



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

1° STRALCIO PUMS

Redattore
arch. Loredana D. Modugno



CITTÀ DI GINOSA



PUMS

PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE
1° STRALCIO



Piano della mobilità ciclistica

I° stralcio PUMS



Città di Ginosola
Provincia di Taranto

RELAZIONE GENERALE

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 3 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Città di Ginosola
 Provincia di Taranto

Sindaco
 Ing. Vito Parisi

Assessore al Territorio e Ambiente
 Ing. Filomena Paradiso

Dirigente VII Settore Urbanistica S.U.E. e S.U.A.P.
 Arch. Cosimo Venneri

Polizia Municipale
 Dott. Luigi Vella

Redattore progetto di Piano:

Arch. Loredana Domenica Modugno
 via Beccherie Lisi, 3-5 Bitonto
 Albo Arch. Provincia di BARI al n° 2021

Hanno contribuito alla redazione del Documento di Piano:

Nico Balice, Architetto
 Alessia Giaquinto, Dott. in Architettura
 Simona Masciopinto, Dott. In Architettura
 Erica Mastandrea, Dott. In Architettura
 Francesca Perillo, laureanda

Si ringraziano per i contributi al Documento di Piano
 Assessore ai LL.PP., Sicurezza Urbana e P.M. Nicola Piccenna
 Assessore al Centro Storico e Rigenerazione Urbana, arch. Emiliana Bitetti
 Giovanni Venezia, Maresciallo Polizia Municipale

Si ringraziano per i contributi alla fase partecipativa
 Le Associazioni di categoria che vi hanno peso parte
 I cittadini, gli stakeholder

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 4 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Sommario

PARTE I: PREMESSA.....	7
1.1 LA MOBILITÀ CICLISTICA.....	10
PARTE II: NORMATIVA TECNICA DI SETTORE.....	13
2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI NEL CONTESTO EUROPEO.....	13
2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI NEL CONTESTO ITALIANO E REGIONALE.....	19
2.2.1 LEGGE DEL 11/01/2018 N. 2 - "DISPOSIZIONI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ IN BICICLETTA E LA REALIZZAZIONE DELLA RETE NAZIONALE DI PERCORRIBILITÀ CICLISTICA".....	20
2.2.2 DECRETO MINISTERIALE 30 NOVEMBRE 1999, N. 557 REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA DEFINIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI.....	21
2.2.3 LEGGE 366/98 - NORME PER IL FINANZIAMENTO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	25
2.2.4 IL NUOVO CODICE DELLA STRADA - D.LGS. 30-04-1992 E S.M.I.....	27
2.2.5 LEGGE REGIONALE N. 1 DEL 23/01/2013 "INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA".....	29
2.2.6 REQUISITI DI PIANIFICAZIONE E STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (ALLEGATO A DELLA DIRETTIVA MINISTERIALE PROT. 375 DEL 27/07/2017).....	35
PARTE III: LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE.....	40
3.1 RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO.....	40
3.2 RETI CICLABILI ITALIANE: BICITALIA.....	42
3.3 LA RETE CICLABILE IN PUGLIA.....	44
3.3.1 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED IN PUGLIA - TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	44
3.3.2 ITINERARIO N°14: VIA DEI TRE MARI- TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	47
3.3.4 PIANO ATTUATIVO 2015 -2019 DEL PRT.....	49
3.3.5 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE.....	51
3.3.6 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	54
3.6.6.1 ADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (ESTRATTO PRMC).....	56
3.6.6.2 DESCRIZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI E LORO CARATTERISTICHE (ESTRATTO PRMC).....	57
RP 06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI (ESTRATTO PRMC).....	58
COMPONENTI IDROLOGICHE INTERCETTATE DALLA CICLOVIA DEI TRE MARI (ESTRATTO PRMC).....	65
3.3.7 GLI ITINERARI REGIONALI E NAZIONALI CHE ATTRAVERSANO IL TERRITORIO DI GINOSA: LA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA.....	74
3.3.8 LA RETE DEI TRATTURI.....	77
PARTE IV: IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA TERRITORIO DI GINOSA.....	78
4.1. IL BICIPLAN.....	78
4.2 METODOLOGIA.....	79

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 5 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.3 CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE.....	81
PARTE V: QUADRO CONOSCITIVO.....	82
5.1 CARATTERISTICHE TERRITORIALI.....	82
5.1.1. GLI INSEDIAMENTI URBANI: GINOSA E MARINA DI GINOSA.....	83
5.1.2 PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE.....	87
5.1.3 SISTEMA DELLA POPOLAZIONE.....	96
5.1.4 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ.....	105
5.1.4.1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ.....	107
5.1.4.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA.....	115
5.1.5 INFRASTRUTTURE PEDONALI E DISTANZE DAI PRINCIPALI POLI DI ATTRAZIONE (GINOSA E MARINA DI GINOSA).....	124
5.1.6 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO.....	128
5.1.6.1 MODALITÀ FERROVIARIA.....	128
5.1.6.2 MODALITÀ AUTOMOBILISTICA.....	131
5.1.6.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL.....	133
5.1.6.4 STRATEGIA DEL PMC E DEL PUMS IN TEMA DI TPL.....	134
5.2 LA CONSISTENZA DELLA RETE CICLABILE E CICLOPEDONALE NEL TERRITORIO DI GINOSA.....	138
5.2.1. ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA.....	139
5.2.2 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI.....	150
5.2.3 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE.....	152
5.2.4 INDICE DI CICLABILITÀ.....	153
5.2.5 SOSTA BICICLETTE.....	155
5.3 RIPARTIZIONE MODALE.....	155
5.3.1 I DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO.....	156
5.3.2 LA MOBILITÀ IN PUGLIA: I RISULTATI DELLE INDAGINI SU FABBISOGNI, ABITUDINI, TRAGITTI, FREQUENZE, MEZZI UTILIZZATI NEGLI SPOSTAMENTI O/D EXTRACOMUNALI DAI RESIDENTI IN PUGLIA - AUTUNNO/INVERNO 2018_ <i>ASSESSORATO ALLA MOBILITÀ E AI TRASPORTI E L'ASSET (AGENZIA REGIONALE STRATEGICA PER LO SVILUPPO ECOSOSTENIBILE DEL TERRITORIO)</i>	163
5.3.3 PRESENZE TURISTICHE E CICLOTURISMO.....	194
PARTE VI: INCIDENTALITÀ E SICUREZZA.....	198
PARTE VII : ANALISI COMPARATA E COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE IN CORSO.....	202
7.1 PROGRAMMAZIONE IN CORSO.....	202
7.2 COERENZA CON LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G.).....	207
PARTE VIII: PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA, OBIETTIVI E SCELTE DI PIANO.....	208
8.1 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI.....	208
8.2 RETE CICLABILE PIANIFICATA.....	214
8.3 DESCRIZIONE DEI PERCORSI.....	218
8.4 CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI E RISPETTO DEI REQUISITI PLANO - ALTIMETRICI.....	224



PARTE IX: IL PIANO DEGLI INTERVENTI E DEFINIZIONE DEI COSTI STANDARD.....	233
9.1 IL PIANO DEGLI INTERVENTI	233
9.2 DEFINIZIONE DEI COSTI STANDARD.....	238
PARTE X: POLITICHE PER INCENTIVARE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	246
10.1 I SERVIZI PER LA BICICLETTA.....	246
10.1.1 LE VELOSTAZIONI.....	246
10.1.2 PARCHEGGI PER LE BICICLETTE.....	247
10.1.3 BIKE SHARING.....	248
10.1.4 IL NOLEGGIO BICICLETTE.....	250
10.1.5 CONTRASTO AL FURTO DELLE BICICLETTE.....	250
10.1.6 FAVORIRE L'INTERMODALITÀ.....	250
10.2 MOBILITY MANAGEMENT	251
10.2.1 MOBILITY MANAGER AZIENDALE	251
.....	252
10.2.2 MOBILITY MANAGER SCOLASTICO.....	253
10.3 LA PARTECIPAZIONE.....	254
10.3.1 AZIONI E SOGGETTI DA COINVOLGERE	254
10.3.2 L'UFFICIO BICICLETTE.....	255
10.4 LA COMUNICAZIONE ED EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE.....	255
10.4.1 EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE.....	256
10.4.2 LA MAPPA DELLA RETE PORTANTE (BICIPOLITANA).....	256
10.5. MOBILITÀ PEDONALE.....	257
10.5.1 METROMINUTO.....	257
10.5.2 IL PEDIBUS E IL BICIBUS.....	258
PARTE XI: AGGIORNAMENTO E REVISIONE DEL PIANO	260
PARTE XII: ITER PROCEDURALE.....	260
PARTE XIII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI.....	261

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 7 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Parte I: PREMESSA

Il tema della mobilità sostenibile sta divenendo negli ultimi anni uno degli argomenti di maggiore dibattito nell'ambito delle politiche ambientali locali, nazionali e internazionali. Le nuove sfide ambientali che le città sono chiamate ad affrontare nel prossimo futuro hanno come tema centrale la mobilità urbana sostenibile.

In base a quanto affermato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare *"il settore dei trasporti produce oltre il 49% delle emissioni di polveri sottili (PM10) in Italia, di cui oltre il 65% di queste deriva dal trasporto stradale. Il sistema dei trasporti è quindi considerato uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico. Il miglioramento del sistema dei trasporti, in particolare in ambito urbano, rappresenta una delle priorità per i paesi che vogliono favorire una migliore qualità della vita dei cittadini, in termini di relazioni sociali e culturali, in ambito locale, nazionale e internazionale e nel creare nuove opportunità economiche."*

Nell'ultimo decennio sono stati compiuti grandi passi dall'Unione Europea. A partire dal 2007, l'U.E. ha intensificato il proprio impegno per orientare le città verso forme di mobilità sostenibile: dal Libro Verde sul Trasporto Urbano, al Patto dei Sindaci, mirato a coinvolgere attivamente le città nel percorso verso la sostenibilità energetica ed ambientale e, ancora, al Libro Bianco sui Trasporti del 2011. Numerose sono state le strategie, le iniziative e le ricerche messe in campo per allinearsi con gli indirizzi definiti nel Libro Bianco del 2011. La maggior parte delle azioni sono state orientate in modo da promuovere una sostanziale limitazione del trasporto privato all'interno delle aree urbane e per incentivare modalità alternative di spostamento. Nel 2014 è stato creato uno specifico portale dedicato al tema della mobilità sostenibile urbana e agli indirizzi che devono seguire i Piani della Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) che saranno sviluppati dalle città europee (European Local Transport Information Service: www.eltis.org).

In tale quadro di programmazione, ovviamente compete ai Comuni specificare, approfondire e attuare i contenuti propri degli strumenti di pianificazione territoriale sovraordinati in riferimento alle situazioni locali, e in tale direzione, la Città di Ginosa, in linea con gli obiettivi europei nazionali e regionali, ha avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione strategica del settore della mobilità al fine di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e contribuire all'aumento della qualità di vita dei suoi abitanti.

Il Piano per la Mobilità Ciclistica - 1° stralcio PUMS - anticipa alcuni aspetti del disegno più ampio che l'Amministrazione comunale ha avviato con la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) orientato a dare una risposta alle problematiche relative alla mobilità urbana, a garantire una maggiore accessibilità alle aree urbane a rendere le stesse più fruibili e sicure.

Tale scelta è stata assunta in considerazione del fatto che il Piano della Mobilità Ciclistica è uno strumento di pianificazione che guarda alla ciclabilità come un'occasione per migliorare l'intero assetto viabilistico di una città, che va oltre la realizzazione di chilometri di piste ciclabili e si avvicina

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 8 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

invece a quella che è la riconfigurazione delle strade cittadine secondo un modello finalizzato a soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione residente e dei turisti, assicurare l'abbattimento di livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'auto privata e la moderazione del traffico.

Il Piano della Mobilità Ciclistica prevede altresì una serie di politiche e misure integrative che dovranno essere attuate in modo coordinato da amministratori, associazioni, scuole, aziende private e prenderanno: attività di mobility management, attività di educazione, sensibilizzazione e comunicazione, servizi di Bike Sharing, etc

Nell'ambito del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile il Città di Ginosa ha partecipato al progetto *SUMPs-Up Innovation Pilot Pool (IPP) - SUMP Learning Programme 3*, una iniziativa prevista nell'ambito del progetto europeo CIVITAS SUMPs-Up e finalizzata a supportare le pubbliche amministrazioni nel migliorare le loro conoscenze nei processi di elaborazione dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) secondo gli standard europei. (Prot. 22494 del 24.08.2018)

La Città di Ginosa ha altresì confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma *URBACT Action planning network con "The Last Safe Kilometre"* - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il bando sostiene le città europee nel far fronte alle sfide urbane. Gli Action Planning Networks, infatti, riuniscono fino a 10 partner di diversi paesi per condividere esperienze e pratiche su specifiche sfide politiche legate allo sviluppo urbano sostenibile, fino a dare vita a un Piano d'Azione Integrato e alla sperimentazione di soluzioni su piccola scala nelle città partecipanti. Il progetto "The Last Safe Kilometer" (L'ultimo chilometro sicuro - dalla visione zero intorno alle scuole alla visione zero in tutta la città), coordinato dalla città di Skawina, affronta il tema della mobilità sicura e sostenibile, soprattutto per i percorsi casa-scuola. (Prot. 9068 del 28.03.2018).

È in quest'ottica che si inserisce la scelta dell'Amministrazione di dotarsi, oltre che del PUMS, del Piano della Mobilità Ciclistica, come strumento di pianificazione specifico per la mobilità ciclistica.

Il Biciplan ha la funzione di individuare quali sono gli itinerari ciclabili portanti; quali siano le tipologie più adatte e ne pianifica la realizzazione nei vari orizzonti temporali.

Il Biciplan propone in parallelo anche la moderazione del traffico, evoca ed incoraggia la realizzazione diffusa di Zone 30 che garantiscano un elevato standard di sicurezza all'intero tessuto urbano, massimizzando così la permeabilità per la mobilità dolce.

Obiettivo del BiciPlan, non è solo ed esclusivamente quello di realizzare piste ciclabili ma piuttosto promuovere un'idea di mobilità ciclistica che veda la bicicletta come un sistema di trasporto urbano con pari dignità degli altri. L'utilizzo della bicicletta offre senza dubbio una serie di vantaggi economici, ecologici, sociali e culturali su cui vale la pena di investire.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 9 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Per l'analisi del territorio di Ginosa si è tenuto conto di una doppia scala di riferimento che partendo dalla visione d'insieme della Provincia di Taranto ha permesso di costruire ad una visione di dettaglio della realtà comunale.

L'analisi approfondita della pluralità degli elementi componenti lo stato di fatto (inquadramento territoriale, offerta delle reti e servizi di trasporto pubblico e privato, domanda di mobilità, impatti, analisi del quadro programmatico, etc.) e delle criticità rilevate (analisi dell'incidentalità specifica, incongruenze e carenze infrastrutturali) ha consentito il conseguimento di un duplice obiettivo: attivare gli strumenti di partecipazione per la condivisione dei contenuti e l'ascolto di proposte ed esigenze con incontri diretti con la cittadinanza; definire un programma di azioni sul territorio in base a due orizzonti temporali di breve e medio termine.

Il processo di programmazione delle azioni previste nel Piano della Mobilità Ciclistica del territorio di Ginosa, partendo dalla doppia scala di riferimento quella locale (Ginosa e Marina di Ginosa) e territoriale (connessione tra Ginosa e Marina di Ginosa), dovrà contemplare:

- l'aumento della sicurezza stradale;
- la risoluzione di criticità e carenze funzionali delle infrastrutture ciclabili esistenti;
- lo sviluppo della rete ciclo-pedonale dedicata con aumento di copertura territoriale e riconnessione di percorsi frammentati;
- la realizzazione di "Zone 30" ad integrazione della rete ciclo-pedonale.

Si precisa che esula da questo Piano la gestione della manutenzione ordinaria della rete ciclabile, affidata al VII Settore Urbanistica S.U.E. e S.U.A.P., il quale se ne occupa in un ambito più ampio di mantenimento in efficienza di tutte le proprietà pubbliche del Comune di Ginosa e Marina di Ginosa. La struttura del Piano si articola pertanto in quattro parti principali:

- QUADRO CONOSCITIVO (analisi PUMS Ginosa)
- PIANO DEGLI INTERVENTI (a breve e a medio-lungo termine)
- I COSTI PRESUNTI
- LE POLITICHE PER INCENTIVARE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Affinché il Piano mantenga una funzionalità nel corso dei prossimi anni, è necessario prevedere un costante aggiornamento e periodiche revisioni dello stesso. L'obiettivo primario del Piano della Mobilità Ciclistica, infatti, è quello di disporre di uno strumento dinamico a supporto delle decisioni strategiche della città in merito alla mobilità ciclistica. Un ulteriore obiettivo del Piano è poi quello di fornire un'ampia e aggiornata base di dati da diffondere e condividere con tutti i soggetti coinvolti - quali istituzioni, cittadini, associazioni e soggetti privati - in modo da fornire elementi preziosi per l'analisi ed alimentare la partecipazione.

In questo senso, un importante occasione per la condivisione e la partecipazione dei contenuti del Piano della Mobilità Ciclistica e, quando verrà ultimato, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, è l'ufficio di piano, che la Giunta Comunale intende istituire per l'attuazione e il monitoraggio.

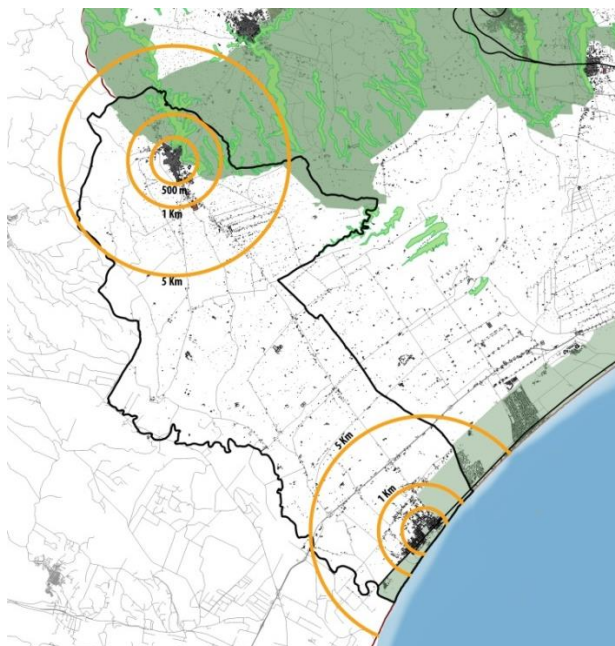
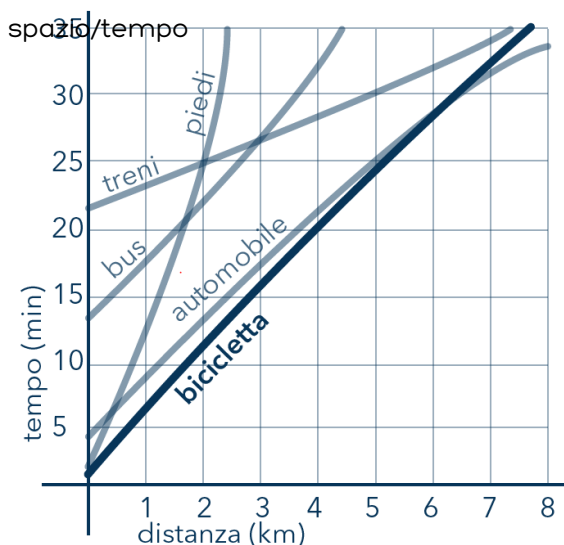
1.1 LA MOBILITÀ CICLISTICA

Le aree urbane rappresentano un laboratorio fondamentale delle politiche rivolte allo sviluppo sostenibile, esse sono il luogo dove “si lavora, ci si muove, si fanno affari e dove la vita è regolata dalla funzionalità dei servizi pubblici ma anche dai nuovi stili di vita dei singoli cittadini legati ad esempio al tempo libero. La mobilità urbana è diventata una delle più grandi opportunità di sviluppo e nel contempo fonte di problemi della vita contemporanea, il cui maggiore fattore strutturale è legato ai cambiamenti della morfologia urbana e alle trasformazioni dell'intero sistema urbano nel suo complesso.”

La promozione dell'uso della bicicletta come alternativa ai veicoli a motore rappresenta uno dei più significativi impegni per uno sviluppo sostenibile, concorrendo alla riduzione di emissioni di gas inquinanti nell'atmosfera e al decongestionamento del traffico urbano. Per incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto è fondamentale creare una rete di collegamenti ciclabili continua, sicura e ben riconoscibile, nonché integrata con altre forme di mobilità. Inoltre i piani per lo sviluppo della ciclabilità non si limitano più a promuovere solo l'uso della bicicletta ma intendono raggiungere gli obiettivi della “*Vision Zero*”, ovvero, niente più morti causati da incidenti stradali, sviluppare nuove politiche per promuovere l'accessibilità pedonale dei luoghi e promuovere la mobilità attiva. Per maturare una scelta consapevole a favore della bicicletta, è fondamentale concentrare l'attenzione sugli innumerevoli vantaggi ed economie che questa porta a livello individuale e collettivo.

Gli esperti del settore sostengono che la bicicletta in ambito urbano sia il mezzo più efficiente in assoluto. In un raggio fra 0 e 5 km è statisticamente più veloce di qualsiasi altro mezzo, è generalmente più comoda in quanto non vincolata a problemi di parcheggio o di passaggio in aree chiuse al traffico, è più ecologica e decisamente più economica.

Efficacia dei trasporti nel rapporto



 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 11 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

La mobilità ciclistica incide positivamente sulla vivibilità della città rendendola meno soffocante, più a misura d'uomo e più sicura in rapporto alla diminuzione oggettiva dei sinistri urbani che un mezzo come la bicicletta contribuisce ad ottenere. Investire sulla mobilità ciclistica significa promuovere un sistema di viabilità capace di ridurre sensibilmente l'impatto del traffico motorizzato, in termini di qualità dell'aria, visti i benefici delle emissioni zero: un risultato difficilmente ottenibile con altre e più dispendiose soluzioni d'intervento sulla mobilità.

L'utilizzo combinato della bicicletta con altri mezzi può facilitare: la realizzazione di parcheggi bici agli snodi del trasporto pubblico e di ciclostazioni (coperte, custodite e dotate di alcuni servizi) per es. in adiacenza alle stazioni ferroviarie, capolinea ecc.

Tra gli altri vantaggi non sono da dimenticare: nessun rumore o inquinamento, preservazione dei monumenti e verde pubblico, minor occupazione e sfruttamento del suolo per parcheggi, minor deterioramento della rete stradale e riduzione del programma di nuove infrastrutture stradali, maggior attrattiva del centro città, riduzione degli ingorghi, circolazione automobilistica più fluida, maggior attrattiva dei trasporti pubblici, miglior accessibilità ai servizi urbani per tutta la popolazione, guadagno di tempo e denaro per i genitori che non accompagnano i figli in auto, minor spesa in carburante, scomparsa eventuale di una seconda auto per famiglia, esercizio fisico quotidiano gratuito, guadagno di tempo per i ciclisti sulle brevi e medie distanze, ecc. Infine le politiche a favore della mobilità ciclistica possono incidere positivamente sullo sviluppo del cicloturismo, creando un legame forte con la bellezza del territorio e le risorse locali.



La bicicletta è ideale per spostamenti inferiori ai 5 km che rappresentano il 30% della mobilità quotidiana



Su percorsi lunghi la bicicletta favorisce l'intermodalità con il trasporto pubblico



Nei territori che hanno investito molto nel turismo, il cicloturismo contribuisce a creare valore aggiunto e a generare nuovi servizi turistici.



La bicicletta crea spazio, poiché ne occupa molto meno di una macchina. Un posto auto occupa 10 m² in un parcheggio auto possono essere collocate 10 biciclette;



L'Italia è il primo produttore di biciclette a livello europeo
Fatturato nazionale:
432 mln € vendite
280 mln € accessori
190 mln € riparazioni



Utilizzare la bicicletta migliora la salute, incrementando la qualità della vita. Andare in bici diminuisce il rischio di obesità, malattie cardiovascolari e diabete. Riduce l'ansia, migliora la forma fisica e la salute mentale.



La mobilità ciclistica si integra con le politiche di inclusione sociale: muoversi in bici è più economico del trasporto pubblico, per questo consente a tutti l'accesso alle opportunità che la città offre in termini di lavoro, istruzione, cultura e tempo libero

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 13 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE II: NORMATIVA TECNICA DI SETTORE

2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI NEL CONTESTO EUROPEO

La Commissione Europea ha fissato due obiettivi ambiziosi per la mobilità urbana: la graduale eliminazione delle automobili alimentate con carburanti convenzionali dalle città entro il 2050, e la propensione ad avere trasporti e infrastrutture a zero emissioni nei maggiori centri urbani entro il 2030.

La strategia europea in materia di mobilità sostenibile si è posta come obiettivo migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare agli abitanti delle città europee un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale.

A livello europeo i più recenti riferimenti sulla mobilità Sostenibile sono costituiti dai seguenti documenti:

- **Libro Verde del 2007, "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"** [COM (2007) 551 definitivo, atto che propone di favorire la comparsa di una vera "cultura della mobilità urbana" che comprenda lo sviluppo economico, l'accessibilità, il miglioramento della qualità della vita e l'ambiente. Il Libro verde individua cinque sfide:

- Migliorare la scorrevolezza del traffico urbano.
- Ridurre l'inquinamento.
- Promuovere trasporti urbani più intelligenti.
- Promuovere trasporti urbani più accessibili.
- Migliorare la sicurezza.

Tra le possibilità che la Commissione ritiene possibili, figurano le seguenti: migliorare la sicurezza dei veicoli con le nuove tecnologie; migliorare la qualità delle infrastrutture, in particolare quelle destinate ai pedoni e ai ciclisti; incoraggiare i cittadini ad essere più consapevoli dei propri comportamenti per quanto riguarda la sicurezza stradale.

Il Libro verde mette in evidenza anche la necessità di far emergere una cultura della mobilità urbana attraverso azioni di educazione, formazione e sensibilizzazione. Fonte: Libro Verde del 2007, "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" _ Sintesi EU

- **Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009** (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni - [COM (2009) 490 final]) - **Adottato** - Il Piano d'azione sulla mobilità urbana è un atto che incoraggia gli stati membri ad intraprendere iniziative concrete per una mobilità urbana più sostenibile. Nel documento la commissione indica, tra le azioni prioritarie:

- La promozione di politiche integrate
- Concentrarsi sui cittadini
- Sostenere trasporti urbani più ecologici

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 14 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Rafforzare i finanziamenti.
- Condividere l'esperienza e la conoscenza. i.
- Ottimizzare la mobilità urbana

Nel Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana pubblicato nel 2009, la Commissione Europea ha proposto di accelerare la formazione sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in Europa attraverso materiali illustrativi, scambio di buone pratiche, analisi comparative ed attività formative di supporto ai professionisti.

Anche i ministri dei trasporti dell'UE stanno supportando lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Secondo quanto riportato nelle conclusioni al Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana del 24 giugno 2010 il Consiglio d'Europa *"supporta lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile per le città e le aree metropolitane [...] ed incoraggia la previsione di incentivi, quali assistenza tecnica e scambio di informazioni, per la redazione di tali piani"*. Fonte: Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 _ Sintesi EU

- Libro Bianco 2011 - "Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile" (COM (2011) 144).

Attraverso dieci obiettivi chiave, quaranta campi d'azione, 130 iniziative, la Commissione propone una tabella di marcia «Trasporti 2050».

Questa strategia globale mira a organizzare un sistema competitivo di trasporti in grado di favorire la mobilità, eliminare i principali ostacoli che sussistono in settori chiave e alimentare la crescita e l'occupazione.

L'obiettivo è anche la riduzione sia della dipendenza dell'Europa nei confronti delle importazioni di petrolio che delle emissioni di carbonio dovute ai trasporti: si prevede un -60% entro il 2050.

La tabella di marcia individua i seguenti obiettivi per orientare l'azione politica:

- Ridurre l'uso delle autovetture a benzina e diesel nelle città della metà entro il 2030, eliminandole completamente entro il 2050, e raggiungere l'obiettivo di una logistica urbana a zero emissioni entro il 2030
- Aumentare l'uso di combustibili sostenibili a basse emissioni nel trasporto aereo del 40 % entro il 2050;
- Ridurre le emissioni di CO2 dai carburanti delle navi del 40 % entro il 2050;
- Trasferire il 30 % del trasporto di merci su strada sulle percorrenze superiori a 300 km verso la ferrovia e le vie navigabili entro il 2030, e oltre il 50 % entro il 2050;
- Triplicare la rete ferroviaria ad alta velocità esistente entro il 2030. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia;
- Istituire una «rete essenziale» TEN-T multimodale pienamente operativa in tutta l'UE entro il 2030;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 15 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Collegare i principali aeroporti alla rete ferroviaria e garantire che i principali porti marittimi siano collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e alle vie navigabili interne entro il 2050;
- Introdurre sistemi per la gestione del traffico delle varie modalità di trasporto, come la ferrovia e le strade;
- Sviluppare un sistema di pagamento e gestione delle informazioni sui trasporti multimodali entro il 2020;
- Dimezzare il numero delle vittime del trasporto su strada entro il 2020 e avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime»;
- Applicare pienamente i principi «chi utilizza paga» (ossia chi usa le infrastrutture paga di conseguenza) e «chi inquina paga» (ovvero chi inquina paga di conseguenza).

Questa strategia globale per i trasporti cerca di creare un sistema di trasporti competitivo che aumenterà la mobilità, eliminerà le principali barriere nei settori chiave e alimenterà la crescita e l'occupazione fino al 2050. È completata da iniziative quali:

- Il programma Orizzonte 2020, con il suo sostegno alla ricerca e all'innovazione nel campo di trasporti intelligenti, verdi e integrati;
- Il meccanismo per collegare l'Europa, che fornisce i finanziamenti a dieci progetti di infrastrutture per il trasporto transnazionale;
- La tabella di marcia verso un'economia a basse emissioni entro il 2020, in cui i trasporti sono un settore chiave per il raggiungimento dell'obiettivo;
- Varie misure per l'efficienza energetica per ridurre l'uso di energia primaria in Europa del 20 % entro il 2020.

Fonte: Libro Bianco 2011 - "Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile" _ Sintesi EU

- L'Urban Mobility Package del 2013

La Comunità Europea ha presentato nel 2013 il "Pacchetto per la mobilità urbana" finalizzato a rafforzare l'azione comunitaria di supporto al settore attraverso il sostegno alla condivisione di esperienze, lo scambio di buone pratiche e indirizzi riguardanti l'elaborazione di piani, l'individuazione di strumenti di finanziamento dedicati, la ricerca di soluzioni innovative di intervento locale.

L'Urban Mobility Package:

- Fornisce le basi per un continuo dibattito attraverso l'U.E.
- Rafforza il supporto dell'U.E. attraverso lo scambio di buone pratiche, fondi per il miglioramento, fondi per la ricerca e innovazione (Horizon2020)
- Fornisce ulteriore aiuto alle città per sviluppare i PUMS

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 16 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

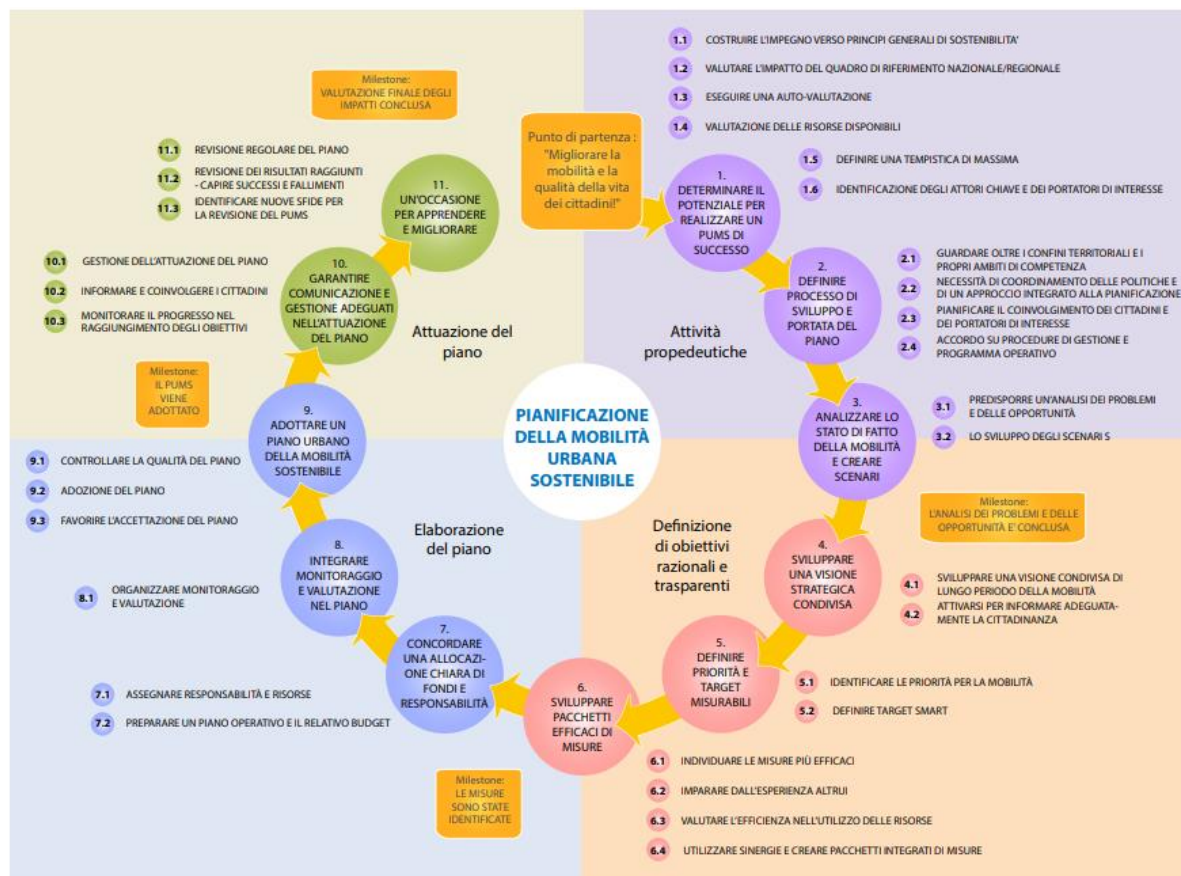
- Fornisce raccomandazioni per coordinare azioni in aree specifiche quali: logistica urbana, accesso regolamentato nelle aree urbane, sistemi di trasporti intelligenti, sicurezza stradale

L'Urban Mobility Package rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana. Il "Pacchetto Mobilità Urbana" è integrato da alcuni allegati, che ne rafforzano il contenuto strategico:

- "Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS" che ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione
- "Azioni per la logistica urbana" che riprende l'indicazione del Libro Bianco 2011 finalizzata al perseguimento dell'obiettivo strategico di una logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030
- "Azioni per i Sistemi di Mobilità Intelligente (ITS)" che sollecita la valorizzazione di tutto il potenziale di innovazione
- "Azioni per la regolazione intelligente dell'accesso e della circolazione dei veicoli", documento che promuove i sistemi basati sul pedaggio degli accessi, incoraggiando il miglioramento dei sistemi di informazione dedicati.
- "Azioni sulla sicurezza stradale urbana" che riprende l'obiettivo del Libro Bianco di azzerare entro il 2050 il numero delle vittime di incidenti stradali e di dimezzarlo entro il 2020 (rispetto al 2010).

Fonte: Urban Mobility Package 2013 _ Sintesi EU

- **"Le Linee guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile" 2014.** La Commissione Europea nell'ambito del progetto ELTIS plus, all'interno del programma Intelligent Energy Europe, ha elaborato le proprie linee guida per la predisposizione dei PUMS; le medesime linee guida sono state tradotte in italiano nell'ambito del progetto BUMP (Boosting Urban Mobility Plan). Le Linee guida tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del PUMS.



Nella figura che sono riportate le fasi e le attività per l'elaborazione e l'attuazione del piano, così come sono state previste nelle linee guida della Commissione Europea (progetto ELTIS--Plus).

il PUMS è un documento di pianificazione riconosciuto dalla Commissione Europea quale strumento strategico (con un orizzonte temporale di 10-15 anni) per il raggiungimento di risultati nel campo della mobilità sostenibile. Dotarsi del PUMS è ritenuta dalla Commissione Europea condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari e dunque la sua redazione è da considerarsi un'azione di portata strategica.

Il concetto di PUMS si fonda su un approccio integrato e di equilibrio virtuoso nel ricorso alle differenti modalità di trasporto, incoraggiando l'utilizzo di quelle maggiormente sostenibili attraverso un percorso di partecipazione che gioca un ruolo sostanziale sin dalla fase di redazione del Piano.

Il 5 ottobre 2017 con Decreto n. 233 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le Linee Guida per i Piani di Mobilità Sostenibile finalizzate a "favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani urbani di mobilità sostenibile, di seguito PUMS, su tutto il territorio nazionale". Le linee guida nazionali definiscono il PUMS come uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 18 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea ed è in linea con quanto espresso dall'allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" al Documento di economia e finanza 2017.

Il Regolamento comunitario 1371/2007

Il Regolamento comunitario 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, ha stabilito regole che disciplinano:

- a) le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario;
- b) la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli;
- c) gli obblighi delle imprese ferroviarie nei confronti dei passeggeri in caso di ritardo;
- d) la protezione delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel viaggio in treno e l'assistenza alle medesime;
- e) la definizione e il monitoraggio di norme di qualità del servizio, la gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri e il trattamento dei reclami;
- f) le regole generali in materia di attuazione;
- g) il trasporto biciclette.¹

Il Piano per la Mobilità Ciclistica è coerente con gli obiettivi e le strategie di ciascuno strumento precedentemente descritto con riferimento all'ambito della mobilità ciclistica e ciclopeditone. Le proposte del Piano della Mobilità Ciclistica contribuiscono al perseguimento degli obiettivi e strategie europee in termini di azioni tese a:

- **promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta;**
- **migliorare la qualità delle infrastrutture, in particolare quelle destinate ai pedoni e ai ciclisti;**

¹ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario stabilisce all'art. 5 "Biciclette" che: «Le imprese ferroviarie consentono ai passeggeri di portare sul treno, se del caso dietro pagamento, le biciclette se sono facili da maneggiare, se ciò non pregiudica il servizio ferroviario specifico e se il materiale rotabile lo consente». - L. art. 6 DECRETO LEGISLATIVO 17 aprile 2014, n. 70 Sanzioni relative al trasporto di biciclette, prevede: «In caso di inosservanza dell'obbligo di cui all'articolo 5 del regolamento relativo alla possibilità di trasporto delle biciclette a bordo del treno, le imprese ferroviarie sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 euro a 1.000 euro.»

	PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 19 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- pianificare la sicurezza delle strade urbane, con attenzione prioritaria a proteggere gli utenti più vulnerabili;
- incoraggiare i cittadini ad essere più consapevoli dei propri comportamenti per quanto riguarda la sicurezza stradale, attraverso azioni di educazione, formazione e sensibilizzazione;
- sostenere campagne per cambiare le abitudini dei cittadini sui modi per muoversi (a piedi o in bicicletta, utilizzo dei trasporti pubblici, guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico, ecc.);
- ridurre l'uso delle autovetture e raggiungere l'obiettivo di una logistica urbana a zero emissioni entro il 2050;
- migliorare la qualità dell'aria, ossia "mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi" D. Lgs. 155/2010, Gli interventi apporteranno benefici grazie allo sviluppo di una mobilità sostenibile e alternativa all'utilizzo di veicoli privati a motore, con conseguente riduzione delle emissioni nocive in atmosfera e dei consumi energetici;
- spostare entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri su ferrovia;
- promuovere politiche integrate (Le politiche di mobilità urbana devono essere collegate ad altre politiche per le infrastrutture, l'utilizzo del territorio, gli aspetti sociali di accessibilità e mobilità, la tutela ambientale e la politica industriale);

2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI NEL CONTESTO ITALIANO E REGIONALE

I riferimenti normativi e di indirizzo per la pianificazione e la progettazione di percorsi ciclabili sono:

- ✓ Legge del 11/01/2018 n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"
- ✓ *Legge n°366 19 ottobre 1998, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" e suo regolamento.*
- ✓ Decreto Ministeriale n°557 del 30 novembre 1999, "Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".
- ✓ Decreto legislativo n°285 del 30 aprile 1992, "Nuovo Codice della Strada" e suo regolamento di esecuzione ed attuazione DPR 16 dicembre 1992;
- ✓ **Legge Regionale n. 1 del 23/01/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"**
- ✓ Legge Regionale n. 16 del 23/06/2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti": *previsione tra le linee di intervento di realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 20 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ Decreto interministeriale n°467 del 6 Luglio 1992, "Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione d'itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell'art. 3, comma 2, della legge del 28 giugno 1991 n. 208";
- ✓ Legge 28/06/1991 n. 208 (interventi per la realizzazione di interventi ciclabili e pedonali nelle aree urbane)
- ✓ **Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 375 del 20/7/2017: *individua i requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per le ciclovie turistiche;***
- ✓ Circolare Min. Aree Urbane n°432 del 31 marzo 1993, "Principali criteri e standard progettuali delle piste ciclabili;

Altre norme o indirizzi con i quali bisogna interfacciarsi sono:

- ✓ le norme per la realizzazione dei Piani Urbani del Traffico (Direttive per la redazione, l'adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico - suppl. ordinario alla G.U. serie generale del 24.06.95, n. 146) e tutti gli elaborati da questi prodotti nei vari comuni;
- ✓ le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- ✓ altre norme come ad esempio il DM 5 aprile 2001 "norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- ✓ altre norme riguardanti le barriere architettoniche come ad esempio, per quel che riguarda le indicazioni tecniche che devono essere rispettate per la progettazione dei marciapiedi, il D.M. 236/89.
- ✓ Le linee Guida Nazionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile
- ✓ Linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (Regione Puglia)

2.2.1 LEGGE DEL 11/01/2018 n. 2 - "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"

La Legge 11 gennaio 2018, n. 2 "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2018, promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia.

La legge, in vigore da 15 febbraio 2018, è costituita da 11 articoli:

Art. 1- Oggetto e finalità

Art. 2 -Definizioni

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 21 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Art. 3 - Piano generale della mobilità ciclistica

Art. 4 - Rete ciclabile nazionale «Bicitalia»

Art. 5 - Piani regionali della mobilità ciclistica

Art. 6 - Biciplan (rif. Parte IV e VIII del presente documento)

Art. 7 - Disposizioni particolari per le città metropolitane e per le province

Art. 8 - Disposizioni particolari per i comuni

Art. 9 - Modifica all'articolo 1 del codice della strada, in materia di principi generali

Art. 10 - Disposizioni finanziarie

Art. 11 - Relazione annuale sulla mobilità ciclistica

2.2.2 DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

****Art. 1 Premessa***

*1. Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.**

****Art. 2. Finalità e criteri di progettazione***

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermina, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 22 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi."

Art. 3. Strumenti di pianificazione

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a. un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari (propensione - interviste - modal split) e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico. Nell'ambito di tale piano è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b. i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto (intersezioni e passi carrai) con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

***Art. 4 Ulteriori elementi per la progettazione**

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria*
- b) piste ciclabili su corsia riservata*
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili*
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 23 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

La soluzione A viene proposta in affiancamento/parallelismo/alternativa a strade di viabilità principale caratterizzate da elevate velocità e traffico, come ad esempio in affiancamento alle strade statali. La soluzione B viene proposta in affiancamento a strade di viabilità minore urbana o extraurbana caratterizzate da basse velocità o da ampie banchine come ad esempio in affiancamento alle strade provinciali. La soluzione C viene proposta per strade campestri già oggi riservate al traffico dei soli frontisti. La soluzione D viene proposta per le strade minori percorse a basse velocità e da bassi livelli di traffico.

2. Gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative.

3. Per la progettazione degli itinerari ciclabili devono essere tenuti inoltre presenti, in particolare, i seguenti elementi:

a) nelle opere di piattaforma stradale: la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest'ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti, ecc.;

b) nella segnaletica stradale: oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale), le strisce (segnaletica orizzontale) e gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclabili, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia, ecc.;

c) nell'illuminazione stradale: gli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso, che devono tener conto delle alberature esistenti in modo da evitare zone d'ombra, ecc.;

d) nelle attrezzature: le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini, ecc.

4. Nel capo II del presente regolamento sono definite le norme da rispettare per la progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili, mentre per i percorsi promiscui, le cui caratteristiche tecniche esulano dalla disciplina delle presenti norme, vengono fornite unicamente le indicazioni riportate ai commi 5 e 6.

5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 24 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

- a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;*
- b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.*

6. I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

7. Al fine di garantire nel tempo l'accessibilità degli itinerari e la sicurezza della circolazione, le piste ed i percorsi promiscui devono essere costantemente oggetto di interventi di manutenzione.

***Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione**

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

- a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;*
- b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 25 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale."

Art. 7. Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

2.2.3 Legge 366/98 - Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica

Art.1. La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica*;

Art. 6. Gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:

a. realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;

b. costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 26 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- c. messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;*
- d. predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;*
- e. redazione cartografica specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;*
- f. realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione del trasporto motorizzato a quello ciclistico;*
- g. progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi europei al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali;*
- h. realizzazione di intese con il Gruppo FS al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;*
- i. realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione fra detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;*
- l. ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.*

Piste ciclabili lungo le strade

L'art. 10 della 366/98, ai commi 1 e 2, apportando modifiche agli artt. 13 e 14 del Codice della Strada, ha posto l'obbligo per gli Enti proprietari delle strade classificate come C, D, E, F ai sensi dell'art. 2 dello stesso CdS, vale a dire tutte le strade (extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere e locali) ad eccezione delle autostrade, di realizzare piste e percorsi ciclabili adiacenti nei casi di costruzione di nuove strade e di manutenzione straordinaria di strade esistenti. Da tale obbligo non vengono escluse, quindi, le nuove zone di espansione, le aree industriali o artigianali, né i sottopassi/sovrappassi ferroviari. Tutto ciò salvo comprovati problemi di sicurezza. Tali problemi non risultano codificati ma, anche per il fatto di dover essere comprovati, dovrebbero limitarsi a situazioni eccezionali (es. una strada in galleria o una strada di notevole pendenza). Tuttavia, in generale, dove riesce a passare una strada, può passare in sicurezza anche una strada con pista ciclabile adiacente. Il Ministero delle Infrastrutture (già LLPP) - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, ha a suo tempo chiarito che il termine "adiacente" può intendersi non solo nella sua eccezione letterale ma anche nel senso che la pista o il percorso ciclabile, unendo estremi di tratti stradali oggetto di intervento, possono avere sviluppo in tutto o in parte anche disgiunto da quello della viabilità carrabile.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 27 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Tali interventi sono tanto più necessari quanto più la realizzazione delle opere viarie può interrompere, compromettere o deviare il transito ciclistico preesistente per esempio a causa della realizzazione di uno svincolo, dell'allargamento o realizzazione di strade per traffico veloce, pesanti e/o a quattro corsie.

Destinazione di parte dei proventi delle multe.

L'art. 10, comma 3, ha modificato, l'art. 208 del Codice della Strada relativamente alla destinazione dei proventi delle multe, comunque destinati a migliorare la circolazione e la sicurezza stradale. Per effetto di tale modifica, una parte dei proventi delle multe deve essere utilizzata annualmente dagli Enti proprietari delle strade a favore della mobilità ciclistica, nonché, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili. Tra tali interventi possono considerarsi realizzabili quelli di moderazione del traffico o "traffic calming".

2.2.4 IL NUOVO CODICE DELLA STRADA - D.Lgs. 30-04-1992 e s.m.i.

Art. 1. Principi generali

- 1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.*
- 2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.*

Art. 3. Definizioni di traffico

- 39. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.*
- 53-bis. Utente debole della strada: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.*

Anche per i ciclisti, valgono le regole di buona educazione, di convivenza civile e (prima di ogni altra regola) giuridica. Buona parte di queste norme di comportamento, sono indicate nell'*art. 182 del "Codice della strada"* e nell'*art. 377 del relativo regolamento di esecuzione*

Art. 182 Codice della Strada - Circolazione dei velocipedi



1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due, quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

2. I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.

3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.

4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.

5. E' vietato trasportare alle persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. E' consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature di cui all'articolo 68, comma 5.

6. I velocipedi appositamente costruiti ed omologati per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotti, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo.

7. Sui veicoli di cui al comma 6 non si possono trasportare più di quattro persone adulte compresi i conducenti, è consentito anche il trasporto contemporaneo di due bambini fino a dieci anni di età.

8. Per il trasporto di oggetti e di animali si applica l'art. 170.

9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.

10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 22 a euro 88. La sanzione è da euro 36 a euro 148 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6.

Art. 377 Regolamento di Attuazione del C.d.S. - Circolazione dei velocipedi

1. I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.

2. Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 29 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3. In ogni caso, i ciclisti devono segnalare tempestivamente, con il braccio, la manovra di svolta a sinistra, di svolta a destra e di fermata che intendono effettuare.

4. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione, i velocipedi sprovvisti o mancanti degli appositi dispositivi di segnalazione visiva, non possono essere utilizzati, ma solamente condotti a mano.

5. Il trasporto di bambini fino ad otto anni di età è effettuato unicamente con le attrezzature di cui all'articolo 68, comma 5, del codice, in maniera tale da non ostacolare la visuale del conducente e da non intralciare la possibilità e la libertà di manovra da parte dello stesso. Le attrezzature suddette sono rispondenti alle caratteristiche indicate all'articolo 225 e sono installate:

a) tra il manubrio del velocipede ed il conducente, unicamente per il trasporto di bambini fino a 15 kg di massa;

b) posteriormente al conducente, per il trasporto di bambini di qualunque massa, fino ad otto anni di età.

Prima del montaggio della attrezzatura è necessario procedere ad una verifica della solidità e stabilità delle parti del velocipede interessate al montaggio stesso.

6. Per la circolazione dei velocipedi sulle piste ciclabili, come definite all'art. 3 del codice, si applicano, ove compatibili, le norme di comportamento relative alla circolazione dei veicoli.

7. Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione.

22.5 LEGGE REGIONALE N. 1 DEL 23/01/2013 "INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA"

Il provvedimento legislativo regionale del 2013 segna una svolta decisiva nelle politiche di mobilità e gestione sostenibile del Territorio Pugliese e la **mobilità ciclistica** entra, a pieno titolo, negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento.

Nell'art. 1 al comma 1 si dichiara che: *"La Regione Puglia promuove e sostiene la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali pugliesi. Il sistema della mobilità ciclistica è strategico per lo sviluppo ecocompatibile della Puglia. Attraverso l'uso della bicicletta, si contribuisce, tra l'altro all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, all'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, alla riduzione della congestione stradale e del rischio di incidenti, alla promozione della salute pubblica e all'affermazione della Puglia nel settore del turismo in bicicletta nazionale e internazionale".*



Nell'art. 1 al comma 3 si specifica che: *“La Regione sostiene e promuove l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano tramite:*

a) la formazione di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità mediante: 1) la realizzazione e il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali; 2) la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico;

b) la promozione all'utilizzo della bici per gli spostamenti e l'affermazione di una nuova cultura della mobilità sostenibile attraverso l'attivazione di azioni di educazione, formazione e comunicazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta”.

L'art. 2 introduce la costruzione di una rete ciclabile regionale integrata con tutte le altre reti di infrastrutture per la mobilità e dichiara che alla Regione spetta il compito di elaborare il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) che descriva il sistema ciclabile regionale, mentre alle Province e ai Comuni, spetta il compito di dotarsi di Piani di Rete, di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica e ciclopedonale sulla viabilità di propria competenza (come si evince anche dall'art. 5), così come riportato di seguito:

1. La Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano paesaggistico territoriale regionale (P.P.T.R.), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi. Il PRMC individua: a) il sistema ciclabile di scala regionale - quale elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali di cui all'articolo 5 - in relazione al tessuto e alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento alle coste, ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori. Il suddetto sistema ciclabile regionale assume e valorizza le dorsali della rete ciclabile regionale, ossia gli itinerari di media-lunga percorrenza delle reti di percorribilità ciclistica nazionale e internazionale Bicalitalia ed EuroVelo individuati nel PRT e nel P.P.T.R., che assicurano sia i collegamenti tra Comuni e località di interesse turistico, sia gli attraversamenti dei centri urbani inseriti in sistemi sovraregionali fino al livello europeo; b) le priorità strategiche e gli obiettivi specifici in materia di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica.

2. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana sono: a) la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di aree pedonali, zone a traffico limitato (ZTL) e provvedimenti di moderazione del traffico previsti



dalle buone pratiche in materia; b) il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato; c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti e aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali; d) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta, a cominciare dai tragitti casa-scuola, casa-lavoro.

3. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica extraurbana sono: a) la formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidano con le ciclovie delle reti Bicalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse; b) la formazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla mobilità collettiva e, in particolare, alle stazioni del trasporto su ferro, ai porti e agli aeroporti, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro; c) la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili; d) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici+treno, bici+bus.

4. Le attività del presente articolo sono svolte con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente".

Per quanto attiene l'ambito dei Piani di Province e Comuni, l'art. 5 enuncia:

"1. In coerenza con le finalità di cui all'articolo 2, commi 2 e 3, le Province e i Comuni redigono piani per la mobilità ciclistica e ciclopedonale per i territori di rispettiva competenza, in coerenza con il PRMC, ove vigente. Il piano provinciale programma gli interventi a livello sovra-comunale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), di cui costituisce parte integrante e sostanziale. Il piano comunale programma gli interventi a livello locale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Urbanistico Generale (PUG) di cui costituisce parte integrante e sostanziale. Gli atti di cui al presente comma - se presentati separatamente dal piano cui appartengono - sono approvati con il medesimo procedimento di approvazione del suddetto piano, quale loro variante, o anche anticipatamente a esso.

2. I piani provinciali e comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo, anche in attuazione dei piani di spostamento casa-scuola/lavoro/tempo libero, la connessione dei grandi attrattori di traffico, tra cui i poli scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali e industriali, il sistema della mobilità pubblica e collettiva e, in generale, i luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

3. I Piani della mobilità ciclistica predisposti dai Comuni e dalle Province sono piani di settore dei Piani urbani della mobilità (PUM) e dei Piani urbani del traffico (PUT), in quanto,



contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico”.

L'art. 3 si occupa della modalità dell'approvazione e dell'aggiornamento del Piano Regionale della mobilità ciclistica: *“Il PRMC è approvato dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare, ed è aggiornato di norma ogni tre anni. 2. Il PRMC è elaborato attraverso forme di concertazione con i soggetti di cui all'articolo 11, comma 1, sentite le associazioni che promuovono in modo specifico gli spostamenti in bicicletta. 3. Per le finalità del presente articolo è incaricato l'Ufficio reti della mobilità sostenibile - Servizio reti e infrastrutture per la mobilità - Area politiche per la mobilità e qualità urbana, con la collaborazione dell'Agenzia regionale per la mobilità (AREM), istituita ai sensi della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale). 4. L'Ufficio regionale reti della mobilità sostenibile, nel limite delle risorse disponibili, con la collaborazione dell'AREM: a) cura l'elaborazione e l'implementazione del PRMC e ne segue l'attuazione con una continua azione di monitoraggio e supporto dei diversi soggetti pubblici e privati coinvolti; b) cura la formazione e l'aggiornamento della sezione del Sistema informativo territoriale (SIT) dedicato alla rete ciclabile regionale, in collaborazione con gli Uffici provinciali interessati dalla pianificazione della mobilità ciclistica, classificando le ciclovie per tipologia e qualità in conformità all'articolo 7. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet; c) progetta e vigila sulla manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa regionale d'intesa con le strutture regionali direttamente interessate; d) cura i rapporti con enti e società per l'implementazione dell'uso della bicicletta e dell'intermodalità (bici+treno / bus / nave / aereo) promuovendo eventuali accordi; e) propone alle competenti strutture regionali l'erogazione di eventuali incentivi economici alla mobilità ciclistica, sia per la realizzazione di infrastrutture ciclabili, sia per l'attivazione di azioni finalizzate all'incremento dell'uso della bicicletta; f) promuove l'uso della bicicletta presso i cittadini e favorisce lo sviluppo di servizi alla ciclabilità; g) progetta interventi per l'educazione e la formazione sulla mobilità ciclistica e azioni di sensibilizzazione per la diffusione dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti quotidiani; h) promuove l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto efficiente, pulito e sicuro, attraverso la costruzione di una rete interistituzionale, con i diversi attori interessati nel settore della formazione, educazione e comunicazione; i) cura la diffusione dei dati sulla mobilità ciclistica - elaborati dall'Osservatorio regionale della mobilità e dal Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale - al fine di permettere a Comuni e Province di attuare politiche e di progettare interventi coerenti con le analisi quantitative e qualitative realizzate; j) cura la partecipazione della Regione Puglia a programmi e progetti europei per lo sviluppo della mobilità ciclistica”.*



Nell'art. 4 al comma 2 e 3 vengono enunciate alcune azioni a sostegno alla mobilità ciclistica:

"2. La Regione è impegnata - in attuazione del PRMC e mediante intese con gli enti interessati - a promuovere il riuso, previa riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali, dei seguenti manufatti e/o infrastrutture: a) le aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso e ritenute definitivamente non recuperabili all'esercizio ferroviario; b) le aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso; c) gli argini e le alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali e dei laghi, se utilizzabili, i tracciati e le strade di servizio (forestali, bonifica, acquedotti, energia elettrica, gas); d) le altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie, cablaggi; e) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali; f) i tratturi.

3. Nell'ambito della riconversione delle tratte ferroviarie dismesse, la Regione promuove, mediante apposite intese con i gestori delle reti ferroviarie, il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari insistenti sulla tratta, che, mediante specifico adeguamento funzionale, sono destinati a strutture ricettive e di assistenza o punti di ristoro specializzati per l'ospitalità di ciclisti e cicloturisti".

L'art. 7 fornisce una classificazione delle ciclovie, ben più ampia di quella nazionale. I percorsi ciclabili (o ciclovie) realizzabili in ambito urbano ed extraurbano, in base alla loro funzione ed al territorio di pertinenza, con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza, sono elencati di seguito, nel rispetto di quanto previsto dalla L.R. n.1 del 2013 all'art. 7 al comma 3:

"a) pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 39, del Codice della strada;

b) corsia ciclabile e/o ciclopedonale, come da articoli 140 e 146 del Regolamento del Codice della strada;

c) pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato (greenway);

d) sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse;

e) strade senza traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli/giorno;

f) strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli/giorno, senza punte superiori a cinquanta veicoli/h;

g) strada ciclabile o ciclostrada o "strada 30": strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri/h. ovvero itinerario ciclopedonale, come da articolo 2, comma 3, lettera F bis, del Codice della strada;

h) area pedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 2, del Codice della strada;

i) zona a traffico limitato, come da articolo 3, comma 1, punto 54, del Codice della strada;



j) zona residenziale, come da articolo 3, comma 1, punto 58, del Codice della strada;

k) zona a velocità limitata (per 30 chilometri/h o inferiori), come da articolo 135, punto 14, del Regolamento del Codice della strada.”

L'art. 9 si incentra sugli interventi e le azioni che la Regione Puglia intende inserire negli atti di programmazione, tra cui:

1. “posa in opera di idonea segnaletica specializzata per il traffico ciclistico e, ove necessario, realizzazione di apposite dotazioni infrastrutturali per la messa in sicurezza del traffico ciclistico soprattutto nelle intersezioni con il traffico motorizzato, e in particolare nelle rotonde (...);

2. realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;

3. predisposizione di aree attrezzate, libere o custodite, per la sosta di biciclette in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con le società di gestione, e presso strutture pubbliche;

4. predisposizione di strutture, infrastrutture e servizi finalizzati a migliorare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico e collettivo (...);

5. politiche di moderazione del traffico in ambito urbano, attraverso interventi di modifica infrastrutturale della carreggiata, come strade residenziali, isole ambientali e zone 30, finalizzati a indurre gli automobilisti a una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti”.

Nell'art. 13 viene definita la necessità di prevedere la realizzazione di velostazioni in prossimità di autostazioni e stazioni ferroviarie o metropolitane, ovvero *“di adeguati centri per il deposito custodito di cicli, l'assistenza tecnica e l'eventuale annesso servizio di noleggio biciclette.”*

L'art. 14, per le strade “classificate ai sensi delle lettere B, C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 del d.lgs. 285/1992”, prevede l'utilizzo di *“finanziamenti regionali, sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o dell'Unione europea da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di strade esistenti (...) a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l'intero sviluppo dell'arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotonde”* pena la revoca dei finanziamenti.

Dalla lettura della norma si evince che, attualmente, non è possibile realizzare una nuova strada, un adeguamento di una strada esistente o un nuovo piano di sviluppo senza considerare l'implementazione di infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica. In particolare, la Legge Regionale n. 1 del 2013 rappresenta un forte impulso alla implementazione ed al potenziamento funzionale dei percorsi ciclabili. Essa, di fatto, ha anticipato la direttiva ministeriale del 2017, di seguito descritta, e la legge 11 gennaio 2018 n. 2.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 35 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

22.6 REQUISITI DI PIANIFICAZIONE E STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (ALLEGATO A DELLA DIRETTIVA MINISTERIALE PROT. 375 DEL 27/07/2017)

L'Allegato A della Direttiva ridefinisce il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche S.N.C.T. e ribadisce i requisiti di pianificazione (sezione A) e gli standard tecnici di progettazione (sezione B) utili ai fini di una corretta fruizione delle ciclovie, anche in termini di sicurezza. Si riportano di seguito i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione contenuti nel documento, a cui si rimanda per ulteriori approfondimenti.

A. REQUISITI DI PIANIFICAZIONE

A.1) Attrattività

a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

a) diretta in bicicletta

b) parcheggi

c) da altre infrastrutture

d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e con altre infrastrutture della "mobilità dolce"

A.3) Servizi opzionali

a) struttura ricettiva attrezzata

b) servizio bagagli

c) colonnine SOS

d) connessione wifi e punti di ricarica per *smartphone*

e) parco giochi per bambini

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE

B.1) Attrattività

a) qualità architettonica e paesaggistica

B.2) Sicurezza

a) protezione dal traffico motorizzato

b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)

c) caratteristiche geometriche

d) accessibilità dei mezzi di soccorso

B.3) Percorribilità

a) pendenza longitudinale

b) fondo viabile

c) linearità, visibilità

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 36 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

d) copertura telefonica

B.4) Segnaletica e riconoscibilità

a) conformità segnaletica

b) identità visiva

B.5) Servizi

a) area di sosta biciclette

b) noleggio e assistenza bici

c) tecnologie *smart*

d) servizi igienici

e) punti di approvvigionamento di acqua potabile

L'Allegato A della Direttiva Ministeriale del 20/07/2017, in merito alle intersezioni fra i percorsi ciclabili e la rete stradale, prescrive la messa in sicurezza degli attraversamenti ciclabili o ciclopedonali. Si rimanda al paragrafo "B.2 sicurezza" dell'Allegato per ulteriori approfondimenti. In tale sezione si evince la necessità di redigere un'analisi di rischio delle criticità presenti sulla rete e, nel caso non si dovesse avere la possibilità di prevedere un percorso in sede propria, si può procedere implementando interventi di regolamentazione del traffico o fornendo un'adeguata offerta alternativa intermodale.

Per garantire un livello "minimo" delle condizioni di sicurezza, la ciclovia deve essere composta da attraversamenti protetti e, nei tratti in cui la circolazione avvenga in promiscuo, l'itinerario deve svolgersi su strade caratterizzate da un basso traffico (inferiore ai 500 veicoli al giorno) o con velocità basse (inferiori ai 50 km/h) e dove possibile con il divieto di circolazione dei mezzi pesanti.

Ai singoli tronchi delle ciclovie si applicano ulteriori livelli standard suddivisi in "minimo", "buono" e "ottimo" in funzione dei requisiti assunti tra cui:

- la protezione dal traffico motorizzato;
- la protezione da altri rischi;
- le caratteristiche geometriche a cui è affidato il livello minimo, se vengono rispettati.

I requisiti dimensionali in termini di larghezza, raggi e pendenze trasversali definiti nel *"Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"* (D.M. 557/1999) vengono resi più restrittivi per le ciclovie di interesse turistico nazionale. *In particolare*, il livello buono corrisponde ad *"una larghezza minima di 2,00 m (ciclovia monodirezionale) e 3,00 m (ciclovia bidirezionale), salvo puntuali restringimenti [...] Le intersezioni con strade a velocità superiore ai 50 km/h e con carreggiate larghe più di 7,00 m possono essere semaforizzate per l'attraversamento ciclabile o ciclopedonale"*. Il livello ottimo corrisponde ad *"una larghezza minima di 2,50 m (ciclovia monodirezionale) e 3,50 m (ciclovia bidirezionale), salvo puntuali restringimenti [...] Le intersezioni di ciclovie in sede propria con strade con limite di velocità superiore a 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 m devono essere realizzate con sovrappassi o sottopassi ciclabili o ciclopedonali"*.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 37 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Bisogna specificare che, nel caso di percorsi in promiscuo, le dimensioni della carreggiata devono essere tali da permettere la manovra di sorpasso in sicurezza da parte dei veicoli a motore nei confronti delle biciclette. Inoltre, *“lungo tutta la ciclovia deve essere garantita un’altezza libera minima di 2,20 m dal piano ciclabile, nei confronti di strutture orizzontali e/o altri ostacoli”*.

Nella parte 3 della sezione B riguardante la *“Percorribilità”* delle ciclovie si definiscono quattro sotto requisiti:

- la pendenza longitudinale viene valutata in base ai tre livelli di servizio: *“minimo”* se la pendenza longitudinale risulta essere inferiore al 6% e la pendenza media risulta inferiore al 4%; *“buono”* se si ha una limitata estensione di tratti di livelletta con pendenza inferiore al 6% e pendenza media inferiore al 3%; *“ottimo”* se si hanno dei tratti di limitata estensione con pendenza longitudinale inferiore al 5% e pendenza media inferiore al 2%;

- il fondo viabile è valutato con livello *“minimo”* se in terra naturale o misto stabilizzato di cava, in assenza di discontinuità per una lunghezza non superiore al 10%; livello *“buono”* se la lunghezza del tratto caratterizzato dalle caratteristiche sopracitate non è superiore al 5%; livello *“ottimo”* se il fondo è completamente pavimentato, compatto e scorrevole e con margini esterni in condizioni di sicurezza e assenza assoluta di discontinuità;

- il requisito di linearità e visibilità viene valutato come *“minimo”* se il raggio minimo di curvatura planimetrica è pari a 5 m, *“buono”* se è compreso fra 5 m e 7 m, sempre garantendo la distanza di visuale minima, *“ottimo”* se maggiore di 7 m;

- la copertura telefonica è importante nel caso di necessità di effettuare chiamate di emergenza e anche questo requisito è valutato in base ai livelli minimo, buono, *ottimo. (*Sezione B.3 dell'allegato A - D.M. 375/2017*).

La parte 4 della sezione B riguardante la *“Segnaletica e Riconoscibilità”* definisce la necessità di inserire un’adeguata segnaletica in base ai seguenti sotto-requisiti:

- *“Conformità segnaletica”*, che riguarda principalmente le dimensioni dei segnali verticali da utilizzare lungo il percorso ciclabile;

- *“Identità visiva”*, che si riferisce all’immediata ed intuitiva individuazione del significato del segnale apposto sul percorso da parte di utenti motorizzati e ciclisti;

“Segnale di identificazione della ciclovia nazionale” con possibile pannello integrativo riportante la velocità richiesta e il livello di pericolosità del percorso (in base al colore di sfondo di tale pannello integrativo):

- i. Verde per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello ottimo in termini di percorribilità;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 38 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ii. Rosso per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello buono in termini di percorribilità;
- iii. Nero per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello minimo in termini di percorribilità". (*Sezione B.4 dell'allegato A - D.M. 375/2017*)

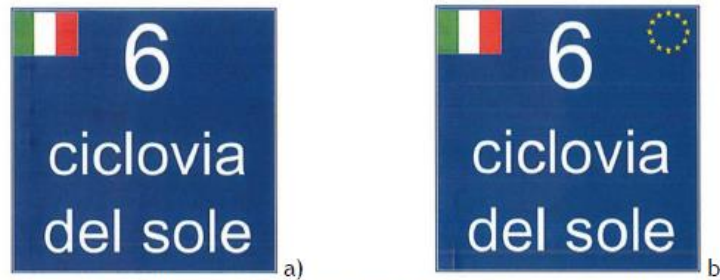


Figura 8 a) - Segnale di identificazione della ciclovia Nazionale; b) - Segnale di identificazione della ciclovia nazionale appartenente alla rete europea



Figura 9 - Pannelli integrativi per segnali di identificazione delle ciclovie

I segnali verticali che indicano la presenza di un percorso ciclabile o che ci si trova su una ciclovia nazionale sono:



Figura 10 - Simboli di identificazione delle ciclovie

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 39 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Infine, si hanno segnali di direzione, che in ambito extraurbano sono caratterizzati da sfondo marrone e di forma conforme da quanto previsto dal CdS.



Figura 11 - Segnali di direzione ambito urbano ed extraurbano

Di fatto, i segnali di indicazione e direzione indicati nell'Allegato A della Direttiva non risultano essere sufficientemente esaustivi delle disparate esigenze progettuali. Si rimanda al paragrafo "indicazioni progettuali per la realizzazione delle ciclovie" per ulteriori dettagli in merito.

Nella parte 5 della sezione B viene trattato il tema dei "Servizi" valutati in base ai livelli di servizio minimo, buono e ottimo. Tra i servizi vengono trattati la sosta delle biciclette, il noleggio e assistenza bici, le tecnologie *smart*, i servizi igienici e i punti di approvvigionamento dell'acqua potabile. (**Sezione B.5 dell'allegato A - D.M. 375/2017**)

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 40 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE III: LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

3.1 RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO

Numerose sono le associazioni e le istituzioni internazionali che da tempo hanno focalizzato l'attenzione sulle problematiche e sulle prospettive della mobilità non motorizzata.

Le più importanti sono:

- EGWA (European Greenway Association) fondata nel 1998 in Belgio, promuove iniziative per l'implementazione delle greenways, incoraggiando l'uso di mezzi non motorizzati in area urbana ed extraurbana. Attualmente riunisce più di 50 organizzazioni coinvolte nello sviluppo delle greenways in 16 paesi europei.

- ECF (European Cyclist Federation) fondata nel 1997 a Copenaghen, comprende 65 associazioni di 39 Paesi attive a livello locale, regionale e nazionale ed è la voce di circa 500.000 ciclisti associati.

La ECF ha elaborato una proposta di quindici ciclo-itinerari a lunga percorrenza che attraversano tutto il continente europeo, denominata Eurovelo (*European Cycle Route Network detta comunemente Eurovelo*), tra i quali il quinto, il settimo interessano tutta la penisola e l'ottavo attraversa trasversalmente il nord Italia.

Eurovelo è il progetto di rete ciclabile transnazionale che attraversa l'intero continente europeo e che si articola in 12 grandi itinerari per collegare Dublino a Mosca, Capo Nord a Malta, lo stretto di Gibilterra a Cipro. Il progetto di rete EuroVelo, che prevede uno sviluppo complessivo di 65.380 Km, non mira solo a creare nuove ciclovie ma a individuare e mettere in rete, per quanto possibile, ciclovie esistenti o progettate a livello locale, regionale e nazionale. Eurovelo può essere considerata una vera e propria Rete di trasporto transeuropea per la mobilità e il turismo sostenibile.

La possibilità che un itinerario ciclabile locale entri a far parte di una rete paneuropea di trasporto sostenibile è una prospettiva allettante per i cittadini, gli amministratori e i politici di qualsiasi comunità. I corridoi Eurovelo vengono normalmente individuati secondo tematismi grafici/culturali (esempio lungo un fiume o una linea costiera, una via di pellegrinaggio, etc.).

EuroVelo coinvolge l'Italia con il passaggio di 3 percorsi:

- da Capo Nord a Malta lungo la Ciclopista del Sole fino in Sicilia (EV 7), itinerario portante di Bicaldia
- da Gibilterra ad Atene attraverso la Pianura Padana (EV 8)
- da Londra a Brindisi lungo la via Romea-Francigena (EV 5)



EuroVelo - European Cycle Route Network

Gli scopi di EuroVelo sono:

- ✓ Assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso;
- ✓ Favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche;
- ✓ Promuovere la attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato EuroVelo può servire infatti a portare le biciclette e le sue esigenze in luoghi dove é poco conosciuta o penalizzata da scelte trasportistiche appiattite sulla automobile;
- ✓ Favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e ambientalmente di pregio da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti ad esempio quelli con figli piccoli che sono frenati

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 42 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta;

- ✓ Catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dal successo dell'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti;
- ✓ Promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo è il mezzo di trasporto motorizzato con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. La bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto;
- ✓ Portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente scelti dal turista in bicicletta;
- ✓ Indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. La bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.

3.2 RETI CICLABILI ITALIANE: BICITALIA

Tra le diverse associazioni italiane che rivolgono l'attenzione alla mobilità non motorizzata, si ricordano:

- **AIG Associazione Italiana Greenways**, istituita nel 1998 l'Associazione si propone di:
 - ✓ connettere e sviluppare le iniziative in atto sul territorio italiano relative alla costruzione e allo sviluppo delle greenways
 - ✓ promuovere iniziative volte a diffondere l'interesse per la salvaguardia, la valorizzazione e la creazione di greenways;
 - ✓ promuovere lo sviluppo rurale attraverso attività di turismo sostenibile basato su una rete di greenways;
 - ✓ incoraggiare un maggior contatto tra cittadini e natura attraverso la realizzazione di percorsi verdi di attraversamento delle città e di connessione con la campagna;
 - ✓ favorire il senso di appartenenza della popolazione al territorio attraverso la conservazione ed il recupero dei valori storico-culturali dei luoghi.
- **FIAB onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta 1998)**, che ha per finalità la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto intelligente ed ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano. La FIAB ha messo a punto il progetto Bicitalia: network di dimensione sovra regionale o di collegamento con i paesi confinanti, sul modello delle diverse reti realizzate in diversi paesi dell'Europa, con forti motivazioni tecniche e territoriali. La rete è costituita



da una serie di lunghi itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest che formano una "ragnatela" in grado di coprire tutto il Paese, con funzione ambientale, trasportistica, turistica, tra cui spicca la cosiddetta Ciclopista del Sole; La FIAB si occupa del tracciato italiano dei progetti EuroVelo 5, EuroVelo 7 ed EuroVelo 8.



la rete Bicitalia

La Puglia è attraversata da cinque itinerari della Rete Bicitalia, di cui uno coincidente con il percorso EuroVelo n.5. Nello specifico:

- itinerario N°3 "Via dei Pellegrini": fa riferimento alla via Francigena, inizia da Chiasso/Comeo, raggiunge Roma e da qui Brindisi per lunghi tratti di via Appia, sulla via di Gerusalemme. Coincide con l'itinerario EV5 (Londra - Brindisi);
- Itinerario N°6 "Via Adriatica": collega Ravenna a S. Maria di Leuca, toccando la riviera più ricca di spiagge;
- Itinerario N° 10 "Via dei Borboni": collega le città del Sud, da Bari a Ruvo, Castel del Monte quindi Potenza, Avellino, Napoli;
- Itinerario N° 11 "Alta via dell'Italia centrale": collega gli altipiani e i Parchi d'Italia centrale, dalle Foreste Casentinesi al Gargano
- Itinerario N° 14 Via dei Tre Mari, Adriatico, Ionio e Tirreno: collega Otranto a Taranto fino a Sapri, dalle pianure apulo-lucane ai primi contrafforti del Pollino. **Il territorio di Ginosola è attraversato dall'itinerario 14**

I punti qualificanti del progetto Bicitalia sono:

- ✓ una rete nazionale di mobilità lenta, quale aspetto più spettacolare e immaginifico, per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile;
- ✓ una serie di corridoi liberi dal traffico motorizzato;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 44 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ una piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci umani al problema degli spostamenti;
- ✓ intermodalità di trasporto per gli spostamenti a media-lunga distanza con la formula treno + bici
- ✓ intermodalità di trasporto per gli spostamenti a media-breve distanza con la formula autobus + bici e barca + bici;
- ✓ la conservazione del territorio con il recupero della viabilità minore;
- ✓ lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie: ospitalità, ristoro, guide, turismo.

3.3 LA RETE CICLABILE IN PUGLIA

Al di fuori del contesto urbano sono sempre maggiori le reti di mobilità lenta individuate allo scopo di favorire la fruizione del territorio, in particolare a scopi ricreativi e turistici, nelle sue componenti culturali, archeologiche e naturalistiche. In Puglia, in Italia e in Europa si persegue l'obiettivo di trasferire su mezzi energeticamente sostenibili e ambientalmente compatibili la maggior parte degli spostamenti. Quelli di natura turistico ricreativa si prestano in maniera particolare a favorire lo shift modale, poiché sono meno vincolati ad orari e tempi di percorrenza. Anzi, solo la fruizione lenta del territorio permette realmente di apprezzarlo, tutelarlo e attivarne l'economia locale.

La Regione Puglia promuove e sostiene la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali pugliesi. Il sistema della mobilità ciclistica è strategico per lo sviluppo ecocompatibile della Puglia. Attraverso l'uso della bicicletta, si contribuisce, tra l'altro, all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, all'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, alla riduzione della congestione stradale e del rischio di incidenti, alla promozione della salute pubblica e all'affermazione della Puglia nel settore del turismo in bicicletta nazionale e internazionale. (Art. 1 LR 1/2013)

3.3.1 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED in Puglia - Tratto da Cycle Route Network of the Mediterranean (CYRONMED)

Con il progetto di cooperazione internazionale CYRONMED - Cycle Route Network of the Mediterranean, finanziato con fondi Interreg 2000-2006 Archimed, la Regione Puglia si è posta a capo di un partenariato internazionale per delineare le direttrici di una Rete Ciclabile del Mediterraneo. Al progetto hanno preso parte oltre alla Regione Puglia con funzioni di capofila, le Regioni Basilicata, Campania, Calabria, le Municipalità greche di Atene e Karditsa, il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta e l'Ente Turismo di Cipro.

Il progetto è stato realizzato in due fasi:

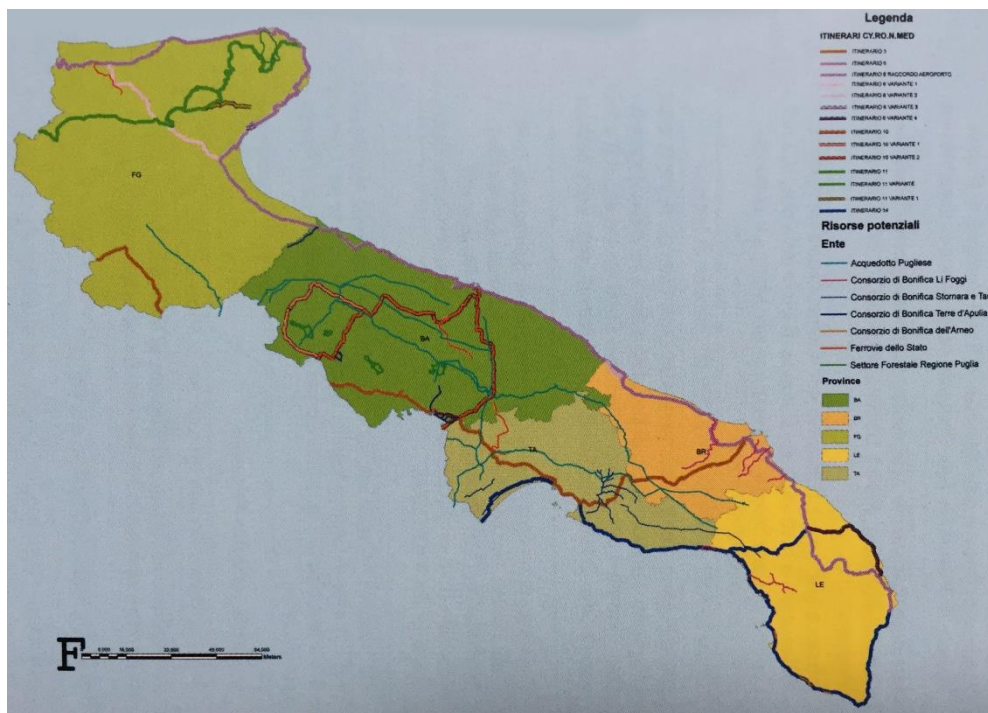
 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 45 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- una prima fase ha curato l'individuazione, mediante studi di fattibilità condotti da ciascun soggetto partner, degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza dei progetti di Rete Bicaldia ed EuroVelo, passanti per i territori di competenza;
- la seconda fase, invece, si è basata in un'attività più specificatamente di assistenza tecnica, prestata dalla Regione Puglia alle Aree Vaste, impegnate all'epoca nei processi di pianificazione strategica, affinché si dotassero anche di piani di reti ciclabili di area vasta. Allo scopo sono stati tenuti incontri e seminari tecnici, convegni, attività formative.

Il lavoro progettuale ha permesso di realizzare il manuale tecnico "Vademecum della Ciclabilità", quale supporto alla progettazione per enti locali e progettisti. Per dare, invece, immediata spendibilità degli interventi attivati, è stata prodotta la cartoguida in formato elettronico di un itinerario campione: il percorso BI10 (Ciclovía dei Borboni), che collega Bari a Napoli, disponibile sul portale turistico della Regione Puglia www.viaggiareinpuglia.it. La Ciclovía dei Borboni, così come individuata, oggi rappresenta il miglior percorso stradale esistente, per raggiungere Napoli da Bari, unendo Adriatico e Tirreno.

Il progetto CYRONMED, di fatto, ha contribuito a modificare il modo di concepire i piani di intervento infrastrutturale, e a far entrare il tema delle reti ciclabili e della loro integrazione modale con le altre reti trasportistiche, all'interno della programmazione e della pianificazione regionale. Lo studio ha consentito alla Regione Puglia di definire le dorsali della rete ciclabile regionale, individuando i principali itinerari da realizzare, le tipologie di intervento e i relativi costi di attuazione e ha rappresentato la spinta iniziale per inserire la mobilità ciclistica nelle politiche dei trasporti regionali.

Nel Piano Regionale dei Trasporti e nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale è possibile trovare i risultati di studio di CYRONMED. I Piani, infatti, prevedono la rete ciclabile regionale come infrastruttura essenziale per lo sviluppo della mobilità sostenibile, e il DRAG ha incluso tra i contenuti della Pianificazione Territoriale di Comuni e Province anche i piani delle reti ciclabili sulla viabilità di competenza.



i percorsi CYRONMED

La Puglia per la sua posizione geografica si configura come luogo di connessione della Rete ciclabile europea con i Paesi dell'area balcanica e mediterranea in generale. I suoi 746,5 Km di costa costituita per il 52% da costa alta e 48,8% da costa bassa, la rendono la regione con maggiore lunghezza di costa marina tra tutte le regioni dell'Italia meridionale.

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

Provincia	ITINERARIO: 3 Via dei Pellegrini EV 5		ITINERARIO: 6 Via Adriatica		ITINERARIO: 10 Via dei Borboni		ITINERARIO: 11 Alta via dell'Italia centrale		ITINERARIO 14 Via dei tre mari	
	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km
Foggia	5	45,64	23	307,38	0	0,00	13	198,63	0	0,00
Bari	3	56,47	9	128,22	18	215,35	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	60,69	6	111,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	137,67	0	0,00	0	0,00	26	171,46
Taranto	10	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,64
Regione Puglia	23	2831,77	53	684,26	19	224,60	13	198,63	37	264,11
TOTALE KM. 1.653,36										

* La lunghezza complessiva dell'itinerario comprende anche i tratti di variante

Il comune di Ginosola è interessato da un itinerario ciclabile previsto nella rete CYRONMED, costituito dalla Via dei tre mari, coincidente con l'itinerario Nazionale di Bicitalia n. 14.

Nella Tabella riepilogativa delle risorse potenziali, oltre all'Ente, al nome della strada ed alla sua lunghezza, è esplicitata la possibilità che la stessa sia carrabile o meno. E' anche espresso un dato

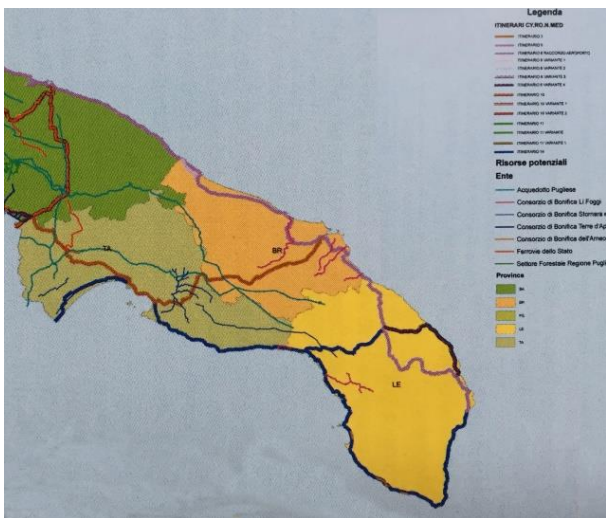
 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 47 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

qualitativo relativamente al grado di carrabilità (buono asfaltato 3 - medio macadam 2 - scarso sterrato 1). Sono inoltre fornite indicazioni riguardanti le intersezioni con gli itinerari, con le altre risorse potenziali e con i Comuni interessati.

CONSORZIO DI BONIFICA STORNARA E TARA	Canale	km	SI	3	Descrizione	Comuni interessati
	Tronco Sinni	55,54	SI	3	Sovrappone It.14 nel Comune di Leverano	Roccarozata-Fragagnano-Lizzano-Sava Manduria-Avetrana-Nardò-Veglie-Leverano
	Canale Gronci	3,40	SI	1	AOP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie.	Grottaglie-Taranto
	Canale in Dx Lama Pozzo	14,35	SI	2		Ginosa-Castellaneta
	Canale Maestro	4,35	SI	1	It.14 nel Comune di Massafra,	Massafra-Taranto
	Canale di Gronda	8,67	SI	1	It.3 nel Comune di Taranto.	Taranto
	Canale Maestro	13,68	SI	1	It.3 nel Comune di Taranto	Taranto-San Giorgio Ionico-Faggiano
	Canale Cicena	10,11	SI	2	It.3 nel Comune di Faggiano It.3 nel Comune di Carosino	San Giorgio Ionico-Montelasi-Carosino
	Canale d'Aiedda	6,74	SI	1		Taranto
	Canale Simone	16,37	SI	1	It.3 nel Comune di Grottaglie	Montelasi-Grottaglie-San Marzano-Fragagnano
	Canale Sessolo	4,34	SI	1		Grottaglie
	Canale Ingegna	6,87	SI	1	AOP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Taranto	Taranto-Montemesola
	Canale Geozano	3,81	SI	1	AOP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie	Grottaglie
	Canale Mezz.Orientale	13,08	SI	1	It.14	Ginosa-Castellaneta
	Canale Vega	6,37	SI	1	It.14	Palagiano
	Canale Marzotta	4,50	SI	1	It.14	Palagiano-Massafra
	Canale Maraglione	4,30	SI	1	It.14	Massafra

Il tratto Ginosa-Castellaneta, interessato dall'itinerario 14, si sviluppa lungo il canale Mezz. Orientale, risulta carrabile ed ha una lunghezza di 13,08 Km. Il livello di carrabilità risulta scarso sterrato.

3.3.2 ITINERARIO N°14: Via dei Tre Mari- Tratto da Cycle Route Network of the Mediterranean (CYRONMED)



L'itinerario di Bicalitalia n. 14 collega i Mari Adriatico, Ionio e Tirreno, dalle coste salentine a Sapri, attraversando le pianure appulo-lucane fino ai primi contrafforti del Pollino.

Per questo è denominato la Via dei Tre Mari. Il tratto pugliese è lungo 264,11 km circa coinvolgendo ben 37 Comuni di cui 26 in provincia di Lecce e 11 in provincia di Taranto. L'itinerario dopo aver attraversato il confine con la Lucania nel territorio di Bernalda, si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosa, fino alle complanari della S.S. 100. Procede per Castellaneta Marina per poi proseguire nel territorio di Massafra.

All'intersezione con la S.P. 35 svolta sulla S.P. 38 che conduce a Taranto. A questo punto si registra la sovrapposizione dell'itinerario n. 3 con l'itinerario 14 poiché nel territorio del capoluogo jonico si entra dalla parte del porto commerciale e si arriva a Porta Napoli nella città vecchia. Percorrendo tutto il lungomare di Taranto, si prosegue verso sud nel territorio del comune di Leporano. Percorrendo la S.P. 122 lungo la costa si attraversano i territori di Pulsano, Torricella, Maruggio e Manduria fino ad arrivare al confine con la provincia di Lecce in corrispondenza della località balneare di Torre Colimena. Entrati nella provincia di Lecce si attraversa Porto Cesario da dove è possibile percorrere due tracciati alternativi. Il primo muovendosi in direzione Leverano, procede verso Lecce, arriva a Lecce e si innesta con la Variante 4 dell'itinerario numero 6 Via Adriatica che dalla via Merine per Acaja giunge fino ad Otranto. Il secondo prosegue lungo la litoranea nel Comune di Nardò, si immette sulla S.P. 108 che

consente di raggiungere Gallipoli e poi Ugento fino a Castrignano del Capo (Leuca) per risalire poi attraverso la litoranea adriatica fino ad Otranto e Santa Cesarea Terme, collegandosi in tal modo con l'itinerario n. 6 (Via Adriatica).

Province	Comuni	LUNGHEZZA KM.
		Itinerario 14
Taranto	Manduria	13,52
	Maruggio	9,52
	Torricella	3,75
	Lizzano	4,05
	Taranto	14,78
	Pulsano	5,32
	Leporano	6,52
	Massafra	7,59
	Palagiano	8,78
	Castellaneta	8,14
	Ginosa	10,64
TOTALE PROVINCIA DI TARANTO		92,64

Lunghezza km.	
TOTALE ITINERARIO n°14	264,11

Sui 264 km della Via dei Tre Mari, è concentrata un'offerta ricettiva di 47.641 posti letto. Il tasso di ricettività turistica è pari a 180 posti letto/km.

Gli Albergabici presenti lungo questo itinerario sono 23, tra cui 9 a Gallipoli (tra alberghi e agriturismi), 4 a Santa Maria di Leuca e Lecce.

Dei 271 km di lunghezza dell'itinerario n. 14, Via dei Tre Mari, 60 km hanno un livello di ciclabilità ottimale per essere localizzati lungo piste ciclabili realizzate o in corso di realizzazione, mentre quasi 193,5 km (più del 71% della lunghezza complessiva) corrono lungo tratti non adeguati alla percorribilità ciclabile. Solo i restanti 18 km percorrono tratti stradali a bassa intensità di traffico.

Provincia	ITINERARIO: 3		ITINERARIO: 6		ITINERARIO: 10		ITINERARIO: 11		ITINERARIO: 14	
	Comuni n.	Costo €	Comuni n.	Costo €	Comuni n.	Costo €	Comuni n.	Costo €	Comuni n.	Costo €
Foggia	5	1.724.897,61	23	85.220.606,87	0	0,00	13	46.108.934,23	0	0,00
Bari	3	12.592.980,57	9	26.927.625,35	18	28.441.811,50	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	4.629.659,89	6	10.763.976,56	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	9.955.566,77	0	0,00	0	0,00	26	18.859.067,50
Taranto	10	25.094.968,73	0	0,00	1	32.403,55	0	0,00	11	20.621.977,63
Regione Puglia	23	44.042.506,80	53	132.867.775,55	19	28.474.215,05	13	46.108.934,23	37	39.481.045,14

Gli interventi di realizzazione degli itinerari ciclabili lungo il tracciato dell'Acquedotto Pugliese, per la realizzazione della cosiddetta "Ciclovía dell'acquedotto pugliese", che si sviluppa da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia, rientrano tra quelli finanziati per lo sviluppo del sistema nazionale di ciclovie turistiche, di cui all'articolo 1, comma 640, primo periodo, della legge 28 dicembre 2015 (Legge di Stabilità 2016). Per gli stessi interventi con la Legge n.232 del 11 Dicembre 2016 (Legge di Bilancio 2017), ai commi 144 e 145 dell'art. 1 "è autorizzata l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024." e "le risorse di cui al comma 144 sono destinate alla realizzazione di progetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.". (Legge N. 232 del 11/12/2016 - CD. Legge di bilancio 2017)

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 49 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.3.4 PIANO ATTUATIVO 2015 -2019 DEL PRT

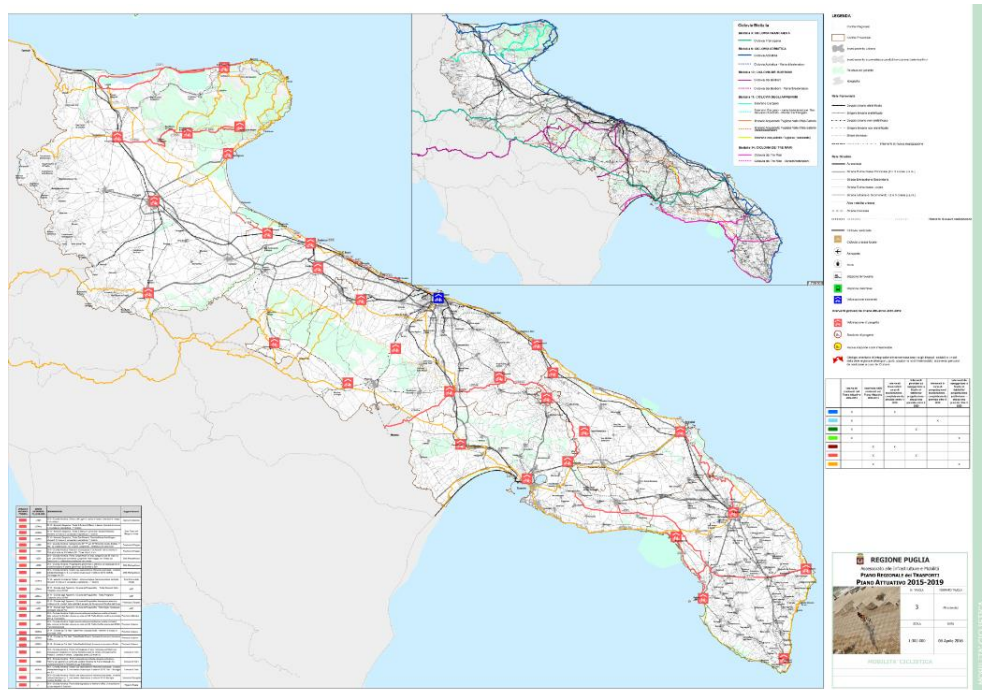
La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati:

- il **Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA PRT)** di durata quinquennale (2015-2019), che individua infrastrutture e politiche finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16;
- il **Piano Triennale dei Servizi (PTS)**, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di *trasporto pubblico* regionale locale individuate dal PRT.

Tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità e costituiscono condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 e per l'accesso - senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

Nelle more dell'avvio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, ha previsto in linea con la L.R. n. 16/2008, la realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare il PRT ha assunto i risultati del progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean - Rete ciclabile del Mediterraneo), finanziato con fondi Interreg IIIB ArchiMed 2000-2006, con cui sono stati individuati, quali dorsali della rete ciclabile regionale, le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete Bicaltia e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale. Il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovía dei tre Mari ²- Itinerario n. 14 Bicaltia. Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A: 2015-2019.

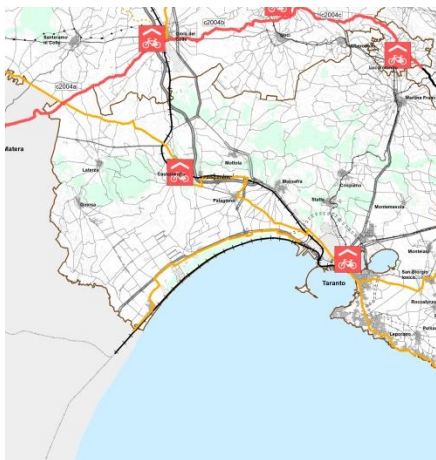
² Ciclovía dei tre Mari (BI 14): collegamento ciclabile nel basso Salento tra Otranto e il tratto Gallipoli-Porto Cesareo, passando per Nardò che in questo punto si interconnette con la ciclovía dell'Acquedotto, diramazione salentina.



Gli interventi che concorrono a definire l'assetto del sistema dei trasporti al termine del periodo di validità del piano attuativo, sono:

- quelli già previsti dal precedente PA e già finanziati o in corso di realizzazione, di cui si prevede il completamento entro il 2020; **(colore BLU)**;
- quelli già previsti dal precedente PA, ritenuti prioritari e che per questo debbono essere oggetto di progettazione e reperimento di risorse al fine di prevederne la realizzazione entro il 2020; **(colore VERDE scuro)**;
- quelli di nuova previsione, già finanziati/in corso di realizzazione; **(colore ROSSO scuro)**;
- quelli di nuova previsione, ritenuti prioritari dal PA 2015-2019 alla luce di criticità emergenti e ai fini del funzionamento dello scenario proposto. Gli interventi appartenenti a quest'ultima sottocategoria debbono essere oggetto di progettazione e reperimento di risorse al fine di prevederne la realizzazione entro il 2020 **(colore ROSSO chiaro)**.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 51 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Tutti gli altri interventi, siano essi già previsti dal precedente PA in itinere (**colore celeste**) o da progettare (**colore verde chiaro**), oppure di nuova previsione (**colore arancione**) sono collocati, in questa fase di avvio del PA 2015-2019, oltre l'orizzonte temporale di validità del piano medesimo; una loro realizzazione anticipata potrebbe verificarsi in caso di accelerazione dell'iter progettuale alla luce di mutate esigenze e conseguenti priorità di intervento o di ritardato avvio di altri interventi.

Il Piano della Mobilità Ciclistica del territorio di Ginosa tiene conto delle raccomandazioni emanate nel 2009 per l'attuazione degli indirizzi regionali e leggi nazionali in materia di mobilità ciclistica dall'Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione della Regione Puglia, secondo cui a livello locale e sovracomunale possono svilupparsi azioni di sviluppo di reti ciclabili interconnesse con le altre reti trasportistiche per favorire forme di mobilità sostenibile. In particolare il Piano della Mobilità Ciclistica promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.

Il Piano contribuisce altresì al miglioramento della qualità dell'aria, disincentivando l'utilizzo delle auto incrementando quello delle biciclette. L'incentivazione all'uso della bicicletta consentirà lo sviluppo ecocompatibile della Città, favorendo l'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, anche al fine di ridurre la congestione stradale e il rischio di incidenti con beneficio per la salute pubblica.

3.3.5 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE

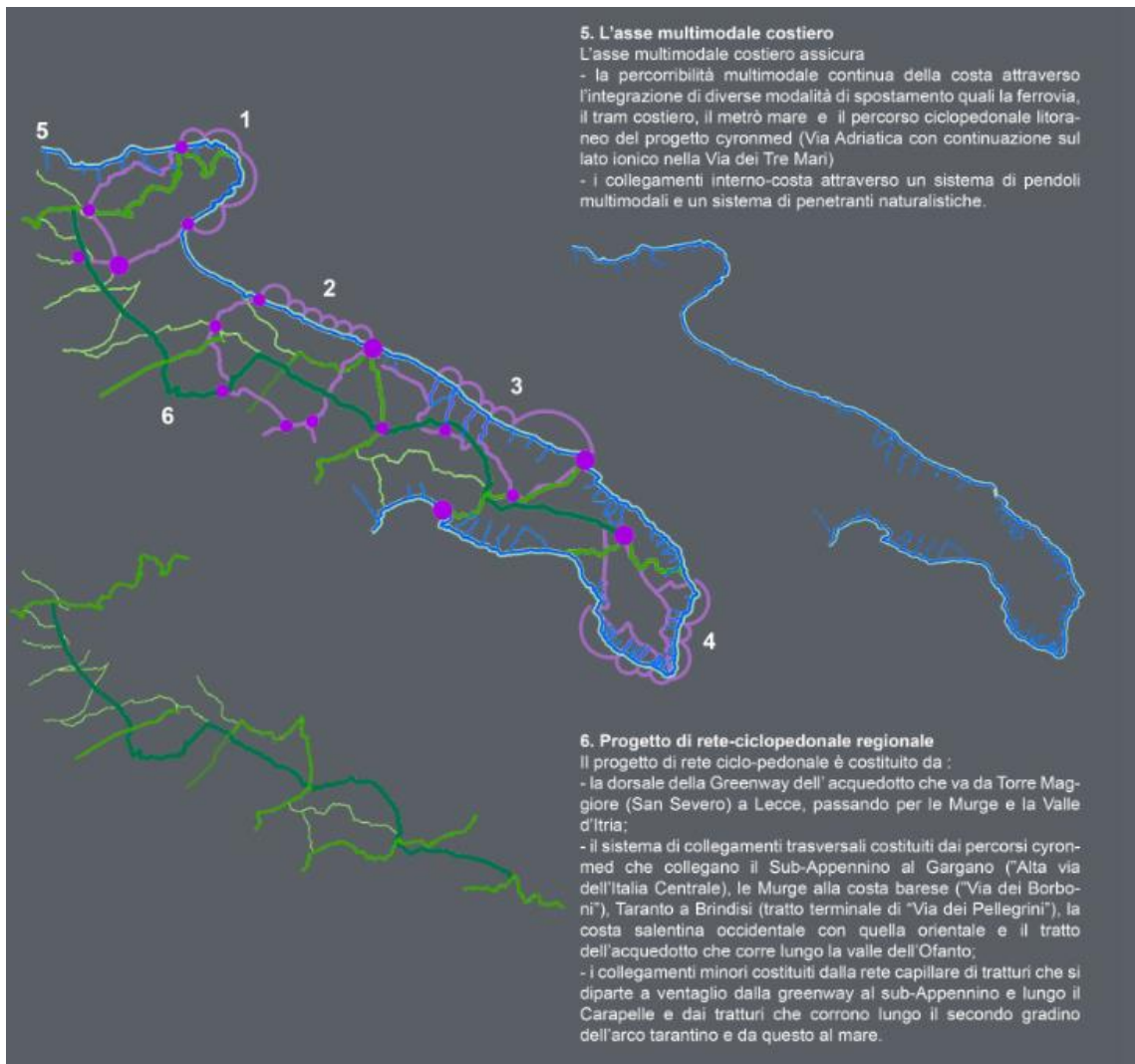
Significative appaiono le previsioni del PPTR descritte nello scenario "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce" che individua, sul territorio regionale, una rete multimodale della mobilità lenta interconnessa al sistema infrastrutturale regionale (così come previsto dal PRT), al fine di rendere percorribile e fruibile con continuità il territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, in grado di collegare nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico e connettere, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi.



Il progetto integrato di mobilità dolce nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali.

Il progetto di mobilità dolce è stato costruito a partire dalla pianificazione trasportistica regionale vigente e ha tenuto conto della pianificazione d'area vasta e provinciale, delle previsioni del Piano del Parco del Gargano e dei progetti regionali e dei Parchi in materia di mobilità lenta.

Il PPTR intende *valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica: riqualificare e valorizzare i collegamenti tra il patrimonio paesaggistico e storico-culturale costiero e quello dell'entroterra, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le are interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.*"



Collegamenti multimodali interno - costa



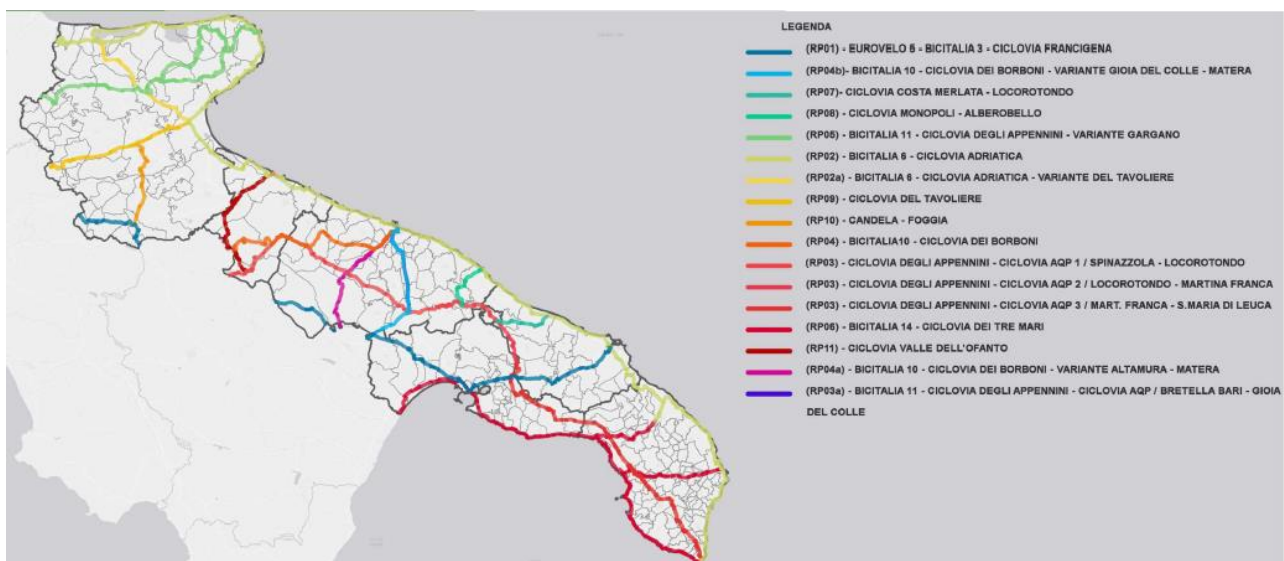
 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 54 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.3.6 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Con Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, presentato il 21 febbraio 2019 e prodotto dalla collaborazione tra l'ASSET (Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) e la Sezione Mobilità Sostenibile della Regione Puglia, la mobilità in bicicletta secondo gli indirizzi regionali, dovrà assumere un valore sempre più importante nella società pugliese non solo ai fini della conversione dal traffico motorizzato a quello ciclabile con evidenti ricadute benefiche dal punto di vista ambientale, sociale e della salute, ma anche per la promozione del cicloturismo che è un fenomeno in ascesa negli ultimi anni".

Il Piano segue le direttive previste dalla Legge Regionale n. 1/2013 e fornisce un utile strumento di pianificazione, individuando i percorsi delle dorsali ciclabili regionali e dettagliando criticità e indicazioni progettuali. Promuove la cultura della ciclabilità multi-livello e menziona i servizi necessari alla mobilità ciclistica.

Nel triennio di validità del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica le risorse a disposizione (regionali, nazionali e comunitarie) saranno programmate per dare corpo, attraverso progetti di alta qualità, prioritariamente alle due principali ciclovie inserite nel SNCT (Ciclovia dell'Acquedotto pugliese e Ciclovia Adriatica) e alla ciclovia transeuropea EV5 (Monteleone di Puglia - Brindisi)".



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Con Il Piano della Mobilità Ciclistica, la Regione Puglia punta promuovere il ciclo turismo e la Bike Economy (Puglia Lifestyle and Bikeness), facendo leva sulla bellezza paesaggistica della Regione e sui borghi che rivestono un'importanza fondamentale nella storia e nella vita di una comunità, e mostrano la Puglia più preziosa con il suo spettacolo unico di cultura, arte e natura.

Proprio dal territorio di Ginosa, per un tratto di circa 10,64 km, passa la cosiddetta Ciclovia dei tre mari, che si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosa, una delle più rinomate località

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 55 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

turistiche dello Jonio con i suoi sette chilometri di arenile. In estate la popolazione residente, di circa 5.000 abitanti, sale a 40-50.000 presenze, raggiungendo punte massime giornaliere di oltre 70.000 turisti nelle domeniche di agosto. Il percorso ciclabile può avere un ruolo cruciale per il territorio Ginosino. Il cicloturismo rappresenta un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali; infatti in un clima come quello presente nel territorio ginosino, i mesi migliori per una vacanza cicloturistica generalmente sono marzo, aprile, maggio e poi, ancora, settembre e ottobre, tutti mesi che rappresentano la bassa stagione per un albergo, soprattutto nelle località balneari come Marina di Ginoso.



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica_ Ciclovìa dei tre mari

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 56 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Ginosa, in coerenza con il PPTR e con il PRMC, intende potenziare l'asse costiero (Ciclovía dei tre Mari- Ciclovía della Magna Grecia e i collegamenti interno-costa tra Ginosa e Marina di Ginosa proponendo un sistema integrato di percorsi ciclopedonali su strade a basso traffico e lungo tratturi ancora percepibili, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale."

3.6.6.1 ADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (estratto PRMC)

La Giunta Regionale ha adottato con la DGR n. 177 del 17/02/2020 la "Proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica" redatto dal gruppo di Lavoro composto da ASSET e dalla Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale.

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

Il Piano si propone di contribuire alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, ponendo particolare attenzione ai **criteri utili** ai fini della sua realizzazione. Il Piano rappresenta l'inizio di un percorso che tende a **promuovere l'uso della bicicletta** come mezzo di trasporto sostenibile e sicuro sia in ambito urbano che extraurbano, nell'ottica di ridurre l'utilizzo dei mezzi motorizzati privati e di aumentare lo *share* modale relazionato all'uso della bicicletta. L'obiettivo generale a cui il Piano vuole tendere, in coerenza con quanto enunciato dal *piano strategico di sviluppo del turismo in Italia*, è la salvaguardia della **mobilità sostenibile**, in accordo con le politiche nazionali ed europee in materia di trasporti e ambiente (così come enunciato dalla legge nazionale n. 2 del gennaio 2018).

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

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

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (di seguito PRMC) si propone di introdurre un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica in Puglia, creando un'opportunità per la

diffusione della mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale, sia in ambito urbano che extraurbano.

In tal senso, la mobilità ciclistica, così come la mobilità pedonale ed il trasporto pubblico, assume una collocazione paritetica, se non prioritaria, rispetto alle mobilità privata motorizzata.

L'identificazione di una rete ciclabile regionale sovraordinata rispetto a quanto pianificato dalle province e dai comuni, deve, a sua volta, inglobare la pianificazione nazionale ed europea e confrontarsi con i criteri di sicurezza per i ciclisti, specialmente in relazione alle altre componenti di traffico.

3.6.6.2 DESCRIZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI E LORO CARATTERISTICHE *(estratto PRMC)*

Le ciclovie individuate dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, sono sedici, comprese le varianti ai percorsi principali.

Il PRMC introduce una nomenclatura specifica costituita da un codice alfanumerico (RP 01; RP 02; ecc.) in modo da catalogare e distinguere le ciclovie. Tale codice risulterà utile oltre che ai fini pianificatori e progettuali anche operativamente per la corretta implementazione della segnaletica identificativa dei percorsi. Di seguito viene mostrato l'elenco delle ciclovie individuate, con il relativo codice identificativo

Tabella 2 - Codici e nomenclatura delle dorsali del PRMC

CICLOVIA REGIONALE	
CODICE	DENOMINAZIONE
RP01	RP01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovie Romea Francigena
RP01a	RP01a EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovie Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura
RP02	RP02 BICITALIA 6 - Ciclovie Adriatica
RP02a	RP02a BICITALIA 6 - Ciclovie Adriatica - Variante del Tavoliere
RP03	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQP
RP03a	RP03a BICITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQP / Bretella Bari - Gioia del Colle
RP04	RP04 BICITALIA 10 - Ciclovie dei Borboni
RP04a	RP04a BICITALIA 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Altamura - Matera
RP04b	RP04b BICITALIA 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
RP05	RP05 BICITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Variante Gargano
RP06	RP06 BICITALIA 14 - Ciclovie dei Tre Mari
RP07	RP07 Ciclovie Costa Merlata - Locorotondo
RP08	RP08 Ciclovie Monopoli - Alberobello
RP09	RP09 Ciclovie del Tavoliere
RP10	RP10 Ciclovie Candela - Foggia
RP11	RP11 Ciclovie Valle dell'Ofanto

Di seguito la lista di tutti i Comuni, distinti per Provincia, attraversati dalle dorsali del PRMC con indicazione delle estensioni, in chilometri, degli interventi lineari per ciascun Comune.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 58 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

TARANTO	243,65 km
AVETRANA	10,06 km
CASTELLANETA	23,69 km
GINOSA	9,55 km
GROTTAGLIE	26,43 km
LATERZA	16,65 km
LEPORANO	6,27 km
LIZZANO	4,05 km
MANDURIA	27,96 km
MARTINA FRANCA	4,09 km
MARUGGIO	9,62 km
MASSAFRA	14,67 km
PALAGIANELLO	5,74 km
PALAGIANO	16,72 km
PULSANO	5,32 km
SAN MARZANO DI SAN GIUSEPPE	8,13 km
SANTERAMO IN COLLE	0,49 km
SAVA	3,75 km
STATTE	3,21 km
TARANTO	43,60 km
TORRICELLA	3,65 km

RP 06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI (estratto PRMC)

La Ciclovia dei Tre Mari ha inizio al confine con la Basilicata, nei pressi di Ginosola Marina, sulla strada Contrada Marinella. Il primo tronco, fino alla città di Taranto, coincide con la Ciclovia Magna Grecia introdotta nella pianificazione Bicialia nel 2019. Costeggiando parallelamente la ferrovia Jonica. Interseca il Torrente Galoso ed entra nel centro abitato di Ginosola Marina, lambendo il Parco Comunale; prosegue parallelamente al Bosco di Pineto attraversando la zona di Riva dei Tessali e, dopo un tratto lungo la Strada Comunale 135, si immette sulla Strada Statale 106 Jonica per circa 4 km. Successivamente, devia sulla Strada Statale 13 in zona Castellaneta, interseca la Strada Provinciale 12 e procede parallelamente alla Strada Statale 106, intersecando il Fiume Lato e costeggiando, di seguito, la Riserva Naturale Stornara nella zona di Palagiano, per poi intersecare la Strada Provinciale 85 in direzione Chiatona. Prosegue nell'area di Massafra, attraversa il fiume Patemisco e poi dopo 4,5 km il fiume Tora, scavalca la Strada Statale Jonica e procede per 2 km costeggiando il fiume Tora, intersecando la Strada Provinciale 38. Successivamente, scavalca la linea ferroviaria Statte-Taranto nei pressi della stazione Bellavista e procede sulla Strada Statale 39 fino ad incrociare e immettersi nella Strada Statale 7 - Via Appia, dove si supera il fiume Tara per transitare, di seguito, nella zona adiacente all'Ilva. Costeggiando la linea ferroviaria, fa ingresso nella Città di Taranto fino a giungere nei pressi della Stazione e del Porto. Giunge in pieno centro storico della città, lambisce il Castello Aragonese e continua nella parte nuova della Città costeggiando il Mar Grande per poi uscire dal nucleo urbanizzato percorrendo la Strada Provinciale 101. Successivamente, imbocca la Strada Provinciale 3, per poi proseguire lungo la Strada Provinciale 100, passando per Leporano Marina, fin dove incontra e imbocca la Strada Provinciale 122. Proseguendo verso Sud, attraversa il bosco

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 59 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Caggione costeggiando le marine di Pulsano e di Lizzano, transitando per la zona di Monacizzo, Torre Ovo, Acquadolce Cirenaica, fino a giungere alle dune di Campomarino. Prosegue verso la zona di San Pietro in Bevagna attraversando la Riserva Naturale della Foce del Fiume Chidro, poco dopo interseca la zona della Riserva Naturale della Salina dei Monaci di Torre Colimena. Da questo punto si immette nell'area salentina, imboccando la Strada Provinciale 340 e giungendo nella zona di Porto Cesareo, costeggiando da una parte il Bosco Arneo e dall'altra Punta Prosciutto. La ciclovía, quindi, procede lungo la Strada Provinciale 340 fino a Torre Lapillo.



Figura 26 - RP 06 Ciclovía dei Tre Mari

Da questo punto la ciclovía si dirama in due tracciati, uno in direzione Sud e l'altro in direzione Lecce. Il ramo che prosegue verso Lecce attraversa la Strada Provinciale 359 salentina e transita per il centro abitato di Boncore. Successivamente, attraversa le campagne del territorio di Nardò e interseca la Strada Provinciale 113, la Strada Provinciale 353 e, di seguito, la circonvallazione di Leverano, fino a giungere nel centro abitato dello stesso Comune. Proseguendo in direzione Lecce, il percorso transita nel Comune di Copertino, interseca la Strada Provinciale 6 e, dopo un tratto lungo la Strada Provinciale 124, prosegue verso Lecce intersecando nuovamente la Strada Provinciale 6. Lambisce il Comune di Monteroni e di San Pietro in Lama dove interseca la Strada Provinciale 11, ed infine, correndo parallelamente alla Strada Provinciale 16, interseca la Tangenziale di Lecce e giunge nella capitale del Barocco Salentino.

Ritornando a descrivere il tracciato principale della ciclovía, dalla zona di Torre Lapillo il tronco che prosegue verso Sud, si dirige in direzione Porto Cesareo, attraversando la zona dei Bacini e proseguendo sulla costa in un contesto molto suggestivo anche a causa delle isole della Malva e dei Conigli che affiorano nel panorama marino. Proseguendo sul litorale, il tracciato attraversa il centro

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 60 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

abitato di Porto Cesareo, interseca le Strade Provinciali 21 e 340, transita per il porto e, intercettando la Strada Provinciale 286, si dirige verso Sant'Isidoro. Da Sant'Isidoro prosegue verso Sud costeggiando la zona della Palude del Capitano e attraversando la Riserva naturale di Porto Selvaggio e della palude del Capitano. Transita nell'area di Torre Uluzzo e di Grotta del Cavallo, continuando, di seguito, sulla Strada Provinciale 286 e giungendo a Santa Caterina dove è localizzata la seconda biforcazione: un tronco procede verso Santa Maria di Leuca e l'altro verso Otranto.

Il tronco che si dirige verso l'interno salentino, interseca la Strada Provinciale 12 e la Strada Provinciale 7, lambisce il comune di Nardò, oltrepassa la linea ferroviaria, dopo aver bypassato la Strada Statale 101, entra nel comune di Galatone dove costeggiando la ferrovia, intercetta la Strada Provinciale 363 e giunge fino a Secli. Successivamente, transita nel centro di Aradeo e segue sulla Strada Provinciale 314 verso Cutrofiano, per un breve tratto. Proseguendo in direzione Otranto, devia in una zona agreste e intercetta il Canale dell'Asso, sorpassa la Strada Provinciale 41 e, dopo poco, la Strada Provinciale 139. Successivamente fa ingresso nel Comune di Cutrofiano e, costeggiando la Strada Provinciale 363, entra in Maglie dopo aver intercettato la Strada Provinciale 361. Lasciando il centro abitato di Maglie, supera la linea ferroviaria e bypassa la Strada Statale 16 nei pressi della zona del Muro Leccese, entra in Palmariggi e lambisce la statale per poi imboccarla nei pressi della Stazione di Giurdignano e giungere così fino ad Otranto, costeggiando la linea ferroviaria Maglie-Otranto.

Riprendendo la descrizione del tracciato principale della ciclovia, percorrendo la Strada Provinciale 129 nei pressi di Santa Caterina, il percorso devia a destra sulla Strada Provinciale 127, in direzione di Santa Maria al Bagno, entra nel suo centro abitato e si dirige lungo Strada Provinciale 108, seguendo la costa in direzione Gallipoli. In particolare, transita in adiacenza del Lido Conchiglie e, seguendo la Strada Provinciale 108 lambisce la località turistica Rivabella, prosegue sulla Strada Provinciale 108 fino ad entrare nel centro storico della città di Gallipoli. Da questo punto la ciclovia procede lungo la costa superando la zona di Baia Verde ed immettendosi sulla Strada Provinciale 239 e, di seguito, sulla Strada Provinciale 221, costeggiando quindi la zona della Riserva Naturale dell'Isola di Sant'Andrea e del Litorale di Punta Pizzo. Successivamente, prosegue lungo la Strada Provinciale 221 e giunge alla Strada Provinciale 215 fino a Marina di Mancaversa, e, dopo pochi chilometri, a Torre Suda. La ciclovia, quindi, procede lungo la Strada Provinciale 88, giungendo nella Riserva Naturale del Litorale di Ugento. Dopo pochi chilometri lungo la strada costiera raggiunge Torre San Giovanni, lambendo il Bacino Suddenna, il Bacino Bianco, il Bacino Ulmo, il Bacino Rottacapozza Nord. Successivamente transita per località Fontanelle, il Bacino Rottacapozza Sud, entrando, quindi, in località Torre Mozza. Lambendo il Bacino Spunderati Nord e Sud, transita nella località Lido Marini e, successivamente, utilizza il tracciato della Strada Provinciale 91. Proseguendo verso Sud, lambisce la Marina di Salve, di Torre Pali e la Marina di Pescoluse. Successivamente, procede sulla Strada Provinciale 214 in località Torre Vado, Marina di San Gregorio e Marina di Felloniche, per infine giungere nel centro di Santa Maria di Leuca, ove, in corrispondenza del porto si congiunge con la Ciclovia Adriatica.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 61 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il percorso transita per numerosi comuni, come indicato nella tabella sottostante.

Tabella 26 - Comuni, divisi per province, intercettati dal percorso RP 06

INTERVENTI LINEARI per PROVINCE / COMUNI	
PROVINCE / COMUNI	SVILUPPI / COSTI SVILUPPI
LECCE	181,46 km
ALLISTE	5,51 km
ARADEO	2,82 km
CASTRIGNANO DEL CAPO	5,39 km
COPERTINO	5,91 km
CORIGLIANO D'OTRANTO	3,38 km
CUTROFIANO	8,67 km
GALATONE	7,33 km
GALLIPOLI	16,95 km
GIURDIGNANO	5,46 km
LECCE	4,89 km
LEVERANO	10,80 km
MAGLIE	7,39 km
MELPIGNANO	0,03 km
MONTERONI DI LECCE	4,83 km
MORCIANO DI LEUCA	2,35 km
MURO LECCESE	0,59 km
NARDO'	31,09 km
OTRANTO	1,73 km
PALMARIGGI	5,55 km
PATU'	3,09 km
PORTO CESAREO	18,06 km
RACALE	4,21 km
SALVE	7,24 km
SANNICOLA	1,71 km
SECLI'	2,40 km
TAVIANO	1,38 km
UGENTO	12,70 km
TARANTO	106,15 km
CASTELLANETA	7,99 km
GINOSA	9,55 km
LEPORANO	6,27 km
LIZZANO	4,05 km
MANDURIA	13,64 km
MARUGGIO	9,62 km
MASSAFRA	7,26 km
PALAGIANO	8,94 km
PULSANO	5,32 km
STATTE	3,21 km
TARANTO	26,65 km
TORRICELLA	3,65 km
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km

Si prevede che durante la fase di realizzazione del percorso si avranno 381 interventi puntuali distribuiti come segue: 15 sistemati con impianti semaforici, 1 che necessiterà la realizzazione di un ponte ciclabile, 2 da sistemare con rotatorie e 363 da mettere in sicurezza con interventi di segnaletica.

Inoltre, si evince che dei 287 km totali, circa 55 km saranno realizzati in sede propria necessitante di esproprio, circa 82 km in sede propria senza esproprio, 7,5 km da realizzare con percorso naturalistico e altri 142 km di percorso in sede promiscua con interventi di traffic calming.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 62 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Le sedi stradali utilizzate dalla ciclovia risultano essere prevalentemente comunali e provinciali, caratterizzate da pavimentazioni stradali in conglomerato bituminoso.

Tabella 27 - Interventi in fase di realizzazione della ciclovia RP 06

INTERVENTI PUNTUALI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	INTERVENTI / COSTI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari	
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari	
NESSUNA ATTIVITÀ	381
totale INTERVENTI / COSTI	381
INTERVENTI LINEARI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	SVILUPPI / COSTI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari	
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari	
NESSUNA ATTIVITÀ	287,61 km
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km
TIPI di INTERVENTI PUNTUALI	
INTERVENTI PUNTUALI	INTERVENTI / COSTI
IMPIANTO SEMAFORICO	15
PONTE CICLABILE	1
ROTATORIA CICLABILE	5
SOLO SEGNALETICA	360
totale INTERVENTI / COSTI	381
TIPI di INTERVENTI LINEARI	
INTERVENTI LINEARI	SVILUPPI / COSTI
CICLOVIA in SEDE PROPRIA per ESPROPRIO	11,55 km
CICLOVIA in SEDE PROPRIA senza ESPROPRIO	125,84 km
PERCORSO NATURALISTICO	7,46 km
SEDE PROMISCUA con TRAFFIC CALMING	142,76 km
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km
TIPI di ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)	
ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)	SVILUPPI / COSTI
COMPLANARE asfaltata	23,87 km
PERCORSO non asfaltato/pavimentato	14,01 km
PERCORSO pavimentato	0,75 km
SC asfaltata	108,59 km
SP asfaltata	134,36 km
SS asfaltata	6,03 km
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km



INTERVENTI PUNTUALI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID)

CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID)	INTERVENTI / COSTI	
	INTERVENTI	COSTI
RP01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena	266	6.150.000,00 €
ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena	266	6.150.000,00 €
RP01a EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura	32	3.400.000,00 €
ID 18 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura	32	3.400.000,00 €
RP02 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica	602	16.340.000,00 €
ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica	602	16.340.000,00 €
RP02a BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere	62	3.340.000,00 €
ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere	62	3.340.000,00 €
RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP	222	10.140.000,00 €
ID 11 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 / Spinazzola - Locorotondo	27	2.560.000,00 €
ID 12 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP2 / Locorotondo - Martina Franca	44	1.210.000,00 €
ID 13 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP3 / Martina Franca - Santa Maria di Leuca	151	6.370.000,00 €
RP04 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni	112	2.340.000,00 €
ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni	112	2.340.000,00 €
RP04a BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera	76	1.930.000,00 €
ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera	76	1.930.000,00 €
RP04b BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera	58	1.980.000,00 €
ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera	58	1.980.000,00 €
RP05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano	104	6.550.000,00 €
ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano	104	6.550.000,00 €
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari	352	8.230.000,00 €
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari	352	8.230.000,00 €
RP07 Ciclovía Costa Merlata - Locorotondo	40	950.000,00 €
ID 03 Ciclovía Costa Merlata - Locorotondo	40	950.000,00 €
RP08 Ciclovía Monopoli - Alberobello	51	1.080.000,00 €
ID 04 Ciclovía Monopoli - Alberobello	51	1.080.000,00 €
RP09 Ciclovía del Tavoliere	51	1.990.000,00 €
ID 08 Ciclovía del Tavoliere	51	1.990.000,00 €
RP10 Ciclovía Candela - Foggia	21	1.020.000,00 €
ID 09 Ciclovía Candela - Foggia	21	1.020.000,00 €
RP11 Ciclovía Valle dell'Ofanto	79	7.650.000,00 €
ID 15 Ciclovía Valle dell'Ofanto	79	7.650.000,00 €
totale INTERVENTI / COSTI	2.128	73.090.000,00 €

CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID)	SVILUPPI / COSTI	
	SVILUPPI	COSTI
RP01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena	211,35 km	38.443.900,00 €
ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena	211,35 km	38.443.900,00 €
RP01a EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura	28,86 km	5.998.400,00 €
ID 18 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura	28,86 km	5.998.400,00 €
RP02 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica	615,74 km	64.086.300,00 €
ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica	615,74 km	64.086.300,00 €
RP02a BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere	101,96 km	16.001.900,00 €
ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere	101,96 km	16.001.900,00 €
RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP	323,38 km	49.314.800,00 €
ID 11 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 / Spinazzola - Locorotondo	143,87 km	26.381.100,00 €
ID 12 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP2 / Locorotondo - Martina Franca	22,78 km	4.375.300,00 €
ID 13 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP3 / Martina Franca - Santa Maria di Leuca	156,73 km	18.558.400,00 €
RP04 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni	100,88 km	15.968.000,00 €
ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni	100,88 km	15.968.000,00 €
RP04a BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera	47,04 km	8.404.500,00 €
ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera	47,04 km	8.404.500,00 €
RP04b BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera	62,75 km	10.031.900,00 €
ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera	62,75 km	10.031.900,00 €
RP05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano	228,49 km	23.270.800,00 €
ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano	228,49 km	23.270.800,00 €
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari	275,12 km	39.443.900,00 €
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari	275,12 km	39.443.900,00 €
RP07 Ciclovía Costa Merlata - Locorotondo	27,00 km	3.123.900,00 €
ID 03 Ciclovía Costa Merlata - Locorotondo	27,00 km	3.123.900,00 €
RP08 Ciclovía Monopoli - Alberobello	25,43 km	1.805.600,00 €
ID 04 Ciclovía Monopoli - Alberobello	25,43 km	1.805.600,00 €
RP09 Ciclovía del Tavoliere	78,54 km	13.481.700,00 €
ID 08 Ciclovía del Tavoliere	78,54 km	13.481.700,00 €
RP10 Ciclovía Candela - Foggia	42,96 km	7.468.500,00 €
ID 09 Ciclovía Candela - Foggia	42,96 km	7.468.500,00 €
RP11 Ciclovía Valle dell'Ofanto	61,78 km	6.063.900,00 €
ID 15 Ciclovía Valle dell'Ofanto	61,78 km	6.063.900,00 €
totale SVILUPPI / COSTI	2.231,28 km	302.908.000,00 €



Tabella 61 - Interventi e rispettivi costi per la ciclovia RP 06

INTERVENTI PUNTUALI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS		
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	INTERVENTI / COSTI	
	INTERVENTI	COSTI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
NESSUNA ATTIVITÀ	381	9.150.000,00 €
totale INTERVENTI / COSTI	381	9.150.000,00 €
INTERVENTI LINEARI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS		
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	SVILUPPI / COSTI	
	SVILUPPI	COSTI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
NESSUNA ATTIVITÀ	287,61 km	41.942.000,00 €
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km	41.942.000,00 €
TIPI di INTERVENTI PUNTUALI		
INTERVENTI PUNTUALI	INTERVENTI / COSTI	
	INTERVENTI	COSTI
IMPIANTO SEMAFORICO	15	600.000,00 €
PONTE CICLABILE	1	600.000,00 €
ROTATORIA CICLABILE	5	750.000,00 €
SOLO SEGNALETICA	360	7.200.000,00 €
totale INTERVENTI / COSTI	381	9.150.000,00 €
TIPI di INTERVENTI LINEARI		
INTERVENTI LINEARI	SVILUPPI / COSTI	
	SVILUPPI	COSTI
CICLOVIA in SEDE PROPRIA per ESPROPRIO	11,55 km	2.772.000,00 €
CICLOVIA in SEDE PROPRIA senza ESPROPRIO	125,84 km	27.684.800,00 €
PERCORSO NATURALISTICO	7,46 km	1.492.000,00 €
SEDE PROMISCUA con TRAFFIC CALMING	142,76 km	9.993.200,00 €
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km	41.942.000,00 €
TIPI di ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)		
ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)	SVILUPPI / COSTI	
	SVILUPPI	COSTI
COMPLANARE asfaltata	23,87 km	3.460.300,00 €
PERCORSO non asfaltato/pavimentato	14,01 km	2.235.000,00 €
PERCORSO pavimentato	0,75 km	165.000,00 €
SC asfaltata	108,59 km	11.610.800,00 €
SP asfaltata	134,36 km	23.023.700,00 €
SS asfaltata	6,03 km	1.447.200,00 €
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km	41.942.000,00 €

Tabella 62 - Interventi puntuali e lineari della ciclovia RP 06 distinti per Province e Comuni

INTERVENTI PUNTUALI per PROVINCE / COMUNI		
PROVINCE / COMUNI	INTERVENTI / COSTI	
	INTERVENTI	COSTI
LECCE	369	8.780.000,00 €
ALLISTE	5	100.000,00 €
ARADEO	9	200.000,00 €
CASTRIGNANO DEL CAPO	7	140.000,00 €
COPERTINO	9	200.000,00 €
CORIGLIANO D'OTRANTO	8	180.000,00 €
CUTROFIANO	16	380.000,00 €
GALATONE	18	420.000,00 €
GALLIOLI	14	280.000,00 €
GINOSA	7	140.000,00 €
GIURDIGNANO	4	80.000,00 €
LECCE	6	140.000,00 €
LEPORANO	9	180.000,00 €
LEVERANO	26	580.000,00 €
LIZZANO	5	100.000,00 €
MAGLIE	15	300.000,00 €
MANDURIA	7	140.000,00 €
MARUGGIO	7	140.000,00 €
MASSAFRA	5	100.000,00 €
MONTERONI DI LECCE	5	140.000,00 €
MORCIANO DI LEUCA	7	140.000,00 €
NARDO'	46	1.050.000,00 €
OTRANTO	3	190.000,00 €
PALAGIANO	15	300.000,00 €
PALMARIGGI	8	160.000,00 €
PATU'	4	80.000,00 €
PORTO CESAREO	22	440.000,00 €
PULSANO	4	80.000,00 €
RACALE	5	100.000,00 €
SALVE	9	180.000,00 €
SANNICOLA	3	320.000,00 €
SECL'	4	80.000,00 €
TARANTO	23	460.000,00 €
TAVIANO	3	60.000,00 €
TORRICELLA	3	60.000,00 €
UGENTO	28	1.140.000,00 €
TARANTO	12	370.000,00 €
STATTE	2	40.000,00 €
TARANTO	10	330.000,00 €
totale INTERVENTI / COSTI	381	9.150.000,00 €

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 65 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Componenti idrologiche intercettate dalla Ciclovia dei Tre Mari (estratto PRMC)

La ciclovia insiste su strade con versanti laterali con pendenza maggiore del 20% presso Taranto in ambito urbano nel caso di Corso Due Mari e Corso Vittorio Emanuele II. Vengono inoltre lambite due lame: Gravina di Triglio (Statte) e Canale Loc. Cisaniello (Lizzano). Lambisce, inoltre, i cordoni dunari presso Castellaneta, Palagianò, Massafra, Taranto, Pulsano, Lizzano, Torricella, Maruggio e Manduria. Le grotte che affiancano il tracciato sono Vora di Monte d'Arena, Grotta del Fischio, Grotta infestata e Grotta marina del Gran Caos (Pulsano).

Per quanto riguarda le componenti idrologiche, gli elementi prevalentemente interessati dal tracciato sono quelli dei territori costieri e delle aree soggette a vincolo idrogeologico. Il percorso, inoltre, intercetta la Salina presso Torre Colimena e numerosi fiumi, tra cui: il Torrente Galasso, il Fiume Lato, il Fiume Lenna, il Fiume Patenisco, Fiume Tara, Canale Ostone o dei Lupi. Lungo il tracciato vi sono anche reticoli idrografici di connessione della R.E.R., quali: Canala presso Monte d'Arena, Sorgente Cannedde, Canali presso Palude Mascia, Bocca di Borraco, Lama presso C. Andrisano, Canale S. Nicola, Lama presso Specchiarica. Vi sono inoltre sorgenti presenti sui territori comunali di Maruggio e Manduria.

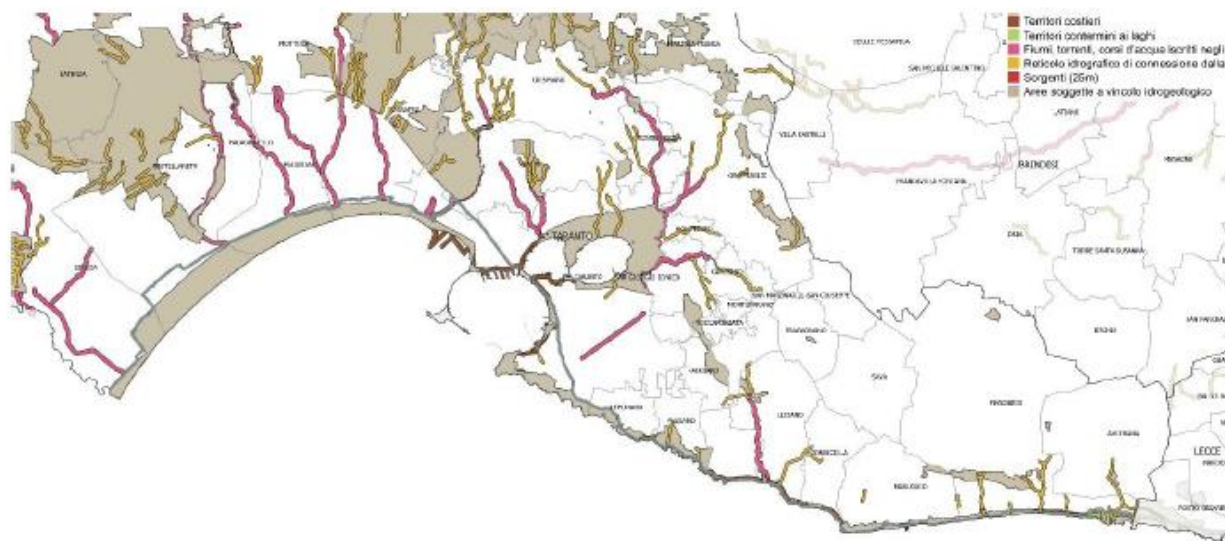


Figura 62 - Componenti idrologiche intercettate dalla Ciclovia dei Tre Mari

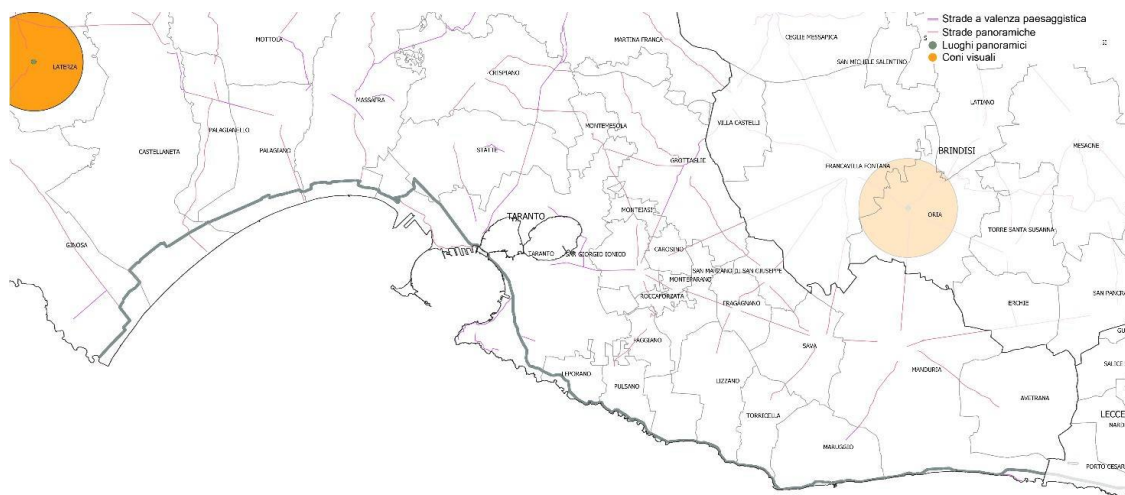
Le componenti botanico - vegetazionali presenti lungo il tracciato sono in particolar modo boschi, formazioni arbustive in evoluzione naturale, piccole zone umide e aree a pascolo naturale.

Per quanto concerne le componenti delle aree protette e dei siti naturalistici, il percorso è interessato dai seguenti parchi e riserve: la Riserva Naturale Statale Biogenetica, le Riserve del Litorale Tarantino Orientale, e per un brevissimo tratto il Parco Naturale Regionale della Terra delle Gravine. Invece i siti

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 66 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

di rilevanza naturalistica sono: Pineta dell'Arco Ionico, Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto, Duna di Campomarino e Torre Colimena

L'unica città consolidata che viene attraversata dal percorso è quella di Taranto. Invece le aree di notevole interesse pubblico rintracciabili lungo il tracciato, e soggette a vincolo, sono identificabili con i seguenti codici: PAE0139, PAE0152, PAE0141, PAE0142, PAE0067 e PAE0135. Le zone di interesse archeologico sono identificabili con i seguenti codici: ARC0536 (Leporano), ARC0540 (Leporano), ARC0538 (Leporano), ARC0548 (Pulsano). Invece, le segnalazioni architettoniche e archeologiche sono relative a: Masseria Ciccirello (Castellaneta), Complesso architettonico "Masseria e Chiesa del Mucchio" (Taranto), Masseria il Foggione (Taranto), Chiesa Madonna della Croce (Taranto), Masseria Capotignano (Taranto), Masseria Saturo (Leporano), Necropoli Luogovivo (Pulsano), Torre Castelluccio (Pulsano), Complesso S. Pietro in Bevagna (Manduria). L'unica segnalazione archeologica che si incontra sul tracciato è Bocca di Borraco. Il tracciato, inoltre, insiste o intercetta le seguenti aree appartenenti alla rete dei tratturi: Regio Tratturello Palagiano Bradano, Regio Tratturello dei Pini e Regio Tratturello Tarantino. Le componenti percettive ubicate lungo il tracciato sono rappresentate in figura.



Componenti percettive intercettate dalla Ciclovía dei Tre Mari

Le strade a valenza paesaggistica sono: la SS106 Jonica (Castellaneta), SP13 (Castellaneta), Strada per Pino di Lenne (Palagiano), Via delle Zagare (Palagiano), Via degli Oleandri (Palagiano), SP 38 (Massafra), Marina di Ferrara I (Massafra), Via Calata Carbonaro (Taranto), Via Calata Penna Inversa (Taranto), Via Calata Cocuvio Paolo (Taranto), Via Napoli (Taranto), Ponte di Pietra (Taranto), Via Cariati (Taranto), Via Garibaldi (Taranto), Scesa Vasto (Taranto), Ponte Girevole (Taranto), Corso Due Mari (Taranto), Lungomare Vittorio Emanuele III (Taranto), Viale Virgilio (Taranto), SP122 (Manduria). Mentre, le strade panoramiche che insistono sul tracciato sono la SP100 e la SP122.



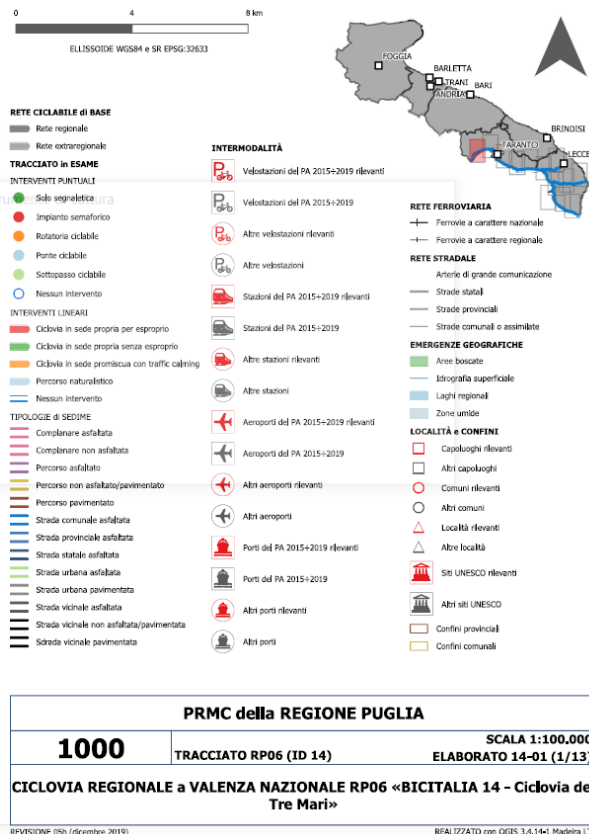
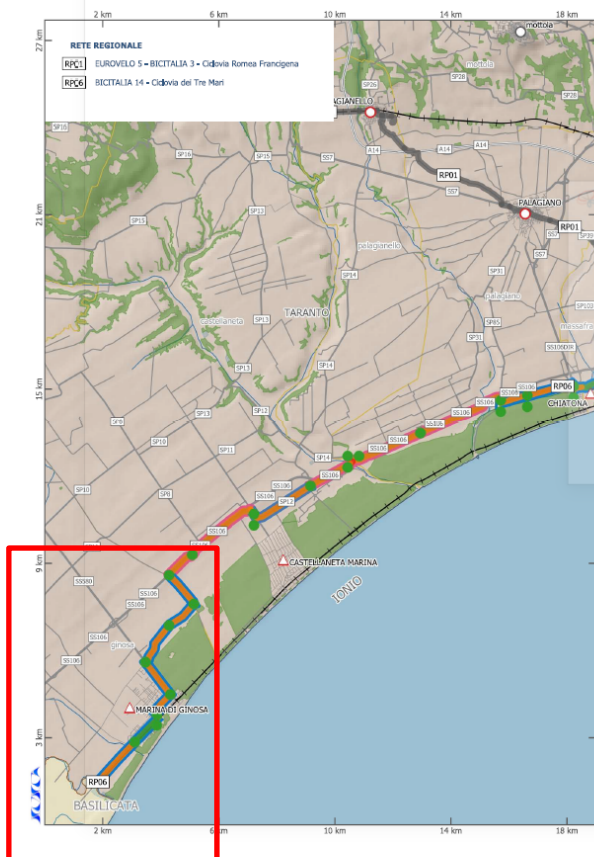
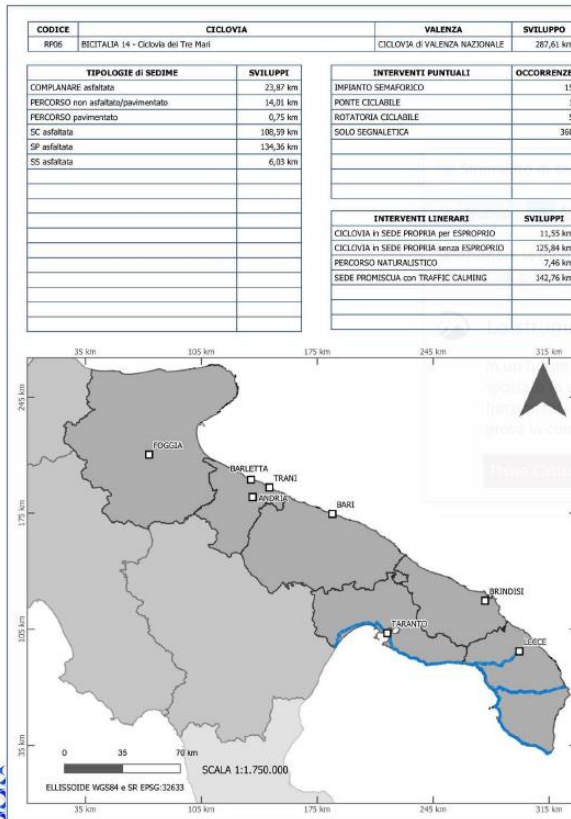
PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA
l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA)
 Relazione generale

Pagina
67 di 265

Data
25/05/2022

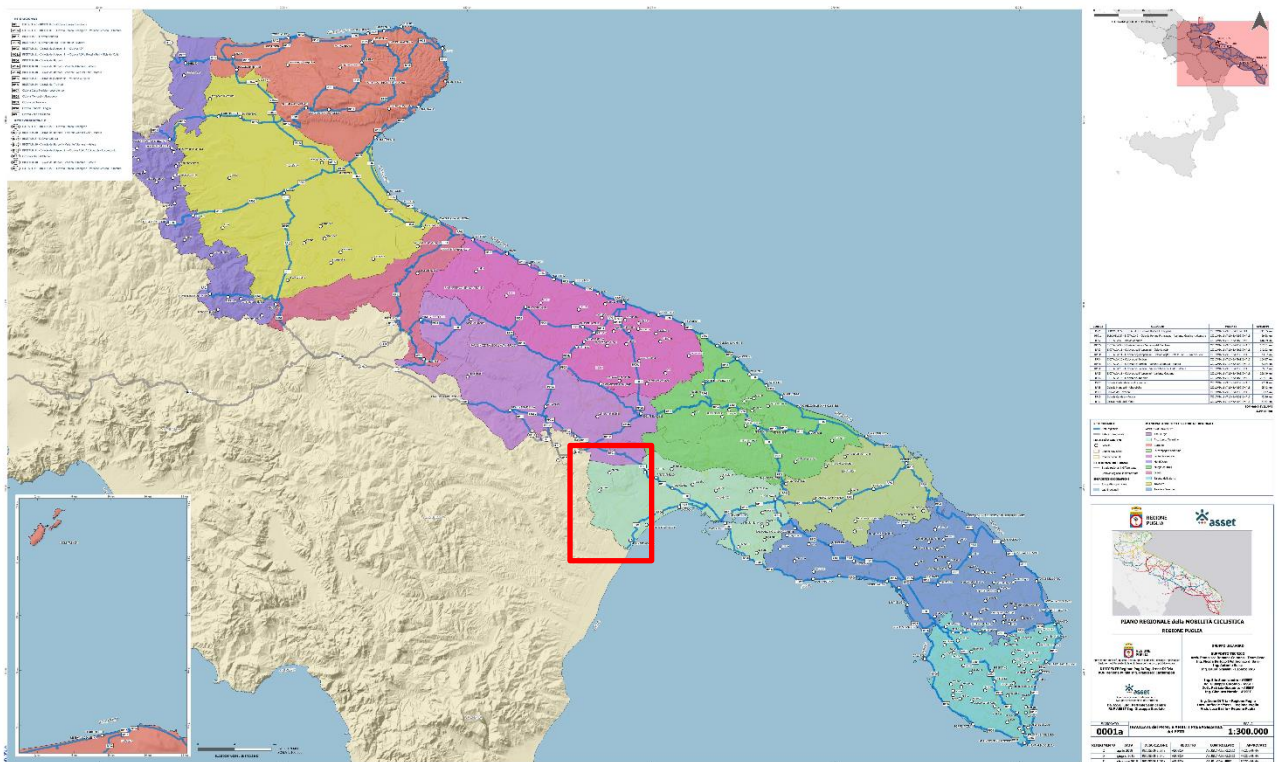
Revisione
0

REDATTORE
Loredana Domenica Modugno, Architetto

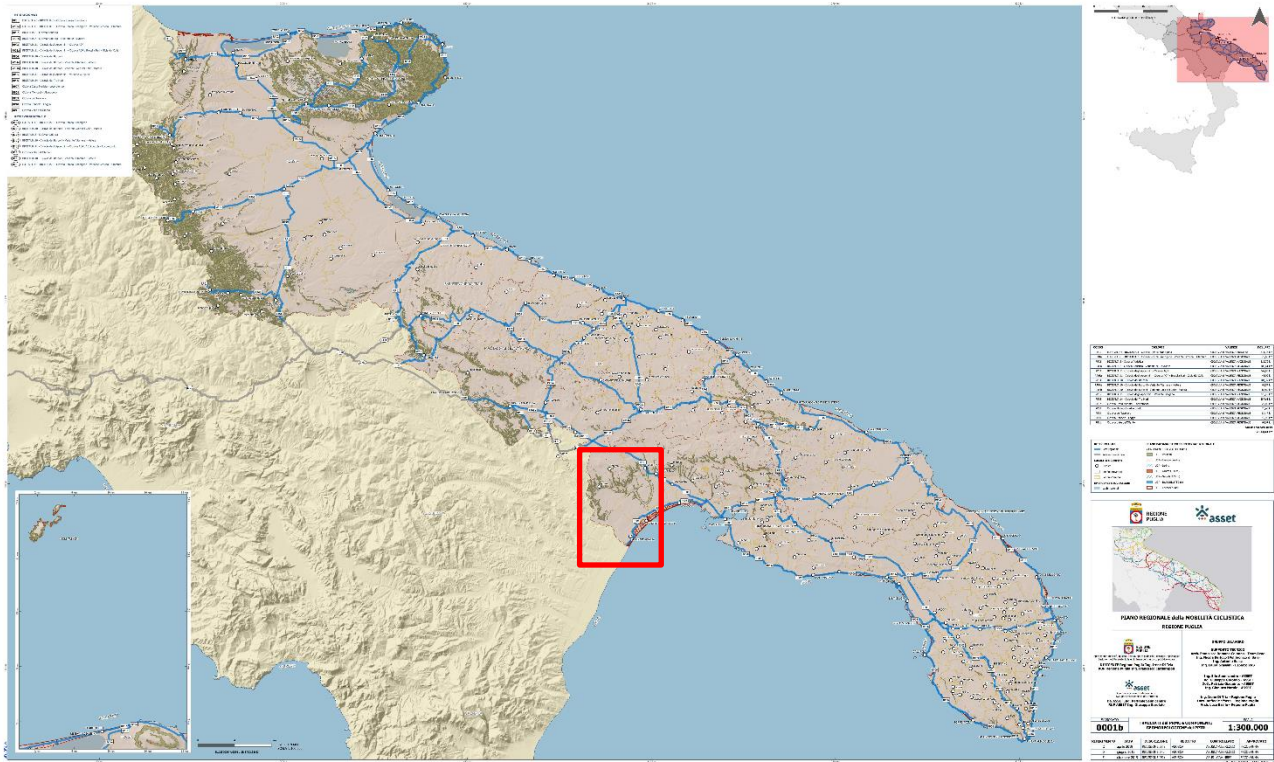




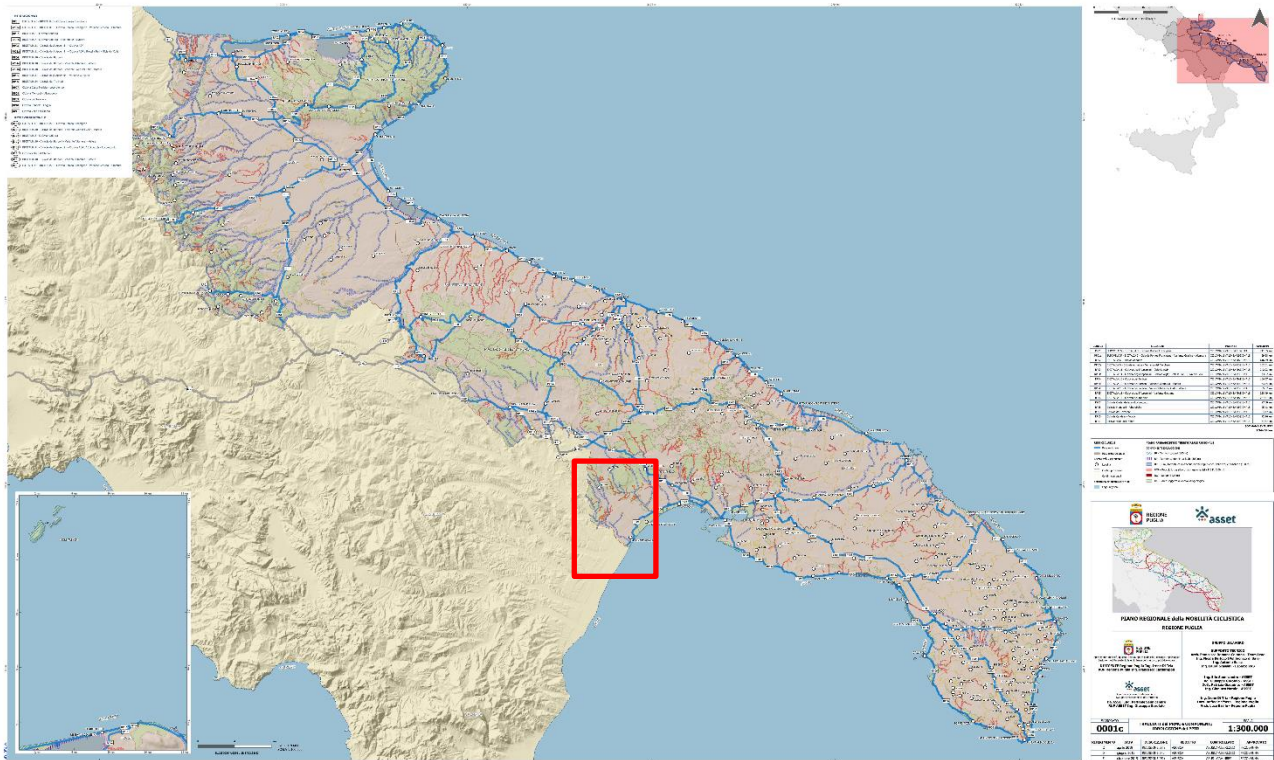
TAV.0000 - Tracciati del PRMC



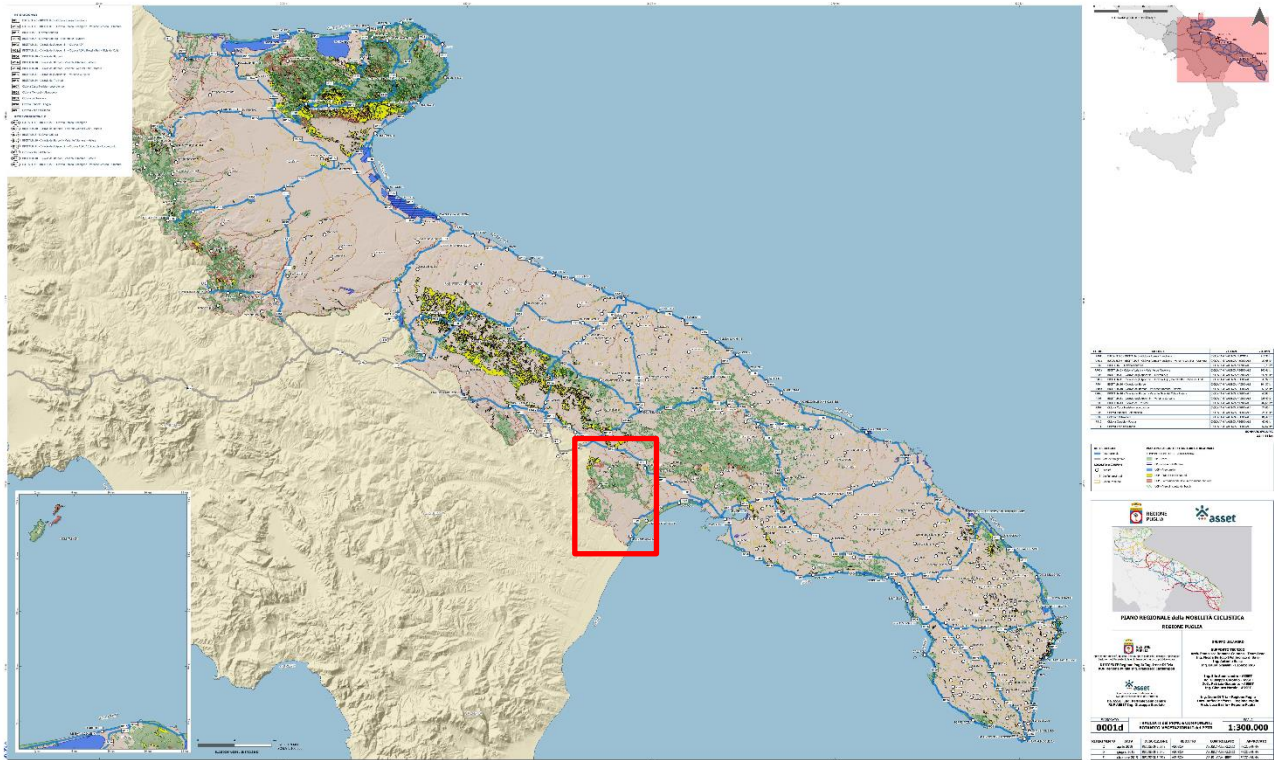
TAV.0001a - Tracciati del PRMC e ambiti paesaggistici del PPTR (1)



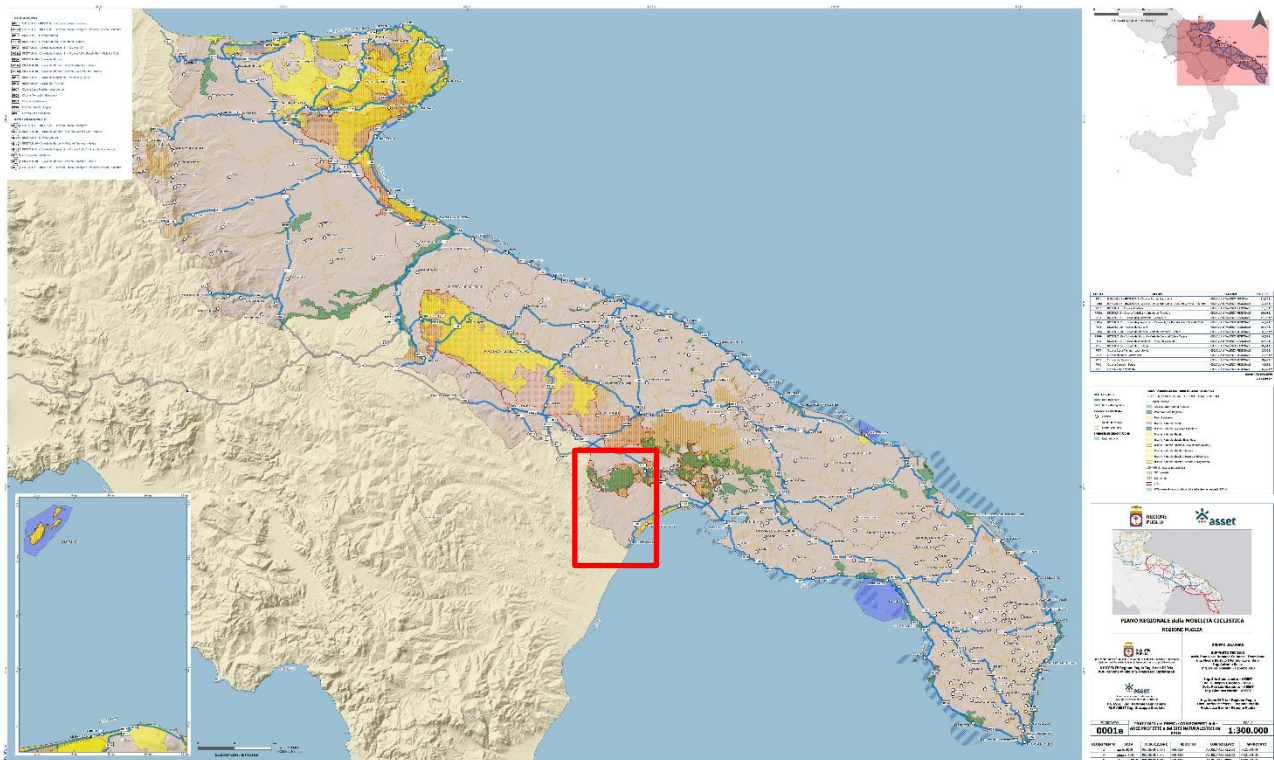
TAV.0001b - Tracciati del PRMC e componenti geomorfologiche del PPTR (1)



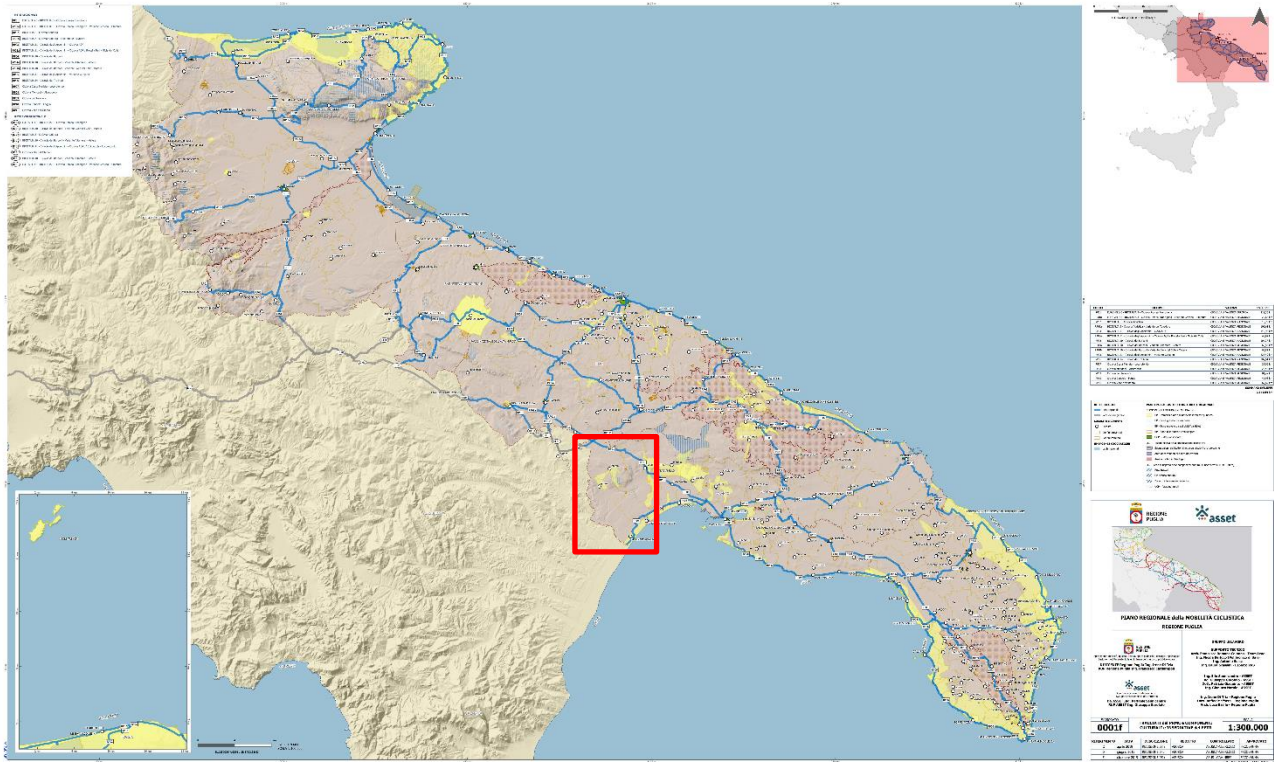
TAV.0001c - Tracciati del PRMC e componenti idrologiche del PPTR (3)



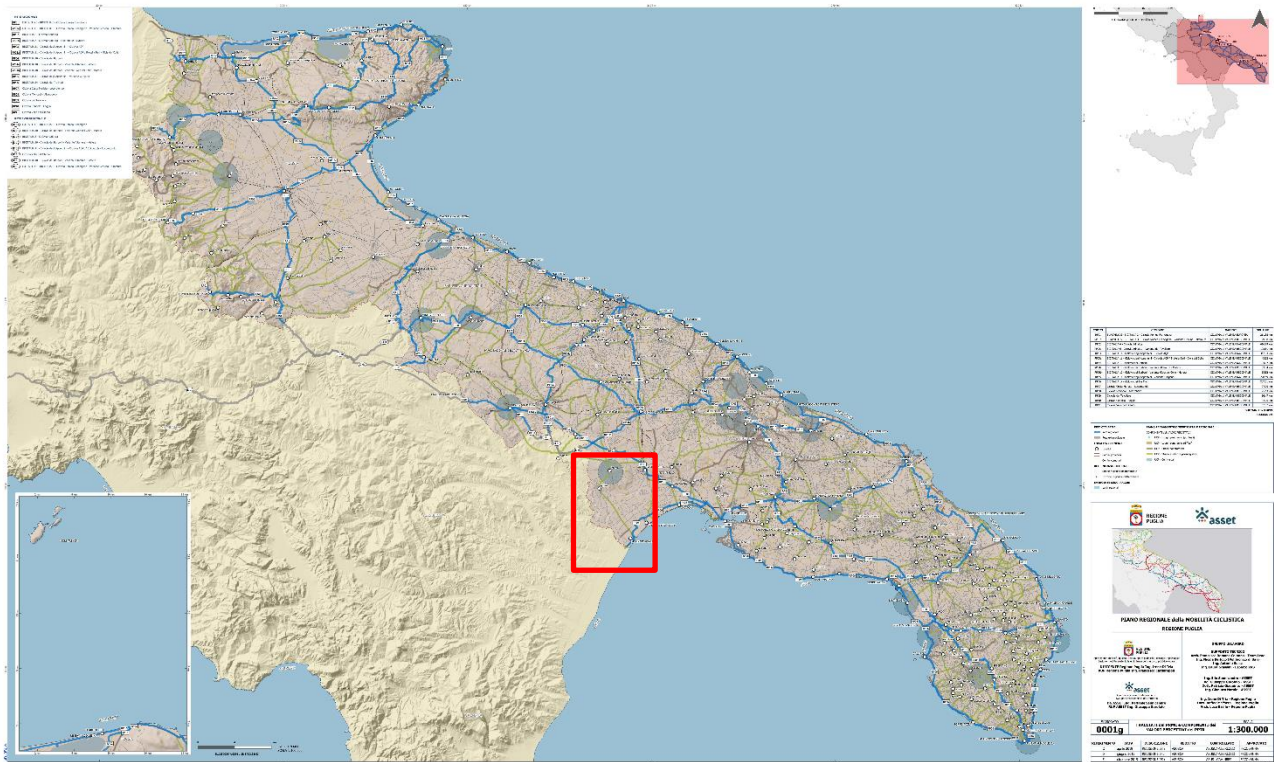
TAV.0001d - Tracciati del PRMC e componenti botanico-vegetazionali del PPTR (1)



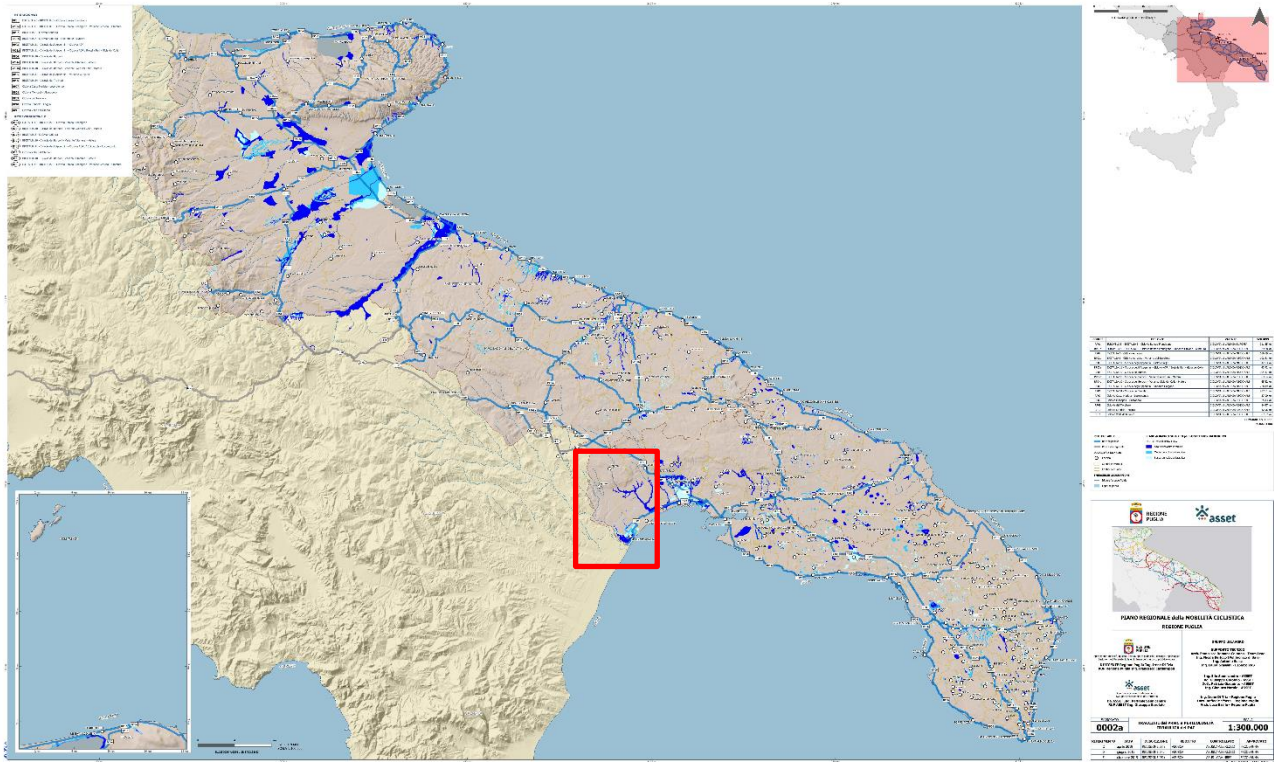
TAV.0001e - Tracciati del PRMC e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici del PPTR (1)



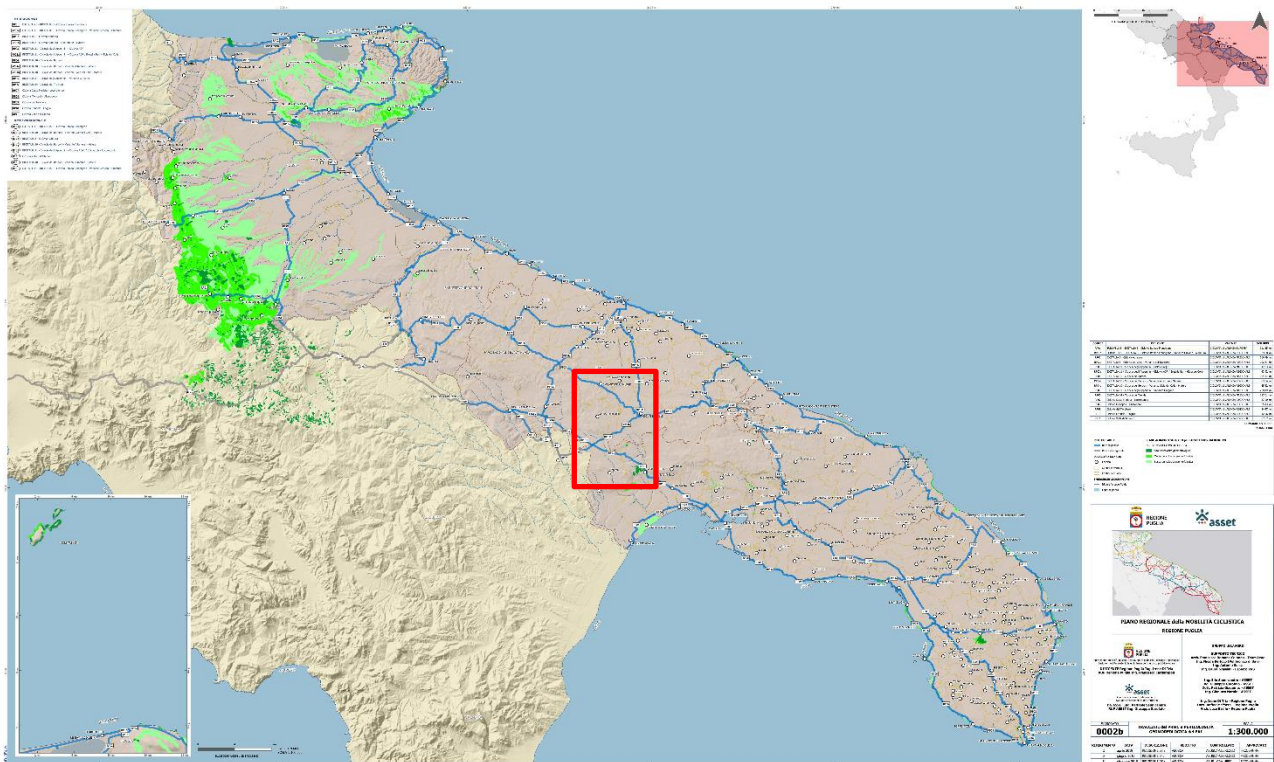
TAV.0001f - Tracciati del PRMC e componenti culturali e insediative del PPTR (1)



TAV.0001g - Tracciati del PRMC e componenti dei valori percettivi del PPTR (1)



TAV. 0002a - Tracciati del PRMC e pericolosità idraulica del PAI (1)



TAV. 0002b - Tracciati del PRMC e pericolosità geomorfologica del PAI (1)

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 73 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Si ribadisce che il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Ginosa, in coerenza con il PRMC, intende potenziare l'asse costiero (Ciclovía dei tre Mari- Ciclovía della Magna Grecia e i collegamenti interno-costa tra Ginosa e Marina di Ginosa proponendo un sistema integrato di percorsi ciclopedonali su strade esistenti a basso traffico e lungo tratturi ancora percepibili, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale."

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 74 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.3.7 GLI ITINERARI REGIONALI e NAZIONALI CHE ATTRAVERSANO IL TERRITORIO DI GINOSA: LA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA

Per quanto riguarda le connessioni delle Ciclovie cittadine con le Ciclovie di competenza regionale, nazionale ed europea, si ribadisce che parti delle Ciclovie che attraversano Marina di Ginosa sono comprese nel tracciato della Via dei tre mari, previsto nella rete CYRONMED, e coincidente con l'itinerario Nazionale di Bicalitia n. 14. _ Ciclovia della Magna Grecia



Foto:Bicalitia-<http://www.bicalitia.org/it/bicalitia/gli-itinerari-bicalitia/ciclovia-della-magna-grecia-bicalitia-14>

L'inizio dell'itinerario è Taras (Taranto), la città spartana, con il suo museo archeologico (MARTA) e il suo straordinario itinerario archeologico urbano da una parte, ed il progetto che prevede l'attraversamento della zona industriale con la riconversione del territorio oggi occupato dalle acciaierie e dall'arsenale militare per ricucire la città con le pinete costiere che si estendono fino al fiume Bradano, che segna il confine apulo lucano.

Il paesaggio è quello tipico delle bonifiche del Novecento che hanno permesso di recuperare ad una funzione prevalentemente agricola i terreni racchiusi tra i principali fiumi della Basilicata: Bradano, Basento, Agri e Sinni. Ancora una volta, la ciclovia è un grande progetto di riqualificazione territoriale, che prevede la realizzazione di altrettante passerelle per dare continuità ai percorsi lungo le strade rurali e fra le dune costiere. Da non perdere i musei nazionali di Metaponto e della Siritide.

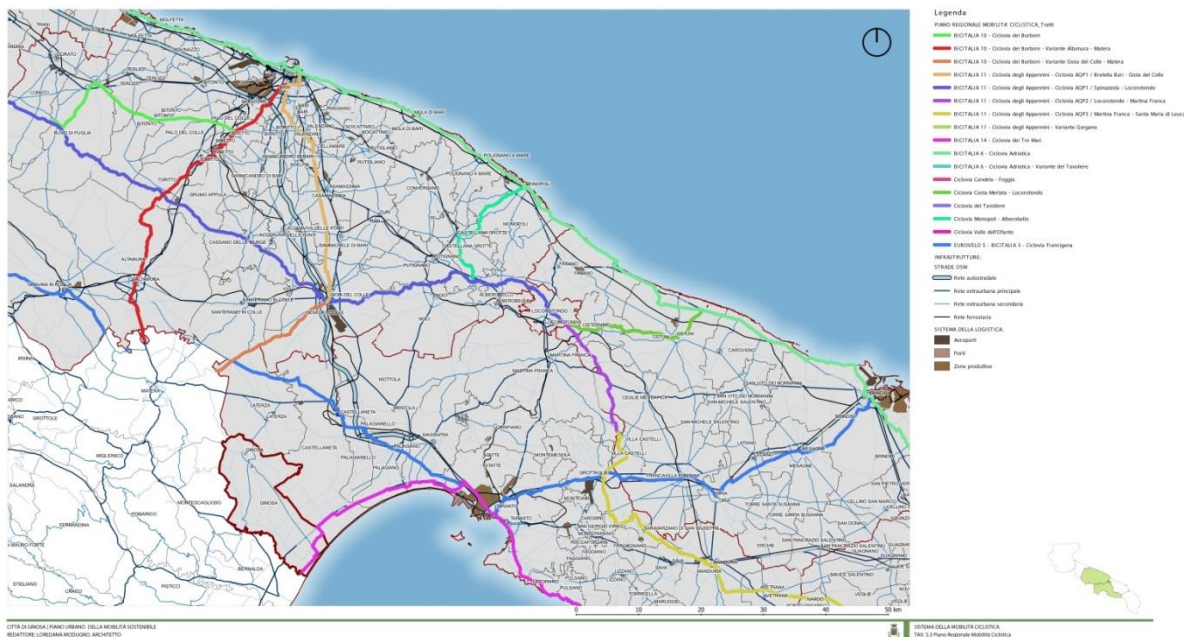


Dalla Basilicata l'itinerario prosegue per Sibari fino allo stretto di Messina, la costa jonica calabrese è un susseguirsi di antiche vestigia e città moderne spesso costruite sulla stretta fascia costiera come "doppi" dei paesi dell'interno collinare. Lungo la conurbazione costiera jonica, alle città di Corigliano, Crotona, Catanzaro e Reggio si alternano i siti archeologici di Capo Colonna, Caulonia e della Locride.



Da Taranto a Reggio Calabria l'itinerario ricalca quello della SS 106 ed una parte di esso potrebbe essere realizzato con la dismissione di tratti della vecchia statale oppure dei sedimi della ferrovia jonica, che verrà presto ammodernata. (Fonte: Bicialia e PRMC della Regione Puglia)
Il percorso di Bicialia n. 14 nel territorio Ginosino attraversa: la strada per Riva dei Tessali; Viale Trieste (SP ex SS580); Viale Pitagora; Viale Italia; Viale Ionio.

Per maggiori approfondimenti si rimanda alla PARTE III: LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE, della presente relazione.



Rif. TAV.5.3_MOBILITA' CICLISTICA_PPMC_SCALA TERRITORIALE SOVRAPROVINCIALE_PUMS GINOSA



Rif. TAV.5.4_MOBILITA' CICLISTICA_PPMC_SCALA TERRITORIALE PROVINCIALE_PUMS GINOSA

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 77 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.3.8 LA RETE DEI TRATTURI

Con Deliberazione n. 1459 del 25.09.2017, pubblicata su BURP n. 113 del 29.09.2017, la Giunta Regionale ha proceduto alla Presa d'atto del Quadro di Assetto dei tratturi.

I tratturi sono riconosciuti dal P.U.T.T./P Regione Puglia come elementi strutturanti il territorio e per questo oggetto di tutela e valorizzazione. Tale concetto è riconfermato dal P.P.T.R., che nello scenario "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce" li individua quali potenziali percorsi capaci di *connettere il sistema diffuso dei beni antropici e paesaggistici*.



Estratto _ CARTA DEI TRATTURI, TRATTURELLI, BRACCI E RIPOSI

Aggiornata a cura del commissariato per la reintegra dei tratturi di Foggia nel 1959 sulla precedente edizione del 1911, pubblicata ai sensi della legge 20 dicembre 1908, N.746 ART.1 del regolamento 5 gennaio 1911, N.197.

L'elaborazione grafica di riferimento che ha assunto nel tempo un riconoscimento formale, è la "Carta dei Tratturi" (tratturelli, bracci e riposi). La carta, che interessa sostanzialmente tutta l'Italia meridionale, è stata "aggiornata a cura del commissariato per la reintegra dei tratturi di Foggia nel 1959 sulla precedente edizione del 1911, pubblicata ai sensi della legge 20 dicembre 1908 n.746 e dell'art. 1 del regolamento 5 gennaio 1911 n. 197" (tav. c.11 del PTC). Nella stessa carta viene riportato l'elenco dei Tratturi, Tratturelli, Bracci e Riposi (98 tronchi armentizi e 9 riposi) ed una "articolazione" degli stessi a seconda che siano "reintegrati", "non reintegrati", "in corso di liquidazione", "liquidati"

L'agro Ginosino è interessato dalla presenza di tre tracciati armentizi:

- N.82. Tratturello "Bernalda - Ginosa - Laterza": partendo da Bernalda attraversava il fiume Bradano, per servire le comunità di Montescaglioso, Ginosa, Laterza per proseguire fino al Candile, dove passava l'antica via Appia, dopo aver intercettato il tratturello Laterza-Santeramo.
- N.77 Regio Tratturello Palagiano_ Bradano
- N.79 Tratturello Pineto

I tracciati armentizi che attraversano il territorio di Ginosa per il loro attuale interesse storico, archeologico e turistico - ricreativo costituiscono un potenziale per lo sviluppo del cicloturismo.

	PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 78 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE IV: IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA TERRITORIO DI GINOSA

4.1. Il Biciplan

I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti internet istituzionali dei rispettivi enti. (Art 6. Legge del 11/01/2018 n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica")

I biciplan definiscono:

- *la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;*
- *la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;*
- *la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui ai punti precedenti;*
- *gli interventi volti alla realizzazione della degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale e della rete delle vie verdi ciclabili, in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;*
- *il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;*
- *gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;*
- *gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;*
- *eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;*
- *gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;*
- *le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;*
- *le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 79 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- *eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);*
- *le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;*
- *eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;*
- *il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario e dei suoi eventuali aggiornamenti.*

Il Biciplan di Ginosa si inserisce nell'ambito delle iniziative attuate dalla Città in tema di mobilità sostenibile e miglioramento della qualità dell'aria, per disincentivare l'utilizzo delle auto incrementando quello delle biciclette.

L'incentivazione all'uso della bicicletta consentirà lo sviluppo ecocompatibile della Città, favorendo l'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, anche al fine di ridurre la congestione stradale e il rischio di incidenti con beneficio per la salute pubblica.

4.2 METODOLOGIA

Per l'analisi del territorio di Ginosa si è tenuto conto di una doppia scala di riferimento che partendo dalla visione d'insieme della Provincia di Taranto ha permesso di costruire ad una visione di dettaglio della realtà comunale.

La prima parte del Piano della Mobilità Ciclistica riporta e analizza tutti gli aspetti connessi alla ciclabilità presenti sul territorio ginosino, al fine di definire un quadro completo della situazione (sia per Ginosa che per Marina di Ginosa) che consenta da un lato una maggiore consapevolezza delle dotazioni territoriali e delle dinamiche di mobilità e dall'altro di evidenziare gli ambiti di necessità o potenziale criticità a cui dedicare le risorse del piano degli interventi.

Per la definizione del Biciplan del territorio di Ginosa si sono considerati i seguenti aspetti:

- l'interconnessione con itinerari ciclabili previsti dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;
- l'interconnessione con itinerari ciclabili esistenti (urbani ed extraurbani) e l'integrazione con i sistemi di trasporto sostenibile presenti sul territorio (TPL, Stazione ferroviaria)
- la consistenza della rete ciclabile con un elevato grado di dettaglio nella ricognizione delle caratteristiche dei singoli tratti, dei punti di attraversamento e dello stato della segnaletica;
- la programmazione e la pianificazione in corso

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 80 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Come precedentemente descritto il Piano per la Mobilità Ciclistica - I° stralcio PUMS - anticipa alcuni aspetti del disegno più ampio che l'Amministrazione comunale ha avviato con la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) orientato a dare una risposta alle problematiche relative alla mobilità urbana, a garantire una maggiore accessibilità alle aree urbane a rendere le stesse più fruibili e sicure.

La ricostruzione del quadro conoscitivo del PUMS ha consentito di effettuare altresì una lettura dello stato di fatto ("scenario zero") e l'individuazione delle criticità relative al sistema dei trasporti e della mobilità (rapporto domanda/offerta), degli impatti ambientali (emissioni di inquinanti in atmosfera e emissioni sonore) e sociali (incidentalità) generati dalle attività di trasporto nel comune di Ginosa e nel suo territorio.

L'analisi del PUMS (in fase di elaborazione) ha riguardato:

- **L'inquadramento territoriale**, che ha permesso di rappresentare la struttura demografica (urbana e a scala metropolitana), dei poli attrattori della mobilità (servizi alla popolazione e alle imprese) sia a livello urbano che territoriale, dei servizi educativi (ogni ordine e grado), socio-sanitari (assistenza e cura), culturali (musei, biblioteche, cinema, teatri) e sportivi;
- **L'offerta delle reti e servizi di trasporto** pubblico e privato: la rete stradale, le reti e i servizi di trasporto pubblico automobilistico (SITA, CTP/COTRAP linee extraurbane e urbane), il trasporto ferroviario, le reti ciclabili;
- La **domanda di mobilità** afferente all'area oggetto di studio, che ha riguardato in primo luogo la stima della matrice Origine-Destinazione degli spostamenti, risultato delle elaborazioni condotte sulla base delle rilevazioni censuarie ISTAT 2011, *l'indagine sulla mobilità dei cittadini residenti nel territorio regionale finalizzata allo studio della domanda di trasporto in Puglia - 2019* e infine delle indagini ad hoc (questionario);
- Gli **impatti** del sistema della mobilità dell'area di Ginosa sono stati valutati sia dal punto di vista sociale (incidentalità e indici di sinistrosità, e mortalità) che da quello ambientale;
- **L'analisi del quadro programmatico**, passaggio chiave per la ricostruzione degli scenari in quanto ci permette di comprendere gli interventi già decisi (programmati, finanziati o in corso di realizzazione) dai diversi livelli della Pubblica Amministrazione, nel quale dovrà operare il PUMS e il Biciplan. L'analisi è passata attraverso le previsioni formulate dagli strumenti di pianificazione urbanistica e di settore che governano le trasformazioni territoriali alla scala locale, metropolitana e regionale;

Nella relazione di analisi del Piano della Mobilità Ciclistica sono stati inseriti tutti i dati e le immagini che costituiscono parte integrante del PUMS di Ginosa.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 81 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

A valle dell'accurata ricognizione dello stato di fatto di tutti gli elementi che compongono il quadro conoscitivo della città e del suo territorio, per quanto riguarda specificamente la correlazione con la ciclabilità, il Piano della Mobilità Ciclistica si pone l'obiettivo di proporre una serie di opere ed azioni per incrementare la quota di spostamenti con la bicicletta in città.

