

COMUNE DI MOTTOLA (TA)



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

REPORT DI PIANO

Febbraio 2021

Indice

1	INTRODUZIONE.....	7
1.1	<i>PREMESSA METODOLOGICA.....</i>	7
1.2	<i>OBIETTIVI DELLA RELAZIONE</i>	9
1.3	<i>CONTENUTI DEL DOCUMENTO.....</i>	9
1.4	<i>ARTICOLAZIONE FUNZIONALE FASI DI REDAZIONE DEL PUMS.....</i>	11
2	IL CONTESTO TERRITORIALE.....	13
2.1	<i>L'ARTICOLAZIONE TERRITORIALE.....</i>	13
2.2	<i>LE CARATTERISTICHE SOCIO-ECONOMICHE.....</i>	14
2.2.1	Andamento demografico della popolazione residente di Mottola dal 2001 al 2019.....	14
2.2.2	Variazione percentuale della popolazione.....	15
2.2.3	Movimento naturale della popolazione.....	16
2.3	<i>Flusso migratorio della popolazione.....</i>	17
2.3.1	Struttura della popolazione dal 2002 al 2020.....	18
2.3.2	Indicatori demografici.....	19
2.3.3	Glossario.....	21
2.3.4	Distribuzione della popolazione per età scolastica 2020.....	22
2.4	<i>MOBILITÀ.....</i>	25
2.4.1	Situazione del parco veicoli circolante del territorio di Mottola.....	25
2.4.2	Ricostruzione degli spostamenti interni/esterni di Mottola.....	26
2.4.3	Note conclusive.....	30
2.5	<i>LA RETE INFRASTRUTTURALE</i>	31
2.5.1	La viabilità.....	31
2.5.2	Note conclusive.....	32
2.6	<i>I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO</i>	33
2.6.1	I servizi di trasporto su gomma.....	33
3	QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA PIANIFICAZIONE.....	35
3.1	<i>STRUMENTI DI RIFERIMENTO PER IL COMUNE DI MOTTOLA.....</i>	35
3.1.1	Piano regolatore del Comune (PRG).....	35
3.2	<i>PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ PROVINCIA DI TARANTO.....</i>	43

4	SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE	45
4.1	<i>INDAGINI CONDOTTE.....</i>	45
4.1.1	Conteggi classificati di traffico	46
4.1.2	Il grafo stradale	48
4.1.3	La matrice Origine/Destinazione (O/D).....	51
4.1.4	Rilievi della domanda/offerta di sosta nelle aree critiche.....	54
4.2	<i>RILIEVI DI TRAFFICO.....</i>	55
4.2.1	Campagne di rilievi.....	55
4.2.2	Dettaglio dei rilievi condotti.....	56
4.3	<i>SOSTA SU STRADA</i>	60
4.4	<i>GESTIONE E MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE.....</i>	61
4.4.1	Modalità operative.....	61
5	SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ “DOLCE”	64
5.1	<i>MOBILITÀ CICLABILE</i>	64
5.2	<i>MOBILITÀ PEDONALE</i>	65
5.3	<i>ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI SPAZI PUBBLICI.....</i>	66
6	IL MODELLO PER LA DEFINIZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ.....	68
6.1	<i>COSTRUZIONE DEL MODELLO.....</i>	68
6.2	<i>LA DOMANDA (ZONIZZAZIONE E MATRICI O/D).....</i>	69
6.3	<i>L’OFFERTA (LA RAPPRESENTAZIONE DEL GRAFO STRADALE).....</i>	72
6.4	<i>L’INTERAZIONE DOMANDA/OFFERTA E LA CALIBRAZIONE</i>	74
6.4.1	Scenario Attuale - ora di punta del mattino.....	74
6.4.2	Sintesi di quanto emerso dal modello di simulazione del traffico urbano.....	77
6.5	<i>LE CRITICITÀ RILEVATE DAI RILIEVI CONDOTTI ED EMERSE NELLO SCENARIO BASE</i>	78
6.5.1	Mobilità.....	78
6.5.2	Centro storico, ZTL, pedonalizzazioni.....	78
6.5.3	Circolazione.....	79
6.5.4	Sosta e parcheggi	80
6.5.5	Sicurezza stradale.....	81
6.5.1	Viabilità ed incroci maggiormente pericolosi.....	82

7	SCENARI DI BASE DEL PUMS	87
7.1	<i>SCENARIO ATTUALE (“ZERO”)</i>	87
7.1.1	Possibili primi obiettivi del PUMS di Mottola	87
7.1.2	Stato attuale di altri sistemi di trasporto	89
7.2	<i>DATI E DOCUMENTI ACQUISITI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO</i>	89
7.2.1	Elenco dei dati e dei progetti utilizzati per l’elaborazione del Piano	89
7.2.2	Elenco degli elaborati grafici, documenti utilizzati per l’elaborazione del Piano	90
7.3	<i>SCENARIO DI RIFERIMENTO</i>	92
8	OBIETTIVI E MISURE OPERATIVE	94
8.1	<i>LINEE DI AZIONE, OBIETTIVI E INDICATORI DEL PUMS</i>	94
8.2	<i>LINEE D’AZIONE E MISURE DI INTERVENTO</i>	94
8.2.1	Linee di azione, obiettivi e indicatori del PUMS	95
8.2.2	Linee d’azione e misure di intervento del PUMS	99
8.3	<i>PIANO DI COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE</i>	105
9	DEFINIZIONE PROGETTUALE, VALUTAZIONE E VERIFICA DELLE LINEE DI AZIONE E DEGLI INTERVENTI DI PUMS	106
10	VALUTAZIONI CONCLUSIVE E SINTESI SULL’IMPATTO DEL PUMS	107
11	IMPLEMENTAZIONE E MONITORAGGIO DEL PUMS	109
11.1	<i>PIANO DI MONITORAGGIO DEL PUMS</i>	109
11.1.1	Schede guida per il monitoraggio del pums	110
11.1.2	Schede guida per il monitoraggio degli indicatori del PUMS	111
11.1.3	Rendicontazione del PUMS	112
11.2	<i>UFFICIO DI PUMS</i>	113
11.2.1	Funzioni dell’Ufficio di Piano	113
11.2.2	Funzioni demandate al PUMS e agli Enti responsabili	113
12	PIANO DI COMUNICAZIONE DEL PUMS	114
13	ALLEGATI	118
13.1	<i>RILIEVI DI TRAFFICO</i>	118
13.1.1	Rilievi al cordone e sezioni di riferimento	118

13.1.2	Rilievi al cordone.....	119
13.2	<i>SPOSTAMENTI ED ORIGINE/DESTINAZIONE MOVIMENTI VEICOLARI</i>	133
13.2.1	Ricostruzione degli spostamenti interni/esterni di Mottola.....	133
13.2.2	Spostamenti interni a Mottola.....	133
13.2.3	Spostamenti in uscita da Mottola	134
13.2.4	Spostamenti in ingresso a Mottola	140
13.2.5	Spostamenti in auto.....	144
13.2.6	Spostamenti tra comuni che attraversano Mottola	163

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL COMUNE DI MOTTOLA



1 INTRODUZIONE

1.1 PREMESSA METODOLOGICA

I **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)** sono stati introdotti dalla Comunità Europea nel 2009 nell'ambito di una serie di iniziative derivanti da una attenzione alle città e alla loro crescente importanza sia come fattore di sviluppo economico e sociale sia come "anello" di particolare vulnerabilità di fronte a vecchi e nuovi fattori di rischio. A livello europeo la concentrazione della popolazione negli ambiti urbani enfatizza infatti problemi tradizionali, come i problemi di congestione, di inquinamento dell'aria, di consumo di suolo e problemi nuovi, come la disoccupazione giovanile, l'allentamento della coesione sociale, l'invecchiamento o ancora la vulnerabilità della popolazione e delle attrezzature urbane agli eventi estremi come inondazioni, ondate di calore o periodi di siccità connessi al cambiamento climatico.

L'orientamento alla sostenibilità come carattere specifico del PUMS comporta che il Piano sia costruito sulla base di criteri in larga parte innovativi:

- un approccio partecipativo, dove al centro dell'attenzione stanno le persone piuttosto che il traffico;
- un impegno verso la dimensione sociale, economica ed ambientale della sostenibilità;
- un approccio integrato: che tiene conto di strumenti e politiche dei diversi settori, livelli amministrativi e autorità limitrofe;
- obiettivi e traguardi misurabili;
- un esame dei costi e dei benefici delle alternative di trasporto;
- un monitoraggio continuo dei risultati e delle eventuali necessità di aggiustamento.

L'UE ha diffuso efficaci Linee Guida per la formazione dei PUMS e ha proposto che per le città disporre di un PUMS approvato e validato possa divenire *fattore di condizionalità ex ante* per ricevere fondi strutturali. Inoltre l'UE assegna un premio annuale per i migliori PUMS delle città europee e favorisce, attraverso l'*European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans*, lo scambio di esperienze, la descrizione di casi e buone pratiche e l'organizzazione di incontri e seminari.

Si assume che "rigenerazione" obbedisca ai seguenti **principi di fondo**:

- trasformazione di suoli già urbanizzati o comunque "consumati", ovvero deprivati della loro naturalità o utilizzazione agricola;
- trasformazione in grado di rispondere ad una specifica domanda (di alloggi, di attività, di servizi, ecc.) di nuovi insediati aumentando al contempo la dotazione di attrezzature e servizi del contesto urbano
- trasformazione in grado di perseguire obiettivi di equità e coesione sociale, anche attraverso forme di partecipazione attiva degli abitanti (vecchi e nuovi) alla fissazione dei target da raggiungere, alla definizione progettuale degli interventi e alla gestione degli spazi collettivi.

Da un punto di vista generalissimo sarebbe opportuno distinguere **due situazioni tipiche**, che richiedono misure - e relativi parametri di valutazione - differenti:

- a. il caso di **interventi di dimensione ridotta** (dal singolo edificio al piccolo nucleo) che modificano un tessuto esistente o intervengono in una zona di completamento (potrebbe essere il caso di politiche diffuse di densificazione).
- b. il caso di **interventi di dimensione rilevante**, che spesso implicano modificazioni d'uso di aree occupate da attività obsolete, in grado di influire su intere parti di città o addirittura su tutta la struttura urbana.

Negli interventi di piccola dimensione il criterio prevalente dovrebbe essere il rispetto della capacità di carico delle infrastrutture disponibili, il miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile ai servizi e una organizzazione dello spazio favorevole alla componente pubblica e alla sua utilizzabilità sociale.

Negli interventi di dimensione rilevante la parola "rigenerazione" dovrebbe invece significare che l'intervento contribuisce a migliorare, evitando consumo di suolo non urbanizzato, alcuni parametri chiave della qualità urbana e in primo luogo l'arricchimento delle dotazioni di beni comuni e attrezzature collettive a livello locale e a livello urbano.

Dallo specifico punto di vista della mobilità l'intervento dovrebbe comprendere:

- il miglioramento dell'accessibilità alle suddette dotazioni di beni comuni a livello urbano e a livello locale, con particolare riferimento alla accessibilità per pedoni e ciclisti
- ripartizione dello spazio pubblico a favore della pedonalità e delle attività collettive
- livelli di inquinamento dell'aria e di rumore conformi agli standard per il benessere delle persone, della flora e della fauna
- densità territoriali proporzionali alla dotazione di servizi di trasporto pubblico con contemporanea riduzione dell'offerta di parcheggi
- sistematica accessibilità pedonale e ciclabile ai servizi necessari alla vita quotidiana
- uso appropriato e generalizzato delle tecniche di moderazione del traffico (isole ambientali, città 30 km/h, ecc)
- organizzazione del sistema dei trasporti orientato alla riduzione dell'uso dell'auto (car sharing, bike sharing, insediamenti car free, revisione degli standard di parcheggio)
- verificabile riduzione della dipendenza dall'automobile e del conseguente risparmio di emissioni climalteranti
- adeguata dotazione di servizi di trasporto pubblico, accompagnata da una accessibilità pedonale e ciclabile a nodi delle reti di trasporto pubblico urbane e territoriali
- mantenimento di accettabili livelli di servizio della rete stradale, da ottenere anche attraverso misure di gestione della domanda (regole, ripartizione modale, tariffazione),
- elevati livelli di sicurezza (aree a zero incidenti)
- la possibilità di godere di una vita sana per la presenza e utilizzabilità pedonale giornaliera di aree verdi, tendenzialmente connesse a rete (spazi aperti).
- continuità ed efficienza delle reti ecologiche urbane e territoriali e loro integrazione con i percorsi della mobilità non motorizzata
- governo del microclima (riduzione al minimo dell'isola di calore)

- verificabili livelli di resilienza agli eventi estremi (gestione delle acque, permeabilità dei suoli, ecc.)

Ognuna delle caratteristiche del tipo ora esemplificato (o delle specifiche caratteristiche che dovranno essere definite nel processo di rigenerazione) richiede la fissazione di target e di tempi entro i quali raggiungerli e la definizione dell'insieme di azioni e misure necessarie a raggiungerli. In questo consiste propriamente il processo partecipato di progettazione dell'intervento.

1.2 OBIETTIVI DELLA RELAZIONE

La presente relazione, partendo dalla costruzione di una base dati conoscitiva generale, attraverso l'acquisizione e la sistematizzazione dei dati già disponibili da molteplici fonti (ISTAT, Comune di Mottola, etc.) e la realizzazione di specifiche indagini, si propone di affrontare le seguenti tematiche:

- effettuare una analisi della situazione attuale della mobilità, delle reti e dei servizi di trasporto nell'area di studio;
- individuare le criticità presenti nel sistema;
- individuare lo Scenario di Riferimento;
- definire un insieme di obiettivi perseguibili nel medio e nel lungo termine, sia di carattere generale sia di carattere specifico in relazione alle potenzialità e vocazionalità del territorio, nonché all'assetto urbanistico e infrastrutturale programmato.

1.3 CONTENUTI DEL DOCUMENTO

Oltre al **presente Capitolo** introduttivo, la Relazione si compone di altri 8 capitoli.

Nel **Capitolo 2** vengono inquadrate la **caratteristiche del territorio in esame**, sotto il profilo socio-economico, della mobilità, delle rete stradale.

Il **Capitolo 3** esamina sinteticamente il **sistema del trasporto pubblico**.

Il **Capitolo 4** riporta i **documenti di pianificazione** "a monte" del PUMS e che forniscono il quadro di riferimento in cui si colloca.

Nel **Capitolo 5** viene descritta la **situazione attuale del traffico, della domanda/offerta di sosta, della incidentalità**.

Il **Capitolo 6** esamina sinteticamente la **situazione della mobilità alternativa** all'uso del mezzo privato (mobilità dolce).

Il **Capitolo 7** sottolinea le **criticità della situazione attuale** in termini di mobilità e modalità di trasporto.

Il **Capitolo 8** individua lo **scenario base di riferimento**, costituito dallo stato attuale delle reti e dei servizi, integrato dagli interventi infrastrutturali ed organizzativi la cui realizzazione ha compiuto un iter decisionale tale da poterli considerare come attuati.

Il **Capitolo 9** illustra gli **obiettivi** che il PUMS si prefigge nel medio e nel lungo termine.

1.4 ARTICOLAZIONE FUNZIONALE FASI DI REDAZIONE DEL PUMS

Il lavoro di redazione del PUMS è stato e viene articolato per **4 macro fasi successive**, ciascuna comprendente una serie di attività ben definite sia negli input sia negli output..

La prima parte del lavoro, **Fase A - Analisi Preliminare**, è stata finalizzata alla acquisizione dei dati sulla articolazione demo-socio-economica del territorio e degli strumenti urbanistici vigenti e previsti, alla analisi di tali dati e documenti al fine di definire un quadro generale di riferimento per lo sviluppo progettuale successivo sulla mobilità, e di individuare le principali criticità esistenti nella attuale organizzazione della mobilità.

Alla fine di questa fase preliminare, segue il presente documento di sintesi dei risultati delle indagini condotte.

La successiva **Fase B - Valutazione della situazione attuale (“scenario zero”)**, è stata prevalentemente di tipo conoscitivo e finalizzata alla descrizione delle caratteristiche del territorio, della mobilità, del funzionamento dei sistemi di trasporto, degli obiettivi ed alla loro condivisione con il Responsabile del Procedimento, l'Amministrazione, e, attraverso la progettazione concertata e la pianificazione partecipata, con gli stakeholders. L'insieme dei dati del quadro conoscitivo sarà utilizzato come punto di partenza per la predisposizione e valutazione dello “stato di fatto”, o “scenario zero” e la modellizzazione degli scenari di riferimento. Questo lavoro ha costituito la premessa per la simulazione degli scenari evolutivi che saranno identificati e modellizzati in Fase C.

I principali risultati di Fase B, assieme alle considerazioni inerenti agli obiettivi di Piano in linea con le strategie dell'Amministrazione/i, così come analizzati e contestualizzati nell'ambito dei vincoli normativi e degli strumenti e dei progetti già approvati, sono inclusi nella presente relazione.

In **Fase C - Scenari di progetto**, si è proceduto alla definizione compiuta degli interventi di piano, al loro sviluppo progettuale, alla costruzione degli strumenti di valutazione attraverso i quali si proceduto a selezionare tra le possibili azioni ed i possibili interventi, quelli da includere nel Piano. La valutazione si è fondata sull'esame dei profili di fattibilità e sostenibilità tecnico-ambientale, economico-gestionale e legale-amministrativo-istituzionale. In questa fase, gli interventi e le azioni identificate sono state ordinate secondo logiche di priorità, anche alla luce delle risorse disponibili e potenzialmente attivabili. Si procederà infine alla definizione progettuale degli interventi. La Fase C si è conclusa con la redazione della Relazione Tecnica del PUMS, pervenendo all'individuazione delle Linee d'Azione, dei Programmi Operativi e delle Norme di Attuazione.

Nella **Fase D - Supporto alla Amministrazione** in fase di approvazione del PUMS verrà redatta la stesura delle controdeduzioni a seguito della diffusione del Piano, assicurando la partecipazione ad incontri istituzionali.

Il PUMS si svolgerà temporalmente secondo l'articolazione temporale indicata al punto seguente.

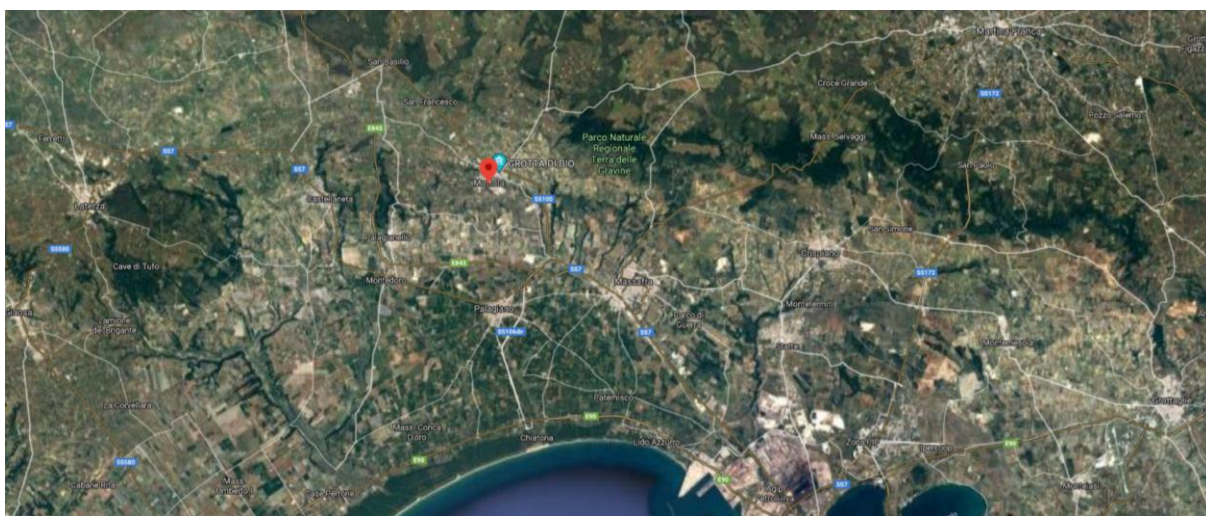
IL CONTESTO TERRITORIALE



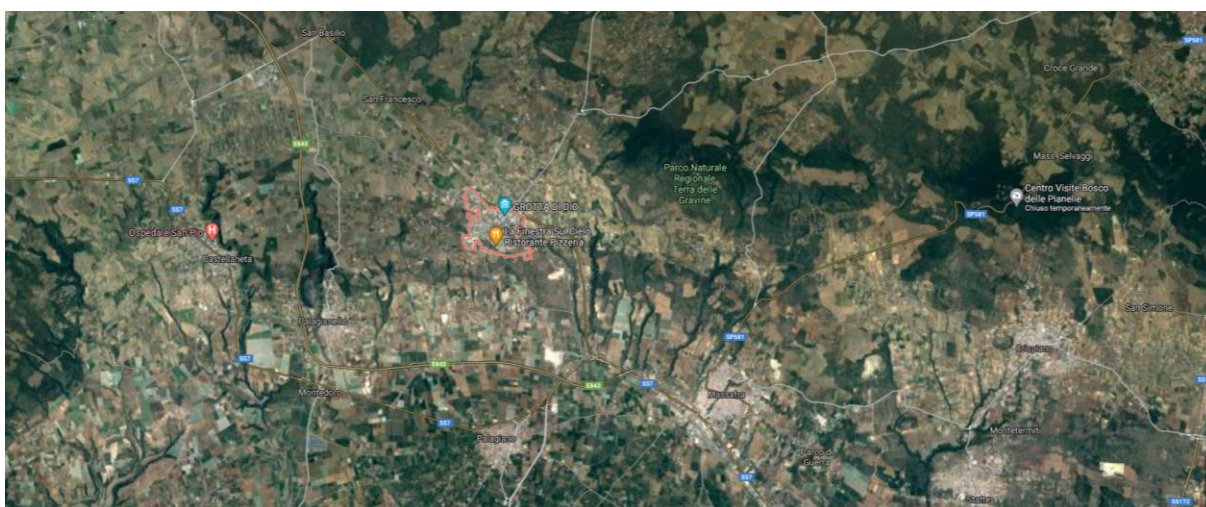
2 IL CONTESTO TERRITORIALE

2.1 L'ARTICOLAZIONE TERRITORIALE

Il Comune di Mottola è situato su una collina a 387 metri (1.270 piedi) sul livello medio del mare nella sub-regione della Murgia . È anche chiamata "La spia ionica" per la sua posizione geografica strategica. Da vari punti della città è possibile vedere tutto il Golfo di Taranto . L'economia è basata principalmente sull'agricoltura e sulla produzione alimentare (olive, vino, agrumi, ortaggi). Sono in fase di sviluppo anche il turismo e la produzione di infissi in legno.



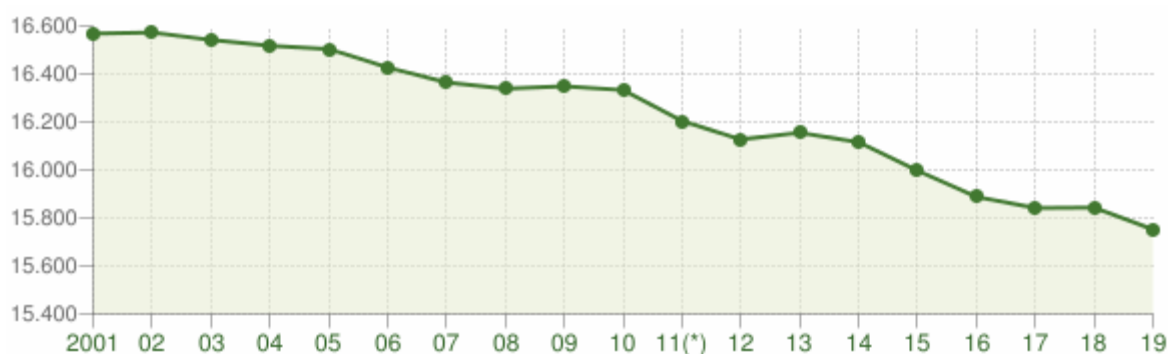
Inquadramento territoriale di Mottola



2.2 LE CARATTERISTICHE SOCIO-ECONOMICHE

2.2.1 Andamento demografico della popolazione residente di Mottola dal 2001 al 2019

Andamento demografico della popolazione residente nel comune di **Mottola** dal 2001 al 2019. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno.



La tabella in basso riporta il dettaglio della variazione della popolazione residente al 31 dicembre di ogni anno. Vengono riportate ulteriori due righe con i dati rilevati il giorno dell'ultimo censimento della popolazione e quelli registrati in anagrafe il giorno precedente.

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	16.568	-	-	-	-
2002	31 dicembre	16.573	+5	+0,03%	-	-
2003	31 dicembre	16.542	-31	-0,19%	5.841	2,83
2004	31 dicembre	16.518	-24	-0,15%	5.858	2,82
2005	31 dicembre	16.504	-14	-0,08%	5.892	2,80
2006	31 dicembre	16.427	-77	-0,47%	5.916	2,78
2007	31 dicembre	16.365	-62	-0,38%	5.956	2,75
2008	31 dicembre	16.339	-26	-0,16%	6.018	2,71
2009	31 dicembre	16.349	+10	+0,06%	6.085	2,68
2010	31 dicembre	16.333	-16	-0,10%	6.126	2,66
2011 (*)	8 ottobre	16.331	-2	-0,01%	6.153	2,65
2011 (*)	9 ottobre	16.241	-90	-0,55%	-	-
2011 (*)	31 dicembre	16.204	-129	-0,79%	6.162	2,63
2012	31 dicembre	16.127	-77	-0,48%	6.187	2,60
2013	31 dicembre	16.155	+28	+0,17%	6.222	2,59
2014	31 dicembre	16.116	-39	-0,24%	6.331	2,54
2015	31 dicembre	15.997	-119	-0,74%	6.327	2,52
2016	31 dicembre	15.888	-109	-0,68%	6.321	2,51

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2017	31 dicembre	15.842	-46	-0,29%	6.347	2,49
2018	31 dicembre	15.843	+1	+0,01%	6.337	2,49
2019	31 dicembre	15.752	-91	-0,57%	6.383	2,46

(1) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.

(2) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.

(3) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010.

La popolazione residente a **Mottola** al Censimento 2011, rilevata il giorno 9 ottobre 2011, è risultata composta da **16.241** individui, mentre alle Anagrafi comunali ne risultavano registrati **16.331**. Si è, dunque, verificata una differenza negativa fra *popolazione censita* e *popolazione anagrafica* pari a **90** unità (-0,55%).

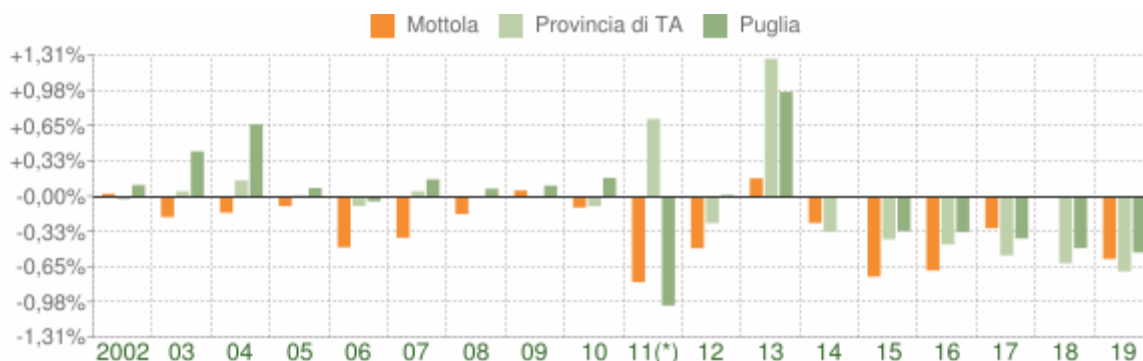
Per eliminare la discontinuità che si è venuta a creare fra la serie storica della popolazione del decennio intercensuario 2001-2011 con i dati registrati in Anagrafe negli anni successivi, si ricorre ad operazioni di **ricostruzione intercensuaria** della popolazione.

I grafici e le tabelle di questa pagina riportano i dati effettivamente registrati in Anagrafe fino al 31 dicembre 2018.

Dal **2019**, grazie al processo di digitalizzazione centralizzata delle anagrafi ed al **Censimento permanente** della popolazione, è stato adottato un nuovo sistema di contabilità demografica, che ha portato ad un ricalcolo annuale della popolazione residente al 1° gennaio. Tale dato differisce da quello al 31 dicembre dell'anno precedente per effetto delle operazioni di riconteggio dei flussi demografici.

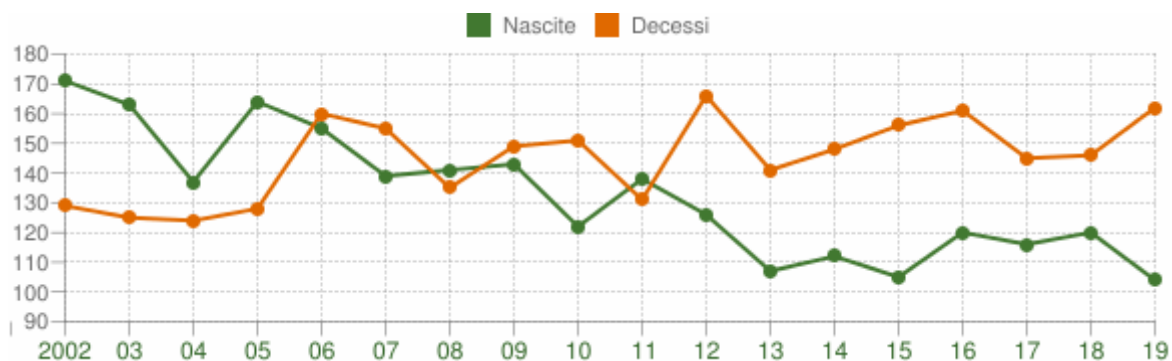
2.2.2 Variazione percentuale della popolazione

Le variazioni annuali della popolazione di Mottola espresse in percentuale a confronto con le variazioni della popolazione della provincia di Taranto e della regione Puglia.



2.2.3 Movimento naturale della popolazione

Il movimento naturale di una popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche saldo naturale. 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.



La tabella seguente riporta il dettaglio delle nascite e dei decessi dal 2002 al 2019. Vengono riportate anche le righe con i dati ISTAT rilevati in anagrafe prima e dopo l'ultimo censimento della popolazione.

Anno	Bilancio demografico	Nascite	Variaz.	Decessi	Variaz.	Saldo Naturale
2002	1 gennaio-31 dicembre	171	-	129	-	+42
2003	1 gennaio-31 dicembre	163	-8	125	-4	+38
2004	1 gennaio-31 dicembre	137	-26	124	-1	+13
2005	1 gennaio-31 dicembre	164	+27	128	+4	+36
2006	1 gennaio-31 dicembre	155	-9	160	+32	-5
2007	1 gennaio-31 dicembre	139	-16	155	-5	-16
2008	1 gennaio-31 dicembre	141	+2	135	-20	+6
2009	1 gennaio-31 dicembre	143	+2	149	+14	-6
2010	1 gennaio-31 dicembre	122	-21	151	+2	-29
2011 (*)	1 gennaio-8 ottobre	108	-14	99	-52	+9
2011 (2)	9 ottobre-31 dicembre	30	-78	32	-67	-2
2011 (3)	1 gennaio-31 dicembre	138	+16	131	-20	+7
2012	1 gennaio-31 dicembre	126	-12	166	+35	-40
2013	1 gennaio-31 dicembre	107	-19	141	-25	-34
2014	1 gennaio-31 dicembre	112	+5	148	+7	-36
2015	1 gennaio-31 dicembre	105	-7	156	+8	-51
2016	1 gennaio-31 dicembre	120	+15	161	+5	-41

Anno	Bilancio demografico	Nascite	Variaz.	Decessi	Variaz.	Saldo Naturale
2017	1 gennaio-31 dicembre	116	-4	145	-16	-29
2018	1 gennaio-31 dicembre	120	+4	146	+1	-26
2019	1 gennaio-31 dicembre	104	-16	162	+16	-58

(1) bilancio demografico pre-censimento 2011 (dal 1 gennaio al 8 ottobre)

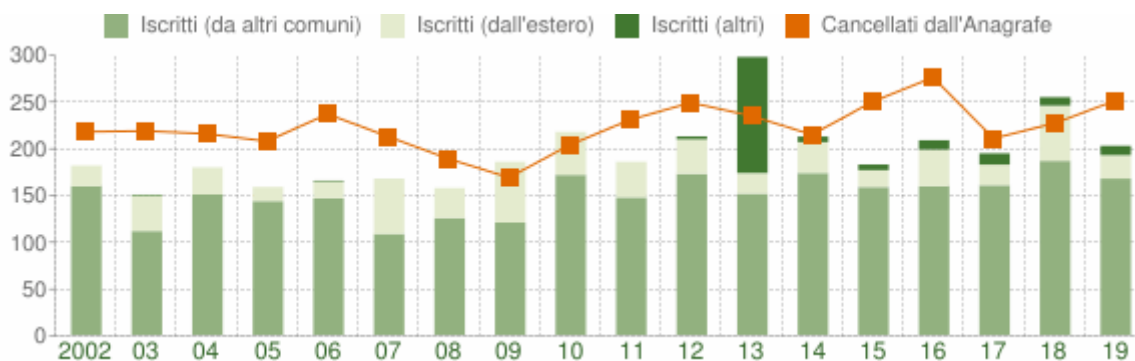
(2) bilancio demografico post-censimento 2011 (dal 9 ottobre al 31 dicembre)

(3) bilancio demografico 2011 (dal 1 gennaio al 31 dicembre). È la somma delle due righe precedenti.

2.3 Flusso migratorio della popolazione

Il grafico in basso visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Mottola 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).



La tabella seguente riporta il dettaglio del comportamento migratorio dal 2002 al 2019. Vengono riportate anche le righe con i dati ISTAT rilevati in anagrafe prima e dopo l'ultimo censimento della popolazione.

Anno 1 gen-31 dic	Iscritti			Cancellati			Saldo Migratorio con l'estero	Saldo Migratorio totale
	DA altri comuni	DA estero	altri iscritti (*)	PER altri comuni	PER estero	altri cancell. (*)		
2002	159	22	0	217	1	0	+21	-37
2003	111	38	1	205	4	10	+34	-69
2004	150	29	0	198	4	14	+25	-37
2005	143	15	0	189	5	14	+10	-50
2006	146	18	1	228	1	8	+17	-72
2007	108	59	0	206	6	1	+53	-46
2008	125	32	0	183	6	0	+26	-32

Anno 1 gen-31 dic	Iscritti			Cancellati			Saldo Migratorio con l'estero	Saldo Migratorio totale
	DA altri comuni	DA estero	altri iscritti (*)	PER altri comuni	PER estero	altri cancell. (*)		
2009	120	65	0	166	2	1	+63	+16
2010	171	46	0	192	6	6	+40	+13
2011 ⁽¹⁾	114	30	0	153	2	0	+28	-11
2011 ⁽²⁾	33	8	0	63	0	13	+8	-35
2011 ⁽³⁾	147	38	0	216	2	13	+36	-46
2012	172	37	3	248	1	0	+36	-37
2013	151	22	124	207	11	17	+11	+62
2014	173	33	6	196	16	3	+17	-3
2015	158	18	6	227	22	1	-4	-68
2016	159	39	10	229	14	33	+25	-68
2017	160	22	12	185	18	8	+4	-17
2018	186	59	9	209	17	1	+42	+27
2019	167	25	10	234	17	0	+8	-49

(*) sono le iscrizioni/cancellazioni in Anagrafe dovute a rettifiche amministrative.

(1) bilancio demografico pre-censimento 2011 (dal 1 gennaio al 8 ottobre)

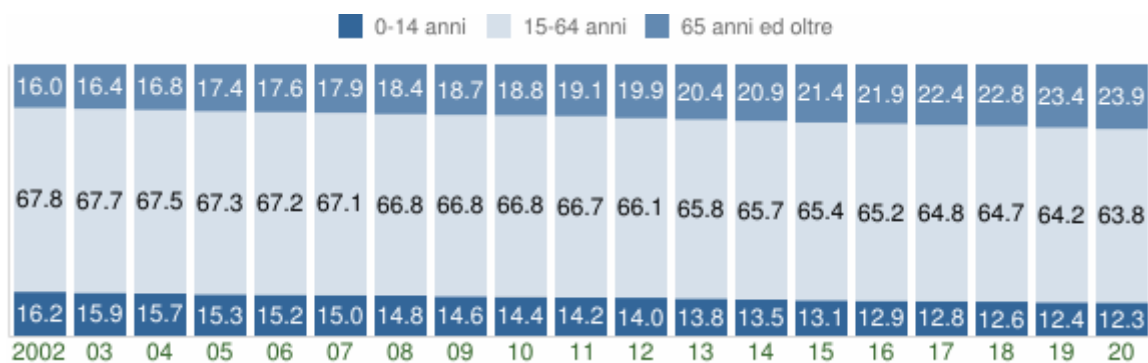
(2) bilancio demografico post-censimento 2011 (dal 9 ottobre al 31 dicembre)

(3) bilancio demografico 2011 (dal 1 gennaio al 31 dicembre). È la somma delle due righe precedenti.

2.3.1 Struttura della popolazione dal 2002 al 2020

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

Lo studio di tali rapporti è importante per valutare alcuni impatti sul sistema sociale, ad esempio sul sistema lavorativo o su quello sanitario.



Anno 1° gennaio	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media
2002	2.687	11.227	2.654	16.568	39,1
2003	2.638	11.216	2.719	16.573	39,4
2004	2.588	11.169	2.785	16.542	39,8
2005	2.528	11.121	2.869	16.518	40,2
2006	2.501	11.092	2.911	16.504	40,5
2007	2.471	11.015	2.941	16.427	40,8
2008	2.430	10.927	3.008	16.365	41,1
2009	2.384	10.908	3.047	16.339	41,4
2010	2.356	10.915	3.078	16.349	41,8
2011	2.324	10.887	3.122	16.333	42,2
2012	2.274	10.713	3.217	16.204	42,6
2013	2.226	10.614	3.287	16.127	42,9
2014	2.174	10.608	3.373	16.155	43,2
2015	2.114	10.546	3.456	16.116	43,6
2016	2.070	10.423	3.504	15.997	44,0
2017	2.038	10.296	3.554	15.888	44,3
2018	1.991	10.247	3.604	15.842	44,6
2019	1.962	10.179	3.702	15.843	44,9
2020	1.937	10.054	3.761	15.752	45,3

2.3.2 Indicatori demografici

Principali indici demografici calcolati sulla popolazione residente a Mottola.

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1 gen-31 dic	1 gen-31 dic
2002	98,8	47,6	83,1	84,9	19,4	10,3	7,8
2003	103,1	47,8	86,4	86,0	19,6	9,8	7,5
2004	107,6	48,1	85,6	86,5	19,3	8,3	7,5
2005	113,5	48,5	84,5	89,1	18,6	9,9	7,8
2006	116,4	48,8	85,2	91,2	19,1	9,4	9,7
2007	119,0	49,1	93,2	94,1	19,3	8,5	9,5

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
2008	123,8	49,8	99,1	97,0	18,6	8,6	8,3
2009	127,8	49,8	106,5	98,1	18,2	8,7	9,1
2010	130,6	49,8	113,6	101,7	18,5	7,5	9,2
2011	134,3	50,0	121,7	106,3	17,8	8,5	8,1
2012	141,5	51,3	121,4	108,9	17,8	7,8	10,3
2013	147,7	51,9	118,8	111,3	17,7	6,6	8,7
2014	155,2	52,3	120,0	112,7	17,0	6,9	9,2
2015	163,5	52,8	120,1	116,2	16,5	6,5	9,7
2016	169,3	53,5	122,3	121,4	16,6	7,5	10,1
2017	174,4	54,3	129,0	125,1	16,4	7,3	9,1
2018	181,0	54,6	131,5	127,9	16,7	7,6	9,2
2019	188,7	55,6	129,6	128,0	17,0	6,6	10,3
2020	194,2	56,7	137,1	133,1	17,6	-	-

2.3.3 Glossario

Indice di vecchiaia

Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. *Ad esempio, nel 2020 l'indice di vecchiaia per il comune di Mottola dice che ci sono 194,2 anziani ogni 100 giovani.*

Indice di dipendenza strutturale

Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni). *Ad esempio, teoricamente, a Mottola nel 2020 ci sono 56,7 individui a carico, ogni 100 che lavorano.*

Indice di ricambio della popolazione attiva

Rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. *Ad esempio, a Mottola nel 2020 l'indice di ricambio è 137,1 e significa che la popolazione in età lavorativa è molto anziana.*

Indice di struttura della popolazione attiva

Rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

Carico di figli per donna feconda

È il rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne in età feconda (15-49 anni). Stima il carico dei figli in età prescolare per le mamme lavoratrici.

Indice di natalità

Rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti.

Indice di mortalità

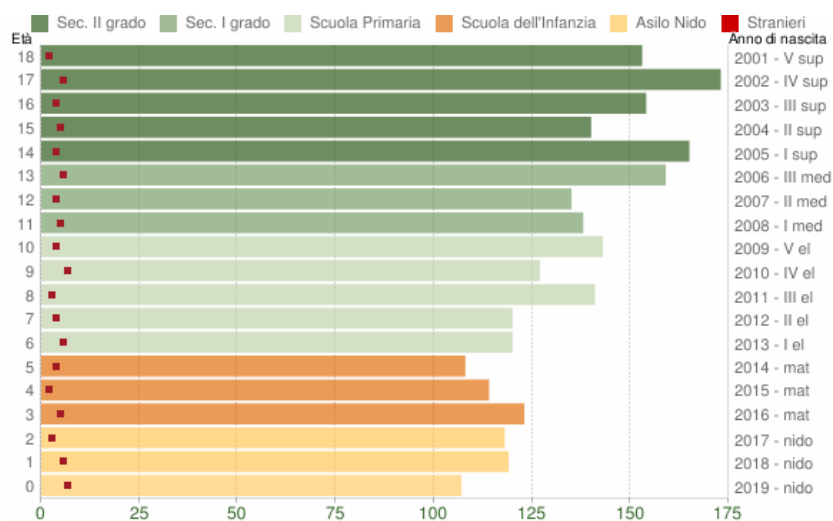
Rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti.

Età media

È la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente. Da non confondere con l'aspettativa di vita di una popolazione.

2.3.4 Distribuzione della popolazione per età scolastica 2020

Distribuzione della popolazione di Mottola per classi di età da 0 a 18 anni al 1° gennaio 2020. Elaborazioni su dati ISTAT Il grafico in basso riporta la potenziale utenza per l'anno scolastico 2020/2021 le scuole di Mottola, evidenziando con colori diversi i differenti cicli scolastici (asilo nido, scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di I e II grado).



Età	Totale Maschi	Totale Femmine	Totale Maschi+Femmine	di cui stranieri			
				Maschi	Femmine	M+F	%
0	53	54	107	1	6	7	6,5%
1	64	55	119	4	2	6	5,0%
2	64	54	118	2	1	3	2,5%
3	63	60	123	3	2	5	4,1%
4	55	59	114	2	0	2	1,8%
5	67	41	108	2	2	4	3,7%
6	59	61	120	5	1	6	5,0%
7	65	55	120	2	2	4	3,3%
8	82	59	141	1	2	3	2,1%
9	60	67	127	4	3	7	5,5%
10	64	79	143	2	2	4	2,8%
11	55	83	138	2	3	5	3,6%
12	70	65	135	2	2	4	3,0%
13	87	72	159	5	1	6	3,8%
14	87	78	165	3	1	4	2,4%
15	67	73	140	4	1	5	3,6%
16	76	78	154	2	2	4	2,6%
17	80	93	173	1	5	6	3,5%

Età	Totale Maschi	Totale Femmine	Totale Maschi+Femmine	di cui stranieri			
				Maschi	Femmine	M+F	%
18	76	77	153	2	0	2	1,3%

Le figure che seguono riportano l'articolazione sul territorio della popolazione e degli addetti nel comune di Mottola rilevati dai dati ISTAT 2011.

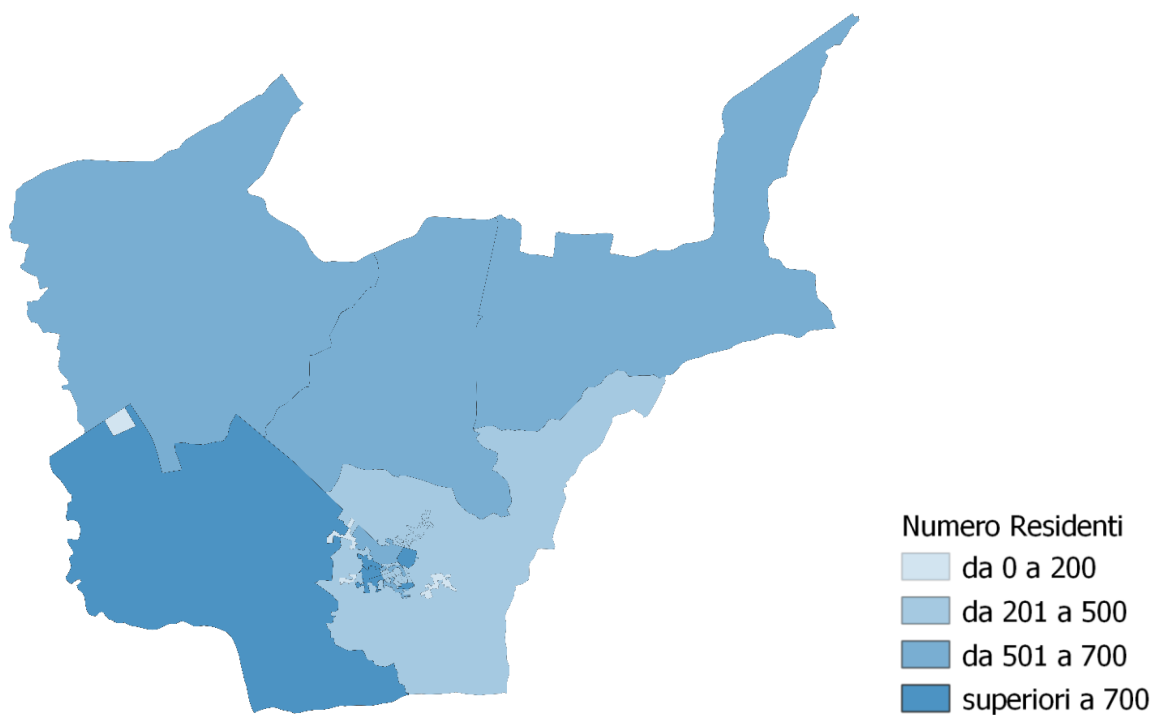


FIG. 2.3-1 – Situazione della popolazione nelle zone censuarie di Mottola (ISTAT 2011)

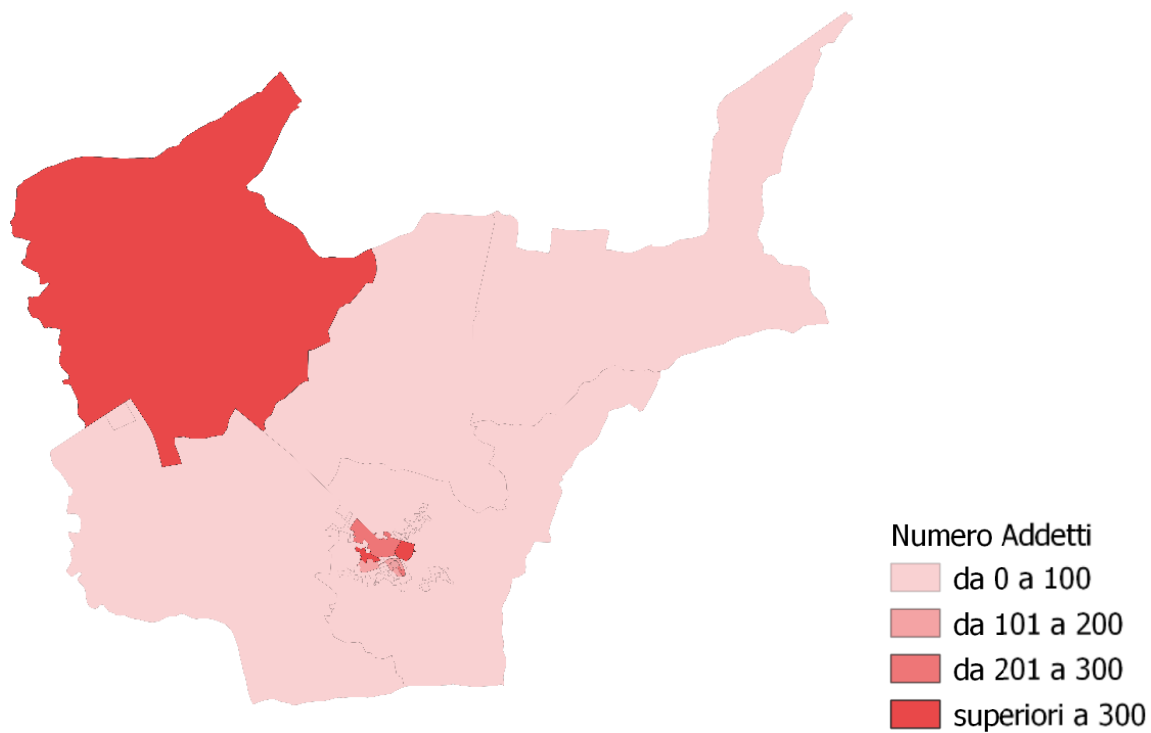


FIG. 2.3-2 - Situazione degli addetti nelle zone censuarie di Mottola (ISTAT 2011)

2.4 MOBILITÀ

2.4.1 Situazione del parco veicoli circolante del territorio di Mottola

Auto, moto e altri veicoli								
Anno	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti
2004	7.578	729	11	774	119	41	9.252	459
2005	7.810	770	11	808	120	40	9.559	473
2006	8.015	800	11	830	126	45	9.827	488
2007	8.123	856	11	832	137	46	10.005	496
2008	8.294	897	10	842	147	38	10.228	508
2009	8.454	917	11	848	116	36	10.382	517
2010	8.547	952	11	860	125	36	10.531	523
2011	8.557	964	11	865	126	35	10.558	528
2012	8.473	974	11	847	130	33	10.468	525
2013	8.389	987	13	818	127	29	10.363	519
2014	8.388	1.001	13	820	131	26	10.379	520
2015	8.443	1.011	14	815	135	26	10.444	528
2016	8.613	1.012	14	848	149	31	10.667	542

Dettaglio veicoli commerciali e altri								
Anno	Autocarri Trasporto Merci	Motocarri Quadricicli Trasporto Merci	Rimorchi Semirimorchi Trasporto Merci	Autoveicoli Speciali	Motoveicoli Quadricicli Speciali	Rimorchi Semirimorchi Speciali	Trattori Stradali Motrici	Altri Veicoli
2004	579	123	72	77	0	42	41	0
2005	613	119	76	79	0	41	40	0
2006	634	117	79	86	0	40	45	0
2007	639	111	82	91	7	39	46	0
2008	655	107	80	98	10	39	38	0
2009	673	97	78	101	9	6	36	0
2010	690	96	74	106	13	6	36	0
2011	704	89	72	106	15	5	35	0
2012	692	84	71	108	16	6	33	0
2013	672	79	67	107	15	5	29	0
2014	679	76	65	108	17	6	26	0
2015	671	76	68	113	16	6	26	0
2016	700	77	71	125	15	9	31	0

2.4.2 Ricostruzione degli spostamenti interni/esterni di Mottola

Nelle tabelle seguenti sono riportati i valori relativi alla mobilità pendolare giornaliera da e per Mottola e la relativa ripartizione per motivo di spostamento e modale, estrapolati dai dati del censimento ISTAT 2011. Nel comune di Mottola sono presenti 16.241 abitanti; gli addetti sul territorio comunale, nel 2011, risultano pari a 3.415.

