




Redattore del PUMS  
arch. Loredana D. Modugno



CITTÀ DI  
GINOSA

**PUMS**  
PIANO URBANO  
DELLA MOBILITÀ  
SOSTENIBILE



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>3 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



**Città di Ginosa**  
Provincia di Taranto

**Sindaco**  
Ing. Vito Parisi

**La Giunta Comunale**  
**e gli assessori che si sono succeduti**

**SETTORE X - AREA PIANIFICAZIONE ED EDILIZIA**  
Arch Antonio Gallitelli

**Responsabile VII Settore Urbanistica**  
Arch. Cosimo Venneri

**Polizia Municipale**  
Ten. Antonio Costantino


Redattore progetto di Piano:

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

Hanno contribuito alla redazione del Documento di Piano:  
Nico Balice, Angela Colamonico, Alessia Giaquinto,  
Simona Masciopinto, Erica Mastandrea, Rosa Anna Mancini, Francesca Perillo, architetti


Si ringraziano per i contributi al Documento di Piano  
Il Consiglio Comunale  
La Giunta e gli assessori che si sono succeduti  
La Polizia Municipale,  
Il X Settore- Area Pianificazione ed Edilizia  
Il VII settore urbanistica  
Le aziende del trasporto pubblico locale CTP (SPA)  
RFI-Rete Ferroviaria Italiana

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


 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>4 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## Sommario


<b>PARTE I : PREMESSA</b> .....	<b>8</b>
<b>PARTE II : IL PERCORSO DI REDAZIONE DEL P.U.M.S DI GINOSA</b> .....	<b>9</b>
2.1 LA VISION DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	9
2.2 IL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (P.U.M.S) - DEFINIZIONI E FINALITÀ.....	13
2.3 ELEMENTI E LE FASI GENERALI DI ELABORAZIONE DEI P.U.M.S.....	17
2.3.1 LINEE GUIDA EUROPEE.....	17
2.3.2 LINEE GUIDA REGIONALI.....	18
2.3.3 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE.....	21
<b>PARTE III: QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO E PIANIFICATORIO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE</b> .....	<b>24</b>
<b>3.1 RIFERIMENTI NORMATIVI SOVRANAZIONALI - STRATEGIA EUROPEA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> .....	<b>25</b>
3.1.1 LIBRO VERDE DEL 2007, "VERSO UNA NUOVA CULTURA DELLA MOBILITÀ URBANA" -COM(2007) 551 DEFINITIVO.....	25
3.1.2 DIRETTIVA EUROPEA 2008/50/CE - RELATIVA ALLA QUALITÀ DELL'ARIA AMBIENTE E PER UN'ARIA PIÙ PULITA IN EUROPA.....	26
3.1.3 PIANO D'AZIONE SULLA MOBILITÀ URBANA DEL 2009.....	27
3.1.4 LIBRO BIANCO 2011 - "TABELLA DI MARCIA VERSO LO SPAZIO UNICO EUROPEO DEI TRASPORTI PER UNA POLITICA COMPETITIVA E SOSTENIBILE" (COM(2011) 144).....	27
3.1.5 URBAN MOBILITY PACKAGE DEL 2013.....	28
3.1.6 IL REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 SUGLI ORIENTAMENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI.....	29
3.1.7 LA RETE TEN-T: IL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO - (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	30
3.1.8 DIRETTIVA 2014/94/UE - DIRETTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI.....	37
3.1.9 IL REGOLAMENTO UE 540/2014 - 2014.....	37
3.1.10 QUADRO PER IL CLIMA E L'ENERGIA 2014- 2030.....	37
3.1.11 ACCORDO DI PARIGI - 2015.....	38
3.1.12 STRATEGIA EUROPEA PER UNA MOBILITÀ A BASSE EMISSIONI -2016.....	38
3.1.13 LA DIRETTIVA 2016/2284/UE - 2016.....	38
3.1.14 GOVERNANCE DELL'UNIONE DELL'ENERGIA E DELL'AZIONE PER IL CLIMA - 2018.....	39
3.1.15 STRATEGIA EUROPEA DI ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO.....	39
3.1.16 IL REGOLAMENTO (UE) 1153/2021 - 2021.....	40
3.1.17 AGENDA 2030.....	40
3.1.18 GREEN DEAL (FIT FOR 55) - 2021.....	41
3.1.19 LA NUOVA POLITICA DI COESIONE 2021-2027 -- (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	42
3.1.20 NEW URBAN MOBILITY FRAMEWORK - 2021.....	45
3.1.21 LE LINEE GUIDA ELTIS.....	45
3.1.22 NUOVE LINEE GUIDA SUI PUMS -2019.....	46
3.1.23 EU CYCLING DECLARATION.....	49
<b>3.2 RIFERIMENTI NORMATIVI NAZIONALI - LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ IN ITALIA</b> .....	<b>50</b>
3.2.1 PNRR - PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA.....	50
3.2.1.1 PNRR - ATTUAZIONI A SCALA REGIONALE.....	52
3.2.2 PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2012-2020.....	53
3.2.4 IL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE PLURIFONDO CITTÀ METROPOLITANE 2014-2020 (PON METRO) E IL PN METRO 21-27.....	53
3.2.5 PIANO DI AZIONE NAZIONALE DEGLI ITS - 2014.....	55
3.2.6 DECRETO LEGISLATIVO 16 DICEMBRE 2016, N. 257 - 2016.....	56
3.2.7 STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE (SNSVS) - 2017.....	56
3.2.8 D.M. 300/2017 - LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI - 2017.....	56
3.2.9 DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 20 FEBBRAIO 2018 - 2018.....	56
3.2.10 IL PIANO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA (PNIRE) - 2018.....	56
3.2.11 PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (PRIMUS) - 2018-2020.....	57
3.2.12 PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA (PNIEC) - 2020.....	58
3.2.13 PIANO NAZIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (PNACC).....	59
3.2.14 IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI (P.G.T.) E IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL).....	60

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>5 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.2.15 IL NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA. (GU SERIE GENERALE N.163 DEL 16-07-2001 - SUPPL. STRAORDINARIO) DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 14 MARZO 2001.....	61
3.2.16 IL PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE (PNSS) - 2030 - (DELIBERA CIPESS 14 APRILE 2022, N. 13).....	61
3.2.17 LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE- - (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	67
3.2.18 LE LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE - SETTORE FERROVIARIO - - (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	71
3.2.19 IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	71
3.2.20 PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PGMC).....	72
3.2.21 DECRETO-LEGGE N. 34 DEL 2020 E DECRETO-LEGGE N.76 DEL 2020.....	74
3.2.22 DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 - NUOVO CODICE DELLA STRADA.....	74
3.2.23 IL FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2021-2027-(ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	74
3.2.24 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020- ALLEGATO "ITALIA VELOCE"- (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	76
3.2.25 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2021 - ALLEGATO "DIECI ANNI PER TRASFORMARE L'ITALIA"- (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	76
3.2.26 DOCUMENTO DI ECONOMIA FINANZA 2023 - ALLEGATO STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE, LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA.....	78
3.2.27 PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ A LIVELLO LOCALE (PUT - PTVE - PSLC).....	79
3.2.28 DECRETO MINISTERIALE 397/2017 - "INDIVIDUAZIONE DELLE LINEE GUIDA PER I PIANI URBANI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E D.M. 396/2019 MIT.....	81
3.2.29 D.M. 444/2021 MIMS.....	85
<b>3.3 RIFERIMENTI NORMATIVI REGIONALI RIFERIMENTI NORMATIVI E PIANIFICATORI REGIONALI.....</b>	<b>86</b>
3.3.1 LA GOVERNANCE DEL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	86
3.3.2 LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS).....	88
3.3.2 LE LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI MOBILITÀ CICLISTICA (DGR N. 1504 DEL 10/09/2020) - ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021-2030.....	92
<b>PARTE IV: QUADRO CONOSCITIVO LIVELLO SOVRALocale.....</b>	<b>102</b>
4.1 QUADRO DI RIFERIMENTO DERIVANTE DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATI (REGIONALE - PROVINCIALE).....	102
4.2 IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.).....	103
4.2.1 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO.....	104
4.2.2 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE.....	105
4.3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) REGIONE PUGLIA.....	107
4.3.1 PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	108
4.3.1.1 PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019.....	109
4.3.1.2 POLITICHE E AZIONI DI INTERESSE PER IL PUMS - PREVISIONI PER L'AREA OGGETTO DI INTERVENTO.....	112
4.3.1.3 PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2020-2030 - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	114
4.4 IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS).....	132
4.5 IL PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML) - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	135
4.5.1 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E IMMATERIALI COMPRESI NEL PRML - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	137
4.6 LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE.....	138
4.6.1 RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO.....	138
4.6.2 RETI CICLABILI ITALIANE: BICITALIA.....	139
4.6.3 LA RETE CICLABILE IN PUGLIA.....	140
4.6.4 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED IN PUGLIA - TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	140
4.6.5 ITINERARIO N°14: VIA DEI TRE MARI- TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	142
4.6.6 PIANO ATTUATIVO 2015 -2019 DEL PRT.....	143
4.6.7 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE.....	145
4.7 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC).....	147
4.7.1 ADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (ESTRATTO PRMC).....	149

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>6 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

47.2 DESCRIZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI E LORO CARATTERISTICHE (ESTRATTO PRMC).....	150
47.3 RP 06 - BICALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI (ESTRATTO PRMC).....	151
47.4 COMPONENTI IDROLOGICHE INTERCETTATE DALLA CICLOVIA DEI TRE MARI (ESTRATTO PRMC).....	156
47.5 GLI ITINERARI REGIONALI E NAZIONALI CHE ATTRAVERSANO IL TERRITORIO DI GINOSA: LA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA.....	163
4.8 LA RETE DEI TRATTURI - QUADRO DI ASSETTO DEI TRATTURI.....	166
4.9 IL PIANO REGIONALE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA).....	167
4.10 IL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR).....	168
4.11 STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC) - LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PAESC.....	168
4.12 IL PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE (POR) 2014-2020.....	169
4.13 IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO 2016-2025.....	172
4.14 IL PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO).....	173
4.14.1 PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - PROPOSTA DEFINITIVA 26.05.2018.....	173
4.14.2 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TARANTO (PTCP).....	179
<b>PARTE V: QUADRO CONOSCITIVO A LIVELLO LOCALE - BANCA DATI MOBILITA'</b> .....	<b>182</b>
5.1 SISTEMA TERRITORIALE.....	183
5.1.1 CARATTERISTICHE TERRITORIALI.....	184
5.1.2 GLI INSEDIAMENTI URBANI: GINOSA E MARINA DI GINOSA.....	185
5.1.3 PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE, ASSETTO IDROGEOLOGICO E GEOLOGICO.....	187
5.2 SISTEMA DELLA POPOLAZIONE.....	199
5.3 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ.....	209
5.3.1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ.....	213
5.3.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA.....	221
5.3.3 INFRASTRUTTURE PEDONALI E DISTANZE DAI PRINCIPALI POLI DI ATTRAZIONE (GINOSA E MARINA DI GINOSA).....	228
5.4 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO.....	232
5.4.1 MODALITÀ FERROVIARIA.....	233
5.4.2 MODALITÀ AUTOMOBILISTICA.....	235
5.4.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL.....	237
5.4.4 FREQUENTAZIONE SERVIZI REGIONALI.....	238
5.4.5 STRATEGIA DEL P.U.M.S IN TEMA DI TPL.....	241
5.5 SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	243
5.5.2 LA CONSISTENZA DELLA RETE CICLABILE E CICLOPEDONALE NEL TERRITORIO DI GINOSA.....	248
5.5.3 ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA.....	248
5.5.4 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI.....	254
5.5.5 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE.....	256
5.5.6 INDICE DI CICLABILITÀ.....	256
5.5.7 SOSTA BICICLETTE.....	258
5.5.8 PRESENZE TURISTICHE E CICLOTURISMO.....	258
5.6 RIPARTIZIONE MODALE.....	261
5.6.1 I DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO.....	262
5.6.2 LA MOBILITÀ IN PUGLIA: I RISULTATI DELLE INDAGINI SU FABBISOGNI, ABITUDINI, TRAGITTI, FREQUENZE, MEZZI UTILIZZATI NEGLI SPOSTAMENTI O/D EXTRACOMUNALI DAI RESIDENTI IN PUGLIA - AUTUNNO/INVERNO 2018_ ASSESSORATO ALLA MOBILITÀ E AI TRASPORTI E L'ASSET (AGENZIA REGIONALE STRATEGICA PER LO SVILUPPO ECOSOSTENIBILE DEL TERRITORIO).....	269
5.7 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO VEICOLARI INTRACOMUNALI.....	302
5.8 SISTEMA DELLA SOSTA.....	305
5.8.1 SISTEMA DELLA SOSTA E ANALISI DELL'OFFERTA.....	306
5.9 INCIDENTALITÀ E SICUREZZA.....	312
5.10 QUALITÀ DELL'ARIA E ANALISI EMISSIONI INQUINANTI.....	317
5.11 PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE.....	326
5.12 PROGRAMMAZIONE IN CORSO.....	333
5.13 LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G.).....	342
5.15 RICOGNIZIONE DEL PATRIMONIO - "PIANO DELLE ALIENAZIONI E VALORIZZAZIONI PER IL TRIENNIO 2019-2021".	344
<b>PARTE VI: CRITICITÀ E PROPOSTE - ANALISI SWOT (PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA, OPPORTUNITÀ E MINACCE)</b>	<b>345</b>
6.1 CRITICITÀ E PROPOSTE.....	345
6.1.1 INFRASTRUTTURE STRADALI E SISTEMA DELLA RETE VIARIA.....	345

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>7 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

6.12 SISTEMA DELLA SOSTA .....	<b>346</b>
6.14 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (T.P.L.) .....	<b>348</b>
6.15 DOMANDA DI MOBILITÀ .....	<b>348</b>
6.16 SICUREZZA E INCIDENTALITÀ .....	<b>349</b>
<b>PARTE VII: PUMS GINOSA - DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DELLE STRATEGIE E DELLE AZIONI.....</b>	<b>352</b>
7.1 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO.....	<b>352</b>
7.2 DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI.....	<b>354</b>
<b>PARTE VIII: ESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL COMUNE DI GINOSA .....</b>	<b>363</b>
8.1 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E ZTL.....	<b>364</b>
8.1.1 ISTITUZIONE DELLA ZTL NEL NUCLEO ANTICO DI GINOSA E SUL LUNGOMARE DI MARINA DI GINOSA .....	<b>364</b>
8.1.2 RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA E NUOVI SISTEMI DI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO E ZONE DI SOSTA REGOLAMENTATA .....	<b>368</b>
8.1.3 POLITICHE E GESTIONE DELLA SOSTA - PARK PRICING E ROAD PRICING.....	<b>372</b>
8.1.4 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA CIRCOLAZIONE .....	<b>373</b>
8.1.5 INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO E SVILUPPO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA.....	<b>382</b>
8.1.6 SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA.....	<b>386</b>
8.1.6.1 REDAZIONE DEL PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA - 1° STRALCIO P.U.M.S.....	<b>386</b>
8.1.6.2 SERVIZI PER I CICLISTI - VELOSTAZIONI, POSTEGGI DI BICICLETTE CUSTODITI E ATTREZZATI .....	<b>387</b>
8.1.6.3 SERVIZI DI BIKE SHARING.....	<b>388</b>
8.7 ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA: DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA .....	<b>390</b>
8.7.1 ADOZIONE DI SOLUZIONI PROGETTUALI PER AMBITI SPECIFICI DI PARTICOLARE INTERESSE E/O PARTICOLARMENTE PROBLEMATICI (QUALI LE ZONE 30) .....	<b>390</b>
8.7.2 METROMINUTO GINOSA E METROMINUTO MARINA DI GINOSA.....	<b>394</b>
8.7.3 P.E.BA IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE.....	<b>396</b>
8.8 STRUMENTI DIGITALI DEDICATI ALL'INFOMOBILITÀ.....	<b>397</b>
8.9 INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING .....	<b>398</b>
8.10 MOBILITÀ ELETTRICA, ATTIVA E SOSTENIBILE".....	<b>399</b>
8.11 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>401</b>
8.12 SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT .....	<b>402</b>
<b>PARTE IX: IL PERCORSO PARTECIPATIVO.....</b>	<b>409</b>
9.1 IL PERCORSO PARTECIPATIVO INDIRIZZI DELLE LINEE GUIDA EUROPEE E LINEE GUIDA REGIONALI.....	<b>409</b>
9.2 IL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE NEL COMUNE DI GINOSA.....	<b>412</b>
<b>PARTE X : INDICE TAVOLE ALLEGATE .....</b>	<b>417</b>
<b>PARTE XI : GLOSSARIO .....</b>	<b>420</b>
<b>PARTE XII: ESEMPI EUROPEI E OPPORTUNITÀ DI APPRENDIMENTO - RISORSE UTILI PER IL PATTO DEI SINDACI</b> <i>(TRATTO DA: POLICY OPTIONS TO REDUCE EMISSIONS FROM THE MOBILITY SECTOR: INSPIRING EXAMPLES AND LEARNING OPPORTUNITIES: USEFUL RESOURCES FOR COVENANT OF MAYORS - EUROPE SIGNATORIES).....</i>	<b>423</b>

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>8 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## Parte I : PREMESSA

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

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

Nell'ultimo decennio sono stati compiuti grandi passi dall'Unione Europea. A partire dal 2007, l'U.E. ha intensificato il proprio impegno per orientare le città verso forme di mobilità sostenibile: dal Libro Verde sul Trasporto Urbano, al Patto dei Sindaci, mirato a coinvolgere attivamente le città nel percorso verso la sostenibilità energetica ed ambientale e, ancora, al Libro Bianco sui Trasporti del 2011. Numerose sono state le strategie, le iniziative e le ricerche messe in campo per allinearsi con gli indirizzi definiti nel Libro Bianco del 2011. La maggior parte delle azioni sono state orientate in modo da promuovere una sostanziale limitazione del trasporto privato all'interno delle aree urbane e per incentivare modalità alternative di spostamento (sharing mobility, infomobilità, auto elettriche, etc.).

Nel 2014 è stato creato uno specifico portale dedicato al tema della mobilità sostenibile urbana e agli indirizzi che devono seguire i Piani della Mobilità Urbana Sostenibile (P.U.M.S) che saranno sviluppati dalle città europee (European Local Transport Information Service: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)). Le Linee Guida per la redazione dei Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), messe a punto in sede europea nel 2014, introducono un cambiamento di approccio nella redazione dei piani strategici del settore mobilità e tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del P.U.M.S.

Il 2 ottobre 2019 è stata pubblicata la seconda edizione delle Linee Guida europee *"Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"* sui P.U.M.S che segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.

Linee Guida europee definiscono come obiettivo principale del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) il miglioramento della qualità e delle prestazioni ambientali nelle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano, in un complessivo quadro di sostenibilità, assicurando ad ognuno il diritto a muoversi senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. Le linee guida individuano i principi fondamentali che devono guidare la redazione del PUMS: • visione di lungo periodo; • integrazione degli strumenti di Piano; sostenibilità sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese; • approccio partecipativo che porta al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse; • monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rappresenta uno strumento strategico nuovo nell'ambito della pianificazione, il cui obiettivo è quello di orientare e gestire il sistema della mobilità urbana della città nei prossimi anni, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10-15 anni), in un quadro di complessiva coerenza e integrazione dei diversi piani di settore.

Quello che cambia rispetto al piano di trasporto tradizionale è il focus: nel P.U.M.S l'attenzione non è rivolta esclusivamente al traffico veicolare, ma ai cittadini, alle attività, agli stili di vita.

L'obiettivo del Piano non è più dunque solo quello di ridurre la congestione del traffico e regolare il flusso veicolare, ma promuovere un percorso, condiviso con la comunità, che abbia come priorità l'accessibilità, la vivibilità, la qualità della vita e dello spazio pubblico.


Il P.U.M.S pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, seguendo un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin dall'inizio del suo processo di definizione.

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

L'**area geografica di Piano**, ovvero, il perimetro geografico minimo oggetto della pianificazione, ha tenuto conto da un lato, dei confini geografici amministrativi (Ginosa e Marima di Ginosa), dall'altro, degli effettivi flussi di mobilità del territorio di riferimento (aree urbane funzionali).

Il PUMS di Ginosa è stato costruito sia con la **partecipazione** della cittadinanza e delle associazioni che con il coordinamento degli uffici dell'amministrazione, che, in modi diversi, ne hanno parte. Alla redazione hanno contribuito il Sindaco, la Giunta e gli assessori che si sono succeduti, la Polizia Municipale, il X Settore- Area Pianificazione ed Edilizia, il VII settore urbanistica, le aziende del trasporto pubblico locale CTP (SPA), RFI-Rete Ferroviaria Italiana di concerto con tutti e gli uffici in un'ottica di cooperazione e multidisciplinarietà.



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>9 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## Parte II : IL PERCORSO DI REDAZIONE DEL P.U.M.S DI GINOSA

### 2.1 LA VISION DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Con Determinazione n. 491 R.G. del 11.05.2018, l'Amministrazione Comunale di Ginosa ha deciso avviare una strutturale riorganizzazione della mobilità urbana dotandosi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile al fine di migliorare la qualità della vita e il benessere dei cittadini.

Il territorio di Ginosa, con una popolazione inferiore ai 100.000 abitanti, ai sensi delle Linee Guida nazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione dei P.U.M.S., pubblicate il 4 Agosto 2017, non ha l'obbligo di redigere il P.U.M.S., tuttavia l'Amministrazione comunale ha ritenuto di interesse strategico dotarsi di questo strumento di programmazione ed ha avviato il processo di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, secondo quanto previsto dal D.M. 04/08/2017 (Linee Guida Nazionali) e dal DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 (Linee Guida Regionali).

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S) è un piano strategico che nasce per soddisfare i bisogni di mobilità degli individui al fine di migliorare la qualità della vita in città. La finalità del P.U.M.S è quella di orientare le politiche e la programmazione della mobilità urbana nel breve, medio e lungo termine con un orizzonte di 10 anni.

*La redazione di un PUMS ha pertanto l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. In tale ottica, il tema dell'accessibilità, intesa come insieme delle caratteristiche spaziali, distributive, organizzative e gestionali in grado di permettere la mobilità e un uso agevole, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona, è da intendersi come elemento centrale per la redazione, l'implementazione e il monitoraggio di un PUMS. (Fonte: Linee Guida Regionali).*

Promuovere la mobilità sostenibile, quindi, significa orientare la mobilità dei residenti e dei city user in modo che questi possano privilegiare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici ovvero utilizzare mezzi privati a basso impatto ambientale e creare le infrastrutture che consentano il miglior utilizzo delle stesse verso, attraverso e all'interno delle aree urbane e periurbane.

Il Piano della Mobilità Urbana Sostenibile di Ginosa rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno e che vede il Città 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 alcune delle azioni strategiche in fase di attuazione a vantaggio della mobilità sostenibile e della qualità della vita dei cittadini:

- ✓ con Determinazione n. 491 R.G. del 11.05.2018, l'Amministrazione Comunale ha deciso di dare avvio alla redazione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (P.U.M.S). Le principali linee strategiche del P.U.M.S di Ginosa prevedono la riorganizzazione della viabilità e la mitigazione del traffico, l'istituzione di zone 30, la riorganizzazione delle aree di sosta, la delimitazione di zone ZTL per le aree di forte rilevanza turistica e paesaggistica, come il nucleo antico di Ginosa e lungomare di Marina di Ginosa, la riorganizzazione e del trasporto pubblico attraverso l'identificazione dei percorsi cittadini degli autobus urbani ed extraurbani, la regolamentazione della distribuzione urbana di questi servizi, nonché l'auspicabile coincidenza tra i nodi di scambio modale e le fermate del trasporto pubblico extraurbano (terminal bus), l'uso di mezzi a bassa emissione o emissioni zero per migliorare la vivibilità dei quartieri, la promozione di strumenti di razionalizzazione della distribuzione delle merci in città.

Il P.U.M.S include altresì interventi volti al miglioramento della mobilità dei cittadini (percorsi casa-lavoro, studio, ecc) e dei fruitori occasionali della città (pendolari, turisti ecc.), strategie per il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), la creazione di un sistema di percorsi ciclabili, previsti nel Piano della Mobilità Ciclistica, in grado di connettere i tratti già esistenti ai nuovi, migliorando l'accessibilità e la fruizione del territorio. Con Delibera di Giunta n.04 del 27/01/2020, l'Amministrazione Comunale ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S). Il presente documento rappresenta l'aggiornamento delle Linee di Indirizzo fine di attivare il procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.12 del D. Lgs.152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 8 della L.R. 44/2012 e verifica screening VINCA.

- ✓ con D.G.C. n.150 del 8/07/2019 la città di Ginosa ha adottato il **Piano per la Mobilità Ciclistica - 1° stralcio P.U.M.S.** Il Piano per la Mobilità Ciclistica (PMC) anticipa alcuni aspetti del disegno più ampio che l'Amministrazione comunale ha avviato con la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Il PMC del Comune di Ginosa, costituisce un'opportunità per incentivare l'uso della bicicletta non solo per il tempo libero, ma anche per gli spostamenti casa-scuola, e quindi come modalità di spostamento

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>10 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

alternativa agli attuali spostamenti motorizzati pubblici e privati, contribuendo così a ridurre il traffico cittadino soprattutto nelle ore di punta. 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 + 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. **Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° Piano stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)". In data con Determina N. 00329 del 11/08/2023 del Registro delle Determinazioni della AOO 089 della Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio VIA / VINCA - ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/97, è stato acquisito parere favorevole di valutazione di incidenza per il Piano per la Mobilità Ciclistica del Comune di Ginosa, oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VAS.**

- ✓ nell'ambito del POR Puglia 2000-2006 Asse IV, Misura 4.16 **"Interventi di potenziamento delle infrastrutture di supporto al settore turistico"**, Il Città di Ginosa ha candidato il **Progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosa - Conessioni 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 aggiudicandosi un finanziamento che vede opere per 1,5 Milioni di Euro con un cofinanziamento comunale di 80'000.00 Euro. 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.).

Con la riqualificazione del waterfront si è inteso salvaguardare e rivalutare i caratteri originari del patrimonio paesaggistico costiero, attraverso azioni di tutela e fruizione delle aree ad elevata valenza naturalistica, mediante la riduzione della pressione antropica sulle aree costiere, rimuovendo il traffico veicolare sui tratti più sensibili e proponendo modelli di sviluppo della mobilità alternativi e improntati alla sostenibilità, riqualificando il tessuto urbano esistente con particolare attenzione alla progettazione dello spazio pubblico che diventa spazio fluido, privo di ostacoli e di gradini, con una regolazione dell'andamento planimetrico e altimetrico che si adatta alle variazioni morfologiche naturali ancora residue.

La carreggiata riservata al traffico veicolare (regolato dai limiti imposti dalla ZTL), viene ristretta e mantenuta nella parte centrale del nuovo sistema mentre vengono eliminati gli stalli permanenti destinati alla sosta, che viene concentrata in appositi e ampi spazi di parcheggio individuati nell'ambito della riorganizzazione della viabilità prevista nell'ambito del PUMS e della ZTL. **Il progetto è stato completato nel Luglio 2023.**

- ✓ nell'ambito del **POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita" - Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane"**, la Città di Ginosa si è candida all'Avviso per la "selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in aree urbane e sub-urbane" con la **"Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovia Magna Grecia"**. Il percorso ciclabile proposto, situato a Marina di Ginosa (rinomata e frequentatissima località balneare dell'arco ionico tarantino), si propone di incrementare i km di piste presenti sul territorio Ginosino. L'infrastruttura ciclabile si relaziona, in termini di fruizione, alla rete delle ciclovie regionali/nazionali (art. 1, comma 640 della Legge n. 208/2015), che rappresentano una tramite importante per poter godere del territorio. Il comune è attraversato dalla principale Ciclovia Bicalia 14/Ciclovia della Magna Grecia, ponendosi pertanto al centro di itinerari di grande interesse culturale. L'infrastruttura ciclabile proposta rappresenta una opportunità per il cicloturismo, essendo interconnessa con i numerosi Siti di Interesse Comunitario, luoghi in cui praticare attività che possono costituire un attrattore di interesse sovracomunale. La rete contribuisce altresì al miglioramento della qualità dell'aria (ai sensi della Direttiva 2008/50/CE), disincentivando l'utilizzo delle auto incrementando quello delle biciclette. L'incentivazione all'uso della bicicletta consentirà lo sviluppo

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>11 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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. Il progetto, prevede altresì vari interventi e in particolare si propone di incrementare la fruibilità dello spazio pubblico esistente accrescendo il comfort e la sicurezza del transito dei pedoni anche mediante l'eliminazione delle barriere architettoniche dai marciapiedi, attraverso interventi di sistemazione delle superfici viarie e ciclopeditoni, la creazione di aree attrezzate per il verde e il tempo libero.

- ✓ Nella fase di elaborazione del P.U.M.S la Città di Ginosa è stata selezionata per partecipare al **"SUMP Learning Programmes (SLP3)"** - (Prot. 22494 del 24.08.2018). Il SLP3 è un programma europeo che prevede una serie attività di approfondimento rivolte alle Pubbliche Amministrazioni nell'ambito della mobilità sostenibile per accrescere le competenze e le conoscenze necessarie per sviluppare e attuare i P.U.M.S secondo gli standard europei. Attraverso questo percorso di esperienze, di condivisione di buone pratiche e apprendimento continuo, il Città di Ginosa ha avuto la possibilità di entrare a far parte della rete CIVITAS SUMP-Up Europea.
  - Il programma di apprendimento SLP3 SUMP-up ha permesso al Comune di Ginosa:
    - di essere supportato durante il processo del SUMP (Capacity Building, informazioni su misura e supporto durante le fasi di sviluppo e implementazione);
    - di apprendere, condividere conoscenze e idee con altri partecipanti al corso;
    - di partecipare a workshop e apprendimento peer-to-peer, e-learning e webinar;
    - di ricevere esempi delle migliori pratiche, nonché una selezione di metodi e strumenti utili conoscono nuovi metodi per elaborare SUMP (come iniziare a raccogliere misure, dove trovare informazioni sulle misure SUMP, come generare misure innovative, ecc.);
    - di promuovere e condividere il Programma di apprendimento SUMP (SLP3) con un gruppo di lavoro interdipartimentale.
  - Il prossimo passo sarà quello di promuovere e condividere l'esperienza di SUMP Learning Program (SLP3). Il comune intende creare uno specifico gruppo di lavoro interdipartimentale responsabile dello sviluppo di SUMP. Attraverso la creazione di specifici uffici per la mobilità, le attività e le conoscenze della SLP3 saranno integrate nelle strategie a lungo termine della città.**
- ✓ 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).
- ✓ Dal 2 al 4 ottobre la città di Graz (Austria) ha ospitato la diciassettesima edizione del **Forum Civitas**, principale evento europeo sulla mobilità urbana sostenibile, che ha raccolto le figure di spicco del settore da tutto il continente e oltre. Durante il Forum stata presentata la seconda edizione delle Linee Guida europee sui P.U.M.S che segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.
 

Il comune di "Ginosa insieme ai comuni di Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) è stato inserito tra gli esempi di buone pratiche per la capacità di condividere conoscenze ed esperienza. **"Ginosa -Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) Exchanging knowledge in a European learning programme for cities - GOOD PRACTICE EXAMPLE". ["Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan \(2nd edition\)".](#)**
- ✓ La città di Ginosa ha aderito alla Settimana **Europea della Mobilità Sostenibile 2019** e al **premio ufficiale della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile**;
- ✓ Nella fase di Elaborazione del PUMS, la città di Ginosa, ha partecipato:
  - all'Avviso Pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per la redazione del **Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA)**. DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062.. **Contributo ammesso a finanziamento con Det. N.288 del 17.12.2019**
  - all'Avviso pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per l'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dei PUMS. Det. N.101 del 19.11.2019

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>12 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Con Determinazione n. 1880 del 06-11-2020 l'Amministrazione Comunale di Ginosa ha deciso avviare la redazione del **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**, strumento per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti fondamentali per la piena accessibilità e fruibilità degli spazi urbani e degli edifici di competenza comunale. L'obiettivo principale del PEBA è garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani pubblici costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti, secondo criteri di pianificazione/prevenzione e di buona progettazione. Il tema della accessibilità riguarda tutti ed ha un impatto diretto e quotidiano sulle relazioni sociali, sulle attività economiche, sulla tutela delle persone più deboli, sulla salute delle persone, sulla salvaguardia dell'ambiente: in poche parole, sulla qualità della vita. Con il PEBA, redatto ai sensi della L. n. 41/86 e ss.mm.ii. della L.R. n. 67 del 28-12-2018 e della Deliberazione della giunta regionale n. 2062 del 18 novembre 2019 e allegati, il Comune di Ginosa avvia le seguenti attività: • selezione – mediante percorso di partecipazione con la popolazione e delle associazioni di categoria – degli spazi urbani prioritari su cui intervenire; • realizzazione di una mappatura degli spazi urbani selezionati, finalizzata al censimento delle principali barriere architettoniche presenti; • predisposizione di una mappatura dell'accessibilità negli edifici di competenza dell'ente; • predisposizione di un abaco di interventi finalizzati a conseguire l'accessibilità degli spazi urbani e degli edifici, definendo criteri e modalità di intervento; • stima economica degli interventi, ai fini del successivo inserimento nella programmazione comunale; Il PEBA di Ginosa in coerenza con il PUMS e il Piano della Mobilità Ciclistica, oltre a proporre una serie di interventi progettuali sugli spazi urbani, mira a fornire un cambio di prospettiva nella progettazione, gestione ed esecuzione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e, più in generale, di tutti gli interventi sugli spazi pubblici.

Nel 2021 è stato poi avviato il processo partecipativo dal titolo **"Ginosa for All"**, ossia Ginosa per tutti, con diversi incontri dedicati tenuti con enti e associazioni del settore sanitario e socio-assistenziale e la somministrazione di un questionario online destinato a tutti i cittadini per raccogliere quanti più dati e stilare un piano efficace. Da qui, sono nati anche interessanti spunti per il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e il Biciplan.

Il PEBA rappresenta uno strumento fondamentale e dinamico, quindi sempre aggiornabile, sia per le progettazioni future che per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche, che guarda soprattutto alle esigenze di chi ha difficoltà nello spostarsi autonomamente per la città. [Con Delibera di Giunta Comunale n. 237 del 20.12.2021 è stato adottato il "Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche \(P.E.B.A\)" del Comune di Ginosa](#)

- ✓ Con Delibera di Giunta Comunale n.209 del 10.12.2020 il Comune di Ginosa ha aderito al programma **"Smarter Italy"**.

**"Smarter Italy" è un programma di appalti di innovazione** (anche denominati appalti di domanda pubblica intelligente), promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico ("MiSE"), dal Ministero dell'Università e della Ricerca ("MiUR") e dal "MID" - Dipartimento per la Trasformazione Digitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e attuato dall'Agenzia per l'Italia Digitale ("AgID"), **che hanno come oggetto servizi per lo sviluppo ed eventualmente l'acquisto di Soluzioni innovative a fabbisogni pubblici rilevanti. Un fabbisogno pubblico rilevante può individuare la necessità di un miglioramento della qualità della vita dei cittadini o del contesto imprenditoriale e/o la necessità di un miglioramento sostanziale di efficienza della Pubblica amministrazione.**

Con il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 31 gennaio 2019 sono state re-se disponibili le risorse per finanziare gare d'appalto che hanno lo scopo di soddisfare i fabbisogni d'innovazione espressi dalla Pubblica Amministrazione, mediante "Bandi di domanda pubblica intelligente".

Nel mese di luglio 2019 è stato sottoscritto un accordo di collaborazione tra il MiSE e l'AgID per l'attuazione dei Bandi di cui all'art. 2 del citato Decreto MiSE e che individua l'AgID quale Centrale di Committenza per le successive gare d'appalto;

Ad aprile 2020 è stato sottoscritto di un Protocollo d'intesa tra MiSE, MiUR e MID per l'attuazione di una politica di innovazione basata sulla domanda pubblica che riconosce il Programma come piattaforma operativa per la realizzazione degli obiettivi strategici pre-fissati.


**Il Programma, attraverso un significativo avanzamento tecnologico, intende promuovere il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, il contesto imprenditoriale delle imprese nel territorio nazionale generando un rilevante impatto sull'efficienza del funzionamento della Pubblica amministrazione.**

Il MiSE provvede a selezionare e individuare i "fabbisogni smart" espressi dal Paese, secondo quanto previsto dall'articolo 2, comma 2, oltre che individuare i soggetti ospitanti e disciplinare i rapporti con essi.

Il "Soggetto ospitante" è un soggetto pubblico disponibile ad agire operativamente, entro il proprio territorio, per la sperimentazione delle soluzioni elaborate in risposta ai bandi di domanda pubblica intelligente;

**Il Programma prevede differenti aree tematiche di intervento, una delle quali è denominata "Smart Mobility" e ha ad oggetto il miglioramento sostanziale dei servizi per la mobilità di persone e cose nelle aree urbane.**

Gli aggiudicatari saranno imprese, start up, centri di ricerca che avranno il compito di proporre soluzioni innovative e di realizzare esperimenti pilota in alcune città metropolitane, comuni e borghi.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>13 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nel 2023 Marina di Ginosola è entrata a far parte del programma [Bandiera lilla](#), riconoscimento per i Comuni che hanno un'accessibilità sopra la media, principalmente nei luoghi turistici e che, soprattutto, vogliono continuare a farla crescere nel tempo.

Una delle sfide più difficili che il P.U.M.S di Ginosola cercherà di affrontare consiste nel rendere operativo il concetto di sostenibilità, aiutando la città ad ottimizzare l'uso del territorio e migliorare l'efficienza del sistema di trasporti, riducendo contemporaneamente i problemi di congestione da traffico, l'inquinamento e l'espansione urbana incontrollata.

Lavorare alla costruzione di un P.U.M.S rappresenta un'opportunità per generare il cambiamento culturale necessario ad avvicinare la Città di Ginosola alle città più avanzate su queste politiche della mobilità.

L'Amministrazione è, oggi più che mai, il soggetto che deve ripensare il proprio ruolo nella gestione e nel governo del territorio, facendosi promotore di politiche partecipative, creando spazi di collaborazione tra soggetti diversi, mettendo in rete e valorizzando tutte le risorse disponibili per individuare soluzioni condivise a problemi comuni, attuando e monitorando insieme ai cittadini le politiche e gli interventi messi in atto al fine di innescare trasformazioni reali.

## 2.2 IL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (P.U.M.S) - DEFINIZIONI E FINALITÀ

Per affrontare la complessità della pianificazione del territorio e delineare un set soddisfacente di politiche ed azioni da intraprendere è necessario un approccio che preveda processi integrati e sostenibili. Il P.U.M.S fa proprio il principio dell'approccio integrato e si basa sulla ricerca di un equilibrio nello sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili.

Il P.U.M.S è un piano strategico (obiettivi a 10 anni), costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri.



ECONOMIA



SICUREZZA



AMBIENTE



SALUTE



CITTADINANZA



PEDONI



TPL



BICI



AUTO

In base a quanto affermato nelle Linee Guida ELTIS "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" (["Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"](#) approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea ed aggiornate nel 2019) "Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda

di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il P.U.M.S integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione<sup>1</sup>.

Volendo mettere a fuoco le principali differenze tra modelli di pianificazione tradizionali e l'innovativo approccio introdotto dalle Linee Guida europee, si descrive di seguito la relativa tabella di confronto.

Piano Generale del Traffico Urbano	Pianificazione sostenibile della mobilità urbana
Focus sul traffico	Focus sulle <b>persone</b>
Flussi di traffico e velocità	<b>Accessibilità e qualità della vita</b> urbana, equità nell'uso degli spazi, salute e rispetto dell'ambiente
Focus prevalente sull'auto privata (mono modale)	<b>Sviluppo equilibrato di tutte le modalità di trasporto</b> con un deciso cambio di rotta verso modalità più pulite
Focus sulle infrastrutture (prevalentemente stradali)	<b>Integrazione delle infrastrutture</b> ( anche i marciapiedi sono infrastrutture, come pure le ciclabili)
Pianificazione settoriale	Documento di pianificazione <b>coerente con gli strumenti urbanistici e con le politiche dell'area di riferimento</b> , compatibile con l'uso del suolo, le densità e le funzioni indicate dal piano urbanistico
Visione delle infrastrutture legate al breve ed al medio termine	Sì, ma solo se all'interno di <b>una visione a lungo termine</b> determinato dall'uso del suolo
Pianificazione legata ad un confine amministrativo	Legate ad un area funzionale che comprenda gli spostamenti casa lavoro e gli impatti conseguenti con modalità di trasporto alternativi sino a definire un <b>area sufficientemente vasta</b> che può o meno influire sull'ambito urbano
Dominio riservato solo agli esperti di traffico	<b>Team di esperti fortemente interdisciplinare</b>
Esperti di traffico e viabilità	<b>Coinvolgimento</b> attivo, partecipativo e trasparente <b>delle persone e portatori di interesse</b> coinvolti specialmente dei più deboli
Valutazione molto limitata degli impatti	Messa in opera di un <b>sistema di monitoraggio permanente</b> e strutturato in grado di stabilire ed evitare gli impatti

*Confronto tra Pianificazione Trasporti tradizionale e P.U.M.S*

<sup>1</sup> Fonte : Linee Guida "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>15 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### I pilastri di un piano della mobilità sostenibile sono così declinati:

- Una visione chiara degli obiettivi e della loro misurabilità;
- Approccio partecipativo che coinvolga cittadini e stakeholder e i portatori di interesse sin dalla fase di condivisione del quadro conoscitivo fino alla definizione degli indirizzi e delle scelte del Piano;
- Un impegno verso la sostenibilità;
- Integrazione ed equilibrio modale, sviluppo integrato di tutte le modalità di trasporto che mira a incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili;
- Valutazione continua delle performance del piano e delle singole modalità di trasporto in relazione allo spazio pubblico e alla destinazione d'uso del suolo;
- Monitoraggio continuo delle soluzioni adottate;
- Integrazione orizzontale e verticale dei piani e dei programmi, del coordinamento dei decisori, dei concetti di economicità e sostenibilità;
- Attribuzione delle esternalità dei costi e dei benefici per ogni modalità di trasporto e loro applicazione concreta nelle scelte attinenti la mobilità.



#### I principali ambiti di attenzione del P.U.M.S questi sono:

- Accessibilità;
- Pedonalità e ciclabilità;
- Eliminazione delle barriere architettoniche per una città accessibile a tutti;
- Trasporto pubblico locale;
- Intermodalità;
- Sicurezza stradale;
- Fluidità e parcheggi e sistema della sosta;
- Logistica;
- Gestione della mobilità;
- Sistemi di Intelligence e di comunicazione;
- Sostenibilità ambientale



Tali elementi però devono essere traguardati, devono cioè diventare obiettivi misurabili nel breve, medio e lungo periodo, si da intervenire in tempo, al fine di correggere storture, errori, cambiamenti repentini dovuti a causa di forza maggiore ,ma anche alla sopra o sottovalutazione.

Ad esempio diverse città in Europa ( Parigi, Malmö, Göteborg, Amburgo, etc.) si sono date obiettivi misurabili in ordine al rapporto abitanti/numero di auto, altre si stanno ponendo obiettivi di diminuzione dei parcheggi per auto in termini percentuali e assoluti in favore di maggiore spazio pubblico per pedoni, ciclisti, mezzi pubblici, aree di sosta e riposo etc., altre città stanno modificando i regolamenti urbanistici ed edilizi in merito alla dotazione di garage e posti macchina equivalenti.

A livello europeo si comincia a definire una soglia massima di 400 auto per ogni 1000 abitanti, insieme a target di mobilità pedonale al 15%, di ciclabilità al 30%, di trasporto pubblico al 25% ed infine di trasporto privato al 30%. Il tutto entro il 2030.

Questi sono alcuni degli elementi di traguardo prefigurati nel Libro bianco sui Trasporti del 2011.

Il P.U.M.S rappresenta un approccio di pianificazione nuovo, focalizzato sull'individuo. Predisporre un P.U.M.S significa proprio "pianificare le persone".



# Dal trasporto alla Mobilità

Quando pensiamo al trasporto



le auto hanno la priorità

Diamo priorità a progetti e opere infrastrutturali e misure che stimolano l'uso auto privata

Quando pensiamo alla Mobilità



le persone hanno la priorità

Diamo priorità a opere infrastrutturali e misure che stimolino l'uso di modalità di trasporto alternative quali: il camminare, l'uso della bicicletta e del trasporto pubblico, il car sharing, il car pooling, etc..







## 2.3 ELEMENTI E LE FASI GENERALI DI ELABORAZIONE DEI P.U.M.S

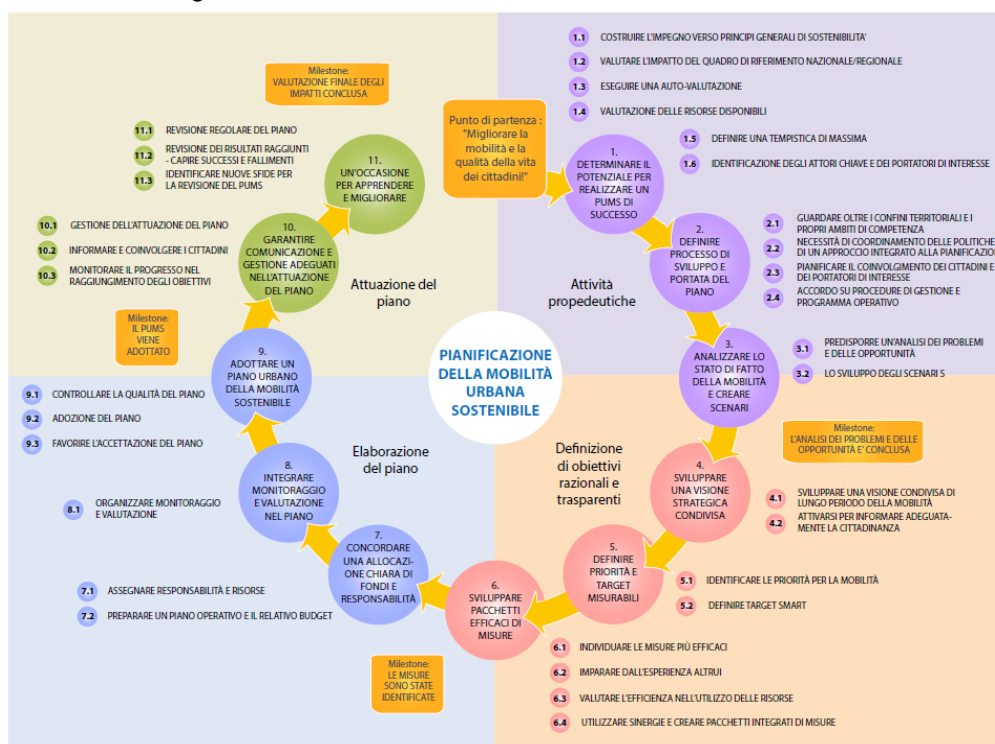
Il P.U.M.S va inteso più come un processo che come un Piano definitivo con obblighi e divieti, permessi e soluzioni definitive immutabili, come un percorso che deve coerentemente essere aggiornato ed integrato con altri piani esistenti attinenti all'energia, la salute, i servizi. Ciò non vuol dire che non sia un piano anche di natura prescrittiva, si deve integrare con il Piano Urbanistico e di fatto con il PUGT del PUM, etc.

Il suo successo dipende dalla partecipazione e coinvolgimento delle persone, delle imprese, della comunità tutta. Il P.U.M.S deve agire con gradualità e continuità attraverso l'ampliamento della ZTL e delle aree pedonali, la diminuzione dei parcheggi, l'incremento zone a Km.30, riequilibrio delle sezioni stradali in favore della mobilità pedonale, ciclistica e del trasporto pubblico, e infine dell'incremento delle zone e delle aree di custodia per le biciclette, integrazione modale, etc

Vengono qui definite le modalità di svolgimento delle diverse fasi che porteranno all'approvazione del Piano e alla sua attuazione, comprensive delle fasi di sviluppo del processo e delle modalità di coinvolgimento e partecipazione del pubblico e dei portatori di interesse.

### 2.3.1 LINEE GUIDA EUROPEE

Secondo le Linee Guida Europee, l'elaborazione dei P.U.M.S. prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione, definizione e redazione dello strumento di pianificazione in 4 macro attività e 11 azioni, collegate tra loro attraverso un percorso idealmente senza soluzione di continuità, definito come "ciclo di vita" del P.U.M.S. e sintetizzato nello schema seguente.



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

In accordo con le linee guida europee, il processo di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si articola nei seguenti passaggi:

#### 1) Attività propedeutiche al processo di Piano:

- ✓ **Prima fase: determinazione del potenziale di successo dei P.U.M.S.** Questa fase si effettua tramite l'identificazione degli obiettivi, delle azioni necessarie, dei tempi, delle modalità e degli strumenti, nonché delle risorse finanziarie a disposizione, degli attori e dei portatori di interesse. Va quindi indagato il quadro di riferimento regionale, nazionale e provinciale dei trasporti e della viabilità;
- ✓ **Seconda fase: definizione del processo di sviluppo e portata del piano.** Questa fase si effettua tramite l'individuazione delle responsabilità nell'area di riferimento, il coordinamento delle politiche al fine di assicurare un approccio integrato alla pianificazione, il coinvolgimento delle persone, istituzioni o associazioni interessate alla costruzione e condivisione sia del processo che delle finalità del Piano stesso. Questo esercizio deve essere codificato e sostenuto dal livello politico, chiamando anche, ove necessario, altre comunità locali vicine oggetto e soggetto di origine e destinazione, di flussi e interdipendenze spaziali che in un modo o nell'altro incidono sulla mobilità delle merci e delle persone;
- ✓ **Terza fase: analisi dello stato di fatto e disegno degli scenari futuri.** In questa fase si analizza la situazione della mobilità attuale traendone il massimo della conoscenza possibile, mettendo in

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>18 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

evidenza gli aspetti negativi, quelli positivi, ma soprattutto mettendo in campo degli indicatori anche nuovi in grado di spiegare l'esistente modo d'uso della città e i differenti modi di spostarsi dei cittadini. Per esempio: il numero di mq di parcheggi per abitante in rapporto al verde per abitante, la larghezza media dei marciapiedi, l'effettiva disponibilità di piste e strade ciclabili in sicurezza, i trend socio demografici, ambientali, economici, la capacità di trasporto attuale dei mezzi pubblici, della ciclabilità e pedonalità sino alla acquisizione di pareri esperti e non delle persone e delle imprese e delle istituzioni etc. È in questa fase che si verificano i possibili scenari tra loro alternativi descritti sia in termini qualitativi che quantitativi.

## 2) Definizione di obiettivi razionali e trasparenti:

- ✓ **Quarta fase: sviluppo di una visione strategica condivisa.** In questa fase viene condivisa la prima bozza di piano e la sintesi di quanto emerso con i vari portatori di interesse. Le analisi degli strumenti di pianificazione/programmazione, la pianificazione spaziale, le analisi ambientali, lo sviluppo economico previsto porteranno alla definizione di una visione di futuro di lungo periodo della mobilità e della qualità dell'abitare urbano rispetto alle esigenze di mobilità di tutti, con equilibrio e integrazione dei diversi modi di trasporto e le relative infrastrutture necessarie. Da qui una prima bozza di piano può e deve prendere vita, annunciata e pubblicata in tutti i modi possibili e portata a conoscenza di una vasta platea;
- ✓ **Quinta fase: definizione di priorità e di obiettivi misurabili.** Questa fase è quella delle priorità e dei targets di riferimento misurabili: in altre parole "SMART", ovvero "Specifici, Misurabili, Acquisibili, Rilevanti e Temporalmente definiti". Questa fase può anche durare diversi mesi ed ha lo scopo di rivedere, correggere, integrare ed anche meglio mettere a fuoco gli obiettivi sia su base locale che di questa in rapporto ad una dimensione più ampia o regionale. A questo punto dovrebbe essere pronta la bozza finale del P.U.M.S;
- ✓ **Sesta fase: sviluppo di pacchetti di misure efficaci.** Questo passaggio implica la capacità di organizzare la visione e gli scenari condivisi in un insieme coerente di misure, package in grado di affrontare e risolvere le sfide e definire le politiche necessarie che in genere nelle nostre città fanno riferimento a: salute, congestione, sicurezza e protezione, partecipazione, pianificazione strategica, cambiamento climatico, etc.

## 3) Elaborazione del piano

- ✓ **Settima fase: Individuazione delle responsabilità e dell'allocazione delle risorse finanziarie.** In questa fase sarebbe opportuno elaborare, per ogni package di soluzioni, analisi costo/benefici cercando di chiarire meglio le fonti finanziarie che possano sostenere gli investimenti necessari e se necessario rimettere in discussione tasse e costi per il parcheggio, biglietti e abbonamenti del trasporto pubblico così come cercare eventuali sponsor su alcune azioni sino alla richiesta di partecipazione del settore privato, convenzioni, ONLUS etc.;
- ✓ **Ottava fase: integrare monitoraggio e valutazione nel piano.** Gli strumenti di valutazione e monitoraggio dovrebbero essere oggetto di uno specifico Piano/Programma, affidato a valutatori indipendenti che affiancano i soggetti decisori e gestionali dei vari interventi o package;
- ✓ **Nona fase: adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.** Più il percorso è stato condiviso più il Piano è diventato patrimonio collettivo, i vari portatori di interesse ne assumono la "ownership", la proprietà. In questo caso l'adozione del Piano è una vittoria di tutta la comunità e la conseguente gestione ed implementazione ne avrà enormi vantaggi.

## 4) Implementazione del piano

- ✓ **Decima fase: idonea gestione e comunicazione del piano.** In questa fase dovranno essere assegnati i compiti della gestione del piano e della sua esecuzione.

### Obiettivi:

- ✓ Identificare le strategie di attuazione, stabilire un "team" in grado di gestirlo, prevedere un budget pluriennale, valutare i rischi di attuazione;
- ✓ Effettuare una attività di comunicazione verso tutta la città, continuativa semplice e veritiera (ad esempio, divulgare i risultati delle campagne di rilevazione dei particolari, del numero di incidenti, delle rilevazioni sul traffico, delle consegne merci effettuate per zona di assegnazione, per numero di parcheggi, per modalità di trasporto, etc.);

**Undicesima fase:** apprendimento di quanto è stato fatto e valutazione dei risultati. L'ultima fase prevede la valutazione dei risultati raggiunti, la revisione e l'aggiornamento, la ricognizione dei successi e dei fallimenti sino alla identificazione dei prossimi traguardi/sfide che la città sempre propone in quanto organismo vivo che si evolve al pari dell'intera società.

**Fonte:** Linee Guida ELTIS "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" ("Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan", approvate nel 2014)

### 2.3.2 LINEE GUIDA REGIONALI

La Giunta regionale, con DGR n. 193/2018, ha approvato le Linee Guida Regionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), modificate con D.G.R. n. 1645 del 20 settembre 2018, concludendo un

percorso avviato nel febbraio 2017 dall'Assessorato ai Trasporti, su iniziativa della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, con la firma di un Protocollo d'Intesa tra l'ente regionale e l'associazione Euromobility. **Linee Guida Regionali**, condividendo il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana, ampiamente descritta nel documento europeo (**"Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"** approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea), ed assumendo le finalità e l'impostazione metodologica delle **Linee Guida Nazionali**, approvate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, pubblicato sulla GU 233 del 5.10.2017 e volte a favorire l'applicazione omogenea e coordinata di Linee guida per la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale, **si pongono in continuità con i suddetti documenti ed introducono alcuni elementi di innovazione, in parte dettati dalle specificità del territorio pugliese, in parte da una esigenza di semplificazione e specificazione di alcuni aspetti che l'Ente regionale ritiene prioritari.** Il PUMS, così come indicato nelle Linee Guida regionali è un piano di tipo "processuale" e può essere articolato in quattro fasi ognuna delle quali contempla specifiche attività:

- Fase 1:** Definizione del quadro conoscitivo;
- Fase 2:** Definizione proposta di piano;
- Fase 3:** Analisi delle osservazioni e controdeduzioni;
- Fase 4:** Monitoraggio interventi e azioni



Definizione delle fasi del PUMS \_ LINEE GUIDA REGIONALI

La Fase 1, il cui output è costituito dal presente "documento di indirizzo", è utile all'individuazione degli obiettivi (specifici e generali) ed alla creazione del quadro conoscitivo dell'ambito territoriale oggetto del P.U.M.S. e all'individuazione delle scelte strategiche.

Poiché il PUMS richiede un approccio integrato, per garantire coerenza e complementarietà con le politiche adottate in altri settori, è sempre auspicabile la consultazione e la cooperazione sia tra i differenti dipartimenti a livello locale (mobilità, ambiente, urbanistica, turismo, attività economiche, servizi sociali, salute, energia, comunicazione, educazione), sia con enti con diversi livelli di competenza e differenti ambiti operativi (provinciale e regionale su tutti). Per tale ragione è importante porre particolare attenzione alla definizione del gruppo interdisciplinare di lavoro.

La partecipazione, che si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell'Ente Locale, deve essere considerata come l'elemento fondante, non trasversale, dell'iter procedurale di formazione del PUMS, che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno strumento di coinvolgimento di cittadini e stakeholder da un lato e dall'altro di comprensione, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell'elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.

La metodologia partecipativa, concretizzandosi in un continuo dialogo strutturato tra stakeholder, così come enfatizzato dalle Linee Guida Eltis, si può articolare, in relazione alle caratteristiche dimensionali e territoriali dell'Ente Locale, in diverse fasi, attraverso un attivo coinvolgimento di vari attori, ossi soggetti istituzionali, associazioni, rappresentanti e portatori d'interesse. Il percorso di partecipazione, nell'ambito dell'elaborazione di un PUMS, è, quindi, contraddistinto da momenti di confronto e approfondimento con la cittadinanza. Partendo, infatti, dall'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l'effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

	PROCESSO DI PIANO	PARTECIPAZIONE/CONDIVISIONE	PROCESSO DI PARTECIPAZIONE
I FASE	<b>Elaborazione documento d'indirizzo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il percorso di partecipazione/condivisione si innesta nell'iter procedurale di pianificazione in quanto configurantesi come chiave fondamentale della strategia amministrativa, invertendo i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale;</li> <li>▪ Documento d'indirizzo contenente la diagnosi della situazione di fatto e individuazione delle scelte strategiche;</li> <li>▪ <b><u>FASE di ASCOLTO.</u></b></li> </ul>	<b>Dialogo strutturato tra stakeholder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ definizione di tematiche e obiettivi (specifici e generali)</li> <li>▪ elaborazione MAPPATURA degli STAKEHOLDER;</li> <li>▪ ascolto della comunità locale attraverso SONDAGGI, anche utilizzando le strutture della rete e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.</li> </ul>	
FASE II	<b>Momento centrale del Processo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il percorso di comunicazione, che deve essere attuato, altresì, nella fase di definizione della proposta di piano, nonché nella procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica e nella Conferenza di Copianificazione, deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali, come, ad esempio:</li> <li>▪ forum sulla mobilità sostenibile;               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ridisegno dello skyline urbano;</li> <li>▪ sensibilizzazione sociale;</li> <li>▪ aggiornamenti sui social network;</li> <li>▪ elaborazioni di questionari e report di attività espletate.</li> </ul> </li> <li>▪ <b><u>FASE COMUNICAZIONE/CONDIVISIONE</u></b></li> </ul>	<b>Percorso di comunicazione</b> Si possono organizzare incontri mediante: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ TAVOLI TEMATICI; FOCUS GROUP;</li> <li>▪ La logica della condivisione è implementata le innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti afferenti tutto l'iter di partecipazione.</li> </ul>	
FASE III	<b>Fase successiva all'attuazione delle misure di piano:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La finalità del monitoraggio è quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS;</li> <li>▪ <b><u>PERCORSO DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE.</u></b></li> </ul>	<b>Percorso di Partecipazione</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consente di verificare l'effettiva concretezza delle previsioni di Piano, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale;</li> </ul>	

<b>FASE IV</b>	<b>FASE DI GESTIONE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure del Piano in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste, nonché da rilevare eventuali incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa;</li> <li>▪ <b><u>FASE DI MONITORAGGIO E DI COINVOLGIMENTO ATTIVO</u></b></li> </ul>	<b>CONSULTA DELLA MOBILITÀ DEI CITTADINI</b> Si può pensare all'istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse</li> <li>▪ al sistema della mobilità;</li> <li>▪ parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager;</li> <li>▪ sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale;</li> <li>▪ tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti previsti dal Piano in esame.</li> </ul>
----------------	---	---

PROCESSO DI PARTECIPAZIONE \_LINEE GUIDA REGIONALI

### 2.3.3 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE

Nel 2019 l'iniziativa europea Eltis<sup>2</sup> ha pubblicato la seconda edizione<sup>3</sup> delle linee guida sulla redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile. Il documento, a supporto delle amministrazioni cittadine, riassume l'intero bagaglio delle conoscenze a disposizione della pianificazione strategica della mobilità urbana.

Il 2 ottobre 2019 è stata pubblicata la seconda edizione delle Linee Guida europee sui P.U.M.S che segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.

Questa revisione generale mira a integrare gli sviluppi dinamici in molteplici aree della mobilità urbana e la ricca esperienza acquisita fin dal 2013 nell'implementazione del concetto di pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

Le nuove Linee guida riassumono l'intero bagaglio delle conoscenze a disposizione della pianificazione strategica della mobilità urbana e al loro interno si riportano: un ciclo/processo Pums completamente aggiornato, maggiori dettagli e integrazioni sulle misure da adottare e sul loro finanziamento e più di sessanta nuovi esempi di buone pratiche (*tra cui il comune di Ginosa*) provenienti da altrettante città europee.

#### PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

##### GOOD PRACTICE EXAMPLE

**Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Exchanging knowledge in a European learning programme for cities**

The CIVITAS SUMP+Up SUMP Learning Programme 3 allowed small- and medium-sized cities to share knowledge and experiences through various activities. As a result of exchanges, Rivas-Vaciamadrid learned about the steps to select, prioritise, and describe measures and followed those to reorganise its public transport system. The SUMP working group in Kilkis referred to insights about stakeholder engagement, measure selection, monitoring, and evaluation to develop an effective implementation methodology. Ginosa plans to establish a SUMP working group, which would embed learning from the programme into the city's long-term strategies and thereby help foster a more sustainable Ginosa.



Authors: Jorge Ramos Rodriguez, Rivas-Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality, Estrella Sopena, Kilkis Municipality, collected by SUMP+Up  
Image: Ana Dragulescu

*Nuove linee guida per la stesura dei piani urbani della mobilità sostenibile - "Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)".*

È importante sottolineare che la nuova edizione delle Linee guida è il risultato di un accurato processo di consultazione che ha coinvolto oltre 300 esperti della mobilità, pianificatori, operatori del settore, politici, ricercatori, i quali hanno alimentato la discussione e fornito contributi di rilievo.

**I principi fondativi dei Pums, che restano inalterati, offrono un approccio alla pianificazione della mobilità più flessibile in grado di adattarsi meglio ai diversi contesti urbani. I principi sono:**

- 1) *sviluppare il piano tenendo conto dell'area di influenza del piano*
- 2) *cooperare al di là dei confini istituzionali*
- 3) *coinvolgere cittadini e stakeholder*
- 4) *valutare le prestazioni attuali e future*
- 5) *definire una visione a lungo periodo e un chiaro piano di attuazione*
- 6) *sviluppare azioni che integrino tutti i modi di trasporto*
- 7) *predisporre il monitoraggio e la valutazione del Piano*
- 8) *assicurare un Piano di qualità*

Entrando maggiormente nel dettaglio, le principali novità rispetto alla prima edizione delle Linee guida sono le seguenti:

<sup>2</sup> Eltis facilita lo scambio di informazioni, conoscenze ed esperienze nel campo della mobilità urbana sostenibile in Europa. Si rivolge principalmente agli addetti ai lavori nel settore dei trasporti e della pianificazione urbana. Nato più di dieci anni fa, Eltis è oggi il principale osservatorio europeo sulla mobilità urbana. È finanziato dalla Direzione generale Mobilità e trasporti (DG Move) della Commissione europea:

<sup>3</sup> [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019\\_mediumres.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf)

- ciclo PUMS<sup>4</sup> completamente aggiornato e maggiormente bilanciato
- chiara separazione della fase di pianificazione strategica (1° e 2° fase) e di quella operativa (3° e 4° fase), aventi spesso logiche temporali diverse: gli obiettivi strategici hanno un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, mentre le misure possono essere aggiornate più frequentemente
- maggiore equilibrio formale del processo, riportante una suddivisione del ciclo Pums in quattro fasi con tre step ciascuna, che terminano sempre con il raggiungimento di una milestone
- ulteriore focus su settori di particolare interesse (accessibilità, salute, inclusione sociale, sicurezza stradale), corredati da numerosi esempi di città e vari approfondimenti.

**Il nuovo Ciclo Pums prevede 4 fasi consecutive che dovranno caratterizzare l'intero sviluppo del piano:**

**Fase 1.** Preparazione e analisi: durante la quale si definiscono i limiti geografici di intervento tenendo conto dell'area di influenza, si procede con la ricognizione degli strumenti di pianificazione da considerare, si verificano i dati a disposizione e quelli necessari alla ricostruzione dello stato di fatto.

**Fase 2.** Sviluppo delle strategie: sulla base della ricostruzione del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità, si definiscono la visione, le strategie, gli obiettivi, i target e gli indicatori per il monitoraggio del piano.

**Fase 3.** Pianificazione delle azioni di piano: una volta definita la visione, le strategie e gli obiettivi, si esplorano le possibili misure che saranno valutate e finalizzate nel piano.

**Fase 4.** Implementazione e monitoraggio: questa fase è la vera novità e prevede la gestione dell'implementazione del piano, cioè l'effettiva realizzazione delle azioni di Piano, dal procurement delle misure al monitoraggio e revisione del Piano stesso in funzione dei risultati ottenuti.

Questa seconda edizione delle Linee guida è completata da **17 Topic Guides** e *Practitioner Briefings*<sup>5</sup> che approfondiscono particolari tematiche legate alla mobilità urbana, fornendo indicazioni dettagliate e informazioni pratiche in grado di supportare le amministrazioni cittadine chiamate a mettere a punto dei Pums ancora più efficaci.

Le nuove Linee guida e tutti i documenti collegati possono essere scaricati dal sito [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

Sullo stesso portale sono presenti una serie di brevi video clip<sup>6</sup> aventi lo scopo di presentare le nuove Linee guida in maniera sintetica ma esaustiva, gli otto principi fondanti dei Pums, i principali beneficiari di queste guide e i principali contenuti delle Topic Guides e delle Practitioner Briefings.

**La seconda edizione delle Linee Guida Europee prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione, definizione e redazione dello strumento di pianificazione in 4 fasi, ciascuna con 3 step per un totale di 32 attività, così suddivise:**




© Rupprecht Consult 2019

<sup>4</sup> <https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-italian-2021.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides-and-practitioner-briefings>

<sup>6</sup> [www.eltis.org/resources/videos](http://www.eltis.org/resources/videos)

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>23 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### Fase 1: Preparazione ed analisi

- *Quali sono le risorse?*
- *Quale è il contesto della pianificazione?*
- *Quali sono i principali problemi e le opportunità?*
- **Step 1: Impostazione delle strutture di lavoro**  
 Questa fase si effettua tramite l'identificazione delle capacità e delle risorse finanziarie a disposizione, la creazione di un "nucleo centrale inter-dipartimentale, la **garanzia dell'impegno politico e istituzionale** e la pianificazione del coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse;
- **Step 2: Determinazione del framework di pianificazione**  
 In questa fase vengono definiti il quadro pianificatorio e l'ambito geografico (**area urbana funzionale**), il collegamento **con altri processi di pianificazione** al fine di assicurare un approccio integrato alla pianificazione, le tempistiche e il programma di lavoro, prendendo in considerazione anche il **supporto esterno**;
- **Step 3: Analisi della situazione della mobilità**  
 In questa fase si analizza la situazione della mobilità attuale traendone il massimo della conoscenza possibile, verificando le **fonti di informazione e l'acquisizione dei dati**, si analizzano i problemi e le opportunità (secondo tutte le modalità);

#### Fase 2: Sviluppo della strategia


- *Quali sono le opzioni per il futuro?*
- *Che tipo di città vogliamo?*
- *Come determineremo il successo (del Piano)?*
- **Step 4: sviluppare e valutare congiuntamente gli scenari**  
 In questa fase vengono definiti e **sviluppati i potenziali scenari futuri** e condivisi con vari portatori di interesse, cittadini e stakeholders;
- **Step 5: Sviluppo della visione e degli obiettivi con le parti interessate**  
 In questa fase viene concordata una **visione comune della mobilità** (processo di Co-creazione) con i cittadini e le parti interessate e un accordo degli **obiettivi** per tutte le modalità di trasporto;
- **Step 6: Impostazione degli indicatori e degli obiettivi**  
 Questa passaggio implica la definizione degli **indicatori e dei targets** di riferimento misurabili, mettendo a fuoco gli obiettivi misurabili;

#### Fase 3 : Pianificazione delle misure

- *Cosa faremo concretamente*
- *Cosa ci serve e chi farà il lavoro?*
- *Siamo pronti?*
- **Step 7 : Selezione di pacchetti di misure efficaci condivise con gli stakeholders.**  
 Questo passaggio implica la capacità stilare un **lungo elenco di misure** utili a perseguire la vision e gli obiettivi di sostenibilità, tenendo conto delle principali sfide. In questa fase vengono classificate le misure (**misure integrate in pacchetti**) per identificare quelle più efficaci e fattibili, ed elaborato un **piano d'azione** per il monitoraggio e la valutazione;
- **Step 8 : accordo sulle azioni e individuazione delle responsabilità.**  
 In questa fase sono descritte tutte le azioni, viene effettuata una **valutazione delle capacità finanziarie e l'individuazione delle fonti di finanziamento**, si definiscono **priorità, responsabilità** e tempi di attuazione, si garantisce un ampio sostegno politico e pubblico;
- **Step 9 : preparazione dell'adozione e del finanziamento.**  
 In questa fase viene completata e garantita la qualità del Piano della Mobilità Sostenibile. Questo passaggio prevede la redazione di un **piano finanziario** e l'identificazione delle **fonti di finanziamento** questo passaggio implica la conclusione ed assicurazione della qualità del documento "PUMS";

#### Fase 4: Implementazione e monitoraggio

- *Cosa abbiamo imparato?*
- *Come stiamo procedendo?*
- *Come possiamo fare bene?*
- **Step 10 : Gestione dell'implementazione**  
 Questa fase prevede l'**implementazione del Piano**, il coordinamento dell'attuazione e l'approvvigionamento dei beni e servizi;
- **Step 11: Monitorare, adattare, comunicare**  
 Questo passaggio prevede il **monitoraggio dei progressi e l'adattamento** del piano in base al **monitoraggio della performance**. La condivisione con i portatori di interesse dello stato di avanzamento del Piano;
- **Step 12 : Revisione e apprendimento di quanto è stato fatto.**  
 Questa fase prevede l'analisi dei successi e dei fallimenti, la condivisione dei risultati e di quanto è stato fatto, l'individuazione di nuove sfide/traguardi e soluzioni.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>24 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### PARTE III: QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO E PIANIFICATORIO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

Lo studio degli strumenti pianificatori e programmatici su diversi livelli, da quello europeo fino a quello locale, consente una prima individuazione degli obiettivi che, in modo diretto o indiretto, sono legati alla pianificazione della mobilità. Questa ricognizione rappresenta infatti una parte della base conoscitiva per la costruzione del Piano.

RIFERIMENTI NORMATIVI E PIANIFICATORI SOVRANAZIONALI	RIFERIMENTI NORMATIVI E PIANIFICATORI NAZIONALI	RIFERIMENTI NORMATIVI E PIANIFICATORI REGIONALI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• LIBRO VERDE DEL 2007, "VERSO UNA NUOVA CULTURA DELLA MOBILITÀ URBANA"</li> <li>• DIRETTIVA EUROPEA 2008/50/CE</li> <li>• PIANO D'AZIONE SULLA MOBILITÀ URBANA DEL 2009</li> <li>• LIBRO BIANCO 2011 - "TABELLA DI MARCIA VERSO LO SPAZIO UNICO EUROPEO DEI TRASPORTI PER UNA POLITICA COMPETITIVA E SOSTENIBILE"</li> <li>• L'URBAN MOBILITY PACKAGE DEL 2013</li> <li>• IL REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 SUGLI ORIENTAMENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI.</li> <li>• LA RETE TEN-T: IL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO</li> <li>• DIRETTIVA 2014/94/UE</li> <li>• IL REGOLAMENTO UE 540/2014 - 2014</li> <li>• QUADRO PER IL CLIMA E L'ENERGIA 2014-2030</li> <li>• ACCORDO DI PARIGI- 2015</li> <li>• STRATEGIA EUROPEA PER UNA MOBILITÀ A BASSE EMISSIONI -2016</li> <li>• LA DIRETTIVA 2016/2284/UE - 2016</li> <li>• GOVERNANCE DELL'UNIONE DELL'ENERGIA E DELL'AZIONE PER IL CLIMA - 2018</li> <li>• STRATEGIA EUROPEA DI ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO</li> <li>• IL REGOLAMENTO (UE) 1153/2021 - 2021</li> <li>• AGENDA 2030</li> <li>• GREEN DEAL (FIT FOR 55) - 2021</li> <li>• LA NUOVA POLITICA DI COESIONE 2021-2027</li> <li>• NEW URBAN MOBILITY FRAMEWORK - 2021</li> <li>• LINEE GUIDA ELTIS - SVILUPPARE E ATTUARE UN PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE "2014"</li> <li>• LINEE GUIDA ELTIS - "GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2ND EDITION)"</li> <li>• 3.122 EU CYCLING DECLARATION</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PNRR - PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA</li> <li>• PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2012-2020</li> <li>• IL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE PLURIFONDO CITTÀ METROPOLITANE 2014-2020 (PON METRO) E IL PN METRO 21-27</li> <li>• PIANO DI AZIONE NAZIONALE DEGLI ITS - 2014</li> <li>• 3.2.6 DECRETO LEGISLATIVO 16 DICEMBRE 2016, N. 257 - 2016</li> <li>• STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE (SNSVS) - 2017</li> <li>• D.M. 300/2017 - LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI - 2017</li> <li>• DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 20 FEBBRAIO 2018 - 2018</li> <li>• IL PIANO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA (PNIRE) - 2018</li> <li>• PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (PRIMUS) - 2018-2020</li> <li>• 3.2.12 PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA (PNIEC) - 2020</li> <li>• PIANO NAZIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (PNACC)</li> <li>• IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI (P.G.T) E IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL)</li> <li>• IL NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA. (GU SERIE GENERALE N.163 DEL 16-07-2001 - SUPPL STRAORDINARIO) DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 14 MARZO 2001</li> <li>• IL PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE (PNSS) - 2030 - (DELIBERA CIPESS 14 APRILE 2022, N. 13)</li> <li>• LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE</li> <li>• LE LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE - SETTORE FERROVIARIO</li> <li>• IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</li> <li>• PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PGMC)</li> <li>• DECRETO-LEGGE N. 34 DEL 2020 E DECRETO-LEGGE N.76 DEL 2020</li> <li>• DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 - NUOVO CODICE DELLA STRADA.</li> <li>• IL FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2021-2027</li> <li>• DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020-ALLEGATO "ITALIA VELOCE"</li> <li>• DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2021 - ALLEGATO "DIECI ANNI PER TRASFORMARE L'ITALIA"</li> <li>• DOCUMENTO DI ECONOMIA FINANZA 2023 - ALLEGATO STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE, LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA</li> <li>• PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ A LIVELLO LOCALE (PUT - PTVE - PSLC)</li> <li>• DECRETO MINISTERIALE 397/2017 - "INDIVIDUAZIONE DELLE LINEE GUIDA PER I PIANI URBANI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E D.M. 396/2019 MIT</li> <li>• D.M. 444/2021 MIMS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LA GOVERNANCE DEL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (PIANO ATTUATIVO 2015-2019; PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI 2015-2017; MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PIANO ATTUATIVO 2015 - 2019 DEL PRT; IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA; PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML)</li> <li>• L.R. 16/2008 "PRINCIPI, INDIRIZZI E LINEE DI INTERVENTO IN MATERIA DI PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI"</li> <li>• L.R. N. 18 DEL 2002 "TESTO UNICO SULLA DISCIPLINA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</li> <li>• LEGGE REGIONALE N. 1 DEL 2013 "INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA"</li> <li>• LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)</li> <li>• LE LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI MOBILITÀ CICLISTICA (DGR N. 1504 DEL 10/09/2020)</li> </ul> <p><b>QUADRO CONOSCITIVO LIVELLO SOVRALLOCALE - PARTE IV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)</li> <li>• IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)</li> <li>• IL PIANO ATTUATIVO 2015-2019 (PRT-PA)</li> <li>• IL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 (PRT-PA)</li> <li>• IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI 2015-2017 (PRT-PTS)</li> <li>• IL PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML)</li> <li>• PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA</li> <li>• QUADRO DI ASSETTO DEI TRATTURI</li> <li>• IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO</li> <li>• IL PIANO REGIONALE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA)</li> <li>• IL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)</li> <li>• INDIRIZZI PER LA STESURA DELLA STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC) - LINEE GUIDA PAESC</li> <li>• PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE (POR) 2014-2020</li> <li>• PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</li> <li>• PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE</li> </ul>



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>25 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.1 RIFERIMENTI NORMATIVI SOVRANAZIONALI - STRATEGIA EUROPEA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

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

Numerosi sono i documenti di indirizzo a livello europeo nei quali si fa espressamente riferimento ai P.U.M.S., così come molteplici sono state, e continueranno a esserlo nei prossimi anni, le risorse disponibili nei programmi comunitari per la redazione dei P.U.M.S.

A livello Nazionale il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla [Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017](#), contiene le **linee guida per la redazione del PUMS** su tutto il territorio nazionale, secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 7, del Decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016. Alcune modifiche sono state introdotte poi con il D. Min. Infrastrutture e Trasp. 28/08/2019, n. 396.

Finalizzate ad omogeneizzare e coordinare la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale, le linee guida nazionali definiscono il PUMS come *"uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso al definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali"*.

Il 14 ottobre 2022 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha pubblicato il [Vademecum per la redazione del PUMS](#) - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, strumento per il quale esistono già delle Linee guida, approvate con DM 396/2017 ed integrate e modificate con DM 396/2019. Il Vademecum presenta una serie di indirizzi operativi per la redazione dei PUMS a partire dai passi procedurali previsti dalle Linee guida italiane stabilite dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del n° 397 4 agosto 2017 recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" (poi aggiornato con Decreto n° 396 del 28 agosto 2019) 1 ed in particolare dall'Allegato 1 intitolato "Procedure per la redazione ed approvazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile".

Inoltre la disponibilità di un P.U.M.S. è considerata anche un elemento di premialità per l'accesso ai finanziamenti comunitari e nazionali.

#### A LIVELLO EUROPEO I RIFERIMENTI SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE SONO COSTITUITI DAI SEGUENTI DOCUMENTI:

##### 3.1.1 LIBRO VERDE DEL 2007, "VERSO UNA NUOVA CULTURA DELLA MOBILITÀ URBANA" -COM(2007) 551 DEFINITIVO.

Il Libro Verde è un atto che propone di favorire la comparsa di una vera "cultura della mobilità urbana" che comprenda lo sviluppo economico, l'accessibilità, il miglioramento della qualità della vita e l'ambiente. Il Libro verde individua cinque sfide:

- Migliorare la scorrevolezza del traffico urbano.

Gli interventi per il miglioramento della scorrevolezza del traffico, dovrebbero interessare sia i trasporti pubblici che quelli privati. In particolare, per ciò che riguarda il trasporto pubblico, dovrebbe essere reso più appetibile e fruibile da parte di tutta la popolazione, in modo tale da poter realmente rappresentare l'alternativa ottimale agli spostamenti in automobile.

Il Libro verde propone alcune possibilità di azione: rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti con i mezzi di trasporto che potrebbero sostituire le automobili; possano incentivare la co-modalità; promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta e sviluppare le infrastrutture necessarie allo scopo; ottimizzare il ricorso all'automobile attraverso la condivisione dell'automobile ("car-sharing") e la "mobilità virtuale" (telelavoro, acquisiti elettronici ecc.); adottare una politica dei parcheggi finalizzata a ridurre il traffico; favorire collegamenti senza interruzione a livello di trasporto pubblico; ottimizzare le infrastrutture esistenti; introdurre sistemi di pedaggio urbano come è avvenuto a Londra o a Stoccolma; favorire l'introduzione di sistemi di trasporto intelligenti (STI) per una migliore pianificazione dei percorsi; favorire l'utilizzo di veicoli più puliti e più piccoli per la consegna di merci nelle città; integrare maggiormente la distribuzione di merci all'interno del perimetro urbano nella politica locale e nell'assetto istituzionale;

- Ridurre l'inquinamento.

La Commissione propone di: sostenere le attività di ricerca e sviluppo su veicoli alimentati da carburanti alternativi (biocarburanti, idrogeno, pile a combustibile); favorire la commercializzazione di massa delle nuove tecnologie con incentivi economici; incoraggiare lo scambio di buone prassi tra Stati membri nel settore del trasporto urbano; favorire una politica di acquisti compatibili con l'ambiente da parte delle amministrazioni pubbliche; internalizzare i costi esterni connessi al consumo di energia e all'inquinamento tenendo conto di tutto il ciclo di vita di un veicolo, a partire dalla sua immatricolazione;

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>26 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

favorire la "guida ecologica", che permette di risparmiare carburante, in particolare tramite la formazione nelle autoscuole; favorire il ricorso a sistemi di regolazione del traffico (che saranno perfezionati in particolare grazie al programma "Galileo"), sostenere lo sviluppo di automobili più "intelligenti"; limitare eventualmente il traffico;

- Promuovere trasporti urbani più intelligenti.

Per Sistemi di Trasporto Intelligente si intende l'applicazione delle tecnologie informatiche e delle telecomunicazione ai sistemi di trasporto. La raccolta, rielaborazione e diffusione di informazioni relative alla mobilità aiuta la gestione del traffico e un più corretto utilizzo delle reti di trasporto. Inoltre, relativamente al trasporto pubblico, l'informazione dell'utenza ne qualifica il servizio e, in caso di incidenti, facilita la gestione dell'emergenza. La Commissione propone: il ricorso a sistemi di pedaggio intelligenti; una gestione dinamica delle infrastrutture esistenti, attraverso una migliore informazione; una diffusione massiccia delle buone prassi nel campo dei sistemi di trasporto intelligenti;

- Promuovere trasporti urbani più accessibili.

Per quanto riguarda l'accessibilità, invece, il discorso può essere ricondotto su piani diversi. Il primo è quello che coinvolge le persone a mobilità ridotta, che devono essere messi in condizione di poter usufruire liberamente e agevolmente del trasporto pubblico.

Altro discorso può essere condotto per l'accessibilità al territorio urbano. Per un'azione concreta sulle aree urbane devono essere prese in considerazione non solo le zone centrali ma soprattutto le più periferiche che, anche in relazione alla domanda espressa dai cittadini (in merito alle esigenze relative al lavoro e al tempo libero), devono essere connesse facilmente al resto dell'area urbana.

La Commissione propone: migliorare la qualità dei trasporti collettivi; coordinare il trasporto urbano e periurbano con l'assetto del territorio; integrare meglio il trasporto passeggeri e il trasporto merci nella pianificazione urbana;

- Migliorare la sicurezza.

Se la funzionalità e l'accessibilità sono requisiti fondamentali da perseguire per la fruibilità dei trasporti, non si può ignorare l'aspetto relativo alla sicurezza delle strade e dei trasporti. Seppur in diminuzione, gli incidenti che ogni anno coinvolgono le aree urbane rappresentano il 76,4% degli incidenti stradali (157.023 su 205.638 totali), con 1.744 morti e 213.001 feriti.

Le categorie più a rischio sono i pedoni, i ciclisti, motociclisti e in genere gli utenti delle due ruote. Questo fenomeno risulta essere una forte minaccia per i cittadini e una spesa consistente per lo Stato. Si è calcolato che in Italia il costo medio per incidente supera i 10.000 euro, con un costo sociale annuo dell'incidentalità con danni alle persone pari a oltre 21 miliardi di euro. Per la messa in sicurezza delle infrastrutture è necessario prevedere interventi sia sui mezzi di trasporto pubblico che sulle strutture viarie. In particolar modo gli interventi devono assicurare l'incolumità delle fasce d'utenza più a rischio, anche al fine di incentivare l'effettivo utilizzo di mezzi alternativi non motorizzati. La sensibilizzazione dell'utenza, invece, può avvenire attraverso campagne dedicate o, in maniera più mirata, attraverso insegnamenti specifici nelle autoscuole.

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


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

### 3.1.2 DIRETTIVA EUROPEA 2008/50/CE - RELATIVA ALLA QUALITÀ DELL'ARIA AMBIENTE E PER UN'ARIA PIÙ PULITA IN EUROPA

La Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008 stabilisce obiettivi di qualità dell'aria, ambiziosi ed economicamente vantaggiosi, per migliorare la salute dell'uomo e la qualità dell'ambiente fino al 2020. Specifica inoltre le modalità per valutare tali obiettivi e assumere eventuali azioni correttive in caso di mancato rispetto delle norme. Prevede che il pubblico venga informato in proposito.

La direttiva fonde la maggior parte della legislazione esistente sulla qualità dell'aria in un'unica direttiva e comprende i seguenti elementi chiave:

- definire e stabilire obiettivi di qualità dell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso;
- valutare la qualità dell'aria ambiente negli Stati membri sulla base di metodi e criteri comuni;
- ottenere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente per contribuire alla lotta contro l'inquinamento dell'aria e gli effetti nocivi e monitorare le tendenze a lungo termine e i miglioramenti ottenuti con l'applicazione delle misure nazionali e comunitarie;
- garantire che le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente siano messe a disposizione del pubblico;
- mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove sia buona, e migliorarla negli altri casi;
- promuovere una maggiore cooperazione tra gli Stati membri nella lotta contro l'inquinamento atmosferico.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>27 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

La direttiva, inoltre, definisce e stabilisce i valori limite dei diversi inquinanti ed i relativi criteri di valutazione. In Italia, la Direttiva 2008/50/CE, è stata recepita dal Decreto Legislativo n. 155 del 13 agosto 2010 e istituisce un quadro normativo unitario in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente.

### 3.13 PIANO D'AZIONE SULLA MOBILITÀ URBANA DEL 2009

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

- La promozione di politiche integrate (Le politiche di mobilità urbana devono essere collegate ad altre politiche per le infrastrutture, l'utilizzo del territorio, gli aspetti sociali di accessibilità e mobilità, la tutela ambientale e la politica industriale);
- Concentrarsi sui cittadini (I cittadini devono essere al centro della politica di mobilità. I viaggiatori devono essere maggiormente informati e i loro diritti devono essere meglio protetti. Inoltre, l'accessibilità ai trasporti urbani per le persone a mobilità ridotta è ancora insufficiente. La Commissione intende inoltre sostenere campagne per cambiare le abitudini dei cittadini sui modi per muoversi (a piedi o in bicicletta, utilizzo dei trasporti pubblici, guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico, ecc.);
- Sostenere trasporti urbani più ecologici attraverso il settimo programma quadro di ricerca e sviluppo (ad esempio, con l'iniziativa CIVITAS); l'iniziativa europea per le auto verdi.
- Rafforzare i finanziamenti. La Commissione deve aiutare le autorità nazionali e le parti interessate ad esplorare le opportunità di finanziamento, anche attraverso i Fondi strutturali, il Fondo di coesione e il programma «Energia intelligente - Europa».
- Condividere l'esperienza e la conoscenza. L'UE contribuirà alla raccolta e alla condivisione di dati e informazioni sulle azioni di mobilità. Aiuterà così le città con minori conoscenze e risorse finanziarie a beneficiare dell'esperienza di altre città più avanzate. L'Unione europea istituirà un osservatorio sulla mobilità urbana, al fine di sostenere questo approccio. A livello internazionale, l'UE si adopererà per scambiare informazioni e pratiche esemplari tra le città dell'UE e dei paesi terzi.
- Ottimizzare la mobilità urbana per migliorare l'efficienza della logistica per il trasporto di merci di lunga distanza in città; per sviluppare le applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti (STI) per la mobilità urbana.

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

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

### 3.14 LIBRO BIANCO 2011 - "TABELLA DI MARCIA VERSO LO SPAZIO UNICO EUROPEO DEI TRASPORTI PER UNA POLITICA COMPETITIVA E SOSTENIBILE" (COM(2011) 144).


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

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

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

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

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

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>28 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Sviluppare un sistema di pagamento e gestione delle informazioni sui trasporti multimodali entro il 2020;
- Dimezzare il numero delle vittime del trasporto su strada entro il 2020 e avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime»;
- Applicare pienamente i principi «chi utilizza paga» (ossia chi usa le infrastrutture paga di conseguenza) e «chi inquina paga» (ovvero chi inquina paga di conseguenza).

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

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

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

### 3.15 URBAN MOBILITY PACKAGE DEL 2013

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

L'Urban Mobility Package :

- Fornisce le basi per un continuo dibattito attraverso l'U.E.
- Rafforza il supporto dell'U.E. attraverso lo scambio di buone pratiche, fondi per il miglioramento, fondi per la ricerca e innovazione (Horizon2020)
- **Fornisce ulteriore aiuto alle città per sviluppare i P.U.M.S**
- Fornisce raccomandazioni per coordinare azioni in aree specifiche quali: logistica urbana, accesso regolamentato nelle aree urbane, sistemi di trasporti intelligenti, sicurezza stradale

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

- **"Il quadro di riferimento metodologico per i P.U.M.S"** che ribadisce la rilevanza del P.U.M.S come strumento di pianificazione e indica questi principali requisiti:
  - Il miglioramento dell'accessibilità e dell'offerta di servizi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, considerando l'ambito geografico funzionale, anche più vasto dei confini municipali, con attenzione a tutti gli elementi che costituiscono la sostenibilità ambientale, economica e sociale;
  - Una visione di lungo periodo, completata da indicazioni per la sua attuazione a medio termine;
  - Una valutazione sulla situazione attuale e sugli effetti futuri del piano;
  - Una strategia che integri tra loro tutti i modi di trasporto, promuovendo un riequilibrio verso i modi più sostenibili;
  - Un impianto che promuova la cooperazione orizzontale e verticale nelle diverse istituzioni e enti coinvolti;
  - Un approccio partecipativo e trasparente nella formazione delle decisioni;
  - Una strumentazione utile al successivo monitoraggio, aggiornamento e reporting.
- **"Azioni per la logistica urbana"** che riprende l'indicazione del Libro Bianco 2011 finalizzata al perseguimento dell'obiettivo strategico di una logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030 e enfatizza la necessità di sviluppare strategie per:
  - Gestire la domanda di logistica urbana (tramite la pianificazione territoriale, la regolamentazione di accessi e sosta, e facilitando l'assunzione di piani di logistica da parte dei principali attrattori di merci);
  - Promuovere la sostituzione di mezzi a motore con altri modi di trasporto (su rotaia, su bici);
  - Migliorare l'efficienza attraverso una efficace gestione degli spazi di carico e scarico e la diffusione di tecnologie dedicate;
  - Promuovere il miglioramento di veicoli e carburanti utilizzati per le consegne.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>29 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- “Azioni per i Sistemi di Mobilità Intelligente (ITS)” che sollecita la valorizzazione di tutto il potenziale di innovazione quale:
  - L'infomobilità (in tempo reale e riferita a tutti i modi di trasporto);
  - La gestione automatizzata delle politiche di controllo degli accessi e alla sosta;
  - I pagamenti elettronici dei servizi di mobilità;
  - Le tecnologie per aumentare il grado di sicurezza dei veicoli.
- “Azioni per la regolazione intelligente dell'accesso e della circolazione dei veicoli”, documento che promuove i sistemi basati sul pedaggio degli accessi, incoraggiando il miglioramento dei sistemi di informazione dedicati.
- “Azioni sulla sicurezza stradale urbana” che riprende l'obiettivo del Libro Bianco di azzerare entro il 2050 il numero delle vittime di incidenti stradali e di dimezzarlo entro il 2020 (rispetto al 2010). Il documento enfatizza obiettivi e strategie con riferimento a:
  - Migliorare la formazione e i comportamenti degli utenti della strada;
  - Aumentare il controllo sul rispetto delle regole;
  - Disegnare e rendere più sicuri le strade e i veicoli;
  - Pianificare la sicurezza delle strade urbane, con attenzione prioritaria a proteggere gli utenti più vulnerabili;
  - Promuovere l'uso di tecnologie mirate e migliorare i piani di intervento a seguito degli incidenti.

Fonte: Urban Mobility Package 2013 \_ Sintesi EU

### 3.16 IL REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 SUGLI ORIENTAMENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI.

Al fine di creare un'Europa più interconnessa, l'Unione ha bisogno di infrastrutture moderne e di elevata efficienza, a tale scopo, il **regolamento UE n. 1315/2013**, che abroga la decisione n. 661/2010/EU, definisce le seguenti linee di azione:

- stabilisce **orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti** comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella **Rete Globale** (costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale) e nella **Rete Centrale** (costituita da quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti);
- individua **progetti di interesse** comune e specifica i requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti, stabilendone le priorità per lo sviluppo e prevedendo misure per la sua realizzazione;
- stabilisce le priorità per lo sviluppo della **rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**, cioè l'insieme di infrastrutture lineari e puntuali considerate rilevanti a livello comunitario;
- prevede misure per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. La realizzazione dei progetti di interesse comune dipende dal loro grado di maturità, dalla conformità con le procedure giuridiche dell'Unione e nazionali e dalla disponibilità di risorse finanziarie.

La rete transeuropea dei trasporti rafforza la **coesione sociale, economica e territoriale** dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli **obiettivi** definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

- la coesione;
- l'efficienza;
- la sostenibilità;
- la diffusione di benefici per tutti gli utenti.

La rete TEN-T Globale dovrebbe essere **completata entro il 2050**, mentre il completamento della Rete Centrale, strutturata su **nove “Corridoi”**, è programmata per il **2030**. La priorità a livello europeo è quella di assicurare la **continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando i collegamenti tra le differenti modalità di trasporto ed eliminando i colli di bottiglia esistenti. Il Corridoio longitudinale Scandinavo-Mediterraneo terrestre che entra in Italia dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze e Livorno ai principali centri urbani del Sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo, è l'unico a connettere il sud alla rete TEN-T. Per rafforzare la coesione economica e sociale, i cittadini europei e le imprese, secondo i target indicati, dovrebbero raggiungere la Rete Centrale al massimo in 30 minuti.

Il Regolamento 1315/2013 è stato modificato in alcuni allegati attraverso ulteriori regolamenti delegati (UE).



### 3.1.7 LA RETE TEN-T: IL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO - (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. La rete TEN-T è costituita da una rete centrale (Core Network) e da una rete globale (Comprehensive Network). La Core Network si articola in nove corridoi ed è composta dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità della Core Network, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

L'assetto attuale della rete TEN-T CORE nell'Italia peninsulare, servita unicamente dal corridoio Scandinavo - Mediterraneo, lascia scoperte tre tratte del sistema infrastrutturale multimodale adriatico - Jonico (Ancona - Foggia, Bari - Lecce e Paola - Taranto) la cui valenza, strategica e di rango sistemico, è attestata dai numerosi investimenti in corso da parte del governo italiano e delle Regioni interessate.

La direttrice adriatica svolge una rilevante funzione di collegamento dei porti in forte sviluppo di Taranto, Brindisi, Bari (oltre Gioia Tauro) e di Ancona con gli interporti e gli scali del Nord Italia (Bologna e Verona) e della Germania (Monaco). Essa inoltre collega Bari e Brindisi (terminal europeo del "Corridoio 8 Durazzo-Sofia-Varna") con le nazioni del Centro Europa. La linea ferroviaria costituisce un importante corridoio merci, interessato da elevati flussi di traffico: i treni dell'intera direttrice adriatica e del bacino pugliese ammontano a 160 al giorno, di questi 28 treni passeggeri, 29 treni merci e 104 destinati al trasporto regionale.



Assetto attuale della rete Ten-T - Map Finder Chart for European Transport Corridors. (Fonte <https://transportec.europa.eu/>)

Ai sensi del Regolamento (UE) n. 495/2019 del 25 marzo 2019, in considerazione delle conseguenze del recesso del Regno Unito dall'Unione sui collegamenti e i flussi di traffico, la Commissione ha avviato un riesame anticipato (originariamente previsto al 2023) degli o-rientamenti TEN-T del Regolamento UE n. 1315/2013, al fine di tener conto di eventuali cambiamenti.

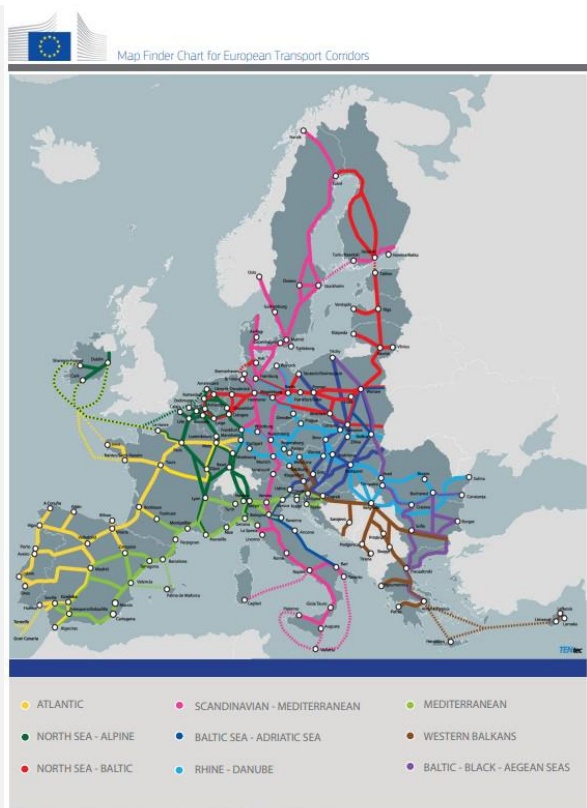
Il regolamento UE n. 1315/2013:

- ✓ definisce gli orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti (RTE-T) costituita dalla rete globale e dalla rete centrale, che viene istituita sulla base della rete globale;
- ✓ individua i progetti di interesse comune e specifica i requisiti da rispettare nella gestione dell'infrastruttura RTE-T;
- ✓ stabilisce norme relative alle misure di esecuzione della RTE-T: l'esecuzione di progetti di interesse comune dipende dal loro grado di maturità, dal rispetto delle procedure giuridiche dell'Unione europea e nazionali e dalla disponibilità di risorse finanziarie, senza pregiudicare l'impegno finanziario di uno Stato membro dell'Unione o dell'Unione europea stessa.

Per dare avvio a tale processo, nel 2019 la Commissione europea ha lanciato una consultazione pubblica, che si è conclusa nel luglio dello stesso anno, evidenziando l'esigenza di intervenire con un riesame della rete TEN-T per valutare i progressi compiuti, prendere atto dei cambiamenti dei flussi di trasporto di passeggeri e merci, considerare lo sviluppo degli investimenti nelle infrastrutture nazionali di trasporto e apportare modifiche al Regolamento (UE) n. 1315/2013, tenendo conto della situazione economica e di bilancio dell'Unione e dei singoli Stati membri.

Nel corso del 2020 la Commissione europea, al fine di garantire il tempestivo completamento della rete centrale entro la scadenza fissata al 2030, ha promosso diverse iniziative confluite nello "Staff Working Document" pubblicato il 26 maggio 2021. In particolare :

- ✓ ha avviato uno studio per valutare l'efficacia del Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che condurrà alla nuova proposta legislativa;
- ✓ ha predisposto un'analisi dei piani e dei programmi nazionali degli Stati membri in relazione ai loro obblighi in materia di TEN-T;
- ✓ ha lanciato numerose consultazioni pubbliche coinvolgendo diversi portatori di interesse;
- ✓ ha avviato nove casi di studio per analizzare in modo più approfondito le seguenti tematiche



I corridoi della rete Ten-T presentati nella proposta di revision del Regolamento

Nell'ottobre 2020 il MIT ha avviato il processo di definizione di una proposta nazionale di revisione della rete Ten-T, invitando le amministrazioni regionali a fornire i propri contributi. La proposta è stata discussa in tre incontri bilaterali che la Commissione ha pianificato con ciascuno Stato membro per discutere le proposte di modifica delle reti Ten-T, preliminari alla pubblicazione della proposta legislativa prevista a dicembre 2021.

Il 14 dicembre 2021 la Commissione europea ha presentato la proposta legislativa di revisione del Regolamento 1315/2013 sugli orientamenti della rete TEN-T. Il testo emendato del regolamento TEN-T prevede lo sviluppo graduale della rete TEN-T in tre fasi temporali: 2030 per la rete Centrale, 2040 per la cosiddetta rete Centrale estesa (extended Core Network) e 2050 per la rete Globale (Comprehensive Network) e la conversione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo con meno vincoli sui porti coinvolti dalle rotte. La nuova mappa della rete TEN-T, tra le priorità di assoluta rilevanza per l'Italia, contempla quindi il completamento della dorsale adriatica con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango extended Core, sia ferroviaria che stradale.

Tale assetto consentirà di creare una connessione strategica tra il tracciato del Corridoio Mar Baltico - Mar Adriatico e il corridoio Scandinavo- Mediterraneo.

Inoltre, sono state accolte una serie di proposte di tipo tecnico-funzionale, complementari alle predette priorità, che con riferimento alla Regione Puglia, riguardano:

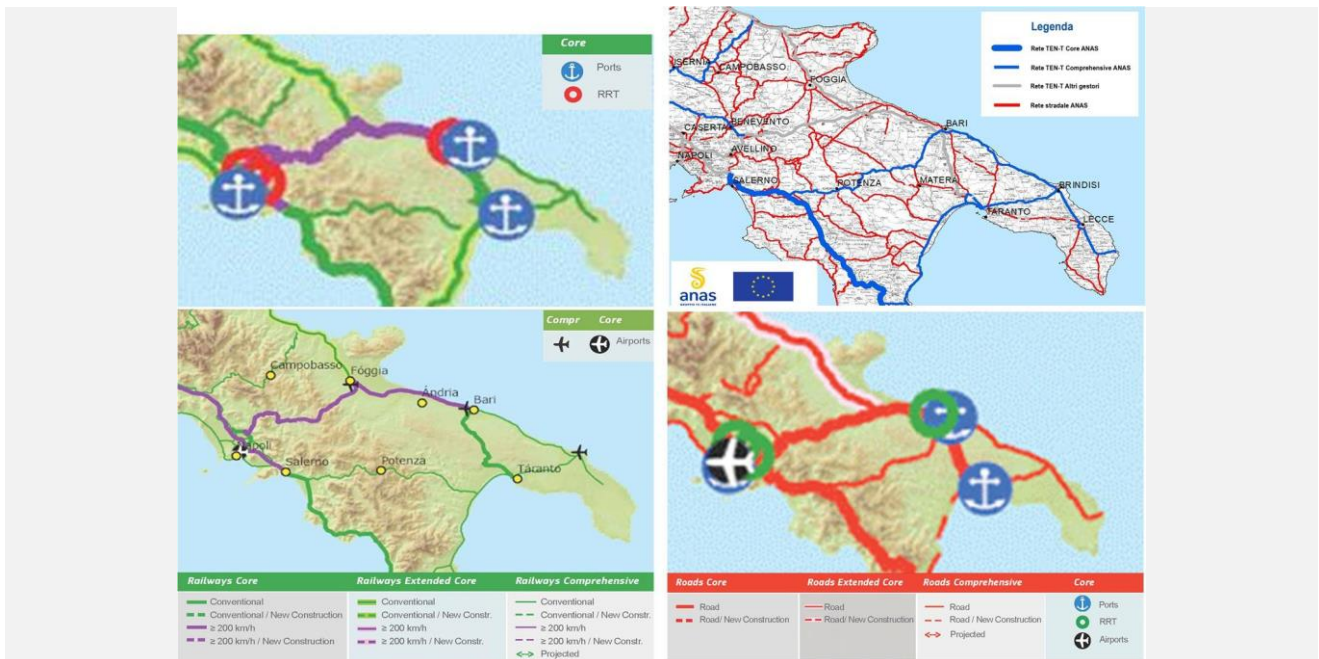
- ✓ **l'inclusione della sezione ferroviaria Taranto - Brindisi in rete Comprehensive;**
- ✓ **l'inserimento del nuovo terminal intermodale Foggia Incoronata nella rete Comprehensive**

Di seguito si riporta la classificazione della rete ferroviaria e stradale nonché dei nodi della rete TEN-T così come classificati nella proposta legislativa di revisione del Regolamento.

NODE NAME	URBAN NODE	AIRPORT	MARITIME PORT	RAIL ROAD TERMINALS
Andria	X			
Bari	X	Comprehensive	Core	Core
Brindisi		Comprehensive	Comprehensive	Comprehensive
Foggia	X	Comprehensive		Comprehensive (Incoronata)
Taranto	X		Core	

RAILWAYS	CORE	EXTENDED CORE	COMPREHENSIVE
<b>Rete ferroviaria nazionale (RFI)</b>			
Ancona - Foggia		X	
Napoli - Bari	≥ 200km		
Bari - Taranto	X		
Brindisi - Taranto			X
Bari - Lecce			X
ROADS	CORE	EXTENDED CORE	COMPREHENSIVE
<b>Autostrade (ASPI)</b>			
Napoli - Canosa (A16)	X		
Pescara - Canosa (A14)		X	
Bari - Taranto (A14)	X		
<b>Strade statali (ANAS)</b>			
Bari - Brindisi (SS16)			X
Brindisi Taranto (SS7)			X
Brindisi - Lecce (SS613)			X
Lecce - Maglie - Otranto (SS16)			X
Taranto - Metaponto (SS106)			X
Bari - Altamura (SS96)			X

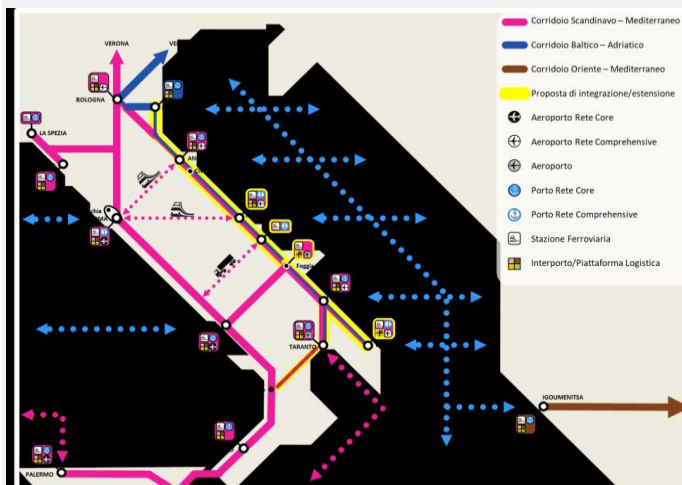
Classificazione dei nodi della rete TEN-T in Puglia - Revisione del Regolamento (UE)  
Rielaborazione - estratto Piano Regionale dei Trasporti Piano Attuativo 2021 - 2030/4



Stralci delle mappe allegata alla proposta di revision del Regolamento ed estratto della rete stradale ANAS- estratto Piano Regionale dei Trasporti Piano Attuativo 2021 - 2030)4

**La proposta di revisione del corridoio scandinavo - mediterraneo delle regioni marche, abruzzo, molise e puglia - (estratto- Piano Regionale dei Trasporti Piano Attuativo 2021 - 2030)**

In tale scenario si inserisce la visione delineata nell'ambito del Protocollo d'intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico, siglato il 24 ottobre 2020 dai Presidenti delle Regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, e sottoposta al MIT a novembre 2020, che prevede la richiesta di inserimento nella Core Network (rete centrale) della **tratta ferroviaria Ancona - Pescara - Bari (con prosecuzione fino a Lecce)**, attualmente inclusa nella Comprehensive Network (rete globale) ai sensi del Regolamento UE 1315/2013, unitamente alla realizzazione di un articolato sistema di trasversali ferro-stradali e marittime a diverse latitudini di collegamento con il versante Tirrenico. Tale inclusione permetterà pertanto di completare la rete centrale TEN-T con un vero e proprio **"anello mancante"**; configurandosi quale elemento di connessione, da un lato, alla esistente rete dell'alta velocità, nei nodi di Bologna /Venezia e dall'altro ai nodi di Bari/Taranto.



Com'è noto l'attuale disegno geometrico della rete non soddisfa, dunque, i requisiti di accessibilità territoriale, l'inclusione nella Core Network della sezione "Ancona-Bari" lungo l'asse adriatico farebbe sì che i corridoi passanti in Italia coprirebbero in maniera equa l'intero spazio nazionale e consentirebbero l'affermazione dell'itinerario marittimo-ferroviario lungo il versante adriatico-ionico che raccorda i porti del sud Italia, concretizza un rapido collegamento verso nord in una catena intermodale integrata ed efficiente e consente l'ingresso ai paesi dei Balcani e dell'est Europa.

Ideogramma proposta di inserimento del corridoio Adriatico-Jonico e connesse trasversali nel Corridoio Scandinavia - Mediterraneo.

L'attuale configurazione della ferrovia adriatica, così come classificata dal Regolamento EU 1315/2013, presenta alcune criticità che verrebbero superate dal nuovo assetto proposto.

La ferrovia adriatica risulta infatti in parte appartenere alla rete centrale e, in parte, a quella globale. La diversa classificazione lungo la stessa direttrice fa sì che alle tratte ad alta rilevanza siano assegnate priorità di intervento e maggiori risorse rispetto alle tratte a minore rilevanza. Questa disomogeneità genera delle evidenti strozzature che ostacolano il pieno sfruttamento della capacità sull'intera linea.

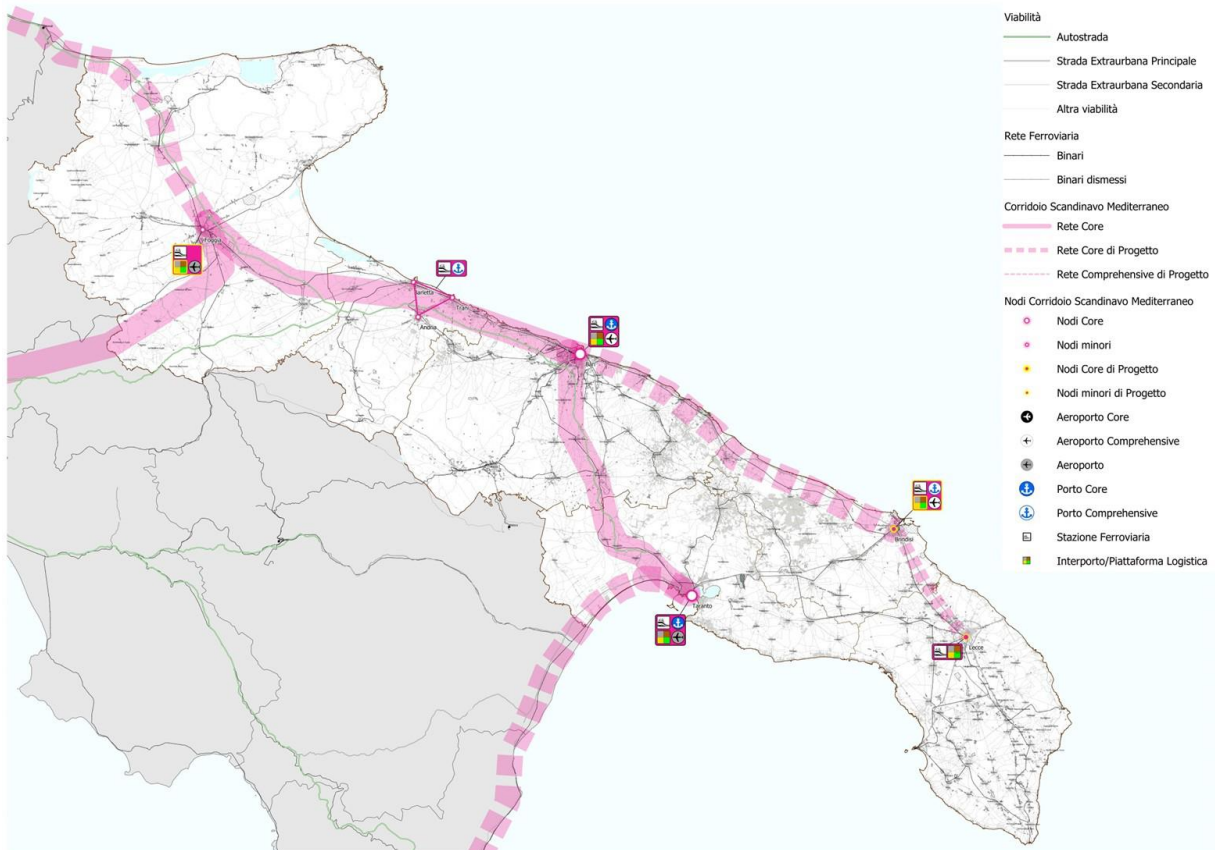


Gli interventi di cui alla tabella a fianco (per brevità si riportano solo quelli relativi alla regione Puglia), così come formulati nella propo-sta di revisione, costituiscono dunque un primo pacchetto di azioni nel-la direzione dell'obiettivo fortemente condiviso consistente nella crea-zione di un sistema multimodale e intermodale per il trasporto di passeggeri e merci, attrezzato secondo i massimi standard funzionali e tecnologici Europei. L'accelerazione di tali interventi ed il loro comple-tamento con quelli proposti da ogni regione, sono finalizzati a raggiun gere gli obietivi specifici di seguito proposti in ordine gerarchico - temporale.

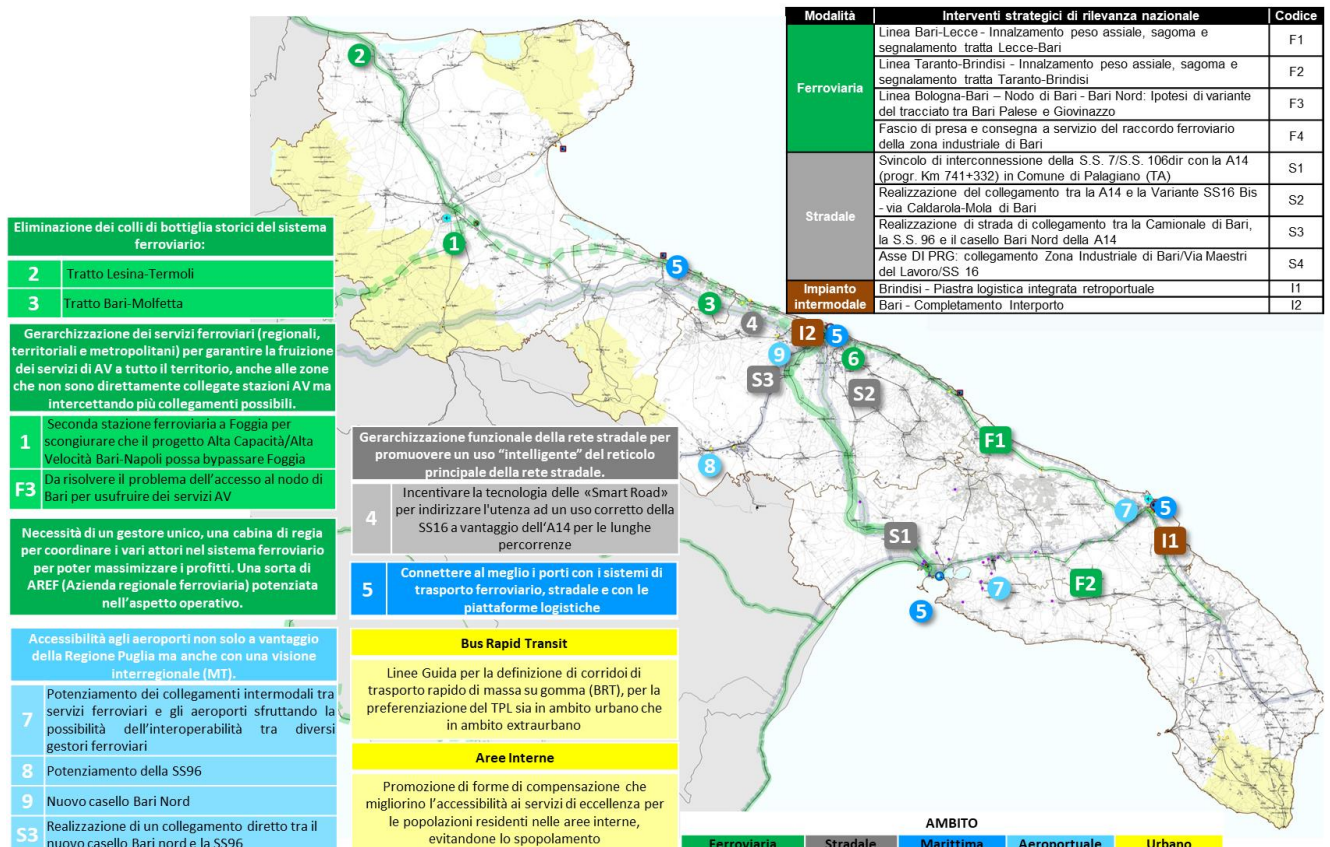
Gli **obiettivi strategici** della proposta formulata sono (estratti dal-la proposta inviata al MIMS):

- completare entro il 2030 un'infrastruttura ferroviaria dotata dei massimi standard di Sagoma, Modulo, Peso assiale e IS e in gra-do di garantire la circolazione di treni di modulo continentale senza limitazioni di carico per il collegamento tra i porti di Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi, Termoli, Ortona e Ancona, le re-gioni dell'Italia settentrionale e il resto d'Europa;
- completare le connessioni stradali e/o ferroviarie ai porti succi-tati (ultimo miglio) per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità rispetto al trasporto tutto - strada;
- rimuovere i colli di bottiglia che caratterizzano la dorsale N-S della viabilità primaria costituita dalla A14 che, in numerosi trat-ti a sud di Ancona, per oggettivi limiti orografici e impossibilità di adeguamento della viabilità ordinaria (SS.16), assomma in sé le funzioni di itinerario di lunga percorrenza con quelle di tan-genziale al sistema insediativo lineare della costa adriatico;
- completare un sistema equilibrato di trasversali ferroviarie e stradali di interconnessione tra il versante Adriatico e quello Tir-renico dell'Italia peninsulare, con l'obiettivo di incentivare la "comodalità" nel trasporto merci tra l'Europa Balcanica, l'Italia peninsulare e la Penisola Iberica contribuendo ad alleggerire il traffico merci in transito sulle tratte italiane del Corridoio Medi-terraneo e le relative esternalità in termini di congestione del traffico e pressione ambientale nell'area padana;
- favorire l'integrazione tra le Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, del Mar Jonio, del Mare Adriatico meridionale, del Mare Adriatico Centrale, del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, del Mare Adriatico Settentrionale e del Mare Adriatico orientale che, di fatto, realizza un'estensione del Corridoio Baltico - Adria-tico da Ravenna a Brindisi.

Bi od ali	Denominazione intervento	Stato di attuazione	
Puglia	Ferroviaria	Linea Bologna-Bari - Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) – Lotto 1 Ripalta-Lesina	In Esecuzione
		Linea Bologna-Bari - Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) – Lotto 3 Campomarino - Ripalta (territorio molisano e territorio pugliese)	In Approvazione
		Linea AC Bari-Napoli - Stazione AV Foggia Cervaro	In Esecuzione
		Bari - Nuova Stazione Bari Lamasinata	In Esecuzione
		Linea Bologna-Bari - Collegamento ferroviario all'Aeroporto di Brindisi	In Esecuzione
		Linea Ionica - Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello (Regione Calabria)	In Esecuzione/Progettazione
		"Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi"	Finanziato
		Collegamento ferroviario all'Aeroporto di Brindisi	In Esecuzione
	Stradale	SP23 - Adeguamento della tratta tra lo svincolo della A14 Mottola Castellaneta e San Basilio	Finanziato, Progetto di fattibilità tecnico-Economica
		Collegamento ss7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo c1	In Esecuzione
		Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	Finanziato, Progetto di fattibilità tecnico-Economica
		Camionale di Bari	Finanziato, Progetto di fattibilità tecnico-Economica
	to in-termo-	Taranto - Completamento piattaforma logistica	In Esecuzione
Foggia - Completamento piastra logistica intermodale di Incononata		Finanziato, Progettazione preliminare	



Rete TEN-T: il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo - Proposta di revisione PUGLIA.



Proposta di revisione della rete TEN-T nell'ambito del corridoio Scandinavo-Mediterraneo - Azioni Prioritarie (novembre 2020)

### La direttrice adriatica e il programma di investimenti di RFI

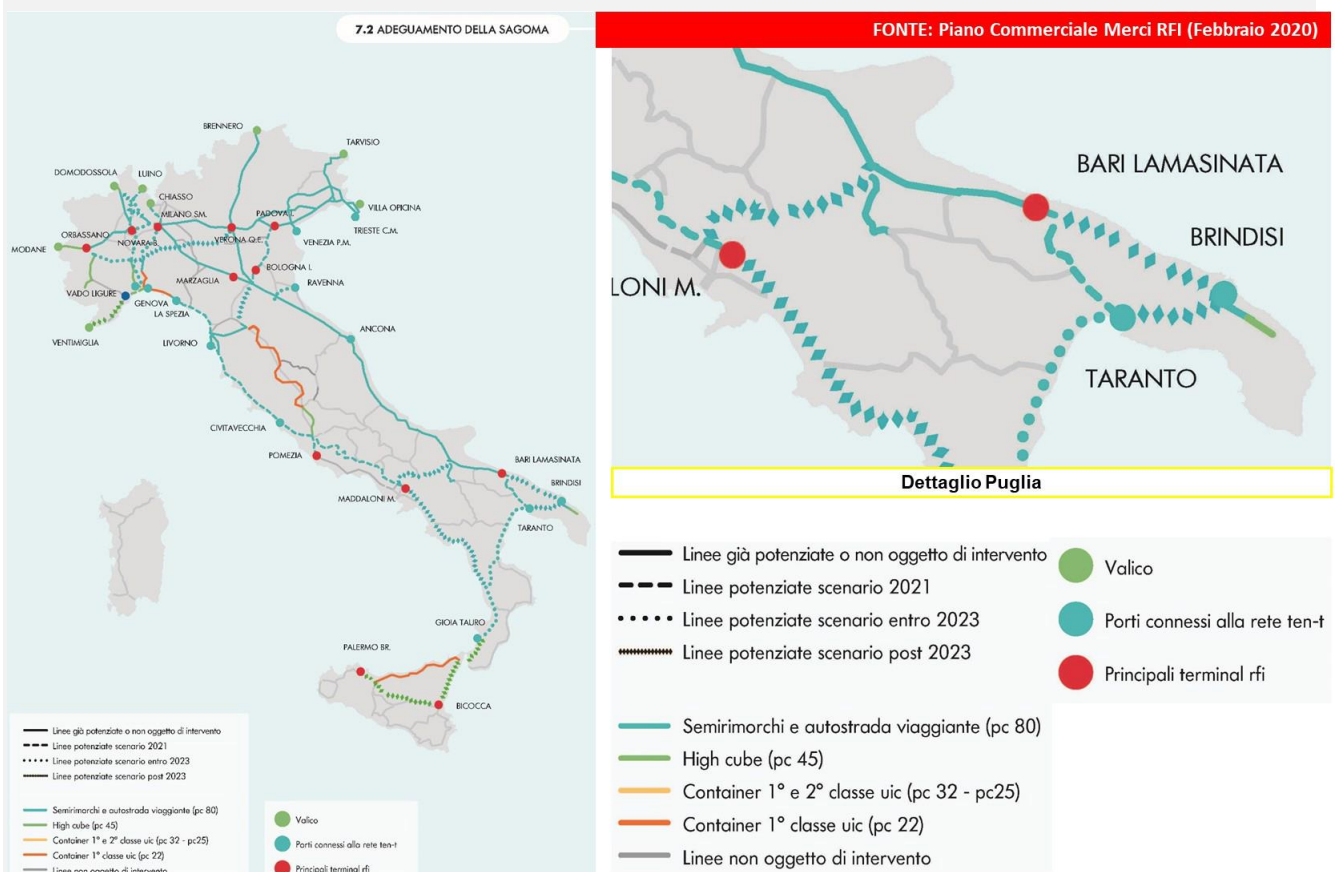
La ferrovia Adriatica (Bologna-Ancona-Porto d'Ascoli-Pescara-Vasto S. Salvo-Bari-Lecce) ha una lunghezza di 650 km, attraversa sei re-gioni (Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia e Basilicata), con la confluenza di tre trasversali principali, Ancona-Orte, Pescara-Roma, e Foggia-Caserta, e collega, oltre alle città dell'Emilia, anche tutte le località turistiche della costa Adriatica, da Rimini fino a Lecce e le spiagge del Crotonese.

Rilevante è la sua funzione di collegamento dei porti in forte sviluppo di Taranto, Brindisi, Bari (anche Gioia Tauro) e Ancona con gli interporti e gli scali del Nord Italia (Bologna e Verona) e la Germania (Monaco). Questa direttrice collega inoltre Bari e Brindisi (terminal europeo del "Corridoio 8 Durazzo-Sofia-Varna") con le nazioni del Centro Europa.

Il programma di interventi di RFI, che interessa tutta la direttrice Adriatica da Bologna a Bari/Lecce, è articolato in 6 opere funzionali, distinte su base territoriale (DTP Bologna: tratta Bologna - Rimini, DTP Ancona: tratta Rimini - Ancona e DTP Bari: tratta Pescara - Lecce) e per tipologia di intervento (upgrading infrastrutturale: opere civili, armamento e trazione elettrica e upgrading tecnologico: impianti di sicurezza e segnalamento).

In coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea, gli interventi sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 750 m e all'adeguamento della sagoma a PC80 delle Bologna - Bari, Bari - **Taranto e Taranto - Sibari - Paola - Gioia Tauro**, per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes, nonché le attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS con velocizzazione delle linee e degli impianti.

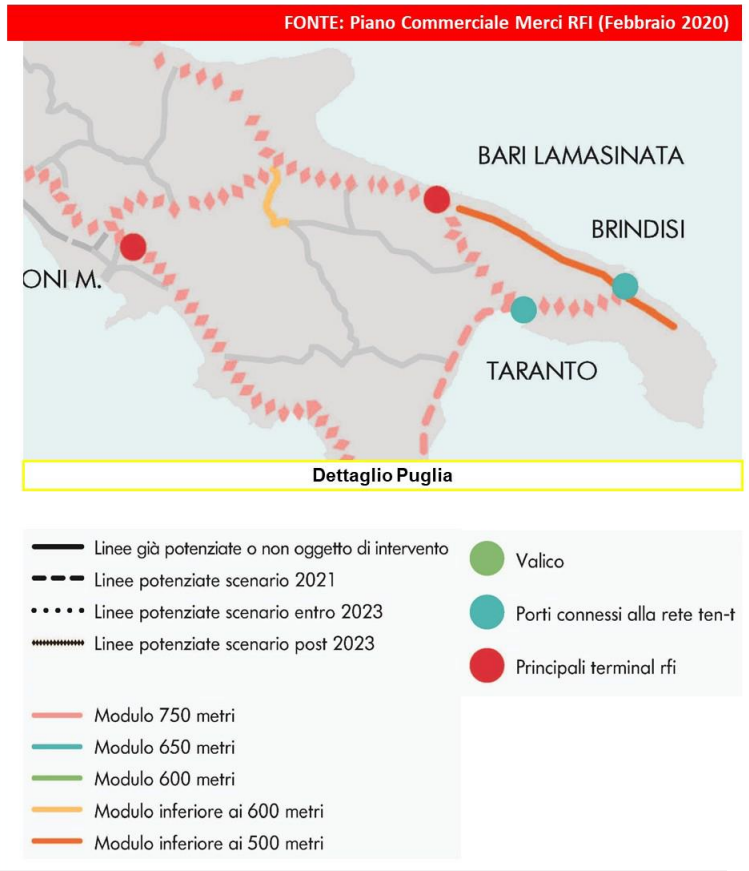
Ad oggi parte di questi lavori è stata realizzata e, dunque, è consentita la circolazione di treni con sagoma limite massima di 4 metri di altezza allo spigolo (PC80), in grado quindi di trasportare semirimorchi, container di grandi dimensioni e tir completi di motrice e rimorchio, carichi su speciali carri merci.



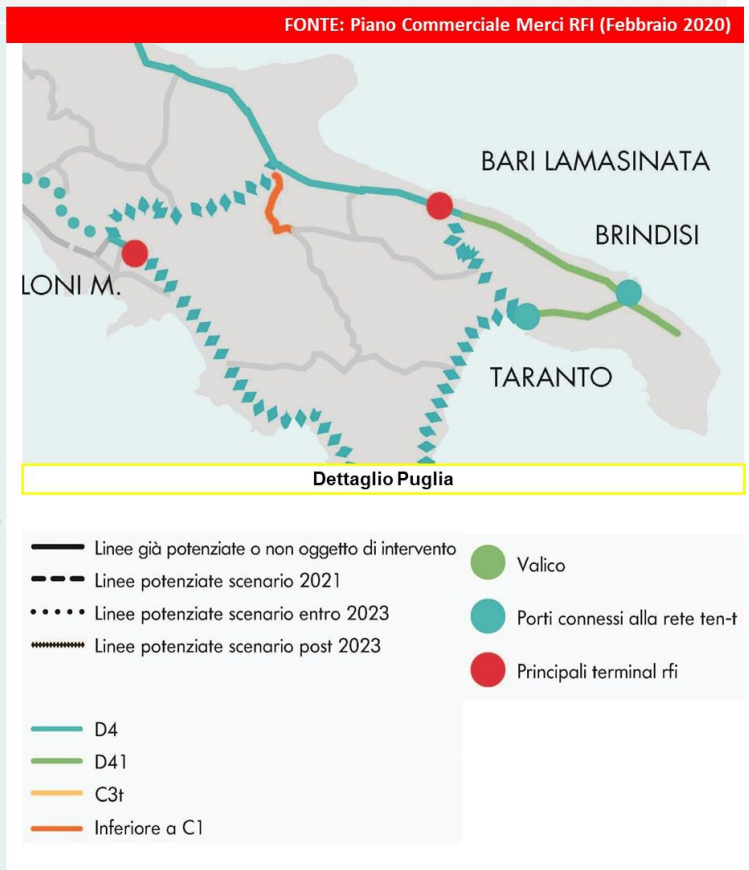
Quadro di riferimento rete ferroviaria - Adeguamento della sagoma- FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)



Quadro di riferimento rete ferroviaria - Adeguamento del Modulo- FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)



Quadro di riferimento rete ferroviaria - Adeguamento del peso assiale- FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>37 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.1.8 DIRETTIVA 2014/94/UE - DIRETTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI.

La Direttiva 2014/94/UE, integrata dai regolamenti delegati (UE) 2018/674 e 2019/1745 in alcune sue parti, promuove l'utilizzo di **combustibili alternativi**, stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione dell'infrastruttura che permetta di minimizzare la dipendenza dal petrolio e **attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti**. Inoltre, limita a stabilire ciò che è necessario fare per conseguire tale obiettivo, tra cui una stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030.

La Direttiva in questione è stata recepita in **Italia** dal Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

La direttiva stabilisce:

- norme standard in merito alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi dell'Unione europea (UE) (ossia stazioni di ricarica di automobili elettriche o punti di rifornimento di gas naturale) nei diversi paesi dell'UE.
- requisiti minimi per la costruzione di tale infrastruttura, da attuarsi come parte del quadro strategico nazionale di ogni paese dell'UE.

Secondo la direttiva i paesi dell'UE devono adottare strategie nazionali che mirino a sviluppare il mercato per quanto concerne i combustibili alternativi per il trasporto e l'infrastruttura necessaria a sostenerli. Nella definizione di tali strategie, i paesi dell'UE devono:

- effettuare una valutazione dello stato attuale del mercato e delle prospettive di sviluppo futuro;
- definire obiettivi nazionali per lo sviluppo dell'infrastruttura e le misure necessarie per conseguirli;
- designare reti per tale infrastruttura.

I paesi devono fornire quanto segue, entro le date che seguono:

- 2020 – stazioni di ricarica sufficienti per permettere ad automobili elettriche di viaggiare in aree densamente popolate all'interno della rete determinata;
- 2025 (fine) – stazioni di ricarica di idrogeno sufficienti (per ciascun paese che decida di includere l'idrogeno nel suo quadro strategico nazionale);
- 2025 (fine) – quantità sufficiente di stazioni di gas naturale liquefatto (GNL) presso i porti, per accogliere le navi alimentate a GNL.

I paesi dell'UE sono tenuti a presentare una relazione sui progressi alla Commissione europea in merito all'attuazione dei loro quadri nazionali entro il 2019 e ogni tre anni successivamente a tale data.

### 3.1.9 IL REGOLAMENTO UE 540/2014 - 2014

Il Regolamento UE 540/2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e dei dispositivi silenziatori di sostituzione, entrerà interamente in vigore a partire dal 1 luglio 2027. Il regolamento mira a **ridurre le emissioni sonore** generate da tutti i nuovi tipi di autovetture, furgoni, autobus, pullman, autocarri leggeri e pesanti. Modificando gli allegati IV, VI e XI della **Direttiva 2007/46/CE**, istituisce il nuovo quadro per l'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda il loro livello sonoro e dei dispositivi silenziatori di sostituzione al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la circolazione all'interno dell'UE. I regolamenti delegati (UE) 2017/1576 e 2019/839 modificano il presente regolamento in alcune sue parti.

### 3.1.10 QUADRO PER IL CLIMA E L'ENERGIA 2014- 2030

Il quadro 2030 per il clima e l'energia, presentato dalla Commissione il 22 gennaio 2014 e approvato nel 2015, fissa una serie di obiettivi in materia di clima ed energia, con orizzonte 2030, per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, aumentare la quota delle energie rinnovabili e migliorare l'efficienza energetica.

Nel 2018, con l'approvazione del [Clean Energy Package](#), pacchetto di modifiche legislative proposto dalla Commissione Europea nel novembre 2016 e volto a ridisegnare il profilo del mercato elettrico europeo, l'Unione europea è nuovamente intervenuta in materia di efficienza energetica, energie rinnovabili e sicurezza dell'approvvigionamento elettrico aggiornando gli obiettivi sanciti in precedenza. In particolare, tra le novità di maggior rilievo introdotte dal Pacchetto, vi sono:

- la fissazione dell'obiettivo del 32% di energia da fonti rinnovabili entro il 2030 ad opera della direttiva 2018/2001/UE;
- la fissazione dell'obiettivo del 32,5% di efficienza energetica entro il 2030 ad opera della direttiva 2018/2002/UE.

Ai fini del raggiungimento di tali obiettivi, nonché del target del 40% di riduzione delle emissioni di gas climalteranti introdotto nel 2015, nel 2018 l'Unione europea ha emanato il [Regolamento UE 1999/2018](#), la c.d. Legge europea sul Clima, la quale, ribadendo la vincolatività degli obiettivi sopra indicati, si configura come base legislativa per una governance dell'Unione dell'energia necessaria per garantire il conseguimento degli obiettivi e dei traguardi a lungo termine stabiliti, in linea con l'accordo di Parigi del 2015 sui cambiamenti climatici.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>38 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

A dicembre 2019, la Commissione ha pubblicato il **Green Deal europeo** che rappresenta la strategia complessiva per la crescita dell'Europa e che ridisegna gli impegni su clima e ambiente per il prossimo trentennio.

I macro obiettivi del Green Deal, come inizialmente concepito, sono:

- ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 50%-55% entro il 2030 e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050;
- proteggere vite umane, animali e piante riducendo l'inquinamento;
- aiutare le imprese a diventare leader mondiali nel campo delle tecnologie e dei prodotti puliti;
- contribuire a una transizione giusta e inclusiva.

A seguito della pubblicazione del Green Deal europeo è stato dato seguito: da un lato, con l'approvazione definitiva, nel giugno 2021, del [Regolamento \(UE\) 2021/1119](#) di modifica della Legge europea sul Clima del 2018, il quale ha introdotto il nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030; dall'altro, con la presentazione, da parte della Commissione europea, il 14 luglio 2021 del nuovo Pacchetto "[Fit for 55](#)" contenente una serie di proposte legislative e nuovi obiettivi in diversi settori strategici ed economici tra cui clima, energia e combustibili, trasporti, edilizia, uso del suolo e silvicoltura destinate ad assumere carattere vincolante per gli Stati membri qualora le proposte legislative contenute nel Pacchetto, al termine dell'iter legislativo di approvazione previsto, dovessero essere definitivamente recepite dal Parlamento europeo e dal Consiglio. (fonte: [www.consilium.europa.eu](http://www.consilium.europa.eu))

Infine, ad inizio 2022, a seguito della crisi russo-ucraina, la Commissione europea ha proposto il Piano [REPowerEU](#) per risparmiare energia; produrre energia pulita; diversificare il nostro approvvigionamento energetico.

### 3.1.11 ACCORDO DI PARIGI - 2015

28 novembre 2019, il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione che chiede all'UE di fissare la neutralità climatica entro il 2050 come obiettivo a lungo termine nell'ambito dell'accordo di Parigi e di aumentare gli obiettivi di riduzione delle emissioni fino al 55% entro il 2030. In un'altra risoluzione, i deputati hanno dichiarato l'emergenza climatica in Europa. Nel dicembre 2019, la Commissione europea ha presentato la tabella di marcia per un'Europa climaticamente neutra: il Green Deal.

L'accordo di Parigi, firmato da 194 paesi e dall'UE, mira a limitare il riscaldamento globale al di sotto di 2°C e a proseguire gli sforzi per circoscriverlo a 1,5°C al fine di evitare le conseguenze catastrofiche del cambiamento climatico. Tutti i paesi membri dell'Unione europea ne sono firmatari per conto proprio, ma le loro posizioni e gli obiettivi comuni di riduzione delle emissioni vengono coordinati insieme a livello UE.

### 3.1.12 STRATEGIA EUROPEA PER UNA MOBILITÀ A BASSE EMISSIONI -2016

La strategia per una mobilità a basse emissioni concorrere in modo rilevante all'ammodernamento dell'economia dell'UE contribuendo a ridurre le emissioni imputabili al settore dei trasporti e ad assolvere gli impegni assunti dall'UE con l'accordo di Parigi.

Il trasporto urbano è responsabile del 23% delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE. Questo è anche uno dei motivi per cui numerose aree urbane superano i limiti di inquinamento atmosferico. L'attuazione della strategia dipenderà in gran parte dalle città e dagli enti locali; infatti le città sono già all'avanguardia nella transizione verso una mobilità a basse emissioni con l'incentivazione delle energie alternative e dei veicoli a basse emissioni. **Per decongestionare i centri urbani e ridurre l'inquinamento, nel quadro di un approccio globale che comprende la pianificazione di una mobilità urbana sostenibile, l'integrazione della pianificazione del territorio e la considerazione della domanda di mobilità, le città incoraggiano il trasferimento modale a favore degli spostamenti attivi (a piedi e in bicicletta), dei trasporti pubblici e/o dei sistemi di mobilità condivisa (ossia biciclette e auto in sharing e pooling).**

Molte città europee si sono fissate obiettivi ambiziosi per contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'accordo di Parigi e la Commissione continuerà a sostenerle, anche nel quadro dell'agenda urbana dell'UE e dei relativi partenariati. Iniziative quali il Patto dei sindaci, le città e comunità intelligenti, il partenariato europeo per l'innovazione e l'iniziativa CIVITAS per trasporti più puliti e migliori nelle città dovrebbero favorire ulteriormente lo scambio di migliori pratiche e la diffusione delle nuove tecnologie nella dimensione locale.

### 3.1.13 LA DIRETTIVA 2016/2284/UE - 2016

La Direttiva riguarda la **riduzione delle emissioni nazionali** e stabilisce gli impegni di riduzione delle emissioni atmosferiche antropogeniche degli Stati membri di determinati inquinanti atmosferici imponendo l'elaborazione, l'adozione e l'attuazione di programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico. L'Italia si è impegnata a ridurre le emissioni del biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) e degli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) rispettivamente del 35% e del 40% per qualsiasi anno dal 2020 al 2029 e del 71% e 65% a partire dal 2030, rispetto ai valori del 2005. La Direttiva è stata recepita in Italia con il **Decreto Legislativo n. 81 del 30 maggio 2018**.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>39 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.1.14 GOVERNANCE DELL'UNIONE DELL'ENERGIA E DELL'AZIONE PER IL CLIMA - 2018

Il Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento e del Consiglio Europeo approvato l'11 dicembre 2018, e modificato dal regolamento (UE) 2021/1119, denominato "Governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima" è un atto che propone una **base legislativa** per supportare gli Stati membri al conseguimento degli obiettivi e dei traguardi per il 2030 relativi alle emissioni dei gas a effetto serra coerenti con l'accordo di Parigi del 2015. Il regolamento spinge ad adottare politiche nazionali coerenti attraverso la definizione di **Piani nazionali integrati per l'energia e il clima**.

Le dimensioni a cui si applica sono tra loro strettamente correlate ed hanno impatti diretti sulla politica della **mobilità e dei trasporti**:

- ✓ sicurezza energetica;
- ✓ mercato interno dell'energia;
- ✓ efficienza energetica;
- ✓ decarbonizzazione;
- ✓ ricerca, innovazione e competitività.

### 3.1.15 STRATEGIA EUROPEA DI ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

A livello europeo, così come in molte regioni del nostro Paese, la presa di coscienza della sempre maggiore frequenza degli eventi climatici estremi e delle loro conseguenze calamitose ha fatto emergere la necessità di porre le basi per una concreta politica climatica globale che preveda misure di adattamento per ridurre e gestire i rischi connessi ai cambiamenti climatici.

Tale preoccupazione ha indotto l'Unione Europea a intraprendere una serie di iniziative che, ad aprile 2013, si sono concretizzate con l'adozione della "**Strategia europea per i cambiamenti climatici**" e con le successive Conclusioni del Consiglio europeo del 13 giugno 2013. Tale strategia richiede a tutti gli Stati Membri di rivalutare oggi il concetto di vulnerabilità, di rivedere le soglie critiche di rischio a livello nazionale e di misurare le proprie capacità di resilienza agli effetti dei cambiamenti climatici attraverso politiche basate su un approccio locale e un forte coinvolgimento degli attori socio-economici.

In sintesi una politica climatica globale deve fondarsi su due "pilastri" principali:

- da un lato deve intensificare gli sforzi diretti a ridurre in modo drastico le emissioni di gas a effetto serra;
- dall'altro deve porre le basi per una reale politica di adattamento diretta ad affrontare nel migliore dei modi le conseguenze del cambiamento climatico.

La Strategia europea e questi due "pilastri" orientano le politiche nazionali e l'azione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM). In particolare, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), già nel 2010, ha incluso misure di adattamento ai cambiamenti climatici in alcuni documenti strategici di carattere settoriale; è il caso della "Strategia Nazionale per la Biodiversità" e dei documenti preparatori della "Strategia per l'ambiente marino".

La Commissione Europea il 24 febbraio 2021 ha adottato la **nuova "Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici"**, sottolineando che i cambiamenti climatici sono già in atto e che per questo dobbiamo costruire un futuro più resiliente. Prevista dalla roadmap del Green Deal europeo, la nuova

Strategia si basa sulla valutazione della precedente Strategia del 2013 (COM 2013/ 216) e dei risultati della Consultazione pubblica che si è svolta tra maggio e agosto 2020. Le proposte focalizzano l'attenzione sulla definizione di soluzioni e sul passaggio dalla pianificazione all'attuazione.

Per quanto riguarda la mitigazione, i negoziatori del Consiglio e del Parlamento europeo, a maggio 2021, hanno appena raggiunto un accordo politico provvisorio che introduce nella legislazione **l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE per il 2050 e un obiettivo collettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) pari ad almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990**.

La Commissione Europea in questo contesto di trasformazione è proiettata a sostenere i cittadini vulnerabili affrontando le disuguaglianze e la povertà energetica e rafforzando la competitività delle imprese europee. Infatti per 6 macro temi di seguito riportati definisce:

→ **Rendere i trasporti sostenibili per tutti**: La Commissione promuove inoltre la crescita del mercato dei veicoli a emissioni zero e a basse emissioni. In particolare, vuole fare in modo che siano messe a disposizione dei cittadini le infrastrutture necessarie per ricaricare i veicoli di questo tipo, per viaggi brevi e lunghi. Gli obiettivi sono:

- Riduzione del 55% delle emissioni delle automobili entro il 2030;
- Riduzione del 50% delle emissioni dei furgoni entro il 2030;
- Zero emissioni prodotte dalle automobili nuove entro il 2035.

→ **Guidare la terza rivoluzione industriale**: Si prevede che l'elettrificazione dell'economia e il maggior ricorso alle energie rinnovabili si tradurranno in una crescita dell'occupazione in questi settori. L'aumento dell'efficienza energetica degli edifici creerà anche posti di lavoro nel settore edile, con una maggiore domanda di manodopera locale. Gli obiettivi sono:

- 35 milioni di edifici potrebbero essere ristrutturati entro il 2030;
- 160 000 nuovi posti di lavoro verdi potrebbero essere creati nel settore dell'edilizia.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>40 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

→ **Realizzare un sistema energetico più pulito:** La Commissione propone di portare al 40% l'obiettivo vincolante delle energie rinnovabili nel mix energetico dell'UE. Le proposte promuovono la diffusione dei combustibili rinnovabili, come l'idrogeno nell'industria e nei trasporti, e prevedono nuovi obiettivi. Inoltre, la riduzione del consumo energetico è essenziale per far diminuire sia le emissioni che i costi dell'energia per i consumatori e l'industria. Gli obiettivi sono:

- 40%: nuovo obiettivo in materia di energia rinnovabile per il 2030;
- 36-39%: nuovi obiettivi di efficienza energetica per il 2030 per il consumo di energia finale e primaria.

→ **Ristrutturare gli edifici per uno stile di vita più ecologico:** Fornirà 72,2 miliardi di euro di finanziamenti nel corso di sette anni per la ristrutturazione degli edifici, l'accesso a una mobilità a basse e a zero emissioni o anche un sostegno al reddito. Oltre alle abitazioni, anche gli edifici pubblici devono essere ristrutturati affinché utilizzino di più le energie rinnovabili e siano più efficienti sotto il profilo energetico.

→ **Lavorare in sintonia con la natura per proteggere il nostro pianeta e la nostra salute:** Il ripristino della natura e la ripresa della biodiversità offrono una soluzione rapida ed economica per assorbire e stoccare il carbonio. La Commissione propone pertanto di ripristinare le foreste, i suoli, le zone umide e le torbiere in Europa. Ciò aumenterà l'assorbimento di CO<sub>2</sub> e renderà il nostro ambiente più resiliente ai cambiamenti climatici. Nuovi obiettivi per l'assorbimento naturale del carbonio:

- 225 Mt: vecchio obiettivo;
- 268 Mt: attuale assorbimento del carbonio;
- 310 Mt: nuovo obiettivo.

Promuovere l'azione globale per il clima: Il Green Deal europeo ha già dato un esempio positivo, inducendo i principali partner internazionali a fissare le proprie scadenze per la neutralità climatica. Con gli investimenti nelle tecnologie per le energie rinnovabili stiamo sviluppando competenze e prodotti che andranno anche a vantaggio del resto del mondo.

### 3.116 IL REGOLAMENTO (UE) 1153/2021 - 2021

Il presente regolamento istituisce il **meccanismo per collegare l'Europa (MCE)** per la durata del quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027. Si tratta di uno strumento teso ad accelerare gli investimenti nel settore delle reti transeuropee (trasporti, energia, digitale) e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, realizzando maggiori sinergie e complementarità tra i settori che costituiscono le tre componenti del programma. Nel settore dei **trasporti**, l'obiettivo specifico dell'MCE è quello di contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti, interconnesse e multimodali per una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura in conformità del regolamento (UE) n. 1315/2013.

### 3.117 AGENDA 2030

Il 25 settembre 2015 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha adottato l'**Agenda 2030** per lo sviluppo sostenibile, un programma d'azione che tiene conto della necessità di sostenere la pace universale e la libertà, di sradicare la povertà in tutte le sue forme e dimensioni, conseguendo una trasformazione sostenibile della società, dell'economia e dell'ambiente al 2030.

Essa comprende in totale **17 obiettivi** per lo **Sviluppo Sostenibile**, tra i quali, quelli relativi alla **mobilità**, sono:

**Goal 9 - Imprese, innovazione e infrastrutture:** **Costruire una infrastruttura resiliente** e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile. Gli strumenti di attuazione relativi a questo obiettivo sono:

- **9.1** sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti;
- **9.4** entro il 2030, aggiornare le infrastrutture e ammodernare le industrie per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali, in modo che tutti i paesi intraprendano azioni in accordo con le loro rispettive capacità.

### Goal 11. Città e comunità sostenibili

- rendere le **città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili**. Gli strumenti di attuazione relativi a questo obiettivo sono:

- entro il 2030, fornire l'accesso a **sistemi di trasporto sicuri, sostenibili**, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani;
- entro il 2030, aumentare l'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificazione e gestione partecipata e integrata dell'insediamento umano in tutti i paesi;
- entro il 2030, fornire l'accesso universale a spazi verdi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per le donne e i bambini, gli anziani e le persone con disabilità.



Il processo di cambiamento del modello di sviluppo viene monitorato attraverso oltre **240 indicatori**: rispetto a tali parametri, ciascun Paese viene valutato periodicamente sia in sede ONU sia dalle opinioni pubbliche nazionali e internazionali.

### 3.1.18 GREEN DEAL (FIT FOR 55) - 2021

Il Green Deal europeo o **Patto Verde europeo** è un insieme di iniziative politiche proposte dalla Commissione europea con l'obiettivo generale di rendere l'Europa il primo continente al mondo a **impatto climatico zero**.

Il Green Deal europeo è un piano di azione dell'Unione Europea che ha come obiettivi:

- promuovere l'uso efficiente delle risorse passando a un'economia pulita e circolare;
- ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento.

Il piano individua gli investimenti necessari e gli strumenti di finanziamento disponibili utili a garantire una transizione equa e inclusiva. I pilastri di azione centrali sono:

- Gli investimenti in tecnologie rispettose dell'ambiente;
- Il sostegno l'industria nell'innovazione;
- L'introduzione di forme di trasporto privato e pubblico più pulite, più economiche e più sane;
- La decarbonizzazione del settore energetico;
- Il garantire una maggiore efficienza energetica degli edifici;
- Il collaborare con i partner internazionali per migliorare gli stan-dard ambientali mondiali.

L'UE fornisce un sostegno finanziario e assistenza tecnica per aiutare i soggetti più colpiti dal passaggio all'economia verde, con il meccanismo per una transizione giusta, che contribuirà a mobilitare almeno 100 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 nelle regioni più colpite.

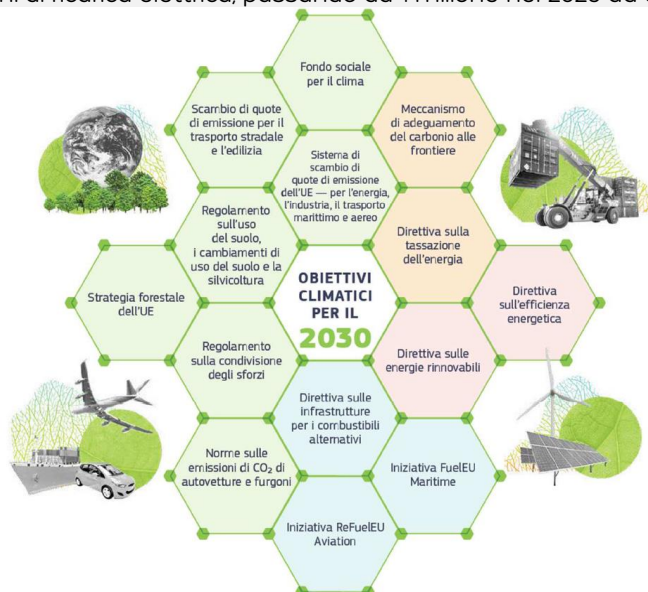
Oggi le emissioni dei trasporti rappresentano circa il 25% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE e sono aumentate negli ultimi anni. L'obiettivo di essere il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050 richiede cambiamenti ambiziosi nel settore dei trasporti. È necessario un percorso definito con chiarezza per conseguire una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti entro il 2050.

Il 14 luglio del 2021 la Commissione europea ha adottato il pacchetto climatico **"Fit for 55"**, che contiene sia modifiche di legislazioni esistenti sia nuove proposte, per ridurre, entro il 2030, le emissioni di gas a effetto serra del **55%** rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla **"carbon neutrality"** per il 2050.

Le **proposte** facenti parte del pacchetto, strettamente **interconnesse e complementari**, intervengono in una serie di settori: clima, energia e combustibili, trasporti, edilizia, uso del suolo e silvicoltura.

Per raggiungere la neutralità climatica sarà necessario ridurre del 90%, entro il 2050, le **emissioni dei trasporti**. In particolare, la Commissione europea si propone i seguenti obiettivi:

- ridurre del 55% le emissioni di CO2 derivanti dalle autovetture nuove entro il 2030 e del 100% entro il 2035;
- ridurre del 50% le emissioni di CO2 derivanti dai furgoni nuovi entro il 2030 e del 100% entro il 2035;
- aumentare le stazioni di ricarica elettrica, passando da 1 milione nel 2025 ad oltre 16 milioni nel 2050.



La Commissione, per promuovere la crescita del mercato dei veicoli a emissioni zero e a basse emissioni, vuole fare in modo che siano messe a disposizione dei cittadini le infrastrutture necessarie per ricaricare tali veicoli, sia

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>42 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

per viaggi brevi che lunghi. Vengono così proposti **obiettivi in relazione alle infrastrutture per i combustibili alternativi**, ad esempio per la ricarica elettrica e il rifornimento di idrogeno, mentre a partire dal 2026 al trasporto su strada si applicherà lo **scambio di quote di emissione**, con il risultato di attribuire un prezzo all'inquinamento, stimolare l'uso di carburanti più puliti e indirizzare gli investimenti verso le tecnologie pulite.

Infine, la Commissione propone di fissare il prezzo del **carbonio**, ai settori del **trasporto aereo e marittimo**, e promuove **carburanti sostenibili** per l'aviazione, con l'obbligo di passare a miscele di carburanti sostenibili per tutti i voli in partenza dagli aeroporti dell'UE, e per tutte le navi in partenza o in arrivo nei porti dell'UE. Verrà quindi chiesto ai principali aeroporti di mettere a disposizione energia elettrica per gli aerei presso tutte le porte d'imbarco, mentre per i porti principali verranno fissati obiettivi in materia di fornitura di energia elettrica da impianti di terra alle navi, così da ridurre l'utilizzo di carburanti inquinanti che danneggiano anche la qualità dell'aria a livello locale.

Per ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 occorre d'altra parte avere a disposizione quote più elevate di **energie rinnovabili** e una maggiore efficienza energetica. In tal senso, la commissione propone:

- di portare al **40%** l'obiettivo vincolante delle energie rinnovabili nel mix energetico dell'UE;
- di aumentare gli obiettivi di risparmio energetico a livello dell'UE e di renderli vincolanti, al fine di conseguire una riduzione complessiva del **36%** entro il 2030;
- di allineare le aliquote fiscali minime per il riscaldamento e i trasporti agli obiettivi climatici, badando però, allo stesso tempo, a mitigare l'impatto sociale e ad aiutare i cittadini vulnerabili;
- di eliminare le esenzioni e le aliquote ridotte che incoraggiano l'uso di combustibili fossili, ad esempio nel settore dell'aviazione e dei trasporti marittimi.

### 3.119 LA NUOVA POLITICA DI COESIONE 2021-2027 -- (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

**CINQUE PRIORITÀ DI INVESTIMENTO NEI SETTORI IN CUI L'UE PUÒ DARE IL MASSIMO**

Nel periodo 2021-2027 gli investimenti dell'UE saranno orientati su cinque obiettivi principali:

- un'Europa più intelligente mediante l'innovazione, la digitalizzazione, la trasformazione economica e il sostegno alle piccole e medie imprese;
- un'Europa più verde e priva di emissioni di carbonio grazie all'attuazione dell'accordo di Parigi e agli investimenti nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro i cambiamenti climatici;
- un'Europa più connessa, dotata di reti di trasporto e digitali strategiche;
- un'Europa più sociale, che raggiunga risultati concreti riguardo al pilastro europeo dei diritti sociali e sostenga l'occupazione di qualità, l'istruzione, le competenze professionali, l'inclusione sociale e un equo accesso alla sanità;
- un'Europa più vicina ai cittadini mediante il sostegno alle strategie di sviluppo gestite a livello locale e allo sviluppo urbano sostenibile in tutta l'UE.

Nel novembre del 2019 il Parlamento Europeo ha dichiarato con una propria risoluzione lo stato di emergenza climatico-ambientale. Da qui l'ambizione di conseguire la "neutralità climatica" del continente europeo entro il 2050. Nell'ambito del Green New Deal, la Commissione ha esplicitato l'intenzione di riorientare il processo di coordinamento macroeconomico del semestre europeo proprio per integrarvi gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, al fine di porre la sostenibilità e il benessere dei cittadini al centro della politica economica e rendere gli obiettivi di sviluppo sostenibile il fulcro della definizione delle politiche e degli interventi dell'UE.

Per il settennio 21-27, l'Unione europea ha varato un Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) da circa 1.100 miliardi di euro, che, dopo un complesso processo di definizione e approvazione conseguente anche all'insorgere della crisi sanitaria, ha solo di recente stabilito l'entità delle risorse che finanzieranno la Politica di Coesione oltre a quelli per la Politica agricola comune (PAC).

A seguito dell'approvazione del QFP per gli anni dal 2021 al 2027 e dell'istituzione dello strumento dell'Unione europea per la ripresa NGEU (Next Generation EU), a sostegno della ripresa dell'economia dopo la crisi da COVID-19, il Consiglio ha approvato il 30 giugno 2021 il pacchetto legislativo per la Politica di coesione 2021-2027 da 373 miliardi di euro che è entrato in vigore dal 1° luglio.

In generale, il pacchetto regolamentare ha mantenuto la razionalizzazione degli obiettivi prioritari proposta dalla Commissione, riducendoli da 11 a 5 obiettivi strategici di Policy (OS), articolati in 32 Obiettivi Specifici.

Le risorse destinate alla politica di coesione per il periodo 2021-2027 sono suddivise tra vari fondi. Circa 200 miliardi di euro sono destinati al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) che insieme al fondo FSE+ costituiscono la parte più consistente delle risorse destinate alla politica di coesione.

#### Il pacchetto legislativo predisposto dal Parlamento Europeo per attingere a tali fondi comprende:

- il Regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo per una transizione giusta (Regolamento JTF);
- il Regolamento (UE) 2021/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo sociale europeo Plus (FSE+) e che abroga il regolamento (UE) n. 1296/2013 (Regolamento FSE+)
- il Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione (Regolamento FESR);

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>43 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- il Regolamento (UE) 2021/1059 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante disposizioni specifiche per l'obiettivo «Cooperazione territoriale europea» (Interreg) sostenuto dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dagli strumenti di finanziamento esterno (Regolamento CTE);
- il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti (Regolamento RDC).

L'allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060 riporta al punto 3.1 la condizione abilitante tematica, relativa all'Obiettivo di policy 3, applicabile al FESR ed al Fondo di coesione relativamente alla Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato, articolandola in 9 criteri di adempimento.

La pianificazione dei trasporti è appropriata se *“è in atto una mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate - tranne a livello locale - fino al 2030 che:*

1. comprende una **valutazione economica degli investimenti previsti**, basata su un'analisi della domanda e su modelli di traffico che dovrebbero tenere conto degli effetti previsti dell'apertura dei mercati dei servizi ferroviari;
2. è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per **l'energia e il clima**;
3. comprende investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T, definiti nel regolamento CEF, in linea con i rispettivi piani di lavoro sui corridoi della rete centrale TEN-T;
4. garantisce la complementarità degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, comprese le tratte transfrontaliere, fornendo alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali sufficiente connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi;
5. garantisce l'interoperabilità della rete ferroviaria e, se del caso, riferisce in merito all'implementazione dell'ERTMS a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione;
6. promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;
7. comprende misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali;
8. presenta i risultati della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali per la sicurezza stradale, unitamente a una mappatura delle strade e delle sezioni interessate e definisce la priorità per i corrispondenti investimenti;
9. fornisce informazioni sulle risorse di finanziamento corrispondenti agli investimenti pianificati e necessari per coprire le spese di funzionamento e di manutenzione delle infrastrutture esistenti e di quelle pianificate.

Alla luce di questi orientamenti, nel corso del 2019 sono stati svolti gli incontri organizzati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per le Politiche di coesione, per l'avvio della predisposizione dell'Accordo di Partenariato per l'Italia - AdP, il documento strategico che ciascuno Stato Membro deve approvare definendo le proprie priorità strategiche e le modalità di impiego dei Fondi comunitari.

Le attività si sono inizialmente organizzate in cinque Tavoli tematici, uno per ciascuno degli Obiettivi strategici di policy (OP) oggetto del Regolamento (UE) 2021/1060 recante le disposizioni comuni sui fondi.

A seguito dell'intesa raggiunta in Conferenza Unificata il 16 dicembre 2021 e dell'approvazione del CIPRESS nella seduta del 22 dicembre 2021 e in conformità agli articoli 10 e seguenti del citato Regolamento (UE) 2021/1060, in data 17 gennaio 2022 il Dipartimento per le politiche di coesione ha trasmesso alla Commissione europea la proposta di Accordo di Partenariato della politica di coesione europea 2021-2027 dell'Italia.

Con la presentazione dell'Accordo di Partenariato ha preso pertanto avvio la fase di negoziato formale in cui la Commissione, nel termine di 90 giorni, potrà formulare osservazioni di cui lo Stato membro terrà conto nella revisione dell'Accordo. La Commissione adotterà, mediante un atto di esecuzione, una decisione che approverà l'Accordo di Partenariato entro 4 mesi dalla data della sua prima presentazione.

Ai sensi dell'articolo 21 del Regolamento (UE) 2021/1060, gli Stati membri dovranno presentare i Programmi (nazionali e regionali) alla Commissione non oltre 90 giorni dalla presentazione dell'Accordo di Partenariato.

**Con riferimento all'Obiettivo strategico di Policy OP3 - Un'Europa più connessa, la Commissione suggerisce che l'Italia concentri le risorse sulle seguenti priorità:**

- sviluppare una rete transeuropea di trasporto sostenibile, resiliente al clima, intelligente, sicura e intermodale;
- sviluppare una mobilità regionale sostenibile, resiliente al clima, intelligente e intermodale.

Nell'ambito di questo contesto, sia regolamentare che programmatico, la Regione Puglia il 10 febbraio 2020 ha avviato il proprio percorso di programmazione a cura della Sezione Programmazione Unitaria e con il coinvolgimento delle strutture regionali attualmente impegnate nella gestione dei fondi di sviluppo e investimento europei.

Con DGR n. 400 del 15.03.2021 la Giunta regionale ha approvato i Primi indirizzi per la Programmazione regionale e ha avviato il relativo processo di Valutazione Ambientale strategica.

In fine con DGR n. 556 del 20.04.2022 la Giunta regionale ha approvato la proposta di Programma regionale FESR FES+ 2021 -2027, corredata di Rapporto Ambientale.

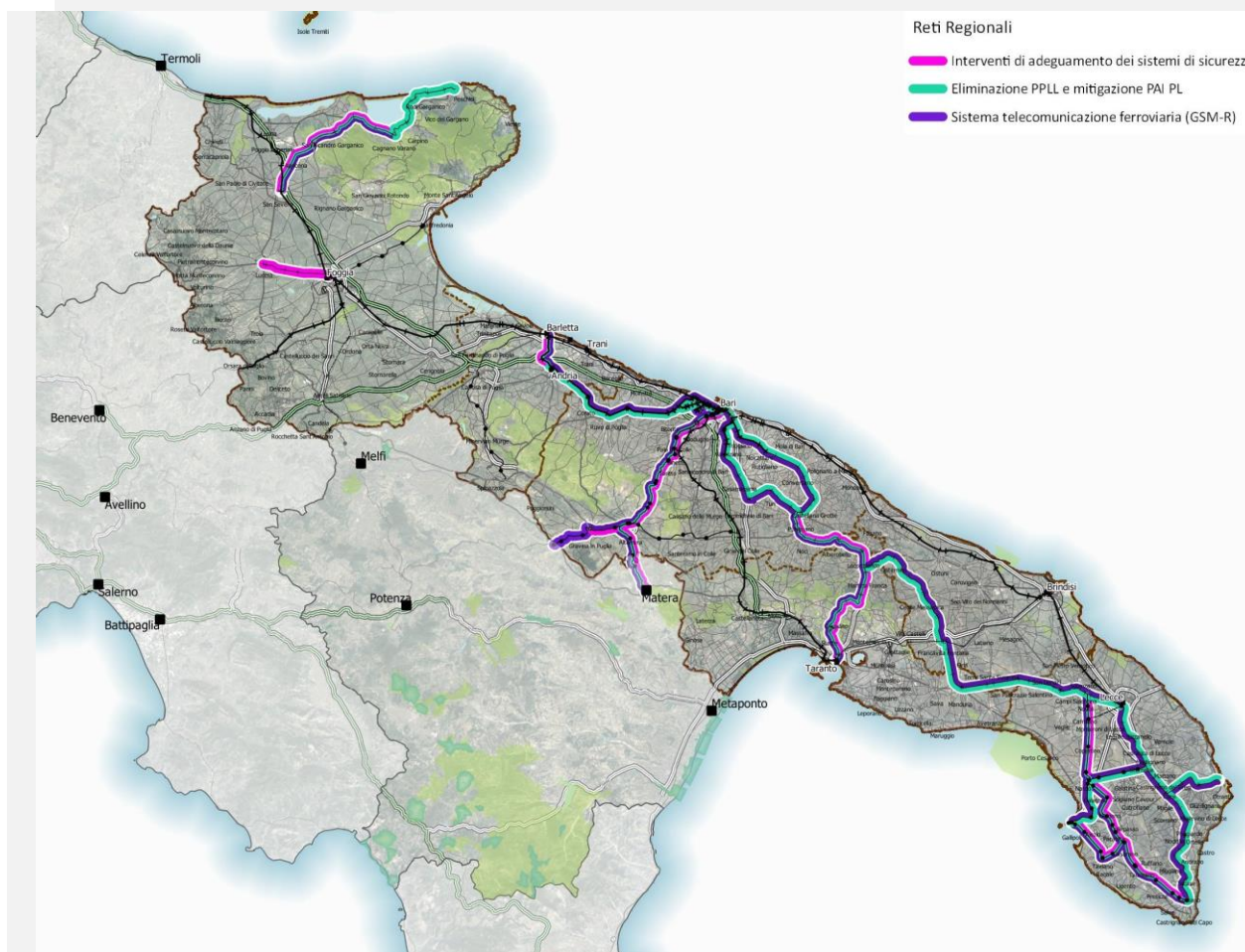
La programmazione della Regione Puglia attraverso il Programma plurifondo, articolata nei 5 Obiettivi di Policy, prevede nell'ambito dell'OP3, l'obiettivo specifico **"Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera (FESR)"**.

Tale obiettivo è orientato a:

- potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali, prevedendo interventi infrastrutturali (portuali) e di digitalizzazione anche in riferimento ai piani strategici di sviluppo delle ZES;
- potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale al fine di ridurre l'impatto ambientale dei sistemi di trasporto collettivo, anche prevedendo soluzioni intelligenti per ottimizzare l'intermodalità;
- garantire l'accessibilità territoriale alla rete Ten-T per consentire più agevoli collegamenti con le aree urbane; garantire la sicurezza e la mitigazione ambientale dell'infrastruttura ferroviaria, anche nei punti di in-tersezione con la rete stradale, e di quelle aeroportuali;
- **migliorare i collegamenti verso ed entro le "aree interne"** per migliorare le condizioni di accesso ai poli di interesse regionale e mettere in sicurezza gli assi viari ricadenti in aree a rischio sismico e/o idrogeologico.

Una delle azioni prioritarie di tale obiettivo è "Garantire la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e aeroportuali", volta a completare i sistemi di sicurezza sull'intera rete ferroviaria regionale attraverso:

- interventi di nuova realizzazione o adeguamento dei sistemi per la sicurezza della circolazione e il controllo del traffico fer-rovioario regionale (SCMT, ERTMS, GSMR,...);
- interventi di messa in sicurezza e adeguamento delle opere d'arte alle normative vigenti;
- messa in sicurezza e/o eliminazione dei passaggi a livello sull'intera rete ferroviaria regionale attraverso interventi volti alla soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere d'arte e viabilità alternative;
- interventi tecnologici finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione ferroviaria nei punti di in-tersezione con la rete stradale.



Tratte ferroviarie su cui la Regione Puglia prevede gli interventi descritti in precedenza- tratto da Piano Regionale dei Trasporti Piano Attuativo 2021 - 2030

### 3.1.20 NEW URBAN MOBILITY FRAMEWORK - 2021

Il documento è stato adottato dalla Commissione Europea nel dicembre del 2021, esso costituisce un **supporto al processo di consolidamento delle azioni sulla mobilità urbana finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo climatico del 2050 per tutti i paesi dell'Unione Europea**. Questa iniziativa propone misure per incoraggiare i paesi dell'UE a sviluppare sistemi di trasporto urbano che siano sicuri, accessibili, inclusivi, convenienti, intelligenti, resilienti e privi di emissioni.

Il quadro definisce le linee guida europee su come le città possano ridurre le emissioni e migliorare la mobilità, anche attraverso piani di mobilità urbana sostenibile. L'obiettivo principale è indirizzare gli spostamenti sui trasporti pubblici, a piedi e in bicicletta, dando inoltre la priorità alle soluzioni ad emissioni zero per le flotte urbane, inclusi i taxi e i servizi di trasporto passeggeri, l'ultimo miglio delle consegne urbane e la costruzione e la modernizzazione di hub multimodali, nonché nuove soluzioni e servizi digitali.

Il quadro, inoltre, delinea le opzioni di finanziamento per gli enti locali e regionali per attuare queste priorità, nello specifico gli ambiti di intervento proposti riguardano:

- il rafforzamento dei nodi urbani;
- lo sviluppo, sempre più omogeneo tra le diverse città e le differenti nazioni, dell'utilizzo dello strumento del PUMS per affrontare le sfide in materia di mobilità per l'intera area urbana;
- lo sviluppo dell'azione di monitoraggio, individuando e controllando con costanza un ampio set di indicatori di mobilità ed, in particolare di mobilità sostenibile;
- la creazione di servizi di trasporto pubblico attraenti, attraverso un approccio multimodale e con il sostegno della digitalizzazione;
- l'espansione della mobilità attiva (spostamenti a piedi e in bicicletta) e della micromobilità;
- lo sviluppo di una logistica urbana che preveda consegne dell'ultimo miglio ad emissioni zero;
- lo sfruttamento pieno del potenziale generato dalla digitalizzazione anche in termini di nuovi servizi di mobilità.

L'iniziativa affronta anche l'inquinamento e la congestione dei trasporti e trae insegnamento dall'effetto del COVID-19 sui trasporti pubblici evidenziando la necessità di emergere dalla crisi con un sistema di mobilità urbana più resiliente, intelligente e sostenibile, che del resto costituisce un elemento fondamentale anche per la resilienza complessiva dell'economia e del sistema dei trasporti nel suo complesso.

### 3.1.21 LE LINEE GUIDA ELTIS <sup>7</sup>

Con l'obiettivo di accelerare l'adozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS, in inglese SUMP) su larga scala in tutta Europa, la Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea ha pubblicato nel 2014, il documento "Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan", noto come "Linee Guida ELTIS", aggiornato nell'Ottobre 2019, per tenere conto delle novità di un settore in rapida evoluzione.

["Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile " 2014](#). La Commissione Europea nell'ambito del progetto ELTIS plus, all'interno del programma Intelligent Energy Europe, ha elaborato le proprie linee guida per la predisposizione dei P.U.M.S; le medesime linee guida sono state tradotte in italiano nell'ambito del progetto BUMP (Boosting Urban Mobility Plan).

Le Linee guida tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del P.U.M.S.



Come indicato nelle Linee Guida europee, la redazione del P.U.M.S. introduce un sostanziale cambiamento di approccio rispetto a un più tradizionale Piano Urbano della Mobilità: attenzione ai bisogni espressi dai cittadini e all'innalzamento della qualità della vita piuttosto che imposizione di modelli preordinati, ricerca di soluzioni basate su un mix di infrastrutture-servizi e politiche anziché sulla proposizione di semplici interventi infrastrutturali, implementazione di strumenti e procedure di monitoraggio del Piano finalizzati a migliorarne l'efficacia in fase attuativa. La rilevanza dei P.U.M.S. nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città (cf. Horizon 2020 Iniziativa Civitas).

<sup>7</sup> ELTIS (European Local Transport Information Service) è la piattaforma Europea che si occupa dello scambio di informazioni sulle migliori pratiche nel campo della mobilità urbana.