Gli interventi, sia di natura infrastrutturale, sia legati al potenziamento dei servizi a supporto della ciclabilità vengono suddivisi temporalmente in due gruppi in funzione del grado di priorità e delle tempistiche di risoluzione delle criticità individuate nel quadro conoscitivo.

Nella seconda parte del documento si sviluppano gli aspetti pianificatori e progettuali della rete ciclabile, i tempi di realizzazione, i costi e le politiche a favore dello sviluppo della mobilità ciclistica.

4.3 CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE

L'obiettivo che la Città intende raggiungere, sia con il PUMS che con il Biciplan, è quello di aumentare in 10 anni il numero dei cittadini che utilizzano la bicicletta per i propri spostamenti casa lavoro e casa scuola, implica una vera e propria rivoluzione nel modo di pensare e gestire gli spazi urbani, la mobilità delle persone e di conseguenza l'assetto viario e le strade.

Se fino ad oggi le infrastrutture per le biciclette potevano essere progettate in spazi residuali, spesso in condivisione con i pedoni, o disconnesse dai servizi principali, gli interventi del futuro dovranno attenersi a nuovi e più efficaci standard progettuali.

I criteri da considerare a livello generale per la progettazione e la pianificazione della rete degli itinerari ciclabili³ sono (art.2 c. b del Reg. DM 557/99):

- **attrattività** per creare le condizioni favorevoli agli spostamenti sostenibili da e per i principali poli attrattori presenti in città, con particolare riferimento ai viaggi sistematici casa-scuola e casa-lavoro;
- **continuità** per dare condizioni quanto più omogenee di comfort e di sicurezza su tutto l'itinerario, mediante infrastrutture dedicate quali piste ciclabili o provvedimenti di limitazione delle velocità, al fine di diminuirne il differenziale tra i diversi utenti;

³ Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale).

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 82 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **brevità** affinché razionalità ed efficienza dei tracciati ciclo-pedonali rendano la bicicletta una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata, fornendo la possibilità di effettuare spostamenti rapidi e diretti;
- **riconoscibilità** dei percorsi che aumenta il grado di leggibilità e di conseguenza di conoscenza di un itinerario anche per utenti saltuari;
- **coerenza normativa** che garantisce maggiore uniformità e chiarezza di comunicazione, specialmente in termini di obblighi comportamentali reciproci.

Questi criteri devono chiaramente essere rapportati alla realtà esistente adeguandosi alle disponibilità di spazio e alle funzioni stradali. Nello specifico ogni intervento di nuova progettazione o di revisione dell'esistente deve considerare le condizioni contestuali quali:

- l'organizzazione della piattaforma stradale (larghezza corsie, presenza ed ampiezza marciapiedi...)
- le caratteristiche del traffico (composizione, flussi, velocità...)
- il contesto edilizio (denso, rado, residenziale, produttivo...).

Per quanto riguarda la normativa ed i criteri di classificazione dei percorsi ciclabili e delle Zone 30, si rimanda alla parte VIII del presente documento

PARTE V: QUADRO CONOSCITIVO

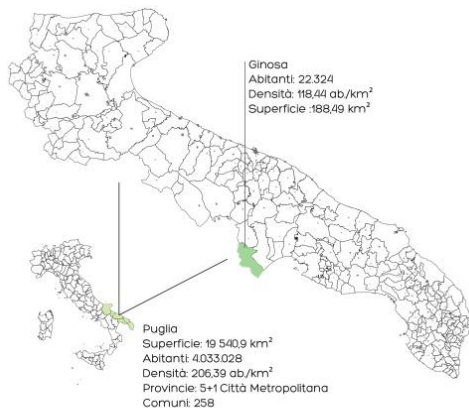
5.1 CARATTERISTICHE TERRITORIALI

Il territorio comunale di Ginosa, che comprende anche il litorale di Marina di Ginosa, si estende per circa 187.33 km², confina a sud-ovest con i territori lucani di Montescaglioso e di Matera, a nord con Laterza, ad Est con Castellaneta e a sud-est con il mar Ionio con un fronte di circa 6 Km.

L'intero territorio si estende nella maggior parte in pianura per oltre 15 Km verso il mar Ionio a Sud e per circa altri 10 Km a Nord su zone pedecollinari e collinari con quote che in alcune zone raggiungono i 250 mt. di altezza sul livello del mare.



Ginosa is one of Puglia best environmental cities, where development is driven on a sustainable direction



Marina di Ginosola



Ginosa



Il Territorio di Ginosola è interessato da due insediamenti urbani, uno nella zona collinare a monte che svolge il ruolo di capoluogo (Ginosa Centro) e l'altro sulla costa (Ginosa Marina).

La struttura urbana del capoluogo ha antiche origini storiche, mentre il nucleo abitato della Marina ha origini recenti e solo negli ultimi anni ha assunto valenza di insediamento urbano.

Ambedue gli insediamenti sono strettamente legati alle attività del territorio agricolo circostante, anche se attualmente nel capoluogo si sono sviluppate attività artigianali e commerciali e nella Marina attività di servizio al turismo.



Stralcio del Report Finale relativo programma "SUMPS-Up Innovation Pilot Pool (IPP) - SUMP Learning Programme 3"
Final Activity Report_ ALLEGATO

5.1.1. GLI INSEDIAMENTI URBANI: GINOSA E MARINA DI GINOSA

L'Area Urbana di Ginosola si colloca in provincia di Taranto e si erge sul primo gradino delle falde meridionali della Murgia tarantina a 240 m.s.l.m.; rientra della "Comunità Montana della Murgia Tarantina".

Il tessuto urbano della città di Ginosola appartiene al sistema dei centri insediativi che si sviluppano quasi interamente in posizione elevata, in corrispondenza delle calcareniti delle Murge di Gravina, lungo le maggiori valli fluviocarsiche. A questa struttura insediativa a pettine di impianto

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 84 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

storico caratterizzata dalla presenza di architettura spontanea legata alla morfologia della gravina con la presenza di grotte-cantine, chiese rupestri, etc. si sono aggiunte recentemente le periferie con un tessuto meno compatto, spesso marginali e con bassi livelli prestazionali che si connettono a tassello con le aree produttive.

Il paesaggio di Ginosa è storicamente caratterizzato dalla forte commistione tra il centro abitato e la gravina in un delicato equilibrio tra ambiente antropico e naturale. La Gravina di Ginosa, che circonda l'abitato a ferro di cavallo, estendendosi per oltre 10 km, ha profondamente segnato la storia, la cultura e l'urbanistica del suo popolo.

Proprio la presenza sui fianchi della Gravina della roccia calcarenitica, relativamente tenera da scavare ma al tempo stesso abbastanza resistente, ha permesso e favorito lo sviluppo fin dalla preistoria della civiltà rupestre con insediamenti ipogei a destinazione abitativa, produttiva e religiosa. Situazioni analoghe a quella ginosina sono frequenti in tutte le gravine dell'arco jonico (Grottaglie, Massafra, Castellaneta, Laterza) e si ritrovano anche lungo l'intero bordo delle Murge (Matera, Altamura, Gravina, ecc.). D'altro canto però la facilità di scavo offerta dalla calcarenite, se da un lato ha consentito lo sviluppo degli habitat rupestri, rappresenta pure il primo motivo di criticità per le gravine e per gli ambienti ivi insediatisi, poiché ne determina una forte vulnerabilità. (Studio Geologico ed Idrogeologico del Territorio del Comune di Ginosa _ RELAZIONE GEOLOGICA)

Il nucleo antico, nonostante le recenti alluvioni (ultima quella del 2014) conserva ancora oggi tracce significative del suo passato e testimonianze del passaggio di popolazioni preclassiche, greche, romane, bizantine e normanne. La *Chiesa Matrice*, il *Castello feudale*, le *"case a grotta"*, il *Villaggio rupestre del Rione Casale* e del *Rione Rivolta*, le chiese rupestri di influenza Bizantina, le cantine, i magazzini, i frantoi ipogei gli orti e giardini pensili, sono la testimonianza più incisiva della storia di Ginosa.

Il Territorio di Ginosa comprende anche il litorale di Marina di Ginosa, località balneare nel Golfo di Taranto. La frazione di Marina di Ginosa, a circa 25 km dal centro urbano di Ginosa è una delle località balneari maggiormente frequentate dell'arco ionico tarantino.

Oggi Marina di Ginosa ha un tessuto urbano più esteso di Ginosa e conta di una popolazione stabile di circa 6.000 abitanti, che durante il periodo estivo supera le 100.000 unità.

La storia dell'insediamento urbano di Marina di Ginosa inizia con la realizzazione del casello n. 25 della linea ferroviaria Taranto Napoli in data 1° gennaio 1921. La nuova borgata di Marina di Ginosa venne poi inaugurata nel 1957, ma già alla fine del secolo scorso il tessuto urbano di Marina di Ginosa era più esteso di quello dell'abitato di Ginosa. I tessuti edificati di Marina di Ginosa denotano immediatamente il loro carattere spontaneo e l'edificazione per aggiunte successive: gli isolati regolari già previsti nel primo piano regolatore della fine degli anni '40 del '900 sono stati nel tempo progressivamente saturati da un'edificazione estensiva di case, in genere ad uno o due piani, che si spingono fino ai margini delle pinete e a ridosso della costa.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 85 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Ginosa possiede un territorio molto fragile e nel contempo ricco di risorse naturali, culturali e ambientali ".... *Tra le principali criticità che gravano sul paesaggio ionico-tarantino sono da annoverarsi tutte le tipologie di occupazione antropica della fascia costiera pugliese: aree a destinazione turistica, seconde case, infrastrutture stradali, impianti, aree a servizi, etc. Seppur non presenti in maniera massiccia, tutte queste strutture contribuiscono a frammentare la naturale continuità ecologica dell'ecotono costiero, ad incrementare le condizioni di rischio idraulico nei pressi delle foci dei corsi d'acqua, e a impattare pesantemente sulla qualità paesaggistica dei luoghi.*

Nonostante la presenza del vincolo paesaggistico, negli ultimi decenni l'industria edilizia illegale è stata fiorente, depositando sul territorio una gran quantità di edifici e di piattaforme turistico-residenziali-ricettive fortemente decontestualizzate e confliggenti con il paesaggio circostante (finte trulli ancora in costruzione, finte dacie in legno, etc.). Non cambia di molto la situazione a Marina di Ginosa e Marina di Castellaneta che, sebbene siano da annoverarsi tra i primi nuclei turistici sorti in questo tratto costiero, si presentano tuttora come insediamenti turistici di scarsa qualità edilizia e urbana....." (PPTR_ elementi di criticità dell'Arco Ionico Tarantino).

Entrambi gli agglomerati urbani presentano una serie di problematiche derivanti da una sorta di "disordine" strutturale di carattere organizzativo: carenza di servizi pubblici, di polarità urbane e spazi di aggregazione, bassa qualità edilizia in termini di sostenibilità ambientale, impatto e pressioni delle attività antropiche sui beni naturalistici, criticità nel sistema della mobilità, eccessivo traffico veicolare, forte concentrazione e pressione antropica nei mesi estivi.

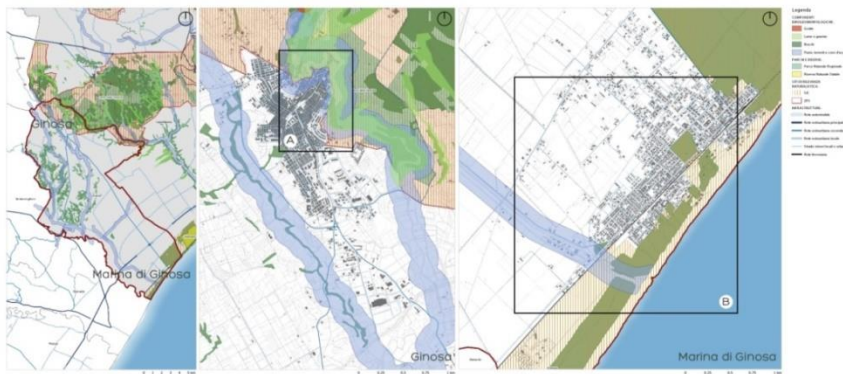
Analizzando schematicamente le principali criticità legate al sistema della mobilità, possono evidenziarsi:

- criticità del sistema della mobilità, pensato quasi esclusivamente per il traffico motorizzato e carente di percorsi protetti e qualificati per la mobilità lenta, pedonale e ciclabile;
- criticità dovute all'eccessiva presenza di barriere architettoniche (eccessive differenze di quota tra marciapiede e sede stradale, assenza di raccordi, carenza di rampe)
- criticità del sistema della sosta, con pochi parcheggi disponibili nelle aree a maggiore utilizzo, parcheggi che si configurano di conseguenza come forti attrattori di traffico, causa di intasamento da traffico piuttosto che soluzione del problema. La sosta delle auto lungo le sedi stradali provoca dei problemi di percorribilità e logistica soprattutto nel periodo estivo.
- presenza di barriere fisiche, poco o per nulla permeabili, tra le differenti parti dell'insediamento, rappresentate in particolare dalla ferrovia, che separa l'abitato in due, con poche e non caratterizzate connessioni, e dall'area militare lungo la costa, che divide il lungomare in due parti prive di relazioni tra loro;
- alta densità residenziale, in genere bassa qualità edilizia in termini di sostenibilità ambientale.

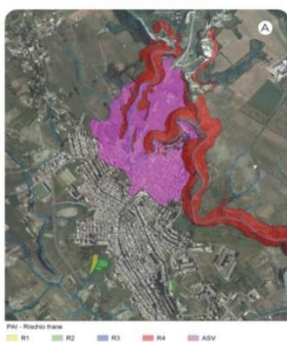
 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 86 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Negli ultimissimi anni tuttavia una maggiore sensibilità collettiva e le dinamiche della domanda turistica, nella direzione di una domanda più consapevole, attenta ai patrimoni ambientali, paesaggistici e culturali locali e alla ricerca di contesti di maggiore qualità e caratterizzati da una più elevata sostenibilità ambientale, stanno modificando anche l'offerta turistica con i conseguenti progetti di adeguamento e valorizzazione.

il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e il Piano della Mobilità Ciclistica dovranno necessariamente tenere in considerazione la fragilità del contesto e gli obiettivi di sostenibilità ambientale. La vera sfida per il territorio è quella di salvaguardare e rivalutare le caratteristiche originali del paesaggio riducendo la pressione antropica, rimuovendo il traffico veicolare nelle aree più sensibili, promuovendo la mobilità sostenibile e ottenendo un adeguato equilibrio tra bisogni dei cittadini e bisogni dei visitatori.

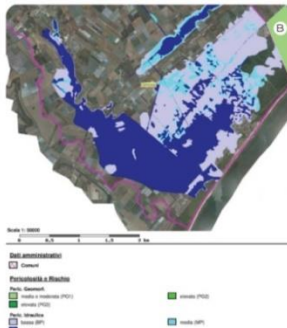


Ginosa - Landslide risk



Ginosa historical centre
 Geomorphological instability related to underground cavities
 Flood events of 21 January 2014

Marina di Ginosa - Flood risk



5.12 PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE

Patrimonio Ambientale

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 88 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il territorio di Ginosola è caratterizzato dalla presenza di una straordinaria varietà di paesaggi e habitat naturali che hanno portato alla costituzione di un ambiente peculiare in cui si rinvengono, le testimonianze di un'importante presenza storico-culturale.

Il territorio di Ginosola, ricco di storia cultura e paesaggi, clima favorevole nella maggior dell'anno, rappresenta una opportunità per la promozione del cicloturismo. Il cicloturismo è un segmento interessante che coinvolge varie attività produttive di un territorio e quindi ha importanti ricadute sull'economia: dalla ricettività alla ristorazione, ai negozi per cicloturisti, alla produzione stessa di biciclette e di accessori a tutto vantaggio della comunità ma anche dell'ambiente, grazie agli impatti minimi che questo tipo di attività ha sul territorio essendo una forma di turismo sostenibile.

Fanno parte del territorio di Ginosola:

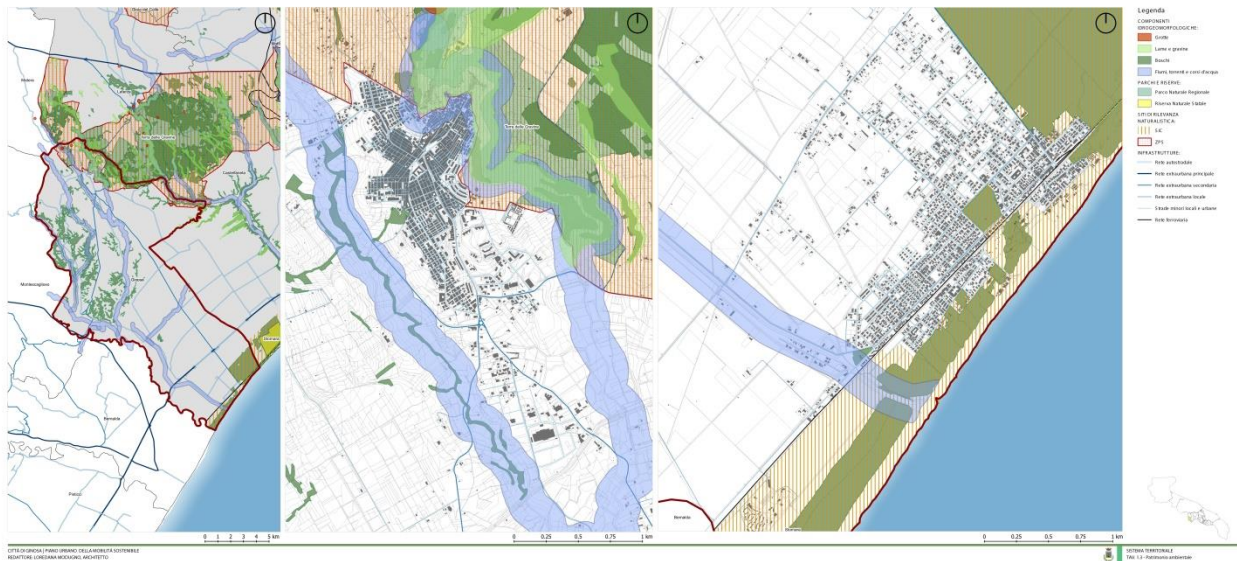
- Il **"Parco Regionale della Terra delle Gravine"** (codice EUAP0894), denominato precedentemente dalla L.R. 19/1997 come Gravine dell'Arco Ionico, istituito con L.R. 10 Luglio del 2005 n. 18.. Il Parco è gestito dalla Provincia di Taranto e ha una superficie di circa 28.000 ha ripartita fra i comuni di: Castellaneta, Crispiano, **Ginosola**, Grottaglie, Laterza, Martina Franca, Massafra, Montemesola, Mottola, Palagianello, Palagiano, S. Marzano di S. Giuseppe, Statte e Villa Castelli (BR) ed i suoi confini sono ancora soggetti a modifiche e/o ampliamenti. L'area è caratterizzata dalla presenza di insediamenti rupestri e siti archeologici, ricchezze a carattere naturalistico e fenomeni carsici. La peculiarità del parco è costituita dalle Gravine, alte gole rocciose di origine carsica, che si protendono dall'altipiano delle Murge fino al mare. Il particolare microclima ha permesso la conservazione di flora, fauna e microfauna. Nel territorio dell'area protetta ricade sia il **Sito di Importanza Comunitaria** che la **Zona di Protezione Speciale** con codice **IT 9130007** denominata **Area delle Gravine**, a sua volta individuata da BirdLife International come Important Bird Areas IBA Gravine, n°139 per la presenza del Lanario, del Capovaccaio e del Gufo reale.



STRALCIO PUMS -TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale

- Il Sic - Zps "Area delle Gravine" con un'estensione di 15.387 ha, un'altezza minima di 32 ml e un'altezza massima di 519 ml slm, è caratterizzato dalla presenza delle gravine ovvero canyons di origine erosiva originatisi da corsi d'acqua sovrainposti a fratture della crosta rocciosa superficiale. Esse costituiscono habitat rupestri di grande valore botanico. Nel sito sono presenti alcuni querceti a *Quercus trojana* ben conservati e pinete spontanee a Pino d'Aleppo su calcarenite. Inoltre vi è la presenza di garighe di *Euphorbia spinosa* e boschi di *Quercus virgiliana*. Gli Habitat relativi alla Direttiva 92/43/Cee, sono costituiti da "Querceti di *Quercus trojana*, percorsi substeppici di graminacee e piante annue (Thero-Brachypodietea), versanti calcarei della Grecia mediterranea, pinete mediterranee di pini mesogeni endemici, grotte non ancora sfruttate a livello turistico, foreste di *Quercus ilex*, formazioni di *Euphorbia dendroides*". Le specie della fauna relative alla "Direttiva 79/409/Cee e 92/43/Cee all. II" presenti sull'area, sono per gli Uccelli: *Anthus campestris*, *Bubo bubo*, *Burhinus oedicephalus*, *Calandrella brachydactyla*, *Caprimulgus europaeus*, *Circaetus alicus*, *Circus aeruginosus*, *Circus pygargus*, *Coacias garrulus*, *Falco biarmicus*, *Falco naumanni*, *Falco eleonorae*, *Pluvialis apricaria*, *Lanius minor*, *Lullula arborea*, *Melanocorypha calandra*, *Milvus migrans*, *Milvus milvus*, *Neophron ercnopterus*, *Pernis apivorus*, *Ficedula albicollis*. Per quanto riguarda rettili e anfibi: *Testudo hermanni*, *Bombina variegata*, *Elaphe quatuorlineata*, *Elaphe situla*.

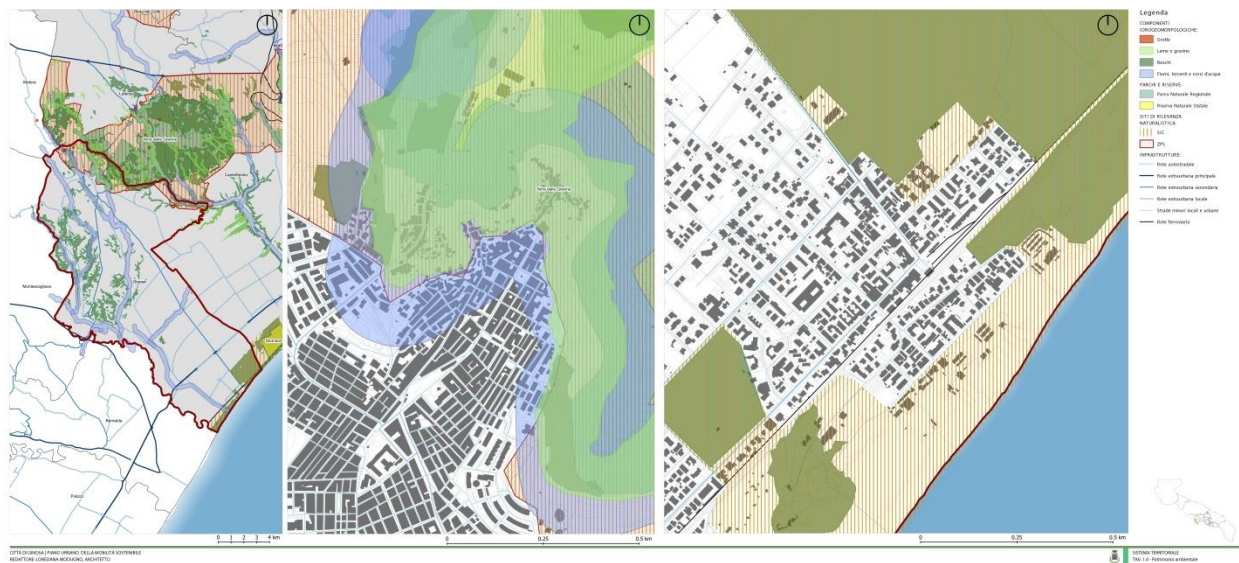
Per quanto attiene la vulnerabilità dell'area, "gli habitat rupestri sono a bassa fragilità ma sono continuamente sottoposti ad abusivismo edilizio, abbandono di rifiuti, scarico di acque fognarie. Problemi di incendi nelle gravine del settore orientale con copertura a pineta. I residui di pascoli steppici, habitat prioritario, sono sottoposti di recente a messa a coltura attraverso frantumazione e macinatura del substrato roccioso".



STRALCIO PUMS _ TAV.13 - Patrimonio ambientale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa

- **IL SITO RETE NATURA 2000 code SIC IT9130006** denominato **"Pineta dell'Arco Ionico"**, costituito da una serie di pinete che individuano un'area naturale protetta di 5.173 ettari istituita nel 1997. Estesa nella parte occidentale dell'arco ionico tarantino, comprende le pinete dei territori di Ginosa, Castellaneta, Palagiano, Massafra e Taranto. Incorpora le **Riserve naturali di Stornara e di Marinella Stornara** istituite con D.M. nel 1977. Oltre che per le mature formazioni di pino, la vegetazione di quest'area è importante per la presenza di alcune rarità botaniche nel sottobosco, quali *Helianthemum sessiflorum*, l'endemico *Helianthemum joninium*, *Plantago albicans*, *Satureja uneifolia*, *Ophrys tarentina* e *Romulea rollii*. Nello strato arbustivo, una componente essenziale è rappresentata dalle sclerofille sempreverdi che sono tipiche degli ambienti litoranei: *Pistacia lentiscus*, *Myrtus communis*, *Rosmarinus officinalis*, *Juniperus phoenicea*, *Juniperus oxycedrus* subsp. *Macrocarpa*, *Phillyrea latifolia*, *Asparagus acutifolius*, *Lonicera implexa*, *Rhamnus alaternus*, *Smilax aspera*, *Rubia peregrina*, ecc. Nei tratti interdunali, persistono piccole o modeste aree umide (**Lago Salinella**) nelle quali vi abbonda una flora idrolitica prevalentemente rappresentata da *Phragmites australis*. In queste località è possibile trovare piante che per la stazione in esame costituiscono associazioni vegetali più evolute. La pineta è rappresentata da una fustaia coetanea, alternata da piccoli gruppi di diversa età e strutturata da una densità, per lo più, normale o colma con alberi che possono raggiungere l'altezza di 20 metri.

La Scheda Biotaly relativa al SIC "Pineta dell'Arco Ionico" (IT9130006) riporta per la Vulnerabilità dell'area "L'habitat della pineta si presenta a bassa fragilità, così pure la duna a Ginepri. Le steppe salate di Salinella e i fiumi ionici sono invece habitat ad elevata fragilità. Per le pinete il pericolo più grosso è rappresentato dagli incendi e dagli insediamenti edilizi. La stabilità delle dune è minacciata dall'arretramento della linea di costa determinata dal minore apporto a mare di torbide da parte dei fiumi della Basilicata oggetto di captazione con strumenti".



STRALCIO PUMS _ TAV.14 - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa

Per completezza di informazione si sottolinea che a 3,5 km a sud ovest dell'insediamento turistico di Marina di Ginosa e a oltre 5 km dall'area di intervento, si rileva la presenza di due riserve naturali, entrambe ricomprese all'interno del **SIC "Costa Ionica Foce Bradano"**. Si tratta della riserva naturale di Metaponto (in destra idrografica del Bradano) e la riserva naturale "Marinella-Stornara" (in sinistra idrografica dello stesso fiume).

Si tratta di aree di notevole pregio ambientale e paesaggistico, in cui la vegetazione mantiene caratteri di naturalità pressoché totale. In particolare, la riserva Marinella-Stornara, comprende, in ambiente retrodunale e lungo un tratto di alveo di Bradano abbandonato, il lago Salinella, in cui sono tuttora presenti tratti dell'antica foresta planiziale igrofila un tempo diffusa su tutto l'arco ionico.

Il **Lago Salinella** rappresenta il principale luogo di interesse di Marina di Ginosa. Si tratta di piccolo lago costiero retrodunale, idealmente diviso in due dal confine fra Puglia e Basilicata all'interno dell'Area naturale protetta "Riserva naturale Stornara". Destinato ad Oasi di protezione dalla Regione Puglia, inserito nel '94 nel repertorio delle aree protette e segnalato dalla Società Botanica Italiana come "biotopo meritevole di conservazione", occupa l'alveo fossile del fiume Bradano che, un tempo, deviò il suo corso a seguito di fenomeni di tipo tettonico. Immerso in una splendida pineta di pino d'Aleppo e pino Domestico, il lago - ricordo di antiche ed immense paludi - con i suoi 90 ettari rappresenta l'ultima zona umida dell'anfiteatro ionico.

La fauna ittica è notevole ed il sito è anche rifugio ideale di numerose specie di uccelli palustri, tra i quali nelle diverse stagioni si possono osservare il gabbiano reale, il fanello, la calandrella, la gallinella d'acqua, il migliarino di palude, l'airone. Torre e lago sono inseriti nella Pineta Regina, che ha una estensione di circa 400 Ha. La vegetazione della pineta costiera è caratterizzata dalla fitta presenza di una tipica conifera mediterranea, il pino d'Aleppo (*pinushalepensis*), da alcuni pioppi bianchi ed una ricca ed odorosa macchia composta da lentisco, rosmarino, alterno, firillea ed asparago pungente.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 92 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Fioriscono anche cespugli di cisto e ginepro. Nidifica il colombaccio ed è possibile osservare numerose specie di uccelli migratori. Il lago è un importante luogo dove sostano numerose specie migratorie dove è possibile dedicarsi al birdwatching.

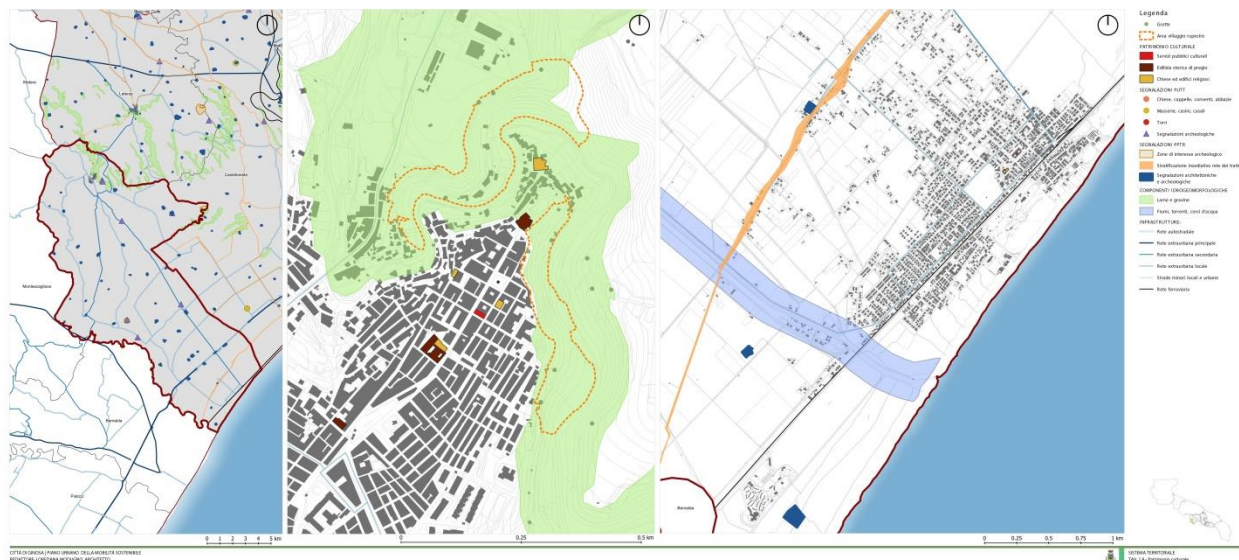


STRALCIO PUMS _ TAV.19 - Patrimonio ambientale/culturale - scala comunale Marina di Ginosola

Patrimonio Culturale

Il territorio di Ginosola risulta popolato da epoca assai antica (centro indigeno peuceta e successivamente municipio romano) come testimoniato da numerosi ritrovamenti archeologici. Già noto nell'800 per rinvenimenti fortuiti di vasi e monete (CAPURSO 1985), dagli inizi del 1900 ai giorni nostri ha restituito una ricchissima documentazione archeologica, proveniente da diverse zone del centro abitato e da aree limitrofe ad esso, pertinenti l'abitato e in particolare la necropoli peuceta (Località Stornara Panatano, Località Chiaradonna-tenuta Girifalco, Via Salento-Contrada Cappuccino, Contrada Frisino presso km 34 S.S. Taranto- Metaponto, Palazzo Comunale, Area del Cimitero, Contrada Lama, Lama del Pozzo-Masseria Girifalco) (cfr. GIANNOTTA 1990; DELL'AGLIO-LIPPOLIS, s. d.). Fu poi interessato dalla civiltà rupestre che si diffuse largamente. Gli insediamenti rupestri di Ginosola sono ubicati nelle Gravine di Rivolta e del Casale e fanno parte del profondo burrone che circonda a ferro di cavallo l'attuale abitato.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 93 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



STRALCIO PUMS _TAV.18 - Patrimonio culturale -scala comunale - centro Ginosola e Marina di Ginosola 15000

Numerose sono le chiese rupestri presenti presso la gravina di Rivolta: la Cripta di Eliseo, resti di una chiesa rupestre; la chiesa di Santa Sofia I, scavata nel fianco orientale della gravina, si trova nelle vicinanze della più recente chiesa di Santa Sofia, inserita in un complesso di grotte ora distrutte; la chiesa di Santa Sofia II, descritta da VENDITTI 1968, riferibile probabilmente al tardo 1600 e occupò il posto della distrutta Santa Sofia I; anche gli affreschi presenti sono di epoca recente; la chiesa di Santa Barbara del XIII sec. d.C.; la chiesa di San Marco del XII sec. d.C.; la chiesa di Santa Caterina; la chiesa di San Bartolomeo decorata da numerosi affreschi; la chiesa rupestre "a capanna" definita così dal VENDITTI per la particolare foggia della copertura, costituita da soffitto profilato a due falde. Localizzate nella gravina di Casale si ricordano le chiese rupestri: chiesa di Santa Domenica, datata XII-XIII sec. d.C. e caratterizzata da numerosi affreschi; la chiesa rupestre dell'Ecce Homo del XIII sec. d.C.; la chiesa dell'Anonima; la chiesa di San Vito Vecchia; la chiesa dei Santi Medici da tempo distrutta, la chiesa di San Leonardo e la chiesa di San Pietro.

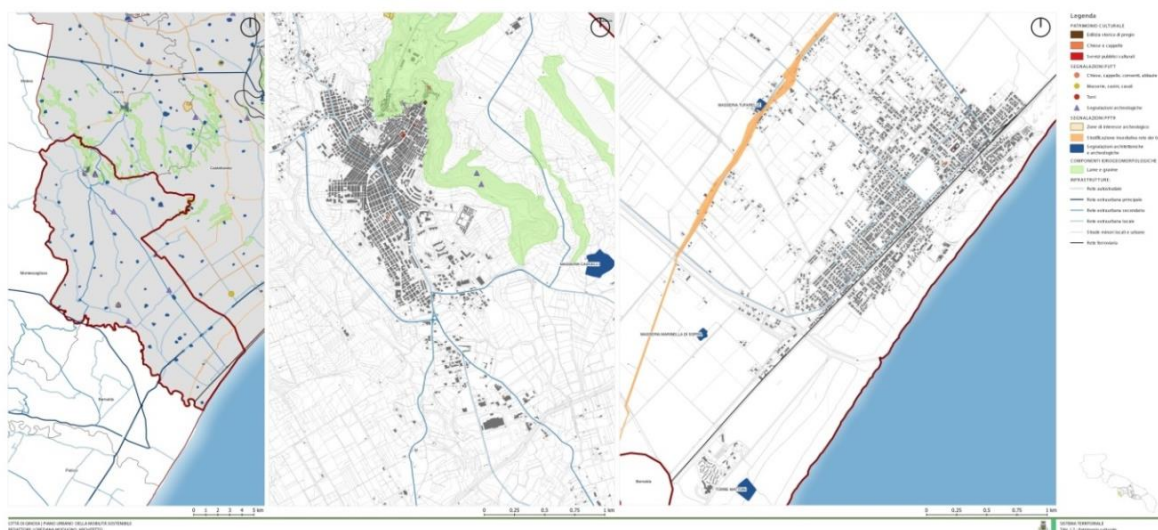
Le masserie rappresentano un prezioso esempio dell'architettura del passato, testimonianza insediativa che iniziò a svilupparsi a partire dal 1500 e conobbe la sua massima espansione nel '700 e nel'800. Le masserie del territorio di Ginosola rappresentano dei veri e propri "castrum" fortificati dotati di torri interne, corti e muniti di sistemi di difesa.

Tra le Masserie di rilevanza storico architettonica sono da ricordare: Masseria Girifalco una delle più significative presenti nell'area delle gravine dell'arco jonico. La parte più antica (risalente al X-XI sec.) è costituita dall'alta torre, il complesso rurale fu ampliato nel '500 e nel '700 e modificato nell'800 e si configura come un palazzo-castello dotato di corte chiusa, abitazione padronale, cappella, locali, vaste cisterne per il recupero delle acque piovane e numerose feritoie disseminate su quasi tutti gli edifici; Masseria Peppariello e Masseria Follerato. _estratto da "Piano di gestione dell'area delle Gravine dell'Arco Jonico Sito Sic e ZPS -Area delle Gravine- IT9130007" _

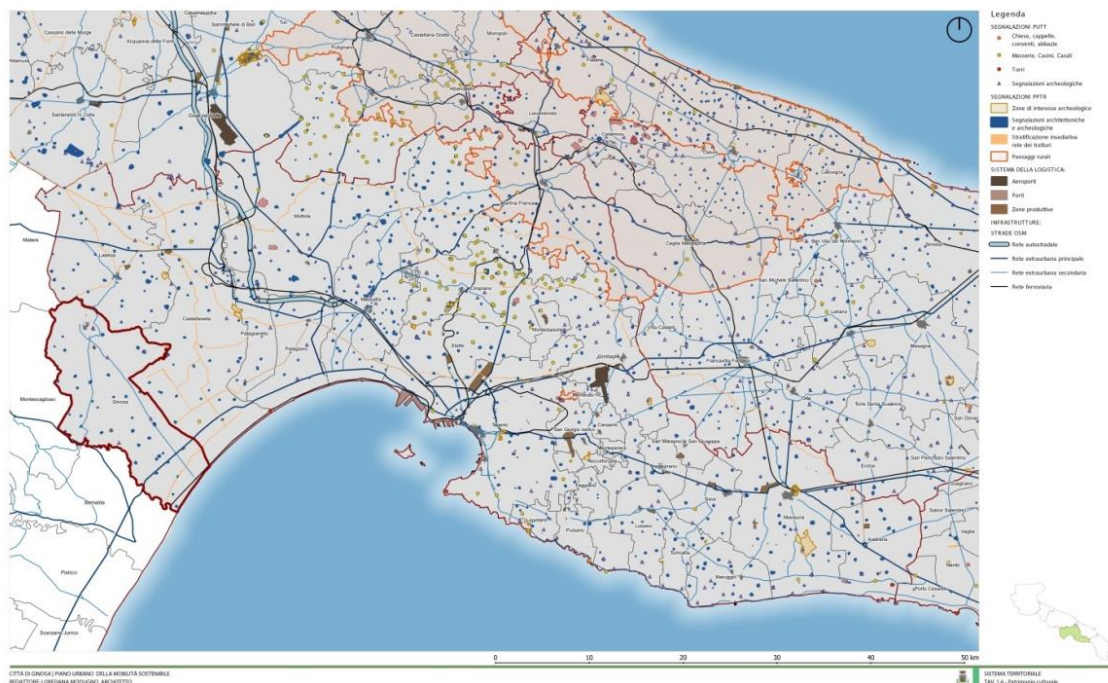
Come ampiamente descritto nella parte III (paragrafo 3.3.6 LA RETE DEI TRATTURI) l'agro Ginosino è interessato dalla presenza di tre **tracciati armentizi**:

- N.82. Tratturello "Bernalda - Ginosola - Laterza
- N.77 Regio Tratturello Palagianò_ Bradano
- N.79 Tratturello Pineto

I tracciati armentizi che attraversano il territorio di Ginosola per il loro attuale interesse storico, archeologico e turistico - ricreativo costituiscono un potenziale per lo sviluppo del cicloturismo.



STRALCIO PUMS_TAV.17 - Patrimonio culturale - scala comunale - Ginosola e Marina di Ginosola



STRALCIO PUMS_TAV.16 - Patrimonio culturale - scala provinciale

La mappe a seguire rappresentano la dotazione di servizi di vario tipo presenti sul territorio (Ginosa e Marina di Ginosa). L'identificazione di tali luoghi consente di individuare quali siano le connessioni da garantire fra questi poli e le zone residenziali per favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e non solo come mezzo di svago. In corrispondenza della ss580 e della viabilità principale si sono sviluppate aree produttive e commerciali.

Tali poli (strutture o aree con finalità ricreative o sportive, parchi cittadini, uffici pubblici e altri servizi di pubblica utilità, compresi i nodi del TPL) rappresentano i punti a maggiore domanda di ciclabilità. In corrispondenza di questi attrattori, grazie alla rete ciclabile pianificata, sarà opportuno prevedere l'installazione di cicloposteggi per favorire il posteggio sicuro del mezzo e l'intermodalità.



STRALCIO PUMS _TAV. 1:12 SISTEMA ATTRATTORI - GINOSA



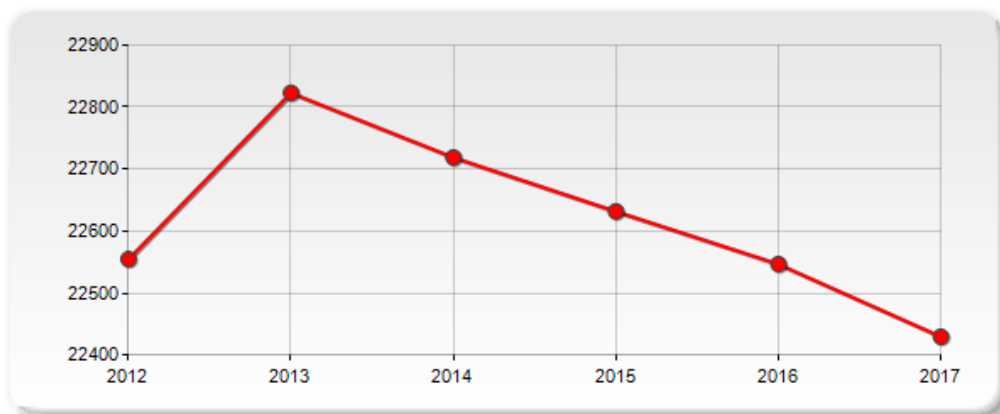
STRALCIO PUMS _TAV. 1.13 SISTEMA ATTRATTORI - MARINA DI GINOSA

5.1.3 SISTEMA DELLA POPOLAZIONE

Il comune di Ginosa, ha una superficie territoriale di circa 187.33 kmq e una popolazione di circa 22.430 abitanti (11.143 (M), 11.287 (F) - ISTAT 2017), con una densità abitativa di circa 119,7 abitanti / kmq. La popolazione risulta principalmente distribuita nella zona urbana di Ginosa-città e nel territorio agricolo circostante (circa 77%), mentre la rimanente parte nella zona urbana di Ginosa Marina (26% circa). Marina di Ginosa ha un tessuto urbano più esteso di Ginosa e conta di una popolazione stabile di circa 6.000 abitanti, che durante il periodo estivo supera le 100.000 unità.

Come molte altre realtà urbane in Italia, anche Ginosa è entrata in una fase di relativa stabilità sotto l'aspetto delle dinamiche demografiche, con alcuni tratti leggermente regressivi come rappresentato nel grafico sotto riportato. La popolazione totale rilevata nel 2017, è risultata composta da circa 22.430 abitanti contro i 22.582 del 2001.

L'ultimo censimento ISTAT delle Popolazioni e delle Abitazioni (9 ottobre 2011), fornisce uno degli strumenti di analisi più dettagliato oggi reperibile. I dati del censimento ISTAT 2011, nonostante non siano particolarmente recenti, restano ad oggi il principale riferimento ufficiale per le amministrazioni.



Trend Popolazione_ ISTAT 2017

Popolazione residente e relativo trend dal 2012, saldo naturale e saldo migratorio, tasso di natalità, tasso di mortalità, tasso di crescita e tasso migratorio nel Comune di GINOSA

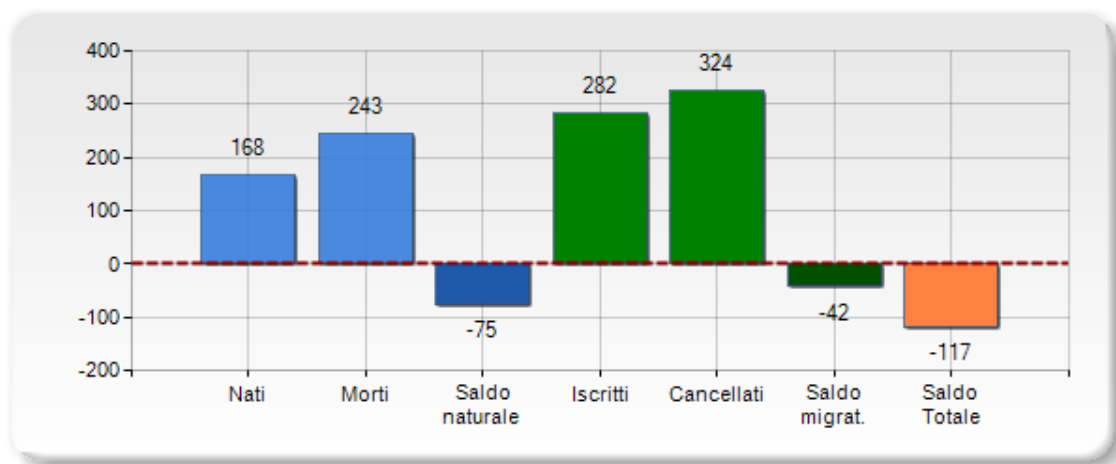
BILANCIO DEMOGRAFICO (Anno 2017)

Popolazione al 1 gen.	22.547
Nati	168
Morti	243
Saldo naturale ^[1]	-75
Iscritti	282
Cancellati	324
Saldo Migratorio ^[2]	-42
Saldo Totale ^[3]	-117
Popolazione al 31° dic.	22.430

TREND POPOLAZIONE

Anno	Popolazione (N)	Variazione % su anno prec.
2012	22.555	-
2013	22.823	+1,19
2014	22.719	-0,46
2015	22.632	-0,38
2016	22.547	-0,38
2017	22.430	-0,52

Variazione % Media Annuale (2012/2017): -0,11
Variazione % Media Annuale (2015/2017): -0,64



BILANCIO DEMOGRAFICO_ ISTAT 2017

- Tasso di Natalità[4]: 7,5‰ (ovvero 3177° posto su 7954 comuni Italiani)
- Tasso di Mortalità[5]: 10,8‰ (ovvero 4561° posto su 7954 comuni Italiani)
- Tasso Migratorio[6]: -1,9‰ (ovvero 4629° posto su 7954 comuni Italiani)
- Tasso di Crescita[7]: -5,2‰ (ovvero 4090° posto su 7954 comuni Italiani)

POPOLAZIONE PER ETÀ (Anno 2017)

Classi	Maschi		Femmine		Totale	
	(n.)	%	(n.)	%	(n.)	%
0 - 2 anni	258	2,32	264	2,34	522	2,33
3 - 5 anni	332	2,98	275	2,44	607	2,71
6 - 11 anni	619	5,56	598	5,30	1.217	5,43
12 - 17 anni	762	6,84	634	5,62	1.396	6,22
18 - 24 anni	928	8,33	892	7,90	1.820	8,11
25 - 34 anni	1.422	12,76	1.314	11,64	2.736	12,20
35 - 44 anni	1.614	14,48	1.581	14,01	3.195	14,24
45 - 54 anni	1.630	14,63	1.678	14,87	3.308	14,75
55 - 64 anni	1.442	12,94	1.500	13,29	2.942	13,12
65 - 74 anni	1.088	9,76	1.193	10,57	2.281	10,17
75 e più	1.048	9,41	1.358	12,03	2.406	10,73
Totale	11.143	100,00	11.287	100,00	22.430	100,00

[1] Saldo Naturale = Nati - Morti;

[2] Saldo Migratorio = Iscritti - Cancellati;

[3] Saldo Totale = Saldo Naturale + Saldo Migratorio;

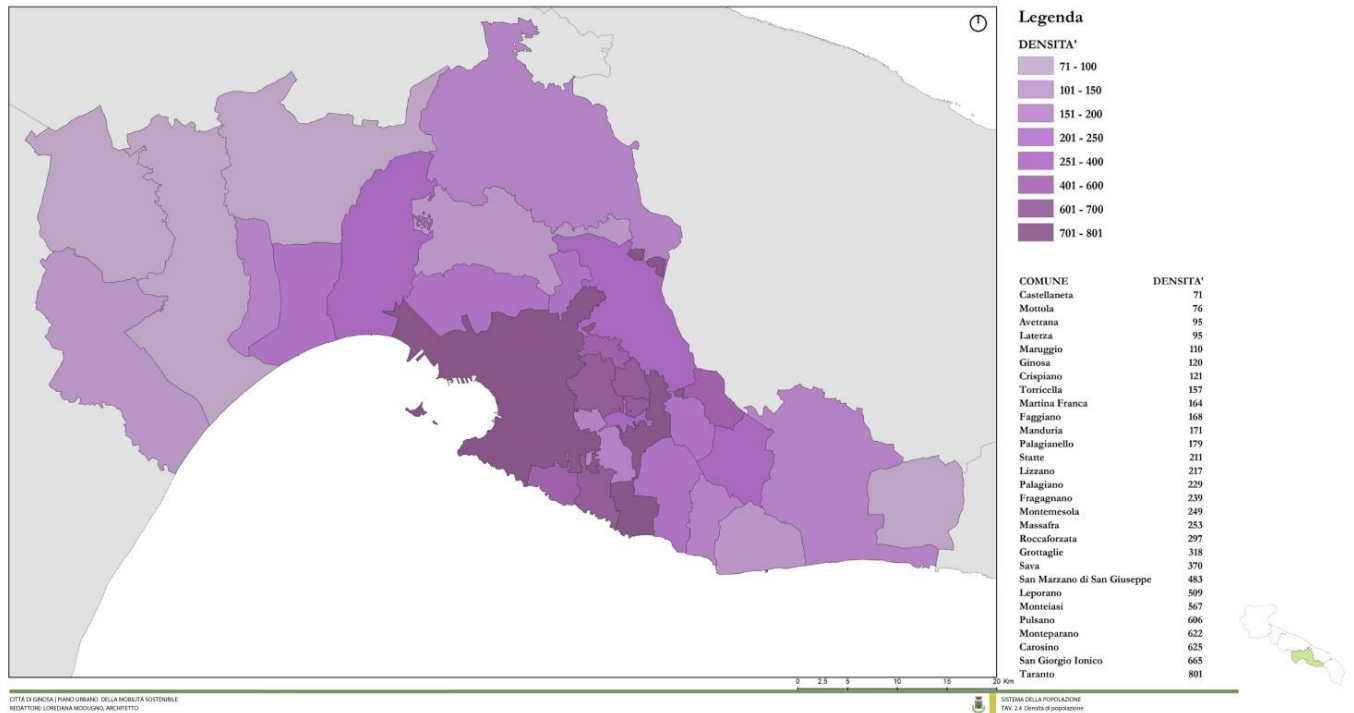
[4] Tasso di Natalità = (Nati / Popolazione media) * 1.000;

[5] Tasso di Mortalità = (Morti / Popolazione media) * 1.000;

[6] Tasso Migratorio = (Saldo Migratorio / Popolazione media) * 1.000;

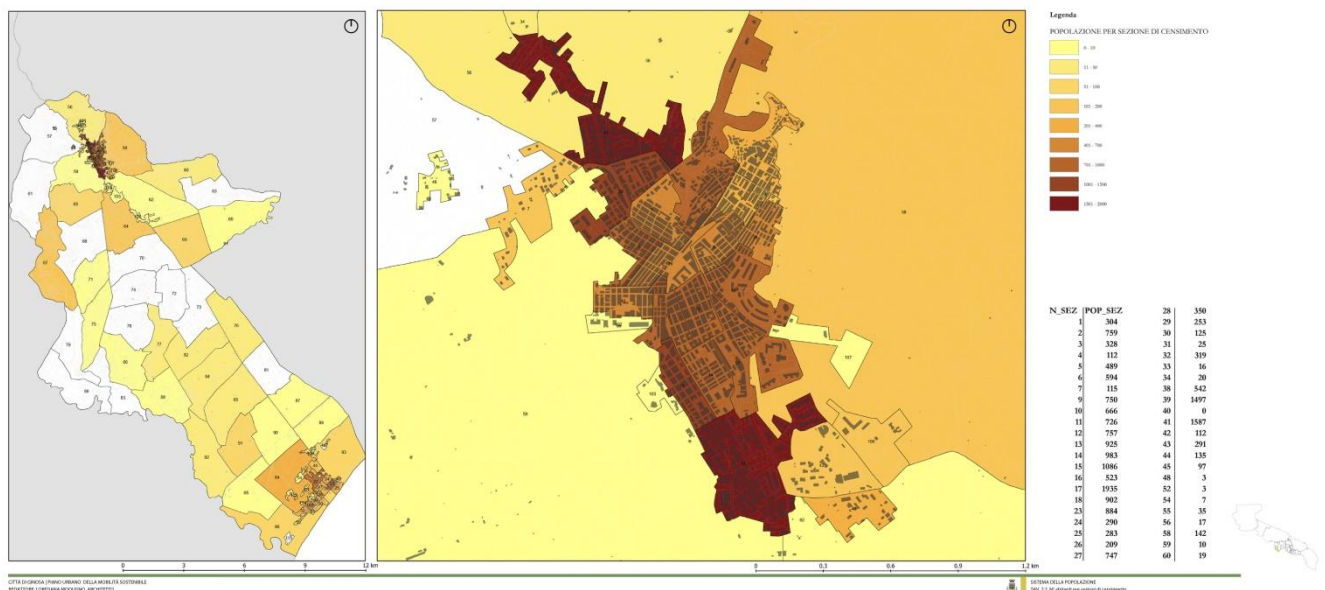
[7] Tasso di Crescita = Tasso di Natalità - Tasso di Mortalità + Tasso Migratorio

La mappe rappresentano i risultati del Censimento scala territoriale e comunale : per ogni sezione censuaria sono indicati il numero e la densità di abitanti.



STRALCIO PUMS _ TAV. 2.4 Densità di popolazione_scala provinciale _istat 2011

Dall'analisi dei dati Istat effettuata per sezioni di censimento si rileva che le sezioni di censimento dell'area più prossima al capoluogo, presentano densità più elevate, perché prettamente residenziali, mentre le sezioni dislocate a sud sono caratterizzate da una densità minore.



STRALCIO PUMS _ TAV. 2.2 Abitanti per sezioni di censimento_GINOSA_ISTAT 2011



NSEZ	0-19	20-74	più di 74
1	43	217	44
2	162	508	89
3	53	216	59
4	20	82	10
5	76	315	98
6	123	384	87
7	21	90	4
9	145	496	109
10	129	457	80
11	120	496	110
12	137	526	94
13	190	637	98
14	185	679	119
15	245	737	104
16	90	349	84
17	517	1363	55
18	159	655	88
23	168	614	102
24	71	213	6
25	42	210	31
26	34	144	31
27	177	548	22
28	51	265	34
29	63	179	11
30	22	95	8
31	4	21	0
32	74	237	8
33	2	13	1
34	3	15	2
38	105	361	76
39	338	1061	98
40	0	0	0
41	353	1125	109
42	35	76	1
43	102	185	4
44	10	114	11
45	24	71	2
48	1	2	0
52	0	3	0
54	0	6	1
55	8	27	0

NSEZ	0-19	20-74	più di 74
56	8	9	0
58	48	92	2
59	0	9	1
60	6	13	0
62	3	5	0
64	30	102	2
65	20	60	4
66	3	4	0
67	46	134	10
69	16	59	11
71	0	2	0
75	0	2	0
76	4	15	2
77	3	19	0
80	0	1	0
82	3	11	2
84	13	31	4
85	3	13	1
87	5	4	0
88	3	4	0
89	2	7	1
90	0	3	0
91	16	33	9
92	1	17	4
93	8	47	6
94	43	268	29
95	0	6	0
96	24	65	2
97	33	97	7
98	24	105	34
99	67	253	38
100	114	326	32
101	2	7	0
102	1	5	0
103	1	6	0
104	0	0	0
105	0	0	0
106	31	76	0
107	1	2	0
108	0	0	0

NSEZ	0-19	20-74	più di 74
109	16	64	4
110	1	6	0
111	2	2	0
112	0	0	2
113	1	5	0
114	0	0	0
116		0	0

Popolazione per età e sezioni
di censimento _ISTAT 2011



N_SEZ	POP_SEZ
1	304
2	759
3	328
4	112
5	489
6	594
7	115
9	750
10	666
11	726
12	757
13	925
14	983
15	1086
16	523
17	1935
18	902
23	884
24	290
25	283
26	209
27	747
28	350
29	253
30	125
31	25
32	319
33	16
34	20
38	542
39	1497

N_SEZ	POP_SEZ
40	0
41	1587
42	112
43	291
44	135
45	97
48	3
52	3
54	7
55	35
56	17
58	142
59	10
60	19
62	8
64	134
65	84
66	7
67	190
69	86
71	2
75	2
76	21
77	22
80	1
82	16

N_SEZ	POP_SEZ
84	48
85	17
87	9
88	7
89	10
90	3
91	58
92	22
93	61
94	340
95	6
96	91
97	137
98	163
99	358
100	472
101	9
102	6
103	7
104	0
105	0
106	107

N_SEZ	POP_SEZ
107	3
108	0
109	84
110	7
111	4
112	2
113	6
114	0
116	0

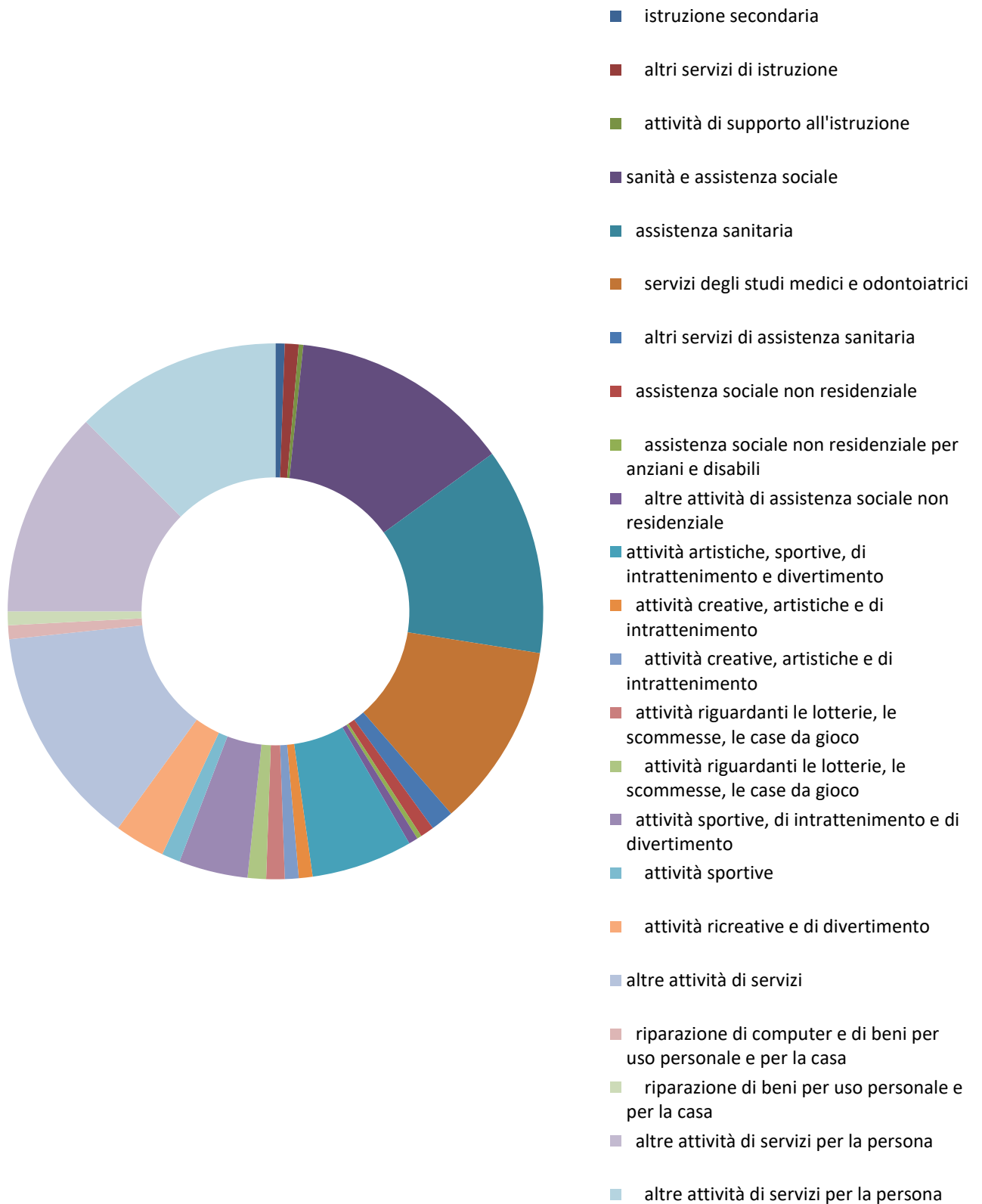
Popolazione per sezioni di censimento _ISTAT 2011

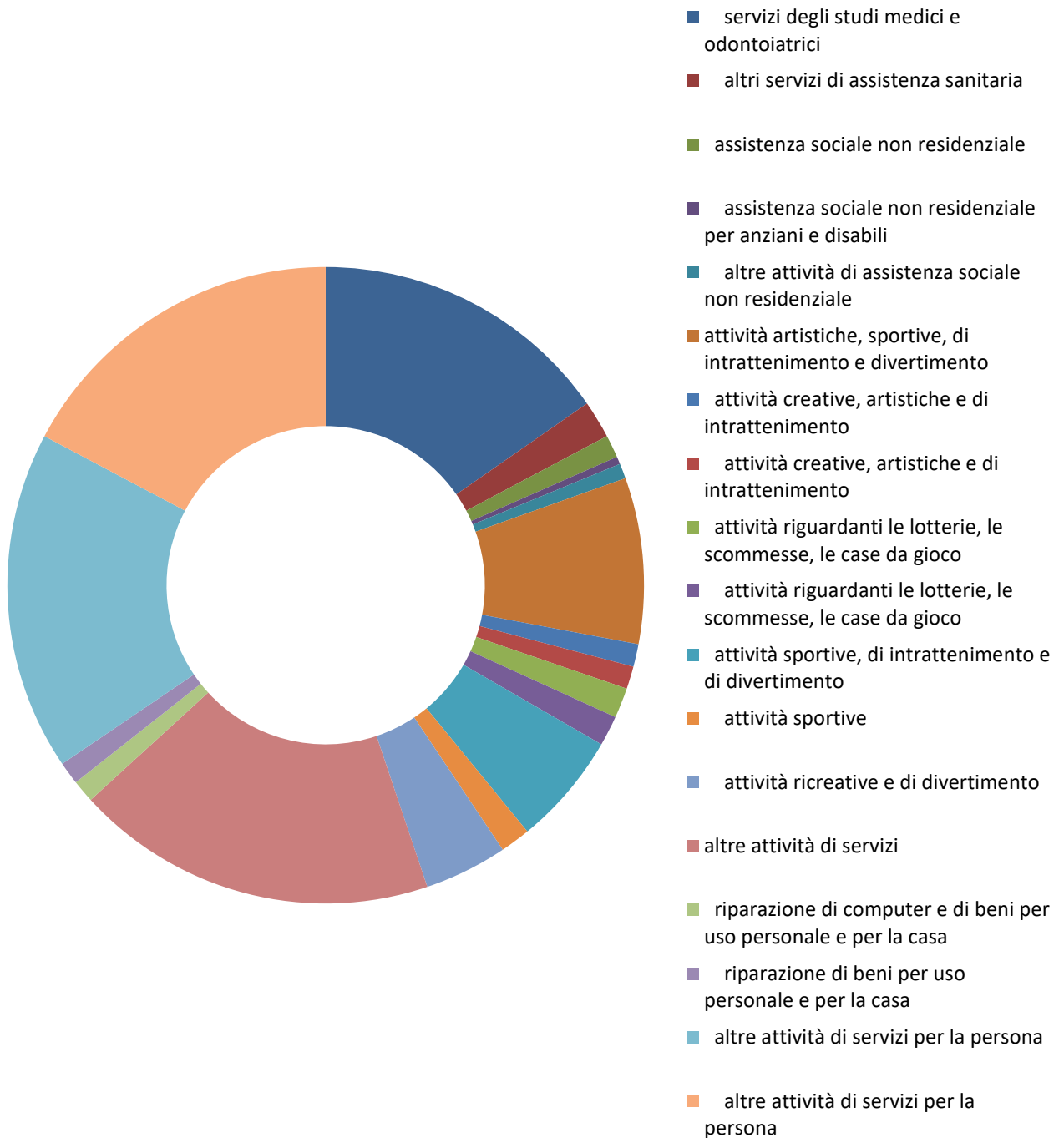
Censimento Popolazione al 2011_dati ISTAT		
0-19	20-74	più di 74
4.704	15.781	2.097
Totale 22.582		

Censimento Popolazione al 2017_dati ISTAT		
0-19	20-74	più di 74
4.198	15.826	2.406
Totale 22.430		

Di seguito sono riportati:

- le imprese attive _ISTAT 2011
- la distribuzione degli addetti | occupati per sezione di attività economica_ ISTAT 2011

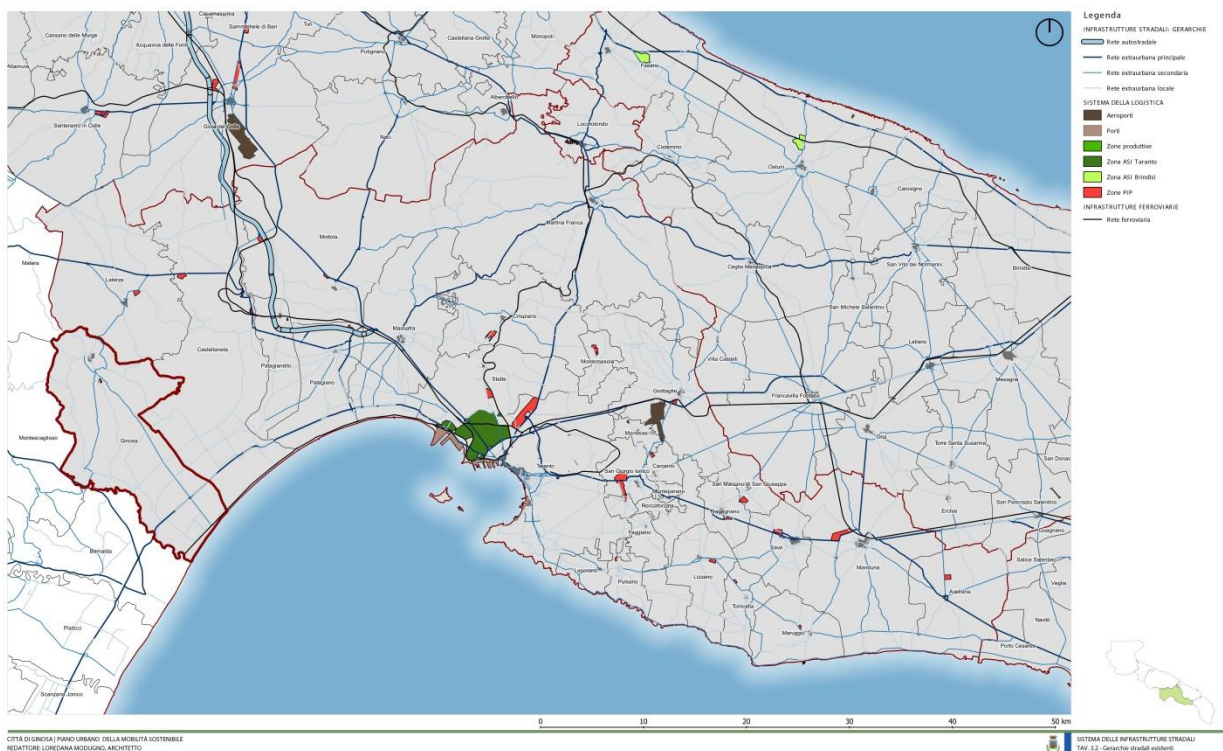




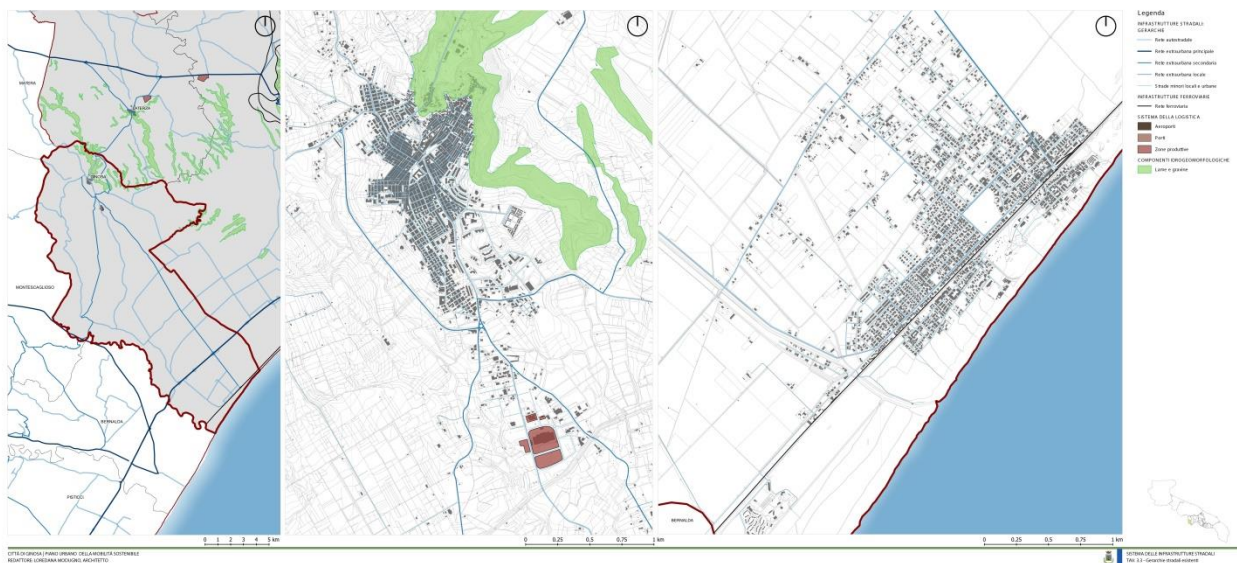
5.14 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

Il territorio di Ginosola, con una superficie di 187,33 km² che comprende anche il litorale di Marina di Ginosola, è l'ultimo comune della provincia jonica al confine con la Basilicata.

Il territorio è attraversato da una arteria interregionale (La Statale Jonica) che collega Taranto e Bari con la Calabria, interessata da notevoli flussi turistici e commerciali. La statale costituisce inoltre un supporto infrastrutturale, insieme alla ferrovia che si snoda parallela alla costa a circa tre chilometri di distanza, dagli insediamenti industriali della zona di Taranto, del Basento e di tutti i comuni costieri.



STRALCIO PUMS _ TAV.3.2 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala provinciale



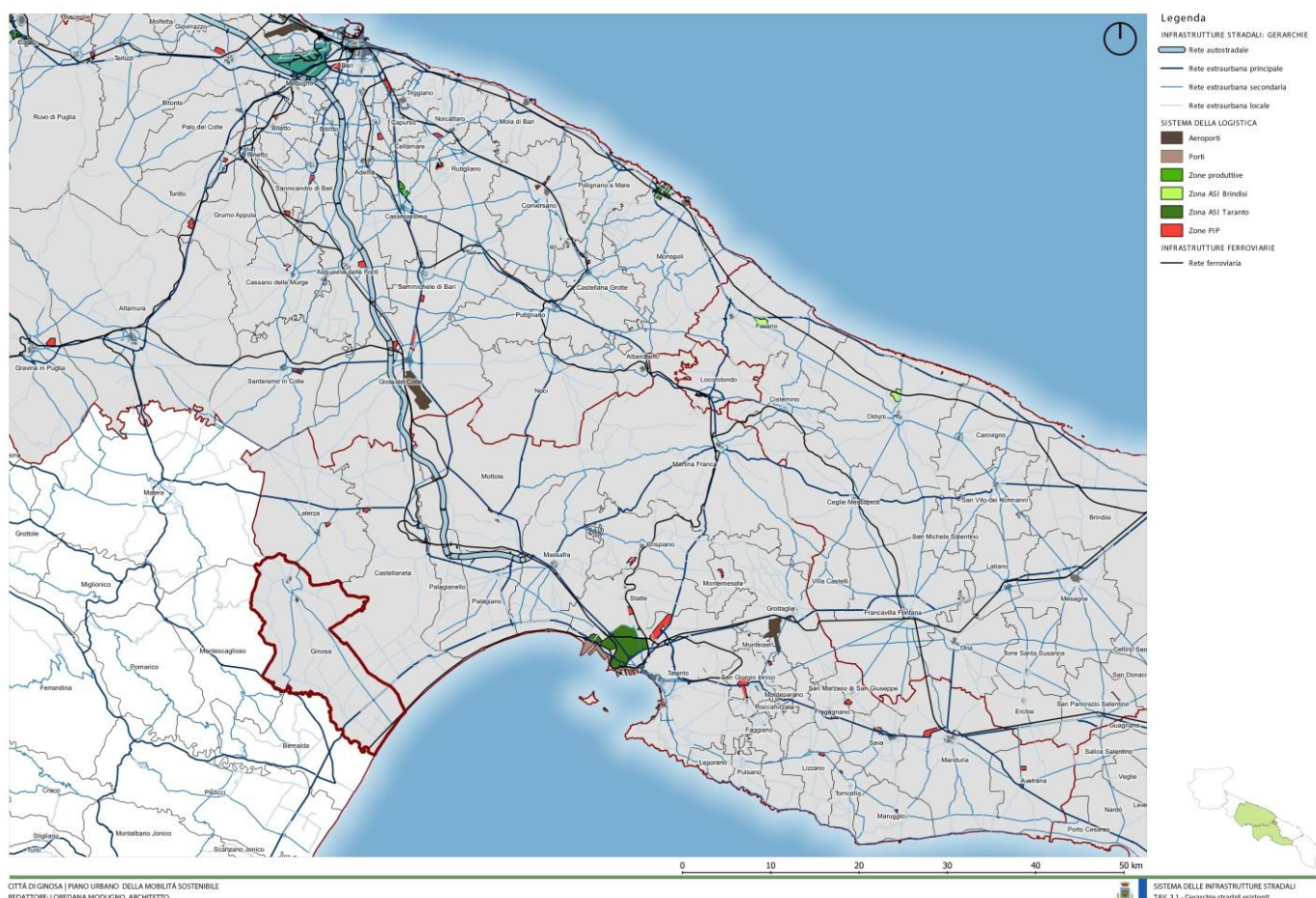
STRALCIO PUMS _ TAV.3.3 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala comunale

Il collegamento trasversale, fra zona a monte (Ginosa) e zona a mare (Marina di Ginosa) del territorio comunale, è assicurato dalla S.S. 580 (Distanza 20,7km - tempo percorrenza 20min.) ; altri assi stradali invece collegano il capoluogo ai centri vicini di Bernalda, Montescaglioso, Matera, Castellaneta e Laterza.

In particolare Ginosa confina con:

- Laterza (TA) a cui è collegata tramite la S.P. 580 - Distanza 7.2 km - tempo percorrenza 9 min.
- Castellaneta (TA) tramite la SS580 e SS7 - Distanza 22 km - tempo percorrenza 23 min.
- Matera a cui è collegata tramite la S.P.5 e la SS7 - Distanza 24,8 km - tempo percorrenza 29 min. ()
- Bernalda (MT) tramite la SS580 e la Strada Statale 106 Jonica/E90 - Distanza 38,4 km - tempo percorrenza 32 min.
- Montescaglioso (MT) a cui è collegata tramite la SP1 (Strada Provinciale Montescaglioso - Ginosa) - Distanza 13,9 km - tempo percorrenza 20 min.

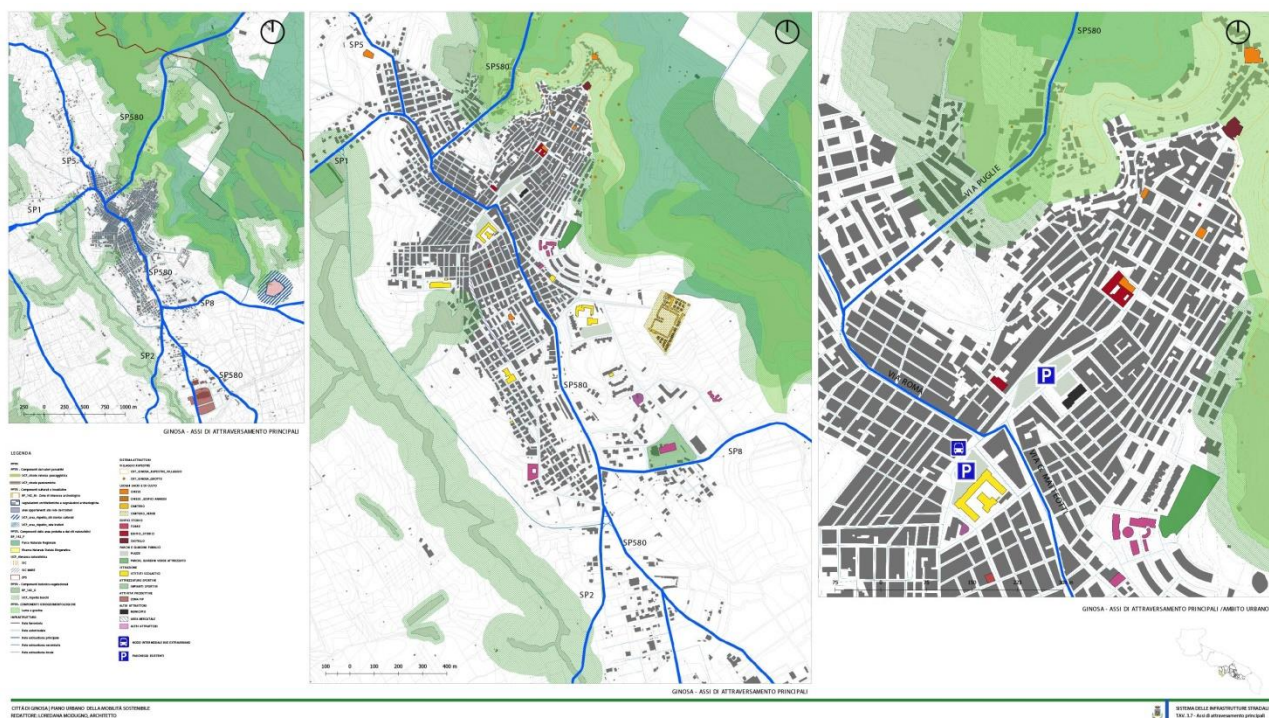
Ginosa dista dalla città di Taranto circa 54,9 km (45 min.) ed è ad essa connessa tramite la SS580 e E90. Il collegamento con Bari, distante circa 80,7 km (1 h) è garantito dalla SS580, SS7, SP23 e dall'autostrada A14.



5.1.4.1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ

Come accade generalmente nei centri urbani di piccole e medie dimensioni, anche a Ginosa Città i problemi principali della circolazione sono legati prevalentemente:

- all'insufficienza di numerose sezioni stradali (retaggio dello sviluppo passato della città) rispetto ai flussi automobilistici;
- alla promiscuità d'uso delle strade tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali.



STRALCIO PUMS _TAV.3.26 - Assi di attraversamento principale - scala comunale

L'asse principale di scorrimento si sviluppa lungo la **SS580**, che nel tratto urbano coincide con *via Puglie, via Roma e via G. Matteotti*, per proseguire verso Marina di Ginosa.

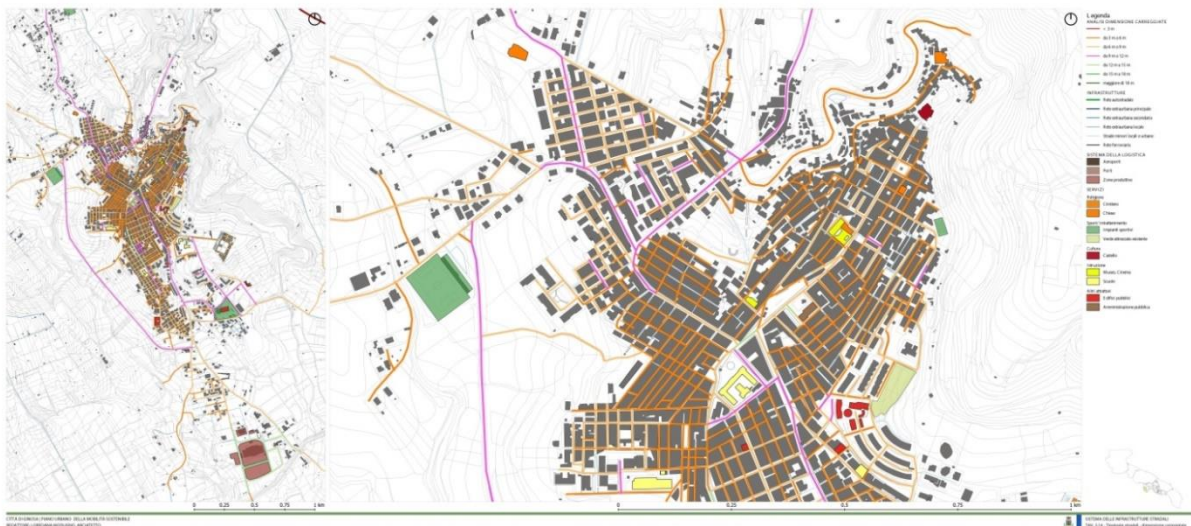
All'interno dell'abitato, ciascuno degli assi sopracitati è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia, con sosta consentita su uno dei lati, la sosta diventa regolamentata man mano che ci si avvicina al sistema delle piazze centrali (Piazza IV Novembre e piazza Nusco). L'asse della SS580 oltre a svolgere funzioni di connessione verso la città compatta, è a servizio anche della Zona P.I.P., posta ai margini periferici.

Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da *viale dei Martiri d'Ungheria* che si sviluppa all'interno dell'abitato di Ginosa e collega la parte sud-ovest della città con centro storico, la sezione stradale è a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia con sosta consentita su ambo i lati. L'asse si riduce e diventa a senso unico di marcia nel tratto tra *via A. Diaz* e *via Monte Grappa*.

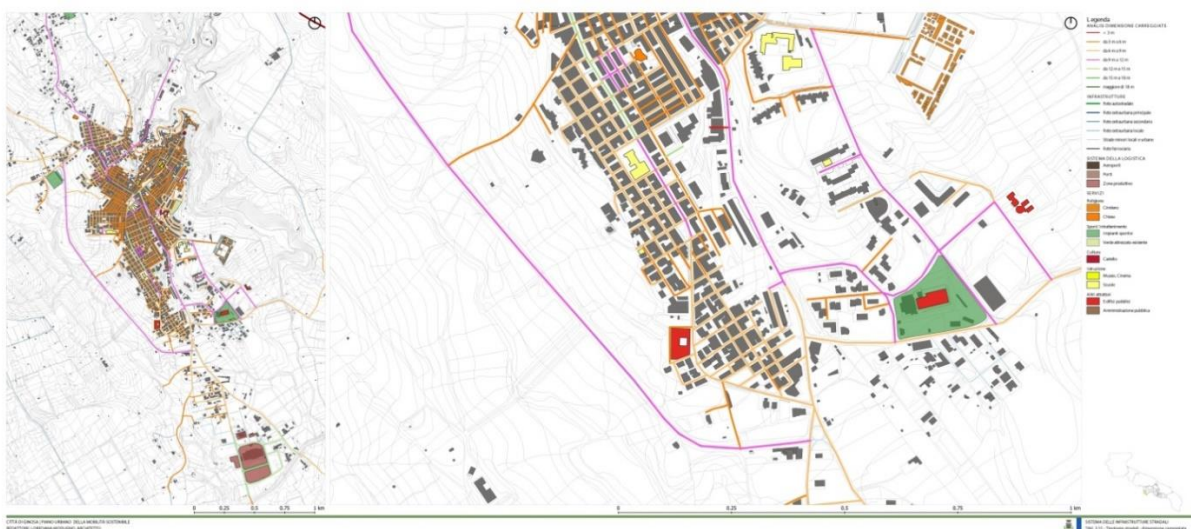


La Circonvallazione Sud, nata come strada di collegamento tra provinciali (raccorda la SS 580 proveniente da Laterza alla statale per Marina di Ginosa), attualmente è in fase di collaudo. La messa in esercizio di questa strada servirà per deviare dal centro urbano il traffico veloce e il traffico pesante, consentendo di superare il tappo costituito dalla stretta Via Roma, strada di accesso principale alla cittadina, restituendo finalmente una maggiore vivibilità e un maggiore equilibrio alla città oltre ad un migliore funzionamento del sistema dei trasporti.

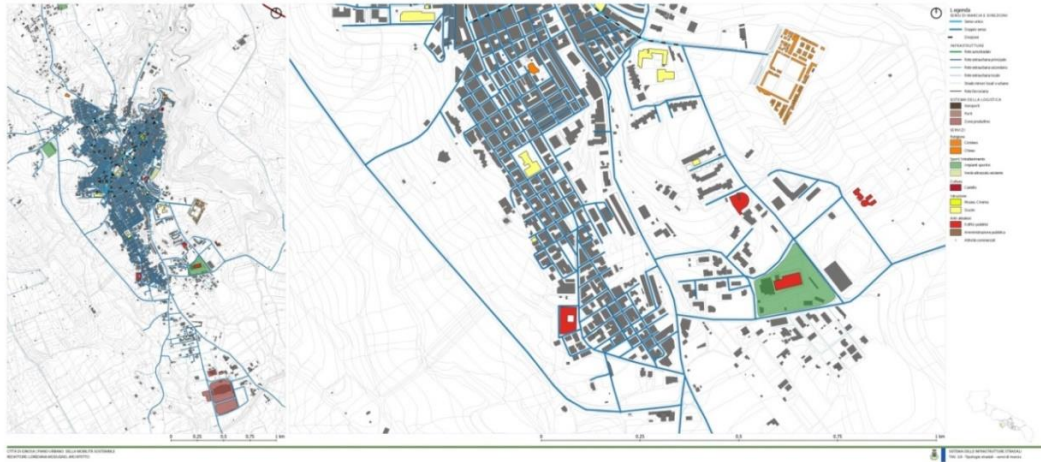
La rete stradale urbana di Ginosa città è caratterizzata da strade in genere strette, tortuose e con pendenze accentuate. La tessitura non riconducibile a nessuno degli schemi classici, né a quello a scacchiera, né a quello radiale-orbitale. Il sistema ha una capacità complessiva (ambientale e di deflusso) piuttosto limitata, sia per l'impossibilità di identificare percorsi orbitali portanti sui quali indirizzare i flussi "interquartiere", sia per la scarsa capacità degli incroci.



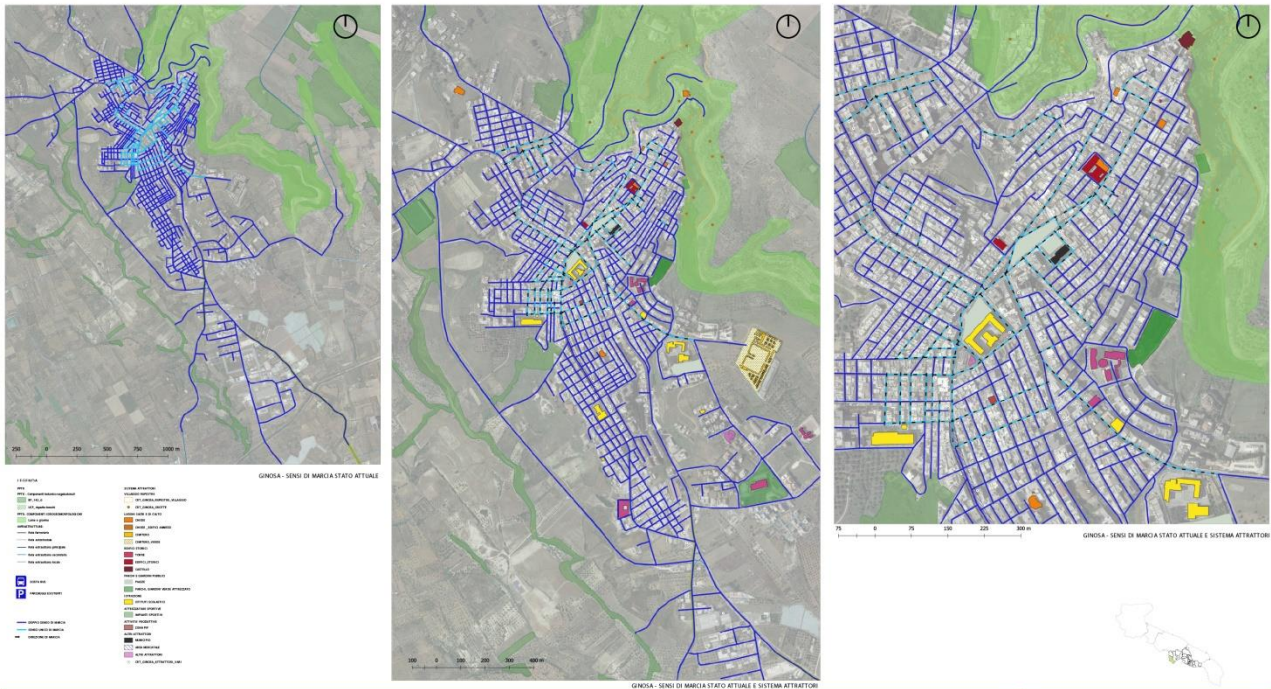
STRALCIO PUMS _TAV.3.14 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa



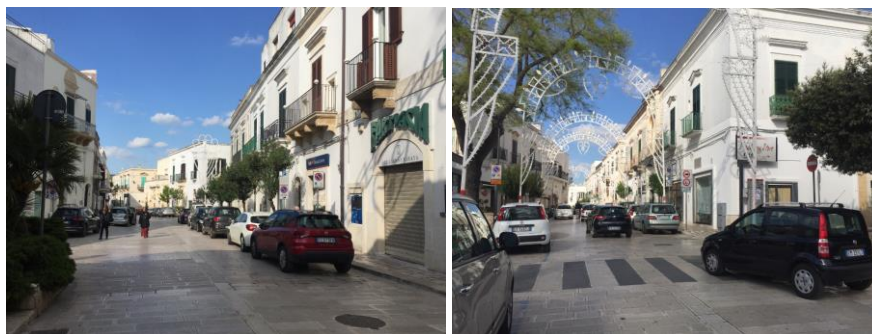
STRALCIO PUMS _TTAV.3.15 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa



STRALCIO PUMS_TTAV.3.8 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosola



STRALCIO PUMS_TAV.3.11 - SENSI DI MARCIA - STATO ATTUALE - GINOSA





Ginosa - nucleo antico



Via Puglie_Ginosa



Via Roma_Ginosa



Piazza Nusco _GINOSA



Via Poggio _GINOSA



Viale Martiri d'Ungheria_Ginosa



Viale Martiri d'Ungheria_Ginosa



Via Matteotti_ Ginosola



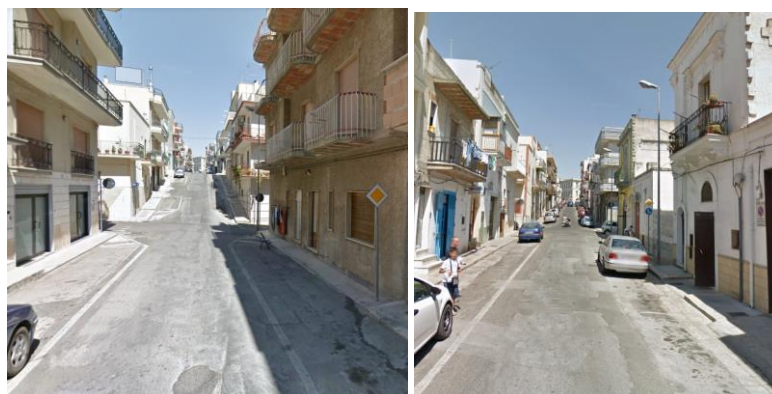
Via della Pace _ Ginosola



Via Volturno _ Ginosola



Via Diaz _ Ginosa



Via Papa Giovanni XXIII_Ginosa / Via Vittorio Veneto_Ginosa



Via Liborio Romano _Ginosa

5.1.4.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA

Il territorio comunale di Marina di Ginosa è interessato da una arteria interregionale (La Statale Jonica) localizzata in prossimità della costa. La strada Statale **106 Jonica (SS 106)** si estende per 491 km da Reggio Calabria a Taranto, percorrendo tutta la costa jonica di Calabria, Basilicata e parte di quella pugliese. Costituisce una direttrice di traffico di rilevanza nazionale, interessata da notevoli flussi turistici e commerciali, ed è ricompresa nella **Strada europea E90**.

