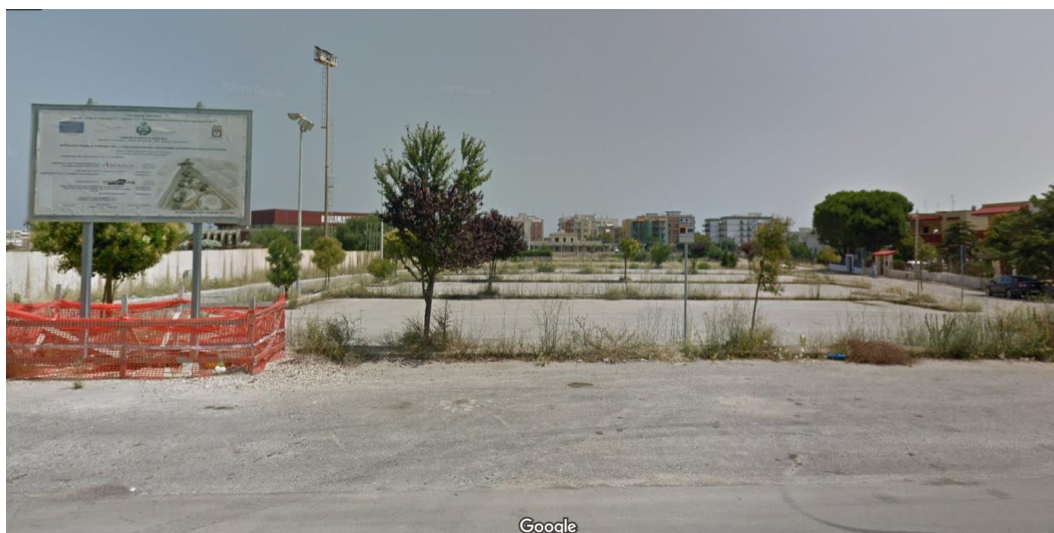


Figura 47 - Il parcheggio in Via della Pace



Figura 48 - Il parcheggio in Viale Europa Unita

L'unico nodo di interscambio presente a Mola di Bari è la stazione ferroviaria. In particolare presso la stazione:

- è possibile utilizzare collegamenti ferroviari regionali
- sono presenti due postazioni di bike sharing nel piazzale antistante
- sono presenti stalli per la sosta dedicata alle biciclette
- è possibile parcheggiare l'auto nei pressi di entrambi gli ingressi (Piazza della Repubblica e Via San Sabino)
- sono presenti stalli di sosta disabili (Piazza della Repubblica)



Figura 49 - Il servizio di bike sharing nel piazzale antistante alla stazione ferroviaria



Figura 50 - Ingresso principale della stazione in Piazza della Repubblica



Figura 51 - Stalli per biciclette nel piazzale della stazione



Figura 52 - L'accesso secondario alla stazione da Via San Sabino



Si veda la Tavola 11: Parcheggi in struttura – scenario attuale.

2.3.4.2 Lo schema di tariffazione della sosta

Non sono presenti aree a sosta tariffata.

2.3.5 Servizi integrativi al trasporto pubblico e mobilità condivisa

Non sono attualmente presenti servizi integrativi al trasporto pubblico, fatta eccezione per i servizi NCC. Non sono presenti servizi taxi.

Non sono attualmente presenti servizi di mobilità condivisa, fatta eccezione per due postazioni di bike sharing nel piazzale antistante la stazione ferroviaria e uno su Via De Gasperi all'altezza del Municipio.

2.3.6 Logistica urbana

Non è presente attualmente un regolamento di logistica urbana. In corrispondenza di alcuni punti nevralgici come supermercati e farmacie sono presenti stalli per il carico/scarico merci.

2.3.7 Sistemi ITS e di informazione, regolamentazione e controllo della circolazione

Non sono presenti attualmente sistemi ITS e/o di controllo.

2.3.8 Politiche della mobilità

Non c'è mai stata una politica di pianificazione in senso stretto, ma una serie di delibere di Giunta Comunale che negli anni hanno avuto il merito di provvedere alla gestione del traffico, tra cui le ordinanze 11/1998 e 90/2009, che hanno istituito e regolato nuove ZTL e Aree Pedonali Urbane, oltre che razionalizzato lo schema di circolazione del traffico veicolare in città.

2.4 DOMANDA DI MOBILITÀ

2.4.1 Matrici O/D degli spostamenti delle persone e delle merci

Si riportano di seguito alcune elaborazioni dei dati sulla mobilità sistematica per il Comune di Mola di Bari.



Le informazioni riportate sono le seguenti:

- numero totale di spostamenti sistematici;
- caratterizzazione degli stessi per motivo (di studio o di lavoro);
- caratterizzazione degli stessi per destinazione (all'interno o all'esterno del Comune).

Le informazioni presentate fanno riferimento all'anno 2011, l'ultimo per il quale è stato realizzato da ISTAT il Censimento generale della popolazione e delle abitazioni.

Si riporta il numero totale di spostamenti sistematici aventi origine all'interno del territorio comunale. Tale ammontare viene poi suddiviso in base alla motivazione (di studio o di lavoro) e alla destinazione (all'interno del territorio comunale o all'esterno dello stesso).

Popolazione (2011)	25'567 abitanti
Spostamenti sistematici totali	10'434
Spostamenti per motivo di studio	4'386
Spostamenti per motivo di lavoro	6'048

Fonti dei dati

– popolazione: ISTAT 2011

– spostamenti: elaborazioni Euromobility e CRAS S.r.L. su dati ISTAT 2011

Tabella 18 - Spostamenti sistematici al 2011 (fonte: Osservatorio PUMS)

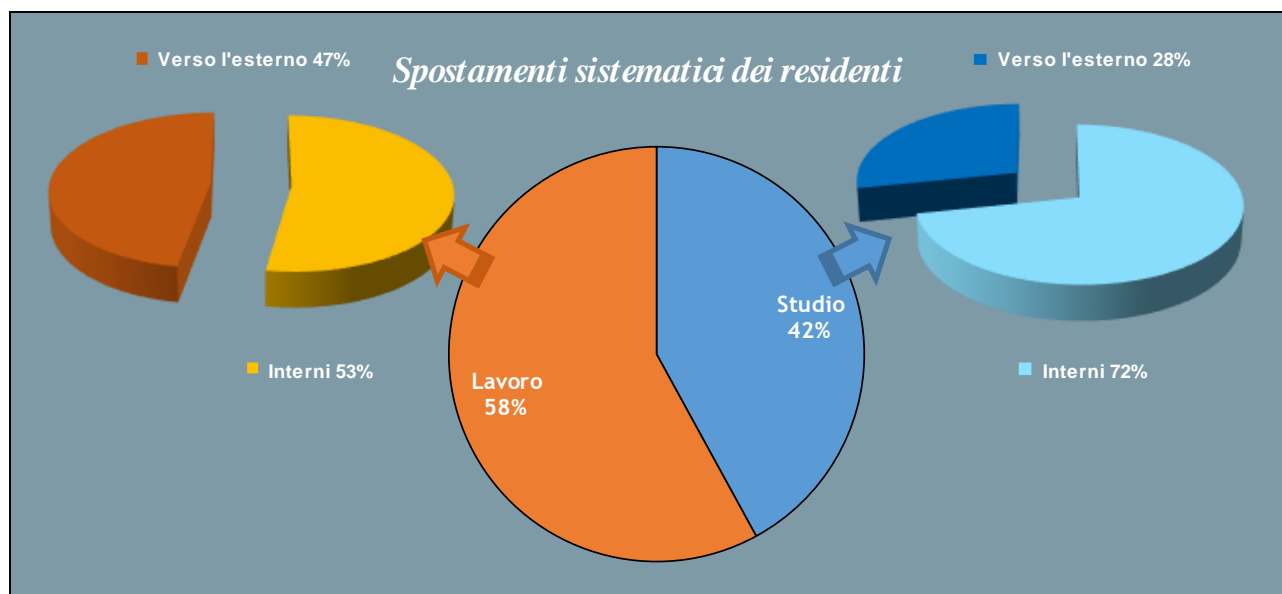


Figura 53 - Spostamenti sistematici al 2011 (fonte: Osservatorio PUMS)

Si vedano la Tavola 12: Spostamenti interni e la Tavola 13: Spostamenti esterni.

I 4.041 spostamenti diretti verso l'esterno del territorio comunale hanno come destinazione Bari nella metà dei casi; l'altro 50% degli spostamenti è diretto principalmente in altri Comuni della Città metropolitana di Bari, come Modugno, Conversano e Rutigliano. Solamente il 4,4% del totale degli spostamenti ha come destinazione un Comune facente parte di un'altra Provincia.

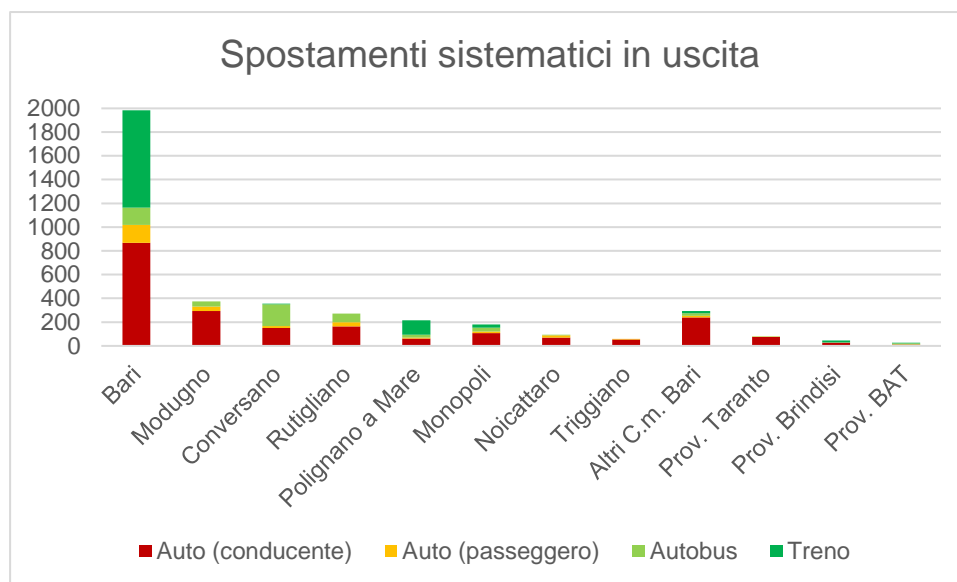


Figura 54 - Spostamenti sistematici in uscita per destinazione

Sono stati analizzati, inoltre, i 1.090 spostamenti in ingresso a Mola di Bari dagli altri Comuni: anche in questo caso, solamente una quota bassa (7,2%) arriva da Comuni facenti parte di altre Province. Risulta invece uno squilibrio minore tra Bari e gli altri Comuni della Città metropolitana, in quanto il capoluogo presenta un numero di spostamenti in entrata a Mola di Bari paragonabile con Noicattaro, Conversano, Polignano a Mare e Rutigliano.

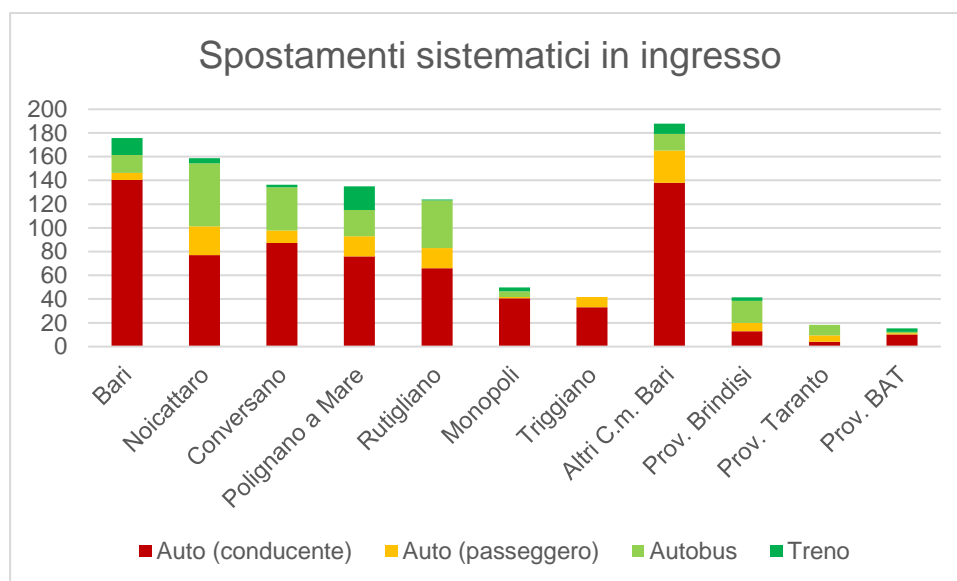


Figura 55 - Spostamenti sistematici in ingresso per origine

2.4.2 Parco auto circolante

Si riportano di seguito alcune elaborazioni dei dati sul parco auto circolante:

- indice di motorizzazione delle autovetture;
- composizione del parco auto circolante (comunale) in termini di standard emissivi Euro;
- composizione del parco auto circolante (provinciale) in termini di alimentazione;
- fattori di emissione del veicolo medio (per CO₂, NO_x e PM₁₀).

Tutti i dati sul parco auto circolante provengono dall'Autoritratto ACI (edizione 2019), mentre il dato di popolazione proviene da fonte ISTAT (anno 2019); in entrambi i casi si tratta del dato più recente disponibile (a settembre 2020). La classificazione per standard emissivi Euro è disponibile con livello di dettaglio comunale, mentre la distinzione per alimentazione è presente solamente a livello provinciale.

Per quel che concerne i fattori di emissione del veicolo medio, la stima riguarda le emissioni medie di NO_x, PM₁₀ e CO₂ del parco circolante comunale, assumendo che la sua composizione sia assimilabile a quella del parco provinciale (l'unico per il quale si abbia a disposizione il dato disaggregato per alimentazione).

La stima è stata eseguita a partire dalla banca dati dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale elaborati da ISPRA (anno 2017, l'ultimo disponibile a settembre 2019) ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera. A tale scopo, ISPRA ha utilizzato il software COPERT (versione 5.2.2), il cui sviluppo è coordinato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente nell'ambito delle attività dell'European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation (ETC/ACM). Le stime sono elaborate sulla base dei dati di input nazionali riguardanti il parco e la circolazione dei veicoli (numerosità del parco, percorrenze e consumi medi,



velocità per categoria veicolare con riferimento ai cicli di guida urbano, extraurbano e autostradale, altri specifici parametri nazionali).

Tale dato è stato quindi adattato allo scenario provinciale ponderando il dato medio nazionale in funzione della composizione del parco auto provinciale da fonte ACI e delle percorrenze in ambito urbano da fonte ISPRA, considerando invariati tutti gli altri parametri usati per la stima a livello nazionale. Altre approssimazioni riguardano l'utilizzo del dato più cautelativo in caso di assenza di informazioni. La stima è stata eseguita con riferimento al solo ciclo di guida urbano.

PARCO AUTO CIRCOLANTE

Indice di motorizzazione	50,5 auto/100 ab.
Totale autovetture circolanti	12'701
Euro 0	7,98 %
Euro 1	2,55 %
Euro 2	10,21 %
Euro 3	16,94 %
Euro 4	32,94 %
Euro 5	15,09 %
Euro 6	14,29 %
Benzina	37,38 %
Gasolio	52,13 %
GPL	6,36 %
Metano	3,74 %
Ibrido-Elettrico	0,39 %
Fattore di emissione medio NO _x	0,547 g/km
Fattore di emissione medio PM ₁₀	0,049 g/km
Fattore di emissione medio CO ₂	241,6 g/km

Fonti dei dati

– popolazione: ISTAT 2019

– parco veicolare: elaborazioni Euromobility e CRAS S.r.L. su dati ACI 2019

– fattori di emissione: elaborazioni Euromobility e CRAS S.r.L. su dati ISPRA 2018

[Clicca per approfondimenti sul metodo utilizzato](#)

Tabella 19 - Composizione del parco circolante al 2018 (fonte: Osservatorio PUMS)



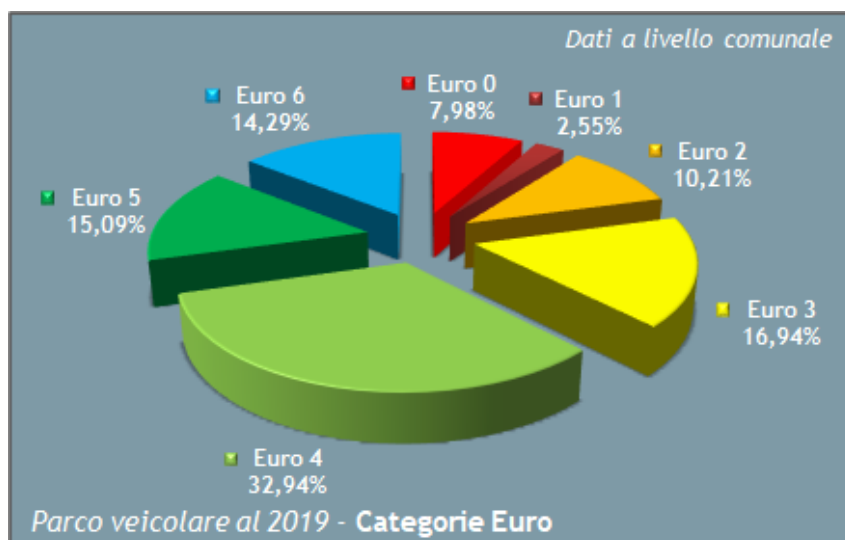


Figura 56 - Composizione del parco circolante comunale al 2019 per categoria Euro (fonte: Osservatorio PUMS)

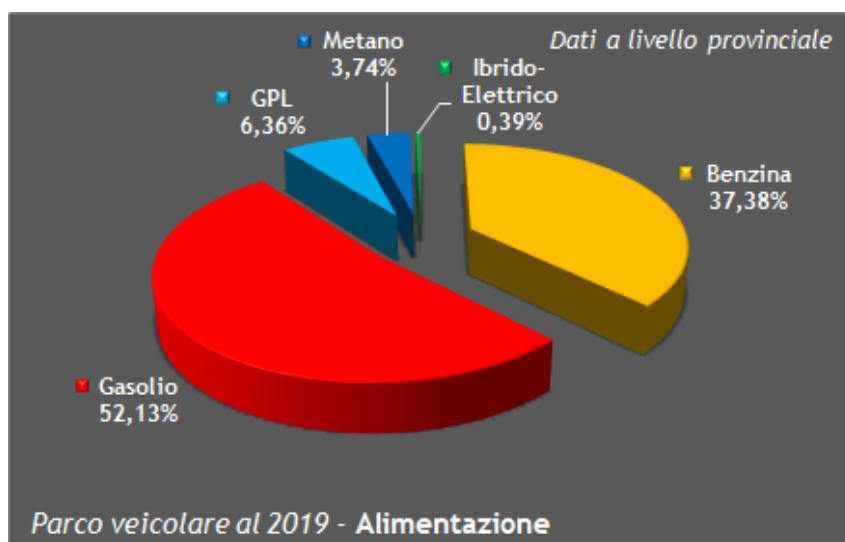


Figura 57 - Composizione del parco circolante provinciale al 2019 per alimentazione (fonte: Osservatorio PUMS)

2.4.3 La domanda turistica

La serie storica 2005 - 2018 dei flussi turistici (arrivi e partenze), basata su dati elaborati dall' "Osservatorio del Turismo" dell'Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione, evidenzia un generale aumento del numero totale degli arrivi del 26,7% e un calo del numero totale delle presenze del 20%. Per "arrivi" si intende il numero di clienti (italiani o stranieri) ospitati dagli



esercizi ricettivi, mentre le “presenze” sono il numero totale di notti pernottate dagli ospiti di tali strutture.

Il dato di Mola, che segna dunque un deciso aumento degli arrivi, è in linea con il trend regionale dello stesso periodo (+61%) e nazionale sul turismo, che fa registrare da anni un segno positivo per quanto riguarda il numero di persone che scelgono di soggiornare in Italia. Tuttavia questo dato è stato negli anni sensibilmente variabile, con una marcata restrizione negli anni immediatamente a cavallo della crisi finanziaria del 2008 e con un aumento graduale dal 2011.

Discorso differente per le presenze, che sono invece calate. Mola fa infatti registrare un calo delle presenze turistiche che è in controtendenza rispetto al dato regionale Puglia (+ 80,4%). Questo calo è largamente dovuto al calo delle presenze dei turisti italiani a Mola (-37%), che è talmente rilevante in termini assoluti da non essere controbilanciato dall'aumento delle presenze straniere (+137,4%). Anche il dato sulla permanenza media (presenze/arrivi) denota un cambiamento del fenomeno turistico a Mola di Bari, con una decisa contrazione tra il 2005 (4,25) e il 2018 (2,68).

Ciò significa che a Mola negli ultimi anni, in termini assoluti, sono venuti sempre più turisti, ma che è diminuito in media il numero di notti in cui si sono fermati in città.

