



CITTÀ DI MOLFETTA  
PROVINCIA DI BARI

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 09

del 14/03/2016

**OGGETTO**

Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Comunicazioni del Sindaco.

L'anno duemilasedici il giorno quattordici del mese di marzo nella Casa Comunale e nella Sala delle adunanze del Consiglio, convocato con nota del 08/03/2016 prot. n. 13376, consegnata al domicilio di ciascun Consigliere, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta straordinaria, di prima convocazione, sotto la presidenza del Consigliere Comunale, Sig. Piergiovanni Nicola – Presidente e con l'assistenza del Segretario Generale del Comune dott. ssa Maria Nicassio.

Procedutosi all'appello nominale, alle ore 16,15, come dichiarato dal Presidente, dei Componenti il Consiglio sono presenti in aula n. 20 e assenti n. 05 (Ciccolella, Cirillo, Siragusa, De Ceglia e Mastropasqua).

Risultato legale il numero degli intervenuti per deliberare in prima convocazione, il Presidente dichiara aperta la seduta. Si dà atto altresì che sono stati presenti in corso di seduta, anche non continuativamente, gli Assessori: Mongelli E., Spadavecchia T., Amato A., Lucivero M., Germinario G. Maralfa G. e Gadaleta R.-

Il dibattito relativo all'intera seduta consiliare viene registrato con sistema informatico su unità di memoria esterna. Dello stesso sarà reso verbale a parte, curato da ditta specializzata.

Risultano presenti all'introduzione dell'argomento in oggetto, i seguenti Componenti il Consiglio Comunale:

NATALICCHIO Paola		- SINDACO -		Presente	
Consiglieri		Consiglieri			
PATIMO SAVERIO	Presente	LA GRASTA ROBERTO		Presente	
ALTOMARE A. ELISABETTA	Assente	SIRAGUSA LEONARDO		Presente	
DE CANDIA NICOLA DAVIDE	Presente	PORTA GIOVANNI		Presente	
CICCOLELLA RAFFAELLA A.	Assente	MINUTO ANNA CARMELA		Assente	
PERCOCO GIUSEPPE A.	Presente	TAMMACCO SAVERIO		Assente	
ANGELETTI COSIMO DAMIANO	Presente	ROSELLI LUIGI		Assente	
DE PINTO SERGIO	Presente	DE CEGLIA IPPOLITA M.		Presente	
PIERGIOVANNI NICOLA	Presente	MASTROPASQUA PIETRO		Assente	
FACCHINI GIOVANNI	Presente	PISANI ANTONIO		Assente	
DE ROBERTIS MAURO	Presente	CAPUTO MARIANO		Assente	
CIRILLO IGNAZIO	Assente	GAGLIARDI DOMENICO		Presente	
PAPPAGALLO ONOFRIO	Presente	SPADAVECCHIA VINCENZO		Assente	

Presenti n. 15 – Assenti n. 10

**Presidente**

15 presenti, la seduta è valida. Riprendiamo il Consiglio con il II° punto all'ordine del giorno, Piano urbanistico di mobilità sostenibile. Comunicazioni del Sindaco. Oppure se vuole intervenire l'assessore, prego, Assessore.

**Assessore Gadaleta**

Buonasera a tutti. Dopo tante parole spese stasera proveremo ad esporre in maniera sintetica però con l'aiuto dell'ing. Ciurnelli questo piano, è un piano molto qualificante non solo per il programma amministrativo ma per quella che è stata l'azione amministrativa in questi due anni e otto mesi ed è significativo perché concentra, racchiude quella che è la nostra idea di città, dei servizi, del rapporto tra la periferia e il centro, una idea di sostenibilità ambientale anche nello sviluppo della Città, infatti abbiamo scelto di realizzare non un piano della mobilità ma un piano della mobilità sostenibile e non tutti i Comuni sono dotati di questo strumento che invece per noi rappresenta, come dicevo prima, una tappa importante. È un intervento che è sostenibile non solo, è un .. che a mio avviso è sostenibile non solo nella idea finale quindi una Città, diciamo, attenta alla qualità dell'ambiente ma è attenta anche ai rapporti tra le persone perché pur non essendo questo un piano urbanistico ha l'obiettivo e l'ambizione di incidere fortemente nei rapporti tra le persone, tra gli abitanti di questa città e tra le istituzioni e tra i luoghi della città, ad esempio tra la costa e appunto i quartieri di nuova espansione, l'agro e il centro abitato. Ma è anche sostenibile perché ha una previsione di interventi contenuti e quindi con una idea di interventi progettati e programmati per gradi, dagli interventi molto semplici a quasi a costo zero che quindi possono essere realizzati anche nell'immediato, degli interventi infrastrutturali importanti che sono quelli che l'ing. Ciurnelli vi illustrerà, vi illustrerà stasera. Io non dico altro perché insomma credo che sia un privilegio per noi poter ascoltare direttamente dal progettista e quindi dalla voce dell'ing. Stefano Ciurnelli le proposte progettuali e l'idea di Città che abbiamo provato a delineare.

**Presidente**

Grazie, Assessore. Prego, Ingegnere.

**Ing. Ciurnelli - Relatore PUMS**

Grazie, Presidente. Vista l'ora, cercherò di essere molto sintetico. Intanto vi ringrazio di questa opportunità e tutta la documenta del piano, mi diceva l'Assessore ma anche l'ing.

Binetti, è disponibile presso gli uffici, vi esorto a guardarla perché credo che con l'aiuto delle Associazioni, dei portatori di interesse, è stato fatto, credo, da parte dell'Amministrazione, non del sottoscritto, io quella città la conoscevo relativamente poco, un buon lavoro, credo. Molfetta è tra le prima Città della Puglia a dotarsi di un piano urbano della mobilità sostenibile che in Europa ha, come dire, costituisce il superamento dell'approccio tradizionale, quello del Piano Urbano della Mobilità, grandi opere, grandi infrastrutture, invece oggi una attenzione, lo dice l'assessore all'Ambiente, ma anche una attenzione a cercare modelli di mobilità condivisi, nella consapevolezza che se non siamo d'accordo tutti quanti sulla Città che vogliamo, su come vogliamo muoverci in città, non si farà mai niente, assolutamente. Mobilità sostenibile significa certamente contrastare l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico, la congestione stradale, gli incidenti che è una grande esternalità, oggi si parlava di ospedali, beh, c'è una scarsa consapevolezza di quanto l'inquinamento atmosferico e acustico anche incide sulla nostra qualità della vita e alla fine anche sulla salute delle persone, poi l'incidentalità, speriamo sempre di non incapparci ma poi quando ci incappiamo, ci rendiamo conto. E poi il degrado delle aree urbane, che è un altro tema importante e nel vostro caso, credo, meriti un'attenzione particolare. Io mi sono divertito a fare una ricognizione di tutto ciò che non è stato ancora attuato nella vostra città e ho scoperto dei numeri interessanti, importanti. Allora perché fare un PUMS? Perché il PUMS è condizione premiante per accedere ai finanziamenti Comunitari, se è accompagnato dalla valutazione ambientale strategica ai sensi della normativa Europea, cosa che puntualmente l'Amministrazione ha fatto. Questo significa che nel momento in cui vorrete, ovviamente emendandolo, confermandolo, facendo quello, avrete il vostro PUMS, sarete in grado di rispondere alle Coal nella Comunità Europea con una corsia preferenziale, diciamo. Come ci siamo mossi? Una fase di indagine, lunga, di cui abbiamo parlato e non ci rientriamo sopra, una implementazione di modelli di simulazione che ci hanno aiutato, per esempio, a stimare anche i benefici in termini di inquinamento, l'elaborazione di tutta una serie di valutazioni che abbiamo fatto sui diversi interventi e poi l'affinamento dello scenario e la valutazione ambientale strategica. Dicevo, un lavoro che è stata la collezione in realtà di una attività, frutto di una attività pesante nel senso buono della parola, ci siamo visti, credo, almeno con 70/80 persone a