(La E90 attraversa 5 paesi europei e include 4 passaggi attraverso il mare: Barcellona in Spagna, Mazara del Vallo, Messina, Reggio Calabria, Catanzaro e Brindisi in Italia, Igoumenitsa in Grecia e Eceabat e Çanakkale in Turchia.)



Strada europea E90.

La statale 106 serve le località balneari dei comuni di Ginosola, Castellaneta, Palagiano prima di collegarsi con la strada statale 106 dir Jonica che la collega all'autostrada A14. La statale costituisce inoltre un supporto infrastrutturale, insieme alla ferrovia che si snoda parallela alla costa a circa tre chilometri di distanza, degli insediamenti industriali della zona industriale di Taranto, del Barento e di tutti i comuni costieri.

Il collegamento trasversale, fra zona a monte e zona a mare del territorio comunale, è assicurato dalla **S.P. 580** (ora strada provinciale ex SS 580) che collega Marina di Ginosola con Ginosola e Laterza, innestandosi altresì sulla strada statale 106 Jonica. Nel tratto urbano la SP580 coincide con Viale Trieste.



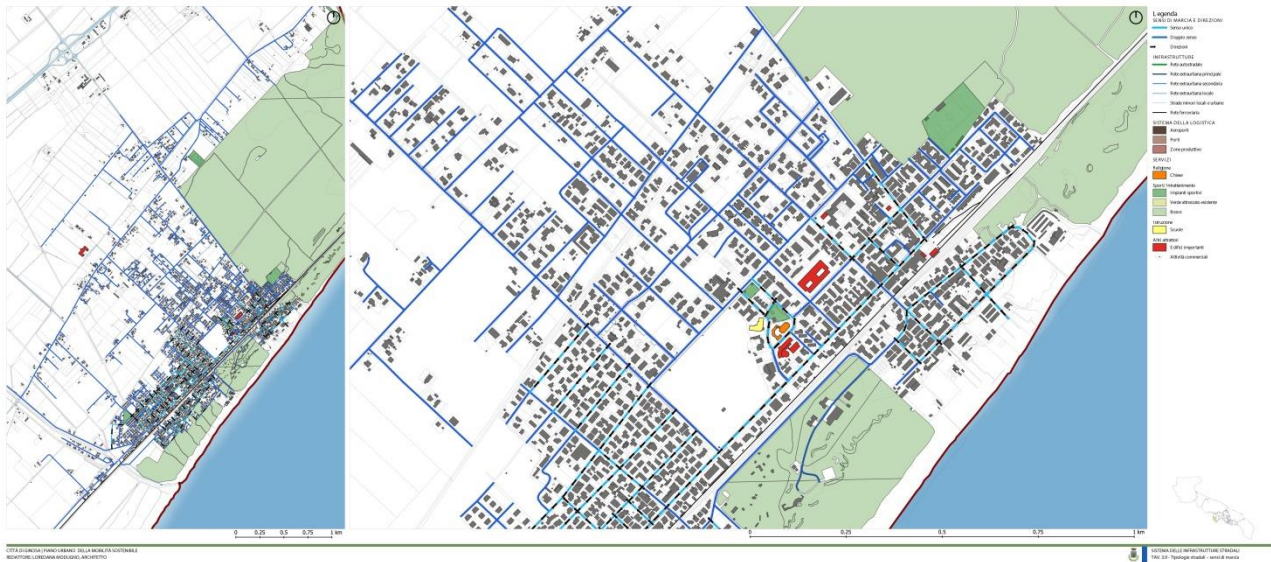
STRALCIO PUMS_ TAV.3.27 - Assi di attraversamento principale - scala comunale

L'asse di Viale Trieste è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia, con pista ciclabile in sede protetta su un lato (tratto da Pineta Regina a via Pordenone).

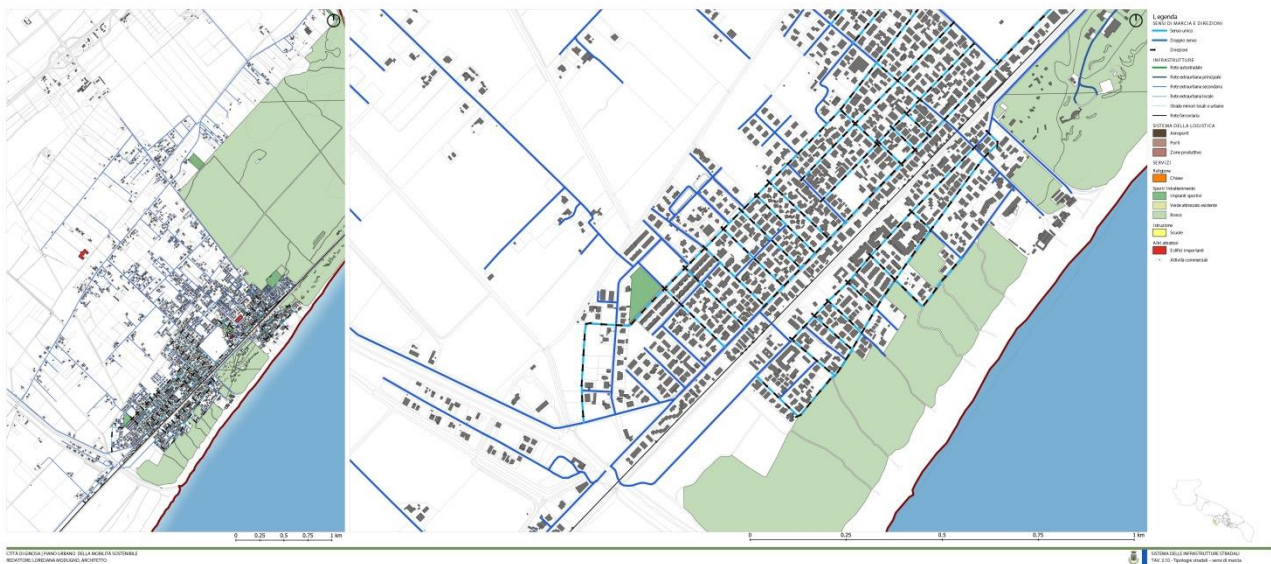
L'asse di viale Trieste nel tratto finale tra viale Pitagora e Largo della Stazione, cambia di direzione marcia, diventando a senso unico. Questo tratto è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia a senso unico di marcia, con sosta consentita su uno o ambo i lati.



Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da **Via Lungo Galaso** che si sviluppa all'interno dell'abitato di Marina Ginosola e collega la strada statale 106 Jonica (SS 106) con Viale Ionio. La sezione stradale è a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia.



STRALCIO PUMS_TAV.3.9 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosola



STRALCIO PUMS_TAV.3.10 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosola



STRALCIO PUMS_TAV.3.12 - SENSI DI MARCIA - STATO ATTUALE -MARINA DI GINOSA

La tessitura urbana di Marina di Ginosa è riconducibile allo schema a scacchiera. Il sistema ha una capacità complessiva (ambientale e di deflusso) piuttosto buona, con possibilità di identificare percorsi orbitali portanti sui quali indirizzare i flussi.

All'interno del tessuto urbano i principali assi di scorrimento sono viale Pitagora e viale Ionio; il sottopasso di via Stella Maris, il sottopasso denominato "Sottovia P. Sorci" ed il passaggio a livello di viale Pola, unici punti di superamento della linea ferroviaria che corre parallelamente alla costa.

Viale Ionio attraversa tutto il centro abitato in direzione parallela alla linea di costa e alla linea ferroviaria, l'asse è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia a senso unico di marcia, con pista ciclabile posta da un lato (pista su corsia riservata ricavata su carreggiata con elemento di separazione costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale) e sosta consentita dall'altro.

Analogamente a Viale Ionio anche **viale Pitagora** attraversa tutto il centro abitato in direzione parallela alla linea di costa e alla linea ferroviaria. L'asse è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con pista ciclabile posta un lato (pista su corsia riservata, ricavata su carreggiata con elemento di separazione costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale) e sosta consentita dall'altro.

Entrambi gli assi connettono la stazione con il parco comunale, con l'Istituto Clinico Scientifico Maugeri, con l'Istituto Comprensivo Raffaele LEONE, con Scuola Materna Maria Ss. Immacolata, e con i principali attrattori.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 119 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Viale Ionio prosegue per **via Contrada Marinella** sino a raggiungere il villaggio Torre serena, Torre Mattoni, la riserva naturale Marina di Stornara. L'asse di via contrada Marinella è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con pista ciclabile posta un lato (pista su corsia riservata a doppio senso di marcia, ricavata su carreggiata con elemento di separazione costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale).

Viale Trieste, viale Pitagora, viale Italia e viale Ionio fino a via Contrada Marinella coincidono con il percorso di Bicalia n. 14 che attraversa il territorio di Marina di Ginosa.

Altro asse di attraversamento è **Viale Italia** che connette in nucleo consolidato con il tracciato armentizio (N.79 Tratturello Pineto) coincidente con viale Tufarello. Come descritto nella Parte III, capitolo 3.3.6 LA RETE DEI TRATTURI, I tracciati armentizi che attraversano il territorio di Ginosa per il loro attuale interesse storico, archeologico e turistico - ricreativo costituiscono un potenziale per lo sviluppo del cicloturismo.

il sottopasso di via Stella Maris, il sottopasso "Sottovia P. Sorci" ed il passaggio a livello di viale Pola, rappresentano gli unici punti di superamento della linea ferroviaria, che corre parallelamente alla costa.

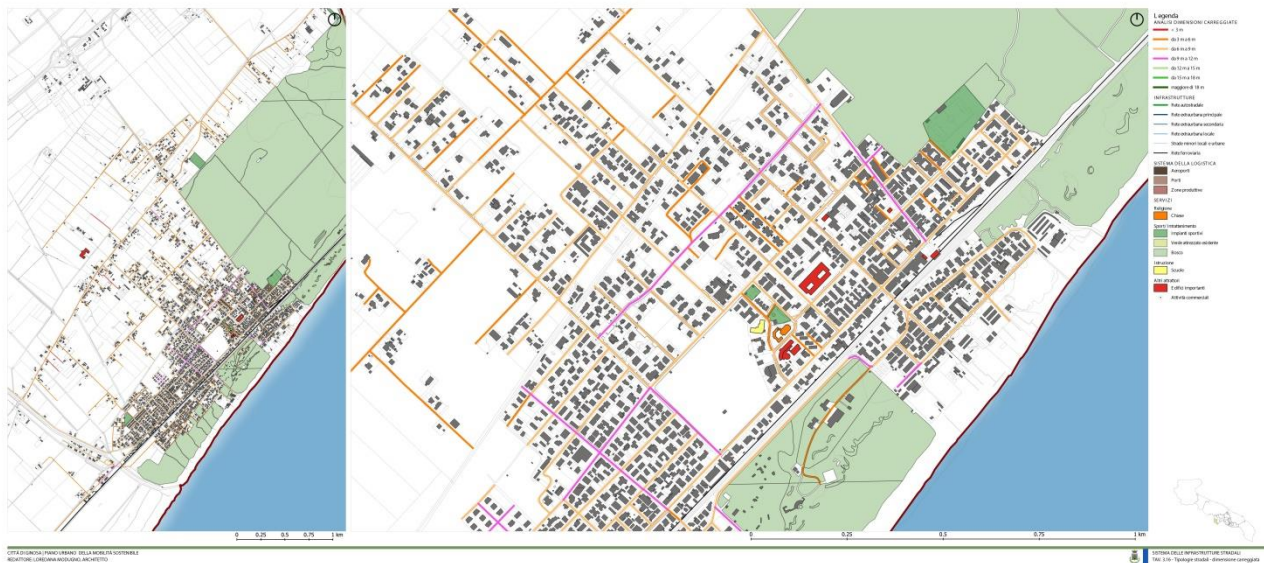
il passaggio a livello di **viale Pola** da accesso all'area litoranea situata a sud del centro abitato consolidato e aldilà del tracciato ferroviario, coincidente con le aree costiere di elevato valore naturalistico, con le aree per servizi di balneazione e le zone a servizio delle attività turistiche. Nell'area è presente altresì l'ex Batteria Costiera "Toscano", in un comprensorio della Marina Militare ceduto all'Amministrazione municipale. L'asse di viale Pola è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con sosta su uno o ambo i lati.

il **sottopasso di via Stella Maris**, è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia di marcia. Il sottopasso, data la sua esigua sezione, è privo di infrastrutture pedonali.

il **Sottovia P. Sorci** è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con marciapiedi su ambo i lati.

Nell'area litoranea situata a sud del centro abitato le connessioni sono garantite da viale Lungomare R. Str, via del Faro Viale della Pineta Via Mar Tirreno.

La marina è servita da una stazione ferroviaria della linea Taranto-Reggio Calabria. La mobilità urbana nella Marina è assicurata per la maggior parte dai veicoli privati, molto limitati sono gli spostamenti che avvengono con l'uso dei mezzi di trasporto pubblico.



STRALCIO PUMS_TAV.3.16 -Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Marina di Ginosa



STRALCIO PUMS_TAV.3.17 Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Marina di Ginosa

Analizzando schematicamente le principali criticità legate al sistema della mobilità di Marina di Ginosa possono evidenziarsi:

- criticità nel sistema della mobilità, eccessivo traffico veicolare, forte concentrazione e pressione antropica nei mesi estivi, soprattutto sugli assi di accesso alle zone balneari;
- criticità del sistema della mobilità, pensato quasi esclusivamente per il traffico motorizzato e carente di percorsi protetti e qualificati per la mobilità lenta, pedonale e ciclabile (*anche la pista ciclabile presente su viale Ionio ancorché molto utilizzata, è priva dei più elementari sistemi di sicurezza*);

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 121 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- la forte discontinuità tra il nucleo urbano a nord-ovest e quello sud-est della ferrovia. Tale discontinuità rappresenta un problema importante per la presenza dei lidi e delle spiagge la cui utenza, soprattutto nei mesi estivi, sperimenta giornalmente la difficoltà di raggiungere la città consolidata sia per il problema dell'attraversamento ferroviario che per la mancanza di continuità dei percorsi ciclabili o ciclopedonali;
- criticità del sistema della sosta, con pochi parcheggi disponibili nelle aree a maggiore utilizzo, parcheggi che si configurano di conseguenza come forti attrattori di traffico, causa di intasamento da traffico piuttosto che soluzione del problema. La sosta delle auto lungo le sedi stradali provoca dei problemi di percorribilità e logistica soprattutto nel periodo estivo;
- presenza di barriere fisiche, poco o per nulla permeabili, tra le differenti parti dell'insediamento, rappresentate in particolare dalla ferrovia, che separa l'abitato in due, con poche e non caratterizzate connessioni, e dall'area militare lungo la costa, che divide il lungomare in due parti prive di relazioni tra loro;
- la discontinuità dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, soprattutto per le persone con difficoltà motorie;
- criticità dovute all'eccessiva presenza di barriere architettoniche (eccessive differenze di quota tra marciapiede e sede stradale, assenza di raccordi, carenza di rampe);

Per un'area a vocazione naturalistica come Ginosa Marina le automobili hanno un effetto devastante su sistemi ecologici fragili, come le dune e la vegetazione arbustiva, sistemi che tra l'altro costituiscono la principale attrattiva turistica e rappresentano quindi un "bene economico" oltre che naturalistico. L'asse ferroviario, inoltre, separa la costa dalle aree interne rendendo difficile quindi lo sviluppo di percorsi pedonali e ciclabili che possano condurre al mare o che connettano il territorio costiero ed extracomunale.

Non ci sono servizi di bus navetta o di trasporto collettivo convenzionati con le strutture ricettive e di balneazione che invece potrebbe scoraggiare l'uso del mezzo privato a favore di trasporti più sostenibili a livello ecologico. _ (fonte D.P.R.U. Ginosa).



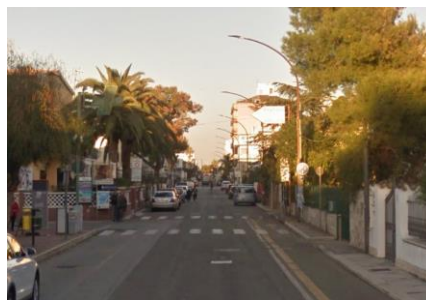
Strada Statale 106 Jonica (SS 106) / SS580 _Marina di Ginosa



Viale Trieste_ Marina di Ginosa_percorso di Bicalia n. 14



Via Lungo Galaso _Marina di Ginosa



Viale Ionio_ Marina di Ginosa _ percorso di Bicitalia n. 14



Via Contrada Marinella _ Marina di Ginosa _ percorso di Bicitalia n. 14



Via Pitagora _ Marina di Ginosa



Passaggio a livello di viale Pola_ Marina di Ginosa



Sottopasso via Stella Maris_ Marina di Ginosa



Sottovia P. Sorci_ Marina di Ginosa

5.15 INFRASTRUTTURE PEDONALI E DISTANZE DAI PRINCIPALI POLI DI ATTRAZIONE (Ginosa e Marina di Ginosa)

Le dimensioni della città e la componente pedonale degli spostamenti possono assumere un ruolo determinante rispetto agli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione del traffico veicolare.

L'analisi ha previsto lo studio delle Isocrone per rappresentare le distanze dai poli attrattori urbani ed extraurbani. L'isocrona⁴ applicata ai principali poli attrattori rappresenta uno strumento utile per comprendere che le distanze a piedi non sono così insormontabili come sembrano e che rinunciare a spostarsi in automobile produce vantaggi per tutti.

Assumendo come centri delle isocrone i diversi poli attrattori (municipio, i plessi scolastici, etc) si può osservare come essi siano facilmente raggiungibili nell'arco temporale dai 6 ai 15 minuti a piedi.



STRALCIO PUMS_TAV.6.5 - ISOCRONE_ accessibilità ai poli attrattori _Ginosa e Marina di Ginosa

⁴ Un'isocrona (o fascia isocrona) è lo spazio compreso nella distanza percorribile in un dato tempo con un mezzo predefinito. L'area circostante un sito che può essere coperta con un viaggio della durata di dieci minuti (in auto, a piedi, ecc.) rappresenta l'isocrona dei 10 minuti da quel sito.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 125 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nell'ottica dell'aumento della sicurezza degli utenti deboli della strada - ciclisti e pedoni - che rientra tra i primari obiettivi di questo del Piano e del PUMS in corso, particolare attenzione deve essere rivolta agli istituti scolastici. Essi rappresentano infatti una categoria fra le più importanti dei poli attrattori e generatori di spostamenti ciclabili in città, per i bambini e ragazzi che le frequentano, ma anche per le loro famiglie.

La figura sopra riportata descrive il livello di accessibilità ai diversi istituti scolastici presenti nel comune di Ginosa e Marina di Ginosa. Partendo dai punti georeferenziati che rappresentano con precisione la localizzazione degli istituti scolastici, è stata svolta un'analisi spaziale in ambiente GIS. In particolare, è stato considerato l'intorno (buffer) di raggio variabile (1000 m, 500 m, 300 m, 150 m) di ciascun istituto, e si è verificato il livello dell'accessibilità pedonale e ciclabile.

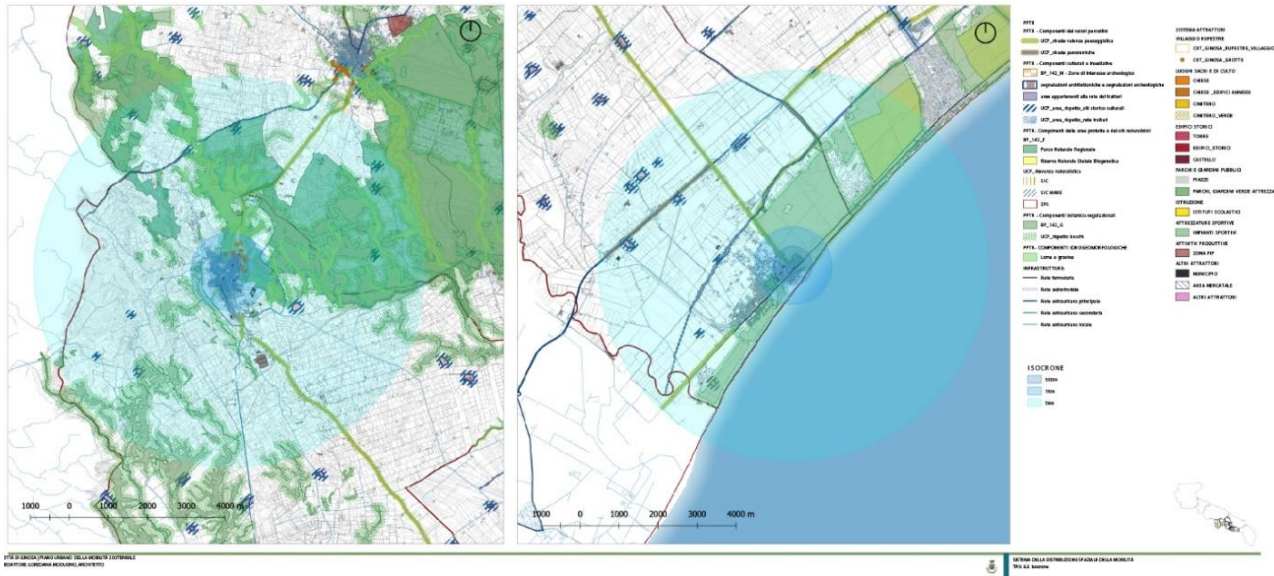
L'analisi effettuata ha evidenziato: una forte discontinuità dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, soprattutto per le persone con difficoltà motorie; criticità dovute all'eccessiva presenza di barriere architettoniche (eccessive differenze di quota tra marciapiede e sede stradale, assenza di raccordi, carenza di rampe); insufficienza o totale assenza di infrastrutture pedonali su alcuni assi viari, specialmente nel tessuto urbano di Ginosa.

L'analisi spaziale ha altresì permesso di individuare gli istituti scolastici che vengono raggiunti da piste ciclabili o da strade a velocità ridotta.

Nel tessuto urbano di Ginosa nessun istituto scolastico è raggiunto da un percorso ciclo-pedonale esistente, mentre la quasi totalità degli istituti sono raggiunti da un tratto di strada a velocità limitata a 30 km/h. Lungo alcune strade, infatti, il limite di velocità a 30 km/h è segnalato per pochi metri, generalmente in corrispondenza di dissuasori di velocità o altri interventi di mitigazione della velocità veicolare, spesso a protezione di attraversamenti pedonali o, appunto, aree scolastiche. Nel tessuto urbano di Marina di Ginosa sono presenti:

- l'Istituto Comprensivo Raffaele Leone situato su viale Pitagora e raggiunto da un percorso ciclo-pedonale esistente, e da un tratto di strada a velocità limitata a 30 km/h;
- la Scuola Materna Maria Ss. Immacolata situata su via Millepini e adiacente a viale Pitagora da un tratto di strada a velocità limitata a 30 km/h.

La fase di analisi ha tenuto in considerazione della programmazione in corso descritta nella Parte VII.



STRALCIO PUMS_TAV.6.6 - ISOCRONE_ accessibilità della bicicletta in abito urbano ed extraurbano _Ginosa e Marina di Ginosa

La figura sopra riportata descrive il livello di accessibilità della bicicletta in abito urbano ed extraurbano, sia per Ginosa che per Marina di Ginosa.

Partendo dai punti georeferenziati (la sede del Municipio per Ginosa, la stazione per Marina di Ginosa) è stata svolta un'analisi spaziale in ambiente GIS. In particolare, è stato considerato l'intorno (buffer) di raggio variabile (500 m, 1Km 5km) e si è verificato il livello dell'accessibilità ciclabile per i due nuclei urbani. Dall'analisi si nota come 5km siano facilmente raggiungibili nell'arco temporale dai 30 min (15 km/h) ai 10 minuti (30 km/h) o 5 min (60 km/h).

Come descritto, nella PARTE I della Relazione, la bicicletta in un raggio fra 0 e 5 km, è statisticamente più veloce di qualsiasi altro mezzo ed è generalmente più comoda in quanto non vincolata a problemi di parcheggio o di passaggio in aree chiuse al traffico, infine è più ecologica e ed economica. La promozione dell'uso della bicicletta come alternativa ai veicoli a motore rappresenta uno dei più significativi impegni per uno sviluppo sostenibile, concorrendo alla riduzione di emissione di gas inquinanti nell'atmosfera e al decongestionamento del traffico urbano. Per incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto è fondamentale creare una rete di collegamenti ciclabili continua, sicura e ben riconoscibile, nonché integrata con altre forme di mobilità.

Sulla mobilità pedonale non è stato approvato nessuno specifico piano. Uno strumento essenziale per comprendere la rete dei percorsi pedonali è la tavola sulle Infrastrutture pedonali (elaborata sia per Ginosa città che Marina di Ginosa), che ha lo scopo di evidenziare le discontinuità e di descrivere tipo e larghezza dei percorsi. Sono stati censiti i luoghi pubblici e di pubblico interesse, le aree pedonali, le fermate del Trasporto Pubblico, i posti auto più vicini agli ingressi degli edifici di pubblico interesse, etc.



STRALCIO PUMS_ TAV.3.18 - Infrastrutture stradali Funzioni stradali - infrastrutture pedonali - scala comunale Marina di Ginosola



STRALCIO PUMS_ TAV.3.19 - Infrastrutture stradali Funzioni stradali - infrastrutture pedonali - scala comunale Marina di Ginosola

L'attento rilievo di questi percorsi ha consentito di definire un primo quadro delle criticità e successivamente, attraverso l'eventuale redazione di un PAU (Piano di Accessibilità Urbana), potrà essere effettuato un progressivo rilievo di porzioni della città che costituiranno gli "stralci funzionali" utili per l'elaborazione di un piano particolareggiato.

Il criterio generale di regolamentazione dell'accessibilità alle aree urbanizzate che sarà definito nel PUMS ha come obiettivo primario garantire ad ogni tipologia di utenza le diverse modalità di spostamento per raggiungere i luoghi di interesse.

Ciascuna tipologia di utenza deve, infatti, avere la possibilità di scegliere la modalità più opportuna di accesso in termini di costi, benefici, impatto ambientale ed utilizzo degli spazi pubblici.



Il miglioramento dell'accessibilità dovrà essere fatto nel rispetto degli spazi pubblici e del loro valore architettonico, turistico, ambientale ed anche commerciale.



STRALCIO PUMS_ TAV.3.20 - Infrastrutture stradali Funzioni stradali - infrastrutture pedonali - scala comunale Marina di Ginosola



STRALCIO PUMS_ TAV.3.21 - Infrastrutture stradali Funzioni stradali - infrastrutture pedonali - scala comunale Marina di G

5.16 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO

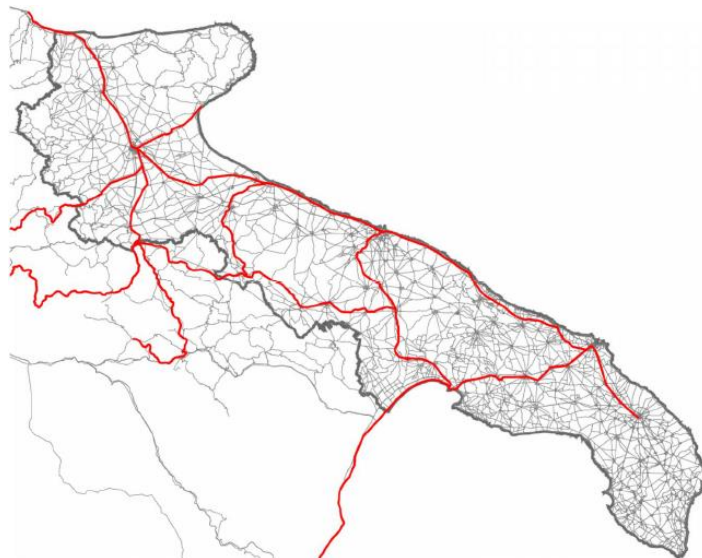
5.16.1 MODALITÀ FERROVIARIA

La provincia di Taranto è servita da diverse linee ferroviarie:

- la rete **RFI / Trenitalia** costituita dalle linee Taranto - Gioia del Colle - Bari, Taranto - Brindisi e Taranto - Metaponto - Sibari;



- la rete **Ferrovie del Sud Est** costituita dalla linea 1 Taranto - Martina Franca - Bari e dalla linea 2 Martina Franca - Lecce



RETE R.F.I. - Fonte: Pts 2015-2017

Il servizio di Trenitalia invece si articola secondo il seguente programma di esercizio

- **Linea Taranto Bari:**
 - servizi AV: 1 coppia giornaliera di Frecciabianca;
 - servizi IC: 2 coppie giornaliere;
 - servizi regionali: circa 14 coppie giornaliere di treni e 2 di bus sostitutivi;
- **Linea Taranto Brindisi:**
 - servizi IC: 1 coppia giornaliera;
 - servizi regionali: circa 7 coppie giornaliere di treni e 7 di bus sostitutivi;
- **Linea Taranto Metaponto Sibari:**
 - servizi AV: 1 coppia giornaliera di Frecciarossa (proseguo per Salerno);
 - servizi IC: 4 coppie giornaliere (2 proseguono per Sibari e 2 per Salerno);
 - servizi regionali: circa 3 coppie giornaliere di treni e 6 di bus sostitutivi.

Per quanto riguarda il territorio di Ginosola, il capoluogo (Ginosola) non è servito da linea ferroviaria. I trasporti pubblici extraurbani sono assolti da linee di autopullman regionali, generalmente utilizzati solo per viaggi sistematici che collegano Ginosola con altre città.

Marina di Ginosola è servita invece da una stazione ferroviaria (20,7 km da Ginosola) della linea Taranto-Reggio Calabria. La ferrovia Jonica è una linea ferroviaria italiana che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa ionica di Puglia, Basilicata e Calabria. È gestita da RFI che la qualifica come complementare. La mobilità urbana nella Marina è assicurata per la maggior parte dai veicoli privati, molto limitati sono gli spostamenti che avvengono con l'uso dei mezzi di trasporto

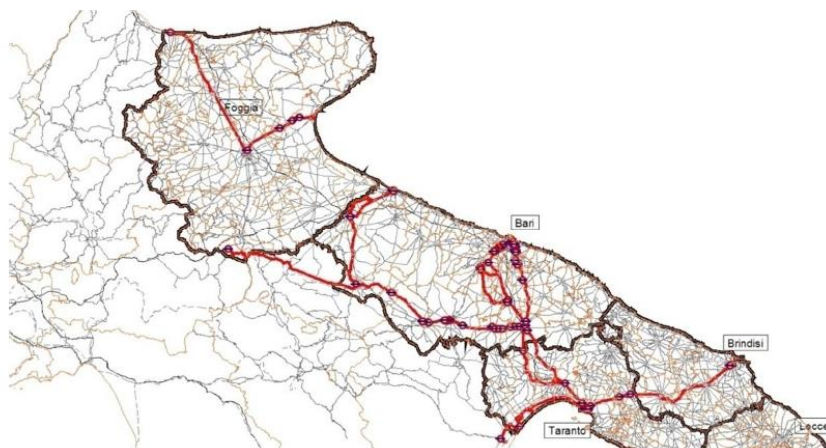
pubblico. La linea della Ferrovia Jonica venne costruita nella seconda metà dell'Ottocento a semplice binario ed è rimasta tale eccetto le due tratte estreme che nel tempo sono state raddoppiate, la Reggio Calabria-Melito Porto Salvo e la Taranto-Bivio Metaponto, quest'ultima considerata parte della linea ferroviaria Potenza-Brindisi.



È dotata di importanti collegamenti trasversali tra il versante ionico e quello tirrenico:

- a Metaponto per Potenza, Battipaglia, Salerno e Napoli;
- a Sibari per Cosenza e Paola;
- a Catanzaro Lido per Lamezia;

La linea ionica è collegata al porto di Taranto e a quello di Reggio Calabria



Trenitalia s.p.a. - rete dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi - Fonte: Pts 2015-2017

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale regionale [R]	Indice di copertura [P/R]
9	1.666.374 bus*km/anno	644,70 km	27.253,77 km	0,024

Trenitalia s.p.a. - dati di sintesi del servizio automobilistico sostitutivo/integrativo -Fonte: Pts 2015-2017

La seguente tabella riassume, per direttrice, il programma di esercizio dei servizi automobilistici sostitutivi/ integrativi.

Relazioni	bus*km/anno
Bari c.le-Taranto	139.168
Barletta-Spinazzola	376.970
Brindisi-Taranto	244.770
Foggia-Gioia del Colle	158.295
Foggia-Manfredonia	20.304
Gioia del colle-Spinazzola-Rocchetta s.a.l.	387.770
Taranto-Metaponto	268.990
Termoli-Foggia	59.432
Venosa-Spinazzola	10.675
Totale	1.666.374

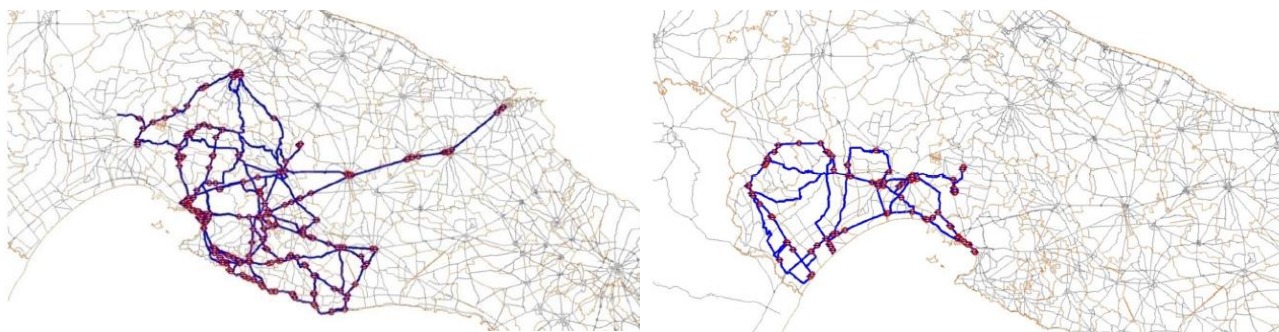
Trenitalia s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico - Fonte: Pts 2015-2017

5.16.2 MODALITA' AUTOMOBILISTICA

Il Consorzio CO.TR.A.P. esercisce, a seguito di aggiudicazione mediante procedura ad evidenza pubblica, i servi automobilistici di TPL sia per le linee di competenza regionale che per quelle di competenza provinciale (Bari, Foggia, Lecce, Brindisi, Taranto 1 e Taranto 2). Le esigenze di programmazione della Provincia di Taranto ha portato alla definizione di due sotto reti (Taranto 1 e Taranto 2).

Operatore_area	estensione della rete stradale percorsa dai servizi automobilistici [km]
COTRAP_Regionale	6.366,40
COTRAP_Bari	1.292,93
COTRAP_Brindisi	532,33
COTRAP_Foggia	2.300,28
COTRAP_Lecce	1.535,99
COTRAP_Taranto_01	306,08
COTRAP_Taranto_02	589,07

Estensione della rete stradale percorsa dai servizi automobilistici (CO.TR.A.P.) distinta per bacino



CO.TR.A.P. -reti dei servizi automobilistici per la provincia di Taranto (1 e 2).

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
39	6.324.318 bus*km/anno	895,15 km	4.094,72 km	0,218

Indice di copertura della rete percorsa dai servizi di TPL provinciali (entrambe le reti) - Fonte: Pts 2015-2017

Le due macrozone: quella orientale e quella occidentale ai fini della gestione del servizio di TPL hanno caratteristiche omogenee dal punto di vista della presenza di complessi scolastici, sanitari e amministrativi. Complessivamente la rete viaria interessata dal servizio di cui ai contratti sopra citati è pari a 895,15 km. Come risultante dai sopra citati contratti di servizio stipulati con la provincia di Taranto ed il Co.Tr.A.P., nonché confermato dal Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017. Su entrambe le reti nel periodo estivo il servizio viene ridotto sensibilmente a seguito della eliminazione dal programma di esercizio delle corse scolastiche. Data

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 132 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

la peculiarità del territorio provinciale che si estende per lunga parte lungo la costa, le corse scolastiche interrotte vengono sostituite nel suddetto periodo con corse dirette nella zona costiera.

Il trasporto pubblico extraurbano, nel Comune di Ginosa è gestito della CTP SPA (Co.Tr.A.P) e da SITA SUD S.r.l

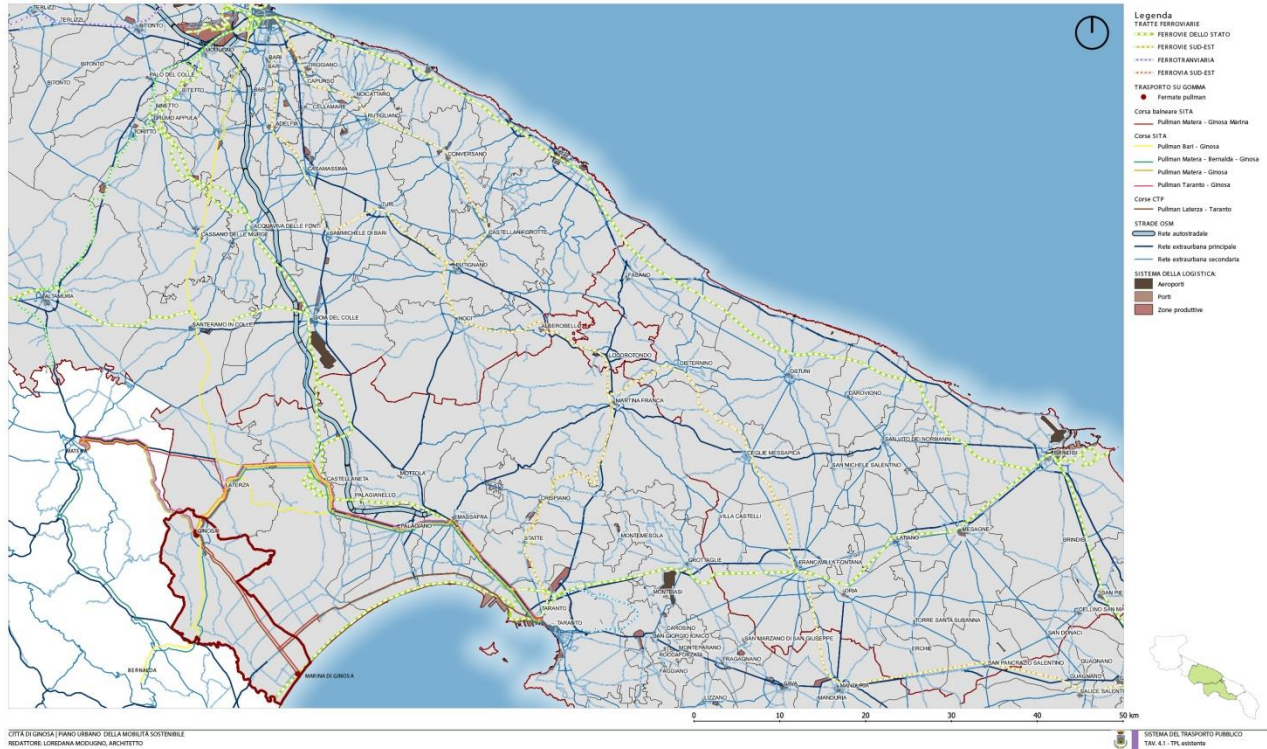
Linee CTP (SPA):

- Linea 292: - LATERZA- GINOSA- GINOSA SCALO - AREA INDUSTRIALE TA
- Linea 294: LATERZA - GINOSA - GINOSA SCALO - CASTELLANETA M. - VIA AREA IND.LE- TARANTO
- Linea 229: GINOSA - LATERZA - CASTELLANETA - PALAGIANELLO - PALAGIANO - MASSAFRA - AREA INDUSTRIALE DI TARANTO - PORTO MERCANTILE
- **Linea 226: CASTELLANETA - CASTELLANETA MARINA - MARINA DI GINOSA**

Autolinea	Totale viaggiatori trasportati nel 2011	Totale viaggiatori trasportati nel 2012	Totale viaggiatori trasportati nel 2013	Totale viaggiatori trasportati nel 2014	Totale viaggiatori trasportati nel 2015	Totale viaggiatori trasportati nel 2016	Totale viaggiatori trasportati nel 2017	SCOSTAMENTO 2011 -2017
292	58.138	55.365	52.877	48.901	38.801	41060	32.721	-25.417
294	269.346	281.971	279.190	256.727	251.971	241.109	242.246	-27.100
229	170.811	173.351	154.055	139.624	120.271	123.433	104.367	-66.444
226	46.738	45.560	44.560	40.791	40.885	49.082	52.253	+ 5.515

Le corse SITA SUD S.r.l:

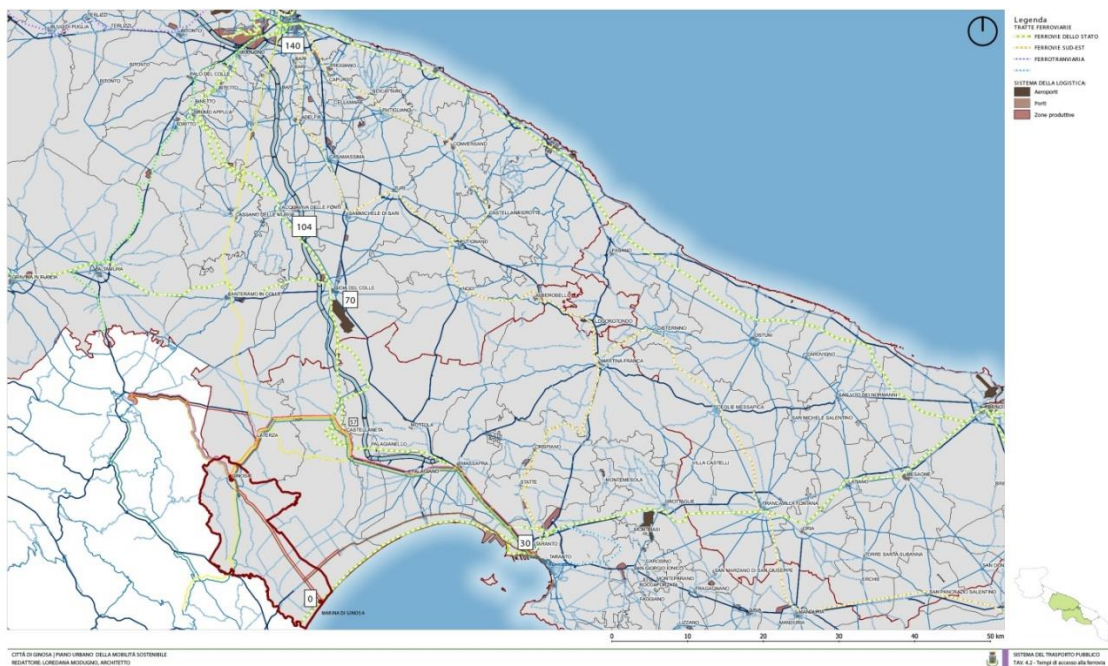
- Linea 710: MATERA-Ginosa-TARANTO (andata e ritorno)
- Linea 652/1 MATERA - GINOSA MARINA - CASTELLANETA MARINA (Stagionale)
- Linea 709 CASSANO-SANTERAMO-GINOSA-CASTELLANETA
- Linea 704 BERNALDA - GINOSA - BARI
- Linea ORBA 0A - BARI - SANTERAMO -GINOSA



Stralcio PUMS _ TAV.41 - TPL esistente_scala sovraprovinciale

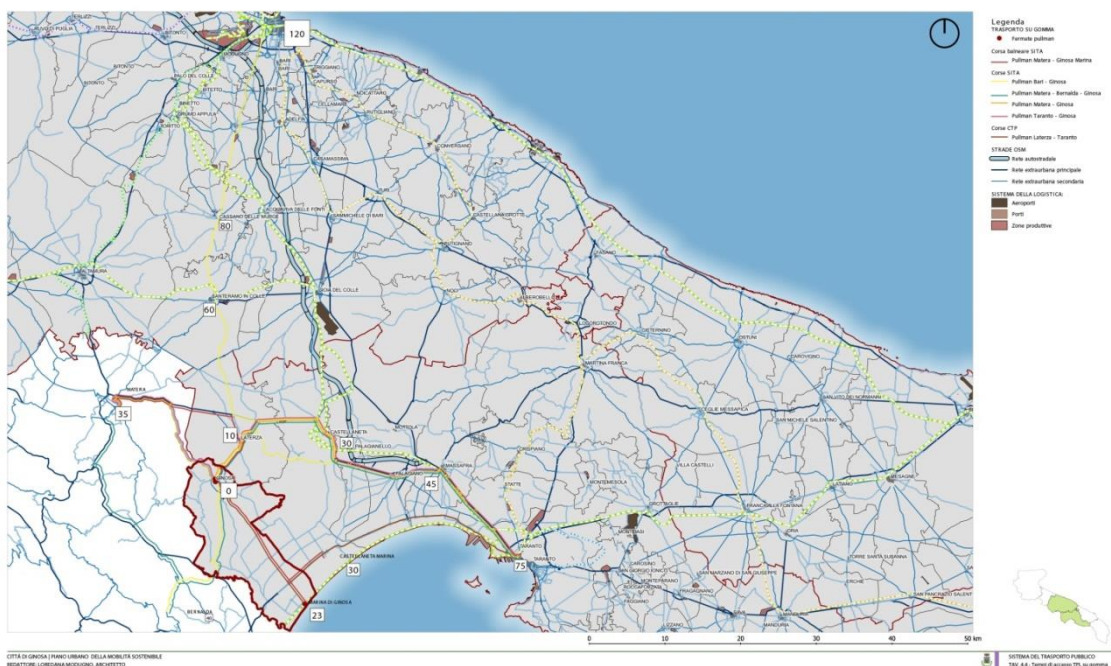
5.1.6.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL

La tavola sotto riportata descrive i tempi di accesso ai diversi nodi ferroviari. Il tempo di accesso per raggiungere il nodo ferroviario di Taranto varia da circa 30 min. (partendo da Marina Scalo), a 50 min. (partendo da Ginosola), mentre i tempo di accesso al nodo ferroviario di Bari è di 140 min. (partendo da Ginosola Scalo).



Stralcio PUMS _ TTAV.42 - Tempi di accesso _ferrovia_scala sovraprovinciale

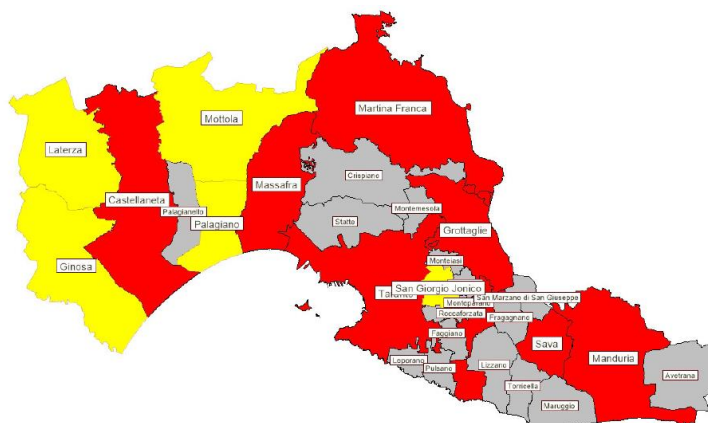
I tempi di accesso tramite trasporto automobilistico sono inferiori rispetto ai tempi del trasporto ferroviario per le connessioni con Bari (120 min. partendo da Ginosa), mentre il tempo stimato per raggiungere Taranto è di circa 75 min. (partendo da Ginosa).



Stralcio PUMS _ TTAV.44 - Tempi accesso _Trasporto pubblico su gomma_scala sovraprovinciale

5.1.6.4 STRATEGIA DEL PMC E DEL PUMS IN TEMA DI TPL

Attualmente il Comune di Ginosa non è dotato di servizio urbano. La mappa rappresenta i comuni: con servizio urbano (in rosso); senza servizio urbano ma con oltre 15 mila abitanti (in giallo); senza servizio urbano e con meno di 15 mila abitanti (in grigio).



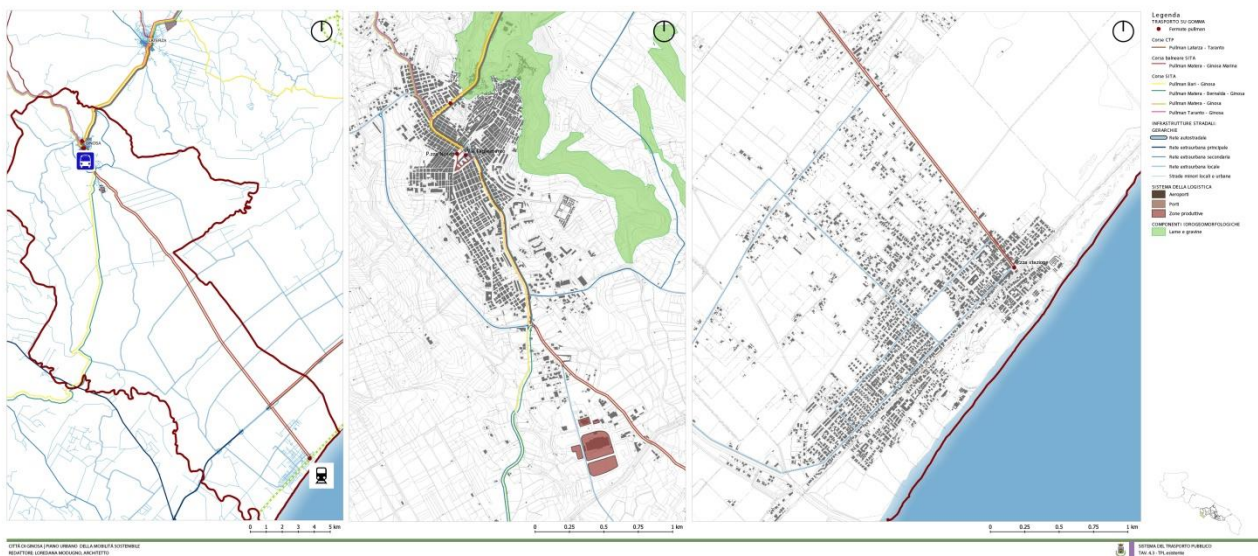
Servizi urbani relativi all'ATO Provinciale di Taranto_
Fonte Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale

Per valutare una razionalizzazione complessiva della rete del Trasporto Pubblico è necessario predisporre uno studio complessivo dell'area urbana e suburbana che deve comunque tenere in

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 135 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

considerazione alcuni aspetti fondamentali per l'appetibilità e funzionalità del servizio: accessibilità alle zone più centrali della città, il collegamento con la stazione ferroviaria e le strutture sanitarie, scolastiche, favorire l'intermodalità, ecc.

Considerando che gli attuali servizi di linee extraurbani e locali, hanno percorsi che attraversano il centro di Ginosa, senza che vi sia una reale necessità, creando molto spesso solo dei rallentamenti di traffico inopportuni, sarebbe auspicabile l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano. L'istituzione di tale servizio (ad esempio con bus navetta elettrico da 8/10 posti), oltre ad essere giustificata da esempi felici di altre realtà urbane di analoghe dimensioni, resta una delle condizioni principali per implementare politiche efficaci di riduzione dell'uso dell'auto privata.



Stralcio PUMS _ TAV.43 - TPL su gomma esistente_locale

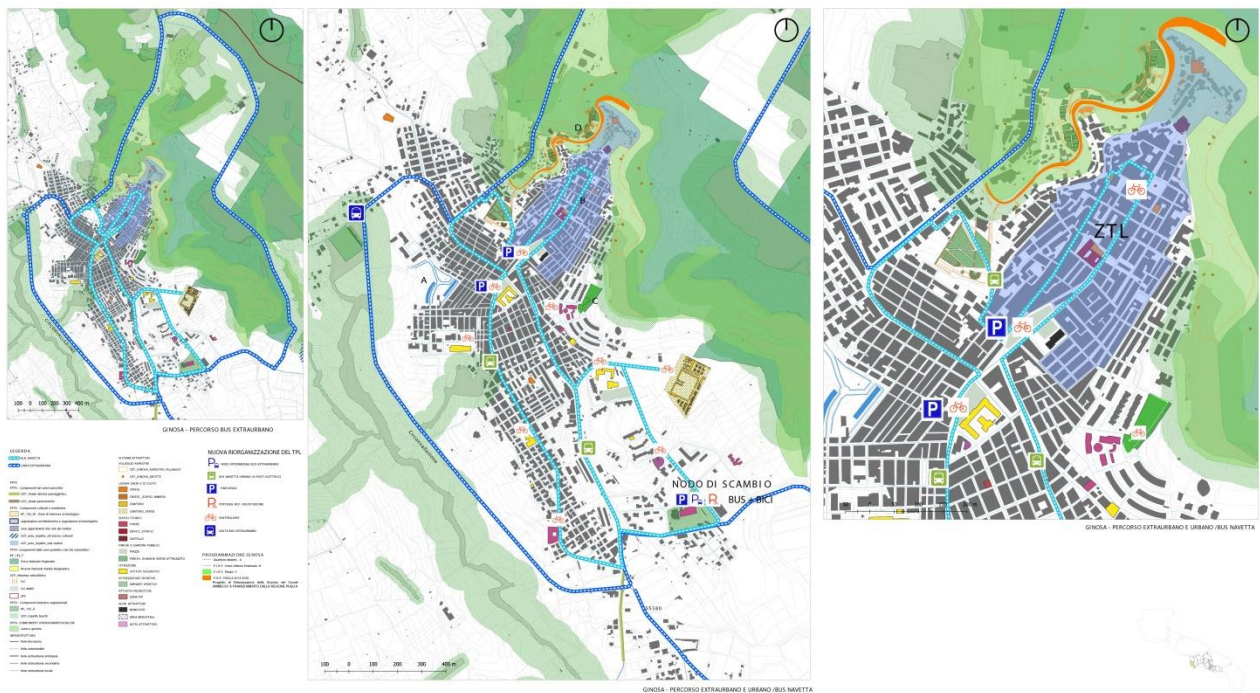
Occorre dunque pensare al potenziamento di questo servizio per avvicinare i diversi "quartieri" di Ginosa al nodo ferroviario di Marina di Ginosa ma anche ai numerosi edifici scolastici e attrattori presenti sul territorio comunale.

La strategia del PUMS (in fase di redazione) e del PMC in tema di TPL si prefigge i seguenti obiettivi:

- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico e potenziando la connessione tra Ginosa e Marina di Ginosa;
- introdurre una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo.



- potenziare il ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosola, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno) ;
- migliorare l'attrattività della rete di trasporto pubblico urbano anche per utenti non abituali al fine di incrementare il numero di utenti trasportati e l'efficienza economica del servizio;
- rinnovare la flotta dei mezzi in servizio urbano;
- garantire un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria.



STRALCIO PUMS -SCENARIO NUOVA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL - GINOSA



STRALCIO PUMS -SCENARIO NUOVA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL - MARINA DI GINOSA

I ipotesi di intervento previste dal PUMS e dal PMC:

- La realizzazione di nodo di interscambio nei pressi della Nodo A;
- La realizzazione di una **velostazione** nell'area non più funzionale della RFI di Marina di Ginosa
- La realizzazione di una serie di **percorsi ciclo-pedonali** sia urbani che extraurbani (Ginosa Marina di Ginosa) per connettere le differenti polarità.
- La realizzazione di una fermata attrezzata per i bus extraurbani nella zone periferiche (nodo C);
- La realizzazione di fermate attrezzate per i bus navetta urbani lungo le principali direttrici della città;
- Una gestione più attenta verso la clientela, in termini di maggior confort, sicurezza, accessibilità, informazione, sia in fermata sia a bordo dei mezzi;
- Il potenziamento dell'offerta di sosta attraverso la realizzazione di nuovi posti auto a pagamento sul fronte principale della stazione a servizio della sosta di breve durata e a favore degli abbonati del RFI;

Il PUMS intende potenziare il trasporto collettivo e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto. Gli interventi del nodo intermodale (Ginosa) e della stazione (Marina di Ginosa) extraurbani hanno come obiettivo:

- Una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 138 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- La rigenerazione urbana degli spazi non più funzionali all'esercizio ferroviario;
- La realizzazione di progetti condivisi con i gestori delle reti e dei servizi di trasporto;
- Una maggiore attenzione per la mobilità pedonale e ciclistica.

5.2 LA CONSISTENZA DELLA RETE CICLABILE E CICLOPEDONALE NEL TERRITORIO DI GINOSA

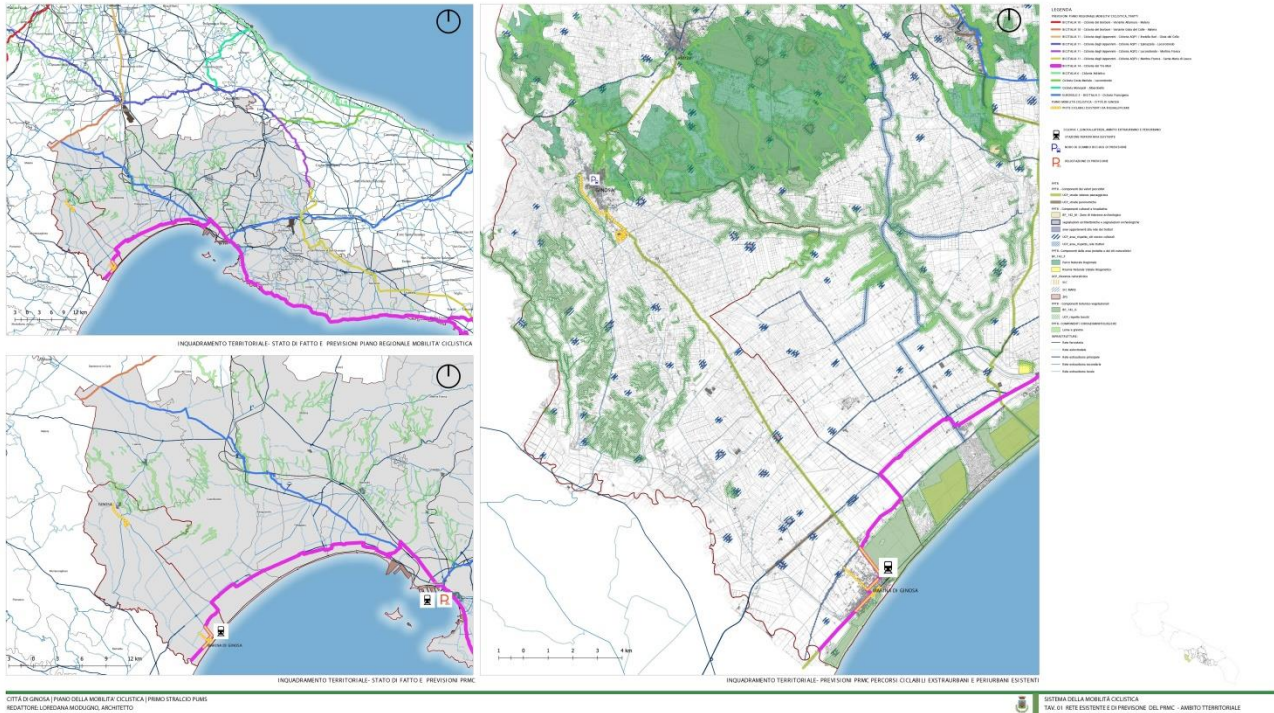
Come primo passaggio per l'elaborazione del Piano della Mobilità Ciclistica si è ritenuto necessario e fondamentale approfondire la conoscenza del territorio analizzando puntualmente la rete dei percorsi esistenti, nonché la relativa segnaletica orizzontale e verticale. A tal fine è stato effettuato un rilievo dello stato dell'arte per definire un censimento aggiornato e puntuale.

Per la definizione delle caratteristiche delle piste si è fatto riferimento al Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 (G.U. n. 225, 26 settembre 2000) Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", ampiamente citato nella Parte II paragrafo 2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI NEL CONTESTO ITALIANO E REGIONALE della presente relazione.

L'analisi sul territorio è stata fatta sia per Ginosa che per Marina di Ginosa definita una gerarchizzazione degli itinerari. Dall'elaborazione di tutte le informazioni raccolte è stato possibile estrapolare i dati relativi alle piste ciclabili e ciclo-pedonali classificandole in base a:

- lo stato di realizzazione del percorso
- l'ambito di appartenenza (Ginosa/Marina di Ginosa)
- la tipologia del percorso
- la sede del percorso
- la lunghezza del percorso

Per ogni suddivisione tipologica è stata poi elaborata una planimetria in scala della rete dei percorsi differenziata a seconda della casistica trattata.



PMC - TAV. 01 RETE ESISTENTE E DI PREVISIONE DEL PRMC - AMBITO TERRITORIALE

5.2.1. ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA

Il territorio comunale di Ginosola presenta allo stato attuale una serie di percorsi cicloturistici e di sentieri percorribili a piedi o in bicicletta. La rete si integra altresì con gli itinerari di rilevanza europea e regionale che attraversano il territorio.

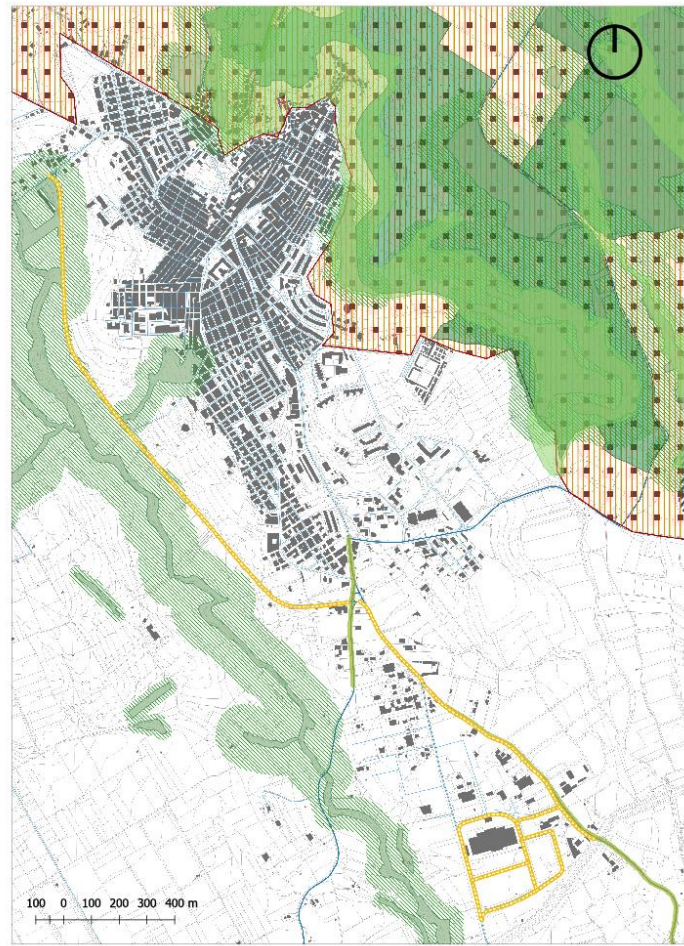
Ginosola città è attraversata da due ciclovie periurbane: la prima si sviluppa lungo tutta la Circonvallazione Sud e collega la parte nord del nucleo urbano con la parte a sud, fino a raggiungere la SP580 verso Marina di Ginosola, dove il tratto si interrompe; la seconda si sviluppa lungo i tratti dell'insediamento produttivo a sud del nucleo urbano. Nel dettaglio:

Ginosola/ tab. 01

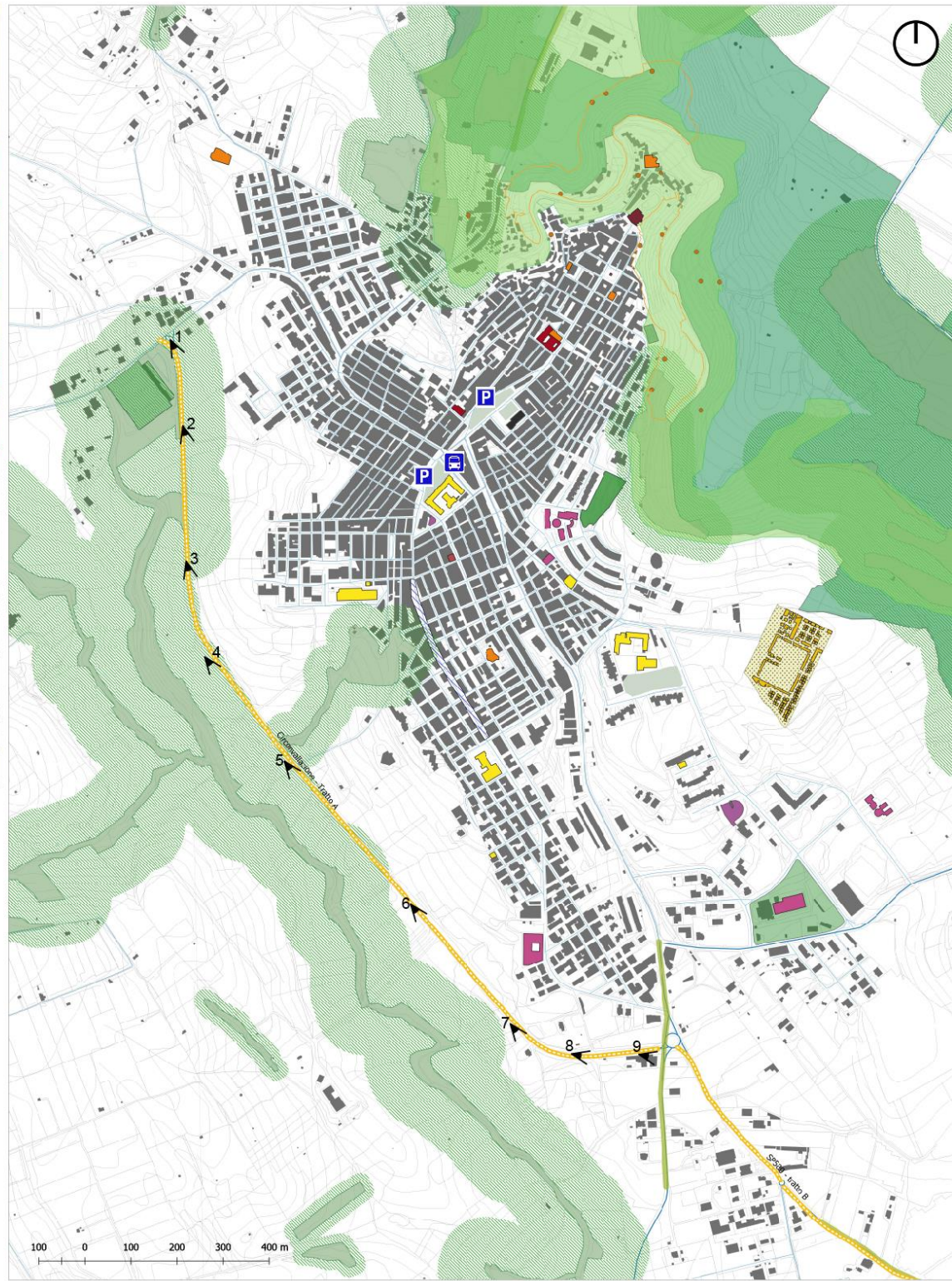
Ciclovia	Tipologia	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [km]	Larghezza pista [m]	Stato



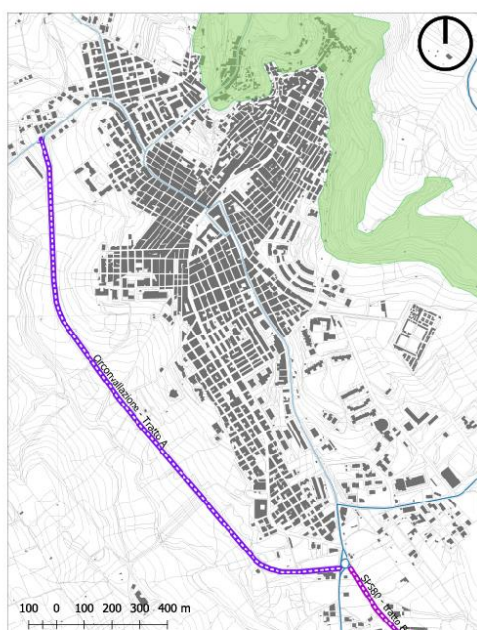
Circonvallazione - Tratto A	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da delimitatori di corsia	2,09	2,50	Buono
SS580 - Tratto B	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,935	1,50	Medio
SS580 - Tratto C	Pista ciclabile in sede propria a unico senso di marcia separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da cordolo invalicabile	0,220	1,50	In stato di degrado
SP4 e Contrada delle Vigne- tratto C	Pista ciclabile in sede propria a unico senso di marcia separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da cordolo invalicabile con un'aiuola verde	1,700	1,50	In stato di degrado
SP4 /Contrada Bandiera- tratto D	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia, incompleta	0,500	1,50	In stato di degrado



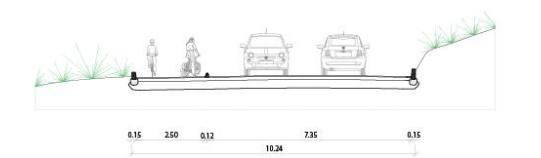
GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE

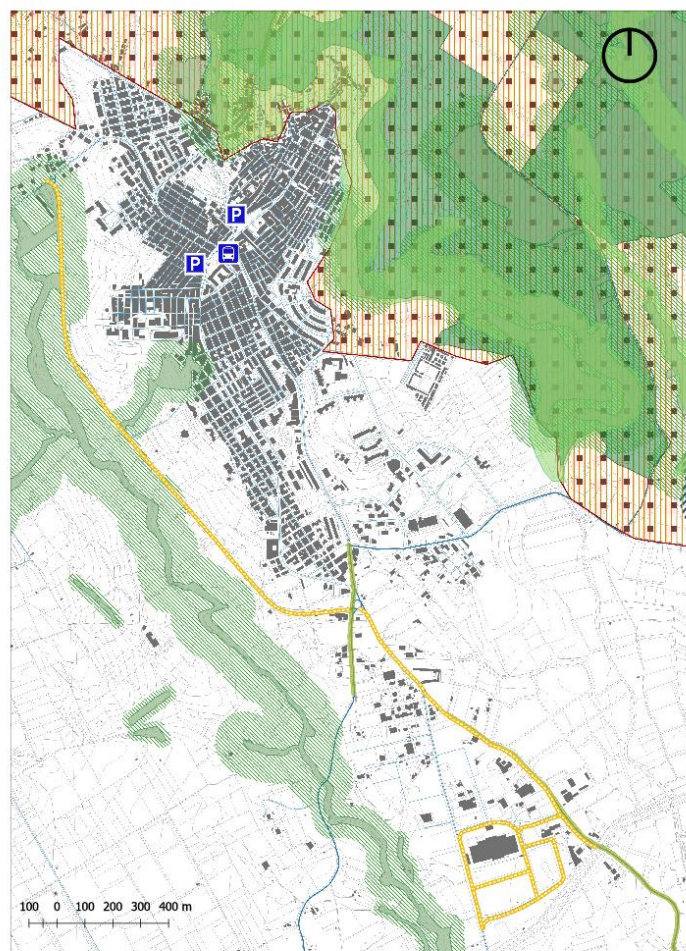


DETTAGLIO PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



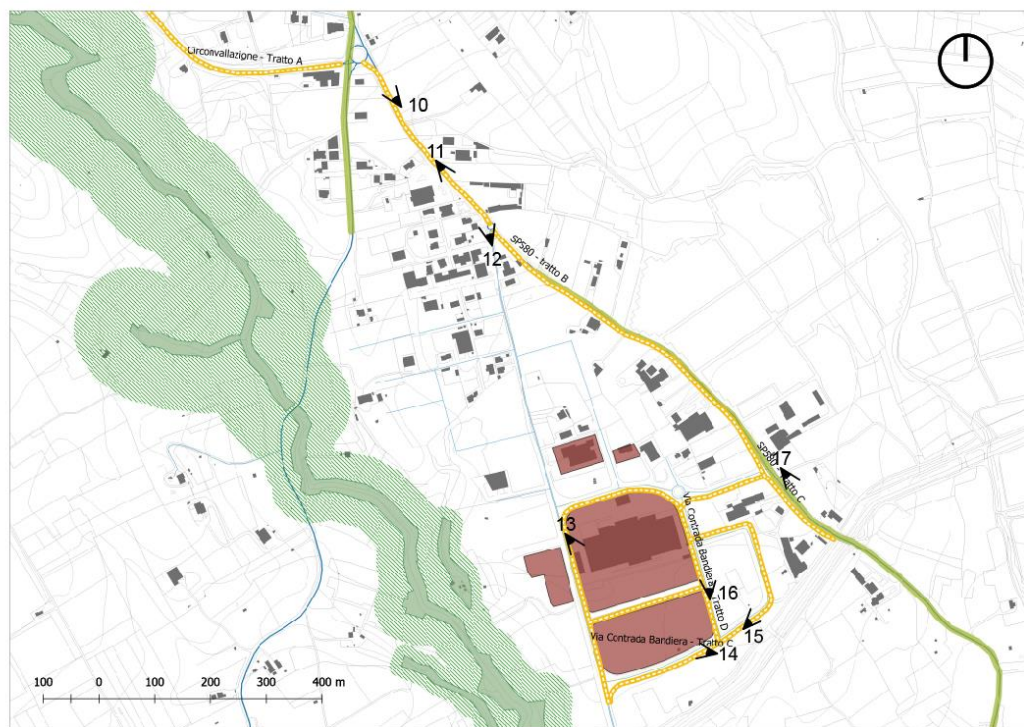
SEZIONE TIPO - TRATTO A

Ciclovìa	Tipologia	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [km]	Larghezza pista [m]	Stato
Tratto Circovallazione - A	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da delimitatori di corsia	2,00	2,50	Buono

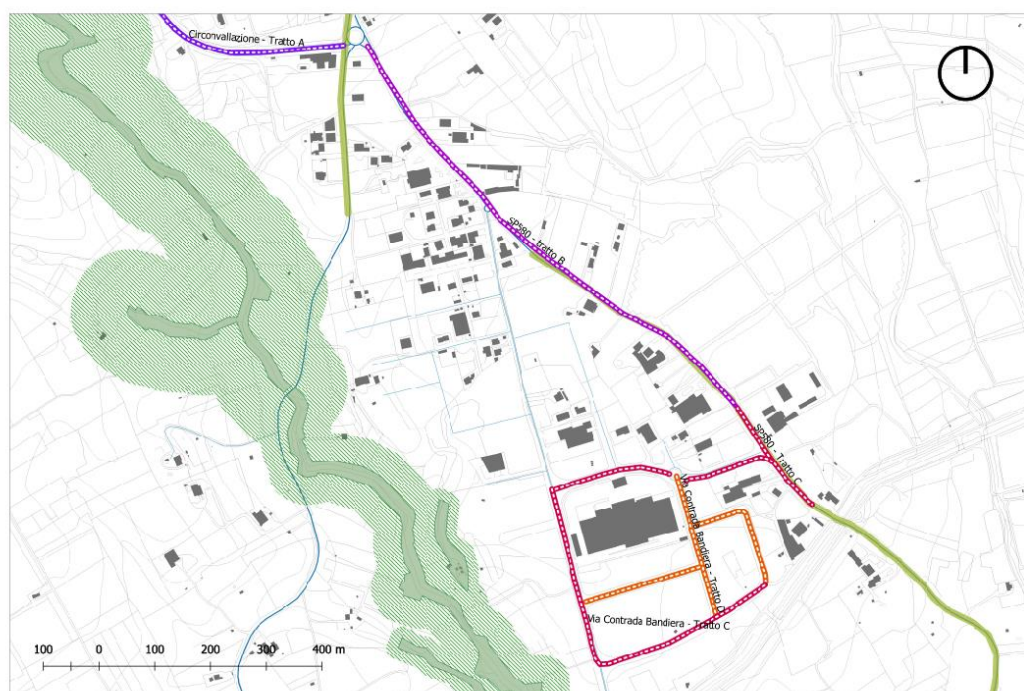


PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE

- LEGENDA**
- PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA - TRATTI**
- BICITALIA 14 - Oltre ai Tre Muli
 - PISTE CICLABILI ESISTENTI DA RIQUALIFICARE
- PISTRE**
- Componenti dai valori paesaggistici
 - UCP_istita valore paesaggistica
 - UCP_istita panoramica
 - Componenti culturali e insediative
 - BP_142_M - Zone di interesse archeologico
 - segregazioni architettoniche e segregazioni archeologiche
 - area appartenenti alla rete dei trattori
 - UCP_aria_rispetto_ate storico culturale
 - UCP_aria_rispetto_ate turistico
 - BP_142_F
 - Parko Regionale
 - Riserva Naturale Statale Biogenetica
 - UCP_Riserva Naturale
 - SIC
 - SIC MME
 - ZPS
 - Componenti botanico-vegetazionali
 - BP_142_G
 - UCP_rispetto biotici
 - Componenti morfologico-geomorfologiche
 - Lame e grigne
- INFRASTRUTTURE:**
- Rete ferroviaria
 - Rete autostradale
 - Rete autostradale principale
 - Rete autostradale secondaria
 - Rete autostradale locale
- SISTEMA ATTRATTORI:**
- VILLAGGIO RUPESTE
 - CIT_GINOSA_RUPESTE_MILAGGIO
 - CIT_GINOSA_GATTE
 - LUOGHI SACRI E DI CULTO
 - CHIESA
 - CHIESA_SANCTI ANNESSI
 - CASTELLO
 - CASTELLO VERDE
 - EDIFICI STORICI
 - TORRE
 - EDIFICI STORICI
 - CASTELLO
 - PARCHI E GIARDINI PUBBLICI
 - PIAZZE
 - PARCHI, GIARDINI VERDE ATTREZZATO
 - ISTRUZIONE
 - ISTITUTI SCOLASTICI
 - ATTREZZATURE SPORTIVE
 - IMPIANTI SPORTIVI
 - ATTIVITÀ FREEDUTIVE
 - ZONA PIP
 - ALTRI ATTRATTORI
 - MUNICIPIO
 - AREA MERCATALE
 - ALTRI ATTRATTORI
 - SOSTA BUS
 - PARCHI ESISTENTI

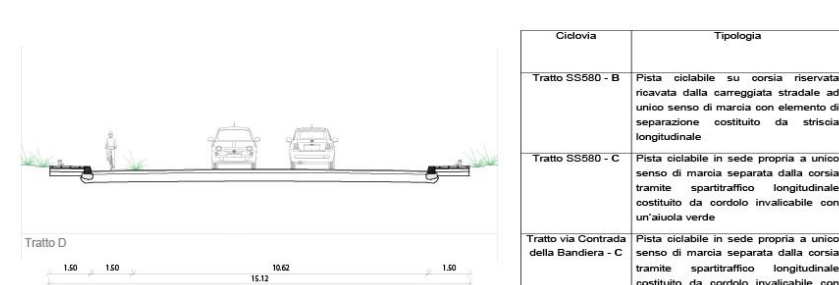
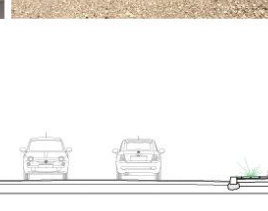
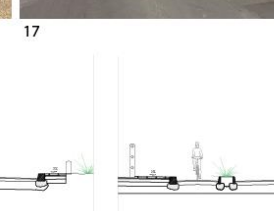
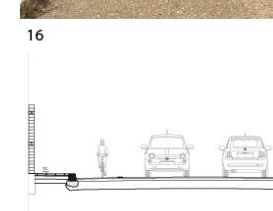


GINOSA - ZONA PIP - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



DETTAGLIO PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE

- LEGENDA**
- Circoscrizione - Tratto A
 - SP80 - Tratto C
 - SP80 - Tratto B
 - Via Contrada Bandiera - Tratto D



Ciclovia	Tipologia	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [km]	Larghezza pista [m]	Stato
Tratto SS580 - B	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,935	1,50	In stato di degrado
Tratto SS580 - C	Pista ciclabile in sede propria a unico senso di marcia separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da cordolo invalicabile con un'aiuola verde	0,220	1,50	In stato di degrado
Tratto via Contrada della Bandiera - C	Pista ciclabile in sede propria a unico senso di marcia separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da cordolo invalicabile con un'aiuola verde	1,700	1,50	In stato di degrado
Tratto via Contrada Bandiera - D	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia, incompleta	0,500	1,50	In stato di degrado



Marina di Ginosa è attraversata da una rete di ciclovie sia extraurbane che urbane che coincidono con gli assi strategici e portanti idonei a garantire i collegamenti ai principali poli attrattori. Nel dettaglio:

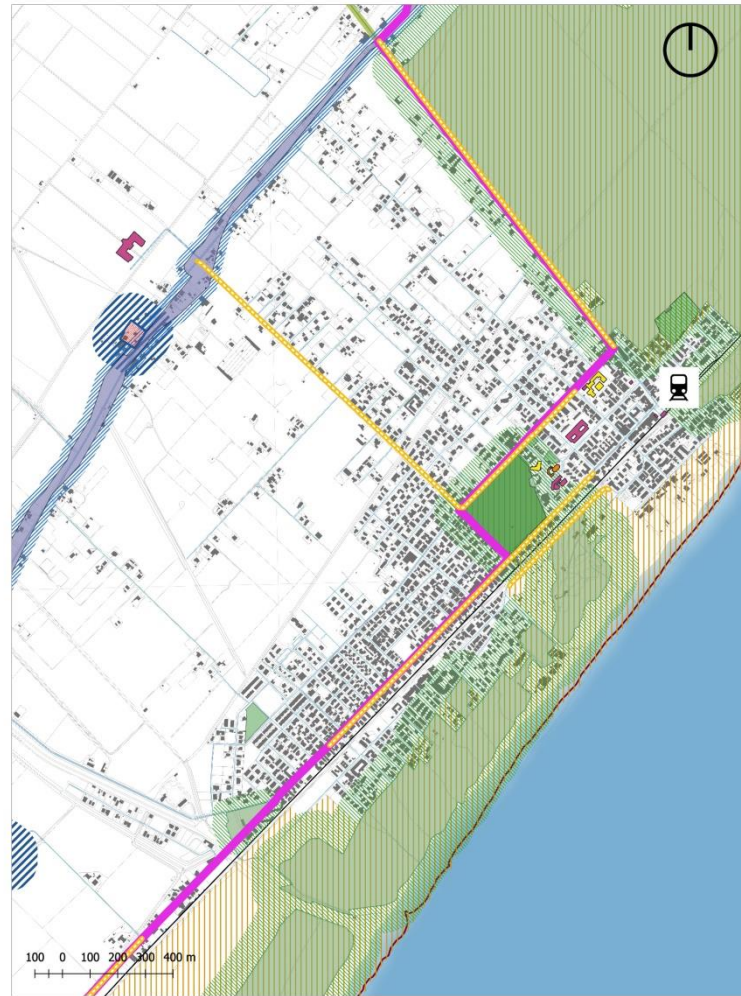
- la pista ciclabile di viale Trieste - tratto A e B - collega Marina di Ginosa alla SP580 verso Ginosa, questo tratto se pur discontinuo (comincia dall'incrocio di via Tufariello e si interrompe a circa 100m da via Pitagora) coincide con il percorso di Bicalia n. 14 e si connette con la Ferrovia Jonica;
- la pista ciclabile di Viale Pitagora - tratto C- connette viale Trieste con il Parco Comunale, l'istituto clinico Maugeri, la scuola materna, etc. anche questo tratto se pur discontinuo (comincia da via Pola e termina a viale Italia) coincide con il percorso di Bicalia n. 14 ;
- la pista ciclabile di Viale Italia - tratto D - connette l'asse di viale Pitagora e il parco urbano con il Trattarello Pineto N.79 di via Tufariello;
- la pista ciclopedonale di Viale Jonio - Tratto E - si estende dall'incrocio con via Fiume all'incrocio con via Pietro Mascagni e rappresenta un asse strategico sia per la connessione con i principali poli attrattori che per il percorso di Bicalia n. 14;
- la pista ciclabile di via Contrada Marinella - Tratto F - connette il centro urbano con la Riserva Statale di Marinella Stornara, con Torre Mattoni e il villaggio di Torre Serena. Questo asse coincide con il percorso di Bicalia n. 14 (Ciclovie della Magna Grecia);
- la pista ciclabile di via della Pineta -Tratto E - situata al di là del tracciato ferroviario connette l'area litoranea situata a sud est del centro abitato consolidato e al di là del tracciato ferroviario, con le aree costiere a sud ovest. La pista scorre lungo l'ex Batteria Costiera "Toscano", un comprensorio della Marina Militare ceduto all'Amministrazione municipale.

Marina di Ginosa/ tab. 02

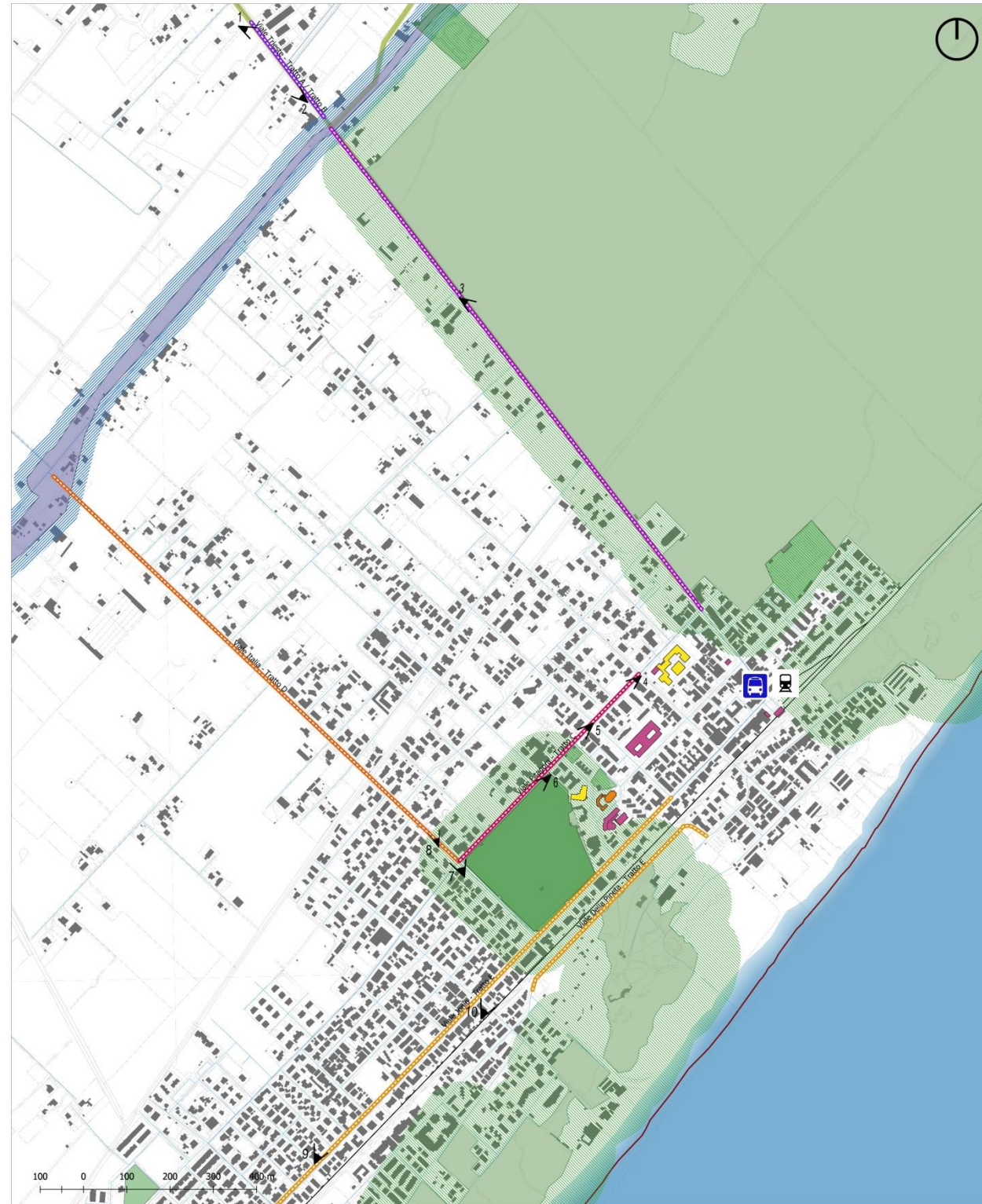
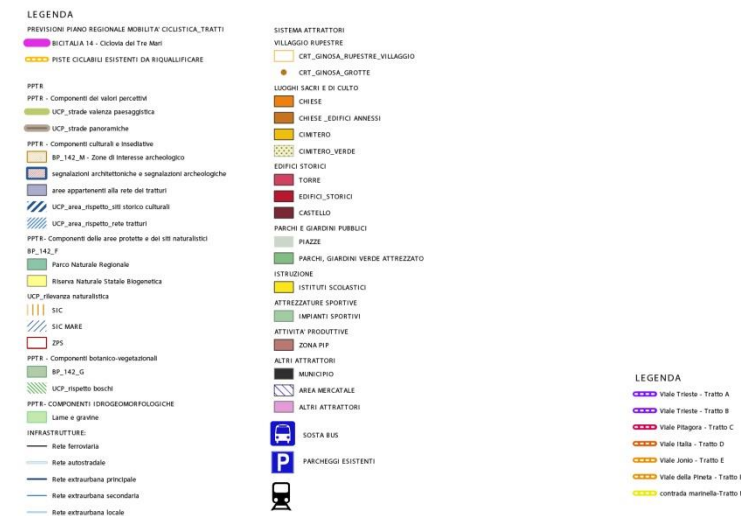
Ciclovie	Tipologia della sede	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [km]	Larghezza pista [m]	Stato
Tratto Viale Trieste - Tratto A	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile costituito da cordolo con un'aiuola verde	0,270	2,50	Buono
Tratto Viale Trieste - Tratto B	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo	1,330	1,50	Da riqualificare



	spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile costituito da guardrail			
Tratto Viale Pitagora - Tratto C	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,600	1,50	Da riqualificare
Tratto Viale Italia - Tratto D	Pista ciclabile in sede propria a unico senso di marcia separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da cordolo invalicabile con un'aiuola verde	1,290	1,80	Da riqualificare
Tratto Viale Jonio - Tratto E	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	1,46	1,50	Da riqualificare
Viale della Pineta - Tratto E	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,579	1,50	Da riqualificare
Contrada Marinella - Tratto F	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,620	2,50	Buono



MARINA DI GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



MARINA DI GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



Tratto A



Tratto B



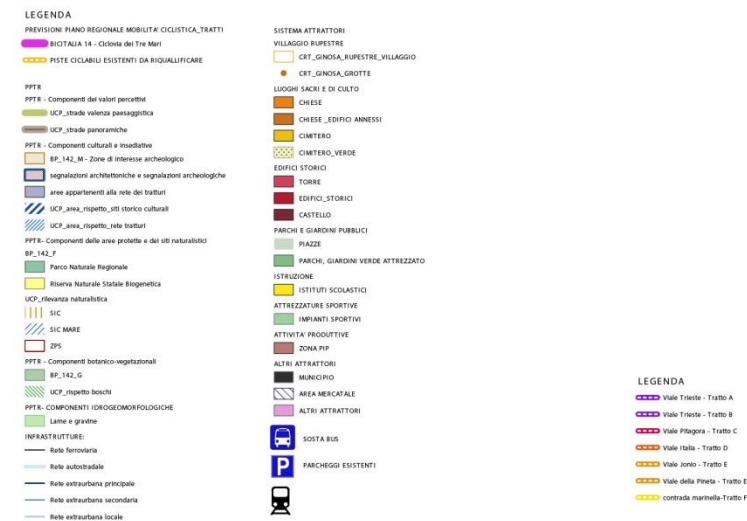
Tratto C



Ciclismo	Tipologia	Larghezza complessiva del tratto esistente [m]	Larghezza pista [m]	Stato
Tratto Viale Trieste - A	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinale e sicuramente inalterabile costituito da cordolo con un'aiuto verde	0,270	2,50	Buono
Tratto Viale Trieste - B	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinale e sicuramente inalterabile costituito da guardrail	1,350	1,50	Da riqualificare
Tratto Viale Pilegosa - C	Pista ciclabile a su corsia riservata derivata dalla carreggiata esistente, al unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,000	1,50	Da riqualificare



MARINA DI GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



MARINA DI GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



11



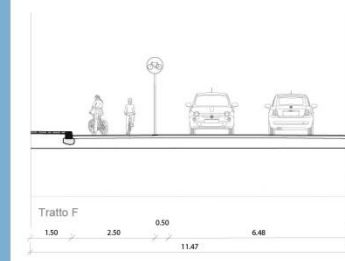
12



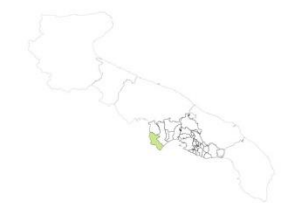
13



14



Ciclista	Tipologia	Longhezza complessiva dei tratti esistenti [m]	Longhezza pista [m]	Stato
Tratto Viale Italia - D	Pista ciclabile in sede propria a un senso di marcia separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da cordolo inaltabile con un'aiuola verde	1,260	1,80	Da riqualificare
Tratto Viale Jorio - E	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	1,40	1,50	Da riqualificare
Viale della Pineta - E	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,575	1,50	Da riqualificare
Contrada Marnella - F	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,620	2,50	Buono



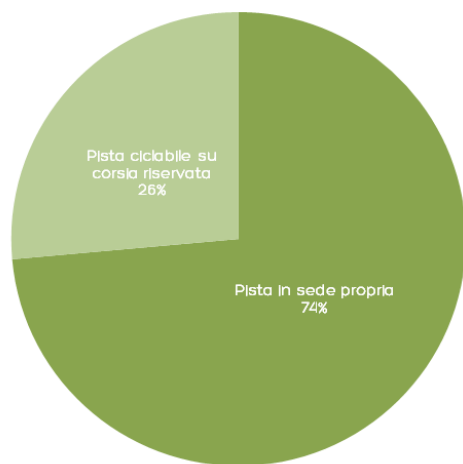
Percentuale dei percorsi in funzione della tipologia della sede:

Ginosa/ rif. Tabella 01

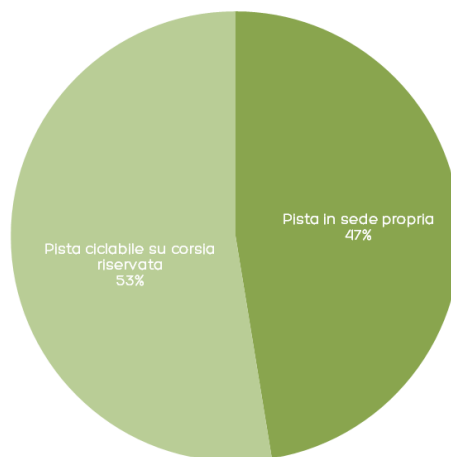
Sede del percorso	Lunghezza (m)	Percentuale
Pista in sede propria	4010	73.56%
Pista ciclabile/ciclopedonale su corsia riservata	1440	26.42%
Totale	5450	100%

Marina di Ginosa/ rif. Tabella 02

Sede del percorso	Lunghezza (m)	Percentuale
Pista in sede propria	2940	47,4%
Pista ciclabile/ciclopedonale su corsia riservata	3260	52,6%
Totale	6200	100%



Ginosa



Marina di Ginosa

Percentuale dei percorsi in funzione della tipologia della sede

Come si evince analizzando le tabelle:

- per Ginosa circa il 74% dei percorsi ciclabili/ciclopedonali presenta elementi di separazione (cordoli in cls, paletti, aiuole...) tali da garantire un livello maggiore di protezione all'utenza debole separandola fisicamente dal traffico veicolare, mentre il 26% circa dei percorsi è su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale, con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale;
- per Marina di Ginosa circa il 47% dei percorsi ciclabili/ciclopedonali presenta elementi di separazione (cordoli in cls, paletti, aiuole...), mentre il 53% circa dei percorsi è su corsia



riservata ricavata dalla carreggiata stradale, con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale.