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

In questi ultimi anni, le Linee guida Eltis sono state il principale documento di riferimento per i professionisti della mobilità e gli altri portatori d'interesse coinvolti nello sviluppo e nell'implementazione dei Piani urbani della mobilità sostenibile. Dalla loro pubblicazione, molte città in Europa hanno elaborato e messo in atto numerosi piani, talvolta particolarmente ambiziosi, arricchendo ulteriormente la base di conoscenze. Allo stesso tempo, dal 2013 a oggi, sono avvenuti cambiamenti significativi nei servizi e nelle abitudini dei passeggeri di mobilità in ambito urbano e hanno visto la luce importanti innovazioni in tal senso (connettività, car/bike sharing, micromobilità diffusa) che hanno posto nuove sfide agli operatori del settore. In primis, l'avvento di notevoli progressi tecnologici e la maggiore propensione all'adozione di nuove forme di modalità condivisa - mettendo sempre più in discussione il tradizionale modello di proprietà dell'auto privata - hanno fornito i presupposti per un rapido mutamento ed evoluzione dei modelli di comportamento nelle aree urbane. Alla luce di tali cambiamenti e nell'ambito del progetto Civitas Sumps Up, nel 2019 le Linee guida Eltis sono state oggetto di un importante aggiornamento e revisione dei suoi contenuti, culminati nella pubblicazione di una seconda edizione delle stesse, ufficialmente presentata in occasione del Civitas Forum 2019, tenutosi in ottobre a Graz, Austria.

### 3.122 NUOVE LINEE GUIDA SUI PUMS -2019

Dal 2 al 4 ottobre la città di Graz (Austria) ha ospitato la diciassettesima edizione del [Forum Civitas](#), principale evento europeo sulla mobilità urbana sostenibile, che ha raccolto le figure di spicco del settore da tutto il continente e oltre. Questo variegato gruppo di rappresentanti delle città, professionisti, politici e accademici (650 partecipanti provenienti da 45 paesi) ha discusso e analizzato gli argomenti più urgenti sulla mobilità e ha assistito alle soluzioni pionieristiche che portano a trasporti più puliti e migliori in Europa.

Il titolo di quest'anno "ritorno al futuro" invitava a guardare l'interazione tra le nuove tecnologie e le soluzioni di mobilità classica dei giorni nostri. Con le città che puntano ad una pianificazione incentrata sulle persone e sul recupero dello spazio pubblico, riscoprendo l'importanza delle gambe e delle ruote.

Durante il Forum sono state presentate le nuove linee guida per la stesura dei piani urbani della mobilità sostenibile - ["Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan \(2nd edition\)"](#).

L'edizione 2019 delle **Linee guida PUMS si divide in due sezioni.**

Nella **Sezione 1** viene introdotto il concetto di PUMS, rivolgendosi a tutti gli interessati, non solo necessariamente ai pianificatori professionisti. In questa prima parte si cerca di dare risposte alle seguenti domande:

- Che cos'è un PUMS?
- Quali sono i vantaggi di un PUMS
- Quali sono gli elementi principali di un PUMS?
- Come funziona concretamente un PUMS?
- Come può il livello nazionale e regionale supportare un PUMS?

La **Sezione 2** è una descrizione molto dettagliata del processo relativo ai PUMS.

Questa sezione segue la struttura del **nuovo ciclo dei PUMS**: quattro fasi, ciascuna con tre step per un totale di 32 attività, così suddivise:



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>47 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### Fase 1: Preparazione ed analisi

- *Step 1: Impostazione delle strutture di lavoro*
  - Attività 1.1: Valutazione delle capacità e delle risorse
  - Attività 1.2: Creazione di un nucleo centrale inter-dipartimentale
  - Attività 1.3: Garanzia della proprietà politica ed istituzionale
  - Attività 1.4: Pianificazione del coinvolgimento delle parti interessate
- *Step 2: Determinazione del framework di pianificazione*
  - Attività 2.1: Valutazione dei requisiti di pianificazione e definizione dell'ambito geografico
  - Attività 2.2: Collegamento con altri piani di pianificazione
  - Attività 2.3: Accordo sulla tempistica e sul piano di lavoro
  - Attività 2.4: Considerazione di ottenere un supporto esterno
- *Step 3: Analisi della situazione della mobilità*
  - Attività 3.1: Identificazione delle fonti di informazione e collaborazione con i proprietari dei dati
  - Attività 3.2: Analisi dei problemi e delle opportunità (secondo tutte le modalità)

### Fase 2: Sviluppo della strategia

- *Step 4: Compilazione e valutazione congiuntamente degli scenari*
  - Attività 4.1: Sviluppo dei potenziali scenari futuri
  - Attività 4.2: Discussione degli scenari con i cittadini e con le parti interessate
- *Step 5: Sviluppo della visione e degli obiettivi con le parti interessate*
  - Attività 5.1: Co-creazione di una visione comune con i cittadini e le parti interessate
  - Attività 5.2: Accordo degli obiettivi che affrontino i problemi chiave
- *Step 6: Impostazione degli indicatori e degli obiettivi*
  - Attività 6.1: Individuazione degli indicatori per tutti gli obiettivi
  - Attività 6.2: Accordo sugli obiettivi misurabili

### Fase 3: Misura della pianificazione

- *Step 7: Selezione dei pacchetti di misure con le parti interessate*
  - Attività 7.1: Creazione e valutazione di un lungo elenco di misure con le parti interessate
  - Attività 7.2: Definizione dei pacchetti di misure integrate
  - Attività 7.3: Pianificazione del monitoraggio e della valutazione delle misure
- *Step 8: Accordo sulle azioni e sulle responsabilità*
  - Attività 8.1: Descrizione di tutte le azioni
  - Attività 8.2: Individuazione delle fonti di finanziamento e valutazione delle capacità finanziarie
  - Attività 8.3: Accordo sulle priorità, responsabilità e calendario
  - Attività 8.4: Garanzia di un ampio sostegno politico e pubblico
- *Step 9: Preparazione dell'adozione e del finanziamento*
  - Attività 9.1: Sviluppo dei piani finanziari e accordo sulla condivisione dei costi
  - Attività 9.2: Conclusione ed assicurazione della qualità del documento "PUMS"

### Fase 4: Implementazione e monitoraggio

- *Step 10: Gestione dell'implementazione*
  - Attività 10.1: Coordinamento dell'attuazione delle azioni
  - Attività 10.2: Approvvigionamento di beni e servizi
- *Step 11: Monitorare, adattare e comunicare*
  - Attività 11.1: Monitoraggio dei progressi
  - Attività 11.2: Informare e coinvolgere cittadini e parti interessate
- *Step 12: Rivedi e apprendi le lezioni*
  - Attività 12.1: Analizzare successi e fallimenti
  - Attività 12.2: Condividere i risultati e le lezioni apprese
  - Attività 12.3: Considerare nuove sfide e soluzioni

La pubblicazione di questa seconda edizione delle Linee Guida PUMS segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti. Inoltre, gli autori hanno prodotto una serie di nuove guide tematiche e briefing con i professionisti per favorire ulteriormente lo sviluppo e l'implementazione dei SUMP.

Il comune di "Ginosa insieme ai comuni di Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) è stato inserito tra gli esempi di buone pratiche per la capacità di condividere i risultati e le lezioni apprese. "Ginosa -Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) Exchanging knowledge in a European learning programme for cities - GOOD PRACTICE EXAMPLE "



European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans

## GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN

SECOND EDITION



PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

### GOOD PRACTICE EXAMPLE

#### Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Exchanging knowledge in a European learning programme for cities

The CIVITAS SUMP's-Up SUMP Learning Programme 3 allowed small- and medium-sized cities to share knowledge and experiences through various activities. As a result of exchanges, Rivas-Vaciamadrid learned about the steps to select, prioritise, and describe measures and followed these to reorganise its public transport system. The SUMP working group in Kilkis referred to insights about stakeholder engagement, measure selection, monitoring, and evaluation to develop an effective implementation methodology. Ginosa plans to establish a SUMP working group, which would embed learning from the programme into the city's long-term strategies and thereby help foster a more sustainable Ginosa.

Author: Jorge Romera Rodríguez, Rivas Vaciamadrid; Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality; Estherera Sponou, Kiliko Municipality; collected by IULEI  
Image: Ana Dragulescu



PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

### ACTIVITY 12.2: Share results and lessons learned

#### Rationale

All cities have strengths and weaknesses and can learn from others and teach others in different areas and aspects of the SUMP process. Sharing your knowledge and experience first of all helps cities across Europe to move forward and improve together. Secondly, it gives you the opportunity to reflect on your experience and to learn from the others. What you choose to share is also important. People are generally happy to share their successes, but most prefer not to talk publicly about their failures. While this is understandable, some of the best lessons can be learnt from what did not go as planned (either in a positive or negative way).

#### Aims

- Find opportunities to share your lessons learnt with other cities in your country, region or language area (and beyond, if possible).
- Find opportunities to learn from the experience of others in your country, region or language area (and beyond, if possible). This could be on the SUMP content, process or measures.
- Be willing to share less positive experiences openly as well as - importantly - what you learned from them and how you would do things differently the next time.

#### Tasks

- Reflect on and document your 'lessons learnt'.
- Share the results of your analysis of successes and failures so that other cities can learn from your experience.
- Reach out to other cities in your country or region that you already have links to and invite them to share and exchange. This could be in the form of a simple ½-day workshop with actors from one or two other cities invited to share, exchange and reflect together.

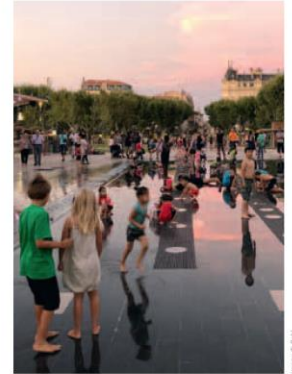


Image © Getty

#### Activities beyond essential requirements

- Write a case study about an aspect of your city's SUMP experience for Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Sign up on the CIVITAS portal to share and exchange with others who are also working on sustainable mobility: <https://civitas.eu>

#### Timing and coordination

- Begin to share your 'lessons learnt' after you have had time to reflect on - and understand - your successes and failures.

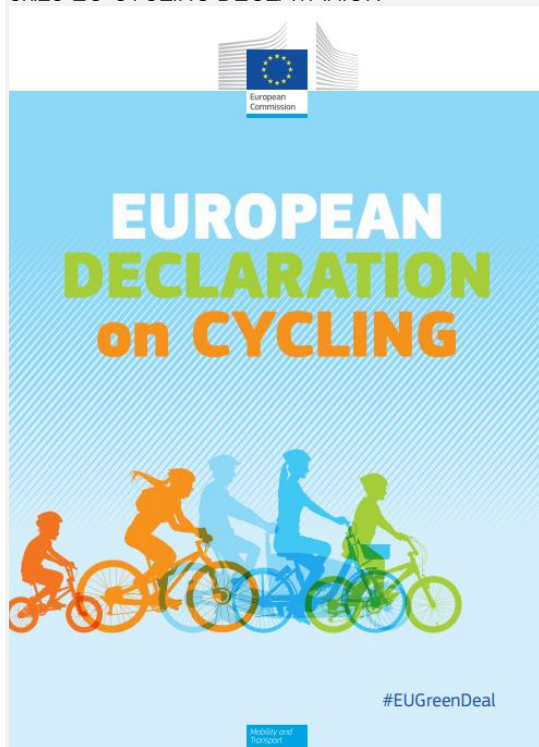
#### Checklist

- ✓ Lessons learnt documented and made available to others.

*Nuove linee guida per la stesura dei piani urbani della mobilità sostenibile - "Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)".*



### 3.1.23 EU CYCLING DECLATARION



IL 4 Ottobre 2023 l'Europa ha presentato a Siviglia la sua strategia per lo sviluppo della mobilità ciclistica: la **"Dichiarazione sulla Ciclabilità"**, adottata dalla Commissione Europea, riconosce la bicicletta come un mezzo di trasporto sostenibile, accessibile e inclusivo, economico e salutare, con un forte valore aggiunto per l'economia dell'UE. La Dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative esistenti e future relative alla bicicletta. La proposta operativa, che contiene i principi ispiratori delle politiche legate alla ciclabilità, elenca nel dettaglio tutto quanto necessario per promuovere la bicicletta a tutti i livelli e rappresenta la traccia entro cui si svilupperanno le future azioni nell'UE in materia. Si tratta di impegni chiari, come reti ciclabili sicure e coerenti nelle città, migliori collegamenti con i mezzi pubblici, spazi di parcheggio sicuri, l'installazione di punti di ricarica per le ebike e ciclopiste che collegano le città alle aree rurali. Tutte azioni concrete necessarie per migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l'attrattiva dell'infrastruttura ciclistica in tutti gli Stati membri.

Con otto principi e 36 impegni la Dichiarazione promuove la mobilità ciclistica e sostiene il raggiungimento degli obiettivi climatici e degli obiettivi del Green Deal europeo.

1. **Sviluppare e rafforzare le politiche in materia di ciclismo.** L'UE e i suoi Stati membri, insieme alle autorità regionali e locali, hanno tutti un ruolo chiave da svolgere nel sostenere l'ulteriore diffusione della bicicletta.
2. **Incoraggiare una mobilità inclusiva, economicamente accessibile e sana.** Tutti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta e indipendentemente dall'età e dal genere, dovrebbero avere accesso alla mobilità, e la bicicletta può dare un contributo importante in tal senso. Anche il ciclismo dovrebbe essere accessibile indipendentemente dal livello di reddito e promosso come benefico per la salute mentale e fisica.
3. **Creare maggiori e migliori infrastrutture ciclabili.** Migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l'attrattiva delle infrastrutture ciclabili è essenziale per promuovere un maggiore utilizzo della bicicletta.
4. **Aumentare gli investimenti e creare condizioni favorevoli per la bicicletta.** Sono necessari ulteriori investimenti per sbloccare il potenziale per la bicicletta.
5. **Migliorare la sicurezza stradale.** Tutti dovrebbero essere in grado di pedalare in modo sicuro e protetto.
6. **Sostenere posti di lavoro verdi di qualità e lo sviluppo di un'industria ciclistica europea di livello mondiale.** Una maggiore diffusione della bicicletta significa più posti di lavoro locali di alta qualità ed è vantaggiosa per l'economia e l'industria ciclistica dell'UE e contribuisce anche agli obiettivi della strategia industriale dell'UE.
7. **Sostenere la multimodalità e il cicloturismo.** La bicicletta dovrebbe svolgere un ruolo chiave nel migliorare la connettività multimodale e il turismo, soprattutto in combinazione con treni, autobus e altri modi di trasporto, sia nelle aree urbane che rurali.
8. **Migliorare la raccolta di dati sulla bicicletta.** I dati relativi al ciclismo devono essere raccolti allo stesso modo in tutta l'UE per garantire un monitoraggio efficace dei progressi compiuti nell'attuazione dei principi e degli impegni inclusi nella presente dichiarazione.

I principi proposti aiuteranno l'UE a raggiungere gli obiettivi del Green Deal Europeo, della Strategia per la Mobilità Sostenibile e Intelligente e del Piano d'Azione per la Zero Inquinamento. Per quanto riguarda il finanziamento, la Commissione Europea continuerà a sostenere la ciclabilità attraverso il Fondo Sociale per il Clima, il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, il Fondo di Coesione, il Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale, lo Strumento di Supporto Tecnico e il Fondo per la Ripresa e la Resilienza. Come prossimo passo, il Parlamento Europeo e il Consiglio potranno esaminare il testo e aggiungere ulteriori impegni, se necessario, per migliorare l'attuazione di questa Dichiarazione non vincolante, che sarà infine firmata da tutte e tre le istituzioni

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>50 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.2 RIFERIMENTI NORMATIVI NAZIONALI - LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ IN ITALIA

Le Direttive definite a livello comunitario necessitano di un recepimento a livello nazionale attraverso norme e/o piani strategici che permettano di perseguire gli obiettivi fissati. Di seguito si riporta una sintesi dei principali provvedimenti definiti nel contesto italiano.

#### 3.2.1 PNRR - PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - approvato in sede europea il 13 luglio 2021 - è il documento predisposto dal Governo italiano, sulla base delle linee guida emanate dalla commissione europea, per illustrare alla Commissione europea come l'Italia intende investire i fondi che arriveranno nell'ambito del programma [Next Generation EU \(NGEU\)](#). L'Italia è la prima beneficiaria, in valore assoluto, dei due principali strumenti del NGEU: il [Dispositivo per la Ripresa e Resilienza \(RRF\)](#) e il [Pacchetto di Assistenza alla Ripresa per la Coesione e i Territori d'Europa \(REACT-EU\)](#).

Il Piano si articola in **6 Missioni**, ovvero aree tematiche principali su cui intervenire, individuate in piena coerenza con i 6 pilastri del Next Generation EU:

1. **Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo.** Promuovere e sostenere la trasformazione digitale del Paese e l'innovazione del sistema produttivo e investire in due settori chiave per l'Italia: turismo e cultura;
2. **Rivoluzione verde e transizione ecologica.** Migliorare la sostenibilità e la resilienza del sistema economico assicurando una transizione equa e inclusiva;
3. **Infrastrutture per una mobilità sostenibile.** Sviluppo razionale di una infrastruttura di trasporto moderna, sostenibile ed estesa a tutte le aree del Paese;
4. **Istruzione e ricerca.** Rafforzare il sistema educativo, le competenze digitali e STEM, la ricerca e il trasferimento tecnologico;
5. **Inclusione e coesione.** Facilitare la partecipazione al mercato del lavoro, anche attraverso la formazione, e rafforzare le politiche attive del lavoro; favorire l'inclusione sociale;
6. **Salute.** Rafforzare la prevenzione e i servizi sanitari sul territorio, modernizzare e digitalizzare il sistema sanitario e garantire equità di accesso alle cure.

Le Missioni si articolano complessivamente in **16 Componenti**, cioè aree di intervento che affrontano sfide specifiche, composte a loro volta da **Investimenti e Riforme**. In particolare, la missione 2 e la missione 3 sono quelle che maggiormente si pongono in relazione con l'ambito della **mobilità sostenibile**.

#### La missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica


Gli obiettivi globali ed europei al 2030 e 2050 (es. Agenda ONU 2030, Accordo di Parigi, European Green Deal) puntano ad una progressiva e completa decarbonizzazione del sistema e a rafforzare l'adozione di soluzioni di economia circolare, per proteggere la natura e le biodiversità e garantire un sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente. Tra le 4 componenti in cui si compone la missione, spicca la componente 2, cioè: **"Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile"**, ha come obiettivo quello di contribuire al raggiungimento degli obiettivi strategici di decarbonizzazione attraverso cinque linee di riforme e investimenti:

- **Incremento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile (FER) nel sistema, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione**
- **Potenziamento e digitalizzazione delle infrastrutture di rete per accogliere l'aumento di produzione da FER e aumentarne la resilienza a fenomeni climatici estremi**
- **Promozione della produzione, distribuzione e degli usi finali dell'idrogeno, in linea con le strategie comunitarie e nazionali**
- **Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazione di nuovi servizi).**

- **Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica:** L'intervento si pone l'obiettivo di facilitare e promuovere ulteriormente la crescita del settore tramite realizzazione e manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici o ricreativi, sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità, garantendo la sicurezza. La misura ha anche l'obiettivo di migliorare la coesione sociale a livello nazionale, con il 50 per cento delle risorse destinate alla Regioni del Sud. Nello specifico, la misura prevede la realizzazione di circa 570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di circa 1.250 km di piste ciclabili turistiche.

- **Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa:** La misura si pone il problema di ridurre le problematiche legate al trasporto su auto tramite sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa che spostino la domanda di mobilità dalle auto private.

La misura prevede la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km). Il focus dell'intervento sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane. L'obiettivo è ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>51 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica.** Per raggiungere gli obiettivi europei in materia di decarbonizzazione è previsto un parco circolante di circa 6 milioni di veicoli elettrici al 2030 per i quali si stima siano necessari 31.500 punti di ricarica rapida pubblici. La misura si pone di conseguenza l'obiettivo di costruire le infrastrutture abilitanti al fine di promuovere lo sviluppo di mobilità sostenibile e accelerare la transizione del modello tradizionale di stazioni di rifornimento basate su carburante verso punti di rifornimento per veicoli elettrici. Al fine di permettere la realizzazione di tali obiettivi, l'intervento è finalizzato allo sviluppo di 7.500 punti di ricarica rapida in autostrada e 13.755 in centri urbani, oltre a 100 stazioni di ricarica sperimentali con tecnologie per lo stoccaggio dell'energia.
- **Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus, treni verdi.** La misura prevede tre interventi: • Rinnovo flotta autobus con mezzi a basso impatto ambientale • Rinnovo flotta treni per trasporto regionale e intercity con mezzi a propulsione alternativa • Rinnovo parco veicoli dei Vigili del Fuoco Il rinnovo della flotta con autobus a basso impatto ambientale avviene accelerando l'attuazione del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile e prevede il progressivo rinnovo degli autobus per il trasporto pubblico locale e la realizzazione di infrastrutture di ricarica dedicate. In particolare, è previsto l'acquisto entro il 2026 di circa 3.360 bus a basse emissioni. Circa un terzo delle risorse sono destinate alle principali città italiane. L'investimento per il rinnovo di parte della flotta di treni per trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa consentirà di ridurre l'età media del parco rotabile regionale tramite l'acquisto di unità a propulsione elettrica e a idrogeno. La misura prevede l'acquisto di 53 treni per sostituire un numero equivalente di vecchie unità entro il 2026. A questi vanno aggiunte 100 carrozze di nuova concezione sviluppate con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici. Infine, verrà finanziato l'ammodernamento del parco automezzi dei Vigili del Fuoco, nello specifico con l'introduzione di circa 3.600 veicoli elettrici e veicoli alimentati a gas per i servizi istituzionali e l'introduzione di 200 nuovi mezzi con alimentazione ibrida elettrico-endotermica negli aeroporti.

- **Sviluppo di una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della Transizione**

### La missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile

La **missione 3** mira a rendere, entro il **2026**, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo **European Green Deal** (in particolare la "strategia per la mobilità intelligente e sostenibile", pubblicata il 9 Dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'**Agenda 2030** delle Nazioni Unite.

Gli investimenti previsti, che ammontano a circa **25 miliardi di euro** (oltre il 13% del totale del PNRR), si pongono in linea con quanto previsto dall'attuale Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (**PNIEC**), laddove prevede che "Per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro". Come previsto dal PNIEC, "è necessario integrare le cosiddette misure "improve" (relative all'efficienza e alle emissioni dei veicoli) con gli strumenti finalizzati a ridurre il fabbisogno di mobilità (misure "avoid") e l'efficienza dello spostamento (misure "shift")."

L'attuale sistema delle infrastrutture del trasporto in Italia sconta carenze e ritardi che hanno effetti significativi sul potenziale di crescita e sulla competitività del Paese. Tale debolezza è acuita dal permanere di forti divari territoriali, che travalicano l'usuale differenza fra Nord e Sud; ma anche tra **aree urbane e aree interne e rurali**, che rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica e sociale e determinano livelli di qualità dei servizi di trasporto molto difforni sul territorio.

Nel sistema ferroviario italiano destinato al trasporto di passeggeri la popolazione residente non servita dalla tratta dell'Alta Velocità risulta scollegata e nel complesso, la capacità, l'affidabilità e la frequenza dei servizi ferroviari sono limitate, con lunghi tempi di percorrenza. Questo non solo al Sud, ma anche nel Centro del Paese dove è necessario potenziare i collegamenti ferroviari Ovest-Est (ad esempio, da **Roma a Pescara e da Orte a Falconara**), con interessamento dell'area **Metropolitana di Roma**, consentendo l'accesso ad una moderna rete ferroviaria alla popolazione residente nelle zone interne.

In sostanza, la missione 3 si articola in **2 componenti**:

- **Investimenti sulla rete ferroviaria (M3C1)** - Sviluppo dell'alta velocità/capacità e alla velocizzazione della rete ferroviaria per passeggeri e merci • Completamento dei corridoi ferroviari TEN-T • Completamento delle tratte di valico • Potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali • Riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud ;
- **Intermodalità e logistica integrata (M3C2).**

Gli interventi contenuti nella **prima componente** sono destinati allo sviluppo del sistema ferroviario italiano: questa componente è dedicata al completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, all'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria. L'obiettivo principale è **potenziare il trasporto su ferro di passeggeri e merci**, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>52 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

La **seconda componente** prevede interventi a supporto dell'ammodernamento e della digitalizzazione del **sistema della logistica** con una particolare attenzione al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei **porti**, nell'ottica di una maggiore sostenibilità ambientale della mobilità via mare dei passeggeri e delle merci.

In stretta connessione con l'impianto strategico di questa Missione, a valere su **risorse nazionali** verranno inoltre realizzati investimenti per la **Sicurezza stradale 40**, al fine di migliorare la **sicurezza** e la resilienza climatica/sismica di ponti e viadotti, utilizzando le soluzioni fornite dall'innovazione tecnologica e in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici.

Complessivamente, gli investimenti previsti sono coerenti con la strategia nazionale sulla mobilità del **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)**.

In particolare, il MIMS ha definito gli atti di ripartizione e di assegnazione delle risorse per **circa 61,4 miliardi** provenienti dal **PNRR** e dal **Piano Complementare (PC)**. Inoltre, con le altre decisioni assunte dal governo nell'ultimo anno per gli investimenti in questi settori, saranno disponibili **circa 103 miliardi**, considerando, in aggiunta al PNRR+PC, sia la **Legge di Bilancio 2022-2024** (Legge n. 234, del 30 dicembre 2021) che i **progetti selezionati FSC 2021-27** (opere bandiera ed altre opere). Dal punto di vista delle linee di intervento, alcune delle scelte mirano ad integrare le risorse previste dal PNRR in un'ottica di complementarità. Parte di queste risorse sono destinate a investimenti in infrastrutture e **mobilità sostenibili 'territorializzati'**, ossia risorse assegnate a **Regioni ed Enti locali** per progetti di propria competenza o assegnate ad altri soggetti attuatori per interventi che ricadono su specifici territori, come il caso dei porti e delle reti ferroviarie regionali.

### 3.2.11 PNRR - ATTUAZIONI A SCALA REGIONALE

A scala regionale l'attuazione del PNRR si è avviata principalmente attraverso due Decreti ministeriali.

Con **Decreto n. 439 del 09.11.2021 del MIMS** relativo al riparto di quota parte delle risorse, per gli esercizi finanziari dal 2020 al 2026, dell'intervento 1.6 "Potenziamento delle linee regionali" di cui alla Missione 3 Componente 1 del PNRR, la Regione Puglia ha provveduto a finanziare i seguenti interventi, come riportato nell'allegato 1 del succitato Decreto:

- **Ferrovie Sud Est: Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto, con importo totale pari ad € 86.500.000,00;**
- **Ferrovie Sud Est: Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete, con importo totale pari ad € 130.800.000,00;**
- **Ferrovie Sud Est: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni, con importo totale pari ad € 165.000.000,00.**

Inoltre con **Decreto n. 363 del 23.09.2021 del MIMS** relativo alle risorse del fondo Complementare al PNRR, la regione Puglia a finanziare i seguenti interventi, come riportato nell'allegato 1 del succitato Decreto:

- **F. Appulo Lucane: Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo dalla progr. Km 0+000 alla prog. km 1+809, con importo totale pari ad € 1.002.000,00;**
- **F. Appulo Lucane: Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 + 10+750 della linea Bari - Matera, con importo totale pari ad € 23.500.000,00;**
- **F. Appulo Lucane: Lavori di ristrutturazione edilizia e adeguamento tecnologico - stazione di Altamura prog. Km 48+345 (linea Bari - Matera), con importo totale pari ad € 1.000.000,00;**
- **Ferrovie Nord Barese: Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari - Barletta, con importo totale pari ad € 1.450.000,00;**
- **Ferrovie Nord Barese: Rinnovo del binario esistente della tratta Corato - Andria, con importo totale pari ad € 12.000.000,00;**
- **Ferrovie Nord Barese: Raddoppio della tratta Andria - Barletta, con importo totale pari ad € 45.000.000,00.**

Con riferimento al materiale rotabile, il MIMS ha previsto con il **Decreto n. 319 del 06.09.2021** di riparto delle risorse alle Regioni per l'acquisto di **treni ecologici** (500 milioni/EUR - Missione 2, Componente 2, Investimento 4.4.2) il finanziamento dei seguenti interventi in favore della Regione Puglia:

- **Fornitura di materiale rotabile su ferro, con importo totale pari ad € 53.700.000,00;**
- **Fornitura di autobus a basso impatto ambientale, con importo totale pari ad € 43.000.000,00.**

Infine il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili di concerto con il Ministero della Cultura ed il Ministero del Turismo, con il **Decreto Interministeriale n. 4 del 12.01.2022**, in attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - misura M2C2-23 - 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica" sub-investimento "Ciclovie turistiche", ha approvato il piano di riparto delle risorse per la realizzazione di ciclovie turistiche. In ambito regionale, secondo quanto riportato negli allegati 1 e 2 del succitato Decreto, si è provveduto a finanziare i seguenti interventi:

- **Ciclovía Acquedotto Pugliese, con importo totale pari ad € 31.150.000,00;**
- **Ciclovía Adriatica, con importo totale pari ad € 18.940.000,00.**

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>53 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.2.2 PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2012-2020

Nel 2012 è stato elaborato la bozza finale del Piano Nazionale della Logistica 2012- 2020 a seguito del confronto con gli operatori, i territori e le audizioni parlamentari. Il piano è stato definito attraverso 10 linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati.

I riferimenti strategici del Piano sono:

- I Piani della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio;
- La Rete portante ferroviaria;
- Il trasporto aereo: le politiche di rilancio;
- Le piattaforme logistiche e gli interventi di scala nazionale;
- Authority per i trasporti e la logistica.

L'Italia è stata suddivisa in sette piattaforme logistiche: la Piattaforma logistica del Nord-Ovest (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria), la Piattaforma logistica del Nord-Est (Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige), la Piattaforma logistica dell'Area Centro-Settentrionale (Emilia-Romagna, Toscana), la Piattaforma logistica dell'Area Centrale (Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo), la *Piattaforma logistica Adriatico Sud (Molise e Puglia)*, la Piattaforma logistica Tirrenico Sud (Campania, Calabria e Basilicata) e la Piattaforma logistica Mediterraneo Sud (Sicilia e Sardegna), piattaforme che hanno trovato una espressa normativa di attuazione con il disegno di legge sugli interporti.

Il documento descrive il sistema europeo, dotato di una consistente infrastruttura di trasporto, ma allo stato attuale la rete TEN-T risulta frammentata dal punto di vista geografico, modale, delle norme e degli standard operativi.

Per dare una soluzione ai problemi richiamati, la Commissione delinea una strategia a lungo termine fino al 2030/2050 che prevede interventi volti a:

- Migliorare la pianificazione della rete a livello UE;
- Rafforzare la cooperazione tra Stati membri;
- Garantire la configurazione ottimale della rete quale elemento essenziale ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti UE;
- Favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto e promuovere servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni di servizi esistenti;
- Promuovere le sinergie con le reti transeuropee di telecomunicazioni ed energia;
- Fornire servizi di trasporto efficienti sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse.

La pianificazione dei gran parte delle Regioni di cui si compongono le 7 piattaforme definisce degli interventi prioritari che mirano ad una efficace ed efficiente rete di collegamento fra i territori e sono:

- Interventi ai fini dell'eliminazione dei "colli di bottiglia";
- Interventi nell'ambito del completamento del Corridoio V, del collegamento con il Corridoio 24 e con il Corridoio I e quello Adriatico-Baltico
- Interventi sui valichi e più in generale su quelle che si considerano porte d'accesso ai mercati di riferimento;
- Interventi sui principali nodi ferroviari e/o portuali, considerati strategici per lo sviluppo dei territori.

Ogni Stato partecipa ad almeno un corridoio e per comprendere l'importanza che questa decisione ha per il nostro Paese basta sottolineare che ben quattro corridoi interessano l'Italia.

La **Regione Puglia** ha dato caratterizzazione specifica ai suoi singoli porti: Bari (fermo restando la proposta di realizzazione dell'asse da potenziare Napoli - Bari) funge da terminale del Corridoio 8, Brindisi da Hub per la Grecia e il Mediterraneo Orientale e Taranto da scalo multifunzione. Dal canto suo la Puglia conta sul sistema dei suoi tre interporti: l'Interporto Regionale della Puglia, il Distripark di Taranto e l'interporto di Cerignola. Brindisi e Taranto guardano verso il Mediterraneo, anche nella prospettiva di un allungamento del corridoio Adriatico/Baltico capace di raccordare direttamente il Centro - Est europea con il mediterraneo. Il rilancio del sistema portuale del Mezzogiorno e delle isole ed il miglioramento delle sue connessioni retro portuali resta un pezzo importante del grande Piano per il Sud già approvato in Consiglio dei Ministri.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - <http://www.mit.gov.it/>

### 3.2.4 IL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE PLURIFONDO CITTÀ METROPOLITANE 2014-2020 (PON METRO) E IL PN METRO 21-27

Il Programma Operativo Città Metropolitane 2014-2020 (PON Metro) è un programma operativo nazionale unitario di interventi per lo sviluppo urbano sostenibile. Unico nel panorama della programmazione europea, il PON Metro raccoglie la spinta della strategia per la crescita e occupazione di Europa 2020 e dell'investimento di almeno il 5 per cento delle risorse comunitarie provenienti dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale per programmi di sviluppo urbano con delega di gestione alle Autorità cittadine. Il Programma, approvato dalla Commissione europea il 14 luglio del 2015 ha una dotazione finanziaria di oltre 800 milioni di euro, provenienti sia dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) sia dal Fondo Sociale Europeo (FSE). Il territorio di intervento del Programma interessa 14 città metropolitane italiane (Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma,

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>54 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Napoli, Bari, Reggio Calabria, Cagliari, Catania, Messina, Palermo), con una distribuzione delle risorse che vede circa 90 milioni di euro per ciascuna città del Sud Italia e circa 40 milioni per quelle del Centro Nord.

L'idea di sviluppo è quella di mettere in campo una forte sinergia nazionale, salvaguardando e valorizzando la progettualità delle singole città su 4 principali temi: agenda digitale, sostenibilità dei servizi pubblici (energetica e ambientale) e mobilità urbana, innovazione e inclusione sociale. L'azione del programma si concentra su ambiti che impattano direttamente sulla vita del cittadino attraverso interventi e progettualità individuate dalle 14 città metropolitane, protagoniste del Programma, selezionati a fronte di una attenta analisi dei fabbisogni del territorio.

Il PON Metro sperimenta un modello del tutto innovativo nel quale, attraverso un Atto di delega sottoscritto dall'Autorità di Gestione, le città capoluogo (Autorità Urbane) alle quali è stato affidato il ruolo di Organismo Intermedio, detengono direttamente risorse economiche, funzioni e responsabilità degli interventi.

Il Pn Metro 2021-2027 attribuisce grande priorità al contrasto e mitigazione del rischio ambientale e vede la transizione ecologica come una potenziale opportunità per le città che sapranno adottare il paradigma delle "città circolari", vale a dire, che sapranno gestire in maniera efficace e integrata le acque, il ciclo dei rifiuti, **la riduzione delle emissioni e l'organizzazione della mobilità e della logistica urbana.**

Il PN METRO plus e città medie Sud (in seguito Programma o PN) si inserisce nel quadro delle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nell'Accordo di Partenariato 2021-2027 (in seguito AP). Il compito che l'AP assegna al Programma, in una prospettiva di continuità e rafforzamento della strategia attuata nel 2014-2020, è quello di affrontare le tematiche ambientali, in special modo il contrasto ai cambiamenti climatici e la transizione verso un'economia circolare, e di promuovere azioni di rigenerazione urbana e di risposta al disagio socio-economico, anche attraverso l'innovazione sociale e la rivitalizzazione del tessuto imprenditoriale locale. Questo approccio è strettamente coerente con i contenuti degli "Orientamenti in materia di investimenti finanziati dalla politica di coesione 2021-2027 per l'Italia" (di seguito Orientamenti), con l'Agenda Territoriale 2030 (TA2030) e con la Nuova Carta di Lipsia.

Il PN, nel quadro dei PUMS, sosterrà investimenti mirati a:

- i) riqualificare i servizi di TPL in ambito urbano e metropolitano, anche con il rinnovo ecologico delle flotte e l'allestimento di percorsi preferenziali;
- ii) diffondere servizi di MaaS (Mobility as a Service) per aggregare, modulare ed avvicinare l'offerta di spostamenti alla domanda;
- iii) irrobustire i nodi di interscambio fra mobilità urbana ed extra-urbana e la logistica delle merci ricorrendo a soluzioni digitali e tecnologie/mezzi ecologici;
- iv) promuovere la mobilità "dolce" ciclopedonale, on demand e condivisa e la micromobilità "a zero emissioni".

Il comune denominatore dei punti sopra indicati è la promozione di una **mobilità green** sia in termini di sostituzione dei mezzi esistenti che di utilizzo dei mezzi per il potenziamento o l'attivazione di servizi specifici ivi compresa l'implementazione e/o l'adeguamento/potenziamento delle reti di ricarica.

Il PN garantisce la continuità con le azioni attuate nella programmazione 14/20, osservando anche i risultati raggiunti dal PON Metro 14-20, tuttavia l'emergenza sanitaria che ha investito tutto il globo, ha colpito in modo determinante la mobilità, pertanto, la strategia del programma è orientata anche a sostenere le città nel garantire il riequilibrio modale.

Gli interventi saranno individuati in coerenza con i **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, laddove previsti dalla legislazione vigente, o con altri pertinenti strumenti di settore che, ove non richiesti ex lege, garantiranno accesso preferenziale ai finanziamenti FESR.

- **Azione 3.2.8.1 - Materiale rotabile per i servizi di TPL di linea e relative infrastrutture di ricarica.** L'azione mira a ridurre l'età media del parco circolante nelle aree metropolitane, dotando le Amministrazioni di mezzi di trasporto eco-sostenibili in coerenza con la tassonomia UE degli investimenti sostenibili (reg. UE 2020/852 del Parlamento e del Consiglio e Regolamento Delegato 2021/2139 della CE) e con la Direttiva (UE) 2019/1161 del 20.06.2019 che definisce i veicoli puliti in base alle emissioni di CO2. Sono previsti interventi di acquisto di mezzi su gomma a emissione zero, tram e treni elettrici, aliscafi (e altri mezzi acquei) a basso impatto ambientale. Il comune denominatore è una mobilità green in termini di sostituzione dei mezzi esistenti per il potenziamento o l'attivazione di servizi specifici (ad es. trasporto a chiamata) erogati dalle aziende di TPL di linea. Al fine di supportare la diffusione di veicoli puliti il PN sosterrà l'implementazione e/o l'adeguamento/potenziamento delle reti di ricarica prevedendo l'installazione di infrastrutture di ricarica presso capolinea, fermate e/o depositi in relazione alle strategie operative adottate dalle aziende di TPL. Al fine di rendere effettivamente operative e funzionanti le infrastrutture di ricarica, in sinergia con gli obiettivi specifici dell'OP2 in tema di efficientamento energetico, come azioni di completamento potranno essere realizzati lavori di adeguamento/realizzazione di cabine elettriche dedicate e realizzazione di dispositivi per il controllo e la gestione dell'erogazione della potenza di ricarica. Potrà essere prevista la pianificazione e gestione, anche attraverso strumenti IT, di "Servizi integrativi a chiamata", erogati da aziende di TPL di linea.

- **Azione 3.2.8.2 - Sistemi di trasporto veloce di massa e aumento dell'accessibilità ai nodi.**

Il TPL potrà essere potenziato e migliorato anche grazie ad investimenti sulle infrastrutture di trasporto esistenti e/o nuove infrastrutture di trasporto all'interno dell'area metropolitana. L'azione prevede di

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>55 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

riqualificare i servizi del TPL attraverso interventi sulle reti urbane/metropolitane (infrastrutture per il trasporto pubblico di massa), anche in sinergia con il rafforzamento dei nodi di interscambio, sia relativamente a stazioni, capilinea, ecc. che i parcheggi che abilitano l'uso dei mezzi di TPL (es. parcheggi di interscambio), anche con aree adibite alla mobilità condivisa (bike e car sharing) e la realizzazione di corsie preferenziali / bus rapid transit.

- **Azione 3.2.8.3 - Servizi e Infrastrutture per la mobilità sostenibile.** L'azione promuove lo shift modale anche con la realizzazione di soluzioni di "mobilità dolce" (ciclovie, piste ciclabili - anche stimolando la trasformazione strutturale delle corsie ciclabili temporanee - e percorsi pedonali), di mobilità e micro-mobilità "a zero emissioni" e di sharing mobility. Rispetto agli interventi di mobilità ciclabile si valuteranno con priorità interventi che prevedono strumenti e/o sistemi di monitoraggio dei flussi.

Qualora si tratti di un intervento ex novo di realizzazione di pista ciclabile che prevede anche l'inserimento di sistemi di monitoraggio, al fine di semplificare la gestione progettuale da parte dell'OI, verrà considerato un unico progetto finanziato in questa azione, altrimenti il finanziamento della sola componente tecnologica sarà inserito nell'Azione 3.2.8.4.

Il PN si pone, altresì l'obiettivo di stimolare la conversione del suolo/spazio urbano e metropolitano in favore di pedoni e ciclisti rispetto ai veicoli privati. In tal senso, sarà opportuno accrescere le *Zone a Traffico Moderato (ZTM) come forma di intervento urbanistico* per la moderazione del traffico della viabilità urbana, nonché accrescere la sicurezza della mobilità degli utenti deboli. Sono, quindi, da diffondere tecniche finalizzate alla progettazione urbana degli spazi orientata ad una gestione innovativa della circolazione, consentendo in ambiente urbano la promiscuità dei diversi utenti della strada (es. traffic calming). *L'applicazione di tali tecniche consente infatti di convertire strade, piazze e in generale spazi pubblici in favore di forme di mobilità ecosostenibili, in primis pedonale e ciclabile.*

Tali interventi troveranno la massimizzazione dei loro effetti attraverso una adeguata policy della mobilità urbana in termini di regolamentazione delle ZTL, della sosta, ecc.

È altresì finanziata la realizzazione di aree attrezzate per servizi di sharing mobility (car, bike, cargobike), l'acquisto dei suddetti mezzi dedicati allo sharing (a patto che rimangano di proprietà dell'ente locale, siano dedicati alla mobilità delle persone e siano utilizzati all'interno della città metropolitana), l'installazione di infrastrutture dedicate alla ricarica di mezzi elettrici utilizzati per i servizi di cui sopra con priorità di localizzazione presso i nodi di interscambio (rif. azione 3.2.8.2).

- **Azione 3.2.8.4 - Sistemi e servizi di trasporto digitalizzati (nuovi e/o modernizzati).** Le città sono sistemi complessi, e per gestire adeguatamente un sistema complesso è necessario sviluppare una buona comprensione di come il sistema stesso si comporta ed evolve. Una delle principali strade che una città deve seguire per diventare "intelligente" (smart) è creare un ambiente ricco di reti di comunicazione che supporti applicazioni digitali. I dispositivi mobili e vari altri sistemi consentiranno la raccolta e l'analisi dei dati urbani in modo massiccio, di una qualità superiore a quella di oggi, e la cui analisi permetteranno di migliorare notevolmente la capacità di gestione e previsione dei flussi urbani e, dunque, di promuovere una gestione intelligente delle città.

L'insieme delle informazioni e la loro analisi porterà una maggiore comprensione della mobilità urbana. La digitalizzazione e la diffusione di tecnologie dell'informazione e della comunicazione favoriscono nuove soluzioni nel campo della mobilità e della logistica. In un'ottica incrementale, il PN mira ad abilitare i livelli di integrazione del MaaS, anche in sinergia con le azioni attivate a livello nazionale e con i fondi PNRR. Per gli interventi di natura tecnologica è importante considerare una visione metropolitana degli interventi (spostamenti da/verso il comune capoluogo) al fine di garantire un effetto rete e su una scala più ampia di quella locale dove gli effetti della mobilità non si esauriscono.

Tale azione si declina nelle seguenti sub-azioni:

1. Sistemi e servizi di informazione all'utenza e pagamenti digitali;
2. Traffic Management e miglioramento della sicurezza;
3. Sistemi digitali per il TPL;
4. Centrali della Mobilità, basando gli sviluppi su modello di business della cosiddetta API economy in modo da rendere semplice e incrementale l'accesso ai dati/informazioni processate.

### 3.2.5 PIANO DI AZIONE NAZIONALE DEGLI ITS - 2014

Nell'ottica di dare impulso alla strategia di dare impulso all'uso delle nuove tecnologie, negli ultimi anni sono stati adottati il Decreto Legge del 18 Ottobre 2012 n. 179, convertito, con modificazioni, dalla Legge del 17 Dicembre 2012, n° 221, "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", con il quale l'Italia ha recepito la normativa di riferimento per gli ITS in Europa (Direttiva ITS 2010/40/UE) e il Decreto Interministeriale 1 febbraio 2013, recante "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia", che costituisce la base metodologica ed operativa del **Piano di Azione Nazionale degli ITS (adottato col DM 44/2014)**. In particolare quest'ultimo, anticipando quanto contenuto nelle Linee Guida del MIT per la redazione dei PUMS, individua un set di azioni prioritarie che il PUMS fa proprie per attuare le strategie legate all'innovazione e alle **Smart Cities**, mirate a favorire l'uso degli ITS per la gestione della mobilità delle persone in ottica multimodale, l'adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL, la diffusione della Sharing Mobility, l'implementazione di sistemi di monitoraggio e localizzazione della flotta per i servizi di Trasporto Pubblico su gomma e la promozione della

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>56 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

sostenibilità per la mobilità delle persone e delle merci (logistica sostenibile). Gli **obiettivi** da perseguire sono stati raggruppati in quattro settori prioritari:

- uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
- le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto;
- il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

### 3.2.6 DECRETO LEGISLATIVO 16 DICEMBRE 2016, N. 257 - 2016

Il Decreto, che recepisce la Direttiva Europea 2014/94, per quanto concerne la fornitura di elettricità per il trasporto ed idrogeno per il trasporto stradale, negli articoli 4 e 5, dispone che sia realizzato un numero adeguato di **punti di ricarica accessibili** al pubblico per garantire l'interoperabilità tra punti già presenti e da installare, e, a seconda delle esigenze del mercato, che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle altre reti e secondo altri ambiti come per le **città metropolitane (poli e cintura)** e altre aree urbane che hanno registrato nell'ultimo triennio lo sfioramento dei limiti delle concentrazioni inquinanti, come previsto dal decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155. Mentre, entro il 2025, si dispone che sia realizzato un numero adeguato di **punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico**, da sviluppare gradualmente, tenendo conto della domanda attuale e del suo sviluppo a breve termine, per consentire la circolazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno.

### 3.2.7 STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE (SNSVS) - 2017

In Italia gli obiettivi dell'Agenda ONU 2030 sono recepiti nella **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSVS)**, approvata dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) con delibera n. 108, in data 22 dicembre 2017, nella quale sono definite le linee direttrici delle politiche economiche, sociali e ambientali finalizzate a raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile entro il 2030.

La strategia è strutturata in cinque aree proposte dall'Agenda 2030: **Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partnership**. Una sesta area è dedicata ai cosiddetti vettori per la sostenibilità, da considerarsi come elementi essenziali per il raggiungimento degli obiettivi strategici nazionali. Gli **obiettivi** del piano che generano maggiore impatto sulle politiche dei trasporti sono:

- "Area Pianeta - III.3. Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni;
- Area Prosperità - IV.1. Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio;
- Area Prosperità - IV.2. Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci;
- Area Prosperità - IV.3. Abbattere le emissioni climalteranti nei settori non-ETS.

### 3.2.8 D.M. 300/2017 - LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI - 2017

Questo Decreto Ministeriale è stato sviluppato ai sensi del D. Lgs. 228/2011 ed è relativo alle opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le linee guida, pubblicate a giugno del 2017, focalizzano l'attenzione sulla necessità, quando si pianifica un investimento pubblico, di definire un progetto di fattibilità che permetta di individuare la soluzione con il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire. Rappresentano lo strumento metodologico che introduce metodi e tecniche di valutazione e selezione delle opere pubbliche. Tale strumento risulta anche propedeutico alla individuazione delle priorità e definisce la metodologia per la valutazione ex-ante dei fabbisogni infrastrutturali e delle singole opere, nonché i criteri di selezione delle opere da finanziare (es. in termini di impatto economico, stato di maturità progettuale, risorse già investite e fabbisogno finanziario residuo).

### 3.2.9 DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 20 FEBBRAIO 2018 - 2018

Con D.P.C.M. 20 febbraio 2018 è stata approvata la **revisione della rete stradale** di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, **Puglia**, Toscana e Umbria che ha previsto la riclassificazione di 3.601,024 km per i quali la competenza è stata trasferita allo Stato e la declassificazione di 592,424 km di rete che sono stati trasferiti alle Regioni.


### 3.2.10 IL PIANO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA (PNIRE) - 2018

Il Pnire (Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica) definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale. Previsto dalla L. 134/2012, il Piano prevede l'istituzione di un servizio di ricarica dei veicoli, l'introduzione di procedure di gestione del servizio di ricarica, l'introduzione di agevolazioni per l'ammmodernamento degli impianti, la realizzazione di programmi integrati di adeguamento tecnologico degli edifici esistenti, la promozione della ricerca tecnologica volta alla realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica.

Si riporta di seguito una sintesi dei **principali contenuti del Piano**:

- **I veicoli elettrici devono poter contare su due punti di ricarica per veicolo** disponibili per una ricarica completa e su un certo numero di punti di ricarica pubblicamente accessibili per un'eventuale ricarica complementare per evitare agli utenti il timore di rimanere senza combustibile.




 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>57 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Garanzia che **qualsiasi persona possa aprire o gestire punti di ricarica accessibili a tutti** e che i gestori dei sistemi di distribuzione **cooperino su base non discriminatoria** con tale persona.
- Garanzia che i **prezzi praticati nei punti di ricarica** accessibili a tutti siano ragionevoli e non includano un sovrapprezzo o oneri proibitivi per la ricarica di un veicolo elettrico da parte di un utente che non abbia una relazione contrattuale con il gestore del punto di ricarica. I punti di ricarica accessibili a tutti **non rientrano** attualmente nelle attività regolamentate del gestore del sistema di distribuzione.
- La realizzazione delle reti infrastrutturali nel territorio nazionale costituisce **obiettivo prioritario e urgente**.
- Il Piano Nazionale individua le seguenti classi di infrastrutture di ricarica sulla base della capacità di erogazione dell'energia:
  - Normal power (**Slow charging**) - fino a 3,7 kW
  - Medium power (**Quick charging**) - da 3,7 fino a 22 kW
  - High power (**Fast charging**) - superiore a 22 kW (ad oggi le sperimentazioni diffuse su scala nazionale sono quelle a 43 kW in corrente alternata e 50 kW in corrente continua).
 Con le attuali condizioni di sicurezza e di potenza **tutti gli apparati di ricarica veloci dovranno essere installati in aree presidiate**.
- Il rapporto minimo tra numero di infrastrutture complessive e numero di infrastrutture di ricarica pubbliche accessibili a tutti viene fissato pari a **1 su 8**.
- Per le ricariche in ambito pubblico (lato infrastruttura) di tipo Normal power (Slow charging) e Medium power (Quick charging) si individua il **modo di ricarica "Modo 3" e il connettore "Tipo 2"** (VDE-AR-E 2623-2-2).
- Per quanto riguarda i **veicoli leggeri quali motocicli e scooter**, il **connettore "Tipo 3A"** è stato ritenuto idoneo alle esigenze dei veicoli leggeri; dovranno quindi esistere punti di ricarica **dedicati** a questi tipi di veicoli.
- Il Piano prevede l'istituzione di una **Piattaforma Unica Nazionale** sul quale convogliare le informazioni delle infrastrutture pubbliche presenti a livello nazionale. Lo sviluppo della Piattaforma Unica Nazionale (PUN) ha quindi l'obiettivo di garantire, in tutto il territorio nazionale, uniformità e omogeneità delle informazioni afferenti ai contenuti oggetto del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica. La Piattaforma sarà realizzata e ospitata sul **Portale dell'Automobilista**.
- **Entro il 1° giugno 2014**, i comuni adeguano il regolamento edilizio prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che **ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista**, per gli edifici di nuova costruzione ad uso residenziale e diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia, la **predisposizione all'allaccio di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto**, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso. La predisposizione, che si esplica anche attraverso un idoneo dimensionamento dei punti di allaccio alla rete elettrica di distribuzione, deve prevedere un numero di **punti di ricarica contemporaneamente attivi non inferiori al 10% del numero di posti auto totali previsti**.
- Le opere edilizie per l'installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli in edifici in condominio **sono approvate dall'assemblea di condominio**, in prima o in seconda convocazione, con le maggioranze previste dall'articolo 1136, secondo comma, del codice civile. Nel caso in cui il condominio rifiuti di assumere, o non assuma entro tre mesi dalla richiesta fatta per iscritto, le deliberazioni di cui al comma 2, **il condomino interessato può installare, a proprie spese, i dispositivi** di cui al citato comma 2, secondo le modalità ivi previste.
- Le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica costituiscono **opere di urbanizzazione primaria realizzabili in tutto il territorio comunale**.

### 3.2.11 PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (PRIMUS) - 2018-2020

Con il decreto direttoriale n. 417/CLE del 21 dicembre 2018 della Direzione Generale per il Clima e l'Energia, poi modificato dal decreto direttoriale n. 4 del 19 febbraio 2020, è stato approvato e ora si avvia il **"Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PRIMUS)"** finalizzato al finanziamento di progetti di mobilità sostenibile nei Comuni con popolazione non inferiore a 50.000 abitanti.

Il Programma incentiva e cofinanzia progetti di mobilità urbana che sviluppino alternative all'impiego di autovetture private, favorendo la diffusione di forme di mobilità a basso impatto ambientale e di condivisione dei veicoli, nonché la propensione al cambiamento delle abitudini e dei comportamenti dei cittadini in favore della mobilità sostenibile. In linea con gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione di gas serra, delle emissioni di particolato e di ossidi di azoto derivanti dal settore dei trasporti, il PRIMUS è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare su strada attraverso l'incentivazione della mobilità ciclistica, del trasporto condiviso e del mobility management. A tal riguardo mette a disposizione una dotazione di 15 milioni di euro per il cofinanziamento di progetti operativi di dettaglio (POD) presentati dai Comuni che rientrano in una delle seguenti azioni:

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>58 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- realizzazione di **nuove piste ciclabili** in grado di rispondere alla domanda di spostamenti urbani casa-scuola e casa-lavoro;
- sviluppo della **sharing mobility** in ambito urbano;
- sviluppo delle attività di **mobility management** presso le sedi delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche), delle Amministrazioni territoriali, delle scuole e delle università.

### 3.2.12 PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA (PNIEC) - 2020

Il **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)**, previsto dal Regolamento europeo (UE) 2018/1999, è il documento programmatico che definisce la politica energetica e ambientale del Paese. Il Piano italiano, presentato in versione definitiva a Bruxelles a dicembre 2019 e pubblicato a gennaio 2020 dal MISE (Ministero dello Sviluppo Economico), ambisce a perseguire gli obiettivi europei sulle tematiche **energetico-climatici** previsti nel Framework 2030. Il Piano è strutturato in **cinque linee d'intervento**, da svilupparsi in maniera integrata: dall'efficienza e sicurezza energetica, passando attraverso lo sviluppo del mercato interno dell'energia, della ricerca, dell'innovazione e della competitività.

L'obiettivo del Piano è quello di concorrere a un'ampia **trasformazione dell'economia**, nella quale la decarbonizzazione, l'economia circolare, l'efficienza e l'uso razionale ed equo delle risorse naturali rappresentano insieme obiettivi e strumenti per un'economia più rispettosa delle persone e dell'ambiente, in un quadro di integrazione dei mercati energetici nazionali nel mercato unico e con adeguata attenzione all'accessibilità dei prezzi e alla sicurezza degli approvvigionamenti e delle forniture. Gli **obiettivi nazionali** del Piano sono:

- accelerare il percorso di decarbonizzazione, considerando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050 e integrando la variabile ambiente nelle altre politiche pubbliche;
- mettere il cittadino e le imprese (in particolare piccole e medie) al centro;
- favorire l'evoluzione del sistema energetico, in particolare nel settore elettrico, da un assetto centralizzato a uno distribuito basato prevalentemente sulle fonti rinnovabili;
- adottare misure che migliorino la capacità delle stesse rinnovabili di contribuire alla sicurezza e, nel contempo, favorire assetti, infrastrutture e regole di mercato che, a loro volta contribuiscano all'integrazione delle rinnovabili;
- continuare a garantire adeguati approvvigionamenti delle fonti convenzionali, perseguendo la sicurezza e la continuità della fornitura;
- promuovere l'efficienza energetica in tutti i settori, come strumento per la tutela dell'ambiente, il miglioramento della sicurezza energetica e la riduzione della spesa energetica per famiglie e imprese;
- promuovere l'elettrificazione dei consumi, in particolare nel settore civile e nei trasporti, come strumento per migliorare anche la qualità dell'aria e dell'ambiente;
- accompagnare l'evoluzione del sistema energetico con attività di ricerca e innovazione;
- adottare misure e accorgimenti che riducano i potenziali impatti negativi della trasformazione energetica su altri obiettivi parimenti rilevanti, quali la qualità dell'aria e dei corpi idrici, il contenimento del consumo di suolo e la tutela del paesaggio;
- continuare il processo di integrazione del sistema energetico nazionale in quello dell'Unione.

Le alimentazioni alternative sono uno dei perni per il raggiungimento degli obiettivi del Piano; in ottica di medio-lungo termine - obiettivo 2030 - sarà **l'elettrificazione dei trasporti** a fornire il contributo maggiore. Infatti, il PNIEC incentiva la mobilità elettrica sia per i mezzi privati, condivisi ma anche per il trasporto pubblico locale. Nel medio-lungo termine l'elettrificazione delle flotte del Trasporto Pubblico Locale dovrà costituire la modalità di trazione più diffusa e capace di ridurre l'inquinamento dei centri urbani.

La Direttiva RED II prevede al 2030 un target specifico nel settore dei trasporti pari al 14% (obbligo per i fornitori di carburanti ed energia elettrica). Per contribuire allo sfidante target generale del 30% di consumi finali lordi totali soddisfatti da Fonti Energetiche Rinnovabili (FER), si prevede che il settore dei trasporti superi il valore del 14%, aumentando l'obbligo in capo ai fornitori di carburanti e di energia elettrica per i trasporti fino ad arrivare a una quota rinnovabile del 22,0%.

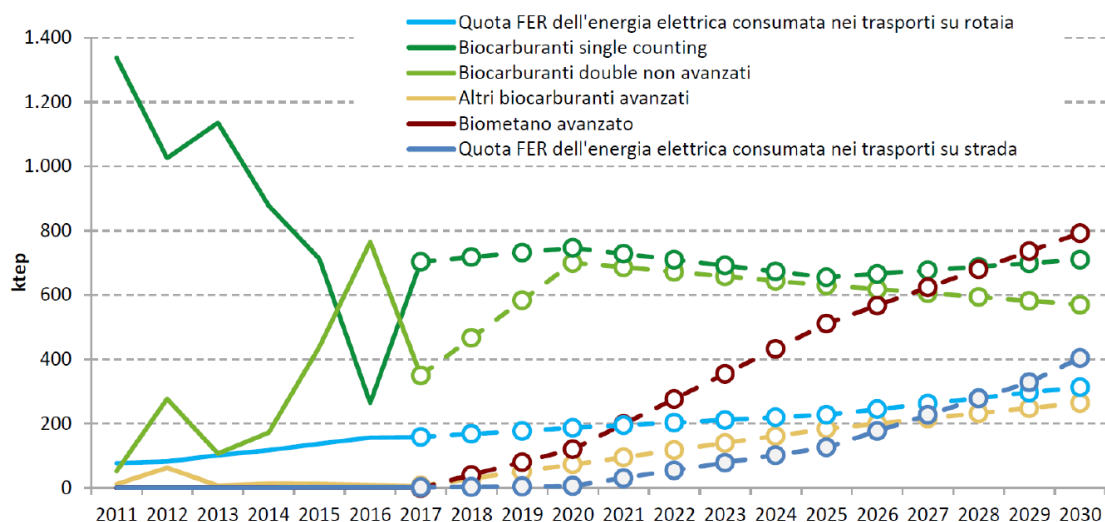
Il ruolo delle FER trasporti è significativo nel calcolo del target rinnovabile complessivo, in quanto in un'ottica di ottimizzazione dei costi di sistema, il ricorso a biocarburanti sembra avere un buon rapporto co-sto/efficacia.



	Obiettivi 2020		Obiettivi 2030	
	UE	ITALIA	UE	ITALIA (PNIEC)
<b>Energie rinnovabili (FER)</b>				
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia	20%	17%	32%	30%
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti	10%	10%	14%	22%
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi per riscaldamento e raffrescamento			+1,3% annuo (indicativo)	+1,3% annuo (indicativo)
<b>Efficienza energetica</b>				
Riduzione dei consumi di energia primaria rispetto allo scenario PRIMES 2007	-20%	-24%	-32,5% (indicativo)	-43% (indicativo)
Risparmi consumi finali tramite regimi obbligatori efficienza energetica	-1,5% annuo (senza trasp.)	-1,5% annuo (senza trasp.)	-0,8% annuo (con trasporti)	-0,8% annuo (con trasporti)
<b>Emissioni gas serra</b>				
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti gli impianti vincolati dalla normativa ETS	-21%		-43%	
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti i settori non ETS	-10%	-13%	-30%	-33%
Riduzione complessiva dei gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990	-20%		-40%	
<b>Interconnettività elettrica</b>				
Livello di interconnettività elettrica	10%	8%	15%	10% <sup>1</sup>
Capacità di interconnessione elettrica (MW)		9.285		14.375

Il mix ottimale per il raggiungimento del target carburanti rinnovabili appare dato dai contributi orientativi delle diverse tipologie di fonti rinnovabili di seguito riportati:

- 1) biocarburanti di prima generazione
- 2) biocarburanti avanzati
- 3) biometano avanzato
- 4) altri biocarburanti avanzati
- 5) elettricità da FER consumata nel settore stradale
- 6) elettricità da FER consumata nel settore trasporti su rotaia e al-tro
- 7) carburanti rinnovabili non biologici
- 8) biocarburanti avio e marittimo
- 9) recycled fossil fuels



Più complesse le stime per il settore trasporti, nel quale, tuttavia, il crescente ruolo dell'elettricità rinnovabile e di biocarburanti diversi da quelli di prima generazione e di gas rinnovabili dovrebbe accrescere la quota di materia prima di provenienza nazionale e comunitaria.

Fonte: Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)

### 3.2.13 PIANO NAZIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (PNACC)

Per dare attuazione alla Strategia, nel 2016 il Ministero dell'Ambiente ha intrapreso, con analoghe modalità partecipative della SNAC, la stesura del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC). Nel

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>60 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2022 il Ministero ha istituito un apposito Gruppo di lavoro con decreto direttoriale n. 96 del 12 luglio 2022, per il necessario supporto tecnico alla rielaborazione del Piano, alla luce delle osservazioni formulate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, nel parere n. 13 del 3 maggio 2021 e della intervenuta normativa europea.

Il PNACC così rielaborato risponde a una duplice esigenza: (1) realizzare compiutamente l'istituzione di un'apposita struttura di governance nazionale; (2) produrre un documento di indirizzo, finalizzato a porre le basi per una pianificazione di breve e di lungo termine per l'adattamento ai cambiamenti climatici, attraverso la definizione di specifiche misure volte sia al rafforzamento della capacità di adattamento a livello nazionale, attraverso l'aumento e la messa a sistema delle conoscenze, sia allo sviluppo di un contesto organizzativo ottimale.

L'obiettivo principale del Piano è di aggiornare il complesso quadro di riferimento conoscitivo nazionale sull'adattamento e di renderlo funzionale ai fini della progettazione di azioni di adattamento ai diversi livelli di governo e nei diversi settori di intervento. In particolare il Piano supporta gli obiettivi della Strategia specifici dell'adattamento che sono:

1. definire una governance nazionale per l'adattamento, esplicitando le esigenze di coordinamento tra i diversi livelli di governo del territorio e i diversi settori di intervento;
2. migliorare e mettere a sistema il quadro delle conoscenze sugli impatti dei cambiamenti climatici sugli impatti dei cambiamenti climatici, sulla vulnerabilità e sui rischi in Italia;
3. definire le modalità di inclusione dei principi, delle azioni e delle misure di adattamento ai cambiamenti climatici nei Piani e Programmi nazionali, regionali e locali per i settori d'azione individuati nel PNACC, valorizzando le sinergie con gli altri Piani nazionali;
4. definire modalità e strumenti settoriali e intersettoriali di attuazione delle azioni del PNACC ai diversi livelli di governo.

È stato individuato un insieme di 361 azioni settoriali di adattamento alle quali è stata applicata una metodologia di valutazione che ha portato all'attribuzione, ad ogni singola azione, di un giudizio di valore (basso, medio, medio-alto e alto) rispetto ad alcuni criteri selezionati nell'ambito della letteratura disponibile (efficienza, efficacia, effetti di secondo ordine, performance in presenza di incertezza, implementazione politica).

In particolare, le 361 azioni sono state assegnate alle seguenti 5 macro-categorie che ne individuano la tipologia progettuale:

1. informazione;
2. processi organizzativi e partecipativi;
3. governance;
- 4. adeguamento e miglioramento di impianti e infrastrutture**
5. soluzioni basate sui servizi ecosistemici (ecosistemi fluviali, costieri e marini, riqualificazione del costruito).

Ogni macro-categoria è stata inoltre dettagliata attraverso categorie specifiche. Inoltre, le azioni sono state suddivise in tre tipologie principali: azioni di tipo A (soft) e azioni di tipo B (non soft - green o grey).

In termini generici, le azioni soft sono quelle che non richiedono interventi strutturali e materiali diretti ma che sono comunque propedeutiche alla realizzazione di questi ultimi, contribuendo alla creazione di capacità di adattamento attraverso una maggiore conoscenza o lo sviluppo di un contesto organizzativo, istituzionale e legislativo favorevole. Appartengono alla tipologia soft le macro categorie di azioni di informazione, sviluppo di processi organizzativi e partecipativi, e governance.

Le azioni grey e green, invece, hanno entrambe una componente di materialità e di intervento strutturale, tuttavia, le seconde si differenziano nettamente dalle prime proponendo soluzioni "nature based" consistenti cioè nell'utilizzo o nella gestione sostenibile di "servizi" naturali, inclusi quelli ecosistemici, al fine di ridurre gli impatti dei cambiamenti climatici. Le azioni grey sono infine quelle relative al miglioramento e adeguamento al cambiamento climatico di impianti e infrastrutture, che possono a loro volta essere suddivise in azioni su impianti, materiali e tecnologie, o su infrastrutture o reti.

### **3.2.14 IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI (P.G.T.) E IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL)**

A livello nazionale il documento principale di riferimento è il Piano Generale dei Trasporti. L'articolo 1 della legge 15 giugno 1984, n. 245 istituisce il PGT affidandone l'elaborazione ad un Comitato interministeriale, integrato da cinque presidenti delle Regioni designati dalla Conferenza permanente dei presidenti: "al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano, il Governo della Repubblica, nel termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, approva il Piano Generale dei Trasporti (PGT), ...".

Il primo PGT è stato approvato con DPCM del 10 aprile 1986 ed aggiornato con DPR del 29 agosto 1991, mentre il PGT attualmente in vigore, **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)**, è stato adottato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 ed approvato con DPR 14 marzo 2001.

Gli obiettivi del PGTL sono:

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>61 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Servire la domanda di trasporto tramite strategie infrastrutturali, di mercato, normative, organizzative e di tutela dei consumatori;
- Garantire un sistema di offerta sicuro e sostenibile dal punto di vista ambientale attraverso il riequilibrio modale, sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti, programmi di risanamento atmosferico acustico e paesaggistico, interventi di messa in sicurezza delle strade urbane ed extra-urbane;
- Assicurare l'efficienza della spesa pubblica e qualità dei servizi tramite l'attivazione della concorrenza, la programmazione degli investimenti, la partecipazione del capitale privato;
- Perseguire l'equilibrio territoriale tra nord e sud del Paese;
- Integrare la politica nazionale dei trasporti con quella europea;
- Accrescere la professionalità degli operatori del settore.

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 ha definito - secondo la logica del "sistema a rete" - **Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, ossia *"l'insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale, che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci"*.

L'individuazione dello SNIT prevede una divisione tra le infrastrutture del sistema nazionale e quelle di pertinenza regionale, delineando una chiara articolazione delle competenze e delle responsabilità tra i diversi livelli di governo. Tutti quegli interventi non rientranti nello SNIT sono infatti di competenza delle Regioni, che provvedono alla redazione dei loro Piano Regionale dei Trasporti (PRT), documento programmatico settoriale volto a definire il quadro regionale dell'offerta di trasporto, in armonia con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti.

Fonte: Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.)

### **3.2.15 IL NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA. (GU SERIE GENERALE N.163 DEL 16-07-2001 - SUPPL. STRAORDINARIO) DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 14 MARZO 2001**

Il Nuovo PGT si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, dettagliatamente descritti nel seguito e nei documenti di Piano, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile. Il Nuovo PGT si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, dettagliatamente descritti nel seguito e nei documenti di Piano, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile.

*Per ottenere un sistema dei trasporti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'UE, il PGT individua un articolato ventaglio di azioni, ciascuna delle quali fornisce un indispensabile e coordinato contributo su:* • **Sostenibilità ambientale e sicurezza;** • **Innovazione tecnologica per i veicoli;** • **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS);** • **Liberalizzazione e privatizzazione e nuova regolazione;** • **Sviluppo della logistica;** • **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti.**

Per affrontare il problema della **mobilità nelle aree urbane**, il PGT prevede l'introduzione di un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti, attraverso la realizzazione di un sistema, sia individuale che collettivo, con reti intermodali e interconnesse. Tale realizzazione deve essere preceduta da scelte e decisioni riconducibili innanzitutto ai Piani Urbani della Mobilità (PUM), fondati su un insieme di investimenti e innovazioni organizzativo-gestionali. Nell'ambito dei PUM il trasporto viene considerato nella sua globalità di servizi collettivi e modalità individuali, infrastrutture, gestione e regolamenti. Le Amministrazioni - nella richiesta di finanziamenti all'Autorità centrale - non saranno quindi vincolate nella scelta degli investimenti dalla sussistenza o meno di risorse per specifiche infrastrutture di trasporto (metro, tramvie, strade ecc.). Potranno invece decidere liberamente quali interventi siano preferibili nell'ambito urbano di competenza. Alle Amministrazioni locali verrà dunque assegnato un fondo unico destinato a interventi che saranno autonomamente identificati dalle Amministrazioni, a patto che gli stessi siano funzionali al raggiungimento di obiettivi prestabiliti e compatibili con i vincoli finanziari. I finanziamenti saranno quindi non più per opere, ma per obiettivi.

#### **Il nuovo Piano generale dei trasporti**

21 gennaio 2022 - Per elaborare il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica è stata istituita dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims), un'apposita Commissione. La Commissione è stata incaricata di redigere il documento programmatico per l'individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese. Il documento programmatico fornirà anche l'indirizzo strategico per la definizione dei piani settoriali (ferrovie, portualità, logistica integrata, ciclabilità, ecc.). ([Decreto di nomina della Commissione](#))

### **3.2.16 IL PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE (PNSS) - 2030 - (DELIBERA CIPESS 14 APRILE 2022, N. 13)**

Il Piano, secondo la legge 144 del 17 maggio 1999, "consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari

e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari”.

Il Piano è uno strumento di programmazione che, a sua volta, promuove azioni di pianificazione e implementazione di strategie e misure di vario tipo per il miglioramento della sicurezza stradale, il tutto in accordo con gli indirizzi dell’Unione Europea.

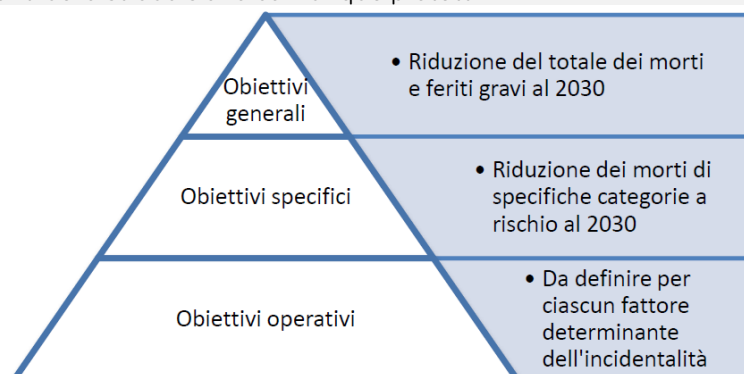
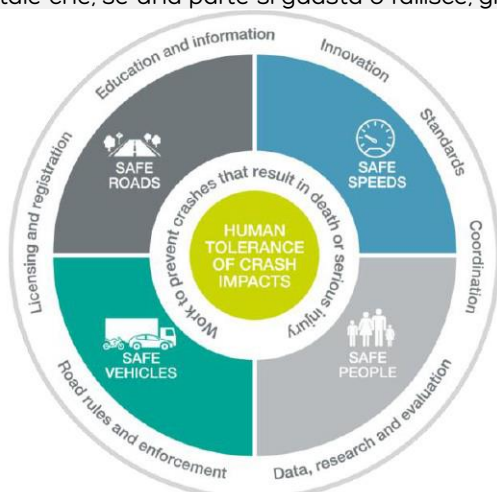
Il PNSS 2030 nasce nello spirito di fornire al nostro Paese un documento programmatico funzionale, che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 e un successivo rallentamento negli anni più recenti. In particolare, il Piano 2030 si colloca a valle dei due documenti, il PNSS 2010 e il successivo aggiornamento PNSS Orizzonte 2020, che hanno costituito delle pietre miliari nel processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

La Commissione europea ha presentato nel maggio 2018, con il **pacchetto Europe on the Move**, un nuovo approccio alla politica di sicurezza stradale, insieme a un Piano d’azione strategico a medio termine, basato sulla diffusione della filosofia di **Vision Zero**, e sull’attuazione dell’approccio **Safe System**.

Il Safe System ribalta la visione fatalistica secondo cui gli incidenti stradali sono il prezzo da pagare per garantire la mobilità. Si prefigge l’obiettivo di eliminare le vittime di incidenti stradali e lesioni gravi a lungo termine, con obiettivi intermedi da definire negli anni, mirando a sviluppare un sistema di trasporto stradale più ergonomico e indulgente.

Si basa su quattro principi guida:

- 1) i guidatori commettono errori che possono portare a incidenti;
- 2) il corpo umano ha una capacità fisica limitata per tollerare le azioni di impatto senza subire danni;
- 3) esiste una responsabilità condivisa tra coloro che progettano, costruiscono, gestiscono e utilizzano il sistema stradale nelle sue componenti (uomo, infrastruttura, veicolo) nel prevenire incidenti che provocano lesioni gravi o morte;
- 4) tutte le parti del sistema devono essere rafforzate per moltiplicare i loro effetti in una visione olistica, in modo tale che, se una parte si guasta o fallisce, gli utenti della strada siano comunque protetti.



La “Strategia per un trasporto sostenibile e intelligente” della Commissione europea del dicembre 2020<sup>8</sup> conferma l’obiettivo a lungo termine dell’UE di Vision Zero, zero vittime entro il 2050, e lo estende a tutte le modalità di trasporto.

I principi del Safe System (Fonte: Australian National Road Safety Strategy, 2011)

Anche l’Italia si pone come obiettivo generale quello di dimezzare il numero di vittime della strada e il numero di feriti gravi nel decennio 2020-2030 perciò assumendo come dato iniziale di riferimento quello relativo al 2019 (e non il 2020 legato agli effetti della pandemia) pari a 3.173 vittime del 2019 e il dato provvisorio di 17’600 feriti gravi, i due obiettivi quantitativi del Piano sono:

- ✓ meno di 1586 vittime in incidente stradale nel 2030;
- ✓ meno di 8.800 feriti gravi (MAIS3+) in incidente stradale nel 2030.

L’obiettivo del dimezzamento dei morti e feriti gravi entro il 2030 è raggiungibile solo se in Italia verrà portato a compimento il processo di evoluzione culturale sulle tematiche della sicurezza stradale, iniziato nei primi anni 2000, che trova la sua naturale concretizzazione nell’introduzione dei principi del Safe System.

Il Piano nazionale sicurezza stradale 2030 (PNSS) è stato approvato in via definitiva dal CIPSS con delibera n. 13 del 13.4.2022. Per la sua preparazione il MIMS aveva dapprima elaborato “Le Linee guida generali e le Linee guida di attuazione” del Piano.

L’obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030 è stato definito nelle Linee guida, così come sono state individuate, tramite un’analisi preliminare, le categorie a rischio dei ciclisti, pedoni, utenti delle due ruote motorizzate, popolazione over 65 e bambini. Il Piano ha definito obiettivi specifici per

<sup>8</sup> [Sustainable and Smart Mobility Strategy - putting European transport on track for the future](#)

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>63 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

ciascuna categoria al fine di massimizzare l'efficienza e l'efficacia delle risorse investite per il miglioramento della sicurezza stradale.

**Le linee strategiche generali sono state raggruppate secondo i 5 pilastri della sicurezza stradale indicati nel Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020 dell'Ue:**

1. Gestione della sicurezza stradale;
2. Infrastrutture stradali;
3. Veicoli più sicuri;
4. Utenti della strada più sicuri;
5. Post-incidente

Il PNSS 2030 verrà attuato a livello nazionale attraverso **Cinque Programmi di attuazione** per le annualità 2022, 2024, 2026, 2028 e 2030; invece, **l'attuazione del PNSS 2030 a livello locale** verrà realizzata attraverso **tre fasi**, in cui verranno articolati i cinque Programmi di attuazione, tesi a promuovere sul territorio la diffusione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale.

Le strategie d'azione contenute nel PNSS sono organizzate su due livelli: linee strategiche generali che agiscono su tutto il sistema della sicurezza stradale e linee strategiche specifiche indirizzate alle categorie a maggior rischio tra cui i giovani conducenti, ciclisti e over 65 per i quali viene dedicato un paragrafo a parte.

Le linee strategiche generali del piano sono state raggruppate secondo i **cinque pilastri della sicurezza stradale indicati nel Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020** tenendo conto delle iniziative pianificate dalla Commissione europea nel documento EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero" - Obiettivo zero vittime.

- **Pilastro 1: Istituzione di enti specifici per la gestione della sicurezza stradale**  
Attività di coordinamento e ricerca, digitalizzazione e raccolta dati per lo sviluppo di politiche sulla sicurezza stradale
- **Pilastro 2: Ammodernamento e realizzazione di infrastrutture stradali più sicure**  
Azioni sulla sicurezza della rete infrastrutturale stradale
- **Pilastro 3: diffusione di veicoli più sicuri**  
Promozione di nuove tecnologie a bordo dei veicoli finalizzate alla sicurezza degli utenti della strada
- **Pilastro 4: responsabilizzazione degli utenti della strada**  
Svolgimento di corsi di guida sicura su base volontaria, educazione stradale e repressione dei comportamenti scorretti
- **Pilastro 5: post-incidente**  
Ottimizzazione della macchina organizzativa dei soccorsi



Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale identifica alcune categorie di soggetti che sono a maggiore rischio di sinistrosità stradale e su di loro elabora delle strategie specifiche per contrastare i fattori di rischio. Le categorie a maggior rischio ricomprendono bambini ed adolescenti, conducenti giovani, utenti over 65, utenti delle due ruote a motore, ciclisti ed infine pedoni.

La Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'autotrasporto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha la responsabilità di fare la programmazione, il coordinamento, il monitoraggio e la valutazione dei risultati del PNSS. A tal fine le sono attribuite le competenze di svolgere l'attività normativa, la definizione degli indirizzi/linee guida attuativi (gestionali, procedurali e di rendicontazione), il coordinamento centrale delle attività di monitoraggio e valutazione del Piano, la gestione e l'aggiornamento dell'Osservatorio Nazionale per la Sicurezza Stradale.

Regioni e Province hanno la responsabilità di attuare e monitorare il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale per le parti di loro competenza e svolgere l'attuazione operativa di interventi finanziati, la valutazione e selezione delle proposte progettuali territoriali, il coordinamento dell'attuazione delle progettualità territoriali nel quadro della Programmazione regionale.

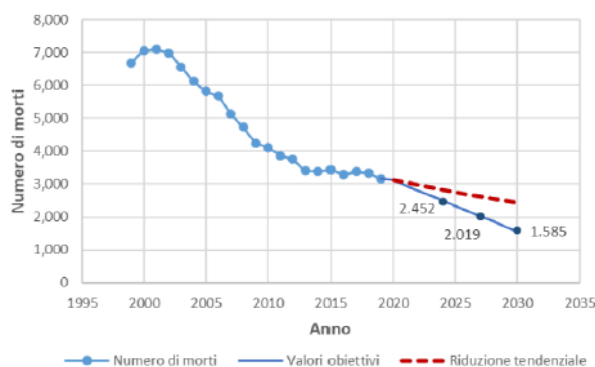
Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha stanziato una quantità di risorse senza precedenti, programmando un ampio ed innovativo programma di interventi manutentivi, volto ad accrescere il livello di



sicurezza della rete viaria, nazionale e secondaria; a tal fine, nel periodo di riferimento (2021 - 2030), sono disponibili risorse pari complessivamente a 16,146 miliardi di euro, oltre alla mobilità ciclistica e agli ulteriori 2,71 miliardi per il periodo di programmazione 2031 - 2036.

Al fine di individuare un corretto "cammino" per il raggiungimento degli obiettivi finali, il PNSS individua anche degli obiettivi intermedi per il 2024 e il 2027. La tabella seguente mostra gli obiettivi generali e intermedi del PNSS 2030, mentre nel grafico subito sotto è riportata la tendenza attesa di riduzione del numero dei morti, che consentirebbe di raggiungere l'obiettivo della riduzione del 50% entro il 2030.

Obiettivi generali e intermedi				
Indicatore	2019	2024	2027	2030
Numero di morti in incidenti stradali	3'173	2'452	2'019	1'586
Numero di feriti gravi (MAIS3+) in incidenti stradali	17'600	13'600	11'200	8'800



Riduzione tendenziale e valori obiettivi del numero di vittime incorporate nel Piano.

Come si vede, senza un'azione incisiva e adeguate risorse da parte del PNSS 2030, si otterrebbe una riduzione limitata, pari a circa il 22%. Quindi, il Piano punta a più che raddoppiare la velocità di discesa tendenziale dell'incidentalità.

Gli obiettivi specifici del PNSS 2030 contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo generale (dimezzamento del numero totale di morti e feriti gravi), focalizzandosi sull'individuazione di azioni prioritarie per il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale di alcune categorie di utenti particolarmente a rischio.

Categoria	N. vittime 2019	N. vittime attese 2024	N. vittime attese 2027	N. vittime attese 2030	Riduzione percentuale attesa
Bambini	35	19	10	0	100%
Giovani conducenti	265	193	149	106	60%
Anziani	994	723	560	398	60%
Pedoni	534	401	320	240	55%
Ciclisti	253	201	170	139	45%
2-Ruote a motore	786	590	472	354	55%

Le tabelle di seguito riportano la sintesi di tutte le linee strategiche specifiche e delle relative azioni, per categoria di utenti con un'indicazione della loro potenziale efficacia. L'efficacia è intesa come la capacità dell'azione di ridurre il numero e/o la gravità degli incidenti stradali interessati dall'azione sulla base delle evidenze scientifiche disponibili. Per semplicità sono stati indicati tre livelli di efficacia utilizzando la seguente simbologia:

+: azioni in grado di ridurre l'incidentalità fino al 10%;

++: azioni in grado di ridurre l'incidentalità dal 11% al 25%;

+++: azioni in grado di ridurre l'incidentalità oltre il 25%;

II: azioni con un impatto indiretto sulla sicurezza stradale





Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
Bambini/ adolescenti	LSS1	Incentivare la cultura della sicurezza stradale con interventi di formazione ed educazione mirati per bambini, sia a livello di prevenzione che di gestione	Sviluppo motorio e cognitivo	Realizzare interventi di educazione e formazione nei Programmi di attuazione del PNSS 2030, tramite anche il coinvolgimento delle Polizie Locali	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS2	Responsabilizzare i genitori/tutori affinché prendano le opportune precauzioni, per evitare incidenti e lesioni ai propri bambini, favorendo la partecipazione ad interventi di educazione e programmi di formazione	Dispositivi di protezione	Commissionare uno studio pilota che preveda interventi di formazione sull'uso corretto dei seggiolini (ai rivenditori di seggiolini auto e alle maestre della scuola d'infanzia)	MIMS	+
	LSS3	Favorire l'utilizzo dei sistemi di ritenuta e di protezione (come il casco in bicicletta) per bambini intervenendo sulle norme e sulla loro applicazione	Dispositivi di protezione	Avviare una consultazione con gli stakeholder sull'introduzione dell'obbligo d'uso del casco in bicicletta per i bambini	MIMS	II
	LSS4	Supportare la definizione di norme a favore della sicurezza dei bambini attraverso studi di impatto sulla loro sicurezza	Caratteristiche del traffico	Commissionare una ricerca per individuare possibili modifiche alle norme attuali finalizzate a migliorare la sicurezza dei bambini (come l'educazione stradale nelle scuole) e valutarne l'impatto sulla sicurezza	MIMS	II
	LSS5	Aumentare la visibilità dei bambini a piedi e in bicicletta in particolare nei percorsi casa-scuola-casa	Scarsa visibilità o illuminazione	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e nei pressi delle scuole, tenendo conto delle indicazioni del <i>Mobility Manager</i> d'area, nell'ambito dei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS6	Ridurre il rischio di incidente e infortunio dei bambini a piedi e in bicicletta in particolare nei percorsi casa-scuola-casa attraverso interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i>	Caratteristiche del traffico	Realizzare interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i> nei pressi delle scuole e lungo i percorsi casa- scuola nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	+++
Giovani conducenti	LSS7	Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza	Mancanza di esperienza di guida	Commissionare una ricerca per esplorare le conseguenze sociali ed economiche dell'introduzione di un sistema con patente di guida graduata (GDL)	MIMS	II
	LSS8	Incentivare la cultura della sicurezza stradale con interventi di formazione ed educazione nelle scuole	Mancanza di esperienza di guida	Realizzare interventi di educazione e formazione nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province, Università, MINT, Mistr, MIMS, RAI, Reti televisive	+
	LSS9	Responsabilizzare i giovani conducenti affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso campagne di sensibilizzazione	Violazioni delle regole di circolazione stradale; distrazione e disattenzione	Commissionare campagne di educazione e sensibilizzazione indirizzate ai giovani conducenti e ai loro genitori	MIMS	+

Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
	LSS10	Contrastare i comportamenti a rischio quali lo scarso utilizzo dei sistemi di protezione, l'eccesso di velocità e l'abuso di alcol e droghe alla guida, intervenendo sulle norme e la loro applicazione	Violazioni delle regole di circolazione stradale. Uso di droghe alla guida	Commissionare una sperimentazione con la cooperazione delle forze di Polizia su nuovi strumenti per rilevare la presenza di sostanze stupefacenti nell'organismo del conducente	MIMS, MINT	++
Over 65	LSS11	Ridurre i conflitti tra utenti vulnerabili e veicoli e tra veicoli alle intersezioni nelle aree urbane attraverso interventi alle intersezioni a raso e interventi agli impianti semaforici	Fattori legati all'infrastruttura stradale. Caratteristiche del traffico	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS12	Ridurre la velocità per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato attraverso interventi di gestione e controllo della velocità	Meccanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità (zone 30, etc..) ed <i>enforcement</i> nei Programmi di attuazione, nelle aree dove il traffico pedonale non è sufficientemente protetto, tenendo conto delle indicazioni del <i>Mobility Manager</i> d'area	Comuni, Città metropolitane, Province	+++
	LSS13	Progettare delle strade auto-esplicative ( <i>self-explaining</i> ) che riducano il rischio di manovre pericolose come la guida contromano e che perdonino un eventuale errore mitigandone le conseguenze ( <i>forgiving</i> ), attraverso misure di miglioramento della visibilità e dell'illuminazione, della segnaletica orizzontale e verticale, di informazione e avviso ai conducenti, delle banchine e del margine laterale	Fattori legati all'infrastruttura stradale	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza delle strade nei Programmi di attuazione in base ai principi delle strade <i>self-explaining</i> e <i>forgiving</i>	Comuni, Città metropolitane, Province	+++
	LSS14	Favorire la circolazione di veicoli che offrono una maggior protezione degli occupanti, con sistemi avanzati di assistenza al cambio di corsia, attraverso opportune disposizioni per la loro diffusione	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Introduzione di contributi per l'acquisto di veicoli equipaggiati con sistemi di assistenza alla guida	MIMS	++
	LSS15	Favorire la circolazione di veicoli che offrono una maggiore protezione per i pedoni, ad esempio con sistemi di protezione attiva attraverso opportune disposizioni per la loro diffusione	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Introduzione di contributi per l'acquisto di veicoli con maggiori dotazioni di sicurezza nei confronti degli utenti vulnerabili	MIMS	+
	LSS16	Aggiornare gli over 65 sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva	Distrazione e disattenzione. Compromissione funzionale dello stato psico-fisico	Commissionare uno studio pilota che preveda interventi di formazione sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva ai rivenditori di autovetture	MIMS	+
	LSS17	Responsabilizzare gli utenti over 65 affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso interventi di educazione e programmi di aggiornamento	Caratteristiche del traffico	Fornire alternative di trasporto sicure, facili da usare e confortevoli per utenti della strada (anziani) che non sono più in grado di guidare; Interventi di educazione e formazione	Comuni, Città metropolitane, Province, Società civile	II

Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
2-Ruote a motore	LSS18	Rendere consapevoli gli utenti over 65 dei deficit legati all'età e sull'importanza di utilizzare dispositivi di protezione a bordo attraverso campagne di sensibilizzazione	Compromissione funzionale dello stato psico-fisico	Commissionare campagne di educazione e sensibilizzazione volte a migliorare la consapevolezza dei deficit legati all'età, alle malattie e ai farmaci prescritti e ai loro potenziali effetti sulla sicurezza degli utenti della strada	MIMS	+
	LSS19	Ridurre la circolazione di conducenti non idonei alla guida attraverso il miglioramento dei processi di valutazione dell'idoneità psico-fisica alla guida e riabilitazione	Compromissione funzionale dello stato psico-fisico	Condurre uno studio pilota per valutare la fattibilità della creazione di centri specializzati con professionisti multidisciplinari (istruttori di guida, psicologi, medici, ecc.) per eseguire test medici e di guida e fornire una formazione personalizzata eventualmente in sede di rinnovo della patente	MIMS, Ministero Salute	+
	LSS20	Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza degli utenti delle 2-Ruote a motore attraverso studi di impatto sulla sicurezza	-	Commissionare una ricerca per individuare possibili modifiche alle norme attuali finalizzate a migliorare la sicurezza degli utenti 2-Ruote a motore e valutarne l'impatto sulla sicurezza	MIMS	II
	LSS21	Ridurre le alte velocità che producono effetti più importanti in caso di incidente, attraverso interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i>	Violazioni delle regole di circolazione stradale. Meccanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i> in ambito extraurbano nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitana, Province	++
	LSS22	Aumentare la consapevolezza degli altri utenti della strada circa le caratteristiche e le dinamiche delle 2-Ruote a motore	Caratteristiche del traffico	Avviare un programma sperimentale in cooperazione con le autoscuole per sensibilizzare i futuri automobilisti	MIMS, Associazioni autoscuole	+
	LSS23	Favorire la circolazione di veicoli più sicuri per le utenze vulnerabili attraverso disposizioni per la diffusione di veicoli con maggiori dotazioni di sicurezza in caso di impatto con conducenti delle 2-Ruote a motore	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Avviare in cooperazione con ANCM, ANFIA e UNRAE un programma per promuovere i modelli di veicoli con dotazioni più sicure in caso di impatto con 2-Ruote a motore	MIMS	+
	LSS24	Favorire la circolazione di motocicli più sicuri, attraverso disposizioni per la diffusione di sistemi di sicurezza e assistenza alla guida, che minimizzano le situazioni di pericolo.	Caratteristiche progettuali dei veicoli.	Avviare in cooperazione con ANCM un programma per promuovere i modelli di motocicli con dotazioni più sicure	MIMS	+
LSS25	Contrastare i comportamenti a rischio quali lo scarso utilizzo dei sistemi di protezione, l'eccesso di velocità e l'abuso di alcol e droghe alla guida, l'assunzione di rischio, intervenendo sulla formazione	Assunzione di rischio. Dispositivi di protezione. Violazioni delle regole di circolazione. Distrazione e disattenzione	Promuovere i Corsi di Guida Sicura Avanzata per neopatentati e trasgressori. Avviare una consultazione sulla certificazione e formazione degli istruttori incentrata sugli aspetti di sicurezza stradale	MIMS, Centri di guida sicura	+	

Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
	LSS26	Contrastare i comportamenti a rischio quali lo scarso utilizzo dei sistemi di protezione, l'eccesso di velocità e l'abuso di alcol e droghe alla guida, intervenendo sulle norme e la loro applicazione	Violazioni delle regole di circolazione. Distrazione e disattenzione. Dispositivi di protezione	Cooperare con le forze di Polizia per definire una strategia comune per il controllo e la repressione dei comportamenti a rischio dei motociclisti	MIMS, MINT	II
	LSS27	Responsabilizzare i conducenti di veicoli e gli utenti delle 2-Ruote a motore affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso campagne di sensibilizzazione	Fattori comportamentali. Dispositivi di protezione. Condizioni meteo avverse. Caratteristiche del traffico. Fattori legati all'infrastruttura	Cooperare con FMI e ANCM per definire i contenuti e caratteristiche di una campagna di sensibilizzazione periodica. Commissionare una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza delle 2-Ruote a motore. Introdurre contributi per l'acquisto di dispositivi di protezione passiva per i motociclisti	MIMS	+
	LSS28	Sensibilizzare i proprietari o gestori della strada sugli effetti della carenza di manutenzione dell'infrastruttura, sull'importanza della manutenzione programmata e dell'installazione delle barriere c.d. "salva motociclisti"	Fattori legati all'infrastruttura	Commissionare uno studio sugli effetti della carenza di manutenzione programmata dell'infrastruttura con indicazione di buone pratiche e sua promozione. Incentivare e Monitorare l'attuazione del D.M. 1° aprile 2019	MIMS	II
Ciclisti	LSS29	Disciplinare i flussi veicolari, ove le differenze di velocità sono rilevanti, attraverso l'introduzione di piste e corsie ciclabili	Caratteristiche del traffico; Fattori legati all'infrastruttura	Realizzare corsie e piste ciclabili nell'ambito dei Programmi di attuazione per sviluppare ed estendere quanto già previsto dal PNRR e da altri piani di settore (PSNMS, PGMC, PUMS)	Comuni, Città metropolitana, Province	++
	LSS30	Rendere più sicure le intersezioni per i ciclisti attraverso opportuni interventi alle intersezioni a raso	Caratteristiche del traffico. Fattori legati all'infrastruttura	Realizzare interventi di messa in sicurezza delle intersezioni stradali per i ciclisti a valle di ispezione di sicurezza nell'ambito dei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitana, Province	++
	LSS31	Ridurre le differenze di velocità attraverso interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i>	Meccanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità (zone 30 etc) ed <i>enforcement</i> nei Programmi di attuazione, tenendo conto delle indicazioni dei <i>Mobility Manager</i> d'area, nei punti ove i ciclisti non sono protetti	Comuni, Città metropolitana, Province	+++
	LSS32	Aumentare la visibilità e la protezione dei ciclisti, attraverso misure volte al miglioramento della visibilità e dell'illuminazione	Fattori legati all'infrastruttura	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili nei Programmi di attuazione, tenendo conto delle indicazioni dei <i>Mobility Manager</i> d'area	Comuni, Città metropolitana, Province	++

Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
	LSS33	Sensibilizzare gli automobilisti e i conducenti di mezzi pesanti all'acquisto di veicoli con dotazioni di sicurezza per le utenze vulnerabili e a un comportamento più attento nei confronti dei ciclisti	Meccanismo di lesione; Caratteristiche progettuali dei veicoli	Avviare in cooperazione con le associazioni di categoria (es. FIAB) un programma per promuovere i modelli di veicoli con dotazioni più sicure in caso di impatto con ciclisti	MIMS	+
	LSS34	Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza dei ciclisti (ad esempio per una maggiore visibilità e per l'utilizzo obbligatorio dei sistemi di protezione), attraverso studi di impatto sulla sicurezza	Fattori comportamentali come l'uso dei dispositivi di protezione	Commissionare una ricerca per individuare possibili modifiche alle norme attuali finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti e valutarne l'impatto sulla sicurezza	MIMS	II
	LSS35	Favorire l'uso dei dispositivi di protezione per i ciclisti attraverso disposizioni per la loro diffusione	Uso dei dispositivi di protezione	Introduzione di contributi per l'acquisto di dispositivi di protezione per i ciclisti	MIMS	++
	LSS36	LSS36: Responsabilizzare i conducenti di veicoli e i ciclisti affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso campagne di sensibilizzazione	Fattori comportamentali. Violazioni delle regole di circolazione stradale. Distrazione e disattenzione	Commissionare una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza dei ciclisti	MIMS	+
	LSS37	Contrastare i comportamenti dei conducenti dei veicoli e dei ciclisti	Violazioni delle regole di circolazione stradale. Distrazione e disattenzione	Cooperare con le forze di Polizia per definire una strategia comune per il controllo e la repressione dei comportamenti a rischio dei conducenti dei veicoli e dei ciclisti	MIMS, MINT	II
Pedoni	LSS38	Migliorare le caratteristiche dell'infrastruttura, al fine di rimuovere quei fattori che possono aumentare il rischio di incidente e/o di infortunio in ambito urbano	Fattori legati all'infrastruttura. Caratteristiche del traffico	Realizzare interventi di gestione delle velocità (zone 30, ecc.) ed enforcement nei Programmi di attuazione, tenendo conto delle indicazioni dei Mobility Manager d'area, nelle aree dove traffico pedonale non è sufficientemente protetto	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS39	Aumentare la visibilità dei pedoni a bordo strada e in attraversamento con interventi sulla segnaletica, sulle condizioni di visibilità e di illuminazione	Fattori legati all'infrastruttura. Condizioni meteo avverse	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali nei Programmi di attuazione. Avviare una sperimentazione con segnaletica verticale ad alta percezione e visibilità per passaggi pedonali in corrispondenza di zone scuola / ospedali / centri commerciali	Comuni, Città metropolitane, Province, MIMS	++
	LSS40	Ridurre differenze di velocità tra i pedoni e le altre utenze attraverso interventi di gestione delle velocità ed enforcement	Meccanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità ed enforcement, tenendo conto delle indicazioni dei Mobility Manager d'area, nelle aree dove traffico pedonale non è sufficientemente protetto nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	+++

Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
	LSS41	Favorire la circolazione di veicoli più sicuri per le utenze vulnerabili, dotati ad esempio di sistemi di protezione attiva dei pedoni o di frenata automatica di emergenza, attraverso opportune disposizioni per la loro diffusione	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Introduzione di contributi per l'acquisto di veicoli più sicuri per le utenze vulnerabili	MIMS	+
	LSS42	Responsabilizzare i pedoni affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni e sensibilizzare le altre utenze alla vulnerabilità dei pedoni attraverso opportune campagne di sensibilizzazione	Distrazione e disattenzione. Violazione delle regole di circolazione stradale	Commissionare una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza dei pedoni	MIMS	+
	LSS43	Migliorare la sicurezza dei cantieri stradali	Condizioni di sicurezza dei cantieri stradali	Commissionare uno studio sulla sicurezza dei cantieri stradali, individuare le buone pratiche e procedere a una revisione della normativa specifica (es: segnaletica di cantiere)	MIMS, MINT	II
	LSS44	Migliorare la sicurezza dei cantieri stradali	Condizioni di sicurezza dei cantieri stradali	Campagne specifiche di sensibilizzazione dei conducenti sul comportamento da tenere in prossimità dei cantieri stradali	Enti proprietari e Concessionari stradali e autostradali, MINT, MIMS	++

Fonte: Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) - 2030 - Piano Regionale dei Trasporti Piano Attuativo 2021 - 2030

### 3.2.17 LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE- - (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) è stata impostata in occasione del ciclo di programmazione coesione 2014-2020 allo scopo di offrire una cornice strategica per il sostegno e lo sviluppo di aree non urbane in declino o a rischio demografico, ma il cui presidio attivo di comunità è cruciale per la tenuta complessiva del territorio sotto il profilo idrogeologico, paesaggistico e dell'identità culturale.

#### La mappatura

Al fine di dotare la SNAI di uno strumento utile alla sua applicazione, è stata definita anche una modalità operativa di identificazione dei territori di attenzione collegata alla loro perifericità relativa rispetto ai centri urbanizzati di offerta integrata di servizi essenziali. Infatti, maggiore è il livello di perifericità dei territori rispetto a tali centri, più complessa è la fruizione di servizi e peggiore può essere la qualità della vita. Tale condizione può indurre o contribuire a fenomeni di spopolamento e determinare condizioni disabilitanti lo sviluppo.

La Mappa delle Aree interne è uno strumento che guarda all'intero territorio italiano nella sua articolazione a livello comunale, identifica i Comuni con un'offerta congiunta di tre tipologie di servizio (salute, istruzione e mobilità) denominati Poli/Poli intercomunali e rappresenta tutti gli altri Comuni in base alla loro distanza da questi (in termini di tempi effettivi di percorrenza stradale), classificandoli in quattro fasce a crescente distanza relativa (Cintura, Intermedi, Periferici, Ultraperiferici) e, quindi, con un potenziale maggior disagio nella fruizione di servizi.

La prima Mappa delle Aree interne è stata approvata congiuntamente all'Accordo di Partenariato 2014-2020 oggetto di prima decisione comunitaria a ottobre 2014 e ha accompagnato l'implementazione del-la SNAI nelle misure collegate a quel ciclo di programmazione, ancora in attuazione. Nella convenzione interpretativa proposta dall'AdP 14-20 le Aree interne sono l'intero insieme dei Comuni Intermedi, Periferici e Ultraperiferici, sebbene lo stesso AdP segnali che le aree target di intervento prioritarie siano costituite dai Comuni Periferici e Ultraperiferici, anche perché è evidente che nel segmento dei Comuni Intermedi, per costruzione analitica, vi sono situazioni miste

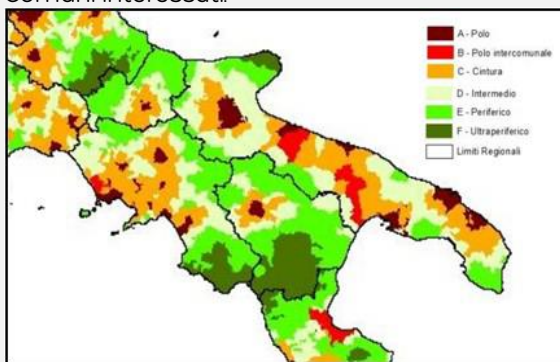


Per il ciclo di programmazione coesione 2021-2027, che ha ribadito il ruolo della SNAI quale principale inquadramento strategico di riferimento per il sostegno alle aree non urbane anche nella relativa propo-sta di nuovo Accordo di Partenariato, si è proceduto a un aggiornamento della Mappa mantenendo fermi gli aspetti di metodo fondamentali della prima mappatura, ma considerando dati di base sulla presenza dei servizi aggiornati a fine 2019 e tecniche di calcolo delle distanze più evolute/precise.

Rispetto alla precedente Mappa 2014, nell'elaborazione dei dati 2020 si nota una riduzione dei Comuni 'polo' o appartenenti a Poli intercomunali, che passano da 339 a 241, per una popolazione di 22.046.887 abitanti (circa 2,2 milioni rispetto al 2014). Questo calo è frutto di una distribuzione dei servizi sul territorio meno omogenea, ma anche di un'analisi più approfondita rispetto a quella precedente.

Di contro, aumentano i Comuni di 'cintura' (fino a 27,7 minuti di distanza dal 'polo'). Il dato più preoccupante riguarda però la crescita dei cittadini appartenenti a Comuni 'periferici' e 'ultra-periferici', che risultano cioè distanti anche più di un'ora di strada dai centri che forniscono i servizi essenziali.

Complessivamente, la popolazione che vive nelle aree interne è aumentata quindi di oltre 2,2 milioni. Ciò non può far pensare però a una crescita demografica in queste aree, che invece continuano a subire un processo di spopolamento, bensì a un loro allargamento anche a nuovi territori, come testimonia anche il numero dei Comuni interessati.



Con riferimento alla **Regione Puglia** si riportano di seguito gli estratti delle mappe delle Aree Interne nonché le tabelle di distribuzione della popolazione per fasce, presenti nel documento "Aggiornamento 2020 della mappa delle Aree Interne" del 14 febbraio 2022 redatto dal NUVAP (Nucleo di Valutazione e Analisi per la Programmazione) del Di-partimento per le Politiche di Coesione.

Il comune di Ginosola rientra tra i comuni intermedi D - (tempo di accesso al polo di Riferimento compreso tra 40 e 75 minuti).

Puglia		
Numero comuni		
Classificazione AI	2014	2020
A - Polo	14	6
B - Polo intercomunale	7	6
C - Cintura	97	97
D - Intermedio	78	90
E - Periferico	56	52
F - Ultraperiferico	5	6
<b>Totale</b>	<b>257</b>	<b>257</b>

Popolazione 2020		
Classificazione AI	2014	2020
A - Polo	1.339.244	926.903
B - Polo intercomunale	149.691	230.777
C - Cintura	1.438.436	1.336.262
D - Intermedio	717.055	1.013.336
E - Periferico	248.355	393.305
F - Ultraperiferico	40.996	33.194
<b>Totale</b>	<b>3.933.777</b>	<b>3.933.777</b>

### Programmazione delle SNAI 2021 - 2027

In continuità con quanto sperimentato nel ciclo 2014-2020, la SNAI 2021-2027 proseguirà nel **potenziare i servizi di cittadinanza** e nel **promuovere iniziative per lo sviluppo economico e l'occupazione** delle aree interne selezionate. Gli interventi saranno sostenuti dai Fondi strutturali europei della programmazione 2021-2027, ma anche da risorse nazionali legate principalmente al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.

Gli interventi procederanno lungo due direttive:

- ✓ la **continuità** con gli interventi già avviati;
- ✓ l'**allargamento** della Strategia, attraverso l'ingresso di nuove aree e la promozione di misure a sostegno delle aree interne nel loro insieme o di singoli Comuni.

È stata già avviata la procedura per individuare le aree che entreranno a far parte della programmazione 2021-2027, sulla base di quanto definito nella proposta italiana di Accordo di Partenariato, e a partire dalla classificazione dei Comuni individuata nella nuova mappa 2021-2027.

Le Regioni possono decidere di confermare la presenza delle rispettive aree già presenti nella SNAI 2014-2020 anche nella nuova programmazione (in limitati casi specifici, anche con la possibilità dell'allargamento a ulteriori Comuni), oltre a proporre l'ingresso di nuove aree. Sulla base del dossier di candidatura, il Dipartimento per le Politiche di Coesione verifica la coerenza delle caratteristiche dell'area con i criteri predefiniti:

- ✓ prevalenza nella mappa 2021-2027 di Comuni periferici e ultraperiferici;
- ✓ esistenza un'identità storico-sociale e/o di un sistema geomorfologico (valle, ecc.) definiti e riconoscibili;
- ✓ difficoltà sul piano demografico, con rischi sistemici di spopolamento;
- ✓ organizzazione dei servizi essenziali (es.: frammentazione dei plessi scolastici, inadeguata organizzazione della sanità territoriale, natura particolarmente interna dell'area, ecc.);
- ✓ volontà e attitudine delle amministrazioni locali a lavorare in-sieme e perseguire un obiettivo di associazionismo;
- ✓ dimensione dell'area (ai fini della valutazione, è considerata critica la presenza di un numero elevato di Comuni o di abitanti, ma anche la presenza di diverse province di riferimento).

Le risorse nazionali destinate al rafforzamento e all'ampliamento della SNAI ammontano attualmente a **310 milioni di euro**. Esse saranno così suddivise:

300.000 euro a ciascuna delle aree della precedente programmazione, per un totale di 21,6 milioni di euro;

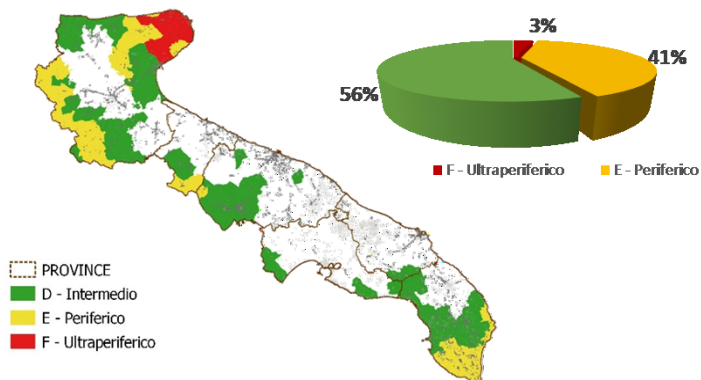
- ✓ 4 milioni di euro a ogni nuova area che farà il proprio ingresso nella SNAI 2021-2027, fino a un totale di 172 milioni di euro;
- ✓ 11,4 milioni di euro sono riservati al progetto speciale 'Isole minori';
- ✓ 100 milioni sono stati destinati alla prevenzione e al contrasto degli incendi;
- ✓ 5 milioni per assistenza tecnica.

A queste risorse, si sommano quelle previste dal PNRR e dal Piano complementare:

- ✓ **350 milioni di euro (300 milioni dal Piano complementare, incrementati di ulteriori 50 milioni di fondi nazionali dalla Legge di Bilancio 2022) per la sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade;**
- ✓ 500 milioni di euro per il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture sociali di comunità.

### Le Aree Interne in Puglia

#### Classificazione Aree interne secondo i livelli di perifericità - Puglia



In Puglia, secondo la classificazione proposta dal DPS, 139 comuni risultano essere area interna, il 56% dei quali appartiene al livello Intermedio (tempo di accesso al polo di Riferimento compreso tra 40 e 75 minuti).

L'approfondimento al caso pugliese relativo alle qualità che i servizi di trasporto devono garantire in tali aree interne, suggerisce di indagare la "storia demografica" dei comuni così definiti. Al 2019 i pugliesi residenti nelle aree interne risultano essere in totale 1.035.033.

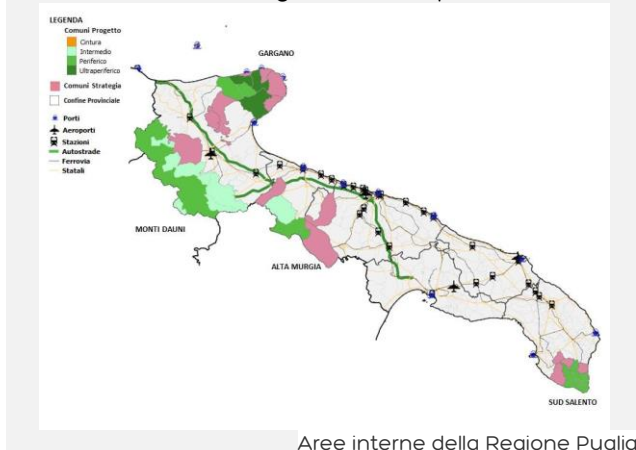
Dall'analisi delle variazioni di popolazione tra la data dell'ultimo censimento (2011) e il 2019 dei comuni classificati come aree interne si apprezza una generale flessione dei residenti, con evidenti ripercussioni sul "potenziale generativo" rispetto alla domanda di trasporto.

Le variazioni più significative in negativo della popolazione si registrano nella provincia di Foggia, dove si sono verificati decrementi che superano il 20%, e nella provincia di Lecce, dove si sono registrati valori inferiori il 40% rispetto ai dati del 2011.

Approfondendo il dato relativo all'invecchiamento demografico per gli stessi comuni, si apprezza che la quota di popolazione appartenente alla fascia d'età over 65 ha subito un incremento generale rispetto al 2011.

Tale circostanza rafforza la considerazione inerente la flessione del potere generativo delle aree interne poiché la crescita dell'indice di invecchiamento determina una conseguente contrazione della domanda di mobilità sistemica (gli over 65 è ragionevole che non domandino servizi di trasporto sistematici-pendolari).

Nell'immagine che segue sono rappresentate le 4 Aree interne della Regione Puglia così come individuate nell'ambito della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI): Monti Dauni, Sud Salento, Gargano e Murgia.



Aree Interne	N. Comuni	D - Intermedio	E - Periferico	F - Ultraperiferico
Alta Murgia	3	1	2	
Gargano	5		2	3
Monti Dauni	29	8	21	
Sud Salento	13		13	
<b>Totale complessivo</b>	<b>50</b>	<b>9</b>	<b>38</b>	<b>3</b>

Classificazione Aree interne secondo la SNAI - Puglia (Fonte: DPS, Dipartimento Per lo Sviluppo e la Coesione Economica).

Per contrastare la marginalizzazione di queste aree e il loro spopolamento è necessario accrescerne l'accessibilità ai servizi di base e a quelli di eccellenza del Welfare e del lavoro, nonché verso i principali poli attrattori di rango sovracomunale perseguendo un'integrazione verticale tra assetto infrastrutturale e servizi di trasporto a livello locale.

Nella tabella seguente sono riportati sinteticamente i risultati attesi e le azioni definite nei Documenti riguardanti le strategie previste da ciascuna delle quattro Aree Interne Pugliesi (sito Agenzia Nazionale di Coesione <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/regione-puglia/>).

Sono altresì in corso di redazione i PUMS di area vasta delle 4 Aree interne finanziati con risorse regionali a titolo sperimentale. E' indispensabile che, per apportare i contributi attesi in termini di miglioramento della mobilità interna e di scambio con il territorio regionale, tali PUMS si possano raccordare in maniera strutturale con le previsioni del Piano Attuativo.

Aree Interne	RISULTATI ATTESI	AZIONI
Monti Dauni (Accordo di programma quadro Regione Puglia, Aprile 2019)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miglioramento della mobilità interna all'Area</li> <li>Miglioramento della Accessibilità viaria all'Area</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppare un sistema di trasporto sostenibile intercomunale e verso l'esterno (Centri di servizio) di tipo misto pubblico/privato, attraverso la sperimentazione di servizi a chiamata, bus dedicati, taxibus, per attività scolastiche ed extra scolastiche, servizi di welfare e sanitari, culturali e sportivi. Occorre quindi sviluppare soluzioni flessibili, integrate, on demand, sostenibili socialmente ed economicamente, e con basso impatto ambientale: piccoli mezzi a metano, car sharing, car pooling, pedibus, bike sharing a pedalata assistita.</li> <li>Promuovere interventi di sistemazione e potenziamento delle infrastrutture viarie, sia interne all'Area che di accesso alla stessa (provinciali e regionali). La proposta parte dalla nuova sensibilità manifestata dal PRT 2015-2019 che valorizza l'accessibilità nelle aree interne.</li> </ul>
Alta Murgia (Strategia d'Area Approvata., Ottobre 2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il miglioramento della mobilità grazie all'offerta di un servizio di trasporto pubblico locale flessibile in funzione della domanda, anche con riguardo alle esigenze delle fasce deboli della popolazione, nonché attraverso la realizzazione di infrastrutture per la mobilità dolce.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppo di servizi di trasporto pubblico locale flessibili (Studio sulla mobilità, Servizio di trasporto a chiamata, Taxi Sociale, Acquisto minibus)</li> <li>Realizzazione di infrastrutture per la mobilità "dolce" (Pista ciclabile urbana a Poggiorsini, Percorso escursionistico mountain bike Spinazzola-Cave di Bauxite, Percorso escursionistico ciclabile Grotte di San Michele - Santuario della Madonna del Sabato)</li> </ul>
Sud Salento (Accordo di programma quadro Regione Puglia, Maggio 2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sperimentazione del nuovo sistema di trasporto a domanda (TAD), la rete del trasporto collettivo su gomma basata sia su servizi di linea ad orario che su servizi flessibili</li> <li>l'integrazione del sistema TAD nel piano di bacino provinciale del TPL, incluso il programma di riqualificazione della rete del trasporto ferroviario previsto da Ferrovie Sud Est e la realizzazione dell'hub territoriale di Tricase come punto di snodo</li> <li>miglioramento della viabilità dei centri urbani e di accessibilità al trasporto intermodale, attraverso la ristrutturazione infrastrutturale delle strade di accesso ai borghi storici, alle stazioni delle Ferrovie Sud Est e alle nuove fermate del trasporto collettivo flessibile a domanda (TAD), rivalutando le potenzialità del reticolo delle correlazioni urbane, delle aree delle stazioni FSE, dei luoghi di interscambio, in diretta connessione con la creazione di zone pedonali e percorsi ciclabili secondo un modello d'intervento territoriale della "città diffusa"</li> </ul>
Gargano (Strategia d'Area Approvata., Agosto 2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di uno studio sulla mobilità dell'Area</li> <li>Trasporto inclusivo di comunità: bus bianco</li> <li>taxi sociale</li> <li>Trasporto inclusivo di comunità: acquisto mezzi</li> </ul>

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>71 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 3.2.18 LE LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE - SETTORE FERROVIARIO -- (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

In data 26 marzo 2019 e in data 4 aprile 2019 rispettivamente per il MIMS e per la BEI (Banca Europea degli Investimenti), le due istituzioni hanno siglato un Protocollo di collaborazione che ha previsto la costituzione di tavoli tecnici per due settori specifici (ferroviario e stradale), con l'obiettivo di declinare le "Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche", emanate con il Decreto del MIMS del 2017 n.300 e che avevano carattere generale, in quanto applicabili a tutti i settori di competenza del MIMS, fornendo delle precisazioni metodologiche relativamente ai settori individuati. Nel corso del 2021, anche in relazione al processo di selezione e valutazione degli investimenti e delle riforme incluse nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e in coerenza con il Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il Meccanismo di Ripresa e Resilienza, è emersa l'esigenza di integrare il Vademecum con i criteri per determinare la dimensione di sostenibilità, in chiave economica, sociale ambientale e di governance degli investimenti.

Il Vademecum identifica una serie di criteri e dimensioni rilevanti per la definizione del contributo in termini di sostenibilità sociale e di governance dell'opera, in linea con gli standard europei e internazionali.

Indica nuovi parametri unitari per quanto riguarda la monetizzazione dei risparmi di tempo e delle esternalità del trasporto, e suggerisce inoltre di non applicare i fattori di conversione dai costi finanziari a quelli economici laddove essi non siano calcolabili con specificità relativa ai progetti oggetto di analisi.

L'obiettivo principale del Vademecum è quello di fornire indicazioni pratiche di orientamento sia ai soggetti proponenti e attuatori in fase di preparazione dei progetti di fattibilità sia alle competenti strutture del MIMS (DG e STM) al fine garantire un quadro metodologico e quantitativo utile per determinare l'ammissibilità delle proposte ai finanziamenti pubblici.

### 3.2.19 IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il Piano Strategico Nazionale, approvato con il DPCM 30 aprile 2019, previsto dall'art. 1 commi 613-615 della legge di bilancio 2017, ha lo scopo di fornire linee di indirizzo di medio periodo alle regioni e agli enti locali, a supporto delle attività di programmazione del settore, e alle Aziende del TPL e all'industria della filiera di riferimento, a supporto delle scelte strategiche in relazione alle diverse opzioni tecnologiche. Ciò al fine di ottimizzare l'uso delle consistenti risorse finanziarie messe a disposizione per il rinnovo del parco mezzi, anche in un'ottica di progressivo sviluppo delle flotte ad alimentazione alternativa, in coerenza con quanto previsto dalla Direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI o AFID Alternative Fuels Infrastructure Directive), recepita in Italia dal D.Lgs. 257/2016.

La dotazione finanziaria prevista ha un orizzonte temporale al 2033, per un impegno statale complessivo di 3,7 miliardi di euro per nuovi mezzi e relative infrastrutture di supporto, nonché quasi 2 milioni di euro per studi e ricerche e 100 milioni di euro per il sostegno alla filiera produttiva.

Contribuiscono al rinnovo del parco mezzi anche le risorse MIT già ripartite pari a 502,4 milioni di euro (352,4 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016, di cui al D.M. 345/2016 e 150 milioni di euro per il triennio 2017-2019, di cui al D.M. 25/2017) alle quali vanno sommate le risorse stanziata a valere sul PO MIT (FSC), pari a 200 milioni di euro. Se si considera anche il cofinanziamento regionale si arriva a circa 1.240 milioni di euro.

Il PO MIT è stato rifinanziato con due Addendum (approvati rispettivamente il 22 dicembre 2017 e il 28 febbraio 2018) per un importo complessivo, sull'Asse tematico F, di 515,786 milioni di euro. Questi ultimi finanziamenti sono destinati al rinnovo del materiale rotabile per tutte le modalità di TPL. Ulteriori acquisti di autobus sono previsti con i Patti territoriali (Fondi FSC) e con il PON Metro e POR Fesr (Fondi SIE).


Infine, nella legge di bilancio 2018 sono previste ulteriori risorse per l'acquisto di autobus a valere sul Fondo investimenti dal 2018 al 2025. Il Piano rappresenta l'esito del lavoro di un tavolo interministeriale (MEF, MIT, MISE, MATTM MS9) che ha raccolto esperienze, analisi e suggerimenti da parte degli interlocutori istituzionali e dei principali stakeholders.

Il Piano fornisce indirizzi di carattere strategico alle Aziende del TPL ed all'industria della filiera di riferimento in una prospettiva di medio/lungo periodo e prevede un processo partecipativo e di raccolta di esperienze e suggerimenti da parte dei principali stakeholder del sistema a livello istituzionale, del tessuto imprenditoriale e dei cittadini. Un Piano che:

- contestualizzi il rinnovo del parco autobus del TPL, nell'ambito del più ampio tema della Mobilità sostenibile, anche alla luce degli indirizzi strategici e dei vincoli europei su mobilità, energia e ambiente;
- ricostruisca il quadro di riferimento in termini di impegni assunti dall'Italia in materia di sostenibilità urbana e di qualità dell'aria;
- individui alcuni principali drivers della domanda di TPL da parte degli utenti;
- definisca lo stato dell'arte del settore in termini di caratteristiche del parco circolante e degli operatori;
- definisca lo stato delle tecnologie per fonti di alimentazione alternative e lo stato della filiera produttiva in Italia.

Il Piano consente l'avvio dell'utilizzo delle risorse con l'obiettivo di:

<sup>9</sup> Ministero per il Sud, ex Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>72 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- a) **migliorare qualitativamente e rapidamente il parco veicoli**, attraverso la sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti ed energivori, facendo in modo di soddisfare al meglio le esigenze di spostamento della collettività;
- b) **migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed il particolato**, tenendo conto anche di quanto definito nella normativa europea, assumendo benchmark di riferimento che considerino anche la situazione (esperienze, prospettive e modalità di implementazione) di altri paesi;
- c) **sostenere una coerente politica di infrastrutturazione**, dei centri di stoccaggio gas e di ricarica elettrica, soprattutto nei primi anni di applicazione del piano, al fine di permettere una maggiore diffusione degli autobus a energia alternativa.

Oltre agli aspetti legati all'attuazione della normativa europea e nazionale, nella predisposizione del Piano si è considerato che i grandi centri urbani sono i luoghi in cui, tendenzialmente, si concentrano le principali problematiche legate alla congestione da traffico e agli alti tassi di inquinamento dell'aria e, sebbene il trasporto pubblico locale su gomma non sia la principale causa dell'inquinamento, il rinnovo dei mezzi può contribuire al miglioramento della qualità dell'aria degli stessi. Da ciò ne è derivata l'urgenza della **sostituzione dei mezzi più obsoleti** così da perseguire il necessario, rapido rinnovo della flotta.

Nei finanziamenti a diretta gestione regionale, le risorse sono state assegnate alle **Regioni**, sulla base dei parametri di numero di residenti, numero di passeggeri trasportati, numero di mezzi circolanti, livello di inquinamento medio del territorio regionale, quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi, livello di investimenti per materiale rotabile sostenibile con fondi regionali.

La rilevanza del tema ambientale è centrale, anche in considerazione a:

- l'obiettivo comunitario vincolante di ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra nel territorio dell'UE di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990, che riguarda il futuro ma che necessita dell'implementazione, sin d'ora, di una serie di interventi per non dover successivamente incorrere in sanzioni;
- il deferimento dell'Italia alla Corte di giustizia europea per la ripetuta violazione dei limiti previsti dalla direttiva 2008/50/CE con riferimento al PM10 (procedura avviata nel 2014), nonché la procedura di infrazione in corso, avviata nel 2015, per il superamento dei limiti previsti dalla stessa direttiva per il biossido di azoto (NO2). Tale procedura potrebbe comportare anche sanzioni pecuniarie per il nostro Paese.

In attuazione di quanto previsto dalla legge di bilancio 2017, è stata sottoscritta una convenzione tra MISE, MIT e INVITALIA (approvata con decreto MIT n°272 del 17/10/2018) che consentirà di effettuare ulteriori studi e ricerche sull'evoluzione tecnologica delle diverse modalità di trazione dei veicoli e di accompagnare l'implementazione del Piano, nonché il monitoraggio dei relativi effetti.

### 3.2.20 PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PGMC)

È stato approvato il 3 agosto 2022 dal ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) il primo Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024, una programmazione di lungo periodo per sviluppare e potenziare i sistemi di mobilità ciclistica urbana e interurbana, in linea con le indicazioni europee. Il Piano prevede un finanziamento, già assegnato, pari a 943 milioni di euro, su un valore complessivo di circa 1,2 miliardi.

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) è emanato secondo quanto previsto dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 " *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica* ".

Il Piano è stato approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), sentiti il Ministro della transizione ecologica (MITE), il Ministro della cultura (MIC), il Ministro del turismo (MITUR), previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.


Il Piano è parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ed è finalizzato a realizzare il " *Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC)* ". Il Piano ha durata triennale ed è articolato con riferimento a due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica: ambito urbano e metropolitano, e ambito extra-urbano (Provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo).

La finalità del Piano è quella di rendere, ad ogni livello, la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile per l'Italia, con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico.

Più in generale, l'obiettivo è quello di realizzare:

- ✓ sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici, alle pandemie e ad altri disastri;
- ✓ trasporti efficienti, puliti, sicuri, silenziosi a zero emissioni nette, in attuazione di politiche ed azioni per una mobilità sana, attiva e più sicura;
- ✓ un processo di inclusione sociale che garantisca l'accesso alla mobilità e ai trasporti;



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>73 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ investimenti che possano utilizzare la digitalizzazione dei servizi di trasporto e mobilità;
  - ✓ infrastrutture a supporto della mobilità sostenibile; un trasporto pubblico locale integrato;
  - ✓ un uso più equo dello spazio pubblico.
- Per conseguire tali obiettivi è indispensabile:
- ✓ **definire una strategia nazionale**, definendo indirizzi, obiettivi e modalità di intervento negli ambiti urbani ed extraurbani per realizzare quella discontinuità che possa finalmente creare anche nel nostro Paese un diverso modello di mobilità integrata, multimodale e sostenibile, di cui la ciclabilità sia pilastro insieme al trasporto pubblico, alla sharing mobility e alla pedonalità, in coerenza anche con la recente Comunicazione della Commissione europea COM(2021) 811 che definisce "The New EU Urban Mobility Framework;
  - ✓ **promuovere un cambio di mentalità sull'uso del mezzo a due ruote**, sviluppando ogni sforzo affinché si affermi un cambio di paradigma della mobilità a partire dagli studenti delle scuole di primo grado arrivando in maniera trasversale a tutti gli strati della popolazione fino a giungere fino agli operatori economici. L'obiettivo è che la bicicletta acquisisca piena dignità di mezzo di trasporto, non solo ecologico e salutare, ma anche conveniente, efficiente e sicuro per gli spostamenti delle persone e delle merci. Un modello da attuare soprattutto nelle città, per farne un driver di sviluppo della mobilità locale sostenibile e del turismo nazionale e locale, nonché un fattore economico rilevante per la produzione di beni e servizi green in Italia, anche in una logica di **reshoring industriale**;
  - ✓ **realizzare un effettivo shift modale** all'interno delle città tra l'automobile e la bicicletta, dando priorità all'utilizzo sistematico della bicicletta come forma di mobilità quotidiana da agevolare rispetto all'uso individuale del mezzo privato a motore, perseguendo strategicamente l'aumento della quota modale di spostamenti su due ruote. A questo scopo occorre promuovere una integrazione tra nodi di scambio, sviluppando la prospettiva "ferro gomma" e lo scambio "ferro bici" in particolare nelle stazioni e luoghi di collegamento, connettendo i principali poli di attrazione di traffico (scuola, poli ospedalieri, università, aree commerciali/produktive, ecc.) alle attestazioni delle reti metropolitane e tranviarie e della infrastruttura ferroviaria nazionale e locale, consapevoli che in molte aree e città medie la stazione ferroviaria è al centro della mobilità urbana;
  - ✓ **definire regole chiare di convivenza sulle strade**, per consentire lo sviluppo dell'uso della bicicletta, liberare spazio in favore della mobilità ciclistica, per costruire, dove necessario, percorsi dedicati ai mezzi a due ruote ma, soprattutto **definendo modelli coabitazione tra gli utenti della strada**. In quest'ottica è rilevante promuovere interventi integrati: un abbassamento della velocità veicolare e, contestualmente, un uso condiviso, in sicurezza, delle strade da parte di tutte le utenze. Il modello da perseguire è quello della compatibilità urbana finalizzato al supporto di politiche di ridefinizione efficiente dei "perimetri d'uso" e di comportamento viario. A tal fine va promossa la transizione verso il modello della condivisione della strada favorendo, in coerenza con quanto già previsto in materia di riduzione della velocità in ambito urbano dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030, la realizzazione di città 30 km/h e il processo di redistribuzione più democratica ed equa dello spazio pubblico tra tutti gli utenti, motorizzati e non. Va ripensata, in una logica di effettiva separazione, la coabitazione tra pedoni e biciclette in percorsi promiscui, adottando modelli ormai ampiamente affermati nel resto d'Europa superando la filosofia, sin qui prevalente, dei percorsi ciclopedonali. Ovviamente la questione si applica allo stesso modo sui percorsi extraurbani cicloturistici: in tali contesti debbono essere applicate le stesse modalità di intervento sopra richiamate per garantire la coabitazione di mezzi diversi (attraverso la riduzione della velocità massima consentita a 30 km/h);
  - ✓ **adottare un sistema di politiche integrate relative alle infrastrutture, ai servizi e alla Comunicazione** identificando specifici livelli di responsabilità che, soprattutto a livello locale, supportino attraverso le figure dei *mobility manager* la creazione di un ambiente stradale sicuro e accogliente per la mobilità ciclistica, incentivino investimenti tanto pubblici che privati rivolti all'espansione della rete infrastrutturale ciclabile e al miglioramento delle condizioni di sicurezza su due ruote, promuovendo lo sviluppo dei servizi di supporto alla ciclabilità;
  - ✓ **sviluppare il sistema delle ciclovie turistiche nazionali in connessione agli ecosistemi urbani**, costruendo una filiera completa che consenta un effettivo uso quotidiano del mezzo: sicurezza delle strade, materiale rotabile accessibile per il trasporto dei mezzi a due ruote, supporto alla realizzazione di cicloparcheggi e ciclostazioni, agevolazioni economiche nell'ambito del TPL per favorire l'uso delle due ruote nelle città;
  - ✓ **promuovere il cicloturismo come risorsa per lo sviluppo dei territori**, attraverso azioni di intervento atte alla realizzazione delle grandi ciclovie nazionali. I progetti dovranno sostenere le iniziative turistiche anche a livello locale anche attraverso il coinvolgimento degli Enti del Terzo Settore, degli Organismi Sportivi e di Associazioni e Società sportive, e promuovere servizi connessi al cicloturismo *bike economy* per creare nuove opportunità di sviluppo per il sistema turistico nazionale, disegnando un modello di accesso sostenibile alle realtà locali e alle ricchezze culturali e naturali presenti nel nostro Paese.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>74 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Per realizzare tale trasformazione, gli Enti Locali, così come le Federazioni e comunità degli utenti, gli attori economici e la società civile sono soggetti indispensabili per il processo di definizione e attuazione del Piano che ha l'obiettivo di creare un clima favorevole per lo sviluppo di una forte politica ciclistica nazionale.

### 3.2.21 DECRETO-LEGGE N. 34 DEL 2020 E DECRETO-LEGGE N.76 DEL 2020

Contribuiscono inoltre alla promozione della mobilità ciclistica le disposizioni introdotte dal decreto-legge n. 34 del 2020 che hanno introdotto nel Codice della strada la definizione della cosiddetta "casa avanzata" (individuando per quest'ultima caratteristiche e modalità di realizzazione) e quella di "corsia ciclabile" nonché le disposizioni che estendono alla realizzazione, sistemazione, prolungamento o messa a norma di piste ciclabili le risorse originariamente destinate dal decreto-legge n. 111 del 2019 alle corsie riservate al trasporto collettivo (si vedano per il dettaglio di questi interventi i paragrafi concernenti le Modifiche al Codice della strada e La mobilità sostenibile). Diverse modifiche al Codice della strada introdotte dal decreto-legge n.76 del 2020 sono dirette a rafforzare la sicurezza dei ciclisti nella circolazione.

### 3.2.22 DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 - NUOVO CODICE DELLA STRADA.

il "Nuovo Codice della Strada", approvato con D.Lgs. 285/92 ed entrato in vigore il 1° gennaio 1993. Trattandosi di un Decreto Legislativo, emanato dal Governo sulla base di una legge delega approvata dal Parlamento, le norme contenute in esso hanno valore e forza di legge.

Si suddivide in sette titoli distinti:

- TITOLO I Disposizioni generali
- TITOLO II Della costruzione e tutela delle strade
- TITOLO III Dei veicoli
- TITOLO IV Guida dei veicoli e conduzione degli animali
- TITOLO V Norme di comportamento
- TITOLO VI Degli illeciti previsti dal C.d.s. e delle relative sanzioni
- TITOLO VII Disposizioni finali e transitorie
- il D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 ossia il "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada", inizialmente composto di 408 articoli destinati ad integrare, ovvero a specificare la normativa contenuta nel Codice della Strada

Nel corso degli anni numerose sono state le leggi che, nell'ottica della sicurezza stradale, hanno apportato modifiche alla normativa originaria, introducendo nuove disposizioni.

A seguito del Decreto legge n. 34/2020, introdotto al fine di incentivare la mobilità sostenibile e gli spostamenti con velocipedi e mezzi assimilati, sono state introdotte delle modifiche al codice della strada. In particolare il codice della strada prevede ora la nuova definizione di "casa avanzata" e di corsia ciclabile, da distinguersi rispetto alla pista ciclabile. Con il termine casa avanzata si intende la "linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli" (art. 3, co. 1, n. 7 bis) cod. strada). Si tratta, dunque, di uno spazio esclusivamente pensato per i velocipedi (ad es. biciclette e monopattini) al fine di potersi arrestare in sicurezza, in posizione avanzata rispetto agli altri veicoli. L'art. 182 del codice della strada, aggiungendo il neo comma 9 ter, precisa che la casa avanzata può essere realizzata nelle intersezioni semaforiche, lungo le strade con velocità consentita inferiore a 50 km/h ed è posta ad una distanza di tre metri dalla linea di arresto prevista per gli altri veicoli. La ratio è quella di prevedere una posizione che permetta l'arresto e la ripartenza in sicurezza, rimanendo pienamente visibili agli altri veicoli.

La corsia ciclabile è definita allo stesso decreto legge n. 34/2020 prevede all'art. 232, comma terzo, lettera a) quale parte della carreggiata posta a destra idonea a permettere la circolazione dei velocipedi e delimitata mediante una striscia bianca discontinua.

Si differenzia dalla pista ciclabile in quanto la corsia ciclabile è una parte della carreggiata ordinaria veicolare, destinata all'uso esclusivo dei velocipedi.

### Nuovo codice della strada 2023

L'8 settembre 2023 il Consiglio dei ministri ha dato il via libera alle nuove regole sul Codice della strada 2023. Riunitosi in prima battuta 27 giugno, aveva varato il DDL di partenza sulla sicurezza stradale. L'approvazione definitiva del testo, che avverrà entro il 2023 inasprisce multe e sanzioni a chi viola le norme del codice stradale. Tra le misure inserite: alcol e stupefacenti; multe per chi chatta al cellulare; sospensione patente; regole per monopattini; regole per neopatentati; garanzia per ciclisti; multe per sosta su spazi disabili; dispositivi antiabbandono.

### 3.2.23 IL FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2021-2027-(ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

Il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) è, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione italiana e dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>75 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Costituendo quindi il principale strumento finanziario e programmatico nazionale per le politiche di riequilibrio dei divari territoriali, è normativamente previsto che le risorse FSC devono essere destinate per l'80% alle aree del Mezzogiorno e il 20% a quelle del Centro-Nord.

Il Fondo è destinato al finanziamento di progetti strategici, sia di carattere infrastrutturale sia di carattere immateriale, di rilievo nazionale, interregionale e regionale, aventi natura di grandi progetti o di investimenti articolati in singoli interventi tra loro funzionalmente connessi.

Il FSC ha carattere pluriennale e deve operare in coordinamento e complementarietà funzionale con PNRR e programmazione dei Fondi strutturali, finanziando anche interventi necessari ma non previsti o non possibili con gli altri strumenti. Grazie all'arco temporale più lungo che gli interventi del FSC possono ricoprire, essi possono proseguire - anche dopo la realizzazione del PNRR - la politica di investimento nei settori in cui ancora sussistono fabbisogni da soddisfare e divari territoriali da colmare. Inoltre, il FSC può finanziare anche investimenti in settori non ricompresi nelle missioni del PNRR, non ammissibili a finanziamento o non sufficientemente finanziati dagli altri strumenti di programmazione europei.

Le risorse del FSC 2021-2027 sono impiegate su obiettivi strategici, declinati per 12 aree tematiche: 1. ricerca e innovazione; 2. digitalizzazione; 3. competitività imprese; 4. energia; 5. ambiente e risorse naturali; 6. cultura; 7. **trasporti e mobilità**; 8. riqualificazione urbana; 9. lavoro e occupabilità; 10. sociale e **salute**; **11. istruzione e formazione**; **12. capacità amministrativa**.

Con riferimento alla tematica "Trasporti e mobilità" le priorità poste dal FSC 2021-2027 privilegiano gli ambiti con fabbisogni trasportistici più elevati rispetto alle risorse messe a disposizione da PNRR e Fondi strutturali, soprattutto nell'ottica di ridurre i divari territoriali tra Sud e Centro-Nord. Da qui la scelta di concentrare l'attenzione in particolare su interventi per lo sviluppo delle reti e dei servizi di trasporto di persone e merci in campo stradale, ferroviario, marittimo e aereo, sia con riferimento alle reti TEN-T e alle direttrici e nodi di accesso alle medesime, nonché per la promozione della mobilità regionale e urbana sostenibile e logistica urbana sono i seguenti.

- **SETTORE STRADALE.** Le risorse saranno concentrate sul potenziamento della rete viaria verso le aree interne e fra i principali nodi urbani del Mezzogiorno, oltre che sul miglioramento delle strade all'interno dei nuclei urbani. Gli obiettivi, in particolare, riguardano:
  - l'intensificazione della manutenzione programmata del reticolo stradale, privilegiando soluzioni tecnologicamente avanzate;
  - l'ammmodernamento, l'adeguamento e la messa in sicurezza delle strade di I e II livello del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), anche attraverso interventi innovativi, atti a migliorare la sicurezza e l'esperienza di guida che caratterizzano le soluzioni della "smart road".
- **SETTORE FERROVIARIO.** Mentre il PNRR e i Fondi strutturali europei si concentrano sui segmenti ad alta velocità e di I livello, il Mezzogiorno sconta ancora significativi limiti di accessibilità alle aree interne e ai nodi urbani. In questo contesto, gli obiettivi strategici individuati per il FSC sono:
  - il potenziamento della maglia territoriale della rete ferroviaria, attraverso l'upgrading delle tratte regionali e dei nodi di collegamento con i corridoi TEN-T;
  - il potenziamento strutturale e dei servizi lungo la dorsale ferro-viaria adriatica;
  - il miglioramento della qualità e della sicurezza della circolazione ferroviaria, anche attraverso la digitalizzazione;
  - il rinnovo del parco rotabile circolante con mezzi più sicuri, veloci e a basso impatto ambientale.
- **SETTORE MARITTIMO E LOGISTICA PORTUALE.** Su questo settore si concentreranno nei prossimi anni significativi investimenti rivolti alla conversione green, mentre il FSC si concentrerà sull'integrazione della logistica del Mezzogiorno con il resto del Paese e con il Mediterraneo, con le seguenti finalità:
  - il rafforzamento della vocazione di sviluppo economico sostenibile dei porti maggiori (anche attraverso interventi nelle aree ZES e di connessione con gli hub logistici, gli aeroporti e le aree industriali), volto a sostenere lo sviluppo industriale e dei commerci;
  - il sostegno alla portualità di rango regionale, come volano di sviluppo locale incentrato sulla ripresa dei flussi turistici e sull'integrazione con il tessuto produttivo e logistico retrostante;
  - il sostegno all'intermodalità terra-mare.
- **MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (MUS).** La quota di spostamenti urbani effettuati con i mezzi pubblici rimane al Sud ancora inferiore rispetto al resto del Paese. Inoltre, la pandemia ha incoraggiato fenomeni di rilocalizzazione insediativa, che hanno accresciuto i fabbisogni di trasporti urbani e periurbani. Il FSC si propone quindi i seguenti obiettivi:
  - investimenti strutturali di connettività fisica e di abilitazione dei servizi digitali, secondo il paradigma emergente della Mobility as a Service (MaaS);
  - riqualificazione delle flotte pubbliche in chiave green;
  - potenziamento dell'intermodalità per gli spostamenti extra-urbani e regionali.
- **SETTORE AEROPORTUALE.** Le risorse del FSC sosterranno investimenti per:
  - il potenziamento e riqualificazione dal lato land-side dei nodi aeroportuali del Sud;
  - il potenziamento del settore e delle infrastrutture aerospaziali, per il rafforzamento della progettazione e del trasporto aereo, specie di piccola portata, nonché per l'iniziale elaborazione e la sperimentazione del trasporto spaziale del futuro.

Il FSC può contare su una dotazione attuale pari a circa 58,6 miliardi di euro; rispetto ai 73,5 miliardi di euro stanziati per il ciclo 2021-2027, infatti, l'assegnazione di una parte delle risorse è stata già anticipata per alcuni investimenti.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>76 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Con riferimento alla **Regione Puglia**, relativamente agli interventi di immediata attuazione o da completare da parte delle Regioni, è stata finanziato con Delibera CIPESS n. 79 del 22.12.2021 e per un importo di 122 M€, l'intervento: "Strada Litoranea interna Talsano Avetrana - Rea-lizzazione lotto 1 Tratta Talsano - Marina di Pulsano con sezione tipo C. Realizzazione lotto 2 Tratta Marina di Pulsano - rotonda per Manduria con sezione tipo C. Inoltre il CIPESS nella seduta del 15 febbraio 2022 ha approvato l'assegnazione in via di anticipazione, di circa 46 miliardi di euro per la realizzazione di 206 interventi infrastrutturali di cui 42 opere cosiddette "bandiera" aventi un grado di progettazione avanzato. Tra i progetti bandiera sono incluse la strada a scorrimento veloce del Gargano per un importo di 300 M€ ed il nodo di Bari - Bari Nord per un importo di 608 M€.

### **3.2.24 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020- ALLEGATO "ITALIA VELOCE"- (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)**

Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2020 è stato approvato ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2020 e il relativo Allegato, presentato su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), è stato Deliberato dal Consiglio dei Ministri il 6 luglio 2020. L'Allegato, denominato "italiaveloce, L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture" è lo strumento di politica governativa che mira a definire gli interventi prioritari nei settori dei trasporti e della mobilità, costituendo, di fatto, il documento programmatico del MIT.

Le strategie del Governo italiano guidano la definizione degli interventi selezionati relazionandosi anche con gli altri piani operativi per ciascuna area tematica strategici quali, ad esempio Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

L'approccio perseguito dal DEF 2020 per l'individuazione delle opere da realizzarsi in via prioritaria, parte dalla definizione degli obiettivi e delle strategie che definiscono la vision di medio-lungo periodo a cui la politica nazionale delle infrastrutture e dei trasporti dovrà tendere. Tale vision, prevede, tra le altre, la redazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL). Contestualmente, il DEF 2020 fa riferimento agli obiettivi prestazionali delle infrastrutture per la mobilità con specifico riferimento al quadro strategico europeo.

Gli obiettivi di Connessione (materiale e immateriale), Sicurezza (manutenzione e prevenzione) e Sostenibilità (ambientale, economica e sociale) guidano il processo di pianificazione integrata mirando a rendere il sistema delle infrastrutture e dei servizi integrato e resiliente e capace di rilanciare la competitività delle imprese, delle città e dei territori e di aumentare la qualità della vita dei cittadini.

**Coerentemente con quanto previsto nel Piano SUD 2030: Sviluppo e coesione per l'Italia, il DEF 2020 pone particolare attenzione alla riduzione del divario tra aree del Paese (Mezzogiorno) e categorie sociali aumentando contestualmente la resilienza delle infrastrutture alle crisi climatiche che sempre più spesso si abbattano sul paese, specialmente in determinate zone già fragili del territorio italiano.**

Infine, è valevole ricordare la connessione tra il DEF 2020 e il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima in relazione agli interventi che mirano alla decarbonizzazione, al contenimento del consumo del suolo e alla tutela del paesaggio, il tutto senza gravare sull'ambiente e le future generazioni in un quadro di sviluppo sostenibile.

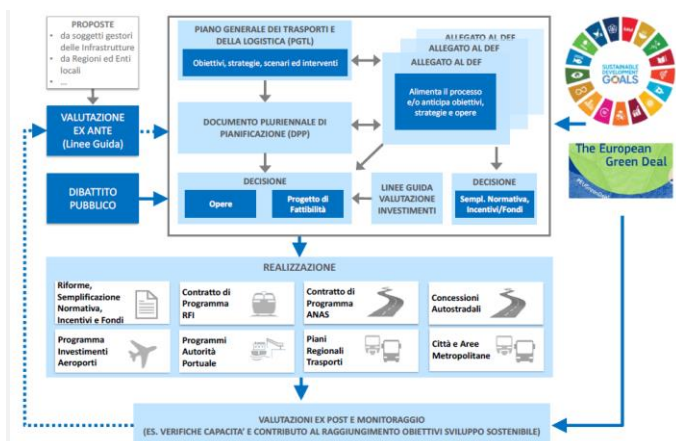
### **3.2.25 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2021 - ALLEGATO "DIECI ANNI PER TRASFORMARE L'ITALIA"- (ESTRATTO- PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)**

Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021 è stato approvato ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 dal Consiglio dei ministri nell'aprile 2021 e il relativo Allegato, presentato su pro-posta del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), è stato Deliberato dal Consiglio dei Ministri il 29 luglio 2021. L'Allegato, denominato "Dieci anni per trasformare l'Italia" introduce un modello di sviluppo sostenibile per pianificare, programmare, progettare e realizzare un Paese più moderno, equo e resiliente, in linea con i principi dell'Agenda 2030 dell'Onu e del Green New Deal europeo e in coerenza con i piani nazionali generali e settoriali di riferimento.

L'allegato al DEF relativo alla politica del Governo in materia di infrastrutture e mobilità sostenibili rappresenta il documento programmatico del MIMS recentemente istituito anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e alla luce del nuovo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Gli interventi inerenti al settore dei trasporti si concentrano su:

- ✓ sviluppo dell'alta velocità delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro;
- ✓ il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare;
- ✓ il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica;



Documento di Economia e Finanza 2021, Piano Processo  
(Fonte: DEF 2021).

Per lo sviluppo di questi temi e la scelta delle opere da realizzare, il Governo ha predisposto un approccio moderno alla pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e della mobilità basato sul concetto di "Piano processo", ovvero dalla identificazione del metodo con cui alimentare nel tempo il processo decisionale per la scelta delle infrastrutture e i servizi di mobilità.

Con riferimento alla selezione degli interventi e dei programmi di intervento, questa avviene attraverso un doppio livello di valutazione ex-ante:

**A.** un primo livello finalizzato all'individuazione degli "interventi maturi", già in larga parte presenti all'interno degli Allegati al DEF degli scorsi anni sulla base della maturità progettuale (ovvero l'appaltabilità dei lavori in tempi brevi, da valutarsi in ragione del livello di progettazione), l'aggiornamento delle analisi incluse nelle proposte progettuali (studi di traffico, analisi della domanda, analisi delle programmazioni triennali di manutenzione immobili, valutazioni costi-benefici), la percentuale di completamento (per le sole opere in corso di realizzazione) e la quota di finanziamento acquisita a acquisibile con certezza.

**B.** un secondo livello il cui obiettivo è quello di stabilire un "ordine di priorità" tra gli interventi, sia quelli di cui finanziare la realizzazione - o completare il loro finanziamento, sia quelli di cui finanziare la progettazione di fattibilità.

I criteri per la definizione delle priorità riguardano:

- ✓ la capacità di contribuire alla transizione ecologica e digitale;
- ✓ realizzare infrastrutture più sostenibili e resilienti;
- ✓ la capacità di generare impatti significativi sul sistema economico e sociale, anche favorendo la riduzione dei divari sociali e territoriali;
- ✓ assicurare la manutenzione e la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- ✓ interventi al settore della logistica e trasporto delle merci, al fine di renderlo più resiliente e competitivo;
- ✓ programmi e interventi per uno sviluppo urbano sostenibile anche per aumentare la resilienza dei collegamenti tra città e aree interne.

Di seguito si riportano gli interventi e programmi, compresi nell'allegato al DEF, prioritari per lo sviluppo del paese già definiti nei precedenti Allegati. Tra i programmi prioritari sulle ferrovie si riportano: Programmi di Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete nazionale; Programmi per la sicurezza delle gallerie, armamento, soppressione P.L., risanamento acustico e interventi di idrogeologia e sismica; Miglioramento dell'accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge dei terminali viaggiatori previsti dal Piano stazioni incluso il Piano per le stazioni al sud previsto nel PNRR; Valorizzazione delle linee ferroviarie minori in funzione di fruizione paesaggistica e di accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo; Potenziamento delle reti regionali (upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini); Altre Ferrovie Regionali (ex concesse) non in gestione a RFI; Adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza; Interventi di potenziamento e rinnovo per migliorare le prestazioni in termini di disponibilità, affidabilità e sicurezza nelle ferrovie del Sud d'Italia.

**Nello specifico gli interventi ferroviari relativi alla Regione Puglia sono:** La sistemazione del nodo ed il potenziamento di Bari Sud, e Bari Nord; Diretrice Adriatico-Jonica, Upgrading infrastrutturale e tecnologico; Diretrice Adriatico-Jonica, Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce; raddoppio Termoli-Lesina; Diretrice Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione Cancellone-Frasso- Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cancellone-Napoli con AV/AC; **Diretrice Napoli-Bari: Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto;** Diretrice Salerno-Reggio Calabria; Velocizzazione Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Altri interventi compresi presenti nell'allegato e proposti nell'ambito del PNRR per ridimensionare il gap infrastrutturale esistente tra le Regioni del Centro-Nord e il Mezzogiorno del Paese all'interno del programma Upgrading, Elektrificazione e resilienza al Sud sono: Elektrificazione Barletta - Canosa; Bari Lamasinata (Fase 2020-2026); Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento; Potenziamento collegamenti Brindisi: nodo intermodale e aeroporto; **Potenziamento collegamenti Taranto: Porto, Stazione ferroviaria, Taranto-Brindisi;** Pescara-Foggia.

Tra gli **interventi stradali ritenuti prioritari e relativi alla Puglia** compare il potenziamento della variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari per il decongestionamento delle aree metropolitane.

Nell'elenco dei programmi e interventi prioritari ai porti si trova: TARANTO - Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto; TARANTO - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard Belleli; TARANTO - Molo San Cataldo: rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo S.Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto; TARANTO - Piastra logistica integrata al sistema intermodale del corridoio adriatico; TARANTO - Infrastruttura primaria e accessibilità strada-rotaia dell'area "eco industrial park" (frazione ex Ilva); BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari - Stazione appaltante Città Me-tropolitana di Bari; BRINDISI - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est; BRINDISI - Completamento del banchinamento in zona Capo-bianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slmm; BARLETTA - Prolungamento di entrambi i moli foranei e approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP; TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente; TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante; MANFREDONIA - Ristrutturazione e rifunzionalizzazione molo alti fondali; ADSP DEL MAR IONIO - Taranto - Cold Ironing; ADSP DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE -Bari, Brindisi - Cold Ironing; BARI - Ristrutturazione e ampliamento Terminal Traghetti e Crociere; TARANTO - Molo San Cataldo: centro servizi polivalente per usi portuali; BRINDISI - Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare Porto di Brindisi (in 2 stralci funzionali). TARANTO - Molo Polisetoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 mmc. di sedimenti.

TABELLA A.6.1: INTERVENTI PRIORITARI CICLOVIE						
	Progetto di fattibilità tecnico-economica		Realizzazione itinerario			
	In corso	completato	Costo stimato* (mln €)	Risorse assegnate con DM n. 517/2018 (mln €)	Risorse PNRR (mln €)	Fabbisogno residuo** (mln €)
Ciclovia Tirrenica	X		325,00	16,62	44,50	263,88
Ciclovia Adriatica	X		558,52	16,62	74,00	467,90
Ciclovia VEN-TO		X	195,40	16,62	51,00	127,78
Ciclovia del Sole		X	38,08	16,62	21,46	-
Ciclovia della Sardegna	X		340,00	16,62	33,00	290,38
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese		X	97,38	16,62	39,50	41,26
Ciclovia della Magna Grecia	X		441,27	16,62	61,50	363,15
Ciclovia del Garda	X		194,40	16,62	30,00	147,78
Ciclovia GRAB		X	14,88	14,88	-	-
Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	X		105,90	16,62	30,00	59,28
<b>TOTALE</b>			<b>2.310,83</b>	<b>164,46</b>	<b>384,96***</b>	<b>1.894,21</b>

\* costo da aggiornare sulla base dell'avanzamento delle attività progettuali;  
 \*\* costo considerato escluso di eventuali forme di cofinanziamento;  
 \*\*\* l'importo differisce dal finanziamento complessivo di 400 mln € perché non comprendente la rendicontazione del completo finanziamento delle ciclovie del Sole e GRAB, già disponibili, in quota parte o completa, da legislazione vigente.

Gli interventi prioritari nell'ambito della mobilità ciclistica sono ri-portati nella tabella di seguito, dove sono evidenziate le ciclovie interne alla Regione Puglia.

DEF 2021 Allegato Tabella A.6.1 pag. 180 (MIMS)

### 3.2.26 DOCUMENTO DI ECONOMIA FINANZA 2023 - ALLEGATO STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE, LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) ha rappresentato, in questi ultimi anni, il documento programmatico sulla base del quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha delineato il quadro delle scelte relative agli investimenti prioritari aggiornando il quadro generale della programmazione delle infrastrutture coerentemente con il regime transitorio previsto dall'articolo 201, comma 9 e dall'articolo 216, comma 2, del Codice dei Contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/216). Il 2023, invece, risulta un anno particolare, di transizione normativa in cui muterà l'impianto sino ad oggi utilizzato per le azioni di pianificazione e programmazione. Infatti, il Governo sta provvedendo all'approvazione del nuovo Codice dei Contratti Pubblici, così come da programma delineato con l'Unione Europea, nell'ambito del quale verranno ridefinite le procedure per la pianificazione strategica delle opere e dei programmi prioritari. Pertanto, nelle more dell'entrata in vigore del nuovo strumento normativo che delineerà il nuovo percorso di pianificazione e programmazione, il MIT, con l'Allegato Infrastrutture al DEF del 2023, intende definire le nuove linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture di propria competenza, sulla base delle quali verranno individuati, nei prossimi mesi, la nuova pianificazione, il nuovo quadro delle priorità, declinando il programma dei finanziamenti e le tempistiche di realizzazione degli investimenti.

Nel documento, inoltre, si richiamano le metodologie di selezione delle opere prioritarie finora utilizzate, che dovranno essere adeguate a quello spirito di concretezza e semplificazione ormai invocato da tutti gli operatori e che quindi viene assunto come uno degli obiettivi principali, peraltro spirito pregnante del nuovo Codice. Per poter giungere a quanto sopra, viene rappresentato il contesto di riferimento, con:

- l'inquadramento della situazione della qualità dell'abitare e della normativa di riferimento, anche in vista delle recenti direttive europee

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>79 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

in fase di approvazione; • l'inquadramento del sistema idrico, che negli ultimi anni ha acquistato sempre maggiore importanza in relazione alla scarsità del bene primario acqua determinante in ambito civile, agricolo, industriale e turistico; • **l'inquadramento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT) rispetto agli assi multimodali della rete europea Ten-T e con la sintesi delle analisi di mobilità di passeggeri e merci effettuate in questi ultimi anni, anche per valutare l'impatto causato dall'insorgere della pandemia. Elementi, questi, tutti propedeutici ed essenziali per una nuova definizione dei fabbisogni infrastrutturali e delle priorità di investimento.**

Il documento riporta anche Focus su alcune priorità programmatiche già emerse in questi primi mesi di attività del Governo in carica, delineandone le linee di sviluppo previste. Infine, in Appendice, sono rappresentate le esigenze di finanziamento, in termini di infrastrutture e programmi di interventi, che hanno trovato copertura nell'ambito della recente Legge di Bilancio per il 2023.

**Per quanto riguarda lo sviluppo delle infrastrutture e del sistema dei trasporti e della logistica**, l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) descrive come sia **fondamentale per questo Ministero il tema della sicurezza stradale**. Questa prende le mosse innanzitutto da un'efficace manutenzione delle infrastrutture stradali (per la quale sono stati previsti recenti finanziamenti nella legge di bilancio 2023) e prosegue attraverso una verifica di puntuali aspetti normativi, sia sul versante delle regole tecniche costruttive o di organizzazione dei cantieri, sia su quello del quadro regolatorio e sanzionatorio.

Anche il **Codice della strada** dovrà e potrà essere rivisto. Il **nuovo Codice dovrà**, tra l'altro, considerare e **normare i più recenti sistemi di mobilità**, soprattutto urbana, che si sono sviluppati ed inseriti nell'uso urbano soprattutto dei nostri giovani. Da questo punto di vista, l'approccio utilizzato in questi ultimi anni, per introdurre la mobilità "dolce" sulle nostre strade, non ha tenuto sempre in dovuto conto le caratteristiche delle infrastrutture esistenti, con l'introduzione di corsie e piste ciclabili in zone altamente pericolose, utilizzando segnaletica non prevista da alcuna norma. Questa situazione venutasi a creare mette in seria difficoltà i pedoni, i ciclisti stessi, gli automobilisti e la polizia locale che dovrebbe vigilare. Obiettivo di questo Ministero è aggiornare, nei prossimi mesi, il regolamento di esecuzione del Codice della strada per adeguarlo alle nuove esigenze di mobilità, ma con tutte le necessarie precauzioni al fine di assicurare sicurezza e chiarezza.

**Per quanto riguarda il sistema del trasporto pubblico a livello di città metropolitane e di aree urbane**, l'azione di questo Governo e di questo Ministero sarà portata avanti in linea con le necessità di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, garantendo un sistema di mobilità locale realmente rispondente alle esigenze di mobilità dei cittadini e più sostenibile grazie all'incremento del trasporto rapido di massa (per il quale la legge di Bilancio 2023 ha stanziato più di tre miliardi di euro) e tenendo altresì conto della necessità di garantire i fondi per compensare i mancati introiti derivanti dagli effetti, ancora tangibili, della pandemia su questo comparto. Le nuove misure finalizzate, da un lato, ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale (il cd. "buono TPL") e, dall'altro, a promuoverne l'integrazione con i servizi di *sharing mobility*, intendono rispondere alla domanda di mobilità dei cittadini, garantendo un servizio tecnologicamente avanzato, intermodale, integrato ed ecosostenibile.

**Nel quadro programmatico nazionale un ruolo preminente riveste lo sviluppo regolato della logistica e dell'intermodalità**. Serve definire un quadro normativo di individuazione e riferimento per gli interporti ed un conseguente piano di regolazione e sviluppo, che consideri prioritariamente quanto già esistente come patrimonio da valorizzare e comprendere nella rete di stretta connessione con i corridoi TNT. È da favorire il più possibile la digitalizzazione dei processi, laddove, nonché l'armonizzazione e l'interoperabilità tra gli strumenti digitali dei vari attori coinvolti a vantaggio di tutta la filiera logistica e intermodale.

Sarà da perseguire la valorizzazione della catena logistica nell'ottica di ottenere miglioramenti tangibili alla vita quotidiana economica e alla sostenibilità ambientale del Paese. In tal senso saranno rinnovate e potenziate le misure come il ferrobonus e il marebonus, indispensabili per favorire l'intermodalità del trasporto, contribuendo a traslare i traffici dal trasporto su gomma, quindi dalle autostrade sempre più congestionate, al trasporto su ferro e su acqua. In tal senso si perseguirà anche l'obiettivo di sviluppare ulteriormente le cd. autostrade del mare. Tali misure saranno particolarmente utili anche per rendere più agevoli gli interventi di manutenzione sulle grandi arterie stradali e autostradali.


### 3.2.27 PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ A LIVELLO LOCALE (PUT - PTVE - PSLC)

Allo stato attuale gli strumenti di piano che le leggi italiane prevedono in materia di mobilità a livello locale sono:

- ✓ il **Piano Urbano del Traffico** (P.U.T.);
- ✓ il **Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana** (P.T.V.E.);
- ✓ il **Piano Urbano della Mobilità** (P.U.M.);
- ✓ i **Piani degli Spostamenti** o, più comunemente, **Piani di Mobility Management**

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

Il **Piano Urbano del Traffico (PUT)** è un piano di gestione di brevissimo periodo (due anni), obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti o interessati da particolari flussi turistici o da fenomeni di pendolarismo (il cui elenco è redatto dalle Regioni). Istituito, sebbene come strumento non obbligatorio, con la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 agosto 1986, n. 2575, è divenuto obbligatorio nel 1992, con l'approvazione del Nuovo codice

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>80 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

della strada (D.Lgs. n. 285/92, art. 36)<sup>10</sup>. Il PUT suddivide le componenti della mobilità e dà luogo a una serie di pianificazioni settoriali che riguardano il miglioramento della varie forme di mobilità, il miglioramento dei servizi pubblici, collettivi, la riorganizzazione della sosta ecc. I piani particolareggiati hanno la funzione di attuare quanto contenuto nel PUT e riguardano porzioni di territorio più ridotte, progettate nel dettaglio. Nella redazione del PUMS dovranno essere superate le criticità finora riscontrate nell'elaborazione di documenti di programmazione della mobilità urbana riportando, in particolare, il PGTU al ruolo e agli obiettivi assegnati dal legislatore.

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

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

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

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

I **Piani degli Spostamenti sistematici** ("Casa-Scuola" e "Casa-Lavoro") sono specificatamente finalizzati al decongestionamento del traffico urbano e metropolitano, alla riduzione dell'uso individuale dell'auto privata e alla limitazione dell'inquinamento ambientale da trasporto veicolare. Purtroppo tali Piani non hanno avuto in Italia particolare successo; introdotti dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 *"Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane"*, insieme alla figura del mobility manager aziendale e a quello di area, i Piani degli Spostamenti hanno avuto come obiettivo non la creazione o il potenziamento dell'offerta di infrastrutture viarie o trasportistiche (la cui realizzazione richiede ingenti risorse e tempi lunghi), ma l'individuazione e l'attuazione di specifiche azioni più immediate relative alla domanda di mobilità, agendo sui comportamenti e sulle abitudini di mobilità dei singoli. Tra le misure tipiche del mobility management: spostamenti a piedi e in bici, car sharing, car pooling, bike sharing, taxi collettivi, integrazione modale, flotte di mezzi a carburanti puliti, abbonamento gratuito al TPL per chi sceglie di usare la bici al posto dell'auto, ecc.. Persuasione, negoziazione, limitazione, concessione, concertazione sono quindi le capacità che dovrebbe avere il mobility manager al fine di garantire l'attuazione delle azioni di promozione della mobilità sostenibile, nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti. In tale ottica, le tecniche e le politiche di mobility management, dovrebbero pertanto essere rivalutate e incluse a pieno titolo nelle attività di pianificazione e di gestione della mobilità sostenibile in ambito urbano e territoriale; sarebbe inoltre opportuno attivare iniziative volte alla formazione di nuovi mobility manager.

Il DM 27 marzo 1998, anch'esso non obbligatorio e privo di sanzioni per gli inadempienti, ha goduto di un periodo breve di attuazione in occasione di suoi decreti di finanziamento:

<sup>10</sup> Il PUT è da redigere sulla base delle *"Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico"* (G.U. n. 146 del 24.06.1995).



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>81 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

### Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL - Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro da parte dei Mobility manager

Il Ministero della Transizione Ecologica e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in attuazione di quanto previsto dal Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, hanno approvato, con Decreto Interdirettoriale n. 209 del 4 agosto 2021, le Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL - Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro da parte dei Mobility manager.

La predisposizione dei PSCL è un elemento essenziale verso l'adozione sempre più diffusa di iniziative di mobilità sostenibile volte, in particolare, alla razionalizzazione e alla riduzione degli spostamenti sistematici casa-lavoro. I PSCL sono finalizzati, altresì, a una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico locale, a realizzare un coordinamento tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano.

Le Linee guida si inseriscono nel solco delle attività recentemente promosse dal Ministero della Transizione Ecologica, quali il Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PRIMUS) e il Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro.

### 3.2.28 DECRETO MINISTERIALE 397/2017 - "INDIVIDUAZIONE DELLE LINEE GUIDA PER I PIANI URBANI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E D.M. 396/2019 MIT

Il 4 agosto 2017 sulla Gazzetta Ufficiale n.233 è stato pubblicato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" che recepisce la **direttiva 2014/94/UE** del Parlamento europeo, ha come **finalità** quella di **favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale**. In particolare, le Città Metropolitane procedono, avvalendosi delle linee guida adottate con il DM 397/2017, alla definizione dei PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram.

Il decreto è stato approvato con l'esplicita finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale e consta di 6 articoli (Art. 1 "Finalità", Art. 2 "Linee guida", Art. 3 "Adozione dei PUMS", Art. 4 "Aggiornamento e monitoraggio", Art. 5 "Clausola di invarianza", Art. 6 "Modifiche") e due allegati contenenti il primo le "Procedure per la redazione e approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile" e il secondo gli "Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS".

Nelle Linee guida si fa riferimento a:

- a) procedura uniforme per la redazione e l'approvazione dei PUMS, contenuta nell'allegato
- b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS (allegato 2).

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana si basa sulle Linee Guida ELTIS ed è in linea con quanto espresso dall'allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" al Documento di economia e finanza 2017. I macro obiettivi obbligatori che i PUMS devono raggiungere, che sono misurabili attraverso i relativi indicatori indicati nell'allegato 2, sono monitorati con le modalità indicate all'Art. 4, anche al fine di valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

L'azione del PUMS si fonda su sette strategie fondamentali:

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto;
2. Sviluppo della mobilità collettiva;
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
5. Rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>82 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

6. Razionalizzazione della logistica urbana;
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile.

Come definito nell'art. 4 - Aggiornamento e Monitoraggio - i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, predisposti su un orizzonte temporale decennale, dovranno essere aggiornati con una cadenza almeno quinquennale. Inoltre, ogni 2 anni gli Enti locali dovranno procedere al monitoraggio degli obiettivi previsti dai Piani per valutare i risultati effettivamente ottenuti. I dati di revisione dovranno essere trasmessi all'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, che ogni biennio informerà il Parlamento sugli effetti prodotti a livello nazionale dai PUMS.

Il DM 397/2017 è stato modificato ed integrato dal **DM 396 del 28 agosto 2019**. Tra gli aggiornamenti rilevanti, l'obbligo di procedere alla definizione dei PUMS, intesa come adozione degli stessi, diventa condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa anche per i comuni con popolazione superiore a **100.000 abitanti**, non ricompresi nel territorio di città metropolitane. Per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, ricompresi nel territorio di città metropolitane e per i comuni capoluogo di Città metropolitana si ritiene assolta la condizione suddetta qualora sia stato adottato il PUMS della città metropolitana.

Nel dettaglio, le linee guida sono costituite da:

- ✓ procedura uniforme per la **redazione ed approvazione dei PUMS**;
- ✓ individuazione delle strategie di riferimento, degli **obiettivi macro e specifici** e delle **azioni** che contribuiscono all'attuazione concreta delle **strategie**, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS.

Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile si elencano le **4 aree di interesse** ed i relativi **macro-obiettivi** minimi obbligatori dei PUMS:

✓ **Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità:**

- miglioramento del TPL;
- riequilibrio modale della mobilità;
- riduzione della congestione;
- miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
- miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
- miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano.

✓ **Sostenibilità energetica ed ambientale:**

- riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
- miglioramento della qualità dell'aria;
- riduzione dell'inquinamento acustico.

✓ **Sicurezza della mobilità stradale:**

- riduzione dell'incidentalità stradale;
- diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
- diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65).

✓ **Sostenibilità socio-economica:**


- miglioramento della inclusione sociale;
- aumento della soddisfazione della cittadinanza;
- aumento del tasso di occupazione;
- riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

L'aggiornamento delle Linee Guida nazionali porta con sé modifiche sostanziali ad alcuni indicatori di risultato (vale a dire gli indicatori associati ai macro-obiettivi), che sono ora maggiormente dettagliati rispetto alla formulazione iniziale. Il numero complessivo di indicatori di risultato passa così da 30 a 38.

Vengono modificati inoltre alcuni termini e condizioni relativi al rispetto delle Linee Guida da parte degli enti:

- sono ora inclusi nell'obbligo di redazione del PUMS i Comuni con più 100.000 abitanti che non costituiscano capoluoghi di Regione o Provincia, sebbene per quelli che ricadano in una Città metropolitana sia sufficiente che quest'ultima provveda alla definizione di un proprio PUMS;
- sono invece esclusi gli enti di area vasta che non siano Città metropolitane;
- il limite entro cui gli enti provvedono alla redazione dei rispettivi PUMS è prorogato di 12 mesi rispetto ai 24 inizialmente previsti.

Sono infine presenti alcune note relative alle modalità di accesso ai finanziamenti per il trasporto rapido di massa.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>83 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nella Tabella sono elencati i Macro Obiettivi e dei relativi Indicatori:

AREA DI INTERESSE	MACRO OBIETTIVO	INDICATORI		UNITA' DI MISURA SUGGERITA
<b>A. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità</b>	<b>A.1</b> Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati		N.passeggeri/anno/1000 abitanti
	<b>A.2</b> Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura		Adimensionale
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL		Adimensionale
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo		Adimensionale
		% di spostamenti in bicicletta		Adimensionale
	<b>A.3</b> Riduzione della congestione stradale	% di spostamenti a piedi		Adimensionale
		a.3 -Riduzione della congestione- RETE PRIMARIA	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione; Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì/mercoledì/giovedì) feriali dei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete. - Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada	Adimensionale
	<b>A.4</b> Miglioramento della accessibilità di persone e merci	a.4a - Miglioramento della accessibilità di persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus e filobus, 400 da fermata tram e metro e 800 metri da stazione ferroviaria.	Numero assoluto
		a.4b - Miglioramento della accessibilità di persone - Sharing	Numero di veicoli condivisi (auto, bici e moto) /popolazione residente.	n/ab
		a.4c - Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC	Numero licenze/numero residenti	n/ab
a.4d - Accessibilità - pooling		forme di incentivi al pooling censiti	n° di incentivi al pooling	
a.4e - Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci		n. veicoli commerciali "sostenibili" (cargobike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL /kmq tot. di ZTL-ora	n. veicoli commerciali attivi in ZTL rispetto alla sua estensione (kmq) nell'unità di tempo	
a.4f - sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile			si/no	
<b>A.5</b> 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)	a.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza.	Verrà espresso come percentuale delle nuove previsioni urbanistiche rispetto al totale servite da un sistema di trasporto pubblico contenute all'interno dei buffer definiti per l'indicatore A4a relativamente a tram metro e stazione ferroviaria. Relativamente alle fermate bus si considerano solo quelle di servizio ad alta frequenza.	%	
<b>A.6</b> Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	a.6a - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	m2 delle aree verdi, pedonali, zone 30 per abitante	mq/abitante	
	a.6b - Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture	% di progetti infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità rispetto al totale dei progetti.	%	
<b>B. Sostenibilità energetica ed ambientale</b>	<b>B1</b> Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Consumo annuo di carburante pro capite		litri/anno/abitante
	<b>B2</b> Miglioramento della qualità dell'aria	b.2.a - Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite		Kg Nox/abitante/anno
		b.2.b - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite		kg PM10/abitante/anno
		b.2.c - Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite		Kg PM2,5/abitante/anno
		b.2.d -Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite		t CO2/abitante/anno


				no	
		<b>b.2e</b> - numero ore di sfioramento limiti europei NO2		ore	
		<b>b.2f</b> - numero giorni di sfioramento limiti europei PM 10		giorni	
	<b>B3.</b> Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare		%residenti esposti a >55/65 dBA	
<b>C. Sicurezza della mobilità stradale</b>	<b>C1.</b> Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale		Incidenti /abitanti	
	<b>C2.</b> Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	<b>c.2a</b> - Indice di mortalità stradale		Morti/ incidenti	
		<b>c.2b</b> - Indice di lesività stradale		Feriti/incidenti	
	<b>C3.</b> Diminuzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti	<b>c.3a</b> -Tasso di mortalità per incidente stradale		Morti/abitanti	
		<b>c.3b</b> -Tasso di lesività per incidente stradale		Feriti/incidenti	
<b>C4.</b> Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	<b>c.4a</b> - Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli		Morti/abitanti (fasce età predefinite)		
	<b>c.4b</b> - Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli		Feriti/ abitanti (fasce età predefinite)		
<b>D. Sostenibilità socio-economica</b>	<b>D1.</b> Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	<b>d.1a</b> - accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni	%	
		<b>d.1b</b> - accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (posti auto riservati, ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi	%	
		<b>d.1c</b> - accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille)	n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. parco bus/tram/treni	%	
	<b>D2.</b> Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione della mobilità urbana con focus su Utente debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)		score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) Scala 0-100	
	<b>D3.</b> Aumento del tasso di occupazione	Tasso di occupazione	n. occupati/popolazione attiva	%	
	<b>D4.</b> Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	<b>d.4a</b> - riduzione tasso di motorizzazione		numero di auto /popolazione residente	%
		<b>d.4b</b> - azioni di mobility management		n. di occupati interessati da azioni di mobility management/totale occupati	%

**Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica** che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10/15 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

A livello provinciale e comunale il PUMS si integra e correla in primo luogo con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il Piano Urbanistico Generale (PUG) ed infine con i Piani di settore e/o piani particolareggiati (ad esempio piano urbano del traffico, piano dei parcheggi, piano della mobilità ciclistica, piano della sicurezza stradale, piani degli spostamenti casa-scuola/lavoro o piani di mobility management, ecc.).