Anno	Arrivi totali	Presenze totali	Permanenza media
2005	4.443	18.883	4,25
2006	3.618	16.499	4,56
2007	2.077	14.484	6,97
2008	5.024	16.432	3,27
2009	4.705	12.604	2,67
2010	4.073	11.758	2,88
2011	4.439	12.952	2,91
2012	3.920	11.974	3,05
2013	4.865	14.263	2,93
2014	5.337	15.012	2,81
2015	5.807	15.876	3,12
2016	7.141	19.133	2,68
2017	6.801	15.890	2,34
2018	5.630	15.102	2,68

Tabella 20 - Analisi movimento turistico a Mola di Bari, 2015 - 2018 (fonte Pugliapromozione)



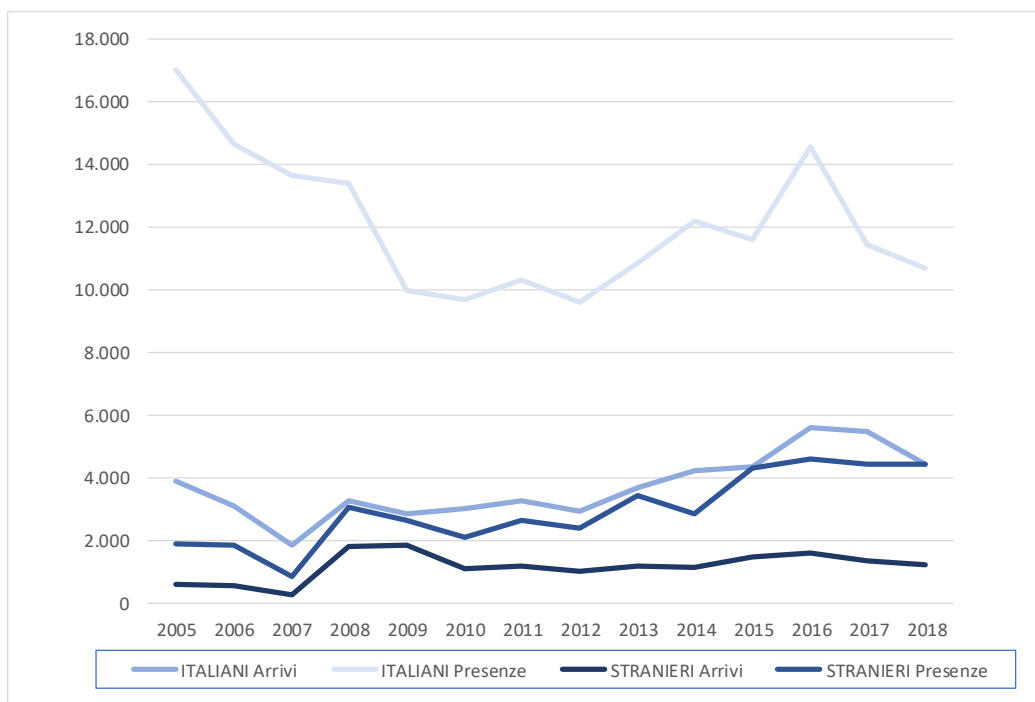


Figura 58 - Movimento turistico aggregato su Mola di Bari, 2005-2018

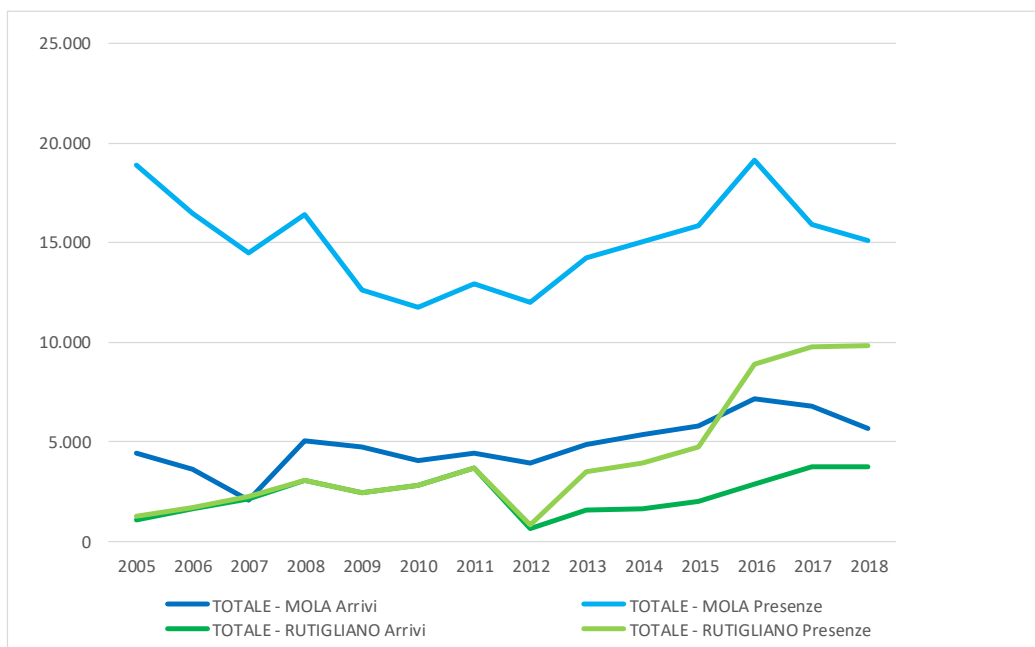


Figura 59 - Movimento turistico - Arrivi su Mola di Bari e Rutigliano, 2005-2018



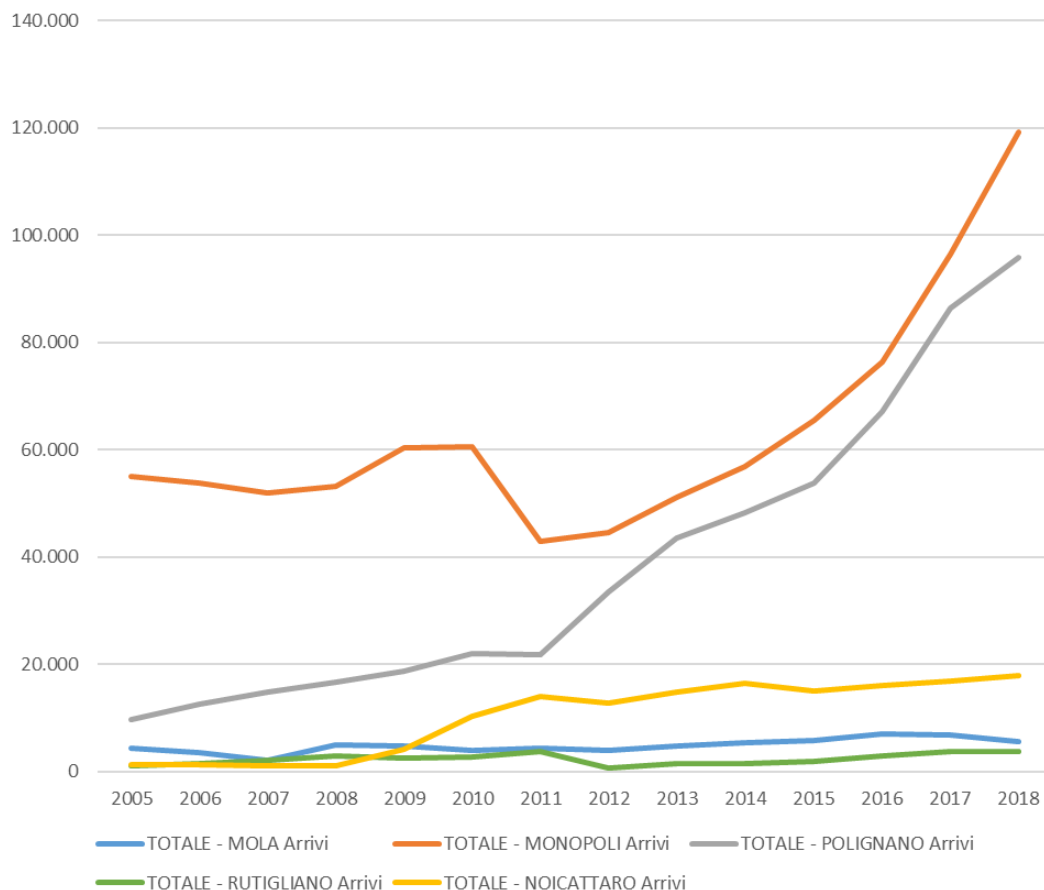


Figura 60 - Movimento turistico - Arrivi su Mola di Bari e Comuni limitrofi, 2005-2018

Se messo a confronto con Comuni limitrofi analoghi per vocazione marinaresca (Monopoli, Polignano) o vocazione agrituristica (Noicattaro, Rutigliano), si vede come il Comune di Mola di Bari sia partito nel 2005 da una situazione intermedia per quanto riguarda il numero di arrivi e partenze turistiche. Escludendo i numeri del Comune di Monopoli, Mola si trovava circa nella stessa situazione di Polignano a Mare, che però nel corso degli anni ha visto aumentare considerevolmente i flussi, seguito dal Comune interno di Noicattaro.

Nel 2018 Mola di Bari si trova in coda tra i Comuni selezionati, sopra solo a Rutigliano.

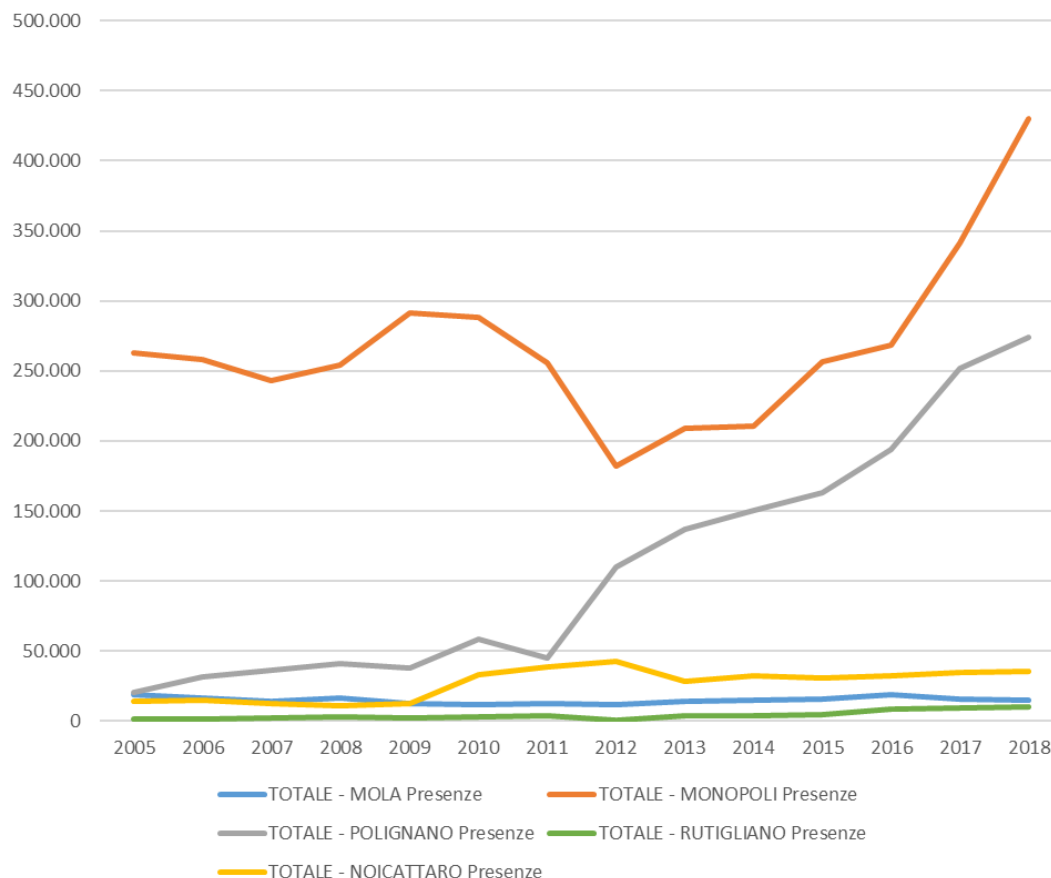


Figura 61 - Movimento turistico – Presenze su Mola di Bari e Comuni limitrofi, 2005-2018

2.5 INTERAZIONE DOMANDA-OFFERTA, CRITICITÀ E IMPATTI

Nel corso della redazione del PUMS di Mola di Bari non è stato possibile effettuare rilievi del traffico e della sosta: una campagna di rilievi sarebbe stata, infatti, fortemente viziata dall'emergenza sanitaria da Covid-19, che ha determinato una riduzione sensibile degli spostamenti (in contesti analoghi si è registrato un calo tra il 20% e il 60%) e non è rappresentativa di una situazione post-Covid a regime.

Di seguito, tuttavia, si riporta una stima semplificata della domanda e dell'offerta di sosta, che anticipa le elaborazioni sul bilancio della sosta contenute nel documento finale di piano.

Nello specifico si è provveduto a stimare la **domanda della sosta notturna** mediante l'associazione omogenea dell'indice di motorizzazione di Mola di Bari, pari a 0,505, alle sezioni censuarie e alla loro aggregazione in zone. Sono state individuate 14 zone con caratteristiche insediative simili. Tale stima non tiene conto della variabilità dell'indice di motorizzazione in funzione delle caratteristiche insediative dei quartieri e, pertanto, ci si riserva di realizzare un rilievo della domanda notturna entro fine progetto con dei monitoraggi puntuali, se lo sviluppo delle condizioni dell'emergenza sanitaria lo permetterà.

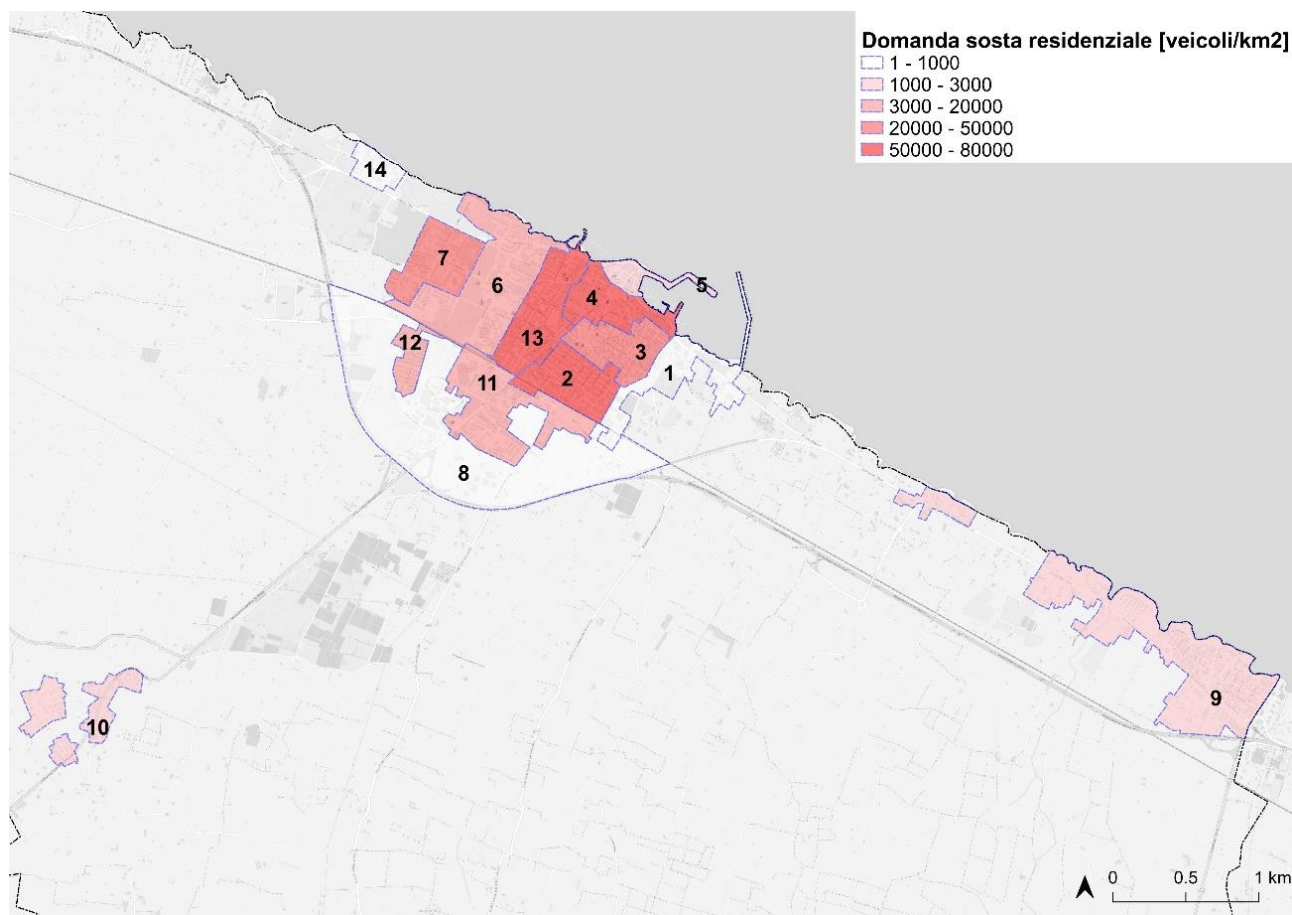


Figura 62 – Domanda di sosta per zone omogenee

Per quanto concerne **la stima dell'offerta della sosta** si prende in considerazione la capacità di accoglienza degli stalli delle strade e dei parcheggi, attualmente impegnati dalla sosta, in funzione della presenza di sosta su uno o due lati della strada e della configurazione in linea, a spina o perpendicolare.

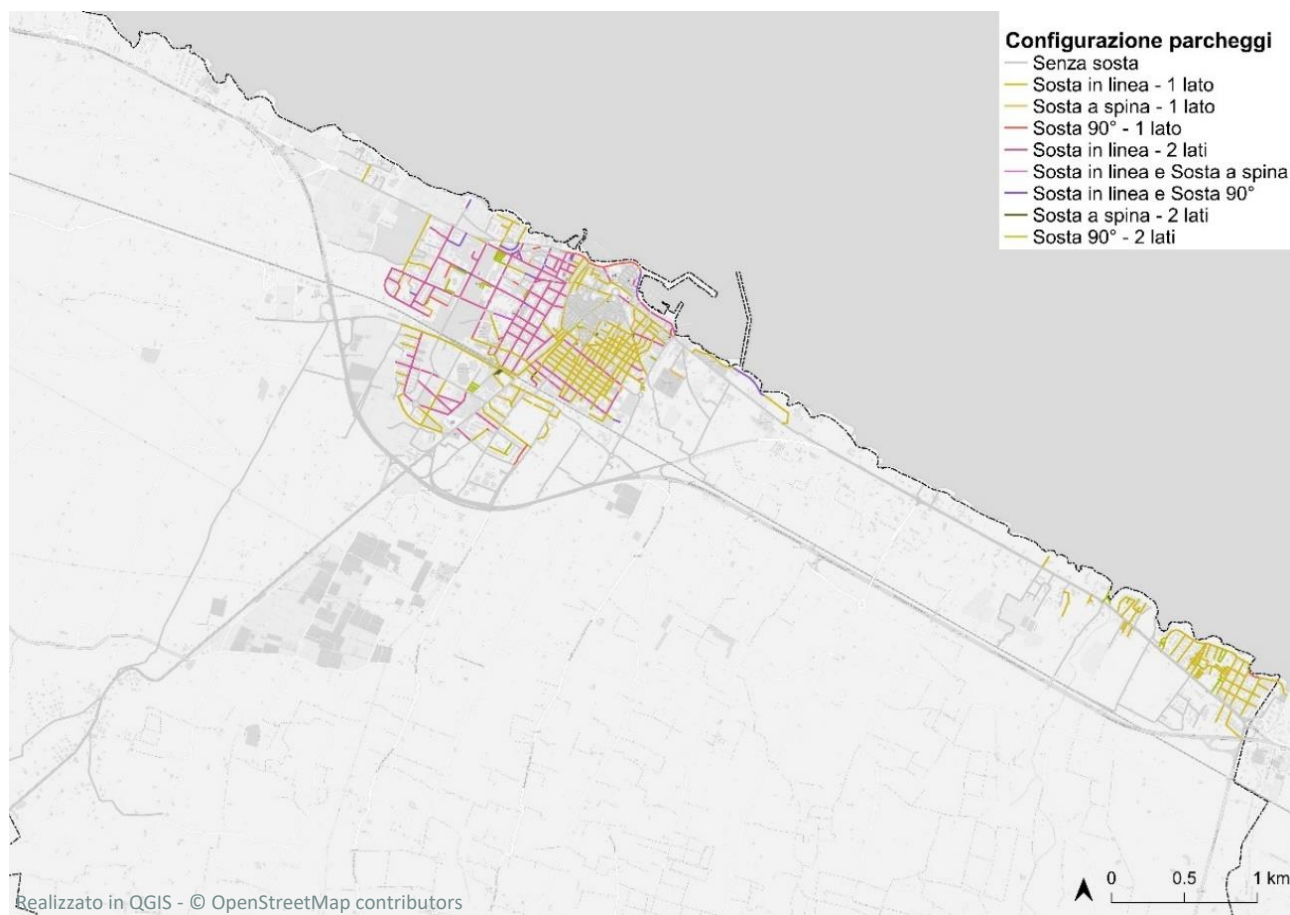


Figura 63 - Configurazione dell'offerta di sosta su strada e nei parcheggi

Si riportano di seguito la numerosità stimata di veicoli e di stalli presenti in ognuna della 14 zone. Si noti che nella zona 10, corrispondente a San Materno, è riportato un numero nullo di stalli determinato dalla tipologia insediativa di villette unifamiliari caratterizzata da una bassa densità abitativa e all'ubicazione degli stalli in spazi di pertinenza.

Zona omogenea	Stalli	Veicoli	Bilancio della sosta
1	438	12	426
2	3.360	2.259	1.101
3	1.626	1.988	-362
4	738	1.712	-974
5	422	235	187
6	2.569	1.189	1.380
7	1.359	1.323	36
8	691	19	672
9	1.655	101	1.554

10	-	85	-85
11	1.208	1.129	79
12	957	335	622
13	2.282	2.287	-5
14	73	28	45
Totale	17.378	12.701	4.677

Tabella 21 – Quantificazione dei veicoli dei residenti e degli stalli per la sosta, differenziata per 14 zone omogenee di Mola di Bari

Il bilancio della sosta mostra come complessivamente l'offerta di sosta sia superiore alla domanda, tuttavia con criticità localizzate nel centro storico (zone 3 e 4), dove si registrano i deficit più significativi.

Di seguito si riportano su mappa i valori per ogni zona.

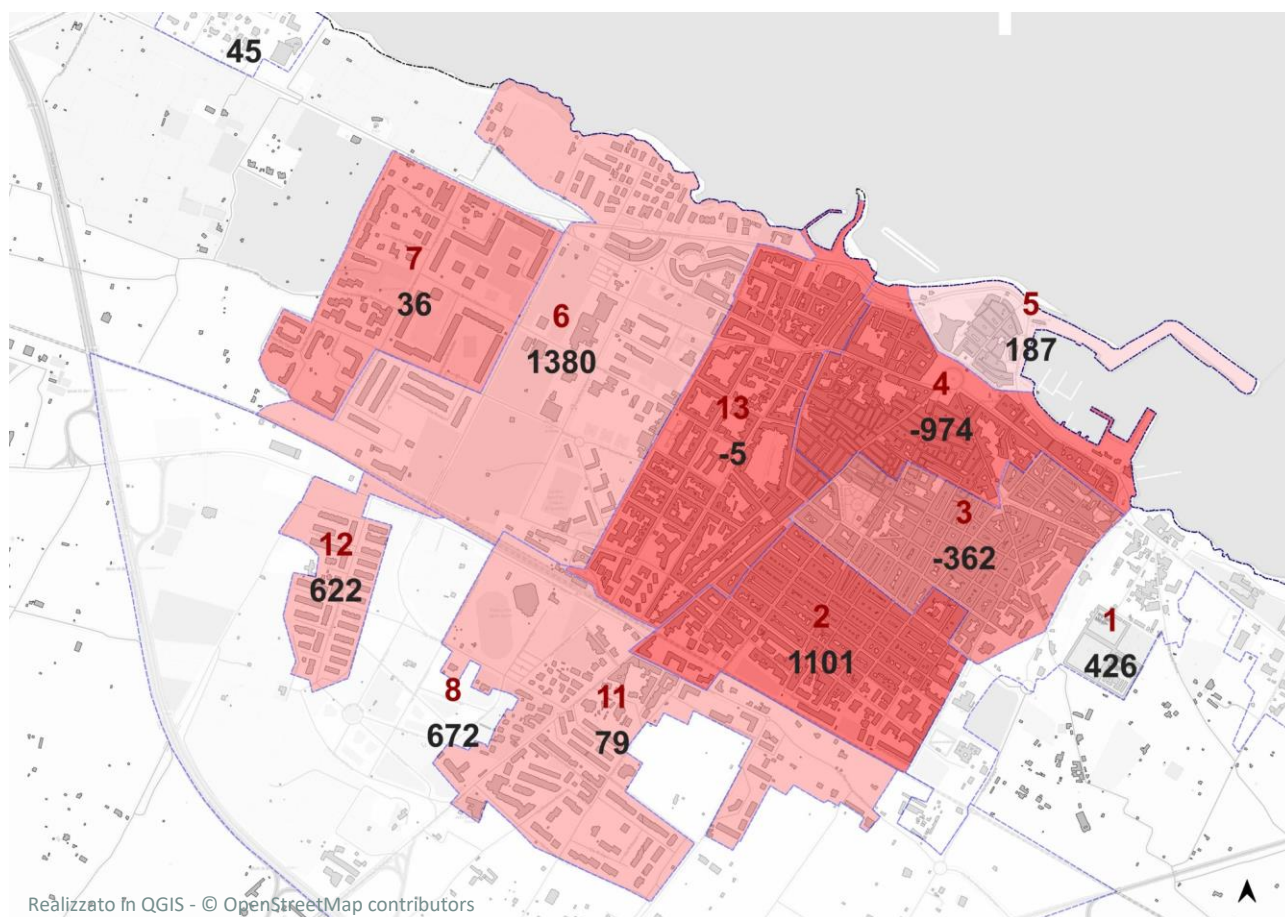


Figura 64 - Bilancio della sosta nelle zone del capoluogo

Un'analisi aggiuntiva che è stata condotta riguardo al tema della sosta ha evidenziato come i nuclei famigliari a Mola di Bari siano composti in media da un numero di persone compreso principalmente tra 2 e 3, con i valori più bassi che si registrano nel centro storico e i valori più elevati nelle zone di nuova edificazione. Incrociando questo dato con l'indice di motorizzazione medio, che è sostanzialmente pari a un'auto ogni due abitanti, emerge come in ogni nucleo familiare sia presente mediamente tra 1 e 1,5 auto.