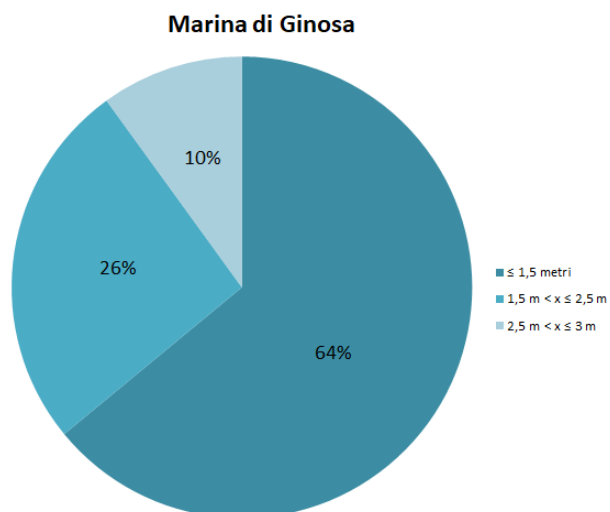
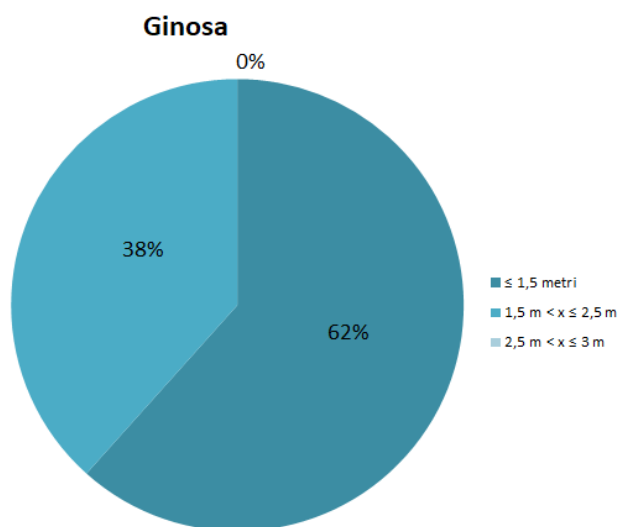
Percentuale dei percorsi in funzione della larghezza della pista

Ginosa/ rif. Tabella 01

Larghezza pista	Lunghezza (m)	Percentuale
≤ 1,5 metri	3.355	62%
1,5 m < x ≤ 2,5 m	2.090	38%
2,5 m < x ≤ 3 m	0	0
Totale		100%

Marina di Ginosa/ rif. Tabella 02

Larghezza pista	Lunghezza (m)	Percentuale
≤ 1,5 metri	3969	64%
1,5 m < x ≤ 2,5 m	1610	26%
2,5 m < x ≤ 3 m	620	10%
Totale	6.200	100%



Come si evince analizzando le tabelle:

- ✓ per Ginosa circa il 62% dei percorsi ciclabili/ciclopedonali ha una larghezza ≤ 1,5 metri, mentre il 38% circa dei percorsi ha una larghezza compresa tra 1,5 m < x ≤ 2,5 m;
- ✓ per Marina di Ginosa circa il 64% dei percorsi ciclabili/ciclopedonali ha una larghezza ≤ 1,5 metri, mentre il 26% circa dei percorsi ha una larghezza compresa tra 1,5 m < x ≤ 2,5 m. Solo il 10% dei percorsi ciclabili ha una larghezza compresa tra 2,5 m < x ≤ 3 m.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 150 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.2.2 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI

Come per gli itinerari anche per gli attraversamenti è stato possibile estrapolare una suddivisione degli stessi in base a:

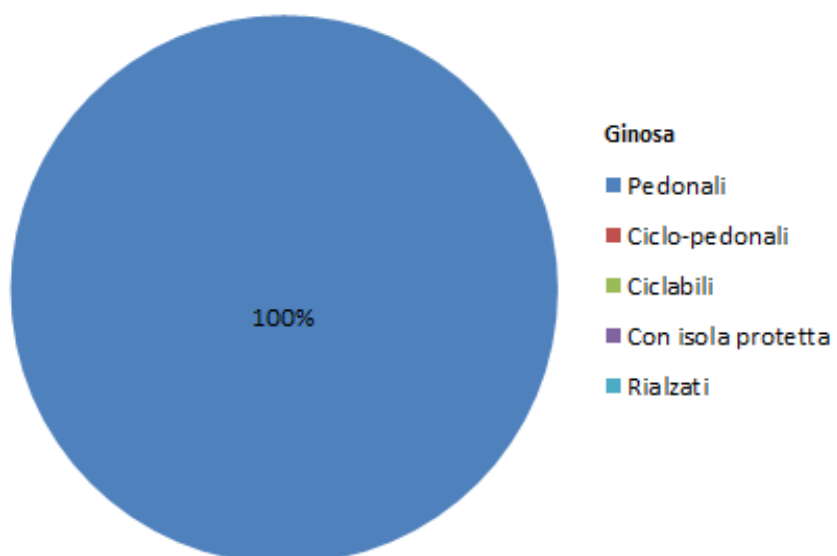
Attraversamenti esistenti in funzione della tipologia

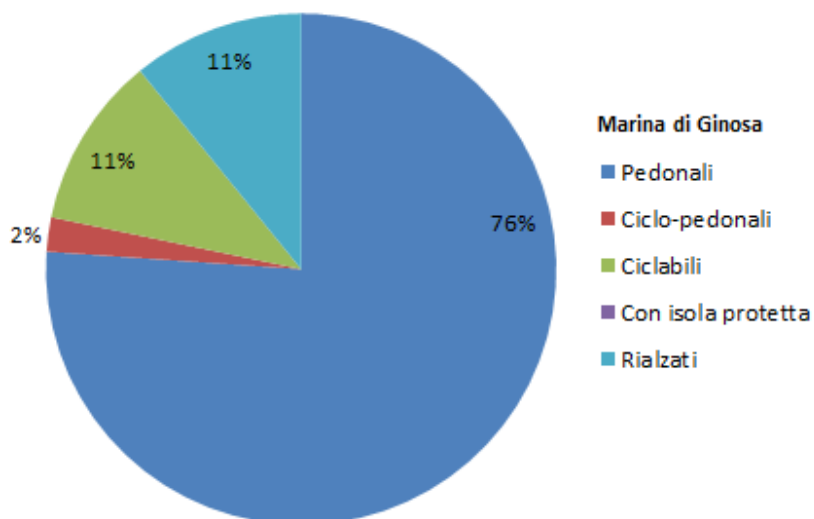
Ginosa		
Ciclovia	Tipologia attraversamenti	Numero
Tratto A - Circonvallazione	Pedonali	0
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
SS580 - Tratto B - Tratto C	Pedonali	2
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Zona P.I.P. SP4 e Contrada delle Vigne- Tratto C SP4 /Contrada Bandiera- Tratto D	Pedonali	15
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Totale		17

Marina di Ginosa		
Ciclovia	Tipologia attraversamenti	Numero
Via Trieste Tratto A - Tratto B	Pedonali	1
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
Via Pitagora - Tratto C	Pedonali	11
	Ciclo-pedonali	1
	Ciclabili	4
	Con isola protetta	0
	Rialzati	4
Viale Italia - Tratto D	Pedonali	6
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0



Viale Ionio - Tratto E	Pedonali	17
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	1
Viale della Pineta - Tratto E	Pedonali	0
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Viale Contrada Marinella- Tratto F	Pedonali	0
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	1
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Totale		46





Percentuale attraversamenti esistenti in funzione della tipologia

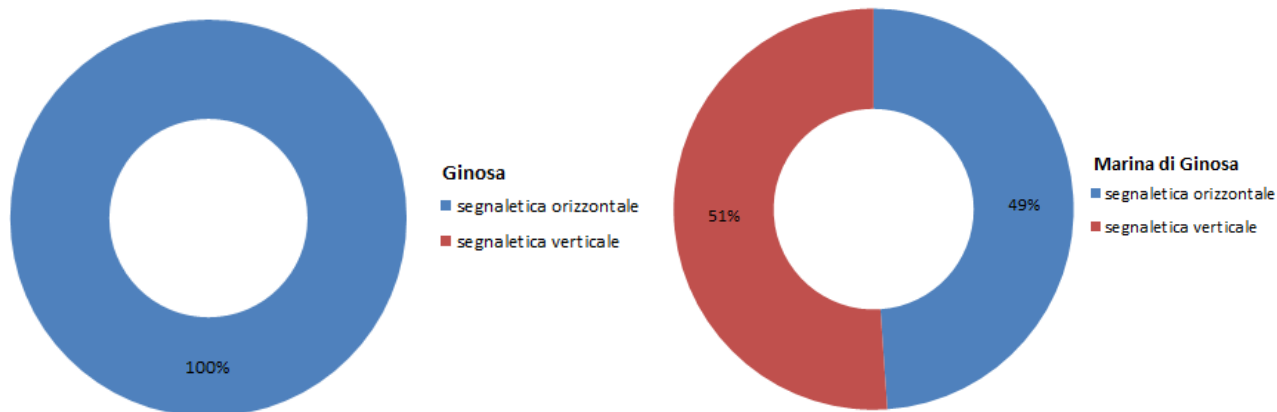
Avendo censito gli attraversamenti di collegamento fra tratti di piste, è possibile affermare che la maggior parte delle intersezioni sul territorio comunale è gestita mediante attraversamenti pedonali.

5.2.3 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE

Ginosa		
Ciclovia	Tipologia segnaletica	numero
Tratto A - Circonvallazione	orizzontale	8
	verticale	0
SS580 - Tratto B - Tratto C	orizzontale	8
	verticale	0
Zona P.I.P. SP4 e Contrada delle Vigne- Tratto C SP4 /Contrada Bandiera- Tratto D	orizzontale	10
	verticale	0
Totale		26

Marina di Ginosa		
Ciclovia	Tipologia attraversamenti	Numero
Via Trieste Tratto A - Tratto B	orizzontale	6
	verticale	12
Via Pitagora - Tratto C	orizzontale	11
	verticale	3
Viale Italia - Tratto D	orizzontale	0
	verticale	13
	orizzontale	12

Viale Ionio - Tratto E	verticale	12
Viale della Pineta - Tratto E	orizzontale	13
	verticale	3
Viale Contrada Marinella- Tratto F	orizzontale	3
	verticale	4
Totale		92



Il censimento puntuale di tutta la segnaletica verticale presente lungo i percorsi ciclabili e ciclopedonali, ha reso possibile verificare le incongruenze con la segnaletica orizzontale e/o con le caratteristiche reali del percorso, fornendo una base di programmazione delle attività di adeguamento e sistemazione per garantire maggiore riconoscibilità dei percorsi sia da parte degli utilizzatori delle due ruote, sia da parte degli altri utenti della strada, a favore e garanzia di una maggiore sicurezza

5.2.4 INDICE DI CICLABILITA'

L'unico indice che consente di confrontare le reti ciclabili delle città italiane tenendo conto delle diverse tipologie di piste ciclabili presenti è l'indice di ciclabilità⁵, fornito da Legambiente nell'ambito della ricerca sulla sostenibilità ambientale Ecosistema Urbano⁶.

In particolare i parametri considerati per l'indicatore "piste ciclabili" sono l'estensione delle piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata, l'estensione dei percorsi promiscui pedonali e ciclabili, e l'estensione delle zone con moderazione di velocità a 30 Km/h (zone 30).

Ogni tipologia di intervento viene opportunamente pesata e concorre a determinare "l'indice di ciclabilità", espresso in metri equivalenti di percorsi ciclabili ogni 100 abitanti.

⁵ Indice di Ciclabilità = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti). Oltre a tale indice, il dato cui si può fare riferimento per valutare la dotazione di infrastrutture ciclabili è quello utilizzato dall'ISTAT, che esprime la densità di piste ciclabili, calcolata come estensione di piste ciclabili rispetto alla superficie comunale considerata (Km di piste /100 Km² di superficie comunale), considerando però allo stesso modo tutti i tipi di sistemazioni ciclabili.

⁶ *Ecosistema Urbano* è la denominazione con cui è indicata una ricerca che viene realizzata annualmente da Legambiente e dall'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, con la collaborazione editoriale de Il Sole 24 Ore.

INFRASTRUTTURE PER LA CICLABILITÀ (METRI EQUIVALENTI/ABITANTE)

CITTÀ	M/A	CITTÀ	M/A	CITTÀ	M/A
REGGIO EMILIA	41,06	BOLOGNA	10,76	CATANZARO	2,23
MANTOVA	26,66	BENEVENTO	10,29	LECCO	2,08
LODI	26,61	PAVIA	10,10	SAVONA	2,07
CREMONA	26,31	BERGAMO	9,78	TRIESTE	1,66
VERBANIA	24,02	ROVIGO	9,34	TERAMO	1,66
SONDRIO	20,16	ASTI	9,05	BARI	1,48
FERRARA	19,97	PRATO	7,54	CATANIA	1,36
ORISTANO	18,78	FIRENZE	7,43	MACERATA	1,28
PADOVA	18,76	BELLUNO	7,20	RAGUSA	1,28
PESARO	18,38	MASSA	5,99	PALERMO	1,24
RAVENNA	17,67	AOSTA	5,85	TRAPANI	1,16
MODENA	17,03	LUCCA	5,80	AGRIGENTO	1,01
BOLZANO	16,80	TRENTO	5,55	ANCONA	0,76
ALESSANDRIA	16,40	GROSSETO	5,13	MESSINA	0,74
PIACENZA	15,82	GORIZIA	5,11	SIRACUSA	0,62
VERCELLI	15,45	TORINO	4,88	SASSARI	0,45
FORLÌ	14,93	PESCARA	4,85	NUORO	0,37
RIMINI	14,61	NOVARA	4,82	NAPOLI	0,33
PORDENONE	14,43	BIELLA	4,73	AVELLINO	0,29
TREVISO	13,77	TERNI	4,05	SALERNO	0,24
BRESCIA	13,14	MILANO	3,66	REGGIO CALABRIA	0,06
VENEZIA	12,82	SIENA	3,18	L'AQUILA	0,00
VICENZA	12,79	PERUGIA	3,16	CALTANISSETTA	0,00
VERONA	12,05	MONZA	2,83	POTENZA	0,00
PARMA	11,72	LA SPEZIA	2,61	CHIETI	0,00
PISA	11,67	VARESE	2,36	VIBO VALENTIA	0,00
RIETI	11,44	CAGLIARI	2,35	CASERTA	0,00
UDINE	11,12	LATINA	2,25	ENNA	0,00

Fonte: 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città

Dalla tabella si evince come Reggio Emilia nel 2015 registrava il valore più alto dell'indice (41,1 metri equivalenti/100 abitanti) grazie a una rete complessiva di piste ciclabili che si estende per 235 km (completata da 115 km di zone 30), seguita da Mantova, Lodi e Cremona (circa 26 metri equivalenti/100 abitanti). Le altre due città che superano un indice di 20 m_eq/100 ab sono Sondrio e Verbania, con Ferrara che si colloca di poco al di sotto.

Sono invece 23 le città con una disponibilità di rete ciclabile inferiore a 1 m_eq/100 ab, 11 delle quali (tutte situate al Sud) non danno informazioni o non segnalano nessun tipo di infrastruttura dedicata alla ciclabilità. La città di Bari ha un indice di 1,48 m_eq/100 ab

Considerando che al 31/12/2017 la popolazione totale residente nel territorio di Ginosa annoverava 22.430 unità, di cui circa il 77% distribuita principalmente nella zona urbana di Ginosa-città, mentre la rimanente parte (26% circa) nella zona urbana Marina di Ginosa, riportando il valore censito a tale periodo temporale, si ricava un rapporto fra metri di piste realizzate e abitante.

Indice di Ciclabilità Ginosa = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti) = 0,31 m/ab.

Indice di Ciclabilità Marina di Ginosa = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti) = 0,96 m/ab.

Considerando che la popolazione residente a Marina di Ginosa nel periodo estivo può raggiungere le 60.000 unità, riportando il valore censito si ricava un rapporto fra metri di piste realizzate e abitante pari a 0.10 m/ab.

5.2.5 SOSTA BICICLETTE

Dal punto di vista della sosta dei cicli, si verifica una scarsa offerta nel caso di Marina di Ginosa e nulla per Ginosa. Questa situazione può causare, soprattutto nei mesi estivi di maggior uso del mezzo, il rilascio dei mezzi in luoghi poco consoni, spesso in corrispondenza dei marciapiedi e tale situazione si pone in contrasto con la fluidità dei transiti pedonali causando disagio per gli stessi.

La scelta dei mezzi di trasporto utilizzati definisce lo "stile di mobilità" del cittadino e, al contempo, determina l'impatto dei costi esterni di cui dovrà farsi carico la collettività (costi di congestione, inquinamento, incidentalità, vivibilità dello spazio pubblico).

Tab. 4 - La distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati (valori %)

	2017	2016	2008	2001
Piedi	22,3	17,1	17,5	23,1
Bici	5,2	3,3	3,6	3,8
Moto	3,0	3,0	4,5	5,7
Auto	58,6	65,3	63,9	57,5
<i>di cui come passeggero</i>	<i>12,3</i>	<i>8,5</i>	<i>7,6</i>	<i>8,0</i>
Trasporto pubblico	7,0	6,6	6,1	7,8
Combinazioni di mezzi (e altro)	3,9	4,6	4,5	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nel 15° Rapporto sulla mobilità degli italiani (ISFORT 2018) registrato nel 2017 viene è la crescita prepotente della "mobilità attiva" (non motorizzata) infatti, dalla tabella si può notare come gli spostamenti a piedi siano balzati dal 17,1% del totale nel 2016 al 22,5% nel 2017,

così come la quota modale della bicicletta ha superato per la prima volta il 5% (5,1%, quasi due punti in più rispetto al 2016).

Considerando la percentuale degli spostamenti delle persone che si muovono abitualmente in bicicletta (pari al 3 % per studio e al 2% per lavoro), prossima alla media nazionale (5,2% per il rapporto ISFORT 2018), si riscontra una propensione positiva, in linea con il trend nazionale, che incoraggia alla scelta di una strategia pro-bicicletta.

5.3 RIPARTIZIONE MODALE

Il tipo di spostamento, ovvero la posizione dei punti di origine (O) e di destinazione (D) dello spostamento rispetto all'area di studio considerata permette di suddividere la mobilità in mobilità: interna, in entrata, in uscita o mobilità di attraversamento.

Gli spostamenti appartengono a due categorie principali:

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 156 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- spostamenti sistematici, compiuti in fasce temporali fisse della giornata, legati a motivi di lavoro e di studio;
- spostamenti non sistematici, compiuti nell'arco della giornata, dovuti a motivi diversi (tempo libero, acquisti, turismo, festività).

Per la distribuzione spaziale della mobilità si è fatto riferimento:

- ai dati ISTAT 2011 che riguardano i soli spostamenti casa-studio e casa-lavoro;
- alle indagini conoscitive su fabbisogni, abitudini, tragitti, frequenze, mezzi utilizzati negli spostamenti dai residenti in Puglia condotte (2018 - 2019) dall'Assessorato alla Mobilità e ai Trasporti e l'ASSET (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio);
- ai risultati dei questionario on -line.

5.3.1 I DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO

L'ISTAT ha diffuso i dati dei censimenti generali della popolazione e delle abitazioni, relativi agli spostamenti pendolari per motivi di studio o di lavoro.

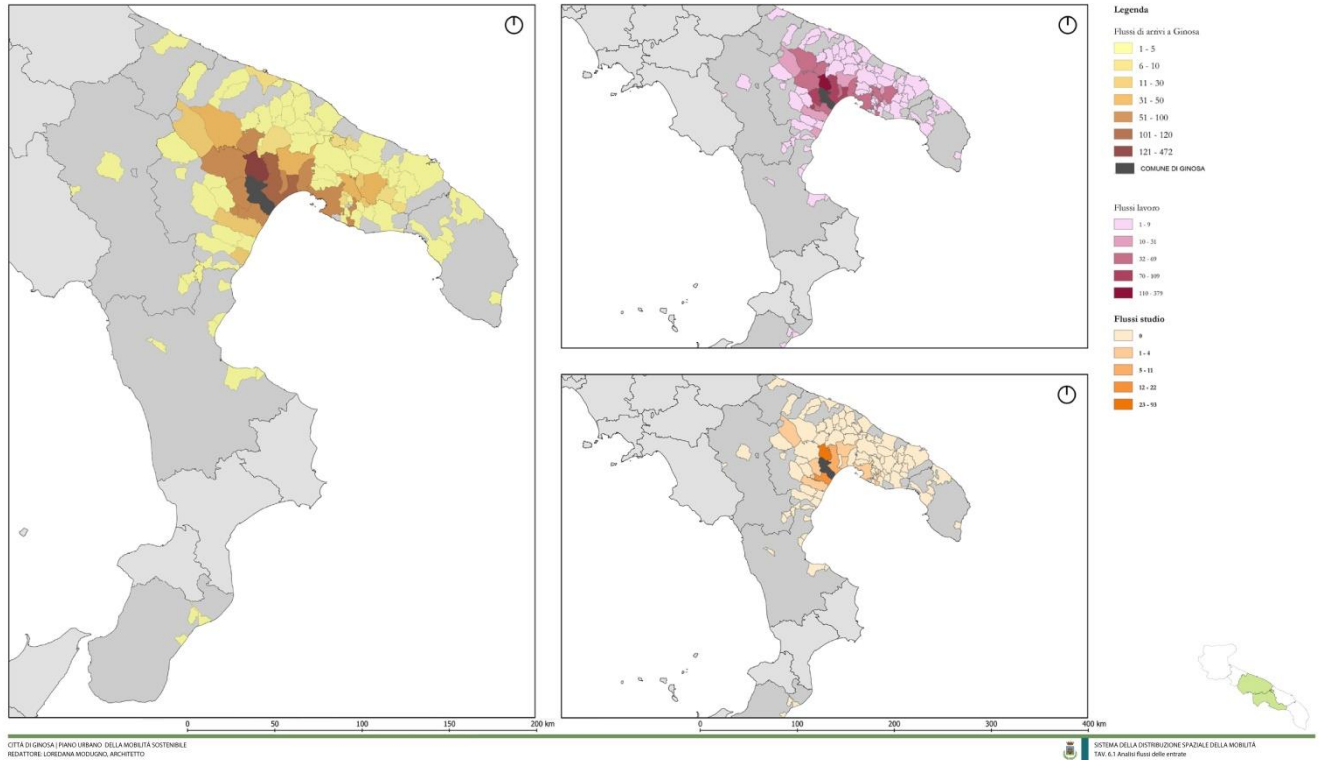
Le matrici contengono i dati sul numero di persone che si spostano, sia all'interno del comune che tra comuni diversi, classificate per il motivo dello spostamento, il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

Nonostante non siano particolarmente recenti, i dati del censimento ISTAT 2011 restano ad oggi il principale riferimento ufficiale per le amministrazioni, per cui la fotografia che ne deriva viene poi aggiornata rispetto ad eventuali cambiamenti registrati sul territorio e valutati sulla base dell'evoluzione di indicatori specifici come quelli descritti di seguito.

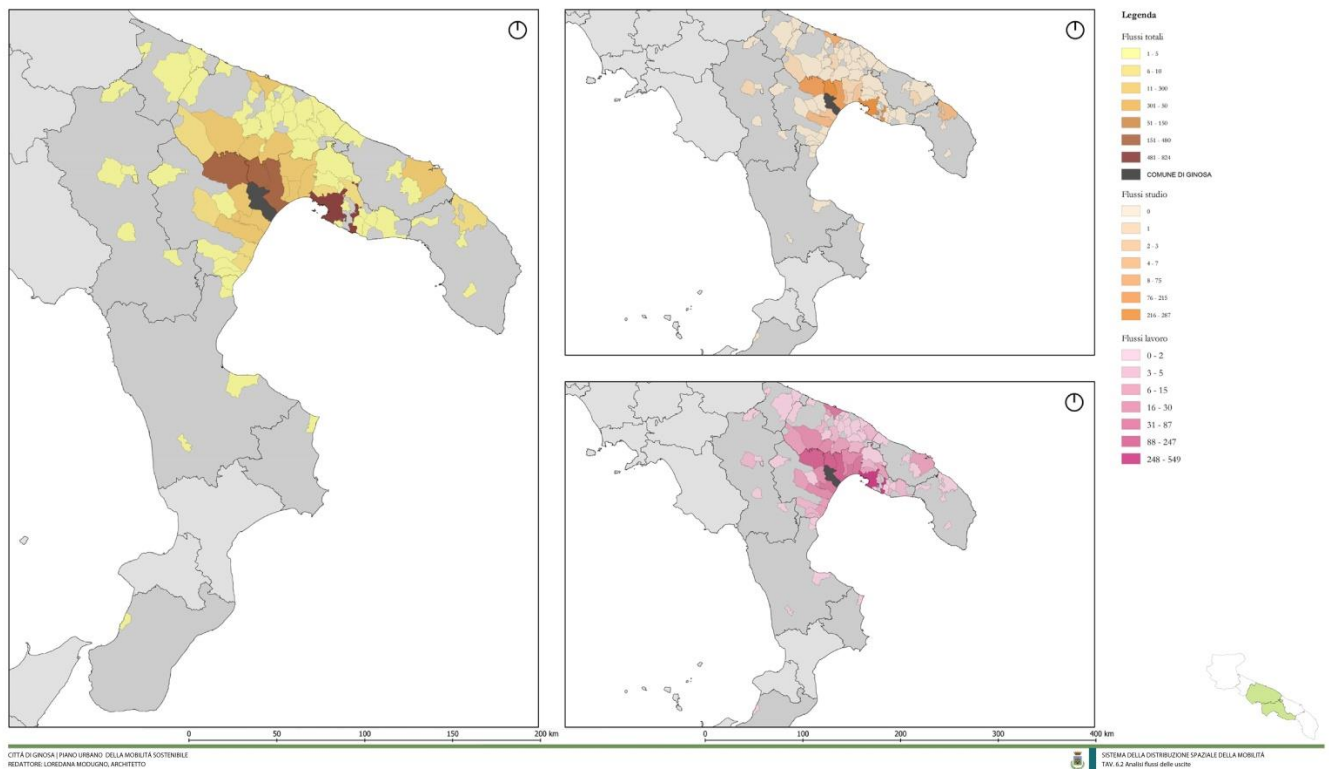
I dati ISTAT sul pendolarismo rappresentano il primo spostamento sistematico del mattino, di sola andata verso i luoghi di studio o di lavoro, che ogni persona (di qualsiasi età) ha compiuto nel giorno della rilevazione (2011). Tra le informazioni associate a ciascun spostamento vi sono: l'ora di uscita da casa, il mezzo impiegato, la durata del viaggio, il motivo dello spostamento (studio, lavoro). Questo insieme di informazioni, associate ad ogni singolo spostamento, rappresenta quindi una base imprescindibile per l'analisi della mobilità in una qualsiasi area.

Per quanto attiene gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio, con particolare riferimento ai dati della Regione Puglia, della Provincia di Taranto, del territorio di Ginosola, si rileva che questi avvengono prevalentemente con auto privata (come conducente).

Le mappe riportano i dati degli spostamenti (tutti gli scopi, tutti i modi) in entrata, in uscita da Ginosola e gli spostamenti all'interno del sistema Ginosino.

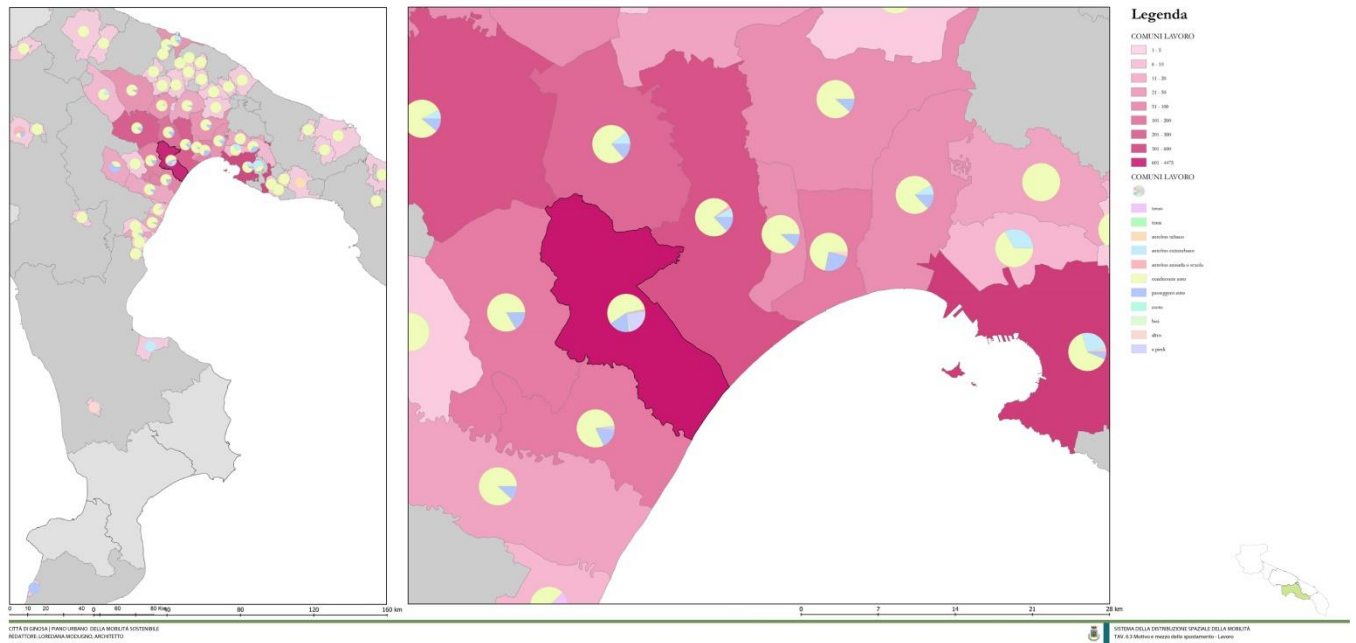


Stralcio PUMS _ TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità_entrates_Lavoro e Studio

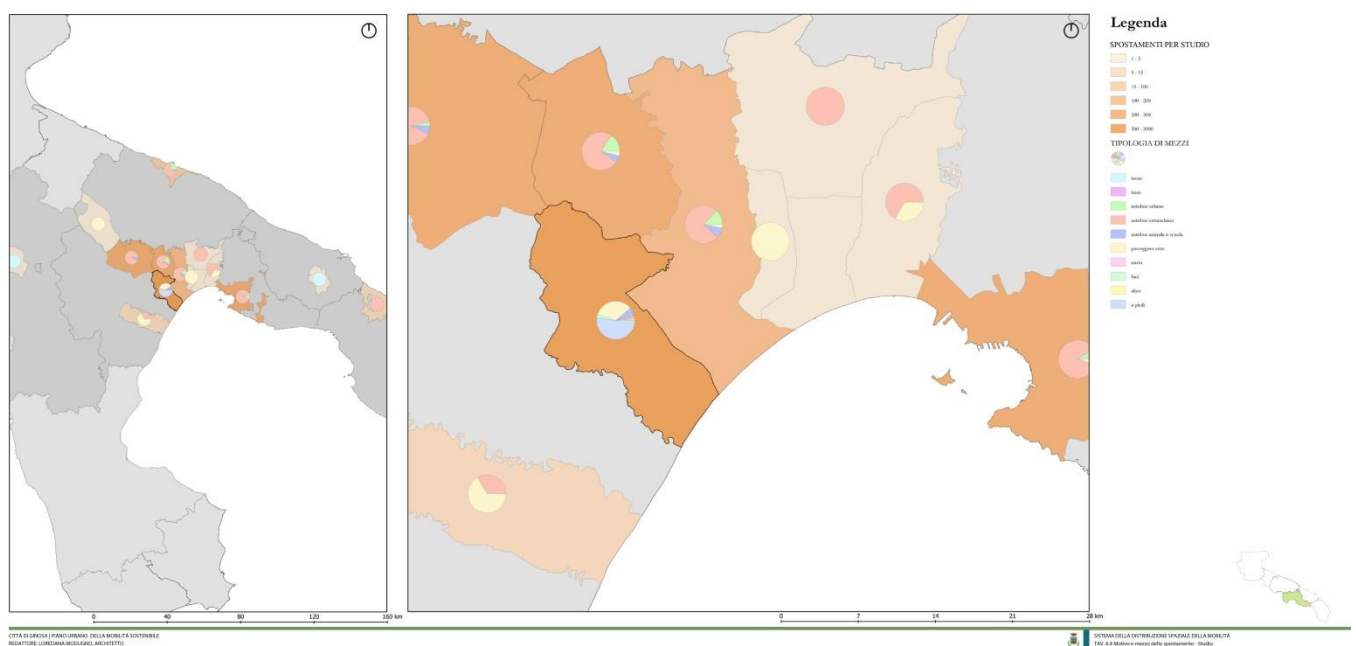


Stralcio PUMS _ TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità_uscites_Lavoro e Studio

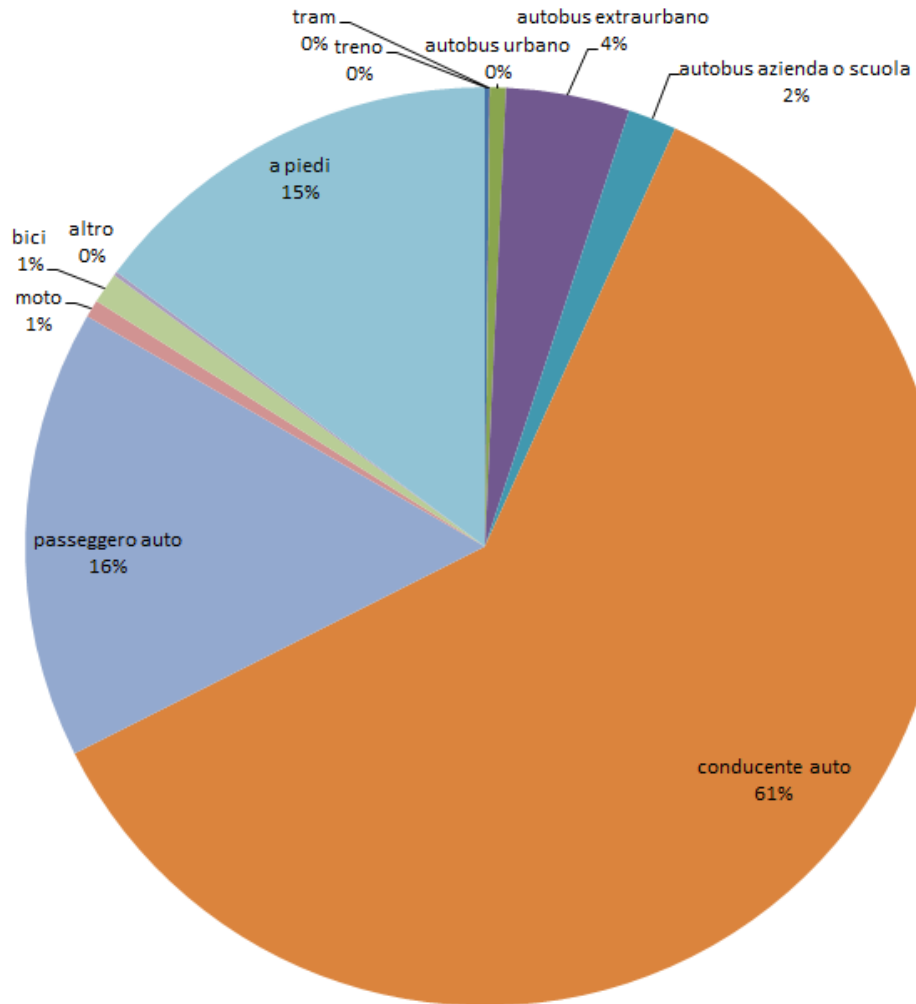
Si può notare come la percentuale degli spostamenti avvenga principalmente tra i comuni della prima corona. Dai dati risulta altresì come il numero delle persone che si spostano con mezzi motorizzati all'interno del comune risulta elevata, rispetto alle entrate ed uscite. Per quanto riguarda il mezzo dello spostamento la percentuale maggiore degli spostamenti avviene principalmente in auto.



Stralcio PUMS_TAV.6.3 - Motivo (lavoro) dello spostamento

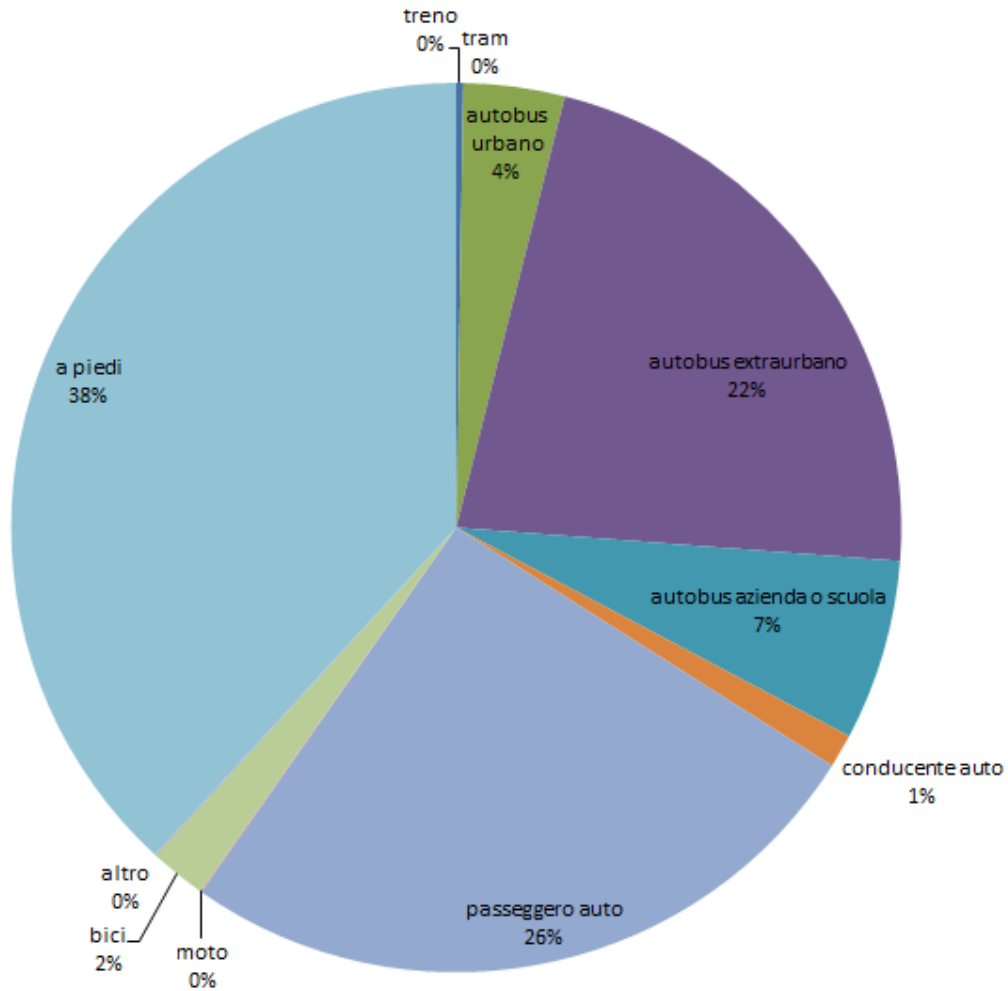


Stralcio PUMS_TAV.6.4 - Motivo (studio) dello spostamento



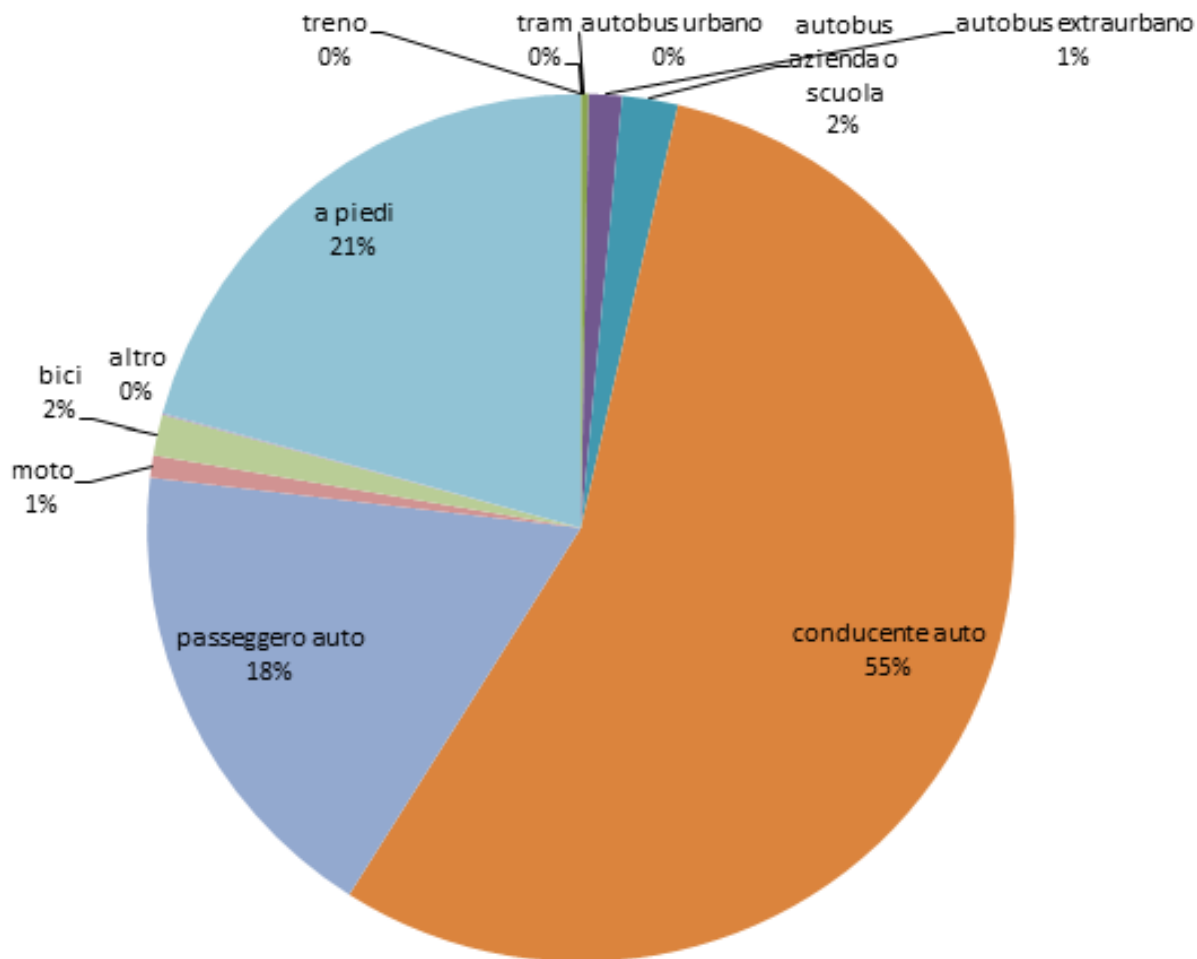
PENDOLARISMO in entrata_ MOTIVO (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO_istat 2011

- treno
- tram
- autobus urbano
- autobus extraurbano
- autobus azienda o scuola
- conducente auto
- passeggero auto
- moto
- bici
- altro
- a piedi



PENDOLARISMO in entrata_ MOTIVO (studio) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO_istat 2011

- treno
- tram
- autobus urbano
- autobus extraurbano
- autobus azienda o scuola
- conducente auto
- passeggero auto
- moto
- bici
- altro
- a piedi

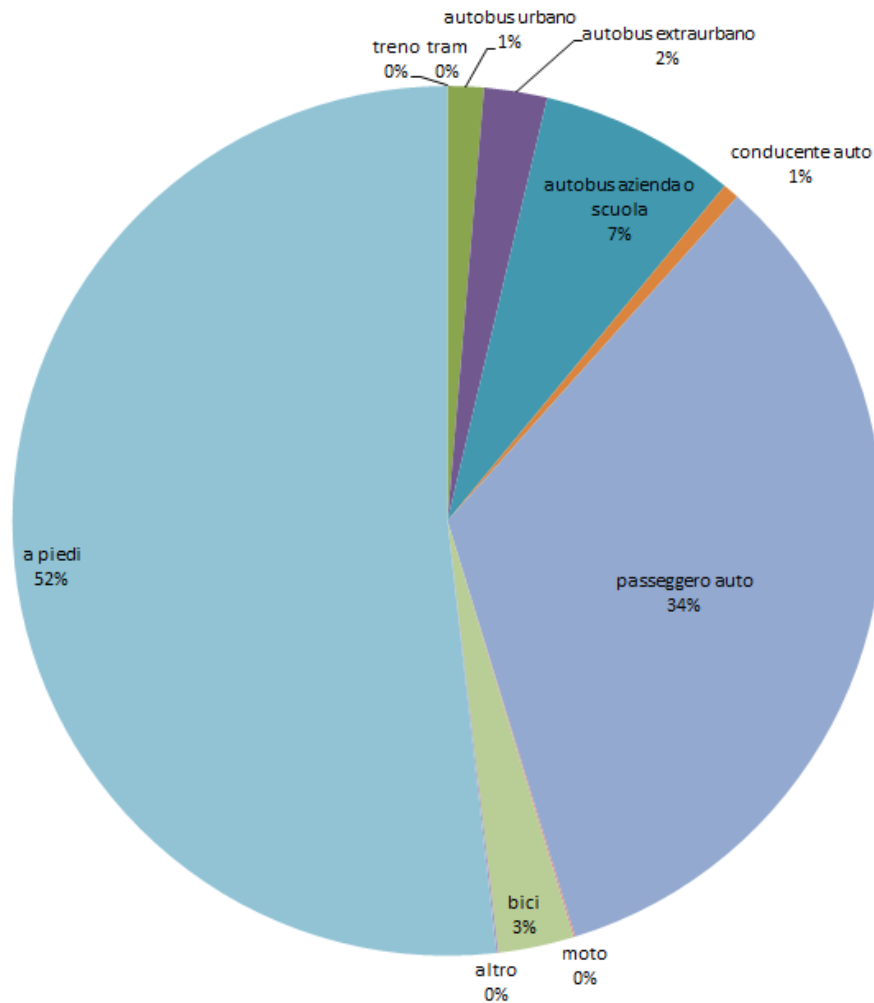


PENDOLARISMO **Interno** _ MOTIVO (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO_istat 2011

Circa il 55% degli spostamenti interni al territorio di Ginosola, per motivi di **lavoro** avvengono in auto, il 18% lo fa come passeggero.

Il 3% si sposta con autobus (autobus urbano, extraurbano, autobus azienda o scuola).

Il 21% si sposta a piedi, mentre il 2% degli utenti, si reca a lavoro con la bicicletta, una percentuale rilevante che mostra anche, la volontà da parte della cittadinanza di usare metodi alternativi all'auto, per spostarsi.



PENDOLARISMO **Interno** _ MOTIVO (studio) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO_ istat 2011

Per motivi di **studio**, la percentuale di spostamenti a piedi sale al 52%. Tuttavia vediamo come, al secondo posto, vi sia l'auto privata come passeggero. Questo indica chiaramente come il 34% degli alunni viene accompagnato a scuola in auto. Restano molto bassi i valori relativi a coloro i quali si spostano con il trasporto pubblico 3% (autobus urbano, extraurbano, autobus azienda o scuola).

L'uso della bicicletta per motivi di studio è del 3%, dato che mostra una potenzialità di crescita significativa (per le caratteristiche di dimensione e densità, è possibile auspicare sul breve periodo il raggiungimento di un tasso di uso della bicicletta del 5%, e sul lunghissimo periodo puntare sin anche al 10% dello share modale).

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 163 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.3.2 LA MOBILITÀ IN PUGLIA: I risultati delle indagini su fabbisogni, abitudini, tragitti, frequenze, mezzi utilizzati negli spostamenti O/D extracomunali dai residenti in Puglia - autunno/inverno 2018_
Assessorato alla Mobilità e ai Trasporti e l'ASSET (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio)

L'Assessorato alla Mobilità e ai Trasporti e ASSET (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) perseguono obiettivi di miglioramento e ottimizzazione del sistema di mobilità sostenibile della Regione Puglia, attraverso il potenziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico e l'interconnessione armonica delle reti ferroviarie locali e nazionali con il trasporto su gomma.

Al fine di pianificare e gestire con razionalità ed efficacia il processo di costante miglioramento del sistema di mobilità al servizio dei cittadini pugliesi sull'intero territorio regionale, ASSET ha adottato una strategia bottom-up, che supporta la programmazione delle azioni da intraprendere che sia basata sulla conoscenza delle abitudini e delle esigenze dei viaggiatori. Sono state quindi attivate in parallelo tre differenti azioni conoscitive, condotte con metodologie tra di loro complementari.

La prima azione conoscitiva ha consentito di costruire un quadro dettagliato degli spostamenti extra-comunali di tutti i cittadini pugliesi, perfettamente articolato in funzione dei parametri più significativi al fine della chiara comprensione del fenomeno: fasce di età, località di origine e di destinazione degli spostamenti, orari, mezzo di trasporto utilizzato, giorni feriali e festivi, e così via. Nel corso dell'indagine, durata 4 mesi, sono state effettuate oltre 35.000 interviste valide, attraverso l'integrazione tra due specifiche tecniche di rilevazione: CATI (Computer-Assisted Telephone Interviewing), basata su interviste telefoniche nelle quali l'intervistatore legge le domande all'intervistato e registra le risposte su un computer tramite un apposito software, e CAWI (Computer Assisted Web Interviewing), strutturata su di un questionario pubblicato su internet che viene compilato in autonomia dagli intervistati senza l'intervento dell'intervistatore. I risultati dell'indagine sono stati riversati in un data base che può consentire ai pianificatori dello sviluppo del sistema di mobilità della Regione Puglia di realizzare, con grande flessibilità, interrogazioni puntuali e dettagliate a sostegno delle loro azioni migliorative.

La seconda azione conoscitiva si è focalizzata sul complesso tema della rilevazione degli spostamenti dei cittadini su auto private: fenomeno, questo, di difficile rilevazione, a differenza degli spostamenti effettuati su mezzi pubblici, quantitativamente rilevabili attraverso i dati dei gestori relativi a biglietti e abbonamenti. L'indagine ha risolto queste difficoltà attraverso l'uso di tecnologie innovative che utilizzano i dati forniti da Infoblu SpA (Gruppo Atlantia) in grado di rilevare in tempo reale la posizione di oltre 3 milioni di veicoli sull'intero territorio nazionale grazie alle informazioni GPS di posizione trasmessi dalle black box di auto private e di flotte commerciali. Nell'insieme, la flotta monitorata complessiva è superiore al 9% del parco veicoli circolante, in conformità allo standard previsto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: rappresentazione del traffico veicolare con

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 164 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

aggiornamenti ogni 3 minuti e con dettaglio di posizione in celle di 500 metri. Attraverso questa metodologia l'indagine ha analizzato circa mezzo miliardo di posizioni, utilizzandone poco più di 300 milioni per rilevare 8 milioni di viaggi validi, distribuiti sui 31 giorni di durata delle rilevazioni.

La terza azione conoscitiva ha consentito di rilevare il livello di gradimento espresso dai viaggiatori che utilizzano il sistema di trasporto pubblico regionale (indagine di customer satisfaction). Al di là dei tradizionali punteggi di taglio impressionistico, questa analisi ha prodotto dati utili ad orientare i pianificatori regionali con informazioni.

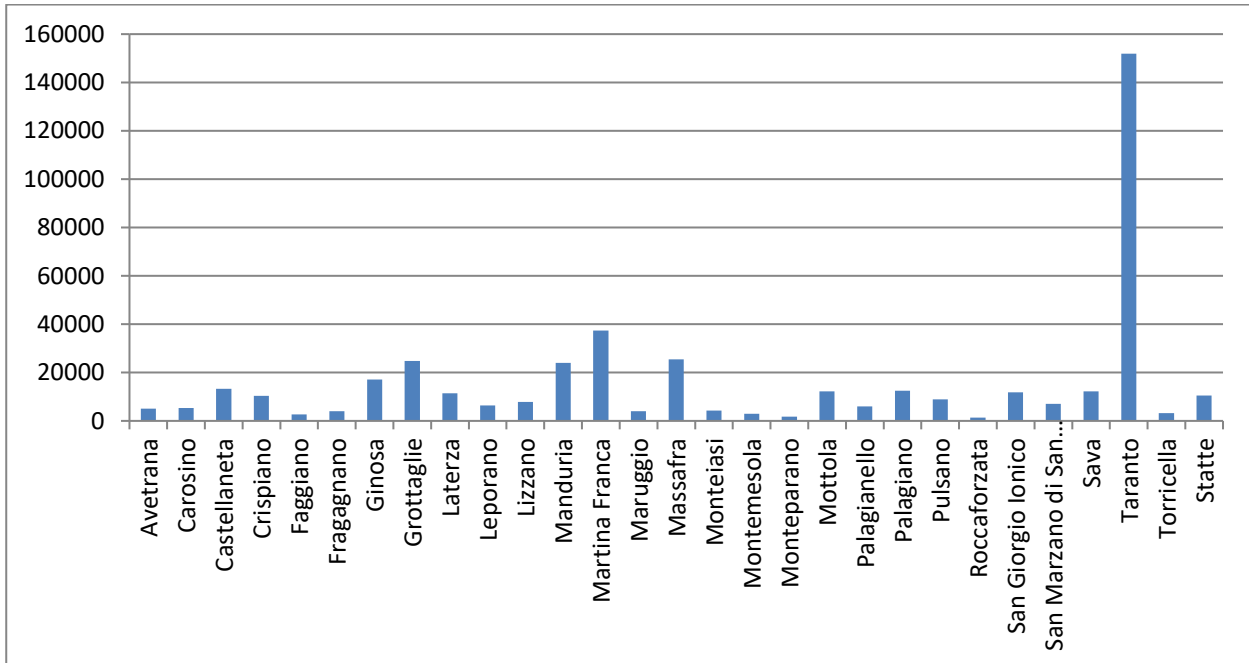
Lo studio, l'analisi e l'elaborazione dei dati di spostamento origine-destinazione (O-D) nell'ambito del territorio della Regione Puglia, è finalizzato di aggiornare il modello di simulazione trasporti territorio implementato dall'Agenzia nonché delle banche dati sulla mobilità, mediante un'indagine della domanda di trasporto che ricostruisca gli spostamenti tra i comuni pugliesi e la ripartizione modale.

Si riportano di seguito dati estrapolati dal "Db Access Spostamenti Puglia-dic18_100perc" relativi alle indagini su fabbisogni, abitudini, tragitti, frequenze, mezzi utilizzati negli spostamenti dai residenti della Provincia di Taranto e nel territorio di Ginosola.

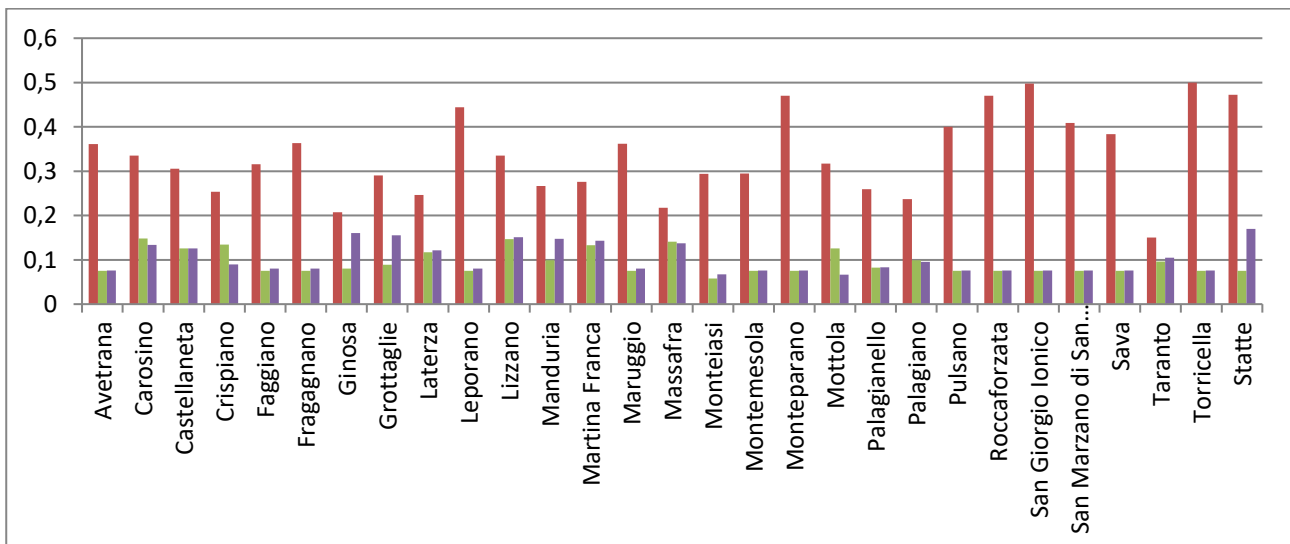
Il Db Access Spostamenti Puglia-dic18_100perc contiene i dati relativi a tutte le interviste realizzate nell'ambito dell'indagine, dal 26/10/2018 al 12/2/2019, per un totale di 35.208 interviste valide. Nel db sono riportati un totale di 83.136 spostamenti singoli, dei quali 58.144 relativi a giorni feriali, 15.876 del sabato e 9.116 effettuati in giorni festivi.

Il target dell'indagine è costituito dalla popolazione residente in Puglia dai 15 ai 75 anni che effettua spostamenti al di fuori del proprio comune di residenza. L'indagine ha preso in esame anche gli spostamenti di residenti di altre regioni verso la Puglia, cosicché l'area territoriale di indagine è stata estesa a un insieme predeterminato di comuni appartenenti alle province confinanti.

Tabella_viaggianti_ Provincia di Taranto



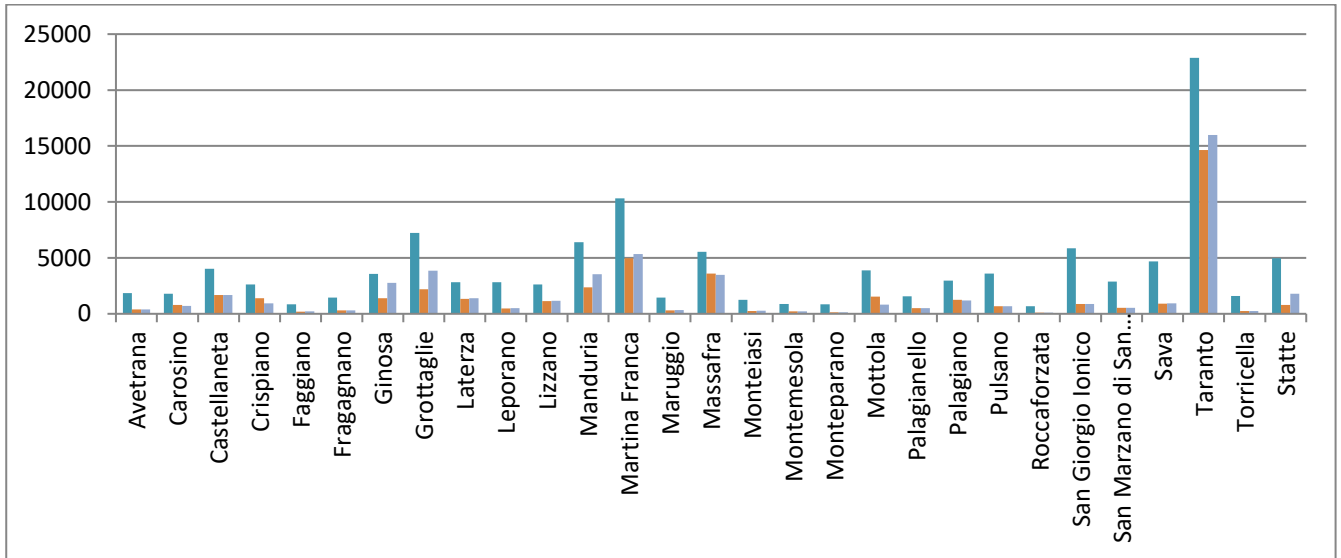
Pop_15-75: Popolazione dai 15 ai 75 anni residente nella zona in oggetto al 1° gennaio 2018 (ultimo dato ufficiale Istat dettagliato per età)



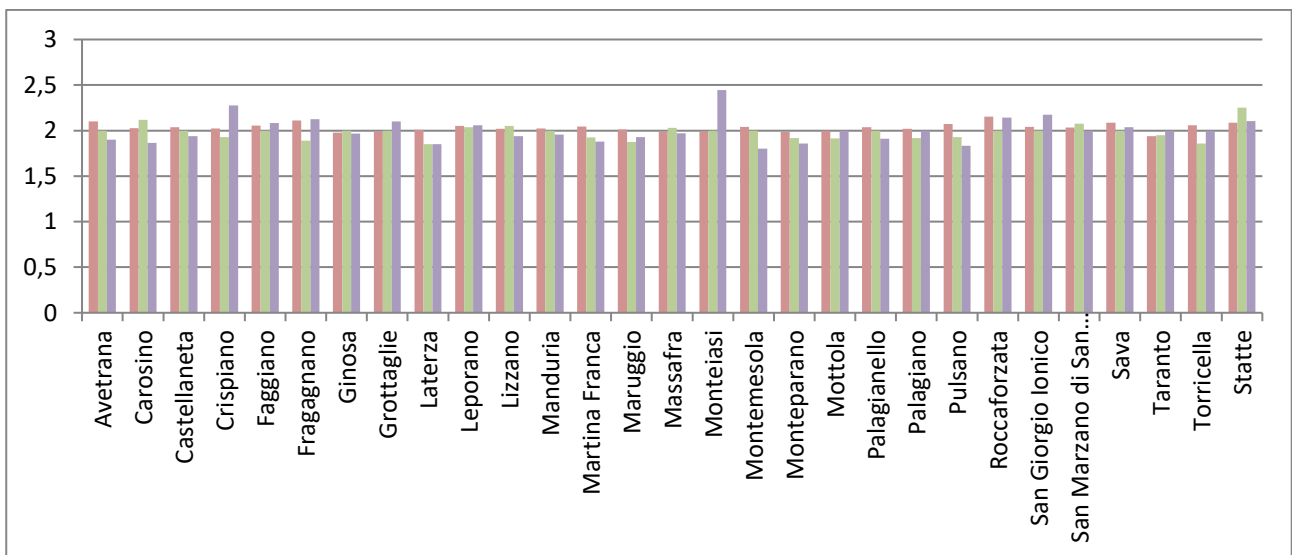
■ **Tasso-f**: tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei giorni feriali, dei residenti della zona in oggetto

■ **Tasso-s**: il tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei sabati, dei residenti della zona in oggetto

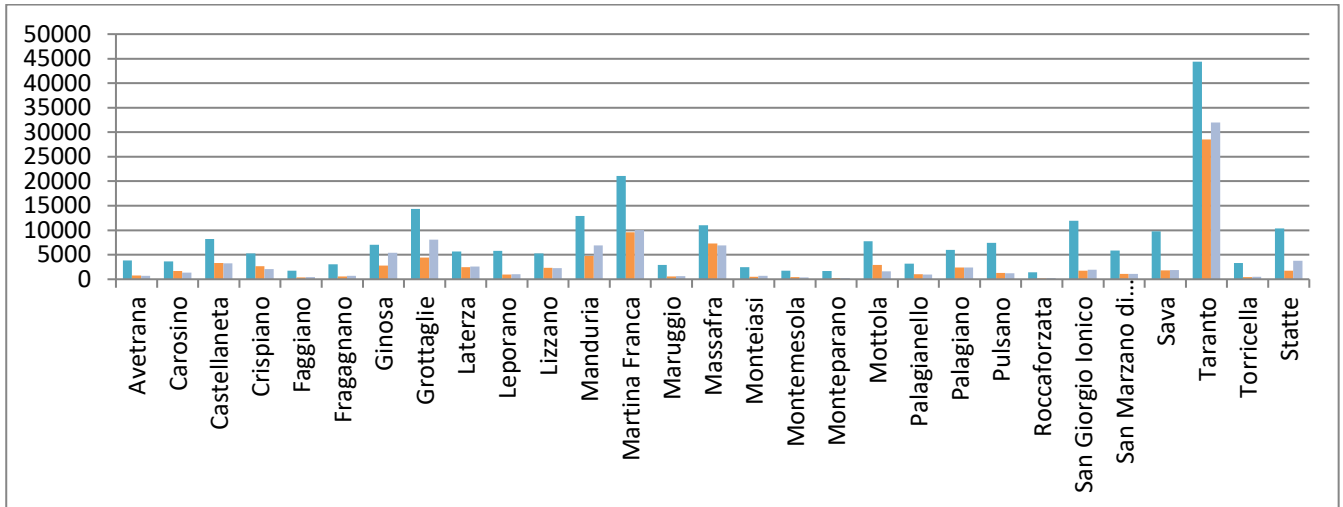
■ **Tasso-d**: il tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei giorni festivi, dei residenti della zona in oggetto



- Viaggianti-f: la stima del numero di residenti della zona in età 15-75 anni che effettuano spostamenti extracomunali nel giorno medio feriale
- Viaggianti-s: la stima del numero di residenti della zona in età 15-75 anni che effettuano spostamenti extracomunali nel sabato medio
- Viaggianti-d: la stima del numero di residenti della zona in età 15-75 anni che effettuano spostamenti extracomunali nel giorno festivo medio

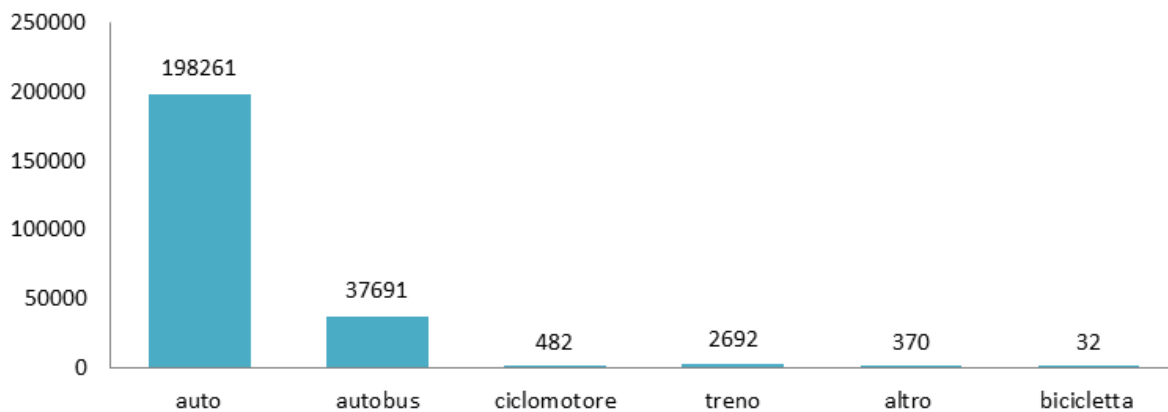


- NumMedioSpst-f: la stima del numero medio di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno feriale medio, compresi i ritorni a casa
- NumMedioSpst-s: la stima del numero medio di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel sabato medio, compresi i ritorni a casa
- NumMedioSpst-d: la stima del numero medio di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno festivo medio, compresi i ritorni a casa

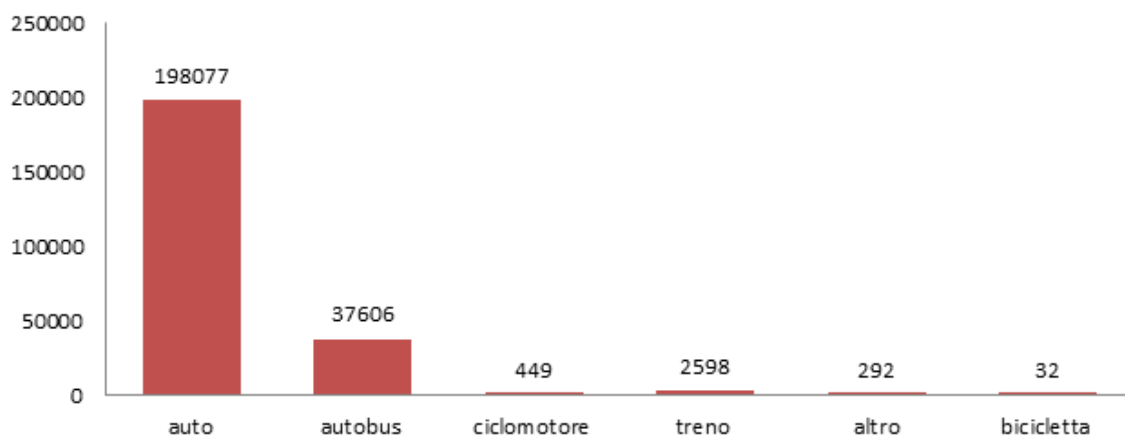


- Spostamenti-GG-f: la stima del numero totale di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno feriale medio, compresi i ritorni a casa
- Spostamenti-GG-s: la stima del numero totale di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel sabato medio, compresi i ritorni a casa
- Spostamenti-GG-d: la stima del numero totale di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno festivo medio, compresi i ritorni a casa.

Flussi in uscita e in entrata dalla Provincia di Taranto: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

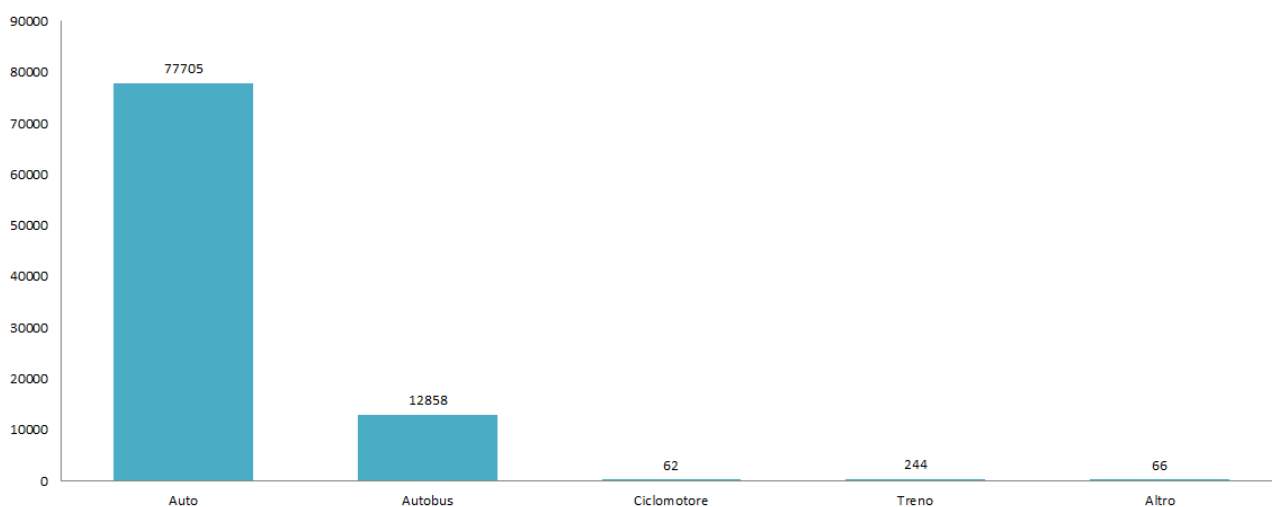


Flussi in uscita dalla Provincia di Taranto (origine). Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

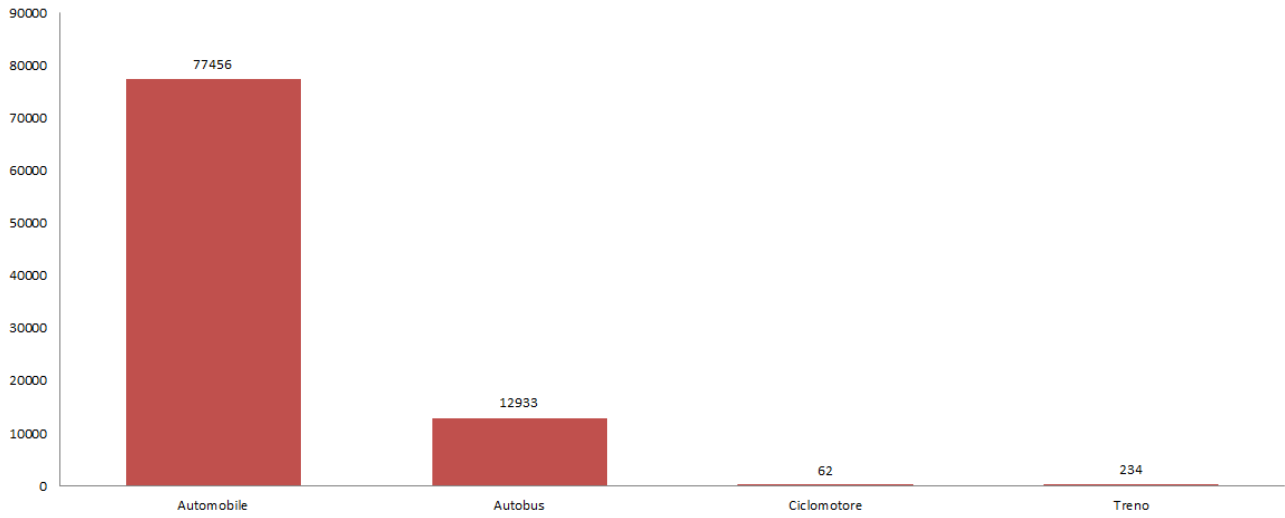


Flussi in **entrata** verso la Provincia di Taranto (destinazione)_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

Flussi in uscita e in entrata dalla Provincia di Taranto: Matrice del SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e destinazione

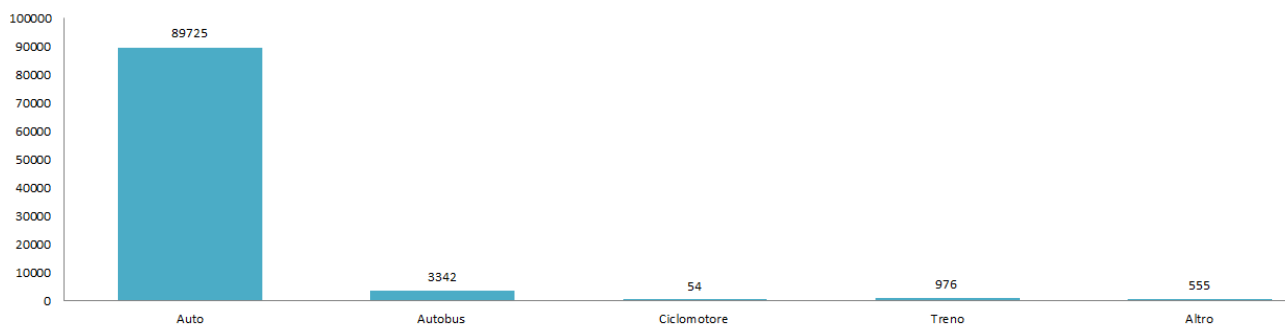


Flussi in **uscita** dalla Provincia di Taranto_ Matrice del SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

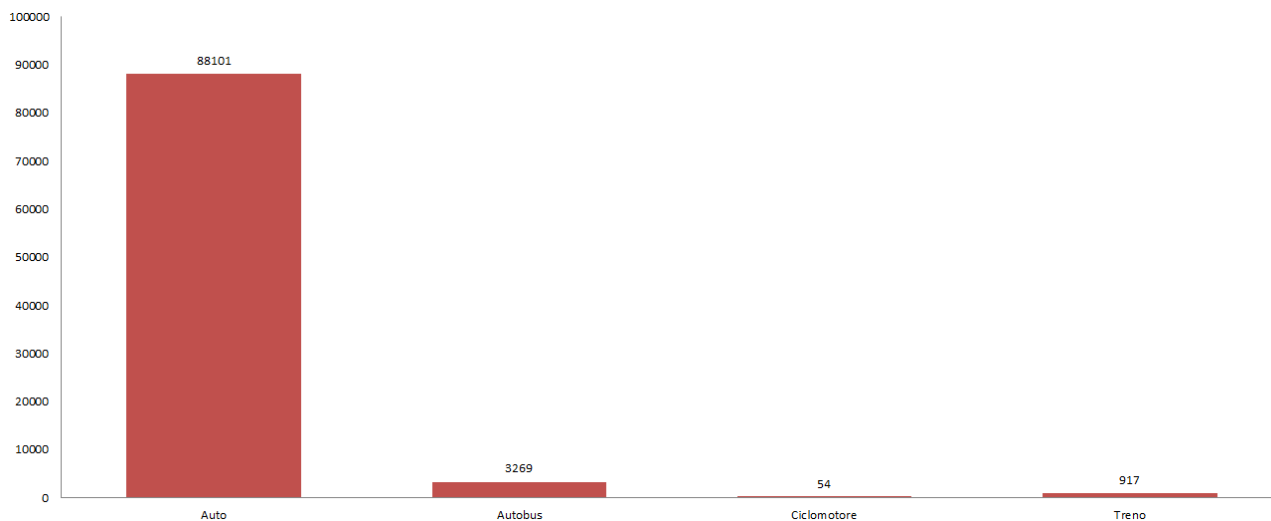


Flussi in **entrata** verso la Provincia di Taranto_ **Matrice del SABATO GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto

Flussi in uscita e in entrata dalla Provincia di Taranto: Matrice della Domenica GORNALIERA per mezzo di trasporto e destinazione



Flussi in **uscita** dalla Provincia di Taranto_ **Matrice della domenica GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto

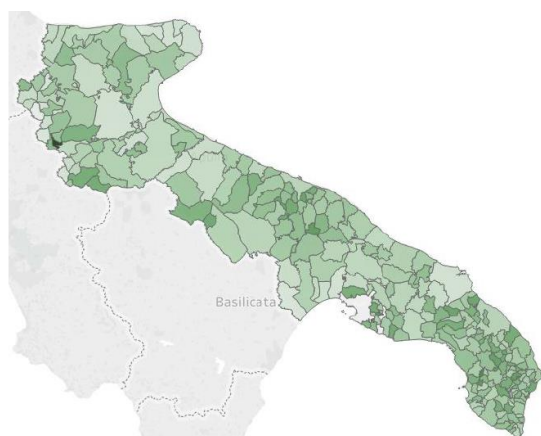


Flussi in **entrata** dalla Provincia di Taranto_ **Matrice della domenica GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto

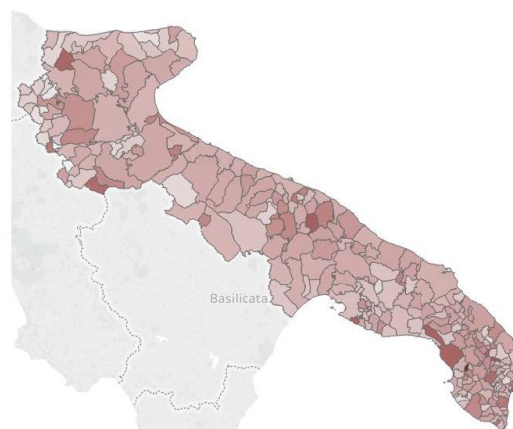
Codice Istat	comune	Feriale	Sabato	Festivo
73001	Avetrana (TA)	36%	8%	11%
73002	Carosino (TA)	34%	15%	13%
73003	Castellaneta (TA)	31%	13%	13%
73004	Crispiano (TA)	25%	13%	9%
73005	Faggiano (TA)	32%	10%	14%
73006	Fragagnano (TA)	36%	8%	9%
73007	Ginosa (TA)	21%	8%	16%
73008	Grottaglie (TA)	29%	9%	16%
73009	Laterza (TA)	25%	12%	12%
73010	Leporano (TA)	44%	31%	21%
73011	Lizzano (TA)	34%	15%	15%
73012	Manduria (TA)	27%	10%	15%
73013	Martina Franca (TA)	28%	13%	14%
73014	Maruggio (TA)	36%	9%	16%
73015	Massafra (TA)	22%	14%	14%
73016	Monteiasi (TA)	29%	6%	7%
73017	Montemesola (TA)	29%	11%	5%
73018	Monteparano (TA)	38%	15%	11%
73019	Mottola (TA)	32%	13%	7%
73020	Palagianello (TA)	26%	8%	8%
73021	Palagianello (TA)	24%	10%	10%
73022	Pulsano (TA)	40%	13%	14%
73023	Roccaforzata (TA)	57%	12%	24%
73024	San Giorgio Ionico (TA)	50%	19%	22%
73025	San Marzano di San Giuseppe (TA)	41%	11%	15%
73026	Sava (TA)	38%	14%	29%
73027	Taranto (TA)	15%	10%	11%
73028	Tomcella (TA)	50%	19%	32%
73029	Statte (TA)	47%	12%	17%
	Provincia di Taranto	31%	12%	13%



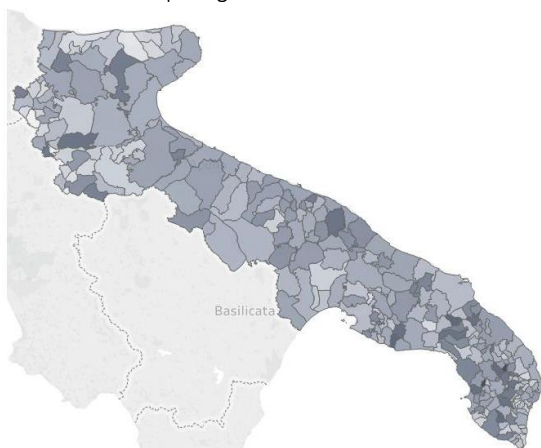
TASSI DI PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI EXTRACOMUNALI



Mappa dei Tassi di propensione allo spostamento extracomunale per i giorni feriali



Mappa dei Tassi di propensione allo spostamento extracomunale per i sabati



Mappa dei Tassi di propensione allo spostamento extracomunale per i giorni festivi

Fonte: Report Finale Indagine sulla mobilità dei cittadini residenti nel territorio regionale finalizzata allo studio della domanda di trasporto in Puglia

Il Piano della Mobilità Ciclistica parte da una attenta analisi di quelle che sono le esigenze di mobilità del territorio ginosino. I flussi pendolari in entrata e uscita dalla città sono ricavati, come precedentemente descritto, dai risultati delle indagini su fabbisogni, abitudini, tragitti, frequenze, mezzi utilizzati negli spostamenti O/D extracomunali dai residenti in Puglia - autunno/inverno 2018_

Nei grafici che seguono sono riportati:

- spostamenti in uscita e in entrata da Ginosola: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e destinazione;
- spostamenti in uscita e in entrata da Ginosola: Matrice SABATO, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e destinazione;
- spostamenti in uscita e in entrata da Ginosola: Matrice DOMENICA, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e destinazione

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 172 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- spostamenti in uscita e in entrata da Ginosa: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e destinazione e motivo dello spostamento (Lavoro);
- spostamenti in uscita e in entrata da Ginosa: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e destinazione e motivo dello spostamento (Studio);

Ogni matrice riporta il numero di spostamenti rilevati attraverso il campione e corrispondenti alle caratteristiche della riga (zona origine, zona destinazione, fascia di partenza, mezzo prevalente, ...), nella penultima colonna della tabella, mentre la colonna "Stima", l'ultima di ogni matrice, riporta il numero assoluto stimato di spostamenti di quel tipo, calcolato rispetto alla popolazione residente della zona dalla quale si è originato il primo spostamento (tecnicamente: il dato riportato ad universo).

La distribuzione degli spostamenti evidenzia che:

- gli spostamenti che avvengono ogni giorno (Matrice Feriale) costituiscono la fetta più grande degli spostamenti;
- In merito al pendolarismo in entrata e in uscita, le destinazioni più significative sono Laterza, Taranto, Castellaneta Palagianello;
- si registrano flussi di pendolarismo in entrata e in uscita anche verso il SSL⁷ di Matera e di Pisticci⁸ essendo Ginosa un comune "cerniera" tra Puglia e Basilicata;
- l'autovettura è largamente il mezzo più utilizzato (83%), con l'intervistato soprattutto in veste di conducente, sia negli spostamenti in entrata che in uscita dal comune di Ginosa. Si colloca al secondo posto nei giorni feriali il trasporto pubblico su gomma, con una rilevanza dell'17%, seguito dal treno al terzo con l'1%. Nelle giornate di sabato l'incidenza di gomma pubblica diminuisce, a favore dell'autovettura. Tale tendenza diviene più forte nei giorni festivi dove la prevalenza dell'autovettura privata assume i tratti del dominio assoluto.

⁷ I **Sistemi Locali del Lavoro** sono delimitati ufficialmente dall'Istat a partire dai dati di ogni Censimento della Popolazione e costituiscono una partizione completa dei comuni italiani in zone cosiddette "auto contenute", ovvero zone entro le quali gli spostamenti sistematici per studio o lavoro sono in larga parte esauriti all'interno della zona stessa, con scambi residuali verso/da l'esterno.

⁸ **SLL di Matera:** comprende i comuni di MATERA, IRSINA, GROTTOLE, MONTESCAGLIOSO ; **SLL di Pisticci:** comprende i comuni di PISTICCI e BERNALD; **Esterna Nord-Est:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante nord (provincia di Foggia), quindi il resto del Molise, l'Abruzzo, le Marche, l'Emilia-Romagna, il Veneto, il Friuli, il Trentino AA, la Lombardia, il Piemonte e la Valle d'Aosta, oltre che le destinazioni estere relative a stati del centro Europa e dell'Europa orientale; **Esterna Ovest:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante ovest (parte occidentale delle province di Foggia e di Barletta-Andria-Trani), dirette verso il resto della Campania (esclusa la provincia di Salerno), il Lazio, la Sardegna, l'Umbria, la Toscana e la Liguria, oltre che le destinazioni estere dell'Europa occidentale (Francia, Spagna, Portogallo, Regno Unito.); **Esterna Sud:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante sud-occidentale (parte occidentale delle province di Bari e Taranto, includendo la provincia di Salerno, il resto della Basilicata, la Calabria, la Sicilia, eventuali mete estere dell'Africa.