Al PTCP spetta il ruolo di collegamento tra pianificazione regionale e quella locale offrendo da un lato la declinazione e l'affinamento dello scenario regionale a livello provinciale e, dall'altro il riferimento in cui collocare e armonizzare previsioni locali e strutturali di rango strategico elaborate in seno ai Piani Strategici ed ai PUG.

Il PUMS si configura come piano strategico ed offre una visione organica della mobilità, affrontando tematiche strutturali traguardate in un orizzonte temporale di lungo periodo. L'esecutività delle previsioni del

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>85 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PUMS è affidata a piani e programmi attuativi di breve periodo, tra cui il PUT (Piano Urbano del Traffico) e ai successivi piani particolareggiati. Il Piano Urbano del Traffico di cui all'art. 36 del D. Lgs. n. 285/1992, in quanto insieme coordinato di interventi di breve periodo per la gestione dell'esistente, è da intendersi quindi come strumento attuativo del PUMS; al PUT fanno riferimento i Piani Particolareggiati del Traffico. Inoltre alcuni dei Piani particolareggiati sottoindicati, sebbene di breve-medio periodo, possono considerarsi componenti dei PUMS (ad esempio il Biciplan)

E' possibile pertanto riconoscere il seguente schema gerarchico della pianificazione della mobilità a livello urbano e periurbano:

1. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
2. Piano Urbano del Traffico (PUT);
3. Piani Particolareggiati, siano essi di settore o di zona (a seconda che questi si occupino di una specifica modalità - mobilità ciclistica, pedonale, trasporto pubblico, ecc. - o di uno specifico ambito territoriale);
4. Piani degli spostamenti casa-scuola/lavoro (inclusi per assi/centri commerciali) o piani di mobility management.

Qualora sia vigente un PUT, redatto nelle more di strumenti di pianificazione di lungo periodo, la redazione del PUMS costituisce l'occasione per riportare lo stesso PUT nell'alveo del ruolo assegnatogli dal legislatore, cioè di piano di gestione a risorse infrastrutturali inalterate, stralciando le azioni che richiedono investimenti e tempi non compatibili con il breve periodo e comprendendole tra quelle del redigendo PUMS.

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede "investimenti" e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti "non a risorse infrastrutturali inalterate". Il PUT, invece, essendo un piano di breve periodo assume "risorse infrastrutturali inalterate" ed organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, sostanzialmente un piano di gestione.

**Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti, nel qual caso si dovrà procedere all'aggiornamento di questi ultimi secondo le procedure previste caso per caso.**

Dotarsi del PUMS è ritenuta dalla Commissione Europea condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari e dunque la sua redazione è da considerarsi un'azione di portata strategica.

Gli enti locali, per poter accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, dovranno definire i PUMS applicando le linee guida adottate con il DECRETO 4 agosto 2017.

Fonte :DECRETO 4 agosto 2017 - "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257".4

### 3.2.29 D.M. 444/2021 MIMS

Il Decreto Ministeriale n. 444 del 12 novembre 2021, definito come **Decreto proroga dei PUMS**, stabilisce che il termine per la predisposizione ed adozione dei Piani urbani di mobilità sostenibile previsto dall'articolo 3, comma 1, del decreto 4 agosto 2017, n. 397, così come modificato dal decreto 28 agosto 2019, n. 396 e, da ultimo, dal decreto 26 gennaio 2021, n. 29, è fissato al **1 gennaio 2023**.

Inoltre, si indica che le risorse statali stanziate a decorrere dal 01/01/2023 per i nuovi interventi per il trasporto rapido di massa e la mobilità ciclistica non possono essere assegnate a **Città Metropolitane** e comuni superiori ai 100.000 abitanti che non abbiano adottato il Piano urbano di mobilità sostenibile. Per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti ricompresi nel territorio di città metropolitane e per i comuni capoluogo di città metropolitane la condizione suddetta si ritiene assoluta qualora sia stato adottato il Piano urbano di mobilità sostenibile della città metropolitana.

Dal 01/01/2022 e fino al 31/12/2022, l'adozione del Piano urbano di mobilità sostenibile costituisce criterio premiale nel riparto delle risorse destinate ai i nuovi interventi per il trasporto rapido di massa e la mobilità ciclistica assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS).

Inoltre, la verifica di quanto previsto dall'articolo 2, nonché l'ottemperanza di quanto previsto dall'articolo 4, comma 2, del decreto 4 agosto 2017, n. 397, viene effettuata attraverso la piattaforma dell'Osservatorio nazionale delle politiche del trasporto pubblico locale. È abrogato contestualmente il comma 3 dell'articolo 7 del decreto 396/2019, secondo cui "le risorse assegnate ed impegnate a favore dell'Ente beneficiario sono disimpegnate ed attribuite ad altri interventi posti in graduatoria che rispondano ai requisiti previsti dal DM 397/2017, qualora l'ente in argomento ovvero la città metropolitana di riferimento non abbia adottato il PUMS entro il termine previsto dall'art. 4 del presente decreto. Il requisito si considera soddisfatto anche nel caso di PUMS adottati prima della pubblicazione del D.M. 397/2017, purché siano aggiornati in linea con i criteri fissati dal DM 397/2017".

### 3.3 RIFERIMENTI NORMATIVI REGIONALI E PIANIFICATORI REGIONALI

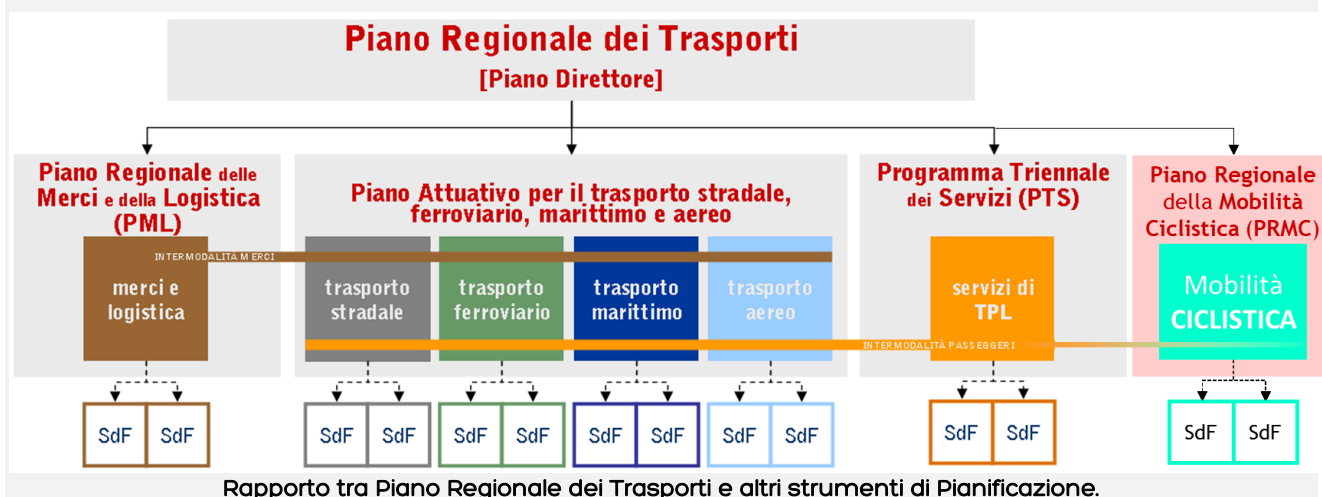
La Regione Puglia da tempo impegnata a realizzare programmi e interventi tendenti a migliorare il sistema della mobilità urbana e sovracomunale e regionale e si è dimostrata particolarmente proattiva e interessata a introdurre elementi di innovazione e sperimentazione nell'ambito delle politiche di mobilità.

#### 3.3.1 LA GOVERNANCE DEL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

La LR n.18 del 31 ottobre 2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", così come modificata dalla LR 32/2007, **definisce all'art. 7 il Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** ed indica i suoi contenuti. Sulla scorta di tali indicazioni, la LR n.16 del 23 giugno 2008 approva il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Puglia di cui la stessa legge costituisce l'elaborato unico. Tale Piano è inteso quale **documento programmatico generale della Regione** ed è rivolto a realizzare, sul proprio territorio, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci, ecologicamente sostenibile, connesso ai piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico, in armonia con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL), approvato con DPR 14.03.2001, e degli altri documenti programmatici inter-nazionali, nazionali e interregionali.

In particolare (Art.2- Attuazione del Piano) «Il PRT, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso **piani attuativi** che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT.»

Il PRT individua **Obiettivi generali ed obiettivi specifici** (artt. 5-6 ) e Strategie per la mobilità delle persone e per le merci (artt. 7-8) nonché Linee di intervento per il trasporto stradale e per il trasporto ferroviario, per quello marittimo ed aereo.



Riguardo alla attuazione del PRT sono stati approvati o redatti e in via di adozione:

- Il **Piano Attuativo 2009-2013** è stato approvato con DGR n. 814 del 23.03.2010. Si tratta del primo PA redatto in conformità all'art. 7 della LR 18/2002, e sulla base dei contenuti della LR 16 del 2008. Esso contiene le scelte di dettaglio adottate dall'Amministrazione regionale per ciascuna delle modalità di trasporto, stradale, ferroviaria, marittima e aerea e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.
- Il **Piano Attuativo 2015-2019** è stato approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016 e prevede, in coerenza con la visione e gli obiettivi della programmazione europea 2014-2020, lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva. Il Piano si articola secondo uno scenario di progetto declinato rispetto a tre scale territoriali, spazio euro-mediterraneo - area delle regioni meridionali peninsulari - sistema regionale, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale. La realizzazione degli interventi è organizzata per modalità di trasporto e per orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo.
- Il **Piano Triennale dei Servizi 2015-2017** è stato approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016, unitamente al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non Tecnica, corredato del parere motivato VAS con indicazioni e prescrizioni, espresso con DD n. 46 del 22.02.2016. Il Piano rappresenta uno strumento fondamentale per le politiche regionali in materia di mobilità.
- Il **Monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015 - 2019 del PRT**, come previsto dalla VAS del Piano ed anche al fine di meglio orientare le future scelte strategiche regionali in tema di infrastrutture, è stato avviato con D.G.R. n. 2030 del 29.11.2017. Tale monitoraggio, che si è concluso a giugno 2020, fotografando lo stato di attuazione degli

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>87 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

interventi previsti nel PA, ha consentito di sistematizzare le conoscenze inerenti la realizzazione degli interventi programmati ed in itinere e gli scostamenti ri-rispetto a quanto previsto dal Piano.

- **Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** è stato adottato con DGR n. 177 del 17.02.2020 recante *"L.R. n. 1/2013, art. 3. Adozione della proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica"*. Il PRMC contribuisce 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. 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 Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)** è stato adottato con DGR n. 1310 del 04.08.2021 recante *"Piano Regionale delle Merci e della Logistica - Adozione della proposta di Piano, comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non tecnica e valutazione d'incidenza"*. Il PRML sulla base del quadro conoscitivo relativo alla portualità e alla logistica marittima, nonché sulla base delle analisi prospettive di evoluzione, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici e propone altrettante azioni, la cui attuazione deve avvenire attraverso atti normativi e/o amministrativi coerenti con le linee guida fornite dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PSNPL) nonché dal Piano Regionale dei Trasporti.

Oltre allo strumento di pianificazione/programmazione a livello regionale, la Regione Puglia ha emanato:

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

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

La **LR. 16/2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti"** definisce tra gli obiettivi generali (art.5):

- comma a): *"adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;"*

- comma c): *"configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistica ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;"*

- comma d): *"strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori"*.

All'art.6 "Obiettivi specifici"

- comma f): *"garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovrapregionale e quella regionale" e per quanto attiene la mobilità ciclabile e pedonale,*

- comma m), **prevedono la promozione di forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica.**

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

La Regione Puglia, inoltre, in coerenza con quanto previsto dal PA 2015-2019, ovvero *"rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantire uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche"*, ha approvato **"Le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS"** con **DGR n. 193 del 20.02.2018**. Esse costituiscono un orientamento per i Comuni o per le associazioni di Comuni cui sono destinate, cogliendo le specificità del territorio regionale, con la sua armatura urbana e le sue reti di connessione. Tali Linee Guida danno continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese a livello nazionale e regionale e perseguono il primario obiettivo del miglioramento generale delle condizioni ambientali nelle aree urbane e metropolitane.

### 3.3.2 LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

La Giunta regionale, con **DGR n. 193/2018**, ha approvato le **Linee Guida Regionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, modificate con D.G.R. n. 1645 del 20 settembre 2018, concludendo un percorso avviato nel febbraio 2017 dall'Assessorato ai Trasporti, su iniziativa della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, con la firma di un Protocollo d'Intesa tra l'ente regionale e l'associazione Euromobility.

Nello specifico le Linee Guida regionali:

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

Linee Guida Regionali, si pongono in continuità con i documenti europei e nazionali ed introducono alcuni elementi di innovazione, in parte dettati dalle specificità del territorio pugliese, in parte da una esigenza di semplificazione e specificazione di alcuni aspetti che l'Ente regionale ritiene prioritari.

La riduzione del numero di veicoli in circolazione e in sosta e, conseguentemente, lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato e sostenibile, sono avvertite come esigenze prioritarie per la Regione Puglia; pertanto la "Riduzione del tasso di motorizzazione" e il "Riequilibrio modale" sono stati ritenuti tra i macro- obiettivi essenziali delle presenti Linee guida regionali anche in attuazione delle Linee Guida europee che richiamano le pubbliche Autorità a creare uno "sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto". Seguendo l'orientamento europeo occorre un impegno forte e costante per ridurre questo indicatore, a tutto vantaggio di una migliore accessibilità e vivibilità dei centri urbani derivante dalla diminuzione di occupazione di spazio pubblico da parte delle auto. La riduzione del tasso di motorizzazione,

inoltre, è anche un rilevatore indiretto di miglioramento delle performance del trasporto pubblico e delle reti ciclopedonali, in quanto è molto spesso proprio la mancanza di efficienti alternative modali ad aumentare la tendenza a possedere più di un'automobile per nucleo familiare.

Le 4 aree d'interesse ed i relativi macro-obiettivi sono riportati nella seguente tabella:

AREE DI INTERESSE		MACRO - OBIETTIVI
<b>A</b>	<b>Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione tasso di motorizzazione <b>(R)</b></li> <li>• Riequilibrio modale della mobilità <b>(M)</b></li> <li>• Riduzione della congestione stradale <b>(M)</b></li> <li>• Miglioramento della accessibilità di persone e merci <b>(M)</b></li> <li>• Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano <b>(M)</b></li> <li>• Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) <b>(M)</b></li> </ul>
<b>B</b>	<b>Sostenibilità energetica ed ambientale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contenimento dei consumi energetici <b>(R)</b></li> <li>• Miglioramento della qualità dell'aria <b>(M)</b></li> <li>• Riduzione dell'inquinamento acustico <b>(M)</b></li> </ul>
<b>C</b>	<b>Sicurezza della mobilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture <b>(R)</b></li> </ul>
<b>D</b>	<b>Sostenibilità socio-economica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miglioramento della qualità della vita 20 <b>(R)</b></li> <li>• Miglioramento della inclusione sociale <b>(M)</b></li> <li>• Economicità dei trasporti <b>(R)</b></li> </ul>

**M** = Ministero - **R** = Regione

Aree d'interesse ed i relativi macro-obiettivi\_ Linee Guida Regionali

Nell'ambito della redazione del PUMS devono essere definiti diversi **set di indicatori**:

- un primo set di indicatori (riportati nelle Tabelle 1 e 2), definiti come "**Indicatori di risultato**", è finalizzato alla valutazione comparata degli scenari in fase di individuazione dello scenario di Piano, nonché alla valutazione del raggiungimento degli obiettivi in fase di monitoraggio;
- un secondo set di indicatori (riportato in Tabella 3), definiti "**Indicatori di realizzazione**", è invece strumentale al monitoraggio dello stato di avanzamento, dell'efficacia e dell'efficienza delle singole azioni individuate nell'ambito del percorso di costruzione del PUMS.



In Tabella 1 sono riportati gli **indicatori di risultato minimi** a cui faranno riferimento i Comuni e le associazioni di Comuni nella redazione del PUMS; in Tabella 2 sono elencati **ulteriori indicatori di risultato** di tipo più complesso, che fanno riferimento per esempio a modelli di simulazione del traffico, da utilizzare a seconda della realtà territoriale di riferimento nonché della disponibilità di dati, di risorse economiche e di quanto emergerà nell'ambito del percorso partecipativo. Per entrambe le tabelle, ove significativo, è riportato nella colonna "trend" il simbolo "-" a indicare che ci si attende una riduzione del valore dell'indicatore e il simbolo "+" per un aumento; ove non significativo è invece riportata la dicitura "n.s."

	OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI	TREND	
A	Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura	%	Indagini CATI	-	
		% di spostamenti con TPL	%	Indagini CATI	+	
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	%	Indagini CATI	-	
		% di spostamenti in bicicletta	%	Indagini CATI	+	
		% di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI	+	
	Riduzione tasso di motorizzazione	Auto possedute	auto/1000 abitanti	ACI/ISTAT	-	
	Riduzione della congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione		Banca Dati EE.LL.	n.s.
		Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	minuti		Banca Dati EE.LL.	n.s.
		Velocità media commerciale TPL	Km/h da capolinea a capolinea esclusi i tempi di sosta agli stessi (per ambiti territoriali)		Aziende TPL (AVL/AVM) o altri sistemi di bordo o da servizio programmato)	+
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (distanze a piedi da fermate e stazioni, a soglie prefissate)		Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
Indice di accessibilità delle merci		Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 m da una piazzola di carico/scarico merci		Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+	
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)	mq APU/abitante		Banca Dati EE.LL.	+	
	Estensione della rete pedonale	km itinerari pedonali/abitante		Banca Dati EE.LL.	+	
	Estensione della rete ciclabile	km itinerari ciclabili/abitante		Banca Dati EE.LL.	+	
	Estensione Zone 30	kmq/abitante		Banca Dati EE.LL.	+	
	Estensione delle ZTL	kmq/abitante		Banca Dati EE.LL.	+	
Contenimento dei consumi energetici	<i>nessun indicatore minimo</i>					
Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km PM10		Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-	
	Emissioni di CO2 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km CO2		Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-	
	Emissioni di NOx del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km NOx		Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-	
Riduzione dell'inquinamento acustico	<i>nessun indicatore minimo</i>					
Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale	n° incidenti/1000 abitanti		Banca Dati EE.LL.	-	
	Indice annuo di mortalità stradale	n° morti/n° incidenti/anno		Banca Dati EE.LL.	-	
	Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/n° incidenti/anno		Banca Dati EE.LL.	-	
Miglioramento della qualità della vita	Livello di soddisfazione	n° persone soddisfatte/totale intervistati		Indagine CAWI/CATI	+	
Miglioramento della inclusione sociale	Livello di soddisfazione delle categorie deboli	n° persone soddisfatte/totale intervistati		Indagine CAWI/CATI	+	
Economicità dei trasporti	Costo di esercizio per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante		Indagini specifiche c/o gestori	+	
		euro/anno/passeggero		Indagini specifiche c/o gestori	-	

TABELLA 1 - INDICATORI MINIMI \_ Linee Guida Regionali

	OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI	TREND	
A	Riduzione della congestione stradale	Durata media dello spostamento con veicolo privato (sia sulle 24 ore sia nell'ora di punta)	minuti	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	n.s.	
		Tempi totali spesi sulla rete stradale (giorno ferialo tipo e ore di punta)	ore	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	-	
		Durata media di utilizzo delle auto su base giornaliera	minuti	FCD o indagini a campione	-	
		Domanda di sosta parcheggi non regolamentati	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione		FCD o indagini specifiche	n.s.
		Durata totale e media della sosta in parcheggi non regolamentati	minuti		FCD o indagini specifiche	n.s.
		Spostamenti in auto per anno (interni e in ingresso)	n. spostamenti/anno		FCD o indagini specifiche	n.s.
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	<i>Nessun ulteriore indicatore</i>					
Contenimento dei consumi energetici	Consumo di energia del settore della mobilità	tep/abitanti/anno		Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 da traffico veicolare pro-capite	kg PM10/abitante/anno		Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
	Emissioni di CO2 da traffico veicolare pro-capite	t CO2/abitante/anno		Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
	Emissioni di NOx da traffico veicolare pro-capite	kg NOx/abitante/anno		Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	Percentuale residenti esposti a > 55/65 dBA		Stima con modelli - Rilievi	-	
Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Tasso di mortalità da incidente stradale	n° morti/1000 abitanti		Banca Dati EE.LL.	-	
	Tasso di lesività da incidente stradale	n° feriti/1000 abitanti		Banca Dati EE.LL.	-	
	Indice di mortalità stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° morti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)		Banca Dati EE.LL.	-	
	Indice di lesività stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° feriti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)		Banca Dati EE.LL.	-	
Economicità dei trasporti	Spesa annuale per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante		Indagini specifiche	-	
		euro/anno/tonnellata		Indagini specifiche	-	

TABELLA 2 - ULTERIORI INDICATORI \_ Linee Guida Regionali

In Tabella 3 si riporta un elenco, a titolo esemplificativo e non esaustivo, di indicatori di realizzazione, funzionali al monitoraggio dello stato di avanzamento, dell'efficacia e dell'efficienza delle singole azioni



individuare nell'ambito del percorso di costruzione del PUMS in funzione delle caratteristiche e dei punti di forza e debolezza, nonché delle opportunità e delle minacce (analisi SWOT) tipici di ogni specifica realtà territoriale.

CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Fattore di riempimento TPL	Pass*km/posti*km	Azienda TPL
	Numero di titoli intermodali venduti	Numero titoli/anno	Azienda TPL
	Soddisfazione degli utenti	Percentuale	Indagini specifiche
	Numero furti su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero fermate con sistemi di videosorveglianza	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero aggressioni su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	km di corsie riservate	km	Banca Dati EE.LL.
	Età media del parco circolante	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero impianti con priorità semaforica	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero mezzi a basso impatto su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi con sistema conteggio passeggeri su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi dotati di sistema AVL/AVM su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
Campagne di comunicazione	Numero campagne	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero utenti raggiunti per ogni campagna	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero eventi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Servizi di sharing mobility	Numero automobili in sharing	Numero auto in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/auto flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio car sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero biciclette in sharing	Numero bici in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/bici flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio bike sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero utenti iscritti servizio carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero medio componenti equipaggio carpooling	Valore assoluto	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi in carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
Numero stalli riservati carpooling	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.	
Sistemi pedonali meccanizzati	Km di rete pedonale meccanizzata	km	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno/km di rete pedonale meccanizzata	Utenti/anno/km	Indagini specifiche
	Numero ascensori verticali o inclinati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno trasportati ascensori/capacità totale annua	Utenti/anno/posti disponibili	Indagini specifiche
Controllo Accessi Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Numero varchi con controllo automatico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero pilomat installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per varco	Numero sanzioni/varco/anno	Banca Dati EE.LL.
Sistema della sosta	Numero stalli a pagamento	n° stalli tariffati/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio di sosta a pagamento	Minuti	Banca Dati Gestori
	Numero sanzioni elevate per mancato pagamento	n° sanzioni/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero stalli di interscambio	n° stalli di interscambio/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio in sosta di interscambio	Minuti	Banca Dati EE.LL.
Mobilità ciclistica	Numero pompe pubbliche installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero totem contapassaggi installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero cicloposteggi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero velostazioni	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Biciclette in servizi di rent a bike	Numero biciclette disponibili	Indagini specifiche
	Numero ciclofficine	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità scolastica	Numero linee pedibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero linee bicibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
Logistica merci	Numero aree di sosta per carico/scarico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per occupazione aree dedicate	Numero sanzioni/area/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero cargo – bikes operative	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità elettrica	Numero colonnine installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero di ricariche a colonnina	ricariche/colonnina/anno	Banca Dati EE.LL.

TABELLA 3 - ULTERIORI INDICATORI \_ Linee Guida Regionali

Nelle Linee Guida Regionali è riportata anche la metodologia di calcolo degli indicatori, che per brevità di trattazione non si riporta.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>91 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il PUMS è volto allo sviluppo di azioni immateriali e di gestione dei servizi e delle infrastrutture esistenti, anche al fine di perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04.

Le Linee Guida Europee tendono a riequilibrare l'attenzione attribuita agli interventi infrastrutturali a favore di quelli che si fondano sulla mobilità condivisa, all'educazione alla mobilità ciclopedonale e alla logistica collaborativa. È opportuno che questa attenzione alla complessità, avvenga con il coinvolgimento dei cittadini e costituisca elemento fondamentale di un PUMS, al fine di garantire la sostenibilità sociale ed economica, oltre che ambientale, dello scenario di Piano.

Gli interventi infrastrutturali potranno essere programmati, in un'ottica di sostenibilità, solo se funzionali ad un miglioramento della accessibilità multimodale, o finalizzati a ridurre la congestione stradale e andrebbero sempre affiancati da azioni immateriali tipiche delle pratiche di mobility management. Inoltre i Piani Particolareggiati dovranno contenere, in relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, indicazioni puntuali dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.

Le Linee Guida Regionali hanno integralmente recepito le sette **strategie** contenute nelle linee guida nazionali sui PUMS che si riportano di seguito per completezza di trattazione. Sono state inoltre individuate ulteriori sette strategie funzionali a tenere in debita considerazione le peculiarità e specificità del territorio pugliese e, come suggerito dalle stesse Linee Guida Europee, a riequilibrare il peso attribuito alle azioni di carattere infrastrutturale a favore di quelle che promuovono azioni di tipo immateriale e modalità di trasporto a più basso impatto, come quella ciclopedonale e i servizi di mobilità condivisa.

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto
2. Sviluppo della mobilità collettiva
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa
5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
6. Razionalizzazione della logistica urbana
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile
8. Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto
9. Sviluppo delle tecniche di Mobility Management
10. Coinvolgimento attivo del mondo della scuola
11. Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta
12. Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica
13. Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione
14. Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri

Per ognuna delle strategie sopra definite, da selezionare sulla base delle specificità del territorio e delle evidenze emerse nella fase di costruzione e interpretazione del quadro conoscitivo, è possibile attivare una o più delle azioni elencate nel seguito ancorché non esaustivamente. Un'azione può essere funzionale a più di una strategia e si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita.

Tra le azioni sono elencate, oltre a quelle tipiche degli strumenti di tipo strategico e programmatico quale è il PUMS, anche azioni di tipo gestionale attuabili nel breve periodo. Per queste ultime il PUMS funge da strumento di indirizzo, individuando le risorse da allocare e rimandando eventualmente al PUT e ai piani particolareggiati per il relativo piano di dettaglio.

La costruzione degli **Scenari alternativi di Piano** tiene conto di un insieme di elementi che comprendono:

- gli obiettivi e le strategie del PUMS;
- il quadro conoscitivo;
- le risultanze del percorso di partecipazione messo in campo nella fase di redazione del PUMS sia attraverso incontri tematici che territoriali;
- la dimensione temporale del piano, che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine;
- la composizione degli scenari alternativi sulla base di un metodo trasparente.

L'individuazione delle alternative di piano richiede in prima istanza di individuare lo Scenario di Riferimento (in seguito anche "SR"), che contempla tutti gli interventi (infrastrutturali e non) che hanno completato l'iter progettuale e procedurale di approvazione, che godono delle necessarie risorse finanziarie per la realizzazione e che troverebbero realizzazione anche in assenza del PUMS. In sintesi gli interventi inseriti nello Scenario di Riferimento soddisfano le seguenti condizioni: sono invariati, e saranno realizzati anche in assenza

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>92 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

del PUMS; si sommeranno a quelli proposti nello Scenario di Piano; costituiranno il termine di confronto per la valutazione tecnica, ambientale, sociale ed economica dello Scenario di Piano.

Gli scenari alternativi (che includono anche gli interventi già programmati dall'Amministrazione di cui allo Scenario di Riferimento) sono costruiti ipotizzando varie combinazioni di azioni in funzione delle strategie partecipate e individuate e ad ognuno di essi è associata l'indicazione dei costi di investimento e di quelli di gestione, ma anche dei tempi e di un'eventuale realizzazione per lotti funzionali. Gli scenari alternativi possono differire tra loro anche solo sulla base di un diverso cronoprogramma delle stesse azioni.

L'individuazione dello Scenario di Piano è il risultato dell'applicazione di metodi comparativi (come l'analisi benefici/costi o l'analisi multi criteri) basati sugli indicatori di risultato, anche per consentire alla Regione Puglia confronti omogenei tra i PUMS in relativi a differenti contesti e l'individuazione delle azioni che, a parità di costo, apportino maggiori benefici ambientali, economici e sociali.

È bene che, per ogni azione dello scenario di Piano selezionato, venga quantificata la relativa spesa economica e si proceda all'individuazione delle possibili coperture finanziarie evidenziando, tra queste, quelle già disponibili nel bilancio comunale.

Contestualmente alla definizione dello scenario di piano, sono da definire le **attività di monitoraggio** da avviare a conclusione dell'iter procedurale del PUMS sulla base degli indicatori di risultato e di realizzazione. Obiettivo delle attività di monitoraggio è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e dell'efficacia delle azioni individuate dallo scenario di Piano.

È auspicabile che il monitoraggio dello stato di attuazione delle azioni inserite nel PUMS sia effettuato con cadenza biennale e che i relativi report siano condivisi con la Regione Puglia, affinché quest'ultima ne possa tenere conto per l'elaborazione di politiche regionali sulla mobilità e per monitorare la virtuosità dei Comuni e la capacità di attuazione dei piani.

Di seguito si esplicita un possibile schema per il monitoraggio del PUMS:

- raccolta dei dati con cadenza biennale necessari per il calcolo degli indicatori;
- confronto tra i valori degli indicatori stimati in fase di redazione e quelli calcolati in fase di monitoraggio;
- eventuale revisione, se necessario, delle strategie e/o delle azioni.

Fonte: Linee PUMS Regione Puglia

### 3.3.2 LE LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI MOBILITÀ CICLISTICA (DGR N. 1504 DEL 10/09/2020)

- ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021-2030

Le Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica, frutto della collaborazione fra la sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio della Regione Puglia ed il DICATECh (Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica) del Politecnico di Bari, sono state realizzate con l'intento di garantire omogeneità delle pianificazioni, delle progettazioni e delle soluzioni relative alle infrastrutture ciclabili ed agli svariati servizi a sostegno della ciclabilità.

Sebbene maggiormente focalizzate sui territori comunali, le Linee Guida possono essere prese a riferimento per ambiti territoriali più ampi, fra cui le Province. In particolare, il documento illustra l'iter procedurale e tecnico utile alla redazione dei piani di mobilità ciclistica, descrivendo le analisi del contesto territoriale di riferimento utili alla elaborazione dei piani partendo dalla pianificazione sovraordinata, fornisce i criteri per la definizione degli itinerari e delle reti ciclabili ottemperando agli standard geometrici e funzionali per la progettazione dei tronchi e delle intersezioni ciclabili. Inoltre, descrive alcuni dei servizi e dei dispositivi utili alla diffusione della cultura della ciclabilità.

Visto che tali Linee Guida sono state pubblicate a Giugno 2020, l'aggiornamento del PUMS del Comune di Ginosa - Linee di Indirizzo- fornisce nei paragrafi di seguito, ad integrazione i dettagli tecnici dei principali interventi tipologici adottabili per l'infrastrutturazione della rete ciclabile proposta.

#### PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA - SEPARAZIONE INVALIDICABILE - GENERALITÀ

Sono percorsi ciclabili ad unico o doppio senso di marcia la cui sede è separata fisicamente da quella dei veicoli a motore e dei pedoni at-traverso uno spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile.

La separazione può essere realizzata con:

- New jersey, cordolo prefabbricato o cordonata di larghezza minima 0,5 m.
- Aiuola verde continua e invalicabile di larghezza minima 0,5 m.

Dislivello continuo di altezza compresa tra 10 cm e 15 cm. Per questo tipo di piste è necessario predisporre una fascia di sicurezza di 50 cm che può essere materializzata con dei cordoli oppure con una pavimentazione scabra ed eventualmente con una colorazione diversa in modo da allontanare il ciclista dal dislivello.

Fascia di sosta. Per questo tipo di piste, al fine di evitare il rischio di collisione tra bici e auto causata dall'apertura delle portiere, deve essere previsto un franco di sicurezza, possibilmente zebra, di larghezza minima 1,00 m



riducibile al massimo a 50 cm in caso di scarsità di spazio e di direzioni opposte di circolazione ciclabile e sosta veicolare.

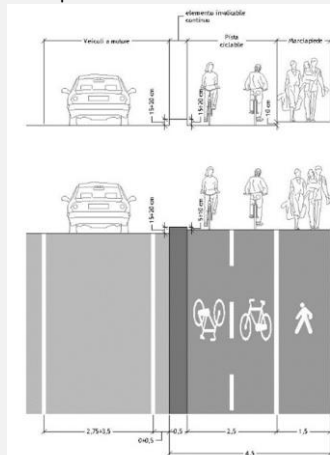
Fascia zebra o colorata, con sequenze di paracarri, dissuasori di sosta, fioriere, o altri arredi, di larghezza minima 0,5 m.

In ogni caso le separazioni fisiche devono prevedere delle opportune interruzioni per consentire alle bici provenienti dai vari accessi laterali di immettersi nella pista.

La larghezza minima della pista ciclabile è di 1,5 m per le monodirezionali e di 2,5 m per le bidirezionali, dimensioni che possono eccezionalmente essere ridotte rispettivamente a 1,0 m e 2,0 m per brevi tratti.

La segnaletica da usare è quella di "pista ciclabile".

Internamente alla pista bidirezionale può essere tracciata una linea bianca discontinua a separazione delle due direzioni di marcia dei velocipedi.



Esempi di pista ciclabile in sede propria

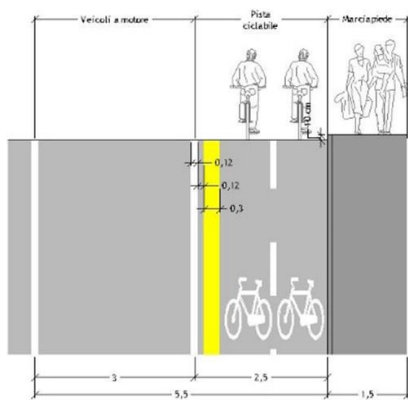
Sezione tipo: Pista ciclabile in sede propria  
separazione invalicabile

### PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA SU CARREGGIATA - GENERALITÀ

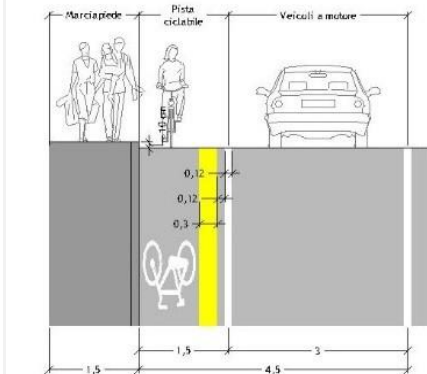
Sono percorsi ciclabili ad unico senso di marcia concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore, costituiti da corsie riservate ed ubicate di norma in destra, con segnaletica longitudinale costituita da due strisce continue affiancate, una bianca da 12 cm e una gialla di 30 cm (dal lato della corsia ciclabile), distanziate di 12 cm (RCdS art. 140/7). Sulla corsia va inserito, e possibilmente ripetuto, il pittogramma di bicicletta seguito dalla freccia direzionale (CdS fig. II 442/b).

Nel caso in cui la corsia riservata è finalizzata a consentire alle biciclette di transitare nel senso opposto a quello degli altri veicoli, all'inizio della corsia veicolare dell'altro senso di marcia va previsto il segnale verticale di USO CORSIE (CdS fig. II 339-340) con la linea di separazione corsie di colore giallo, mentre all'inizio della corsia riservata deve essere apposto il cartello di senso vietato eccetto cicli e di pista ciclabile.

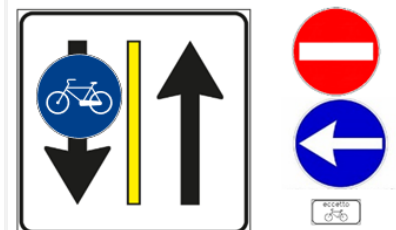
La larghezza minima della corsia, comprese le strisce di margine, è di 1,50 m. Tale larghezza può eccezionalmente essere ridotta a 1,0 m per brevi tratti.



Sezione tipo: Pista ciclabile su corsia riservata su carreggiata bidirezionale



Sezione tipo: Pista ciclabile su corsia riservata su carreggiata monodirezionale



Segnaletica verticale per strade in cui una direzione di marcia è consentita alle sole biciclette



## PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA SUI MARCIAPIEDI



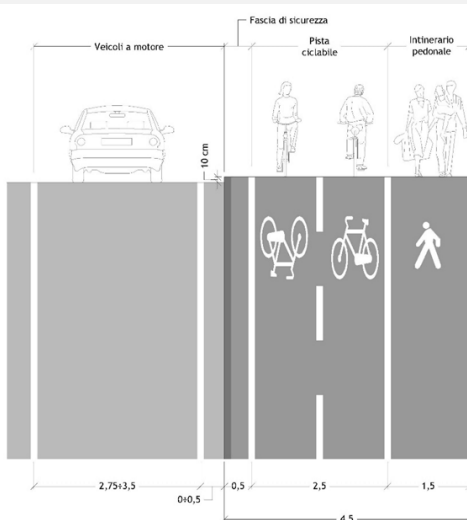
Esempi di pista ciclabile su corsia riservata

Sono percorsi ciclabili ad unico o doppio senso di marcia inseriti sui marciapiedi o sui viali pedonali quando la larghezza lo consente, definiti da una corsia riservata alle biciclette di larghezza minima 1,50 m. Tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso in cui vengano inserite due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima di 2,50 m. Sulle corsie ciclabili vanno inseriti i simboli della bicicletta seguiti dalla freccia direzionale. La distanza minima dal cordolo di margine del marciapiede deve essere di 50 cm. La linea di separazione della corsia ciclabile dalla fascia dedicata esclusivamente ai pedoni deve essere continua e di colore bianco. È auspicabile la colorazione della pavimentazione delle corsie ciclabili o della fascia pedonale al fine di rendere più distinte possibili le due funzioni del marciapiede ed evitare l'invasione reciproca degli spazi; in alternativa può essere previsto l'uso di materiali differenziati prediligendo l'asfalto per le corsie ciclabili. La fascia pedonale deve avere una larghezza minima di 1,00 m.



Segnaletica verticale ed esempio di percorso ciclopedonale

## CORSIE CICLABILI



Pista ciclabile su corsia riservata sui marciapiedi



Esempi di pista ciclabile su corsia riservata sui marciapiedi

Sono percorsi ciclabili che occupano la parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, destinata alla circolazione sulle strade delle biciclette nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede in bianco.

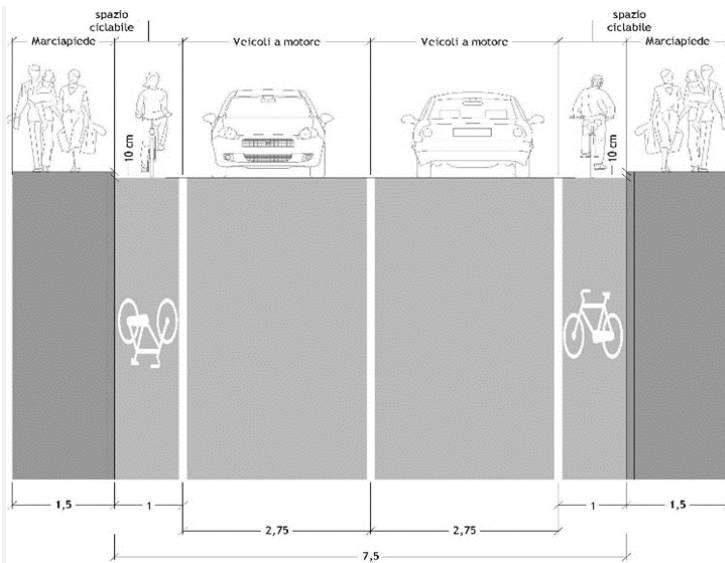
La linea di delimitazione della corsia ciclabile deve essere continua ad eccezione dei brevi tratti in cui essa debba essere impegnata da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi.

La corsia può essere impegnata da altri veicoli anche in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico.

La corsia ciclabile si intende valicabile limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli motorizzati di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta laterale.

La larghezza minima delle corsie ciclabili è di 1,00 m, ponendo attenzione alla presenza di eventuali marciapiedi rialzati adiacenti che possono costituire un pericolo per le biciclette costrette a transitare molto vicino al cordolo, nonché alla presenza di irregolarità legate ad eventuali caditoie, chiusini o altri elementi che rendano la corsia meno sicura della restante parte della carreggiata stradale.

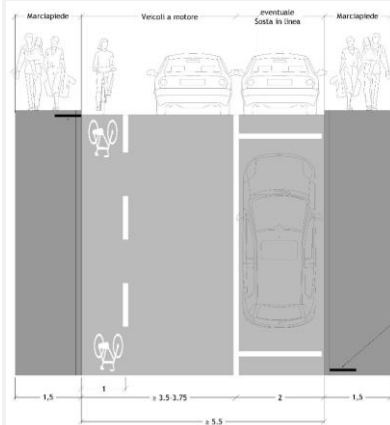
L'inserimento di questo tipo di corsie ciclabili va attentamente valutato in relazione ai flussi di traffico della strada su cui si intende intervenire ed in relazione alle condizioni della pavimentazione della fascia stradale da rendere ciclabile, che deve essere provvista di una pavimentazione confortevole e priva di irregolarità. Dal momento che il ciclista è tenuto ad utilizzare la corsia ciclabile, egli non deve essere costretto ad effettuare manovre pericolose per evitare sconnessioni o caditoie poste al centro della corsia. L'inserimento della corsia ciclabile è inoltre condizionato dalla larghezza della strada nella quale viene inserita: deve infatti essere mantenuta una larghezza minima delle corsie carrabili pari almeno a 2,75 m sulle strade interessate dal transito del trasporto pubblico o dal traffico pesante e 2,50 sulle altre.



Esempi di corsie ciclabili

Dal momento che questo tipo di corsie sono una novità normativa e non vi sono molte esperienze in materia, esse possono essere realizzate sulla rete stradale urbana in via sperimentale, previo parere specifico dell'Ufficio Mobilità, e poi debbono essere monitorate in termini di funzionalità e sicurezza.

### CORSIE CICLABILI PER DOPPIO SENSO CICLABILE



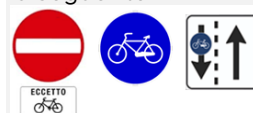
Sezione tipo: Corsie ciclabili per doppio senso ciclabile

È una parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia per i veicoli motorizzati, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli.

Oltre alla linea discontinua deve essere tracciato sulla corsia ciclabile il simbolo della bicicletta in bianco, seguito dalla freccia direzionale.

Nel caso in cui la dimensione della strada in alcuni tratti non consenta di tracciare una corsia ciclabile di larghezza minima 1,5 m è possibile, verificando le condizioni di visibilità reciproca dei veicoli transitanti, tracciare la linea discontinua di separazione dei due sensi di marcia solo nel tratto iniziale e finale della strada.

In attesa che venga emanato il regolamento di attuazione delle novità normative in materia di corsie ciclabili, la segnaletica verticale da prevedere è la seguente:



segnaletica verticale per strade in cui è possibile tracciare la linea discontinua di separazione dei due sensi di marcia



Segnaletica verticale per strade in cui non è possibile tracciare la linea discontinua di separazione dei due sensi di marcia



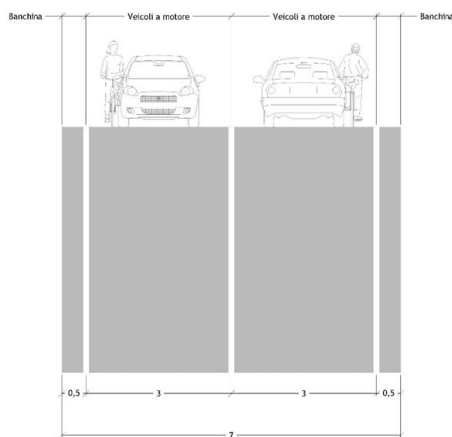
## ITINERARI CICLABILI PROMISCUI CON VEICOLI MOTORIZZATI



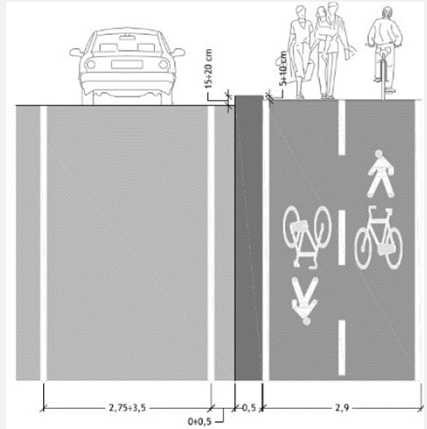
Gli itinerari ciclabili su carreggiata stradale in promiscuo con i veicoli a motore sono ammessi nelle strade locali e nelle altre strade per dare continuità alla rete di piste, corsie ciclabili e percorsi ciclopeditoni esistenti e previsti dal Biciplan, laddove per ragioni di fattibilità tecnica o economica non sia possibile dedicare dello spazio alle biciclette.

Nelle strade dove è prevista la promiscuità tra bici e veicoli motorizzati è necessario intervenire con provvedimenti atti a ridurre il differenziale di velocità tra le due componenti di traffico e, se possibile, a ridurre l'entità del traffico stesso.

In tal senso l'istituzione di ZTL, Zone 30, Zone Residenziali e gli interventi di moderazione del traffico sono gli elementi chiave per creare le condizioni di sicurezza di un ambiente stradale promiscuo.



## PERCORSI PROMISCUI PEDONALI E CICLABILI



Sezione tipo: Percorsi promiscui pedonali e ciclabili

Sono itinerari ciclabili in promiscuità con i pedoni, posti su marciapiedi, passaggi o vialoni pedonali (percorsi ciclopeditoni). Tale tipologia di percorso è da prevedere solo nei casi in cui i flussi pedonali o alternativamente ciclabili non siano molto intensi o non vi siano gli spazi da dedicare distintamente alle due componenti. I percorsi ciclopeditoni devono essere protetti dal traffico motorizzato dal rialzamento del marciapiede o da elementi separatori di vario tipo, in ragione della classe funzionale della strada su cui sono realizzati, come di seguito elencato:

- Strade inter-quartiere: spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile  $\geq 50$  cm
- Strade di quartiere: spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile  $\geq 50$  cm
- Strade Interzonali: separazione fisica permeabile alle biciclette
- Strade Locali: separazione fisica permeabile alle biciclette

I percorsi ciclopeditoni devono essere preferibilmente bidirezionali e devono avere una larghezza, al netto della separazione fisica dalla carreggiata, maggiore di 2,90 m. Nel caso in cui non vi siano le larghezze sufficienti, possono essere previsti percorsi ciclopeditoni monodirezionali per le biciclette, la cui larghezza netta deve essere non inferiore a 2,0 m.

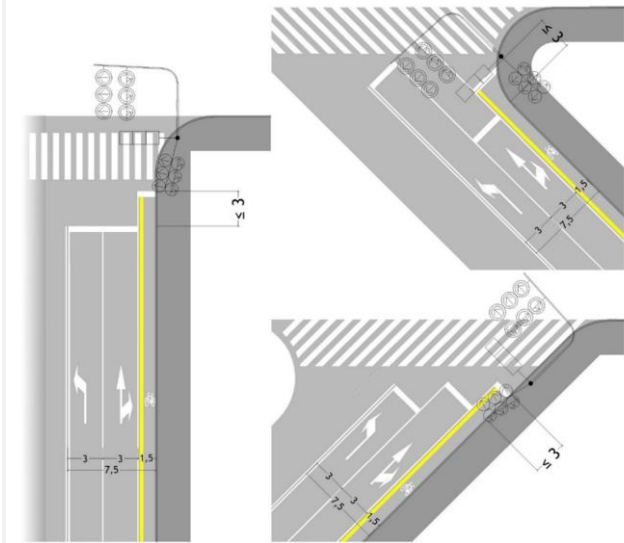


Esempio di percorsi promiscui pedonali e ciclabili





### LINEA DI ARRESTO AVANZATA PER LE BICICLETTE



Schemi planimetrici di Linea di arresto avanzata per le biciclette

#### FINALITÀ

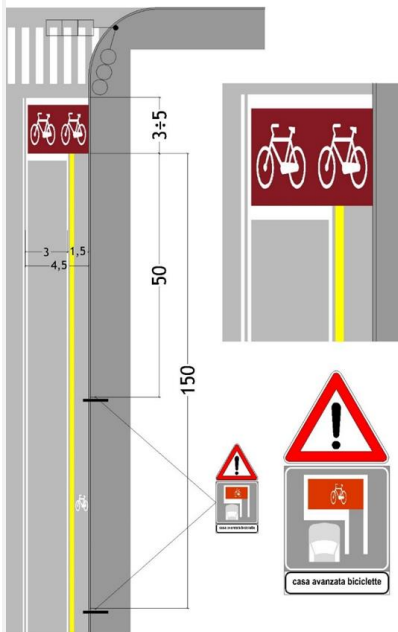
Garantire, nel caso di presenza di pista ciclabile, una migliore visibilità dei ciclisti da parte dei conducenti dei veicoli a motore, in fase di manovra di svolta a destra nella fase di verde semaforico, a causa del conflitto che si crea con il flusso ciclabile che prosegue dritto.

#### CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Intersezione semaforizzata.

Sfalsamento tra le due linee di arresto ridotto allo stretto necessario e in ogni caso non superiore a 3 metri.

### CASA AVANZATA PER LE BICICLETTE



Schemi planimetrici di Casa avanzata per le biciclette

#### FINALITÀ

Favorire la manovra di svolta a sinistra delle biciclette, che altrimenti risulterebbe impedita nel caso in cui il ciclista fosse posizionato sulla pista ciclabile, ovvero sul lato destro della carreggiata.

#### CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Sulla base di apposita ordinanza del Sindaco, previa valutazione delle condizioni di sicurezza (DL 34 del 19/05/2020, articolo 229, comma 3, lettera b).

#### Intersezione semaforizzata

Strada con velocità inferiore o uguale a 50 km/h (DL 34 del 19/05/2020, articolo 229, comma 3, lettera b).

Area della casa avanzata accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione (L. 120 del 11/09/20, art. 49, com. 5-ter, lettera q)

Sfalsamento tra le due linee di arresto pari almeno a 3 metri e non superiore a 5 metri (limite superiore indicato solo nelle Linee guida sperimentali per lo sviluppo della mobilità ciclabile), da valutarsi sulla base di considerazioni puntuali legate al tipo di intersezione, ai volumi di traffico ciclabili e veicolari ed alla criticità potenziale della contemporaneità della manovra di attestamento delle biciclette nella fase di partenza degli altri veicoli.

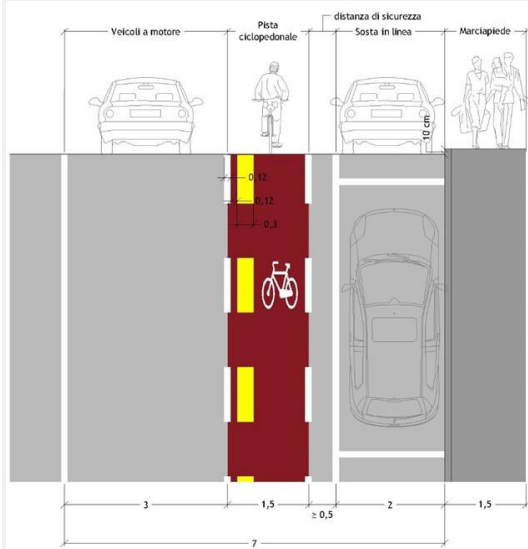
Area della casa avanzata preferibilmente colorata di rosso (RAL 3003).



Esempio di casa avanzata per le biciclette



### CONTIGUITÀ DELLA PISTA CICLABILE CON LA FASCIA DI SOSTA



Sezione tipo: Contiguità della pista ciclabile con la fascia di sosta

#### CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Frequenza della rotazione della sosta compatibile con la presenza della pista ciclabile.

Sosta consentita solo in linea.

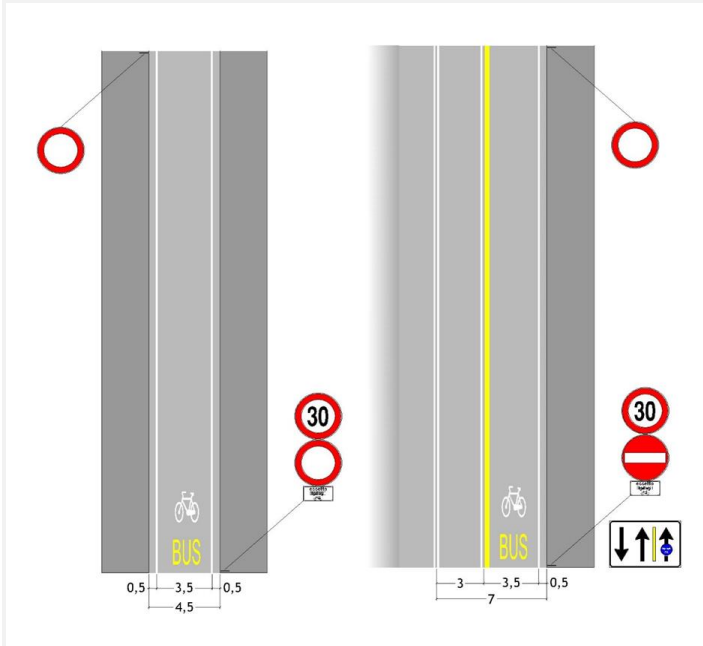
Solo una corsia di pista ciclabile.

Larghezza della pista a corsia singola: 1,50 metri.

Tra la striscia di margine della pista ciclabile e la striscia di delimitazione della sosta deve essere previsto un adeguato franco di sicurezza di almeno 50 cm.

Le strisce di delimitazione della corsia riservata e la striscia di delimitazione della sosta devono essere tracciate discontinue. La pavimentazione della pista ciclabile deve essere colorata (RAL 3003)

### FLUSSO CICLABILE NELLA CORSIA RISERVATA AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



Schemi planimetrici di Flusso ciclabile nella corsia riservata al trasporto pubblico locale

#### CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Corsie riservate al solo trasporto pubblico locale (TPL) di linea.

Velocità massima di percorrenza di 30 km/h.

Frequenza massima programmata per il TPL di linea non sia superiore a 45 transiti/ora.

Veicoli del TPL di lunghezza inferiore o uguale a 12 metri (bus urbani).

Transito consentito ai soli veicoli in servizio di emergenza (art. 177 CdS).

Segnaletica:

Segnale verticale di cui alla fig. 46 "divieto di transito" come da Regolamento, con apposito pannello integrativo riportante la dicitura "eccetto" seguita dal simbolo dell'"autobus urbano" e dal simbolo "bicicletta";

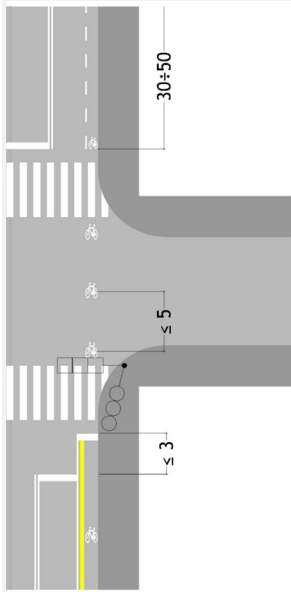
Segnaletica orizzontale riportante la dicitura sintetica "BUS" di cui alla Figura II 441/d ed il simbolo della "bicicletta" di cui alla Fig. II 442/b, inseriti all'inizio della corsia riservata al trasporto pubblico locale, ed opportunamente ripetuti in prossimità di intersezioni, accessi e/o interruzioni della corsia stessa.

Nota bene:

Non è consentito prevedere un allargamento del modulo della corsia riservata al TPL al fine di prevedere la circolazione in promiscuo con i velocipedi.



## LA «BIKE LANE»



La «Bike lane»

### GENERALITÀ

La "bike lane", è l'elemento di raccordo, ovvero di congiunzione, tra due piste ciclabili.

### CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Larghezza insufficiente della sede stradale a realizzare la pista ciclabile.

Garantire la percezione della continuità dell'itinerario ciclabile, in cui non è garantita la continuità della precedenza per il ciclista.

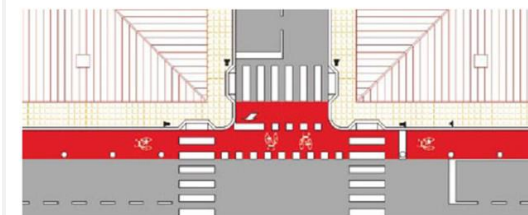
Uso della specifica segnaletica orizzontale di cui alla Fig. II 442/b del Regolamento (art. 148).

I simboli sono tracciati per tutta la lunghezza dell'elemento di raccordo, in direzione longitudinale secondo la direzione di marcia del ciclista, e ripetuti, anche in relazione alla presenza di eventuali accessi, ad una distanza massima di 10 metri.

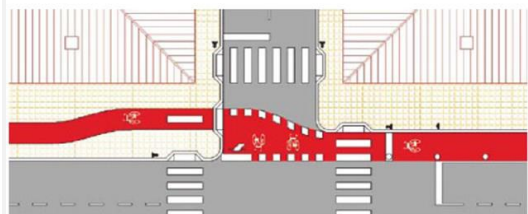
L'elemento di raccordo comprende il percorso promiscuo, le aree di intersezione prive di attraversamento ciclabile, nonché tutte le altre brevi interruzioni dell'itinerario. Nelle aree di intersezione, l'elemento di raccordo tra la pista in ingresso e quella in uscita dall'intersezione stessa, deve garantire la percezione della continuità fisica dell'itinerario ciclabile, identificato mediante il tracciamento di una serie di simboli, di cui alla Fig. II 442/b, ripetuti ad una distanza adeguata, in relazione all'intersezione stessa, e comunque ad una distanza massima di 5 metri.

## ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

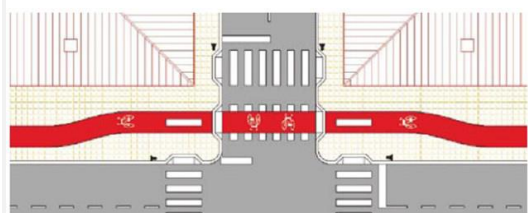
### ESEMPI DI SVOLTA A SINISTRA INDIRETTA



Senza disassamento della corsia ciclabile



Con parziale disassamento della corsia ciclabile



Con disassamento della corsia ciclabile

Le intersezioni, a causa della promiscuità di biciclette, autoveicoli e pedoni e ai numerosissimi punti di conflitto delle diverse manovre, rappresentano gli ambiti più pericolosi di una rete ciclabile e pertanto la progettazione deve essere molto attenta. Sebbene ogni incrocio vada preso in esame per le sue peculiarità, vi sono alcuni principi fondamentali da rispettare, in ogni caso:

- Gli incroci devono essere ben segnalati per essere riconosciuti da tutte le componenti di traffico, vanno quindi indicati con segnaletica propria ed evidente;
- Il passaggio ciclabile nell'incrocio, e in particolare le superfici destinate ai ciclisti che girano a sinistra, devono essere evidenziati, si possono utilizzare linee apposite o una diversa colorazione dell'asfalto. I passaggi ciclabili possono essere segnalati e differenziati anche mediante utilizzo di un particolare materiale per la pavimentazione o pavimentazioni stampate;

È opportuno indurre il ciclista ad effettuare la svolta a sinistra in due tempi, prima procedendo oltre l'incrocio, poi passando la carreggiata in senso ortogonale in corrispondenza dell'attraversamento ciclo-pedonale. In questo modo i punti di conflitto si riducono a quelli relativi dalla svolta a destra delle automobili.

Negli incroci la precedenza va data preferibilmente ai ciclisti e pedoni, a meno che non vi siano ragioni legate alla sicurezza e alle necessità di deflusso del traffico.

Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.

Essi sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso (Reg. 495/92, art.146). Eventuali isole salvagente devono avere una dimensione nel senso di marcia delle biciclette minima di 2,00 m, e trasversale pari alla larghezza dell'attraversamento.

### ATTRAVERSAMENTI CICLABILI RIALZATI

Come per gli attraversamenti pedonali, anche quelli ciclabili possono essere rialzati al fine di evidenziarne la presenza e rallentare i veicoli motorizzati. La pavimentazione deve essere colorata ed eventualmente stampata.

La sopraelevazione deve raccordarsi con il piano della pista ciclabile con rampe le cui pendenze devono essere possibilmente inferiori al 5% e al massimo del 10%.



Esempio Attraversamenti ciclabili rialzati

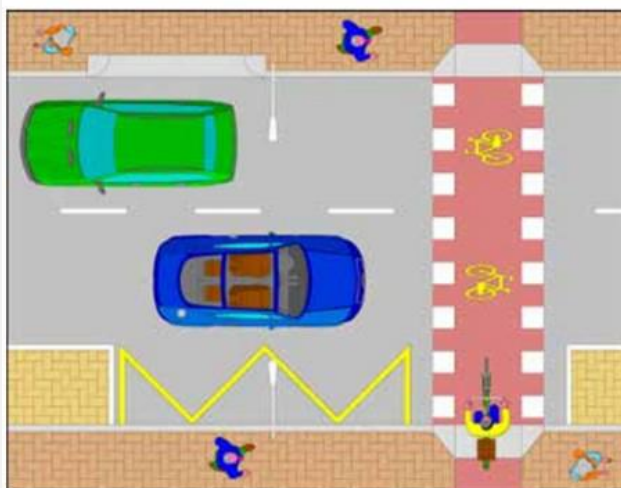
### VISIBILITÀ CICLISTA-AUTOMOBILISTA E INTERFERENZA CON LA SOSTA

Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei ciclisti che si accingono ad impegnare la carreggiata e viceversa, gli attraversamenti possono essere preceduti, nel senso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig-zag su cui è vietato sostare o da elementi fisici atti a dissuadere dalla sosta.

Deve essere posta molta attenzione nel prevedere una pista ciclabile accanto a degli stalli di sosta in linea in ragione del fatto che l'apertura delle portiere delle auto può creare grave pericolo alle bici-clette in circolazione: deve essere quindi prevista possibilmente una fascia di rispetto di almeno 1,00 m riducibile al massimo a 50 cm in caso di scarsità di spazio e di direzioni opposte di circolazione ciclabile e sosta veicolare, zebra o pavimentata in maniera differenziata, eventualmente a spese della larghezza dello stalli di sosta, che induca le auto a parcheggiare alla giusta distanza dallo spazio destinato alle biciclette.

Nel caso della sosta a pettine e ancor più quella inclinata, è preferibile la pista ciclabile sia posta internamente rispetto ad essa, poiché la visibilità delle biciclette per l'automobilista che fa retromarcia è molto scarsa. Nel caso in cui l'ambiente stradale non consenta di portare all'interno la pista, o tale scelta non sia opportuna per ragioni legate alla funzionalità della pista stessa, essa deve essere:

- separata dalle aree di sosta da una area di manovra di almeno 2,00 m per gli stalli a pettine e inclinati;
- colorata di rosso,
- realizzata con una piattaforma leggermente rialzata (h = 2 cm) in materiale stampato o scabro.



Visibilità ciclista-automobilista e interferenza con la sosta



## ATTRAVERSAMENTI CICLABILI: ROTATORIE



La sicurezza degli attraversamenti ciclabili in rotatoria richiede i seguenti accorgimenti:

Evitare il sovradimensionamento della larghezza delle entrate e soprattutto delle uscite;

Realizzare gli attraversamenti con rifugio centrale nell'isola separatrice di larghezza pari ad almeno 1,5 m e a 2,0 m in caso di traffico ciclabile intenso. Tale rifugio può essere omesso nelle minirotatorie e nelle rotatorie compatte di raggio minore di 30 m nel caso in cui non vi fossero gli spazi sufficienti.

Gli attraversamenti ciclabili possono essere gestiti esternamente alla rotatoria, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali o, in alternativa, in corrispondenza del nodo stesso.

La prima opzione va sempre utilizzata per le rotatorie convenzionali ( $D > 40$  m) e nel caso in cui i flussi veicolari nella rotatoria siano intensi ( $> 1500$  veicoli eq/ora). Nella seconda opzione, nel caso di rotatorie compatte di dimensioni  $> 30$  m, è opportuno che l'innesto delle piste ciclabili in rotatoria sia protetto da elementi separatori (chiamati "banane vèlo").

Una soluzione intermedia tra le due prevede di inserire anche delle separazioni dell'anello ciclabile dall'anello carrabile nei tratti tra il braccio in entrata ed il successivo braccio in uscita.

Allo scopo di favorire la circolazione dei velocipedi, in presenza di notevoli flussi di biciclette, è possibile prevedere la realizzazione di bande ciclabili, fortemente connotate (pavimentazione differenziata o colorata), in continuità con entrate ed uscite anch'esse separate.

## APC: AREA A PRECEDENZA CICLABILE




Area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale i velocipedi hanno precedenza sui veicoli a motore.

All'interno delle APC la circolazione delle biciclette e/o degli altri velocipedi avviene generalmente in promiscuo con quella dei pedoni e dei veicoli a motore su tutte le strade nel rispetto delle regole di comportamento dei ciclisti contenute nel Codice e nel relativo Regolamento.

Nelle APC, deve essere assicurata la moderazione del traffico veicolare, attraverso la realizzazione delle seguenti misure:

- realizzazione di interventi di moderazione del traffico
- introduzione di schemi di circolazione atti a ridurre i punti di conflitto delle correnti veicolari in coerenza con i criteri propri delle isole ambientali
- apposizione della specifica segnaletica di limitazione della velocità consentita non superiore a 30 km/h e della eventuale limitazione alla circolazione dei veicoli in base alla massa

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>102 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### PARTE IV: QUADRO CONOSCITIVO LIVELLO SOVRALocale

Il PUMS integra e mette a sistema gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e dei trasporti disponibili a livello regionale, provinciale e comunale.

Il quadro conoscitivo rappresenta la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata alla redazione del Piano; in tal senso, durante la redazione del Piano, sono state acquisite tutte le informazioni utili per caratterizzare il territorio e individuarne le criticità. Sono state altresì indicate le fonti dei dati utilizzati e l'anno o periodo di riferimento.

Lo schema di base, proposto dalle Linee Guida nazionali e che qui si ripropone, rispetto al quale è stato costruito il quadro conoscitivo del territorio di Ginosa è il seguente:

- la costruzione del **quadro normativo pianificatorio e programmatico di riferimento**, al fine di identificare le interrelazioni tra il PUMS e gli altri piani e programmi sovraordinati (livello regionale e provinciale) o dello stesso livello di governo (livello locale)
- **Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area** di Piano al fine di fornire una chiara rappresentazione della struttura demografica e delle sue dinamiche, delle dimensioni macro - economiche, dei poli attrattori della mobilità, ecc.;
- **Offerta di reti e servizi di trasporto** ovvero l'assetto attuale dell'offerta di trasporto (reti e servizi) relativamente al trasporto individuale e collettivo delle persone e delle merci concernente la rete stradale, la rete e i servizi di trasporto pubblico, la rete ciclabile, il sistema della sosta, la logistica delle merci, ecc.;
- **Domanda di mobilità** caratterizzata in riferimento alle dimensioni spaziale, modale, temporale e motivazionale. Qualora si condivida la necessità di mettere a punto un modello di traffico, si provvederà alla costruzione di opportune matrici Origine-Destinazione. Un contributo significativo può essere ottenuto dalle indagini sugli spostamenti sistematici, ove esistenti;
- **Criticità e impatti** al fine di individuare le principali criticità del sistema della mobilità ed i suoi impatti in termini di sicurezza, consumo di suolo, consumo di energia, emissioni inquinanti e rumore;
- **Punti di forza e di debolezza**, opportunità e minacce (analisi SWOT) al fine di costruire un efficace quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi assunti.

La fase di raccolta dei dati di base è finalizzata inoltre a reperire tutte le informazioni utili all'inquadramento dell'area di studio, anche in serie storica per valutare i trend in atto, relativamente ai seguenti aspetti:

- caratterizzazione dell'uso del territorio, mappatura degli attrattori di traffico del sistema della Pubblica Amministrazione, dell'Istruzione, del Commercio, dell'Artigianato e dell'Industria e riconoscimento delle dinamiche evolutive in atto nel territorio comunale;
- piani, programmi e progetti a valenza regionale e sovra-regionale che concorrono a definire lo scenario di contesto in cui si svilupperà l'implementazione del PUMS;
- dati demografici e socio-economici di fonte ISTAT, eventualmente integrati con quelli disponibili presso le anagrafi comunali;
- dati da fonti istituzionali, relativi al funzionamento dei servizi della P.A., del sistema sanitario, ecc.;
- dati di mobilità (fonte ANAS, regionale, provinciale, imprese di trasporto) riguardanti il traffico veicolare e il trasporto pubblico (consuntivi ricavi da traffico TPL, oblitterazioni per linea, titoli di viaggio emessi, traffico ciclistico e pedonale).

#### 4.1 QUADRO DI RIFERIMENTO DERIVANTE DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATI (Regionale - Provinciale)

In questo paragrafo vengono descritti i Piani sovraordinati, in relazione agli aspetti caratterizzanti il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e il territorio comunale di Ginosa.

Si riporta di seguito l'elenco :

- PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)
- IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)
- IL PIANO ATTUATIVO 2015-2019 (PRT-PA)
- IL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 (PRT-PA)
- IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI 2015-2017 (PRT-PTS)
- IL PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML)
- 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 REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>103 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- RETE DEI TRATTURI
- IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO
- IL PIANO REGIONALE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA)
- IL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)
- STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC) - LINEE GUIDA PAESC
- PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE (POR) 2014-2020
- PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - Proposta definitiva 26.05.2018
- PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE - PROVINCIA DI TARANTO (PTCP)

#### 4.2 IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.)

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.

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.

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.

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.

Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti:

- **l'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale** che descrive l'identità dei tanti paesaggi della Puglia e le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche;
- lo **Scenario Strategico**, che consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del territorio della Puglia e contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali degli assetti territoriali desiderabili. Lo Scenario contiene inoltre le Linee Guida Regionali, documenti di carattere più tecnico, rivolti soprattutto ai pianificatori e ai progettisti, che hanno la finalità di guidare le attività di trasformazione del territorio. Lo scenario contiene infine una raccolta di Progetti Sperimentali integrati di Paesaggio definiti in accordo con alcune amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali, che riguardano aspetti di riproduzione e valorizzazione delle risorse territoriali relativi a diversi settori;
- le **Norme Tecniche di Attuazione** individuano diversi gradi e forme di coerenza: dalle "Prescrizioni" che fissano norme vincolanti per i beni paesaggistici; alle "Direttive", rivolte agli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, per l'attuazione delle regole statutarie contenute in ciascun ambito; agli "Indirizzi" per la gestione dei processi.

Con riferimento al tema della mobilità, il nuovo Piano Paesaggistico attraverso lo "Scenario della rete delle infrastrutture e della mobilità lenta" mette a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche individuate, alla cui fruizione, le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale, sono finalizzate. Lo Scenario contiene inoltre le "*Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture*" che forniscono una classificazione delle infrastrutture (strade parco, strade panoramiche, viali monumentali alberati, strade di mobilità dolce-rete ciclabile, sentieri, ippovie, tratturi), azioni di mitigazione o valorizzazione, indicazioni progettuali (in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti).

#### OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

(art. 27 e 28 NTA PPTR - Relazione generale 41 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. Riquilibrare e valorizzare i paesaggi rurali storici





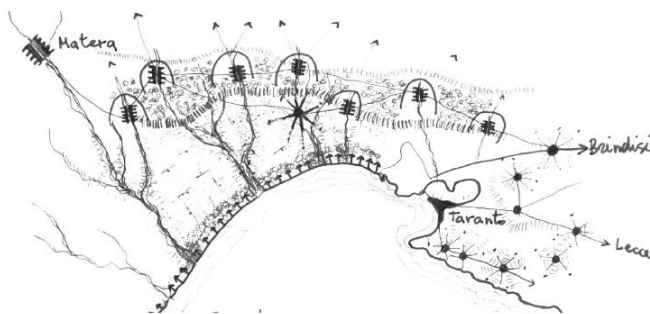
trasversalmente dal sistema dei corsi d'acqua che incidono profondamente i substrati calcarei, dando origine nei tratti più a monte al diffuso fenomeno delle gravine che caratterizza questo ambito soprattutto nel versante occidentale.

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

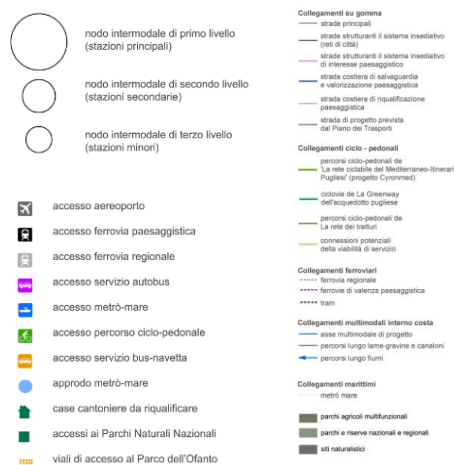
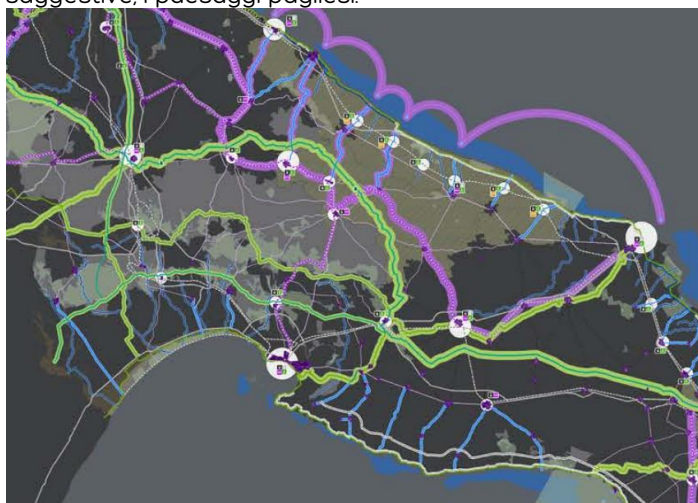
Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il P.P.T.R. definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

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



#### 4.2.2 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- II SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE

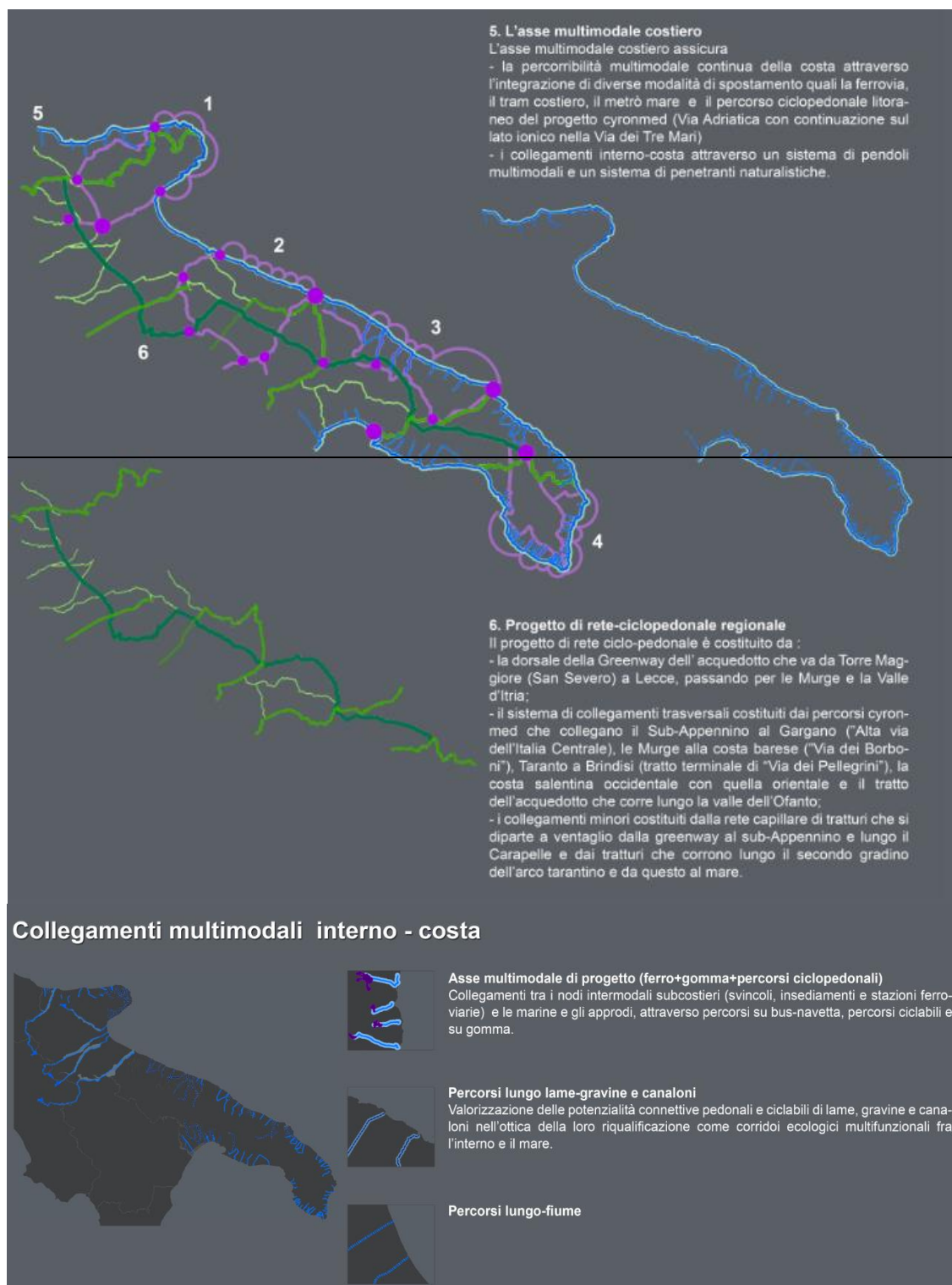
Significative appaiono le previsioni del PPTR descritte nello scenario "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce" che individua, sul territorio regionale, una rete multimodale della mobilità lenta interconnessa al sistema infrastrutturale regionale (così come previsto dal PRT), al fine di rendere 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.*



### 4.3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) REGIONE PUGLIA

La L.R. n. 16/2008 identifica in sé il Piano Regionale dei Trasporti per la regione Puglia. La stessa legge, inoltre, prevede strumenti attuativi dedicati alle scelte di dettaglio in materia di infrastrutture, logistica, trasporti e mobilità nonché di servizi di trasporto.

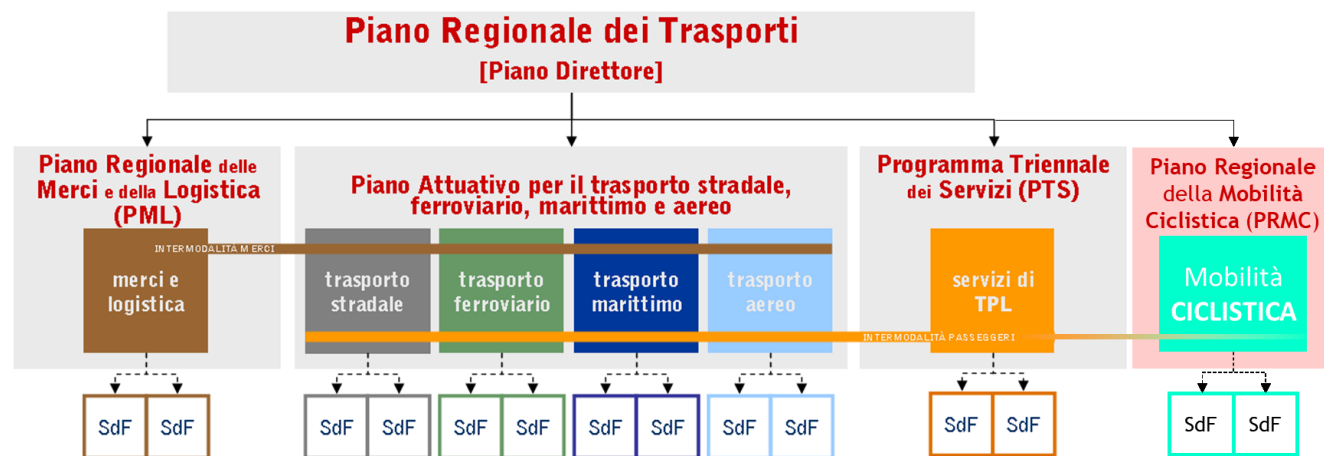
Il piano regionale dei trasporti (PRT) della Regione Puglia, approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", "è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del piano generale dei trasporti (PGT) e delle linee guida del piano generale della mobilità (PGM) e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali". Art. 1 - L.R. n.16 del 2008

*Il piano regionale dei trasporti (PRT), in accordo con il piano generale dei trasporti (PGT), è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT. Art. 2 comma 1 - L.R. n.16 del 2008*

*Le linee di intervento relative ai servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale (TPRL), individuate dal PRT, vengono attuate dal piano triennale dei servizi (PTS), strumento di programmazione settoriale regionale da intendersi quale piano attuativo del PRT, che, ai sensi dell'articolo 8 della l.r. 18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione. Art. 2 comma 2 - L.R. n.16 del 2008*

Come specificato nel documento del PRT, la Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il **Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale**. La Giunta regionale con Deliberazione n. 754 del 23.05.2022 pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 62 del 03.06.2022, ha adottato la proposta di Aggiornamento del **Piano Attuativo 2021-2030** del Piano Regionale dei Trasporti;
- il **Piano Triennale dei Servizi (PTS)**;
- **Piano Regionale delle Merci e della Logistica**.



Regione Puglia - Rapporto tra Piano Regionale dei Trasporti e altri strumenti di Pianificazione.

#### Obiettivi generali del PRT:

- adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica - in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I - che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;
- configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica, paesaggistico ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;
- strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da **garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori**;

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>108 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai Piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli Enti locali nei processi di pianificazione e attraverso **forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi**;
- garantire l'efficacia degli interventi programmati dai Piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso **promuovendo forme di copianificazione intersettoriale** (in primis trasporti territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;
- contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

**Gli obiettivi specifici attraverso cui il Piano intende perseguire le finalità generali sono:**

- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e più in generale nello spazio euro-mediterraneo;
- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- **promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani**;
- migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;
- garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovrapregionale e quella regionale;
- migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;
- potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovrapregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
- riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;
- **riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale**;
- contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;
- **indirizzare la riorganizzazione del TPL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari**;
- **promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani** e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;
- **promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni**;
- **massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro** creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;
- contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzato alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.


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

- il **Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA PRT)** di durata quinquennale 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)** 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 e per l'accesso - senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

#### **4.3.1 I PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI**

I Piani attuativi del Piano Regionale dei Trasporti, aggiornati ogni quinquennio, costituiscono il principale strumento di pianificazione dell'assetto infrastrutturale per il sistema regionale dei trasporti. I Piani Attuativi del PRT identificano, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte infrastrutturali che costituiscono i prerequisiti e le condizioni per strutturare in maniera efficiente ed efficace le politiche strutturali e i servizi la cui programmazione ed attuazione è demandata rispettivamente al Piano Triennale dei Servizi (PTS) e al Piano regionale delle Merci e della Logistica, inquadrati dalla LR 16/2008

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>109 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.3.11 PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019

Il Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 è stato approvato con Delibera di Giunta n. 598 del 26.04.2016. Il Piano Attuativo riguarda la definizione di tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.

L'approccio unitario adottato all'interno del PA è avvalorato dalla scelta di mettere al centro della nuova programmazione la visione e gli obiettivi di Europa 2020, promuovendo lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva.

Alla definizione dello scenario progettuale concorrono tre componenti:

- ✓ *Interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;*
- ✓ *Servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;*
- ✓ *Politiche mirate a supporto dell'attuazione dello scenario di piano.*

*L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.*

Così come riportato nel Piano Attuativo lo scenario di progetto ha interessato tre scale territoriali di dettaglio crescente, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale:

- ✓ Lo spazio euro-mediterraneo, rispetto al quale il Piano si pone l'obiettivo generale di valorizzare il ruolo della regione, di potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN.T e di sostenere l'esigenza della estensione di quest'ultima sia in ambito nazionale che internazionale sulle relazioni di interesse per la Puglia;
- ✓ L'area delle regioni meridionali peninsulari con le quali la Puglia ha storicamente rapporti importanti e condivide l'esigenza di sostenere lo sviluppo socioeconomico e contrastare la marginalizzazione delle aree interne;
- ✓ il sistema regionale considerato nella sua complessità caratterizzata da paesaggi, sistemi economici e sociali, poli funzionali d'eccellenza, che nel loro insieme determinano esigenze di mobilità di persone e merci, le più diverse, ma tutte degne di attenzione, al fine di garantire uno sviluppo armonico e sinergico.

*Il Piano Attuativo, in accordo con il Programma Operativo dell'Asse Trasporti 2014-2020, ha individuato una serie di obiettivi tematici e le relative strategie/linee di intervento:*

- **Macro obiettivo 1:** Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica e potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN-T
  - o Migliorare l'accessibilità e i servizi complementari;
  - o Promuovere l'uso di modalità di trasporto ecocompatibili;
- **Macro obiettivo 2:** Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico del sud Italia;
  - o Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali
- **Macro obiettivo 3:** Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne:
  - o Migliorare l'accessibilità dalle e verso le aree "interne" oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature sociali, ecc...
  - o Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani;
  - o Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità;
  - o Aumentare la competitività del sistema portuale regionale

**Fra i temi utili al raccordo delle strategie urbane dedicate a favorire la mobilità sostenibile con i Piani Attuativi del PRT si possono riconoscere:**

- a. la previsione dei **"nodi di scambio modale"**<sup>11</sup> quali *hub* di accesso alla rete multimodale del trasporto pubblico regionale e locale verso i quali sono concentrate le politiche di adeguamento infrastrutturale del nodo stesso, della rete stradale urbana di accessibilità e della rete del trasporto pubblico cittadino;
- b. la **"rete ciclabile regionale"**<sup>12</sup> le cui dorsali principali corrispondono ai tratti regionali delle ciclovie

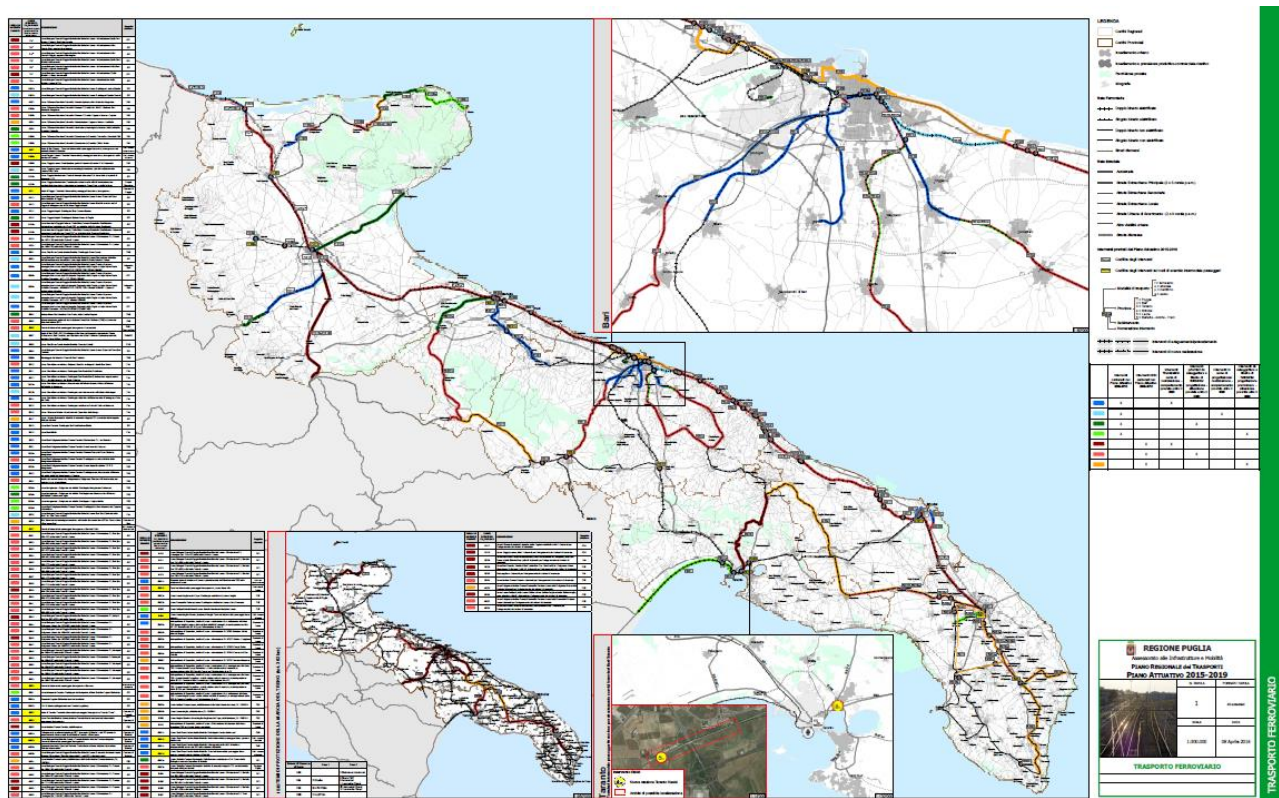
<sup>11</sup> Questo riferimento trova coerenza con lo scenario strategico infrastrutturale del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia (PPTR) che identifica "nodi di scambio intermodale a valenza paesaggistica, con diverso grado di importanza (grande, medio, piccolo), che si differenziano da quelli individuati dal Piano Regionale dei Trasporti, e prefigurano possibili modalità di fruizione, accesso e connessione del paesaggio (figure paesaggistiche, parchi, CTS, città storiche, sistemi costieri, ecc)."

<sup>12</sup> Anche questo riferimento trova coerenza con lo scenario strategico infrastrutturale del PPTR il quale, "con l'obiettivo di mettere a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure

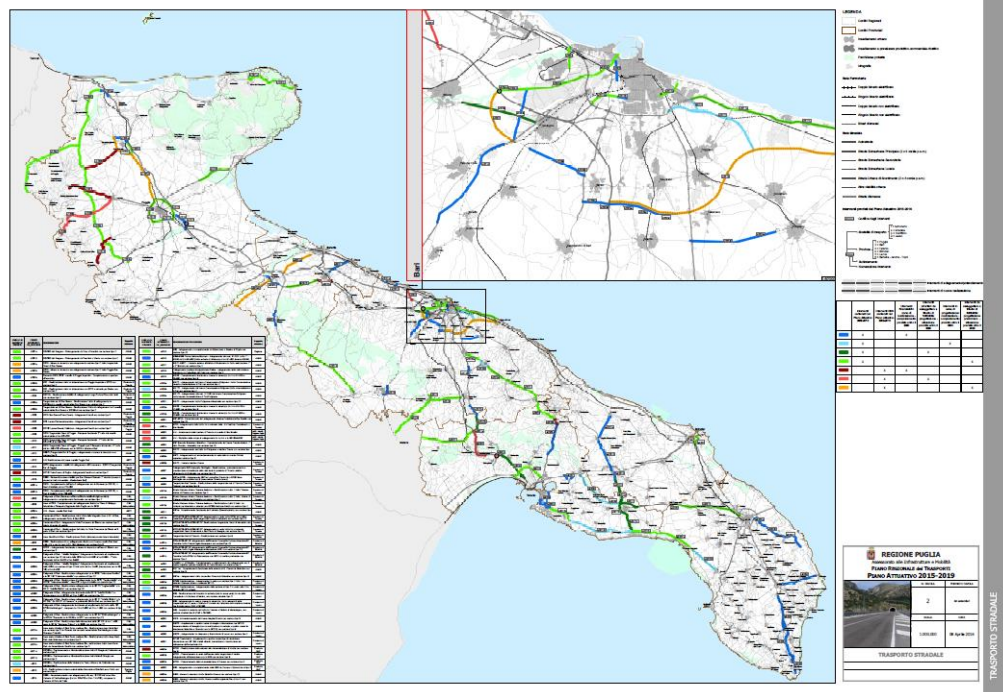
nazionali (Bicitalia) ed europee (EuroVelo) che pure attraversano i centri urbani, da rendere effettivamente ciclabili con opportuni interventi infrastrutturali e di messa in sicurezza, dedicata anche a garantire l'accessibilità delle risorse turistiche, culturali, naturalistiche offerte dalla Puglia che potrebbe vedere particolare valorizzazione della sua funzione di connessione a larga scala;

- C. la **"rete delle velostazioni"**, luoghi al chiuso, al coperto e videosorvegliati per il posteggio (a tempo) e il deposito (anche di notte), noleggio e riparazione biciclette nelle (o in prossimità delle) stazioni ferroviarie, sull'esempio delle velostazioni esistenti principalmente, ma non solo, in Svizzera, Francia, Germania, Danimarca e Olanda. Si tratta di un servizio ai passeggeri, previsto dal protocollo d'intesa Regione Puglia-Società ferroviarie del 2007 e dalla L.R. n. 1/2013, utile a contrastare il furto e gli atti vandalici (concreto deterrente all'uso della bicicletta nelle città oltre al pericolo, reale e percepito come tale, del traffico), ad incentivare gli utenti del treno ad andare in stazione in bici e non in auto, con l'obiettivo di decongestionare il traffico e incrementare il trasporto integrato bici e treno, due mezzi limitati separatamente, ma con un forte potenziale se combinati tra loro (anche con il servizio di trasporto bici al seguito del viaggiatore).

Fonti: Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 - <http://www.regione.puglia.it/> e Linee Guida PUMS - Regione Puglia

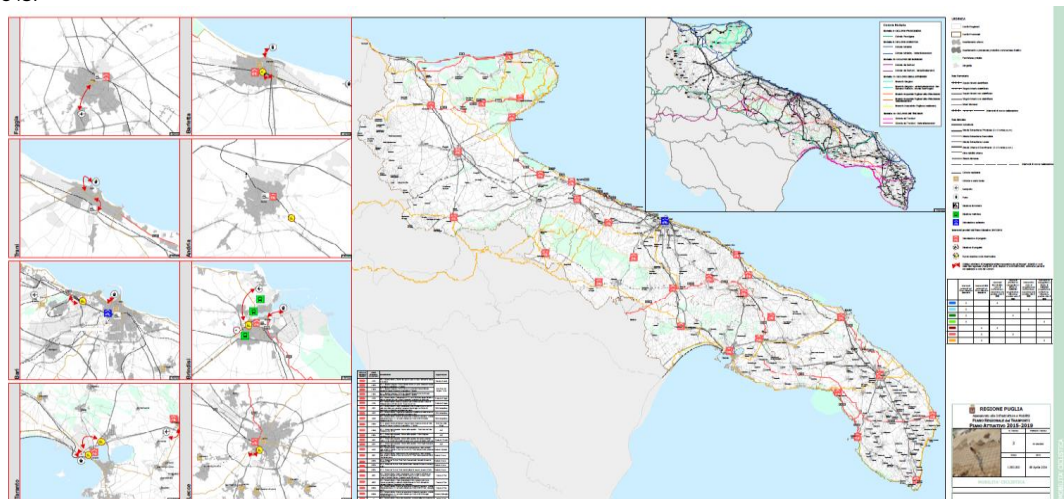


Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 - Trasporto ferroviario



Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 - Trasporto stradale

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 Bicitalia e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale. Il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovía dei tre Mari<sup>13</sup> - Itinerario n. 14 Bicitalia. Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A: 2015-2019.



Estratto della tavola "Mobilità ciclistica" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti. E' possibile riconoscere (in rosso) la previsione delle velostazioni nei pressi delle stazioni/fermate ferroviari

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)**;

<sup>13</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.

- 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.

#### 4.3.1.2 POLITICHE E AZIONI DI INTERESSE PER IL PUMS - PREVISIONI PER L'AREA OGGETTO DI INTERVENTO








Il territorio comunale di Ginosola potrà essere oggetto di interventi regionali programmati attinenti alla rete ferroviaria, alla mobilità ciclistica.

##### Interventi in riferimento al Trasporto Ferroviario

Il potenziamento del trasporto ferroviario di persone e merci costituisce uno dei punti forza del Piano Attuativo del PRT 2015-2019. Attraverso il Piano, come si è detto, si è tentato di garantire un approccio sistemico alla progressiva attuazione dello scenario di progetto del sistema ferroviario regionale.

Il Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 prevede interventi significativi sul territorio di Ginosola. In riferimento al Trasporto Ferroviario è previsto l'adeguamento/potenziamento della linea Metaponto-Taranto (Raddoppio da Metaponto al Bivio Bretella-Cagioni Bellavista). L'intervento citato rientra tra gli interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020.










	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020	Interventi in corso di progettazione/realizzazione - completamento previsto oltre il 2020	Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020
	X		X			
	X				X	
	X			X		
	X					X
		X	X			
		X		X		
		X				X

Estratto della tavola "Trasporto Ferroviario" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.  
**f3001: Linea Metaponto-Taranto. Raddoppio da Metaponto al Bivio Bretella-Cagioni Bellavista**

##### Interventi in riferimento alla Mobilità Ciclistica

In riferimento alla mobilità Ciclistica, il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovia dei tre Mari Itinerario n. 14 Bictalia. L'intervento previsto rientra tra gli interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020.



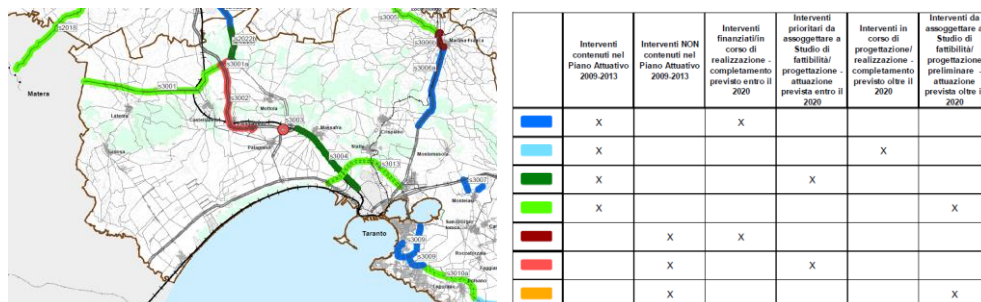
	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020	Interventi in corso di progettazione/realizzazione - completamento previsto oltre il 2020	Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020
	X		X			
	X				X	
	X			X		
	X					X
		X	X			
		X		X		
		X				X

Estratto della tavola "Mobilità ciclistica" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

##### Interventi in riferimento al Trasporto Stradale



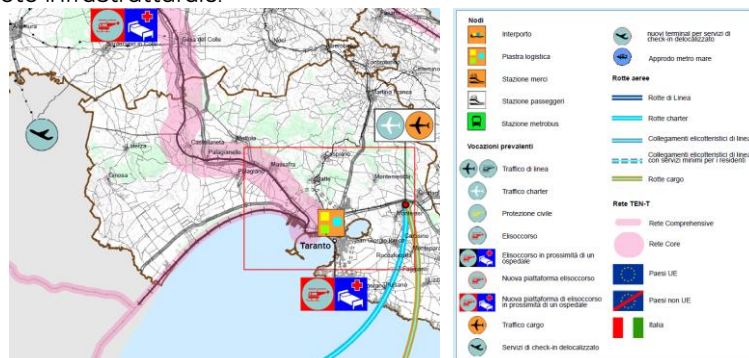
Con riferimento al Trasporto Stradale il territorio comunale di Ginosola non è interessato da alcun tipo di intervento.



Estratto della tavola "Trasporto Stradale" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

### Interventi in riferimento al Trasporto Aereo

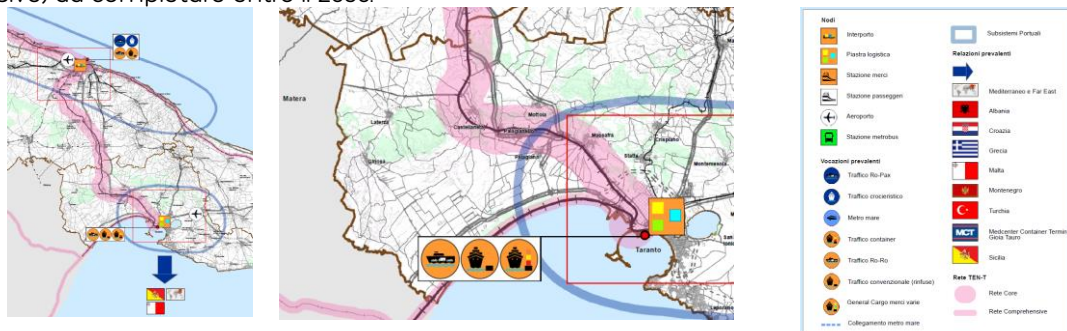
La rete eliportuale, già utilizzata per servizi di trasporto pubblico per le isole Tremiti e alcune località del Gargano (servizio elibus regionale), sarà completata attraverso la messa in rete anche delle elisuperfici già operative, dei principali poli sanitari della regione, ancora non inclusi, quali: Ospedale Riuniti di Foggia, Ospedale mons. Dimiccoli di Barletta, Ospedale della Murgia Altamura, Ospedale Miulli di Acquaviva, Ospedale di Summa Perrino di Brindisi, Ospedale Vito Fazzi di Lecce, **Ospedale Santissima Annunziata di Taranto**. Con queste ulteriori piazzole H24, le aree più svantaggiate e meno raggiungibili della regione potranno contare su un'accessibilità adeguata ai servizi specialistici di pronto soccorso e terapia intensiva offerti dai principali ospedali regionali, integrate con l'esistente rete infrastrutturale.



Estratto della tavola "Trasporto Aereo" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

### Interventi in riferimento al sistema della Portualità, Trasporto Marittimo e Intermodalità

Il sistema portuale pugliese, per vedere compiutamente valorizzate le proprie potenzialità nel settore del transhipment e dell'intermodalità, deve essere pienamente integrato nella rete TEN-T attraverso collegamenti ferroviari efficienti e di idonee caratteristiche con le regioni centrosetteentrionali del nostro paese e i principali valichi alpini. Il territorio di Ginosola è attraversato da uno dei corridoi intermodali della TEN-T (Trans European Network- Transport) \_ Corridoio Scandinavo - Mediterraneo. Le reti transeuropee per i trasporti sono state ridefinite dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che ne ha stabilito gli orientamenti di sviluppo secondo una struttura a "doppio strato": una rete centrale (core), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030, e una rete globale (comprehensive) da completare entro il 2050.



Estratto della tavola "Portualità, Trasporto Marittimo e Intermodalità" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

Con riferimento al Trasporto Aereo e alla Portualità, il territorio comunale di Ginosola non è interessato da alcun tipo di intervento.

### 4.3.13 PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2020-2030 - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

La Giunta Regionale con **DGR n. 1862 del 14.10.2019** ha disposto di:

1. dare formale avvio alle attività di aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti;
2. dare mandato alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità di espletare una procedura di evidenza pubblica ai sensi del D. Lgs 50/2016 per l'affidamento del servizio di redazione del Piano unitamente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva della Valutazione di Incidenza, nelle forme di cui all'art 7 della LR 44/2012.

I lavori sono stati avviati a maggio 2020 con la predisposizione di un aggiornato e puntuale quadro conoscitivo che ha preso le mosse dai risultati del monitoraggio del PA 2015-2019.

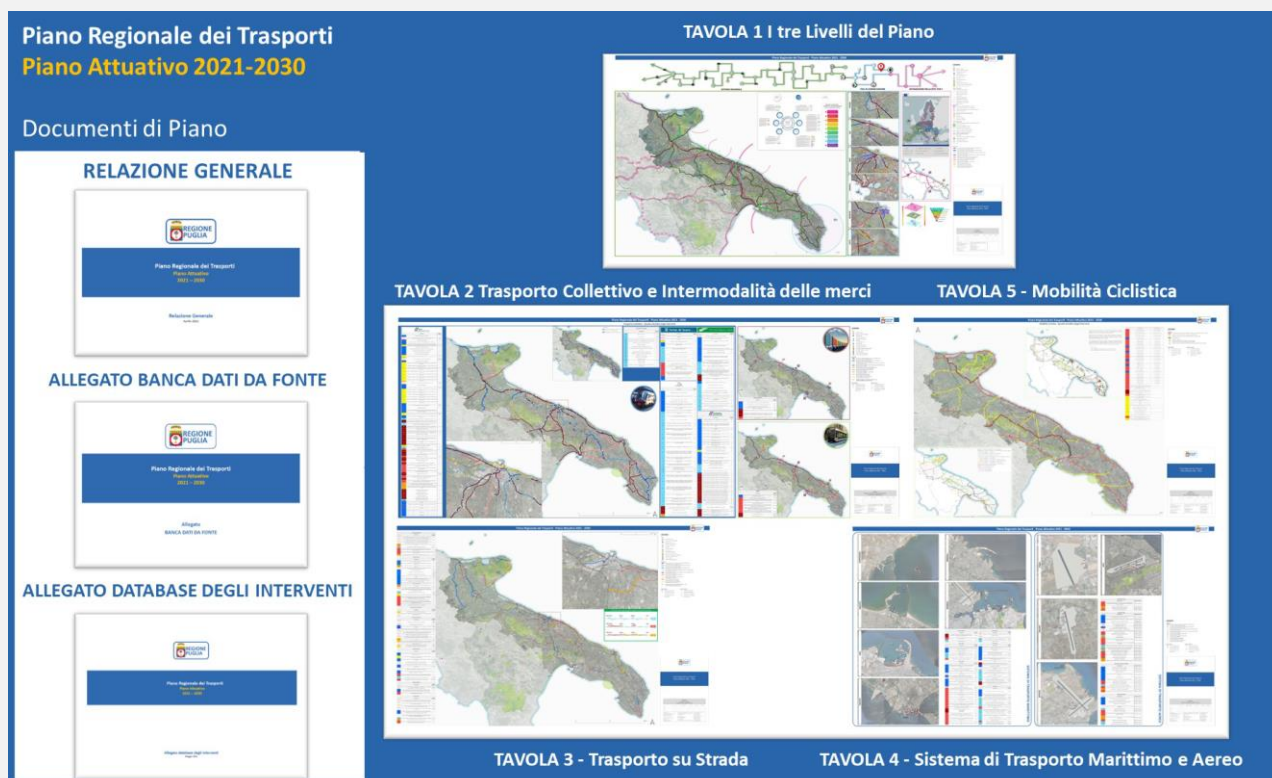
A seguire, nel periodo gennaio-febbraio 2021 è stato dato avvio al processo di consultazione e partecipazione pubblica con le altre Sezioni regionali competenti in materia, con l'Agenzia ASSET, con le Province, con i gestori delle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e portuali che ha consentito di condividere il Quadro delle Conoscenze e costruire i primi orientamenti strategici per il Piano, nonché di acquisire osservazioni ed eventuali suggerimenti relativamente ad una prima stesura di piano. Questa fase ha dovuto scontare le limitazioni più stringenti del periodo pandemico, pertanto è stata necessaria una riprogrammazione delle attività di partecipazione previste e l'utilizzo della modalità telematica.

Con DGR n. 551 del 06.04.2021, sono state approvate le Linee d'Indirizzo del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, definiti in base alla coerenza con gli atti della programmazione nazionale ed eu-ropa in materia di infrastrutture.

La ricognizione del quadro programmatico multilivello per ciascuna modalità di trasporto, in cui sono confluiti tutti gli interventi previsti a livello regionale nonché dai diversi strumenti di programmazione nazionale (PNRR, Fondo Complementare, Allegato al DEF 2020, Allegato al DEF 2021), ha portato alla definizione delle Strategie Generali di Intervento del Piano Attuativo, approvate con DGR n. 1731 del 28.10 2021.

Il Piano Attuativo riguarda, in particolare, la definizione di tutti gli interventi per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.

**Il Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato con DGR n. 754 del 23.05.2022**



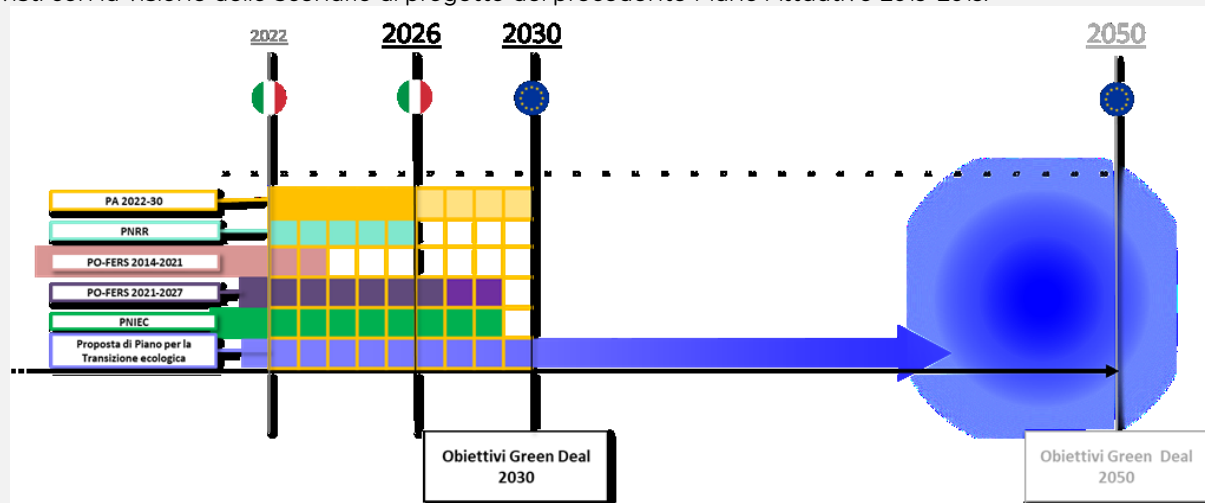
Quadro sinottico documenti di Piano- - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

Il Piano, pertanto, al fine di coordinarsi e integrarsi con gli atti di programmazione e pianificazione a livello europeo e nazionale, definisce uno scenario di progetto coerente con il periodo di attuazione del PNRR e del ciclo di programmazione europea 2021-2027 ed ha tragguradato gli orizzonti temporali degli obiettivi del PNIEC e del Green New Deal europeo di cui alla proposta di Piano per la Transizione Ecologica.

E' stata quindi definita una pianificazione strutturata degli interventi articolata secondo tre orizzonti temporali:

1. uno scenario di progetto di breve periodo coincidente con l'orizzonte temporale del PNRR: 2026;
2. uno scenario di progetto di medio periodo coincidente con l'orizzonte temporale del POR FESR 2021-2027 e del PNIEC: 2030;
3. uno scenario di progetto di lungo periodo coincidente con l'orizzonte temporale per il conseguimento degli obiettivi del Green New Deal europeo di cui alla proposta di Piano per la Transizione Ecologica: oltre il 2030 (fino al 2050).

Il Piano inoltre ha garantito la continuità con la passata programmazione e la coerenza di nuovi interventi previsti con la visione dello scenario di progetto del precedente Piano Attuativo 2015-2019.



Il triplo orizzonte temporale del Piano Attuativo-  
(ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

Il piano definisce 6 Strategie Generali di Intervento e 20 indirizzi operativi di seguito riportate:

#### STRATEGIA GENERALE 1 - CONNETTERE LA PUGLIA ALLA RE-TE EUROPEA E NAZIONALE PER ACCRESCERE LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA REGIONE

- **INDIRIZZO OPERATIVO 1.1 CORRIDOI:** Migliorare la **qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive**, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito regionale fino a **ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia**.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 1.2 NODI:** Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di **"ultimo miglio"** ai porti per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità

#### STRATEGIA GENERALE 2 - PROMUOVERE UNA MOBILITÀ ORIENTATA ALLA SOSTENIBILITÀ E ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E DEL TERRITORIO


- **INDIRIZZO OPERATIVO 2.1:** disseminazione dei **principi della mobilità sostenibile** già attuato dalla Regione Puglia attraverso la **redazione di Linee Guida regionali** e l'assegnazione di contributi ai Comuni per la redazione dei PUMS.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 2.2:** progressiva **decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci** attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili

#### STRATEGIA GENERALE 3 - MIGLIORARE LA COESIONE SOCIALE PROMUOVENDO LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO PRODUTTIVO E TURISTICO, A PARTIRE DALLE AREE PIÙ SVANTAGGIATE

- **INDIRIZZO OPERATIVO 3.1:** Garantire l'**accessibilità universale comodale e intermodale** verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 3.2:** Costruzione di **reti integrate di trasporto** atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle **nuove tecnologie**.

#### STRATEGIA GENERALE 4 - ACCRESCERE LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI DI TRASPORTO

- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.1:** Dotare le infrastrutture stradali di **sistemi ITS** (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovere interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.2:** Garantire un **sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati**, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>116 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).

#### STRATEGIA GENERALE 4 - ACCRESCERE LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI DI TRASPORTO

- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.1:** Dotare le infrastrutture stradali di **sistemi ITS** (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovere interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.2:** Garantire un **sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati**, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del de-creto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).

#### STRATEGIA GENERALE 5 - SOSTENERE LA CONNETTIVITÀ REGIONALE ALLE TIC (TECNOLOGIE DELL'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE)

In linea con l'obiettivo di policy 3 della Politica di Coesione, il Piano intende promuovere l'attuazione di iniziative ed investimenti per consentire il passaggio verso l'innovazione tecnologica, specie per l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto. In particolare il Piano prevede di:

- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.1:** realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.2:** realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "Mobilità come un servizio" (approccio MaaS - Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.3:** accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.4:** promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali.

#### STRATEGIA GENERALE 6 - MIGLIORARE LA GOVERNANCE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Il Piano si propone di ridefinire la policy di gestione complessiva della mobilità regionale, ricercando le forme di governance più efficienti per il suo sviluppo. A tal proposito il Piano intende:

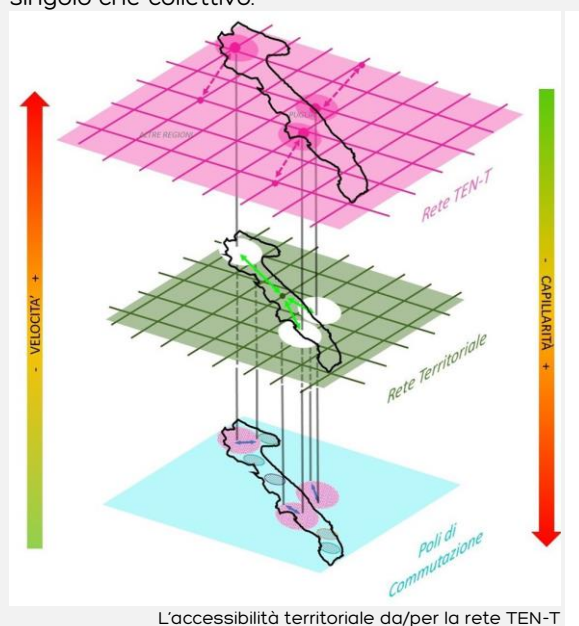
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.1:** definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale;
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.2:** adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e comodale alle diverse scale territoriali;
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.3:** assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali funzionanti;
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.4:** garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine;
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.5:** prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli stakeholders, i cittadini e le agenzie d'informazione;
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.6:** nella logica di piano - processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell'efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.

*La nuova Politica di Coesione 2021 - 2027, l'allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060 riporta al punto 3.1 la condizione abilitante tematica relativa all'Obiettivo di policy 3 ed articolata in 9 criteri di adempimento. La condizione stabilisce che **la pianificazione dei trasporti è appropriata se (L) garantisce la complementarità degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, comprese le tratte transfrontaliere, fornendo alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali sufficiente connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi** (Criterio di adempimento n.4).*

L'obiettivo specifico sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera. Sulla scorta di tale orientamento l'approccio alla costruzione dello scenario di Piano ha posto, preliminarmente, al centro il tema dell'**accessibilità considerata sotto un triplice punto di vista**.

Sulla scorta di tale orientamento l'approccio alla costruzione dello scenario di Piano ha posto, preliminarmente, al centro il tema dell'**accessibilità considerata sotto un triplice punto di vista**.

- **L'accessibilità universale** intesa come diritto alla mobilità da garantire a tutti i soggetti, riservando particolare attenzione a quelli a ridotta capacità motoria e sensoriale e a coloro che risiedono nelle aree più svantaggiate (aree interne, aree a domanda debole, ...).
- **L'accessibilità comoda** intesa, nella logica della massimizzazione dell'efficienza del sistema della mobilità, come la possibilità di garantire il diritto alla mobilità attraverso un'offerta di trasporto che si fonda sull'utilizzo della combinazione di infrastrutture e servizi di trasporto complessivamente più vantaggiosa.
- **L'accessibilità sostenibile** intesa come soluzione che minimizza le esternalità negative, sia a livello singolo che collettivo.



il Piano ha posto l'accento sul tema dell'**accessibilità** alla rete TEN-T da parte dei territori che essa non serve direttamente può essere schematicamente rappresentato ricorrendo a tre "strati".

1. La rete TEN-T con i suoi corridoi multimodali e relativi punti di accesso (poli di commutazione) che essa serve direttamente: Foggia, Barletta, Bari, **Taranto**, Brindisi, Lecce.
2. Il sistema territoriale regionale.
3. I poli di commutazione la cui dotazione infrastrutturale di servizi è necessaria a garantire l'accessibilità dal sistema territoriale regionale (strato "territoriale") alla rete TEN-T e viceversa.

Il Piano articola gli elementi che compongono i tre strati sopra descritti secondo **tre livelli**.

Nella descrizione di Piano gli elementi che compongono questi tre strati sono stati ricombinati secondo tre livelli di descrizione prevedendo, una duplice trattazione per alcuni elementi:

**Livello 1 europeo/nazionale - La rete Core e i suoi poli principali di commutazione territoriale.** Questo sistema si sviluppa sulla dorsale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che attraversa il territorio regionale e sulla proposta di revisione alla rete Core contenuta nel Protocollo d'Intesa siglato il 24 ottobre 2020 tra le Regioni Puglia, Marche, Abruzzo e Molise. Tale sistema infrastrutturale individua anche i sei poli multimodali principali di commutazione territoriale di Foggia, Barletta, Bari, **Taranto**, Brindisi e Lecce.

**Le priorità d'intervento individuate per questo livello sono:**

- il completamento dell'interoperabilità della rete ferroviaria
- il potenziamento dell'accessibilità multimodale alle stazioni, porti e aeroporti, con particolare riferimento all'ultimo miglio.

Inoltre l'accessibilità da/verso la rete Core sarà garantita dal ricorso a sistemi ITC per ottimizzare sia l'utilizzo combinato di infrastrutture e servizi di mobilità condivisa sia il trasporto delle merci. Con particolare riferimento ai porti, tale connettività dovrà estendersi anche alle principali relazioni transfrontaliere a partire da quelle che costituiscono elementi feeder rispetto al corridoio Scandinavo-Mediterraneo.



**Livello 2 territoriale - La rete multimodale di interesse regionale.** Questo sistema è costituito dalla rete multimodale di infrastrutture e servizi di trasporto che garantiscono la mobilità intercomunale e la continuità, in ambito urbano, dei collegamenti con i principali poli attrattori di traffico di rango sovracomunale.

Una particolare valenza assumono gli interventi finalizzati a garantire l'accessibilità multimodale a territori a domanda debole o ad elevata attrattività turistica, al fine di supportare lo sviluppo sociale, economico ed ambientale di questi contesti territoriali. Le priorità di intervento per questo livello sono:

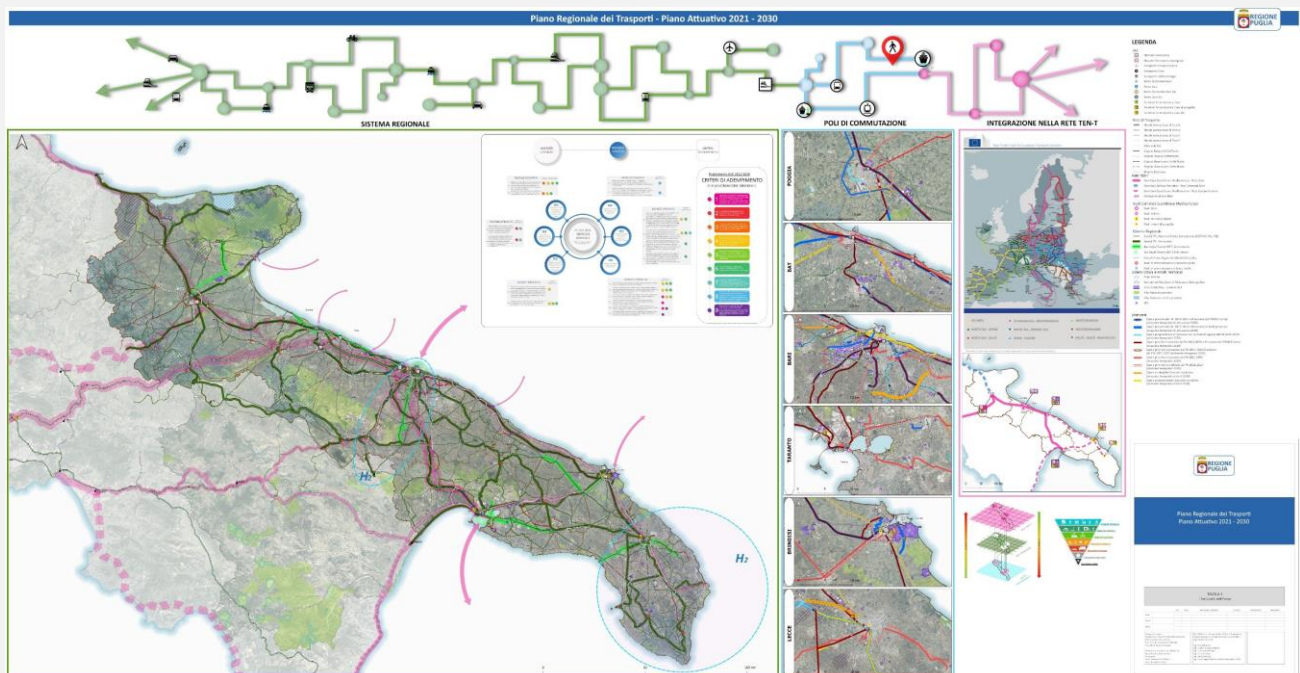
- il potenziamento selettivo del trasporto pubblico extraurbano;
- la progettazione di adeguamenti stradali in ambito extraurbano finalizzati ad ospitare sistemi di preferenziazione per autobus;
- la realizzazione di Ciclovie Interurbane.

**Livello 3 locale - Aree urbane e territori identitari.** Questo sistema include, da un lato, le aree urbane con popolazione superiore ai 15'000 abitanti che, ai sensi della LR 18/2002 sono dotati di Trasporto Pubblico Urbano e, dall'altro, aree urbane che presentano criticità peculiari di accessibilità e organizzazione della mobilità interna. Relativamente a questo livello, il Piano Attuativo si propone di offrire un set di strategie d'intervento al fine di garantire misure condivise in tema di mobilità delle persone e logistica delle merci per contrastare una eventuale frammentazione delle soluzioni adottate a livello locale.

L'attuazione dello scenario progettuale sarà garantito attraverso:

- interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;
- servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di tra-sporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;
- politiche.

L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.



PRT PA 2021 - 2030 Tavola 1, I tre livelli del Piano.  
(ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

#### PRIMO LIVELLO - LA RETE TEN-T ED I POLI DI COMMUTAZIONE DI PRIMO LIVELLO

POLI DI COMMUTAZIONE DI PRIMO LIVELLO - RETE TEN-T: CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO

**OBIETTIVO:** garantire il completamento della Rete TEN-T e l'accessibilità da/verso i poli di commutazione di primo livello.

**PROPOSTA:** definizione di un set di strategie d'intervento che garantisca l'interoperabilità della rete ferroviaria e il potenziamento dell'accessibilità multimodale alle stazioni, porti e aeroporti:

- realizzazione connessioni di "ultimo miglio" lineari e puntuali
- adeguamenti e messa in sicurezza delle strade
- sistemi ITC

## Il nodo di Taranto

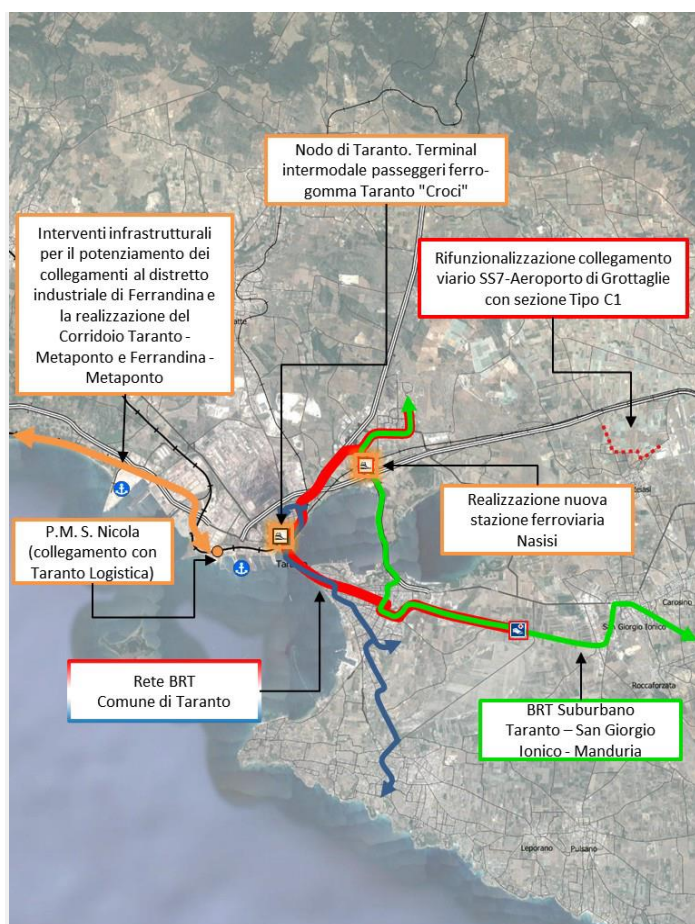
La città di Taranto è classificata quale "nodo urbano" della rete transeuropea di trasporto nonchè come porto Core della stessa.

Il PA 2021-2030, punta a migliorare l'accessibilità di ultimo miglio al porto e alla stazione ferroviaria, in particolare al secondo fronte di stazione, attraverso la rifunzionalizzazione del nodo stradale complesso tra la SS7 la SS106 e la SS100 (s164). Tale intervento inoltre consentirà di migliorare l'accessibilità stradale della nuova Piastra logistica di Taranto prevista dal Piano regionale delle Merci e della Logistica.

Il nodo complesso è costituito da tre svincoli elementari che presentano alcune manovre mancanti e carenze dal punto di vista delle caratteristiche geometrico-funzionali.

- Intersezione SS106-penetrazione urbana SS100 (via di Massafra) manca di una delle rampe per consentire l'accesso dalla SS100 al secondo fronte di stazione di Taranto in corso di rea-lizzazione;
- messa a norma delle rampe delle intersezioni tra SS100 e SS7 e tra SS7 e SS106 ionica, in quanto questi due svincoli costituiscono le connessioni con il principale accesso al porto di Taranto.

Su queste linee il modello di esercizio dell'Accordo Quadro tra Regione Puglia ed RFI prevede servizi cadenzati che, combinati con la rete urbana dei BRT offriranno una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata.



Con riferimento alla modalità di trasporto ferroviaria gli interventi previsti nel nodo di Taranto sono il completamento del terminal intermodale Taranto Croci (f86a-b) e la **realizzazione della nuova stazione di Taranto Nasisi (f87)**. Quest'ultima, grazie agli interventi di adeguamento della viabilità di accesso e alla previsione del servizio di **Bus Rapid Transit** della rete urbana (f303) di Taranto e della linea suburbana proveniente da San Giorgio Ionico e transitante per il nuovo Ospedale S. Cataldo (f291), **sarà il punto di riferimento per i collegamenti regionali dei territori della provincia non serviti direttamente dalla ferrovia e costituirà un'alternativa alla stazione centrale per l'accesso ai servizi di lunga percorrenza del trasporto regionale, evitando l'attraversamento della città.**

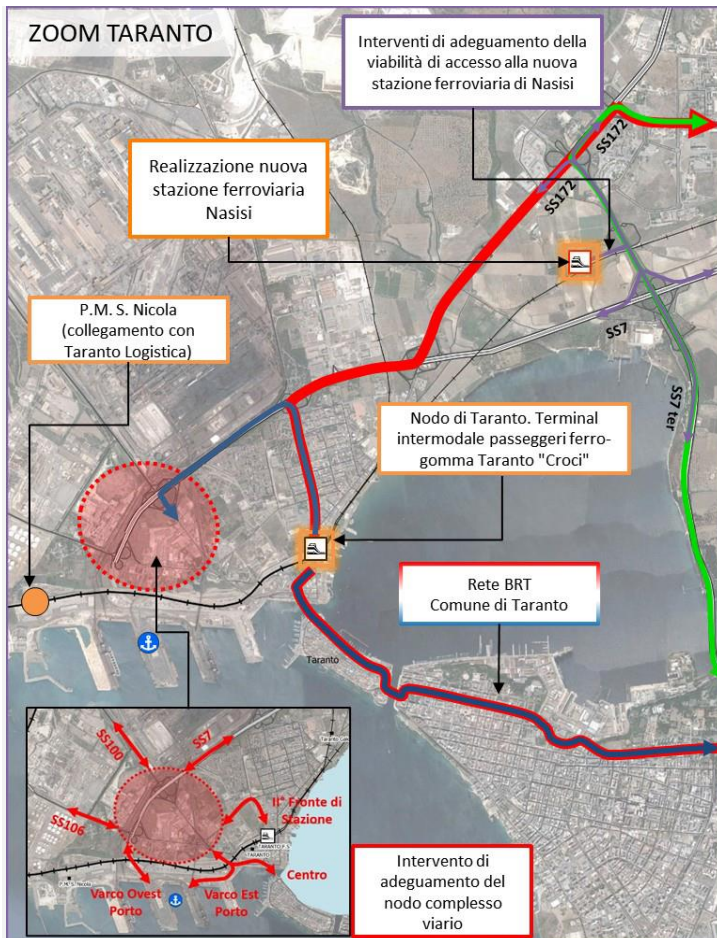
Il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria della linea Bari-Taranto (f264b, f277), l'attivazione dei servizi veloci da Taranto Nasisi a Bari centrale e il potenziamento della linea Taranto-Brindisi (f326), completano il quadro degli interventi che miglioreranno i collegamenti di Taranto con i poli di Bari e di Brindisi.

## Il Porto di Taranto

Il porto di Taranto ha subito, negli ultimi anni, un drastico calo dei traffici, dovuto principalmente al momento di crisi dell'ILVA - la cui produzione rappresentava la linea di attività principale dello scalo e all'abbandono del Terminal Container da parte dell'operatore Evergreen, che ha trasferito i suoi flussi al Porto del Pireo.

In tale ottica, al fine di diversificare la produttività dello scalo, **l'impegno dell'AdSP del Mar Jonio è concentrata sullo sviluppo di nuovi insediamenti, al fine di far diventare lo scalo jonico un hub di logistica**, in grado di disporre di infrastrutture e reti di connessioni destinate ad un utilizzo più razionale di impianti e servizi. Il traffico delle merci, in import o in export, assicurato dalle imprese locali potrebbe dar luogo ad un significativo volume di movimentazione che dovrà essere mantenuto facendo affidamento su un sempre più efficiente complesso di servizi per una maggiore competitività.

Nell'ambito della stessa ottica di diversificazione dei traffici, **l'AdSP del Mar Ionio ha pertanto avviato un processo di integrazione tra il porto e il territorio attraverso una riqualificazione del waterfront portuale, supportato da una politica di promozione dello scalo, anche in funzione dello sviluppo del traffico turistico.**



Le strategie portate avanti con l'ambizioso adeguamento infra-strutturale finalizzato soprattutto alla diversificazione ed all'innovazione consentiranno:

- Il potenziamento dei traffici commerciali (container, ro-ro) e la creazione di un hub portuale logistico intermodale;
- Lo sviluppo di nuovi segmenti di mercato (come, ad es., il settore agroalimentare);
- Lo sviluppo del traffico passeggeri, con particolare riferimento al traffico crocieristico, inaugurato nel 2017 con i sette approdi della nave Thomson Spirit programmati tra maggio e ottobre. Oltre alla Phoenix Reisen la stagione 2022 vedrà arrivare in città i passeggeri di otto altre compagnie: MSC Crociere, Marella Cruises, TUI, Celebrity Cruises, P&O Cruises, Road Scholar, Sea Cloud, Noble Caledonia.

## SECONDO LIVELLO - LA RETE MULTIMODALE DI INTERESSE REGIONALE ED I POLI DI COMMUTAZIONE DI SECONDO LIVELLO

POLI DI COMMUTAZIONE DI SECONDO LIVELLO - RETE MULTIMODALE DI INFRASTRUTTURE E SERVIZI DI TRASPORTO

**OBIETTIVO:** garantire la mobilità intercomunale e la continuità, in ambito urbano, dei collegamenti con i principali poli attrattori di traffico di rango sovracomunale.

**PROPOSTA:** definizione di un set di strategie d'intervento che garantiscano modalità di spostamento sostenibili e compatibili con classi di distanza fino a 25 KM:

- potenziamento selettivo del trasporto pubblico extraurbano
- adeguamenti stradali extraurbani finalizzati ad ospitare sistemi di preferenziazione per autobus
- Ciclovie Interurbane.

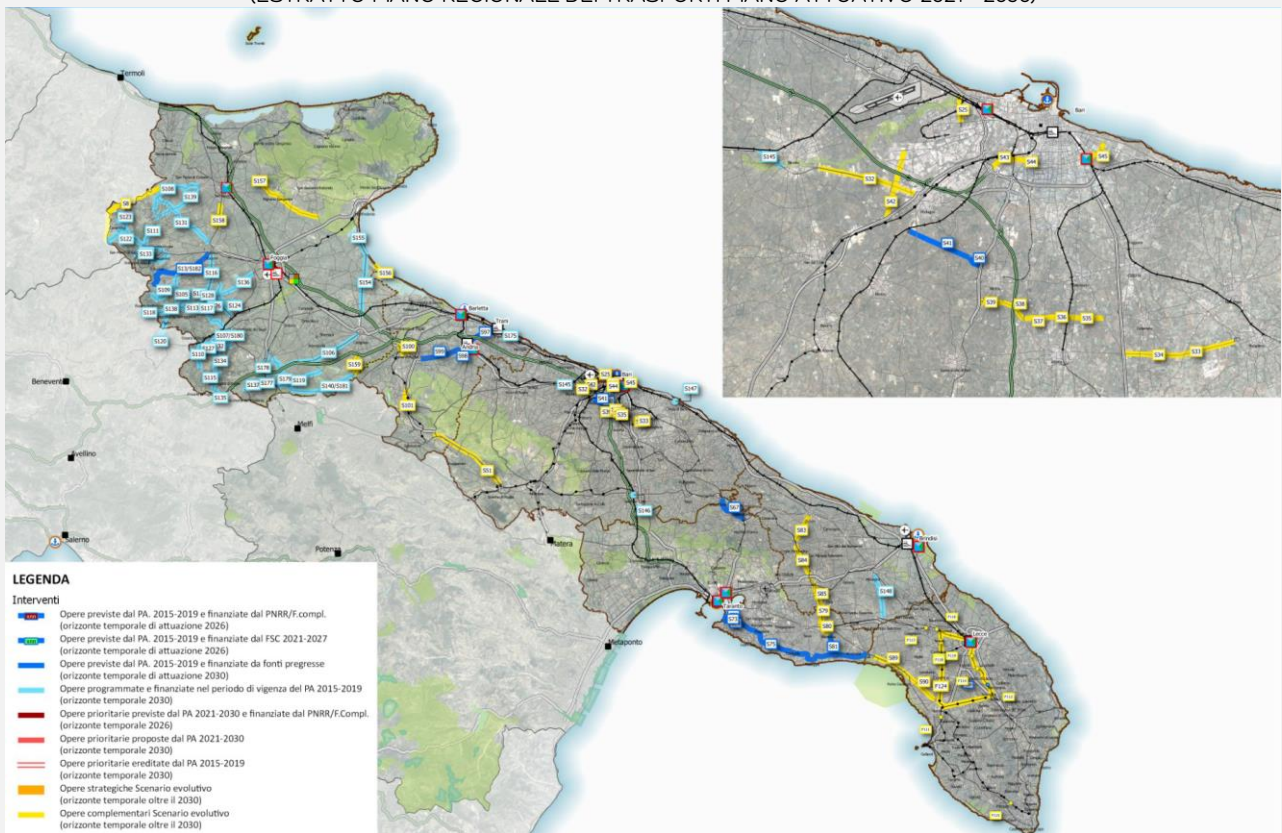
## LA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE PROVINCIA DI TARANTO

Il Piano prevede l'adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS 7 - SS 100 - SS 106 (s164). Il PA 2021-2030, punta a migliorare l'accessibilità di ultimo miglio al porto e alla stazione ferroviaria, in particolare al secondo fronte di stazione, attraverso la rifunzionalizzazione del nodo stradale complesso tra la SS 7 la SS 106 e la SS 100 (s164). Tale intervento inoltre consentirà di migliorare l'accessibilità stradale della nuova Piastra logistica di Taranto prevista dal Piano regionale delle Merci e della Logistica.

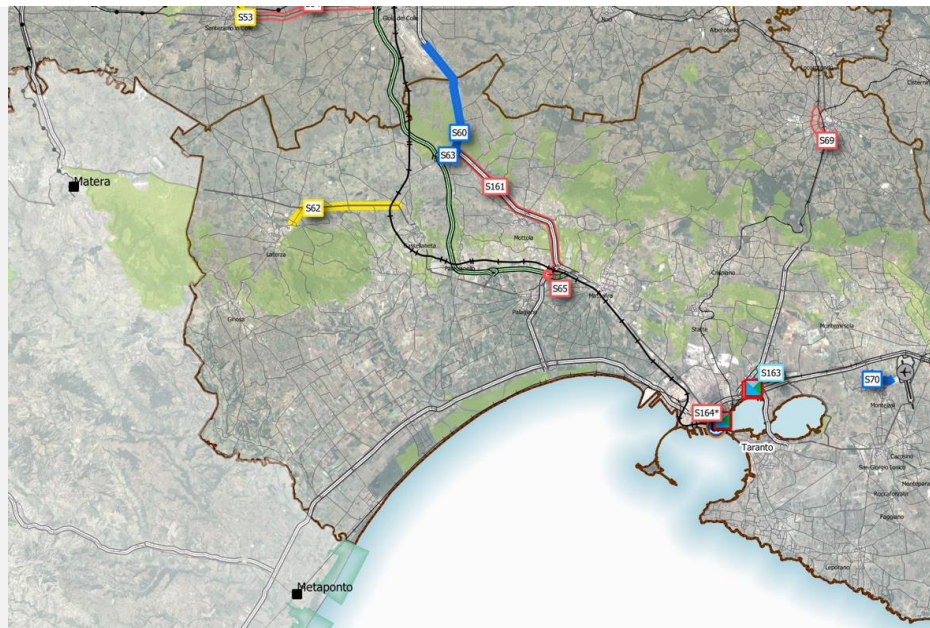




Planimetria interventi stradali in Provincia di Taranto-  
(ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)



Planimetria degli interventi di rango provinciale/metropolitano-  
(ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)



s62

SS 7 Appia - Adeguamento alla sezione di tipo C del tratto compreso tra lo svincolo di Laterza e la rotonda di Castellaneta dal Km 604 al Km 611+900

ANAS

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 -  
Tav 3. Trasporto su strada

#### LA RETE FERROVIARIA DI INTERESSE NAZIONALE - Provincia di Taranto

La strategicità della rete nazionale nel contesto regionale è stata ulteriormente confermata dai finanziamenti del PNRR destinati agli interventi di completamento della **linea Bari-Napoli** (f323, f264a), potenziamento della **linea Sibari-Metaponto** (f268), e dall'upgrading tecnologico previsto tra **Bari e Taranto** (f264b, f277). Il PA, coerentemente alla programmazione di RFI, prevede il potenziamento della **linea Brindisi-Taranto** (f326), da considerarsi nel quadro più generale del potenziamento della direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto-Brindisi.



Planimetria interventi Gestione Ferrovie del Sud Est  
(ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)



Planimetria interventi sulla rete TEN-T Core, Extended Core e Comprehensive-  
(ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

Di seguito gli Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto alla stazione ferroviaria e alla piattaforma logistica di Taranto e, che hanno **diretta influenza sul territorio del comune di Ginosola**.

La strategicità della rete nazionale nel contesto regionale è stata ulteriormente confermata dai finanziamenti del PNRR destinati agli interventi di completamento della linea Bari-Napoli (f323, f264a), **potenziamento della linea Sibari-Metaponto (f268)**, e dall'upgrading tecnologico previsto tra Bari e Taranto (f264b, f277).

**Diretrice Jonica Taranto - Metaponto:**



f268

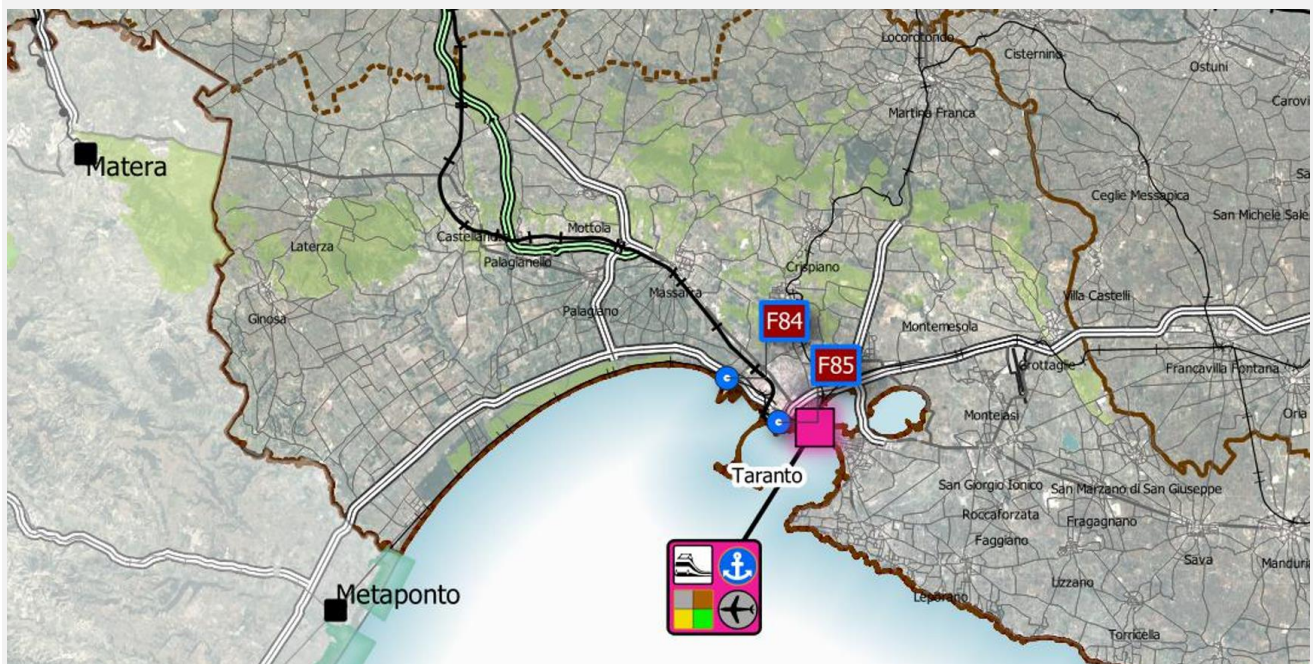
Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto - Metaponto e Ferrandina - Metaponto (compresa la realizzazione della nuova stazione a Castellaneta Marina)

RFI



### INTERMODALITÀ MERCI - Provincia di Taranto

Sul versante del trasporto merci e della logistica il Piano Attuativo ha inoltre integralmente recepito gli interventi prioritari previsti dal recente Piano Regionale delle Merci e della Logistica, considerati di interesse primario per migliorare le politiche di sistema e sviluppare le infrastrutture logistiche. Di particolare importanza sono gli interventi sui nodi (Bari Lamasinata - Brindisi - **Taranto** piastra logistica e Cagioni - Terminal ferroviario di Foggia Incoronata - Lecce - scalo di Surbo) e gli interventi di adeguamento lungo la dorsale adriatica. La realizzazione di questo ambizioso programma permetterà la circolazione di treni lunghi fino a 750 m garantendo l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria agli standard della rete TEN - T per lo sviluppo dei traffici verso l'Europa. **Gli impatti stimati vedono una potenzialità dei nodi e della linea quasi raddoppiate, incrementi potenziali della domanda merci intorno a circa 10% e un miglioramento della regolarità e sicurezza della circolazione.** Inoltre, nel rispetto di quanto previsto dall'Unione europea, la Regione Puglia intende perseguire l'obiettivo di riequilibrio modale trasferendo il 30% del traffico merci da strada a ferro (o nave). **Si stima che tale valore sarà pari a 190 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2030 e 320 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2050.**



Icona	Descrizione	Responsabile
	Stazione di Cagioni: PRG e nuovo collegamento con molo polisettoriale del Porto di Taranto	RFI
	Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica	RFI

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030  
Tavola 2- Trasporto collettivo e intermodalità delle merci

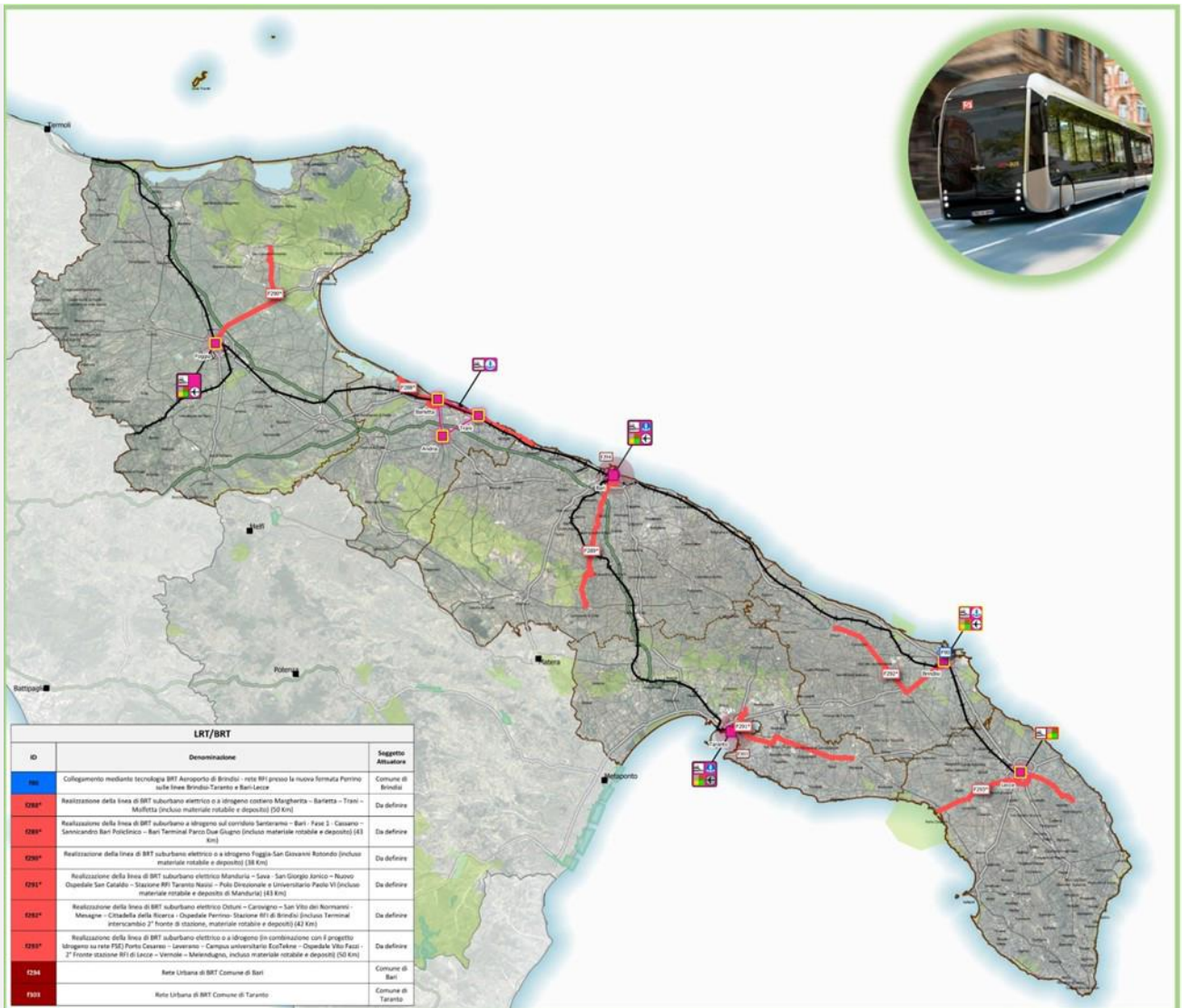
### RETE PORTANTE REGIONALE DEL BUS RAPID TRANSIT (BRT)

Il Piano Attuativo 2021-2030 lungo queste direttrici propone il ricorso al sistema di Bus Rapid Transit (BRT), tecnologia entrata definitivamente nel novero dei sistemi di trasporto rapido di massa, che sarà attivato in via sperimentale dai comuni di Bari e Taranto grazie ai finanziamenti programmati dal PNRR. La rete di BRT, definita tenendo conto anche di alcune ipotesi formulate dai Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale, prevede pertanto l'attivazione di 6 linee suburbane/extraurbane su queste direttrici strategiche regionali non coperte dalla rete ferroviaria o su cui la modalità ferroviaria non è in grado di soddisfare tutta la domanda.

#### Specifiche tecniche dei sistemi BRT - Generalità

IL BRT non è un "sistema" di trasporto propriamente detto ma una soluzione infrastrutturale-tecnologica-organizzativa fondata su un utilizzo quanto più efficiente possibile dell'autobus. Gli elementi distintivi del BRT rispetto ad una linea di autobus convenzionale sono:

- l'adozione di soli autobus ad alta capacità e tendenzialmente con motorizzazione ibrida o elettrica,
- la sede prevalentemente riservata,
- la priorità semaforica alle intersezioni,
- un allestimento "tranviario" delle fermate (accosto a marcia-piede, incarrozzamento a raso e servizi ai passeggeri),
- la riqualificazione "da facciata a facciata" della viabilità interes-sata dal percorso.



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030  
Tavola 2- Trasporto collettivo e intermodalità delle merci

La rete di BRT proposta dal Piano Attuativo 2021-2030 è stata definita tenendo conto anche di alcune ipotesi formulate dai Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale.

Nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale di Taranto (2016) è prevista la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Ginosola - Laterza - Massafra - San Giorgio J./Pulsano - Talsano (codifica TA2);

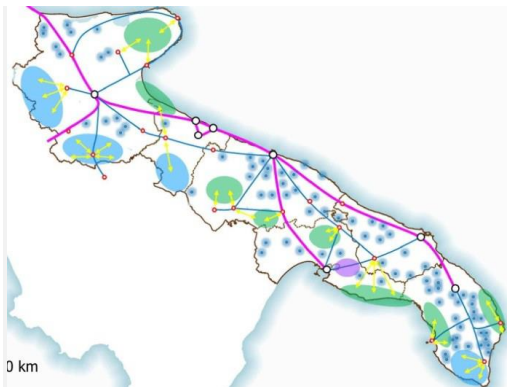
### TERZO LIVELLO - LA RETE LOCALE: AREE URBANE E TERRITORI IDENTITARI

POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO - AREE INTERNE - PARCHI E AREE A VALENZA TURISTICA - AREE PRODUTTIVE

**OBIETTIVO:** garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.

**PROPOSTA:** definizione di un set di strategie d'intervento che garantisca misure condivise in tema di mobilità delle persone e logistica delle merci al fine di contrastare l'attuale frammentazione di soluzioni adottate a livello locale:

- interventi materiali
- servizi
- politiche



Nelle tabelle di seguito di riportano prefigurazioni di **strategie e linee di intervento a livello locale** complementari all'attuazione dello scenario del PA 2021 - 2030. Tali strategie differiscono a seconda della le particolari caratteristiche del polo urbano di riferimento.

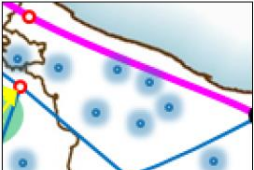
























0 km

Poli di Commutazione di Primo Livello	
	<b>Bus Rapid Transit;</b>
	<b>Uso Urbano della ferrovia;</b>
	<b>Nodi di scambio</b> ferro-gomma, gomma-gomma e Park&Ride;
	<b>Decarbonizzazione</b> del parco <b>autobus</b> ;
	<b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico locale;
	Integrazione del trasporto pubblico con la <b>mobilità condivisa</b> (servizio su base di ATO/regionale);
	Raccordo tra <b>rete ciclabile regionale</b> e la <b>rete ciclabile</b> principale in campo <b>urbano</b> (accessibilità ciclistica ai poli attrattori a valenza sovraumunale);
	<b>Ciclostazioni</b> ;
	Unificazione della <b>segnaletica della rete ciclabile</b> ;
	<b>Accessibilità universale</b> sulla rete ciclopedonale principale (eliminazione barriere architettoniche, infomobilità, wayfinding);
	<b>Omogeneizzazione</b> interventi sulle <b>ciclovie urbane</b> (Legge 20, 2020);
	Misure per l'impulso alla <b>decarbonizzazione</b> della <b>mobilità privata</b> ;
	Introduzione di <b>ZTL merci</b> ;
	<b>ITS e infomobilità</b> (sistemi di monitoraggio del traffico, sistema di indirizzamento digitale ai parcheggi, e-ticketing);
	Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter, ricorso a servizi di cargo-bike in combinazione con i corrieri, sistema di prenotazione degli stalli di carico-scarico, transit-point, centro di distribuzione urbana delle merci CDU).

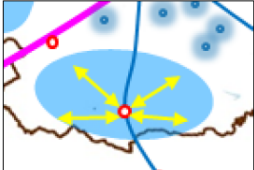






























**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030**

Poli di Commutazione di Secondo Livello	
	<b>Corsie preferenziali</b> per i servizi di trasporto pubblico su gomma;
	<b>Nodi di scambio</b> ferro-gomma, gomma-gomma e Park&Ride;
	<b>Decarbonizzazione</b> del parco <b>autobus</b> ;
	<b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;
	Integrazione del trasporto pubblico con la <b>mobilità condivisa</b> (servizio su base di ATO/regionale);
	Raccordo tra <b>rete ciclabile regionale</b> e la <b>rete ciclabile</b> principale in campo <b>urbano</b> (accessibilità ciclistica ai poli attrattori a valenza sovraumunale);
	<b>Ciclostazioni</b> ;
	Unificazione della <b>segnaletica della rete ciclabile</b> ;
	<b>Accessibilità universale</b> sulla rete ciclopedonale principale (eliminazione barriere architettoniche, infomobilità, wayfinding);
	<b>Omogeneizzazione</b> interventi sulle <b>ciclovie urbane</b> (Legge 20, 2020);
	Misure per l'impulso alla <b>decarbonizzazione</b> della <b>mobilità privata</b> ;
	<b>ITS e infomobilità</b> (sistemi di monitoraggio del traffico, sistema di indirizzamento digitale ai parcheggi, e-ticketing);
	Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter, ricorso a servizi di cargo-bike in combinazione con i corrieri, sistema di prenotazione degli stalli di carico-scarico, transit-point).

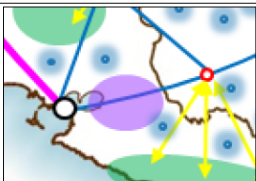



**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030**

Poli di Commutazione di Terzo Livello															
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td><b>Nodi di scambio</b> in corrispondenza della fermata di riferimento, ove esistente;</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Servizi di trasporto pubblico a chiamata</b>;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Unificazione della <b>segnaletica della rete ciclabile</b>;</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Accessibilità universale</b> ciclopedonale su percorsi di collegamento da stazioni/fermate/parcheggi di attestamento e poli a valenza sovracomunale (ove esistenti);</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Omogeneizzazione</b> interventi sulle <b>ciclovie urbane</b> (Legge 20, 2020);</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter).</td> </tr> </table>		<b>Nodi di scambio</b> in corrispondenza della fermata di riferimento, ove esistente;		<b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;		<b>Servizi di trasporto pubblico a chiamata</b> ;		Unificazione della <b>segnaletica della rete ciclabile</b> ;		<b>Accessibilità universale</b> ciclopedonale su percorsi di collegamento da stazioni/fermate/parcheggi di attestamento e poli a valenza sovracomunale (ove esistenti);		<b>Omogeneizzazione</b> interventi sulle <b>ciclovie urbane</b> (Legge 20, 2020);		Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter).
	<b>Nodi di scambio</b> in corrispondenza della fermata di riferimento, ove esistente;														
	<b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;														
	<b>Servizi di trasporto pubblico a chiamata</b> ;														
	Unificazione della <b>segnaletica della rete ciclabile</b> ;														
	<b>Accessibilità universale</b> ciclopedonale su percorsi di collegamento da stazioni/fermate/parcheggi di attestamento e poli a valenza sovracomunale (ove esistenti);														
	<b>Omogeneizzazione</b> interventi sulle <b>ciclovie urbane</b> (Legge 20, 2020);														
	Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter).														
															
															
															

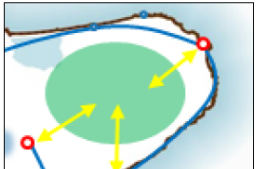



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 - POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO

Aree Interne																			
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td><b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Promozione di <b>forme di compensazione</b> (abbonamenti, ecc..) che migliori le condizioni di accesso ai servizi più rilevanti per le popolazioni residenti nelle aree interne;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Miglioramento dei <b>nodi di scambio</b> con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Incentivo alla introduzione di servizi di <b>trasporto pubblico locale a chiamata</b> nelle aree a domanda debole;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Impulso alla creazione di <b>servizi di supporto al cicloturismo</b> lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Messa in sicurezza della viabilità locale</b> e miglioramento delle <b>connessioni con la viabilità extraurbana</b> secondaria;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Realizzazione di <b>aree di sosta attrezzate</b> per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici;</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Realizzazione di un <b>sistema di segnaletica e infomobilità</b> omogeneo e interagente (segnaletica con QR code).</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi all'utilizzo di servizi di trasporto pubblico locale con veicoli «combi» attrezzati per il trasporto di piccoli pacchi);</td> </tr> </table>		<b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;		Promozione di <b>forme di compensazione</b> (abbonamenti, ecc..) che migliori le condizioni di accesso ai servizi più rilevanti per le popolazioni residenti nelle aree interne;		Miglioramento dei <b>nodi di scambio</b> con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;		Incentivo alla introduzione di servizi di <b>trasporto pubblico locale a chiamata</b> nelle aree a domanda debole;		Impulso alla creazione di <b>servizi di supporto al cicloturismo</b> lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);		<b>Messa in sicurezza della viabilità locale</b> e miglioramento delle <b>connessioni con la viabilità extraurbana</b> secondaria;		Realizzazione di <b>aree di sosta attrezzate</b> per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici;		Realizzazione di un <b>sistema di segnaletica e infomobilità</b> omogeneo e interagente (segnaletica con QR code).		Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi all'utilizzo di servizi di trasporto pubblico locale con veicoli «combi» attrezzati per il trasporto di piccoli pacchi);
	<b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;																		
	Promozione di <b>forme di compensazione</b> (abbonamenti, ecc..) che migliori le condizioni di accesso ai servizi più rilevanti per le popolazioni residenti nelle aree interne;																		
	Miglioramento dei <b>nodi di scambio</b> con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;																		
	Incentivo alla introduzione di servizi di <b>trasporto pubblico locale a chiamata</b> nelle aree a domanda debole;																		
	Impulso alla creazione di <b>servizi di supporto al cicloturismo</b> lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);																		
	<b>Messa in sicurezza della viabilità locale</b> e miglioramento delle <b>connessioni con la viabilità extraurbana</b> secondaria;																		
	Realizzazione di <b>aree di sosta attrezzate</b> per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici;																		
	Realizzazione di un <b>sistema di segnaletica e infomobilità</b> omogeneo e interagente (segnaletica con QR code).																		
	Interventi di <b>logistica urbana sostenibile</b> (incentivi all'utilizzo di servizi di trasporto pubblico locale con veicoli «combi» attrezzati per il trasporto di piccoli pacchi);																		
																			
																			
																			

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030- POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO -AREE INTERNE

Aree Produttive	
   	<p><b>Azioni di Mobility Management:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• REDAZIONE/AGGIORNAMENTO dei Piani Spostamento Casa-Lavoro;</li> <li>• Acquisto di abbonamenti al TPL;</li> <li>• Organizzazione di servizi di mobilità aziendali o razionalizzazione di quelli già esistenti, anche in funzione delle esigenze di più imprese associate (organizzazione di navette aziendali);</li> <li>• Promozione, per i dipendenti, dell'uso della bicicletta (posizionamento di rastrelliere, acquisto di bici elettriche o di bici normali da mettere a disposizione dei dipendenti, incentivi per l'acquisto di biciclette personali);</li> <li>• Sistemazione di aree di pertinenza aziendali per il parcheggio al riparo di biciclette (velostazioni aziendali anche condivise da più aziende vicine);</li> <li>• Azioni di comunicazione volte a promuovere ed incentivare l'utilizzo di mezzi pubblici o di forme di trasporto alternative all'auto privata;</li> <li>• Organizzazione di servizi di car-pooling;</li> <li>• Realizzazione di servizi che riducano gli spostamenti extra-lavorativi;</li> <li>• Azioni operative per sostituzione dei mezzi aziendali con mezzi a basso impatto ambientale (mezzi elettrici, a gas metano, ecc...).</li> </ul>

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 - POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO -AREE PRODUTTIVE

Parchi o Aree a valenza turistica	
   	<p><b>Uso territoriale della ferrovia</b> (anche declassata a servizio turistico);</p> <p><b>Integrazione tariffaria</b> del trasporto pubblico;</p> <p>Implementazione e promozione della logistica delle <b>circuitazioni multimodali principali</b>;</p> <p>Miglioramento dei <b>nodi di scambio</b> con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;</p> <p>Incentivo alla introduzione di <b>servizi di trasporto pubblico locale a chiamata</b> (con trasporto delle bici al seguito);</p> <p>Impulso alla creazione di <b>servizi di supporto al cicloturismo</b> lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);</p> <p><b>Messa in sicurezza della viabilità locale</b> e miglioramento delle <b>connessioni con la viabilità extraurbana</b> secondaria;</p> <p>Realizzazione di <b>aree di sosta attrezzate</b> per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici (ciclostazioni);</p> <p>Realizzazione di un <b>sistema di segnaletica e infomobilità</b> omogeneo e interagente (segnaletica con QR code);</p>

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 - POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO - PARCHI E AREE A VALENZA TURISTICA

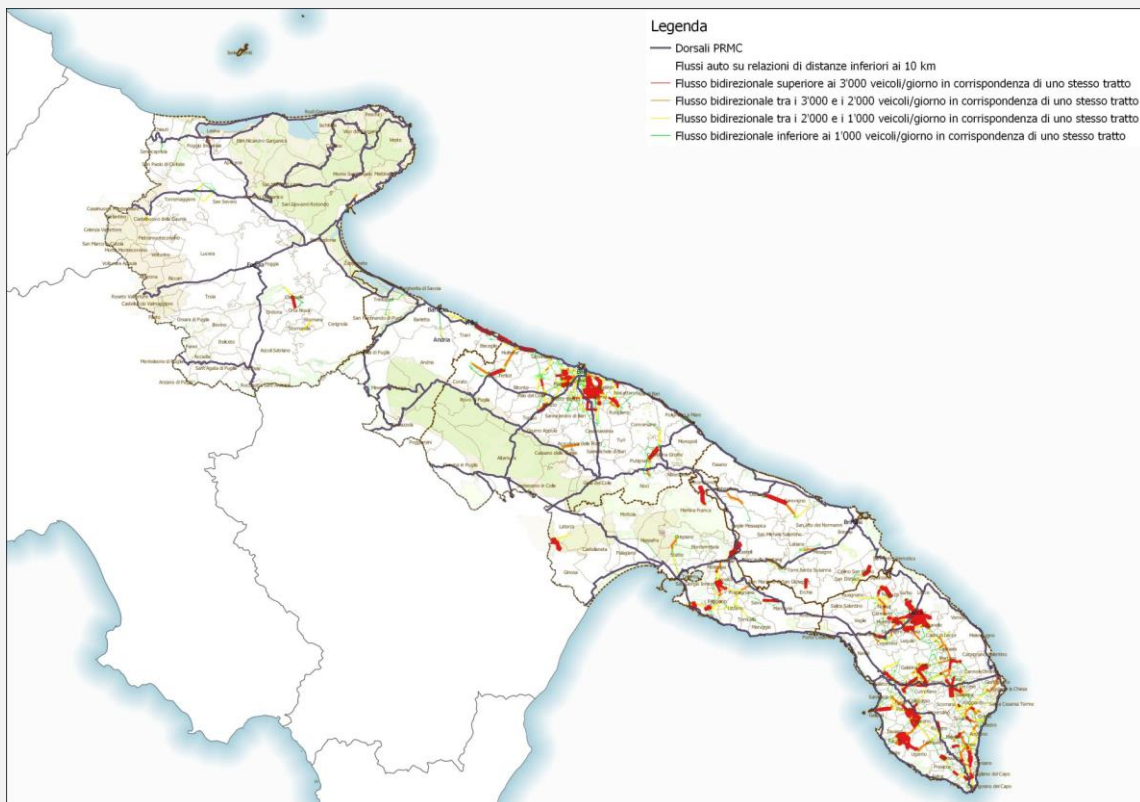




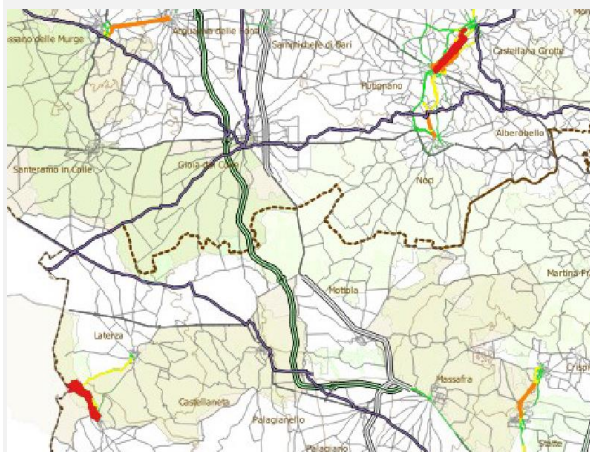
## STRATEGIE GENERALI A FAVORE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

In merito alla mobilità ciclistica, il **PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021** fa proprio l'assetto della rete definito dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica. Oltre a ciò, il Piano ribadisce e ripropone le Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica approvate dalla Giunta Regionale a settembre 2020 per indirizzare ed orientare al meglio i livelli di pianificazione sottordinati, nella definizione delle priorità e delle modalità di intervento, e soprattutto per garantire l'uniformità delle applicazioni di queste soluzioni adeguate alla normativa vigente in tutto il territorio regionale.

Il Piano, inoltre, attraverso elaborazioni sulla domanda di mobilità per scopi essenziali, propone anche che gli Enti Locali si adoperino per migliorare e potenziare i tratti di rete ciclopedonale dove si concentrano numerosi spostamenti intercomunali di brevi distanze (minori di 10km) attualmente effettuati su auto ma che, se ci fosse una rete ciclabile continua e sicura, potrebbero andare in diversione da auto a bici-cletta.



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 - Flussi auto relativi alla domanda Potenziale in diversione modale da Auto a Bicicletta, in un giorno feriale tipo.



Le immagini seguenti mostrano i tratti stradali in cui si concentrano flussi su auto privata che coprono distanze inferiori ai 10 km. Tali flussi sono stati classificati in base al valore di sezione raggiunto in corrispondenza del tratto stradale:

- in rosso i tratti stradali con un valore di sezione maggiore ai 3000 veicoli/giorno;
- in arancio con un valore di sezione tra i 2000 e 3000 veicoli/giorno;
- in giallo con un valore di sezione tra i 1000 e 2000 veicoli/giorno, ed in verde con un valore di sezione minori a 1000 veicoli/giorno. La domanda relativa ai tratti in rosso risulta pari a circa il 20% degli spostamenti totali giornalieri intercomunali effettuati su auto privata.

Si può dunque osservare come in tutto il territorio regionale ci siano molti tratti stradali caratterizzati da corridoi ad elevati flussi di auto che percorrono distanze "a misura di bici", e che quindi se opportunamente attrezzati con percorsi adeguati, potrebbero costituire una valida alternativa molto più sostenibile al mezzo privato. **Alcuni tratti stradali del territorio di Ginosola rientrano tra i percorsi a misura di bici.**

### MISURE DI LOGISTICA URBANA SOSTENIBILE

A complemento del Piano Regionale della Logistica e delle Merci, il PA 2021-2030 propone che nei PUMS comunali finanziati dalla Regione Puglia con Determina Dirigenziale n. 101 del 03.12.2019 della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, affrontino i temi di logistica urbana sostenibile in maniera omogenea in tutto il territorio.

Tali misure contribuiscono alla riduzione delle emissioni inquinanti, a ridurre l'apporto alla congestione stradale da parte del trasporto delle merci, ottimizzano le attività di logistica distributiva all'interno della città, ed inoltre consentono di sviluppare il mercato della logistica attraverso l'incentivo alla nascita di imprese logistiche in grado di offrire servizi compatibili con le caratteristiche delle città.

Tali temi potranno riguardare azioni come:

- Limitazioni di transito e sosta di veicoli adibiti al trasporto merci nelle APU e ZTL;
- Limitazioni di circolazione di veicoli merci per peso di carico > 3,5 t;
- Limitazioni di circolazione per veicoli alimentati a diesel e benzina a favore di veicoli "low emission";
- Incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare;
- Diffusione dei locker e dei counter pubblici;
- Ricorso ai servizi di cargo-bike in combinazione con i corrieri;
- Sistema di prenotazione degli stalli di carico-scarico;
- Installazione di Transit point (deposito e luogo di stoccaggio temporaneo delle merci in attesa di essere consegnate);
- Centro di distribuzione urbana delle merci (per i poli di commutazione di primo livello) (piattaforma logistica che riceve da diversi operatori di trasporto le merci destinate a più clienti localizzati in una stessa area urbana);
- incentivo all'utilizzo di servizi di trasporto pubblico locale con veicoli "combi" attrezzati per il trasporto di piccoli pacchi (nei poli di terzo livello e soprattutto nelle aree interne).