Di seguito i quadri di sintesi: si rimanda per il dettaglio alle tabelle e grafici allegati in appendice alla relazione.

SPOSTAMENTI	STUDIO	LAVORO	TOTALI	
spostamenti interni a Mottola	2.234	2.503	4.737	58,94%
spostamenti in uscita a Mottola	587	1.651	2.238	27,84%
spostamenti in ingresso a Mottola	342	720	1.063	13,22%
TOTALI	3.163	4.874	8.038	100,00%

Mobilità pendolare giornaliera da e per Mottola e la relativa ripartizione per motivo (ISTAT 2011)

Destinazione spostamenti per motivo	treno	tram	metropolitana	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta,	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Mottola – Mottola	2	-	-	22	35	275	1.475	1.082	18	4	6	1.818	4.737
Mottola - Comuni esterni	10	1	-	103	630	156	1.117	214	1	-	6	-	2.238
Comuni esterni - Mottola	-	5	2	48	278	31	620	65	1	3	4	5	1.063

Mobilità pendolare giornaliera da e per Mottola e la relativa ripartizione modale (ISTAT 2011)

2.4.2.1 Spostamenti interni a Mottola

	treno	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Studio	2	20	13	233	8	874	7	0	2	1.075	2.234
Lavoro	0	2	22	42	1467	208	11	4	4	743	2.503
TOTALE	2	22	35	275	1.475	1.082	18	4	6	1.818	4.737
TOTALE%	0,04%	0,46%	0,74%	5,81%	31,14%	22,84%	0,38%	0,08%	0,13%	38,38%	100,00%

Mobilità pendolare giornaliera interna a Mottola e la relativa ripartizione per motivo e modale (ISTAT 2011)

Gli spostamenti pendolari interni a Mottola sono 4.737, di cui 2.234 per studio e 2.503 per lavoro. L'auto è di gran lunga il mezzo più utilizzato, 1.475 spostamenti come conducente e 1.082 come trasportato (la gran parte relativa a lavoratori).

Un ruolo importante è riservato agli spostamenti a piedi, 1.818, con prevalenza degli studenti, e l'autobus aziendale o scolastico, in quanto interessa 275 spostamenti, per la maggior parte di studenti, 233.

L'autobus extraurbano è poco utilizzato, 13 studenti e 22 lavoratori; l'autobus urbano ancora meno, 20 studenti e 2 lavoratori come i veicoli motorizzati a due ruote, 18. Trascurabili sono gli spostamenti con altri mezzi, 6, con bicicletta 4 e con treno, 2.

2.4.2.2 Spostamenti in uscita da Mottola

Gli spostamenti pendolari da Mottola verso tutti altri comuni ammontano a 2.238 di cui 2.213 all'interno della Regione Puglia e 25 fuori Regione.

Provincia di destinazione	treno	tram	autobus urbano, filibus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	altro mezzo	TOTALI
Chieti	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Bari	6	1	33	255	73	234	70	-	1	673
Taranto (escluso il comune di Mottola)	-	-	70	373	81	851	136	1	5	1.517
Brindisi	-	-	-	1	-	6	2	-	-	9
Lecce	3	-	-	1	-	2	-	-	-	6
Potenza	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Matera	-	-	-	-	1	17	3	-	-	21
Cosenza	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Barletta-Andria-Trani	-	-	-	-	1	4	3	-	-	8
TOTALI	10	1	103	630	156	1117	214	1	6	2.238

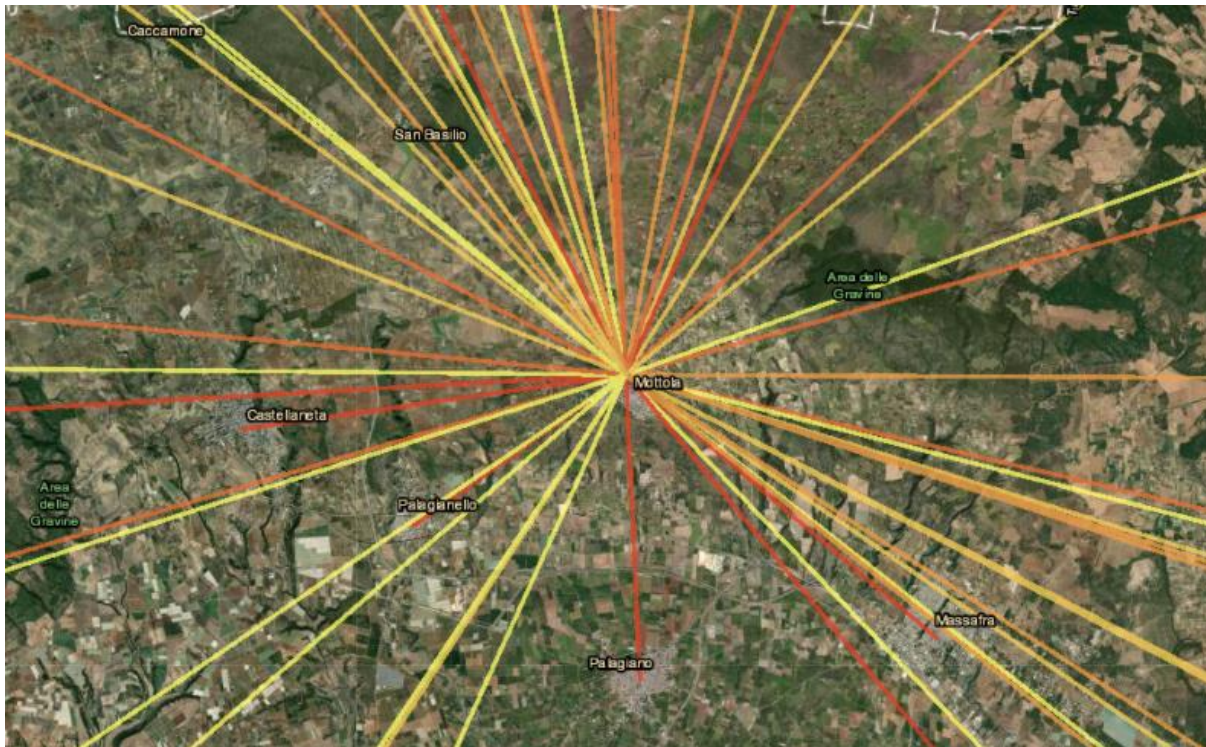
Mobilità pendolare da Mottola ad altri comuni (spostamenti totali)

	treno	tram	autobus urbano, filibus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	altro mezzo	TOTALI
Studio	9	-	65	393	31	30	57	1	1	587
Lavoro	1	1	38	237	125	1.087	157	-	5	1.651
TOTALE	10	1	103	630	156	1.117	214	1	6	2.238
TOTALE%	0,45%	0,04%	4,60%	28,15%	6,97%	49,91%	9,56%	0,04%	0,27%	100,00%

Mobilità pendolare giornaliera da Mottola ad altri comuni e la relativa ripartizione per motivo e modale (ISTAT 2011)

Gli spostamenti pendolari da Mottola verso gli altri comuni ammontano a 2.238, di cui 587 per studio e 1.651 per Lavoro. Anche in questo caso l'auto è di gran lunga il mezzo più utilizzato, 1.117 spostamenti come conducente e 214 come trasportato, la quasi totalità relativa a lavoratori.

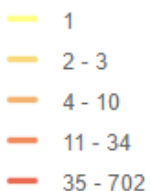
Di tutti gli altri mezzi hanno un ruolo significativo l'autobus extraurbano, 630 spostamenti e l'autobus urbano con 103 spostamenti; gli altri sono del tutto trascurabili.



Mappa della mobilità pendolare da Mottola ad altri comuni

Flussi di pendolarismo 2011

Flussi tra comuni 2011



2.4.2.3 Spostamenti in ingresso a Mottola

Gli spostamenti pendolari per Mottola da altri comuni ammontano a 1.063 di cui 1.053 dall'interno della Regione Puglia e 10 da fuori Regione.

Provincia di Origine	tram	metropolitano	autobus urbano.	corriera, autobus	autobus aziendale o	auto privata (come	auto privata (come	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Bari	-	2	-	3	-	106	6	-	-	-	-	117
Barletta-Andria-Trani	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	3
Brindisi	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6
Cosenza	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Lecce	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1

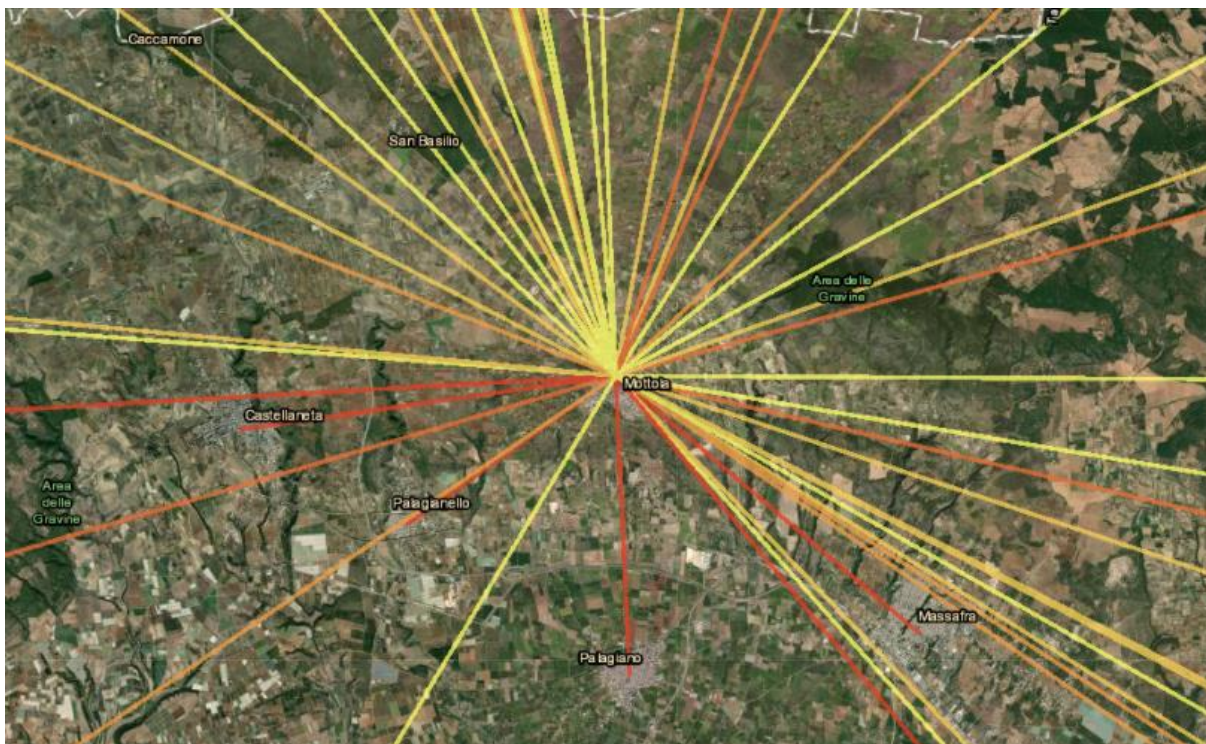
Matera	-	-	-	-	-	8	1	-	-	-	-	9
Taranto (escluso il comune di Mottola)	5		47	274	31	498	58	1	3	4	5	925
TOTALI	5	2	48	278	31	620	65	1	3	4	5	1.063

Mobilità pendolare per Mottola da altri comuni (spostamenti totali)

	tram	metropolitana	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Studio	5	-	45	249	30	1	8	1	-	-	4	342
Lavoro		2	4	29	1	619	57	-	3	4	1	720
TOTALE	5	2	48	278	31	620	65	1	3	4	5	1.063
TOTALE%	0,47%	0,23%	4,56%	26,14%	2,90%	58,32%	6,15%	0,09%	0,30%	0,38%	0,47%	100,00%

Mobilità pendolare giornaliera per Mottola da altri comuni e la relativa ripartizione per motivo e modale (ISTAT 2011)

Gli spostamenti pendolari dagli altri comuni verso Mottola sono 1.063, di cui 342 per studio e 720 per lavoro. Anche in questo caso l'auto è di gran lunga il mezzo più utilizzato, 620 spostamenti come conducente (essenzialmente lavoratori) e 65 come trasportato (in maggioranza lavoratori). Il trasporto pubblico su gomma interessa 326 spostamenti (278 extraurbano e 48 urbano); l'autobus aziendale o scolastico interessa 31 spostamenti; gli altri sono del tutto trascurabili.



Mapa della mobilità pendolare verso Mottola a partire da altri comuni

Flussi di pendolarismo 2011

Flussi tra comuni 2011

- 1
- 2 - 3
- 4 - 8
- 9 - 34
- 35 - 272

2.4.3 Note conclusive

Più avanti nel processo di redazione del PUMS, le indagini sul traffico forniranno i dati per quantificare la mobilità “completa” relativa alle auto (come conducente) nelle ore di punta del mattino. Questa mobilità si definisce completa perché è relativa non solo agli spostamenti “abituali” (quelli pendolari), ma anche gli spostamenti “occasionali” che avvengono per i più svariati motivi (affari privati, acquisti, tempo libero, etc.).

Questa mobilità di auto, espressa in movimenti fra le zone di Mottola e fra queste ed il territorio esterno, interagirà, all’interno di un modello di simulazione del traffico, con la rete stradale, “descritta” sia in termini strutturali che di regolazione circolatoria, determinando la quantificazione del traffico sulla viabilità.

Il modello sarà utilizzato per prevedere come si distribuirà il traffico in relazione ad ipotesi progettuali di intervento sulla viabilità e la organizzazione della circolazione, permettendo di identificare la migliore soluzione.

2.5 LA RETE INFRASTRUTTURALE

2.5.1 La viabilità

Come si è evinto dai rilievi di traffico condotti, la principale causa di congestione del traffico urbano è da ricercarsi nella promiscuità d'uso delle strade tra veicoli e pedoni, tra movimenti di diversa natura e lunghezza, tra movimenti e soste, tra veicoli collettivi e veicoli privati individuali.

Appare, pertanto, necessario indurre l'utenza, attraverso provvedimenti mirati, ad utilizzare la rete stradale secondo le diverse caratteristiche geometriche e funzionali degli archi che la compongono.

L'attuale classificazione della rete viaria di Mottola, inserita tra gli elaborati di progetto del PUMS, in assenza di un PGTU, è stata effettuata nel rispetto dell'*articolo 2 del Nuovo Codice della Strada*, delle norme del Consiglio Nazionale delle Ricerche e delle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione dei Piani Urbani del Traffico.

La classificazione in questione, fa riferimento in generale ai seguenti quattro tipi fondamentali di strade urbane:

- **autostrade**, la cui funzione è quella di rendere avulso il centro abitato dai problemi del traffico di attraversamento, che non ha interessi specifici con il centro medesimo in quanto ad origine e destinazione degli spostamenti;
- **strade di scorrimento**, le cui funzioni, oltre a quelle precedentemente indicate per le autostrade nei riguardi del traffico di attraversamento e del traffico di scambio, da assolvere completamente o parzialmente nei casi rispettivamente di assenza o di contemporanea presenza delle autostrade medesime, sono quelle di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato);
- **strade di quartiere**, con funzioni di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per i centri abitati di più vaste dimensioni, tra zone estreme di un medesimo o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra;
- **strade locali**, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.

L'applicazione rigorosa di tali Direttive, nelle realtà urbane dei territori di Mottola, non è oggi immediatamente attuabile senza **adeguati interventi infrastrutturali**.

Il ripristino di un'accettabile gerarchia all'interno della rete è comunque un obiettivo da programmare e da perseguire con provvedimenti graduali e mirati.

L'attuazione delle Direttive imporrebbe alcune misure, tra le quali, la migliore gestione e, in alcuni casi, l'eliminazione della sosta su tutte le strade di scorrimento per ottenere sezioni stradali idonee alla funzione e ai flussi veicolari in transito, e ciò, al momento, è improponibile senza adeguate aree di parcheggio alternative, ovvero senza un'adeguata pianificazione di esse. Andrebbero rivisti, inoltre, molti degli incroci esistenti, dal momento che, così come recitano le Direttive, *"le intersezioni viarie di ogni tipo di strada sono ammesse esclusivamente con altre strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente precedente o seguente"*.

Le Direttive prevedono, peraltro, l'eventualità di considerare la classificazione della rete "come un obiettivo da raggiungere per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili".

2.5.2 Note conclusive

Ai fini del PUMS l'analisi di massima delle caratteristiche della viabilità è stata limitata a quella primaria. Come si vedrà più avanti uno degli interventi operativi che il PUMS indica è quello della formalizzazione della gerarchizzazione stradale, sulla base delle sue caratteristiche strutturali, e la redazione del relativo Regolamento Viario nell'ambito di un PGTV. Tale gerarchizzazione dovrà essere estesa a tutta la viabilità, cioè anche a quella che in questo strumento in prima approssimazione si è considerata non principale, cioè locale.

Per ciò che concerne la sicurezza dei **movimenti pedonali** si ricorda che:

- il punto 3.4.6 ex D.M. 5/11/2001 prescrive: "*La larghezza del marciapiede non può essere inferiore a metri 1,50.*"
Si può derogare in particolari situazioni da questa norma, ma per favorire il superamento delle barriere architettoniche, in riferimento a quanto previsto dalla Legge n. 13 del 9/01/1989 e dai suoi decreti attuativi il percorso pedonale deve comunque avere una larghezza minima di metri 0,90 per consentire il passaggio della carrozzella.
- Tutti i tronchi stradali della rete locale che non raggiungono le caratteristiche geometriche individuate come standard minimi dal D.M. 5/11/2001 vengono classificati dalla stessa normativa *strade locali a destinazione particolare*; nelle quali la coesistenza in sicurezza tra le diverse modalità di trasporto non viene perseguita mediante una divisione netta degli spazi dedicati alle diverse utenze, ma attraverso soluzioni di tipo compostivi-architettonico e interventi di gestione della circolazione che favoriscono la mobilità pedonale e proteggono le cosiddette utenze deboli; quali: istituzione di area pedonale; istituzione di zona a traffico limitato; istituzione di zona residenziale; istituzione di zone 30.

2.6 I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

I servizi di trasporto pubblico rappresentano le modalità alternative al trasporto individuale che dovrebbero essere assolutamente potenziate e rese più fruibili anche con strutture di integrazione modale, per decongestionare la viabilità e migliorare le condizioni ambientali del territorio.

2.6.1 I servizi di trasporto su gomma

Mottola non dispone di un servizio di trasporto pubblico locale, bensì ha un servizio di **trasporto pubblico extraurbano** gestito dalla SITA Sud (Sicurezza Trasporti Autolinee).

Viene servita da una sola linea che collega il comune di Mottola con il Comune di Laterza di circa 30km.

QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA PIANIFICAZIONE



3 QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA PIANIFICAZIONE

3.1 STRUMENTI DI RIFERIMENTO PER IL COMUNE DI MOTTOLA

3.1.1 Piano regolatore del Comune (PRG)

Il Comune di Mottola è dotato di un **Piano Regolatore Generale**, la cui elaborazione è stata avviata verso l'inizio degli anni Ottanta, e stato, definitivamente, adottato dal Comune il 14.07.1993, approvato, in via definitiva, ai sensi dell'art. 16 della L.R.56/80 con delibera di Giunta regionale n.483 del 31 marzo 2005 e pubblicato sul B.U.R.P. n.61 del 22 aprile 2005, che ha recepito la quasi totalità degli standard urbanistici, prescrizioni e piano quadro attuativi esistenti nel P.d.F. ed in corso, come da delibera della Giunta Regionale n. 2108 del 9/12/2003 d'approvazione il Piano regolatore generale del nostro Comune con prescrizioni e condizioni contenute nella relazione-parere del 28/10/2003 del C.U.R. e con richiesta, all'amministrazione comunale, d'apposito atto di adeguamento.

Di seguito vengono illustrati i punti salienti della Relazione di indirizzo, mettendo in luce gli aspetti più pertinenti alla redazione del PUMS.

Il Comune, in data 17 marzo 2004 ha definitivamente approvato il P.R.G. con deliberazione n.5, condividendo e facendo proprie le osservazioni-prescrizioni, indicazioni e modifiche contenute nella detta relazione-parere del C.U.R. quale parte integrante della deliberazione della Giunta Regionale n. 2108 del 9/12/2003.

Il notevole periodo trascorso dalla fase d'elaborazione, successiva adozione ed, infine, definitiva approvazione, ha fatto sì che il nuovo P.R.G. in massima parte, si cala in una realtà diversa da quell'attuale.

Nel detto periodo di formazione ed approvazione del P.R.G. si è registrata una notevole spinta e richiesta, da parte della cittadinanza, di un'immediata attuazione dello stesso ed, in particolare, alle zone di espansione, pressione largamente comprensibile e condivisa dall'attuale amministrazione civica, perché, il ritardo accumulato nell'approvazione del Piano ha consentito e provocato una edilizia residenziale contenuta, tuttora in corso, con conseguente alterazione del mercato edilizio abitativo e fuga d'abitanti verso Comuni vicini che offrano, sul mercato, prezzi vantaggiosi nell'acquisto d'immobili.

L'attuale A.C. si trova, oggi, nella necessità di dover gestire l'attuazione del P.R.G., in particolare, nelle zone di espansione, dovendo superare e coordinare tutte le problematiche ancora non risolte relative agli strumenti esecutivi di edificazione ancora in corso e non ultimati.. A titolo esemplificativo, si segnala il non completamento dell'intero comparto C.2-4 e delle rispettive opere d'urbanizzazione primaria già oggetto di studio e perizia dell'Ing. F.Agrusti, giusto incarico con delibera di G.C. n.164/99, che invita l'A.C. "di farsi parte attiva per tutelare l'interesse pubblico a dotare le abitazioni costruite nel comparto C.2-4.A delle attrezzature e dei servizi previsti nel P.d.F. vigente e dal P.R.G. in corso di approvazione; l'intervento pubblico si svilupperà attraverso la individuazione analitica e aggiornata delle opere di urbanizzazione primaria da eseguire, la stima dei lavori, la ripartizione della spesa ai lottizzanti di tutto il comparto C.2.4 in ragione della superficie territoriale o della volumetria di ciascuno". Questa amministrazione intende procedere alla messa a punto di un piano di indirizzo attuativo/operativo senza inseguire iniziative private ma, superando e coordinando le problematiche accumulate negli anni di gestione precedenti. Si ritiene anche di regolare il fenomeno dell'abusivismo del quale, l'attuale P.R.G. non sembra tenerne conto nel senso che il problema principale consiste nella quasi impossibilità pratica di poter addossare agli abusivi, specie nelle aree d'espansione, gli oneri concernenti la formazione del comparto, precisamente, quelli principali di

urbanizzazione primaria e aree per utilizzazione secondaria; con l'iniqua ed ingiusta conseguenza che il detto onere della cessione finirebbe con il far carico esclusivamente a coloro che abusivi non sono stati. Per ovviare a quanto innanzi, questa amministrazione si farà carico, con le linee d'indirizzo, di trovare strumenti e soluzioni per far sì che anche gli abusivi partecipino agli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria.

La recente L.R. n.20/01 ha sospeso la redazione del P.P.A. dandone, nel contempo, ai comuni, la facoltà e l'opportunità o meno di dotarsi di tale strumento programmatico.

Questa amministrazione non intende, al momento, dotarsi di detto strumento programmatico; ed a tal fine, si rende necessario assumere determinazioni di carattere giuridico imposti dalla normativa vigente e richiamare criteri progettuali tecnico-urbanistici da applicare ai progetti di lottizzazione, stabilendo una serie di indirizzi operativi attuativi generali i cui contenuti saranno affrontati, sviluppati e determinati dalla Giunta Comunale e portato all'approvazione del Consiglio Comunale, al fine di governare e controllare l'intero processo di pianificazione, per non essere costretti - come già detto - a subire o rincorrere iniziative dei privati lottizzanti. Detta scelta è opportuna per sbloccare il mercato della casa e dell'edilizia in generale, con tutto l'indotto che lo stesso comporta, in un'ottica di definizione dei criteri qualitativi delle nuove costruzioni. Indirizzi attuativi/operativi, nel senso sopra detto, che andranno a costituire il quadro di riferimento di base per quanti dovranno, a diverso titolo e ruolo, dare attuazione al nuovo P.R.G.

(...)

Contestualmente si dovrà procedere alla determinazione del fabbisogno dell'edilizia residenziale per il prossimo decennio, affinché si provveda alla distribuzione di detto fabbisogno nell'ambito delle zone residenziali di espansione, con priorità alla ex 167, laddove è riconosciuta dal P.R.G. la possibilità di portare la capacità insediativa di detto comparto a 1400 abitanti.

La definizione di detti obiettivi per l'attivazione delle lottizzazioni unitamente alla verifica del succitato fabbisogno sarà approntata e tradotta dalla Giunta Comunale in linee guida operative contenenti i criteri tecnico-urbanistici per assistere lo sviluppo edilizio residenziale del territorio di Mottola, da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale affinché diventino immediatamente operanti.

Gli indirizzi operativi generali necessari per l'attuazione dei Piani Urbanistici esecutivi sono i seguenti:

- aspetti progettuali di carattere generale;
- Viabilità di lottizzazione;
- Opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- Preesistenze edilizie;
- aree da destinare ad edilizia economica e popolare;
- Interventi e programmi costruttivi di edilizia agevolata ex art. 51 e s.m.i. L.865/71 che garantiscano prioritariamente il fabbisogno di edilizia pubblica;
- Programma di riabilitazione e/o riqualificazione urbana;
- predisposizione di piani attuativi d'iniziativa pubblica;
- Predisposizione di schemi e convenzioni-tipo che prevedano la cessione a titolo gratuito delle aree destinate alla viabilità primaria e secondaria e delle aree destinate a servizi;
- Predisposizione di bandi pubblici che diano la possibilità, ai privati, di inviare soluzioni progettuali per l'attuazione del P.R.G. con particolare attenzione alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;

- Predisposizione di bandi pubblici per l'assegnazione delle aree destinate all'edilizia residenziale pubblica (sovvenzionata, agevolata e convenzionata);
- predisporre convenzioni-tipo o clausole da inserire nelle convenzioni tipo prevedendo la realizzazione di "opere a scomputo" degli oneri di urbanizzazione.

Unitamente a tali determinazioni di carattere generale si propone la determinazione dei seguenti altri indirizzi che saranno tradotti nelle suddette Linee Guida:

Comparto n°1 P.d.Z.: *si ritiene dover procedere secondo l'ipotesi di sistemazione urbanistica contenuta nel Piano Particolareggiato redatto da questo Comune in occasione dei Contratti di quartiere, adottato con Del.C.C. n°9/2004 nel rispetto dei parametri fissati dal P.R.G., prevedendo dunque l'approvazione di detto Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica;*

Comparto Ce.2.1., Ce.2.2., Ce.1.4.: *in tali comparti si procederà al completamento dei P.d.L. in essere fatta salva la possibilità, di operare interventi pubblici o di uso pubblico, anche su iniziativa di privati, per garantire un adeguato livello di servizi e infrastrutture; Comparto Ce.2.4.: tale comparto è parzialmente edificato (sub-comparto ovest) e lamenta da tempo la necessità di completare le urbanizzazioni per garantire i minimi standard funzionali di fruibilità delle abitazioni esistenti. Per altro canto in base agli atti amministrativi ed urbanistici esistenti, per il sub-comparto est ineditato si potrà procedere alla edificazione nel momento in cui saranno presentati proposte di piani di lottizzazione conformi alla vigente normativa di zona con riferimento allo strumento esecutivo in vigore come indicato e riportato al punto 1.3 della relazione-parere del CUR allegato alla Del.G.R. n°2108 del 9.12.2003.*

Occorre precisare che in detto sub comparto est vi sono delle strade vicinali per una superficie complessiva di mq. 865, in merito alle quali il consiglio comunale dovrà preliminarmente esprimersi.

Comparto C.2.1: tale comparto è stato già approvato in vigore del P.d.F. per una parte dello stesso (sub comparto A) giusta Del.C.C. n°2/2005, che prevedeva una ipotesi di sistemazione dell'intero comparto che diventa vincolante per le lottizzazioni successive in termini di assetto planovolumetrico dell'intero comparto.

Comparto C.1, C.2.2., C.3.1., C.3.2., *via Noci, Marinara, D.3, D.7: in detti comparti sarà consentita l'edificazione su iniziativa privata laddove forniti di urbanizzazioni primarie che siano immediatamente allacciabili a quelle esistenti esterne al comparto senza onere a carico del comune; laddove tale livello di urbanizzazione non sia tale sarà consentita l'edificazione se gli allacci alle dette urbanizzazioni saranno ad esclusivo carico dei lottizzanti, compresi eventuali costi.*

Usi civici: *nella Delibera Regionale di approvazione del P.R.G. si dà atto che il territorio Comunale di Mottola risulta gravato di vincoli di uso civico e, pertanto, rimangono a carico dello stesso Comune gli adempimenti relativi alle disposizioni della L.R. n. 7/98 e successive mm. ed ii. Queste aree gravate da uso civico sono urbanisticamente vincolate sotto il profilo paesaggistico (art. 136 D.Lvo n° 42/04) e sono soggette al vincolo di inedificabilità senza la prescritta autorizzazione regionale prescritta dall'art. 146 del D.Lvo n° 42/04. Esse devono necessariamente essere individuate e trattate in ottemperanza a quanto disposto dal*

P.U.T.T. approvato dalla regione Puglia con D. G. R. n° 1748 del 15/12/2000.

Le aree di uso civico che hanno perduto irreversibilmente la conformazione fisica e tipologica dell'uso del suolo, in quanto in parte rientranti nel centro abitato (aree perimetrate dal P.R.G.), ed in parte ricadenti, sì, in zone agricole ma con l'apporto di notevoli migliorie, possono ottenere, dalla Regione su richiesta del Comune, il mutamento d'uso in sanatoria. Tale provvedimento permetterà a tutti i cittadini interessati di definire la propria posizione giuridica conseguendo l'acquisto in sanatoria dei beni in possesso ai sensi dell'art. 2, 3° comma della L.R. n° 7/98.

Le aree di uso civico delle zone urbane ed extra urbane vanno individuate e riconosciute con l'ausilio di uno studio storico consultando gli archivi degli Usi Civici di Bari o gli inventari regionali redatti ai sensi dell'art. 5 della L.R. n° 7/98. Per esse a secondo di ogni categoria sarà deciso se conservarle al patrimonio indisponibile comunale (opere di pubblica utilità, opere di urbanizzazione primaria e secondaria, boschi, zone prossime a corsi d'acqua, ecc.) o trattarle alla stessa stregua del centro abitato (alienazione in sanatoria) e/o nel caso di quotizzazioni e provvedimenti di legittimazioni di terreni agricoli provvedendo all'affrancazione dei canoni di natura enfiteutica. Sarà pertanto compito di questa amministrazione provvedere alla predisposizione di tutti gli atti tecnico amministrativi onde consentire il mutamento d'uso in sanatoria di dette aree.

PROPOSTA DI DIMENSIONAMENTO

Ai sensi dell'art.2 della L.10/77 l'estensione delle aree da destinare all'edilizia economica e popolare deve essere non minore del 40% e non maggiore del 70% di quella necessaria a soddisfare il fabbisogno complessivo valutato per il decennio a venire.

Sulla scorta del dato determinato, i vani da destinare ad edilizia residenziale pubblica vanno compresi tra i seguenti valori:

6203x0,4=2481 vani min 6203x0,7=4342 vani max

E' il caso di rilevare che la necessità della redazione di un P.E.E.P. scaturisce principalmente, per il soddisfacimento della domanda abitativa proveniente dalla popolazione a più basso reddito, destinatario della maggiore percentuale dell'edilizia economica e popolare, e non già, in funzione della richiesta di aree fatte da privati singoli o associati in cooperative; e pertanto il legittimo l'ampliamento di un Piano di Zona determinato dalla necessità di assegnare le aree a cooperative rimaste insoddisfatte per esaurimento della superficie disponibile in base all'originario dimensionamento (Cons. Stato Sez. IV -13 gennaio 1992 n.49). Poiché il dimensionamento del piano per l'edilizia economica e popolare deve prevedere, in considerazione oltre al fabbisogno futuro anche quello pregresso, il dato importante, in quanto quello giuridicamente più significativo e relativo alla domanda di edilizia sociale, riveniente dall'ultimo bando pubblicato ai sensi della Del. G.R. n. 1493 del 26/09/2003 dall'Ufficio tecnico del Comune di Mottola. Per questo sono pervenute all'Amministrazione n.66 domande. Lo stesso ufficio espletò lo stesso concorso, per l'assegnazione di alloggi di edilizia sovvenzionata nell'ambito della zona 167.

In base ad una valutazione della composizione media dei nuclei familiari, desumibili dalle stesse domande, nonché dai dati anagrafici, il fabbisogno è di 66x3,01/0,8 =248 vani.

L'edilizia residenziale pubblica si articola oltre che come edilizia pubblica sovvenzionata, anche come edilizia pubblica convenzionata-agevolata. Quest'ultima viene attuata da cooperative, imprese ed anche enti pubblici, che hanno accesso forme indirette di agevolazioni da parte dello Stato rappresentate dalla concessione, in forme diverse, di contributi per ridurre il costo convenzionale dell'edificio o dell'abitazione.

L'undicesimo comma dell'art.35 della L.865/74 precisa che le aree espropriate a norma della L.167/62 sono "cedute in proprietà a cooperative edilizie e loro consorzi, ad imprese di costruzione e loro consorzi ed ai singoli, con preferenza per i proprietari espropriati ai sensi della presente legge sempreché questi abbiano i requisiti previsti dalle vigenti disposizioni per l'assegnazione di alloggi di edilizia agevolata" (così come modificato dall'art.3, comma 63, L.23.12.96 n.662).

In definitiva, in considerazione della stabilità della domanda di edilizia sovvenzionata la percentuale del 40% del fabbisogno residenziale calcolato per il prossimo decennio 2006/2015, consistente in vani 2622, copre ampiamente

il fabbisogno pregresso e quello futuro, tenuto conto che tale tipo di edilizia viene attuata in base a programmi regionali per realizzare piani che lo Stato finanzia attraverso il C.E.R.

In base al decreto Ministeriale n.1444 del 2/4/1968 e al parametro assunto dalla Circolare Ministeriale n.4555/63 del "vano contabile" la cubatura specificatamente abitativa e di 2481 vani x 80 mc/vano= 198.480 mc per l'ERP.

In base all'indice di affollamento 0,8 ab/vano l'intervento complessivo di E.R.P. prevede l'insediamento di n. 1985 abitanti, in ERP.

LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI E.R.P.

L'art.3 della L. 167/62 e s.m.i. inquadra gli interventi di E.R.P. in piani di zona che vanno allocati nelle aree destinate dal P.R.G. ad edilizia residenziale.

Lo stesso PRG prevede, art 2.22 delle NTA, che l'Amministrazione comunale debba definire quote proporzionali di alloggi a carattere economico popolare nell'ambito delle zone di espansione residenziale.

L'art.22 della Legge 179 dell'11.02.92 consente l'attuazione dei citati programmi anche su aree esterne ai piani di zona di cui alla L. 167/62 e delle perimetrazioni ai sensi dell'art.51 della L. 865/71, purché destinate, dallo strumento urbanistico vigente alla edificazione a carattere residenziale e "in tal caso gli interventi sono convenzionati con i Comuni, secondo criteri definiti dalle regioni, ai sensi degli artt.7 e 8 della L.n.10/77 e succ. modif." (comma così sostituito dalla L.3/4/1999 n.136).In base a tanto, quindi, è possibile inserire gli interventi

E.R.P. tanto nei piani di zona, quanto nelle perimetrazioni ex art.51, tanto nelle zone di espansione "C". Il P.R.G. del Comune di Mottola ha perimetrato le aree di espansione "C" per edilizia residenziale in comparti. Il comparto sancito dall'art.870 del Codice Civile e previsto dalla L.U. 1150/42 nonché dalla L.R. 6/79 e unita di intervento la cui attuazione è subordinata all'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi di iniziativa pubblica o privata, estesi all'intera superficie di comparto. In definitiva è possibile individuare nell'ambito dei piani di lottizzazione da attuare all'interno dei comparti le aree per l'Edilizia Residenziale Pubblica. Resta pertanto nelle facoltà dell'amministrazione comunale, in particolare in capo ai poteri del Consiglio Comunale, individuare uno o più comparti su cui prevedere tutto l'intervento

E.R.P. anche in variante al P.R.G. vigente per quanto riguarda i limiti di densità, di altezza, di distanza fra i fabbricati, nonché i rapporti massimi fra spazi destinati agli insediamenti e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico ed a parcheggio ai sensi dell'art.51 della L.865/71 o distribuirlo in quota parte in tutti o in alcuni di questi, il tutto in conformità al citato art. 2.22 delle NTA del PRG che rimanda all'amministrazione comunale la facoltà di definire le quote proporzionali di alloggi.

I comparti previsti dal P.R.G. sono a densità abitativa molto variabile. Si va dal comparto PdZ 1 dimensionato per una densità di circa 150 ab/Ha, fino ad arrivare al comparto C1 avente densità di circa di 50 ab/Ha.

Questo dimostra la correlazione esistente tra densità abitativa e tipologia edilizia ad abitazioni unifamiliari isolate e bifamiliari (edilizia rada) e a schiera per le basse densità, per passare ad edifici plurifamiliari in linea ed a torre per le alte densità. Poiché l'obiettivo della edilizia residenziale pubblica e quello di consentire alloggi a costi più contenuti rispetto al libero mercato, la tipologia da attuare nelle zone E.R.P. è quella di edifici plurifamiliari in linea. Lo stesso I.A.C.P., con le sue tipologie conferma che i finanziamenti erogati dallo Stato sono finalizzati alla realizzazione di tipologie edilizie, che, per necessità di contenimento dei costi, sono costituite da fabbricati multialloggio aventi modulo di dimensioni (12,00 m x 24,00 m) e costituiti da piano terra più almeno 3 piani superiori.

Le N.T.A. del P.R.G., per le zone di espansione, non prevedono parametri edilizi che consentono di realizzare la tipologia edilizia tipica di quella economica popolare.

Per i comparti C1 e C2 l'altezza massima prevista è 7,50 m mentre la tipologia è uni- bifamiliare; per i comparti C3 l'altezza massima è di 11,00 mt. Pertanto per nessun comparto è possibile prevedere edifici plurifamiliari in linea di quattro piani fuori terra, con un piano terra commerciale o pilotis e tre piani superiori.

Per i comparti C3 è possibile prevedere fabbricati plurifamiliari costituiti dal piano rialzato oltre due piani superiori. Per i comparti C1 e C2 potrebbero attuarsi fabbricati costituiti da n.2 piani (piano terra o piano rialzato + primo piano).

La realizzazione di E.R.P., in questi ultimi comparti, oltre a non rientrare tipologicamente nella edilizia economica popolare, renderebbe l'intervento molto oneroso, rispetto agli obiettivi dell'edilizia sociale. Pertanto, si ritiene non possa prendersi in considerazione l'attuazione di

E.R.P. nei detti comparti, salvo che l'Amministrazione ritenga di operare varianti tipologiche e parametriche di detti comparti.

Le soluzioni più idonee sarebbero quelle di coinvolgere solo i comparti laddove è insediabile la edilizia residenziale pubblica (C3, PdZ) oppure tutti i comparti (C1, C2, C3, PdZ), oppure i comparti che ne facciano espressa richiesta. La prima soluzione consentirebbe di prevedere nei piani terra cubature destinate a servizi commerciali connesse alle residenze. Ciò, unitamente ai servizi di tutto il comparto, creerebbe un buon presupposto di integrazione nelle zone E.R.P. nel contesto dell'intero edificato.

Il principio di equità, ad ogni modo, fa ritenere che la seconda soluzione sarebbe quella più idonea, anche a discapito di una tipologia meno confacente ai criteri di integrazione dei tessuti urbani, che si andranno a progettare. Infatti la previsione degli interventi E.R.P. su n.8 comparti piuttosto che su n.4 soltanto, consente di costruire l'intervento con una incidenza meno onerosa per i compartisti e quindi più accessibile. Certamente ciò consentirebbe una accelerazione dei tempi di realizzazione dell'edilizia E.R.P.

Per ultimo, la terza soluzione garantirebbe certamente una economicità dell'intervento (se dovesse essere richiesto, da imprese, cooperative o enti pubblici) che trarrebbero vantaggio dalle

economie di scala derivanti dalla cantierizzazione per ERP di un unico comparto, ovvero buona parte di esso, con velocità di realizzazione che sicuramente sarebbe molto maggiore rispetto alle altre due soluzioni.

Dalla ricognizione fisica e giuridica delle zone di espansione condotta si evince che la potenzialità di edilizia residenziale pubblica prevista dal PRG, nella misura del 40% per ciascun comparto e in linea con il fabbisogno di ERP stimato per il prossimo decennio, a dimostrazione del sufficiente dimensionamento del piano. Resta nelle competenze della amministrazione comunale attribuire, secondo il criterio di proporzionalità che riterrà applicare, le quote di incidenza in ciascun comparto dell'edilizia pubblica rispetto a quella privata.

In particolare le tre soluzioni prospettate possono essere schematicamente riassunte qui di seguito:

1° soluzione: ERP nei soli comparti C3 e PdZ.

COMPARTO	VOLUME TOTALE	VOLUME ERP		VOLUME ERL	
COMPARTO N°1 P.D.Z.	84.127 mc	84.127 mc	100%	0	0%
COMPARTO C.1	40.500 mc	0	0%	40.500 mc	100%
COMPARTO C.2.1.b	16.585 mc	0	0%	16.585 mc	100%
COMPARTO C.2.2	31.600 mc	0	0%	31.600 mc	100%
COMPARTO C.3.1.a	38.394 mc	20.349 mc	53%	18.045 mc	47%
COMPARTO C.3.1.b	33.230 mc	17.612 mc	53%	15.618 mc	47%

COMPARTO C.3.1.c	28.285 mc	14.991 mc	53%	13.294 mc	47%
COMPARTO C.3.1.d	40.876 mc	21.664 mc	53%	19.212 mc	47%
COMPARTO C.3.2	75.000 mc	39.750 mc	53%	35.250 mc	47%
TOTALE		198.493 mc > 198.480mc		190.104 mc	

2" soluzione: ERP in tutti i comparti C1, C2, C3, PdZ.

COMPARTO	VOLUME TOTALE	VOLUME ERP		VOLUME ERL	
COMPARTO N°1 P.D.Z.	84.127 mc	84.127 mc	100%	0	0%
COMPARTO C.1	40.500 mc	16.200 mc	40%	24.300 mc	60%
COMPARTO C.2.1.b	16.585 mc	6.634 mc	40%	9951 mc	60%
COMPARTO C.2.2	31.600 mc	12.640 mc	40%	18.960 mc	60%
COMPARTO C.3.1.a	38.394 mc	15.358 mc	40%	23.036 mc	60%
COMPARTO C.3.1.b	33.230 mc	13.292 mc	40%	19.938 mc	60%
COMPARTO C.3.1.c	28.285 mc	11.314 mc	40%	16.971 mc	60%
COMPARTO C.3.1.d	40.876 mc	16.350 mc	40%	24.526 mc	60%
COMPARTO C.3.2	75.000 mc	30.000 mc	40%	45.000 mc	60%
TOTALE		205.915 mc > 198.480mc		182.682 mc	

3" soluzione: ERP nei comparti che ne facciamo richiesta e nel PdZ.

COMPARTO	VOLUME TOTALE	VOLUME ERP		VOLUME ERL	
COMPARTO N°1 P.D.Z.	84.127 mc	84.127 mc	100%	0	0%
COMPARTO C.1	40.500 mc	X1	X1/VT1%	Y1	Y1/VT1%
COMPARTO C.2.1.b	16.585 mc	X2	X2/VT2%	Y2	Y2/VT2%
COMPARTO C.2.2	31.600 mc	X3	X3/VT3%	Y3	Y3/VT3%
COMPARTO C.3.1.a	38.394 mc	X4	X4/VT4%	Y4	Y4/VT4%
COMPARTO C.3.1.b	33.230 mc	X5	X5/VT5%	Y5	Y5/VT5%
COMPARTO C.3.1.c	28.285 mc	X6	X6/VT6%	Y6	Y6/VT6%
COMPARTO C.3.1.d	40.876 mc	X7	X7/VT7%	Y7	Y7/VT7%
COMPARTO C.3.2	75.000 mc	X8	X8/VT8%	Y8	Y8/VT8%
TOTALE		Min 198.480mc		Max 190.117 mc	

Dove $X_i + 84.127 \text{ mc} > 198.480 \text{ mc}$ (Volume ERP) e $X_i + Y_i = 388.597 \text{ mc}$, con X_i e Y_i che verranno fissati con apposita deliberazione consiliare.



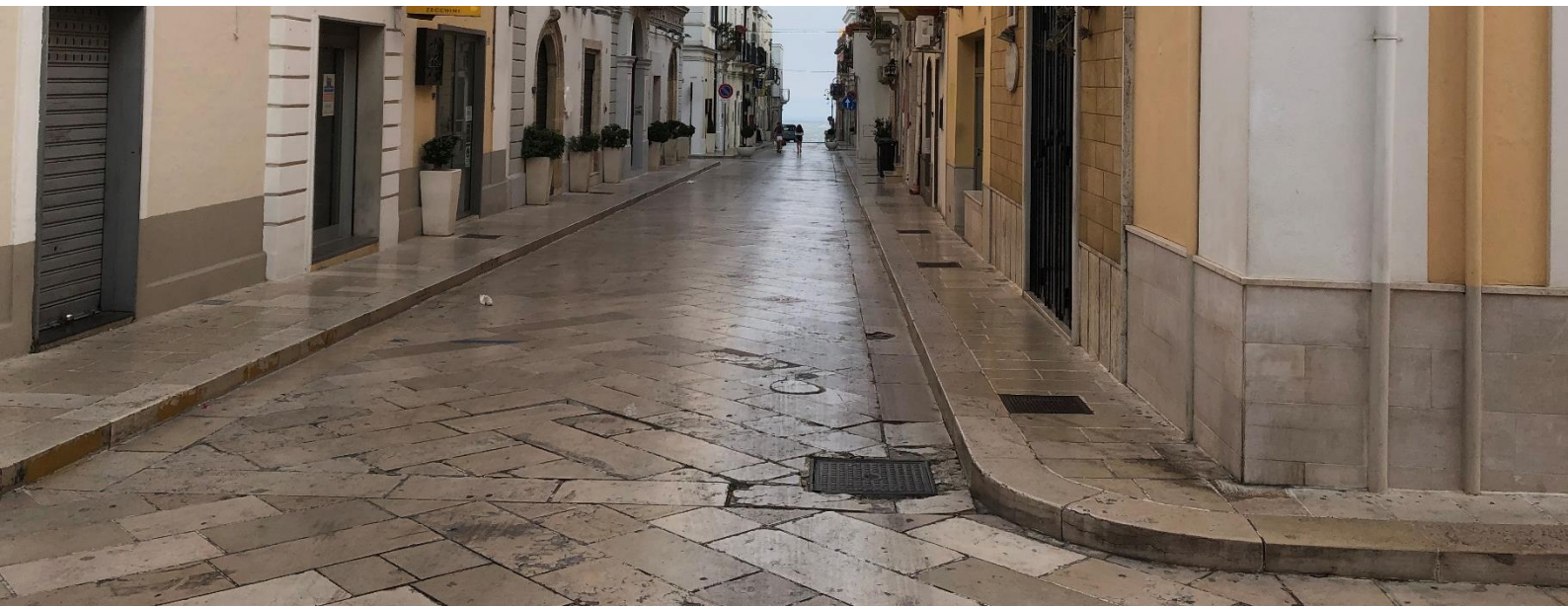
Piano Regolatore di Mottola – Tavola zonizzazione

3.2 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ PROVINCIA DI TARANTO

La pianificazione strategica regionale in materia di trasporti si articola in un **Piano Direttore** (approvato dalla Giunta di Governo con delibera n. 322 del 11.10.2002, confermata dalla delibera n. 375 del 20.11.2002. Adottato con D.A. n. 237/gab del 16.12.2002), in **Piani Attuativi e Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto**, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Lo Studio di Prefattibilità Ambientale è effettuato con l'obiettivo di verificare la compatibilità dell'intervento proposto con quanto previsto dagli strumenti urbanistici e dal regime vincolistico esistente nonché di valutare prevedibili effetti che tali opere possono avere sull'ambiente. In particolare la presente relazione, risponde a quanto previsto dagli artt. 23 e 216 del D. Lgs. 18/04/2016, N. 50, che richiamano quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207 all'art. 20 comma 2 e contiene le informazioni necessarie allo svolgimento della fase di selezione preliminare dei contenuti dello studio di impatto ambientale, essendo l'opera soggetta a verifica di valutazione di impatto ambientale, come previsto dalla L.R.11/2001, all'Allegato B (interventi soggetti a procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.), Elenco B.2 (Progetti di competenza della Provincia), punto B.2af, ovvero strade extraurbane secondarie.

SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE



4 SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE

4.1 INDAGINI CONDOTTE

Nel corso degli incontri avvenuti con la giunta comunale di Mottola, si è così definito di analizzare in punti strategici i flussi di traffico in entrata e uscita dal comune, e fare uno studio sulla domanda e offerta della sosta presente all'interno del comune.

- conteggi classificati di traffico in prossimità della strada statale
- conteggi classificati di traffico in prossimità della provinciale (zona est del comune)
- conteggi classificati di traffico in prossimità degli accessi a sud del comune
- conteggi classificati dei movimenti di svolta alle intersezioni
- conteggi classificati di traffico interni all'area urbana
- rilievi della domanda/offerta di sosta nelle aree critiche.

Nel caso del PUMS in esame, purtroppo, la scrivente Società ha sofferto dell'importante limitazione di non disporre di una ampia base dati di traffico derivanti da un PGTU di più recente emanazione.

Ciò nonostante, le indagini condotte in occasione del presente Piano possono considerarsi rappresentative, quantomeno degli ordini principali di grandezza, al fine di progettare quegli interventi di più lungo termine legati a quanto deve prevedere un Piano della Mobilità Sostenibile.

