 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>1 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



# Piano della mobilità ciclistica

I° stralcio PUMS



Città di Ginosola  
Provincia di Taranto

**Rapporto Preliminare di Verifica di  
Assoggettabilità a V.A.S.**



**Città di Ginosa**  
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

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


 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina <b>3 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## Sommario

<b>PARTE I: PREMESSA</b> .....	6
<b>1.1 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) - RIFERIMENTI NORMATIVI</b> .....	7
<b>1.2 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS</b> .....	9
<b>1.3 AUTORITÀ COMPETENTE E PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S.</b> .....	10
<b>PARTE II: IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA</b> .....	12
<b>2.1 METODOLOGIA</b> .....	12
<b>2.2 CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE</b> .....	13
<b>2.3 LA CONSISTENZA DELLA RETE CICLABILE E CICLOPEDONALE NEL TERRITORIO DI GINOSA</b> .....	14
<b>2.3.1. ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA</b> .....	15
<b>2.3.2 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI</b> .....	26
<b>2.3.3 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE</b> .....	28
<b>2.4 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI</b> .....	30
<b>2.5 RETE CICLABILE PIANIFICATA</b> .....	35
<b>2.6 DESCRIZIONE DEI PERCORSI</b> .....	39
<b>2.7 CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI E RISPETTO DEI REQUISITI PLANO - ALTIMETRICI</b> .....	44
<b>2.8 IL PIANO DEGLI INTERVENTI</b> .....	52
<b>PARTE III : VALUTAZIONE DELLA COERENZA CON GLI ALTRI PIANI E PROGRAMMI</b> .....	59
<b>3.1 COERENZA CON RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO</b> .....	59
<b>3.2 COERENZA CON LE RETI CICLABILI ITALIANE: BICITALIA</b> .....	61
<b>3.3 COERENZA CON LA RETE CICLABILE IN PUGLIA</b> .....	63
<b>3.3.1 COERENZA CON LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED IN PUGLIA - TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED)</b> .....	64
<b>3.3.2 COERENZA CON L'ITINERARIO N°14: VIA DEI TRE MARI- TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED)</b> .....	66
<b>3.3.3 COERENZA CON PIANO ATTUATIVO 2015 -2019 DEL PRT</b> .....	68
<b>3.3.4 COERENZA CON IL PPTR E LA RETE CICLABILE PREVISTA "IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILTÀ DOLCE</b> .....	70
<b>3.3.4.1 PPTR: PRINCIPI E FINALITÀ (ART.1 N.T.A ELABORATO 2 PPTR)</b> .....	70
<b>3.3.4.2 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO</b> .....	71
<b>3.3.4.3 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILTÀ DOLCE</b> .....	73
<b>3.3.5 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA</b> .....	75
<b>3.3.6 ADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (ESTRATTO PRMC)</b> .....	78
<b>3.3.6.1 DESCRIZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI E LORO CARATTERISTICHE (ESTRATTO PRMC)</b> .....	79
<b>3.3.6.2 - RP 06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI (ESTRATTO PRMC)</b> .....	80
<b>3.3.6.3 COMPONENTI IDROLOGICHE INTERCETTATE DALLA CICLOVIA DEI TRE MARI (ESTRATTO PRMC)</b> .....	87

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina <b>4 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<b>3.3.7 COERENZA CON GLI ITINERARI REGIONALI E NAZIONALI CHE ATTRAVERSANO IL TERRITORIO DI GINOSA: LA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA</b> .....	96
<b>3.4 COERENZA CON LA RETE DEI TRATTURI</b> .....	99
<b>3.5 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE IN CORSO</b> .....	100
<b>3.6 COERENZA CON LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G)</b> .....	104
<b>3.7 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) EX ADB PUGLIA</b> .....	105
<b>3.7.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) EX ADB BASILICATA</b> .....	109
<b>3.7.2 COERENZA CON IL PIANO PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DELLE ALLUVIONI (PGRA) DELL'AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO MERIDIONALE ADOTTATO CON DELIBERA N.2 DEL 20/12/2021</b> .....	112
<b>3.8 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA</b> .....	123
<b>3.9 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.)</b> .....	126
<b>3.10 COERENZA CON I PIANI DI GESTIONE SITI NATURA 2000</b> .....	130
<b>3.11 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)</b> .....	136
<b>3.12 COERENZA CON IL PIANO IL PIANO DI GESTIONE DELLA ZPS "AREA DELLE GRAVINE" APPROVATO CON DGR N. 2435/2009</b> .....	138
<b>3.13 COERENZA CON LE INDIVIDUAZIONI DI HABITAT E SPECIE VEGETALI E ANIMALI DI INTERESSE COMUNITARIO NELLA REGIONE PUGLIA INTRODOTTE DALLA DGR N. 2442/2018.</b> .....	143
<b>PARTE IV: CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO</b> .....	161
<b>4.1. ARIA E FATTORI CLIMATICI</b> .....	162
<b>4.1.1 IL PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE</b> .....	170
<b>4.1.2. INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA</b> .....	174
<b>4.1.3 MONITORAGGIO</b> .....	174
<b>4.2 SUOLO</b> .....	175
<b>4.2.1. INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA</b> .....	178
<b>4.2.2 MONITORAGGIO</b> .....	178
<b>4.2.3. OBIETTIVI E ORIENTAMENTI COMUNITARI (FONTE: ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE)</b> .....	182
<b>4.3 CLIMA ACUSTICO</b> .....	184
<b>4.3.1 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA</b> .....	186
<b>4.3.2 MONITORAGGIO</b> .....	187
<b>4.4 MOBILITÀ</b> .....	187
<b>4.4.1 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ</b> .....	187
<b>4.4.1.1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ</b> .....	189
<b>4.4.1.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA</b> .....	193
<b>4.4.2 IINFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO</b> .....	199
<b>4.4.2.1 MODALITA' FERROVIARIA</b> .....	199
<b>4.4.2.2 MODALITA' AUTOMOBILISTICA</b> .....	201
<b>4.4.2.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL</b> .....	203
<b>4.4.3 RIPARTIZIONE MODALE</b> .....	204

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina	Data	Revisione
	<b>5 di 240</b>	25/05/2022	<b>01</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto	

4.4.3.1 I DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO .....	205
4.4.4 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA.....	210
4.4.3 MONITORAGGIO.....	210
4.5 PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO.....	212
4.5.1 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	223
4.5.2 MONITORAGGIO.....	224
4.6 BIODIVERSITÀ E RETI ECOLOGICHE.....	225
4.6.1 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	230
4.6.2 MONITORAGGIO.....	230
PARTE V: POSSIBILI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PIANO .....	231
PARTE VI: CONCLUSIONI.....	233
PARTE VII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI.....	234
PARTE VIII: ELENCO SOGGETTI INTERESSATI.....	239

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>6 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## Parte I: PREMESSA

La Legge Regionale n. 1 del 23/01/2013 *"Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"* invita tutte le Amministrazioni (comunali, provinciali e regionale) a redigere i piani di mobilità ciclistica per il territorio di propria competenza, nell'ottica di creare le basi per una mobilità sostenibile, sia per quanto riguarda gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro, sia per incentivare nuove forme di turismo lento e sostenibile, quale il cicloturismo.

La Città di Ginosola, 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 - (Determinazione n. 491 R.G. del 11.05.2018), finalizzato a garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave, migliorare le condizioni di sicurezza, ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici, migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

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 invece a quella che è la riconfigurazione delle strade cittadine secondo un modello che mette a sistema e soddisfa le necessità di tutte le utenze, migliorando diffusamente le condizioni di sicurezza stradale, e promuovendo un'idea di mobilità che veda la bicicletta come un sistema di trasporto urbano con pari dignità degli altri.

Il presente elaborato a corredo della documentazione progettuale del **BICIPLAN**, costituisce il **Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità** a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del "Piano della Mobilità ciclistica" del Comune di Ginosola (TA), ai sensi dell'art. 8 della L.R. 44/2012.. -"Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica".

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>7 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 1.1 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) - RIFERIMENTI NORMATIVI

La **Direttiva 2001/42/CE** - "Direttiva VAS", emanata dal Parlamento e dal Consiglio dell'UE ed entrata in vigore il 21/7/2001 ha introdotto "la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi *sull'ambiente naturale*" con l'obiettivo *"di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"*.

La "Direttiva VAS" *"rappresenta un importante contributo all'attuazione delle strategie comunitarie per lo sviluppo sostenibile rendendo operativa l'integrazione della dimensione ambientale nei processi decisionali strategici"*

A livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del **D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152** entrata in vigore il 31 luglio 2007, modificata e integrata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 entrato in vigore il 13/02/2008 e dal D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 pubblicato nella Gazz. Uff. 11 agosto 2010, n. 186.

L'art. 4 comma 4 lettera a) del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. stabilisce che *"la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile."*

L'applicazione del processo VAS attraverso le specifiche componenti del processo, quali la verifica di sostenibilità degli obiettivi di piano, l'analisi degli impatti ambientali significativi delle misure di piano, la costruzione e la valutazione delle ragionevoli alternative, la partecipazione al processo dei soggetti interessati e il monitoraggio delle performances ambientali del piano, rappresenta uno strumento di supporto sia per il proponente che per il decisore per la definizione di indirizzi e scelte di pianificazione sostenibile.

In sostanza la VAS costituisce per il piano/programma, elemento costruttivo, valutativo, gestionale e di monitoraggio.

Gli elementi innovativi introdotti con la VAS e che influenzano sostanzialmente il modo di pianificare si possono ricondurre ai seguenti:

- il criterio ampio di partecipazione, tutela degli interessi legittimi e trasparenza del processo decisionale, che si attua attraverso il coinvolgimento e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico che in qualche modo risulta interessato dall'iter decisionale. I soggetti competenti in materia ambientale sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi. Questo processo di partecipazione crea i presupposti per il consenso da

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>8 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

parte dei soggetti interessati e del pubblico sugli interventi da attuare sul territorio. Si segnalano inoltre le consultazioni transfrontaliere, previste qualora il piano o programma in fase di preparazione possa avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, o qualora un altro Stato lo richieda.

- L'individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative del piano/programma con lo scopo, tra l'altro, di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle misure da intraprendere.
- La valutazione delle alternative si avvale della costruzione degli scenari previsionali di intervento riguardanti l'evoluzione dello stato dell'ambiente conseguente l'attuazione delle diverse alternative e del confronto con lo scenario di riferimento (evoluzione probabile senza l'attuazione del piano). Il monitoraggio che assicura il controllo sugli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani, programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti derivanti dall'attuazione del piano o programma e adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (D. Lgs 152/2006 e s.m.i.).

(fonte:www.ispraambiente.gov.it)

La Regione Puglia ha promulgato la **Legge regionale n. 44 del 14 dicembre 2012**, "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica", che costituisce norma di recepimento del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

La Legge regionale n. 44 del 14 dicembre 2012, costituisce la norma di riferimento in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

La VAS, avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del programma, è costituita dalle seguenti **fasi**, secondo le disposizioni definite dalla citata norma agli articoli 9-15:

- impostazione della VAS (art. 9 LR 44/2012 e ss.mm.ii.);
- Redazione del rapporto ambientale (art. 10 LR 44/2012 e ss.mm.ii.);
- Svolgimento di consultazioni (art. 11 LR 44/2012 e ss.mm.ii.);
- Espressione di un parere motivato (art. 12 LR 44/2012 e ss.mm.ii.);
- Redazione di una dichiarazione di sintesi (art. 13 LR 44/2012 e ss.mm.ii.);
- Informazione sulla decisione (art. 14 LR 44/2012 e ss.mm.ii.);
- Monitoraggio (art. 15 LR 44/2012 e ss.mm.ii.).

In attuazione della citata Legge regionale è stato emanato il **Regolamento Regionale 9 ottobre 2013, n. 18**, che disciplina i procedimenti di valutazione ambientale strategica e verifica di assoggettabilità a VAS di piani e programmi per i quali sia attribuito ai Comuni il ruolo di autorità procedente.



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>9 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 1.2 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS

La VAS, avviata dall'autorità procedente, è costituita dalle seguenti fasi, secondo le disposizioni definite dalla L.R. 44/2012 agli articoli da 8 a 15:

- a) **svolgimento di una verifica di assoggettabilità**, limitatamente ai casi definiti dall'articolo 3 della norma , con la predisposizione di un rapporto preliminare di verifica che costituisce parte integrante del programma e ne accompagna l'intero processo fino all' approvazione;
- b) l'impostazione della VAS, attraverso la collaborazione fra autorità competente, autorità procedente e proponente, e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati, sulla base di un rapporto preliminare di orientamento;
- c) l'elaborazione del rapporto ambientale;
- d) lo svolgimento di consultazioni;
- e) la valutazione del piano o programma, tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, che si conclude con espressione del parere motivato;
- f) la decisione, ovvero l'atto di approvazione del piano o programma;
- g) l'informazione sulla decisione;
- h) il monitoraggio.

La verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'Art. 8 della L.R. 44/2012 prevede che l'Autorità procedente formalizzi con atto amministrativo la proposta di piano comprendente il rapporto preliminare di verifica e presenti all'Autorità competente un'istanza corredata della seguente documentazione, su supporto informatico, ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo:

- a) il rapporto preliminare di verifica;
- b) copia dell'atto amministrativo di formalizzazione della proposta di piano o programma comprensiva del rapporto preliminare di verifica di cui alla lettera a);
- c) elaborati del piano o programma utili alla valutazione dei possibili impatti significativi sull'ambiente
- d) proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare;
- e) i contributi, i pareri e le osservazioni pertinenti al piano o programma, eventualmente già espressi dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati, nonché gli esiti di qualsiasi altra forma di consultazione e partecipazione pubblica già effettuata.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>10 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 13 AUTORITÀ COMPETENTE E PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S.

In considerazione delle ricadute di una efficace pianificazione della mobilità sugli aspetti ambientali, è necessario che gli obiettivi posti dal Piano della Mobilità Ciclistica riguardino non solo gli aspetti della mobilità ma anche quelli trasversali relativi all'ambiente e al territorio. A tale riguardo la V.A.S. costituisce un importante strumento di accompagnamento e di indirizzo della pianificazione verso una maggiore qualità del P.M.C. stesso.

La L.R. 44/2012 definisce i Soggetti coinvolti nel procedimento di VAS all' art. 2 comma 1, come di seguito riportato:

- a) **Autorità Competente:** la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- b) **Autorità procedente:** la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma
- c) **Proponente:** il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge;
- d) **Soggetti competenti** in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi;
- e) **Pubblico:** una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;
- f) **Pubblico interessato:** il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali, economiche e sociali maggiormente rappresentative nel territorio regionale, sono considerate come aventi interesse.

**L'Art. 10 della LEGGE REGIONALE 12 febbraio 2014, n. 4** modifica e integra l'Art. 4 della L.R. 44/2012, come segue: *"Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, emanato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 9 e seguenti rivenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani o programmi di cui sopra."*

*"Nell'esercizio della delega i Comuni devono garantire il soddisfacimento dei requisiti di cui al comma 1"* A tal proposito di seguito si riporta quanto previsto al suddetto comma 1 dell'Art. 4 della L.R. n. 44 del 14 dicembre 2012: *"L'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti: a) separazione dall'autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità procedente e quella*

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>11 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione; b) adeguato grado di autonomia amministrativa; c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale”.*

Pertanto, trattandosi di un piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'Autorità Competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S. del P.M.C. di cui all'art. 8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>12 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE II: IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

### 2.1 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

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, etc.) 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>13 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

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.

## 2.2 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.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>14 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

I criteri da considerare a livello generale per la progettazione e la pianificazione della rete degli itinerari ciclabili<sup>1</sup> 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;
- **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...).

### 2.3 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.

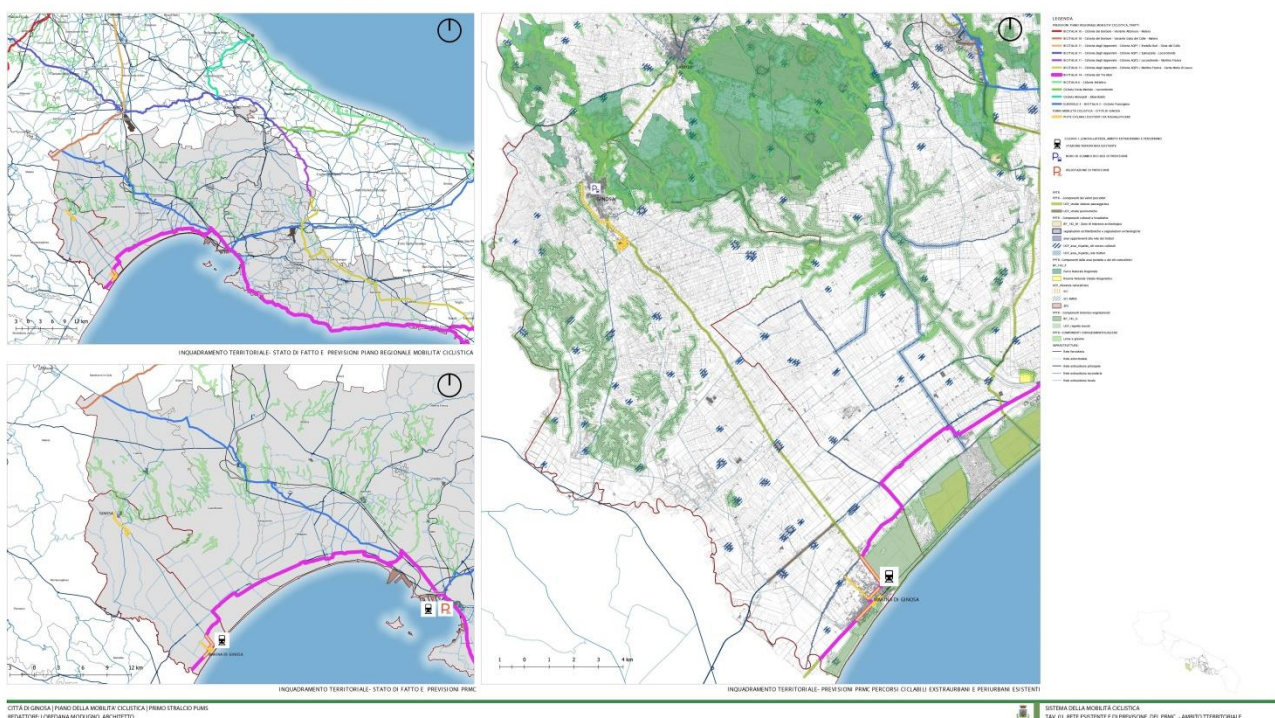
Per la definizione delle caratteristiche delle piste si è fatto riferimento al Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 (G.U. n. 225, 26 settembre 2000) Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili<sup>1</sup>, ampiamente citato nella Parte II paragrafo 2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI NEL CONTESTO ITALIANO E REGIONALE della Relazione Generale.

<sup>1</sup> 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).

L'analisi sul territorio è stata fatta sia per Ginosola che per Marina di Ginosola 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 (Ginosola/Marina di Ginosola)
- 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

### 2.3.1. ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA

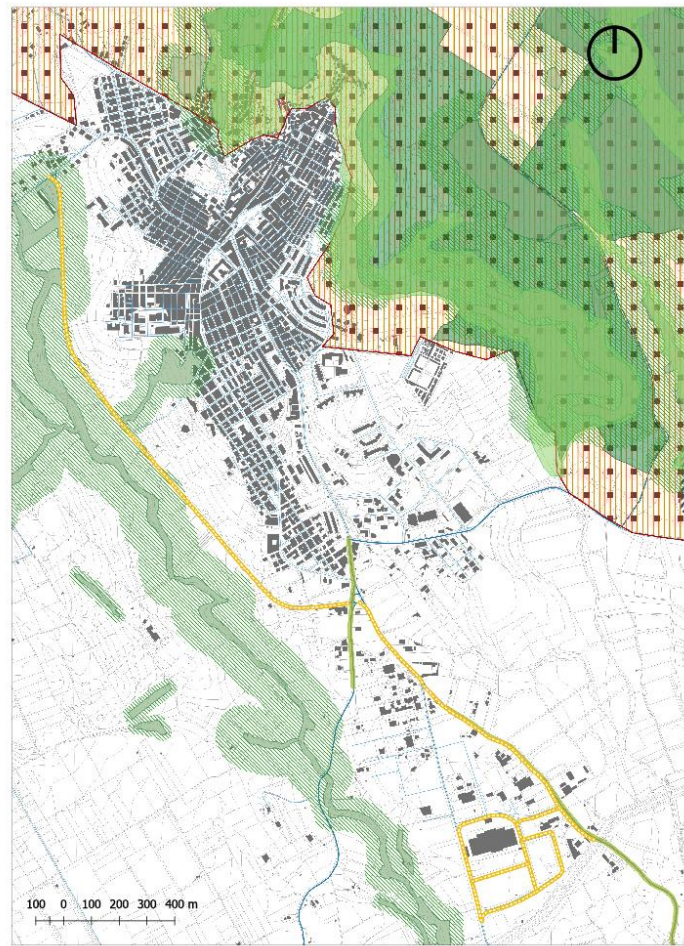
Il territorio comunale di Ginosola presenta allo stato attuale una serie di percorsi cicloturistici e di sentieri percorribili a piedi o in bicicletta. La rete si integra altresì con gli itinerari di rilevanza europea e regionale che attraversano il territorio.

**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:

**Ginosa/ tab. 01**

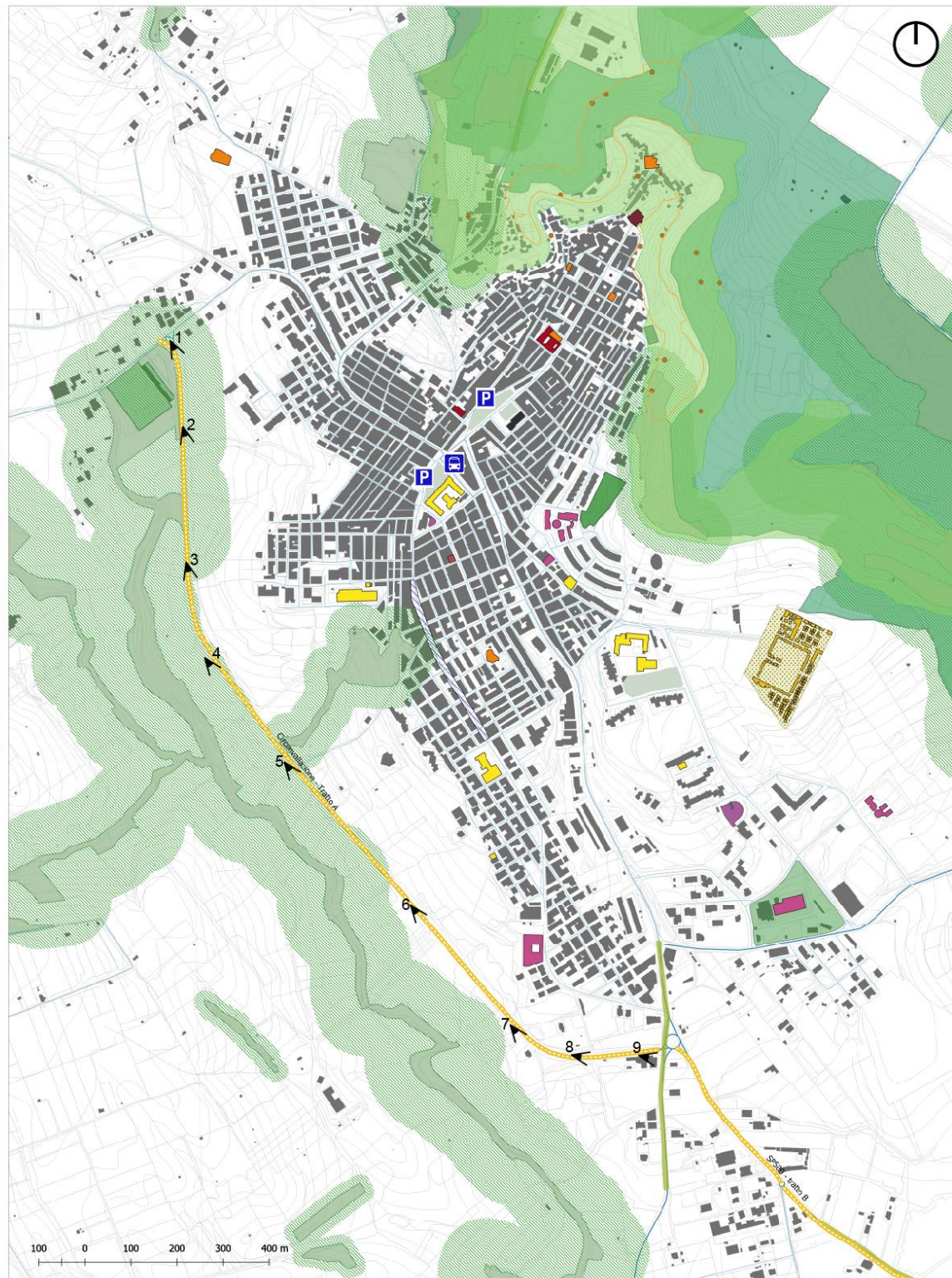
Ciclovía	Tipologia	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [km]	Larghezza pista [m]	Stato
Circonvallazione - Tratto <b>A</b>	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da delimitatori di corsia	2,09	2,50	Buono
SS580 - Tratto <b>B</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 <b>C</b>	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 <b>C</b>	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 <b>D</b>	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia, incompleta	0,500	1,50	In stato di degrado



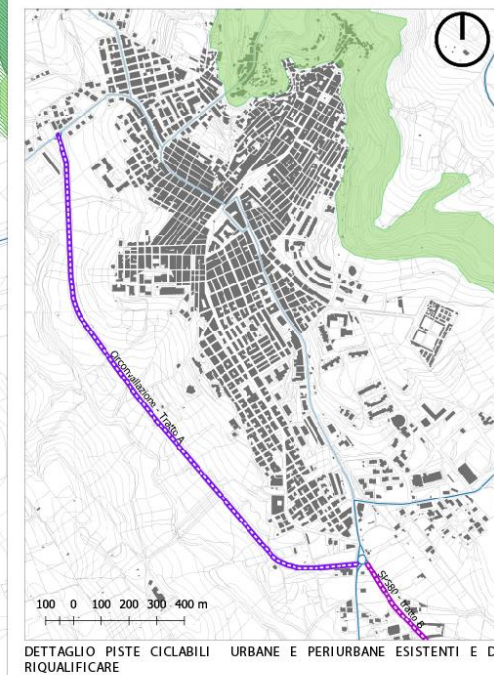


GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE

- LEGENDA**
- PREVISIONE PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA - TRATTI**
- BICTAU 1.4 - Ciclovia del Tra Sud
  - PISTE CICLABILI ESISTENTI DA RIQUALIFICARE
- PP18 - Componenti del colore parcellari**
- UCF\_ strade veloci paesaggistica
  - UCF\_ strade panoramiche
- PP18 - Componenti culturali e insediative**
- SP\_142\_M - Zone di interesse archeologico
  - segregazioni architettoniche e segregazioni archeologiche
  - area appartenenti alla rete dei trattori
  - UCF\_ area \_ripetto\_ siti storici culturali
  - UCF\_ area \_ripetto\_ rete trattori
- PP18 - Componenti delle aree protette e del sito naturalistico**
- SP\_142\_P
  - Parco Naturale Regionale
  - Riserva Naturale (Stato) Biogenetica
- UCF\_ Reti naturali**
- RIC
  - SIC MMSE
  - ZPS
- PP18 - Componenti botanico-vegetazionali**
- SP\_142\_G
  - UCF\_ ripetto boschi
  - Linee a verde
- INFRASTRUTTURE**
- Rete ferroviaria
  - Rete autostradale
  - Rete extraurbana principale
  - Rete extraurbana secondaria
  - Rete extraurbana locale
- SISTEMA ATTRATTORI**
- VILLAGGIO RUSTICO
  - CET\_GINOSA\_RUPESTE\_VILLAGGIO
  - 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 VERDI ATTREZZATO
  - ISTRUZIONE
  - ISTITUTI SCOLASTICI
  - ATTREZZATURE SPORTIVE
  - IMBOTTI SPORTIVE
  - ATTIVITÀ PRODUTTIVE
  - ZONA FIP
  - ALTRI ATTRATTORI
  - MENICPIO
  - AREA MERCATALE
  - ALTRI ATTRATTORI
- SOSTA BUS**
- PARCHeggi ESISTENTI

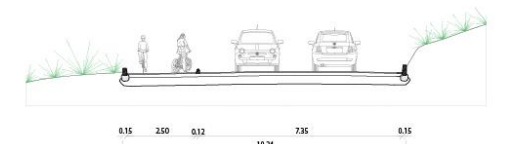


GINOSA - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



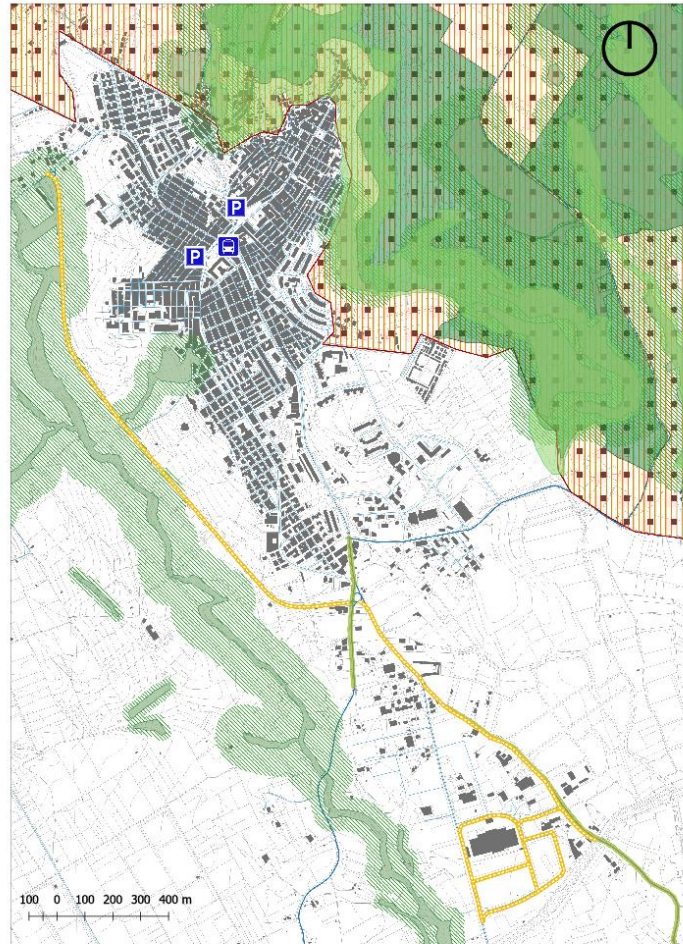
DETTAGLIO PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE

- Circovallazione - Tratto A
- SP80 - Tratto C
- SP80 - Tratto B
- Via Contrada Randara - Tratto D



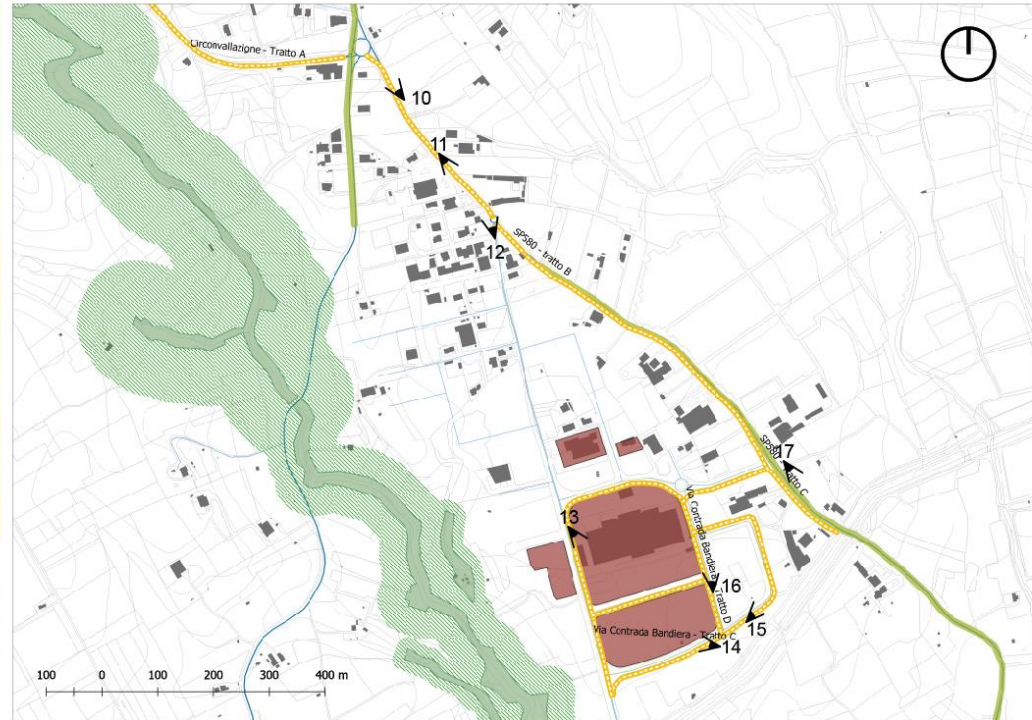
SEZIONE TIPO - TRATTO A

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

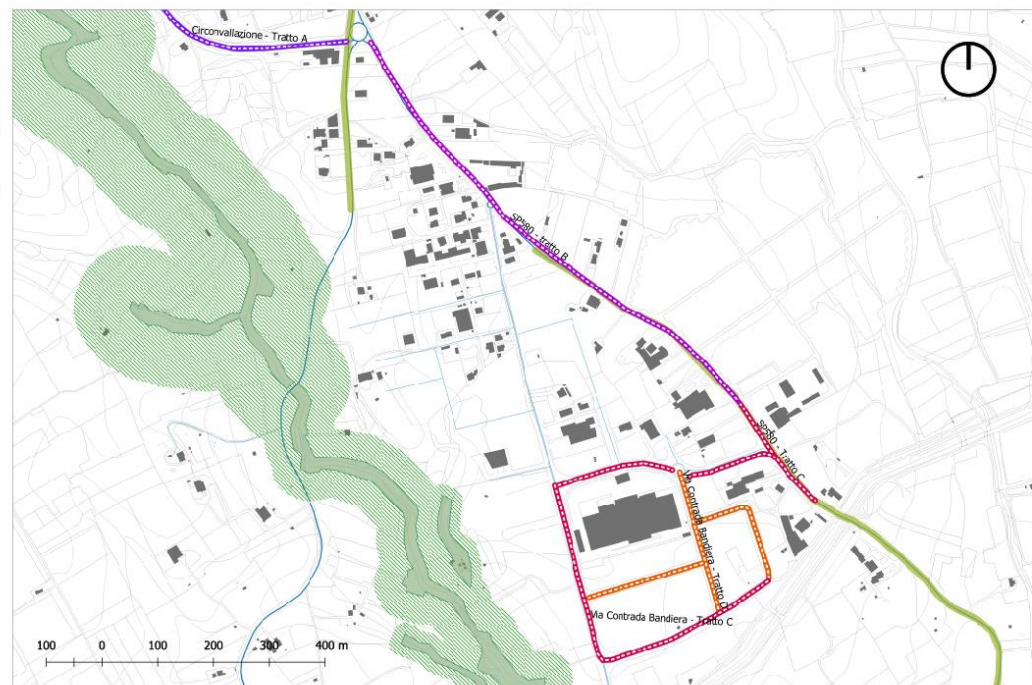


PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE

- LEGENDA**
- PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA - TRATTI
    - BICICLATA 14 - Oltreoceano del Tiro Muli
    - PISTE CICLABILI ESISTENTI DA RIQUALIFICARE
  - PISTRE
    - Componenti dei valori paratattici
    - UCP - strada visuale paesaggistica
    - UCP - strada panoramica
    - Componenti culturali e insediativa
    - BP\_142\_M - Zona di interesse archeologico
    - segregazioni architettoniche e segregazioni archeologiche
    - area appartenenti alla rete dei trattori
    - UCP - area rispetto alle dinamiche culturali
    - Componenti della area protetta e dei siti naturalistici
    - BP\_142\_P
    - Parkia Naturale Regionale
    - Riserva Naturale Statale Biogenetica
    - UCP - riserva naturalistica
    - SIC
    - SIC WWB
    - ZPS
    - Componenti botanico-vegetazionali
    - UCP - rispetto boschi
    - Componenti geomorfologiche
    - Linee e griglia
  - INFRASTRUTTURE
    - Rete ferroviaria
    - Rete autostradale
    - Rete viaria nazionale
    - Rete viaria regionale
    - Rete viaria locale
  - SISTEMI ATTRATTORI
    - VILLAGGIO RUPESTE
    - OLT\_ GINOSA\_RUPESTE\_MILAGGIO
    - OLT\_ GINOSA\_GAROTTE
    - LUOGHI SACRI E DI CULTO
    - CHIESA
    - CHIESA - EDIFICI ANNESSI
    - CHIASTRIO
    - CHIASTRIO VERDE
    - EDIFICIO STORICO
    - TORRE
    - EDIFICIO STORICO
    - CASTELLO
    - PARCHI E GIARDINI PUBBLICI
    - PIAZZE
    - PARCHI, GIARDINI VERDE ATTREZZATO
  - ISTRUZIONE
    - ISTITUTI SCOLASTICI
    - ATTREZZATURE SPORTIVE
    - IMPIANTI SPORTIVI
    - ATTIVITÀ FRECCOATIVE
    - ZONA PIP
    - MINICIRO
    - AREA MERCATALE
    - ALTRI ATTRATTORI
  - SOSTA BUS
  - PARCHI ESISTENTI

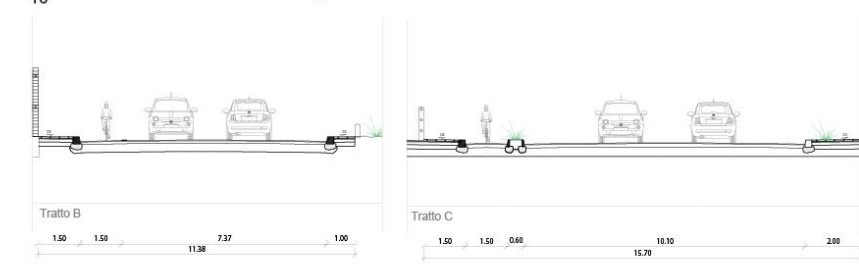
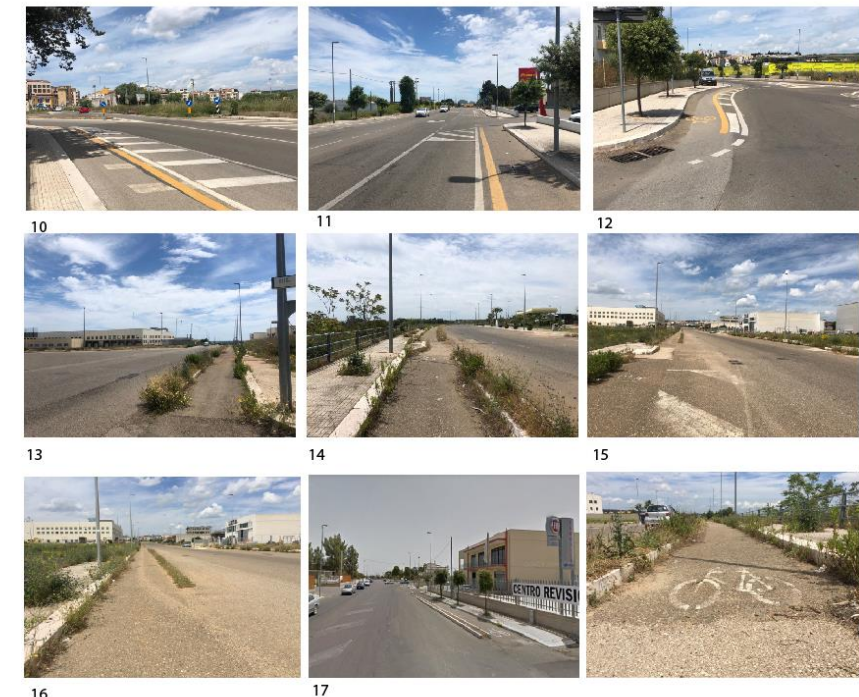


GINOSA - ZONA PIP - PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE



DETTAGLIO PISTE CICLABILI URBANE E PERIURBANE ESISTENTI E DA RIQUALIFICARE

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



Ciclovía	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:

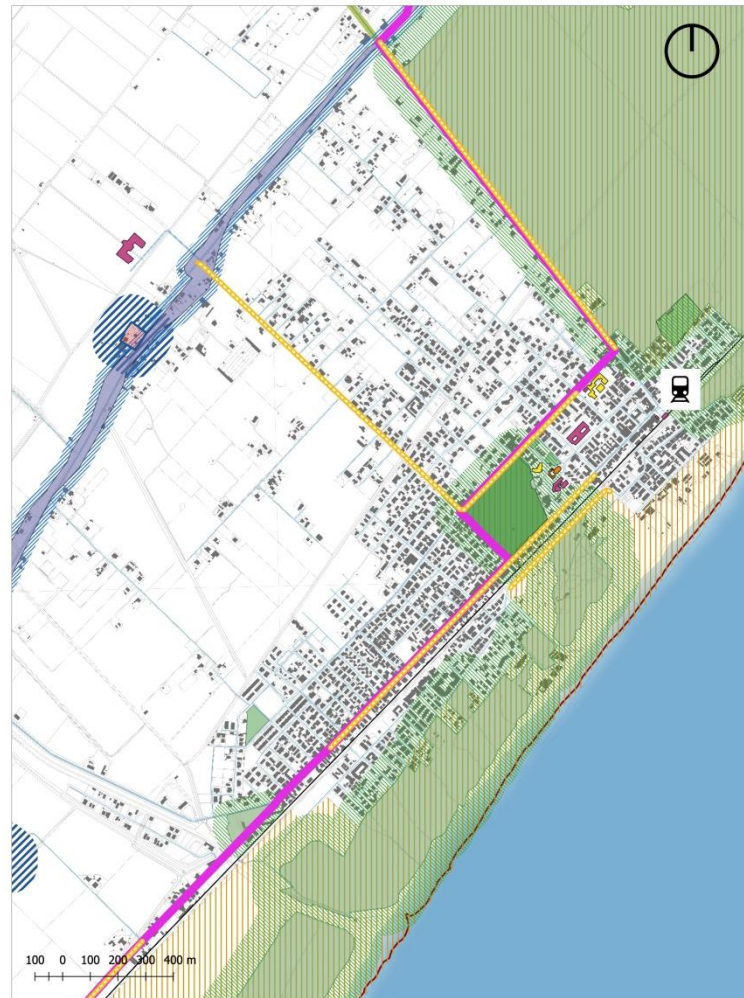
- la pista ciclabile di viale Trieste - tratto A e B - collega Marina di Ginosa alla SP580 verso Ginosa, questo tratto se pur discontinuo (comincia dall'incrocio di via Tufariello e si interrompe a circa 100m da via Pitagora) coincide con il percorso di Bicalia n. 14 e si connette con la Ferrovia Jonica;
- 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

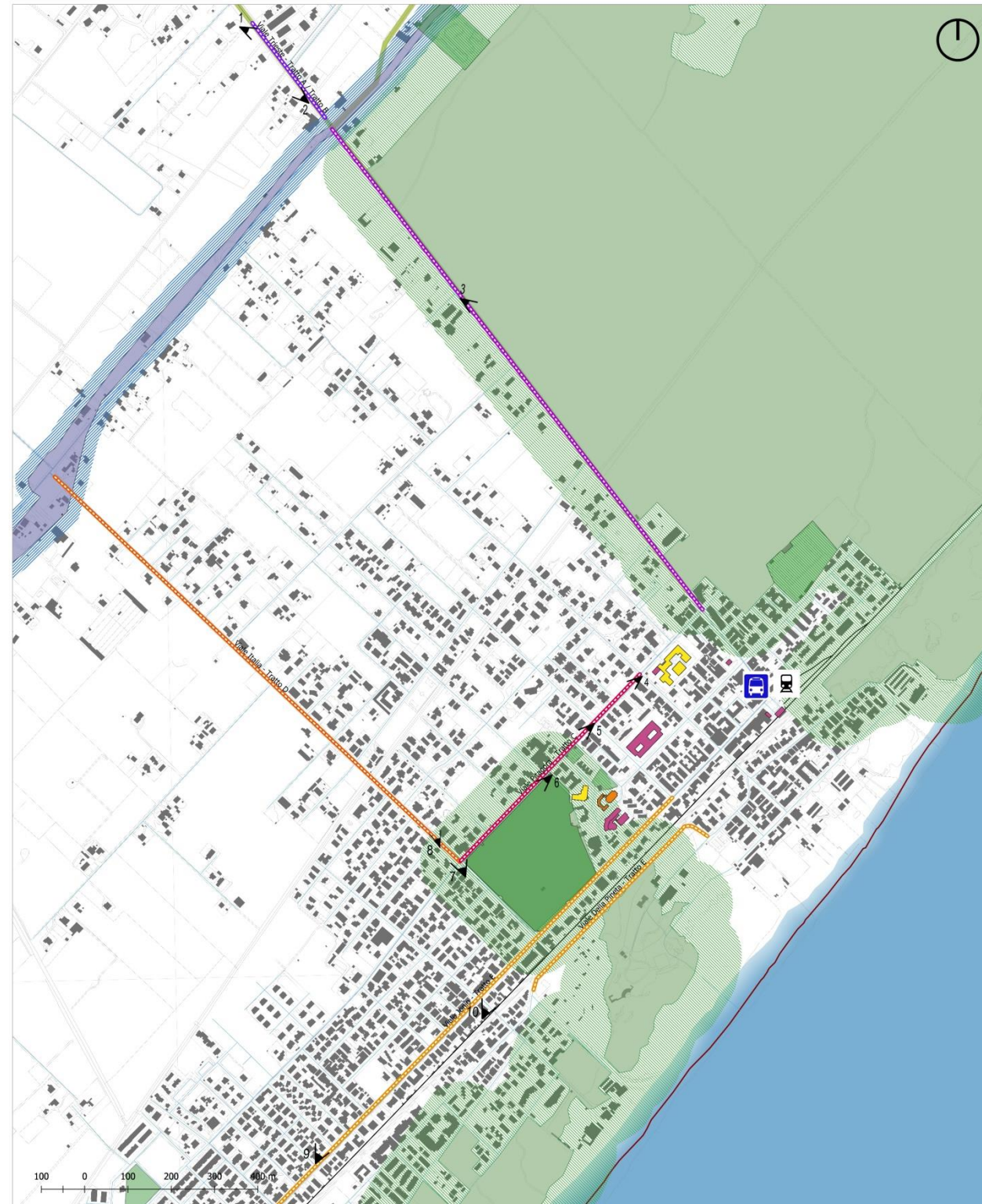
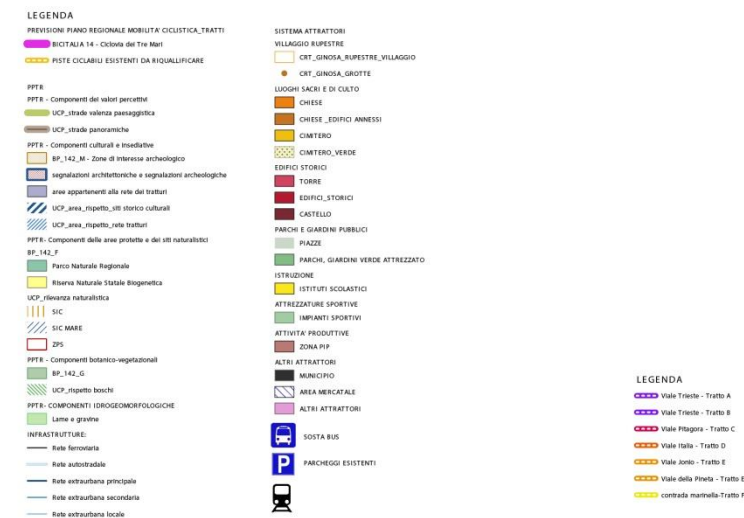
Ciclovie	Tipologia della sede	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [km]	Larghezza pista [m]	Stato
Tratto Viale Trieste - Tratto A	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile costituito 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



1

2

3



4



5



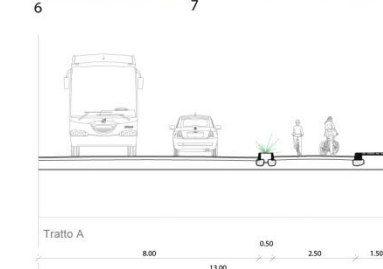
6



7



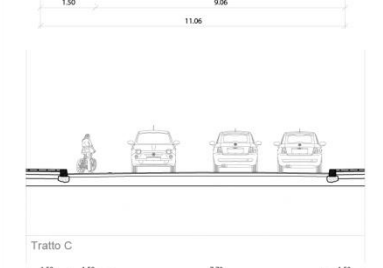
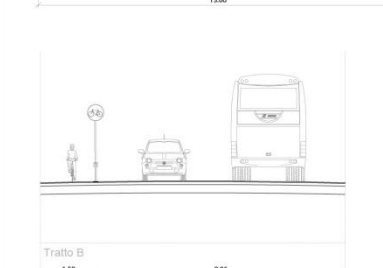
8



9



10



Ciclone	Tipologia	Longhezza complessiva dei tratti esistenti [m]	Longhezza pista [m]	Stato
Tratto Viale Trieste - A	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinalmente ricorrenza e realizzate con cordoni di cordolo con un'area verde	9.279	2.56	Buono
Tratto Viale Trieste - B	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinalmente ricorrenza e realizzate con cordoni di cordolo con un'area verde	1.330	1.50	Da riqualificare
Tratto Viale Filigone - C	Pista ciclabile e su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinalmente	0.660	1.50	Da riqualificare



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

**LEGENDA**

**PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA, TRATTI**

- BIOTALIA 14 - Ciclisti del Tre Mari
- PISTE CICLABILI ESISTENTI DA RIQUALIFICARE

**PPFA - Componenti del valore paesistico**

- UCP\_stade valenza paesaggistica
- UCP\_stade panoramica
- PPFA - Componenti culturali e inedite
- BP\_142\_M - Zone di interesse archeologico
- Regolatore architettonico e segnalazioni archeologiche
- Area appartenenti alla rete dei trattati
- UCP\_pala\_ripetto\_101 - Parco culturale
- UCP\_pala\_ripetto\_100 - Parco
- PPFA - Componenti della area protetta e dei siti naturalistici
- BP\_142\_F
- Parco Naturale Regionale
- Riserva Naturale Statale Biogenetica
- UCP\_riserva naturalistica
- SIC
- SIC MARE
- ZPS
- PPFA - Componenti storico-vegetazionali
- BP\_142\_G
- UCP\_ripetto boschi
- PPFA - COMPONENTI (OROGRAFICHE)
- Linee e gravine

**INFRASTRUTTURE**

- Rete ferroviaria
- Rete extraurbana principale
- Rete extraurbana secondaria
- Rete extraurbana locale

**SISTEMA ATTRATTORI**

- CIT\_GINOSA\_PURESTRE\_VILLAGGIO
- CIT\_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 RIP
- ALTRI ATTRATTORI
- MENICINO
- AREA MERCATALE
- ALTRI ATTRATTORI
- SOSTA BUS
- PARCHeggi ESISTENTI

**LEGENDA**

- Viale Trieste - Tratto A
- Viale Trieste - Tratto B
- Viale Piaggio - Tratto C
- Viale Italia - Tratto D
- Viale Jomo - Tratto E
- Viale della Pineta - Tratto F
- Contrada Marinella - Tratto F



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



11



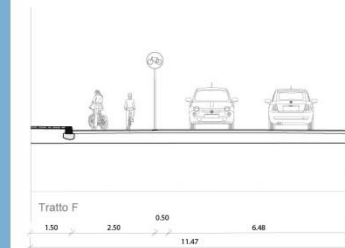
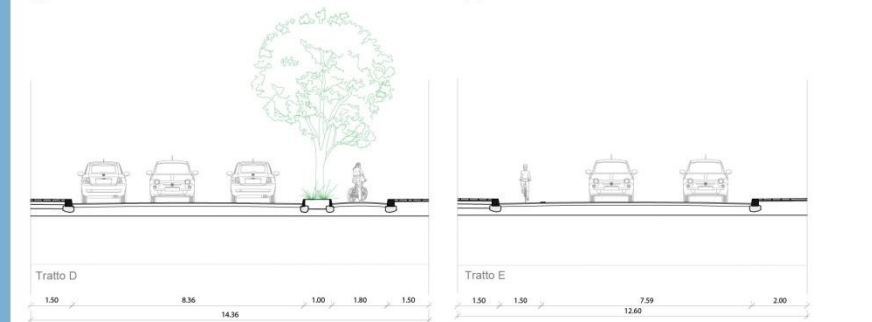
12



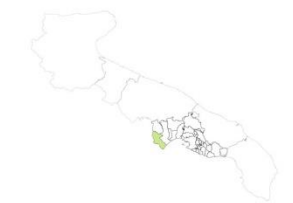
13



14



Ciclista	Tipologia	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [m]	Lunghezza 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 inavvicinabile con un'arista verde	1,200	1,80	Da riqualificare
Tratto Viale Jomo - 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	0,570	1,50	Da riqualificare
Contrada Marinella - F	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,600	2,50	Buono



**Percentuale dei percorsi in funzione della tipologia della sede:**

Ginosa/ rif. Tabella 01

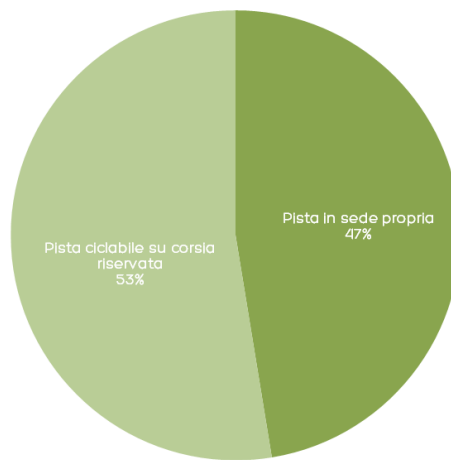
Sede del percorso	Lunghezza (m)	Percentuale
Pista in sede propria	4010	73.56%
Pista ciclabile/ciclopedonale su corsia riservata	1440	26.42%
<b>Totale</b>	<b>5450</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Totale</b>	<b>6200</b>	<b>100%</b>



**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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>24 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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





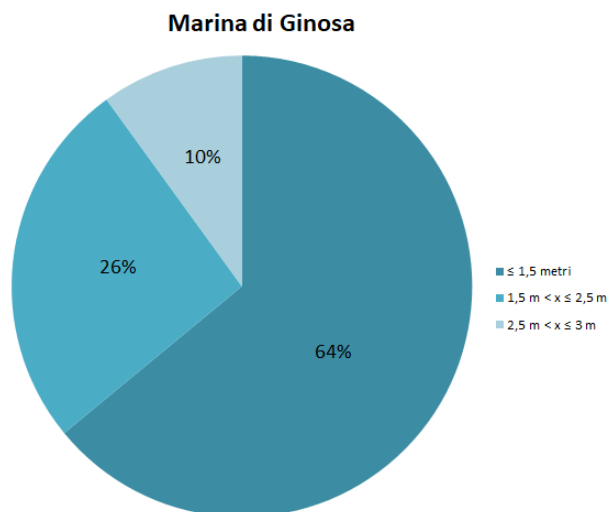
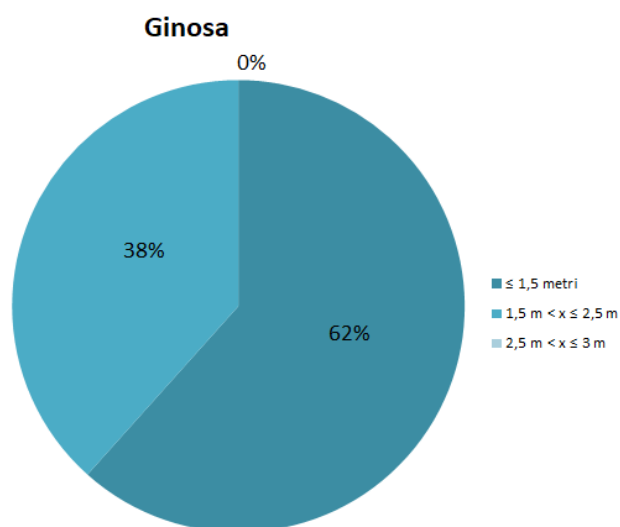
### Percentuale dei percorsi in funzione della larghezza della pista

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
<b>Totale</b>		<b>100%</b>

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%
<b>Totale</b>	<b>6.200</b>	<b>100%</b>



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.

### 2.3.2 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI

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

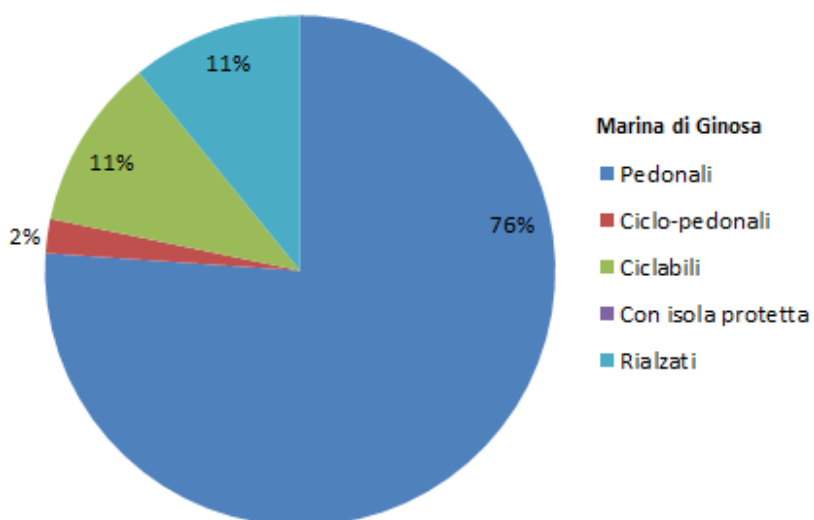
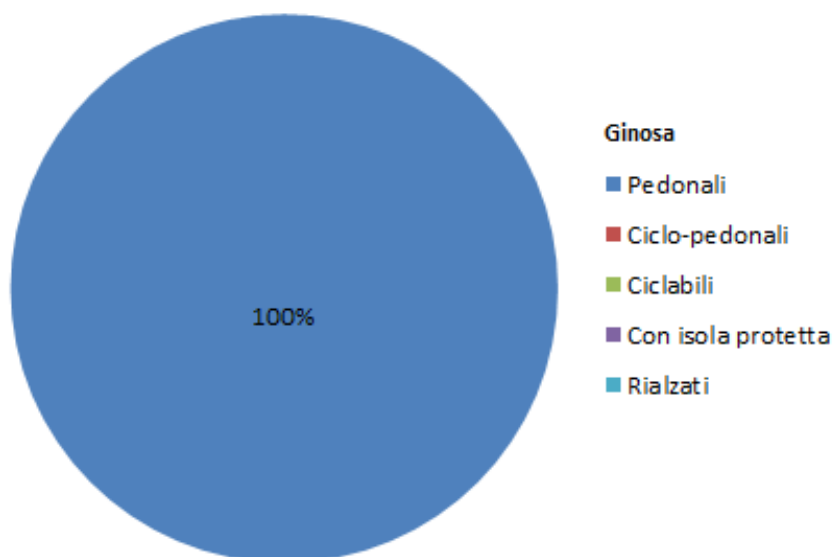
#### Attraversamenti esistenti in funzione della tipologia

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
<b>Totale</b>		<b>17</b>

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
<b>Totale</b>		<b>46</b>



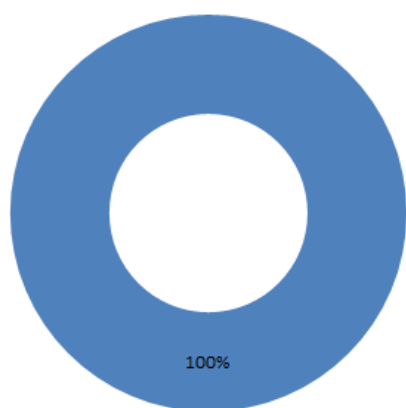
Percentuale attraversamenti esistenti in funzione della tipologia

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.

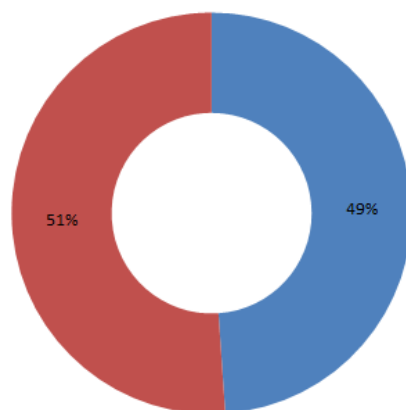
### 2.3.3 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE

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
<b>Totale</b>		<b>26</b>

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



**Ginosa**  
 ■ segnaletica orizzontale  
 ■ segnaletica verticale



**Marina di Ginosa**  
 ■ segnaletica orizzontale  
 ■ segnaletica verticale

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>29 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

## 2.4 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI

Il Piano della 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.


La strategia del Piano della Mobilità Ciclistica è finalizzata a considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale.

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:

<b>1</b>	<b>Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità</b>
	<b>Obiettivi</b>
	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

<b>2</b>	<b>Sostenibilità energetica ed ambientale</b>
	<b>obiettivi</b>
	Miglioramento della qualità dell'aria;
	Riduzione dell'inquinamento acustico;
<b>3</b>	<b>Sicurezza della mobilità stradale</b>
	<b>obiettivi</b>
	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)

<b>4</b>	<b>Sostenibilità socio-economica</b>
	<b>obiettivi</b>
	Miglioramento della inclusione sociale
	Aumento della soddisfazione della cittadinanza

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>31 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Aumento del tasso di occupazione
Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Accanto ai macro-obiettivi minimi obbligatori, si elencano di seguito una serie di obiettivi specifici (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
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.)

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>32 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

Per ciascuna delle strategie/azioni sarà 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 con fondi propri o regionali, nazionali, europei.





Strategie	Azioni	Indicatori	Competenza diretta / indiretta
<b>Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;</b>	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 al parcheggio 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)
	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
<b>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;</b>	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
<b>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;</b>	g. Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;	Agevolazioni	Diretta da parte dell'Amministrazione
<b>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;</b>	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
<b>Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio</b>	c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del	marciapiedi protetti, corsie ciclabili protette, etc.	Diretta da parte dell'Amministrazione

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>34 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<b>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.</b>	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;		
	<b>d.</b> campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	campagne realizzate	Diretta da parte dell'Amministrazione
	<b>e.</b> 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina <b>35 di 240</b>	Data 27.04.2019	Revisione <b>0</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 2.5 RETE CICLABILE PIANIFICATA

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:



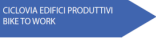

- la continuità, senza interruzione, dei percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali
- la separazione fisica dei flussi di traffico veicolare e ciclo-pedonale, per migliorare le condizioni di sicurezza della c.d. "utenza vulnerabile della strada", anche in quelle situazioni di potenziale pericolo causate dal differenziale di velocità;
- la messa in relazione dei luoghi di destinazione della mobilità (servizi alla popolazione: scuole, socio sanitari, commerciali, ecc.);
- 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 Ginosola e Marina di Ginosola, inoltre si intende potenziare il ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosola, con un servizio di Velostazione

- 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 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

**Si specifica fin d'ora 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. Per quanto riguarda la competenza gestionale delle reti stradali interessate dal piano, si specifica che sono state interessate le seguenti viabilità:**

#### Dettaglio della rete ciclabile urbana /Ginosola





	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Estensione Km	Tipologia	Valenza	Stato
	<b>Percorso edifici scolastici</b> (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 + 1.22km	Su strada urbana Su corsia riservata + promiscua con veicoli	Comunale	Da realizzare ex novo incluse strade 30km/
	<b>Percorso sportivo</b> (Itinerario: circonvallazione, SP580 tratto urbano, via Provinciale per Cavese, viale Europa)	Rete urbana di primo livello	2.09 km + 1.206 Km	Su strada urbana  In sede propria	Comunale	Parzialmente realizzata (2,09Km) e da realizzare ex novo (1.206 Km)
	<b>Percorso insediamenti produttivi/ Bike to work</b> (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
	<b>Strade 30Km</b> (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	1.03 km	Su strada urbana  promiscua con veicoli	Comunale	Da realizzare ex novo
<b>Totale Km di rete urbana</b> (1°livello e 2°livello)			<b>11.031 km</b>	Realizzata da riqualificare e da realizzare ex novo incluse strade 30km/h		
<b>Totale Km di urbana rete da realizzare</b> (1°livello e 2°livello)			<b>5.60 km</b>	Da realizzare ex novo incluse strade 30km/		

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>37 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**Indice di Ciclabilità Ginosa (stato attuale)** = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti) = **0.31 m/ab**

**Indice di Ciclabilità Ginosa (scenario a 10/15 anni)** = (metri di piste ciclabili)/(num. abitanti) = **0.8m/ab**

### Dettaglio della rete ciclabile urbana / Marina di Ginosa

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Estensione Km	Tipologia	Valenza	Stato
	<b>Percorso Magna Grecia</b> - 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 (0,60 Km) + 0,340 (strade 30km/h)
	<b>Percorso edifici scolastici</b> - 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)
	<b>Percorso litoraneo</b> 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
<b>Totale Km di rete urbana</b> (1° livello e 2° livello)			<b>12,29 km</b>	realizzata da riqualificare e da realizzare ex novo incluse strade 30km/h		
<b>Totale Km di urbana rete da realizzare</b> (1° livello e 2° livello)			<b>8,40 km</b>	da realizzare ex novo incluse strade 30km/h		

Indice di Ciclabilità Marina di Ginosa (**stato attuale**) = (metri di piste)/(num. di abitanti) = 0,96 m/ab.

Indice di Ciclabilità Marina di Ginosa (**scenario a 10/15 anni**) = (metri di piste)/(num. abitanti) = 2,04 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 0,20 m/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:**

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>38 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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/rette	Estensione Km	Tipologia	Valenza	Stato
	<b>Percorso Pineta di Cavese- Murgia San Pellegrino</b> (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)
	<b>Percorso del Pantano</b> Itinerario: Ginosa / Ginosa Marina (SP2 )	extraurbano	25km	Provinciale promiscua con veicoli	Comunale	Strada basso traffico (per soli frontisti)
	<b>Percorso Magna Grecia - ambito extraurbano</b> Via Cntrada Marinella (itinerario: Bictalia 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)
<b>Totale Km di rete extraurbana</b>			41,8 km	realizzata da riqualificare e da realizzare ex novo		
<b>Totale Km di rete extraurbana da realizzare</b>			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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>39 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

## 2.6 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

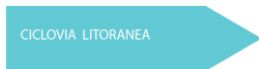
Si sviluppa all'interno del nucleo urbano di Ginosa e collega tutti gli impianti presenti nel comune di Ginosa, raccogliendo la domanda di una utenza già abituata ad esaltare al massimo la funzione della bicicletta come mezzo di trasporto rapido ed efficiente.

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).

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>40 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



### **Percorso litoraneo - Marina di Ginosa**

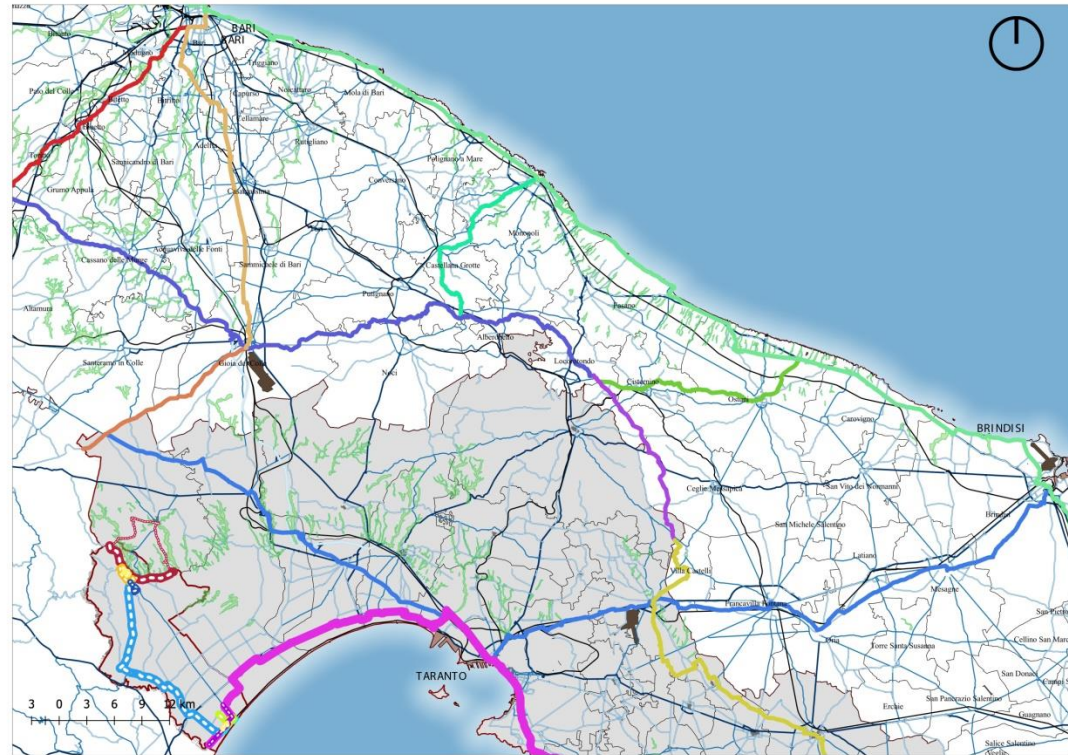
Si sviluppa al di là della ferrovia e collega le strutture ricettive e gli stabilimenti balneari presenti lungo il litorale. Il collegamento tra rete di itinerari quotidiani e rete di itinerari per il tempo libero può avere importanti ripercussioni economiche grazie al turismo.



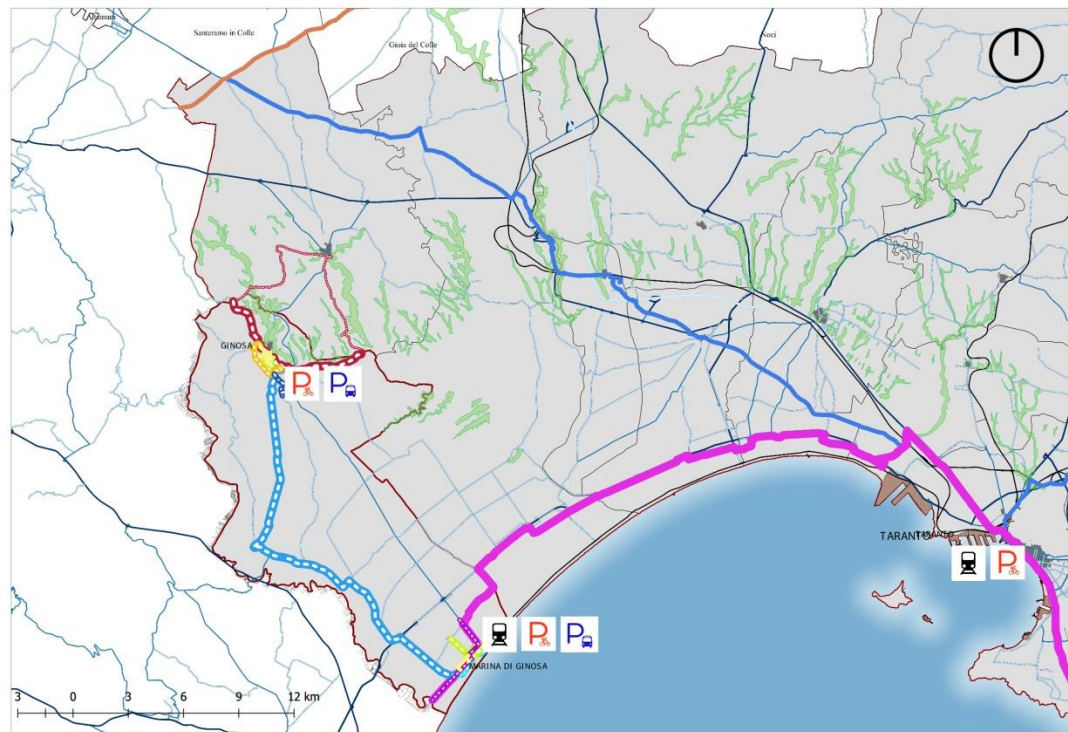
### **I percorsi extraurbani e la ciclovia Magna Grecia (Bicitalia n.14)**

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.