### STRATEGIE GENERALI A FAVORE DELLA SICUREZZA STRADALE

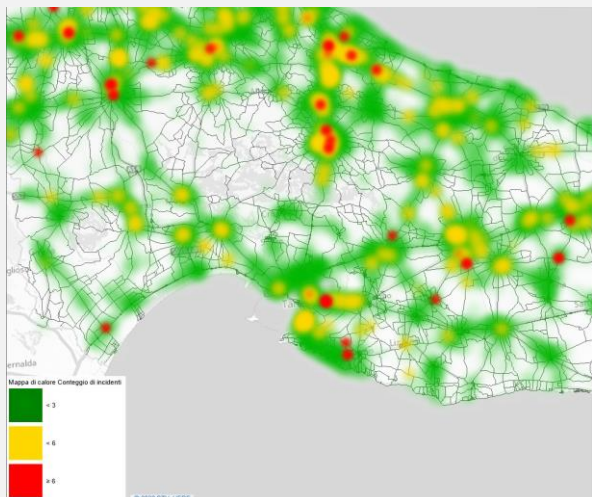
In tema di sicurezza stradale il PA 2021 - 2030 agisce con due azioni:

- **MISURA DIRETTA:** il recepimento o previsione degli interventi infrastrutturali come adeguamenti e messa in sicurezza di tratti stradali esistenti (s3, s4, s14, s15, s16, s16plus, s17, s21, s152, s160, s173 in Provincia di Foggia, s102, s103 in provincia di Barletta-Andria-Trani, s24, s46, s47, s54, s56, s59, s60, s167 nella Città Metropolitana di Bari, **s62, s63, s71, s161, s163, s164, in Provincia di Taranto**, s86 e s169 in provincia di Brindisi e s88, s92, s96, s171b, s172 in Provincia di Lecce) o di interventi di nuova realizzazione di tratti in variante a centri urbani (s10 e s168 in Provincia di Foggia, s31, s48, s53 nella Città Metropolitana di Bari, **s69 e s78 in Provincia di Taranto**, s87 in Provincia di Brindisi, s91, s93, s95 e s171a in Provincia di Lecce) con conseguente riduzione delle cause passive dell'incidentalità;

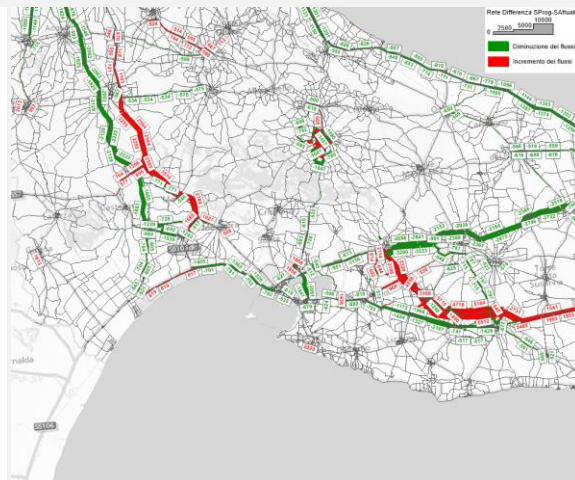
- **MISURA INDIRETTA:** attuare politiche e strategie volte a pro-muovere alternative modali all'uso dell'auto privata (diversione modale da auto verso la rete portante di TPL, diversione modale da auto alla bicicletta), con conseguente diminuzione dei flussi veicolari e del rischio che l'incidente possa accadere.

Il Piano Attuativo rimanda e invita i livelli di pianificazione subordinata ad agire in tema di sicurezza stradale secondo le linee strategiche definite dal PNSS 2030.

Tali strategie possono essere sintetizzate in: educazione alla sicurezza stradale; incentivo all'uso di veicoli con maggiori dotazioni di dispositivi di sicurezza; realizzazione di interventi infrastrutturali (come varianti stradali, interventi ispirati ai principi delle strade self-explaining e forgiving, o interventi puntuali in corrispondenza dei punti neri).



Numero di Incidenti tra il 2013 ed il 2019 in ambito extraurbano



Rete differenza flussogramma giorno feriale tipo veicoli tpr: Scenario di Progetto vs Stato Attuale.

### AZIONI PER LA DECARBONIZZAZIONE

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>131 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

La Regione Puglia con LR n. 34 del 25.07.2019 *"Norme in materia di promozione dell'utilizzo di idrogeno e disposizioni concernenti il rinnovo degli impianti esistenti di produzione di energia elettrica da fonte eolica e per conversione fotovoltaica della fonte solare e disposizioni urgenti in materia di edilizia"* all'art. 3 *"Piano regionale dell'idrogeno"* stabilisce che *"Per il raggiungimento degli obiettivi indicati all'articolo 2, in coerenza con la programmazione europea in materia di energia e trasporti e quella nazionale in materia di trasporti, la Giunta regionale, acquisito il parere della competente commissione consiliare, approva il Piano regionale triennale dell'idrogeno (PRI)."*

Secondo quanto riportato all'art.3, comma 2, della L.R. n-34/2019, il PRI:

1. analizza lo stato delle conoscenze tecnologiche e le prospettive di sviluppo della ricerca applicata all'idrogeno;
2. definisce gli obiettivi da raggiungere nell'arco di tre anni;
3. individua gli interventi regionali di promozione e sostegno dei settori legati alla filiera dell'idrogeno prodotto da energia da fonte rinnovabile al fine di razionalizzare e ottimizzare le risorse finanziarie disponibili;
4. definisce gli ambiti di ricerca e di ricerca applicata da sostenere;
5. evidenzia le risorse finanziarie destinate all'attuazione del PRI; 6. prevede strumenti di verifica dello stato di attuazione del PRI.


Con DGR n. 547 del 06.04.2021 "Indirizzi per la candidatura della Regione Puglia alla localizzazione del "Centro Nazionale di Alta Tecnologia per l'Idrogeno" e per l'individuazione del gruppo di lavoro per la redazione del Piano Regionale dell'Idrogeno (PRI) e per l'istituzione dell'Osservatorio Regionale sull'Idrogeno, ai sensi degli artt. 3 e 4 della LR 23 luglio 2019, n. 34." la Giunta Regionale si dichiara favorevole alla candidatura della Regione Puglia per la localizzazione del "Centro Nazionale di Alta Tecnologia per l'Idrogeno", come previsto dal PNRR, e istituisce un gruppo di lavoro cui affidare l'istruttoria per l'istituzione dell'Osservatorio Regionale sull'Idrogeno (secondo le modalità e con le competenze definiti dagli artt. 3 e 4 della LR n. 34/2019), nonché dei dati e degli elementi necessari alla redazione del Piano regionale dell'Idrogeno, demandando a successivo atto l'approvazione del Piano stesso e la costituzione dell'Osservatori

Con D.G.R. n. 628 del 11/05/2022 la Regione Puglia ha approvato il Disciplinare di Funzionamento dell'Osservatorio Regionale dell'Idrogeno, importante tassello per completare quanto richiesto dalla citata LR 34/2019. Ai componenti del Gruppo di Lavoro interdipartimentale è affidato altresì il compito di definire il Piano Regionale dell'Idrogeno (PRI).

Parallelamente Regione Puglia sta lavorando per l'aggiornamento del PEAR che conterrà un capitolo dal titolo "Verso un Piano Regionale per l'Idrogeno: l'Hydrogen Valley in Puglia", con indicazioni di contesto oltre che ipotesi di obiettivi regionali.

In coerenza con quanto illustrato gli interventi promossi dal PA 2021 - 2030 relativi alla decarbonizzazione sono:

- la conversione dell'asset del materiale rotabile FSE circolante sulle linee non elettrificate verso l'idrogeno, (f319 progetto PNRR, recepito dal PA 2021 - 2030);
- la conversione dell'asset del materiale rotabile FAL verso l'idrogeno (f320 progetto PNRR, recepito dal PA 2021 - 2030);
- la realizzazione di un sistema di TPL ecocompatibile sul corridoio Foggia - Manfredonia (f321 previsto dal PA 2021 - 2030);
- la previsione di **6 BRT extraurbani a Idrogeno o biometano o elettrici** (f288, f289, f290, f291, f292, f293 previsti dal PA 2021 - 2030);
- **la progressiva sostituzione del parco autobus urbano con conversione verso l'elettrico visto che le due città più grandi (Bari e Taranto) si stanno dotando di BRT elettrici (f294 e f303 progetti PNRR, recepiti dal PA 2021 - 2030);**
- il progressivo rinnovo del parco autobus extraurbano (recepito dal PA 2021 - 2030);
- Ampliamento della copertura della rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici sul territorio regionale (previsione PA 2021 - 2030).

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>132 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.4 IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)

*Il PTS<sup>14</sup> è lo strumento attuativo che dettaglia le scelte della Regione Puglia in relazione all'individuazione delle reti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale utili a soddisfare le esigenze di domanda espresse dagli Ambiti sub-regionali in cui è organizzato il servizio di trasporto pubblico. Inoltre il PTS assume la Determinazione dei Servizi Minimi di trasporto pubblico regionale e locale (elaborata ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs. n. 422/1997), presenta la quantificazione delle risorse necessarie all'esercizio degli stessi servizi riconosciuti minimi, identifica le risorse destinate agli investimenti funzionali al sistema dei trasporti e formula proposte in ordine all'integrazione modale e tariffaria.*

*Il PTS attualmente vigente<sup>15</sup> riporta la rappresentazione dello stato di fatto relativo al sistema dei trasporti, alle dotazioni infrastrutturali nonché al progressivo esercizio degli investimenti infrastrutturali utili all'intero sistema dei trasporti.*

Il Piano Triennale dei Servizi, secondo le previsioni del Titolo III art. 8 della LR 18/2002, e redatto ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del D.Lgs. n. 422/1997 e nell'ambito degli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti, definisce:

- l'insieme dei servizi istituiti, con indicazione dei servizi minimi e degli eventuali servizi aggiuntivi istituiti dagli enti locali;
- l'organizzazione dei servizi con individuazione delle reti e dei bacini e degli enti locali rispettivamente competenti;
- i servizi speciali;
- le risorse destinate all'esercizio dei servizi minimi e la loro attribuzione agli enti rispettivamente competenti;
- le risorse destinate agli investimenti;
- le integrazioni modali e tariffarie.

#### Politiche e azioni di interesse per il PUMS /Previsioni per l'area oggetto di intervento

##### 1) PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Con riferimento alla programmazione dei servizi minimi ferroviari :

- a) il PTS si pone come piano di progressiva attuazione per fasi del modello di esercizio ferroviario regionale proposto dal PRT, garantendo continuità ed efficienza nell'allocazione delle risorse;
- b) il PTS deve formulare la proposta di programma di esercizio dei servizi ferroviari del trasporto pubblico locale regionale corrispondenti alla gerarchizzazione definita dal Piano Regionale dei Trasporti;
- c) il programma di esercizio deve tenere conto dell'assetto infrastrutturale e del materiale rotabile attuale e dei rispettivi potenziamenti programmati e attuati nel triennio di validità del PTS.

##### 2) PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI SU GOMMA

Con riferimento alla programmazione dei servizi minimi su gomma, obiettivo primario del PTS e la progressiva eliminazione di servizi sostitutivi su gomma parallelamente al potenziamento dei servizi ferroviari e, ove necessario, alla loro sostituzione con servizi automobilistici extraurbani convenzionali con funzione di adduzione-integrazione.

Pertanto il PTS deve ridefinire gli itinerari dei servizi automobilistici extraurbani in funzione del programma di esercizio dei servizi ferroviari programmati dalla Regione al fine di:

- eliminare le sovrapposizioni funzionali tra modalità automobilistica e ferroviaria, mantenendo corridoi plurimodali solo nelle situazioni in cui i livelli e/o la struttura della domanda (distribuzione oraria, localizzazione insediativa, ecc.) richiedano le caratteristiche di flessibilità del servizio su gomma o rafforzamenti dell'offerta di TPRL in particolari fasce orarie (servizi integrativi);
- integrare le reti definendo itinerari automobilistici che consentano da un lato l'adduzione ai servizi ferroviari, dall'altro la copertura di territori non serviti dal ferro al fine dell'equilibrio dell'offerta complessiva di TPRL;
- gerarchizzare i servizi automobilistici extraurbani in reti funzionalmente omogenee rispondenti alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire ai fini di un'efficiente organizzazione dell'offerta di TPRL extraurbano su gomma e dell'integrazione funzionale con la rete ferroviaria e definire un modello di esercizio teorico integrato che preveda specifiche caratteristiche di servizio per ciascuna sottorete.

<sup>14</sup> Il Piano Triennale dei Servizi è disciplinato dall'art. 8 della L.R. 31/10/2002, n. 18 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" ed è redatto ai sensi dell'art. 14, comma 3 del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" che introduce i "programmi triennali dei servizi". In effetti, i documenti prodotti inottemperanza alla disciplina citata hanno le forme di programmi più che di piani, pur tuttavia, talvolta integrando alcune componenti propositive con i dettagli tipici di un piano.

<sup>15</sup> Il PTS è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 598/2016, e, stante la particolare condizione di prosecuzione dei servizi di trasporto esistenti disposta con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 598/2016 non prevede evoluzioni nel triennio di vigenza rispetto allo scenario attuale.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>133 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**Indirizzi operativi formulati dal PTS 2015-2017 per supportare l'azione di efficientamento sulla rete del TPRL da parte degli ATO. Azioni di efficientamento rilevanti per il comune di Ginosa**


Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione ATO Comuni	Contrasto all'evasione/elusione	Regione 13	Aziende di TPRL	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici (entro dicembre 2016)	Monitoraggio da parte degli enti affidanti delle misure di Contrasto all'evasione/elusione messe in campo da parte delle aziende di TPRL e dei risultati ottenuti
Regione ATO Comuni	Indagini a campione Sulla frequentazione	Regione 14	Aziende di TPRL	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici (a partire da giugno 2015, con continuità, almeno una volta all'anno)	Effettuazione di indagini a campione a bordo dei mezzi per riconoscere corse a scarsa frequentazione
Regione ATO Comuni	Indagini a campione per Stimare componenti di domanda inespresso	Regione 15	Regione ATO Comuni	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici ove necessario	In caso di realizzazione di nuovi poli generatori attrattori di traffico da servire, gli Enti affidanti dovranno provvedere ad effettuare indagini a campione per stimare la domanda potenziale da servire.
Regione sentito ATO TA	Attuazione delle previsioni della DGR 1221/2013 di riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari sulla relazione Taranto - Bari	TA1	Nuovi affidatari dei servizi ferroviari	Prima delle gare per l'affidamento deiservizi ferroviari	L'azione si prefigge la completa conversione dei servizi automobilistici sostitutivi Taranto - Bari che si svolgono sulla SS100 in servizi ferroviari che utilizzano la linea RFI Taranto -Bari. La disponibilità di queste percorrenze addizionali rispetto a quelle già dislocate sulla linea consente di mettere a punto un programma di esercizio in grado di rispondere alle esigenze delle diverse componenti di domanda da servire (Area metropolitana barese, collegamenti veloci Bari - Taranto, servizi di raccolta nella tratta da Taranto a Castellaneta. I servizi addizionali sono ipotizzati dalla nuova stazione di Taranto Nasisi prevista dal Piano Attuativo 2015-2019 alla stazione di Bari Mungivacca realizzando un servizio passante su Bari Centrale.
ATO TA in coordinamento con la Regione	<b>Connessione Ginosa-Laterza-Massafra</b> Taranto- San Giorgio J/Pulsano- Talsano	<b>TA2</b>	Nuovi affidatari servizi automobilistici	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione <b>Ginosa-Laterza-Massafra</b> San Giorgio J/Pulsano-Talsano, l'ATO di TA è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, anche al fine di valutare eventuali possibili cofinanziamenti per l'infrastruttura.
ATO TA in coordinamento con la Regione	Integrazione Servizi extraurbani-Urbani a Taranto	COTRAP AMAT	COTRAP AMAT	Nel quadro, e prima della scadenza, dei contratti dei servizi automobilistici vigenti	L'azione è finalizzata a cogliere un duplice obiettivo: migliorare le condizioni di circolazione dei servizi extraurbani in penetrazione all'interno della città di Taranto; ricercare tutte le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione fuori dal centro abitato del capoluogo per servire i quartieri esterni

**Azioni specifiche in materia di Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)**

Il sistema trasportistico pugliese punta la creazione di un quadro di riferimento per accelerare e coordinare la diffusione e l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti applicati principalmente al trasporto stradale, ivi comprese le interfacce con altri modi di trasporto (ITS).

I crescenti volumi di traffico e di congestione delle reti, nonché l'accelerazione che i servizi a valore aggiunto hanno fornito alla quotidianità fanno emergere la necessità di indirizzare l'evoluzione del sistema trasportistico pugliese, sia merci che passeggeri, verso uno scenario più efficiente, più compatibile, più sostenibile e più sicuro.

Gli obiettivi generali posti alla base del processo di efficientamento del trasporto pubblico locale propongono come fattore qualificante l'incremento dell'interoperabilità: sia quella di carattere intraspecifico (interoperabilità interna al sistema del TPL) che quella di carattere interspecifico (interoperabilità tra il sistema di TPL e gli altri "sistemi" di cui le comunità beneficiano: sistemi per la fruizione degli eventi della vita, per la fruizione dei servizi trasversali,...).

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>134 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		


Questo livello di interoperabilità si è, via via, sincronizzato con i tempi e gli spazi della vita di ogni individuo e pertanto è necessario garantire standard qualitativi elevati rispetto alla garanzia dell'accesso continuo ai servizi, alla continuità degli stessi e alla creazione di un meccanismo di cooperazione efficace tra tutte le parti in causa nel settore degli ITS.

I risultati attesi dell'utilizzo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti sono:

- riduzione dei tempi di spostamento (oltre che di quelli di viaggio);
- sfruttamento ottimale della capacità della rete;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione dei livelli di congestione della rete;
- riduzione delle emissioni inquinanti;
- riduzione dei costi del servizio;
- miglioramento delle capacità di monitoraggio dei servizi e dell'efficacia della spesa.

E' evidente che tali risultati sono ottenibili in relazione agli investimenti messi in campo e all'assetto regolatorio dei futuri affidamenti dei servizi di trasporto pubblico. Si ritengono prioritari i seguenti quattro ambiti prioritari d'azione che descrivono il quadro minimale di riferimento relativo allo sviluppo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti:

- azione 1: prevedere un sistema di monitoraggio delle flotte dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico;
- azione 2: garantire la disponibilità di sistemi e servizi per la bigliettazione elettronica e per il contrasto dell'evasione;
- azione 3: costruzione e continuo aggiornamento delle banche dati relative alla gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico;

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>135 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 45 IL PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML) - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) è lo strumento preposto a declinare nello specifico la strategia regionale in tema di merci e logistica, previsto dall'art. 25, comma 5, punto a della LR 18/2002 e confermato dall'art. 2, comma 3 della LR 16/2008 (PRT) che dispone che *"le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel piano regionale delle merci e della logistica [...], che si pone come piano attuativo settoriale"*.

Il PRT definisce obiettivi generali e specifici per quanto attiene al tema della logistica e delle merci:

Obiettivi generali (art. 5):

- a) adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- b) contribuire alla creazione di una rete sovragionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica - in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I - che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale.

Obiettivi specifici (art. 6):

- a) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;
- b) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- c) promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;
- d) migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- e) accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale.

Infine l'art. 12 della LR 16/2008 afferma che *"il PRT definisce di interesse regionale i centri merci inseriti dalla programmazione nazionale del piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) nella rete dei nodi logistici a servizio del Paese e le strutture dove siano localizzate piattaforme logistiche a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l'economia regionale e/o per la distribuzione delle merci in sistemi urbani/metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento e/o particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale o storico-monumentale"*.

*"Ai fini della efficiente organizzazione del traffico merci rispetto alle diverse componenti che interessano il territorio e della integrazione dei nodi nel sistema integrato della piattaforma logistica regionale, il PRT dispone la gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale, riconoscendo tre livelli gerarchici:*

- a) centri merci di primo livello: interporti, distripark e centri di interscambio strada-rotai connessi e integrati funzionalmente con porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie di valenza nazionale, a servizio dei flussi di scambio internazionali e nazionali in transito per la piattaforma logistica pugliese e/o dei flussi di scambio tra il bacino potenziale pugliese e i mercati nazionale e internazionale e le eventuali funzioni dei livelli sottostanti;
- b) centri merci di secondo livello: centri di interscambio strada-rotai e autoporti, ove siano localizzate piattaforme logistiche, a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l'economia regionale (logistica di filiera);
- c) centri merci di terzo livello: aree ove siano localizzate piattaforme logistiche, come CDU, a servizio esclusivo di sistemi urbani/metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento, particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale e/o storico-monumentale (logistica distributiva in campo urbano)."

Con DGR n. 1310 del 04.08.2021, la Giunta Regionale ha adottato la proposta di Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non tecnica e valutazione d'incidenza e avviato la fase di consultazione pubblica che risulta attualmente conclusa. Sono in fase di redazione le controdeduzioni nonché eventuali revisioni/integrazioni del Piano e del Rapporto Ambientale, sulla base delle osservazioni e dei contributi pervenuti. Successivamente, secondo quanto disposto dall'art. 12 della LR 44/2012, l'autorità procedente avrà cura di trasmettere all'autorità competente la suddetta documentazione aggiornata, ai fini dell'espressione del parere motivato entro i quarantacinque giorni successivi ai sensi dell'art. 15 c.1 del D.Lgs.152/2006. I contenuti del Piano Regionale delle Merci e della Logistica.

Come mostra la seguente tabella, il Piano definisce gli Indirizzi Strategici, declinandoli in Obiettivi Generali, Obiettivi specifici e azioni che potranno concorrere al perseguimento di ciascun obiettivo, come di seguito rappresentato:



INDIRIZZI STRATEGICI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	
4	Aumentare la competitività del sistema portuale e inter-portuale	Semplificazione e snellimento burocratico	Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali	Interventi finalizzati a migliorare ed incrementare le capacità di ormeggio e di carico e scarico merci
				Interventi di adeguamento delle strutture e delle infrastrutture logistiche a servizio delle attività portuali
				Interventi di riqualificazione ambientale
				Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali, gestori di piattaforme logistiche
5	Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici	Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali e dei sistemi di trasporto	Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzative delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano	Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali, gestori di piattaforme logistiche
			Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese	Adozione di misure incentivanti che concorrono ad accrescere la competitività delle imprese che operano nel settore della logistica
			Misure di marketing territoriale	Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca. I Programmi di collaborazione strutturata potranno riguardare: ricerca di base, ricerca industriale, ricerca pre-competitiva, sviluppo start up e spin off
			Misure per efficientamento dei servizi portuali	Promuovere il marketing strategico del sistema portuale e logistico pugliese (ES. Apulian Ports), in particolare le costituenti ZES possono rappresentare un valido strumento di marketing territoriale
			Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti	Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete transeuropea dei trasporti ed in particolare la realizzazione della linea AV/AC Bari-Napoli e "Grandi Progetti" ferroviari
			Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico, con interventi che garantiscano spazi per l'accoglienza dei passeggeri e possano non solo attrarre nuove compagnie nonché consolidare la presenza di quelle che già scalano i porti pugliesi	Interventi di adeguamento dei sistemi di controllo della marcia dei treni, di interconnessione ed interoperabilità della rete ferroviaria regionale con la rete del gestore nazionale RFI e di messa in sicurezza delle infrastrutture dal rischio idrogeologico
				Completamento degli interventi di potenziamento del materiale rotabile (Accordo Quadro RFI-Reg. Puglia) e atti a garantirne l'interoperabilità con i sistemi di controllo della marcia del treno (SCMT)
				Rilancio della linea Adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con la linea AV/AC Bari-Napoli

INDIRIZZI STRATEGICI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	
1	Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T	Migliorare i collegamenti	Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fiscofunzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovrapregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese	Favorire l'accessibilità ai principali terminali intermodali regionali e il sistema dell'accessibilità delle aree interne alle reti sovrastrutturate regionali, per la loro integrazione con gli spazi sociali, commerciali e dei saperi (scuole, università, spazi culturali, etc.)
				Interventi di risoluzione dei fenomeni di competizione tra la viabilità extraurbana principale e la viabilità autostradale, al fine di risolvere fenomeni di congestione e potenziare i collegamenti verso i porti ten-t core e l'interporto ten-t core di Bari a nord e il collegamento con il salento verso sud
2	Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete	Incentivare il trasporto su ferro/favorire il riequilibrio modale	Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale	Efficaci interventi di incentivo all'intermodalità orientati a sostegno del trasporto ferroviario delle merci, aggiuntivi a quelli previsti a livello nazionale, tali da colmare il gap logistico e infrastrutturale regionale fino al raggiungimento degli standard prestazionali europei sulla rete, destinati in particolare alle imprese che si impegnano per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose (ferrobonus regionale, ecobonus ecc.)
3	Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale)	Innovazione tecnologica e adeguamento infrastrutturale	Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	Proseguire il processo di integrazione e implementazione di tecnologie ITS a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale, al fine di digitalizzare e ottimizzare l'intera filiera procedurale in un'ottica di single window/one stop shop; consentire la tracciabilità e la gestione dei flussi merci, nonché supportare la circolazione e l'accesso ai centri merci, porti e aeroporti.
			Potenziare connessioni porto-ferro	Potenziare la capacità intermodale e logistica delle aree portuali e relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferroviarie (es. brindisi - costa morena; taranto - molo polisettoriale, stazione cagioni; polo logistico ferroviario di Bari)
			Potenziare connessioni porto-strade	Potenziare e completare gli interventi infrastrutturali necessari a garantire una adeguata viabilità da e verso le principali aree portuali
			Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	Favorire l'aggregazione della domanda di trasporto merci, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere locale, anche al fine di incrementare i traffici ro-ro e delle autostrade del mare
			Realizzare gli interventi finalizzati a ridurre i costi di "ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità in ambito regionale, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico	



INDIRIZZI STRATEGICI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
			Riorganizzazione della piattaforma logistica regionale attraverso un coordinamento complessivo tra i principali poli logistici portuali con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma
6	Sostenibilità dei sistemi di trasporto	Adozione di modalità di alimentazione energetica dei sistemi di trasporto a basso impatto ambientale	Promuovere interventi di elettrificazione delle linee ferroviarie e interventi di riduzione dell'inquinamento navale nei porti
		Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci	Promuovere progetti di ciclogistica (o cycle logistic) che possano favorire la distribuzione urbana delle merci in bicicletta (es. cargo-bike e trikes, a trazione muscolare e pedalata assistita)  Promuovere misure di regolamentazione / economiche / organizzativo-gestionali e infrastrutturali che possano incidere sull'efficienza e efficacia della distribuzione urbana delle merci, con particolare riguardo all'e-commerce e ai nuovi modelli di delivery
7	Valorizzare le potenzialità degli scali aerei pugliesi	Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi	Realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale/nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto
			Promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali al fine di consentire alla piattaforma logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa continentale e i Balcani
8	Sviluppo territoriale incentrato sulle aree portuali	Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES	Previsione di incentivi (agevolazioni amministrative, fiscali, nonché sul costo del lavoro) in relazione alla natura incrementale degli investimenti effettuati dalle imprese nelle ZES Adriatica e Ionica, coerentemente a quanto disposto dal DL 91/2017

#### 4.5.1 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E IMMATERIALI COMPRESI NEL PRML - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

Nel PRML sono compresi sia interventi infrastrutturali che interventi immateriali.

Gli interventi infrastrutturali inclusi nel PRML derivano dai principali documenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo Locale costituitosi con l'accordo di adesione all'ALI del Sistema Pugliese e Lucano, sottoscritto il 14.09.2016 tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regioni Puglia e Basilicata, Autorità dei porti pugliesi, RFI ed Agenzia della Coesione Territoriale. Essi riguardano le aree portuali, la viabilità stradale, le reti ferroviarie e gli aeroporti.

Già interventi immateriali previsti nel PRML riguardano azioni per la promozione del trasporto combinato strada-mare e ferro-mare, misure per favorire le prestazioni della rete ferroviaria, misure economico-gestionali per la definizione di Zone Economiche Speciali legate ai principali porti, misure per favorire la distribuzione urbana delle merci, misure per accrescere la competitività delle imprese nel settore della logistica, misure per la valorizzazione della piattaforma logistica continentale in Puglia e degli hub aeroportuali, azioni volte alla promozione delle Aree Logistiche Integrate, misure per incentivare la ricerca e incentivi per l'utilizzo della viabilità autostradale da parte degli autotrasportatori.

Per l'elenco di dettaglio degli interventi compresi nel PRML, si rimanda agli elaborati del Piano:

Proposta di Piano Regionale delle Merci e della Logistica

[http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/proposta\\_prml.pdf](http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/proposta_prml.pdf)

Rapporto Preliminare di Orientamento

[http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/rpo\\_prml.pdf](http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/rpo_prml.pdf)

Atto Dirigenziale n 30 del 21-04-2020

[http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/atto\\_2020\\_30\\_078\\_dir.pdf](http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/atto_2020_30_078_dir.pdf)

Tavola 1 [http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav1\\_10\\_7\\_2019\\_rev2.pdf](http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav1_10_7_2019_rev2.pdf)

Tavola 2 [http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav2\\_10\\_7\\_2019\\_rev.pdf](http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav2_10_7_2019_rev.pdf)

Tavola 3 [http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav3\\_10\\_7\\_2019.pdf](http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav3_10_7_2019.pdf)

## 46 LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

### 46.1 RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO

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

Le più importanti sono:

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

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

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

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

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

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

- da Capo Nord a Malta lungo la Ciclopista del Sole fino in Sicilia (EV 7), itinerario portante di Bicaltalia
- 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 URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>139 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

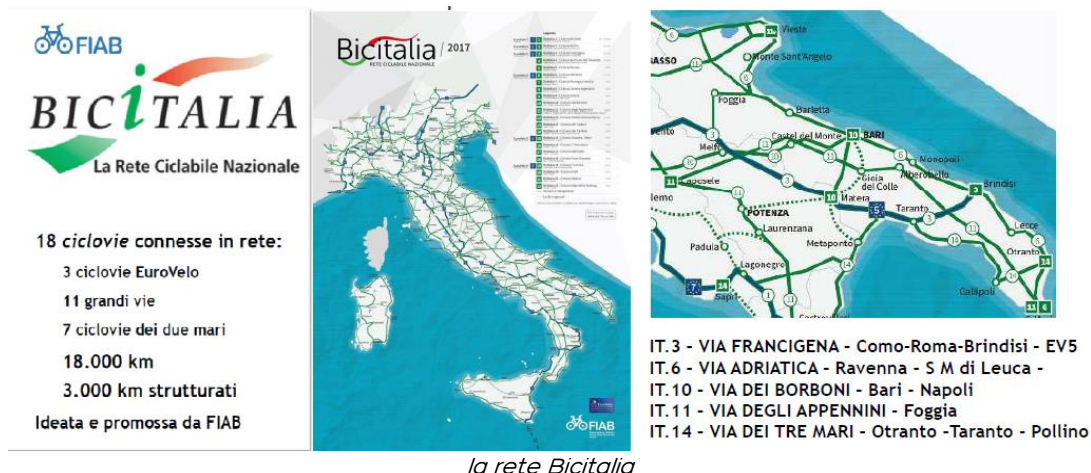
Gli scopi di EuroVelo sono:


- ✓ 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.

#### 4.6.2 RETI CICLABILI ITALIANE: BICITALIA

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

- AIG Associazione Italiana Greenways, istituita nel 1998 l'Associazione si propone di:
  - ✓ connettere e sviluppare le iniziative in atto sul territorio italiano relative alla costruzione e allo sviluppo delle greenways
  - ✓ promuovere iniziative volte a diffondere l'interesse per la salvaguardia, la valorizzazione e la creazione di greenways;
  - ✓ promuovere lo sviluppo rurale attraverso attività di turismo sostenibile basato su una rete di greenways;
  - ✓ incoraggiare un maggior contatto tra cittadini e natura attraverso la realizzazione di percorsi verdi di attraversamento delle città e di connessione con la campagna;
  - ✓ favorire il senso di appartenenza della popolazione al territorio attraverso la conservazione ed il recupero dei valori storico-culturali dei luoghi.
- FIAB onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta 1998), che ha per finalità la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto intelligente ed ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano. La FIAB ha messo a punto il progetto Bicitalia: network di dimensione sovra regionale o di collegamento con i paesi confinanti, sul modello delle diverse reti realizzate in diversi paesi dell'Europa, con forti motivazioni tecniche e territoriali. La rete è costituita da una serie di lunghi itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest che formano una "ragnatela" in grado di coprire tutto il Paese, con funzione ambientale, trasportistica, turistica, tra cui spicca la cosiddetta Ciclopista del Sole; La FIAB si occupa del tracciato italiano dei progetti EuroVelo 5, EuroVelo 7 ed EuroVelo 8.



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>140 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

I punti qualificanti del progetto Bicalitalia 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.

#### 46.3 LA RETE CICLABILE IN PUGLIA

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

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

#### 46.4 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.

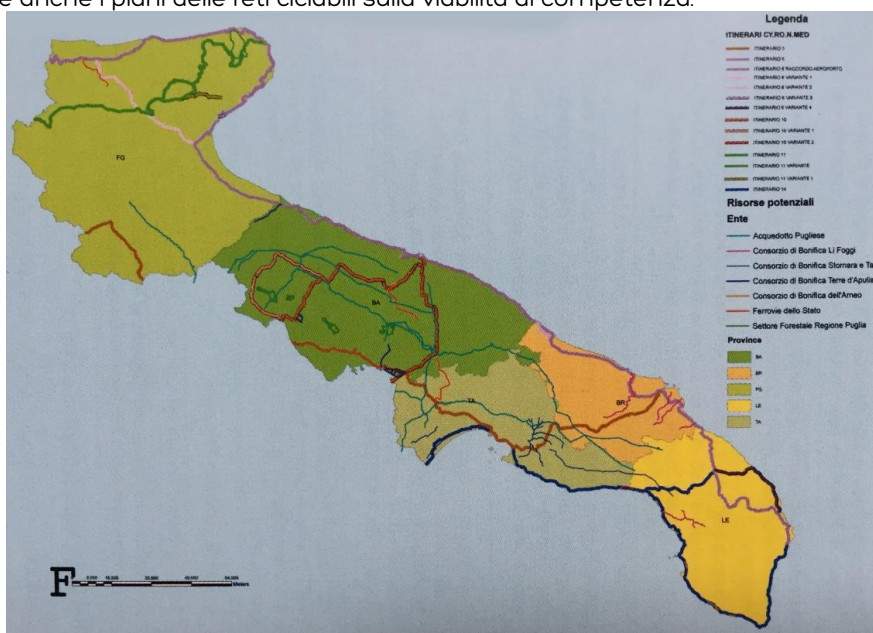
Il progetto è stato realizzato in due fasi:

- 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 B10 (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
Taranto	10	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,64
<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*

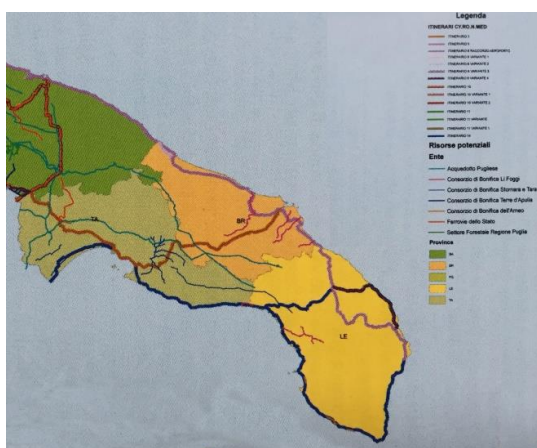
La Città di Ginosola è interessata da un itinerario ciclabile previsto nella rete CYRONMED, costituito dalla Via dei tre mari, coincidente con l'itinerario Nazionale di Bicalitia n. 14.

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	Superficie (Km²)	Stato	Numero	Descrizione	Comuni interessati
	Tronco Sinni	55,54	SI	3	Sovrappone It.14 nel Comune di Leverano	Roccarozata-Fragagnano-Lizzano-Sava-Manduria-Avetraia-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'Aiedda	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 Genzano	3,81	SI	1	AQP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie	Grottaglie
	Canale Mezz.Orientale	13,08	SI	1	It.14	Ginosa-Castellaneta
	Canale Vago	8,97	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.

#### 46.5 ITINERARIO N°14: VIA DEI TRE MARI- TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED)



L'itinerario di Bicitalia 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 Ginosola, 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	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.
Taranto	Manduria	13,52	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.
	Maruggio	9,52	
	Torricella	3,75	
	Lizzano	4,05	
	Taranto	14,78	
	Pulsano	5,32	
	Leporano	6,52	
	Massafra	7,59	
	Palagiano	8,78	
	Castellaneta	8,14	
	Ginosa	10,64	
<b>TOTALE PROVINCIA DI TARANTO</b>		<b>92,64</b>	
Lunghezza km.			
<b>TOTALE ITINERARIO n°14</b>		<b>264,11</b>	

Provincia	ITINERARIO: 3		ITINERARIO: 6		ITINERARIO: 10		ITINERARIO: 11		ITINERARIO: 14	
	Comuni	Costo	Comuni	Costo	Comuni	Costo	Comuni	Costo	Comuni	Costo
	n.	€	n.	€	n.	€	n.	€	n.	€
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*)

#### 4.6.6 PIANO ATTUATIVO 2015 -2019 DEL PRT

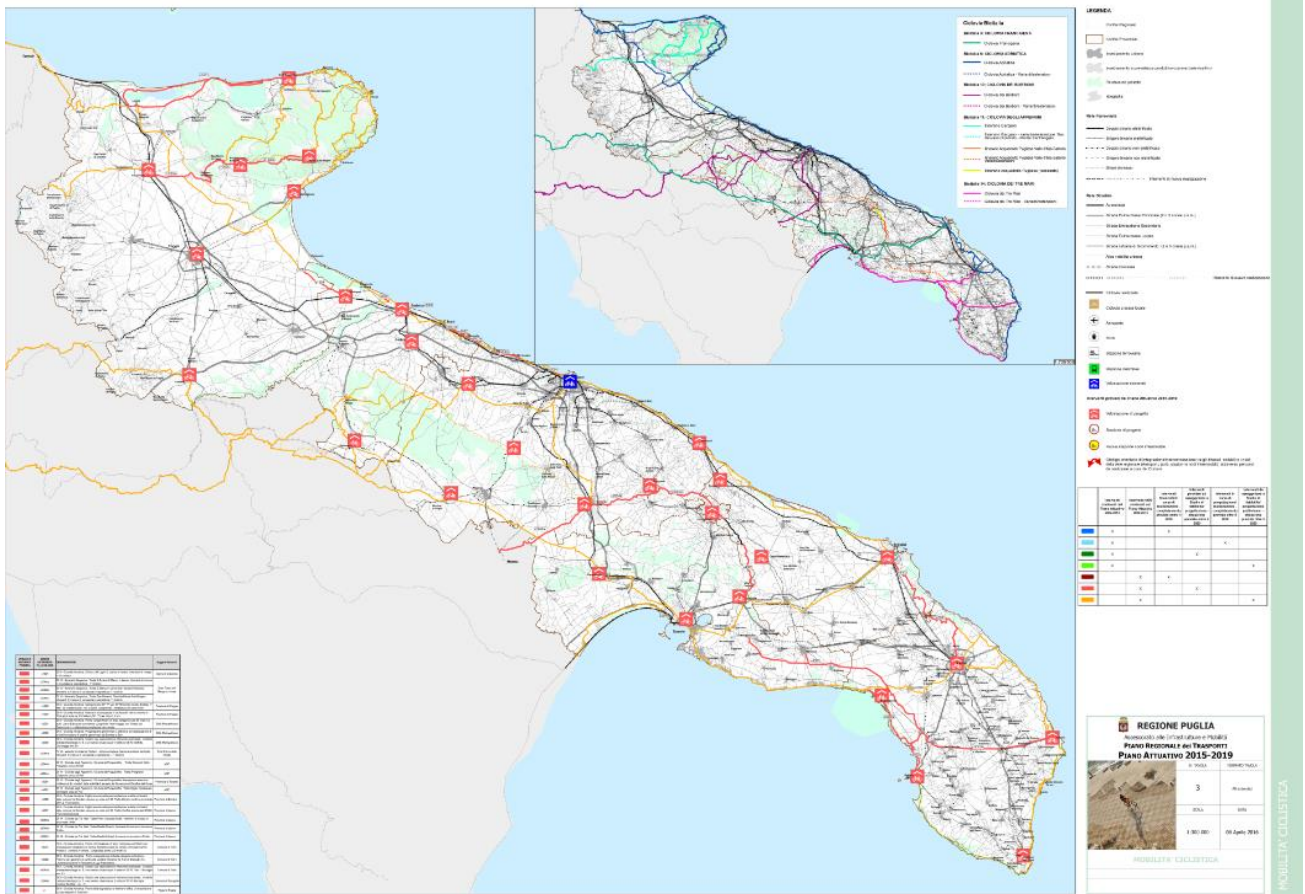
La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati:

- il **Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA PRT)** di durata quinquennale 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.

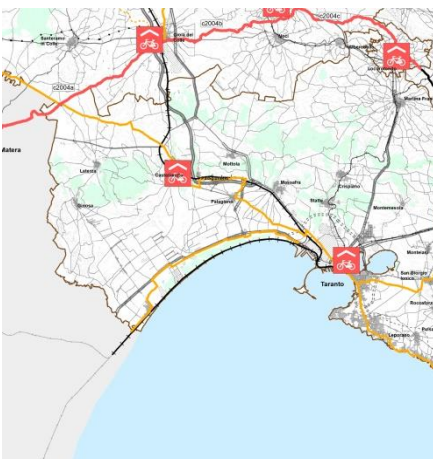
Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, ha previsto in linea con la L.R. n. 16/2008, la realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali 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 Bicalitalia e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale. Il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovía dei tre Mari <sup>16</sup>- Itinerario n. 14 Bicalitalia. Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A.: 2015-2019.

<sup>16</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.



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 PUMS del territorio di Ginosola 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 PUMS 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 PUMS 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.

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

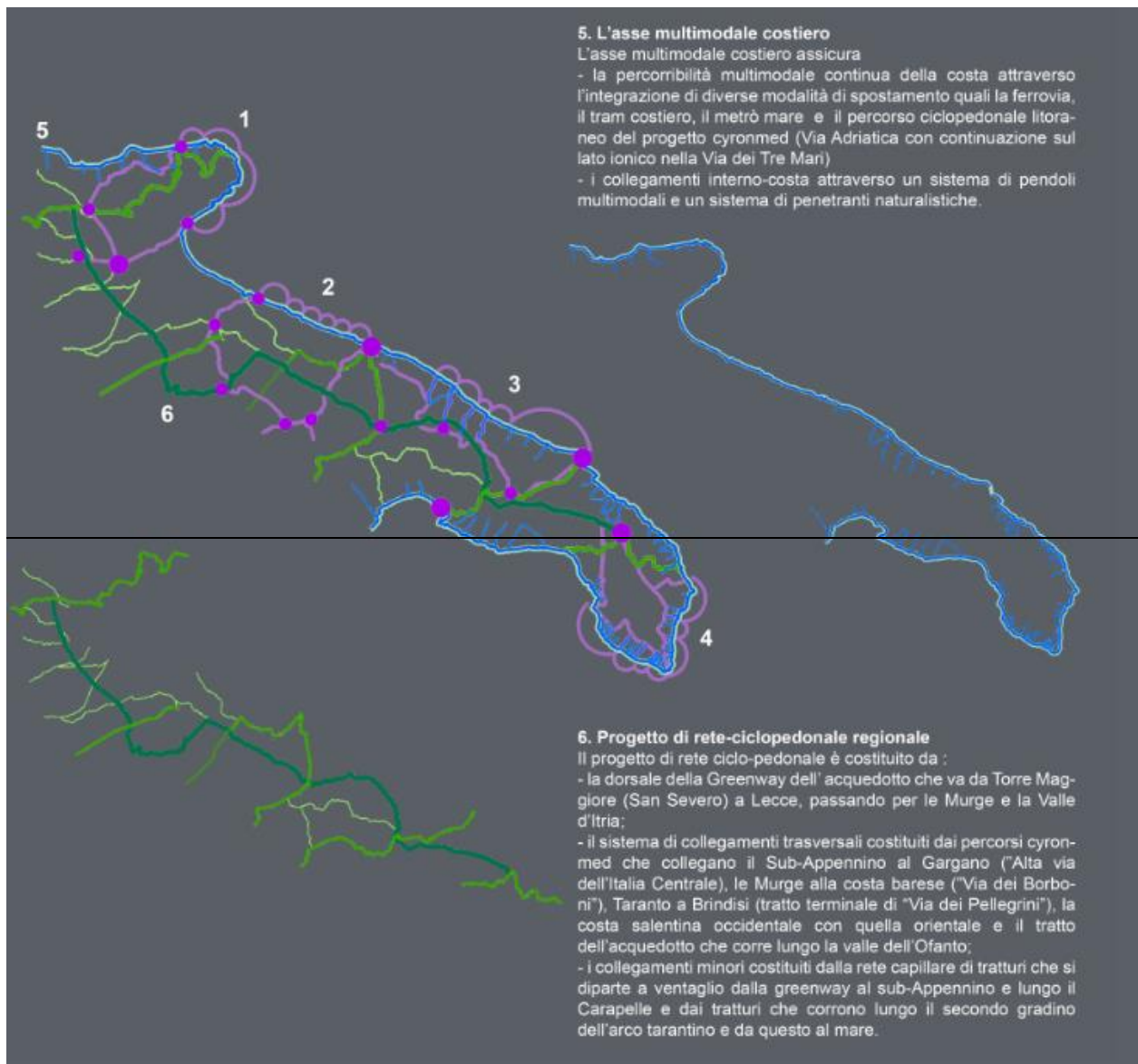
Significative appaiono le previsioni del PPTR descritte nello scenario "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce" che individua, sul territorio regionale, una rete multimodale della mobilità lenta interconnessa al sistema infrastrutturale regionale (così come previsto dal PRT), al fine di rendere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



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


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

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



### Collegamenti multimodali interno - costa



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>147</b> di 434	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.7 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)

La Puglia, in accordo con la Legge n. 2 dell'11 gennaio del 2018 e con la LR n. 1 del 23 gennaio del 2013, promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per gli spostamenti sistematici quotidiani (casa-lavoro e casa-studio) sia per quelli connessi alle attività turistico ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana ed accrescere e sviluppare l'attività turistica.

L'art. 2 della La LR n. 1/2013 stabilisce che la *"la Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano pae-saggistico territoriale regionale (PPTR), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi"*.

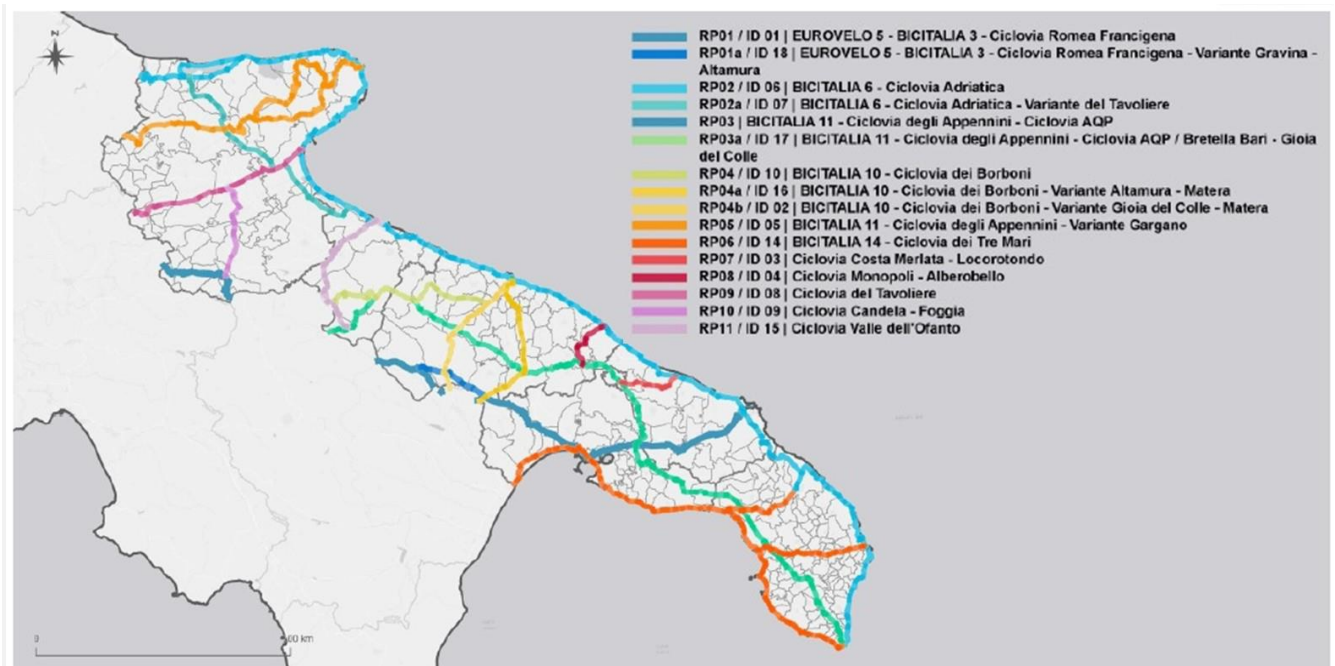
**In quest'ottica, l'obiettivo generale del PRMC, adottato con DGR n. 177 del 17.02.2020, consiste nel definire una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, costruendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le 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.

Obiettivi specifici del PRMC	Azioni del PRMC
Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNCT, regionali)	Realizzazione della ciclovia EuroVelo 5 coincidente con RP01/BI3 - Ciclovia Francigena
	Realizzazione delle ciclovie appartenenti al SNCT: - RP03/BI11 - Ciclovia dell'AQP - RP02/BI6 - Ciclovia Adriatica
	Realizzazione delle ciclovie appartenenti agli altri itinerari regionali
Messa in sicurezza delle intersezioni degli itinerari ciclabili con la via-bilità carrabile	Realizzazione di interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni
Promozione dell'intermodalità	Attrezzare gli autobus con dispositivi idonei al carico e trasporto delle biciclette a bordo del mezzo
	Predisposizione di spazi all'interno delle carrozze e delle vetture ferroviarie per il trasporto delle bici-clette
	Individuazione e attuazione (tramite accordi con i gestori delle ferrovie) di itinerari Bici+Treno lungo percorsi ferroviari serviti da Trenitalia e Ferrovie regionali
	Realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico) in connessione con la rete delle ciclovie
Sviluppare il cicloturismo in Puglia	Realizzazione di una rete di ciclovie in grado di rendere accessibili poli attrattori naturalistici e storico-culturali presenti sul territorio regionale
Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile	Realizzazione di una segnaletica specializzata per l'indirizzamento e l'informazione sulle ciclovie
	Definizione di un piano di promozione della mobilità ciclistica che includa la realizzazione di un portale partecipativo e divulgativo e di un'app
	Realizzazione di un sistema informativo territoriale della rete degli itinerari
Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)	Concessione di contributi agli enti locali per la redazione di piani di mobilità ciclistica
	Concessione di contributi agli enti locali per il cofinanziamento dei progetti previsti nei piani di mobilità ciclistica

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.

Per individuare un sistema ciclabile a scala regionale, dunque, è stata avviata una ricognizione delle pianificazioni già vigenti e dei percorsi ciclabili già consolidati, mettendo in relazione questi elementi con le reti di scala superiore, nazionali ed europee, cioè con i progetti Bicitalia (di valenza nazionale), EuroVelo (di valenza europea) e CYRONMED (di valenza regionale). In tal modo, è stato possibile definire le 16 dorsali principali della rete ciclabile individuata dal PRMC comprese le varianti ai percorsi principali.

La seguente figura riporta lo stralcio planimetrico della rete ciclabile regionale così individuata. Circa il 90% della rete individuata è sita su strade esistenti, prevalentemente comunali e provinciali, in alcuni casi su strade statali ad una carreggiata. Il 10% circa dei percorsi è su strade a traffico nullo, su strade private o di servizio (come, per esem-pio, il tracciato della Ciclovia A.Q.P.). **La maggior parte delle strade pubbliche interessate dalle ciclovie dovranno essere regimentate come strade 30 (a meno di realizzare sedi proprie con ingenti espropri, ripercussioni sul consumo del suolo e sui costi di realizzazione).**



#### Di queste 16 ciclovie:

- **1 ciclovie** appartiene alla rete degli itinerari di valenza Europea in quanto coincidente con il tratto pugliese dalla EuroVelo 5 - nel PRMC denominata RP01/ BI3 - **Ciclovia Francigena**;
- **2 ciclovie** appartengono al **Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche**, nel PRMC coincidente con la RP03/BI 11 - Ciclovia dell'AQP e con parte della RP02/BI6 - **Ciclovia Adriatica** (tratto dal confine con il Molise a Vieste);
- **13 ciclovie** sono in parte coincidenti con **itinerari nazionali della rete Bicitalia** e in parte costituiscono percorsi di interesse regionale.

È utile operare questa classificazione anche in considerazione del fatto che la priorità regionale in sede di attuazione del PRMC sarà nel completamento delle 2 ciclovie appartenenti al SNCT, individuate e finanziate a livello nazionale di cui la RP03/BI 11 - Ciclovia dell'AQP è stata già in parte realizzata. La seconda priorità è attribuita alla realizzazione delle ciclovie appartenenti alla rete EuroVelo (quindi la RP01/ BI3 - Ciclovia Francigena, coincidente con il tracciato pugliese della EuroVelo 5).

Per ogni tracciato, il PRMC ha fornito indicazioni progettuali sugli interventi lineari necessari per la realizzazione delle ciclovie, diversificati secondo quattro tipologie:

- ciclovie naturalistica/greenway (strade con divieto di accesso a mezzi non autorizzati o in zona protetta) - 10,7% della lunghezza dei tracciati;
- ciclovie in sede promiscua con possibili interventi di traffic calming - 56,5%;
- ciclovie in sede propria su strada esistente senza necessità di ampliamenti/espropri - 18,6%;
- ciclovie in sede propria con necessità di espropri per la realizzazione di ampliamenti della strada carrabile esistente - 13,9%.

Il PRMC ha altresì individuato gli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni delle ciclovie (ponti ciclabili, rotatorie, sot-topassi ciclabili, intersezioni semaforiche, etc.). In aggiunta il Piano ha individuato una serie di altri interventi che sarà necessario garantire lungo il percorso della rete ciclabile affinché le ciclovie possano essere fruibili in sicurezza e con piacevolezza dalle diverse tipologie di utenti. Tali servizi dovranno, inoltre, favorire l'uso combinato tra bici e mezzo pubblico in modo da garantire una valida alternativa all'uso dell'auto privata anche su lunghi tragitti.

Tali servizi sono costituiti da:

- Interventi per favorire l'intermodalità con altre modalità di trasporto.
- Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile.
- Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali).

Infine, il PRMC ha definito indirizzi progettuali e abachi di soluzioni tecniche per la realizzazione degli interventi lineari e puntuali delle ciclovie.

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 Ciclovía dei tre mari, che si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosa, una delle più rinomate località turistiche dello Jonio con i suoi sette chilometri di arenile. In estate la popolazione residente, di circa 5.000 abitanti, sale a 40-50.000 presenze, raggiungendo punte massime giornaliere di oltre 70.000 turisti nelle domeniche di agosto. Il percorso ciclabile può avere un ruolo cruciale per il territorio Ginosino.

Il cicloturismo rappresenta un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali; infatti in un clima come quello presente nel territorio ginosino, i mesi migliori per una vacanza cicloturistica generalmente sono marzo, aprile, maggio e poi, ancora, settembre e ottobre, tutti mesi che rappresentano la bassa stagione per un albergo, soprattutto nelle località balneari come Marina di Ginosa.



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica\_ Ciclovía dei tre mari



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica\_ Ciclovía dei tre mari

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

#### 4.7.1 ADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (ESTRATTO PRMC)

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

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

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

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

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

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (di seguito PRMC) si propone di introdurre un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica in Puglia, creando un'opportunità per la diffusione della mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale, sia in ambito urbano che extraurbano.

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

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

#### 4.7.2 DESCRIZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI E LORO CARATTERISTICHE (ESTRATTO PRMC)

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

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

Tabella 2 - Codici e nomenclatura delle dorsali del PRMC

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

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

TARANTO	243,65 km
AVETRANA	10,06 km
CASTELLANETA	23,69 km
<b>GINOSA</b>	<b>9,55 km</b>
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

#### 4.7.3 RP 06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI (ESTRATTO PRMC)

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

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>152 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Da questo punto la ciclovia 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 ciclovia, 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 giunge fino a Seclì. 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 Palmarriggi e lambisce la statale per poi imboccarla nei pressi della Stazione di Giurdivignano 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. 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
GALLIOLI	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>

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 INTERVENTI
<b>RP06   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>	
<b>ID 14   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>	
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 SVILUPPI
<b>RP06   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>	
<b>ID 14   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari</b>	
NESSUNA ATTIVITÀ	287,61 km
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>287,61 km</b>
TIPI di INTERVENTI PUNTUALI	
INTERVENTI PUNTUALI	INTERVENTI / COSTI INTERVENTI
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 SVILUPPI
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 SVILUPPI
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)		INTERVENTI / COSTI	
		INTERVENTI	COSTI
<b>CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID)</b>			
<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	COSTI
	INTERVENTI	
RP06   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
ID 14   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
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	COSTI
	SVILUPPI	
RP06   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
ID 14   BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
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	COSTI
	INTERVENTI	
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	COSTI
	SVILUPPI	
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	COSTI
	SVILUPPI	
COMPLANARE asfaltata	23,87 km	3.460.300,00 €
PERCORSO non asfaltato/pavimentato	14,01 km	2.235.000,00 €
PERCORSO pavimentato	0,75 km	165.000,00 €
SC asfaltata	108,59 km	11.610.800,00 €
SP asfaltata	134,36 km	23.023.700,00 €
SS asfaltata	6,03 km	1.447.200,00 €
<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	COSTI
	INTERVENTI	
<b>LECCE</b>	<b>369</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>



#### 4.7.4 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, Palagiano, 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.

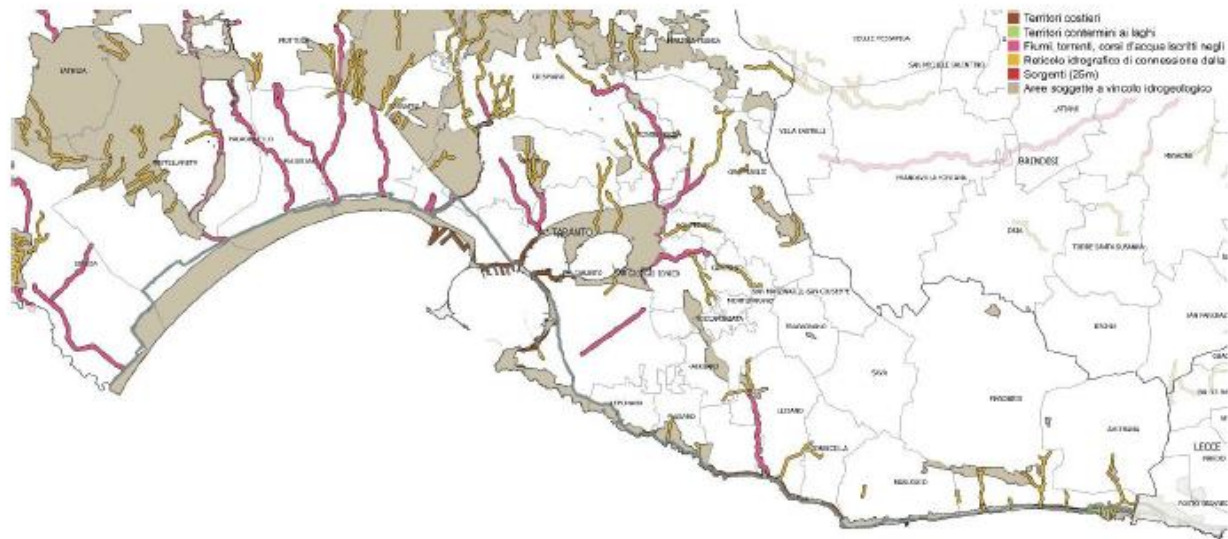


Figura 62 - Componenti idrologiche intercettate dalla Ciclovia dei Tre Mari

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 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 Ciccarello (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 Ciclovia dei Tre Mari*

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

CODICE	CICLOVIA	VALENZA	SVILUPPO
RP06	BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari	CICLOVIA di VALENZA NAZIONALE	287,61 km

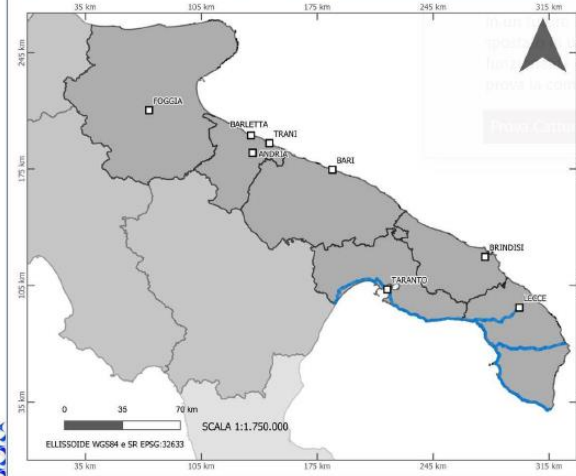
TIPOLOGIE di SEDIME	SVILUPPI
COMPLANARE asfaltata	23,87 km
PERCORSO non asfaltato/pavimentato	14,01 km
PERCORSO pavimentato	0,75 km
SC asfaltata	100,59 km
SP asfaltata	134,36 km
SS asfaltata	6,03 km

INTERVENTI PUNTUALI	OCCORRENZE
IMPIANTO SEMAFORICO	15
PONTE CICLABILE	1
ROTATORIA CICLABILE	5
SOLO SEGNALETICA	360

INTERVENTI LINERARI	SVILUPPI
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



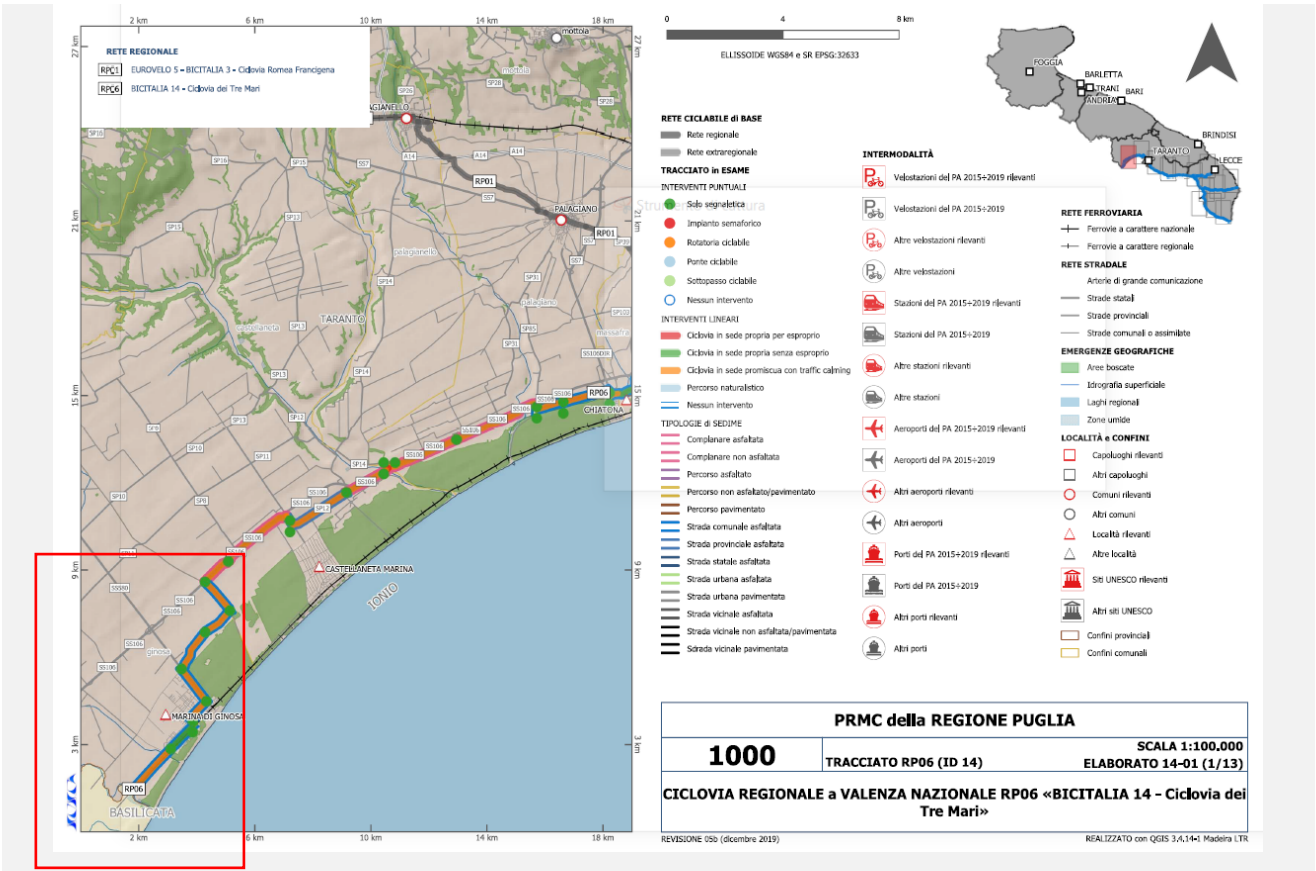
**PIANO REGIONALE della MOBILITÀ CICLISTICA**  
REGIONE PUGLIA

**GRUPPO DI LAVORO**  
**SUPPORTO TECNICO**  
Arch. Francesca Romana Colonna - Team Lead  
Ing. Nicola Berlisco (Politecnico di Bari)  
Ing. Antonio Susca  
Ing. Laura Grassini - Esperto VAS  
  
Ing. Elio Sannicandro - ASSET  
Ing. Giuseppe Garofalo - ASSET  
Dott. Patrizia Giaquinto - ASSET  
Ing. Gianluca Natale - ASSET  
  
Ing. Irene Di Tria - Regione Puglia  
Dott. Raffaele Sforza - Regione Puglia  
Arch. Luca Basile - Regione Puglia

ELABORATO	CICLOVIA REGIONALE a VALENZA NAZIONALE	SCALA
<b>1000</b>	RP06 «BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari»	<b>1:100.000</b>

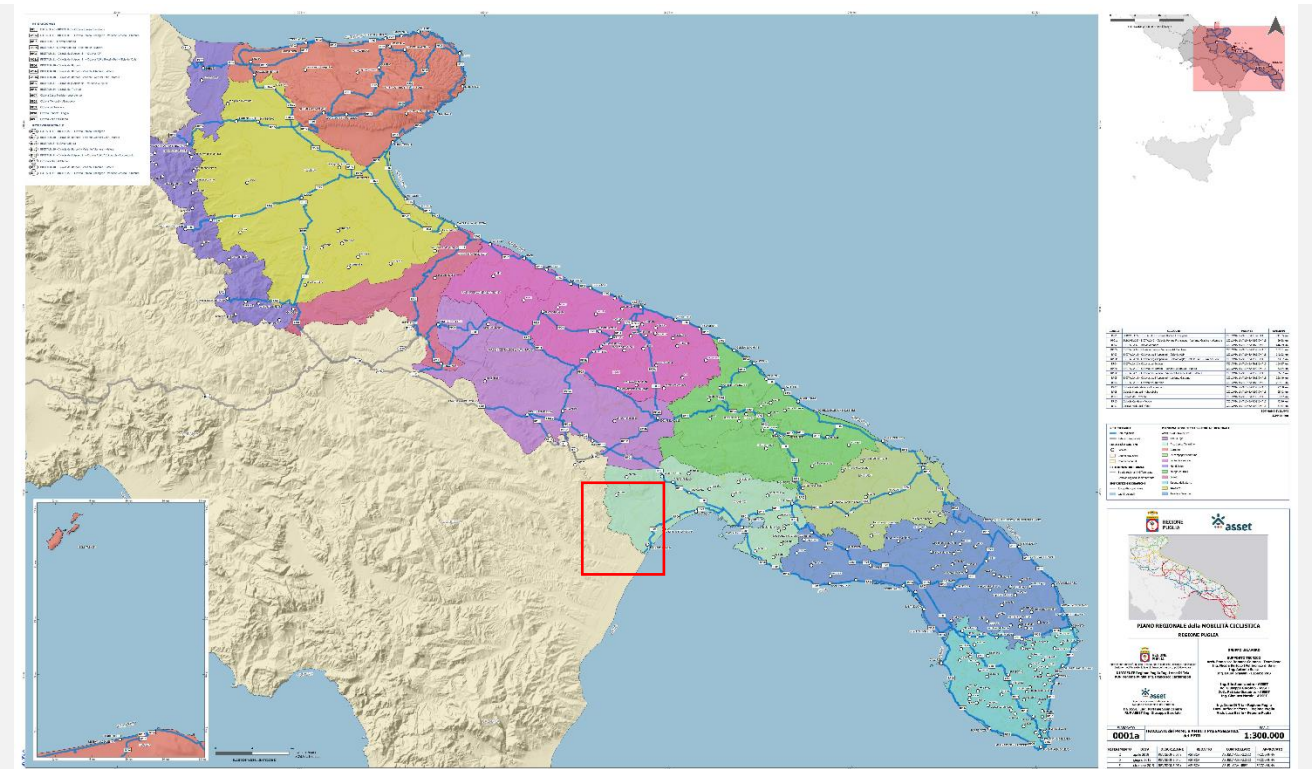
  

REFERIMENTO	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
C	aprile 2019	REVISIONE 03n	ASUSCA	ASUSCA-NBERLOCO	FRCOLONNA
D	giugno 2019	REVISIONE 04c	ASUSCA	ASUSCA-NBERLOCO	FRCOLONNA
E	dicembre 2019	REVISIONE 05D	ASUSCA	ASUS-LGRA-NBER	FRCOLONNA

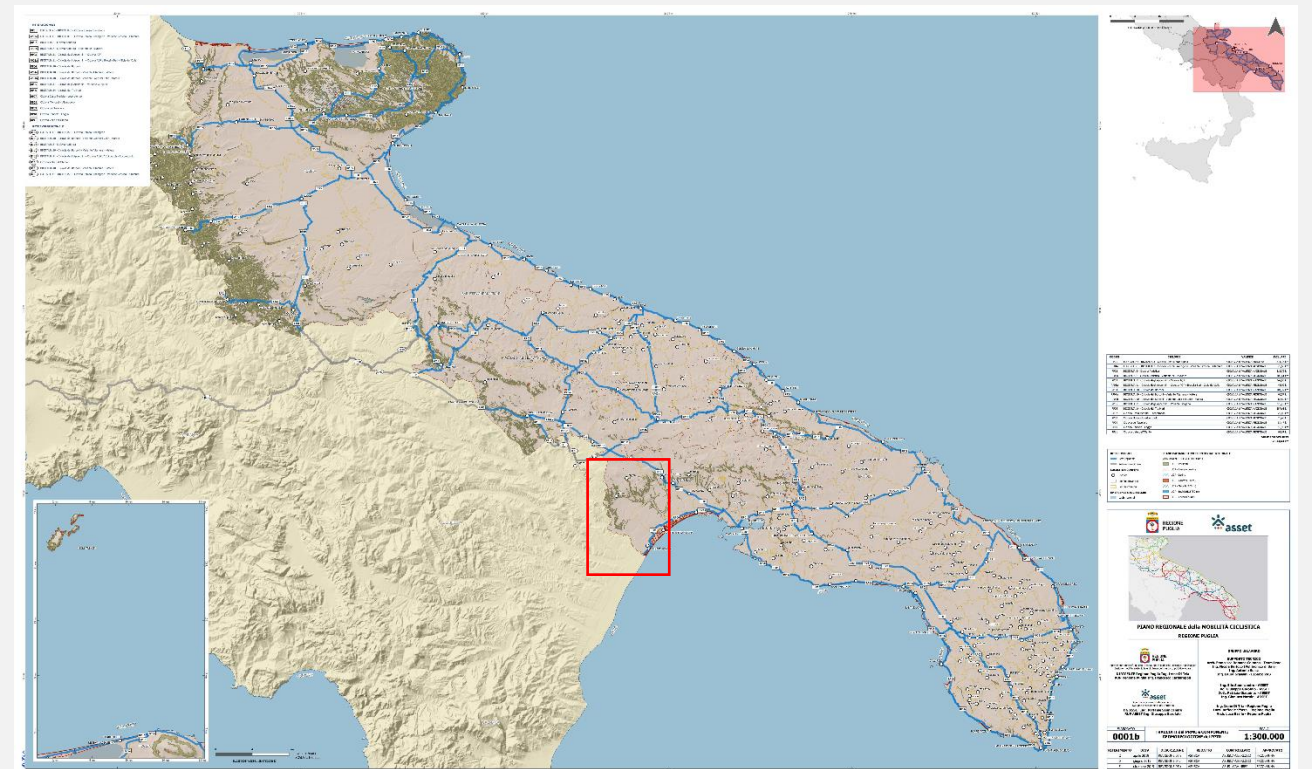


TAV. 0000 - Tracciati del PRMC

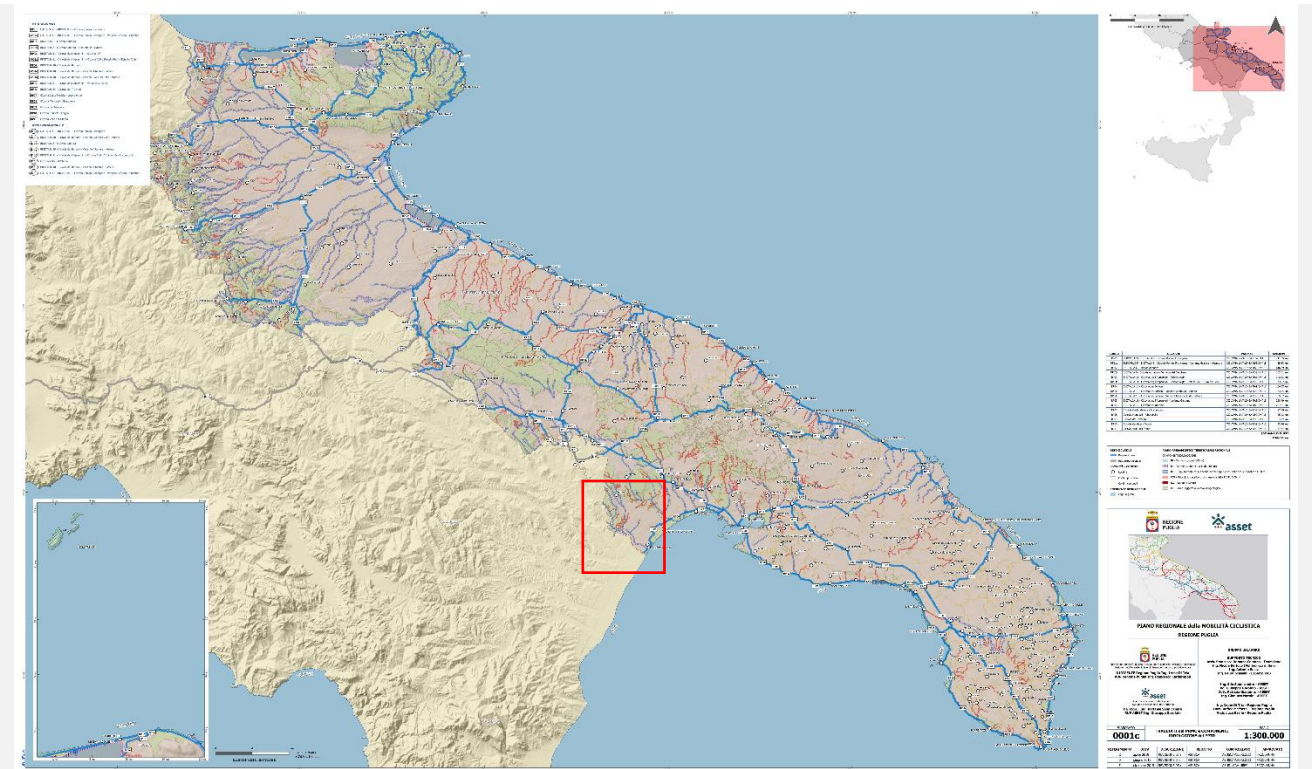




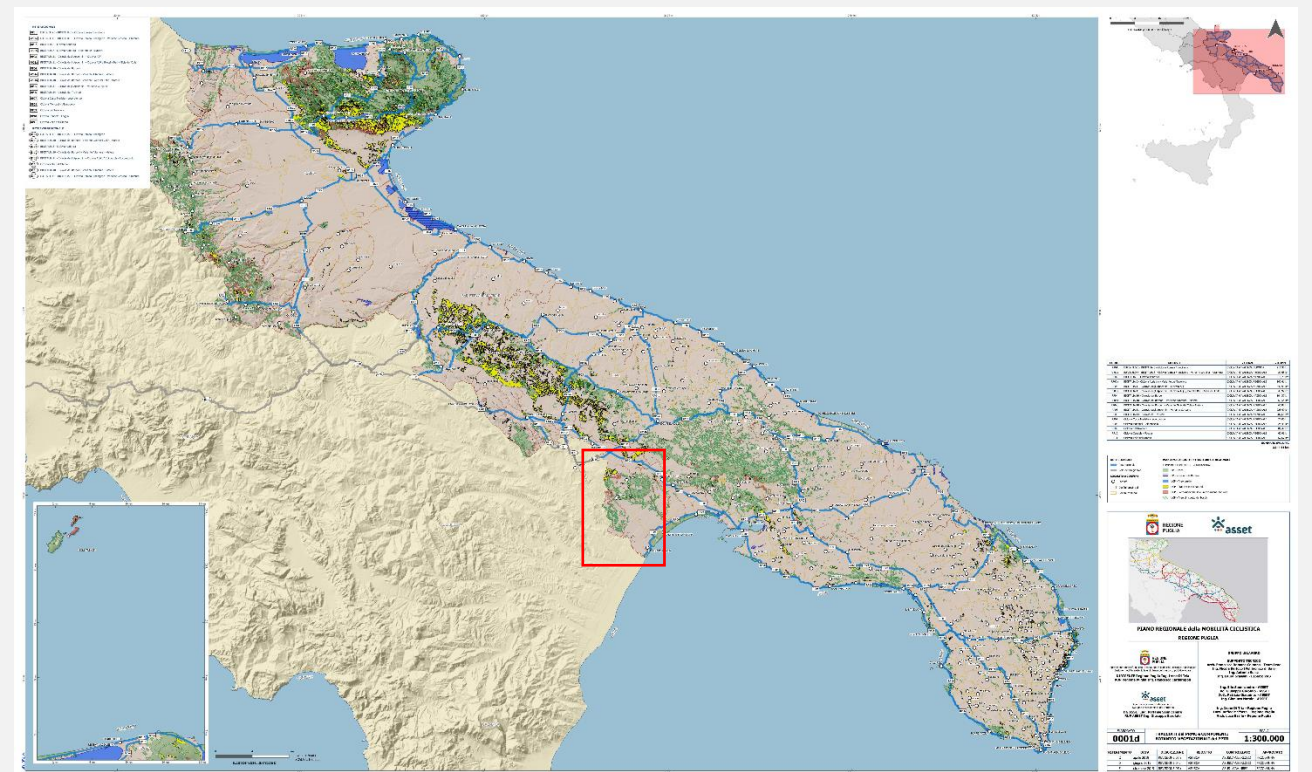
TAV. 0001a - Tracciati del PRMC e ambiti paesaggistici del PPTR (1)



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

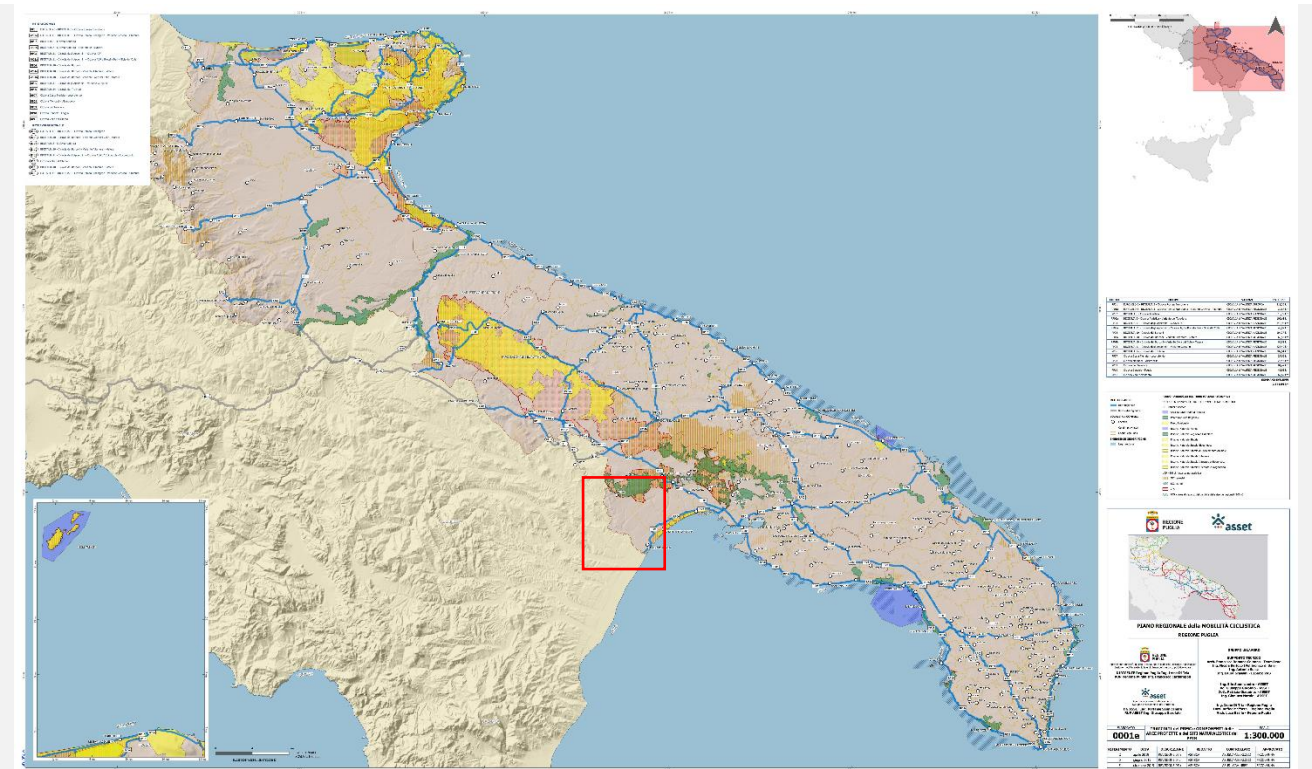


**TAV. 0001c - Tracciati del PRMC e componenti idrologiche del PPTR (3)**

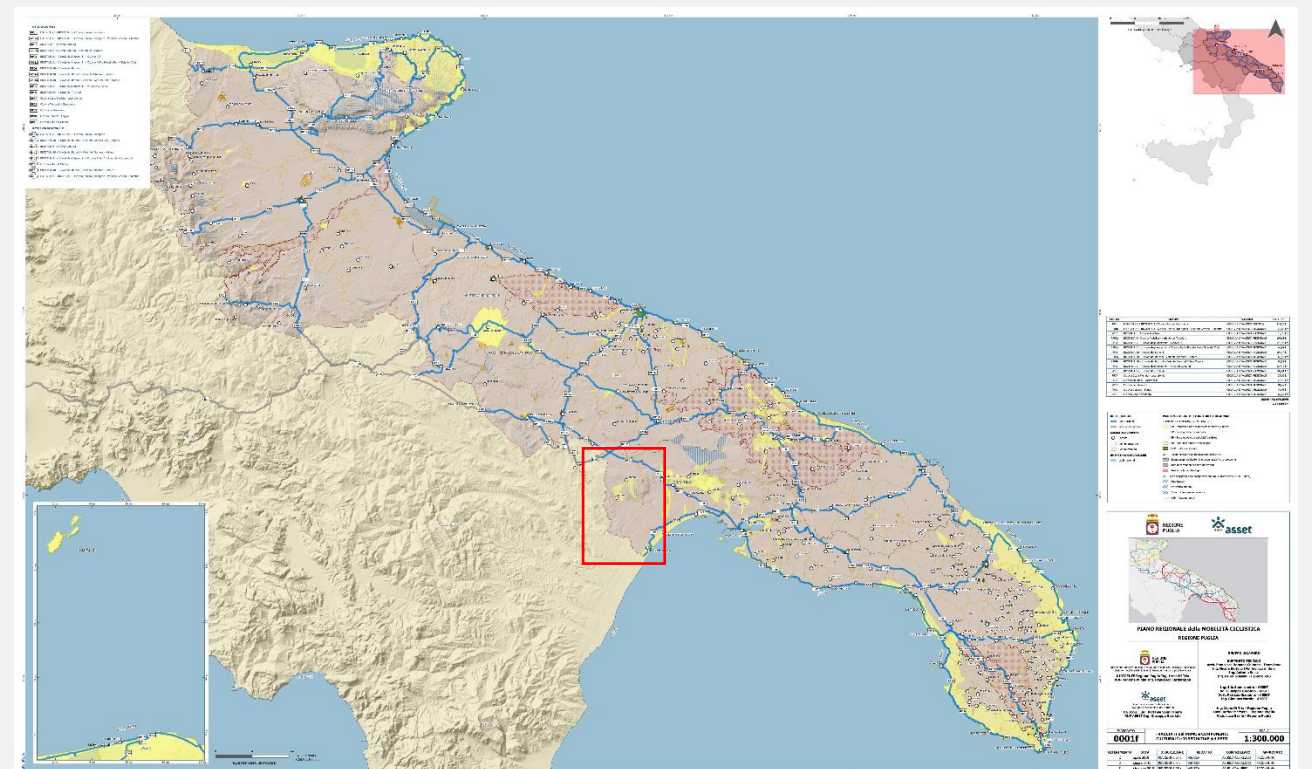


**TAV. 0001d - Tracciati del PRMC e componenti botanico-vegetazionali del PPTR (1)**

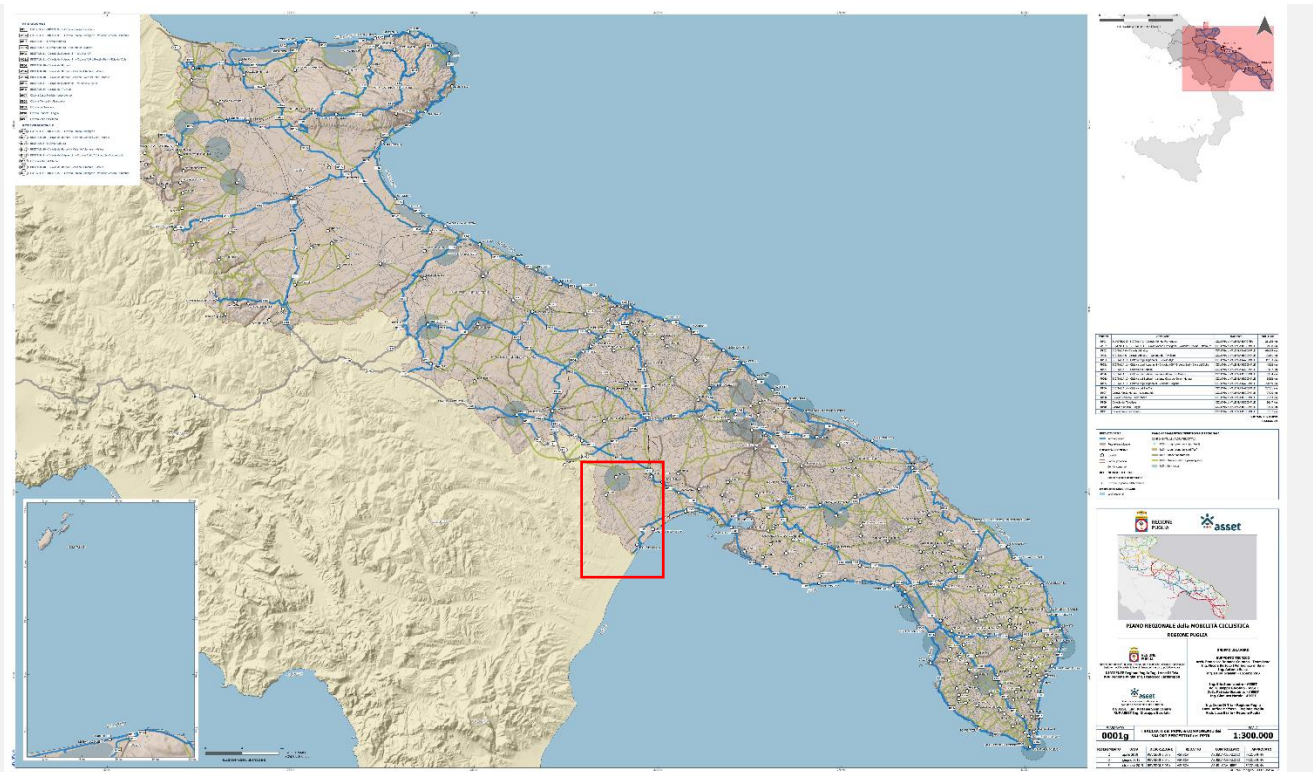




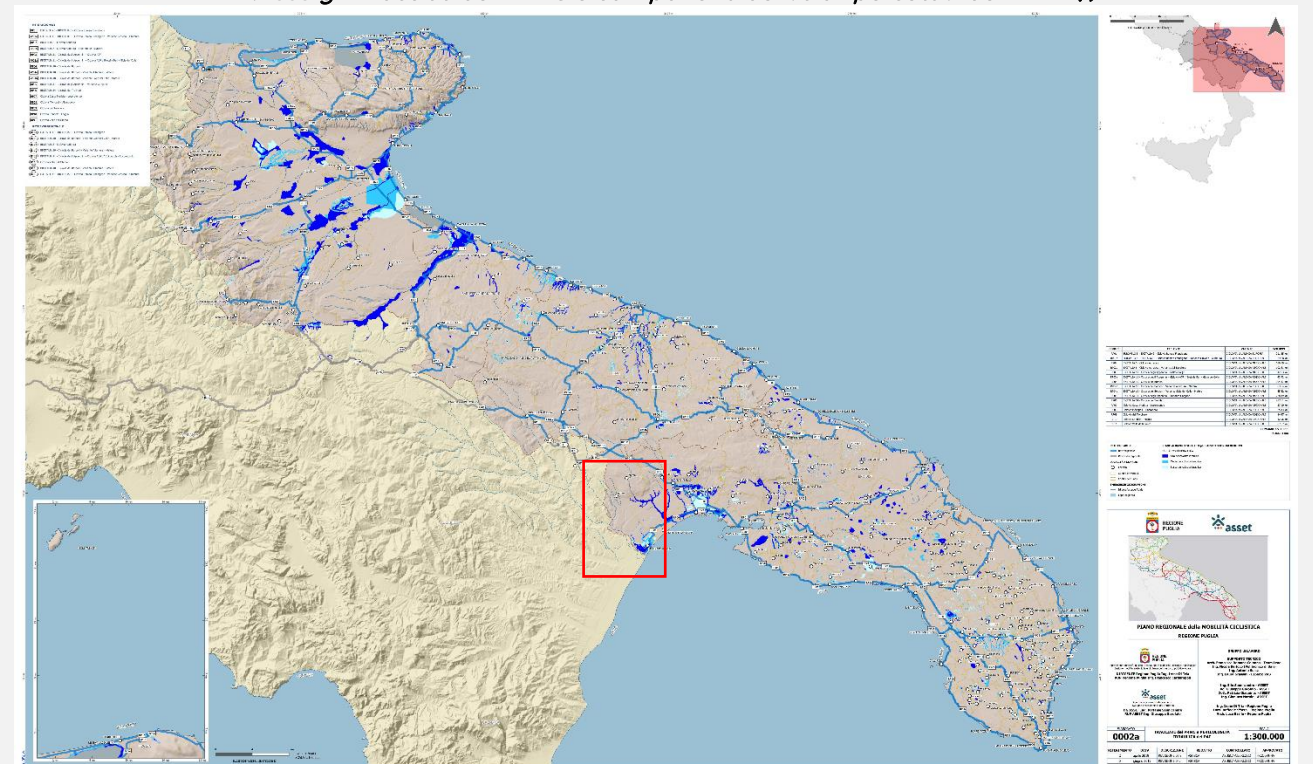
TAV.0001e - Tracciati del PRMC e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici del PPTR (1)



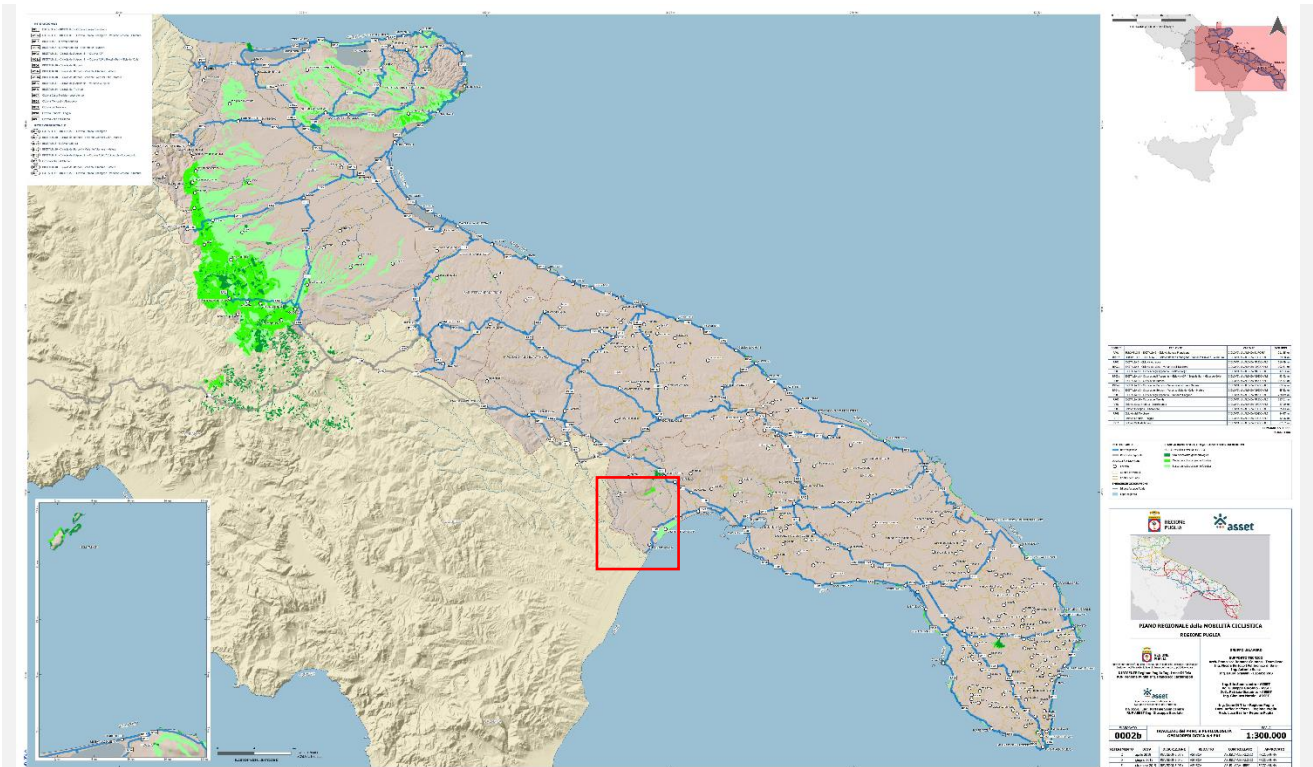
TAV.0001f - Tracciati del PRMC e componenti culturali e insediative del PPTR (1)



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

#### 47.5GLI ITINERARI REGIONALI E NAZIONALI CHE ATTRAVERSANO IL TERRITORIO DI GINOSA: LA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA

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



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

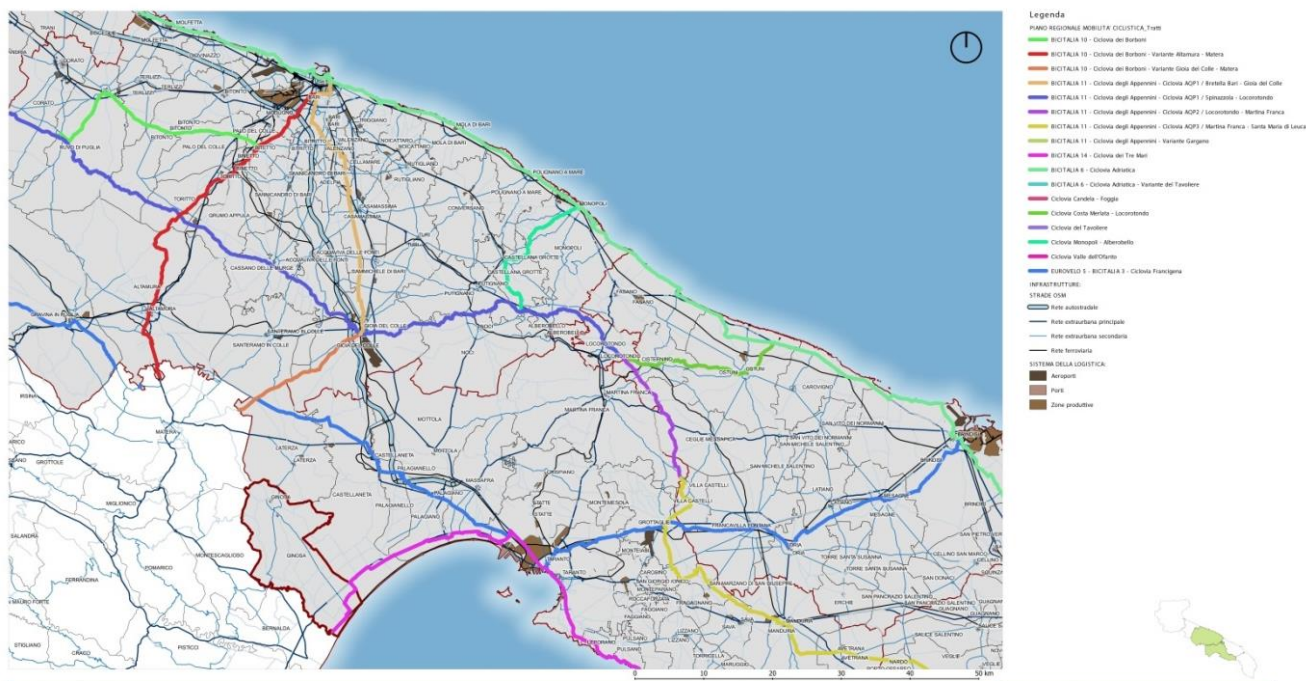


Dalla Basilicata l'itinerario prosegue per Sibari fino allo stretto di Messina, la costa jonica calabrese è un susseguirsi di antiche vestigia e città moderne spesso costruite sulla stretta fascia costiera come "doppi" dei paesi dell'interno collinare. Lungo la conurbazione costiera jonica, alle città 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: Bicaltalia e PRMC della Regione Puglia)


Il percorso di Bicaltalia n. 14 nel territorio Ginosino attraversa: la strada per Riva dei Tessali; Viale Trieste (SP ex SS580); Viale Pitagora; Viale Italia; Viale Ionio.

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



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



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>166 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 48 LA RETE DEI TRATTURI - QUADRO DI ASSETTO DEI TRATTURI

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

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



Estratto \_ CARTA DEI TRATTURI, TRATTURELLI, BRACCI E RIPOSI

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

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

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

- N.82. Tratturello "Bernalda - 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 Palagianò\_ Bradano
- N.79 Tratturello Pineto

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



#### 49 IL PIANO REGIONALE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA)

La Regione Puglia, con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, all'art. 31 "Piano Regionale per la Qualità dell'Aria", ha stabilito che "Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria nonché ai fini della riduzione delle emissioni dei gas climalteranti".

Il medesimo articolo 31 della L.R. n. 52/2019 ha enucleato i contenuti del Piano Regionale per la Qualità dell'aria disponendo che detto piano:

- contiene l'individuazione e la classificazione delle zone e degli agglomerati di cui al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 e successive modifiche e integrazioni (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) nonché la valutazione della qualità dell'aria ambiente nel rispetto dei criteri, delle modalità e delle tecniche di misurazione stabiliti dal d.lgs. 155/2010 e s.m.e.i;
- individua le postazioni facenti parte della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria ambiente nel rispetto dei criteri tecnici stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale in materia di valutazione e misurazione della qualità dell'aria ambiente e ne stabilisce le modalità di gestione;
- definisce le modalità di realizzazione, gestione e aggiornamento dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera;
- definisce il quadro conoscitivo relativo allo stato della qualità dell'aria ambiente ed alle sorgenti di emissione;
- stabilisce obiettivi generali, indirizzi e direttive per l'individuazione e per l'attuazione delle azioni e delle misure per il risanamento, il miglioramento ovvero il mantenimento della qualità dell'aria ambiente, anche ai fini della lotta ai cambiamenti climatici, secondo quanto previsto dal d.lgs. 155/2010 e s.m.e.i;
- individua criteri, valori limite, condizioni e prescrizioni finalizzati a prevenire o a limitare le emissioni in atmosfera derivanti dalle attività antropiche in conformità di quanto previsto dall'articolo 11 del d.lgs. 155/2010 e s.m.e.i;
- individua i criteri e le modalità per l'informazione al pubblico dei dati relativi alla qualità dell'aria ambiente nel rispetto del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195 (Attuazione della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale);
- definisce il quadro delle risorse attivabili in coerenza con gli stanziamenti di bilancio;
- assicura l'integrazione e il raccordo tra gli strumenti della programmazione regionale di settore. Al comma 2 dello stesso articolo è sancito che "alla approvazione del PRQA provvede la Giunta regionale con propria deliberazione, previo invio alla competente commissione consiliare.

In seguito, con Deliberazione n. 2436 del 20/12/2019 la Giunta Regionale avviando il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettere q) e r) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., ha preso atto dei seguenti documenti:

- "Documento programmatico preliminare"
- "Rapporto preliminare di orientamento" comprensivo del "Questionario per la consultazione preliminare"

Obiettivi	Obiettivi specifici	Misure per la Mobilità
Rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti PM10, NO2, Ozono.	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane	Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli
		Estensione delle zone di sosta a pagamento / incremento della tariffa di pedaggio / ulteriore chiusura dei centri storici
		Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade
	Incrementare la quota di trasporto pubblico	Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati precedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano
		Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli
		Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale
favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane	Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano)
		Incremento / introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati – mezzi pubblici
Eliminare o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane	Introduzione del "car pooling" e del "car sharing"	Sviluppo delle iniziative di Mobility Management
		Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale
		Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti

Obiettivi strategici	Obiettivi specifici	Strategie/azioni
OBIETTIVO B. Sostegno alle FER	3.Favorire il progressivo contributo al mix energetico regionale derivante dalle biomasse	BIOMASSE BIOCOMBUSTILI e BIOCARBURANTI: XI. Avviare la transizione verso biocarburanti avanzati (secondo l'eccezione della Direttiva 2009/28/EC) quali, ad esempio, biometano (ottenuto dall'upgrade del biogas da digestione anaerobica), sia esso immesso in rete od impiegato nell'autotrazione, agevolando gli impianti più piccoli, quelli a prevalente utilizzo di sottoprodotti, quelli più direttamente connessi alle imprese agrozootecniche;
OBIETTIVO E. Riduzione dei consumi ed economia circolare	1. Promuovere la riduzione dei consumi di tutti i settori economici e del comparto dei trasporti	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO XVIII. Promuovere l'ammodernamento dei parchi mezzi del trasporto pubblico locale tramite il ricorso a mezzi a basso carico inquinante ed emissivo e caratterizzati da consumi ridotti.
		COORDINAMENTO CON GLI ENTI LOCALI IV. Favorire misure e interventi nel trasporto pubblico locali, negli edifici e nelle utenze delle Regioni, nonché degli Enti locali, per favorire la diffusione di autobus ecologici, alimentati con carburanti alternativi; a propulsione ibrida bimodale; elettrici (completamente elettrici con batteria a bordo) e ricaricati a spina o attraverso sistema di induzione;
		V. Favorire misure e interventi di riduzione del traffico urbano;
OBIETTIVO F. Innovazione e Ricerca	2. Favorire la ricerca in ambito energetico; intercettare i progetti e gli studi pilota per valutarne la replicabilità e la fattibilità; studio di utilizzo di biocarburanti avanzati;	

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>168 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.10 IL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)

Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) è lo strumento di pianificazione strategica con cui la Regione Puglia programma ed indirizza gli interventi in campo energetico sul territorio regionale. In linea generale, la pianificazione energetica regionale persegue finalità atte a contemperare le esigenze di sviluppo economico e sociale con quelle di tutela dell'ambiente e del paesaggio e di conservazione delle risorse naturali e culturali.

Sul fronte della domanda di energia, il Piano si concentra sulle esigenze correlate alle utenze dei diversi settori: il residenziale, il terziario, l'industria e i **trasporti**. In particolare, rivestono grande importanza le iniziative da intraprendere per definire misure e azioni necessarie a conseguire il miglioramento della prestazione energetico- ambientale degli insediamenti urbanistici, nonché di misure e azioni utili a favorire il risparmio energetico.

Sul fronte dell'offerta, l'obiettivo del Piano è quello di costruire un mix energetico differenziato per la produzione di energia elettrica attraverso il ridimensionamento dell'impiego del carbone e l'incremento nell'utilizzo del gas naturale e delle fonti rinnovabili, atto a garantire la salvaguardia ambientale mediante la riduzione degli impatti correlati alla produzione stessa di energia. Attraverso il processo di pianificazione delineato è possibile ritenere che il contributo delle fonti rinnovabili potrà coprire gran parte dei consumi dell'intero settore civile.

Il Piano si compone dalle seguenti parti:

- La prima parte riporta l'analisi del sistema energetico della Regione Puglia, basata sulla ricostruzione, per il periodo 1990-2004, dei bilanci energetici regionali;
- La seconda parte delinea le linee di indirizzo che la Regione intende porre per definire una politica di governo sul tema dell'energia, sia per quanto riguarda la domanda sia per quanto riguarda l'offerta;
- La terza parte riporta la valutazione ambientale strategica del Piano con l'obiettivo di verificare il livello di protezione dell'ambiente a questo associato integrando considerazioni di carattere ambientale nelle varie fasi di elaborazione e di adozione. Lo sviluppo della VAS è avvenuto secondo diverse fasi.

Con **Deliberazione della Giunta Regionale 9 agosto 2021, n. 1386** è stata deliberata la volontà di procedere con l'**Aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale: modifiche ed integrazioni alle DGR n. 1390 dell'8 agosto 2017 e n. 1424 del 2 agosto 2018**.

#### 4.11 STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC) - LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PAESC

Con DGR n. 1575 del 17/09/2020 la Regione Puglia ha avviato il percorso di definizione della **Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SRACC)**, al fine di mettere a sistema le esperienze e le informazioni ad oggi disponibili sul fenomeno climatico e individuare adeguate misure in grado di rafforzare la resilienza dei territori per migliorare la capacità di reagire positivamente agli stress indotti dai cambiamenti climatici.

La metodologia della SRACC è stata quella di strutturare una **"visione comune per il clima"**, partendo dagli orientamenti strategici dell'Ente regionale per declinarne la visione a livello locale, attraverso l'azione di coordinamento territoriale del Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia. Nel dettaglio, gli indirizzi elaborati per la stesura della redigenda Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SRACC) sono stati dimensionati anche a livello di singole aree comunali, per creare uno strumento operativo che consenta, da un lato, alla Regione Puglia di avere un quadro conoscitivo climatico chiaro e aggiornato finalizzato alla redazione della SRACC, e dall'altro, ai singoli Comuni pugliesi (o Unioni di Comuni) di avere un'analisi approfondita dello scenario climatico locale - passato, presente e futuro - e un vademecum di azioni necessarie per la redazione dei PAESC, i Piani di Azioni per l'Energia Sostenibile e il Clima di cui i Comuni pugliesi aderenti al Patto dei Sindaci sono chiamati a dotarsi.

L'approccio metodologico per la ricognizione del quadro conoscitivo, l'analisi dei dati, l'elaborazione degli scenari climatici e la definizione dei documenti strategici è stato condotto in coerenza con la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC), il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) e la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSVs), nonché in coerenza con gli orientamenti strategici e operativi portati avanti dalla Regione Puglia nell'ambito della redigenda Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSVs).


Con la DGR n. 1187 del 08/08/2023 la giunta regionale ha preso atto degli elaborati **["Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici -SRACC"](#)** e delle **["Linee Guida regionali per la redazione dei Piani di Azioni per le Energie sostenibili e il clima \(PAESC\)"](#)**.

I documenti rappresentano un quadro di analisi dello scenario climatico pugliese presente e passato, attraverso l'analisi di dati di piovosità e temperature degli ultimi 30 anni, forniti dalla Protezione Civile regionale, e la proiezione climatica futura per i prossimi 100 anni, elaborando le banche dati e le simulazioni modellistiche meteorologiche messe a disposizione del CMCC - Centro Mediterraneo per i Cambiamenti Climatici.

Gli elaborati prodotti rappresentano una valida ed organica analisi del quadro conoscitivo pugliese in materia clima, con una valenza strategica significativa e trasversale per i più ampi ambiti di applicazione a livello regionale.

Lo studio verifica inoltre i principali pericoli legati ai cambiamenti climatici per il contesto pugliese proponendo un set di azioni di adattamento, classificate per ambito territoriale analizzato.



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>169 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Lo studio inoltre è un utile indirizzo per la redazione dei PAESC- Piani di azione Locale per l'Energia Sostenibile e il Clima, strumento di pianificazione locale di competenza comunale. Per ogni Comune della Puglia è stata definita una scheda di dettaglio con le analisi climatiche al fine di fornire ai comuni una preliminare analisi di scenario climatico, quale dato "prelavorato" per la valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità. [Si riporta di seguito la scheda di dettaglio del Comune di Ginosola.](#)

#### 4.12 IL PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE (POR) 2014-2020

Nel Programma Operativo Regionale 2014-2020 la Puglia assume come proprie le direttive suggerite da Europa 2020 che riguardano una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva ed il conseguimento di una coesione economica, sociale e territoriale. Tra gli ambiti di intervento del Programma vi è il miglioramento dei servizi ai cittadini con specifico riferimento alla sostenibilità ambientale. In questa direzione si collocano gli investimenti connessi al miglioramento della mobilità, a livello regionale, sia dei residenti (percorsi casa-lavoro, casa-studio ecc.) che dei fruitori occasionali del territorio (pendolari, turisti ecc.). Tale miglioramento deve essere incentrato sulla riduzione degli impatti ambientali attraverso la promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico e sulla riduzione delle emissioni climalteranti in linea con il Piano Regionale dei Trasporti, il suo Piano attuativo quinquennale, il Piano Triennale dei Servizi ed il Piano per la qualità dell'aria.

La definizione degli interventi da finanziare deve avvenire attraverso un modello di intervento basato sulla cooperazione tra soggetti istituzionali (Regione e Comuni) e sulla partecipazione della cittadinanza.

**Nell'asse prioritario IV, che riguarda energia sostenibile e qualità della vita, troviamo tra gli obiettivi specifici l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane.** La Regione intende attuare politiche che puntino alla promozione di modalità di trasporto innovative ed a basse emissioni che possano attrarre domanda inespresa o spostare quote di utenti, che attualmente utilizzano il trasporto privato, verso la modalità pubblica.

Nello specifico, le attività proposte dovranno essere incluse all'interno degli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e si concentreranno sul concetto di **sostenibilità** al fine di **ridurre l'emissione di gas climalteranti**, in coerenza con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali dei trasporti (piano attuativo quinquennale e piano triennale dei servizi) redatti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

Le attività da realizzare sono le seguenti:


- Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto
- Interventi di mobilità sostenibile urbana e suburbana che promuovono l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale
- Introduzione di sistemi infrastrutturali e tecnologici (ITS) di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria
- Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub.

Il programma sostiene la realizzazione di interventi pubblici in infrastrutture ed impianti tecnologici finalizzati a ridurre il numero di veicoli pubblici e privati inquinanti ed incrementare modalità alternative a basso impatto ambientale.

Gli interventi riguardano: la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonale sia sulla scala micro-locale che di medio o lungo raggio, anche attraverso interventi di messa in sicurezza e/o segnalamento; interventi di moderazione del traffico, configurazione delle isole ambientali, creazione e/o riqualificazione e messa in sicurezza di aree e percorsi pedonali; l'attrezzamento di aree urbane che consentano la ricarica dei mezzi elettrici pubblici e privati.

L'asse prioritario VII riguarda direttamente i sistemi di trasporto e le infrastrutture di rete e prevede i seguenti obiettivi specifici:

- Potenziare l'offerta ferroviaria e migliorare il servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza con lo scopo di attrarre domanda di persone e merci facendo crescere la componente ferroviaria del traffico regionale. Gli interventi previsti sono mirati al completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali e sono finalizzati alla crescita dell'efficienza della rete, alla crescita del numero di passeggeri che utilizza la rete ferroviaria con la conseguente riduzione del traffico privato su gomma ed a favorire lo scambio modale (gomma-ferro, bicicletta-ferro).
- Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete TENT. Rafforzare il sistema dell'accessibilità delle comunità delle aree interne alle reti regionali è uno degli obiettivi principali che la Regione Puglia ha tracciato in relazione al tema della mobilità e dei trasporti. Si ritiene perciò necessario garantire un servizio di trasporto collettivo di qualità elevata, orientato a ridurre i tempi di accesso ai servizi e alle città capoluogo di provincia. In questo modo si punta anche ad un ripopolamento delle aree interne ed a migliorare la mobilità dei turisti su tutto il territorio pugliese. In particolare si vuole investire su sistemi innovativi di trasporto collettivo (taxi collettivi, bus a chi amata) e sulla realizzazione di parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o del ferro. Inoltre si punta sul rafforzamento delle direttrici di penetrazione dalle aree interne ai principali poli attrattori urbani e non, per migliorarne la capacità, anche con la realizzazione di corsie dedicate a sistemi di trasporto con capacità e frequenza adeguata a favorire lo squilibrio modale verso il trasporto collettivo.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>170 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Potenziare il sistema ferroviario regionale, l'integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale. Si tratta di riorganizzare il sistema ferroviario sulle direttrici a maggiore saturazione, attraverso i necessari ammodernamenti dell'infrastruttura, e di riqualificare gli spazi urbani dedicati alla mobilità e al trasporto pubblico locale, con lo scopo di ridurre la congestione e le emissioni acustiche e climalteranti. Gli interventi previsti riguardano in particolare l'ammodernamento ed efficientamento della rete esistente e dei principali nodi di interscambio e il rinnovo del materiale rotabile in un'ottica di miglioramento dell'interoperabilità e di promozione dell'integrazione tariffaria.

#### **Azione 44 - Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane**

Nello specifico, le attività proposte dovranno essere incluse all'interno degli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e si concentreranno sul concetto di sostenibilità al fine di ridurre l'emissione di gas climalteranti, in coerenza con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali dei trasporti (piano attuativo quinquennale e piano triennale dei servizi) redatti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

Esempi di attività da realizzare sono i seguenti: Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto (azione da AdP 4.6.1). Si tratta di servizi innovativi per la logistica delle merci nei centri urbani tramite interventi che agiscono sulla crescita del numero dei centri di smistamento delle merci a livello urbano (CDU - centri di distribuzione urbana), per organizzare in modo più efficiente l'interfaccia tra il trasporto merci di lunga distanza e quello, sostenibile, relativo all'ultimo miglio, con l'obiettivo di limitare le consegne individuali - la parte più inefficiente del viaggio - a percorrenze le più brevi possibile.

#### **Inoltre saranno finanziati interventi in infrastrutture di interscambio che favoriscano l'utilizzo di mezzi pubblici di trasporto ferroviario e su gomma.**

Nello specifico si opererà per:

- la riqualificazione funzionale e urbana delle stazioni, a cominciare dai nodi, favorendo l'introduzione di funzioni che garantiscano un'estesa frequentazione dei luoghi e garantiscano pertanto adeguate condizioni di sicurezza e ne potenzino l'attrattività;
- il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni - nodi. Saranno valutate a questo fine ipotesi di espansione della rete delle corsie preferenziali, dei sistemi di priorità semaforica che consentono, indirettamente, sul "sistema nodo", di accrescere le performance del trasporto pubblico innalzando la sua velocità commerciale. Sarà favorita inoltre la mobilità ciclopedonale tra i centri urbani e le stazioni/nodi attrezzando gli stessi nodi con velo-stazioni, bike-sharing e car-sharing preferibilmente elettrico, nonché servizi di passeggercare.
- interventi di mobilità sostenibile urbana e suburbana anche promuovendo l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale (azione da AdP 4.6.2 - Rinnovo del materiale rotabile)


Si tratta di attività di ammodernamento dei parchi mezzi del trasporto pubblico locale tramite il ricorso a mezzi a basso carico inquinante e di emissioni. Si opererà per l'aggiornamento degli standard dei parchi mezzi dedicati e al trasporto pubblico locale, le quali non risultano conformi ai livelli qualitativi comunitari e a quelle dedicate ai servizi logistici di distribuzione e raccolta di merci in ambito urbano. Si intende proseguire e sviluppare in tal modo l'innalzamento dell'efficienza energetica dei veicoli mediante l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione sostenibili.

**Si proporranno investimenti specifici dedicati a favorire la riconversione modale degli spostamenti in ambito urbano e suburbano verso modalità di trasporto a basso impatto ambientale o ad emissioni zero.** Si fa riferimento, tra l'altro, alla mobilità ciclopedonale negli spostamenti a brevissimo raggio, specie nei territori pianeggianti che rappresentano in Puglia una rilevante percentuale dell'intera superficie regionale, al bikesharing, al car sharing, e al trasporto collettivo con veicoli elettrici o ibridi.

Sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria (azione da AdP 4.6.3 Sistemi di trasporto intelligenti)

Saranno promossi interventi per la creazione di sistema di bigliettazione elettronica e acquisizione dei dati di traffico passeggeri per i servizi di trasporto pubblico locale, attraverso i quali si intende:

- incentivare gli operatori logistici e di tpl (anche in sede di formazione del piano triennale del trasporto pubblico) a dotarsi di infrastrutture, tecnologie e servizi ITS Intelligent Transport Systems (rilevamento e previsione dei flussi di traffico, tracciabilità dei carichi, monitoraggio dei parchi di veicoli, trasmissione in tempo reale delle informazioni agli utenti) al fine di assicurare uno sfruttamento ottimale della capacità delle reti e dei terminali del trasporto. L'infomobilità amplifica le potenzialità di sviluppo nei settori strategici della logistica e del turismo, ma anche in quello del trasporto pubblico; non solo perché le scelte degli attori in gioco sono orientate e ottimizzate dalle informazioni rese dai servizi info-telematici

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>171 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

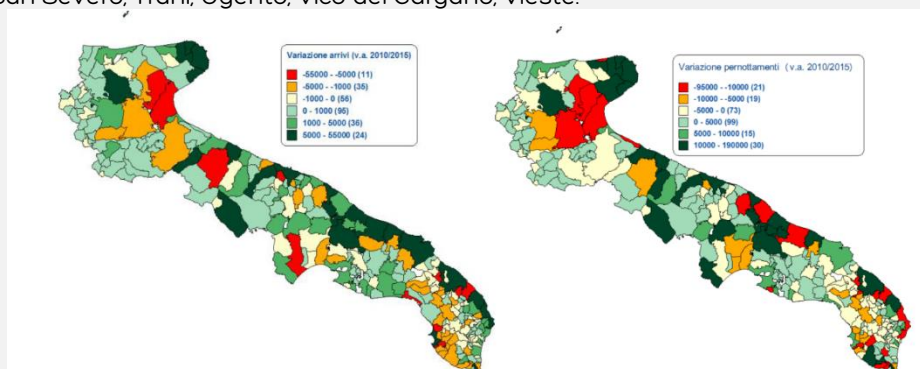
offerti, ma anche perché i processi gestionali e di comunicazione diventano più efficienti, più sicuri e meno costosi;

- favorire la realizzazione delle piattaforme di infomobilità che consentano di acquistare il titolo di viaggio elettronicamente e l'introduzione del "biglietto unico" e del portale unico per la logistica. Si tratta di ottimizzare, dunque, attraverso la gestione efficiente dei flussi di informazioni, il trasporto intermodale di passeggeri e merci che transitano sul territorio pugliese offrendo agli operatori un supporto operativo efficiente. Nello specifico per quanto concerne il settore del Trasporto Pubblico, i sistemi ITS supporteranno i processi di integrazione tra operatori e servizi, fornendo al contempo gli strumenti di accesso alle informazioni per gli utenti (orari, costi, tempi di attesa, etc.), siano essi residenti in regione o potenziali turisti/visitatori, per promuovere l'uso del TPRL anche per finalità di valorizzazione e promozione turistica del territorio. Le piattaforme di infomobilità favoriscono l'integrazione tra i servizi, oltre che tra le reti e tra le modalità di trasporto, che consentano di acquistare il titolo di viaggio elettronicamente e in definitiva rendono possibile l'introduzione del "biglietto unico" e quindi l'integrazione tariffaria che rappresenta l'approdo del processo di riforma attualmente in atto con il potenziamento dell'infrastruttura e l'efficientamento del servizio.

#### 4.13 IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO 2016-2025

Il Piano Strategico del Turismo della Regione Puglia contribuisce alla strategia delineata in Puglia 365 ovvero persegue l'obiettivo di rendere la regione sempre più attrattiva per i turisti attraverso interventi di valorizzazione del territorio e destagionalizzazione turistica. Le azioni del piano strategico si dividono in sei assi: formazione, promozione, prodotto, innovazione, infrastrutture, accoglienza.

Il turismo pugliese presenta una forte concentrazione costiera con un addensamento degli arrivi e dei pernottamenti in alcuni specifici comuni a vocazione turistica. I cinque principali per numerosità delle presenze (Vieste, Ugento, Otranto, Peschici, Bari e Lecce) accolgono il 40% circa di tutti i pernottamenti della regione e il 33% degli arrivi. Nel quinquennio d'osservazione (2010-2015) è possibile notare come alcune aree abbiano registrato delle variazioni estremamente positive con variazioni dai 5mila ai 55mila arrivi in più e dalle 10mila alle 190mila presenze in più. Tra questi rientrano i comuni di: Alberobello, Bari, Barletta, Bitonto, Capurso, Carovigno, Castellana Grotte, Castrignano del Capo, Cisternino, Corato, Fasano, **Ginosa**, Gioia del Colle, Gravina in Puglia, Ischitella, Isole Tremiti, Lecce, Locorotondo, Martina Franca, Mattinata, Melendugno, Monte Sant'Angelo, Peschici, Polignano a Mare, Presicce, San Severo, Trani, Ugento, Vico del Gargano, Vieste.



Variazione 2010-2015 della concentrazione per comune degli arrivi e dei pernottamenti

Fonte: Regione Puglia, SIR-Tur Sistema turistico regionale, elaborazioni Osservatorio Pugliapromozione

L'attrattività turistica di un luogo si basa non soltanto sulla presenza e la dotazione di risorse naturali e culturali, ma anche sulla esistenza di un vasto insieme di reti e servizi integrati in grado di qualificare l'offerta complessiva, e sulla percezione, da parte dei turisti, della sua accessibilità nel momento della scelta della vacanza.

Dal punto di vista infrastrutturale, la qualità e l'efficienza delle infrastrutture e dei trasporti diviene un elemento cruciale dell'esperienza del turista. La scelta di una destinazione dipende principalmente dalla sua attrattività ma è anche fortemente dipendente dai costi e tempi di raggiungimento.

La strategia che Puglia365 mette in campo per rafforzare l'attrattività delle destinazioni e la loro distintività poggia sulla diversificazione, sullo sviluppo di molteplici prodotti turistici (turismo rurale, enogastronomico, grandi eventi, mobilità dolce) sulla creazione di valore su scale diverse (valorizzazione di prodotti di alto valore e basso prezzo), e ovviamente su una offerta di servizi in grado di garantire la migliore esperienza possibile.

**In questo quadro, la qualità e l'efficienza del sistema delle infrastrutture e dei trasporti diviene un elemento cruciale dell'esperienza del turista. La scelta di una destinazione dipende principalmente dalla sua attrattività (ad esempio naturale, culturale, e le risorse locali), ma è anche fortemente dipendente dai costi e dai tempi di raggiungimento.** Il funzionamento efficiente dei sistemi di trasporto riduce direttamente i costi e apre nuove opportunità. Il trasporto svolge un ruolo fondamentale: determina la qualità di un'esperienza, collega i diversi mercati delle regioni turistiche, è generatore esso stesso di destinazioni e facilita la circolazione interna dei visitatori. La capacità, l'efficienza e la connettività del trasporto, pertanto, svolgono un ruolo essenziale per lo sviluppo di una destinazione, influenzando la mobilità dei visitatori e la connettività di esperienze. **Il principale sforzo, nei prossimi anni, dovrà essere orientato alla costruzione di reti integrate di trasporto senza soluzioni di continuità al fine di garantire la mobilità dei visitatori grazie a diversi mezzi (interoperabilità).** Un ruolo di primo piano spetta alla mobilità dolce e una attenzione sempre crescente dovrà essere destinata ai viaggiatori a mobilità limitata (turisti più anziani o con disabilità). Non necessariamente nuove infrastrutture, ma la messa in rete di quelle esistenti attraverso l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto per raggiungere una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie: biglietteria integrata, informazioni e segnaletica multilingue, opzioni di trasferimento bagagli e di deposito, facilità di accesso per i viaggiatori con mobilità limitata sono oggi elementi critici per i visitatori; barriere che andranno risolte con soluzioni idonee. L'adozione di Smart card e di applicazioni di telefonia mobile semplificheranno l'intermodalità regionale agevolando l'esperienza del visitatore in Puglia. Hub multimodali ben integrati (aeroporti, terminal crociere, stazioni ecc) possono semplificare la gestione dei flussi di visitatori, e migliorare la qualità di vita degli autoctoni, facilitando il passaggio a soluzioni di trasporto eco-friendly. Le nuove tecnologie serviranno, altresì, a rafforzare il ruolo del turista, mettendolo sempre più al centro delle politiche e incoraggiando la valutazione positiva sull'esperienza complessiva di mobilità, sulla qualità delle connessioni, sulla comodità e il comfort sperimentati in Puglia.

#### 4.14 IL PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO)

Sono piani settoriali di competenza provinciale dedicati principalmente all'inquadramento dei servizi di trasporto pubblico extraurbano, suburbano e urbano di un bacino funzionale, ai relativi servizi a valore aggiunto (infomobilità, servizi di trasporto "bicicletta al seguito", ecc.) nonché a modesti interventi di adeguamento degli "spazi della mobilità" finalizzati a migliorare l'accessibilità delle fermate del trasporto pubblico e la sicurezza, lato terra, del viaggiatore.

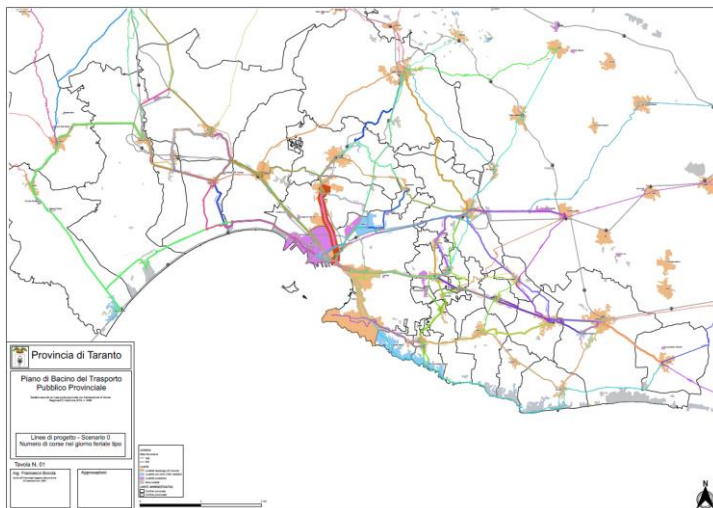
Si tratta di uno strumento di pianificazione per il quale potrebbe essere riscoperta una rinnovata qualità operativa connessa alle previsioni di investimenti dedicati al miglioramento delle qualità ambientali della flotta bus, alle previsioni di flessibilizzazione<sup>17</sup> delle reti dei servizi di trasporto pubblico e/o alla limitazione delle interferenze<sup>18</sup> con il traffico cittadino, accessibilità delle città con il fine di armonizzare gli obiettivi del PUMS con quelli del Piano di Bacino del trasporto pubblico

##### 4.14.1 PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - PROPOSTA DEFINITIVA 26.05.2018

Il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale, da l'avvio ad una nuova fase di riprogrammazione dei servizi, rivolta alla definizione di un'offerta improntata all'economicità e al soddisfacimento della domanda e, allo stesso tempo, stimola gli operatori e le autorità competenti a minimizzare i costi unitari di produzione (efficienza) e ad aumentare i ricavi, attraverso l'incremento della domanda (efficacia) e l'adeguamento delle tariffe alle dinamiche inflattive.

Il Piano sviluppa quattro scenari di seguito descritti:

- **Scenario 0** : è lo scenario base da adottarsi a situazione del sistema ferroviario invariata rispetto a quella odierna ("Donothing"). Tale scenario, può essere adottato fin da subito e l'offerta su gomma in esso proposta consente di soddisfare la domanda di mobilità in un eventuale periodo transitorio. Naturalmente, il sistema sarebbe sotto pressione rispetto alle relazioni di tipo extraprovinciale per le quali il Piano di Riclassificazione dei servizi Sostitutivi/Integrativi delle Ferrovie Regionali ha previsto, in parte, la soppressione in favore dei servizi ferroviari. Nella successiva tabella vengono riepilogate **le caratteristiche principali delle linee attive nello scenario 0**.

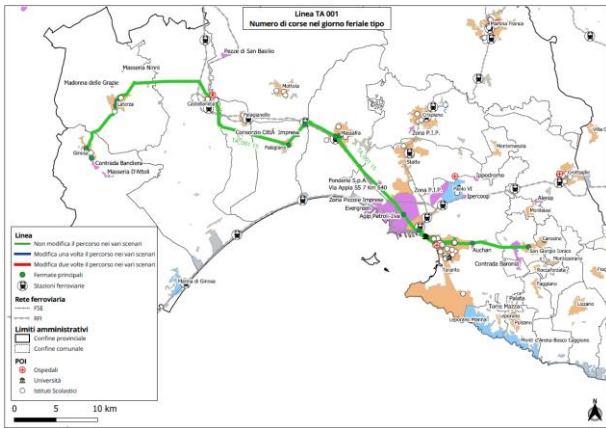


**Scenario 0** - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018

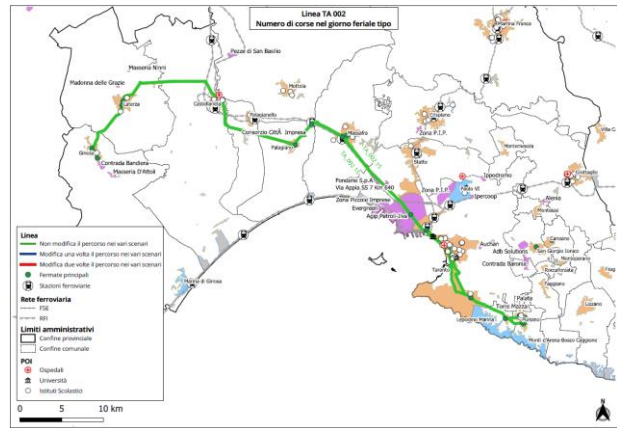
#### Quadro sinottico Programma di Esercizio di Piano Scenario 0 \_ Linee attive sul territorio di Ginosola

<sup>17</sup> Il riferimento è alla caratterizzazione dinamica e scalabile delle frequenze delle corse e della capacità dei mezzi in funzione delle reali necessità della domanda di trasporto pubblico. Solo per esempio è il caso di citare l'opportunità di ricalibrare le reti di trasporto pubblico in particolari momenti dell'anno (invernale estivo), per dedicati gruppi di utenti (periodo scolastico e non) o per specialità di servizio (servizi dedicate alle aree interne, tipicamente a domanda debole o servizi dedicati all'accessibilità delle spiagge, tipicamente a domanda più sostenuta).

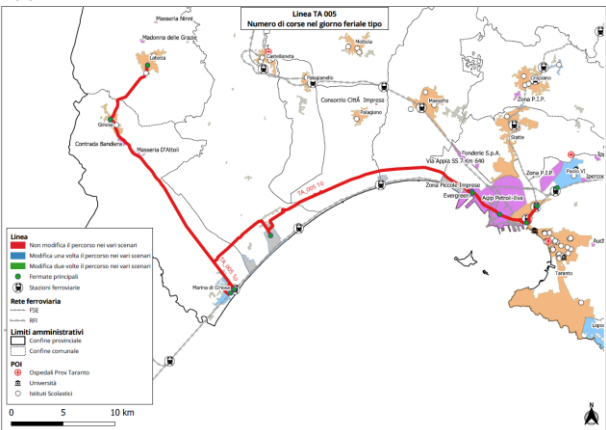
<sup>18</sup> Le integrazioni con il PUMS, di questa particolare componente del Piano di Bacino potrebbe, per esempio, riguardare l'identificazione dei percorsi cittadini degli autobus extraurbani, la regolamentazione della distribuzione urbana di questi servizi nonché l'auspicabile coincidenza tra i nodi di scambio modale e le fermate del trasporto pubblico extraurbano (terminal bus).



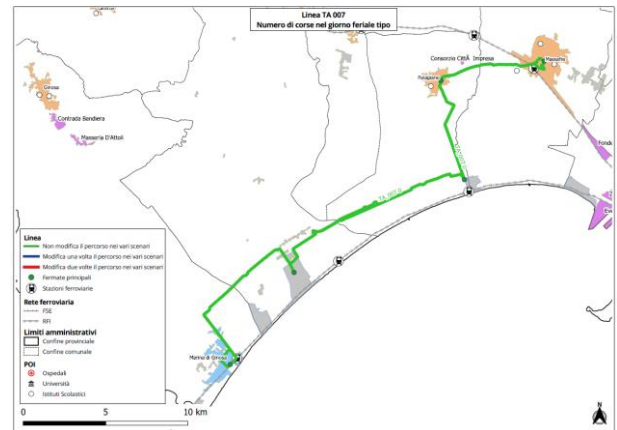
**Linea:** BRT NORD Ginosola - Castellaneta- Taranto - San Giorgio J. - **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 1 - **Corse gg feriali tipo :** 30 - **Bus\*km/anno :** 755.274



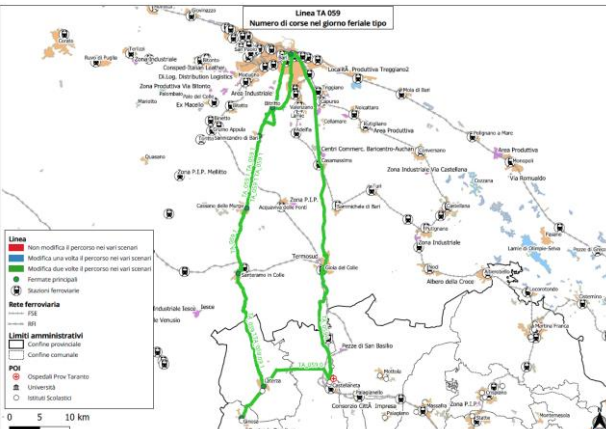
**Linea:** BRT SUD Ginosola - Castellaneta - Taranto - Pulsano- **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 1 - **Corse gg feriali tipo :** 30 - **Bus\*km/anno :** 814.919



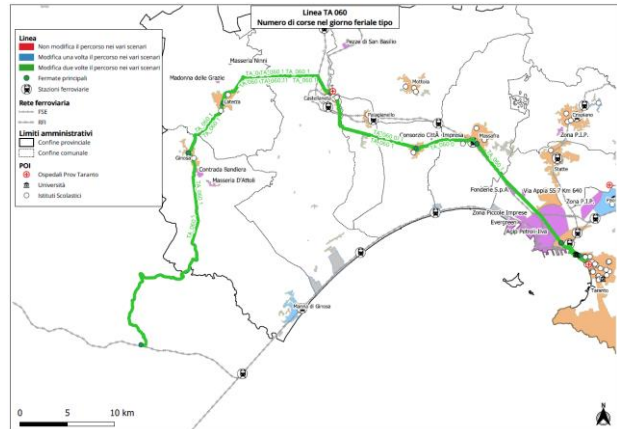
**Linea:** Laterza - Ginosola - Taranto (via ss.106) - **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo :** 20 - **Bus\*km/anno :** 437.235



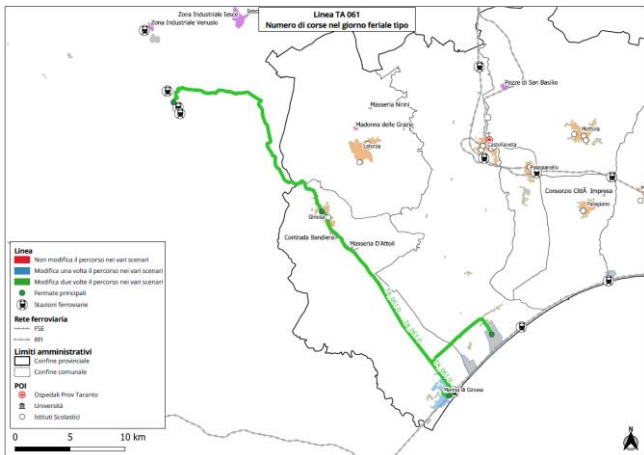
**Linea:** Massafra - Ginosola (estiva) - **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 3 - **Corse gg feriali tipo :** 0 - **Bus\*km/anno :** 66.592



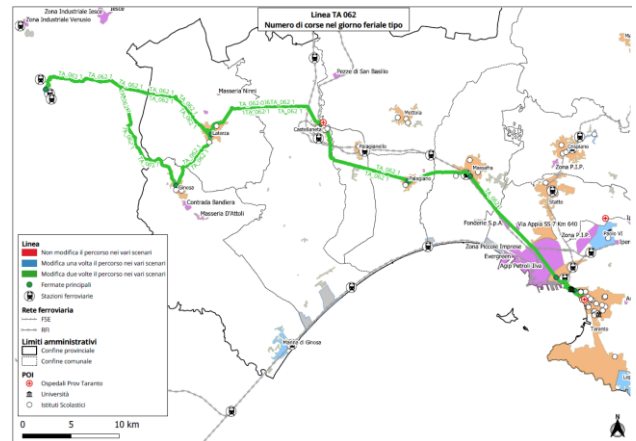
**Linea:** (ex REG\_087) Ginosola - Santeramo - Bari (dir. Bitritto - Modugno) dev. Osp.Miulli - **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraprovinciale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo :** 10 - **Bus\*km/anno :** 240.887



**Linea:** (ex REG\_094) Bernalda - Ginosola - Taranto (dev. in Palagianò)- **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraprovinciale - **Livello:** 1 - **Corse gg feriali tipo :** 51 - **Bus\*km/anno :** 512.287

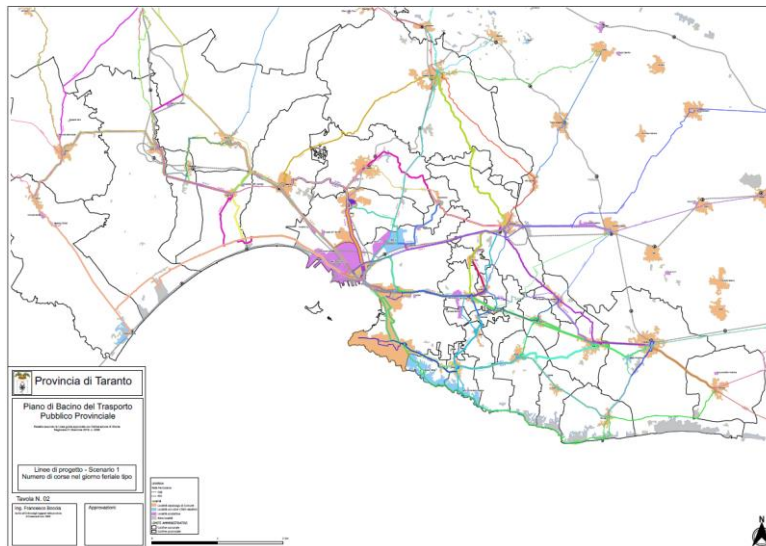


**Linea:** (ex REG\_095) Matera - Ginosola - Ginosola m. - Castellaneta m. - **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraregionale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo :** 0 - **Bus\*km/anno :** 14.147



**Linea:** (ex REG\_096) Matera - Laterza - Ginosola - Italsider - Taranto - **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraregionale - **Livello:** 1 - **Corse gg feriali tipo :** 32 - **Bus\*km/anno :** 365.496

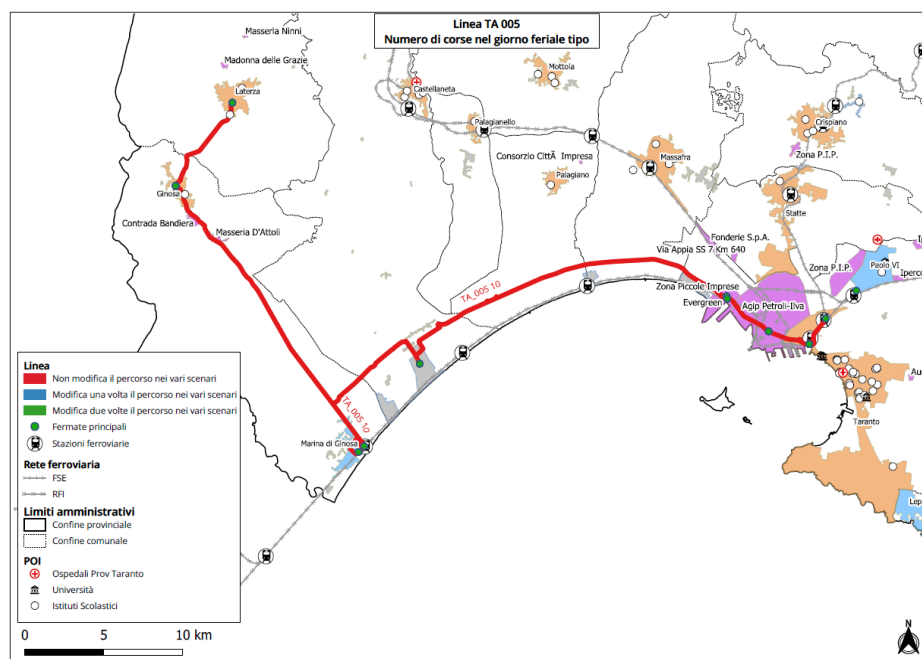
- **Scenario 1:** è il primo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel primo triennio (2020-2022). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi la nuova configurazione del servizio ferroviario sulla rete FSE che prevede l'istituzione della frequenza oraria sulla nuova relazione Taranto - Martina Franca - Francavilla Fontana - San Pancrazio. Questa stessa configurazione infrastrutturale prevede che le due linee della rete ferroviaria FSE dell'anello barese Putignano - Bari (sia quella via Conversano che quella via Adelfia) siano servite con cadenza oraria, determinando, di conseguenza la frequenza ai 30 minuti tra Martina Franca e Putignano. In questa configurazione, assumono un ruolo fondamentale per lo scambio modale ferro - gomma le principali stazioni ferroviarie della rete FSE. In particolare, quelle più adatte per la disponibilità degli spazi sono quelle di Taranto Galese, Martina Franca e Manduria, ma anche quelle in provincia di Brindisi (in particolare sfruttando l'hub eventualmente realizzato a Francavilla Fontana);



**Scenario 1** - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva  
26.05.2018

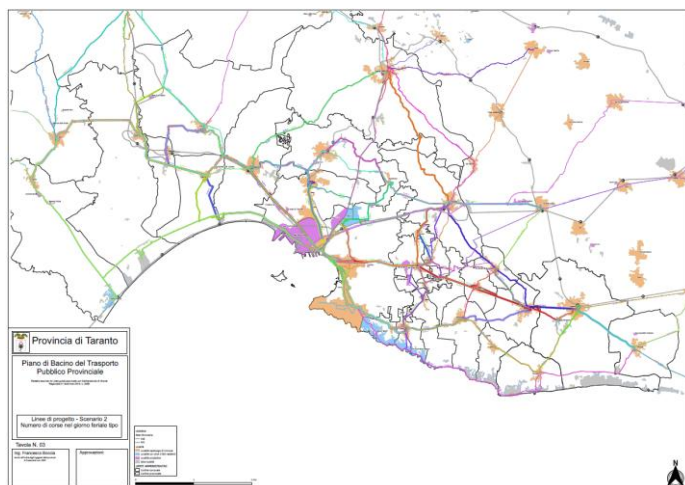
Nel passaggio dallo Scenario 0 allo Scenario 1 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosola:

- o **la linea TA\_005 Laterza - Ginosola - Taranto (via SS106) prolunga il suo percorso dalla fermata di Taranto Porto Mercantile a quella di Taranto Galese;**



**Linea:** (ex REG\_096) Matera - Laterza - Ginosola - Italsider - Taranto  
**Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo :** 20 -  
**Bus\*km/anno :** 450.580

- **Scenario 2:** è il secondo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel secondo triennio (2023-2025). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi l'incremento di offerta ferroviaria sulla linea RFI Taranto - Bari (6 coppie di treni in aggiunta alle 12 attuali), dovuta alla riconversione della quota di servizi autosostitutivi di FSE, previsti dal citato Piano di Riclassificazione dei servizi Sostitutivi/Integrativi delle Ferrovie Regionali. In questo scenario, è anche considerata l'attivazione della stazione di Taranto Nasisi quale stazione di attestamento dei servizi della linea Taranto - Bari, via Gioia del Colle e di interscambio ferro - gomma e gomma - gomma alle porte della città. In questo scenario è anche prevista l'introduzione di treni diretti sulla relazione Taranto - Aeroporto di Bari. Infine, sempre in questo triennio, si considera il completamento e la piena attuazione del nodo di scambio di Taranto Croce;

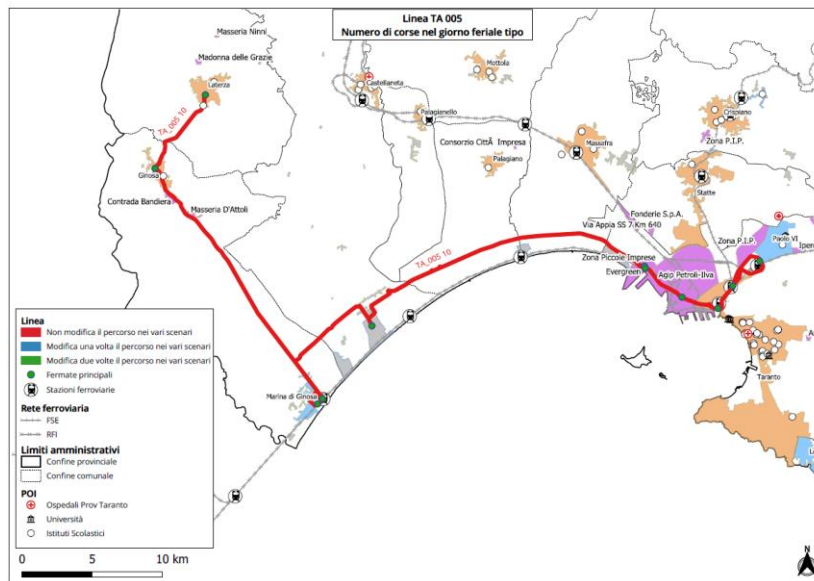


**Scenario 2 - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018**

Nel passaggio dallo Scenario 1 allo Scenario 2 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosola:

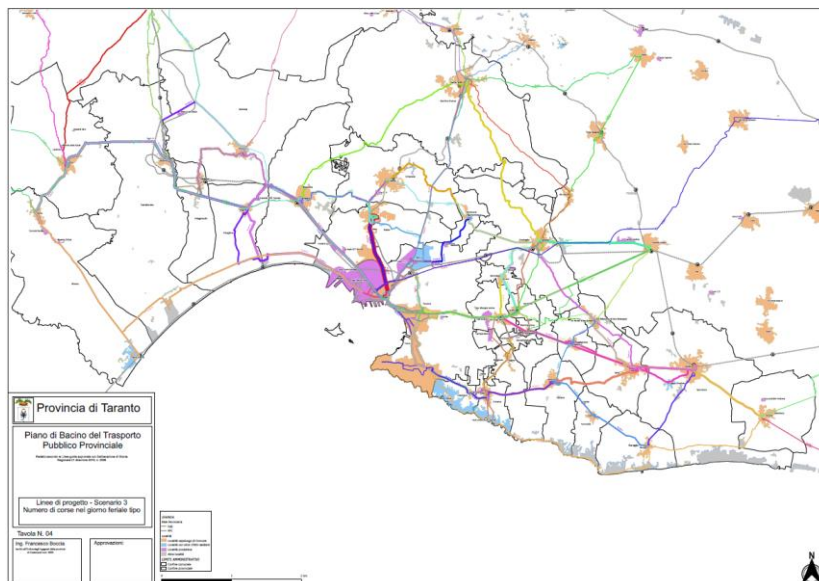
- **la linea TA\_005 Laterza - Ginosola - Taranto (via SS106) prolunga il suo percorso dalla fermata di Taranto Galese a quella di Taranto Nasisi;**





**Linea:** Laterza - Ginosola - Taranto (via ss.106) **Ambito Territoriale Servito:**  
Provinciale - **Livello: 2** - **Corse gg feriali tipo:** 20 - **Bus\*km/anno:** 472.524

- **Scenario 3:** e il terzo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel triennio (2026-2028). Tale scenario può essere adottato a condizione che si possano attuare dei servizi ferroviari sul percorso integrato FSE - RFI Lecce - San Pancrazio - Francavilla Fontana - Grottaglie - Taranto.




**Scenario 3** - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018

Nel passaggio da uno scenario all'altro, la configurazione della rete TPL si modifica in quanto, da un lato, l'offerta si riduce o si annulla su alcune linee automobilistiche in sovrapposizione con la rete ferroviaria, mentre, dall'altro, progressivamente aumenta l'adduzione verso le stazioni ferroviarie principali.


Cio nonostante, sin dallo Scenario 0, il programma di esercizio proposto è fortemente orientato all'integrazione modale con il ferro. Nel disegno di Piano, infatti, si è sempre cercato di servire il maggior numero possibile di stazioni ferroviarie sia come fermate di attestamento, sia come fermate passanti. Ovviamente, con il progressivo rafforzarsi dell'offerta ferroviaria, l'offerta automobilistica tende sempre più ad ancorarsi su alcune stazioni che si possono, quindi, definire capisaldi, ed in particolare Taranto Nasisi e Taranto Galese, ma anche Manduria e Gioia del Colle e, in misura minore, Massafra, Martina Franca e Francavilla Fontana.

Così come dichiarato nella relazione tecnica del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - *Proposta Definitiva del 26.05.2018* - la sostenibilità degli scenari sopra esposti necessita che siano attuati gli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria che caratterizzano le diverse ipotesi progettuali, ma anche che siano garantite le seguenti ulteriori condizioni:

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>178 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- che la soppressione delle corse FSE autosostitutive previste dal Piano di Riclassificazione avvenga contestualmente all'introduzione dei nuovi servizi ferroviari sulla rete FSE e su quella RFI;
- che i servizi ferroviari a cadenza oraria FSE Taranto - Martina Franca- San Pancrazio siano attestati alla stazione di Lecce;
- che le stazioni attualmente aperte al servizio ferroviario nel territorio provinciale siano servite da tutti i treni regionali in transito, con particolare riferimento alla stazione di Palagiano - Mottola, oggi servita da un solo treno nel corso della giornata;
- che le stazioni ferroviarie di Taranto Nasisi, Taranto Galese, Manduria, Massafra, Martina Franca e Francavilla Fontana siano attrezzate per consentire lo scambio modale gomma - ferro.

*(Fonte: Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva del 26.05.2018)*

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>179 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4.14.2 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TARANTO (PTCP)

Il PTCP della provincia di Taranto è uno strumento provinciale concepito come strumento che cerca di guidare le trasformazioni del territorio verso condizioni di coerenza, efficienza, qualità e sostenibilità.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Taranto si configura quale documento di carattere conoscitivo e tecnico-operativo mediante il quale predisporrà un programma d'interventi finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del territorio provinciale e alla corretta gestione delle risorse idriche.

In particolare, le principali criticità del territorio provinciale sono rappresentate nel piano da:

- la vulnerabilità all'inquinamento antropico e alla contaminazione salina delle risorse idriche sotterranee
- la contaminazione di suoli/sottosuoli per effetto dell'attività antropica
- il degrado di aree di rilevante valore naturalistico e pregio ambientale e culturale
- la propensione all'erosione delle coste

a cui si aggiungono la vulnerabilità del territorio all'erosione, alla desertificazione, alla subsidenza e agli eventi alluvionali.

Il PTCP della Provincia di Taranto assume le seguenti finalità:

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

Nel Piano, si intende coniugare il paradigma della coesione territoriale nei seguenti tre grandi obiettivi:

- qualità territoriale
- efficienza territoriale: resource-efficiency
- identità territoriale

Il PTCP, assume un carattere di quadro generale di riferimento dinamico per la definizione di strategie di sviluppo territoriale.

Gli indirizzi programmatici che si intende attivare concernono i seguenti 6 ambiti:

- 1) consumi di suolo,
- 2) le criticità idriche e l'equilibrio idro-geologico,
- 3) il rafforzamento della gerarchia urbana provinciale,
- 4) il rafforzamento della rete della mobilità,**
- 5) la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale e del paesaggio, sia rurale che urbano
- 6) il supporto alle distrettualità produttive esistenti e in formazione

Il quadro sinottico: indirizzi programmatici e scelte di piano per il sistema insediativo del piano, sono sintetizzabili in:

##### 1. Contenimento del consumo di suolo e riqualificazione dei contesti urbani

- a) riqualificazione e riconnessione delle periferie urbane
- b) riutilizzazione degli spazi urbani dismessi
- c) realizzazione di nuovi interventi insediativi solo se non siano riutilizzabili spazi già urbanizzati
- d) realizzazione di eventuali nuovi insediamenti e infrastrutture in prossimità delle infrastrutture per la mobilità
- e) incentivazione del recupero del patrimonio edilizio esistente
- f) approccio sistematico al problema del recupero dei centri storici

##### 2. Rafforzamento del sistema insediativo policentrico

- a) rafforzamento del ruolo dei capisaldi territoriali
- b) rafforzamento delle relazioni di sistema dei centri intermedi
- c) articolazione delle offerte di servizi dei centri eccessivamente specializzati
- d) incremento delle dotazioni dei centri intorno al capoluogo
- e) rafforzamento dei 'presidi' urbani nelle aree marginali

##### 3. Decongestionamento e riequilibrio funzionale dell'area urbana centrale

- a) decentramento delle funzioni sovralocali del capoluogo in prossimità ai nodi infrastrutturali
- b) inserimento e integrazione delle nuove funzioni in contesti già urbanizzati
- c) incremento delle dotazioni di servizi alle persone dei centri intorno al capoluogo
- d) riconnessione delle frange e definizione dei margini con il territorio aperto
- e) progettazione sostenibile delle eventuali nuove infrastrutture**

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>180 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### 4. Progettazione integrata delle grandi direttrici plurimodali

- a) progettazione sostenibile degli adeguamenti dei tracciati in considerazione dei valori ambientali e paesaggistici
- b) progettazione dello spessore variabile dei territori direttamente investiti dai processi di infrastrutturazione
- c) individuazione dei nodi intermodali per la connessione alle reti locali
- d) progettazione integrata dei nodi di scambio tra infrastrutture

#### 5. Nodi specializzati, aree produttive e grandi infrastrutture

- a) miglioramento delle connessioni dei nodi specializzati alle infrastrutture
- b) individuazione di nuove localizzazioni connesse agli assetti infrastrutturali esistenti e in programma
- c) valutazione critica delle proposte di nuove aree produttive
- d) individuazione di nuove aree produttive in prossimità dei grandi nodi dell'accessibilità, prossime agli scali ferroviari per incrementare il trasporto merci su ferro e a supporto dei territori meno accessibili
- e) progettazione sostenibile delle aree produttive nello spirito delle aree ecologicamente attrezzate

#### 6. Salvaguardia della costa

- a) divieto di nuove trasformazioni a carattere insediativo
- b) tutela assoluta dei pochi tratti di costa ancora non intasati da insediamenti
- c) recupero e riqualificazione ambientale degli insediamenti costieri
- d) delocalizzazione di tutti gli insediamenti produttivi
- e) ripristino e riqualificazione ambientale e paesaggistica
- f) riqualificazione funzionale e morfologica degli insediamenti esistenti.

#### 7. Potenziamento della naturalità e dell'efficienza ecologica

- a) immediato contenimento dei processi di perdita delle risorse naturali;
- b) conservazione della biodiversità naturale e culturale;
- c) implementazione del sistema di conoscenze relative alle risorse naturali del territorio provinciale;
- d) impostazione di adeguati piani di monitoraggio delle comunità vegetazionali presenti a livello spontaneo nel territorio;
- e) potenziamento della connettività del sistema naturale;
- f) miglioramento dell'efficienza e della funzionalità degli habitat naturali;
- g) realizzazione di urgenti piani di gestione delle aree protette;
- h) potenziamento delle misure di prevenzione dagli incendi boschivi, con particolare attenzione alle fitocenosi più estese e di particolare valore in termini di conservazione;
- i) potenziamento dei processi di rinaturalizzazione dei rimboschimenti.


#### 8. Riconoscimento e tutela paesaggistica

- a) orientamento delle trasformazioni a carattere insediativo
- b) perseguimento di adeguate politiche di tutela e valorizzazione paesaggistica

#### 9. Valorizzazione del sistema del patrimonio storico

- a) approfondimento della conoscenza sulla consistenza del patrimonio architettonico urbano ed extraurbano
- b) sistematizzazione e messa a disposizione delle banche dati esistenti
- c) rafforzamento delle reti intercomunali tematiche
- d) redazione di una "carta della qualità del recupero" degli immobili e dei paesaggi.



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>182 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

#### PARTE V: QUADRO CONOSCITIVO A LIVELLO LOCALE - BANCA DATI MOBILITA'

Prima di decidere sulle politiche future, è fondamentale conoscere bene la situazione attuale. Nel trasporto urbano e nella mobilità, questa conoscenza è spesso molto frammentata ed incompleta. Come pezzi di un puzzle, i dati e le informazioni devono essere messi insieme per descrivere ciò che accade oggi e individuare eventuali problemi.

Questa analisi è quindi fondamentale per contribuire a definire quali siano le politiche più adeguate e fornisce la base necessaria contro cui si possono misurare i progressi. L'analisi deve essere pertanto il più completa possibile, ma anche gestibile ed attuabile con le risorse a disposizione. L'analisi deve adattarsi al contesto locale per consentire un'analisi veritiera dello stato di fatto.

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

L'analisi del P.U.M.S ha riguardato:

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

Per l'analisi sono stati altresì utilizzate le conoscenze degli attori chiave (attraverso interviste, incontri) al fine di ottenere una panoramica approfondita dei documenti di politica settoriale.

Nella relazione sono state inserite immagini tratte dagli elaborati allegati che costituiscono parte integrante del Presente documento.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>183 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5.1 SISTEMA TERRITORIALE

1	Sistema territoriale
	<p><b>TAV.11</b> - Patrimonio ambientale - scala sovraprovinciale  <b>TAV.12</b> - Patrimonio ambientale - scala provinciale  <b>TAV.13</b> - Patrimonio ambientale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa  <b>TAV.14</b> - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000</p>
	<p><b>TAV.15</b> - Patrimonio culturale - scala sovraprovinciale  <b>TAV.16</b> - Patrimonio culturale - scala provinciale  <b>TAV.17</b> - Patrimonio culturale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa  <b>TAV.18</b> - Patrimonio culturale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000  <b>TAV.19</b> - Patrimonio culturale e ambientale - scala comunale - Marina di Ginosa 1:5000</p>
	<p><b>TAV.110</b> - Sistema produttivo e della logistica - scala sovraprovinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti - Aeroporti)  <b>TAV.111</b> - Sistema produttivo e della logistica - scala provinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti - Aeroporti)  <b>TAV.112</b> - Sistema produttivo- scala comunale, zona PIP</p>
	<p><b>TAV. 113</b> Sistema degli attrattori Ginosa - scala comunale  <b>TAV. 114</b> Sistema degli attrattori Marina di Ginosa - scala comunale  <b>TAV. 115</b> Uso del Suolo  <b>TAV. 116 - TAV. 117</b> Vincoli Idrogeologici  <b>TAV. 118 - TAV. 119</b> Vincoli geomorfologici</p>
	<p><b>Fonti</b></p> <p>PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale  PPTR - Linee guida sulla progettazione di aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate (APPEA)  PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa  (P.U.T.T./p) - Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio  Uso del Suolo 2006 _SIT PUGLIA  Carta Idrogeomorfologica _SIT PUGLIA  Carta Tecnica Regionale _SIT PUGLIA  STRATI PRIORITARI DI INTERESSE NAZIONALE DBPrior10k  Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale - Piano Piano di assetto idrogeologico e geomorfologico</p>

### 5.1.1 CARATTERISTICHE TERRITORIALI

Il territorio comunale di Ginosa, che comprende anche il litorale di Marina di Ginosa, si estende per circa 187.33 km<sup>2</sup>, confina a sud-ovest con i territori lucani di Montescaglioso e di Matera, a nord con Laterza, ad Est con Castellaneta e a sud-est con il mar Ionio con un fronte di circa 6 Km.

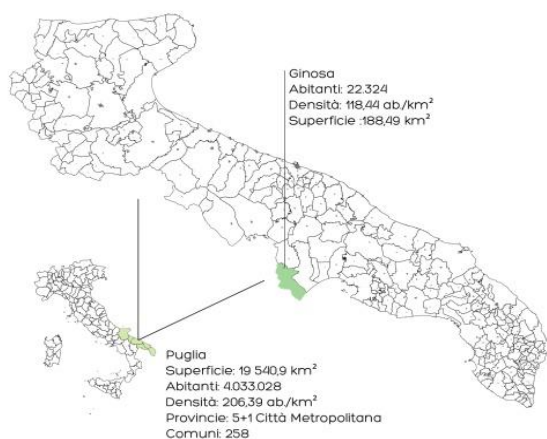
L'intero territorio si estende nella maggior parte in pianura per oltre 15 Km verso il mar Ionio a Sud e per circa altri 10 Km a Nord su zone pedecollinari e collinari con quote che in alcune zone raggiungono i 250 mt. di altezza sul livello del mare.

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

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

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

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



Ginosa


Marina di Ginosa



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





 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>185 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5.12 GLI INSEDIAMENTI URBANI: GINOSA E MARINA DI GINOSA

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

Il tessuto urbano della città di **Ginosa** appartiene al sistema dei centri insediativi che si sviluppano quasi interamente in posizione elevata, in corrispondenza delle calcareniti delle Murge di Gravina, lungo le maggiori valli fluviocarsiche. A questa struttura insediativa a pettine di impianto storico caratterizzata dalla presenza di architettura spontanea legata alla morfologia della gravina con la presenza di grotte-cantine, chiese rupestri, etc. si sono aggiunte recentemente le periferie con un tessuto meno compatto, spesso marginali e con bassi livelli prestazionali che si connettono a tassello con le aree produttive.

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

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

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

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


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

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

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

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

Entrambi gli agglomerati urbani presentano una serie di problematiche derivanti da una sorta di "disordine" strutturale di carattere organizzativo: carenza di servizi pubblici, di polarità urbane e spazi di aggregazione, bassa qualità edilizia in termini di sostenibilità ambientale, impatto e pressioni delle attività

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>186 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

antropiche sui beni naturalistici, criticità nel sistema della mobilità, eccessivo traffico veicolare, forte concentrazione e pressione antropica nei mesi estivi.

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

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

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

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



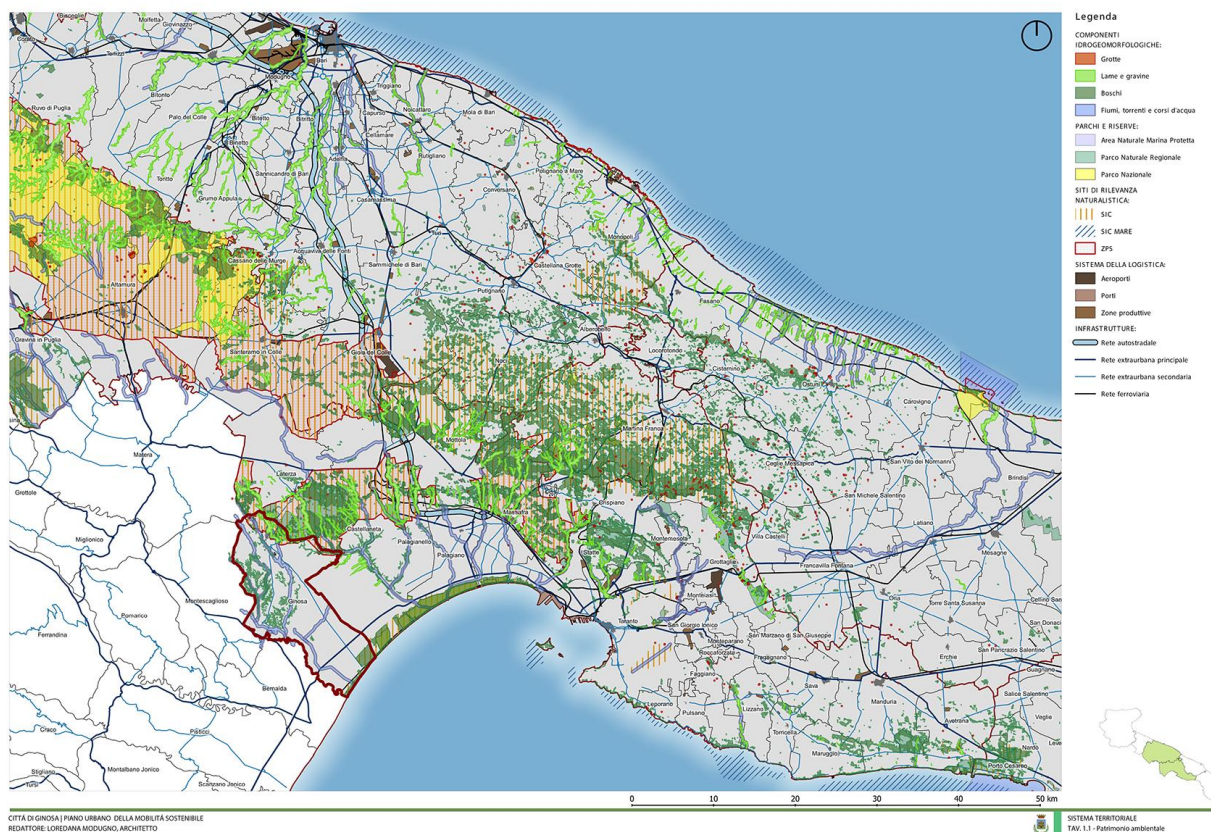
### Patrimonio Ambientale

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 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.



TAV.11 - Patrimonio ambientale - scala sovra-provinciale



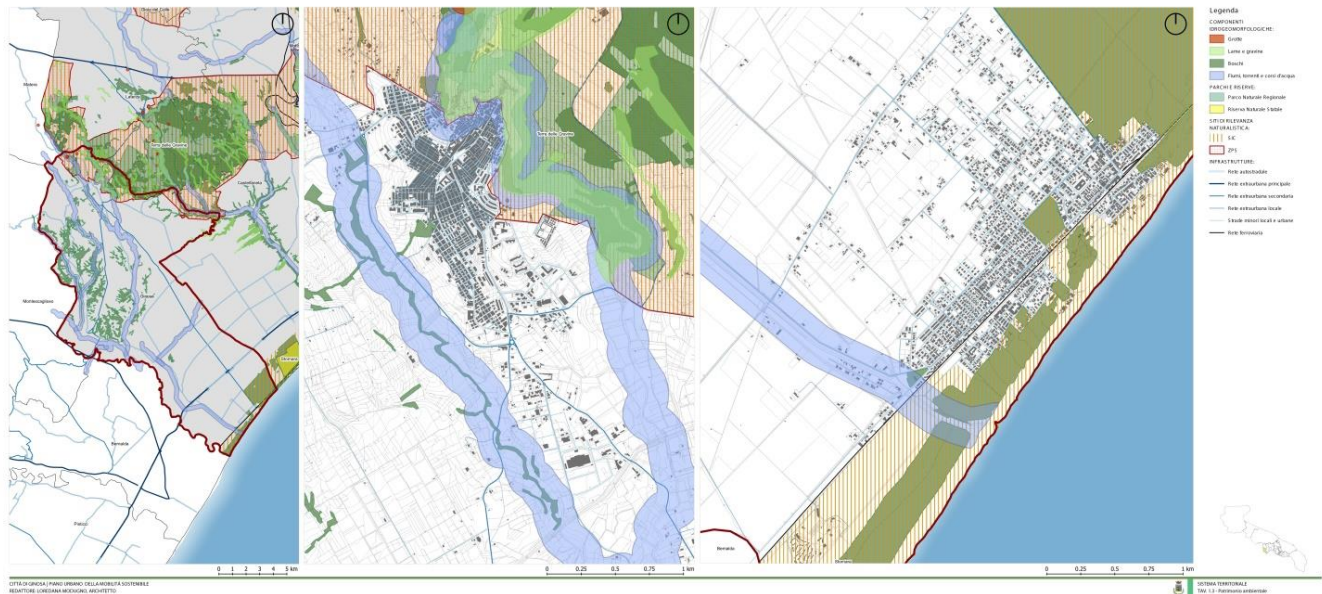
TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale

- 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 eleonorae*, *Pluvialis apricaria*, *Lanius minor*, *Lullula arborea*, *Melanocorypha calandra*, *Milvus migrans*, *Milvus milvus*, *Neophron ercnopterus*, *Pernis apivorus*, *Ficedula albicollis*. Per quanto riguarda rettili e anfibi: *Testudo hermanni*, *Bombina variegata*, *Elaphe quatuorlineata*, *Elaphe situla*.

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



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, Palagiano, Massafra e Taranto. Incorpora le **Riserve naturali di Stornara e di Marinella Stornara** istituite con D.M. nel 1977. Oltre che per le mature formazioni di pino, la vegetazione di quest'area è importante per la presenza di alcune rarità botaniche nel sottobosco, quali *Helianthemum sessiflorum*, l'endemico *Helianthemum joninium*, *Plantago albicans*, *Satureja uneifolia*, *Ophrys tarentina* e *Romulea rollii*.

Nello strato arbustivo, una componente essenziale è rappresentata dalle sclerofille sempreverdi che sono tipiche degli ambienti litoranei: *Pistacia lentiscus*, *Myrtus communis*, *Rosmarinus officinalis*, *Juniperus phoenicea*, *Juniperus oxycedrus* subsp. *Macrocarpa*, *Phillyrea latifolia*, *Asparagus acutifolius*, *Lonicera implexa*, *Rhamnus alaternus*, *Smilax aspera*, *Rubia peregrina*, ecc. Nei tratti interdunali, persistono piccole o modeste aree umide (**Lago Salinella**) nelle quali vi abbonda una flora idrolitica prevalentemente rappresentata da *Phragmites australis*. In queste località è possibile trovare piante che per la stagione 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 Biotipi 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".



TAV.14 - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosola e Marina di Ginosola

Per completezza di informazione si sottolinea che a 3,5 km a sud ovest dell'insediamento turistico di Marina di Ginosola 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 Ginosola. Si tratta di piccolo lago costiero retrodunale, idealmente diviso in due dal confine fra Puglia e Basilicata all'interno dell'Area naturale protetta "Riserva naturale Stornara". Destinato ad Oasi di protezione dalla Regione Puglia, inserito nel '94 nel repertorio delle aree protette e segnalato dalla Società Botanica Italiana come "biotopo meritevole di conservazione", occupa l'alveo fossile del fiume Bradano che, un tempo, deviò il suo corso a seguito di fenomeni di tipo tettonico. Immerso in una splendida pineta di pino d'Aleppo e pino Domestico, il lago - ricordo di antiche ed immense paludi - con i suoi 90 ettari rappresenta l'ultima zona umida dell'anfiteatro ionico.

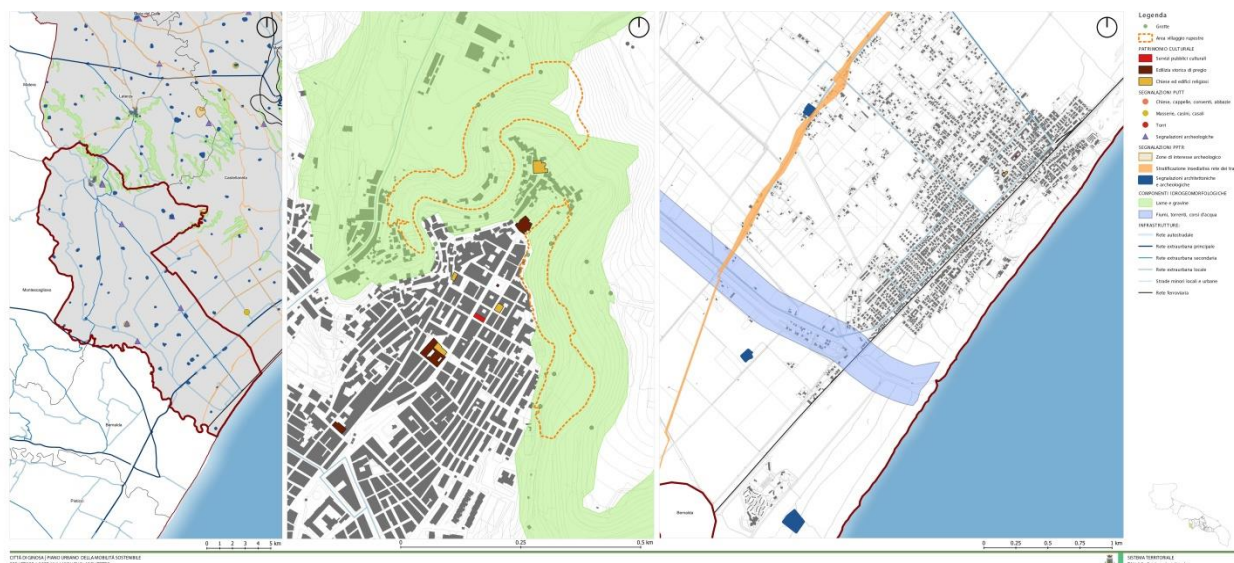
La fauna ittica è notevole ed il sito è anche rifugio ideale di numerose specie di uccelli palustri, tra i quali nelle diverse stagioni si possono osservare il gabbiano reale, il fanello, la calandrella, la gallinella d'acqua, il migliarino di palude, l'airone. Torre e lago sono inseriti nella Pineta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



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

### **Patrimonio Culturale**

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



TAV.18 - Patrimonio culturale -scala comunale - centro Ginosola e Marina di Ginosola 15000

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

Localizzate nella gravina di Casale si ricordano le chiese rupestri: chiesa di Santa Domenica, datata XII-XIII sec. d.C. e caratterizzata da numerosi affreschi; la chiesa rupestre dell'Ecce Homo del XIII sec. d.C.; la chiesa dell'Anonima; la chiesa di San Vito Vecchia; la chiesa dei Santi Medici da tempo distrutta, la chiesa di San Leonardo e la chiesa di San Pietro.