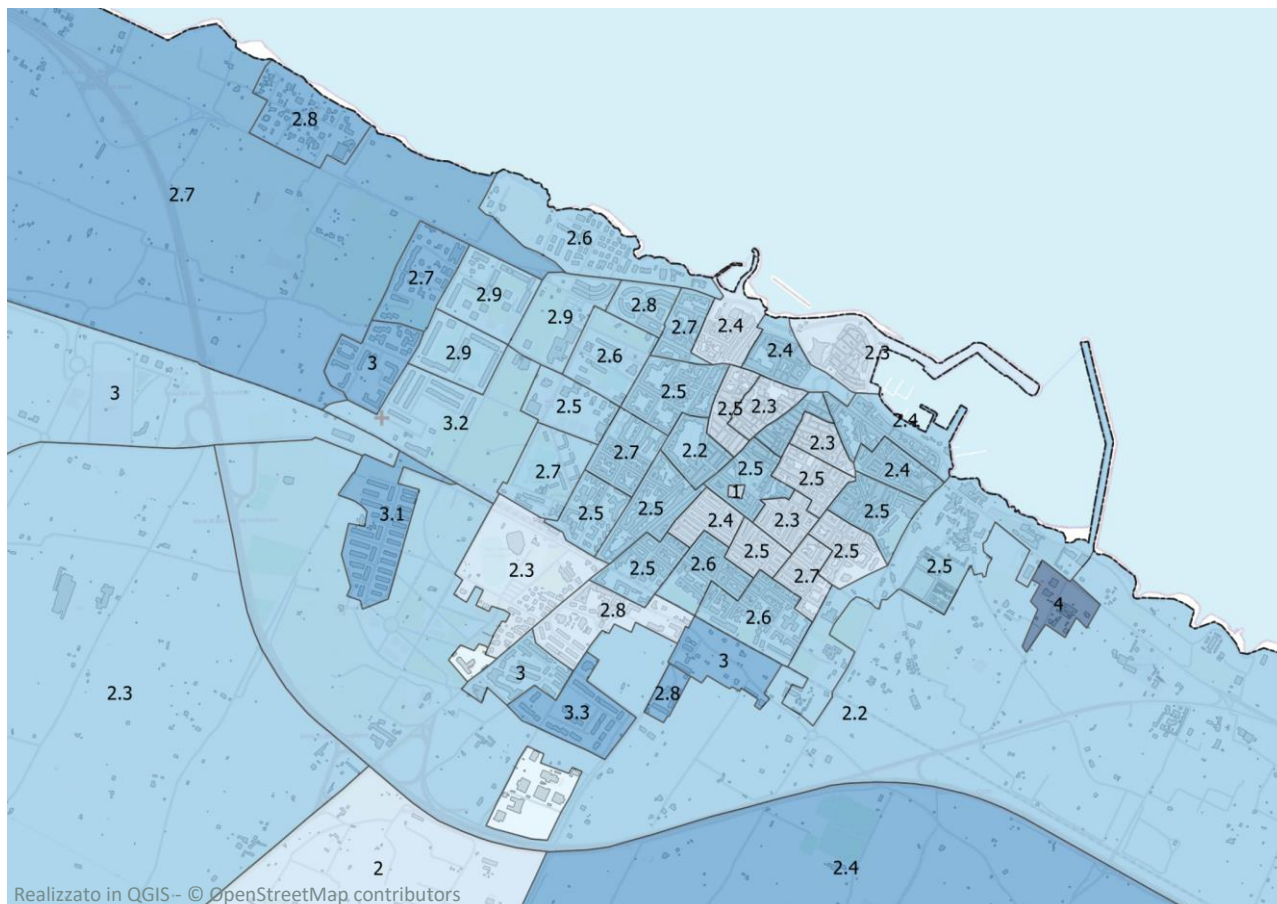


Figura 65 - Numerosità media dei componenti dei nuclei famigliari

Si segnala inoltre un'ulteriore criticità che verrà approfondita in fase di individuazione delle misure di intervento: il tracciato ferroviario rappresenta un forte elemento di cesura dello spazio urbano e ostacola gli spostamenti tra le due parti della città, in particolar modo per le modalità attive di spostamento (piedi e bicicletta). Nel documento completo saranno, dunque, messi a sistema gli interventi già previsti con ulteriori sottopassi individuati, al fine di operare una ricucitura del tessuto urbano.

2.5.1 Impatti sulla qualità dell'aria

La Regione Puglia ha deliberato l'adeguamento della Rete Regionale di monitoraggio della Qualità dell'Aria al D. Lgs. 155/10, con l'adozione di due distinti atti:

- con la D.G.R. n. 2979/2011 è stata effettuata la zonizzazione del territorio regionale e la sua classificazione in 4 aree omogenee: ZONA IT1611 - zona collinare (comprendente la Murgia e il promontorio del Gargano); ZONA IT1612 - zona di pianura (comprendente la fascia costiera adriatica e ionica e il Salento); ZONA IT1613 - zona industriale (costituita da Brindisi, Taranto e dai comuni che risentono maggiormente delle emissioni industriali dei due poli produttivi) e ZONA IT1614 - agglomerato di Bari (costituita dall'area urbana delimitata dai confini amministrativi dei Comuni di Bari e dei Comuni limitrofi di Modugno, Bitritto, Valenzano, Capurso, Triggiano). Il Comune di Mola di Bari è ricompreso nella ZONA IT1612 denominata di pianura.

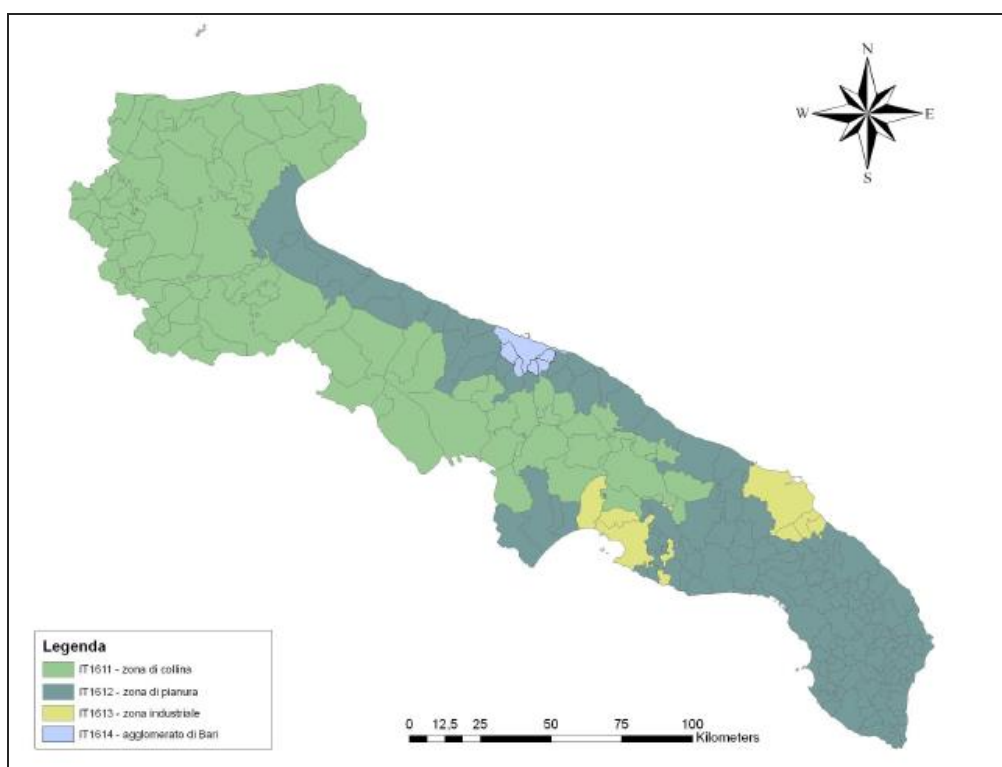


Figura 66 - La zonizzazione del territorio regionale per la qualità dell'aria

- con la D.G.R. 2420/2013 è stato invece approvato il Programma di Valutazione (PdV) contenente la riorganizzazione della rete regionale della qualità dell'aria, costituita da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private) dotate di analizzatori automatici per la rilevazione in continuo degli inquinanti normati dal D.Lgs. 155/10: PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, O₃, Benzene, CO, SO₂. La Rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria è composta da stazioni da traffico (urbana, suburbana), da fondo (urbana, suburbana e rurale) e industriale (urbana, suburbana e rurale)

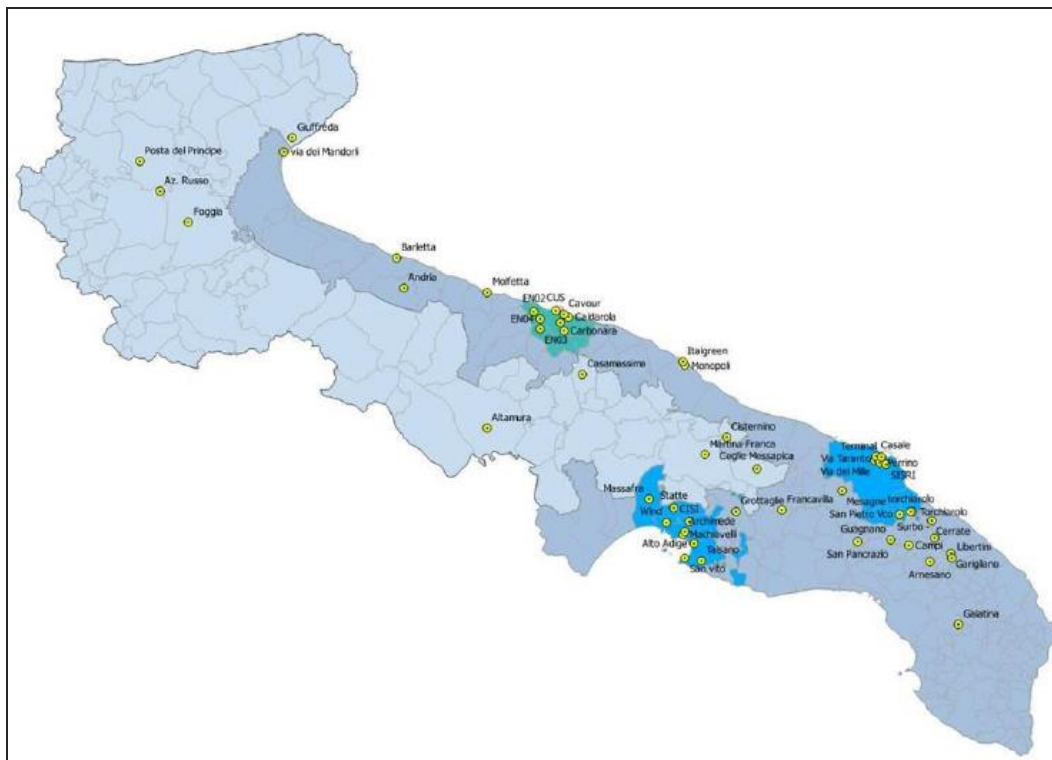
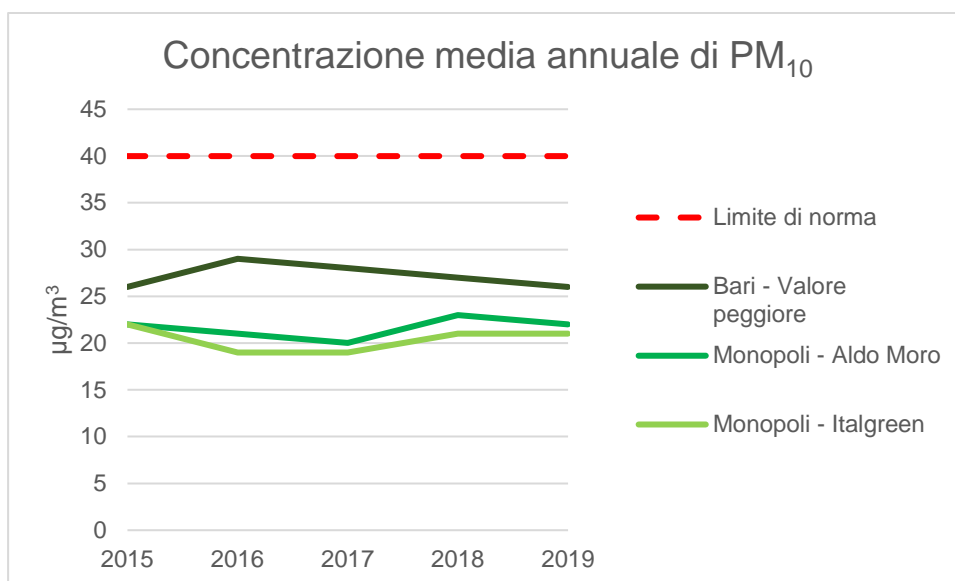


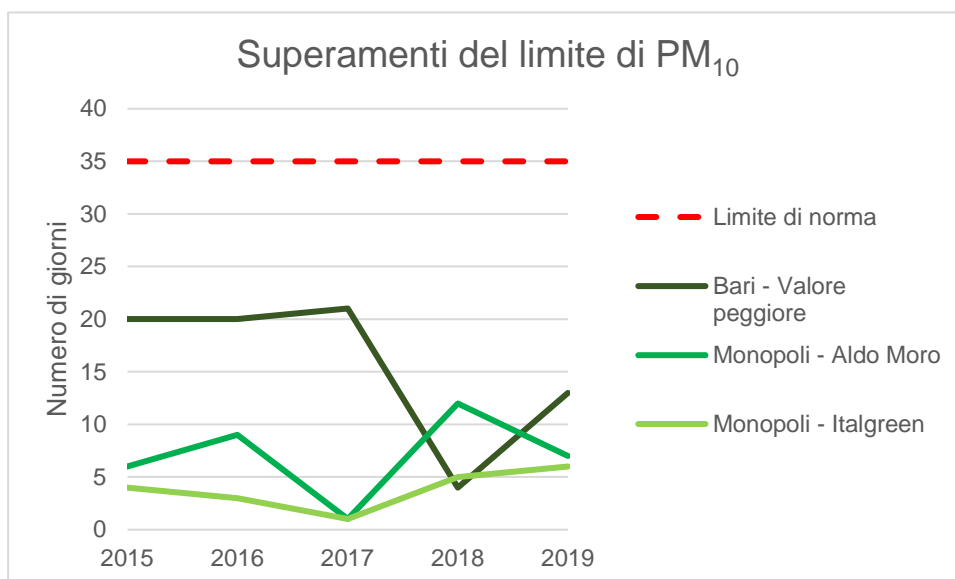
Figura 67 - La rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria

Nel Comune di Mola di Bari non è compresa alcuna stazione fissa; le più prossime, ricadenti nella ZONA IT1612 nella quale è ricompresa Mola di Bari, sono le due stazioni di Monopoli: Aldo Moro e Italgreen, entrambe di Traffico. Entrambe le stazioni sono dedicate al monitoraggio di PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ e Benzene, la stazione Italgreen anche al monitoraggio del CO.

Si riportano di seguito i dati relativi alla concentrazione media annuale di PM₁₀ per entrambe le stazioni di Monopoli; si riporta inoltre il dato peggiore registrato a Bari nelle cinque stazioni di monitoraggio installate nel territorio comunale. Il valore medio annuale delle concentrazioni risulta inferiore al limite di norma, pari a 40 µg/m³, presso tutte le stazioni negli ultimi 5 anni (2015-2019).

Figura 68 - Concentrazione media annuale di PM₁₀ registrata nelle stazioni di monitoraggio

Anche il numero di giorni in cui viene superato il valore limite giornaliero di 50 µg/m³ per il PM₁₀ rientra nella norma (35 superamenti consentiti) in tutte le stazioni di monitoraggio in ognuno degli ultimi 5 anni.

Figura 69 – Giorni di superamento del valore limite giornaliero di PM₁₀ registrati nelle stazioni di monitoraggio

Per ciò che riguarda la concentrazione media annuale di NO₂, tutti i valori registrati a Monopoli negli ultimi 5 anni risultano ben al di sotto del limite di norma, fissato a 40 µg/m³. In almeno una

delle stazioni di monitoraggio di Bari si sono registrati valori superiori negli anni 2015, 2016 e 2017, mentre successivamente il limite è stato rispettato in ogni stazione.

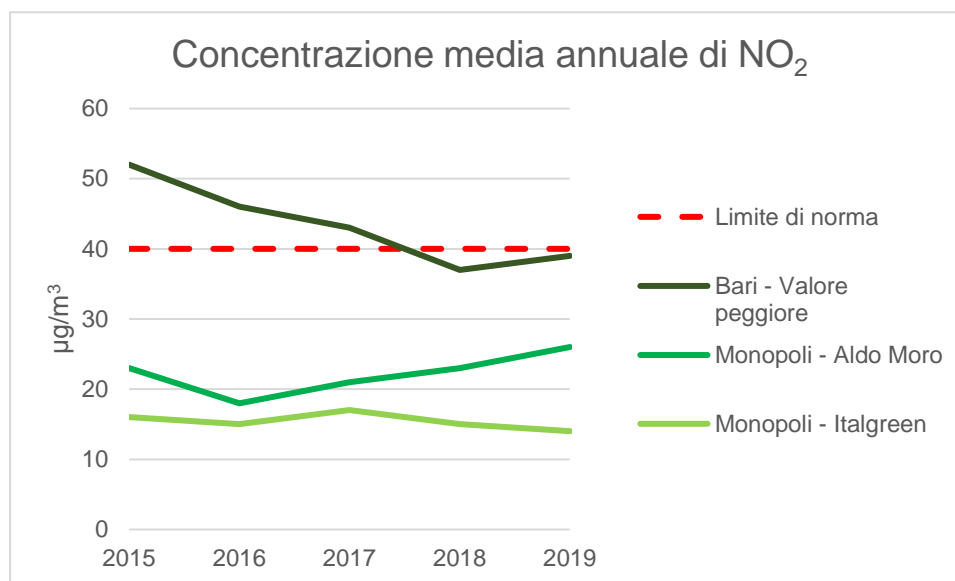


Figura 70 - Concentrazione media annuale di NO₂ registrata nelle stazioni di monitoraggio

Infine, non si registra alcun superamento del valore limite giornaliero di 200 µg/m³ di NO₂ in nessuna stazione di monitoraggio, fatta eccezione per Bari, che nel 2015 vede 2 superamenti (comunque ben al di sotto del limite di norma, posto pari a 18 superamenti in un anno).

In conclusione, i dati mostrano un quadro complessivamente ottimo per la qualità dell'aria nella zona di pianura, nella quale ricade Mola di Bari, con il costante rispetto di tutti i limiti di norma nel corso degli ultimi 5 anni. Anche il vicino agglomerato di Bari è rientrato in tutti i limiti di norma nel 2018 e si è confermato nel 2019. Ciò porta a ritenere che anche nel Comune di Mola di Bari non ci siano criticità relative alla qualità dell'aria.

2.5.2 Impatti acustici

La Regione Puglia con D.G.R. n.1009 del 26.06.2007 ha indicato ARPA Puglia quale Autorità competente per l'attuazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. n. 194/05 che recepisce nell'ordinamento italiano la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Il decreto ha l'obiettivo di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale e di assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito all'inquinamento acustico e ai relativi effetti. A tal fine è prevista l'elaborazione della mappatura acustica per le infrastrutture principali in carico agli enti gestori, la predisposizione da parte delle Autorità competenti individuate dalle regioni delle mappe acustiche strategiche degli agglomerati, l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione.



Con la Legge Regionale 12 febbraio 2002, N. 3 “Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell’inquinamento acustico” la Regione Puglia ha fornito norme di indirizzo per la tutela dell’ambiente esterno e abitativo, per la salvaguardia della salute pubblica da alterazioni conseguenti all’inquinamento acustico proveniente da sorgenti sonore, fisse o mobili, e per la riqualificazione ambientale. Tali finalità sono da perseguire mediante la zonizzazione acustica del territorio comunale che suddivide e classifica il territorio stesso in zone omogenee dal punto di vista della destinazione d’uso e individua le zone soggette a inquinamento acustico da assoggettare a successivo piano di risanamento L’art. 8 della L.R. 3/2002 conferma tra i compiti dei Comuni quelli di: procedere alla zonizzazione acustica del territorio, provvedendo alla sua trasmissione alla Provincia per l’approvazione; esercitare le funzioni di vigilanza e controllo sulle sorgenti sonore mobili e temporanee; eseguire campagne di misura del rumore

Ai sensi dell’art. 6 comma 1 della Legge quadro 447 del 26 ottobre 1995, invece, “... sono di competenza dei Comuni secondo le leggi statali e regionali e i rispettivi statuti:

- o la classificazione del territorio comunale secondo i criteri previsti dall’articolo 4, comma 1, lettera a);
- o il coordinamento degli strumenti urbanistici già adottati con le determinazioni assunte ai sensi della lettera a);
- o l’adozione dei piani di risanamento di cui all’articolo 7”

Secondo l’art. 7 della stessa Legge 447 “*l’adozione di piani di risanamento acustico*” deve avvenire “assicurando il coordinamento con il piano urbano del traffico di cui al Dlgs 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e con i piani previsti dalla vigente legislazione in materia ambientale”. Sempre all’art. 7 la Legge 447 specifica che “*i piani di risanamento sono approvati dal consiglio comunale*”.

Per zonizzazione si fa riferimento alla Tabella 2 del D.P.C.M. 1/0/1991 di seguito riportata.

Classi di destinazione d'uso del territorio	Diurno	Notturmo
I - Aree particolarmente protette	50	40
II- Aree prevalentemente residenziali	55	45
III- Aree di tipo misto	60	50
IV- Aree di intensa attività umana	65	55
V- Aree prevalentemente industriali	70	60
VI- Aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella 22 – Valori dei Limiti Massimi del livello sonoro equivalente (Leq A) relativi alle classi di destinazione d’uso del territorio di riferimento (Tabella 2 del D.P.C.M. 1/0/1991)

Il D.P.C.M. 1/0/1991 “*Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell’ambiente esterno*” all’Art. 6 comma 1 specifica che “*In attesa della suddivisione del territorio comunale in zone (...) si applicano per le sorgenti sonore fisse i seguenti limiti di accettabilità*”:

Zonizzazione	Limite diurno Leq (A)	Limite notturno Leq (A)
Tutto il territorio nazionale	70	60





Zonizzazione	Limite diurno Leq (A)	Limite notturno Leq (A)
Zona A (decreto ministeriale n. 1444/68) (*)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n. 1444/68) (*)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

(*) Zone di cui all'art.2 del decreto ministeriale 2 aprile 1968

Tabella 23 – Limiti di accettabilità provvisori

Nel caso del Comune di Mola di Bari, non dotato ancora di apposita zonizzazione acustica, valgono i limiti di accettabilità provvisori riportati nella precedente Tabella 23.

2.5.3 Incidentalità

I dati sull'incidentalità nel Comune di Mola di Bari (fonte Polizia Locale/ISTAT) mostrano un valore mediamente pari a poco meno di 3 incidenti ogni 1.000 abitanti negli ultimi 6 anni. Se paragonata alle maggiori 50 città italiane, Mola ha un basso indice di incidentalità; il valor medio nelle 50 città è pari a 4,5 incidenti ogni 1.000 abitanti.

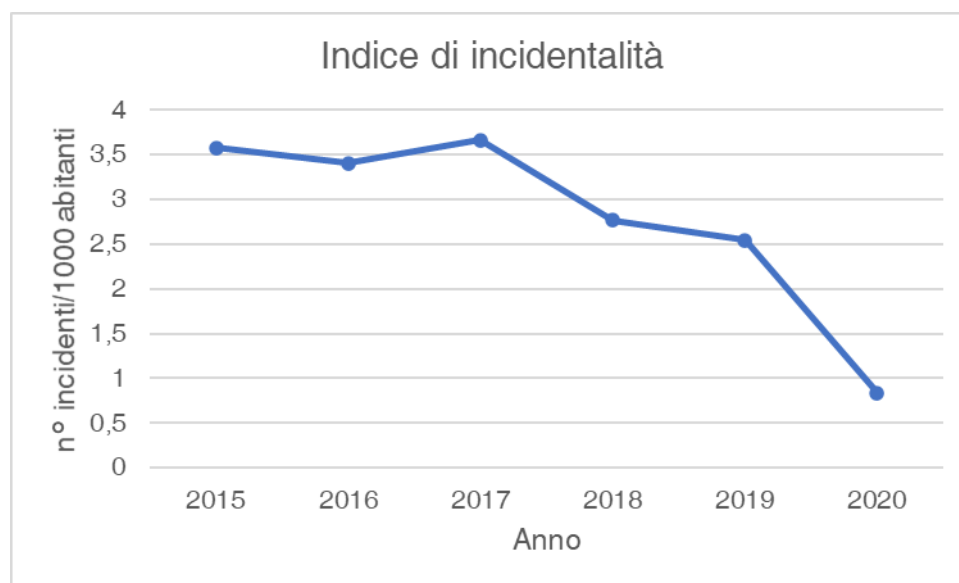


Figura 71 - Andamento dell'indice di incidentalità dal 2015 al 2020

L'indice di lesività degli incidenti stradali dal 2015 al 2020, pari in media a circa 60 (fonte Polizia Locale), è inoltre molto al di sotto del dato medio Regione Puglia, che al 2018 segnava circa 166,6 (fonte Regione Puglia).