ragionare fitto di tanti aspetti della vostra Città e dei vari quartieri ed è stato molto proficuo questo perché ci ha consentito di entrare nel dettaglio su tante questioni. Una raccomandazione che, come dire, il PUMS intercetta di striscio ma non poi tanto. Tutta la mosaicatura dei comparti, alcuni dei quali in procinto di essere attuati, altri più indietro, altri in corso di ripensamento, io non entro nel merito, faccio il pianificatore, non mi occupo di politica, non mi interessa, ma da manuale, da manuale cioè da manualistica non dell'ing. Ciurnelli, da manualistica americana ma anche anglosassone, sapete che ad ogni superficie edificatoria corrisponde una attrazione generazione di plastico. Bene, se tutte le previsioni che avete sul vostro territorio dovessero essere attuate, e se comporterebbero in base alla destinazione originaria che non è detto che venga rispettata, lo sappiamo bene poi come funzionano queste cose, un incremento, o meglio, una ricollocazione potenziale di 30 mila abitanti, 9.700 addetti, 36 mila utenti di visitatori al giorno. Un'altra Città. Allora il PMS vi consegna questa riflessione. A dire che cosa? Il traffico è la conseguenza di un assetto territoriale. Allora noi su Strada Madonna della rosa, alla intersezione con Via Berlinguer, siamo riusciti a proporre una rotatoria e un semaforo sul ponte per migliorare le condizioni di mobilità del quartiere, ma queste operazioni in corsa hanno un limite, allora mi raccomando, bisogna che quando parlate di comparti, quando parlate di sviluppo della Città, questi aspetti li guardiate a tutto tondo perché essi siano realmente sostenibili. Chiuso. Faccio solo delle pennellate anche perché la voce non me lo consente, sono reduce da una brutta influenza. Mobilità ciclo pedonale. Molfetta è al centro di un sistema complesso che è fatto di un sistema costiero in cui la Regione ha previsto una pista ciclabile importante, era prevista sulla costa a livello in cui può prevederla la Regione, quello là, con un pennarello su una scala a 100 mila. Ecco, noi la prima cosa che abbiamo fatto, abbiamo detto, cerchiamo di declinare questa proposta che correva sulla costa senza un senso particolare facendo una operazione un po' ardita e cioè portandola per esempio all'interno della zona industriale, meglio, all'interno della zona produttiva commerciale. Nella consapevolezza c'è qualcuno che prima ha detto che la vostra è la terza zona produttiva commerciale della Puglia, scusate, della provincia di Bari. Io vi dico che per densità di attrazione è la prima. Forse non tutti lo sanno ma facendo i numeri, tirando fuori i numeri del potere attrattore dell'Outlet, dei centri

commerciali, delle attività che si sono insediate in rapporto alla loro estensione, questa è la prima zona che c'è in Puglia. È chiaro? Allora un primo elemento è quello di riconnetterla con la ciclabilità ma anche con il trasporto pubblico alla città. Abbiamo studiato un vero e proprio percorso, accanto a questo abbiamo cercato di dotare una città in cui, vi do un altro numero - lo sapete qual è la lunghezza media degli spostamenti che si effettuano nella città compatta, compresi i quartieri di Lama Scotella, di Lama sinistra, lama Martina sinistra, e Madonna della rosa? Quindi la città senza soluzione di continuità, un chilometro e 300 metri. Questo che cosa ci dice? Che probabilmente si possono cambiare dei modelli di mobilità se siamo capaci di offrire ai cittadini anche quando sono un po' più piccoli e non hanno già scelto l'automobile e non si vogliono staccare da questa, delle modalità diverse di muoversi. E allora ecco che all'interno della città vedete che è ipotizzata una rete, questo tridente con un sistema che poi si biforca verso sud fino ad ammalciare una buona parte dei nuovi quartieri, una rete ciclabile che è in grado non solo di collegare la stazione e le scuole, questo dovrebbe essere il primo degli interventi, ma anche di consentire ai cittadini, e non sono pochi, immaginate che i cittadini che si trovano entro 100 metri da queste piste e che compiono spostamenti perché sono stati indagati che finiscono in una zona servita da queste piste, sono il 15% della mobilità totale. Cosa significa questo? Se a questi signori, tenuto conto delle lunghezze medie degli spostamenti, offrissimo un sistema realmente sicuro di muoversi con la bicicletta, magari solo il 25% lo usa, beh, l'effetto sapete quale sarebbe? Equivalente a quello di fare una zona a traffico limitato che lavora nelle ore di punta della giornata in termini di abbattimento dell'inquinamento sarebbe estremamente significativo. Vado per grandi temi, non pretendo di trattare tutto, assolutamente. Un esempio di quello che vi dicevo, nel vostro piano c'è la previsione di un collegamento stradale che superi la Lama e colleghi il quartiere di Madonna della rosa alla zona dietro l'Ospedale, per intenderci. Noi abbiamo pensato che prima di quello sarebbe molto più utile ipotizzare di riammalciare il quartiere di Madonna della rosa con il fronte opposto della Lama con una passerella ciclopedonale che consenta per esempio di arrivare all'Oratorio della chiesa, che consenta di mettere in relazione queste due parti che oggi, sì, dal punto di vista carrabile usano la pianura che tra l'altro è una strada pericolosa e quindi dare la possibilità di recuperare una mobilità

pedonale che oggi non è percepita. Sì, c'è un tratturo, ma lo sapete bene, lo si utilizza molto poco. Poi io sono stato alla vostra festa, non l'ho detto a nessuno ma sono venuto l'8 Settembre, sono venuto alla vostra festa perché volevo vedere la Via Dante chiusa. Ed è veramente impressionante. Allora è facile dire, e lo si fa in un piano del traffico, pedonalizziamo. Il PUMS pensa un'altra cosa, pensa che questo potrebbe essere un percorso progressivo dove quella bella situazione che voi vivete una volta l'anno la proteste, come dire, espandere a qualche situazione in più soprattutto nella bella stagione perché questo dà delle opportunità anche al Commercio, se è organizzato bene, è sostenuto dal trasporto pubblico, e certamente la Città ne giova. Un esempio della concretezza del Piano è questo intervento che vedete qui, siamo a l'Ipsiam, siamo lungo Via di Giovinazzo. Oggi sapete cosa fanno gli studenti per andare a prendere gli autobus, attraversano il ponte dove non c'è neanche il marciapiede a momenti, e poi scendono per la prima cala e vanno a scuola. Ecco, non so se tutti lo sanno ma tra la concessionaria e la scuola c'è una stradina con un muro in cemento armato, basterebbe buttare già il muro e costa poche migliaia di Euro, e aprire il cancello, fare un attraversamento pedonale, ripristinare nel posto dove dovrebbero stare le fermate dei bus, e avremmo risolto tanti problemi. Questo è il PUMS, ok, cioè una attenzione alle cose fattibili, a cose che aiutano la gente a recuperare la fruizione della città. Dagli amici che abitano in centro è venuta una forte sollecitazione anche per problemi di sicurezza non sulle strade principali, quindi non su Via Vittorio Emanuele, non su Via Panzini, non su Via Dante, a prevedere delle zone a traffico limitato perché oggi ci sono situazioni che anche per la sicurezza sono un problema. Se deve passare un camion dei Vigili del fuoco, io mi chiedo certe volte come fa a passare, con le auto in sosta che abbiamo trovato di notte nelle vostre strade. Allora l'idea è quella di proporvi di estendere progressivamente quattro settori di zona a traffico limitato a sud di quello esistente per trovare un maggiore equilibrio. Sulla circolazione, vado, ripeto, qua bisogna leggere la relazione, una relazione di 200 pagine, c'è forse la sfida più grossa, io da redattore del Piano regionale dei trasporti lo dico sempre, purtroppo le strade vengono progettate troppo male, veramente male. Allora nel PUMS trovate delle indicazioni che servono a colloquiare con gli Enti preposti alla gestione e alla costruzione delle strade, prima di tutto l'Anas, ci sono alcuni interventi sugli svincoli anche sullo svincolo di Molfetta centro,