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

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

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

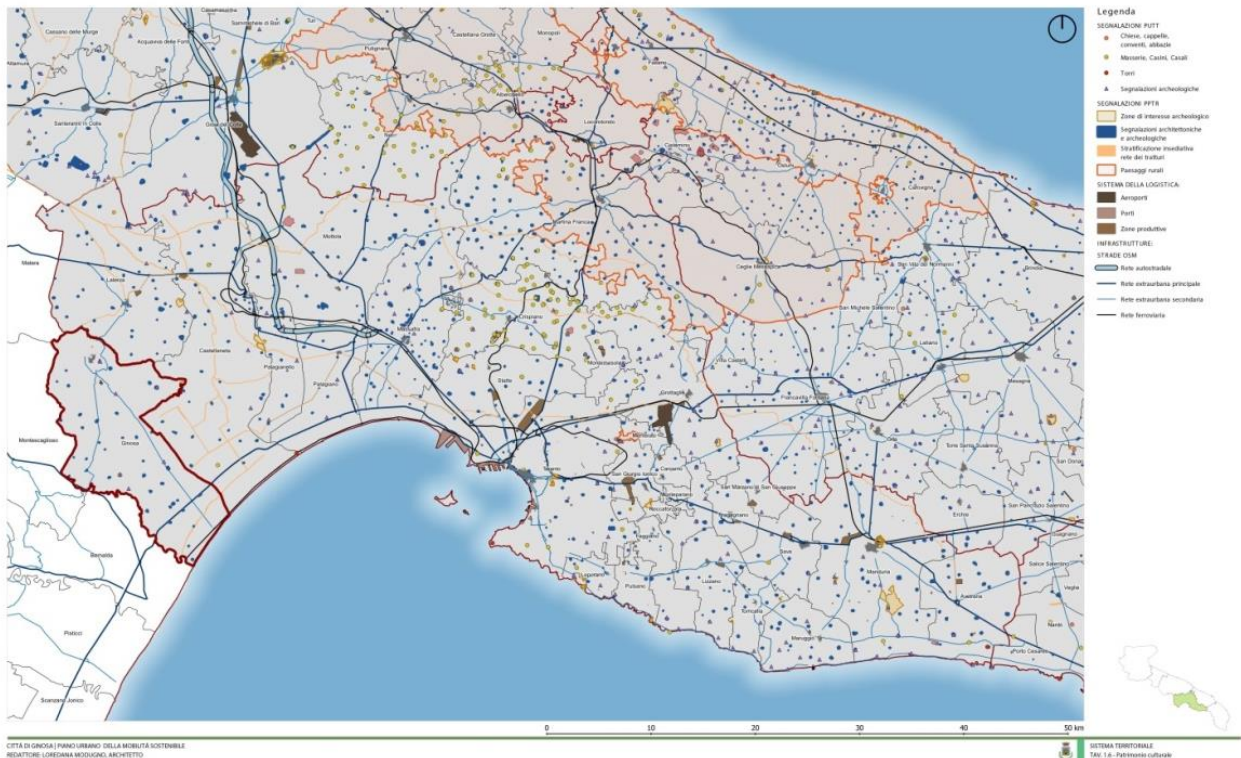
- N.82. Tratturello "Bernalda - Ginosola - Laterza
- N.77 Regio Tratturello Palagiano\_ Bradano
- N.79 Tratturello Pineto

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





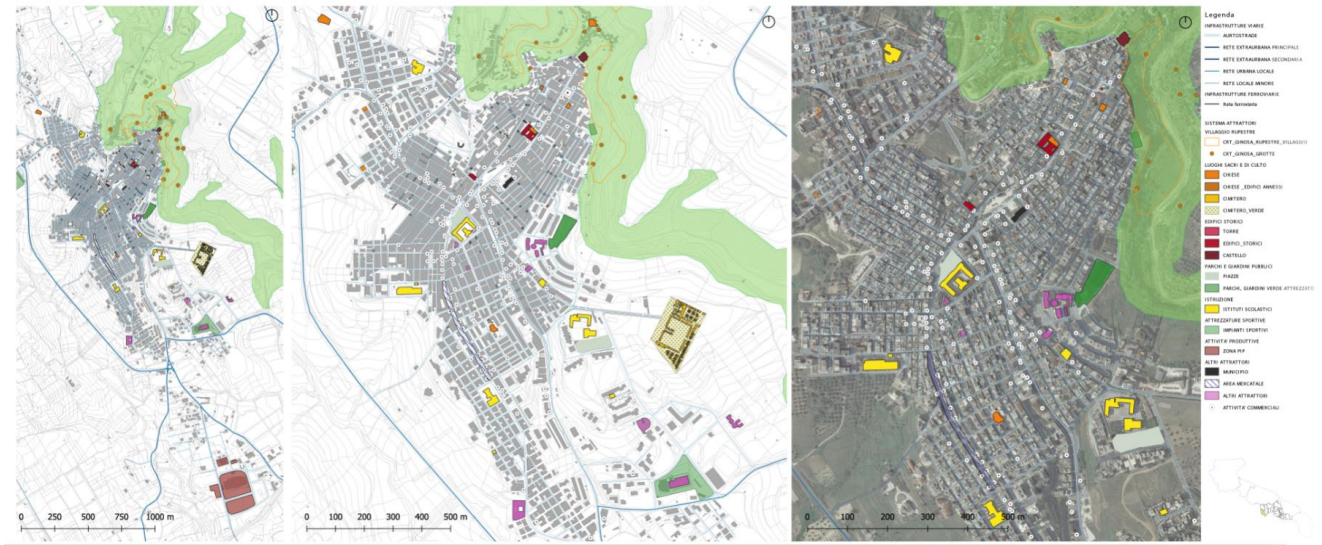
TAV.17 - Patrimonio culturale - scala comunale - Ginosola e Marina di Ginosola



TAV.16 - Patrimonio culturale - scala provinciale

Ginosola vanta della presenza diversi poli attrattori. Nella zona esterna al nucleo storico sono concentrati la maggior parte dei poli attrattori di traffico: uffici pubblici, scuole, strutture di credito etc. Anche il mercato settimanale su viale Martiri d'Ungheria rappresenta un importante generatore di traffico. I supermercati sono diffusi sul territorio, ma non sono di grandi dimensioni. La distribuzione dei poli attrattori, in generale, conferma un modello centripeto concentrato all'interno della città.

La mappe a seguire rappresentano la dotazione di servizi di vario tipo presenti sul territorio (Ginosola e Marina di Ginosola). L'identificazione di tali luoghi consente di individuare quali siano le connessioni da garantire fra questi poli e le zone residenziali per favorire modelli di spostamento alternativi e sostenibili.

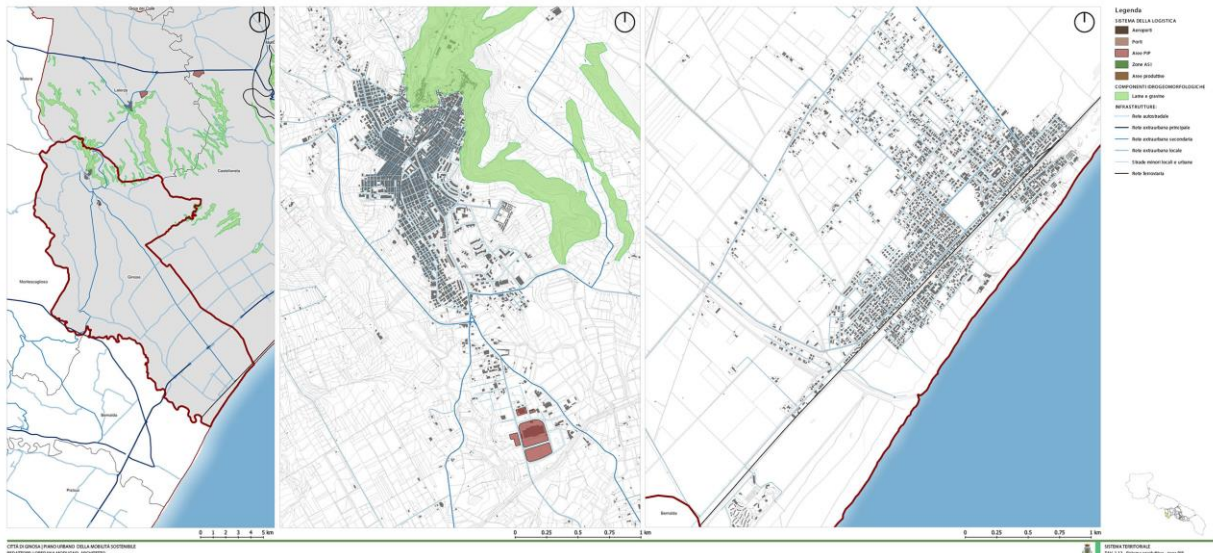


TAV. 113 SISTEMA ATTRATTORI - GINOSA



TAV. 114 SISTEMA ATTRATTORI - MARINA DI GINOSA

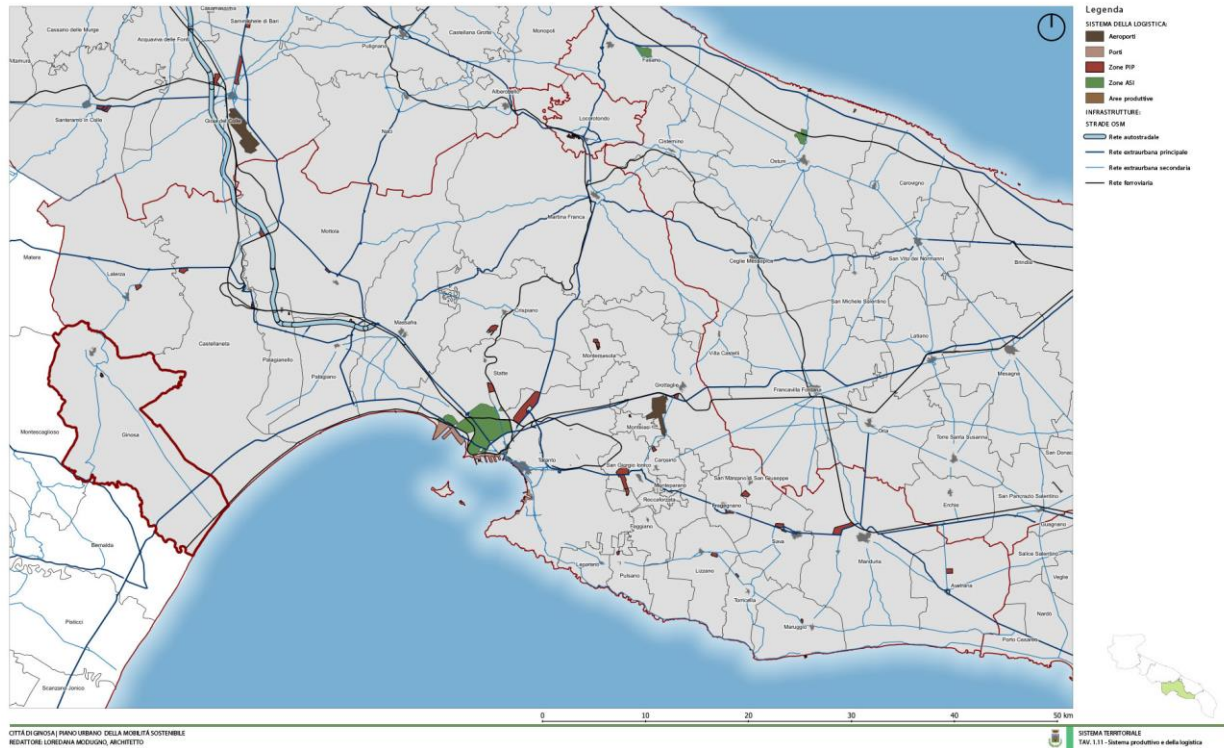
In corrispondenza della ss580 e della viabilità principale si sono sviluppate aree produttive e commerciali che costituiscono un polo attrattore/generatore di traffico per la cittadina.



TAV. 112 SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO - GINOSA E MARINA DI GINOSA



Altro importante polo attrattore/generatore di traffico è rappresentato dallo stabilimento ex ILVA di e dal nodo di Taranto. Lo stabilimento situato nell'area compresa tra la Strada statale 7 Via Appia, la Superstrada Porto-Grottaglie, la Strada Provinciale 49 Taranto-Statte e la Strada provinciale 47, per una superficie complessiva di circa 15.450.000 metri quadrati, costituisce un polo attrattore/generatore sia a livello provinciale che a livello regionale e sovraregionale.



TAV. 1.10 SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICA - SCALA PROVINCIALE



TAV. 1.15 USO DEL SUOLO - GINOSA E MARINA DI GINOSA

Il territorio del Comune di Ginosa si estende per circa 190 km<sup>2</sup> ed è caratterizzato da una conformazione variegata con quota topografica di circa 350 m a monte fino a livello del mare: il centro abitato sorge nella zona interna dell'agro, a circa 20 km dal mare, in un'area appartenente al grande sistema delle Murge, confinato da due importanti Gravine denominate Gravinella e Lognone Tondo (noto anche con il toponimo di Lagnone Tondo).

La parte del rilievo murgiano ha un'altitudine compresa tra 140 e 350 m s.l.m., ed è caratterizzata da una serie di bassi rilievi collinari con superfici debolmente ondulate. Queste superfici sono prevalentemente costruite da calcari cretacei, e - a luoghi - da una copertura calcarenitica pleistocenica.

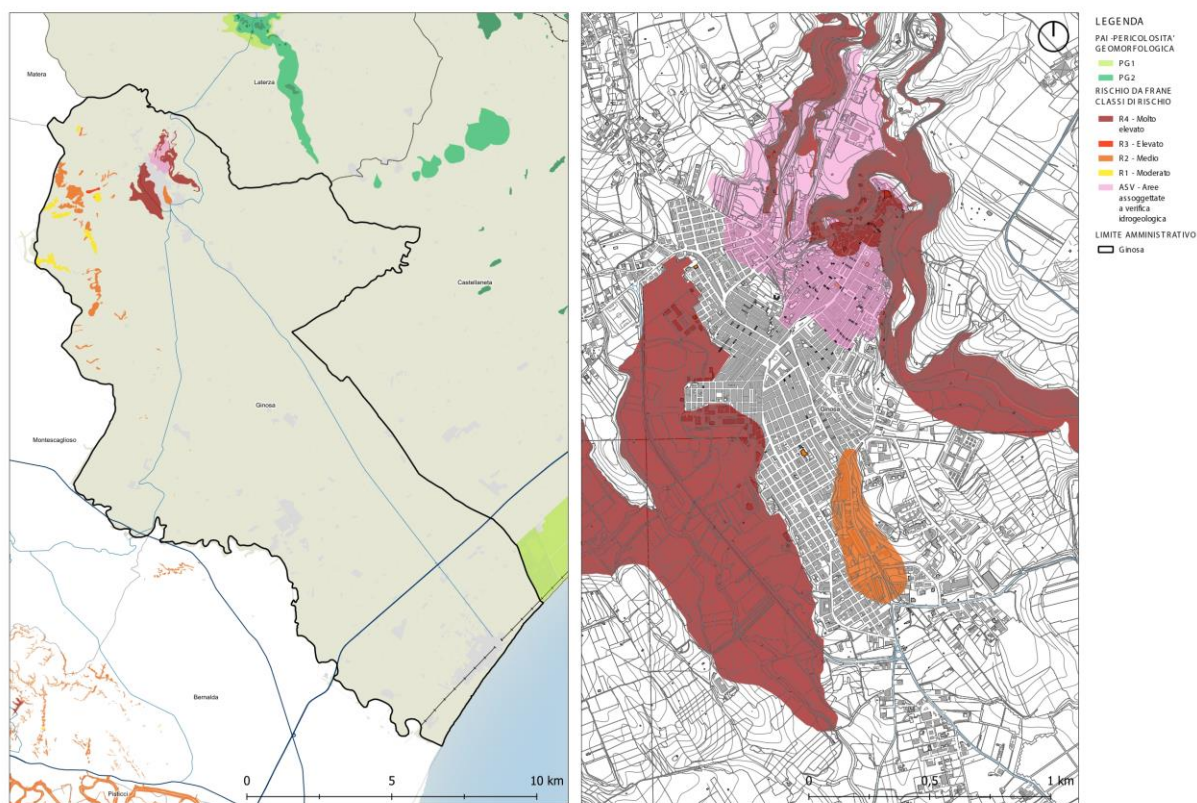
Dalla zona Murgiana il territorio degrada dolcemente verso il mare costituendo una ampia e fertile pianura che in prossimità dello stesso mare, quasi al centro dell'arco Ionico, diviene un'area originariamente paludosa, oggi bonificata e sede dell'insediamento abitativo di Ginosa Marina.

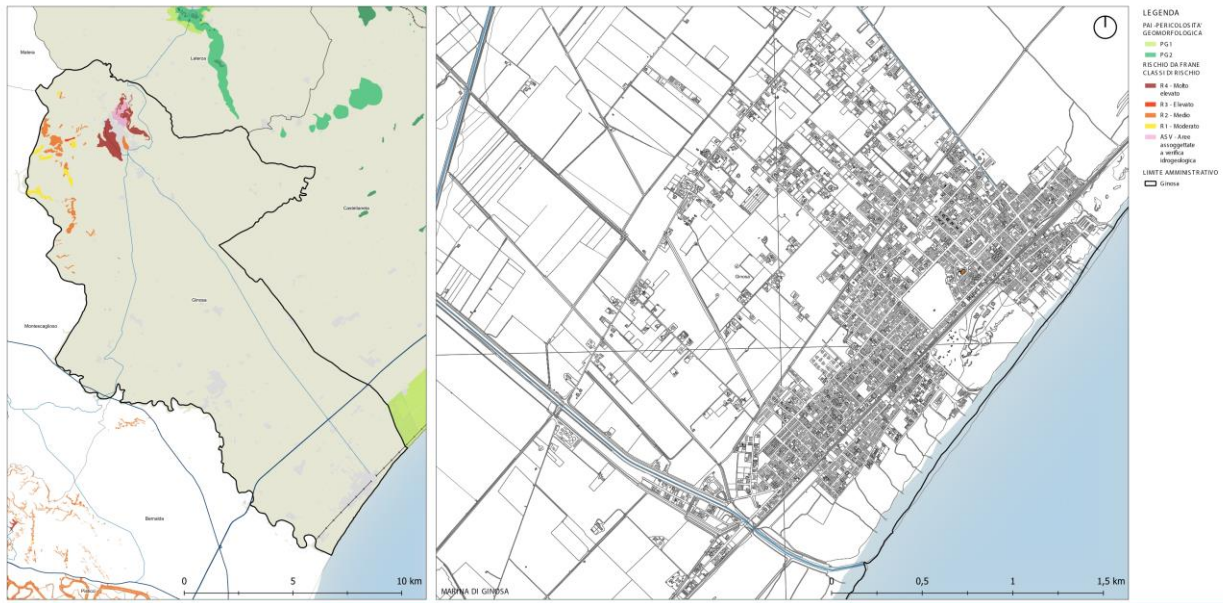
Il territorio, quindi, presenta caratteristiche e problematiche differenti a seconda che si punti l'attenzione alla zona del centro abitato principale, ovvero Ginosa, o la sua frazione Ginosa Marina.

Come detto il centro abitato di Ginosa sorge in prossimità della confluenza di due importanti Gravine, denominate Gravinella e Lognone Tondo, che rappresentano una parte del reticolo secondario del fiume Bradano. La zona della Marina di Ginosa, invece, è solcata da un reticolo idrografico che confluisce nel Torrente Galaso con foce nel Mar Ionio, quasi in adiacenza alla foce del Bradano che risulta essere anche il limite amministrativo tra le regioni Puglia e Basilicata.

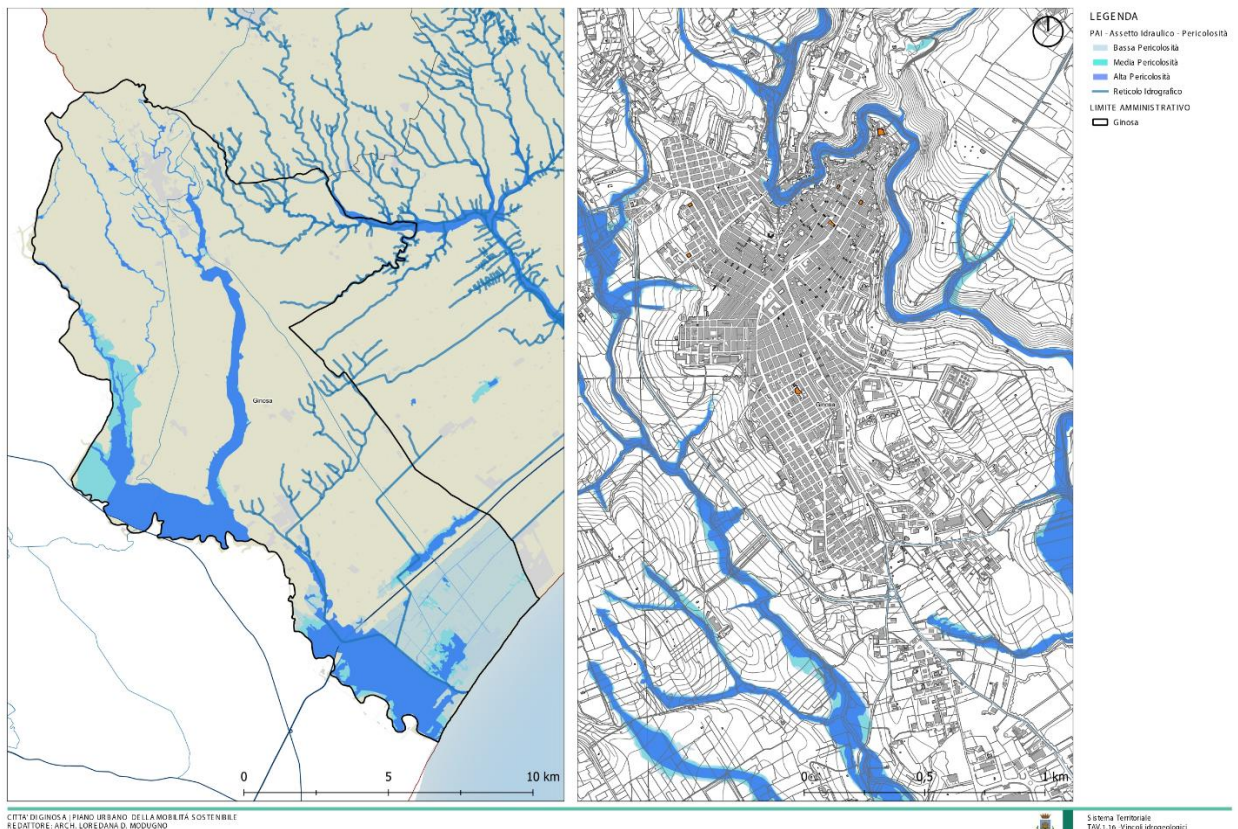
Negli ultimi anni il territorio comunale è stato colpito da eventi calamitosi particolarmente severi sia per fenomeni alluvionali sia per fenomeni di frana.

Il PAI in vigore evidenzia la presenza di criticità riguardo il rischio idraulico e il rischio da frana nell'ambito urbano e periurbano del centro abitato di Ginosa e la presenza del solo rischio idraulico riguardo la zona di Marina di Ginosa. In particolare il PAI individua: ambiti con propensione al dissesto di versante e ambiti con presenza di cavità sotterranee di origine naturale e antropica perimetrate **R4** (in corrispondenza di aree soggette a fenomeni di crollo, tra cui anche le aree interessate dalle cavità antropiche); ambiti **R3** (rischio elevato) ed **R2** (in corrispondenza di aree di versante caratterizzate da situazioni di pericolosità e rischio solo potenziale (fenomeni non in atto), **R1** (moderato); **Aree assoggettate a verifica idrogeologica (ASV)**.

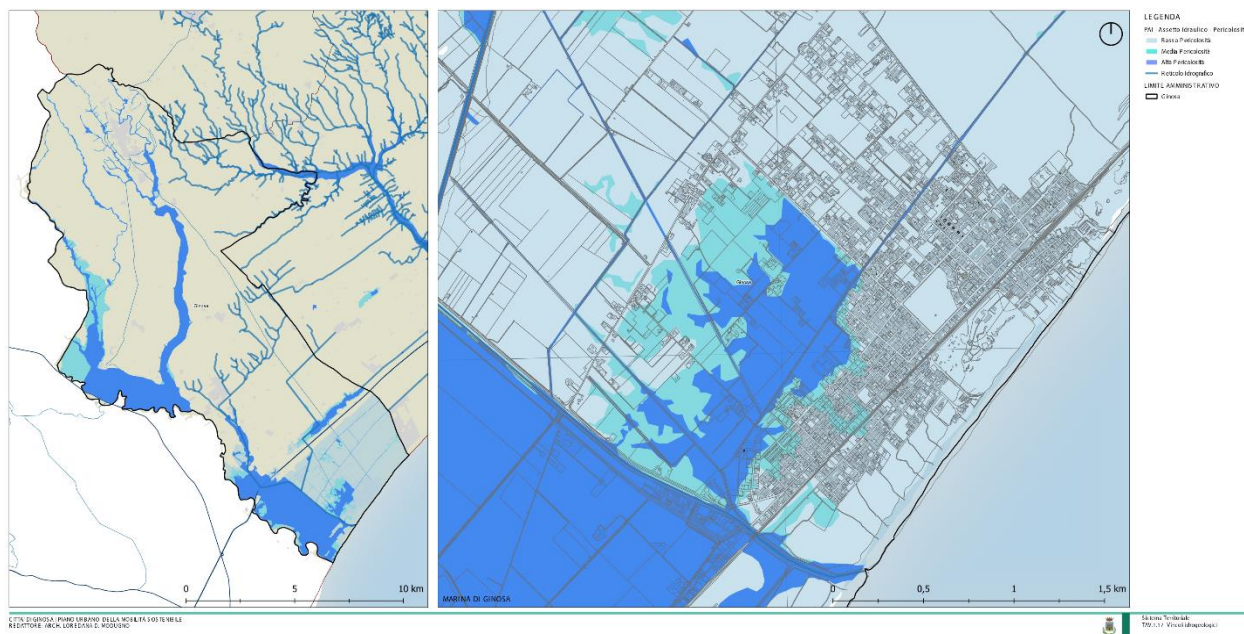




TAV. 1.19 - PAI - RISCHIO DA FRANA - MARINA DI GINOSA




TAV. 1.16- PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO - GINOSA



TAV. 1.17 - PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO - MARINA DI GINOSA

**Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Ginosola tiene in considerazione la fragilità del contesto territoriale, della sua pericolosità idraulica e geomorfologica e punta alla totale riduzione della pressione antropica all'interno del nucleo antico e del centro urbano di Ginosola e di Marina di Ginosola**

La vera sfida per il territorio è quella di salvaguardare e rivalutare le caratteristiche originali del paesaggio riducendo la pressione antropica, rimuovendo il traffico veicolare nelle aree più sensibili, promuovendo la mobilità sostenibile e ottenendo un adeguato equilibrio tra bisogni dei cittadini e bisogni dei visitatori.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>199 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5.2 SISTEMA DELLA POPOLAZIONE

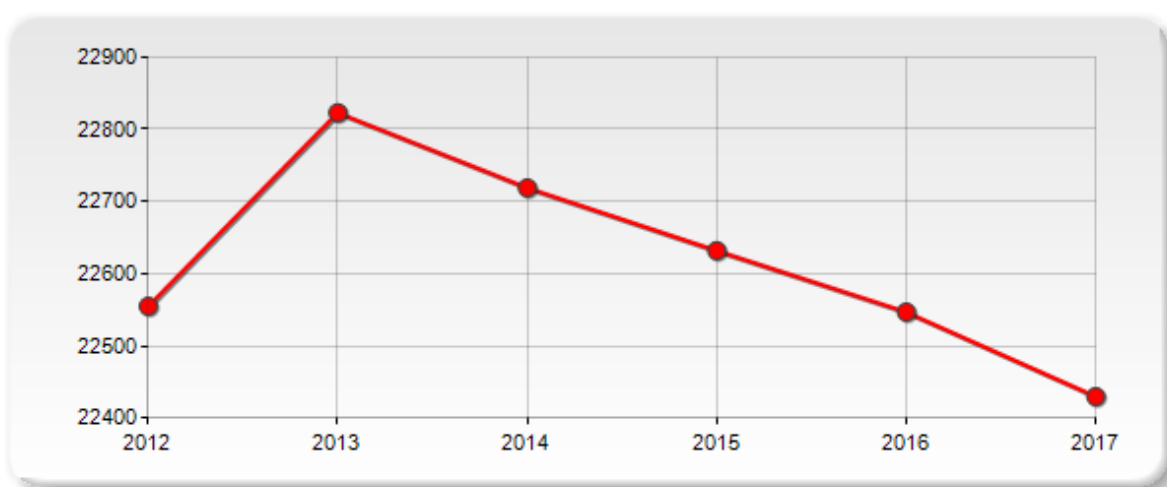
<b>2</b>	<b>Sistema della Popolazione</b>
<p>TAV.2.1 - N° abitanti - scala provinciale</p> <p>TAV.2.2 - N° abitanti per sezioni di censimento GINOSA scala comunale</p> <p>TAV.2.3 - N° abitanti per sezioni di censimento MARINA DI GINOSA scala comunale</p> <p>TAV.2.4 - Densità di popolazione - scala provinciale</p> <p>TAV.2.5 - Popolazione residente per classi di età e sezioni di censimento</p> <p>TAV.2.6 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - GINOSA scala comunale</p> <p>TAV.2.7 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - MARINA DI GINOSA scala comunale</p>	
<b>Fonti</b>	
ISTAT Puglia 2011-2018	



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

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

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



Trend Popolazione\_ ISTAT 2017

Popolazione residente e relativo trend dal 2017, saldo naturale e saldo migratorio, tasso di natalità, tasso di mortalità, tasso di crescita e tasso migratorio nel Comune di GINOSA

#### BILANCIO DEMOGRAFICO (Anno 2017)

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

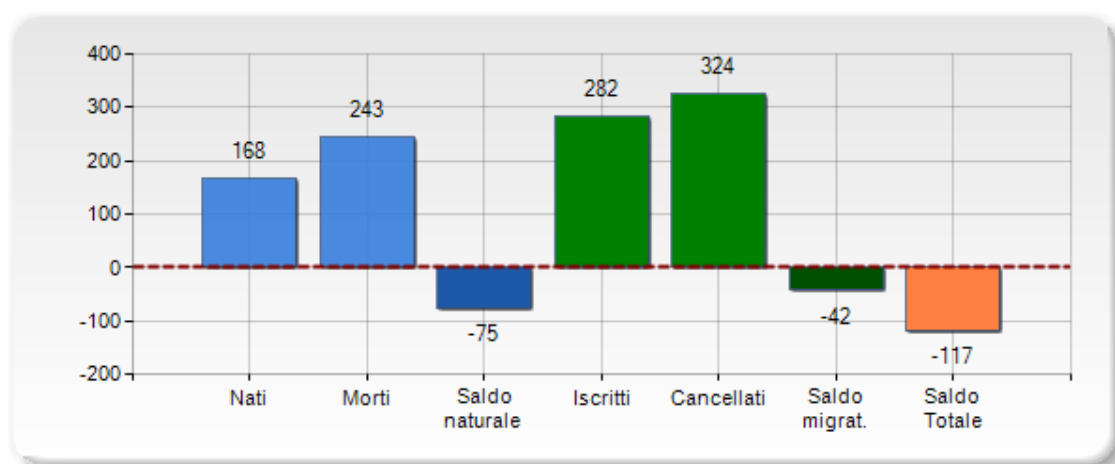
#### TREND POPOLAZIONE

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

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

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





BILANCIO DEMOGRAFICO\_ ISTAT 2017

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

#### POPOLAZIONE PER ETÀ (Anno 2017)

Classi	Maschi		Femmine		Totale	
	(n.)	%	(n.)	%	(n.)	%
0 - 2 anni	258	2,32	264	2,34	522	2,33
3 - 5 anni	332	2,98	275	2,44	607	2,71
6 - 11 anni	619	5,56	598	5,30	1217	5,43
12 - 17 anni	762	6,84	634	5,62	1396	6,22
18 - 24 anni	928	8,33	892	7,90	1820	8,11
25 - 34 anni	1422	12,76	1314	11,64	2736	12,20
35 - 44 anni	1614	14,48	1581	14,01	3.195	14,24
45 - 54 anni	1630	14,63	1678	14,87	3.308	14,75
55 - 64 anni	1442	12,94	1500	13,29	2.942	13,12
65 - 74 anni	1088	9,76	1193	10,57	2.281	10,17
75 e più	1048	9,41	1358	12,03	2.406	10,73
<b>Totale</b>	<b>11.143</b>	<b>100,00</b>	<b>11.287</b>	<b>100,00</b>	<b>22.430</b>	<b>100,00</b>

[1] Saldo Naturale = Nati - Morti;

[2] Saldo Migratorio = Iscritti - Cancellati;

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

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

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

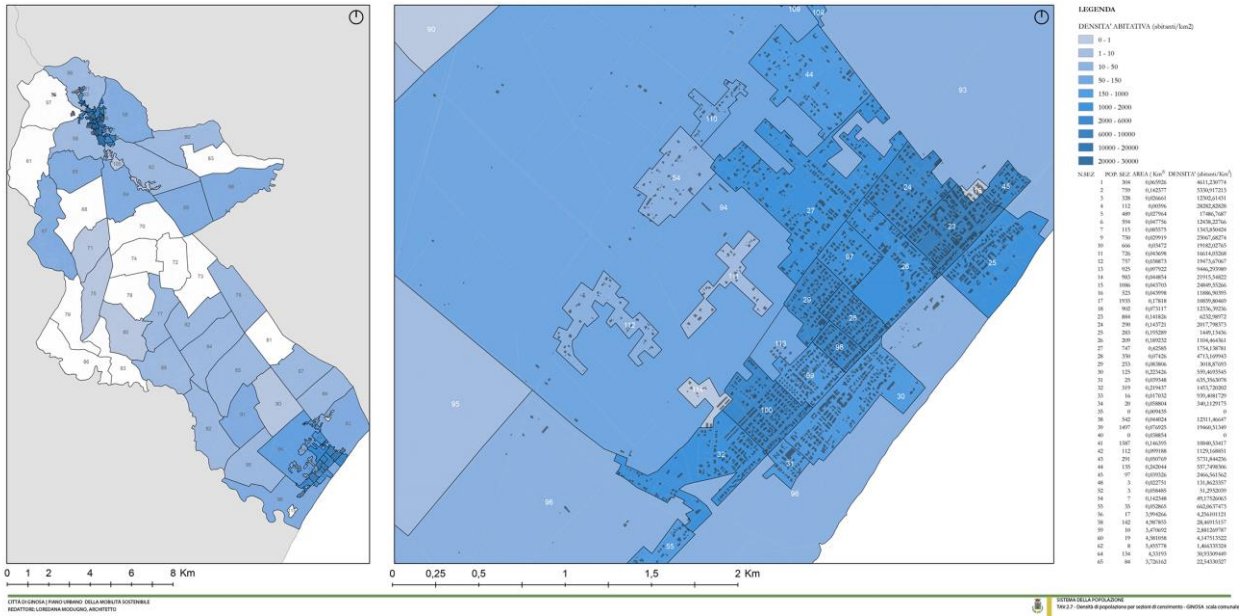
[6] Tasso Migratorio = (Saldo Migratorio / Popolazione media) \* 1.000;

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

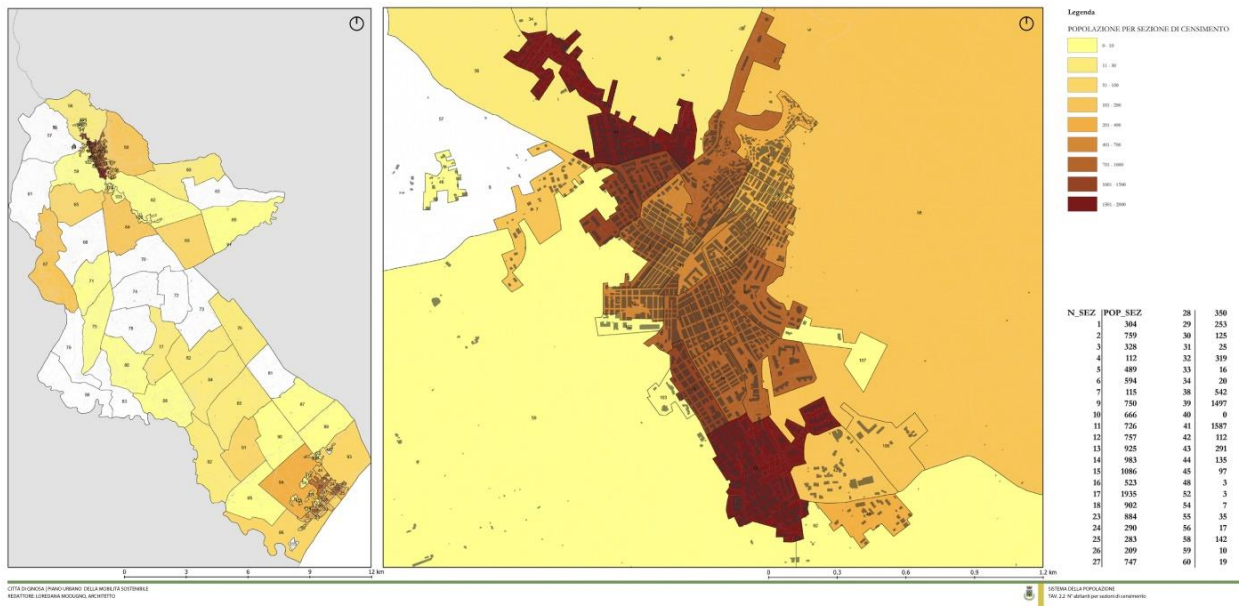
La mappe rappresentano i risultati del Censimento scala territoriale e comunale : per ogni sezione censuaria sono indicati il numero e la densità di abitanti.

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

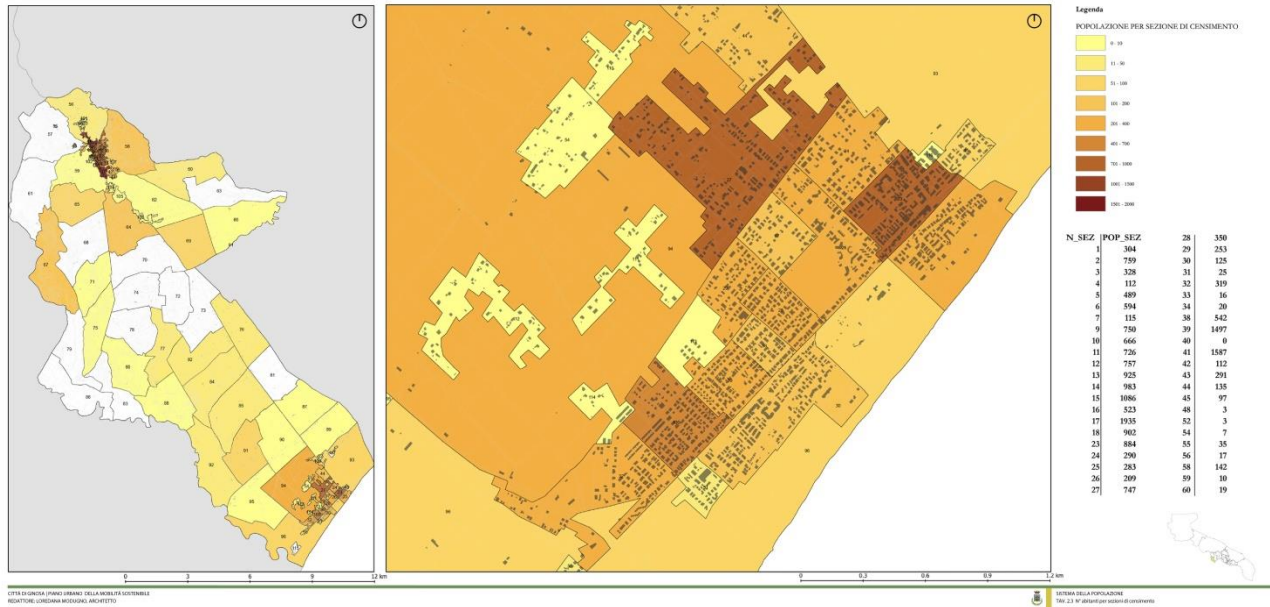




TAV. 2.7 Densità di popolazione per sezioni di censimento\_ MARINA DI GINOSA\_iSTAT 2011

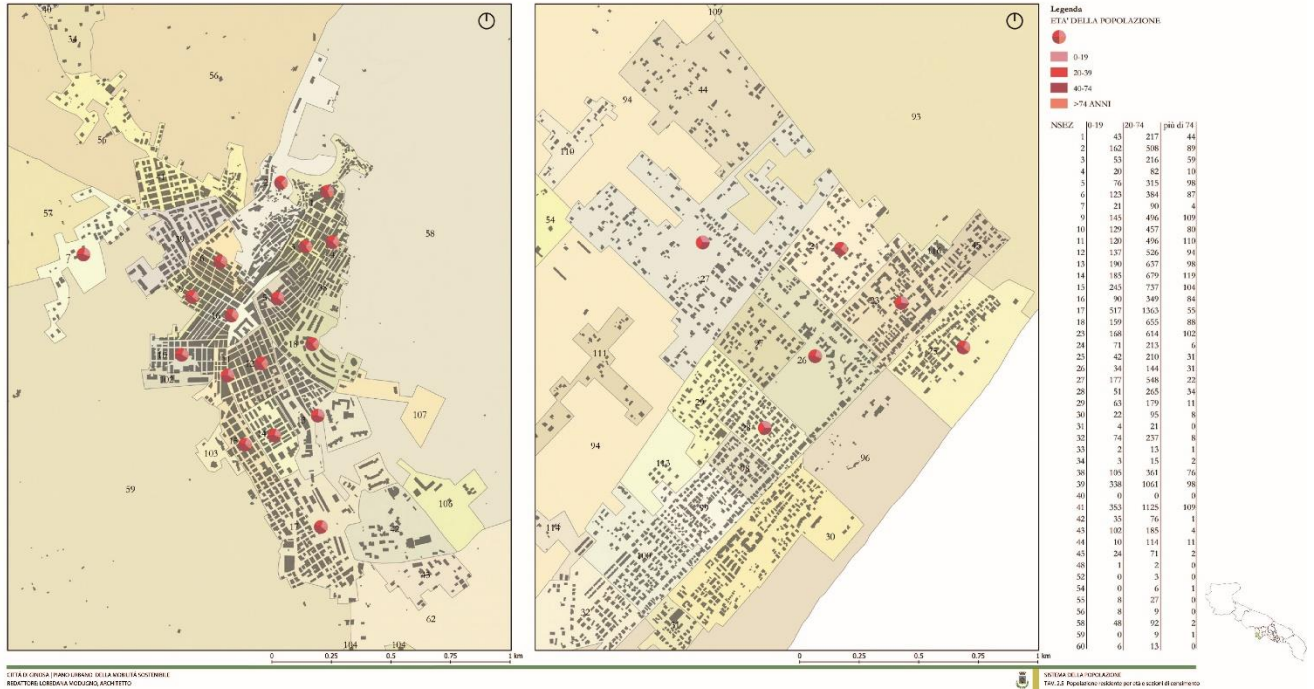


TAV. 2.2 Abitanti per sezioni di censimento\_GINOSA\_iSTAT 2011



TAV. 2.3 Abitanti per sezioni di censimento\_MARINA DI GINOSA\_iSTAT 2011

Altro dato significativo è il progressivo invecchiamento della popolazione, rilevato dall'Istat nel decennio e la contestuale diminuzione della popolazione appartenente alle altre fasce d'età. Tale dato rappresenta un indicatore fondamentale che delinea la necessità di sviluppare politiche di mobilità a favore di una popolazione anziana (Over 65), percepita generalmente come la fascia più debole.



TAV. 2.5 Popolazione residente per età e sezioni di censimento\_iSTAT 2011



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

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

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

Popolazione per età e sezioni di censimento \_ISTAT 2011



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

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

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

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

Popolazione per sezioni  
di censimento \_ISTAT 2011

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

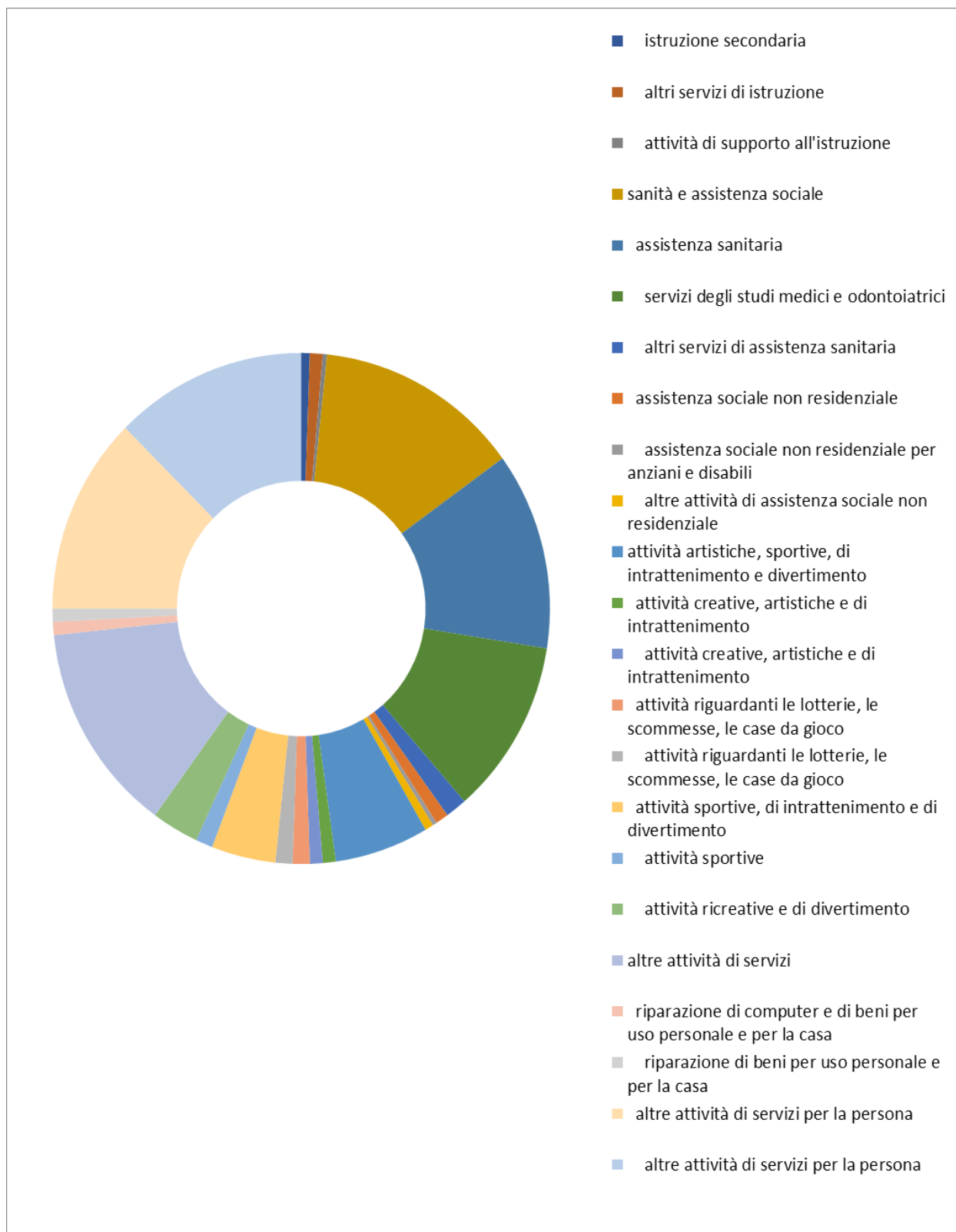
Censimento Popolazione al 2017_dati ISTAT		
0-19	20-74	più di 74
4.198	15.826	2.406
<b>Totale 22.430</b>		

**Assetto Demografico 2001-2019**

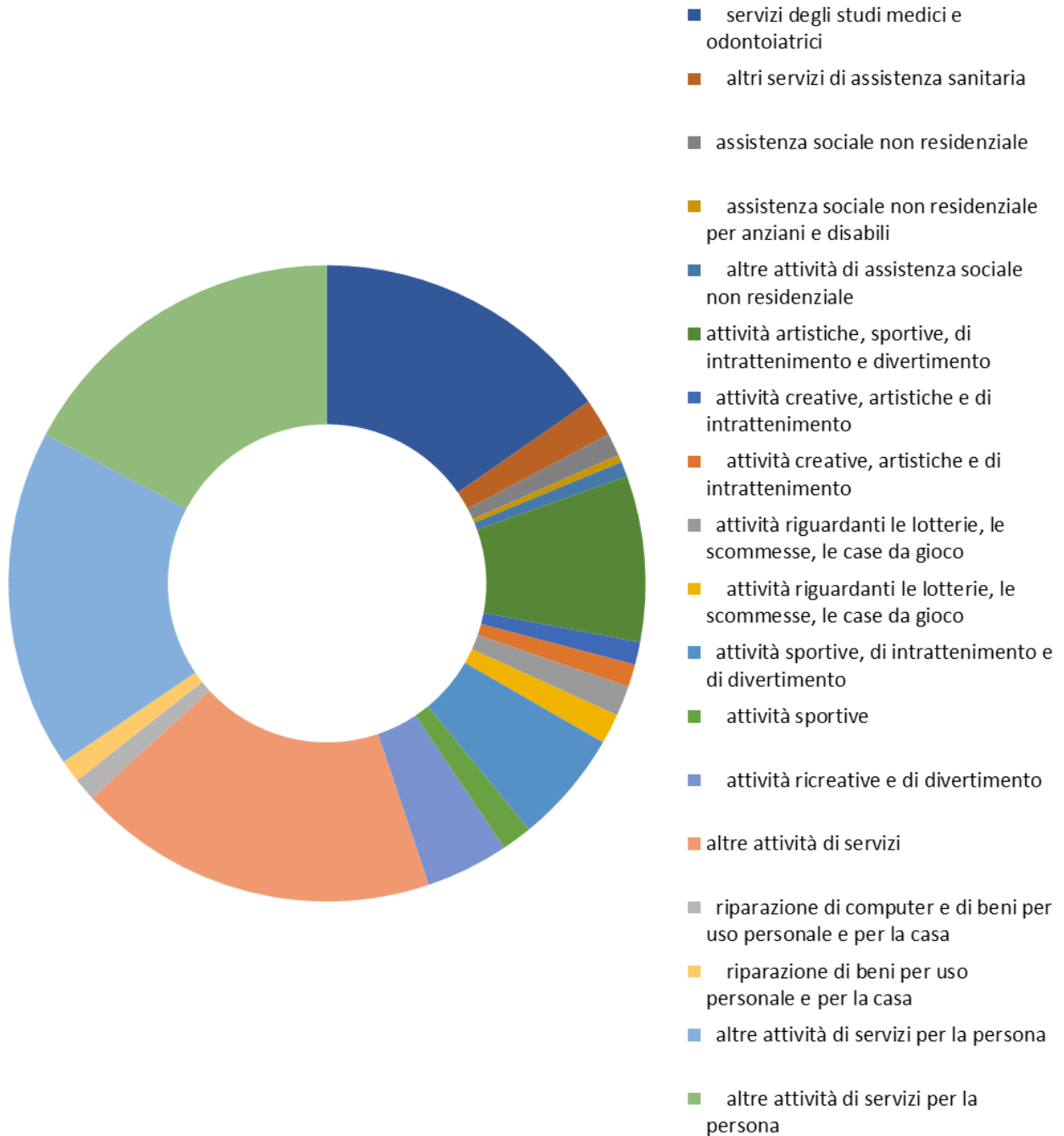
Codice ISTAT	Nome Comune	Popolazione 2019	Popolazione 2018	Popolazione 2011	Popolazione 2001	Densità popolazione 2019
73007	Ginosa	22'315	22'430	22'582	22'146	118,39

Di seguito sono riportati:

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




Imprese attive \_ISTAT 2011



Distribuzione degli addetti | occupati per sezione di attività economica\_ ISTAT 2011



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>209 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 5.3 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

#### 3. Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali

**TAV.3.1** - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale

**TAV.3.2** - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala provinciale

**TAV.3.3**- Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali esistenti - scala comunale

**TAV.3.4** - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala sovraprovinciale

**TAV.3.5** - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale

**TAV.3.6** - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale

**TAV.3.7 - TAV.3.8** - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa

**TAV.3.9 - TAV.3.10** - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa

**TAV.3.11\_ A1** - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa

**TAV 3.12\_ A1** - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa

**TAV.3.13**- Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa e 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** - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Ginosa

**TAV.3.23** - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Marina di Ginosa

#### Fonti

PRT - Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia

PRT - Piano Attuativo 2021-2030 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia

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

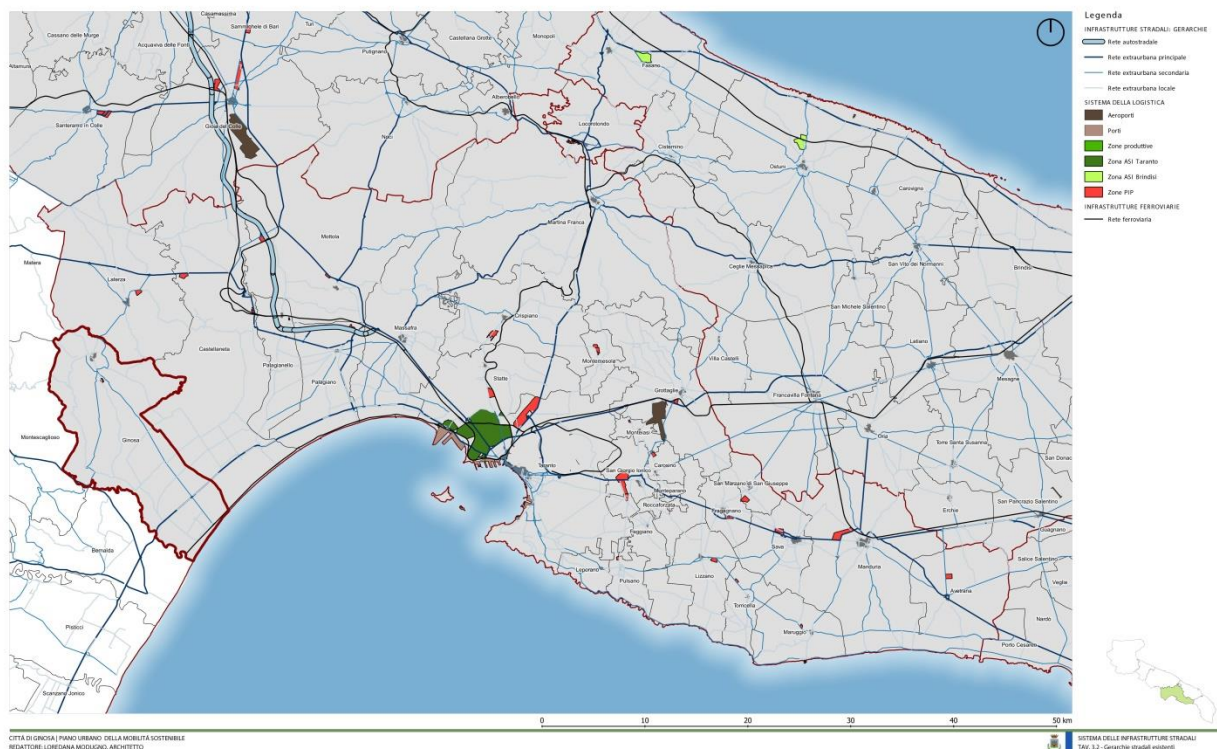
(P.U.T.T./p) -Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio

PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa

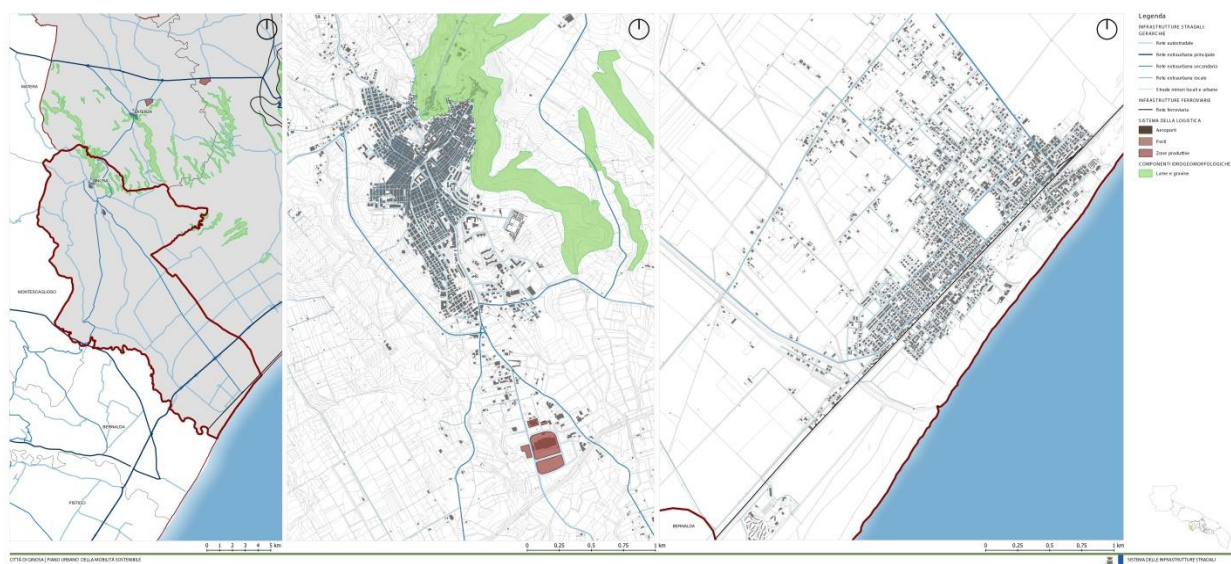
Rilievi sul campo

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.



TAV.3.2 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala provinciale



TAV.3.3 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala comunale

Il collegamento trasversale, fra zona a monte (Ginosola) e zona a mare (Marina di Ginosola) 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.

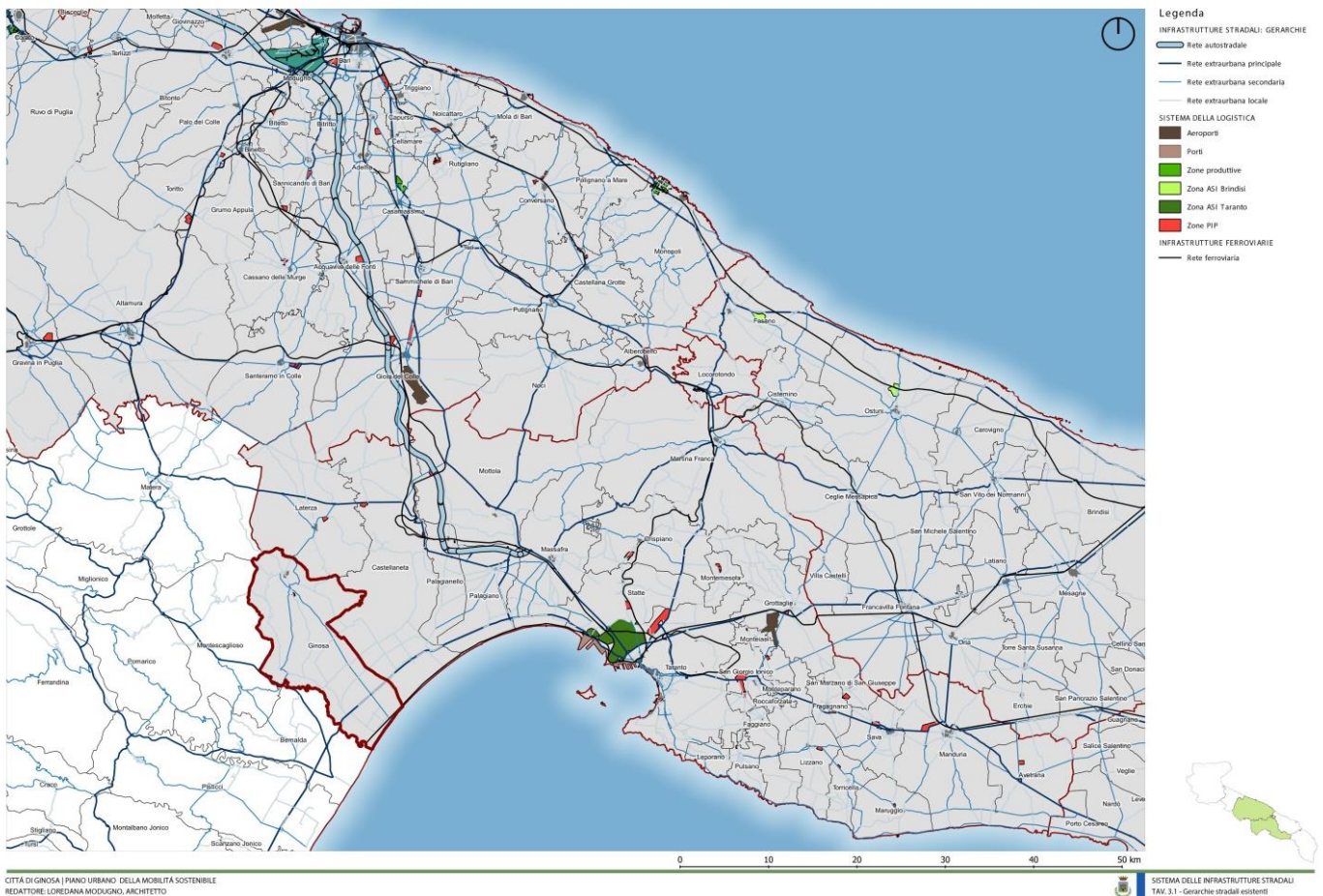
In particolare Ginosola confina con:

- 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 - Ginosola) - 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.



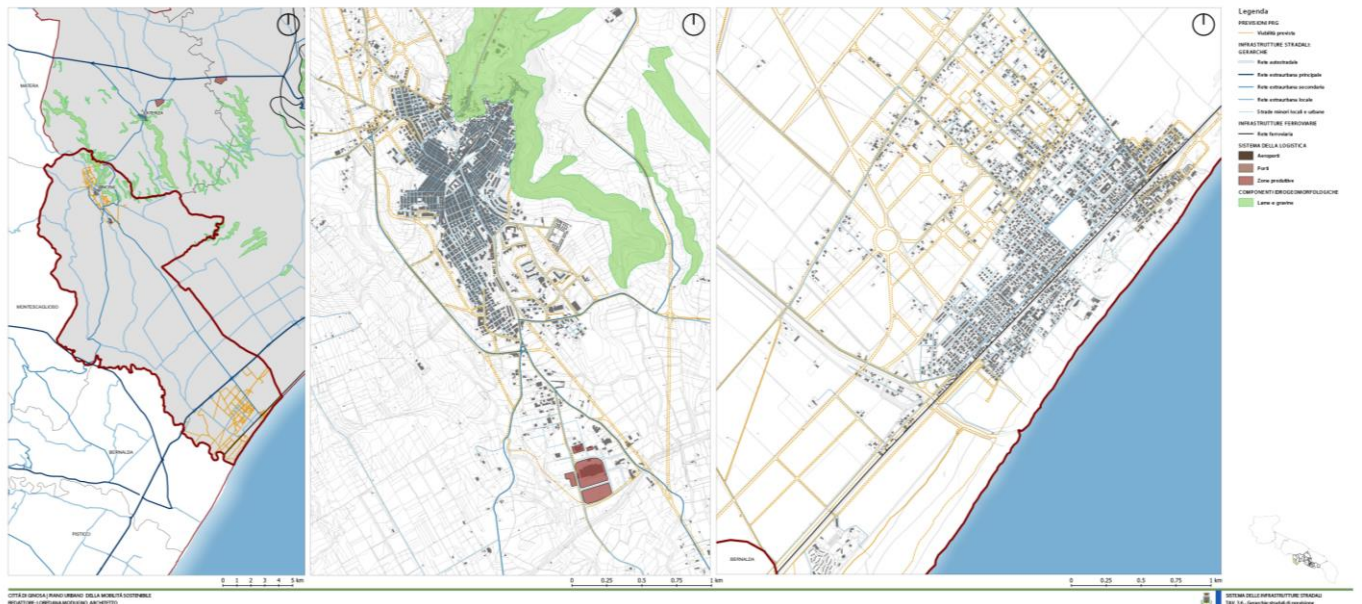
TAV.3.1 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale

La fase di analisi ha tenuto in considerazione gli interventi di previsione sulle infrastrutture stradali sia scala sovracomunale che quella comunale. In particolare Il Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019, come precedentemente descritto nella PARTE IV - paragrafo 4.3.2, non prevede interventi significativi sul territorio di Ginosola in riferimento al Trasporto Stradale.



TAV.3.5 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale

Di seguito sono indicate le previsioni del Piano Regolatore di Ginosola in riferimento alle infrastrutture stradali

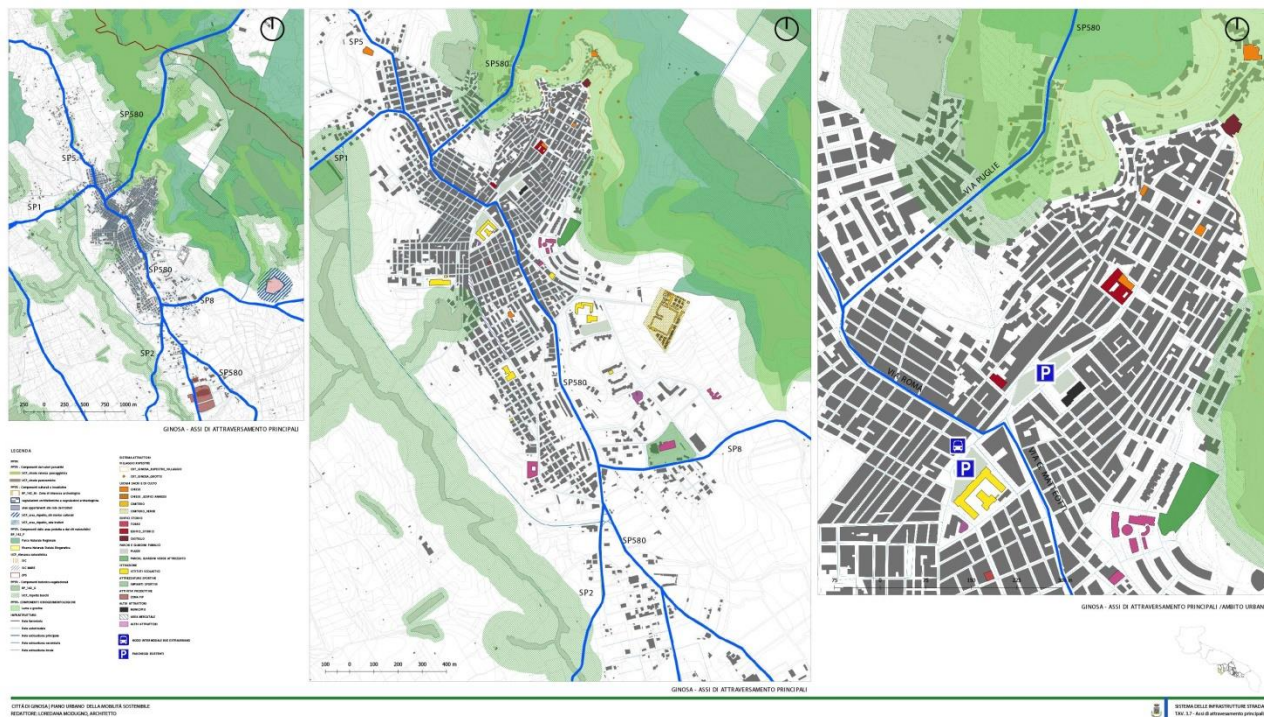


TAV.3.6 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale

### 5.3.1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ

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

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



TAV.3.22- Assi di attraversamento principale - scala comunale

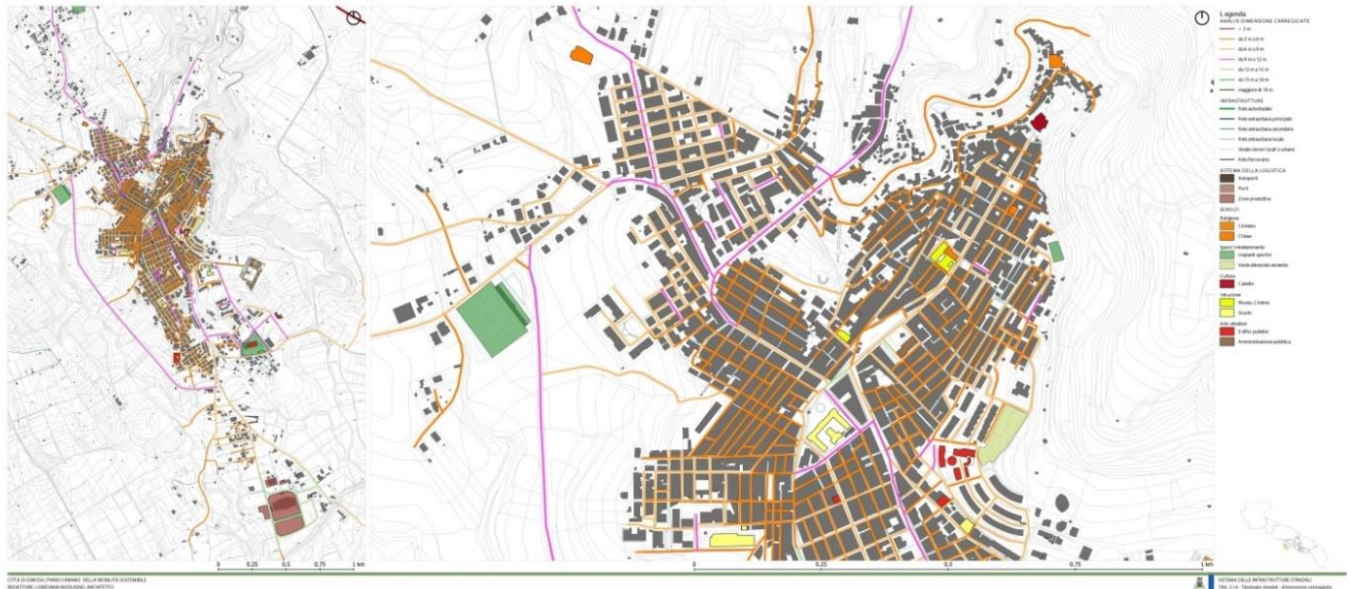
L'asse principale di scorrimento si sviluppa lungo la **SS580**, che nel tratto urbano coincide con *via Puglie*, *via Roma* e *via G. Matteotti*, per proseguire verso Marina di Ginosa.

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.

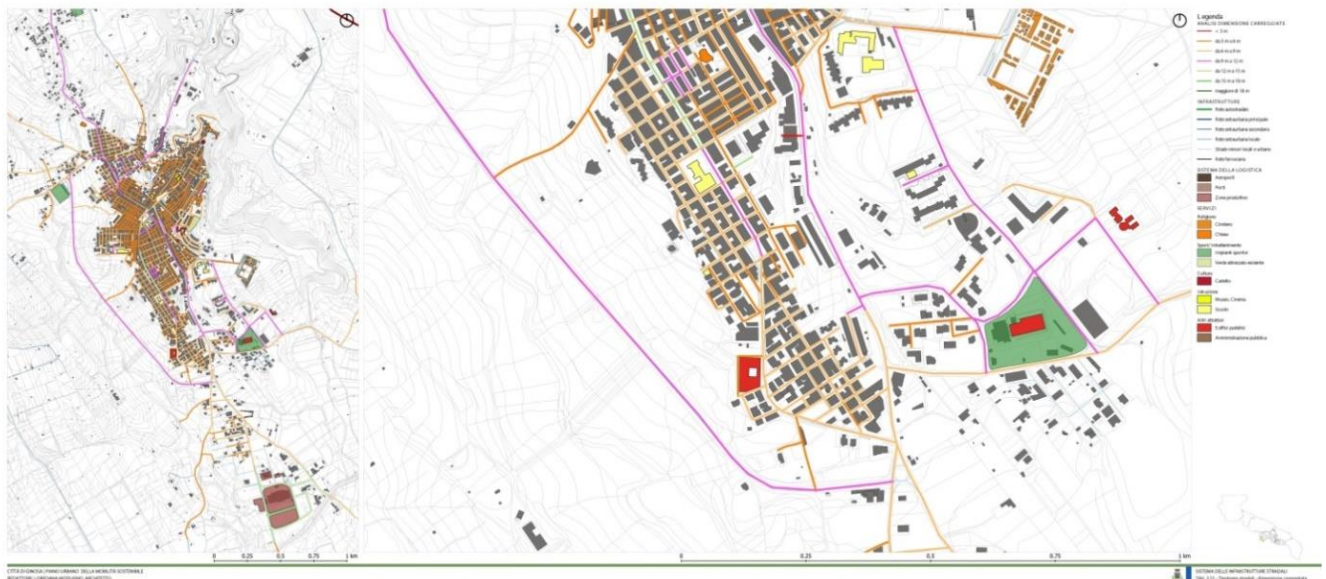
Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da viale dei *Martiri d'Ungheria* che si sviluppa all'interno dell'abitato di Ginosa e collega la parte sud-ovest della città con centro storico, la sezione stradale è a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia con sosta consentita 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.



TAV.3.14 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosola

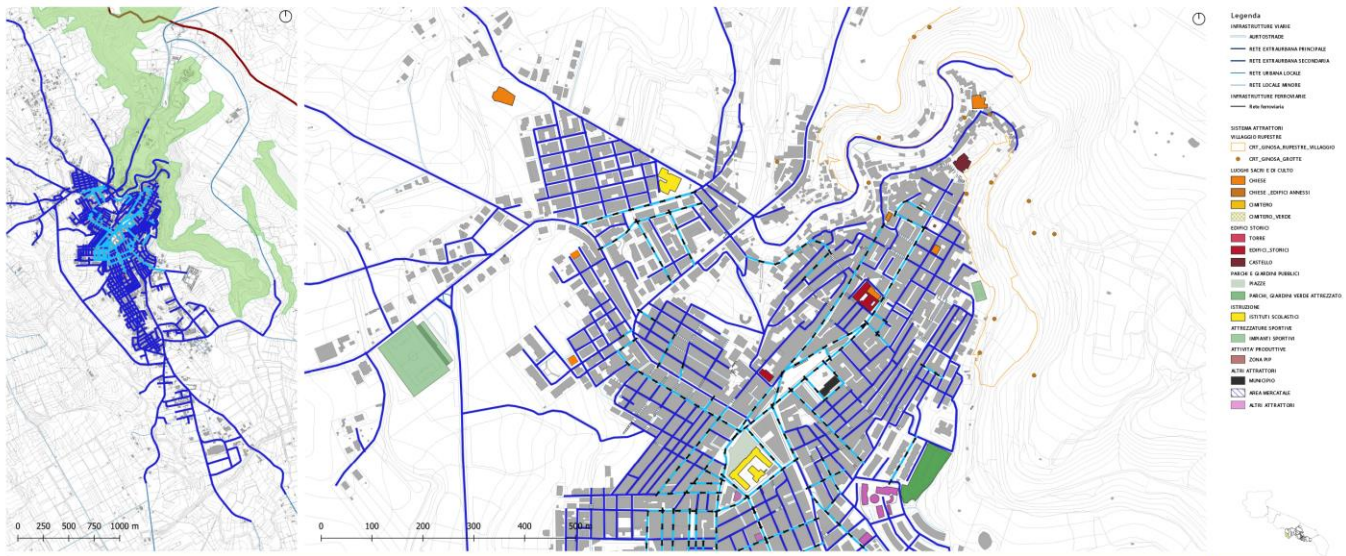


TAV.3.15 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosola

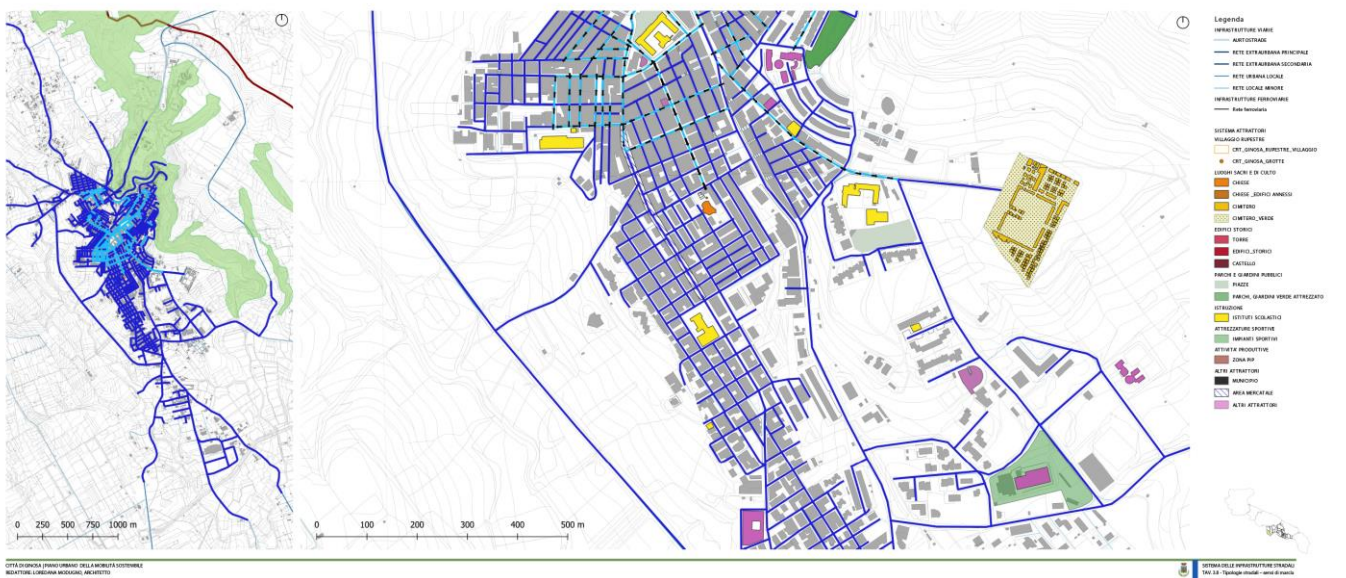
Dall'analisi del sistema delle infrastrutture stradali sono emersi diversi aspetti:

- il sistema stradale presenta un evidente limite strutturale causato dalla discontinuità dell'anello di circonvallazione, 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.



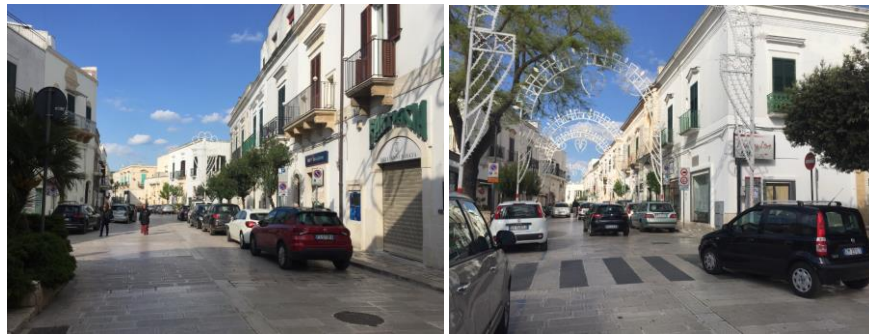
TAV.3.7 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosola



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







Ginosola - nucleo antico



Via Puglie \_Ginosa



Via Roma\_Ginosa



Piazza Nusco \_GINOSA



Via Poggio \_GINOSA



Viale Martiri d'Ungheria\_Ginosa



Viale Martiri d'Ungheria\_Ginosa



Via Matteotti\_ Ginosa



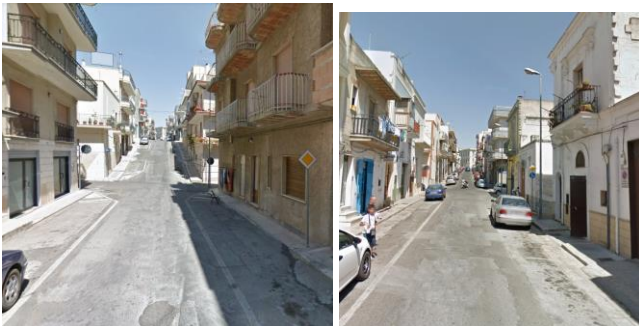
Via della Pace \_ Ginosa



Via Voltorno \_ Ginosa



Via Diaz \_ Ginosa



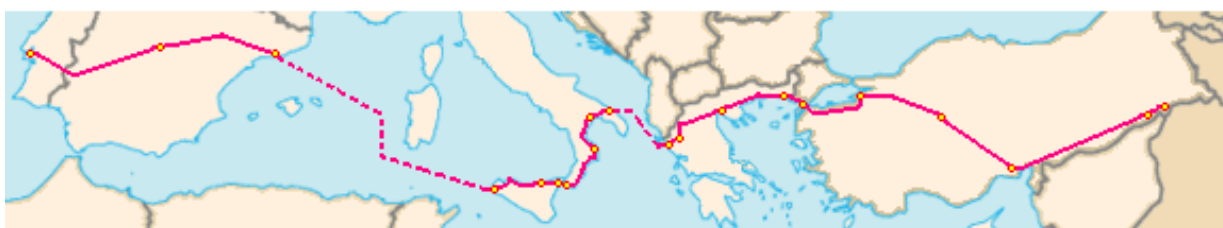
Via Papa Giovanni XXIII\_Ginosa / Via Vittorio Veneto\_Ginosa



Via Liborio Romano \_Ginosa

### 5.3.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA

Il territorio comunale di Marina di Ginosa è interessato da una arteria interregionale (La Statale Jonica) localizzata in prossimità della costa. La strada Statale **106 Jonica (SS 106)** si estende per 491 km da Reggio Calabria a Taranto, percorrendo tutta la costa jonica di Calabria, Basilicata e parte di quella pugliese. Costituisce una direttrice di traffico di rilevanza nazionale, interessata da notevoli flussi turistici e commerciali, ed è ricompresa nella **Strada europea E90**. *(La E90 attraversa 5 paesi europei e include 4 passaggi attraverso il mare: Barcellona in Spagna, Mazara del Vallo, Messina, Reggio Calabria, Catanzaro e Brindisi in Italia, Igoumenitsa in Grecia e Eceabat e Çanakkale in Turchia.)*



Strada europea E90.

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

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



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 Galasso** che si sviluppa all'interno dell'abitato di Marina Ginosa 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.



TAV.3.9 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosola



TAV.3.10 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosola

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

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

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

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

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

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 Bicitalia 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.

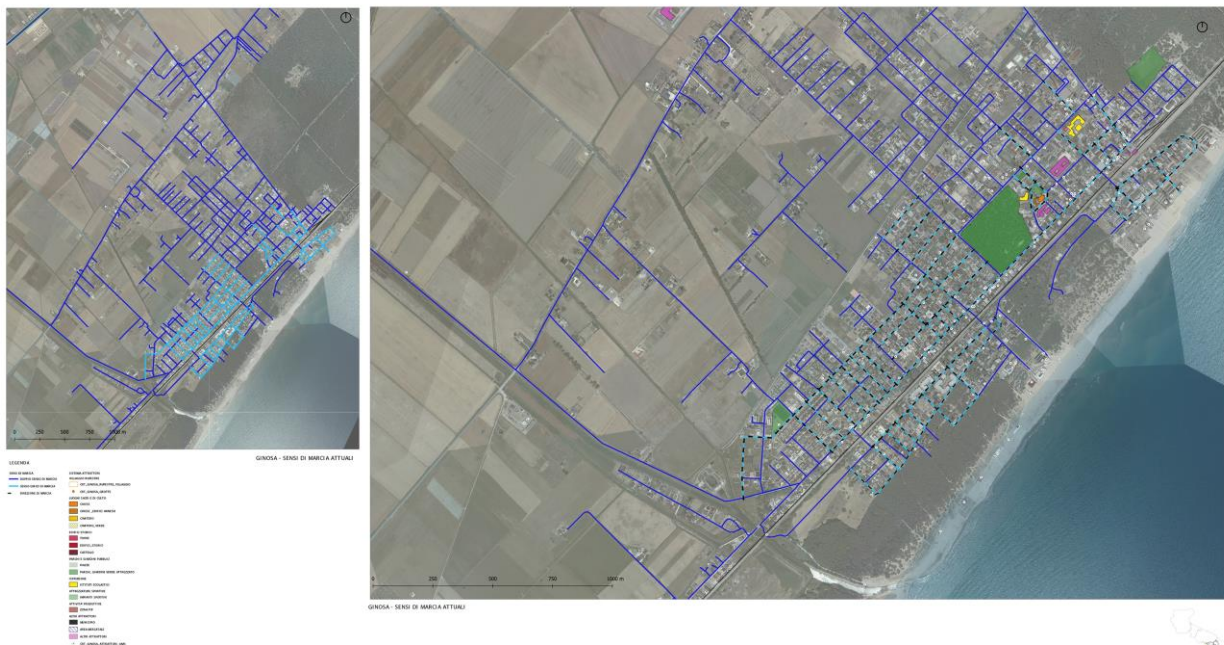
Il passaggio a livello di **viale Pola** da accesso all'area litoranea situata a sud del centro abitato consolidato e aldilà del tracciato ferroviario, coincidente con le aree costiere di elevato valore naturalistico, con le aree per servizi di balneazione e le zone a servizio delle attività turistiche. 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.

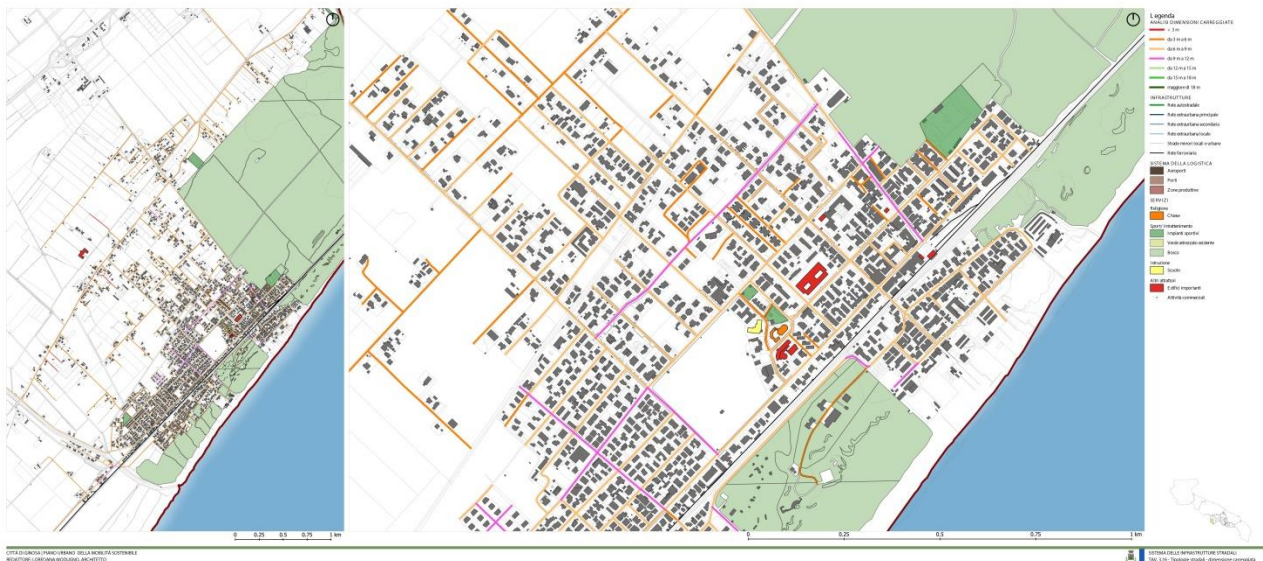
Il **Sottovia P. Sorci** è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con marciapiedi su ambo i lati.

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.



TAV 3.12 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa



TAV.3.16 -Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Marina di Ginosola




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:

- 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



	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>225 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

connessioni, e dall'area militare lungo la costa, che divide il lungomare in due parti prive di relazioni tra loro;

- la discontinuità dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, soprattutto per le persone con difficoltà motorie;
- criticità dovute all'eccessiva presenza di barriere architettoniche (eccessive differenze di quota tra marciapiede e sede stradale, assenza di raccordi, carenza di rampe);

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

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



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



Viale Trieste\_ Marina di Ginosa\_percorso di Bicalia n. 14



Via Lungo Galaso \_Marina di Ginosa



Viale Ionio\_ Marina di Ginosa \_ percorso di Bicalia n. 14



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



Via Pitagora \_ Marina di Ginosa



Passaggio a livello di viale Pola\_ Marina di Ginosa



Sottopasso via Stella Maris\_ Marina di Ginosa



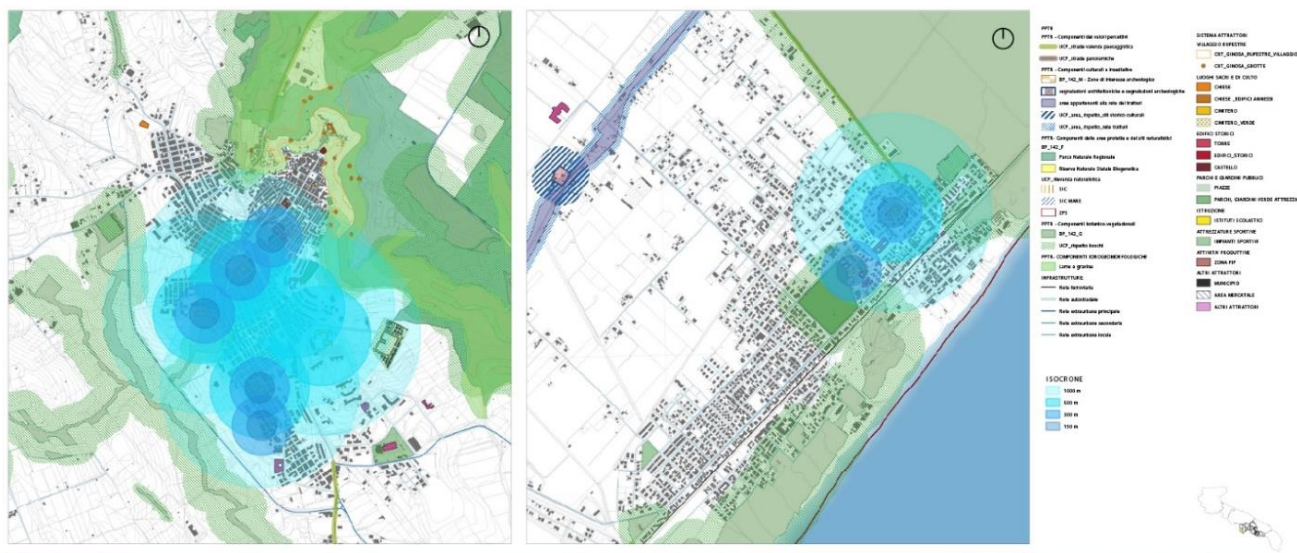
Sottovia P. Sorci\_ Marina di Ginosa

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

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

L'analisi ha previsto lo studio delle isocrone per rappresentare le distanze dai poli attrattori urbani ed extraurbani. L'isocrona<sup>19</sup> applicata ai principali poli attrattori rappresenta uno strumento utile per comprendere che le distanze a piedi non sono così insormontabili come sembrano e che rinunciare a spostarsi in automobile produce vantaggi per tutti.

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



TAV.6.5 - ISOCRONE\_ accessibilità ai poli attrattori \_Ginosa e Marina di Ginosa

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

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

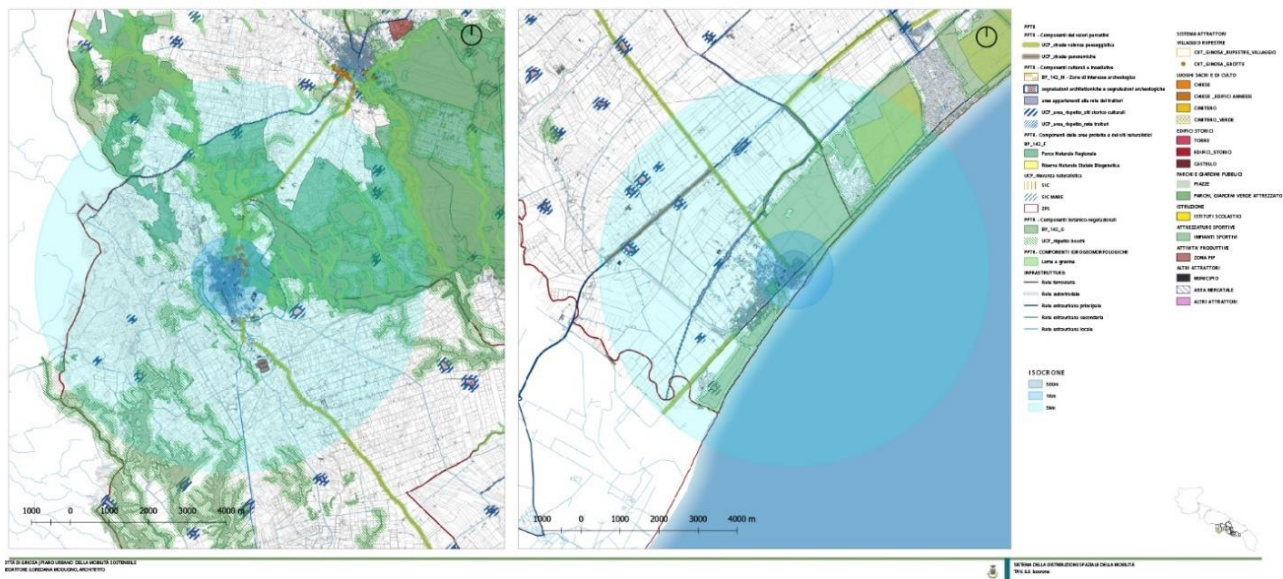
L'analisi effettuata ha evidenziato: una forte discontinuità dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, soprattutto per le persone con difficoltà motorie; criticità dovute all'eccessiva presenza di barriere architettoniche (eccessive differenze di quota tra marciapiede e sede stradale, assenza di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

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

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

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

<sup>19</sup> Un'isocrona (o fascia isocrona) è lo spazio compreso nella distanza percorribile in un dato tempo con un mezzo predefinito. L'area circostante un sito che può essere coperta con un viaggio della durata di dieci minuti (in auto, a piedi, ecc.) rappresenta l'isocrona dei 10 minuti da quel sito.



TAV.6.6 - ISOCRONE\_ accessibilità della bicicletta in abito urbano ed extraurbano \_Ginosola e Marina di Ginosola

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

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

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

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



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



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

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

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


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

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



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



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>232 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5.4 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO

### 4 Infrastrutture per il trasporto pubblico - Trasporto pubblico

**TAV.41** - TPL esistente - Sistema Ferroviario e Trasporto pubblico su gomma - scala sovraprovinciale

**TAV.42** - Tempi di accesso alla ferrovia / Sistema Ferroviario scala territoriale - scala sovraprovinciale

**TAV.43** - TPL esistente - Sistema Ferroviario esistente - Sistema trasporto pubblico esistente - scala locale Ginosola e Marina di Ginosola

**TAV.44** - Tempi accesso Trasporto pubblico su gomma- SITA-CTP scala sovraprovinciale

**TAV.45** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_ Servizi Automobilistici\_Prov\_TA\_giorno-feriale-luglio\_2016 (Op Cotrap)

**TAV.46** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_ Servizi Automobilistici\_Prov\_TA\_giorno-feriale-marzo\_2016 (Op Cotrap)

**TAV.47** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_ Servizi Automobilistici\_ giorno medio \_ESTATE\_ linea Taranto-Metaponto \_Andata\_ (Op Trenitalia)

**TAV.48** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_ Servizi Automobilistici\_ giorno medio \_ESTATE\_ linea Taranto-Metaponto \_Ritorno\_ (Op Trenitalia)

**TAV.49** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_ Servizi Automobilistici\_ giorno medio \_INVERNO\_ linea Taranto-Metaponto \_ANDATA\_ (Op Trenitalia)

**TAV.410** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_ Servizi Automobilistici\_ giorno medio \_INVERNO\_ linea Taranto-Metaponto \_RITORNO\_ (Op Trenitalia)

Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017

Piano di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale dell'A.T.O. della Provincia di Taranto

Dati AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità

Dati ASSET- Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio

PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

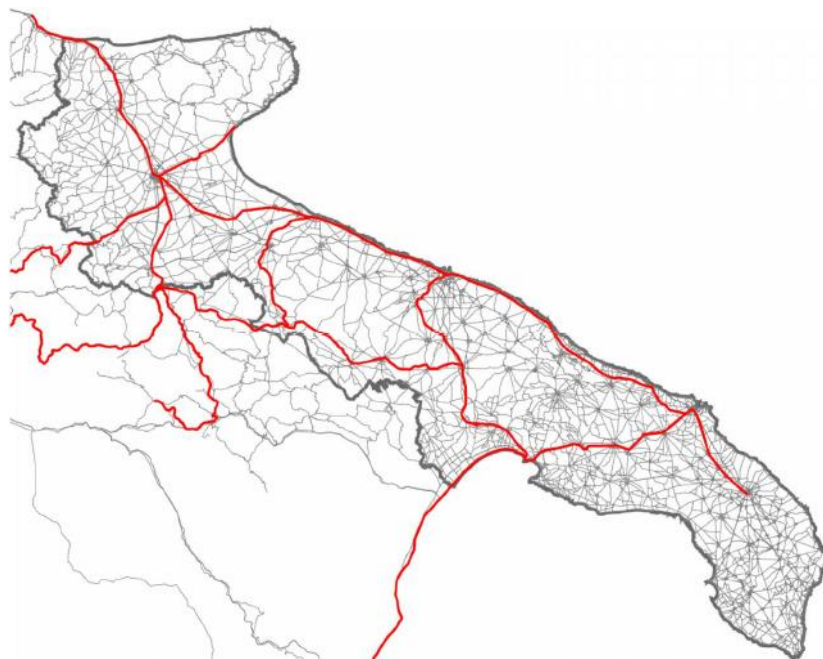
PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosola



### 5.41 MODALITA' FERROVIARIA

La provincia di Taranto e servita da diverse linee ferroviarie:

- la rete **RFI / Trenitalia** costituita dalle linee Taranto - Gioia del Colle - Bari, Taranto - Brindisi e Taranto - Metaponto - Sibari;
- la rete **Ferrovie del Sud Est** costituita dalla linea 1 Taranto - Martina Franca - Bari e dalla linea 2 Martina Franca - Lecce



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

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

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

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

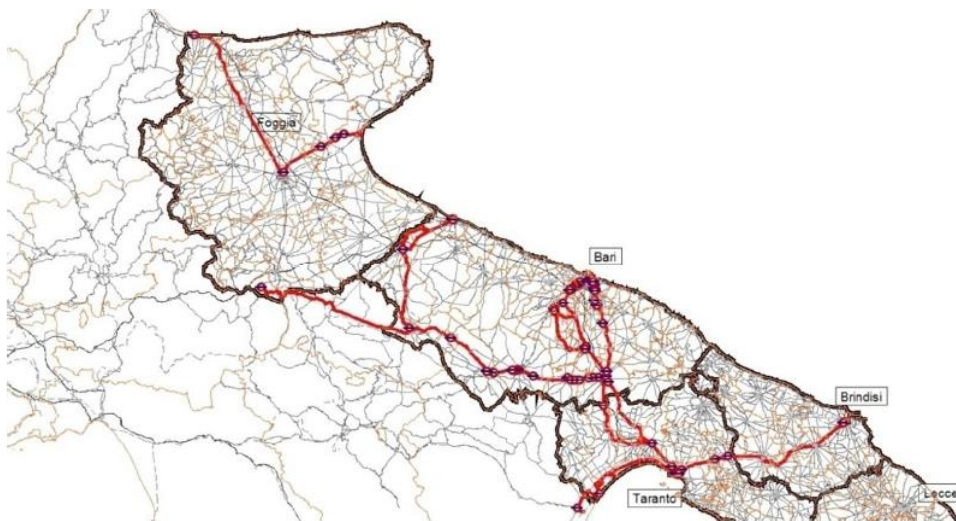
Marina di Ginosola è servita invece da una stazione ferroviaria (20,7 km da Ginosola) della linea Taranto-Reggio Calabria. La ferrovia Jonica è una linea ferroviaria italiana che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa ionica di Puglia, Basilicata e Calabria. È gestita da RFI che la qualifica come complementare. La mobilità urbana nella Marina è assicurata per la maggior parte dai veicoli privati, molto limitati sono gli spostamenti che avvengono con l'uso dei mezzi di trasporto pubblico. La linea della Ferrovia Jonica venne costruita nella seconda metà dell'Ottocento a semplice binario ed è rimasta tale eccetto le due tratte estreme che nel tempo sono state raddoppiate, la Reggio Calabria-Melito Porto Salvo e la Taranto-Bivio Metaponto, quest'ultima considerata parte della linea ferroviaria Potenza-Brindisi.



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

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

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



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

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

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

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

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

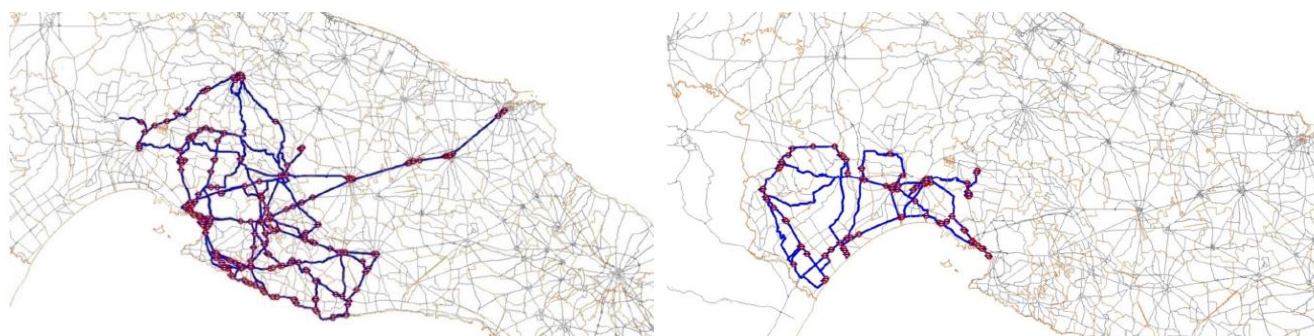
Trenitalia s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico - Fonte: Pts 2015-2017

#### 5.42 MODALITA' AUTOMOBILISTICA

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

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

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



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

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

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

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

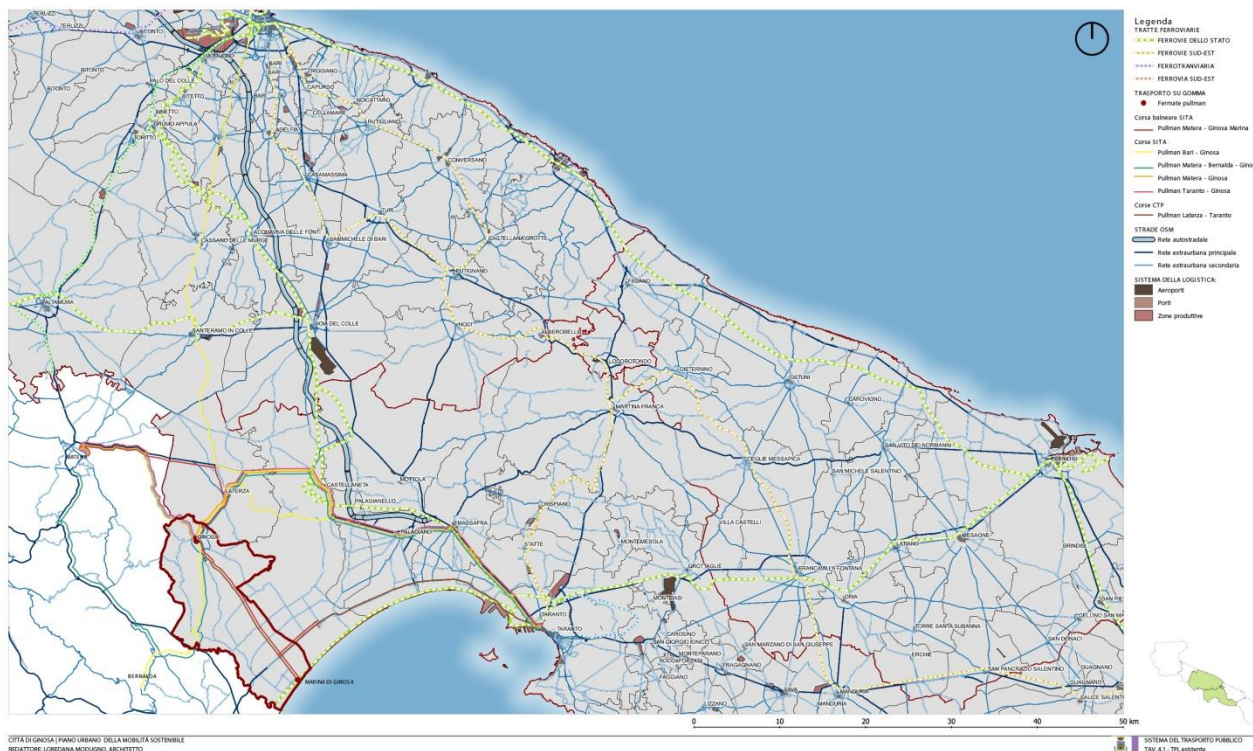
**Linee CTP (SPA):**

- 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	<b>-25.417</b>
<b>294</b>	269.346	281.971	279.190	256.727	251.971	241.109	242.246	<b>-27.100</b>
<b>229</b>	170.811	173.351	154.055	139.624	120.271	123.433	104.367	<b>-66.444</b>
<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

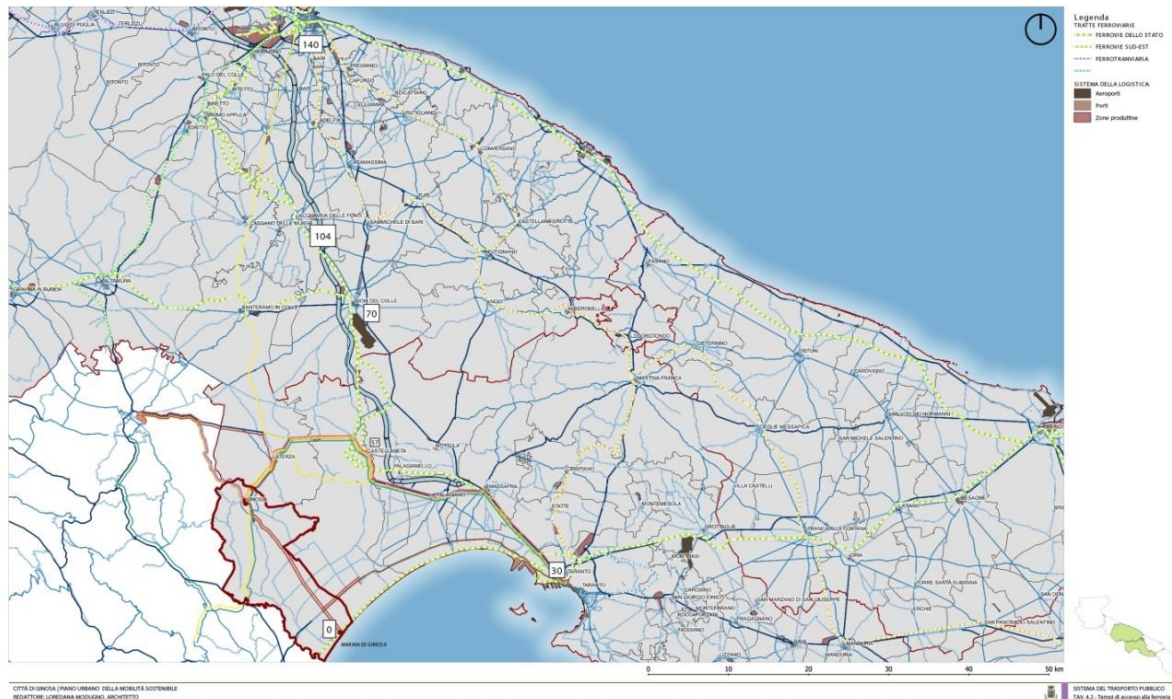


TAV.41- TPL esistente\_scala sovraprovinciale



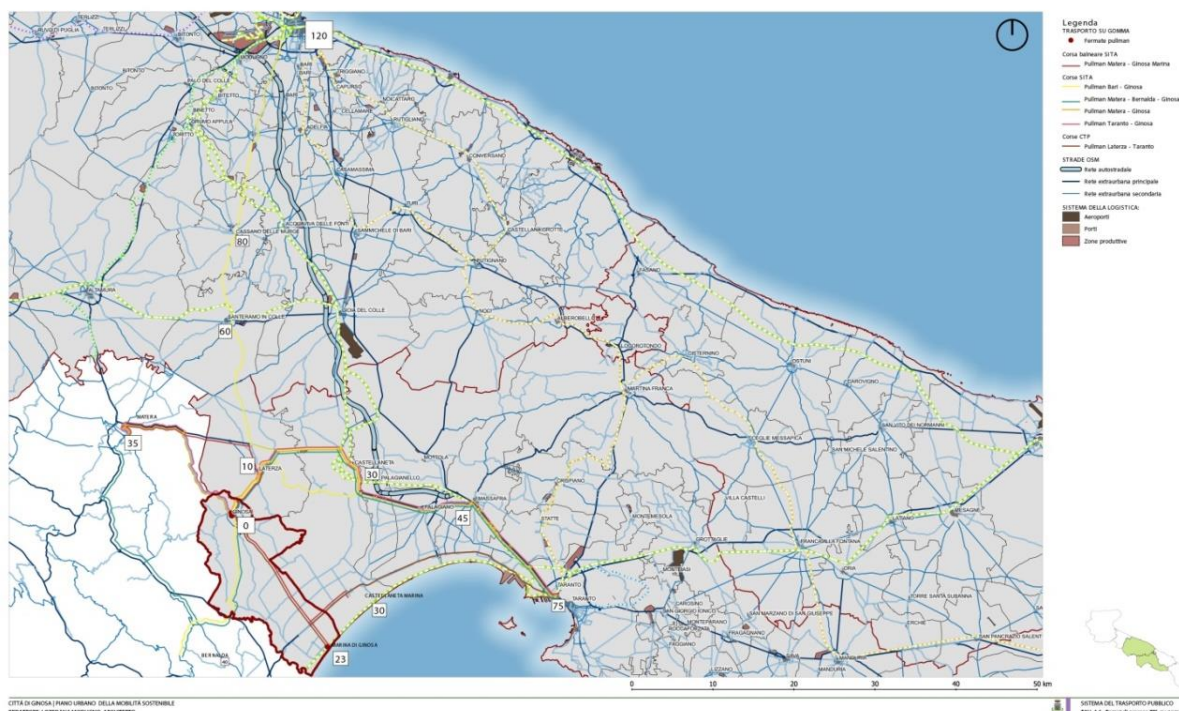
### 5.4.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL

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 il tempo di accesso al nodo ferroviario di Bari è di 140 min. (partendo da Ginosola Scalo).



TAV.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).

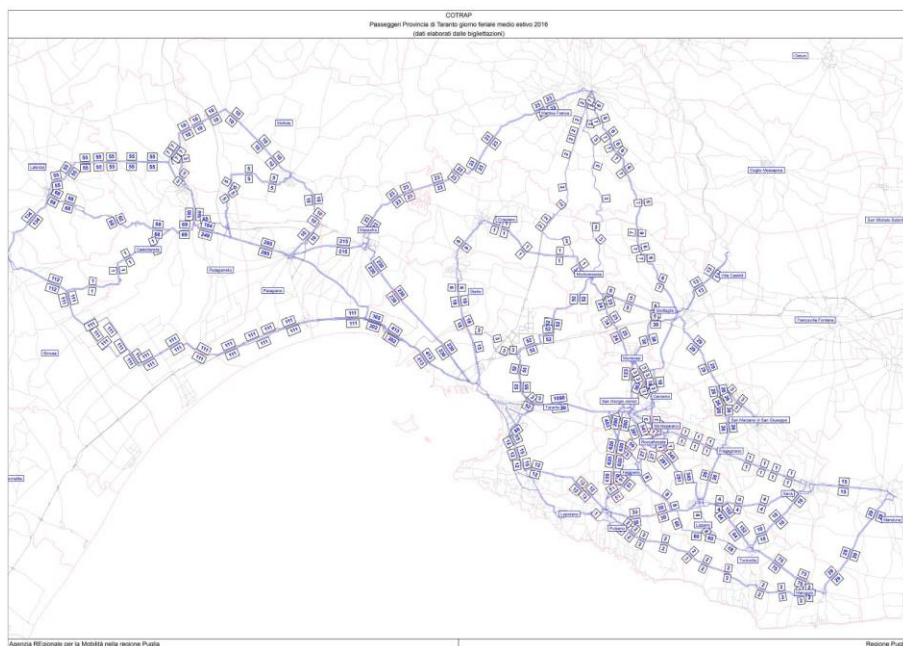


TAV.44 - Tempi accesso \_Trasporto pubblico su gomma\_scala sovraprovinciale

#### 5.44 FREQUENTAZIONE SERVIZI REGIONALI

Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivenienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Per quanto possibile, i dati sono presentati secondo un'aggregazione "per direttrice", separando, per facilitarne la lettura, la direzione di percorrenza (andata / ritorno). Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M.

Trenitalia Spa - frequentazione giornaliera dei servizi automobilistici sostitutivi regionali (dati mediati sui 5 gg feriali di una settimana invernale 2016)



Frequenzazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016

Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_Prov\_TA\_giorno-feriale-luglio\_2016 (Op Cotrap)

Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivenienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. nel 2016

Agente Regionale per la Mobilità nella regione Puglia

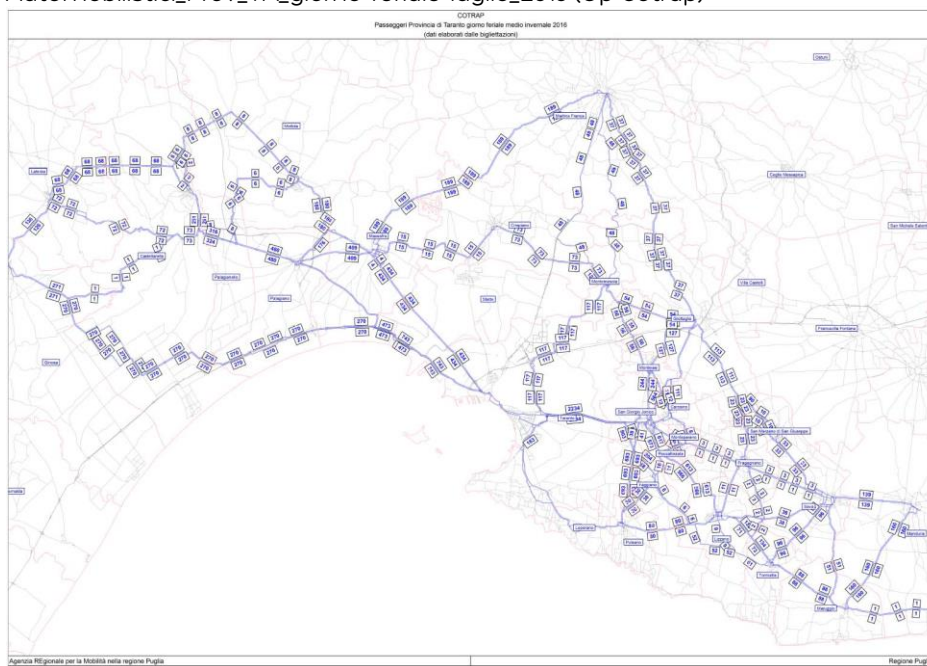
CITTA' DI GINOSA (PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE)

REDATTORE LOREDANA MODUGNO, ARCHITETTO

SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO

TAV 44 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici

#### TAV.45 - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_Prov\_TA\_giorno-feriale-luglio\_2016 (Op Cotrap)



Frequenzazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016

Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_Prov\_TA\_giorno-feriale-marzo\_2016 (Op Cotrap)

Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivenienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. nel 2016

Agente Regionale per la Mobilità nella regione Puglia

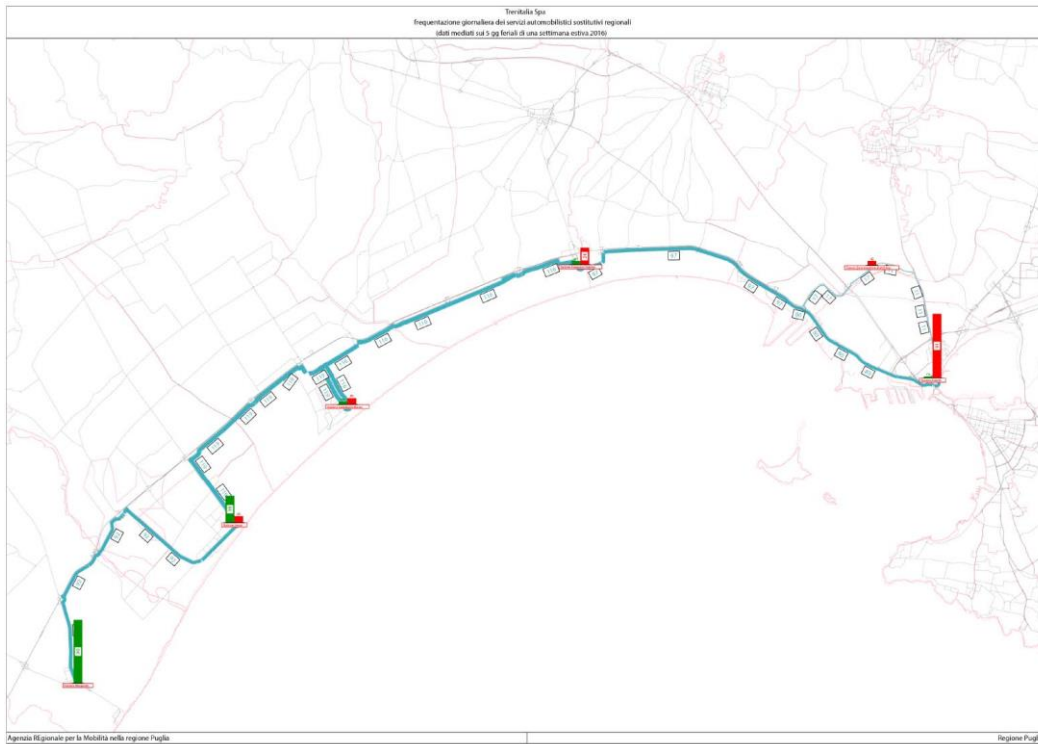
CITTA' DI GINOSA (PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE)

REDATTORE LOREDANA MODUGNO, ARCHITETTO

SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO

TAV 44 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici

#### TAV.46 - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_Prov\_TA\_giorno-feriale-marzo\_2016 (Op Cotrap)



Frequenzazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016

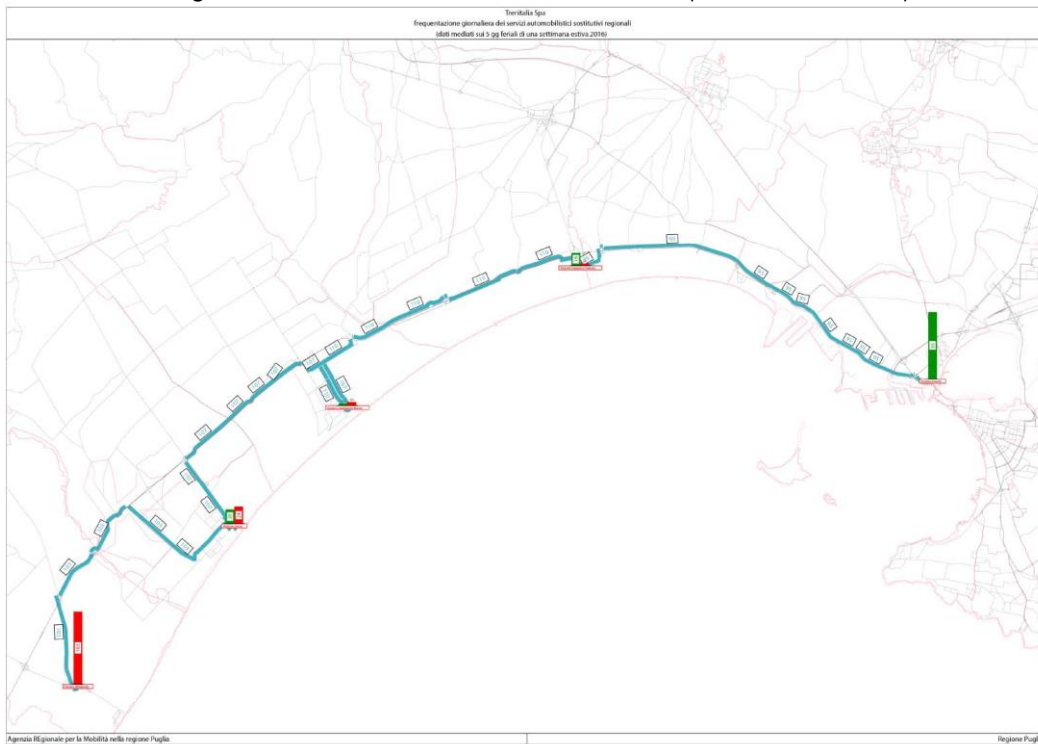
Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_ESTATE\_ linea Taranto-Metaponto \_Andata\_(Op Trenitalia)

Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivienienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Per quanto possibile, i dati sono presentati secondo un'aggregazione "per direttrice", separando, per facilitarne la lettura, la direzione di percorrenza (andata / ritorno). Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. nel 2016



SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO  
TAV.47 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici

**TAV.47** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_ESTATE\_ linea Taranto-Metaponto \_Andata\_ (Op Trenitalia)



Frequenzazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016

Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_ESTATE\_ linea Taranto-Metaponto \_Ritorno\_(Op Trenitalia)

Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivienienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Per quanto possibile, i dati sono presentati secondo un'aggregazione "per direttrice", separando, per facilitarne la lettura, la direzione di percorrenza (andata / ritorno). Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. nel 2016



SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO  
TAV.48 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici

**TAV.48** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_ESTATE\_ linea Taranto-Metaponto \_Ritorno\_ (Op Trenitalia)



Frequenzamento autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016

Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_INVERNO\_linea Taranto-Metaponto \_Andata\_(Op Trenitalia)

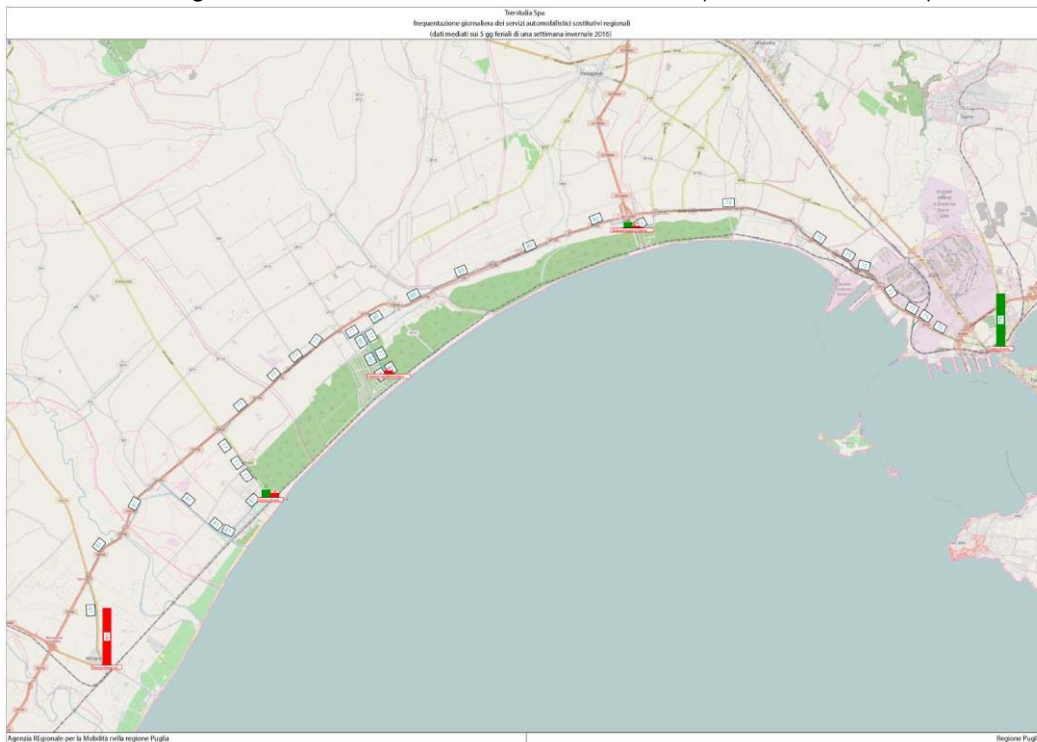
Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivienienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Per quanto possibile, i dati sono presentati secondo un'aggregazione "per direttrice", separando, per facilitarne la lettura, la direzione di percorrenza (andata / ritorno). Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. nel 2016

AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ NELLA REGIONE PUGLIA

REGIONE PUGLIA

SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO  
TAV.4.9 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici

**TAV.4.9** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_INVERNO\_linea Taranto-Metaponto \_ANDATA\_ (Op Trenitalia)



Frequenzamento autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016

Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_INVERNO\_linea Taranto-Metaponto \_Ritorno\_(Op Trenitalia)

Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivienienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Per quanto possibile, i dati sono presentati secondo un'aggregazione "per direttrice", separando, per facilitarne la lettura, la direzione di percorrenza (andata / ritorno). Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M. nel 2016

AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ NELLA REGIONE PUGLIA

REGIONE PUGLIA

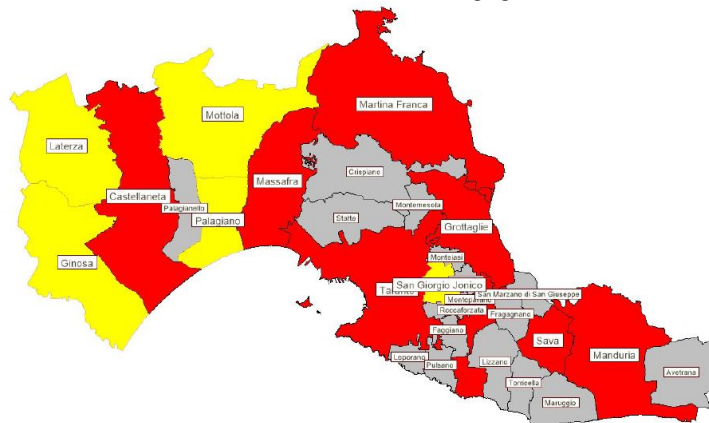
SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO  
TAV.4.10 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici

**TAV.4.10** - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri\_Servizi Automobilistici\_giorno medio \_INVERNO\_linea Taranto-Metaponto \_RITORNO\_ (Op Trenitalia)



### 5.4.5 STRATEGIA DEL P.U.M.S IN TEMA DI TPL

Attualmente i due agglomerati urbano di Ginosola e Marina di Ginosola non sono dotati di servizio urbano. La mappa rappresenta i comuni: con servizio urbano (in rosso); senza servizio urbano ma con oltre 15 mila abitanti (in giallo); senza servizio urbano e con meno di 15 mila abitanti (in grigio).



Servizi urbani relativi all'ATO Provinciale di Taranto\_  
 Fonte Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale

Per valutare una razionalizzazione complessiva della rete del Trasporto Pubblico è necessario predisporre uno studio complessivo dell'area urbana e suburbana che deve comunque tenere in considerazione alcuni aspetti fondamentali per l'appetibilità e funzionalità del servizio: accessibilità alle zone più centrali della città, il collegamento con la stazione ferroviaria e le strutture sanitarie, scolastiche, favorire l'intermodalità, ecc.

Considerando che gli attuali servizi di line extraurbane hanno percorsi che attraversano le aree centrali dei due agglomerati (Ginosola e Marina di Ginosola), creando molto spesso solo dei rallentamenti di traffico inopportuni, sarebbe auspicabile proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus) inoltre, l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano (ad esempio con bus navetta elettrico da 8/10 posti), oltre ad essere giustificata da esempi felici di altre realtà urbane di analoghe dimensioni, resta una delle condizioni principali per implementare politiche efficaci di riduzione dell'uso dell'auto privata.



TAV.4.3 - TPL su gomma esistente\_locale

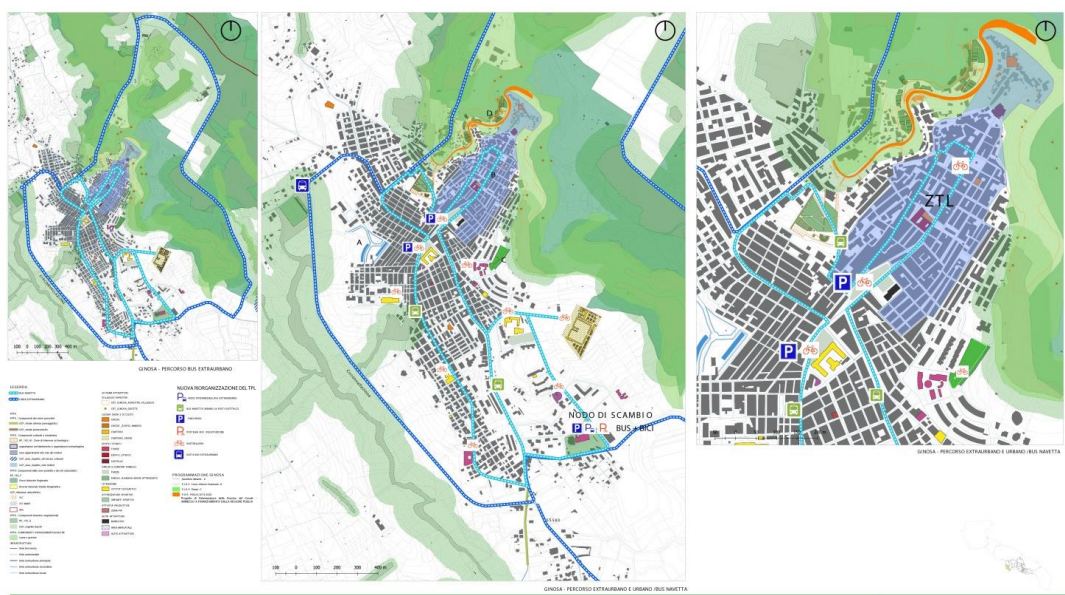
Occorre dunque pensare al potenziamento di questo servizio per avvicinare i diversi "quartieri" di Ginosola al nodo ferroviario di Marina di Ginosola ma anche ai numerosi edifici scolastici e attrattori presenti sul territorio comunale.

*La strategia del P.U.M.S e del PMC in tema di TPL si prefigge i seguenti obiettivi:*

- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico e potenziando la connessione tra Ginosola e Marina di Ginosola;




- introdurre una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico) per connettere le varie zone della città di Ginosola e Marina di Ginosola con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosola Scalo.
- potenziare il ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosola, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno);
- migliorare l'attrattività della rete di trasporto pubblico urbano anche per utenti non abituali al fine di incrementare il numero di utenti trasportati e l'efficienza economica del servizio;
- rinnovare la flotta dei mezzi in servizio urbano;
- garantire un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria.



Strategia per la nuova diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico - GINOSA



Strategia per la nuova diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico - MARINA DI GINOSA

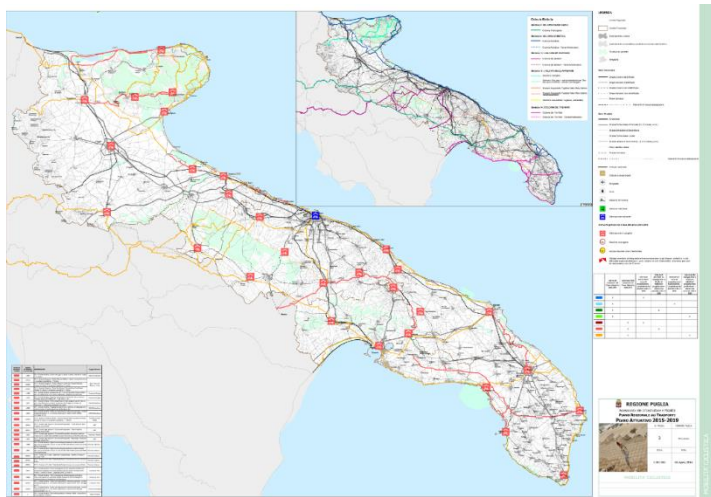
 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>243 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5.5 SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

<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> - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale sovraprovinciale</p> <p><b>TAV.5.4</b> - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale provinciale</p> <p><b>TAV.5.5</b> - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala locale</p> <p><b>TAV.5.6</b> - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO PERIURBANO - ZONA PIP</p> <p><b>TAV.5.7</b>- PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO</p> <p><b>TAV.5.8</b>- PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO</p> <p><b>TAV.5.9</b> - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO TORRE MATTONI E RISERVA NATURALE</p>	
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	

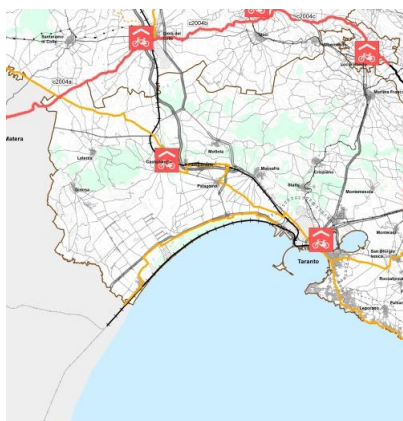
Come descritto nella Parte IV, il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, ha previsto in linea con la L.R. n. 16/2008, la realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti 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 IIB 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 Ciclovia dei tre Mari<sup>20</sup> - Itinerario n. 14 Bicaltia. Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A: 2015-2019.**



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 PA 2021 - 2030**, in merito alla mobilità ciclistica, fa proprio l'assetto della rete definito dal **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** adottato con DGR n. 177 del 17.02.2020.

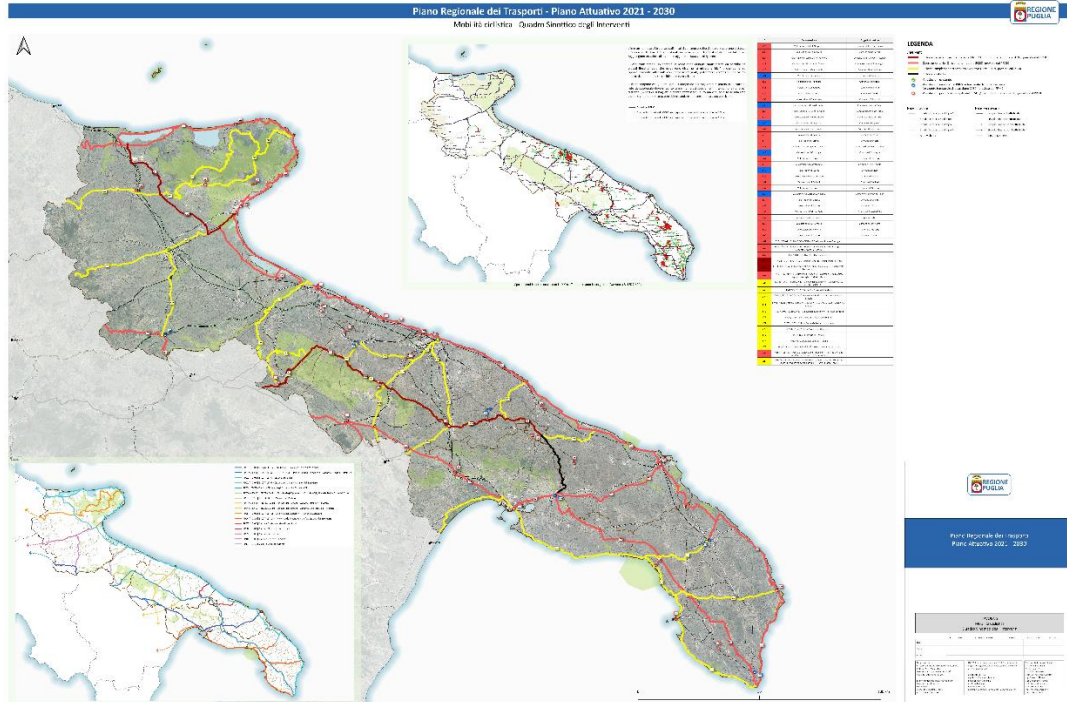
**Il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovia dei tre Mari - Itinerario n. 14 Bicaltia, descritto nel paragrafo 4.7.3 RP 06 - BICALTIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI.**

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

<sup>20</sup> Ciclovia 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 ciclovia dell'Acquedotto, diramazione salentina.



Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A.: 2021-2030.



**LEGENDA**

**Interventi**

- Ciclovia parzialmente finanziata dal PNRR/ FC (Orizzonte temporale 2026) previste dal PRMC
- Opere prioritarie (Orizzonte temporale 2030) previste dal PRMC
- Ciclovie complementari scenario evolutivo Oltre il 2030 previste dal PRMC
- Ciclovia esistente
- Velostazioni esistenti
- Velostazioni recepite dal PRMC e finanziate da fonti pregresse (orizzonte temporale di attuazione 2030) previste dal PRMC
- Velostazioni prioritarie recepite dal PRMC (Orizzonte temporale 2030) previste dal PRMC

**Rete stradale**

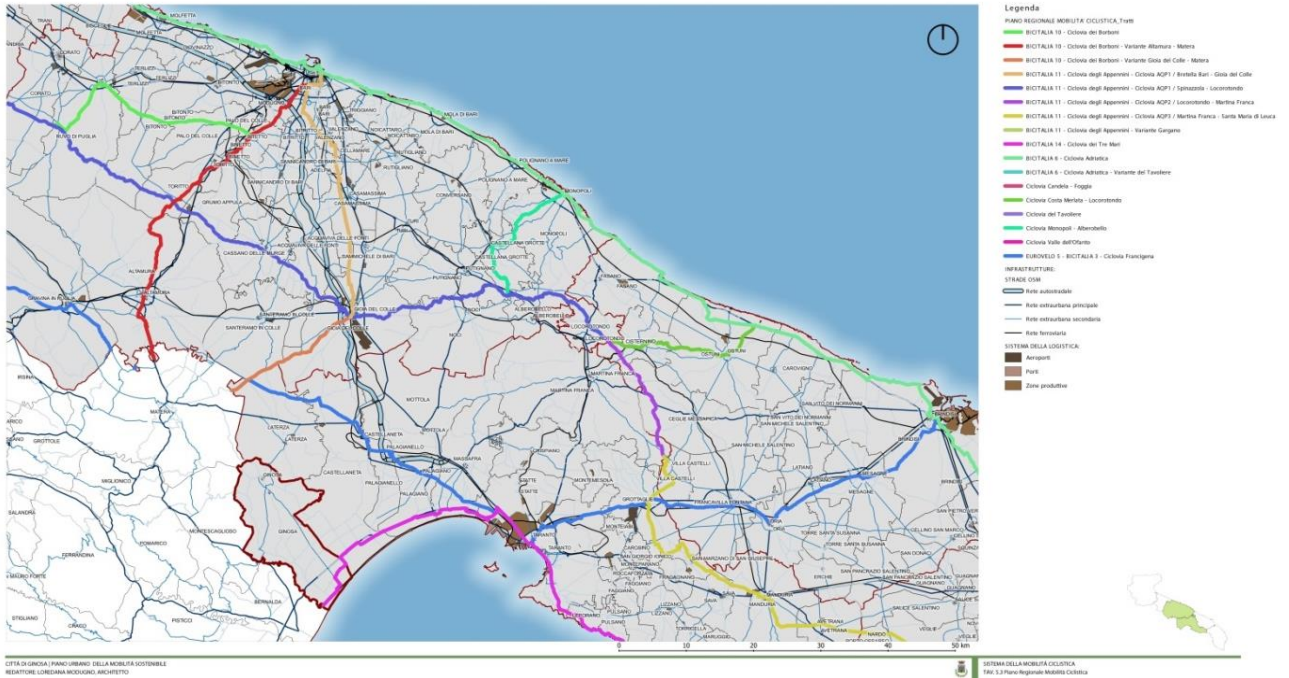
- Strada Extraurbana di tipo A
- Strada Extraurbana di tipo B
- Strada Extraurbana di tipo C
- Strada Extraurbana di tipo F
- Altra viabilità

**Rete Ferroviaria**

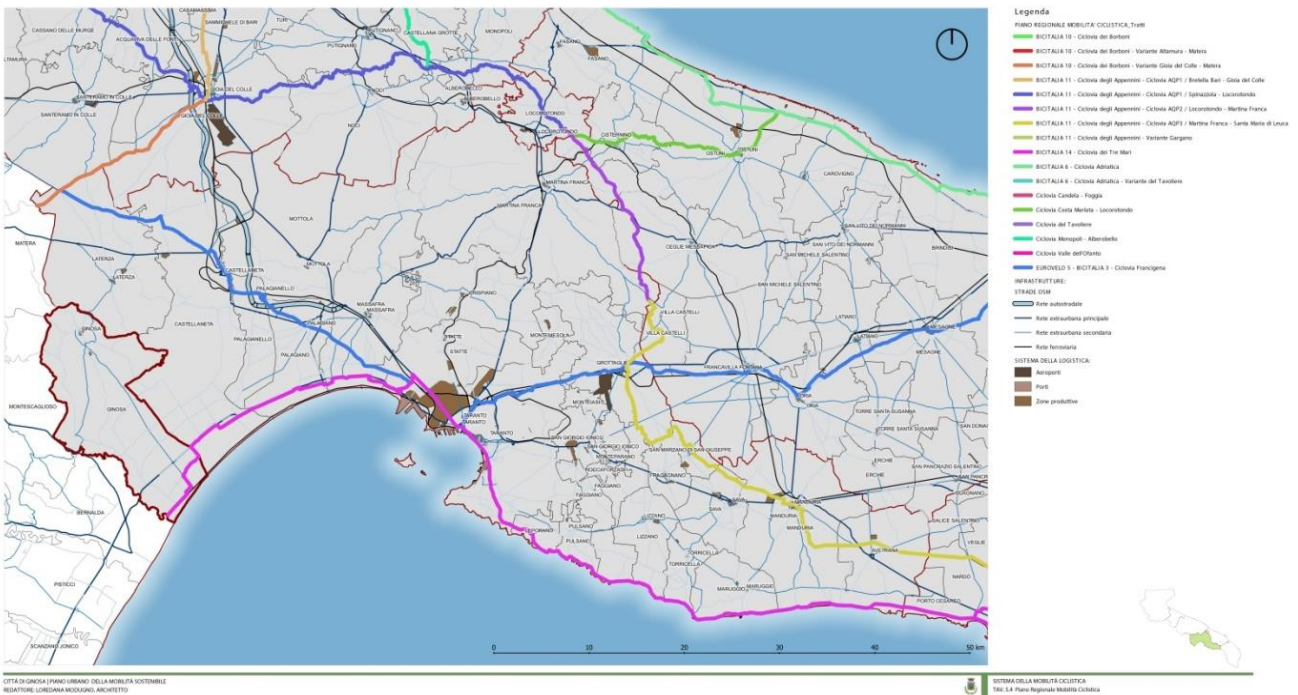
- Doppio Binario Elettrificato
- Singolo Binario Elettrificato
- Doppio Binario non Elettrificato
- Singolo Binario non Elettrificato
- Binario Dismesso



Il percorso di Bicitalia n. 14 nel territorio Ginosino attraversa: la strada per Riva dei Tessali; Viale Trieste (SP ex SS580); Viale Pitagora; Viale Italia; Viale Ionio.



TAV.5.3 - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale sovraprovinciale



TAV.5.4 - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale provinciale



### 5.5.2 LA CONSISTENZA DELLA RETE CICLABILE E CICLOPEDONALE NEL TERRITORIO DI GINOSA

Come primo passaggio per determinare la consistenza della rete ciclabile e ciclopedonale sul territorio di Ginosa si è ritenuto necessario e fondamentale analizzare puntualmente la rete dei percorsi esistenti, nonché la relativa segnaletica orizzontale e verticale. A tal fine è stato effettuato un rilievo dello stato dell'arte per definire un censimento aggiornato e puntuale.

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

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

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

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

### 5.5.3 ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA

Il territorio comunale di Ginosa 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.

**Ginosa 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 Ginosa, 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

Ciclovia	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





 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>250 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**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 Trattorello 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 spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile costituito da guardrail	1,330	1,50	Da riqualificare
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



TAV.5.8- PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO



TAV.5.9 - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO TORRE MATTONI E RISERVA NATURALE

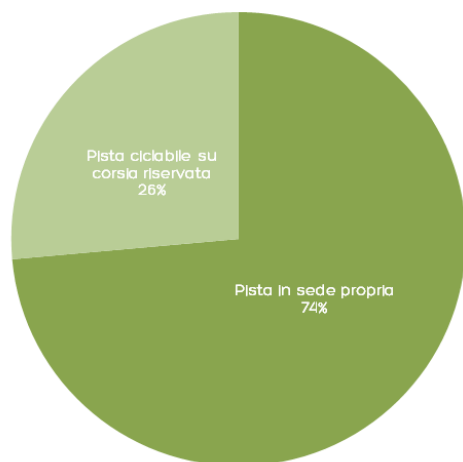
**Percentuale dei percorsi in funzione della tipologia della sede:**

Ginosa/ rif. Tabella 01

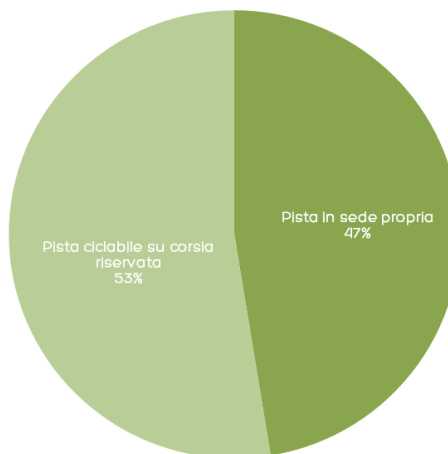
Sede del percorso	Lunghezza (m)	Percentuale
Pista in sede propria	4010	73.56%
Pista ciclabile/ciclopedonale su corsia riservata	1440	26.42%
<b>Totale</b>	<b>5450</b>	<b>100%</b>

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

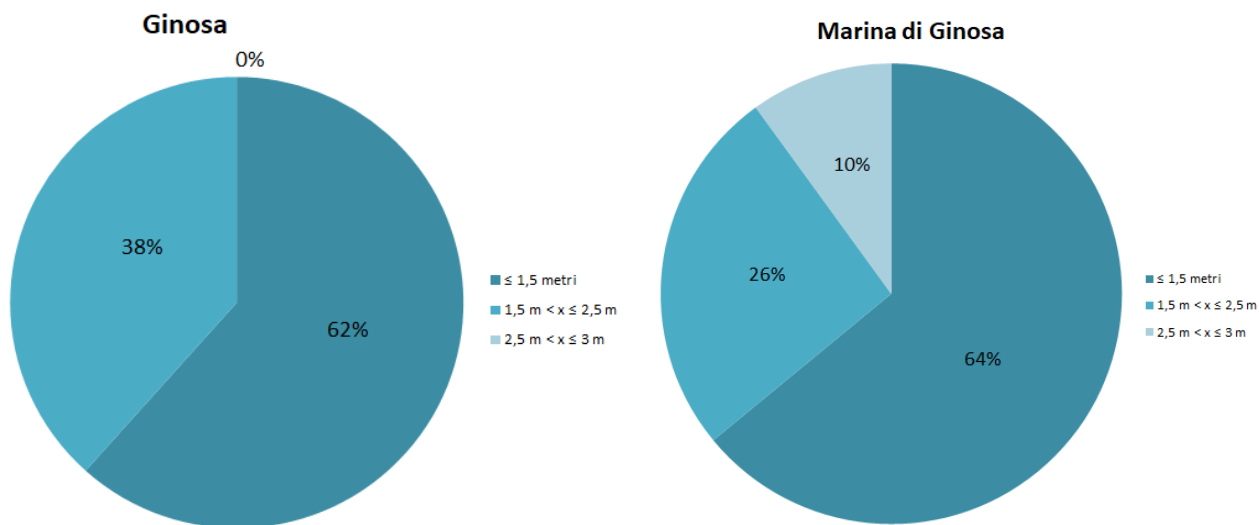
### Percentuale dei percorsi in funzione della larghezza della pista

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.

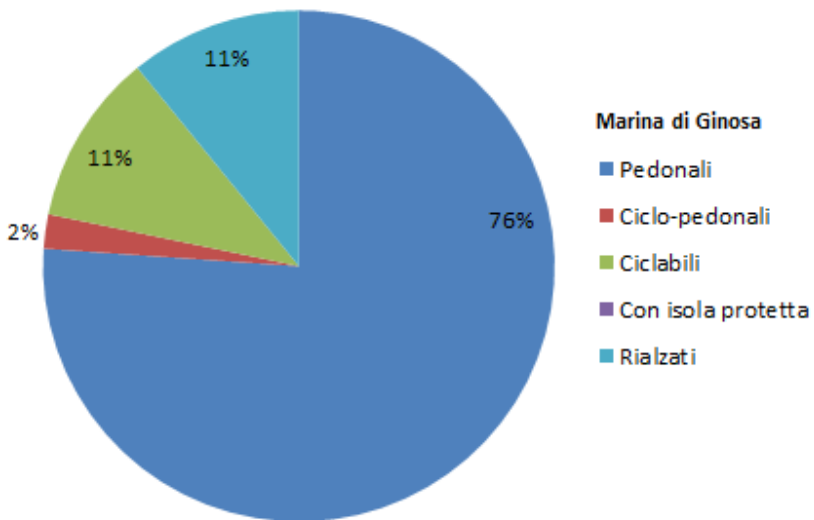
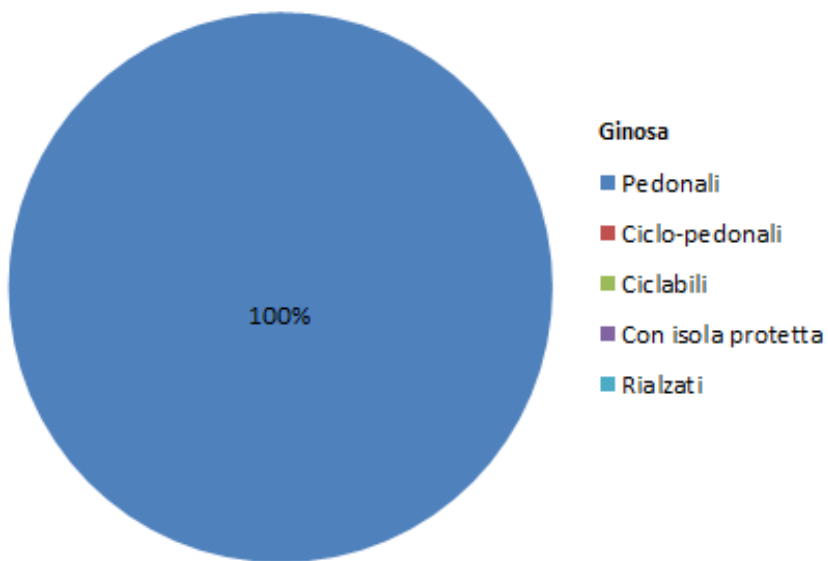
#### 5.5.4 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI

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
	Rialzati	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>



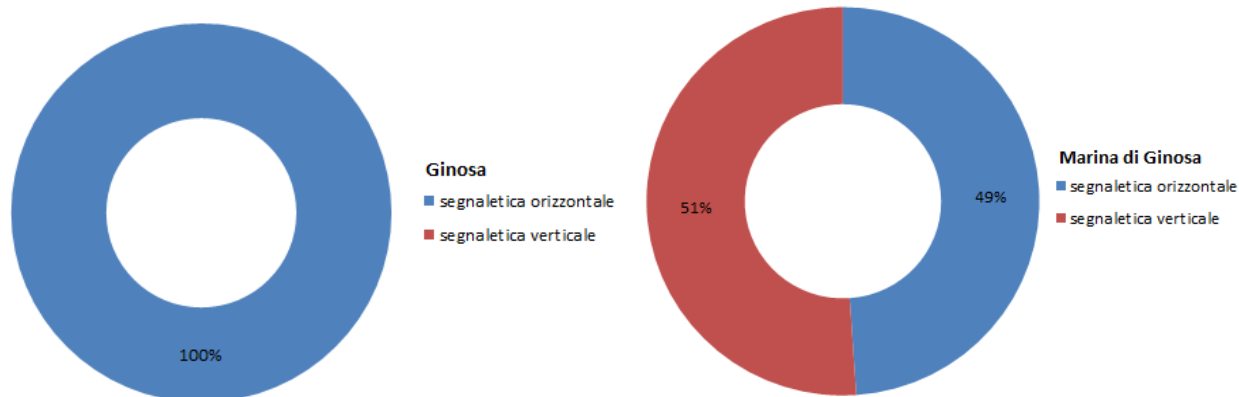
Percentuale attraversamenti esistenti in funzione della tipologia

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.

### 5.5.5 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE

Ginosa		
Ciclovìa	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		
Ciclovìa	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>



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

### 5.5.6 INDICE DI CICLABILITÀ

L'unico indice che consente di confrontare le reti ciclabili delle città italiane tenendo conto delle diverse tipologie di piste ciclabili presenti è l'indice di ciclabilità<sup>21</sup>, fornito da Legambiente nell'ambito della ricerca sulla sostenibilità ambientale Ecosistema Urbano<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Indice di Ciclabilità = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti). Oltre a tale indice, il dato cui si può fare riferimento per valutare la dotazione di infrastrutture ciclabili è quello utilizzato dall'ISTAT, che esprime la densità di piste ciclabili, calcolata come estensione di piste ciclabili rispetto alla superficie comunale considerata (Km di piste /100 Km<sup>2</sup> di superficie comunale), considerando però allo stesso modo tutti i tipi di sistemazioni ciclabili.



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

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

#### INFRASTRUTTURE PER LA CICLABILITÀ (METRI EQUIVALENTI/ABITANTE)

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

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

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

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

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

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

Indice di Ciclabilità Marina di Ginosa = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti) = 0.96 m/ab.

<sup>22</sup> *Ecosistema Urbano* è la denominazione con cui è indicata una ricerca che viene realizzata annualmente da Legambiente e dall'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, con la collaborazione editoriale de Il Sole 24 Ore.

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

### 5.5.7 SOSTA BICICLETTE

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

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

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

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

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

Nel 15° Rapporto sulla mobilità degli italiani (ISOFORT 2018) registrato nel 2017 viene è la crescita prepotente della "mobilità attiva" (non motorizzata) infatti, dalla tabella si può notare come gli spostamenti a piedi siano balzati dal 17,1% del totale nel 2016 al 22,5% nel 2017, così come la quota modale della bicicletta ha superato per la prima volta il 5% (5,1%, quasi due punti in più rispetto al 2016).

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

### 5.5.8 PRESENZE TURISTICHE E CICLOTURISMO

Come descritto nella Parte III (3.3.6 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA ) con Il Piano della Mobilità Ciclistica, la Regione Puglia intende promuovere il cicloturismo e la Bike Economy (Puglia Lifestyle and Bikeness), facendo leva sulla bellezza paesaggistica della Regione e sui borghi che rivestono un'importanza fondamentale nella storia e nella vita di una comunità, e mostrano la Puglia più preziosa con il suo spettacolo unico di cultura, arte e natura.

Proprio dal territorio di Ginosa, per un tratto di circa 10,64 km, passa la cosiddetta Ciclovía dei tre mari, che si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosa, una delle più rinomate località turistiche dello Jonio con i suoi sette chilometri di arenile. In estate la popolazione residente, di circa 5.000 abitanti raggiunge punte massime giornaliere di oltre 70.000 turisti nelle domeniche di agosto.

COMUNE	Arrivi I	Presenze I	Arrivi S	Presenze S	Arrivi T	Presenze T
Avetrana	1904	5.935	1031	2.738	2.935	8.673
Castellaneta	57.402	313.598	5.281	40.594	62.683	354.192
Crispiano	2.245	5.307	648	1.961	2.893	7.268
<b>Ginosa</b>	<b>22.998</b>	<b>146.393</b>	<b>2.721</b>	<b>11.462</b>	<b>25.719</b>	<b>157.855</b>
Grottaglie	1.400	3.186	183	1.118	1.583	4.304

Laterza	857	2.162	130	369	987	2.531
Leporano	3.590	38.030	593	2.599	4.183	40.629
Lizzano	1.288	4.925	844	3.479	2.132	8.404
Manduria	8.790	52.850	1.533	5.998	10.323	58.848
Martina Franca	29.679	65.707	13.689	48.743	43.368	114.450
Maruggio	1.775	8.058	707	2.500	2.482	10.558
Massafra	6.867	18.205	949	2.652	7.816	20.857
Mottola	6.599	12.534	944	2.726	7.543	15.260
Palagianello	697	2.485	153	308	850	2.793
Palagiano	2.792	6.902	236	744	3.028	7.646
Pulsano	13.590	61.869	1.442	5.986	15.032	67.855
San Giorgio Ionico	1.447	2.207	136	380	1.583	2.587
Sava	227	728	22	86	249	814
Statte	13	57			13	57
Taranto	74.043	193.392	13.439	38.225	87.482	231.617
Torricella	6.002	38.126	582	3.172	6.584	41.298

Dati 2018\_ Istat

Il cicloturismo può avere un ruolo cruciale per il territorio Ginosino, in quanto rappresenta un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali. Infatti in un clima come quello presente nel territorio ginosino, i mesi migliori per una vacanza cicloturistica generalmente sono marzo, aprile, maggio e poi, ancora, settembre e ottobre, tutti mesi che rappresentano la bassa stagione per un albergo, soprattutto nelle località balneari come Marina di Ginosola.

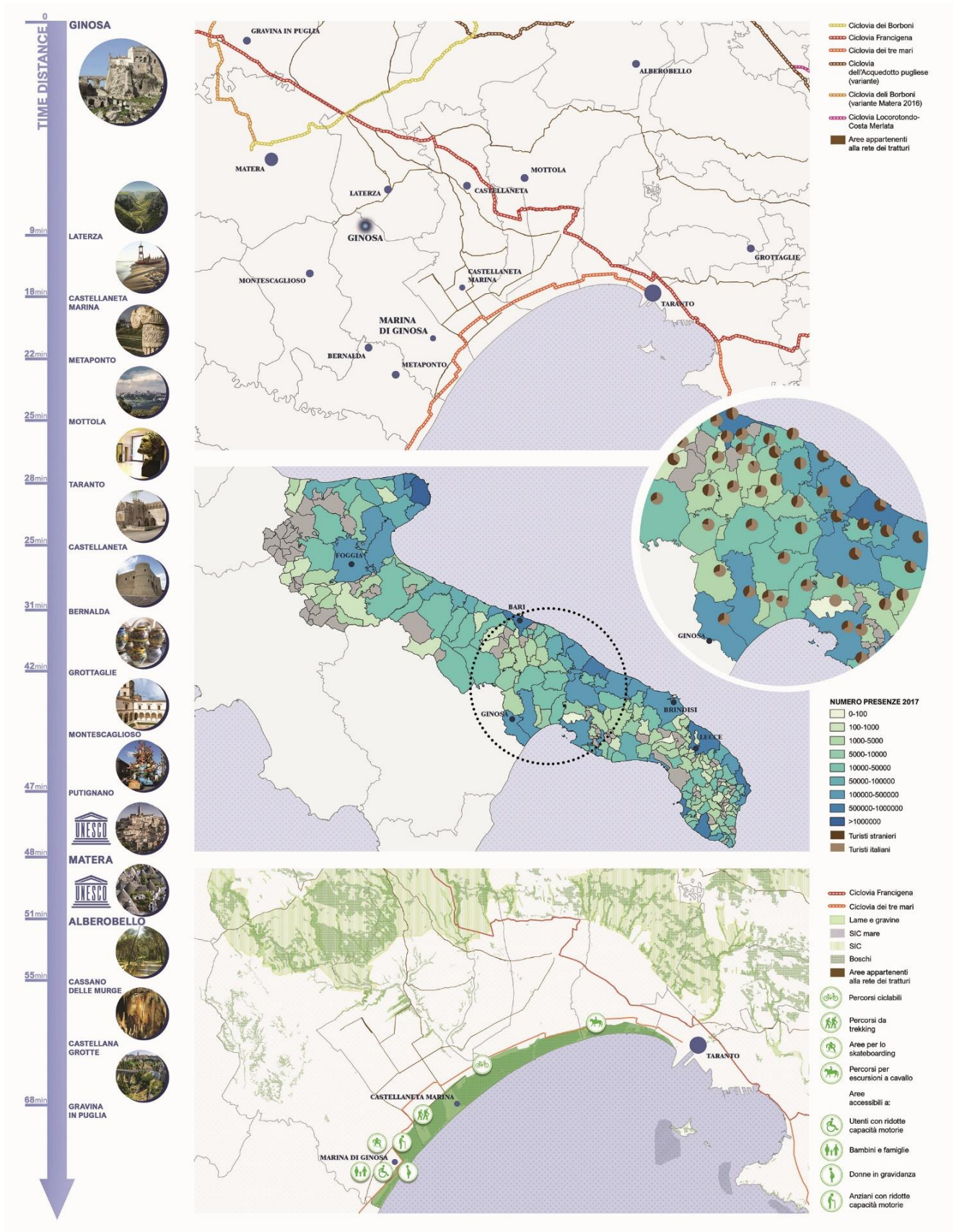
Il cicloturismo coinvolge varie attività produttive di un territorio e ha quindi importanti ricadute sull'economia: dalla ricettività alla ristorazione, ai negozi specifici per cicloturisti, alla produzione stessa di biciclette e di accessori a tutto vantaggio della comunità, ma anche dell'ambiente, grazie agli impatti minimi che questo tipo di attività ha sul territorio essendo una forma di turismo sostenibile.

Dal punto di vista turistico quindi, il territorio di Ginosola che soffre la stagionalità legata al segmento "sole e spiaggia" (Marina di Ginosola) potrebbe riscontrare dei benefici economici importanti derivanti dai flussi di cicloturisti che per lo più si indirizzano nelle aree rurali più interne e in molti mesi dell'anno; inoltre gli stessi abitanti, oltre ai cicloturisti, potrebbero essere fortemente attirati da questo nuovo modo di fruire della natura e delle aree rurali e limitrofe.


Oltre al ritorno economico il cicloturismo offre un riscontro molto positivo anche nell'ambito del sociale (anziani e i bambini potrebbero essere destinatari di progetti legati alla sostenibilità ambientale) e nell'immagine complessiva della destinazione.

*Per lo sviluppo di questa tipologia di turismo, oltre a possedere un patrimonio ricco di storia, cultura, paesaggi e clima favorevole nella maggior parte dell'anno come nel caso di Ginosola, sarà fondamentale:*

- *l'appoggio e il sostegno delle autorità regionali, delle associazioni di cittadini (ecologisti e ciclisti); l'avvio di politiche di incentivazione all'utilizzo della bicicletta e di disincentivazione all'utilizzo dell'auto;*
- *l'avvio di politiche di promozione ed informazione (sviluppo della pagina web con motore di ricerca per i sentieri e tutte le informazioni utili, presenza costante alle fiere del turismo per promuovere il prodotto cicloturistico Ginosino ai mercati del Nord Europa);*
- *la creazione di un marchio riconoscibile, indice di qualità del prodotto cicloturistico e della sicurezza dei percorsi; la creazione di eventi e di iniziative con associazioni locali;*
- *la realizzazione di convenzioni e collaborazioni con le linee di trasporto pubblico per promuovere l'intermodalità e offrire servizi ad hoc per chi viaggia con la propria bicicletta;*
- *l'attuazione di convenzioni con compagnie di taxi per le aree meno servite dal trasporto pubblico; l'inclusione delle fasce più svantaggiate della popolazione;*
- *la promozione di iniziative per l'occupazione dei giovani, alla partecipazione attiva di bambini, anziani e persone con disabilità.*



Presenze turistiche e attrattori territoriali (culturali, ambientali etc.)

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>261 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5.6 RIPARTIZIONE MODALE

### 6 Distribuzione spaziale della mobilità

- TAV.6.1** - Distribuzione spaziale della mobilità\_entrare\_Lavoro e Studio  
**TAV.6.2** - Distribuzione spaziale della mobilità\_uscite\_Lavoro e Studio  
**TAV.6.3** - Motivo (lavoro) dello spostamento  
**TAV.6.4** - Motivo (studio) dello spostamento  
**TAV.6.5** - ISOCRONE Principali attrattori  
**TAV.6.6** - ISOCRONE Accessibilità della Bicicletta  
**TAV.6.7** - Presenze turistiche 2017  
**TAV.6.8** - Presenze turistiche 2017- turisti italiani e stranieri  
**TAV.6.9** - Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Ginosa inverno\_ ore 9 e ore 13  
**TAV.6.10** - Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Ginosa\_ inverno\_ ore 18 e ore 20  
**TAV.6.11** - Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Ginosa\_ estate\_ ore 9 e ore 13  
**TAV.6.12** - Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Ginosa\_ estate\_ ore 12 e ore 20  
**TAV.6.13**- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Marina di Ginosola\_ inverno\_ ore 9 e ore 13  
**TAV.6.14**- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Marina di Ginosola\_ inverno\_ ore 18 e ore 20  
**TAV.6.15**- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Marina di Ginosola\_ estate\_ ore 9 e ore 13  
**TAV.6.16**- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo \_Marina di Ginosola\_ estate\_ ore 18 e ore 20  
**TAV.6.17** -Indagini origine destinazione

#### Fonti

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

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 dei questionario on -line.

### 5.6.1 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.

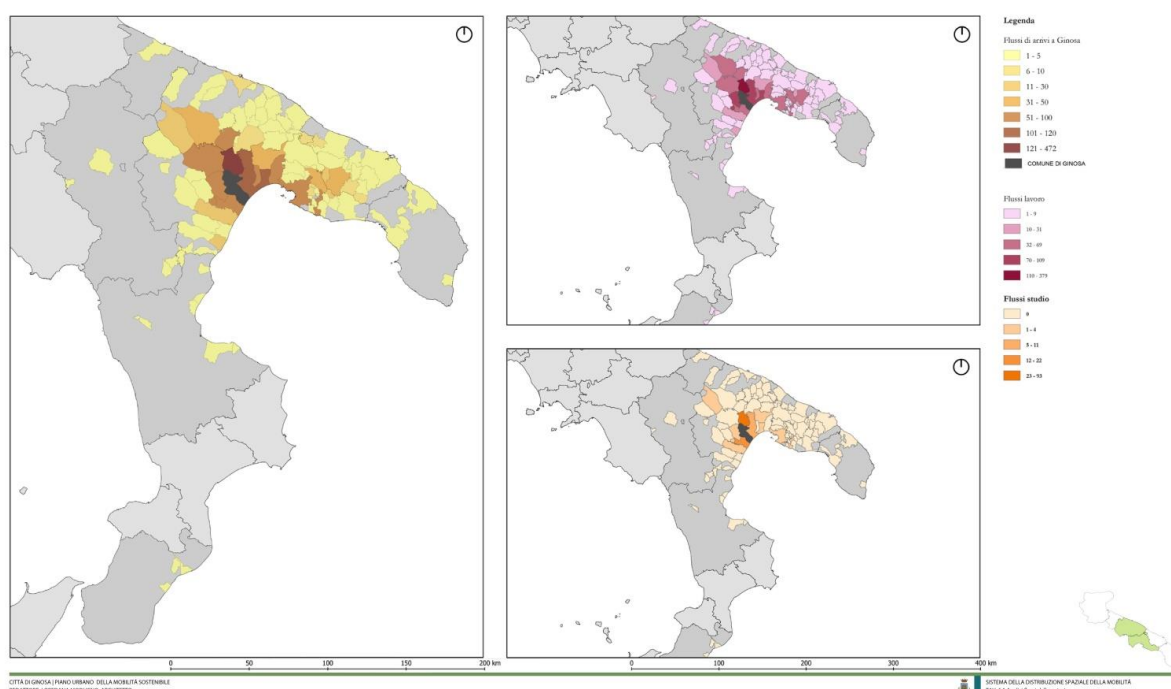
La matrici contengono i dati sul numero di persone che si spostano, sia all'interno del comune che tra comuni diversi, classificate per il motivo dello spostamento, il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

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.

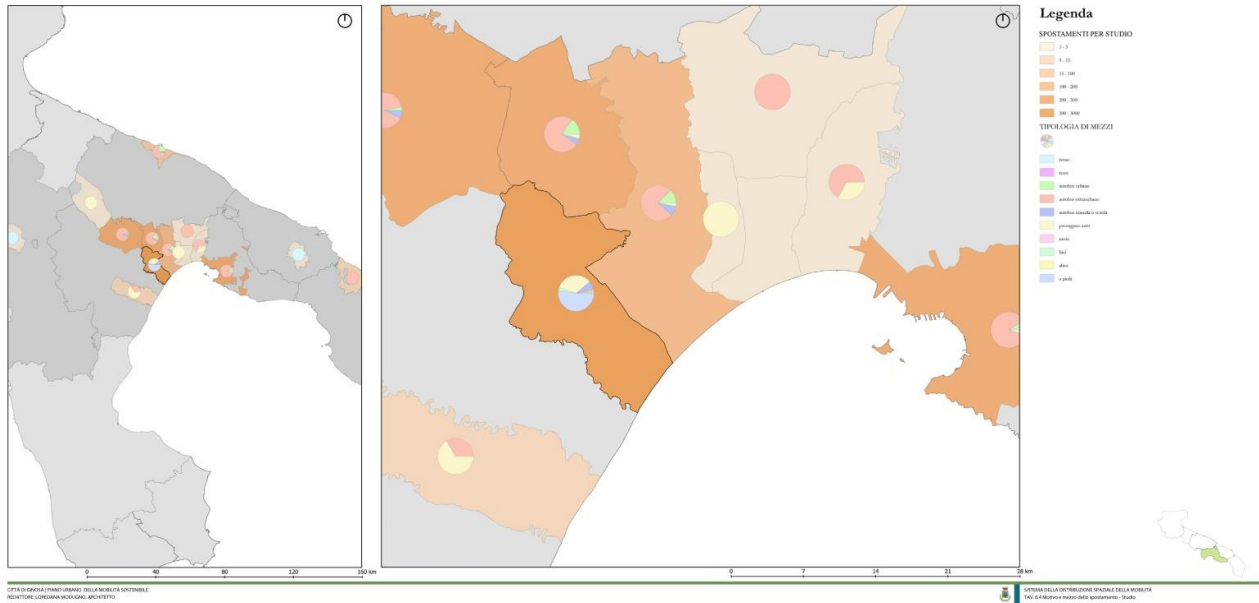
Per quanto attiene gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio, con particolare riferimento ai dati della Regione Puglia, della Provincia di Taranto, del territorio di Ginosola, si rileva che questi avvengono prevalentemente con auto privata (come conducente).

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.