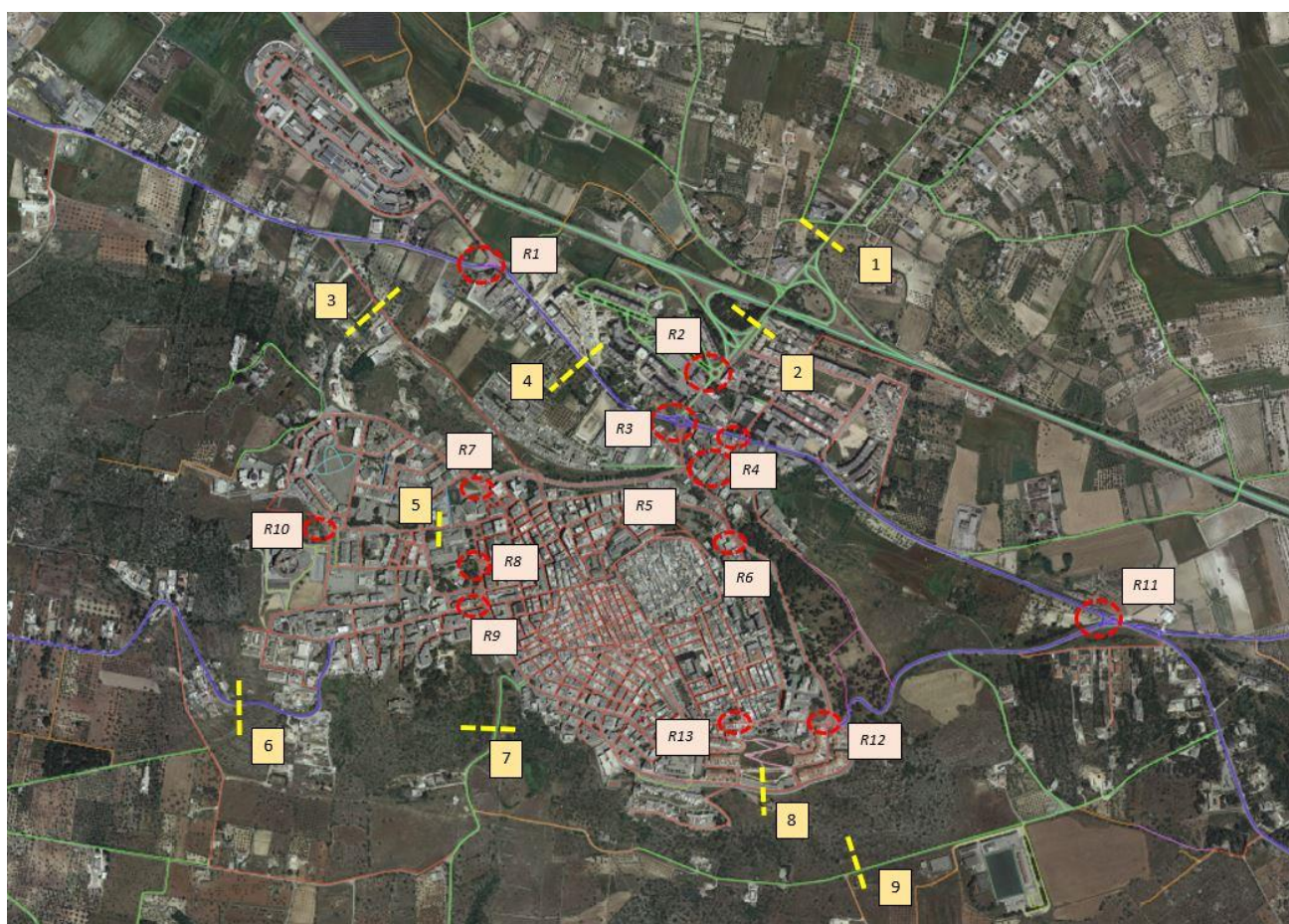
4.1.1 Conteggi classificati di traffico

Il programma è stato definito in modo da realizzare un programma uniforme all'interno territorio Comunale, integrato da rilevazioni lungo un asse trasversale.

L'obiettivo è stato quello di individuare il traffico veicolare in accesso all'area urbana; tale dato, insieme a quelli di Origine/Destinazione acquisiti (da ISTAT o da altre fonti) permette la costruzione/aggiornamento della matrice degli spostamenti.

Le sezioni sono state rilevate manualmente e con strumenti di videoripresa.

I rilevamenti sono stati effettuati in corrispondenza delle seguenti tratte stradali (vedi Figura 3.1):



RILIEVI ALLE INTERSEZIONI

- R1- Via Salvatore Allende – Strada Provinciale 25
- R2 – SP237 – Via Lucania – Via Puglia – Viale Jonio (rotatoria)
- R3- Via Salvatore Allende – Via Sicilia – SP237 – Via Giuseppe Turi (rotatoria)
- R4- Via Salvatore Allende – Via G. Deledda – Via Papa Giovanni XXIII
- R5- Via Giuseppe Turi – Via Santo Stefano – Via M. Polo SP27 – Strada per cimitero
- R6- Via Giuseppe Turi – Via Risorgimento – Via Gramsci
- R7- Via M. Polo – Via Sandro Pertini – Via Frassati
- R8- Via San Paolo – Via Europa
- R9- Via San Paolo – Via Alcide De Gasperi – Via Palagianello
- R10- Via Silvio Pellico – Via Sandro Pertini – Via Antonio Vivaldi – Via Niccolò Paganini (zona ospedale)
- R11- Via Salvatore Allende – Via Madonna delle 7 Lampade
- R12- Via Gramsci – Via G. Matteotti – Via Don Luigi Sturzo – Via Madonna delle 7 Lampade
- R13- Via Giuseppe Turi – Corso vittorio Emanuele – Via Giovanni Amendola

RILIEVI ALLE SEZIONI

- 1- SP237 Viale Jonio (prima dello svincolo)
- 2- SP237 Viale Jonio (dopo lo svincolo)
- 3- Via Scudello
- 4- Via Salvatore Allende (all'altezza dell'incrocio con Via Molise)
- 5- Via Gerolamo Gerloni
- 6- Strada Provinciale 27
- 7- Via Francesco Acquaro
- 8- Via Giacomo Matteotti (all'altezza dell'incrocio con Via Don Luigi Sturzo)
- 9- Via Stadio Comunale Mottola United

4.1.2 Il grafo stradale

Per quanto attiene al grafo in formato digitale rappresentativo dell'offerta di trasporto stradale della rete viaria, è stato realizzato su base GIS, acquisendo i dati della rete stradale da Open Street Map. A ciascun arco di cui è composta la rete, è associata una banca dati con determinati parametri utili per le rappresentazioni territoriali e parametri, quali velocità e capacità degli archi, necessari per le elaborazioni delle simulazioni del traffico.

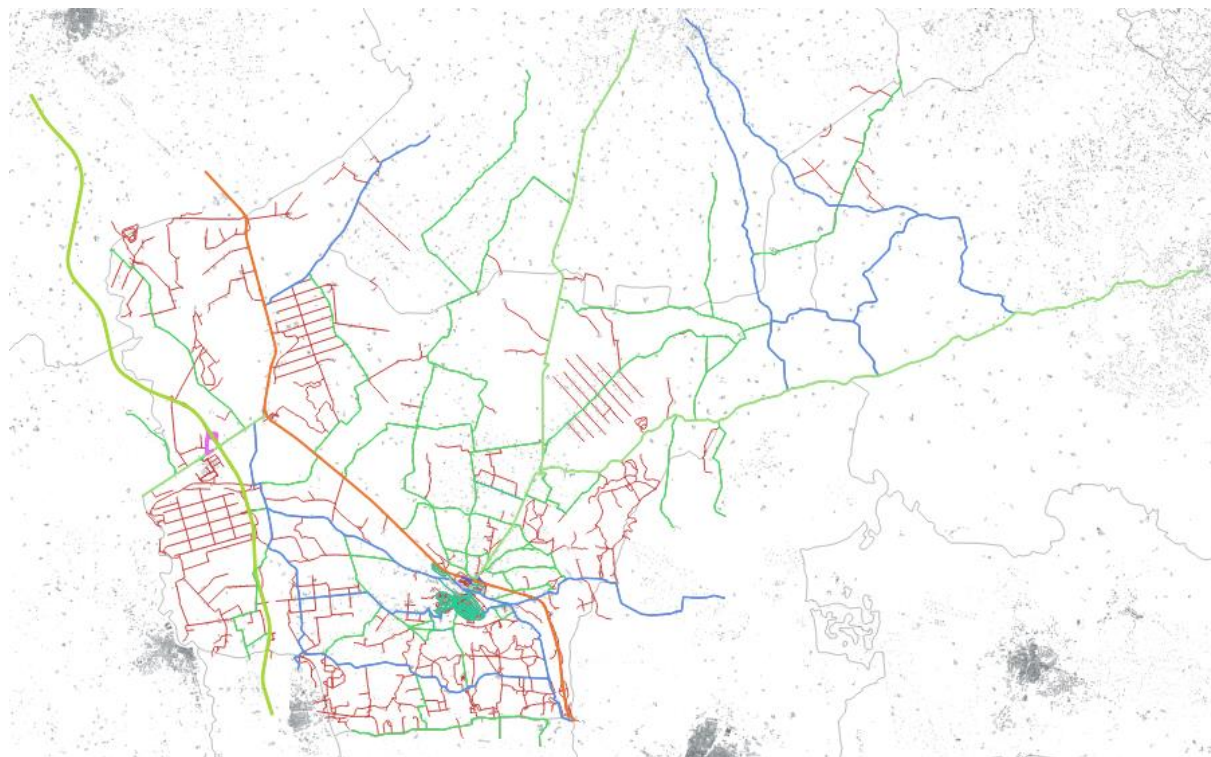
Il grafo specifico per il modello di traffico, in considerazione dell'importanza delle relazioni di scambio tra il Comune e il territorio esterno, ha un'estensione significativa e copre la rete a livello provinciale e anche zone al di fuori della provincia. È costituito da circa 1.000 archi e ad esso sono associati dei parametri di classificazione della rete (autostrade, strade primarie e strade secondarie e collegamenti fittizi ai centroidi) e dei parametri di velocità e capacità.



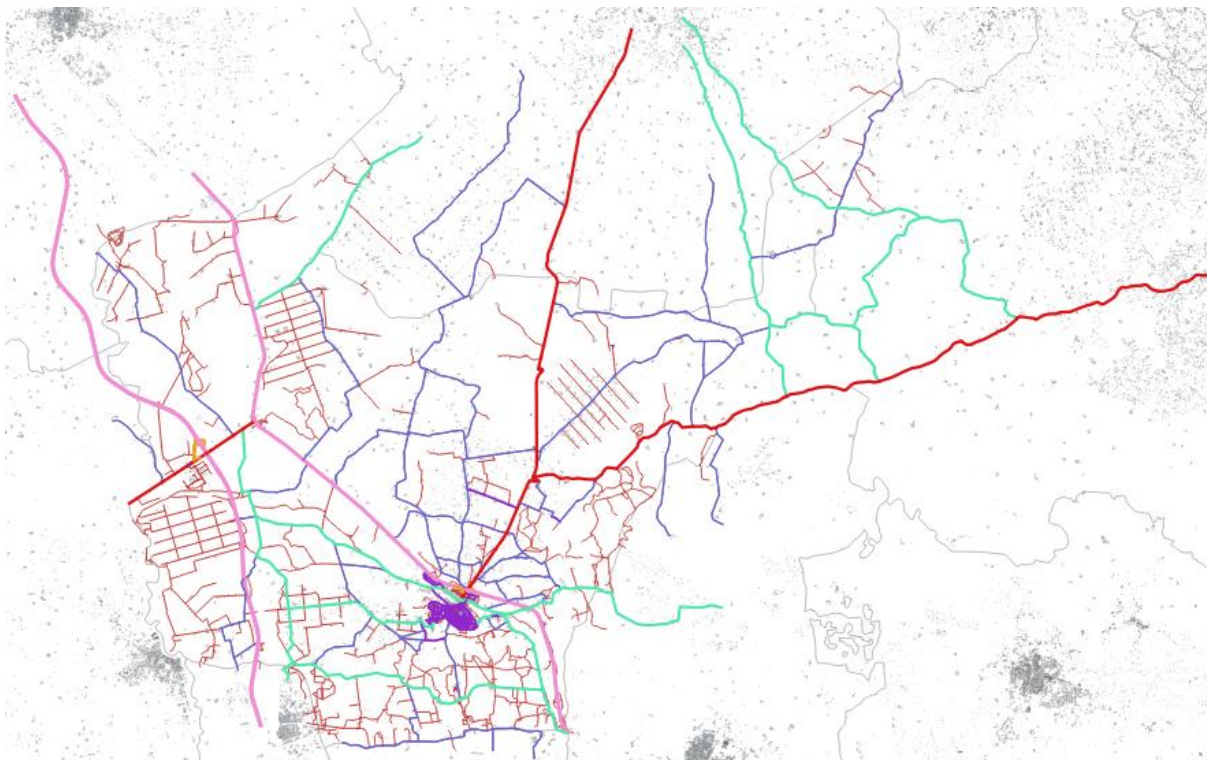
grafo in ambiente GIS – estensione



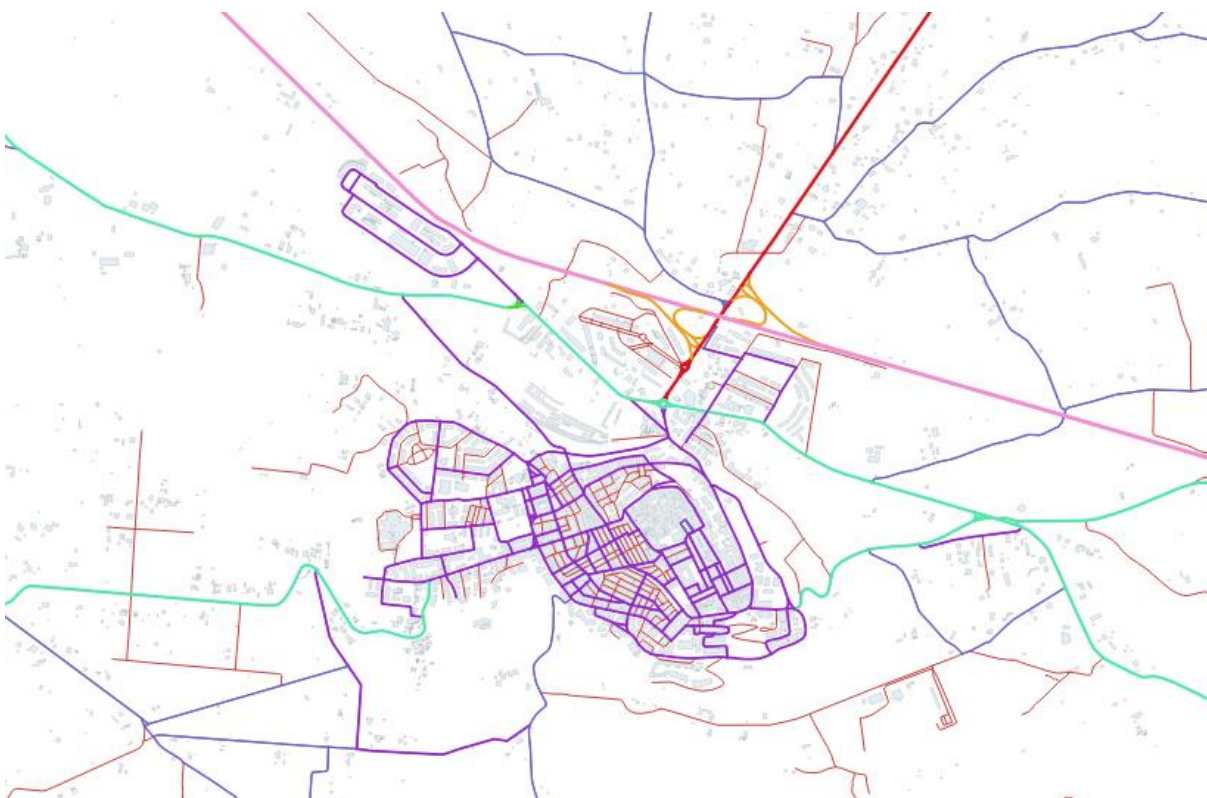
grafo in ambiente GIS – zona urbana



grafo in ambiente GIS – classificato per importanza delle strade



grafo in ambiente GIS classificato per classi di velocità – mappa estesa



grafo in ambiente GIS classificato per classi di velocità – zona urbana

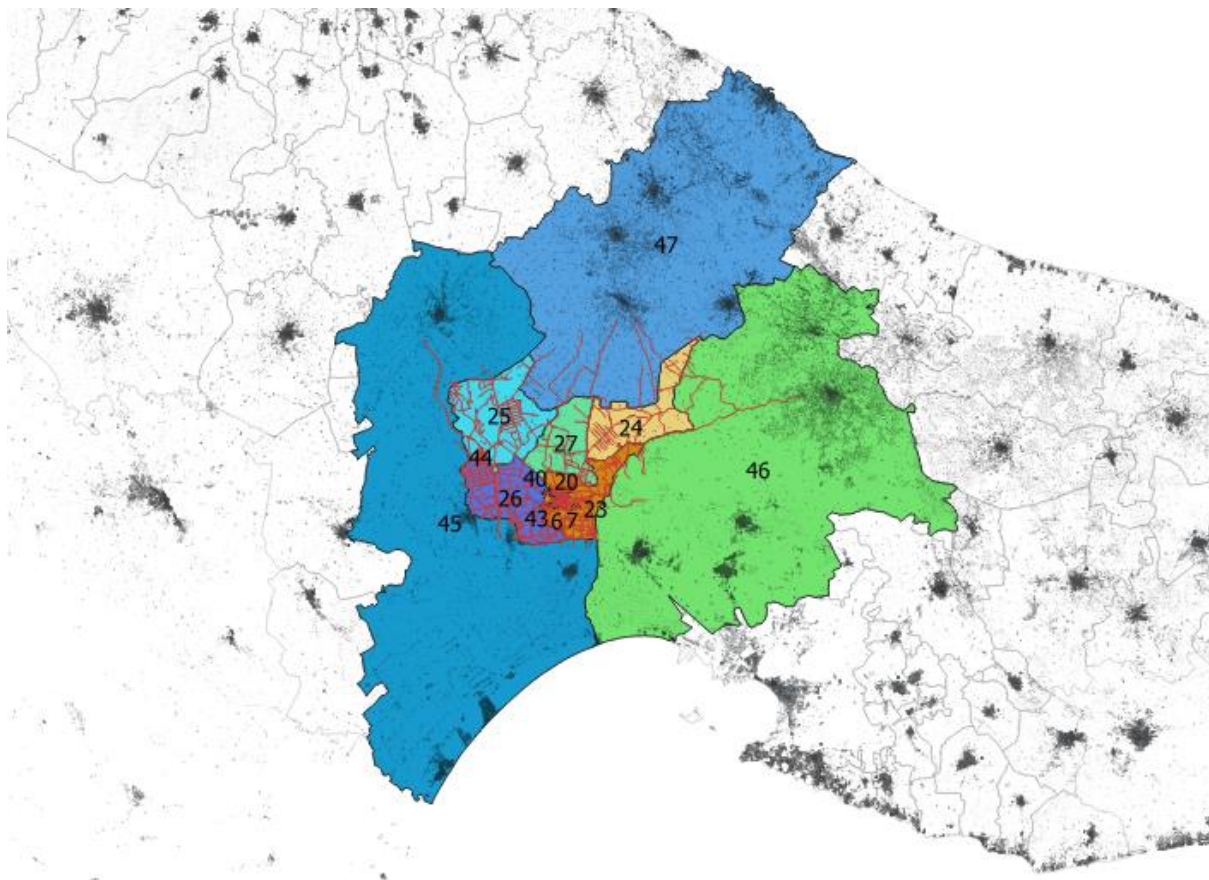
In seguito il grafo da ambiente GIS è stato trasferito sulla piattaforma CUBE, software con il quale è stata gestita l'interazione domanda/offerta e la calibrazione.

4.1.3 La matrice Origine/Destinazione (O/D)

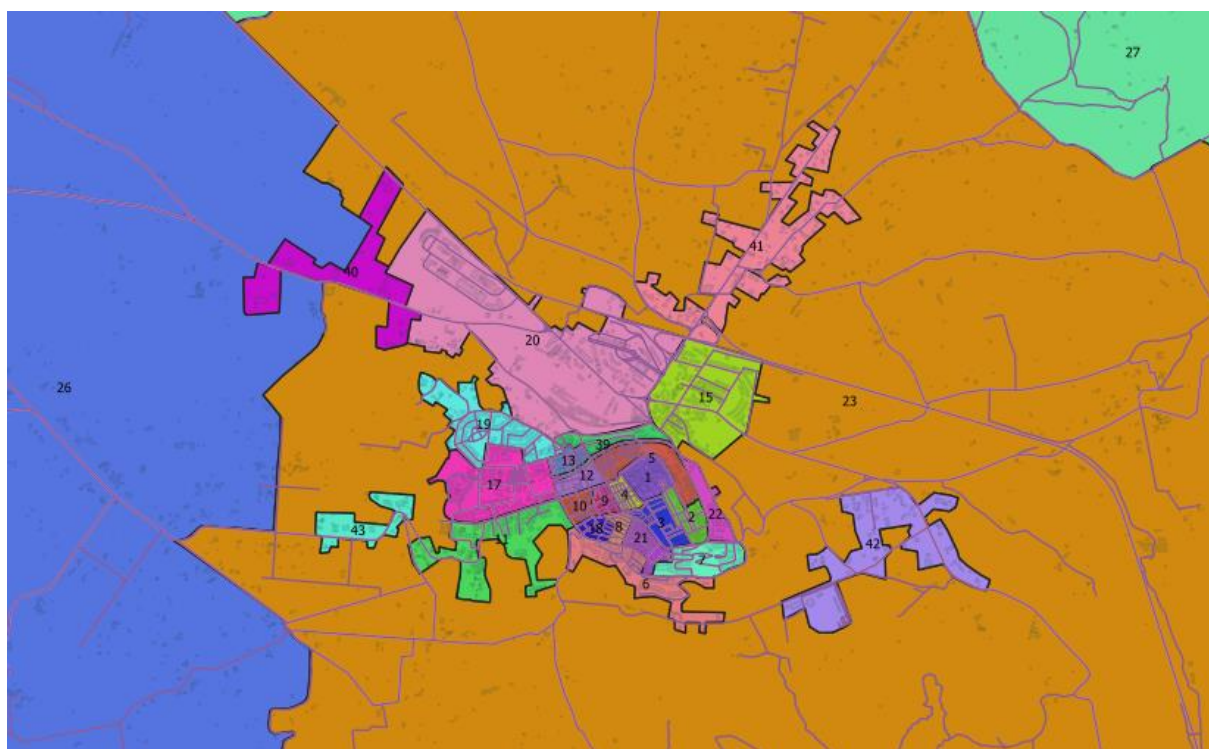
Vista la significativa mole di dati a disposizione si è ritenuto corretto non “disperderla”, ma piuttosto di cercare di valorizzare quanto ritenuto maggiormente rappresentativo dalle singole fonti. In tal senso la cosiddetta matrice “zero”, ovvero la matrice da cui iniziano le operazioni di correzione e calibrazione, operazioni descritte più avanti, sarà una composizione di quelle acquisite dalle suddette fonti (che si ricorda essere ISTAT 2011). In particolare la matrice zero degli spostamenti interni al Comune risulterà dalla composizione della matrice ISTAT tra sezioni censuarie e dalla matrice ISTAT del pendolarismo. Stessa procedura è stata utilizzata per la realizzazione della matrice di scambio.

Per la scelta delle zone si è optato di concentrarsi sulla conurbazione di Mottola, che è stata suddivisa nelle 32 zone censuarie a cui sono state aggiunte altre 3 zone in cui sono stati raggruppati in macroaree i comuni vicini suddivisi in relazione alle direttrici di ingresso/uscita al comune di Mottola.

Per quanto riguarda gli intervalli temporali, è stata presa come riferimento dai dati ISTAT la fascia oraria in cui avvengono gli spostamenti prima delle 7:15, orario in cui sono stati rilevati il maggior numero di spostamenti. Dopo aver realizzato le matrici di scambio con il territorio esterno al comune di Mottola ed interne ad esso, sono stati considerati i soli spostamenti effettuati mediante l'autovettura (come conducente). I dati ISTAT relativi al pendolarismo fanno riferimento ai soli spostamenti effettuati da lavoratori e studenti, perciò le stesse matrici ottenute sono state incrementate del 35% tenendo in considerazione anche gli spostamenti “erratici”.



Suddivisione del territorio in zone censuarie e zone esterne al comune di Mottola



Stralcio suddivisione delle zone censuarie – centro urbano di Mottola

Origine	Zone	Destinazione																																					Totali
		Interni																																					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	39	45	46	47								
Interni	1	2	2	0	1	2	0	3	0	0	0	0	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	5	0	36	
	2	2	1	1	1	0	3	0	0	0	0	1	2	3	0	2	3	0	0	3	0	1	1	0	1	0	1	10	10	1	42								
	3	0	2	2	3	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	39		
	4	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	3	0	0	1	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	6	5	0	25								
	5	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	2	5	1	1	4	0	6	1	0	0	0	1	0	1	17	16	0	64									
	6	1	1	1	1	4	2	5	2	1	1	5	2	1	3	1	10	0	1	1	1	1	1	1	1	1	18	14	2	72									
	7	1	2	5	0	3	0	8	1	1	1	7	4	0	2	12	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	27	21	2	102									
	8	1	1	1	6	4	1	1	1	1	1	6	1	1	0	4	1	0	4	1	0	0	1	1	1	1	17	16	0	62									
	9	0	1	1	0	4	1	1	1	2	1	5	1	0	1	0	4	0	1	1	1	1	1	1	1	1	11	10	1	46									
	10	1	0	1	0	3	1	0	1	1	2	2	2	1	2	0	4	1	0	0	1	0	1	0	1	0	9	10	2	43									
	11	1	2	2	1	6	0	1	0	0	1	4	1	8	2	1	3	15	3	0	0	0	0	0	0	22	21	1	94										
	12	1	0	2	1	1	0	0	1	4	1	8	2	1	3	6	1	1	0	1	1	0	1	0	1	12	11	1	41										
	13	1	3	1	1	0	2	4	1	2	11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16	14	56											
	15	1	2	6	1	9	1	1	1	1	1	3	12	30	2	4	1	18	5	0	2	2	51	49	3	206													
	16	0	0	3	1	0	0	0	2	3	3	2	5	0	0	6	10	1	41																				
	17	1	1	3	0	4	1	1	0	0	1	1	4	8	1	1	5	1	19	1	1	1	1	1	38	27	4	126											
	18	1	0	1	0	4	0	3	1	0	1	2	4	2	0	1	2	4	1	0	0	0	0	0	12	11	3	53											
	19	0	1	2	1	5	0	1	0	1	1	1	3	8	3	1	5	0	28	2	0	2	0	2	33	33	3	135											
	20	0	2	0	3	1	0	2	5	8	0	2	0	6	4	17	17	2	0	0	0	0	0	17	17	2	72												
	21	2	2	1	4	0	1	0	1	2	0	1	5	1	0	6	11	0	6	11	0	1	6	6	11	0	39												
	22	1	2	0	1	2	0	0	2	2	0	1	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	14	15	50													
	23	1	1	2	0	1	1	0	1	4	6	1	1	1	2	1	0	1	15	14	0	1	15	14	0	53													
	24	2	2	2	0	1	0	0	1	3	5	1	0	6	0	0	0	1	12	17	11	0	12	17	11	67													
	25	0	1	2	0	1	1	0	5	2	0	1	11	0	1	11	0	1	11	0	16	5	11	67															
	26	1	1	6	1	3	0	1	1	1	3	9	3	1	2	0	15	0	2	1	3	0	29	19	1	102													
	27	2	1	4	1	4	2	0	0	0	0	5	8	0	1	6	1	1	1	0	1	6	13	10	9	75													
	39	1	1	3	0	0	1	5	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	8	15	1	47																	
	40	1	0	0	0	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	8	8	1	8															
	41	0	1	1	0	1	0	1	0	0	2	3	1	2	1	0	1	6	9	1	30																		
	42	0	1	0	2	3	0	3	1	5	3	1	0	0	5	3	18	1	1	3	18																		
	43	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4																	
	Esterni	45	2	6	11	2	109	3	2	1	1	1	7	4	6	8	4	9	2	72	7	16	17	2	2	267	3	565											
		46	2	6	8	1	52	1	3	1	3	7	8	1	3	1	7	26	1	1	6	1	1	34	4	179													
		47	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	13	67	99												
	Totali	16	35	64	12	257	11	58	5	11	16	26	42	143	118	17	67	10	299	64	4	3	32	1	50	13	7	18	519	761	74	2757							

Matrice O/D – fascia oraria prima delle 7:15

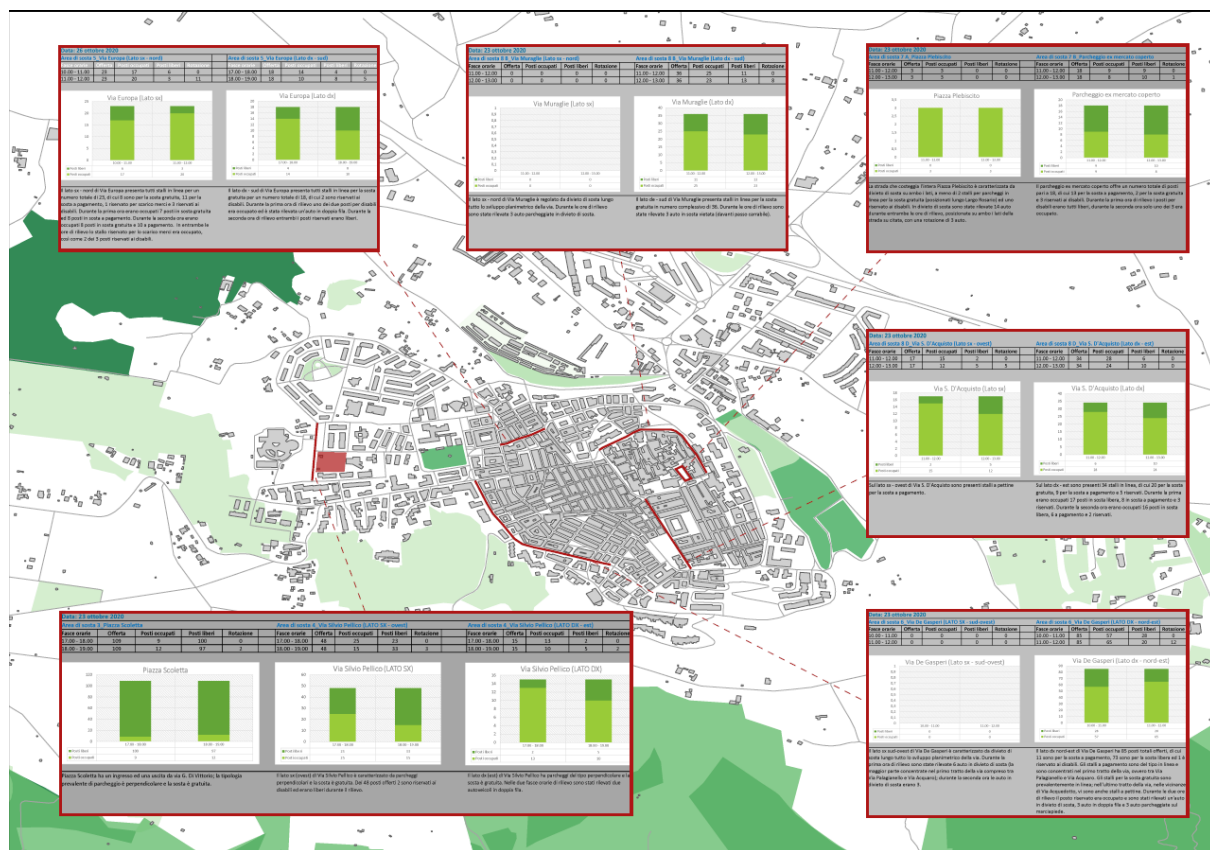
4.1.4 Rilievi della domanda/offerta di sosta nelle aree critiche

Per poter orientare le scelte in materia di circolazione e di sosta, è necessario conoscere nelle zone più critiche la situazione della sosta veicolare in termini di domanda, suddivisa per tipologia di fruizione (regolare, irregolare in divieto, irregolare in seconda fila, ecc.) e per tipologia di offerta (gratuita, a pagamento suddivisa per tariffa, a disco orario, ecc.)

Le aree, definite di concerto con l'Amministrazione comunale sono state le seguenti.

RILIEVI DELLA SOSTA

- 1- Piazza chiara Lubich
- 2- Parcheggio fronte Ospedale
- 3- Parcheggio fronte Carabinieri
- 4- Parcheggio lungo Via Silvio Pellico
- 5- Sosta lungo Via Europa
- 6- Sosta lungo Via Alcide de Gasperi
- 7- Sosta in Piazza Plebiscito
- 8- Sosta lungo Via Giuseppe Mazzini – Via Salvo D'acquisto -Via Muraglie – Via Sansonetti



4.2 RILIEVI DI TRAFFICO

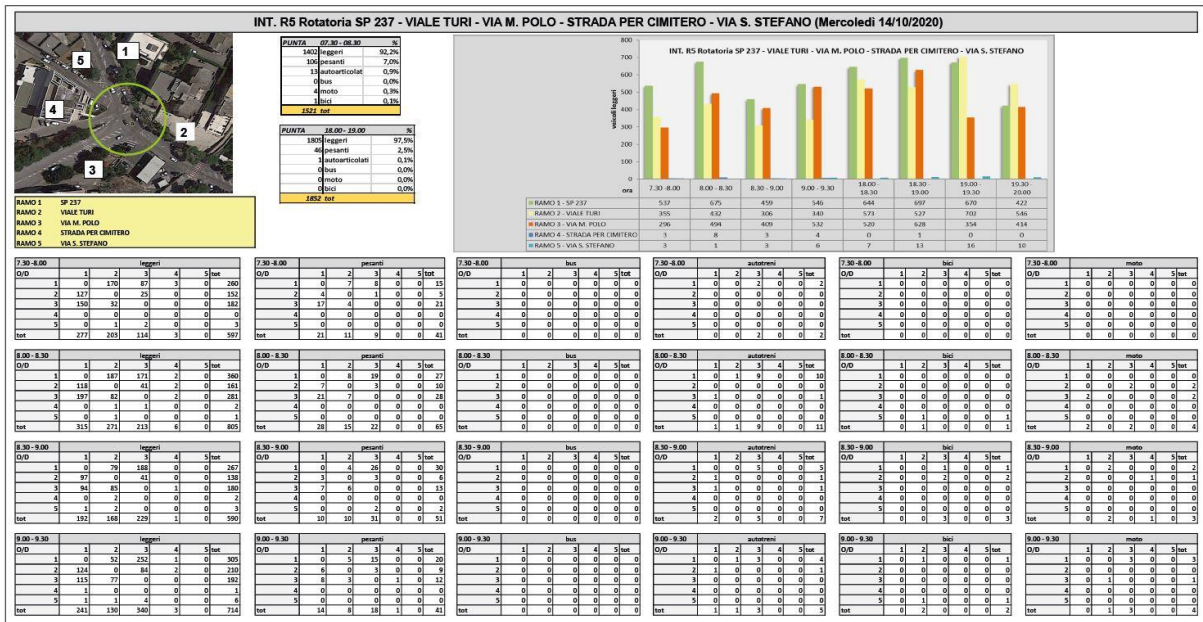
4.2.1 Campagne di rilievi

Per l'acquisizione dei dati è stato previsto un programma completo di indagini che sono state adattate alle successive richieste dell'Amministrazione e le cui specifiche sono riassunte nella seguente tabella.

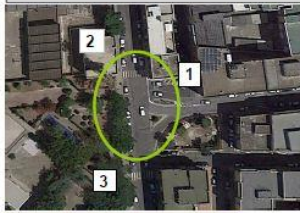
Tipologia di indagine	Metodologia
<p>Conteggi classificati su sezioni bidirezionali</p>	<p>Conteggio dei flussi di traffico bidirezionali nelle fasce di punta mattutina e serale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ in 9 sezioni stradali dislocate sugli accessi al comune di Mottola; <p>I dati da rilevare sono stati suddivisi per intervalli temporali di 30 minuti e per categoria di veicoli. In 5 sezioni stradali significative, anche ai fini di un "monitoraggio" della dinamica del traffico, le indagini sono state estese sull'arco diurno di un giorno feriale.</p>
<p>Conteggi classificati dei movimenti di svolta su intersezioni</p>	<p>I conteggi di manovra di svolta agli incroci analizzano i flussi di tutte le manovre di svolta consentite all'incrocio, quantificandoli e suddividendoli per tipologia di veicolo, durante le fasce di punta mattutina e serale. Si sono rilevate 13 intersezioni particolarmente significative.</p>
<p>Indagini sulle caratteristiche dei tronchi stradali</p>	<p>Sono stati acquisiti sull'intera rete centrale urbana i dati necessari alla valutazione delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali. In particolare, la larghezza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dei marciapiedi, • della piattaforma stradale, • dei tronchi stradali <p>Sono state rilevate le caratteristiche strutturali, le regole circolatorie, di utilizzo, degli archi relativi al modello di simulazione implementato.</p>
<p>Indagine sulla sosta</p>	<p>Nelle zone urbane a più elevata criticità è stata rilevata l'offerta e domanda di sosta su strada: per ciascuna delle zone di interesse individuate, è stata rilevata l'entità e la tipologia dell'offerta e dell'occupazione di parcheggio per tipologia di stallo nella fascia dalle 10:00 alle 12:00 del mattino e nella fascia notturna. Su alcune aree ristrette di specifico interesse, sono state condotte indagini di turn-over, con passaggi ogni 30 minuti e rilievo parziale delle targhe delle auto in tutto l'arco della giornata.</p>

4.2.2 Dettaglio dei rilievi condotti

Qui sotto elencate alcune immagini degli studi fatti, riguardo alle intersezioni;



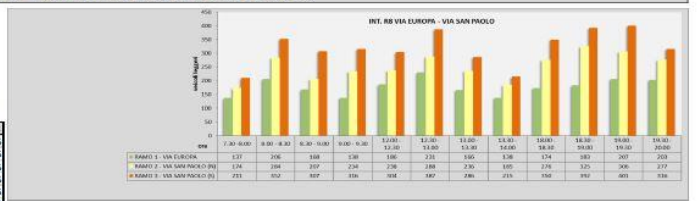
INT. R8 VIA EUROPA - VIA SAN PAOLO (Giovedì 22/10/2020)



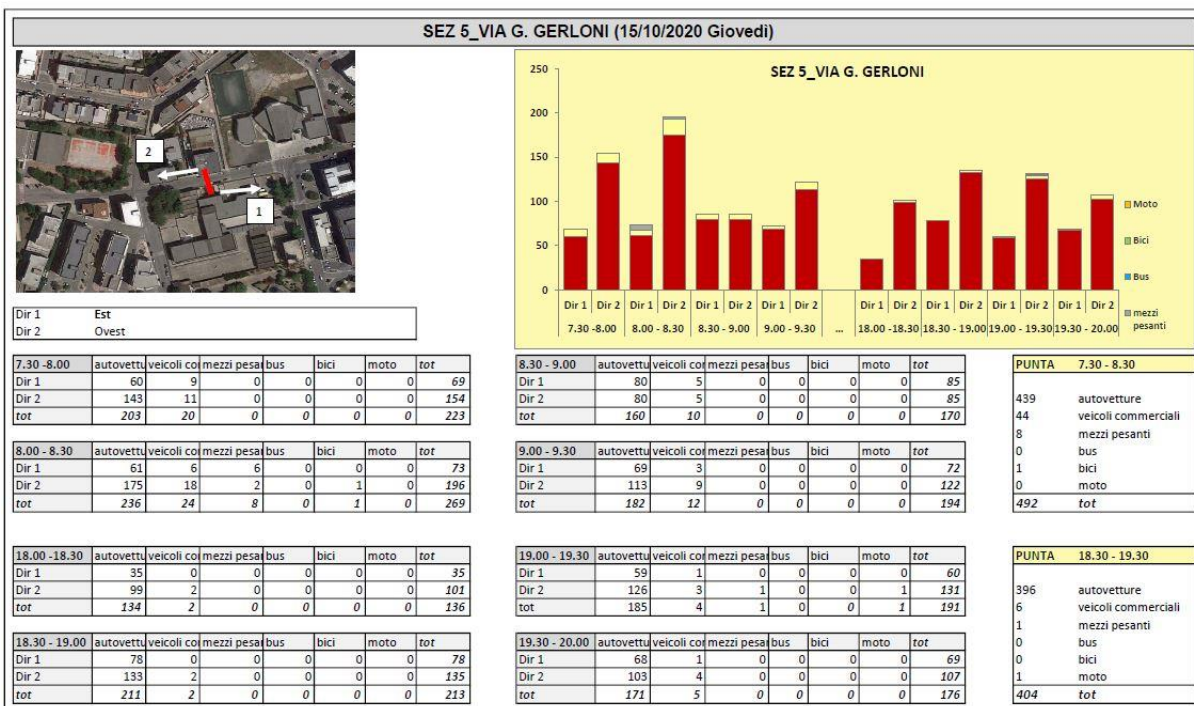
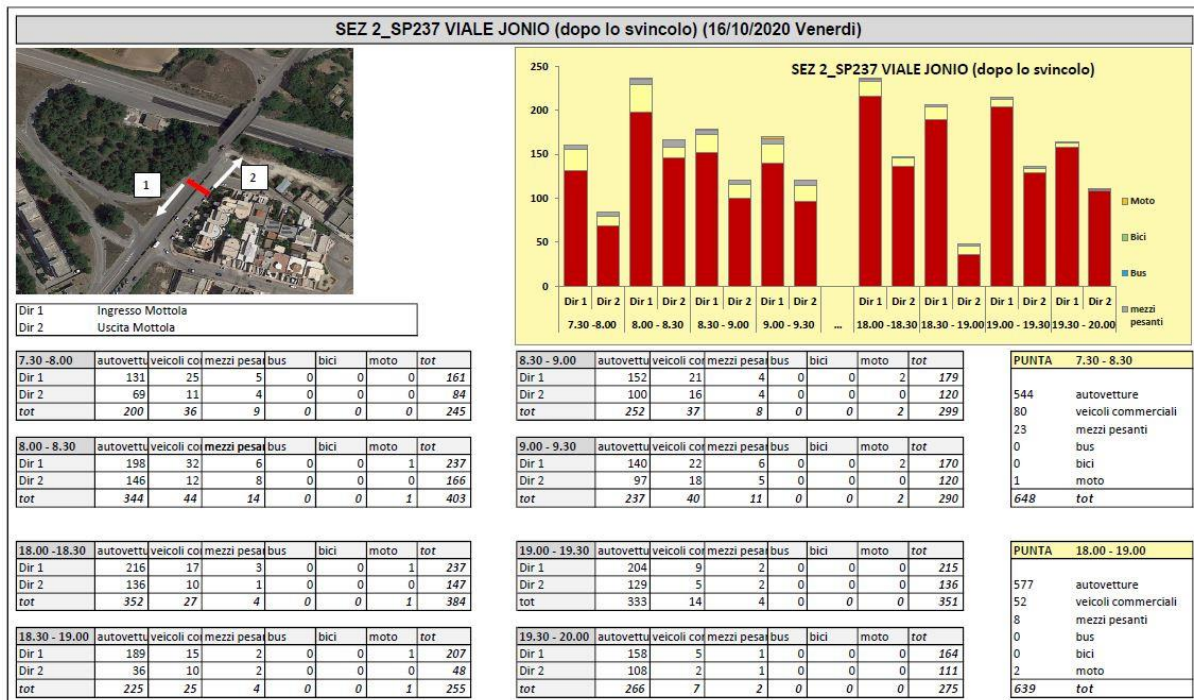
RAMO 1 VIA EUROPA
RAMO 2 VIA SAN PAOLO (N)
RAMO 3 VIA SAN PAOLO (S)

PUNTA 12.00 - 13.00		
817	leggeri	95,6%
34	pesanti	4,0%
4	autoarticolati	0,5%
0	bus	0,0%
16	moto	1,9%
1	bici	0,1%
852 tot		

PUNTA 18.30 - 19.30		
907	leggeri	99,2%
7	pesanti	0,8%
6	autoarticolati	0,6%
0	bus	0,0%
7	moto	0,8%
0	bici	0,0%
914 tot		



7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00	
leggeri		pesanti		bus		autotreni		bici		moto	
O/D	3 tot	O/D	3 tot	O/D	3 tot	O/D	3 tot	O/D	3 tot	O/D	3 tot
1	0	28	45	73	1	0	0	0	0	1	2
2	22	0	66	88	2	2	0	2	4	2	1
3	42	26	0	100	3	9	6	0	11	3	1
tot		64		86		111		261		4	
1	0	36	77	113	1	0	0	0	0	1	0
2	33	0	117	150	2	1	10	0	11	2	0
3	60	98	0	158	3	3	4	0	7	3	1
tot		93		134		194		421		1	
1	0	17	77	94	1	0	0	0	0	1	0
2	17	0	97	114	2	1	0	5	6	2	0
3	37	76	0	133	3	7	2	0	9	3	1
tot		74		93		174		341		1	
1	0	28	75	103	1	0	0	0	0	1	0
2	19	0	103	122	2	0	0	8	8	2	0
3	34	84	0	138	3	7	6	0	13	3	1
tot		73		112		178		263		2	
1	0	36	90	126	1	0	0	0	0	1	0
2	34	0	200	234	2	1	0	4	5	2	1
3	36	78	0	114	3	1	1	0	2	3	1
tot		60		114		190		364		5	
1	0	47	94	141	1	0	0	0	0	1	0
2	19	0	119	138	2	1	0	4	5	2	0
3	71	103	0	174	3	5	5	0	10	3	0
tot		90		150		213		453		3	
1	0	42	70	112	1	0	0	0	0	1	0
2	16	0	90	106	2	0	0	4	4	2	0
3	38	88	0	126	3	2	2	0	4	3	1
tot		54		130		160		244		4	



SEZ 11_VIA DE GASPERI (23/10/2020 Venerdì)



Dir 1 Nord
Dir 2 Sud

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	35	6	1	0	0	0	42
Dir 2	31	3	0	0	0	0	34
tot	66	9	1	0	0	0	76

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	128	6	0	0	0	0	134
Dir 2	67	4	0	0	0	1	72
tot	195	10	0	0	0	1	206

12.00 - 12.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	146	7	0	0	0	2	155
Dir 2	132	4	0	0	0	0	136
tot	278	11	0	0	0	2	291

12.30 - 13.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	99	2	0	0	0	0	101
Dir 2	125	4	0	0	0	1	130
tot	224	6	0	0	0	1	231

18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	156	4	0	0	0	0	160
Dir 2	112	1	0	0	0	0	113
tot	268	5	0	0	0	0	273

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	146	3	0	0	0	1	150
Dir 2	116	2	0	0	1	0	119
tot	262	5	0	0	1	1	269



8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	111	7	0	0	0	0	118
Dir 2	63	8	1	0	0	0	72
tot	174	15	1	0	0	0	190

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	108	5	0	0	0	0	113
Dir 2	72	3	1	0	0	0	76
tot	180	8	1	0	0	0	189

13.00 - 13.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	127	9	0	0	0	2	138
Dir 2	94	3	0	0	0	1	98
tot	221	12	0	0	0	3	236

13.30 - 14.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	62	3	0	0	0	1	66
Dir 2	39	1	0	0	0	4	44
tot	101	4	0	0	0	5	110

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	154	0	0	0	0	1	155
Dir 2	102	1	0	0	0	0	103
tot	256	1	0	0	0	1	258

19.30 - 20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	166	1	0	0	0	0	167
Dir 2	108	2	0	0	0	0	110
tot	274	3	0	0	0	0	277

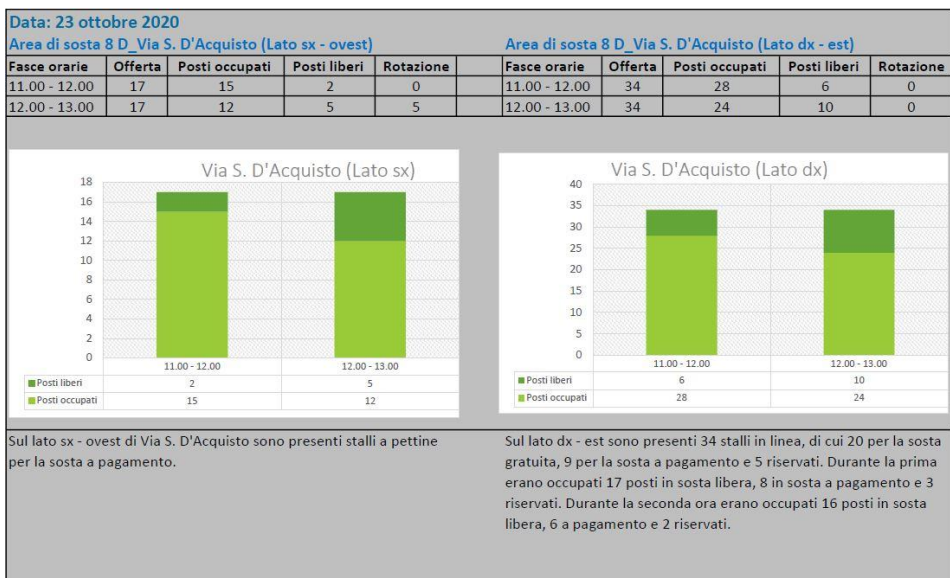
PUNTA	8.30 - 9.30
354	autovetture
23	veicoli commerciali
2	mezzi pesanti
0	bus
0	bici
0	moto
379	tot

PUNTA	12.00 - 13.00
502	autovetture
17	veicoli commerciali
0	mezzi pesanti
0	bus
0	bici
3	moto
522	tot

PUNTA	18.00 - 19.00
530	autovetture
10	veicoli commerciali
0	mezzi pesanti
0	bus
1	bici
1	moto
542	tot

4.3 SOSTA SU STRADA

Le zone da rilevare in merito alla sosta sono state definite dopo un'approfondito studio sul tessuto comunale con la giunta e assessorato, in modo da riuscire a coprire le parti di maggior interesse e criticità del Comune di Mottola. Di sotto riportiamo degli stralci delle analisi condotte sulla sosta, per vedere l'analisi più completa invitiamo la visione della tavola dedicata.



Dopo i nostri studi, visibili meglio nella tavola descrittiva dedicata alla sosta, abbiamo notato che molte aree vengono occupate per parcheggiare nonostante vi siano divieti di sosta, con questo si provvede a risolvere tali problematiche, analizzando il caso e proponendo delle proposte.

4.4 GESTIONE E MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE

Il PUMS di Mottola, in coerenza con le linee guida europee e con la normativa nazionale di settore, ha come obiettivo prioritario la visione rischio zero per la città di Mottola (zero vittime di incidenti stradali).

La sicurezza stradale infatti costituisce l'elemento di primario interesse ai fini della realizzazione di una mobilità sostenibile.

Un evento incidentale è da considerarsi certamente raro se commisurato ai volumi di traffico veicolare che interessano ogni giorno le strade comunali. Questa caratteristica fa del fenomeno incidentale un'attività particolarmente complessa poiché un sinistro raramente può essere analizzato durante le fasi di innesco e di evoluzione, ma solo a fatto avvenuto.

Il governo e la costruzione della sicurezza stradale si basano sull'attuazione:

- delle Legge 144 del 1999 relativa al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e nel rispetto dei Decreti Ministeriali relativi alle norme funzionali e geometrici della costruzione delle strade e delle intersezioni;
- del Decreto Legislativo n.35 del 15/03/2011 recante le Linee Guida per la Gestione della Sicurezza delle Infrastrutture Stradali.

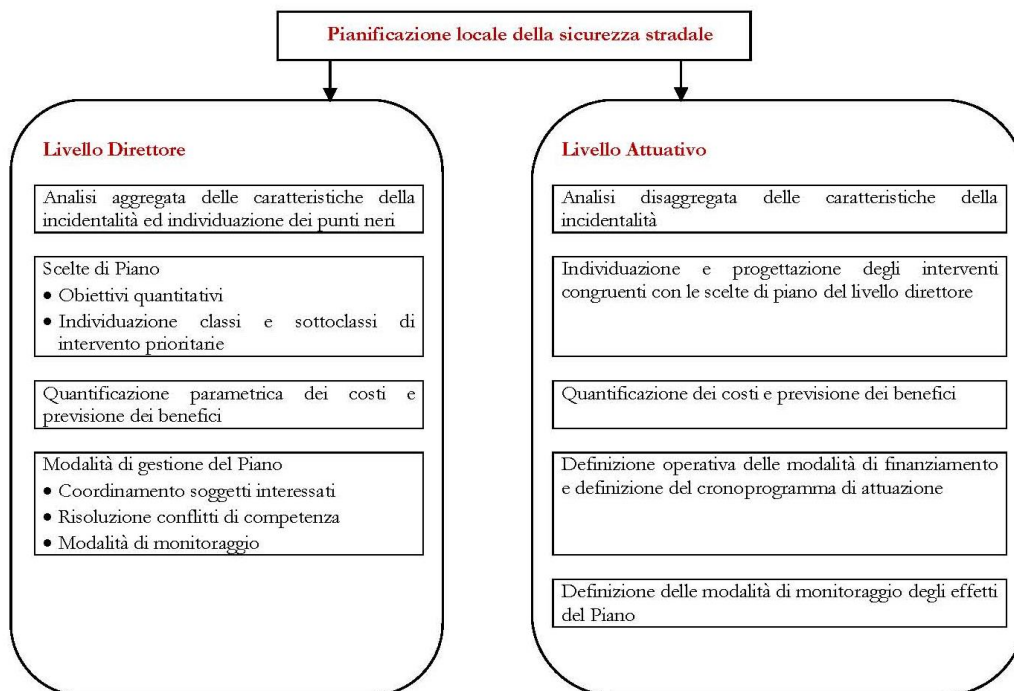
Va precisato quanto segue:

“Per le strade di competenza delle Regioni, delle Province Autonome e degli Enti Locali è previsto che le disposizioni del D. Lgs 35/2011 costituiscano norme di principio e che, entro il dicembre 2020, le Regioni e le Province Autonome dettino, nel rispetto dei principi stabiliti dal Decreto, la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza,....”