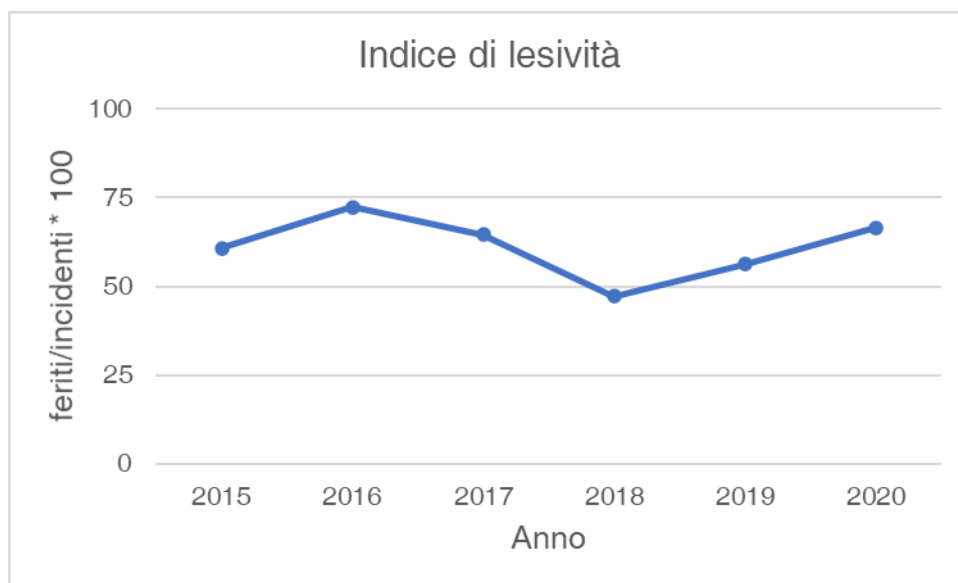


Figura 72 - Andamento dell'indice di lesività degli incidenti stradali dal 2015 al 2020

Si riporta nel seguito un dettaglio sugli incidenti rilevati dalla Polizia Municipale di Mola di Bari negli anni 2018, 2019 e 2020

Complessivamente il numero di incidenti rilevati ammonta a 670, ripartiti nei 3 anni come da tabella seguente.

Anno	Incidenti
2018	70
2019	64
2020 (al 13 settembre)	21
Totale	155

Tabella 24 - Classificazione degli incidenti per anno

2.6 PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA, OPPORTUNITÀ E MINACCE

Si riporta di seguito l'analisi SWOT¹, dedicata al tema della mobilità, elaborata condotta e condivisa con gli stakeholder durante il "primo tavolo" di giorno 25 giugno 2020, con particolare attenzione ai punti di forza e debolezza e alle opportunità e minacce connesse al tema della mobilità urbana.

¹ L'analisi "SWOT" (strengths, weaknesses, opportunities and threats) consiste in un raffronto fra punti di forza e di debolezza, intrinseci all'oggetto o al fenomeno sotto osservazione, opportunità e minacce, provenienti invece dall'ambiente esterno e/o da eventualità o probabilità future.



PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none">• Buon indice di motorizzazione (approfondire discorso età avanzata)• Discreta dotazione di ciclabili• Intermodalità bici-treno• Maglia stradale regolare• Presenza di carreggiate larghe fuori dal centro• Predisposizione alla pedonalità in centro	<ul style="list-style-type: none">• Eccesso offerta di sosta su strada• Riduzione frequenza collegamenti Trenitalia• Riduzione corse Trenitalia su cui è consentito portare la bici• Elevata abitudine all'uso dell'auto• Scarso successo bike sharing e vandalismo• Gestione dell'approvvigionamento delle merci non ottimale• Centro storico impossibilitato ad accogliere i flussi di auto• Carenza di parcheggi dedicati• Prossima riduzione km autobus urbano• Scarso uso dell'autobus urbano• Mancanza collegamenti per l'area produttiva• Mancanza di intermodalità e interscambio presso la stazione• Piano di esercizio autobus urbano datato• Assenza di collegamenti bus con le frazioni• Assenza parcheggi di scambio• Assenza di regolamentazione di sosta e circolazione• Assenza di parcheggi presso il mare
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none">• Territorio pianeggiante• Diffusione micromobilità, grazie anche agli incentivi• Covid-19: sperimentazione consegna a casa con esito positivo• Collegamenti navetta con il trasporto ferroviario• Attenzione internazionale sulla Puglia e su Mola a livello cinematografico/culturale → turismo cinematografico• Attività marittime, come la pesca → cultura e gastronomia• Joint delivery di Poste Italiane• Elevata vocazione al turismo sostenibile• Previsione di parcheggi di scambio (prevedere sharing)• Comportamenti incoraggianti durante il Covid• Presenza ciclovie turistica• Forma urbana compatta e distanze brevi• Qualità della vita in ambito urbano• Politiche economiche non monosettoriali	<ul style="list-style-type: none">• L'emergenza Covid-19• Meteo avverso per la metro del mare• Elevata attrattività del mercato ittico• Turismo non sostenibile, anche connesso al Covid• Invecchiamento della popolazione





- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Contemporaneità della redazione di molteplici strumenti di pianificazione• Vicinanza a Bari e collocazione in un contesto positivo | |
|---|--|

Tabella 25 – Analisi SWOT

3 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 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 (in cui bambini e ragazzi non possono frequentare la scuola e i cittadini sono stati costretti all'isolamento all'interno delle proprie abitazioni), 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.

3.1 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 73 - 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 saranno si sono avvalse di un portale di ascolto e partecipazione dei cittadini.

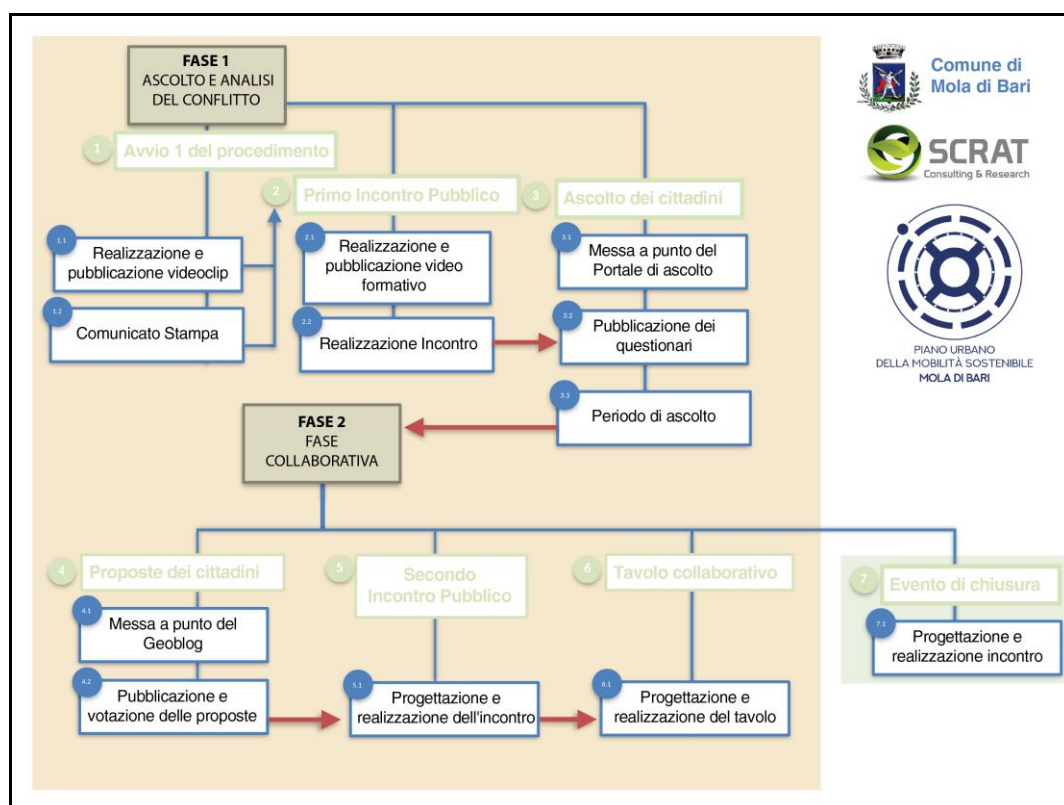


Figura 74 – Le fasi del processo di partecipazione

3.2 PORTALE DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE

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



Figura 75 - Homepage del portale web di ascolto e partecipazione

La consultazione è stata condotta sin dall'avvio della fase di costruzione del PUMS ed è continuata 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.

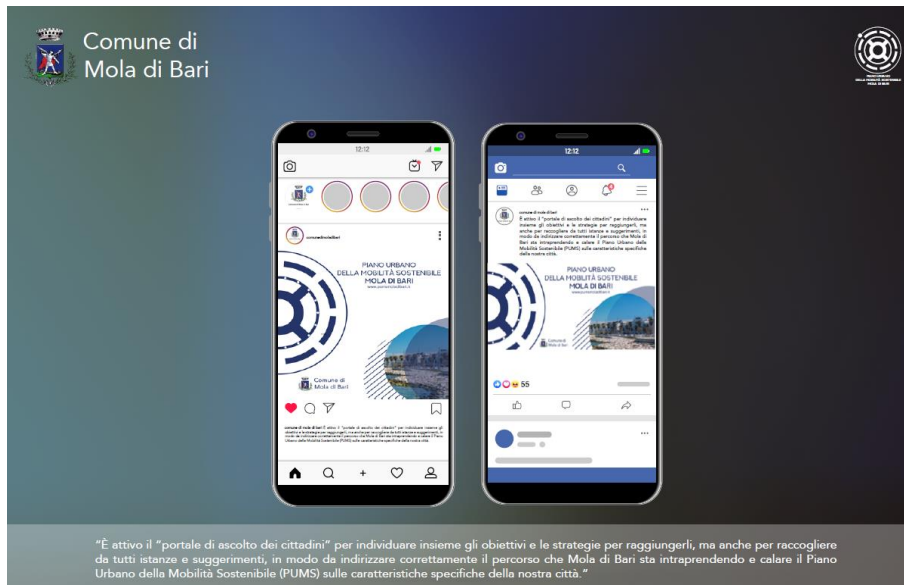


Figura 76 – La promozione attraverso i social del portale web di ascolto e partecipazione



Figura 77 – La promozione attraverso il sito web del Comune del portale web di ascolto e partecipazione

3.2.1 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 dai piani;
- 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 ricomponibili;
- 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.

3.2.1.1 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 saranno montati un videomessaggio del Sindaco e uno dell'Assessore competente (che inquadrano con sobrietà ed efficacia il percorso e lo contestualizzi al momento storico emergenziale), seguito da un breve video curato da SCRAT in cui una voce fuori campo commenta alcune slide, grafici e immagini evocative del percorso che si sta intraprendendo. Il videoclip sarà 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.

3.2.1.2 Primo Incontro Pubblico (Fase 1)

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



Imprese e commercio	Associazioni e professioni	Mobilità	Enti
SITAE S.p.A.	Associazione Marinai e Pescivendoli Molesì	Ferrovie dello Stato	Regione Puglia
Associazione imprenditori molesì 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 Molesì	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 Molesì		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 26 - 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.



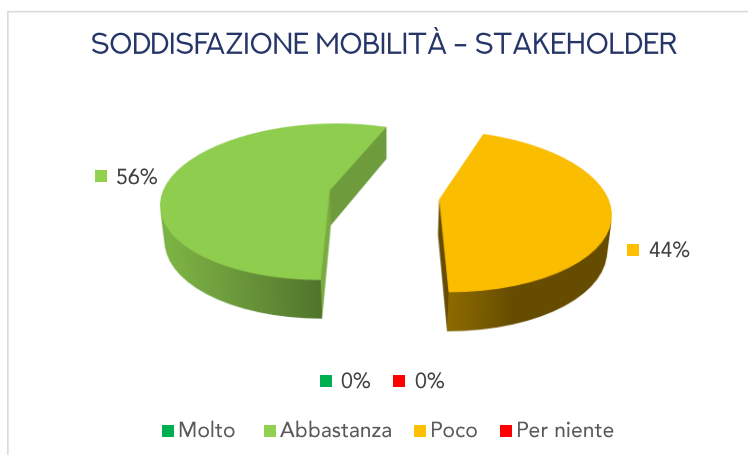


Figura 78 - Livello di soddisfazione degli stakeholder

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. Nella tabella seguente si riporta l'elenco degli obiettivi assoggettati a votazione: la prima colonna riporta le definizioni così come riportate nel questionario, mentre la seconda colonna una loro definizione sintetica utile per i grafici di rappresentazione dei risultati.

	Definizione obiettivo per la partecipazione	Definizione sintetica obiettivo per l'elaborazione grafica
A1	Ridurre il numero di auto di proprietà	Ridurre numero auto
A2	Ridurre l'uso dell'automobile favorendo altri modi di spostarsi	Ridurre uso automobile
A3	Ridurre il traffico e la congestione	Ridurre traffico e congestione
A4	Facilitare l'accesso ai servizi e alla città alle persone e alle merci	Facilitare accesso a servizi e città



	Definizione obiettivo per la partecipazione	Definizione sintetica obiettivo per l'elaborazione grafica
A5	Migliorare la qualità degli spazi in città e le condizioni di sicurezza per veicoli, pedoni e ciclisti	Migliorare qualità spazi e sicurezza
A6	Integrare le politiche di sviluppo del territorio con la pianificazione del sistema della mobilità	Integrare sviluppo territorio e mobilità
A7	Migliorare i servizi di trasporto pubblico	Migliorare servizi trasporto pubblico
A8	Ridurre i bisogni di spostarsi, ad es. aumentando servizi e alternative alla mobilità	Ridurre bisogno di spostarsi
A9	Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città	Efficientare distribuzione merci
A10	Aumentare lo spazio disponibile per chi va a piedi o in bicicletta	Aumentare spazio per piedi e bici
A11	Aumentare le alternative di scelta e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile in città	Aumentare alternative/diffondere cultura
B1	Ridurre il consumo di carburanti inquinanti	Ridurre consumo carburanti inquinanti
B2	Ridurre l'inquinamento atmosferico	Ridurre inquinamento atmosferico
B3	Ridurre l'inquinamento da rumore	Ridurre inquinamento rumore
C1	Ridurre gli incidenti stradali, i morti e i feriti	Ridurre incidenti, morti e feriti
D1	Aumentare la soddisfazione dei cittadini sulla mobilità e il traffico	Aumentare soddisfazione cittadini
D2	Migliorare la cosiddetta "inclusione sociale" e la facilità di spostarsi delle persone con mobilità ridotta	Migliorare inclusione sociale
D3	Ridurre i costi di gestione dei trasporti	Ridurre costi di gestione trasporti
D5	Aumentare il tasso di occupazione	Aumentare tasso occupazione
D6	Ridurre i costi della mobilità per i cittadini (legati soprattutto alla necessità di usare l'automobile)	Ridurre costi mobilità per i cittadini
D7	Aumentare le possibilità di spostarsi alle persone anziane e/o a basso reddito	Garantire mobilità anziani e ut. deboli

Tabella 27 - Definizione degli obiettivi primari del PUMS per la fase di partecipazione ex ante

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



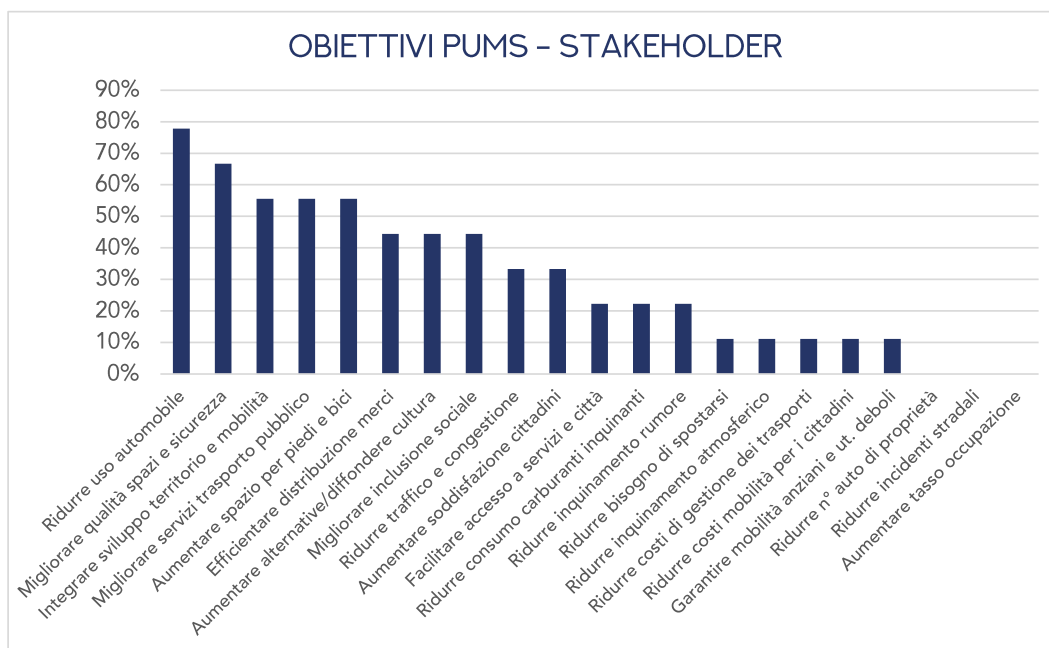


Figura 79 - Obiettivi più importanti secondo gli stakeholder

3.2.1.3 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 80 – 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.

Di seguito si presenta un confronto tra i risultati ottenuti dalla somministrazione dei questionari ai cittadini e agli stakeholder, in merito alla soddisfazione sulla mobilità e agli obiettivi che la città dovrebbe perseguire.

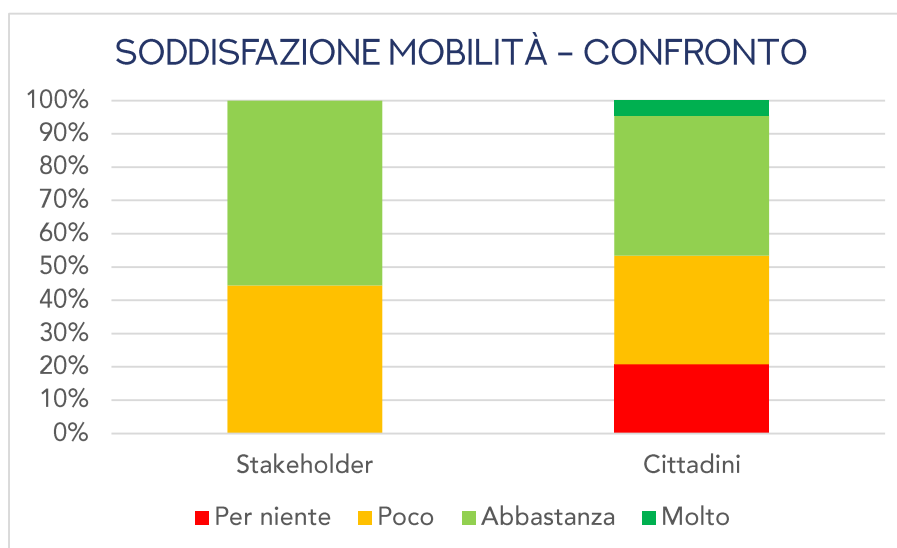


Figura 81 – Confronto tra il livello di soddisfazione degli stakeholder e dei cittadini

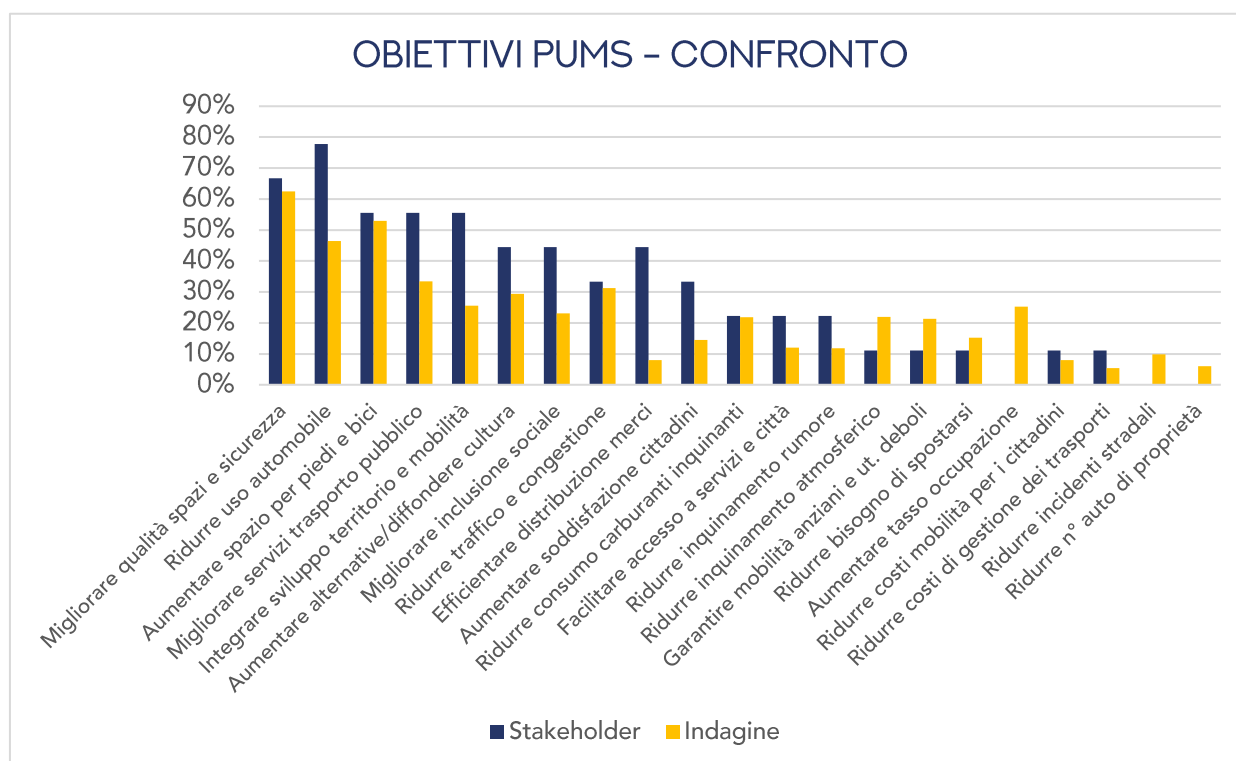


Figura 82 - Confronto tra gli obiettivi più importanti secondo gli stakeholder e i cittadini

Di seguito si riportano le ulteriori elaborazioni dei questionari per i cittadini.