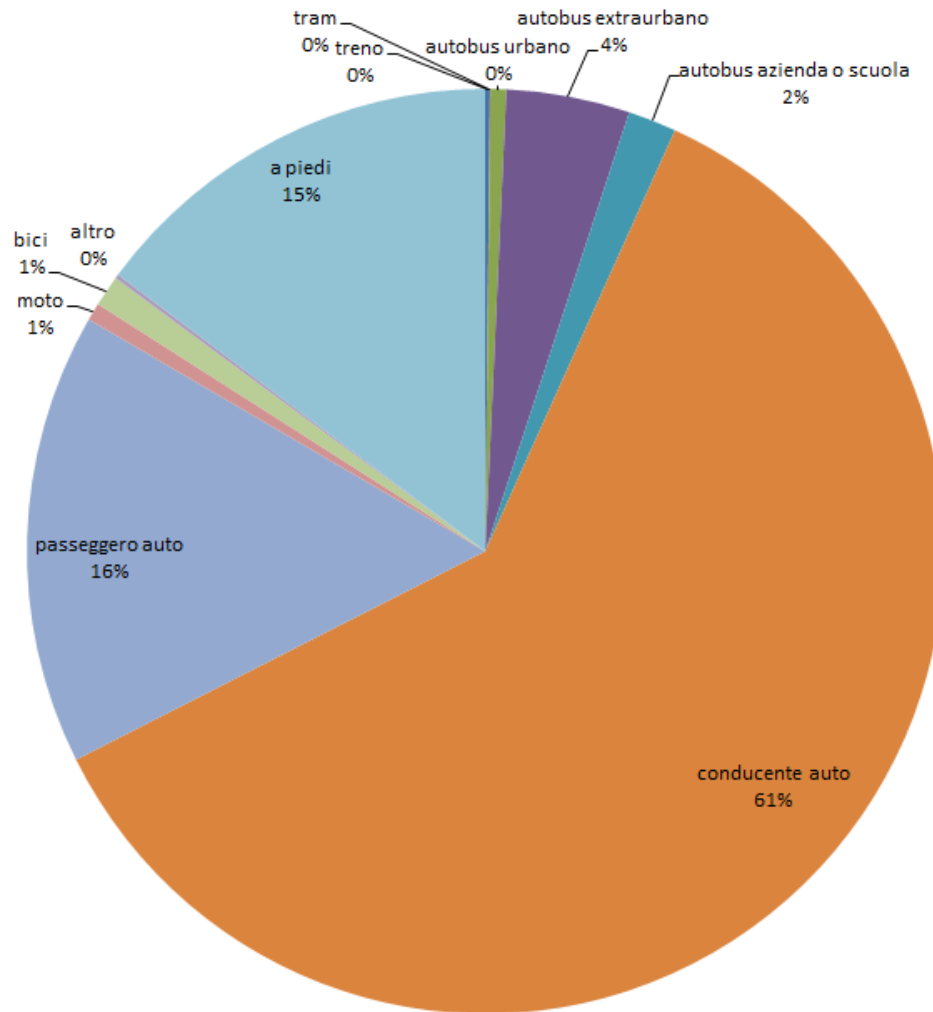
TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità\_entrare\_Lavoro e Studio





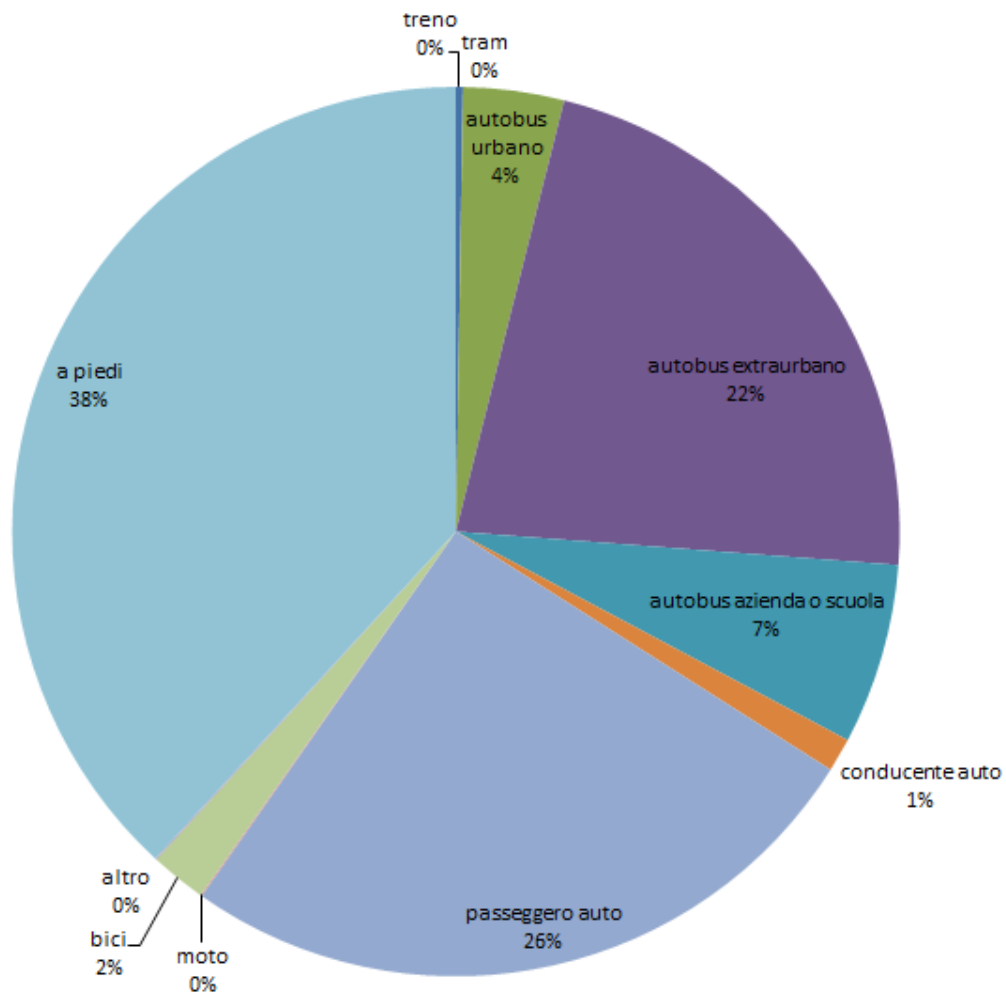
TAV.6.4 - Motivo (studio) dello spostamento





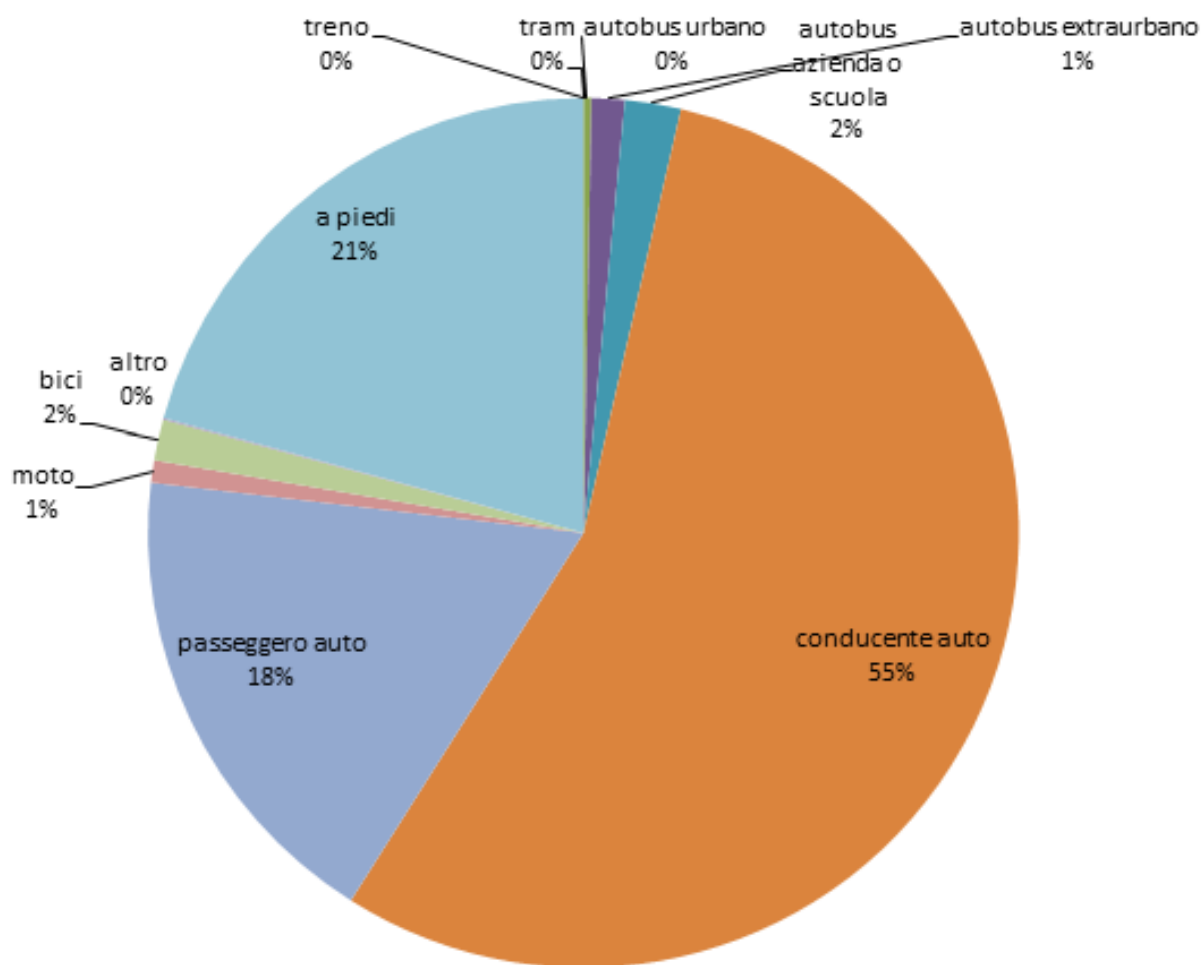
PENDOLARISMO in entrata\_ MOTIVO (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO\_\_istat 2011

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



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

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

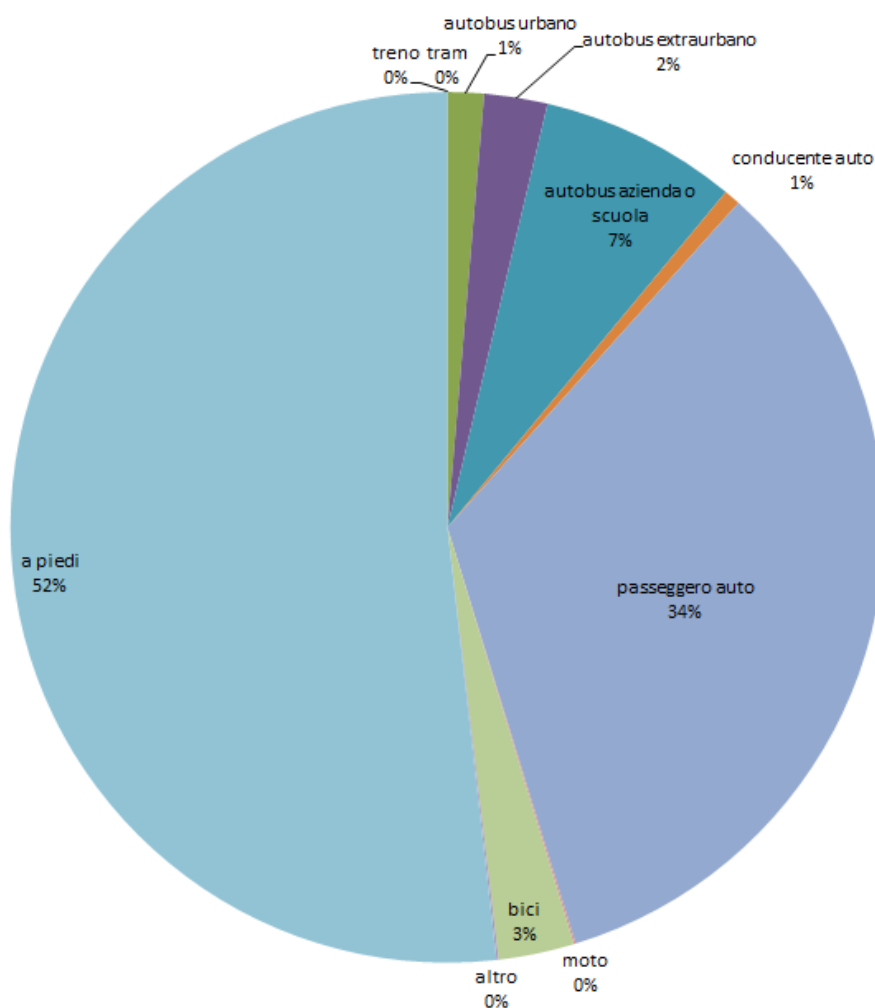


PENDOLARISMO **Interno** \_ MOTIVO (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO\_istat 2011

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

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


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



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

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

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

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>269 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

La seconda azione conoscitiva si è focalizzata sul complesso tema della rilevazione degli spostamenti dei cittadini su auto private: fenomeno, questo, di difficile rilevazione, a differenza degli spostamenti effettuati su mezzi pubblici, quantitativamente rilevabili attraverso i dati dei gestori relativi a biglietti e abbonamenti. L'indagine ha risolto queste difficoltà attraverso l'uso di tecnologie innovative che utilizzano i dati forniti da Infoblu SpA (Gruppo Atlantia) in grado di rilevare in tempo reale la posizione di oltre 3 milioni di veicoli sull'intero territorio nazionale grazie alle informazioni GPS di posizione trasmessi dalle black box di auto private e di flotte commerciali. Nell'insieme, la flotta monitorata complessiva è superiore al 9% del parco veicoli circolante, in conformità allo standard previsto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: rappresentazione del traffico veicolare con aggiornamenti ogni 3 minuti e con dettaglio di posizione in celle di 500 metri. Attraverso questa metodologia l'indagine ha analizzato circa mezzo miliardo di posizioni, utilizzandone poco più di 300 milioni per rilevare 8 milioni di viaggi validi, distribuiti sui 31 giorni di durata delle rilevazioni.

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

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

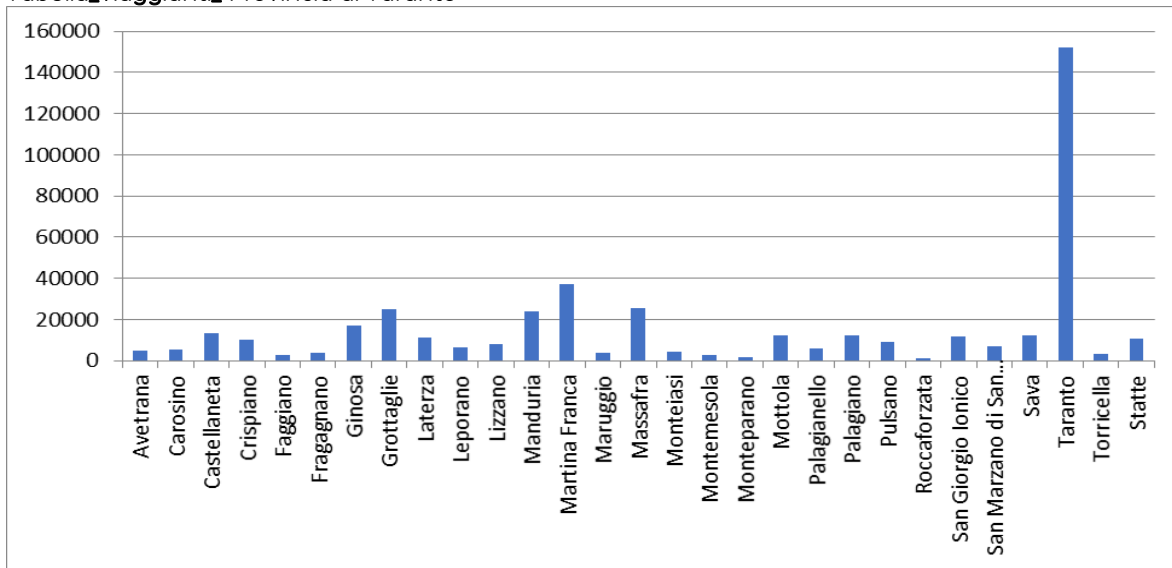
Si riportano di seguito dati estrapolati dal "Db Access Spostamenti Puglia-dic18\_100perc" relativi alle indagini su fabbisogni, abitudini, tragitti, frequenze, mezzi utilizzati negli spostamenti dai residenti della Provincia di Taranto e nel territorio di Ginosola.

Il Db Access Spostamenti Puglia-dic18\_100perc contiene i dati relativi a tutte le interviste realizzate nell'ambito dell'indagine, dal 26/10/2018 al 12/2/2019, per un totale di 35.208 interviste valide. Nel db sono riportati un totale di 83.136 spostamenti singoli, dei quali 58.144 relativi a giorni feriali, 15.876 del sabato e 9.116 effettuati in giorni festivi.

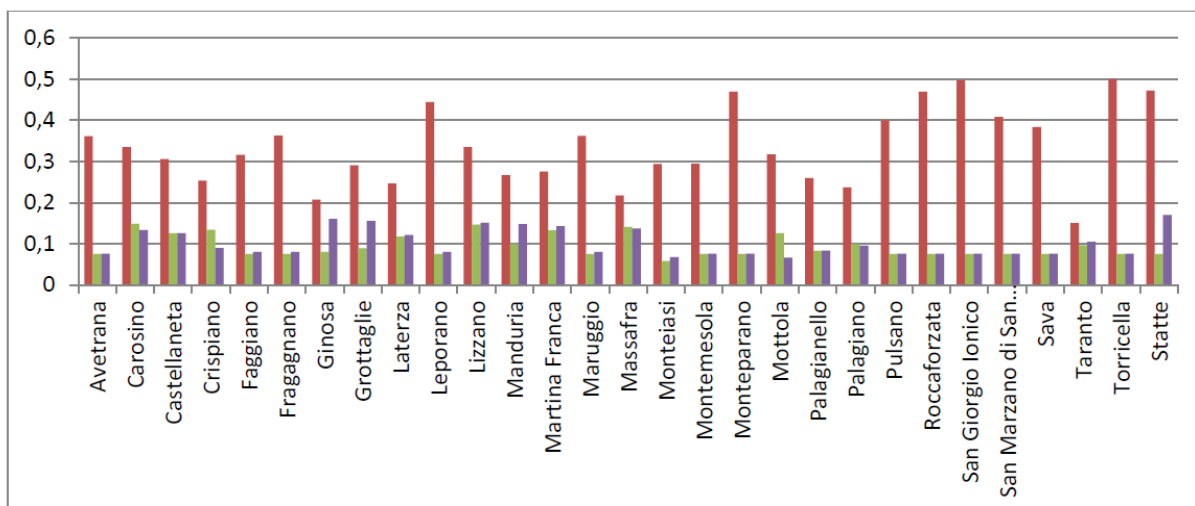
Il target dell'indagine è costituito dalla popolazione residente in Puglia dai 15 ai 75 anni che effettua spostamenti al di fuori del proprio comune di residenza. L'indagine ha preso in esame anche gli spostamenti di residenti di altre regioni verso la Puglia, cosicché l'area territoriale di indagine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



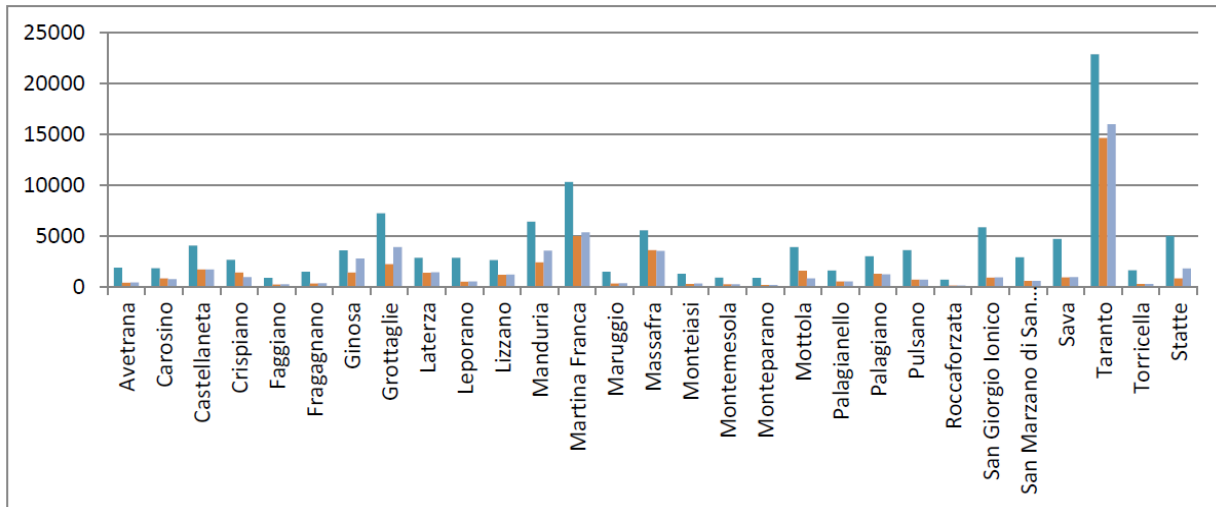
Tabella\_viaggianti\_ Provincia di Taranto



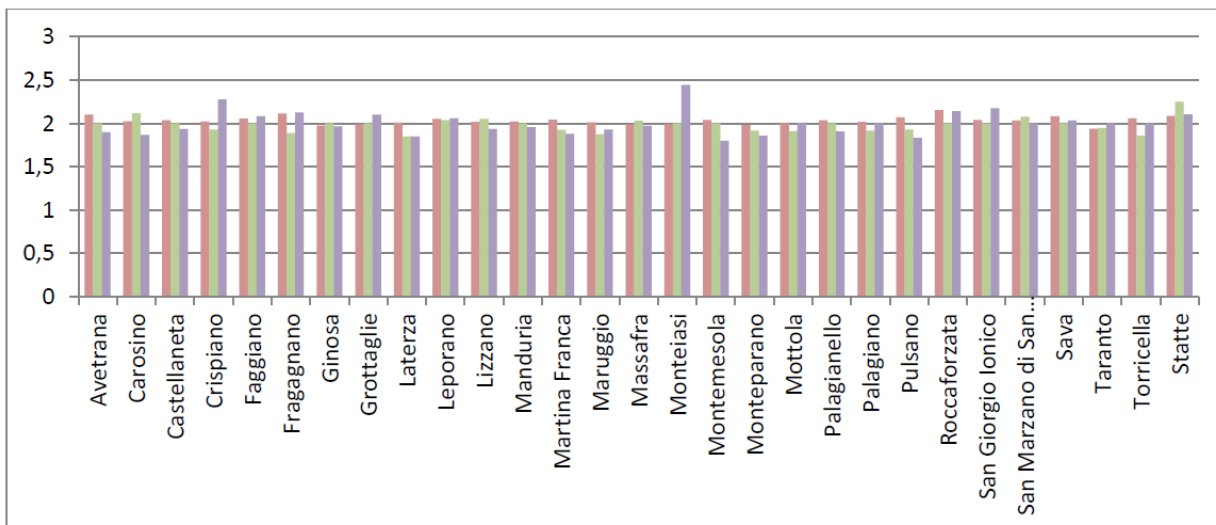
Pop\_15-75: Popolazione dai 15 ai 75 anni residente nella zona in oggetto al 1° gennaio 2018 (ultimo dato ufficiale Istat dettagliato per età)



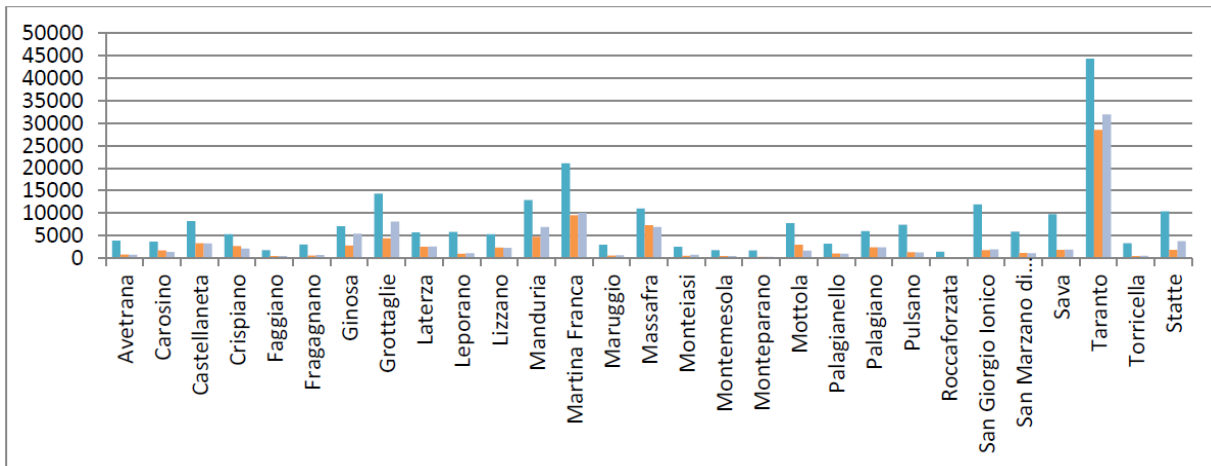
- Tasso-f: tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei giorni feriali, dei residenti della zona in oggetto
- Tasso-s: il tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei sabati, dei residenti della zona in oggetto
- Tasso-d: il tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei giorni festivi, dei residenti della zona in oggetto



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



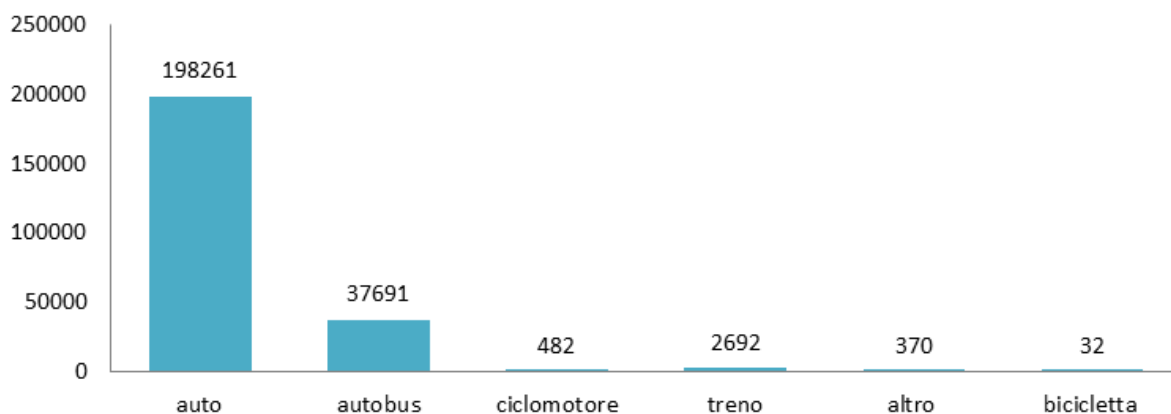
- NumMedioSpost-f: la stima del numero medio di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno feriale medio, compresi i ritorni a casa
- NumMedioSpost-s: la stima del numero medio di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel sabato medio, compresi i ritorni a casa
- NumMedioSpost-d: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



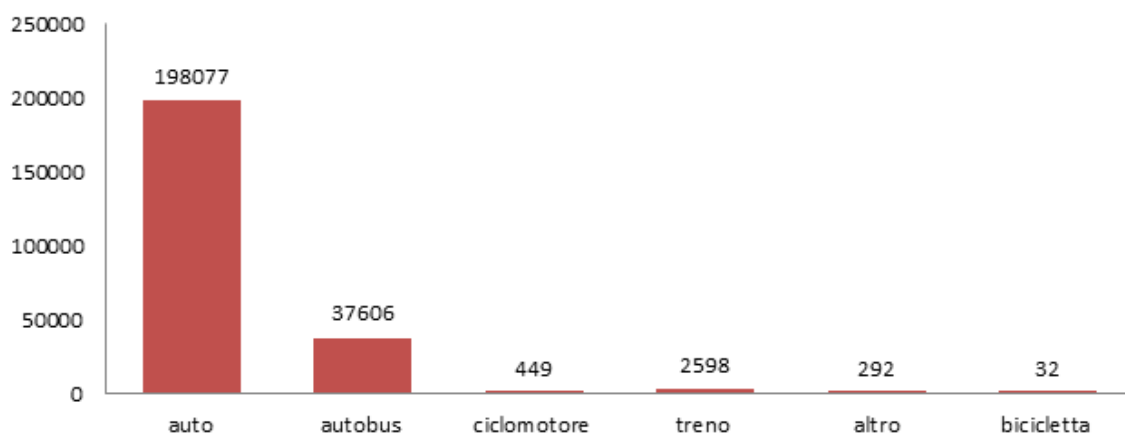
- Spostamenti-GG-f: la stima del numero totale di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno feriale medio, compresi i ritorni a casa
- Spostamenti-GG-s: la stima del numero totale di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel sabato medio, compresi i ritorni a casa
- Spostamenti-GG-d: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



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

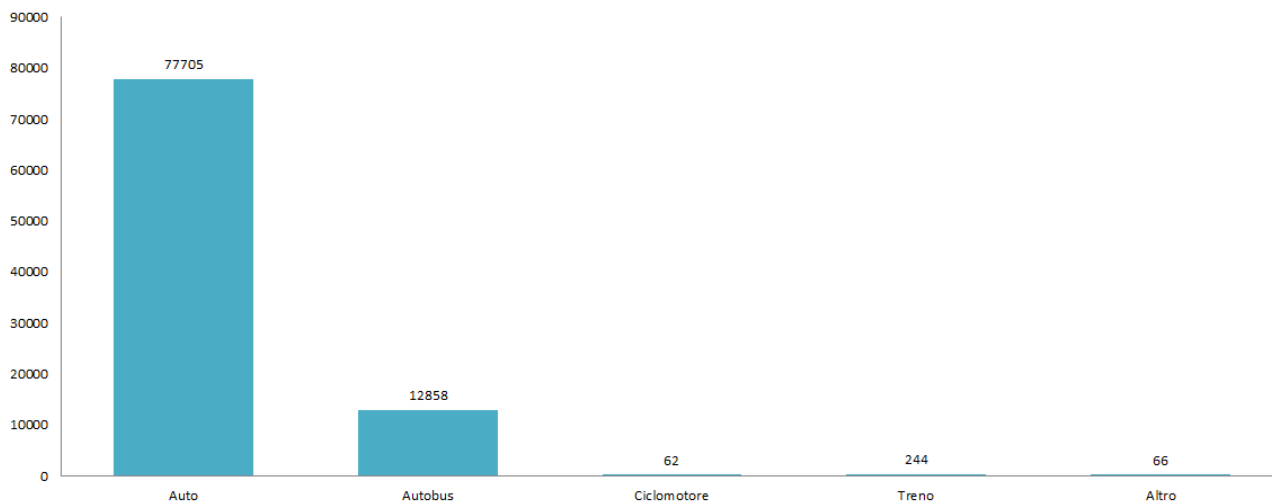


Flussi in **uscita** dalla Provincia di Taranto (origine)\_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

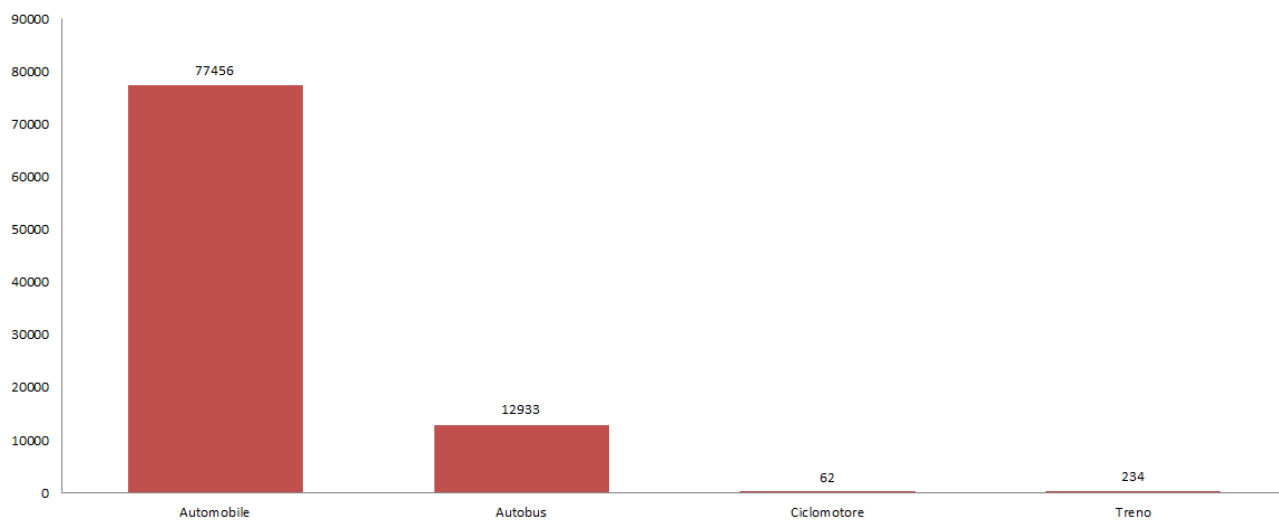


Flussi in **entrata** verso la Provincia di Taranto (destinazione)\_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

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



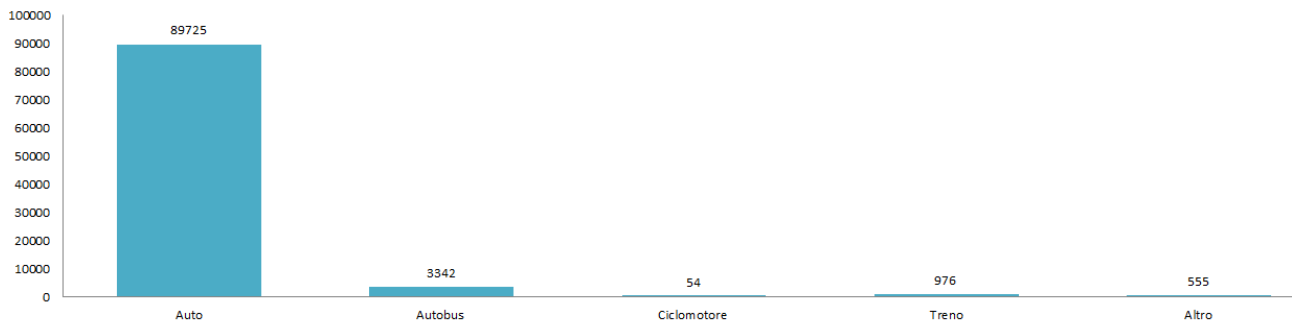
Flussi in **uscita** dalla Provincia di Taranto\_ **Matrice del SABATO GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto



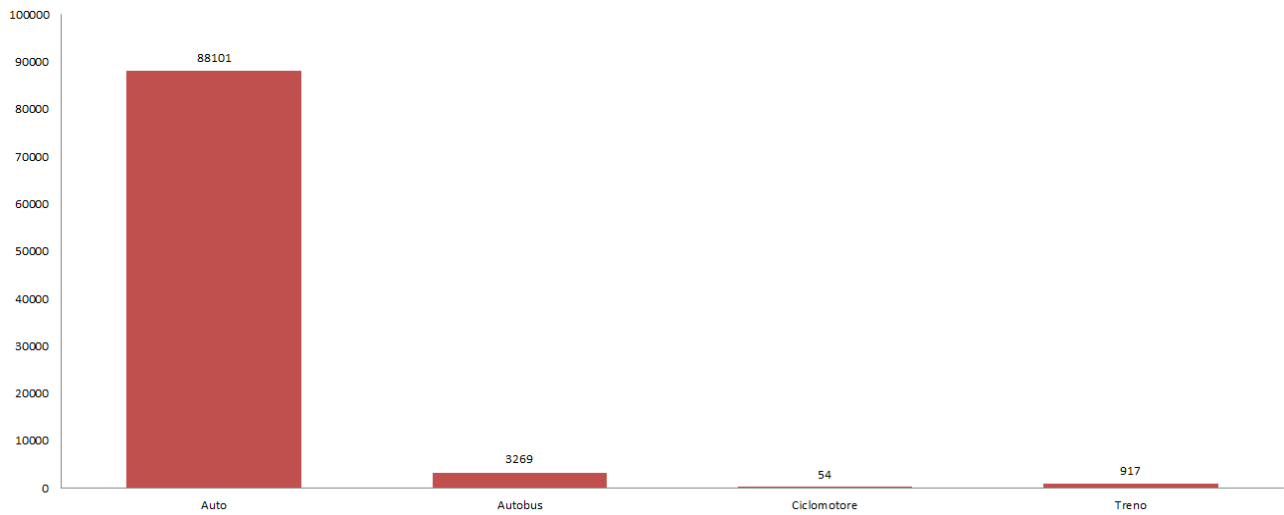
Flussi in **entrata** verso la Provincia di Taranto\_ **Matrice del SABATO GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto



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



**Flussi in uscita dalla Provincia di Taranto\_ Matrice della domenica GIORNALIERA, per mezzo di trasporto**

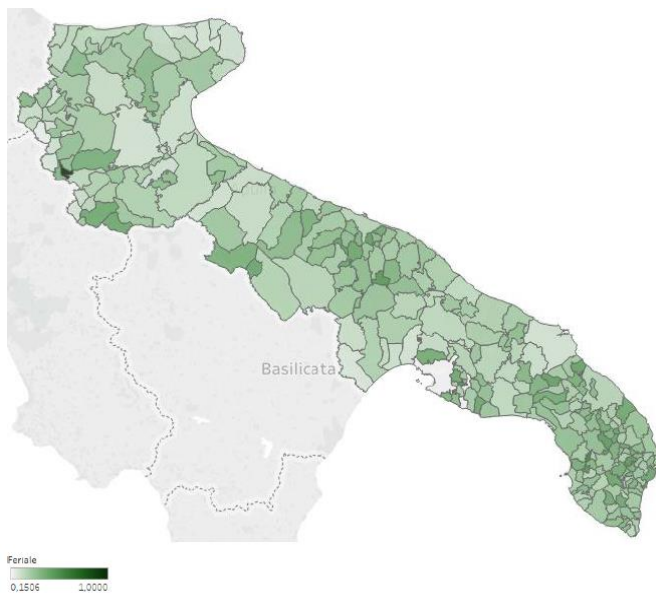


**Flussi in entrata dalla Provincia di Taranto\_ Matrice della domenica GIORNALIERA, per mezzo di trasporto**

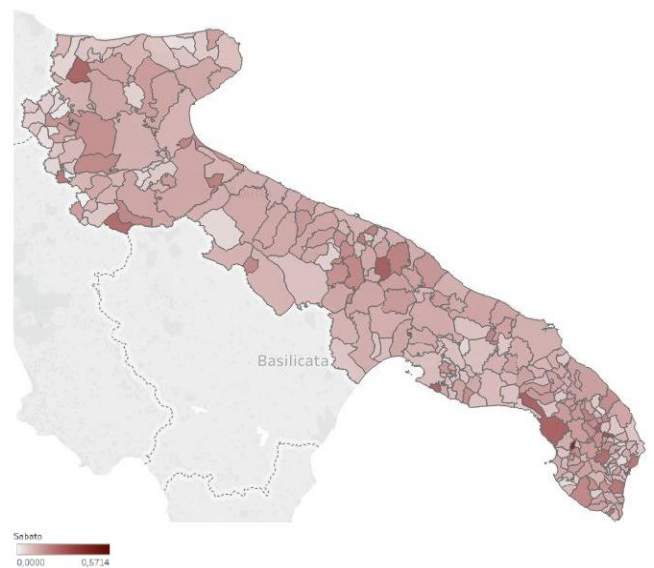


Codice Istat	comune	Feriale	Sabato	Festivo
73001	Avetrana (TA)	36%	8%	11%
73002	Carosino (TA)	34%	15%	13%
73003	Castellaneta (TA)	31%	13%	13%
73004	Crispiano (TA)	25%	13%	9%
73005	Faggiano (TA)	32%	10%	14%
73006	Fragagnano (TA)	36%	8%	9%
73007	Ginosola (TA)	21%	8%	16%
73008	Grottaglie (TA)	29%	9%	16%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

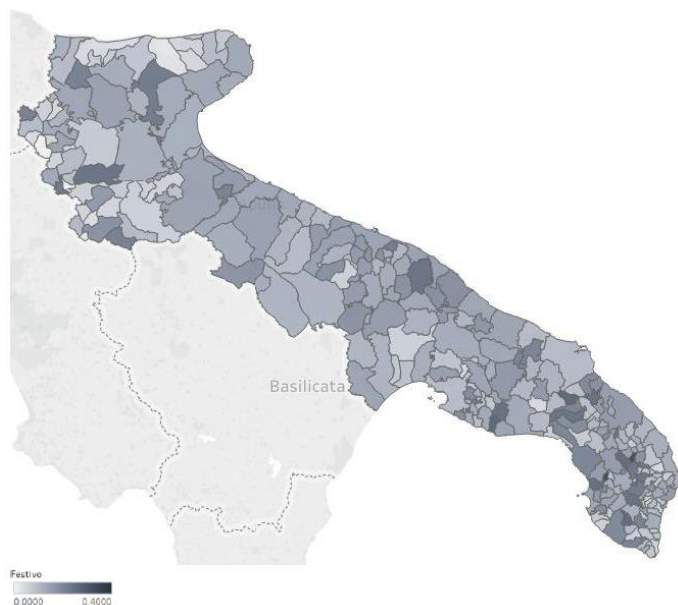
TASSI DI PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI EXTRACOMUNALI



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



Mappa dei Tassi di propensione allo spostamento extracomunale per i sabati



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

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

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

Nei grafici che seguono sono riportati:

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

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

- gli spostamenti che avvengono ogni giorno (Matrice Feriale) costituiscono la fetta più grande degli spostamenti;
- In merito al pendolarismo in entrata e in uscita, le destinazioni più significative sono Laterza, Taranto, Castellaneta Palagianello;
- si registrano flussi di pendolarismo in entrata e in uscita anche verso il SSL<sup>23</sup> di Matera e di Pisticci<sup>24</sup> essendo Ginosola un comune "cerniera" tra Puglia e Basilicata;

<sup>23</sup> I **Sistemi Locali del Lavoro** sono delimitati ufficialmente dall'Istat a partire dai dati di ogni Censimento della Popolazione e costituiscono una partizione completa dei comuni italiani in zone cosiddette "auto contenute", ovvero zone entro le quali gli spostamenti sistematici per studio o lavoro sono in larga parte esauriti all'interno della zona stessa, con scambi residuali verso/da l'esterno.

<sup>24</sup> **SLL di Matera**: comprende i comuni di MATERA, IRSINA, GROTTOLE, MONTESCAGLIOSO; **SLL di Pisticci**: comprende i comuni di PISTICCI e BERNALD; **Esterna Nord-Est**: comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante nord (provincia di Foggia), quindi il resto del Molise, l'Abruzzo, le Marche, l'Emilia-Romagna, il Veneto, il Friuli, il Trentino A.A., la Lombardia, il

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>278 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

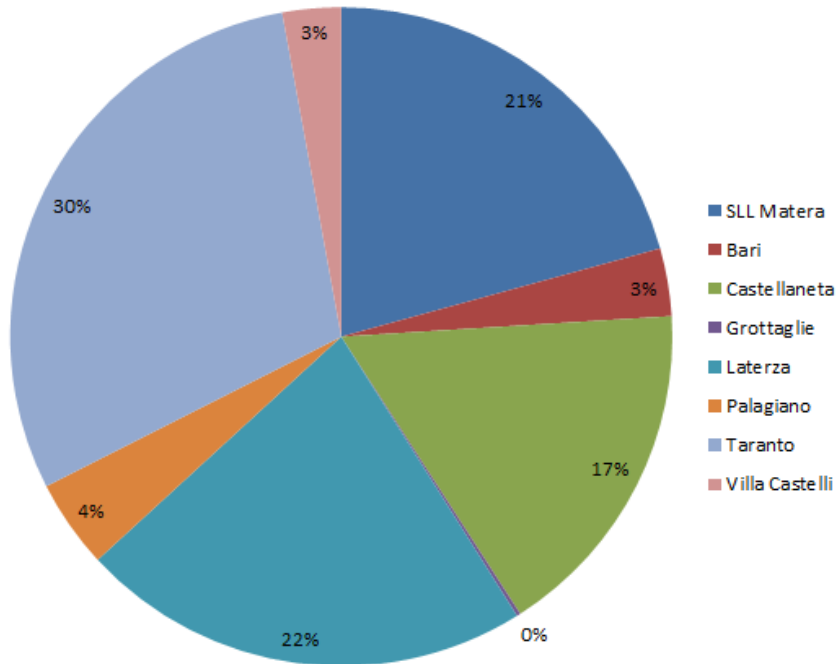
- l'autovettura è largamente il mezzo più utilizzato (83%), con l'intervistato soprattutto in veste di conducente, sia negli spostamenti in entrata che in uscita dal comune di Ginosa. Si colloca al secondo posto nei giorni feriali il trasporto pubblico su gomma, con una rilevanza dell'17%, seguito dal treno al terzo con l'1%. Nelle giornate di sabato l'incidenza di gomma pubblica diminuisce, a favore dell'autovettura. Tale tendenza diviene più forte nei giorni festivi dove la prevalenza dell'autovettura privata assume i tratti del dominio assoluto.
- percentuali significative nell'uso del trasporto del trasporto pubblico locale denotano una predisposizione da parte dei Ginosini a lasciare l'auto per spostarsi con altri mezzi. Tuttavia resta prevalente questa scelta per motivi di studio, e quindi da una popolazione che è vincolata in gran parte a fare tale scelta. Ancora una volta si ha un notevole utilizzo dei mezzi pubblici da parte degli studenti, mentre chi deve lavorare preferisce muoversi con l'auto privata;

---

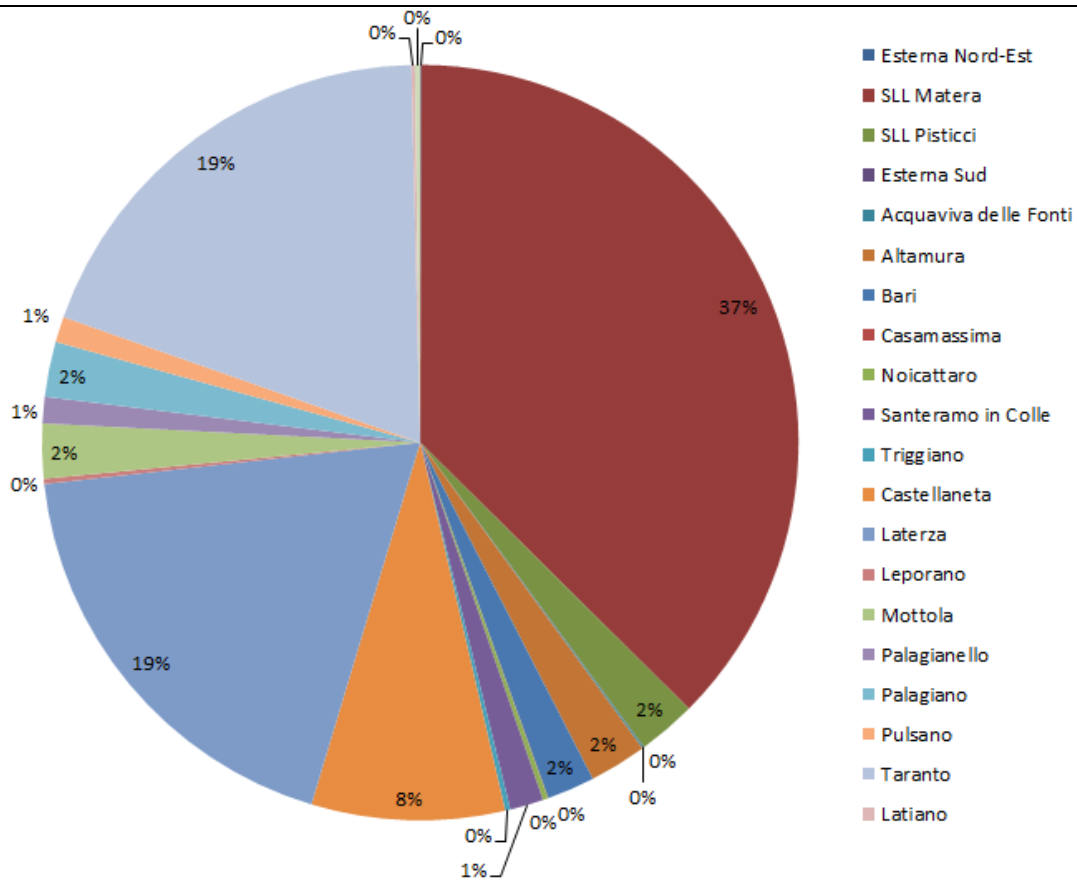
Piemonte e la Valle d'Aosta, oltre che le destinazioni estere relative a stati del centro Europa e dell'Europa orientale; **Esterna Ovest:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante ovest (parte occidentale delle province di Foggia e di Barletta-Andria-Trani), dirette verso il resto della Campania (esclusa la provincia di Salerno), il Lazio, la Sardegna, l'Umbria, la Toscana e la Liguria, oltre che le destinazioni estere dell'Europa occidentale (Francia, Spagna, Portogallo, Regno Unito.); **Esterna Sud:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante sud-occidentale (parte occidentale delle province di Bari e Taranto, includendo la provincia di Salerno, il resto della Basilicata, la Calabria, la Sicilia, eventuali mete estere dell'Africa.

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

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6 _CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Autobus	4	224
73007	Ginosa	72006	Bari	Autobus	1	36
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Autobus	7	183
73007	Ginosa	73008	Grottaglie	Autobus	1	2
73007	Ginosa	73009	Laterza	Autobus	7	239
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Autobus	1	47
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	8	321
73007	Ginosa	74020	Villa Castelli	Autobus	1	31
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Automobile	2	2
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	30	2016
73007	Ginosa	202004	SLL Pisticci	Automobile	2	134
73007	Ginosa	202005	Esterna Sud	Automobile	1	1
73007	Ginosa	72001	Acquaviva delle Fonti	Automobile	3	4
73007	Ginosa	72004	Altamura	Automobile	2	132
73007	Ginosa	72006	Bari	Automobile	7	110
73007	Ginosa	72015	Casamassima	Automobile	1	1
73007	Ginosa	72032	Noicattaro	Automobile	1	12
73007	Ginosa	72041	Santeramo in Colle	Automobile	3	77
73007	Ginosa	72046	Triggiano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	16	445
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	40	1003
73007	Ginosa	73010	Leporano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	73019	Mottola	Automobile	3	126
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	5	61
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Automobile	3	127
73007	Ginosa	73022	Pulsano	Automobile	1	59
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	23	1037
73007	Ginosa	74009	Latiano	Automobile	1	8
73007	Ginosa	75016	Casarano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Treno	1	24



Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Bus)



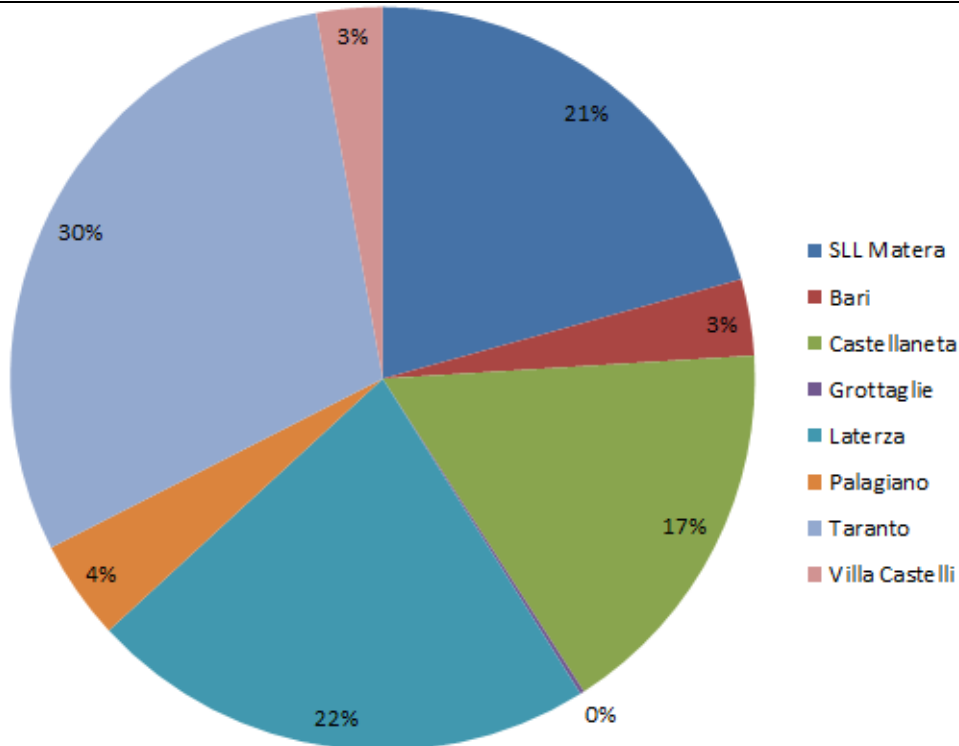
Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (auto)

Spostamenti in entrata verso Ginosa: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

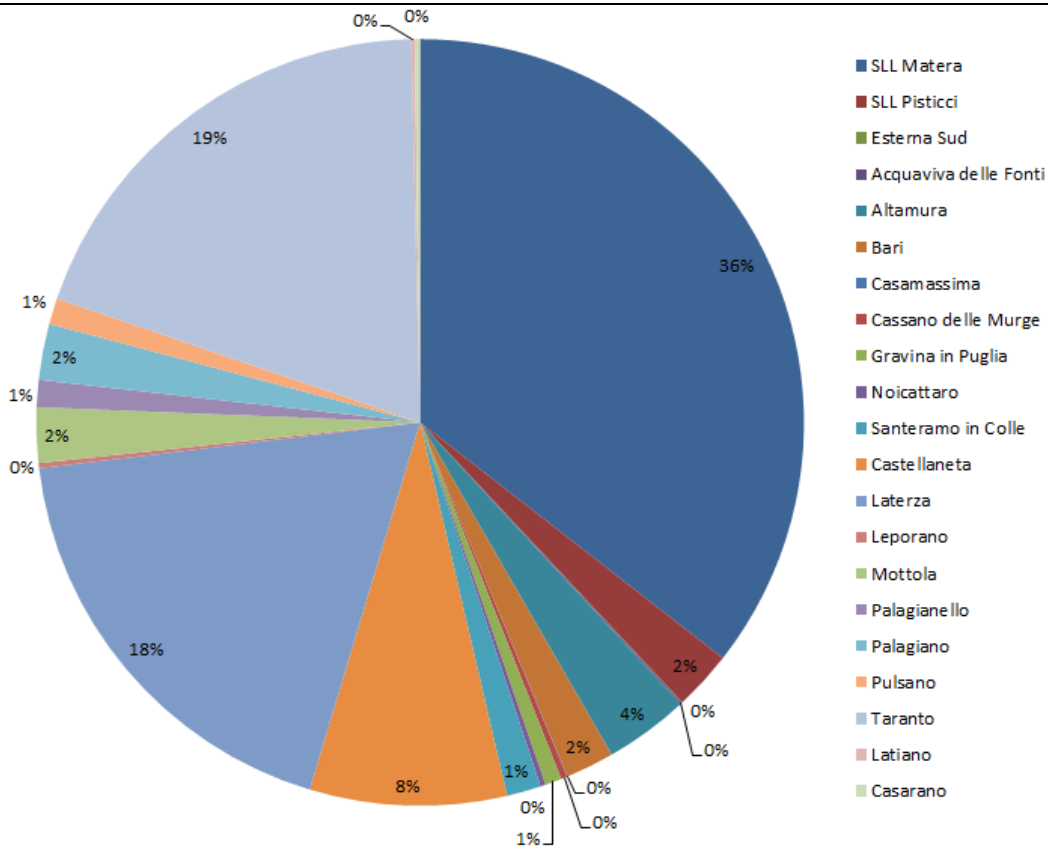




Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
202003	SLL Matera	73007	Ginosa	Autobus	4	224
72006	Bari	73007	Ginosa	Autobus	1	36
73003	Castellaneta	73007	Ginosa	Autobus	7	183
73008	Grottaglie	73007	Ginosa	Autobus	1	2
73009	Laterza	73007	Ginosa	Autobus	7	239
73021	Palagiano	73007	Ginosa	Autobus	1	47
73027	Taranto	73007	Ginosa	Autobus	8	321
74020	Villa Castelli	73007	Ginosa	Autobus	1	31
202003	SLL Matera	73007	Ginosa	Automobile	26	1908
202004	SLL Pisticci	73007	Ginosa	Automobile	2	134
202005	Esterna Sud	73007	Ginosa	Automobile	1	1
72001	Acquaviva delle Fonti	73007	Ginosa	Automobile	3	4
72004	Altamura	73007	Ginosa	Automobile	3	191
72006	Bari	73007	Ginosa	Automobile	7	110
72015	Casamassima	73007	Ginosa	Automobile	1	1
72016	Cassano delle Murge	73007	Ginosa	Automobile	1	14
72023	Gravina in Puglia	73007	Ginosa	Automobile	1	37
72032	Noicattaro	73007	Ginosa	Automobile	1	12
72041	Santeramo in Colle	73007	Ginosa	Automobile	3	77
73003	Castellaneta	73007	Ginosa	Automobile	16	445
73009	Laterza	73007	Ginosa	Automobile	40	990
73010	Leporano	73007	Ginosa	Automobile	1	12
73019	Mottola	73007	Ginosa	Automobile	2	125
73020	Palagianello	73007	Ginosa	Automobile	5	61
73021	Palagiano	73007	Ginosa	Automobile	3	127
73022	Pulsano	73007	Ginosa	Automobile	1	59
73027	Taranto	73007	Ginosa	Automobile	24	1041
74009	Latiano	73007	Ginosa	Automobile	1	8
75016	Casarano	73007	Ginosa	Automobile	1	12



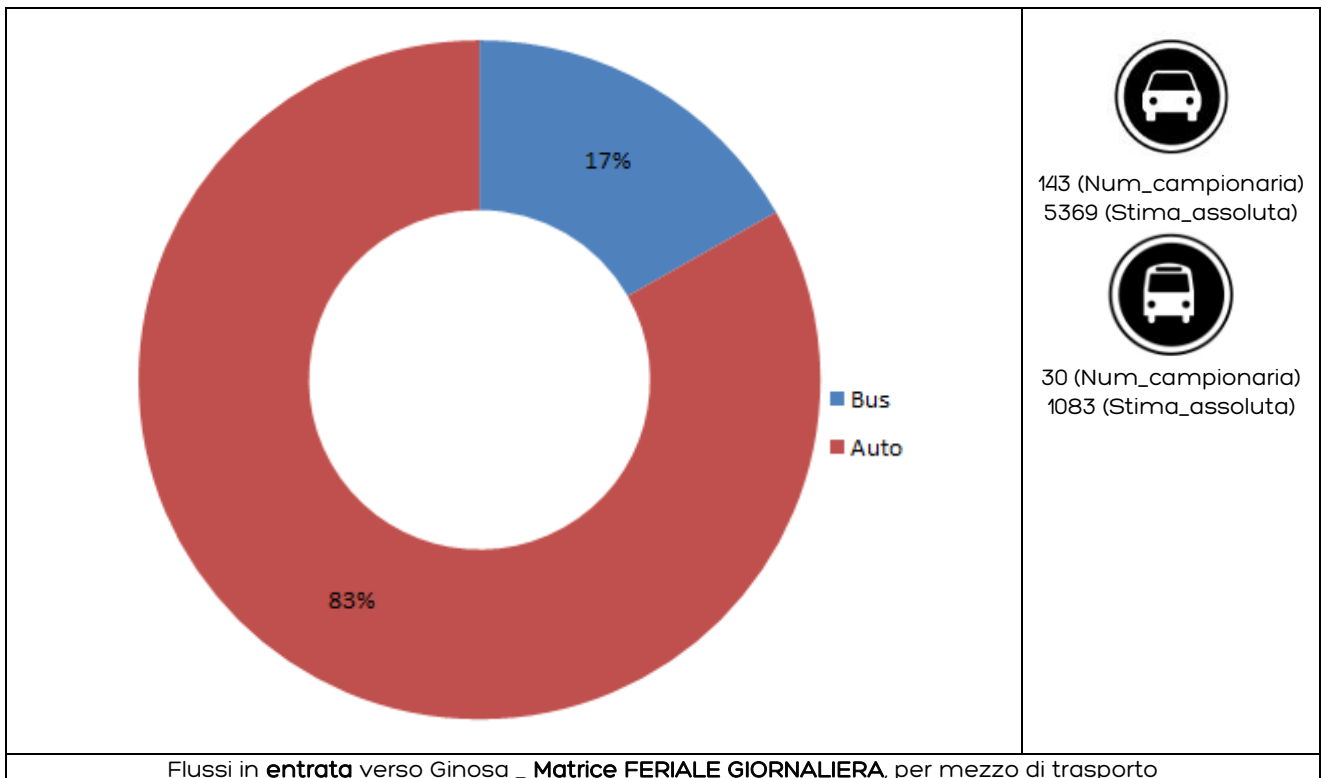
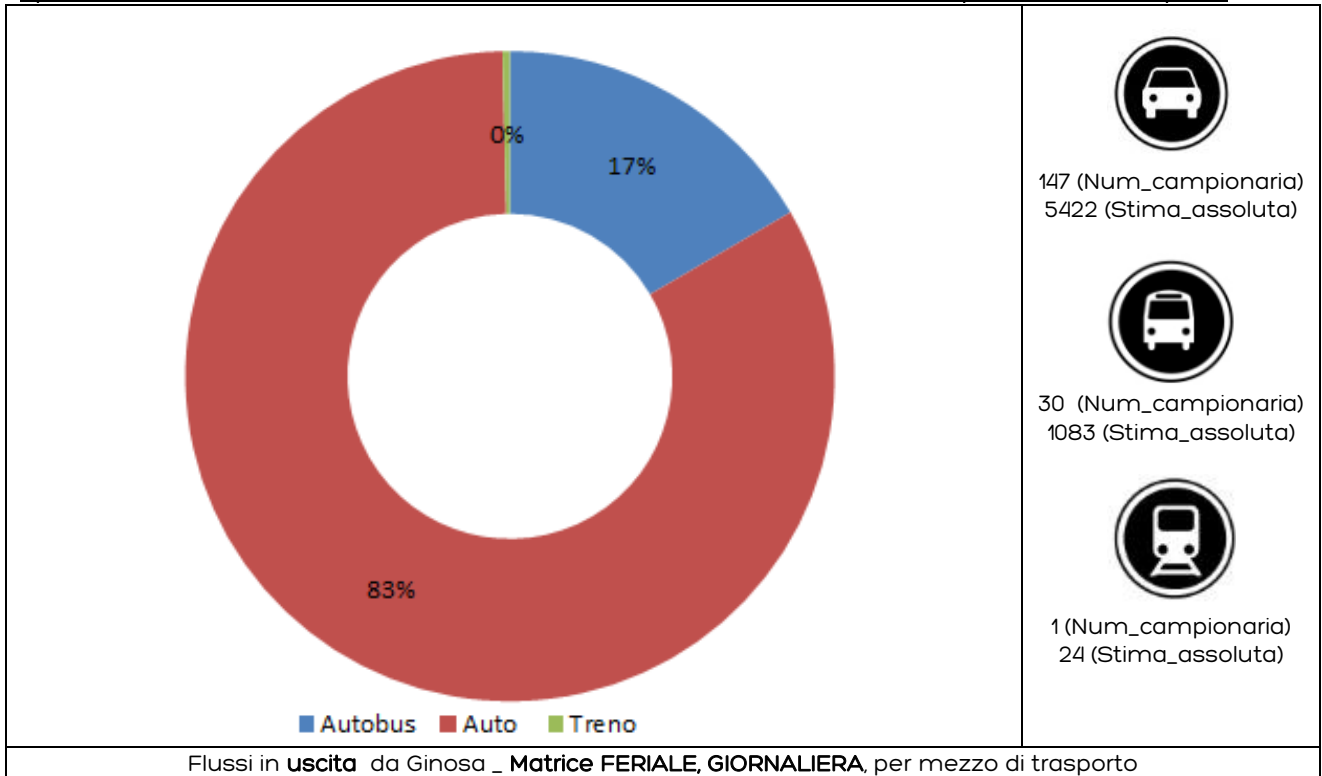
Flussi in **entrata** verso Ginosa \_ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Bus**)



Flussi in **entrata** verso Ginosa \_ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**auto**)

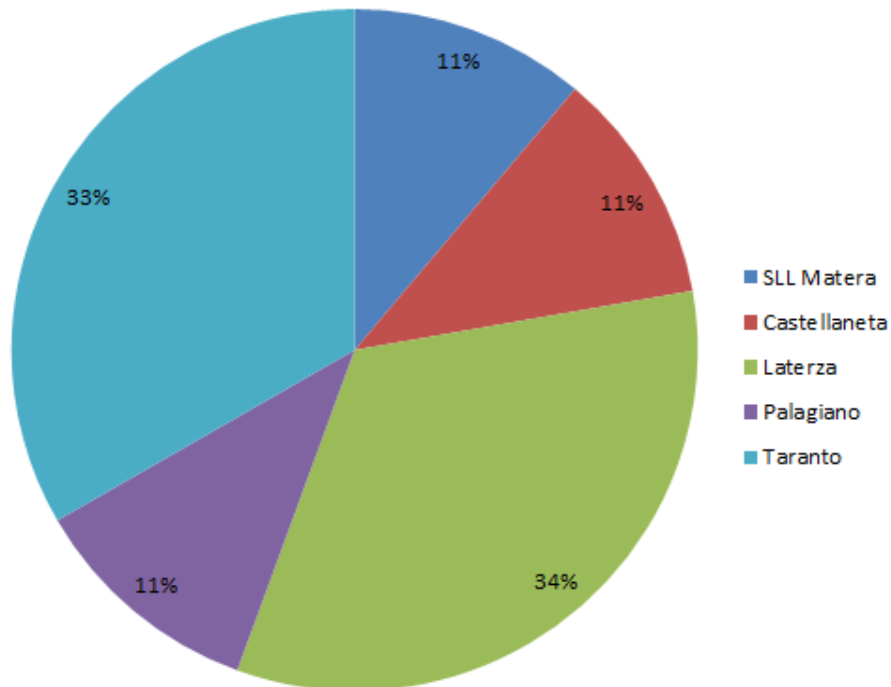


**Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosola: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto**

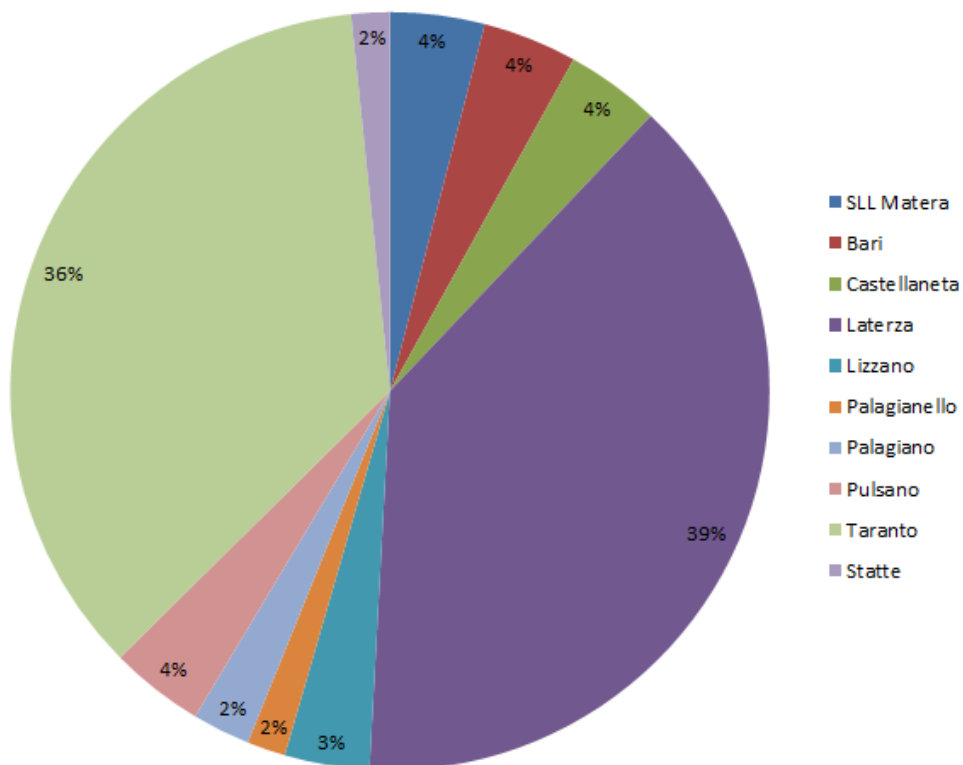


**Flussi in uscita da Ginosola: Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/ destinazione**

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Autobus	1	49
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Autobus	1	49
73007	Ginosa	73009	Laterza	Autobus	3	147
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Autobus	1	49
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	3	147
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	1	49
73007	Ginosa	72006	Bari	Automobile	1	49
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	1	49
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	10	473
73007	Ginosa	73011	Lizzano	Automobile	1	44
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	2	20
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Automobile	1	30
73007	Ginosa	73022	Pulsano	Automobile	1	49
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	11	436
73007	Ginosa	73029	Statte	Automobile	1	20



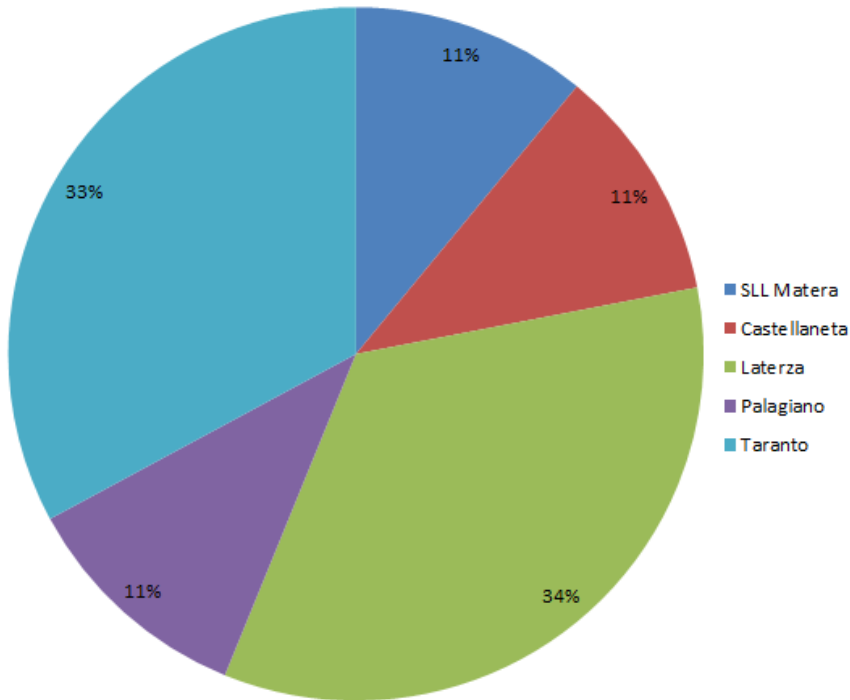
Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice SABATO, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Bus)



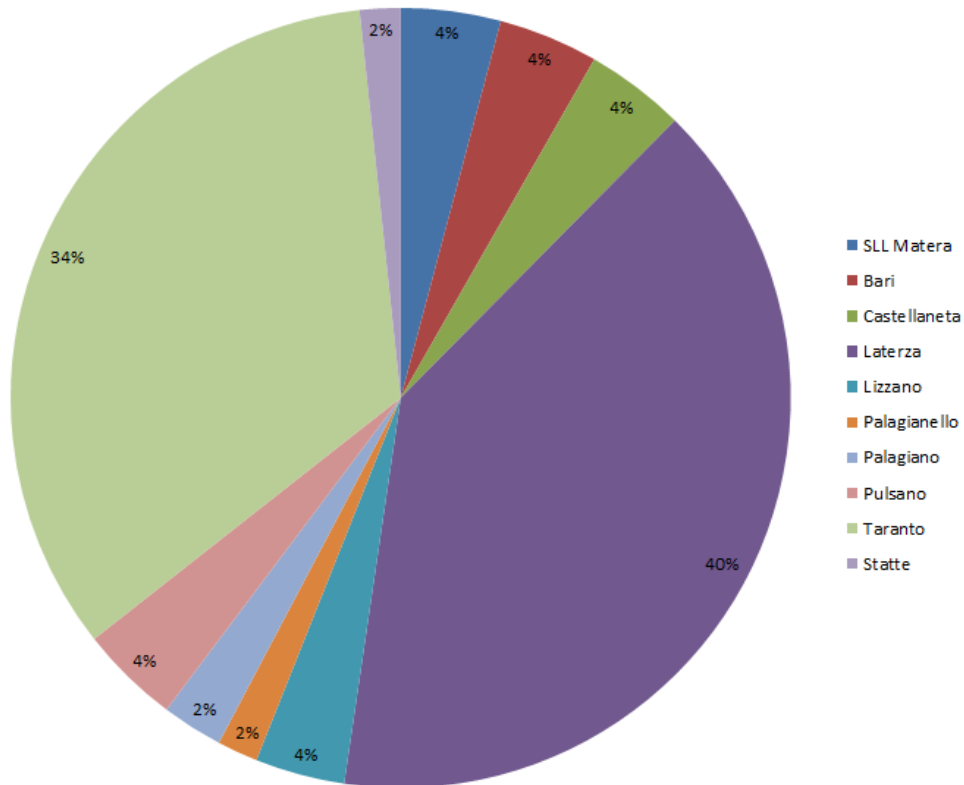
Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto (Automobile)

**Flussi entrata verso Ginosola: Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine / destinazione**

Zona_origine	Desc_origine	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
202003	SLL Matera	Ginosola	Autobus	1	49
73003	Castellaneta	Ginosola	Autobus	1	49
73009	Laterza	Ginosola	Autobus	4	153
73021	Palagiano	Ginosola	Autobus	1	49
73027	Taranto	Ginosola	Autobus	3	147
202003	SLL Matera	Ginosola	Automobile	1	49
72006	Bari	Ginosola	Automobile	1	49
73003	Castellaneta	Ginosola	Automobile	1	49
73009	Laterza	Ginosola	Automobile	10	473
73011	Lizzano	Ginosola	Automobile	1	44
73020	Palagianello	Ginosola	Automobile	2	20
73021	Palagiano	Ginosola	Automobile	1	30
73022	Pulsano	Ginosola	Automobile	1	49
73027	Taranto	Ginosola	Automobile	10	402
73029	Statte	Ginosola	Automobile	1	20



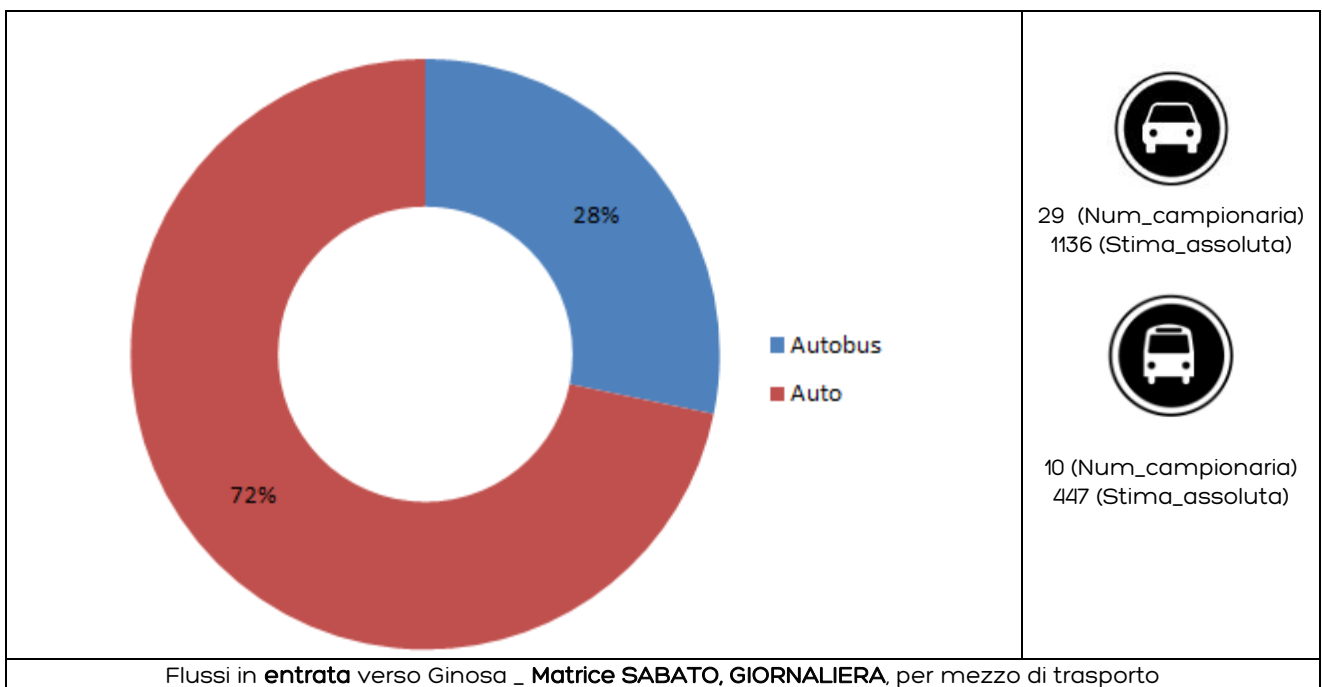
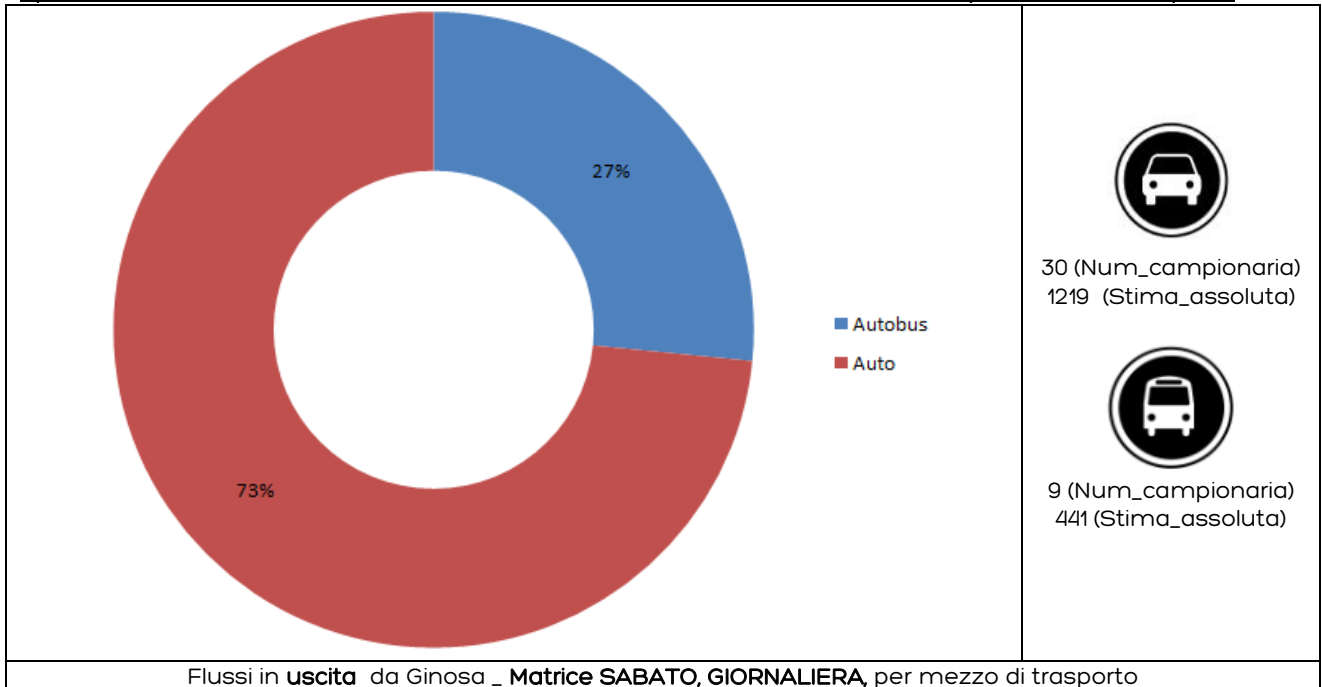
Flussi in **entrata** verso Ginosola \_ **Matrice SABATO, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Bus**)



Flussi in **entrata** verso Ginosola \_ **Matrice SABATO, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Automobile**)



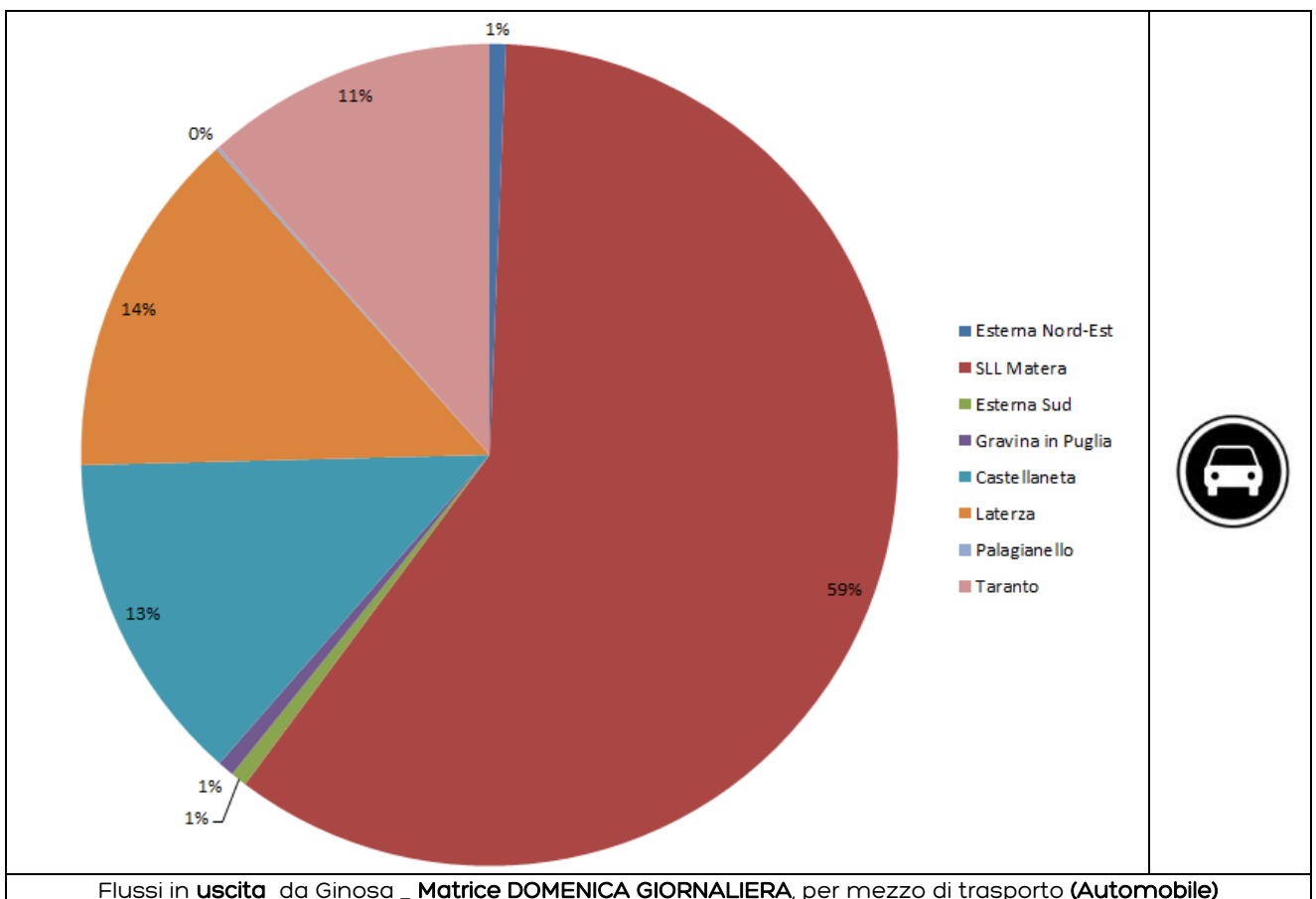
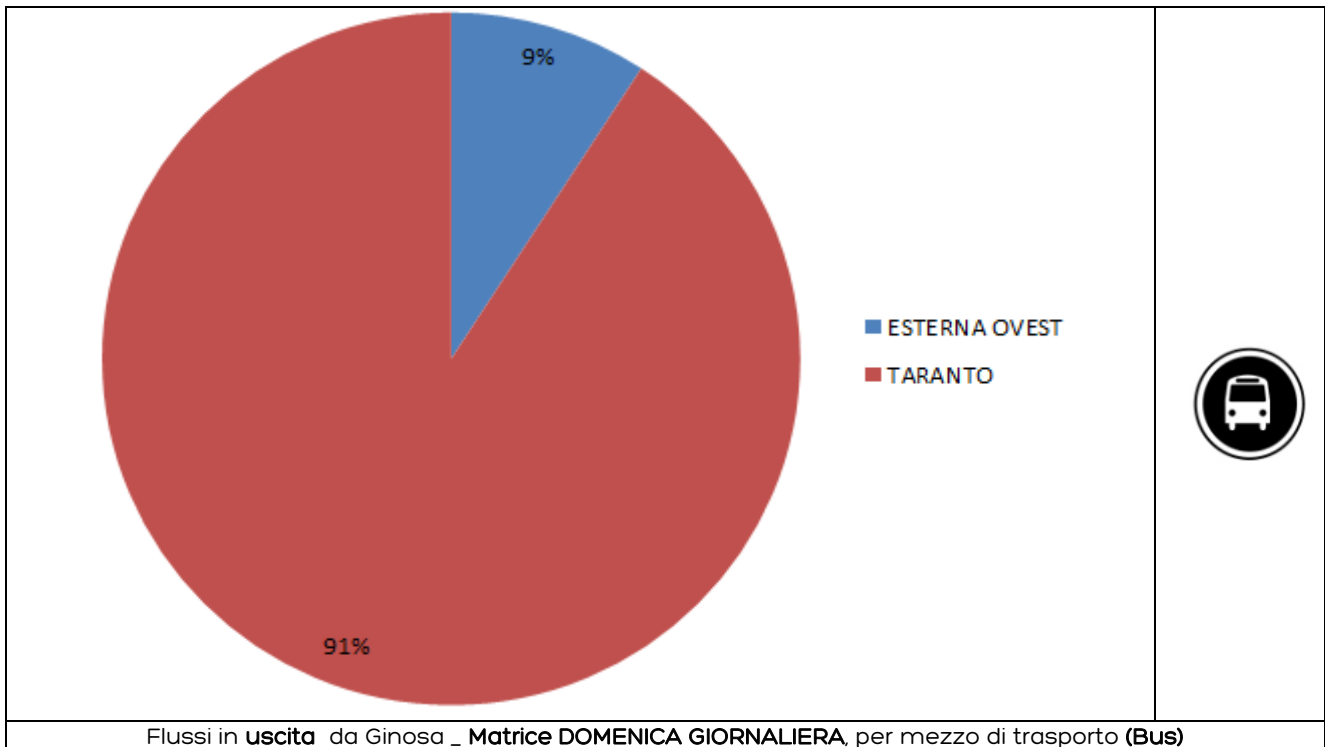
**Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosola: Matrice SABATO, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto**






**Flussi in uscita da Ginosola \_ Matrice DOMENICA GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/ destinazione**

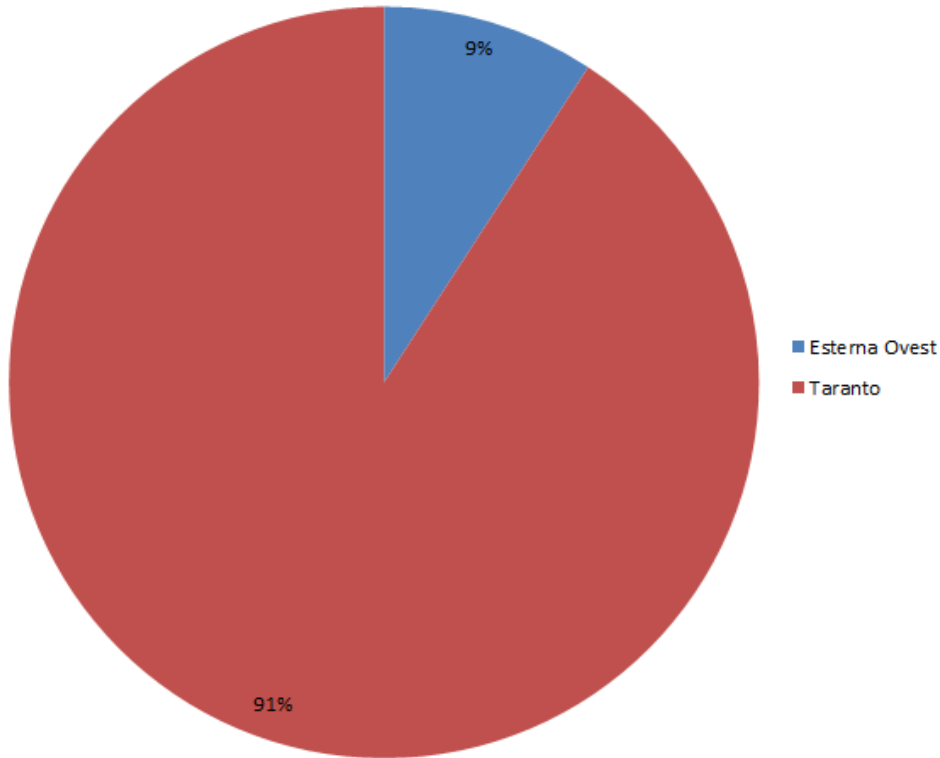
Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	201007	Esterna Ovest	Autobus	1	23
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	1	228
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Automobile	1	23
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	12	2127
73007	Ginosa	202005	Esterna Sud	Automobile	1	23
73007	Ginosa	72023	Gravina in Puglia	Automobile	1	23
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	3	468
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	4	491
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	1	4
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	9	412



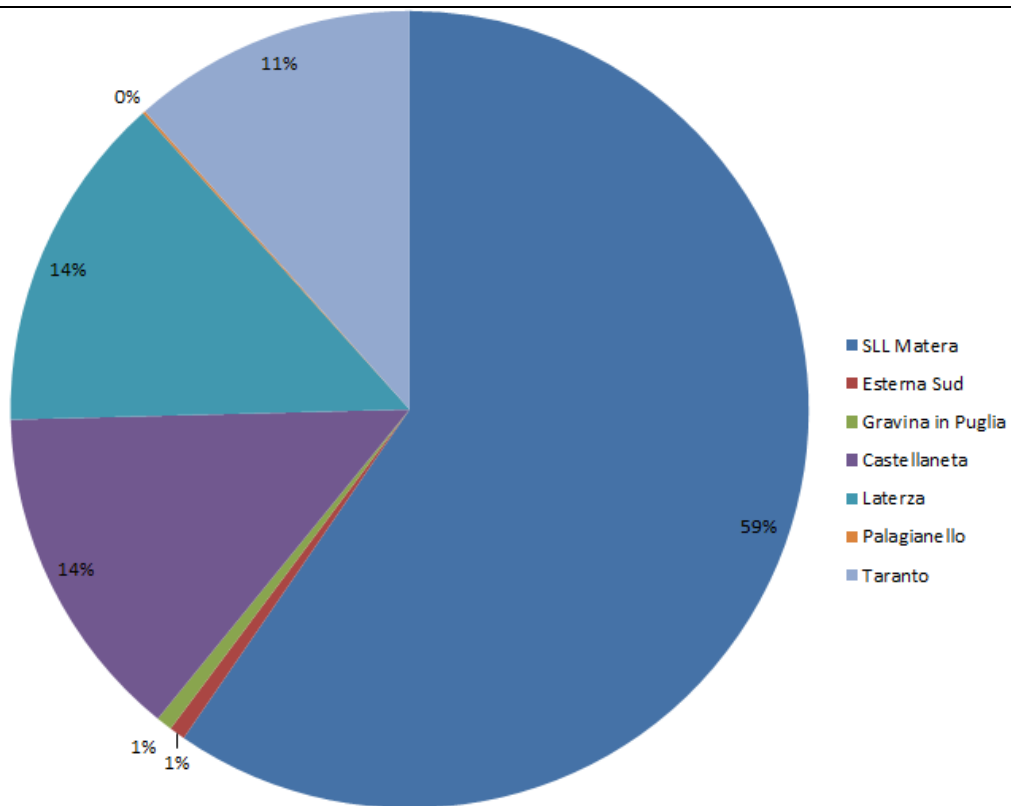
 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>291 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

**Flussi in entrata verso Ginosola - Matrice DOMENICA GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione**

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
201007	Esterna Ovest	73007	Ginosola	Autobus	1	23
73027	Taranto	73007	Ginosola	Autobus	1	228
202003	SLL Matera	73007	Ginosola	Automobile	12	2127
202005	Esterna Sud	73007	Ginosola	Automobile	1	23
72023	Gravina in Puglia	73007	Ginosola	Automobile	1	23
73003	Castellaneta	73007	Ginosola	Automobile	4	490
73009	Laterza	73007	Ginosola	Automobile	4	491
73020	Palagianello	73007	Ginosola	Automobile	1	4
73027	Taranto	73007	Ginosola	Automobile	9	412



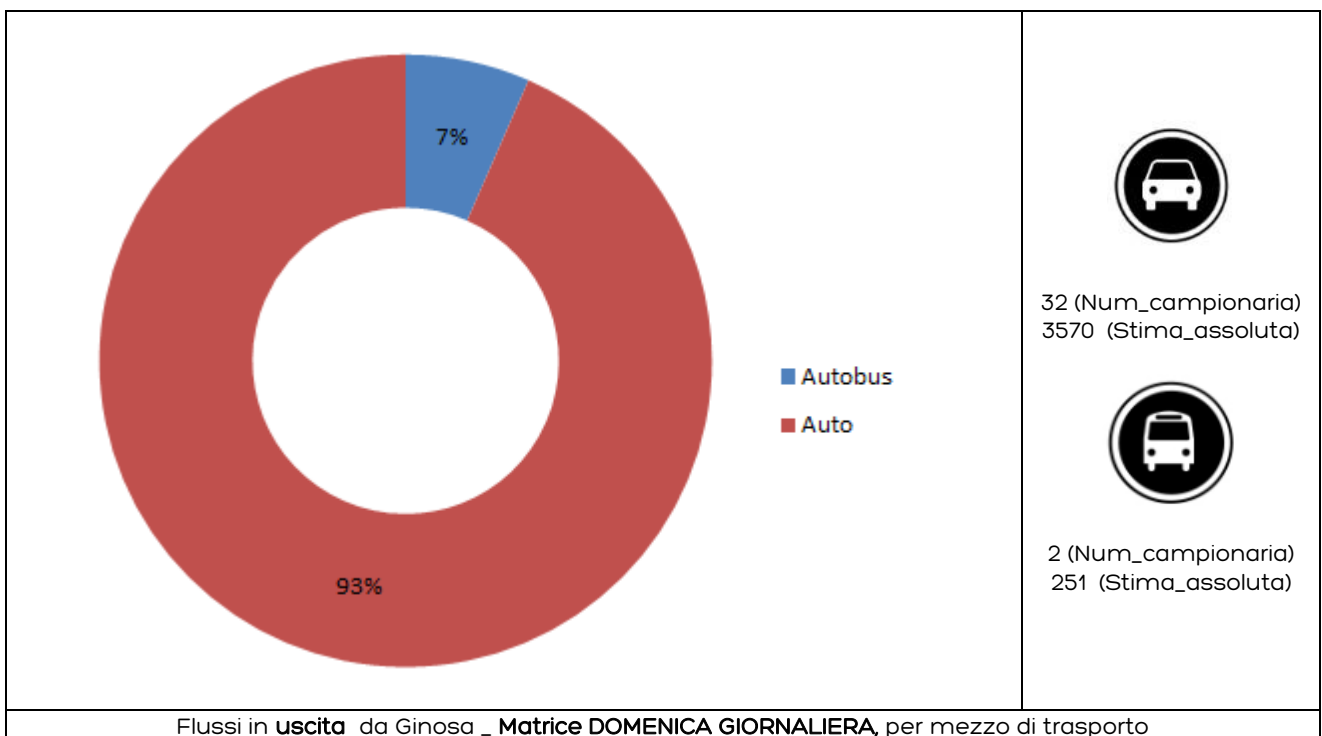
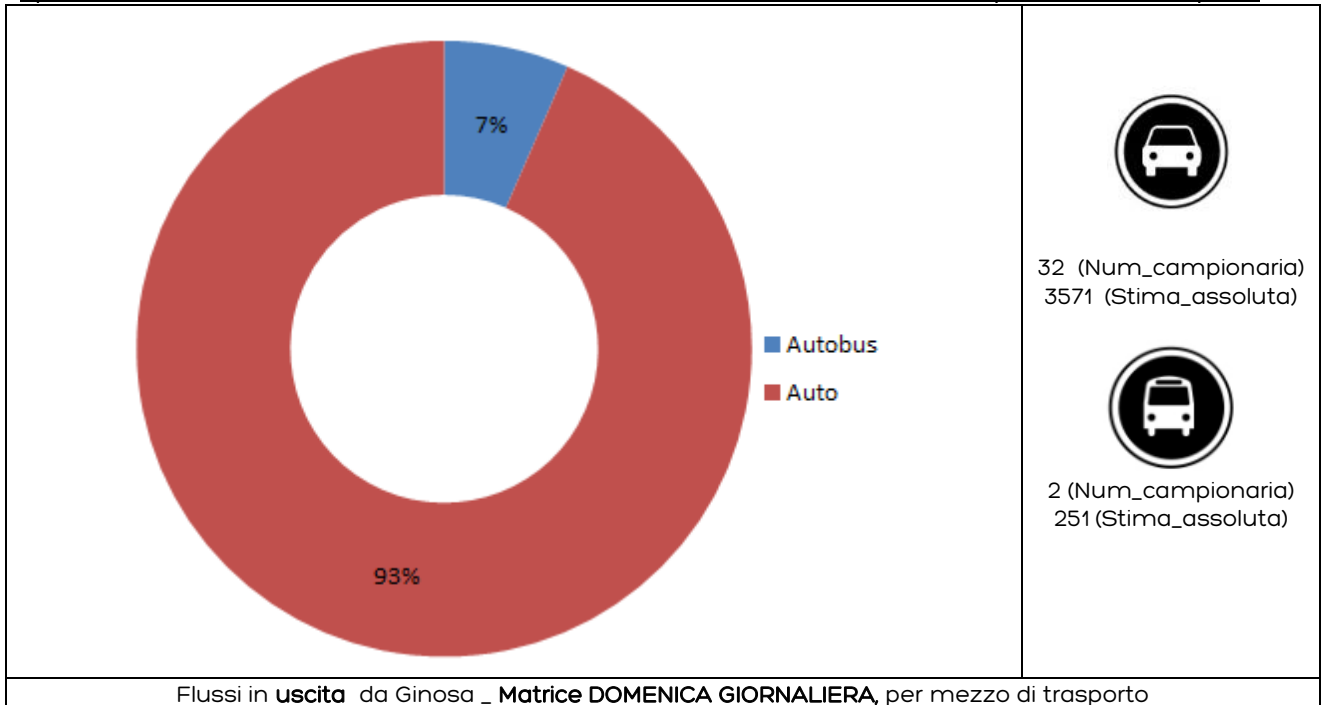
Flussi in **entrata verso** Ginosola \_ **Matrice DOMENICA GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Bus**)

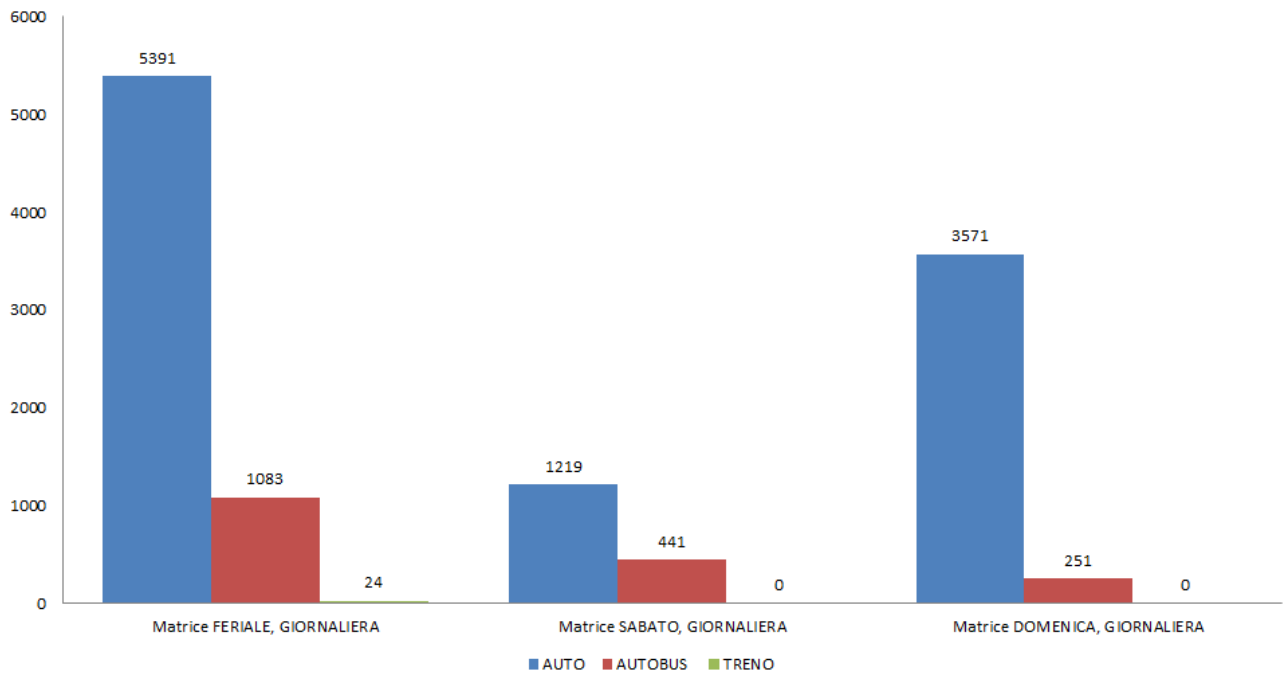


Flussi in **entrata verso** Ginosola \_ **Matrice DOMENICA GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (**Automobile**)

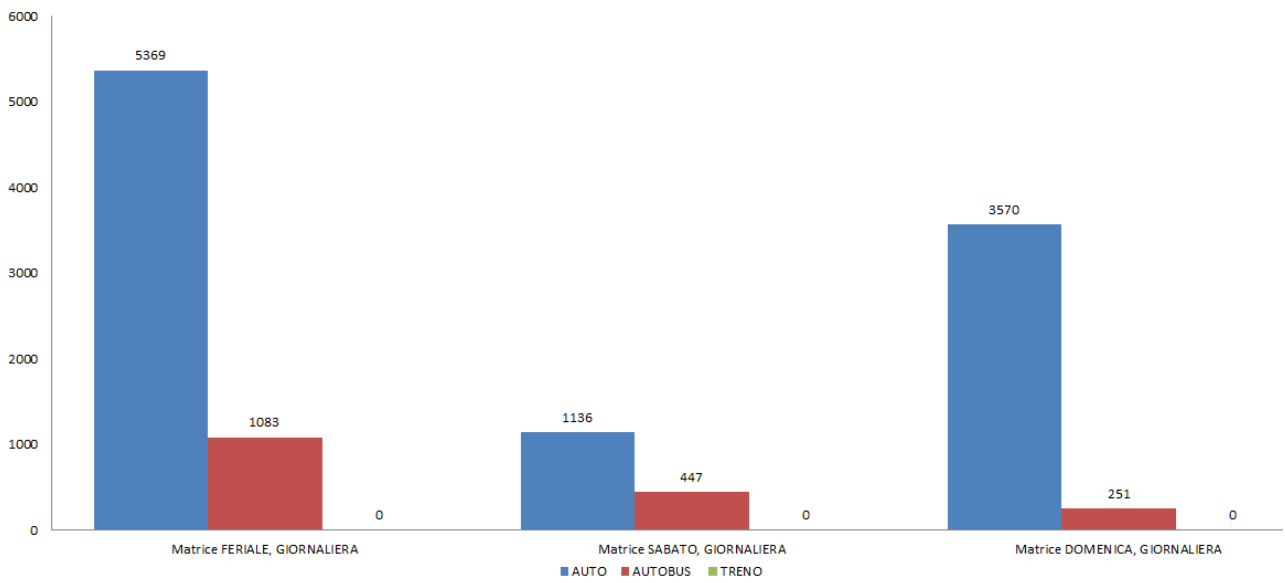


**Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosola: Matrice DOMENICA, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto**



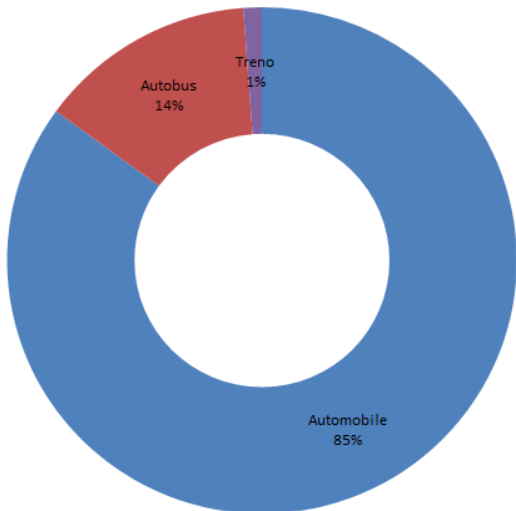


Flussi in uscita da Ginosa

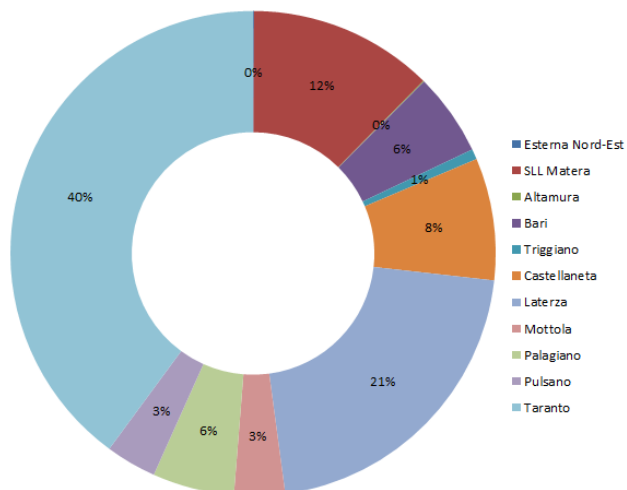
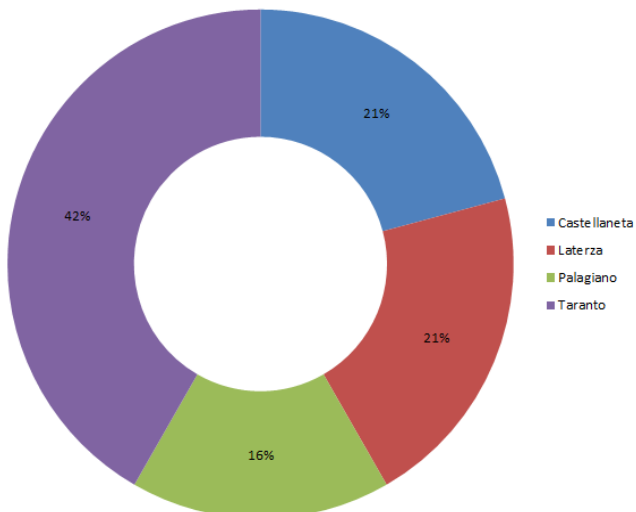


Flussi in entrata verso Ginosa

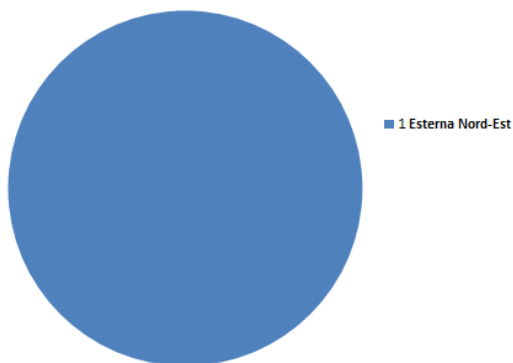
**Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Lavoro)**



**Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto**



**Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (Autobus)**

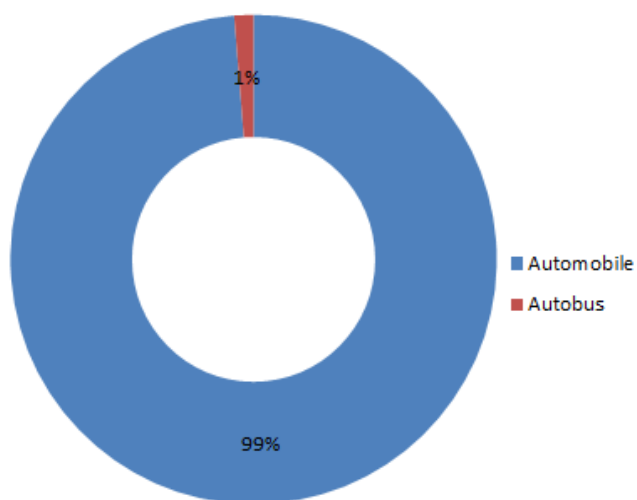


**Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (Automobile)**

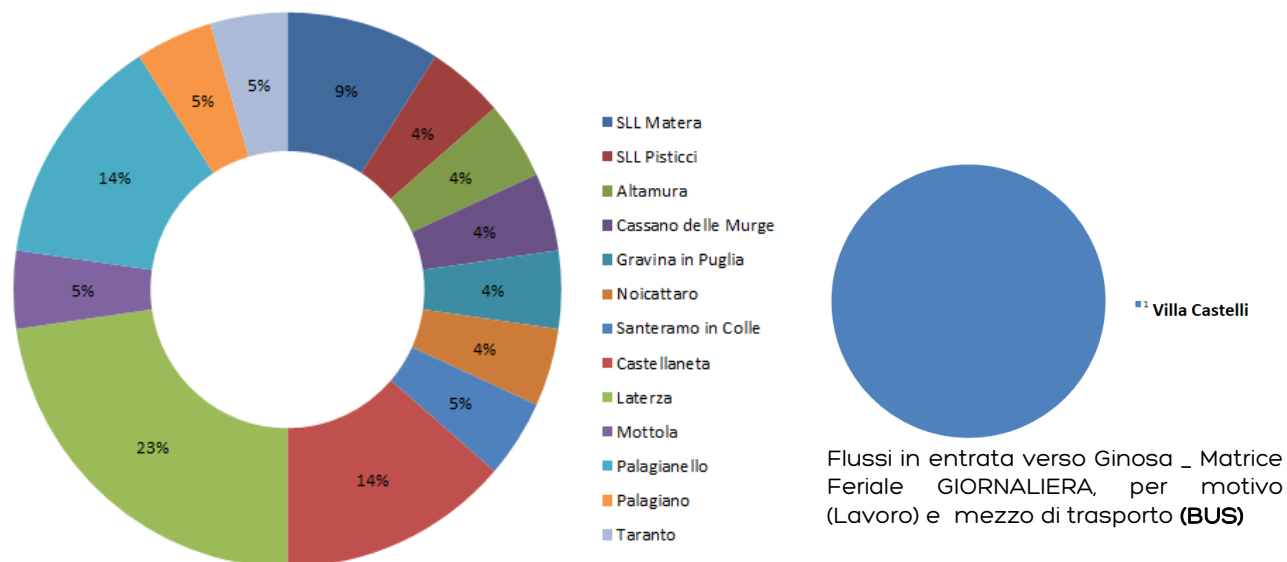
**Flussi in uscita da Ginosa \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (Treno)**



### Flussi in entrata verso Ginosola \_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Lavoro)



### Flussi in entrata verso Ginosola \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto



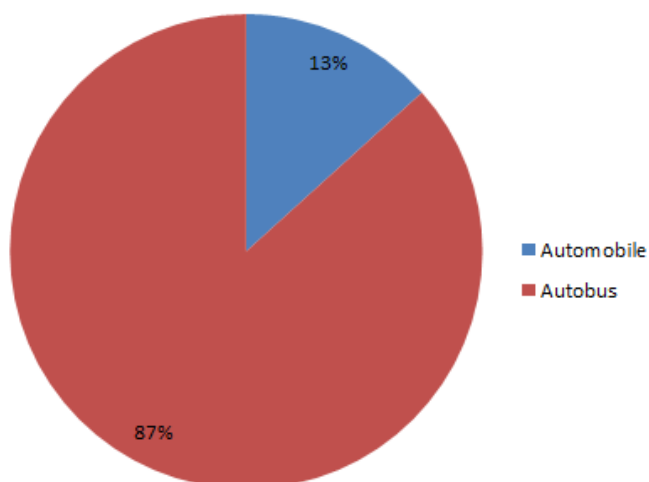
### Flussi in entrata verso Ginosola \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (Automobile)

Gli spostamenti extracomunali per motivi di **lavoro** avvengono principalmente in auto. Circa l'85% dei flussi in uscita ha come principale destinazione Taranto, Castellaneta, Laterza, SLL Matera, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellaneta, Palagianello; SLL Matera)

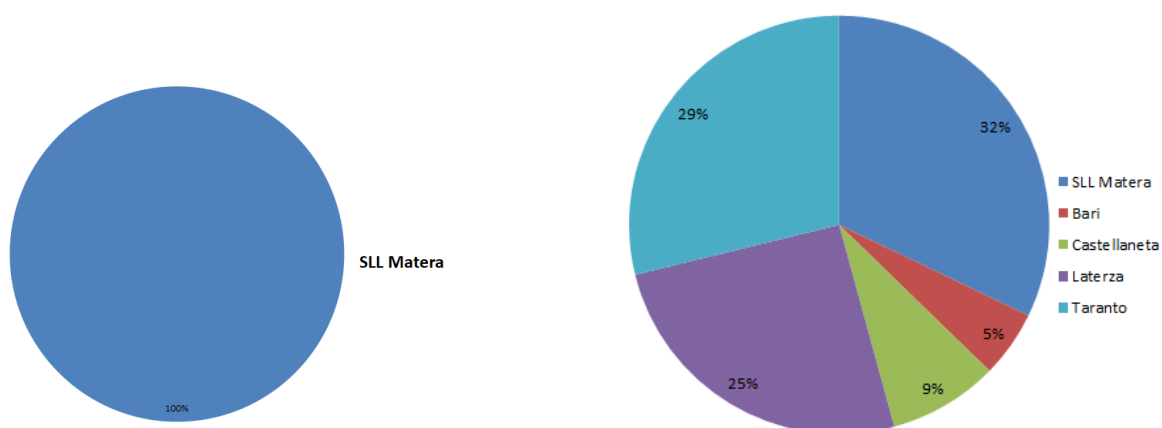
Solo il 14% si sposta con autobus per dirigersi verso principalmente verso Castellaneta, Laterza, Palagiano e Taranto, mentre la percentuale dei flussi in entrata per motivi di lavoro resta molto bassa (1%).



**Flussi in uscita e in entrata verso Ginosola \_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Studio)**



Flussi in uscita da Ginosola \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto



Flussi in uscita da Ginosola \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto (**Automobile**) e destinazione

Flussi in uscita da Ginosola \_ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto (**BUS**) e destinazione

Gli spostamenti extracomunali per motivi di **studio** avvengono principalmente in Bus. Circa l'87% dei flussi in uscita ha come principale destinazione SLL Matera, Taranto, Laterza, Castellaneta, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellaneta, Palagianello; SLL Matera)

Solo il 18% si sposta con l'auto per dirigersi principalmente verso il SSL Matera.

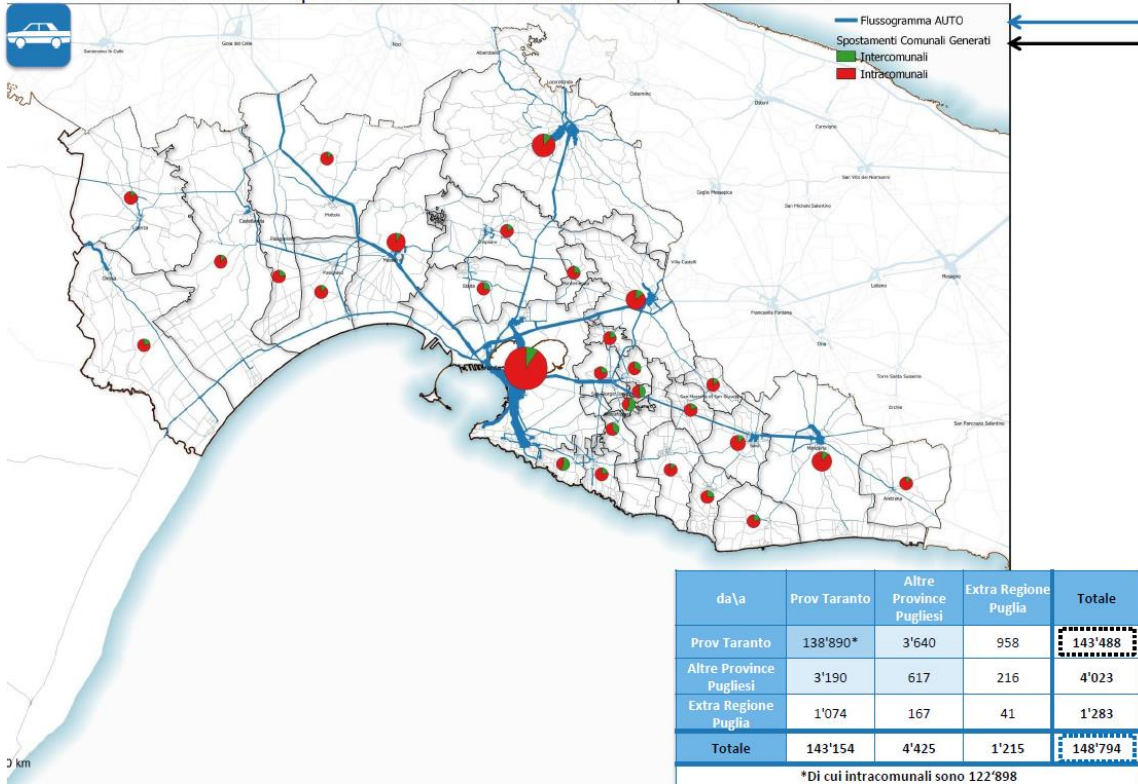
La percentuale dei flussi in entrata per motivi di studio è nulla.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

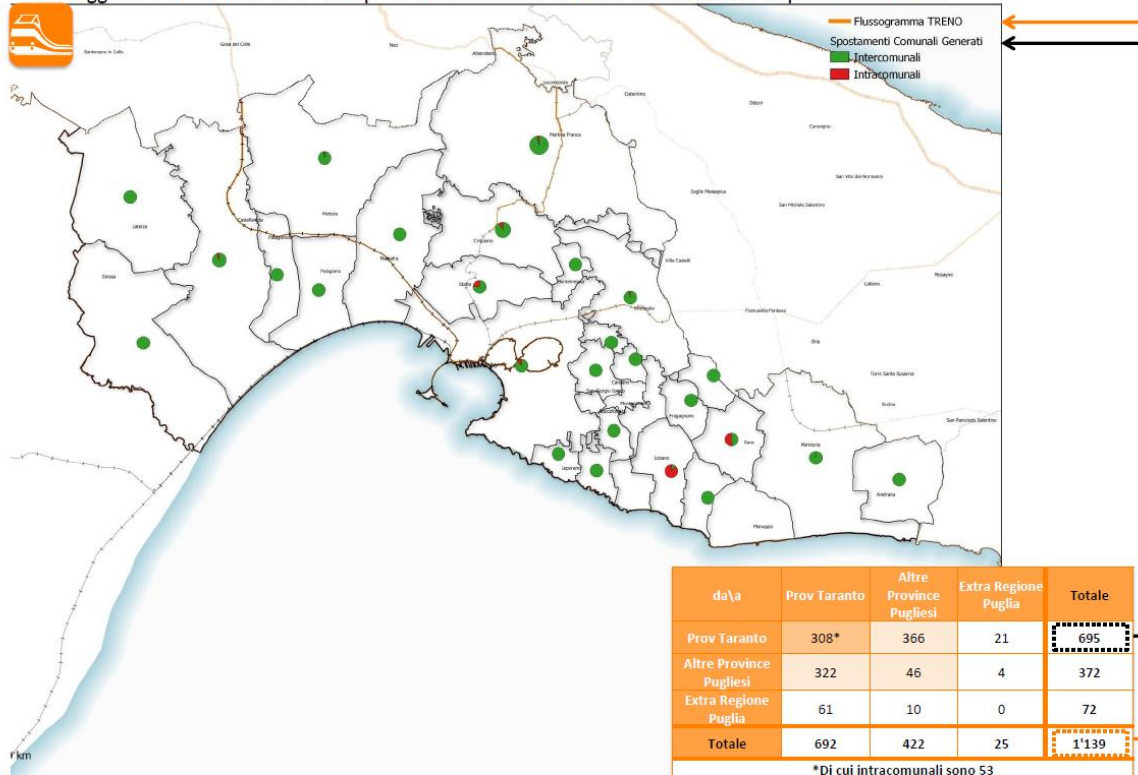
Traffico su Auto Privata - Componenti di domanda di traffico nell'ora di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Passeggeri su servizi ferroviari - Componenti di domanda di traffico nelle due ore di punta del mattino

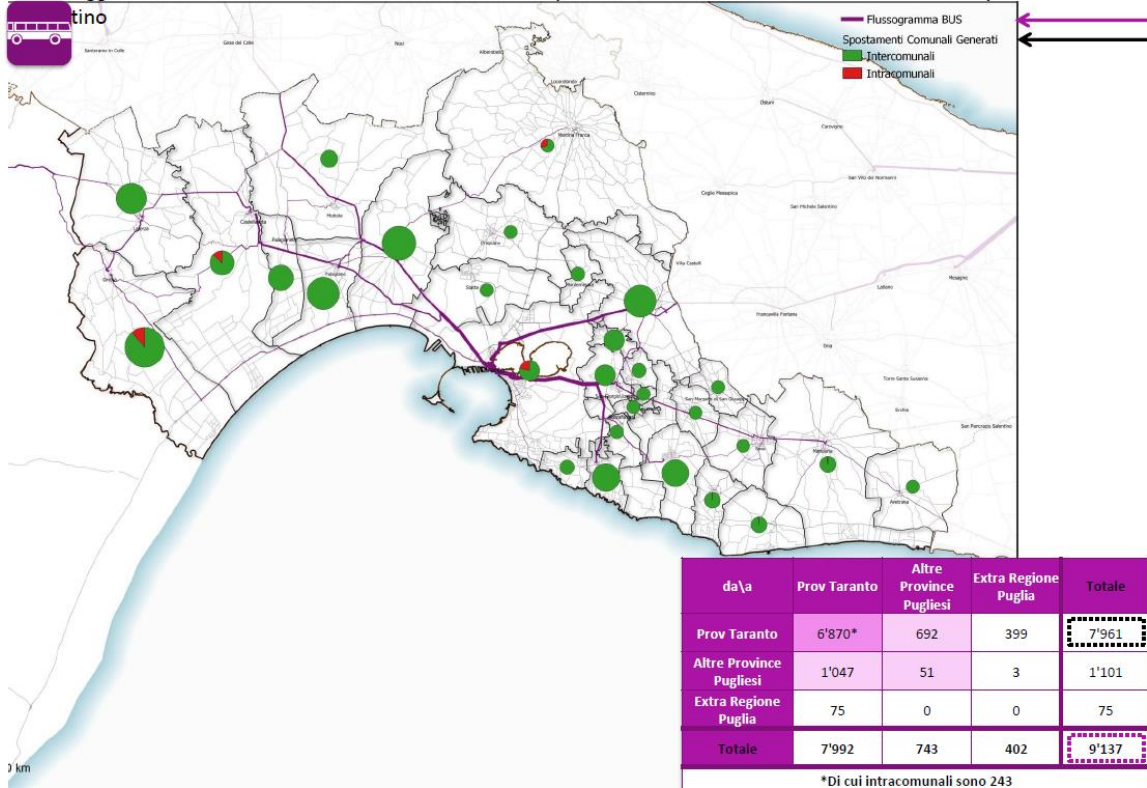




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI TARANTO

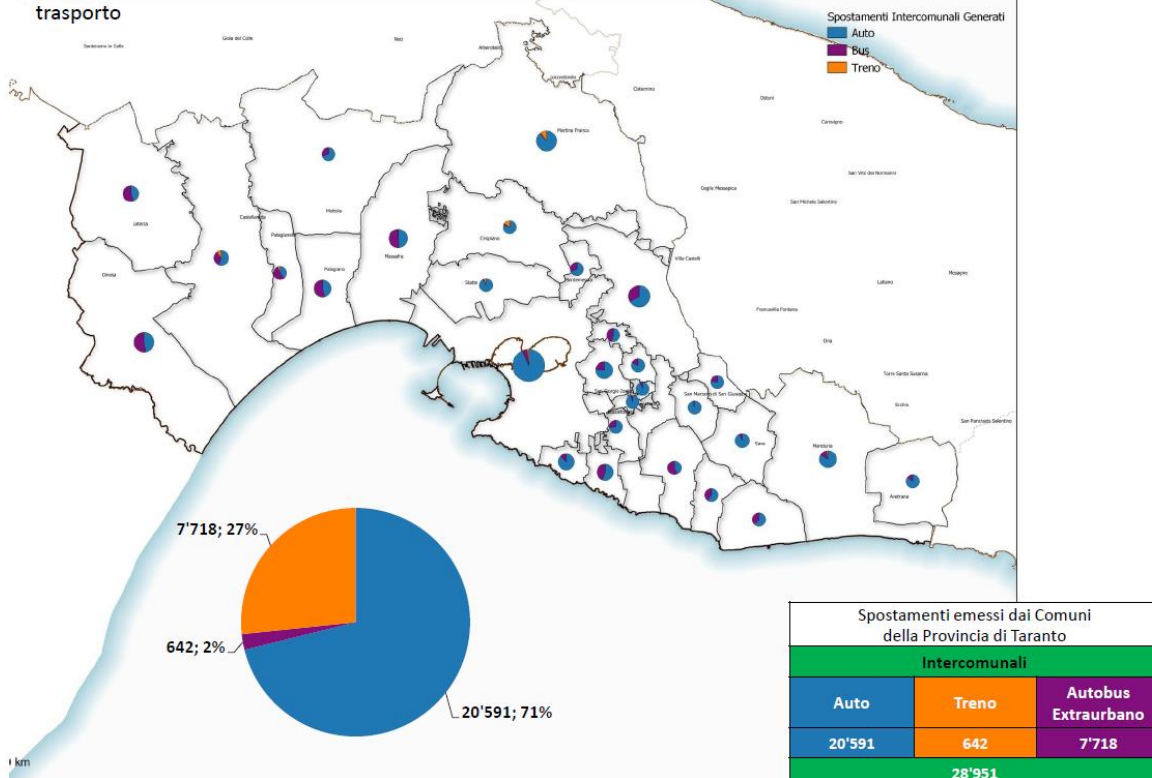
Passeggeri su servizi su automobilistici extraurbani - Componenti di domanda di traffico nelle due ore di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI TARANTO

Spostamenti intercomunali emessi dai comuni della Prov di Taranto nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto

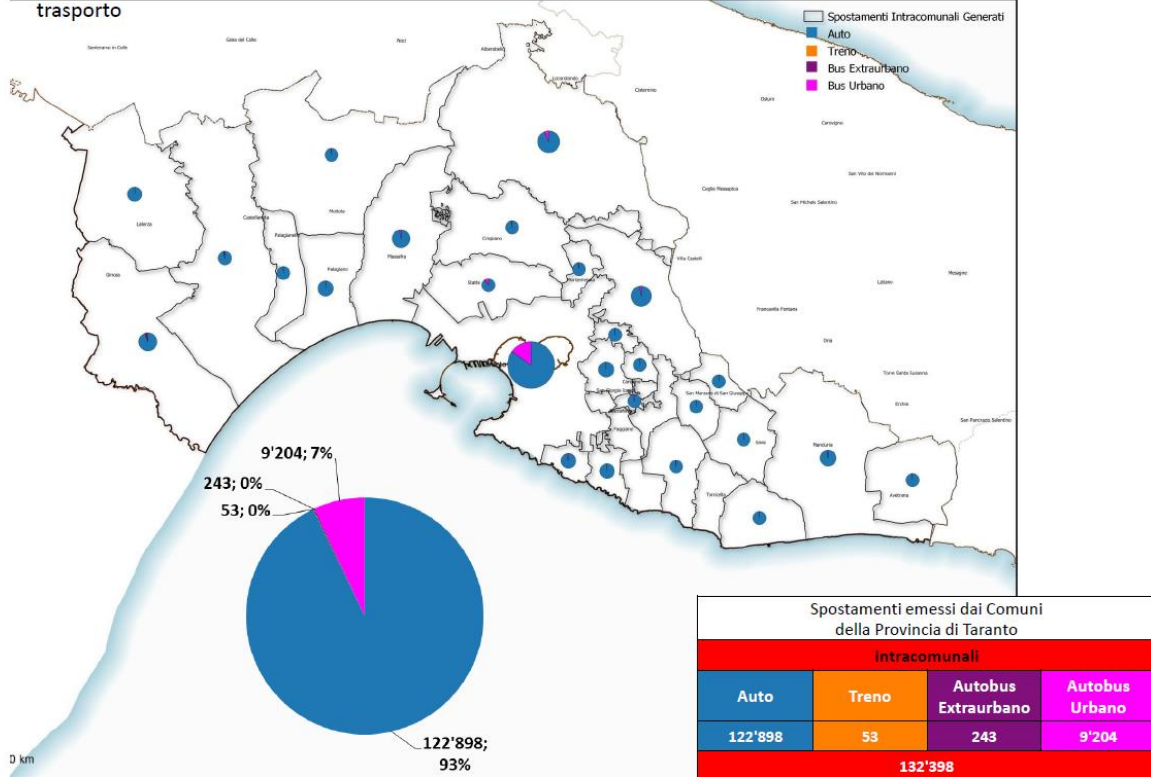




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI TARANTO

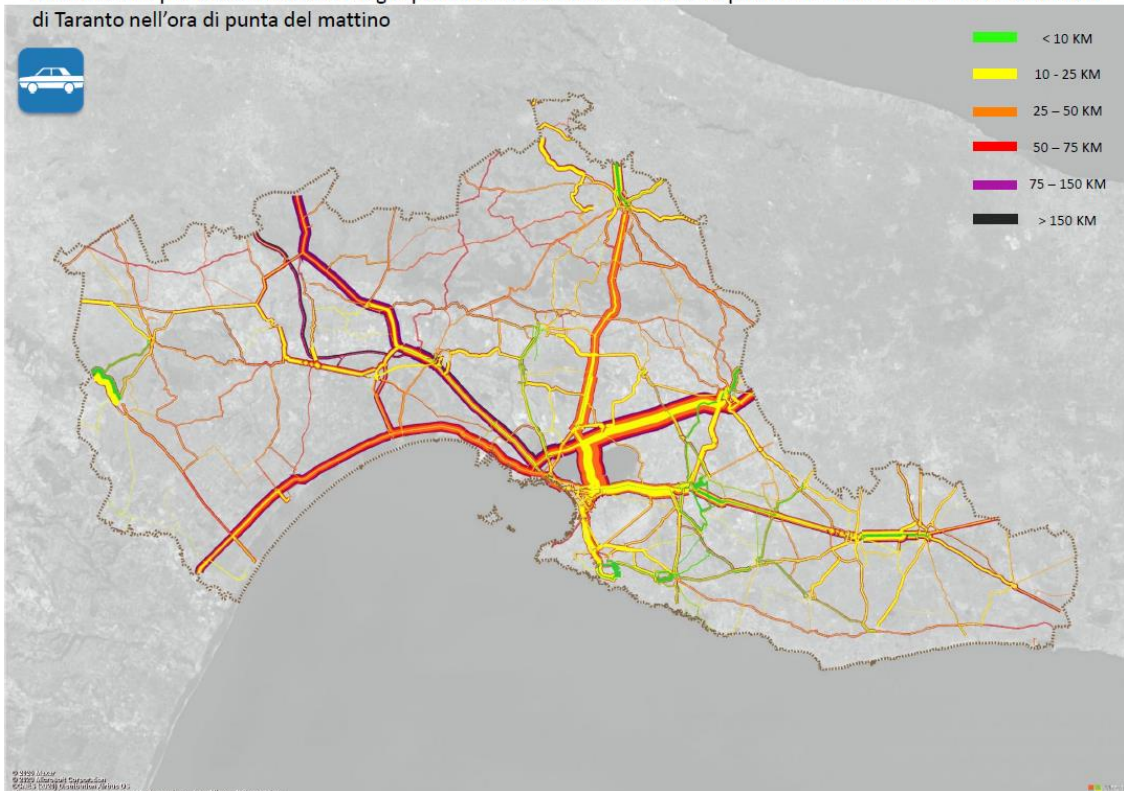
Spostamenti intracomunali emessi dai comuni della Prov di Taranto nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI TARANTO

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Taranto nell'ora di punta del mattino



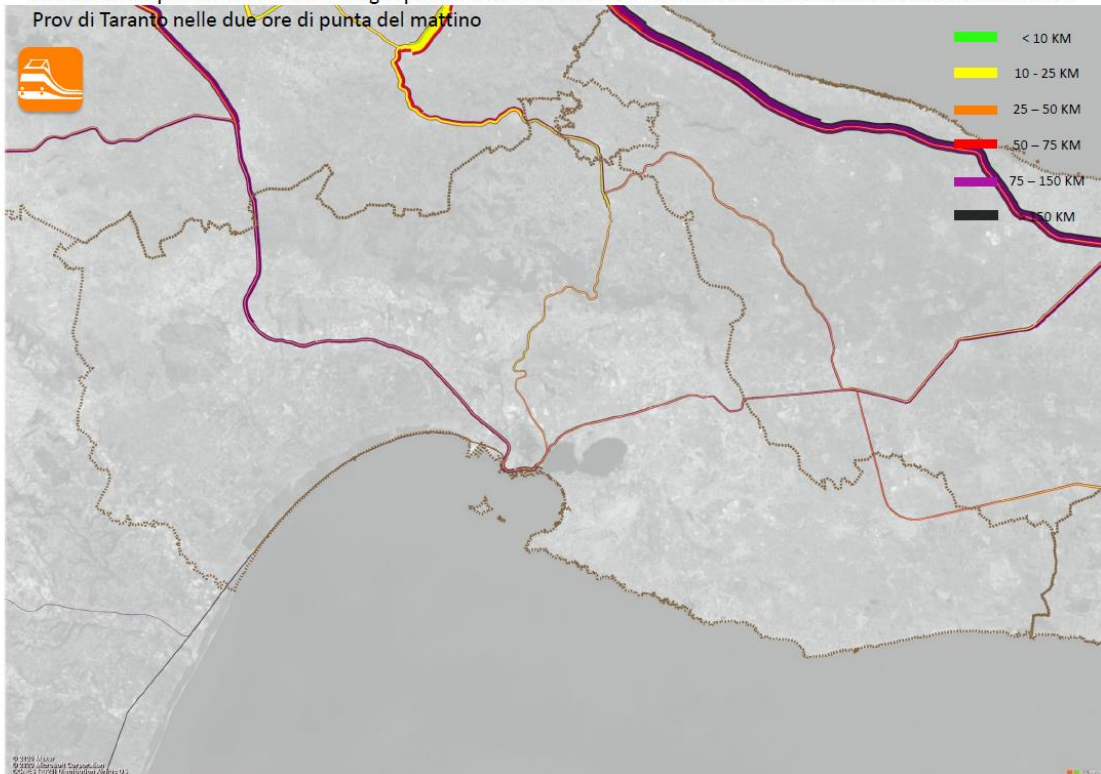


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI TARANTO



Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della Prov di Taranto nelle due ore di punta del mattino

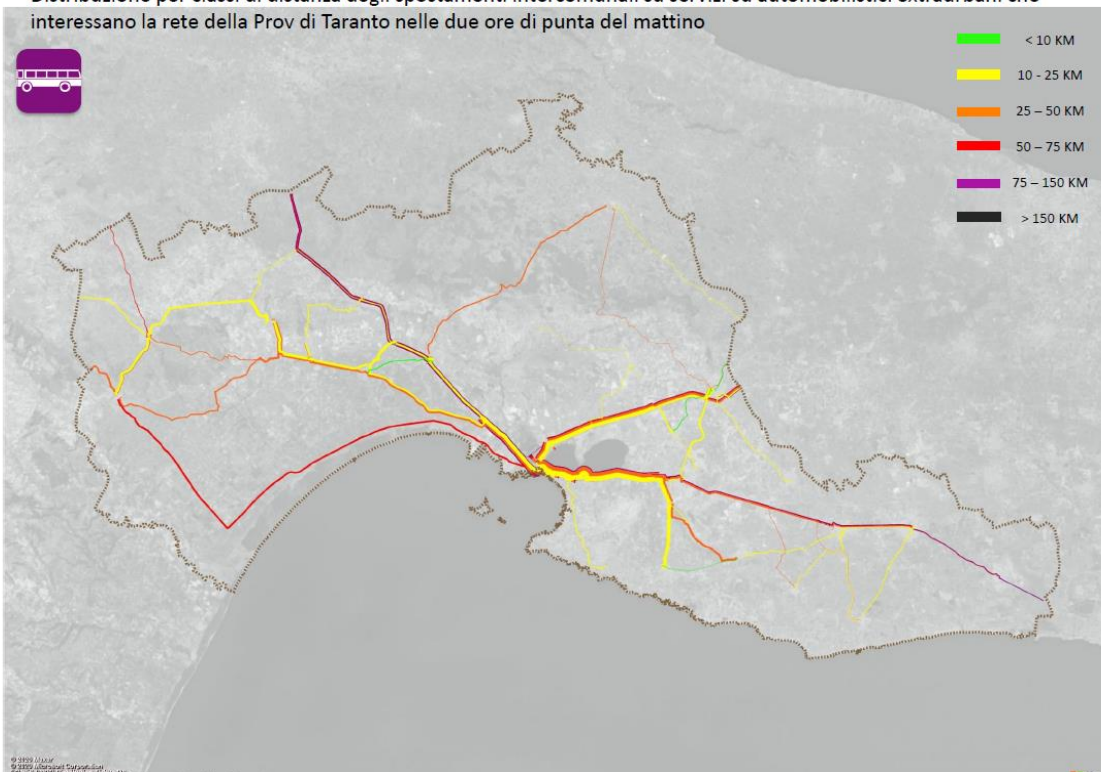


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

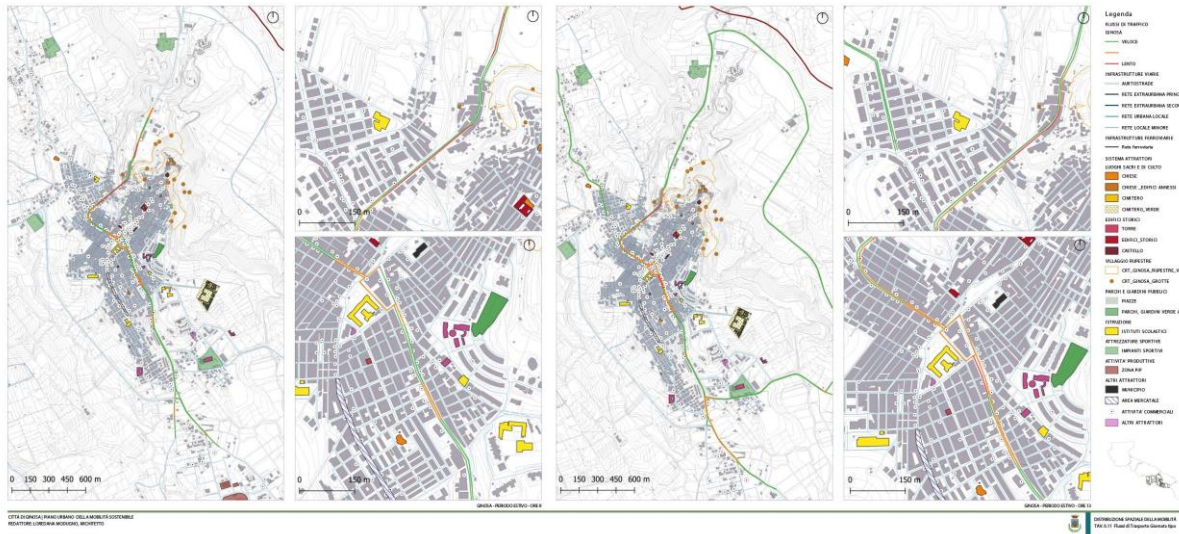
1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI TARANTO



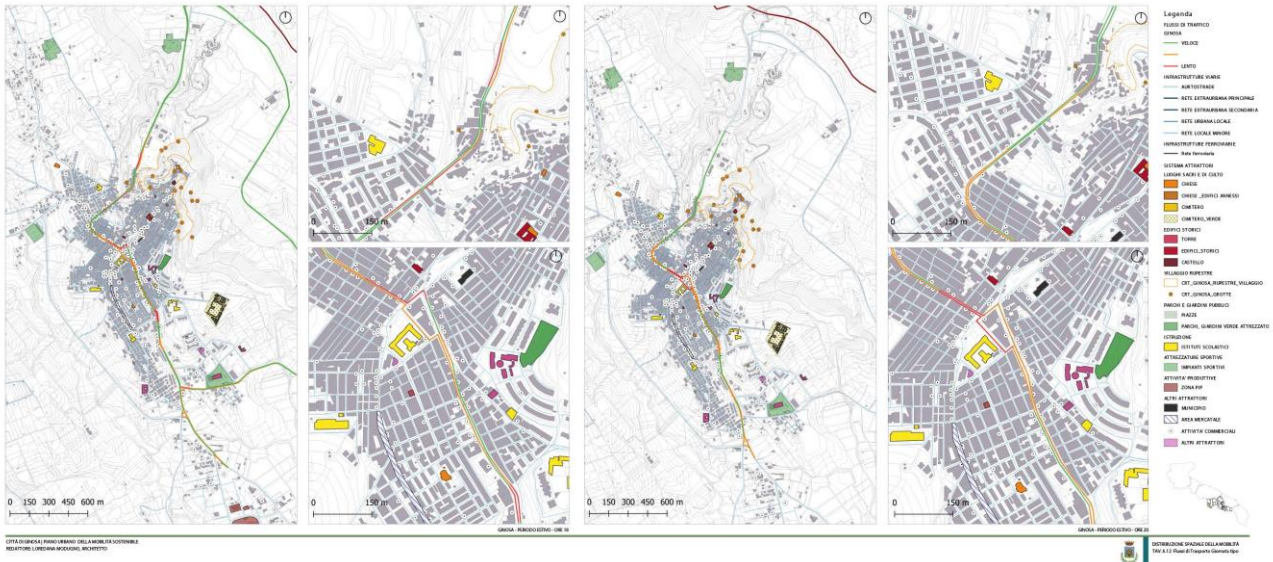
Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Taranto nelle due ore di punta del mattino





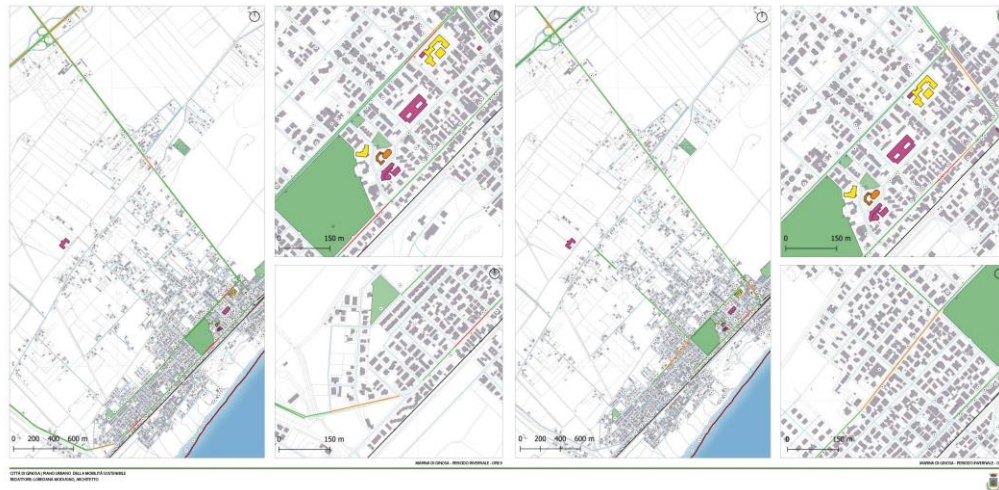


TAV.6.11 - Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo **\_Ginosola\_estate\_** ore 9 e ore 13

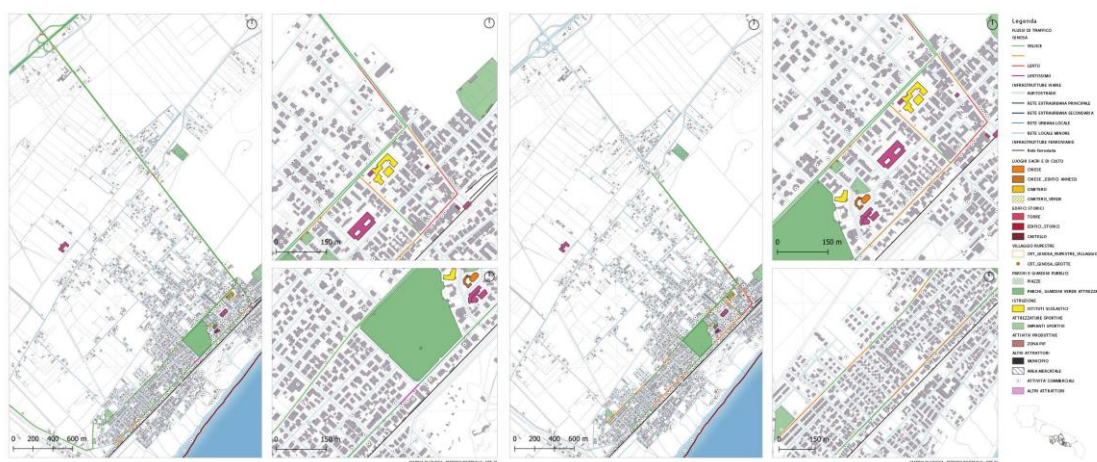


TAV.6.12 - Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo **\_Ginosola\_estate\_** ore 12 e ore 20

**Marina di Ginosola**



TAV.6.13- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo **\_Marina di Ginosola\_inverno\_** ore 9 e ore 13



TAV.6.14- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo Marina di Ginosola\_inverno\_ ore 18 e ore 20



TAV.6.15- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo Marina di Ginosola\_estate\_ ore 9




TAV.6.16- Distribuzione spaziale della mobilità\_ Flussi di traffico giornata tipo Marina di Ginosola\_estate\_ ore 18 e ore 20

Per quanto riguarda i flussi di traffico veicolare di Marina di Ginosola, si possono evidenziare diversi fattori di criticità:

- la pressione automobilistica si concentra principalmente su viale Jonio e in corrispondenza dei principali attrattori e nei mesi estivi soprattutto sugli assi di accesso alle zone balneari;
- la forte discontinuità tra il nucleo urbano a nord-ovest e quello sud-est della ferrovia 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.



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>305 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

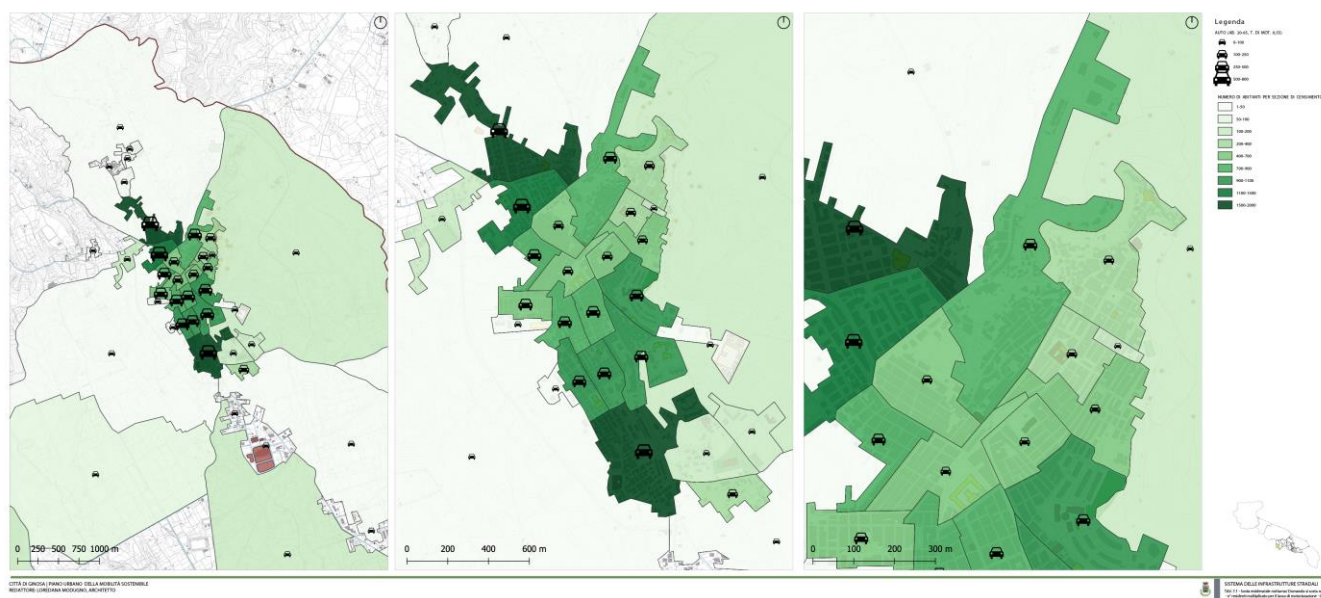
## 5.8 SISTEMA DELLA SOSTA

<b>7.</b>	<b>Sosta</b>
<p><b>TAV 7.1</b> Sosta residenziale notturna/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione - Ginosa</p> <p><b>TAV 7.2</b> Sosta residenziale notturna- Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione _Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV 7.3</b> Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda- Ginosa</p> <p><b>TAV 7.4</b> Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda - Marina</p> <p><b>TAV 7.5 _ TAV 7.6</b> Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada _Ginosa (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse.</p> <p><b>TAV 7.7</b> Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Ginosa</p> <p><b>TAV 7.8 _ TAV 7.9</b> Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada _ Marina (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse.</p> <p><b>TAV.7.10</b> Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Marina</p>	
<b>Fonti</b>	
Rilievo sul campo degli stalli ISTAT Puglia	

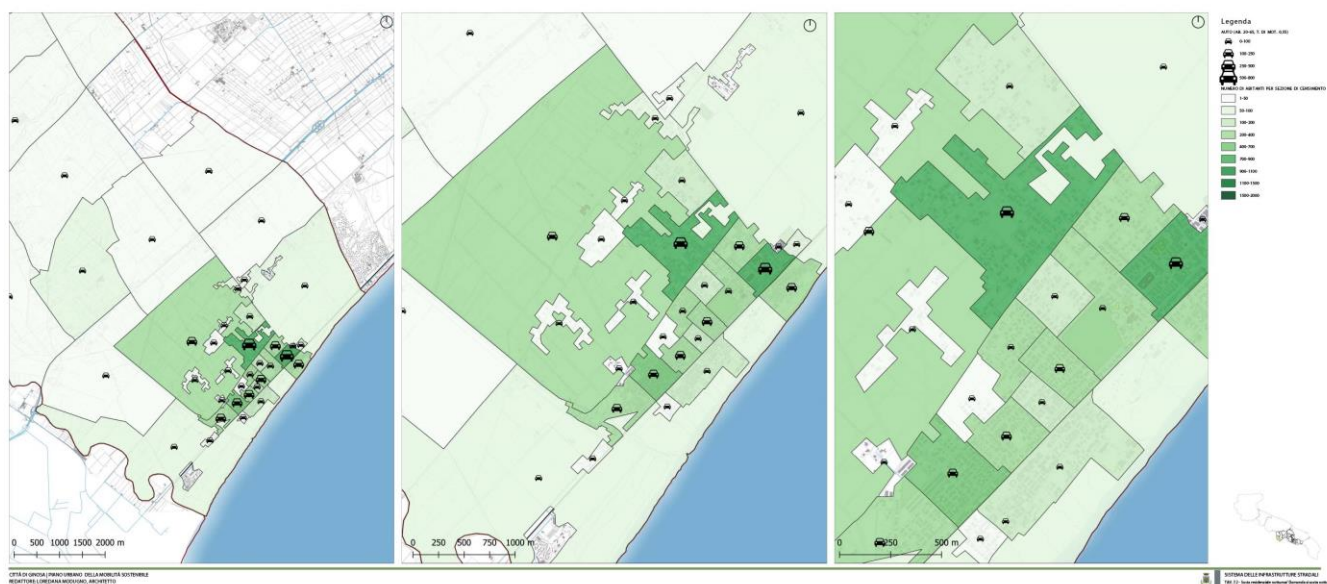
### 5.8.1 SISTEMA DELLA SOSTA E ANALISI DELL'OFFERTA

I problemi legati alla sosta degli autoveicoli nelle aree centrali sono di diversa natura. L'aumento incondizionato di parcheggi per auto riduce inevitabilmente lo spazio, la qualità urbana e lo sviluppo della cosiddetta mobilità sostenibile.

L'obiettivo primario dell'analisi è stato esaminare il sistema dell'accessibilità e dell'offerta di sosta nelle differenti zone della città, il rapporto tra tipologie dei parcheggi e finalità cui sono destinati. Il nuovo modello di accessibilità, suggerito dal P.U.M.S dovrà necessariamente basarsi su provvedimenti che disincentivino l'accesso dei veicoli alle zone profonde (ZTL e ZTR) della città.



TAV 7.1 Sosta residenziale notturna/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione - Ginosola



TAV 7.2 Sosta residenziale notturna- CENTRO STORICO/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione \_Marina di Ginosola



TAV 7.3 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda- Ginosola

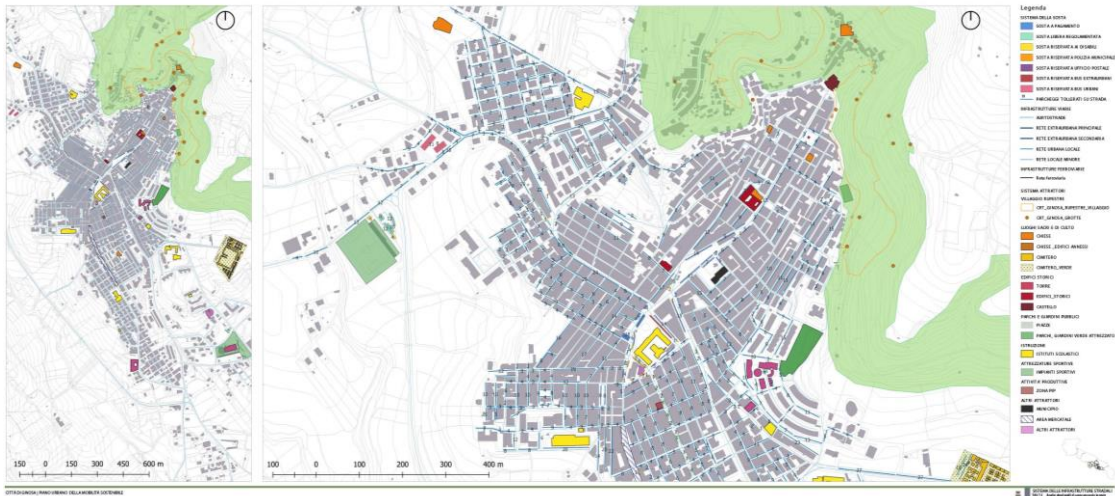


TAV 7.4 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda - Marina

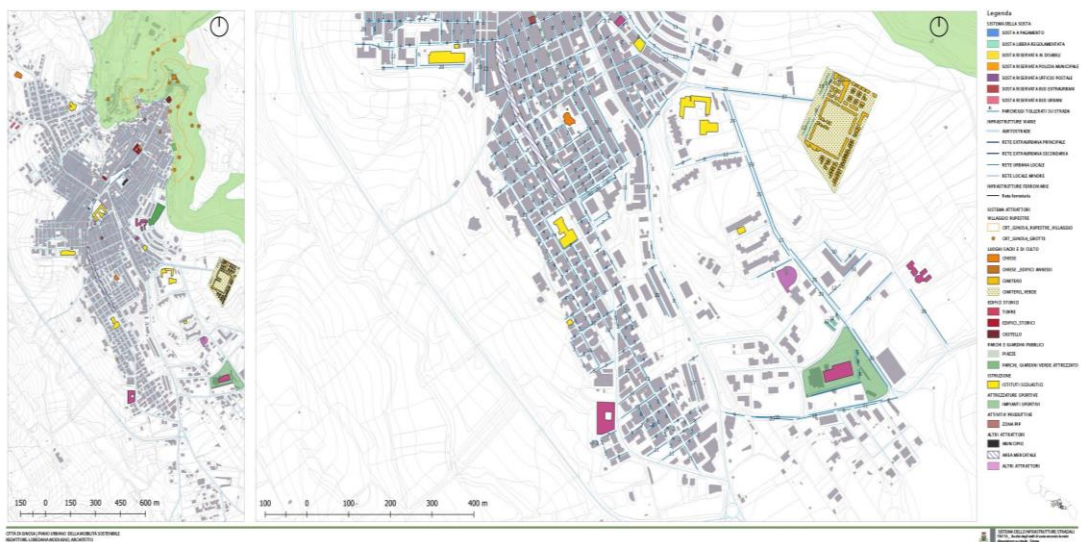


**Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada:**

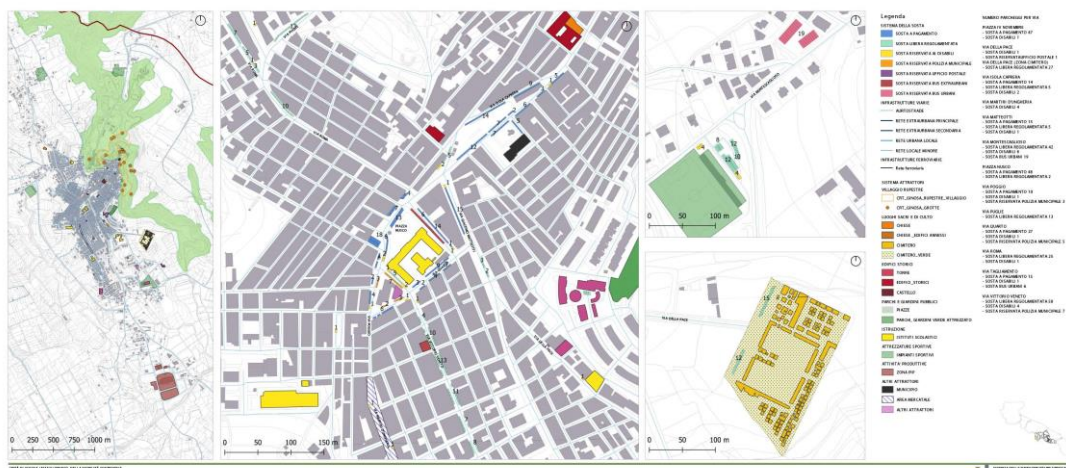
**Ginosa:**



TAV 7.5 \_ Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada \_Ginosa (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse).



TAV 7.6\_ Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada \_Ginosa (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse).



TAV 7.7 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Ginosa

**Conteggio stalli secondo la reale disposizione su strada :**

GINOSA				
UBICAZIONE	STATO ATTUALE			
	TIPOLOGIA SOSTA			
	A PAGAMENTO	LIBERA	DISABILI	RISERVATA A BUS
PIAZZA IV NOVEMBRE	41		3	
VIA DELLA PACE	20		2	
VIA DELLA PACE (ZONA CIMITERO)		27		
VIA ISOLA CAPRERA	4	5	2	
VIA MARTIRI D'UNGHERIA			4	
VIA MATTEOTTI	15	5	1	
VIA MONTESCAGLIOSO (CAMPO SPORTIVO COMUNALE 'T. MIANI')		42	8	19
PIAZZA NUSCO	48	2		
VIA POGGIO	10		1	
VIA PUGLIE	13			
VIA QUARTO	27		1	
VIA ROMA		25	1	
VIA TAGLIAMENTO	15		1	6
VIA VITTORIO VENETO		58	4	
<b>TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA</b>	<b>193</b>	<b>164</b>	<b>28</b>	<b>25</b>
TOTALE				410

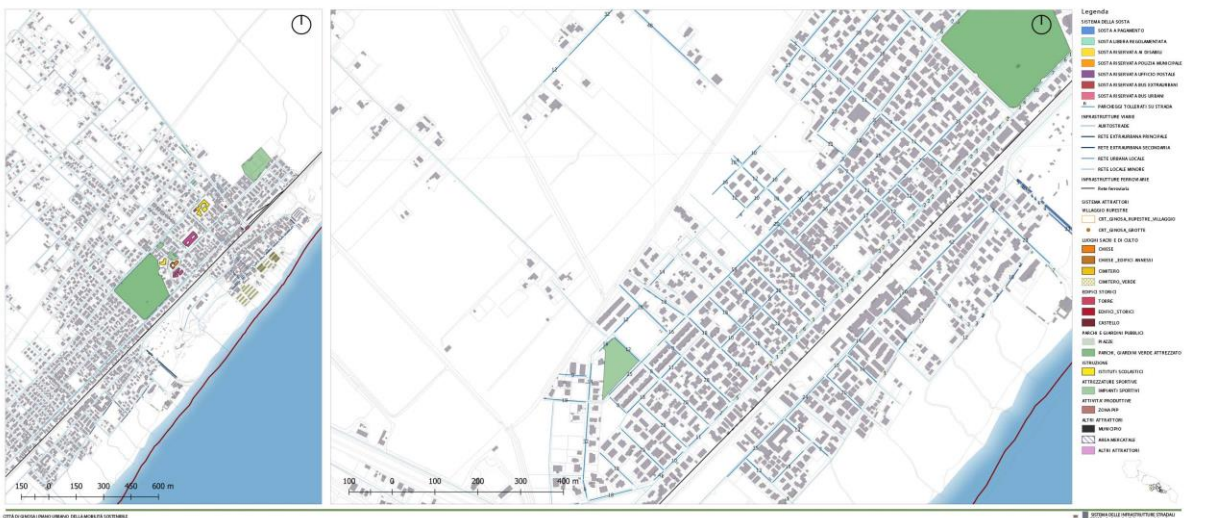
Dall'analisi delle sistema della sosta sono emersi diversi aspetti:

- Il diffondersi della sosta non regolamentata nel centro storico e nelle aree centrali ne ha costituito la causa di maggior degrado;
- 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;
- Le maggiori concentrazioni di sosta provocano flussi di traffico relativamente elevati lungo le direttrici di ingresso/uscita, con i relativi problemi di impatto e di inquinamento acustico atmosferico;
- La difficoltà di sosta riguarda soprattutto i residenti delle aree centrali. Tale difficoltà è legata sia alla saturazione dell'offerta su strada, sia alla sosta selvaggia che impedisce e rende difficoltoso l'accesso dei proprietari;
- 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;

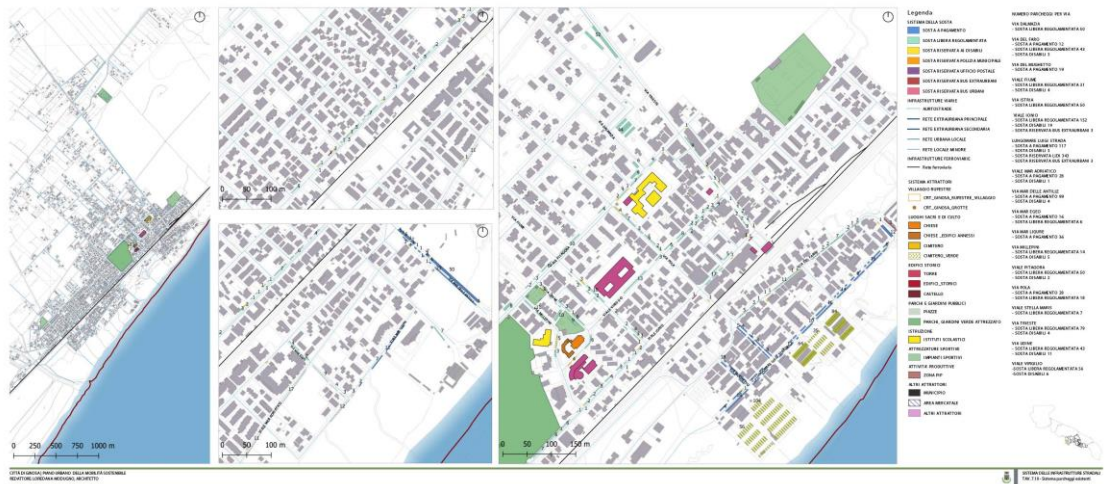
**Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada:**  
**Marina di Ginosola:**



TAV 7.8 Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada \_ Marina (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse).



TAV 7.9 Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada \_ Marina (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse).



TAV 7.10 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Marina



Conteggio stalli secondo la reale disposizione su strada:

MARINA DI GINOSA					
STATO ATTUALE					
TIPOLOGIA DI SOSTA					
UBICAZIONE	A PAGAMENTO	LIBERA	DISABILI	RISERVATA A BUS	RISERVATA AI LIDI BALNEARI
VIA DALMAZIA		50			
VIA DEL FARO	12	43	3		
VIA DEL MUGHETTO		19			
VIALE FIUME		31	4		
VIALE IONIO		152	19	3	
LUNGOMARE LUIGI STRADA	117	3		3	343
VIALE MAR ADRIATICO	28		1		
VIA MAR DELLE ANTILLE	99		4		
VIA MAR EGEO	16	6			
VIA MAR LIGURE	36				
VIA MILLEPINI		14	5		
VIALE PITAGORA		50	2		
VIA POLA	28	18			
VIALE STELLA MARIS		7			
VIA TRIESTE		79	4		
VIA UDINE		43	11		
VIA VIRGILIO		56	6		
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA	336	571	59	6	343
TOTALE					1315

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

- 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;

## 5.9 INCIDENTALITÀ E SICUREZZA

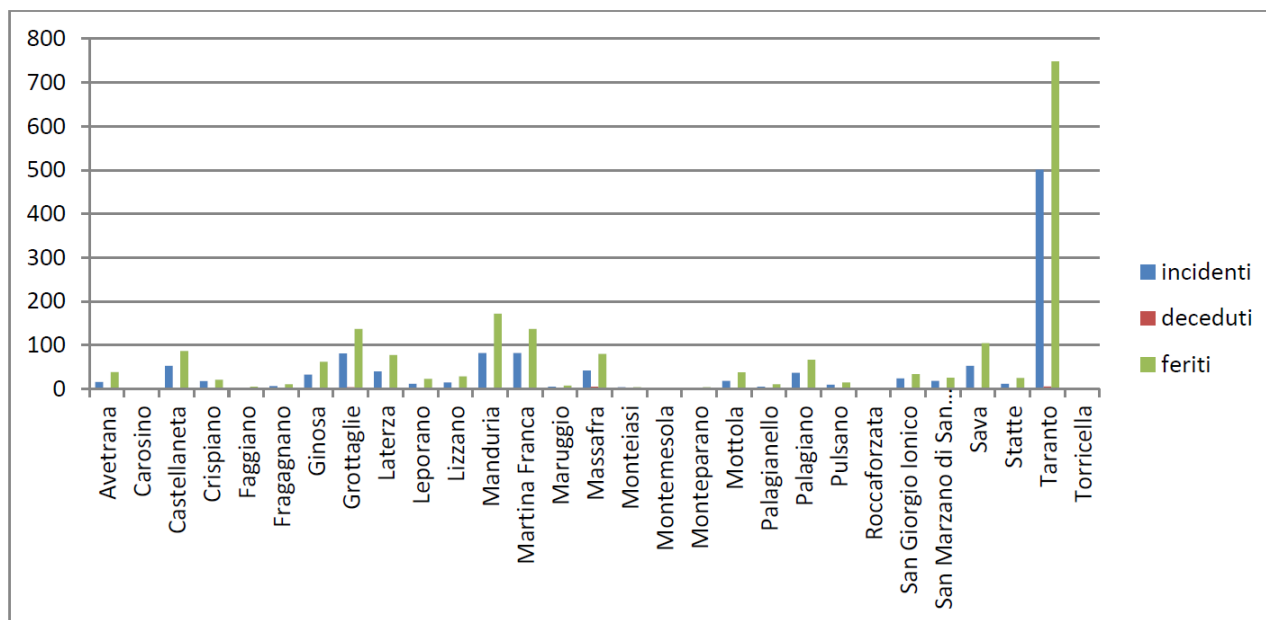
### 8 SICUREZZA E INCIDENTALITÀ

**TAV. 8.1** Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa e Maria di Ginosa

**TAV. 8.2** Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa

DATI ON LINE ASSET (Agenzia Regionale Strategica per la Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) ISTAT  
 Archivio degli incidenti stradali in Puglia - 2001/2018

“..Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale. Per raggiungere tali propositi la Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CReMSS), istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale. La Regione Puglia con legge regionale 10/2009 demanda all'Agenzia Regionale per la Mobilità tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio e governo della sicurezza stradale (CReMSS). Dal 1° luglio 2009 l'Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia, in virtù del protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale tra ISTAT, Ministero dell'Interno (servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI ha aderito, per il periodo 2011-2015, alla gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT ed è deputata alla raccolta delle suddette informazioni. Tutte le attività sono svolte dall'Ufficio di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale dell'Agenzia Regionale per la Mobilità nella regione Puglia.”  
 Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

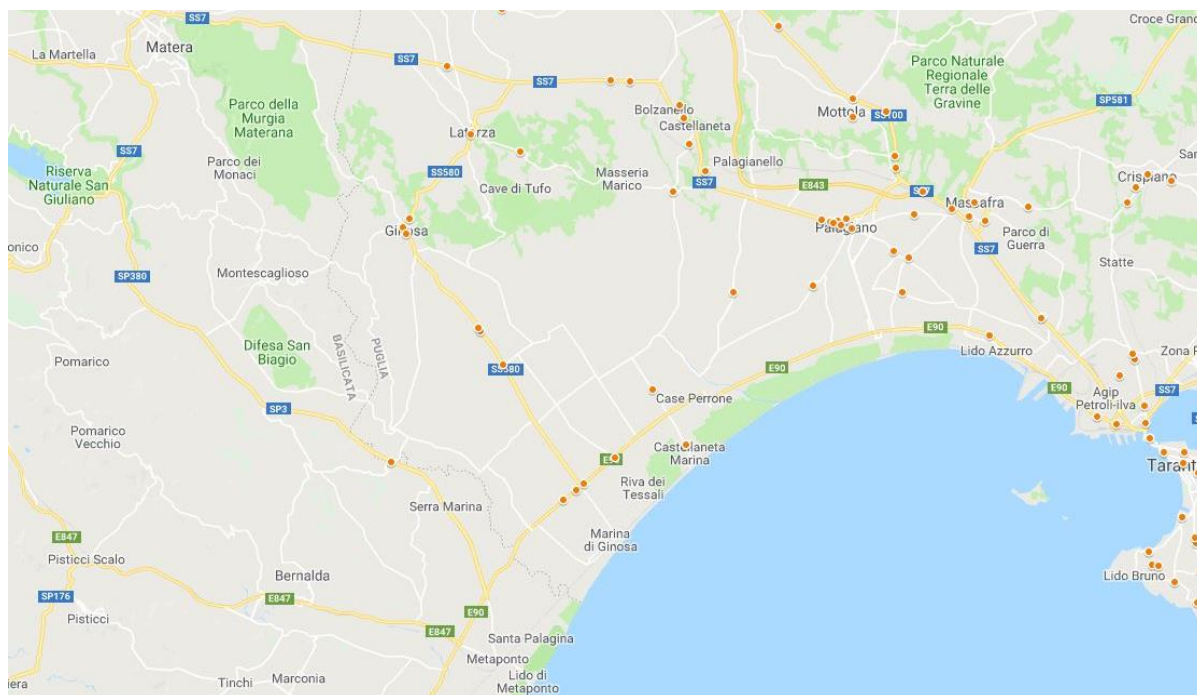


Incidenti, morti e feriti, Provincia di Taranto, 2017 -

Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

La mappe riportano l'andamento temporale del numero di incidenti, feriti e morti verificatosi su tutto il territorio comunale, comprendente sia la viabilità urbana che quella extra-urbana, nel periodo interessato. Si ricorda che la viabilità extra-urbana è costituita da una rete locale di proprietà del Comune di Ginosa che e dalla rete di strade provinciali.