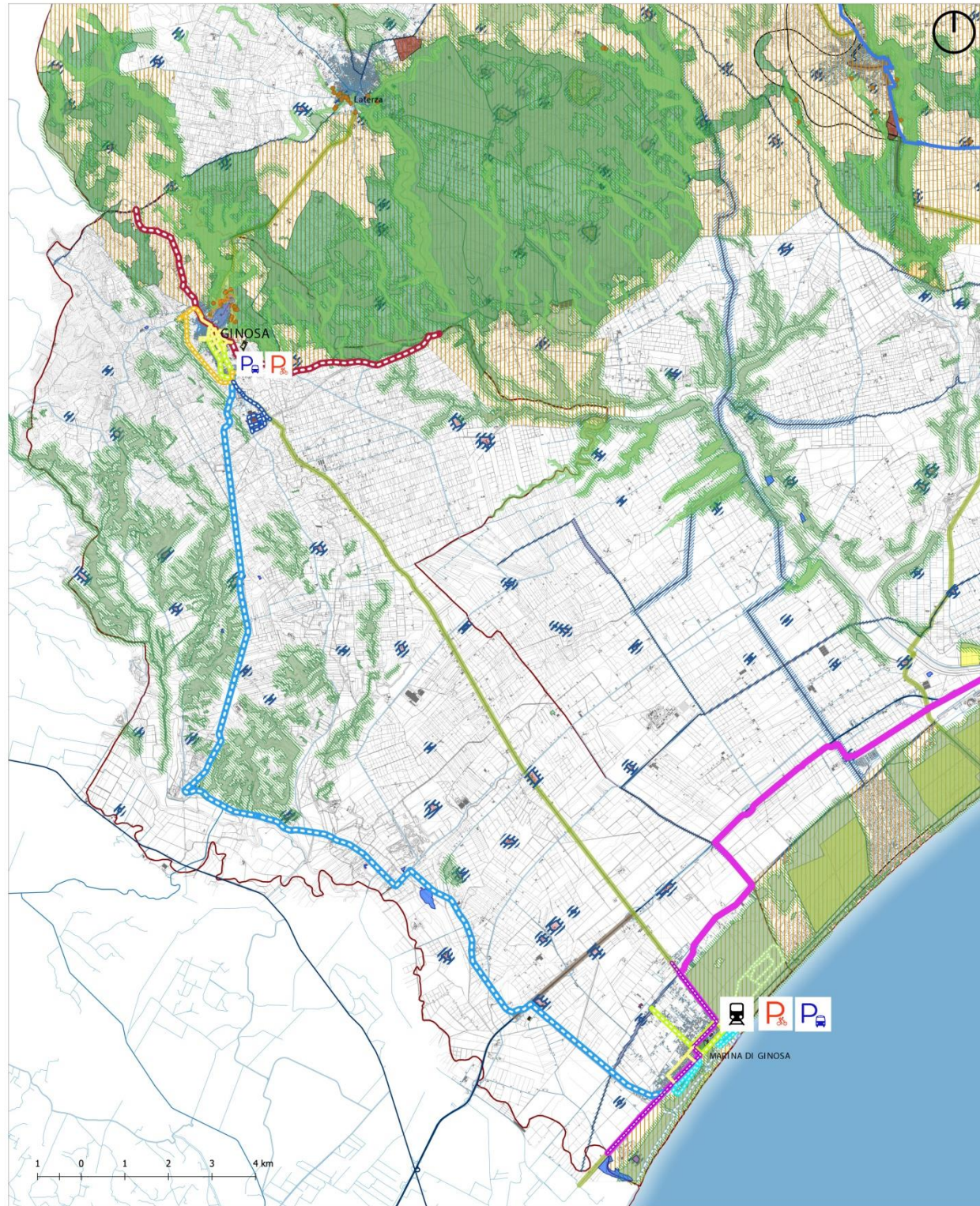




INQUADRAMENTO TERRITORIALE- PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITA' CICLISTICA



INQUADRAMENTO TERRITORIALE- PREVISIONI PMC- PREVISIONI BICIPLAN:PERCORSI CICLABILI EXTRAURBANI E PERIURBANI



INQUADRAMENTO TERRITORIALE- PREVISIONI PMC- PREVISIONI BICIPLAN:PERCORSI CICLABILI EXTRAURBANI E PERIURBANI

LEGENDA

- PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITA' CICLISTICA TRATTI
- BICIITALIA 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Altamura - Mottola
  - BICIITALIA 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Mottola
  - BICIITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ1 / Invece Bari - Gioia del Colle
  - BICIITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ1 / Spinzano - Locorotondo
  - BICIITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ2 / Locorotondo - Martina Franca
  - BICIITALIA 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie AQ3 / Martina Franca - Santa Maria di Leuca
  - BICIITALIA 14 - Ciclovie del Tri Marti
  - BICIITALIA 6 - Ciclovie Adriatiche
  - Ciclovie Costa Merula - Locorotondo
  - Ciclovie Mottola - Alberobello
  - EUROVELO 5 - BICIITALIA 3 - Ciclovie Francigena

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA

PERCORSI URBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA

- Percorsi edifici scolastici e principali piazze
- Strada 30
- Percorsi sportivi
- Percorsi Bike to Work
- Percorsi Storici

PERCORSI EXTRAURBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA

- Ciclovie GINOSA LATERZA
- Ciclovie GINOSA LATERZA, AMBITO EXTRAURBANO E PERIURBANO
- Ciclovie GINOSA-MARINA DI GINOSA, AMBITO EXTRAURBANO E PERIURBANO

STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE

NODO DI SCAMBIO BICI-RIS DI PREVISIONE

VELOSTAZIONE DI PREVISIONE

PPFA - Componenti dai valori percettivi

UCP - strade viarie panoramiche

PPFA - Componenti culturali e paesaggistiche

BP\_142\_M - Zone di interesse archeologico

vegetazione architettonica e segnalazioni archeologiche

aree appartenenti alla rete dei trabucchi

UCP\_aria\_rispetto\_oli storici culturali

UCP\_aria\_rispetto\_vie tratte

PPFA - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

BP\_142\_F

Parko Naturale Regionale

Riserva Naturale Statale Strogometica

UCP - riserva naturalistica

SIC

SIC MARE

ZPS

PPFA - Componenti botanico-vegetazionali

BP\_142\_G

UCP\_rispetto boschi

PPFA - COMPONENTI IOROGEOLOGICHE

Lame e gramme

INFRASTRUTTURE

Rete ferroviaria

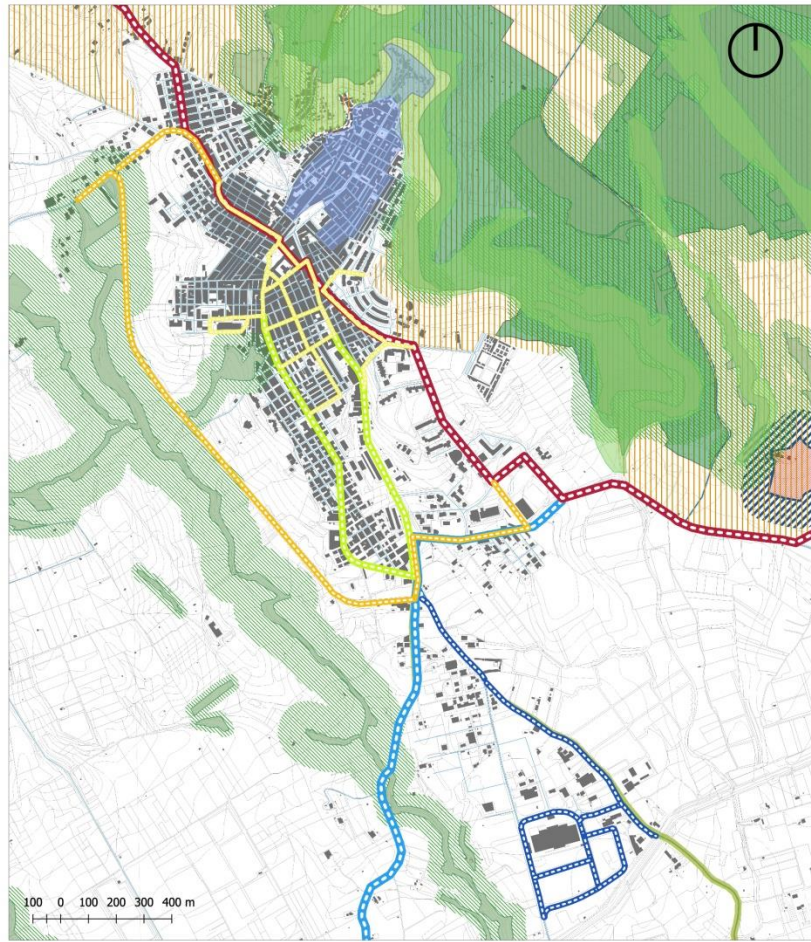
Rete autostradale

Rete extraurbana principale

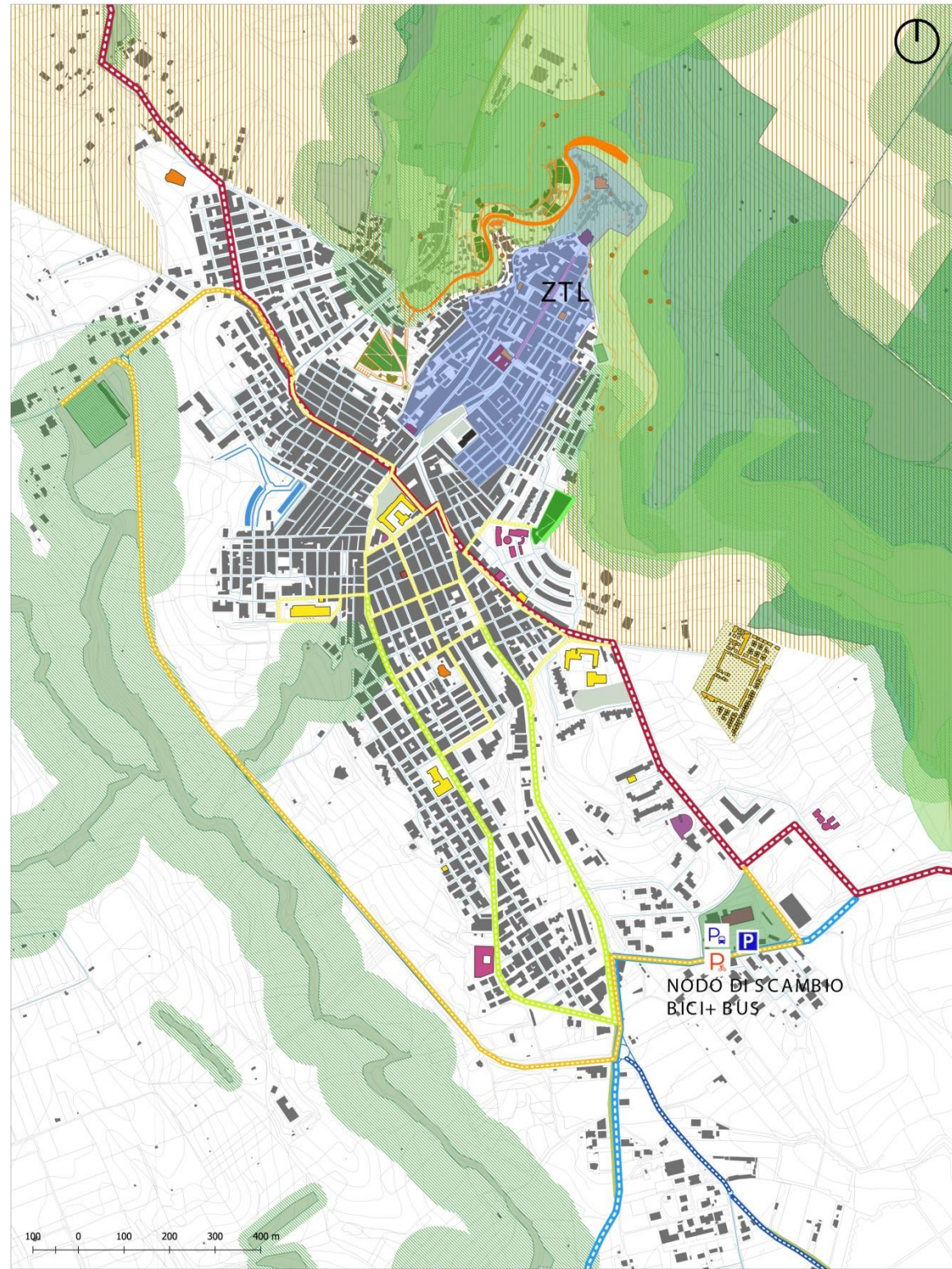
Rete extraurbana secondaria

Rete extraurbana locale





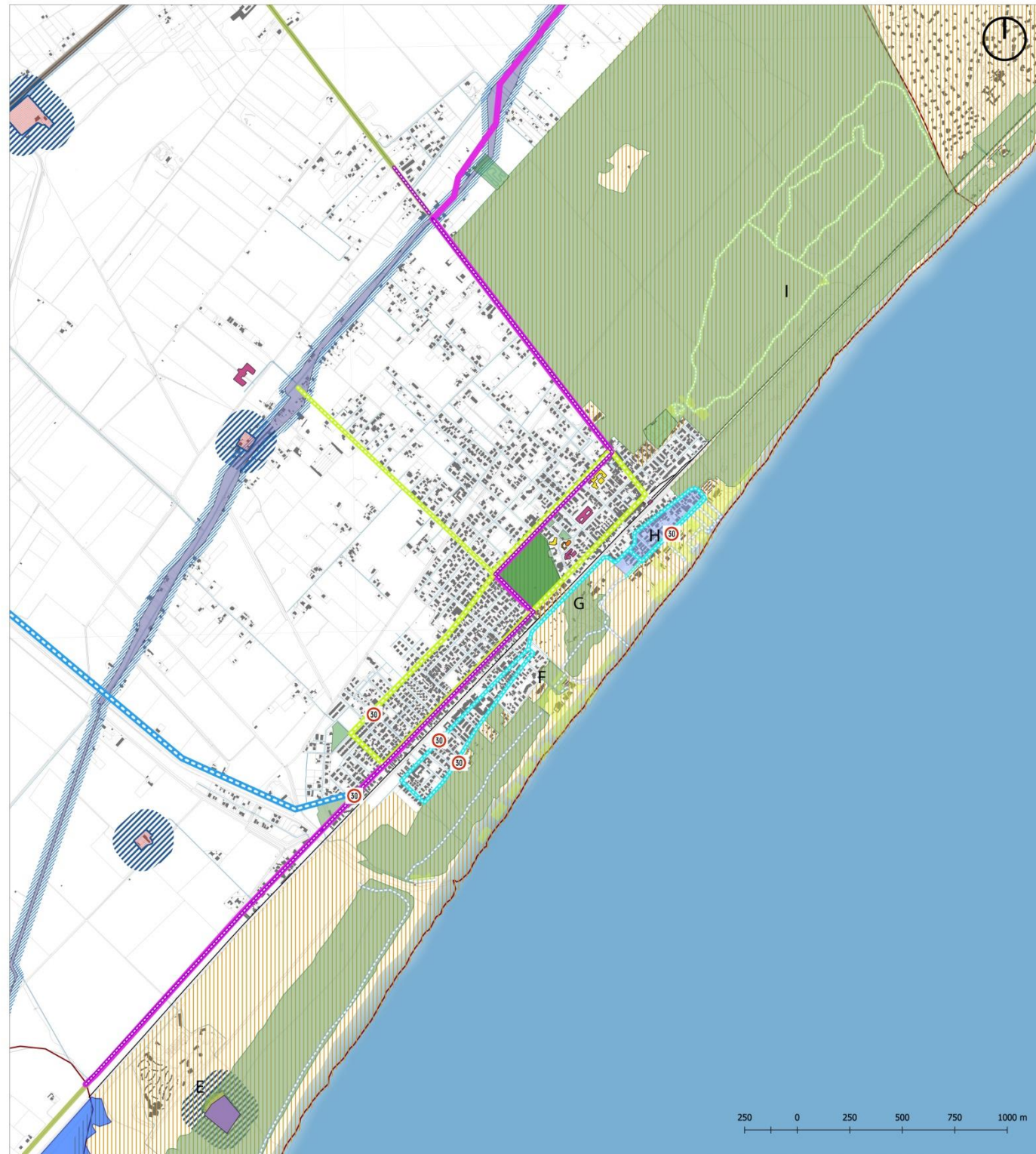
PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI



PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI



- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>LEGENDA</b></p> <p>PREVISIONI PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (TRATTI)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> BICIITALIA 14 - Ciclovie del Tre Mari</li> </ul> <p>PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA</p> <p>PERCORSI URBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">—</span> Percorso ufficio scolastico e gruppi polari</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Strada 30</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Percorso sportivo</li> <li><span style="color: green;">—</span> Percorso Bike to Work</li> </ul> <p>PERCORSI ESTRAURBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> CICLOVIA GINOSA-LATERZA</li> <li><span style="color: blue;">—</span> CICLOVIA GINOSA-LATERZA, AMBITO ESTRAURBANO E PERIURBANO</li> <li><span style="color: green;">—</span> CICLOVIA GINOSA-MARINA DI GINOSA, AMBITO ESTRAURBANO E PERIURBANO</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li> STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE</li> <li> NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE</li> <li> VILLOSTAZIONE DI PREVISIONE</li> <li> SOSTA BUS</li> <li> PARCHEGGI</li> <li> CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (50km/h)</li> <li> RASTRELLIERE</li> </ul> | <p><b>LEGENDA</b></p> <p>PP18 - Componenti dei valori paesistici</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">—</span> UCP_stade valenza paesaggistica</li> <li><span style="color: orange;">—</span> UCP_stade panoramiche</li> <li>PP18 - Componenti culturali e insediative</li> <li><span style="color: blue;">—</span> BP_142_M - Zone di interesse archeologico</li> <li><span style="color: purple;">—</span> segnalazione archeologica e segnalazione archeologica</li> <li><span style="color: red;">—</span> aree appartenenti alla rete dei trulli</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> UCP_area_ripetto_08 storico culturale</li> <li><span style="color: green;">—</span> UCP_area_ripetto_09a trulli</li> <li>PP18 - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici</li> <li><span style="color: blue;">—</span> BP_142_F</li> <li><span style="color: green;">—</span> Parco Naturale Regionale</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> Riserva Naturale Statale Biogenetica</li> <li><span style="color: orange;">—</span> UCP_riserva naturalistica</li> <li><span style="color: red;">—</span> SIC</li> <li><span style="color: blue;">—</span> SIC MARE</li> <li><span style="color: green;">—</span> ZPS</li> <li>PP18 - Componenti botanico-vegetazionali</li> <li><span style="color: blue;">—</span> BP_142_G</li> <li><span style="color: green;">—</span> UCP_ripetto boschi</li> <li>PP18 - COMPONENTI (OROGRAFICOLOGICHE)</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Lama e gravine</li> <li>INFRASTRUTTURE</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Rete ferroviaria</li> <li><span style="color: green;">—</span> Rete autostradale</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Rete extraurbana principale</li> <li><span style="color: red;">—</span> Rete extraurbana secondaria</li> <li><span style="color: purple;">—</span> Rete extraurbana locale</li> </ul> | <p><b>PROGRAMMAZIONE GINOSA</b></p> <p>Quartiere Mezzè - A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> P.I.R.P. Piazza - C</li> <li><span style="color: green;">—</span> P.I.R.P. Piazza - C</li> <li><span style="color: blue;">—</span> P.I.R.P. PUGLIA 2014-2020</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale - AMMESSO A FINANZIAMENTO DALLA REGIONE PUGLIA</li> </ul> <p>SISTEMA ATTRATTORI</p> <p>VILLAGGIO RUPESTRE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">—</span> OST_GINOSA_GROTTE</li> <li><span style="color: red;">—</span> LUOGHI SACRI E DI CULTO</li> <li><span style="color: green;">—</span> CHIESE</li> <li><span style="color: orange;">—</span> CHIESE_EDIFICI ANNESSI</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> CIMITERO</li> <li><span style="color: blue;">—</span> CIMITERO_VERDE</li> <li><span style="color: red;">—</span> EDIFICI STORICI</li> <li><span style="color: green;">—</span> TORRE</li> <li><span style="color: orange;">—</span> EDIFICIO_STORICO</li> <li><span style="color: blue;">—</span> CASTELLO</li> <li><span style="color: red;">—</span> PARCHI E GIARDINI PUBBLICI</li> <li><span style="color: green;">—</span> PIAZZE</li> <li><span style="color: orange;">—</span> PARCHI_GIARDINI VERDE ATTREZZATO</li> <li>ISTRUZIONE</li> <li><span style="color: blue;">—</span> ISTITUTI SCOLASTICI</li> <li><span style="color: green;">—</span> ATTREZZATURE SPORTIVE</li> <li><span style="color: orange;">—</span> IMPIANTI SPORTIVI</li> <li>ATTIVITÀ PRODUTTIVE</li> <li><span style="color: red;">—</span> ZONA PIP</li> <li><span style="color: blue;">—</span> ALTRI ATTRATTORI</li> <li><span style="color: green;">—</span> MERCATO</li> <li><span style="color: orange;">—</span> AREA MERCATALE</li> <li><span style="color: purple;">—</span> ALTRI ATTRATTORI</li> </ul> |
|---|---|---|



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  
 PICTALIA 14 - Codice dei Tre Mari

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA

PERCORSI URBANI MARINA DI GINOSA  
 Percorso edifici scolastici e principali polisti  
 Percorso SP  
 Percorso quartiere  
 Percorso storico  
 Percorso della Magna Grecia

PERCORSI ESTRAURBANI GINOSA E MARINA DI GINOSA  
 CICLOVIA GINOSA-LATERZA  
 CICLOVIA GINOSA-LATERZA, AMBITO ESTRAURBANO E PERIURBANO  
 CICLOVIA GINOSA-MARINA DI GINOSA, AMBITO ESTRAURBANO E PERIURBANO

STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE  
 NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE  
 VELOSTAZIONE DI PREVISIONE  
 SOSTA BUS  
 PARCHEGGI  
 CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (30km/h)  
 BASTELLIERE

PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA  
 E - Recupero e valorizzazione del sito di Torre Mattoni - FOR FUGLIA 2000-2006  
 F - FOR FUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI  
 G - URBAN LIP TSA PINETA E MARE  
 H - FOR FUGLIA 2000-2006 - PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - FOR FUGLIA 2000-2016  
 I - PINETA REGINA PIR 2007-2013

**LEGENDA**

PPFR - Componenti dei valori paesistici  
 UCP - Strada vicina paesaggistica  
 UCP - Strada panoramica  
 PPFR - Componenti culturali e inedite  
 RP\_142\_M - Zone di interesse archeologico  
 regolazione architettonica e segnalazione archeologica  
 aree appartenenti alla rete dei tratturi  
 UCP - Area rispetto al sito storico culturale  
 UCP - Area rispetto alle tratturi  
 PPFR - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici  
 RP\_142\_P  
 Parco Naturale Regionale  
 Riserva Naturale Statale Biogenetica  
 UCP - Riferimento naturalistica  
 SIC  
 SIC MARE  
 ZPS  
 PPFR - Componenti botanico-vegetazionali  
 RP\_142\_G  
 UCP - rispetto boschi  
 PPFR - COMPONENTI TOPOGRAFOMORFOLOGICHE  
 Lama e grame

INFRASTRUTTURE  
 Rete ferroviaria  
 Rete autostradale  
 Rete extraurbana principale  
 Rete extraurbana secondaria  
 Rete extraurbana locale

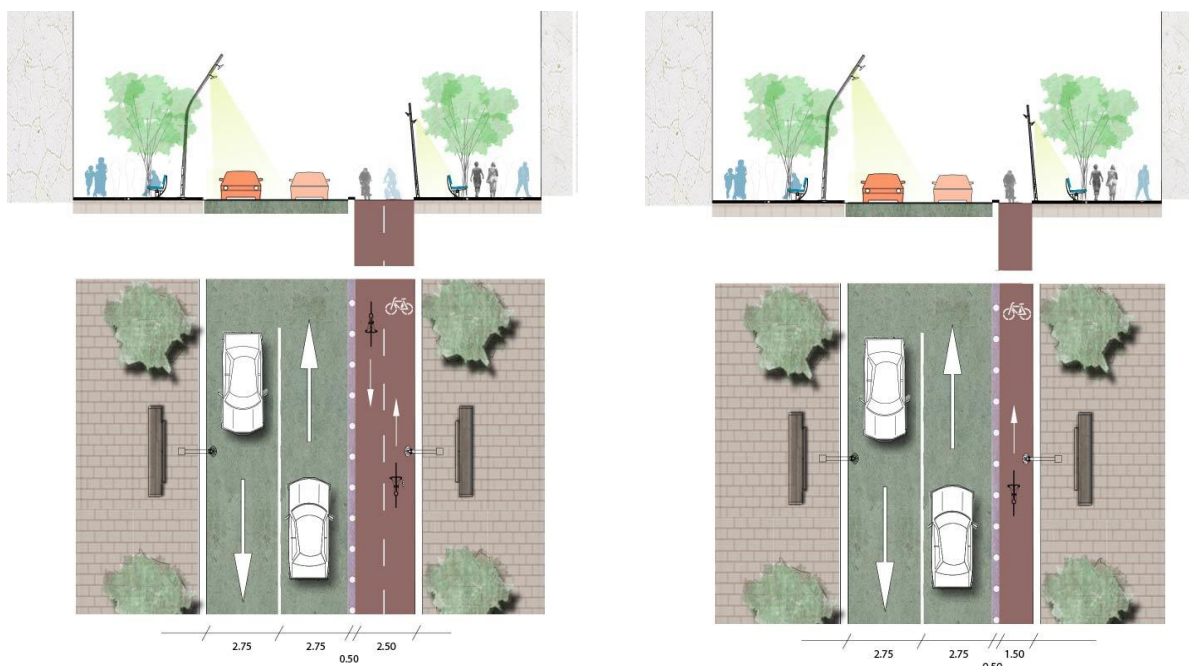
SISTEMA ATTRATTORI  
 VILLAGGIO RUPESTRE  
 CRT\_GINOSA\_RUPESTRE\_VILLAGGIO  
 CRT\_GINOSA\_GROTTE  
 LUOGHI SACRI E DI CULTO  
 CHIESA  
 CHIESA\_EDIFICI ANNESSI  
 CANTIERO  
 CANTIERO\_VERDE  
 EDIFICI STORICI  
 TORRE  
 EDIFICI STORICI  
 CASTELLO  
 PARCHI E GIARDINI PUBBLICI  
 PIAZZE  
 PARCHI, GIARDINI VERDI ATTREZZATI

ESTRUSIONE  
 ATTIVITÀ SCOLASTICA  
 ATTREZZATURE SPORTIVE  
 IMPIANTI SPORTIVI  
 ATTIVITÀ PRODUTTIVE  
 ZONA PIP  
 ALTRI ATTRATTORI  
 MUNICIPIO  
 AREA MERCATALE  
 ALTRI ATTRATTORI

## 2.7 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.



## b) piste ciclabili su corsia riservata



Sezione tipo\_percorso edifici scolastici e percorso litoraneo

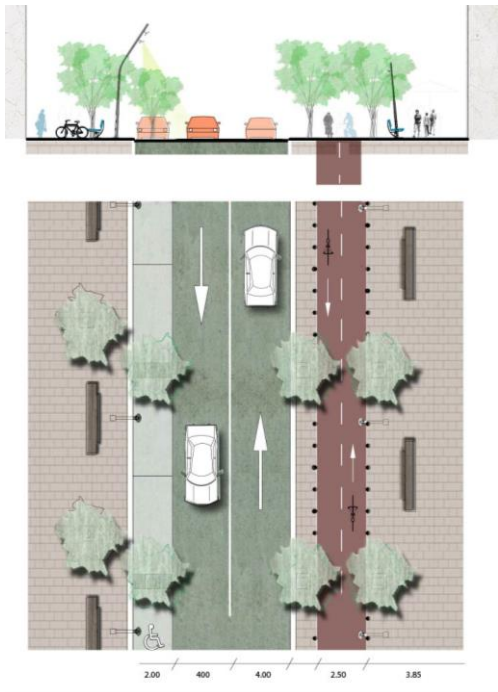
Per quanto riguarda le piste in corsia riservata su strada invece, vengono definite dal D.M. n.557 del 30/11/1999 come pista "ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima 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.

La corsia ciclabile: preferibilmente in asfalto; la corsia pedonale, se urbana, in masselli autobloccanti arancio e in ogni caso di colore diverso dalla corsia.

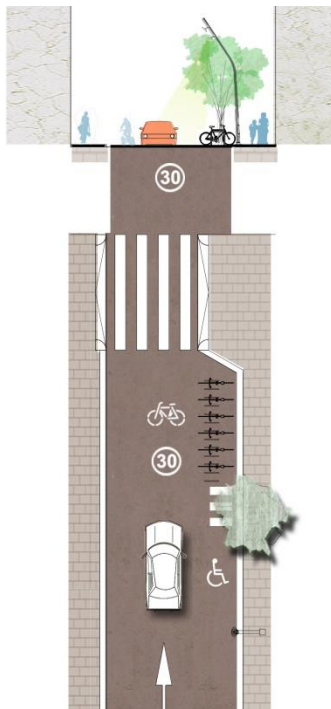
Spazio multiuso adeguato, se pavimentato preferibilmente in masselli autobloccanti analoghi alla corsia pedonale per contenere alberi, segnaletica verticale, franco si sicurezza per l'apertura di portiere tra eventuali stalli di parcheggio e corsia ciclabile; in alternativa si possono prevedere filari 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).



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>49 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	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:

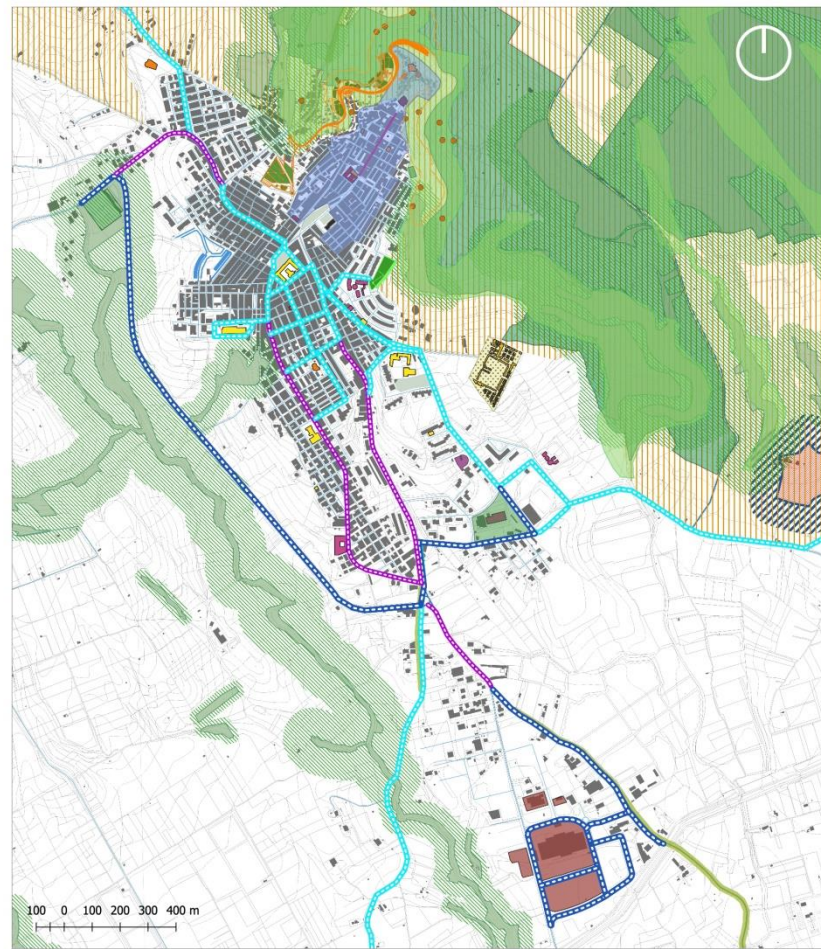
- dimensioni trasversali della sede stradale;
- entità del traffico pertinente alla infrastruttura stradale;
- possibilità di sostituire lo spazio utilizzato per gli stalli di sosta con la sede ciclabile

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 collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta dovranno quindi rimanere caposalda invariati dei futuri interventi.



PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTE

PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA

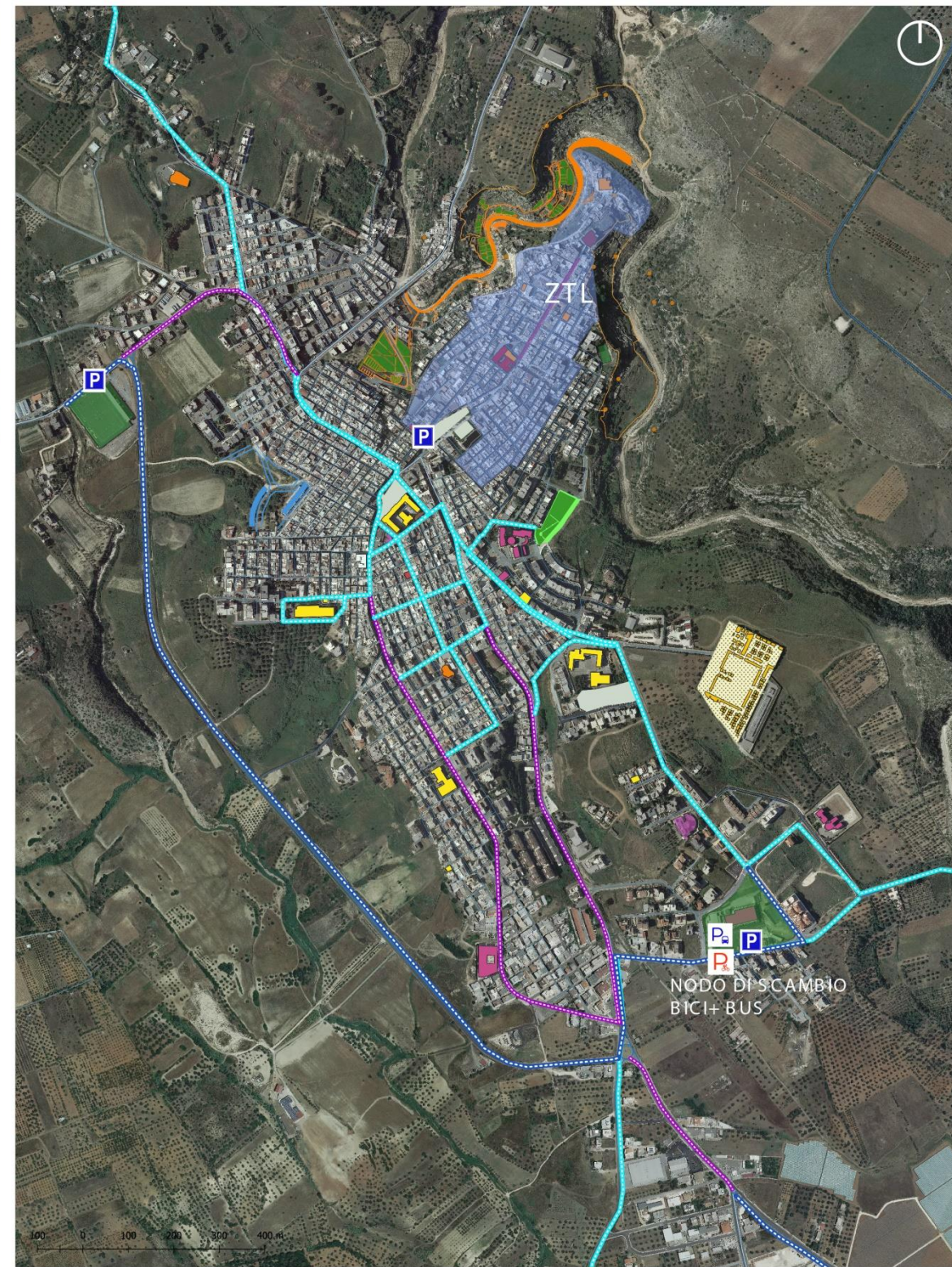
- TIPOLOGIE PISTA**
- Pista in sede propria
  - Pista su corsia marcia
  - Promemoria con veicoli
- STAZIONI FERROVIARIE ESISTENTE**
- NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE**
- VELOCITÀ DI PREVISIONE**
- SOSTA BUS**
- PARCHeggi**
- CIRCOLO DI SECONDO LIVELLO (30km/h)**
- RASTRELLERE**

LEGENDA

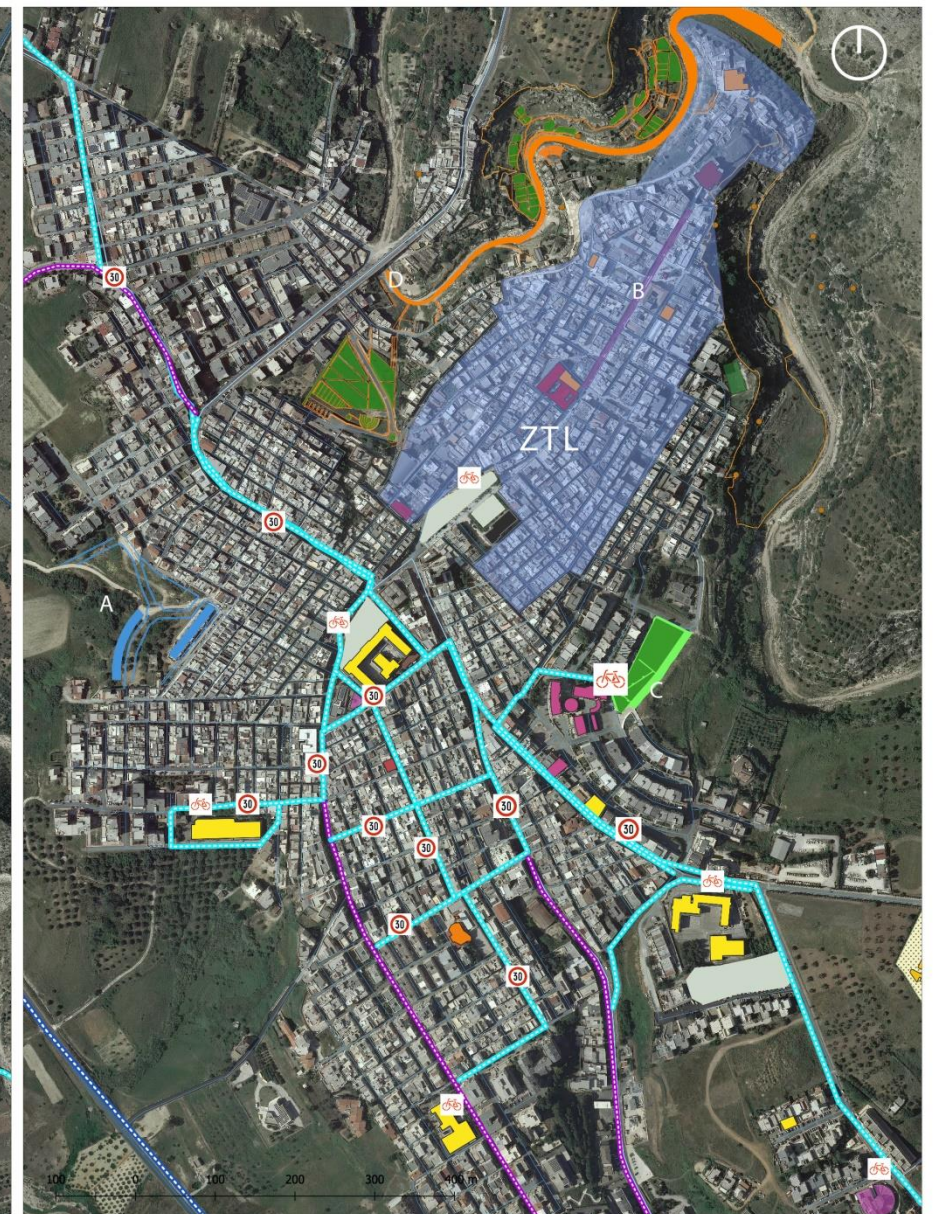
- Componenti del valore paesistico
- UCP\_Livello valenza paesaggistica
- UCP\_Livello panoramica
- Componenti culturali e insediative
- BP\_142\_M - Zona di interesse archeologico
- segregazioni architettoniche e segregazioni archeologiche
- area appartenenti alla rete dei tratturi
- UCP\_area\_rispetto\_siti storici culturali
- UCP\_area\_rispetto\_nole tratturi
- Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
- BP\_142\_L
- Parko Nazionale Regionale
- Riserva Naturale Statale Biogenetica
- UCP\_rivincenza naturalistica
- SIC
- SIC MARE
- ZPS
- Componenti botanico-vegetazionali
- BP\_142\_G
- UCP\_rispetto beach
- Componenti morfologico-geomorfologiche
- Lame e guaine

PROGRAMMAZIONE GINOSA

- Quartiere Madoni - A
  - F.I.R.P. Casa 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 RUSTICO
  - CRT\_GINOSA\_RUSTICO\_VILLAGGIO
  - CRT\_GINOSA\_GROTTE
  - LUOGHI SACRI E DI CULTO
  - CHIESA
  - CHIESA\_EDIFICI ANNESSI
  - CIMITERO
  - CIMITERO\_VERDE
  - EDIFICI STORICI
  - TORRE
  - EDIFICI STORICI
  - CASTELLO
  - PARCHI E GIARDINI PUBBLICI
  - PIAZZE
  - PARCHI\_GIARDINI VERDE ATTREZZATO
  - ISTITUTIONE
  - ISTITUTI SCOLASTICI
  - ATTREZZATURE SPORTIVE
  - IMPIANTI SPORTIVI
  - ATTIVITÀ PRODUTTIVE
  - ZONA FIP
  - ALTRI ATTRATTORI
  - MUNICIPIO
  - AREA MERCATALE
  - ALTRI ATTRATTORI

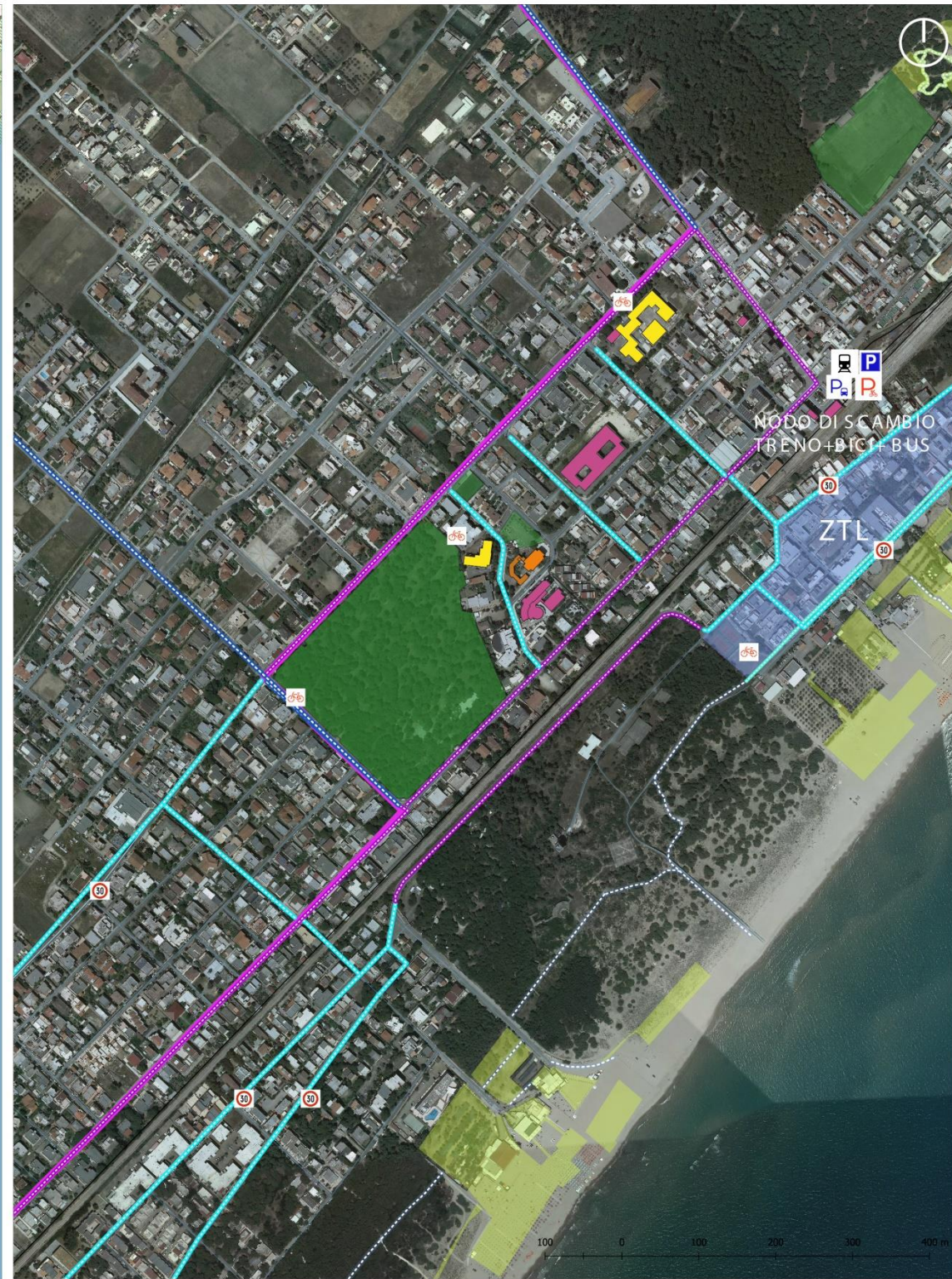


PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE DI PISTE





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
- Promontorio con veicoli

**STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE**

**NODO DI SCAMBIO BICI BUS DI PREVISIONE**

**VELOSTAZIONE DI PREVISIONE**

**SOSTA BUS**

**PARCHeggio**

**CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (30km/h)**

**RASTRILLIERE**

**PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA**

- E - Recupero e valorizzazione del sito di Torre Matelli - POR PUGLIA 2000-2006
- F - POR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI
- G - IRRADI LIP TRA PINETA E MARE
- H - POR PUGLIA 2000-2006 - PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - POR PUGLIA 2000-2010
- I - PINETA REGINA PSR 2007-2013

**LEGENDA**

**PFTA**

- Componenti dei valori paesistici
- UCP - strade paesaggistica
- UCP - strade panoramiche
- Componenti culturali e paesistici
- BP\_142\_M - Zone di interesse archeologico
- regolazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
- area appartenenti alla rete dei trattati
- UCP - area \_rispetto\_ \_sit\_ storico culturale
- UCP - area \_rispetto\_ \_rete\_ trattati
- 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
- Componenti storico-vegetazionali
- BP\_142\_G
- UCP - \_rispetto\_ boschi
- Componenti (IDROGEOMORFOLOGICHE)
- Lame e gravie

**INFRASTRUTTURE:**

- Rete ferroviaria
- Rete autostradale
- Rete extraurbane principale
- Rete extraurbane secondaria
- Rete extraurbane locale

**SISTEMA ATTRATTORI:**

- VILLAGGIO RUSTICO
- CET\_GINOSA\_RUSTICO\_VILLAGGIO
- CET\_GINOSA\_GROTTE
- LUGARI SACRI E DI CULTO
- CHIESE
- CHIESE \_EDIFICI\_ ANNESSI
- CIMITERO
- CIMITERO \_VERDE
- EDIFICIO 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
- MANICIPIO
- AREA MERCATALE
- ALTRI ATTRATTORI

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> 1° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) Relazione generale	Pagina <b>52 di 240</b>	Data 27.04.2019	Revisione <b>0</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 2.8 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 - Relazione Generale). 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:

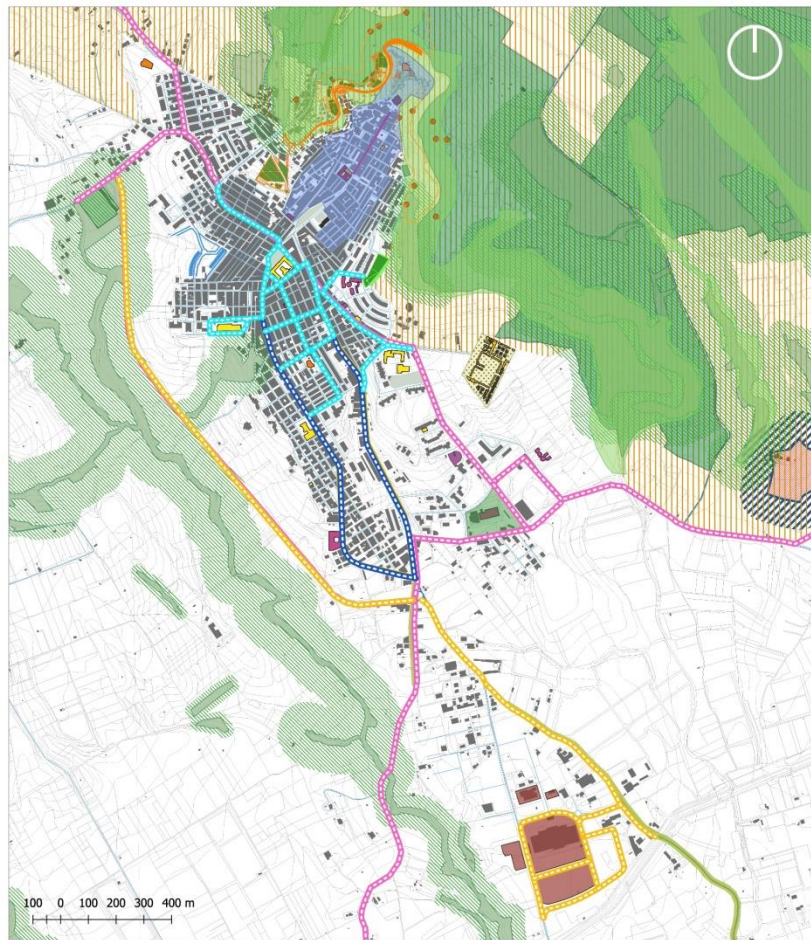
- il completamento dei tratti esistenti e lo sviluppo di nuovi tratti di infrastruttura ciclopedonale dedicata
- l'incremento delle "zone 30"
- ampliamento dei servizi alla ciclabilità;

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>53 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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

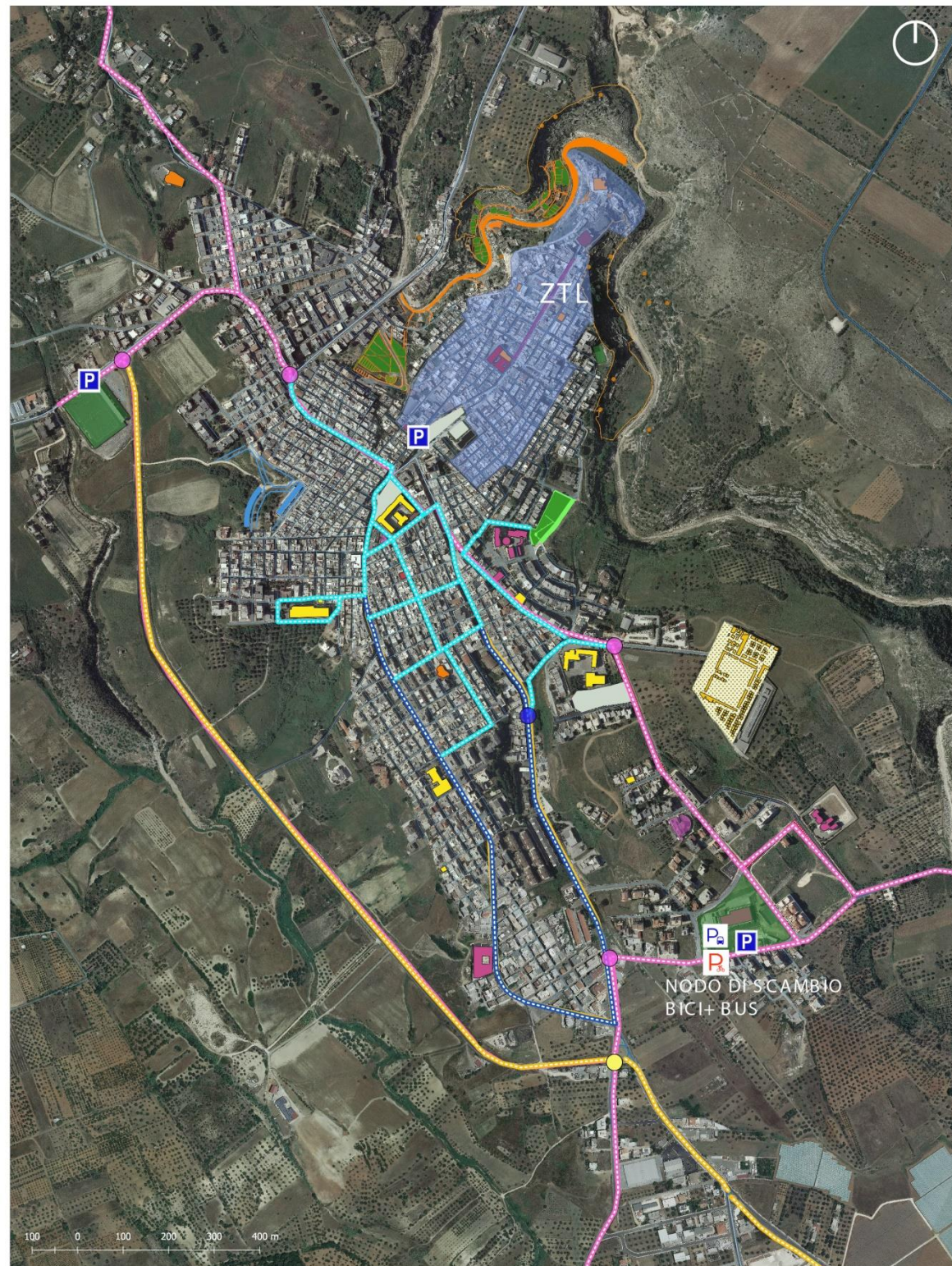
Nella tabella che segue sono elencati i risultati attesi nel breve e medio periodo (2023) e nel lungo periodo (2030) rispetto alle strategie, alle azioni e agli indicatori di monitoraggio descritti nel capitolo 8.1

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%

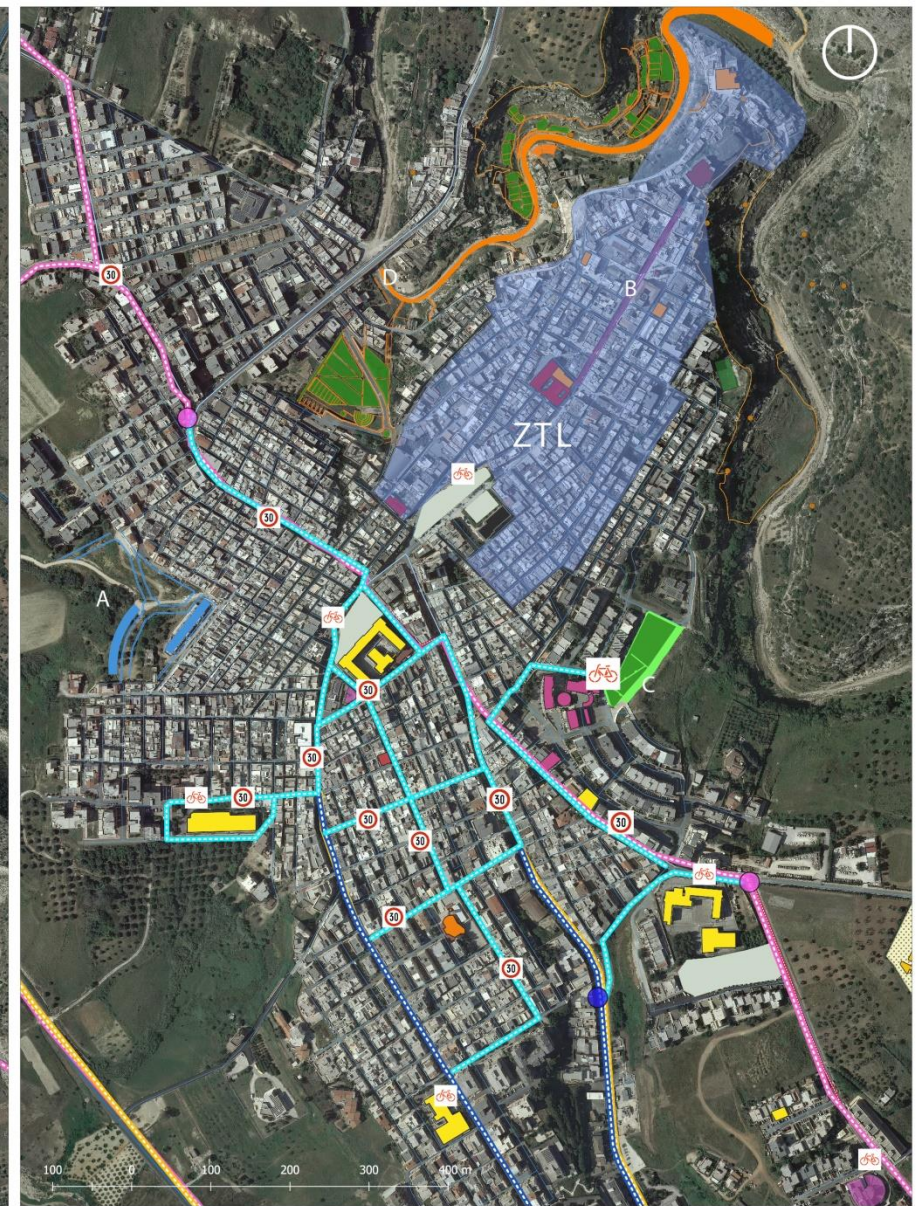


PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE PISTE

<p><b>PREVISIONI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA GINOSA</b></p> <p><b>TEMPI DI ATTUAZIONE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>TEMPI SOSTITUITE DA RIGUALFICARE</li> <li>BREVE PERIODO</li> <li>MEIO PERIODO</li> <li>LUNGO PERIODO</li> </ul> <p><b>STAZIONI FERROVIARIE ESISTENTE</b></p> <p><b>NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE</b></p> <p><b>VELOCITÀ DI PREVISIONE</b></p> <p><b>SOSTA BUS</b></p> <p><b>PARCHeggi</b></p> <p><b>CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (30km/h)</b></p> <p><b>RASTRELLIERE</b></p>	<p><b>LEGENDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PP18 - Componenti dei valori pervetti</li> <li>UCP - strade valenze paesaggistica</li> <li>UCP - strade panoramiche</li> <li>PP18 - Componenti culturali e insulari</li> <li>SP_142_M - Zone di interesse archeologico</li> <li>segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche</li> <li>aree appartenenti alla rete dei tratturi</li> <li>UCP_area_rispetto_30 storico culturali</li> <li>UCP_area_rispetto_30 tratturi</li> <li>PP18 - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici</li> <li>SP_142_P</li> <li>Parko Naturale Regionale</li> <li>Parco Naturale Statale Biogenetica</li> <li>UCP_riferenza naturalistica</li> <li>SIC</li> <li>SIC MARE</li> <li>ZPS</li> <li>PP18 - Componenti botanico-vegetazionali</li> <li>SP_142_G</li> <li>UCP_rispetto_basalti</li> <li>PP18 - COMPONENTI OROLOGIOGRAFICHE</li> <li>Lame e gravine</li> </ul> <p><b>INFRASTRUTTURE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rete ferroviaria</li> <li>Rete autostradale</li> <li>Rete extraurbana principale</li> <li>Rete extraurbana secondaria</li> <li>Rete extraurbana locale</li> </ul>	<p><b>PROGRAMMAZIONE GINOSA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Quartiere Nazario - A</li> <li>P.I.R.P. Corso Vittorio Emanuele - B</li> <li>P.I.R.P. Piazza - C</li> <li>P.O. N. PUGLIA 2014-2020</li> <li>Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale</li> <li>AMMESSO A FINANZIAMENTO DALLA REGIONE PUGLIA</li> </ul> <p><b>SISTEMA ATTRATTORI</b></p> <p><b>VILLAGGIO RUPESTRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>QRT_GINOSA_RUPESTRE_VILLAGGIO</li> <li>QRT_GINOSA_GIOTTE</li> </ul> <p><b>LUOGHI SACRI E DI CULTO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CHIESE</li> <li>CHIESE_EDIFICI ANNEXI</li> <li>CANTIERO</li> <li>CANTIERO_VERDE</li> <li>EDIFICI STORICI</li> <li>TORRE</li> <li>EDIFICIO STORICO</li> <li>CASTELLO</li> <li>PARCHI E GIARDINI PUBBLICI</li> <li>PIAZZE</li> <li>PARCHI_GIARDINI VERDE ATTREZZATO</li> </ul> <p><b>SITUAZIONE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ISTITUTI SCOLASTICI</li> <li>ATTREZZATURE SPORTIVE</li> <li>IMPIANTI SPORTIVI</li> <li>ATTIVITÀ PRODUTTIVE</li> <li>ZONA PIP</li> <li>ALTRI ATTRATTORI</li> <li>AREA MERCATALE</li> <li>ALTRI ATTRATTORI</li> </ul>
---	---	--

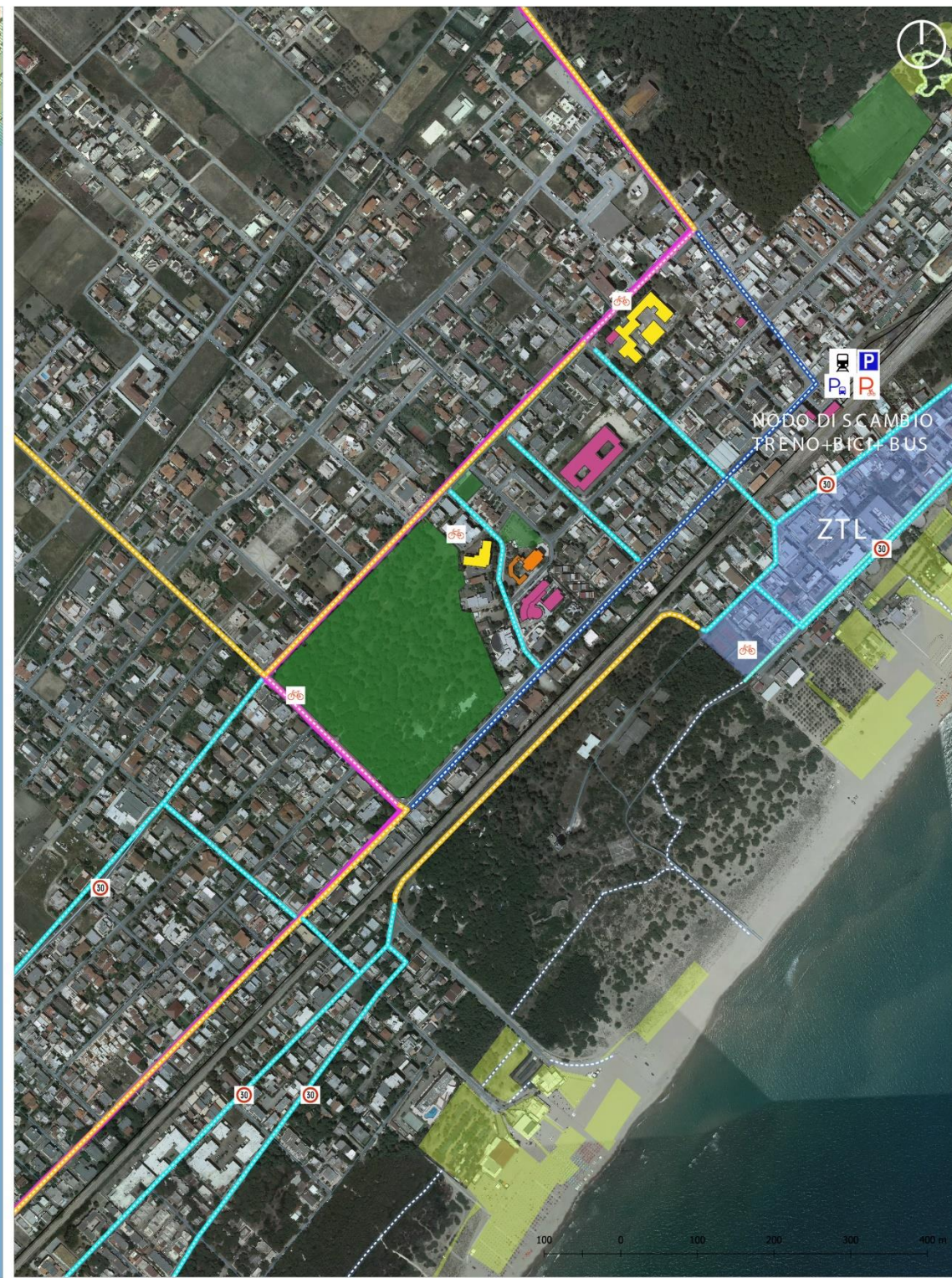


PMC -GINOSA PERCORSI CICLABILI URBANI ED ESTRAURBANI - TIPOLOGIE DI PISTE





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 - Ciclo del Tirreno

STAZIONE FERROVIARIA ESISTENTE

NODO DI SCAMBIO BICI-BUS DI PREVISIONE

VELOCITÀ DI PREVISIONE

SOSTA BUS

PARCHeggi

CIRCUITO DI SECONDO LIVELLO (30km/h)

BASTRELLIERE

**PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA**

- E - Accordo e valorizzazione del sito di Torre Motta - FOR PUGLIA 2000-2006
- F - FOR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI
- H - FOR PUGLIA 2000-2006 - PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - FOR PUGLIA 2000-2010
- I - PINETA REGINA PSR 2007-2013

**LEGENDA**

PPPR - Componenti dei valori percettivi

- UCP\_010 valore paesaggistico
- UCP\_010 valore panoramico
- PPPR - Componenti culturali e storiche
- BP\_142\_M - Zona di interesse archeologico
- segregazione architettonica e segnalazione archeologica
- area appartenenti alla rete dei tratturi
- UCP\_010\_rispetto\_siti storico-culturali
- UCP\_010\_rispetto\_siti naturali
- PPPR - Componenti delle aree protette e dei siti naturali
- BP\_142\_F
- Parco Naturale Regionale
- Riserva Naturale Statale Biogenetica
- UCP\_010\_rispetto\_siti naturali
- SIC
- SIC MARE
- SPS
- PPPR - Componenti botanico-vegetazionali
- BP\_142\_G
- UCP\_010\_rispetto boschi
- PPPR - COMPONENTI IDROGEOLOGICHE
- Lame e gravine

**INFRASTRUTTURE**

- Rete ferroviaria
- Rete autostradale
- Rete extraurbana principale
- Rete extraurbana secondaria
- Rete extraurbana locale

**SISTEMI ATTRATTORI**

VILLAGGIO RUPRESTRE

- CRT\_GINOSA\_RUPRESTRE\_VILLAGGIO
- CRT\_GINOSA\_GROTTE
- CHIESE
- CHIESE\_EDIFICI ANNESI
- 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 RRP
- ALTRI ATTRATTORI
- MUNICIPIO
- AREA MERCATALE
- ALTRI ATTRATTORI



### Dettaglio della rete ciclabile urbana /Ginosa

	Denominazione percorso	Tipologia tracciato/rete	Tipologia	Estensione Km
	<b>Percorso edifici scolastici</b> (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
	<b>Percorso sportivo</b> (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
	<b>Percorso Inseidiamenti produttivi/ Bike to work</b> (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
	<b>Strade 30Km</b> (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
	<b>Percorso Magna Grecia</b> - 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 realizzata da riqualificare	In sede propria	1.65 km

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>58 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

		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
	<b>Percorso edifici scolastici</b> - 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
	<b>Percorso litoraneo</b> 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
	<b>Percorso Pineta di Cavese- Murgia San Pellegrino</b> (Itinerario: Ginosola / Pineta di Cavese- Murgia San Pellegrino Ginosola - via Palatrasso/Sp7/SP8)	Extraurbano Ex novo	promiscua con veicoli Strada basso traffico (per soli frontisti)	10 km
	<b>Percorso del Pantano</b> Itinerario: Ginosola / Ginosola Marina (SP2)	Extraurbano Ex novo	promiscua con veicoli Strada basso traffico (per soli frontisti)	25km
	<b>Percorso Magna Grecia -ambito extraurbano</b> Via Cntrada Marinella (itinerario: Bicalia 14)	Extraurbano da riqualificare	Strada basso traffico Promiscua con veicoli	0,620km
		Extraurbano Ex novo	basso traffico promiscua con veicoli	6.18 km

Extraurbana da riqualificare = 0,620km

Extraurbana ex novo = 41.18 km

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>59 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### PARTE III : VALUTAZIONE DELLA COERENZA CON GLI ALTRI PIANI E PROGRAMMI

Il Piano della Mobilità ciclistica comunale e della moderazione del traffico è stato redatto in conformità degli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti, su vari livelli, sia a livello europeo e nazionale che a livello regionale e locale.

Si riporta di seguito l'elenco :

- RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO
- RETE CICLABILE ITALIANA: BICITALIA
- RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED in Puglia - Tratto da Cycle Route Network of the Mediterranean (CYRONMED) - ITINERARIO N°14: Via dei Tre Mari- Tratto da Cycle Route Network of the Mediterranean (CYRONMED)
- PIANO ATTUATIVO 2015 -2019 DEL PRT
- PPTR E LA RETE CICLABILE PREVISTA *"IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE"*
- PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA
- RETE DEI TRATTURI
- PIANO REGOLATORE GENERALE E PROGRAMMAZIONE IN CORSO

Altri piani settoriali:

- PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.);
- PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA (P.R.Q.A.);
- PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A..R.)
- PIANO DEI SISTI NATURA 2000
- PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)

#### 3.1 COERENZA CON 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 Bicitalia
- 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*

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>61 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 è 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 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 COERENZA CON LE 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;

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>62 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ 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 Bicaltalia: 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 Bicaltalia*

La Puglia è attraversata da cinque itinerari della Rete Bicaltalia, 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;

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>63 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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 Ginosa 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;
- ✓ 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 COERENZA CON 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)*

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>64 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.3.1 COERENZA CON 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:

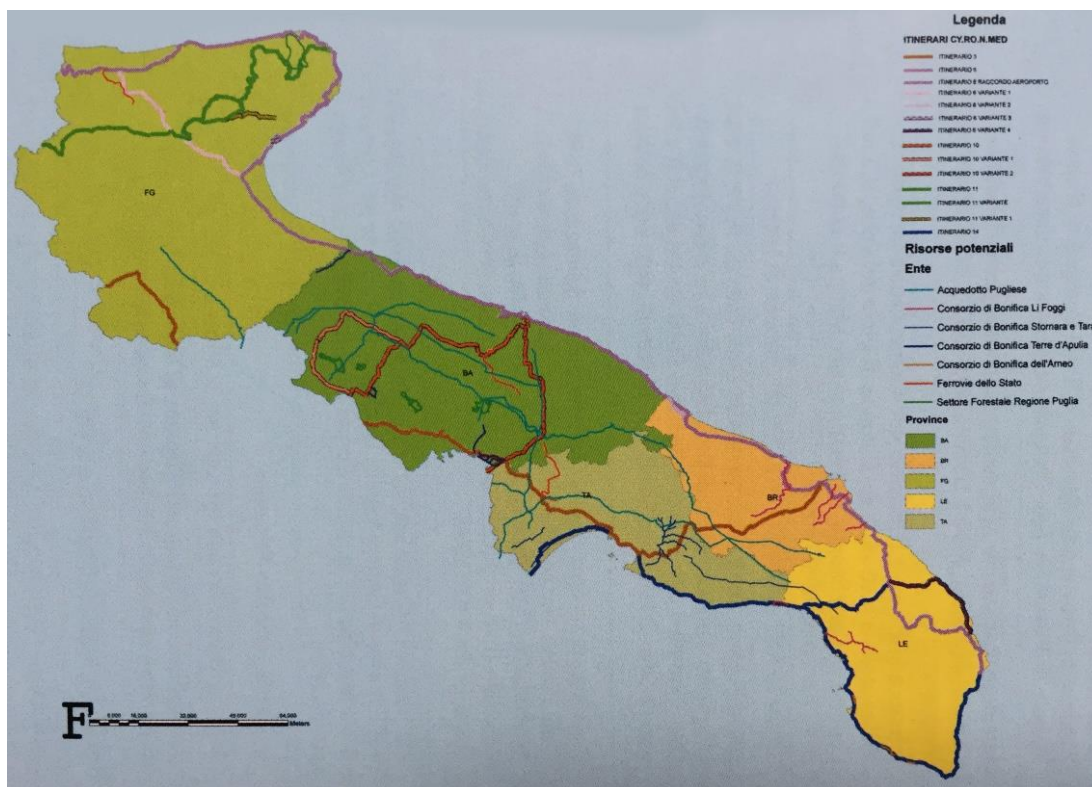
- una prima fase ha curato l'individuazione, mediante studi di fattibilità condotti da ciascun soggetto partner, degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza dei progetti di Rete Bicalitalia ed EuroVelo, passanti per i territori di competenza;
- la seconda fase, invece, si è basata in un'attività più 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 (Ciclovia dei Borboni), che collega Bari a Napoli, disponibile sul portale turistico della Regione Puglia [www.viaggiareinpuglia.it](http://www.viaggiareinpuglia.it). La Ciclovia 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
<b>Taranto</b>	10	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	<b>11</b>	<b>92,64</b>
<b>Regione Puglia</b>	<b>23</b>	<b>2831,77</b>	<b>53</b>	<b>684,26</b>	<b>19</b>	<b>224,60</b>	<b>13</b>	<b>198,63</b>	<b>37</b>	<b>264,11</b>
<b>TOTALE KM. 1.653,36</b>										

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

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

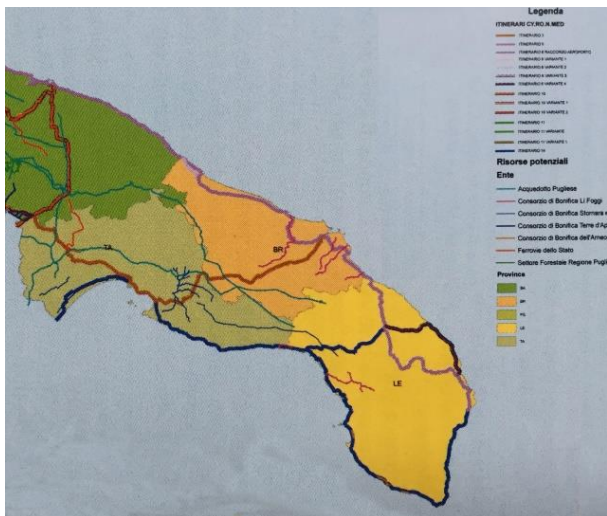
Nella Tabella riepilogativa delle risorse potenziali, oltre all'Ente, al nome della strada ed alla sua lunghezza, è esplicitata la possibilità che la stessa sia carrabile o meno. E' anche espresso un dato qualitativo

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	Grado	Descrizione	Comuni interessati
	Tronco Sinni	55,54	SI	3	Sovrappone It.14 nel Comune di Leverano	Roccatorzata-Fragagnano-Lizzano-Sava Manduria-Avetraha-Nardò-Veglie-Leverano
	Canale Gronci	3,40	SI	1	AQP 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-Monteiasi-Carosino
	Canale d'Aledda	6,74	SI	1		Taranto
	Canale Simone	16,37	SI	1	It.3 nel Comune di Grottaglie	Monteiasi-Grottaglie-San Marzano-Fragagnano
	Canale Sessolo	4,34	SI	1		Grottaglie
	Canale Ingegna	6,87	SI	1	AQP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Taranto	Taranto-Montemesola
	Canale Geronzo	7,91	SI	1	AQP 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 Marziotta	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 COERENZA CON L'ITINERARIO N°14: Via dei Tre Mari- Tratto da Cycle Route Network of the Mediterranean (CYRONMED)



L'itinerario di Bicalitia 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
	<b>Ginosola</b>	<b>10,64</b>
<b>TOTALE PROVINCIA DI TARANTO</b>		<b>92,64</b>

Lunghezza km.	
<b>TOTALE ITINERARIO n°14</b>	<b>264,11</b>

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
<b>Regione Puglia</b>	<b>23</b>	<b>44.042.506,80</b>	<b>53</b>	<b>132.867.775,55</b>	<b>19</b>	<b>28.474.215,05</b>	<b>13</b>	<b>46.108.934,23</b>	<b>37</b>	<b>39.481.045,14</b>

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)

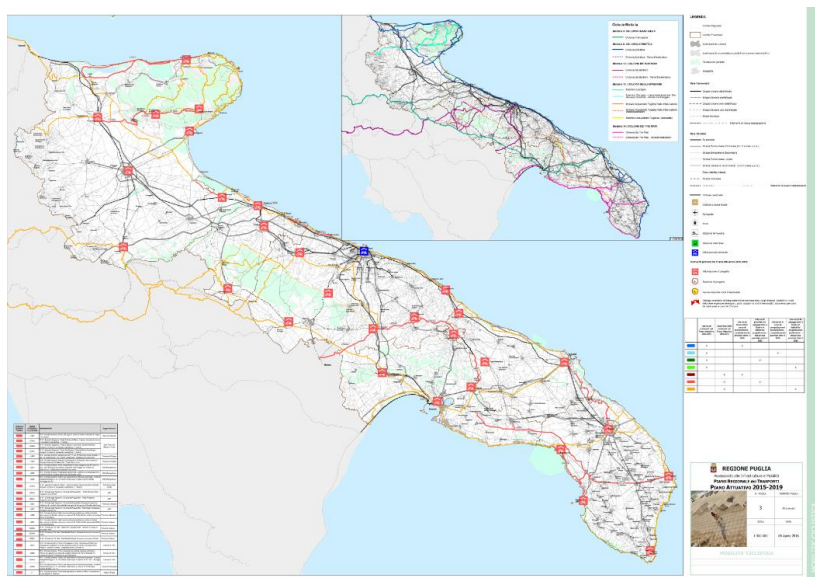
### 3.3.3 COERENZA CON PIANO ATTUATIVO 2015 -2019 DEL PRT

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<sup>2</sup>- Itinerario n. 14 Bicaltia. Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A: 2015-2019.

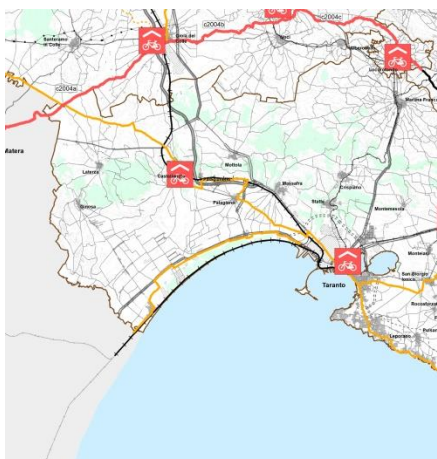


<sup>2</sup> Ciclovía dei tre Mari (BI 14): collegamento ciclabile nel basso Salento tra Otranto e il tratto Gallipoli-Porto Cesareo, passando per Nardò che in questo punto si interconnette con la ciclovía dell'Acquedotto, diramazione salentina.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>69 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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)**.



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.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>70 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.3.4 COERENZA CON IL PPTR E LA RETE CICLABILE PREVISTA "IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE

#### 3.3.4.1 PPTR: PRINCIPI E FINALITÀ (Art.1 N.T.A elaborato 2 PPTR)

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.), di competenza della Regione Puglia, è stato approvato con D.G.R. del 16 febbraio 2015, n. 176.

1. Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R.7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica". Esso è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

2. Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, in attuazione dell'art. 1 della L.R.7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica" e del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni (di seguito denominato Codice), nonché in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n. 14.

3. Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

#### OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

*(art. 27 e 28 NTA PPTR - Relazione generale 4.1 Gli obiettivi generali dello scenario strategico):*

L'insieme degli obiettivi generali e specifici delinea la visione progettuale dello scenario strategico di medio lungo periodo che si propone di mettere a valore, in forme durevoli e sostenibili, gli elementi del patrimonio identitario individuati nell'Atlante, elevando la qualità paesaggistica dell'intero territorio regionale.

1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici
2. **Migliorare la qualità ambientale del territorio**
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici
5. **Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo**
6. **Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee**
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia
8. **Favorire la fruizione lenta dei paesaggi**

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>71 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**8.1** Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico costituite dalle reti di città: salvaguardare la riconoscibilità della struttura delle reti di strade locali di impianto storico che collegano i maggiori centri pugliesi e le relazioni funzionali, visive e storicoculturali che intrattengono con il territorio circostante e valorizzare la loro potenzialità di fruizione paesistico-percettiva.