4.4.1 Modalità operative

La Legge 144 del 1999 ha istituito il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** quale strumento volto a ridurre il numero e gli effetti dei sinistri stradali a livello nazionale e determinare gli strumenti di pianificazione a livello locale. In ambito comunale le azioni relative alla sicurezza stradale devono essere formalizzate all'interno del PUT secondo uno specifico piano di settore articolato su due livelli secondo lo schema sottoriportato:

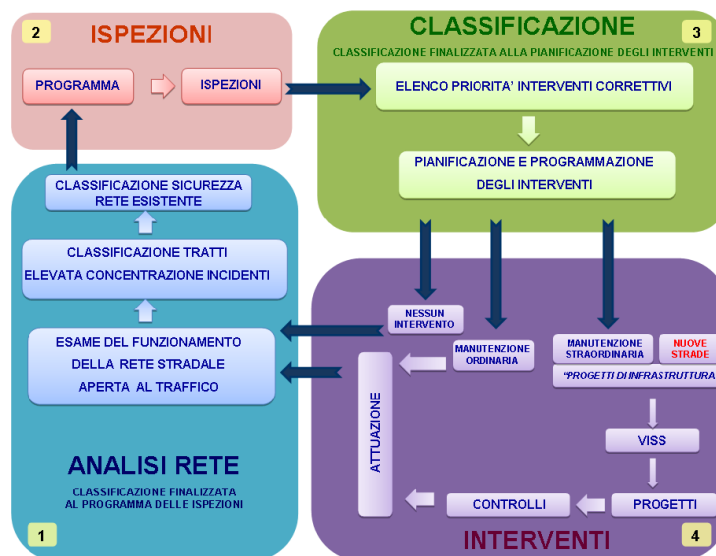
- **livello direttore (PDSS)** finalizzato ad individuare gli obiettivi quantitativi e qualitativi e le classi e sottoclassi di intervento (vedi tabella a seguire);
- **livello attuativo (PASS)** nel quale si progettano gli interventi e si prevedono le modalità di attuazione.



Gli indirizzi soprarichiamati sotto intendono una sistematicità di approccio che deve garantire:

- il controllo dell'intero processo nella progettazione delle azioni di contrasto;
- la valutazione ed il monitoraggio dell'efficacia dei singoli interventi atti a contrastare i fattori di rischio in rapporto allo specifico contesto infrastrutturale-urbanistico-ambientale.

Queste due attività devono essere svolte comunque in coerenza con quanto previsto dal D.M. 35/2011, secondo quindi, lo schema riportato nella figura seguente in attesa che la regione definisca la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza provinciale e locale.



IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E IL MODELLO

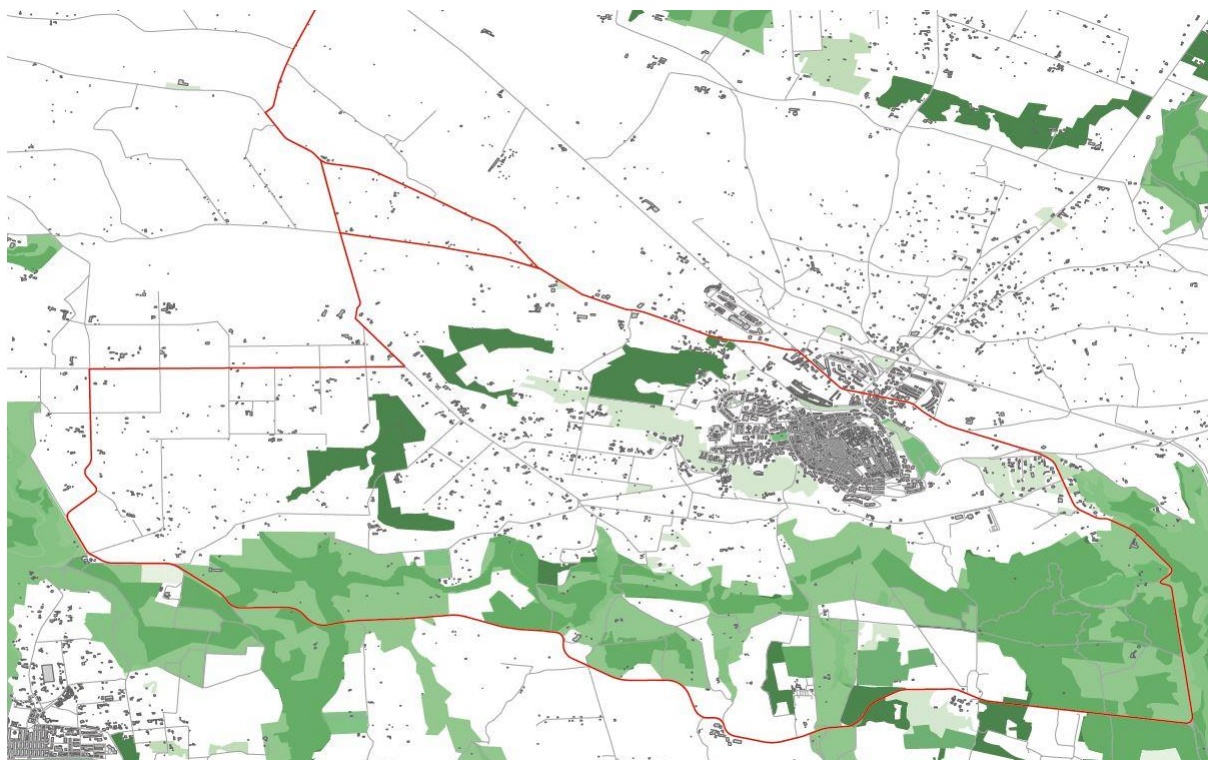


5 SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ “DOLCE”

Con il termine “mobilità dolce” si intende la mobilità non motorizzata, essenzialmente gli spostamenti pedonali e ciclabili, cioè quegli spostamenti che implicano l’impiego esclusivo della capacità fisica dell’uomo e che rappresentano forme alternative all’automobile, maggiormente compatibili con l’ambiente. La mobilità dolce rappresenta dunque una risposta chiave in termini di sostenibilità, ai problemi di un modello di mobilità e di trasporto basato quasi esclusivamente sul trasporto motorizzato privato.

5.1 MOBILITÀ CICLABILE

La mobilità ciclabile nel comune di Mottola trova difficoltà da sempre poiché l’orografia del comune non permette un percorso costante ma soprattutto con le sue notevoli differenze di dislivello rende un ipotetico percorso scomodo e difficoltoso nel suo utilizzo. Ciò nonostante l’idea di progetto sarebbe quella di costruire un’anello ciclabile intorno al comune, per offrire, in un’ottica longimirante, una prospettiva di mobilità sostenibile anche a un comune piccolo come può essere quello di Mottola. Nell’immagine sottostante possiamo vedere una nostra ipotesi di tracciato.



La proposta progettuale sarebbe appunto di creare un anello intorno al comune per arrivare a collegare su a Nord la parte dove troviamo il Bosco di Dolcemoroso e il bosco di Lamacupa.

5.2 MOBILITÀ PEDONALE

Gli **spostamenti a piedi** vanno protetti ed incentivati, sapendo che sono una modalità di trasporto significativa e di grande interesse ai fini della sostenibilità.

La protezione si ottiene con interventi sulla viabilità (adeguamento e manutenzione dei marciapiedi, realizzazione di passaggi pedonali, apposizione e manutenzione della segnaletica specifica). La incentivazione si ottiene aumentando le aree pedonali e le zone a traffico limitato, nonché agendo a livello informativo, promozionale e organizzativo.

Si ricorda che attualmente:

- le **aree pedonali**, nessuna permanente, sono solo su alcune strade del Centro Storico di Mottola;
- le **zone a traffico limitato**, in fase di nuova definizione sia come aree sia come normativa, sono anch'esse nel Centro Storico di Mottola;
- i **marciapiedi** sono spesso di larghezza insufficiente ed al di sotto della norma, che prevede una larghezza minima di 1,5 m;
- non sempre esistono **rampe di raccordo** tra i marciapiedi e i passaggi pedonali;
- anche la **manutenzione dei marciapiedi**, come spesso accade in molte città, non è adeguata, soprattutto se si tengono in considerazione le necessità delle carrozzelle per disabili, e delle persone a ridotta capacità motoria.

5.3 ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI SPAZI PUBBLICI

Come accennato nel precedente paragrafo, la situazione delle **barriere architettoniche negli spazi pubblici** dell'area urbana di Mottola presenta diversi problemi, a partire dai marciapiedi.

Un Piano per la Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è stato avviato da poco, come Progetto Particolareggiato di settore, così come richiesto dalla normativa e dalle direttive vigenti.

In sede di PUMS possono peraltro essere definite le "linee guida" da seguire per la predisposizione del Piano, anticipando indicazioni generali operative per dare inizio rapidamente a fasi attuative.

Alla base di un PEBA stanno alcuni principi che devono informare tutta l'attività di pianificazione; alla base di tali principi stanno alcune considerazioni:

- le barriere architettoniche non riguardano solo i "disabili motori", ovvero le persone in carrozzella o con limitazioni, permanenti o temporanee, alla deambulazione; sono da considerare barriere architettoniche anche quelle che riguardano altre categorie di disabili, come ad esempio i non udenti ed i non vedenti; ed ancora le barriere influiscono sulla mobilità delle persone che portano in giro bambini in passeggino, o anche le persone anziane con difficoltà a camminare;
- i migliori conoscitori delle esigenze, nonché giudici della esistenza (o della assenza) di barriere architettoniche sono i portatori di handicap stessi;
- il problema della accessibilità riguarda non solo le aree esterne, generalmente pubbliche, ma anche gli edifici, in parte pubblici, ma anche in gran parte "privati aperti al pubblico" (si pensi ad esempio agli esercizi commerciali, negozi, bar, ristoranti, ecc.)

Dalle considerazioni sopra esposte si deduce che:

- il PEBA è richiesto per **venire incontro alle esigenze dei portatori di handicap**, ma ha effetti positivi sulla mobilità di molte categorie di persone; in questo senso il PEBA assolve precise disposizioni legislative (come la legge n.67 del 2006) finalizzate ad eliminare le discriminazioni e ad assicurare pari opportunità a tutti i cittadini;
- il PEBA si fa solo con la **collaborazione e la partecipazione attiva** dei portatori di handicap e delle loro organizzazioni, meglio ancora se organicamente integrate nel gruppo di progetto;
- l'attuazione di un PEBA è un lavoro lungo, che richiede impegno e costanza di intenti; vanno quindi definite bene le **priorità e le fasi di attuazione**, in modo che ogni step attuativo espliciti da subito la sua utilità;
- la **eliminazione delle barriere nelle aree pubbliche** (principalmente le strade) è una faccia del problema, di diretta competenza della Pubblica Amministrazione, che deve essere accompagnata da interventi che attivino azioni di adeguamento da parte dei privati.

Il lavoro preparatorio di un PEBA effettuabile nell'ambito del PUMS, in modo che si possa pervenire rapidamente ad una fase attuativa, dovrà prevedere i seguenti passaggi:

- Mappatura dei servizi da rendere accessibili, individuando le tipologie prioritarie; in questo può essere estremamente utile il lavoro di censimento effettuato nell'ambito degli studi per la redazione del nuovo PRG; in prima battuta, salvo verifiche da effettuarsi con le organizzazioni dei portatori di handicap, possono essere considerate le seguenti tipologie:
 - attrezzature sociali e sanitarie (pubbliche e anche private, come le farmacie)
 - attrezzature amministrative;
 - attrezzature culturali e religiose
- Individuazione dei percorsi più "domandati", da rendere privi di barriere; per questo può essere conveniente partire dalla localizzazione dei posti auto riservati ai disabili nelle zone residenziali, che generalmente rispondono ad esigenze precise;
- Definizione dei requisiti che devono avere i percorsi, in base alle norme vigenti in materia;
- Costruzione di un abaco delle soluzioni adottabili per le diverse problematiche: pavimentazioni, marciapiedi, cordoli, fermate autobus, raccordi marciapiede-strada, ecc.

A partire da questo lavoro si potrà passare, inserendolo nel normale processo di pianificazione, alla redazione di un vero e proprio PEBA.

6 IL MODELLO PER LA DEFINIZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

6.1 COSTRUZIONE DEL MODELLO

Obiettivo dell'attività è stato costruire uno strumento completo e "omnicomprensivo" di supporto/verifica/validazione delle scelte di pianificazione del PUMS che ne rifletta la visione della mobilità a 360°, con particolare riferimento al trasporto privato su strada; al contempo lo strumento dovrà essere funzionale ad analisi maggiormente puntuali, propedeutiche all'individuazione di misure per ridurre il traffico veicolare tipiche del PUMS.

Il modello fornirà supporto al processo decisionale, simulando gli scenari di evoluzione dei sistemi di trasporto in modo da valutare gli effetti degli interventi proposti. In particolare consentirà di tener conto dell'effetto delle trasformazioni socio-economiche ed urbanistiche nell'area di studio, legando la domanda di mobilità ai pattern insediativi ed alle attività che le persone svolgono nelle zone dell'area di studio; consentirà anche di effettuare alcune valutazioni sull'utenza potenziale della mobilità ciclo-pedonale e della mobilità del trasporto pubblico, quantificando la potenziale quota di diversione modale nei diversi scenari di progetto.

Lo strumento è finalizzato ad illustrare l'interazione tra la domanda e l'offerta di trasporto veicolare nel territorio comunale di Mottola, attraverso una rappresentazione semplificata della realtà, utilizzando modelli specialistici con l'ambizione di rappresentare tale realtà nel modo più verosimigliante possibile; la domanda rappresenta il numero di spostamenti tra due luoghi di una determinata categoria di utenza, in un determinato periodo temporale, ed è espressa da una matrice origine/destinazione tra zone di traffico; l'offerta è costituita dall'infrastruttura attraverso la quale questi spostamenti avvengono; nel presente caso l'offerta è descritta attraverso un grafo rappresentativo della rete stradale ed è costituito da un insieme di archi e nodi a cui sono associati i parametri fisici e prestazionali più significativi degli elementi che compongono la rete stessa.

Essendo già disponibili molti dati da cui partire, l'attività ha riguardato l'aggiornamento della struttura dell'offerta di trasporto (grafo stradale) e della struttura della domanda, alimentando le elaborazioni e le procedure di calcolo con un set di informazioni costituito dai dati ufficiali del censimento ISTAT 2011 (in riferimento sia ai risultati sui parametri socio-economici e sia sulla mobilità pendolare).

Una volta costruite le strutture domanda-offerta, la loro interazione viene simulata attraverso l'assegnazione sul grafo della domanda, operazione attraverso la quale ad ogni arco è associato un valore di traffico transitante nell'intervallo scelto; l'assegnazione non è altro che l'iterazione di procedure di prestabiliti codici di calcolo, finalizzati alla definizione delle funzioni di costo di ciascun singolo arco e in estrema sintesi all'individuazione dell'itinerario di costo minimo per ogni singolo spostamento della domanda. L'interazione tra la domanda e l'offerta, prevede anche la calibrazione iterativa dell'una e dell'altra, al fine di rendere i risultati il più verosimiglianti possibile.

L'aggiornamento della domanda e dell'offerta avviene tramite strumenti GIS, mentre l'interazione tra di esse, la loro calibrazione e la rappresentazione dei risultati è gestita con un modello di simulazione del traffico specialistico (software CUBE). Il modello di simulazione è implementato garantendo la fruizione anche su formati di interscambio per l'utilizzo con strumenti GIS (in standard "SHP file"), in modo da rendere integrabili tra di loro, se necessario, i dati trasportistici e territoriali in un unico sistema informativo.

Il modello risulta essere composto da 35 zone, di cui 32 zone censuarie interne al comune di Mottola e 3 zone esterne in cui sono stati accorpati, in macroaree, i comuni esterni al territorio comunale. Sono presenti circa 1.000 archi; di seguito vengono descritte nel dettaglio le attività svolte.

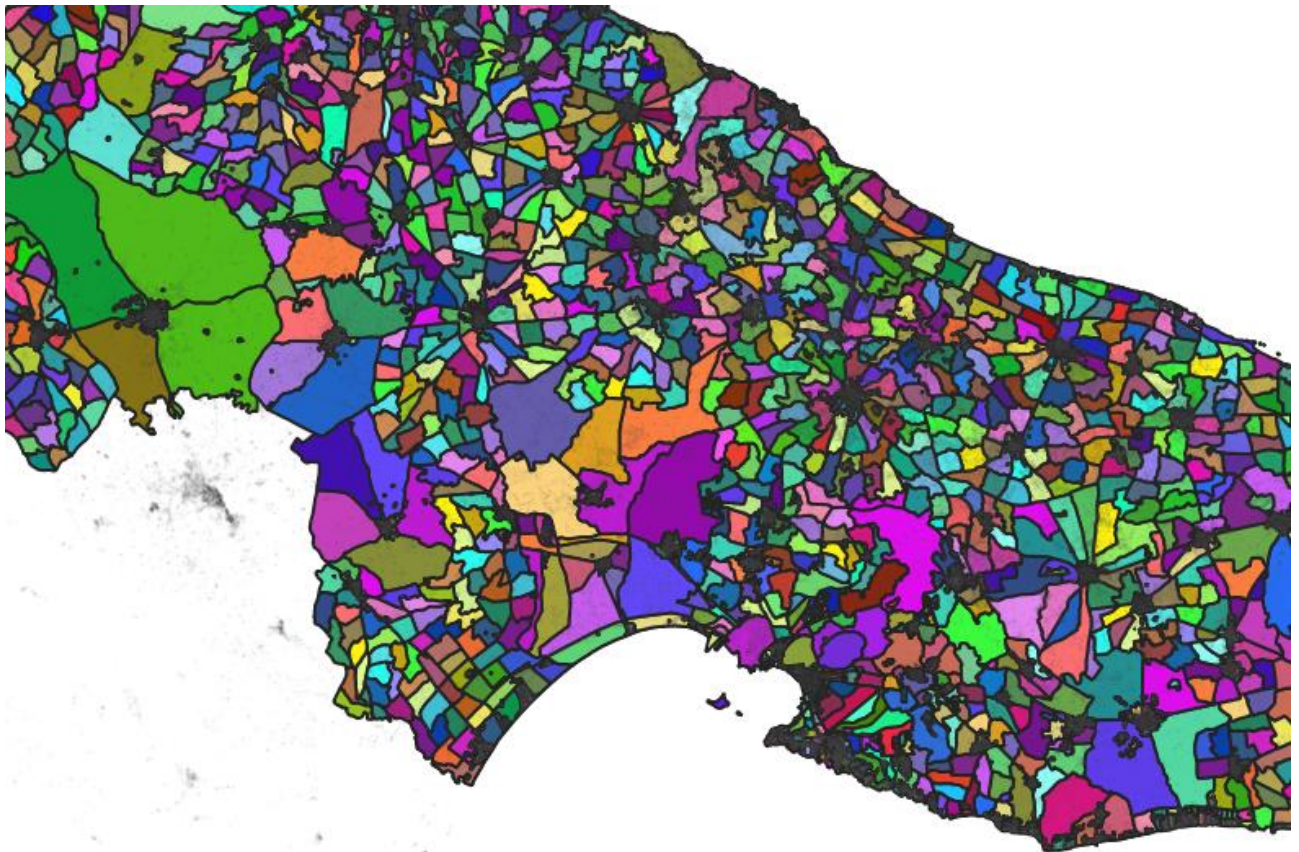
6.2 LA DOMANDA (ZONIZZAZIONE E MATRICI O/D)

Da un punto di vista metodologico i principali passaggi per la ricostruzione della matrice attuale sono stati i seguenti:

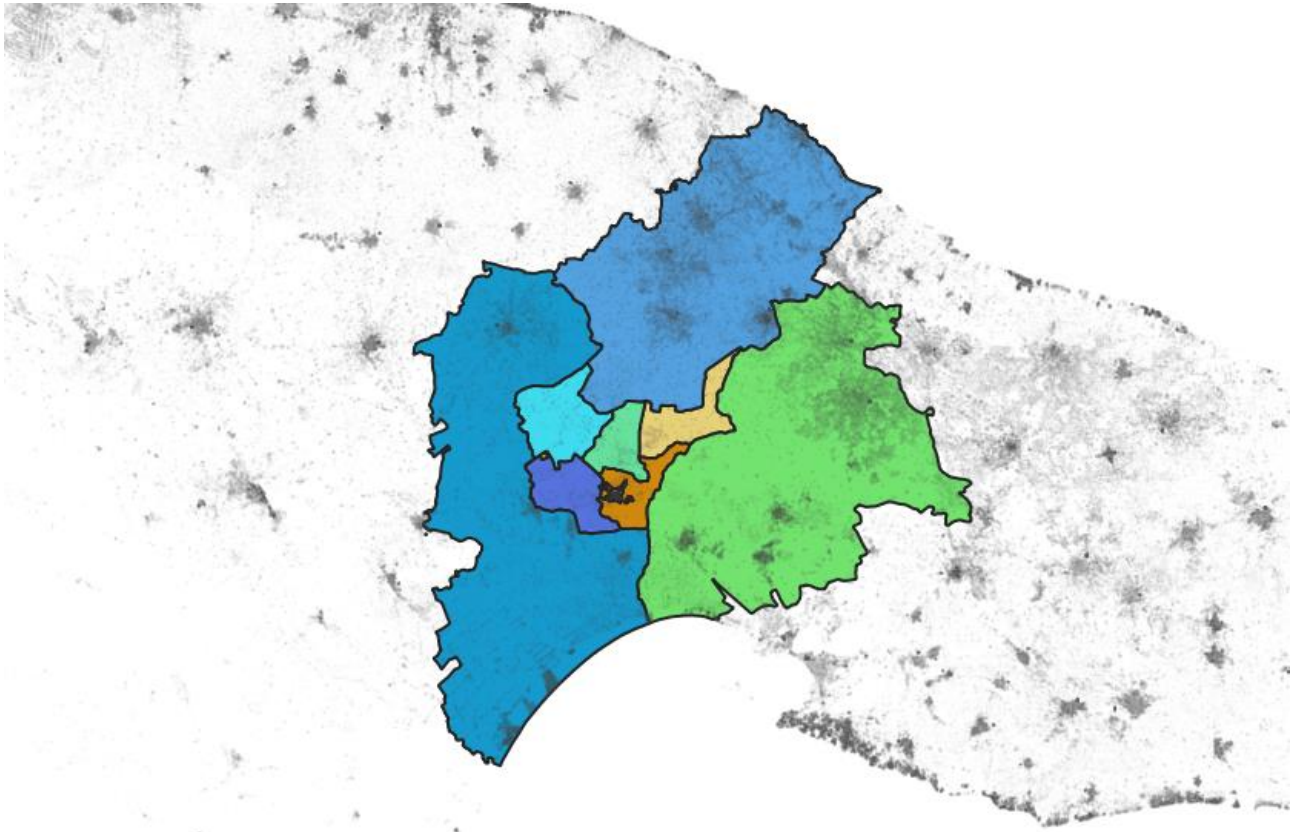
- definizione della zonizzazione -- è stata costruita una zonizzazione a partire dalle sezioni censuarie ISTAT interne al comune di Mottola (33), a queste si sono aggiunte altre tre zone procedendo ad una aggregazione delle sezioni censuarie dei comuni esterni con cui avviene l'interscambio, arrivando ad ottenere 35 zone, rappresentative delle zone di origine e destinazioni sia interne che esterne al territorio comunale;
- definizione della TOPOLOGIA della matrice "generale" degli spostamenti, effettuando una stima iniziale (matrice di domanda "sintetica"), ovvero costruita sulla base degli indicatori della struttura demografica, insediativi e socio-economica dell'area di studio (generazione, attrazione, distribuzione);
- costruzione della matrice degli spostamenti sistematici in auto (come conducente) interna al Comune di Mottola nell'ora di punta del mattino (prima della 07:15), effettuando elaborazioni sui dati Istat del censimento 2011 sul pendolarismo; la matrice consiste in circa 702 spostamenti pari a circa il 15% degli spostamenti interni totali (4.737).
- costruzione della matrice di scambio in auto (come conducente) nell'ora di punta del mattino tra il comune di Mottola e i Comuni esterni, distribuendo i dati ISTAT sul pendolarismo attraverso la TOPOLOGIA "generale" degli spostamenti; la matrice si costituisce di circa 716 spostamenti per quanto riguarda il traffico in uscita dal comune di Mottola verso l'esterno pari a circa il 32% degli spostamenti totali in uscita (2.238) e di 337 spostamenti relativi al traffico in ingresso a Mottola dai comuni esterni, pari a circa il 32% degli spostamenti totali in ingresso (1.063);
- costruzione della matrice di attraversamento tra i comuni esterni al territorio di Mottola, distribuendo i dati ISTAT sul pendolarismo attraverso la TOPOLOGIA "generale" degli spostamenti; Sono stati considerati gli spostamenti tra le tre zone esterne al comune di Mottola aggregate in macroaree. Tali spostamenti risultano essere pari a 2.875 totali. Considerando alcune variabili come il mezzo (auto come conducente), l'ora di punta (prima dell'07:15) e le direttrici di ingresso/uscita al comune di Mottola tramite cui avviene l'attraversamento, è stato considerato un abbattimento del 90% dei volumi di traffico totali stimato in 288 spostamenti.
- Le matrici suddette sono state incrementate di un valore stimato pari al 35% per tener conto degli spostamenti sistematici (erratici) in auto (come conducente). Tali spostamenti comprendono gli spostamenti "occasionalmente" non effettuati per motivi di lavoro o di studio.

La somma delle matrici di cui ai punti precedenti può essere considerata la matrice "ZERO" degli spostamenti del Comune di Mottola effettuati in auto nell'ora di punta del mattino.

Questa matrice “ZERO” è quella da cui si sono iniziate le operazioni di correzione e calibrazione, operazioni descritte più avanti, ed è rappresentativa dello stato attuale della mobilità veicolare. Le matrici per gli scenari di Piano, essendo quest’ultimi ancora da definire nella loro compiutezza, non sono state approntate, anche se già ora si può dire come esse dovranno tener conto dei trend di crescita demografica, delle eventuali espansioni insediative del territorio e delle scelte di pianificazione della mobilità tese a favorire differenti sistemi di trasporto.



Sezioni censuarie ISTAT



Zonizzazione utilizzata per il modello (Zone PUMS)

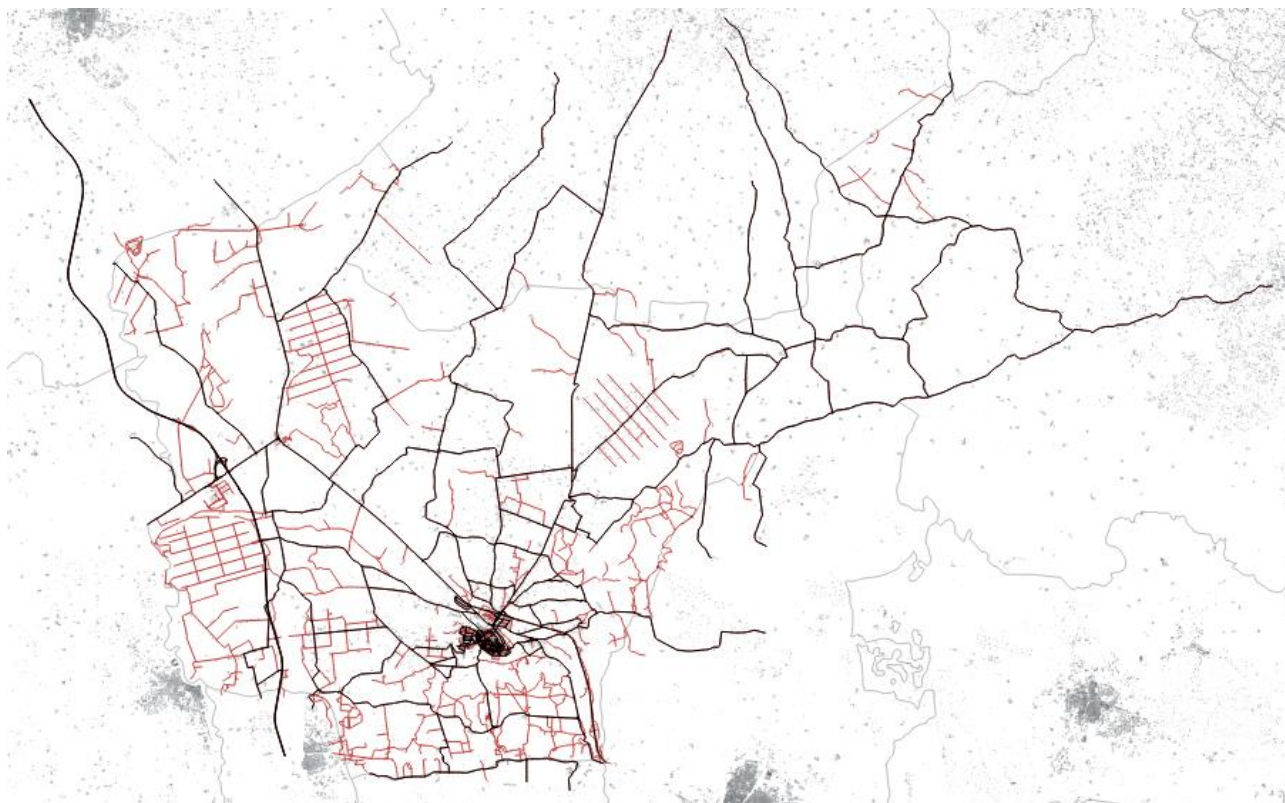
6.3 L'OFFERTA (LA RAPPRESENTAZIONE DEL GRAFO STRADALE)

Come anticipato, il grafo in formato digitale rappresentativo dell'offerta di trasporto stradale della rete viaria, è stato realizzato su base GIS, acquisendo i dati della rete stradale da Open Street Map. A ciascun arco di cui è composta la rete, è associata una banca dati con determinati parametri utili per le rappresentazioni territoriali e parametri, quali velocità e capacità degli archi, necessari per le elaborazioni delle simulazioni del traffico.

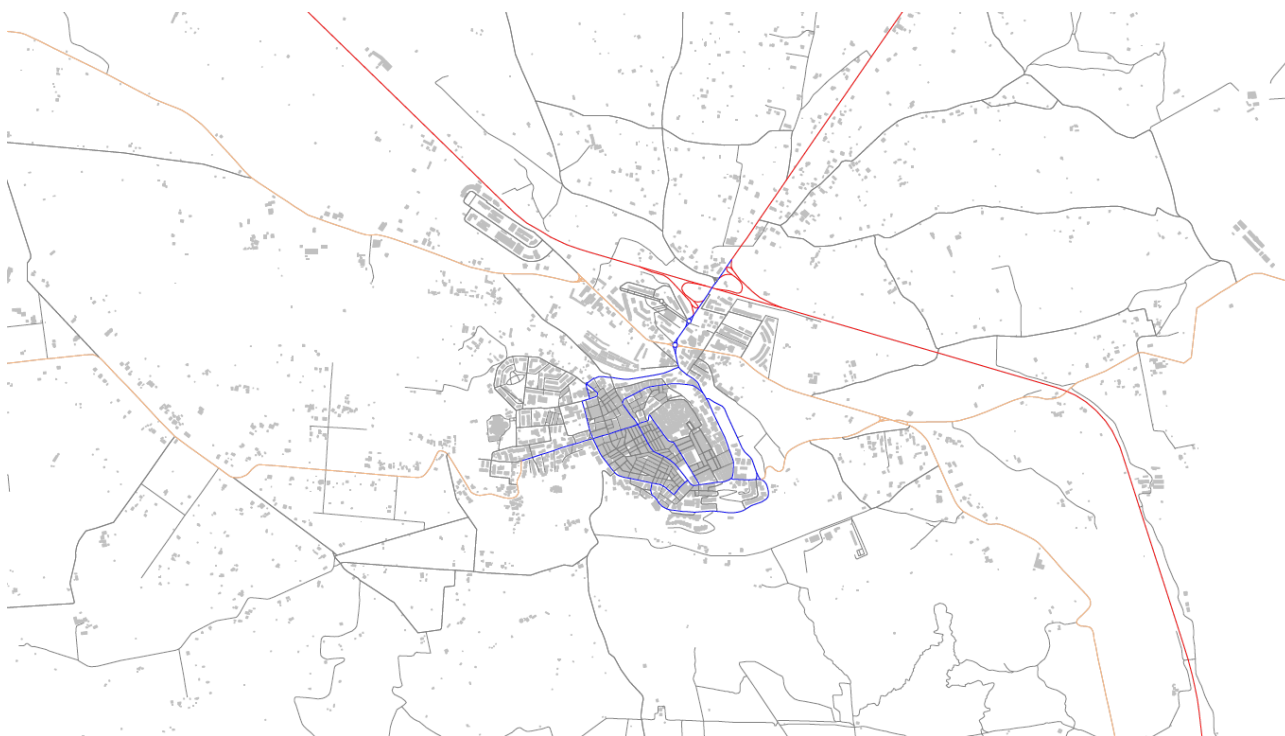
Il grafo, costituito da circa 1.000 archi, è stato verificato e controllato, risultando essere significativamente preciso e capillare; pur tuttavia alcune integrazioni/elaborazioni si sono dovute apportare, il controllo puntuale sulla correttezza della direzione dei sensi unici e la "ripulitura" della base dati dalle informazioni ritenute in eccesso. A valle di questo controllo si è proceduto alla "quotazione" del grafo stesso, operazione necessaria ai fini modellistici, operazione che consiste nell'associare agli archi del grafo alcune caratteristiche (tipicamente la velocità di percorrenza dell'arco e la larghezza della carreggiata stradale), attraverso le quali calcolare una capacità di deflusso del traffico corretta; alcune caratteristiche erano in parte contenute già nel grafo di partenza ricavato da Open Street Map, mentre per quanto riguarda quelle relative alla larghezza, la base dati del grafo è stata alimentata con i dati censiti nell'indagine della consistenza delle strade.

Ulteriore attività è stata quella dell'inserimento dei conteggi di traffico relativi alla campagna di indagini svolta; si sono dunque individuate sul grafo le sezioni sulle quali si sono svolti i conteggi, associando al relativo arco il valore specifico di transiti rilevati di autovetture; si sono inseriti valori su 74 archi, per un totale di circa 12.800 autovetture.

In seguito il grafo da ambiente GIS è stato trasferito sulla piattaforma CUBE, software con il quale è stata gestita l'interazione domanda/offerta e la calibrazione; alla pagina seguente vengono riportate una rappresentazione del grafo così come ricavato in ambiente GIS e una rappresentazione dello stesso, all'interno della piattaforma CUBE, a valle delle verifiche e dei controlli sopra descritti.



Grafo in ambiente GIS



Grafo classificato e con evidenziazione della tipologia delle strade in ambiente CUBE

6.4 L'INTERAZIONE DOMANDA/OFFERTA E LA CALIBRAZIONE

L'interazione tra domanda (matrice degli spostamenti) ed offerta (grafo stradale), costruite come precedentemente descritto, rappresenta lo scenario di base (Scenario Attuale o Scenario Zero), ed è stata gestita in ambiente CUBE utilizzando l'algoritmo di assegnazione del traffico del tipo DUE (deterministic user equilibrium).

Per arrivare allo scenario più verosimigliante possibile, è stata necessaria una importante attività di calibrazione, consistente nell'utilizzo e nell'aggiornamento combinato e reiterato dei modelli di domanda ed offerta descritti in precedenza, fino ad arrivare alla definizione corretta della matrice O/D e del grafo quotato.

Per quanto riguarda la calibrazione della matrice degli spostamenti, si è eseguito il così detto "matrix estimation", sulla base della campagna di rilievo svolta ad Ottobre 2020. In totale si sono utilizzati i 74 rilievi e il matrix estimation ha modificato i valori della matrice, minimizzando lo scarto tra i valori di traffico rilevato nelle sezioni e quelli simulati dal modello. Altro strumento di controllo utilizzato per la calibrazione della matrice, è stato il set di dati delle matrici O/D descritti in precedenza. In particolare, sono stati eseguiti confronti tra tali dati e la matrice del modello calibrata ed aggregata sulle zone definite; tali confronti hanno riguardato sia l'impronta complessiva della matrice, di volta in volta calcolata dal modello, sia i valori di emissività e di attrazione delle singole zone.

Per quanto riguarda la calibrazione del grafo, il software prevede diversi strumenti di verifica, tra i quali quelli più significativamente utilizzati sono stati la ri-costruzione degli itinerari di costo minimo tra zone e la ri-costruzione dell'albero delle O/D sugli archi; attraverso tali strumenti si sono eseguite analisi di coerenza sui percorsi utilizzati nella simulazione.

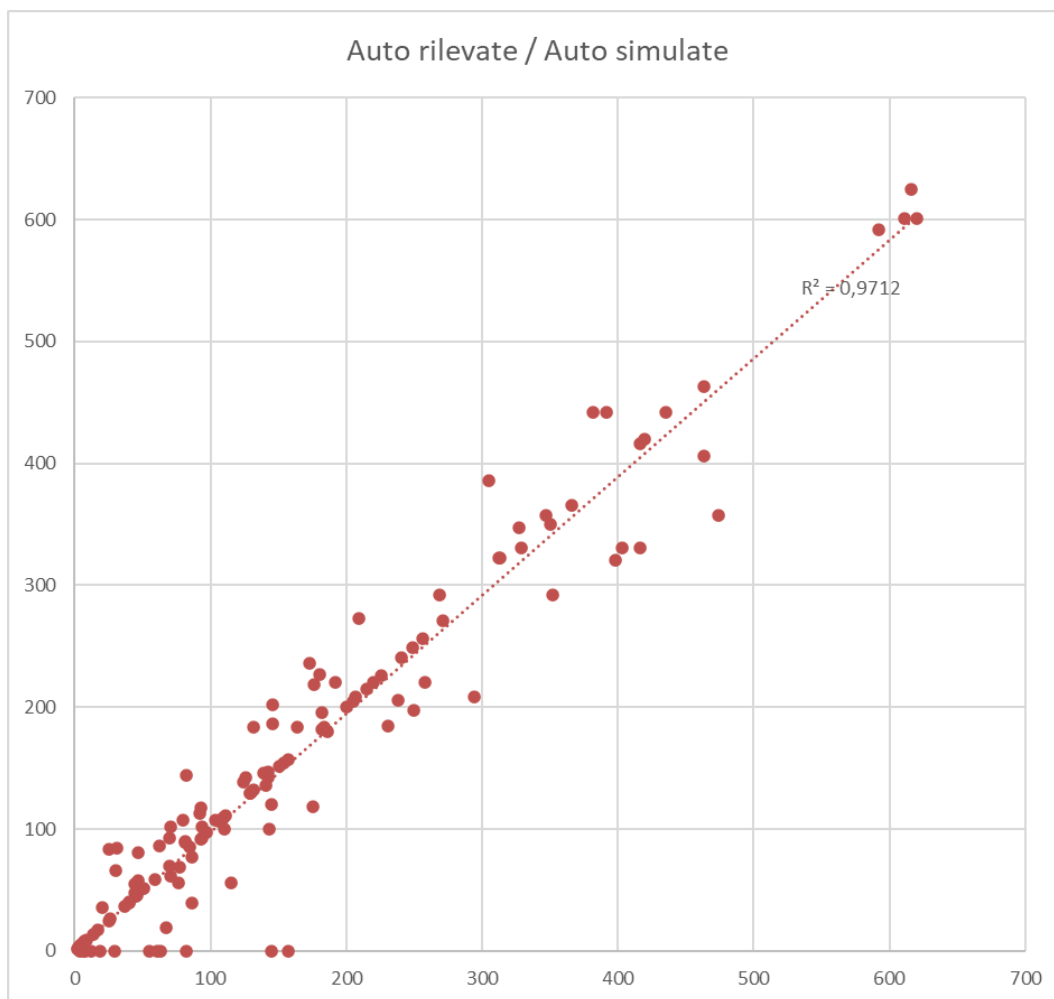
Il controllo della validità della calibrazione, avviene tramite il calcolo statistico dello scarto quadratico medio tra i valori simulati dal modello e quelli rilevati su strada; generalmente una calibrazione si ritiene buona se tale scarto è superiore a 0.9 (dove il valore 1 rappresenta una perfetta corrispondenza tra i valori osservati e i valori simulati).

6.4.1 Scenario Attuale - ora di punta del mattino

La prima calibrazione ha riguardato lo scenario attuale dell'ora di punta della mattina di un giorno feriale; dunque a partire dalla matrice ZERO descritta precedentemente e a partire da una quotatura preliminare del grafo a cui sono stati assegnati i valori di capacità e velocità sulla base delle indagini condotte, si è proceduto a studiare la loro interazione, correggendo di volta in volta e in maniera reiterata sia al grafo che le matrici, utilizzando gli strumenti caratteristici del software di simulazione.

Per lo scenario calibrato, il valore di R^2 è stato pari a 0,97, valore da ritenersi soddisfacente e evidenziato al grafico sotto riportato, nel quale in ascissa ci sono i valori rilevati nelle 74 sezioni di indagine (di cui 63 rilevate su 16 intersezioni) e in ordinata i valori di traffico simulato dal modello (n.b. entrambi i valori espressi in n veicoli equivalenti).

Vengono di seguito riportati i valori dello scarto per le due matrici (auto), raffrontati con i valori di traffico rilevati durante le indagini.

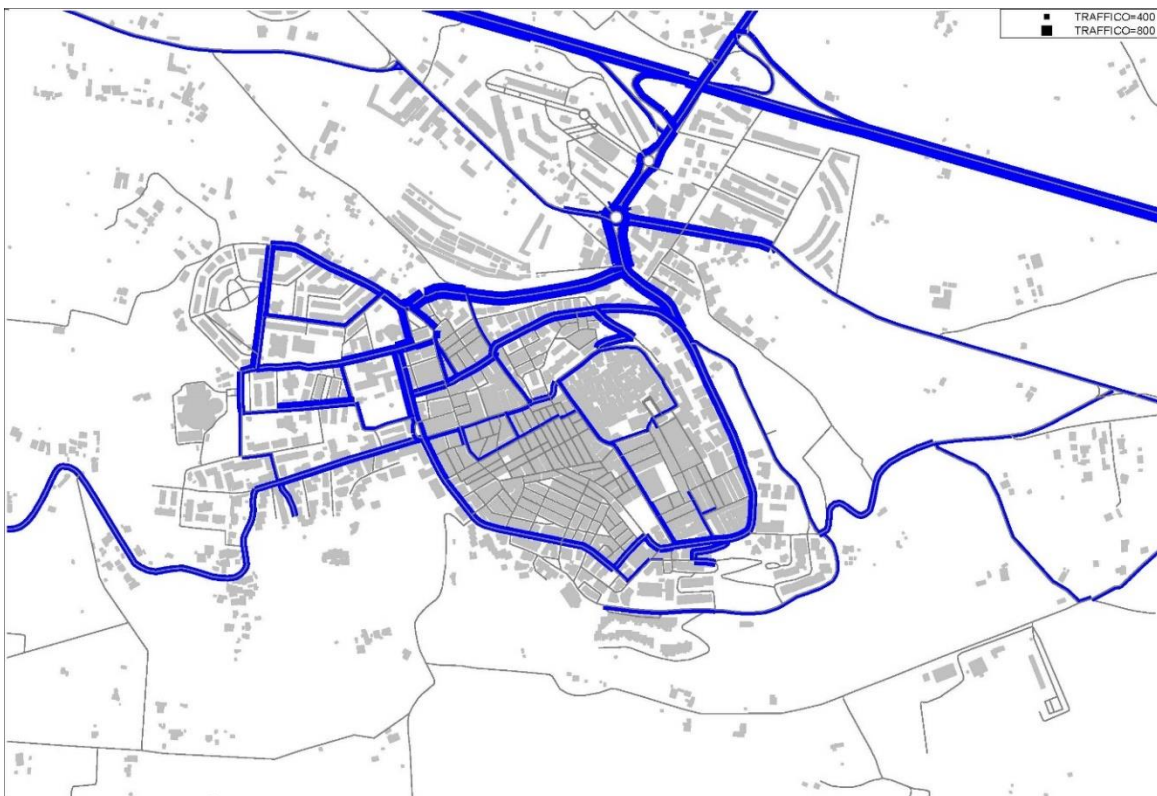


Valore scarto quadratico medio - auto: confronto rilevati/simulati (in veicoli equivalenti)

La rappresentazione più significativa dell'assegnazione del traffico sul grafo è il "Diagramma Fiume" (nelle figure sottostanti). Il modello, attraverso l'inserimento dei dati rilevati e la successiva calibrazione, assegna su ciascuno degli archi della rete un valore di traffico, stimato, nell'ora di punta del mattino (prima delle 07:15). Questa rappresentazione è la visione complessiva del valore assoluto di traffico sulla rete nello scenario attuale (scenario "zero"); la dimensione delle bande in blu è proporzionale al traffico che transita sull'arco (più è larga, maggiore è il traffico che transita su quell'arco nel modello stima).



Scenario attuale ora di punta del mattino (prima delle 7.15) - Diagramma fiume



Scenario attuale ora di punta del mattino (prima delle 7.15) - Diagramma fiume (centro urbano)

6.4.2 Sintesi di quanto emerso dal modello di simulazione del traffico urbano

Gli elementi che caratterizzano **la domanda di trasporto** sono:

Dati ISTAT 2011 (solo spostamenti pendolari e studenti)

Totale spostamenti sistematici nel giorno feriale medio con origine e/o destinazione Comune di Mottola e tutte le modalità di trasporto: **circa 8.038 spostamenti** così distribuiti:

- circa **4.737 spostamenti interni a Mottola** (58,94 %) di cui il 54% sono in auto, il 38% a piedi, il 7% con il mezzo pubblico e l'1% in motocicletta, in bicicletta o con altro mezzo;
- circa **1.063 spostamenti in ingresso a Mottola** (13,22 %) di cui il 64% sono in auto, il 34% con il mezzo pubblico e l'1% a piedi, in motocicletta, in bicicletta o con altro mezzo.
- circa **2.238 spostamenti in uscita da Mottola** (27,84 %) di cui il 59% avviene in auto, il 40 % con il mezzo pubblico, e circa l'1% in motocicletta o con altro mezzo;

Degli 8.038 spostamenti totali, circa 4.573 avvengono **in auto (57 %)**.

I Comuni confinanti che hanno **maggiori spostamenti verso Mottola sono Palagiano e Massafra**, dei quali, rispettivamente, il 35% ed il 67% avviene in auto.

Movimenti di attraversamento (esterni-esterni) del territorio comunale della sola modalità auto (matrice ISTAT, fascia oraria prima delle 07:15): **circa 288 spostamenti**, stimati al 10% degli spostamenti totali tra i comuni aggregati nella macroarea circostante il comune di Mottola.

Modello di simulazione: attraverso l'elaborazione e la verifica sull'attendibilità di tutti i dati disponibili si è proceduto alla costruzione della matrice degli spostamenti delle auto (come conducente), nell'ora di punta della mattina (prima delle 7:15) e la successiva calibrazione del modello attraverso i dati rilevati in situ.

6.5 LE CRITICITÀ RILEVATE DAI RILIEVI CONDOTTI ED EMERSE NELLO SCENARIO BASE

6.5.1 Mobilità

La **ripartizione modale** desunta dai dati ISTAT evidenzia:

- **per i movimenti interni all'area urbana di Mottola:**
 - un ruolo trascurabile del TPL urbano;
 - un ruolo preponderante degli utenti dell'auto, sommando conducenti e trasportati, superiore a 2/3 per i movimenti interni a Mottola, superiore all'80% per i movimenti di scambio fra Mottola e l'esterno;
 - una fortissima componente di trasportati, con coefficienti di occupazione (persone/auto) molto alti;
 - trascurabile ruolo della bicicletta;
 - sufficiente ruolo della moto;
 - ruolo non trascurabile, ma insufficiente (date le dimensioni dell'area urbana) dei movimenti a piedi per i movimenti interni.

- **per i movimenti in penetrazione dall'esterno:**
 - grande preponderanza dell'uso dell'auto, sia in penetrazione, sia in uscita;
 - uso nullo del trasporto pubblico;
 - ovviamente trascurabile il contributo degli altri mezzi (moto, bici, piedi).

In conclusione, le criticità principali risultano:

- **ruolo del tutto nullo/insufficiente del TPL** per i movimenti urbani;
- **ruolo insufficiente anche della bicicletta e dei movimenti a piedi**, mezzi che, date le distanze dei percorsi urbani, potrebbero contribuire molto di più al soddisfacimento della mobilità interna all'area urbana.

Sorprende la quantità di utenti dell'auto come trasportati: a Mottola è già in atto un "carpooling spontaneo", probabilmente legato all'accompagnamento dei figli a scuola, con effetti negativi sulla congestione in relazione al verificato accumulo di auto davanti alle scuole e ai punti di attrazione.

6.5.2 Centro storico, ZTL, pedonalizzazioni

Per quanto attiene alle zone ZTL, a Mottola manca un qualsiasi controllo degli accessi a ZTL o al Centro storico. Inoltre, non sono presenti strade permanentemente pedonalizzate.

6.5.3 Circolazione

Pedoni

Si evidenzia una problematica legata ai marciapiedi, in particolare - ma non solo - sulla viabilità locale: la larghezza risulta spesso inadeguata, vi è una carenza generalizzata di rampe ed occorrerebbe implementare anche la manutenzione, soprattutto in relazione alle utenze più deboli (nonché per le esigenze di chi è costretto ad usare la carrozzella e i passeggini).

Biciclette

La rete ciclabile è praticamente inesistente, anche in relazione alla particolare conformazione orografica del Comune.

A Mottola non risulta ancora presente e fruibile il servizio di bike sharing e manca una ciclostazione.

Trasporto pubblico

Vi è totale mancanza di corsie riservate.

Mancano, inoltre, punti di interscambio: esistono aree di parcheggio per lo più esterne, avulse dall'organizzazione della mobilità.

Si potrebbe servire meglio il centro storico con il bus urbano.

Situazioni critiche

Strade critiche:

- Via De Gasperi

Nodi critici:

- Via Europa – Via san Paolo
- Via Palagianello – Via de Gasperi
- Via Salvador Allende – Via Deledda
- Via Salvador Allende – Via madonna delle sette lampade
- Via Salvador Allende – SP25
- Via Turi – Largo Annunziata
- Via Turi – Via Marco Polo
- Via Risorgimento – Corso Vittorio Emanuele
- Via Europa – Via Buonarroti

6.5.4 Sosta e parcheggi

Salvo alcune zone per lo più periferiche, dove si concentrano alcune destinazioni, sono emersi **problemi critici di sosta** lungo le principali arterie cittadine.