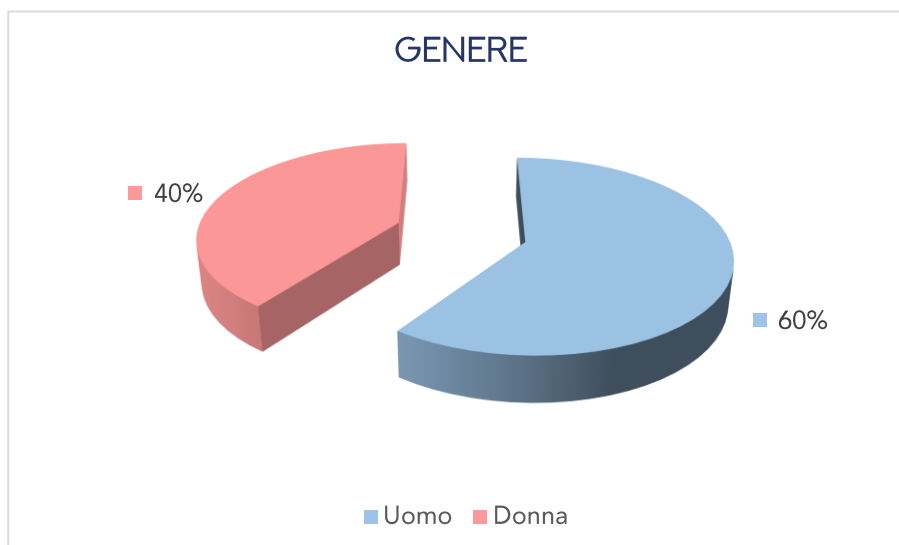


Figura 83 – Genere dei rispondenti

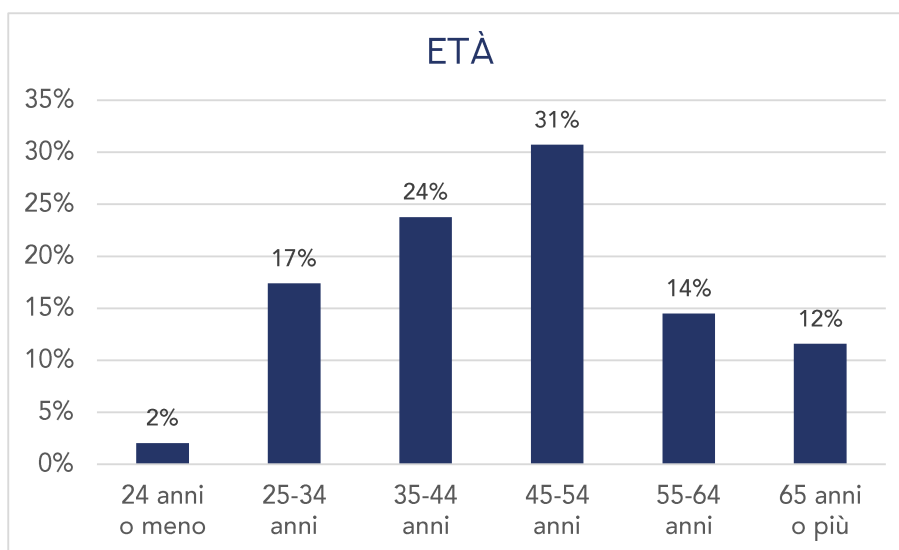


Figura 84 – Età dei rispondenti



Figura 85 – Esperienza di smart working

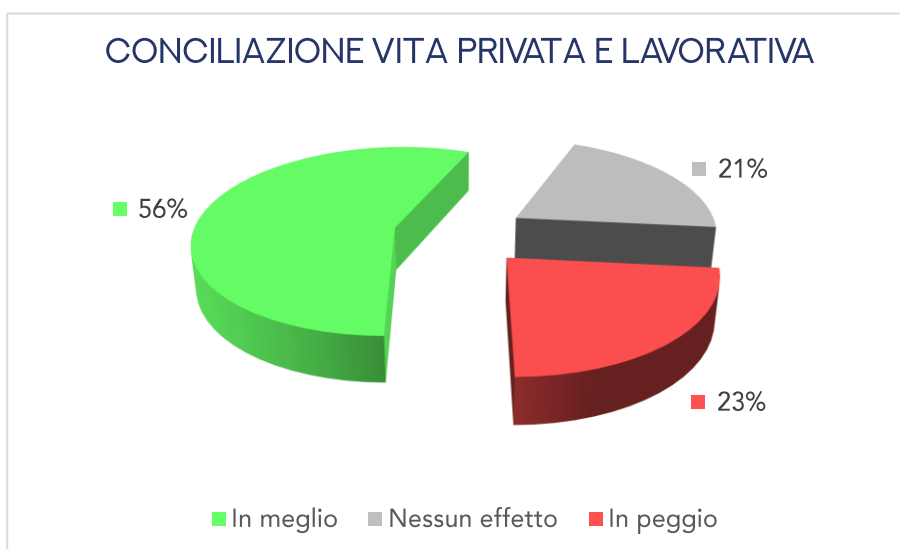


Figura 86 – Effetto dello smart working su chi lo ha praticato (conciliazione vita)



Figura 87 – Effetto dello smart working su chi lo ha praticato (diminuzione costi)

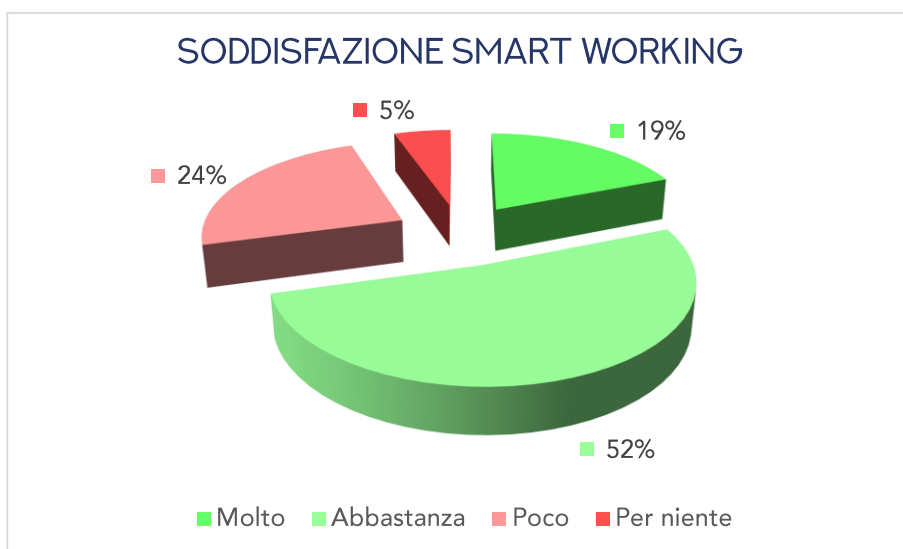


Figura 88 – Effetto dello smart working su chi lo ha praticato (soddisfazione)

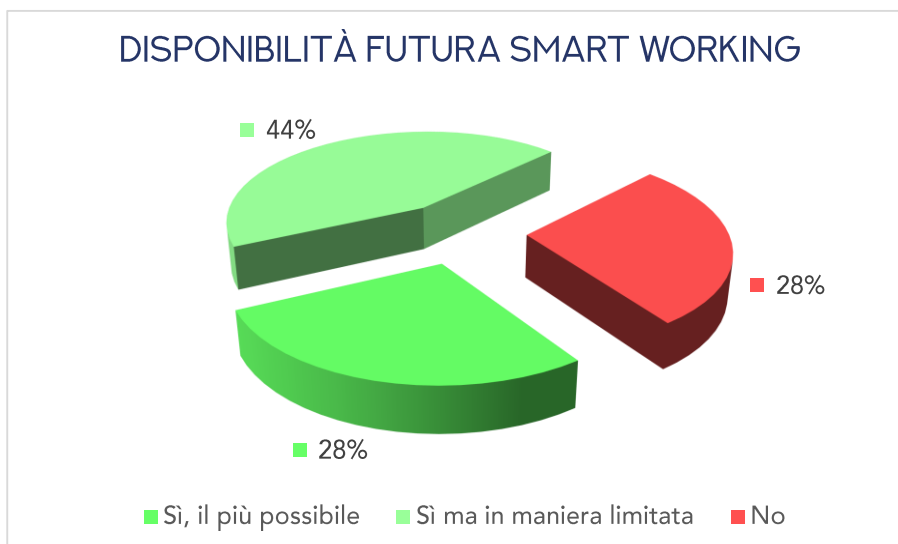


Figura 89 – Disponibilità futura allo smart working

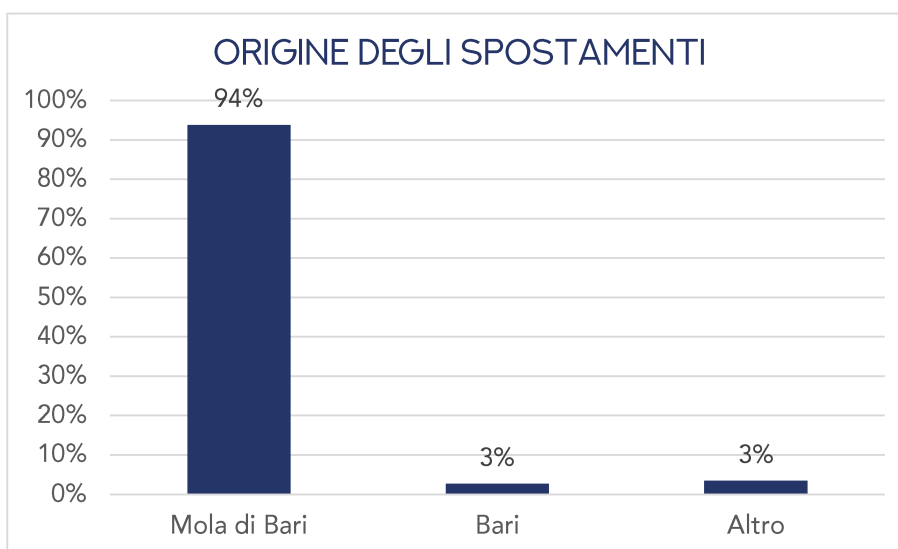


Figura 90 – Origine degli spostamenti

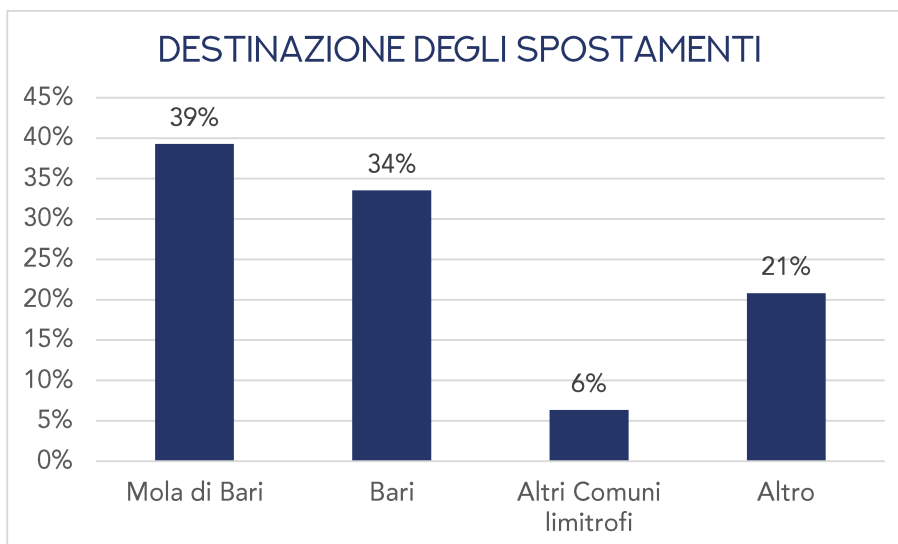


Figura 91 – Destinazione dello spostamento

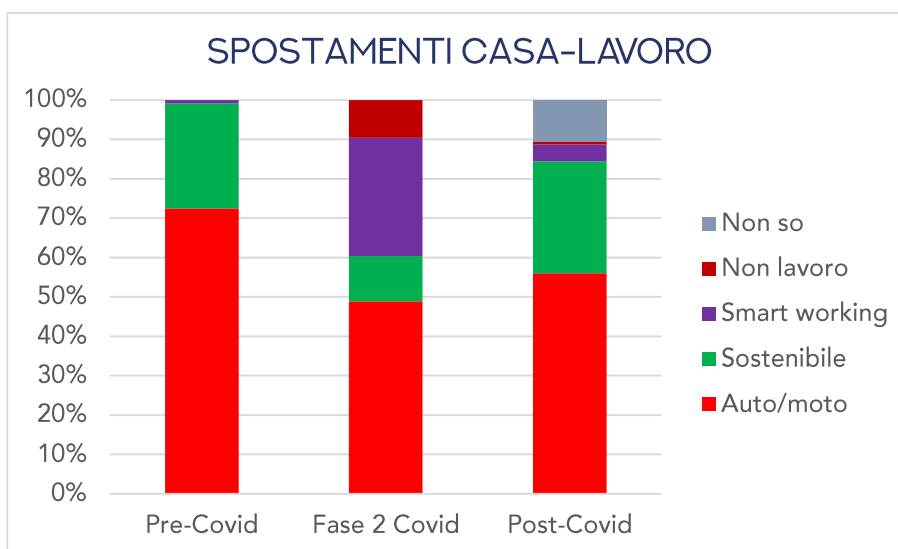


Figura 92 – Modalità spostamenti casa-lavoro

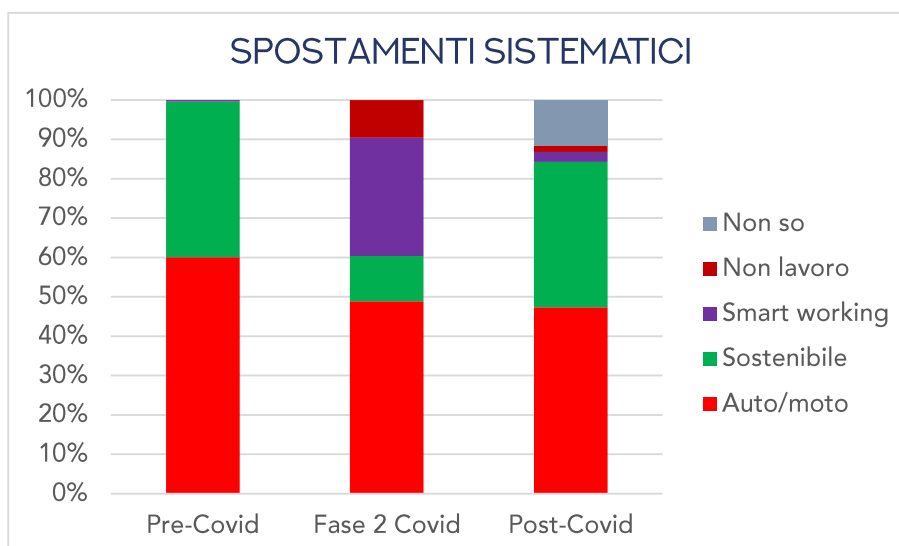


Figura 93 – Modalità spostamenti sistematici (lavoro e scuola)

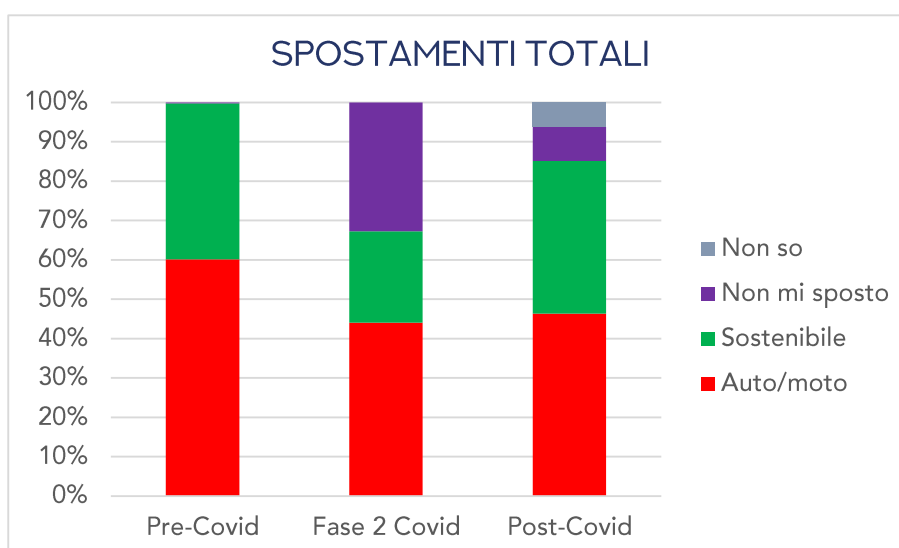


Figura 94 – Modalità spostamenti complessivi

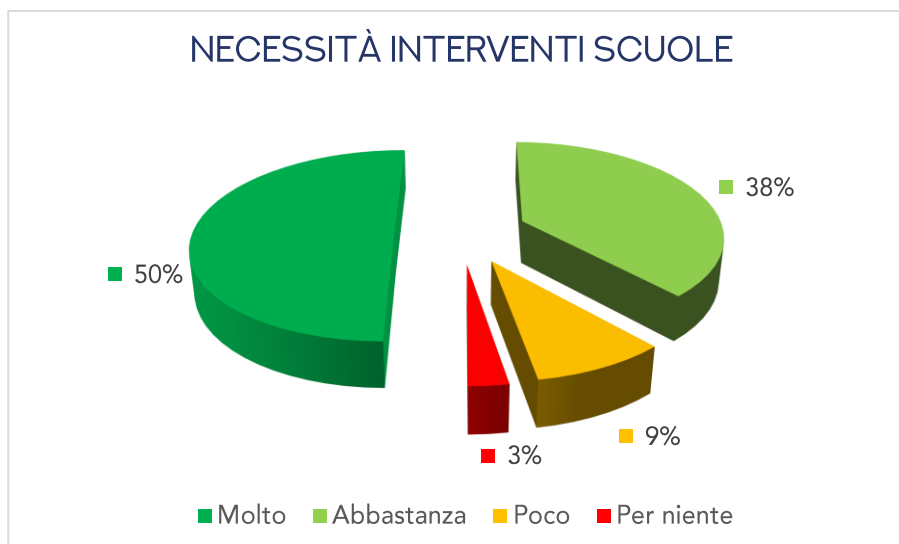


Figura 95 – Necessità dichiarata di interventi davanti le scuole

3.2.2 Fase 2. Fase collaborativa

È prevista una partecipazione aperta e inclusiva negli incontri in cui verranno discusse la visione e le strategie generali del PUMS (Diagnostica partecipata e Tavolo collaborativo). La fase di partecipazione vedrà impegnati attivamente i tecnici dell'Amministrazione comunale di Mola di Bari, che avranno il ruolo, vista la loro conoscenza ed esperienza sulle tematiche oggetto del processo, di facilitare i diversi tavoli di lavoro organizzati negli incontri pubblici.

3.2.2.1 Secondo Incontro Pubblico (Fase 2)

Sarà organizzato un secondo incontro pubblico on-line, destinato agli stakeholder coinvolti nel primo incontro pubblico della fase 1. Sarà finalizzato all'individuazione dei pacchetti di misure ritenuti più idonei al perseguimento degli obiettivi individuati nel primo incontro.

3.2.2.2 Raccolta delle proposte dei cittadini (Fase 2)

Tramite geoblog il cittadino ha potuto proporre interventi o azioni, oppure esprimere, attraverso una semplice votazione, la propria opinione sulle proposte degli altri cittadini e quelle emerse dal Secondo Incontro Pubblico con gli stakeholder, entrambe organizzate per area tematica.



**PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
MOLA DI BARI**
www.pumsmoladibari.it

**PROPONI ANCHE TU UN INTERVENTO O
UN'AZIONE CHE RITIENI UTILE**
Oppure vota le proposte avanzate dagli altri cittadini



Comune di
Mola di Bari



Figura 96 – La promozione attraverso il sito web del Comune dell'invito ai cittadini a proporre interventi





**PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
MOLA DI BARI**
www.pumsmoladibari.it

**PROPONI ANCHE TU UN INTERVENTO O
UN'AZIONE CHE RITIENI UTILE**
Oppure vota le proposte avanzate dagli altri cittadini

**CONTRIBUISCI A
DISEGNARE LA
MOLA DEL FUTURO**

*Terremo conto di tutti i
suggerimenti e lo faremo con
il massimo della flessibilità.*

VISITA IL SITO



**Comune di
Mola di Bari**



Figura 97 – Locandina di invito ai cittadini a proporre interventi



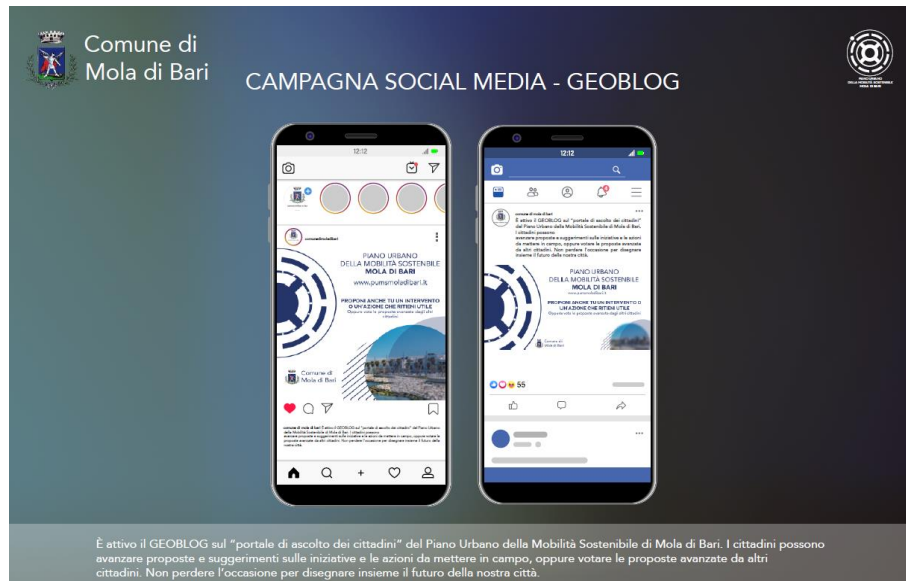


Figura 98 – La promozione attraverso i social dell'invito ai cittadini a proporre interventi



Figura 99 – Il portale di ascolto dei cittadini – Proposte di intervento

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

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 28 - Categorie di interventi proposte dai cittadini

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

3.2.2.3 Tavolo collaborativo

Una volta verificati i contenuti essenziali del PUMS, sarà organizzata una sessione di discussioni tematiche durante la quale individuare le soluzioni tecniche più appropriate a rendere efficaci le azioni del PUMS. L'incontro (on-line o frontale a seconda del rientro o meno dell'emergenza Coronavirus) sarà rivolto ai principali portatori di interesse tecnico/economico e dei settori della mobilità e dei trasporti (enti e aziende pubblici e privati, università, associazioni e comitati, ecc.). Il tavolo di lavoro sarà dedicato a quattro temi specifici, corrispondenti 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

Condurremo il tavolo con tecniche di facilitazione e mediazione dei conflitti. con lo scopo di individuare e concordare le priorità di intervento del PUMS.



3.2.2.4 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.

3.2.2.5 Partecipazione e processo di VAS

Durante tutta la scrittura del PUMS saranno garantite due linee di attività: la prima prevede la consultazione continuativa di soggetti istituzionali e degli stakeholder, nonché dei cittadini, attraverso il portale web. La consultazione è condotta sin dall'avvio della fase di costruzione del PUMS continua nelle fasi di consolidamento del Piano per raccogliere punti di vista qualificati su problematiche specifiche. In particolare gli interlocutori sono stati chiamati a esprimersi per ogni tematica individuata all'avvio del processo.

La partecipazione all'interno della procedura di VAS è codificata dalla normativa nazionale e regionale vigente e si rivolge da un lato ai "soggetti competenti in materia ambientale", intesi come soggetti istituzionali ma anche stakeholder specificamente individuati dalla Regione (Autorità competente che gestisce la procedura) in accordo con il Comune di Mola di Bari (l'Autorità proponente il PUMS), dall'altro ai cittadini nel loro complesso con l'obiettivo di condividere nella trasparenza gli obiettivi e i contenuti del piano.

La normativa formalizza i seguenti momenti partecipativi in funzione della fase della procedura:

- in fase di Verifica di Assoggettabilità, ai soggetti competenti in materia ambientale e stakeholder individuati viene trasmesso il Documento Preliminare e richiesto il parere sulla necessità di sottoporre il PUMS alla procedura di VAS, con un contributo al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, e/o le eventuali prescrizioni da indicare in caso non si ritenga di procedere con la VAS;
- nell'eventuale successiva procedura di VAS, un primo momento partecipativo si concretizza nella consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e stakeholder individuati, per completare la definizione della portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale; un secondo momento, successivamente alla redazione del PUMS e del R.A., in cui questi documenti vengono messi a disposizione del pubblico (deposito per la consultazione e pubblicazione sul web) e chiunque, entro i termini previsti, può presentare proprie osservazioni, fornire nuovi elementi conoscitivi e valutativi, che verranno acquisiti e valutati prima della decisione e dell'emissione del parere motivato da parte della Regione (Autorità Competente).



4 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Gli obiettivi del PUMS di Mola di Bari sono stati definiti sulla base di quanto indicato nelle linee guida sui PUMS redatte dalla Regione Puglia e nelle linee guida nazionali sui PUMS redatte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I macro-obiettivi indicati come obbligatori nelle linee guida della Regione Puglia sono stati recepiti come obiettivi primari del PUMS, mentre i restanti macro-obiettivi contenuti nelle linee guida nazionali sono stati riclassificati come obiettivi specifici.

A essi sono stati aggiunti ulteriori obiettivi specifici, partecipati con stakeholder e cittadini, per un totale di 21 obiettivi.