**8.2** Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale: valorizzare, riqualificare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dismesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale;

**8.3** Valorizzare e adeguare le rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori: valorizzare e adeguare i tratti della rete ferroviaria locale che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e le stazioni ferroviarie minori che rappresentano i punti di accesso privilegiati ai beni paesaggistici e storico-culturali;

**8.4** Promuovere ed incentivare lo sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metrò-mare): incentivare una fruizione marittima sostenibile della costa al fine di implementare l'offerta multimodale nelle aree a maggiore attrazione turistica, adeguando gli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale;

**8.5** Promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi lame e gravine;

**8.6** Promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime: valorizzare e adeguare le stazioni ferroviarie della rete ferroviaria regionale per garantire la fruizione multimodale sostenibile dei beni paesaggistici;

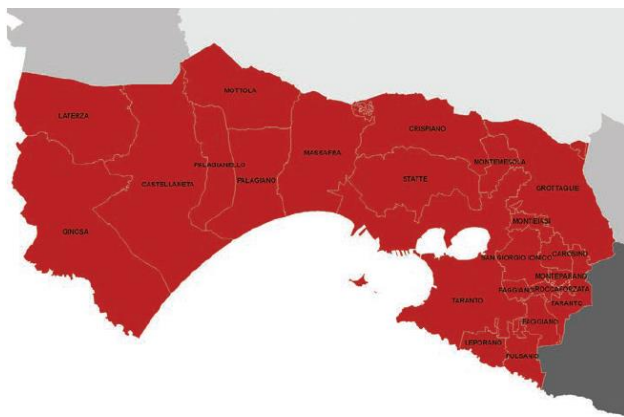
**8.7** Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica e rappresentano il canale principale per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare;

**8.8** 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 aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.

9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia
10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili
11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture
12. Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali

### 3.3.4.2 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO

*Il territorio del comune di Ginosa rientra nell'ambito ambito paesaggistico 8.2 /Arco jonico tarantino con una percentuale del 100%, corrispondente ad una superficie di 187,33 Km<sup>2</sup>.*

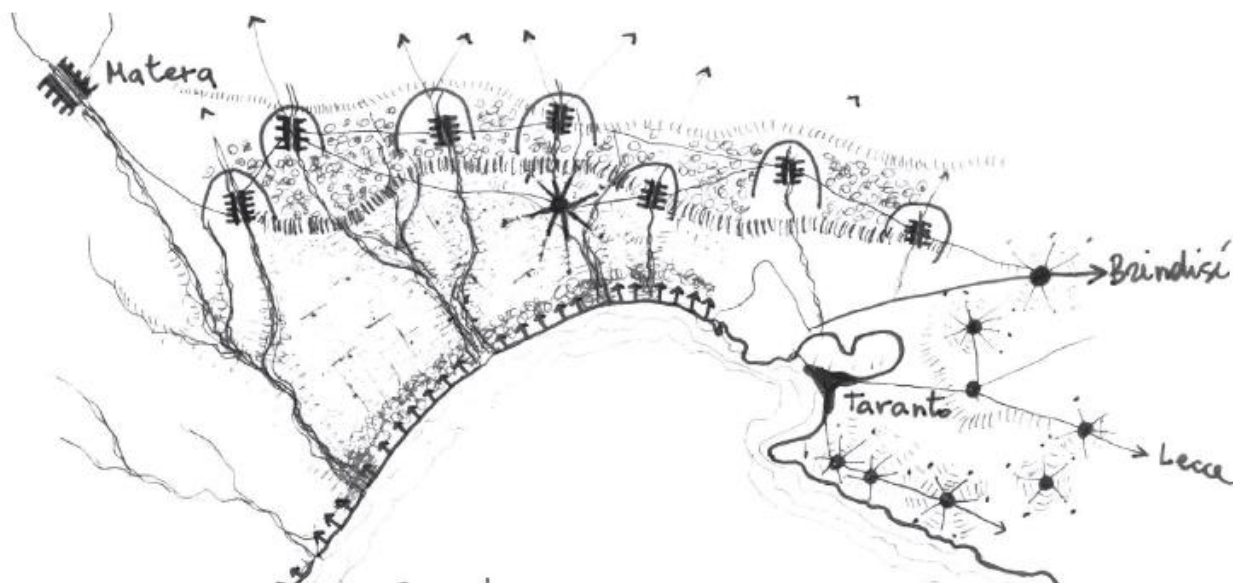


*L'ambito è costituito da un anfiteatro naturale che si affaccia sul mare ionico al centro del quale, in posizione assolutamente straordinaria, sorge la città portuale di Taranto. Esso è definito a nord dalle ultime propaggini del rilievo murgiano, che degradano dolcemente verso una pianura terrazzata che si estende fino all'importante sistema di cordoni dunali che caratterizzano la fascia costiera occidentale, mentre a sud est la pianura terrazzata incoronata dai bassi rilievi delle Murge tarantine prosegue fino al mare originando una costa rocciosa con sabbie.*

*A questa successione morfologica corrispondono i diversi paesaggi rurali, con la presenza di seminativi che si aprono sulle ampie superfici boscate nei rilievi pedemurgiani, oliveti e frutteti nel livello più alto dei terrazzi pianeggianti del settore occidentale, di agrumeti, oliveti e vigneti nei livelli intermedi e bassi, mentre la coltivazione intensiva a vigneto e seminativo caratterizza il settore orientale. La costa occidentale, meglio preservata dai fenomeni di occupazione antropica è caratterizzata da un'ampia fascia di pineta che copre i cordoni dunali. La struttura a fasce dell'anfiteatro tarantino è solcata trasversalmente dal sistema dei corsi d'acqua che incidono profondamente i substrati calcarei, dando origine nei tratti più a monte al diffuso fenomeno delle gravine che caratterizza questo ambito soprattutto nel versante occidentale. Avvicinandosi alla costa i frequenti corsi d'acqua sono stati oggetto di regimentazioni successive, a partire dalle opere di bonifica delle pianure costiere, che ne hanno artificializzato il corso spesso in modo improprio. L'insediamento si è sviluppato in stretto rapporto con la struttura morfologica dell'ambito soprattutto nell'area occidentale dove le gravine e le lame hanno costituito l'asse portante per lo sviluppo dell'insediamento umano fin dall'epoca preistorica (testimoniato dagli insediamenti rupestri); a ovest il sistema insediativo è costituito da una rete di centri medio-piccoli sui rilievi e una rete di villaggi rurali in una pianura meno acquitrinosa di quella metapontina. La rete viaria si articola in una viabilità litoranea, dai caratteri di stabilità solo a partire dalla metà del XX secolo e in una viabilità murgiana composta sia da vie di lunga percorrenza, a valle o a monte delle gravine, sia da vie che corrono sul ciglio delle gravine e ad esse parallele (Brindisi-Taranto, Bari-Taranto, Egnazia-Taranto, Monopoli-Taranto). Su queste vie di medio-lunga percorrenza si intersecavano reti viarie minori che collegavano i casali di campagna ai centri maggiori.*

Fonte P.P.T.R. All.2\_5.8\_Arco ionico



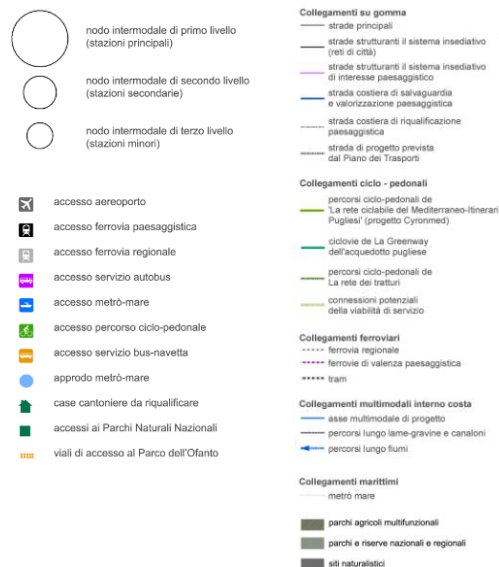


Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il P.P.T.R. definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

- a) Struttura idrogeomorfologica: componenti geomorfologiche e componenti idrologiche;
- b) Struttura ecosistemica e ambientale: componenti botanico-vegetazionali e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici;
- c) Struttura antropica e storico-culturale: componenti culturali e insediative e componenti dei valori percettivi

### 3.3.4.3 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."



PPTR- II SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE

### 3.3.5 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

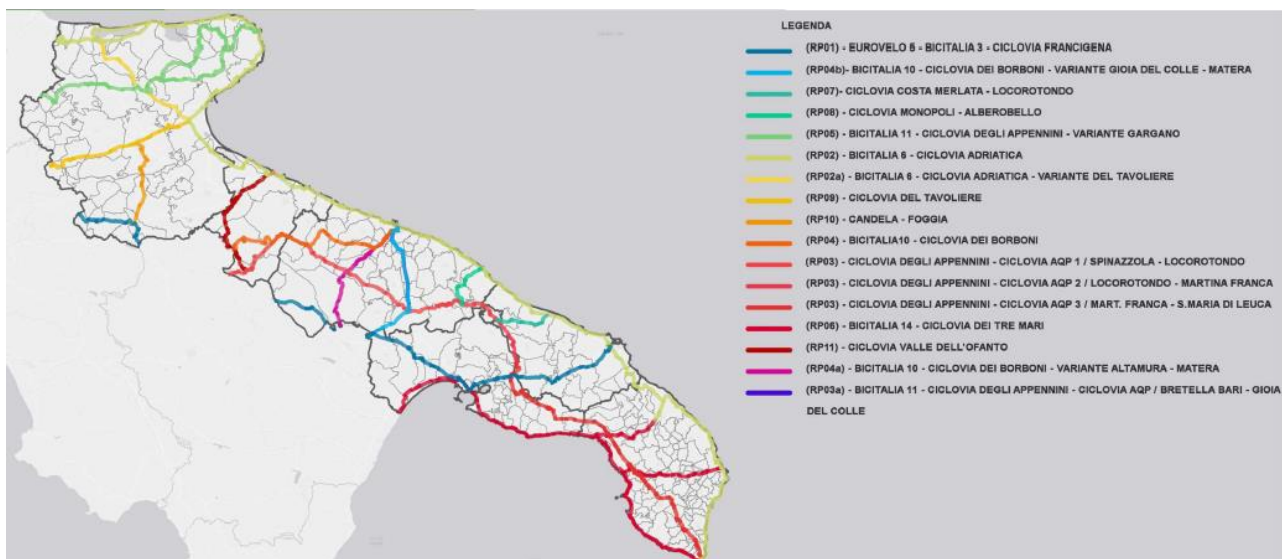
Con Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, presentato il 21 febbraio 2019 e prodotto dalla collaborazione tra l'ASSET (Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) e la Sezione Mobilità Sostenibile della Regione Puglia, la mobilità in bicicletta secondo gli indirizzi regionali, dovrà

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>76 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 (Ciclovie dell’Acquedotto pugliese e Ciclovie Adriatiche) e alla ciclovie transeuropea EV5 (Monteleone di Puglia - Brindisi)“.



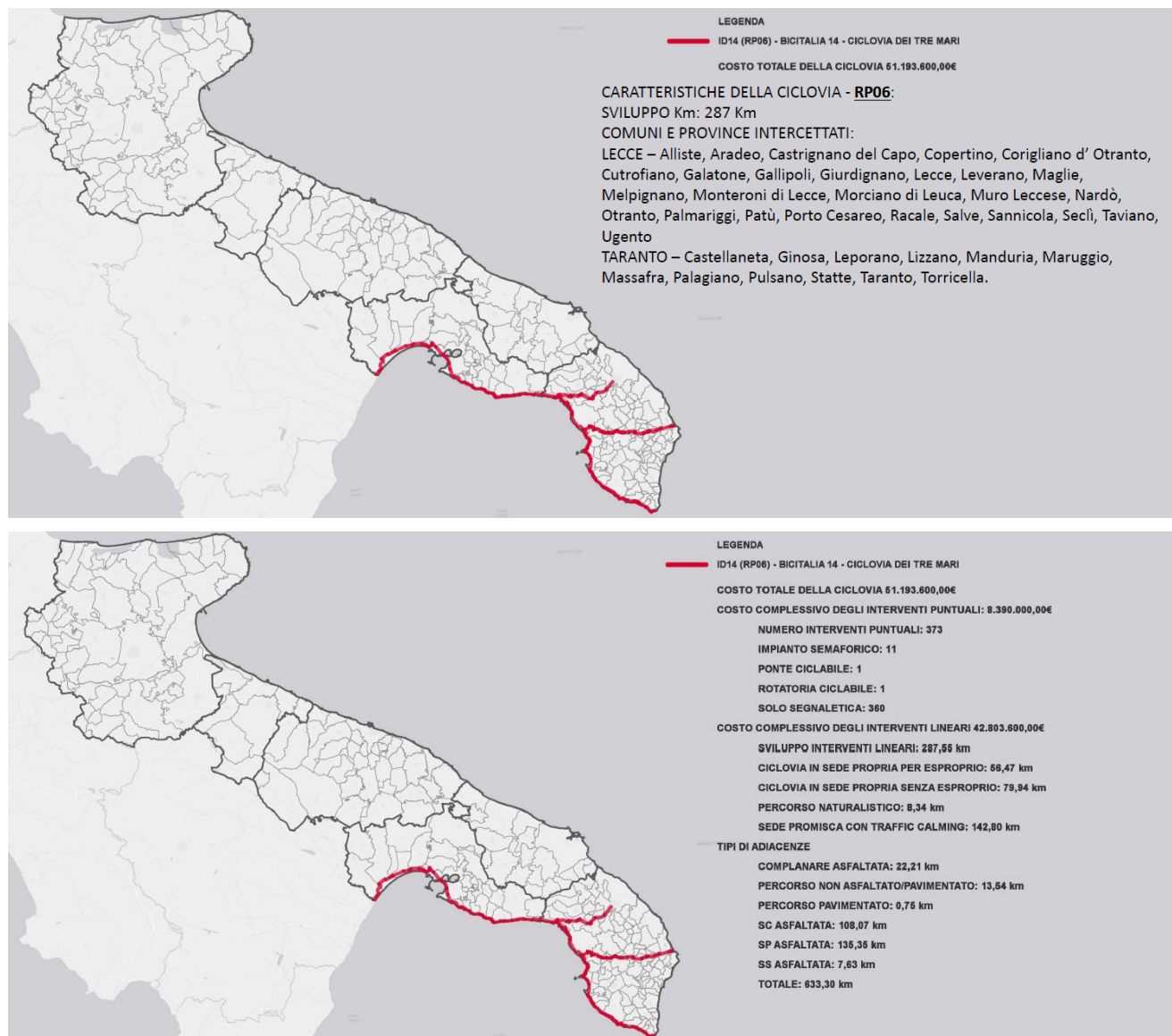
Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

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 Ciclovie 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, 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>77 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica\_ Ciclovia dei tre mari

Il Piano della Mobilità Ciclistica in coerenza con il PPTR e con il PRMC intende potenziare l’asse costiero (Ciclovia dei tre Mari- Ciclovia 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.”

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>78 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.3.6 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.

### 3.6.6.1 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 - Ciclovia Romea Francigena
RP01a	RP01a   EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura
RP02	RP02   BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
RP02a	RP02a   BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
RP03	RP03   BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP
RP03a	RP03a   BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP / Bretella Bari - Gioia del Colle
RP04	RP04   BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni
RP04a	RP04a   BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Altamura - Matera
RP04b	RP04b   BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
RP05	RP05   BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano
RP06	RP06   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari
RP07	RP07   Ciclovia Costa Merlata - Locorotondo
RP08	RP08   Ciclovia Monopoli - Alberobello
RP09	RP09   Ciclovia del Tavoliere
RP10	RP10   Ciclovia Candela - Foggia
RP11	RP11   Ciclovia 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.

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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>80 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.3.6.2 - 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 Ginosa Marina, sulla strada Contrada Marinella. Il primo tronco, fino alla città di Taranto, coincide con la Ciclovia Magna Grecia introdotta nella pianificazione Bicalia nel 2019. Costeggiando parallelamente la ferrovia Jonica. Interseca il Torrente Galoso ed entra nel centro abitato di Ginosa 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 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 ciclovia, 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 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>82 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>83 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	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
<b>LECCE</b>	<b>181,46 km</b>
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
<b>TARANTO</b>	<b>106,15 km</b>
CASTELLANETA	7,99 km
<b>GINOSA</b>	<b>9,55 km</b>
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
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>

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.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>84 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	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
<b>totale INTERVENTI / COSTI</b>	<b>381</b>
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
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>
TIPI di INTERVENTI PUNTUALI	
INTERVENTI PUNTUALI	INTERVENTI / COSTI
IMPIANTO SEMAFORICO	15
PONTE CICLABILE	1
ROTATORIA CICLABILE	5
SOLO SEGNALETICA	360
<b>totale INTERVENTI / COSTI</b>	<b>381</b>
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
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>
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
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>



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

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

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



**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
<b>RP06   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>		
<b>ID 14   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>		
NESSUNA ATTIVITÀ	381	9.150.000,00 €
<b>totale INTERVENTI / COSTI</b>	<b>381</b>	<b>9.150.000,00 €</b>
INTERVENTI LINEARI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS		
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	SVILUPPI / COSTI	
	SVILUPPI	COSTI
<b>RP06   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>		
<b>ID 14   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>		
NESSUNA ATTIVITÀ	287,61 km	41.942.000,00 €
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>	<b>41.942.000,00 €</b>
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 €
<b>totale INTERVENTI / COSTI</b>	<b>381</b>	<b>9.150.000,00 €</b>
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 €
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>	<b>41.942.000,00 €</b>
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	8,03 km	1.447.200,00 €
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>	<b>41.942.000,00 €</b>

**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
<b>LECCE</b>	<b>389</b>	<b>8.780.000,00 €</b>
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 €
GALLIPOLI	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 €
SECLI'	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 €
<b>TARANTO</b>	<b>12</b>	<b>370.000,00 €</b>
STATTE	2	40.000,00 €
TARANTO	10	330.000,00 €
<b>totale INTERVENTI / COSTI</b>	<b>381</b>	<b>9.150.000,00 €</b>

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>87 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.3.6.3 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.

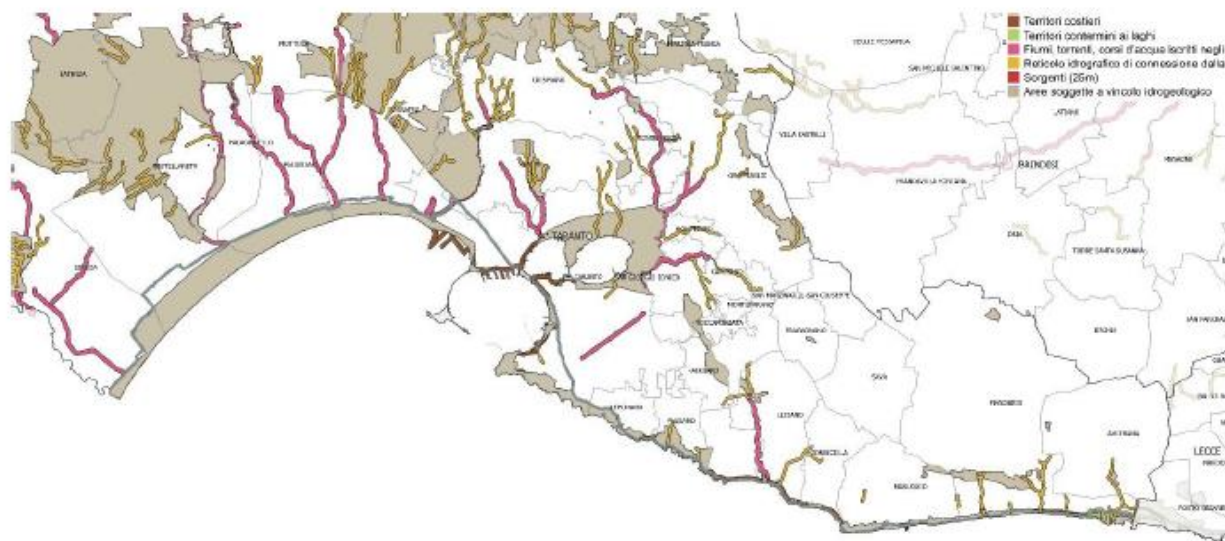



Figura 62 - Componenti idrologiche intercettate dalla Ciclovia dei Tre Mari

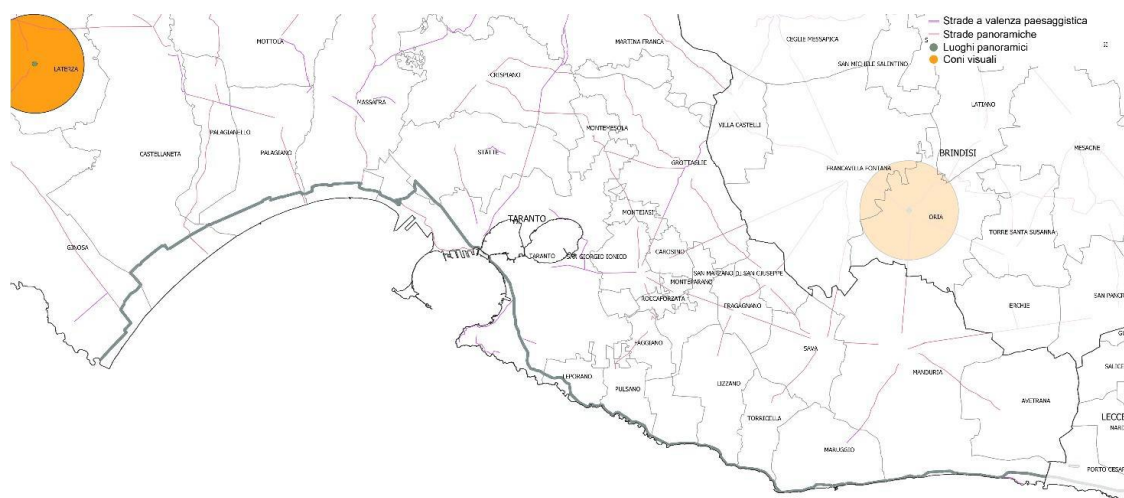
Le componenti botanico - vegetazionali presenti lungo il tracciato sono in particolar modo boschi, formazioni arbustive in evoluzione naturale, piccole zone umide e aree a pascolo naturale.

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 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>88 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

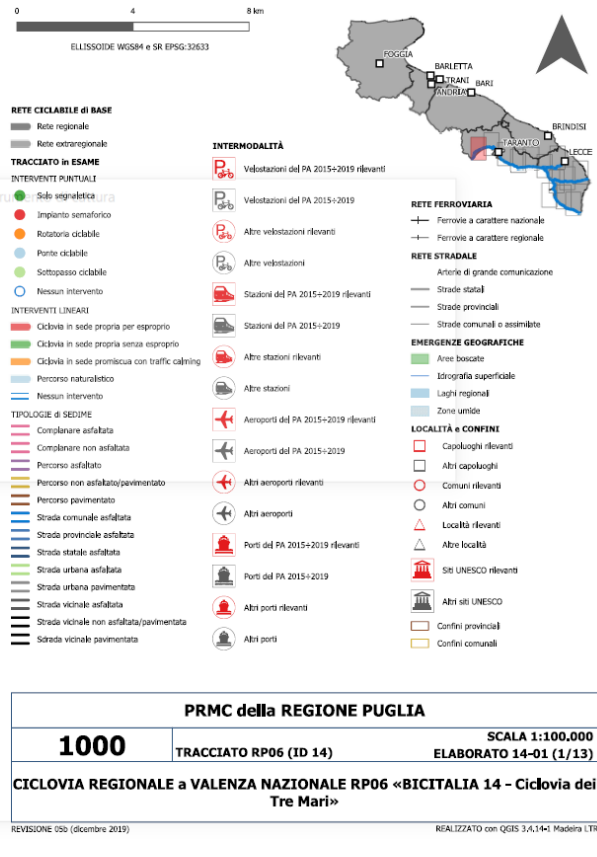
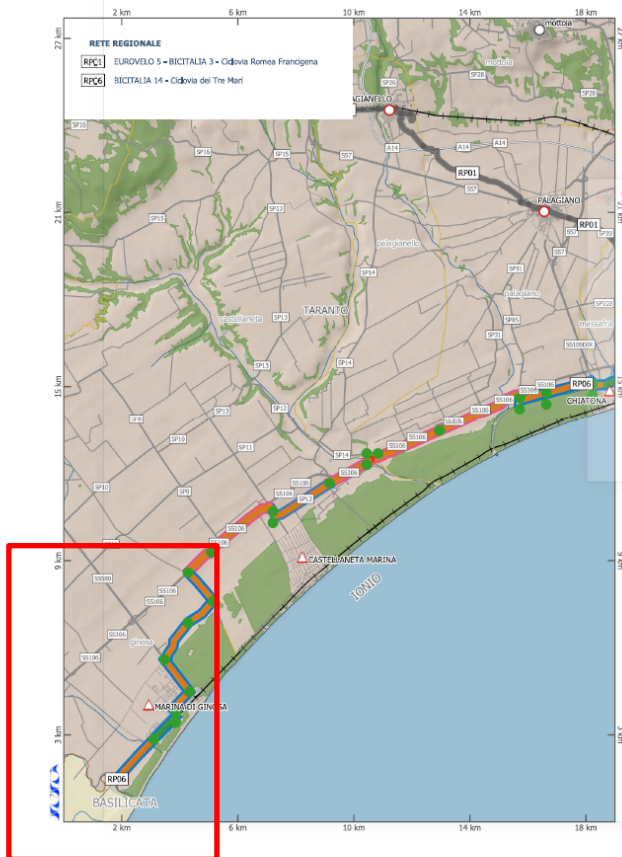
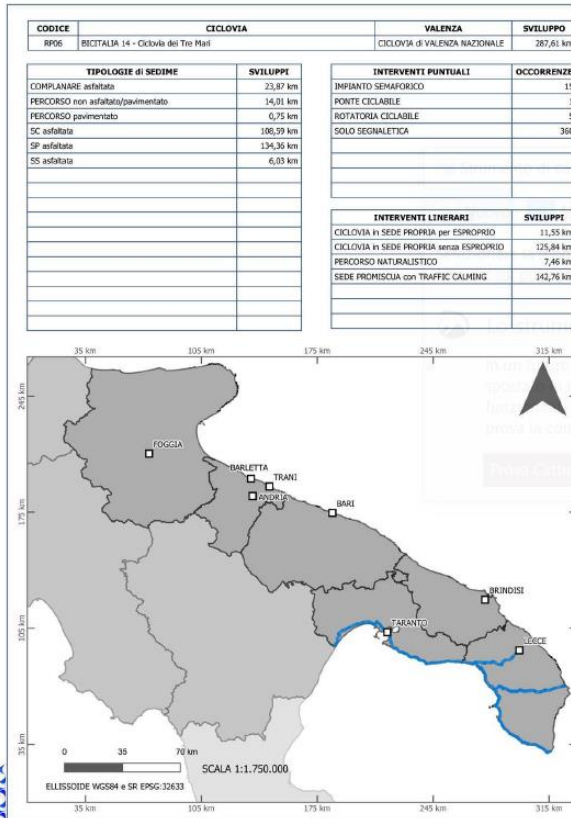
seguenti codici: PAE0139, PAE0152, PAE0141, PAE0142, PAE0067 e PAE0135. Le zone di interesse archeologico sono identificabili con i seguenti codici: ARC0536 (Leporano), ARC0540 (Leporano), ARC0538 (Leporano), ARC0548 (Pulsano). Invece, le segnalazioni architettoniche e archeologiche sono relative a: 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*

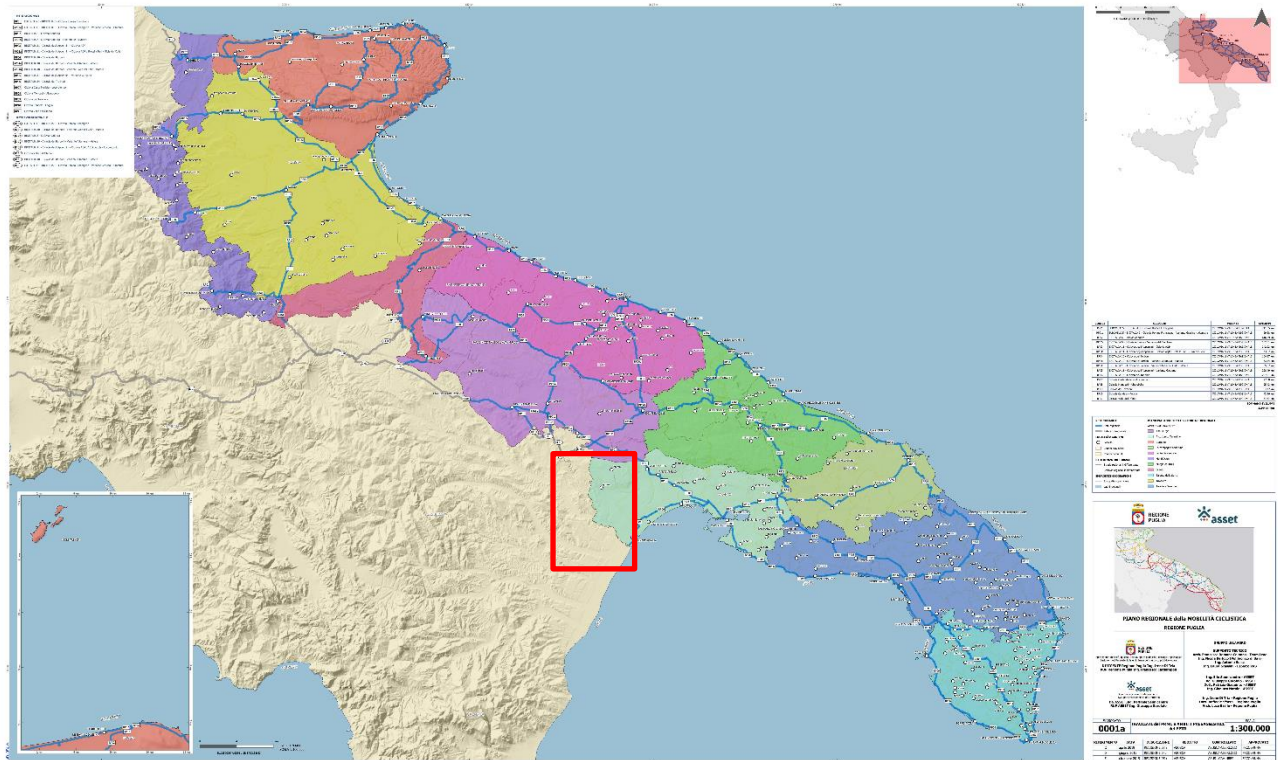
Le strade a valenza paesaggistica sono: la SS106 Jonica (Castellaneta), SP13 (Castellaneta), Strada per Pino di Lenne (Palagiano), Via delle Zagare (Palagiano), Via degli Oleandri (Palagiano), SP 38 (Massafra), Marina di Ferrara I (Massafra), Via Calata Carbonaro (Taranto), Via Calata Penna Inversa (Taranto), Via Calata Cocuvio Paolo (Taranto), Via Napoli (Taranto), Ponte di Pietra (Taranto), Via Cariatì (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.



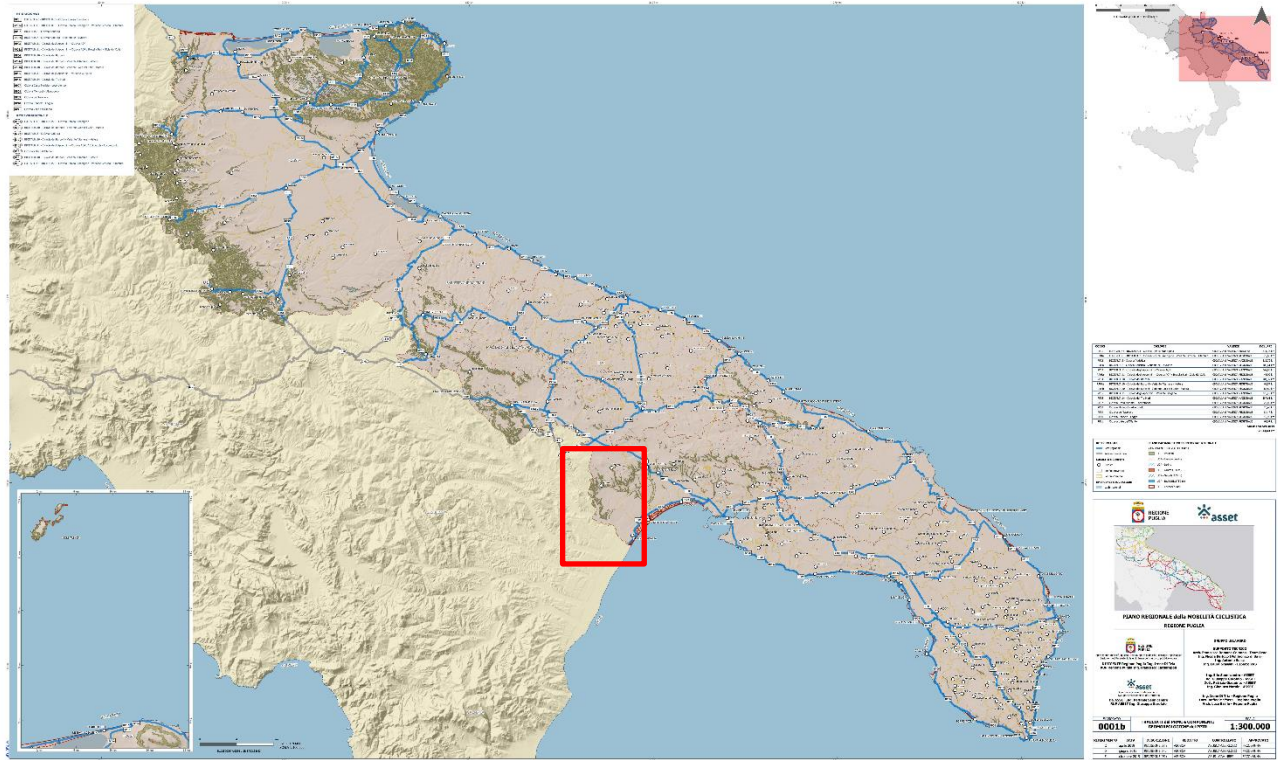




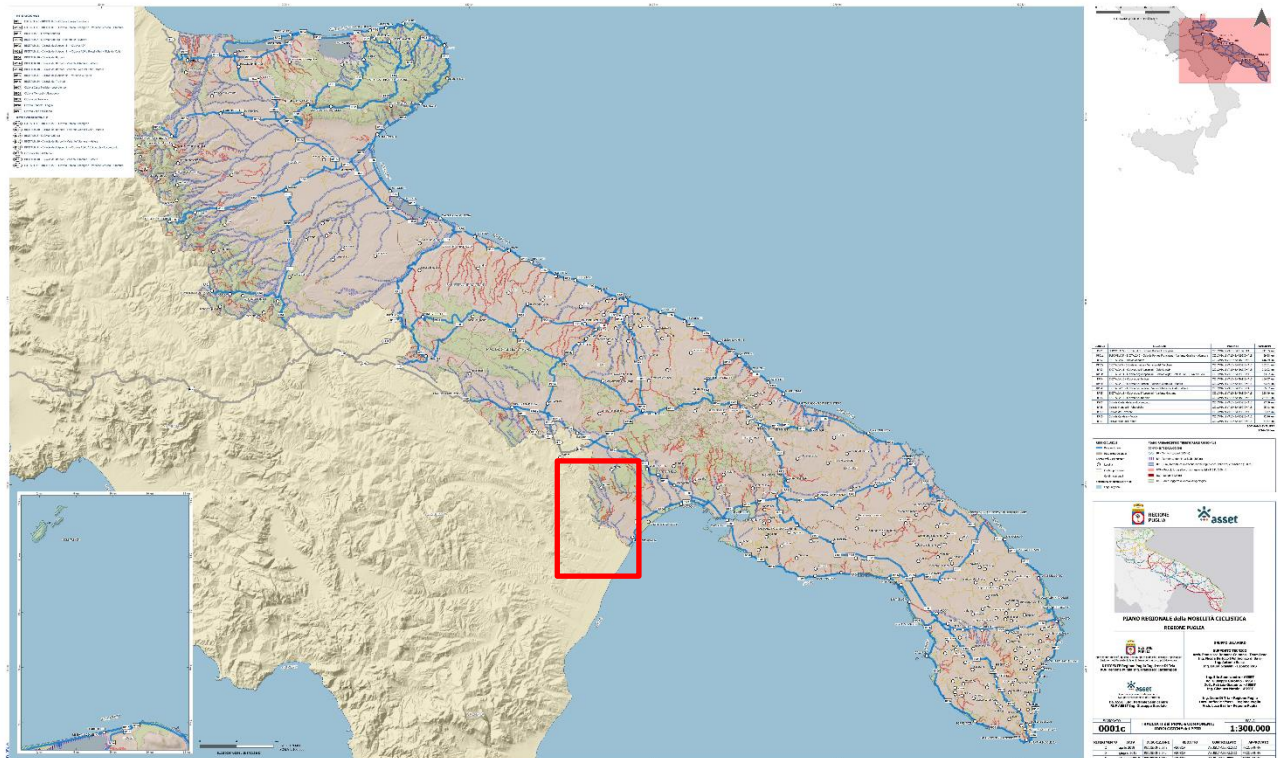
*TAV. 0000 - Tracciati del PRMC*



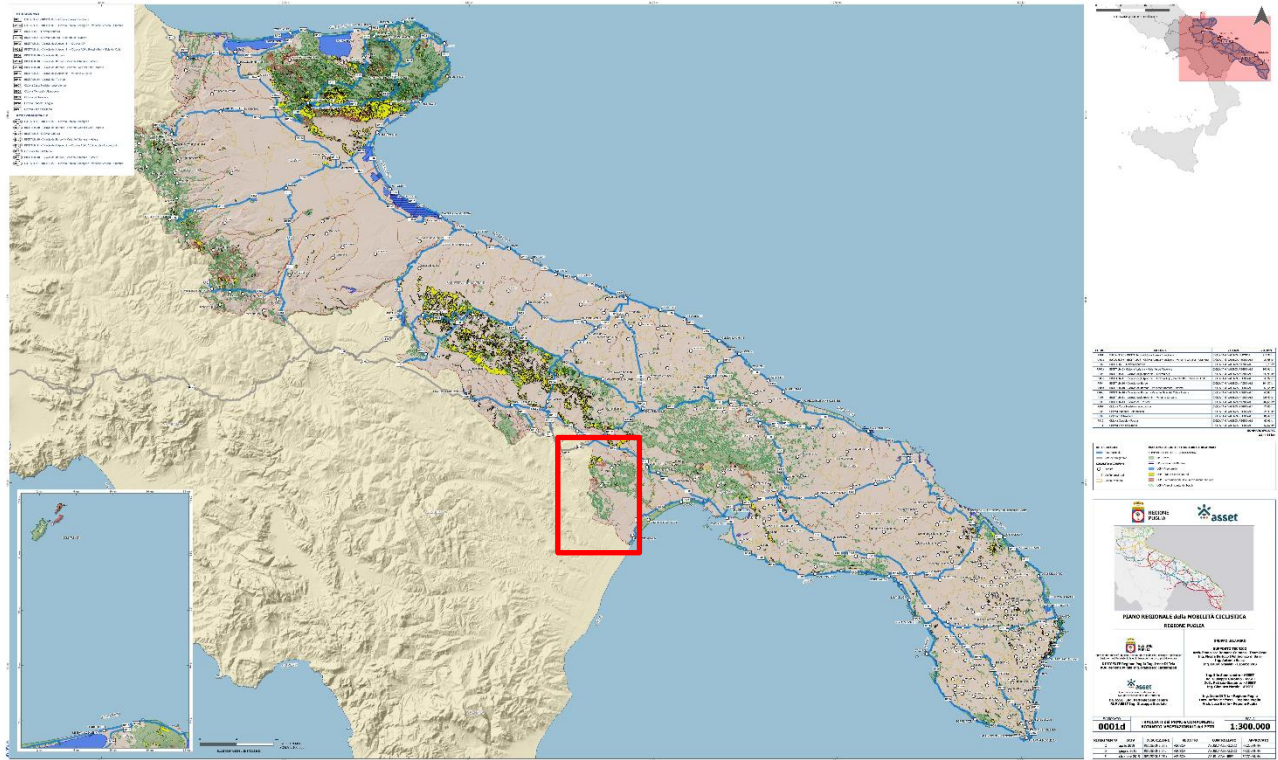
*TAV. 0001a - Tracciati del PRMC e ambiti paesaggistici del PPTR (1)*



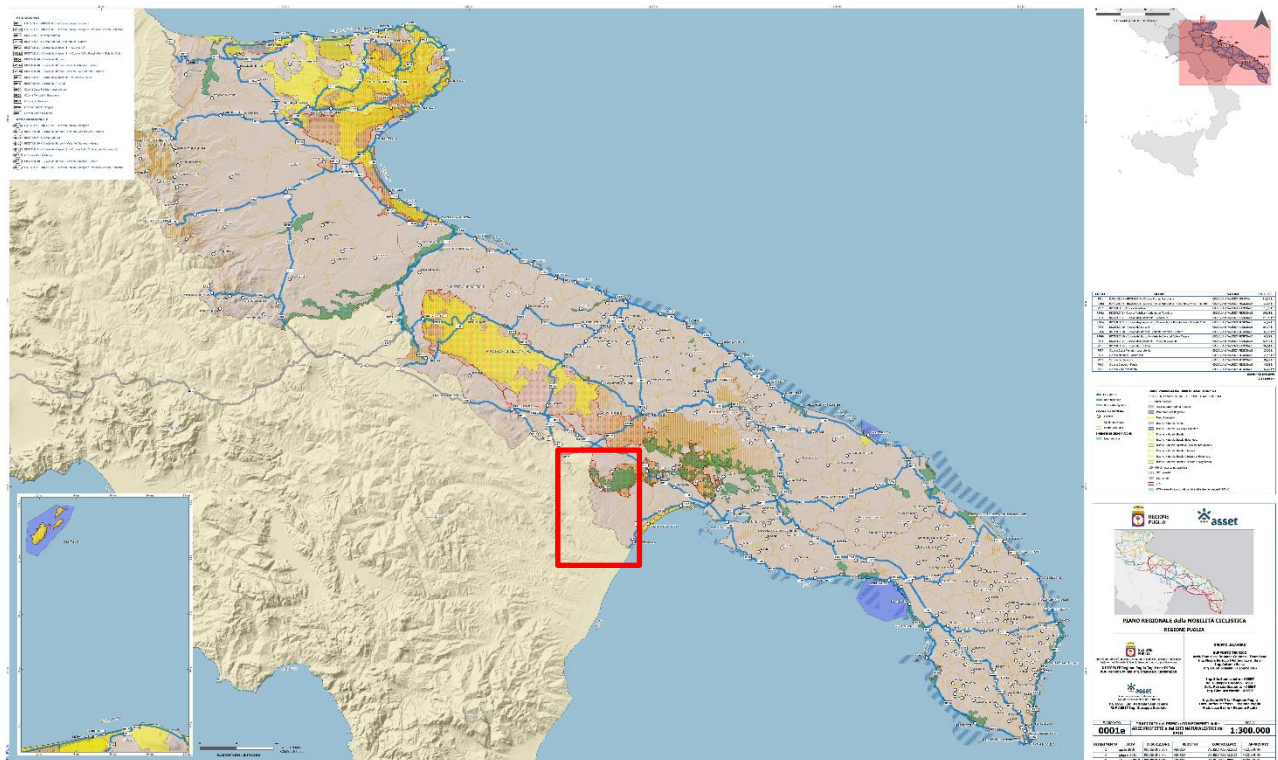
**TAV. 0001b - Tracciati del PRMC e componenti geomorfologiche del PPTR (1)**



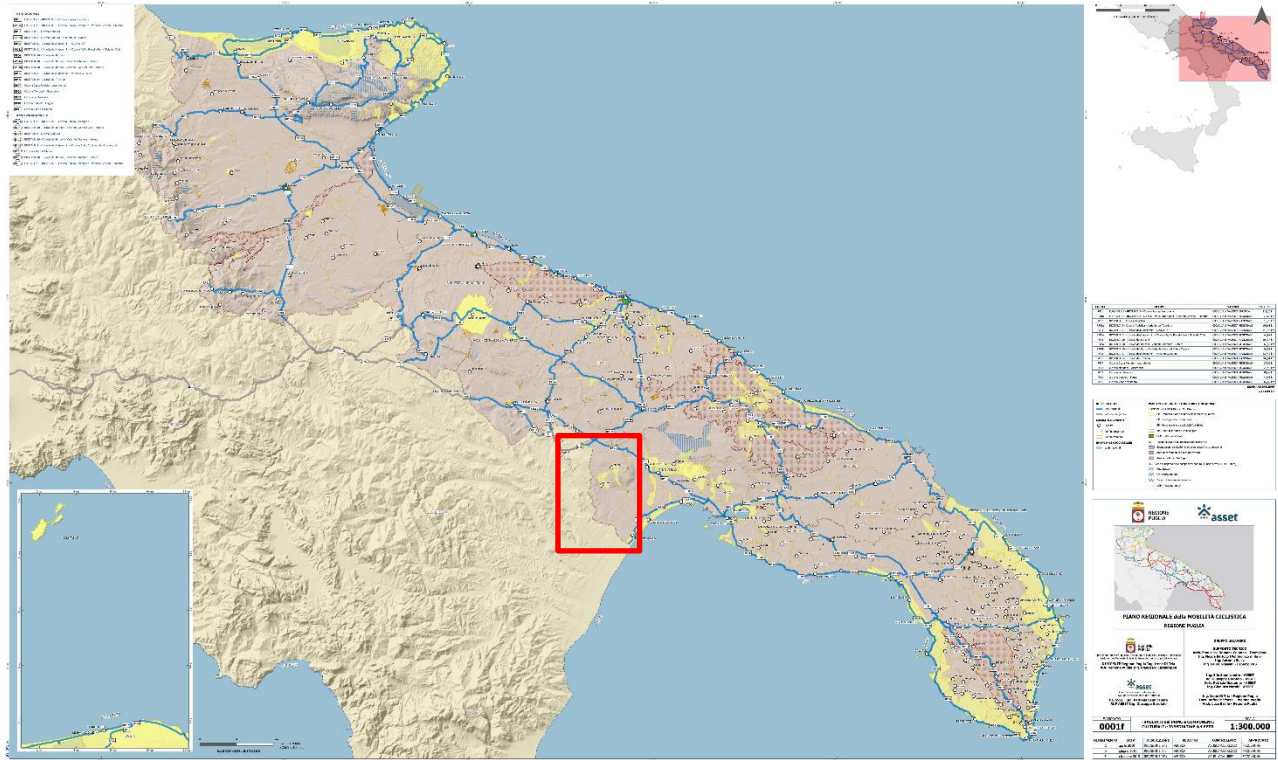
**TAV. 0001c - Tracciati del PRMC e componenti idrologiche del PPTR (3)**



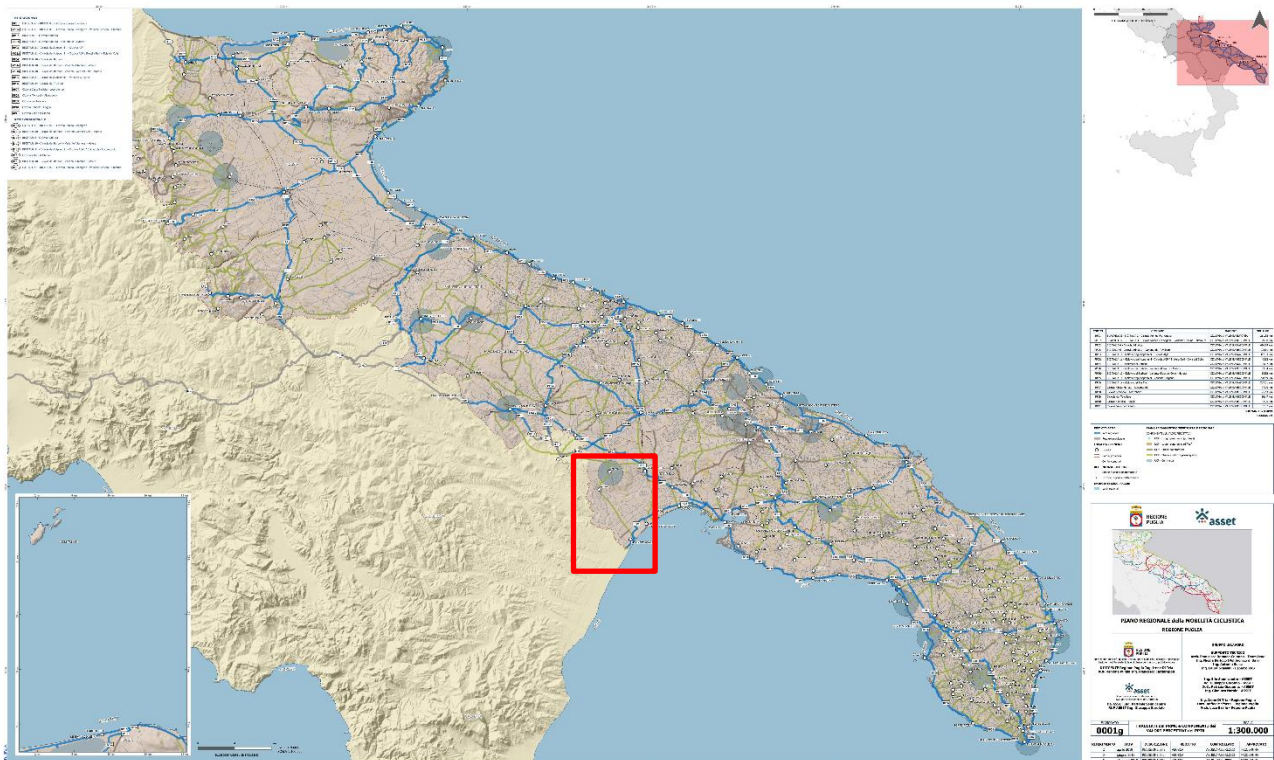
*TAV. 0001d - Tracciati del PRMC e componenti botanico-vegetazionali del PPTR (1)*



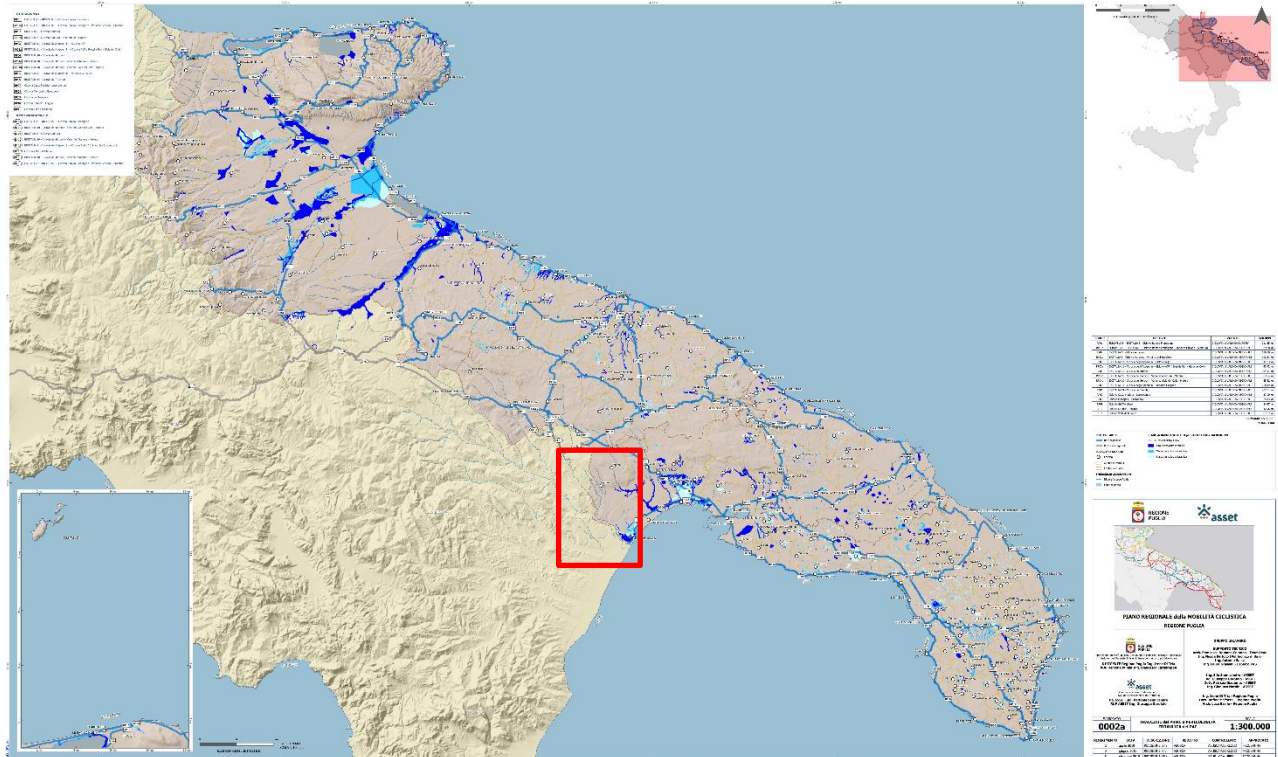
*TAV. 0001e - Tracciati del PRMC e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici del PPTR (1)*



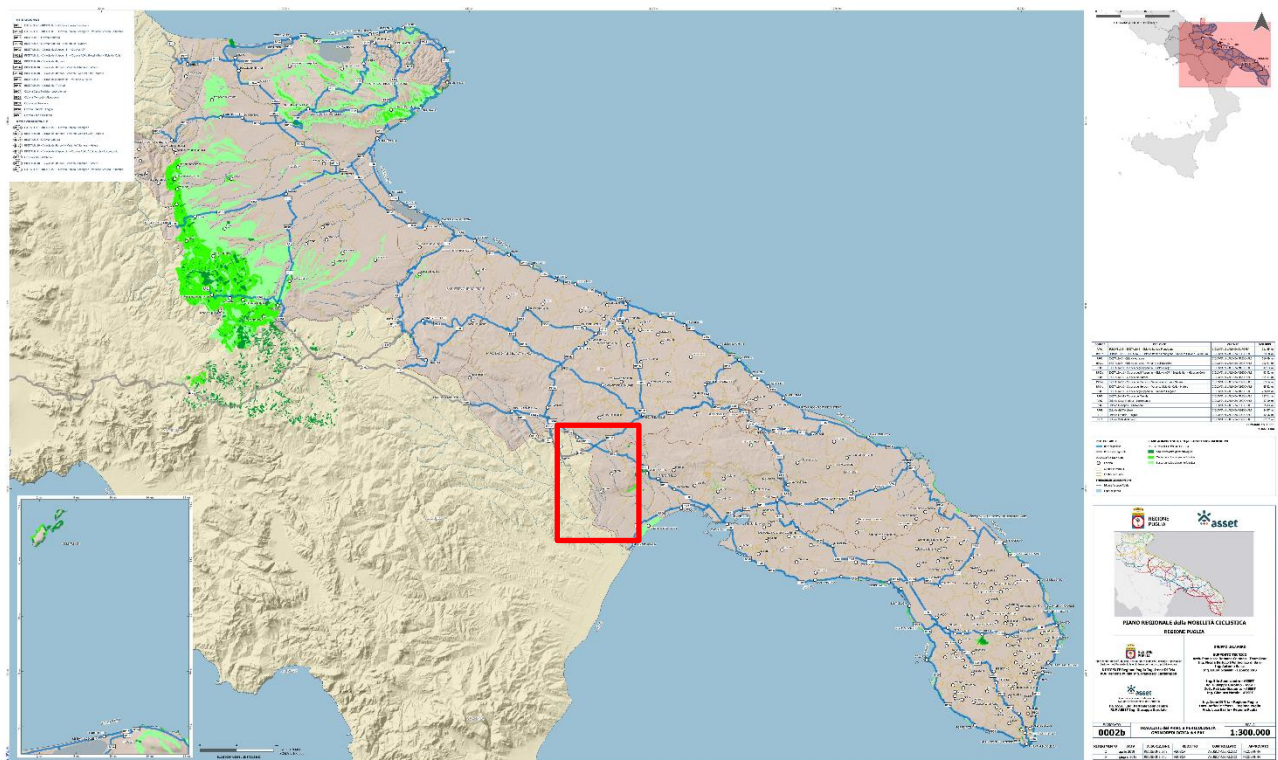
*TAV.0001f - Tracciati del PRMC e componenti culturali e insediative del PPTR (1)*



*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)*

Si ribadisce che il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Ginosa, in coerenza con il PRMC, intende potenziare l'asse costiero (Ciclovia dei tre Mari- Ciclovia della Magna Grecia e i collegamenti interno- costa

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>95 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.”

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>96 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.3.7 COERENZA CON 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, risulta 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. \_ Ciclovvia della Magna Grecia



Foto:Bicalitia-<http://www.bicalitia.org/it/bicalitia/gli-itinerari-bicalitia/ciclovvia-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.

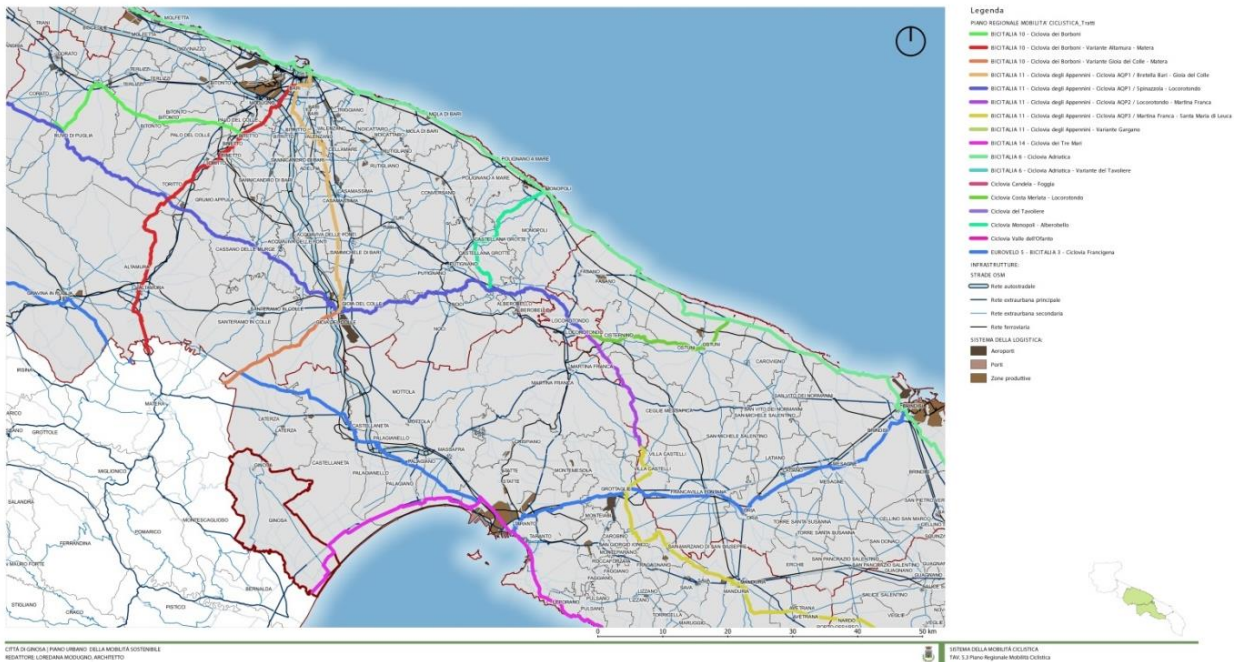




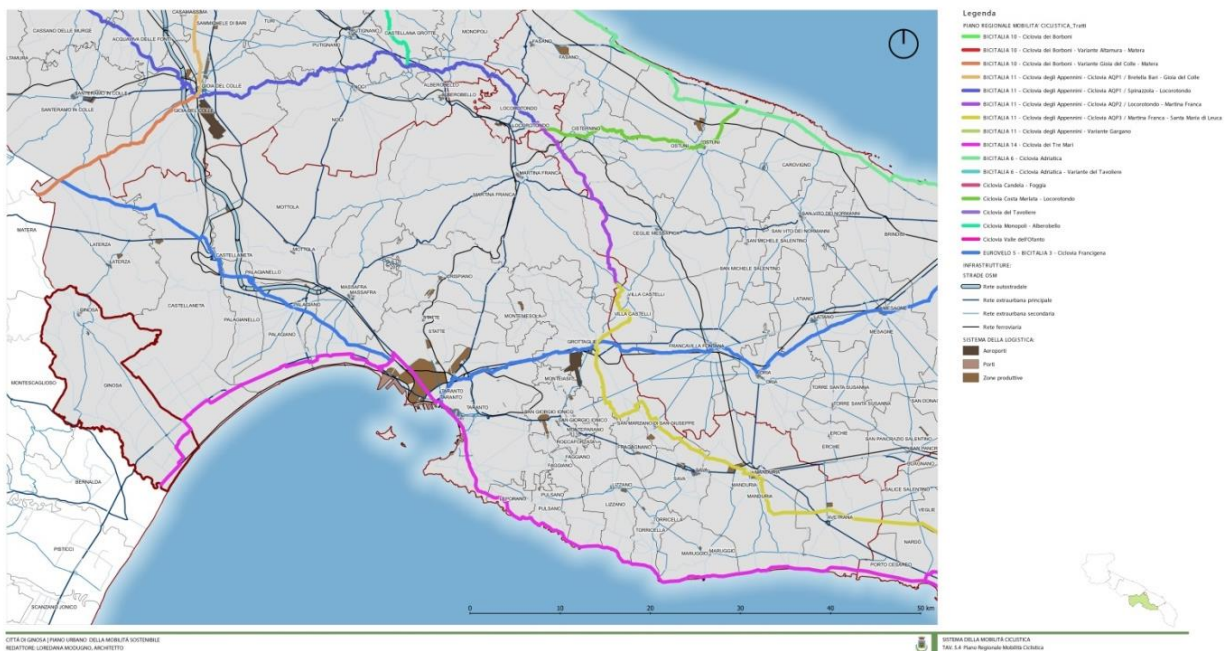
Da Taranto a Reggio Calabria l'itinerario ricalca quello della SS 106 ed una parte di esso potrebbe essere realizzato con la dismissione di tratti della vecchia statale oppure dei sedimi della ferrovia jonica, che verrà presto ammodernata. (Fonte: Bicalta e PRMC della Regione Puglia)

Il percorso di Bicalta 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 REAZIONE DI PIANO - PARTE III: LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE, della presente relazione.




Rif. TAV.5.3\_MOBILITA' CICLISTICA\_PRMC\_SCALA TERRITORIALE SOVRAPROVINCIALE\_PUMS GINOSA



Rif. TAV.5.4\_MOBILITA' CICLISTICA\_PRMC\_SCALA TERRITORIALE PROVINCIALE\_PUMS GINOSA



Rif. TAV.5.3\_SISTEMA MOBILITA' CICLISTICA\_PRMC\_SCALA LOCALE\_PUMS GINOSA

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>99 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.4 CORENZA CON 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.1.1 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 - Ginosola - Laterza": partendo da Bernalda attraversava il fiume Bradano, per servire le comunità di Montescaglioso, Ginosola, 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>100 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**I tracciai 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.**

### 3.5 COERENZA CON LA 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'Areaonautica Militare al Comune di Ginosa.
- ✓ nell'ambito della Riquilificazione Paesaggistica, il Comune di Ginosa nell'anno 2018 si è aggiudicato un finanziamento di **1,3 milioni di euro** per la riquilificazione 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 riquilificazione 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 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>102 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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).

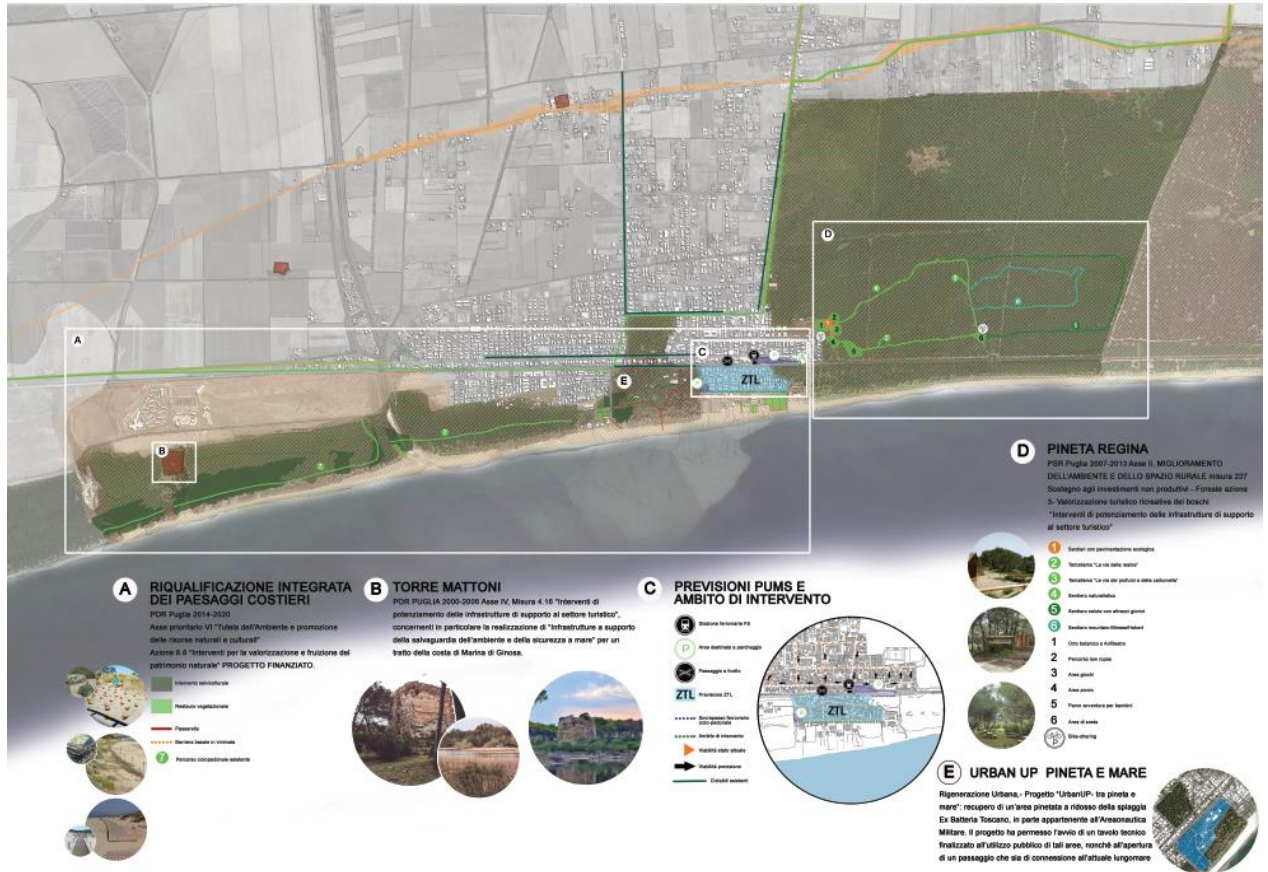


*Institution: Municipality of Skawina*  
*City: Skawina*  
*Country: Poland*  
*Type of region: Less developed*  
*Name: Maciej Zacher*

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.).

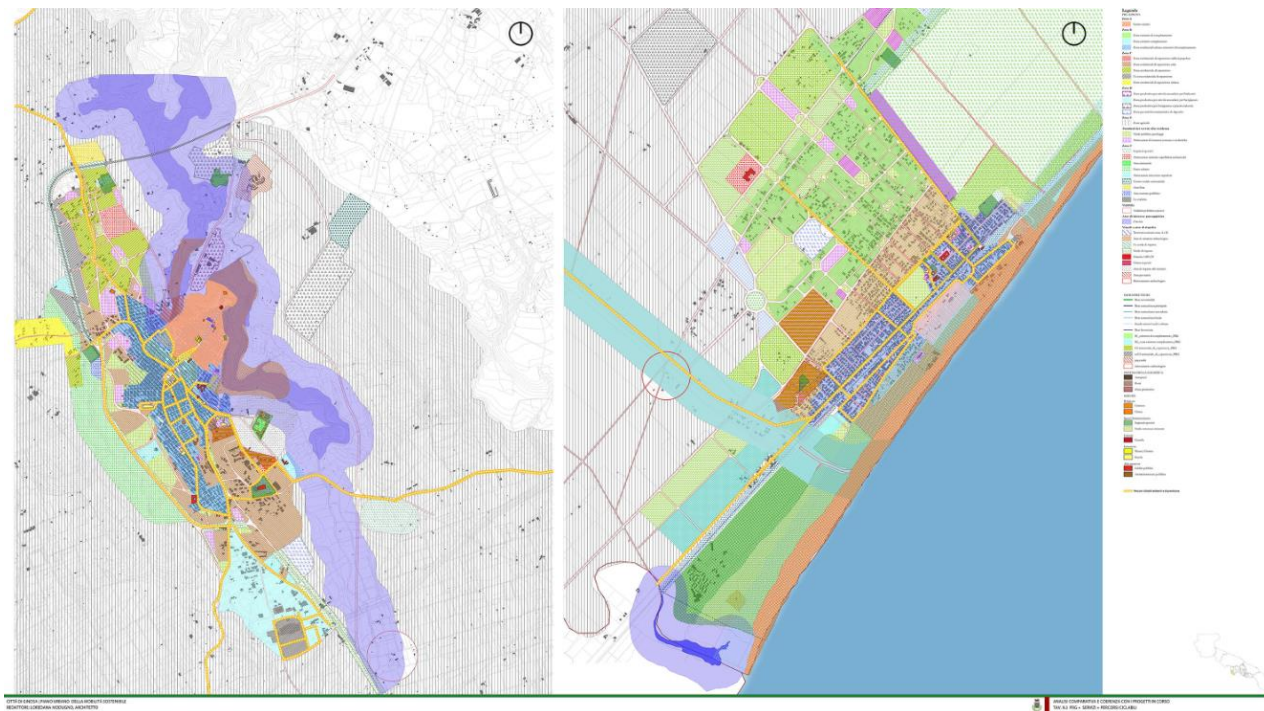


I POR Puglia 2000-2006 Asse IV, Misura 4161 progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosola

### 3.6 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 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 collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta dovranno quindi rimanere caposaldi invariati dei futuri interventi.



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>105 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.7 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) ex AdB Puglia

#### 1) STATO DI ATTUAZIONE:

Il Piano di Assetto idrogeologico a stralcio del Piano di Bacino della Regione Puglia è stato approvato con Deliberazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia del 30.11.2005 (n.39 del registro delle deliberazioni). La pubblicazione dell'atto è avvenuta sul B.U.R.P. n.15 del 02/02/2006. Il Piano è stato successivamente aggiornato più volte, per tenere conto delle modifiche apportate alle perimetrazioni delle aree a rischio.

#### 2) NATURA E FINALITÀ:

Il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'ex Autorità di Bacino della Puglia (ora confluita nell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale) è finalizzato al miglioramento delle condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica necessari a ridurre gli attuali livelli di pericolosità e a consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d'uso.

Il PAI costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dall'articolo 17 comma 6 ter della Legge 18 maggio 1989, n. 183 (recepita dal D. Lgs. 152/2006 del 14/04/2006), ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'ex Autorità di Bacino della Puglia.

#### 3) OBIETTIVI GENERALI:

Il PAI persegue i seguenti obiettivi generali:

- la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
- la difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
- il riordino del vincolo idrogeologico;
- la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua;
- lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché della gestione degli impianti.

#### 4) CONTENUTI PRINCIPALI:

Il PAI individua:

##### 1. Diversi gradi di pericolosità geomorfologica:

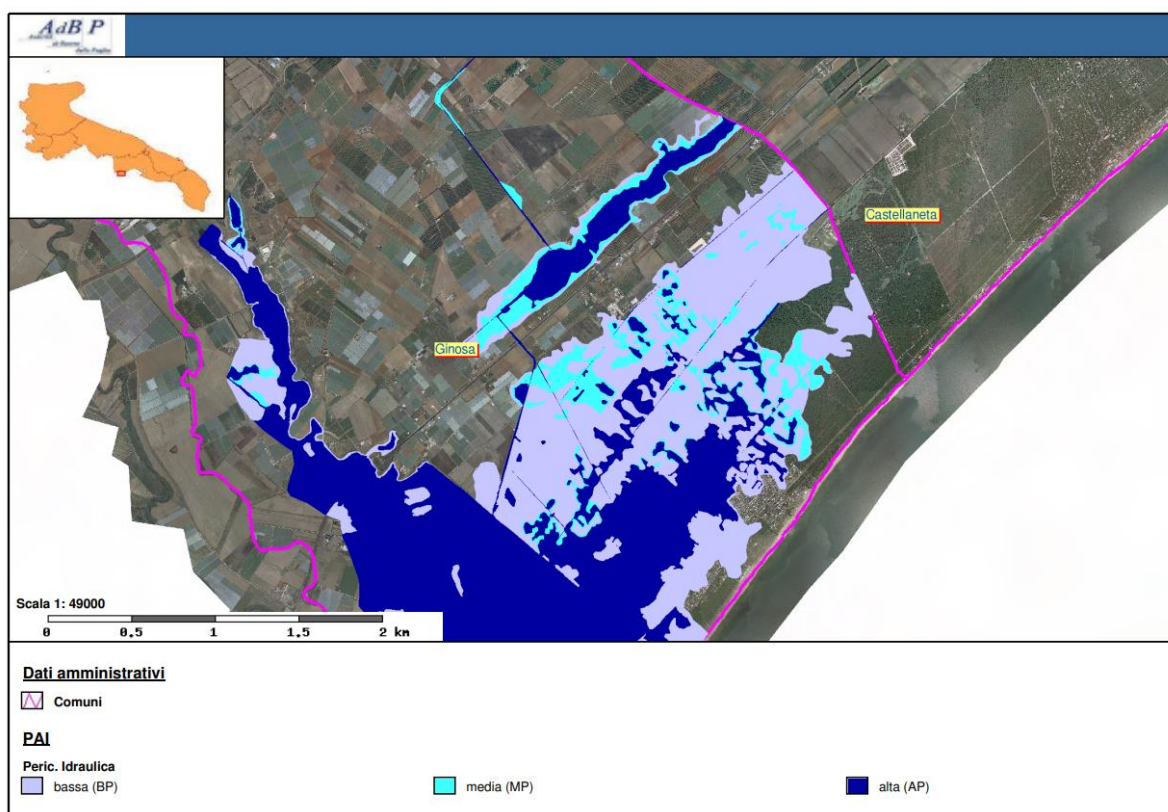
- Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (P.G.3): porzioni di territorio interessate da fenomeni franosi attivi o quiescenti;
- Aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2): porzioni di territorio caratterizzate dalla presenza di due o più fattori geomorfologici predisponenti l'occorrenza di instabilità di versante e/o sede di frana stabilizzata;



- Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1): porzioni di territorio caratterizzate da bassa suscettività geomorfologia all'instabilità;

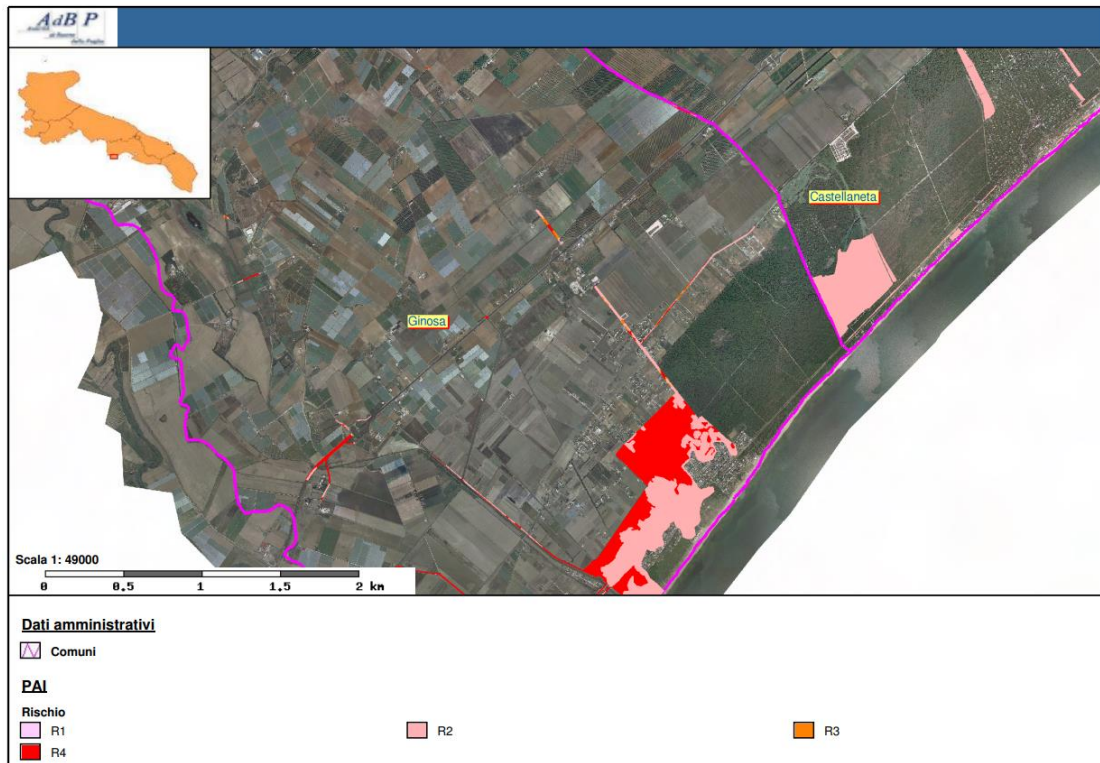
## 2. Diversi gradi di pericolosità idraulica:

- Bassa probabilità di inondazione (BP);
- Media probabilità di inondazione (MP);
- Alta probabilità di inondazione (AP)

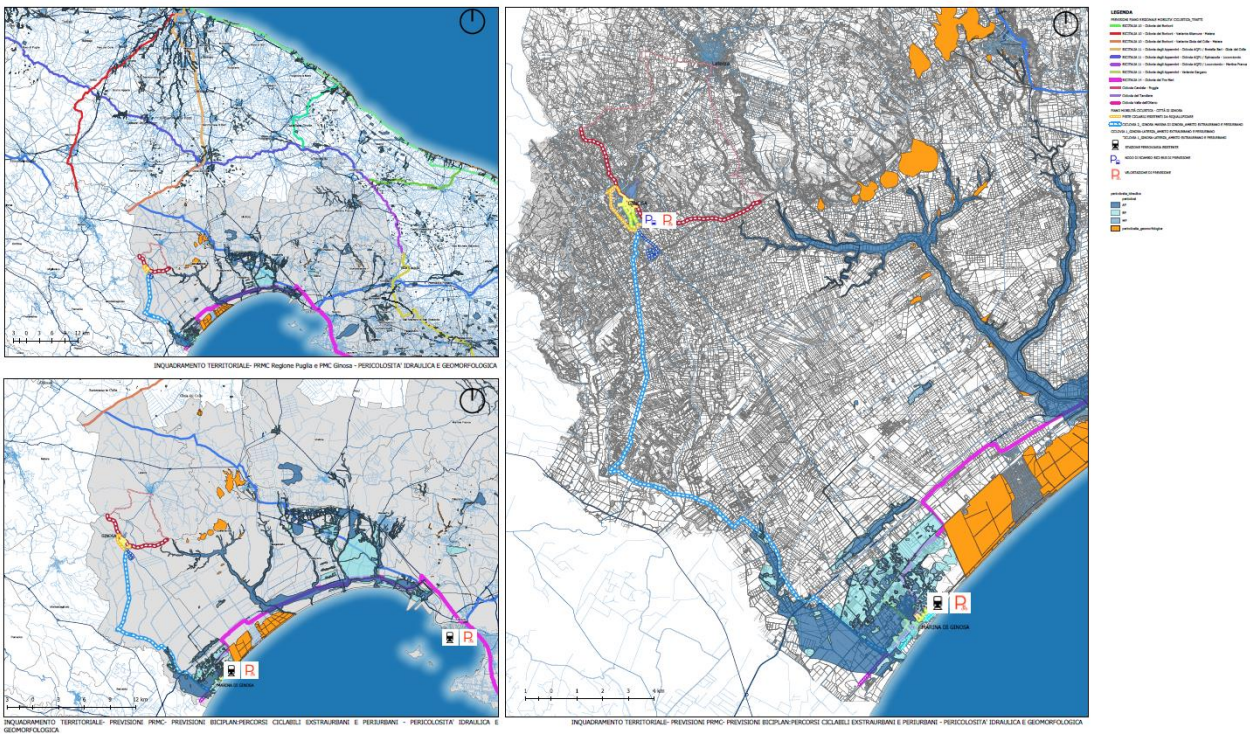


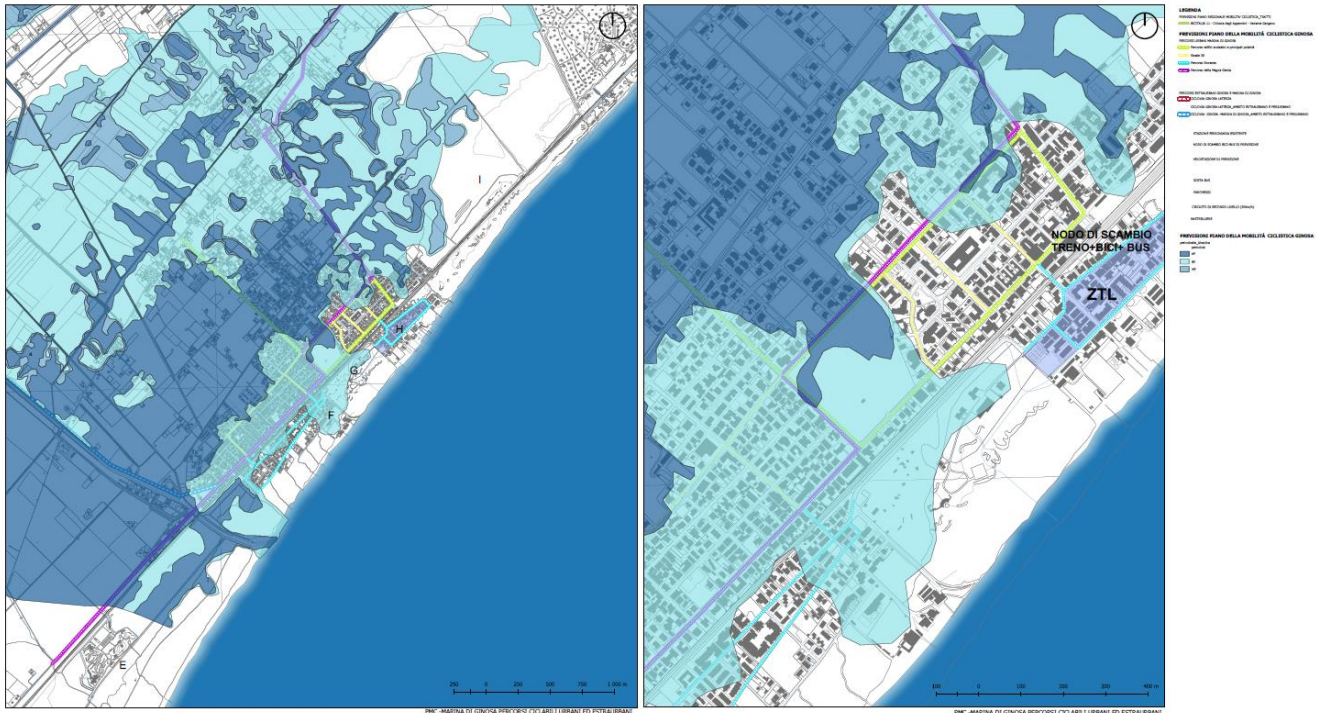
## 3. Diversi gradi di rischio idrogeologico:

- Rischio moderato (R1);
- Rischio medio (R2);
- Rischio elevato (R3);
- Rischio molto elevato (R4)



Di seguito si riportano le perimetrazioni del PAI relative alla pericolosità geomorfologica e idraulica, rispetto alle quali sono definite le prescrizioni delle NTA del PAI, in sovrapposizione con i tracciati delle ciclovie e l'ubicazione delle velostazioni definite dal PMC.