Si tratta, spesso, di una sosta disordinata, talvolta irregolare, che intralcia parecchio la regolare circolazione su alcune strade di quartiere e locali.

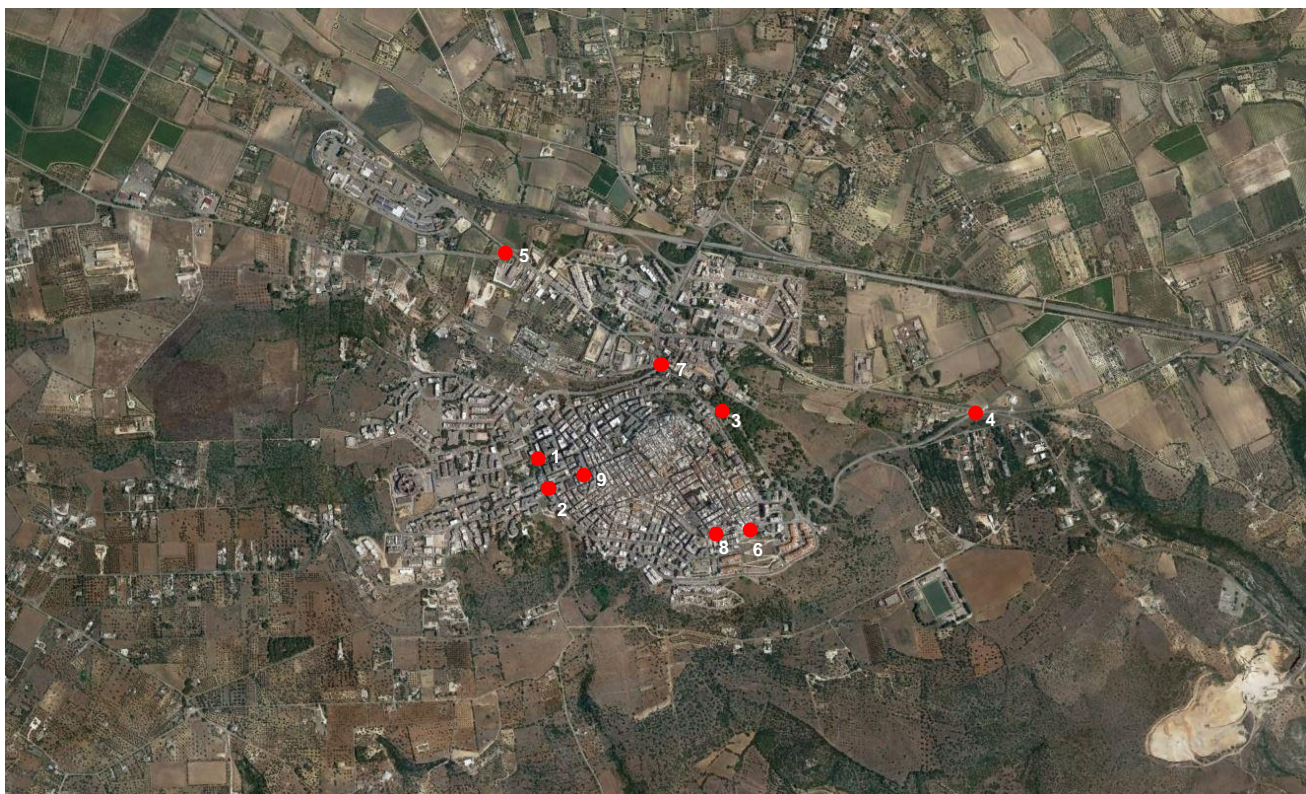
Non dovrebbe essere difficile ridurre l'offerta sulle strade principali, mantenendola magari su un solo lato, spostando la sosta eliminata sulla viabilità circostante, dove l'offerta non pare saturata.

Gli attuali parcheggi di interscambio sono molto orientati a soddisfare la domanda di sosta delle utenze dirette verso il centro.

6.5.5 Sicurezza stradale





La **concentrazione di incroci pericolosi** si trovano quasi tutti a contorno del centro di Mottola (punti 1,2,3,6,7) salvo alcuni situati negli ingressi via Salvador Allende (punti 4,5), mentre è giusto sottolineare i cosiddetti punti neri (6,8,9).

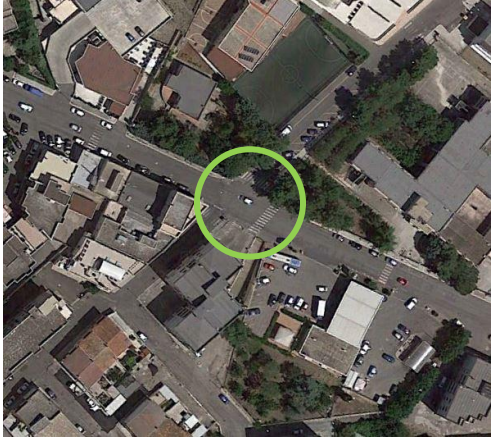





Le figure seguenti mostrano l'evidenza di quanto emerso in sede di rilievi condotti.



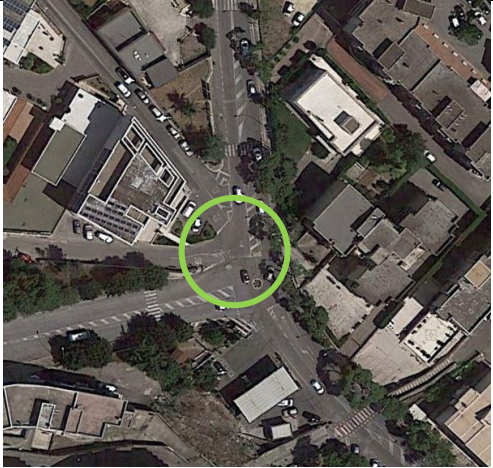





6.5.1 Viabilità ed incroci maggiormente pericolosi

Dettaglio delle strade e degli incroci maggiormente pericolosi per la sicurezza stradale emersi nell'ambito del presente studio.

N.	Intersezione	Visualizzazione dello stato di fatto	Visualizzazione dettaglio
1	Via Europa – Via san Paolo		
2	Via Palagianello – Via de Gasperi		
3	Via Salvador Allende – Via Deledda		

N.	Intersezione	Visualizzazione dello stato di fatto	Visualizzazione dettaglio
			
4	Via Salvador Allende – Via madonna delle sette lampade		
5	Via Salvador Allende – SP25		

N.	Intersezione	Visualizzazione dello stato di fatto	Visualizzazione dettaglio
6	Via Turi – Largo Annunziata		
7	Via Turi – Via Marco Polo		
8	Via Risorgimen to – Corso Vittorio Emanuele		

N.	Intersezione	Visualizzazione dello stato di fatto	Visualizzazione dettaglio
9	Via Europa – Via Buonarroti		

La messa in sicurezza delle aree nere sopra citate:

- per condurre a risultati attendibili,
- per portare all'individuazione delle cause più frequenti che inducono sinistri,
- per agevolare la scelta delle strategie più efficaci da adottare, al fine di aumentare il livello di contrasto ai rischi incidenti,

deve aprirsi all'utilizzo di modelli e di metodi di studio che superino la semplice interpretazione statistica dell'incidentalità, oltre che fondarsi su una base dati solida e completa.

SCENARI DI BASE DEL PUMS OBIETTIVI E MISURE OPERATIVE



7 SCENARI DI BASE DEL PUMS

7.1 SCENARIO ATTUALE (“ZERO”)

Corrisponde alla situazione attuale dei vari sistemi di trasporto, sia infrastrutturale che gestionale, come più sopra descritti ai paragrafi precedenti.

7.1.1 Possibili primi obiettivi del PUMS di Mottola

I possibili obiettivi verificati con i referenti del Comune di Mottola sono stati quelli di seguito espressi:

1) Drenaggio del traffico privato in transito nell’area del centro urbano; eventuale creazione di:

- parcheggi di corrispondenza
- ampliamento ZTL ed aree pedonali,
- piste ciclabili (di cintura alla città e al centro storico);
- navette dedicate al TPL (scuolabus, ecc).

Non risultano aree di pregio esterne al centro storico per istituirvi AP (aree pedonali), né ci sarebbero aree congestionate da preservare dal traffico (mediante zone ZTL o altri interventi).

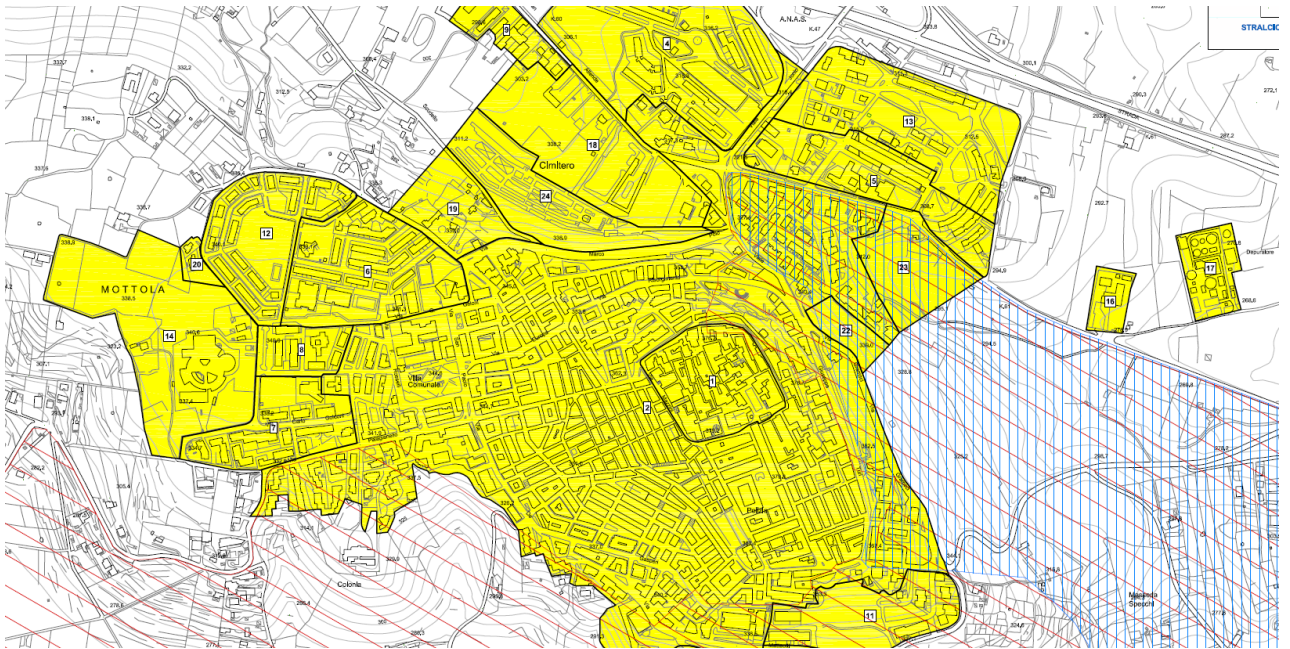
2) chiusura al traffico il centro storico, e creazione di ulteriori ZTL ed, eventualmente, di aree pedonali per una migliore fruizione degli spazi urbani di pregio del centro storico. Il centro storico dovrebbe diventare un’area urbana di massima qualità per l’utenza debole e per la mobilità dolce.

3) creazione sulla viabilità attuale di itinerari nord-sud scorrevoli (verificare la sosta su tali strade, eventualmente da ricollocare lungo altre viabilità o aree da individuare), a completamento di una maglia di viabilità primaria per ora riconoscibile solo sulle direttrici nord ed est-ovest.

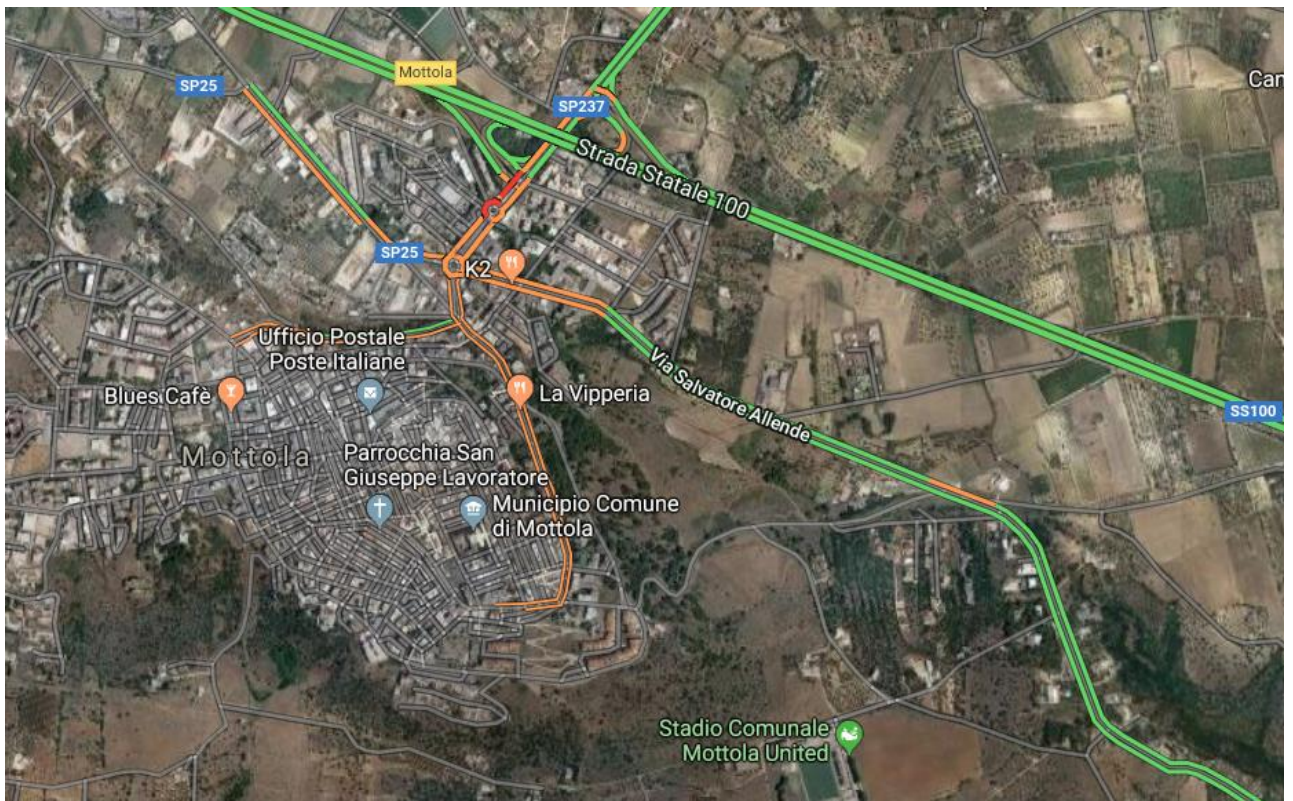
4) verifica dell’impatto sulla viabilità di interventi locali in previsione da PRG vigente.

5) tematica del trasporto pubblico.

6) Gestione dei parcheggi: definire mappatura dei parcheggi su strada (per tipologia e tariffazione) e delle aree di parcheggio comunali esistenti ed in previsione.



La struttura del Centro di Mottola



La Rete viaria principale

7.1.2 Stato attuale di altri sistemi di trasporto

- **Piste ciclabili:** Non risultano esistere. Sono stati verificati altri progetti sovracomunali in atto.
- **Carsharing:** allo stato non risulta esistere un sistema di Car sharing.
- **Bikesharing:** Non esiste.
- **Servizi extraurbani** (ex: SITA sud, ecc).

7.2 DATI E DOCUMENTI ACQUISITI PER LA DEFINIZIONE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

7.2.1 Elenco dei dati e dei progetti utilizzati per l'elaborazione del Piano

Dati e documenti per modello di simulazione

- conteggi di traffico recenti Non sono disponibili dati recenti e non risulta redatto il PGTU.
- SIT (grafo e dati) Non sono disponibili file, è stata ricostruita la rete da parte di Sisplan.

Informazioni per costruzione della matrice O/D e per lo sviluppo del PUMS

Urbanistica

- Aree grandi disponibili (esistenti o già previste nel PRG vigente) dove realizzare eventuali parcheggi di interscambio a raso.
- PRG vigente e PUG: comprendere quali sono gli interventi sui quali ci sarebbe già accordo all'interno del Comune.
- Piani sovraordinati o che si integrano, quali:
 - Piano territoriale provinciale
 - PRIE
 - Piani Attuativi
 - Parco delle Gravine e PAI
 - PPTR

Ufficio statistica

Sisplan è in fase di acquisizione dei dati su Popolazione ed addetti, cartografia in shp delle zone censuarie, da fonti varie (Istat, 2011); sono in fase di ricerca ulteriori altri archivi che potrebbero interessare sul territorio.

Mobilità / Polizia municipale

Dovrà essere acquisita la Cartografia su ZTL, Aree pedonali, zone 30.

Modalità di accesso, orari di funzionamento e di gestione (tipologie di pass per accesso).

Cartografia sulla sosta (zone disco, in divieto, riservata ai residenti). Orari di funzionamento. Tariffazione della sosta.

Altri dati richiesti

Presenze turistiche a Mottola mese estivo ed annuali.

7.2.2 Elenco degli elaborati grafici, documenti utilizzati per l'elaborazione del Piano

- **Cartografia di base area comunale:** formato Pdf, Dwg e Shp file
- **Carta** o Determina/Ordinanza, per la **delimitazione del centro abitato** (verifica tavola del PRG vigente).
- **Carta dei sensi di circolazione, corsie preferenziali, strade pedonali, incroci semaforizzati, ecc.** (se disponibili in formato Dwg o Shp file)
- **Carte tematiche** (carte turistiche, carte con indicata l'offerta di sosta), verifica planimetrie offerta sosta del PRT vigente) eventuali variazioni in zone in cui è stato fatto uno studio o un progetto, carta della ZTL con indicate le aree pedonali (verificare la planimetria del PRG vigente), carte con indicati i quartieri (circoscrizioni), carta che riporta i principali attrattori o generatori di traffico (per esempio: le scuole, gli ospedali, le aree produttive, gli enti pubblici, le forze dell'ordine, le poste, lo stadio, ecc.) (se disponibili in formato Dwg o Shp file)
- **Documenti inerenti ai trasporti:**
 - Piano Regionale della mobilità e dei trasporti,
 - **Grafo della rete viaria in formato lavorabile** (Dwg, Shp file)
 - Altri Piani sovraordinati.

Per quanto riguarda la **costruzione e l'aggiornamento della matrice del modello di traffico**, non risulta essere stato elaborato un PGTU, in formato editabile. Sisplan, pertanto, sta sviluppando e svilupperà internamente:

- archi del grafo in Shp file,
- nodi del grafo in Shp file,
- zonizzazione in Shp file
- matrice Origine/Destinazione, veicoli leggeri e veicoli pesanti, in excel o file di testo (txt, csv).
- **Documenti inerenti alla pianificazione urbanistica:**
 - PRG (in formato lavorabile),
 - Zonizzazione acustica, se redatta,
 - Piano del commercio, se presente.
- **Documenti sovraordinati:**
 - Piano Energetico (PEAR),
 - PTR (Piano Territoriale Regionale),
 - PTPR (Piano Territoriale Paesistico Regionale),
 - PRIA (Piano Regionale Degli Interventi Per La Qualità Dell'aria).
- **Progetti:** progetti in corso di realizzazione e in previsione (breve - medio e lungo termine) (per es. strade, residenze, centri commerciali, particolari poli di attrazione e/o generazione di traffico), oltre a quanto riportato nelle tavole del PRG vigente.
- **Rilievi di traffico:**

- Acquisizione eventuali filmati telecamere negli incroci semaforizzati (verifica con Polizia municipale),
- **Indagini di traffico legati a studi specifici (apertura esercizi commerciali, analisi ambientali VAS, AIA, ecc.),** se disponibili in formato lavorabile,
- Indagini della Provincia o della Regione per le strade di loro competenza.
- **Calendario annuale eventi permanenti e temporanei:** (fiere, mercati, eventi ludici, sportivi, storici, artistici, ecc.). Si richiede:
 - Periodo
 - ubicazione dell'evento
 - provvedimenti sul traffico
 - eventuali statistiche di affluenza nel tempo.
- **Sosta:**
 - regolamentazione (strisce bianche, blu e gialle, app attive per la sosta),
 - tariffe,
 - localizzazione parcheggi in struttura (se disponibile offerta di posti e tariffe)
 - parcheggi riservati ai residenti (a pagamento? Tutti o solo in centro? Tipo di tariffa)
 - elenco strade riservate ai residenti (eventuali determine comunali)
 - posti riservati (carico /scarico, forze dell'ordine, enti pubblici, hotel, ecc.),
 - piano particolareggiato della sosta e altri studi e relazioni redatti, se disponibili,
 - piano della sosta, se redatto.
- Aree di sosta o terminal per bus turistici ed eventuali percorsi ammessi per il recapito dei turisti.
- **Dati vari:**
 - Anagrafica nomi strade,
 - anagrafe popolazione (totale, maschi e femmine, ecc.)
 - dati turistici (numero hotel, B&B, ostelli, campeggi, ecc. statistiche affluenza, ecc.),
 - incidentalità ultimi 5 anni con indicata l'ubicazione, la gravità degli incidenti (con o senza feriti, morti) e i mezzi coinvolti (auto, bici, pedoni, moto, pesanti)
 - regolamentazione della ZTL (determina),
 - parco auto circolante (dati motorizzazione).
- **Servizi legati alla mobilità sostenibile e all'utenza debole:**
 - bike e car sharing (dove, tipo di convenzione, tariffe, dati/statistiche di utilizzo e studi),
 - servizi pubblici per la mobilità e per i trasporti (info point del comune, ecc.),
 - attività/ iniziative in via di sperimentazione (attività nelle scuole, o in particolari aree o quartieri, ecc.),
 - Mobility manager del comune (è presente?),
 - convenzioni con industrie per agevolazioni per i dipendenti (piani spostamento casa- lavoro).
- Quadro di unione eventuali aree dismesse.

7.3 SCENARIO DI RIFERIMENTO

Lo Scenario di Piano sarà costituito dagli interventi definiti per il breve, medio, lungo termine, e comprenderà anche **gli interventi invariati** cioè quelli già approvati e già ammessi a finanziamento o in fase di realizzazione o già decisi dai diversi livelli della pubblica amministrazione (Comune, Provincia, Regione, ecc.) e che saranno realizzati nell'arco temporale preso in esame dal PUMS. L'insieme dei soli interventi invariati, inserito nella situazione attuale, costituisce lo **Scenario di Riferimento (SR)**, anche questo strutturato, dal punto di vista temporale, in tre fasi coincidenti con quelle dello Scenario di Piano.

Lo **“Scenario di Riferimento”** corrisponde quindi alla situazione sia infrastrutturale che organizzativa/gestionale, in cui si considerano realizzati gli interventi già decisi o assentiti dalla Pubblica Amm.ne.

Gli interventi invariati sono di seguito elencati.

Viabilità

- Modifica dell'assetto di **Via De Gasperi** e adattamento all'alta domanda di sosta, tramite restringimento del marciapiede sul lato opposto rispetto alle attività commerciali e inserimento di stalli di **sosta regolamentata** su entrambi i lati della carreggiata.
- Chiusura del centro storico tramite **realizzazione di una ZTL** con telecamere per consentire l'accesso unicamente agli aventi diritto (disabili, residenti, carico/scarico merci, ecc.).
- Pedonalizzazione di **Corso Vittorio Emanuele**.
- Miglioramento della viabilità presso le due **rotatorie di accesso a nord alla città**.
- Realizzazione di un doppio stallo autobus lungo **Viale Jonio**.
- Miglioramento della viabilità e delle condizioni di sicurezza in corrispondenza dell'intersezione tra **Viale Turi e Via Marco Polo** (all'altezza del distributore Q8).
- Collegamento di **Via Pio XII e Via Taverna del Piffero** e istituzione di sensi unici, in modo da ridurre la concentrazione del traffico in prossimità della Taverna del Piffero e del Discount Alter dovuto alla presenza di strade senza uscita.
- Allargamento del marciapiede di **Via Vito Sansonetti**, al fine di sfavorire la sosta irregolare che interessa la viabilità.

Sosta

- Inserimento di stalli di sosta a lisca di pesce in **Via Vivaldi**, caratterizzata da ampio calibro stradale, per reindirizzare la sosta che non sarà più possibile in piazza Chiara Lubich e soddisfare la domanda di sosta dei frequentatori del mercato e della scuola materna Collodi e dell'Istituto Comprensivo S. Giovanni Bosco.

Piste ciclabili

- Realizzazione di un **anello ciclopedonale** lungo tutto il perimetro della città.

Interventi infrastrutturali

- Realizzazione di **parcheggi multipiano** di interscambio finalizzati all'accesso al centro storico, localizzati in prossimità dello stesso (ipotizzato in Viale Turi, presso l'ex-parcheggio della società di trasporti Sud-Est o in Via Salvo D'Acquisto)
- Installazione **colonnine di ricarica** per mezzi elettrici nei punti strategici della città (nord, sud ed ovest).

Altri interventi possibili

- Spostamento della zona mercatale lungo Via Matteotti / Via Gramsci, con chiusura delle viabilità stesse.

8 OBIETTIVI E MISURE OPERATIVE

8.1 LINEE DI AZIONE, OBIETTIVI E INDICATORI DEL PUMS

Con riferimento alle possibili linee di azione implementabili in via teorica nell'ambito del PUMS la tabella di seguito riassume gli obiettivi generali e specifici del PUMS per ciascuna linea di azione con riferimento alla quale si sono identificate specifiche misure di intervento (interventi) e operative (progetti) da includere nel Piano Operativo di PUMS

La tabella include altresì per ogni linea di azione gli indicatori proposti per la valutazione e il monitoraggio di Piano.

8.2 LINEE D'AZIONE E MISURE DI INTERVENTO

La Tabella seguente fa corrispondere alle linee d'azione le possibili linee operative (misura di intervento) da seguire per tradurre in realtà gli obiettivi che le linee d'azione stesse sottendono.

La elencazione delle misure di intervento è volutamente molto ampia, in modo da poter identificare tra di esse, attraverso il processo di condivisione e confronto con l'Amministrazione ed i portatori di interesse, quelle che hanno le caratteristiche di utilità, fattibilità e consenso.

8.2.1 Linee di azione, obiettivi e indicatori del PUMS

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
1	Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico Ridurre il consumo del suolo	Veicoli flotta bike sharing; Stazioni bike sharing; Abbonati bike sharing; Corse effettuate con il bike sharing. Percorrenza mezzo privato. Estensione percorsi ciclopedonali. Ripartizione modale (spostamenti in bici).
		Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile	
2	Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico, alla gestione della sicurezza stradale, all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico Ridurre il consumo del suolo	Estensione della rete viaria. Congestione/saturazione della rete. Estensione chilometrica AP e ZTL. Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi.
		Ridurre i costi sociali del trasporto	Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto. Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)	

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
3	Misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico	Passeggeri trasportati. Offerta dei servizi (bus x km). Passeggeri trasportati. Costi /introiti dei servizi. Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità TPL.
		Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica	Innalzare l'efficienza nell'uso delle risorse pubbliche destinate ai servizi (TPL, ecc..)	
		Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini	
4	Percorsi ciclopedonali e mobilità dolce	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico	Estensione (km) di percorsi ciclopedonali. Ripartizione modale degli spostamenti (% spostamenti ciclo-pedonali).
		Ridurre i costi sociali del trasporto	Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto. Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)	
5	Tariffazione degli accessi (aree urbane centrali, spiagge, siti naturalistici, etc.)	Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Internalizzazione dei costi esterni (ambientali e sociali) del trasporto in auto Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico Ridurre l'intrusione visiva	Posti auto su a pagamento su strada a pagamento. Tariffa sosta su strada ed introiti. Emissioni inquinanti in atmosfera.

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
6	Trasporto merci	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico	Accessi ZTL Emissioni inquinanti in atmosfera
7	Misure di riduzione emissioni CO ₂ . Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico	Auto ibride ed elettriche (% sul totale); Biciclette a pedalata assistita (% sul totale); Bus ibridi ed elettrici (% sul totale);
8	Modalità di gestione dei parcheggi e delle aree di sosta	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico Ridurre il consumo del suolo	Posti auto in parcheggi su strada o in struttura Tariffa sosta in parcheggi su strada o in struttura Occupazione parcheggi
		Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica	Rendere efficace la spesa di investimento destinata alle infrastrutture (strade, parcheggi)	Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi;
9	Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico	Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile	Numero incontri con associazioni di categoria e portatori di interesse

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
10	Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile	Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	<p>Campagne di comunicazione</p> <p>Educazione alla mobilità sostenibile (Numero ore e programma eseguito)</p>
11	Elementi di una campagna di promozione e marketing in cooperazione con le strutture ricettive e l'industria turistica in generale, finalizzata alla creazione di offerta che tenga in considerazione la mobilità sostenibile	Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p> <p>Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile</p>	<p>Numero incontri con associazioni di categoria e portatori di interesse operatori turistici</p>

8.2.2 Linee d'azione e misure di intervento del PUMS

LINEE DI AZIONE E MISURE DI INTERVENTO DEL PUMS		Scenario di Riferimento	Scenari di ipotesi di Piano ¹
1	SISTEMI DI MOBILITÀ INNOVATIVA, SIA DI CARATTERE INFRASTRUTTURALE CHE GESTIONALE		
1.1	<i>Ciclabilità (anche attraverso il coinvolgimento degli albergatori ed esercenti attività turistiche/ agenzie viaggio)</i>		
1.1.1	Introduzione di offerta biciclette (normali ed elettriche) a noleggio nella forma del bike-sharing da localizzarsi in punti a maggior attrattività turistica, per tempo libero, per presenza di importanti nodi di trasporto, tramite istituzione di postazioni/ di presa/consegna		2021÷2022
1.1.2	Realizzazione di una ciclostazione con funzioni di interscambio, dotata di parcheggio auto, parcheggio bici, bike-sharing, servizi alla persona ed ai mezzi		2022
1.2	<i>Carpooling / carsharing</i>		
1.2.1	Incentivazione dell'accesso a portali web per l'utilizzo collettivo dell'auto privata (car-pooling e per l'utilizzo di auto in condivisione (car sharing)		2021÷2022
2	AZIONI IDONEE AL CONTENIMENTO E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO, ALLA SICUREZZA STRADALE, ALL'INCENTIVAZIONE DI FORME DI MOBILITÀ ALTERNATIVA ALL'AUTOMOBILE		
2.1	<i>Realizzazione di nuove infrastrutture</i>		
2.1.1	Vedi punto 7.1	2022÷2025	

¹ Da verificare da parte dell'Amministrazione di Mottola.

LINEE DI AZIONE E MISURE DI INTERVENTO DEL PUMS		Scenario di Riferimento	Scenari di ipotesi di Piano ¹
2.2	<i>Gerarchizzazione della rete stradale</i>		
2.2.1	Individuazione della rete stradale principale (classi D, E)		Da effettuarsi nell'ambito della redazione del PGTU
2.2.2	Classificazione funzionale della viabilità: - della <u>rete principale</u> nella quale: . individuare gli itinerari per il traffico di scambio e di attraversamento; . garantire il deflusso del traffico interno alla area urbana - della <u>rete locale</u> in cui imporre condizione circolatorie atte a: . garantire la sicurezza delle utenze deboli soprattutto pedoni e ciclisti; . disincentivare l'avvicinamento di traffico improprio all'area urbana centrale; - definire anche le strade a "destinazione particolare".		Da effettuarsi nell'ambito della redazione del PGTU
2.3	<i>Aree Pedonali (AP)</i>		
2.3.1	Istituzione di Aree Pedonali Permanenti (Zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe (ad esempio ai residenti, ecc.)		2021÷2022
2.4	<i>Zone a Traffico Limitato (ZTL)</i>		
2.4.1	Verifica del perimetro della zona a traffico limitato nel Centro Storico di Mottola		2021÷2022
2.4.2	Introduzione di efficaci controlli automatici degli accessi alla Zona a Traffico Limitato del Centro Storico di Mottola		2021÷2022

LINEE DI AZIONE E MISURE DI INTERVENTO DEL PUMS		Scenario di Riferimento	Scenari di ipotesi di Piano ¹
2.5	<i>Zone a velocità limitata (ZONE 30), per favorire gli spostamenti dei pedoni e dei ciclisti, e la convivenza in sicurezza con il traffico motorizzato. La limitazione delle velocità può essere realizzata, non solo imponendo un limite di velocità, ma attraverso interventi di arredo urbano e di moderazione del traffico (traffic calming)</i>		
2.5.1	Verifica delle zone 30 esistenti alla luce della individuazione della viabilità principale urbana; eventuale individuazione di nuove zone 30		2021
2.5.2	Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositive del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento: <ul style="list-style-type: none"> ▪ della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali, sulla viabilità principale esistente e di progetto; ▪ degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove è istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incroci con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di viabilità principale urbana. 		Da effettuarsi nell'ambito di un Piano Particolareggiato
2.6	<i>Redazione della Analisi di Sicurezza per gli interventi di messa in sicurezza stradale</i>		
2.6.1	Creazione del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale, per adeguarsi al DM 22/04/2004 e al DL 35/2011		2021÷2022
3	MISURE PER L'OTTIMIZZAZIONE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO/PRIVATO		
3.1	<i>Potenziamento/miglioramento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL)</i>		
3.1.1	Verifica della struttura di rete del TPL urbano ed eventuale introduzione di modifiche, anche sotto forma di aumento della frequenza del servizio		2021÷2022
3.1.2	Protezione dei percorsi delle linee di TPL con l'introduzione di corsie riservate e la eliminazione della sosta		2021÷2022

LINEE DI AZIONE E MISURE DI INTERVENTO DEL PUMS		Scenario di Riferimento	Scenari di ipotesi di Piano ¹
3.1.3	Introduzione di servizi di trasporto con mezzi elettrici all'interno del Centro Storico di Mottola e tra i parcheggi di interscambio ed il Centro Storico		2022÷2025
4	PERCORSI CICLOPEDONALI E INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ DOLCE		
4.1	<i>Infrastrutture e gestione di percorsi di mobilità ciclopedonale e mobilità dolce</i>		
4.1.1	Realizzazione di una rete ciclabile sulla viabilità esistente, con funzioni operative (pendolarità urbana) e turistiche (collegamenti con le emergenze naturalistiche)		2021÷2023
4.1.2	Promozione della ciclabilità con la realizzazione di materiale informativo e di eventi cittadini ricorrenti; partecipazione a competizioni nazionali ed internazionali che premiano comportamenti virtuosi		2021÷2022
4.1.3	Miglioramento della percorribilità pedonale della rete stradale; ricalibrazione dei marciapiedi; eliminazione delle barriere architettoniche (tramite PEBA già affidato agli scriventi)		2021÷2022
4.1.4	Sviluppo di attività per l'utilizzo di modalità "dolci" (piedi e bicicletta) per gli spostamenti casa-scuola (Pedibus, ciclobus)		2021÷2023
5	TARIFFAZIONE DEGLI ACCESSI (AREE URBANE CENTRALI, SITI NATURALISTICI , ETC.)		
5.1	<i>Sosta a pagamento</i>		
5.1.1	Verifica del sistema in essere di sosta a pagamento; eventuale introduzione di modifiche		2021÷2022
6	TRASPORTO MERCI		
6.1	<i>Gestione dell'accesso e del carico-scarico nel Centro Storico</i>		
6.1.1	Verifica dei pass per gli operatori del trasporto e distribuzione commerciale per il Centro Storico di Mottola (da effettuare contemporaneamente all'intervento 2.4.1)		2021÷2023

LINEE DI AZIONE E MISURE DI INTERVENTO DEL PUMS		Scenario di Riferimento	Scenari di ipotesi di Piano ¹
6.1.2	Creazione di un transit point nell'attuale terminal urbano, a partire dal quale gestire la logistica urbana con mezzi ad elevata compatibilità ecologica (mezzi elettrici)		2022÷2025
7	MODALITÀ DI GESTIONE DEI PARCHEGGI E DELLE AREE DI SOSTA		
7.1	<i>Realizzazione di infrastrutture di sosta e parcheggi di attestamento e/o interscambio da integrarsi con altre modalità di trasporto collettive gestite da parte di operatori di servizi collettivi e a nolo</i>		
7.1.1	Individuazione di aree per la realizzazione di parcheggi di interscambio		2021÷2025
7.1.2	Sistematizzazione dell'attuale offerta di sosta fuori strada, con realizzazione di materiale informativo su localizzazione, disponibilità, percorsi (vedi anche la successiva Misura di intervento 7.2.1)		2021÷2023
7.2	<i>Gestione informatizzata dell'offerta di sosta a fini di redistribuzione e orientamento della domanda</i>		
7.2.1	Introduzione di sistemi info-telematici ITC - ITS quali pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione delle aree di sosta		2021÷2023
7.3	Riordino della sosta		
7.3.1	Si veda intervento 2.4.1 e intervento 5.1.1		2019÷2020
8	MISURE DI RIDUZIONE EMISSIONI CO₂. VEICOLI A BASSO (O NULLO) IMPATTO (ELETTRICI, ECC.): AUTO, MOTO, BUS, MA ANCHE BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA		
8.1	<i>Incentivi indiretti (regolamentazione circolazione in base a motorizzazione e alimentazione, ma anche disponibilità di rete distribuzione carburanti) per veicoli a basso o impatto nullo</i>		
8.1.1	Stazioni di ricarica per auto elettriche		2022÷2025
8.2	<i>Incentivi diretti parco veicolare a basso o impatto nullo</i>		
8.2.1	Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per l'acquisto bici elettriche/pedalata assistita e per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici/ad emissioni zero		2022÷2025

LINEE DI AZIONE E MISURE DI INTERVENTO DEL PUMS		Scenario di Riferimento	Scenari di ipotesi di Piano ¹
9	MODALITÀ PER PROMUOVERE LA PARTECIPAZIONE DEL PARTENARIATO SOCIO-ECONOMICO		
9.1	<i>Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PUMS</i>		2021÷2022
9.2	<i>Identificazione dei progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati</i>		2022÷2023
10	ELEMENTI DI UNA CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
10.1	<i>Predisposizione di una campagna informativa sull'implementazione del PUMS</i>		2021÷2022
10.2	<i>Linee guida per la realizzazione di una campagna educativa sulla mobilità sostenibile</i>		2021÷2022
10.2.1	<i>Predisposizione delle linee guida in collaborazione con le autorità e gli operatori scolastici; realizzazione di campagne educative basata su attività esperienziali</i>		2021÷2022
11	CAMPAGNA DI PROMOZIONE E MARKETING IN COOPERAZIONE CON LE STRUTTURE RICETTIVE / TURISTICHE, FINALIZZATA ALLA CREAZIONE DI OFFERTA CHE TENGA IN CONSIDERAZIONE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
11.1	<i>Sviluppo di un Piano della mobilità dolce/turistica, con dettaglio delle infrastrutture e dei servizi</i>		2021÷2023

8.3 PIANO DI COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE

L'attività di **"comunicazione / partecipazione" al Piano** si è svolta e si svolgerà durante l'intero processo di redazione del PUMS.

Le attività da intraprendere hanno compreso e comprenderanno:

- ✔ l'individuazione, insieme alla Amm.ne, degli stakeholder, cioè di coloro che "abbiano un interesse" verso il territorio e quindi siano interessati ad interagire con il progetto, fornendo il proprio contributo in termini di idee e proposte;
- ✔ l'effettuazione di un **primo incontro preliminare con gli stakeholder** individuati, con proposta di un **questionario** relativo agli obiettivi generali del PUMS;
- ✔ la realizzazione di **forum pubblici**, cioè aperti alla cittadinanza in generale. Nel primo forum pubblico, che dovrebbe avvenire al termine della Fase A, si spiegherà, insieme alla Amm.ne, cos'è il PUMS, quali sono gli obiettivi, quali i tempi per realizzarlo, cosa ci si aspetta in termini di contributo dai cittadini. Nel secondo forum, da realizzarsi nelle prossime settimane, verranno presentati gli interventi previsti nel PUMS;
- ✔ alcuni **focus group**, cioè "tavoli tematici" ristretti, ciascuno con la partecipazione di un numero contenuto di stakeholders (max 7-10 persone) per approfondire le aspettative e "settare" meglio le azioni e le analisi del PUMS. Si svolgono in forma di confronto aperto e potrebbero essere anche integrati da compilazione di questionari.

I prossimi focus group potrebbero essere così articolati:

- ✔ uno con i commercianti;
- ✔ uno con un campione di residenti;
- ✔ uno con le associazioni più rappresentative e/o con gli imprenditori della zona industriale.
- ✔ realizzazione di un **Sito web** con grafica coordinata e **casella dedicata** per la partecipazione². Il sito web può contenere tutti i documenti del PUMS, spiegare l'avanzamento del lavoro, avere una casella dedicata a cui scrivere per dare suggerimenti e compilare un questionario "motivazionale" online. Si propone il questionario on line, anziché quello telefonico, perché quello on line può essere più articolato e aumentare il senso di "partecipazione" al progetto di PUMS.

² Da valutare con l'Amministrazione di Mottola.

9 DEFINIZIONE PROGETTUALE, VALUTAZIONE E VERIFICA DELLE LINEE DI AZIONE E DEGLI INTERVENTI DI PUMS

La lettura incrociata delle tabelle più sopra riportate propone la visione d'insieme circa le linee di azione e le relative misure di intervento, per confronto agli obiettivi generali e specifici del PUMS e agli indicatori proposti per la valutazione e il monitoraggio di Piano.

Per ogni linea di azione e/o misura di intervento attinente a ogni singolo intervento (progetto), il PUMS prevede:

- un'attività di valutazione di impatto preliminare rispetto alla sua inclusione nel PUMS;
- una verifica di fattibilità contestuale alla sua inclusione nel PUMS;
- un'azione di monitoraggio da svolgersi durante la validità temporale del Piano.

La valutazione esprime a questo proposito i risultati che lo Scenario di Piano è in grado di conseguire rispetto allo Scenario di Riferimento, relativamente ai periodi breve (2021-2022), medio (2023) e lungo (2024-2028), evidenziandone gli impatti quantitativi sui sistemi della mobilità e trasporti, ambientale ed economico.

La valutazione è stata effettuata in termini comparativi mettendo a confronto i risultati dello Scenario di Piano rispetto allo Scenario di Riferimento, che contiene tutti gli interventi invariati, cioè tutti quelli che sono già decisi e che verranno realizzati all'orizzonte decennale del PUMS (o perché già in corso di realizzazione o in ogni caso perché per essi è già previsto il finanziamento).

10 VALUTAZIONI CONCLUSIVE E SINTESI SULL'IMPATTO DEL PUMS

Come anticipato nelle pagine precedenti, il PUMS è strutturato quale piano operativo, per schede, in modo tale da agevolare l'implementazione e il monitoraggio.

La natura operativa del PUMS dipende strettamente dall'esigenza di identificare le modalità realizzative delle linee di azione e in particolare delle misure di intervento e operative in grado di avere un impatto nel breve, medio e lungo periodo, sia per ciò che riguarda l'efficacia del sistema domanda-offerta, con riferimento alla soluzione dei problemi connessi alla circolazione, alla sosta e alla qualità dei servizi; sia per ciò che riguarda l'efficienza, ossia i costi inerenti agli investimenti e alla gestione dei servizi e delle infrastrutture.

Tuttavia il PUMS non si qualifica come mero piano dei trasporti, ed è perciò volto alla riduzione delle esternalità, attraverso il miglioramento della ripartizione modale, il rinnovo del parco veicolare, lo sviluppo della mobilità dolce, la riduzione dei traffici nelle zone dedicate alla residenzialità o fruizione degli spazi pubblici da parte dei pedoni per attività di svago, shopping, tempo libero.

In questi termini il PUMS si è dotato di obiettivi e target che – anche alla luce delle effettive risorse a disposizione e di quanto consentito dalla normativa, nonché dalle considerazioni emerse dalle consultazioni con i principali stakeholder – si collocano anche oltre gli orizzonti temporali di durata di piano. Questa esigenza risponde alla natura del PUMS quale piano di indirizzo oltre che operativo.

Come già detto il PUMS ha durata decennale e articolato in piano di breve, medio e lungo periodo (ipotizzati rispettivamente al 2019, 2022 e 2027).

Riprendendo le considerazioni effettuate in precedenza circa la durata decennale di PUMS scandita dagli scenari di riferimento e di piano di breve, medio e lungo periodo – rispettivamente al 2019, 2022 e 2027 – è opportuno precisare che i target di lungo periodo non è detto combacino con lo scenario di piano al 2027, in quanto possono non essere conseguibili in termini quantitativi nei limiti temporali di PUMS: questi rappresentano politicamente dei target in quanto obiettivi di sostenibilità.

Va sottolineata anche la **funzione strategica** del PUMS di attivare un processo di raccolta dati e informazioni che pur nel caso dell'assenza di informazioni per la ricostruzione dello stato attuale e degli scenari di riferimento e la valutazione rispetto a questi degli scenari di piano, possa eventualmente supportare il monitoraggio del PUMS rispetto ai target degli scenari di piano e di lungo periodo.

In via generale a conclusione di questo capitolo si può affermare che il PUMS risulta avere durante la durata complessiva un impatto migliorativo sulla mobilità. In particolare gli interventi previsti riescono a risolvere le principali criticità emerse dall'analisi dello stato di fatto.

Il Piano pone inoltre le basi per lo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile che richiede tuttavia l'avvio di una serie di misure di carattere organizzativo e comunicativo, nonché una serie di approfondimenti circa la fattibilità in particolare economica e amministrativa degli interventi in grado di recuperare i costi esterni generati dal trasporto motorizzato individuale e/o di modificare in modo radicale la composizione del parco veicolare o favorire la diffusione di altre modalità di trasporto (come la bici) che si ritengono non sempre attuabili durante la durata del piano per problemi inerenti alla disponibilità di fondi, o a difficoltà di ordine normativo o tecnologico.

Dal punto di vista degli impatti ambientali degli interventi previsti nel PUMS , si ottiene un decremento dei livelli di concentrazione per tutti gli inquinanti, con abbattimento, tendenzialmente, delle emissioni climalteranti superiore al 10% nello scenario futuro di medio-lungo termine.

In ultimo, si vuole sottolineare come la struttura stessa del PUMS richieda e preveda la messa a punto di un *modus operandi* da parte degli enti coinvolti – ma anche della società civile e degli stakeholder – finalizzato a utilizzare questo strumento come un piano dinamico, in grado di modificarsi nel tempo, sulla base di un piano di monitoraggio e rendicontazione, come descritto nel prossimo Capitolo.

11 IMPLEMENTAZIONE E MONITORAGGIO DEL PUMS

L'implementazione del PUMS, quale piano dinamico, segue dal punto di vista dei contenuti il Piano Operativo precedentemente descritto e dal punto di vista procedurale del suo aggiornamento e monitoraggio quanto previsto nei prossimi paragrafi.

Oltre a stabilire i principi guida e i contenuti del Piano di Monitoraggio e le modalità di rendicontazione del PUMS, nel presente capitolo si affronta la questione inerente alla gestione del Piano attraverso una specifica sezione dedicata all'Ufficio di PUMS.

11.1 *PIANO DI MONITORAGGIO DEL PUMS*

Sulla base della struttura del Piano Operativo di PUMS, come definita al precedente Capitolo 11, si propone di adottare un Piano di Monitoraggio del PUMS organizzato per schede guida, relative alle linee di azione e/o alle misure di intervento (interventi) e/o alle misure operative (progetti), a seconda della specifica linea di azione.

Si consiglia di utilizzare una **scheda di monitoraggio**, per ogni scheda operativa.

11.1.1 Schede guida per il monitoraggio del pums

Si riporta di seguito la scheda guida tipo da adottarsi per il Monitoraggio del PUMS.

RIFERIMENTO SCHEDA OPERATIVA: scheda operativa N+1									
LINEA D'AZIONE n+1: es. GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ AL TERRITORIO									
Misura di intervento n+1.n+1: Risolvere i nodi problematici della struttura viaria									
Misura operativa n+1.n+1.n+1: Completare la rete stradale di primo livello									
Stato di avanzamento				Motivi eventuali ritardi					
Procedure avviate				Azioni correttive/Misure di mitigazione ritardi e avvio/accelerazione procedure					
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione e/ U. misura	Valore anno di monitoraggio	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonti	Disponibilità dei dati
			2021	2024	2027	2021			
Indicatore 1			2021		2021				
			2024		2024				
			2027		2027				
Indicatore n+1			2021		2021				
			2024		2024				
			2027		2027				
Raccomandazioni per il monitoraggio									

11.1.2 Schede guida per il monitoraggio degli indicatori del PUMS

Oltre all'elenco degli interventi e alle schede finalizzate al monitoraggio dell'attuazione degli interventi stessi e all'aggiornamento dei parametri inerenti agli stessi, il piano operativo e di monitoraggio comprende anche una sezione relativa all'aggiornamento degli indicatori del PUMS, funzionali al governo della mobilità sostenibile sul territorio.

Non diversamente dalla valutazione, il monitoraggio del PUMS è effettuato – ove la disponibilità dei dati e delle informazioni lo consentono – utilizzando strumenti e procedure in grado di misurare gli indicatori.

Laddove l'impiego di simili strumenti non risulti possibile/opportuno si consiglia l'impiego di uno schema di valutazione, il cui fulcro è rappresentato dal monitoraggio in itinere delle informazioni e degli indicatori rappresentativi. Per il monitoraggio degli indicatori si propone la redazione di una scheda sul modello riportato nella tabella seguente.

Sistema:				Ambito:					
Indicatore:				Titolo dell'indicatore:					
Descrizione:									
Scopo dell'indicatore:									
Ente responsabile della raccolta del dato:									
Frequenza aggiornamento (annuale/mensile):				Unità di misura:					
Target:				Valore obiettivo del Piano:					
Tendenza nel tempo (rispetto ai target/valori obiettivo)				Giudizio sintetico (rispetto ai target/valori obiettivo)					
Migliora			<input type="checkbox"/>	Positivo			<input type="checkbox"/>		
Peggiora			<input type="checkbox"/>	Negativo			<input type="checkbox"/>		
Stabile			<input type="checkbox"/>	Né positivo, né negativo			<input type="checkbox"/>		
Non valutabile per assenza di target/valori obiettivo)		N.V.	<input type="checkbox"/>	Non valutabile per assenza di target/valori obiettivo)		N.V.	<input type="checkbox"/>		
Necessità di ulteriori indagini		p	<input type="checkbox"/>	Necessità di ulteriori indagini, dati limitati		p	<input type="checkbox"/>		
Commento:									
Valori rilevati									
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Rappresentazione grafica dell'indicatore									

Strutturato in questo modo, il piano di monitoraggio risulta parte integrante dell'implementazione del Piano e rappresenta lo strumento *permanente* di verifica dei processi di realizzazione e gestione degli interventi, sul piano finanziario, procedurale ma soprattutto operativo. Il Piano consente pertanto di:

- misurare lo stato di avanzamento degli interventi;

- verificare l'attuazione degli interventi rispetto agli obiettivi/target;
- identificare/prevenire gli ostacoli gestionali/amministrativi, tecnici e finanziari;
- individuare eventuali azioni correttive.

11.1.3 Rendicontazione del PUMS

Il piano di monitoraggio dovrebbe essere associato ad un'attività di rendicontazione che su base annuale documenti in un apposita relazione sullo stato dell'attuazione del PUMS, così come sugli elementi caratteristici del sistema della mobilità sostenibile nell'area trapanese.

In sede di monitoraggio della implementazione del PUMS si ritiene opportuno monitorare quanti più indicatori possibile, anche in virtù di un aumento del coinvolgimento del settore privato nella realizzazione, finanziamento e gestione dei servizi (elemento che necessita di essere controllato e gestito attraverso indicatori e dati) e per massimizzare l'efficacia della richiesta di fondi e la partecipazione a programmi e progetti di sviluppo della mobilità sostenibile promossi a livello sovralocale.