quello esistente dove si innesta la complanare che sono stati studiati nel dettaglio, ma vi voglio dare due esempi estremi, uno molto banale che però ha delle ricadute importanti sotto molteplici profili. Via Strada Lama macina, la conoscete? Una strada piccola piccola che se allargata, stiamo parlando di 150 metri, consente, è quella che si trova in questo punto, consente di rendere possibile anche agli autobus extra urbani anziché transitare sulla statale 16, di poter servire direttamente la zona industriale, cinquemila persone ci lavorano, non so se ci rendiamo conto, c'è anche una scuola dentro, ma offrire con il trasporto pubblico a chi viene dai Comuni vicini la possibilità di arrivare in zona industriale significa anche contrastare quella formazione di code che tutte le mattine trovate in accesso alla zona industriale. E anche qui stiamo parlando di interventi relativamente modesti. La complanare, è nel vostro piano regolatore, quello antico, è contenuta una ipotesi che non è realizzabile purtroppo per la lunghezza delle rampe, ect., e che non può essere suggerita ad Anas, allora abbiamo ipotizzato una soluzione che può essere proposta ad Anas perché rispettosa delle norme e che risolve due problemi, anzi tre problemi, prima mette in sicurezza l'innesto tra la complanare e la restante rete. Secondo, mette in sicurezza lo svincolo che ha delle rampe che non sono adeguate. Terzo, toglie da davanti a sotto il naso di coloro, dei frontisti che stanno su questa specie di rotatoria che in realtà è un ciclotrone, lo chiamo io perché ha 140 metri di diametro, la circolazione che nel vostro vecchio piano regolatore ci sarebbe stata se tutti coloro che escono dallo svincolo avessero dovuto percorrere questa rotatoria. Tenete conto che tra queste case e la strada non c'è una separazione quindi un bambino che esce di casa va a finire, andrebbe a finire in mezzo al traffico. Troverete questo, tanto per ricordarlo, siamo alla fine dell'asta principale del quartiere Madonna della rosa, come vedete, abbiamo chiuso questa viabilità che è pericolosissima, che sta sul fianco del muro di cinta della casa da dove tutti escono facendo la svolta a sinistra e l'ipotesi è fare, questa è obbligatoria, l'altra è solo consigliata, una rotatoria sormontabile che è compatibile con il vostro piano e che automaticamente mette in sicurezza questa intersezione. C'è poi un programma di allargamento che all'inizio può essere, perché la visibilità è buona, un senso unico alternato se ci fosse una cessione bonaria con esproprio per pubblica utilità, si potrebbe evidentemente migliorare la cosa altrimenti ci dobbiamo tenere il

senso unico, tra virgolette, alternato. C'è un grosso lavoro di messa in sicurezza della costa, della viabilità sulla costa, le tre cale, su Via Torre rotonda noi immaginiamo di creare un sistema a pettine per l'accesso alle attività ludico-ricreative e di mettere in sicurezza la Via di Giovinazzo dove le velocità medie che abbiamo riscontrato, velocità media, attenzione, sono di 78 chilometri all'ora, medie, quindi vi lascio immaginare quali sono le velocità massime. Allora qual è il concetto? Il concetto è di prevedere che in questo punto venga realizzata una rotatoria che è prevista dal piano regolatore compatibile con gli spazi e questo consente di accedere all'Ipsiam da un lato ma anche alle attività della prima Cala consentendo così la pedonalizzazione della prima Cala, e accedere anche ai parcheggi che servono l'altra parte di Lungomare. Possibilmente ipotizzare invece che l'ultimo tratto di Via Torre rotonda possa essere, salvo l'accesso al ristorante, possa essere pedonalizzato anche perché estremamente stretto, e su questo tratto far passare la famosa pista ciclabile che ha previsto la Regione in una logica senza soluzione di continuità fino a Giovinazzo fino al punto che veramente alternerebbe varie funzioni, quella ludico-ricreativa con quella anche verso la zona industriale che è ben diversa che è a servizio della scuola e del lavoro. Un altro lavoro importante è stato fatto su tutto l'asse di Via 25 Aprile, Via Berlinguer, comparto 18, per evitare che la presenza della scuola, delle auto in sosta, la presenza della Chiesa generassero delle situazioni di pericolo, è stata ipotizzata la creazione di un parcheggio lungo Via Piscina D'Amato in maniera tale da mettere in sicurezza l'attraversamento pedonale ed evitare la sosta delle auto, da questo punto a questo ci sono 40 metri, si tratta di educare un pochino le mamme dei bambini più che i bambini evidentemente... prego? La chiesa sta qui, qui viene pedonalizzato il sagrato, viene ristretta la carreggiata perché- eccoci qua - perché questa zona dove oggi c'è il semaforo qui, e non c'è nulla dall'altra parte, diventa un anello circolatorio con l'accesso alla caserma e la possibilità di accedere al Sagrato della chiesa da questa parte ma anche alla zona oratoriale, che vedete qui il campo. E qui vedete il percorso ciclo pedonale che arriva sulla Prima Cala, quella cala che viene pedonalizzata, le fermate del bus per la scuola non sono più qui perché siamo riusciti a realizzarne di fronte alla scuola in corrispondenza di quel passaggio, e così via, non la voglio, adesso non vi posso spiegare tutto perché è impossibile. Vi parlo della stazione ferroviaria perché è un altro