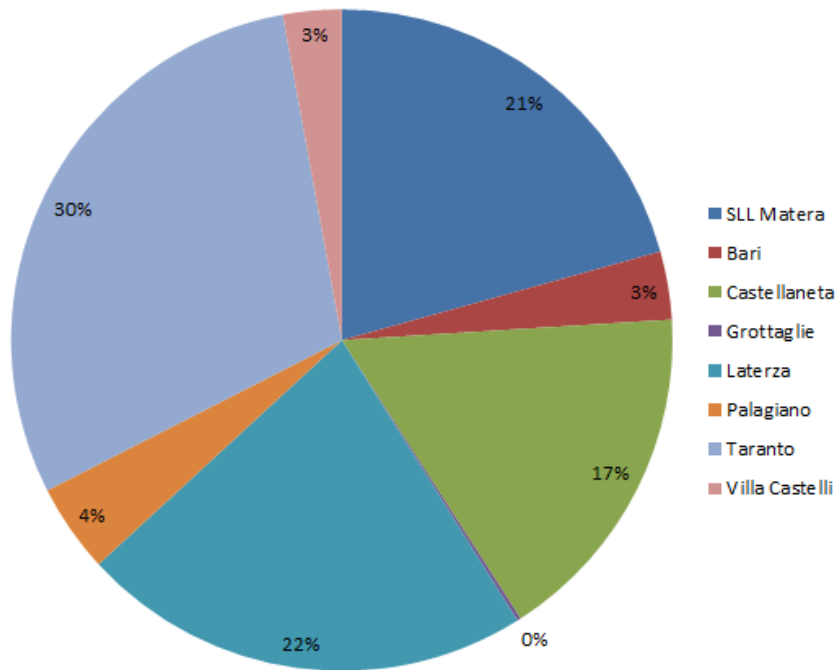
 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 173 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- percentuali significative nell'uso del trasporto del trasporto pubblico locale denotano una predisposizione da parte dei Ginosini a lasciare l'auto per spostarsi con altri mezzi. Tuttavia resta prevalente questa scelta per motivi di studio, e quindi da una popolazione che è vincolata in gran parte a fare tale scelta. Ancora una volta si ha un notevole utilizzo dei mezzi pubblici da parte degli studenti, mentre chi deve lavorare preferisce muoversi con l'auto privata;

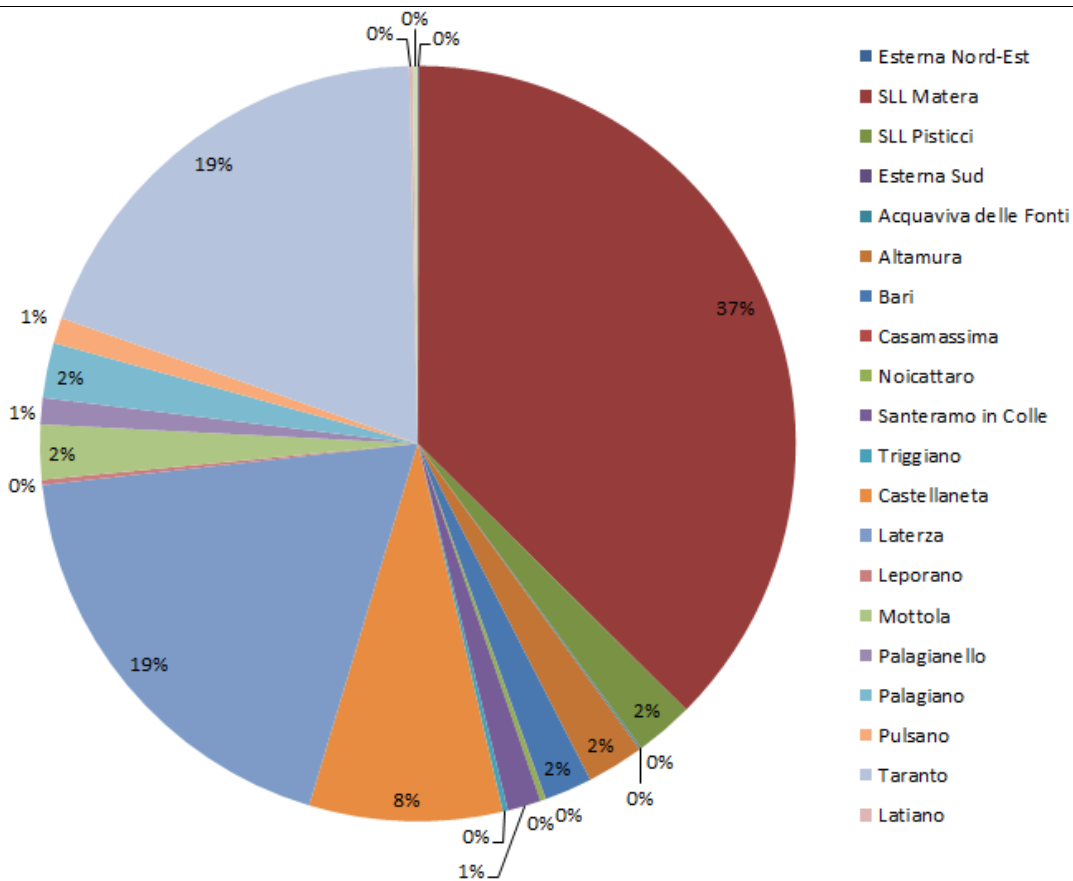
Spostamenti in uscita da Ginosini: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione



Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6 _CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Autobus	4	224
73007	Ginosa	72006	Bari	Autobus	1	36
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Autobus	7	183
73007	Ginosa	73008	Grottaglie	Autobus	1	2
73007	Ginosa	73009	Laterza	Autobus	7	239
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Autobus	1	47
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	8	321
73007	Ginosa	74020	Villa Castelli	Autobus	1	31
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Automobile	2	2
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	30	2016
73007	Ginosa	202004	SLL Pisticci	Automobile	2	134
73007	Ginosa	202005	Esterna Sud	Automobile	1	1
73007	Ginosa	72001	Acquaviva delle Fonti	Automobile	3	4
73007	Ginosa	72004	Altamura	Automobile	2	132
73007	Ginosa	72006	Bari	Automobile	7	110
73007	Ginosa	72015	Casamassima	Automobile	1	1
73007	Ginosa	72032	Noicattaro	Automobile	1	12
73007	Ginosa	72041	Santeramo in Colle	Automobile	3	77
73007	Ginosa	72046	Triggiano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	16	445
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	40	1003
73007	Ginosa	73010	Leporano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	73019	Mottola	Automobile	3	126
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	5	61
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Automobile	3	127
73007	Ginosa	73022	Pulsano	Automobile	1	59
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	23	1037
73007	Ginosa	74009	Latiano	Automobile	1	8
73007	Ginosa	75016	Casarano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Treno	1	24



Flussi in uscita da Ginosola _ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Bus)



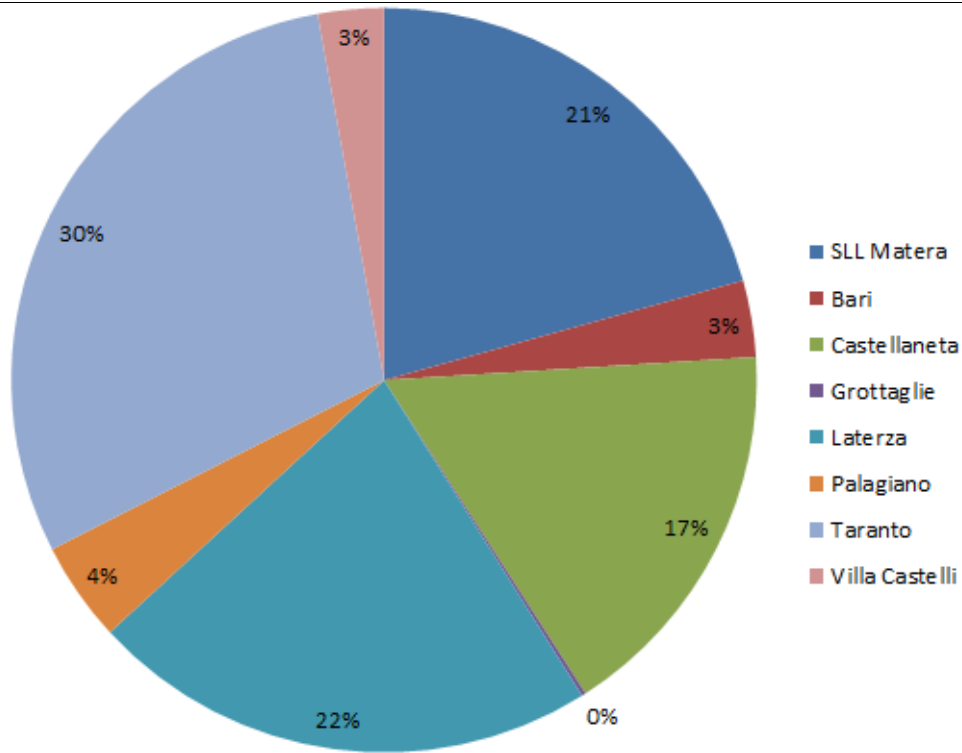
 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 176 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



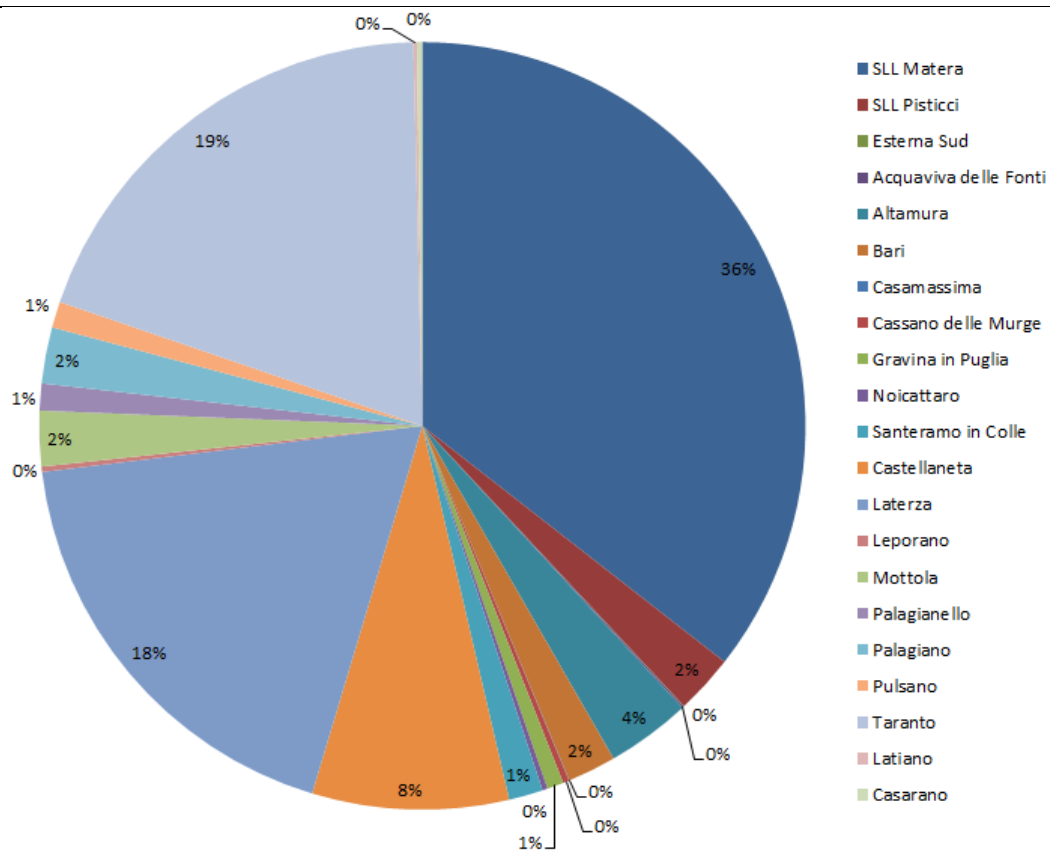
Flussi in **uscita** da Ginosa _ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**auto**)

Spostamenti in entrata verso Ginosa: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
202003	SLL Matera	73007	Ginosa	Autobus	4	224
72006	Bari	73007	Ginosa	Autobus	1	36
73003	Castellaneta	73007	Ginosa	Autobus	7	183
73008	Grottaglie	73007	Ginosa	Autobus	1	2
73009	Laterza	73007	Ginosa	Autobus	7	239
73021	Palagiano	73007	Ginosa	Autobus	1	47
73027	Taranto	73007	Ginosa	Autobus	8	321
74020	Villa Castelli	73007	Ginosa	Autobus	1	31
202003	SLL Matera	73007	Ginosa	Automobile	26	1908
202004	SLL Pisticci	73007	Ginosa	Automobile	2	134
202005	Esterna Sud	73007	Ginosa	Automobile	1	1
72001	Acquaviva delle Fonti	73007	Ginosa	Automobile	3	4
72004	Altamura	73007	Ginosa	Automobile	3	191
72006	Bari	73007	Ginosa	Automobile	7	110
72015	Casamassima	73007	Ginosa	Automobile	1	1
72016	Cassano delle Murge	73007	Ginosa	Automobile	1	14
72023	Gravina in Puglia	73007	Ginosa	Automobile	1	37
72032	Noicattaro	73007	Ginosa	Automobile	1	12
72041	Santeramo in Colle	73007	Ginosa	Automobile	3	77
73003	Castellaneta	73007	Ginosa	Automobile	16	445
73009	Laterza	73007	Ginosa	Automobile	40	990
73010	Leporano	73007	Ginosa	Automobile	1	12
73019	Mottola	73007	Ginosa	Automobile	2	125
73020	Palagianello	73007	Ginosa	Automobile	5	61
73021	Palagiano	73007	Ginosa	Automobile	3	127
73022	Pulsano	73007	Ginosa	Automobile	1	59
73027	Taranto	73007	Ginosa	Automobile	24	1041
74009	Latiano	73007	Ginosa	Automobile	1	8
75016	Casarano	73007	Ginosa	Automobile	1	12



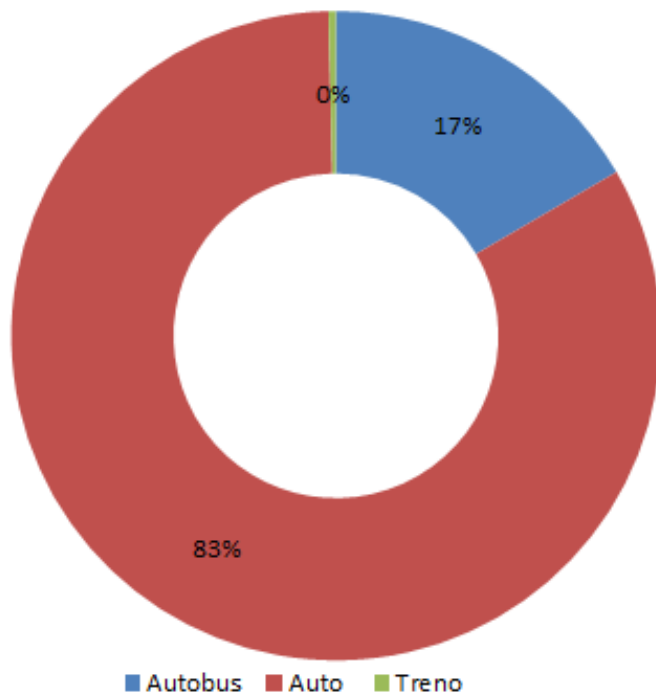
Flussi in **entrata** verso Ginosola _ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Bus**)





Flussi in **entrata** verso Ginosa _ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**auto**)

Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosa: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto



147 (Num_campionaria)
5422 (Stima_assoluta)

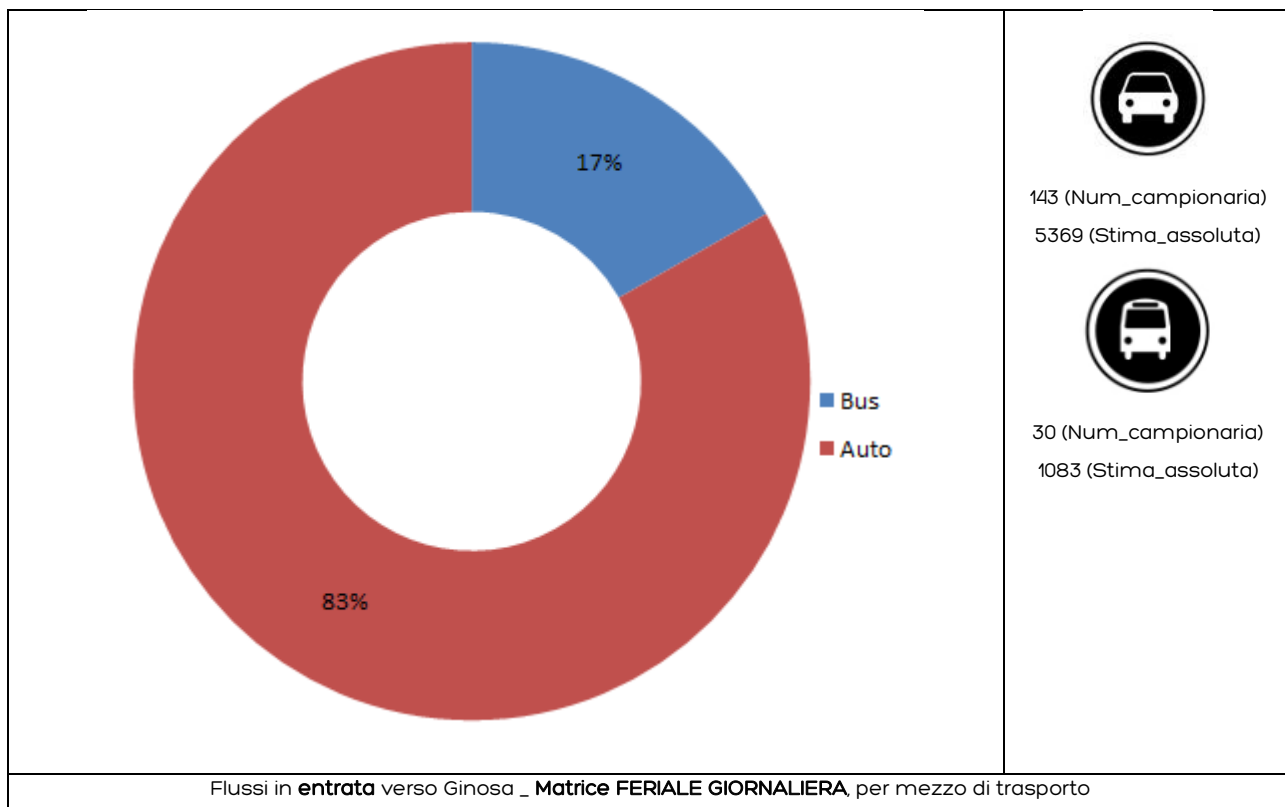


30 (Num_campionaria)
1083 (Stima_assoluta)



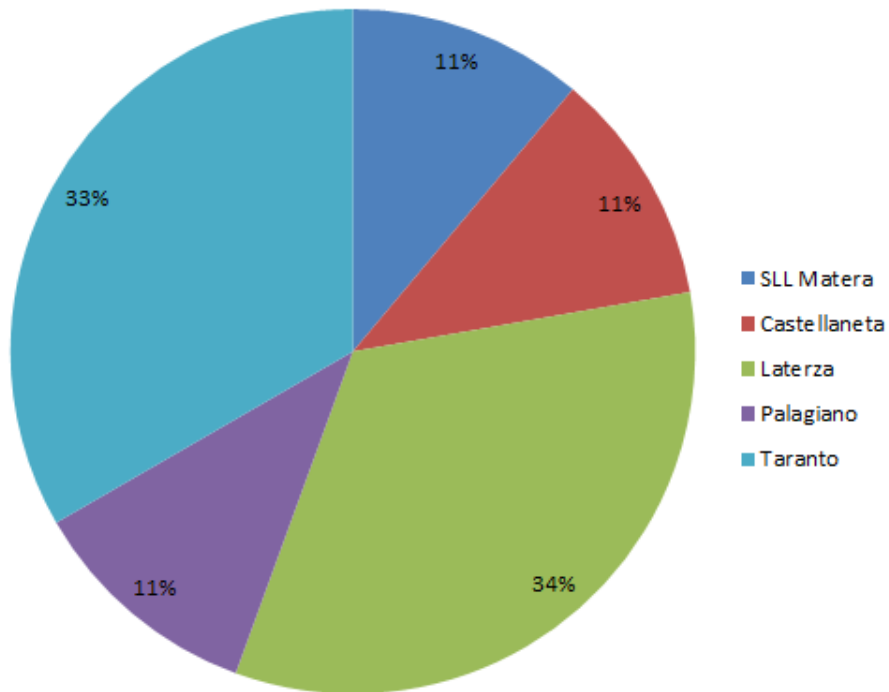
1 (Num_campionaria)
24 (Stima_assoluta)

Flussi in **uscita** da Ginosa _ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto

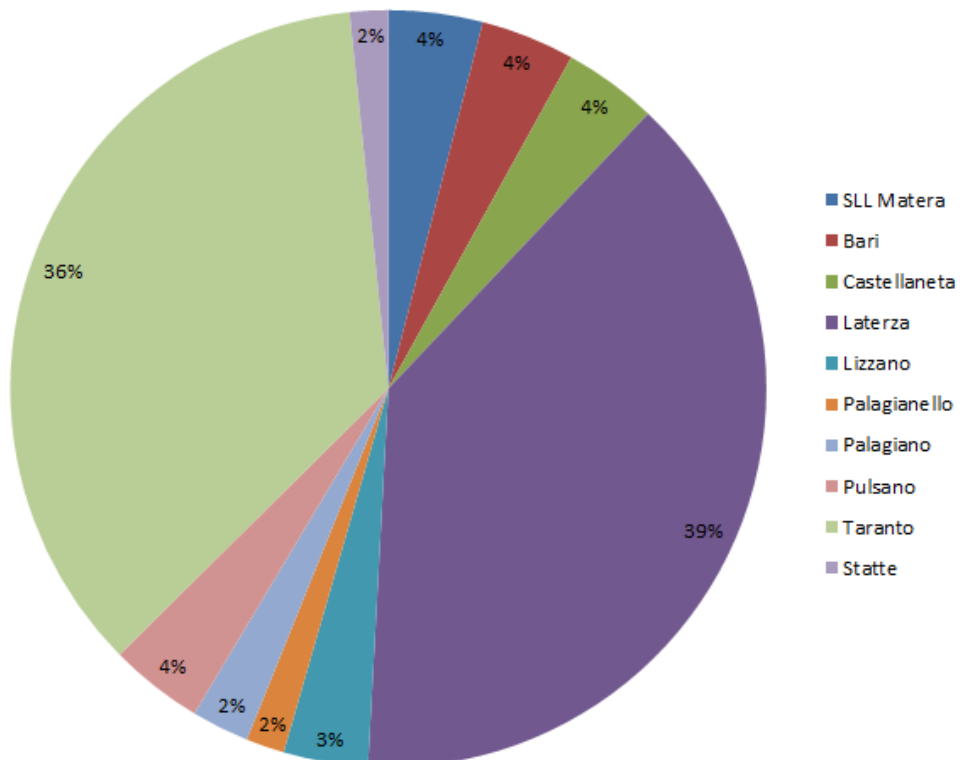


Flussi in uscita da Ginosola: Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

Zona_origin e	Desc_origin e	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_C T	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosola	202003	SLL Matera	Autobus	1	49
73007	Ginosola	73003	Castellaneta	Autobus	1	49
73007	Ginosola	73009	Laterza	Autobus	3	147
73007	Ginosola	73021	Palagiano	Autobus	1	49
73007	Ginosola	73027	Taranto	Autobus	3	147
73007	Ginosola	202003	SLL Matera	Automobile	1	49
73007	Ginosola	72006	Bari	Automobile	1	49
73007	Ginosola	73003	Castellaneta	Automobile	1	49
73007	Ginosola	73009	Laterza	Automobile	10	473
73007	Ginosola	73011	Lizzano	Automobile	1	44
73007	Ginosola	73020	Palagianello	Automobile	2	20
73007	Ginosola	73021	Palagiano	Automobile	1	30
73007	Ginosola	73022	Pulsano	Automobile	1	49
73007	Ginosola	73027	Taranto	Automobile	11	436
73007	Ginosola	73029	Statte	Automobile	1	20



Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice SABATO, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Bus)

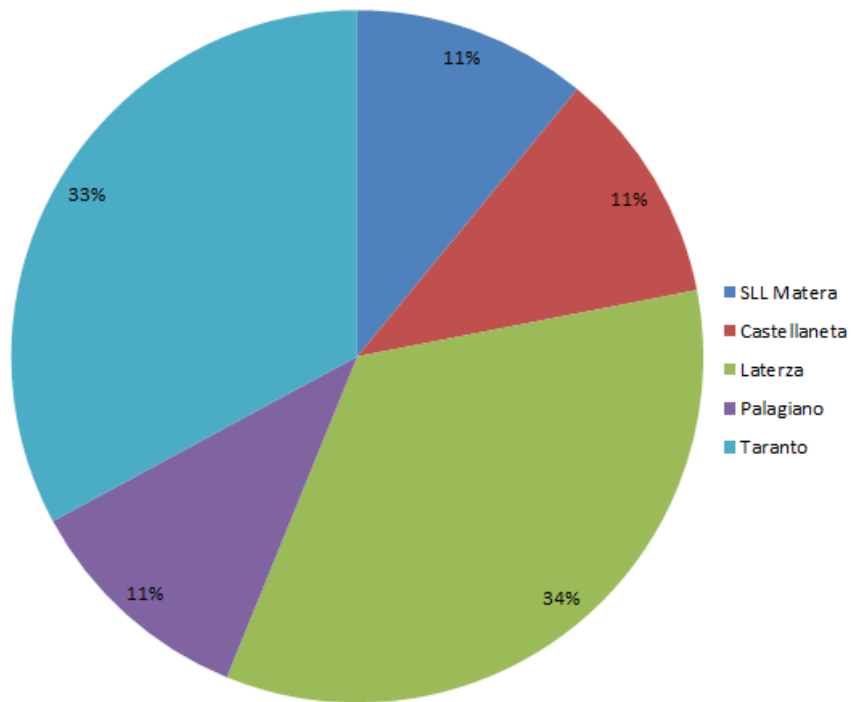


 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 181 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

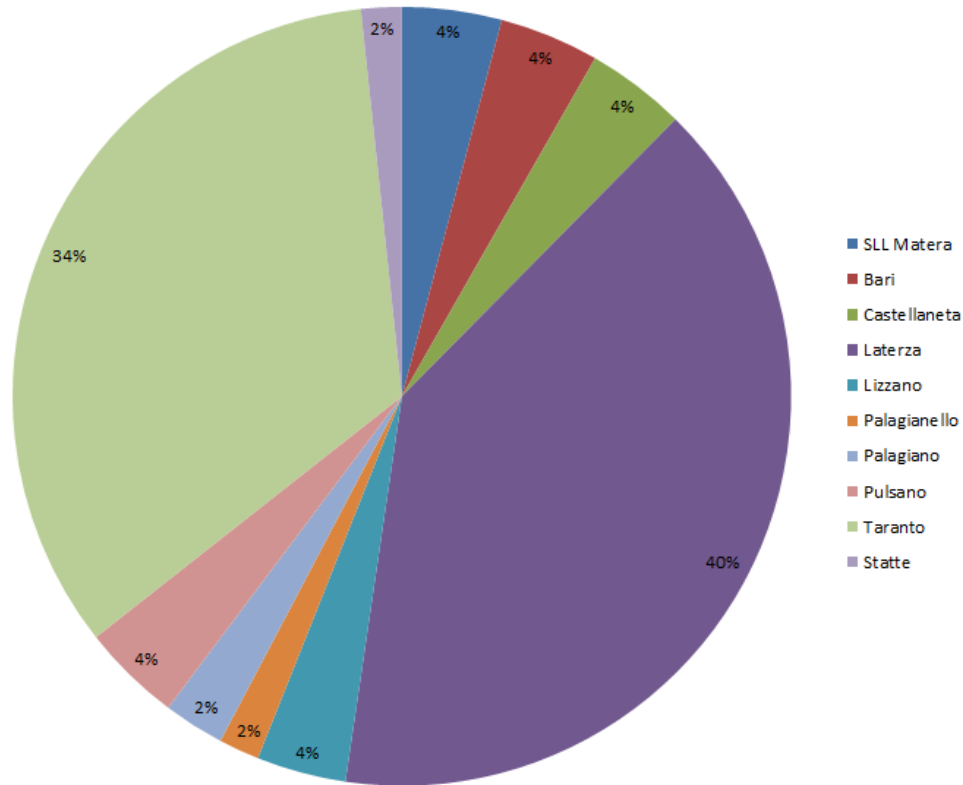
	
Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Automobile)	

Flussi entrata verso Ginosa: Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine / destinazione

Zona_origine	Desc_origine	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
202003	SLL Matera	Ginosa	Autobus	1	49
73003	Castellaneta	Ginosa	Autobus	1	49
73009	Laterza	Ginosa	Autobus	4	153
73021	Palagiano	Ginosa	Autobus	1	49
73027	Taranto	Ginosa	Autobus	3	147
202003	SLL Matera	Ginosa	Automobile	1	49
72006	Bari	Ginosa	Automobile	1	49
73003	Castellaneta	Ginosa	Automobile	1	49
73009	Laterza	Ginosa	Automobile	10	473
73011	Lizzano	Ginosa	Automobile	1	44
73020	Palagianello	Ginosa	Automobile	2	20
73021	Palagiano	Ginosa	Automobile	1	30
73022	Pulsano	Ginosa	Automobile	1	49
73027	Taranto	Ginosa	Automobile	10	402
73029	Statte	Ginosa	Automobile	1	20

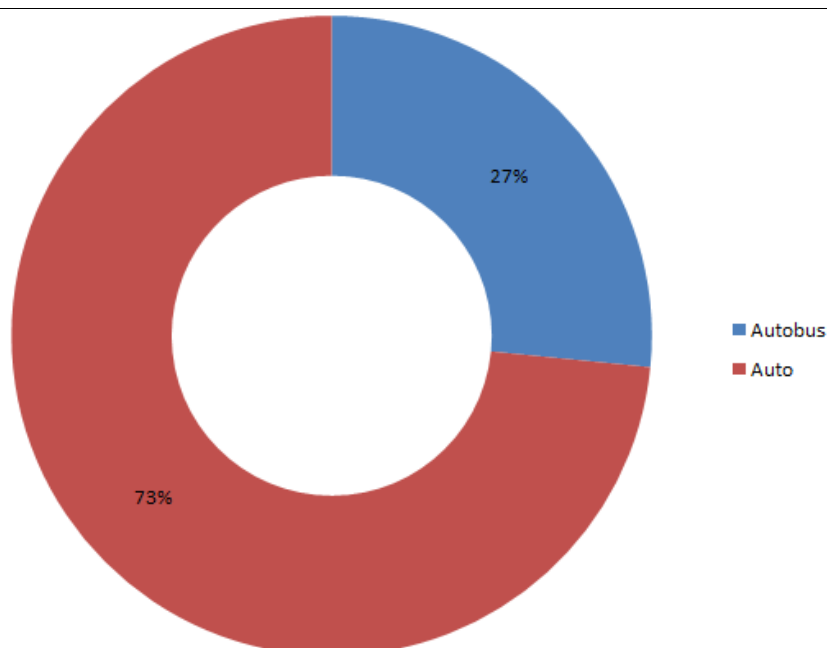


Flussi in **entrata** verso Ginosola _ **Matrice SABATO, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Bus**)



Flussi in **entrata** verso Ginosola _ **Matrice SABATO, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Automobile**)

Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosola: Matrice SABATO, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

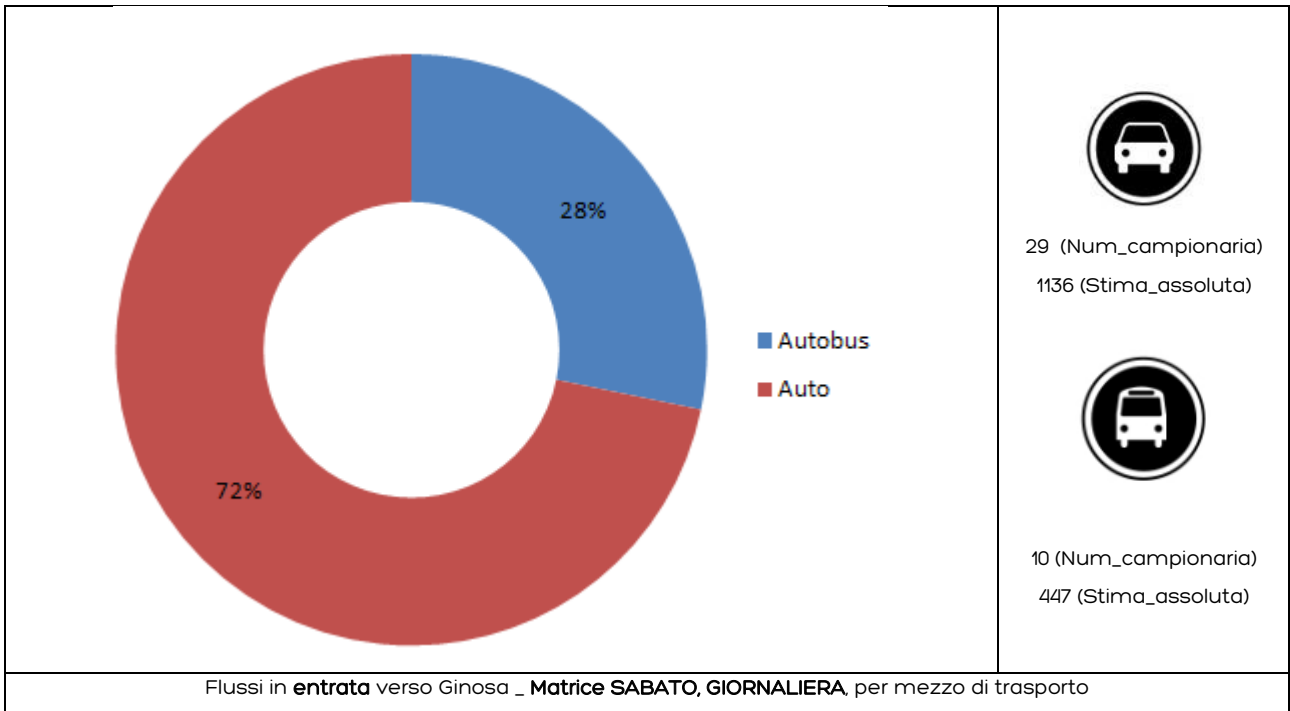


30 (Num_campionaria)
1219 (Stima_assoluta)



9 (Num_campionaria)
441 (Stima_assoluta)

Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice SABATO, GIORNALIERA , per mezzo di trasporto



Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice DOMENICA GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_C T	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	201007	Esterna Ovest	Autobus	1	23
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	1	228
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Automobile	1	23
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	12	2127
73007	Ginosa	202005	Esterna Sud	Automobile	1	23
73007	Ginosa	72023	Gravina in Puglia	Automobile	1	23
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	3	468
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	4	491
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	1	4
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	9	412



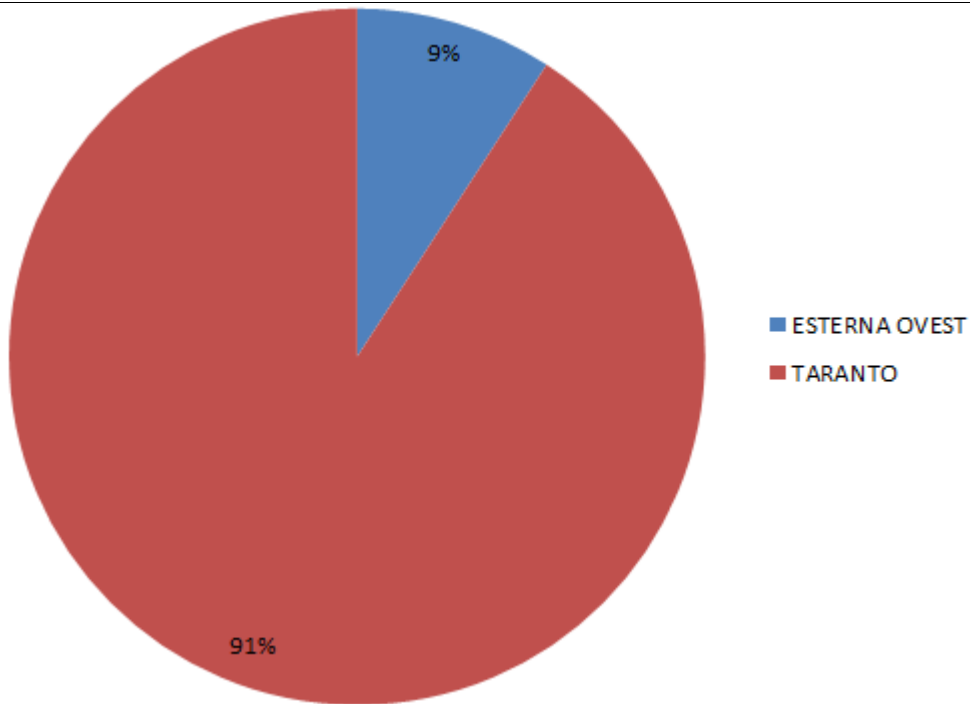
PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA
I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA)
Relazione generale

Pagina
185 di 265

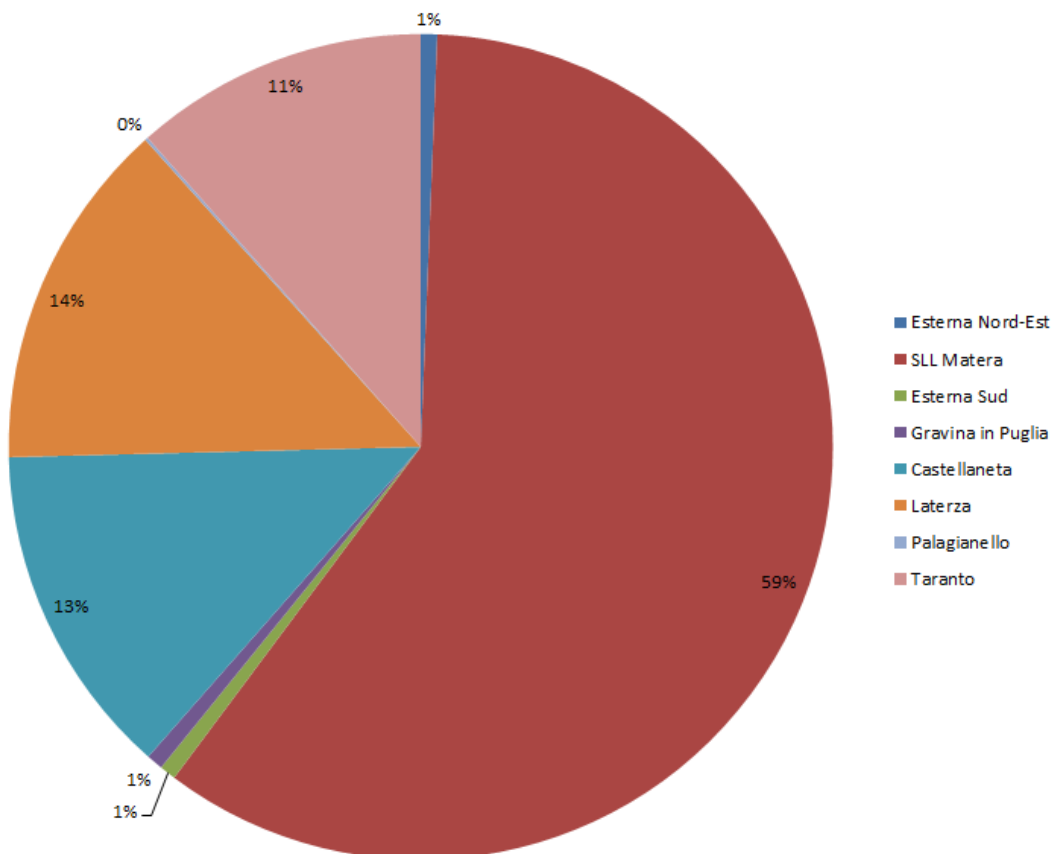
Data
25/05/2022

Revisione
0

REDATTORE
Loredana Domenica Modugno, Architetto



Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice DOMENICA GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Bus)

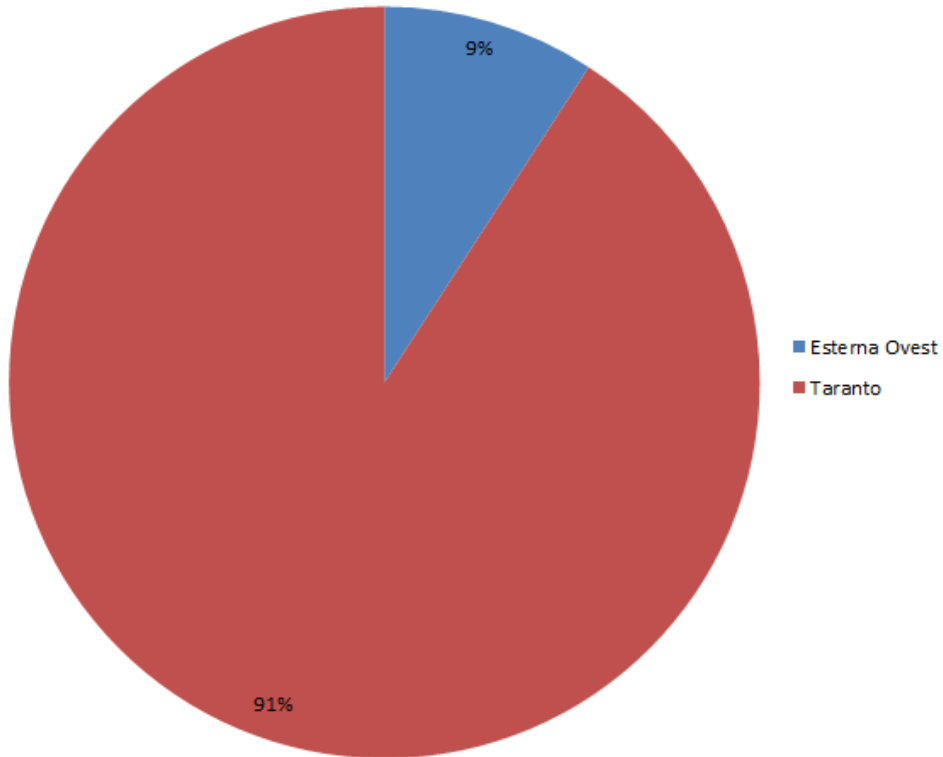


 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 187 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

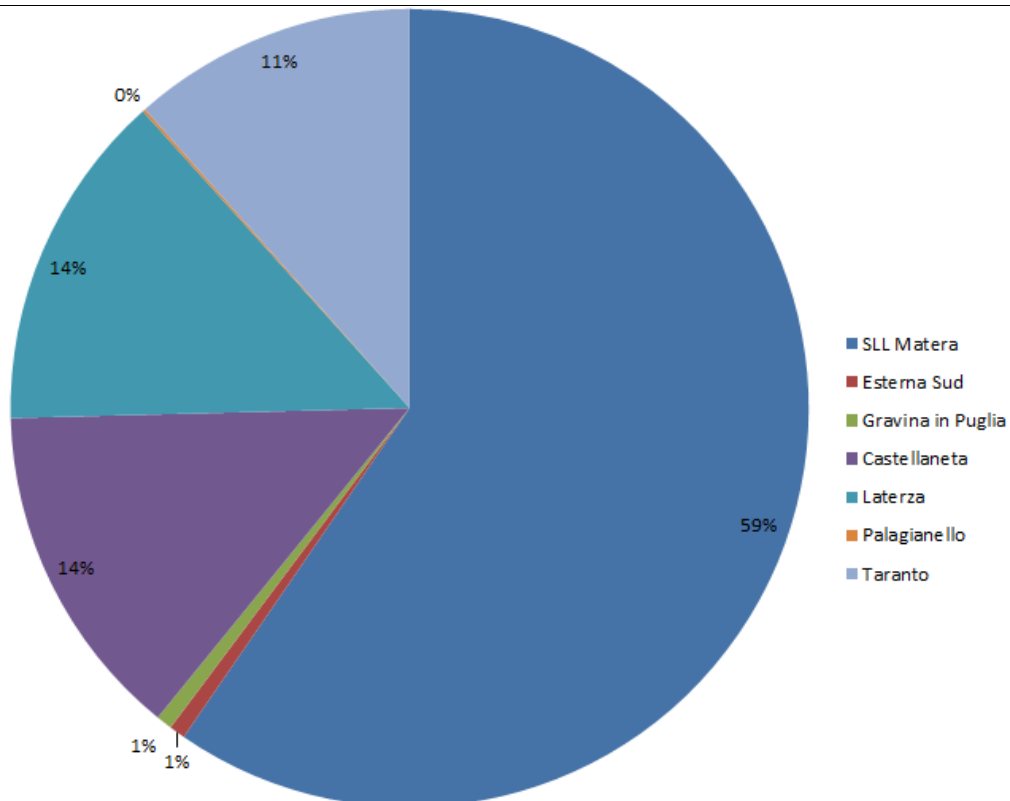
Flussi in **uscita** da Ginosola _ **Matrice DOMENICA GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Automobile**)

Flussi in entrata verso Ginosola _ Matrice DOMENICA GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

Zona_origin e	Desc_origine	zona_destinazion e	Desc_destinazion e	desc_mezzi6_C T	Num_campionari a	Stima_assolut a
201007	Esterna Ovest	73007	Ginosola	Autobus	1	23
73027	Taranto	73007	Ginosola	Autobus	1	228
202003	SLL Matera	73007	Ginosola	Automobile	12	2127
202005	Esterna Sud	73007	Ginosola	Automobile	1	23
72023	Gravina in Puglia	73007	Ginosola	Automobile	1	23
73003	Castellanet a	73007	Ginosola	Automobile	4	490
73009	Laterza	73007	Ginosola	Automobile	4	491
73020	Palagianello	73007	Ginosola	Automobile	1	4
73027	Taranto	73007	Ginosola	Automobile	9	412



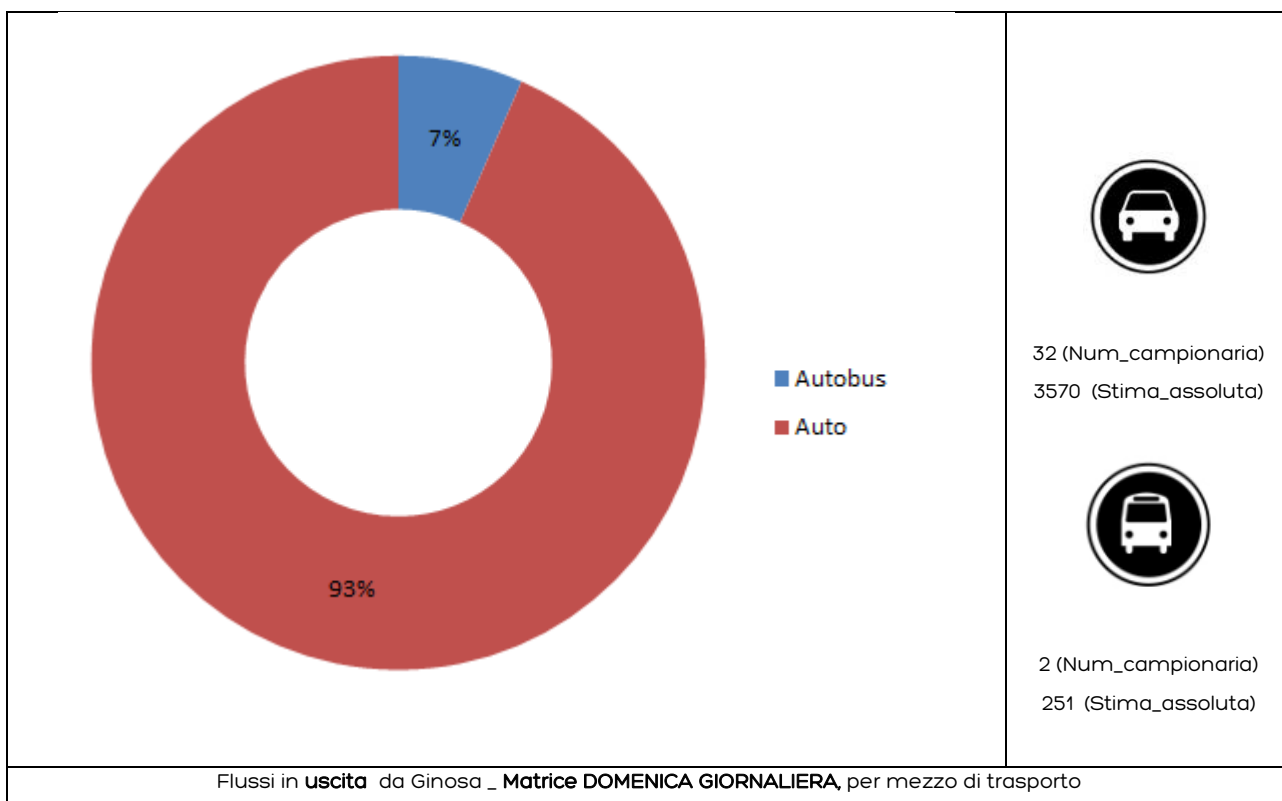
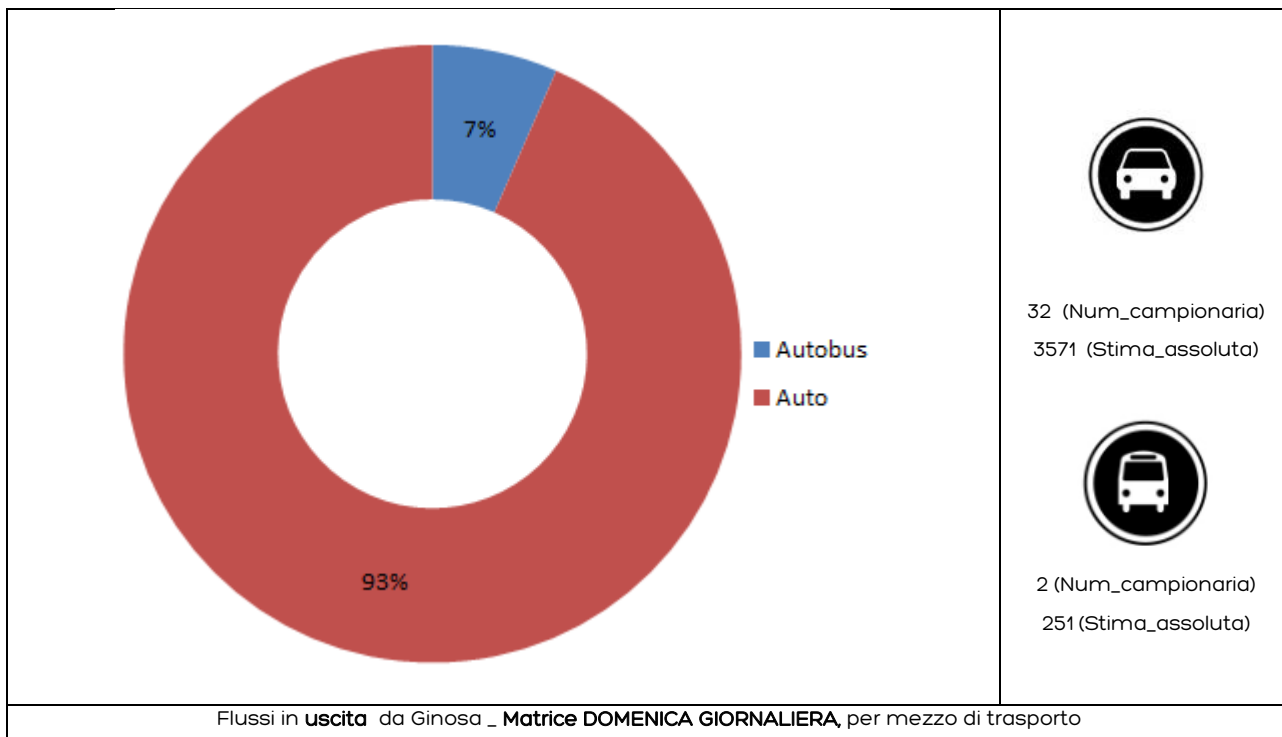
Flussi in **entrata verso** Ginosola _ **Matrice DOMENICA GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (Bus)

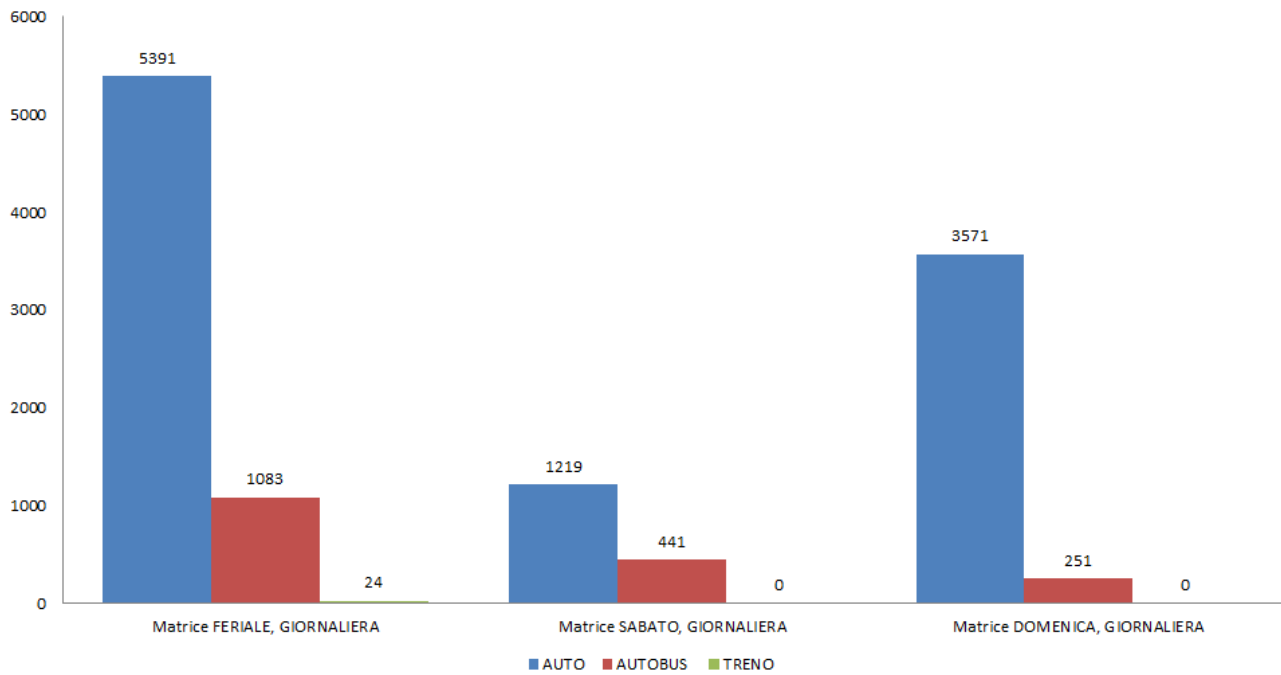




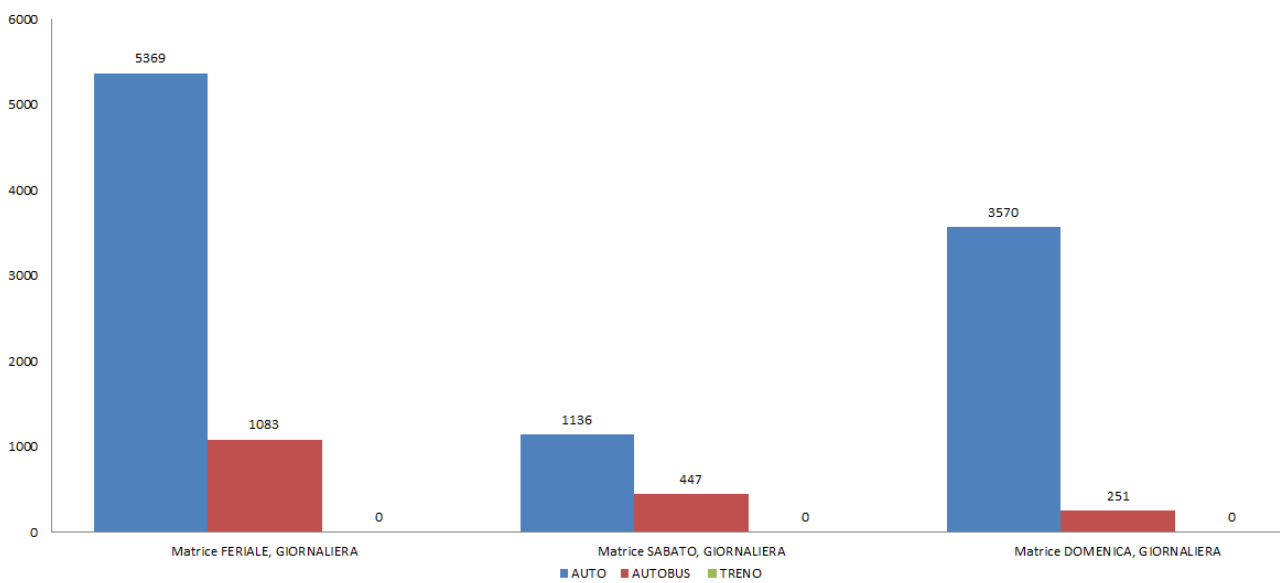
Flussi in **entrata verso** Ginosa _ Matrice DOMENICA GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Automobile)

Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosa: Matrice DOMENICA , GIORNALIERA, per mezzo di trasporto



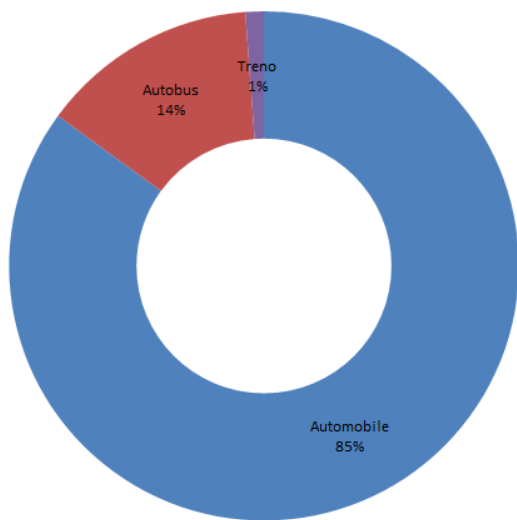


Flussi in **uscita** da Ginosa

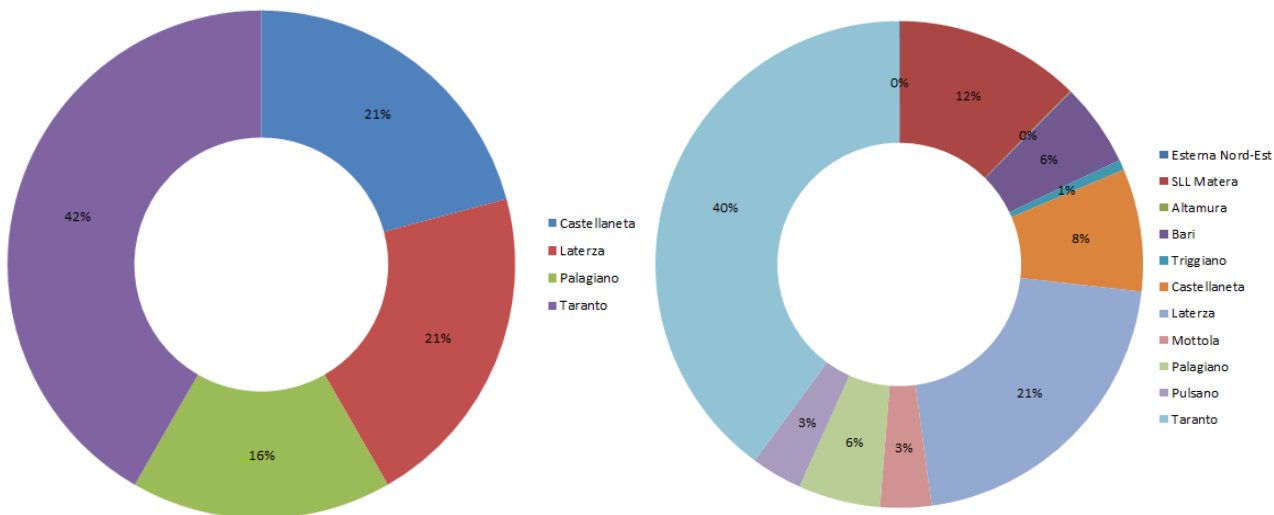


Flussi in **entrata** verso Ginosa

Flussi in uscita da Ginosola _ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Lavoro)

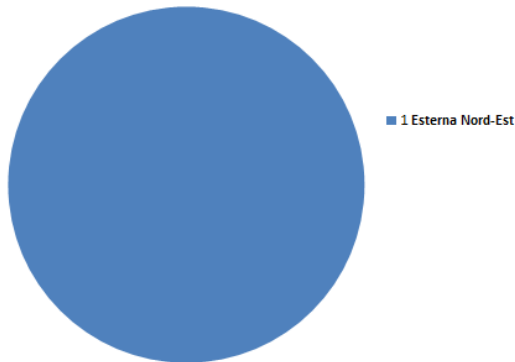


Flussi in uscita da Ginosola _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto



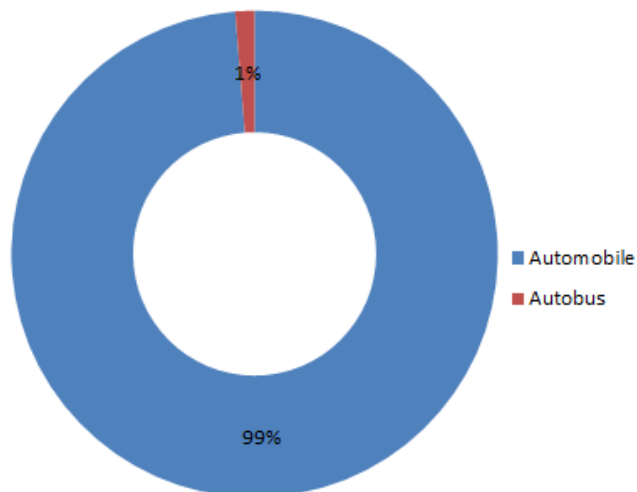
Flussi in uscita da Ginosola _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (**Autobus**)

Flussi in uscita da Ginosola _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (**Automobile**)

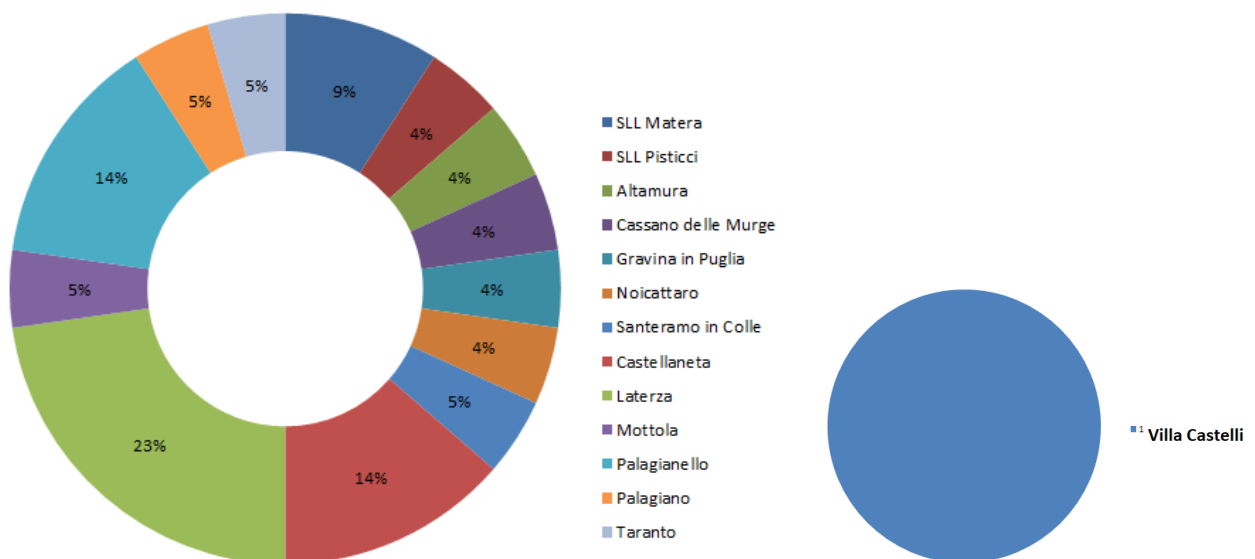


Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (Treno)

Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Lavoro)



Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto

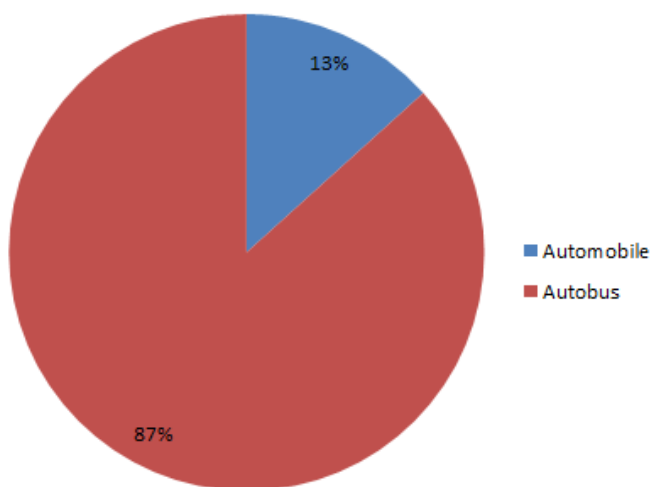


Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice

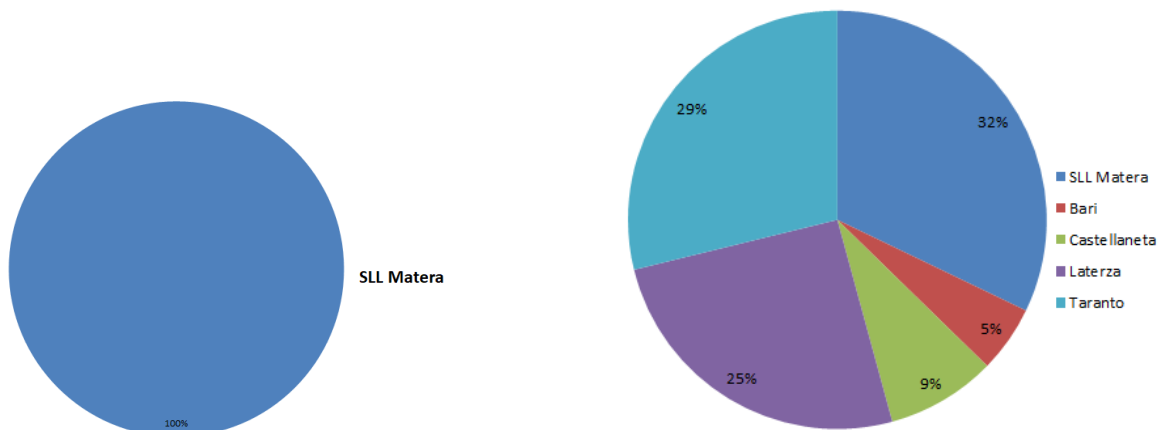
Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (**Automobile**) e mezzo di trasporto (**BUS**)

Gli spostamenti extracomunali per motivi di **lavoro** avvengono principalmente in auto. Circa l'85% dei flussi in uscita ha come principale destinazione Taranto, Castellaneta, Laterza, SLL Matera, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellaneta, Palagianello; SLL Matera) Solo il 14% si sposta con autobus per dirigersi verso principalmente verso Castellaneta, Laterza, Palagiano e Taranto, mentre la percentuale dei flussi in entrata per motivi di lavoro resta molto bassa (1%).

Flussi in uscita e in entrata verso Ginosa _ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Studio)



Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto



 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 194 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto **(Automobile)** e motivo (Studio) e mezzo di trasporto **(BUS)** e destinazione destinazione

Gli spostamenti extracomunali per motivi di **studio** avvengono principalmente in Bus. Circa l'87% dei flussi in uscita ha come principale destinazione SLL Matera, Taranto, Laterza, Castellaneta, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellaneta, Palagianello; SLL Matera)

Solo il 18% si sposta con l'auto per dirigersi verso principalmente verso il SSL Matera.

La percentuale dei flussi in entrata per motivi di studio è nulla.

5.3.3 PRESENZE TURISTICHE E CICLOTURISMO

Come descritto nella Parte III (3.3.6 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA) con Il Piano della Mobilità Ciclistica, la Regione Puglia intende promuovere il cicloturismo e la Bike Economy (Puglia Lifestyle and Bikeness), facendo leva sulla bellezza paesaggistica della Regione e sui borghi che rivestono un'importanza fondamentale nella storia e nella vita di una comunità, e mostrano la

Puglia più preziosa con il suo spettacolo unico di cultura, arte e natura.

Proprio dal territorio di Ginosa, per un tratto di circa 10,64 km, passa la cosiddetta Ciclovía dei tre mari, che si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosa, una delle più rinomate località turistiche dello Jonio con i suoi sette chilometri di arenile. In estate la popolazione residente, di circa 5.000 abitanti raggiunge punte massime giornaliere di oltre 70.000 turisti nelle domeniche di agosto.

COMUNE	Arrivi I	Presenze I	Arrivi S	Presenze S	Arrivi T	Presenze T
Avetrana	1904	5.935	1031	2.738	2.935	8.673
Castellaneta	57.402	313.598	5.281	40.594	62.683	354.192
Crispiano	2.245	5.307	648	1.961	2.893	7.268
Ginosa	22.998	146.393	2.721	11.462	25.719	157.855
Grottaglie	1.400	3.186	183	1.118	1.583	4.304
Laterza	857	2.162	130	369	987	2.531
Leporano	3.590	38.030	593	2.599	4.183	40.629
Lizzano	1.288	4.925	844	3.479	2.132	8.404
Manduria	8.790	52.850	1.533	5.998	10.323	58.848
Martina Franca	29.679	65.707	13.689	48.743	43.368	114.450
Maruggio	1.775	8.058	707	2.500	2.482	10.558
Massafra	6.867	18.205	949	2.652	7.816	20.857
Mottola	6.599	12.534	944	2.726	7.543	15.260

Palagianello	697	2.485	153	308	850	2.793
Palagiano	2.792	6.902	236	744	3.028	7.646
Pulsano	13.590	61.869	1.442	5.986	15.032	67.855
San Giorgio Ionico	1.447	2.207	136	380	1.583	2.587
Sava	227	728	22	86	249	814
Statte	13	57			13	57
Taranto	74.043	193.392	13.439	38.225	87.482	231.617
Torricella	6.002	38.126	582	3.172	6.584	41.298

Dati 2018_ Istat

Il cicloturismo può avere un ruolo cruciale per il territorio Ginosino, in quanto rappresenta un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali. Infatti in un clima come quello presente nel territorio ginosino, i mesi migliori per una vacanza cicloturistica generalmente sono marzo, aprile, maggio e poi, ancora, settembre e ottobre, tutti mesi che rappresentano la bassa stagione per un albergo, soprattutto nelle località balneari come Marina di Ginosa.

Il cicloturismo coinvolge varie attività produttive di un territorio e ha quindi importanti ricadute sull'economia: dalla ricettività alla ristorazione, ai negozi specifici per cicloturisti, alla produzione stessa di biciclette e di accessori a tutto vantaggio della comunità, ma anche dell'ambiente, grazie agli impatti minimi che questo tipo di attività ha sul territorio essendo una forma di turismo sostenibile.

Dal punto di vista turistico quindi, il territorio di Ginosa che soffre la stagionalità legata al segmento "sole e spiaggia" (Marina di Ginosa) potrebbe riscontrare dei benefici economici importanti derivanti dai flussi di cicloturisti che per lo più si indirizzano nelle aree rurali più interne e in molti mesi dell'anno; inoltre gli stessi abitanti, oltre ai cicloturisti, potrebbero essere fortemente attirati da questo nuovo modo di fruire della natura e delle aree rurali e limitrofe.

Oltre al ritorno economico il cicloturismo offre un riscontro molto positivo anche nell'ambito del sociale (anziani e i bambini potrebbero essere destinatari di progetti legati alla sostenibilità ambientale) e nell'immagine complessiva della destinazione.

Per lo sviluppo di questa tipologia di turismo, oltre a possedere un patrimonio ricco di storia, cultura, paesaggi e clima favorevole nella maggior parte dell'anno come nel caso di Ginosa, sarà fondamentale:

- *l'appoggio e il sostegno delle autorità regionali, delle associazioni di cittadini (ecologisti e ciclisti); l'avvio di politiche di incentivazione all'utilizzo della bicicletta e di disincentivazione all'utilizzo dell'auto;*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 196 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

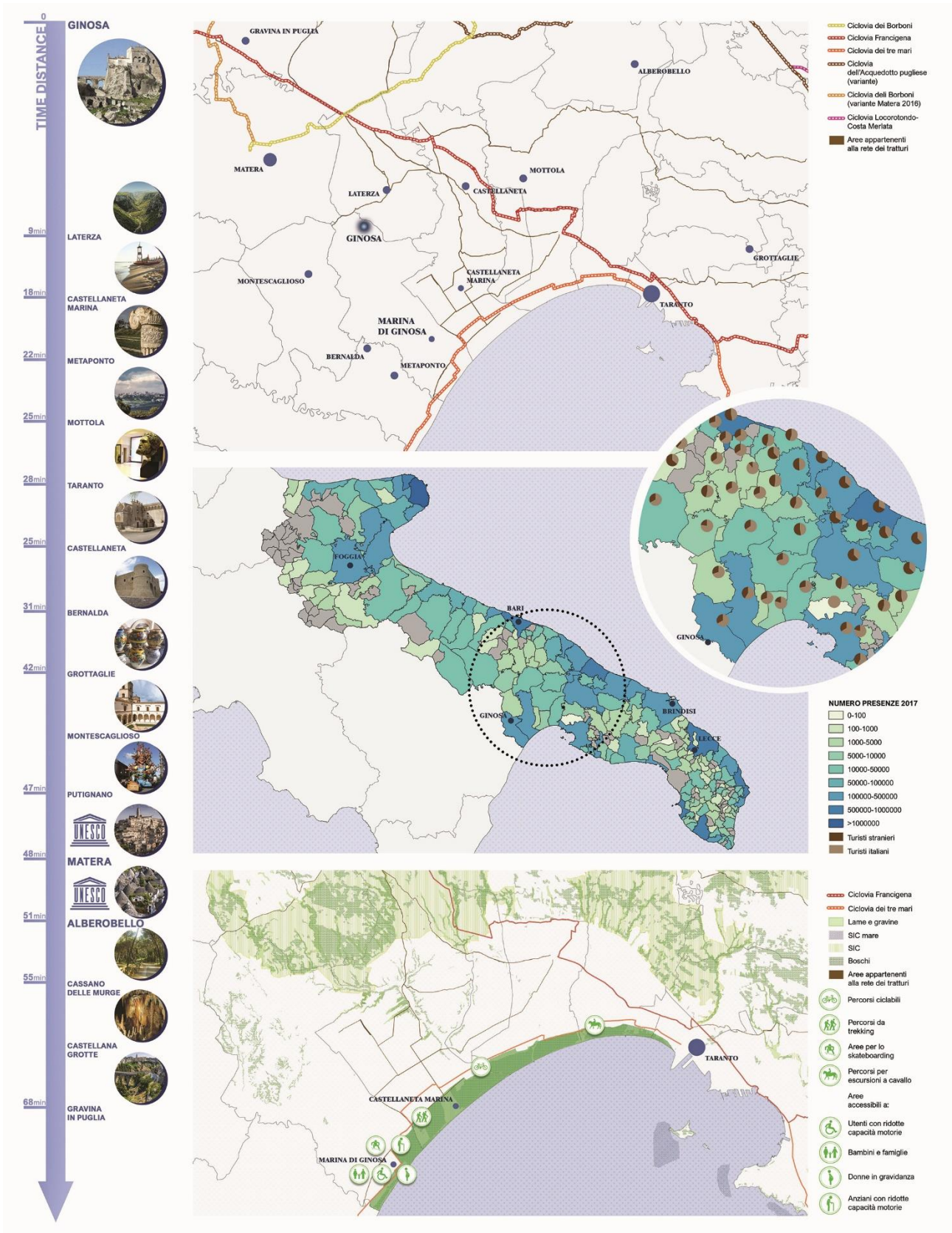
- *l'avvio di politiche di promozione ed informazione (sviluppo della pagina web con motore di ricerca per i sentieri e tutte le informazioni utili, presenza costante alle fiere del turismo per promuovere il prodotto cicloturistico Ginosino ai mercati del Nord Europa);*
- *la creazione di un marchio riconoscibile, indice di qualità del prodotto cicloturistico e della sicurezza dei percorsi; la creazione di eventi e di iniziative con associazioni locali;*

la realizzazione di convenzioni e collaborazioni con le linee di trasporto pubblico per promuovere l'intermodalità e offrire servizi ad hoc per chi viaggia con la propria bicicletta;

l'attuazione di convenzioni con compagnie di taxi per le aree meno servite dal trasporto pubblico;

l'inclusione delle fasce più svantaggiate della popolazione;

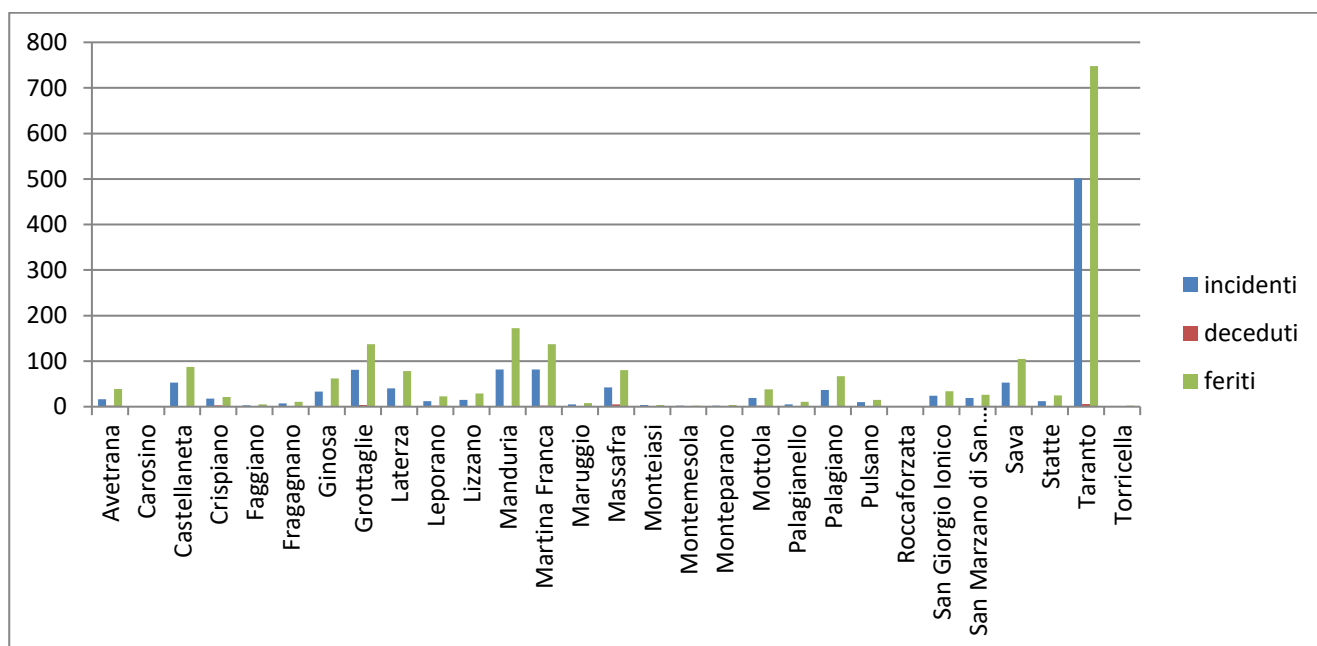
la promozione di iniziative per l'occupazione dei giovani, alla partecipazione attiva di bambini, anziani e persone con disabilità.



Presenze turistiche e attrattori territoriali (culturali, ambientali etc.)

PARTE VI: INCIDENTALITÀ E SICUREZZA

“...Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale. Per raggiungere *tali propositi la Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CReMSS)*, istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale. La Regione Puglia con legge regionale 10/2009 demanda all'Agenzia Regionale per la Mobilità tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio e governo della sicurezza stradale (CReMSS). Dal 1° luglio 2009 l'Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia, in virtù del protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale tra ISTAT, Ministero dell'Interno (servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI ha aderito, per il periodo 2011-2015, alla gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT ed è deputata alla raccolta delle suddette informazioni. Tutte le attività sono svolte dall'Ufficio di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale dell'Agenzia Regionale per la Mobilità nella regione Puglia.” Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

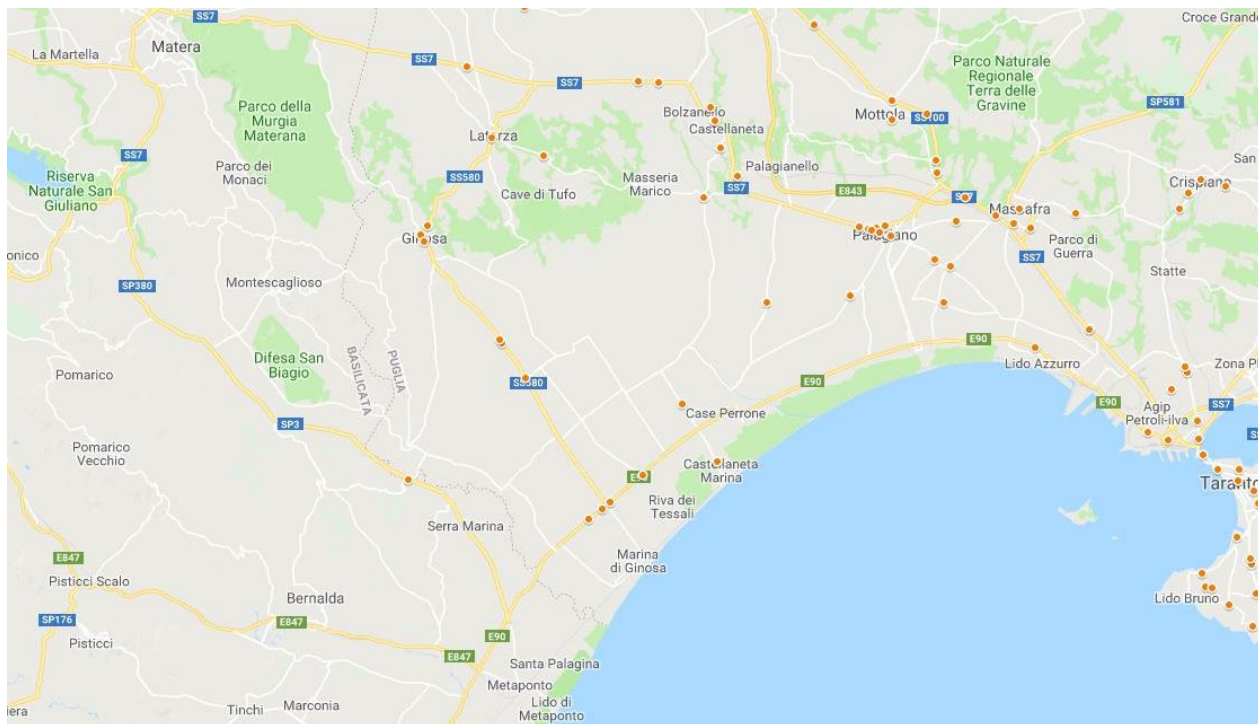


Incidenti, morti e feriti, Provincia di Taranto, 2017 - Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

La mappe riportano l'andamento temporale del numero di incidenti, feriti e morti verificatosi su tutto il territorio comunale, comprendente sia la viabilità urbana che quella extra-urbana, nel periodo

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 199 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

interessato. Si ricorda che la viabilità extra-urbana è costituita da una rete locale di proprietà del Comune di Ginosa che e dalla rete di strade provinciali.



Mappa degli incidenti stradali mortali dal 2011 al 2017 - Comune di Ginosa - Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

Incidenti Mortali Rilevati:

- Luogo: SPexSS580 altezza ingresso uffici ditta "Cavecon" - Tipologia incidente: Scontro frontale-laterale - Veicoli coinvolti: Autovettura privata - Autovettura privata - 3 feriti, 1 morto - anno 2016
- Luogo: SPexSS580 Km,14+100 circa - Tipologia incidente: fuoriuscita veicolo, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - Autovettura privata - 1 ferito e 2 morti - anno 2016;
- Luogo: VIA PUGLIE IN PROSSIMITA' DELL'IMPIANTO SEMAFORICO (exss580) - Tipologia incidente: fuoriuscita ciclomotore, Veicoli coinvolti: Ciclomotore- 1 morto - anno 2015;
- Luogo: Via Roma, 117 - Tipologia incidente: Scontro frontale, Veicoli coinvolti: n.3 Autovetture private -2 feriti, 1 morto - anno 2015;
- Luogo: VIA QUARTO INT, VIA VITTORIO VENETO - Tipologia incidente: Investimento di pedone Veicoli coinvolti: Autovettura private -1 morto - anno 2015;
- Luogo: Strada Provinciale per Montescaglioso s.p, 580 - Tipologia incidente: Urto con veicolo in sosta, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - n.2 autocarri - 1 morto -anno 2015;
- Luogo: S.P.2 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: Autovettura privata e Velocipede - 1 Morto 1 Ferito- anno 2015;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 200 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Luogo: S.S.106 GINOSA - Tipologia incidente: fuoriuscita veicolo, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - 1 morto - anno 2015;
- Luogo: EX SS175 incrocio SP2 - Tipologia incidente: Scontro frontale-laterale Veicoli coinvolti: - Motociclo con passeggero e Autocarro- 1 morto 1 ferito- anno 2014 ;
- Luogo: Strada Statale 106 al Km, 457 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: - autocarro e autocarro - 1 morto e 1 ferito -anno 2014 ;
- Luogo: SS106 al Km, 458 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: - autocarro autocarro e autovettura - 1 morto e 1 ferito- anno 2014 ;
- Luogo: Strada Statale 106 al Km, 460,6 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: Autovettura privata e Autovettura privata- feriti 6 e morti 1 anno 2014 ;
- Luogo: VIA DEL VASCCELLO , 21 - Tipologia incidente: Incidente tra veicolo e pedone- Veicoli coinvolti: mezzo pesante pedone - anno 2011 ;
- Luogo: - SP2 KM -Tipologia incidente: Incidente a veicolo isolato Veicoli coinvolti: Autovettura privata - anno 2011 ;
- Luogo: STRADA STRADA PROVINCIALE EX SS. 580 - Tipologia incidente: Incidente tra veicoli - Veicoli coinvolti: Autoveicoli- anno 2011 ;
- Luogo: EXSS 580 DOPO CAVALCAVIA 106 OLTRE STAZIONE DI SERVIZIO - Tipologia incidente: Incidente a veicolo isolato Veicoli coinvolti: Autoveicolo- anno 2011 ;

I dati raccolti hanno evidenziato criticità principalmente sulla ex SS580 (che collega Ginosa a Marina di Ginosa) e sulla SS106 dove sono stati rilevati incidenti mortali anche nel 2018. In ambito urbano non si rilevano incidenti che hanno coinvolto velocipedisti, l'unico sulla SP2 risalente al 2015.

Dall'elaborazione del sondaggio effettuato risulta una percezione negativa della sicurezza stradale da parte dei cittadini, dovuta principalmente ad una discontinuità dei percorsi pedonali e ad una grave e generalizzata inadeguatezza comportamentale.

Di seguito si riportano le indicazioni raccolte nel sondaggio che hanno evidenziato ulteriori situazioni di criticità:

Ginosa

- *Piazza Nusco, Via Roma, via della Pace*
- *via Roma, a causa del traffico in ingresso e uscita dalla città spesso congestionato da ostruzioni, parcheggi non regolari*
- *Centro storico, andrebbe " tutelato " per essere valorizzato, così credo diverrebbe una vera e propria risorsa per la comunità.*
- *Via concerie/via alfieri hanno entrambi lo stesso senso di marcia e non permettono di raggiungere il centro con un mezzo in caso di emergenza*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 201 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- *via Matteotti intasata di auto, sarebbe auspicabile il senso unico*
- *Via Tagliamento*

Marina di Ginosola

- *il passaggio a livello di viale Pola è un accesso privilegiato alla spiaggia ma anche un limite infrastrutturale che allontana il waterfront dal resto del paese. L'attraversamento dei binari è pericoloso vista la moltitudine di passanti e automezzi che lo attraversano quotidianamente nel periodo estivo per cui andrebbe eliminato, lo stesso vale per i sottopassi di viale Stella Maris e sottovia P. Sorci, che dovrebbero essere meglio mantenuti (spesso allagano congestionando il traffico) e resi a senso unico per migliorare la viabilità soprattutto nel periodo estivo;*
- *il sottopasso di viale Stella Maris non permette il passaggio contemporaneo di auto e pedoni per la ridotta larghezza. Gli accessi alle abitazioni e ai garage adiacenti alle piste ciclabili sono pericolosi. I marciapiedi sono impraticabili perciò i pedoni occupano i percorsi ciclabili;*
- *pista ciclabile viale Ionio/inutilizzabile in diversi punti per macchine parcheggiate, negozi che aggiungono tavolini ecc.;*
- *pista ciclabile campeggio/pericolosa nella parte finale zona aeronautica;*
- *pista ciclabile viale Pitagora/ pericolosa in vari punti andrebbe mantenuta e potrebbe continuare verso la DOK;*
- *pista ciclabile via Italia/ pericolosa in vari punti, necessaria manutenzione;*
- *Viale Trieste pista ciclabile inaccessibile, necessaria manutenzione;*
- *viale Ionio, viale Pitagora in prossimità del supermercato DOK, ingresso del paese;*
- *viale Ionio angolo viale Italia, la strada manca di segnaletica e si creano sempre Ingorgi a causa delle macchine parcheggiate*
- *Incrocio Corso Italia via Tufarello (VILLA GENUSIA), ci vorrebbe una rotatoria e la manutenzione dell'asfalto;*
- *Incrocio Viale Trieste con viale Pitagora e viale Pordenone (Presenza in pochi metri di caserma carabinieri forestali, distributore benzina, cinema) più luminosità e segnaletica verticale per pedoni;*
- *Incrocio panificio zona ingresso Pineta Regina (carico / scarico merci e presenza di gruppi di persone fisse nel sostare e bere nel vicolo)*
- *Incrocio viale Pola/ Pitagora, particolarmente utilizzato per accesso alla Chiesa al mare...*
- *Insufficienza della sosta. I turisti dovrebbero lasciare la propria auto fuori dal centro abitato e raggiungere il paese con bus navetta. Fare una rotatoria invece del semaforo all'incrocio di viale Trieste con Riva dei tessali e via Tufarello.*
- *Insufficienza della segnaletica*
- *Incrocio all'ingresso lido La Perla punto di congestione estrema in orari di punta;*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 202 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- *lungomare poco accessibile ai pedoni e alle biciclette;*
- *lungomare, stazione/rastrelliere insufficienti;*

Lo studio dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica è una premessa fondamentale per il monitoraggio delle criticità presenti sul territorio e l'individuazione delle possibili soluzioni per migliorare la sicurezza dei percorsi pedonali, dei percorsi ciclabili e di alcune intersezioni maggiormente pericolose, etc. L'obiettivo del PMC deve prevedere una drastica riduzione dei tassi di incidentalità, con particolare attenzione alle aree residenziali ed ai luoghi ed itinerari di elevata frequentazione (scuole, luoghi di culto, uffici pubblici, etc).

PARTE VII : ANALISI COMPARATA E COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE IN CORSO

7.1 PROGRAMMAZIONE IN CORSO

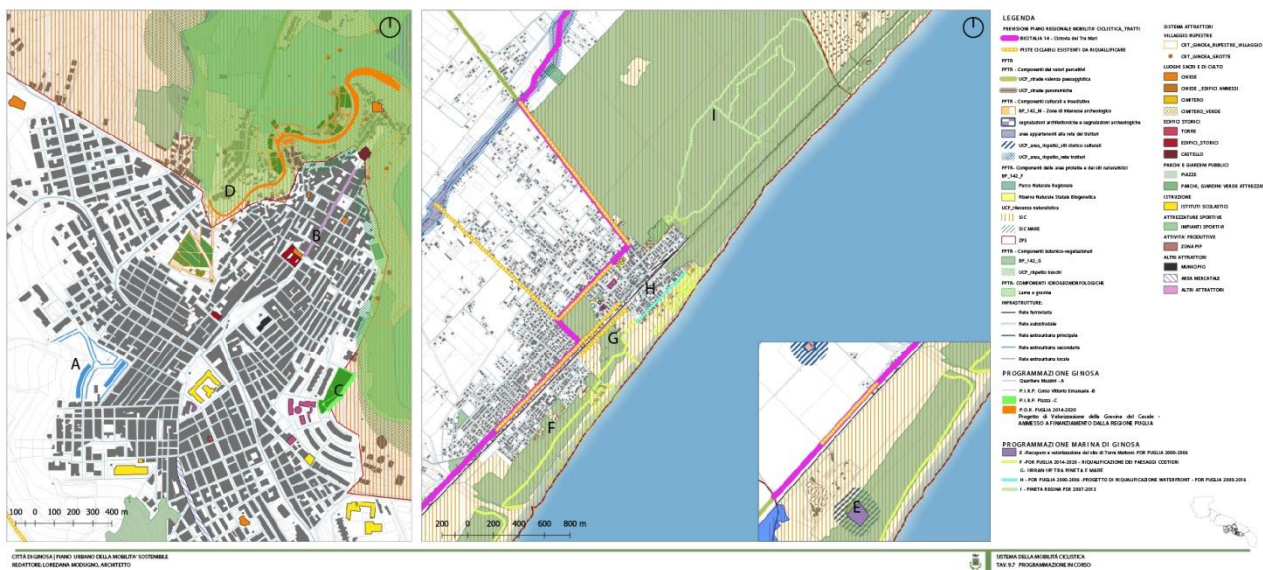
Il Piano della Mobilità Ciclistica rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni amministrative sinergiche e complementari che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno e che vede il Comune di Ginosa protagonista assoluto a livello regionale, per la capacità di dotarsi dei necessari strumenti programmatori e pianificatori e, sulla base di questi, di candidare progetti e aggiudicarsi importanti misure di finanziamento.

Di seguito si riportano alcuni degli strumenti ed azioni in fase di attuazione a vantaggio della Mobilità Sostenibile e della qualità della vita:

- ✓ nell'ambito della mobilità, il Comune di Ginosa sta provvedendo allo sviluppo del **PUMS - Piano urbano della mobilità sostenibile**, le cui linee strategiche prevedono la riorganizzazione della viabilità e delle aree di sosta, la delimitazione di zone ZTL per le aree di forte rilevanza turistica e paesaggistiche come il nucleo antico e lungomare oltre che la creazione di un circuito ciclabile (attraverso il Piano della Mobilità Ciclistica) che connette i tratti già esistenti ai nuovi, migliorandone l'accessibilità;
- ✓ nell'ambito della Rigenerazione Urbana, Il Comune di Ginosa ha candidato il progetto **"UrbanUP- tra pineta e mare"** proponendo il recupero di un'area pinetata a ridosso della spiaggia chiamata Ex Batteria Toscano, in parte appartenente all'Areaonautica Militare, che ha permesso l'avvio di un tavolo tecnico finalizzato all'utilizzo pubblico di tali aree, nonché all'apertura di un passaggio che sia di connessione all'attuale lungomare. La libera fruizione dell'area attraverso appositi percorsi, nuovi accessi liberi al mare e il recupero del bunker lì presente sono alcuni degli interventi che saranno messi in sinergia con gli scenari dell PUMS e del Biciplan. Il 10 giugno 2019 è stato siglato l'accordo sul passaggio di parte della Ex Batteria Toscano dall'Areonautica Militare al Comune di Ginosa.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 203 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ nell'ambito della Riqualificazione Paesaggistica, il Comune di Ginosa nell'anno 2018 si è aggiudicato un finanziamento di **1,3 milioni di euro** per la riqualificazione del paesaggio dunale di tutta la costa di Marina di Ginosa, attraverso interventi di ripristino dunale, restauro vegetazionale, creazione di connessioni ciclopedonali, ed opere di tutela del patrimonio costiero.
- ✓ nell'ambito del POR Puglia 2000-2006 Asse IV, Misura 4.16 "Interventi di potenziamento delle infrastrutture di supporto al settore turistico", Il Comune di Ginosa ha candidato il **progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosa - Connessioni costiere** concernenti in particolare la realizzazione di "Infrastrutture a supporto della salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza a mare" per un tratto della costa di Marina di Ginosa.
- ✓ Il recupero e la valorizzazione del sito "**Torre Mattoni**". Il progetto di valorizzazione che questa Amministrazione intende perseguire è incentrato sull'esaltazione storica e paesaggistica del luogo, inserito in un contesto ambientale di pregio, associata ad attività di studio e ricerca, museali e di divulgazione, mirando al riutilizzo e fruizione della Torre e dell'area circostante; il recupero e la valorizzazione del sito "Torre Mattoni" rientra nel Piano Integrato di Riqualificazione Urbana di tutto il waterfront con l'obiettivo di rinaturalizzare le aree verdi ed i cordoni dunali che si articolano lungo tutta la costa; alcuni interventi sono stati già effettuati come la riqualificazione dell'area di Pineta Regina con percorsi attrezzati, staccionate e ripristino della sentieristica e la sistemazione della sentieristica di accesso a Torre Mattoni.
- ✓ E' stato sottoscritto presso la Regione Puglia il disciplinare con il quale è stato ufficializzato l'importo di **2,9 milioni di euro** per la realizzazione dell'**intervento di Mitigazione del rischio geomorfologico nell'abitato di Ginosa - Stralcio I Centro Storico Zona A'** , un progetto riguardante direttamente il centro abitato relativo all'area di via Matrice che sarà incluso nella ZTL;
- ✓ In ultimo il progetto **PASO (Paesaggio - Ambiente - Sostenibilità - Osservazione)** candidato nella terza misura prevista nel bando regionale "Interventi per la Riqualificazione e Potenziamento delle Connessioni Ecologiche" della Rete Ecologica Regionale con cui Ginosa riceverà il contributo massimo pari a **1.300.000 euro** per l'intervento che si propone di riconnettere due luoghi di elevato valore strategico e simbolico, quali il Parco Alfieri e la Chiesa Madre, costruendo un percorso multifunzionale all'interno della Gravina del Casale, integrando e valorizzando le componenti di paesaggio presenti, contribuendo così ad incrementare il senso di appartenenza ai luoghi e di affezione e di tutela nei confronti delle aree protette, favorendo la fruizione sostenibile delle stesse.