Si ribadisce che la rete ciclabile individuata dal PMC (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insiste su strade esistenti. Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente. Nelle fasi attuative tutti gli interventi che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI. In particolare, laddove i tracciati intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>109 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.7.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) ex AdB Basilicata

#### 1) STATO DI ATTUAZIONE:

Il primo Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino (AdB) della Basilicata, oggi Sede della Basilicata dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, è stato approvato per la prima volta dal Comitato Istituzionale dell'AdB Basilicata il 5 dicembre 2001 con delibera n. 26. A partire dal 2001 il PAI è stato aggiornato in genere con cadenza annuale.

#### 2) NATURA E FINALITÀ:

Il Piano Stralcio per la Difesa dal Rischio Idrogeologico costituisce il primo stralcio tematico e funzionale redatto dall'Autorità di Bacino della Basilicata ai sensi della L.183/89 e s.m.i.; ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnicooperativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idraulico e idrogeologico nel territorio di competenza dell'AdB della Basilicata.

#### 3) OBIETTIVI GENERALI:

Il Piano persegue l'obiettivo di eliminare, mitigare o prevenire i maggiori rischi derivanti da fenomeni calamitosi di natura geomorfologica (dissesti gravitativi dei versanti) o di natura idraulica (esondazioni dei corsi d'acqua). Il Piano ha, inoltre, l'obiettivo di promuovere gli interventi di manutenzione del suolo e delle opere di difesa, quali elementi essenziali per assicurare il progressivo miglioramento delle condizioni di sicurezza e della qualità ambientale del territorio, nonché di promuovere le azioni e gli interventi necessari a favorire:

- le migliori condizioni idrauliche e ambientali del reticolo idrografico, eliminando gli ostacoli al deflusso delle piene in alveo e nelle aree golenali;
- le buone condizioni idrogeologiche e ambientali dei versanti;
- la piena funzionalità delle opere di difesa essenziali alla sicurezza idraulica e idrogeologica.

#### 4) CONTENUTI PRINCIPALI:

Il PAI perimetra le aree a maggior rischio idraulico e idrogeologico per l'incolumità delle persone, per i danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, per l'interruzione di funzionalità delle strutture socio-economiche e per i danni al patrimonio ambientale e culturale, nonché gli interventi prioritari da realizzare e le norme di attuazione relative alle suddette aree.

Esso è suddiviso in:

- Piano Stralcio delle Aree di Versante, riguardante il rischio da frana, che individua le seguenti tipologie di aree da sottoporre a vincoli:
  - Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità molto elevata (R4)
  - Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità elevata (R3)
  - Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità media (R2)
  - Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità moderata (R1)
  - Aree a pericolosità idrogeologica (P)
  - Aree soggette a verifica idrogeologica (ASV)
  - Areale bonificato (laddove un'area R4 è stata oggetto di interventi di mitigazione del rischio previa certificazione dell'efficacia degli stessi)
- Piano Stralcio per le Fasce Fluviali, riguardante il rischio idraulico.

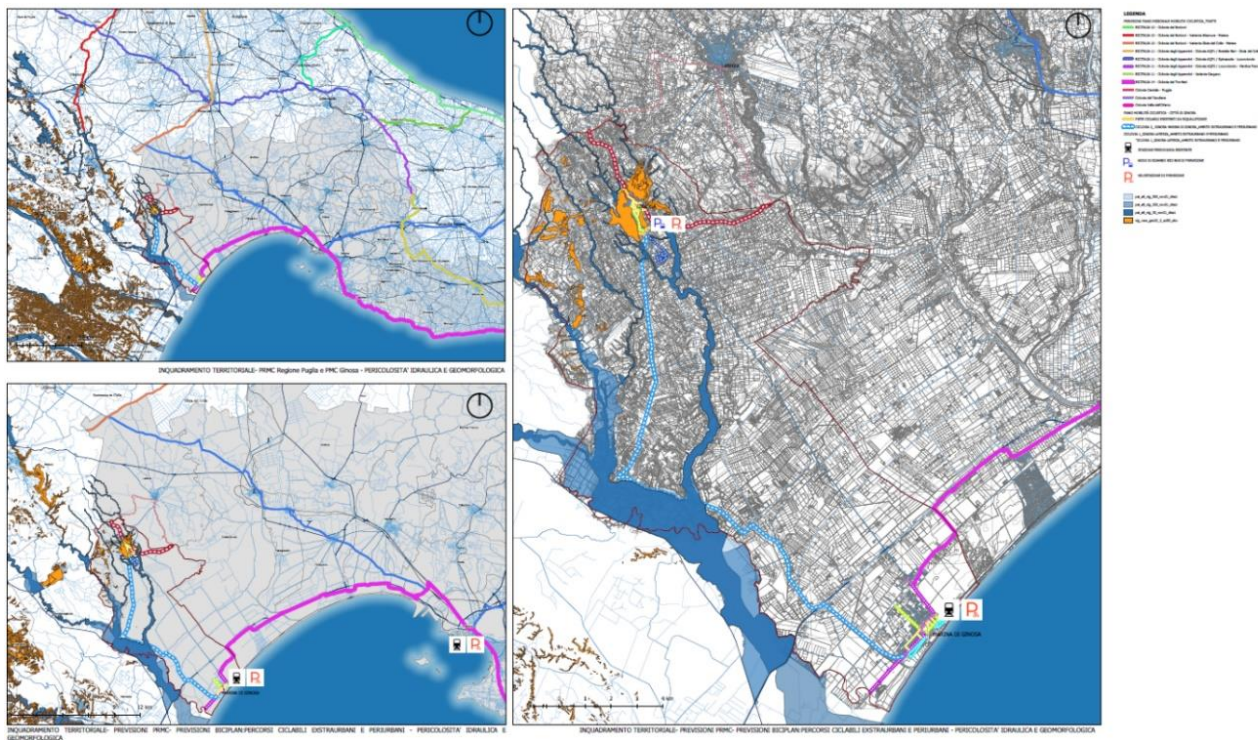
Nel territorio dell'ex AdB Basilicata ricadono i seguenti comuni della Puglia:

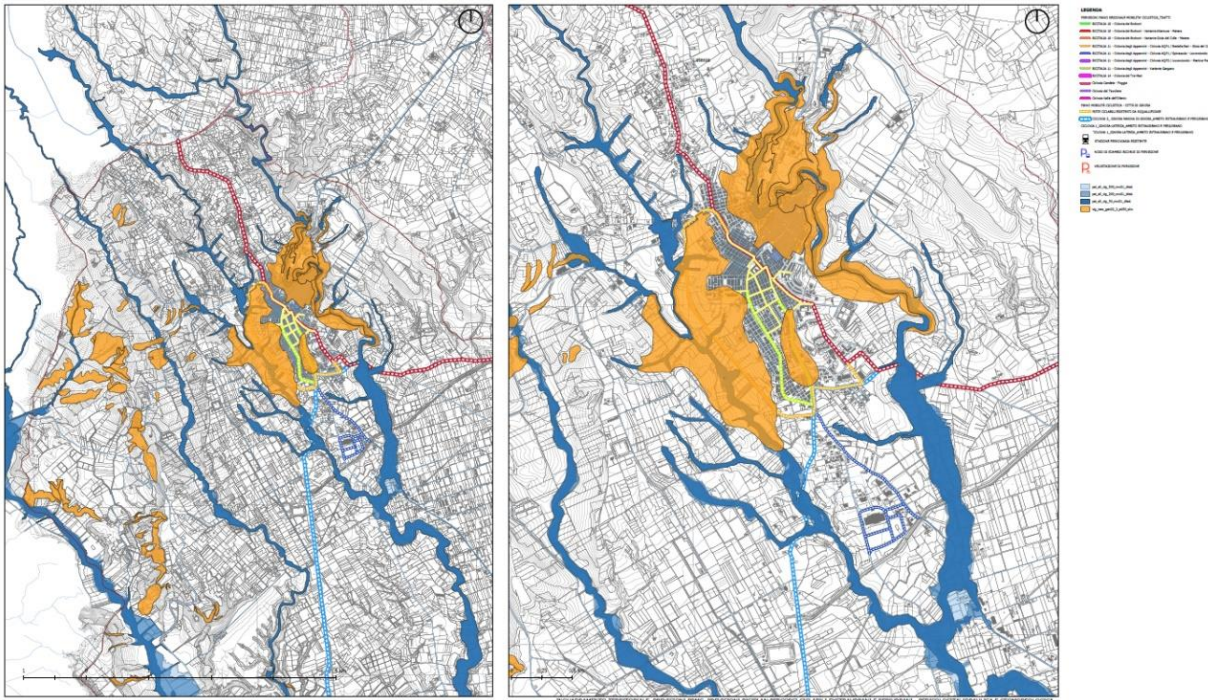


n°	Regione	Comune	Prov	bacino idrografico	AdB Basil. (%)	AdB Sele (%)	AdB Puglia (%)	AdB Calabria (%)	AdB Sinistra Sele (%)
110	Puglia	Altamura	BA	bradano	80		20		
111	Puglia	Andria	BAT	bradano-murge	1		99		
112	Puglia	Cassano Murge	BA	bradano	4		96		
113	Puglia	Ginosa	TA	bradano	49		51		
114	Puglia	Gravina di P.	BA	bradano	99		1		
115	Puglia	Laterza	TA	bradano	20		80		
116	Puglia	Poggiorsini	BA	bradano	100				
117	Puglia	Santeramo in C.	BA	bradano	14		86		
118	Puglia	Spinazzola	BAT	bradano	70		30		

### RELAZIONI CON IL PMC:

Si riportano di seguito estratti cartografici che mostrano la sovrapposizione dei tracciati del PMC con le aree a rischio frana e alluvioni censiti dal PAI Basilicata.





Si ribadisce che la rete ciclabile individuata dal PMC (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insiste su strade esistenti. Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente. Nelle fasi attuative tutti gli interventi che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI.

In particolare, laddove i tracciati intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.

Laddove i tracciati insistano, invece, su aree a diverso grado di pericolosità geo-morfologica, la loro realizzazione sarà autorizzabile a condizione che non aggravino le condizioni di instabilità e non compromettano la possibilità di realizzare le opere di consolidamento e andranno corredati da uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area. Inoltre la realizzazione dei tracciati, sarà consentita dalle norme del PAI a condizione che i nuovi interventi non aggravino le condizioni di sicurezza del territorio e non pregiudichino l'attenuazione o l'eliminazione definitiva delle specifiche cause di rischio esistenti, e al contempo privilegino ove possibili tecniche a basso impatto ambientale e di ingegneria naturalistica. Per tali interventi - a meno che non ricadano in area R1 - sarà comunque necessario acquisire il parere vincolante di compatibilità dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>112 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.7.2 COERENZA CON IL PIANO PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DELLE ALLUVIONI (PGRA) DELL'AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO MERIDIONALE ADOTTATO CON DELIBERA N.2 DEL 20/12/2021

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale Il Piano di Gestione Rischio di Alluvioni, redatto ai sensi della **Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010**, costituisce uno strumento organico ed omogeneo attraverso il quale è stata impostata l'azione di governance del Rischio di Alluvioni a livello distrettuale.

L'art. 7 della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE (Floods Directive - FD) stabilisce che, sulla base delle mappe redatte ai sensi dell'art. 6, gli Stati Membri (MemberStates -MS) predispongano i Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) coordinati a livello di distretto idrografico (River BasinDistrict - RBD) o unità di gestione (Unit of Management - UoM), per le zone individuate ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1 ovvero le aree a rischio potenziale significativo di alluvione (APSMR).

Gli esiti della valutazione preliminare e della redazione delle mappe, consentono di disporre di un quadro conoscitivo aggiornato delle caratteristiche di pericolosità e di rischio del territorio. Sulla base di tali elementi informativi occorre definire obiettivi "appropriati" e le misure attraverso le quali tali obiettivi possono essere conseguiti. Gli obiettivi devono essere finalizzati alla riduzione delle potenziali conseguenze negative degli eventi alluvionali sugli elementi esposti, coordinati a livello di bacino idrografico e devono tener conto delle caratteristiche del bacino stesso.

La predisposizione dei PGRA, in accordo con quanto specificato dall'art.7.3 della FD, deve riguardare tutti gli aspetti della gestione del rischio quali la prevenzione, la protezione, la preparazione comprese le previsioni di piena e i sistemi di allertamento.

Il Piano può includere i seguenti aspetti:

- ✓ Promozione di pratiche sostenibili di uso del suolo;
- ✓ Miglioramento delle capacità di drenaggio/infiltrazione;
- ✓ Destinazione di talune aree a contenere inondazioni controllate;
- ✓ Riduzione della probabilità di inondazione;
- ✓ Utilizzo di misure di tipo non strutturale.

Il Piano deve includere i seguenti aspetti rilevanti:

- ✓ Analisi dei costi e dei benefici delle misure;
- ✓ L'estensione delle aree allagabili e le traiettorie seguite dai deflussi di piena in tali aree;
- ✓ Gli obiettivi di qualità ambientale di cui all'art. 4 della Dir Acque 2000/60/CE (WFD);
- ✓ Aree potenzialmente dotate di capacità di invaso, quali le piane inondabili o aree di naturale espansione delle piene;
- ✓ Gestione del suolo e delle acque e conservazione della natura;
- ✓ Pianificazione del territorio e uso del suolo;
- ✓ Navigazione e strutture portuali;
- ✓ Impatto potenziale dei cambiamenti climatici sulla frequenza delle alluvioni.



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>113 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni viene predisposto per fasi ed aggiornato periodicamente ogni sei anni. Ogni ciclo prevede tre fasi di seguito riportate:

- La fase contenente la Valutazione preliminare del Rischio Alluvioni;
- Il fase contenente le Mappe della Pericolosità e del Rischio Alluvioni;
- III fase contenente la Documentazione di Piano

Ad oggi risulta realizzato il primo ciclo (2010-2015), approvato con DPCM del 26 ottobre 2016 e pubblicato sulla Gazzetta Serie Generale n.28 del 03/02/2017.

Con delibera n. 2 del 29 dicembre 2020, la Conferenza istituzionale permanente dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino meridionale, ha adottato, ai sensi degli articoli 65 e 66 del decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, il progetto dell'aggiornamento del Piano di gestione del rischio alluvioni, relativo al II ciclo di gestione 2016-2021.

La documentazione, ai sensi dell'art. 66, comma 7, lett. c), del decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, e' stata pubblicata sul sito istituzionale dell'Autorità di bacino ([www.distrettoappenninomeridionale.it](http://www.distrettoappenninomeridionale.it)) a far data del 22 dicembre 2020 nella sezione tematica «Piano gestione alluvioni», ai fini della prescritta fase di consultazione e nella sezione amministrazione trasparente/pianificazione-governo del territorio.

L'attività di aggiornamento del Piano di Gestione Rischio Alluvioni II Ciclo (2016-2021) si è focalizzato sui seguenti tematismi:

- la valutazione Preliminare del Rischio Alluvioni
- le mappe della Pericolosità e del Rischio Alluvioni
- Il programma delle Misure

### **Il Distretto: Unità di Gestione e Autorità Competenti**

Il territorio del Distretto Appennino Meridionale interessato dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, così come definito dall'art. 64 del D.lgs. 152/2006, interessa complessivamente 7 Regioni (include interamente le regioni Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia; parte dell'Abruzzo e del Lazio), 7 ex Autorità di Bacino (n.1 ex Autorità di bacino nazionale, n. 3 ex Autorità di bacino interregionali e n. 3 ex Autorità di Bacino regionali), 17 Unit of Management (Bacini Idrografici), 25 Provincie (di cui 6 parzialmente). Il territorio del Distretto copre una superficie di circa 68.100 km<sup>2</sup>, comprende 1.633 Comuni pari al 76% del totale dei comuni delle Regioni interessate (2.168 comuni), ha una popolazione residente di 13.634.521 ab. al 2011.

La rete ciclabile individuata interessa infatti le perimetrazioni del PGRA oltre che le aree del PAI della UoM (Units of Management) Regionale Basilicata IT1012 Bradano, e della UoM Regionale Puglia.



## Caratteristiche generali della UoM ITR1611020 - Regionale Puglia e Interregionale Ofanto



### Topografia, geologia e uso del suolo

Il territorio della UoM Regionale Puglia e Interregionale Ofanto si estende per circa 20.000 km<sup>2</sup> sviluppandosi prevalentemente in Puglia ed in minima percentuale in Basilicata (7 %) e Campania (4 %). Il territorio di competenza coinvolge aree interessate da eventi alluvionali contraddistinti da differenti meccanismi di formazione e propagazione dei deflussi di piena. Per queste ragioni, si è scelto di suddividere il territorio nei seguenti ambiti territoriali omogenei:

- ✓ Gargano;
- ✓ Fiumi Settentrionali (Candelaro, Cervaro e Carapelle);
- ✓ Ofanto;
- ✓ Bari e Brindisi;
- ✓ Arco Ionico;
- ✓ Salento.

### I principali corsi d'acqua, l'idrografia e le zone litoranee

I corsi d'acqua del Gargano, caratterizzati da bacini di alimentazione sostanzialmente limitati, mostrano dal punto di vista morfologico reti fluviali con un buon livello di organizzazione gerarchica interna. Le valli fluviali appaiono in molti casi ampie e profonde, fortemente modellate nel substrato roccioso prevalentemente carbonatico e caratterizzate da pendenze del fondo a luoghi anche elevate. Le principali criticità sono legate ai fenomeni di trasporto solido a valle, ove sono presenti diffusi insediamenti turistici/residenziali e ai fenomeni di erosione spondale nelle zone di foce, con conseguente ampliamento dell'alveo di piena ed asportazione di ingenti volumi di sabbia della spiaggia. I fiumi settentrionali, invece, sottendono bacini di elevata estensione che comprendono settori altimetrici del territorio che variano da quello montano a quello di pianura. Le aree del Tavoliere, ove le pendenze si riducono notevolmente, sono quelle maggiormente interessate dai fenomeni di allagamento legati principalmente (i) al sormonto delle strutture arginali realizzate lungo i principali corsi d'acqua sino a foce, (ii) all'insufficienza degli attraversamenti idraulici, le cui luci possono risultare ostruite da vegetazione o materiale trasportato dalla corrente e (iii) all'insufficienza delle sezioni al contenimento

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>115 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

delle portate idrologiche. Inoltre il tratto costiero, che si presenta in prossimità del mare sottomesso rispetto a questo, è soggetto a fenomeni di inondazione marina (come quello verificatosi ad Ippocampo nel 2012) con conseguenti danni per le strutture residenziali/turistiche presenti.

I corsi d'acqua del Gargano, caratterizzati da bacini di alimentazione sostanzialmente limitati, mostrano dal punto di vista morfologico reti fluviali con un buon livello di organizzazione gerarchica interna. Le valli fluviali appaiono in molti casi ampie e profonde, fortemente modellate nel substrato roccioso prevalentemente carbonatico e caratterizzate da pendenze del fondo a luoghi anche elevate. Le principali criticità sono legate ai fenomeni di trasporto solido a valle, ove sono presenti diffusi insediamenti turistici/residenziali e ai fenomeni di erosione spondale nelle zone di foce, con conseguente ampliamento dell'alveo di piena ed asportazione di ingenti volumi di sabbia della spiaggia. I fiumi settentrionali, invece, sottendono bacini di elevata estensione che comprendono settori altimetrici del territorio che variano da quello montano a quello di pianura. Le aree del Tavoliere, ove le pendenze si riducono notevolmente, sono quelle maggiormente interessate dai fenomeni di allagamento legati principalmente (i) al sormonto delle strutture arginali realizzate lungo i principali corsi d'acqua sino a foce, (ii) all'insufficienza degli attraversamenti idraulici, le cui luci possono risultare ostruite da vegetazione o materiale trasportato dalla corrente e (iii) all'insufficienza delle sezioni al contenimento delle portate idrologiche. Inoltre il tratto costiero, che si presenta in prossimità del mare sottomesso rispetto a questo, è soggetto a fenomeni di inondazione marina (come quello verificatosi ad Ippocampo nel 2012) con conseguenti danni per le strutture residenziali/turistiche presenti.

Il fiume Ofanto presenta un bacino con notevole estensione e reticoli che denotano, nei tratti montani, un elevato livello di organizzazione gerarchica, mentre nei tratti medio-vallivi l'asta principale diventa preponderante. Tra gli elementi detrattori del paesaggio sono da considerare le diverse forme di occupazione e trasformazione antropica degli alvei dei corsi d'acqua, soprattutto dove gli stessi non siano interessati da opere di regolazione e/o sistemazione.

Le occupazioni agricole ai fini produttivi di estese superfici, anche in stretta prossimità dei corsi d'acqua, hanno contribuito a ridurre ulteriormente la pur limitata naturalità delle aree di pertinenza fluviale. Particolarmente gravi appaiono, in questo contesto, le coltivazioni agricole effettuate, in alcuni casi, all'interno delle aree golenali.

Sulla fascia costiera ed in particolare nel tratto terminale del corso d'acqua le criticità maggiori riguardano da un lato l'urbanizzazione legata al turismo balneare e, dall'altro lato, la messa a coltura delle aree di pertinenza fluviale, con conseguenti fenomeni di erosione e alterazione del trasporto solido alla foce.

Principali tipologie di inondazioni ed eventi storici

Le criticità riscontrate nel territorio della UoM sono di seguito sintetizzate:

- ✓ insufficienza delle sezioni utili al libero deflusso;
- ✓ insufficienza degli attraversamenti idraulici al transito della portata duecentennale;
- ✓ sormonto strutture arginali;
- ✓ presenza di vegetazione e materiale trasportato dalla corrente che rappresenta un ostacolo al libero deflusso della corrente;
- ✓ trasporto solido ed erosione spondale;
- ✓ fenomeni di inondazione marina.

Il territorio della UoM Regionale Puglia e Interregionale Ofanto è stato più volte interessato da eventi alluvionali (la provincia di Taranto nel 2003, le province di Bari e Brindisi nel 2005, le province di Foggia e Lecce nel 2010 e i recenti eventi che hanno interessato nel 2014 il Gargano) che hanno messo in evidenza la vulnerabilità di estese aree del territorio regionale pugliese rispetto al verificarsi di eventi meteorologici di carattere eccezionale. Ciò è da imputarsi principalmente alle modifiche antropiche che hanno comportato l'alterazione dell'originario naturale assetto idraulico, unitamente ai cambiamenti climatici

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>116 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

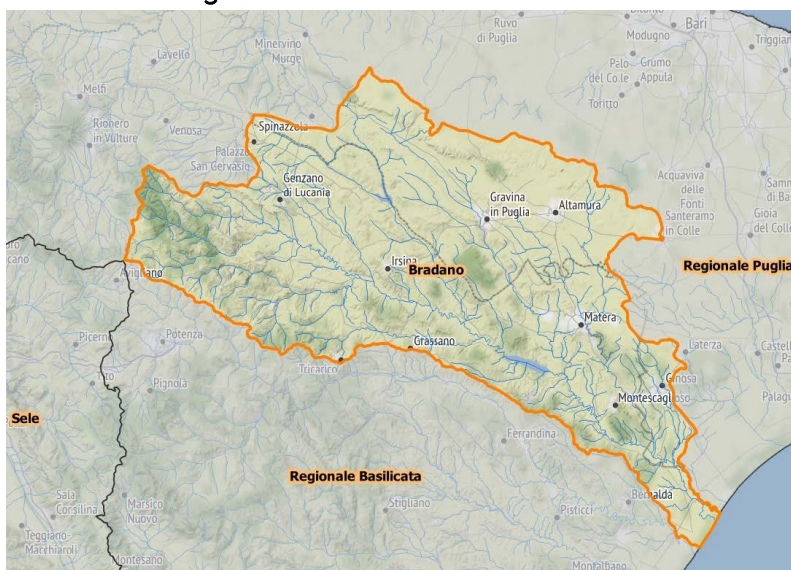
in atto che determinano il verificarsi con maggiore frequenza degli eventi piovosi più intensi. Si riporta una sintesi delle criticità riscontrate nelle aree oggetto di studio.

L'evento alluvionale che ha colpito le provincie di Bari e Brindisi nel 2005 ha avuto un impatto significativo sul territorio mettendone in evidenza importanti criticità. Numerosi ponti sono crollati, per lo più a causa di una errata progettazione degli attraversamenti idraulici. Allagamenti con gravi danni e situazioni di pericolo per la comunità si sono avuti laddove una disattenta pianificazione territoriale o un imperante abusivismo hanno consentito ad insediamenti privati e/o industriali all'interno o a ridosso delle lame.

**I corsi d'acqua relativi all'unità omogenea Arco Ionico sono stati interessati da ingenti interventi di bonifica e di sistemazione idraulica dei tratti terminali, che non hanno tuttavia definitivamente risolto il problema delle frequenti esondazioni fluviali degli stessi corsi d'acqua e del frequente interrimento delle foci per accumulo e rimaneggiamento di materiale solido, favorito anche della contemporanea azione di contrasto provocata dal moto ondoso. In alcuni tratti del litorale tarantino, in virtù delle relazioni che intercorrono fra livelli litologici a differente grado di permeabilità, le acque di falda presenti nel sottosuolo, e alimentate per la natura prevalentemente carsica del territorio sotteso, vengono a giorno in prossimità del litorale, ove danno origine sia alle risorgive sottomarine caratteristiche del Mar Piccolo, comunemente denominate "citri", che a veri e propri corsi d'acqua come il Tara e il Galaso.**

I bacini endoreici del Salento pur avendo un'estensione areale ridotta rivestono un ruolo significativo nel complesso regime idraulico di un territorio. Infatti in occasione di eventi meteorici significativi, si assiste ad un processo di invaso naturale che porta alla formazione di uno specchio d'acqua avente estensione areale proporzionale all'intensità e durata dell'evento pluviometrico.

#### Caratteristiche generali della UoM ITI012 - Bradano



#### Topografia, geologia e uso del suolo

La UoM ITI012 comprende il bacino idrografico interregionale del fiume Bradano (sup. 3037 km<sup>2</sup>), che ricade prevalentemente nella Regione Basilicata (2010 km<sup>2</sup>) e in parte nella Regione Puglia (1027 km<sup>2</sup>). Da un punto di vista morfologico nella UoM è possibile distinguere i seguenti settori:

- ✓ un settore occidentale e sudoccidentale a morfologia montuosa con quote comprese tra 700 e 1250 m s.l.m., impostato su successioni calcareo-clastiche, arenacee, pelitiche del segmento campano lucano dell'Arco Appenninico Meridionale;
- ✓ un settore nord-orientale del bacino include parte del margine interno dell'altopiano delle Murge, che in quest'area ha quote variabili tra 600 e 400 m s.l.m., in cui si rinvencono le successioni carbonatiche della Piattaforma Apula;

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>117 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ un settore a morfologia collinare, ad andamento NW-SE compreso tra Forenza e Spinazzola a nord e Matera-Montescaglioso a sud, con quote comprese tra 500 e 300 m s.l.m., impostato sulle successioni argillose, sabbiose e conglomeratiche dell'Avanfossa Bradanica, su cui si evidenziano vari ordini di terrazzi marini;
- ✓ un settore meridionale, contraddistinto dalla presenza di una ampia piana costiera (circa 5 km), che si affaccia sul Golfo di Taranto nel Mar Jonio, con quote massime raggiunte nel suo margine interno di circa 15 m s.l.m., che degradano dolcemente verso la spiaggia. La piana costiera, impostata su successioni alluvionali e marine, si è sviluppata sull'area di delta e nel settore terminale degli apparati alluvionali del fiume Bradano e del fiume Basento (quest'ultimo fa parte della UoM ITR171). Le spiagge della UoM sono delimitate verso l'interno da cordoni dunali. Le aree retrodunali sono contraddistinte in alcuni settori da quote inferiori a quelle del livello del mare ed in genere le aree di piana costiera presentano variazioni di quota limitate. Pertanto nella piana costiera della UoM è stata realizzata una fitta rete di canali di bonifica, alcuni dei quali sfociano a mare, mentre per altri il deflusso delle acque è consentito dalla presenza di una idrovora.

### **I principali corsi d'acqua, l'idrografia e le zone litoranee**

Lungo il corso del fiume Bradano sono presenti aree di piana alluvionale, che assumono estensione maggiore nel tratto medio-basso, variabile da alcune centinaia di metri fino ad oltre il chilometro nel tratto basso del corso d'acqua. Ulteriori piane alluvionali si rinvencono lungo i principali affluenti del fiume Bradano, raggiungendo anche esse a tratti estensioni di alcune centinaia di metri.

Sono presenti numerose opere di difesa e regimazione idraulica sia trasversali sia longitudinali.

Il reticolo idrografico della UoM è stato gerarchizzato secondo il criterio di Strahler e comprende aste fino all'ottavo ordine, ricostruito sulla scorta del reticolo idrografico a corredo della Carta Tecnica Regionale delle regioni Basilicata e Puglia, è contraddistinto:

- ✓ da un corso d'acqua principale, il fiume Bradano (circa Km 116), perenne;
- ✓ da corsi d'acqua secondari tributari del fiume Bradano, a regime torrentizio, e da un articolato reticolo minore. Tra questi i principali affluenti del Fiume Bradano sono: Torrente Bilioso, Torrente Rosso, Torrente La Fiumarella, Torrente Fiumarella, Torrente Bradanello, Fiumara di Tolve, Torrente Basentello, Torrente Lognone Tondo, Torrente Fiumicello/Gravina di Matera, Torrente Gravina di Picciano, Torrente Percopo, Torrente Bilioso. Alcuni tratti del reticolo secondario e minore nel settore orientale del bacino defluiscono in incisioni profonde con sponde ripide, come ad es. il T. Gravina di Matera, il T. Gravina di Picciano, il T. Lognone Tondo, il T. Gravinella. Il Torrente Lognone Tondo nel tratto a valle dell'abitato di Ginosola e della Confluenza con il Torrente Gravinella assume le caratteristiche di una lama;
- ✓ da una rete di canali di bonifica alquanto fitta che si sviluppa nella piana costiera ionica metapontina, nel fondovalle del Bradano a valle della diga di San Giuliano, oltre che nell'area del bacino del torrente Basentello, nella valle del Bradano a monte dell'invaso di San Giuliano e nell'area a nord di Matera.

Nel bacino del Bradano sono presenti importanti opere idrauliche degli schemi idrici lucani, per l'accumulo, potabilizzazione e vettoriamento delle acque per uso plurimo in ambito regionale e interregionale (Basilicata e Puglia). Lungo il corso del fiume Bradano sono presenti l'invaso di Acerenza (tronco alto) e l'invaso di San Giuliano (tronco basso); sui suoi affluenti Torrente La Fiumarella e Torrente Basentello sono localizzati rispettivamente l'Invaso di Genzano di Lucania e l'Invaso di Serra del Corvo - Basentello

### **Principali tipologie di inondazioni ed eventi storici**

Le principali criticità idrauliche riscontrate nel Bacino del Bradano sono:

- ✓ estensione ampia delle aree inondabili in corrispondenza della piana costiera metapontina e nelle piane fluviali presenti generalmente lungo il tratto medio basso del fiume Bradano e lungo i suoi affluenti principali;

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>118 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ rigurgito dell'onda di piena del fiume Bradano nelle aree di confluenza dei corsi d'acqua tributari e conseguente rallentamento dello smaltimento delle portate di piena di questi ultimi;
- ✓ presenza di elementi del reticolo idrografico con regime torrentizio, che possono dar luogo a piene accentuate e alquanto rapide con elevato trasporto solido (tra questi ad es. i Torrenti Lognone Tondo e Gravinella);
- ✓ condizioni di sovralluvionamento dell'alveo in particolare di alcuni corsi d'acqua secondari a regime torrentizio in destra e sinistra idraulica del Bradano ( ad es. Torrenti Lognone-Tondo, Fiumara di Tolve, Torrente Bilioso) o comunque condizioni legate alla presenza di vegetazione arborea ed erbacea talora fitta, in corrispondenza di numerosi elementi del reticolo idrografico secondario (es. Torrente Basentello e tratti regimentati degli affluenti del Bradano, torrenti Lognone Tondo e Gravinella, torrente Gravina di Matera/Fiumicello), in tratti del fiume Bradano e nel reticolo minore;
- ✓ presenza di elementi del reticolo minore con tempi di corrivazione molto brevi e trasporto solido accentuato;
- ✓ presenza di tratti di sistemi arginali e di altre opere di regimazione idraulica sul Bradano e sul reticolo secondario e minore in condizioni precarie di conservazione;
- ✓ dinamiche evolutive delle aree di versante che vanno ad interferire con il deflusso idrico in particolare in particolare in corrispondenza del reticolo secondario e minore;
- ✓ insufficienza idraulica delle opere idrauliche di bonifica in presenza di portate di piena, anche per effetto della manutenzione non periodica della rete dei canali, con conseguente esondazione nelle aree circostanti;
- ✓ insufficienza di numerosi attraversamenti di infrastrutture di trasporto e di servizio al passaggio dell'onda di piena sia sul reticolo principale che su quello secondario e minore;
- ✓ vulnerabilità e danneggiamento e/o distruzione di molti attraversamenti di infrastrutture di trasporto e di servizio per effetto dei processi erosivi operati dal deflusso fluviale in particolare al passaggio delle piene (ad es. sui torrenti Lognone Tondo e Gravinella);
- ✓ condizioni di interrimento degli invasi con riduzione della capacità di invaso;
- ✓ riduzione del trasporto solido nell'area di foce per effetto della presenza degli invasi e di altre importanti opere di regimazione idraulica sul Bradano e sul reticolo secondario e minore ed accentuazione dell'erosione della costa;

**Nelle aree costiere si rileva:**

- ✓ concomitanza di fenomeni di inondazione marina e fluviale (quest'ultima sia del reticolo artificiale che naturale) e dinamiche di erosione che interessano il tratto costiero della UoM;
- ✓ erosione dei sistemi dunali e danneggiamento/distruzione degli habitdunali.

**Altre criticità riguardano i seguenti aspetti:**

- ✓ mancanza di piani regolari e strutturati di monitoraggio e di manutenzione dei corsi d'acqua principali, del reticolo idrografico secondario e minore, delle opere idrauliche ad essi collegate;
- ✓ mancanza di piani regolari e strutturati di monitoraggio delle dinamiche della linea di costa;
- ✓ mancanza dei piani di gestione, dei piani di laminazione delle piene e dei piani emergenza degli invasi (ad eccezione che per l'invaso di San Giuliano sul fiume Bradano per il quale è stato adottato il Piano di laminazione speditivo con DGR Basilicata 893 del 21/07/2014);
- ✓ uso del suolo accentuato nelle aree di pericolosità idraulica e di pertinenza del reticolo idrografico, oltre che nell'area costiera.

**Le tipologie di beni esposti nelle aree di pericolosità idraulica fluviale e costiera e in generale nelle aree di pertinenza del reticolo idrografico della UoM sono numerosi: popolazione, alcuni nuclei urbani (ad es. Borgo di Metaponto, centro abitato di Ginosa, nuclei urbani di Matera), numerose case sparse, infrastrutture e strutture strategiche, aree protette, beni culturali ed attività produttive (industriali, commerciali, artigianali, agricole, turistiche).**

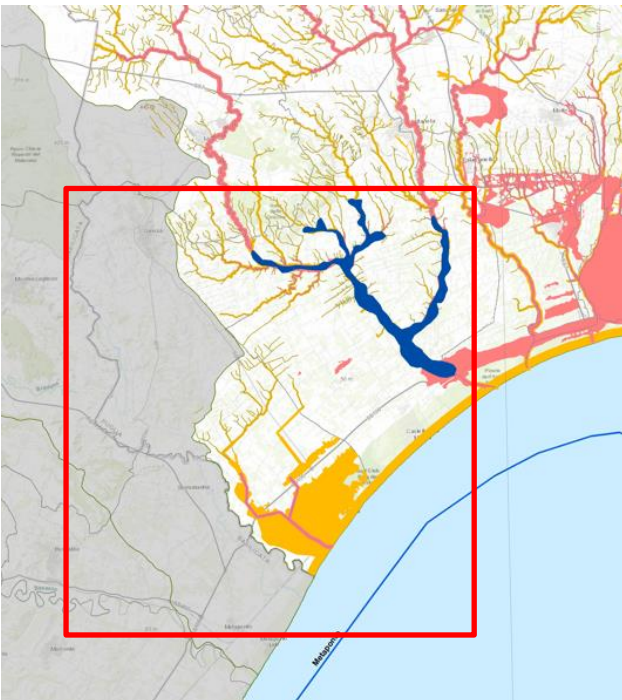
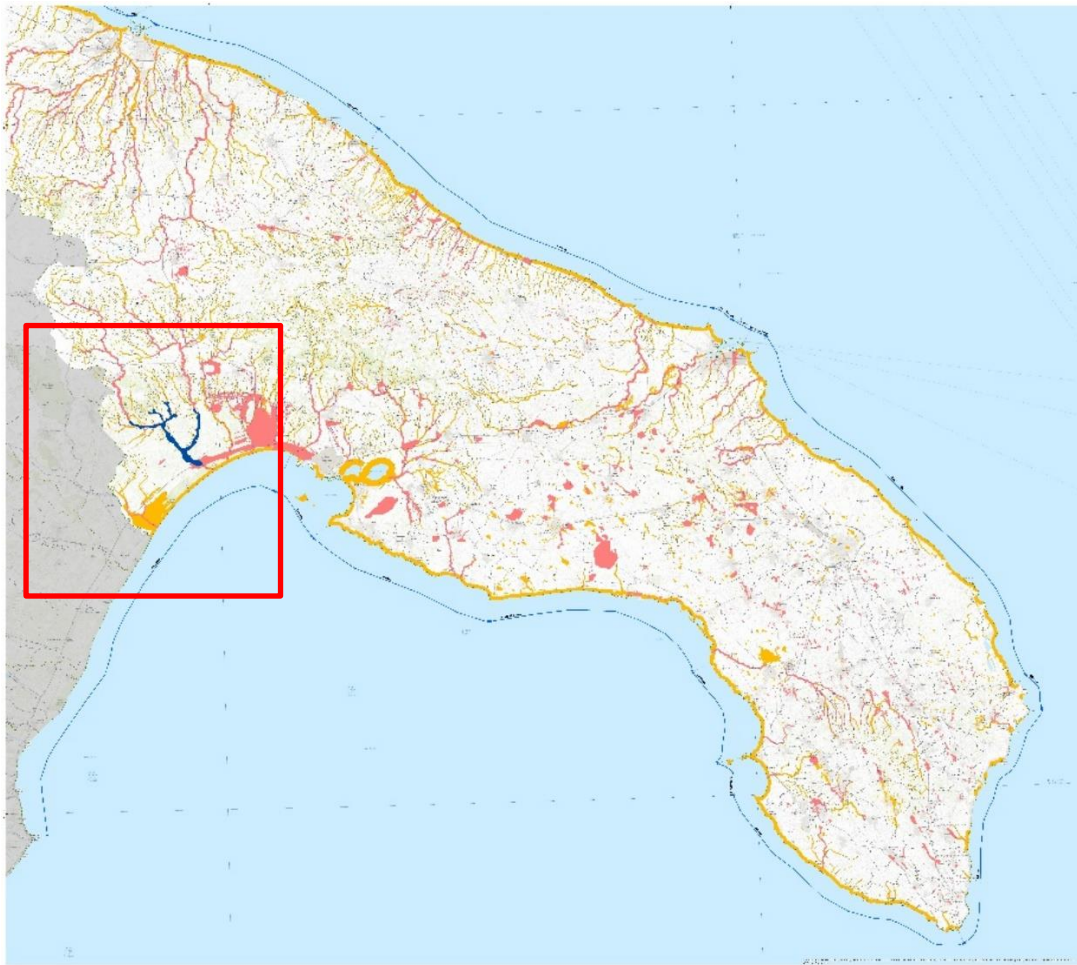
### Obiettivi del Piano (AAI\_3)

L'obiettivo strategico del PGRA è quello di istituire "un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni" all'interno della Comunità Europea e quindi dei singoli Distretti Idrografici degli Stati Membri".

L'obiettivo strategico è stato declinato in obiettivi di Gestione, da attuarsi attraverso le azioni di prevenzione, protezione e preparazione al rischio.

SCHEMA DI DEFINIZIONE CONTENUTI DEGLI OBIETTIVI PRIORITARI E SPECIFICI		
PGRA DAM - I Ciclo		
Obiettivo strategico	Obiettivi	Sub Obiettivi
<i>Quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni</i>	1. Salvaguardia della vita e della salute umana	<b>riduzione dei rischi per la salute e la vita</b>
		mitigazione dei danni alle opere necessarie per la vita e per scongiurare epidemie (reti elettriche, approvvigionamento idrico, schema fognario, ecc.)
		difesa dei sistemi strategici e loro operatività (ospedali, scuole, ecc.).
		riduzione degli effetti negativi sulla popolazione derivante da inquinamento causato da possibile propagazione di sostanze pericolose in caso di eventi alluvionali
	2. Protezione dell'ambiente	riduzione degli impatti negativi legati allo stato ecologico dei corpi idrici e delle aree protette, dovuti ad inquinamento causato da possibile propagazione di sostanze pericolose in caso di eventi alluvionali, nel rispetto degli obiettivi ambientali di cui alla direttiva 2000/60/CE e alla parte terza, titolo II del D.Lgs.152/2006;
		promozione della conservazione della naturalità dei beni ambientali e degli habitat fluviali e costieri;
		riduzione dei possibili effetti negativi sulle aree protette derivati dall'attuazione delle misure di protezione, interventi strutturali.
		promozione della conservazione dei beni storici e culturali di rilevante interesse;
	3. Tutela del patrimonio culturale	mitigazione dei possibili danni al patrimonio culturale esistente e al sistema del paesaggio;
		mitigazione dei possibili danni alla rete infrastrutturale primari;
	4. Difesa delle attività economiche	mitigazione dei possibili danni al sistema economico e produttivo;
		mitigazione dei possibili danni ai sistemi che consentono il mantenimento delle attività economiche (reti elettriche, approvvigionamento idrico, etc.).

Tabella 25 - Articolazione degli Obiettivi Prioritari Specifici PGRA DAM



**Are a potenziale rischio significativo di alluvione (artt. 4 e 5 D.Lgs.49/10)**

**Alluvioni storiche (art. 4.2 lett. b e lett. c del D.Lgs 49/10) dal 2011**

- Eventi classificati di tipo C (liv. Nazionale)\*
- Eventi classificati di tipo B-A (liv. Regionale - Comunale)\*

**Alluvioni future (art. 4.2 lett. d del D.Lgs 49/10)**

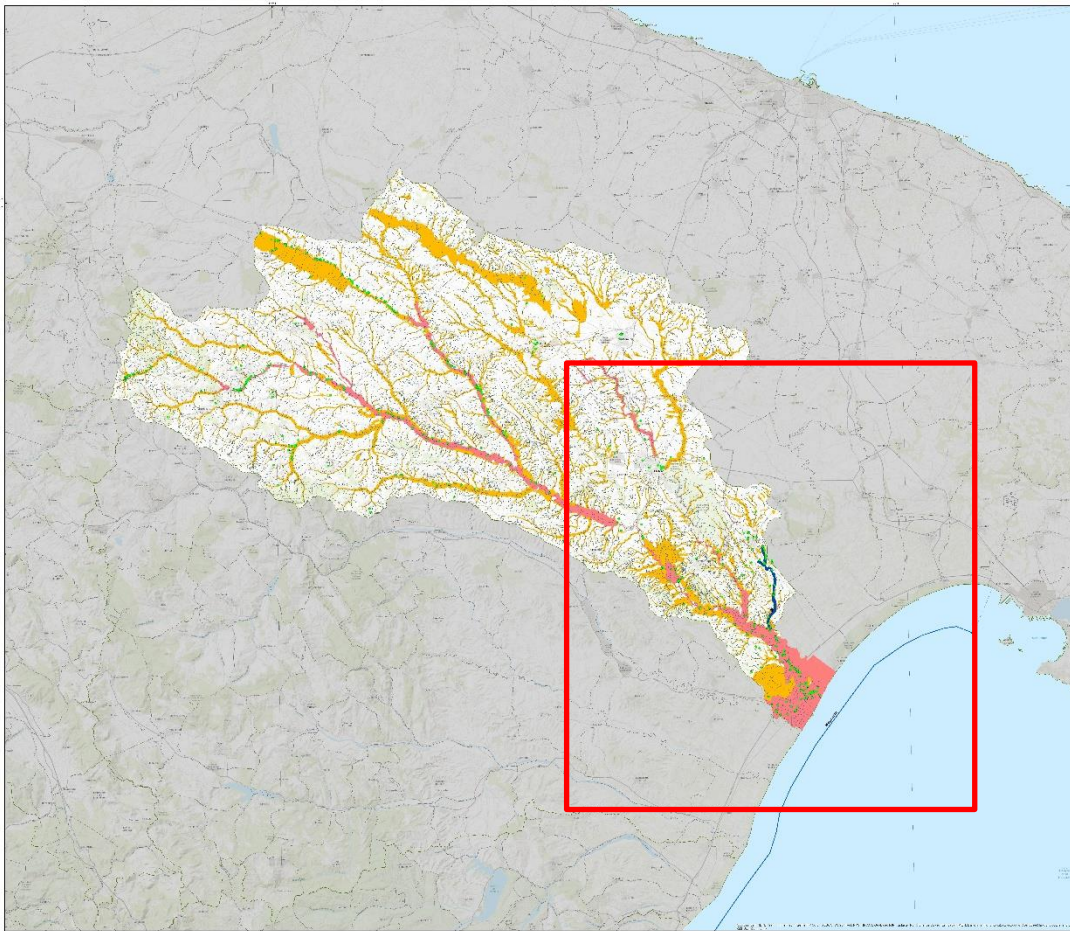
- Area di pericolosità idraulica P.G.R.A. I ciclo\*\*
- Area di pericolosità idraulica P.G.R.A. II ciclo\*\*\*

**Eventi con vittime**  
 06/09/2014 - Peschici (FG)  
 09/09/2016 - San Severo (FG)

**Legend:**

- Reticolo idrografico\*\*\*
- Laghi\*\*\*
- Unità fisiografiche costiere (fonte ISPRA)
- Limiti Unità di Gestione (UoM)\*\*\*
- Limiti Comuni (fonte ISTAT)





*Studio di Pianificazione Urbanistica dell'Assoggettabilità a V.A.S.*

**PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONE**  
 (D.Lgs. 49/10 art. 4.2 lett. d)

**VALUTAZIONE PRELIMINARE DEL RISCHIO DI ALLUVIONE**

Finanziato da: **U.M.**

Libro di gestione: **ITM12 - Erosione**

Scala: **1:100.000**

**Contatti Organismi Esterni**      **Contatti Organismi Interni**

**Contatti Organismi Agenzia Regionale Siciliana - Unità di gestione**

**AREE A POTENZIALE RISCHIO SIGNIFICATIVO DI ALLUVIONE (art. 4 e 5 D.Lgs. 49/10)**

**Alluvioni storiche (art. 4.2 lett. b e lett. c del D.Lgs. 49/10) dal 2011**

- Eventi classificati di tipo C (liv. Nazionale)\*
- Eventi classificati di tipo B-A (liv. Regionale - Comunale)\*

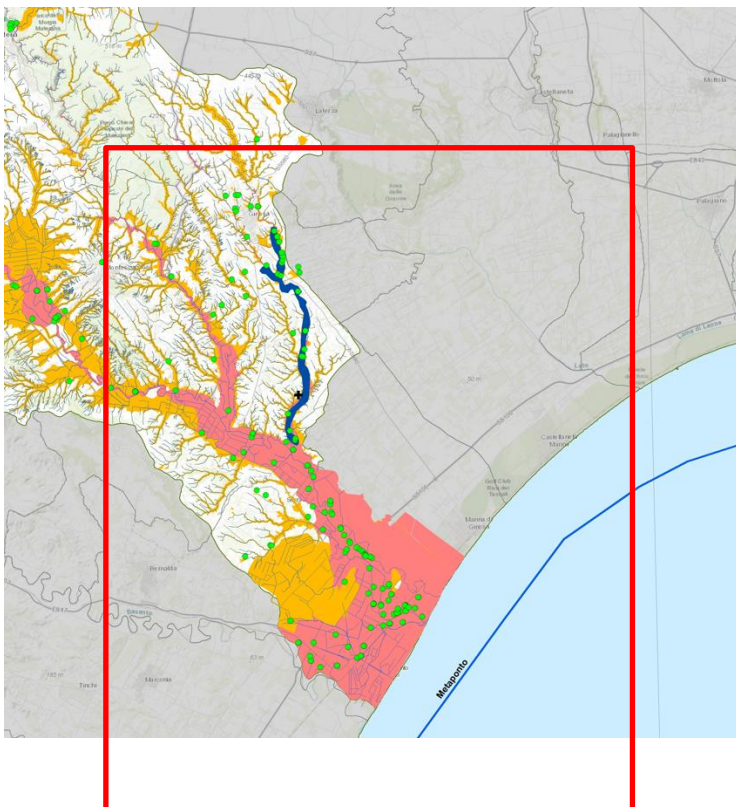
**Alluvioni future (art. 4.2 lett. d del D.Lgs. 49/10)**

- Aree di pericolosità idraulica P.G.R.A. I ciclo\*\*
- Aree di pericolosità idraulica P.G.R.A. II ciclo\*\*\*

**AREE A POTENZIALE RISCHIO SIGNIFICATIVO DI ALLUVIONE (art. 4 e 5 D.Lgs. 49/10)**

**Legend:**

- Reticolo idrografico\*\*\*
- Laghi\*\*\*
- Unità fisiografiche costiere (fonte ISPRA)
- Limiti Unità di Gestione (UoM)\*\*\*
- Limiti Comuni (fonte ISTAT)



**AREE A POTENZIALE RISCHIO SIGNIFICATIVO DI ALLUVIONE (art. 4 e 5 D.Lgs. 49/10)**

**Alluvioni storiche (art. 4.2 lett. b e lett. c del D.Lgs. 49/10) dal 2011**

- Eventi classificati di tipo C (liv. Nazionale)\*
- Eventi classificati di tipo B-A (liv. Regionale - Comunale)\*

**Alluvioni future (art. 4.2 lett. d del D.Lgs. 49/10)**

- Aree di pericolosità idraulica P.G.R.A. I ciclo\*\*
- Aree di pericolosità idraulica P.G.R.A. II ciclo\*\*\*

**Legend:**

- Reticolo idrografico\*\*\*
- Laghi\*\*\*
- Unità fisiografiche costiere (fonte ISPRA)
- Limiti Unità di Gestione (UoM)\*\*\*
- Limiti Comuni (fonte ISTAT)

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>122 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il PMC risulta coerente con gli obiettivi del PGRA e in particolare la promozione di pratiche sostenibili di uso del suolo (ZTL, incremento di aree pedonali, etc.- Rif paragrafo 2.4 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI della presente relazione).

Si ribadisce inoltre che la rete ciclabile individuata dal PMC (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insiste su strade esistenti. Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente. Nelle fasi attuative tutti gli interventi che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI.

In particolare, laddove i tracciati intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.

Laddove i tracciati insistano, invece, su aree a diverso grado di pericolosità geo-morfologica, la loro realizzazione sarà autorizzabile a condizione che non aggravino le condizioni di instabilità e non compromettano la possibilità di realizzare le opere di consolidamento e andranno corredati da uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area. Inoltre la realizzazione dei tracciati, sarà consentita dalle norme del PAI a condizione che i nuovi interventi non aggravino le condizioni di sicurezza del territorio e non pregiudichino l'attenuazione o l'eliminazione definitiva delle specifiche cause di rischio esistenti, e al contempo privilegino ove possibili tecniche a basso impatto ambientale e di ingegneria naturalistica. Per tali interventi - a meno che non ricadano in area R1 - sarà comunque necessario acquisire il parere vincolante di compatibilità dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>123 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.8 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA

Il Piano, già adottato con deliberazioni di Giunta Regionale n. 328 dell'11 marzo 2008 e n. 686 del 6 maggio 2008, è stato emanato con Regolamento Regionale n. 6 del 21 maggio 2008 pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 84 del 28 maggio 2008.

Con DGR n. 2979 DEL 29-12-2011 è stata approvata la nuova zonizzazione del territorio regionale della Puglia ai sensi del D. Lgs. 155/2010.

Il Piano Regionale di Risanamento Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.), approvato con RR 6/2008, ottempera ad uno specifico obbligo della Regione Puglia. La vigente normativa nazionale assegna alle Regioni e alle Province Autonome le competenze del monitoraggio della qualità dell'aria e della pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiori ai valori limite.

#### OBIETTIVI GENERALI

L'obiettivo generale del PRQA approvato con RR 6/2008 è quello di conseguire il rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti - PM10, NO2, Ozono - per i quali, nel periodo di riferimento per la redazione del piano, sono stati registrati superamenti nel territorio regionale.

#### Le misure di risanamento e linee di intervento:

- 1) miglioramento della mobilità nelle aree urbane;
- 2) riduzione delle emissioni da impianti industriali;
- 3) sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale;
- 4) interventi per l'edilizia
- 5) prescrizioni per la mobilità urbana e l'educazione ambientale.

Il piano introduce inoltre un ampio numero di misure che non prevedono impegno finanziario. Misure di carattere prescrittivo possono infatti avere impatti positivi in termini di riduzione delle emissioni, soprattutto nel campo della mobilità urbana e dell'educazione ambientale

#### CONTENUTI PRINCIPALI

Il PRQA approvato con RR 6/2008 aveva definito il territorio regionale in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione e delle conseguenti misure di risanamento da applicare:

- ZONA A: comprendente i comuni in cui la principale sorgente di inquinanti in atmosfera è rappresentata dal traffico veicolare;
- ZONA B: comprendente i comuni sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC;
- ZONA C: comprendente i comuni con superamenti dei valore limite a causa di emissioni da traffico veicolare e sul cui territorio al contempo ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.
- ZONA D: comprendente tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>124 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

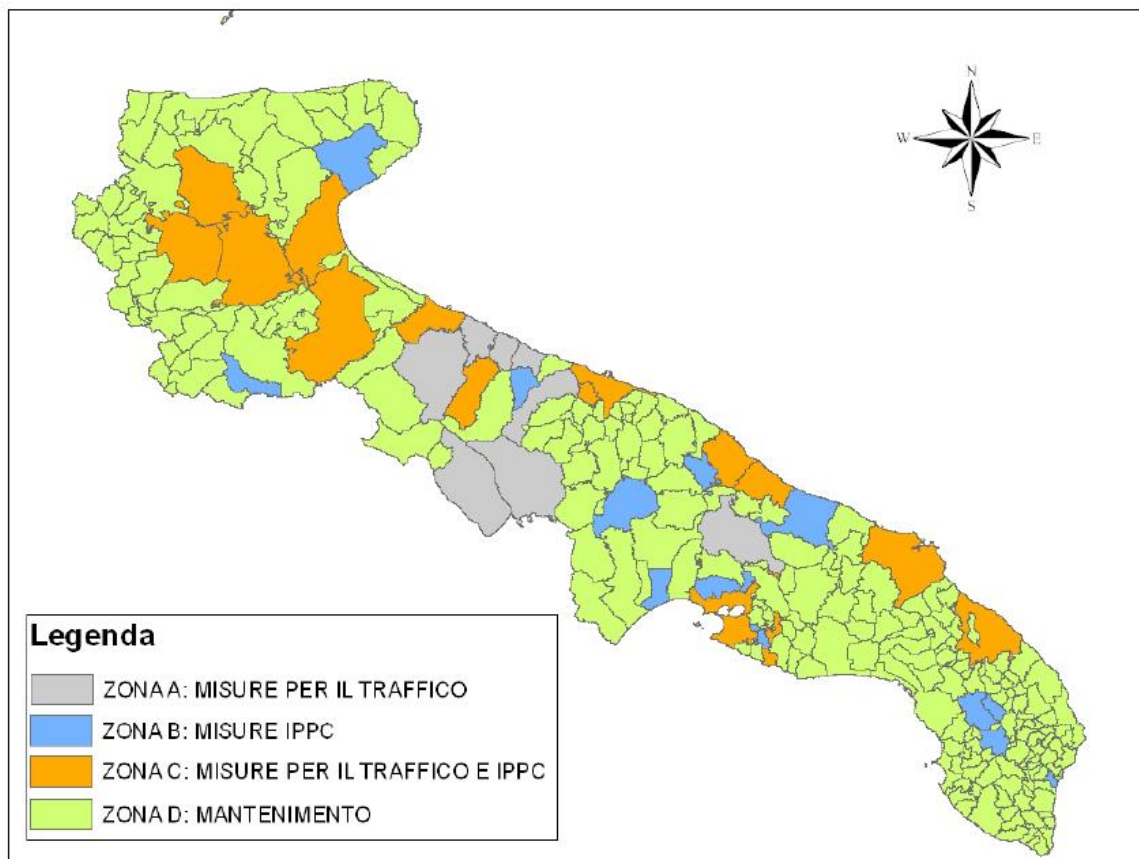
Le zone che presentano criticità sono la A, la B e la C. Per tanto le misure per la mobilità e per l'educazione ambientale previste nel Piano si applicano in via prioritaria nei comuni rientranti nelle ZONE A e C. Le misure per il comparto industriale si applicano agli impianti industriali che ricadono nelle zone B e C. Le misure per l'edilizia si applicano in tutto il territorio regionale.

Con il PRQA in corso di aggiornamento la Regione Puglia ha adottato la zonizzazione e la classificazione del territorio, sulla base della nuova disciplina introdotta con il D.lgs. 155/2010, con DGR 2979 del 29/12/2011. La zonizzazione del territorio è fatta previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Gli agglomerati sono individuati sulla base dell'assetto urbanistico, della popolazione residente e della densità abitativa. Le altre zone sono individuate, principalmente, sulla base di aspetti come il carico emissivo, le caratteristiche orografiche, le caratteristiche meteo-climatiche e il grado di urbanizzazione del territorio, al fine di individuare le aree in cui uno o più di tali aspetti sono predominanti nel determinare i livelli degli inquinanti e di accorpate tali aree in zone contraddistinte dall'omogeneità degli aspetti predominanti.

Tale zonizzazione e classificazione, successivamente integrata con le osservazioni trasmesse nel merito dal Ministero dell'Ambiente con nota DVA 2012-8273 del 05/04/2012, è stata definitivamente approvata da quest'ultimo con nota DVA-2012-0027950 del 19/11/2012.

#### **La Regione Puglia ha individuato 4 zone:**

- ZONA IT1611: zona collinare
- ZONA IT1612: zona di pianura
- ZONA IT1613: zona industriale, costituita da Brindisi, Taranto e dai Comuni di Statte, Massafra, Cellino S. Marco e San Pietro Vernotico, che risentono maggiormente delle emissioni industriali dei due poli produttivi
- ZONA IT1614: agglomerato di Bari, comprendente l'area del Comune di Bari e dei Comuni limitrofi di Modugno, Bitritto, Valenzano, Capurso e Triggiano



In base al PRQA approvato con RR. 6/2008 il comune di Ginosa ricade nella zona D comprendente i comuni in comprendente tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>126 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.9 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.)

Con Delibera di Giunta Regionale n. 827 del 8/6/2007 è stato adottato dalla Regione Puglia il Piano Energetico Ambientale Regionale - PEAR Puglia. Il PEAR è il documento strategico che definisce le linee di una politica di governo della Regione Puglia sui temi della domanda e dell'offerta di energia, dotando l'amministrazione di strumenti informativi e analitici utili a governare le diverse emergenze ambientali e territoriali che la localizzazione di impianti e, più generalmente, le politiche settoriali possono determinare a livello regionale.

Gli obiettivi generali del Piano si incrociano con gli obiettivi/emergenze della politica energetico-ambientale internazionale e nazionale che prevede da un lato il rispetto degli impegni di Kyoto e dall'altro la necessità di disporre di una elevata differenziazione di risorse energetiche.

Sul fronte della domanda, il Piano si concentra sulle utenze dei diversi settori: il residenziale, il terziario, l'industria e i trasporti. In particolare, viene data grande importanza alle iniziative da intraprendere per definire i parametri di prestazione energetico-ambientale degli insediamenti urbanistici.

#### Gli obiettivi del PEAR sono:

- Il settore residenziale

Obiettivo minimo

- Usi finali termici: non incrementare i consumi energetici totali di fonti fossili collegati alle strutture edilizie nonostante le previsioni di ampliamento volumetrico;
- Usi finali elettrici: Riduzione dei consumi rispetto alla situazione attuale del 3% circa;

- Settore Terziario

Obiettivo minimo

- Non incrementare i consumi termici collegati alle strutture edilizie terziarie e ridurre l'inevitabile incremento dei consumi elettrici;

- Settore dell'agricoltura e della pesca

Obiettivo minimo

- Contenimento e razionalizzazione dei consumi energetici ed incremento dell'1% annuo della quota di impiego di biocombustibili.

- Il settore produttivo

Obiettivo minimo

- Mantenere invariati i consumi finali di energia rispetto ai valori del 2004 sia per quanto riguarda l'energia elettrica che riguardo i combustibili per usi termici. Si prevede, inoltre, una riduzione dell'impiego di combustibili liquidi a favore del gas naturale (Tale obiettivo non si applica al settore siderurgico).

- Settore dei trasporti

Obiettivo minimo

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>127 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Orientare le azioni affinché non vi siano ulteriori incrementi dei consumi derivanti dal trasporto di persone e affinché sia possibile una sensibile riduzione degli incrementi dei consumi (50%) relativi al trasporto merci.

#### Linee d'azione

- Riduzione dei consumi energetici per il trasporto persone attraverso un miglioramento tecnologico dei veicoli ed un decremento del numero di automobili per km percorso
- Razionalizzazione dei consumi energetici per il trasporto merci attraverso un incremento dei fattori di carico dei veicoli per diminuire la crescita dei veicoli-km
- Necessità di includere nel Piano Regionale dei Trasporti analisi delle variazioni dei consumi energetici conseguenti all'attuazione dei piani stessi e nella pianificazione urbanistica considerazioni sulla domanda di mobilità indotta dalle scelte settoriali favorendo uno sviluppo urbanistico coerente con lo sviluppo del trasporto pubblico.

#### Strumenti applicativi

- Predisposizione di programmi a livello locale finalizzati a favorire l'interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico, individuando siti d'interscambio in ingresso alla città, prevedendo anche specifiche forme di tariffazione. Ampliamento delle aree ciclo-pedonali, introduzione di sistemi di car-sharing, car-pooling e taxi collettivi. Introduzione della figura del Mobility manager.
- Incentivazione all'acquisto di mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a basso impatto ambientale e svecchiamento del parco autobus circolante ed introduzione di mezzi alimentati tramite biocarburanti. Definizione di tecniche di monitoraggio dei consumi attraverso la definizione di classi di efficienza energetica dei tragitti
- Miglioramento della rete e delle interconnessioni relative al servizio ferroviario
- Incentivazioni all'utilizzo, per la distribuzione merci all'interno della città, di imprese con parco veicoli a bassi consumi ed emissioni.
- Incremento della competitività della rete ferroviaria rispetto al trasporto su gomma anche nell'ambito del trasporto merci e razionalizzazione della domanda offerta di autotrasporto.

Sul fronte dell'offerta, l'obiettivo è costruire un mix energetico differenziato per la produzione di energia elettrica, garantendo la salvaguardia ambientale con la riduzione dell'impatto derivante da tale attività, diversificando le risorse utilizzate negli approvvigionamenti: questi passano attraverso il ridimensionamento dell'impiego del carbone e l'incremento del gas naturale e delle fonti rinnovabili, in particolare dell'eolico.

In ragione dell'evoluzione del contesto energetico, economico e normativo nel corso del tempo, si è reso necessario procedere all'aggiornamento del Piano, anche allo scopo di perseguire i nuovi obiettivi 2020 in materia di fonti rinnovabili, assegnati dallo Stato alle Regioni in attuazione della Strategia Europea 20.20.20, così come disposto dal D. Lgs. 28/20 ; e dal D.M. 15 marzo 2012 "Decreto burdensharing".

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>128 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Con Deliberazione della Giunta Regionale 28 marzo 2012, n. 602 sono state individuate le modalità operate per l'aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale affidando le attività ad una struttura tecnica costituita dai servizi Ecologia, Assetto del Territorio, Energia, Reti ed Infrastrutture materiali per lo sviluppo e Agricoltura. Con medesima DGR la Giunta Regionale, in qualità di autorità procedente, ha demandato all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente, Servizio Ecologia - Autorità Ambientale, il coordinamento dei lavori per la redazione del documento di aggiornamento del PEAR e del Rapporto Ambientale finalizzato alla Valutazione Ambientale Strategica. La revisione del PEAR è stata disposta anche dalla Legge Regionale n. 25 del 24 settembre 2012 che ha disciplinato agli artt. 2 e 3 le modalità per l'adeguamento e l'aggiornamento del Piano e ne ha previsto l'adozione da parte della Giunta Regionale e la successiva approvazione da parte del Consiglio Regionale (FONTE: REGIONE PUGLIA)

#### **Gli obiettivi dell'aggiornamento del PEAR:**

- A. Disincentivare le nuove installazioni di fotovoltaico ed eolico di taglia industriale sul suolo, salvo la realizzazione di parchi fotovoltaici limitatamente a siti industriali dismessi localizzati in aree produttive come definite all'art. 5 del DM n.1444 del 2 aprile 1968
- B. Promuovere FER innovative o tecnologie FER già consolidate ma non ancora diffuse sul territorio regionale (geotermia a bassa entalpia, mini idroelettrico, solare termodinamico, idrogeno, ecc.)
- C. Promuovere la realizzazione, sulle coperture degli edifici, di impianti fotovoltaici e solari termici di piccola taglia e favorire l'installazione di mini turbine eoliche sugli edifici in aree industriali, o nelle loro prossimità, o in aree marginali, siti industriali dismessi localizzati in aree a destinazione produttiva come definite nell'articolo 5 del decreto del Ministero dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444;
- D. Promuovere la produzione sostenibile di energia da biomasse secondo un modello di tipo distribuito valorizzando principalmente il recupero della matrice diffusa non utilmente impiegata e/o quella residuale, altrimenti destinata diversamente e in modo improduttivo.
- E. Promuovere l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio esistente e promuovere la sostenibilità energetica dei nuovi edifici
- I. Promuovere il completamento delle filiere produttive e favorire la ricaduta occupazionale sul territorio
- G. Promuovere ricerca in ambito energetico;
- H. Promuovere la divulgazione e sensibilizzazione in materia di energia e risparmio energetico.

Il P.E.A.R., con riferimento al trasporto di persone, individua le seguenti azioni possibili.

**Per promuovere la mobilità urbana sostenibile** attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili è necessario prevedere la **predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire l'interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico**. I siti di interscambio dovranno essere individuati **prevalentemente all'ingresso delle**



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>129 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Dovranno inoltre essere previste misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli, a partire dall'interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una integrazione delle tariffe. Si dovrà valutare l'introduzione di forme di tariffazione per l'accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. **Si dovranno estendere le aree ciclopedonali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili.**

Dovrà essere promossa l'introduzione di sistemi di carsharing, carpooling, e taxi collettivi. Inoltre si dovrà rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del mobility manager con poteri reali sull'adozione di misure volte a ridurre l'impatto della mobilità sistematica.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>130 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.10 COERENZA CON I PIANI DI GESTIONE SITI NATURA 2000

Ai sensi del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" e successive modifiche e integrazioni, spetta alla Regione assicurare per i SIC, nonché per le ZPS, "opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate" (art. 4, comma 1); spetta, altresì, alla Regione, sulla base di linee guida per la gestione delle aree della rete "Natura 2000", da adottarsi con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'adozione sia per le ZSC sia per le ZPS, entro sei mesi dalla loro designazione, delle "misure di conservazione necessarie che implicano all'occorrenza appropriati piani di gestione specifici o integrati ad altri piani di sviluppo e le opportune misure regolamentari, amministrative o contrattuali che siano conformi alle esigenze ecologiche dei tipi di habitat naturali di cui all'allegato A e delle specie di cui all'allegato B presenti nei siti" (art. 4, comma 2).

I contenuti dei Piani di gestione sono strettamente connessi alla funzionalità dell'habitat e alla presenza della specie che hanno dato origine al sito stesso. La strategia gestionale che si deve mettere in atto deve tenere conto delle esigenze di habitat e specie presenti nel sito preso in considerazione, in riferimento anche alle relazioni esistenti a scala territoriale.

Ad oggi in Puglia sono stati approvati 13 Piani di gestione: essi costituiscono strumenti di pianificazione tematico-settoriale del territorio, producono effetti integrativo-sostitutivi sulle norme e previsioni degli strumenti urbanistici vigenti dei Comuni coinvolti.

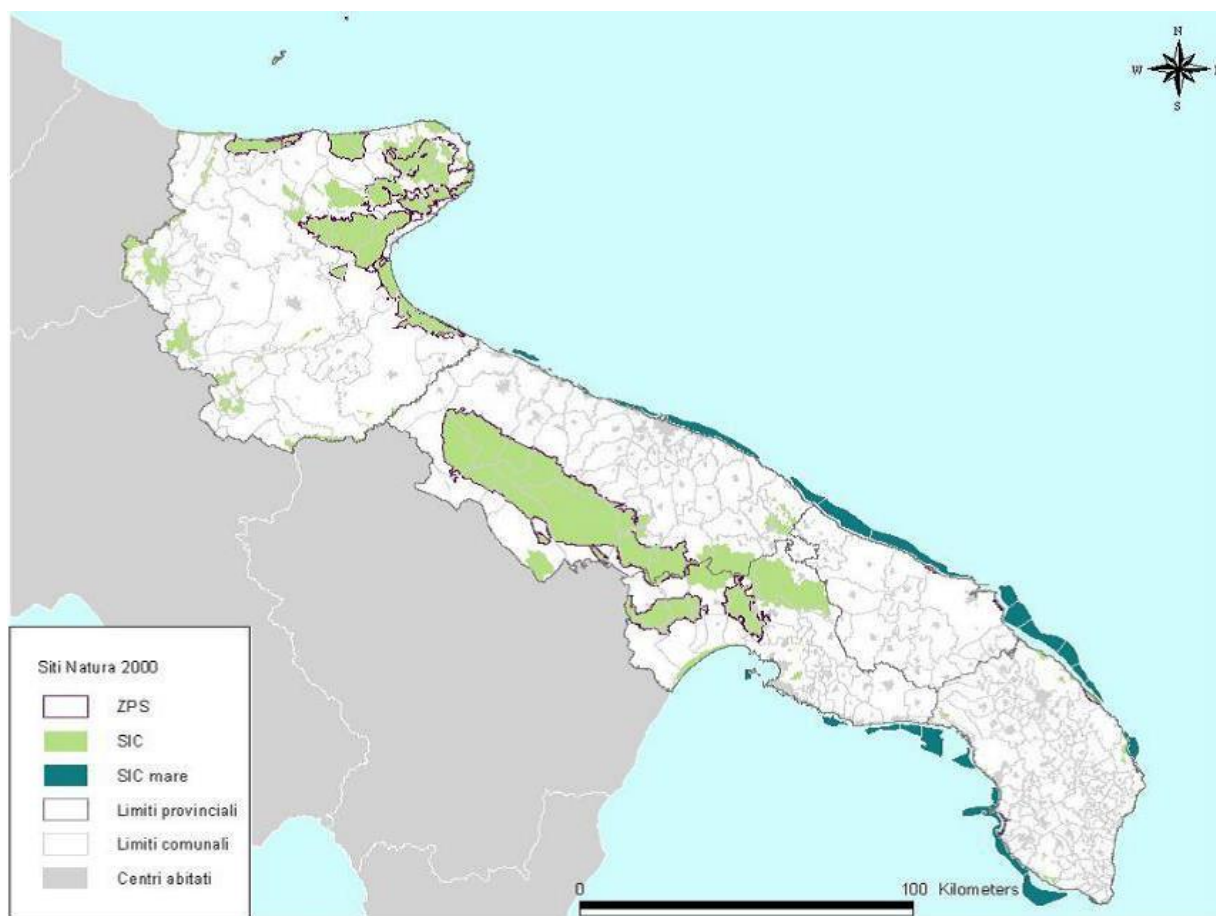
La Rete Natura 2000 nella Regione Puglia è costituita attualmente da 57 Siti di importanza comunitaria (SIC), previsti dalla "Direttiva Habitat", da 21 Zone Speciali di Conservazione (ZSC), previste dalla stessa Direttiva ed istituite con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 10 luglio 2015, nonché da 11 Zone di protezione speciale (ZPS), previste dalla "Direttiva Uccelli" (Direttiva 79/409/CEE sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE).

Dieci dei suddetti 57 SIC sono già dotati di un Piano di Gestione, pertanto, si è reso necessario provvedere alla redazione di Misure di conservazione per i restanti 47 SIC.

Con **D.G.R. n. 262 del 08.03.2016** la Giunta Regionale ha adottato lo schema di Regolamento recante "Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del D.P.R. 357/97 per i SIC e le ZSC".

Con R.R. n. 6 del 10.05.2016 la giunta regionale ha emanato il **Regolamento** recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del D.P.R. 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC).

Lo schema di regolamento è stato aggiornato con **D.G.R. n.646 del 02.05.2017** recante "Approvazione definitiva dello schema di Regolamento ai sensi dell'art. 44, co. 2, dello Statuto regionale così come modificato dall'art. 3, co. 1, lett. b, della L.R. n. 44/2014" così come è stato aggiornato il Regolamento per mezzo del R.R. n. 12 del 10 maggio 2017 e relativo allegato contenente gli Obiettivi di conservazione per i siti della Rete Natura 2000 della Regione Puglia.



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 LR 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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>132 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

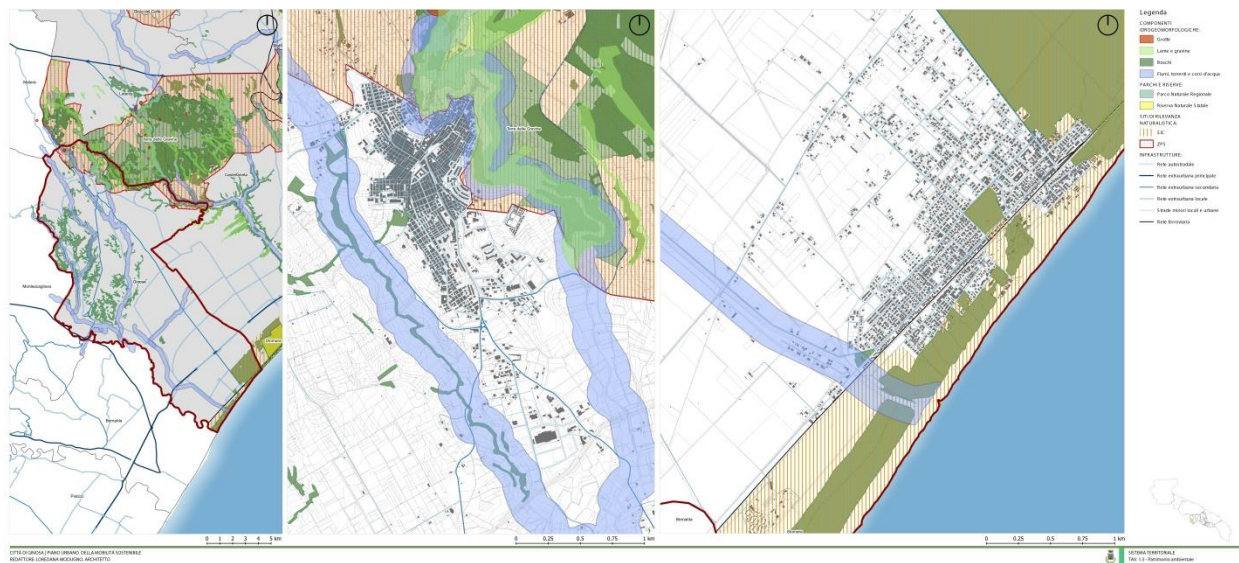


STRALCIO PUMS -TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale

- 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 graminee 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 eleonora*, *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*.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>133 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 - Ginosola e Marina di Ginosola

- 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 Ginosola, Castellaneta, Palagianò, 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 rollei*. 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 Biotaty 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 miglierino 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. 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 Ginosa

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>136 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.11 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)

Il Piano Regionale delle Coste, previsto dalla legge regionale n. 17 del 23 giugno 2006, è stato adottato con delibera di Giunta Regionale n. 1293 del 12 luglio 2008; con delibera n. 1663 del 19 luglio 2011 la Giunta Regionale ha provveduto alla definitiva adozione del Piano. Il Piano Regionale delle Coste è lo strumento che disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, con le finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative.