tema che riguarda il trasporto pubblico. Molfetta a nord di Bari è dopo Foggia la prima stazione per frequentazione, su questa stazione è necessario che la Regione si faccia carico di un progetto di cui il Comune deve essere promotore chiaramente, Molfetta è nel piano che abbiamo fatto in Regione uno degli snodi fondamentali della rete di trasporto ferroviario regionale. Basta aree dismesse non più funzionali all'esercizio. Mi riferisco alle zone dove c'è l'antenna del ripetitore telefonico su Via Madonna della rosa con tutto lo scalo merci, mi riferisco alle aree intercluse tra quell'orribile muro e il binario del servizio ferroviario metropolitano. Non servono a niente quelle aree, possono diventare dei parcheggi che colloquiano con la città sia da una parte che dall'altra, complessivamente stiamo parlando - prego, scusatemi - il parcheggio vostro è questo, eccolo, gli altri due parcheggi sono questi, questo parcheggio sono 140 posti auto, e questo sono altri 85 posti auto. D'altra parte le Ferrovie non ci fanno nulla, tutto quello che cresce di arbusti è tutto gratis, madre natura, allora sarebbe ora che la città si potesse riappropriare anche a vantaggio della Ferrovia di spazi che oggi sono in degrado. Vedete che cosa è stato ipotizzato? Un secondo fronte che sia un pochino più dignitoso rispetto a quello di oggi, un senso unico su Via Madonna della rosa in maniera tale che la circuitazione per accedere alla stazione sia esclusivamente a senso unico da questo punto fino a questo mentre rimane a doppio senso in questo punto e si innesta, come vi dicevo prima, tra Via Berlinguer e Strada Madonna della rosa con una rotatoria in cui è prevista una cessione in perequazione con il condominio in maniera tale da avere gli spazi per realizzare una rotatoria adeguata ai flussi di traffico che ci sono su Via Berlinguer, questo ci consente di sgravare una parte del traffico che oggi vale il primo fronte e soprattutto di migliorare la situazione del secondo fronte che è insostenibile. Il primo fronte diventa tendenzialmente a vantaggio dei residenti della fruizione pedonale verso il Centro e se vedete in questo punto qui, osservate questo pennello verde, questo è il percorso ciclo pedonale che viene dal quartiere di Madonna della rosa e Lama sinistra, e attraverso la passerella pedonale che dà anche accesso ai binari, diventa l'elemento di continuità verso l'area pedonale verso la Villa comunale per riagganciare i quartieri al Centro e viceversa. Nell'immediato qui vedete la rotatoria stilizzata ma io direi che si possono spendere 8 mila Euro per fare un semaforo con..aspira che consenta su quel ponte di muoversi in sicurezza e di dare il

verde visto che il flusso è molto squilibrato perché ha un flusso residenziale quindi tendenzialmente al mattino andare verso il centro e nella direzione opposta a mezzodì, il pomeriggio è un po' più complesso, ma due spire sicuramente fanno sì che il ponte funzioni molto meglio di oggi. È chiaro? Ecco, il piano è questo, è un piano molto pragmatico, molto concreto. Un altro esempio. Queste sono già geometrizzazioni che potrebbero andare sul preliminare, siamo su Via Monsignor Salvucci dove c'è il mercato, del mercato si prevede uno spostamento, allora perché anche questa viabilità messa in sicurezza quindi risolto il problema di questo dedalo di isole spartitraffico che ci sono in questo punto con una bella rotatoria tranquilla, questa strada deve assolutamente sostituire in parte l'itinerario interno, all'interno, oltre la Ferrovia. Voglio andare direttamente a spiegarvi questo discorso di processo che deve essere condiviso, dovete essere voi a volerlo, se lo vorrete, che possa portare ad una progressiva pedonalizzazione di Via Dante comunque ad una riduzione del traffico, il concetto è molto semplice. Sull'asse Via Panzini. Via Vittorio Emanuele voi avete una corsia, un senso unico da ovest verso est, su Via Dante avete entrambi i sensi di marcia. Che vuol dire? Che noi offriamo due corsie in direzione ovest-est e una sola corsia nella direzione opposta. Giusto? Mi seguite? Ecco. Allora il concetto qual è? Cominciamo a dire che forse possiamo ipotizzare di mettere Via Dante in un senso e basta, questo ci consente di recuperare un po' di spazio, forse lasciare la sosta ma allargare i marciapiedi in modo tale che se c'è qualche attività che vuole mettere fuori soprattutto nella bella stagione dei tavolini, la gente può stare. Se poi addirittura qualche sabato si vuole chiudere, al cosa può essere pensata. Ma questo si appoggia ad un altro tema che è quello dell'accesso al porto. Vedete torno...scusate, ho sbagliato. Torno qui, Via San Rocco, oggi è in direzione opposta. Il piano cosa prevede? Prevede che Via San Rocco sia ribaltata in maniera tale che chi deve andare al porto faccia questo, oggi già lo fa ma questa strada è a doppio senso, quindi la mettiamo a senso unico, accede al porto e quando esce, esce di qua, in questo punto è previsto il divieto di svolta per i mezzi pesanti, a dire che cosa? Che i mezzi pesanti tendenzialmente non devono entrare nel centro della città e questo mi sembrerebbe doveroso. Se proprio volete farli entrare, il punto in cui in cui invertire dovrebbe essere la rotatoria prevista e che può essere anticipata al posto del semaforo alla fine di Via San Francesco, è prevista nel piano di riqualificazione di quel

comparto. Ultime due cose anche perché non ho più voce, scusatemi. È stato fatto un lavoro abbastanza minuzioso in coordinamento con il piano delle coste nel reperimento di aree di parcheggio che sono in alcuni casi parcheggi di scambio legati al trasporto pubblico e adesso vedremo il trasporto pubblico come ultima cosa, e legati alla sosta per le attività balneari. Noi abbiamo cercato di fare un ragionamento integrato, a dire che cosa, per esempio? Faccio questo esempio che riguarda l'area di parcheggio tra la prima e la seconda cala, quella che è accessibile alla Torre rotonda, vi dicevo prima. Noi immaginiamo che la nuova rete di trasporto pubblico soprattutto d'estate, andando a servire questi settori, fosse eventualmente, visto che questi parcheggi di inverno a parte il venerdì sera sono tendenzialmente vuoti, possano servire, se qui c'è il capolinea di trasporto pubblico, per attestare una navetta che colleghi il centro soprattutto se qui abbiamo una zona a traffico limitato che colleghi il centro a questo punto. Adesso vedrete un numero che fa abbastanza impressione, dicevo, sono stati censiti tutti i parcheggi di iniziativa privata e pubblica che possono essere ragionevolmente ipotizzati e interfacciati con il sistema della pedonalità che abbiamo immaginato, dobbiamo alleggerirla la sosta all'interno della città, non c'è niente da fare, i residenti hanno le loro legittime aspettative, i primi che si devono sacrificare un po' in questo sono i non residenti soprattutto quelli che prendono sosta lunga ed è tanta la sosta lunga, la metà delle auto di non residenti cioè quelli che non sono stati trovati la notte in sosta e che sosta nella zona che vedete qui, sosta per più di tre ore. Questo è un problema enorme, perché? Perché toglie spazio ai residenti ma anche a chi viene per fare compere evidentemente. Mi seguite? Allora il trasporto pubblico deve essere in grado di sopperire anche ad un'eventuale restrizione della accessibilità automobilistica e allora significa che il trasporto pubblico deve venire prima cioè il trasporto pubblico deve riuscire, queste macchie rosse sono quelle dove abbiamo trovato la sosta a dei livelli di saturazione impressionanti sopra il 95% dappertutto, allora il trasporto pubblico ci deve aiutare ad offrire un'alternazione a chi oggi non risiede qui, non viene a compere qui o se viene a comprare lascia la macchina come se fosse nel parcheggio di un centro commerciale cioè la lascia tre ore. D'accordo? Come regolare? Ma probabilmente con quella zona a traffico limitato, ed è un rafforzamento del dispositivo di controllo della zona a pagamento e delle zone a tempo, volendo,