STRELICIO PUMS_ TAV. 9.7 PROGRAMMAZIONE IN CORSO

Nell'ambito del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile il Città di Ginosola ha partecipato al progetto *SUMPs-Up Innovation Pilot Pool (IPP) - SUMP Learning Programme 3*, una iniziativa prevista nell'ambito del progetto europeo CIVITAS SUMPs-Up e finalizzata a supportare le pubbliche amministrazioni nel migliorare le loro conoscenze nei processi di elaborazione dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) secondo gli standard europei. (Prot. 22494 del 24.08.2018)

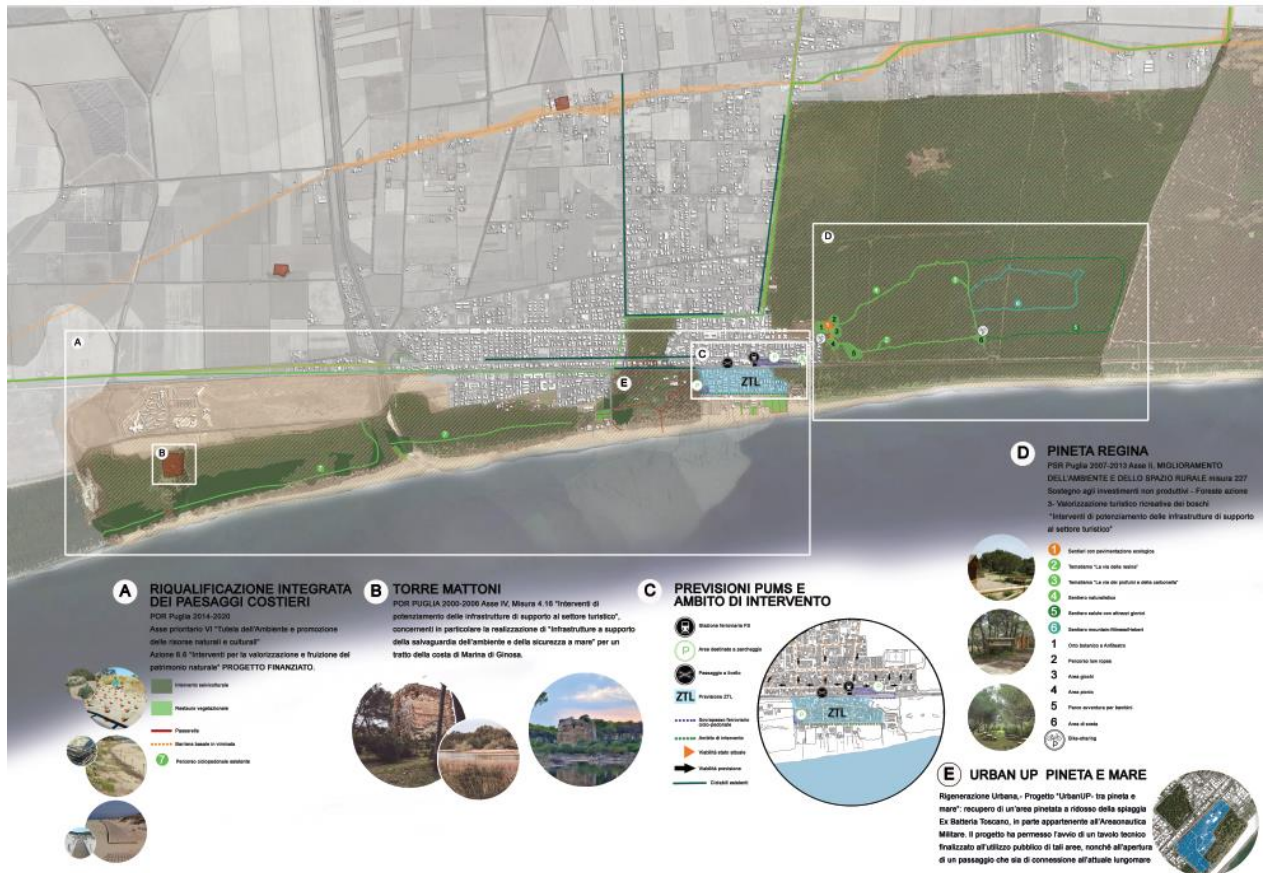
La Città di Ginosola ha altresì confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma *URBACT Action planning network* con *"The Last Safe Kilometre"* - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il bando sostiene le città europee nel far fronte alle sfide urbane. Gli Action Planning Networks, infatti, riuniscono fino a 10 partner di diversi paesi per condividere esperienze e pratiche su specifiche sfide politiche legate allo sviluppo urbano sostenibile, fino a dare vita a un Piano d'Azione Integrato e alla sperimentazione di soluzioni su piccola scala nelle città partecipanti. Il progetto "The Last Safe Kilometer" (L'ultimo chilometro sicuro - dalla visione zero intorno alle scuole alla visione zero in tutta la città), coordinato dalla città di Skawina, affronta il tema della mobilità sicura e sostenibile, soprattutto per i percorsi casa-scuola. (Prot. 9068 del 28.03.2018).



*Institution: Municipality of Skawina
City: Skawina
Country: Poland
Type of region: Less developed
Name: Maciej Zacher*

City Partner : Fabriano (IT), Ginosa (IT), Granollers (ES), Molina de Segura (ES), Rethymno (GR), Maia (PT), Saldus (LV), Zilina (SK), Central Region of Malta (MT) Skawina (PL)

L'intervento riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosa rientra nell'ambito della futura ZTL e interessa prevalentemente strade e spazi pubblici già urbanizzati e realizzati, che vengono ridisegnati e ripensati in funzione della totale pedonalizzazione e per garantire una migliore fruizione del waterfront e l'accessibilità alle spiagge. Il progetto ha il duplice scopo di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e di valorizzare l'immenso patrimonio identitario ancora presente nel sistema costiero di Marina di Ginosa, garantendo l'accesso e la fruizione sostenibile alla costa da parte di tutti - e diversità, offrendo spazi e usi coerenti con gli ambiti che si affacciano sulla costa (ambiente, sport, servizi, ecc.).



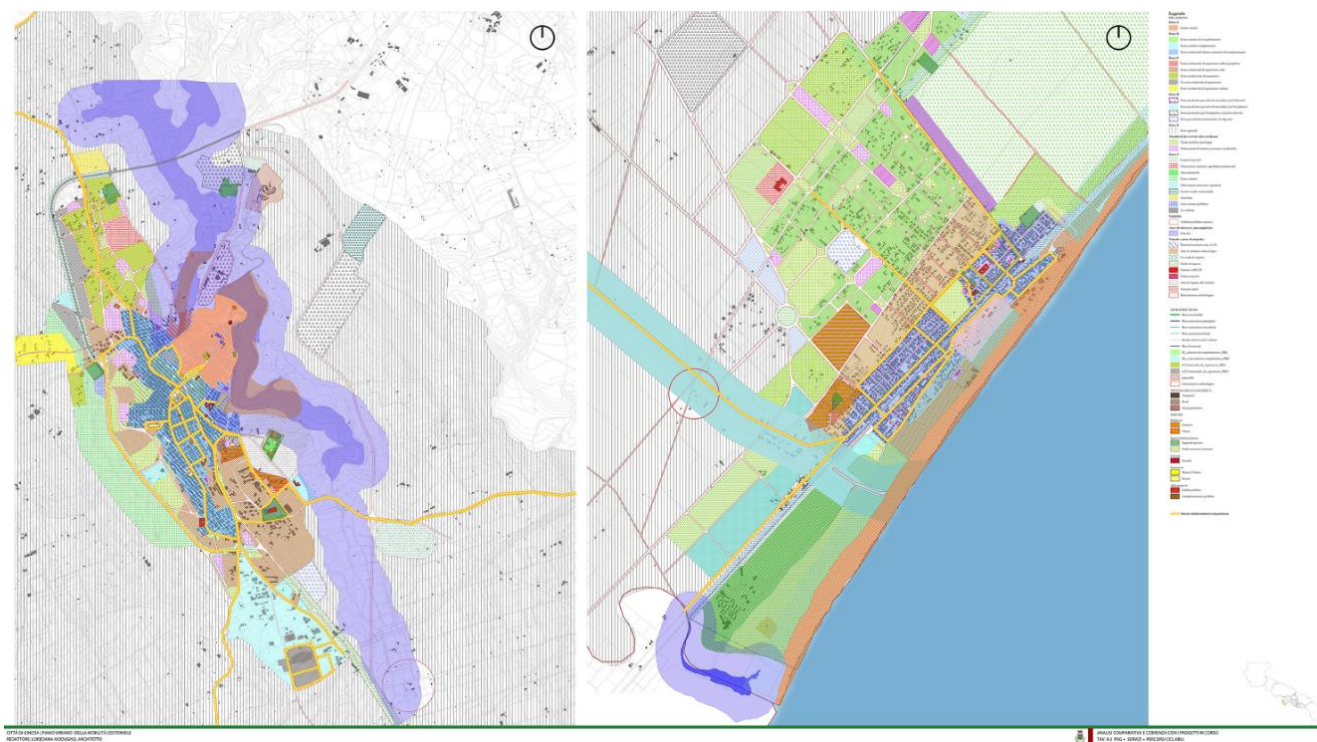
I POR Puglia 2000-2006 Asse IV, Misura 416I progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosola

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 207 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

7.2 COERENZA CON LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G)

Il Piano Regolatore del Comune di Ginosa è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1606 del 05.11.2001, pubblicata sul B.U.R.P. n. 2 del 08.01.2002 e sulla G.U.R.I. n. 296 del 21.12.2001.

Si ribadisce che i complessivi 65 km di rete ciclabile individuata (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.



Inoltre

- Tutte le nuove viabilità previste dagli strumenti di pianificazione vigenti a livello comunale dovranno essere dotate di percorsi in sede propria;
- Le viabilità periferiche e dotate di ampia sezione stradale dovranno essere provviste di percorsi ciclabili in sede propria;
- Tutti gli itinerari in cui la sezione stradale non consente l'inserimento di un percorso in sede propria dovranno essere oggetto di importanti interventi di traffic calming per consentire, in sicurezza, la promiscuità

Tutti i percorsi individuati potranno essere soggetti a variazioni inerenti la tipologie ed il posizionamento che però non stravolgano i principi alla base del presente Piano.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 208 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Tuttavia le variazioni potranno solamente migliorare ed estendere la presente pianificazione, lasciando invariati i principi su cui è stata basata. La riduzione delle velocità veicolari, l'incentivazione del cicloturismo e dei collegamenti casa-lavoro e casa-scuola con mobilità dolce, la multimodalità ed il collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta dovranno quindi rimanere caposalda invariati dei futuri interventi.

PARTE VIII: PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA, OBIETTIVI E SCELTE DI PIANO

8.1 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI

Il Piano di Mobilità Ciclistica (PMC) è uno strumento strategico di pianificazione di cui si è voluta dotare l'Amministrazione, grazie al quale si mira a costruire una prospettiva partecipata di sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio comunale di Ginosa. Per delineare le strategie e le scelte del Piano è necessario, in primo luogo, compiere una chiara individuazione degli obiettivi che il PMC di Ginosa si prefigge di conseguire nel corso del prossimo periodo valido per i prossimi 10-15 anni.

Gli obiettivi che ci si pone derivano principalmente dalla necessità di soddisfare i fabbisogni di mobilità dei cittadini, di aumentare i livelli di sicurezza, di incrementare le capacità di trasporto, di ridurre i fenomeni di congestione del traffico, le emissioni atmosferiche inquinanti dovute ai trasporti, ad esempio PM10, PM2,5, ossidi di azoto e precursori dell'ozono, nonché gli inquinanti locali legati al "traffico di prossimità", e, non ultimo, di migliorare la qualità del paesaggio urbano, il contenimento del consumo di suolo la valorizzazione delle peculiarità del territorio per favorirne la fruizione e aumentarne l'attrattività turistica.

In coerenza con gli obiettivi indicati dal D.M. n. 233 del 5 ottobre 2017, per la redazione dei Piani di Mobilità Urbana Sostenibile relativamente alla mobilità ciclistica, il Piano della Mobilità Ciclistica di Ginosa persegue i seguenti obiettivi:

1	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
	Obiettivi
	Miglioramento del TPL
	Riequilibrio modale della mobilità
	Riduzione della congestione
	Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

2	Sostenibilità energetica ed ambientale
	obiettivi
	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
	Miglioramento della qualità dell'aria;
	Riduzione dell'inquinamento acustico;
3	Sicurezza della mobilità stradale
	obiettivi

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 209 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Riduzione dell'incidentalità stradale
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

Accanto ai macro-obiettivi minimi obbligatori, si elencano di seguito una serie di obiettivi specifici

4	Sostenibilità socio-economica
	obiettivi
	Miglioramento della inclusione sociale
	Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	Aumento del tasso di occupazione
	Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

(indicativi) di ogni realtà urbana. Ciascun Ente può scegliere, per il proprio PUMS, quello più adatto alle proprie caratteristiche, salvo poi monitorarne il raggiungimento secondo gli indicatori previsti:

Obiettivi specifici
migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale
ridurre la congestione stradale
promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta
garantire la mobilità alle persone a basso reddito
migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

Ulteriori obiettivi specifici e scelte di contesto
miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse)
utilizzare la viabilità esistente con basso traffico
minor numero possibile di strade nuove da costruire
buona fruibilità per tutta la variegata utenza di ciclisti
Incentivazione del cicloturismo.
implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 210 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

dare valenza trasportistica, ricreativa, turistica, ambientale e di sicurezza stradale al Piano
Incentivare la pratica sportiva del ciclismo (hand-bikers, ciclo-cross) attraverso la creazione di un circuito lungo le strade già interessate da ciclovie (zona P.i.P.)
realizzare il percorso ciclabile attraverso interventi di segnaletica e di adeguamento della disciplina di traffico e della viabilità esistente, riqualificando le parti degradate del tracciato urbano interessato dall'itinerario, attraverso la manutenzione delle componenti dello spazio urbano esistenti quali: marciapiedi, alberature, segnaletica, elementi di arredo
diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati (,), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;
creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva;
implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing;

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal Piano della Mobilità ciclistica in linea con Linee guida ministeriali sono state definite le **strategie** e le **relative azioni** che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

Come descritto nel D.M. n. 233 del 5 ottobre 2017, ciascuna strategia può essere costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall'analisi del quadro conoscitivo.

Per ciascuna delle strategia/azioni è possibile esplicitare indicatori e risultati attesi dall'attuazione delle indicazioni del Piano, al fine di consentire il monitoraggio in itinere delle previsioni del piano attraverso la valutazione costante del grado di perseguimento degli obiettivi e della reale efficacia ed efficienza delle azioni stesse.

Nella tabella che segue vi è l'indicazione delle strategie e delle relative azioni (in verde e grigio quelle strettamente connesse con il Piano della Mobilità Ciclistica), ad ogni azione è associato l'indicatore individuato per la valutazione dell'efficacia del Piano.

Le strategie e azioni individuate inoltre, sono distinguibili in due tipologie: quelle direttamente attuabili da parte dell'Amministrazione, attraverso azioni previste dal Piano, e quelle che invece possono essere messe in atto mediante la combinazione tra le azioni dirette e le politiche e strategie messe in campo da altri soggetti influenti in ambito di mobilità. Infine le azioni che possono essere gestite co fondi propri o regionali, nazionali, europei.



Strategie	Azioni	Indicatori	Competenza diretta / indiretta
Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;	a. la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;	Nuova classificazione della rete viaria e rete viaria adeguata	Diretta da parte dell'Amministrazione
	b. l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;	Numero nodi di interscambio Numero parcheggi Bici Estensione della rete ciclabile connessa ai parcheggi bici, reti interconnesse	Diretta da parte dell'Amministrazione
	c. rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;	Adeguamento mezzi al trasporto bici	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
	d. lo sviluppo dell'integrazione tariffaria prevedendo anche il trasporto delle biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti	Tariffazione integrata (park&ride, Bus/metro/treno car sharing, bike sharing)	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia gestori TPL)
	e. utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità		
	f. Attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità	Numero collaborazioni attivate	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	g. Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda		
Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;	a. la realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;		
	b. l'implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;		
	c. la previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);		
	d. aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;		
	e. Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle Monitoring, e AVL- Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;		
	f. la rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile;		
	g. l'utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touchscreen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;		
	h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del tpl.		
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;	a. l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;	dotazione stazione bike-sharing e dotazione biciclette	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;	numero itinerari ciclabili, estensione itinerari ciclabili	Diretta da parte dell'Amministrazione



	c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (d stazioni a mete di pubblico interesse);	dotazioni bike sharing vicino luoghi di interesse pubblico, offerta servizi tpl, percorsi dedicati	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);	estensione zone 30	Diretta da parte dell'Amministrazione
	e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati(.), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;	dotazione stalli, depositi custoditi e riparazioni e pompe pubbliche	Diretta da parte dell'Amministrazione
	f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva	creazione percorsi bici casa---scuola	Diretta da parte dell'Amministrazione
	g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.	campagne di sensibilizzazione e promozione	Diretta da parte dell'Amministrazione
	h. la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)		
Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;	a. Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;		
	b. Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;		
	c. Promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;		
	d. politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;		
	e. agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa;		
Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;	a. Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;		
	b. Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;		
	c. introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike;		
	d. introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua;		
	e. installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;		
	f. il monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;		
	g. Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;	Agevolazioni	Diretta da parte dell'Amministrazione
Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;	a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;		
	b. introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc) ;	Presenza sistema premiale	Diretta da parte dell'Amministrazione
	c. adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;		

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 213 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

	d. razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.		
Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.	a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;		
	b. Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011 tenuto conto delle indicazioni che perverranno da regioni e province autonome entro il 2020;		
	c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;	marciapiedi protetti, corsie ciclabili protette, etc.	Diretta da parte dell'Amministrazione
	d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	campagne realizzate	Diretta da parte dell'Amministrazione
	e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole	convegni e campagne realizzate	Diretta da parte dell'Amministrazione

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 214 di 265	Data 27.04.2019	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

8.2 RETE CICLABILE PIANIFICATA

Partendo dalle esperienze di Paesi molto all'avanguardia in questo settore (Germania, Danimarca, Austria, Olanda) e della conoscenza della particolare configurazione e morfologia del territorio del comune di Ginosa, delle forme di antropizzazione e delle esigenze delle singole realtà, il Piano della mobilità Ciclistica ha portato all'identificazione di una rete ciclabile che interesserà tutto il territorio comunale (Ginosa e Marina di Ginosa), comprese le aree suburbane ed agricole. La rete complessiva può essere suddivisa in due ambiti di riferimento, quello urbano e quello extraurbano.

La rete in ambito urbano individua:

- una **rete di primo livello** (direttrici e circolari) per i collegamenti tra centro e periferia, l'accesso ai principali poli urbanistici di interesse, ai nodi del trasporto pubblico, progettata in modo tale da permettere spostamenti sicuri e tempi di percorrenza rapidi, "concorrenziali" all'uso dell'auto, e alta capacità di transito ciclabile. Questa rete quindi riveste un'importanza cruciale per lo sviluppo della mobilità ciclistica in quanto nel medio-lungo periodo deve "attrarre" una quota di cittadini che oggi usano l'auto. Va sottolineato come il fattore del possibile interscambio bus-bicicletta/ trenobicicletta costituisca uno dei presupposti per incentivarne l'uso e per favorire la fruibilità delle piste ciclabili.

La caratteristica della rete di primo livello è avere piste in sede propria o in corsia riservata con percorsi continui, lineari, scorrevoli e incroci ciclabili progettati con un alto standard di sicurezza. Gli standard di progettazione terranno conto del DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557 *"Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"*

- una **rete di secondo livello** (itinerari di distribuzione e di supporto) per permettere la ciclabilità diffusa composta da percorsi promiscui ciclabili e veicolari, interventi di moderazione del traffico (30km/h e 15Km/h), pedonalizzazioni, zone di incontro. Per l'istituzione di percorsi promiscui pedonali e ciclabili su marciapiede si terrà conto, in accordo con quanto previsto dall'art 5 del DM n° 557, delle seguenti caratteristiche : strade di dimensioni non sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale, tratti brevi per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili, marciapiedi ampi con ridotta presenza di traffico pedonale.





Il disegno della rete ciclabile urbana ha mirato a garantire:

- la continuità, senza interruzione, dei percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali
- la separazione fisica dei flussi di traffico veicolare e ciclo-pedonale, per migliorare le condizioni di sicurezza della c.d. "utenza vulnerabile della strada", anche in quelle situazioni di potenziale pericolo causate dal differenziale di velocità;
- la messa in relazione dei luoghi di destinazione della mobilità (servizi alla popolazione: scuole, socio sanitari, commerciali, ecc.);

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 215 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- il completamento e raccordo con gli itinerari esistenti e il raccordo degli stessi con le stazioni/fermate del trasporto pubblico locale (ferroviario ed automobilistico). Per Ginosa è stata ipotizzata una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus) e potenziando la connessione tra Ginosa e Marina di Ginosa, inoltre si intende potenziare il ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno) - Parte V, Paragrafo 5.16.4 STRATEGIA DEL PMC E DEL PUMS IN TEMA DI TPL;
- l'individuazione di aree attrezzate, libere o custodite, per la sosta delle biciclette nei pressi dei principali poli attrattori;
- l'introduzione di zone 30, finalizzate a indurre gli automobilisti a una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti;
- la riqualificazione degli ambiti secondo un'immagine armoniosa e ad alta socialità dello spazio urbano;
- la connessione con le ciclovie di interesse regionale/nazionale (Tali nuovi tratti possono favorire la connessione con le stazioni/fermate del trasporto pubblico locale (ferroviario ed automobilistico), le velostazioni e gli aeroporti;

Dettaglio della rete ciclabile urbana /Ginosa

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Estensione Km	Tipologia	Valenza	Stato
	Percorso edifici scolastici (itinerario: Piazza Nusco, via Poggio, via Martiri d'Ungheria, via Matteotti via della Pace)	Rete urbana di primo livello + Rete di secondo livello	2.13 Km + 122km	Su strada urbana Su corsia riservata + promiscua con veicoli	Comunale	Da realizzare ex novo incluse strade 30km/
	Percorso sportivo (Itinerario: circonvallazione, SP580 tratto urbano, via Provinciale per Cavese, viale Europa)	Rete urbana di primo livello	2.09 km + 1206 Km	Su strada urbana In sede propria	Comunale	Parzialmente realizzata (2,09Km) e da realizzare ex novo (1.206 Km)
	Percorso insediamenti produttivi/ Bike to work (itinerario: insediamenti produttivi) (SS580, SP4 e Contrada delle Vigne, SP4 /Contrada Bandiera)	Rete urbana di primo livello	3.355 km	Su strada urbana In sede propria + corsia riservata	Comunale	Esistente da riqualificare
	Strade 30Km (Itinerario: SP1 tratto urbano, via Roma, via Veneto, via Papa Giovanni XIII, Via Volturmo, via Diaz, via della Pace, tratto di via	Rete di secondo livello a supporto	1.03 km	Su strada urbana promiscua con veicoli	Comunale	Da realizzare ex novo





 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 216 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

	Matteotti da via Volturno a incrocio via della Pace)	della rete di primo livello				
Totale Km di rete urbana (1°livello e 2°livello)			11.031 km	Realizzata da riqualificare e da realizzare ex novo incluse strade 30km/h		
Totale Km di urbana rete da realizzare (1°livello e 2°livello)			5.60 km	Da realizzare ex novo incluse strade 30km/		

Indice di Ciclabilità Ginosola (stato attuale) = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti) = **0.31 m/ab**

Indice di Ciclabilità Ginosola (scenario a 10/15 anni) = (metri di piste ciclabili)/(num. abitanti) = **0.8m/ab**

Dettaglio della rete ciclabile urbana / Marina di Ginosola

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Estensione Km	Tipologia	Valenza	Stato
	Percorso Magna Grecia - ambito urbano Itinerario: Viale Trieste, Viale Pitagora, Viale Italia, viale Ionio (Bicitalia 14)	Rete urbana di primo livello + Rete di secondo livello	4.27km	Su strada urbana Su corsia riservata + promiscua con veicoli	Comunale	realizzata da riqualificare (3.33 km) e da realizzare ex novo (0.24 Km) + 0.340 (strade 30km/h)
	Percorso edifici scolastici - ambito urbano Itinerario: Viale Pitagora, viale Scarlatti viale Ionio Viale Trieste	Rete urbana di primo livello + Rete di secondo livello	3.31km	Su strada urbana Su corsia riservata + promiscua con veicoli	Comunale	da realizzare ex novo (0.760 km) + 2.56 km (strade 30km/h)
	Percorso litoraneo Itinerario: Via Mar Tirreno, via Mar Adriatico, via della Pineta, via del faro	Rete urbana di primo livello + Rete di secondo livello	3.60 km	Su strada urbana promiscua con veicoli	Comunale	realizzata da riqualificare (0.579) e da realizzare ex novo 3.021 (strade 30km/h)
	Via Pola, via Fiume, via Millepini, via Stella Maris, sottovia P. Sorci	Rete di secondo livello a supporto della rete di primo livello	1.11 km	Su strada urbana promiscua con veicoli	Comunale	Da realizzare ex novo
Totale Km di rete urbana (1°livello e 2°livello)			12.29 km	realizzata da riqualificare e da realizzare ex novo incluse strade 30km/h		
Totale Km di urbana rete da realizzare (1°livello e 2°livello)			8.40 km	da realizzare ex novo incluse strade 30km/h		

Indice di Ciclabilità Marina di Ginosola (stato attuale) = (metri di piste)/(num.di abitanti) = 0.96 m/ab.

Indice di Ciclabilità Marina di Ginosola (scenario a 10/15 anni) = (metri di piste)/(num. abitanti) = 2.04m/ab.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 217 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Considerando che la popolazione residente a Marina di Ginosa nel periodo estivo può raggiungere le 60.000 unità, riportando il valore censito si ricava un rapporto fra metri di piste realizzate e abitante pari a 0.20m/ab.




La rete In ambito extraurbano individua:

- una rete di itinerari “cicloturistici e sportivi” per connettere i due nuclei urbani (Ginosa e Marina di Ginosa) e le aree del territorio di particolare pregio storico-ambientale e/o a forte vocazione turistica; tracciati dove è prioritario il carattere amatoriale, di svago, ma che non esclude per questo l'utilizzo anche per spostamenti di altro genere dato che si è cercato comunque di collegare il maggior numero di zone abitate sia per Ginosa che per Marina di Ginosa.

Il disegno della rete ciclabile extraurbana ha seguito i seguenti criteri guida:

- collegare i due nuclei urbani di Ginosa e Marina di Ginosa
- utilizzare percorsi esistenti a basso flusso
- collegarsi ai percorsi ciclabili dei territori confinanti e degli altri Enti locali territoriali. Fondamentale importanza, soprattutto per il cicloturismo, riveste il collegamento con gli itinerari provinciali confinanti. In tale maniera il territorio diventerà nodo di transito e di sosta preferenziale; il Piano prevedrà il collegamento tra gli itinerari provinciali e gli itinerari previsti o realizzati dalle Amministrazioni confinanti, attraverso tratte di viabilità ciclabile che abbiano le stesse caratteristiche tecniche previste per la pianificazione degli itinerari.
- creare intermodalità tra mezzi pubblici e bicicletta

Dettaglio della rete ciclabile extraurbana

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/ret e	Estensione Km	Tipologia	Valenza	Stato
	Percorso Pineta di Cavese- Murgia San Pellegrino (Itinerario: Ginosa / Pineta di Cavese- Murgia San Pellegrino Ginosa - via Palatraso/Sp7/SP8)	extraurbano	10 km	Comunale Provinciale promiscua con veicoli	Comunale e Provinciale	Strada basso traffico (per soli frontisti)
	Percorso del Pantano Itinerario: Ginosa / Ginosa Marina (SP2)	extraurbano	25km	Provinciale promiscua con veicoli	Comunale	Strada basso traffico (per soli frontisti)
	Percorso Magna Grecia - ambito extraurbano Via Cntrada Marinella (itinerario: Bicitalia 14)	Extraurbano	6.8 km	Provinciale Strada basso traffico promiscua con veicoli	Comunale	realizzata da rqualificare (0,620km) 6.18 km Strada basso traffico (tratturo)

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 218 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Totale Km di rete extraurbana		41,8 km	realizzata da riqualificare e da realizzare ex novo
Totale Km di rete extraurbana da realizzare		41,8 km	da realizzare ex novo

Data l'estensione dell'intero sistema, circa 65.121 Km (23.321km in ambito urbano - Ginosa e Marina di Ginosa - 41,8 km in ambito extraurbano), la qualità urbana dei luoghi attraversati e gli innumerevoli problemi da affrontare, connessi all'assetto della viabilità esistente e prevista, in fase di attuazione il piano contempla l'adozione, di volta in volta, di soluzioni diverse, alcune delle quali, in senso lato, si propongono come sperimentazione da sottoporre a verifica successiva in funzione, soprattutto, di interventi, o disposizioni, che potranno modificare l'attuale assetto della viabilità.

Il piano prevede altresì l'istituzione di zone urbane a bassa velocità di percorrenza (strade 30Km/h). La maggior parte delle viabilità interessate, a causa delle esigue sezioni stradali, non consentirebbero sempre di realizzare percorsi ciclabili in sede propria, inoltre, tale soluzione andrebbe ad eliminare centinaia di stalli per la sosta, anche in prossimità di numerosi recettori di mobilità (attività commerciali, centri di aggregazione ed istituti scolastici). A tal proposito il PUMS in fase di attuazione punterà a definire una valida gerarchizzazione della rete stradale esistente, oltre che la totale riorganizzazione dei sensi di marcia e del sistema della sosta.

Per quanto riguarda i percorsi in ambito extraurbano, di competenza comunale, gli interventi previsti dovranno riguardare: la posa in opera di segnaletica orizzontale e verticale (che dovrà essere caratterizzata da un limite di velocità pari a 30 km/h); interventi puntuali di traffic calming (sui rettilinei più estesi, nelle zone di intersezione, nei tronchi caratterizzati da notevoli accessi laterali, ecc.).

Un discorso viario di tale entità, potrebbe risultare eccessivamente ambizioso e questo potrebbe comprometterne completamente la realizzazione, ma negli intenti dell'Amministrazione è prevista la possibilità di una realizzazione attraverso stralci successivi.

8.3 DESCRIZIONE DEI PERCORSI

CICLOVIA EDIFICI SCOLASTICI
E POLI ATTRATTORI

Percorso edifici scolastici - Ginosa e Marina di Ginosa

Si sviluppa all'interno dei due nuclei urbani e collega le scuole elementari, medie e superiori. Puntando sulle scuole come destinazioni di itinerari ciclabili o di sistemazioni ciclabili e grazie a misure complementari (sicurezza della bicicletta una volta arrivati) e ad un lavoro di informazione presso i genitori e le scuole, è auspicabile realizzare investimenti che diano immediatamente buoni risultati.

CICLOVIA EDIFICI SPORTIVI

Percorso edifici sportivi- Ginosa

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 219 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Si sviluppa all'interno del nucleo urbano di Ginosa e collega tutti gli impianti presenti nel comune di Ginosa, raccogliendo la domanda di una utenza già abituata ad esaltare al massimo la funzione della bicicletta come mezzo di trasporto rapido ed efficiente.

CICLOVIA EDIFICI PRODUTTIVI
BIKE TO WORK

Percorso edifici produttivi- bike to work - Ginosa

Si sviluppa per una lunghezza di circa 5.34 km e collega la zona industriale di Ginosa con il percorso centrale edifici sportivi e quello scolastico. Per questo intervento ci si potrebbe rivolgere, anche, alle imprese locali e incoraggiarle a favorire l'uso della bicicletta da parte dei loro dipendenti (campagne d'informazione, installazione di parcheggi con docce e spogliatoi, vantaggi materiali concessi ai dipendenti che adottano la bicicletta per i loro spostamenti casa-lavoro; ciò permetterà, ad esempio, un risparmio negli investimenti in parcheggi).

CICLOVIA LITORANEA

Percorso litoraneo - Marina di Ginosa

Si sviluppa al di là della ferrovia e collega le strutture ricettive e gli stabilimenti balneari presenti lungo il litorale. Il collegamento tra rete di itinerari quotidiani e rete di itinerari per il tempo libero può avere importanti ripercussioni economiche grazie al turismo.

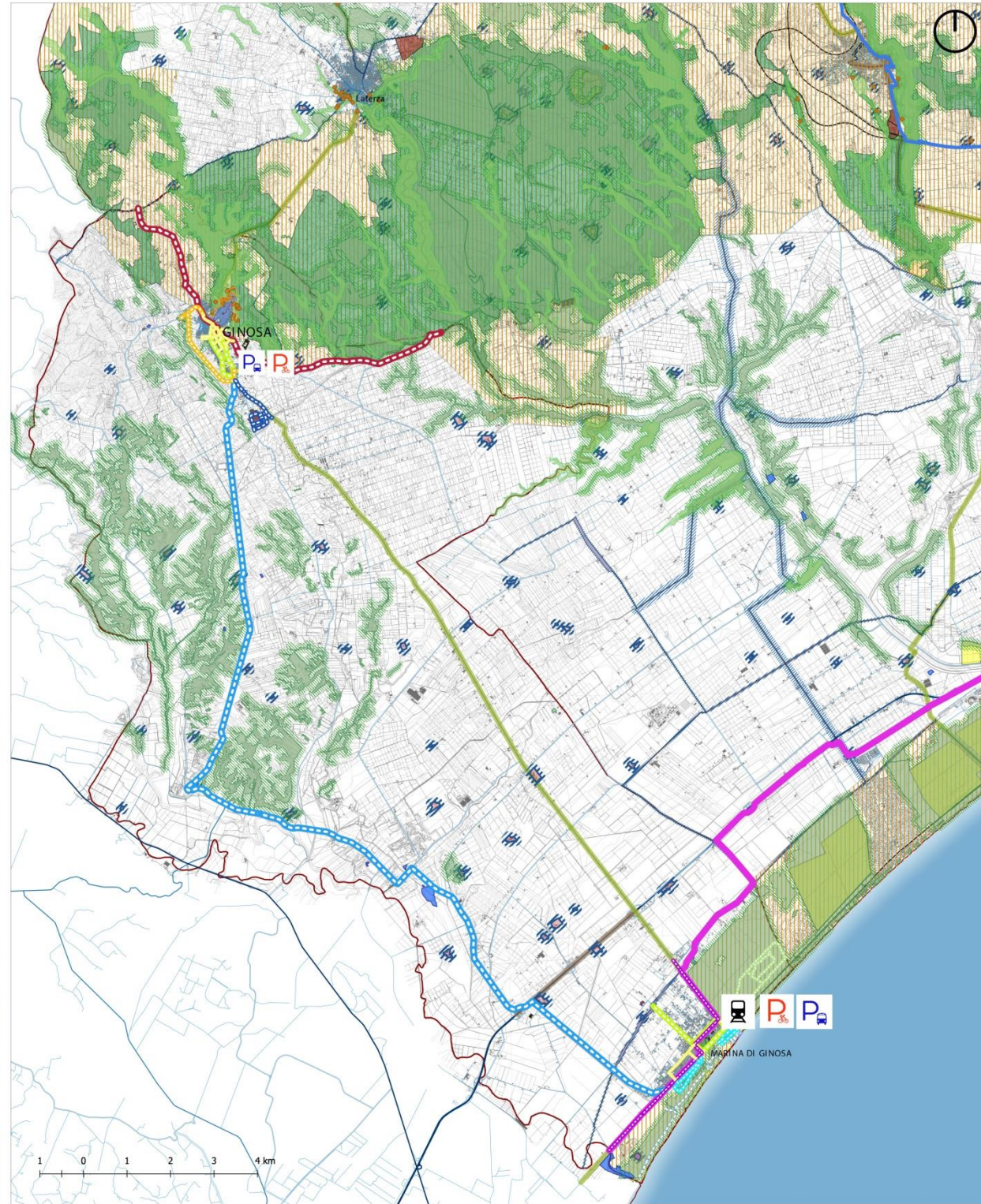
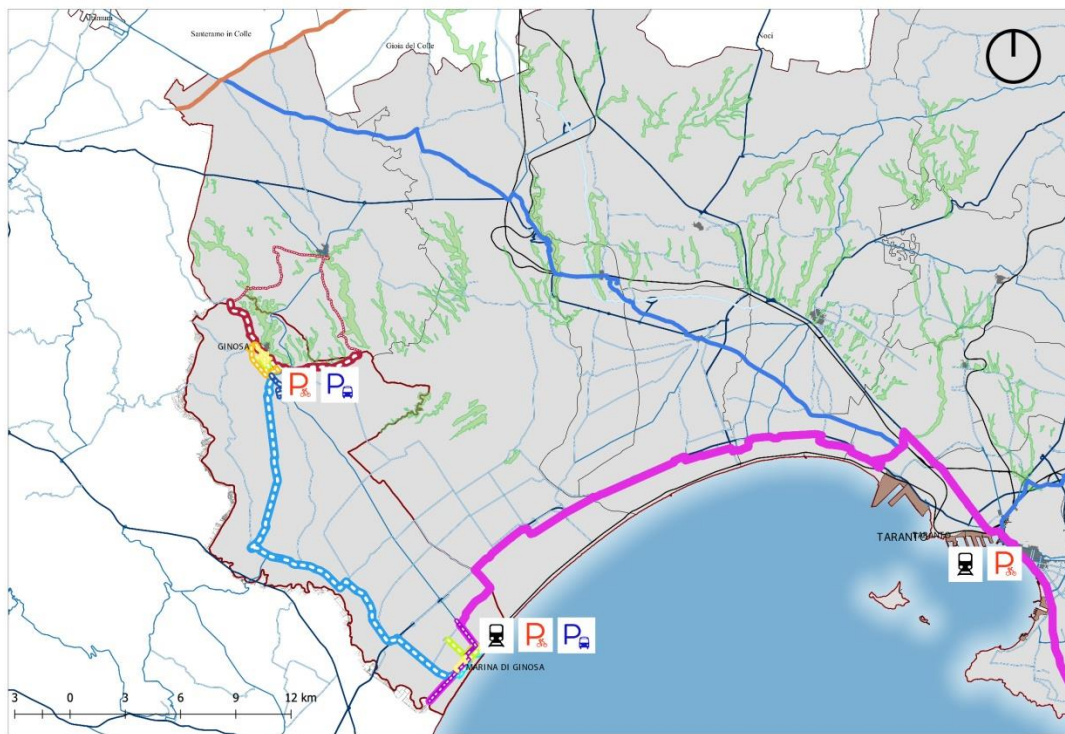
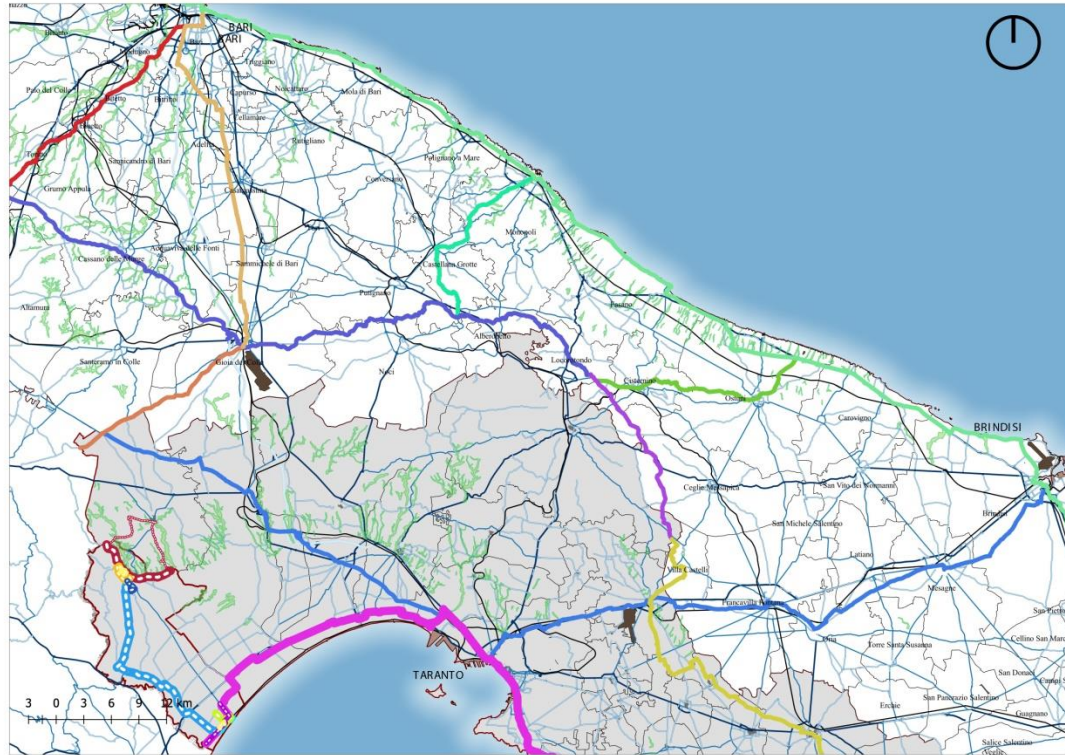
CICLOVIA PINETA DI CAVESE
MURGIA SAN PELLEGRINO

CICLOVIA DEL PANTANO

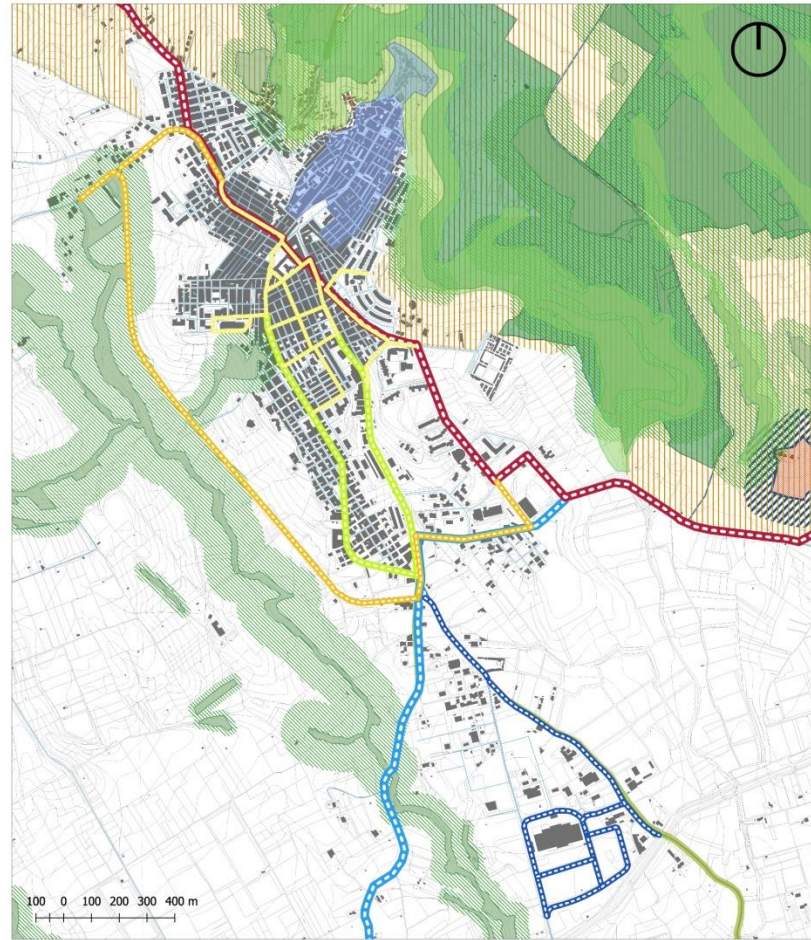
CICLOVIA MAGNA GRECIA

I percorsi extraurbani e la ciclovìa Magna Grecia (Bicitalia n.14)

Si sviluppano sull'intero territorio attraversando un'area di elevata importanza storica e naturalistica. La rete extraurbana ha anche funzione di collegamento con i comuni attigui, i luoghi di svago e di interesse ambientale e ricreativo, assumendo una valenza culturale e per il tempo libero oltre che una funzione di asse di trasporto.

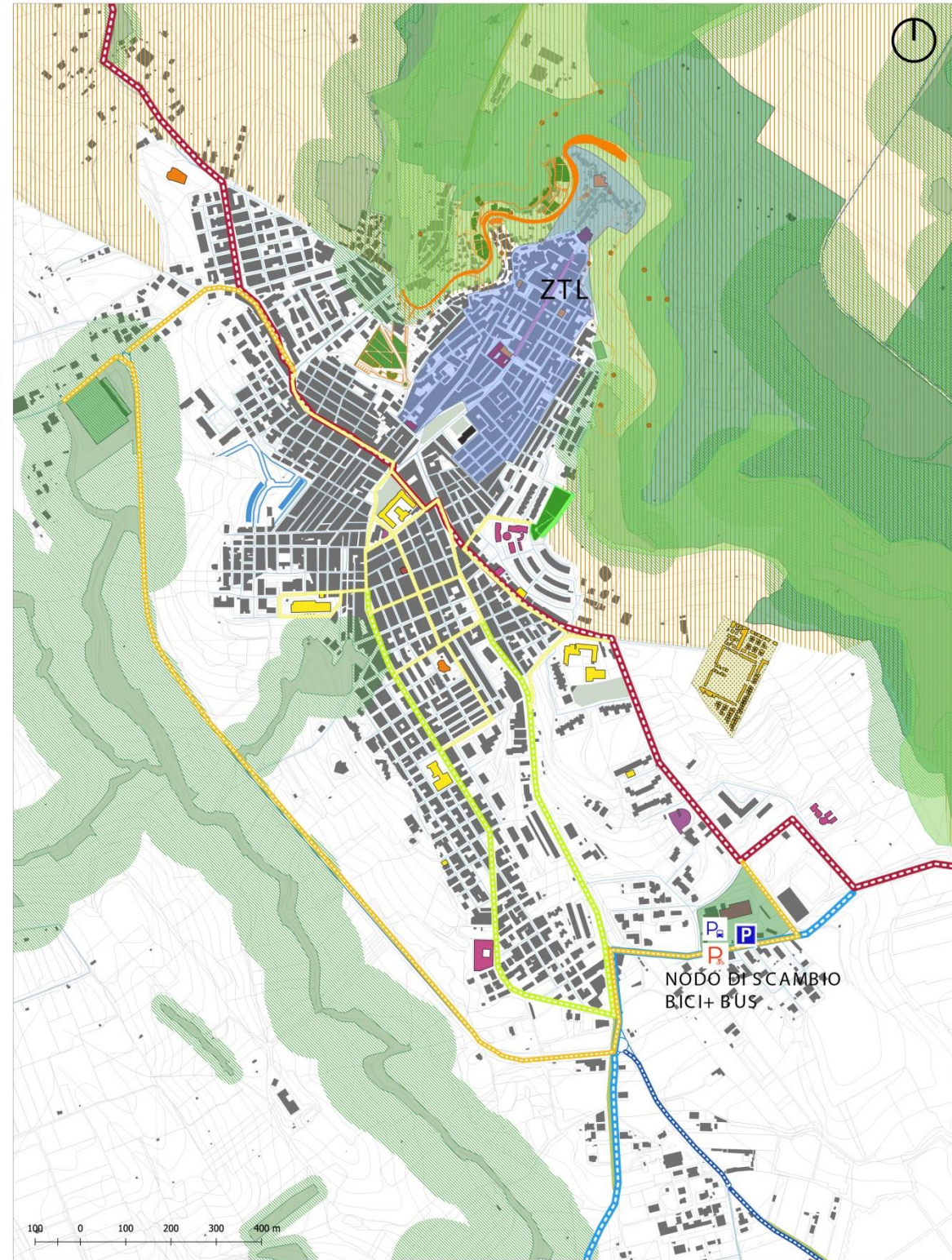


- LEGENDA**
- PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITA' CICLISTICA TRATTI**
- BIGITALIA 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Altamura - Melaia
 - BIGITALIA 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Melaia
 - BIGITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ1 / Invece Bari - Gioia del Colle
 - BIGITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ1 / Spinzano - Locorotondo
 - BIGITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ2 / Locorotondo - Martina Franca
 - BIGITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ3 / Martina Franca - Santa Maria di Leuca
 - BIGITALIA 14 - Ciclovie del Tra Mare
 - BIGITALIA 6 - Ciclovie Adriatiche
 - Ciclovie Costa Merula - Locorotondo
 - Ciclovie Mottola - Alberobello
 - EUROVELO 5 - BIGITALIA 3 - Ciclovie Francigena
- PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA GINOSA**
- PERCORSI URBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA**
- Percorsi edifici scolastici e principali polari
 - Strade 30
 - Percorsi sportivi
 - Percorsi Bike to Work
 - Percorsi Storici
- PERCORSI EXTRAURBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA**
- CICLOVIA GINOSA LATERZA
 - CICLOVIA GINOSA LATERZA, AMBITO EXTRAURBANO E PERIURBANO
 - CICLOVIA GINOSA-MARINA DI GINOSA, AMBITO EXTRAURBANO E PERIURBANO
- STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE**
- NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE**
- VELOSTAZIONE DI PREVISIONE**
- PPFR - Componenti dei valori percettivi**
- UCP_strade valore paesaggistica
 - UCP_strade panoramiche
 - PPFR - Componenti culturali e paesaggistiche
 - BP_142_M - Zone di interesse archeologico
 - segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
 - aree appartenenti alla rete dei trabucchi
 - UCP_aria_rispetto_siti storici culturali
 - UCP_aria_rispetto_vie tratte
- PPFR - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici**
- BP_142_F
 - Parko Naturale Regionale
 - Parko Naturale Statale Stroganica
 - UCP_rievolo naturalistico
 - SIC
 - SIC MARE
 - ZPS
 - PPFR - Componenti botanico vegetazionali
 - BP_142_G
 - UCP_rispetto boschi
- PPFR - COMPONENTI MORFOLOGICHE**
- Linee e grasse
- INFRASTRUTTURE**
- Rete ferroviaria
 - Rete autostradale
 - Rete extraurbana principale
 - Rete extraurbana secondaria
 - Rete extraurbana locale



PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI

- | | | |
|--|--|---|
| <p>LEGENDA</p> <p>PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA, TRATTI</p> <ul style="list-style-type: none"> — BICITALIA 14 - Ciclabili del Tav Meri <p>PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA</p> <p>PERCORSO URBANO GINOSA E MARINA DI GINOSA</p> <ul style="list-style-type: none"> — Percorso edifici scolastici e principali polistru — Strade 30 — Percorso sportivo — Percorso Bike to Work <p>PERCORSO ESTRAURBANO GINOSA E MARINA DI GINOSA</p> <ul style="list-style-type: none"> — CICLOVIA GINOSA-LATERZA — CICLOVIA GINOSA-LATERZA, AMBITO EXTRAURBANO E PERUBIANO — CICLOVIA GINOSA-MARINA DI GINOSA, AMBITO EXTRAURBANO E PERUBIANO <p>STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE</p> <p>NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE</p> <p>VELOSTAZIONE DI PREVISIONE</p> <p>SOSTA BUS</p> <p>PARCHING</p> <p>CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (300M/N)</p> <p>RASTRELLERE</p> | <p>LEGENDA</p> <p>PPTB - Componenti dei valori percettivi</p> <ul style="list-style-type: none"> — UCP_strade panoramiche — UCP_strade valenza paesaggistica — UCP_strade panoramiche — PPTB - Componenti culturali e rivisitive — BP_142_M - Zone di interesse archeologico — segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche — aree appartenenti alla rete dei tratturi — UCP_area_rispetto_siti storici culturali — UCP_area_rispetto_siti storici — PPTB - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici — BP_142_F — Parco Naturale Regionale — Riserva Naturale Statale Biogenetica — UCP_area naturalistica — SIC — SIC MARE — PPTB - Componenti botanico-vegetazionali — BP_142_G — UCP_rispetto boschi — PPTB - COMPONENTI (OROGRAFICO)TOPOLOGICHE — Lama e grame <p>INFRASTRUTTURE</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rete ferroviaria — Rete autostradale — Rete viaria ordinaria principale — Rete viaria ordinaria secondaria — Rete extraurbana locale | <p>PROGRAMMAZIONE GINOSA</p> <ul style="list-style-type: none"> — Quartiere Mezzè - A — P.I.R.F. Corso Vittorio Emanuele - B — P.I.R.F. Piazza - C — P.O.A. PUGLIA 2014-2020 — Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale - AMMESSO A FINANZIAMENTO DALLA REGIONE PUGLIA <p>SISTEMA ATTRATTORI</p> <ul style="list-style-type: none"> — VILLAGGIO RUPETRE — CEF_GINOSA_RUPETRE_VILLAGGIO — CEF_GINOSA_GROTTE — LUOGHI SACRI E DI CULTO — CHIESE — CHIESE_EDIFICI ANNESI — CIMITERO — CIMITERO_VERDE — EDIFICI STORICI — TORRE — EDIFICI STORICI — CASTELLO — PARCHI E GIARDINI PUBBLICI — PIAZZE — PARCHI, GIARDINI VERDI ATTREZZATO — ISTRUZIONE — ISTITUTI SCOLASTICI — ATTREZZATURE SPORTIVE — IMPIANTI SPORTIVI — ATTIVITÀ PRODUTTIVE — ZONE 100 — MENCIO — AREA MERCATALE — ALTRI ATTRATTORI |
|--|--|---|

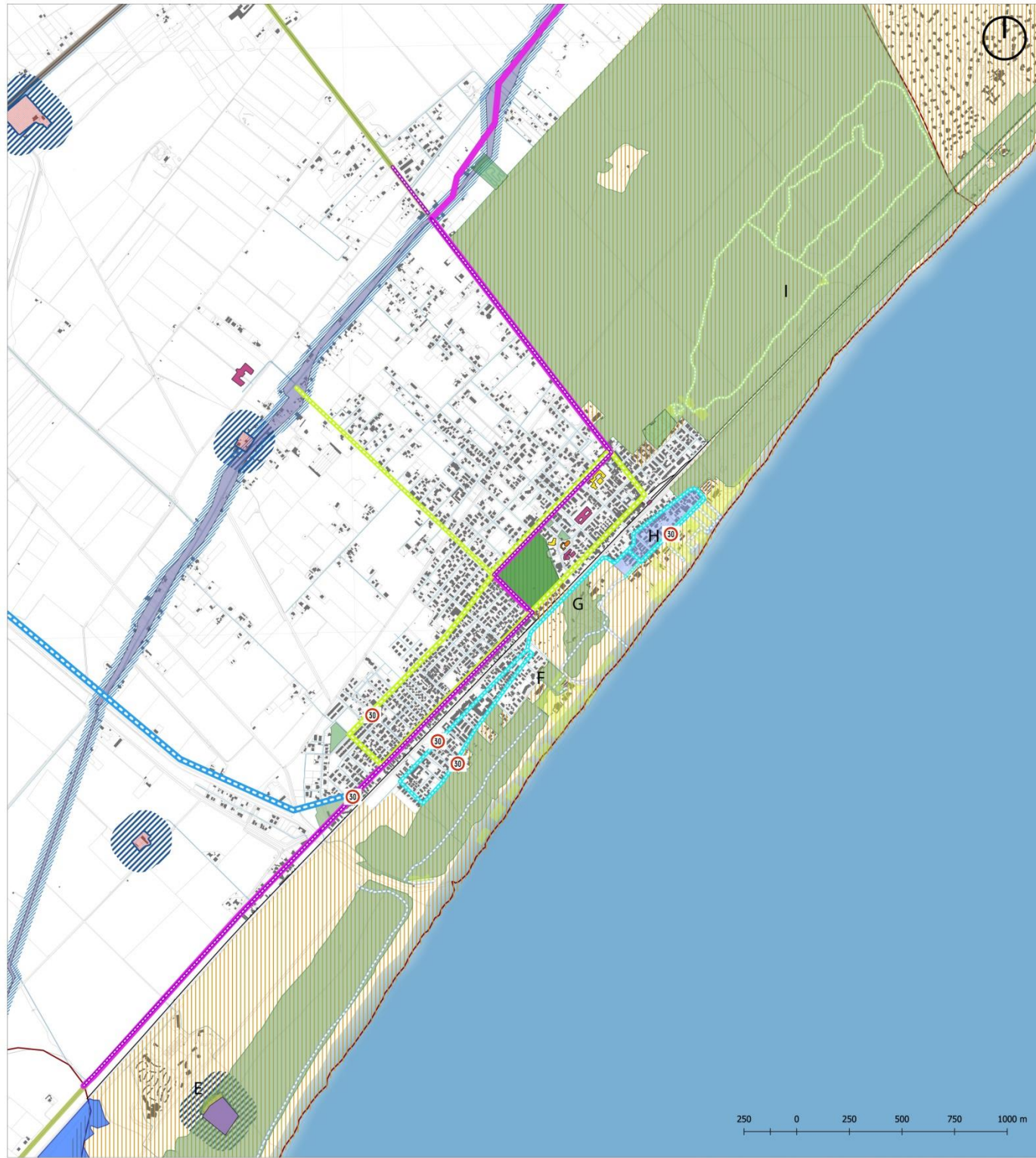


PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI





PMC- TAV. 07 RETE DI PREVISIONE AMBITO URBANO GINOSA



PMC - MARINA DI GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI



PMC - MARINA DI GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI

LEGENDA

PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA TRATTI
 - BICITALIA 14 - Costo del Tre Mili

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA
 PERCORSI URBANI MARINA DI GINOSA
 - Percorso edifici scolastici e principali palazzi
 - Strade 30
 - Percorso sportivo
 - Percorso storico
 - Percorso della Magna Grecia

PERCORSI EXTRAURBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA
 - CICLOVIA GINOSA-LATERZA, AMBITO EXTRAURBANO E PERIURBANO
 - CICLOVIA GINOSA-MARINA DI GINOSA, AMBITO EXTRAURBANO E PERIURBANO

STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE
 NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE
 VELOCITAZIONE DI PREVISIONE
 SOSTA BUS
 PARCHEGGI
 CIRCOLO DI SECONDO LIVELLO (30km/h)
 RASTRELLIERE

PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA
 - E - Recupero e valorizzazione del sito di Torre Marone - FOR PUGLIA 2000-2006
 - F - FOR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI
 - G - URBAN IMP. TRA BNETA E MARE
 - H - FOR PUGLIA 2000-2006 - PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - FOR PUGLIA 2000-2014
 - I - FINETA REGINA PIR 2007-2013

LEGENDA

PFTR - Componenti dei valori paesistici
 - UCP_10:00: valore paesaggistico
 - UCP_10:00: valore paesaggistico
 - UCP_10:00: valore paesaggistico

PFTR - Componenti culturali e insediative
 - BP_142_M: zone di interesse archeologico
 - segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
 - aree appartenenti alla rete dei battuti
 - UCP_10:00: valore storico culturale
 - UCP_10:00: valore storico culturale
 - UCP_10:00: valore storico culturale

PFTR - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
 - BP_142_F
 - Parco Naturale Regionale
 - Riserva Naturale Statale Biogenetica
 - UCP_10:00: valore naturalistico
 - SIC
 - SIC MARE
 - ZPS

PFTR - Componenti botanico-vegetazionali
 - BP_142_G
 - UCP_10:00: valore botanico

PFTR - COMPONENTI IOROGEOGRAFICHE
 - Lame e gravine

INFRASTRUTTURE:
 - Rete ferroviaria
 - Rete autostradale
 - Rete autostradale principale
 - Rete autostradale secondaria
 - Rete autostradale locale

SISTEMA ATTRATTORI:
 VILLAGGIO RUPRESTE
 - CRT_GINOSA_RUPRESTE_VILLAGGIO
 - CRT_GINOSA_GROTTE

LUOGHI SACRI E DI CULTO
 - CHIESE
 - CHIESE_EDIFICI ANNESSI
 - CIMITERO
 - CIMITERO_VERDE

EDIFICI STORICI
 - TORRE
 - EDIFICIO STORICO
 - CASTELLO
 - PARCHEGGI PUBBLICI
 - PIAZZE
 - PARCHI, GIARDINI VERDE ATTREZZATO

ISTRUZIONE
 - ISTITUTI SCOLASTICI
 - ATTREZZATURE SPORTIVE
 - IMPIANTI SPORTIVI

ATTIVITÀ PRODUTTIVE
 - ZONA RIV.
 - ALTRI ATTRATTORI
 - MERCATO
 - AREA MERCATALE
 - ALTRI ATTRATTORI

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 223 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PMC - TAV. 08 RETE DI PREVISIONE AMBITO URBANO MARINA DI GINOSA

8.4 CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI E RISPETO DEI REQUISITI PLANO -ALTIMETRICI

Il DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" Identifica gli itinerari ciclabili posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, secondo le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

a) piste ciclabili in sede propria

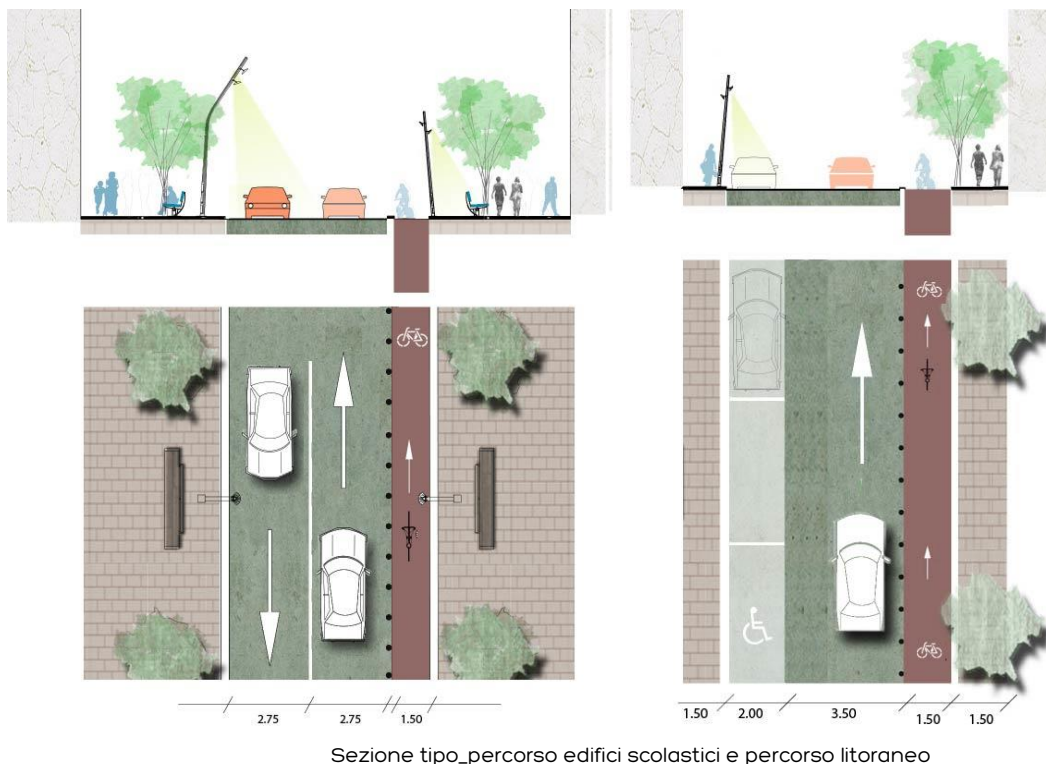


Schema tipo piste ciclabili in sede propria _ Percorso Insediamenti produttivi/ Bike to work e Percorso sportivo

Per quanto concerne le piste in sede propria, il D.M. n.557 del 30/11/1999, le definisce come piste "ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili". Il Decreto prevede che nel caso in cui la pista sia monodirezionale la larghezza della corsia dovrà avere una sezione minima di 1,50 m - salvo casi eccezionali per cui -garantendo il rispetto delle condizioni di sicurezza e per tratti limitati - la larghezza della singola corsia può essere ridotta a 1,00 m. Nel caso di pista bidirezionale la larghezza della corsia dovrà avere una sezione minima di 2,50 m. Per questo tipo di pista il Decreto suggerisce che la corsia sia alla medesima quota delle corsie per i veicoli a motore e separata fisicamente da questi mediante cordolo in rilievo. Infine il Decreto indica che oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, il manto sia caratterizzato da una particolare colorazione. La larghezza dello spartitraffico invalicabile tra una pista in sede propria ed una strada a scorrimento non deve essere inferiore a 50 cm. per consentire anche l'apposizione degli opportuni cartelli stradali. Per le piste su corsia riservata la segnaletica orizzontale di margine, eventualmente maggiorata, assume il significato di spartitraffico invalicabile.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 225 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

b) piste ciclabili su corsia riservata



Sezione tipo_percorso edifici scolastici e percorso litoraneo

Per quanto riguarda le piste in corsia riservata su strada invece, vengono definite dal D.M. n.557 del 30/11/1999 come pista "ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia". Secondo quanto prescritto dal Decreto i tratti di pista di questo tipo saranno caratterizzati da corsie distinte per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 1,50 m, con senso concorde a quello della corsia per i veicoli a motore contigua. Non essendo delimitate fisicamente dalla corsia per i veicoli a motore, esse sono in quota con il resto della carreggiata e distinte per mezzo della segnaletica orizzontale, per questo sarà opportuno che siano caratterizzate da una colorazione differente del manto stradale.

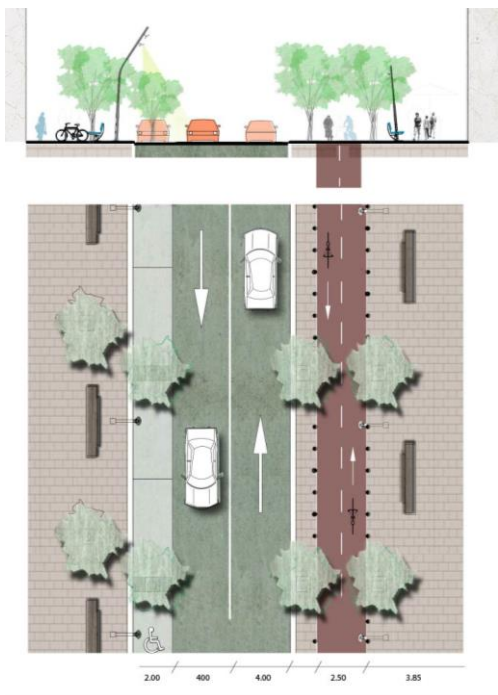
c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili

Le piste ciclabili su corsia ricavata dal marciapiede (percorsi promiscui pedonali e ciclabili) sono consentite se la larghezza del marciapiede esistente supera i 3m, e se i flussi pedonale e ciclabile sono compatibili. Vanno valutate attentamente le modalità di divisione degli spazi da quelli ciclabili, in modo che la chiara percezione dei limiti degli stessi, riduca i fenomeni di interferenza fra i due utenti.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 226 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

La corsia ciclabile: preferibilmente in asfalto; la corsia pedonale, se urbana, in masselli autobloccanti arancio e in ogni caso di colore diverso dalla corsia.

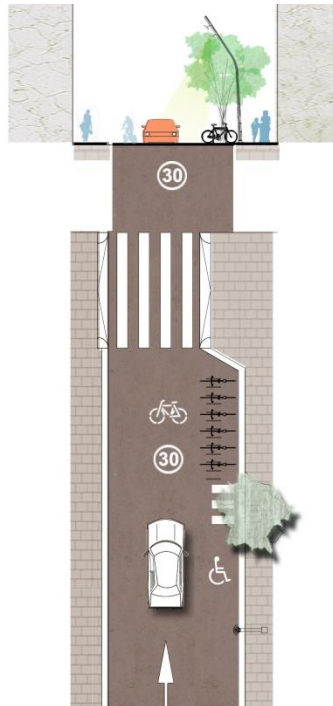
Spazio multiuso adeguato, se pavimentato preferibilmente in masselli autobloccanti analoghi alla corsia pedonale per contenere alberi, segnaletica verticale, franco si sicurezza per l'apertura di portiere tra eventuali stalli di parcheggio e corsia ciclabile; in alternativa si possono prevedere filari di alberi o aiuole



Schema tipo ed esempio percorsi promiscui pedonali e ciclabili

d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Per le strade che prevedono ridotti flussi veicolari (< 50 veicoli/giorno), è possibile prevedere itinerari ciclabili che prevedono promiscuità tra ciclisti e veicoli e lungo i quali devono essere garantite le condizioni di sicurezza e fruibilità per i ciclisti. In questo caso sia la segnaletica verticale che orizzontale devono garantire l'informazione sia rivolta ai ciclisti che agli automobilisti sulla presenza reciproca e sulle possibili interferenze causa di rischio e progettando adeguatamente le intersezioni dell'itinerario con altre infrastrutture viarie.



Infine, nelle zone chiuse al traffico, laddove la velocità dei velocipedi può essere limitata, si possono prevedere configurazioni promiscue del tipo shared surface. Nelle shared surface non si definiscono corsie o spazi precisi per i vari mezzi di trasporto: pedoni, automobili, biciclette e trasporto pubblico usano liberamente lo spazio disponibile. I numerosi conflitti potenziali inducono i vari utenti a rapportarsi l'uno con l'altro in modo attento e rispettoso.

Diversi livelli di condivisione dello spazio sono possibili: alcuni casi presentano una superficie uniforme, senza delimitazioni, mentre in altri l'arredo urbano definisce delle zone destinate ai vari utenti; anche negli esempi più vicini al modello tradizionale di strada, tuttavia, si rimuovono cordoli e marciapiedi. Le shared surface si realizzano su strade locali, a traffico limitato, in zone residenziali o nel centro storico. In generale, si auspicano e richiedono bassi volumi di traffico (meno di 2000 veicoli/giorno) e velocità veicolari attorno ai 20-25 km/h, ma attente valutazioni devono essere svolte caso per caso per accertare l'appropriatezza di questa tipologia





SHARED SURFACE - Barcellona, Spagna (Photo credits: web) fig.1-2-3



SHARED SURFACE - Malgrat de Mar - Spagna
Fig. 4-5

Caratteristiche plano-altimetriche

Rispetto alle pendenze longitudinali, lo stesso D.M. 557/99 definisce che "Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2% salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista".

Sulla base di quanto scritto finora, sono state considerate per l'inserimento delle piste le sole strade aventi una sezione tale da consentire il rispetto delle caratteristiche geometriche minime, maggiori dettagli sulle caratteristiche tecniche e geometriche sono definite nelle Linee Guida allegate.

La rete delineata ricopre in maniera pressoché uniforme sia l'intero abitato di Ginosa che quello di Marina di Ginosa inoltre i tracciati extraurbani consentono da un lato il collegamento dei due nuclei urbani, dall'altro la continuità tra rete comunale e reti sovracomunali (regionali/nazionali).

Allo stesso modo la rete intercetta i parcheggi esistenti o in previsione destinati allo scambio Auto (o autobus turistici) + Bici (Ginosa) o allo scambio Bici+Treno+Bici (Marina di Ginosa).

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 229 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Ciascun tratto della rete è stato classificato in base ad una tipologia di pista, scelta in funzione delle caratteristiche geometriche e plano-altimetriche, dell'intensità di traffico e di velocità della viabilità esistente e infine dalla normativa in materia.

Nelle immagini che seguono, è riportata la rete con le piste caratterizzate per tipologia. Per quanto riguarda il tessuto urbano di Ginosa prevalgono le piste in sede propria (con una lunghezza complessiva di circa 5.2 km circa) e le piste su corsia riservata (3.56 km circa). Le restanti (per una lunghezza complessiva di circa 2.25 km) sono promiscue con veicoli, dato che la sezione stradale esistente non consente la realizzazione della pista in sede propria o su corsia riservata.

Per Marina di Ginosa prevalgono le piste su corsia riservata (3.23 km circa) e le piste in sede propria (con una lunghezza complessiva di circa 1.89 km circa). Le restanti (per una lunghezza complessiva di circa 7.03km) sono promiscue con veicoli (si ipotizza una soluzione simile a quella degli esempi delle pagine precedenti fig.1-2-3-4-5).

Sugli itinerari cicloturistici extraurbani il limitato flusso di veicoli/ora consente la percorrenza promiscua tra bici e veicoli motorizzati con minori interventi di messa in sicurezza e sistemazione del tappeto stradale.

Le planimetrie mostrano l'individuazione, non vincolante, dei percorsi in sede propria (in blu) su corsia riservata (in viola) e promiscue con veicoli (azzurro) all'interno del nucleo urbanizzato di Ginosa e Marina di Ginosa

I criteri con cui sono state realizzate le scelte sono:

- dimensioni trasversali della sede stradale;
- entità del traffico pertinente alla infrastruttura stradale;
- possibilità di sostituire lo spazio utilizzato per gli stalli di sosta con la sede ciclabile

Inoltre

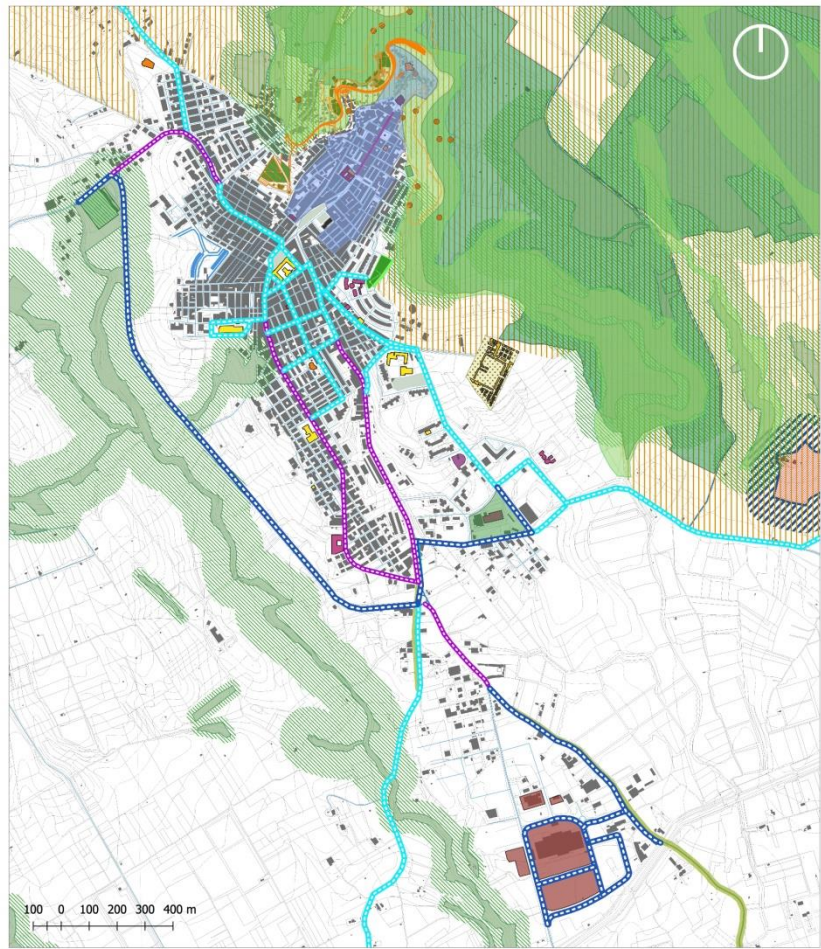
- tutte le nuove viabilità previste degli strumenti di pianificazione vigenti a livello comunale dovranno essere dotate di percorsi in sede propria;
- le viabilità periferiche e dotate di ampia sezione stradale dovranno essere provviste di percorsi ciclabili in sede propria;
- tutti gli itinerari in cui la sezione stradale non consente l'inserimento di un percorso in sede propria dovranno essere oggetto di importanti interventi di traffic calming per consentire, in sicurezza, la promiscuità

Tutti i percorsi individuati potranno essere soggetti a variazioni inerenti la tipologie ed il posizionamento che però non stravolgano i principi alla base del presente Piano.

Tuttavia le variazioni potranno solamente migliorare ed estendere la presente pianificazione, lasciando invariati i principi su cui è stata basata. La riduzione delle velocità veicolari, l'incentivazione del cicloturismo e dei collegamenti casa-lavoro e casa-scuola con mobilità dolce, la multimodalità ed il

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 230 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta dovranno quindi rimanere caposaldi invariati dei futuri interventi.



PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTE

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA

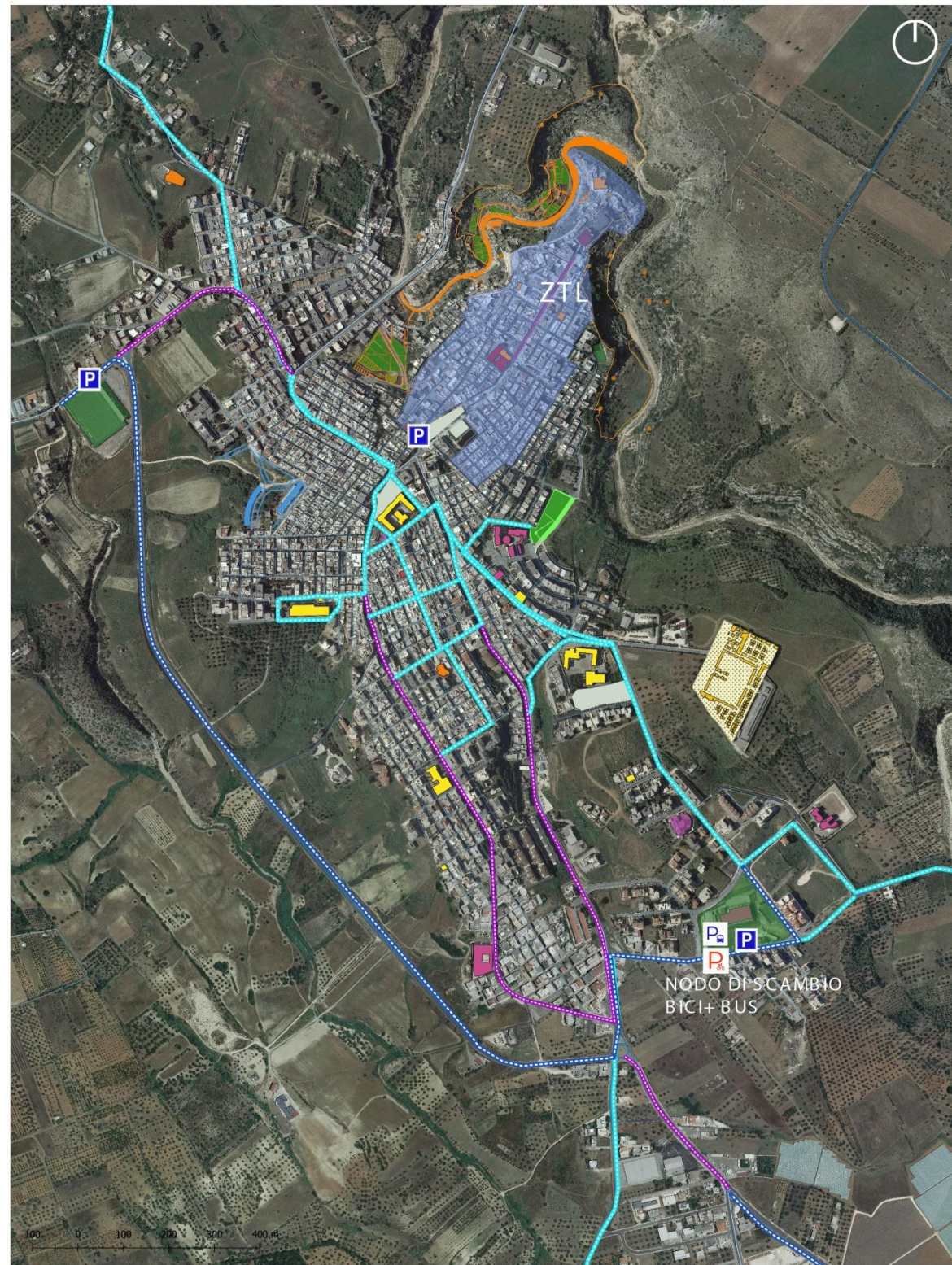
- TIPOLOGIE PISTA**
- Pista in sede propria
 - Pista su corsia marciata
 - Pista su corsia verde
 - Pista su corsia ciclopedonale
- STAZIONI FERROVIARIE ESISTENTE**
- NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE**
- VELOCITÀ DI PREVISIONE**
- SOSTA BUS**
- PARCHeggi**
- CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (30km/h)**
- BASTELLERE**

LEGENDA

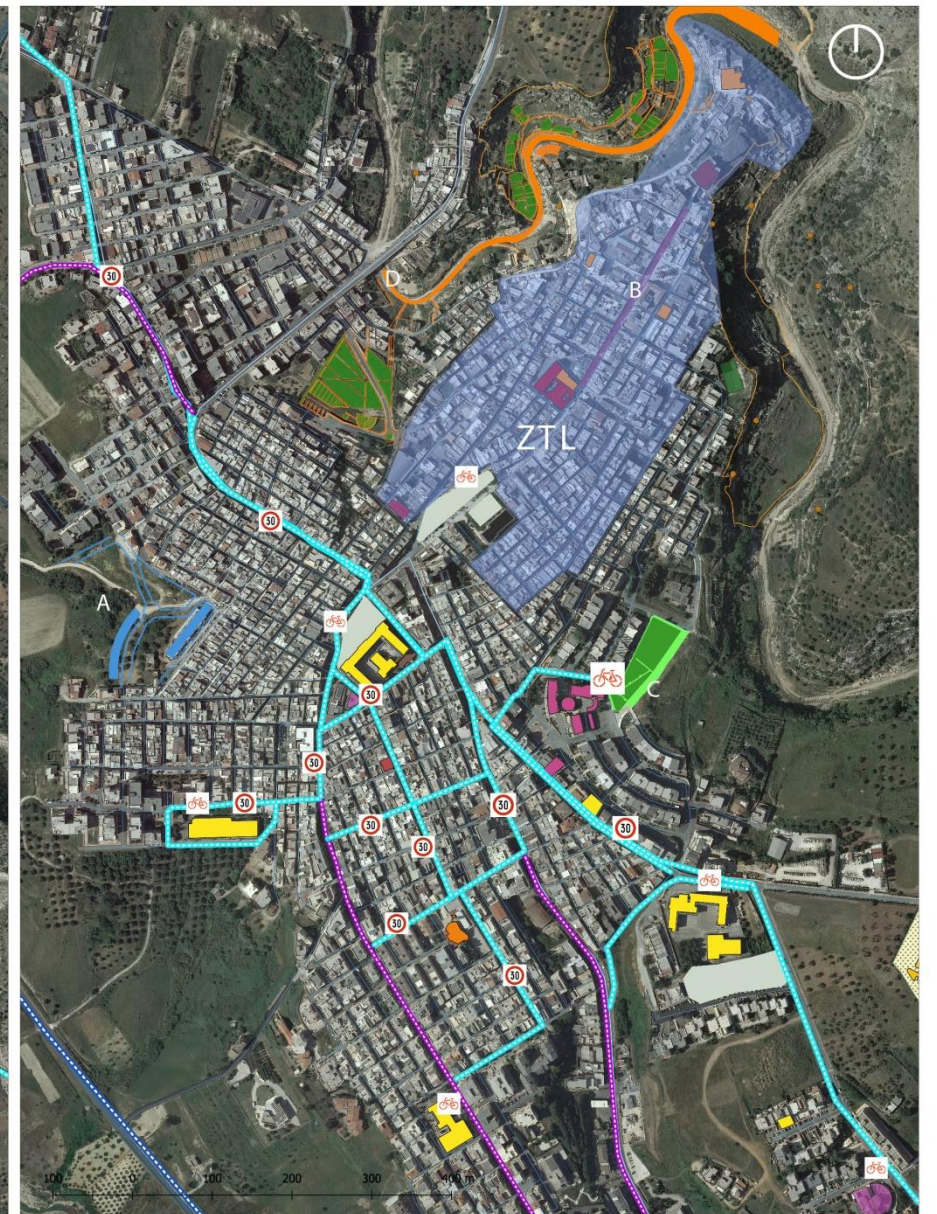
- PFTB - Componenti del settore perimetrale**
- UCP_ strade valenzia paesaggistica
 - UCP_ strade panoramiche
 - PFTB - Componenti culturali e insediative
 - BP_142_M - Zone di interesse archeologico
 - segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
 - aree appartenenti alla rete dei trattori
 - UCP_ area_ rispetto_ siti storici culturali
 - UCP_ area_ rispetto_ rete trattori
 - PFTB - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
 - BP_142_P
 - Parko Naturale Regionale
 - Riserva Naturale Statale Biogenetica
 - UCP_ rilevanza naturalistica
 - SIC
 - SIC MARE
 - ZPS
 - PFTB - Componenti botanico-vegetazionali
 - BP_142_G
 - UCP_ rispetto bacini
 - PFTA - COMPONENTI TOPOGEOGRAFICHE
 - Lame e guaine

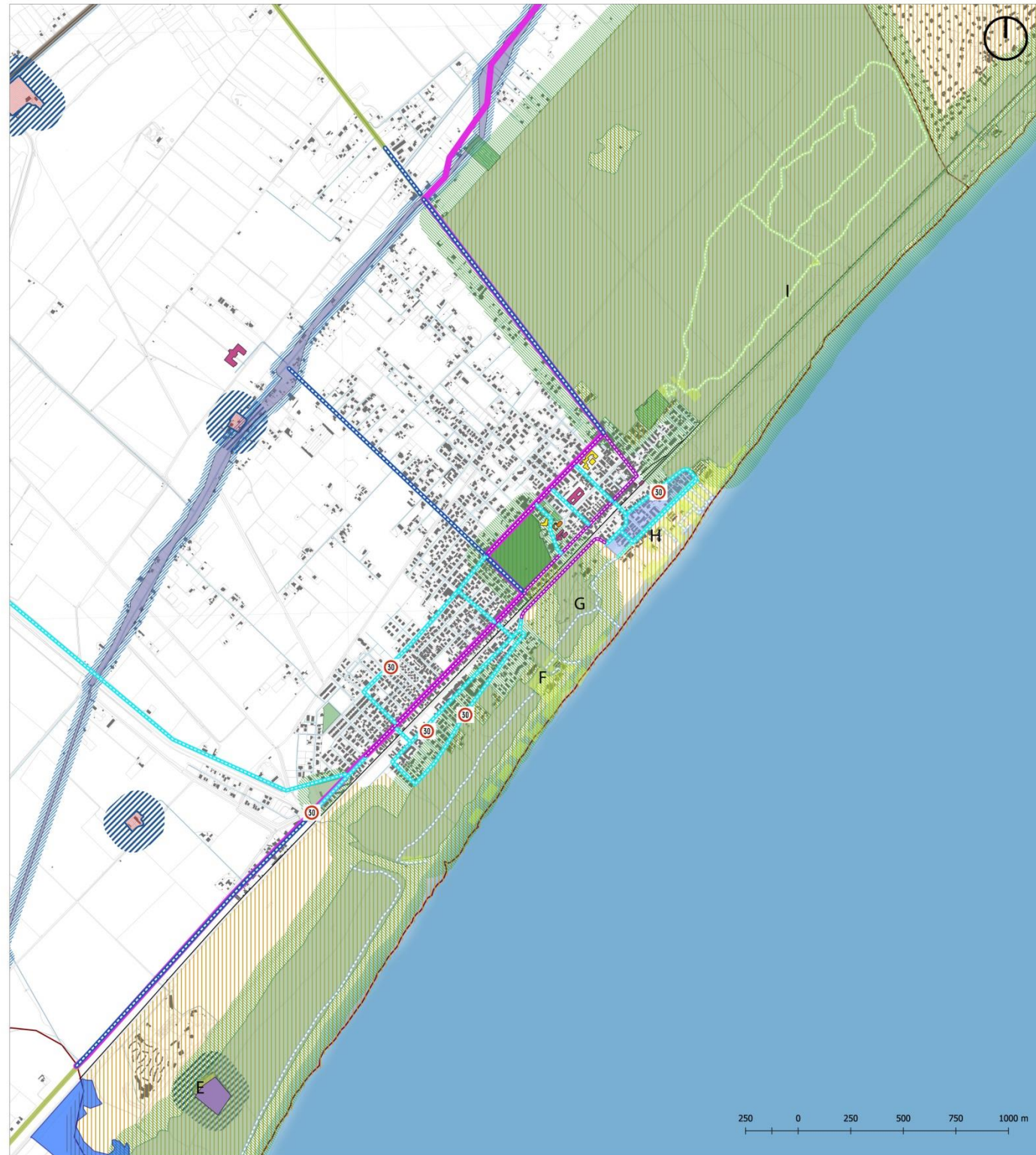
PROGRAMMAZIONI GINOSA

- Quartiere Medici - A
 - F.I.R.P. Corso Vittorio Emanuele - B
 - F.I.R.P. Piazza - C
 - P.O.R. PUGLIA 2014-2020
 - Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale - AMMESSO A FINANZIAMENTO DALLA REGIONE PUGLIA
- SISTEMA ATTRATTORI**
- VILLAGGIO RUPESTRE**
- CRT_GINOSA_RUPESTRE_VILLAGGIO
 - CRT_GINOSA_GROTTE
- LUOGHI SACRI E DI CULTO**
- CHIESE
 - CHIESE_EDIFICI ANNESSI
 - CIMITERO
 - CIMITERO_VERDE
- EDIFICI STORICI**
- TORRE
 - EDIFICI_STORICI
 - CASTELLO
- PARCHI E GIARDINI PUBBLICI**
- PIAZZE
 - PARCHI_GIARDINI VERDE ATTREZZATO
- ISTRUZIONE**
- ISTITUTI SCOLASTICI
- ATTREZZATURE SPORTIVE**
- IMPIANTI SPORTIVI
- ATTIVITÀ PRODUTTIVE**
- ZONA PIP
- ALTRI ATTRATTORI**
- MUNICIPIO
 - AREA MERCATALE
 - ALTRI ATTRATTORI

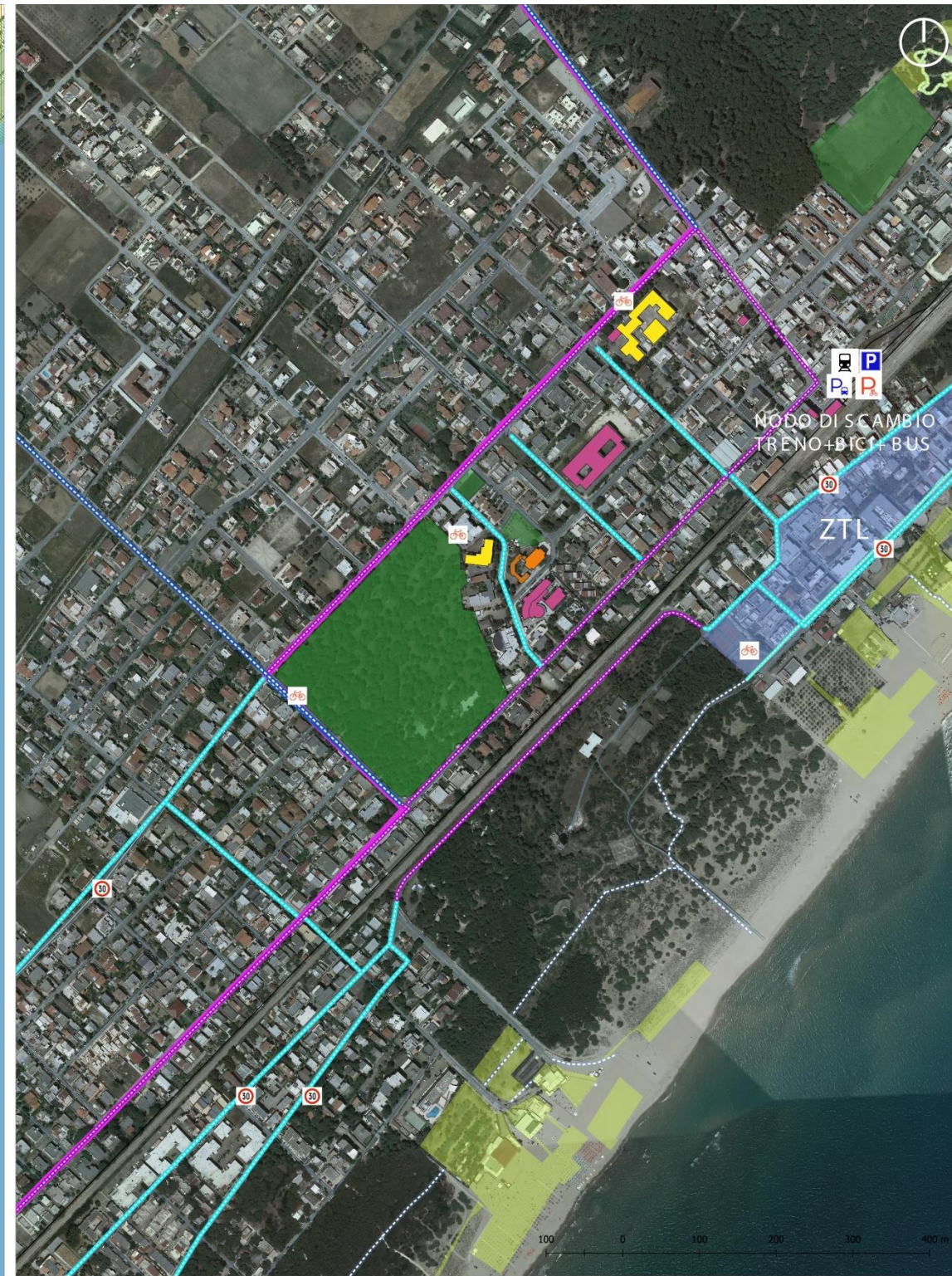


PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE DI PISTE





PMC - MARINA DI GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTA



PMC - MARINA DI GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTE

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA

TIPOLOGIE PISTA

- Pista su corsia riservata
- Pista in sede propria
- Promemore con veicoli

STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE

NODO DI SCAMBIO BICI BUS DI PREVISIONE

VELOSTAZIONE DI PREVISIONE

SOSTA BUS

PARCHIEGGIO

CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (SRN4)

RASTRILLIERE

PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA

- E - Recupero e valorizzazione del sito di Torre Mattioli - POR PUGLIA 2000-2006
- F - POR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI
- G - IRRIGUI UP TRA PINETA E BASSE
- H - POR PUGLIA 2000-2006 - PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - POR PUGLIA 2000-2014
- I - PINETA REGINA PSR 2007-2013

LEGENDA

PFTB - Componenti dei valori paesistici

- UCP_stuale panorama
- UCP_stuale paesaggio
- UCP_stuale paesaggio

PFTB - Componenti culturali e storiche

- BP_142_M - Zone di interesse archeologico
- Regolazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
- Area appartenenti alla rete dei trattati
- UCP_area_rispetto_siti storici culturali
- UCP_area_rispetto_siti trattati

PFTB - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

- BP_142_F
- Parco Naturale Regionale
- Riserva Naturale Statale Biogenetica
- UCP_Riserva naturalistica
- SIC
- SIC MARE
- ZPS

PFTB - Componenti botanico-vegetazionali

- BP_142_G
- UCP_rispetto boschi

PFTB - COMPONENTI IDROGEOMORFOLOGICHE

- Lame e gravine

INFRASTRUTTURE

- Rete ferroviaria
- Rete autostradale
- Rete ordinaria principale
- Rete ordinaria secondaria
- Rete extraurbana locale

SISTEMA ATTRATTORI

- VILLAGGIO RUPESTRE
- CR1_GINOSA_RUPESTRE_VILLAGGIO
- CR1_GINOSA_GROTTE

LUGHI SACRI E DI CULTO

- CHIESE
- CHIESE_EDIFICI ANNESSI
- CIMITERO
- CIMITERO_VERDE

EDIFICI STORICI

- TORRE
- EDIFICI STORICI
- CASTELLO

PARCHI E GIARDINI PUBBLICI

- PIAZZE
- PARCHI_GIARDINI VERDE ATTREZZATO

ISTRUZIONE

- ISTITUTI SCOLASTICI

ATTREZZATURE SPORTIVE

- IMPIANTI SPORTIVI

ATTIVITÀ PRODUTTIVE

- ZONA PFP

ALTRI ATTRATTORI

- MUNICIPIO
- AREA MERCATALE
- ALTRI ATTRATTORI

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 233 di 265	Data 27.04.2019	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE IX: IL PIANO DEGLI INTERVENTI E DEFINIZIONE DEI COSTI STANDARD

9.1 IL PIANO DEGLI INTERVENTI

Come accennato in precedenza, il quadro pianificatorio proposto dal Piano della Mobilità Ciclistica riguarda le attività e le opere che l'Amministrazione intende portare avanti nell'orizzonte temporale nei prossimi 10-15 anni. Alla luce delle analisi riportate nel quadro conoscitivo, degli obiettivi primari del Piano, della disponibilità delle risorse, le azioni sono suddivise in tre tipologie in funzione dei tempi di attuazione: Breve periodo (2-3 anni), Medio Periodo (5-7 anni), Lungo periodo (10-15 anni).