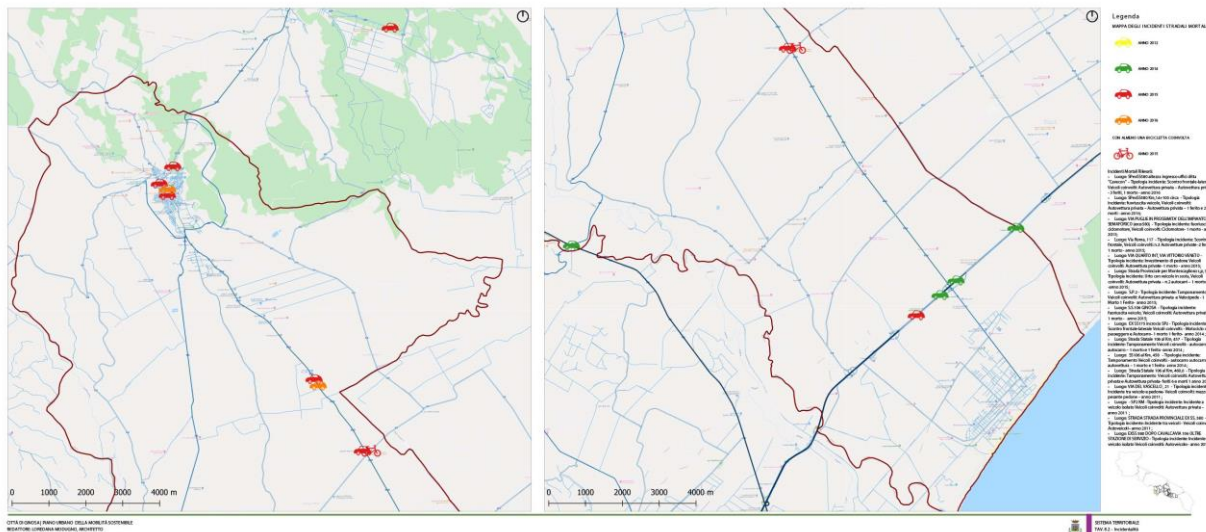


Mappa degli incidenti stradali mortali dal 2011 al 2017 - Comune di Ginosola -  
Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

#### Incidenti mortali rilevati:

- Luogo: SPexSS580 altezza ingresso uffici ditta "Cavecon" - Tipologia incidente: Scontro frontale-laterale - Veicoli coinvolti: Autovettura privata - Autovettura privata - 3 feriti, 1 morto - anno 2016
- Luogo: SPexSS580 Km,14+100 circa - Tipologia incidente: fuoriuscita veicolo, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - Autovettura privata - 1 ferito e 2 morti - anno 2016;
- Luogo: VIA PUGLIE IN PROSSIMITA' DELL'IMPIANTO SEMAFORICO (exss580) - Tipologia incidente: fuoriuscita ciclomotore, Veicoli coinvolti: Ciclomotore- 1 morto - anno 2015;
- Luogo: Via Roma, 117 - Tipologia incidente: Scontro frontale, Veicoli coinvolti: n.3 Autovetture private -2 feriti, 1 morto - anno 2015;
- Luogo: VIA QUARTO INT, VIA VITTORIO VENETO - Tipologia incidente: Investimento di pedone Veicoli coinvolti: Autovettura private -1 morto - anno 2015;
- Luogo: Strada Provinciale per Montescaglioso s.p, 580 - Tipologia incidente: Urto con veicolo in sosta, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - n.2 autocarri - 1 morto -anno 2015;
- Luogo: S.P.2 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: Autovettura privata e Velocipede - 1 Morto 1 Ferito- anno 2015;
- Luogo: S.S.106 GINOSA - Tipologia incidente: fuoriuscita veicolo, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - 1 morto - anno 2015;
- Luogo: EX SS175 incrocio SP2 - Tipologia incidente: Scontro frontale-laterale Veicoli coinvolti: - Motociclo con passeggero e Autocarro- 1 morto 1 ferito- anno 2014 ;
- Luogo: Strada Statale 106 al Km, 457 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: - autocarro e autocarro - 1 morto e 1 ferito -anno 2014 ;
- Luogo: SS106 al Km, 458 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: - autocarro autocarro e autovettura - 1 morto e 1 ferito- anno 2014 ;
- Luogo: Strada Statale 106 al Km, 460,6 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: Autovettura privata e Autovettura privata- feriti 6 e morti 1 anno 2014 ;
- Luogo: VIA DEL VASCELLO , 21 - Tipologia incidente: Incidente tra veicolo e pedone- Veicoli coinvolti: mezzo pesante pedone - anno 2011 ;
- Luogo: - SP2 KM -Tipologia incidente: Incidente a veicolo isolato Veicoli coinvolti: Autovettura privata - anno 2011 ;
- Luogo: STRADA STRADA PROVINCIALE EX SS. 580 - Tipologia incidente: Incidente tra veicoli - Veicoli coinvolti: Autoveicoli- anno 2011 ;
- Luogo: EXSS 580 DOPO CAVALCAVIA 106 OLTRE STAZIONE DI SERVIZIO - Tipologia incidente: Incidente a veicolo isolato Veicoli coinvolti: Autoveicolo- anno 2011 ;

I dati raccolti hanno evidenziato criticità principalmente sulla ex SS580 (che collega Ginosa a Marina di Ginosa) e sulla SS106 dove sono stati rilevati incidenti mortali anche nel 2018. In ambito urbano non si rilevano incidenti che hanno coinvolto velocipedisti, l'unico sulla SP2 risalente al 2015.



TAV. 81 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa e Maria di Ginosa



TAV. 82 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa

La questione dell'incidentalità e, più in generale della sicurezza delle persone sulle strade è un tema fondamentale del PUMS i cui obiettivi sono quelli di migliorare la sicurezza dei percorsi pedonali, dei percorsi ciclabili e di alcune intersezioni maggiormente pericolose, etc.


Dall'elaborazione del sondaggio effettuato risulta una percezione negativa della sicurezza stradale da parte dei cittadini, dovuta principalmente ad una discontinuità dei percorsi pedonali e ad una grave e generalizzata inadeguatezza comportamentale.

Dall'elaborazione del sondaggio effettuato risulta una percezione negativa della sicurezza stradale da parte dei cittadini, dovuta principalmente ad una discontinuità dei percorsi pedonali e ad una grave e generalizzata inadeguatezza comportamentale.

Di seguito si riportano le indicazioni raccolte nel sondaggio che hanno evidenziato ulteriori situazioni di criticità:

#### Ginosa

- *Piazza Nusco, Via Roma, via della Pace*
- *via Roma, a causa del traffico in ingresso e uscita dalla città spesso congestionato da ostruzioni, parcheggi non regolari*
- *Centro storico, andrebbe "tutelato" per essere valorizzato, così credo diverrebbe una vera e propria risorsa per la comunità.*

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>315 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- *Via conterie/via alfieri hanno entrambi lo stesso senso di marcia e non permettono di raggiungere il centro con un mezzo in caso di emergenza*
- *via Matteotti intasata di auto, sarebbe auspicabile il senso unico*
- *Via Tagliamento*

#### Marina di Ginosa

- *il passaggio a livello di viale Pola è un accesso privilegiato alla spiaggia ma anche un limite infrastrutturale che allontana il waterfront dal resto del paese. L'attraversamento dei binari è pericoloso vista la moltitudine di passanti e automezzi che lo attraversano quotidianamente nel periodo estivo per cui andrebbe eliminato, lo stesso vale per i sottopassi di viale Stella Maris e sottovia P Sorci, che dovrebbero essere meglio mantenuti (spesso allagano congestionando il traffico) e resi a senso unico per migliorare la viabilità soprattutto nel periodo estivo;*
- *il sottopasso di viale Stella Maris non permette il passaggio contemporaneo di auto e pedoni per la ridotta larghezza. Gli accessi alle abitazioni e ai garage adiacenti alle piste ciclabili sono pericolosi. I marciapiedi sono impraticabili perciò i pedoni occupano i percorsi ciclabili;*
- *pista ciclabile viale Ionio/inutilizzabile in diversi punti per macchine parcheggiate, negozi che aggiungono tavolini ecc.;*
- *pista ciclabile campeggio/pericolosa nella parte finale zona aeronautica;*
- *pista ciclabile viale Pitagora/ pericolosa in vari punti andrebbe mantenuta e potrebbe continuare verso la DOK;*
- *pista ciclabile via Italia/ pericolosa in vari punti, necessaria manutenzione;*
- *Viale Trieste pista ciclabile inaccessibile, necessaria manutenzione;*
- *viale Ionio, viale Pitagora in prossimità del supermercato DOK, ingresso del paese;*
- *viale Ionio angolo viale Italia, la strada manca di segnaletica e si creano sempre Ingorghi a causa delle macchine parcheggiate*
- *Incrocio Corso Italia via Tufarello (VILLA GENUSIA), ci vorrebbe una rotatoria e la manutenzione dell'asfalto;*
- *Incrocio Viale Trieste con viale Piatagora e viale Pordenone (Presenza in pochi metri di caserma carabinieri forestali, distributore benzina, cinema) più luminosità e segnaletica verticale per pedoni;*
- *Incrocio panificio zona ingresso Pineta Regina (carico / scarico merci e presenza di gruppi di persone fisse nel sostare e bere nel vicolo)*
- *Incrocio viale Pola/ Pitagora, particolarmente utilizzato per accesso alla Chiesa al mare...*
- *Insufficienza della sosta. I turisti dovrebbero lasciare la propria auto fuori dal centro abitato e raggiungere il paese con bus navetta. Fare una rotatoria invece del semaforo all'incrocio di viale Trieste con Riva dei tessali e via Tufarello.*
- *Insufficienza della segnaletica*
- *Incrocio all'ingresso lido La Perla punto di congestione estrema in orari di punta;*
- *lungomare poco accessibile ai pedoni e alle biciclette;*
- *lungomare, stazione/rastrelliere insufficienti;*

Lo studio dell'incidentalità è una premessa fondamentale per il monitoraggio delle criticità presenti sul territorio e l'individuazione delle possibili soluzioni per migliorare la sicurezza dei percorsi pedonali, dei percorsi ciclabili e di alcune intersezioni maggiormente pericolose, etc. L'obiettivo del PMC deve prevedere una drastica riduzione dei tassi di incidentalità, con particolare attenzione alle aree residenziali ed ai luoghi ed itinerari di elevata frequentazione (scuole, luoghi di culto, uffici pubblici, etc.

#### Analisi costi sociali legati all'incidentalità

I costi sociali degli incidenti stradali costituiscono una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi. Il danno economico non è rappresentato da una spesa diretta sostenuta dalla società, ma è la quantificazione economica degli oneri che, a diverso titolo, gravano sulla stessa a seguito delle conseguenze causate da un incidente stradale.

Nella valutazione dei costi sociali complessivi è necessario tener conto sia dei costi riferiti alle persone vittime dei sinistri (costi umani), sia a quelli in generale riferiti alla collettività (costi generali). Questi possono essere così suddivisi:

- Costi umani, riferiti alle vittime di incidenti:
  - Costo della vita umana (mancata produttività, danni non patrimoniali: morali e biologici)
  - Costi sanitari (spese per il trattamento sanitario)
- Costi generali, riferiti all'incidente:
  - Costi patrimoniali: danni a veicoli, edifici, strade, infrastrutture;
  - Costi amministrativi (servizi di emergenza, costi processuali e di amministrazione)

Il costo sociale dell'incidentalità urbana può essere stimato facendo riferimento allo "Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale" allegato al Decreto Dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale n. 000189 del 24 settembre 2012.<sup>25</sup>

### Costi degli incidenti stradali per livello di gravità - Anno 2010

*Milioni di euro*

Gravità	Costo medio umano in base alla gravità delle lesioni riportate	Costo medio incidente in base alla gravità dell'incidente stradale
Mortale	1,503	1,642
Con lesioni gravi	0,197	0,309
Con lesioni lievi	0,017	0,032
Con lesioni (senza distinguere in base alla gravità)	0,042	-

*Fonte:* Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tale studio individua i seguenti parametri medi: 1503.000 € per ogni deceduto, 42.000 € per ogni ferito. Nel 2015 pertanto la stima del costo sociale dell'incidentalità sostenuta sul territorio Acquavivese ammonta complessivamente a 3.006.000 €.

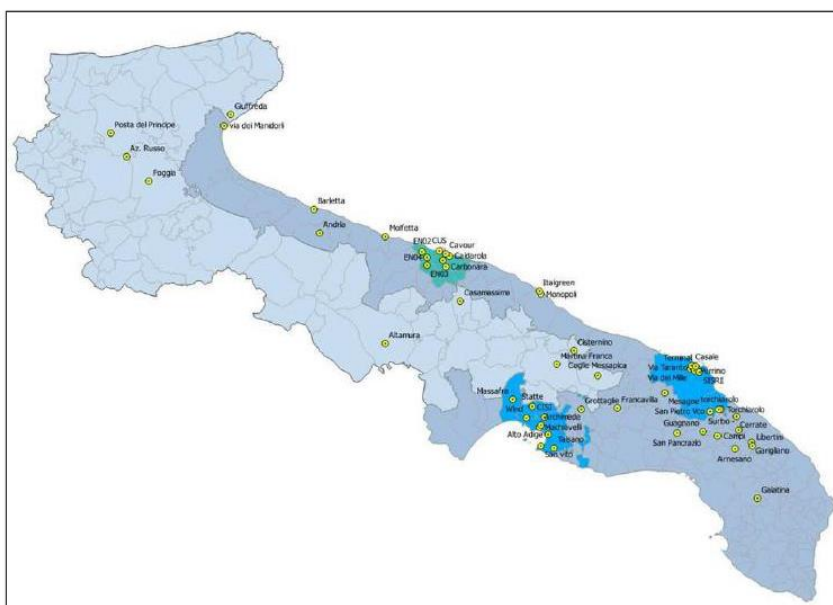
<sup>25</sup> Gli incidenti stradali rappresentano un costo significativo per la società. Nel Novembre del 2008 il Parlamento Europeo ha adottato la Direttiva 2008/96/EC che rimanda agli Stati Membri il calcolo del "costo sociale medio di un incidente mortale ed il costo sociale medio di un incidente grave verificatosi sul loro territorio". Il Decreto Legislativo 15 marzo 2011, n. 35 di "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" stabilisce la determinazione di detto calcolo con cadenza annuale a partire dalla fine del 2011 (art.7 comma 3).

A tale scopo, la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condotto uno studio di valutazione dei costi sociali dell'incidentalità stradale, approvato con Decreto Dirigenziale n. 189 del 24/09/2012, calcolando il costo sociale medio di un incidente mortale nonché il costo sociale medio di un incidente grave. Sulla base di tale metodologia si calcola annualmente il costo sociale degli incidenti stradali, sia sulla rete TEN stradale che sul totale della rete stradale italiana.

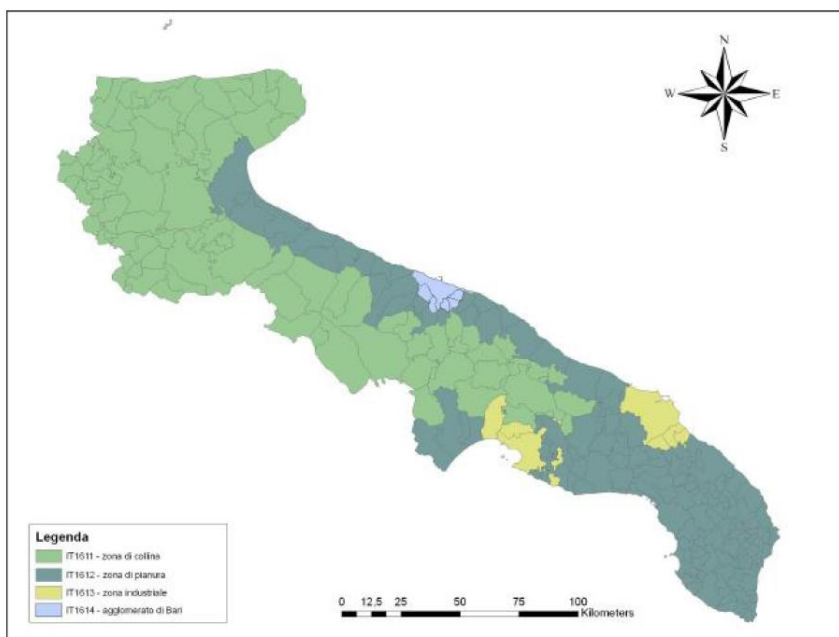
## 5.10 QUALITÀ DELL'ARIA E ANALISI EMISSIONI INQUINANTI

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

### 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 emissive, nonché la disponibilità di dati, sono la base per la valutazione delle azioni per la tutela dell'ambiente e della salute umana.

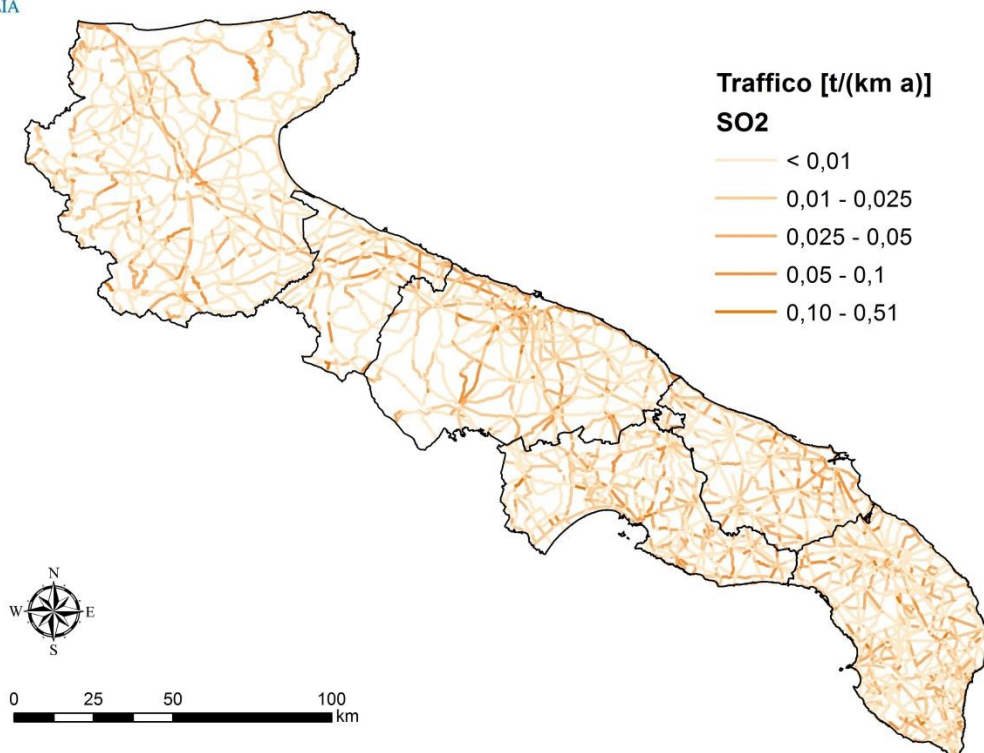
Si riportano nel seguito i risultati di uno studio condotto da IN.EM.AR. (INventario EMISSIONI ARia) sulle Emissioni del Comparto: **Trasporto stradale 2010**

**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 (NOx), polveri sottili (PM10) e monossido di carbonio(CO). IN.EM.AR. (INventario EMISSIONI ARia)

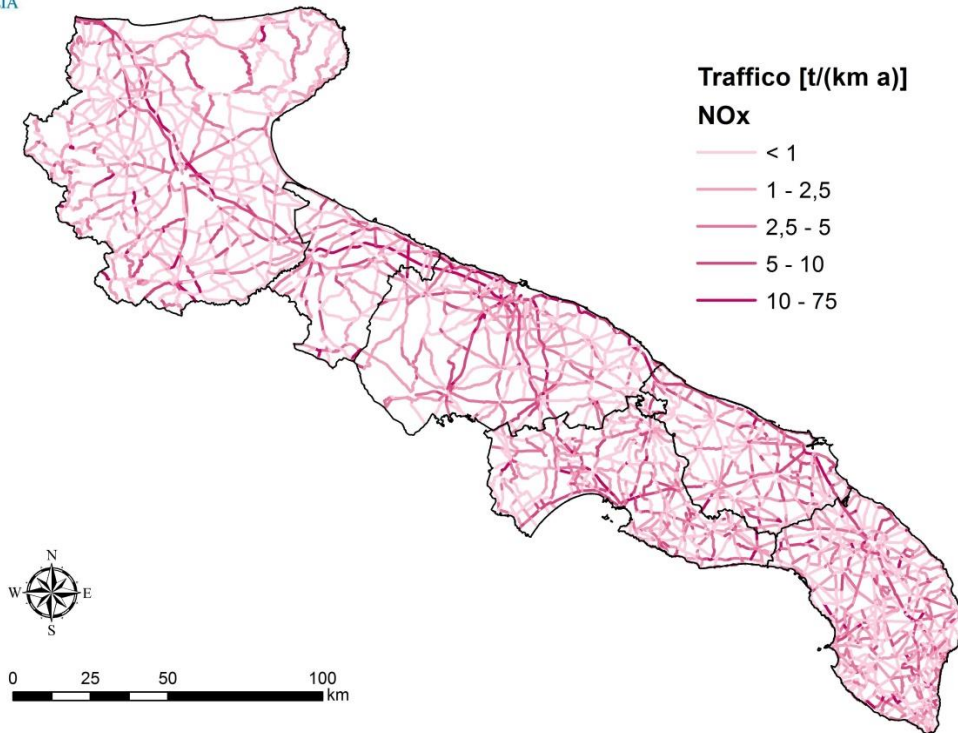
Mappe di elaborazione relative a SO<sub>2</sub> - NOx - PM10 per l'anno 2010 (rev. 1)

Comparto Trasporti stradali



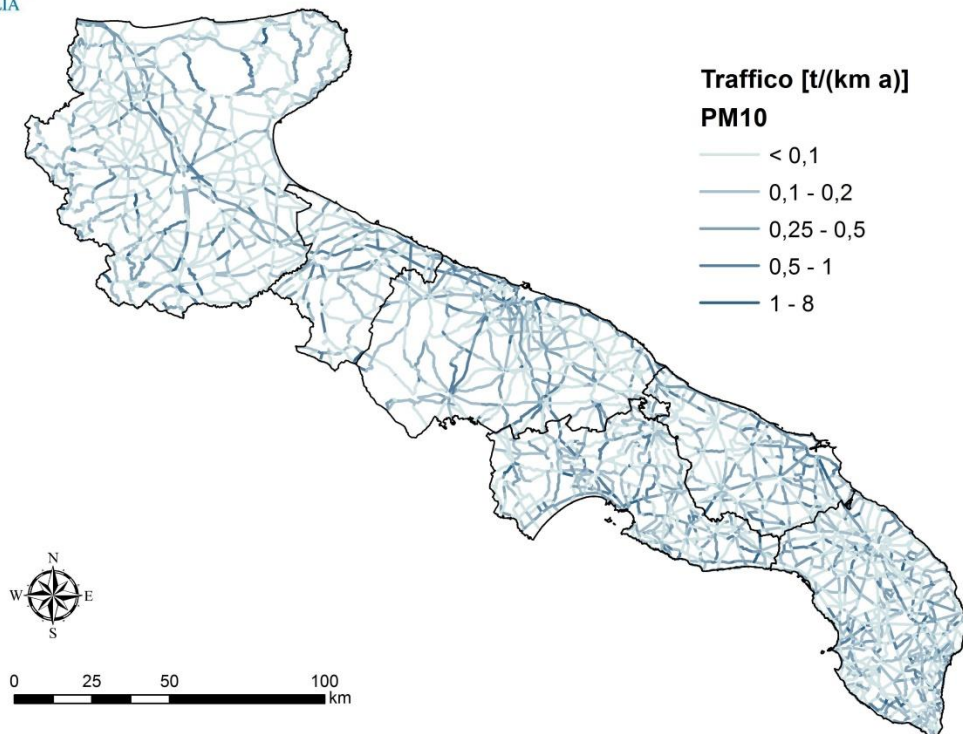
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

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

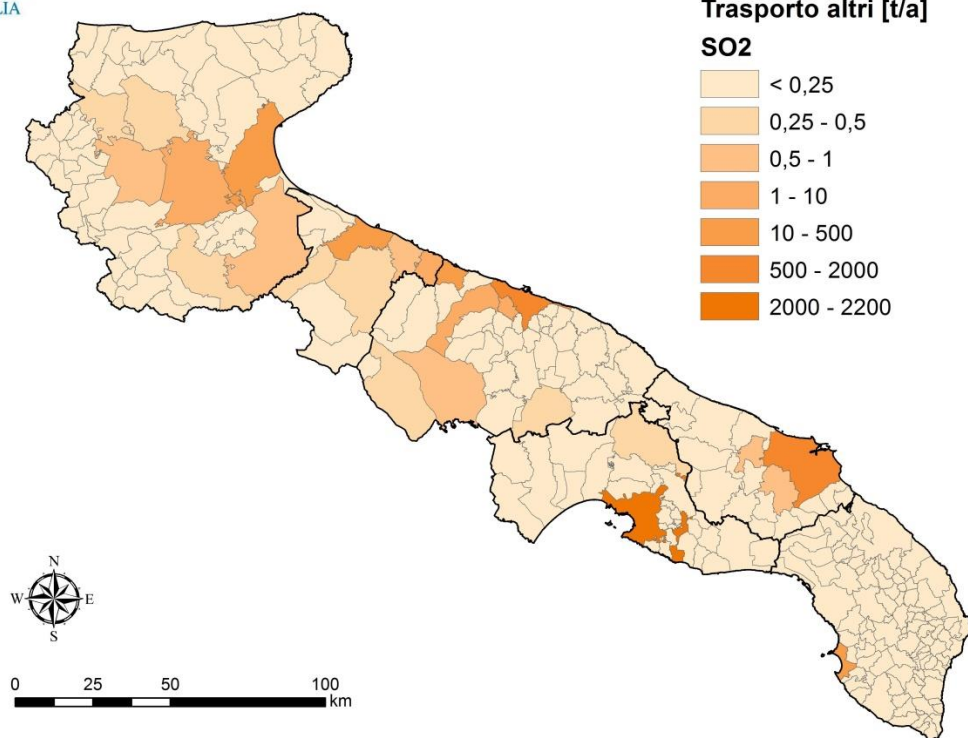


Si riportano nel seguito i risultati di uno studio condotto da INEMAR. (INventario EMISSIONI ARia) sulle Emissioni del Comparto: **Altri Trasporti 2010**

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

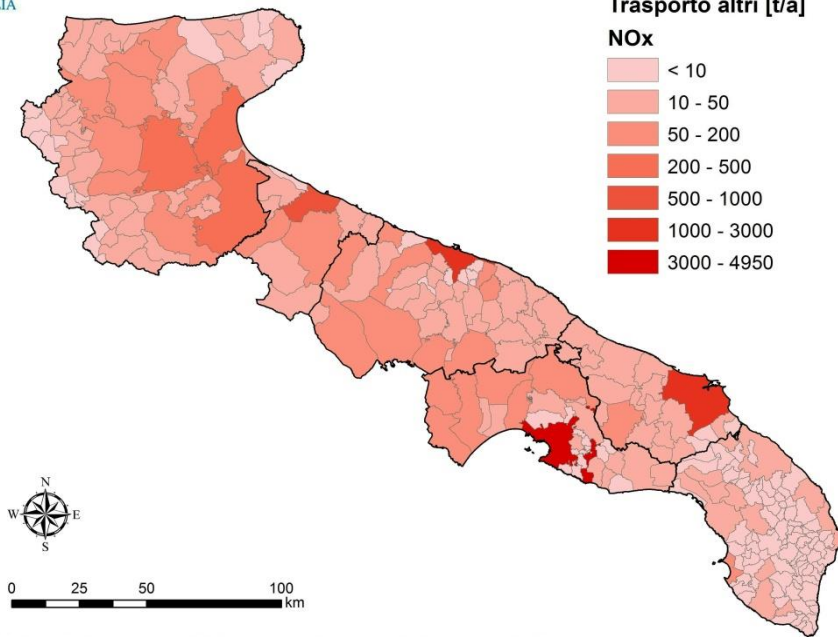
- Trasporti militari
- Ferrovie
- Vie di navigazione interne
- Attività marittime
- Traffico aereo
- Agricoltura
- Silvicoltura
- Industria (ruspe, ecc.).
- Giardinaggio ed altre attività domestiche (falciatrici, ecc.)
- Altri trasporti fuori strada

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



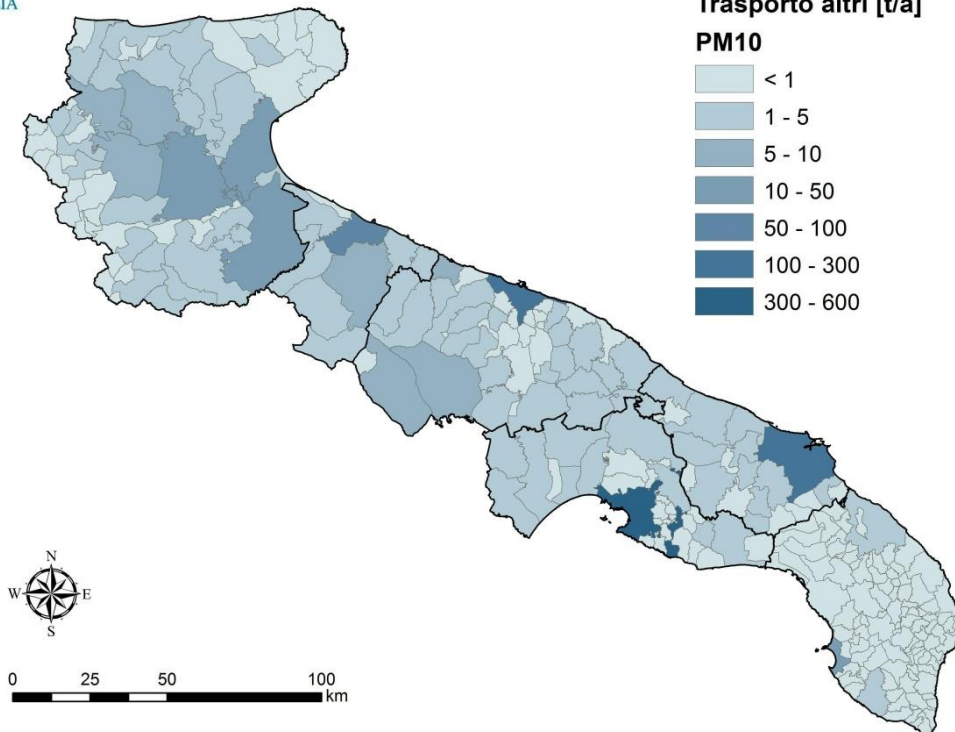
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010\_Emissioni\_Comparto\_Altri\_Trasporti\_SO2



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 emissioni 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 Ginosola	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:	Ginosola
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	Ginosola	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:** Ginosa  
**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	Ginosa	N.D.	N.D.	1,25

#### Parametri di ricerca

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

#### Tabella dei risultati


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

#### Parametri di ricerca

**Anno:** 2010  
**Comparto Emissivo:** Trasporti Stradali  
**Categoria Inquinanti:** Temi Ambientali  
**Inquinante:** Tutti  
**Provincia:** Taranto  
**Comune:** Ginosa  
**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	Ginosa	53,49	6,54	463,75

 <b>INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013 - INEMAR Puglia</b> <i>Regione Puglia</i>														
<b>Totale emissione per Comune - Provincia di Taranto (Fonte: INEMAR)</b>														
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
Ginosà	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
Monteiasi	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
Torriceffa	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 Biogenica  
 SNAP (Selected Nomenclature for Air Pollution) è la nomenclatura utilizzata a livello europeo (EMEP-CORINAIR) che classifica le attività emmissive di riferimento per la realizzazione degli inventari delle emissioni in atmosfera  
 Si fa presente che i dati disaggregati a livello comunale costituiscono una extrapolazione 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.

### 5.11 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 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 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>Palagiano</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
29	<u>Statte</u>	6.208	762	8	420	154	30	7.582	447

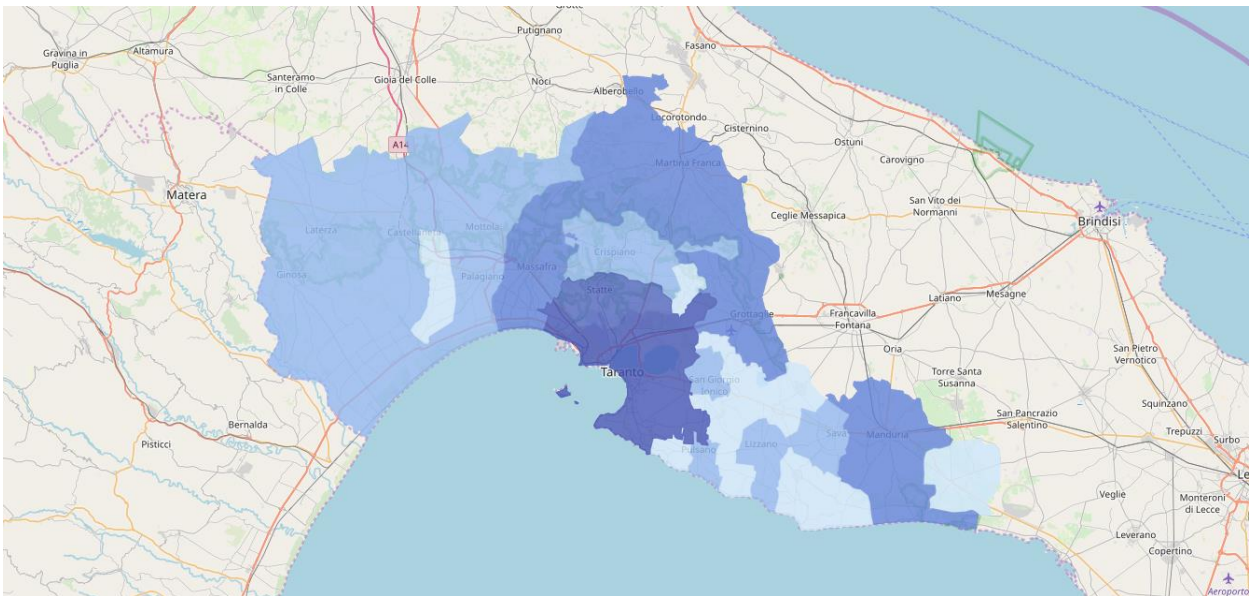
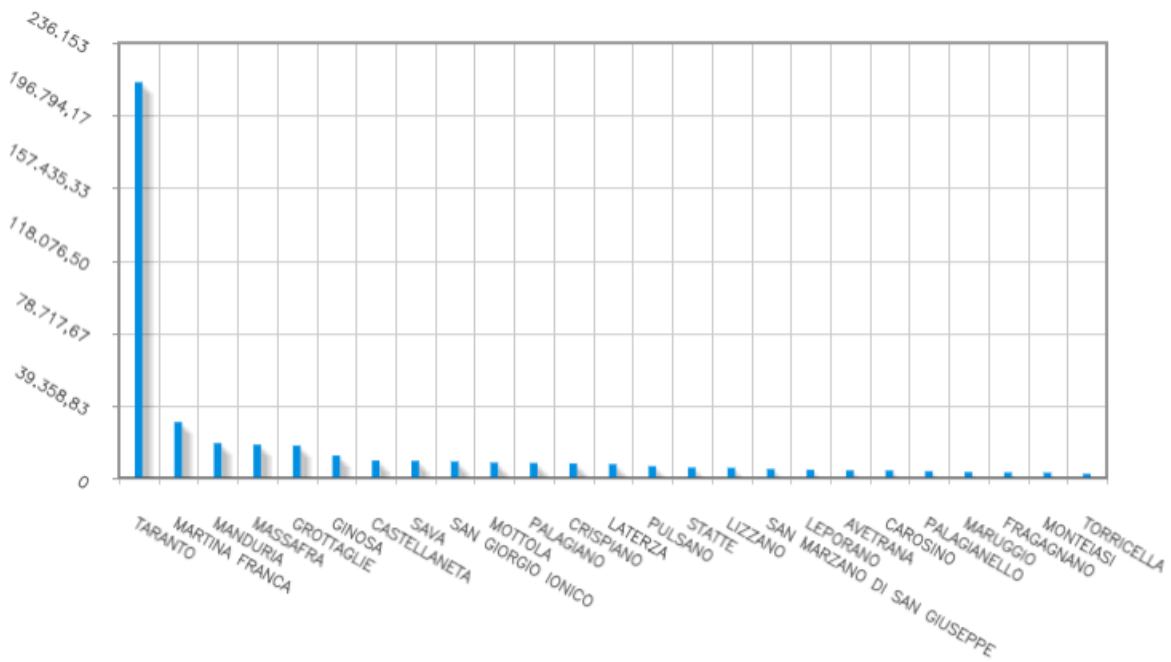
**Dettaglio veicoli commerciali e altri - 2016**

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



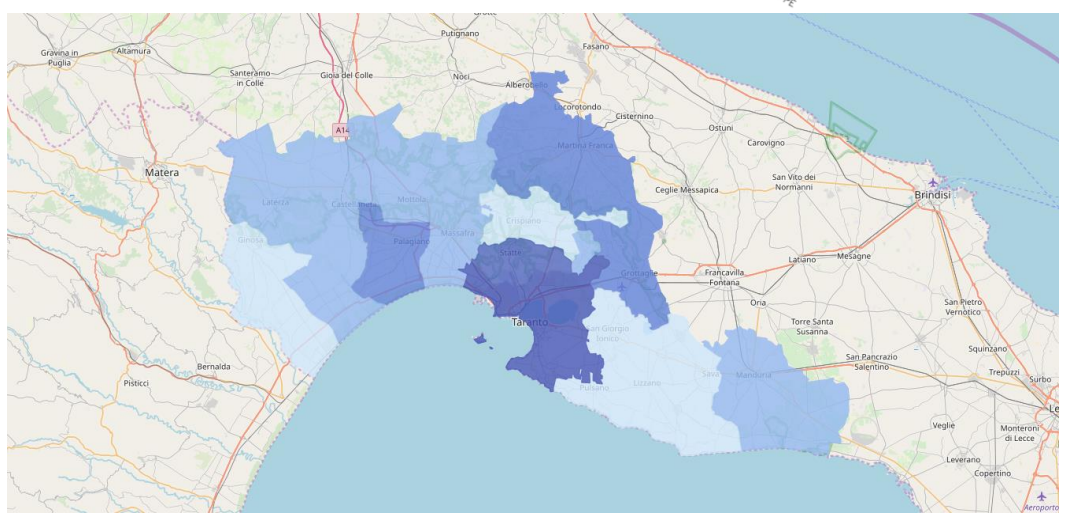
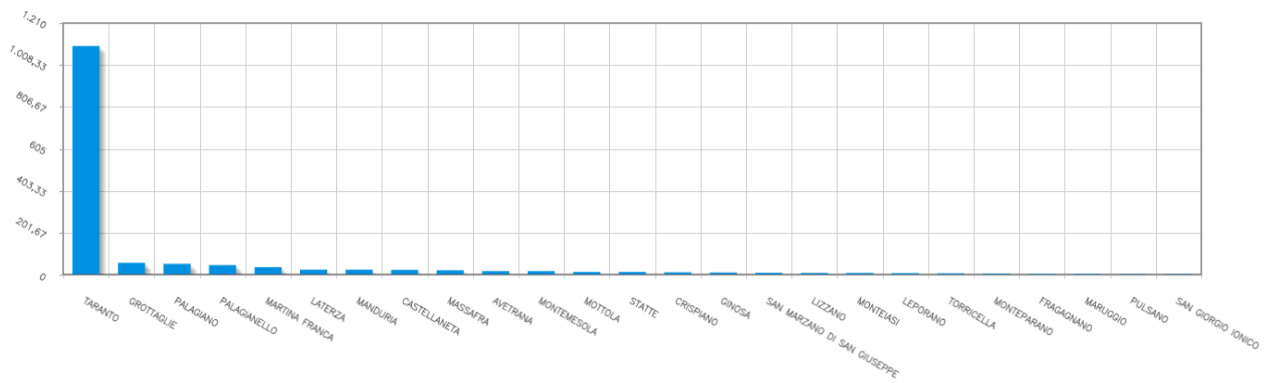


### Parco Veicolare\_ Auto Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

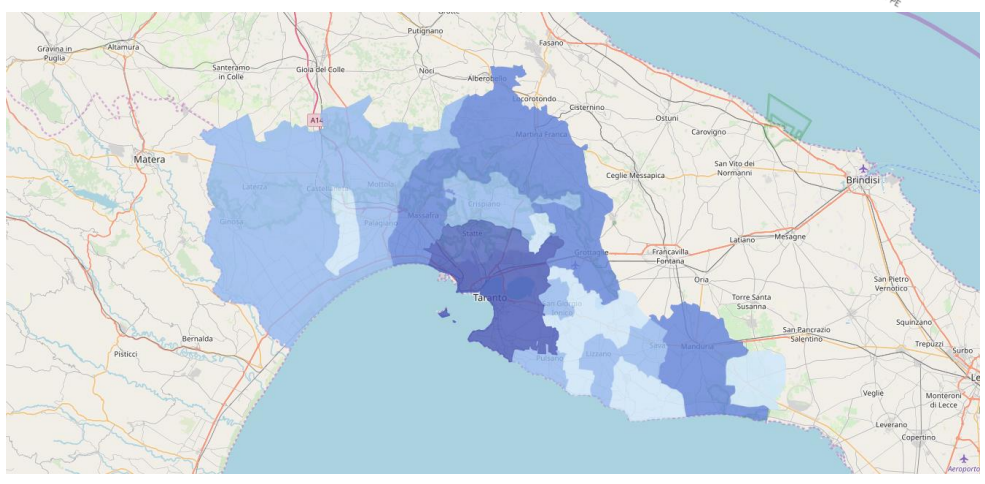
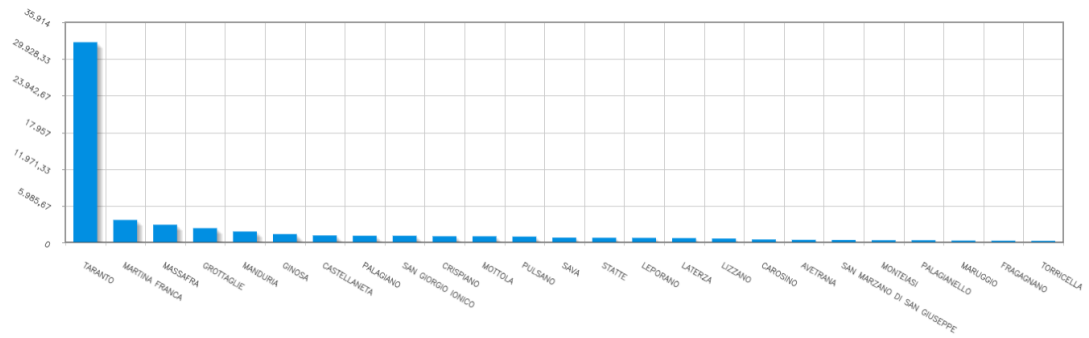




**Parco Veicolare\_Autobus \_Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016**

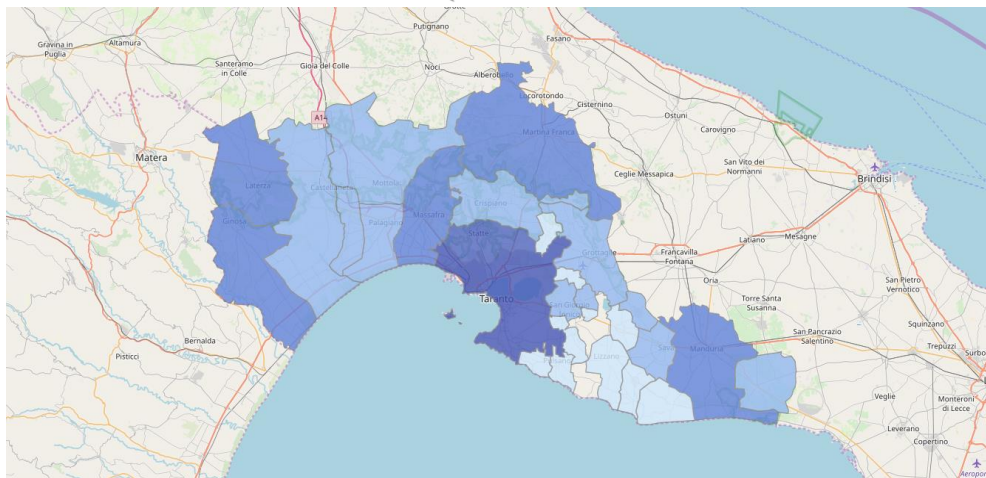
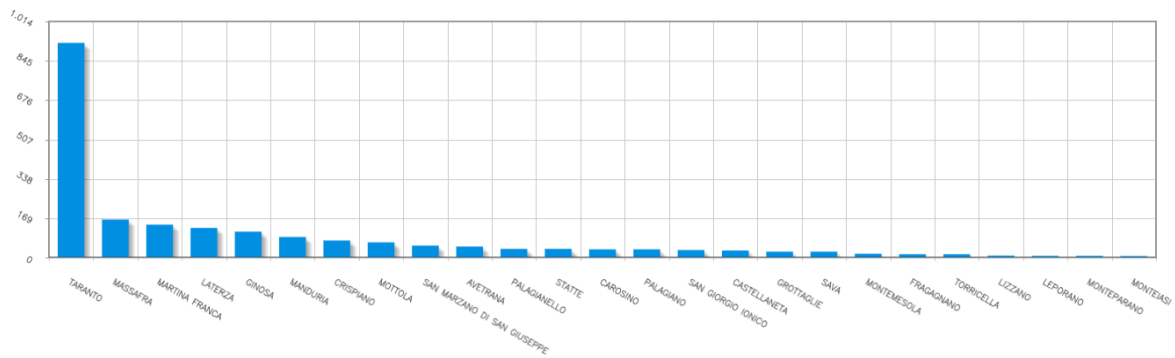


**Parco Veicolare\_Motocicli \_Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016**

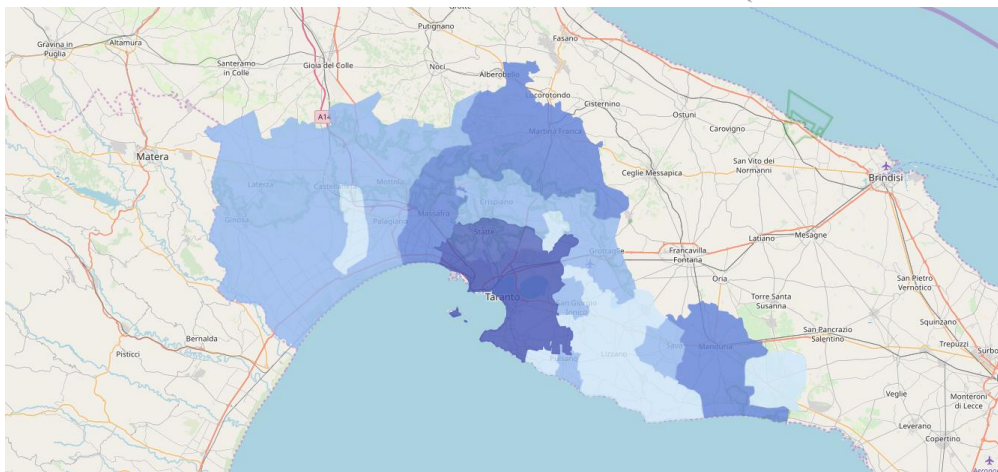
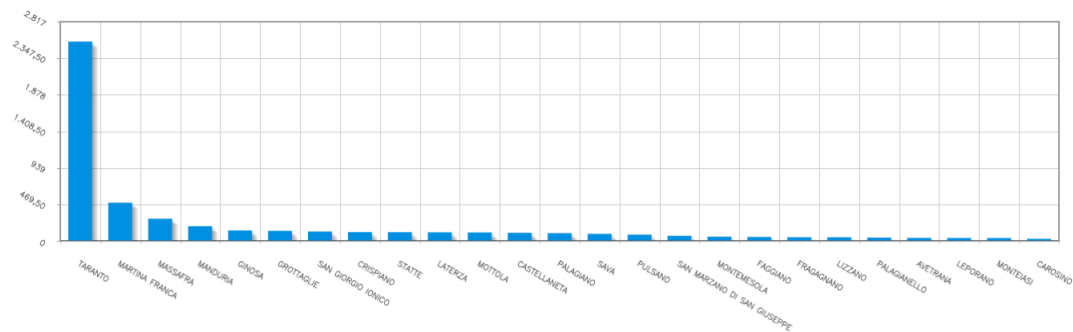




### Parco Veicolare \_Trasporto merci \_Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

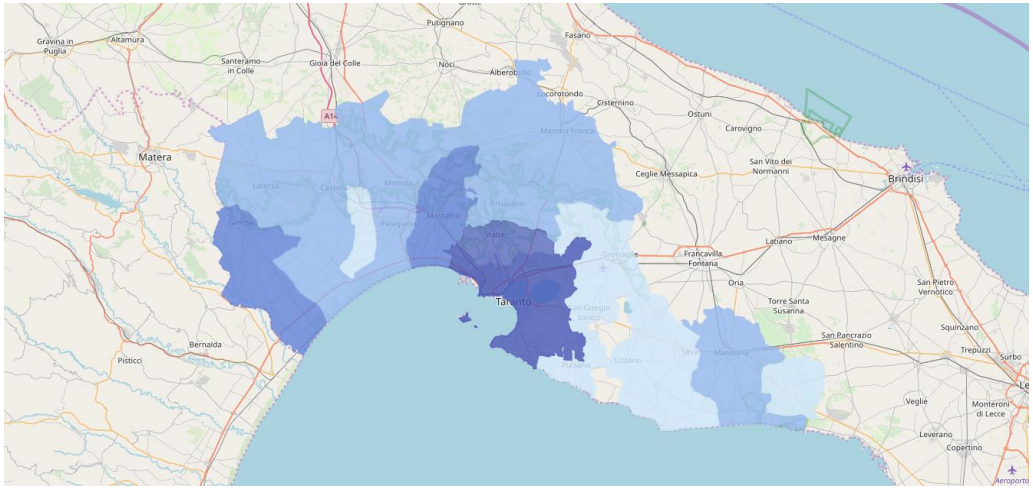
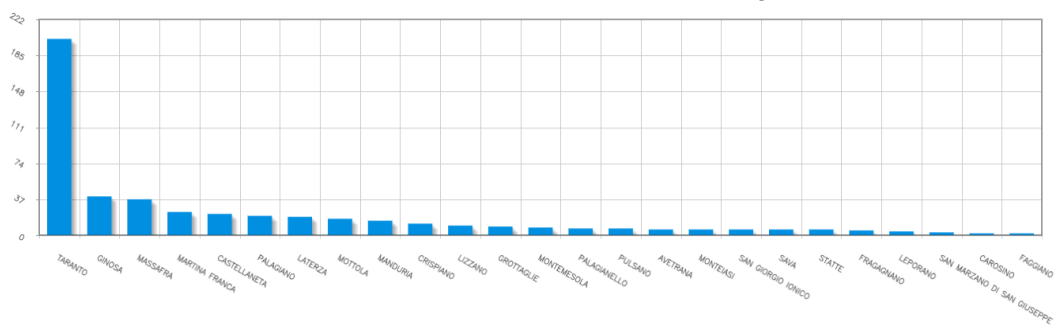


### Parco Veicolare \_Autoveicoli Speciali \_Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

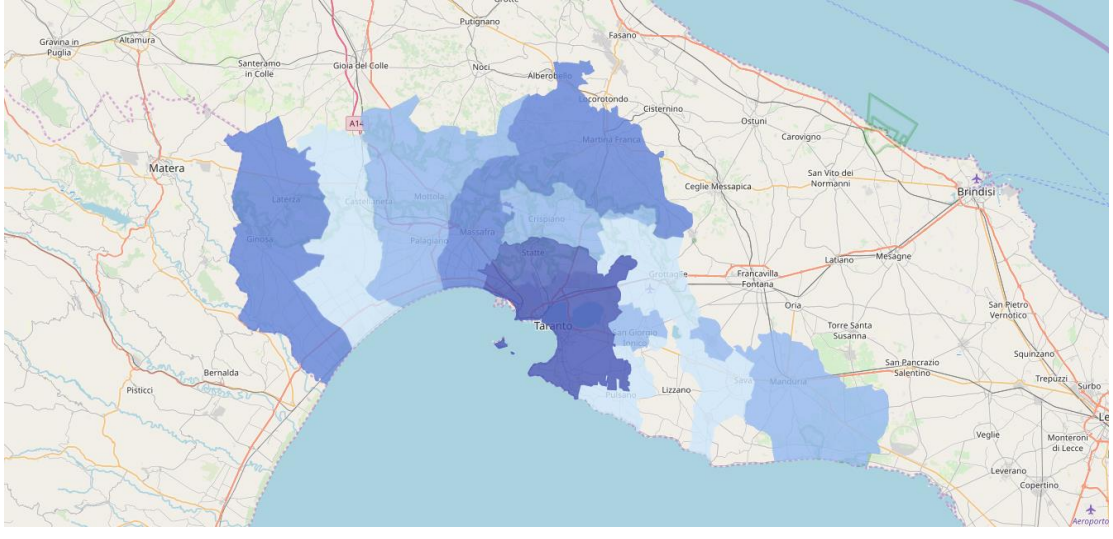
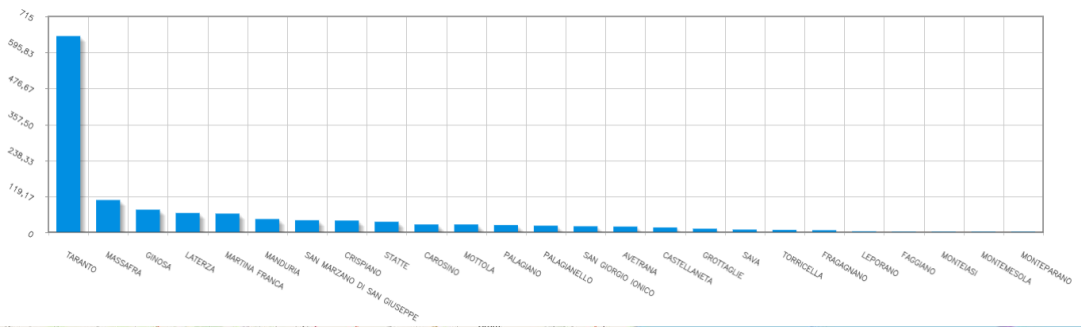




**Parco Veicolare \_ Motoveicoli Quadricicli Speciali \_Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016**



**Parco Veicolare \_ Trattori Stradali Motrici \_Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016**



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>333 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5.12 PROGRAMMAZIONE IN CORSO

### 9 **Analisi comparative - Piani e Progetti in corso**

#### **PREVISIONI PRG**

- TAV 9.1** PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosa
- TAV 9.2** PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosa
- TAV 9.3** PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosa
- TAV 9.4** PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosa
- TAV 9.5** PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosa
- TAV 9.6** PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosa

#### **PIANI E PROGRAMMI IN CORSO**

- TAV 9.7** PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Ginosa e Marina di Ginosa
- TAV 9.8** PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Marina di Ginosa
- TAV 9.9** PRG+ SERVIZI + PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA

#### **PATRIMONIO PUBBLICO E PREVISIONI PRG**

- TAV 9.10** RICOGNIZIONE PATRIMONIALE
- TAV 9.11** RICOGNIZIONE PATRIMONIALE + PRG

#### **Fonti**

PRG - Comune di Ginosa  
DPRU - Documento Programmatico per la Rigenerazione - Urbana Marina di Ginosa  
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  
Progetto nuova area mercatale  
P.O.R. Puglia FESR -FSE 2014-2020 - Asse IV - Percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovía Magna Grecia"  
Piano Mobilità Ciclistica - Comune di Ginosa\_ Delibera di Giunta Comunale n.150 - 8/7/2019

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>334 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

L'analisi del quadro programmatico rappresenta un 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 P.U.M.S.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 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 Ginosola 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:**

#### INTERVENTI NEL NUCLEO STORICO:

##### - **Catasto delle Cavità Naturali ed Antropiche**

Il programma di recupero del Centro Storico portato avanti da questa amministrazione ha come obiettivo la conoscenza quantitativa e qualitativa del patrimonio immobiliare sia pubblico che privato degli ipogei presenti al fine di perseguire una linea strategica di intervento quanto più mirata e consapevole. Per ciò è in fase conclusiva la redazione ed istituzione del Catasto delle Cavità Naturali ed Antropiche, commissionato attraverso delle convenzioni all'Università di Bari - dipartimento di scienze della terra e alla Federazione Speleologica Pugliese per la prosecuzione delle indagini iniziate dal CNR attraverso una mappatura completa di tutte le cavità che si sviluppano lungo i costoni della gravina su cui insiste l'edificato ed un rilievo fotografico e geomeccanico degli ambienti. Al termine del lavoro potremmo avere una panoramica chiara dello stato dei luoghi del nostro sottosuolo e predisporre in maniera prioritaria le azioni necessarie per la tutela e la conservazione del patrimonio storico architettonico di cui godiamo. Si stimano circa 350 cavità ad oggi censite tra case-grotta, cantine, cisterne, chiese rupestri, frantoi ipogei ed antichi "lamioni".

Strettamente connesse ai risultati ottenuti con il Catasto delle Cavità Naturali ed Antropiche saranno gli interventi di:

- **bonifica delle cavità** invase da detriti e rifiuti (operazioni già avviate);
- **messa in sicurezza delle cavità più critiche** anche attraverso la formula dell'esecuzione in danno laddove indispensabile;
- **impermeabilizzazione delle strade;**

per cui sono stati già istituiti appositi capitoli di bilancio.

##### - **Via Matrice - Consolidamento del punto crollato (cantiere 1)**

Punto fondamentale all'interno del programma politico nonché azione necessaria al recupero del centro storico è il cantiere di via Matrice. Si prevede la chiusura della progettazione esecutiva entro fine 2019, che prevede ulteriori azioni di consolidamento e la riapertura al flusso pedonale della via. Si procederà con la gara per l'affidamento delle opere che consistono in parziali demolizioni e risagomature di edifici pericolanti, e sistemi di sostegno e consolidamento del costone nel tratto del crollo, oltre che la definizione del nuovo "percorso matrice". In parallelo, Acquedotto Pugliese ha accettato di finanziare il **ripristino della rete fognaria** con opere per 42.000.00 Euro, che servirebbe tutta l'area da monte, fino alla Chiesa Madre, rifunzionalizzando ufficialmente l'antico Borgo.

##### - **Mitigazione rischio idrogeologico - Consolidamento costone via Matrice (cantiere 2)**

A seguito degli eventi calamitosi che hanno colpito il territorio di Ginosola negli ultimi 5 anni, l'amministrazione Parisi si è dotata di ben 13 studi di fattibilità tecnica economica sulla mitigazione del rischio idrogeologico e geomorfologico di tutto il territorio di Ginosola e Marina di Ginosola che ci ha permesso di intercettare il finanziamento per la mitigazione del rischio geomorfologico dalla Regione Puglia per un importo pari a 2,9 mln di euro individuato dall'Ufficio Difesa del Suolo della Regione Puglia in favore del Comune di Ginosola per il 1° Stralcio "Centro Storico zona A" inserito nella piattaforma ReNDiS ISPRA (Repertorio Nazionale degli interventi per la Difesa del Suolo). Il cronoprogramma prevede l'apertura del cantiere per inizio anno 2020. Questo progetto, seppur ben più ampio in termini di estensione superficiale d'intervento ed importi, sarà complementare al primo cantiere di via Matrice, andando a completare tutta l'opera di consolidamento cominciata nel punto del crollo.

##### - **Infrastrutture verdi - Riqualficazione della Gravina del Casale**

Nell'ambito del recupero e della riqualficazione della Gravina di Ginosola, questa amministrazione si è candidata all'avviso pubblico POR Puglia 2014-2020, Asse VI, Az.6.6, Sub.Az. 6.6a "Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale" per "Realizzazione di progetti di infrastrutture verdi" aggiudicandosi un finanziamento di 1,3 mln di Euro per cui è in corso una progettazione esecutiva. Da cronoprogramma l'avvio del cantiere è previsto per inizio anno 2020 e prevede:

- la **riqualificazione di Parco Alfieri** attraverso dei sistemati terrazzi, mediante l'uso di strutture a secco necessari al consolidamento del pendio e alla canalizzazione delle acque,

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>335 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

piantumazione di specie arboree vegetazionali che riproducano la biodiversità tipica della gravina, illuminazione a basso impatto ambientale ed arredo adeguati;

- Il recupero e rifunzionalizzazione delle strutture in C.A di sostegno a via Manzoni da rendere agibili per **spazi polifunzionali coperti**;
- il **recupero dell'anfiteatro** in un reale teatro all'aperto sulla gravina fruibile come tale e a disposizione della comunità;
- l'**adeguamento degli accessi tra centro storico e gravina**, compatibilmente con la struttura geologica del contesto ( via Noci,Vico Merlo, Via Burrone, Chiesa Madre e via S. Giovanni )
- la **riqualificazione e bonifica del canale** di scolo di connessione tra Parco Alfieri e la gravina e sistemazione delle sponde al fine di potenziare in sentiero naturalistico già esistente;
- Il **recupero di un persorso rupestre esistente** per favorire la fruizione del Rione del Casale e di Villa Glori e per connettere questi luoghi al centro storico.

#### - **Restauro Castello Normanno**

Il Castello di Ginosa è stato inserito all'interno della Programmazione ai sensi del D.P.C.M. 21/07/2017, riparto del fondo di cui all'art. 1, co. 140 della Legge 11/12/2016, n. 232, D.M. 19/02/2018 ( programma degli interventi rimodulato) per un importo di 700.000,00 Euro da destinarsi ad interventi di messa in sicurezza, consolidamento e restauro e per un importo di 50.000,00 Euro da destinarsi ad interventi di verifica del rischio sismico, riduzione delle vulnerabilità e restauro. Questo finanziamento per cui viè già una progettazione viene gestito direttamente dalla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Brindisi, Lecce e Taranto e supportata dall'ufficio tecnico del Comune di Ginosa, un risultato frutto di una continua collaborazione tra Enti, volta al recupero del Patrimonio ed all' interazione costruttiva. Le opere si avvieranno per inizio dell'anno 2020.

#### - **Restauro museo civico - Community library**

Nell'ambito di intervento del recupero e della tutela del patrimonio rientra l'Ex Convento Santa Parasceve in Corso Vittorio Emanuele, attuale Museo Civico per cui questa Amministrazione si è aggiudicata il finanziamento di 1,8 mln di Euro partecipando con un progetto esecutivo al POR FESR Puglia 2014/2020 - Asse VI - Azione 6.7 - "Intervento per la realizzazione della biblioteca comunale di comunità del territorio di Ginosa all'interno dell'immobile "Ex Convento Santa Parasceve" in Corso Vittorio Emanuele a Ginosa Taranto". Da cronoprogramma, l'intero immobile sarà cantierizzato nel 2020 per essere completamente fruibile nel 2021. Le opere prevedono il consolidamento strutturale dell'immobile, il restauro e la sistemazione degli ambienti trasformati in sale studio, sale multimediali, biblioteca e sala studio con spazi dedicati ai bambini, sale espositive, infopoint e caffè letterario. In parallelo sarà strutturato un avviso pubblico per la gestione della "Community Library" e degli altri spazi.

#### - **Piano di recupero del centro storico**


Vista l'attuale condizione del nostro territorio e della nostra gravina dal punto di vista statico e del dissesto idrogeologico, risulta indispensabile definire una matrice d' intervento unica per il recupero del centro storico, in cui prioritari sono l'aspetto della canalizzazione delle acque e del consolidamento strutturale, della tutela del paesaggio e del rispetto dei luoghi, dei materiali e delle antiche tecniche costruttive. Pertanto è necessario l'adeguamento del pregresso Piano di Recupero del Centro Storico risalente al 2009 approvato ma mai adottato ed ormai obsoleto rispetto alla programmazione regionale del P.P.T.R - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

#### - **PUMS - Ztl centro storico**

All'interno della progettualità e programmazione del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stata individuata e circoscritta la Zona a traffico limitato a fasce orarie per il centro storico, al fine di alleggerire il nucleo antico dal traffico veicolare,ed incentivare quello ciclo pedonale, promuovendo uno stile di vita più sostenibile. In attesa dell'istituzione ufficiale della Ztl, e al fine di garantire sin da subito la percorribilità pedonale in sicurezza di Corso Vittorio Emanuele II in qualsiasi momento della giornata, è in fase di installazione una **corsia pedonale** lungo tutto il corso.

#### - **TORRE OROLOGIO - Consolidamento e restauro**

Nel recupero del patrimonio storico artistico e architettonico rientra l'intervento di consolidamento e restauro dell'antica Torre dell'Orologio. L'intervento ammonta a 130.000.00 Euro e rappresenta una delle azioni di valorizzazione della piazza piu rappresentativa del Centro Storico di Ginosa. Il progetto definitivo dell'opera, inoltre, è stato candidato al finanziamento regionale per "Interventi di manutenzione straordinaria e di restauro conservativo e consolidamento aventi carattere d'urgenza, finalizzati alla salvaguardia e valorizzazione della torre dell'orologio di Ginosa" per importo pari a 60.000.00 Euro.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>336 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **VILLAGGIO RIVOLTA - Opere di manutenzione e valorizzazione**

Dopo essersi egregiamente aggiudicato il "bollino" per la CERTIFICAZIONE HERITY, Organizzazione mondiale per la Certificazione di Qualità della Gestione del Patrimonio Culturale, il Villaggio Rivolta sarà interessato da lavori di manutenzione e ripristini come la sostituzione delle staccionate ormai ammalorate, e la risistemazione della scala di accesso al Villaggio da via Belledonne.

**INTERVENTI DI RIGENERAZIONE URBANA**

- **Torre Mattoni**

Nel programma di rigenerazione urbana, Marina di Ginosa gioca un ruolo fondamentale in quanto deterrente di un patrimonio paesaggistico di elevata qualità, da tempo deturpato dallo sciaccallaggio dell'edilizia e dall'inerzia della politica. Oltre alla riprogettazione della mobilità veicolare e ciclistica, delle ztl e delle aree di sosta attraverso il PUMS in fase di redazione, questa amministrazione sta lavorando sul recupero dell'area di Torre Mattoni, sito archeologico di spiccata rilevanza culturale e paesaggistica, oggi in stato di degrado ed abbandono e soprattutto irraggiungibile a causa delle proprietà private che ne impediscono l'accesso. Nel corso del 2019 si è firmata la concessione del bene vincolata al passaggio di proprietà dall'Agenzia del Demanio al Comune di Ginosa. Il programma di recupero e valorizzazione della torre prevede il suo restauro e consolidamento, la definizione di un accesso pubblico e la classificazione dell'area come "riserva naturale" data anche la presenza del Lago Salinella, fonte unica di flora e fauna del paesaggio costiero e dunale.

- **Riqualificazione del Waterfront di Marina di Ginosa**

A livello infrastrutturale, si è investito su di una progettazione esecutiva sulla riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosa, con interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche, alla de-cementificazione del paesaggio con l'utilizzo di materiali compatibili con il territorio, che ne rispettino l'essenza e la propensione; la piantumazione di verde e una rifunzionalizzazione della sezione stradale che favorisce ciclisti e pedoni, limitando l'utilizzo delle automobili. Un progetto di "connessione rispettosa" di due aree verdi al momento lontane ed inaccessibili. Questo progetto è stato oggetto della candidatura del Comune di Ginosa all'Avviso Pubblico FSC 2014-2020/ PATTO PER LA PUGLIA "Selezione di interventi strategici per la fruizione di aree ed infrastrutture, finalizzati prioritariamente al miglioramento della qualità dei sistemi e dei servizi di accoglienza nel settore turistico" che vede opere per 15 Milioni di Euro con un cofinanziamento comunale di 80'000.00 Euro.

- **Paesaggi costieri - valorizzazione della costa di Marina di Ginosa**

All'interno del programma di tutela e valorizzazione del paesaggio, questa amministrazione ha investito in progettazioni di rilievo che hanno permesso al Comune di Ginosa l'aggiudicazione di un finanziamento di 1,3 mln di Euro per "Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale" con un progetto sulla "Riqualificazione del paesaggio costiero di Marina di Ginosa" (avviso pubblico della Regione Puglia POR PUGLIA 2014-2020 - Asse VI - Azione 6.6-Sub-Azione 6.6.a) . Il Progetto del Comune di Ginosa mira a riqualificare e ristabilire una connessione ecologica costiera lungo i cordoni dunali dell'abitato di Marina di Ginosa per un tratto di costa di km 4,50. Le aree di intervento sono collocate su aree di proprietà demaniale e di proprietà comunale tra le diverse concessioni private relative alle strutture ricettive balneari "Lido La Capannina" e "Lido Torre Serena". L'Abitato di Marina di Ginosa e la sua costa rientrano nei Paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica da riqualificare e nei Waterfront a prevalente specializzazione turistico residenziale ricettiva da riqualificare. Il progetto prevede principalmente:

- la riqualificazione e restauro attraverso l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e di architettura;
- la valorizzazione o il ripristino naturalistico dei sistemi costieri spiaggia-duna-pineta/macchia area umida retrodunale con la creazione di accessi alla spiaggia compatibili;

con l'obiettivo di riconnettere le aree verdi dislocate in maniera intermittente lungo la costa con un percorso ciclo pedonale, accessibile e sostenibile, nel rispetto delle linee guida e degli obiettivi che il PPTR prevede per l'arco ionico.


Tutta l'area sarà cantierizzata per inizio 2020.

Questo intervento già avviato rappresenta un punto di svolta per lo sviluppo paesaggistico e turistico di Marina di Ginosa in chiave sostenibile.

- **Ex Batteria Toscano**

L'area della Ex Batteria Toscano rappresenta un nodo fondamentale per la riqualificazione costiera in via di sviluppo. Durante il 2019 è stato raggiunto un accordo con la Task Force del Ministero della Difesa



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>337 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

firmato dall'attuale Ministro della Difesa Elisabetta Trenta e l'Agenzia del Demanio per il trasferimento di parte della zona militare al Comune di Ginosola, concordando la rifunzionalizzazione in "dual use" pubblico/privato per la restante parte. L'accordo, in linea con il progetto sulla riqualificazione costiera, prevede l'apertura di un passaggio ciclo pedonale parallelo alla costa che attraversa l'intera area dunale, generando un nuovo accesso alla spiaggia, oltre che la riapertura dell'accesso perpendicolare alla costa. Questo accordo ha come obiettivo il recupero del patrimonio paesaggistico e la restituzione di spazi di qualità, come il "polmone verde" della Ex Batteria Toscano, a servizio della Comunità affinché sia generatore di turismo sostenibile.

- **Regolamento dei dehor**

Per garantire l'omogeneità formale delle strutture a ridosso degli esercizi commerciali all'interno del paese, è stato sviluppato il regolamento sui dehor. Tale regolamento determina la tipologia di strutture ombreggianti ed arredi consentiti in base alla zona in cui rientra l'esercizio commerciale (centro storico, edificato consolidato o nuova espansione). Questo strumento, sviluppato in collaborazione con la Polizia Municipale seguendo il codice della strada e con la Soprintendenza Archeologica, del Paesaggio e dei Beni Culturali di Taranto, Brindisi e Lecce, garantisce una uniformità stilistica dell'arredo urbano che occupa lo spazio pubblico.

- **Ex Tabacchificio**

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2251 del 23.12.2002: è stato disposto il trasferimento a titolo oneroso del fabbricato denominato ex Tabacchificio -fg 141, particella 34, sub 1,2,3, 4, 5- in favore del Comune di Ginosola, dichiarando la sua non fruibilità per esigenze regionali, al prezzo determinato dall'Agenzia del Territorio di Taranto, pari a € 1.151.698,89 (€ 2.230.000.000); che con propria deliberazione n. 4 del 17.02.2004 il Consiglio Comunale del Comune di Ginosola ha preso atto, tra l'altro, della cessione a titolo oneroso dell'immobile denominato "ex tabacchificio" assumendo l'impegno dell'importo complessivo di € 1.477.563,68 ( di cui € 1.151.698,89 quale prezzo stimato dall'UTE ed € 325.864,68 per quota interessi al tasso legale vigente) come da piano di ammortamento allegato al medesimo atto, con quota annuale pari a € 73.878,18 a gravare sul bilancio; al momento sono state versate alla Regione Puglia n. 3 rate per un totale di € 222.757,93, ma non è stato ancora stipulato l'atto pubblico di trasferimento dell'immobile;

Nell'anno 2019 è stato dichiarato di pubblico interesse l'immobile denominato "ex tabaccheria" in Marina di Ginosola, ai fini del suo trasferimento a titolo gratuito ai sensi di quanto disposto dall'art. 22 ter della L.R. n. 4 del 05.02.2013 introdotto dalla L.R. n. 23 del 11 giugno 2018, interrompendo così definitivamente il passaggio a titolo oneroso avviato dalla precedente amministrazione.

L'istanza di trasferimento è stata accettata grazie alla dichiarazione di pubblico interesse motivata dalla grandezza dell'immobile e della sua area esterna, la sua importanza culturale, la sua posizione strategica e la vocazione turistica della località di Marina di Ginosola, è indispensabile il recupero e la valorizzazione della struttura dell'"ex tabacchificio" dal punto di vista architettonico, culturale e turistico:

- **PATRIMONIO ARCHEOLOGICO/ARCHITETTONICO**

L'antico Ex tabacchificio è l'unico esempio di **archeologia industriale** del territorio di Marina di Ginosola. Rappresenta un'importante testimonianza storico/architettonica del lavoro e della cultura industriale che ha generato la nostra comunità, ed in quanto tale l'obiettivo è quello di recuperare, valorizzare e promuovere tale patrimonio.

- **CULTURA**

Attraverso iniziative culturali e didattiche in collaborazione con scuole ed associazioni, si può pensare ad un'**area museale** dedicata all'"arte del tabacco" in cui è possibile ammirare foto e strumenti dell'epoca (i pochi che ne sono rimasti), affiancate magari all'attività di un vero e proprio **laboratorio urbano dell'artigianato** in cui la comunità si può ritrovare e condividere spazi ed esperienze. L'obiettivo è quello di far rivivere questa struttura facendola diventare un centro di aggregazione e riconoscimento della popolazione marinese. Nel 2020 cadrà il centenario di Marina di Ginosola ed è volontà dell'Amministrazione fare dell'Ex Tabacchificio il simbolo della storia ma allo stesso tempo della rinascita della comunità marinese.

- **TURISMO ed attività RICETTIVE**

Data la posizione strategica dell'immobile situato in pieno centro e quindi facilmente raggiungibile, gli ampi spazi di cui gode sia coperti che scoperti, e la vocazione decisamente turistica del luogo, la struttura si presta ad essere un **incubatore di attività turistico-ricettive** a servizio della comunità, Attraverso la realizzazione di **strutture sportive** all'aperto come campi da calcio, tennis, pallavolo o pareti artificiali per arrampicate o playground, la struttura sarebbe fruita non solo nel periodo estivo ma durante tutto l'anno favorendo la destagionalizzazione del luogo. Inoltre, dato il problema della viabilità e dell'eccessivo flusso veicolare durante la stagione estiva, la struttura potrebbe anche prestarsi a diventare un **punto di interscambio** per il sistema della **mobilità sostenibile** (PUMS), prevedendo un'area parcheggio auto ed una velostazione con la

possibilità di usufruire di mezzi sostenibili quali biciclette o risho, limitando al massimo l'utilizzo di autovetture lungo le arterie principali.

- **Agopuntura urbana e Comitati di Quartiere**

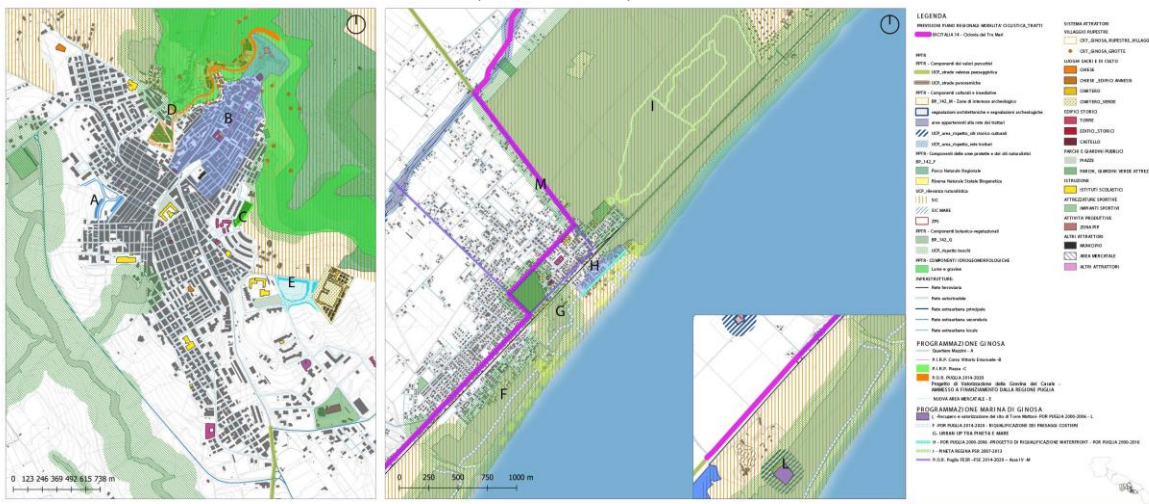
Inoltre saranno attivati piccole azioni di rigenerazione di alcune aree più degradate della città attraverso interventi di "agopuntura urbana", degli esperimenti di progettazione dal basso che coinvolgano i cittadini in piccoli progetti di riqualificazione dei luoghi pubblici. Queste attività sono strettamente connesse al percorso già avviato dei comitati di quartiere, uno strumento di democrazia diretta in cui questa Amministrazione crede fortemente affinché il cittadino venga coinvolto nella vita amministrativa locale e partecipi attivamente alle scelte politiche attraverso gli strumenti previsti.

- **Rifunzionalizzazione della "Scuola Carducci"**

Rientra nelle operazioni da avviare nell'annualità 2019 la riorganizzazione degli uffici pubblici, in vista dei cantieri di restauro e ristrutturazione in partenza. Gli edifici coinvolti sono la storica sede della Polizia Municipale, il palazzo del Municipio, il Museo Civico "ex convento di Santa Parasceve" e la scuola Carducci, immobile storico e potenziale fulcro di rivitalizzazione dell'antico nucleo che attualmente risulta vacante. Vista la necessità di trasferire gli uffici della PM in altra sede per opere di manutenzione straordinaria, la scuola Carducci diventerà sede di uffici comunali. Inoltre, alcuni locali saranno destinati ad ospitare tutto il materiale attualmente collocato nel Museo Civico, adibendo una Biblioteca temporanea in attesa dell' ultimazione dei lavori per la Community Library nell'"ex Convento di Santa Parasceve". L'obiettivo è quello di dare nuova vita alla scuola Carducci con una presenza più costante, che sia da input per un ripopolamento del centro storico.

- **"Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovía Magna Grecia"**

Nell'ambito del POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita" - Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane", la Città di Ginosa si è candidata all'Avviso per la "selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in aree urbane e sub-urbane" con la "Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovía Magna Grecia". Il percorso ciclabile proposto, situato a Marina di Ginosa (rinomata e frequentatissima località balneare dell'arco ionico tarantino), si propone di incrementare i km di piste presenti sul territorio Ginosino. L'infrastruttura ciclabile si relaziona, in termini di fruizione, alla rete delle ciclovie regionali/nazionali (art. 1, comma 640 della Legge n. 208/2015), che rappresentano un tramite importante per poter godere del territorio. Il comune è attraversato dalla principale Ciclovía Bicalta 14/Ciclovía della Magna Grecia, ponendosi pertanto al centro di itinerari di grande interesse culturale. L'infrastruttura ciclabile proposta rappresenta una opportunità per il cicloturismo, essendo interconnessa con i numerosi Siti di Interesse Comunitario, luoghi in cui praticare attività che possono costituire un attrattore di interesse sovracomunale. La rete contribuisce altresì al miglioramento della qualità dell'aria (ai sensi della Direttiva 2008/50/CE), 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.



TAV. 9.7 PROGRAMMAZIONE IN CORSO GINOSA E MARINA DI GINOSA





POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV - Azione 44 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane".  
 "Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovia Magna Grecia"

### - Circonvallazione Sud dell'abitato di Ginosa

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.

Si riporta di seguito lo Stato del procedimento relativo alla circonvallazione Sud dell'abitato di Ginosa.

#### Premesso che:

- con D.G.C. n. 166/2009 fu approvato il progetto esecutivo relativo ai lavori di "Realizzazione delle opere di protezione delle scarpate e dei pendii della circonvallazione sud dell'abitato - 1° stralcio", redatto su incarico dell'Amministrazione provinciale di Taranto dalla Società SETAC Srl e dall'Ing. Cassataro, e messo a disposizione del Comune di Ginosa, come previsto all'art. 6 dell'A.d.P., dall'UT.C. nell'importo complessivo di €. 1'336'618,54, di cui €.1022'229,27 per lavori a misura ed €. 45'000,00 di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso;
- l'opera fu finanziata per l'importo di €.1136.618,54, a seguito di Accordo di programma tra l'Amm.ne Provinciale di Taranto ed il Comune di Ginosa, con impegno a valere a carico del bilancio provinciale;
- con Determinazione n. 369/2010 il R.U.P. nonché Responsabile del VI Settore Ing. Emanuele Orlando, approvò l'esito dei lavori della Commissione giudicatrice e aggiudicò in via definitiva la realizzazione dell'opera in oggetto a favore della Ditta De Biasi Giuseppe corrente in Laterza (TA), per il prezzo a corpo di €. 940'450,93, oltre IVA, al netto del ribasso offerto dell'8,00%, ed €. 45'000,00, oltre IVA, di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso;
- con D.D. n° 326/2011 fu incaricato del collaudo tecnico amministrativo e specialistico delle opere, l'ing. Cosimo Spagnulo di Sava
- con Delibera di G.C. n. 309/2011 fu approvata una perizia di variante suppletiva dei lavori, e si stabilì di estrapolare i lavori relativi alla pavimentazione della sede stradale ed effettuare gli stessi con successivo appalto da espletare mediante cottimo fiduciario, prevedendo per tale

intervento una spesa complessiva di €150'000,00 di cui €135'000,00 per lavori, comprensivi di €1938,00, per oneri delle sicurezza non soggetti a ribasso;

- con D.D. n. 15/2012, i predetti lavori, furono affidati alla ditta I.C.B. s.r.l. di Ginosa per l'importo di €125.752,19 oltre IVA come per legge;
- le funzioni di RUP - Responsabile del Procedimento furono svolte inizialmente dall'ing. Emanuele Orlando - Responsabile dell'area tecnica per poi successivamente essere assunte dall'ing. Giovanni Zigrino;
- la Direzione dei Lavori è stata tenuta dal geom. Alfredo Clemenza dipendente dell'U.T.C. fino al 30.09.2016, in quanto a far data dal 01.10.2016, è andato in "quiescenza" lasciando vacante tale mansioni, e pertanto con D.D. n°1299/RG del 19.09.2017 veniva nominato quale nuovo Direttore dei Lavori l'arch. Cosimo Venneri dell'U.T.C. al fine di redigere gli atti finali e partecipare alle operazioni di collaudo tecnico-amministrativo;
- il collaudatore a seguito dell'ultima visita, trasmetteva a mezzo PEC in data 19.12.2017 una propria relazione dalla quale si evince che al fine della collaudabilità dell'opera risulta necessario affidare ad un geologo l'incarico per l'esecuzione di prove e sondaggi ritenuti necessari e la successiva redazione di relazione geologica, idrogeologica e geotecnica;
- con D.D. n°55/UTC del 15.05.2018 veniva affidato al dr. Geol. Sergio Calabrese, per le motivazioni nello steso atto indicate, l'incarico per la *"Redazione di relazione geologica, idrogeologica e geotecnica relativa al progetto "Lavori di realizzazione delle opere di protezione delle scarpate e dei pendii della circonvallazione Sud dell'abitato l' Stalcio" previa stesura di apposito piano di indagini e coordinamento delle indagini stesse"*;
- che il dr. Geol. Sergio Calabrese, in ottemperanza all'incarico affidatogli, con PEC del 12.07.2018, relazionava che a seguito dei primi rilievi eseguiti sul sito aveva accertato la necessità dell'esecuzione di indagini geognostiche e geofisiche minimali, manifestando altresì la disponibilità a provvedere direttamente a commissionare le stesse e comunicando anche l'onere finanziario di spesa per la relativa esecuzione, preventivato in €8.260,00 (oltre IVA al 22%);
- che con D.D. n°209/UTC del 19.10.2018 veniva autorizzato formalmente il Dr. Geol. Sergio Calabrese a commissionare e verificare le indagini geognostiche e geofisiche minimali di cui alla propria PEC del 12.07.2018, nei limiti di spesa di cui al preventivo nella stessa indicato;
- che in data 28.08.2019 col prot. n°22185 veniva acquisito lo *Studio geologico, idrogeologico e geotecnico, relativo al progetto "Lavori di realizzazione delle opere di protezione delle scarpate e dei pendii della circonvallazione Sud dell'abitato l' Stalcio"*, redatto dal Dr. Geol. Sergio Calabrese, a seguito della esecuzione delle predette indagini;
- che il predetto studio geologico viene concluso con la indicazione degli interventi necessari ai fini della conservazione delle condizioni di sicurezza per l'asse viario e le scarpate prospicienti

**Tutto ciò premesso, allo stato attuale l'Amministrazione è in fase di valutazione/programmazione delle risorse finanziarie per le attività di progettazione e conseguente realizzazione degli interventi indicati dal Dr. Geol. Sergio Calabrese.**



La planimetria indica in azzurro gli assi di attraversamento principali e in rosso la Circonvallazione Sud in fase di collaudo.

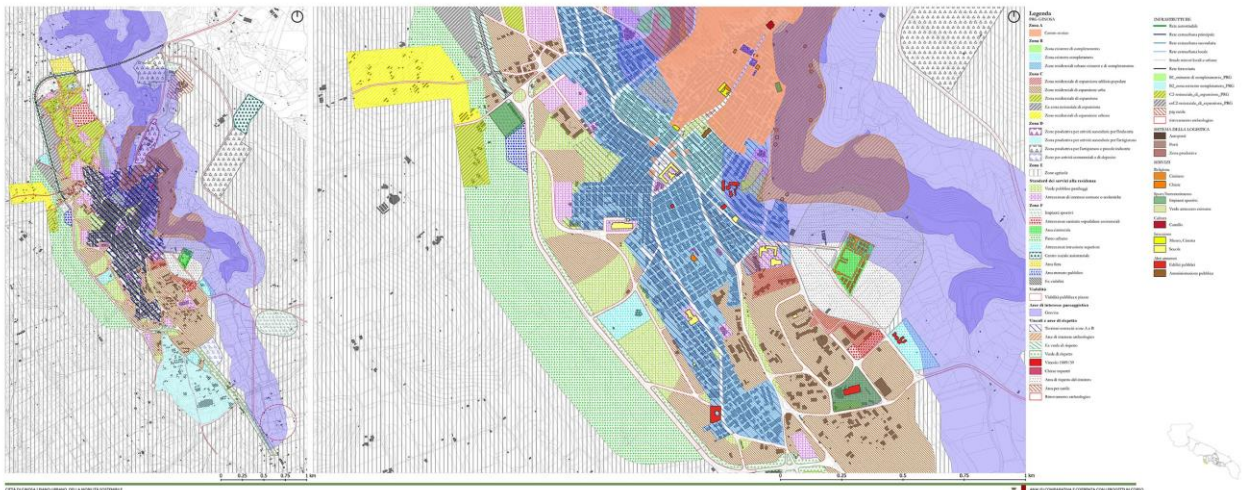


### 5.13 LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G)

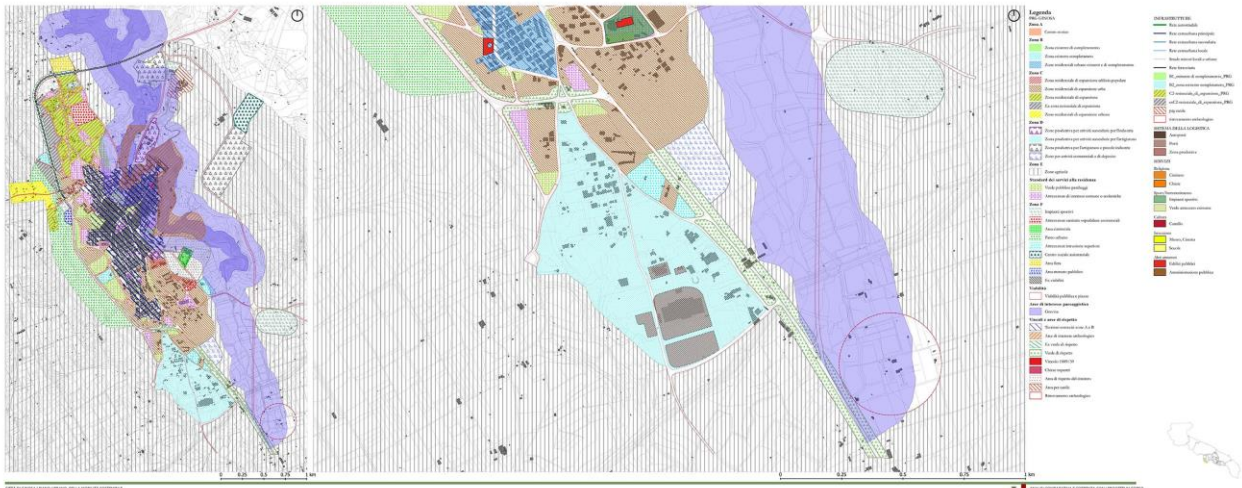
Il Piano Regolatore del Comune di Ginosola è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1606 del 05.11.2001, pubblicata sul B.U.R.P. n. 2 del 08.01.2002 e sulla G.U.R.I. n. 296 del 21.12.2001. Nell'analisi del quadro conoscitivo le tavole del P.R.G sono state integrate con il sistema dei servizi e degli attrattori culturali, ambientali esistenti.



TAV 9.1 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosola



TAV 9.2 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosola



TAV 9.3 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosola



TAV 9.4 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosola



TAV 9.5 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosola



TAV 9.6 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosola

### 5.15 RICOGNIZIONE DEL PATRIMONIO - "PIANO DELLE ALIENAZIONI E VALORIZZAZIONI PER IL TRIENNIO 2019-2021"

Per procedere al riordino, gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare di regioni, province, comuni e altri enti locali, ciascun ente con delibera dell'organo di Governo individua, redigendo apposito elenco, sulla base e nei limiti della documentazione esistente presso i propri archivi e uffici, i singoli beni immobili ricadenti nel territorio di competenza, non strumentali all'esercizio delle proprie funzioni istituzionali, suscettibili di valorizzazione ovvero di dismissione. Viene così redatto il piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari allegato al bilancio di previsione, nel quale, previa intesa, sono inseriti immobili di proprietà dello Stato individuati dal Ministero dell'economia e delle finanze - Agenzia del Demanio tra quelli che insistono nel relativo territorio. L'inserimento degli immobili nel piano ne determina la conseguente classificazione come patrimonio disponibile, fatto salvo il rispetto delle tutele di natura storico-artistica, archeologica, architettonica e paesaggistico-ambientale.

Il Comune di Ginosa ha approvato ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 58 del D.L. n.112/2008 e s.m.i, convertito con modificazioni, in legge n.133/2008 e ss. mm. e ii, il **"Piano delle alienazioni e valorizzazioni per il triennio 2019 - 2021"**. La fase di analisi del quadro conoscitivo ha previsto la ricognizione del patrimonio dell'Ente (Fabbricati, strade e piazze). Tale ricognizione ha consentito di ipotizzare l'eventuale destinazione del patrimonio a servizi per la mobilità sostenibile.



TAV 9.10 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE



TAV 9.11 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE + PRG

Tutti questi interventi, costituiscono l'imprescindibile riferimento per l'elaborazione degli scenari del PUMS di Ginosa.



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>345 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE VI: CRITICITÀ E PROPOSTE - ANALISI SWOT (punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce)

### 6.1 CRITICITÀ E PROPOSTE

L'analisi dei punti di forza e di debolezza del sistema della mobilità di Ginosa è il risultato dell'analisi conoscitiva restituita nei capitoli precedenti, degli obiettivi e i target fissati dall'amministrazione, delle indicazioni fornite dalla comunità locale attraverso l'indagine conoscitiva sulle priorità di chi vive e lavora nel territorio.

#### 6.1.1 INFRASTRUTTURE STRADALI E SISTEMA DELLA RETE VIARIA

Entrambi gli agglomerati urbani (Ginosa e Marina di Ginosa) presentano una serie di problematiche derivanti da una sorta di "disordine" strutturale di carattere organizzativo:

- criticità del sistema della mobilità, pensato quasi esclusivamente per il traffico motorizzato e carente di percorsi protetti e qualificati per la mobilità lenta, pedonale e ciclabile;
- criticità del sistema della sosta. La sosta delle auto lungo le sedi stradali provoca dei problemi di percorribilità e logistica;
- degrado dei marciapiedi e della pavimentazione stradale con evidenti situazioni di pericolo e di disagio per i pedoni per la presenza di barriere architettoniche.
- assenza di arredo urbano e di decoro per gli spazi urbani, carenza di aree pedonali attrezzate e di infrastrutture dedicate alla ciclabilità
- scarsa attenzione alla sicurezza stradale soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e in relazione alla qualità dei marciapiedi;
- eccessivo traffico veicolare;
- forte concentrazione e pressione antropica sulla località di Marina di Ginosa, soprattutto nei mesi estivi; carenza di servizi pubblici; carenza di polarità urbane e spazi di aggregazione;
- impatto e pressioni delle attività antropiche sui beni naturalistici.

#### Ginosa:

Analizzando schematicamente le principali criticità legate al sistema della rete viaria di Ginosa possono evidenziarsi:

- il sistema stradale presenta un evidente limite strutturale causato dalla discontinuità dell'anello di circonvallazione, 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'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.

#### Marina di Ginosa:

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

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

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>346 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

connessioni, e dall'area militare lungo la costa, che divide il lungomare in due parti prive di relazioni tra loro;

Per un'area a forte 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.

**La strategia e le possibili azioni del P.U.M.S in tema riorganizzazione della circolazione e riassetto viabilistico di si prefigge i seguenti obiettivi:**

- risoluzione delle problematiche connesse sia all'assetto viabilistico della strada, sia alla riorganizzazione del sistema della sosta lungo gli assi principali;
- promuovere interventi di riorganizzazione della circolazione sugli assi di accesso principale;
- promuovere interventi di riorganizzazione della circolazione all'interno della ZTL;
- promuovere interventi di riorganizzazione sulle strade secondarie/locali (zone 30)
- promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali
- nuova classificazione della rete viaria e rete viaria adeguata
- promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali
- promuovere campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;

Il tema della qualità urbana è strettamente legato alla diminuzione della pressione automobilistica nelle aree centrali. Il motivo di maggior degrado è oggi senz'altro da imputare alla eccessiva presenza di automobili, ed in particolare al loro stazionamento.

La revisione dell'impianto circolatorio, congiuntamente alla realizzazione di luoghi di elevata qualità ambientale, alla regolamentazione della sosta in superficie, rappresentano la contropartita necessaria ad ogni ipotesi di allontanamento dell'automobile dalle aree centrali.

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

## **6.12 SISTEMA DELLA SOSTA**


### **Ginosa:**

Analizzando schematicamente le principali criticità legate al **sistema della sosta** di Ginosa possono evidenziarsi le seguenti criticità:

- il diffondersi della sosta non regolamentata nel centro storico e nelle aree centrali ne ha costituito la causa di maggior degrado;
- l'antico nucleo storico, di modesta estensione è caratterizzato da un sistema viario inadatto al traffico veicolare per le sezioni stradali ridotte, brusche ed improvvise riduzioni della sezione stradale, assenza di parcheggio regolamentato, soffre oggi di una eccessiva presenza di auto;
- gli slarghi di accesso al centro antico sono impiegati dai residenti ma anche dagli abitanti delle zone limitrofe come parcheggi.
- le maggiori concentrazioni di sosta provocano flussi di traffico relativamente elevati lungo le direttrici di ingresso/uscita, con i relativi problemi di impatto e di inquinamento acustico atmosferico;
- la difficoltà di sosta riguarda soprattutto i residenti delle aree centrali. Tale difficoltà è legata sia alla saturazione dell'offerta su strada, sia alla sosta selvaggia che impedisce e rende difficoltoso l'accesso dei proprietari;
- 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;

### **Marina di Ginosa**

Analizzando schematicamente le principali criticità legate al **sistema della sosta** di Marina di Ginosa possono evidenziarsi le seguenti criticità:

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>347 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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;

Le necessità di tutela e di valorizzazione del patrimonio storico-artistico e ambientale ginosino strettamente legate alla promozione turistica del centro storico indurrebbero a valutare una chiusura al traffico veicolare sia del centro antico di Ginosa che del Lungomare di Marina di Ginosa.

**La strategia e le possibili azioni del P.U.M.S in tema di riorganizzazione della sosta si prefigge i seguenti obiettivi:**

- introduzione di "restrizioni di accesso", meno conflittuali e più economiche, come ad esempio le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, per le quali si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, e in particolare alle zone dei nuclei storici. L'accesso alle Zone a Traffico Limitato può essere regolamentato per standard emissivi, per limiti di portata a terra o su base tariffaria o consentito solo a particolari categorie di utenti, ad esempio i residenti.
- istituzione Zona a Traffico Limitato coincidente con il nucleo antico di Ginosa;
- previsione di stalli di sosta a servizio della popolazione residente in corrispondenza delle strade a margine della ZTL.
- limitazione del tempo di sosta, con definizione di un numero massimo di ore;
- introduzione della sosta a pagamento, anche solo in alcune ore del giorno o in alcuni giorni della settimana;
- definizione di zone di sosta, facendo sì che la sosta a pagamento o il tempo di sosta non siano più limitati solo a certe strade, ma introdotti in interi quartieri o porzioni di territorio;
- introduzione del parcheggio per i residenti ai quali si concede un accesso speciale, tutelato e privilegiato al parcheggio in determinate zone (ad esempio senza limiti di tempo, con tariffe più convenienti, come permessi mensili o annuali di parcheggio);
- introduzione della "congestion charge", una sorta di pedaggio per la circolazione dei veicoli in un'area urbana o in una sua porzione, spesso limitato alle sole ore lavorative

### **6.13 MOBILITÀ CICLISTICA**

Il territorio comunale di Ginosa 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. In particolare:


- **Ginosa** 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 Ginosa, dove il tratto si interrompe; la seconda si sviluppa lungo i tratti dell'insediamento produttivo a sud del nucleo urbano
- **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.

L'analisi effettuata ha evidenziato:

- una forte discontinuità dei percorsi ciclabili e ciclopedonali
- la pericolosità del traffico

**La strategia e le possibili azioni del P.U.M.S in tema di mobilità ciclistica si prefigge i seguenti obiettivi:**

- infrastrutturazione del territorio comunale con piste ciclabili/ciclopedonali;
- favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing, istituire zone 30 nei pressi delle scuole
- l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;
- 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);
- l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);
- 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;

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>348 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva
- rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;

#### 6.14 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (T.P.L)

Attualmente i due agglomerati urbani di **Ginosa e Marina di Ginosa** non sono dotati di servizio di Trasporto Pubblico urbano.

Considerando che gli attuali servizi di line extraurbane hanno percorsi che attraversano le aree centrali dei due agglomerati (Ginosa e Marina di ginosa), creando molto spesso solo dei rallentamenti di traffico inopportuni, sarebbe auspicabile proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus. Inoltre, l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano (ad esempio con bus navetta elettrico da 8/10 posti), oltre ad essere giustificata da esempi felici di altre realtà urbane di analoghe dimensioni, resta una delle condizioni principali per implementare politiche efficaci di riduzione dell'uso dell'auto privata.

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

Dall'analisi delle risposte al questionario on line, riportato nel documento "REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE" e dalle indagini descritte nella PARTE V, CAPITOLO 5.6, è emerso che la popolazione locale utilizza in modo limitato il trasporto pubblico, la maggior parte degli spostamenti viene effettuata con il mezzo privato.

Gli spostamenti effettuati con il trasporto pubblico extraurbano presentano una forte criticità che riguarda la bassa frequenza, ma anche la poca pulizia e lo scarso comfort.


#### La strategia e le possibili azioni del P.U.M.S in tema di TPL si prefigge i seguenti obiettivi:

- incrementare il numero di corse;
- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico e potenziando la connessione tra Ginosa e Marina di Ginosa;
- introdurre una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo.
- potenziare il ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno) ;
- migliorare l'attrattività della rete di trasporto pubblico urbano anche per utenti non abituali al fine di incrementare il numero di utenti trasportati e l'efficienza economica del servizio;
- rinnovare la flotta dei mezzi in servizio urbano;
- garantire un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria
- incrementare il numero di corse;
- favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della
- stazione e delle fermate degli autobus.
- sviluppare il sistema di trasporto sostenibile verso le aree urbane di prossimità dove sono incardinati i principali presidi sanitari, formativi e produttivi e verso i poli turistici, con particolare riguardo all'utenza con ridotta capacità motoria: sistemi di trasporto di tipo misto pubblico/privato, servizi a chiamata, bus dedicati, taxi-bus, nuove linee per attività extrascolastiche, car sharing, car pooling, pedibus/bicibus, bike sharing a pedalata assistita
- potenziare i servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate);
- potenziare/migliorare i servizi di mobilità collettiva verso la stazione ferroviaria di Marina di Ginosa attraverso l'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma
- Promuovere politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale

#### 6.15 DOMANDA DI MOBILITÀ

La distribuzione degli spostamenti evidenzia che:

- gli spostamenti che avvengono ogni giorno (Matrice Feriale) costituiscono la fetta più grande degli spostamenti;
- In merito al pendolarismo in entrata e in uscita, le destinazioni più significative sono Laterza, Taranto, Castellaneta Palagianello;
- si registrano flussi di pendolarismo in entrata e in uscita anche verso il SSL di Matera e di Pisticci essendo Ginosa un comune "cerniera" tra Puglia e Basilicata;

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>349 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- l'autovettura è largamente il mezzo più utilizzato (83%), con l'intervistato soprattutto in veste di conducente, sia negli spostamenti in entrata che in uscita dal comune di Ginosa. Si colloca al secondo posto nei giorni feriali il trasporto pubblico su gomma, con una rilevanza dell'17%, seguito dal treno al terzo con l'1%. Nelle giornate di sabato l'incidenza di gomma pubblica diminuisce, a favore dell'autovettura. Tale tendenza diviene più forte nei giorni festivi dove la prevalenza dell'autovettura privata assume i tratti del dominio assoluto.
- percentuali significative nell'uso del trasporto del trasporto pubblico locale denotano una predisposizione da parte dei Ginosini a lasciare l'auto per spostarsi con altri mezzi. Tuttavia resta prevalente questa scelta per motivi di studio, e quindi da una popolazione che è vincolata in gran parte a fare tale scelta. Ancora una volta si ha un notevole utilizzo dei mezzi pubblici da parte degli studenti, mentre chi deve lavorare preferisce muoversi con l'auto privata;
- gli spostamenti extracomunali per motivi di **lavoro** avvengono principalmente in auto. Circa l'85% dei flussi in uscita ha come principale destinazione Taranto, Castellaneta, Laterza, SLL Matera, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellaneta, Palagianello; SLL Matera)
- Solo il 14% si sposta con autobus per dirigersi verso principalmente verso Castellaneta, Laterza, Palagianello e Taranto, mentre la percentuale dei flussi in entrata per motivi di lavoro resta molto bassa (1%).
- Gli spostamenti extra comunali per motivi di **studio** avvengono principalmente in Bus. Circa l'87% dei flussi in uscita ha come principale destinazione SLL Matera, Taranto, Laterza, Castellaneta, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellaneta, Palagianello; SLL Matera)

Solo il 18% si sposta con l'auto per dirigersi verso principalmente verso la SLL Matera.

La percentuale dei flussi in entrata per motivi di studio è nulla.

#### La strategia del P.U.M.S in tema di domanda di mobilità si prefigge i seguenti obiettivi:

- ridurre l'uso eccessivo del mezzo privato
- aumentare la quota modale del TPL
- promuovere 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. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale
- promuovere lo sviluppo dell'integrazione tariffaria prevedendo anche il trasporto delle biciclette sui mezzi
- promuovere l'utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto,
- realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio
- promuovere politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling

#### **6.16 SICUREZZA E INCIDENTALITÀ**

Dall'elaborazione del sondaggio effettuato risulta una percezione negativa della sicurezza stradale da parte dei cittadini, dovuta principalmente ad una discontinuità dei percorsi pedonali e ad una grave e generalizzata inadeguatezza comportamentale.


Di seguito si riportano le indicazioni raccolte nel sondaggio che hanno evidenziato ulteriori situazioni di criticità:

##### **Ginosa**

- *Piazza Nusco, Via Roma, via della Pace*
- *via Roma, a causa del traffico in ingresso e uscita dalla città spesso congestionato da ostruzioni, parcheggi non regolari*
- *Centro storico, andrebbe "tutelato" per essere valorizzato, così credo diverrebbe una vera e propria risorsa per la comunità.*
- *Via concerie/via alfieri hanno entrambi lo stesso senso di marcia e non permettono di raggiungere il centro con un mezzo in caso di emergenza*
- *via Matteotti intasata di auto, sarebbe auspicabile il senso unico*
- *Via Tagliamento*

##### **Marina di Ginosa**

- *il passaggio a livello di viale Pola è un accesso privilegiato alla spiaggia ma anche un limite infrastrutturale che allontana il waterfront dal resto del paese. L'attraversamento dei binari è pericoloso vista la moltitudine di passanti e automezzi che lo attraversano quotidianamente nel*


	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>350 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

*periodo estivo per cui andrebbe eliminato, lo stesso vale per i sottopassi di viale Stella Maris e sottovia P Sorci, che dovrebbero essere meglio mantenuti (spesso allagano congestionando il traffico) e resi a senso unico per migliorare la viabilità soprattutto nel periodo estivo;*

- *il sottopasso di viale Stella Maris non permette il passaggio contemporaneo di auto e pedoni per la ridotta larghezza. Gli accessi alle abitazioni e ai garage adiacenti alle piste ciclabili sono pericolosi. I marciapiedi sono impraticabili perciò i pedoni occupano i percorsi ciclabili;*
- *pista ciclabile viale Ionio/inutilizzabile in diversi punti per macchine parcheggiate, negozi che aggiungono tavolini ecc.;*
- *pista ciclabile campeggio/pericolosa nella parte finale zona aeronautica;*
- *pista ciclabile viale Pitagora/ pericolosa in vari punti andrebbe mantenuta e potrebbe continuare verso la DOK;*
- *pista ciclabile via Italia/ pericolosa in vari punti, necessaria manutenzione;*
- *Viale Trieste pista ciclabile inaccessibile, necessaria manutenzione;*
- *viale Ionio, viale Pitagora in prossimità del supermercato DOK, ingresso del paese;*
- *viale Ionio angolo viale Italia, la strada manca di segnaletica e si creano sempre Ingorgi a causa delle macchine parcheggiate*
- *Incrocio Corso Italia via Tufarello (VILLA GENUSIA), ci vorrebbe una rotatoria e la manutenzione dell'asfalto;*
- *Incrocio Viale Trieste con viale Piatagora e viale Pordenone (Presenza in pochi metri di caserma carabinieri forestali, distributore benzina, cinema) più luminosità e segnaletica verticale per pedoni;*
- *Incrocio panificio zona ingresso Pineta Regina (carico / scarico merci e presenza di gruppi di persone fisse nel sostare e bere nel vicolo)*
- *Incrocio viale Pola/ Pitagora, particolarmente utilizzato per accesso alla Chiesa al mare...*
- *Insufficienza della sosta. I turisti dovrebbero lasciare la propria auto fuori dal centro abitato e raggiungere il paese con bus navetta. Fare una rotatoria invece del semaforo all'incrocio di viale Trieste con Riva dei tessali e via Tufarello.*
- *Insufficienza della segnaletica*
- *Incrocio all'ingresso lido La Perla punto di congestione estrema in orari di punta;*
- *lungomare poco accessibile ai pedoni e alle biciclette;*
- *lungomare, stazione/rastrelliere insufficienti;*

**La strategia del P.U.M.S in riduzione dell'incidentalità si prefigge i seguenti obiettivi:**

- *interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;*
- *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;*
- *Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011*

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>351 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 6.2 ANALISI S.W.O.T.

Come previsto dalle linee guida regionali, al fine di costruire un efficace quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi assunti, è stata svolta un'analisi S.W.O.T. per evidenziare punti di forza e di debolezza, propri dell'ambito territoriale comunale di Ginosa, e la presenza di opportunità e di minacce che derivano dal contesto esterno.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propensione della cittadinanza all'uso di mezzi alternativi all'auto se l'offerta del trasporto pubblico fosse rafforzata (Connessione Ginosa- Marina di Ginosa) o potenziata attraverso bus navetta (8/10 posti)</li> <li>- Propensione alla ZTL messa in evidenza dall'indagine ai cittadini</li> <li>- Avviato processo di riqualificazione del centro storico di Ginosa e del lungomare di Marina di Ginosa</li> <li>- Avviato il processo di collaudo della Circonvallazione Sud, nata come strada di collegamento tra provinciali (raccorda la SS 580 proveniente da Laterza alla statale per Marina di Ginosa)</li> <li>- Buone frequenze del servizio ferroviario di Marina di Ginosa nel periodo estivo</li> <li>- Presenza di itinerari ciclabili di valenza "ludico-turistica" (Marina di Ginosa) e connessi con le ciclovie di interesse nazionale</li> <li>- Propensione alla regolamentazione degli accessi ai mezzi pesanti</li> <li>- Propensione alla ridefinizione dei sensi di marcia sugli assi principali</li> <li>- Avviato il processo di connessione tra le rete ciclabile comunale con quella di pianificazione regionale per lo sviluppo di cicloturismo</li> <li>- Le dimensioni contenute di entrambi gli agglomerati urbani (Ginosa e Marina di Ginosa) favoriscono lo sviluppo di modalità di spostamento più sostenibili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Struttura della viabilità di livello territoriale (strade a doppia carreggiata e doppia corsia) mediamente buona</li> <li>- Congestionamenti stradali in corrispondenza di via Puglie (presenza del semaforo) e del nucleo centrale - Ginosa</li> <li>- Congestionamenti stradali in corrispondenza di viale Ionio e viale Pitagora soprattutto nei mesi estivi - marina di Ginosa</li> <li>- Congestionamenti stradali in corrispondenza degli istituti scolastici negli orari di entrata ed uscita dei bambini</li> <li>- Elevata entità del traffico generato di mezzi pesanti nel nucleo urbano</li> <li>- Mancanza di gerarchia degli assi viari</li> <li>- Carenze nella manutenzione stradale (intera piattaforma: carreggiata, marciapiedi, ecc.) messa in evidenza dall'indagine ai cittadini</li> <li>- Tasso di motorizzazione elevato</li> <li>- L'automobile resta il mezzo più utilizzato, per tutte le classi di distanza di spostamento soprattutto per gli spostamenti sistematici</li> <li>- Quota modale del TPL modesta. Nel triennio 2011-2017 si registra un calo del rispetto ai titoli di viaggio venduti;</li> <li>- forte pressione della sosta nelle aree centrali</li> <li>- Insufficienza del sistema di regolamentazione della sosta</li> <li>- Elevata occupazione del suolo pubblico da parte dei veicoli in sosta irregolare</li> <li>- Presenza di una sola stazione ferroviaria (Marina di Ginosa). Il sistema collettivo ferroviario non comprende servizi di lunga percorrenza e regionali</li> <li>- Rete ciclabile per gli spostamenti "quotidiani" poco sviluppata e carente di manutenzione. Gran parte della rete ciclabile attuale risulta da adeguare ai fini della sicurezza</li> <li>- La rete ciclabile attuale si configura come insieme di itinerari non connessi tra loro. Assenza di integrazione con la rete cicloturistica</li> <li>- Difficoltà ad eseguire un controllo del rispetto del divieto di circolazione dei mezzi pesanti nell'area centrale</li> <li>- Assenza di una politica di regolamentazione degli accessi ai mezzi pesanti</li> <li>- Assenza di aree pedonali e Zone 30</li> </ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- presenza di una pianificazione di livello sovraordinato (regionale) legata ai trasporti ed alla mobilità (con particolare attenzione a quella ciclabile)</li> <li>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</li> <li>- presenza di numerosi finanziamenti a livello europeo, statale e regionale legati al miglioramento dell'offerta della mobilità a livello comunale</li> <li>- presenza di un ricco patrimonio ambientale, paesaggistico e culturale. Il territorio di Ginosa, ricco di storia cultura e paesaggi, clima favorevole nella maggior dell'anno, rappresenta una opportunità per la promozione del cicloturismo.</li> <li>- Il territorio di Ginosa ricade nel "Parco Regionale della Terra delle Gravine" (codice EUAP0894). Fanno parte del territorio di Ginosa: il Sic - Zps "Area delle Gravine" con codice IT 9130007 il Sito Rete Natura 2000 denominato "Pineta dell'Arco Ionico" code SIC IT9130006</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- territorio ricco di risorse naturali, culturali e ambientali e nel contempo molto fragile (forte rischio alluvioni)</li> <li>- eccessivo traffico veicolare forte concentrazione e pressione antropica (soprattutto nei mesi estivi) sui beni naturalistici</li> <li>- forte attrattività del territorio comunale, dovuta alla vocazione turistica e alla presenza di forti attrattori naturalistici, che comporta un elevato numero di autovetture in ingresso, soprattutto in nei periodi estivi</li> <li>- superamenti del valore limite di PM10 causati primariamente dalle emissioni inquinanti degli autoveicoli</li> </ul>

## PARTE VII: PUMS GINOSA - DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DELLE STRATEGIE E DELLE AZIONI

### 7.1 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO

Il PUMS 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 PUMS 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 definizione degli obiettivi del Piano consente di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello Scenario di Piano.

Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile si elencano le 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS (D.M. n. 233 del 5 ottobre 2017):

<b>1</b>	<b>Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità</b>
	<b>Macro Obiettivi</b>
	Miglioramento del TPL
	Riequilibrio modale della mobilità
	Riduzione della congestione
	Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

<b>2</b>	<b>Sostenibilità energetica ed ambientale</b>
	<b>Macro Obiettivi</b>
	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	Miglioramento della qualità dell'aria;
	Riduzione dell'inquinamento acustico;

<b>3</b>	<b>Sicurezza della mobilità stradale</b>
	<b>Macro Obiettivi</b>
	Riduzione dell'incidentalità stradale
	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

<b>4</b>	<b>Sostenibilità socio-economica</b>
	<b>Macro Obiettivi</b>
	Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)
	Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	Aumento del tasso di occupazione
	Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>353 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Definire gli obiettivi significa specificare quali miglioramenti sociali, ambientali o economici, si ritengono necessari, dicendo esattamente ciò che va "ridotto", "incrementato" o "mantenuto allo stato attuale". Gli obiettivi definiscono il livello strategico del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (ad esempio, ridurre drasticamente la congestione causata dal traffico veicolare), mentre le misure/azioni (ad esempio, sviluppare un sistema di trasporto tramviario) sono i mezzi per raggiungerli.

Il costante coinvolgimento dei portatori di interesse è necessario per garantire l'accettazione delle priorità individuate per la mobilità

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 (indicativi)
Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo
Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso
Migliorare le performance economiche del TPL
Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale
Ridurre la congestione stradale
Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
Ridurre la sosta irregolare
Efficientare la logistica urbana
Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta
Garantire la mobilità alle persone a basso reddito
Garantire la mobilità alle persone anziane
Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare
Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS in linea con Linee guida ministeriali sono state definite le **strategie e le relative azioni** che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

Come descritto nel D.M. n. 233 del 5 ottobre 2017, ciascuna strategia può essere costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall'analisi del quadro conoscitivo.

Per ciascuna delle strategia/azioni è possibile esplicitare indicatori e risultati attesi dall'attuazione delle indicazioni del Piano, al fine di consentire il monitoraggio in itinere delle previsioni del piano attraverso la valutazione costante del grado di perseguimento degli obiettivi e della reale efficacia ed efficienza delle azioni stesse.

Nelle tabelle che seguono vi è l'indicazione delle strategie e delle relative azioni 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;
- quelle che invece possono essere messe in atto solamente mediante il coinvolgimento di altri soggetti influenti in ambito di mobilità.

Infine le azioni che possono essere gestite con fondi propri o regionali, nazionali, europei.

Un'azione costituisce una delle possibili attività da mettere in campo per contribuire all'attuazione concreta di una strategia. Un'azione si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita. Per ognuna delle strategie è possibile esercitare una o più azioni.

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>354 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>Rev 1</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 7.2 DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI

Il Piano della Mobilità Urbana Sostenibile di Ginosa rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno.

Il Piano ha come finalità principale la definizione della vision della città (in arco temporale che va da 5 ai 15 anni, costruita individuando: obiettivi da perseguire, strategie da utilizzare ed azioni da attuare nel lasso temporale considerato).

La costruzione della vision e la definizione delle possibili misure da adottare tiene conto di un insieme di elementi che comprendono:

- il quadro di riferimento normativo descritto nella Parte III
- Il quadro conoscitivo descritto nella Parte IV e V
- gli obiettivi del PUMS descritti nella parte VII capitolo 7.1
- i risultati del percorso di partecipazione messo in campo nella fase di redazione del PUMS, riferite in dettaglio nell'allegato "REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE".
- la partecipazione al SUMP Learning Programmes (SLP3)<sup>26</sup>. Nella fase di elaborazione del PUMS la Città di Ginosa è stata selezionata per partecipare al SLP3, un programma europeo che prevede una serie attività di approfondimento rivolte alle Pubbliche Amministrazioni nell'ambito della mobilità sostenibile per accrescere le competenze e le conoscenze necessarie per sviluppare e attuare i PUMS.
- le sfide prioritarie
- la dimensione temporale del piano, che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine, dai 3 ai 5 anni;

Di seguito si indicano le strategie di intervento, organizzate in funzione delle diverse azioni utili al raggiungimento degli obiettivi, definite in conformità con quanto indicato dalle **Linee Guida Ministeriali**, delle **linee guida Regionali** per la redazione dei PUMS e del **Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS**<sup>26</sup>.

### Strategie :

- Integrazione tra i sistemi di trasporto
- Sviluppo della mobilità collettiva
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa
- Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
- Razionalizzazione della logistica urbana
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile
- Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto
- Sviluppo delle tecniche di Mobility Management
- Coinvolgimento attivo del mondo della scuola
- Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta
- Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica
- Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione
- Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri

<sup>26</sup> Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS\_Iniziativa CIVITAS: "City-VITALity-Sustainability", Iniziativa UE "Città, Vitalità e Sostenibilità".

**STRATEGIE E AZIONI \_LINEE GUIDA MINISTERIALI**

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
<b>INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI TRASPORTO, CHE COMPRENDANO ANCHE SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA, LADDOVE ECONOMICAMENTE E FINANZIARIAMENTE SOSTENIBILI</b>	<b>INCENTIVARE LE SCELTE MULTIMODALI</b>	<b>a.</b> 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/gerarchizzazione della rete di trasporto;	Nuova classificazione della rete viaria e rete viaria adeguata	(Km di nuove corsie adeguate)	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>b.</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. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale	Numero nodi di interscambio Capacità parcheggi per auto Capacità parcheggi per moto Capacità parcheggi per moto Estensione della rete ciclabile connessa ai parcheggi bici, reti interconnesse	(n° nodi) (n° posti auto) (n° posti moto) (n° posti bici) (km di rete di TPL connessa ai parcheggi di scambio)	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>c.</b> rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;	Adeguamento mezzi al trasporto bici (numero mezzi adeguati)	numero mezzi adeguati	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		<b>d.</b> 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)	Km di metro a biglietto integrato, km di ferrovia a biglietto integrato flotta car sharing e biglietto integrato	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia gestori TPL)
		<b>e.</b> utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità	Rete portante servita da ITS	Km o perc. sul totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		<b>f.</b> 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	numero	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<b>g.</b> Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
<b>SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO ED INNALZARE LA VELOCITÀ COMMERCIALE DEI MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO</b>	<b>MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO E AUMENTO DELLA VELOCITÀ COMMERCIALE</b>	<b>a.</b> la realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;	estensione corsie preferenziali	Km corsie preferenziali, % corsie preferenziali su totale estensione rete su TPL su gomma	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		<b>b.</b> l'implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;	numero di impianti con regolazione dinamica e/o meccanismi di priorità	numero impianti % impianti su totale impianti	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		<b>c.</b> la previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);	nuova estensione tpl/estensione mobilità privata	% km ridotti	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		<b>d.</b> aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;	vetture attrezzate e fermate più accessibili	Numero vetture attrezzate/totale numero fermate migliorate/totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		<b>e.</b> Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a	dotazione di sistema AVL; AVM	Centrale sì/no, nu e % autobus con AVM	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

		<p>intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;</p> <p><b>f.</b> la rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile</p> <p><b>g.</b> l'utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touchscreen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;</p> <p><b>h.</b> azioni per il miglioramento della qualità del servizio del TPL</p>	<p>dotazione di sistemi di conteggio passeggeri</p> <p>informazione <i>real time</i> su servizio tpl, su disponibilità parcheggi in nodi di interscambio, altre forme di trasporto, esistenza di siti web, app;</p> <p>numero azioni intraprese</p>	<p>n. e % autobus contapasseggeri</p> <p>n. e % paline elettroniche su totali paline, n. pmv/n. stalli; on/Off</p> <p>numero</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
<b>SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA</b>	<b>PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA COME PARTE INTEGRANTE E FONDAMENTALE DELLA MOBILITÀ E NON COME PARTE RESIDUALE</b>	<p><b>a.</b> l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;</p>	<p>dotazione stazione bike-sharing e dotazione biciclette</p>	<p>numero stazioni bike sharing, numero biciclette complessivo</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>b.</b> il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;</p>	<p>numero itinerari ciclabili, estensione itinerari ciclabili</p>	<p>numero itinerari ciclabili, km itinerari ciclabili</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
		<p><b>c.</b> 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 (da stazioni a mete di pubblico interesse);</p>	<p>dotazioni bike sharing vicino luoghi di interesse pubblico, offerta servizi tpl, percorsi dedicati</p>	<p>on/off frequenza corse da stazioni a mete di pubblico interesse, km dedicati su totale</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>d.</b> l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);</p>	<p>estensione zone 30</p>	<p>kmq</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
		<p><b>e.</b> 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;</p>	<p>dotazione stalli, depositi custoditi e riparazioni e pompe pubbliche</p>	<p>numero</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
		<p><b>f.</b> creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva</p>	<p>creazione percorsi bici casa--scuola</p>	<p>Km percorsi</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
		<p><b>g.</b> l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.</p>	<p>campagne di sensibilizzazione e promozione</p>	<p>% popolazione raggiunta attraverso la campagna</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
		<p><b>h.</b> la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)</p>	<p>Estensione sistemi ettometrici</p>	<p>Km sistemi ettometrici</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
<b>INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING</b>	<b>RECUPERO DI SPAZIO PUBBLICO DA DESTINARE AD ALTRE FUNZIONI</b>	<p><b>a.</b> Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;</p>	<p>dotazione autovetture dei servizi di car-sharing</p>	<p>numero auto</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
		<p><b>b.</b> Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;</p>	<p>attivazione meccanismi incentivazione car pooling, creazione piattaforme integrate</p>	<p>si/no</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>c.</b> Promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;</p>	<p>dotazione parco auto in car-sharing a ridotto impatto ambientale</p>	<p>si/no</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>d.</b> politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;</p>	<p>agevolazioni tariffarie per gli utenti del car-sharing se abbonati al TPL</p>	<p>si/no</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>e.</b> agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa;</p>	<p>corsie riservate a mobilità condivisa, stalli sosta</p>	<p>km di strade, numero stalli sosta</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
<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>	<b>MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA</b>	<p><b>a.</b> Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;</p>	<p>vetture car-sharing a basso impatto inquinante</p>	<p>numero/% sulla flotta</p>	<p>Diretta da parte dell'Amministrazione</p>
		<p><b>b.</b> Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;</p>	<p>veicoli nelle flotte</p>	<p>numero/% sulla flotta</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>c.</b> introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike;</p>	<p>agevolazioni sulla circolazione e sulle soste</p>	<p>si/no</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>d.</b> introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua;</p>	<p>dotazione veicoli turistici basso impatto inquinante</p>	<p>numero</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>e.</b> installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;</p>	<p>colonnine ricarica</p>	<p>numero colonnine</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
		<p><b>f.</b> il monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;</p>	<p>flotta tpl</p>	<p>età media parco circolante autobus</p>	<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri</p>

		<b>g.</b> Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;	Agevolazioni	si/no	soggetti Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
<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>RIDUZIONE INQUINAMENTO ATMOSFERICO ACUSTICO E VISIVO</b>	<b>a.</b> sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;	templ di carico/scarico	tempo medio in minuti	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>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	si/no	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>c.</b> adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;	presenza sistema regolamentazione	si/no	<b>Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti</b>
		<b>d.</b> razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.	dotazione stalli sosta ed sistemi di sorveglianza	% stalli rispetto ad esercizi commerciali e % stalli videosorvegliati	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
<b>DIFFUSIONE DELLA CULTURA CONNESSA ALLA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ, CON AZIONI CHE MIRANO ALLA RIDUZIONE DEL RISCHIO DI INCIDENTE ED ALTRE IL CUI FINE È LA RIDUZIONE DELL'ESPOSIZIONE AL RISCHIO; CON AZIONI DI PROTEZIONE DELL'UTENZA DEBOLE ED ALTRE CHE MIRANO ALL'ATTENUAZIONE DELLE CONSEGUENZE DEGLI INCIDENTI. DIFFUSIONE DELLA CULTURA E DELLA FORMAZIONE SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE AL FINE DI FAVORIRE UNA MAGGIORE CONSAPEVOLEZZA E LO SPOSTAMENTO MODALE SOPRATTUTTO PER LE GENERAZIONI FUTURE.</b>	<b>RIDUZIONE INCIDENTALITÀ</b>	<b>a.</b> interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;	numero interventi realizzati	%sul totale	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>b.</b> Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011 tenuto conto delle indicazioni che perverranno da regioni e provincie autonome entro il 2020;	analisi	si/no	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>c.</b> aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;	marciapiedi protetti, corsie ciclabili protette, etc.	Km adeguati	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>d.</b> campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	campagne realizzate	numero utenti raggiunti, numero scuole interessate ecc	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<b>e.</b> campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole	convegni e campagne realizzate	numero partecipanti, numero enti e aziende coinvolte	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>

**STRATEGIE E AZIONI \_LINEE GUIDA REGIONALI**

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
<b>SVILUPPO STRATEGICO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO</b>	<b>TRASPORTO COME SISTEMA TOTALMENTE INTEGRATO</b>	<b>a.</b> sistemi AVL (Automatic Vehicle Location) /AVM (Automatic Vehicle Monitoring) per il tracciamento e la localizzazione in tempo reale dei mezzi. Il sistema consente lo scambio dati tra il computer di bordo ed il centro servizi aziendale. Il Computer di bordo, interconnesso con la sensoristica presente sul mezzo, invia a terra messaggi di eventi (partenza/arrivo al deposito, partenza/arrivi al capolinea, transito alle fermate, passeggeri rilevati alla fermata, etc) che permettono un controllo e un monitoraggio del servizio di TPL. I dati vengono poi trasmessi sia alle paline intelligenti alle fermate per informare gli utenti del TPL in tempo reale sia alle Centrali di controllo per eventuali modifiche in tempo reale dei piani di esercizio;			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>b.</b> implementazione di sistemi conta-passeggeri;			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>c.</b> sistemi di priorità semaforica ai mezzi TPL in corrispondenza degli incroci semaforizzati, fondamentali per l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle corse e per il miglioramento della gestione delle linee;			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>d.</b> semafori programmati per creare un'onda verde per i ciclisti;			
		<b>e.</b> pannelli a messaggio variabile sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL, installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza;			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>f.</b> sistemi di enforcement (sistemi di accertamento automatico delle infrazioni) per le corsie riservate al TPL al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati;			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>g.</b> sistemi di informazione all'utenza in grado di fornire i tempi di attesa alle fermate e sulle linee di TPL stesse tramite i più innovativi e consolidati canali di comunicazione, quali siti web, social media, applicazioni per smartphone, schermi e altoparlanti alle stazioni, "fermate autobus parlanti" per non vedenti e ipovedenti, schermi e computer touch screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università, pannelli a messaggio variabile (da			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti

		<p>allocare, ad es. sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza e sapere se i treni e/o i bus sono attrezzati per il trasporto bici a bordo);</p> <p><b>h.</b> sistemi di mobile payment (basati su smartcard a microchip, smartcard contactless con tecnologia RFID, via SMS, app da cellulare, NFC - Near Field Communication, internet, ecc.) al fine di ridurre i tempi di imbarco alle fermate con ricadute positive su puntualità del servizio, diminuzione del carico di lavoro per gli addetti e riduzione dell'evasione;</p> <p><b>i.</b> sistemi di bigliettazione combinata e tariffazione integrata di differenti gestori di servizi di trasporto pubblico che consenta l'accesso a servizi di mobilità condivisa, di noleggio e parcheggio biciclette, di parcheggio per autovetture e che permetta al cittadino di utilizzare l'offerta del trasporto pubblico multimodale effettuando il pagamento con un unico titolo di viaggio per diversi mezzi di trasporto utilizzati;</p> <p><b>j.</b> sistemi di video sorveglianza a bordo dei mezzi e alle fermate del trasporto pubblico, con l'obiettivo di aumentare il livello di security del TPL;</p> <p><b>k.</b> sistemi VEDR (Video Event Data Recorder) per la ripresa video e la ricostruzione dinamica degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pubblici, che consentono di migliorare il livello di sicurezza stradale e l'impatto sul contenimento delle frodi assicurative;</p> <p><b>l.</b> uso strategico dei "big data" per migliorare il controllo del traffico e la gestione della congestione, combinando molteplici fonti di dati di traffico e di viaggio, e migliorare la gestione della domanda, ad esempio regolando i pedaggi o il costo dei parcheggi in tempo reale in base alla domanda stessa.</p>				<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
<b>SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT</b>	<b>PROMUOVERE UNA MOBILITÀ PIÙ EFFICIENTE E CON MINORI COSTI AMBIENTALI E CREARE UNA NUOVA CULTURA PER LA MOBILITÀ URBANA.</b>	<p><b>a.</b> nomina del Mobility Manager di Area con individuazione di funzioni e competenze;</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>b.</b> coinvolgimento del numero più ampio possibile di aziende, enti pubblici e scuole all'interno del territorio di interesse, come stakeholder nel percorso partecipativo per l'elaborazione del PUMS;</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>c.</b> censimento, formazione, aggiornamento continuo e nomina, ove non presenti, dei Mobility Manager delle aziende, degli enti pubblici e delle scuole coinvolti, i quali svolgono, tra le loro funzioni, attività di informazione e promozione di comportamenti virtuosi nei confronti di cittadini, colleghi e famiglie;</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>d.</b> coinvolgimento del numero più elevato possibile di aziende ed enti affinché ottimizzino gli spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), promuovendo le possibili azioni in esso definibili, tra cui: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, corsi di Eco-guida, introduzione dell'orario di lavoro flessibile, azioni per migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, offerta di tariffe integrate, informazione sulla multimodalità e consigli di viaggio, assistenza di viaggio personalizzata (PTA), gestione dei parcheggi aziendali, campagne di sensibilizzazione ed eventi, promozione del bike sharing e del car sharing, introduzione e diffusione di telelavoro e smart working, incentivi finanziari come l'indennità di viaggio in bici casa-lavoro;</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>e.</b> sperimentazione e introduzione, anche con il supporto dei Mobility Manager Aziendali, del telelavoro e del cosiddetto smart working, in coerenza con la Direttiva dell'1 giugno 2017, contenente indirizzi per l'attuazione dei commi 1 e 2 dell'articolo 14 della Legge 7 Agosto 2015, N. 124 (recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche") e linee guida con regole inerenti all'organizzazione del lavoro finalizzate a promuovere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, nonché con la Legge n. 81 del 22 maggio 2017 sullo smart working.</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
<b>COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA</b>	<b>PROMUOVERE IL CAMBIAMENTO CULTURALE E LA CRESCITA DI UNA POPOLAZIONE RESPONSABILE, SOSTENIBILE E CONSAPEVOLE.</b>	<p><b>a.</b> istituzione della figura del mobility manager scolastico introdotto dal comma 6 dell'art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali";</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>b.</b> redazione ed approvazione di un documento condiviso (tra scuole, Ente locale e famiglie) inerente agli approcci educativi specifici in materia di mobilità urbana sostenibile da integrare nell'ambito dei Piani di Offerta Formativa (in funzione del livello d'istruzione, del profilo di accessibilità delle sedi scolastiche, dei servizi educativi offerti);</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>c.</b> istituzione di un ufficio di mobility management scolastico nell'ambito della struttura del mobility management di area che promuova e faciliti l'ottimizzazione degli spostamenti sistematici e proponga azioni di mobilità sostenibile presso le scuole attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS);</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>d.</b> coinvolgimento del numero più elevato possibile di scuole affinché promuovano, anche attraverso Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS), le seguenti azioni: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, azioni per migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, informazione sulla multimodalità e consigli di viaggio, campagne di sensibilizzazione ed eventi, corsi di educazione alla mobilità sostenibile, ottimizzazione dei servizi di scuolabus, offerte speciali per il trasporto pubblico dedicate agli studenti, servizi di pedibus e bicibus;</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>e.</b> attivazione congiunta (Ente locale - scuole) di percorsi educativi specifici che favoriscano l'accrescimento delle competenze di bambini e ragazzi circa i "comportamenti in strada"</p>				Indiretta - necessaria interlocuzione con altri

		<p>attraverso il tema delle scelte del mezzo di trasporto, delle abitudini familiari di soddisfazione dei bisogni di spostamento nonché delle implicazioni connesse (economicità del trasporto, esternalità non immediatamente apprezzabili, ecc.), utilizzando anche le forme educative del "gamification";</p> <p>f. coinvolgimento delle famiglie: nella selezione delle proposte di riorganizzazione degli spazi attorno la scuola, nell'efficientamento del servizio scuolabus, nonché nella revisione delle regole della circolazione veicolare, con il fine di favorire l'accessibilità scolastica a pedoni, ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico.</p>			<p>soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p>
<b>DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA</b>	<b>DIRITTO ALLA MOBILITÀ DA PARTE DI UTENZA DEBOLE</b>	a. l'abbattimento delle barriere architettoniche, attraverso eventuali interventi di rimozione di elementi costruttivi, impedenti la fruizione di spazi pubblici e servizi (stazioni, aree di parcheggio, edifici pubblici e scuole)			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		b. l'introduzione e potenziamento di servizi a chiamata, effettuato con mezzi a basso impatto ambientale e con la presenza a bordo di personale specializzato, per temperare alle necessità sia sistematiche che occasionali dei soggetti che diversamente non avrebbero accesso al sistema della mobilità pubblica			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. l'introduzione di servizi di TPL per destinazioni specifiche, come l'ospedale o altri poli attrattivi significativi			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. promozione di iniziative atte a consentire l'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei disabili, tra le quali, ad esempio, la costituzione di centri di accoglienza, punto di riferimento per le esigenze di viaggio dei portatori di handicap			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e. le agevolazioni per la circolazione e sosta dei veicoli con a bordo disabili (D.P.R. n. 384/78 e L. n. 104/92 prevedono la realizzazione di appositi parcheggi per disabili)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f. l'agevolazione tariffaria			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g. acquisto/rinnovo della flotta del trasporto pubblico ad elevata accessibilità, prevedendo, a livello gestionale, personale specializzato per l'accompagnamento dei disabili			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		h. l'attivazione di progetti con Cooperative Sociali, configurantesi come una sorta di capofila del Sistema Integrato dei Trasporti, coordinatore di una flotta appositamente attrezzata per lo spostamento delle persone a mobilità ridotta (non solo disabili ma anche anziani e minori), improntato all' utilizzo di tecnologie informatiche (ITS) e di comunicazione (GSM, GPRS, WiFi) per la programmazione e l'ottimizzazione dei viaggi, al contenimento dei costi e all'ottenimento immediato delle informazioni			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
<b>SVILUPPO DI SOLUZIONI DI TRASPORTO PER LA MOBILITÀ TURISTICA</b>	<b>CONSIDERARE SOLUZIONI PER FAVORIRE LA MOBILITÀ TURISTICA COME VALORE AGGIUNTO PER LA MOBILITÀ E IL TERRITORIO</b>	a. facilitare l'accesso ai servizi di bike sharing e car sharing ai turisti e agli utenti occasionali			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		b. migliorare l'accessibilità ai siti turistici attraverso servizi di mobilità sostenibile in sostituzione del veicolo privato			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		c. promuovere iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei titoli di viaggio direttamente nelle porte di accesso (stazioni, porti, aeroporti) e integrazione dei servizi nei portali turistici			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. favorire l'intermodalità e le differenti combinazioni di mobilità dei turisti			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		e. promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (es. recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche, ampliamento del servizio "treni storici", riqualificazione di stazioni, caselli ed edifici ferroviari in disuso, etc.)			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		f. valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto (es. promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico come mostre artistiche e attività museali nelle stazioni, promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso, valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto)			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b> <b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		g. adeguare le infrastrutture e i servizi di mobilità nei distretti turistici al fine di renderli delle "smart destination" (es. realizzazione di tramvie, potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località turistiche e balneari dotate di domanda turistica rilevante, incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici, rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, etc.)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		h. promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici (es. ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica, creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche, favorire l'installazione, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo, etc.)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		i. sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche (es. promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili come ciclofficine, e punti di ristoro, completamento delle ciclovie nazionali, messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti, etc.)			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>

		<p><b>j.</b> promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico (es. convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale e di interscambio provinciale)</p> <p><b>k.</b> favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali (es. progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizi dei siti e degli itinerari turistici, incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta su treni e bus, promozione di iniziative di tariffazione agevolata dedicate ai ciclo-turisti, etc.)</p> <p><b>l.</b> censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.</p>			<p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</p> <p><b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b></p>
<b>DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E DELLA CIRCOLAZIONE</b>	<b>SPRUTTARE LE POLITICHE TARIFFARIE SULLA SOSTA COME IMPORTANTE STRUMENTO DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA CIRCOLAZIONE OLTRE CHE COSTITUIRE UNA FONTE FINANZIARIA PER IL PUMS.</b>	<p><b>a.</b> limitazione del tempo di sosta, con definizione di un numero massimo di ore;</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>b.</b> introduzione della sosta a pagamento, anche solo in alcune ore del giorno o in alcuni giorni della settimana;</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>c.</b> definizione di zone di sosta, facendo sì che la sosta a pagamento o il tempo di sosta non siano più limitati solo a certe strade, ma introdotti in interi quartieri o porzioni di territorio;</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>d.</b> introduzione del parcheggio per i residenti ai quali si concede un accesso speciale, tutelato e privilegiato al parcheggio in determinate zone (ad esempio senza limiti di tempo, con tariffe più convenienti, come permessi mensili o annuali di parcheggio);</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>e.</b> gestione della sosta integrata, che utilizza tutti o parte degli schemi di cui ai punti precedenti;</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>f.</b> introduzione della "congestion charge", una sorta di pedaggio per la circolazione dei veicoli in un'area urbana o in una sua porzione, spesso limitato alle sole ore lavorative;</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>g.</b> introduzione di "restrizioni di accesso", meno conflittuali e più economiche, come ad esempio le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, per le quali si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, e in particolare alle zone dei nuclei storici. L'accesso alle Zone a Traffico Limitato può essere regolamentato per standard emissivi, per limiti di portata a terra o su base tariffaria o consentito solo a particolari categorie di utenti, ad esempio i residenti.</p>	<p>- Superficie ZTL - Contrassegni residenti rispetto popolazione residente/domiciliata - Stalli totali parcheggi scambio</p>	<p>Ha % n°</p>	<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
<b>DEFINIZIONE DELLE POLITICHE DI MOBILITÀ PER LE AREE INTERNE E I PICCOLI CENTRI</b>	<b>DEFINIRE UN SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO CHE CONTEMPLI SOLUZIONI FLESSIBILI PER LA PROMOZIONE DI FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE SU PICCOLA SCALA.</b>	<p><b>Sviluppo servizi di TPL</b></p>			
		<p><b>a.</b> Sviluppare il sistema di trasporto sostenibile verso le aree urbane di prossimità dove sono incardinati i principali presidi sanitari, formativi e produttivi e verso i poli turistici, con particolare riguardo all'utenza con ridotta capacità motoria: sistemi di trasporto di tipo misto pubblico/privato, servizi a chiamata, bus dedicati, taxi-bus, nuove linee per attività extrascolastiche, car sharing, car pooling, pedibus/bicibus, bike sharing a pedalata assistita</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>b.</b> Potenziare i servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate);</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>c.</b> Potenziare/migliorare i servizi di mobilità collettiva verso i porti, le stazioni ferroviarie e gli aeroporti attraverso l'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>d.</b> Promuovere politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>Miglioramento della dotazione trasportistica</b></p>			
		<p><b>a.</b> Promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>b.</b> Creare/adequare fermate del servizio su gomma: fermate a bordo strada per l'accesso ai servizi di TPL extra-urbani su gomma da attrezzare con pensiline, paline informative, illuminazione per garantire una miglior sicurezza e confort durante i tempi di attesa del bus</p>			<b>Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti</b>
		<p><b>c.</b> Sviluppare reti e percorsi ciclabili, percorsi pedonali attrezzati e sentieristica</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>d.</b> Realizzare parcheggi attrezzati per biciclette</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>e.</b> Favorire le "connessioni rurali" attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e/o ciclabili che possano garantire il collegamento tra i "centri minori contigui" per consentire spostamenti individuali intercomunali prevedendo interventi sulla rete stradale minore (strade rurali e vicinali)</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>f.</b> Favorire le "connessioni urbane" attraverso la realizzazione di una rete pedonale e ciclabile in ambito urbano che, in continuità e sicurezza, colleghi quartieri e metta a sistema funzioni urbane</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>
		<p><b>g.</b> Promuovere l'utilizzo e la diffusione di ITS</p>			<b>Diretta da parte dell'Amministrazione</b>




		<p><b>h.</b> Promuovere l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, delle dimensioni appropriate alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale), delle strade e delle aree di parcheggio dei centri urbani attraversati, opportunamente equipaggiati per il trasporto dei disabili</p>			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Valorizzazione della rete ferroviaria regionale</b>			
		<p><b>a.</b> Predisporre nuovi modelli di esercizio, in collaborazione con gli enti gestori ferroviari, per soddisfare le reali esigenze del territorio regionale (trasporto scolastico, spostamenti casa - lavoro, casa - salute, flussi di mobilità turistici)</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>b.</b> Recuperare e riqualificare le stazioni ferroviarie e gli immobili (case cantoniere) non in uso ferroviario, come strutture interconnesse e multifunzionali a servizio della popolazione residente e dei turisti</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>c.</b> Rafforzare i collegamenti intermodali ferro - gomma individuando alcune stazioni strategiche per assicurare i collegamenti con i centri urbani attraverso minibus a chiamata, infrastrutture ciclopodali, auto e passaggi condivisi</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>d.</b> Attrezzare il materiale rotabile ferroviario per il trasporto biciclette al seguito</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>e.</b> Promuovere interventi di integrazione intermodale della linea ferroviaria locale con la rete locale lenta (ciclovie, sentieri), anche prevedendo in corrispondenza delle stazioni/fermate principali della rete di competenza regionale, infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>f.</b> Promozione della ferrovia locale regionale "in chiave turistica" prevedendo l'attivazione di corse speciali con vagoni d'epoca e riqualificando rami di ferrovie dismessi per la</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		<p><b>g.</b> fruizione turistica del territorio regionale</p>			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

STRATEGIE E AZIONI \_ Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS\_Iniziativa CIVITAS

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
ACCESSIBILITÀ	RIDUZIONE DIPENDENZA DALL'AUTO	Implementare la creazione di <b>zone e strade pedonali</b> , per influenzare il comportamento dei pedoni e offrire aree pedonali sicure e piacevoli.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Creare zone pedonali (provvisorie)</b> , per ridurre il volume di traffico in centro città è possibile applicare restrizioni d'accesso e attuare strategie per favorire gli spostamenti a piedi.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Creazione di zone ad accesso riservato.</b> Queste zone possono essere aree sensibili a basse emissioni, zone centrali o storiche, parchi naturali ecc. Le restrizioni potrebbero colpire, per esempio, tutti i veicoli tranne quelli puliti. (C)			Diretta da parte dell'Amministrazione
SICUREZZA STRADALE	PREVENZIONE INCIDENTI	<b>Limiti di velocità. Pattuglie di polizia stradale e segnaletica orizzontale.</b>			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Sicurezza ciclisti e pedoni.</b> pedonaliLa sicurezza è il problema principale per il trasporto non motorizzato, che migliora l'esperienza di vita e il movimento in città.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Attraversamenti pedonali.</b> Esistono vari tipi di attraversamenti pedonali, dalle semplici strisce agli attraversamenti intelligenti, passando per quelli che richiedono investimenti più significativi, come ponti pedonali, sottopassaggi, incroci e strade "shared space".			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Manutenzione stradale.</b> Il concetto di manutenzione racchiude in sé varie pratiche e scopi: nel tempo, le strade si deteriorano per usura, incidenti, agenti atmosferici ed eventi naturali. Misure come lo spargimento di graniglia possono essere utili per ridurre gli effetti di meteo e temperatura sulla percorribilità. I processi di manutenzione permettono inoltre di valutare l'impatto dei materiali di costruzione delle strade sull'inquinamento e i benefici legati allo sviluppo di nuovi materiali.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Moderazione traffico.</b> Le misure di moderazione del traffico sono misure fisiche o normative volte a limitare velocità o accelerazione dei veicoli.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Mobilità accessibile.</b> Misure per incrementare l'accessibilità (sistemi di guida visuale e integrazione di queste con informazioni audio e/o tattili).			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Sicurezza stradale nelle scuole.</b> Proporre corsi obbligatori sulla sicurezza stradale			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Migliorare traffico prossimità scuole.</b> Vietare l'accesso alle auto in un raggio di 500 metri dalle scuole			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Strade sicure attrezzate pedoni e ciclisti.</b> Garantire strade sufficientemente ampie, con			Diretta da parte

		pavimentazione regolare e manutenzione adeguata anche in inverno. <b>Moderazione traffico con limiti di velocità.</b> Moderazione traffico con limiti di velocità			dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione
GESTIONE DEL TRAFFICO	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA TELEMATICA DEI TRASPORTI GESTIONE DELLA MOBILITÀ	<b>Segnaletica verticale e orizzontale convenzionale.</b> Verticale - segnali vari con testo o immagini per informazioni, regolamentazione o avvisi; Orizzontale - per incanalare il traffico e trasmettere avvisi, requisiti normativi o informazioni; Miscellanea - inclusi semafori, segnali temporanei e lampade per segnalare vie di fuga o ostruzioni pericolose.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Gestione ordinaria traffico.</b> La gestione ordinaria del traffico prevede misure volte a influenzare i flussi all'interno di una rete; tra queste figurano i divieti d'accesso e le precedenza, che servono ad alterare direzione e movimento dei veicoli, contribuendo, con i parcheggi e i divieti di sosta a mantenere scorrevole il traffico stradale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Pannelli a messaggio variabile.</b> I pannelli a messaggio variabile (VMS o PMV) sono segnali digitali usati per informare gli automobilisti su eventi specifici o sulle condizioni del traffico rilevate in tempo reale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Centro coordinamento mobilità.</b> Piattaforma per la diffusione di informazioni e competenze			Diretta da parte dell'Amministrazione
GESTIONE DELLA SOSTA	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA	<b>Aree di parcheggio.</b> Le aree di parcheggio sono strutture (multipiano) o aree (superfici) dedicate al parcheggio. La loro disponibilità ha un importante impatto sull'uso dell'auto.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Regolamentazione parcheggi.</b> Sovente, gli spazi di parcheggio disponibili per le consegne non bastano per soddisfare i bisogni dei veicoli di trasporto e i corrieri sono costretti a sostare in doppia fila. La disponibilità di aree di carico e scarico merci è un criterio diffuso per organizzare l'ultimo miglio delle consegne. La mancanza di spazi appositi costringe i corrieri a svolgere le operazioni sulla carreggiata o sul marciapiede, causando rallentamenti e situazioni pericolose per gli altri utenti della strada			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Parcheggio a pagamento.</b> Con il parcheggio a pagamento, l'utente paga per utilizzare gli spazi di parcheggio, in parcheggi dedicati o in spazi determinati lungo la strada.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Controlli parcheggio.</b> I controlli sono applicati alle aree di parcheggio (multipiano, a livello stradale o sotterranee) e al parcheggio in strada. Il genere di controlli varierà in base al tipo di parcheggio.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Standard di parcheggio.</b> Gli standard di parcheggio sono le norme relative allo spazio richiesto o consentito per lo sviluppo di nuovi parcheggi nella pianificazione territoriale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Sistemi guida parcheggio.</b> I sistemi di guida e informazione sui parcheggi (PGI) usano pannelli a messaggio variabile (VMS) per fornire informazioni sulla disponibilità e la posizione dei parcheggi.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Gestione parcheggio auto.</b> Con "gestione del parcheggio" ci si riferisce al processo di controllo della quantità, il costo e l'accesso ai parcheggi in un determinato luogo.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Gestione parcheggio locale.</b> Con "gestione del parcheggio" ci si riferisce al processo di controllo della quantità, il costo e l'accesso ai parcheggi in un determinato luogo.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Co-utilizzo degli spazi di parcheggio, lavoratori 9-17 abitanti 17-9.</b> Il co-utilizzo degli spazi di parcheggio 9-17 per i lavoratori e 17-9 per gli abitanti è particolarmente adatto alle aree miste			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
INTERMODALITÀ	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA TRASPORTO COLLETTIVO TELEMATICA DEI TRASPORTI STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA	<b>Park &amp; ride.</b> Il Park & ride è una forma di trasporto integrato che permette agli utenti del trasporto privato di sistemare i loro veicoli in un parcheggio e recarsi in città servendosi del trasporto pubblico.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		<b>Biglietti integrati.</b> I biglietti integrati permettono a un passeggero di passare da un mezzo di trasporto pubblico all'altro usando un unico biglietto per l'intero viaggio.			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>Offerta di tariffe integrate.</b> Questa misura permette ai passeggeri di usare un unico biglietto per diversi servizi (es. tutti i mezzi pubblici in una certa città o regione) o di usare un biglietto d'ingresso per un evento sportivo come biglietto per i mezzi pubblici.			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>Trasporto a chiamata.</b> Il trasporto a chiamata è una via di mezzo tra gli autobus e il taxi e copre un'ampia gamma di servizi di trasporto, dalle forme di trasporto informali e comunitarie alle reti più ampie.			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>Mappe per viaggi multimodali, scambi dall'autobus alla bici ecc.</b>			Diretta da parte dell'Amministrazione
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	STRATEGIA DI GESTIONE DELLA DOMANDA COINVOLGIMENTO PUBBLICO	<b>Contributi dei costruttori.</b> Ai costruttori può essere richiesto di supportare economicamente le infrastrutture delle aree in cui costruiscono.			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>Densità e varietà delle costruzioni.</b> Una maggiore intensità di sviluppo incoraggia viaggi più brevi, dunque favorisce gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico. Allo stesso modo, una maggiore varietà di costruzioni può aumentare l'accessibilità, riducendo il bisogno di spostarsi.			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>Pianificazione a supporto del trasporto pubblico</b> Migliorare le condizioni per un funzionamento ottimale del trasporto pubblico			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti
		<b>Trasporto sostenibile.</b> Migliorare l'accessibilità delle aree urbane permettendo al pubblico di viaggiare in maniera alternativa; aumentare l'offerta di trasporti pubblici, come alternativa all'auto privata.			Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.</b>	Pagina	Data	Revisione
		363 di 434	Ottobre 2023	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE VIII: ESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL COMUNE DI GINOSA

Si riporta in questo capitolo la scelta delle strategie e delle relative azioni, selezionate sulla base delle specificità del territorio, derivanti dal percorso di condivisione e partecipazione, dalle evidenze emerse nella fase di costruzione e interpretazione del quadro conoscitivo e che saranno approfondite nel documento relazione finale del PUMS.

Si ribadisce che un'azione può essere funzionale a più di una strategia e si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita.

Tra le azioni sono elencate, oltre a quelle tipiche degli strumenti di tipo strategico e programmatico quale è il PUMS, anche azioni di tipo gestionale attuabili nel breve periodo. Per queste ultime il PUMS funge da strumento di indirizzo, individuando le risorse da allocare e rimandando eventualmente al PUT e ai piani particolareggiati per il relativo piano di dettaglio.

Si riporta di seguito una sintesi delle strategie e azioni previste per il PUMS del territorio di Ginosa

<b>DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E ZTL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ISTITUZIONE DELLA ZTL NEL NUCLEO ANTICO DI GINOSA E SUL LUNGOMARE DI MARINA DI GINOSA</li> <li>• REGOLAMENTO DELLA ZTL</li> <li>• ISTITUZIONE DELLA ZTL NUCLEO ANTICO: DELIBERA DI G.C. N. 226 DEL 24.12.2020 E DELIBERA N. 122 DEL 18/05/2023 E S.M.I. (GINOSA)</li> <li>• RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA E NUOVI SISTEMI DI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO E ZONE DI SOSTA REGOLAMENTATA (GINOSA E MARINA DI GINOSA)</li> <li>• AREE DI SOSTA ATTORNO ALLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO (GINOSA E MARINA DI GINOSA)</li> <li>• POLITICHE E GESTIONE DELLA SOSTA - PARK PRICING E ROAD PRICING (GINOSA E MARINA DI GINOSA)</li> </ul>
<b>POLITICHE GESTIONALI DELLA CIRCOLAZIONE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SUGLI ASSI DI ACCESSO PRINCIPALE (GINOSA E MARINA DI GINOSA) 1° FASE</li> <li>• INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE SULLE STRADE SECONDARIE/LOCALI (GINOSA E MARINA DI GINOSA) - 2° FASE</li> <li>• INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DELLA FUTURA ZTL _ GINOSA</li> <li>• INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DELLA FUTURA ZTL (1° E 2° FASE) _ MARINA DI GINOSA</li> </ul>
<b>INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO E SVILUPPO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• STRATEGIA DEL PUMS IN TEMA DI TRASPORTO PUBBLICO E RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA (GINOSA E MARINA DI GINOSA)</li> <li>• MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO AL TPL</li> <li>• PIANO DI ADEGUAMENTO DELLE FERMATE</li> </ul>
<b>SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA - 1° STRALCIO P.U.M.S.</li> <li>• SERVIZI PER I CICLISTI - VELOSTAZIONI, POSTEGGI DI BICICLETTE CUSTODITI E ATTREZZATI</li> <li>• SERVIZI DI BIKE SHARING</li> </ul>
<b>ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA - DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADOZIONE DI SOLUZIONI PROGETTUALI PER AMBITI SPECIFICI DI PARTICOLARE INTERESSE E/O PARTICOLARMENTE PROBLEMATICI (QUALI LE ZONE 30) - GINOSA E MARINA DI GINOSA: CITTÀ 30</li> <li>• METROMINUTO GINOSA E METROMINUTO MARINA DI GINOSA AMPLIAMENTO E MESSA IN RETE DELLE AREE PEDONALI</li> <li>• ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE E ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE SVANTAGGIATE.</li> <li>• MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI</li> <li>• P.E.BA IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE</li> </ul>
<b>STRUMENTI DIGITALI DEDICATI ALL'INFOMOBILITÀ</b>
<b>SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING</b>
<b>MOBILITÀ ELETTRICA, ATTIVA E SOSTENIBILE</b>
<b>RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA</b>
<b>SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• MOBILITY MANAGER AZIENDALE</li> <li>• MOBILITY MANAGER SCOLASTICO</li> <li>• PEDIBUS E BICIBUS</li> <li>• PIANO DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA (GINOSA E MARINA DI GINOSA)</li> </ul>

## 8.1 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E ZTL

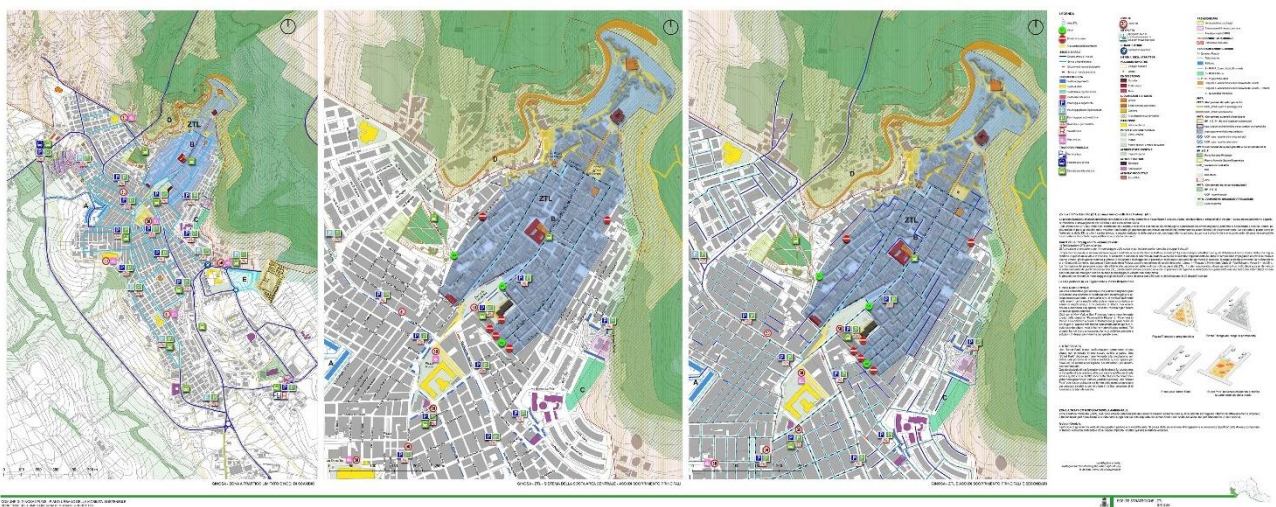
### 8.1.1 ISTITUZIONE DELLA ZTL NEL NUCLEO ANTICO DI GINOSA E SUL LUNGOMARE DI MARINA DI GINOSA

Per la gestione del sistema della sosta si prevede l'istituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) sull'intero nucleo antico di Ginosola e sull'area litoranea a sud del centro abitato consolidato.

Il nucleo antico di Ginosola è il luogo dell'identità cittadina. Esso costituisce il più importante riferimento collettivamente riconosciuto come luogo della cultura, della socialità, delle istituzioni, del commercio al quale viene sempre più attribuito un fondamentale ruolo nella valorizzazione turistica della città. L'istituzione della ZTL nell'ambito del nucleo storico e l'ampliamento delle aree pedonali nell'area centrale, consentiranno di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo in parte ai cittadini e ai visitatori, facilitando gli spostamenti con mezzi sostenibili e interrompendo il flusso veicolare (non residenziale) in alcuni itinerari di attraversamento.

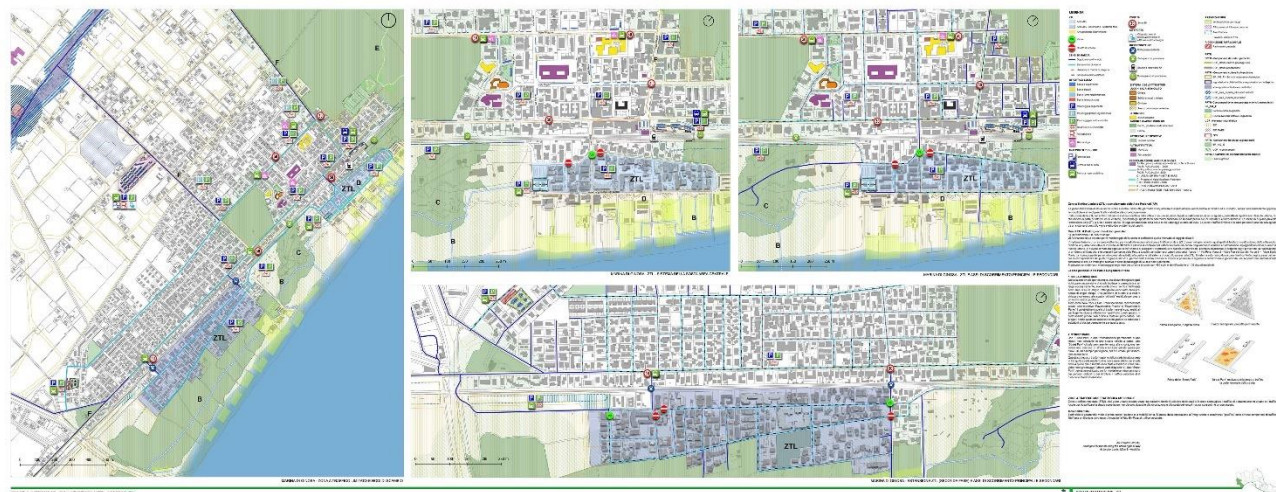
L'istituzione della ZTL di Ginosola dovrà prevedere:

- La realizzazione di un Centro di Controllo, sito presso il Comando della Polizia Locale
- Un sistema di varchi elettronici:
  - **Varco 1** - Piazza IV Novembre
  - **Varco 2** - Via Tulipani
  - **Varco 3** - Via Mirti
- La formazione del personale comunale addetto alla gestione del sistema di controllo accessi alla ZTL.



Inquadramento generale ZTL \_ Ginosola

L'agglomerato urbano di Marina di Ginosola da diversi anni esprime sempre più la sua vocazione turistica, confermandosi tra i principali attrattori della Regione Puglia per la qualità del paesaggio costiero, contrassegnato dalla qualità del mare, dalla bellezza delle spiagge tipiche dell'arco Ionico tarantino e dalla presenza di aree di alto valore ambientale, naturalistico e paesaggistico. La proposta della ZTL prende le mosse proprio dalla consapevolezza che le zone costiere rappresentano, più di altre aree, contesti sottoposti a dinamiche incessanti, in continua trasformazione fisica. La fascia costiera si presenta come il luogo delle commistioni tra il naturale e l'antropico, un limite verso terra di un'area a forte valenza naturalistica che si offre alle pressioni antropiche. Tale condizione ha spinto l'Amministrazione comunale ad attivare processi per individuare le opportune forme di tutela e valorizzazione dell'ambito costiero. L'intervento della ZTL nasce dalla preminente esigenza di eliminare il traffico veicolare e la sosta, per favorire la pedonalizzazione, una migliore fruizione del waterfront di Marina di Ginosola e delle spiagge e delle risorse naturalistiche.



Inquadramento generale ZTL \_Marina di Ginosola

Così come suggerito dalle Linee Guida Regionali per l'introduzione di "restrizioni di accesso", meno conflittuali e più economiche come le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione.

L'istituzione della ZTL di Marina Ginosa dovrà prevedere sia per la prima fase che per la seconda fase (estensione della ZTL):

- La realizzazione di un Centro di Controllo, sito presso il Comando della Polizia Locale
- Un sistema di varchi elettronici:
  - **Varco 1** - Via Pola
  - **Varco 2** - Via Mar dei Caraibi (II Fase)
  - **Varco 3** - Via Stella Maris (II Fase)
- La formazione del personale comunale addetto alla gestione del sistema di controllo accessi alla ZTL.

La ZTL e le aree pedonali dovranno essere sorvegliate da un sistema di controllo vigile elettronico (sistema dei varchi con telecamere "intelligenti").

Il sistema automatico dovrà garantire il controllo degli accessi dei veicoli in corrispondenza dei punti d'ingresso alla ZTL, permettendo il libero accesso ai veicoli in possesso di regolare autorizzazione e generando una segnalazione automatizzata composta da dati ed immagine relativa in caso di passaggio di veicolo non autorizzato.

Il Sistema di controllo automatico degli accessi dovrà essere organizzato su una struttura a due livelli:

1. Il Livello periferico caratterizzato dall'insieme dei dispositivi (omologati secondo il D.P.R. 250/1999) dedicati alla rilevazione degli accessi e alla lettura delle targhe nella Zona a Traffico Limitato che consentiranno di avere a disposizione la documentazione necessaria per sanzionare i veicoli che commettono infrazioni. Il livello periferico sarà costituito da n.5 varchi, sopra definiti, installati nei punti di accesso alla ZTL. Ciascun varco dovrà essere equipaggiato con un pannello luminoso a messaggio variabile (PMV) per segnalare lo stato del varco stesso (Attivo/Non attivo).
2. Il livello centrale (o centro di controllo) interconnesso con i sistemi periferici, sarà costituito da hardware e software di gestione necessari per consentire tutte le operazioni di configurazione e controllo dei varchi, di acquisizione e analisi dei dati da essi provenienti. Il livello centrale sarà costituito da una postazione client, un server e sarà collocato presso la sede del Comando di Polizia Municipale.

I due livelli dovranno essere connessi dalla rete di comunicazione.

Le attività previste saranno le seguenti:

1. Procedure di acquisto del sistema di controllo automatico;
2. Pre-esercizio ai sensi del DPR 250/99;

L'implementazione del sistema elettronico per il controllo accessi alla Zona a Traffico Limitato (ZTL) avrà molteplici obiettivi:

- Tutelare il centro storico e l'area costiera migliorandone la qualità della vita e la vivibilità;
- Ottimizzare l'azione di controllo del traffico veicolare riducendo l'inquinamento acustico ed atmosferico impiegando un minor numero di risorse umane;
- Rilevare in maniera puntuale le infrazioni e alleggerire le procedure di rilascio e controllo dei permessi di accesso.
- Sfruttare le politiche tariffarie sulla sosta come importante strumento di gestione della mobilità e della circolazione oltre che costituire una fonte finanziaria per il PUMS.

<b>STIMA DEI PASS/AUTORIZZAZIONI AL TRANSITO - Ginosa</b>	<b>STIMA DEI PASS/AUTORIZZAZIONI AL TRANSITO - Marina di Ginosa</b>
circa 225/250 PASS	-
<b>STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Ginosa</b>	<b>STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Marina di Ginosa 1° fase</b>
1455HA	5 ha
	<b>STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Marina di Ginosa 2° fase</b>
	18 ha

## REGOLAMENTO DELLA ZTL

Il Regolamento della circolazione e della sosta nella ZTL e nelle aree pedonali è lo strumento operativo che definisce la disciplina generale dei contrassegni di riconoscimento necessari all'accesso, al transito ed alla sosta nelle suddette aree, nonché gli uffici responsabili al relativo procedimento autorizzatorio.

La regolamentazione della sosta su strada all'interno e attorno alla ZTL consentirà di rendere più sicuri e agevoli gli spostamenti ciclo-pedonali contribuendo a disincentivare l'uso dell'auto sulle brevi distanze (<1 Km) per i quali, all'interno della cittadina, si fa ancora troppo ricorso all'auto privata.

I dettagli tecnico-amministrativi legati all'istituzione della ZTL dovranno necessariamente essere approfonditi dagli uffici competenti o inseriti nel PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) come previsto dalle Direttive Ministeriali.

L'accesso alle Zone a Traffico Limitato può essere regolamentato per standard emissivi, per limiti di portata a terra o su base tariffaria o consentito solo a particolari categorie di utenti, ad esempio i residenti.

Tra gli le strategie il PUMS suggerisce l'introduzione ed estensione di ZTL, **ZTL Ambientali**, Low Emission Zone e Zero Emission Zone, con regole di accesso e pagamento sosta basate sulle classi ambientali dei veicoli.

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Gestione della sosta	<b>(ZTL) e Restrizioni di accesso</b>  <b>Regolare l'uso dello spazio pubblico e delle sedi stradali</b>	Superficie ZTL	ha	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Contrassegni residenti rispetto popolazione residente/domiciliata	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Stalli totali parcheggi scambio	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero varchi con controllo automatico	Valore assoluto	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero pilomat installati	Valore assoluto	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero sanzioni elevate per varco	Numero sanzioni/varco/anno	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.

#### ISTITUZIONE DELLA ZTL - DELIBERA DI G.C. N. 226 DEL 24.12.2020 E DELIBERA N. 122 DEL 18/05/2023 E S.M.I.

La zona del centro storico cittadino è caratterizzata e fortemente influenzata da un punto di vista urbanistico e della circolazione dai seguenti fattori:

- ubicazione nell'intera area (nelle immediate vicinanze del centro cittadino a ridosso) di vie con massiccia presenza di attività commerciali ed altre attrazioni turistiche con conseguente congestionamento e quotidiana completa saturazione, per tali motivazioni, dei posti di sosta e dei parcheggi esistenti nella zona;
- presenza di chiese, monumenti storici, edifici, strutture pubbliche ed accessi alla parte antica della Gravina e del borgo antico (Via Matrice - San Giovanni - Rivolata) che determinano un ulteriore grave elemento di congestionamento di traffico per la zona;
- previsione a breve termine presso l'ex plesso scolastico "G. Carducci" dello spostamento degli Uffici riservati al funzionamento dell'Amministrazione Comunale (Giunta, Assessori, Staff) ed alcune aree amministrative

Fin dalla stesura del PUMS l'Amministrazione comunale ha avuto come obiettivo quello di perseguire la pedonalizzazione del centro storico di Ginosa, sempre più fruito da numerosi flussi turistici, sia italiani che stranieri, migliorandone la qualità e la vivibilità, esaltando la sua destinazione di riferimento culturale, turistico e di aggregazione sociale.

Al fine di poter meglio fruire degli spazi cittadini, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno consentire alle persone di condividere, in condizioni di maggiore sicurezza, gli spazi pubblici del centro con l'avvio, in forma sperimentale, del controllo automatico degli accessi (tramite il funzionamento di varchi elettronici previsti dall'art. 17, comma 133 bis, della Legge 127/1997 e s.m.i.) all'area pedonale da parte dei veicoli non autorizzati.

Con **Delibera di G.C. n. 226 del 24.12.2020** veniva istituita la Zona Traffico Limitato del Centro Storico di Ginosa e contestualmente approvata la relativa disciplina per il funzionamento e la regolamentazione degli accessi. In relazione a tale disciplina l'Ufficio di Polizia Locale ha provveduto ad acquisire istanze e suggerimenti da parte dell'Utenza interessata. In seguito all'esito di tale processo ed in relazione alle esigenze di viabilità e mobilità registrate fino nel centro storico, lo stesso Ufficio ha provveduto a redigere un nuovo "Disciplinare per l'accesso nella zona a traffico limitato (ZTL) del Centro Storico" prevedendo una differente regolamentazione sia per i permessi di transito e/o sosta che per gli orari in cui fissare le limitazioni all'accesso. Nell'elaborazione del disciplinare è stato preso in esame la modalità di controllo automatizzato dei veicoli in circolazione nella ZTL, nel rispetto sia della normativa della circolazione stradale che della riservatezza elaborata negli anni dall'Autorità Garante per la protezione dei dati personali, rinvenibile nella Direttiva del 08/04/2010.

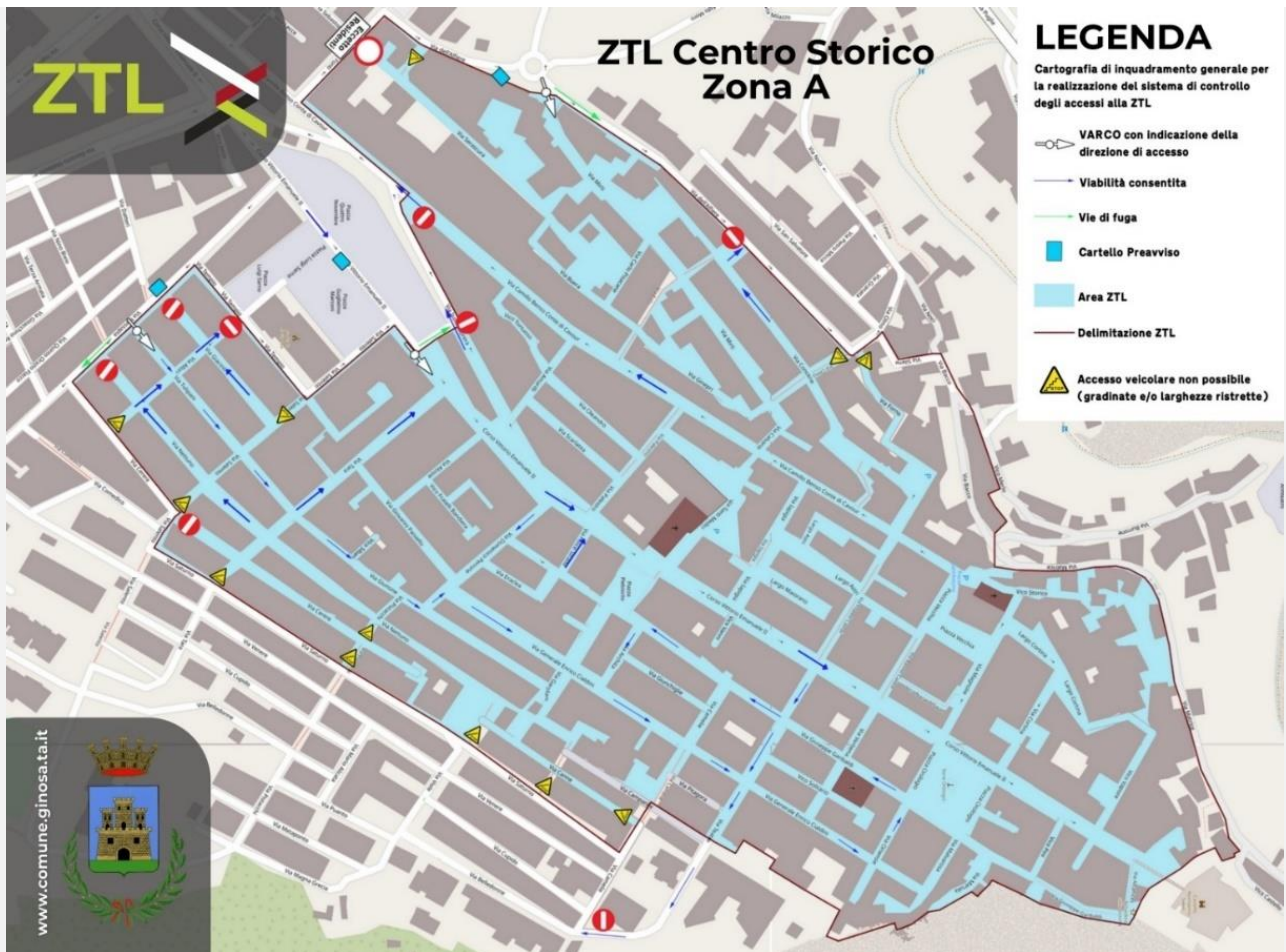
Il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, ha autorizzato il Comune di Ginosa (M\_INF.SISTRA.REGISTRO DECRETI.R.0000241.08-06-2022) all'installazione ed all'esercizio di tre impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli nella zona a traffico limitato denominata "ZTL Centro Storico -Zona A", in corrispondenza dei varchi di corso V. Emanuele II all'intersezione con via Salento, Via Tulipani all'intersezione con Via Messapia e Via Mirti all'intersezione con Via dell'Alfiere, costituiti dal sistema denominato "SART\_BASIC" corrispondente al decreto dirigenziale prot. n. 358 del 29 ottobre 2019;

Con **Delibera n. 122 del 18/05/2023** la Giunta Comunale ha approvato il nuovo disciplinare per la regolamentazione della ZTL, apportando alcune integrazioni e modifiche, anche in base alle osservazioni pervenute.