non necessariamente a pagamento con delle agevolazioni per i residenti nelle aree di corona, quelle celesti, ma prima di questo necessariamente deve venire il trasporto pubblico, qui la cosa è abbastanza semplice e curiosa. Della stazione vi ho già detto e non ci torno, vi parlo della rete di trasporto pubblico urbano. Bene. La vostra rete di trasporto pubblico urbano che costa perché costa 410 mila Euro l'anno di corrispettivo, trasporta solo 850 utenti al giorno. E questo è un grande problema anche perché di qui a poco, se ci dovessero essere le gare, andremo incontro a delle problematiche che riguardano i parametri di efficienza imposti dalla legge, dal Dc Pm del 2013, ai servizi di trasporto pubblico, pena, cosa che in Puglia è già successa, la decurtazione del corrispettivo nella misura del 10% annuo. Perché non funziona questa rete? Perché i mezzi sono pochi, sono obsoleti, l'azienda fa fatica a produrre il servizio e per venire incontro un po' alle esigenze di tutti, questi autobus girano, girano, girano e non arrivano mai tant'è vero che la gente chiede più frequenza e ma, la frequenza non si può dare se io non accetto un compromesso e cioè, anziché fare una rete dove l'autobus da ciascun punto ti porta dappertutto, io faccio una specie di margherita, e cioè, sapete com'è fatta la margherita, con i petali e al centro stanno i pistilli. Beh, c'è un punto in cui convergono tutti i petali, ecco, la nuova rete di Molfetta, adesso la vedrete, ha un po' questa caratteristica, è centrata sulla stazione ferroviaria e a questi petali che oltre a collegare la stazione, quindi il centro con tutti i quartieri intorno, consente con un unico interscambio di andare dappertutto. Lo vediamo immediatamente in questo schemino qui e poi vediamo le linee. Ci sono cinque linee principali che ogni ora arrivano alla stazione, queste linee arrivano alla stazione prima del treno che a Bari, consentono agli utenti di prendere il treno una volta che riparte per Bari ma soprattutto di prendere, venendo dalla linea A tutte le altre linee, venendo dalla linea C tutte le altre linee. Che cosa significa questo? Significa che un solo interscambio fatto in corrispondenza dalla stazione, una volta l'ora, in combinazione anche il treno, tutti possono andare dappertutto. Questo si chiama in gergo "randevu". se ci dovessero più risorse, allora si potrebbe passare ai 30 minuti che sarebbe l'ottimale. Perché? Perché il servizio metropolitano su Bari è in 30 minuti. Il che significherebbe che tutti i treni, tutti i quartieri, il centro storico e la città di Bari sarebbero collegati compresa la zona industriale. Mi sono spiegato? E qui ci sono le linee con i

rispettivi orari. Abbiamo lavorato a parità di risorse per cui la linea della zona industriale e anche la scolastica, e quella deve rimanere così, sono con un numero di corse inferiori, otto anziché 13. Si tratterebbe di incrementare di circa 100 chilometri al giorno, quindi 12% in più. Un ultimo esempio riguarda questa linea, per me Molfetta, vi potreste candidare ad essere un caso per la Regione, un caso prototipale per sperimentare buone pratiche sul trasporto. Vedete questa elongazione della linea? C'è anche oggi questa linea, deve arrivare a servire le case sparse lungo Via Terlizzi quando su quella stessa tratta passano 32 coppie di autobus extra urbani al giorno. Il problema qual è? Che chi ha l'abbonamento urbano non può salire sull'autobus extra urbano. Allora siccome Terlizzi è interessata come anche Bisceglie è interessata ad arrivare a Molfetta per la scuola ma anche per prendersi il servizio metropolitano per Bari che corre sulla Mola-Molfetta, la cosa che chiediamo alla Regione visto che è dichiarato nel piano regionale che se dobbiamo partire con il biglietto unico, lo possiamo sperimentare qui, è un'ottima situazione per sperimentare la tenuta di un biglietto unico che consenta ai tempi di Terlizzi e Molfetta di muoversi liberamente con il servizio urbano, extraurbano e con la ferrovia. Mi sono spiegato' ho veramente finito. Scusatemi, erano 150 slide, ve ne ho fatto vedere solo 20. Vi do due numeri. Va bene, le politiche di accompagnamento, sì, perché i bambini devono essere aiutati a crescere e a diventare come noi che siamo automobilisti inveterati, allora la prima cosa che mi viene in mente vista la grande quantità di scuole che avete lo abbiamo fatto una volta, mi ricordo, ad Empoli questo esperimento, abbiamo preso sul piano del traffico una classe dei geometri e li abbiamo messi a progettare un pezzo del piano. Siccome una delle linee di intervento del piano è prevedere di dotare le scuole che, sapete, condividono degli spazi, alcuni del Classico vanno allo Scientifico, abbiamo detto, invece di vederli a flotta muoversi così, su quella rete ciclabile che vedevamo prima, ma se gli dessimo 60 biciclette per uno e facciamo un metro bike scolastico dove i ragazzi imparano che oltre al motorino esiste la bicicletta, è molto più salutare, forse facciamo una gran cosa e li abituiamo a ragionare un po' come ragionano in olanda ma anche in Alto Adige, ormai ragionano in Veneto, e poi l'altra cosa ed io l'ho chiamata "Molfetta mobile", tante cose non si usano perché no le conosciamo, anche il servizio di trasporto pubblico di oggi, è vero che dotare un anziano di uno smartphone è una cosa un po' ardua, però potrebbe

essere anche utile fare un corso di educazione all'uso e sapete, ormai la radiolocalizzazione dei mezzi di trasporto costa pochissimo, allora dirà un anziano quando passa l'autobus con un cicalino e sapere che lui può uscire di casa soltanto quando è il momento oppure magari ha il tempo di fermarsi a chiacchierare al fruttivendolo, è facilissimo ormai. Così vale per la prenotazione dei posti per il carico e scarico merci, una città avara di posti come la vostra, si possono prenotare, sapete, i posti di carico e scarico merci, e questo risolve, aiuta a risolvere tanti problemi di intralcio alla circolazione. Ultima cosa. Qualche raccomandazione. La prima, ve lo dicevo prima sui comparti. Siate coraggiosi! Chi interviene sulla città deve avere il coraggio di partecipare il futuro della città e non significa solo costruire edifici, significa costruire qualità in una città e costruire qualità significa farsi carico che l'ingresso, l'uscita da un comparto siano non solo sicuro ma significa un miglioramento dell'accessibilità complessiva della fruibilità della circolazione. Quindi ecco perché io vi dico, la redazione del piano del traffico per portare in attuazione le cose concrete, di modificare gli schemi di circolazione, l'ufficio traffico della mobilità urbana che voi non avete, un parco progetti che vi aiuti, sapete quanti soldi abbiano buttato della Comunità Europea su progetti che sono andati, si dice, a cavallo perché erano troppo ambiziosi? Ed io non so nemmeno se verranno realizzati e ci siamo messi a fare piste ciclabili dove magari non servono e non abbiamo fatto cose che servono. Allora a partire da questi spunti e dagli altri che vorrete dare, cercate di fare con i vostri professionisti dei progetti concreti che rispondano ad una logica, la strada ce l'avete, la Vas è stata fatta, sono progetti di sistema che hanno una capacità di incidere anche sulla qualità urbana e la Comunità Europea è disposta a finanziarli. Il Comune di Treviso attraverso uno strumento del genere ha fatto arrivare 4 milioni di Euro in due anni e mezzo su progetti di mobilità urbana che significano piste ciclabili, bike shering, parchimetri intelligenti, diciamo, che si possono prenotare e non hai bisogno di averci la moneta, ect., e potrei continuare. E l'ultima cosa che voglio dire è questa, per farvi riflettere, non lo vedete e vi dovete fidare, ma è importante questo, ve lo dicevo prima. Allora mobilità ciclistica, se io costruisco un corridoio, che è quello rosa, intorno a tutte le piste ciclabili che abbiamo visto, in base alle indagini che abbiamo fatto approfondite sulla mobilità, noi possiamo dire che cosa? Che di tutto il traffico privato che