In sede di rendicontazione riteniamo invece opportuno in chiave pragmatica utilizzare un numero limitato di indicatori, selezionato in base alla rilevanza degli stessi dal punto di vista della *governance*, ossia per riferimento al perseguimento dei principi di trasparenza nei confronti degli stakeholder, siano essi gli utenti, gli operatori privati, gli eventuali investitori. La struttura della tabella successiva, come si vede, è identica a quella vista in precedenza, avendo al posto del dato inerente allo stato di fatto, il dato relativo all'anno di monitoraggio e rendicontazione.

Indicatore di monitoraggio	Definizione	Target	Valore	Anno di riferimento	Trend indicatore	Fonte	Disponibilità dei dati
Indicatore 1							
Indicatore n.+1							

Si propone il seguente contenuto indicativo minimo del rapporto annuale sulla mobilità sostenibile:

- monitoraggio permanente dello stato di attuazione degli interventi di PUMS
- monitoraggio permanente dei principali indicatori di PUMS
- il quadro di contesto con i parametri socio-economici e territoriali che incidono sulla domanda di mobilità e che, a loro volta, cambiano di valore a seguito degli interventi sul sistema di mobilità.
- aggiornamento sulle politiche e gli strumenti normativi emanati;
- aggiornamento sulle risorse stanziare e gli strumenti finanziari attivati/utilizzati;
- aggiornamento sull'evoluzione, in base all'elaborazione degli indicatori di monitoraggio, delle diverse componenti di mobilità locale.

11.2 UFFICIO DI PUMS

La fase di implementazione degli interventi e delle azioni di PUMS rappresenta una sfida impegnativa, sia per la complessità delle trasformazioni prospettate a fronte delle risorse disponibili internamente ed esternamente all'amministrazione, sia per il numero e la varietà degli attori che sul territorio intervengono ed esprimono una propria posizione sul tema dei trasporti e della mobilità.

11.2.1 Funzioni dell'Ufficio di Piano

Di fronte a questa problematica, un primo strumento di ausilio sarebbe quello di individuare un Ufficio di PUMS al quale vengono affidate le seguenti funzioni:

- coordinamento e gestione diretta di attività di monitoraggio, ricerca e richiesta fondi per progetti innovativi nell'ambito della mobilità sostenibile, presso i ministeri, la regione e la provincia e i tavoli internazionali di riferimento;
- lo svolgimento di pratiche amministrative inerenti alla candidatura e gestione di fondi che vedano il coinvolgimento di più enti territoriali;
- il supporto della realizzazione di attività e progetti sinergici che vedano la cooperazione tra i comuni e gli altri enti territoriali a livello regionale, nazionale e internazionale;
- la supervisione delle attività di pianificazione concertata e partecipata da parte degli enti territoriali preposti all'attuazione degli interventi di PUMS;
- il controllo dell'attuazione del PUMS attraverso la verifica dello stato di attuazione dei Piani Operativi di PUMS, di cui ai paragrafi successivi;
- la supervisione e/o la gestione diretta delle attività di monitoraggio del PUMS e la redazione del rapporto annuale di mobilità sostenibile inerente allo stato di attuazione del PUMS e il funzionamento del sistema della mobilità sostenibile.

11.2.2 Funzioni demandate al PUMS e agli Enti responsabili

In base a questa impostazione sono demandate al PUMS le seguenti funzioni:

- l'integrazione con gli altri strumenti di pianificazione generale e di settore sovraordinati e alla scala locale (e viceversa), sulla base di quanto previsto e stabilito dal presente PUMS;
- lo sviluppo e il compimento del percorso partecipativo finalizzato alla condivisione e all'approvazione del PUMS;
- la definizione degli interventi di PUMS, la loro verifica, attuazione e monitoraggio, seguendo quanto previsto in questo documento circa i contenuti, il metodo e le fonti/modi di realizzazione, finanziamento e gestione.

12 PIANO DI COMUNICAZIONE DEL PUMS

Il Piano di Comunicazione è lo strumento che consente di programmare e gestire le azioni di comunicazione per il raggiungimento di una pluralità sinergica di obiettivi, in termini di diffusione delle informazioni, di formazione del consenso e di condivisione tra gli attori istituzionali, gli attori economici e la società civile.

L'obiettivo generale del Piano di Comunicazione è quello di garantire l'apertura, la visibilità e la trasparenza dell'attività dell'Amministrazione nella stesura e applicazione del PUMS attraverso l'attivazione di un circuito informativo diffuso, trasparente, efficace ed efficiente verso le parti interessate che possa assicurarne e favorirne la partecipazione e il coinvolgimento nel processo di pianificazione territoriale e accompagnare il processo di condivisione e concertazione tanto sul piano interistituzionale che sul piano degli stakeholders.

In particolare, le singole azioni informative hanno lo scopo di :

- permettere alle parti interessate di intervenire nel processo partecipato di pianificazione territoriale;
- informare i soggetti destinatari (popolazione locale, tutti i portatori di interesse) sui servizi alla mobilità;
- informare, coinvolgere anche gli operatori e i dipendenti dell'Amministrazione, attraverso strumenti e strategie di comunicazione interna al fine di migliorare l'efficienza e l'efficacia delle attività amministrative e favorire il coordinamento tra centri e aree interessate;
- favorire il cambiamento del comportamento dei cittadini e degli utenti verso temi ambientali sostenibili, anche attraverso la promozione di campagne di "educazione ambientale";
- promuovere nell'Amministrazione lo sviluppo della capacità di recepire e rielaborare gli stimoli esterni, in un clima di ascolto/informazione più favorevole che permetta una maggiore condivisione del lavoro;
- offrire un servizio di informazione e comunicazione immediatamente fruibile al pubblico attraverso diversi canali di comunicazione.

Nella redazione del PUMS la partecipazione della comunità locale assume particolare rilevanza in quanto il successo delle politiche per la sostenibilità e per il governo del territorio passa in buona parte attraverso la responsabilizzazione degli operatori e la modifica degli stili di vita dei cittadini. Pertanto, attraverso l'itinerario di partecipazione della costruzione del PUMS si intende perseguire:

- la condivisione degli obiettivi della pianificazione e la raccolta di proposte integrative e di commenti;
- la comprensione dei problemi e la responsabilizzazione della comunità rispetto alla loro evoluzione e soluzione;
- la raccolta di esigenze, istanze e proposte operative articolate sulle diverse materie di cui il PUMS si può occupare;

- la presa di coscienza, non solo dei problemi e delle alternative, ma anche e soprattutto del “punto di vista degli altri”;
- l’espressione di punti di vista diversi e la conciliazione dei conflitti tra interessi differenti;
- la messa a punto di alternative possibili e condivise, tese al miglioramento della qualità della vita di tutti.

La pianificazione delle attività previste dal Piano di Comunicazione del PUMS è realizzata in collaborazione con l’Amministrazione con particolare riguardo alle seguenti attività:

1) **Avvio della campagna di comunicazione e informazione sulla mobilità sostenibile.** L’obiettivo è quello di diffondere le informazioni sugli obiettivi del PUMS, nonché sulle iniziative intraprese dalle Amministrazioni interessate al fine di sensibilizzare, rendere consapevoli e orientare i comportamenti verso stili di vita sostenibili. Il percorso metodologico, strettamente legato agli obiettivi da raggiungere, prevede la possibilità di utilizzo di strumenti quali:

- **realizzazione del portale/sito web dedicato all’iniziativa.** Verrà realizzato all’interno del sito web comunale una sezione dedicata al progetto articolata in più pagine. Al suo interno sarà possibile inserire tutto quanto potrà essere utile alla corretta informazione degli utenti in merito al progetto. Ogni documento sarà “scaricabile”. Al suo interno, inoltre, verranno inseriti tutti i documenti prodotti di volta in volta dal progetto. Il suo aggiornamento sarà periodico durante tutto l’arco del progetto.
- **pubblicizzazione dell’evento attraverso l’inserimento delle news all’interno del portale/sito web.** Con questo strumento si vuole garantire la costante informazione rispetto alle diverse attività operative del progetto; infatti esso avrà una cadenza periodica e renderà conto di quanto si sta facendo all’interno delle singole fasi operative;
- **pubblicizzazione dell’evento attraverso la realizzazione di volantini e manifesti, brochure o locandine informative.** Lo scopo di detti strumenti vuole essere quello di garantirne la maggiore diffusione possibile a livello locale e, nel caso dei volantini e delle brochure o locandine informative, viste le dimensioni ridotte, potranno essere facilmente affissi anche presso gli esercizi commerciali;
- **conferenza stampa** (che prevede una serie di attività tra cui: la scelta della data, naturalmente legata alla disponibilità dei soggetti da invitare e la cui partecipazione si ritiene rilevante predisposizione; la trasmissione degli inviti; la predisposizione delle schede di registrazione). L’attenzione di un territorio a ciò che un’Amministrazione compie deve passare necessariamente attraverso l’utilizzo dei mass media quale canale di comunicazione privilegiato. Per questo motivo sia in questa fase di avvio della campagna di comunicazione, ma anche ogni qual volta lo si renderà necessario, verrà organizzata una conferenza stampa alla quale verranno invitate le testate giornalistiche, televisive e radiofoniche locali.

2) **Procedure per il coinvolgimento più ampio degli altri soggetti organizzati, del partenariato socio-economico e dei cittadini.** L'obiettivo è quello di informare sulle esigenze, sulle attese e sulle scelte in materia di mobilità sostenibile previste dal PUMS attraverso strumenti quali:

- attivazione di una segreteria dedicata al processo di partecipazione;
- aggiornamento della sezione dedicata all'iniziativa del portale/sito web.

3) **Organizzazione di riunioni, tavoli tecnici e forum tematici territoriali, in riferimento al PUMS.**

L'obiettivo è quello di riferire dei risultati dell'analisi; creare opportunità di ascolto e far emergere proposte di sviluppo degli obiettivi specifici e delle azioni del PUMS.

Obiettivo sarà quello di favorire il dialogo e la condivisione fra l'Amministrazione e gli attori del territorio al fine di giungere alla condivisione delle linee di intervento del PUMS. La funzione dei tavoli di lavoro sarà sicuramente consultiva ma soprattutto propositiva e operativa in quanto rappresentano degli ottimi strumenti funzionali al perseguimento di diversi obiettivi:

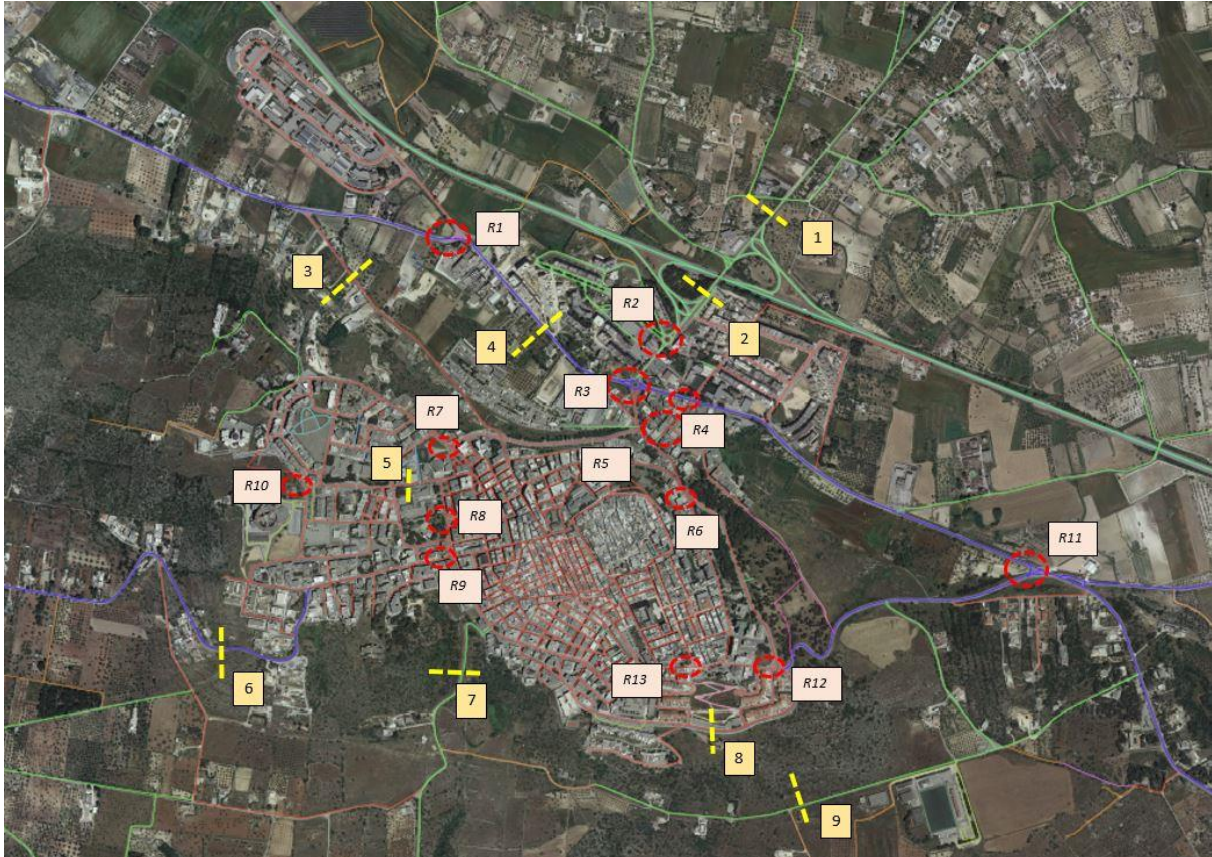
- creare dei momenti di contatto diretto tra le parti interessate al processo partecipato di pianificazione territoriale (Amministrazione, popolazione locale, turisti e tutti i portatori di interesse);
- analizzare temi di interesse comune e problematiche specifiche;
- raccogliere contributi.

Allegati

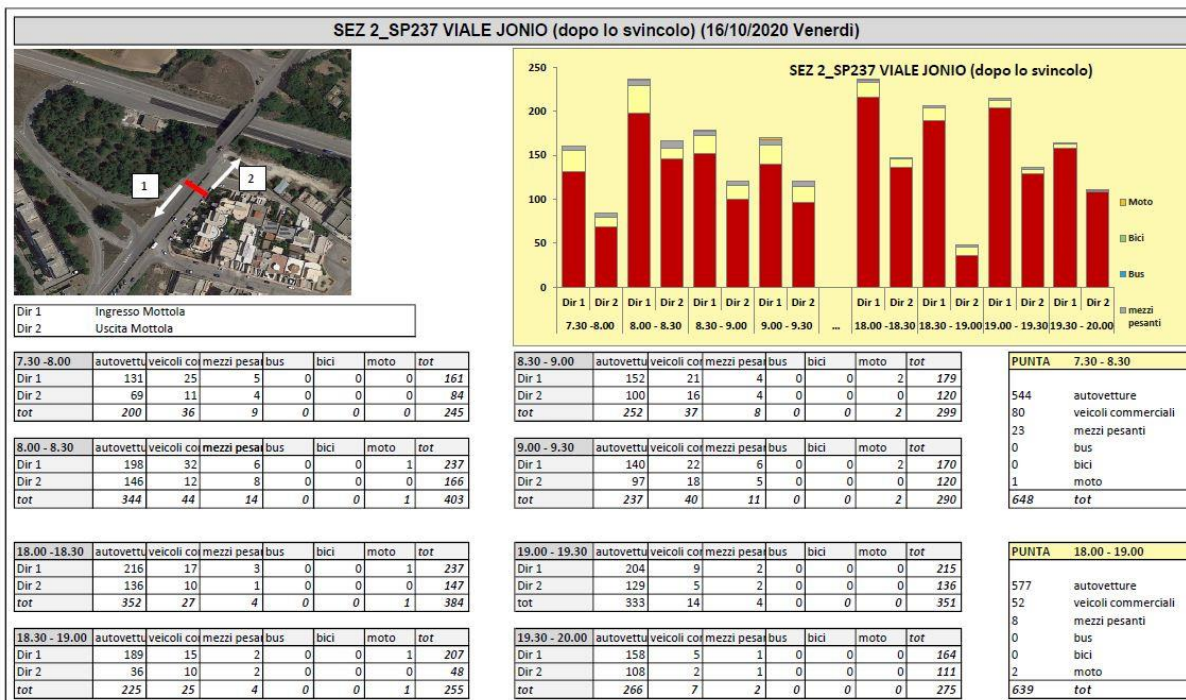
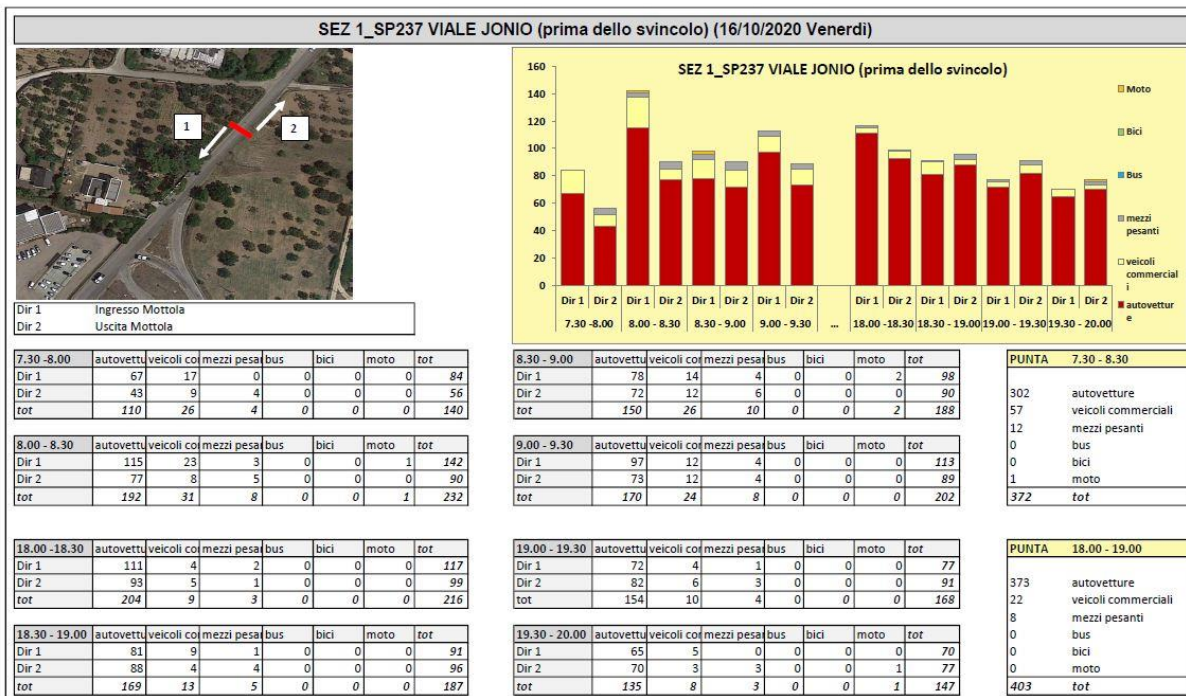
13 ALLEGATI

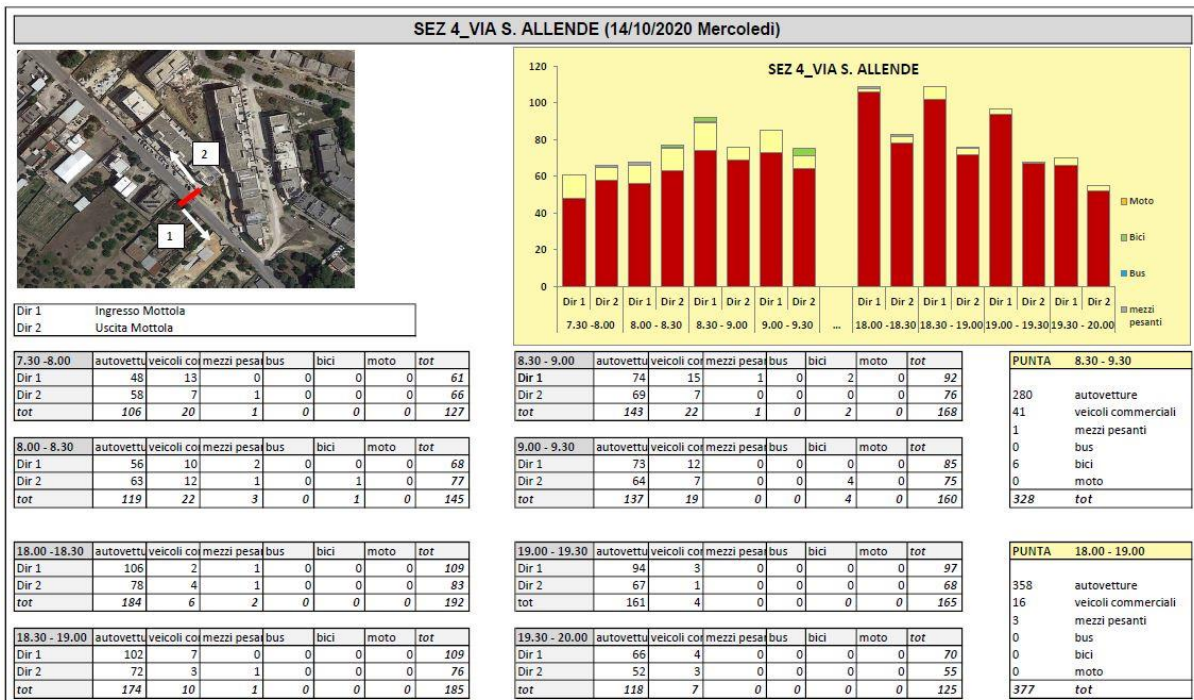
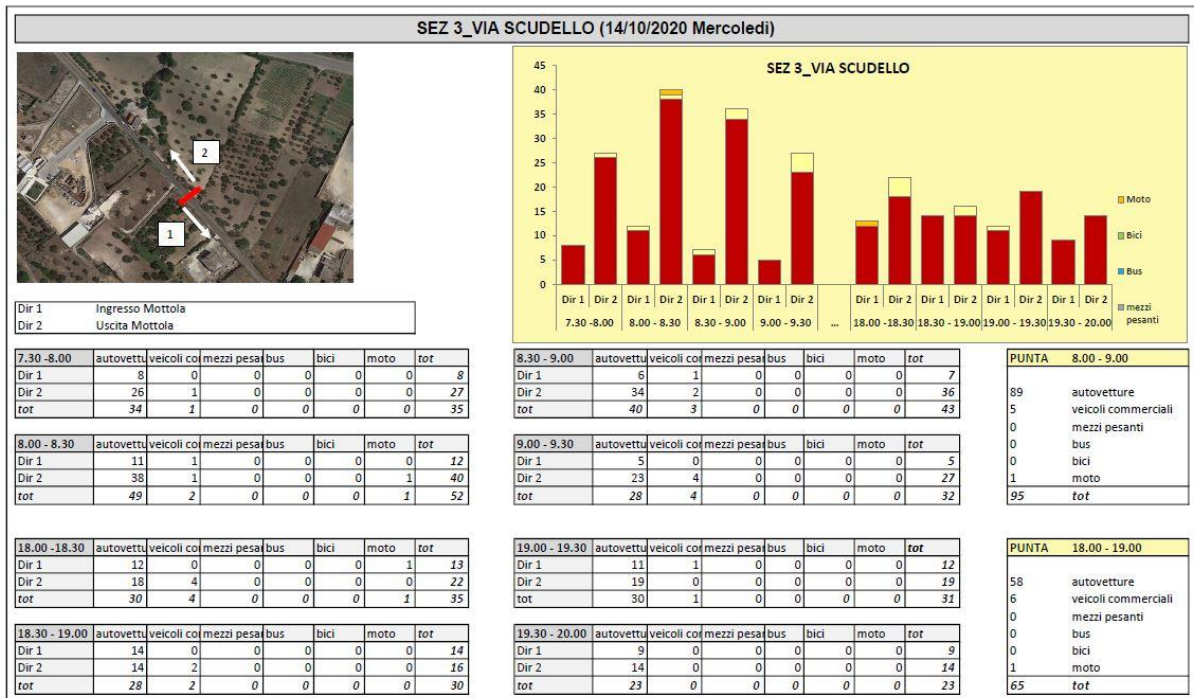
13.1 RILIEVI DI TRAFFICO

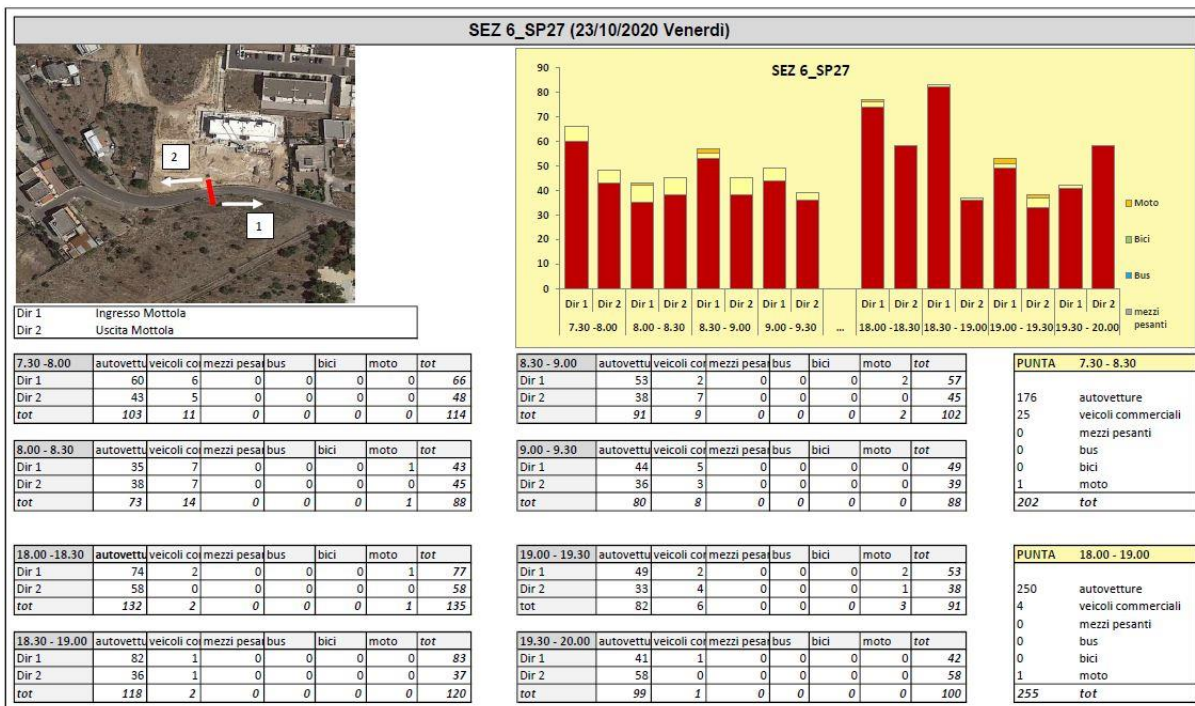
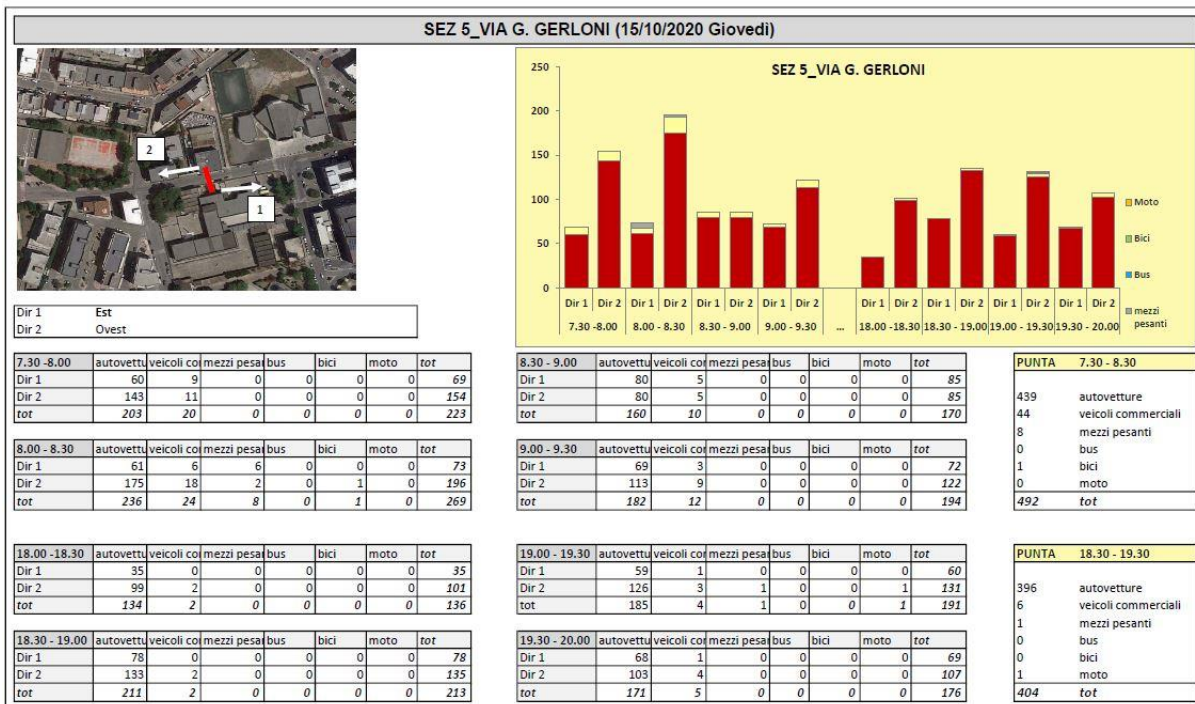
13.1.1 Rilievi al cordone e sezioni di riferimento

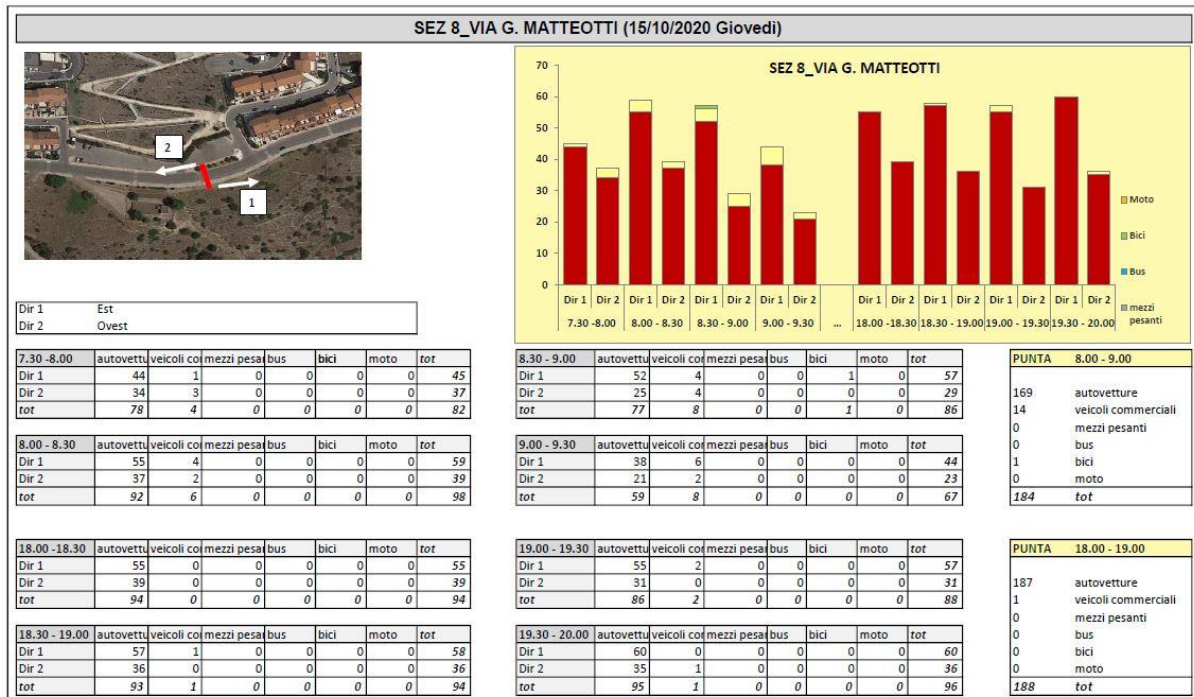
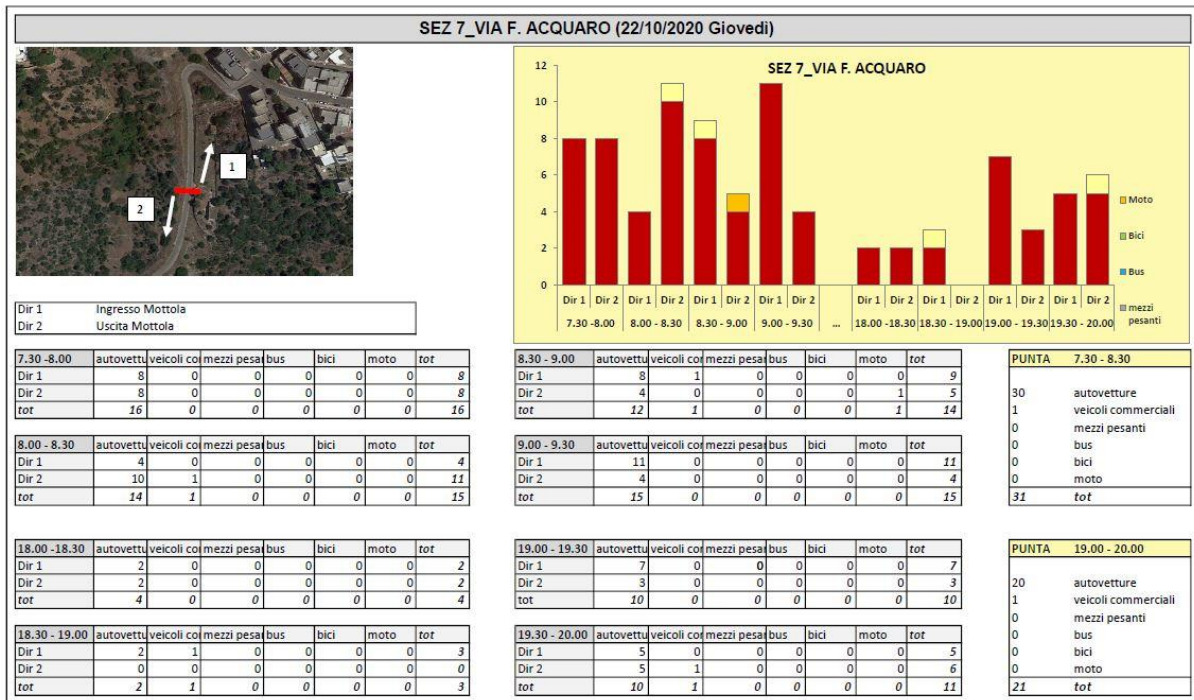


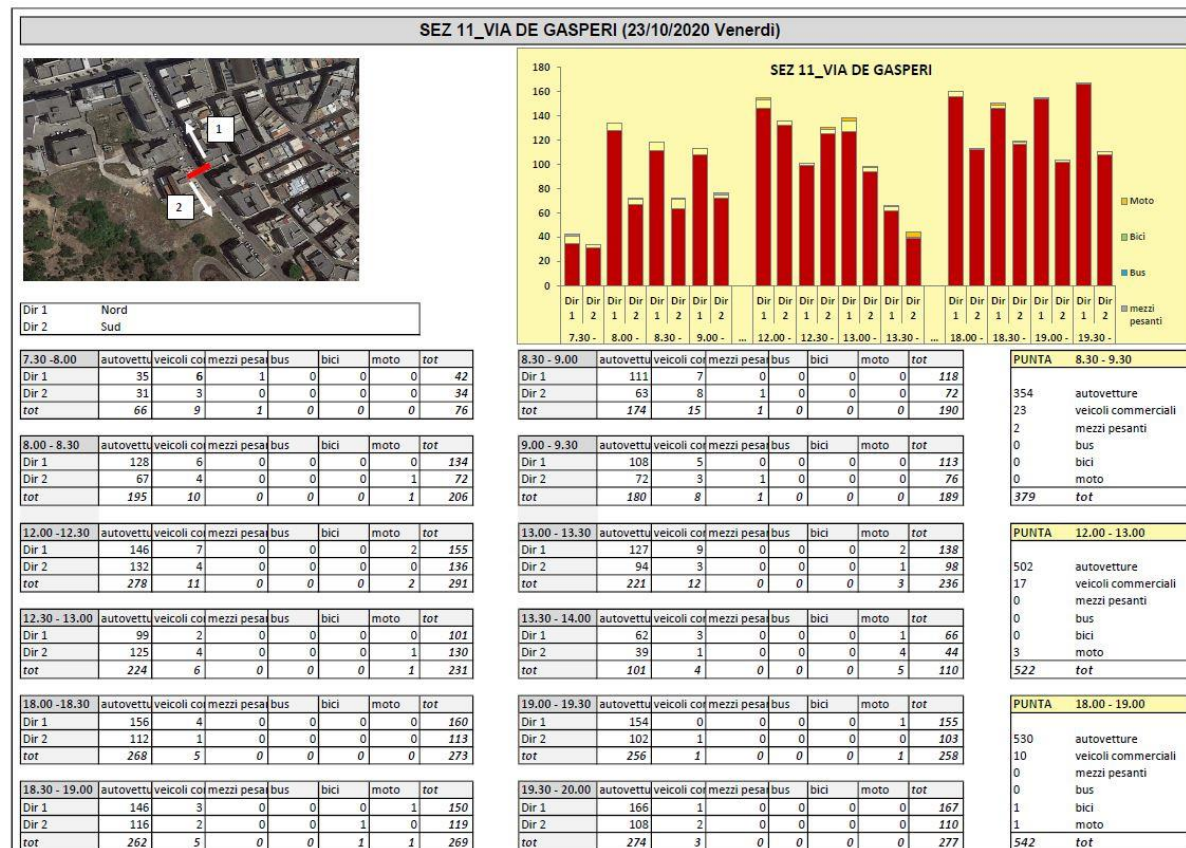
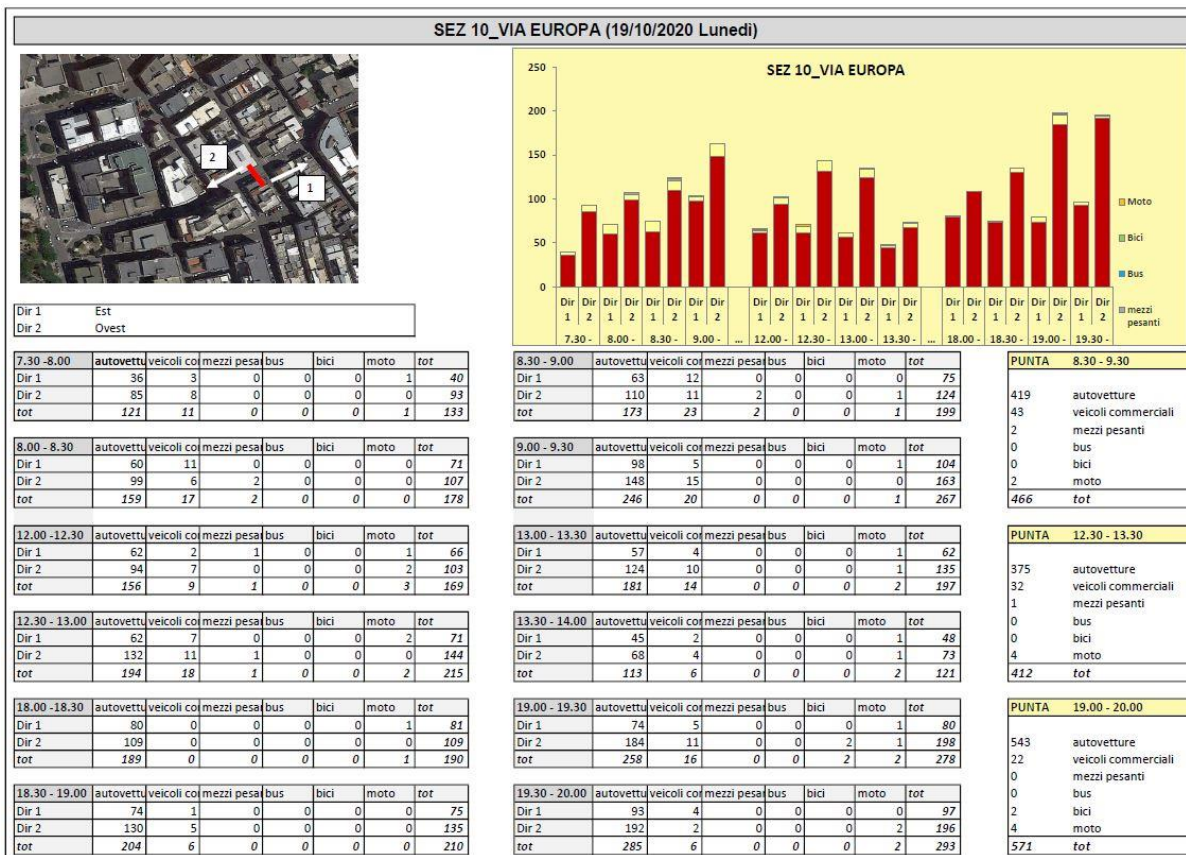
13.1.2 Rilievi al cordone

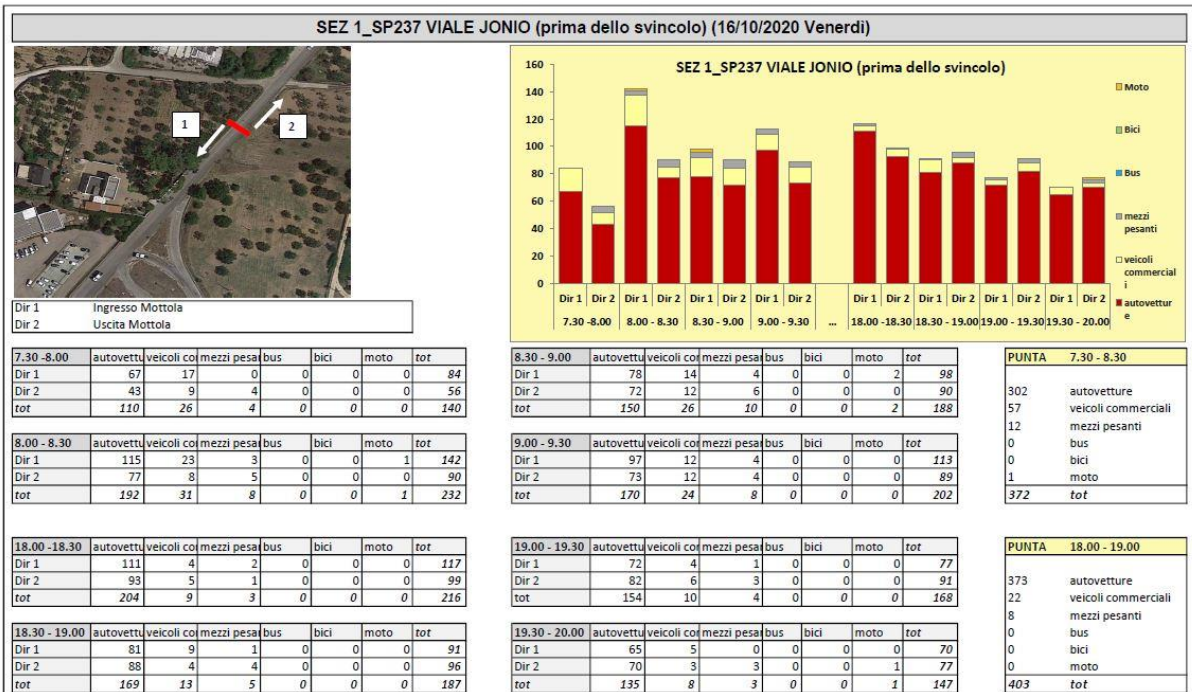
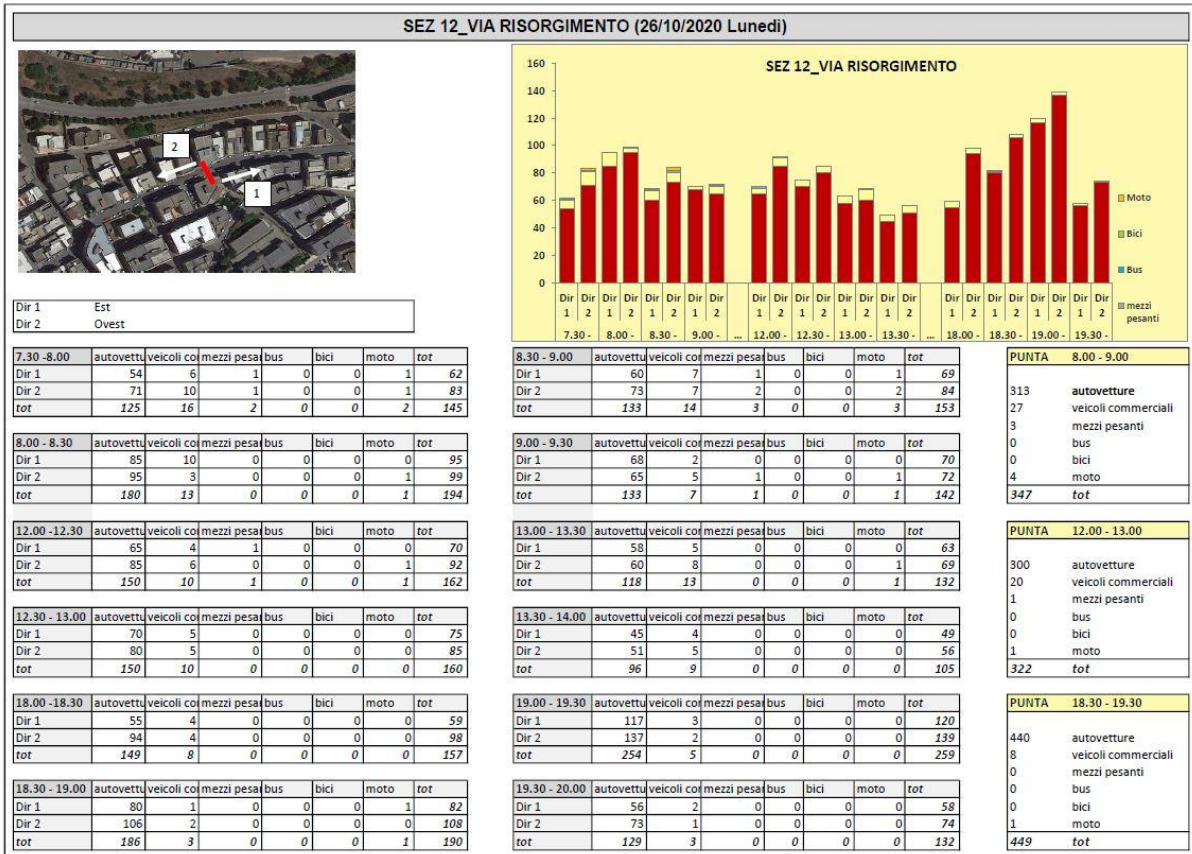