Interventi di medio e breve periodo

Gli obiettivi primari del breve termine sono:

- la risoluzione delle criticità identificate nei punti maggiormente incidentati e l'eliminazione delle incongruenze di segnaletica che rendono difficile la riconoscibilità dei percorsi ciclo pedonale;
- la revisione e il riassetto dei percorsi ciclabili o ciclo-pedonali esistenti che risultano “carenti” per funzionalità, caratteristiche geometriche o strutturali (Ginosa e Marina di Ginosa).
- completamento della Bicalitalia N.14 (ciclovía Magna Grecia)
- la posa in opera di segnaletica orizzontale e verticale, interventi puntuali di traffic calming sui percorsi extraurbani;
- l'incremento delle “zone 30”
- servizi alla ciclabilità (posti bici, mappe, capagne, etc.);
- realizzazione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) nel nucleo storico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa
- il potenziamento dell'intermodalità (Bici+Bus per Ginosa e Bici+Bus+ Treno per Marina di Ginosa)

Parallelamente, nel primo biennio di attuazione del Piano, si prevede la realizzazione di alcune importanti opere infrastrutturali già pianificate e inserite negli strumenti di programmazione economica, nonché il potenziamento di servizi a supporto della ciclabilità (Vedi PARTE VII, capitolo 7.1 Programmazione in corso). Per quanto riguarda le “Zone 30, gli interventi di breve termine hanno il duplice obiettivo di incrementare la quantità di km a velocità calmierata, ma anche di rendere coerente tutta la segnaletica verticale esistente sul territorio, integrandola ove necessario, analogamente a quanto avverrà per i percorsi ciclo-pedonali.

Interventi di lungo periodo

Il Piano della Mobilità Ciclistica deve fornire anche indicazioni sugli indirizzi di lungo termine per individuare una programmazione di interventi coerenti e correlati da una visione territoriale complessiva.

In particolare i grandi temi che l'Amministrazione si pone di attuare nei prossimi 15 anni riguardano:

- il completamento dei tratti esistenti e lo sviluppo di nuovi tratti di infrastruttura ciclopedonale dedicata
- l'incremento delle “zone 30”

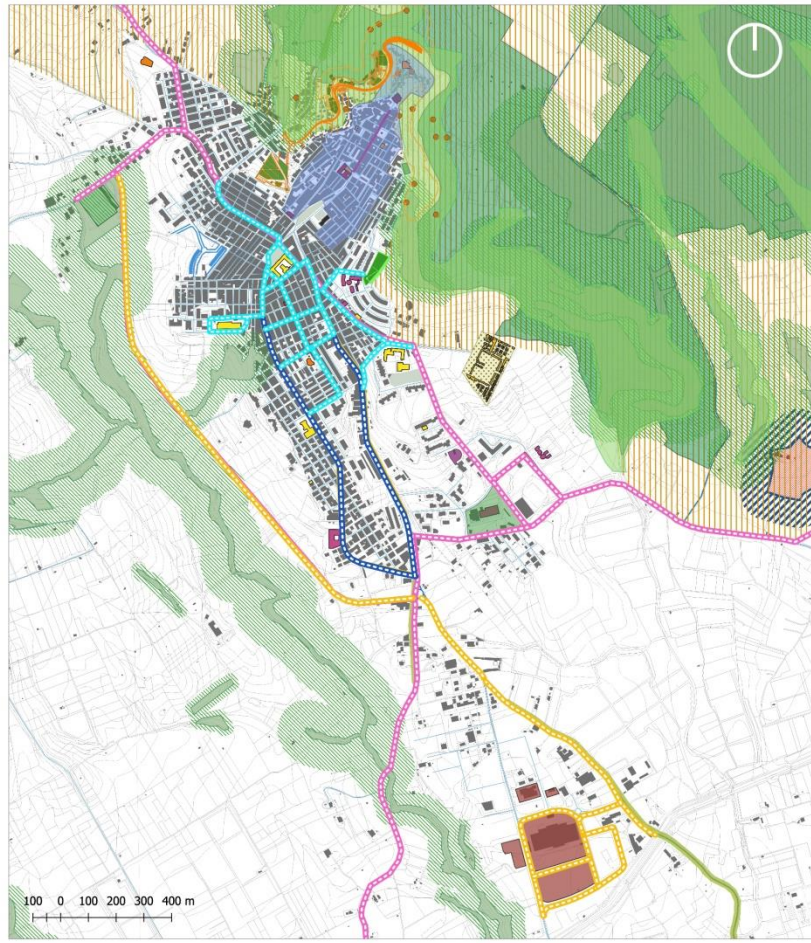


- ampliamento dei servizi alla ciclabilità;
- il potenziamento dell'intermodalità (Bici+Bus per Ginosa e Bici+Bus+ Treno per Marina di Ginosa)
- realizzazione della Velostazione a Ginosa Marina e di parcheggi di scambio nel nuovo Nodo intermodale previsto per Ginosa

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 235 di 265	Data 27.04.2019	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nella tabella che segue sono elencati i risultati attesi nel breve e medio periodo (2023) e nel lungo periodo (2030) rispetto alle strategie, alle azioni e agli indicatori di monitoraggio descritti nel capitolo 8.1

Azioni	Indicatori/ Unità di Misura	Risultati attesi nel Breve periodo	Risultati attesi nel Medio - Lungo Periodo
a. la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;	km nuove corsie e di corsie adeguate	6.65 km (Ginosa) 3.93 Km (Marina di Ginosa) 6.8 Km (extraurbana)	2.13 km (Ginosa) 0.760 Km (Marina di Ginosa) 35 Km (extraurbana)
b. l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;	numero nodi numero posti bici km di rete connessa ai Nodi di scambio	2 Ginosa; 2 Marina di ginosa 40 (Ginosa e Marina di Ginosa) TPL extraurbano su gomma e su ferro	4 Ginosa; 4 Marina di Ginosa 60 (Ginosa e Marina di Ginosa)
b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;	numero ed estensione degli itinerari ciclabili	Percorso edifici scolastici Ginosa - Marina di Ginosa Percorso edifici sportivi - Ginosa Percorso edifici produttivi- bike to work -Ginosa I percorsi urbani ciclovia Magna Grecia (Bicitalia n.14)	Percorso edifici scolastici - Ginosa Percorso litoraneo - Marina di Ginosa Percorsi extraurbani e la Ciclovia Magna Grecia (Bicitalia n.14)
d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);	Estensione zone 30	122 Ginosa 3.36 (Marina di Ginosa)	103 Ginosa 3.67 (Marina di Ginosa)
e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati(,), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;	n. di stalli biciclette e depositi custoditi velostazione)	1 Velostazione (Bici+ Bus + Treno) Marina di Ginosa 40 stalli	deposito custodito Ginosa (bici+ bus) 60 stalli
f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva	KM percorsi casa scuola	7km	15km
g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.	% popolazione raggiunta attraverso la campagna	> 50%	>80%
c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette , interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;	Km adeguati		
d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	n. di utenti raggiunti n. di scuole interessate	> 50%	>80%
e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole	n. di utenti raggiunti n. di scuole interessate	> 50%	>80%



PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTE

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA

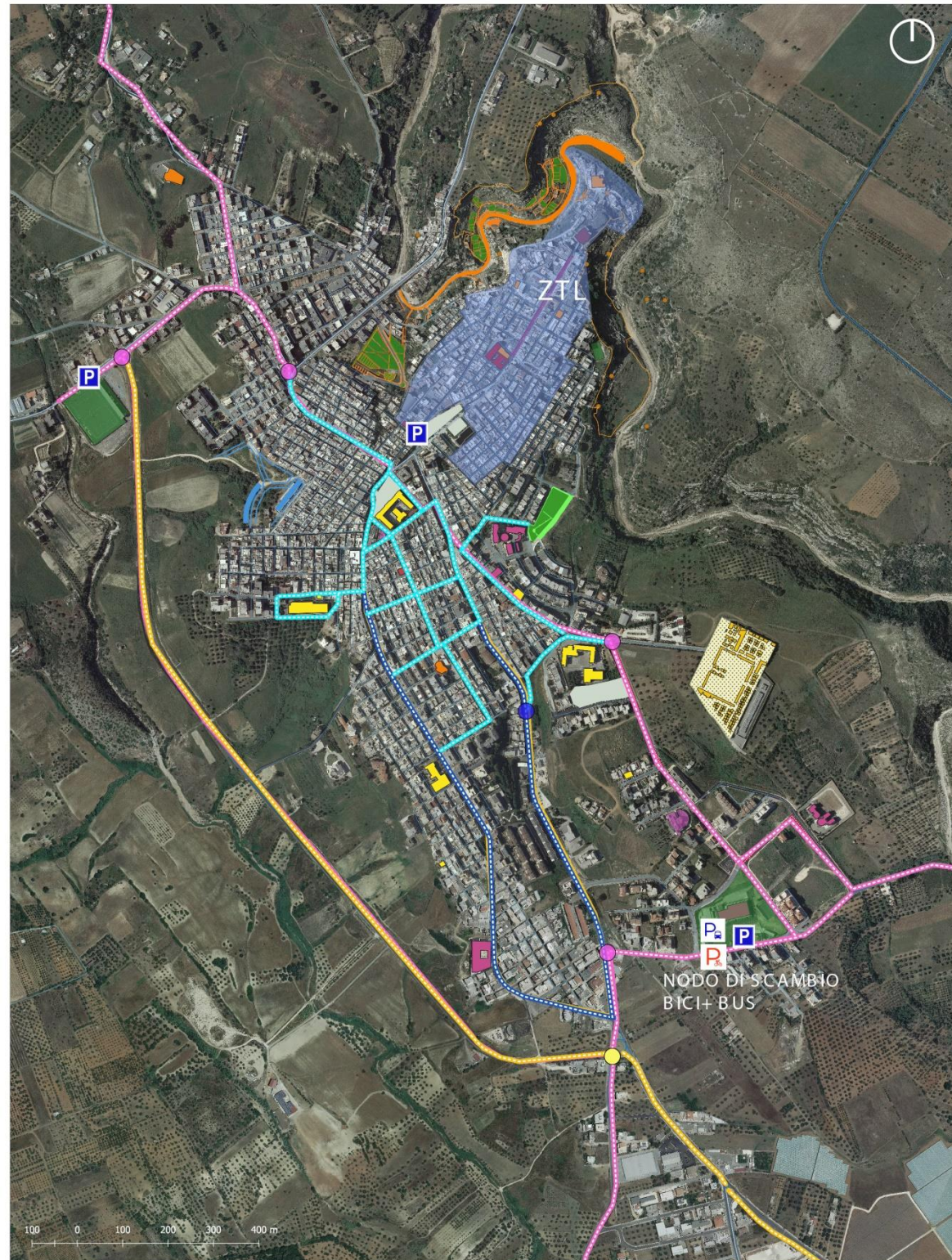
- TEMPI DI ATTUAZIONE**
- ESISTENTE DA RIQUALIFICARE
 - BREVE PERIODO
 - MEIO PERIODO
 - LUNGO PERIODO
- STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE**
- NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE**
- VELOCITÀ DI PREVISIONE**
- SOSTA BUS**
- PARCHeggi**
- CIRCOLO DI SECONDO LIVELLO (SIRNATI)**
- RASTRELLERE**

LEGENDA

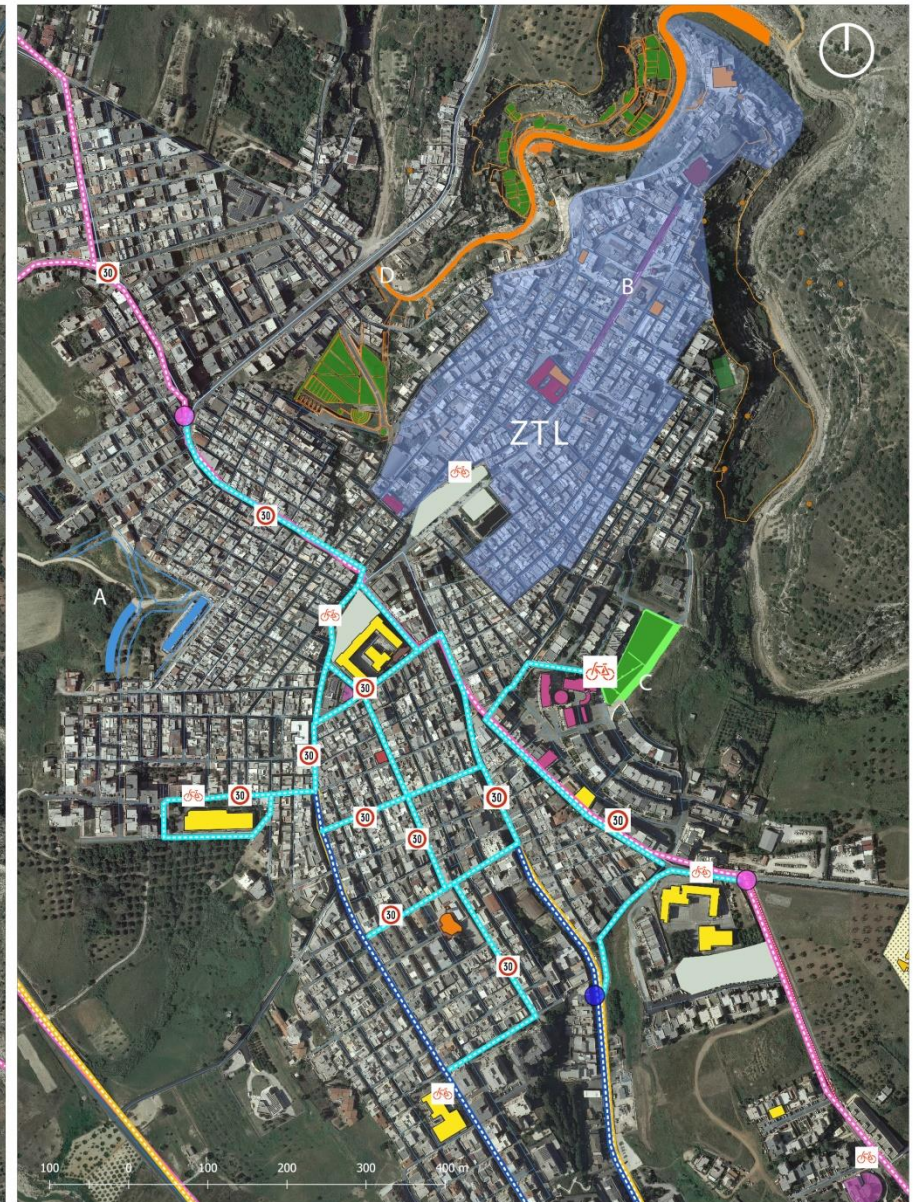
- PPTR - Componenti dei valori patetici
- UCP_ strade valenzia paesaggica
- UCP_ strade panoramiche
- PPTR - Componenti culturali e inedite
- SP_142_M - Zone di interesse archeologico
- segnalazione architettonica e segnalazione archeologica
- aree appartenenti alle vite dei tratturi
- UCP_ area_rispetto_08_0900_culturali
- UCP_ area_rispetto_08_0900_turisti
- PPTR - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
- SP_142_F
- Parco Naturale Regionale
- Riserva Naturale Statale Biogenetica
- UCP_riserva_naturalistica
- SIC
- SIC MARE
- DPS
- PPTR - Componenti botanico-vegetazionali
- SP_142_S
- UCP_rispetto_boschi
- PPTR - COMPONENTI (IDROGEO)MORFOLOGICHE
- Lame e gravine
- INFRASTRUTTURE
- rete ferroviaria
- rete autostradale
- rete extraurbana principale
- rete extraurbana secondaria
- rete extraurbana locale

PROGRAMMAZIONE GINOSA

- Quartiere Mazzini - A
 - P.I.R.P. Piazza - B
 - P.I.R.P. Piazza - C
 - P.G.A. PUGLIA 2014-2020
 - Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale - AMMESSO A FINANZIAMENTO DALLA REGIONE PUGLIA
- SISTEMA ATTRATTORI**
- VILLAGGIO RUPESTRE**
- ORT_GINOSA_GROTTE
 - LUOGHI SACRI E DI CULTO
 - CHIESE
 - CHIESE_EDIFICI_ANNESSI
 - CIMITERO
 - CIMITERO_VERDE
 - EDIFICI STORICI
 - TORRE
 - EDIFICIO_STORICO
 - CASTELLO
 - PARCHI E GIARDINI PUBBLICI
 - PIAZZE
 - PARCHI_GIARDINI VERDE ATTREZZATO
- ISTRUZIONE**
- ISTITUTI SCOLASTICI
 - ATTREZZATURE SPORTIVE
 - IMPIANTI SPORTIVI
 - ATTIVITÀ PRODUTTIVE
 - ZONA PIP
 - ALTRI ATTRATTORI
 - MERCATO
 - AREA MERCATALE
 - ALTRI ATTRATTORI

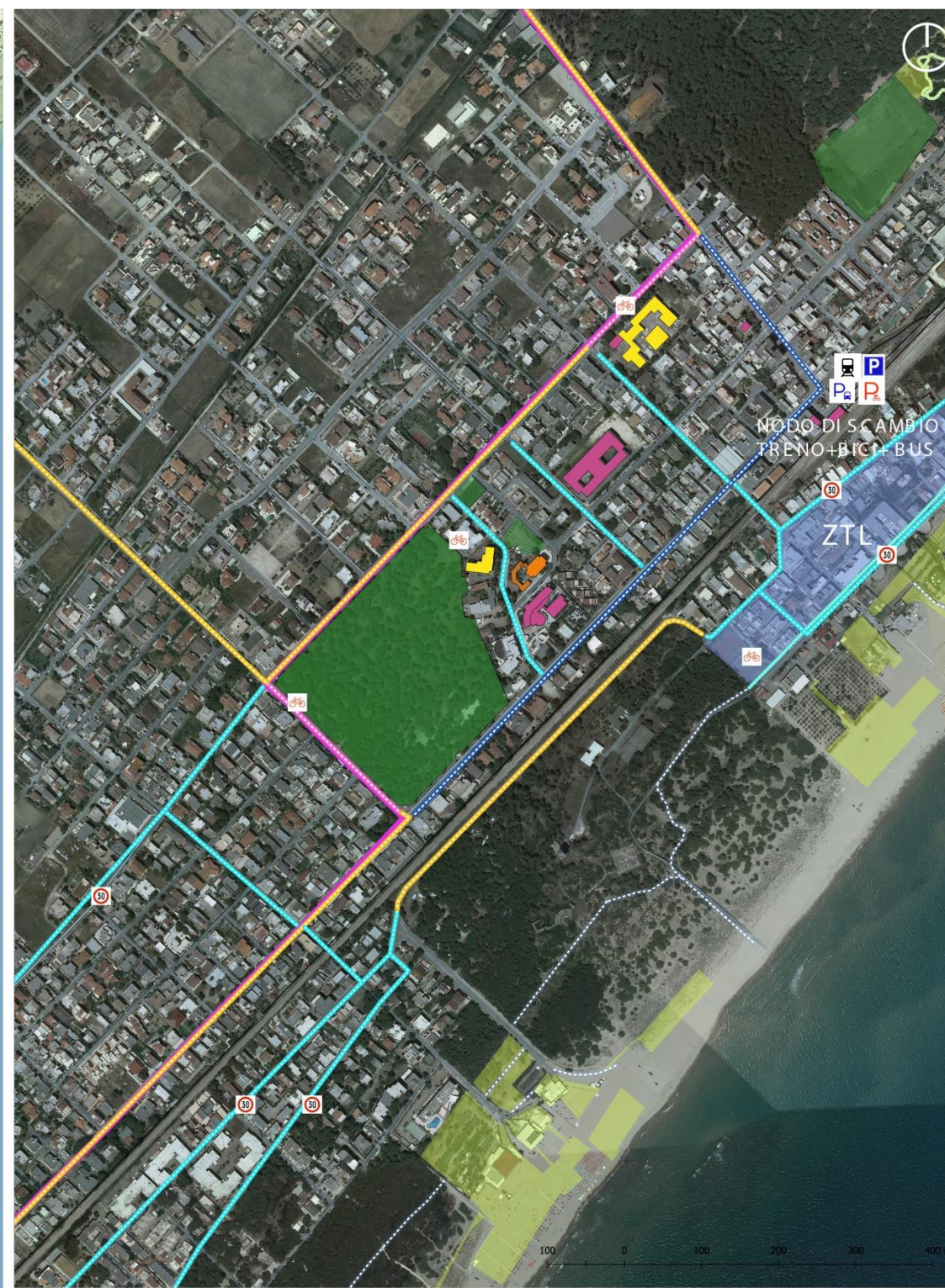


PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE DI PISTE





PMC -MARINA DI GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTA



PMC -MARINA DI GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTA

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA

TEMPI DI ATTUAZIONE

- ESISTENTE DA RIQUALIFICARE
- BREVE PERIODO
- MEIO PERIODO
- LUNGO PERIODO

PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA

- BICITALIA 14 - COLLETA DEI TRE MARI

STAZIONI FERROVIARIE ESISTENTE

- NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE
- VELOSTAZIONI DI PREVISIONE
- SOSTA BUS
- PARCHeggi
- CIRCOLO DI SECONDO LIVELLO (300m/r)
- BASTRELLIERE

PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA

- E - Recupero e valorizzazione del sito di Torre Marese - POR PUGLIA 2000-2006
- F - POR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI
- F - INTERVALLI PER IL RECUPERO E IL SVILUPPO
- H - POR PUGLIA 2000-2006 - PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - POR PUGLIA 2000-2016
- I - PINETA REGINA PSR 2007-2013

LEGENDA

PPFR - Componenti dei valori percettivi

- UCP_0100: spazio paesaggistico
- UCP_0105: panoramica
- PPFR - Componenti culturali e insediative
- BP_142_M - Zone di Interesse Archeologico
- segregazioni architettoniche e segregazioni archeologiche
- area appartenenti alla rete dei tratturi
- UCP_0106: rispetto, sito storico culturale
- UCP_0107: rete tratturi
- PPFR - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
- BP_142_F
- Parco Naturale Regionale
- Riserva Naturale Statale Biogenetica
- UCP_0108: naturalistica
- SIC
- SIC MARE
- ZPS
- PPFR - Componenti botanico-vegetazionali
- BP_142_G
- UCP_0109: bosche
- PPFR - COMPONENTI IDROGEOLOGICHE
- Lame e gravine

INFRASTRUTTURE:

- Rete ferroviaria
- Rete autostradale
- Rete extraurbana principale
- Rete extraurbana secondaria
- Rete extraurbana locale

SISTEMI ATTRATTORI:

- VILLAGGIO RUSTICO
- CRT_GINOSA_RUSTICO_VILLAGGIO
- CRT_GINOSA_GIOTTE
- LOGGIA SACRI E DI CULTO
- CHESE
- CHESE_EDIFICI ANNESI
- QUARTIERO
- QUARTIERO_VERDE
- EDIFICIO STORICO
- TORRE
- EDIFICI STORICI
- CASTELLO
- PARCHI E GIARDINI PUBBLICI
- PIAZZE
- PARCHI, GIARDINI VERDI ATTREZZATI

ISTRUTZIONI:

- ISTITUTI SCOLASTICI
- ATTREZZATURE SPORTIVE
- IMPIANTI SPORTIVI
- ATTIVITÀ PRODUTTIVE
- ZONA PIP
- ALTRI ATTRATTORI
- MUNICIPIO
- AREA MERCATALE
- ALTRI ATTRATTORI

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 238 di 265	Data 27.04.2019	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

9.2 DEFINIZIONE DEI COSTI STANDARD

Progettare un percorso ciclabile in genere significa esaminare un tratto significativamente lungo di strada formato da più tratte e da più intersezioni. Il progetto ottimale è quello che concatena tutte le tratte con un buon livello di fluidità e di sicurezza. Spesso le tratte stradali non sono analoghe, alcune sono più larghe, altre più strette, alcune richiedono la sosta, altre meno, alcune hanno marciapiedi affollati, altre in genere la componente pedonale non è presente, alcuni si prestano ad essere convertiti a senso unico, in altri assolutamente non è possibile, e così pure le intersezioni alcune sono semaforizzate, altre a rotatoria, altre sono regolate con stop, altre ancora con precedenza a destra.

La realizzazione di percorsi ciclabili urbani può richiedere sostanzialmente due tipi di interventi, uno leggero, con riordino di larghezze di corsie, di stalli di sosta, larghezze di corsie, di spazi pedonali e piccoli ritocchi ai cordoli da marciapiedi, alle caditoie ed alla segnaletica orizzontale e verticale (si tratta di un tipico intervento di manutenzione che richiede comunque alla base un rilievo ed una progettazione), oppure un intervento pesante che mette mano a molti elementi come cordoli, scolo acque illuminazione e sottoservizi. In genere in entrambi i casi risulta necessario fresare e rifare il manto fino bitumato per riallineare quote, scolo acque, scavi e rappezzi collegati all'intervento o preesistenti. Ulteriori elementi di progetto sono il verde per gli spazi di risulta o di separazione, che deve essere accompagnato da un minimo di riflessione sugli aspetti paesaggistici, manutentivi, dell'irrigazione, della scelta delle essenze, del posizionamento delle piante e dei cespugli che una volta raggiunta la loro dimensione adulta ed a regime non dovranno generare schermo alla visuale reciproca tra ciclista ed automobilista e neppure all'impianto di pubblica illuminazione.

La scelta dei materiali infine, cordoli in pietra o cemento, pavimentazioni in asfalto (le preferite dai ciclisti) o di altri materiali per le zone attigue sono un ulteriore elemento di progetto che deve talvolta essere disegnato e ben rappresentato.

Tutto ciò premesso, risulta complesso indicare dei costi standard per la realizzazione di percorsi ciclabili, questo perché il costo a base d'asta dipende dalle lavorazioni necessarie che devono essere individuate e quantificate. Il costo dell'intero progetto è la somma dell'importo a base d'asta e delle somme a disposizione dell'amministrazione che ricomprendono imprevisti, spese tecniche, iva, eventuali espropri e altri voci specifiche del progetto; le somme a disposizione dell'Amministrazione sono circa il 30-50% delle somme a base d'asta. Sulla base dell'esperienza i costi a base d'asta di un percorso ciclabile possono variare dai 100.000 euro/km per una situazione di interventi di segnaletica ai 300-500.000 euro/km per una situazione di intervento strutturale che parta da nuovi cordoli, riordini di scolo acque e illuminazione; se poi si inserisce verde, materiali pregiati ed arredo urbano significativo i costi possono salire ulteriormente. Fonte: Reti Ciclabili in area Mediterranea - Vademecum della Ciclabilità - Regione Puglia - Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità

Un valido orientamento sui costi reali delle varie tipologie di piste ciclabili si trova in un ottimo documento di ambiente FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta). Il documento, riportato nelle pagine a seguire, descrive i costi a seconda delle tipologie (si va dal minimo "vernice e cartelli" alla

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 239 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

realizzazione ex-novo su terreni vergini), il costo oscilla fra i 30.000 e gli oltre 200.000 euro al chilometro. Le stime professionali se pur risalenti ad alcuni anni fa e probabilmente da incrementare di qualche punto percentuali, restano sicuramente valide e fondate. Il documento indica altresì le caratteristiche delle varie tipologie di piste ciclabili (sicurezza, permeabilità etc) e le indicazioni per i tipi di viabilità ordinaria in cui inserirle (grandi arterie, di quartiere, tempo libero e verde etc).



PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA

Caratteristiche dell'intervento
A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 5 ml	0.200	€ 1.20
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 100 m	0.010	€ 1.70
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc. circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 100 m	0.010	€ 0.12
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 palet. \ 20 m	0.050	€ 1.75
Rimozione pali di linee elettr., telef.,	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbatimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
Costo di realizzo degli interventi minimi di base € 7.17					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera € 11.10					
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia € 7.17					
Imprevisti e lavori in economia 15% € 3.82					
Costi tecnici 10% € 2.93					
IIVA 10% € 3.22					
Costo della pista ciclabile al m € 35.40					
Costo della pista ciclabile al Km € 35.399.76					

PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA

Caratteristiche dell'intervento
A pari livello della carreggiata, con asfalto in bitume rosso, separate dal flusso viario da segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 5 ml	0.200	€ 1.20
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 100 m	0.010	€ 1.70
Pavimentazione in bitume colorato per piste ciclabili	mq	€ 25.00	1.5 mq \ 1 m	1.500	€ 37.50
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 palet. \ 20 m	0.050	€ 1.75
Rimozione pali di linee elettr., telef.,	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbatimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
Costo di realizzo degli interventi minimi di base € 44.55					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera € 11.10					
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia € 44.55					
Imprevisti e lavori in economia 15% € 15.03					
Costi tecnici 10% € 11.52					
IIVA 10% € 12.68					
Costo della pista ciclabile al m € 139.43					
Costo della pista ciclabile al Km € 139.428.30					

PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA

Caratteristiche dell'intervento
A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da paletti / archetti, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 5 m	0.200	€ 1.20
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 100 m	0.010	€ 1.70
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc. circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 100 m	0.010	€ 0.12
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal. \ 2 m	0.667	€ 23.33
Rimozione pali di linee elettr., telef.,	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbatimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base € 28.75					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera € 11.10					
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia € 28.75					
Imprevisti e lavori in economia 15% € 10.29					
Costi tecnici 10% € 6.86					
IIVA 10% € 7.55					
Costo della pista ciclabile al m € 93.31					
Costo della pista ciclabile al Km € 93.305.07					

PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA

Caratteristiche dell'intervento
A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 5 m	0.200	€ 1.20
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 100 m	0.010	€ 1.70
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc. circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 100 m	0.010	€ 0.12
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal. \ 20 m	0.050	€ 1.75
Cordolo separatore per piste ciclabili	ml	€ 30.00	1 m \ 1.5 m	0.667	€ 20.00
Rimozione pali di linee elettr., telef.,	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbatimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base € 27.17					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera € 11.10					
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia € 27.17					
Imprevisti e lavori in economia 15% € 9.82					
Costi tecnici 10% € 6.54					
IIVA 10% € 10.80					
Costo della pista ciclabile al m € 92.60					
Costo della pista ciclabile al Km € 92.597.60					



PISTE BI-DIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 2 m	0.500	€ 3.00
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 50 m	0.020	€ 0.24
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal \ 20 m	0.050	€ 1.75
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 9.66
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 3.11
Costi tecnici 10%					€ 0.31
IVA 10%					€ 2.42
Costo della pista ciclabile al m					€ 26.60
Costo della pista ciclabile al Km					€ 26.609.67

PISTE BI-DIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 2 m	0.500	€ 3.00
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 50 m	0.020	€ 0.24
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal \ 20 m	0.050	€ 1.75
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbatimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 71.92
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 13.25
Costi tecnici 10%					€ 10.24
IVA 10%					€ 11.26
Costo della pista ciclabile al m					€ 123.87
Costo della pista ciclabile al Km					€ 123.866.69

PISTE BI-DIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da paletti / archetti, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 3 m	0.333	€ 2.00
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 50 m	0.020	€ 0.24
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal \ 2 m	0.667	€ 23.33
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbatimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 30.24
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 6.20
Costi tecnici 10%					€ 4.13
IVA 10%					€ 4.55
Costo della pista ciclabile al m					€ 52.09
Costo della pista ciclabile al Km					€ 52.088.40

PISTE BI-DIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 3 m	0.333	€ 2.00
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 50 m	0.020	€ 0.24
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal \ 20 m	0.050	€ 1.75
Cordolo separatore per piste ciclabili	ml	€ 30.00	1 m \ 1.5 m	0.667	€ 20.00
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbatimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 28.86
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 5.96
Costi tecnici 10%					€ 3.98
IVA 10%					€ 4.37
Costo della pista ciclabile al m					€ 54.07
Costo della pista ciclabile al Km					€ 54.069.07



PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, paletti / archetti, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	m ²	€ 6.00	1 m ² \ 5 m	0.200	€ 1.20
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 100 m	0.010	€ 1.70
Conglomerato bituminoso per rappazzi di piccola entità (1 mc. circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 100 m	0.010	€ 0.12
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal. \ 1.5 m	0.667	€ 23.33
Cordonate in cls prefabbricato	ml	€ 20.00	1 m \ 2 m	0.500	€ 10.00
Rimozione pali di linee elettr., telef.,	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 38.75
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€./posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia					€ 38.75
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 13.29
Costi tecnici 10%					€ 8.86
IVA 10%					€ 9.75
Costo della pista ciclabile al m					€ 120.51
Costo della pista ciclabile al Km					€ 120.505.07

PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, paletti / archetti, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	m ²	€ 6.00	1 m ² \ 50 m	0.020	€ 0.12
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 100 m	0.010	€ 1.70
Conglomerato bituminoso per rappazzi di piccola entità (1 mc. circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 100 m	0.010	€ 0.12
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 par \ 50 m	0.020	€ 0.70
Rimozione pali di linee elettr., telef.,	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
Scavo sbancamento con mezzi meccanici	mc	€ 9.00	1 mc \ 10 m	0.100	€ 0.90
Cordonate in cls prefabbricato (15/18x30 cm.)	ml	€ 20.00	2 m \ 1 m	2.000	€ 40.00
Fornitura di terra di coltivo	mc	€ 10.00	1 mc \ 3.0 m	0.333	€ 3.33
Tappeto erboso	m ²	€ 2.00	1 m ² \ 1 m	1.000	€ 2.00
Rialzo o rimozione chiusini	cad	€ 80.00	1 poz \ 50 m	0.020	€ 1.60
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 52.87
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€./posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia					€ 52.87
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 17.53
Costi tecnici 10%					€ 11.68
IVA 10%					€ 12.85
Costo della pista ciclabile al m					€ 158.91
Costo della pista ciclabile al Km					€ 158.911.47

PISTE BI-DIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, paletti / archetti, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	m ²	€ 6.00	1 m ² \ 3 m	0.333	€ 2.00
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Conglomerato bituminoso per rappazzi di piccola entità (1 mc. circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 50 m	0.020	€ 0.24
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 pal. \ 1.5 m	0.667	€ 23.33
Cordonate in cls prefabbricato (15/18x30 cm.)	ml	€ 20.00	1 m \ 2 m	0.500	€ 10.00
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 40.24
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€./posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 7.70
Costi tecnici 10%					€ 5.13
IVA 10%					€ 5.65
Costo della pista ciclabile al m					€ 69.82
Costo della pista ciclabile al Km					€ 69.822.40

PISTE BI-DIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA

Caratteristiche dell'intervento
 A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da aiuole di verde

Sicurezza (grado di protezione della pista): nullo basso medio alto

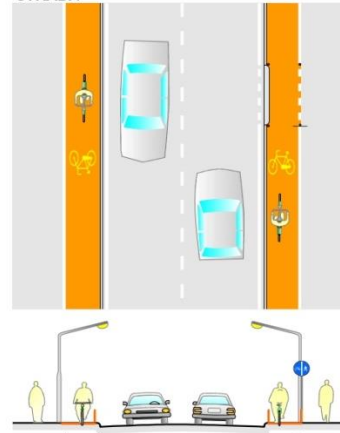
Permeabilità (grado di permeabilità nella pista): nullo basso medio alto

Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista): Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	m ²	€ 6.00	1 m ² \ 30 m	0.033	€ 0.20
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Conglomerato bituminoso per rappazzi di piccola entità (1 mc. circa 18 q.li)	q.le	€ 12.00	1 mc \ 50 m	0.020	€ 0.24
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 palo \ 50 m	0.020	€ 0.70
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 0.25
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 200 m	0.005	€ 1.25
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 attr \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 200 m	0.005	€ 0.40
Scavo sbancamento con mezzi meccanici	mc	€ 9.00	1 mc \ 10 m	0.100	€ 0.90
Cordonate in cls prefabbricato	ml	€ 20.00	2 m \ 1.00 m	2.000	€ 40.00
Fornitura di terra di coltivo	mc	€ 10.00	1 mc \ 3 m	0.333	€ 3.33
Tappeto erboso	m ²	€ 2.00	1 m ² \ 1 m	1.000	€ 2.00
Rialzo o rimozione chiusini	cad	€ 80.00	1 poz \ 50 m	0.020	€ 1.60
costo di realizzo degli elementi minimi di base					€ 53.64
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€./posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura l'opera					€ 11.10
Imprevisti e lavori in economia 15%					€ 9.71
Costi tecnici 10%					€ 6.47
IVA 10%					€ 7.12
Costo della pista ciclabile al m					€ 88.05
Costo della pista ciclabile al Km					€ 88.046.40



PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA

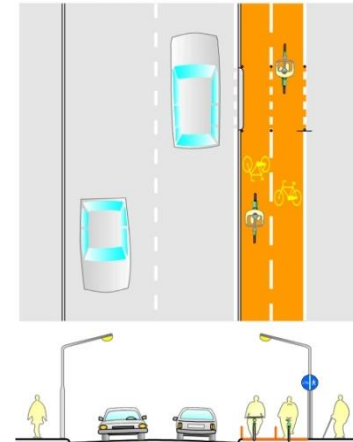


Caratteristiche dell'intervento
Pista rialzata a livello marciapiede, in sede propria o promiscua con pedoni, in conglomerato bituminoso.

Sicurezza (grado di protezione della pista)	nullo basso medio alto
Permeabilità (grado di permeabilità nella pista)	nullo basso medio alto
Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista)	Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 20 m	0.05	€ 0.30
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 100 m	0.010	€ 1.70
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 par \ 50 m	0.020	€ 0.70
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 100 m	0.010	€ 0.50
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 100 m	0.010	€ 2.50
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 100 m	0.010	€ 0.80
Scavo sbancamento con mezzi meccanici	mc	€ 9.00	1 mc \ 5 m	0.200	€ 1.80
Rialzo o rimozione chiusini	cad	€ 80.00	1 \ 50 m	0.020	€ 1.60
Spostamento di pozzetti caditoia	cad	€ 120.00	1 poz \ 50 m	0.020	€ 2.40
Cordonate in cis prefabbricate (15/18x30 cm.)	ml	€ 20.00	1 m \ 1 m	1.000	€ 20.00
Costruzione di piano pedonale/ciclabile in bitume	mq	€ 28.00	1.5 mq \ 1 m	1.500	€ 42.00
costo di realizzo degli elementi minimi di base					
€ 74.80					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura					
€ 11.10					
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia					
€ 74.80					
Imprevisti e lavori in economia 15%					
€ 24.11					
Costi tecnici 10%					
€ 16.07					
IVA 10%					
€ 17.68					
Costo della pista ciclabile al m					
€ 218.55					
Costo della pista ciclabile al Km					
€ 218.552.00					

PISTA BI-DIREZIONALE SU UN SOLO LATO STRADA

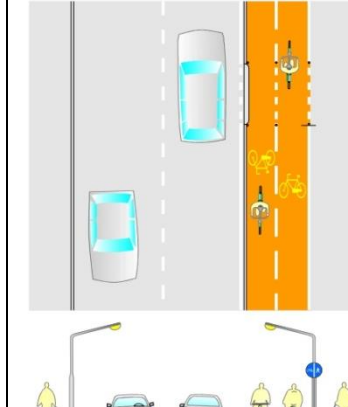


Caratteristiche dell'intervento
Pista rialzata a livello marciapiede, in sede propria o promiscua con pedoni, in conglomerato bituminoso.

Sicurezza (grado di protezione della pista)	nullo basso medio alto
Permeabilità (grado di permeabilità nella pista)	nullo basso medio alto
Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista)	Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 10 m	0.100	€ 0.60
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 par \ 50 m	0.020	€ 0.70
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 100 m	0.010	€ 0.50
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 100 m	0.010	€ 2.50
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 100 m	0.010	€ 0.80
Scavo sbancamento con mezzi meccanici	mc	€ 9.00	1 mc \ 3 m	0.333	€ 3.00
Rialzo o rimozione chiusini	cad	€ 80.00	1 \ 50 m	0.020	€ 1.60
Spostamento di pozzetti caditoia	cad	€ 120.00	1 poz \ 50 m	0.020	€ 2.40
Cordonate in cis prefabbricate (15/18x30 cm.)	ml	€ 20.00	1 m \ 1 m	1.000	€ 20.00
Costruzione di piano pedonale/ciclabile in bitume	mq	€ 4.50	2.5 mq \ 1 m	2.500	€ 11.25
costo di realizzo degli elementi minimi di base					
€ 46.12					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura					
€ 11.10					
Imprevisti e lavori in economia 15%					
€ 8.58					
Costi tecnici 10%					
€ 5.72					
IVA 10%					
€ 7.15					
Costo della pista ciclabile al m					
€ 78.67					
Costo della pista ciclabile al Km					
€ 78.672.92					

PISTA BI-DIREZIONALE SU UN SOLO LATO STRADA IN CONGLOMERATO BITUMINOSO ROSSO

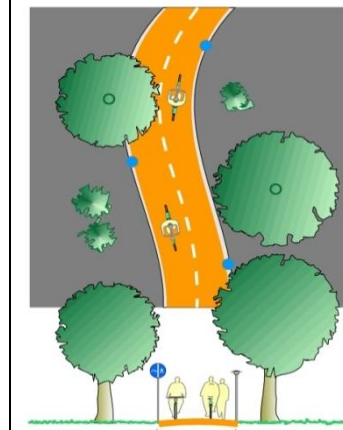


Caratteristiche dell'intervento
Pista rialzata a livello marciapiede, in sede propria o promiscua con pedoni, in conglomerato bituminoso rosso.

Sicurezza (grado di protezione della pista)	nullo basso medio alto
Permeabilità (grado di permeabilità nella pista)	nullo basso medio alto
Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista)	Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 10 m	0.100	€ 0.60
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 75 m	0.013	€ 2.27
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 par \ 50 m	0.020	€ 0.70
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 50.00	1 palo \ 100 m	0.010	€ 0.50
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 250.00	1 palo \ 100 m	0.010	€ 2.50
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 \ 500 m	0.002	€ 0.50
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 80.00	1 luce \ 100 m	0.010	€ 0.80
Scavo sbancamento con mezzi meccanici	mc	€ 9.00	1 mc \ 3 m	0.333	€ 3.00
Rialzo o rimozione chiusini	cad	€ 80.00	1 \ 50 m	0.020	€ 1.60
Spostamento di pozzetti caditoia	cad	€ 120.00	1 poz \ 50 m	0.020	€ 2.40
Cordonate in cis prefabbricate (15/18x30 cm.)	ml	€ 20.00	1 m \ 1 m	1.000	€ 20.00
Costruzione di piano pedonale/ciclabile in bitume	mq	€ 28.00	2.5 mq \ 1 m	2.500	€ 70.00
costo di realizzo degli elementi minimi di base					
€ 104.87					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura l'opera					
€ 11.10					
Imprevisti e lavori in economia 15%					
€ 17.40					
Costi tecnici 10%					
€ 11.60					
IVA 10%					
€ 14.50					
Costo della pista ciclabile al m					
€ 159.45					
Costo della pista ciclabile al Km					
€ 159.454.17					

PISTE CICLABILI AUTONOME







Caratteristiche dell'intervento
Vera e propria pista ciclabile (promiscua con pedoni), a doppio senso di marcia, in sede propria, staccata dal corpo stradale e **pavimentata in bitume**.

Sicurezza (grado di protezione della pista)	nullo basso medio alto
Permeabilità (grado di permeabilità nella pista)	nullo basso medio alto
Realizzazione (tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista)	Scorrimento Interquartiere Quartiere Interzonali Locali Parchi Percorsi verdi

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m	coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 6.00	1 mq \ 20 m	0.050	€ 0.30
Segnaletica verticale	cad	€ 170.00	1 seg \ 200 m	0.005	€ 0.85
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 35.00	1 par \ 200 m	0.005	€ 0.18
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 250.00	1 \ 1.000 m	0.001	€ 0.25
Scavo sbancamento con mezzi meccanici	mc	€ 9.00	1 mc \ 1 m	1.000	€ 9.00
Cordonate in cis prefabbricate (15/18x30 cm.)	ml	€ 20.00	2 m \ 1 m	2.000	€ 40.00
Costruzione di piano pedonale/ciclabile in bitume	mq	€ 28.00	2.5 mq \ 1 m	2.500	€ 70.00
Polifera per pubblica illuminazione doppio tubo Ø 100 mm	ml	€ 40.00	1 m \ 1 m	1.000	€ 40.00
Fornitura e posa condotte di scolo	ml	€ 8.00	1 m \ 1 m	1.000	€ 8.00
Pozzetti prefabbricati di raccordo tubazioni di scolo	cad	€ 60.00	1 poz \ 50 m	0.020	€ 1.20
Fornitura lampione illuminazione	cad	€ 800.00	1 \ 25 m	0.040	€ 32.00
costo di realizzo degli elementi minimi di base					
€ 201.78					
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 6.000.00	1 sem \ 1000 m	0.001	€ 6.00
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 4.500.00	1 attr \ 1000 m	0.001	€ 4.50
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 30.00	10 posti \ 500 m	0.020	€ 0.60
Interventi supplementari per completare e rendere più sicura l'opera					
€ 11.10					
Imprevisti e lavori in economia 15%					
€ 31.93					
Costi tecnici 10%					
€ 21.29					
IVA 10%					
€ 26.61					
Costo della pista ciclabile al m					
€ 292.70					
Costo della pista ciclabile al Km					
€ 292.703.13					



Dettaglio della rete ciclabile urbana /Ginosa

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Tipologia	Estensione Km
	Percorso edifici scolastici (itinerario: Piazza Nusco, via Poggio, via Martiri d'Ungheria, via Matteotti via della Pace)	Rete urbana di primo livello Da realizzare ex novo	Su corsia riservata	2.13 Km
		Rete di secondo livello Da realizzare ex novo	Promiscua con veicoli	1.22km
	Percorso sportivo (Itinerario: circonvallazione, SP580 tratto urbano, via Provinciale per Cavese, viale Europa)	Rete urbana di primo livello Esistente da riqualificare	In sede propria	2.09 km
		Rete urbana di primo livello Da realizzare ex novo	In sede propria	1.206 Km
	Percorso Insediamenti produttivi/ Bike to work (itinerario: insediamenti produttivi) (SS580, SP4 e Contrada delle Vigne, SP4 /Contrada Bandiera)	Rete urbana di primo livello Esistente da riqualificare	In sede propria	1.92 km
			Su corsia riservata	1.435 km
	Strade 30Km (Itinerario: SP1 tratto urbano, via Roma, via Veneto, via Papa Giovanni XIII, Via Volturmo, via Diaz, via della Pace, tratto di via Matteotti da via Volturmo a incrocio via della Pace)	Rete di secondo livello a supporto della rete di primo livello Da realizzare ex novo	Promiscua con veicoli	1.03 km

Pista su corsia riservata da riqualificare = 1.435 km


Pista su corsia riservata ex novo = 2.13 km

Pista in sede propria da riqualificare = 4.01 km




Pista in sede propria ex novo = 1.206 Km

Promiscua con veicoli = 2.25 km

Dettaglio della rete ciclabile urbana / Marina di Ginosa

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Tipologia	Estensione Km
	Percorso Magna Grecia - ambito urbano Itinerario: Viale Trieste, Viale Pitagora, Viale Italia, viale Ionio (Bicitalia 14)	Rete urbana di primo livello realizzata da riqualificare	Su corsia riservata	1.7 km
		Rete urbana di primo livello realizzata da riqualificare	Su corsia riservata	0.20 km
		Rete urbana di primo livello	In sede propria	1.65 km

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 245 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

		realizzata da riqualificare		
		Rete urbana di primo livello da realizzare ex novo	In sede propria	0.24 Km
		Rete di secondo livello da realizzare ex novo	Promiscua con veicoli	0.340 km
	Percorso edifici scolastici - ambito urbano Itinerario: Viale Pitagora, viale Scarlatti viale Ionio Viale Trieste	Rete urbana di primo livello da realizzare ex novo	Su corsia riservata	0.760 km
		Rete di secondo livello da realizzare ex novo	Promiscua con veicoli	2.56 km
	Percorso litoraneo Itinerario: Via Mar Tirreno, via Mar Adriatico, via della Pineta, via del faro	Rete urbana di primo livello da riqualificare	Su corsia riservata	0.579Km
		Rete di secondo livello da realizzare ex novo	Promiscua con veicoli	3.021 km
	Via Pola, via Fiume, via Millepini, via Stella Maris, sottovia P. Sorci	Rete di secondo livello a supporto della rete di primo livello da realizzare ex novo	promiscua con veicoli	1.11 km

Pista su corsia riservata da riqualificare = 2.279




Pista su corsia riservata ex novo = 0.96

Pista in sede propria da riqualificare = 1.65

Pista in sede propria ex novo = 0.24

Promiscua con veicoli = 7.031 km

Dettaglio della rete ciclabile extraurbana

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Tipologia	Estensione Km
	Percorso Pineta di Cavese- Murgia San Pellegrino (Itinerario: Ginosa / Pineta di Cavese- Murgia San Pellegrino Ginosa - via Palatrasso/Sp7/SP8)	Extraurbano Ex novo	promiscua con veicoli Strada basso traffico (per soli frontisti)	10 km
	Percorso del Pantano Itinerario: Ginosa / Ginosa Marina (SP2)	Extraurbano Ex novo	promiscua con veicoli Strada basso traffico (per soli frontisti)	25km
	Percorso Magna Grecia -ambito extraurbano Via Cntrada Marinella (itinerario: Bictalia 14)	Extraurbano da riqualificare	Strada basso traffico Promiscua con veicoli	0,620km
		Extraurbano	basso traffico	

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 246 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

		Ex novo	promiscua con veicoli	6.18 km
--	--	---------	-----------------------	---------

Extraurbana da riqualificare = 0,620km

Extraurbana ex novo =41.18 km

PARTE X: POLITICHE PER INCENTIVARE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

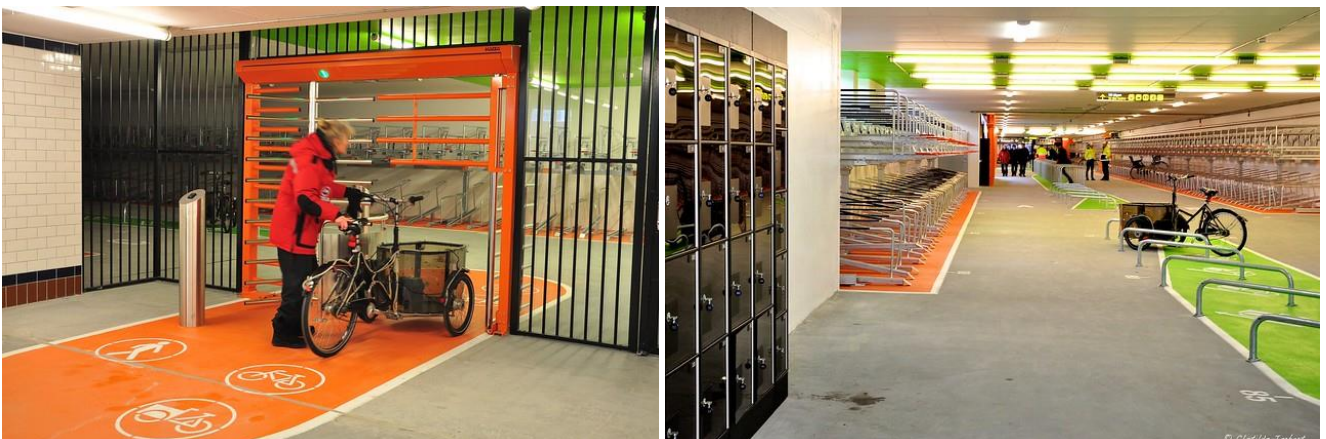
Per incentivare lo sviluppo della mobilità ciclistica è fondamentale prevedere una serie di politiche ed altre misure integrative che dovranno essere attuate in modo coordinato dai diversi attori coinvolti: amministratori, associazioni, scuole, aziende private, ecc. Di seguito si elencano alcune delle politiche in atto in altri contesti nazionali ed europei.

10.1 I SERVIZI PER LA BICICLETTA

10.1.1 LE VELOSTAZIONI

Le Velostazioni sono impianti chiusi che offrono protezione contro furti, intemperie, danni atti vandalici e aggressioni. Di norma, i locali sono presidiati in permanenza dall'apposito personale (custode) e/o controllati mediante dispositivi elettronici, come videocamere (sorveglianza). L'accesso è spesso consentito soltanto su autorizzazione e può essere a pagamento.

Le stazioni per biciclette sono indicate laddove vi è un'elevata domanda di posti di parcheggio in zone molto frequentate, in particolare stazioni ferroviarie, ma anche centri commerciali nei nuclei cittadini e in quartieri fortemente urbanizzati. L'infrastruttura di base delle stazioni per biciclette può essere completata da cassette di sicurezza, stazione di gonfiaggio, officina di riparazioni, servizio di lavaggio, allacciamento alla rete elettrica per bici elettriche e spogliatoi / docce / WC. Alcune stazioni per biciclette offrono altri servizi, quali noleggio di cicli, consegna a domicilio, servizio corrieri, consulenza sulla mobilità e bar, etc. Spesso è possibile anche ottenere informazioni su trasporti e turismo.



 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 247 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Malmö Bike&Ride Parking at Central Station

Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, in attuazione del protocollo d'intesa Regione-Ferrovie regionali del 2007 per lo sviluppo del trasporto integrato bici e treno e della L.R. n. 1/2013 ha previsto la realizzazione di una rete di velostazioni presso altrettante stazioni ferroviarie, tra cui anche Taranto.

Il Biciplan in linea con gli obiettivi regionali intende valorizzare lo scambio con il trasporto extraurbano non solo ferroviario ma anche su gomma, ribadendo l'importanza di realizzare una velostazione come evidenziato anche nelle tavole allegate al Biciplan.

Inoltre si evidenzia come la Stazione di Marina di Ginosa, insieme a Taranto, potrebbe svolgere un ruolo centrale come nodo di scambio in connessione con la Ciclovía Bicalia N.14

L'Amministrazione si impegna a individuare il locale più idoneo attraverso l'utilizzo di proprie strutture e/o attivando rapporti con soggetti terzi che hanno nelle loro disponibilità locali idonei ubicati nei pressi della stazione di Ginosa Scalo.

10.12 PARCHEGGI PER LE BICICLETTE

Per soddisfare l'esigenza dei ciclisti di arrivare il più vicino possibile al luogo di destinazione, è necessario garantire un sistema diffuso di parcheggi per biciclette oltre ad un'agevole e sicura custodia dei veicoli.



I parcheggi i prossimità dei luoghi di interesse collettivo

Per potenziare la rete ciclabile e incentivare l'uso della bicicletta a scapito di quello dell'auto privata è fondamentale la realizzazione di nuove aree di sosta custodite e localizzate prossimità dei luoghi di servizi d'interesse collettivo (per esempio, nei pressi di scuole, impianti sportivi, parcheggi scambiatori, stazioni ferroviarie e autostazioni) e in modo più capillare lungo la viabilità, in modo da favorire la mobilità ciclabile di quartiere.



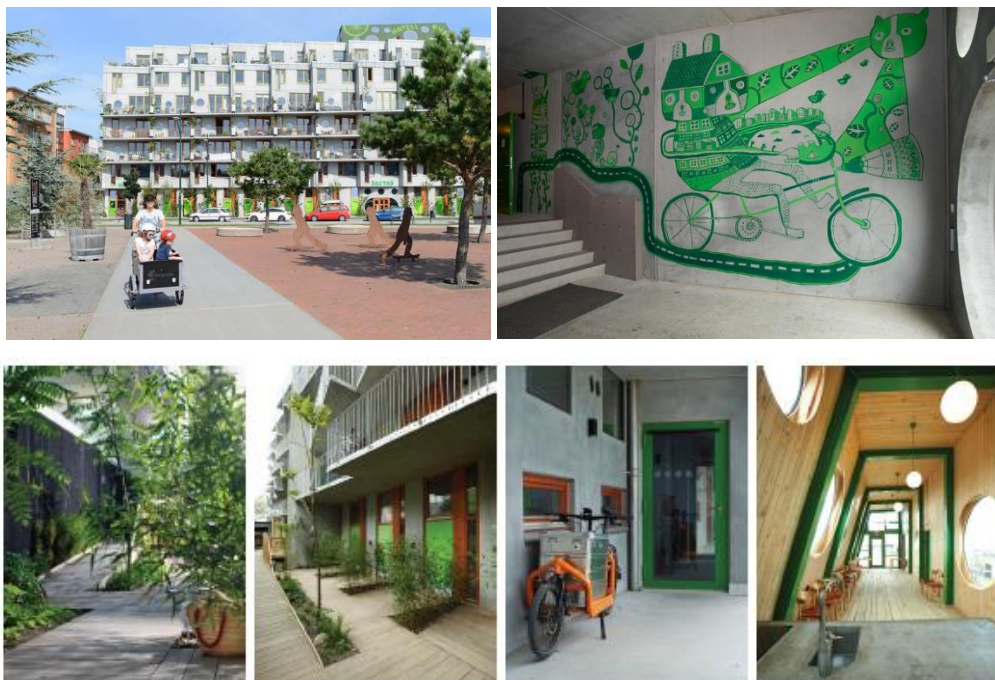
I parcheggi i prossimità degli esercizi commerciali

Analogamente, si potrebbe proporre ai piccoli esercizi commerciali l'acquisto di una rastrelliera da collocare nei pressi dell'esercizio stesso. Gli esercenti che aderiranno potranno pubblicizzarsi come "negozi amico delle biciclette", ed a loro sarà consegnato un gadget che testimonierà tale titolo.

I parcheggi in aree private (cortili condominiali)

Per favorire la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante ed agevolare coloro che utilizzano la bicicletta al posto dell'automobile per gli spostamenti quotidiani l'Amministrazione potrebbe introdurre l'obbligo di realizzare nuove aree di sosta sicure nelle aree private (cortili o aree di pertinenza degli edifici) tre le prescrizioni del Regolamento Edilizio Comunale.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 248 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



OhBoy Lilla Varvsgatan Malmö

10.13 BIKE SHARING

Il bike sharing (servizio di biciclette condivisa) è una forma complementare di mobilità alternativa a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono incrementare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (autobus, treno ,etc), integrandoli tra loro (trasporto intermodale) e integrandoli con l'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare. I servizi di bike sharing si sono affermati in moltissime città come validi strumenti di accompagnamento, delle politiche per ridurre e scoraggiare l'uso dell'auto privata e al contrario incentivare l'uso dei mezzi pubblici e favorire la cultura della bicicletta come efficiente mezzo di trasporto urbano. Il bike sharing si caratterizza concretamente come un mezzo di trasporto integrato nella rete dei trasporti pubblici.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 249 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Il sistema di bike sharing è composto da più punti di distribuzione/raccolta delle biciclette (stazioni) posti sul territorio urbano composti da un certo numero di colonnine porta bici.

Le biciclette sono agganciate alla colonnina e vengono sganciate semplicemente avvicinando una tessera elettronica. Le colonnine sono collegate in remoto ad un server che gestisce e monitora in tempo reale la situazione sul territorio e i tempi di utilizzo.

La caratteristica bike sharing è l'estrema flessibilità del sistema: le biciclette possono essere prelevate in un luogo e ricollocate in un altro, in modo del tutto autonomo. Tutto avviene senza la presenza di operatori nelle stazioni, senza il rispetto di particolari orari di apertura.

Bike sharing centro urbano - area produttiva

Il Piano della mobilità ciclistica intende favorire un rapporto di complementarità sinergica tra il centro urbano di Ginosa e l'insediamento produttivo della città, già dotato di pista ciclabile, proponendo un servizio di bike sharing

Il PMC prevede lo sviluppo di una rete ciclabile portante che raccordata a quella già esistente potrebbe favorire l'uso della bicicletta per chi si sposta quotidianamente dalla città verso l'area produttiva.

Per l'avvio del servizio di bike sharing centro urbano- zona produttiva, si potrebbe prevedere:

- di istituire il Mobility Manager d'area, figura specificamente prevista dalla vigente normativa, che dovrà farsi carico di coordinare le diverse iniziative per conto degli operatori presenti nell'area in costante raccordo operativo con l'Amministrazione comunale.
- di proporre ai principali operatori presenti nell'area di realizzare postazioni per il bike sharing per addetti e clienti;
- di proporre ai principali operatori dell'area di sponsorizzare l'acquisizione di una flotta di biciclette (da valutare se a pedalata assistita) personalizzata per promuovere la mobilità ciclistica sulla relazione

Bike sharing casa-scuola, stazione scuola, scuola -scuola

Per incrementare la copertura territoriale e la fruizione del bike sharing il Piano della Mobilità Ciclistica ha previsto una rete di percorsi ciclabili interconnessa anche con le scuole secondarie superiori presenti in città. Il servizio di bike sharing potrebbe essere previsto anche nei pressi delle scuole superiori. Tali postazioni potrebbero essere fornite dall'Amministrazione comunale a fronte della messa a

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 250 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

disposizione, da parte dell'istituto scolastico di uno spazio per il parcheggio delle biciclette private di studenti, genitori, ect.

Indicatori

Indicatore	Unità di misura	Fonte	Ufficio
Bike-sharing-postazioni di prelievo/riconsegna	n	Comune	P. M./U.M.
Bike-sharing- biciclette	n	Comune	P. M./U.M.
Bike-sharing- utenti iscritti	n	Comune	P. M./U.M.
Bike-sharing - mezzi prelevati	n	Comune	P. M./U.M.

10.14 IL NOLEGGIO BICICLETTE

Il comune di Ginosa potrebbe dotarsi di un parco biciclette da noleggiare gratuitamente ad enti, associazioni e scuole per lo svolgimento di attività di sensibilizzazione ludiche e per gli spostamenti d'ufficio dei dipendenti dell'Amministrazione. Tale servizio potrebbe essere messo a disposizione soprattutto nei punti di maggiore affluenza, come nel caso dei lidi o dei parchi di Marina di Ginosa, per offrire a cittadini e turisti la possibilità di noleggiare biciclette e di pedalare in libertà riducendo il flusso delle auto nei luoghi a maggiore rischio.

10.15 CONTRASTO AL FURTO DELLE BICICLETTE

Per incentivare l'uso delle due ruote in ambito urbano è necessario ridurre il timore dei ciclisti di essere derubati della propria bicicletta. A tal fine, si suggerisce di predisporre un apposito "Piano di prevenzione per il furto di biciclette" e istituire un "Osservatorio per la raccolta e l'esame delle denunce di furto", in collaborazione con la Prefettura e le Forze dell'Ordine, con il compito di individuare soluzioni efficaci per affrontare il problema. Come altre possibili azioni prioritarie, si segnalano inoltre a tal fine: la divulgazione di informazioni sui principali metodi e tecniche per contrastare il furto; la realizzazione di parcheggi custoditi; l'incoraggiamento a denunciare i furti; la pubblicazione sul sito web del Comune delle immagini e delle caratteristiche delle biciclette ritrovate.

10.16 FAVORIRE L'INTERMODALITÀ

Per incentivare l'uso della bicicletta su lunghe distanze (maggiori di 5 km) è necessario favorire l'intermodalità (integrazione di differenti modalità di spostamento: bicicletta + trasporto pubblico, e viceversa, e auto + bicicletta). A tal fine, si propone di consentire il trasporto delle biciclette sui treni e sui mezzi pubblici, attraverso la stipula di un apposito accordo con le aziende del trasporto pubblico dell'ATO di Taranto

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 251 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

10.2 MOBILITY MANAGEMENT

10.2.1 MOBILITY MANAGER AZIENDALE

Il Decreto interministeriale Mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27/03/1998 (conosciuto come decreto Ronchi), ha introdotto la figura professionale del responsabile della mobilità: il Mobility Manager. Il Mobility Management (MM) è un concetto che riguarda la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Nell'ambito del decreto si delineano due figure professionali:

- Mobility Manager di azienda, per le imprese con più di 300 addetti o che sull'intero territorio comunale occupano oltre 800 addetti
- Mobility Manager di area

La figura del Mobility Manager aziendale svolge un importante ruolo di pianificazione all'interno dell'azienda e permette di ottimizzare i costi aziendali per gli spostamenti, in armonia con le politiche di mobilità sostenibile del territorio in cui si trova l'azienda, migliorandone l'immagine complessiva e il rapporto con gli stakeholders.

Al mobility manager di area competono le funzioni di coordinamento, promozione e formazione dei mobility manager aziendali, nonché le attività volte ad individuare fonti di finanziamento, la promozione di accordi tra i soggetti pubblici-privati per l'implementazione delle azioni dei mobility manager aziendali e di quelli di più recente istituzione come i mobility manager scolastici.

Alla base del Mobility Management ci sono le misure cosiddette "soft" (leggere) come l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione dei servizi nonché il coordinamento delle attività e delle funzioni di diversi partner. Le misure "soft" adempiono più spesso al compito di migliorare l'efficacia delle misure cosiddette "hard" (pesanti) impiegate nel trasporto urbano (es. nuove linee di tram, strade o piste ciclabili).

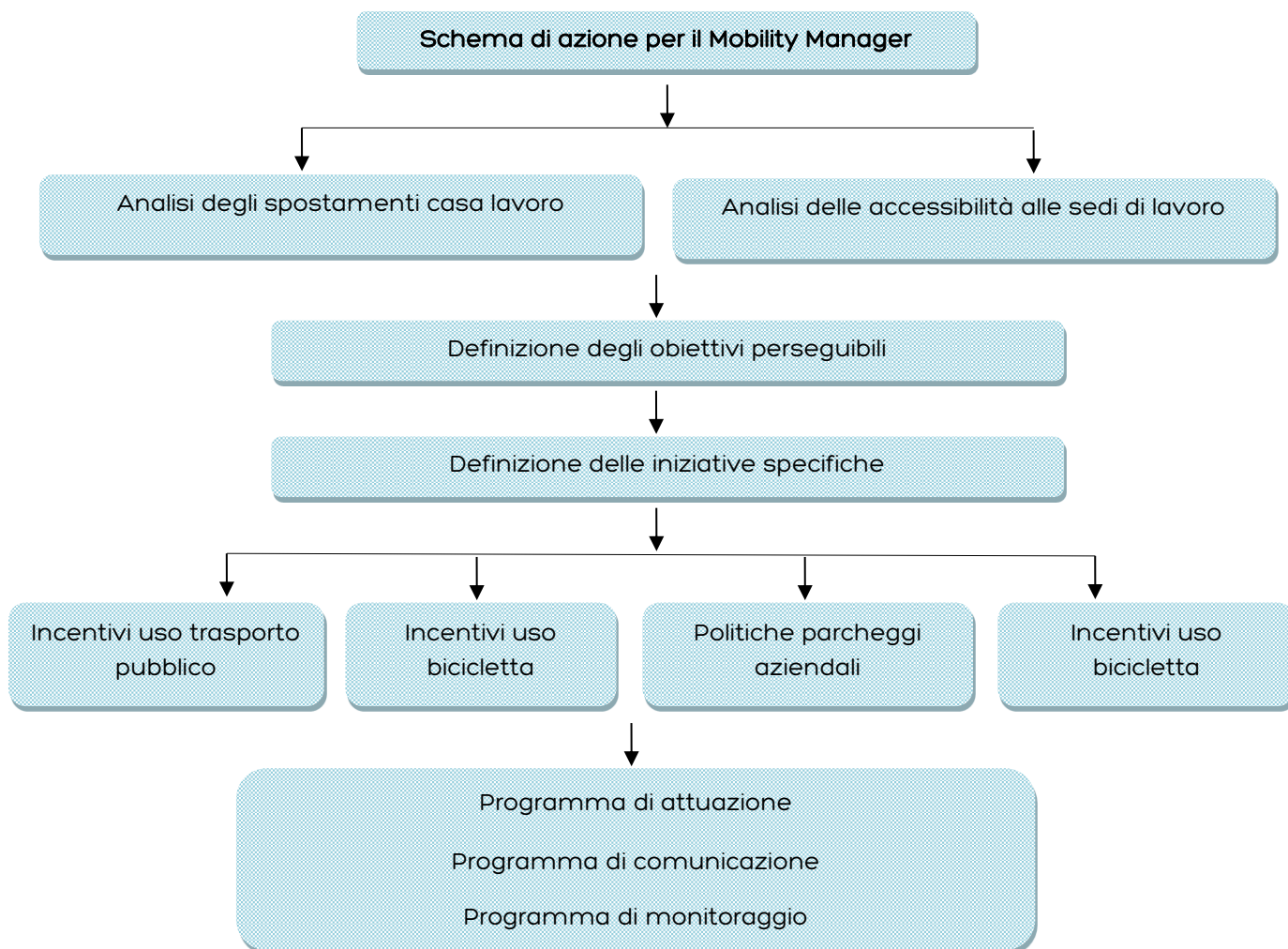
I compiti del mobility manager consistono nel predisporre i Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) e di articolare, sulla base delle esigenze di mobilità espresse dal personale, azioni di mobilità sostenibile: promozione dell'uso del trasporto pubblico, della bicicletta, della sharing mobility, della mobilità elettrica, e così via.

Vantaggi pratici risultanti dall'introduzione di misure di Mobility Management in una città:

- Misure nell'ambito della promozione della circolazione pedonale, ciclabile nonché nell'impiego dei mezzi di trasporto pubblico (ex. il metrominuto);
- Misure di informazione (per ex. un consulente per la mobilità)
- Misure di promozione (Il sistema di assistenza personalizzata nello spostamento)
- Misure di organizzazione e coordinazione (Il car pooling, Il car sharin, Il van pooling)



- Misure per la gestione dei parcheggi auto, etc.
- Misure per ridurre l'impatto ambientale nei nuovi quartieri o nuove opere di edilizia pubblica.



L'ambito di azione del mobility manager potrebbe riguardare l'insediamento produttivo esterno alla città. La loro dimensione e il loro ruolo, la loro posizione esterna alla città, fanno sì che il Piano raccomandi l'istituzione della figura del Mobility Manager. Per l'insediamento produttivo il PMC prevede il raccordo della pista ciclabile esistente a servizio dell'area produttiva con la rete portante di progetto in connessione con le varie zone della città. Tale proposta potrebbe favorire l'uso della bicicletta per chi si sposta quotidianamente dalla città verso l'area produttiva.

La figura del Mobility manager potrebbe introdurre un servizio di bike sharing centro urbano- zona produttiva, oltre alla promozione dell'uso del TPL, sharing mobility, etc.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 253 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Le misure introdotte dal Mobility Manager potrebbero indurre le aziende a pagare/rimborsare le spese sostenute dal lavoratore utente del trasporto pubblico, allo scopo di incoraggiarlo a raggiungere il posto di lavoro facendo a meno dell'auto.

Indicatori

Indicatore	Unità di misura	Fonte	Ufficio
Mobility manager d'area o aziendali nominati	n	-	P. M. / U.M.
Accordi di programma sottoscritti	n	-	P. M. / U.M.
Piani di spostamento casa- lavoro ai sensi del DM 27- 3-98	n	-	P. M. / U.M.
Mobility manager scolastici nominati	n	-	P. M. / U.M.

10.2.2 MOBILITY MANAGER SCOLASTICO

La legge 221 del 28 dicembre 2015 entrata in vigore il 2 febbraio 2016, "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*" (Collegato Ambientale) comprende una serie di disposizioni che riguardano il settore scolastico. In particolare l'articolo 5 comma 6 prevede che il Ministro dell'istruzione, adottati, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, sentiti i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, specifiche linee guida per favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, della figura del mobility manager scolastico.

Il mobility manager scolastico è scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. I compiti del mobility manager scolastico sono:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa dei docenti, del personale scolastico e degli allievi;
- tenere costanti rapporti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con i Mobility Manager degli altri istituti scolastici presenti sul territorio;
- trovare soluzioni migliorative, per il trasporto sia su gomma che ferroviario, fungendo da supporto alle aziende titolari del servizio;
- gestire e garantire l'intermodalità e l'interscambio, agendo dove possibile sugli orari e le attività scolastiche;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e dei servizi di bike sharing e car sharing utilizzando veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili e di accessibilità alla scuola.
- favorire l'abbattimento dei livelli d'inquinamento atmosferico e acustico;
- consentire la riduzione dei consumi energetici perseguendo scelte eco-sostenibili;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 254 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- accrescere i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- disincentivare e ridurre al minimo l'uso individuale dell'auto privata, favorendo formule di car pooling per il contenimento del traffico.

Nell'ambito del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile il Città di Ginosa ha confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma *URBACT Action planning network* con *"The Last Safe Kilometre"* - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il progetto "The Last Safe Kilometer" (L'ultimo chilometro sicuro - dalla visione zero intorno alle scuole alla visione zero in tutta la città), coordinato dalla città di Skawina, affronta il tema della mobilità sicura e sostenibile, soprattutto per i percorsi casa-scuola. (Prot. 9068 del 28.03.2018) .Il dettaglio del progetto è allegato alla presente relazione.

10.3 LA PARTECIPAZIONE

Il biciplan è uno strumento dinamico ed aperto alla partecipazione di tutti i soggetti interessati alla promozione della mobilità ciclistica. La partecipazione è una condizione essenziale per la progettazione e per la realizzazione di un piano che sia efficace e condiviso.

10.3.1 AZIONI E SOGGETTI DA COINVOLGERE

Per le azioni partecipative potranno essere coinvolte:

- le associazioni ciclistiche, che saranno coinvolte pienamente nelle azioni per la ciclabilità, iniziando dalle modalità di progettazione di nuovi percorsi ciclabili (vedi Report Partecipazione allegato)
- le Scuole di ogni ordine e grado per la progettazione e per la definizione di azioni educative e piani di mobilità sostenibile a scala locale;
- i soggetti privati o del privato sociale che potranno costituire una "rete" di supporto alla mobilità cittadina su due ruote (quali lad es. le ciclofficine cittadine, l'hub multiculturale Cecchi Point, ecc). Con tali soggetti si potranno progettare interventi specifici a supporto dell'incentivazione della mobilità ciclistica;
- gli esercenti (mediante avviso pubblico, ovvero con il tramite delle Associazioni di categoria) per verificare l'interesse degli stessi ad assumersi l'onere di "adottare" una rastrelliera per biciclette.
- le Associazioni che potranno organizzare manifestazioni ad hoc culturali, sportive, ecc. con finalità di diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto non solo ludico ma davvero alternativo o concorrente all'auto;

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 255 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Promozione di eventi legati alla sensibilizzazione dell'accessibilità dei diversamente abili (gare per handbikers).

10.3.2 L'UFFICIO BICICLETTE

L'ufficio biciclette è una struttura interna all'amministrazione locale che si prefigge lo scopo di aumentare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato realmente alternativo all'uso dell'auto. Per raggiungere l'obiettivo mette in campo azioni di promozione e comunicazione, nonché collabora con uffici tecnici fornendo contributi specialistici per una corretta definizione delle infrastrutture e delle "facilities" per ciclisti. L'Ufficio Biciclette prepara e consolida la "cultura della bicicletta", inoltre, dovrebbe essere particolarmente attivo nella ricerca di finanziamenti regionali, nazionali e comunitari, utili a sviluppare progetti innovativi nel settore della mobilità sostenibile, della logistica urbana e della sicurezza stradale con partners qualificati di livello nazionale e internazionale.

La partecipazione a progetti europei consente da un lato di arricchire il proprio bagaglio di esperienze e conoscenze tecniche, scientifiche e culturali e dall'altra di inserire Bitonto nella rosa delle città europee più dinamiche e più competitive, più ecologiche.

10.4 LA COMUNICAZIONE ED EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

"L'esperienza insegna che la realizzazione di strutture a favore della mobilità ciclistica non è in genere sufficiente, da sola, a garantire gli auspicati cambiamenti nelle abitudini di mobilità. Poiché è questo l'obiettivo difficile da conseguire, è indispensabile dedicare attenzione e risorse anche alla comunicazione destinata ad introdurre e accompagnare i provvedimenti via via adottati per promuovere il cambiamento".

E' molto importante che ai processi di cambiamento e di realizzazione delle politiche per una mobilità innovativa che favorisce i pedoni, le bici e il TPL, si affianchino azioni e campagne educative e di informazione per bambini ed adulti che trasmettano un'approfondita conoscenza del Codice della Strada e che contribuiscano al formarsi di una nuova cultura della mobilità e promuovano il reciproco rispetto tra gli utenti della strada.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 256 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

10.4.1 EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

Nel 2009 l'Assessorato alle Infrastrutture strategiche e Mobilità in collaborazione con l'Ufficio Scolastico Regionale ha prodotto le **"Linee guida per la progettazione di interventi di Educazione alla sicurezza stradale per le scuole di ogni ordine e grado"**. L'elaborato propone un approccio interdisciplinare al tema della mobilità sicura e sostenibile per le scuole di ogni ordine e grado, e rappresenta il documento di indirizzo per gli interventi in materia rivolto al mondo della scuola. Al suo interno sono indicati suggerimenti su possibili spazi di approfondimento e collegamenti trasversali tra le diverse discipline scolastiche, che i docenti possono utilizzare per la programmazione di progetti sul tema, sia per le attività curricolari sia per quelle extracurricolari. Il documento rappresenta un approccio nuovo e diverso all'educazione alla sicurezza stradale tradizionalmente affidata alla scuola secondaria di primo e secondo grado quasi esclusivamente per finalità collegate al conseguimento del patentino.



Educazione alla mobilità sostenibile

L'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) e la Regione Puglia in collaborazione con l'Ufficio Scolastico Regionale della Puglia, organizza annualmente il campionato regionale studentesco "La strada non è una giungla" riservato alle scuole di primo e secondo grado della regione Puglia.

L'obiettivo principale del progetto è di coinvolgere le comunità scolastiche sui temi dell'educazione alla sicurezza stradale del rispetto dell'ambiente e degli spazi urbani, dell'inquinamento delle auto e gli effetti delle emissioni di scarico, delle modalità per limitare traffico urbano e la congestione dei centri storici, etc.

10.4.2 LA MAPPA DELLA RETE PORTANTE (Bicipolitana)

Successivamente all'individuazione della rete portante, il PMC suggerisce l'elaborazione di un'apposita mappa, concepita come prodotto attraverso il quale descrivere e illustrare alla cittadinanza e al pubblico lo schema della futura rete ciclistica di Ginosa. La pronta realizzazione e commercializzazione della mappa potrà servire all'Amministrazione comunale per promuovere il lavoro tra gli utenti della bicicletta e non solo. Alla mappa è imprescindibilmente legata la realizzazione di un logo, un "brand" diventerà parte integrante di tutta la segnaletica riguardante i percorsi ciclabili.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 257 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Bicipolitana di Pesaro- Legambiente pone la Bicipolitana di Pesaro al primo posto in Italia tra le città ciclabili.

10.5. MOBILITÀ PEDONALE

10.5.1 Metrominuto

Nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stato proposto il "Metrominuto" che punta a limitare la presenza del traffico su gomma per incentivare gli spostamenti a piedi, con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti e relativo miglioramento della qualità dell'aria e della vita.

Il metrominuto, che si rifà all'esperienza di Pontevedra in Spagna, è una mappa che indica le distanze reciproche tra i luoghi di interesse e i relativi tempi di percorrenza medi per gli spostamenti pedonali, individuando con diverse colorazioni i percorsi di maggior fruibilità e interesse.

La mappa, riproduce fedelmente i nomi delle strade con le relative lunghezze in metri e i tempi di percorrenza necessari per coprire a piedi le distanze indicate.

Lo scopo di questa mappa è sensibilizzare i cittadini ad una nuova cultura della mobilità che ribalti l'ordine nella priorità dei diversi modi di spostamento, ponendo al centro il pedone e la qualità della vita,



trasformano le vie in luoghi più accessibili al pedone, oltre che meno rumorose, più verdi e gradevoli, in linea con la vocazione della città mediterranea.

“Il Metrominuto è stato ideato ed attuato per la prima volta nella città spagnola di Pontevedra, che due anni più tardi ha vinto il Premio europeo Intermodos 2013 per la mobilità urbana.”



Metrominuto e Pasominuto Pontevedra

Il PUMS di Ginosola attraverso l'elaborazione del Metrominuto intende suggerire:

- Campagne di comunicazione sul Metrominuto;
- Sviluppo di un'App mobile sul 'Metrominuto' ed eventuale segnaletica di riferimento
- Sensibilizzare cittadini ad una nuova cultura della mobilità basata sul camminare
- Migliorare il sistema delle infrastrutture stradali realizzando Zone 30.

10.5.2 Il PEDIBUS e il BICIBUS

Il PEDIBUS è un modo sano, sicuro, divertente, ecologico ed educativo per andare e tornare da scuola. Si tratta di un "autobus umano" formato da un gruppo di bambini che si muovono in fila, accompagnati da volontari adulti, che partendo da un capolinea, seguono un determinato percorso, con fermate ed orari prestabiliti. In genere il PEDIBUS è condotto da un adulto "autista" e da un adulto "controllore" che

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 259 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

chiude la fila. Si tratta di un'esperienza ampiamente collaudata in molti paesi europei e che da diversi anni è attiva in numerose realtà italiane.

Il BICIBUS è un modo sostenibile per andare a scuola, è un "autobus a due ruote" formato da un gruppo di scolari in bicicletta che vanno e tornano da scuola accompagnati da genitori volontari, lungo percorsi prestabiliti e messi in sicurezza.

Come per le linee dei veri autobus, i percorsi del BiciBus hanno un capolinea e delle fermate intermedie, individuate con cartelli che riportano gli orari di partenza e passaggio nell'andata e nel ritorno da scuola. Per aumentare la visibilità e la sicurezza tutti i bambini indossano un casco ed una pettorina colorata e catarifrangente, come pure gli accompagnatori. Fonte: Manuale FIAB dei percorsi casa-scuola



Fonte: Manuale FIAB dei percorsi casa-scuola - servizio Pedibus e BiciBus

Il PUMS di Ginosa Individua una serie ambiti di attivazione del PEDIBUS a servizio degli scolari delle scuole primarie. Gli ambiti individuati sono quelli circostanti delle scuole primarie della città. L'attivazione del servizio andrà preceduto da una campagna di sensibilizzazione sia per informare i genitori che per reperire e formare i volontari disponibili ad occuparsi del funzionamento del servizio di trasporto. E' del tutto evidente che ogni applicazione pilota andrà inoltre debitamente studiata e operativamente pianificata con i dirigenti scolastici e prevedendo l'istituzione di "ZONE 30.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 260 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE XI: AGGIORNAMENTO E REVISIONE DEL PIANO

Il Piano della Mobilità Ciclistica e, come visto, consta di una prima parte di tipo "conoscitivo" che costituisce un quadro completo della situazione del territorio di Ginosa per quanto riguarda tutti gli aspetti coinvolti nella mobilità ciclistica e di una seconda parte relativa agli aspetti pianificatori e progettuali di una serie di interventi, distinguendo tra breve e medio-lungo termine. In particolare rientrano tra gli interventi di breve termine tutti quelli che si intendono realizzare entro il 2023, mentre la programmazione di medio-lungo termine si riferisce indicativamente al periodo 2027- 2030.

Risulta evidente che, sia per quanto riguarda il quadro conoscitivo, sia per quanto riguarda lo stato della progettazione e della realizzazione degli interventi, affinché il Piano mantenga una funzionalità nel corso dei prossimi anni è necessario prevedere un costante aggiornamento e periodiche revisioni dello stesso. L'obiettivo primario del Piano della Mobilità Ciclistica infatti, è quello di disporre di uno strumento dinamico a supporto delle decisioni strategiche della città in merito alla mobilità ciclistica.

PARTE XII: ITER PROCEDURALE

Ai sensi della normativa di riferimento, delle norme in vigore in tema di pianificazione della mobilità urbana, in particolare della L.R. n.1 del 23 Gennaio 2013, "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", e la Legge Nazionale n.2 /2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (nella quale, all'art. 6 comma 1, il PMCC viene assimilato ad un "piano di settore del PUMS"), il PMC- Piano per la Mobilità Ciclistica dovrà seguire indicativamente il seguente iter, sino alla sua approvazione:

- Verifica di Assoggettabilità a procedura di VAS;
- Eventuale fase di osservazioni pubbliche da parte dei cittadini (a discrezione della pubblica amministrazione);
- Approvazione del PMC in Consiglio Comunale, inclusi i relativi preliminari passaggi necessari.

PARTE XIII: CONCLUSIONI

Il Piano della Mobilità Ciclistica è un documento strategico per l'Amministrazione cittadina, che identifica e descrive i percorsi della Rete Ciclabile e ne suggerisce una programmazione ideale, che dovrà essere adattata alle circostanze concrete di finanziamento e programmazione - in particolare si consideri la possibilità di ottimizzare il processo coordinando la realizzazione della rete portante con gli altri interventi in corso e/o finanziati.

La realizzazione della Rete, dei servizi per la ciclabilità e degli altri interventi collaterali di promozione, educazione e sensibilizzazione avranno un effetto importante nel migliorare il quadro di mobilità dei due nuclei urbani (Ginosa e Marina di Ginosa) alleggerendo la congestione, migliorando la qualità degli spazi urbani e la qualità della vita dei Ginosini.

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 261 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE XIII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI

ELENCO ELABORATI ANALISI E QUADRO CONOSCITIVO_STRALCIO PUMS GINOSA

1	Sistema territoriale
<p>TAV.11 - Patrimonio ambientale - scala sovraprovinciale</p> <p>TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale</p> <p>TAV.13 - Patrimonio ambientale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa</p> <p>TAV.14 - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000</p>	
<p>TAV.15 - Patrimonio culturale - scala sovraprovinciale</p> <p>TAV.16 - Patrimonio culturale - scala provinciale</p> <p>TAV.17 - Patrimonio culturale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa</p> <p>TAV.18 - Patrimonio culturale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000</p> <p>TAV.19 - Patrimonio culturale e ambientale - scala comunale - Marina di Ginosa 1:5000</p>	
<p>TAV.110 - Sistema produttivo e della logistica - scala sovraprovinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti -Aeroporti)</p> <p>TAV.111 - Sistema produttivo e della logistica - scala provinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti -Aeroporti)</p> <p>TAV.112 - Sistema produttivo- scala comunale, zona PIP</p>	
<p>TAV. 113 Sistema degli attrattori Ginosa - scala comunale</p> <p>TAV. 114 Sistema degli attrattori Marina di Ginosa - scala comunale</p>	
Fonti	
<p>PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale</p> <p>PPTR - Linee guida sulla progettazione di aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate (APPEA)</p> <p>PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa</p> <p>(P.U.T.T./p) -Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio</p> <p>Usi del Suolo 2006 _SIT PUGLIA</p> <p>Carta Idrogeomorfologica _SIT PUGLIA</p> <p>Carta Tecnica Regionale _SIT PUGLIA</p> <p>STRATI PRIORITARI DI INTERESSE NAZIONALE DBPrior10k</p>	
2	Sistema della Popolazione
<p>TAV.21 - N° abitanti - scala provinciale</p> <p>TAV.22 - N° abitanti per sezioni di censimento GINOSA scala comunale</p> <p>TAV.23 - N° abitanti per sezioni di censimento MARINA DI GINOSA scala comunale</p> <p>TAV.24 - Densità di popolazione - scala provinciale</p> <p>TAV.25 - Popolazione residente per classi di età e sezioni di censimento</p> <p>TAV.26 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - GINOSA scala comunale</p>	

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 262 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

TAV.27 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - MARINA DI GINOSA scala comunale
Fonti
ISTAT Puglia 2011-2018

3.	Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali
TAV.3.1 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale TAV.3.2 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala provinciale TAV.3.3 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali esistenti - scala comunale	
TAV.3.4 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala sovraprovinciale TAV.3.5 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale TAV.3.6 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale	
TAV.3.7 - TAV.3.8 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa TAV.3.9 - TAV.3.10 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa TAV.3.11_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa TAV 3.12_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa	
TAV.3.14 - TAV.3.15 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa TAV.3.16 - TAV.3.17 Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Marina di Ginosa	
TAV.3.18 - TAV.3.19 - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Ginosa TAV.3.20 - TAV.3.21 - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Marina di Ginosa	
TAV.3.22 - TAV.3.23 - Infrastrutture stradali/ Sistema sosta esistente - scala comunale Ginosa TAV.3.24 - TAV.3.25 - Infrastrutture stradali/ Sistema sosta esistente - s. comunale Marina di Ginosa	
TAV.3.26 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Ginosa TAV.3.27 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Marina di Ginosa	
Fonti	
PRT - Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017 PRMC - Piano Regionale Mobilità Ciclistica STRATI PRIORITARI DI INTERESSE NAZIONALE DBPrior10k Uso del Suolo 2006 _SIT PUGLIA	

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 263 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Carta Idrogeomorfologica _SIT PUGLIA Carta Tecnica Regionale _SIT PUGLIA Ortofoto_ SIT PUGLIA PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.U.T.T./p) -Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa Rilievi sul campo
--

4	Infrastrutture per il trasporto pubblico - Trasporto pubblico
<p>TAV.41 - TPL esistente - Sistema Ferroviario e Trasporto pubblico su gomma - scala sovraprovinciale</p> <p>TAV.42 - Tempi di accesso alla ferrovia / Sistema Ferroviario scala territoriale - scala sovraprovinciale</p> <p>TAV.43 - TPL esistente - Sistema Ferroviario esistente - Sistema trasporto pubblico esistente - scala locale Ginosa e Marina di Ginosa</p> <p>TAV.44 - Tempi accesso Trasporto pubblico su gomma- SITA-CTP scala sovraprovinciale</p>	
Fonti	
Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017 Piano di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale dell'A.T.O. della Provincia di Taranto Dati AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità Dati ASSET- Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa	

5	Mobilità ciclistica
<p>TAV.5.1 - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PRT - scala territoriale sovraprovinciale 1:250.000</p> <p>TAV.5.2 - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PRT - scala territoriale provinciale</p> <p>TAV.5.3 - PRMC - scala territoriale sovraprovinciale</p> <p>TAV.5.4 - PRMC - scala territoriale provinciale</p> <p>TAV.5.5 - PRMC - scala locale</p>	
Fonti	
Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017 PRMC - Piano Regionale Mobilità Ciclistica Piano di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale dell'A.T.O. della Provincia di Taranto Dati AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità Dati ASSET- Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa	

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 264 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

6	Distribuzione spaziale della mobilità
<p>TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità_entrare_Lavoro e Studio</p> <p>TAV.6.2 - Distribuzione spaziale della mobilità_uscite_Lavoro e Studio</p> <p>TAV.6.3 - Motivo (lavoro) dello spostamento</p> <p>TAV.6.4 - Motivo (studio) dello spostamento</p> <p>TAV.6.5 - ISOCRONE</p> <p>TAV.6.6 - ISOCRONE Accessibilità della Bicicletta</p> <p>TAV.6.7 -Presenze turistiche 2017</p> <p>TAV.6.8 -Presenze turistiche 2017- turisti italiani e stranieri</p>	
Fonti	
<p>ISTAT Puglia 2011-2015</p> <p>Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017</p> <p>PRMC - Piano Regionale Mobilità Ciclistica</p> <p>Piano di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale dell'A.T.O. della Provincia di Taranto</p> <p>Dati AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità</p> <p>Dati ASSET- Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio</p> <p>PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale</p> <p>PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosola</p>	

9	Analisi comparative - Piani e Progetti in corso
<p>PRG</p> <p>TAV 9.1 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosola</p> <p>TAV 9.2 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosola</p> <p>TAV 9.3 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosola</p> <p>TAV 9.4 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosola</p> <p>TAV 9.5 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosola</p> <p>TAV 9.6 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosola</p>	
<p>PIANI E PROGRAMMI IN CORSO</p> <p>TAV 9.7 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Ginosola</p> <p>TAV 9.8 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Marina di Ginosola</p>	
Fonti	
<p>PRG - Comune di Ginosola</p> <p>DPRU - Documento Programmatico per la Rigenerazione - Urbana Marina di Ginosola</p> <p>POR PUGLIA 2000-2006 -PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - POR PUGLIA 2000-2016</p> <p>Recupero e valorizzazione del sito di Torre Mattoni- POR PUGLIA 2000-2006</p> <p>POR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI - progetto finanziato</p> <p>P.O.R. PUGLIA 2014-2020 -Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale - progetto finanziato</p> <p>URBAN UP TRA PINETA E MARE</p> <p>PINETA REGINA PSR 2007-2013</p>	

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina 265 di 265	Data 25/05/2022	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Progetto del nuovo quartiere Mazzini
 P. I.R.P. Corso Vittorio Emanuele

ELABORATI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

ANALISI RETE ESISTENTE
PMC - TAV. 01 RETE ESISTENTE E DI PREVISIONE DEL PRMC - AMBITO TERRITORIALE PMC - TAV. 02 RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO PMC - TAV. 03 RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO PERIURBANO - ZONA PIP PMC - TAV. 04 RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO PMC - TAV. 05 RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO TORRE MATTONI E RISERVA NATURALE
RETE CICLABILE DI PREVISIONE
PMC - TAV. 06 RETE DI PREVISIONE AMBITO TERRITORIALE PMC - TAV. 06 RETE DI PREVISIONE AMBITO TERRITORIALE PMC - TAV. 07 RETE DI PREVISIONE AMBITO URBANO GINOSA PMC - TAV. 08 RETE DI PREVISIONE AMBITO URBANO MARINA DI GINOSA
PMC - TAV. 09 TIPOLOGIE DI PISTE - GINOSA PMC - TAV. 10 TIPOLOGIE DI PISTE - MARINA DI GINOSA
PMC - TAV. 11 TEMPI DI ATTUAZIONE - GINOSA PMC - TAV. 12 TEMPI DI ATTUAZIONE - MARINA DI GINOSA
SCENARIO NUOVA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL_Stralcio PUMS
STRALCIO PUMS - SCENARIO NUOVA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL - GINOSA STRALCIO SCENARIO NUOVA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL - GINOSA