si muove dentro la città, parliamo durante l'arco dell'intera giornata di 115 mila veicoli che si muovono, sono anche gli stessi chiaramente, e sono tanti, il 17% ricade su percorsi tracciati da questa rete. Che cosa significa questo? Che se anche la metà di questo numero lo riuscissimo a convincere ad andare in bicicletta, di colpo abatteremmo la mobilità su strada del'8- 9%, il problema è convincere le persone a muoversi in questo modo. Impossibile? È una sfida, infatti non l'abbiamo calcolata in questi termini sui benefici del piano. È una sfida, è una sfida che però a mio avviso in una città che ha una configurazione orografica come la vostra in qualche maniera andrebbe colta perché se non lo fate voi, è strano che un problema del genere se lo ponga Siena. Scusate. Se lo pone Siena che caratteristiche ciclabili non ce le ha di certo. Io mi sono appuntato su questo non perché non ci fossero altri aspetti ma perché mi sembrava importante e l'ultima cosa che volevo dirvi è questa, che è abbastanza paradossale, ecco. Nello scenario di piano a fronte di un incremento delle percorrenze del 3 e mezzo per cento c'è una riduzione del tempo speso del 3%. Ma come? Percorro più strada e risparmio tempo? Perché? Perché il piano ha lavorato su due aspetti, il primo, la fluidificazione dei nodi, il semaforo di Via 25 Aprile, la messa in sicurezza di alcune intersezioni con rotatorie, e questo è vero che ha allungato alcune percorrenze ma ha contribuito a fluidificare la circolazione e anche a metterla in sicurezza perché sapete bene che quando un semaforo la notte comincia ad andare lampeggiante, soprattutto in una strada come l'asse Via Monsignor Salvucci- Via Berlinguer, le velocità si alzano. Allora avere un sistema di rotatorie che è in grado di calmierare a prescindere la velocità, mette in sicurezza gli automobilisti tra loro e i pedoni rispetto agli automobilisti. Io non vi ho detto, ho provato a fare una sintesi, scusate ma sono reduce da una influenza e ho la testa un po' annebbiata, poi cinque ore di Consiglio mi hanno provato. Allora il piano è molto più di questo... no, ma io ho un grande rispetto anche perché ne faccio di regionali, di provinciali, ma provinciali non più ormai, allora, naturalmente per comprendere la filosofia del piano bisogna leggere la relazione, guardare gli elaborati. C'è anche una presentazione integrale di 150 slide che potete visionare, io però vi consiglio di leggere la relazione perché vi aiuta a capire la logica. La relazione è fatta di una parte di analisi, c'è in cartografia e poi la parte di progetti. Il piano a che punto è? Va presentato alla cittadinanza per accogliere le osservazioni ect.,

e naturalmente il primo passo doverosamente è stato con il Consiglio, questa informativa che non esaurisce chiaramente il tema, lo apre, non mi sembra diretto, d'accordo? Grazie. Io mi devo fermare perché non ce la faccio più a parlare.

**Presidente**

Prego, Sindaco.

**Sindaco**

Io ci tengo moltissimo a porgere la gratitudine istituzionale di tutta l'Amministrazione all'ing. Ciurnelli per il lavoro che ha presentato questa sera e devo dire in una sessione, una seduta di lavoro consiliare un po' amara e quindi mi dispiace moltissimo che due anni pieni di lavoro vedano i banchi dell'opposizione completamente vuoti a parte il nostro Dirigente che anche ringrazio, che è Alessandro Binetti, che occupa simbolicamente, scherzi a parte, scherzi a parte e sinceramente insomma mi dispiace molto che due anni di lavoro siano stati presentati in una serata un po' particolare ma sono certa che l'ing. Ciurnelli, essendo ben abituato a frequentare i Consigli come tecnico potrà perdonare le tensioni della contingenza del momento. Io ringrazio l'ing. Ciurnelli per due ragioni, sia per il merito di questo lavoro perché noi siamo, come evidenziava prima l'assessore Gadaleta, abbiamo abbracciato non la sfida di un piano del traffico, del semplice piano del traffico così come siamo stati abituati a conoscerla e a chiamarlo negli anni ma noi siamo tra i primi Comuni di Puglia, i primissimi ad approvare un piano della mobilità sostenibile quindi c'è un approccio molto sfidante, ecc, davvero che riguarda proprio il modello di città che viene disegnato con questo piano ma su questo non mi dilungo vista l'ora tarda. Mi dilungo invece sul metodo che è probabilmente la cosa che maggiormente mi ha conquistato come Sindaco rispetto a questo approccio che secondo me diventa anche esemplare e pragmatico rispetto al lavoro che ci avviamo a fare davvero nelle prossime ore, nei prossimi giorni sul piano urbanistico generale e sta partendo proprio in questi giorni, stanno partendo due importanti partite, quella dell'adeguamento al PPTR che è molto di più per questa città, per questa Amministrazione che un semplice adempimento ma è davvero il punto di avvio anche se molto lavoro è stato già fatto con il piano urbanistico della mobilità sostenibile, e anche con il piano delle coste e anche con il Paes, quindi con il piano di azione dell'energia sostenibile, queste tre piste di pianificazione, una diciamo, che riguarda la mobilità a terra, una che riguarda la costa, una che riguarda la sfida del



Patto dei Sindaci quindi quella della costruzione di politiche energetiche complessive che possano consentirci di raggiungere quelle che sono le grandi sfide ambientali in corso e che abbiamo deciso tutti insieme in questa aula approvando il patto dei Sindaci, di abbracciare Amministrazione e Consiglio, e io credo che è stato fatto, è stato messo in pista già un grande lavoro sulla pianificazione che vede nel lavoro sul PPTR e nel lavoro sulla pianificazione urbanistica generale che ci vedrà collaborare insomma con Enti di ricerca, ci vedrà lanciare proprio nelle prossime settimane, finalmente liberare questo dibattito importante sulla casa, sul diritto alla casa, sul bisogno di edilizia popolare, sul bisogno del corretto bilanciamento tra l'edilizia privata e l'edilizia popolare, sul rapporto tra il mare e la costa e la città costruite, e la campagna, quindi una sfida veramente che può caratterizzarci profondamente, beh, io credo che il metodo utilizzato, un incontro costante con gli stakeholders, un contatto profondo con le Associazioni degli imprenditori, dei commercianti, con i sindacati, con il form Agenda 21, io ho partecipato ad alcuni di questi incontri con i Comitati di quartiere, di ogni quartiere, non c'è stato un solo Comitato di quartiere che non è stato coinvolto, con i tuoi continui viaggi a Molfetta e che ad un certo punto sono diventati sorprendenti perché conoscevi, all'inizio c'era questo grande tema ma si sente dall'accento, non è di qui e quindi arriva l'alieno, come farà lui a dirci dall'altro di quale pulpito ci dirà come costruire la mobilità sostenibile di questa città, invece ad un certo punto conoscevi quasi più cose tu del territorio di noi che lo abitiamo da tanti anni, e quindi proprio perché questo ascolto è stato un ascolto non ginnastico ma vero, profondo, e di questo me ne hanno dato tutti, tutte le associazioni, tutti i comitati, tutti i cittadini che si sono affacciati in questi numerosi incontri di concertazione partecipata, perché quella della mobilità è la sfida forse che più di tutti riguarda la nostra vita, il modo in cui attraversiamo, viviamo, contattiamo la città, il ragionamento che nelle nostre riunioni ci ha sempre molto appassionato sulla costruzione delle nuove centralità, il dissequestro delle periferie dai loro confini, diciamo, ghettizzanti, di quartieri dormitorio e la connessione profonda tra il centro antico, la Città fruita anche dal turismo con i quartieri di nuova espansione o con le periferie più remote anche del quartiere ponente. Io davvero insomma in questi due anni questa sfida è stata caratterizzata da questa postura, molto democratica, non tutti i