Il PRC fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC).

Il PRC individua su tutta la fascia demaniale della costa pugliese differenti livelli di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi e differenti livelli di sensibilità ambientale associata alle peculiarità territoriali del contesto.

Il Piano individua i seguenti livelli di classificazione delle aree costiere, dal più elevato al più basso:

- C1.S1: C1. Costa ad elevata criticità; S1. Costa ad elevata sensibilità ambientale;
- C1.S2: C1. Costa ad elevata criticità; S2. Costa a media sensibilità ambientale;
- C1.S3: C1. Costa ad elevata criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale;
- C2.S1: C2. Costa a media criticità; S1. Costa ad elevata sensibilità ambientale;
- C2.S2: C2. Costa a media criticità; S2. Costa a media sensibilità ambientale;
- C2.S3: C2. Costa a media criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale;
- C3.S1: C3. Costa a bassa criticità; S1. Costa ad elevata sensibilità ambientale;
- C3.S2: C3. Costa a bassa criticità; S2. Costa a media sensibilità ambientale;
- C3.S3: C3. Costa a bassa criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale

La costa è interessata in più tratti da fenomeni di erosione, legati non solo all'azione del mare, ma anche agli effetti indotti dalle attività antropiche, che hanno portato alla scomparsa di ampi settori di spiaggia e di parte dei cordoni dunari litoranei originariamente presenti.

Il tratto costiero prospiciente l'area di progetto è classificata come Area a sensibilità ambientale Media e come Area a Media ed Elevata criticità all'erosione.





PRC Piano Regionale delle Coste: il litorale prospiciente l'area di intervento è classificato dal PRC come Area a sensibilità ambientale Media e come Area a Media ed Elevata criticità all'erosione.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>138 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.12 COERENZA CON IL PIANO IL PIANO DI GESTIONE DELLA ZPS "AREA DELLE GRAVINE" APPROVATO CON DGR N. 2435/2009

#### IL PIANO DI GESTIONE DELLA ZPS "AREA DELLE GRAVINE" APPROVATO CON DGR N. 2435/2009

##### 1) STATO DI ATTUAZIONE:

È stato approvato con DGR n. 2435 del 15 dicembre 2009.

##### 2) NATURA E FINALITÀ:

Il Piano di Gestione, ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE, è uno strumento Di programmazione del territorio ricadente nel perimetro di uno o più SIC e/o ZPS finalizzato a tutelare il patrimonio naturalistico d'interesse comunitario in esso contenuto.

##### 3) OBIETTIVI GENERALI:

Gli obiettivi generali del Piano discendono direttamente dalla Direttiva 92/43/CEE che richiede il "mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e di flora di interesse comunitario", tenendo conto "...delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali..." nonché da quanto stabilito dalla Direttiva 79/409/CEE che richiede la conservazione, la protezione e la regolazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico.

La declinazione di tale obiettivo in relazione alle specie e agli habitat di interesse comunitario effettivamente presenti del SIC/ZPS "Area delle Gravine" (ad eccezione di quelli considerati come "non significativi" nel formulario standard di Natura 2000) e alle loro esigenze ecologiche porta alla definizione dei seguenti obiettivi generali e specifici:

##### Obiettivo generale:

Obiettivo generale del Piano di gestione è la conservazione della biodiversità del sito, in termini di specie, comunità e paesaggio.

##### Obiettivi specifici:

- ✓ conservazione e ripristino degli habitat steppici

L'insieme di queste azioni è finalizzata alla conservazione delle aree steppiche e al mantenimento dell'attuale integrità paesaggistica attraverso la predisposizione di una serie di misure e di interventi che, oltre al divieto di effettuare la pratica in aree ritenute "sensibili", inducano forme "ragionevoli" di uso del territorio agrario, rendendo economicamente non conveniente il dissodamento e la messa a coltura di aree marginali e promuovendo le buone pratiche che aiutino i proprietari a mantenere l'integrità dei luoghi o tramite la conversione dei terreni coltivati in aree a pascolo anche attraverso l'incentivazione all'allevamento di razze domestiche autoctone.

- ✓ conservazione degli habitat forestali

Per consentire la conservazione di questi habitat è necessario avviare interventi selvicolturali che recepiscano le indicazioni della Gestione Forestale Sostenibile con approcci che si devono, per quanto possibile, differenziare dalla selvicoltura fino ad ora praticata in questi boschi.

- ✓ tutela e realizzazione dei corridoi ecologici

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>139 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

L'insieme di queste azioni è volta alla tutela e alla realizzazione di corridoi ecologici in grado di connettere le tessere dell'ecosistema al fine di consentire gli scambi genici tra le popolazioni. Si ritiene opportuno anche la creazione di un corridoio ecologico in grado di assicurare la connessione tra le due parti separate che costituiscono il SIC - ZPS "Area delle gravine"

- ✓ protezione dei siti di nidificazione e incremento delle risorse trofiche delle specie d'interesse comunitario

Favorire le operazioni di restauro dei centri storici conciliandoli con le esigenze di nidificazione del grillaio, attraverso una attenta campagna di sensibilizzazione degli addetti ai lavori e impedendo la distruzione dei siti di nidificazione esistenti.

Favorire il mantenimento in buono stato di conservazione degli habitat steppici al fine di incrementare le risorse trofiche per le specie riportate negli allegati delle direttive.

Favorire la protezione dei siti di nidificazione delle specie ad elevata sensibilità (Capovaccaio e Lanario), attraverso la regolamentazione di attività potenzialmente impattanti quali escursioni, lavori forestali e agricoli, arrampicata sportiva, caccia, ecc.

Aumentare le risorse trofiche per le specie necrofaghe ed opportuniste attraverso la realizzazione di punti di alimentazione controllati.

Verificare la presenza di situazioni di pericolo indotte dalla presenza di elettrodotti nei pressi dei siti di riproduzione e prevederne l'interramento.

- ✓ realizzazione di un uso sostenibile delle risorse naturali negli habitat di interesse comunitario e conservazione della diversità biologica
  - ✓ controllo dell'intero territorio del SIC-ZPS, ai fini della tutela della fauna e della flora, della prevenzione ambientale e della repressione di illeciti ambientali
  - ✓ monitoraggio e ricerca
  - ✓ sensibilizzazione delle popolazioni verso le specie e gli habitat di interesse comunitario, anche per contribuire alla diffusione del senso di appartenenza ai luoghi, favorendo la fruizione sostenibile delle aree protette
  - ✓ sensibilizzazione delle popolazioni locali

#### 4) CONTENUTI PRINCIPALI:

La strategia del Piano di Gestione si realizza attraverso un set di "azioni" di differente natura:

- ✓ interventi attivi (IA)
- ✓ regolamentazioni (RE)
- ✓ incentivazioni (IN)
- ✓ programmi di monitoraggio (PM)
- programmi didattici (PD).

#### 5) PREVISIONI PER IL SETTORE DELLA MOBILITÀ LENTA E RELAZIONI CON IL PMC:

Per quanto riguarda il settore della mobilità lenta, tra le azioni previste dal PdG vi è l'azione

	<b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>140 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ IA11 - Sviluppo della mobilità lenta/piste ciclabili, volta alla:
- realizzazione di piste ciclabile ricavate in ambito urbano ed extraurbano su strade esistenti
  - ripristino di sentieri e tratturi già esistenti, stradine interpoderali per la realizzazione di piste ciclabile in ambito rurale
  - individuazione in ambito urbano di punti di interscambio attrezzati (parcheggi di scambio - bike sharing)

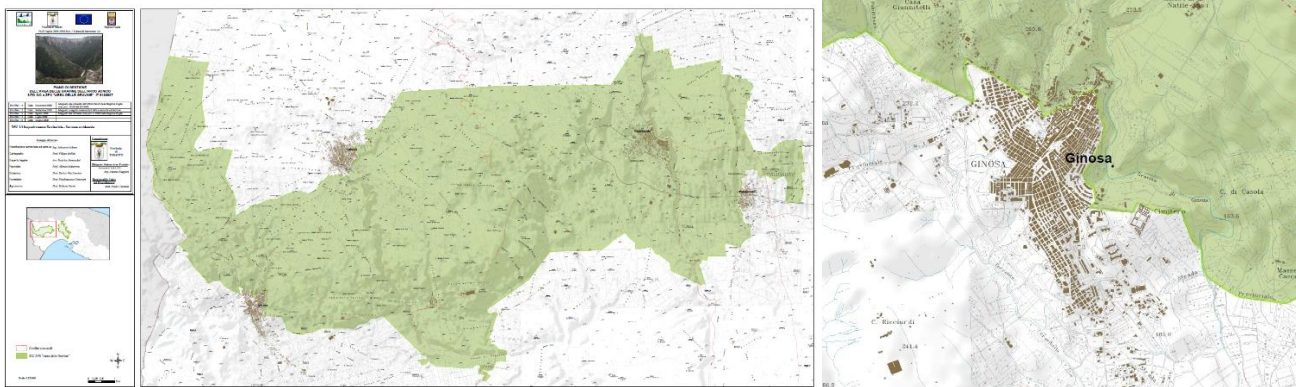
Gli itinerari saranno dotati di idonea segnaletica orizzontale e verticale conforme alla normativa vigente, attrezzati con cartelli e tabelle informativo - didattiche. Lungo i percorsi dovranno essere individuate aree sosta con attrezzature e servizi idonei (stazioni di bike-sharing, rastrelliere, panchine, cestini portarifiuti, pensiline) anche in corrispondenza di punti attrattori (masserie, architetture rurali). Dovranno essere preservati, in ogni caso, gli habitat di interesse prioritario e utilizzati esclusivamente materiali naturali eco-compatibili.

In aggiunta a ciò, nel Regolamento per il SIC/ZPS "Area delle Gravine" all'art. 18 così vengono disciplinati gli interventi e le opere di carattere viario:

1. Non è consentito impermeabilizzare le strade ad uso forestale e le strade rurali. È ammessa la realizzazione di strati superficiali di materiale inerte lapideo tipo "macadam" e di materiale preferibilmente derivato da attività di recupero, riciclo e/o in terra costipata.
2. Gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade del SIC-ZPS, gli interventi di miglioramento strutturale delle stesse e di costruzione di nuove strade devono includere la realizzazione di adeguati attraversamenti per la fauna locale.
3. Nelle aree del SIC-ZPS caratterizzate dalla presenza di habitat di interesse comunitario non è consentito costruire nuove strade o ampliare strade esistenti."

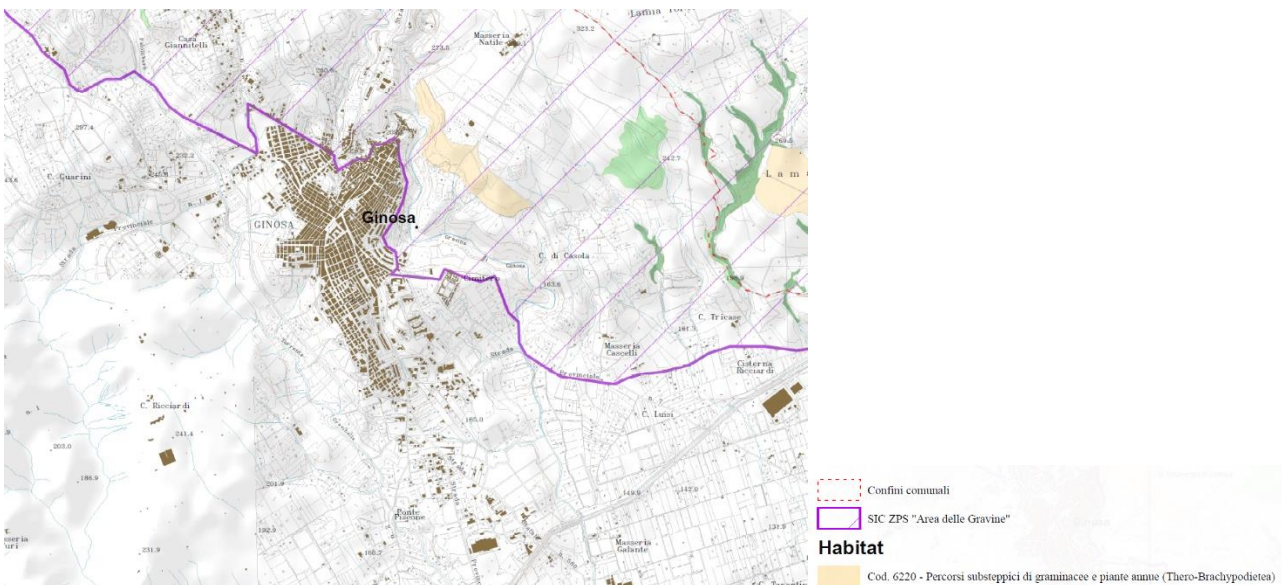
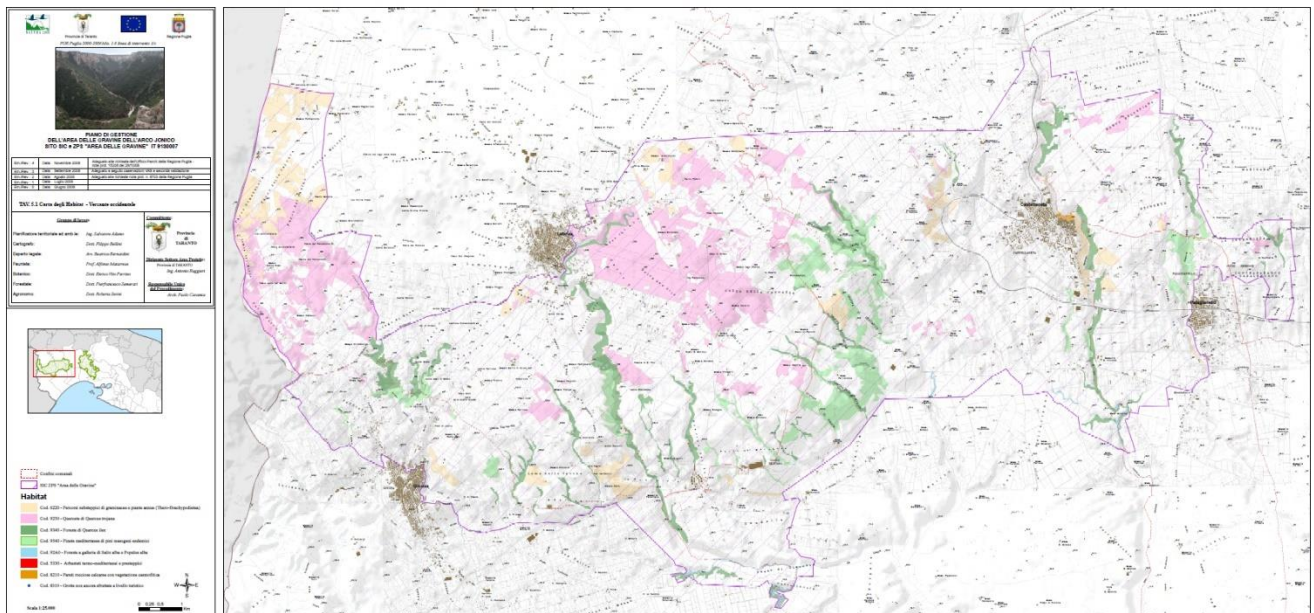
Scheda azione	sito SIC e ZPS "Area delle Gravine IT9130007"	
IA11	Titolo dell'azione	Sviluppo della mobilità lenta/piste ciclabili
		Generale <input checked="" type="checkbox"/> Localizzata <input type="checkbox"/>
Tipo azione	<input checked="" type="checkbox"/> intervento attivo (IA) <input type="checkbox"/> regolamentazione (RE) <input checked="" type="checkbox"/> incentivazione (IN) <input type="checkbox"/> programma di monitoraggio e/o ricerca (PMR) <input type="checkbox"/> programma didattico (PD)	
Eventuale stralcio cartografico (vale per le azioni localizzate)		
Descrizione dello stato attuale e contestualizzazione dell'azione nel PdG (relazione con l'obiettivo generale di PdG)	L'urbanizzazione e le attività umane occupano ed insidiano l'ambiente naturale, distruggendolo o trasformandolo. Un'organizzazione del territorio, anche attraverso la mobilità che rispetti la natura e condizione essenziale per la sopravvivenza delle numerose specie a rischio. Promuovere lo sviluppo della mobilità lenta all'interno delle aree incluse nel sito mediante la realizzazione di una rete di piste ciclabili che colleghi le diverse valenze ambientali e architettoniche (masserie) del territorio compreso nel sito.	
Finalità dell'azione (obiettivo specifico)	Valorizzazione e fruizione del patrimonio rurale attraverso la promozione di "modalità" sostenibili per il territorio che portino a : <ul style="list-style-type: none"> <li>• riduzione delle emissioni gassose inquinanti e del rumore nelle aree urbane e periurbane</li> <li>• promozione dell'utilizzo di veicoli ad emissione zero</li> <li>• diminuzione del traffico veicolare.</li> </ul>	
Descrizione dell'azione (metodologia) e programma operativo	Realizzazione di una rete ciclabile da sviluppare sia in ambito urbano che rurale attraverso : <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzazione di piste ciclabile ricavate in ambito urbano ed extraurbano su strade esistenti</li> <li>• ripristino di sentieri e tratturi già esistenti, stradine interpoderali per la realizzazione di piste ciclabile in ambito rurale</li> <li>• individuazione in ambito urbano di punti di interscambio attrezzati (parcheggi di scambio - bike sharing)</li> </ul> <p>Gli itinerari saranno dotati di idonea segnaletica orizzontale e verticale conforme alla normativa vigente, attrezzati con cartelli e tabelle</p>	

	informativo - didattiche. Lungo i percorsi dovranno essere individuate aree sosta con attrezzature e servizi idonei (stazioni di bike-sharing, rastrelliere, panchine, cestini portarifiuti, pensiline) anche in corrispondenza di punti attrattori (masserie, architetture rurali). Dovranno essere preservati, in ogni caso, gli habitat di interesse prioritario e utilizzati esclusivamente materiali naturali eco-compatibili.
Descrizione dei risultati attesi	Sviluppo della mobilità lenta ai fini turistici e ricreativi. Riduzione dell'utilizzo dei mezzi a combustione
Indicatori target	Km della rete ciclabile realizzati, n° di stazioni bike - sharing, n° utenti/anno
Interessi economici coinvolti	Operatori economici locali
Soggetti competenti e modalità attuative	Comuni anche in consorzio.
Priorità dell'azione	BASSA
Tempi e stima dei costi	Tempi e costi generici da stimare per singoli interventi.
Riferimenti programmatici e linee di finanziamento	Programma Operativo FESR Puglia 2007-2013, ASSE V - Linea di intervento 5.3 Sviluppo di reti, infrastrutture e servizi di trasporto urbano ed extraurbano sostenibili ed accessibili ASSE IV - Linea di intervento 4.1 Infrastrutture, promozione e valorizzazione dell'economia turistica Programma LIFE+ (2007-2013)
Riferimenti tecnici e criteri progettuali	Necessaria preventiva Valutazione di Incidenza. Per quanto riguarda i criteri progettuali si fa riferimento al D.M n. 557/99 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

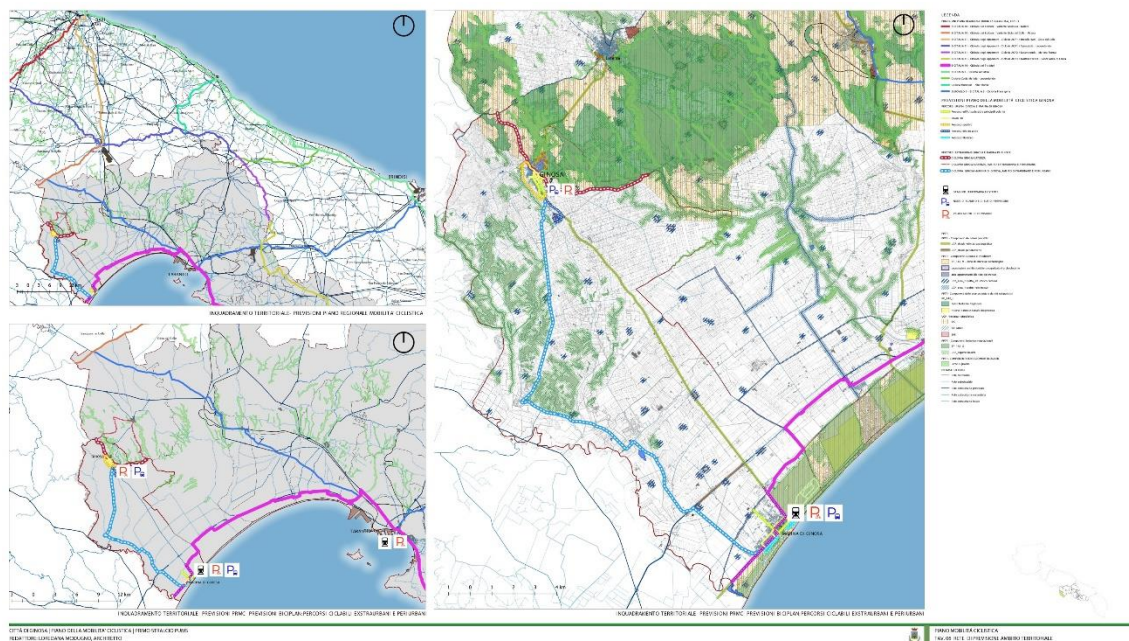


**All.1.1 Corografia versante occidentale - PdG del SIC/ZPS.**

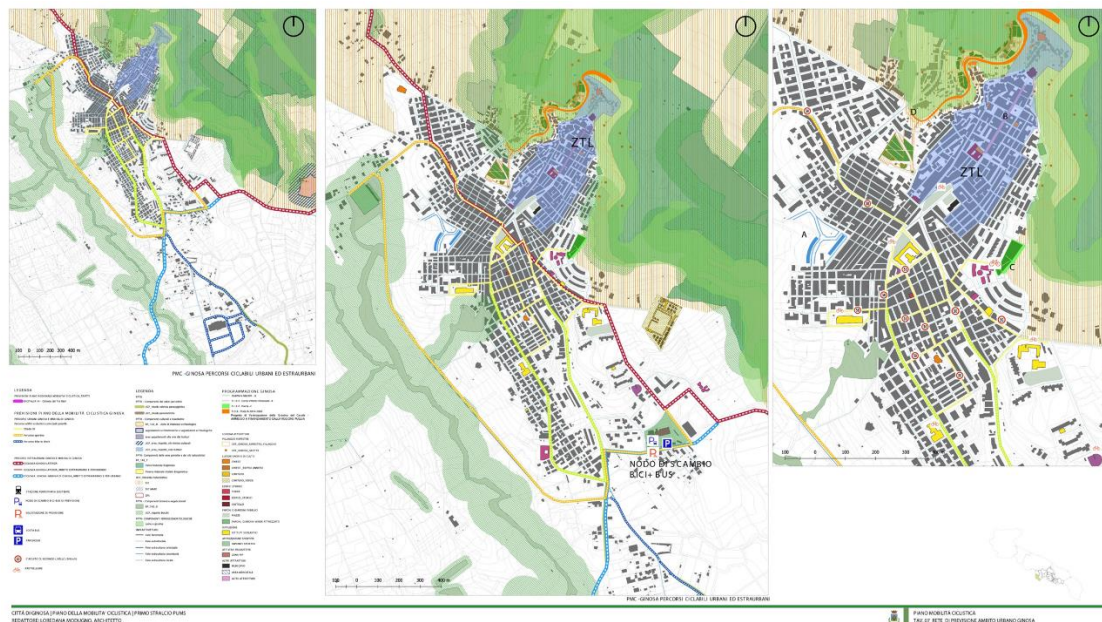
Nella figura successiva si riporta un estratto della carta degli habitat (versante occidentale) del PdG del SIC/ZPS.



Nella figura seguente vengono rappresentate le intersezioni delle ciclovie del PRMC con il SIC/ZPS "Area delle Gravine".



PMC- TAV.06 RETE DI PREVISIONE AMBITO TERRITORIALE



PMC- TAV.07 RETE DI PREVISIONE AMBITO URBANO GINOSA

Considerato che nei tratti di intersezione con il SIC ZPS "Area delle Gravine" il PMC prevede interventi su strada esistenti ad uso promiscuo, sulle quali sono previsti semplici adeguamenti della segnaletica e interventi di traffic calming, e in parte come realizzazione di percorso naturalistico/greenway, si può concludere che vi è coerenza tra PMC e PdG sia per gli aspetti strategici che per quelli prescrittivi.

### 3.13 COERENZA CON LE INDIVIDUAZIONI DI HABITAT E SPECIE VEGETALI E ANIMALI DI INTERESSE COMUNITARIO NELLA REGIONE PUGLIA INTRODOTTE DALLA DGR N. 2442/2018.

In Puglia sono stati individuati 92 siti Natura 2000. Di questi:

- ✓ 80 sono Zone Speciali di Conservazione (ZSC) - ex-SIC. Di queste, 56 ZSC sono state designate con il DM 10 luglio 2015 e il DM 21 marzo 2018, 24 con il DM 28 dicembre 2018. (NOTA: 3 ZSC sono esclusivamente marine)
- ✓ 12 sono Zone di Protezione Speciale (ZPS)

I Siti della Rete Natura 2000 per i quali è stato già approvato un Piano di Gestione sono elencati nella tabella seguente:

Codice Sito	Nome del Sito della Rete Natura 2000	Tracciato interferente
IT9110033	ACCADIA-DELICETO	RP01
IT9150011	ALIMINI	RP02
IT9150003	AQUATINA DI FRIGOLE	-
IT9130007	AREA DELLE GRAVINE	RP01
IT9150017	BOSCO CHIUSO DI PRESICCE	-
IT9150023	BOSCO DANIELI	-
IT9150030	BOSCO LA LIZZA E MACCHIA DEL PAGLIARONE	-
IT9150010	BOSCO MACCHIA DI PONENTE	-
IT9120003	BOSCO MESOLA	-
IT9150020	BOSCO PECORARA	-
IT9150018	BOSCO SERRA DEI CIANCI	-
IT9150012	BOSCO DI CARDIGLIANO	RP03
IT9150029	BOSCO DI CERVALORA	-
IT9150016	BOSCO DI OTRANTO	-
IT9120008	DIFESA GRANDE	-
IT9140002	LITORALE BRINDISINO	RP02
IT9150031	MASSERIA ZANZARA	RP03
IT9150008	MONTAGNA SPACCATA-RUPI DI SAN MAURO	RP06
IT9110003	MONTE CORNACCHIA-BOSCO DI FAETO	RP09
IT9120002	MURGIA DEI TRULLI	RP03
IT9130005	MURGIA DI SUD-EST	RP03
IT9150022	PALUDE DEI TAMARI	-
IT9120010	POZZO CUCU'	-
IT9140003	SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	-
IT9150033	SPECCHIA DELL'ALTO	-
IT9140005	TORRE GUACETO E MACCHIA DI SAN GIOVANNI	RP02
IT9150025	TORRE VENERI	RP02
IT9150004	TORRE DELL'ORSO	RP02
IT9110002	VALLE FORTORE-LAGO DI OCCHITO	RP02, RP05
IT9110008	VALLONI E STEPPE PEDEGARGANICHE	RP02a, RP05, RP09
IT9110005	ZONE UMIDE DELLA CAPITANATA	RP02, RP02a

All'interno delle aree SIC/ZPS sprovviste di Piano di Gestione sono applicabili le misure di conservazione sito-specifiche individuate con il RR n. 6 del 10.05.2016 "Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del D.P.R. 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC)".

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>144 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Ai sensi del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii., infatti, spetta alla Regione assicurare per i SIC, nonché per le ZPS, "opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate" (art. 4, comma 1); spetta, altresì, alla Regione, sulla base di linee guida per la gestione delle aree della rete "Natura 2000", l'adozione sia per le ZSC sia per le ZPS, entro sei mesi dalla loro designazione, delle "misure di conservazione necessarie che implicano all'occorrenza appropriati piani di gestione specifici o integrati ad altri piani di sviluppo e le opportune misure regolamentari, amministrative o contrattuali che siano conformi alle esigenze ecologiche dei tipi di habitat naturali di cui all'allegato A e delle specie di cui all'allegato B presenti nei siti" (art. 4, comma 2).

Le Misure di Conservazione di cui al RR 6/2016 si suddividono nelle seguenti categorie:

- ✓ Misure di Conservazione Trasversali: si applicano a tutti i Siti, riguardano attività antropiche diffuse che interessano, trasversalmente, una pluralità di habitat e di specie; sono raggruppate per tipologia di intervento.
- ✓ Misure di Conservazione specifiche per habitat: si applicano agli habitat individuati nell'allegato I della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Gli habitat sono raggruppati in macrocategorie, così come definiti dal Manuale di interpretazione degli Habitat.
- ✓ Misure di conservazione specifiche per specie: si applicano alle specie di flora e fauna individuate negli Allegati II, IV e V della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Le specie animali sono raggruppate per classe tassonomica, per ordine o per gruppo funzionale.

Dette misure si articolano nelle seguenti tipologie:

- ✓ REGOLAMENTARI (RE): disciplinano le attività presenti nel sito; questa tipologia si riferisce e contestualizza normative già vigenti, oltre a definire misure specifiche per habitat e specie;
- ✓ GESTIONE ATTIVA (GA): prevedono linee guida, programmi d'azione o interventi diretti realizzabili da parte delle pubbliche amministrazioni o dai privati;
- ✓ INCENTIVI (IN): prevedono incentivi a favore delle misure proposte;
- ✓ MONITORAGGI (MR): prevedono il monitoraggio delle specie e degli habitat, al fine di valutare l'efficacia delle misure;
- ✓ PROGRAMMI DIDATTICI (PD): prevedono piani di divulgazione, sensibilizzazione e formazione rivolti alle diverse categorie interessate.

L'analisi di compatibilità con le misure di conservazione per singolo habitat e per le singole specie faunistiche verrà condotta nei paragrafi seguenti, unitamente all'analisi dell'incidenza dell'attuazione del PMC sui singoli habitat regionali. In questo paragrafo verranno esaminate, pertanto, solamente le misure trasversali al fine di verificare la coerenza del PMC con esse.

#### Misure di conservazione trasversali:

Si riportano di seguito le misure relative alle infrastrutture stradali (solo Misure appartenenti alla tipologia Regolamentare - RE):

Autostrade, strade extraurbane principali e secondarie (come definite dall'art. 2 del D. Lgs. 285/1992), viabilità ed infrastrutture ferroviarie:



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>145 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ Divieto di realizzazione di nuova viabilità negli habitat: 1310, 1410, 1420, 1430, 2110, 2120, 2210, 2230, 2240, 2250\*, 2260, 3120, 3140, 3150, 3170\*, 4090, 5210, 5230\*, 5320, 5330, 5420, 6210\*, 6220\*, 62A0, 6420, 7210\*
- ✓ Per progetti di nuova realizzazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti, obbligo di individuazione di misure di mitigazione quali:
  - sottopassaggi, ecodotti o altre misure idonee alla riduzione dell'impatto veicolare per la fauna;
  - collocazione di dissuasori adeguati e sistemi di mitigazione (catadiottri, sistemi acustici e/o olfattivi, barriere, sottopassi e sovrappassi) per la fauna;
  - nel caso di realizzazione di barriere fonoassorbenti trasparenti, posa in opera di sistemi di mitigazione visiva per l'avifauna (strisce adesive di colore giallo poste verticalmente a 12 cm l'una dall'altra).

Nel caso delle ciclovie del PMC, la loro realizzazione si configura come adeguamento delle infrastrutture stradali esistenti. Nella fase di progettazione dei singoli interventi dovranno, pertanto, essere individuate le più opportune misure di conservazione.

### Habitat interessati dall'attuazione del PMC

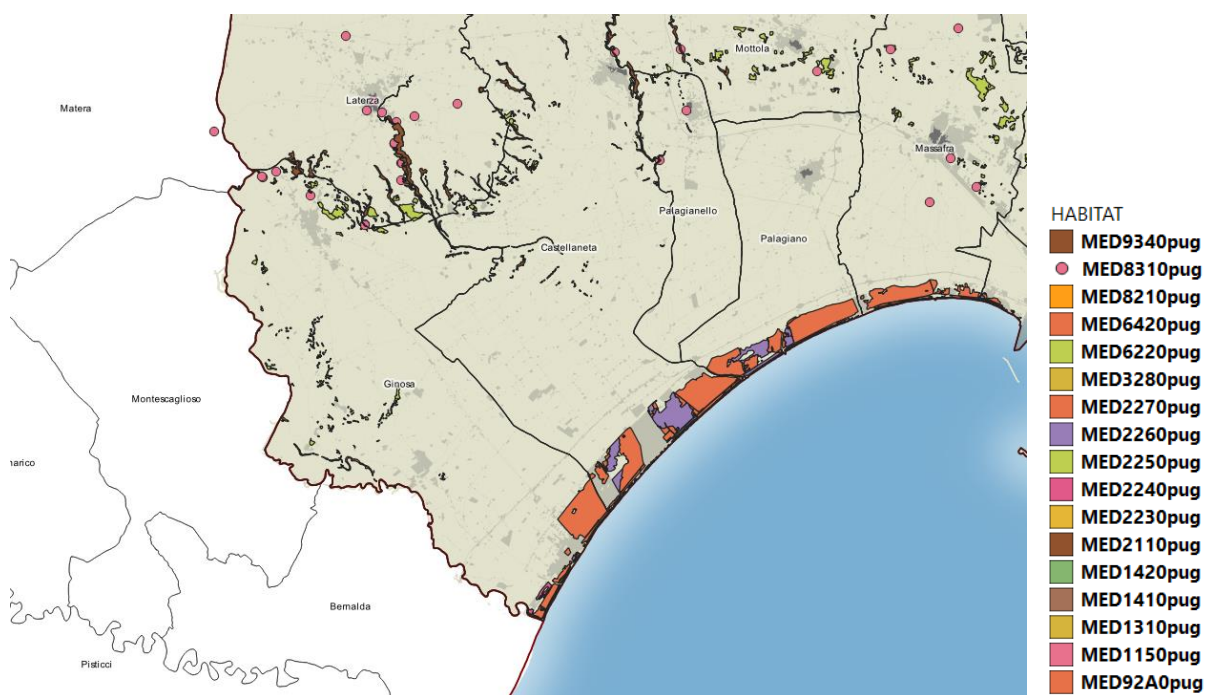
Per l'individuazione e l'analisi degli habitat di interesse comunitario interessati dall'attuazione del PMC è possibile rifarsi alla Carta degli Habitat approvata dalla Regione Puglia con DGR 2442/2018. Essa ha effettuato una dettagliata perimetrazione di tutti gli habitat di interesse comunitario presenti a livello regionale che ha portato alla pubblicazione, sul SIT regionale, di file shape contenenti le informazioni georeferenziate di tali aree. Dal momento che il lavoro di raccolta, analisi e interpretazione di dati ha riguardato l'intero territorio regionale, ciò ha consentito di individuare habitat di interesse comunitario anche all'esterno delle aree designate come siti della Rete Natura 2000, da intendersi come aree di futuro reperimento per ampliamenti e/o individuazione di nuovi siti della Rete.

Gli habitat di interesse comunitario (di cui all'allegato I della Direttiva 92/43/CE) presenti nel territorio di Ginosola sono indicati nella seguente tabella, laddove quelli contrassegnati da \* indicano habitat di interesse prioritario. Tali habitat sono stati aggregati in macrocategorie così come definite dal RR 6/2016. La tabella mostra, altresì, quali degli habitat presenti sono "interessati" dall'attuazione del PMC, intendendo per habitat "interessati" quegli habitat che vengono intersecati o per i quali si verificano delle adiacenze con i tracciati delle ciclovie previsti dal PMC.

MACRO-CATEGORIA	HABITAT	Adiacenza/ Intersezione
Acque marine e ambienti a marea	1150* Lagune costiere	
Paludi e pascoli atlantici e continentali	1310 Vegetazione annua pioniera a Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose	
Paludi e pascoli inondatai mediterranei e termo-atlantici	1410 Pascoli inondatai mediterranei (Juncetalia maritimi)	
	1420 Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (Sarcocornietea fruticosi)	
Dune marittime delle coste atlantiche, del mare del Nord e del Baltico	2110 Dune embrionali mobili	
Dune marittime delle coste mediterranee	2230 Dune con prati dei Malcolmietalia	
	2240 Dune con prati dei Brachypodietalia e vegetazione annua	
	2250* Dune costiere con Juniperus spp.	
	2260 Dune con vegetazione di sclerofille dei Cisto-Lavanduletalia	
	2270* Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster	
Formazioni erbose secche seminaturali e facies copeerte da cespuglieti	6220* Percorsi substeppeici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea	

Acque correnti	3280 Fiumi Mediterranei a flusso permanente con vegetazione dell'alleanza Paspalo- Agrostidion e con filari ripari di Salix e Populus alba	
Praterie umide seminaturali con piante erbacee alte	6420 Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion	
Pareti rocciose con vegetazione casmofitica	8210 Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica	
Altri habitat rocciosi	8310 : Grotte non ancora sfruttate a livello turistico	
Foreste mediterranee caducifoglie	92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba	
Foreste sclerofile mediterranee caducifoglie	9340 Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia	

Quadro sinottico degli habitat di interesse comunitario (di cui all'allegato I della Direttiva 92/43/CE) presenti nel territorio di Ginosa e interessati dall'attuazione del PMC.



Carta degli Habitat presenti sul territorio di Ginosa

### Descrizione degli Habitat presenti sul territorio di Ginosa

- ✓ Acque marine e ambienti a marea:  
- 1150\* - LAGUNE COSTIERE

Questo tipo di habitat prioritario è rappresentato da corpi idrici con acque lentiche o debolmente fluenti, poco profonde; può trattarsi di: 1) Stagni o laghi separati dal mare da un cordone dunale; 2) Depressioni carsiche inondate; 3) Bacini di bonifica. La salinità varia da acque salmastre ad iperaline, ed è generalmente soggetta ad oscillazioni stagionali. Le comunità vegetali possono essere costituite da praterie sommerse ascrivibili alle classi Charetea fragilis, Cystoseiretea, Ruppiaetea maritima, Potametea pectinatis e Zosteretea marinae.

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

- ✓ Paludi e pascoli inondati atlantici e continentali:  
- 1310 Vegetazione annua pioniera di Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose

Questo tipo di habitat è caratterizzato da substrati umidi, fangosi o sabbiosi, salini, soggetti a forti variazioni stagionali del livello idrico, colonizzati da comunità vegetali annuali e pioniere, ascrivibili alle classi Saginetea maritima e Thero-Suaedetea splendidis. Si tratta, in molti casi, di comunità instabili,

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>147 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

legate alla presenza di qualche fattore di disturbo, che può essere di origine naturale o antropica (calpestio, rimaneggiamento del suolo ecc.).

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

✓ Paludi e pascoli inondati mediterranei e termo-atlantici

- 1410 Pascoli inondati mediterranei (Juncetalia maritimi)
- 1420 Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (Sarcocornietea fruticosi)

Questo tipo di habitat è caratterizzato da substrati di tipo argilloso o limoso, salati, umidi, soggetti a forti oscillazioni stagionali del livello idrico. È un tipo di habitat costiero, colonizzato da comunità di piante perenni crassulente, quali le salicornie dei generi Sarcocornia e Arthrocnemum (classe Sarcocornietea fruticosae).

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

✓ Dune marittime delle coste atlantiche, del mare del Nord e del Baltico

- 2110 Dune embrionali mobili

L'habitat include comunità pioniere su dune embrionali con elevato contenuto in nutrienti, dominate da piante psammofile perenni tra cui prevale Elymus farctus, che rappresentano i primi stadi dell'edificazione delle dune, trattenendo e consolidando le sabbie.

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

✓ Dune marittime delle coste mediterranee

- 2230 Dune con prati dei Malcolmietalia

Questo tipo di habitat è caratterizzato da comunità vegetali di specie annuali, delle alleanze Laguro ovati-Vulpion fasciculatae e Alkanno--Maresion nanae (classe Tuberarietea guttatae), che si sviluppano su suoli sabbiosi, asciutti, in mosaico con la vegetazione perenne delle dune mobili ed embrionali. In molti casi queste comunità sono il risultato di una pressione antropica relativa al calpestio ed al pascolamento.

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

- 2240 Dune con prati dei Brachypodietalia e vegetazione annua

Questo tipo di habitat è caratterizzato da comunità vegetali di specie annuali dell'alleanza Tuberarion guttatae (classe Tuberarietea guttatae) o di specie perenni a dominanza di Brachypodium retusum, dell'alleanza Thero--Brachypodion ramosi (classe Artemisietea vulgaris). Queste comunità si sviluppano su suoli sabbiosi, asciutti, a contatto con la vegetazione perenne arbustiva delle dune, e sono frequentemente il risultato di una pressione antropica legata al calpestio ed al pascolamento. Rispetto al tipo di habitat 2230, il 2240 si sviluppa nelle aree più interne dei sistemi dunali, dove la sabbia è relativamente più stabilizzata.

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

- 2250\* Dune costiere con ginepri (Juniperus spp.)

È un tipo di habitat prioritario, caratterizzato da comunità forestali dominate da ginepri, in particolare Juniperus oxycedrus subsp. macrocarpa e, con frequenza minore, anche Juniperus phoenicea subsp. turbinata. Si sviluppa nelle aree sommitali dei sistemi dunali, in una posizione più interna rispetto a quella occupata dal tipo di habitat 2120. Questo tipo di habitat offre servizi ecosistemi fondamentali in termini di stabilizzazione delle dune, formazione dei suoli e biodiversità. Le specie alloctone sono frequenti a causa soprattutto degli inadeguati interventi di riforestazione condotti nel secolo scorso.

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

- 2260 Dune con vegetazione di sclerofille (Cisto Lavanduletalia)

Si tratta di un tipo di habitat caratterizzato da substrato sabbioso, stabilizzato, asciutto. Si sviluppa nelle aree interne dei sistemi dunali, sottoposte ad incendio, al pascolo o ad altre forme di perturbazione. È colonizzato da comunità arbustive di vario tipo, ascrivibili (limitatamente al territorio pugliese) alle alleanze Cisto cretici--Ericion manipuliflorae, Cisto eriocephali-- Ericion multiflorae e, nel caso delle formazioni più evolute, Juniperion turbinatae.

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>148 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 2270\* Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster

Fustaia retrodunale a prevalenza di Pinus halepensis (Mill) con sporadica presenza areale di Pinus pinea (L.) e puntuale di Pinus pinaster (Ait.). Le formazioni boschive di questo habitat sono prevalentemente di origine artificiale. I popolamenti presentano ampi tratti a densità colma per effetto dell'abbandono colturale intervenuto negli ultimi decenni. Nei casi in cui la copertura del piano dominante si presenti più rada si assiste all'affermarsi di fenomeni di successione secondaria con vegetazione arbustiva ed arborea assimilabile alle formazioni della classe Quercetalia ilicis o dell'ordine Orno-- Quercion ilicis nel caso di condizioni stagionali favorevoli (es. affioramenti della falda acquifera).

**I tracciati delle ciclovie del PMC giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti e non intersecano questi habitat. Tuttavia, passano in adiacenza ad alcune aree dove sono presenti habitat 2270\*. In tali situazioni, per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente, per cui non sono prevedibili incidenze apprezzabili né contrasti con le misure di conservazione previste per questo habitat.**

✓ Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespuglieti

- 6220\* Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea

È un tipo di habitat prioritario, caratterizzato da substrati aridi, generalmente calcarei, colonizzati da praterie dominate da graminacee. Si manifesta comunemente in risposta a processi di degradazione della vegetazione arbustiva sotto il controllo del pascolamento, degli incendi, del calpestio e della lavorazione del terreno. Le comunità vegetali sono varie: si distinguono quelle dominate da specie perenni, ascrivibili alle alleanze Thero--Brachypodion ramosi (classe Artemisietea vulgaris), Plantaginion serrarie (classe Poetea bulbosae) e Hyparrhenion hirtae (classe Lygeo sparti--Stipetea tenacissimae), e quelle dominate da specie annuali, ascrivibili all'alleanza Hypochoeridion achyrophori (classe Tuberarietea guttatae).

**I tracciati delle ciclovie del PMC giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti e non intersecano questi habitat. Tuttavia, passano in adiacenza ad alcune aree dove sono presenti habitat 6220\*. In tali situazioni, per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente, per cui non sono prevedibili incidenze apprezzabili né contrasti con le misure di conservazione previste per questo habitat.**

✓ Acque correnti

- 3280 Fiumi Mediterranei a flusso permanente con vegetazione dell'alleanza Paspalo-Agrostidion e con filari ripari di Salix e Populus alba

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

✓ Praterie umide seminaturali con piante erbacee alte

- 6420 Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion.

Questo tipo di habitat è localizzato principalmente nei territori costieri e sub-costieri, ed è caratterizzato da substrati sabbioso-argillosi, umidi, che possono asciugarsi per un periodo dell'anno. È colonizzato da comunità vegetali instabili, favorite dal pascolamento o dall'incendio, costituite da specie erbacee igrofile ad alto fusto (come Erianthus ravennae). Dal punto di vista fitosociologico, queste comunità afferiscono alla classe Molinio-Arrhenatheretea.

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

✓ Pareti rocciose con vegetazione casmofitica

- 8210 Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat**

✓ Altri habitat rocciosi

- 8310: Grotte non ancora sfruttate a livello turistico

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat**

✓ Foreste mediterranee caducifoglie

92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba

**L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.**

-

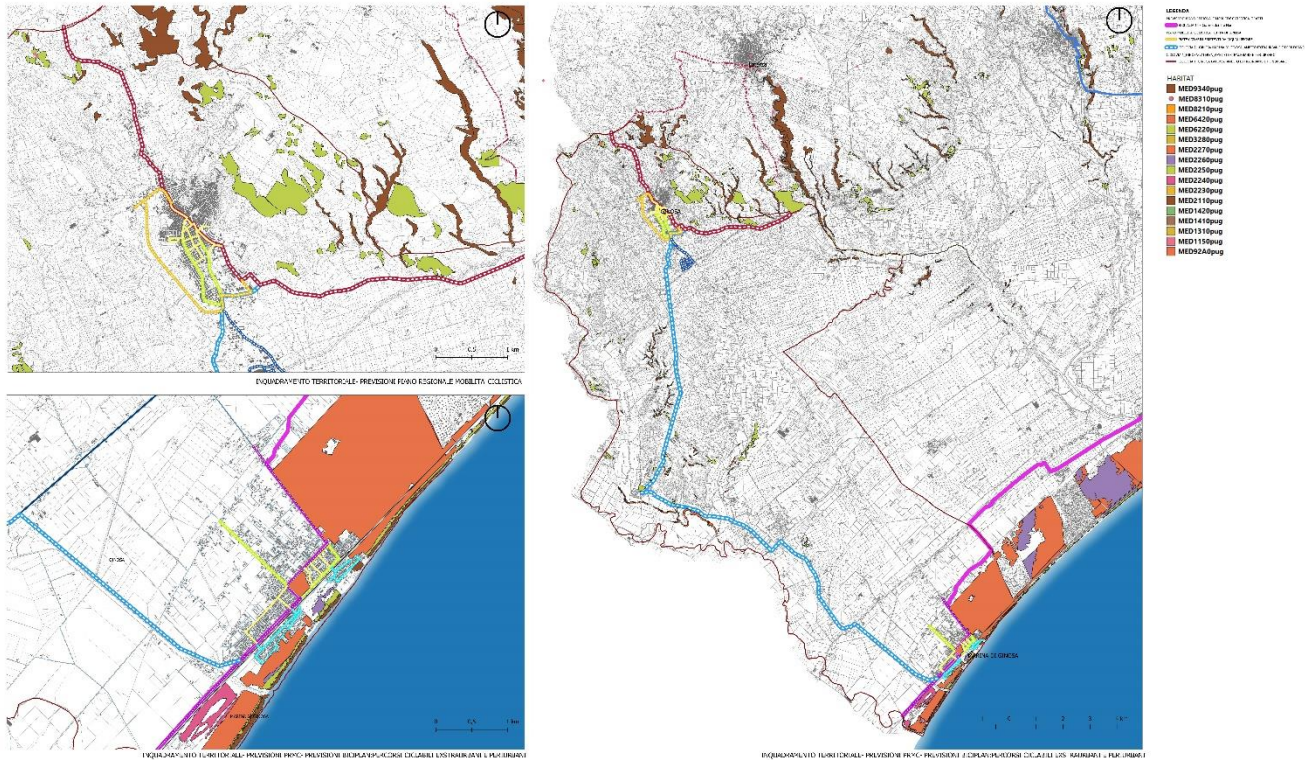


✓ Foreste sclerofile mediterranee caducifoglie

- 9340 Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia

Trattasi di formazioni tipiche degli ambienti costieri e sub-costieri, con penetrazione nei piani meso e supra-mediterraneo in corrispondenza di stazioni favorevoli. Frequentemente si mostrano con l'habitus di macchia alta. Stato di conservazione globale: Favorevole.

L'attuazione del PMC non interesserà questi habitat.



Carta degli habitat con la sovrapposizione delle ciclovie previste dal PMC

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>150 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## EFFETTI SULLE SPECIE FAUNISTICHE DI INTERESSE COMUNITARIO

In considerazione della tipologia di Piano di cui si effettua la valutazione e delle azioni che esso prevede di attuare (essenzialmente realizzazione di ciclovie mediante interventi su strade esistenti), è possibile in questa fase focalizzare l'attenzione sui prevedibili impatti del Piano solo su alcune specie faunistiche. Oltre all'esclusione dalla valutazione delle specie marine, per nulla interessate dal Piano, è infatti possibile ritenere che l'incidenza del Piano non sarà particolarmente significativa, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, anche sulle specie anfibe, rettili, invertebrati e mammiferi. A fronte, infatti, di limitate azioni di disturbo dovute alla fase di cantiere, contenibili attraverso accortezze volte a limitare le emissioni sonore, l'attuazione del PMC porterà effetti tendenzialmente positivi sulla conservazione delle specie sopra indicate. L'attuazione del Piano, infatti, favorirà una riduzione del traffico veicolare e, nel caso di regolamentazione con zone 30 della viabilità esistente, una riduzione delle velocità di percorrenza delle strade extraurbane anche in attraversamento dei Siti Natura 2000, con conseguente riduzione della rumorosità/emissività inquinante del traffico veicolare. Ciò produrrà, come conseguenza, un impatto positivo su varie specie in considerazione della riduzione del disturbo antropico in prossimità delle aree ove esse sono presenti. Ciò sarà peraltro in linea con quanto previsto dal RR. 6/2016 che include tra le misure di conservazione di tipo regolamentare per alcune specie di anfibi (es. anfibi caudati) l'obbligo, nella realizzazione di nuove strade e nell'adeguamento di quelle esistenti, di adottare misure idonee alla riduzione dell'impatto veicolare sia a carattere permanente sia temporaneo lungo la viabilità esistente o di nuova realizzazione in un buffer di 500 m. dai siti riproduttivi individuati dall'Ente Gestore. Nel prosieguo verrà, pertanto, approfondita l'incidenza dell'attuazione del PMC sulla sola avifauna in relazione alle aree di potenziale nidificazione delle varie specie. Si demanda alla fase di redazione dei singoli interventi eventuali valutazioni di maggiore dettaglio, oltre che una più puntuale perimetrazione delle aree di loro presenza potenziale.

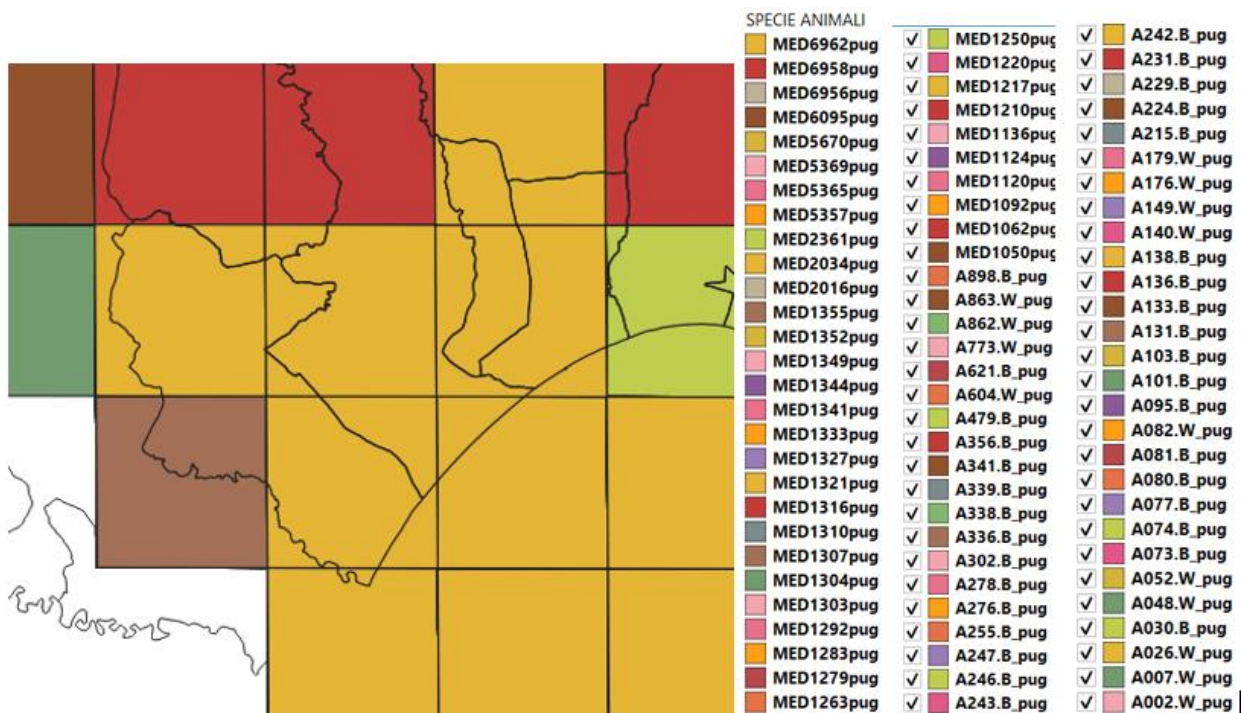
### Specie faunistiche di interesse comunitario presenti

Per l'individuazione delle specie faunistiche di interesse comunitario è possibile rifarsi alla Carta di distribuzione delle specie approvata con DGR 2442/2018. Per le specie animali i dati di distribuzione sono stati georiferiti su una griglia avente maglia 10x10 km.

Seguendo la classificazione fatta nel RR 6/2016, le specie animali di interesse comunitario presenti in Puglia possono essere raggruppate nei seguenti gruppi omogenei:

- ✓ Invertebrati terrestri
- ✓ Invertebrati marini
- ✓ Pesci
- ✓ Anfibi (Anuri)
- ✓ Anfibi (Caudati)
- ✓ Rettili (Squamati)

- ✓ Rettili (Testuggini terrestri)
- ✓ Rettili (Tartarughe marine)
- ✓ Uccelli (specie di ambienti costieri con presenza di colonie di uccelli marini)
- ✓ Uccelli (specie di zone umide salmastre, dossi, distese fangose, litorali sabbiosi)
- ✓ Uccelli (specie di zone umide d'acqua dolce e canneti)
- ✓ Uccelli (specie di garzaia su alberi)
- ✓ Uccelli (specie di ambienti steppici)
- ✓ Uccelli (specie di ambienti agricoli)
- ✓ Uccelli (specie di ambienti rupestri)
- ✓ Uccelli (specie di ambienti forestali)
- ✓ Mammiferi terrestri (non Chiroteri)
- ✓ Mammiferi (Chiroteri)
- ✓ Mammiferi marini

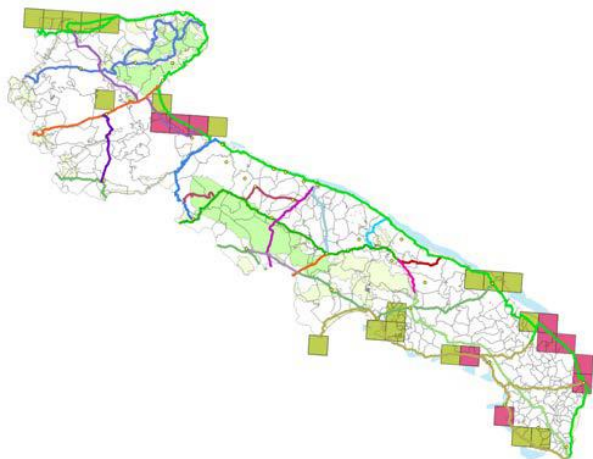


Specie animali presenti sul territorio di Ginosa

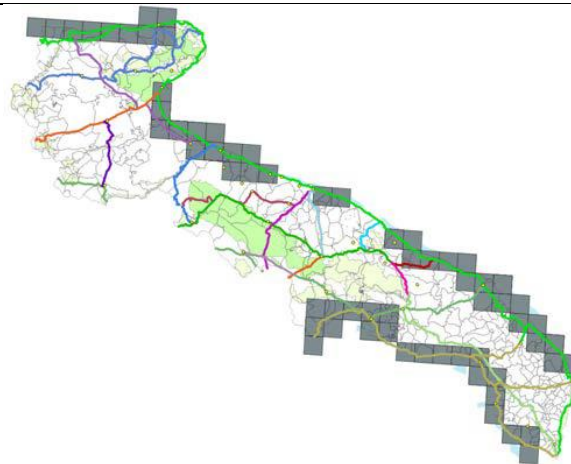
Si riportano di seguito le cartografie contenenti l'estratto della Carta delle specie (relativo alle singole specie del gruppo) e i tracciati delle ciclovie/velostazioni previste dal PRMC della regione Puglia che intercettano il territorio di Ginosa. Il Comune di Ginosa è attraversato dal tracciato RP06: Ciclovia dei Tre Mari.



Uccelli (specie di zone umide salmastre, dossi, distese fangose, litorali sabbiosi) \_ tratto da PRMC

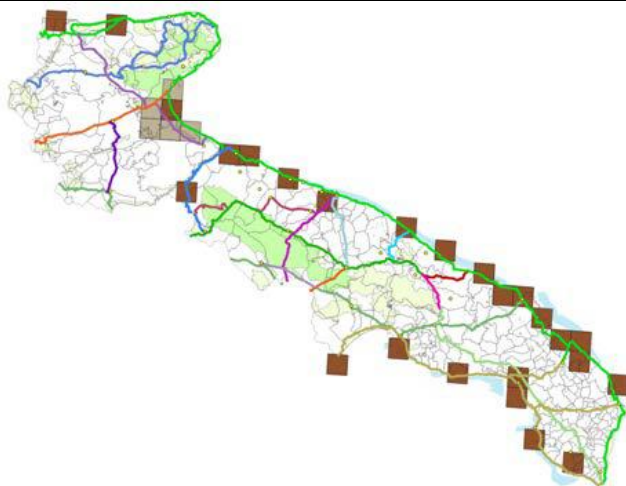


A131 Cavaliere d'Italia *Himantopus himantopus*

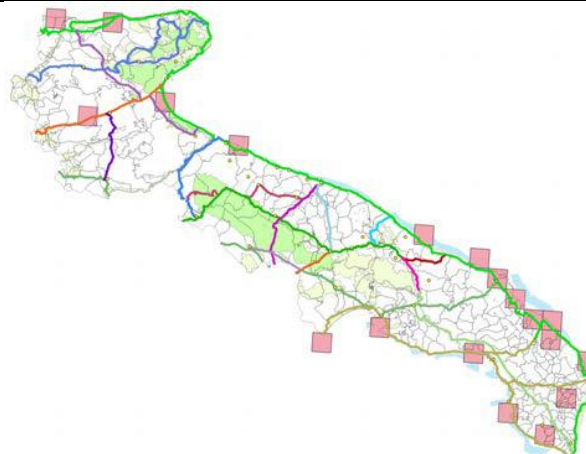


A189 Sterna zampenere *Gelochelidon nilotica*

Uccelli (specie di zone umide d'acqua dolce e canneti) \_ tratto da PRMC

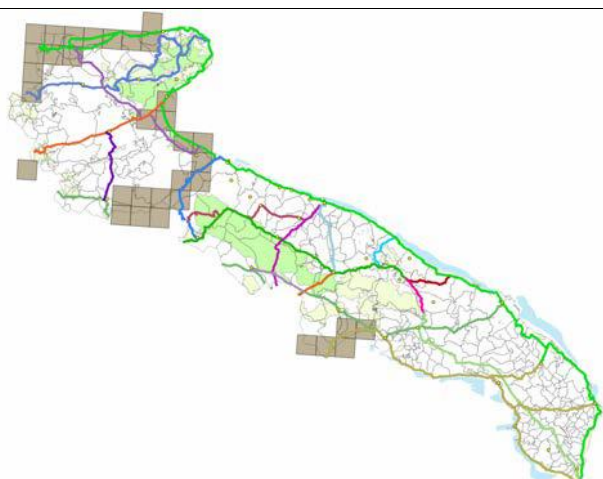


A026 Garzetta *Egretta garzetta*



A081 Falco di palude *Circus aeruginosus*





A229 Martin pescatore Alcedo atthis

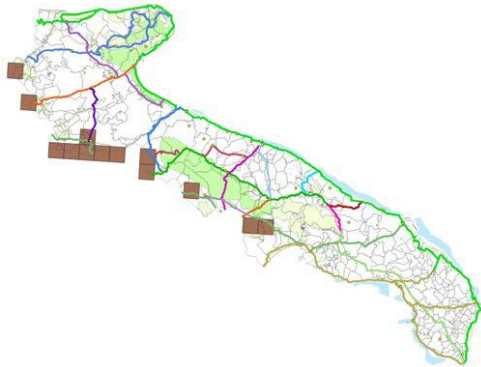
Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016, che dovranno essere applicate nell'attuazione del PMC all'interno delle aree SIC/ZPS. In fase di attuazione del PMC e, quindi, di valutazione di incidenza dei progetti relativi ai vari tratti delle ciclovie interessate, si dovrà verificare il puntuale rispetto di dette misure, anche mediante analisi di maggior dettaglio. Si sottolinea comunque il divieto generale, indicato nella prima misura sotto riportata, di realizzazione degli interventi nel periodo riproduttivo dell'avifauna (1 marzo - 15 luglio).



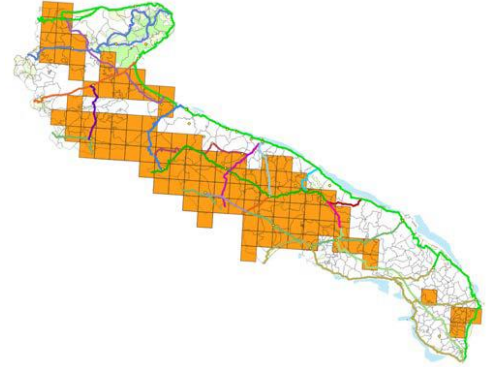
TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	Divieto nel periodo 1 marzo-15 luglio (durante il periodo riproduttivo dell'avifauna) di interventi di controllo ovvero gestione della vegetazione arborea, arbustiva e erbacea all'interno delle zone umide e delle garzaie, attraverso taglio, sfalcio, trinciatura, incendio, diserbo chimico, lavorazioni superficiali del terreno, fatti salvi interventi straordinari di gestione previa autorizzazione dell'Ente Gestore.	NO
RE	<i>Ardea purpurea, Botaurus stellaris, Ixobrychus minutus, Nycticorax nycticorax, Ardeola ralloides, Egretta garzetta, Plegadis falcinellus, Phalacrocorax pygmeus, Circus aeruginosus</i> : nei siti in cui sono presenti canneti di <i>Phragmites australis</i> o <i>Typha sp.pl.</i> , ma anche misti a boscaglie igrofile dominate da <i>Salix sp.pl.</i> obbligo, in caso di operazioni di taglio, di effettuare al di fuori del periodo riproduttivo mantenere inalterato almeno il 50% della superficie.	NO
RE	<i>Aythya nyroca</i> : obbligo di tutela dei siti occupati con divieto di modificazioni all'assetto ambientale (vegetazionale, geomorfologico, idrologico), che non siano finalizzate alla conservazione della specie.	SI
RE	<i>Nycticorax nycticorax, Ardeola ralloides, Egretta garzetta, Plegadis falcinellus, Phalacrocorax pygmeus, Egretta alba, Circus aeruginosus, Acrocephalus melanopogon</i> : salvaguardia dei canneti a <i>Phragmites australis</i> in zone umide con superficie di almeno 0,5 ha e loro mantenimento anche in periodo invernale, con obbligo di mantenere almeno il 50% del canneto non sfalcio in tutte le zone umide e i corsi d'acqua.	SI
RE	<i>Botaurus stellaris, Ixobrychus minutus, Nycticorax nycticorax, Ardeola ralloides, Egretta garzetta, Plegadis falcinellus, Phalacrocorax pygmeus, Ardea purpurea e Circus aeruginosus</i> : Divieto di sfalciare, diserbare, incendiare e, in generale, intervenire sui canneti in periodo riproduttivo (15 marzo-15 agosto).	NO
RE	<i>Botaurus stellaris, Ixobrychus minutus, Nycticorax nycticorax, Ardeola ralloides, Egretta garzetta, Plegadis falcinellus, Phalacrocorax pygmeus, Ardea purpurea, Aythya nyroca e Circus aeruginosus</i> : Obbligo di mantenimento dei livelli idrici di circa 30-50 cm nei canneti e nelle zone umide, evitando l'innalzamento delle acque e il disseccamento dei bacini durante il periodo riproduttivo (1 aprile-15 agosto; dal 1 marzo solo per il Tarabuso).	NO
RE	<i>Aythya nyroca e Botaurus stellaris</i> : Divieto di accesso al di fuori dei sentieri e con imbarcazioni nelle zone umide occupate dalle specie.	SI
RE	<i>Botaurus stellaris</i> : Divieto di realizzazione di opere e infrastrutture antropiche (ad esempio, edificazioni, strade, elettrodotti) ad una distanza inferiore a 1 Km dalle zone umide occupate dalla specie a scopo riproduttivo.	SI
RE	<i>Alcedo atthis</i> : Divieto di alterazione della morfologia naturale, con rive franate e piccole scarpate, nelle zone umide e lungo i corsi d'acqua, che non creino rischi idraulici.	SI

Misure regolamentari previste dal RR 6/2016 per gli uccelli - specie di zone umide d'acqua dolce e canneti.

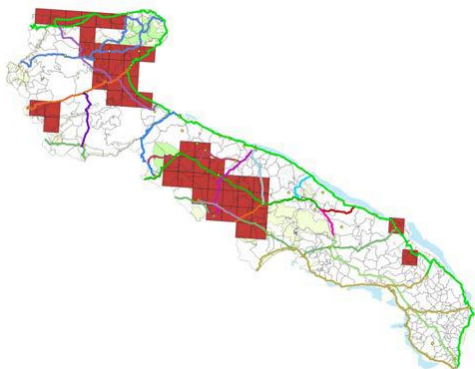
Uccelli (specie di ambienti steppici) \_ tratto da PRMC



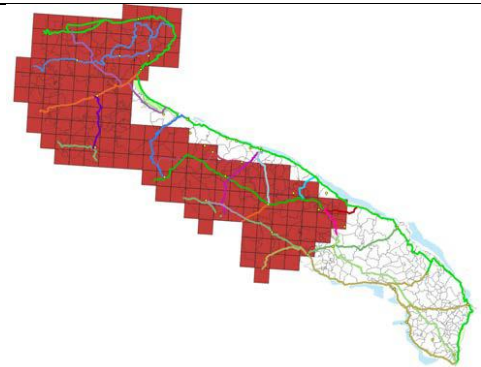
A074 Nibbio reale *Milvus milvus*



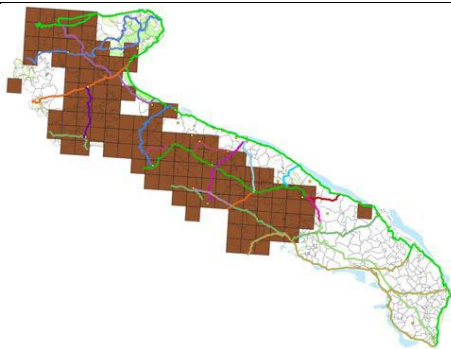
A095 Grillaio *Falco naumanni*



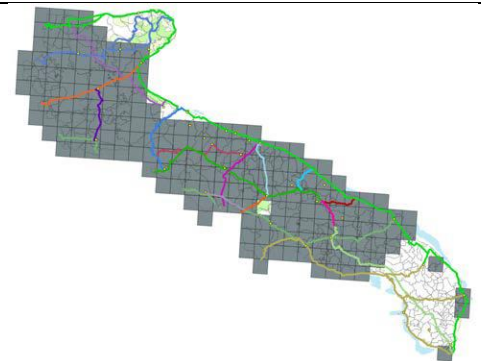
A133 Occhione *Burhinus oedicnemus*



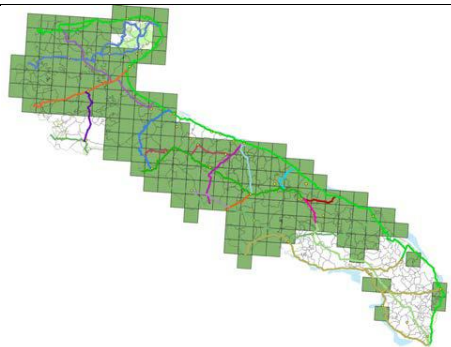
A224 Succiacapre *Caprimulgus europaeus*



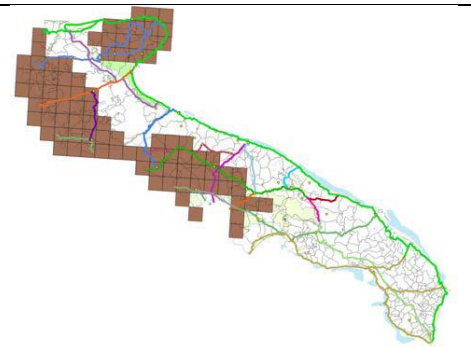
A231 Ghiandaia marina *Coracias garrulus*



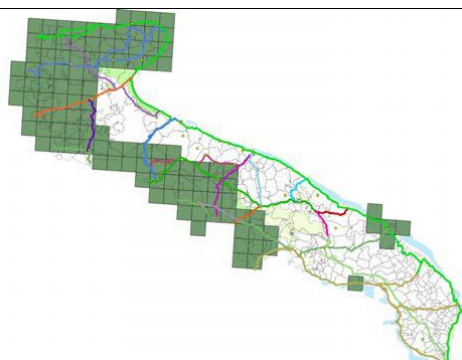
A242 Calandra *Melanocorypha calandra*



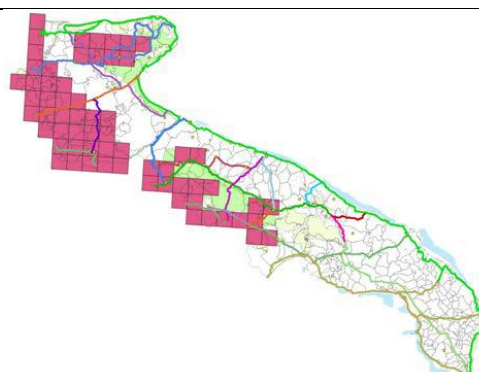
A243 Calandrella *Calandrella bachydactyla*



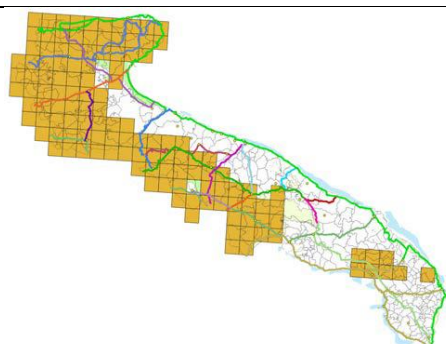
A246 Tottavilla *Lullula arborea*



A255 Calandro Anthus campestris



A338 Averla piccola Lanius collurio



A339 Averla cenerina Lanius minor

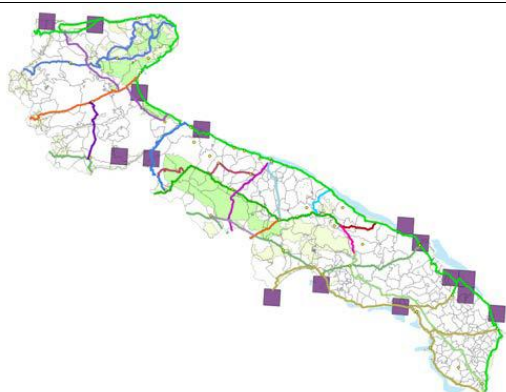
I tracciati delle ciclovie che interferiscono con le aree di potenziale presenza di queste specie di uccelli sono tutti. Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016 applicabili all'interno delle aree SIC/ZPS.

TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	<p><i>Falco naumanni</i>: Tutti gli interventi di manutenzione su edifici in cui sia accertata la presenza di nidi non possono essere eseguiti nel periodo 15 aprile – 30 luglio, fatte salve le opere urgenti e di pubblica sicurezza.</p> <p>Negli interventi su edifici esistenti devono essere conservati tutti i passaggi per i sottotetti, le cavità o nicchie utili ai fini della riproduzione.</p> <p>Nel caso di rifacimenti totali di tetti è necessario prevedere la presenza di tegole di ventilazione che consentano comunque l'accesso al Grillaio negli spazi sotto i coppi, nella misura di 1 tegola ogni 20 m<sup>2</sup> di copertura, con un minimo di 1 tegola. In presenza di sottotetti si deve prevedere l'installazione di nidi artificiali collocati all'intradosso del tetto. Per le nuove costruzioni di singoli edifici, le sopraelevazioni e gli ampliamenti di immobili esistenti, nel caso in cui la copertura venga realizzata con lastrico solare, devono essere posizionati nidi artificiali, nella misura di 1 nido ogni 10 m<sup>2</sup> di copertura, con un minimo di 1 nido. I nidi devono essere posizionati preferibilmente con esposizione a sud.</p>	SI
RE	Durante le pratiche agricole di taglio del foraggio e di mietitura dei cereali (orzo, avena, grano), nel caso di impiego di mezzi meccanici, obbligo di utilizzare la barra falciante a 10-15 cm dal suolo per il foraggio e almeno 15 cm dal suolo per i cereali..	NO
RE	Divieto di caccia all'allodola per evitare il rischio di confusione (look alike) con tottavilla, calandra e calandrella.	NO

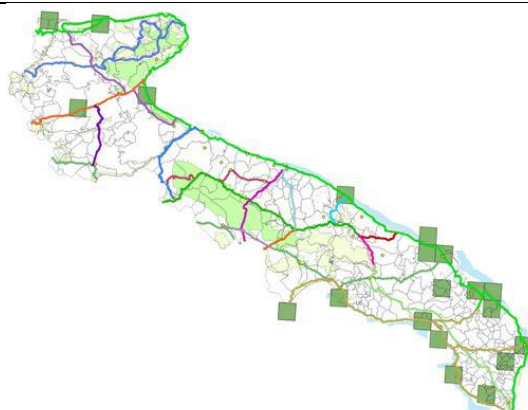
Misure regolamentari previste dal RR 6/2016 per gli uccelli - specie di ambienti steppici.



### Uccelli (specie di ambienti agricoli) \_ tratto da PRMC



A082 Albanella reale *Circus cyaneus*



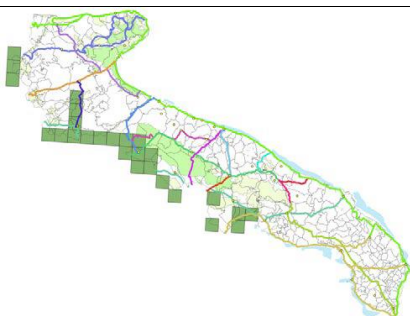
A140 Piviere dorato *Pluvialis apricaria*

Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016, anche se queste riguardano azioni non previste in sede di attuazione del PMC.

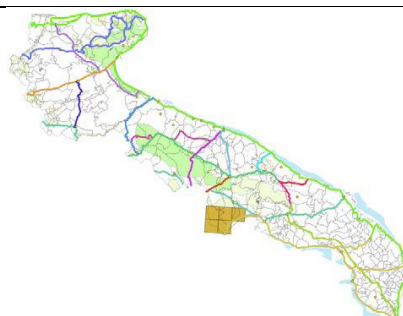
TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	Durante le pratiche agricole di taglio del foraggio e di mietitura dei cereali (orzo, avena, grano), nel caso di impiego di mezzi meccanici, obbligo di utilizzare la barra falciante a 10-15 cm dal suolo per il foraggio e almeno 15 cm dal suolo per i cereali.	NO
RE	Divieto di caccia all'allodola per evitare il rischio di confusione (look alike) con tottavilla, calandra e calandrella.	NO

Misure regolamentari previste dal RR 6/2016 per gli uccelli - specie di ambienti agricoli.

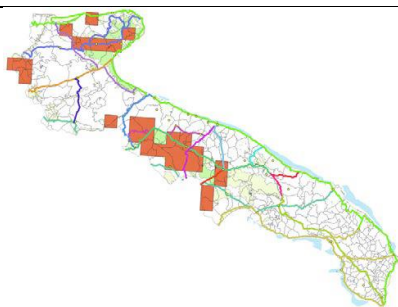
### Uccelli (specie di ambienti rupestri)\_ tratto da PRMC



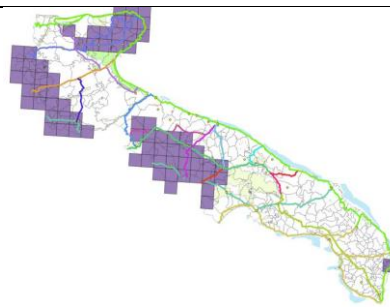
A073 Nibbio bruno *Milvus migrans*



A077 Capovaccaio *Neophron percnopterus*



A101 Lanario Falco biarmicus



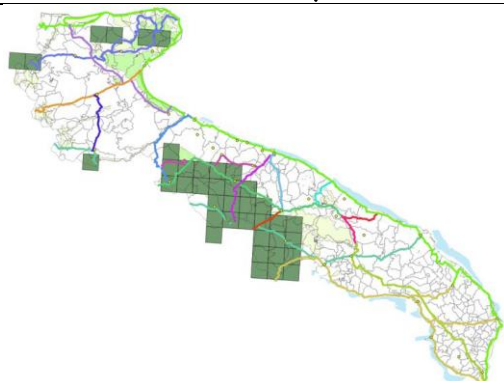
A103 Falco pellegrino Falco peregrinus

I tracciati delle ciclovie che interferiscono con le aree di potenziale presenza di queste specie di uccelli sono tutti. Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016 anche se queste riguardano azioni non previste in sede di attuazione del PMC.

TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	Divieto di realizzazione e installazione di strutture a supporto per l'attività di arrampicata libera, comprese le ferrate, sulle pareti rocciose in cui è accertata la nidificazione di <i>Neophron percnopterus</i> , <i>Falco biarmicus</i> , <i>Falco peregrinus</i> , <i>Bubo bubo</i> , <i>Ciconia nigra</i> , <i>Coracias garrulus</i> .	SI
RE	Divieto di sorvolo, parapendio, volo a vela, arrampicata libera o attrezzata sulle pareti rocciose nel periodo di nidificazione compreso dal 1 gennaio al 31 agosto. Sono fatte salve le operazioni connesse alla sicurezza pubblica.	NO
RE	Divieto di realizzazione di nuove linee elettriche in corrispondenza delle pareti rocciose.	SI
RE	Divieto di effettuare visite turistiche laddove è confermata la nidificazione e previa autorizzazione dell'Ente Gestore.	NO

Misure regolamentari previste dal RR 6/2016 per gli uccelli - specie di ambienti ruperstri.

#### Uccelli (specie di ambienti forestali) \_tratto da PRMC



A080 Biancone Circaetus gallicus

Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016, che dovranno essere applicate nell'attuazione del PMC all'interno delle aree SIC/ZPS. In fase di attuazione del PMC e, quindi, di valutazione di incidenza dei progetti relativi ai vari tratti delle ciclovie e velostazioni interessate si dovrà verificare il puntuale rispetto di dette misure, anche mediante analisi di maggior dettaglio.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>159 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	<i>Pernis apivorus, Milvus migrans, Milvus milvus</i> : Divieto di sorvolo, parapendio, volo a vela, trekking e fotografia naturalistica nelle aree di riproduzione durante il periodo di nidificazione dal 15 febbraio al 31 agosto. Sono fatte salve le operazioni connesse alla sicurezza pubblica.	SI
RE	<i>Dendrocopos medius, Dendrocopos leucotos</i> : Tutela rigorosa delle faggete in cui sono presenti le specie, con divieto di asportazione degli esemplari arborei morti, morenti o senescenti e di asportazione del sottobosco.	NO

**Misure regolamentari previste dal RR 6/2016 per gli uccelli - specie di ambienti forestali.**

## RIFERIMENTI NORMATIVI

### Quadro Normativo Comunitario

- ✓ Direttiva Habitat (92/43/CEE): Con l'adozione delle Direttive Habitat e Uccelli gli Stati Membri hanno consentito l'istituzione di Natura 2000, ossia una rete ecologica di aree destinate alla conservazione della biodiversità sul territorio dell'Unione Europea attraverso la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche
- ✓ Direttiva 97/62/CEE: Direttiva del Consiglio del 27 ottobre 1997 recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. GUCE n. L 305 del 08/11/1997.
- ✓ Direttiva Uccelli (2009/147/CE): La Direttiva Uccelli (2009/147/CE) concerne la conservazione degli uccelli selvatici. La Direttiva si pone come obiettivo primario la tutela di tutti gli uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio europeo. Quadro Normativo Nazionale
- ✓ Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357: Il recepimento della Direttiva Habitat in Italia è avvenuto con il DPR n.357/97 "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE" che "disciplina le procedure per l'adozione delle misure previste dalla Direttiva ai fini della salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali elencati nell'allegato A e delle specie della flora e della fauna indicate negli allegati B, D ed E." Gli allegati A e B del Regolamento sono stati modificati e gli elenchi inclusi aggiornati dal Decreto Ministeriale del 20 gennaio 1999 "Modificazioni degli allegati A e B del Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, in attuazione della Direttiva 97/62/CE del Consiglio, recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della Direttiva 92/43/CEE".
- ✓ Decreto Ministeriale 3 settembre 2002 n. 224: Il D.M. n. 224/02 "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000" è finalizzato all'attuazione della strategia comunitaria e nazionale rivolta alla salvaguardia della natura e della biodiversità, oggetto delle Direttive comunitarie Habitat (92/43/CEE) e Uccelli (79/409/CEE). Le linee guida costituiscono un supporto tecnico-normativo alla elaborazione di appropriate misure di conservazione funzionale e strutturale, tra cui i piani di gestione, per i siti della rete Natura 2000.
- ✓ Legge 3 Ottobre 2002, n. 221: Integrazioni alla legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di protezione della fauna selvatica e di prelievo venatorio, in attuazione dell'articolo 9 della direttiva 79/409/CEE.(GU n. 239 del 11 ottobre 2002).
- ✓ Decreto del Presidente della Repubblica 12 Mar o 2003, n. 120: Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. GU n. 124 del 30 maggio 2003, serie generale.
- ✓ Decreto Ministeriale 17 ottobre 2007 n. 224: Criteri minimi per la definizione delle misure di conservazione che garantiscono la coerenza ecologica della Rete Natura 2000 e l'adeguatezza della sua gestione sul territorio nazionale; favoriscono, inoltre, il mantenimento ed il ripristino di uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat di interesse comunitario e degli habitat di specie di interesse comunitario. Quadro Normativo Regionale

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>160 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ Regolamento Regionale 28/09/2005, n. 24: Il Regolamento Regionale 28/09/2005, n. 24 (BURP 4/10/2005 n. 124) detta le "Misure di conservazione relative a specie prioritarie di importanza comunitaria di uccelli selvatici nidificanti nei centri edificati ricadenti in proposti Siti di importanza Comunitaria (pSIC) ed in Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.)". Il regolamento prevede ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. n. 357/1997, così come modificato dall'art. 6 del D.P.R. n. 120/2003, che i proponenti dei piani e interventi ricadenti all'interno di SIC e ZPS, che possono avere incidenza significativa sugli stessi, devono necessariamente effettuare la Valutazione di Incidenza come previsto dall'art. 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE.
- ✓ Regolamento Regionale 4 settembre 2007, n. 22: Il Regolamento Regionale 4 settembre 2007, n. 22, (pubblicato nel BURP n. 126 del 10/09/2007) detta le misure di conservazione ai sensi delle direttive comunitarie 79/409 e 92/43 e del DPR 357/97 e successive modifiche ed integrazioni. Il testo normativo, concernente la gestione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) che formano la rete Natura 2000 in Puglia, è emanato in attuazione delle direttive 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 e 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992. Esso contiene le misure di conservazione e le indicazioni per la gestione, finalizzate a garantire la coerenza ecologica della Rete Natura 2000 e l'uniformità della gestione.
- ✓ Regolamento Regionale 22 dicembre 2008, n. 28 - Modifiche e integrazioni al Regolamento Regionale 18 luglio 2008, n. 15, in recepimento dei "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZCS) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)" introdotti con D.M. 17 ottobre 2007". Il regolamento, che abroga il precedente regolamento n. 22/07, concerne la gestione delle ZPS che formano la rete Natura 2000 in Puglia e contiene le misure di conservazione e le indicazioni per la gestione, finalizzate a garantire la coerenza ecologica della Rete Natura 2000 e l'uniformità della gestione.
- ✓ Regolamento Regionale 10 maggio 2016, n.6 - Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC). Il Regolamento ha ad oggetto Misure di Conservazione finalizzate al mantenimento e all'eventuale ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, dei siti, degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario, tenendo conto delle esigenze di sviluppo economico, sociale e culturale, nonché delle particolarità di ciascun sito, con l'obiettivo di garantire la coerenza della rete ecologica "Natura 2000".
- ✓ Regolamento Regionale 10 maggio 2017, n. 12 "Modifiche e Integrazioni al Regolamento Regionale 10 maggio 2016, n. 6 "Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC)"
- ✓ DGR N. 2442 del 21/12/2018 "Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella regione Puglia"
- ✓ DGR 24 luglio 2018, n. 1362 "Valutazione di incidenza ambientale. Articolo 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva n.92/43/CEE ed articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e smi. Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche e integrazioni alla D.G.R. n.304/2006".



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>161 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### PARTE IV: CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Questo capitolo mira a definire il contesto territoriale ed ambientale di riferimento, a prescindere dalle azioni e degli obiettivi che il Piano della Mobilità Ciclistica potrà mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali potenzialmente connesse al Piano della Mobilità Ciclistica.

Per la descrizione del contesto si propone di prendere in considerazione le seguenti componenti ambientali, seguita da una breve descrizione che ne sintetizza lo stato, che potranno essere direttamente interessate dalle azioni del Piano:

- **Qualità dell'aria**
- **Suolo**
- **Clima Acustico**
- **Mobilità**
- **Paesaggio e Patrimonio culturale architettonico e archeologico**
- **Ecosistemi e Aree Naturali e Rete Natura 2000**

La descrizione del contesto ambientale, partendo dalla rilevazione dello stato attuale, dovrà individuare altresì le potenziali relazioni causa-effetto fra le dinamiche socio-economiche e le componenti ambientali.

Le analisi di ciascuna componente sopradescritta è stata confrontata con il quadro delle conoscenze sviluppate all'interno dei recenti strumenti di governo del territorio della Regione Puglia, come il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) e i molti altri piani e programmi con connotazione ambientale.

Le analisi di contesto faranno riferimento altresì ai dati alle informazioni e indicatori contenuti nella Relazione sullo Stato dell'Ambiente redatta dall'ARPA e alle analisi degli indicatori ambientali contenute sul portale ARPA all'indirizzo <http://rsaonweb.weebly.com/>.

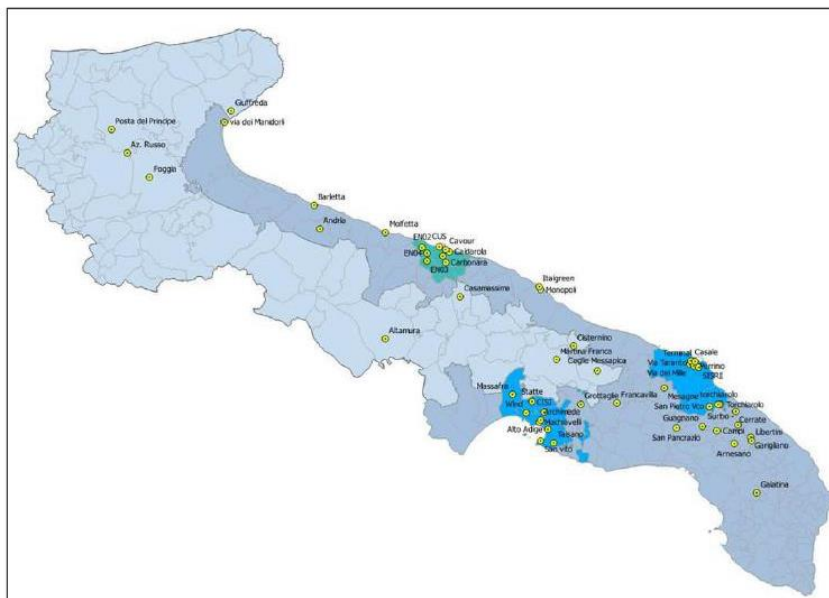
**Il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica non dovrà prevedere importanti nuovi interventi infrastrutturali, peraltro la maggior parte sono già stati sottoposti a valutazioni ambientali di altri piani.**



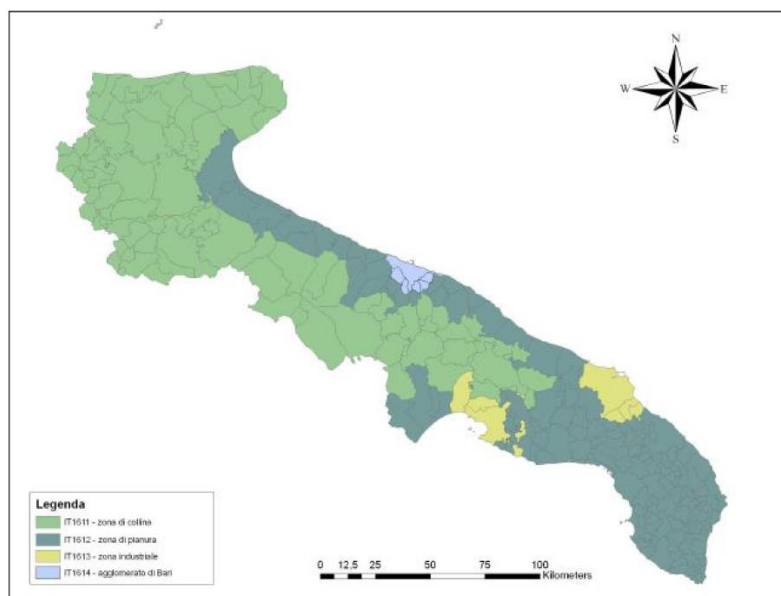
#### 4.1. Aria e fattori climatici

Il miglioramento della qualità dell'aria, avendo ripercussioni sulla salute dell'uomo e dell'ambiente, è considerato una priorità assoluta nei grandi centri urbani e rappresenta certamente una delle criticità ambientali più rilevanti.


Per la valutazione della qualità dell'aria, la Regione Puglia, attraverso ARPA, gestisce una rete di rilevamento costituita da stazioni di monitoraggio fisse distribuite omogeneamente sul territorio. Alla Rete Regionale di monitoraggio della Qualità dell'Aria, approvata con D.G.R. della Regione Puglia num. 2420/2013 e costituita da 53 stazioni, se ne affiancano altre di valenza locale. Tutte sono dotate di analizzatori automatici per la rilevazione in continuo degli inquinanti normati dal D. Lgs. 155/10: PM10, PM2.5, NOx, O3, Benzene, CO, SO2.



*Rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria*



Zonizzazione del territorio regionale per la qualità dell'aria

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>163 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### Quadro normativo limiti e valori di riferimento per la qualità dell'aria

La normativa di riferimento in materia di qualità dell'aria è il **D.Lgs. del 13 agosto 2010, n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa"**, entrato in vigore il 13 agosto 2010 e modificato dal D. Lgs. 250 del 24 dicembre 2012. Il decreto ha introdotto nuovi strumenti con l'obiettivo di contrastare più efficacemente l'inquinamento atmosferico. Oltre a fornire una metodologia di riferimento per la caratterizzazione delle zone (zonizzazione), definisce i valori di riferimento che permettono una valutazione della qualità dell'aria, su base annuale, in relazione alle concentrazioni dei diversi inquinanti. In particolare, i valori limite e di riferimento per i diversi inquinanti, sono:

Inquinante	Tipo di limite	Parametro statistico e periodo di mediazione	Valore
PM10 Particolato con diametro < 10 µm	Limite di 24h per la protezione della salute umana (da non superare più di 35 volte in 1 anno civile)	Media giornaliera	50 µg/m <sup>3</sup>
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m <sup>3</sup>
PM 2,5 Particolato con diametro <2,5 µm	Limite annuale	Media annuale	25 µg/m <sup>3</sup>
NO2 Biossido di azoto	Limite orario per la protezione della salute umana (da non superare più di 18 volte per anno civile)	Media oraria	200 µg/m <sup>3</sup>
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m <sup>3</sup>
	Soglia di allarme (valore misurato su 3h consecutive in un sito rappresentativo della qualità dell'aria)	Media oraria	400 µg/m <sup>3</sup>
O3 - Ozono	Valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana	Massimo giornaliero di 24 medie mobili su 8 ore	120 µg/m <sup>3</sup>
	Soglia di informazione	Media oraria	180 µg/m <sup>3</sup>
	Soglia di allarme	Media oraria	240 µg/m <sup>3</sup>
	Valore obiettivo a lungo termine per la protezione della vegetazione	AOT40 calcolato su valori medi orari da maggio a luglio	6000 µg/m <sup>3</sup> * h
CO - Monossido di carbonio	Limite per la protezione della salute umana	Massimo giornaliero di 24 medie mobili su 8 ore	10 mg/m <sup>3</sup>
C6H6 - Benzene	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	5 µg/m <sup>3</sup>
SO2 Biossido di zolfo	Limite orario per la protezione della salute umana (da non superare più di 24 volte per anno civile)	Media oraria	350 µg/m <sup>3</sup>
	Limite di 24h per la protezione della salute umana (da non superare più di 3 volte per anno civile)	Media giornaliera	125 µg/m <sup>3</sup>
	Soglia di allarme (valore misurato su 3h consecutive in un sito rappresentativo della qualità dell'aria)	Media oraria	500 µg/m <sup>3</sup>
Pb - Piombo	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	0,5 µg/m <sup>3</sup>
B(α)P - Benzo(α)pirene	Valore obiettivo	Media annuale	1,0 ng/m <sup>3</sup>
Ni - Nichel	Valore obiettivo	Media annuale	20,0 ng/m <sup>3</sup>
As - Arsenico	Valore obiettivo	Media annuale	6,0 ng/m <sup>3</sup>
Cd - Cadmio	Valore obiettivo	Media annuale	5,0 ng/m <sup>3</sup>

Fonte: Relazione annuale sulla Qualità dell'Aria in Puglia 2015

## Emissioni massicche annue

L'individuazione e la conoscenza delle fonti emmissive, nonché la disponibilità di dati, sono la base per la valutazione delle azioni per la tutela dell'ambiente e della salute umana.

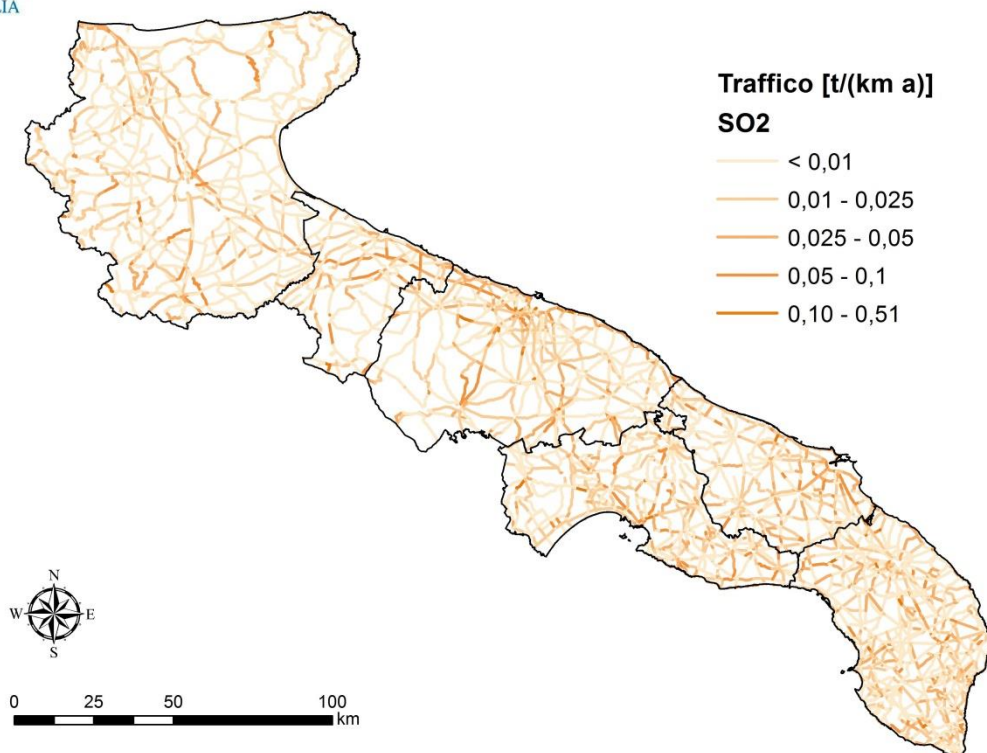
Si riportano nel seguito i risultati di uno studio condotto da IN.EM.AR. (INventario EMISSIONi ARia) sulle Emissioni del Comparto: **Trasporto stradale 2010**

**1) Trasporti stradali:** Automobili; Veicoli leggeri < 3,5 t; Veicoli pesanti > 3,5 t e autobus Motocicli e ciclomotori < 50 cm<sup>3</sup>; Motocicli > 50 cm<sup>3</sup>; Veicoli a benzina Emissioni evaporative; Pneumatici e uso dei freni.

A questo macrosettore appartengono le emissioni dovute alle automobili, ai veicoli leggeri e pesanti, ai motocicli e agli altri mezzi di trasporto su strada, comprendendo sia le emissioni dovute allo scarico che quelle da usura dei freni, delle ruote e della strada. Le emissioni per questo macrosettore riguardano principalmente ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), polveri sottili (PM<sub>10</sub>) e monossido di carbonio(CO). IN.EM.AR. (INventario EMISSIONi ARia)

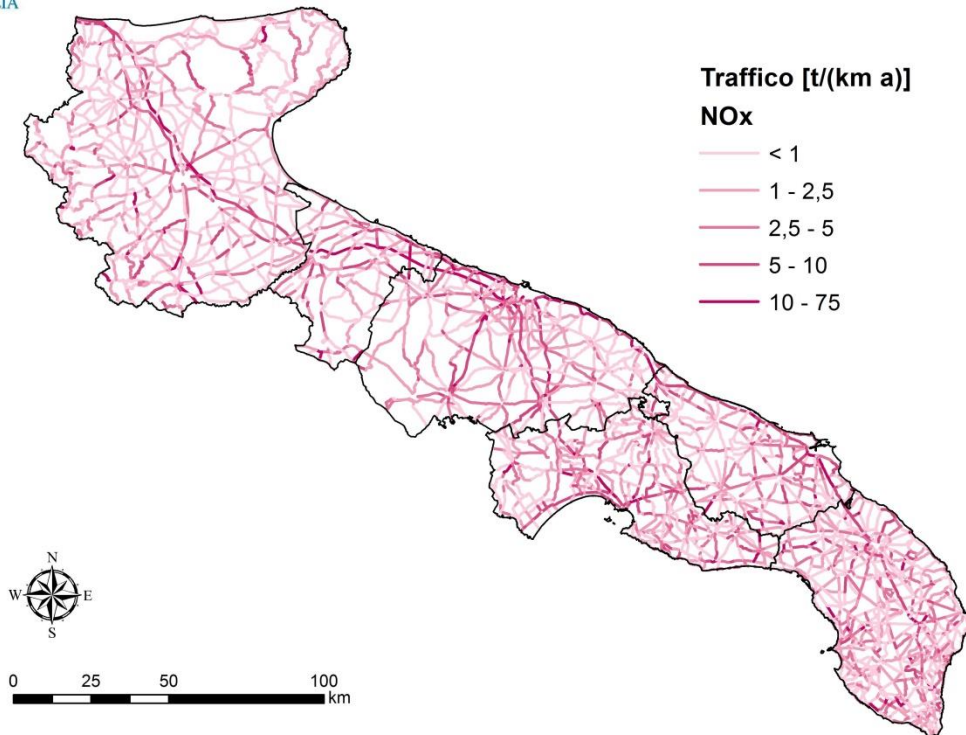
Mappe di elaborazione relative a SO<sub>2</sub> - NO<sub>x</sub> - PM<sub>10</sub> per l'anno 2010 (rev. 1)

Comparto Trasporti stradali



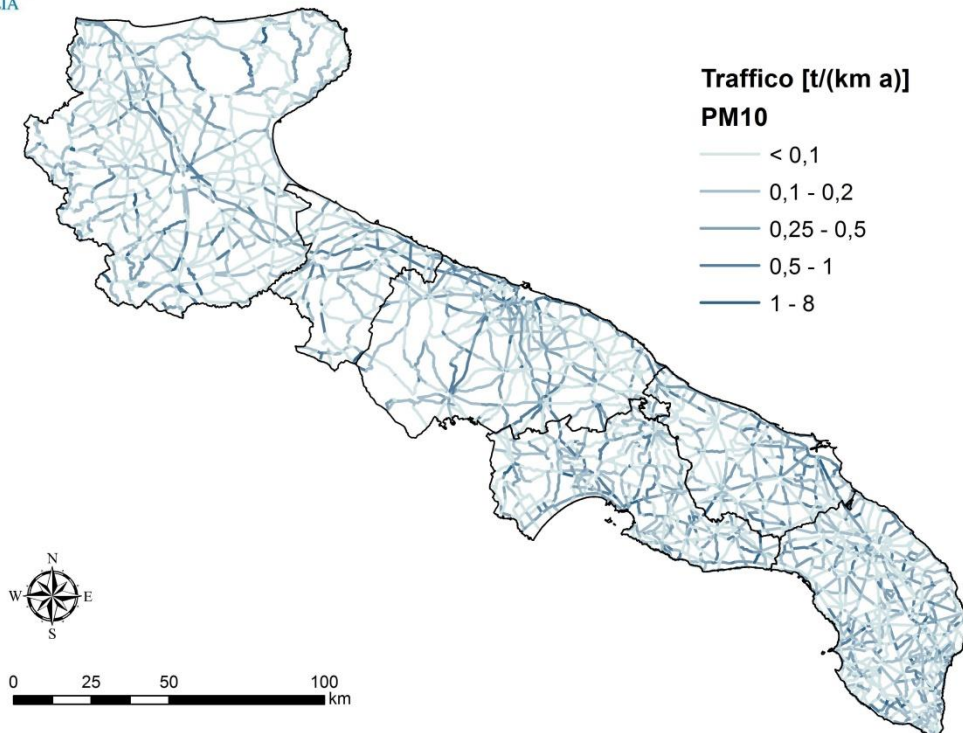
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010\_Emissioni\_Comparto\_Trasporto\_stradale\_SO2



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010\_Emissioni\_Comparto\_Trasporto\_stradale\_NOx



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010\_Emissioni\_Comparto\_Trasporto\_stradale\_PM10

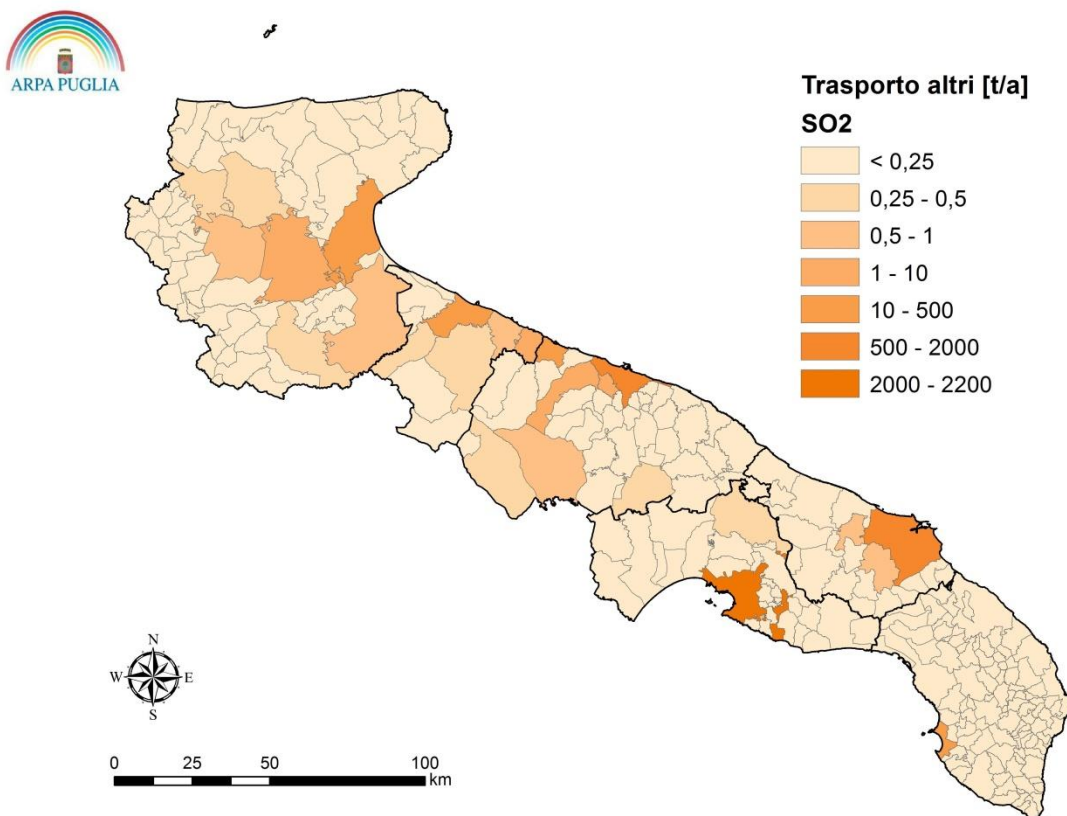
Si riportano nel seguito i risultati di uno studio condotto da IN.EM.AR. (INventario EMISSIONI ARia) sulle Emissioni del Comparto: **Altri Trasporti 2010**

## 2) Altri Trasporti (Ferrovia, Aerei, Navi, ecc.)

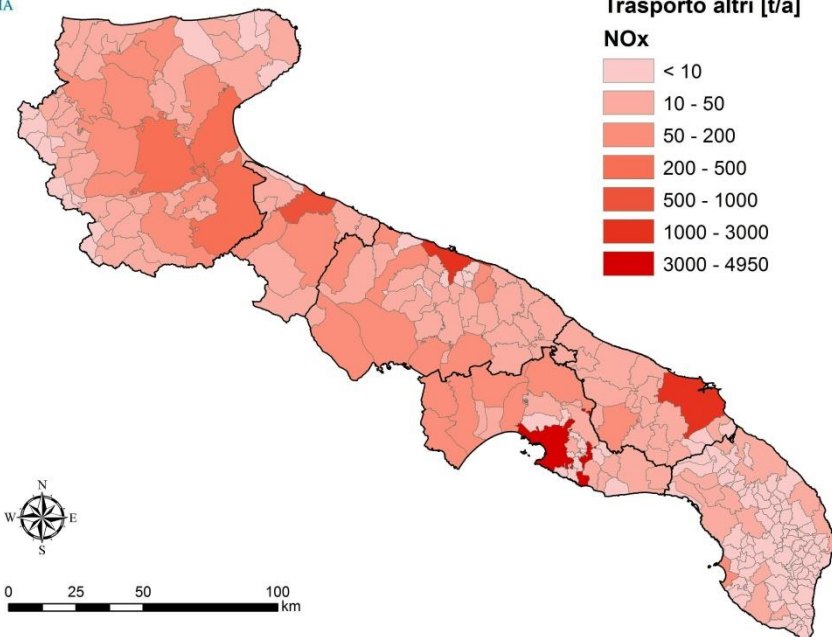
- Trasporti militari
- Ferrovie
- Vie di navigazione interne
- Attività marittime
- Traffico aereo
- Agricoltura
- Silvicoltura
- Industria (ruspe, ecc.).
- Giardinaggio ed altre attività domestiche (falciatrici, ecc.)
- Altri trasporti fuori strada

Mappe di elaborazione relative a SO<sub>2</sub> - NO<sub>x</sub> - PM<sub>10</sub> per l'anno 2010 (rev. 1)

Comparto Atri Trasporti

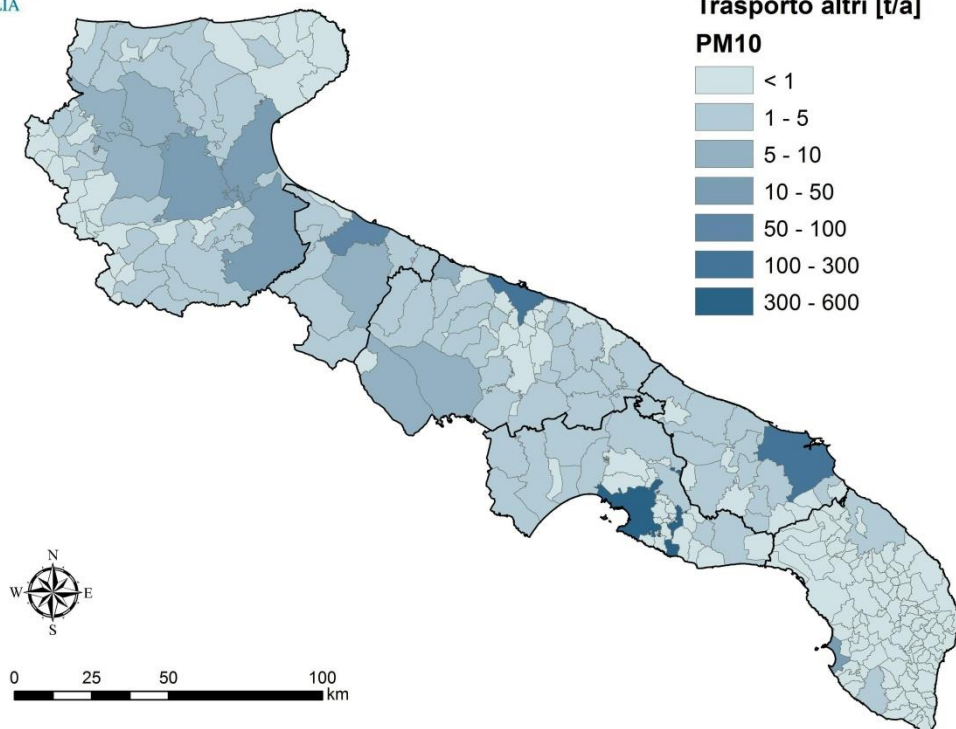


Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010\_Emissioni\_Comparto\_Altri\_Trasporti\_NOx



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010\_Emissioni\_Comparto\_Altri\_Trasporti\_PM10

INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2010 - INEMAR Puglia



Regione Puglia

**Totale emissione per Comune - Provincia di Taranto**



Codice Istat - Comune	CH4 (t)	CO (t)	CO2 (kt)	N2O (t)	NH3 (t)	COV (t)	NOx (t)	PM10 (t)	SO2 (t)	CO2_eq (kt)	SOST_AC (kt)	PREC_OZ (t)
73001 Avetrana	41,26	765,83	45,76	4,09	9,28	230,60	221,70	74,45	3,34	52,50	5,47	585,89
73002 Carosino	23,10	231,00	11,24	1,02	1,70	98,19	46,76	20,67	1,07	16,41	1,15	180,97
73003 Castellaneta	1.817,67	1.973,35	76,31	46,85	266,93	820,85	453,49	173,62	10,10	140,23	25,88	1.616,61
73004 Crispiano	195,86	1.129,05	47,79	15,28	79,11	352,97	199,13	83,82	6,12	65,50	9,17	722,84
73005 Faggiano	32,64	293,33	13,91	1,68	7,34	99,01	54,82	21,31	3,13	17,43	1,72	198,61
73006 Fragagnano	20,45	287,91	23,69	1,42	2,88	100,53	118,15	26,45	1,51	28,10	2,79	276,62
73007 Ginosa	210,60	1.833,59	68,99	19,40	92,06	885,79	403,86	182,57	8,56	94,15	14,46	1.583,14
73008 Grottaglie	6.969,00	2.029,94	116,21	9,98	33,11	640,21	481,62	152,95	15,38	286,91	12,90	1.548,64
73009 Laterza	905,31	813,76	81,62	65,10	405,14	530,62	390,87	68,57	7,80	130,73	32,57	1.109,67
73010 Leporano	26,35	378,35	19,02	1,56	2,52	162,30	70,12	36,58	2,12	25,08	1,74	289,83
73011 Lizzano	58,51	756,35	21,98	2,98	9,94	226,76	111,30	63,19	4,52	30,84	3,15	446,56
73012 Manduria	3.526,88	2.705,16	119,13	12,54	116,53	793,29	518,03	215,98	15,40	217,42	18,60	1.772,23
73013 Martina Franca	1.325,35	2.314,68	145,19	88,35	519,14	1.670,36	687,89	174,20	16,38	232,46	46,00	2.782,76
73014 Maruggio	46,75	843,64	31,83	2,58	6,98	226,89	153,14	62,73	5,42	37,18	3,91	507,18
73015 Massafra	5.195,00	2.148,58	120,73	19,04	90,49	981,21	734,07	176,91	17,90	256,68	21,84	2.185,85
73016 Monteiasi	23,93	188,78	10,54	1,22	4,27	86,23	45,55	16,92	0,91	14,99	1,27	162,89
73017 Montemesola	19,77	229,38	21,37	1,60	3,01	72,53	82,74	23,47	12,48	25,00	2,37	198,98
73018 Monteparano	7,84	90,66	6,12	0,48	0,63	40,92	25,92	8,13	0,44	8,00	0,61	82,62
73019 Mottola	1.570,64	1.890,81	98,03	95,74	653,95	940,54	594,35	181,68	10,54	171,33	51,72	1.895,62
73020 Palagianello	51,98	600,29	27,55	4,47	12,95	219,19	155,46	52,80	2,29	35,15	4,21	475,61
73021 Palagianio	89,63	1.361,08	132,36	9,51	20,51	418,67	454,11	131,73	34,03	147,63	12,14	1.123,66
73022 Pulsano	40,53	517,56	36,67	2,41	3,04	223,53	134,94	51,10	3,27	45,37	3,21	445,65
73023 Roccaforzata	6,01	79,74	5,22	0,39	0,45	31,20	18,13	8,58	0,39	6,67	0,43	62,17
73024 San Giorgio Ionico	42,30	483,63	31,25	2,30	3,41	227,30	132,05	43,74	3,64	43,12	3,19	442,19
73025 San Marzano di San Giuseppe	34,88	378,37	18,78	1,80	4,34	141,89	88,65	38,21	1,76	26,10	2,24	292,15
73026 Sava	53,12	771,07	38,97	3,38	4,60	295,37	180,00	64,37	5,05	51,99	4,34	600,53
73027 Taranto	14.890,54	248.962,47	19.152,69	197,40	232,97	5.091,89	20.127,27	3.509,07	13.833,66	19.657,07	883,57	57.241,49
73028 Torricella	30,39	509,19	16,59	2,42	5,71	183,09	81,36	51,90	2,06	20,74	2,17	338,78
73029 Statte	136,76	1.953,41	30,78	4,17	23,86	354,74	184,02	106,14	12,54	44,30	5,80	796,04
Provincia Taranto	37.393,06	276.520,94	20.570,33	619,16	2.616,85	16.146,63	26.949,46	5.821,87	14.041,81	21.929,09	1.178,61	79.965,78

**Nota:**

I dati rappresentano le emissioni massicce annue e non i dati di monitoraggio di qualità dell'aria (immissioni)

Non sono comprese le emissioni di CO2 derivanti da combustione di biomasse e incendi forestali

La quota di emissione maggiore dei COV del comparto Agricoltura ha origine Biogeniche

Si fa presente che i dati disaggregati a livello comunale costituiscono una estrapolazione dei valori di emissione con specifiche limitazioni scientifiche e metodologiche. Pertanto gli Enti locali che vorranno utilizzarli per la redazione di Piani e/o Programmi finalizzati alla riduzione delle emissioni, sono invitati, per la loro corretta interpretazione, a richiedere la collaborazione di Arpa Puglia.

Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

<http://www.inemar.arpa.puglia.it>

EMISSIONI IN ATMOSFERA 2010

Parametri di ricerca	
Anno:	2010
Comparto Emissivo:	Trasporti Stradali
Categoria Inquinanti:	Convenzionali e Gas Serra
Inquinante:	Tutti
Provincia:	Taranto
Comune:	Ginosa
Data Elaborazione:	01/05/2019
Versione Dati:	Inventario 2010 rev.1
Tabella dei risultati	

Provincia	Comune	[SO2 (t)]	[NOx (t)]	[COV (t)]	[CH4 (t)]	[CO (t)]	[CO2 (kt)]	[N2O (t)]	[NH3 (t)]
Taranto	Ginosa	1,65	290,61	69,41	4,46	361,16	52,87	1,72	2,94





#### Parametri di ricerca

Anno: 2010  
Comparto Emissivo: Trasporti Stradali  
Categoria Inquinanti: Diossine e IPA  
Inquinante: Tutti  
Provincia: Taranto  
Comune: Ginosola  
Data Elaborazione: 01/05/2019  
Versione Dati: Inventario 2010 rev.1

#### Tabella dei risultati

Provincia	Comune	[DIOX (TCDDe) (mg)]	[BaP (kg)]	[IPA-CLTRP (kg)]
Taranto	Ginosola	N.D.	N.D.	1,25

#### Parametri di ricerca

Anno: 2010  
Comparto Emissivo: Trasporti Stradali  
Categoria Inquinanti: Polveri  
Inquinante: Tutti  
Provincia: Taranto  
Comune: Ginosola  
Data Elaborazione: 01/05/2019  
Versione Dati: Inventario 2010 rev.1

#### Tabella dei risultati

Provincia	Comune	[PM10 (t)]	[PTS (t)]
Taranto	Ginosola	23,71	28,18

#### Parametri di ricerca

Anno: 2010  
Comparto Emissivo: Trasporti Stradali  
Categoria Inquinanti: Temi Ambientali  
Inquinante: Tutti  
Provincia: Taranto  
Comune: Ginosola  
Data Elaborazione: 01/05/2019  
Versione Dati: Inventario 2010 rev.1

#### Tabella dei risultati

Provincia	Comune	[CO2_eq (kt)]	[SOST_AC (kt)]	[PREC_OZ (t)]
Taranto	Ginosola	53,49	6,54	463,75

	<b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>170 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013 - INEMAR Puglia**  
 Regione Puglia

**Totale emissione per Comune - Provincia di Taranto (Fonte: INEMAR)**

COMUNE	SOx (t/a)	NOx (t/a)	COV (t/a)	CH4 (t/a)	CO (t/a)	CO2 (kt/a)	N2O (t/a)	NH3 (t/a)	PM2.5 (t/a)	PM10 (t/a)	PTS (t/a)	CO2 eq (kt/a)	PREC O3 (t/a)	SOST ACIDIF. (kt/a)
Avetrana	0,5	76,7	69,7	18,4	186,4	18,8	1,6	4,3	10,2	13,3	14,6	19,7	184,0	1,9
Carosino	0,8	30,7	78,7	25,1	198,8	12,2	1,0	2,4	11,1	11,8	12,7	13,1	138,4	0,8
Castellaneta	4,4	204,5	301,0	1.013,8	880,4	52,1	47,9	301,5	49,7	58,2	66,1	88,3	661,5	22,3
Crispiano	6,3	122,2	190,6	265,0	992,6	35,8	15,3	96,3	19,8	47,7	65,8	46,1	452,5	8,5
Faggiano	11,6	26,6	39,6	29,2	291,3	13,3	1,6	6,8	4,5	5,4	7,3	14,5	104,6	1,3
Fragagnano	0,9	40,9	58,2	16,7	132,0	13,7	0,8	1,7	6,7	7,5	8,6	14,3	122,9	1,0
Ginosola	7,2	182,4	499,4	251,8	1.403,8	47,8	17,1	79,5	64,0	89,0	107,4	58,4	880,0	8,9
Grottaglie	7,0	279,0	390,1	190,6	1.343,4	72,7	7,0	22,4	51,6	73,7	88,7	78,8	880,8	7,6
Laterza	4,4	163,2	264,6	1.379,9	663,0	39,9	78,3	556,0	21,3	45,5	65,8	93,2	555,9	36,4
Leporano	1,1	31,8	146,9	31,7	368,3	12,3	1,4	2,6	22,9	24,2	25,7	13,4	226,6	0,9
Lizzano	1,2	46,2	115,8	42,0	312,8	17,8	2,5	5,5	16,0	18,0	19,6	19,4	207,2	1,4
Manduria	7,9	229,0	465,4	148,0	1.461,2	71,8	9,4	36,1	61,6	94,2	115,9	77,8	907,6	7,3
Martina Franca	6,3	410,3	507,0	2.022,8	1.369,2	128,9	115,6	799,9	63,8	77,1	90,8	207,3	1.186,6	56,2
Maruggio	0,8	27,9	97,0	20,1	249,9	12,0	1,9	4,4	15,0	16,1	17,2	13,0	158,8	0,9
Massafra	8,5	321,1	448,6	415,5	1.125,8	75,9	17,4	105,8	53,3	62,8	70,8	90,1	970,0	13,5
Monteciasì	0,5	26,8	60,9	46,2	163,9	10,4	2,3	6,6	9,1	9,7	10,6	12,1	112,3	1,0
Montemesola	0,8	19,6	34,0	19,0	97,8	8,5	0,9	1,8	4,8	6,7	7,5	9,2	68,9	0,6
Monteparano	0,3	16,7	27,8	8,4	76,3	6,8	0,4	0,5	4,3	4,7	5,0	7,1	56,7	0,4
Mottola	24,3	493,5	757,5	2.573,1	4.028,5	76,9	120,3	945,6	95,1	209,7	285,4	168,3	1.838,7	67,1
Palagianello	1,8	77,5	75,4	54,0	316,1	21,2	3,3	13,1	10,6	16,3	20,5	23,3	205,5	2,5
Palagianò	9,8	187,6	205,2	77,6	666,2	82,4	5,2	14,0	32,6	51,4	67,4	85,6	508,4	5,2
Pulsano	1,5	43,9	195,9	53,4	484,2	17,2	2,1	2,2	29,7	31,2	33,1	19,0	303,6	1,1
Roccaforzata	0,2	10,7	21,6	5,7	58,5	5,5	0,3	0,5	3,2	3,6	3,9	5,7	41,2	0,3
San Giorgio Ionico	2,3	92,0	164,0	54,9	434,9	32,4	2,5	3,3	21,7	23,6	25,9	34,4	324,8	2,3
San Marzano di San Giuseppe	1,0	36,2	100,5	34,6	265,9	15,0	1,4	4,6	14,3	17,2	18,3	16,2	174,4	1,1
Sava	2,4	84,1	204,6	49,5	508,0	31,1	2,3	4,6	24,9	26,8	29,3	32,9	363,7	2,2
Taranto	12.755,9	12.218,0	4.949,2	9.666,6	91.950,5	14.601,8	157,1	206,4	965,9	1.292,8	2.110,7	14.853,6	30.105,0	676,4
Torricella	1,4	35,0	160,9	30,1	399,2	10,4	1,7	1,8	25,8	27,9	30,0	11,5	247,9	0,9
Statte	3,3	103,8	126,2	47,9	377,5	33,9	3,5	7,5	17,7	22,9	26,7	36,0	295,1	2,8
<b>Provincia di Taranto</b>	<b>12.874</b>	<b>15.638</b>	<b>10.757</b>	<b>18.591</b>	<b>110.806</b>	<b>15.579</b>	<b>622</b>	<b>3.238</b>	<b>1.731</b>	<b>2.389</b>	<b>3.451</b>	<b>16.162</b>	<b>42.284</b>	<b>933</b>

**Nota:**  
 I dati rappresentano le emissioni massiche annue e non i dati di monitoraggio di qualità dell'aria (immissioni)  
 Non sono comprese le emissioni di CO2 derivanti da combustione di biomasse e incendi forestali  
 La quota di emissione maggiore dei COV del comparto Agricoltura ha origine Biogeniche  
 SNAP (Selected Nomenclature for Air Pollution) è la nomenclatura utilizzata a livello europeo (EMEP-CORINAIR) che classifica le attività emissive di riferimento per la realizzazione degli inventari delle emissioni in atmosfera  
 Si fa presente che i dati disaggregati a livello comunale costituiscono una estrapolazione dei valori di emissione con specifiche limitazioni scientifiche e metodologiche.  
 Pertanto gli Enti locali che vorranno utilizzarli per la redazione di Piani e/o Programmi finalizzati alla riduzione delle emissioni, sono invitati, per la loro corretta interpretazione, a richiedere la collaborazione di Arpa Puglia.  
 N.D.: Dato non disponibile


**Fonte:** Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2013  
<http://www.inemar.arpa.puglia.it>

## EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013

Dall'analisi dei dati disponibili è possibile rilevare che gran parte delle emissioni sono costituite da CO. Inoltre valutando il contributo che ciascun comparto fornisce all'emissione degli inquinanti considerati, si riscontra che i trasporti stradali emettono il maggior quantitativo di CO, CO2, NOx, CO2 eq, sostanze acidificanti e precursori dell'ozono; l'agricoltura di CH4, N2O, NH3 e COV; il riscaldamento di SO2.

### 4.1.1 Il parco veicolare circolante

Il settore dei trasporti legato al tema della mobilità sostenibile è tra gli argomenti di maggiore dibattito in ambito locale, nazionale e internazionale. *"Il settore dei trasporti produce oltre il 49% delle emissioni di*

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>171 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*polveri sottili (PM10) in Italia, di cui oltre il 65% di queste deriva dal trasporto stradale, inoltre, in Puglia queste cifre sono rispettivamente pari al 20% ca., di cui al trasporto stradale è attribuibile il 75%. Il sistema dei trasporti stradali è, quindi, uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico insieme alle attività industriali e al riscaldamento."*

Il progressivo aumento dei mezzi di trasporto stradale, soprattutto privato determina significativi impatti ambientali su diverse matrici.

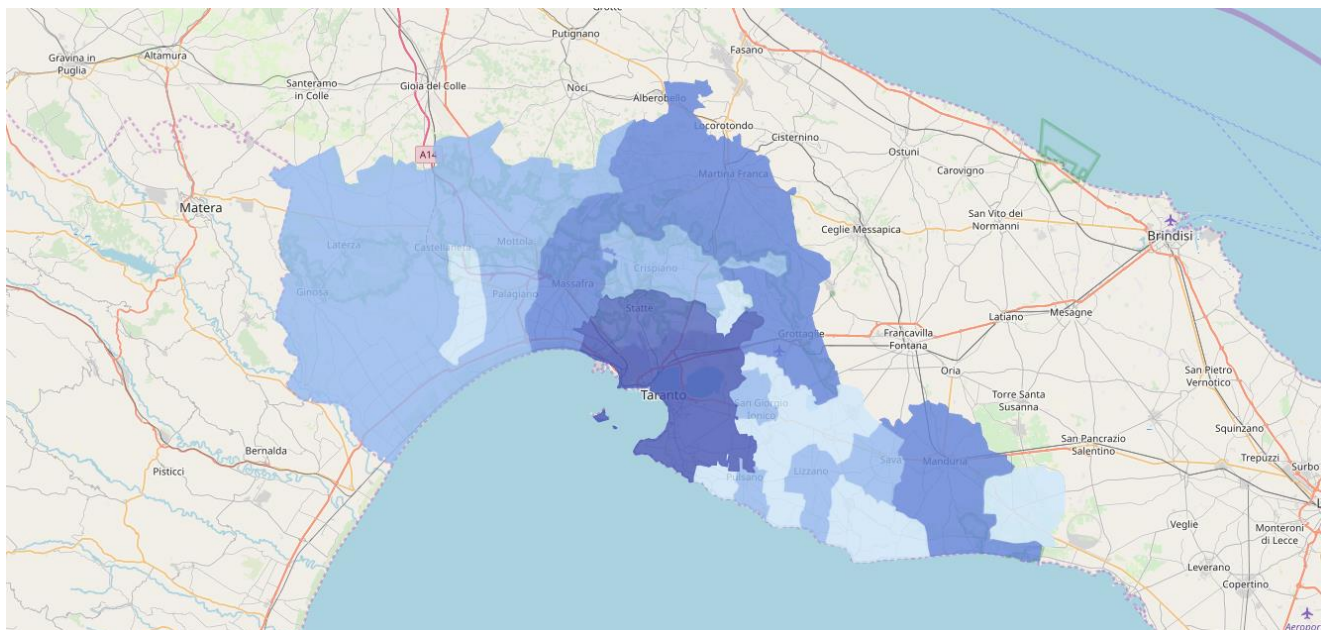
Il parco veicolare circolante fornisce il quadro complessivo delle potenziali pressioni ambientali che scaturiscono dal trasporto stradale.

I dati relativi alla consistenza del parco veicolare, tratti dagli studi ACI, sono la rappresentazione del parco veicolare italiano che l'ACI mette a disposizione di chi, per motivi di studio o di lavoro, abbia necessità di trarne le dovute informazioni. Si riporta di seguito la consistenza del parco veicolare della Provincia di Taranto e del Comune di Ginosola.

#### Parco veicolare Comune di Ginosola

Auto, moto e altri veicoli									
Anno	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti	
2004	10.313	821	8	1.228	191	64	12.625	461	
2005	10.590	892	8	1.270	200	68	13.028	474	
2006	10.939	939	7	1.319	216	64	13.484	488	
2007	11.234	1.009	8	1.373	231	66	13.921	498	
2008	11.526	1.109	10	1.394	234	70	14.343	509	
2009	11.719	1.189	9	1.389	180	69	14.555	517	
2010	11.990	1.252	7	1.420	187	73	14.929	526	
2011	12.115	1.298	8	1.458	185	70	15.134	536	
2012	12.134	1.330	8	1.462	194	66	15.194	538	
2013	12.228	1.366	8	1.462	196	74	15.334	536	
2014	12.259	1.359	10	1.472	195	75	15.370	540	
2015	12.352	1.379	11	1.491	211	79	15.523	546	
2016	12.549	1.414	10	1.522	225	81	15.801	557	

L'incremento dei veicoli dal 2004 al 2016 è di circa 2.976. La consistenza del parco veicolare nel Comune di Ginosola è di circa 15.801 veicoli di cui 12.549 sono autovetture




Parco Auto Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

Dettaglio veicoli commerciali e altri - 2016								
Anno	Autocarri Trasporto Merci	Motocarri Quadricicli Trasporto Merci	Rimorchi Semirimorchi Trasporto Merci	Autoveicoli Speciali	Motoveicoli Quadricicli Speciali	Rimorchi Semirimorchi Speciali	Trattori Stradali Motrici	Altri Veicoli
2004	998	140	90	107	0	84	64	0
2005	1.040	137	93	114	1	85	68	0
2006	1.083	135	101	117	15	84	64	0
2007	1.136	132	105	124	24	83	66	0
2008	1.152	131	111	119	30	85	70	0
2009	1.158	131	100	129	31	20	69	0
2010	1.188	127	105	132	31	24	73	0
2011	1.238	120	100	132	31	22	70	0
2012	1.242	116	104	138	35	21	66	0
2013	1.243	113	106	138	37	21	74	0
2014	1.248	113	111	134	40	21	75	0
2015	1.261	109	121	145	42	24	79	0
2016	1.283	107	132	156	46	23	81	0

### Parco Veicolare Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

Pos	Comune	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti
1	<u>Martina Franca</u>	30.938	3.666	32	3.944	570	75	39.225	631
2	<u>Avetrana</u>	4.223	405	10	656	42	24	5.360	630
3	<u>Maruggio</u>	3.278	291	4	336	26	0	3.935	619
4	<u>Manduria</u>	19.396	1.795	25	2.205	232	40	23.693	618
5	<u>San Giorgio Ionico</u>	9.160	1.055	3	700	130	22	11.070	602
6	<u>Sava</u>	9.663	785	1	1.420	111	10	11.990	600
7	<u>Fragagnano</u>	3.147	287	4	417	59	6	3.920	597
8	<u>Crispiano</u>	8.079	982	18	799	163	35	10.076	587
9	<u>Carosino</u>	4.112	493	3	320	36	22	4.986	584
10	<u>Pulsano</u>	6.619	926	3	605	82	2	8.237	579
11	<u>Leporano</u>	4.646	754	6	342	40	3	5.791	574
12	<u>Castellaneta</u>	9.768	1.142	24	994	156	14	12.098	571
13	<u>Faggiano</u>	2.025	237	1	314	52	3	2.632	571
14	<u>Massafra</u>	18.690	3.015	29	2.667	372	122	24.895	567
15	<u>Monteparano</u>	1.363	182	8	108	20	3	1.684	567
16	<u>Lizzano</u>	5.704	643	7	567	64	0	6.985	565
17	<u>Montemesola</u>	2.171	230	18	278	63	2	2.762	559
18	<u>Toricella</u>	2.343	269	4	464	27	9	3.116	558
19	<u>Ginosa</u>	12.549	1.414	10	1.522	225	81	15.801	557
20	<u>Grottaglie</u>	17.839	2.330	61	1.215	158	14	21.617	555
21	<u>San Marzano di San Giuseppe</u>	5.085	431	9	681	142	49	6.397	549
22	<u>Mottola</u>	8.613	1.012	14	848	149	31	10.667	542
23	<u>Taranto</u>	107.574	15.764	575	7.012	1.619	313	132.857	539
24	<u>Monteiasi</u>	2.989	364	8	191	36	2	3.590	532
25	<u>Roccaforzata</u>	956	115	1	56	12	0	1.140	523
26	<u>Palagianò</u>	8.366	1.085	51	898	136	23	10.559	518
27	<u>Laterza</u>	7.838	713	25	934	138	67	9.715	514
28	<u>Palagianello</u>	3.851	362	45	453	71	25	4.807	491

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>174 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

29	<b>Statte</b>	6.208	762	8	420	154	30	7.582	447
----	---------------	-------	-----	---	-----	-----	----	-------	-----

#### 4.12. INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Gli interventi previsti dal Piano della Mobilità Ciclistica puntano alla riduzione della pressione automobilistica a favore dell'uso della bicicletta e contribuiscono in maniera diretta alla riduzione complessiva delle emissioni in atmosfera del sistema dei trasporti, favorendo un miglioramento della qualità dell'aria e in generale della qualità della vita nel contesto urbano.

#### 4.13 MONITORAGGIO

Il monitoraggio degli effetti del Piano della Mobilità Ciclistica sulla componente aria e fattori climatici potrà essere fatta mediante l'analisi delle rilevazioni periodiche della qualità dell'aria gestita da ARPA. Ulteriori monitoraggi di maggiore precisione potrebbero essere condotti prevedendo la rilevazione periodica della qualità dell'aria in punti differenti della città.

Tale monitoraggio dovrà essere opportunamente vagliato dal comune di Ginosa, in collaborazione con ARPA, anche in relazione alle disponibilità di bilancio dell'Amministrazione comunale.

Indicatori :

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Aria	PM10 : Concentrazione media annua/giornaliera	µg/m <sup>3</sup>	ARPA
	PM10 : N. superamenti concentr. soglia	numero	ARPA
	NO2: concentraz. Media annua	µg/m <sup>3</sup>	ARPA
	Benzo(a)pirene:concentraz. media annua	µg/m <sup>3</sup>	ARPA
	Metalli pesanti: concentr. media annua	µg/m <sup>3</sup>	ARPA
	PM2.5: concentr. media annua	µg/m <sup>3</sup>	ARPA
	SOx: concentraz. media giornaliera	µg/m <sup>3</sup>	ARPA

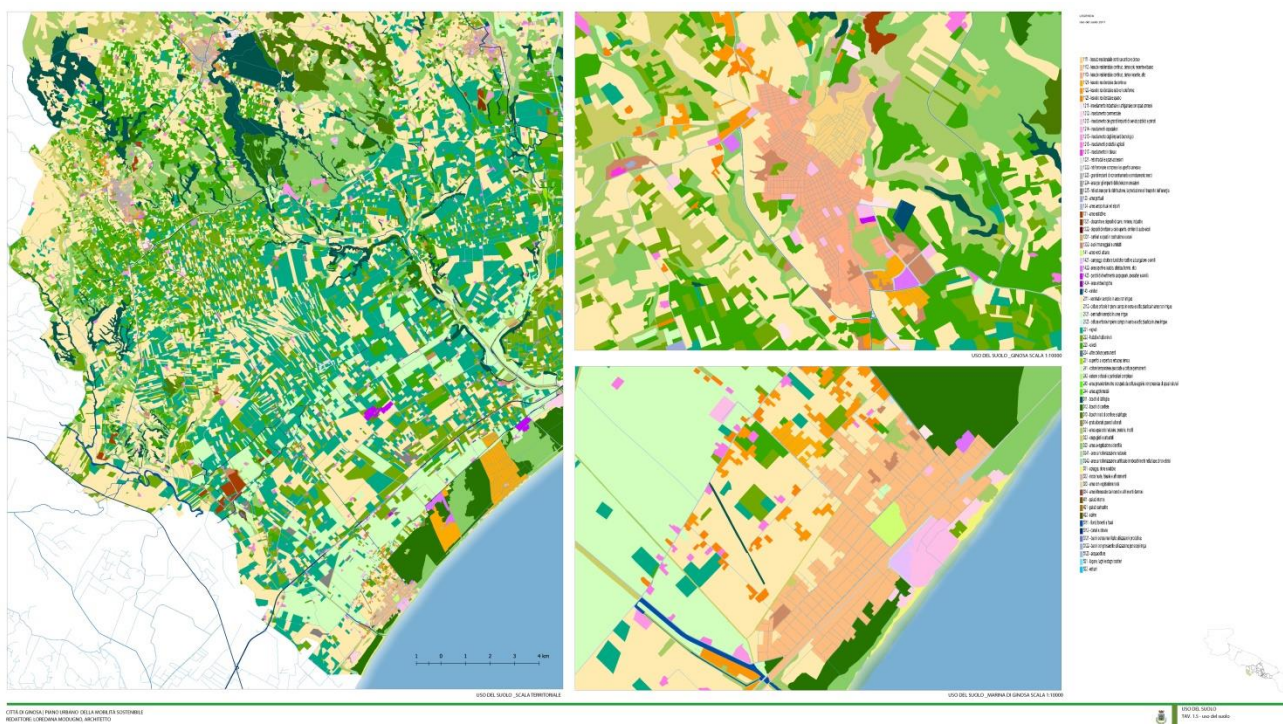
## 4.2 Suolo

Il suolo è una risorsa, limitata, come l'acqua e l'aria, non rinnovabile e possiede un valore ambientale, sociale, culturale ed economico, fondamentale per tutta la collettività. La Carta Europea del Suolo, Consiglio d'Europa, 1972, definisce *"Il suolo uno dei beni più preziosi dell'umanità. Consente la vita dei vegetali, degli animali, e dell'uomo sulla superficie della terra"*.

Il suolo rappresenta una risorsa ambientale fondamentale per l'intero ecosistema, infatti diverse funzioni, quali:

- naturalistica: mantenimento degli habitat delle specie animali e vegetali, conservazione della biodiversità, supporto per la materia organica;
- di regolazione, ossia di mantenimento dell'assetto territoriale, in quanto è un elemento essenziale per il clima, ciclo delle acque, stabilità dei versanti, erosione,.;
- di supporto e di approvvigionamento: supporto fisico per insediamenti umani e approvvigionamento per l'alimentazione umana e animale, del legname, e di altri materiali utili all'uomo;
- culturale e paesaggistica: elemento del paesaggio e del patrimonio naturale e culturale.

In questa ottica, quindi, il controllo del deterioramento fisico del suolo, inteso come consumo di suolo, aumento dell'impermeabilizzazione, rimodellamento del paesaggio e perdita delle funzioni ecologiche ed ambientali, diventa una strategia fondamentale da perseguire nel governo del territorio



TAV. 115- Uso del Suolo Ginosola e Marina di Ginosola

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>176 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

L'uso del suolo è stato desunto utilizzando le cartografie territoriali omogenee sullo stato dell'ambiente redatte nell'ambito del programma Corine Land Cover dal dal SIT Puglia (2011) all'interno delle quali sono ricomprese anche superfici occupate da seminativi, uliveti, frutteti ed incolti produttivi.

i Comuni con la più alta incidenza di superfici agro-forestali relative, in proporzione cioè al proprio territorio comunale, sono Crispiano, Ginosola, Laterza, e Mottola.

### **Descrizione strutturale**

*La grande varietà geomorfologica dell'ambito si riflette in una complessa articolazione di paesaggi rurali. Un primo paesaggio si può identificare nei rilievi delle propaggini murgiane, ovvero nella parte nord-occidentale dell'ambito che si caratterizza per le forme dei rilievi su cui si presenta un alternarsi di monoculture seminative, caratterizzati da variazioni della trama, che diviene via via più fitta man mano che aumentano le pendenze dei versanti, e da una serie di mosaici agricoli e di mosaici agro-silvo-pastorali in prossimità delle incisioni vallive fluvio-carsiche.*

*La piana agricola tarantina è invece caratterizzata dalla rete dei canali di bonifica: ad ovest il vigneto a capannone domina il mosaico agricolo, mentre verso il Barentino, sul versante orientale, fino a Taranto, prevalgono le coltivazioni ad agrumeto. Questa piana agricola è ritmata da una serie di lame e gravine che si dispongono trasversalmente alla linea di costa.*

*I paesaggi del mosaico perfluviale del fiume Bradano e del mosaico delle lame (in particolare La Lama e la Lama di Lenne), sono caratterizzati dalla presenza diffusa di elementi di naturalità nelle aree agricole. Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea che resiste alla pressione turistica insediativa e da un entroterra definito da un mosaico di bonifica ben leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità.*

### **Valore patrimoniale**

*Un paesaggio rurale complesso, dalle forme suggestive a causa dell'interazione del sistema agricolo con il sistema rurale risulta essere il territorio in continuità con l'Alta Murgia meridionale dove il rilievo morfologico connota il paesaggio in modo significativo. La costa occidentale tarantina si caratterizza invece per la relativa integrità del sistema costa-pineta-pianura di bonifica ancora leggibile e non alterato significativamente da fenomeni di urbanizzazione. La porzione orientale dell'ambito si caratterizza invece per il paesaggio rurale del vigneto che qualifica l'entroterra costiero di un litorale che ha subito la pervasività della dispersione insediativa costiera.*

### **Caratteri agronomici e colturali**

*L'ambito copre una superficie di 13.1000 ettari. Il 18% sono aree naturali (24.000 ha), di cui 8800 ettari sono coperti a macchie e garighe, 5.500 ettari da aree a pascolo naturale e praterie, 3000 ettari da boschi di latifoglie, 3000 da boschi di conifere e 1900 ettari da cespuglieti ed arbusteti. Gli usi agricoli predominanti comprendono i seminativi in asciutto (35.000 ha) ed irriguo (4.000 ha) e le colture permanenti che coprono*




 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>177 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*rispettivamente il 30% ed il 37% della superficie d'ambito. Delle colture permanenti, 21.600 ettari sono vigneti, 17.000 uliveti e 10.000 frutteti.*

*L'urbanizzato, infine, copre il 12% (15.800 ha) della superficie d'ambito. La profondità dei suoli è estremamente variabile: in alcune aree, dopo pochi centimetri di terreno utile, si incontra il substrato generalmente calcareo o ciottoloso, in altri casi la profondità è moderata, in altri ancora i suoli sono molto profondi. Il drenaggio è quasi sempre ottimale, raramente moderato. La tessitura cambia notevolmente da grossolana a moderatamente fina sino a divenire fina, con suoli ricchi di colloidali inorganici. Un aspetto fondamentale riguarda la presenza di scheletro, assente o presente in minime quantità in alcune aree, abbondante tanto da rendere difficile la coltivazione in altre. La pietrosità superficiale è in alcune aree assente, in altre abbondante. Anche la percentuale di carbonati totali può variare dall'1% fino al 20 - 40% nei terreni calcarei. Il pH varia in base al calcare conferendo caratteristiche di suoli subalcalini o alcalini. Fra le gravine dell'arco ionico, le colture prevalenti per superficie investita sono rappresentati per lo più da fruttiferi (mandorlo, ciliegio e pesco) dagli agrumi, con cereali e soprattutto vite per uva da tavola, (Laterza, **Ginosa**, Castellaneta). Nella piana Tarantina prevalgono i cereali, l'olivo ed ancora la vite per uva da vino. Il valore della produzione differisce dalle colture prevalenti per l'alta resa della vite in tutto l'arco ionico. La produttività dell'Arco ionico occidentale è di tipo intensiva per gli agrumi e la vite da tavola, mentre resta medioalta nella piana tarantina e nell'arco ionico orientale per la vite ad uva da vino ed orticole. Il ricorso all'irriguo è diffusissimo, per oltre il 30% della SAU comunale ed è condizionato dalla scelta di colture che assicurino in regime irriguo un alto reddito (Agrumeti, Vigneti ed orticole). Il clima è prettamente mediterraneo con inverni miti ed estati caldo aride. Per quanto riguarda la ventosità, l'Arco ionico tarantino non soffre di grossi problemi, poiché protetto a Nord dal sistema murgiano, che modera l'azione dei venti freddi. Le precipitazioni sono scarse, infatti il valore annuo è al di sotto della media regionale. La carta delle dinamiche di trasformazione dell'uso agroforestale fra il 1962-1999 mostra delle intensivizzazioni sui terrazzi marini fra Massafra, Palagiano e Palagianello un tempo ricoperti da uliveti. Queste aree si presentano oggi a frutteti, e soprattutto agrumeti. Anche gli uliveti di Grottaglie, Taranto e San Giorgio Ionico vengono convertiti in sistemi particellari complessi e frutteti in asciutto. Le estensivizzazioni riguardano il tabacco (seminativi irrigui) che, diffusissimo nei comuni di Ginosa e Castellaneta, lascia il posto al vigneto ed agli uliveti. I pascoli di Laterza, evolvono verso boschi ed ambienti seminaturali. Sulle scarpate alla base delle Murge alte persistono territori boscati ed ambienti seminaturali.*

### **Infrastrutture e sistema urbano**

*La strada statale 106 segna un vero e proprio limite tra l'agricoltura produttiva a Nord Ovest e il sistema dei boschi e di pinete costiere a Sud-Est, entro cui si immergono le piattaforme turistiche. L'asse stradale subcostiero è divenuto negli ultimi anni attrattore di grossi servizi per il turismo che si impongono sulla trama agraria della riforma: ristoranti, alberghi, parchi acquatici hanno in parte cancellato un paesaggio agrario disegnato nel tempo e contraddistinto dall'edificato della riforma che fortemente legato alla produzione agricola, scandiva con un ritmo serrato il territorio agricolo.*

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>178 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*Il carattere compatto dei centri delle gravine viene solo in parte contraddetto da una distribuzione dell'edificato più recente in relazione alla viabilità; ad esempio a Ginosola l'edificato si dispone a tratti lungo il pendolo che porta dalla città alla sua marina, lasciando complessivamente percepibile il rapporto con la campagna. L'ingresso alla marina mostra il carattere spontaneo e per aggiunte dell'edificato: isolati regolari sono stati nel tempo saturati da un'edificazione estensiva di case, ad uno o due piani che giunge fino ai margini delle pinete a ridosso della costa.*

*L'accesso selezionato di questi insediamenti comporta la scarsa accessibilità di lunghi tratti di costa, resa difficile anche dalla prossimità della costa alla ferrovia.*

*Fonte: PPTR\_ All.2\_5.8\_Arco ionico*

#### 4.2.1. INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Gli interventi previsti dal Piano della Mobilità Ciclistica incideranno in maniera molto limitata sulla componente suolo, in quanto si specifica fin d'ora 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.

La fase attuativa di tali suggerimenti dovrà necessariamente passare attraverso una progettazione di dettaglio (piani particolareggiati) alla quale sarà affidato il compito di tradurre in provvedimenti operativi le indicazioni progettuali generali e, soprattutto, di armonizzare con gli obiettivi strategici del PMC e le specificità delle singole strade.

#### 4.2.2 MONITORAGGIO

Considerate le tipologie di azioni proposte dal Piano della Mobilità Ciclistica si ritiene che queste non comportano ulteriore consumo di suolo né interferiscono con aree a vario grado di pericolosità o rischio idraulico. Tuttavia, è vero anche che i progetti definitivi relativi a tali interventi potranno essere realizzati solo dopo che avranno ottenuto parere positivo di compatibilità al PAI, che prevede una verifica, sulla base di una relazione idrologico-idraulica di dettaglio, del fatto che essi non comportino un aggravio delle condizioni di pericolosità esistenti. Sarà altresì utile monitorare l'attuazione del Piano attraverso la costruzione di un indicatore che dia conto dell'incremento della superficie urbanizzata direttamente imputabile al PMC.

**Indicatori :**

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
<b>Suolo</b>	incremento della superficie urbanizzata dovuta dall'attuazione degli interventi del Piano della Mobilità Ciclistica	ha	Comune

In linea con il più recente **Rapporto 2021 sul "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici"** del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), con la strategia Europea e delle Nazioni Unite che ci richiamano alla tutela del suolo, del patrimonio ambientale, del paesaggio, al riconoscimento del valore del capitale naturale e che ci chiedono di azzerare il consumo di suolo netto

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>179 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

entro il 2050, di allinearli alla crescita demografica e di non aumentare il degrado del territorio entro il 2030, è stata effettuata una stima quantitativa del consumo di suolo potenzialmente previsto, tenendo conto che la rete ciclabile individuata (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), giace su strade esistenti per cui il consumo netto di suolo è pari a zero.

*L'edizione 2021 del Rapporto su consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici, l'ottava dedicata a questi temi, fornisce il quadro aggiornato dei processi di trasformazione del nostro territorio, che continuano a causare la perdita di una risorsa fondamentale, il suolo, con le sue funzioni e i relativi servizi ecosistemici. Il Rapporto analizza l'evoluzione del territorio e del consumo di suolo all'interno di un più ampio quadro di analisi delle dinamiche delle aree urbane, agricole e naturali ai diversi livelli, attraverso indicatori utili a valutare le caratteristiche e le tendenze del consumo, della crescita urbana e delle trasformazioni del paesaggio, fornendo valutazioni sull'impatto della crescita della copertura artificiale del suolo, con particolare attenzione alle funzioni naturali perdute o minacciate. I dati aggiornati, prodotti a scala nazionale, regionale e comunale, sono in grado di rappresentare anche le singole trasformazioni individuate con una grana di estremo dettaglio, grazie all'impegno del **Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA)**, che vede l'**Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)** insieme alle **Agenzie per la protezione dell'ambiente** delle Regioni e delle Province Autonome (ARPA/APPAs), in un lavoro congiunto di monitoraggio*

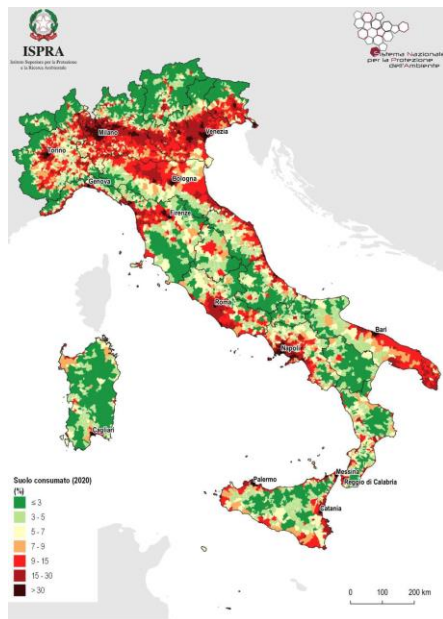
*I dati di quest'anno confermano la criticità del consumo di suolo nelle zone periurbane e urbane, in cui si rileva un continuo e significativo incremento delle superfici artificiali, con un aumento della densità del costruito a scapito delle aree agricole e naturali, unitamente alla criticità delle aree nell'intorno del sistema infrastrutturale, più frammentate e oggetto di interventi di artificializzazione a causa della loro maggiore accessibilità, soprattutto quando necessari per la realizzazione di poli logistici e commerciali. I cambiamenti rilevati nell'ultimo anno si concentrano in alcune aree del Paese, rimanendo particolarmente elevati in Lombardia, in Veneto (anche se, in questa regione, con una tendenza al rallentamento) e nelle pianure del Nord. Il fenomeno rimane molto intenso lungo le coste siciliane e della Puglia meridionale e nelle aree metropolitane di Roma, Milano, Napoli, Bari, Bologna. Gradi elevati di trasformazione permangono lungo quasi tutta la costa adriatica. La maggior densità dei cambiamenti è stata registrata quest'anno lungo la fascia costiera entro un chilometro dal mare, nelle aree di pianura, nelle città e nelle zone urbane e periurbane dei principali poli e dei comuni di cintura, in particolare dove i valori immobiliari sono più elevati e a scapito, principalmente, di suoli precedentemente agricoli e a vegetazione erbacea, anche in ambito urbano. I dati confermano l'avanzare di fenomeni quali la diffusione, la dispersione, la decentralizzazione urbana da un lato e, dall'altro, la densificazione di aree urbane, che causa la perdita di superfici naturali all'interno delle nostre città, superfici preziose per assicurare l'adattamento ai cambiamenti climatici in atto. Tali processi riguardano soprattutto le aree costiere e le aree di pianura, mentre al contempo, soprattutto in aree marginali, si assiste all'abbandono delle terre e alla frammentazione delle aree naturali.*

*La valutazione del degrado del territorio, strettamente legata alla perdita di servizi ecosistemici che un suolo è in grado di offrire, permette di avere un quadro più completo dei fenomeni che impattano sulla funzionalità del suolo e che limitano la nostra capacità di "combattere la desertificazione, ripristinare terreni degradati e suolo, compresi i terreni colpiti da desertificazione, siccità e inondazioni, per realizzare la neutralità del degrado del territorio (Land Degradation Neutrality - LDN)" e di "far diventare più inclusive, sicure, resilienti e sostenibili le città" entro il 2030, come previsto dagli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definiti dall'Agenda Globale per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.*

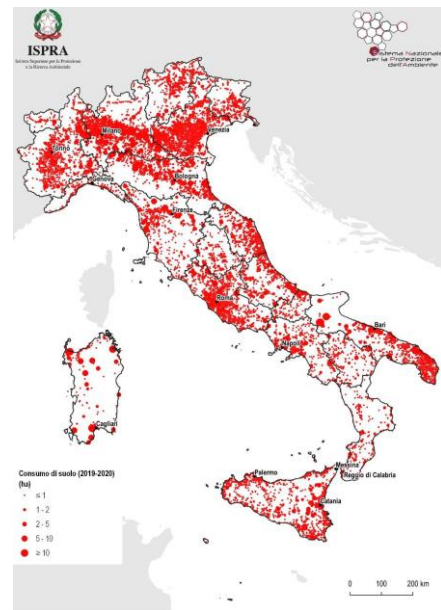
*Il consumo di suolo, il degrado del territorio e la perdita delle funzioni dei nostri ecosistemi continuano a un ritmo non sostenibile e, nell'ultimo anno, **quasi due metri quadrati ogni secondo** di aree agricole e naturali sono stati sostituiti da nuovi cantieri, edifici, infrastrutture o altre coperture artificiali. Il fenomeno, quindi, **non rallenta neanche nel 2020, nonostante i mesi di blocco di gran parte delle attività durante il lockdown, con più di 50 chilometri quadrati persi**, anche a causa dell'assenza di interventi normativi*



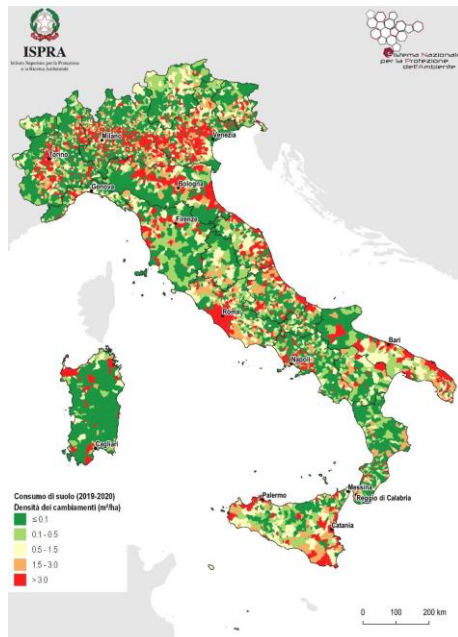
efficaci in buona parte del Paese o dell'attesa della loro attuazione e della definizione di un quadro di indirizzo omogeneo a livello nazionale. Le conseguenze sono anche economiche, e i "costi nascosti", dovuti alla crescente impermeabilizzazione e artificializzazione del suolo degli ultimi 8 anni, sono stimati in oltre **3 miliardi di Euro l'anno** che potrebbero erodere in maniera significativa, ad esempio, le risorse disponibili grazie al programma Next Generation EU. \_ Tratto da Rapporto 2021 sul "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici".