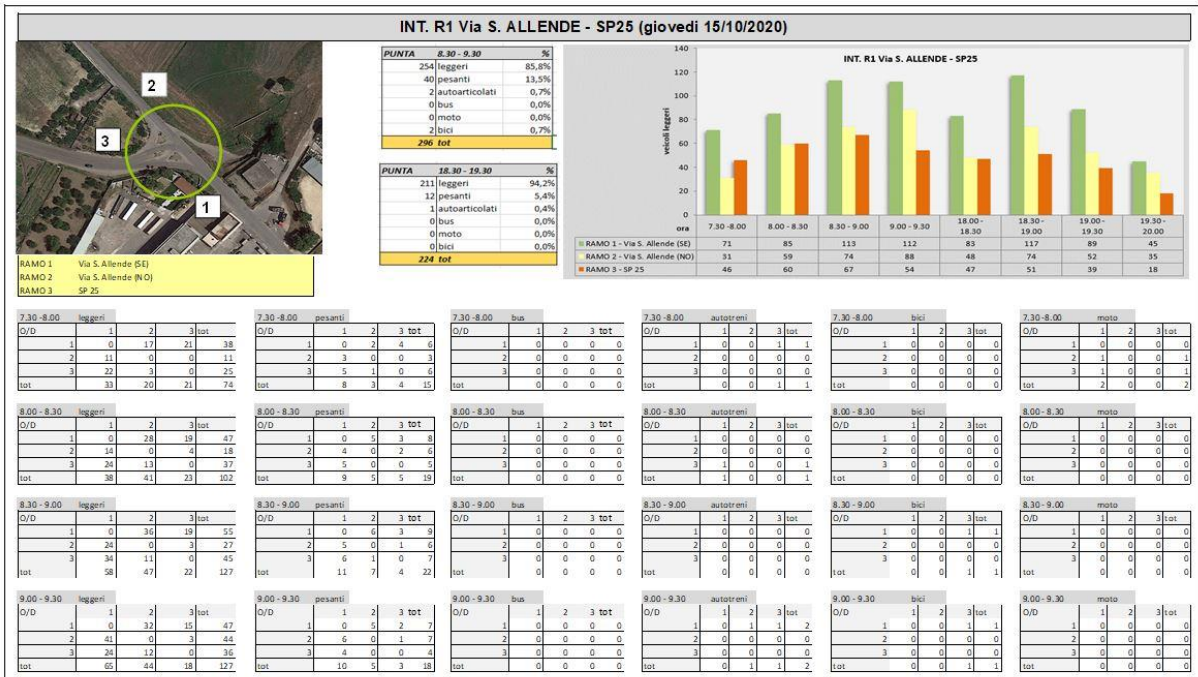




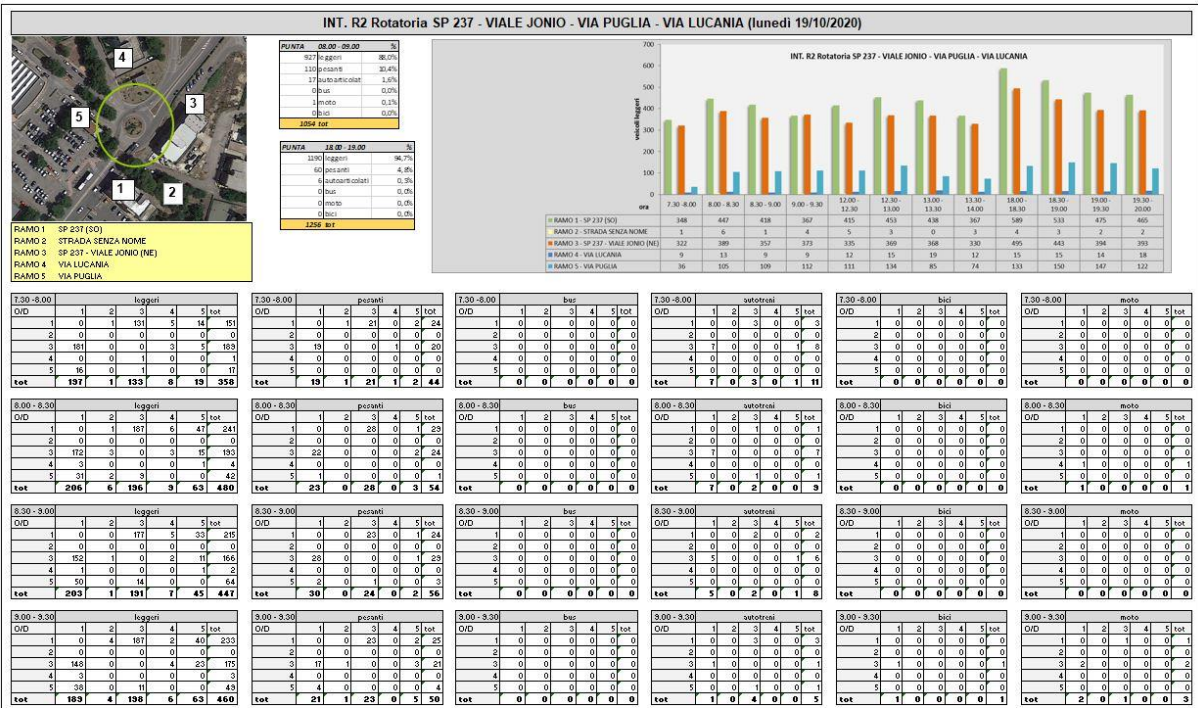


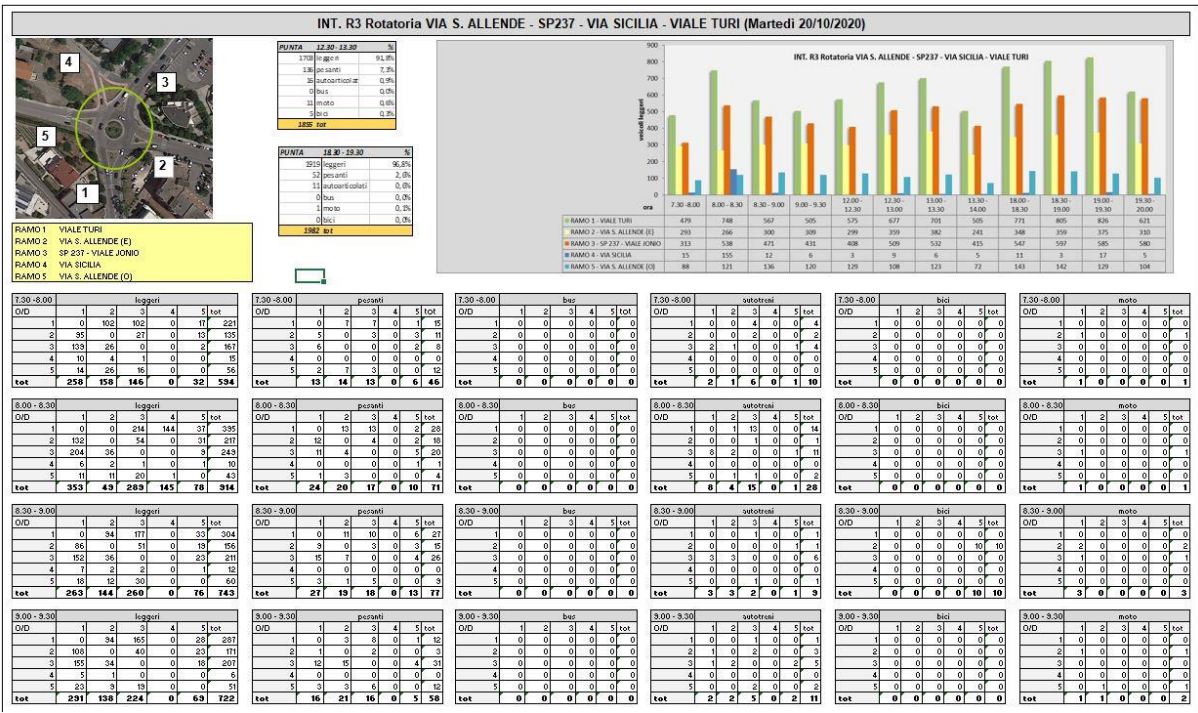


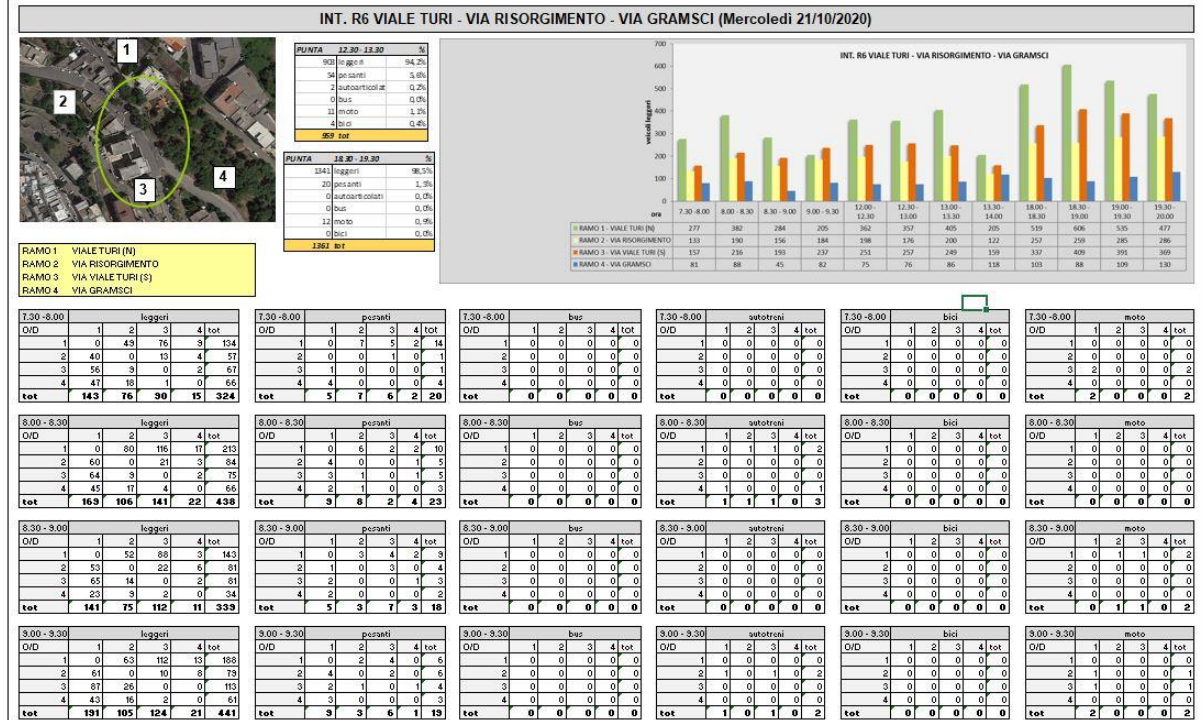
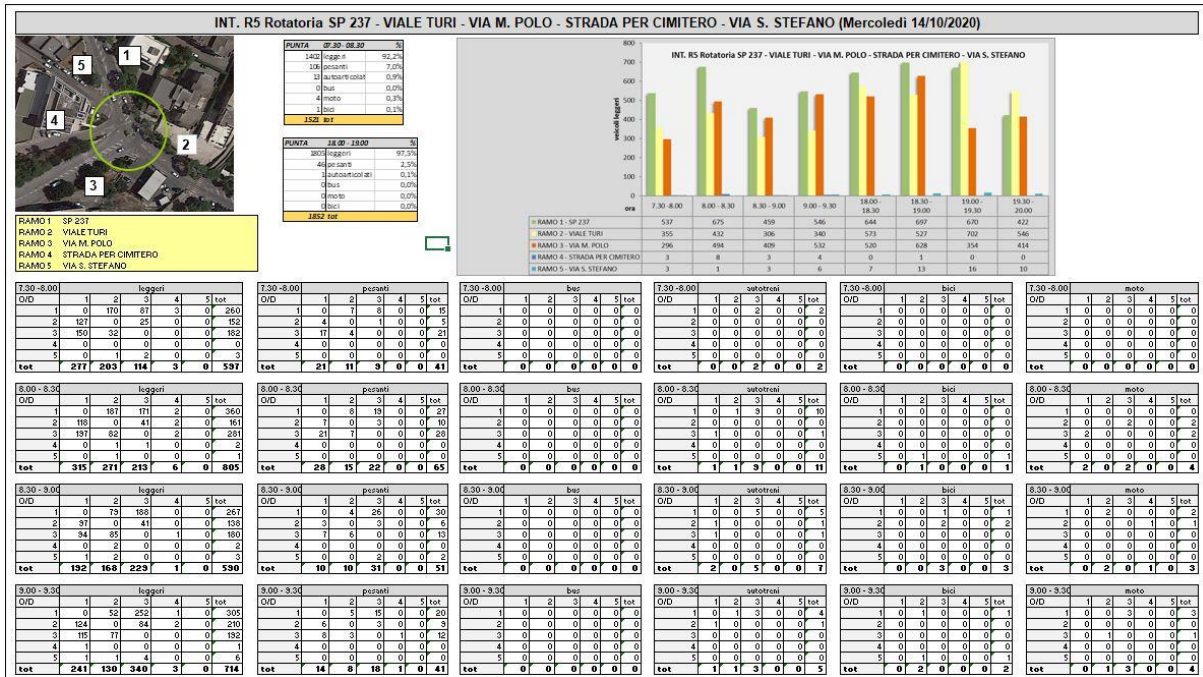
Intersezioni



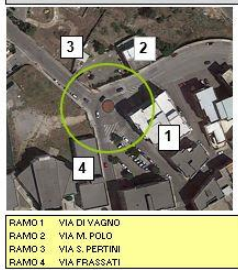
7.30-8.00	leggeri	pesanti	bus	autoarticolati	bici	moto
O/D	1	1	2	3	tot	
1	0	17	21	38		
2	11	0	0	11		
3	22	3	0	25		
tot	33	20	21	74		





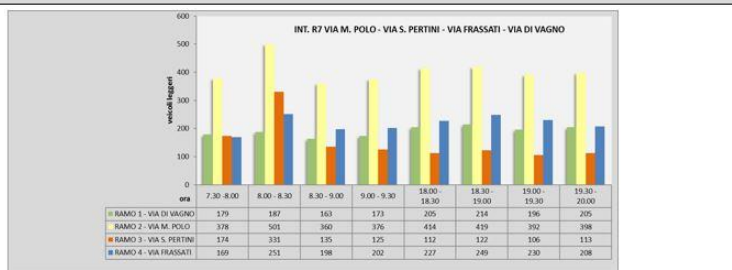


INT. R7 VIA M. POLO - VIA S. PERTINI - VIA FRASSATI - VIA DI VAGNO (Venerdì 16/10/2020)



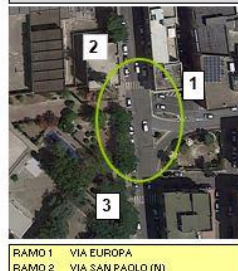
PUNTA	07.30 - 08.30	%
1083	leggeri	90,9%
100	pesanti	8,4%
0	autocarri colati	0,0%
0	bus	0,0%
2	moto	0,2%
0	bici	0,0%
1184	tot	

PUNTA	18.00 - 19.00	%
981	leggeri	95,2%
45	pesanti	4,4%
4	autocarri colati	0,4%
0	bus	0,0%
0	moto	0,0%
2	bici	0,2%
1030	tot	



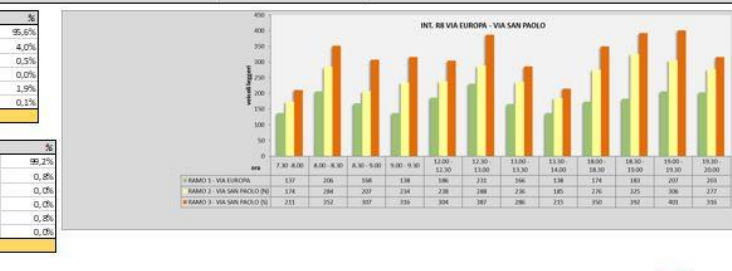
7.30-8.00		leggeri		7.30-8.00		pesanti		7.30-8.00		bus		7.30-8.00		sottotreni		7.30-8.00		bici		7.30-8.00		moto	
O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot
1	0	150	39	10	199	1	0	16	3	4	20	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
2	0	0	75	136	211	2	0	0	1	1	2	2	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	0
3	0	37	0	23	60	3	0	1	0	1	2	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
tot	0	167	114	163	450	tot	0	17	6	12	37	tot	0	0	1	2	tot	0	0	0	0	0	0

INT. R8 VIA EUROPA - VIA SAN PAOLO (Giovedì 22/10/2020)



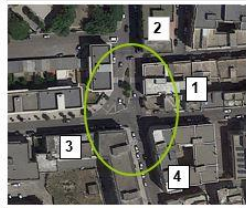
PUNTA	12.00 - 13.00	%
817	leggeri	95,6%
34	pesanti	4,0%
4	autocarri colati	0,5%
0	bus	0,0%
16	moto	1,9%
1	bici	0,1%
855	tot	

PUNTA	18.20 - 19.20	%
907	leggeri	95,2%
7	pesanti	0,8%
0	autocarri colati	0,0%
0	bus	0,0%
0	moto	0,0%
0	bici	0,0%
914	tot	



7.30-8.00		leggeri		7.30-8.00		pesanti		7.30-8.00		bus		7.30-8.00		sottotreni		7.30-8.00		bici		7.30-8.00		moto		
O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot
1	0	28	45	73	1	0	3	6	9	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
2	22	0	66	88	2	2	0	2	4	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	0	1
3	42	58	0	100	3	5	6	0	11	3	0	0	0	0	3	1	0	0	0	3	1	0	0	1
tot	64	86	111	261	tot	7	8	8	24	tot	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	tot	2	1	1	4

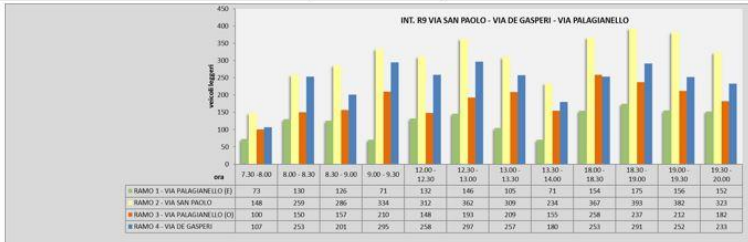
INT. R9 VIA SAN PAOLO - VIA DE GASPERI - VIA PALAGIANELLO (Giovedì 22/10/2020)



RAMO 1 VIA PALAGIANELLO (E)
RAMO 2 VIA SAN PAOLO
RAMO 3 VIA PALAGIANELLO (O)
RAMO 4 VIA DE GASPERI

PUNTA 12.30 - 12.30 %		
939	leggeri	98,8%
56	pesanti	5,6%
6	autotrenati	0,6%
1	bus	0,0%
30	motoc	3,0%
0	bici	0,0%
2001	tot	

PUNTA 18.00 - 18.00 %		
1044	leggeri	97,0%
33	pesanti	3,0%
0	autotrenati	0,0%
0	bus	0,0%
7	motoc	0,6%
0	bici	0,0%
2097	tot	



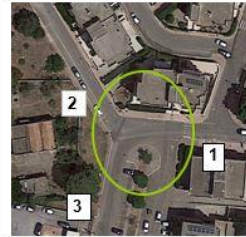
7.30-8.00 leggeri					7.30-8.00 pesanti					7.30-8.00 bus					7.30-8.00 autotreni					7.30-8.00 bici					7.30-8.00 motoc										
O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot
1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
2	26	0	16	25	75	2	3	0	2	1	6	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
3	31	30	0	14	75	3	1	2	0	6	3	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
4	14	43	1	0	64	4	2	8	0	0	10	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
tot	73	73	25	43	214	tot	6	10	2	1	19	tot	0	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	0

8.00-8.30 leggeri					8.00-8.30 pesanti					8.00-8.30 bus					8.00-8.30 autotreni					8.00-8.30 bici					8.00-8.30 motoc										
O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot
1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
2	54	0	22	64	140	2	5	0	3	3	11	2	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
3	51	16	0	38	105	3	3	5	0	4	12	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
4	25	103	23	0	151	4	1	5	3	0	9	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
tot	130	119	45	102	396	tot	9	10	6	7	32	tot	0	0	0	0	0	tot	0	5	1	0	6	tot	0	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	0

8.30-9.00 leggeri					8.30-9.00 pesanti					8.30-9.00 bus					8.30-9.00 autotreni					8.30-9.00 bici					8.30-9.00 motoc											
O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	
1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
2	56	0	32	47	135	2	4	0	2	2	8	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
3	43	53	0	15	111	3	1	6	0	4	11	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	
4	27	35	14	0	159	4	1	1	1	0	3	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	
tot	126	151	46	62	385	tot	6	7	3	6	22	tot	0	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	1	1	tot	0	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	0

9.00-9.30 leggeri					9.00-9.30 pesanti					9.00-9.30 bus					9.00-9.30 autotreni					9.00-9.30 bici					9.00-9.30 motoc										
O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot	O/D	1	2	3	4	tot
1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
2	51	0	46	12	109	2	0	0	4	6	10	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
3	62	44	0	34	140	3	7	8	0	2	17	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	1	1	0	0	2
4	44	121	24	0	189	4	5	8	3	0	16	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
tot	157	165	70	106	498	tot	12	16	7	8	43	tot	0	0	0	0	0	tot	0	1	0	0	1	tot	0	0	0	0	0	tot	1	1	0	0	2

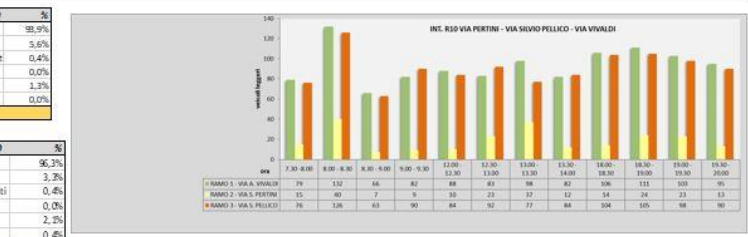
INT. R10 VIA PERTINI - VIA SILVIO PELLICO - VIA VIVALDI (Mercoledì 21/10/2020)



RAMO 1 VIA A. VIVALDI
RAMO 2 VIA S. PERTINI
RAMO 3 VIA S. PELLICO

PUNTA 08.00 - 09.00 %		
217	leggeri	98,9%
13	pesanti	5,6%
3	autotrenati	0,4%
0	bus	0,0%
3	motoc	1,3%
0	bici	0,0%
231	tot	

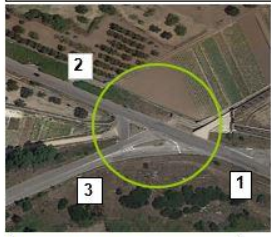
PUNTA 18.00 - 19.00 %		
232	leggeri	96,3%
8	pesanti	3,2%
1	autotrenati	0,4%
0	bus	0,0%
5	motoc	2,2%
1	bici	0,4%
241	tot	



7.30-8.00 leggeri					7.30-8.00 pesanti					7.30-8.00 bus					7.30-8.00 autotreni					7.30-8.00 bici					7.30-8.00 motoc				
O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot
1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0
3	15	15	6	21	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0
tot	15	15	6	85	tot	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	tot	0	0	0	0	tot	0	1	0	1

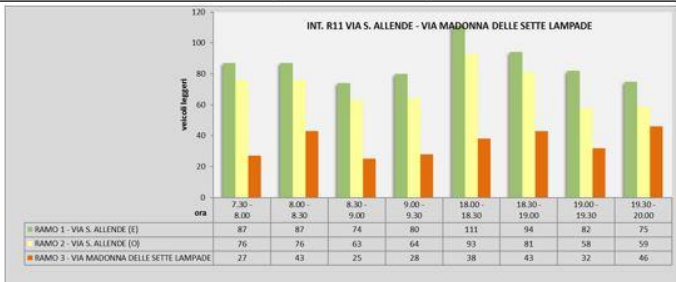
8.00-8.30 leggeri					8.00-8.30 pesanti					8.00-8.30 bus					8.00-8.30 autotreni					8.00-8.30 bici					8.00-8.30 motoc				
O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot	O/D	1	2	3	tot
1	0	0	0	0	1	0	1	3	4	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0
3	32	17	0	49	3	3	1	0	4	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0
tot	32	40	77	149	tot	3	2	3	8	tot	0	0	0	0	tot	0	0	1	1	tot	0 </								

INT. R11 VIA S. ALLENDE - VIA MADONNA DELLE SETTE LAMPADE (Giovedì 22/10/2020)



PUNTA 07.30 - 08.30		
158	leggeri	85,5%
43	pesanti	27,7%
2	automicolat	0,8%
0	bus	0,0%
0	moto	0,0%
0	bici	0,0%
243	tot	

PUNTA 18.00 - 19.00		
230	leggeri	97,0%
7	pesanti	3,0%
0	automicolat	0,0%
0	bus	0,0%
0	moto	0,0%
0	bici	0,0%
237	tot	



RAMO 1 VIA S. ALLENDE (E)
RAMO 2 VIA S. ALLENDE (O)
RAMO 3 VIA MADONNA DELLE SETTE LAMPADE

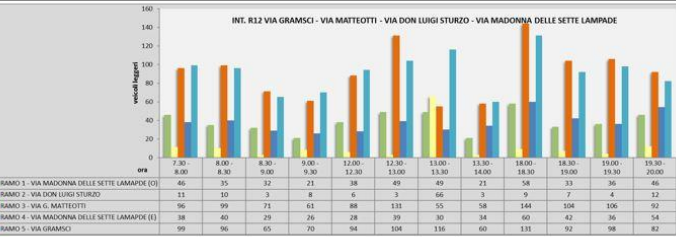
7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00	
OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot
1	0	2	3	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1
2	30	0	3	3	33	2	7	0	0	2	2	0	0
3	14	5	0	19	3	0	0	3	0	3	0	3	0
tot	44	43	8	35	7	7	4	18	0	0	0	0	0

INT. R12 VIA GRAMSCI - VIA MATTEOTTI - VIA DON LUIGI STURZO - VIA MADONNA DELLE SETTE LAMPADE (Venerdì 23/10/2020)



PUNTA 12.30 - 13.00		
321	leggeri	97,3%
7	pesanti	2,1%
0	automicolat	0,0%
0	bus	0,0%
0	moto	0,0%
0	bici	0,0%
329	tot	

PUNTA 18.00 - 19.00		
342	leggeri	96,0%
7	pesanti	1,4%
0	automicolat	0,0%
0	bus	0,0%
0	moto	0,0%
0	bici	0,0%
349	tot	



RAMO 1 VIA MADONNA DELLE SETTE LAMPADE (O)
RAMO 2 VIA DON LUIGI STURZO
RAMO 3 VIA G. MATTEOTTI
RAMO 4 VIA MADONNA DELLE SETTE LAMPADE (E)
RAMO 5 VIA GRAMSCI

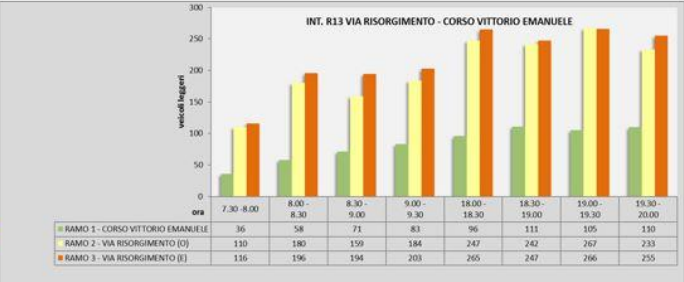
7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00		7.30-8.00						
OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot	OVD	tot					
1	0	3	10	6	14	33	1	0	0	1	0	1	0					
2	0	0	1	1	5	7	2	0	0	0	0	0	0					
3	4	0	3	6	19	3	1	0	1	4	6	3	0	0	0	0	0	
4	6	0	6	0	5	11	4	1	0	0	0	0	0	0				
5	3	1	60	5	0	63	5	0	0	3	0	3	5	0	0	0	0	0
tot	13	4	77	21	30	145	tot	2	0	3	2	4	11					

INT. R13 VIA RISORGIMENTO - CORSO VITTORIO EMANUELE (Mercoledì 21/10/2020)



PUNTA	08:30 - 09:30	%
leggeri	447	95,3%
pesanti	22	4,7%
autoarticolati	0	0,0%
bus	0	0,0%
motocicli	4	0,9%
bici	1	0,2%
tot	474	

PUNTA	18:30 - 19:30	%
leggeri	613	98,3%
pesanti	11	1,7%
autoarticolati	0	0,0%
bus	0	0,0%
motocicli	13	2,2%
bici	1	0,2%
tot	638	



RAMO 1 CORSO VITTORIO EMANUELE
RAMO 2 VIA RISORGIMENTO (O)
RAMO 3 VIA RISORGIMENTO (E)

7:30-8:00	leggeri	7:30-8:00	pesanti	7:30-8:00	bus	7:30-8:00	sottotreni	7:30-8:00	bici	7:30-8:00	moto
O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot
1	0 15 21 36	1	0 2 1 3	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0
2	0 0 32 32	2	0 0 4 4	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0
3	0 0 63 63	3	0 0 6 6	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 1 0 1	3	0 0 0 0
tot	0 78 53 131	tot	0 2 5 13	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0	tot	0 1 0 1	tot	0 0 0 0

8:00-8:30	leggeri	8:00-8:30	pesanti	8:00-8:30	bus	8:00-8:30	sottotreni	8:00-8:30	bici	8:00-8:30	moto
O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot
1	0 21 37 58	1	0 1 1 2	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0
2	0 0 43 43	2	0 0 1 1	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0
3	0 0 110 110	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0
tot	0 131 86 217	tot	0 1 2 3	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0

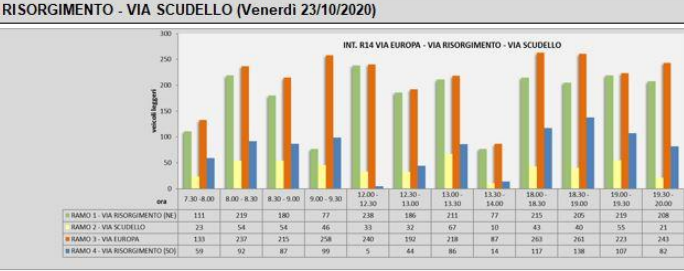
8:30-9:00	leggeri	8:30-9:00	pesanti	8:30-9:00	bus	8:30-9:00	sottotreni	8:30-9:00	bici	8:30-9:00	moto
O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot
1	0 18 53 71	1	0 0 3 3	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 1 1	1	0 0 1 1
2	0 0 44 44	2	0 0 1 1	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0
3	0 0 37 37	3	0 0 8 8	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 1 0 1
tot	0 115 97 212	tot	0 8 4 12	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0	tot	0 0 1 1	tot	0 1 0 1

9:00-9:30	leggeri	9:00-9:30	pesanti	9:00-9:30	bus	9:00-9:30	sottotreni	9:00-9:30	bici	9:00-9:30	moto
O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot	O/D	1 2 3 tot
1	0 32 51 83	1	0 1 3 4	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0
2	0 0 53 53	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0
3	0 0 33 33	3	0 0 6 6	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0
tot	0 131 104 235	tot	0 1 3 10	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0	tot	0 0 0 0

RAMO 1 VIA RISORGIMENTO (NE)
RAMO 2 VIA SCUDELLO
RAMO 3 VIA EUROPA
RAMO 4 VIA RISORGIMENTO (SO)

PUNTA	08:30 - 09:30	%
leggeri	378	96,0%
pesanti	24	6,0%
autoarticolati	0	0,0%
bus	0	0,0%
motocicli	4	1,0%
bici	0	0,0%
tot	392	

PUNTA	18:00 - 19:00	%
leggeri	641	99,2%
pesanti	5	0,8%
autoarticolati	0	0,0%
bus	0	0,0%
motocicli	7	1,2%
bici	2	0,3%
tot	655	

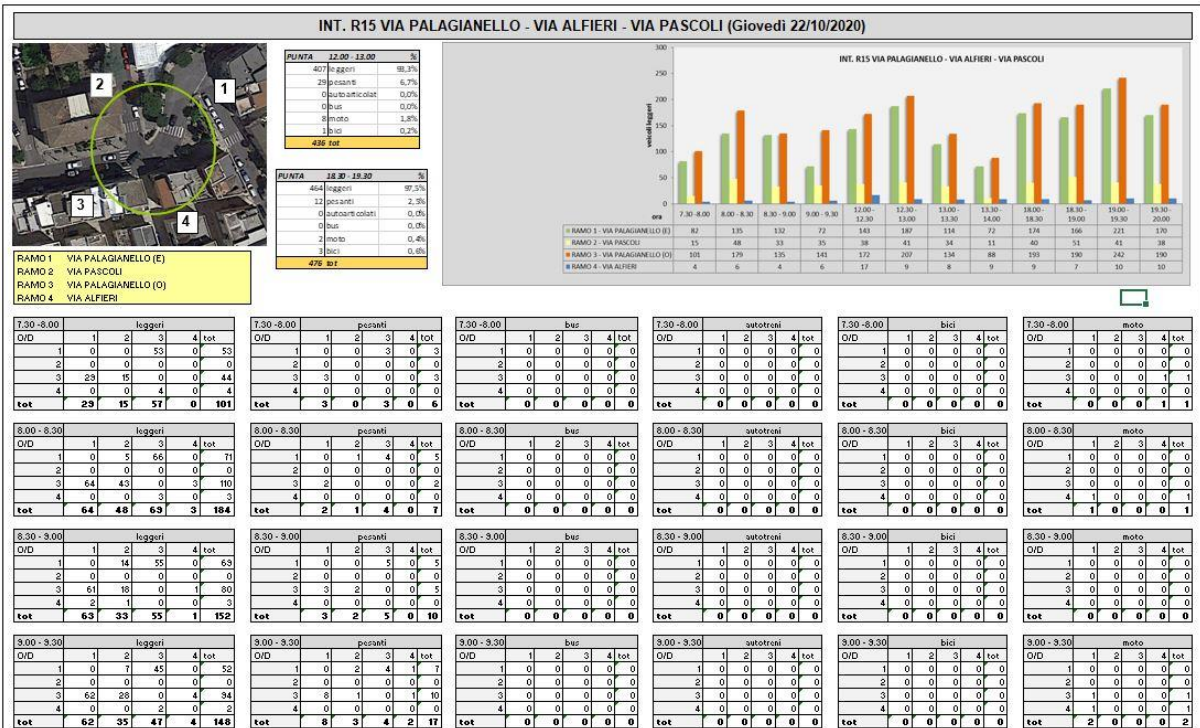


7:30-8:00	leggeri	7:30-8:00	pesanti	7:30-8:00	bus	7:30-8:00	sottotreni	7:30-8:00	bici	7:30-8:00	moto
O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot
1	0 5 54 59	1	0 0 5 5	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0	1	0 0 0 0
2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0	2	0 0 0 0
3	41 4 0 0 45	3	8 0 0 0 8	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0	3	0 0 0 0
4	11 14 34 59	4	1 2 1 0 4	4	0 0 0 0	4	0 0 0 0	4	0 0 0 0	4	0 0 0 0
tot	52 23 88 0 163	tot	9 2 6 0 17	tot	0 0 0 0 0	tot	0 0 0 0 0	tot	0 0 0 0 0	tot	0 0 0 0 0

8:00-8:30	leggeri	8:00-8:30	pesanti	8:00-8:30	bus	8:00-8:30	sottotreni	8:00-8:30	bici	8:00-8:30	moto
O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot
1	0 20 103 0 123	1	0 2 2 0 4	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0
2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0
3	73 11 0 0 84	3	1 0 0 0 1	3	0 0 0 0 0	3	1 0 0 0 1	3	0 0 0 0 0	3	1 1 0 0 2
4	21 23 48 0 92	4	3 2 4 0 9	4	0 0 0 0 0	4	0 0 0 0 0	4	0 0 0 0 0	4	0 0 0 0 0
tot	94 54 153 0 301	tot	4 4 6 0 14	tot	0 0 0 0 0	tot	1 0 1 0 2	tot	0 0 0 0 0	tot	1 1 1 0 3

8:30-9:00	leggeri	8:30-9:00	pesanti	8:30-9:00	bus	8:30-9:00	sottotreni	8:30-9:00	bici	8:30-9:00	moto
O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot
1	0 14 33 0 47	1	0 2 5 0 7	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0
2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0
3	57 11 0 0 74	3	3 0 0 0 3	3	0 0 0 0 0	3	0 0 0 0 0	3	0 0 0 0 0	3	0 0 0 0 0
4	16 23 48 0 87	4	2 1 0 0 3	4	0 0 0 0 0	4	0 0 0 0 0	4	0 0 0 0 0	4	0 1 1 0 2
tot	73 54 141 0 268	tot	5 3 5 0 13	tot	0 0 0 0 0	tot	0 0 0 0 0	tot	0 0 0 0 0	tot	0 1 1 0 2

9:00-9:30	leggeri	9:00-9:30	pesanti	9:00-9:30	bus	9:00-9:30	sottotreni	9:00-9:30	bici	9:00-9:30	moto
O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot	O/D	1 2 3 4 tot
1	0 12 134 0 146	1	0 0 2 0 2	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0	1	0 0 0 0 0
2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0	2	0 0 0 0 0
3	53 4 0 0 57	3	4 1 0 0 5	3	0 0 0 0 0	3	0 0 0 0 0	3	0 0 0 0 0	3	0 0 0 0 0
4	12 28 53 0 93	4	0 2 2 0 4	4	0 0 0 0 0	4	0 0 0 0 0	4	0 0 0 0 0	4	0 1 0 0 1
tot	71 46 193 0 310	tot	4 3 4 0 11	tot	0 0 0 0 0	tot	0 0 0 0 0	tot	0 0 0 0 0	tot	0 2 0 0 1



13.2 SPOSTAMENTI ED ORIGINE/DESTINAZIONE MOVIMENTI VEICOLARI

13.2.1 Ricostruzione degli spostamenti interni/esterni di Mottola

Nelle tabelle seguenti sono riportati i valori relativi alla mobilità pendolare giornaliera da e per Mottola e la relativa ripartizione per motivo di spostamento e modale, estrapolati dai dati del censimento ISTAT 2011. Nel comune di Mottola sono presenti 16.241 abitanti; gli addetti sul territorio comunale, nel 2011, risultano pari a 3.415.

Di seguito i quadri di sintesi: si rimanda per il dettaglio alle tabelle e grafici allegati in appendice alla relazione.

SPOSTAMENTI	STUDIO	LAVORO	TOTALI	
spostamenti interni a Mottola	2.234	2.503	4.737	58,94%
spostamenti in uscita a Mottola	587	1.651	2.238	27,84%
spostamenti in ingresso a Mottola	342	720	1.063	13,22%
TOTALI	3.163	4.874	8.038	100,00%

Tab. 01 - Mobilità pendolare giornaliera da e per Mottola e la relativa ripartizione per motivo (ISTAT 2011)

Destinazione spostamenti per motivo	treno	tram	metropolitana	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta,	bici	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Mottola – Mottola	2	-	-	22	35	275	1.475	1.082	18	4	6	1.818	4.737
Mottola - Comuni esterni	10	1	-	103	630	156	1.117	214	1	-	6		2.238
Comuni esterni - Mottola	-	5	2	48	278	31	620	65	1	3	4	5	1.063

Tab. 02 - Mobilità pendolare giornaliera da e per Mottola e la relativa ripartizione modale (ISTAT 2011)

13.2.2 Spostamenti interni a Mottola

	treno	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bici	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Studio	2	20	13	233	8	874	7	0	2	1.075	2.234
Lavoro	0	2	22	42	1.467	208	11	4	4	743	2.503
TOTALE	2	22	35	275	1.475	1.082	18	4	6	1.818	4.737
TOTALE%	0,04%	0,46%	0,74%	5,81%	31,14%	22,84%	0,38%	0,08%	0,13%	38,38%	100,00%

Tab. 03 - Mobilità pendolare giornaliera interna a Mottola e la relativa ripartizione per motivo e modale (ISTAT 2011)

Gli spostamenti pendolari interni a Mottola sono 4.737, di cui 2.234 per studio e 2.503 per lavoro. L'auto è di gran lunga il mezzo più utilizzato, 1.475 spostamenti come conducente e 1.082 come trasportato (la gran parte relativa a lavoratori).

Un ruolo importante è riservato agli spostamenti a piedi, 1.818, con prevalenza degli studenti, e l'autobus aziendale o scolastico, in quanto interessa 275 spostamenti, per la maggior parte di studenti, 233.

L'autobus extraurbano è poco utilizzato, 13 studenti e 22 lavoratori; l'autobus urbano ancora meno, 20 studenti e 2 lavoratori come i veicoli motorizzati a due ruote, 18. Trascurabili sono gli spostamenti con altri mezzi, 6, con bicicletta 4 e con treno, 2.

13.2.3 Spostamenti in uscita da Mottola

Gli spostamenti pendolari da Mottola verso tutti altri comuni ammontano a 2.238 di cui 2.213 all'interno della Regione Puglia e 25 fuori Regione.

Provincia di destinazione	treno	tram	autobus urbano, corriera, autobus	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	auto privata (come)	motocicletta, ciclomotore, scooter	altro mezzo	TOTALI
Chieti	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Bari	6	1	33	255	73	234	70	-	1	673
Taranto (escluso il comune di Mottola)	-	-	70	373	81	851	136	1	5	1.517
Brindisi	-	-	-	1	-	6	2	-	-	9
Lecce	3	-	-	1	-	2	-	-	-	6
Potenza	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Matera	-	-	-	-	1	17	3	-	-	21
Cosenza	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Barletta-Andria-Trani	-	-	-	-	1	4	3	-	-	8
TOTALI	10	1	103	630	156	1117	214	1	6	2.238

Tab. 04 - Mobilità pendolare da Mottola per provincia di destinazione (spostamenti totali)

	treno	tram	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	altro mezzo	TOTALI
Studio	9	-	65	393	31	30	57	1	1	587
Lavoro	1	1	38	237	125	1.087	157	-	5	1.651
TOTALE	10	1	103	630	156	1.117	214	1	6	2.238
TOTALE%	0,45%	0,04%	4,60%	28,15%	6,97%	49,91%	9,56%	0,04%	0,27%	100,00%

Tab. 05 - Mobilità pendolare giornaliera da Mottola ad altri comuni e la relativa ripartizione per motivo e modale (ISTAT 2011)

Comune di destinazione	treno	tram	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	altro mezzo	TOTALI
CH	1									1
Chieti	1									1
BA	6	1	33	255	73	234	70		1	673
Acquaviva delle Fonti				1		8	1			10
Adelfia					1					1
Alberobello	3			3	2	6	3		1	18
Altamura						12	2			14
Bari	2		19	186	13	45	9			274
Bitonto				1						1
Casamassima			1	3		8	1			13
Castellana Grotte	1		1			1				3
Conversano			1		1	2				4
Corato					1	1	1			3
Gioia del Colle		1	7	49	3	56	12			128
Gravina in Puglia						2				2
Modugno						6	1			7
Molfetta						2	1			3
Monopoli						2				2
Noci			3	8	10	48	26			95
Noicattaro					4	3	3			10
Putignano				1		14				15
Rutigliano				1	19	5	1			26
Santeramo in Colle						2	1			3
Triggiano						1				1
Turi			1		19	6	8			34
Valenzano				2		4				6
TA (escluso il comune di Mottola)			70	373	81	851	136	1	5	1.517
Castellaneta			6	61	27	98	20			212
Crispiano				8		5	2			15
Ginosa					5	20	8			33
Grottaglie						8				8
Laterza			3	5	2	53	8			71
Lizzano						1				1
Manduria				1	1	1				3
Martina Franca			1	1	1	27	2			32
Massafra			5	19	6	125	25		1	181
Monteiasi						2				2
Montemesola						2				2

Palagianello				8	11	34	5			58
Palagiano			9	42	18	86	24	1	1	181
Pulsano							1			1
San Giorgio Ionico						2				2
Taranto			46	228	8	379	38		3	702
Torricella					2	2				4
Statte						6	3			9
BR				1		6	2			9
Brindisi				1		3	1			5
Cisternino							1			1
Fasano						2				2
Francavilla Fontana						1				1
LE	3			1		2				6
Lecce	3			1		2				6
PZ						1				1
Potenza						1				1
MT					1	17	3			21
Bernalda						1				1
Matera						13	2			15
Montescaglioso						1				1
Pisticci						1				1
Policoro					1		1			2
Scanzano Jonico						1				1
CS						2				2
Cosenza						1				1
Rocca Imperiale						1				1
BT					1	4	3			8
Barletta						2	2			4
Canosa di Puglia							1			1
Trani					1	2				3
TOTALI	10	1	103	630	156	1.117	214	1	6	2.238

Tab. 06 - Mobilità pendolare da Mottola ad altri comuni (spostamenti totali)

Comune di destinazione	treno	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	altro mezzo	TOTALI
CH	1								1
Chieti	1								1
BA	5	27	198	14	16	31		1	292
Acquaviva delle Fonti			1						1
Alberobello	3		3	2	2	3		1	14
Bari	1	17	139	1	5	1			164
Casamassima		1	3		3				7
Castellana Grotte	1								1
Gioia del Colle		6	42	1	2	6			57
Noci					1				1
Noicattaro		3	8	10		21			42
Putignano			1						1
Valenzano			1		3				4
TA (escluso il comune di Mottola)		38	194	17	12	23	1		285
Castellaneta		6	57	8	1	5			77
Crispiano			7						7
Ginosa						2			2
Laterza			1	1					2
Martina Franca			1	1					2
Massafra		4	12	2	2	8			28
Palagianello			1	1		2			4
Palagiano		9	40	1		1	1		52
Taranto		19	75	3	9	5			111
Lecce	3		1						4
Lecce	3		1						4
MT					2	1			3
Matera					2	1			3
BT						2			2
Barletta						2			2
TOTALI	9	65	393	31	30	57	1	1	587

Tab. 07 - Mobilità pendolare da Mottola ad altri comuni (spostamenti per studio)

	treno	tram	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	altro mezzo	TOTALI
BA	1	1	6	57	59	218	39		381
Acquaviva delle Fonti						8	1		9
Adelfia					1				1
Alberobello						4			4
Altamura						12	2		14
Bari	1		2	47	12	40	8		110
Bitonto				1					1
Casamassima						5	1		6
Castellana Grotte			1			1			2
Conversano			1		1	2			4
Corato					1	1	1		3
Gioia del Colle		1	1	7	2	54	6		71
Gravina in Puglia						2			2
Modugno						6	1		7
Molfetta						2	1		3
Monopoli						1			1
Noci						48	5		53
Noicattaro					4	3	3		10
Putignano						14			14
Rutigliano				1	19	5	1		26
Santeramo in Colle						2	1		3
Triggiano						1			1
Turi			1		19	6	8		34
Valenzano				1		1			2
TA (escluso il comune di Mottola)			32	179	64	839	113	5	1.232
Castellaneta				4	19	97	15		135
Crispiano				1		5	2		8
Ginosa					5	20	6		31
Grottaglie						8			8
Laterza			3	4	1	53	8		69
Lizzano						1			1
Manduria				1	1	1			3
Martina Franca			1			27	2		30
Massafra			1	7	4	123	17	1	153
Monteiasi						2			2
Montemesola						2			2
Palagianello				7	10	34	3		54
Palagiano				2	17	86	23	1	129
Pulsano							1		1
San Giorgio Ionico						2			2
Taranto			27	153	5	370	33	3	591

	treno	tram	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	altro mezzo	TOTALI
Torricella					2	2			4
Statte						6	3		9
BR				1		6	2		9
Brindisi				1		3	1		5
Cisternino							1		1
Fasano						2			2
Francavilla Fontana						1			1
LE						2			2
Lecce						2			2
PZ						1			1
Potenza						1			1
MT					1	15	2		18
Bernalda						1			1
Matera						11	1		12
Montescaglioso						1			1
Pisticci						1			1
Policoro					1		1		2
Scanzano Jonico						1			1
CS						2			2
Cosenza						1			1
Rocca Imperiale						1			1
BT					1	4	1		6
Barletta						2			2
Canosa di Puglia							1		1
Trani					1	2			3
TOTALI	1	1	38	237	125	1.087	157	5	1.651

Tab. 08 - Mobilità pendolare da Mottola ad altri comuni (spostamenti per lavoro)

Gli spostamenti pendolari da Mottola verso gli altri comuni ammontano a 2.238, di cui 587 per studio e 1.651 per Lavoro. Anche in questo caso l'auto è di gran lunga il mezzo più utilizzato, 1.117 spostamenti come conducente e 214 come trasportato, la quasi totalità relativa a lavoratori.

Di tutti gli altri mezzi hanno un ruolo significativo l'autobus extraurbano, 630 spostamenti e l'autobus urbano con 103 spostamenti; gli altri sono del tutto trascurabili.

13.2.4 Spostamenti in ingresso a Mottola

Gli spostamenti pendolari per Mottola da altri comuni ammontano a 1.063 di cui 1.053 dall'interno della Regione Puglia e 10 da fuori Regione.

Provincia di Origine	tram	metropolitana	autobus urbano,	corriera, autobus	autobus aziendale o	auto privata (come)	auto privata (come)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Bari	-	2	-	3	-	106	6	-	-	-	-	117
Barletta-Andria-Trani	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	3
Brindisi	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6
Cosenza	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Lecce	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Matera	-	-	-	-	-	8	1	-	-	-	-	9
Taranto (escluso il comune di Mottola)	5	-	47	274	31	498	58	1	3	4	5	925
TOTALI	5	2	48	278	31	620	65	1	3	4	5	1.063

Tab. 09 - Mobilità pendolare per Mottola da altri comuni (spostamenti totali)

	tram	metropolitana	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Studio	5	-	45	249	30	1	8	1	-	-	4	342
Lavoro	-	2	4	29	1	619	57	-	3	4	1	720
TOTALE	5	2	48	278	31	620	65	1	3	4	5	1.063
TOTALE%	0,47%	0,23%	4,56%	26,14%	2,90%	58,32%	6,15%	0,09%	0,30%	0,38%	0,47%	100,00%

Tab. 10 - Mobilità pendolare giornaliera per Mottola da altri comuni e la relativa ripartizione per motivo e modale (ISTAT 2011)

Comune di origine	tram	metropolitana	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o	auto privata (come)	auto privata (come)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
BA		2		3		106	6					117
Acquaviva delle Fonti						3						3
Alberobello						6	1					7
Altamura						3						3
Bari		2										2
Bitritto							1					1
Capurso						1						1
Casamassima						1						1
Cassano delle Murge						1						1
Castellana Grotte						2						2

Comune di origine	tram	metropolitana	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o	auto privata (come)	auto privata (come)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Conversano						5						5
Gioia del Colle				3		34						37
Giovinazzo						2						2
Locorotondo							1					1
Monopoli						3						3
Noci						23	2					25
Putignano						13	1					14
Sammichele di Bari						4						4
Santeramo in Colle						3						3
Turi						1						1
Valenzano						1						1
BT			2	1								3
Bisceglie			2									2
San Ferdinando di Puglia				1								1
BR						6						6
Cisternino						2						2
Fasano						3						3
Villa Castelli						1						1
CS						1						1
Francavilla Marittima						1						1
LE						1						1
Cutrofiano						1						1
MT						8	1					9
Matera						5						5
Pisticci						3	1					4
TA (escluso il comune di Mottola)	5		47	274	31	498	58	1	3	4	5	925
Carosino						3						3
Castellaneta			3	12	1	71	10					97
Crispiano						7	2					9
Ginosa				1		23	3					27
Grottaglie						3						3
Laterza			1	3		31	4			1		40
Leporano						1						1
Manduria				2								2
Martina Franca						31	1					32
Massafra	3		8	43	9	120	14		2			197
Monteiasi							2					2
Palagianello	2		10	75	7	65	8	1		1		169
Palagiano			25	130	14	84	11		1	2	5	272
Pulsano						1	2					3
San Giorgio Ionico						5						5

Comune di origine	tram	metropolitana autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o auto privata (come auto privata (come	auto privata (come passaggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI		
Statte					7	1				8		
Taranto			8		46	1				55		
TOTALI	5	2	48	278	31	620	65	1	3	4	5	1.063

Tab. 11 - Mobilità pendolare per Mottola da altri comuni (spostamenti totali)

Comune di origine	tram	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passaggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	a piedi	TOTALI
Castellaneta		3	11	1					15
Crispiano						1			1
Ginosa			1						1
Laterza			1						1
Massafra	3	8	35	9		1			55
Palagianello	2	10	72	7	1	1	1		94
Palagiano		24	129	13		5		4	175
TOTALI	5	45	249	30	1	8	1	4	342

Tab. 12 - Mobilità pendolare per Mottola da altri comuni (spostamenti per studio)

Comune di origine	metropolitana autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra- urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passaggero)	bicicletta	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Bari	2	3		106	6				117
Acquaviva delle Fonti				3					3
Alberobello				6	1				7
Altamura				3					3
Bari	2								2
Bitritto					1				1
Capurso				1					1
Casamassima				1					1
Cassano delle Murge				1					1
Castellana Grotte				2					2
Conversano				5					5
Gioia del Colle		3		34					37
Giovinazzo				2					2
Locorotondo					1				1
Monopoli				3					3
Noci				23	2				25
Putignano				13	1				14
Sammichele di Bari				4					4

Comune di origine	metropolitana	autobus urbano, filobus	corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	bici	altro mezzo	a piedi	TOTALI
Santeramo in Colle					3					3
Turi					1					1
Valenzano					1					1
Barletta-Andria-Trani		2	1							3
Bisceglie		2								2
San Ferdinando di Puglia			1							1
Brindisi					6					6
Cisternino					2					2
Fasano					3					3
Villa Castelli					1					1
Cosenza					1					1
Francavilla Marittima					1					1
Lecce					1					1
Cutrofiano					1					1
Matera					8	1				9
Matera					5					5
Pisticci					3	1				4
Taranto		2	25	1	497	50	3	4	1	583
Carosino					3					3
Castellaneta			1		71	10				82
Crispiano					7	1				8
Ginosa					23	3				26
Grottaglie					3					3
Laterza		1	2		31	4		1		39
Leporano					1					1
Manduria			2							2
Martina Franca					31	1				32
Massafra			8		120	13	2			142
Monteiasi						2				2
Palagianello			3		64	7		1		75
Palagiano		1	1	1	84	6	1	2	1	97
Pulsano					1	2				3
San Giorgio Ionico					5					5
Statte					7	1				8
Taranto			8		46	1				55
TOTALI	2	4	29	1	619	57	3	4	1	720

Tab. 13 - Mobilità pendolare per Mottola da altri comuni (spostamenti per lavoro)

Gli spostamenti pendolari dagli altri comuni verso Mottola sono 1.063, di cui 342 per studio e 720 per lavoro. Anche in questo caso l'auto è di gran lunga il mezzo più utilizzato, 620 spostamenti come conducente (essenzialmente lavoratori) e 65 come trasportato (in maggioranza lavoratori). Il trasporto pubblico su gomma interessa 326

spostamenti (278 extraurbano e 48 urbano); l'autobus aziendale o scolastico interessa 31 spostamenti; gli altri sono del tutto trascurabili.

13.2.5 Spostamenti in auto

Degli 8.083 spostamenti sistematici al giorno, se si considerano solo quelli in auto (come conducente), risultano circa 1.475 gli spostamenti interni e circa 1.117 gli spostamenti in uscita dal comune; gli spostamenti in entrata a Mottola sono pari a 620.

Gli spostamenti all'interno del comune di Mottola avvengono prevalentemente all'interno dell'intervallo orario compreso tra le 7,15 e le 8,14 (2.679), mentre gli spostamenti attribuibili all'utilizzo dell'automobile (come conducente) avvengono prevalentemente prima delle 7,15 (702).