tecnici hanno questa capacità di lavoro, diciamo, orizzontale dove serve e poi incredibilmente verticale rispetto alla focalizzazione dei problemi e delle soluzioni ai problemi. In questa strana serata parte il viaggio, la mobilità lenta ma non troppo di questo piano nel senso che noi abbiamo sentito l'esigenza di dividerlo prima di tutto con i Consiglieri o quantomeno con i Consiglieri che hanno avuto la voglia di dividerlo con noi, e dopo aver chiesto tanta analisi di Consiglieri, giustamente chiedono condivisione anche nelle Commissioni consiliari, ci viene chiesta dalla Commissione urbanistica, giustamente, la condivisione dei piani, e poi al momento della condivisione talvolta non si ritrovano in aula, ma può succedere, ci sono gli impegni personali, l'ora è tarda, la serata è complicata. Era doveroso solo partire da qui, dal Consiglio comunale, ora c'è tutto un iter, il prossimo passo è quello di una condivisione larga con la città, ci sono alcune associazioni che hanno ancora la pazienza di essere qui, l'app, il Comitando, ma c'è l'esigenza di un nuovo passaggio di condivisione larga con la città tutta per raccogliere tutte quelle che sono le osservazioni che poi naturalmente, diciamo, anche attraverso la Commissione consiliare e la relazione ovviamente con la Regione porteranno poi alla approvazione definitiva. Io quindi insomma sono molto orgogliosa, devo dirvi, lasciatemelo dire ogni tanto e soprattutto lasciatemelo dire stasera che poi non sappiamo come vanno le cose nei prossimi giorni. Scoppio di orgoglio per questo lavoro, per questo lavoro dal quale non si torna indietro e quindi quando riesce, come posso dire, a fecondare il proprio percorso amministrativo, diciamo, di cose seminate e che cominciano a sbocciare e dalle quali non si torna più indietro, come dire, c'è chi semina grandi opere e c'è chi semina futuro o tentativi di futuro e quindi "grazie" per aver fatto questo tratto di strada con me importantissima per la città.

**Presidente**

Grazie, Sindaco. Ringrazio l'ing. Ciurnelli per la relazione. Io insieme al Sindaco ho voluto fortemente la presentazione del Piano al Consiglio comunale perché penso che sia il luogo giusto come inizio di questo iter che poi errerà in città di condivisioni, di ascolto. Chiedo a qualche Consigliere se ha da fare qualche richiesta di chiarimento, abbiamo la fortuna di avere con noi oggi l'ingegnere. Prego.

**Consigliere Porta**

Grazie, Presidente. Sono telegrafico, come diceva qualcuno. Vorrei chiedere, ingegnere, alcune cose. Nella relazione se non ricordo male, si fa cenno a due modalità o a due ipotesi con cui pianificare l'alleggerimento veicolare nel centro antico in particolar modo Corso Dante, se non ricordo male, si fa riferimento ad una ipotesi più leggera che appunto, come diceva prima, prevedeva solo un senso unico oppure una modalità a regime più spinta che prevede una pedonalizzazione integrale di Corso Dante, io vorrei capire da lei quali sono le contro indicazioni dell'una e dell'altra e cose invece osterebbe l'attuazione immediata della modalità o di una modalità più spinta. Sempre relativamente all'alleggerimento veicolare sulla zona del centro antico inteso però in senso più esteso, quindi con il confine a Corso Dante ma con il confine ideale che va oltre il quartiere seicentesco e quindi per intenderci a quella direttrice che sarebbe Via Tenente Ragno- Via Sergio Panzini, volevo chiederle, faceva riferimento prima alla eliminazione del traffico pesante. L'eliminazione del traffico pesante coinvolge anche l'eliminazione del traffico derivante dal trasporto urbano pubblico? Altra domanda. Sempre a proposito di questa zona c'è una arteria che per certi versi è un budello e che immagino anche dalle rilevazioni statistiche un po' o parecchio sovraccarica, è quella che collega da Corso Dante a Sergio Panzini, diciamo, quelle due arterie principali che risponde al nome di Via Domenico Pica che è una specie di budello che taglia e mette in comunicazioni queste due direttrici parallele di cui si prevede quantomeno un senso unico sia da ovest verso est per Via Sergio Panzini - Via Tenente Ragno, sia da est verso ovest Corso Dante, qua è la previsione che un tecnico come Lei sulla base anche delle rilevazioni consiglia proprio per alleggerire il traffico veicolare su questo budello. E infine perché mi sembrava ci fosse una scheda o un focus, quello che sto per chiedere, la organizzazione e le previsioni, le regolamentazioni suggerite e proposte per le Ztl che da una diventerebbero, se non ricordo male, quattro, complessivamente cinque per tutto il centro antico, cinque con quella esistente, quindi quattro nuove. Grazie.

(Escono i Cons.ri La Grasta e Percoco. Presenti n.13)

**Presidente**

Se avete qualche altra richiesta? Prego, Ingegnere.