4.1 OBIETTIVI PRIMARI

Si determinano gli obiettivi primari facendo riferimento ai macro-obiettivi contenuti nelle linee guida sui PUMS della Regione Puglia, associati alle quattro aree di interesse definite nelle medesime linee guida.

Aree di interesse	Obiettivo primario
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Riduzione tasso di motorizzazione
	A2. Riequilibrio modale della mobilità
	A3. Riduzione della congestione stradale
	A4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	A5. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni
	A6. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
B) Sostenibilità energetica ed ambientale	B1. Contenimento dei consumi energetici ²
	B2. Miglioramento della qualità dell'aria
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico
C) Sicurezza della mobilità	C1. Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture ³

² L'obiettivo primario B1 comprende concettualmente anche il macro-obiettivo originale indicato dalle linee guida nazionali "B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili".



Aree di interesse	Obiettivo primario
D) Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della qualità della vita (soddisfazione della cittadinanza)
	D2. Miglioramento della inclusione sociale
	D3. Economicità dei trasporti

Tabella 29 - Obiettivi primari del PUMS

Nella tabella seguente si riportano i 13 obiettivi primari, oggetto anche della fase partecipativa con gli stakeholder e i cittadini, con le relative diciture semplificate che sono state utilizzate in tale fase. Nella prima colonna è indicata la formulazione originaria, nella seconda la formulazione semplificata adottata.

	Nome obiettivo primario originario	Nome obiettivo primario semplificato
A1	Riduzione tasso di motorizzazione	Ridurre il numero di auto di proprietà
A2	Riequilibrio modale della mobilità	Ridurre l'uso dell'automobile favorendo altri modi di spostarsi
A3	Riduzione della congestione stradale	Ridurre il traffico e la congestione
A4	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Facilitare l'accesso ai servizi e alla città alle persone e alle merci
A5	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni	Migliorare la qualità degli spazi in città e le condizioni di sicurezza per veicoli, pedoni e ciclisti
A6	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	Integrare le politiche di sviluppo del territorio con la pianificazione del sistema della mobilità
B1	Contenimento dei consumi energetici	Ridurre il consumo di carburanti inquinanti
B2	Miglioramento della qualità dell'aria	Ridurre l'inquinamento atmosferico
B3	Riduzione dell'inquinamento acustico	Ridurre l'inquinamento da rumore
C1	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Ridurre gli incidenti stradali, i morti e i feriti
D1	Miglioramento della qualità della vita (soddisfazione della cittadinanza)	Aumentare la soddisfazione dei cittadini sulla mobilità e il traffico
D2	Miglioramento della inclusione sociale	Migliorare la cosiddetta "inclusione sociale" e la facilità di spostarsi delle persone con mobilità ridotta
D3	Economicità dei trasporti	Ridurre i costi di gestione dei trasporti

Tabella 30 - Ridenominazione semplificata degli obiettivi primari

³ L'obiettivo primario C1 rappresenta l'unione concettuale dei macro-obiettivi C1, C2 e C3 indicati dalle linee guida nazionali sui PUMS: include infatti la totalità degli indicatori di risultato dei tre macro-obiettivi originali.



4.2 OBIETTIVI SPECIFICI

Si determinano gli obiettivi specifici facendo riferimento ai macro-obiettivi contenuti nelle linee guida nazionali sui PUMS che non siano già stati inclusi negli obiettivi primari. A questi si aggiungono ulteriori obiettivi, partecipati con cittadini e stakeholder, per un totale di 8 obiettivi specifici, associati alle medesime quattro aree di interesse già citate in precedenza.

Aree di interesse	Obiettivo primario
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A7. Miglioramento del TPL
	A8. Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità
	A9. Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città
	A10. Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta
	A11. Aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini
D) Sostenibilità socio-economica	D4. Aumento del tasso di occupazione
	D5. Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)
	D6. Miglioramento delle condizioni di spostamento per le persone anziane e/o a basso reddito

Tabella 31 - Obiettivi specifici del PUMS

Nella tabella seguente si riportano gli 8 obiettivi specifici con le relative diciture semplificate che sono state utilizzate nella fase partecipativa. Nella prima colonna è indicata la formulazione originaria, nella seconda la formulazione semplificata adottata.

	Nome obiettivo specifico originario	Nome obiettivo specifico semplificato
A7	Miglioramento del TPL	Migliorare i servizi di trasporto pubblico
A8	Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità	Ridurre i bisogni di spostarsi, ad es. aumentando servizi e alternative alla mobilità
A9	Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città	Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città
A10	Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta	Aumentare lo spazio disponibile per chi va a piedi o in bicicletta
A11	Aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini	Aumentare le alternative di scelta e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile in città
D5	Aumento del tasso di occupazione	Aumentare il tasso di occupazione



	Nome obiettivo specifico originario	Nome obiettivo specifico semplificato
D6	Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	Ridurre i costi della mobilità per i cittadini (legati soprattutto alla necessità di usare l'automobile)
D7	Miglioramento delle condizioni di spostamento per le persone anziane e/o a basso reddito	Aumentare le possibilità di spostarsi alle persone anziane e/o a basso reddito

Tabella 32 - Ridenominazione semplificata degli obiettivi specifici

4.3 INDICATORI DI RISULTATO

Si definiscono di seguito gli indicatori di risultato, finalizzati alla valutazione comparata degli scenari e alla valutazione del raggiungimento degli obiettivi in fase di monitoraggio.

Sono stati individuati due set di indicatori di risultato, facenti riferimento alle due categorie di obiettivi di cui ai paragrafi precedenti:

- indicatori di risultato minimi, relativi agli obiettivi primari;
- ulteriori indicatori di risultato, relativi agli obiettivi specifici.

Nella Tabella 33 si riportano gli indicatori di risultato minimi.

	Obiettivo primario	Indicatore di risultato minimo
A1	Riduzione tasso di motorizzazione	Auto possedute
A2	Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura
		% di spostamenti con TPL
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo
		% di spostamenti in bicicletta
A3	Riduzione della congestione stradale	% di spostamenti a piedi
		Domanda di sosta in parcheggi a pagamento
		Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)
A4	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Velocità media commerciale TPL
		Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità
A5	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni	Indice di accessibilità delle merci
		Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)
		Estensione della rete pedonale
		Estensione della rete ciclabile
		Estensione Zone 30
		Estensione delle ZTL





	Obiettivo primario	Indicatore di risultato minimo
A6	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	non previsto da Linee Guida Regione Puglia
B1	Contenimento dei consumi energetici	non previsto da Linee Guida Regione Puglia
B2	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM ₁₀ del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)
		Emissioni di CO ₂ del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)
		Emissioni di NO _x del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)
B3	Riduzione dell'inquinamento acustico	non previsto da Linee Guida Regione Puglia
C1	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale
		Indice annuo di mortalità stradale
		Indice annuo di lesività stradale
D1	Miglioramento della qualità della vita (soddisfazione della cittadinanza)	Livello di soddisfazione
D2	Miglioramento della inclusione sociale	Livello di soddisfazione delle categorie deboli
D3	Economicità dei trasporti	Costo di esercizio per il trasporto passeggeri
		Costo di esercizio per il trasporto passeggeri

Tabella 33 - Indicatori di risultato minimi

Nella Tabella 34 si riportano gli ulteriori indicatori di risultato individuati. Alcuni obiettivi non prevedono indicatori poiché ritenuti poco pertinenti, di difficile reperimento o calcolo anche a causa della contingenza pandemica, oppure già considerati in altri obiettivi.

	Obiettivo specifico	Indicatore di risultato
A7	Miglioramento del TPL	non previsto
A8	Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità	% di spostamenti evitati
A9	Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città	non previsto
A10	Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta	non previsto
A11	Aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini	Numero azioni di mobility management
D5	Aumento del tasso di occupazione	non previsto





	Obiettivo specifico	Indicatore di risultato
D6	Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	non previsto
D7	Miglioramento delle condizioni di spostamento per le persone anziane e/o a basso reddito	Numero di azioni

Tabella 34 - Ulteriori indicatori di risultato



5 SCENARIO DI RIFERIMENTO

Lo scenario di riferimento include le misure già indicate dagli strumenti di programmazione in vigore, delle quali sia previsto il completamento entro l'orizzonte temporale del PUMS.

5.1 MOBILITÀ CICLISTICA E PEDONALE

Nel Comune di Mola di Bari sono in programma i seguenti interventi per quanto riguarda la mobilità ciclistica:

- valorizzazione del percorso ciclabile “ciclovia adriatica”
- realizzazione del percorso ciclabile “ciclovia del waterfront”
- completamento “anello ciclabile” di Mola
- realizzazione della rete ciclabile in viale Paolo VI
- realizzazione di nuovi percorsi ciclabili legati alla riqualificazione del Porto Vecchio
- realizzazione di corsie ciclabili, anche protette, nell'area di urbanizzazione Cerulli
- realizzazione di una ciclabile da via Russolillo alla SP66 passando per via Massimeo e via Einaudi
- realizzazione di percorsi ciclabili in via della Pace, via Previsione PRG, via San Sabino, via Ferri, via Onofrio Martinelli, via Aldo Moro, via Francesco Baracca
- realizzazione di un percorso ciclabile tra viale Paolo VI e via Aldo Moro attraverso il nuovo infopoint di corso Italia

Sono in programma i seguenti interventi per quanto riguarda la mobilità pedonale:

- realizzazione della rete pedonale in viale Paolo VI
- realizzazione di un sottopasso pedonale in via Giacomo Matteotti
- realizzazione di nuovi percorsi pedonali legati alla riqualificazione del Porto Vecchio
- realizzazione di percorsi pedonali nell'area di urbanizzazione Cerulli

Nella figura seguente è riportata la rete ciclabile attuale e di riferimento.



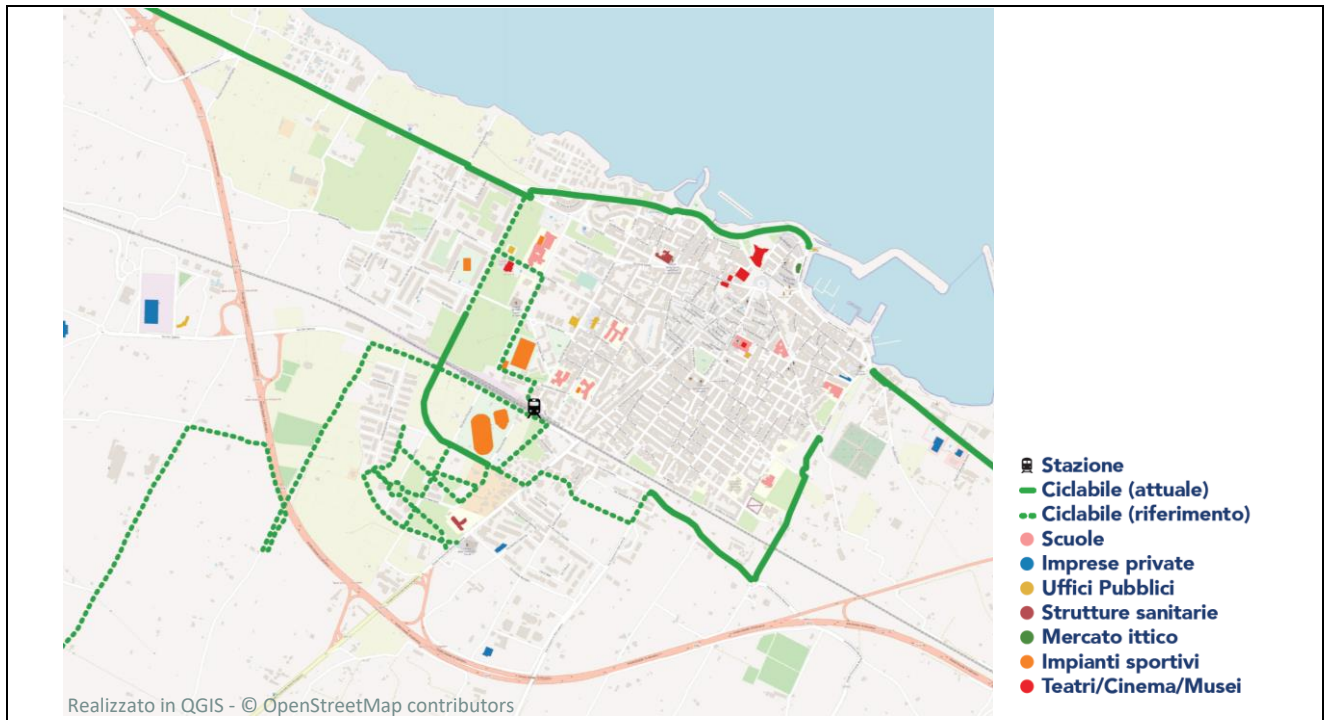


Figura 100 – La rete ciclabile nello scenario attuale e nello scenario di riferimento (TAVOLA 14)

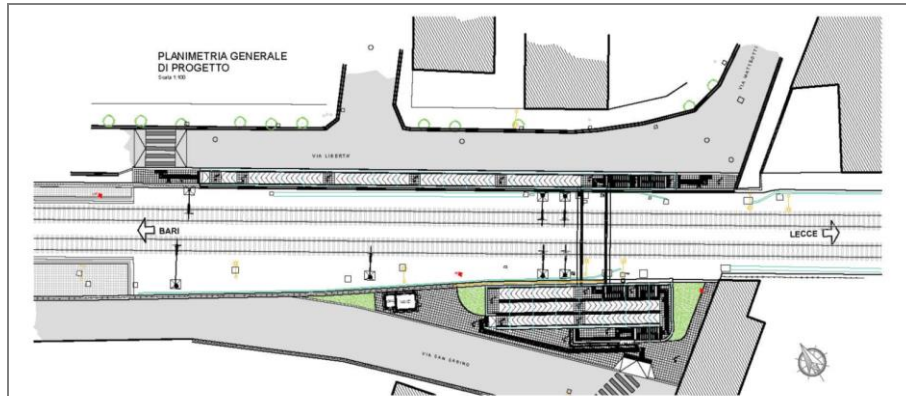


Figura 1: Planimetria generale di progetto

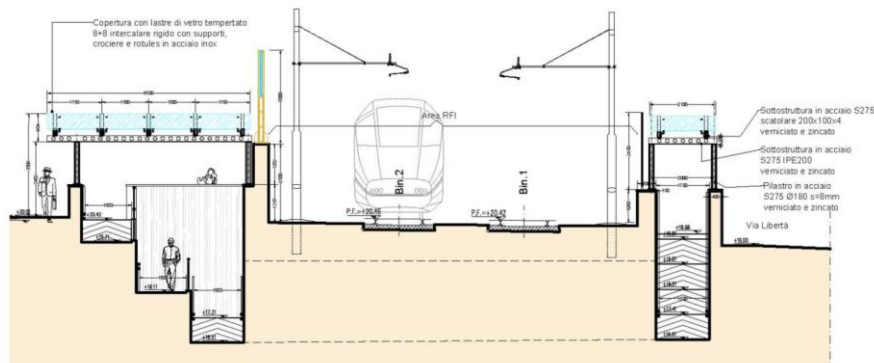


Figura 8: Sezione copertura con indicazione del sistema di copertura

Figura 101 – Il sottopasso pedonale in via Giacomo Matteotti

5.2 TPL E INTERMODALITÀ

Per ciò che concerne il trasporto pubblico locale e l'intermodalità è in programma il solo intervento di realizzazione di un "tram del mare" per la tratta ferroviaria da Barletta a Polignano.

5.3 TRASPORTO PRIVATO MOTORIZZATO E SOSTA

Riguardo al trasporto privato motorizzato sono previsti i seguenti interventi, che ricadono sul territorio comunale o che comunque interessano Mola di Bari:

- realizzazione di una variante alla SS16, avente inizio dallo svincolo di Rutigliano dell'attuale SS16 (nel territorio del Comune di Mola di Bari) e termine sull'A14 presso Bari
- realizzazione di una bretella tra la sopracitata variante (all'altezza di Torre a Mare) e l'attuale SS16 (all'altezza di Mungivacca e di Via Caldarola a Bari)

- declassamento e rifunzionalizzazione dei tratti della SS16bis Mola-S. Giorgio e S. Giorgio-Via Caldarola (Bari)
- riqualificazione della sede stradale in Viale Paolo VI
- ristrutturazione del viadotto Mola – Cozze
- realizzazione di una nuova rotatoria in Via Don Giustino Russolillo, all'altezza della parrocchia SS. Trinità

Si veda la Tavola 15: Viabilità

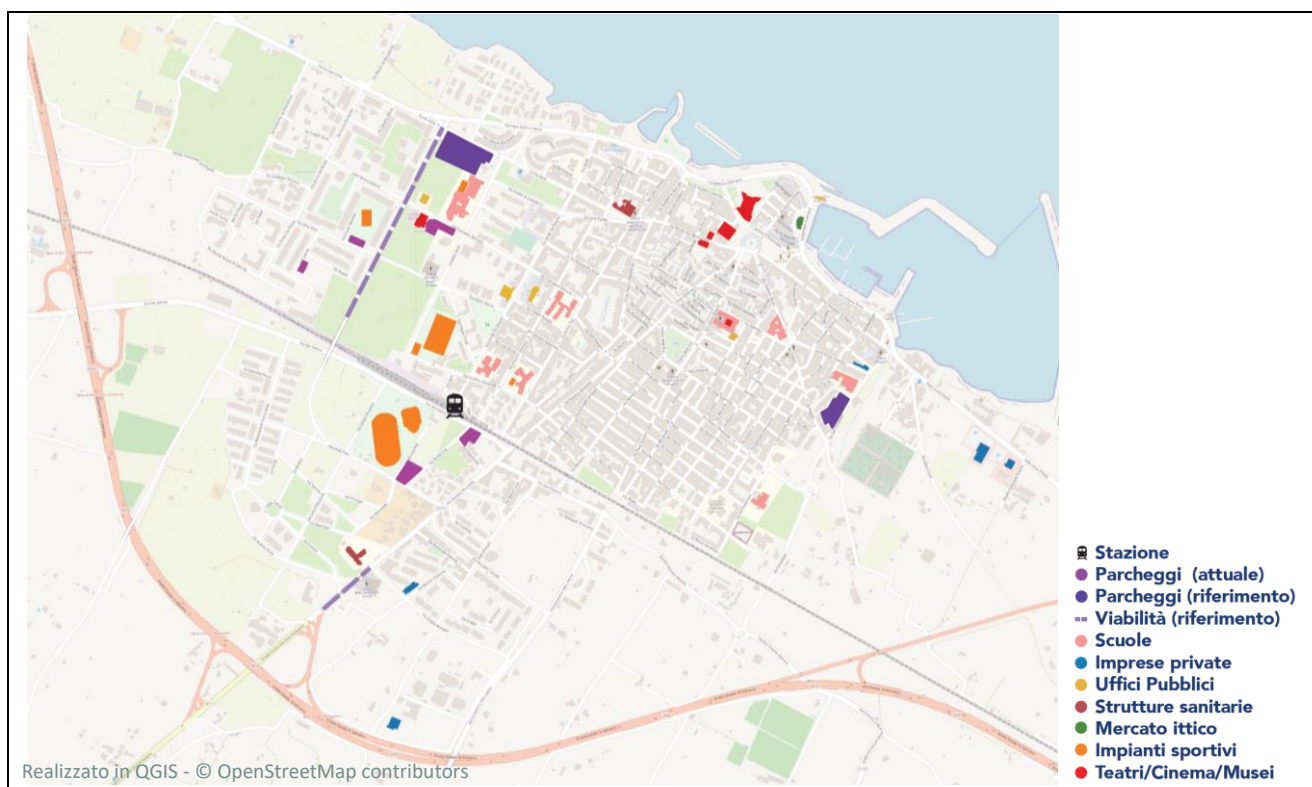


Figura 102 - Interventi sulla viabilità

Nel Comune di Mola di Bari sono in programma i seguenti interventi riguardanti il sistema della sosta:

- realizzazione di nuovi parcheggi su strada in viale Paolo VI
- riassetto dei parcheggi nell'area del Porto Vecchio, legato all'intervento di riqualificazione
- realizzazione di parcheggi su strada in corrispondenza dell'area di urbanizzazione Cerulli
- realizzazione di una nuova area di sosta intermodale e di un infopoint in corso Italia, denominato "Eco Infopoint"
- realizzazione di una nuova area di parcheggi sia pubblici che privati in via San Giuseppe

Si veda la Tavola 16: Parcheggi in struttura – scenario di riferimento

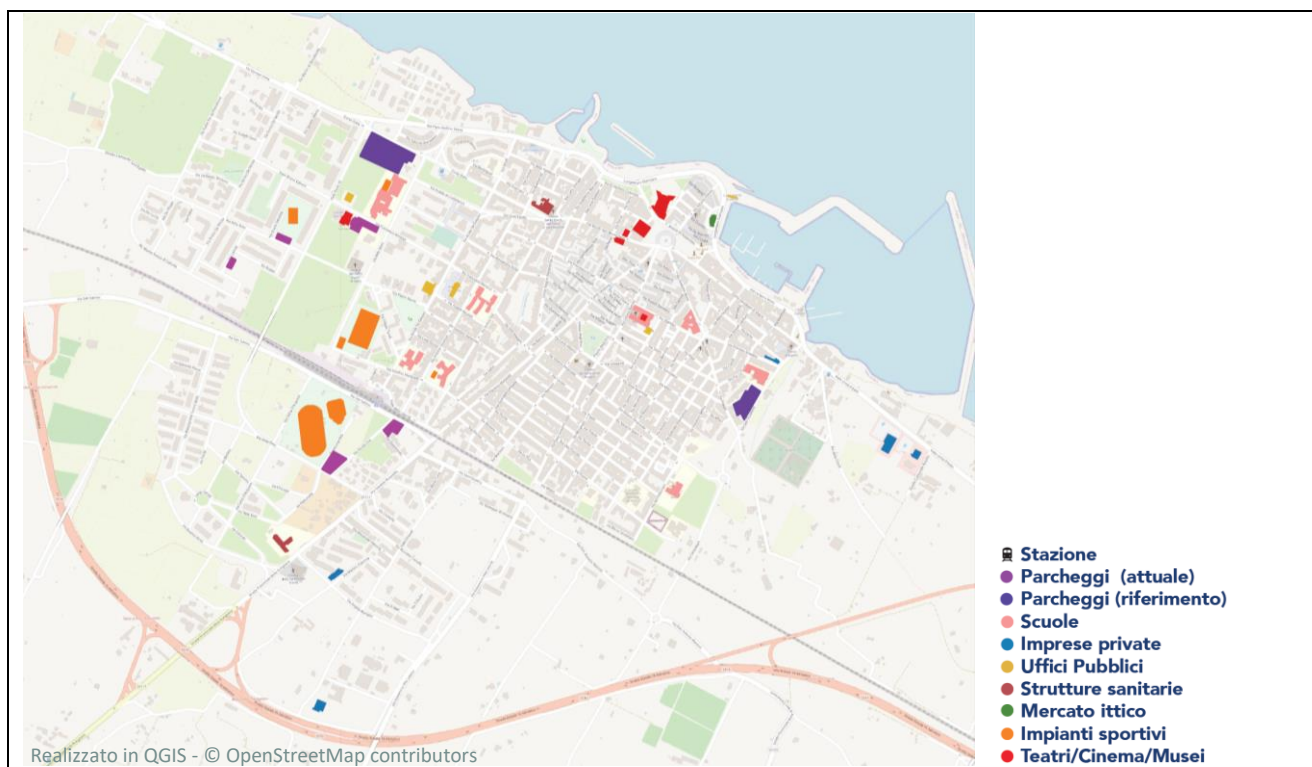


Figura 103 –Sosta nello scenario attuale e nello scenario di riferimento

5.3.1 Variante SS16

Come sollecitato dalla III Commissione Consiliare Permanente del Comune di Mola di Bari, si anticipa la trattazione dettagliata della variante alla SS16 rispetto al documento finale di PUMS, stante il suo impatto potenziale sul territorio molese.

Dall'analisi del Piano Regionale dei Trasporti si evince l'esistenza dei seguenti interventi programmati sulla viabilità sovralocale che riguardano Mola di Bari:

- realizzazione di una variante alla SS16, avente inizio dallo svincolo di Rutigliano dell'attuale SS16 (nel territorio del Comune di Mola di Bari) e termine sull'A14 presso Bari;
- declassamento e rifunzionalizzazione del tratto attuale di SS16 che ha inizio presso il suddetto svincolo di Rutigliano e termina a Bari;
- realizzazione di una bretella tra la variante (all'altezza di Torre a Mare) e l'attuale SS16 (all'altezza di Mungivacca e di Via Caldarola a Bari).