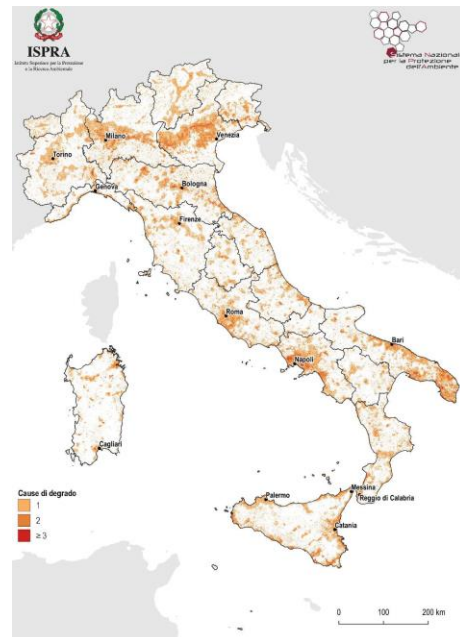
Suolo consumato a livello comunale (% 2020). Fonte: elaborazioni ISPRA su cartografia SNPA



Localizzazione dei principali cambiamenti dovuti al consumo di suolo tra il 2019 e il 2020. Fonte: elaborazioni ISPRA su cartografia SNPA



Densità del consumo di suolo annuale netto (2019-2020) a livello comunale. Fonte: elaborazioni ISPRA su cartografia



Aree in degrado tra il 2012 e il 2020 per una o più cause di degrado. Fonte: elaborazioni ISPRA

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>181 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Descrizione sintetica delle normative regionali su consumo di suolo e rigenerazione urbana in Regione Puglia

REGIONE PUGLIA	
<b>Normative e strumenti</b>	LR 30/18/2019 "Norme in materia di perequazione, compensazione urbanistica e contributo straordinario per la riduzione del consumo di suolo e disposizioni diverse". LR 26/2014 "Disposizioni per favorire l'accesso dei giovani all'agricoltura e contrastare l'abbandono e il consumo dei suoli agricoli", come modificata dalla LR 15/2017 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015; successive Delibere di Aggiornamento del Piano LR 13/2008 "Norme per l'abitare sostenibile" LR 21/2008 "Norme per la rigenerazione urbana"
<b>Definizioni</b>	Consumo di suolo = la riduzione di superficie agricola per effetto di interventi che ne determinano l'impermeabilizzazione, l'urbanizzazione, l'edificazione, la cementificazione, l'escavazione, la contaminazione, la
	desertificazione (art. 1, comma 2, lett c), LR 26/2014) Terreni agricoli = i terreni qualificati tali dagli strumenti urbanistici vigenti o adottati (art. 1, comma 2, lett a), LR 26/2014)
<b>Target quantitativi/qualitativi</b>	LR 13/2008 Art.4.comma 2, lett. f) - Il processo di pianificazione deve individuare criteri di sostenibilità atti a garantire la riduzione del consumo di nuovo territorio, evitando l'occupazione di suoli ad alto valore agricolo e/o naturalistico, privilegiando il risanamento e recupero di aree degradate e la sostituzione dei tessuti esistenti ovvero la loro riorganizzazione e riqualificazione per migliorarne la qualità e la sostenibilità ambientale. LR 18/2019 Art. 6 - Limiti territoriali di applicazione. Al fine di ridurre il consumo di suolo, le quantità edificatorie riconosciute a titolo di misure premiali o compensazione non sono utilizzabili nelle zone territoriali omogenee E), di cui all'articolo 2 del d.m. 1444/1968. PPTR - Fra i set di indicatori del paesaggio vi è anche il "Consumo di suolo ad opera di nuove urbanizzazioni". La misura totale e la dinamica delle superfici urbanizzate è considerata un elemento essenziale per tenere sotto controllo la sostenibilità ambientale ma anche i costi di servizio e manutenzione dei diversi paesaggi. L'indicatore misura l'incidenza delle superfici urbanizzate sul totale, e il loro andamento nel tempo. (PPTR Relazione)
<b>Sistema di monitoraggio</b>	LR 26/2014, Art. 4 bis (Clausola valutativa) - Relazione biennale sull'attuazione e sui risultati da essa ottenuti nel contrastare l'abbandono dei terreni agricoli, il consumo di suolo e favorire il recupero produttivo e Istituzione, la promozione e la gestione della Banca della Terra di Puglia. LR 18/2019 - I comuni istituiscono e aggiornano il registro delle quantità edificatorie in cui sono annotate, per ogni proprietà catastalmente individuata, le quantità edificatorie derivanti da perequazione, compensazione e misure premiali ai sensi della legge.

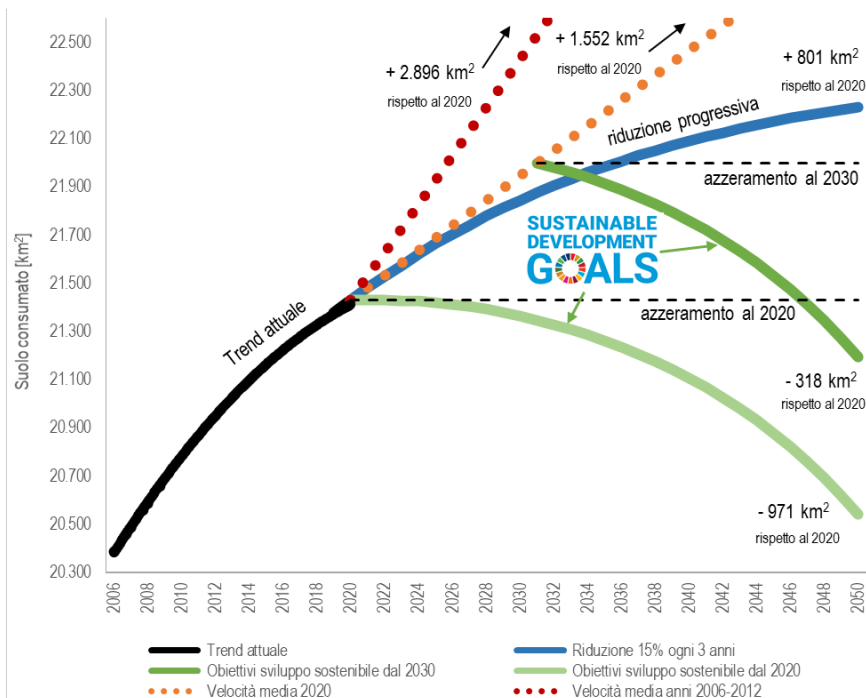
**GLI SCENARI FUTURI** \_Tratto da Rapporto 2021 sul "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici"

Una valutazione degli scenari di trasformazione del territorio italiano, nel caso in cui la velocità di trasformazione dovesse confermarsi pari a quella attuale anche nei prossimi anni, porta a stimare il nuovo consumo di suolo in 1.552 km<sup>2</sup> tra il 2020 e il 2050 (Figura 10). Se invece si dovesse tornare alla velocità media registrata nel periodo 2006-2012, si sfiorerebbero i 3.000 km<sup>2</sup>. Nel caso in cui si attuasse una progressiva riduzione della velocità di trasformazione, ipotizzata nel 15% ogni triennio, si avrebbe un incremento delle aree artificiali di oltre 800 km<sup>2</sup>, prima dell'azzeramento al 2050.

Sono tutti valori molto lontani dagli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030 che, sulla base delle attuali previsioni demografiche, imporrebbero un saldo negativo del consumo di suolo. Ciò significa che, a partire dal 2030, la "sostenibilità" dello sviluppo richiederebbe un aumento netto delle aree naturali di 318 km<sup>2</sup> o addirittura di 971 km<sup>2</sup> che andrebbero recuperati nel caso in cui si volesse anticipare tale obiettivo a partire da subito.

Considerando i costi annuali medi dovuti alla perdita di servizi ecosistemici, sia per la componente legata ai flussi, sia per la componente legata allo stock, si può stimare, se fosse confermata la velocità media

2012-2020 anche nei prossimi 10 anni e quindi la crescita dei valori economici dei servizi ecosistemici persi, un costo cumulato complessivo, tra il 2012 e il 2030, compreso tra 81,5 e 99,5 miliardi di Euro, praticamente la metà dell'intero Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).



Scenari di consumo di suolo in Italia (km<sup>2</sup> di suolo consumato a livello nazionale al 2050). Fonte: elaborazione ISPRA

#### 4.2.3. OBIETTIVI E ORIENTAMENTI COMUNITARI (FONTE: ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE)

L'Europa e le Nazioni Unite ci richiamano alla tutela del suolo, del patrimonio ambientale, del paesaggio, al riconoscimento del valore del capitale naturale e ci chiedono di azzerare il consumo di suolo netto entro il 2050, di allinearli alla crescita demografica e di non aumentare il degrado del territorio entro il 2030.

In sintesi, gli obiettivi da raggiungere sono:

- l'azzeramento del consumo di suolo netto entro il 2050 ([Parlamento europeo e Consiglio, 2013](#));
- la protezione adeguata del suolo anche con l'adozione di obiettivi relativi al suolo in quanto risorsa essenziale del capitale naturale entro il 2020 ([Parlamento europeo e Consiglio, 2013](#));
- l'allineamento del consumo alla crescita demografica reale entro il 2030 ([UN, 2015](#));
- il bilancio non negativo del degrado del territorio entro il 2030 ([UN, 2015](#)).

L'obiettivo dell'azzeramento del consumo di suolo è stato definito a livello europeo già con la [Strategia tematica per la protezione del suolo del 2006](#), che ha sottolineato la necessità di porre in essere buone pratiche per ridurre gli effetti negativi del consumo di suolo e, in particolare, della sua forma più evidente e irreversibile: l'impermeabilizzazione (*soil sealing*). Entro il 2020 le politiche comunitarie dovranno, perciò, tenere conto dei loro impatti diretti e indiretti sull'uso del territorio e questo obiettivo generale è stato ulteriormente richiamato nel 2011, con la [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse](#), nella quale si propone il traguardo di un incremento dell'occupazione netta di terreno pari a zero

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>183 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

da raggiungere, in Europa, entro il 2050. Obiettivo rafforzato nel 2013 dal Parlamento Europeo con l'approvazione del **Settimo Programma di Azione Ambientale**.

La Commissione ha ritenuto utile anche indicare le priorità di azione e le modalità per raggiungere tale obiettivo e, nel 2012, ha pubblicato le **linee guida per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo**. L'approccio indicato per il contenimento del consumo del suolo e dei suoi impatti è quello di attuare politiche e azioni finalizzate, nell'ordine, a limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo, da definire dettagliatamente negli Stati membri.

Nel 2015, l'Agenda Globale per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (UN, 2015), definiva gli **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile** (*Sustainable Development Goals* - SDGs) e indicava, tra gli altri, alcuni target di particolare interesse per il territorio e per il suolo, da integrare nei programmi nazionali a breve e medio termine e da raggiungere entro il 2030:

- assicurare che il consumo di suolo non superi la crescita demografica (Indicatore SDG **11.3.1**);
- assicurare l'accesso universale a spazi verdi e spazi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili;
- raggiungere un **land degradation neutral world**, quale elemento essenziale per mantenere le funzioni e i servizi ecosistemici (**Indicatore SDG 15.3.1**).

Con la sottoscrizione dell'Agenda, tutti i paesi, compresa l'Italia hanno accettato di partecipare ad un processo di monitoraggio di questi obiettivi gestito dalla Commissione Statistica delle Nazioni Unite, attraverso un sistema di indicatori, tra cui alcuni specifici sul consumo di suolo, sull'uso del suolo e sulla percentuale del territorio soggetto a fenomeni di degrado.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>184 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 4.3 Clima Acustico

La normativa vigente sull'inquinamento acustico è costituita a livello nazionale dalla **Legge n. 447/95** "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e successivi decreti attuativi: **D.P.C.M. del 1/3/91** "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" e dal **D.P.C.M. 14.11.97** "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"

La legge 447/95 si compone di 17 articoli e ha come obiettivo la determinazione dei principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico, stabilendo altresì le competenze statali, regionali, provinciali e comunali, introducendo i valori limite di "emissione", "immissione" "attenzione" e "qualità", e introducendo l'obbligo della valutazione d'impatto acustico per i progetti di opere che possono alterare l'ambiente dal punto di vista acustico.

Tra le definizioni troviamo quella di inquinamento acustico che è molto più ampia e articolata rispetto a quella contenuta nel DPCM 1/3/91 e ne estende il settore di tutela. Per inquinamento acustico si intende *"introduzione di rumore nell'ambiente abitativo e nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi"*.

La Regione Puglia con **LR 12 febbraio 2002**, n. 3 ha dettato le "Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento acustico", definendo, tra le altre cose, le modalità operative per la classificazione e zonizzazione acustica del territorio.

Spetta, tuttavia, ai comuni effettuare la classificazione acustica del territorio comunale ai sensi del DPCM 13.1991, coordinare gli strumenti urbanistici già adottati con la zonizzazione acustica del territorio, prevedere apposite norme contro l'inquinamento acustico, con particolare riferimento al controllo, al contenimento e all'abbattimento delle emissioni sonore derivanti dalla circolazione degli autoveicoli e dall'esercizio di attività che impiegano sorgenti sonore, predisporre piani di risanamento acustico qualora necessario. Generalmente, le Amministrazioni Comunali trasmettono ad ARPA Puglia le richieste di intervento fonometrico non avendo in organico personale tecnico adeguato a eseguire gli accertamenti.

Il DPCM 14/11/97 -come il DPCM 1/3/91- fissa i limiti di immissione assoluti per l'ambiente esterno per tutte le tipologie di sorgenti. Il decreto definisce anche i valori limite di emissione da intendersi come i "livelli di emissione relativi ad una specifica sorgente valutati al ricettore".

Questi valori, con l'esclusione delle infrastrutture di trasporto, devono essere rispettati da tutte le sorgenti sonore. I valori limite sono fissati suddividendo il territorio in sei classi acusticamente.

I valori limite assoluti di immissione per l'ambiente esterno - Leq in dB(A) (art. 3, tabella C - DPCM 14/11/1997)



Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
I aree particolarmente protette	50	40
II aree prevalentemente residenziali	55	45
III aree di tipo misto	60	50
IV aree di intensa attività umana	65	55
V aree prevalentemente industriali	70	60
VI aree esclusivamente industriali	70	70

Il decreto stabilisce anche delle **"fasce di pertinenza"** sia per quanto riguarda le **infrastrutture stradali** che le **infrastrutture ferroviarie** rimandando ai successivi decreti la fissazione dei limiti all'interno della stessa fascia e la larghezza stessa della fascia. Il DM 16/3/98 integra il DPCM 14/11/97 fissando i limiti e gli indicatori utilizzati per la loro definizione, le metodologie e le tecniche per il controllo del rispetto degli stessi.

Per i comuni che non hanno ancora provveduto alla zonizzazione acustica del loro territorio si applicano i limiti provvisori di cui alla successiva tabella (art. 6, comma 1 del DPCM 1/3/91).

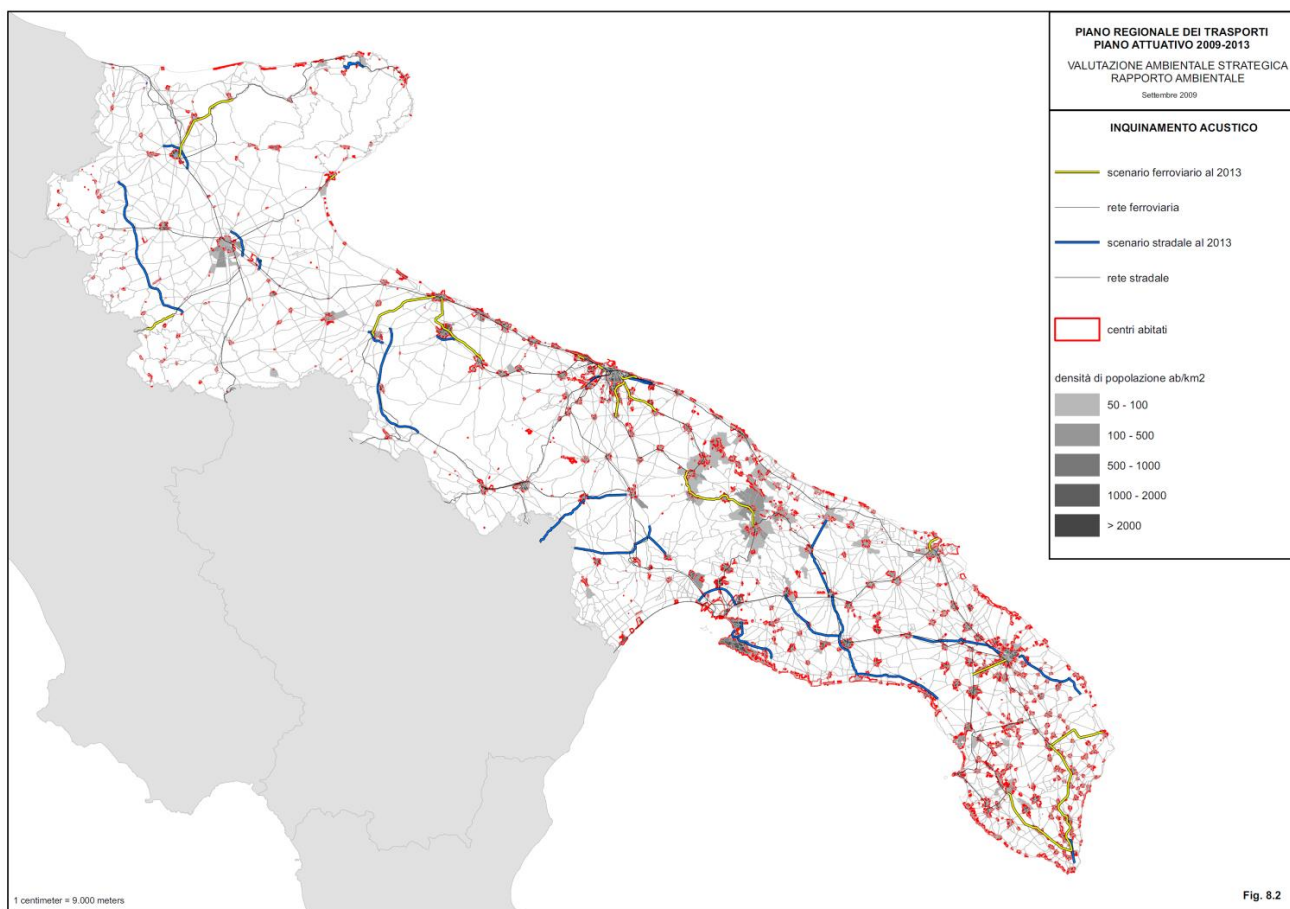
Zonizzazione	Limite diurno Leq (A)	Limite notturno Leq (A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (decreto ministeriale n. 1444/68)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n. 1444/68)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Per le zone non esclusivamente industriali indicate in precedenza, oltre ai limiti massimi in assoluto per il rumore, sono stabilite anche le seguenti differenze da non superare tra il livello equivalente del rumore ambientale e quello del rumore residuo (criterio differenziale): 5 dB (A) per il Leq (A) durante il periodo diurno; 3 dB (A) per il Leq (A) durante il periodo notturno. La misura deve essere effettuata nel tempo di osservazione del fenomeno acustico negli ambienti abitativi.

La zonizzazione, è uno strumento necessario per poter procedere ad un "controllo" efficace, seppure graduato nel tempo, dei livelli di rumorosità ambientale e ad una corretta gestione preventiva dei possibili sviluppi urbanistici futuri.

Per il Comune di Ginosa non sono disponibili mappatura acustiche, né Piani di azione, né è dotato di zonizzazione acustica ai sensi della legge n. 447 del 26/10/95 "Legge Quadro sull'inquinamento acustico".

Nella figura seguente si riporta la rete regionale stradale e ferroviaria utilizzata nelle simulazioni, con evidenziati i tratti interessati dagli interventi nello scenario di piano previsto dal PRT - Piano Attuativo 2009-2013 - V.A.S./R.A.



*Inquinamento acustico - Fonte: Valutazione Ambientale Strategica - Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013*

#### 4.3.1 Interazioni con IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Gli interventi previsti dal Piano della Mobilità Ciclistica contribuiranno alla riduzione del livello di rumorosità derivante dal traffico veicolare attraverso una sua razionalizzazione e complessiva riduzione a favore di altre forme di mobilità più sostenibile. Sarà pertanto opportuno accompagnare la realizzazione degli interventi della mobilità ciclistica con misure di moderazione delle velocità (- Zone 30, senso unico di marcia lungo la viabilità minore, ZTL, etc). Tali modifiche dovrebbero indurre miglioramenti delle condizioni di inquinamento acustico all'interno della città.

### 4.3.2 Monitoraggio

Per il monitoraggio degli effetti del PMC sulla componente rumore si auspica in primo luogo che il comune di Ginosola si doti di un piano di zonizzazione acustica ai sensi della vigente normativa. Tale piano costituirebbe efficace strumento anche per il monitoraggio del PMC e del PUMS

In via subordinata si suggeriscono delle rilevazioni puntuali del livello di rumorosità in corrispondenza di punti critici della rete precedentemente descritti.

#### Indicatori :

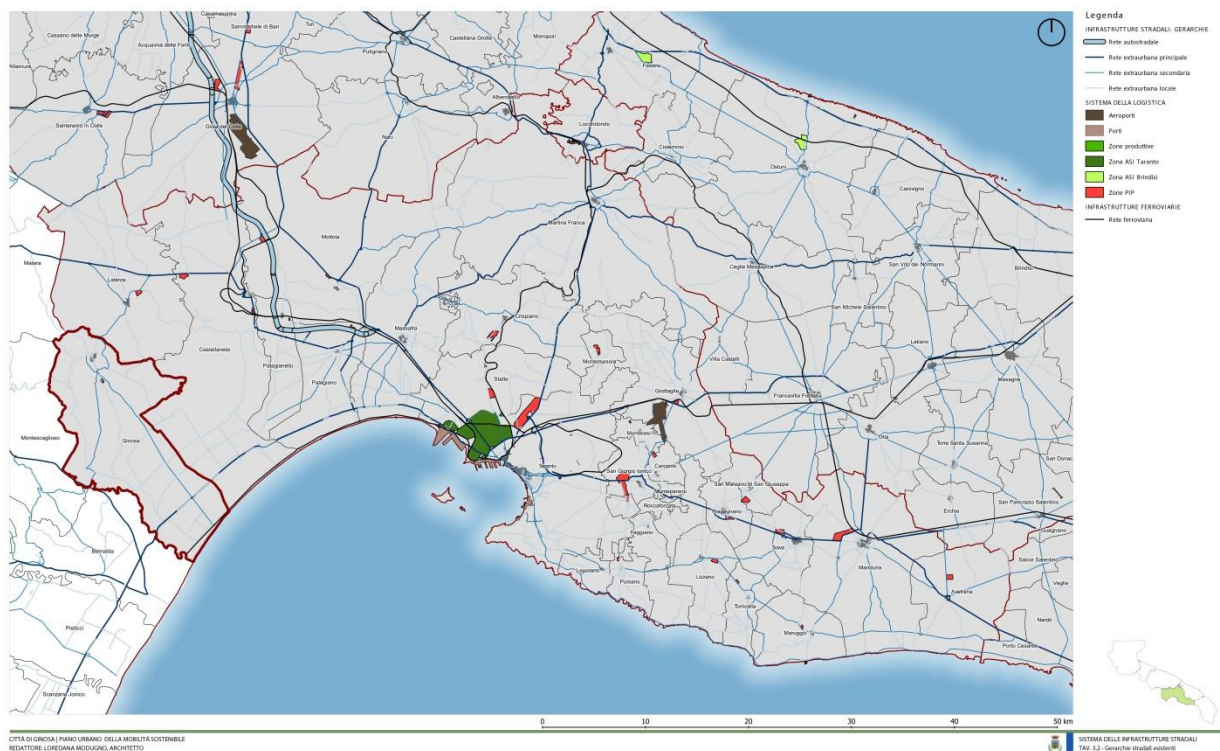
Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
<b>Rumore</b>	Livello di rumorosità (LeqA) in corrispondenza di punti critici della rete	dB	Comune/ARPA
	Piano di zonizzazione acustica	-	Comune/ARPA

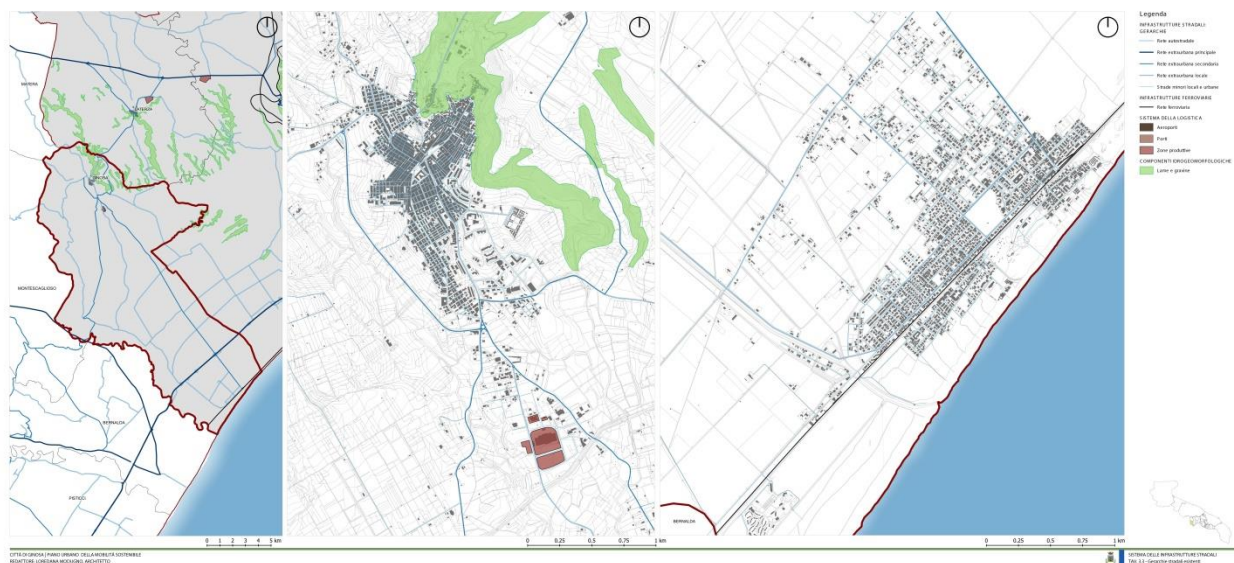
## 4.4 Mobilità

### 4.4.1 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

Il territorio di Ginosola, con una superficie di 187,33 km<sup>2</sup> 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.



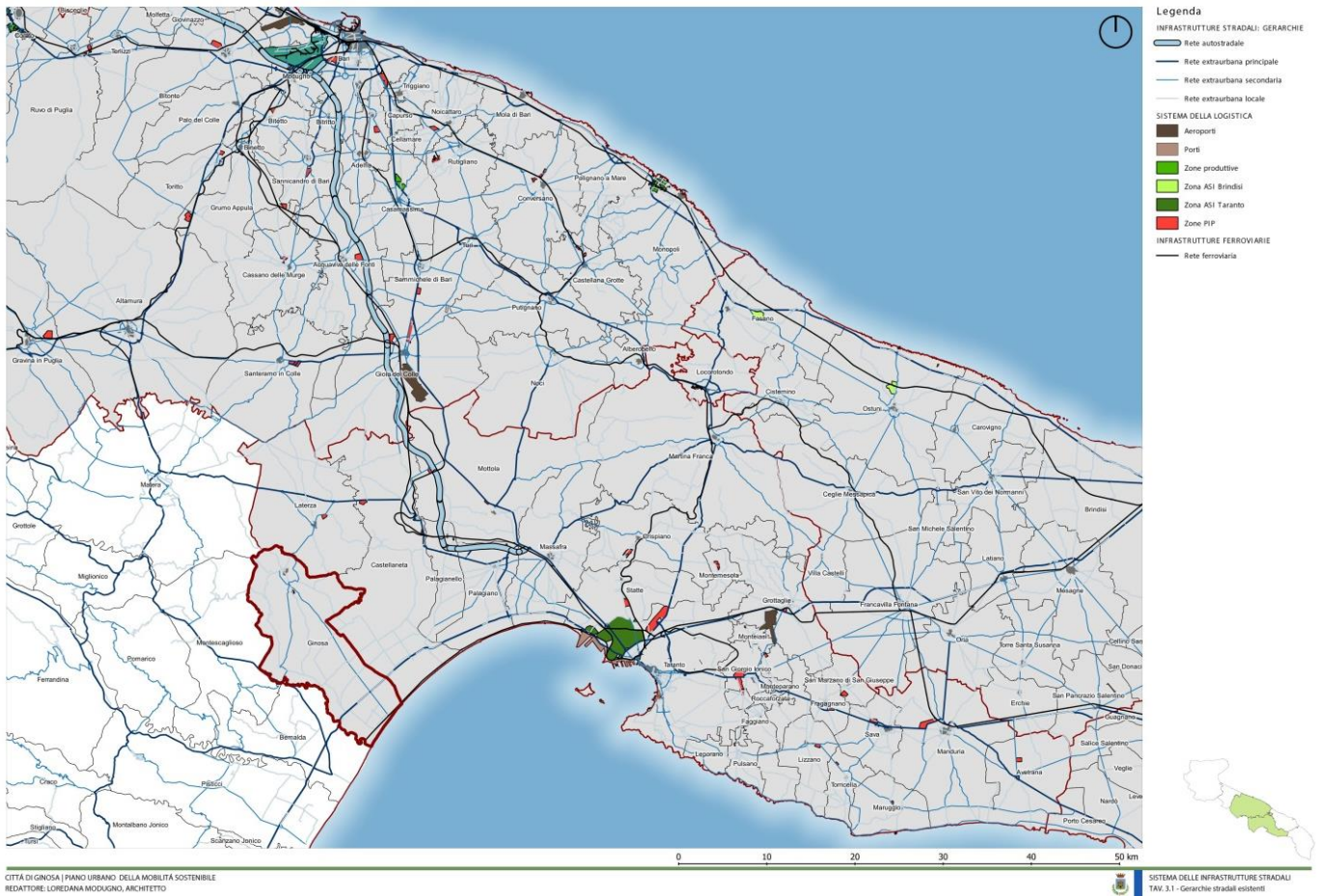


STRALCIO PUMS \_ TAV.3.3 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala comunale

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.

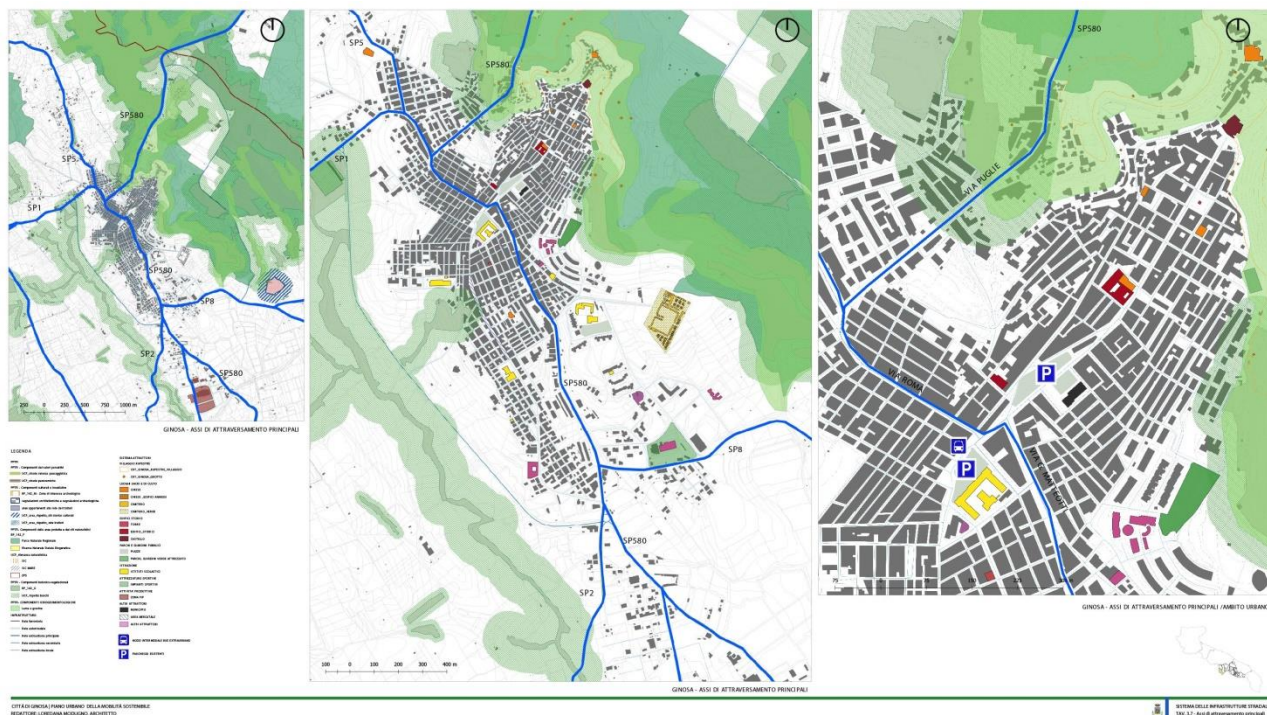


STRALCIO PUMS TAV.3.1 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale

#### 4.4.11 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ

Come accade generalmente nei centri urbani di piccole e medie dimensioni, anche a Ginosola 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.

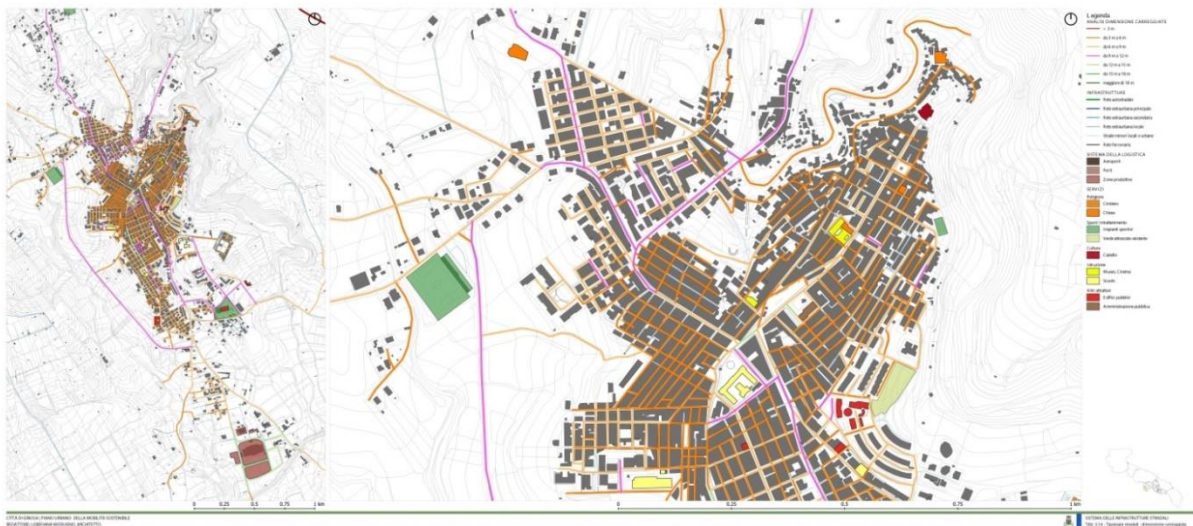
All'interno dell'abitato, ciascuno degli assi sopracitati è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia, con sosta consentita su uno dei lati, la sosta diventa regolamentata man mano che ci si avvicina al sistema delle piazze centrali (Piazza IV Novembre 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.

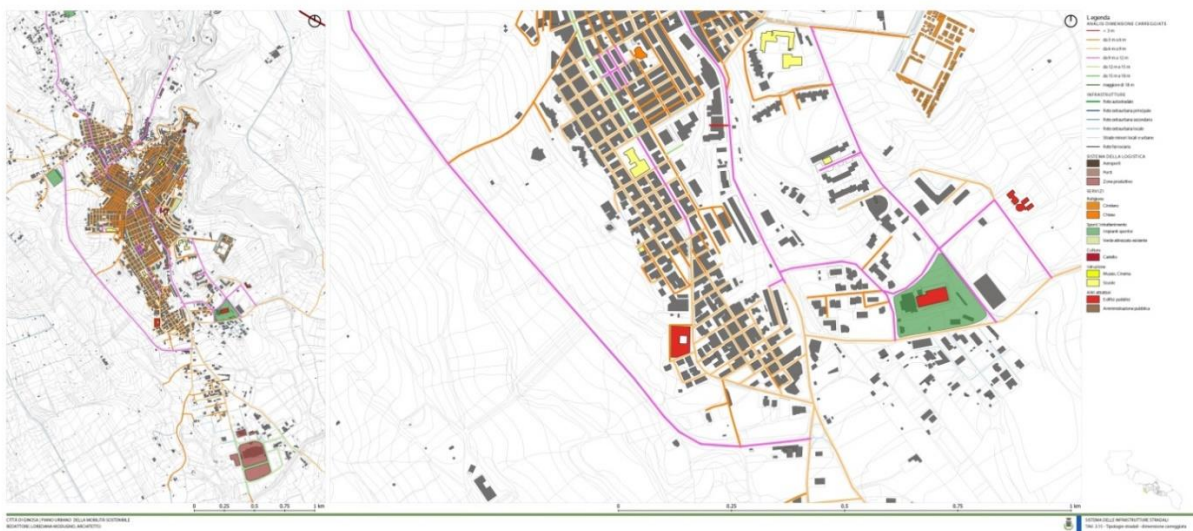
La Circonvallazione Sud, nata come strada di collegamento tra provinciali (raccorda la SS 580 proveniente da Laterza alla statale per Marina di Ginosa), attualmente è in fase di collaudo. La messa in esercizio di questa strada servirà per deviare dal centro urbano il traffico veloce e il traffico pesante, 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



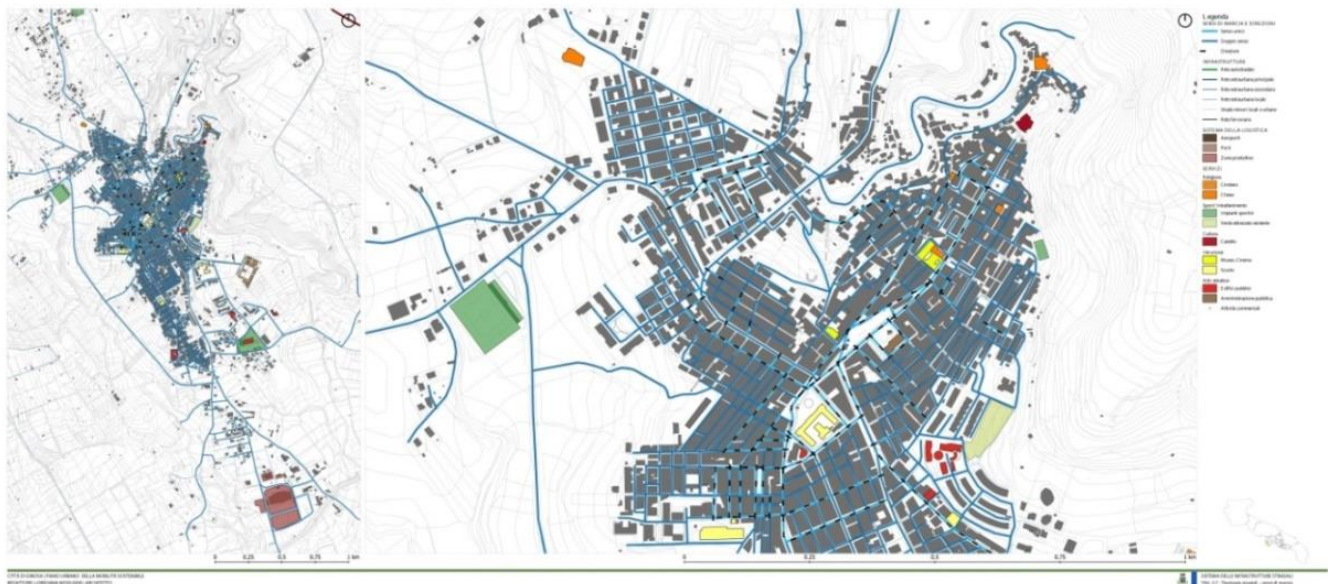
STRALCIO PUMS \_TTAV.3.15 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa

Dall'analisi del sistema delle infrastrutture stradali sono emersi diversi aspetti:

- il sistema stradale presenta un evidente limite strutturale causato dalla discontinuità dell'anello di circoscrizione, attualmente in fase di collaudo. Questa discontinuità spinge i flussi ad attraversare il centro della città;
- alcuni elementi della viabilità primaria, come ad esempio Via Roma, via Martiri d'Ungheria, via Matteotti e via della Pace, (assi di distribuzione primaria sia per il traffico leggero che pesante), presentano un forte grado di conflittualità con il carattere residenziale degli insediamenti che la circondano;

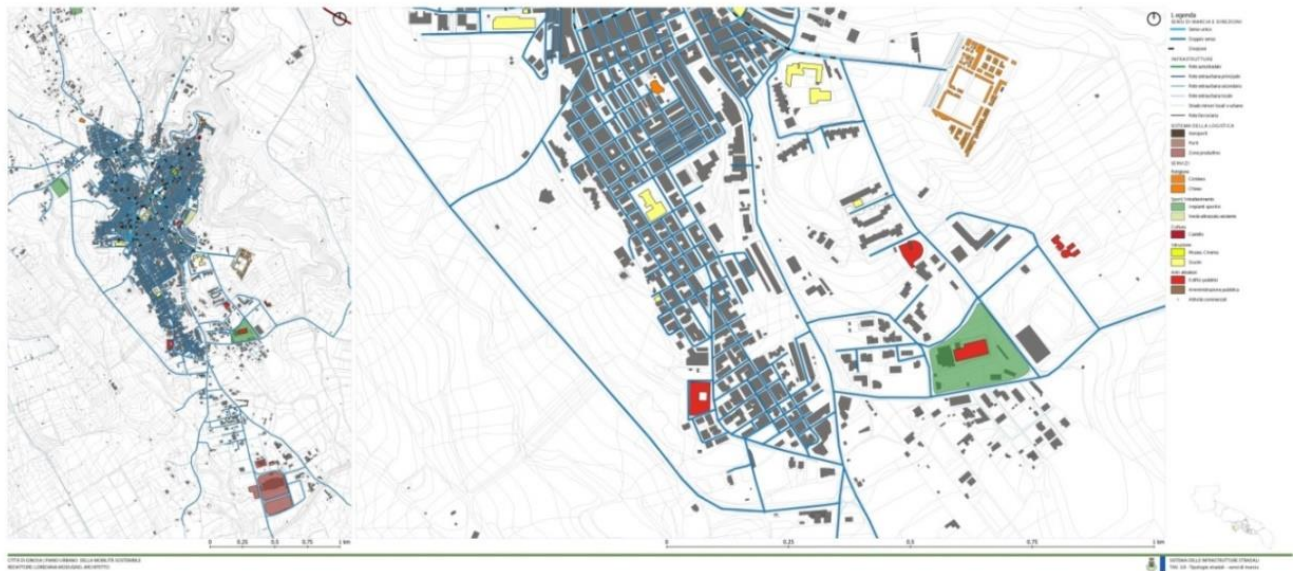


- l'antico nucleo storico, concepito in momento in cui i veicoli a motore non esistevano e le persone che andavano dalle loro case ai luoghi di lavoro percorrevano nella maggior parte dei casi solo brevi distanze a piedi, soffre oggi di una eccessiva presenza di auto;
- l'elevata concentrazione di diversi poli attrattori nella parte centrale assieme alle cattive abitudini legate all'uso dell'auto, genera un flusso veicolare continuo e incompatibile con la capacità tecnica della rete viaria che spesso raggiunge condizioni di saturazione;
- l'offerta di sosta all'interno del centro abitato non risulta sufficiente o del tutto regolamentata. Il problema particolarmente sentito da chi abita e lavora nel centro cittadino è quello della sosta e del congestionamento veicolare;
- l'esiguità delle sezioni stradali che molto spesso (anche per via della sosta disordinata degli abitanti) non permette il passaggio del traffico locale nei due versi di marcia;
- la discontinuità dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, soprattutto per le persone con difficoltà motorie.



STRALCIO PUMS \_TTAV.3.7 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosola



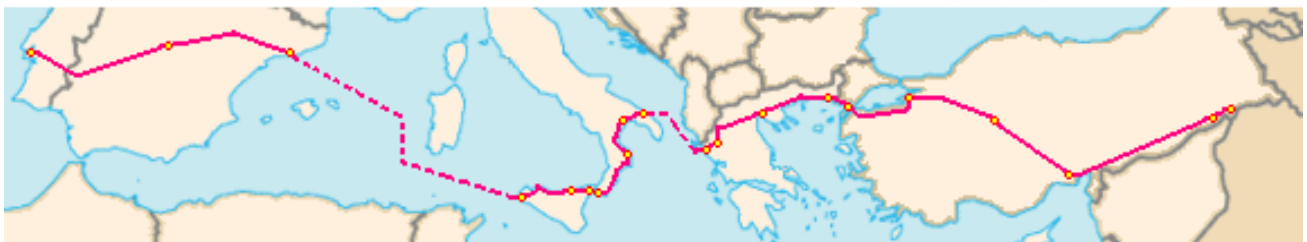


STRALCIO PUMS\_TTAV.3.8 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosola

#### 4.4.1.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA

Il territorio comunale di Marina di Ginosola 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 Barsento 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.

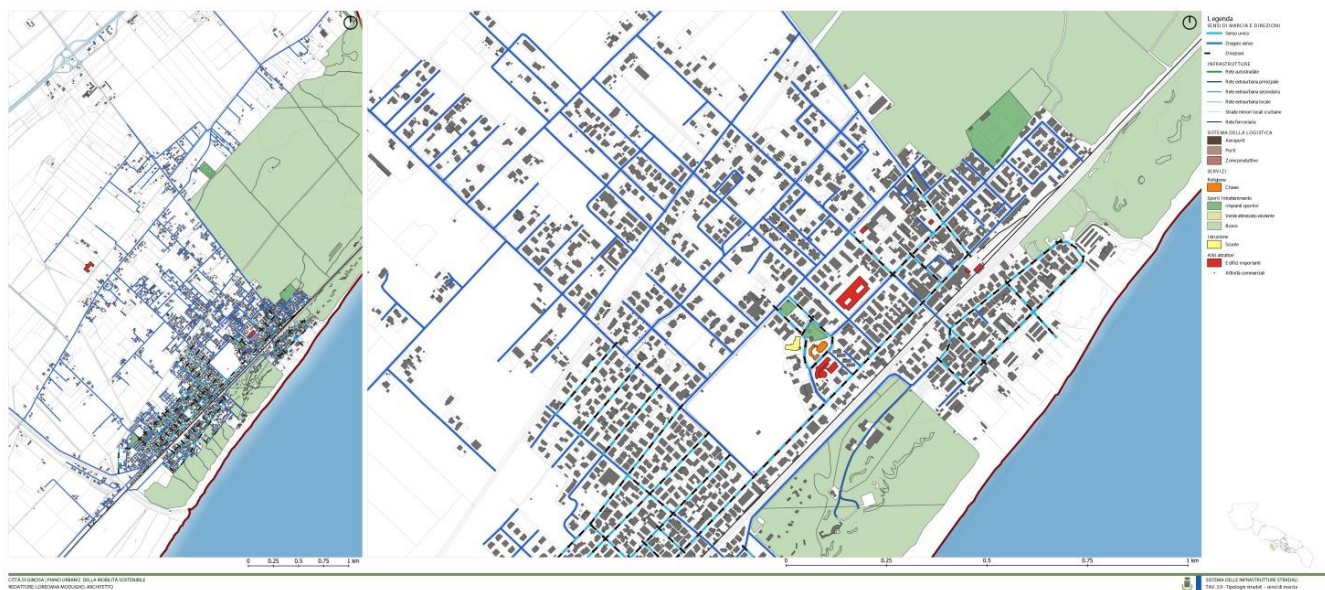


STRALCIO PUMS\_ TAV.3.27 - Assi di attraversamento principale - scala comunale

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 Ginosa



STRALCIO PUMS\_TAV.3.10 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale 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.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>196 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**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.

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.

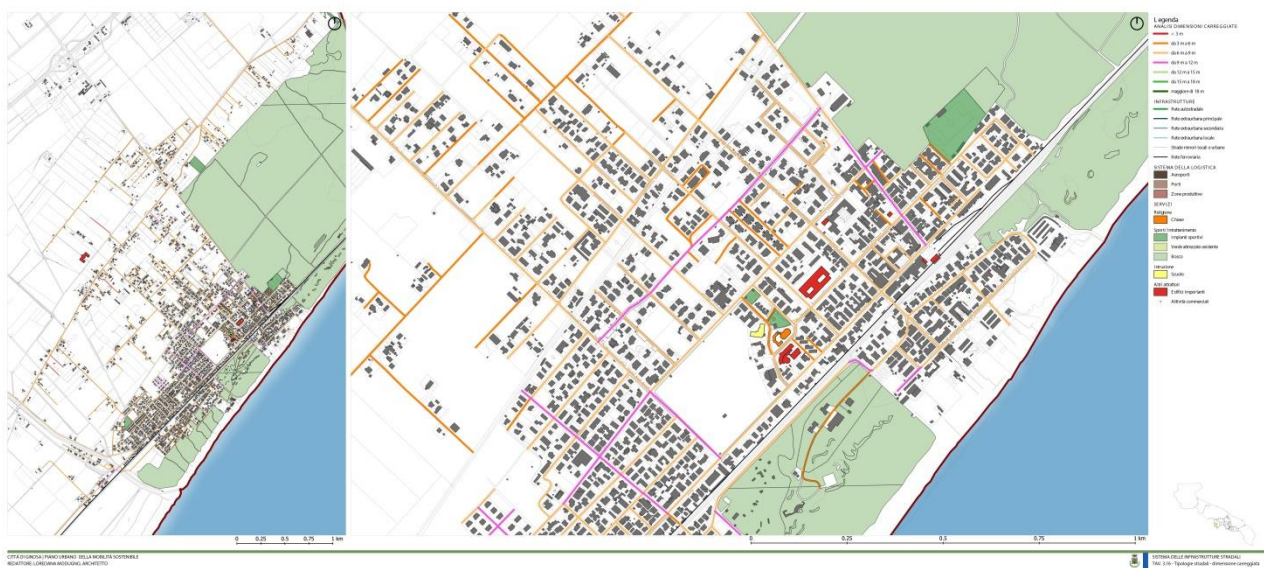
il **sottopasso di via Stella Maris**, è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia di marcia. Il sottopasso, data la sua esigua sezione, è privo di infrastrutture pedonali.



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 Ginosola



STRALCIO PUMS\_TAV.3.17 Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Marina di Ginosola

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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>198 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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*);
- 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).*

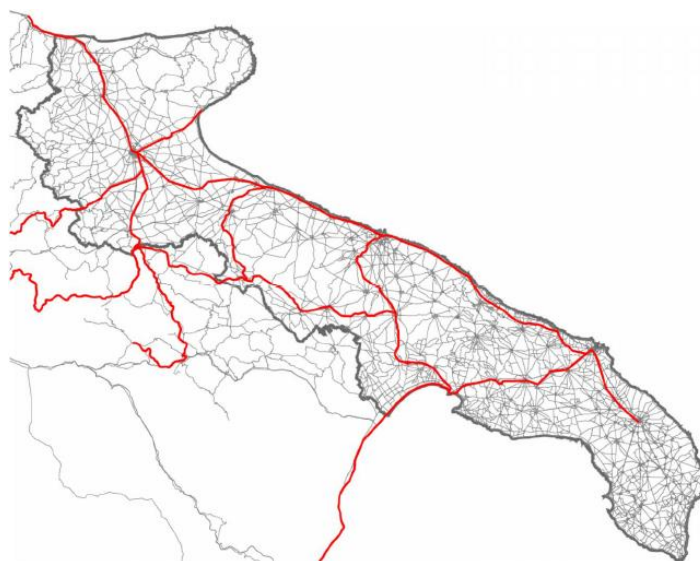


## 4.4.2 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO

### 4.4.2.1 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 Ginosa, il capoluogo (Ginosa) 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 Ginosa con altre città.



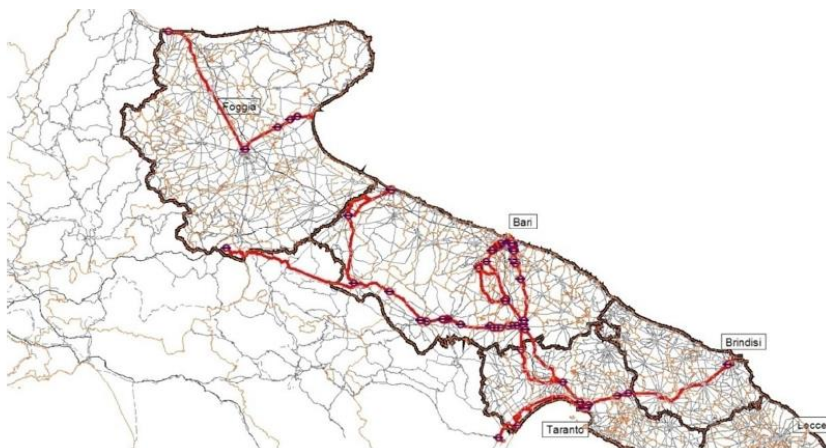
Marina di Ginosola è servita invece da una stazione ferroviaria (20,7 km da Ginosola) della linea Taranto-Reggio Calabria. La ferrovia Jonica è una linea ferroviaria italiana che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa ionica di Puglia, Basilicata e Calabria. È gestita da RFI che la qualifica 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
<b>Taranto-Metaponto</b>	<b>268.990</b>
Termoli-Foggia	59.432
Venosa-Spinazzola	10.675
Totale	1.666.374

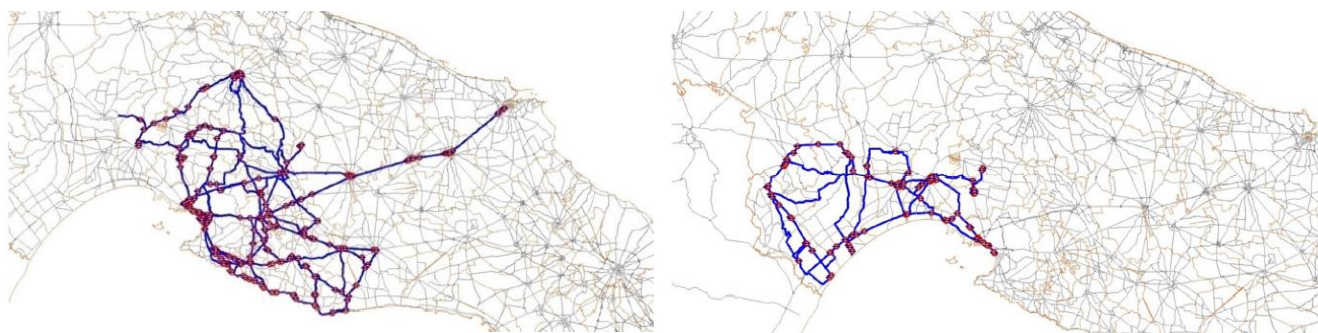
Trenitalia s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico - Fonte: Pts 2015-2017

#### 4.4.2 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
<b>COTRAP_Taranto_01</b>	<b>306,08</b>
<b>COTRAP_Taranto_02</b>	<b>589,07</b>

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 bus*km/anno	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
39	6.324.318	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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>202 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 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 Ginosola è gestito dalla CTP SPA (Co.Tr.A.P) e da SITA SUD S.r.l

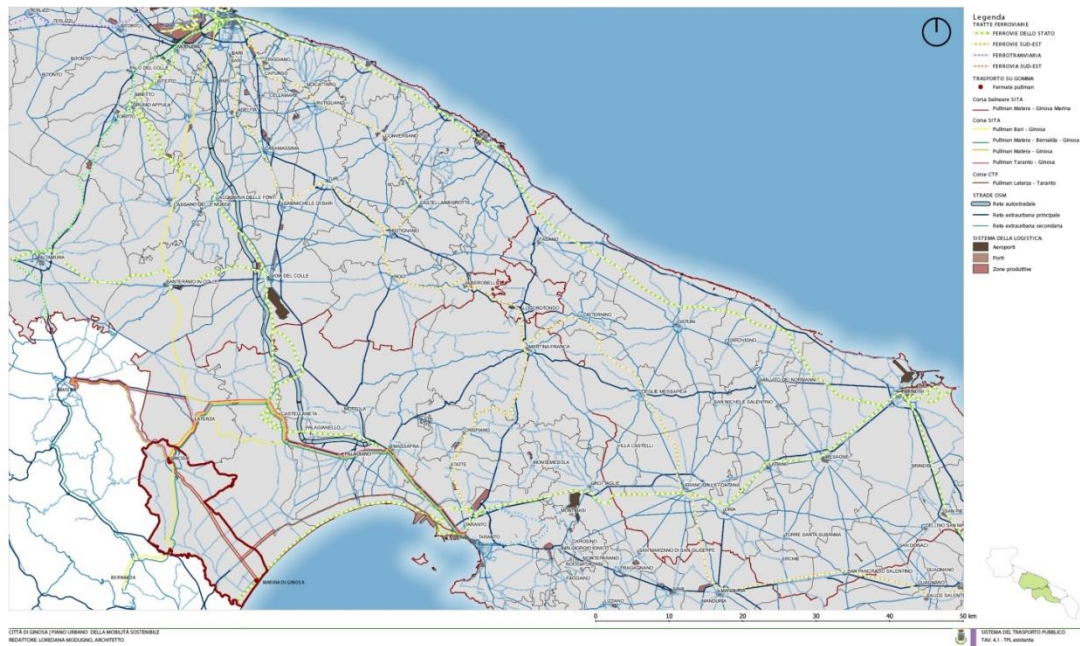
#### Linee CTP (SPA):

- 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
<b>292</b>	58.138	55.365	52.877	48.901	38.801	41.060	32.721	-25.417
<b>294</b>	269.346	281.971	279.190	256.727	251.971	241.109	242.246	-27.100
<b>229</b>	170.811	173.351	154.055	139.624	120.271	123.433	104.367	-66.444
<b>226</b>	<b>46.738</b>	<b>45.560</b>	<b>44.560</b>	<b>40.791</b>	<b>40.885</b>	<b>49.082</b>	<b>52.253</b>	<b>+ 5.515</b>

#### Le corse SITA SUD S.r.l:

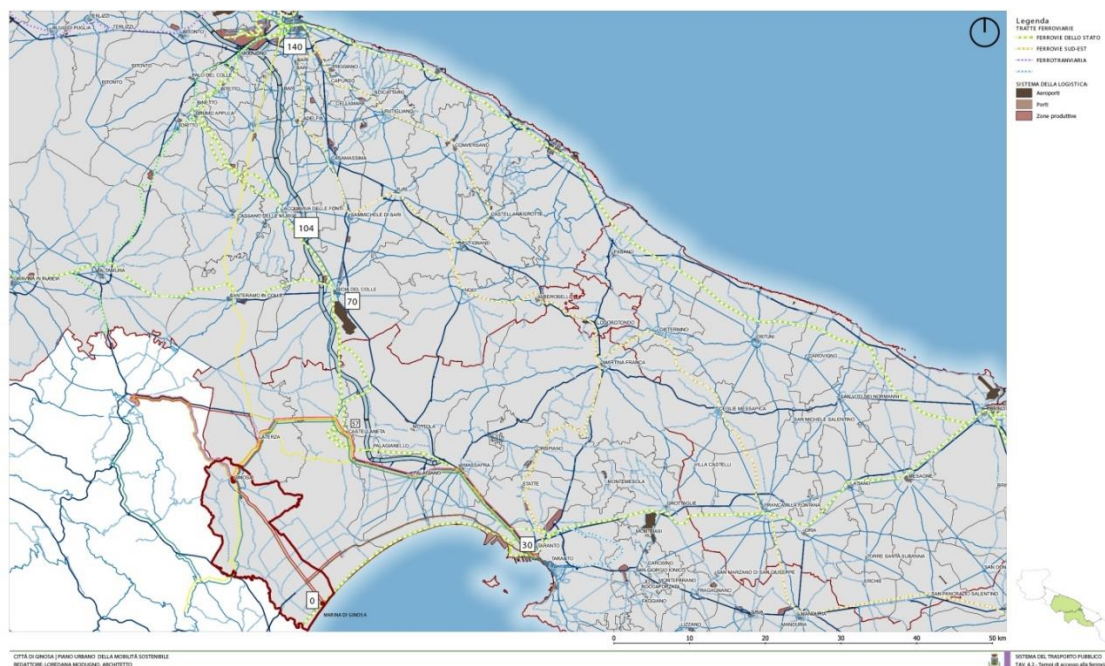
- Linea 710: MATERA-Ginosola-TARANTO (andata e ritorno)
- Linea 652/1 MATERA - GINOSA MARINA - CASTELLANETA MARINA (Stagionale)
- Linea 709 CASSANO-SANTERAMO-GINOSA-CASTELLANETA
- Linea 704 BERNALDA - GINOSA - BARI
- Linea ORBA 0A - BARI - SANTERAMO -GINOSA



Stralcio PUMS \_ TAV.41 - TPL esistente\_scala sovraprovinciale

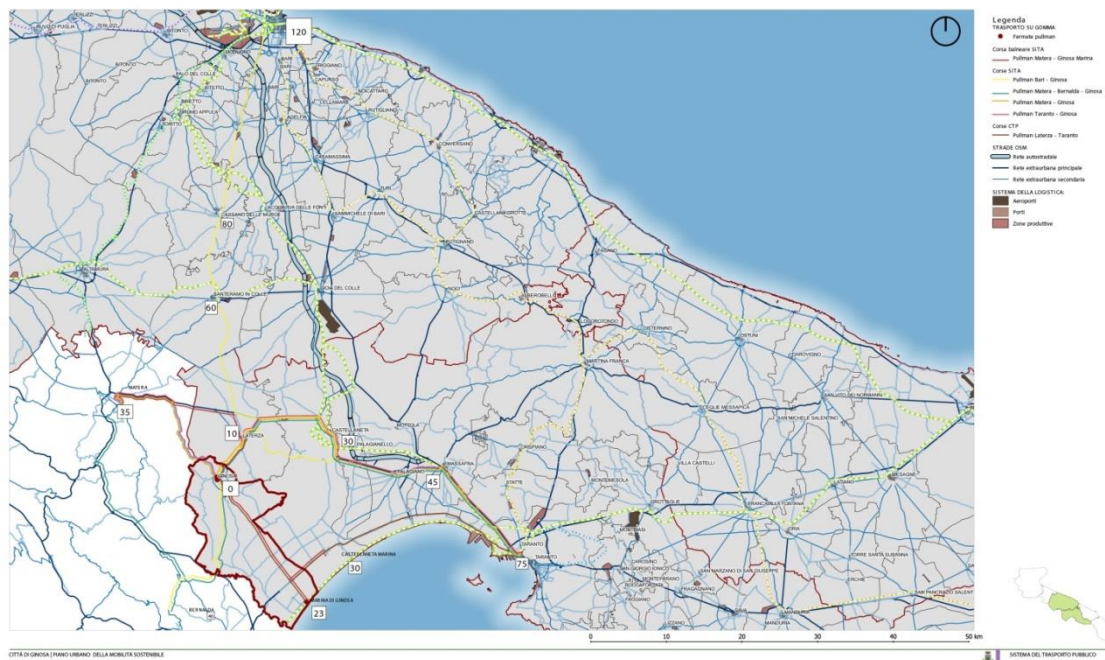
#### 4.4.2.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL

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 Ginosola), mentre il tempo stimato per raggiungere Taranto è di circa 75 min. (partendo da Ginosola).



Stralcio PUMS \_ TTAV.44 - Tempi accesso \_Trasporto pubblico su gomma\_scala sovraprovinciale

#### 4.4.3 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:

- 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 del questionario on -line.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>205 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.4.3.1 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.

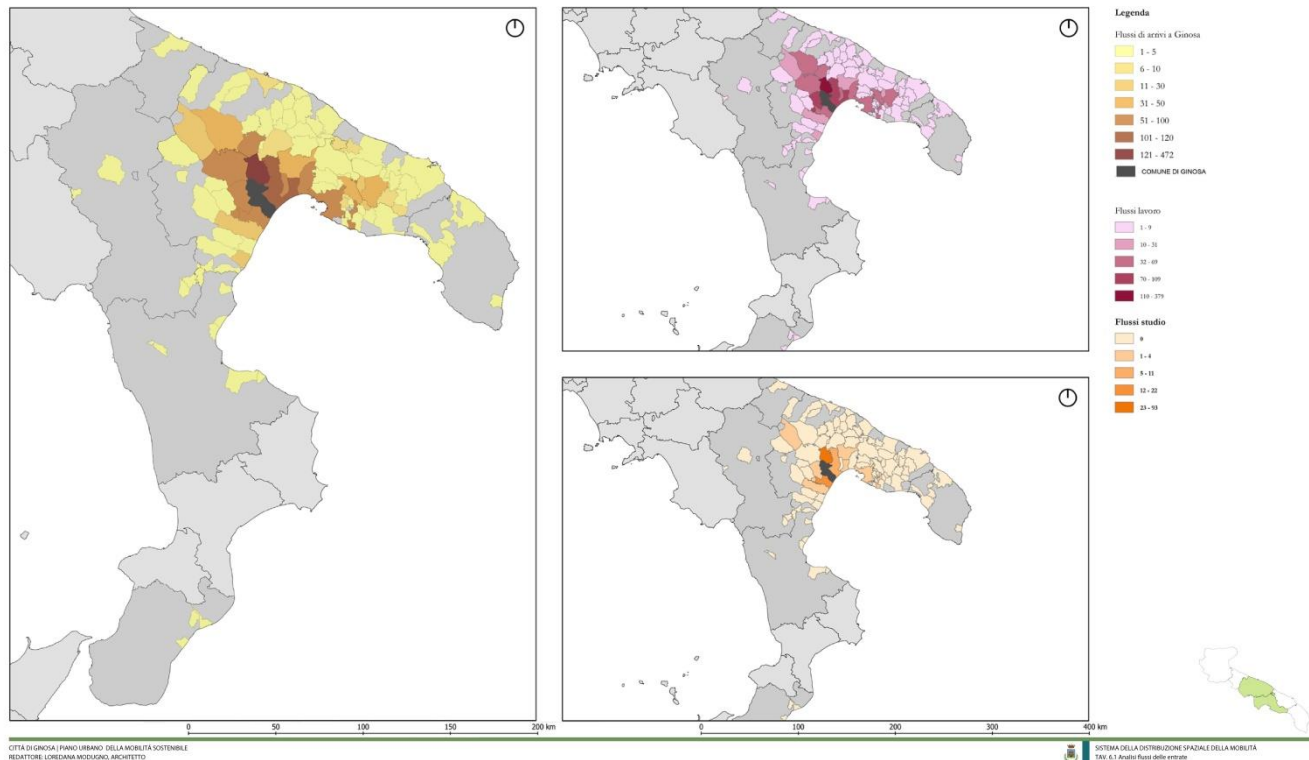
Le matrici contengono i dati sul numero di persone che si spostano, sia all'interno del comune che tra comuni diversi, classificate per il motivo dello spostamento, il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

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.

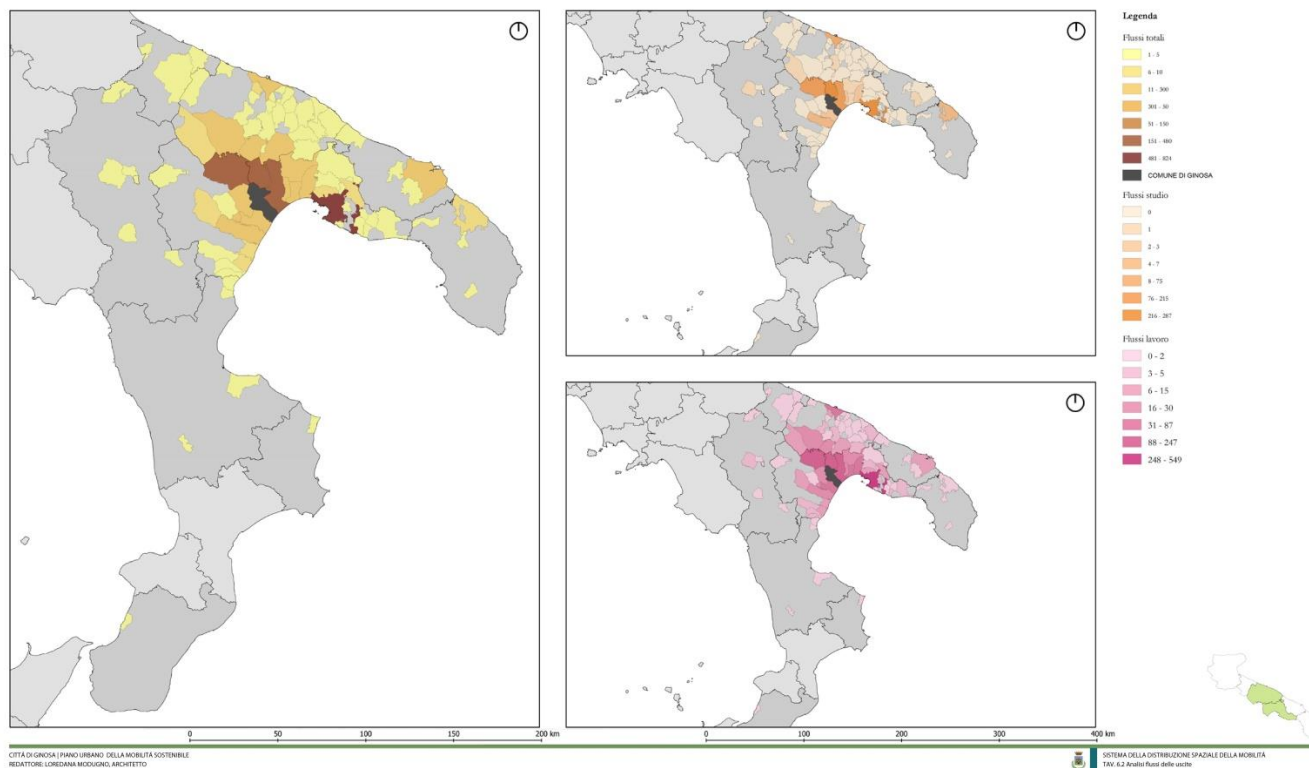
I dati ISTAT sul pendolarismo rappresentano il primo spostamento sistematico del mattino, di sola andata verso i luoghi di studio o di lavoro, che ogni persona (di qualsiasi età) ha compiuto nel giorno della rilevazione (2011). Tra le informazioni associate a ciascun spostamento vi sono: l'ora di uscita 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\_entrare\_Lavoro e Studio

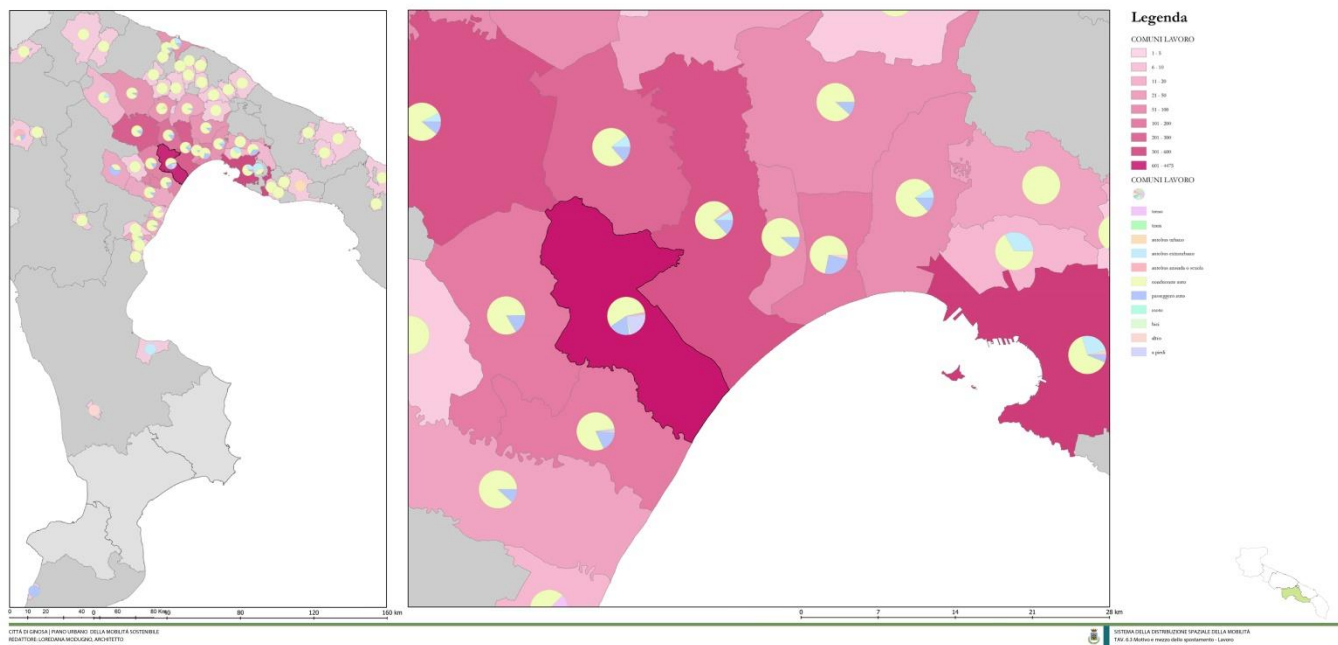


Stralcio PUMS \_ TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità\_uscite\_Lavoro e Studio

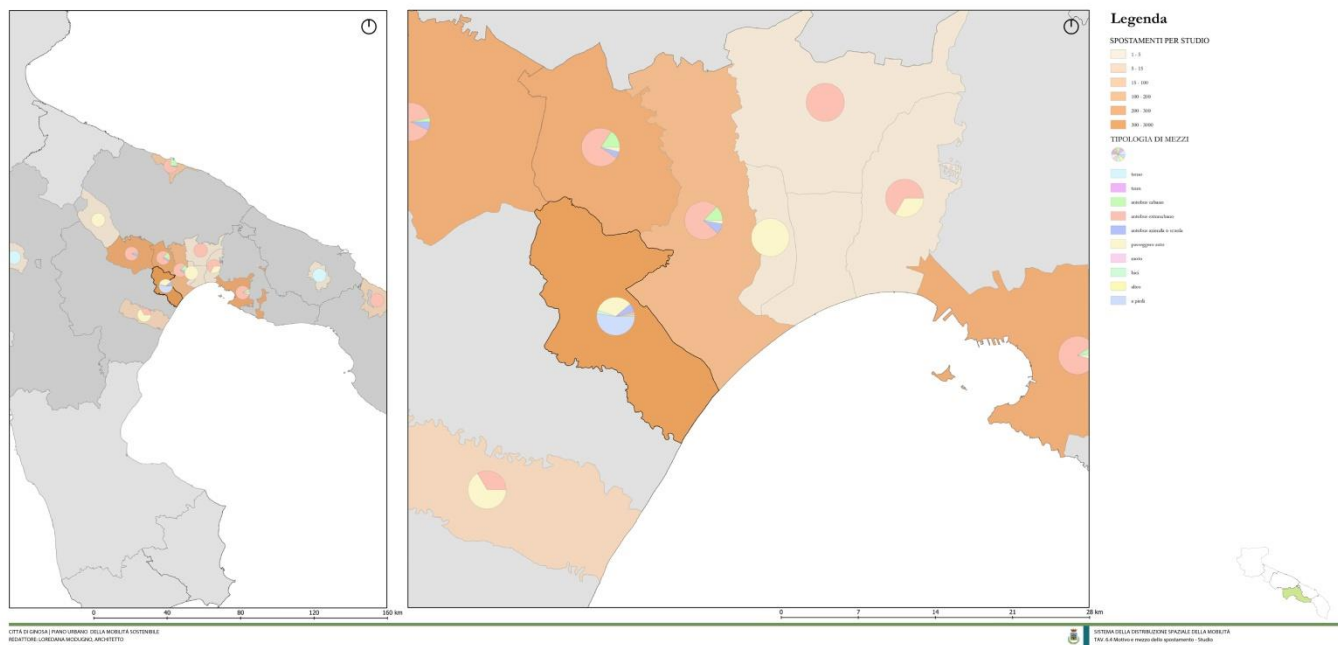
Si può notare come la percentuale degli spostamenti avvenga principalmente tra i comuni della prima corona. Dai dati risulta altresì come il numero delle persone che si spostano con mezzi motorizzati



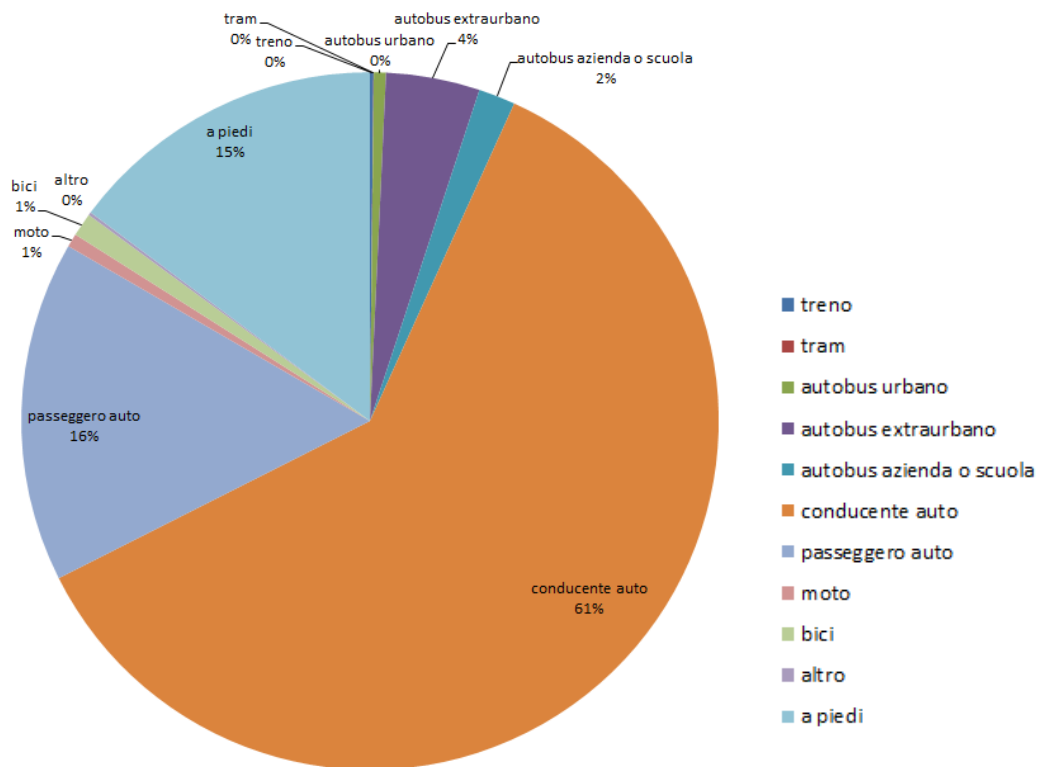
all'interno del comune risulta elevata, rispetto alle entrate ed uscite. Per quanto riguarda il mezzo dello spostamento la percentuale maggiore degli spostamenti avviene principalmente in auto.