**Ingegnere Ciurnelli - Relatore PUMS**

Ma io prudenzialmente, in realtà l'ho già detto, sono contrario alle imposizioni per principio cioè credo che le cose vadano scelte, questo è il tema, dalla maggioranza certo, mica che tutti posso essere d'accordo, questo è evidente. Allora l'idea che c'è qui è quella di una progressione dal doppio senso al senso unico, anche volendo con il doppio senso si può pensare di fare quello che voi fate durante la festa patronale quindi cominciare a chiudere, per esempio, domenica, sabato pomeriggio, non lo so, questo andrà capito. Cosa osta dal punto di vista tecnico la pedonalizzazione? Beh, la pedonalizzazione per definizione ha bisogno, io non l'ho proiettata perché erano troppe le slide se non finivamo più, ha bisogno di un sistema di sosta che consenta di garantire una sostabilità pedonale a tutta questa area che significa probabilmente aver capito la sorte che avrà questa zona, che ci sarà possibilità di parcheggio e anche regolamentare in maniera spinta la sosta nelle aree circostanti perché se tutto è pedonalizzato bisogna che anche diamo la possibilità poi di lasciare la macchina e andare. E poi, oltre a ciò, il trasporto pubblico. Mi sembra, non c'è adesso l'Assessore, che una delle questioni che l'Amministrazione ha messo a bilancio è il rinnovo del Parco autobus. È vero? Perfetto. Questa è la prima cosa perché è inutile parlare di pedonalizzazione se io non do una modalità alternativa per arrivare, mi sembra evidente. Allora cosa osta fare subito la pedonalizzazione? Secondo me come sostenibilità complessiva, alcune misure complementari, come minimo il trasporto pubblico che io farei subito, come riorganizzazione, e poi il tema della sosta, cioè riorganizzare la sosta. Per questo rispondo alla domanda D che è quella della Ztl. Il piano della mobilità sostenibile non è un piano del traffico, attenzione. Per fare una Ztl ci vuole un regolamento viario, bisogna approvarlo in Consiglio, è chiaro, si possono prendere anche quasi tutti i contenuti del PUMS e li si condividono. Come dovrebbe funzionare la Ztl? - Mannaggia a me, ho cambiato slide! Arrivo, ecco, la vediamo qui, è la stessa cosa. - perché settori e non un'unica zona? Perché l'idea, perché comincia ad essere un po' ampia, è che ogni residente possa sostare nella propria zona oppure, come è il caso, scusatemi, di questi signori che dentro praticamente non ce l'hanno lo spazio per sostare, anche se queste zone delle catacombe dove non c'è anche lì spazio, bisognerà prevedere dei parcheggi succedanei che consentano di fatto di mettere la propria auto. Allora l'idea qual è? Che anche la sola circolazione all'interno della Ztl è consentita solo ai

residenti di quel settore, ecco perché ci sono i settori. Sono escluse naturalmente dalla regolamentazione, le ricordava lei, chiaramente la viabilità principale. La regolamentazione, 24 ore, solo al mattino, solo il pomeriggio, anche qui grazie a Dio, oramai l'idea è quella di farlo con dei varchi elettronici, costano relativamente poco ormai, può essere graduata la cosa. Ancora. Traffico pesante nel centro antico. Il Tpl per definizione non sta nel traffico pesante, condivido il fatto che alcuni autobus extra urbani, Euro 3, particolato, ect., sono problematiche tanto quanto un mezzo pesante da 7 tonnellate e mezzo, di nuova generazione voglio dire, anzi, forse di più. Allora una delle misure noi l'abbiamo, di carattere intercomunale è quella di pensare che tra Terlizzi, Molfetta e Giovinazzo dove ci sono delle corse scolastiche, e non solo che fanno la spola, questo tipo di servizio possa diventare un servizio intercomunale centrato sulla stazione di Molfetta, fatto con mezzi a ridotte emissioni, basterebbe il mezzo a metano. Che significa questo? Che quegli autobus a quel punto perfettamente integrati nella logica della rete che diciamo lì sono più estesi, continuano a passare in centro, gli altri dovrebbero passare su Via Salvemini, Monsignor Salvucci, Berlinguer in modo da servire tutte le scuole, avvicinarsi al secondo fronte di stazione, con il percorso pedonale che abbiamo visto prima, e poi sfilare verso bari attraverso la nazionale. È chiaro?

**Consigliere Porta**

Cosa rimarrebbero, quali mezzi rimarrebbero che tagliano esattamente il centro, di trasporto pubblico?

**Ing. Ciurnelli - Relatore PUMS**

Il piano, e rimarrebbe nella logica del piano della proposta del piano poi la potestà non è dell'Amministrazione, rimarrebbe la Terlizzi- Molfetta, Giovinazzo perché queste sono corse di carattere comprensoriale, ok, suburbano. Ecco, va bene? Questa sarebbe la logica. Naturalmente facendole diventare mezzi, se si fa la gara dell'extra urbano, si può pensare, in regione Toscana chi ha vinto la gara ha offerto 2.500 autobus nuovi, per darvi una idea, a livello regionale, eh, 2.200, pardon, 2.200 autobus, quindi potrebbe essere una prospettiva, e questo esercizio è fondamentale farlo adesso perché il capitolato andrà scritto nel prossimo anno e mezzo. Ultima cosa, e poi non ce la faccio più, scusi. Via Domenico Pica entra in questo ragionamento, in questo ragionamento qui, cioè attraverso il discorso di zona a traffico limitato e di pulizia degli itinerari, io direi che strade come

quella devono essere sottratte, qui deve intervenire il piano del traffico. Le faccio vedere uno schema per capirci, che deve essere ma il concetto è generalizzabile, un momento e ci arrivo. Ecco qua, allora questa sulla parte esterna ma senza l'estensione può essere applicata all'interno. Vede queste istanze? L'idea è quella che tendenzialmente queste funzionino come ...dire che cosa? Che sostanzialmente bisogna togliere traffico di attraversamento dalle strade che non ne hanno le caratteristiche, potenziando quelle su cui tramite la riorganizzazione dell'intersezione, anche con semafori tra virgolette " intelligenti", io ho presente per esempio, nel momento in cui si apre una delle proposte del piano, Via - aiutatemi- cavaliere di Vittorio Veneto, - dico bene? Perfetto.- su Via Salvemini avremo due intersezioni talmente vicine che lì o prevediamo l'intersezione semaforizzata con i controfocchi o non si può fare niente, ecco, ma questi interventi devono consentirci parallelamente di sottrarre alle viabilità dove stanno le scuole e le auto che transitano, ok. Allora, questo però, ripeto, è veramente un ragionamento di dettaglio da piano del traffico. È chiaro? Ma tendenzialmente quello che ha detto lei deve essere occasione proprio di una modellazione di cesello, il piano della mobilità sostenibile ha tracciato delle linee guida. Allora la costa calmierata, progressivamente, diceva lei, si può arrivare alla pedonalizzazione? Secondo noi sì, con un percorso. Poi rafforzamento di questo itinerario ovviamente Via 25 Aprile, Berlinguer, Salvucci e Salvemini, andando a ridurre di importanza invece quell'itinerario interno che rimane di appoggio alle zone a traffico limitato e alle zone a sosta regolamentata. Quindi non è che non è accessibile, ma non è... bravo, esattamente, cioè non ci deve essere la pretesa di cercare l'attraversamento. È chiaro? Adesso non ce la faccio più, ho proprio finito, mi scusi.

**Presidente**

Grazie, Ing. Ciurnelli. Abbiamo chiuso il punto 2.

IL PRESIDENTE DEL C.C.

Nicola PIERGOTTI MANNI

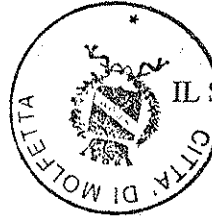
IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Maria NICASSIO

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

(Art. 124 e 134 del Decreto Legislativo 18/08/2000, n. 267 – Art. 32 della Legge n. 69 del 18/6/2009 e ss.mm.ii.)

La presente deliberazione è pubblicata all'Albo Pretorio On Line del sito informatico istituzionale del Comune www.comune.molfetta.ba.it dal giorno 8 APR. 2016 per quindici giorni consecutivi.



IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Maria Nicassio

Certificato di avvenuta esecutività e pubblicazione

Il sottoscritto Segretario Generale certifica che la presente deliberazione:

- è stata pubblicata all'Albo Pretorio On Line del sito informatico istituzionale del Comune www.comune.molfetta.ba.it dal \_\_\_\_\_ per quindici giorni consecutivi;
- è divenuta esecutiva, essendo decorsi 10 giorni dalla data di pubblicazione ai sensi dell'art. 134, comma 3 del D.Lgs. n. 267/2000.

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Maria Nicassio

, li \_\_\_\_\_