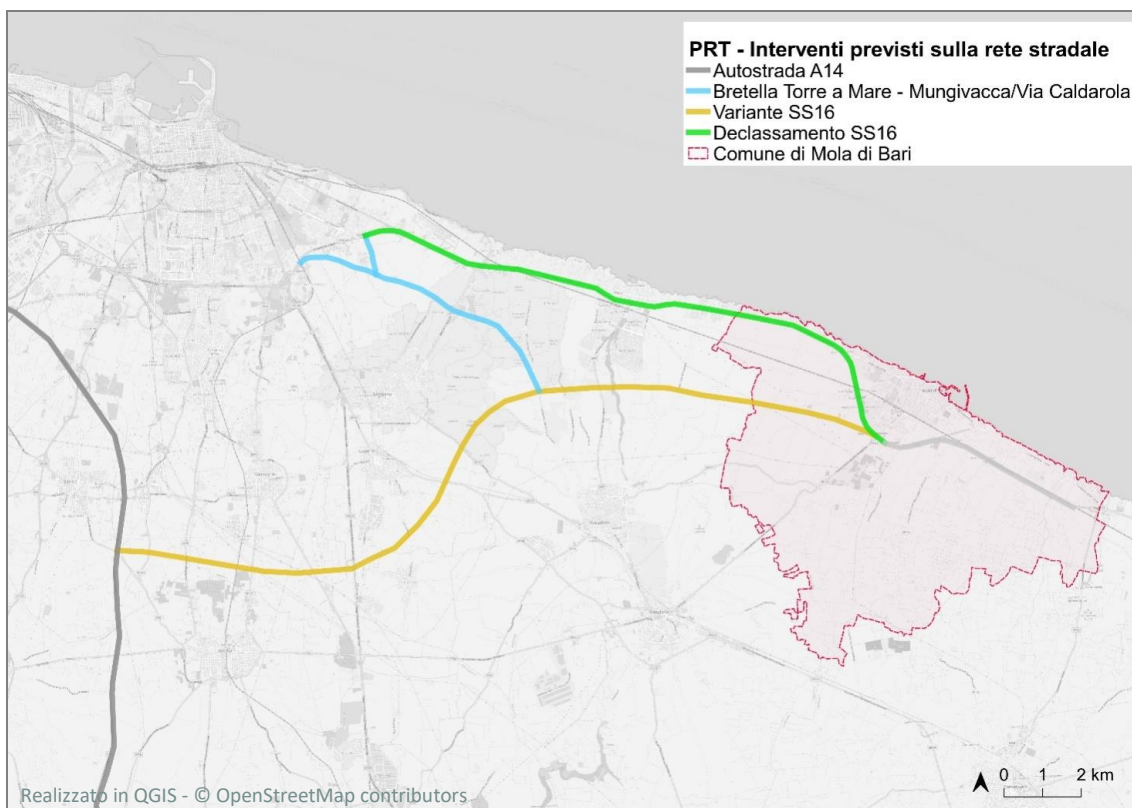


Figura 104 - Interventi programmati sulla viabilità sovralocale che riguardano Mola di Bari

In Conferenza dei Servizi del dicembre 2019 è stato condiviso il tracciato di massima riportato nella figura successiva, che riprende il primo tratto della variante SS 16 lato Mola di Bari raccordato con la bretella Torre a Mare - Mungivacca.



Figura 105 – Tracciato approvato in conferenza dei servizi

Nell'ambito della progettazione della variante sono state formulate alcune ipotesi per lo svincolo di diramazione dell'attuale SS16 presso Mola di Bari, caratterizzate da diversi gradi di impatto sulla viabilità locale e sui fondi interessati dal tracciato. La III Commissione Consiliare Permanente del Comune di Mola di Bari ha indicato la propria preferenza per la configurazione denominata "01", indicando una serie di integrazioni volte a garantire la continuità di alcuni collegamenti locali, le quali saranno oggetto di confronto con ANAS.



Figura 106 - Configurazione "01" dello svincolo per Rutigliano, comprensiva delle integrazioni

Il sistema combinato dei tre interventi previsti va a servire le seguenti relazioni di traffico:

- gli spostamenti tra Mola di Bari e Bari continueranno a essere effettuati servendosi della SS16 declassata;
- gli spostamenti diretti oltre Bari, provenienti da Mola di Bari o dai Comuni a sud-est, verranno effettuati tramite la variante;
- gli spostamenti diretti a Bari, provenienti dai Comuni a sud-est di Mola di Bari, verranno effettuati tramite la variante e la bretella Torre a Mare-Mungivacca/Via Caldarola.

Nell'ambito della redazione del PUMS si prende dunque atto della prevista realizzazione di questa nuova infrastruttura, sottolineando tuttavia come, allo stato attuale, non ci siano tutti gli elementi necessari per una valutazione di scenario: in particolare, infatti, si registrano le istanze presentate dal Comune di Bari in merito al declassamento dell'attuale SS16, che vedrebbe una sezione di categoria D (urbana di scorrimento) con 2 corsie per senso di marcia e ciclabili in affiancamento, nonché una serie di rotatorie (una ogni 0,5 km circa, per un totale di 20) per gestire le intersezioni con la viabilità locale. Tale configurazione potrebbe far diminuire l'attrattività della SS16 declassata per i molesi che si spostano in auto, stante il gran numero di intersezioni; inoltre porterebbe a un allungamento delle percorrenze in bicicletta, stanti i percorsi più lunghi derivanti dal dover "superare" le rotatorie stradali con un tracciato non rettilineo.

Si attendono, quindi, analisi e studi trasportistici da parte di ANAS su tutte e tre le alternative di svincolo proposte per Mola di Bari, con particolare attenzione allo scenario "01", comprensivo delle integrazioni proposte dalla III Commissione Consiliare Permanente del Comune di Mola di Bari e

delle istanze presentate dal Comune di Bari. Tali analisi e studi dovranno tener conto dell'auspicato shift modale degli spostamenti di medio e breve raggio verso il trasporto pubblico e la bicicletta.

Ciò permetterà anche di verificare l'effettivo utilizzo da parte dei molesi della SS16 declassata, scongiurando la possibilità un'elevata domanda di trasporto automobilistica diretta a nord-ovest si riversi sullo svincolo di Rutigliano (già esistente) per utilizzare la variante. Un'analisi effettuata a partire dai dati di domanda sistematica ISTAT e dall'indagine condotta durante la redazione del PUMS rivela, infatti, come i soli flussi diretti a Bari da Mola di Bari nelle ore di punta della mattina ammontino a circa 1.600 veicoli: la viabilità locale presso lo svincolo di Rutigliano non è certamente caratterizzata da una capacità tale da poter assorbire tali flussi, in aggiunta a quelli diretti verso sud (Conversano, Noicattaro, Rutigliano) e sud-est (Brindisi, Monopoli, Ostuni). Si sottolinea quindi la necessità che le analisi e gli studi trasportistici da parte di ANAS includano delle simulazioni sul tratto di rete urbana molese riguardato dall'intervento.

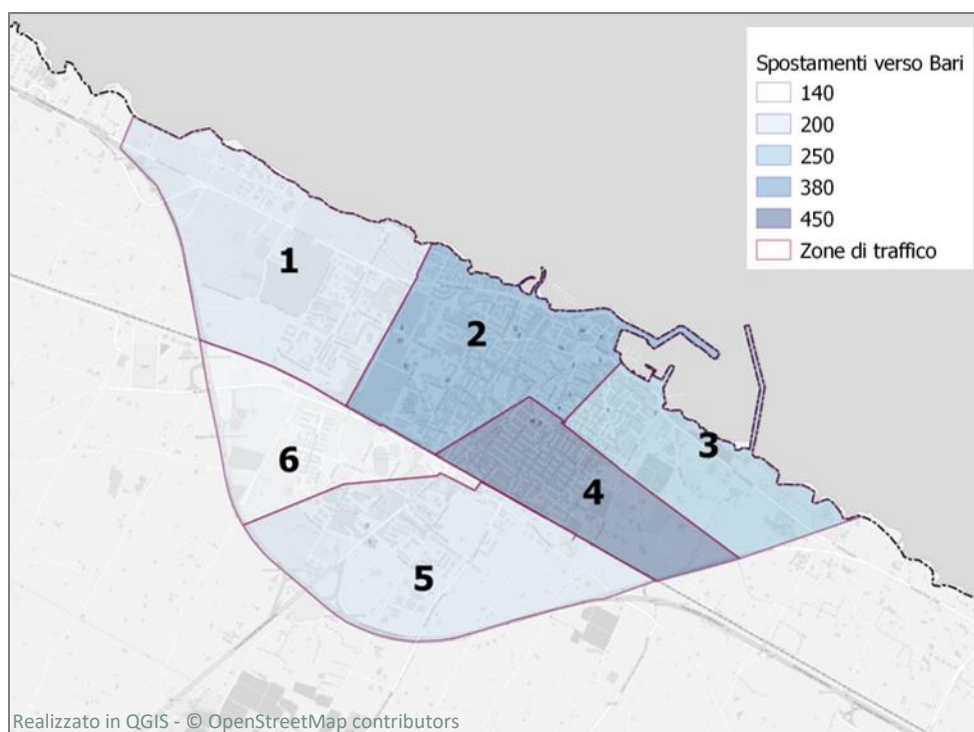


Figura 107 - Spostamenti verso Bari nelle ore di punta della mattina da 6 zone omogenee di Mola di Bari

Da una prima stima, i tempi di percorrenza dalle varie zone di Mola di Bari aumenterebbero in maniera contenuta (massimo 4 minuti) dirigendosi allo svincolo di Rutigliano invece di utilizzare quello attualmente più vicino, tuttavia risulta necessario approfondire questa analisi tenendo conto della maggiore congestione derivante dal rischio di concentrazione dei flussi su un'unica strada.

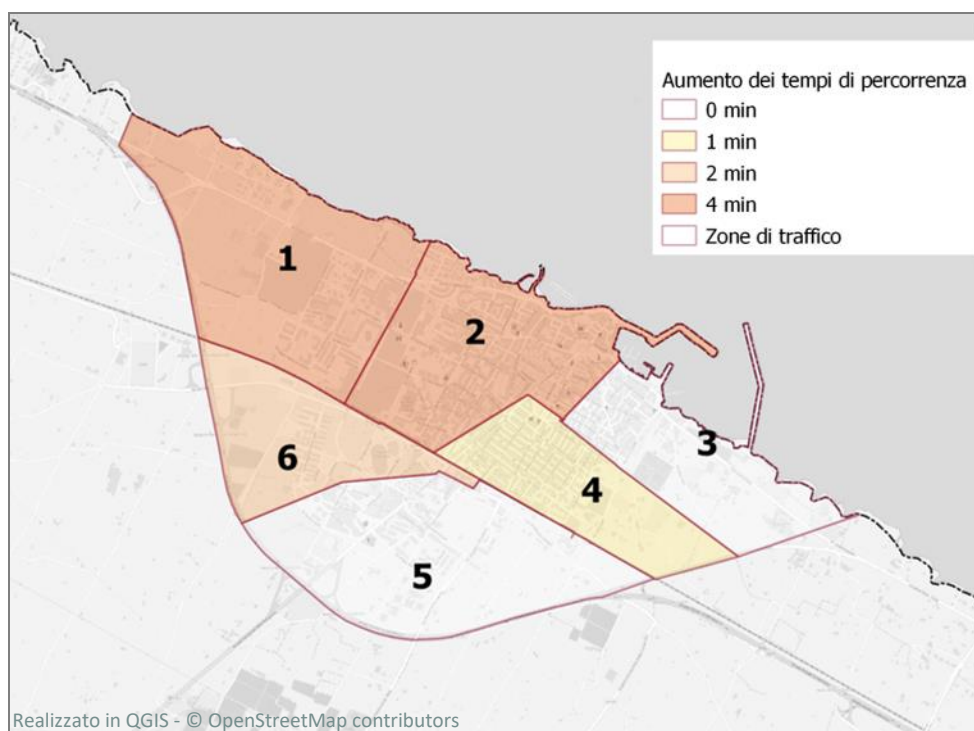


Figura 108 - Aumento dei tempi di percorrenza verso la SS16 da 6 zone omogenee di Mola di Bari

Zona	Spostamenti	Differenza tempi min [minuti]	Differenza tempi max [minuti]	Differenza tempi media [minuti]	Differenza totale [ore]
1	200	3	4	3,5	12
2	380	2	4	3	19
3	250	0	0	0	0
4	450	1	1	1	8
5	200	0	0	0	0
6	140	2	2	2	5
Totale	1.620	-	-	-	43

Tabella 35 - Spostamenti verso Bari nelle ore di punta della mattina e aumento dei tempi di percorrenza verso la SS16 da 6 zone omogenee di Mola di Bari

Per quel che concerne il tratto della SS16 declassata che ricade all'interno del Comune di Mola di Bari, particolare attenzione dovrà essere rivolta alla sua rifunzionalizzazione, poiché tale tratto di strada rappresenterà la prima "porta d'accesso" a Mola di Bari da nord-ovest e, come tale, dovrà presentare caratteristiche geometriche e funzionali in linea con gli indirizzi del PUMS in termini di moderazione del traffico e incentivazione delle modalità sostenibili, nonché con i risultati delle simulazioni di traffico condotte da ANAS. Qualora i flussi previsti lo consentano, infatti, si consiglia l'adozione in territorio molese di una sezione stradale di categoria E (urbana di quartiere), quindi a



una sola corsia per senso di marcia, avente funzione di strada interquartiere. Ciò permetterà il recupero di una notevole porzione di territorio, da destinare alle modalità sostenibili (raccordando le ciclabili previste nel territorio del Comune di Bari con quelle molesi già esistenti e previste) e al rinverdimento.

Il recupero di una notevole porzione di territorio, unitamente alla riduzione dei flussi che interesseranno il tratto declassato in territorio molese (che saranno sicuramente inferiori agli attuali, poiché il traffico di attraversamento tra sud-est e nord-ovest utilizzerà la variante, dunque sarà possibile recuperare territorio lungo la costa) possono apportare indubbi benefici al territorio di Mola di Bari.

Le attività di monitoraggio da svolgersi a valle del PUMS includeranno la verifica dello stato di avanzamento del progetto della variante alla SS16, con una conseguente revisione del PUMS stesso nel caso in cui le modifiche al progetto dovessero differire sensibilmente da quanto descritto in precedenza.

5.4 PROGETTI URBANI

Il territorio del Comune di Mola di Bari è interessato da alcuni progetti urbani in fase di approvazione, finanziamento o realizzazione. Questi progetti hanno l'obiettivo di migliorare l'ambiente urbano, la mobilità e la vivibilità di specifici settori della città, in un quadro di riqualificazione complessiva della città.

5.4.1 Waterfront Metropolitano

Il progetto su scala territoriale "AI SMART – ADRIATIC IONIAN SMALL PORT NETWORK" mira all'implementazione e allo sviluppo di una rete portuale comune adriatico-ionica basata sul concetto di "porto intelligente, verde e integrato", collegando i porti turistici dei Paesi transfrontalieri coinvolti Grecia e Italia.

La proposta progettuale è incentrata sui seguenti temi:

- turismo marittimo nei piccoli porti;
- collegamento dei settori Turismo e Pesca;
- modernizzazione delle tradizionali attività della pesca.

Tra i principali "work package" di attività previsti dal progetto vi sono interventi infrastrutturali finalizzati alla riqualificazione di piccoli porti nei due territori transfrontalieri.

Il tratto comunale interessato è quello del waterfront della città nel tratto a sud, coincidente con parte dell'area portuale, in continuità con l'importante intervento di rigenerazione urbana del Lungomare Dalmazia che ha restituito alla cittadinanza un lungomare elegante e attrezzato.



Le soluzioni progettuali alla base della proposta nascono dall'esigenza di coniugare i seguenti obiettivi:

- il completamento fisico/funzionale del waterfront cittadino quale area strategica urbana e territoriale;
- il completamento del sistema della viabilità, in special modo lenta e sostenibile, di valenza urbana e territoriale (ciclovie intercomunali);
- la realizzazione di nuove tipologie di trasporto costiero del tipo "metroMare".

I principali interventi previsti sono i seguenti:

- ristrutturazione dei manufatti destinati agli uffici della capitaneria di porto;
- razionalizzazione degli spazi per la mobilità e la ciclopedonalità;
- realizzazione di nuovi spazi funzionali per le attività e i servizi del turismo e del commercio;
- continuazione fisica e funzionale del Waterfront cittadino (accessi al mare e percorso in quota con belvedere);
- messa in sicurezza delle aree del molo foraneo per la fruizione pubblica e valorizzazione scenografica delle strutture architettoniche;
- adeguamento e integrazione degli impianti tecnologici a rete;
- realizzazione di un punto di attracco/accesso per il "metroMare";

Si prevede l'utilizzo di materiali ecocompatibili e la riqualificazione ambientale delle aree interessate, in quanto costituisce oggi uno dei punti irrinunciabili delle strategie di rinnovamento urbano nella prospettiva di trasformare e recuperare in chiave bioecologica il patrimonio edilizio e gli spazi urbani dequalificati e degradati.

Alla data di redazione del presente PUMS il lotto I del progetto risulta realizzato, mentre per il lotto II risulta affidata la progettazione in seguito alla chiusura del bando.

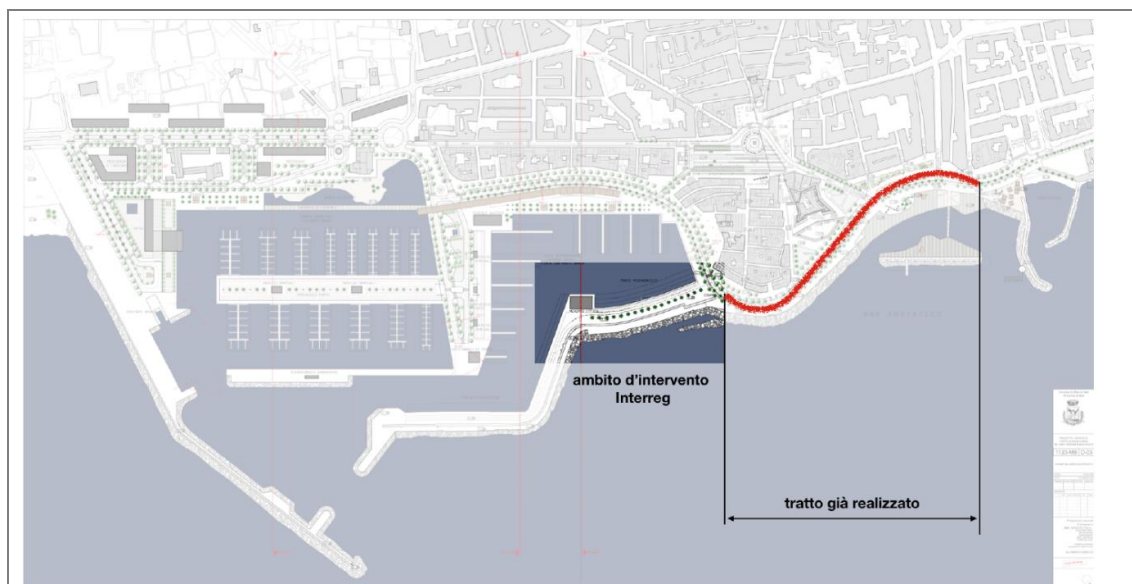


Figura 109 - Waterfront. Area del II lotto del progetto



Figura 110 - Rendering di progetto del II lotto

5.4.2 PIRP Cerulli

Il PIRP (Programma Integrato Riqualificazione Periferie) Cerulli è un intervento edilizio che mira a riqualificare l'esistente quartiere-isola di Cerulli attraverso l'edificazione di una fascia che unirà Cerulli fino a Via Rutigliano e a Via della Pace (la via del campo sportivo e del palazzetto dello sport). Oltre all'edificazione di abitazioni per i soci delle cooperative, sono previste attività commerciali, attività di servizi (farmacie, ambulatori, ufficio postale), nonché punti di aggregazione come piazze e verde attrezzato.

Il PIRP Cerulli è situato piuttosto distante dalla SS16 e ha la funzione di riconnettere il quartiere Cerulli esistente con il resto del paese, trasformando l'intero quartiere in una zona residenziale moderna, servita da attività commerciali e servizi e ben collegata sia alle principali direttrici (direz. Bari o direz. Brindisi) che al resto della città tramite il sovrappasso ferroviario.

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta in fase di ultimazione.

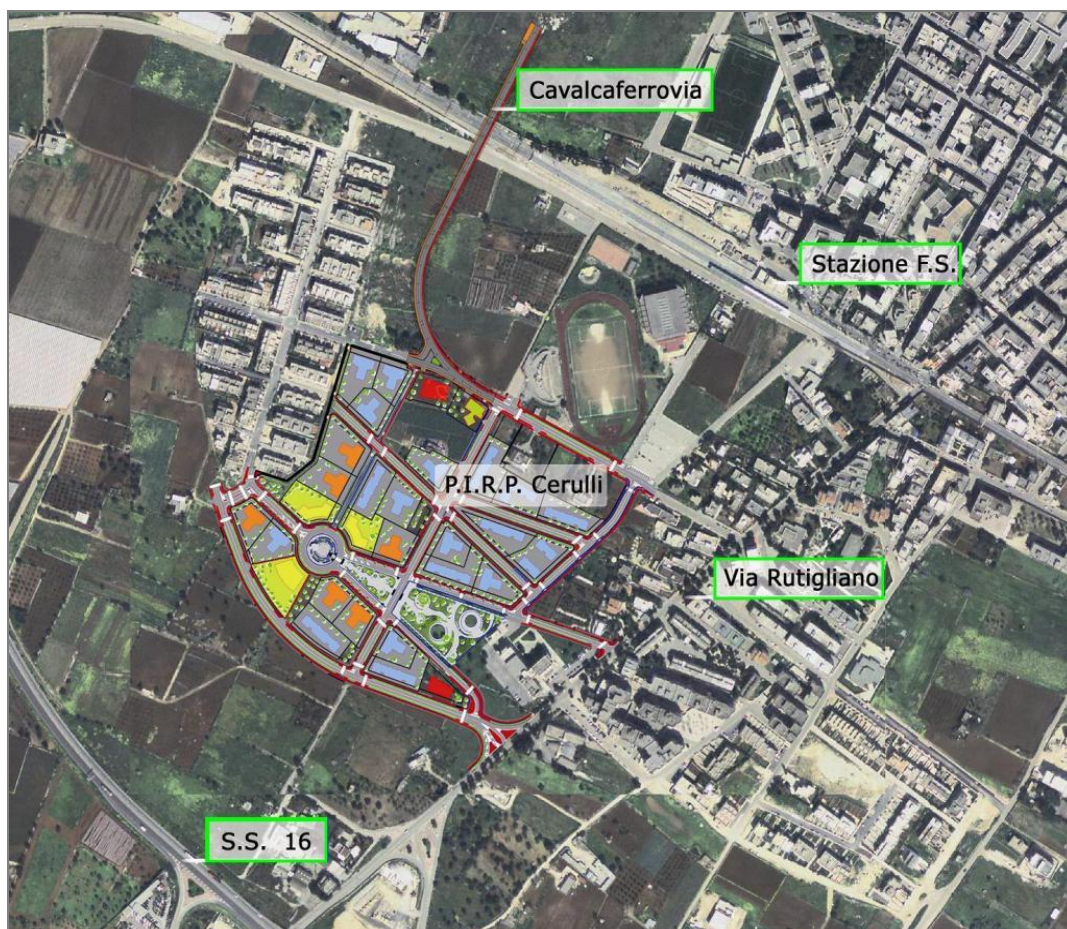


Figura 111 - Planimetria e inquadramento urbano del PIRP

5.4.3 Contratto di Quartiere “SS Trinità”

Le modalità di intervento sono state individuate in relazione al conseguimento degli obiettivi generali di riqualificazione edilizia e urbanistica previsti dall'articolo 3.3 del bando di gara relativo al finanziamento di interventi sperimentali nel settore dell'edilizia residenziale sovvenzionata da realizzare nell'ambito di programmi di recupero urbano denominati "Contratti di Quartiere II" (Delib. Reg. n.1493 del 26 settembre 2003).