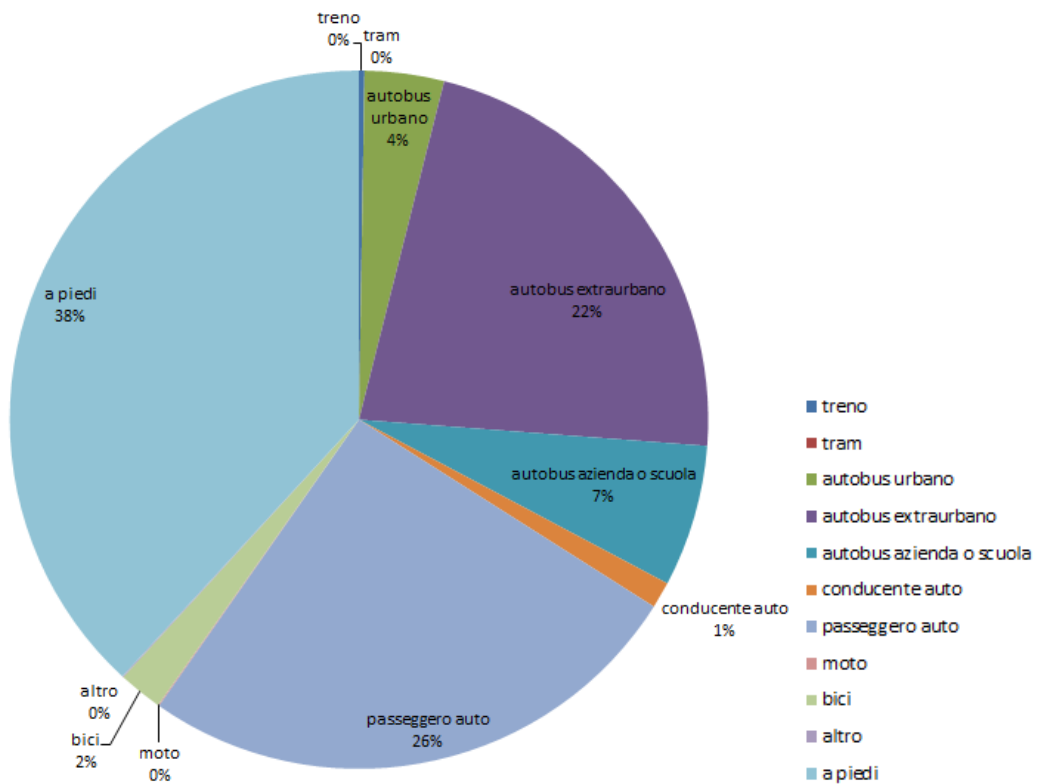
Stralcio PUMS\_TAV.6.3 - Motivo (lavoro) dello spostamento



Stralcio PUMS\_TAV.6.4 - Motivo (studio) dello spostamento



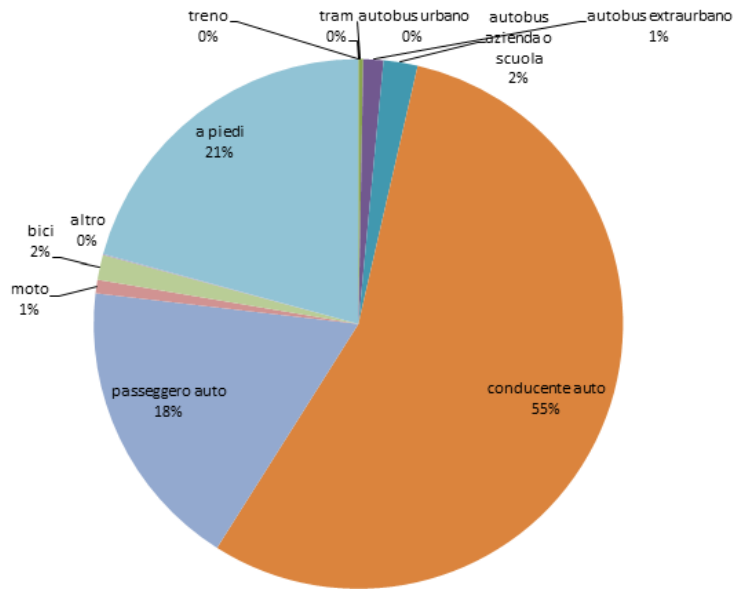
PENDOLARISMO in entrata\_ MOTIVO (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO\_\_istat 2011



PENDOLARISMO in entrata\_ MOTIVO (studio) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO\_\_istat 2011

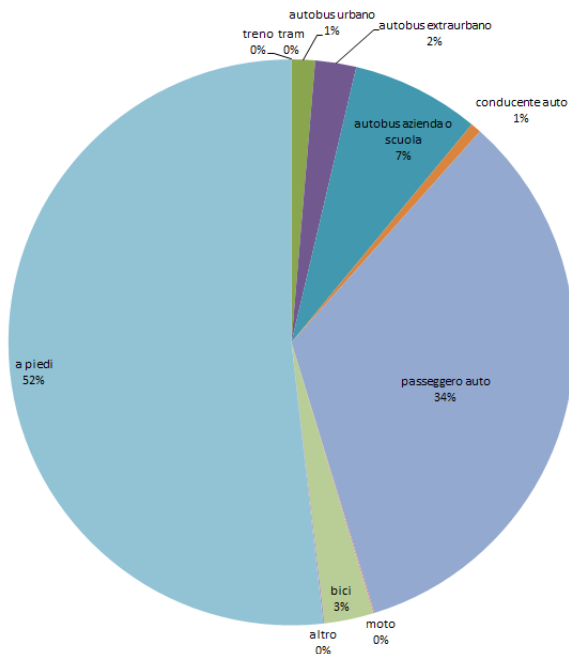
Circa il 55% degli spostamenti interni al territorio di Ginosa, per motivi di





**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 (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO \_istat 2011




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).

Per maggiori approfondimenti sulla distribuzione spaziale della mobilità relativamente a:

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>210 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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);
- risultati dei questionario on -line

**si faccia riferimento alla Relazione Generale e al Report attività di comunicazione**

#### 4.4.4 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA

Il PMC incide direttamente su tutti gli elementi della componente trasporti e mobilità:

- soddisfacendo le diverse esigenze di mobilità con opzioni di trasporto che permettano di accedere alle diverse destinazioni.
- migliorando la qualità dell'aria.
- migliorando la qualità urbana, restituendo la strada e lo spazio pubblico alle persone e diversificandone l'utilizzo
- riducendo i volumi di traffico veicolare e i livelli di congestione, di rumore e di inquinamento;

il PMC prevede una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, provvedimenti di moderazione del traffico (zone 30, shared surfaces, etc.); 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; la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni e con le reti ciclabili intercomunali; la connessione con le ciclovie delle reti Bictalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse.

Al fine di soddisfare le differenti esigenze di mobilità il PMC prevede un'offerta di servizi a supporto della Mobilità Ciclabile: Velostazione (Stazione centrale), stalli biciclette, etc.; Il Bike sharing centro urbano - zona PIP; Bike sharing casa-scuola, stazione- scuola, scuola-scuola; il trasporto bici su bus; nuovi nodi di interscambio, terminal bus e stazioni attrezzate; la riorganizzazione dei percorsi del trasporto pubblico su gomma, il Piano di adeguamento delle fermate.

#### 4.4.3 MONITORAGGIO

Gli Indicatori di verifica dell'attuazione del Piano andranno aggiornati annualmente, e ciò considerato sono stati individuati indicatori e misure di semplice rilevazione, così da agevolare l'ufficio Comunale nell'attività di monitoraggio, così da poter concentrare le risorse disponibili all'attuazione degli interventi.

##### Indicatori | mobilità ciclistica

Indicatore	Unità di misura	Fonte	Ufficio
lunghezza complessiva, entro i confini comunali, delle piste ciclabili esistenti	Km	Comune	P. M./U.M.
lunghezza complessiva, entro i confini comunali, della rete portante	Km	Comune	P. M./U.M.
lunghezza complessiva, entro i confini comunali, della rete di supporto	Km	Comune	P. M./U.M.
lunghezza complessiva della rete extraurbana	Km	Comune	P. M./U.M.

**Indicatori | stalli biciclette**

Indicatore	Unità di misura	Fonte	Ufficio
Stalli per le biciclette in parcheggi	n	Comune	P. M./U.M.
Stalli biciclette su strada	n	Comune	P. M./U.M.

**Indicatori | bike sharing**

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.

**Indicatori | Trasporto bici sul Bus**

Indicatore	Unità di misura	Fonte	Ufficio
Mezzi dotati di dispositivi o adattati al trasporto delle bici sui bus	n	SITA/COTRAP/CTP	P. M./U.M.
Mezzi dotati di infrastrutture per il trasporto delle bici sui bus rispetto al totale	%	SITA/COTRAP/CTP	P. M./U.M.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>212 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### **4.5 PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO**

I Processi di Pianificazione Paesaggistica attivati dalla Regione Puglia attraverso la redazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) attribuiscono alle VAS dei singoli Piani un momento per verificare compatibilità ed azioni strategiche.

In questo capitolo vengono descritti i principali elementi del paesaggio e del patrimonio culturale del comune di Ginosa. La ricognizione verrà fatta all'interno della quadro conoscitivo e metodologico offerto dal nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia.

La valenza territoriale del PPTR ha dato origine ai 5 Progetti Territoriali del Paesaggio Regionale che rappresentano le proposte attive di tutela e sviluppo del paesaggio pugliese che il PPTR lancia per la sfida al futuro.

Il territorio del comune di Ginosa rientra nell'ambito paesaggistico 8.2 /Arco jonico tarantino con una percentuale del 100%, corrispondente ad una superficie di 187,33 Km<sup>2</sup>.

Nell'effettuare una ricognizione puntuale degli elementi di pregio paesaggistico all'interno del territorio, il PPTR individua una serie di beni paesaggistici e di ulteriori contesti paesaggistici da sottoporre a specifica normativa di tutela.

##### **Ginosa**

*...la zona della gravina di Ginosa ricadente nei comuni di Ginosa e di Laterza (Taranto) è di notevole interesse perchè è caratterizzata dalla presenza della Gravina di Ginosa, la cui particolare conformazione morfologica ha condizionato il disegno dell'abitato attuale e, fino al secolo scorso, costituito di fatto il sito dell'abitato stesso. La non eccessiva asperità per un lungo tratto della Gravina ha favorito sin dalle epoche più remote l'insediarsi di comunità umane sicché cospicue sono le tracce di civiltà rupestri. Sui pianori il territorio è contrassegnato da numerose masserie, per cui alla macchia mediterranea si alternano vaste aree coltivate per lo più ad uliveto e a vigna. Tale zona è godibile da numerosi punti di vista accessibili al pubblico (tratto da D.M. 01-08-1985, G.U. n. 30 del 06/02/1986).*

##### **Marina di ginosa**

*La costa occidentale jonica ricadente nei comuni di Ginosa, Castellaneta, Palagianò, Massafra e Taranto (provincia di Taranto) riveste particolare interesse perché è caratterizzata da una fascia ininterrotta d'arenile chiusa verso l'entroterra da una fitta pineta. La zona è godibile da numerosi tratti di strade pubbliche. (Tratto da D.M. 01-08-1985 G.U. n. 30-06/02/1986).*

Si riportano tali elementi nelle immagini seguenti, suddivisi per strutture e componenti. Esse evidenziano la presenza dei seguenti beni e ulteriori contesti (Ginosa e Marina di Ginosa)

#### **1. Struttura idrogeomorfologica:**

##### **1.1. Componenti geomorfologiche**

##### **Ginosa**

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>213 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Per le componenti geomorfologiche, nell'area sono presenti i seguenti "ulteriori contesti individuati dal PPTR (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Versanti**
- **Lame e gravine**
- **Grotte**

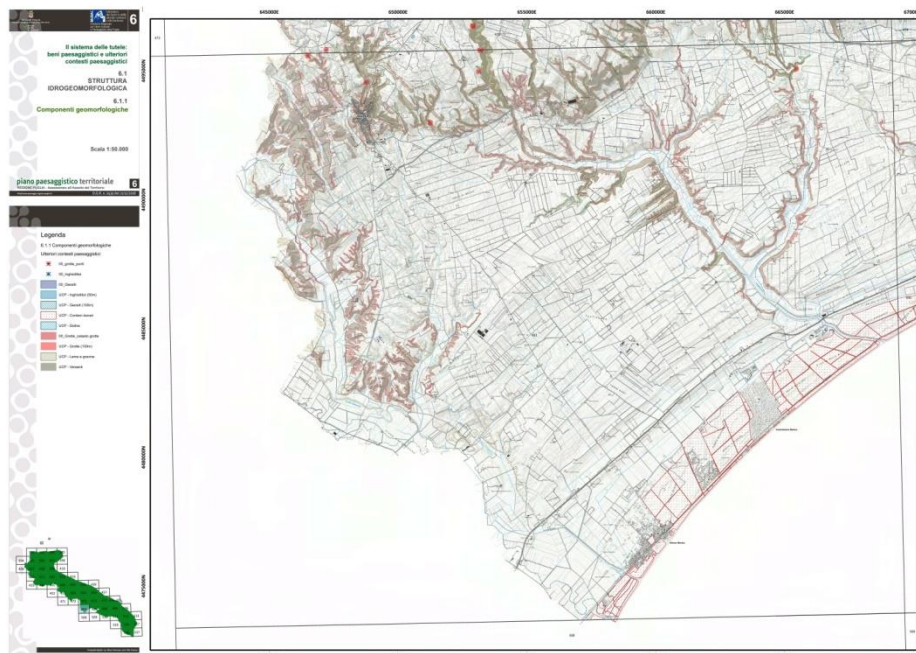
*Le peculiarità del paesaggio dell'arco ionico-tarantino, dal punto di vista idrogeomorfologico, sono strettamente legate ai caratteri orografici ed idrografici dei rilievi, ed in misura minore, alla diffusione dei processi carsici. Le specifiche tipologie idrogeomorfologiche che caratterizzano l'ambito sono essenzialmente quelle originate dai processi di modellamento fluviale e di versante, e in subordine a quelle carsiche. Tra le peculiarità dell'area, spiccano per diffusione e percezione le valli fluvio-carsiche (localmente denominate "gravine"), che dissecano in modo evidente altopiano calcareo, con incisioni molto strette e profonde, anche alcune centinaia di metri, a guisa di piccoli canyon. E' da rilevare come i tratti fluviali aventi simili caratteristiche hanno uno sviluppo planimetrico alquanto limitato (pochi chilometri) in rapporto all'intera lunghezza del corso d'acqua. Le morfologie aspre e scoscese delle pareti delle gravine hanno favorito il preservarsi della naturalità di detti siti, permettendo anche l'instaurarsi di popolamenti vegetali e animali caratteristici e a luoghi endemici.*

#### **Marina di Ginosola**

Per le componenti geomorfologiche, nell'area sono presenti i seguenti "ulteriori contesti individuati dal PPTR(art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Cordoni dunari**

*La morfologia costiera si presenta bassa e sabbiosa, a profilo digradante, bordata da più ordini di cordoni dunari, disposti in serie parallele: dai più recenti in prossimità del mare, ai più antichi verso l'entroterra. Le dune sono caratterizzate da continuità laterale notevolmente accentuata e sono ampiamente colonizzate da vegetazione arbustiva e macchia mediterranea. Lungo il litorale, dune non ancora cementate si alternano a dune cementate a composizione calcarenitica e depositi alluvionali pleistocenici e olocenici, trasportati dalle aree interne attraverso i numerosi corsi d'acqua presenti. Diversamente da altre zone della Puglia meridionale, questo paesaggio costiero è contraddistinto da una quinta scenica di forte impatto visivo, formata dalla successione continua di terrazzi pianeggianti, disposti a diverse altezze s.l.m., variamente estesi e digradanti verso il mare con andamento uniforme e pressoché parallelo alla linea di costa. Tali forme corrispondono a paleoline di riva e ad antiche superfici di abrasione marina e documentano le oscillazioni eustatiche verificatesi in tempi pleistocenici-olocenici.*



## 1.2 Componenti idrologiche:

### Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti idrologiche, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

- **Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche** (art 142, comma 1, lett. c, del Codice) e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Aree soggette a vincolo idrogeologico**
- **Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.**

*In rapporto alla idrografia superficiale, l'ambito comprende i bacini di una serie di corsi d'acqua, accomunati dalla condizione di avere come recapito finale il mare Jonio, nel tratto compreso tra la foce del Bradano e il litorale tarantino orientale, e di mostrare in molti casi, soprattutto nei tratti mediomontani, condizioni morfologiche della sezione di deflusso molto strette e profonde, che localmente sono chiamate "gravine" (gravina di Ginosa).*

*Quasi sempre si rinvencono a partire dal limite litologico tra i terreni calcarei e calcarenitici murgiani e quelli argillososabbiosi della Fossa Bradanica, ove spesso è anche presente una significativa discontinuità morfologica dovuta al terrazzamento dei versanti per abrasione marina o sollevamento tettonico.*

*La porzione dei reticoli idrografici presenti posta generalmente a monte dei tratti di "gravina", mostra assetti plano-altimetrici non molto diversi da quelli dei Bacini del versante adriatico delle Murge, mentre le porzioni di rete idrografica poste generalmente a valle degli stessi, assume caratteri abbastanza simili a quelli dei tratti terminali dei principali fiumi del Tavoliere della Puglia.*

### Marina di Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti idrologiche, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>215 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **Territori costieri** (art 142, comma 1, lett. a, del Codice)
- **Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche** (art 142, comma 1, lett. c, del Codice);

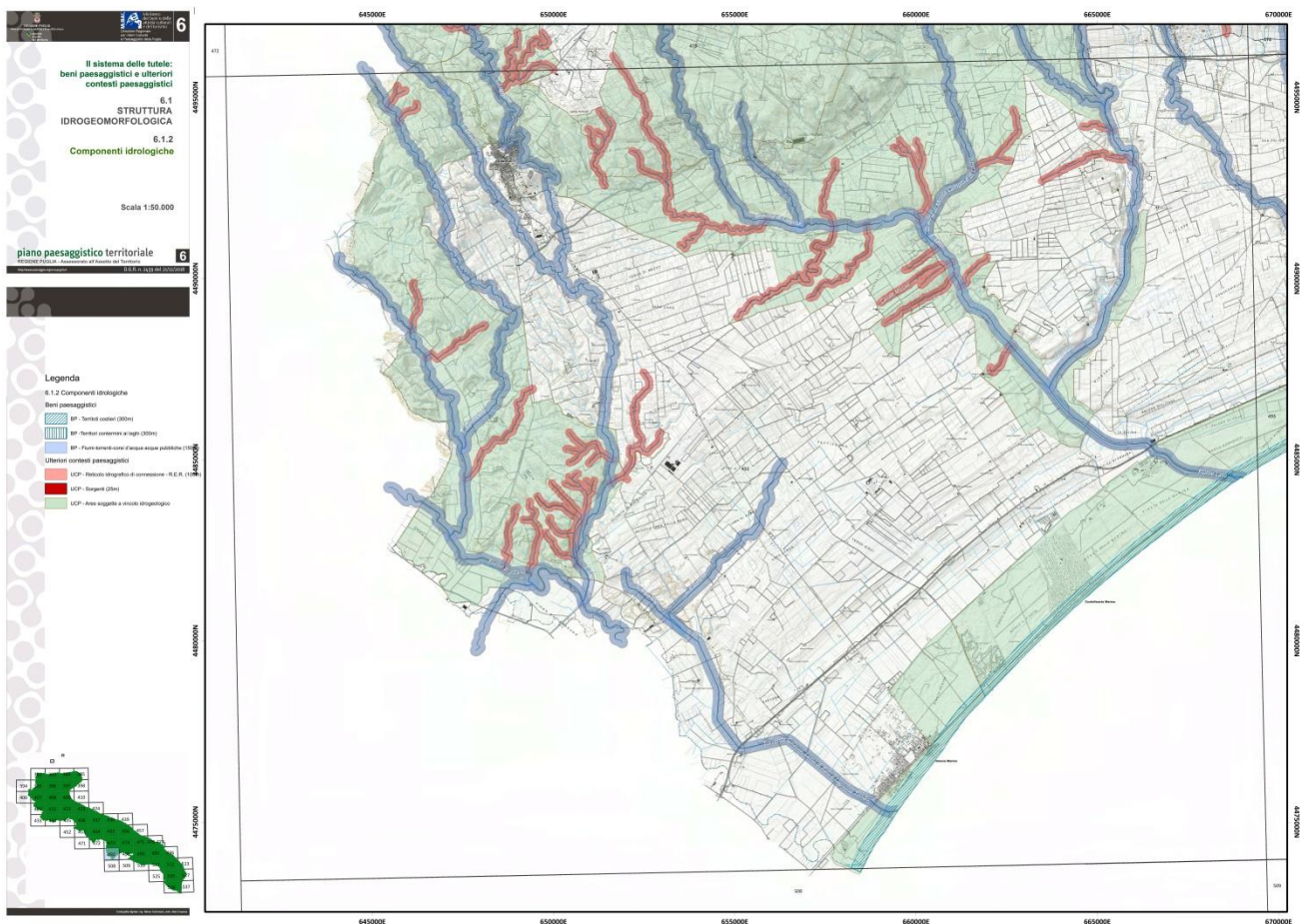
e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Aree soggette a vincolo idrogeologico**
- **Sorgenti**

*La morfologia costiera si presenta bassa, sabbiosa, bordata da più ordini di cordoni dunari, disposti in serie parallele: dai più recenti in prossimità del mare, ai più antichi verso l'entroterra. Lungo tutto il litorale, dune non ancora cementate si alternano a dune cementate a composizione calcarenitica e depositi alluvionali pleistocenici e olocenici, trasportati dalle aree interne attraverso i numerosi corsi d'acqua presenti. Diversamente da altre zone della Puglia meridionale, questo paesaggio costiero è contraddistinto da una quinta scenica di forte impatto visivo, formata dalla successione continua di terrazzi pianeggianti, disposti a diverse altezze s.l.m., variamente estesi e digradanti verso il mare con andamento uniforme e pressoché parallelo alla linea di costa. Tali forme corrispondono a paleoline di riva e ad antiche superfici di abrasione marina e documentano le oscillazioni eustatiche verificatesi in tempi pleistocenici-olocenici.*

*Un'ulteriore singolarità che accentua i caratteri identitari di questo tratto della costa pugliese è rappresentata dal sistema a pettine di corsi d'acqua che, discende verso il mare dalle alture circostanti, solcando un'ampia fascia retroduale oggi bonificata, ma per lungo tempo paludosa. Il lungo litorale sabbioso è scandito dalle foci dei fiumi Tara, Patemisco, Lato, Lenne e Galaso. Il piccolo fiume Patemisco è alimentato nel primo tratto da alcune infiltrazioni sorgentizie poste a valle dell'omonima masseria. Nella parte terminale prossima alla costa, nell'attraversare quanto resta dell'antico bosco del Patemisco Gallio, un tempo sfruttato per l'estrazione della resina, il fiume mostra invece una portata maggiore, giacché riceve il contributo del "canale Maestro" che raccoglie le acque provenienti da numerosi pantani adiacenti. Il fiume Lenne, che assume una consistenza significativa solo nell'ultimo chilometro, deve la sua portata all'alimentazione continua da risorgive, sbocca a mare tra il Bosco Romanazzi ed il Bosco di Marziotta dopo aver raccolto le acque dell'antica palude di Vega, oramai bonificata. Il Lato, il corso d'acqua più importante per portata della costa ionica pugliese che trae origine dalle gravine di Laterza e Castellaneta, riceve le acque dalle paludi bonificate Menagiola della Principessa per poi insinuarsi in una estesa pineta d'Aleppo, in alcuni tratti così fitta da impedire l'accesso alle sponde del fiume. Il torrente Galaso prende origine da risorgive carsiche e dall'acqua di scolo proveniente dalle campagne circostanti. Nell'ultimo tratto, dopo aver costeggiato l'omonima strada perpendicolare alla costa, raccoglie le acque di un'ulteriore risorgiva, così da alimentare notevolmente la sua portata.*

*L'area di vincolo si chiude in corrispondenza della vecchia foce del Bradano che attualmente corrisponde al lago di Salinella, una modesta depressione intradunale, circondata da una vistosa pineta demaniale piantata sulle dune nella prima metà del secolo scorso.*



## 2. Struttura ecosistemica e ambientale:

### 2.1 Componenti botanico - vegetazionali

#### Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti botanico - vegetazionali, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

• I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento... (art. 142, comma 1, lett. g, del codice)

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- Area di rispetto dei boschi
- Prati e pascoli naturali
- Formazioni arbustive in evoluzione naturale

*L'area presenta un'alta valenza ecologica. La matrice agricola è infatti sempre intervallata (lame e gravine) o prossima a spazi naturali (boschi e macchia), frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti a secco, siepi e filari). Vi è un'elevata contiguità con gli ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta diversificato e complesso. Il livello alto dei terrazzi a morfologia subpianeggiante posti alla base*



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>217 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*della scarpata dell'arco ionico-tarantino occidentale, da cui si originano le gravine, con copertura ad oliveti e vigneti, ha una valenza ecologica medio-alta. L'agroecosistema si presenta in genere diversificato e complesso. In tale zona la gravina è ricoperta da boschi e le aree a ridosso, da pascoli naturali.*

### **Marina di Ginosa**

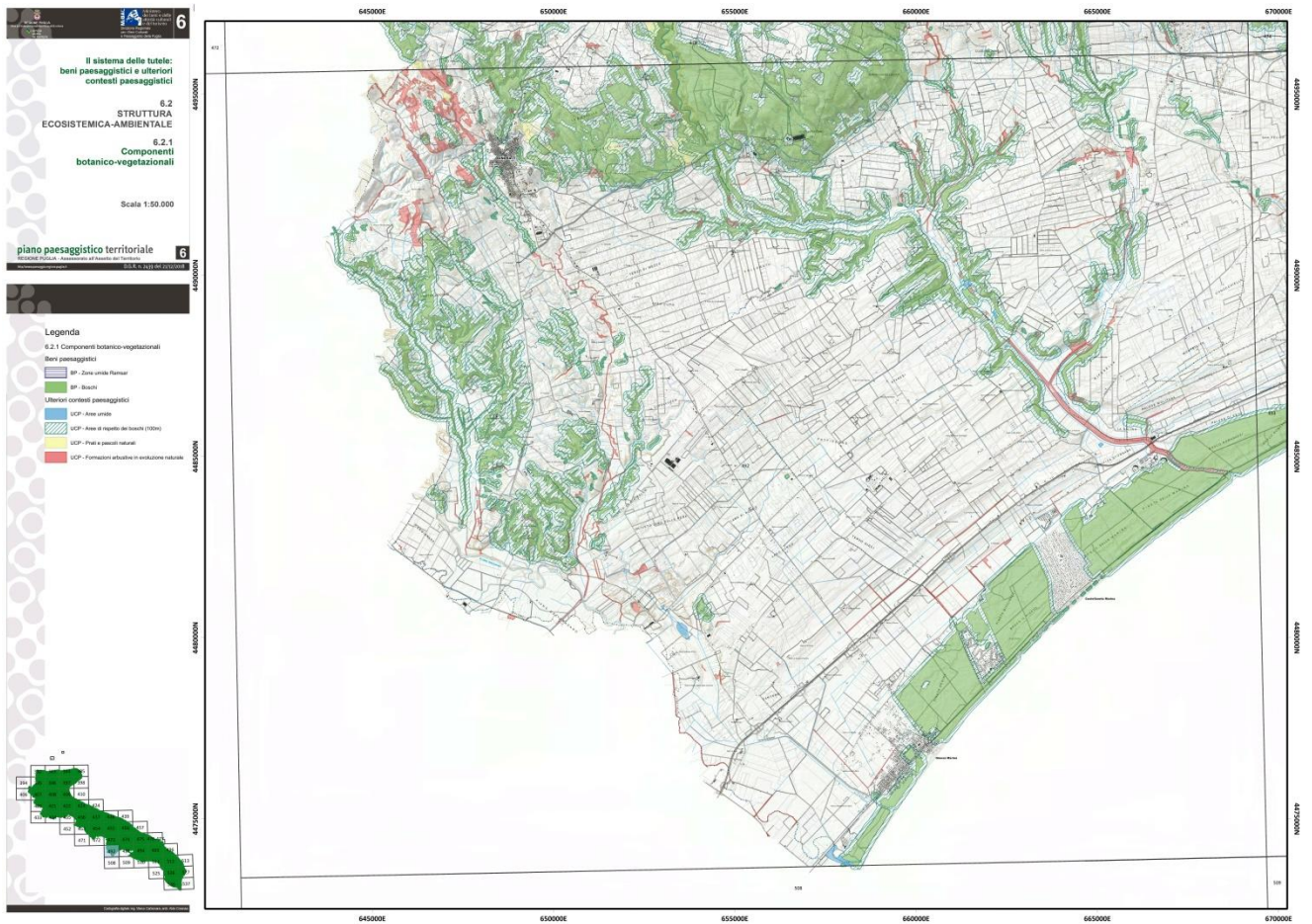
Nell'area sono presenti, quali componenti botanico - vegetazionali, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

• **I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento... (art. 142, comma 1, lett. g, del codice)**

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Area di rispetto dei boschi**
- **Prati e pascoli naturali**
- **Formazioni arbustive in evoluzione naturale**

*Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea. Esso si presenta con un retroterra caratterizzato da un mosaico di bonifica ben ancora leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità. I livelli più bassi dei terrazzi marini e la fascia retrodunale fra Ginosa e Taranto sempre dell'arco occidentale, con l'esclusione delle aree bonificate presentano caratteri pedologici limitanti tali da permettere la messa a coltura di poche specie selezionate o la destinazione a copertura forestale. Le dune sono caratterizzate da continuità laterale notevolmente accentuata e sono ampiamente colonizzate da vegetazione arbustiva e macchia mediterranea*



## 2.2 Componenti aree protette e dei siti naturalistici

### Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti delle aree protette e dei siti naturalistici, i seguenti beni paesaggistici individuati dal PPTR :

- **Parchi e riserve** (art. 142, comma 1, lett. f, del codice)

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Siti di rilevanza naturalistica**
- **Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali**

*La valenza ecologica della zona, è rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000 che sono state alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale. Nell'area è presente il Parco Naturale Regionale "Terre delle Gravine" L.R. n. 6/2011 e D.G.R. n. 834 /2011, decreto L.R. n. 18 del 20.12.2005. L'area risulta anche inserita in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC e ZPS Area delle Gravine.*

### Marina di Ginosa

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>219 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nell'area sono presenti, quali componenti delle aree protette e dei siti naturalistici, i seguenti beni paesaggistici individuati dal PPTR :

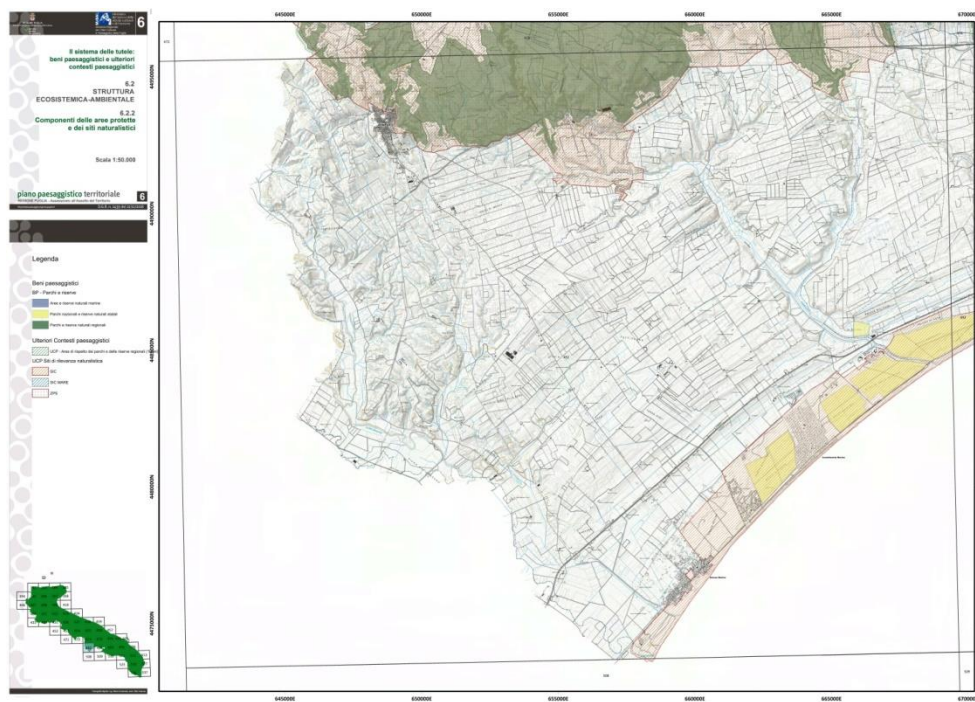
- Parchi e riserve (art. 142, c. 1 lett. f)

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- Siti di rilevanza naturalistica

*I valori di questo paesaggio sono soprattutto naturalistici e riguardano, in primo luogo, i grandi areali di bosco di pino e tutte le aree di foce dei corsi d'acque che discendono verso il mare dalle alture circostanti, formando un sistema a pettine perpendicolare alla costa.*

*Lungo l'arco ionico tarantino è presente il secondo nucleo di pino d'Aleppo della Puglia, dopo quello garganico. La pineta litoranea situata tra Taranto e la foce del Bradano si estende su sabbia per circa 34 km, per una profondità media di 2 km. Anche se l'assetto vegetazionale del fiume Lenne è in parte degradato dai continui incendi dolosi, il corso del fiume è contraddistinto ancora da valori paesaggistici e naturalistici degni di tutela e valorizzazione: le sponde sono lambite da ampi areali pinetati, oltre che dalla tipica vegetazione ripariale. Nonostante le numerose bonifiche, l'area di foce del fiume Lato si presenta ancora come un paesaggio fluviale di notevole qualità naturalistica, anche grazie alla presenza della ferrovia e alla mancanza di un'adeguata viabilità di penetrazione nelle aree boscate protette circostanti. Malgrado la costruzione recente di un villaggio turistico, le sponde del fiume offrono rifugio a numerose specie di volatili, mentre nei boschi di pino circostanti si rinvengono ancora le tracce di mammiferi predatori come la volpe ed il tasso. Notevoli valori naturalistici caratterizzano anche il tratto medio e terminale del Galaso. Sebbene i coltivi (soprattutto gli agrumeti) abbiano fortemente ridotto la presenza della vegetazione spontanea, modificando strutturalmente l'habitat palustre, il tratto retrodunare presenta tutte le caratteristiche di un acquitrino e costituisce un luogo ideale per gli uccelli da passo. Numerose specie di volatili albergano lungo i cordoni dunali e la battigia, nel folto dei canneti, tra i cespugli di ginepro coccolone e sugli alberi di tamerice e di acacia. Ricchezza d'acqua e presenza di fauna ittica nel lago Salinella, vecchia foce del fiume Bradano, costituiscono ulteriori forti richiami in zona per uccelli migratori e stanziali. La valenza ecologica della zona, rappresentata nelle cartografie e nei dati base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000, alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale è alta. L'area ricade in parte della Riserva Naturale Statale Biogenetica "Stornara" L. n. 394 del 06.12.1991, istituito con D.M. 13/07/1977. L'area risulta inserita anche in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC "Pineta dell'arco ionico".*



### 3. Struttura antropica e storico-culturale

#### 3.1 Componenti culturali insediative

##### Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti culturali e insediative, i seguenti beni paesaggistici:

- Usi civici (art. 142, comma 1, lett. h, del codice)
- Zone di interesse archeologico (art. 142, comma 1, lett. m, del codice)

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- Testimonianze della stratificazione insediativa
- Area di rispetto delle componenti culturali insediative
- Città consolidata
- Tratturi

##### Paesaggio rurale

*Il paesaggio rurale si può identificare nei rilievi delle propaggini murgiane, ovvero nella parte nord-occidentale dell'ambito che si caratterizza per le forme dei rilievi su cui si presenta un alternarsi di monoculture seminative, caratterizzati da variazioni della trama, che diviene via via più fitta man mano che aumentano le pendenze dei versanti, e da una serie di mosaici agricoli e di mosaici agro-silvopastorali in prossimità delle incisioni vallive fluviocarsiche. Tale area caratterizzata da forti pendenze e` caratterizzata dalla presenza di uliveti, vigneti e frutteti in prossimità della Gravina, invece, le zone periferiche e pianeggianti, sono occupate da seminativi.*

##### Città consolidata

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>221 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*Il carattere compatto dei centri delle gravine viene solo in parte contraddetto da una distribuzione dell'edificato più recente in relazione alla viabilità. E' il caso di Ginosa, dove l'edificato si dispone a tratti lungo il pendolo che porta dalla città alla sua marina, lasciando complessivamente percepibile il rapporto con la campagna. L'ingresso alla marina mostra il carattere spontaneo e per aggiunte dell'edificati: isolati regolari sono stati nel tempo saturati da un'edificazione estensiva di case, ad uno o due piani che giunge fino ai margini delle pinete a ridosso della costa.*

#### Zone di interesse archeologico

*Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcune zone di interesse archeologico: il vincolo diretto e indiretto di Oscurusciuto L. 490 del 1999 D.M. 08/06/2001.*

#### Tratturi

*Nell'area è presente: il Tratturello Bernalda - Ginosa - Laterza.*

#### Testimonianze della stratificazione insediativa e area di rispetto

*Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcuni siti interessati dalla presenza di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressioni dei caratteri identitari del territorio regionale. Nell'area sono presenti e sottoposti a disposizioni di tutela ai sensi degli artt. 77, 78 e 81 delle NTA, lo jazzo di Cristo, la masseria Grottaturge e la masseria Cascelli.*

#### Usi civici

*Gli usi civici presenti sono identificati come pascolo.*

### **Marina di Ginosa**

Nell'area sono presenti, quali componenti culturali e insediative, i seguenti beni paesaggistici:

- **Zone gravate da usi civici** (art 142, comma 1, lett. h, del Codice);

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Testimonianze della stratificazione insediativa**
- **Area di rispetto delle componenti culturali insediative**
- **Tratturi**

#### Paesaggio rurale

*Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea e da un mosaico di bonifica ben ancora leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità.*


#### Zone gravate da usi civici

*Aree boscate.*

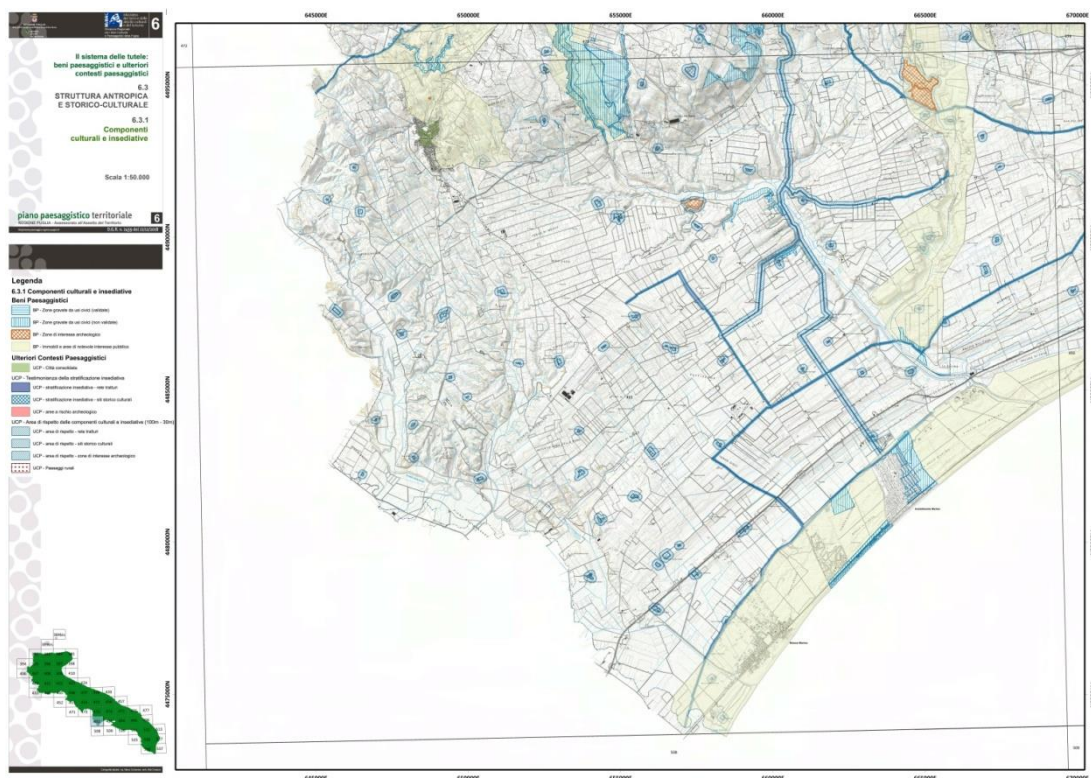
#### Tratturi

*L'area è attraversata dal Tratturello Palagianò - Bradano, dal Tratturello Pineto*

#### Testimonianze della stratificazione insediativa e area di rispetto

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> <b>I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA)</b> <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>222 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	<b>REDATTORE</b> Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcuni siti interessati dalla presenza di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressioni dei caratteri identitari del territorio regionale. Nell'area ricadono n.3 masserie (masseria "Marinella di sopra" e masseria "Carmignano" e masseria "Tufarelle") e, non lontano dal lago di Salinella insistono i ruderi colonizzati dalla macchia mediterranea di Torre Mattoni. Questa fa parte di un sistema di torri costiere di difesa (torre Lato, Marinella, Mancini), poste in comunicazione visiva con altre torri presenti nell'immediato entroterra, a qualche chilometro dalla costa.*



### 3.2 Componenti dei valori percettivi: strade a valenza paesaggistica

#### Ginosola

Nell'area sono presenti quali componenti dei valori percepiti i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Strade a valenza paesaggistica**
- **Coni visuali**

*Il PPTR individua nell'area strade paesaggistiche (S.S. 580) dalla quale è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità del paesaggio ricompreso nell'area di vincolo ed è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati della gravina.*

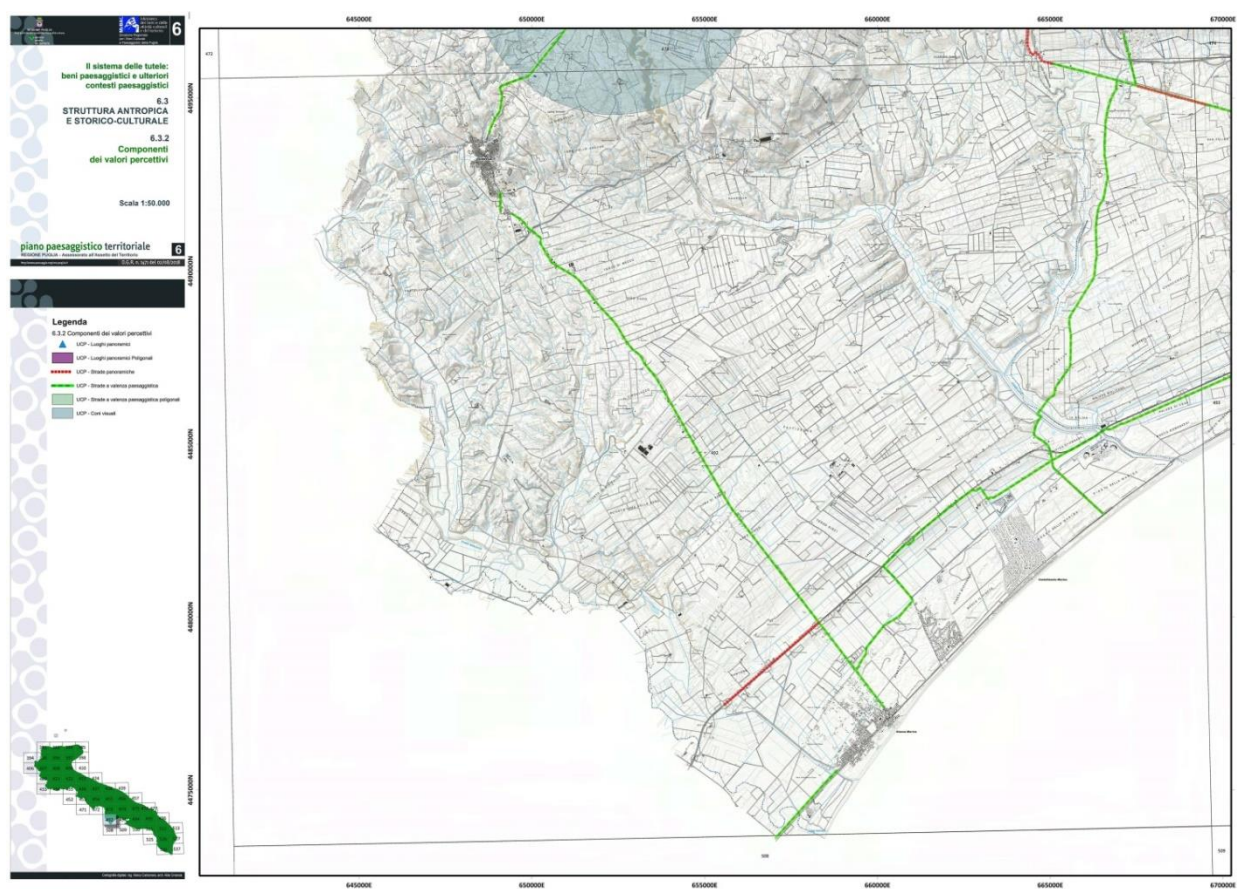
*All'interno del perimetro di vincolo è presente un'area di coni visuali che include la gravina di Laterza.*

## Marina di Ginosa

Nell'area sono presenti quali componenti dei valori percepiti i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Strade a valenza paesaggistica**

*Il PPTR individua nell'area strade d'interesse paesaggistico che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica da cui è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi.*



### 4.5.1 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Il PMC porterà in genere un contributo positivo alla componente Paesaggio e Beni Culturali in quanto valorizza le strade di interesse paesaggistico, promuove ed incentiva l'intermodalità tra le reti di città, garantendo una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali presenti sul territorio comunale.

In particolare lo scenario relativo alla mobilità ciclistica prevista dal PMC si innesta e completa quella del PPTR, prevedendo collegamenti ulteriori all'interno del territorio comunale, in connessione con le ciclovie previste dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>224 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il PMC potrà portare un contributo positivo al raggiungimento degli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale anche attraverso la riqualificazione del centro storico, la rigenerazione di alcune aree urbane, gli interventi di razionalizzazione del traffico urbano, il miglioramento della qualità dello spazio pubblico, la sistemazione degli accessi veicolari e la riqualificazione di potenziali detrattori e/o di elementi di criticità paesaggistica.

#### 4.5.2 Monitoraggio

Per il monitoraggio degli effetti del PMC sulla componente "Paesaggio, patrimonio culturale architettonico e archeologico" il comune di Ginosa si potrebbe effettuare indagini sulle preferenze di cittadini e visitatori, rilevazioni sulla presenza di turisti e, in particolare, sulla presenza di turisti cicloamatori.

##### Indicatori :

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
<b>Qualità paesaggistica</b>	Incremento fussi turistici e non solo legati alla fruizione del territorio	N°	Varie



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>225 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.6 Biodiversità e reti ecologiche

La perdita della Biodiversità è la minaccia ambientale che, insieme al cambiamento climatico, incombe più gravemente sul pianeta, e i due fenomeni sono inestricabilmente legati.

Nel 2011 la Commissione Europea ha adottato una nuova strategia che definisce il quadro per l'azione dell'Unione Europea nel prossimo decennio al fine di conseguire l'obiettivo chiave fissato per il 2020: *"porre fine alla perdita di biodiversità e al degrado dei servizi ecosistemici e ripristinarli nei limiti del possibile, intensificando al tempo stesso il contributo dell'UE per scongiurare la perdita di biodiversità a livello mondiale"*.

*La visione al 2050 prevede che la biodiversità e i servizi ecosistemici da essa offerti – il capitale naturale dell'Unione Europea – saranno protetti, valutati e debitamente ripristinati per il loro valore intrinseco e per il loro fondamentale contributo al benessere umano e alla prosperità economica, onde evitare mutamenti catastrofici legati alla perdita di biodiversità.*

In questo capitolo l'analisi della componente ambientale "biodiversità e reti ecologiche" sarà utile per individuare e valutare gli effetti che l'attuazione del PMC può avere sui siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) potenzialmente interessati, con particolare riferimento all'integrità strutturale e funzionale degli habitat e delle specie che costituiscono la ragion d'essere dei siti stessi.

#### Aree protette e Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 è costituita, ai sensi della Direttiva "Habitat", dai Siti di Importanza Comunitari (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) previste dalla Direttiva "Uccelli".

La valenza ecologica della zona di Ginosola, è rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000 che sono state alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale. Nell'area è presente il Parco Naturale Regionale "Terre delle Gravine" L.R. n. 6/2011 e D.G.R. n. 834 /2011, decreto L.R. n. 18 del 20.12.2005. L'area risulta anche inserita in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC e ZPS Area delle Gravine.

La valenza ecologica della zona Marina di Ginosola, rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000, alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale è alta. L'area ricade in parte della Riserva Naturale Statale Biogenetica "Stornara" L n. 394 del 06.12.1991, istituito con D.M. 13/07/1977. L'area risulta inserita anche in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC "Pineta dell'arco ionico".

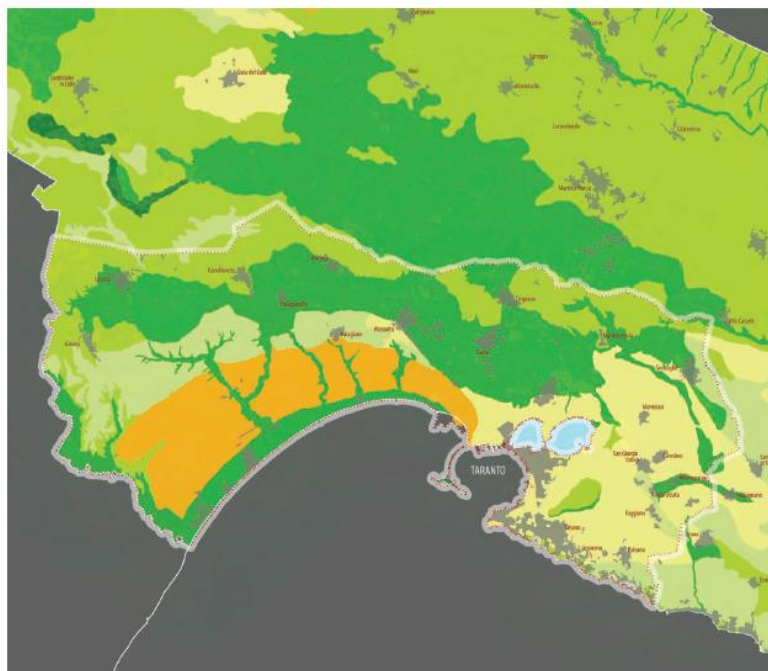
#### La valenza ecologica dell'Arco ionico tarantino

Le scarpate a contatto con l'Alta Murgia, coltivate a seminativi ma con ampie superfici boschive a conifere e latifoglie presentano un'alta valenza ecologica. La matrice agricola è infatti sempre intervallata (lame e gravine) o prossima a spazi naturali (boschi e macchia), frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti a secco, siepi e filari). Vi è un'elevata contiguità con gli ecotoni e biotopi. L'agro-ecosistema si presenta diversificato e complesso. Il livello alto dei terrazzi a morfologia sub pianeggiante posti alla base della scarpata dell'arco ionico-tarantino occidentale, da cui si originano le

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>226 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

gravine di Ginosola, Castellaneta, Palagianello e Palagiano, con copertura ad oliveti e frutteti, ha una valenza ecologica medio-alta. La matrice agricola infatti è spesso prossima a spazi naturali, frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti, filari ed affioramenti rocciosi). Vi è un' discreta contiguità con ecotoni e biotopi.

L'agro-ecosistema si presenta in genere diversificato e complesso. L'area del livello intermedio e quello più basso dei terrazzi marini dell'arco ionico occidentale coltivato in intensivo a frutteti (agrumeti), oliveti e vite per uva da tavola vengono considerati ad alta criticità per il forte impatto ambientale e paesaggistico-visivo. Non sono presenti estesi elementi di naturalità tanto nella matrice che in contiguità. L'agro-ecosistema si presenta con scarsa diversificazione e complessità. Il livello inferiore e superiore della piattaforma di abrasione marina dell'arco ionico tarantino orientale, benché separati da aree a pascolo e macchia, si presentano coltivati in intensivo a vigneto e seminativi. La Valenza ecologica è pertanto bassa o nulla. La matrice agricola ha infatti decisamente pochi e limitati elementi residui di naturalità con una scarsa presenza boschi, siepi, muretti e filari e scarsa contiguità a ecotoni e biotopi. La pressione antropica invece sugli agro-ecosistemi dell'arco è notevole tanto da presentarsi scarsamente complessi e diversificati.



Elaborato 3.2.7.b  
LA VALENZA ECOLOGICA DEI PAESAGGI RURALI

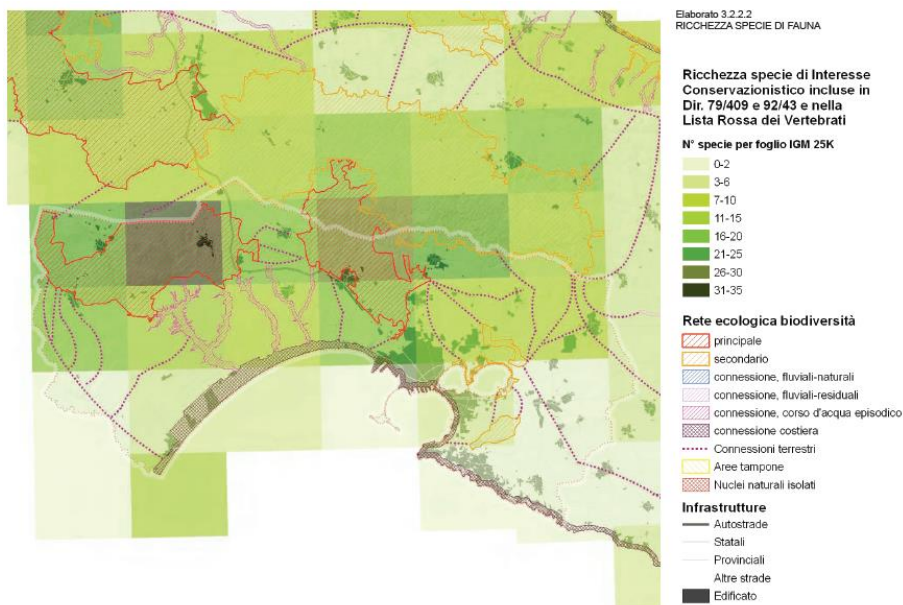
- Massima
- Alta
- Medio-Alta
- Medio-Bassa
- Bassa o Nulla
- Alta Criticità
- Laghi
- Saline
- Centri Urbani

ù

**Legenda**

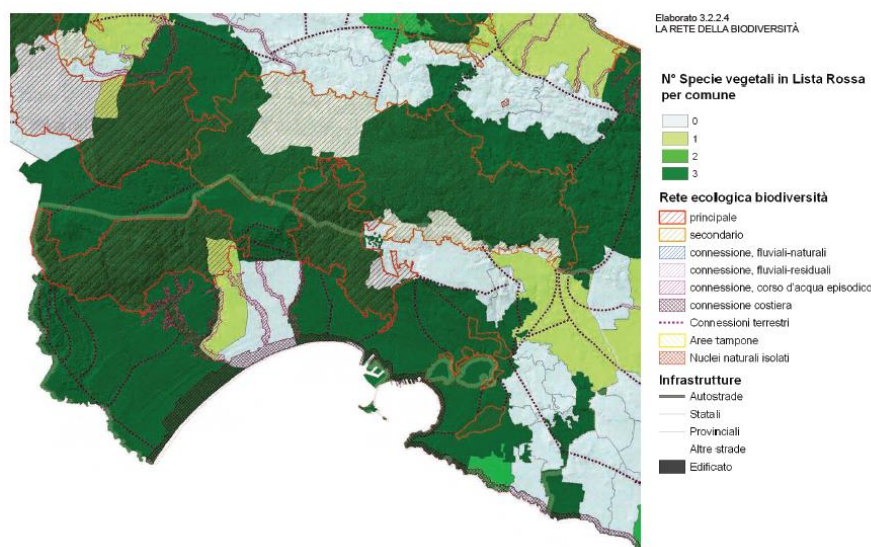
- Valenza ecologica massima: corrisponde alle aree boscate e forestali (in evidenza nelle delimitazioni cartografiche, dalla Carta della Naturalità)
- Valenza ecologica alta: corrisponde alle aree prevalentemente a pascolo naturale, alle praterie ed ai prati stabili non irrigati ai cespugliati ed arbusteti ed alla vegetazione sclerofila, soprattutto connessi agli ambienti boscati e forestali. La matrice agricola è sempre intervallata o prossima a spazi naturali, frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (siepi, muretti e filari). Elevata contiguità con ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta in genere diversificato e complesso.
- Valenza ecologica medio-alta: corrisponde prevalentemente alle estese aree olivetate persistenti e/o coltivate con tecniche tradizionali, con presenza di zone agricole eterogenee. Sono comprese quindi aree coltivate ad uliveti in estensivo, le aree agricole con presenza di spazi naturali, le aree agroforestali, i sistemi colturali complessi, le coltivazioni annuali associate a colture permanenti. La matrice agricola ha una sovente presenza di boschi, siepi, muretti e filari con discreta contiguità a ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta sufficientemente diversificato e complesso.
- Valenza ecologica medio-bassa: corrisponde prevalentemente alle colture seminative marginali ed estensive con presenza di uliveti persistenti e/o coltivati con tecniche tradizionali. La matrice agricola ha una presenza saltuaria di boschi residui, siepi, muretti e filari con sufficiente contiguità agli ecotoni, o scarsa ai biotopi. L'agroecosistema, anche senza la presenza di elementi con caratteristiche di naturalità, mantiene una relativa permeabilità orizzontale data l'assenza (o la bassa densità) di elementi di pressione antropica.
- Valenza ecologica bassa o nulla: corrisponde alle aree agricole intensive con colture legnose agrarie per lo più irrigue (vigneti, frutteti e frutti minori, uliveti) e seminativi quali orticole, erbacee di pieno campo e colture protette. La matrice agricola ha pochi e limitati elementi residui ed aree rifugio (siepi, muretti e filari). Nessuna contiguità a biotopi e scarsi gli ecotoni. In genere la monocoltura coltivata in intensivo per appezzamento di elevata estensione genera una forte pressione sull'agroecosistema che si presenta scarsamente complesso e diversificato.
- Aree ad alta criticità ecologica: corrisponde prevalentemente alla monocoltura della vite per uva da tavola coltivata a tendone, e/o alla coltivazione di frutteti in intensivo, con forte impatto ambientale soprattutto idrogeomorfologico e paesaggistico-visivo. Non sono presenti elementi di naturalità nella matrice ed in contiguità. L'agroecosistema si presenta con diversificazione e complessità nulla.

Nella tavola seguente è illustrato il valore di ricchezza delle specie di Vertebrati rare e minacciate presenti in Puglia. Le specie prese in considerazione sono quelle per le quali esistono obblighi di conservazione, in particolare sono considerate tutte le specie inserite negli Allegati II e IV della Direttiva Habitat (93/43/CEE) e nell'allegato I della Dir. Uccelli (79/409/CEE) e nella Lista Rossa dei Vertebrati d'Italia. La tavola offre una immediata lettura delle aree regionali a maggiore ricchezza di biodiversità. Emergono significativamente i sistemi ambientali del Gargano, delle Murge e dell'area delle Gravine, nuclei essenziali per la conservazione delle principali specie minacciate presenti in Puglia.



Tav. 3.2.2.2 - Carta della ricchezza di specie. Fonte: PPTR della Regione Puglia.

Nella tavola seguente è illustrata la ricchezza di specie della Lista Rossa Regionale delle Piante d'Italia, suddivisa per territorio comunale. Esprime la ricchezza in biodiversità della flora minacciata. Dalla concentrazione dei Comuni a maggiore ricchezza di specie si evidenziano le aree più importanti per la conservazione della flora. Tra le aree più importanti risultano il Gargano, le Murge, l'area delle Gravine, alcune aree del Salento soprattutto per le specie transadriatiche.



Tav. 3.2.2.4\_Rete biodiversità. Carta della ricchezza della flora minacciata. Fonte: PPTR della Regione Puglia.

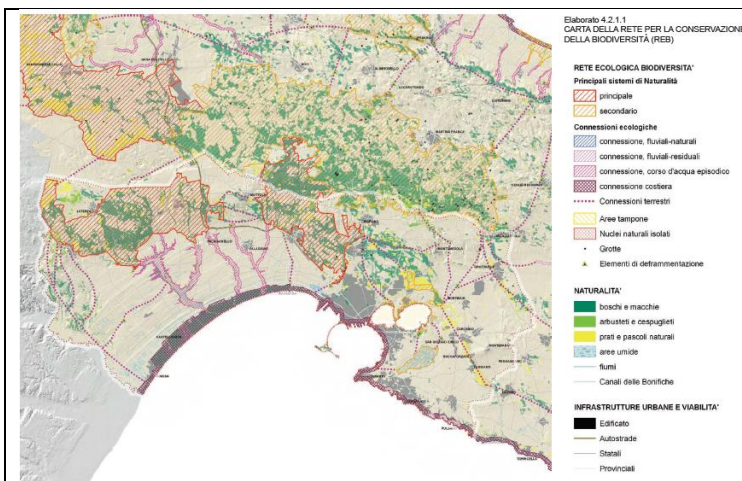
Il progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato "La rete ecologica regionale" (elaborato 4.2.1) delinea in chiave progettuale, secondo un'interpretazione multifunzionale e ecoterritoriale del concetto di rete, un disegno ambientale di tutto il territorio regionale volto ad elevarne la qualità ecologica e paesaggistica.

Tale progetto persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invariants ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei

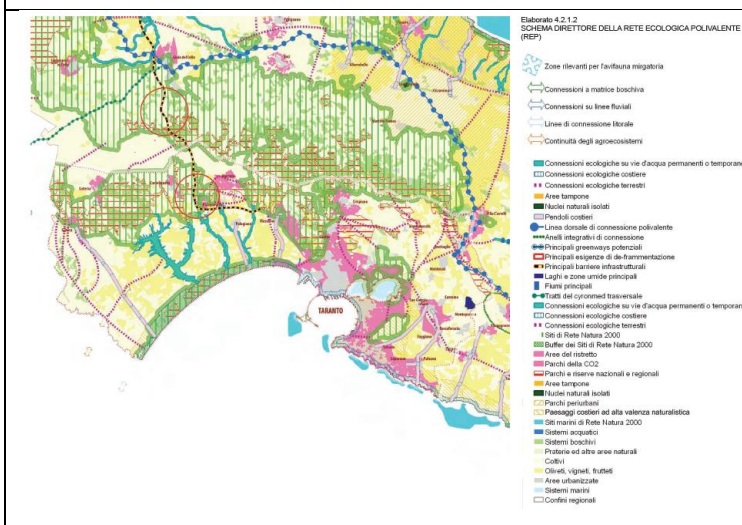


gangli principali e secondari, gli stepping stones, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale.


La rete ecologica è attuata a due livelli. Il primo, sintetizzato nella *Rete ecologica della biodiversità*, che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette, che costituiscono il patrimonio ecologico della regione; il secondo, sintetizzato nello *Schema direttore della rete ecologica polivalente* che, prendendo le mosse dalla Rete ecologica della biodiversità, assume nel progetto di rete in chiave ecologica i progetti del patto città campagna (ristretti, parchi agricoli multifunzionali, progetti CO2), i progetti della mobilità dolce (in via esemplificativa: strade parco, grande spina di attraversamento ciclopedonale nord sud, pendoli), la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri (in via esemplificativa: paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica, sistemi dunali). Fonte: PPTR della Regione Puglia.



Tav. 42.11\_La rete della Biodiversita'- Fonte: PPTR della Regione Puglia.



Tav. 42.12\_Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente Fonte: PPTR della Regione Puglia.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>230 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.6.1 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Vista la tipologia di interventi del PMC, non sono prevedibili impatti negativi sulla componente biodiversità e reti ecologiche. 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.

In nessun caso tale riduzione interesserà vegetazione di apprezzabile valore naturalistico trattandosi nella maggior parte di suoli incolti in stato di prevalente abbandono.

Il d.Lgs 152/06 prevede all'art.10 comma 3, che la valutazione ambientale strategica comprenda le procedure di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. e all'allegato G del medesimo D.P.R. che costituisce recepimento della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat).

La valutazione di incidenza costituisce una misura preventiva di tutela intesa ad assicurare il mantenimento ed il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.

Il PMC del comune di Ginosa tuttavia, non avrà alcuna interazione con tale aree protette precedentemente descritte, né potrà produrre effetti su di essa in quanto l'ambito di intervento del Piano è ristretto all'area urbana, su strade esistenti e non prevede azioni che interessino le aree protette.

#### 4.6.2 MONITORAGGIO

Le azioni del PMC hanno come obiettivo fondamentale ridurre gli impatti sulla biodiversità derivanti dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture e limitare il consumo di suolo, inoltre gli interventi previsti potranno incidere in modo positivo sulla qualità dell'aria ai fini della protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali.

##### Indicatori :

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
<b>Biodiversità</b>	Incremento della superficie urbanizzata dovuta all'attuazione degli interventi del PUMS	ha	Comune
	Qualità dell'aria ai fini della protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali.	µg/m <sup>3</sup>	ARPA/Comune

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>231 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE V: POSSIBILI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PIANO

Il Piano della Mobilità Ciclistica oggetto di valutazione oltre ad individuare percorsi ciclabili sia in ambito urbano che in ambito extraurbano, propone una serie di interventi utili alla moderazione del traffico, ad aumentare i livelli di sicurezza stradale, a minimizzare l'incidentalità urbana e, nel complesso a migliorare la qualità di vita cittadina.

I principi su cui il Piano fa riferimento sono:

- la riduzione delle velocità veicolari,
- l'incentivazione del cicloturismo;
- l'incentivazione dei collegamenti casa-lavoro e casa-scuola con mobilità dolce,
- la multimodalità;
- la riduzione del limite di velocità a 30 km/h su tutte le strade in cui sono previsti percorsi ciclabili in sede promiscua;
- l'adozione di adeguate soluzioni infrastrutturali e gestionali che limitino fisicamente le velocità lungo le strade in cui sono previsti percorsi ciclabili in sede promiscua;
- la riduzione del rischio di incidentalità stradale in ambito urbano ed extraurbano;
- l'adozione di politiche a sostegno della mobilità sostenibile e della mobilità ciclistica.

Inoltre il Piano punta a valorizzare il territorio attraverso forme di turismo lento e sostenibile, in linea con gli indirizzi europei, nazionali, regionali e provinciali.

Come precedentemente specificato 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.

In particolare:

- Gli interventi su percorsi già esistenti e funzionali, in ambito urbano, dovranno prevedere la messa a norma dei cordoli ed il potenziamento della segnaletica stradale;
- Gli interventi per la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili in sede propria dovranno prevedere il rifacimento dell'intero pacchetto della pavimentazione, interventi di altre opere particolari, fra cui opere illuminazione diffusa o puntuale, etc.;
- Per i percorsi ciclabili in sede promiscua con i veicoli gli interventi dovranno riguardare l'introduzione di sistemi di moderazione del traffico;
- Gli interventi per l'implementazione della rete ciclabile extraurbana saranno principalmente su strade con pavimentazione in conglomerato bituminoso e dovranno prevedere la sistemazione eventuale dei soli strati superficiali, il potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale e l'inserimento, ove necessario, di interventi di moderazione della velocità.

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>232 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Gli effetti sulle componenti ambientali sono da ritenersi pressoché nulli, in alcuni casi positivi (effetto sul rumore da traffico veicolare e sulla sicurezza stradale) poiché l'intervento è poco invasivo: gli unici effetti sulle componenti ambientali sono legati alla fase di cantiere e, pertanto, si esauriscono al termine della stessa. Si provvederà in fase di cantiere a dare indicazioni in merito alle eventuali misure di mitigazione necessarie per ridurre o annullare gli impatti sull'ambiente circostante durante detta fase.



 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>233 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE VI: CONCLUSIONI

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 emissione di gas inquinanti nell'atmosfera e al decongestionamento del traffico urbano. Per incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto e 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.

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 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

In conclusione, le azioni proposte dal Piano della Mobilità Ciclistica potranno produrre sicuramente effetti positivi dal punto di vista ambientale, incentivare la qualità della vita e valorizzare il territorio e le sue peculiarità.

	<b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>234 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE VII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI

### ELENCO ELABORATI ANALISI E QUADRO CONOSCITIVO\_STRALCIO PUMS GINOSA

<b>1</b>	<b>Sistema territoriale</b>
<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>	
<p>TAV. 115 Uso del Suolo</p>	
<b>Fonti</b>	
<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>Uso 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>	
<b>2</b>	<b>Sistema della Popolazione</b>
<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> <p>TAV.27 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - MARINA DI GINOSA scala comunale</p>	

	<b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>235 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<b>Fonti</b>
ISTAT Puglia 2011-2018

<b>3.</b>	<b>Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali</b>
-----------	---

**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

<b>Fonti</b>
--------------

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  
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

<b>4.</b>	<b>Infrastrutture per il trasporto pubblico - Trasporto pubblico</b>
-----------	--

	<b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>236 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<p><b>TAV.41</b> - TPL esistente - Sistema Ferroviario e Trasporto pubblico su gomma - scala sovraprovinciale</p> <p><b>TAV.42</b> - Tempi di accesso alla ferrovia / Sistema Ferroviario scala territoriale - scala sovraprovinciale</p> <p><b>TAV.43</b> - TPL esistente - Sistema Ferroviario esistente - Sistema trasporto pubblico esistente - scala locale Ginosola e Marina di Ginosola</p> <p><b>TAV.44</b> - Tempi accesso Trasporto pubblico su gomma- SITA-CTP scala sovraprovinciale</p>
<b>Fonti</b>
<p>Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017</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>

<b>5</b>	<b>Mobilità ciclistica</b>
<p><b>TAV.5.1</b> - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PRT - scala territoriale sovraprovinciale 1:250.000</p> <p><b>TAV.5.2</b> - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PRT - scala territoriale provinciale</p> <p><b>TAV.5.3</b> - PRMC - scala territoriale sovraprovinciale</p> <p><b>TAV.5.4</b> - PRMC - scala territoriale provinciale</p> <p><b>TAV.5.5</b> - PRMC - scala locale</p>	
<b>Fonti</b>	
<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>	

<b>6</b>	<b>Distribuzione spaziale della mobilità</b>
<p><b>TAV.6.1</b> - Distribuzione spaziale della mobilità_entrare_Lavoro e Studio</p> <p><b>TAV.6.2</b> - Distribuzione spaziale della mobilità_uscite_Lavoro e Studio</p> <p><b>TAV.6.3</b> - Motivo (lavoro) dello spostamento</p> <p><b>TAV.6.4</b> - Motivo (studio) dello spostamento</p> <p><b>TAV.6.5</b> - ISOCRONE</p> <p><b>TAV.6.6</b> - ISOCRONE Accessibilità della Bicicletta</p> <p><b>TAV.6.7</b> - Presenze turistiche 2017</p> <p><b>TAV.6.8</b> - Presenze turistiche 2017- turisti italiani e stranieri</p>	
<b>Fonti</b>	

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> l' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>237 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

ISTAT Puglia 2011-2015 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 Ginosola
---

<b>9</b>	<b>Analisi comparative - Piani e Progetti in corso</b>
----------	--

<b>PRG</b> <b>TAV 9.1</b> PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosola <b>TAV 9.2</b> PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosola <b>TAV 9.3</b> PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosola <b>TAV 9.4</b> PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosola <b>TAV 9.5</b> PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosola <b>TAV 9.6</b> PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosola  <b>PIANI E PROGRAMMI IN CORSO</b> <b>TAV 9.7</b> PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Ginosola <b>TAV 9.8</b> PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Marina di Ginosola
---

<b>Fonti</b>
--------------

PRG - Comune di Ginosola DPRU - Documento Programmatico per la Rigenerazione - Urbana Marina di Ginosola POR PUGLIA 2000-2006 -PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - POR PUGLIA 2000-2016 Recupero e valorizzazione del sito di Torre Mattoni- POR PUGLIA 2000-2006 POR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI - progetto finanziato P.O.R. PUGLIA 2014-2020 -Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale - progetto finanziato URBAN UP TRA PINETA E MARE PINETA REGINA PSR 2007-2013 Progetto del nuovo quartiere Mazzini P. I.R.P. Corso Vittorio Emanuele
---

## ELABORATI PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

<b>ANALISI RETE ESISTENTE</b>
-------------------------------

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
--

<b>RETE CICLABILE DI PREVISIONE</b>
-------------------------------------



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

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>239 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE VIII: ELENCO SOGGETTI INTERESSATI

Perché l'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, possa individuare i soggetti competenti in materia ambientale tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano e delle peculiarità del territorio interessato, si riporta di seguito l'elenco degli enti sempre individuati dalla Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44 come soggetti competenti in materia ambientale:

- Servizi regionali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Servizi provinciali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Autorità idrica pugliese;
- Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente della Puglia (A.R.P.A.);
- Autorità di bacino competente per il territorio interessato;
- Azienda sanitaria locale competente per il territorio interessato;
- Ministero per i beni e le attività culturali, strutture competenti per il territorio interessato.

A seguire si riporta un possibile elenco dei soggetti e del pubblico interessato (art. 2, co. 2, lett. m) ed n), L.R. 44/2012):

### REGIONE PUGLIA

Sezione urbanistica

[serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it)

Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio

[servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it)

Sezione risorse idriche

[servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it)

Sezione infrastrutture per la mobilità

[mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it)

Sezione ciclo rifiuti e bonifiche

[serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it](mailto:serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it)

Sezione mobilità sostenibile e vigilanza del trasporto pubblico locale

[sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it)

Sezione trasporto pubblico locale e grandi progetti

[servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it)

Sezione vigilanza ambientale

[sezione.vigilanzaambientale@pec.rupar.puglia.it](mailto:sezione.vigilanzaambientale@pec.rupar.puglia.it)

Sezione autorizzazioni ambientali

[servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

Sezione valorizzazione territoriale

[valorizzazioneterritoriale.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:valorizzazioneterritoriale.regione@pec.rupar.puglia.it)

Sezione turismo

 <b>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA</b> I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina <b>240 di 240</b>	Data 25/05/2022	Revisione <b>01</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

[servizioturismo@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizioturismo@pec.rupar.puglia.it)

Sezione lavori pubblici

[servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it)

Sezione protezione civile

[servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it)

Servizio Tutela e valorizzazione dell'Ambiente

**ALTRI ENTI**

ADB PUGLIA

[segreteria@pec.adb.puglia.it](mailto:segreteria@pec.adb.puglia.it)

Autorità Idrica Pugliese

[protocollo@pec.aip.gov.it](mailto:protocollo@pec.aip.gov.it)

Agenzia Regionale Sanitaria - Puglia

[dirgen.ares@pec.rupar.puglia.it](mailto:dirgen.ares@pec.rupar.puglia.it)

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A. Puglia)

[info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

[dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)

Segretariato regionale del ministero per i beni e le attività culturali per la Puglia

[mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it)

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BRINDISI, LECCE E TARANTO

[mbac-sabap-le@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-le@mailcert.beniculturali.it)

ATO Provincia di Taranto

[protocollo.generale@pec.provincia.taranto.gov.it](mailto:protocollo.generale@pec.provincia.taranto.gov.it)

Legambiente Comitato Regionale Puglia Onlus,

[legambiente.puglia@tiscali.it](mailto:legambiente.puglia@tiscali.it)

Il contributo richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale ha la finalità di evidenziare le possibili criticità ambientali nell'ambito territoriale interessato, nonché i potenziali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrebbero derivare dall'attuazione del Piano, e le relative misure di prevenzione, mitigazione e compensazione.