13.2.5.1 Spostamenti in auto - pendolari interni

Orario	spostamenti	percentuale
prima delle 7,15	1.253	26,45%
dalle 7,15 alle 8,14	2.679	56,55%
dalle 8,15 alle 9,14	591	12,48%
dopo le 9,14	214	4,52%
Totali	4.737	100,00%

Tabella 14 — Spostamenti totali all'interno del Comune di Mottola ordinati per fascia oraria

Orario	spostamenti	percentuale
prima delle 7,15	702	47,59%
dalle 7,15 alle 8,14	492	33,36%
dalle 8,15 alle 9,14	177	12,00%
dopo le 9,14	104	7,05%
Totali	1.475	100,00%

Tabella 15 — Spostamenti "auto come conducente" all'interno del Comune di Mottola ordinati per fascia oraria

Di seguito la tabella relativa al totale degli spostamenti "auto come conducenti" disaggregata sulle zone censuarie in funzione della popolazione:

N. sezione	Popolazione residente	Valori disaggregati
1	434	39
2	477	43
3	358	33
4	272	25
5	662	60
6	610	55
7	731	66
8	563	51
9	422	38
10	435	40
11	777	71
12	433	39
13	534	48
15	1.408	128
16	438	40
17	917	83
18	484	44
19	997	91
20	640	58
21	415	38
22	431	39
23	403	37
24	544	49
25	581	53
26	811	74
27	566	51
39	444	40
40	58	5
41	206	19
42	146	13
43	44	4
44	0	0
TOTALI	16.241	1.475

Tab. 16 - Spostamenti "auto come conducente" all'interno del Comune di Mottola disaggregati sulle zone censuarie in funzione della popolazione

Di seguito la tabella relativa agli spostamenti avvenuti nella fascia "prima delle 7,15 "auto come conducenti disaggregata sulle zone censuarie in funzione della popolazione:

N. sezione	Popolazione residente	Valori disaggregati
1	434	19
2	477	21
3	358	15
4	272	12
5	662	29
6	610	26
7	731	32
8	563	24
9	422	18
10	435	19
11	777	34
12	433	19
13	534	23
15	1.408	61
16	438	19
17	917	40
18	484	21
19	997	43
20	640	28
21	415	18
22	431	19
23	403	17
24	544	24
25	581	25
26	811	35
27	566	24
39	444	19
40	58	3
41	206	9
42	146	6
43	44	2
44	0	0
TOTALI	16.241	702

Tab. 17 - Spostamenti "auto come conducente" all'interno del Comune di Mottola avvenuti nella fascia oraria "prima delle 7,15" disaggregate sulle zone censuarie in funzione

Sezioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	39	Totale
1	1	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	13
2		2	1	0	1	0	2	0	0	0	1	1	2	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
3		0	1	2	2	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	13
4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
5	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	1	3	1	1	3	0	5	1	0	0	0	0	1	0	0	0	22
6	0	1	1	0	3	1	3	0	0	1	1	0	3	1	0	2	0	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	29
7	1	2	3	0	2	0	6	1	0	1	1	1	6	3	0	1	0	9	1	1	0	0	0	1	0	1	39	
8	0	0	0	4	3	0	1	1	0	0	0	4	1	1	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
9	0	0	1	0	3	1	0	1	1	0	1	3	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
10	0	0	0	0	2	1	0	1	0	1	0	1	2	1	1	2	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	17
11	0	1	2	0	4	0	1	0	0	0	3	1	6	1	1	2	0	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	37
12		0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
13			1	2	0	0	0	0	0	2	3	0	0	1	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
15	1	2	4	1	7	1	0	1	1	2	9	22	1	3	1	13	3	0	1	0	0	1	0	1	1	2	76	
16	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	2	3	2	2	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
17	1	1	2	0	3	1	0	0	0	1	1	3	6	1	1	4	0	14	1	0	1	1	1	1	1	0	1	42
18	1	0	0	0	3	0	2	0	0	0	2	3	1	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
19	0	0	1	0	4	0	1	0	1	1	1	2	6	2	0	4	0	21	1	0	0	0	0	1	0	1	1	49
20	0	2	0	2	1	0	0	0	0	2	3	6	0	1	0	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
21		1	1	0	3	0	1	0	0	1	2	0	0	1	4	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	15
22	1	2	0	1	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
23		1	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	3	4	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	18
24	1	1	2	0	1	0	0	1	0	0	2	4	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	20
25	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	8	0	0	8	0	0	1	8	0	0	0	0	0	26
26		1	0	4	0	2	0	0	1	1	2	7	2	0	2	0	11	0	0	0	1	1	1	2	0	0	0	39
27	1	1	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	3	6	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	5	32	
39		1	1	2	0	0	0	0	0	1	4	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	17	
40			0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
41	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
42		0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8
43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTALI	9	17	32	6	68	5	39	3	6	11	12	28	95	75	9	39	5	163	22	3	2	11	1	17	7	5	10	702

*Gli zero indicati in tabella sono valori inferiori ad 0,5.

Tab. 18 - Spostamenti auto (conducente) tra le sezioni censuarie interne al comune di Mottola relativi alla fascia oraria "prima delle 7.15"

I valori presenti nella tabella soprastante sono stati moltiplicati per un coefficiente correttivo del 35% che tiene conto anche degli spostamenti occasionali. Tali spostamenti sono pari a 948.

Sezioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	39	Totali
1	2	2	0	1	2	0	3	0		0	0	2	2		1		1	1			1							18
2		2	1	1	1	0	3	0		0	0	1	2	3	0	2		3	0		1		0			1		21
3		0	2		2		3			0	1	1	1	1		1		3	1	1								17
4	0	1		0	1	0	1			1		1	3	0	0	1	0	2	1			0		0	0			13
5	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	2	5	1	1	4	0	6	1			0		1		0		29
6	1	1	1	1	4	2	5			2	1	1	5	2	1	3	1	10	0			1						39
7	1	2	5	0	3	0	8	1		1	1	7	4	0	2		12	2	1		1		1	1	0	1		52
8	1	1	1		6		4	1	1	1		1	6	1		1	0	4	1	0	0	1		1		0		30
9	0	1	1	0	4		1	1	1	2		1	5	1	0	1	0	4	0			1		1		0		23
10	1	0	1	0	3		1	0	1	1	2	2	2	2	1	2	0	4	1	0	0	1		0	1	0		23
11	1	2	2	1	6	0	1	0	0	1	4	1	8	2	1	3		15	3					0	0			50
12		1	0		2		1				0	2	2	1	0	0		6	1	1		0		1	0			17
13			1		3		1			1	0	2	4	1		2		11	1				0	0	0			26
15	1	2	6	1	9		1	1	1	1	3	12	30	2	4	1	18	5	0		2			1		2		103
16	0	0			3		1	0	0	0	0	2	3	3		2		5	0			0				0		23
17	1	1	3	0	4	1	1	0	0	1	1	4	8	1	1	5	1	19	1			1		1	1	0	1	56
18	1	0	1	0	4	0	3	1		0	1	2	4	2	0	1	2	4	1	0		0		0	0	0		28
19	0	1	2	1	5	0	1	0	1	1	1	3	8	3	1	5	0	28	2			0		2	0	2		66
20	0		2	0	3		1			0	2	5	8	0	2	0	6	4						0		0		36
21			2		2	1	4	0	1		0	1	2	0	0	1		5	1	0					1			21
22		1	2	0	1		2			0			2	2	0	1	0	5	2		0	0			0	0		20
23			1	1	2	0	1			1	0	1	4	6	1	1	1	2	1		0	1			0	1		24
24		2	2		2	0	1	0		0	1		3	5	1	0		6			0	0	0	1		0		26
25		0	1		2	0				1	0	5	2	0	1		11		0		1		11	0				35
26			1	1	6	1	3	0	1	1	1	3	9	3	1	2	0	15	0			2		1	3	0		53
27	2	1	4	1	4		2	0	0	0	0	0	5	8		0	1	6	1			1	1	0	1	6		44
39		1	1		3		0	0			1	5	2	0	2		4	0	0	0					0	2		23
40				1	0		0		0	0	1	1					1				0			1				5
41	0	1	1	0	1		0		1	0	0	2	3		1		2	1		0	1							14
42		0	1		0							2	3		0		3	1						0		0		10
43	1	1										0	1									0						3
TOTALI	12	23	43	9	92	7	52	4	8	15	17	38	129	101	12	53	7	220	30	4	2	15	1	23	10	7	13	948

*Gli zero indicati in tabella sono valori inferiori ad 0,5.

Tab. 19 - Spostamenti "auto come conducente" tra le sezioni censuarie interne al comune di Mottola comprensivi degli spostamenti occasionali relativi alla fascia oraria "prima delle 7,15"

13.2.5.2 Spostamenti in auto - pendolari in uscita ed in ingresso da Mottola

I comuni per cui avvengono gli spostamenti da Mottola e per Mottola sono stati accorpati in macro aree.

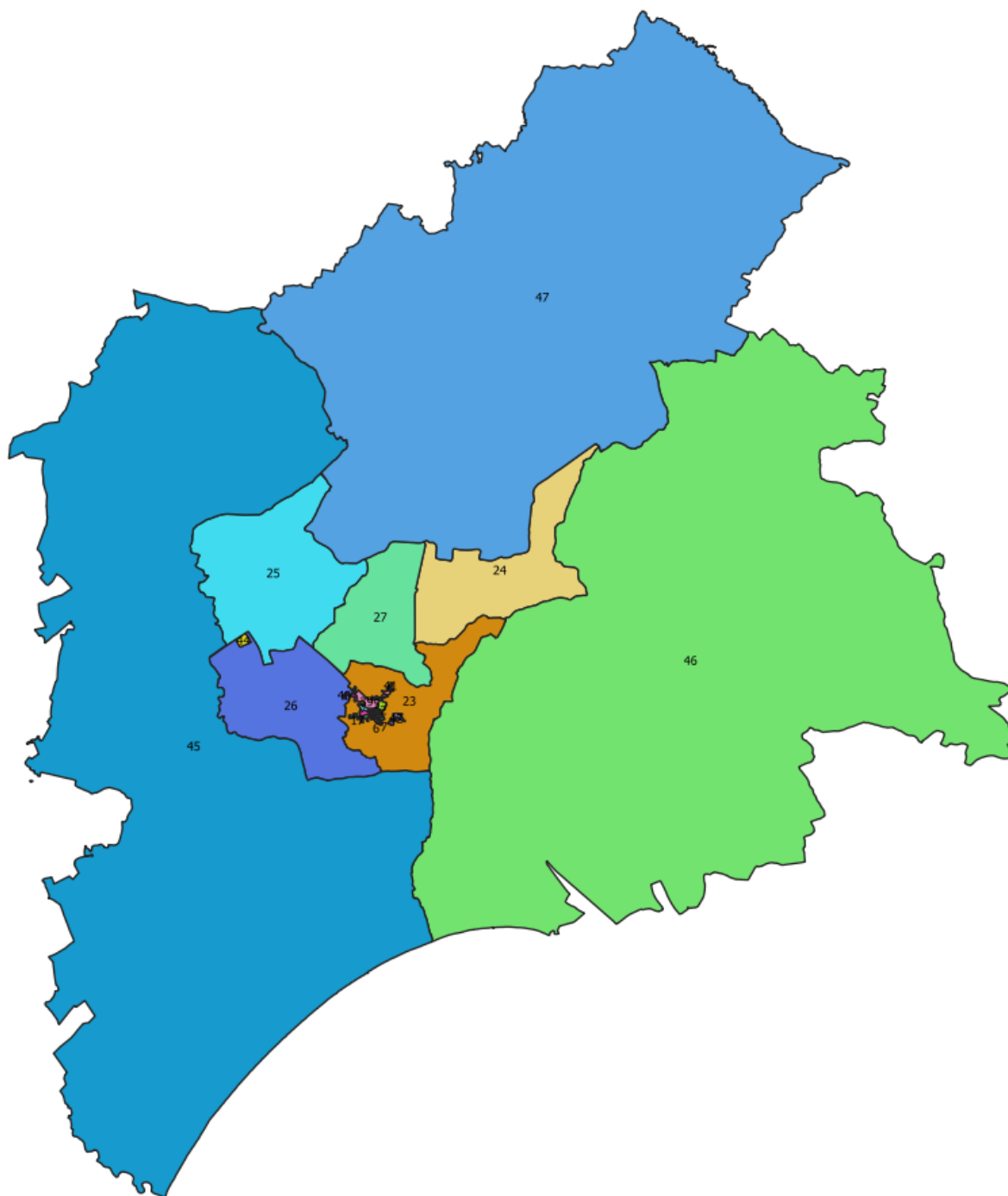
Nella suddivisione si è scelto di aggregare i comuni esterni in tre macro aree di seguito meglio descritte, queste comprendono anche comuni fuori provincia e sono stati accorpati in funzioni di probabili direttrici d'ingresso al comune di Mottola.

Di seguito la rappresentazione della divisione delle zone con cui avviene l'intercambio con il comune Mottola e la descrizione delle zone.

Zona di Aggregazione	Comune
45	Acquaviva delle Fonti
45	Altamura
45	Bari
45	Barletta
45	Bernalda
45	Bitonto
45	Bitritto
45	Capurso
45	Casamassima
45	Cassano delle Murge
45	Castellaneta
45	Corato
45	Ginosa
45	Gioia del Colle
45	Giovinazzo
45	Gravina in Puglia
45	Laterza
45	Matera
45	Modugno
45	Molfetta
45	Montemesola
45	Noicattaro
45	Palagianello
45	Palagiano
45	Potenza
45	Rutigliano
45	Sammichele di Bari
45	Santeramo in Colle
45	Torricella
45	Triggiano
45	Valenzano
46	Alberobello
46	Brindisi
46	Carosino
46	Crispiano

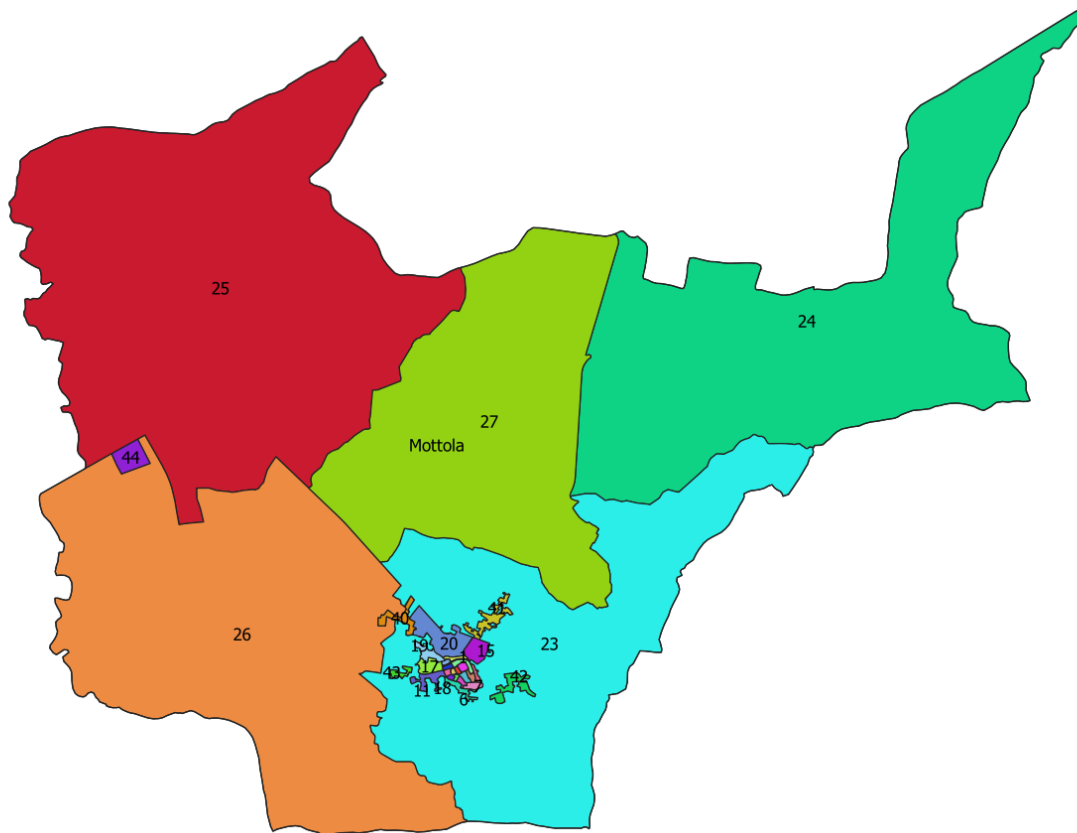
Zona di Aggregazione	Comune
46	Fasano
46	Grottaglie
46	Lecce
46	Leporano
46	Lizzano
46	Locorotondo
46	Manduria
46	Martina Franca
46	Massafra
46	Monteiasi
46	Montescaglioso
46	Pulsano
46	San Giorgio Ionico
46	Statte
46	Taranto
47	Castellana Grotte
47	Chieti
47	Conversano
47	Francavilla Fontana
47	Monopoli
47	Noci
47	Putignano
47	Turi

Tab. 20 - Aggregamento in macroaree dei comuni per cui avvengono gli spostamenti da Mottola e per Mottola

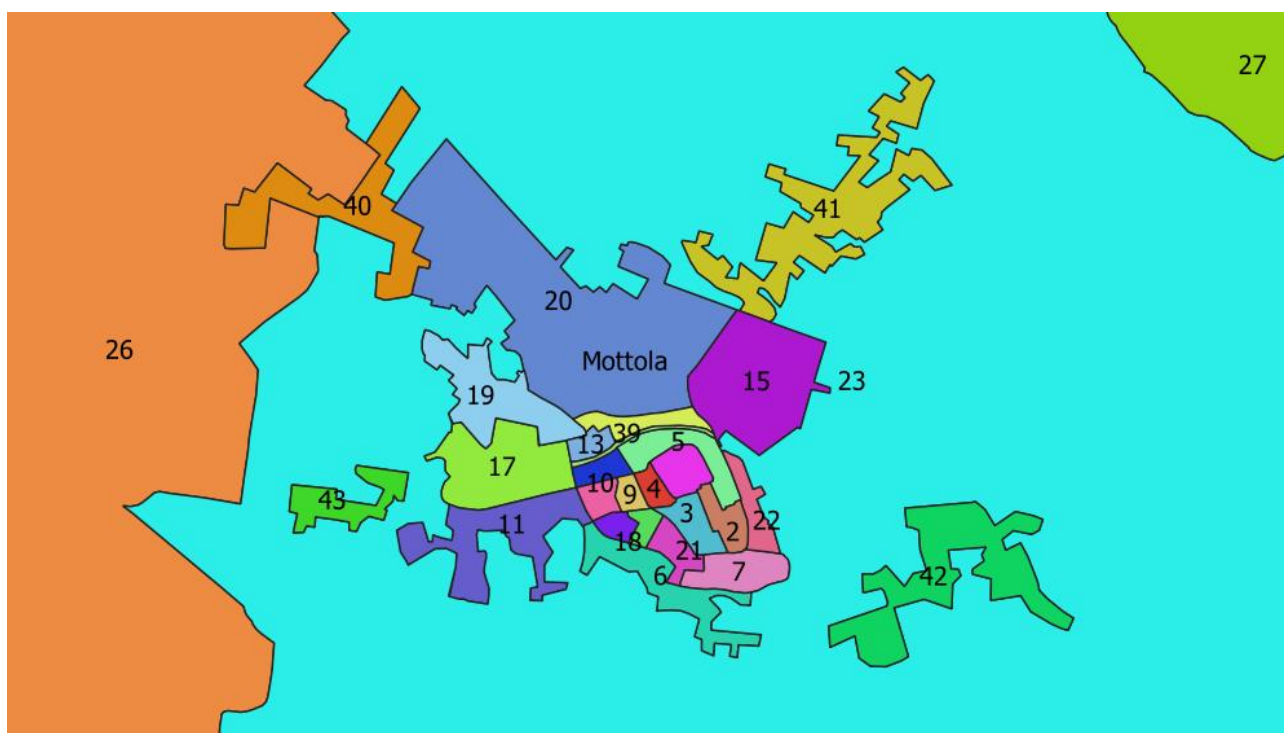


- | | |
|---------|--|
| Zona 45 | Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola |
| Zona 46 | Comuni situati ad est di Mottola |
| Zona 47 | Comuni situati a nord di Mottola |

Le restanti zone aventi numerazione inferiore a 45 si riferiscono alle sezioni censuarie interne al comune di Mottola come illustrato nell'immagine seguente.



Sezioni censuarie interne – Comune di Mottola di Mottola



Stralcio sezioni censuarie interne – centro urbano del Comune di Mottola

13.2.5.2.1 Spostamenti in uscita da Mottola verso zone aggregate

Gli spostamenti dal comune di Mottola verso i comuni esterni avvengono prevalentemente all'interno dell'intervallo orario compreso tra le 7,15 e le 8,14 (2.710, di questi 2.220 sono attribuibile all'utilizzo dell'automobile come auto (conducente)).

Orario	spostamenti	percentuale
prima delle 7,15	1.520	67,92%
dalle 7,15 alle 8,14	531	23,73%
dalle 8,15 alle 9,14	74	3,31%
dopo le 9,14	113	5,05%
	2.238	100,00%

Tabella 21 - Spostamenti totali da Mottola per altri comuni ordinate per fascia oraria

Zone esterne di destinazione dal comune di Mottola	Spostamenti Totali
45	1.093
46	989
47	156
Totali	2.238

Tabella 22 - Spostamenti totali da Mottola verso le zone esterne

Orario	spostamenti	percentuale
prima delle 7,15	716	64,10%
dalle 7,15 alle 8,14	273	24,44%
dalle 8,15 alle 9,14	57	5,10%
dopo le 9,14	71	6,36%
Totali	1.117	100,00%

Tabella 23 - Spostamenti "auto come conducente" da Mottola per altri comuni ordinate per fascia oraria

Zone esterne di destinazione dal comune di Mottola	Spostamenti Totali
45	350
46	316
47	50
Totali	716

Tabella 24 - Spostamenti "auto come conducente" da Mottola verso le zone esterne relativi alla fascia oraria "prima delle 7,15"

Di seguito la tabella relativa al totale degli spostamenti "auto come conducenti" in uscita dal comune di Mottola disaggregata sulle zone censuarie in funzione della popolazione:

N. sezione	Popolazione residente	Valori disaggregati
1	434	30
2	477	33
3	358	25
4	272	19
5	662	45
6	610	42
7	731	50
8	563	39
9	422	29
10	435	30
11	777	54
12	433	30
13	534	36
15	1.408	97
16	438	30
17	917	63
18	484	33
19	997	69
20	640	44
21	415	29
22	431	30
23	403	28
24	544	37
25	581	40
26	811	56
27	566	39
39	444	30
40	58	4
41	206	14
42	146	10
43	44	3
44	0	0
Totali	16.241	1.117

Tabella 25 - Spostamenti "auto come conducente" in uscita dal Comune di Mottola disaggregati sulle zone censuarie in funzione alla popolazione

Di seguito la tabella relativa agli spostamenti auto come conducenti avvenuti nella fascia oraria "prima delle 7,15" disaggregata sulle zone censuarie in funzione della popolazione:

N. sezione	Popolazione residente	Valori disaggregati
1	434	19
2	477	21
3	358	16
4	272	12
5	662	29
6	610	27
7	731	32
8	563	25
9	422	18
10	435	19
11	777	34
12	433	19
13	534	23
15	1.408	62
16	438	19
17	917	40
18	484	21
19	997	44
20	640	28
21	415	18
22	431	19
23	403	18
24	544	24
25	581	26
26	811	36
27	566	25
39	444	19
40	58	2
41	206	9
42	146	6
43	44	2
44	0	0
Totali	16.241	716

Tabella 26 - Spostamenti "auto come conducente" da Mottola per altri comuni nella fascia oraria "prima delle 7,15" disaggregati sulle zone censuarie in funzione della popolazione

Nelle tabelle seguenti verranno riportati gli spostamenti tra le sezioni censuarie interne al comune di Mottola e le zone esterne di destinazione (spostamenti pendolari e comprensivi degli occasionali).

Zone censuarie interne al comune di Mottola				Totali
	45	46	47	
1	9	4	0	13
2	7	7	1	15
3	8	7	2	17
4	5	4	0	9
5	13	12	0	25
6	13	10	1	25
7	20	15	2	37
8	12	12	0	24
9	8	8	1	17
10	6	7	2	15
11	17	15	1	33
12	9	8	1	18
13	12	11		22
15	38	36	3	77
16	5	7	1	13
17	28	20	3	52
18	9	8	2	19
19	25	24	2	51
20	12	13	2	27
21	5	8	0	13
22	11	11		22
23	11	11	0	22
24	9	12	8	30
25	12	4	8	24
26	21	14	1	36
27	10	7	6	23
39	6	11	1	18
40	2	1		2
41	4	7	1	12
42	4	2		6
43	1	0		1
Totali	350	316	50	716

*Gli zero indicati in tabella sono valori inferiori ad 0,5.

Tabella 27 - Spostamenti "auto come conducente" dalle sezioni censuarie interne al comune di Mottola verso le zone esterne relativi alla fascia oraria "prima delle 7,15"

I valori presenti nella tabella soprastante sono stati moltiplicati per un coefficiente correttivo del 35% che tiene conto anche degli spostamenti occasionali.

Zone censuarie interne al comune di Mottola				Totali
	45	46	47	
1	13	5	0	18
2	10	10	1	20
3	11	9	3	22
4	6	5	0	12
5	17	16	0	34
6	18	14	2	33
7	27	21	2	50
8	17	16	0	33
9	11	10	1	23
10	9	10	2	20
11	22	21	1	44
12	12	11	1	24
13	16	14		30
15	51	49	3	104
16	6	10	1	18
17	38	27	4	70
18	12	11	3	25
19	33	33	3	69
20	17	17	2	36
21	6	11	0	18
22	14	15		29
23	15	14	0	29
24	12	17	11	40
25	16	5	11	32
26	29	19	1	49
27	13	10	9	32
39	8	15	1	24
40	2	1		3
41	6	9	1	16
42	5	3		8
43	1	0		1
Totali	472	427	67	967

*Gli zero indicati in tabella sono valori inferiori ad 0,5.

Tabella 28 - Spostamenti "auto come conducente" dalle sezioni censuarie interne al comune di Mottola verso le zone esterne comprensivi degli spostamenti occasionali relativi alla fascia oraria "prima delle 7,15"

13.2.5.2.2 Spostamenti in ingresso a Mottola da zone aggregate

Gli spostamenti verso il comune di Mottola avvengono prevalentemente all'interno dell'intervallo orario compreso tra le 7,15 e le 8,14 (509), mentre gli spostamenti attribuibili all'utilizzo dell'automobile (come conducente) avvengono prevalentemente prima delle 7,15 (702).

Orario	spostamenti	percentuale
prima delle 7,15	452	42,53%
dalle 7,15 alle 8,14	509	47,94%
dalle 8,15 alle 9,14	42	3,96%
dopo le 9,14	59	5,57%
Totali	1.063	100,00%

Tab. 29 - Spostamenti totali dai comuni esterni verso il comune di Mottola relativi alla fascia oraria

Zone esterne di origine verso il comune di Mottola	Spostamenti Totali
45	690
46	330
47	43
Totale complessivo	1.063

Tabella 30 - Spostamenti totali dalle zone esterne verso il comune di Mottola

Orario	spostamenti	percentuale
prima delle 7,15	337	54,38%
dalle 7,15 alle 8,14	191	30,88%
dalle 8,15 alle 9,14	40	6,49%
dopo le 9,14	51	8,24%
Totali	620	100,00%

Tab. 31 - Spostamenti "auto come conducente" dai comuni esterni verso il comune di Mottola relativi alla fascia oraria

Zone esterne di origine verso il comune di Mottola	Spostamenti Totali
45	219
46	105
47	14
Totale complessivo	337

Tabella 32 - Spostamenti "auto come conducente" dalle zone esterne verso il comune di Mottola relativi alla fascia oraria (prima delle 7,15)

Di seguito la tabella relativa al totale degli spostamenti "auto come conducenti" verso il comune di Mottola disaggregata sulle zone censuarie in funzione al numero di addetti:

N. sezione	Addetti	Valori disaggregati
1	128	23
2	259	47
3	157	28
4	158	29
5	190	34
6	34	6
7	43	8
8	14	3
9	65	12
10	69	13
11	94	17
12	32	6
13	39	7
15	380	69
16	198	36
17	195	35
18	31	6
19	314	57
20	237	43
21	48	9
22	31	6
23	58	11
24	17	3
25	438	79
26	49	9
27	12	2
39	48	9
41	15	3
43	2	0
44	60	11
Totali	3.415	620

Tab. 33 - Spostamenti "auto come conducente" verso il Comune di Mottola disaggregati sulle zone censuarie in funzione al numero di addetti

Di seguito la tabella relativa agli spostamenti auto come conducenti” avvenuti nella fascia oraria “prima delle 7,15” disaggregata sulle zone censuarie in funzione al numero di addetti:

N. sezione	Addetti	Valori disaggregati
1	128	13
2	259	26
3	157	15
4	158	16
5	190	19
6	34	3
7	43	4
8	14	1
9	65	6
10	69	7
11	94	9
12	32	3
13	39	4
15	380	37
16	198	20
17	195	19
18	31	3
19	314	31
20	237	23
21	48	5
22	31	3
23	58	6
24	17	2
25	438	43
26	49	5
27	12	1
39	48	5
41	15	1
43	2	0
44	60	6
Totali	3.415	337

Tabella 34 - Spostamenti “auto come conducente” verso il Comune Mottola da altri comuni nella fascia oraria “prima delle 7,15” disaggregati sulle zone censuarie in funzione agli addetti

Nelle tabelle seguenti verranno riportati gli spostamenti tra le zone esterne di origine e le sezioni censuarie interne al comune di Mottola di destinazione (spostamenti pendolari e comprensivi degli occasionali).

Zone censuarie interne al comune di Mottola	Zone esterne al comune di Mottola			TOTALI
	45	46	47	
1	2	2		3
2	5	5		9
3	8	6	2	16
4	1	1		2
5	80	39	3	122
6	2	1		3
7	2	2		4
8	0			0
9	1	1		2
10	0			0
11	5	2		7
12	3			3
13	5	5	1	11
15	6	6	1	13
16	3	1		4
17	7	3	1	10
18	1	1		2
19	53	5	1	59
20	5	20	1	26
22		1		1
23	12	1	1	13
25	13	5	3	20
26	2	1		2
39	2	1	2	4
Totali	219	105	14	337

*Gli zero indicati in tabella sono valori inferiori ad 0,5.

Tabella 35 - Spostamenti "auto come conducente" dalle zone esterne verso le sezioni censuarie interne al comune di Mottola relativi alla fascia oraria "prima delle 7,15"

I valori presenti nella tabella soprastante sono stati moltiplicati per un coefficiente correttivo del 35% che tiene conto anche degli spostamenti occasionali.

censuarie interne al comune di Mottola	Zone esterne al comune di Mottola			TOTALI
	45	46	47	
1	2	2		5
2	6	6		13
3	11	8	2	21
4	2	1		3
5	109	52	3	164
6	3	1		5
7	2	3		5
8	1			1
9	1	1		3
10	1			1
11	7	3		10
12	4			4
13	6	7	1	14
15	8	8	1	17
16	4	1		5
17	9	3	1	14
18	2	1		3
19	72	7	1	80
20	7	26	1	34
22		1		1
23	16	1	1	17
25	17	6	3	27
26	2	1		3
39	2	1	2	5
Totali	295	141	18	455

Tabella 36 - Spostamenti "auto come conducente" comprensivi degli spostamenti occasionali dalle zone esterne verso le sezioni censuarie interne al comune di Mottola relativi alla fascia oraria "prima delle 7.15"

13.2.6 Spostamenti tra comuni che attraversano Mottola

Zona di aggregazione	Comune di origine	Zona di aggregazione	Comune di destinazione	Spostamenti totali
45	Acquaviva delle Fonti	46	Crispiano	1
45	Acquaviva delle Fonti	46	Manduria	1
45	Acquaviva delle Fonti	46	Martina Franca	2
45	Acquaviva delle Fonti	46	Massafra	3
45	Acquaviva delle Fonti	46	San Giorgio Ionico	2
45	Acquaviva delle Fonti	46	Taranto	55
45	Altamura	46	Crispiano	1
45	Altamura	46	Grottaglie	1
45	Altamura	46	Manduria	3
45	Altamura	46	Martina Franca	8
45	Altamura	46	Massafra	7
45	Altamura	46	Pulsano	2
45	Altamura	46	San Giorgio Ionico	1
45	Altamura	46	Taranto	59
45	Bari	46	Crispiano	4
45	Bari	46	Grottaglie	15
45	Bari	46	Manduria	4
45	Bari	46	Martina Franca	22
45	Bari	46	Massafra	11
45	Bari	46	Taranto	329
45	Bitritto	46	Lizzano	1
45	Bitritto	46	Martina Franca	1
45	Bitritto	46	Taranto	13
45	Capurso	46	Crispiano	1
45	Capurso	46	Grottaglie	1
45	Capurso	46	Martina Franca	2
45	Capurso	46	Taranto	18
45	Casamassima	46	Grottaglie	2
45	Casamassima	46	Martina Franca	2
45	Casamassima	46	Massafra	4
45	Casamassima	46	Taranto	49
45	Cassano delle Murge	46	Lizzano	1
45	Cassano delle Murge	46	Martina Franca	1
45	Cassano delle Murge	46	Taranto	24
45	Castellaneta	46	Alberobello	5
45	Castellaneta	46	Brindisi	13
45	Castellaneta	46	Carosino	1
45	Castellaneta	46	Crispiano	4
45	Castellaneta	46	Fasano	1
45	Castellaneta	46	Grottaglie	11

Zona di aggregazione	Comune di origine	Zona di aggregazione	Comune di destinazione	Spostamenti totali
45	Castellaneta	46	Lecce	3
45	Castellaneta	46	Locorotondo	2
45	Castellaneta	46	Manduria	1
45	Castellaneta	46	Martina Franca	12
45	Castellaneta	46	Massafra	98
45	Castellaneta	46	Monteiasi	3
45	Castellaneta	46	Montescaglioso	1
45	Castellaneta	46	San Giorgio Ionico	3
45	Castellaneta	46	Statte	5
45	Castellaneta	46	Taranto	677
45	Castellaneta	47	Chieti	1
45	Castellaneta	47	Francavilla Fontana	1
45	Castellaneta	47	Monopoli	1
45	Castellaneta	47	Noci	12
45	Castellaneta	47	Putignano	6
45	Castellaneta	47	Turi	1
45	Ginosa	46	Crispiano	1
45	Ginosa	46	Massafra	2
45	Ginosa	46	Montescaglioso	1
45	Ginosa	46	Statte	1
45	Ginosa	46	Taranto	13
45	Gioia del Colle	46	Grottaglie	6
45	Gioia del Colle	46	Manduria	2
45	Gioia del Colle	46	Martina Franca	12
45	Gioia del Colle	46	Massafra	22
45	Gioia del Colle	46	Monteiasi	1
45	Gioia del Colle	46	Pulsano	1
45	Gioia del Colle	46	San Giorgio Ionico	1
45	Gioia del Colle	46	Taranto	135
45	Giovinazzo	46	Grottaglie	1
45	Giovinazzo	46	Lizzano	1
45	Giovinazzo	46	Martina Franca	2
45	Giovinazzo	46	Massafra	1
45	Giovinazzo	46	Taranto	48
45	Gravina in Puglia	46	Crispiano	4
45	Gravina in Puglia	46	Grottaglie	4
45	Gravina in Puglia	46	Massafra	18
45	Gravina in Puglia	46	Monteiasi	1
45	Gravina in Puglia	46	Pulsano	1
45	Gravina in Puglia	46	Statte	1
45	Gravina in Puglia	46	Taranto	42
45	Noicattaro	46	Grottaglie	1
45	Noicattaro	46	Martina Franca	2
45	Noicattaro	46	San Giorgio Ionico	1

Zona di aggregazione	Comune di origine	Zona di aggregazione	Comune di destinazione	Spostamenti totali
45	Noicattaro	46	Taranto	28
45	Sammichele di Bari	46	Martina Franca	3
45	Sammichele di Bari	46	Massafra	2
45	Sammichele di Bari	46	Taranto	14
45	Santeramo in Colle	46	Grottaglie	2
45	Santeramo in Colle	46	Lizzano	1
45	Santeramo in Colle	46	Martina Franca	4
45	Santeramo in Colle	46	Massafra	7
45	Santeramo in Colle	46	Taranto	32
45	Triggiano	46	Grottaglie	1
45	Triggiano	46	Massafra	3
45	Triggiano	46	Taranto	31
45	Valenzano	46	Grottaglie	2
45	Valenzano	46	Martina Franca	1
45	Valenzano	46	Taranto	30
46	Alberobello	45	Castellaneta	1
46	Alberobello	45	Ginosa	2
46	Alberobello	45	Laterza	2
46	Alberobello	45	Montemesola	1
46	Alberobello	45	Palagiano	1
46	Carosino	45	Altamura	1
46	Carosino	45	Bari	32
46	Carosino	45	Bernalda	1
46	Carosino	45	Castellaneta	4
46	Carosino	45	Ginosa	2
46	Carosino	45	Gioia del Colle	3
46	Carosino	45	Matera	1
46	Carosino	45	Modugno	2
46	Carosino	45	Molfetta	7
46	Carosino	45	Montemesola	4
46	Carosino	45	Palagiano	2
46	Carosino	45	Potenza	1
46	Carosino	45	Rutigliano	1
46	Carosino	45	Torricella	2
46	Carosino	47	Conversano	1
46	Carosino	47	Francavilla Fontana	10
46	Carosino	47	Monopoli	1
46	Carosino	47	Noci	1
46	Carosino	47	Putignano	2
46	Crispiano	45	Acquaviva delle Fonti	1
46	Crispiano	45	Altamura	3
46	Crispiano	45	Bari	65
46	Crispiano	45	Barletta	1
46	Crispiano	45	Bernalda	1

Zona di aggregazione	Comune di origine	Zona di aggregazione	Comune di destinazione	Spostamenti totali
46	Crispiano	45	Bitonto	1
46	Crispiano	45	Casamassima	1
46	Crispiano	45	Castellaneta	4
46	Crispiano	45	Corato	1
46	Crispiano	45	Ginosa	3
46	Crispiano	45	Gioia del Colle	15
46	Crispiano	45	Gravina in Puglia	3
46	Crispiano	45	Laterza	7
46	Crispiano	45	Matera	5
46	Crispiano	45	Modugno	6
46	Crispiano	45	Molfetta	3
46	Crispiano	45	Montemesola	26
46	Crispiano	45	Noicattaro	1
46	Crispiano	45	Palagianello	1
46	Crispiano	45	Palagiano	5
46	Crispiano	45	Potenza	1
46	Crispiano	45	Rutigliano	7
46	Crispiano	45	Santeramo in Colle	2
46	Crispiano	45	Torricella	1
46	Crispiano	45	Valenzano	1
46	Crispiano	47	Castellana Grotte	1
46	Crispiano	47	Chieti	1
46	Crispiano	47	Francavilla Fontana	5
46	Crispiano	47	Noci	4
46	Crispiano	47	Putignano	1
46	Locorotondo	45	Castellaneta	4
46	Locorotondo	45	Ginosa	7
46	Locorotondo	45	Laterza	1
46	Locorotondo	45	Montemesola	6
46	Locorotondo	45	Palagiano	1
47	Castellana Grotte	45	Castellaneta	2
47	Castellana Grotte	45	Ginosa	2
47	Castellana Grotte	45	Palagiano	5
47	Castellana Grotte	46	Manduria	2
47	Castellana Grotte	46	Martina Franca	18
47	Castellana Grotte	46	Massafra	1
47	Castellana Grotte	46	Monteiasi	1
47	Castellana Grotte	46	Taranto	32
47	Conversano	45	Castellaneta	1
47	Conversano	45	Ginosa	1
47	Conversano	45	Laterza	2
47	Conversano	45	Palagiano	3
47	Conversano	46	Grottaglie	1
47	Conversano	46	Manduria	1

Zona di aggregazione	Comune di origine	Zona di aggregazione	Comune di destinazione	Spostamenti totali
47	Conversano	46	Martina Franca	4
47	Conversano	46	Massafra	2
47	Conversano	46	Taranto	20
47	Monopoli	45	Castellaneta	5
47	Monopoli	45	Ginosa	1
47	Monopoli	45	Laterza	1
47	Monopoli	45	Montemesola	1
47	Monopoli	46	Carosino	1
47	Monopoli	46	Grottaglie	6
47	Monopoli	46	Lizzano	2
47	Monopoli	46	Manduria	2
47	Monopoli	46	Martina Franca	42
47	Monopoli	46	San Giorgio Ionico	1
47	Monopoli	46	Taranto	103
47	Noci	45	Castellaneta	36
47	Noci	45	Ginosa	4
47	Noci	45	Laterza	2
47	Noci	45	Palagianello	1
47	Noci	45	Palagiano	9
47	Noci	46	Crispiano	2
47	Noci	46	Grottaglie	4
47	Noci	46	Leporano	1
47	Noci	46	Martina Franca	48
47	Noci	46	Massafra	17
47	Noci	46	Pulsano	1
47	Noci	46	Taranto	66
47	Putignano	45	Castellaneta	3
47	Putignano	45	Ginosa	1
47	Putignano	45	Laterza	4
47	Putignano	45	Montemesola	1
47	Putignano	46	Grottaglie	5
47	Putignano	46	Lizzano	1
47	Putignano	46	Manduria	2
47	Putignano	46	Martina Franca	34
47	Putignano	46	Massafra	7
47	Putignano	46	Statte	1
47	Putignano	46	Taranto	31
47	Turi	45	Castellaneta	6
47	Turi	45	Ginosa	2
47	Turi	45	Laterza	3
47	Turi	46	Grottaglie	1
47	Turi	46	Manduria	1
47	Turi	46	Martina Franca	5
47	Turi	46	Statte	1

Zona di aggregazione	Comune di origine	Zona di aggregazione	Comune di destinazione	Spostamenti totali
47	Turi	46	Taranto	31
TOTALI				2.875

Tabella 37 - Spostamenti tra i comuni circostanti a Mottola con cui avvengono gli spostamenti di interscambio

Nella tabella soprastante sono stati considerati gli spostamenti tra le tre zone esterne al comune di Mottola aggregate in macroaree. Tali spostamenti risultano essere pari a 2.875 totali. Considerando alcune variabili come il mezzo (auto come conducente), l'ora di punta (prima delle 7,15) e le direttrici di ingresso/uscita al comune di Mottola tramite cui avviene l'attraversamento, è stato considerato un abbattimento del 90% dei volumi di traffico totali stimato in 288 spostamenti.

Nelle tabelle seguenti verranno riportati gli spostamenti tra le zone esterne che attraversano il comune di Mottola (spostamenti pendolari e comprensivi degli occasionali).

Zona 45	Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola
Zona 46	Comuni situati ad est di Mottola
Zona 47	Comuni situati a nord di Mottola

Zona di aggregazione origine	Zona di aggregazione destinazione	spostamenti totali
45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	46 - Comuni situati ad est di Mottola	198
45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	47 - Comuni situati a nord di Mottola	2
46 Comuni situati ad est di Mottola	45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	25
46 Comuni situati ad est di Mottola	47 - Comuni situati a nord di Mottola	3
47 - Comuni situati a nord di Mottola	45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	10
47 - Comuni situati a nord di Mottola	46 - Comuni situati ad est di Mottola	50
TOTALI		288

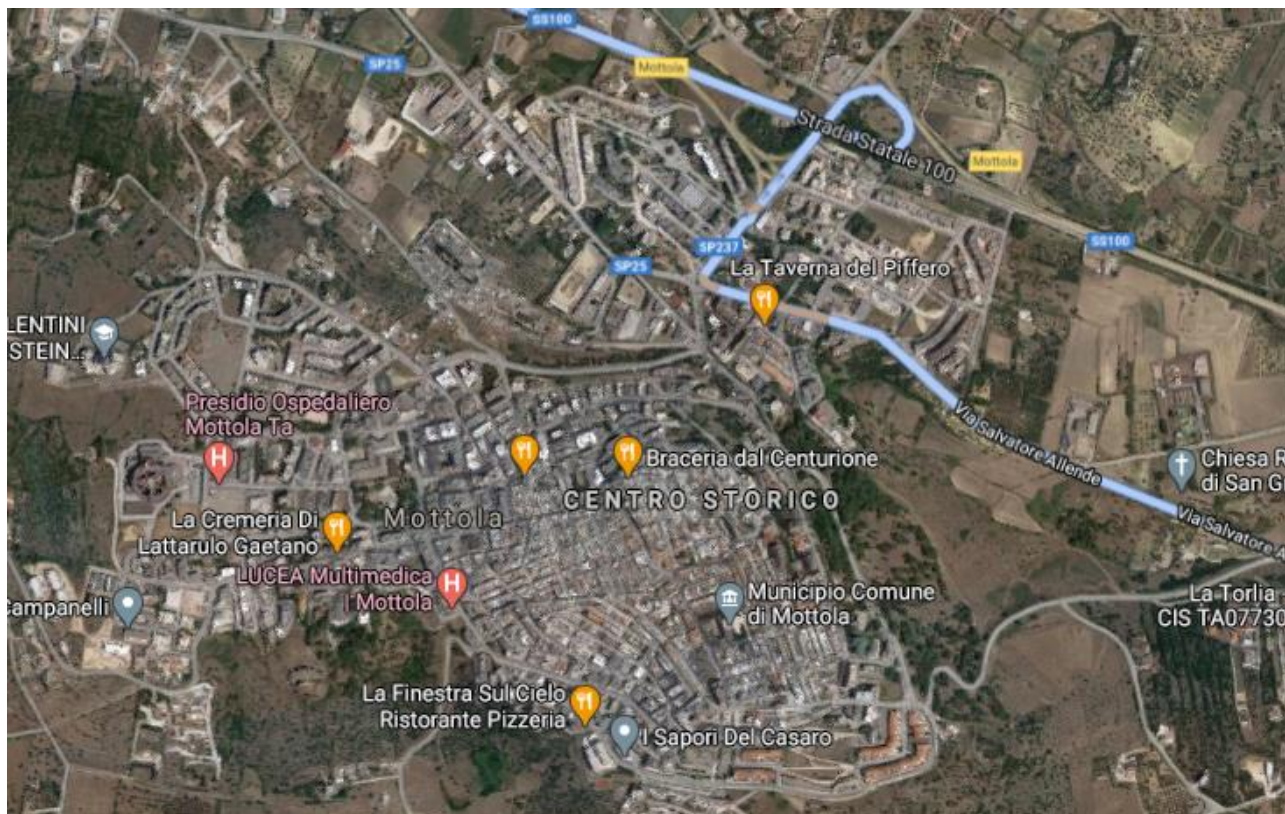
Tabella 38 - Spostamenti stimati "auto come conducente" di attraversamento del comune di Mottola tra zone esterne relativi alla fascia oraria "prima delle 7,15"

I valori presenti nella tabella soprastante sono stati moltiplicati per un coefficiente correttivo del 35% che tiene conto anche degli spostamenti occasionali.

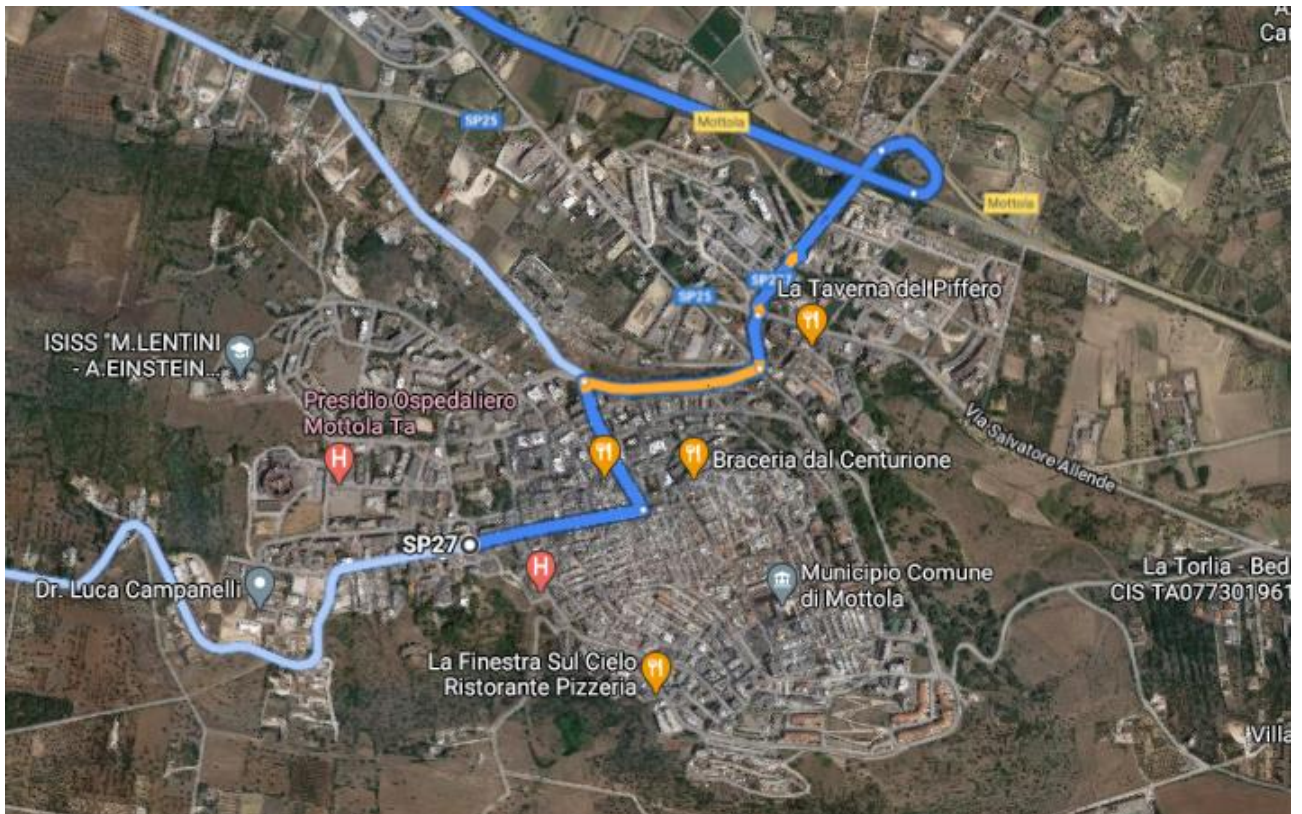
Zona di aggregazione origine	Zona di aggregazione destinazione	spostamenti totali
45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	46 - Comuni situati ad est di Mottola	267
45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	47 - Comuni situati a nord di Mottola	3
46 Comuni situati ad est di Mottola	45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	34
46 Comuni situati ad est di Mottola	47 - Comuni situati a nord di Mottola	4
47 - Comuni situati a nord di Mottola	45 - Comuni situati a nord ovest, ovest, sud ovest e sud di Mottola	13
47 - Comuni situati a nord di Mottola	46 - Comuni situati ad est di Mottola	67
TOTALI		388

Tabella 39 - Spostamenti stimati "auto come conducente" di attraversamento del comune di Mottola tra zone esterne relativi alla fascia oraria "prima delle 7,15" comprensivi degli occasionali

La morfologia della rete stradale consente il congiungimento tra i paesi limitrofi al comune di Mottola mediante le strade al di fuori del centro urbano come la S.S. 100 ubicata a nord o la S.P. 28 situata a sud rispetto al centro urbano di Mottola. L'attraversamento del centro abitato è limitato ad una sola parte degli spostamenti tra i comuni, come stimato nella tabella soprastante. Tali spostamenti avvengono prevalentemente mediante l'accesso nord del comune attraverso "S.P. 237", l'accesso est mediante via Salvatore Allende, l'accesso sud di via Francesco Acquaro e gli accessi est mediante la S.P. 27 ed S.P. 25.



Attraversamento del centro abitato di Mottola per il congiungimento dei comuni presenti nella est a quelli ubicati nella parte nord rispetto a Mottola.



Attraversamento del centro abitato di Mottola per il congiungimento dei comuni presenti nella parte ovest a quelli ubicati nella parte nord rispetto a Mottola