L'intervento intende ricucire due parti del centro urbano attualmente divisi dal tracciato ferroviario. La realizzazione dell'attraversamento ferroviario con i fondi del PIT n.3 “Area Metropolitana di Bari”, permetterà di ricongiungere il nuovo quartiere Cozzetto con il quartiere SS Trinità. A tale collegamento seguono una serie di interventi che si sviluppano lungo la realizzazione di un percorso di fruizione attraverso il proseguimento della pista ciclabile che da Cozze (località balneare posta a sud-est del centro abitato) giunge fino al quartiere Cozzetto, costeggiando la via Paolo VI.

L'idea è quella di concludere il percorso della pista ciclabile in un parco urbano da realizzare nel cuore del quartiere SS. Trinità. Pertanto la riqualificazione complessiva prevede i seguenti interventi:

- 1) il proseguimento della pista ciclabile che da via Paolo VI, superando la ferrovia, attraversa l'area sportiva fino a giungere nella zona 167, dove conclude il suo percorso in un ampio parco urbano;
- 2) la realizzazione di una nuova piazza del quartiere;
- 3) la realizzazione di appartamenti per utenze differenziate in prossimità della nuova piazza;
- 4) la realizzazione di un ampio parco urbano nel cuore del quartiere SS Trinità, a servizio del quartiere e dell'intera cittadinanza;
- 5) il completamento della riqualificazione della zona 167, attualmente degradata e interessata da alcuni interventi di recupero;

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta in fase di costruzione.



Figura 112 - Nuovi interventi edificatori previsti dal contratto di quartiere



Figura 113 - Planimetria del progetto di nuovi alloggi e parco pubblico del Contratto di Quartiere

5.4.4 PRU Cozzetto

Il PRU (Piano di Recupero Urbano) del quartiere Cozzetto viene avviato nel 2000 e ha come obiettivo quello di cofinanziare interventi pubblici in zona F (Zona per Attrezzature Collettive) mediante la cessione di aree destinate alla costruzione di edilizia residenziale pubblica. Con i proventi dei lotti resi edificabili in zona F si avrebbe dovuto espropriare e sistemare anche zone F ove costruire attrezzature pubbliche. Mentre i lotti ceduti ai privati sono stati tutti edificati e ultimati, mentre quelli per attrezzature pubbliche rimangono invece incompleti a distanza di 20 anni dall'inizio dei lavori.

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta ultimato per quanto riguarda la parte residenziale.

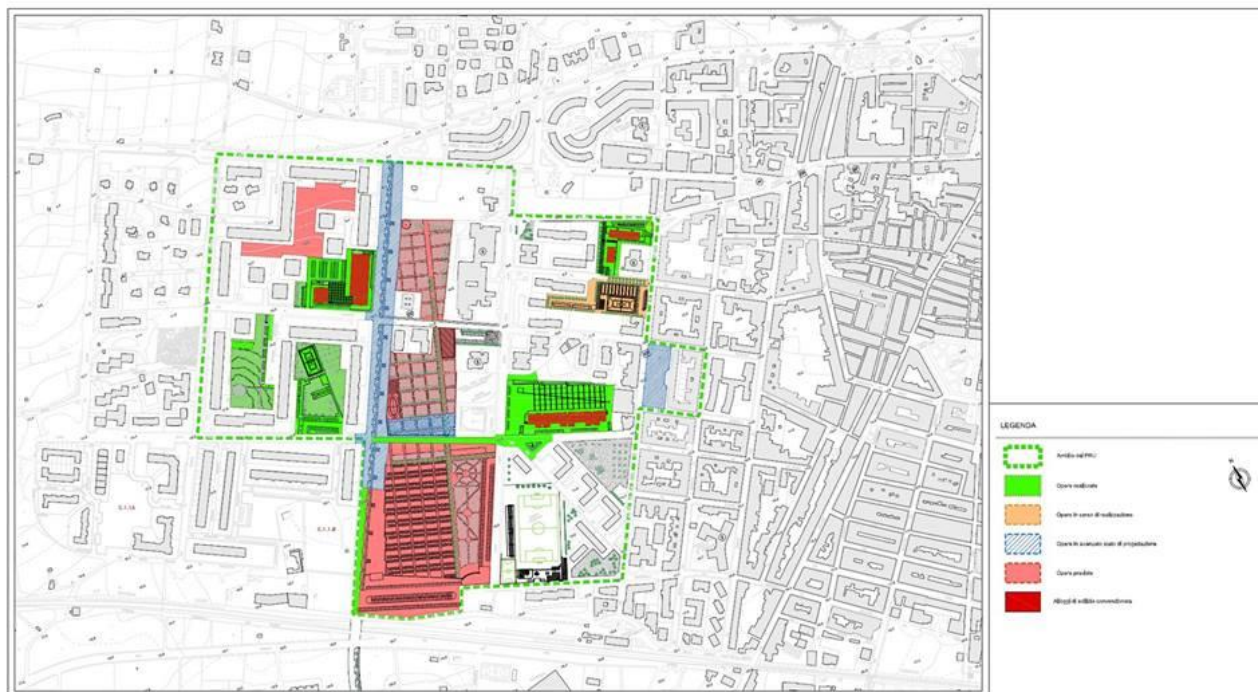


Figura 114 - Planimetria e differenziazione degli interventi del PRU "Cozzetto"

5.4.5 Asse Attrezzato Paolo VI

Il progetto di asse attrezzato in viale Paolo VI prevede la realizzazione di percorsi ciclabili e marciapiedi, andando a completare l'operazione di nuova infrastrutturazione e rigenerazione urbana legata al nuovo cavalcavia ferroviario.

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta finanziato e in attesa di decreto attuativo dalla Regione Puglia.

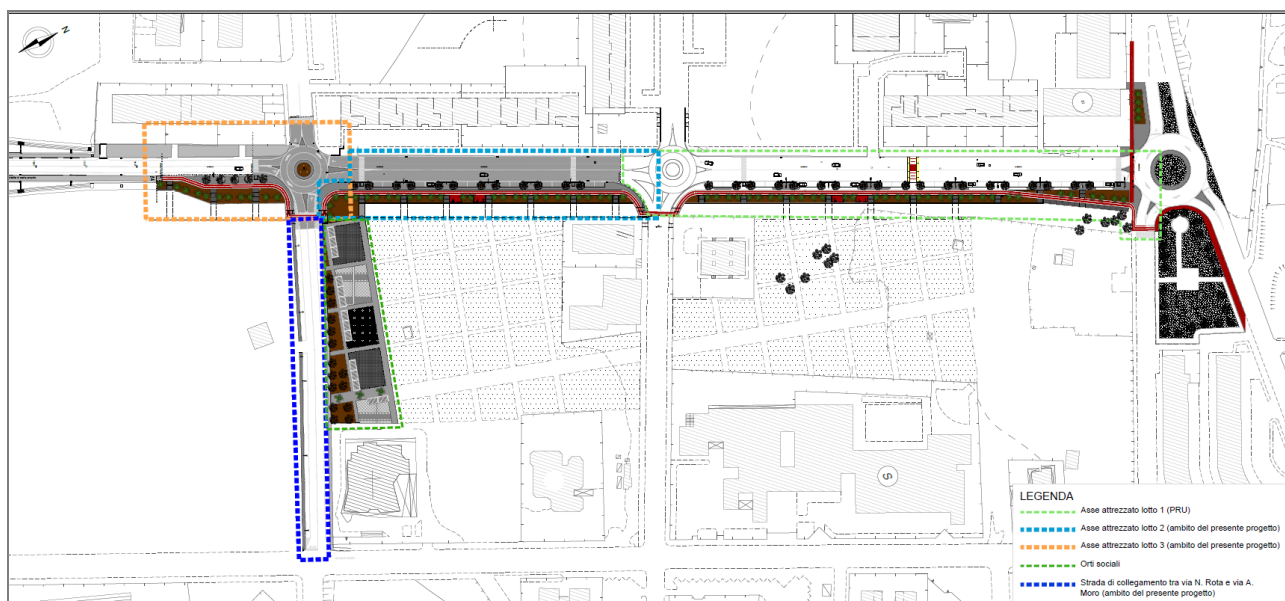


Figura 115 - Planimetria del nuovo Asse Attrezzato Paolo VI

5.4.6 Lavori di messa in sicurezza di Via Russolillo

L'intervento consiste nella realizzazione di una rotatoria e di un tratto stradale aggiuntivo di raccordo con la viabilità esistente. Nell'ambito dell'economia complessiva del progetto, il Comune di Mola ha ritenuto opportuno acquisire nel suo patrimonio anche le aree residuali rispetto a quelle utilizzate direttamente per la realizzazione delle opere, perché assolutamente utili per dare compiutezza e organicità all'intervento nel suo complesso. Su queste aree, al momento, sono previsti interventi generici di verde pubblico, quindi suscettibili di eventuali e auspicabili proposte d'uso migliorative da parte della cittadinanza.

Il progetto prevede una nuova strada che partirà dal rondò per raggiungere Via Chiancarelle, al momento poco più di un tratturo di campagna, ma che si collegherà presto con Via di Caracappa evitando al traffico veicolare che giunge da Rutigliano e dalla SS16 di attraversare la città per raggiungere il lungomare.

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta approvato dal Consiglio Comunale.



Figura 116 - Schema dell'intervento con la posizione della nuova rotonda e della strada di collegamento con Via Chiancarelle

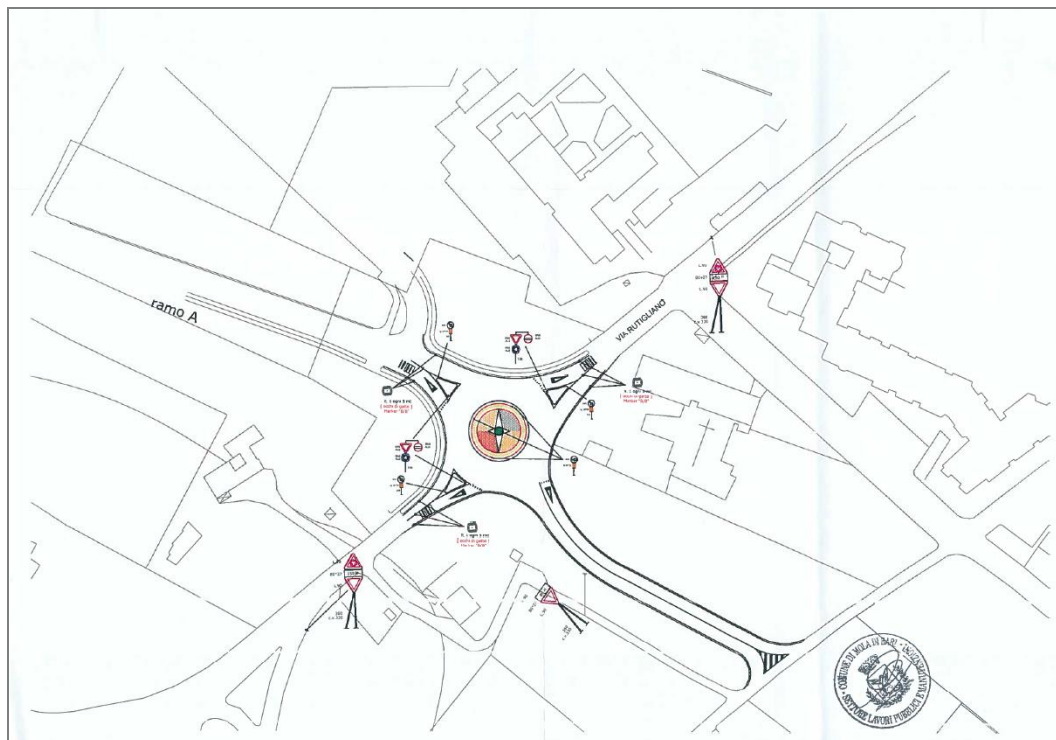


Figura 117 - Planimetria dell'intervento come da progetto definitivo.

5.4.7 Step Bike Step

Il progetto “Step Bike Step” si pone l’obiettivo di realizzare percorsi ciclabili di interconnessione tra la ciclovia del Waterfront, la ciclovia adriatica e le stazioni ferroviarie. L’accordo è stato siglato tra Comune di Conversano, Comune di Mola di Bari, Comune di Polignano a Mare e Città metropolitana di Bari. La Relazione Tecnica Generale è stata redatta nel luglio 2019.

L’intervento costituisce la proposta progettuale per la partecipazione dei tre Comuni (uniti da un Accordo di Programma) all’avviso pubblico “Avviso per la selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in aree urbane e suburbane” (POR PUGLIA 2014-2020, Asse IV “Energia sostenibile e qualità della vita”, Azione 4.4 “Interventi per l’aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane”).

Il progetto si pone in continuità con la sinergia attivata con il “SAC Mari tra le mura” che, grazie a finanziamenti comunitari, ha attivato diversi progetti (“Ecometrò”, “Contemporaneamente”, “Ecometrò plus” e “Arte Open Air-Digital Art”) per costruire mezzi e servizi affinché i turisti possano esplorare questa porzione di territorio all’insegna di una mobilità attiva e sostenibile.

In un’ottica di co-pianificazione e realizzazione coordinata di una rete ciclabile metropolitana, la proposta progettuale intende completare il circuito extraurbano ciclabile tra i tre Comuni creato dai tratti del Biciplan Metropolitano (Ciclovia del Waterfront) finanziati dalla Città metropolitana di Bari

e dalla Ciclovia Adriatica prevista dal PA del PRT 15-19 e dal redigendo PRMC, in buona parte realizzata lungo la litoranea Mola di Bari-Polignano a Mare.

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta in fase di stallo.



Figura 118 - Il sistema delle ciclabili del Biciplan Metropolitan e gli interventi nei centri urbani di Mola, Polignano e Conversano



Figura 119 - Inquadramento dell'intervento nel territorio comunale di Mola di Bari

5.4.8 Eco Infopoint

Il progetto Eco Infopoint riguarda la rigenerazione di un'area urbana già destinata a parcheggio sita in Corso Italia, tra Viale Paolo VI e Via Aldo Moro. L'area versa attualmente in stato di abbandono, presentando problemi di sicurezza per chi la usa e per l'ambiente.

Il progetto prevede una riqualificazione totale, andando a creare un'area per la sosta che integri al suo interno diversi servizi, offra la possibilità di effettuare cambi di modalità di trasporto e sia un modello per interventi di sviluppo in sintonia con l'ambiente.

Pertanto i progetti previsti riguardano i seguenti aspetti:

- l'adattamento e l'ampliamento dell'area a parcheggio esistente, situata in Corso Italia angolo via Aldo Moro, con lo scopo di realizzare un parcheggio attrezzato ed ecosostenibile;

- l'adattamento e l'ampliamento dell'area esistente per renderla idonea a ospitare e parcheggiare autobus turistici e autobus di linea;
- il collegamento della ciclabile dell'“Asse Attrezzato” di viale Paolo VI con viale Aldo Moro;
- il recupero e l'adattamento del fabbricato esistente, già di proprietà comunale, finalizzati alla realizzazione di un Eco Infopoint capace di fornire servizi per i turisti;
- il recupero di un altro manufatto rurale esistente e la riqualificazione dello stesso con la finalità di realizzare un Centro Servizi utile per i passeggeri e per gli utenti dell'infrastruttura;
- la predisposizione per l'installazione delle colonnine di ricarica di auto elettriche (l'installazione e la gestione saranno a cura di Enel X);
- l'adattamento di una parte dell'area esistente per il parcheggio attrezzato di camper e roulotte;
- l'installazione di pensiline fotovoltaiche innovative del tipo SmartCity, dotate di sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria e dotate di tecnologia Smart Space;
- realizzazione di un sistema di mobilità attiva e sostenibile per car sharing, bike sharing e riscio elettrici.

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta in fase di approvazione ed è al vaglio la possibilità di finanziamento regionale.



Figura 120 - Planimetria generale dell'intervento

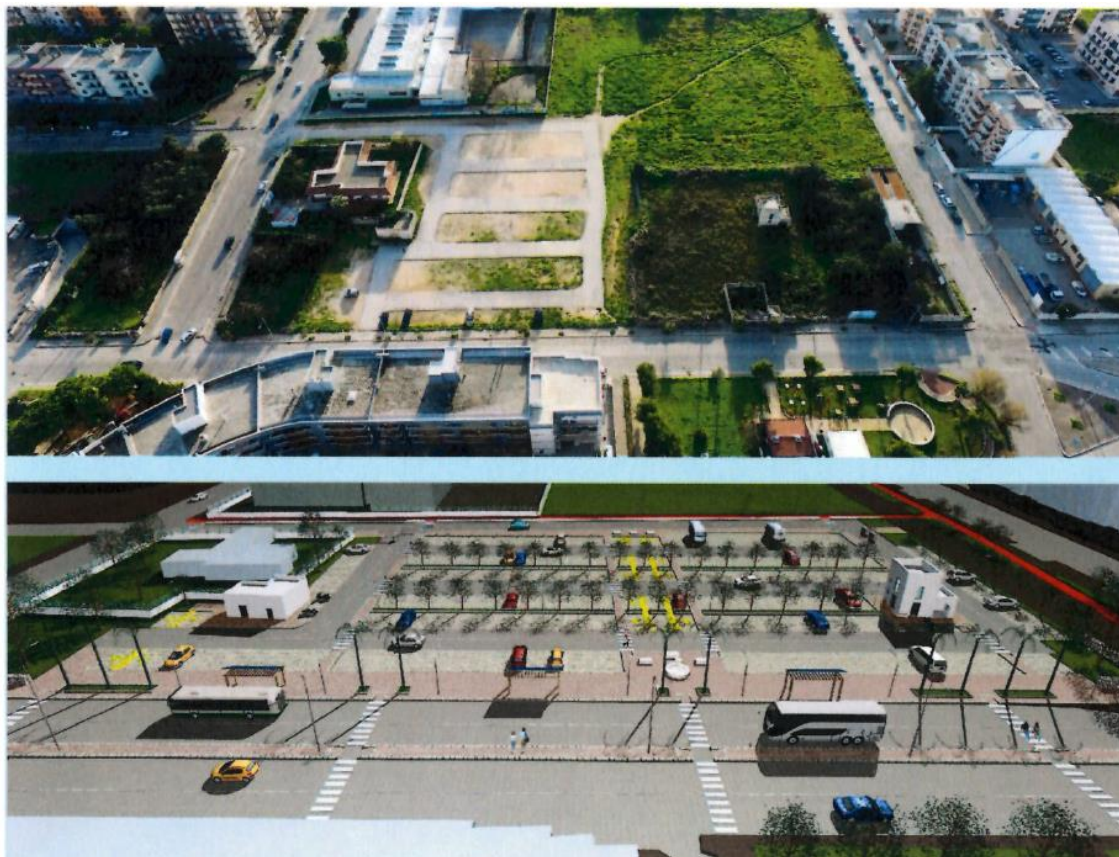


Figura 121 - Foto da drone dell'area allo stato attuale (in alto) e come verrà trasformata dall'intervento (render di progetto in basso). In primo piano Corso Italia e la corsia per il transito dei bus di linea e di navette turistiche

5.4.9 Ecometrò

Mola di Bari è fondatrice e co-progettista del SAC (Sistema Ambientale e Culturale) “Mari tra le Mura”, assieme ai Comuni di Polignano a Mare, Conversano e Rutigliano, che nel 2011, vincendo un bando regionale, progettarono un sistema intermodale di collegamento tra Comuni ripetutamente portato come esempio in Italia e in Europa.

Il distretto turistico “Mari tra le Mura” offre un immenso patrimonio artistico, culturale e gastronomico di alto livello, adeguatamente organizzato e gestito in ragione della capacità di promuovere percorsi avanzati di attrattività regionale, anche attraverso la crescita e la qualificazione dei flussi turistici.

L'idea cardine nella strategia di creazione e valorizzazione del SAC è fruire delle sue bellezze, così come del suo patrimonio immateriale, in modo attivo e sostenibile, anche attraverso l'istituzione del progetto detto Ecometrò.



La forza del progetto è rappresentata, oltre che dalla messa a sistema delle eccellenze culturali dei territori, dalla nascita di un sistema di collegamento intercomunale a impatto zero, cioè l'Ecometrò, che attraversa anche il territorio di Mola di Bari, organizzato con punti di sosta, corner informativi, punti per il bike sharing. Questi servizi di supporto ai percorsi saranno implementati e localizzati anche all'interno della nuova area attrezzata, in prossimità dell'Eco Infopoint.

L'Ecometrò è una rete di itinerari strutturati in linee e nodi di scambio, così come avviene per le linee cittadine della metropolitana.

Nato per collegare i quattro Comuni di Mola di Bari, Conversano, Polignano a Mare e Rutigliano, l'Ecometrò (oramai prossimo alla partenza) sarà lo strumento per raggiungere i luoghi d'arte anche lontani dal caos cittadino.

Dieci linee tematiche pensate per seguire o incrociare interessi diversi:

- linea arancio: beni architettonici e monumentali
- linea azzurra: residenze artistiche
- linea verde: natura e ambiente
- linea bianca: senza barriere architettoniche
- linea gialla: enogastronomia e artigianato
- linea marrone: musei e aree archeologiche
- linea viola: fede e religione
- linea volare: oasi blu
- linea rossa: servizio navetta in senso orario
- linea blu: servizio navetta in senso antiorario

Proprio come una metropolitana, anche l'Ecometrò è attrezzato con 11 stazioni di attesa, 8 ciclostazioni e 4 Eco Infopoint dove poter acquistare il titolo di viaggio o semplicemente chiedere informazioni.

I percorsi seguiti dall'Ecometrò coprono le distanze tra i quattro Comuni (Conversano, Polignano, Rutigliano e Mola di Bari) con un servizio a chiamata (servizio navetta "Intercitybus") e raggiungono anche tutti i luoghi indicati tra i suddetti percorsi tematici.

Alla data di redazione del presente PUMS il progetto risulta in fase di stallo.



6 CATEGORIE DI MISURE

Si riassumono di seguito le categorie di misure, ai fini della formalizzazione della proposta di piano, proposte e/o votate dai cittadini e/o ritenute più funzionali al raggiungimento degli obiettivi così come emersi in fase di partecipazione e confronto con cittadini e stakeholder. Di seguito l'elenco dei primi nove obiettivi in ordine di preferenza:

1. Ridurre uso automobile
2. Migliorare qualità spazi e sicurezza
3. Integrare sviluppo territorio e mobilità
4. Migliorare servizi trasporto pubblico
5. Aumentare spazio per piedi e bici
6. Efficientare distribuzione merci
7. Aumentare alternative/diffondere cultura
8. Migliorare inclusione sociale
9. Ridurre traffico e congestione

Mobilità ciclistica e pedonale

1. Percorsi ciclabili delle vie del centro cittadino
2. Percorsi pedonali per migliorare l'accessibilità e la sicurezza nelle strade del centro
3. Ampliamento delle aree pedonali, con particolare attenzione al centro storico
4. Installazione di cicloposteggi nei pressi di strutture scolastiche per favorire la ciclabilità scolastica
5. Percorsi ciclopedonali verso le aree periferiche e le frazioni
6. Realizzazione di nuovi sottopassi al tracciato ferroviario

Trasporto pubblico

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

Trasporto privato e parcheggi

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

Trasporto merci

1. Individuazione aree di logistica merci nel centro cittadino



Diffusione della cultura e incremento delle alternative di mobilità

1. Iniziative di promozione della mobilità attiva
2. Diffusione della figura del mobility manager scolastico e aziendale
3. Messa in sicurezza degli accessi alle scuole
4. Iniziative di incentivo all'utilizzo della mobilità attiva e/o alternativa all'automobile
5. Promozione dell'accessibilità digitale ai siti di interesse
6. Campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale

Si tenga presente che le Linee di Indirizzo, in accordo con le Linee Guida PUMS della Regione Puglia, contengono il quadro conoscitivo, gli obiettivi e gli indicatori del PUMS. In questa fase, tali contenuti sono stati integrati con le categorie di misure, così da dare avvio alla procedura di assoggettabilità a VAS. Nella seconda fase di partecipazione si darà concretezza a tali categorie.

Le azioni di dettaglio, cioè, saranno oggetto dei momenti finali di partecipazione della Fase 2, collaborativa e partecipativa, finalizzata alla condivisione delle strategie e delle azioni del PUMS.