La ZTL del centro Storico di Ginosa è suddivisa in **due ZONE**, come meglio specificato di seguito:

**ZONA A - Centro storico di Ginosa**

**ZONA B - Area di Corso Vittorio Emanuele II**



La ZTL Centro storico di Ginosa - ZONA A - è quella compresa nel **perimetro** formato dalla seguente rete stradale:

Tratto viabile di P.zza IV Novembre, Via isola Caprera, Via Cavour, Via Tre Fonti, Via dell'Alfiere, Via Olmo, Via Noci, Via Ellera, Via Burrone, Via Matrice, Via Il Matrice, tratto perimetrale della Gravina fino al prolungamento di Via Campanile, Via Campanile, Via Camelle, Via Saturno, Via Salento, Via Cerere, Via Messapia, Via Tempio, Via Salento, C.so V. Emanuele.

**Restano escluse** e quindi non assoggettate a disciplina ZTL le seguenti Vie perimetrali:

Tratto viabile di P.zza IV Novembre nel tratto compreso tra C.so Vittorio Emanuele II e Via Caprera, Via Caprera nel tratto compreso tra la zona viabile di P.zza IV Novembre e Via Cavour; Via Cavour nel tratto compreso tra Via Caprera e Via Tre Fonti, Via Tre Fonti, Via dell'Alfiere, Via Olmo, Via Noci, Via Campanile nel tratto compreso tra Via Teatro e Via Camelle, Via Camelle nel tratto da Via Campanile verso Via Belledonne, Via Saturno, Via Salento nel tratto compreso tra Via Cerere e Via Saturno, Via Cerere nel tratto compreso tra Via Salento e Via Messapia, Via Messapia, Via Tempio fino a Via Salento, Via Salento nel tratto compreso tra Via Tempio e C.so Vittorio Emanuele II, C.so Vittorio Emanuele nel tratto compreso tra Via Salento e il tratto viabile di P.zza IV Novembre.

La ZTL C.so V. Emanuele II - ZONA B è quella compresa nel tratto di C.so Vittorio Emanuele tra Via Messapia e Via Salento.

Il controllo elettronico per il rilevamento degli accessi ed il conseguente accertamento delle violazioni a carico dei non aventi diritto all'accesso nella ZTL Centro Storico - ZONA A, viene effettuato in corrispondenza dei seguenti varchi:

**Varco 1 - Corso Vittorio Emanuele II, intersezione con Via Salento;**

**Varco 2 - Via Tulipani, intersezione con Via Messapia;**

**Varco 3 - Via Mirti, intersezione con Via dell'Alfiere.**

La rilevazione avviene mediante specifiche apparecchiature giusta autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili emessa con decreto dirigenziale Registro n. 241 del 8 giugno 2022.

L'accesso alla ZTL nel corso di manifestazioni artistiche, culturali e folkloristiche che tradizionalmente vengono riproposte con cadenza annuale nella Città di Ginosa, sarà consentito, di norma, attraverso le vie secondarie, e disciplinato mediante emissione di specifiche ordinanze a cura del Responsabile della Polizia Locale.

**#MenoAutoPiùPersone**, questo lo slogan e hashtag della campagna informativa sulla ZTL nel Centro Storico, attraverso la quale il Comune di Ginosa intende raggiungere i seguenti obiettivi:

- tutela delle zone storiche e più vulnerabili del nostro territorio;

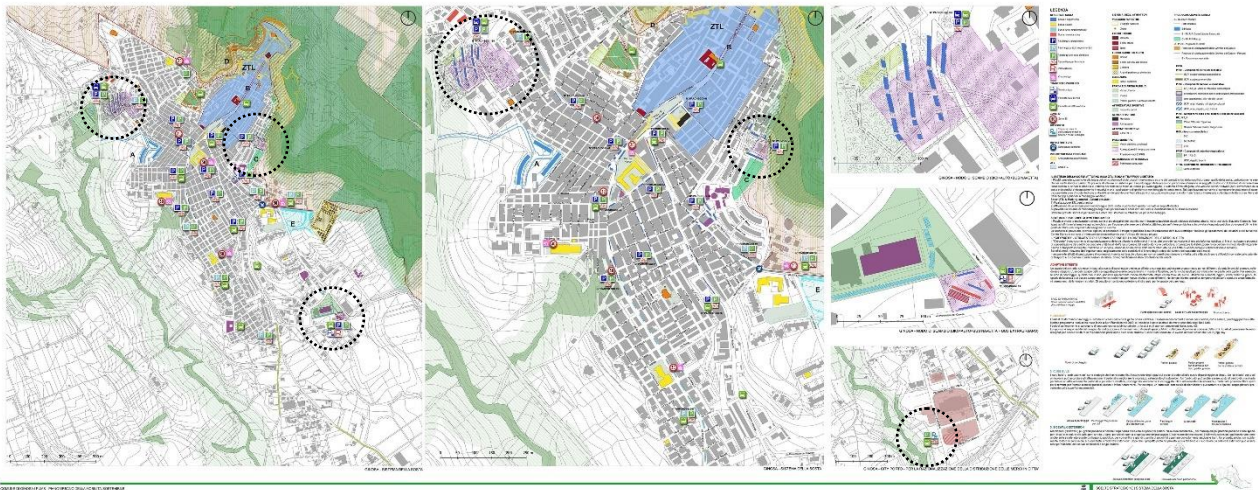
- riduzione del traffico e quindi dei livelli di inquinamento ambientale e acustico;
- aumento della fruibilità del Centro storico da parte di pedoni, residenti e mezzi sostenibili;
- maggiore sicurezza stradale nelle vie interessate;
- miglioramento del benessere delle persone e la qualità della vita nella zona per residenti, attività e fruitori della stessa.



### 8.12 RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA E NUOVI SISTEMI DI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO E ZONE DI SOSTA REGOLAMENTATA

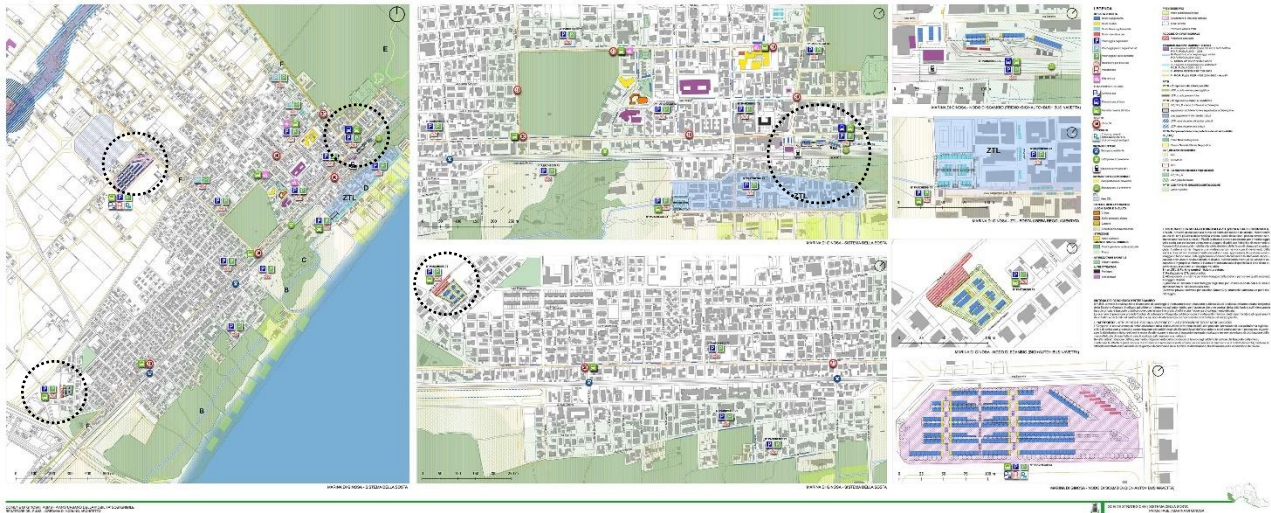
L'azione è finalizzata a limitare la sosta, ed eventualmente il transito, dei mezzi motorizzati in nelle aree centrali (nel caso di Ginosa) e sull'area costiera (nel caso di Marina di Ginosa). Queste zone cittadine sono adibite attualmente a parcheggio, a volte non regolamentato o comunque deturpate dal transito e/o dalla sosta dei mezzi motorizzati.

La strategia del PUMS, in tema di gestione della sosta, prevede la realizzazione di una serie di parcheggi di interscambio con il trasporto pubblico, finalizzati ad offrire un'alternativa agli automobilisti per l'accesso alle aree centrali della città fondato sull'interscambio tra auto privata e trasporto pubblico.

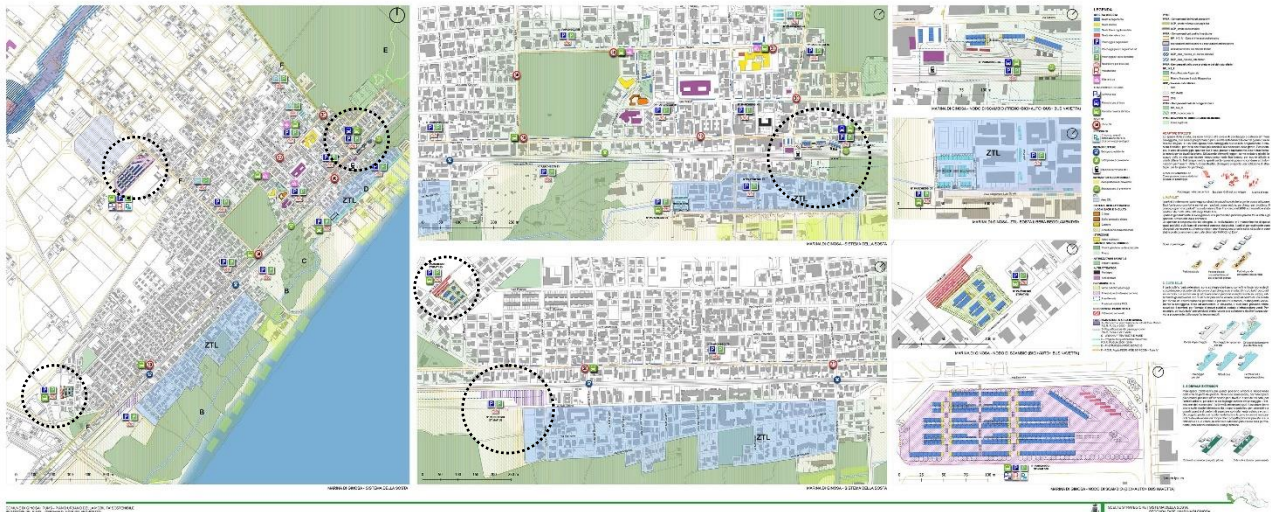


RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLA SOSTA\_GINOSA





RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLA SOSTA\_ MARINA DI GINOSA (PRIMA FASE)



RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLA SOSTA\_ MARINA DI GINOSA (PRIMA FASE)

Nelle tabelle di seguito si riporta il quadro di raffronto tra il sistema della sosta esistente e quello ipotizzato includendo sia la sosta su strada che i nuovi parcheggi.

GINOSA					
UBICAZIONE	STATO ATTUALE				
	A PAGAMENTO	LIBERA	DISABILI	RISERVATA A BUS	
PIAZZA IV NOVEMBRE	41		3		
VIA DELLA PACE	20		2		
VIA DELLA PACE (ZONA CIMITERO)		27			
VIA ISOLA CAPRERA	4	5	2		
VIA MARTIRI D'UNGHERIA			4		
VIA MATTEOTTI	15	5	1		
VIA MONTESCAGLIOSO (CAMPO SPORTIVO COMUNALE T. MIANI)		42	8	19	
PIAZZA NUSCO	48	2			
VIA POGGIO	10		1		
VIA PUGLIE	13				
VIA QUARTO	27		1		
VIA ROMA		25			
VIA TAGLIAMENTO	15		1	6	
VIA VITTORIO VENETO		58	4		
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA	193	164	28	25	
	TOTALE				410

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - STATO ATTUALE \_ Ginosola



PREVISIONE SOSTA				
UBICAZIONE	TIPOLOGIA SOSTA			
	A PAGAMENTO	LIBERA	DISABILI	RISERVATA A BUS
PIAZZA IV NOVEMBRE	32		1	
ANGOLO PIAZZA IV NOVEMBRE- VIA GIACOMO MATTEOTTI	7		2	
VIA DELLA PACE	20	10	2	
VIA DELLA PACE (ZONA CIMITERO)		73		
VIA ISOLA CAPRERA	5			
VIA MARTIRI D'UNGHERIA	33	147	8	
VIA MATTEOTTI	51		2	1
VIA MONTESCAGLIOSO (CAMPO SPORTIVO COMUNALE T. MIANI)		42	8	19
PIAZZA NUSCO	40		4	
VIA QUARTO	31		3	
VIA PADRE TUSEO	33			
VIA ROMA	34	15	1	
VIA VITTORIO VENETO	31		4	
SCAMBIO NODALE PREVISTO IN VIA MAGRAGRECIA	55	3		
SCAMBIO NODALE PREVISTO IN VIA MONTESCAGLIOSO	130			
SCAMBIO NODALE PREVISTO IN VIA PALATRASIO - ANGOLO VIA PROVINCIALE PER CAVESE	14			4
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA	516	290	35	24
TOTALE				1730

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - PREVISIONE \_ Ginosa

MARINA DI GINOSA					
UBICAZIONE	STATO ATTUALE				
	TIPOLOGIA DI SOSTA				
	A PAGAMENTO	LIBERA	DISABILI	RISERVATA A BUS	RISERVATA AI LIDI BALNEARI
VIA DALMAZIA		50			
VIA DEL FARO	12	43	3		
VIA DEL MUGHETTO		19			
VIALE FIUME		31	4		
VIALE IONIO		152	19	3	
LUNGOMARE LUIGI STRADA	117	3		3	343
VIALE MAR ADRIATICO	28		1		
VIA MAR DELLE ANTILLE	99		4		
VIA MAR EGEO	16	6			
VIA MAR LIGURE	36				
VIA MILLEPINI		14	5		
VIALE PITAGORA		50	2		
VIA POLA	28	18			
VIALE STELLA MARIS		7			
VIA TRIESTE		79	4		
VIA UDINE		43	11		
VIA VIRGILIO		56	6		
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA	336	571	59	6	343
TOTALE					1315

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - STATO ATTUALE \_ Marina di Ginosa

PREVISIONE SOSTA					
UBICAZIONE	TIPOLOGIA SOSTA				
	A PAGAMENTO	LIBERA	RESIDENTI (ZTL)	DISABILI	BUS
VIA DALMAZIA	8	50			
VIA DEL FARO			43		
VIA DEL MUGHETTO			8		
VIALE DELLA PINETA	88			5	
VIA FIUME	17			3	
VIALE IONIO	141			10	
LUNGOMARE LUIGI STRADA		13			
VIALE MAR ADRIATICO	28			1	
VIA MAR EGEO	22				
VIA MAR LIGURE	36				
VIA MILLEPINI	13			5	
VIALE PITAGORA	56				
VIA POLA	29			4	
VIA TRIESTE	14	26		4	
VIA UDINE		19			
VIA VIRGILIO	29	20		1	
SCAMBIO NODALE VIALE IONIO	53			4	
SCAMBIO NODALE LUNGOMARE L. STRADA			39		
SCAMBIO NODALE VIA A. STRADELLA <sup>1</sup>	55			4	4
SCAMBIO NODALE VIALE ITALIA <sup>2</sup>	500			31	7
AREA FERROVIARIA IN VIA MAR TIRRENO <sup>3</sup>	58				
TOTALE PER TIPOLOGIA DI SOSTA	1147	128	90	72	11
TOTALE					1448

<sup>1</sup> numero stalli parcheggi stimati in schema progettuale comprensivo di sosta automobili, autobus, motocicli e biciclette

<sup>2</sup> numero stalli parcheggi stimati in schema progettuale comprensivo di sosta automobili, autobus, motocicli e biciclette

<sup>3</sup> numero stalli parcheggi stimati con metodologia parametrica comparativa. Il lotto di 3500mq viene comparato al lotto in via A.Stradella di 3000mq.

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - PREVISIONE \_ Marina di Ginosa

## AREE DI SOSTA ATTORNO ALLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO

Per quanto riguarda le aree di sosta attorno all ZTL la strategia del PUMS potrebbe prevedere l'inserimento di sistemi di indirizzamento verso le aree di sosta con segnalazione (in tempo reale) della relativa disponibilità degli spazi di sosta. L'impianto dovrà intercettare tutti i flussi in ingresso all'area urbana e dovrà mettere in relazione i principali impianti di sosta. Il sistema per il monitoraggio della sosta ipotizzato pone particolare attenzione ai soggetti disabili con l'obiettivo di incrementare l'accessibilità ai servizi di mobilità e la tutela dei diritti delle fasce di utenza più svantaggiate.

Il sistema dovrà integrare una wireless sensor network per il rilevamento della sosta e dispositivi di riconoscimento innovativi in un'applicazione di gestione e monitoraggio in tempo reale. Tale applicazione consente di conoscere lo stato reale di occupazione delle aree di sosta dedicate ai disabili, evidenziando eventuali situazioni di occupazione impropria e informare l'utenza interessata sulla disponibilità di aree libere attraverso app e pannelli a messaggio variabile.

### Software:

- Software per soluzioni Smart City. Software per il monitoraggio dell'occupazione degli stalli, rilevamento e segnalazione di anomalie ad operatori dotati di dispositivi mobile.
- Strumenti e attrezzature per il monitoraggio. Rete di sensori wireless per il monitoraggio dell'occupazione degli stalli di sosta e invio delle informazioni al centro;
- Strumenti e attrezzature per il monitoraggio. Rete di sensori wireless per il monitoraggio dell'occupazione di stalli di sosta inclusi permessi (il premezzo potrà essere un dispositivo tipo TELEPASS oppure una APP da scaricare su smartphone);
- Riconoscimento automatico dell'autorizzazione all'occupazione degli stalli da assegnare ad altrettanti utenti appartenenti a specifiche categorie (residenti, diversamente abili, ...) e invio delle informazioni al centro.

Le proposte del PUMS in tema di modifica della regolamentazione della sosta andranno vagliate nel dettaglio e recepite eventualmente nell'ambito di un eventuale Piano Generale del Traffico Urbano.

I provvedimenti in tema di ZTL richiedono tuttavia una serie di azioni propedeutiche che vanno dalla capacità di controllo (ausiliari della sosta e controllo elettronico dei varchi) al potenziamento del Trasporto Pubblico, etc.

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Gestione della sosta	Nuovi sistemi di parcheggi di interscambio	Stalli per autovetture	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Stalli per ciclomotori e motocicli	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Stalli per car-sharing	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Stalli per biciclette	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Tempo medio di sosta a pagamento		Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero sanzioni elevate per mancato pagamento		Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero stalli di interscambio		Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Tempo medio in sosta di interscambio		Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero stalli a pagamento	n° stalli tariffati/1000 autovetture circolanti	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Tempo medio di sosta a pagamento	Minuti	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero sanzioni elevate per mancato pagamento	n° sanzioni/anno	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Numero stalli di interscambio	n° stalli di interscambio/1000 autovetture circolanti	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
Tempo medio in sosta di interscambio	Minuti	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.		

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>372 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

### 8.13 POLITICHE E GESTIONE DELLA SOSTA - PARK PRICING E ROAD PRICING

Le politiche sulla sosta rivestono un ruolo fondamentale nella costruzione delle strategie del PUMS in quanto orientano la scelta dei modi di trasporto e l'uso dello spazio pubblico.

La regolazione e la tariffazione della sosta hanno un importante impatto sulla finanza dell'amministrazione locale. Lo stesso Codice della Strada in vigore prevede infatti l'impiego dei proventi delle sanzioni in azioni a favore della sicurezza stradale e della mobilità.

La strategia del PUMS suggerisce una serie di indicazioni da mettere in campo per governare la sosta dei veicoli facendo riferimento:

- Ai differenti poli di attrazione/ generazione degli spostamenti; alla presenza e alla qualità dell'offerta di trasporto collettivo (ovvero delle condizioni di accessibilità su modo pubblico e quindi alternativo all'uso dell'auto);
- Ad un corretto mix di dotazione-regolazione e tariffazione degli spazi di sosta in funzione dei soggetti destinatari (residenti, pendolari (sosta di lungo periodo), city user (sosta breve/funzionale);
- All'individuazione e adozione di modelli gestionali efficaci e coerenti con gli obiettivi espressi dal PUMS (sistemi automatici di indirizzamento ai parcheggi, sistemi automatici di controllo degli accessi, dei tempi di sosta, etc.);
- Alle misure di accompagnamento legate ad un rigoroso e non più derogabile controllo/sanzionamento di comportamenti e pratiche irregolari.

Come precedentemente descritto la strategia del PUMS intesa di gestione della sosta ipotizza l'inserimento di sistemi di indirizzamento alle aree di sosta con segnalazione (in tempo reale) della relativa disponibilità degli spazi.

Questi sistemi potranno ulteriormente essere sviluppati in ragione della progressiva estensione del sistema di tariffazione della sosta.

#### Interventi di Park Pricing

Il Park Pricing è uno degli strumenti di supporto alla mobilità sostenibile. Esso consiste nel praticare politiche di tariffazione della sosta differenziate per zone o per orario. La differenziazione delle tariffe deriverà dalla disposizione delle aree di sosta in relazione alla distanza dei principali luoghi attrattori (es. più cara viavie che ci si avvicina al centro delle città, fino al divieto totale) o per orario (es. più cara nelle fasce diurne, meno cara o gratuita in quelle notturne).

L'uso di tale misura, coordinato con la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e di altre misure (es. road pricing), può consentire di gestire la domanda di sosta (e di accesso ai centri storici) per auto o veicoli commerciali, e rientra a pieno titolo tra gli strumenti a disposizione dei responsabili della mobilità comunali.

Lo scenario potrebbe prevedere la definizione delle zone tariffarie e degli importi in relazione alla distanza dalla ZTL.

#### Interventi di Road Pricing

Con il termine Road Pricing s'intende quell'insieme di strumenti di tariffazione applicati su uno o più tratti della rete stradale esistente.

Obiettivi:

- il primo è finalizzato alla riduzione del congestionamento stradale attraverso l'implementazione di schemi di gestione della viabilità cittadina;
- il secondo è finalizzato all'incremento delle entrate per la Pubblica Amministrazione.

Tale strumento operativo potrà introdurre la possibilità della tariffazione alla circolazione dei veicoli in ambiti sensibili o delle aree centrali sensibili.

I provvedimenti in tema di Road Pricing e Park Pricing richiedono necessariamente una serie di azioni propedeutiche che vanno dalla capacità di controllo (ausiliari della sosta e controllo elettronico dei varchi) al potenziamento del Trasporto Pubblico, etc.

#### Ulteriori azioni per la gestione della sosta:

- limitazione del tempo di sosta, con definizione di un numero massimo di ore;
- introduzione della sosta a pagamento, anche solo in alcune ore del giorno o in alcuni giorni della settimana;
- definizione di zone di sosta, facendo sì che la sosta a pagamento o il tempo di sosta non siano più limitati solo a certe strade, ma introdotti in interi quartieri o porzioni di territorio;
- introduzione del parcheggio per i residenti ai quali si concede un accesso speciale, tutelato e privilegiato al parcheggio in determinate zone (ad esempio senza limiti di tempo, con tariffe più convenienti, come permessi mensili o annuali di parcheggio);
- gestione della sosta integrata, che utilizza tutti o parte degli schemi di cui ai punti precedenti; introduzione della "congestion charge", una sorta di pedaggio per la circolazione dei veicoli in un'area urbana o in una sua porzione, spesso limitato alle sole ore lavorative

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Gestione della sosta	Nuovi sistemi di parcheggi di interscambio	Stalli totali a pagamento (strisce blu)	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.TM.
		Stalli a pagamento tariffa 1 (strisce blu)	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.TM.
		Occupazione parcheggi tariffa 1 orario diurno giorno feriale	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.TM.
		Stalli a pagamento tariffa 2	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.TM.
		Occupazione parcheggi tariffa 2 orario diurno giorno feriale	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.TM.
		Stalli a pagamento tariffa 3 (strisce blu)	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.TM.
		Occupazione parcheggi tariffa 3 orario diurno giorno feriale	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.TM.

#### 8.14 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA CIRCOLAZIONE

Nel quadro dello sviluppo della mobilità urbana sostenibile è necessario **riallocare lo spazio pubblico delle sedi stradali**, una risorsa scarsa che appartiene a tutti, **secondo i principi di equità, efficienza e sostenibilità ambientale**.

Questo può avvenire attraverso misure regolamentari (ZTL, Zone a basse emissioni, Zone 30, Zone pedonali o a priorità pedonale, regolazione della sosta etc.), misure fiscali (tariffe per la sosta, pedaggi per l'accesso a zone della città e per l'uso delle infrastrutture stradali, etc.) e attraverso **interventi di riqualificazione dello spazio pubblico destinato al traffico di veicoli e pedoni**.

La riorganizzazione della circolazione è stato il punto di partenza per ripensare all'utilizzo dello spazio pubblico normale destinato al traffico di veicoli e pedoni.

Il tema della qualità urbana è strettamente legato alla diminuzione della pressione automobilistica nelle aree centrali. Il motivo di maggior degrado è oggi senz'altro da imputare alla eccessiva presenza di automobili, ed in particolare al loro stazionamento.

La realizzazione di luoghi di elevata qualità ambientale congiuntamente alla nuova regolamentazione della sosta in superficie, agli scambi intermodali e alla una revisione dell'impianto circolatorio, rappresentano la contropartita necessaria ad ogni ipotesi di allontanamento dell'automobile dalle aree centrali.

#### INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SUGLI ASSI DI ACCESSO PRINCIPALE

L'equilibrio tra qualità urbana, attrattività e accessibilità sono stati gli elementi chiave per la riorganizzazione della circolazione stradale.

L'area centrale del nucleo urbano di Ginosola risulta essere un luogo fortemente attrattivo per la presenza di numerosi servizi, attività commerciali, di luoghi culturali, etc.

Marina di Ginosola soffre di una forte pressione automobilistica sugli assi di accesso alle zone balneari, soprattutto in estate con il forte incremento di abitanti

Il mantenimento di tale attrattività è condizione essenziale per la difesa della qualità urbana e tale mantenimento richiede un adeguato livello di accessibilità.

Nella riorganizzazione della circolazione è stata effettuata una analisi approfondita, su entrambi i nuclei urbani di Ginosola e Marina di Ginosola, dell'assetto urbano, del modello insediativo, della rete stradale (analisi della gerarchia stradale), dei diversi poli attrattori e dei principali flussi e nodi di traffico, etc.

Gli interventi relativi alla riorganizzazione della circolazione stradale, per entrambi i nuclei, si possono così sintetizzare:

1. Interventi di riorganizzazione della circolazione sugli assi di accesso principale;
2. Interventi di riorganizzazione della circolazione all'interno della ZTL;
3. Interventi di riorganizzazione sulle strade secondarie/locali (zone 30)

L'interventi di riorganizzazione della circolazione generale hanno riguardato soprattutto gli assi principali di scorrimento che raccolgono e distribuiscono prevalentemente il traffico di scambio tra il territorio urbano ed extraurbano.

Gli obiettivi sono stati:

- Ridurre la pressione del traffico veicolare
- Facilitare l'accessibilità ai nuovi nodi di scambio intermodale
- Migliorare la sicurezza stradale.

Su tali strade, a prevalente funzione di scorrimento, dovrà essere prevista una nuova politica di regolamentazione della sosta, che dovrà tenere in conto la loro funzione di connessione e scorrimento.

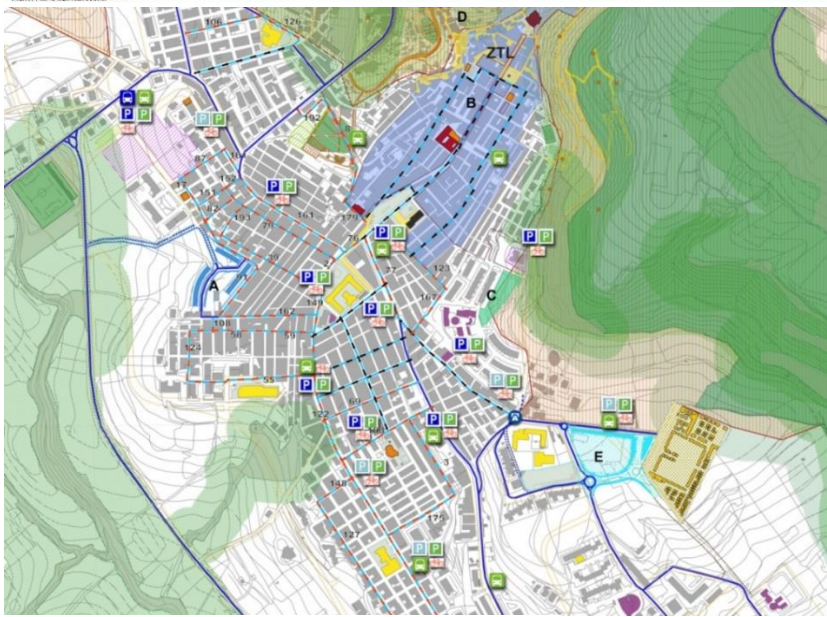
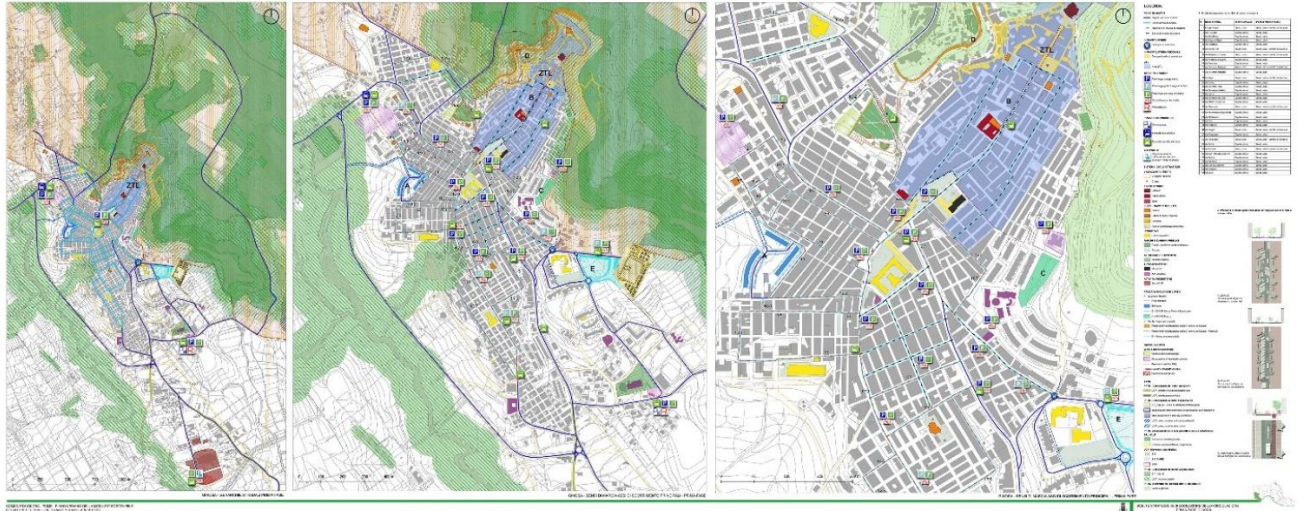


L'istituzione permanente di un senso unico di circolazione potrà garantire una migliore circolazione, una migliore organizzazione della sosta in modo da impedire l'aumento di traffico e maggior spazio per per i pedoni, ciclisti e persone con difficoltà motorie.

### INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SUGLI ASSI DI ACCESSO PRINCIPALE \_GINOSA

Lo schema generale della nuova riorganizzazione della circolazione ha previsto per Ginosola due fasi. Si riportano di seguito gli schemi grafici relativi alle **2 fasi** e che riguardano i cambi di sensi di marcia sugli assi di attraversamento principali.

#### 1ª fase



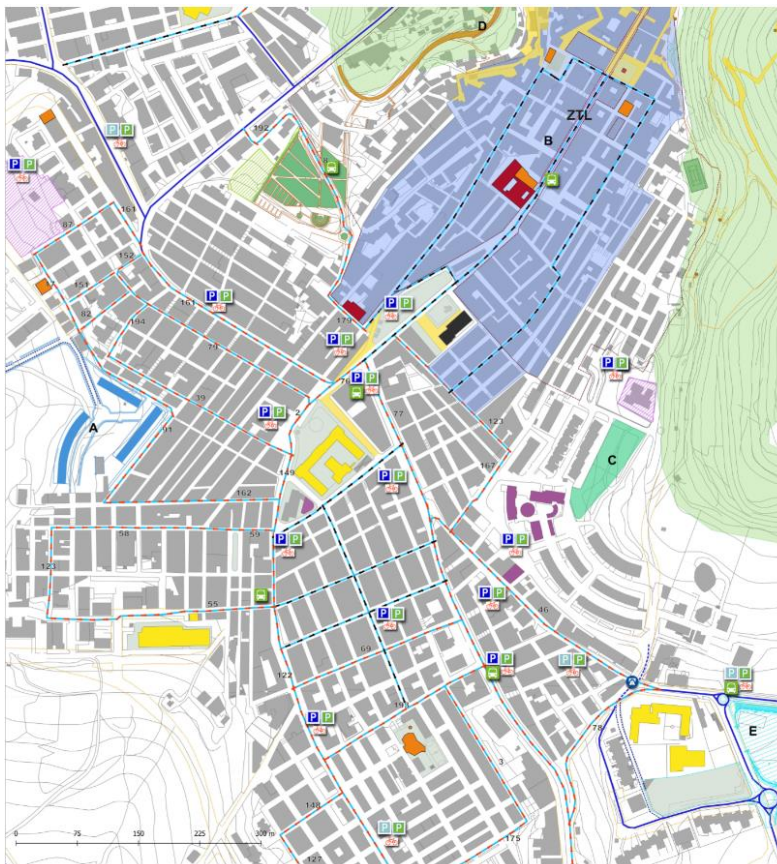
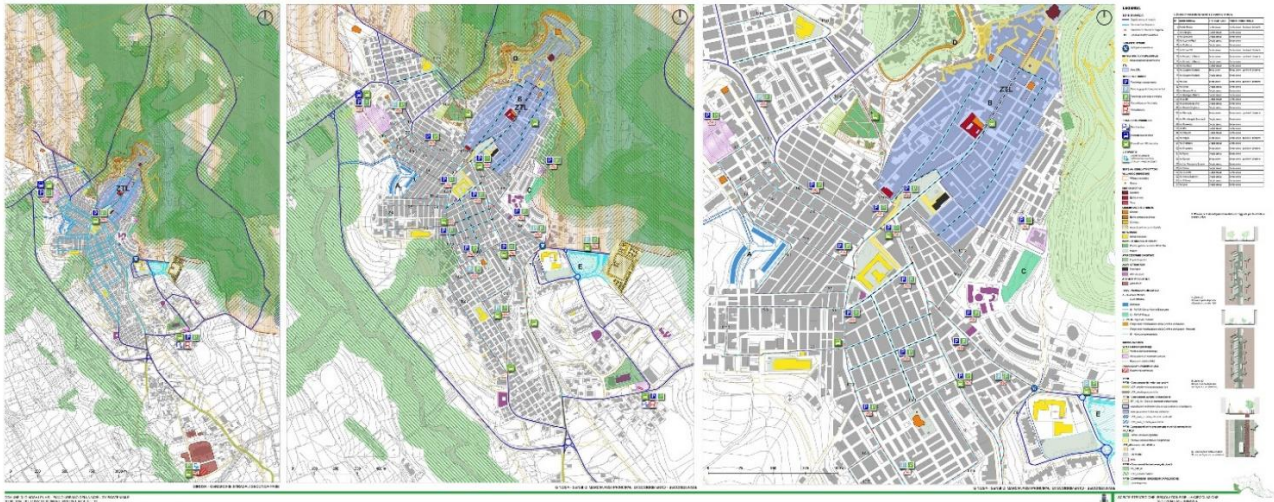
1. Strade interessate da cambio di senso di marcia.

N°	NOME STRADA	STATO ATTUALE	IPOTESI PROGETTUALE
2	Piazza Nusco	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
3	via Il Giugno	Doppio senso	Senso unico
8	via Aldo Moro	Doppio senso	Senso unico
17	via Augusto Righi	Doppio senso	Senso unico
39	via Costanza	Doppio senso	Senso unico
55	via Enrico Toti	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
59	via Federico di Svevia	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
58	via Federico di Svevia	Doppio senso	Senso unico
69	via Francese	Doppio senso	Senso unico
75	via Giacomo Matteotti	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
77	via Giacomo Matteotti	Doppio senso	Senso unico
79	via Gigli	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
82	via Giotto	Doppio senso	Senso unico
87	via Giovanni Prati	Doppio senso	Senso unico
91	via Giuseppe Mazzini	Doppio senso	Senso unico
106	via Lecce	Doppio senso	Senso unico
108	via Leonardo da Vinci	Doppio senso	Senso unico

122	via Martiri d'Ungheria	Doppio senso	Senso unico
123	via Messapia	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
124	via Michelangelo Buonarroti	Doppio senso	Senso unico
127	via Montenero	Doppio senso	Senso unico
136	via Orti	Doppio senso	Senso unico
148	via Podgora	Doppio senso	Senso unico
149	via Poggio	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
151	via Progresso	Doppio senso	Senso unico
152	via Progresso	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
161	via Roma	Doppio senso	Senso unico
162	via Romani	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
167	via San Francesco Saverio	Doppio senso	Senso unico
175	via Teano	Doppio senso	Senso unico
179	via Tre Fonti	Doppio senso	Senso unico
192	via Vittorio Bachelet	Doppio senso	Senso unico
193	via Volturmo	Doppio senso	Senso unico
194	via Zara	Doppio senso	Senso unico



2' fase



1. Strade interessate da cambio di senso di marcia.

N°	NOME STRADA	STATO ATTUALE	IPOTESI PROGETTUALE
2	Piazza Nusco	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
3	Via Il Giugno	Doppio senso	Senso unico
6	Via Aldo Moro	Doppio senso	Senso unico
17	Via Augusto Righi	Doppio senso	Senso unico
39	Via Costanza	Doppio senso	Senso unico
55	Via Enrico Toti	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
59	Via Federico di Svevia	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
58	Via Federico di Svevia	Doppio senso	Senso unico
69	Via Francese	Doppio senso	Senso unico
76	Via Giacomo Matteotti	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
77	Via Giacomo Matteotti	Doppio senso	Senso unico
79	Via Gigli	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
82	Via Giotto	Doppio senso	Senso unico
87	Via Giovanni Prati	Doppio senso	Senso unico
91	Via Giuseppe Mazzini	Doppio senso	Senso unico
106	Via Lecce	Doppio senso	Senso unico
108	Via Leonardo da Vinci	Doppio senso	Senso unico
122	Via Martiri d'Ungheria	Doppio senso	Senso unico
123	Via Messapia	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
124	Via Michelangelo Buonarroti	Doppio senso	Senso unico
127	Via Montenero	Doppio senso	Senso unico
136	Via Orti	Doppio senso	Senso unico
148	Via Podgora	Doppio senso	Senso unico
149	Via Poggio	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
151	Via Progreso	Doppio senso	Senso unico
152	Via Progreso	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
161	Via Roma	Doppio senso	Senso unico
162	Via Romani	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
167	Via San Francesco Saverio	Doppio senso	Senso unico
175	Via Teano	Doppio senso	Senso unico
179	Via Tre Fonti	Doppio senso	Senso unico
192	Via Vittorio Bachelet	Doppio senso	Senso unico
193	Via Volturmo	Doppio senso	Senso unico
194	Via Zara	Doppio senso	Senso unico



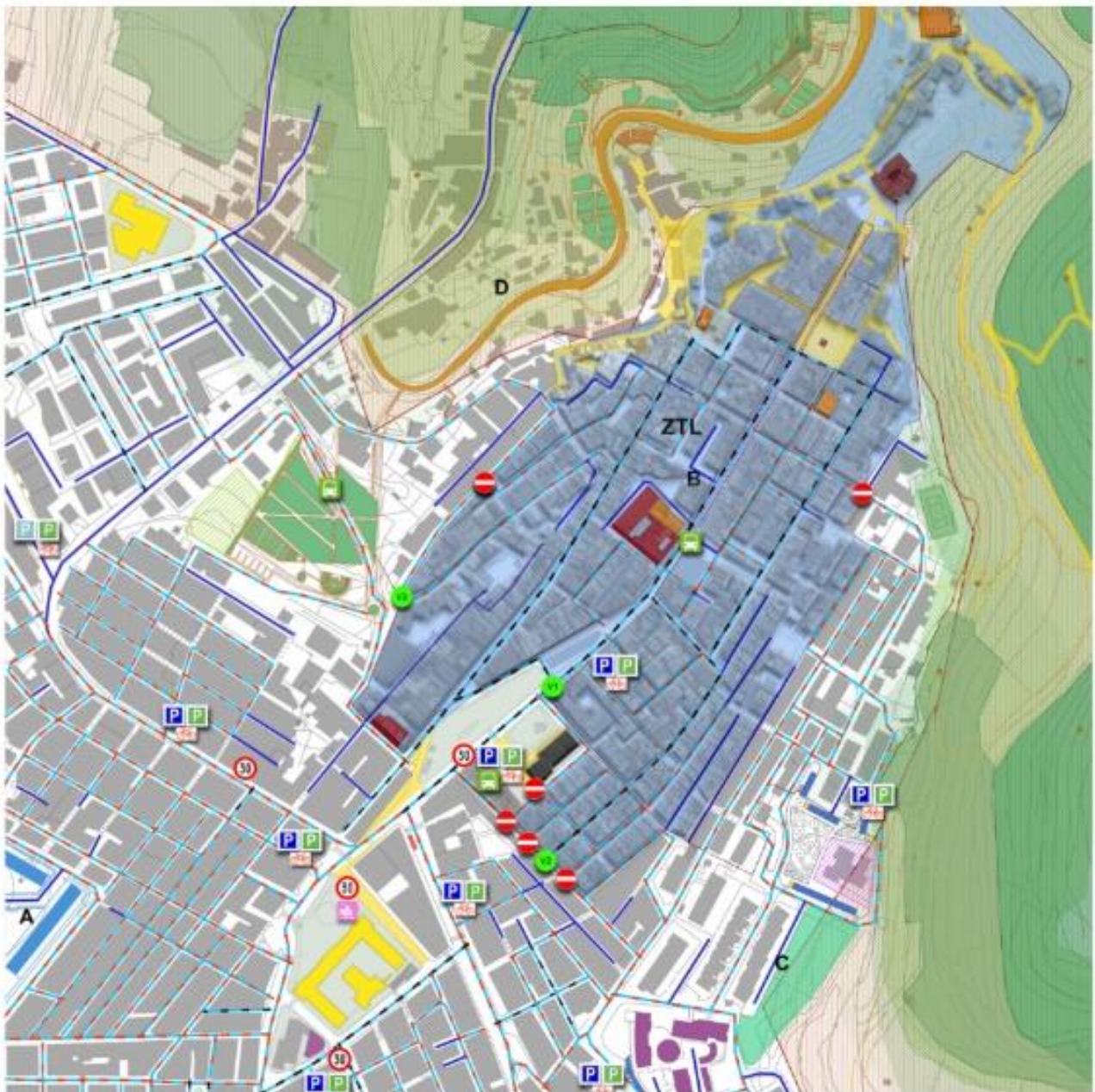
### INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DELLA FUTURA ZTL \_ GINOSA

L'intervento previsto riguarda la riorganizzazione della circolazione all'interno della futura ZTL. L'azione ha puntato al miglioramento dell'ambiente urbano, alla difesa delle attività commerciali e dei servizi, alla valorizzazione del patrimonio storico artistico, alla protezione della residenza e alla riorganizzazione del sistema della sosta per la tutela dei residenti.

L'intervento ha previsto, un sistema di varchi elettronici. L'installazione di tali varchi dovrà necessariamente implicare una revisione dei sensi di marcia all'interno della futura ZTL.

In particolare l'intervento dovrà prevedere :

- **Varco 1** - Piazza IV Novembre - conserva l'attuale senso di marcia
- **Varco 2** - Via Tulipani - conserva l'attuale senso di marcia- Cambia il senso di marcia su via Messapia
- **Varco 3** - cambia il senso di marcia su Via Mirti, via Vittorio Alfieri e via tre fonti (senso unico)
- 



I cambi di marcia sono rappresentati in dettaglio negli elaborati grafici allegati.

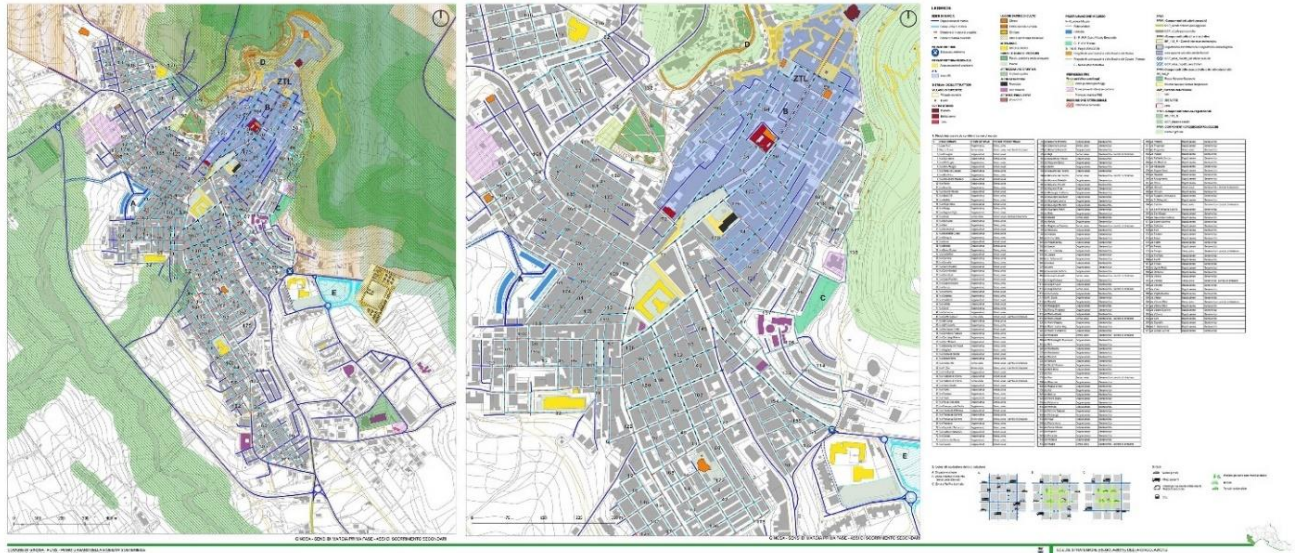


### INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE SULLE STRADE SECONDARIE/LOCALI

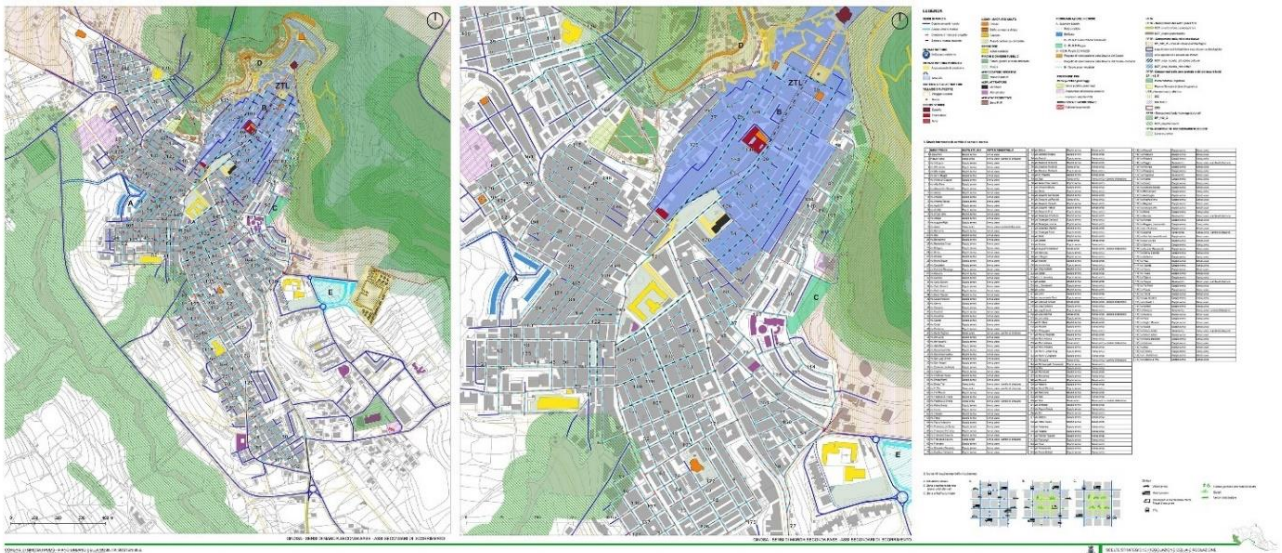
Le aree esterne al nucleo centrale soffrono di problemi specifici che riguardano la sicurezza e l'esiguità delle sezioni stradali che molto spesso (anche per via della sosta non regolamentata e disordinata) non permette il passaggio del traffico locale nei diversi sensi di marcia.

La strategia del PUMS è stata:

- l'introduzione capillare del mono senso di marcia delle zone periferiche che attualmente non sono regolamentate
- l'introduzione del divieto di sosta sul lato sinistro del senso di marcia (e quindi possibilità di parcheggio sul lato destro)
- Interventi di moderazione del traffico (Zone 30)



REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE\_GINOSA\_SM PRIMA FASE \_STRADE SECONDARIE



REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE\_GINOSA\_SM SECONDA FASE \_STRADE SECONDARIE

Lungo tutta la viabilità minore, non interessata dalla presenza di attività commerciali e/o di servizi, la sosta viene riservata ai residenti. In tutte le strade di questi quartieri, potrà essere introdotto il senso unico di circolazione, per cui sarà possibile parcheggiare solo sul lato destro di ogni strada.

Questo provvedimento ha lo scopo di proteggere questa rete da flussi di traffico parassita. E' inoltre opportuno associare a tale provvedimento misure di controllo e contenimento della domanda di sosta da parte dei residenti, incentivando dove possibile l'individuazione di aree parcheggio per i residenti.

**REGOLAMENTAZIONE DEL TRAFFICO MEDIANTE ISTITUZIONE DI SENSI UNICI DI MARCIA SU STRADE DELL'ABITATO DI GINOSA - AREA POGGIO, TRAVERSE E PARALLELE**



In linea con le strategie del PUMS l'Amministrazione Comunale ha avviato la campagna "La città cambia verso" per sensibilizzare i cittadini sulla nuova regolamentazione del traffico mediante istituzione di sensi unici di marcia su strade dell'abitato di ginosa - area poggio, traverse e parallele.

Con [Ordinanza N.25 del 02-05-2023](#) a seguito di previsione di attuazione della regolamentazione del traffico in alcune vie dell'abitato di Ginosa sono state avviate le procedure per l'affidamento della fornitura ed installazione di segnaletica stradale per la realizzazione di sensi unici di marcia nei quartieri di Ginosa posti in adiacenza al Viale M. d'Ungheria e parte di Via Matteotti.

In data 4, 6 e 25 luglio 2023, presso la casa Comunale si sono tenuti appositi tavoli di confronto tra l'Amministrazione Comunale ed i rappresentanti di comitati di cittadini ed organizzazioni di categoria dai quali è emersa la necessità di procedere ad alcune variazioni circa la regolamentazione della circolazione stradale da attuarsi nella zona Centro/Sud di Ginosa (Area da Piazza Nusco fino alla confluenza di V.le M. d'Ungheria in Via Matteotti).

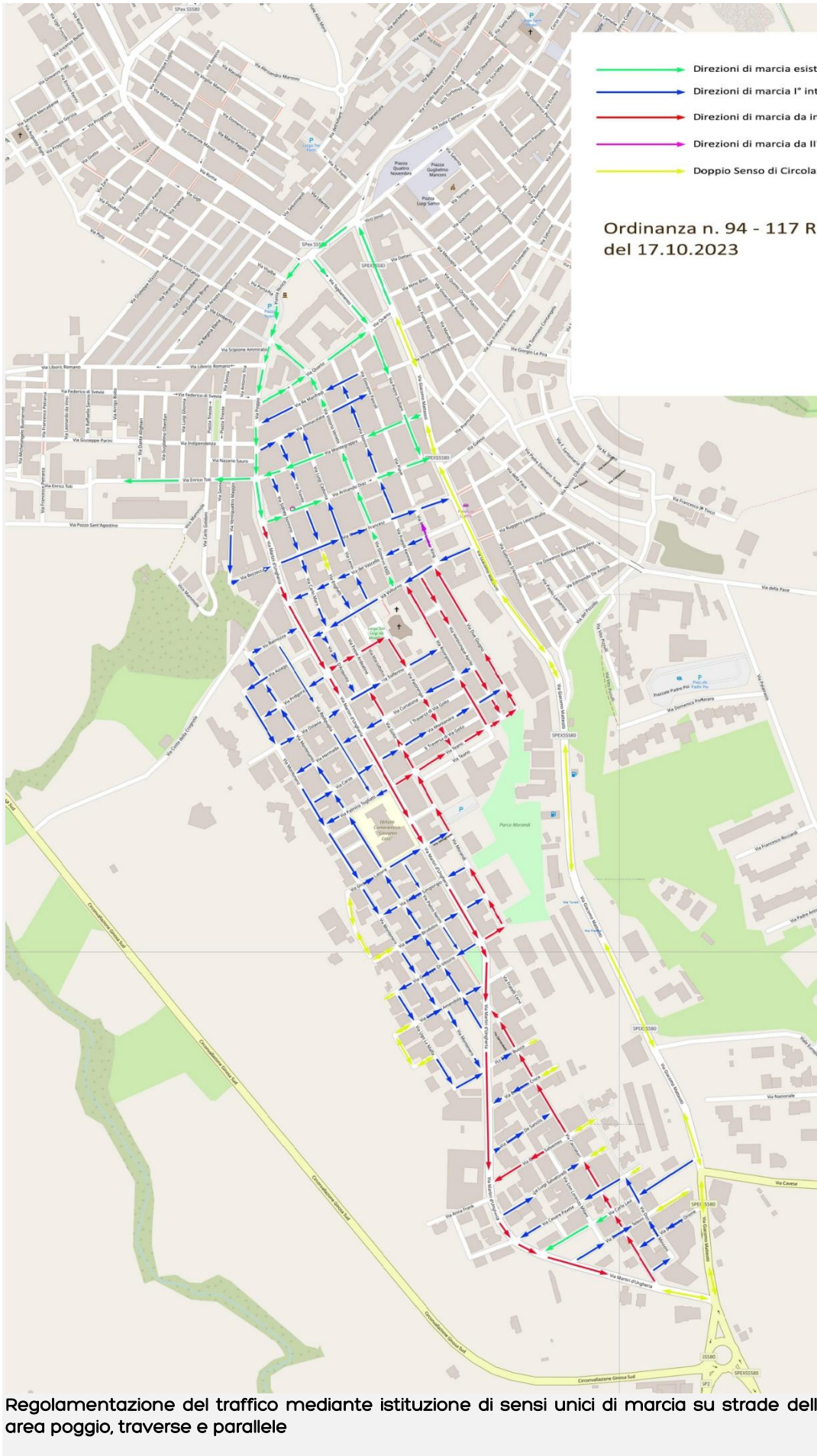
Con [Ordinanza N.94 del 17-10-2023](#) l'Amministrazione Comunale ha reso esecutivi ed efficaci gli interventi di installazione della prevista segnaletica stradale, il tutto secondo l'allegata planimetria.

Come tutti i cambiamenti, anche questo prevedrà un periodo di sperimentazione, grazie al quale potranno essere ottimizzate alcune soluzioni. I sensi unici favoriranno lo scorrimento del traffico, aumenteranno la sicurezza stradale sia per gli automobilisti che per i pedoni, ridurranno il rischio di sinistri stradali e renderanno più semplice e sicura anche la sosta.

La nuova viabilità permetterà di ripensare e riprogettare la sede stradale, creando nuovi spazi per la sosta, per ampliare i marciapiedi e favorire la mobilità sostenibile.

La città cambia verso, migliorando la qualità della vita.

<https://fb.watch/nPWtm40Ek/>



Ordinanza n. 94 - 117 R.G. del 17.10.2023

Regolamentazione del traffico mediante istituzione di sensi unici di marcia su strade dell'abitato di Ginosa - area poggio, traverse e parallele



## INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SUGLI ASSI DI ACCESSO PRINCIPALE E SECONDARIO \_MARINA DI GINOSA

Si riportano di seguito gli schemi grafici che riguardano i cambi di sensi di marcia sugli assi di di scorrimento principali e secondari.



### 1. Strade interessate da cambio di senso di marcia.

N	NOME STRADA	STATO ATTUALE	IPOTESI PROGETTUALE
1	Lungomare Luigi Strada	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
2	Via Alfredo Casella	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
3	Via Ancona	Doppio senso	Senso unico
4	via Bolzano	Doppio senso	Senso unico
5	Via Catanzaro	Doppio senso	Senso unico
6	via Chieti	Doppio senso	Senso unico
7	Via Claudio Monteverdi	Doppio senso	Senso unico
8	Via Mar dei Sargassi	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
9	Via Fiume	Doppio senso	Senso unico
10	Via Giosuè Carducci	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
11	Via Giuseppe Verdi	Doppio senso	Senso unico
12	Via Ippolito Nievo	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
13	Via Mar Baltico	Doppio senso	Senso unico
16	Via Mar Caspio	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
17	Via Mar Dei Coralli	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
18	Via Mar di Giava	Doppio senso	Senso unico
19	Via Mar Rosso	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
20	Via Mar Tirreno	Doppio senso	Senso unico
21	Via Millepini	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
22	Via Mughetto	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
23	Via Palermo	Doppio senso	Senso unico
24	Via Pietro Mascagni	Doppio senso	Senso unico
25	Via Pordenone	Doppio senso	Senso unico
26	Via San Giuseppe	Doppio senso	Senso unico
27	Via Udine	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
28	Viale della Pineta	Doppio senso	Senso unico
29	Viale Italia	Doppio senso	Senso unico
30	Viale Luigi Pirandello	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
31	Viale Mar Ligure	Doppio senso	Senso unico
32	Viale Nord Macchiavelli	Doppio senso	Senso unico
33	Viale Nord Macchiavelli	Senso unico	Senso unico- cambio di direzione
34	Viale Nord Macchiavelli	Doppio senso	Senso unico
35	Viale Pitagora	Doppio senso	Senso unico
36	Viale Pola	Doppio senso	Senso unico
37	Viale Pola	Doppio senso	Senso unico
38	Viale Virgilio	Doppio senso	Senso unico



### INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DELLA FUTURA ZTL (1° E 2° FASE) - MARINA DI GINOSA

L'intervento della ZTL ha previsto, un sistema di varchi elettronici. L'installazione di tali varchi dovrà necessariamente implicare una revisione dei sensi di marcia all'interno della futura ZTL.

In particolare l'intervento dovrà prevedere :

- **Varco 1** - Via Pola: da doppio senso a senso unico; via mughetto: inversione di direzione
- **Varco 2** - Via Mar dei Caraibi (II Fase)
- **Varco 3** - Via Stella Maris (II Fase)



ZTL 1°FASE



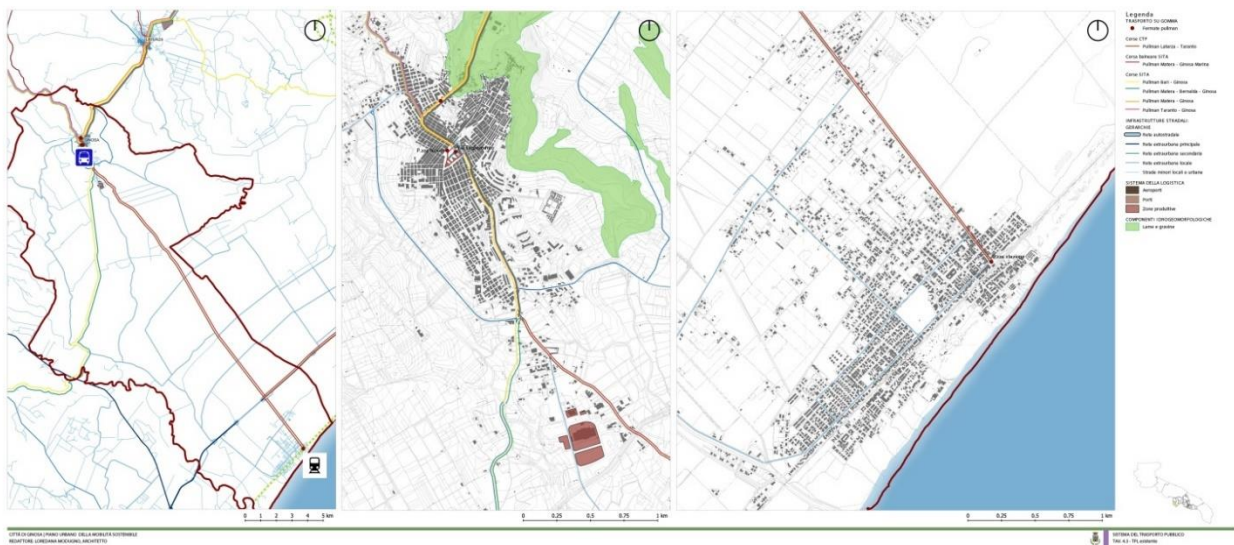
ZTL 2° FASE

## 8.15 INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO E SVILUPPO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA

### STRATEGIA DEL PUMS IN TEMA DI TRASPORTO PUBBLICO E RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Attualmente il Comune di Ginosa non è dotato di servizio urbano, inoltre la stazione ferroviaria è situata a Marina di Ginosa.

Gli attuali servizi di linee extraurbane hanno percorsi che attraversano le aree centrali dei due agglomerati (Ginosa e Marina di ginosa), creando molto spesso solo dei rallentamenti di traffico inopportuni, sarebbe auspicabile proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus) inoltre, l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano (ad esempio con bus navetta elettrico da 8/10 posti), oltre ad essere giustificata da esempi felici di altre realtà urbane di analoghe dimensioni, resta una delle condizioni principali per implementare politiche efficaci di riduzione dell'uso dell'auto privata.



TAV.43 - TPL su gomma esistente\_locale

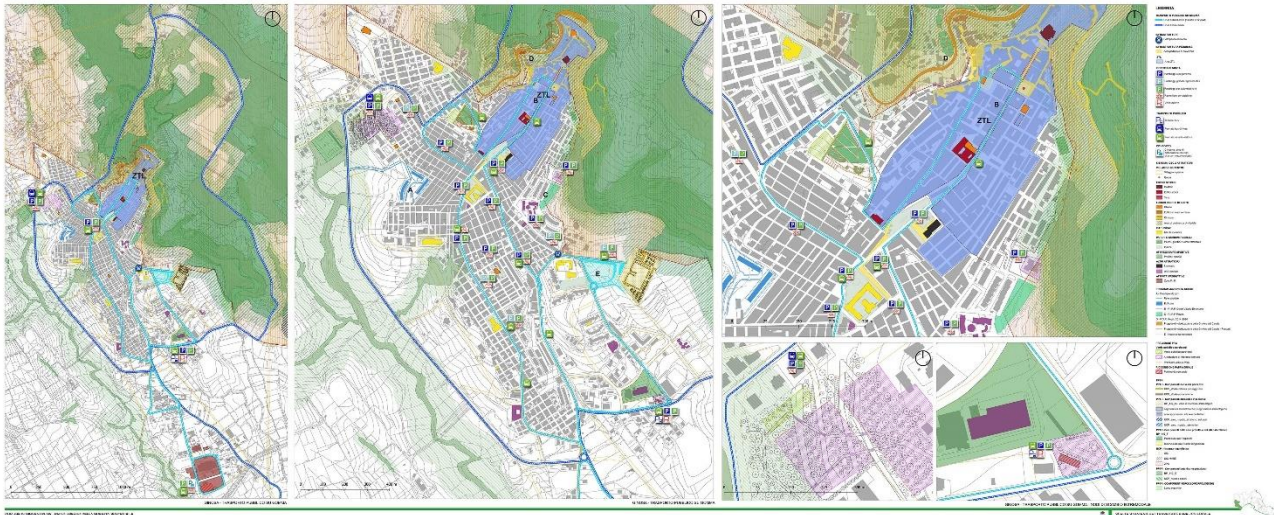
Occorre dunque pensare al potenziamento di questo servizio per avvicinare i diversi "quartieri" di Ginosa al nodo ferroviario di Marina di Ginosa ma anche ai numerosi edifici scolastici e attrattori presenti sul territorio comunale.

#### La strategia del PUMS e del PMC in tema di TPL si prefigge i seguenti obiettivi:

- realizzazione di nuovo nodo di interscambio a Ginosa
- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio a Ginosa (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico
- potenziare la connessione tra Ginosa e Marina di Ginosa;
- introdurre una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo.
- potenziare il ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno) ;
- migliorare l'attrattività della rete di trasporto pubblico urbano anche per utenti non abituali al fine di incrementare il numero di utenti trasportati e l'efficienza economica del servizio;
- rinnovare la flotta dei mezzi in servizio urbano (acquisto del parco mezzi (acquisizione di 2/4 mezzi di capacità medio-bassa 9 - 28 posti - acquisto di Scuola-bus per il percorsi scolastici per le scuole primarie e secondarie) ;
- garantire un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria.
- Integrazione tariffaria Treno-bus e bus extraurbano-urbano;
- Affidamento congiunto servizio di TPL e gestione dei parcheggi su strada

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

- Una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo;
- La rigenerazione urbana degli spazi non più funzionali all'esercizio ferroviario;
- La realizzazione di progetti condivisi con i gestori delle reti e dei servizi di trasporto;
- Una maggiore attenzione per la mobilità pedonale e ciclistica



STRATEGIA PER LA NUOVA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL - GINOSA



STRATEGIA PER LA NUOVA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL - MARINA DI GINOSA

Ipotesi di intervento previste dal PUMS e dal PMC:

Ginosa

- realizzazione di nuovo nodo di interscambio nei pressi di via Palatrasio e Strada Provinciale per Cavese
- realizzazione di una **velostazione** nell'area non più funzionale accanto allo Sporting Club su e Strada Provinciale per Cavese
- realizzazione di una fermata attrezzata per i bus extraurbani nell'area non più funzionale Strada Provinciale per Cavese
- realizzazione di fermate attrezzate per i bus navetta urbani lungo le principali direttrici della città;
- realizzazione di una serie di percorsi ciclo-pedonali sia urbani che extraurbani (Ginosa Marina di Ginosola) per connettere le differenti polarità.
- 
- potenziamento dell'offerta di sosta attraverso la realizzazione di nuovi posti auto a pagamento sia lungo gli assi stradali, sia in alcune aree a disposizione dell'amministrazione e definite nel PRG come aree di interesse pubblico o da destinare a verde pubblico e/o parcheggi;
- 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/gerarchizzazione della rete di trasporto;
- 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. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale;
- realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;

- una gestione più attenta verso la clientela, in termini di maggior confort, sicurezza, accessibilità, informazione, sia in fermata sia a bordo dei mezzi
- introduzione di mezzi a basso impatto inquinante

#### Marina di Ginosola

- realizzazione di nodo di interscambio nei pressi della stazione Ferroviaria di Marina di Ginosola;
- realizzazione di una velostazione nell'area non più funzionale della RFI di Marina di Ginosola
- realizzazione di una serie di percorsi ciclo-pedonali sia urbani che extraurbani (Ginosola Marina di Ginosola) per connettere le differenti polarità.
- La realizzazione di fermate attrezzate per i bus navetta urbani lungo le principali direttrici della città;
- potenziamento dell'offerta di sosta attraverso la realizzazione di nuovi posti auto a pagamento collocati sul fronte principale della stazione a servizio della sosta di breve durata e a favore degli abbonati del RFI,
- Il potenziamento dell'offerta di sosta attraverso la realizzazione di nuovi posti auto a pagamento sia lungo gli assi stradali, sia in alcune aree a disposizione dell'amministrazione e definite nel PRG come aree di interesse pubblico o da destinare a verde pubblico e/o parcheggi.
- 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/gerarchizzazione della rete di trasporto;
- 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. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale;
- realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;
- una gestione più attenta verso la clientela, in termini di maggior confort, sicurezza, accessibilità, informazione, sia in fermata sia a bordo dei mezzi;
- introduzione di mezzi a basso impatto inquinante

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO E SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA	Potenziamento e riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma	Lunghezza delle linee di trasporto pubblico	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL) Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Passeggeri trasportati	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL) Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Abbonamenti mensili	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL) Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Abbonamenti annuali	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL) Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Abbonamenti stagionali per studenti - servizio urbano	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL) Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradali 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 gerarchizzazione della rete di trasporto;	(Km di nuove corsie adeguate)	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL) Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		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. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale	(n° nodi) (n° posti auto) (n° posti moto) (n° posti bici) (km di rete di TPL connessa ai parcheggi di scambio)	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL) Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.



### MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO AL TPL

Come precedentemente descritto il corretto funzionamento della rete di TPL e il suo gradimento dipendono largamente dalla facilità di accesso al sistema anche da parte di utenti che sono abituali.

Le strategie descritte nelle Linee Guida Regionali suggeriscono una serie di misure di accompagnamento che potrebbero essere attuate parallelamente alla revisione della rete:

- Integrazione tariffaria con i servizi ferroviari e con quelli automobilistici extraurbani;
- Bigliettazione elettronica per l'acquisto del titolo di viaggio anche tramite telefono cellulare;
- Integrazione tra TPL e gestione della sosta su strada. La proposta potrebbe essere quella di procedere ad un affidamento congiunto del servizio di trasporto pubblico urbano e della gestione della sosta su strada;
- La possibilità di pianificare, attraverso applicazioni innovative per smartphone, il proprio spostamento conoscendo percorsi e orari del TPL in modo da fidelizzare nuovi utenti all'uso dell'autobus per gli spostamenti interni alla città.
- Trasporto bici sui Bus. Le infrastrutture per il trasporto di bici sui bus favoriscono l'intermodalità negli spostamenti extraurbani. Il Piano Regionale dei Trasporti prevede il potenziamento di tale servizio.

**Per questo tipo di misure sarà necessaria l'interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL**

### PIANO DI ADEGUAMENTO DELLE FERMATE

Contemporaneamente alla riorganizzazione dei percorsi del trasporto pubblico su gomma l'Amministrazione, in accordo con il gestore dei servizi TPL, potrebbe avviare un piano di adeguamento e messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico.

In particolare si ritiene che la fermate potranno:

- Integrare il progetto di trasporto con gli obiettivi di riqualificazione urbana
- Trasformare le fermate in elementi facilmente riconoscibili di forte caratterizzazione del sistema dei trasporti e di concentrazione di altre funzioni e servizi (punti di interscambio, luoghi di incontro, infopoint, wi-fi);
- Qualificare l'accessibilità, la messa in sicurezza, la riconoscibilità delle fermate;
- Rendere accessibile a tutte le categorie di utenti sia le fermate che i mezzi di trasporto utilizzati;

Attraverso un piano di adeguamento le fermate potranno essere dotate di pensiline, panchine per l'attesa e di paline informative statiche o elettroniche a seconda delle caratteristiche del nodo di fermata servito. Dai dati raccolti risulta che la maggior parte delle fermate e dei mezzi di trasporto utilizzati non sono sufficientemente adeguati a tutte le categorie di utenti.



Fermate accessibili - (Photo credits: web)



Panchine per l'attesa e palina informativa - (Photo credits: web)

## 8.16 SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA

### 8.16.1 REDAZIONE DEL PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA - 1° STRALCIO P.U.M.S.

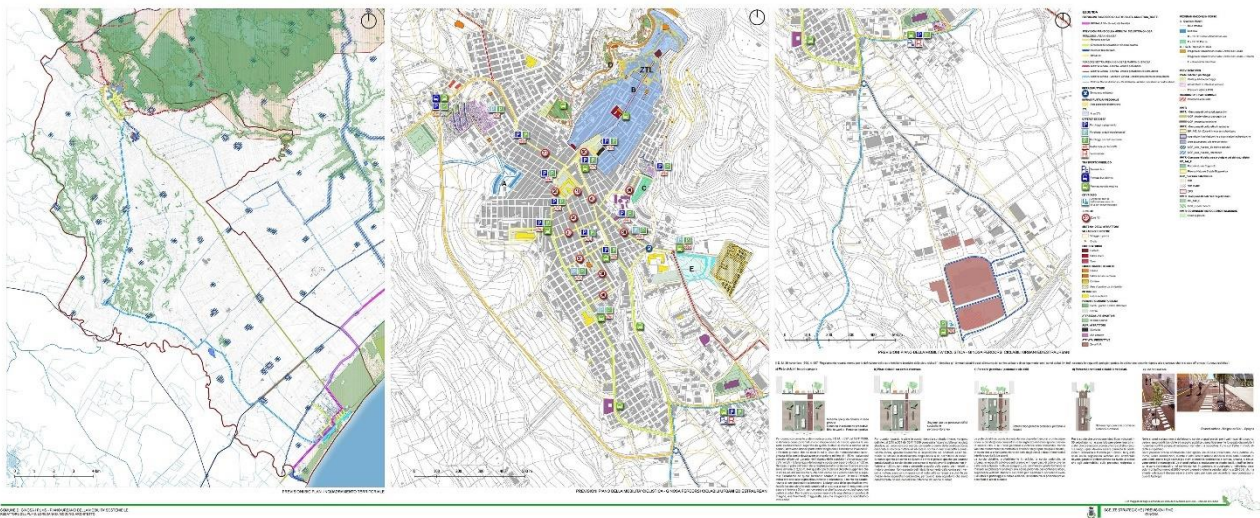
La strategia del PUMS assegna alla ciclabilità un ruolo primario volto a soddisfare la domanda di mobilità di tipo quotidiano. Tale scelta è stata sostenuta un modo chiaro oltre che dalle indicazioni dell'Amministrazione anche dalle indicazioni emerse nell'ambito del percorso partecipativo.

Il PMC del Comune di Ginosa, costituisce un'opportunità per incentivare l'uso della bicicletta non solo per il tempo libero, ma anche per gli spostamenti casa-scuola, e quindi come modalità di spostamento alternativa agli attuali spostamenti motorizzati pubblici e privati, contribuendo così a ridurre il traffico cittadino soprattutto nelle ore di punta.

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 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.



PREVISIONI DEL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA \_Ginosa



PREVISIONI DEL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA \_ Marina di Ginosa

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>387 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

il **Piano per la Mobilità Ciclistica - 1° stralcio P.U.M.S.** - è un documento strategico che punta ad intensificare l'uso della bicicletta in città. Non si tratta solo di realizzare nuove infrastrutture, ma anche di dare impulso alla creazione di servizi e di implementare un buon sistema di comunicazione.

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

Il BiciPlan nello specifico si è occupato di:

- Analizzare in dettaglio la domanda di ciclabilità, la forma e le funzioni del territorio, valutare le criticità dei percorsi esistenti;
- Pianificare la rete ciclabile urbana individuando gli itinerari prioritari
- Analizzare la rete di percorsi dedicati al tempo libero e al cicloturismo
- Individuare e proporre gli interventi necessari, a livello di studio di prefattibilità, con la relativa stima sommaria della spesa prevista;
- Elaborare le linee guida per la progettazione delle sezioni tipo e delle intersezioni con precisi riferimenti a dimensioni e soluzioni funzionali, nonché sulla segnaletica orizzontale e verticale;
- Proporre nuove idee di segnaletica ad hoc per la mobilità ciclistica a forte carattere informativo che, oltre ad impiegare la convenzionale segnaletica prevista dal Codice della Strada, utilizzi altre tipologie di cartelli e punti informativi che diano visibilità e comfort ai percorsi;
- Proporre una strategia di marketing, che preveda l'impostazione e l'avvio di una campagna di informazione e sensibilizzazione per promuovere la mobilità ciclistica, per ottenere un sistema di rete ciclabile che sia identificabile come vero sistema di trasporto, al pari degli altri mezzi;
- Proporre nuovi servizi legati alla ciclabilità: un piano per la sosta ciclabile, con il quale posizionare e dimensionare le rastrelliere su tutto il territorio in relazione alla capacità attrattiva esercitata dalle diverse strutture, un Modulo parcheggio (Velostazione - deposito per le biciclette), gli albergabici lungo gli itinerari turistici; il bike-sharing in connessione con i poli attrattori.

**Per Maggiori dettagli si faccia riferimento al Piano per la Mobilità Ciclistica - 1° stralcio P.U.M.S. che costituisce parte integrante del P.U.M.S.**

Con D.G.C. n.150 del 8/07/2019 la città di Ginosa ha adottato il **Piano per la Mobilità Ciclistica - 1° stralcio P.U.M.S.** Il Piano per la Mobilità Ciclistica (PMC) anticipa alcuni aspetti del disegno più ampio che l'Amministrazione comunale ha avviato con la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Il PMC del Comune di Ginosa, costituisce un'opportunità per incentivare l'uso della bicicletta non solo per il tempo libero, ma anche per gli spostamenti casa-scuola, e quindi come modalità di spostamento alternativa agli attuali spostamenti motorizzati pubblici e privati, contribuendo così a ridurre il traffico cittadino soprattutto nelle ore di punta. 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 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. **Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° Piano stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)".** In data con Determina N. 00329 del 11/08/2023 del Registro delle Determinazioni della AOO 089 della Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio VIA / VINCA - ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/97, è stato acquisito parere favorevole di valutazione di incidenza per il Piano per la Mobilità Ciclistica del Comune di Ginosa, oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VAS.

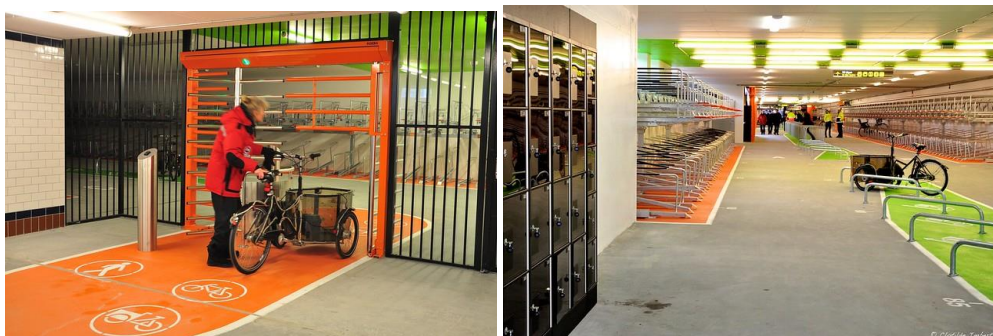
#### **8.16.2 SERVIZI PER I CICLISTI - VELOSTAZIONI, POSTEGGI DI BICICLETTE CUSTODITI E ATTREZZATI**

Le Velostazioni sono impianti chiusi che offrono protezione contro furti, intemperie, danni atti vandalici e aggressioni. Di norma, i locali sono presidiati in permanenza dall'apposito personale (custode) e/o controllati mediante dispositivi elettronici, come videocamere (sorveglianza). L'accesso è spesso consentito soltanto su autorizzazione e può essere a pagamento.

Le stazioni per biciclette sono indicate laddove vi è un'elevata domanda di posti di parcheggio in zone molto frequentate, in particolare stazioni ferroviarie, ma anche centri commerciali nei nuclei cittadini e in quartieri fortemente urbanizzati.

L'infrastruttura di base delle stazioni per biciclette può essere completata da cassette di sicurezza, stazione di gonfiaggio, officina di riparazioni, servizio di lavaggio, allacciamento alla rete elettrica per bici elettriche e spogliatoi / docce / WC. Alcune stazioni per biciclette offrono altri servizi, quali noleggio di cicli,

consegna a domicilio, servizio corrieri, consulenza sulla mobilità e bar, etc. Spesso è possibile anche ottenere informazioni su trasporti e turismo.



Malmö Bike&Ride Parking at Central Station

Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, in attuazione del protocollo d'intesa Regione-Ferrovie regionali del 2007 per lo sviluppo del trasporto integrato bici e treno e della L.R. n. 1/2013 ha previsto la realizzazione di una rete di velostazioni presso altrettante stazioni ferroviarie, tra cui anche Taranto.

Le strategie del PUMS in tema di sviluppo di sistemi di mobilità ciclistica e ciclopedonale, in coerenza con il Biciplan con gli obiettivi regionali, prevedono misure la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati (...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio.

Nelle scelte strategiche l'Amministrazione si è impegnata ad individuare i locali più idonei per la realizzazione della Velostazione e di posteggi per le biciclette, attraverso l'utilizzo di proprie strutture e/o attivando rapporti con soggetti terzi.

In particolare si prevede:

- la realizzazione di una Velostazione a Marina di Ginosola, nei pressi della stazione di Ginosola Scalo. La Stazione di Marina di Ginosola, insieme a Taranto, potrebbe svolgere un ruolo centrale come nodo di scambio in connessione con la Ciclovia Bicaldia N.14
- la realizzazione di posteggi di biciclette a servizio del nuovo nodo di scabio individuato

Le Velostazione saranno attrezzate con ciclofficina, un luogo dove gli utenti possono trovare assistenza tecnica per piccole riparazioni della propria bicicletta.

### Rastrelliere e stalli per biciclette

In relazione all'istituzione della ZTL, alla ridefinizione conseguente riconfigurazione dei parcheggi, o in relazione all'ampliamento di alcune aree di sosta, sarà necessario prevedere ulteriori infrastrutture dedicate alla sosta delle biciclette. (Installazione di rastrelliere presso le sedi degli uffici pubblici comunali, poste, banche,...)

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica	Velostazioni, posteggi di biciclette custoditi e attrezzati	Stalli per le biciclette in parcheggi	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Stalli biciclette su strada	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.

### 8.16.3 SERVIZI DI BIKE SHARING

Il bike sharing (servizio di biciclette condivisa) è una forma complementare di mobilità alternativa a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono incrementare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (autobus, treno ,etc), integrandoli tra loro (trasporto intermodale) e integrandoli con l'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare. I servizi di bike sharing si sono affermati in moltissime città come validi strumenti di accompagnamento, delle politiche per ridurre e scoraggiare l'uso dell'auto privata e al contrario incentivare l'uso dei mezzi pubblici e favorire la cultura della bicicletta come efficiente mezzo di trasporto urbano. Il bike sharing si caratterizza concretamente come un mezzo di trasporto integrato nella rete dei trasporti pubblici.



Il sistema di bike sharing è composto da più punti di distribuzione/raccolta delle biciclette (stazioni) posti sul territorio urbano composti da un certo numero di colonnine porta bici. Le biciclette sono agganciate alla colonnina e vengono sganciate semplicemente avvicinando una tessera elettronica. Le colonnine sono collegate in remoto ad un server che gestisce e monitora in tempo reale la situazione sul territorio e i tempi di utilizzo.

La caratteristica bike sharing è l'estrema flessibilità del sistema: le biciclette possono essere prelevate in un luogo e ricollocate in un altro, in modo del tutto autonomo. Tutto avviene senza la presenza di operatori nelle stazioni, senza il rispetto di particolari orari di apertura.

### Bike sharing centro urbano - area produttiva

Le strategie del PUMS in coerenza con il Piano della mobilità ciclistica intendono favorire un rapporto di complementarità sinergica tra il centro urbano di Ginosa e l'insediamento produttivo della città, già dotato di pista ciclabile, proponendo un servizio di bike sharing.

Il PMC prevede lo sviluppo di una rete ciclabile portante che raccordata a quella già esistente potrebbe favorire l'uso della bicicletta per chi si sposta quotidianamente dalla città verso l'area produttiva.

Per l'avvio del servizio di bike sharing centro urbano- zona produttiva, si potrebbe prevedere:

- di istituire il Mobility Manager d'area, figura specificamente prevista dalla vigente normativa, che dovrà farsi carico di coordinare le diverse iniziative per conto degli operatori presenti nell'area in costante raccordo operativo con l'Amministrazione comunale.
- di proporre ai principali operatori presenti nell'area di realizzare postazioni per il bike sharing per addetti e clienti;
- di proporre ai principali operatori dell'area di sponsorizzare l'acquisizione di una flotta di biciclette (da valutare se a pedalata assistita) personalizzata per promuovere la mobilità ciclistica sulla relazione

### Bike sharing casa-scuola, stazione scuola, suola -scuola

Per incrementare la copertura territoriale e la fruizione del bike sharing il Piano della Mobilità Ciclistica ha previsto una rete di percorsi ciclabili interconnessa anche con le scuole secondarie superiori presenti in città. Il servizio di bike sharing potrebbe essere previsto anche nei pressi delle scuole superiori. Tali postazioni potrebbero essere fornite dall'Amministrazione comunale a fronte della messa a disposizione, da parte dell'istituto scolastico di uno spazio per il parcheggio delle biciclette private di studenti, genitori, ect.

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica	Servizi di bike sharing	Bike-sharing-postazioni di prelievo/riconsegna	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Bike-sharing- biciclette	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Bike-sharing- utenti iscritti	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Bike-sharing - mezzi prelevati	n	Indiretta - necessaria interlocazione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.

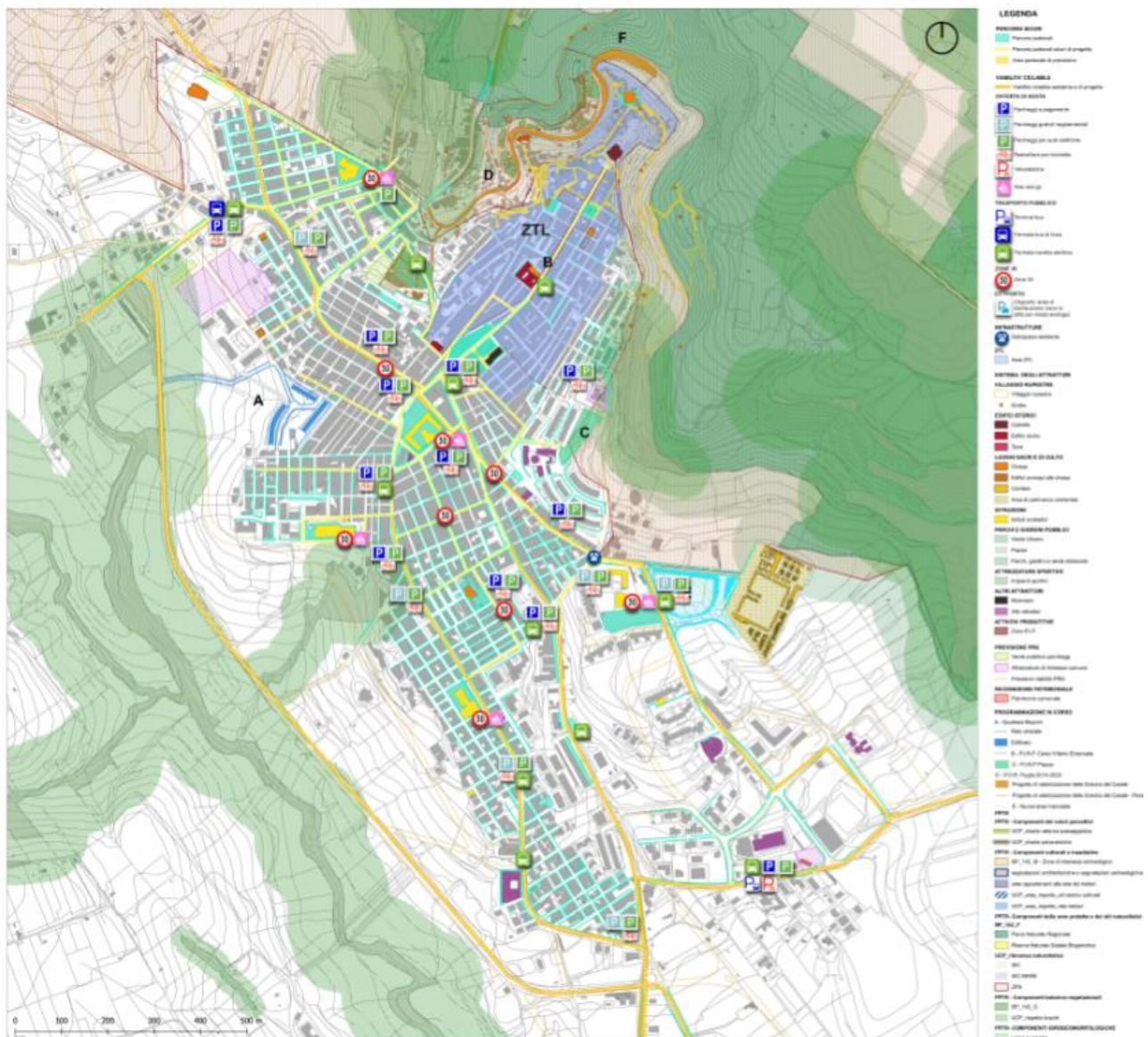
## 8.7 ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA: DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA

### 8.7.1 ADOZIONE DI SOLUZIONI PROGETTUALI PER AMBITI SPECIFICI DI PARTICOLARE INTERESSE E/O PARTICOLARMENTE PROBLEMATICI (QUALI LE ZONE 30)

La strategia proposta per affrontare il tema della mobilità sicura punta da una parte a migliorare le condizioni di sicurezza dei siti, ponendo mano ad un ampio programma di interventi sulle strade, dall'altra ad agire sui modi di comportamento e sulle abitudini di chi utilizza l'automobile, che devono essere adeguati al contesto urbano.

La riorganizzazione della circolazione veicolare, l'istituzione delle Zone 30 e la riqualificazione degli spazi pedonali potranno favorire:

- La creazione di una rete di percorsi ciclo-pedonali in connessione con i principali poli attrattori;
- La messa in sicurezza di alcuni tratti di viabilità ad elevato traffico veicolare su cui si registra anche un notevole transito pedonale e ciclistico;
- L'attuazione di una serie di misure complementari e di accompagnamento per incentivare l'uso della bicicletta



Individuazione delle zone 30 e dei percorsi Ciclo pedonali \_ Ginosola



### GINOSA E MARINA DI GINOSA: CITTÀ 30

La moderazione delle velocità sulla rete viaria urbana un ruolo fondamentale per la sicurezza degli spostamenti e per la riduzione dei costi sociali legati alla incidentalità

Il PUMS introduce il concetto di "Città 30" che consiste nell'adozione del limite massimo di velocità a 30 km/h sulla rete locale, invece dei 50 km/h che rappresentano il limite massimo consentito dal Codice della Strada all'interno del centro abitato.



Zone 30 - (Photo credits: web)

La realizzazione delle "Zone 30" costituisce una opportunità per migliorare la qualità della vita dei quartieri:

- *migliora la sicurezza stradale. A velocità 30 migliora la visibilità e diminuisce la distanza di arresto di fronte ad un ostacolo improvviso;*
- *migliora la qualità urbana, le strade tornano ad essere accoglienti, e accessibili;*
- *migliorano le condizioni ambientali, diminuendo il consumo di carburante e con esso le emissioni inquinanti (ossidi d'azoto, anidride carbonica, polveri), il rumore.*



**Campo visivo del pedone**



**Campo visivo dell'automobilista a 30 Km/h**



**Campo visivo dell'automobilista a 50 km/h**

Campo visivo pedone, automobilista - (Photo credits: web)

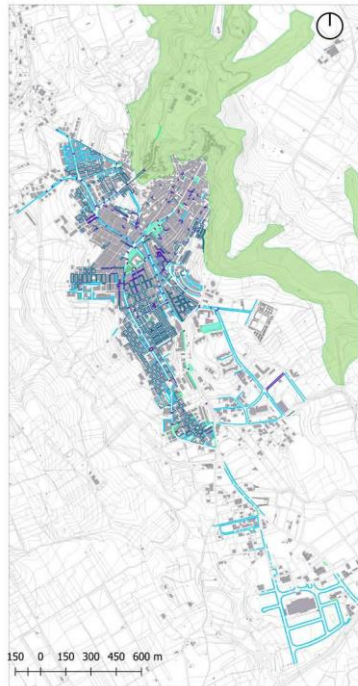
L'individuazione delle Zone 30 è frutto di una lettura articolata del tessuto urbano che coniuga le funzioni della città con la dimensione e le caratteristiche delle strade.

In particolare la lettura analitica ha considerato quali variabili fondamentali:

- La rete delle strade di scorrimento principali
- La suddivisione del tessuto urbano secondo gli ambiti residenziali da sottoporre a "zona 30";
- La densità abitativa e la residenzialità delle zone;
- La presenza di edifici scolastici;
- La vocazione commerciale;
- I poli attrattori;
- La presenza di "punti critici" di particolare pericolosità;
- L'intensità di traffico circolante sulla rete locale;
- La rete del trasporto collettivo;
- I nodi d'interscambio e le relative interconnessioni pedonali;
- La distribuzione di massima degli spazi per la sosta veicolare;
- La rete della mobilità ciclistica prevista nel Biciplan di Ginosa

Il PUMS prevede di adottare il limite massimo di velocità a 30 km/h su strade con presenza di edifici scolastici e nei pressi di "punti critici" di particolare pericolosità





Schema comparativo tra le infrastrutture pedonali esistenti e le zone 30 di progetto \_Ginosola



Schema comparativo tra le infrastrutture pedonali esistenti e le zone 30 di progetto \_Marina di Ginosola

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica	Adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);	Superficie Zone 30 nell'area urbana	Kmq	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Incidenti con pedoni ambito urbano	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Feriti con pedoni ambito urbano	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Morti con pedoni ambito urbano	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Incidenti con cicli ambito urbano	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Feriti con cicli ambito urbano	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.
		Morti con cicli ambito urbano	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.

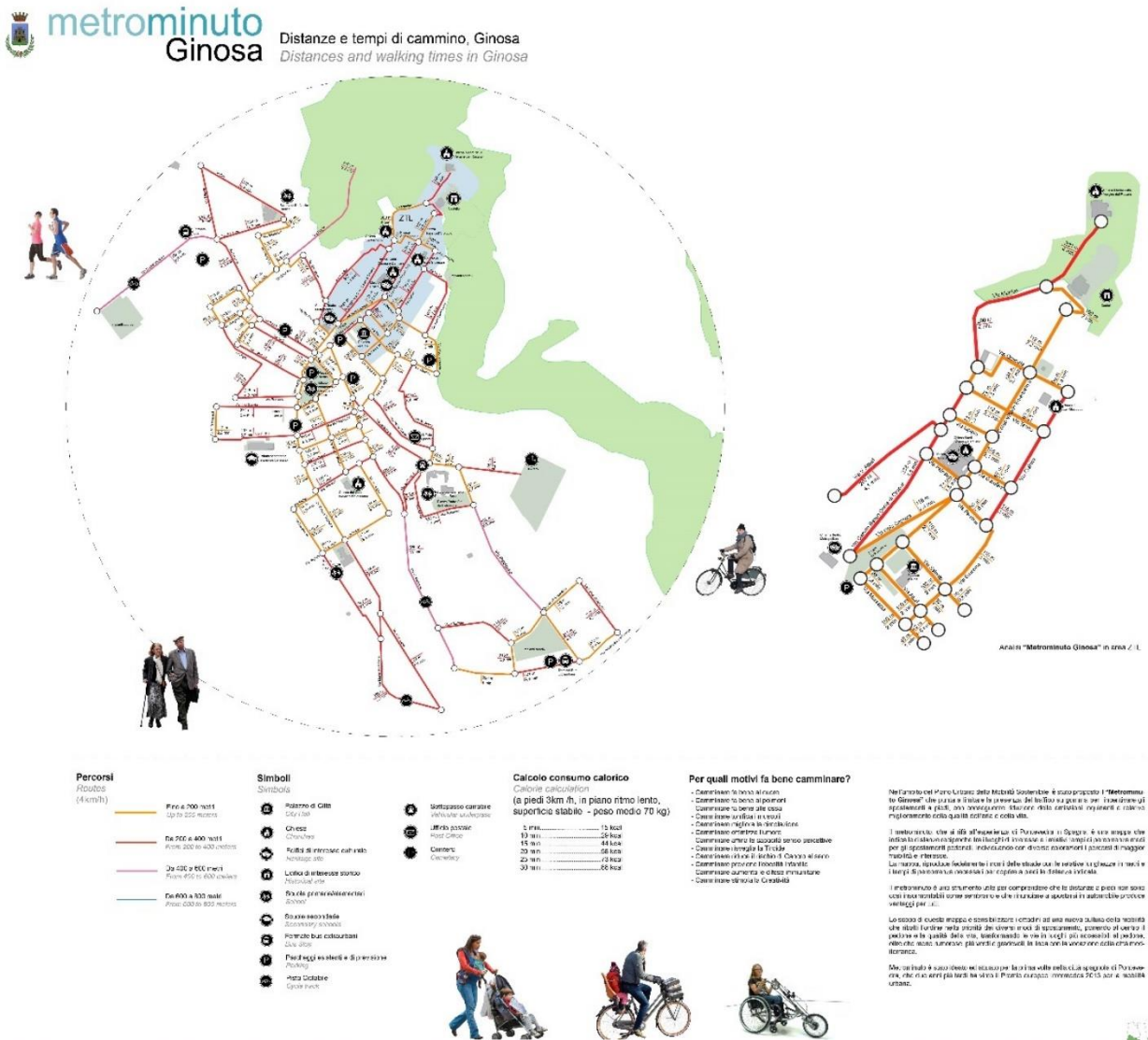
### 8.7.2 METROMINUTO GINOSA E METROMINUTO MARINA DI GINOSA

Per la promozione della mobilità pedonale, così come suggerito anche tra migliori pratiche delle Linee Guida Regionali, è stata proposta la mappa (sia per Ginosa che per Marina di Ginosa) del Metrominuto. La misura ha scopo di stimolare gli spostamenti a piedi attraverso una corretta informazione al cittadino: esso è infatti portato a sovrastimare la durata degli spostamenti a piedi e preferisce generalmente ricorrere al trasporto pubblico o, nel peggiore dei casi, al mezzo privato. La consapevolezza dei tempi di percorrenza reali lo porta invece a considerare lo spostamento a piedi al pari delle altre modalità, riscoprendone poi l'impareggiabile certezza in termini di tempi di spostamento.

La misura punta altresì a limitare la presenza del traffico su gomma per incentivare gli spostamenti a piedi, con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti e relativo miglioramento della qualità dell'aria e della vita.

Attraverso l'elaborazione del Metrominuto intende suggerire:

- Campagne di comunicazione sul Metrominuto;
- Sviluppo di un'App mobile sul 'Metrominuto' ed eventuale segnaletica di riferimento
- Sensibilizzare cittadini ad una nuova cultura della mobilità basata sul camminare
- Migliorare il sistema delle infrastrutture stradali realizzando Zone 30





Distanze e tempi di cammino, Marina di Ginosa  
Distances and walking times in Marina di Ginosa



**Percorsi**  
Routes (kilometers)

- Fino a 200 metri (up to 200 meters)
- Da 200 a 400 metri (From 200 to 400 meters)
- Da 400 a 600 metri (From 400 to 600 meters)
- Da 600 a 800 metri (From 600 to 800 meters)

**Simboli**  
Symbols

- Palazzo di Città (City Hall)
- Chiesa (Church)
- Spazio pedonamentato (Pedestrian zone)
- Paravia bus semiautobus (Bus stop)
- Parcheggi pedonanti e di parcheggio (Pedestrian and parking)
- Piazza Costello (Costello Square)
- Discosco semiautobus (Semi-bus stop)

**Calcolo consumo calorico**  
Calorie calculation  
(in piedi 3km/h, in piano ritmo lento, superficie stabile - peso medio 70 kg)

5 min	15 kcal
10 min	30 kcal
15 min	45 kcal
20 min	60 kcal
25 min	75 kcal
30 min	90 kcal

**Per quali motivi fa bene camminare?**

- Contribuisce a far bene di cuore
- Contribuisce a far bene di polmoni
- Contribuisce a far bene alle ossa
- Contribuisce a far bene al cervello
- Contribuisce a migliorare la circolazione
- Contribuisce a migliorare l'umore
- Contribuisce a far bene alla vista
- Contribuisce a far bene al sistema circolatorio
- Contribuisce a far bene al sistema immunitario
- Contribuisce a far bene al sistema digestivo
- Contribuisce a far bene al sistema respiratorio
- Contribuisce a far bene al sistema circolatorio
- Contribuisce a far bene al sistema immunitario
- Contribuisce a far bene al sistema digestivo
- Contribuisce a far bene al sistema respiratorio

Nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stato prodotto il "Metrominuto Marina di Ginosa" che punta a creare e sensibilizzare il cittadino su percorsi pedonali e ciclabili, con un'attenzione particolare alle distanze e ai tempi di percorrenza necessari per coprire le distanze indicate.

La mappa, riproducendo fedelmente i nomi delle strade con le relative lunghezze in metri e i tempi di percorrenza necessari per coprire le distanze indicate.

Il metrominuto è uno strumento utile per amministrare che si distende a piedi non sono così improvvisabili come sembrano e che risultano a facilitare il movimento urbano.

Lo scopo di questa mappa è sensibilizzare i cittadini ad una nuova cultura della mobilità che ribalti l'ordine nella priorità dei diversi modi di spostamento, ponendo al centro il pedone e la qualità della vita, trasformando le vie in luoghi più accessibili al pedone, oltre che meno rumorose, più verdi e gradevoli, in linea con la vocazione della città mediterranea.

Metrominuto è stato ideato ed elaborato per la prima volta nella città spagnola di Pontevedra, una città dove si vive in un'atmosfera di serenità e di qualità della vita.

COMUNE DI GINOSA | PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE  
REDATTORE: LOREDANA D. MODUGNO, ARCHITETTO

SCHEMI STRATEGICI | METROMINUTO  
MARINA DI GINOSA

Metrominuto \_ Marina di Ginosa

Lo scopo di questa mappa è sensibilizzare i cittadini ad una nuova cultura della mobilità che ribalti l'ordine nella priorità dei diversi modi di spostamento, ponendo al centro il pedone e la qualità della vita, trasformando le vie in luoghi più accessibili al pedone, oltre che meno rumorose, più verdi e gradevoli, in linea con la vocazione della città mediterranea.



Il Metrominuto, che si rifà all'esperienza di Pontevedra in Spagna, è una mappa che indica le distanze reciproche tra i luoghi di interesse e i relativi tempi di percorrenza medi per gli spostamenti pedonali, individuando con diverse colorazioni i percorsi di maggior fruibilità e interesse.

La mappa, riproduce fedelmente i nomi delle strade con le relative lunghezze in metri e i tempi di percorrenza necessari per coprire a piedi le distanze indicate.

Il Metrominuto ha vinto il Premio europeo Intermodales 2013 per la mobilità urbana

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale	Metrominuto	Percentuale spostamenti a piedi	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/U.T.M.

### 8.7.3 P.E.BA IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il tema del diritto alla mobilità, della messa in sicurezza degli attraversamenti e dei percorsi pedonali rappresentano misure richiamate in modo diffuso nell'ambito del percorso di partecipazione del PUMS. Le richieste hanno riguardato: interventi specifici relativi all'abbattimento delle barriere architettoniche, percorsi attrezzati con loges, impianti semaforici dotati di avvisatore acustico, mezzi pubblici accessibili, etc.

Un territorio a forte vocazione turistica come Ginosa non può essere inospitale dal punto di vista dell'accessibilità. L'accessibilità urbana è una risorsa per la comunità oltre che un'opportunità economica.

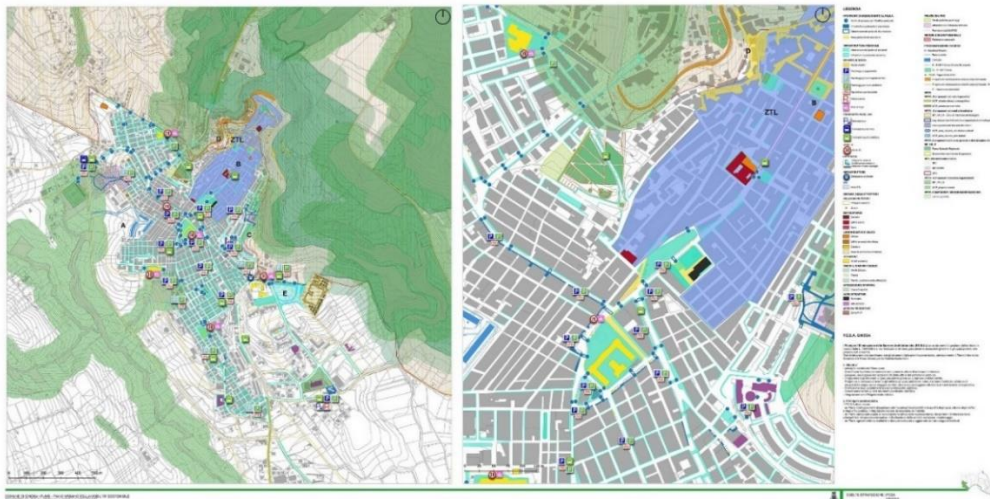
La strategia del PUMS in tema di sostenibilità suggerisce la promozione di una "cultura dell'accessibilità", attraverso un **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** favorisca l'indipendenza nel vivere quotidiano e la socialità delle persone con mobilità ridotta. Il diritto alla mobilità può essere garantito attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche, la "messa a norma" delle strutture, etc.

Nella fase di Elaborazione del PUMS, la città di Ginosa, ha partecipato all'Avviso Pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062. La città di Ginosa è stata ammessa a finanziamento con Det. N.288 del 17.12.2019.

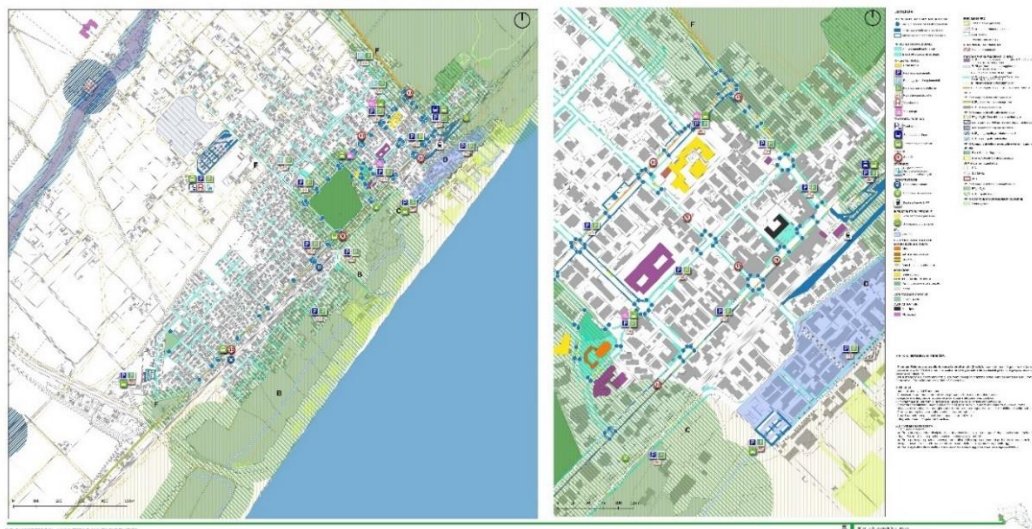
La strategia del PUMS suggerisce di rendere completamente accessibili i percorsi urbani per l'accessibilità agli edifici ed ai luoghi pubblici e/o di pubblico interesse attraverso l'attuazione di misure che puntino:

- All'abbattimento delle barriere architettoniche;
- Alla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali;
- Alla dotazione di avvisatori acustici agli attraversamenti pedonali;
- All'abbassamento e ampliamento dei marciapiedi;
- All'inserimento di percorsi "loges",etc.
- All'ampliamento e alla messa in rete di aree pedonali

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche nasce con lo scopo di garantire alle persone un elevato grado di accessibilità e visibilità degli edifici pubblici, nonché di quelli privati di interesse pubblico e gli spazi urbani pubblici dell'ambiente in cui vivono. A tal fine il PEBA una volta redatto deve poter essere oggetto di consultazione su larga scala per consentire il raggiungimento degli obiettivi proposti, oltre che di poter essere aggiornabile nel tempo.



Strategia per l'abbattimento delle barriere architettoniche e messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali\_ Ginosa



Strategia per l'abbattimento delle barriere architettoniche e messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali Marina di Ginosa

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>397 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nella fase di Elaborazione del PUMS, la città di Ginosa, ha partecipato: all'Avviso Pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062. **Contributo ammesso a finanziamento con Det. N.288 del 17.12.2019.**

Con Determinazione n. 1880 del 06-11-2020 l'Amministrazione Comunale di Ginosa ha deciso avviare la redazione del **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**, strumento per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti fondamentali per la piena accessibilità e fruibilità degli spazi urbani e degli edifici di competenza comunale. L'obiettivo principale del PEBA è garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani pubblici costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti d'aparte di tutti, secondo criteri di pianificazione/prevenzione e di buona progettazione. Il tema della accessibilità riguarda tutti ed ha un impatto diretto e quotidiano sulle relazioni sociali, sulle attività economiche, sulla tutela delle persone più deboli, sulla salute delle persone, sulla salvaguardia dell'ambiente: in poche parole, sulla qualità della vita. Con il PEBA, redatto ai sensi della L. n. 41/86 e ss.mm.ii. della L.R. n. 67 del 28-12-2018 e della Deliberazione della giunta regionale n. 2062 del 18 novembre 2019 e allegati, il Comune di Ginosa avvia le seguenti attività: • selezione–mediante percorso di partecipazione con la popolazione e delle associazioni di categoria –degli spazi urbani prioritari su cui intervenire; • realizzazione di una mappatura degli spazi urbani selezionati, finalizzata al censimento delle principali barriere architettoniche presenti; • predisposizione di una mappatura dell'accessibilità negli edifici di competenza dell'ente; • predisposizione di un abaco di interventi finalizzati a conseguire l'accessibilità degli spazi urbani e degli edifici, definendo criteri e modalità di intervento; • stima economica degli interventi, ai fini del successivo inserimento nella programmazione comunale; Il PEBA di Ginosa in coerenza con il PUMS e il Piano della Mobilità Ciclistica, oltre a proporre una serie di interventi progettuali sugli spazi urbani, mira a fornire un cambio di prospettiva nella progettazione, gestione ed esecuzione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e, più in generale, di tutti gli interventi sugli spazi pubblici.

Nel 2021 è stato poi avviato il processo partecipativo dal titolo **"Ginosa for All"**, ossia Ginosa per tutti, con diversi incontri dedicati tenuti con enti e associazioni del settore sanitario e socio-assistenziale e la somministrazione di un questionario online destinato a tutti i cittadini per raccogliere quanti più dati e stilare un piano efficace. Da qui, sono nati anche interessanti spunti per il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e il Biciplan.

Il PEBA rappresenta uno strumento fondamentale e dinamico, quindi sempre aggiornabile, sia per le progettazioni future che per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche, che guarda soprattutto alle esigenze di chi ha difficoltà nello spostarsi autonomamente per la città. [Con Delibera di Giunta Comunale n. 237 del 20.12.2021 è stato adottato il "Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche \(P.E.B.A.\)" del Comune di Ginosa.](#)



Nel 2023 Marina di Ginosa è entrata a far parte del programma Bandiera lilla, riconoscimento per i Comuni che hanno un'accessibilità sopra la media, principalmente nei luoghi turistici e che, soprattutto, vogliono continuare a farla crescere nel tempo.

## 8.8 STRUMENTI DIGITALI DEDICATI ALL'INFOMOBILITÀ

Con l'espressione infomobilità si intende *"l'uso di tecnologie dell'informazione e comunicazione (ICT- Information and Comunication Tecnology) a supporto della mobilità e degli spostamenti di persone e merci"*.

L'utilizzo dell'infomobilità per gestire la circolazione urbana, pubblica e privata, costituisce oggi uno strumento versatile per fornire in tempo reale, a chiunque debba effettuare uno spostamento, un supporto decisionale per la scelta dei percorsi, dei parcheggi disponibili e delle modalità di trasporto più convenienti (attraverso canali quali App specifiche, SMS su cellulari, apparati di bordo, internet, ecc.).



Servizi di info-mobilità  
(Photo credits: web)

L'infomobilità costituisce altresì uno strumento per informazioni sull'accesso alla città, sulla viabilità e su particolari situazioni del traffico, contribuendo in tal modo alla scelta di percorsi e/o modi alternativi di spostamento e conseguentemente allo snellimento del traffico.

Le strategie del PUMS in tema di infomobilità suggeriscono l'acquisto di App di supporto della mobilità urbana in grado di:

- Fornire informazioni preventive, supporto alla pianificazione e allo svolgimento dello spostamento,
- Fornire informazione su eventi programmati o non preventivati,

- Permettere l'acquisto di titoli di viaggio o per il parcheggio
- Favorire o scambio di informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate
- Favorire o scambio informazioni in tempo reale agli operatori della logistica e del trasporto merci

I prodotti sul mercato sono ormai numerosi ed integrabili tra loro. Si raccomanda di fissare priorità d'intervento e di elaborare un progetto sviluppabile per fasi in funzione della quantità dei servizi e delle informazioni che è possibile effettivamente offrire agli utenti.

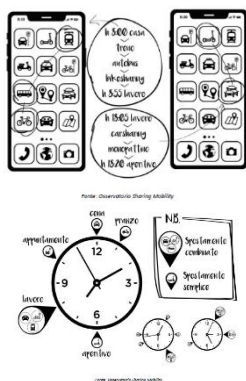
Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Gestione della sosta e della circolazione	<b>Infomobilità</b>	APP infomobilità	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.TM.
		Paline Informative per sosta bus	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.TM.
		SMS per la diffusione di informazioni sulla mobilità	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.TM.
		Accessi al sito della mobilità	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.TM.
		Portale di accesso per disabili	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.TM.

### 8.9 INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING



FONTE: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

Secondo l'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility "promuovere uniformemente nel territorio l'offerta di servizi di sharing mobility con una funzione complementare e integrativa rispetto agli altri servizi di mobilità condivisa, determina una diminuzione dell'uso della mobilità individuale, una proporzionale riduzione di tutti gli impatti connessi oltre a un aumento dell'accessibilità e dell'inclusione sociale e territoriale.



Sempre secondo l'Osservatorio la sharing mobility

- **Migliora l'intermodalità.** Negli spostamenti intermodali o combinati, i servizi di sharing mobility ampliano l'attrattiva dei servizi di trasporto di linea/a orario nel compiere il cosiddetto primo e ultimo miglio. L'integrazione tra servizi complementari, consente nuove e migliori opzioni di viaggio in grado di competere con gli spostamenti porta a porta realizzati con veicoli privati
- **Aumenta la multimodalità.** L'allargamento e arricchimento del ventaglio dei servizi di mobilità condivisa consente agli individui di utilizzare volta per volta la soluzione di viaggio più conveniente, in alternativa all'uso esclusivo del proprio mezzo di trasporto.
- **Apporta vantaggi ambientali, sociali ed economici dell'uso efficiente dei servizi di mobilità condivisa, integrati tra loro.** L'integrazione sia spaziale che temporale tra servizi condivisi di tutti i tipi è un aspetto chiave sia per un'offerta fornita con efficienza sia per consentire realmente agli utenti di poter ridurre l'uso del proprio mezzo di trasporto, fino a rinunciare al suo possesso.

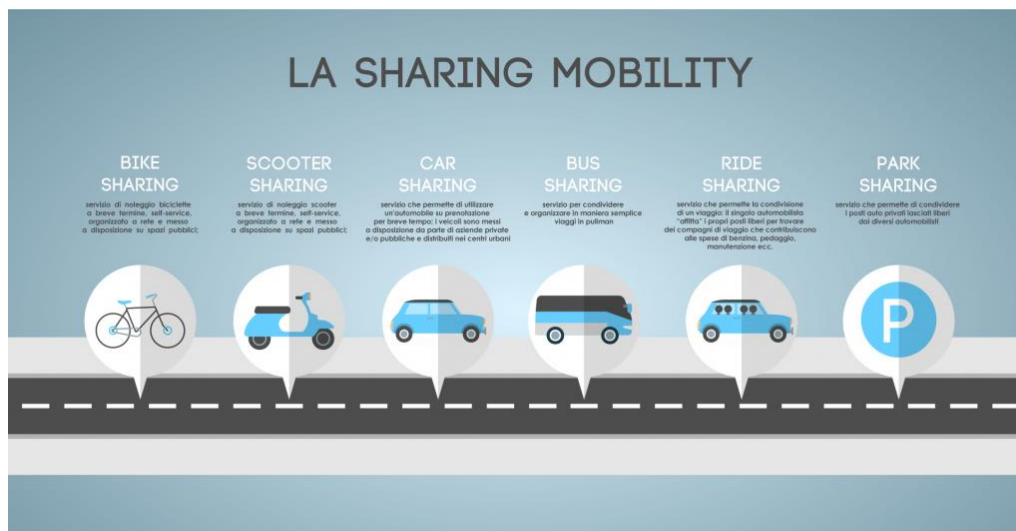
L'auto in condivisione rappresenta un'opzione favorita tra le strategie del PUMS (collegamento Ginosola - Marina di Ginosola) con l'obiettivo di integrare l'offerta di servizi in sharing e la loro complementarietà con altri sistemi quali trasporto pubblico e bicicletta.

Pur nella consapevolezza che la dimensione demografica del territorio può presentare condizioni di criticità per la diffusione e la profittabilità dei servizi di sharing, quest'ultimo aspetto potrebbe essere vantaggiosamente superato attraverso una integrazione territoriale del servizio che potrebbe mettere in rete la città di Ginosola con il territorio circostante.

Al fine di innalzare la consapevolezza verso modelli di mobilità sostenibile da parte della popolazione, dei city user, dei pendolari, l'Amministrazione dovrà necessariamente attivare gli aspetti di comunicazione, di informazione e formazione, ma anche forme di agevolazione più tangibili, quali la regolamentazione della sosta (strisce blu), la ZTL, l'installazione di punti di ricarica presso le aree di sosta, ecc.

Tali azioni devono intendersi come misure di accompagnamento in fase iniziale, ma che non possono essere considerate come provvedimenti stabili nel tempo. Il monitoraggio delle azioni, rappresenta il corretto strumento per adattare le varie misure nel tempo, adeguandole alla capacità di risposta agli obiettivi del PUMS.

**Il trasporto locale in sharing potrebbe essere una possibile soluzione per superare le difficoltà di erogazione di servizio pubblico o la totale assenza dello stesso coinvolgendo dal basso le comunità.**



Servizi di mobilità condivisa e i fattori caratterizzanti della sharing economy

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
<b>INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING</b>	<b>a.</b> Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;	dotazione autoveicoli dei servizi di car-sharing	numero auto	Diretta da parte dell'Amministrazione
	<b>b.</b> Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;	attivazione meccanismi incentivazione car pooling, creazione piattaforme integrate	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	<b>c.</b> Promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;	dotazione parco auto in car-sharing a ridotto impatto ambientale	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	<b>d.</b> politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;	agevolazioni tariffarie per gli utenti del car-sharing se abbonati al TPL	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	<b>e.</b> agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa;	corsie riservate a mobilità condivisa, stalli sosta	km di strade, numero stalli sosta	Diretta da parte dell'Amministrazione

## 8.10 MOBILITÀ ELETTRICA, ATTIVA E SOSTENIBILE\*

Considerato quanto indicato nell'Allegato "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia" al Documento di Economia e Finanza 2019, che include tra i quattro pilastri strategici e gli interventi prioritari la "Mobilità Elettrica, Attiva e Sostenibile" che si traduce nella pianificazione integrata con le città e con i gestori della infrastruttura elettrica;

Considerato il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima presentato dal Governo, a dicembre 2018 in coerenza con le regole europee vigenti e il pacchetto energia e clima 2030, che stabilisce gli obiettivi per la decarbonizzazione, efficienza energetica, sicurezza energetica, mercato interno dell'energia, ricerca, innovazione e competitività;

Tenuto conto del Protocollo d'Intesa che istituisce il "Piano d'azione per il miglioramento per la qualità dell'aria" sottoscritto il 4 giugno 2019 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, MATTM, MEF, MISE, MIT, MIPAAFT, Ministero della Salute, le Regioni e Province autonome.

Il **Piano d'azione 2019-2021 prevede** cinque ambiti d'intervento tra cui la Mobilità con azioni mirate per l'introduzione di criteri ambientali per la disciplina della circolazione in ambito urbano, il controllo delle ZTL, le linee guida per la classificazione dei veicoli elettrici puri e a motorizzazione ibrida, **la diffusione della**

**micromobilità elettrica**, il disincentivo all'utilizzo dei veicoli ad alte emissioni inquinanti, l'incremento della mobilità attiva.



La strategia del PUMS intende puntare sulla promozione della mobilità elettrica attivando progetti pilota mobilità elettrica sia in ambito pubblico (acquisto di mini-bus e/o auto - metano, ibrido, elettrico) che privato agendo principalmente su due linee: incentivare la diffusione degli impianti di ricarica, premiare i comportamenti virtuosi nell'acquisto di veicoli "green"

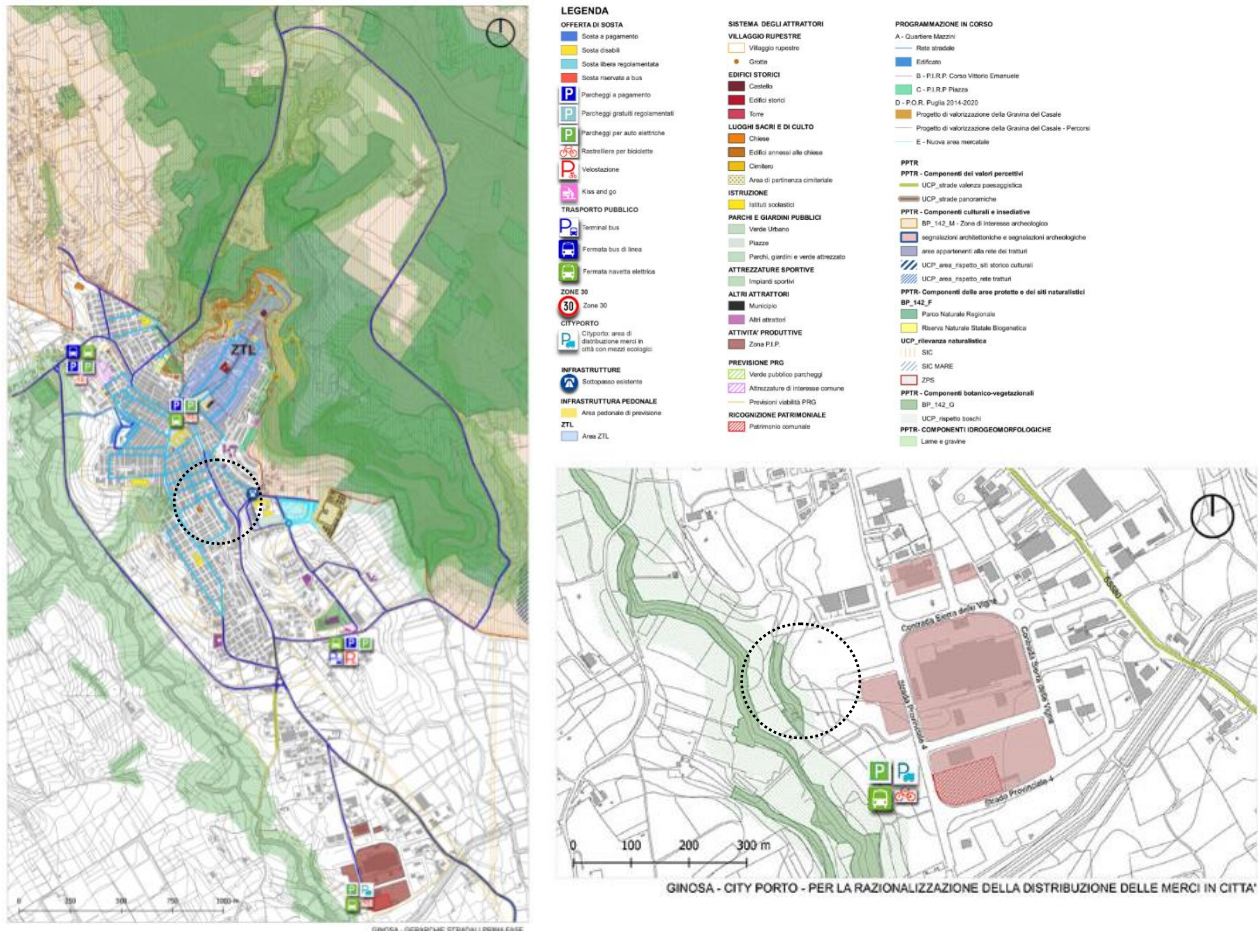
Le azioni a sostegno della Mobilità elettrica potranno prevedere:

- l'accesso e sosta per auto e motoveicoli privati ad alimentazione elettrica e regole disincentivanti per i veicoli ad elevate emissioni
- l'accesso e sosta dei veicoli commerciali leggeri ad alimentazione elettrica e regole disincentivanti per i veicoli commerciali leggeri ad elevate emissioni
- la progressiva sostituzione della flotta per il trasporto collettivo con parco mezzi ad alimentazione elettrica
- l'introduzione di veicoli condivisi ad alimentazione elettrica per il miglioramento della qualità dell'aria
- l'incremento dei punti di ricarica elettrica pubblici e privati

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
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	Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;	vetture car-sharing a basso impatto inquinante	numero/% sulla flotta	Diretta da parte dell'Amministrazione
	Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;	veicoli nelle flotte	numero/% sulla flotta	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike;	agevolazioni sulla circolazione e sulle soste	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua;	dotazione veicoli turistici basso impatto inquinante	numero	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;	colonnine ricarica	numero colonnine	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	il monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;	flotta tpl	età media parco circolante autobus	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;	Agevolazioni	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti



## 8.1 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



Piattaforma logistica

Tra le scelte strategiche si suggerisce l'ipotesi di individuare un'area da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di:

- Sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati alle unità locali dell'area urbana e del centro storico in particolare;
- Organizzare la distribuzione fisica dei beni in modo da ottimizzare le risorse di trasporto impiegate;
- Realizzare un servizio urbano di distribuzione delle merci effettuato da una flotta di veicoli ecologici (alimentazione a metano).

### Benefici attesi:

- Riduzione dell'inquinamento acustico e visivo;
- Miglioramento delle condizioni di lavoro degli addetti del settore del trasporto delle merci;
- Mantenere le attività di produzione e di commercio inserite nel tessuto urbano per conservare il dinamismo e la vitalità della città;
- Risolvere le difficoltà incontrate dalle aziende di trasporto e di commercio nelle funzioni di distribuzione;
- Fluidificazione della circolazione dei veicoli.

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Razionalizzazione della Logistica urbana	Piattaforma logistica	Superficie carico scarico /flussi di carico/scarico	Percentuale spostamenti a piedi	Diretta da parte dell'Amministrazione
	Sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;	tempi di carico/scarico	tempo medio in minuti	Diretta da parte dell'Amministrazione
	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	si/no	Diretta da parte dell'Amministrazione
	adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;	presenza sistema regolamentazione	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico carico/scarico.	dotazione stalli sosta ed sistemi di sorveglianza	% stalli rispetto ad esercizi commerciali e % stalli video-sorvegliati	Diretta da parte dell'Amministrazione

## 8.12 SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT

### MOBILITY MANAGEMENT AZIENDALE

Il Decreto interministeriale Mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27/03/1998 (conosciuto come decreto Ronchi), ha introdotto la figura professionale del responsabile della mobilità: il Mobility Manager. Il Mobility Management (MM) è un concetto che riguarda la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Nell'ambito del decreto si delineano due figure professionali:

Mobility Manager di azienda, per le imprese con più di 300 addetti o che sull'intero territorio comunale occupano oltre 800 addetti

Mobility Manager di area

La figura del Mobility Manager aziendale svolge un importante ruolo di pianificazione all'interno dell'azienda e permette di ottimizzare i costi aziendali per gli spostamenti, in armonia con le politiche di mobilità sostenibile del territorio in cui si trova l'azienda, migliorandone l'immagine complessiva e il rapporto con gli stakeholders. Al mobility manager di area competono le funzioni di coordinamento, promozione e formazione dei mobility manager aziendali, nonché le attività volte ad individuare fonti di finanziamento, la promozione di accordi tra i soggetti pubblici-privati per l'implementazione delle azioni dei mobility manager aziendali e di quelli di più recente istituzione come i mobility manager scolastici. Alla base del Mobility Management ci sono le misure cosiddette "soft" (leggere) come l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione dei servizi nonché il coordinamento delle attività e delle funzioni di diversi partner. Le misure "soft" adempiono più spesso al compito di migliorare l'efficacia delle misure cosiddette "hard" (pesanti) impiegate nel trasporto urbano (es. nuove linee di tram, strade o piste ciclabili).

I compiti del mobility manager consistono nel predisporre i Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) e di articolare, sulla base delle esigenze di mobilità espresse dal personale, azioni di mobilità sostenibile: promozione dell'uso del trasporto pubblico, della bicicletta, della sharing mobility, della mobilità elettrica, e così via.

Vantaggi pratici risultanti dall'introduzione di misure di Mobility Management in una città:

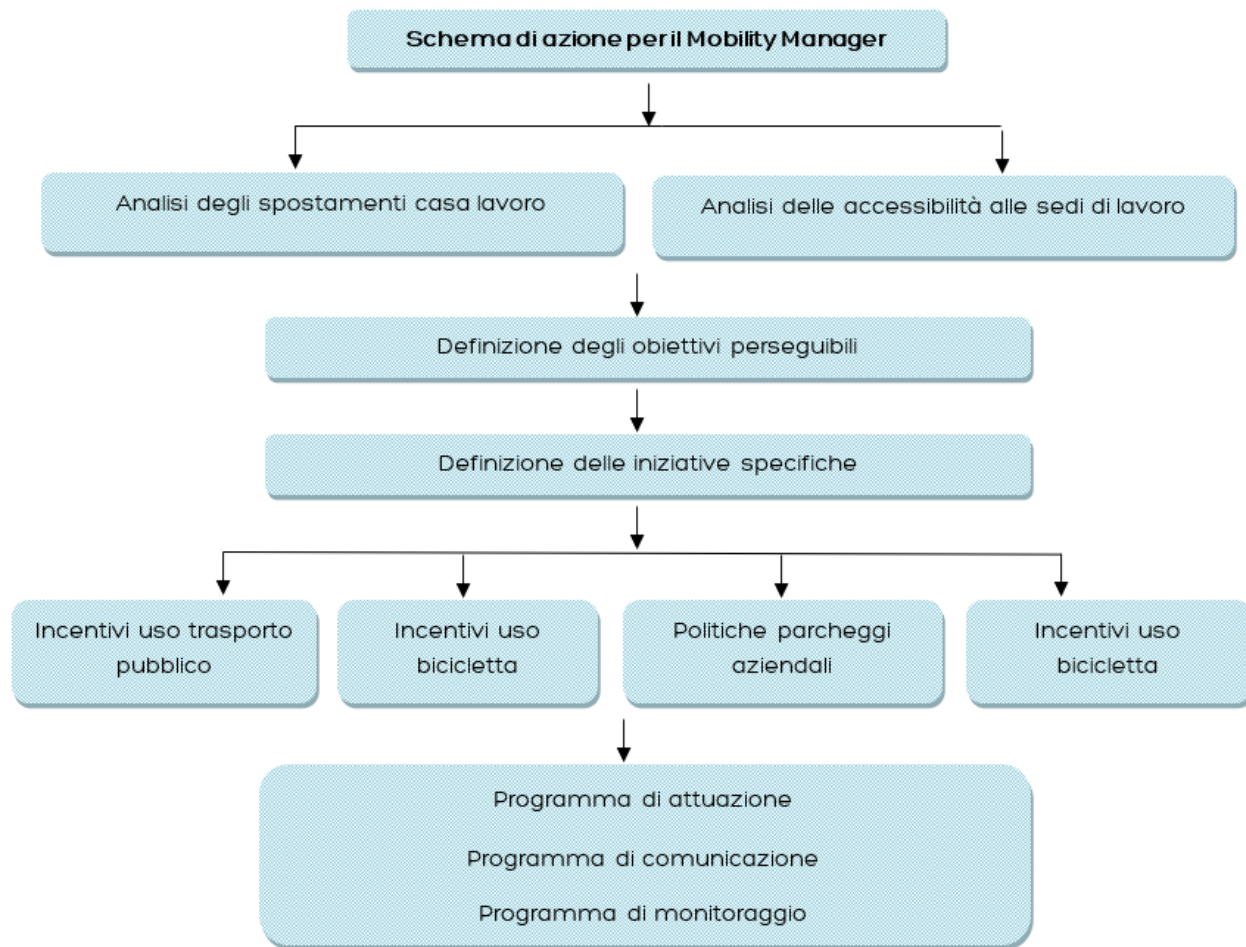
- Misure nell'ambito della promozione della circolazione pedonale, ciclabile nonché nell'impiego dei mezzi di trasporto pubblico (ex. il metrominuto);
- Misure di informazione ( per ex. un consulente per la mobilità)
- Misure di promozione (il sistema di assistenza personalizzata nello spostamento)
- Misure di organizzazione e coordinazione (il car pooling, il car sharin, il van pooling)
- Misure per la gestione dei parcheggi auto, etc.
- Misure per ridurre l'impatto ambientale nei nuovi quartieri o nuove opere di edilizia pubblica.

L'ambito di azione del mobility manager potrebbe riguardare l'insediamento produttivo esterno alla città. La loro dimensione e il loro ruolo, la loro posizione esterna alla città, fanno sì che il Piano raccomandi l'istituzione della figura del Mobility Manager. Per l'insediamento produttivo il Piano della Mobilità Ciclistica prevede il raccordo della pista ciclabile esistente a servizio dell'area produttiva con la rete portante di progetto in connessione con le varie zone della città. Tale proposta potrebbe favorire l'uso della bicicletta per chi si sposta quotidianamente dalla città verso l'area produttiva.

La figura del Mobility manager potrebbe introdurre un servizio di bike sharing centro urbano- zona produttiva, oltre alla promozione dell'uso del TPL, sharing mobility, etc.



Le misure introdotte dal Mobility Manager potrebbero indurre le aziende a pagare/rimborsare le spese sostenute dal lavoratore utente del trasporto pubblico, allo scopo di incoraggiarlo a raggiungere il posto di lavoro facendo a meno dell'auto.



Strategie	Azioni	Indicatore	Unità di misura	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
<b>SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT</b>	Nomina del Mobility Manager di Area con individuazione di funzioni e competenze;	Mobility manager d'area o aziendali nominati	N° - %	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	coinvolgimento del numero più ampio possibile di aziende, enti pubblici e scuole all'interno del territorio di interesse, come stakeholder nel percorso partecipativo per l'elaborazione del PUMS;	Accordi di programma sottoscritti		
	censimento, formazione, aggiornamento continuo e nomina, ove non presenti, dei Mobility Manager delle aziende, degli enti pubblici e delle scuole coinvolti, i quali svolgono, tra le loro funzioni, attività di informazione e promozione di comportamenti virtuosi nei confronti di cittadini, colleghi e famiglie;	Piani di spostamento casa-lavoro ai sensi del DM 27- 3-98		
	coinvolgimento del numero più elevato possibile di aziende ed enti affinché ottimizzino gli spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), promuovendo le possibili azioni in esso definibili, tra cui: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, corsi di Eco-guida, introduzione dell'orario di lavoro flessibile, azioni per migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, offerta di tariffe integrate, informazione sulla multimodalità e consigli di viaggio, assistenza di viaggio personalizzata (PTA), gestione dei parcheggi aziendali, campagne di sensibilizzazione ed eventi, promozione del bike sharing e del car sharing, introduzione e diffusione di telelavoro e smart working, incentivi finanziari come l'indennità di viaggio in bici casa-lavoro;	N° di enti/aziende coinvolte		
	esperimentazione e introduzione, anche con il supporto del Mobility Manager Aziendali, del telelavoro e del cosiddetto smart working, in coerenza con la Direttiva dell'1 giugno 2017, contenente indirizzi per l'attuazione dei commi 1 e 2	% spostamenti N° parcheggi a disposizione N° dipendenti		

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>404 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Strategie	Azioni	Indicatore	Unità di misura	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
<b>SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT</b>	dell'articolo 14 della Legge 7 Agosto 2015, N. 124 (recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche") e linee guida con regole inerenti all'organizzazione del lavoro finalizzate a promuovere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, nonché con la Legge n. 81 del 22 maggio 2017 sullo smart working.			
	Nomina del Mobility Manager di Area con individuazione di funzioni e competenze;	Mobility manager d'area o aziendali nominati		
	coinvolgimento del numero più ampio possibile di aziende, enti pubblici e scuole all'interno del territorio di interesse, come stakeholder nel percorso partecipativo per l'elaborazione del PUMS;	Accordi di programma sottoscritti		
	censimento, formazione, aggiornamento continuo e nomina, ove non presenti, dei Mobility Manager delle aziende, degli enti pubblici e delle scuole coinvolti, i quali svolgono, tra le loro funzioni, attività di informazione e promozione di comportamenti virtuosi nei confronti di cittadini, colleghi e famiglie;	Piani di spostamento casa-lavoro ai sensi del DM 27- 3-98	N° - %	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	coinvolgimento del numero più elevato possibile di aziende ed enti affinché ottimizzino gli spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), promuovendo le possibili azioni in esso definibili, tra cui: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, corsi di Eco-guida, introduzione dell'orario di lavoro flessibile, azioni per migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, offerta di tariffe integrate, informazione sulla multimodalità e consigli di viaggio, assistenza di viaggio personalizzata (PTA), gestione dei parcheggi aziendali, campagne di sensibilizzazione ed eventi, promozione del bike sharing e del car sharing, introduzione e diffusione di telelavoro e smart working, incentivi finanziari come l'indennità di viaggio in bici casa-lavoro;	N° di enti/aziende coinvolte % spostamenti N° parcheggi a disposizione N° dipendenti		
sperimentazione e introduzione, anche con il supporto dei Mobility Manager Aziendali, del telelavoro e del cosiddetto smart working, in coerenza con la Direttiva dell'1 giugno 2017, contenente indirizzi per l'attuazione dei commi 1 e 2 dell'articolo 14 della Legge 7 Agosto 2015, N. 124 (recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche") e linee guida con regole inerenti all'organizzazione del lavoro finalizzate a promuovere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, nonché con la Legge n. 81 del 22 maggio 2017 sullo smart working.				

## MOBILITY MANAGEMENT SCOLASTICO - COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA

### PIANO DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA

La mobilità scolastica motorizzata ha conseguenze sull'intero sistema dei trasporti: causa congestioni locali attorno alle sedi scolastiche, aumenta il rischio di incidenti stradali, peggiora la qualità dell'aria che respiriamo, ha ricadute sul benessere psico-fisico dei ragazzi.

Per dieci mesi all'anno una scuola è un elemento catalizzatore di mobilità quotidiana. Infatti, due volte al giorno, a orari definiti, vi si recano diversi gruppi di utenti: docenti, personale non docente, allievi e genitori che, almeno nel 50% dei casi, rientrano immediatamente a casa. Per questo è necessario investire sul cambiamento delle abitudini promuovendo una mobilità scolastica più sostenibile.

La strategia del PUMS in tema di Mobilità scolastica ed educazione alla mobilità nelle scuole riguarda la possibilità di avviare, in collaborazione con gli istituti scolastici del territorio, un Piano per la mobilità scolastica sostenibile.

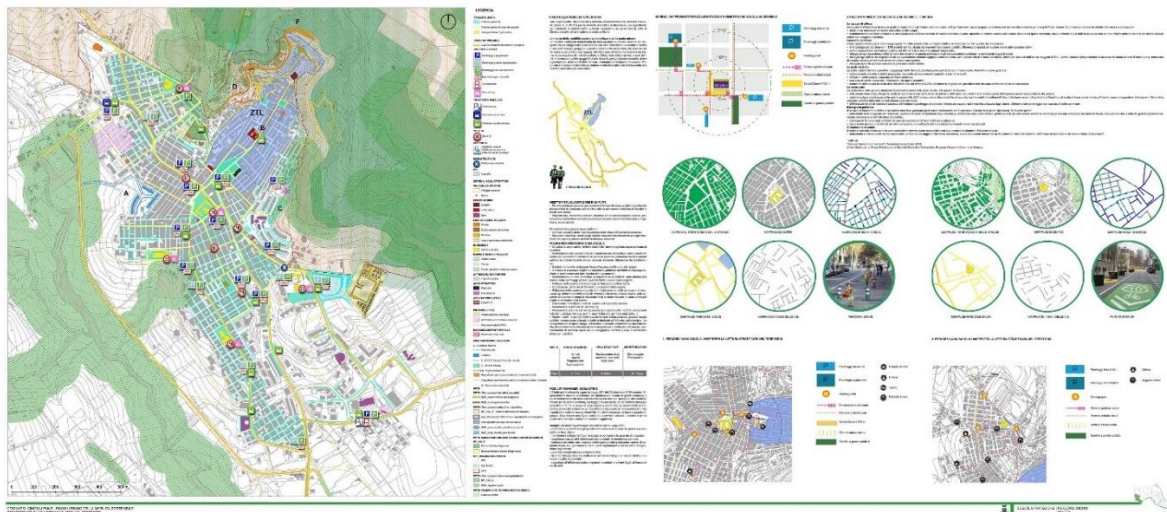
Obiettivi per l'elaborazione di un Piano della mobilità scolastica:

- Porre in sicurezza i percorsi casa-scuola e le fermate dei mezzi pubblici, gli attraversamenti pedonali, individuando interventi fisici da realizzare sulle strade e attorno alle scuole a beneficio dei bambini e di altri utenti deboli;
- Programmare interventi e politiche educative e/o di sensibilizzazione al tema;
- Promuovere e incentivare la comunità scolastica a compiere scelte di mobilità più sostenibile.

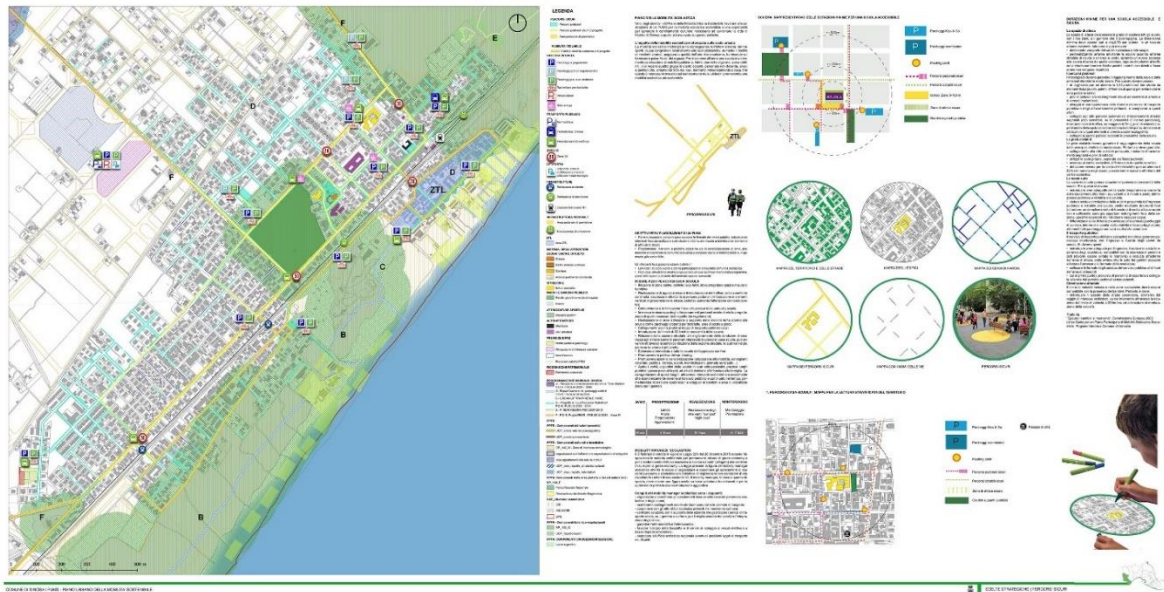
Gli interventi fisici si distinguono in:

- Interventi low-cost: attuabili subito e con la partecipazione attiva della comunità scolastica;
- Interventi high-cost: attuabili nel medio lungo periodo attraverso l'inserimento nella programmazione delle opere pubbliche dell'amministrazione comunale.

**La strategia del PUMS prevede una rete di percorsi sicuri casa-scuola connessi con gli istituti scolastici presenti sul territorio e raccordati con la rete delle ciclabili, con le infrastrutture pedonali (marciapiedi e piazze) esistenti e di previsione, con i nodi di scambio intermodale, con il sistema dei parcheggi, i poli attrattori etc.**



Inquadramento generale percorsi sicuri casa scuola e infrastrutture pedonali



Inquadramento generale percorsi sicuri casa scuola e infrastrutture pedonali

### MOBILITY MANAGER SCOLASTICO

La legge 221 del 28 dicembre 2015 entrata in vigore il 2 febbraio 2016, "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" (Collegato Ambientale) comprende una serie di disposizioni che riguardano il settore scolastico. In particolare l'articolo 5 comma 6 prevede che il Ministro dell'istruzione, adottati, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, sentiti i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, specifiche linee guida per favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, della figura del mobility manager scolastico.

Il mobility manager scolastico è scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. I compiti del mobility manager scolastico sono:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa dei docenti, del personale scolastico e degli allievi;
- tenere costanti rapporti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con i Mobility Manager degli altri istituti scolastici presenti sul territorio;
- trovare soluzioni migliorative, per il trasporto sia su gomma che ferroviario, fungendo da supporto alle aziende titolari del servizio;
- gestire e garantire l'intermodalità e l'interscambio, agendo dove possibile sugli orari e le attività scolastiche;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e dei servizi di bike sharing e car sharing utilizzando veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili e di accessibilità alla scuola.
- favorire l'abbattimento dei livelli d'inquinamento atmosferico e acustico;
- consentire la riduzione dei consumi energetici perseguendo scelte eco-sostenibili;
- accrescere i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- disincentivare e ridurre al minimo l'uso individuale dell'auto privata, favorendo formule di car pooling per il contenimento del traffico.

Nell'ambito del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile il Città di Ginosa ha confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma *URBACT Action planning network* con *"The Last Safe Kilometre"* - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il progetto *"The Last Safe Kilometer"* (L'ultimo chilometro sicuro - dalla visione zero intorno alle scuole alla visione zero in tutta la città), coordinato dalla città di Skawina, affronta il tema della mobilità sicura e sostenibile, soprattutto per i percorsi casa-scuola. (Prot. 9068 del 28.03.2018). Il dettaglio del progetto è allegato alla presente relazione.

### Il PEDIBUS e il BICIBUS

Il PEDIBUS è un modo sano, sicuro, divertente, ecologico ed educativo per andare e tornare da scuola. Si tratta di un "autobus umano" formato da un gruppo di bambini che si muovono in fila, accompagnati da volontari adulti, che partendo da un capolinea, seguono un determinato percorso, con fermate ed orari prestabiliti. In genere il PEDIBUS è condotto da un adulto "autista" e da un adulto "controllore" che chiude la fila. Si tratta di

un'esperienza ampiamente collaudata in molti paesi europei e che da diversi anni è attiva in numerose realtà italiane.

Il BICIBUS è un modo sostenibile per andare a scuola, è un "autobus a due ruote" formato da un gruppo di scolari in bicicletta che vanno e tornano da scuola accompagnati da genitori volontari, lungo percorsi prestabiliti e messi in sicurezza.

Come per le linee dei veri autobus, i percorsi del BiciBus hanno un capolinea e delle fermate intermedie, individuate con cartelli che riportano gli orari di partenza e passaggio nell'andata e nel ritorno da scuola.

Per aumentare la visibilità e la sicurezza tutti i bambini indossano un casco ed una pettorina colorata e catarifrangente, come pure gli accompagnatori. *Fonte: Manuale FIAB dei percorsi casa-scuola.*



*Fonte: Manuale FIAB dei percorsi casa-scuola - servizio Pedibus e BiciBus*

**Le strategie del PUMS di Ginosa in tema di coinvolgimento attivo del mondo della scuola di Individuano una serie ambiti di attivazione del PEDIBUS a servizio degli scolari delle scuole primarie.**

**Gli ambiti individuati sono quelli circostanti delle scuole primarie della città e hanno visto il coinvolgimento diretto degli alunni delle scuole coinvolte.**

L'attivazione del servizio andrà preceduto da una campagna di sensibilizzazione sia per informare i genitori che per reperire e formare i volontari disponibili ad occuparsi del funzionamento del servizio di trasporto. E' del tutto evidente che ogni applicazione pilota andrà inoltre debitamente studiata e operativamente pianificata con i dirigenti scolastici e prevedendo l'istituzione di "ZONE 30".

Strategie	Azione	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta	
COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA	istituzione della figura del mobility manager scolastico introdotto dal comma 6 dell'art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali";	Mobility manager nominati	N°	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti	
	redazione ed approvazione di un documento condiviso (tra scuole, Ente locale e famiglie) inerente agli approcci educativi specifici in materia di mobilità urbana sostenibile da integrare nell'ambito dei Piani di Offerta Formativa (in funzione del livello d'istruzione, del profilo di accessibilità delle sedi scolastiche, dei servizi educativi offerti);	Accordi di programma sottoscritti	N°		
	istituzione di un ufficio di mobility management scolastico nell'ambito della struttura del mobility management di area che promuova e faciliti l'ottimizzazione degli spostamenti sistematici e proponga azioni di mobilità sostenibile presso le scuole attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS);	Piani di spostamento casa- lavoro ai sensi del DM 27- 3-98			
	coinvolgimento del numero più elevato possibile di scuole affinché promuovano, anche attraverso Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS), le seguenti azioni: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, azioni per migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, informazione sulla	N° di enti coinvolti	N°		



	<p>multimodalità e consigli di viaggio, campagne di sensibilizzazione ed eventi, corsi di educazione alla mobilità sostenibile, ottimizzazione dei servizi di scuolabus, offerte speciali per il trasporto pubblico dedicate agli studenti, servizi di pedibus e bicibus;</p>			
	<p>attivazione congiunta (Ente locale - scuole) di percorsi educativi specifici che favoriscano l'accrescimento delle competenze di bambini e ragazzi circa i "comportamenti in strada" attraverso il tema delle scelte del mezzo di trasporto, delle abitudini familiari di soddisfazione dei bisogni di spostamento nonché delle implicazioni connesse (economicità del trasporto, esternalità non immediatamente apprezzabili, ecc.), utilizzando anche le forme educative del "gamification";</p>		N*	
	<p>coinvolgimento delle famiglie: nella selezione delle proposte di riorganizzazione degli spazi attorno la scuola, nell'efficientamento del servizio scuolabus, nonché nella revisione delle regole della circolazione veicolare, con il fine di favorire l'accessibilità scolastica a pedoni, ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico.</p>		N*	



 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>409 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PARTE IX: IL PERCORSO PARTECIPATIVO

### 9.1 IL PERCORSO PARTECIPATIVO INDIRIZZI DELLE LINEE GUIDA EUROPEE E LINEE GUIDA REGIONALI

Lavorare con i portatori di interesse è considerato una prassi comune in molti Paesi, ma spesso solo alcune delle parti interessate hanno effettivamente voce in capitolo nella pianificazione. È essenziale coinvolgere tutti i diversi tipi di stakeholder nell'intero processo di pianificazione, affrontando le loro esigenze specifiche. Ciò aiuta a conferire legittimazione al piano e a migliorarne la qualità. Il coinvolgimento dei portatori di interesse sostiene lo sviluppo di una più efficace ed efficiente pianificazione. È necessaria una strategia specifica per il coinvolgimento dei soggetti interessati, che utilizzi diversi modelli e tecniche di lavoro nel confrontarsi con istituzioni, imprese private, organizzazioni della società civile, o tutti questi insieme. I cittadini sono un sottogruppo particolarmente rilevante di soggetti portatori di interesse e garantire il loro coinvolgimento nella pianificazione è un dovere fondamentale degli enti locali al fine di assicurare legittimazione dell'attività di pianificazione e qualità del processo decisionale. Coinvolgere i cittadini nella pianificazione è, inoltre, un obbligo previsto dalle direttive comunitarie e dalle convenzioni internazionali.<sup>27</sup>

#### OBIETTIVI

- Assicurare un coinvolgimento ben organizzato delle parti interessate in tutte le fasi chiave del processo di pianificazione;
- Creare una cultura di pianificazione trasparente che si basa, come requisito minimo, su di una comunicazione regolare e su un'adeguata consultazione;
- Incoraggiare i cittadini e consentire loro di informarsi e partecipare al dibattito;
- Progettare soluzioni sostenibili che migliorino la qualità della vita di ogni cittadino, e creare un'ampia condivisione pubblica del processo di pianificazione;
- Rafforzare la vitalità della società civile e della cultura politica locale;
- Migliorare la qualità complessiva, l'efficacia, l'efficienza, la trasparenza, l'accettazione e la legittimazione della pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

#### ATTIVITÀ

- Identificare le tappe e gli strumenti adeguati per il coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini;
- Essere consapevole del fatto che il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini è un "must" per un buon piano di mobilità urbana sostenibile, ma fare al contempo attenzione alle attività dei gruppi di pressione che possono bloccare il processo;
- Sviluppare un piano di comunicazione che includa una strategia di impegno e una cronoprogrammazione, nonché una strategia complessiva per le attività di pubbliche relazioni (tra cui il coinvolgimento dei media). Includere nella strategia almeno un'informazione proattiva della popolazione (ovvero, è l'ente che si avvicina alla gente e non viceversa), e la partecipazione dei gruppi di portatori di interesse chiave per l'intero processo, ma cercare in tutti i modi un coinvolgimento più interattivo (si veda la sezione che segue "Suggerimenti per attività complementari");
- Non basta considerare le persone con esigenze particolari come beneficiari: bisogna invece coinvolgerli nel processo di pianificazione.
- Stabilire attività di coinvolgimento e partecipazione come pratiche standard di pianificazione.

La partecipazione, che si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell'Ente Locale, deve essere considerata come l'elemento fondante, non trasversale, dell'iter procedurale di formazione del PUMS, che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno strumento di coinvolgimento di cittadini e stakeholder da un lato e dall'altro di comprensione, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell'elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.

La metodologia partecipativa, concretizzandosi in un continuo dialogo strutturato tra stakeholder, così come enfatizzato dalle Linee Guida Eltis, si può articolare, in relazione alle caratteristiche dimensionali e territoriali dell'Ente Locale, in diverse fasi, attraverso un attivo coinvolgimento di vari attori, ossia soggetti istituzionali, associazioni, rappresentanti e portatori d'interesse.

Il percorso di partecipazione, nell'ambito dell'elaborazione di un PUMS, è, quindi, contraddistinto da momenti di confronto e approfondimento con la cittadinanza. Partendo, infatti, dall'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l'effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

Sul piano amministrativo, inoltre, l'iter procedurale prende avvio con l'adozione in Giunta Comunale di un documento iniziale di indirizzo, contenente la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche, sulla

<sup>27</sup> La Direttiva 2003/35/EC del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 stabilisce le indicazioni fondamentali per la partecipazione pubblica nella realizzazione di determinati piani e programmi relativi all'ambiente e emendando rispetto alla partecipazione pubblica e all'accesso alla giustizia le Direttive del Consiglio 85/337/EEC and 96/61/EC.

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>410 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

base del quale incentrare una fase di ascolto e condivisione, ai fini della predisposizione del Piano da sottoporre in Consiglio Comunale per la relativa adozione.

La partecipazione e l'ascolto delle indicazioni acquisite si rendono, altresì, indispensabili per il perfezionamento delle procedure di dettaglio.

In questa fase iniziale, dunque, si tiene in grande considerazione "l'ascolto della comunità locale" attraverso sondaggi, anche utilizzando le strutture della *rete* e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.

Successivamente, si possono organizzare incontri mediante tavoli di lavoro su tematiche specifiche (ad es. trasporto pubblico, logistica, ciclabilità) analizzando le indicazioni dei "portatori di interesse", suddivise in variabili più significative: ad esempio in ordine alla fascia d'età, quale fattore indicativo dell'autonomia in termini di mobilità, o alla zona di residenza (residenti in centro o in periferia).

L'intero percorso di elaborazione del PUMS, che pone il focus sulle persone (**Planning for people**) con l'obiettivo di rilevare esigenze, idee, proposte relative al tema della mobilità sostenibile, deve quindi essere comunicato alla città e reso comprensibile ai cittadini.

La logica della condivisione, che non si esaurisce nella fase iniziale del PUMS, è implementata, inoltre, dalle innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti delle attività afferenti tutto l'iter di partecipazione.

Un possibile percorso di comunicazione, da attuare altresì all'interno della procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica, nonché nella Conferenza di Copianificazione (da convocare in caso di incompatibilità del PUMS con gli strumenti di pianificazione regionale e con gli indirizzi della programmazione socio- economica per le assunzioni di eventuali modifiche ai sensi dell'art. 12 comma 4 della L.R. 18/2002) deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali:

- sensibilizzazione sociale, attraverso interviste, per lo sviluppo della mobilità sostenibile;
- costanti aggiornamenti sui social network e quotidiani locali;
- incontri per il ridisegno dello skyline urbano;
- forum sulla mobilità sostenibile,
- elaborazione di questionari e report di attività espletate.

E' necessario, infine, precisare che, oltre all'acquisizione e trasmissione delle informazioni inerenti i contenuti delle decisioni da intraprendere, il processo di comunicazione deve perseguire obiettivi specifici (come ad esempio la sensibilizzazione dell'utenza, ovvero l'informativa sui vantaggi determinati dalla nuova logica della mobilità) e obiettivi generali inerenti il sistema della mobilità integrata e sostenibile.

Il raggiungimento di tali obiettivi presuppone, quindi, la definizione di una mappatura dei portatori d'interesse, potenzialmente coinvolti nel processo di piano e nel relativo dibattito in esame, ai fini dell'ottenimento del loro contributo in tutto il percorso partecipativo. E' necessario, dunque, identificare tutti i portatori d'interesse, valutandone il loro ruolo e la loro rilevanza, focalizzandone l'attenzione anche su attori più deboli che possono avere bisogno di assistenza, distinguendoli, pertanto, in:

- **stakeholder primari:** chi sarà influenzato - positivamente o negativamente - dalle nuove misure di trasporto (ad esempio, i cittadini in generale, i diversi gruppi sociali o le professioni, alcuni quartieri della città, rami aziendali, le singole organizzazioni)?
- **attori chiave:** chi ha la responsabilità politica (sindaci, assessori, altri livelli di autorità)? Chi ha le risorse finanziarie (fondi pubblici e privati)? Chi ha l'autorità (per competenza istituzionale o territoriale)? Chi ha le capacità e le competenze (amministrazioni pubbliche, università, settore privato) nei settori dei trasporti e affini (uso del suolo, ambiente, istruzione, sanità, turismo, etc)?
- **intermediari:** chi attua la politica dei trasporti (TPL e gestori di infrastrutture, Amministrazioni pubbliche, polizia, etc)? Chi svolge importanti attività nel settore dei trasporti (operatori del trasporto merci, porti, aeroporti, etc)? Chi rappresenta i gruppi di interesse pertinenti (associazioni, camere, cooperative, reti)? Chi informa e relaziona sui trasporti (autorità, operatori, media locali)?

Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve, inoltre, acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure di Piano, in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste. Essendo, altresì, la principale finalità del monitoraggio quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS, anche in questa fase, deve dunque innescarsi un percorso di ascolto e partecipazione, per verificare l'effettiva concretezza delle previsioni del Piano. Emblematico di questo orientamento è la stessa definizione di quest'ultimo, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

La natura processuale del PUMS deve, infatti, essere accompagnata, dalla fase di formazione a quella di realizzazione, dall'attività partecipativa dei cittadini per consentire, tra l'altro, la comprensione in itinere

dell'effettiva percezione delle azioni poste in essere e poter apportare, al contempo, in relazione a queste ultime, eventuali correttivi alle politiche avviate.

E' opportuno, in altri termini, attivare tale processo anche nella fase di gestione, in quanto si rilevano, spesso, incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa: coinvolgimento attivo, concertazione, acquisizione dei contributi, dunque, sono attività che devono essere compresenti nel processo decisionale. Tutti i soggetti interessati, quindi, devono poter esprimersi e formulare proposte in maniera informata e responsabile, in modo da non rischiare di vanificare scelte e decisioni, a causa di fattori ed elementi emersi tardivamente o completamente ignorati. A tal proposito, nella fase attuativa si può, pertanto, pensare all'istituzione di una "Consulta della mobilità dei cittadini", quale organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse al sistema della mobilità. La costituzione di tale organismo, quale parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager, rafforza l'impegno dell'Amministrazione nella rispondenza del sistema della mobilità alle vocazioni territoriali. Essendo sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale, dunque, contribuisce a fornire una lettura attenta delle condizioni di specificità territoriali e, al contempo, a incentivare la comprensione delle linee di programmazione dell'Amministrazione Pubblica. La Consulta della Mobilità si può configurare, infine, come una sorta di tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti, previsti dal piano in esame, sotto un ulteriore differente profilo, in modo da definire in maniera puntuale le azioni specifiche, enfatizzare eventuali sinergie tra diverse competenze professionali, ottimizzare risorse disponibili e positive esperienze pregresse.

### TEMPISTICA E COORDINAMENTO

- Completare la pianificazione delle principali attività di coinvolgimento e partecipazione prima di avviare il processo di pianificazione.
- Coinvolgere gli stakeholder e i cittadini nell'intero processo di pianificazione, ma soprattutto nell'individuazione dei problemi, nello sviluppo di scenari, nello sviluppo di una visione, nella determinazione degli obiettivi strategici, degli obiettivi specifici, e delle relative misure, nella costruzione di un piano di monitoraggio, nel far sì che la popolazione senta proprio il piano, nella gestione e nelle attività di comunicazione relative all'implementazione del piano, nella revisione dei risultati conseguiti, nonché nell'individuazione di nuove sfide.

	PROCESSO DI PIANO	PARTECIPAZIONE/CONDIVISIONE	
I FASE	<b>Elaborazione documento d'indirizzo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il percorso di partecipazione/condivisione si innesta nell'iter procedurale di pianificazione in quanto configurantesi come chiave fondamentale della strategia amministrativa, invertendo i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale;</li> <li><b>Documento d'indirizzo contenente la diagnosi della situazione di fatto e individuazione delle scelte strategiche;</b></li> <li><b>FASE di ASCOLTO.</b></li> </ul>	<b>Dialogo strutturato tra stakeholder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>definizione di tematiche e obiettivi (specifici e generali)</li> <li>elaborazione MAPPATURA degli STAKEHOLDER;</li> <li>ascolto della comunità locale attraverso SONDAGGI, anche utilizzando le strutture della rete e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.</li> </ul>	PROCESSO DI PARTECIPAZIONE
FASE II	<b>Momento centrale del Processo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il percorso di comunicazione, che deve essere attuato, altresì, nella fase di definizione della proposta di piano, nonché nella procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica e nella Conferenza di Copianificazione, deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali, come, ad esempio:               <ul style="list-style-type: none"> <li>forum sulla mobilità sostenibile;                   <ul style="list-style-type: none"> <li>ridisegno dello skyline urbano;</li> <li>sensibilizzazione sociale;</li> <li>aggiornamenti sui social network;</li> <li>elaborazioni di questionari e report di attività espletate.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li><b>FASE COMUNICAZIONE/CONDIVISIONE</b></li> </ul>	<b>Percorso di comunicazione</b> Si possono organizzare incontri mediante: <ul style="list-style-type: none"> <li>TAVOLI TEMATICI; FOCUS GROUP;</li> <li>La logica della condivisione è implementata le innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti afferenti tutto l'iter di partecipazione.</li> </ul>	
FASE III	<b>Fase successiva all'attuazione delle misure di piano:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>La finalità del monitoraggio è quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS;</li> <li><b>PERCORSO DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE.</b></li> </ul>	<b>Percorso di Partecipazione</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consente di verificare l'effettiva concretezza delle previsioni di Piano, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale;</li> </ul>	

FASE IV	<b>FASE DI GESTIONE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure del Piano in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste, nonché da rilevare eventuali incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa;</li> <li>■ <b><u>FASE DI MONITORAGGIO E DI COINVOLGIMENTO ATTIVO</u></b></li> </ul>	<b>CONSULTA DELLA MOBILITA' DEI CITTADINI</b> Si può pensare all'istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse</li> <li>■ al sistema della mobilità;</li> <li>■ parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager;</li> <li>■ sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale;</li> <li>■ tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti previsti dal Piano in esame.</li> </ul>
---------	---	--

#### PROCESSO DI PARTECIPAZIONE \_LINEE GUIDA REGIONALI

Fonte: Linee Guida Regionali

### 9.2 IL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE NEL COMUNE DI GINOSA

Nell'ambito del processo di redazione del PUMS l'Amministrazione ha deciso di intraprendere un percorso partecipativo quale fase necessaria per la formazione del Piano.

Il processo di formazione e redazione del Piano si è avvalso del percorso partecipativo di consultazione pubblica, al fine di migliorare la qualità del processo decisionale. La partecipazione può infatti garantire scelte di mobilità adeguate ai reali bisogni, che possono essere intercettati grazie al confronto e alla raccolta di informazioni provenienti direttamente da coloro che vivono il territorio quotidianamente.

Il documento della partecipazione raccoglie le informazioni relative al percorso di condivisione con cittadini e portatori di interessi collettivi (stakeholders), mettendo in evidenza le opinioni e le proposte di coloro che sono intervenuti alle iniziative realizzate.

Il punto di vista del cittadino è necessario, pertanto l'obiettivo alla base di questo percorso non è stato soltanto quello di rilevare le esigenze e le idee di chi vive la città, ma anche quello di creare un'occasione per condividere problemi ed opportunità di sviluppo per il territorio. Il percorso di partecipazione realizzato all'interno della stesura del PUMS e del Piano della Mobilità Ciclistica ha posto al centro le "persone" con l'obiettivo di rilevare esigenze, idee e proposte relativamente al tema della mobilità sostenibile.

A partire dalla Prima Conferenza PUMS, tenutasi il 08.08.2018, il **percorso di partecipazione** per la realizzazione del PUMS ha previsto il succedersi di diversi momenti di confronto con la cittadinanza, dedicati a condividere le strategie di riferimento del piano e a recepire le segnalazioni dei partecipanti.

Il percorso ha previsto anche un'**indagine online**, ad accesso volontario, dei temi di principale interesse nell'ambito del processo di partecipazione, momento che ha consentito al contempo l'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini a contribuire alla stesura del PUMS.

Nella fase di elaborazione del P.U.M.S la Città di Ginosola è stata selezionata per partecipare al **"SUMP Learning Programmes (SLP3)"** - (Prot. 22494 del 24.08.2018). Il SLP3 è un programma europeo che prevede una serie di attività di approfondimento rivolte alle Pubbliche Amministrazioni nell'ambito della mobilità sostenibile per accrescere le competenze e le conoscenze necessarie per sviluppare e attuare i P.U.M.S secondo gli standard europei. Attraverso questo percorso di esperienze, di condivisione di buone pratiche e apprendimento continuo, il Comune di Ginosola ha avuto la possibilità di entrare a far parte della rete CIVITAS SUMP-Up Europe.

Il programma di apprendimento SLP3 SUMP-Up ha permesso al Comune di Ginosola:

- di essere supportato durante il processo del SUMP (Capacity Building, informazioni su misura e supporto durante le fasi di sviluppo e implementazione);
- di apprendere, condividere conoscenze e idee con altri partecipanti al corso;
- di partecipare a workshop e apprendimento peer-to-peer, e-learning e webinar;
- di ricevere esempi delle migliori pratiche, nonché una selezione di metodi e strumenti utili conoscono nuovi metodi per elaborare SUMP (come iniziare a raccogliere misure, dove trovare informazioni sulle misure SUMP, come generare misure innovative, ecc.);
- di promuovere e condividere il Programma di apprendimento SUMP (SLP3) con un gruppo di lavoro interdipartimentale.

Il prossimo passo sarà quello di **promuovere e condividere l'esperienza di SUMP Learning Program (SLP3)**. Il comune intende creare uno specifico gruppo di lavoro interdipartimentale responsabile dello sviluppo di SUMP. Attraverso la creazione di specifici uffici per la mobilità, le attività e le conoscenze della SLP3 saranno integrate nelle strategie a lungo termine della città.

WP1 Bucharest, Romania - Impact Hub, Splaiul Unirii 165, TNO2 building, 1st Floor



Spider Web (All cities should prepare one slide with a picture of the city and a couple of points about the city and the state of the art of mobility in the local context)



Mario Horvat, ICLEI  
Mobility-related problems and trends in Europe:  
The challenge of reducing car traffic



Interactive workshop session  
Topic: How to develop and prioritise a list of well-chosen measures for your SUMP / Development of an Action Plan to ensure successful implementation of the measure



### The CIVITAS SUMPs-Up project

certifies that  
**The City of Ginosola** represented by  
Loredana Modugno

completed the  
**SUMP Learning Programme 3**  
Tools and services for SUMP elaboration  
and measure selection

This included participation in webinars, online  
courses, and workshops.



Project coordinator  
Ana Drăgulescu / ICLEI



*Ana Drăgulescu*

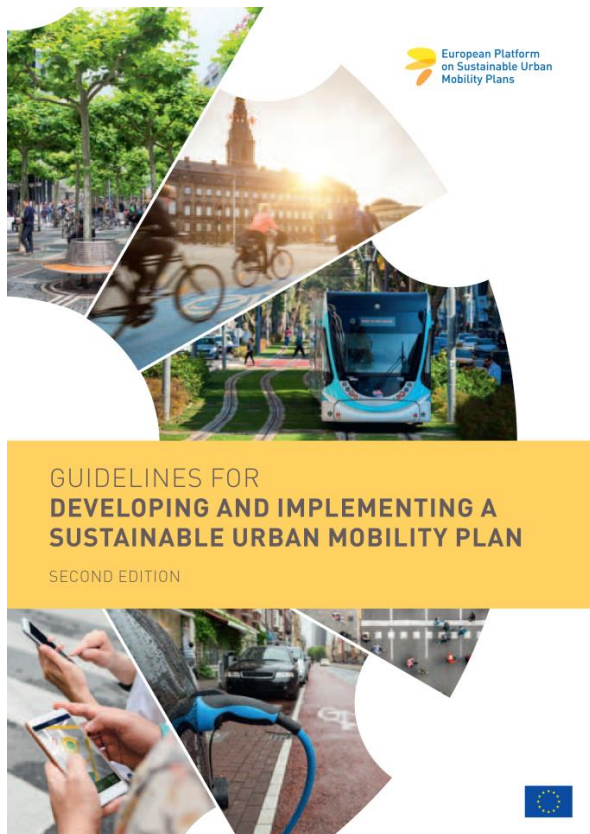
La Città di Ginosola altresì confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma **URBACT Action planning network con "The Last Safe Kilometre"** - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il bando sostiene 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*

Dal 2 al 4 ottobre la città di Graz (Austria) ha ospitato la diciassettesima edizione del **Forum Civitas**, principale evento europeo sulla mobilità urbana sostenibile, che ha raccolto le figure di spicco del settore da tutto il continente e oltre. Durante il Forum stata presentata la seconda edizione delle Linee Guida europee sui P.U.M.S che segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.

Il comune di "Ginosa insieme ai comuni di Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) è stato inserito tra gli esempi di buone pratiche per la capacità di condividere conoscenze ed esperienza. **"Ginosa -Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) Exchanging knowledge in a European learning programme for cities - GOOD PRACTICE EXAMPLE"**. ["Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan \(2nd edition\)"](#).



PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

---

**GOOD PRACTICE EXAMPLE**

**Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Exchanging knowledge in a European learning programme for cities**

The CIVITAS SUMP-Up SUMP Learning Programme 3 allowed small- and medium-sized cities to share knowledge and experiences through various activities. As a result of exchanges, Rivas-Vaciamadrid learned about the steps to select, prioritise, and describe measures and followed these to reorganise its public transport system. The SUMP working group in Kilkis referred to insights about stakeholder engagement, measure selection, monitoring, and evaluation to develop an effective implementation methodology. Ginosa plans to establish a SUMP working group, which would embed learning from the programme into the city's long-term strategies and thereby help foster a more sustainable Ginosa.

Author: Jorge Ramos Rodriguez, Rivas Vaciamadrid; Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality; Esthera Spanel, Kilkis Municipality, collected by CLEI  
Image: Aina Dragutaru



PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

**ACTIVITY 12.2: Share results and lessons learned**

**Rationale**

All cities have strengths and weaknesses and can learn from others and teach others in different areas and aspects of the SUMP process. Sharing your knowledge and experience first of all helps cities across Europe to move forward and improve together. Secondly, it gives you the opportunity to reflect on your experience and to learn from the others. What you choose to share is also important. People are generally happy to share their successes, but most prefer not to talk publicly about their failures. While this is understandable, some of the best lessons can be learnt from what did not go as planned (either in a positive or negative way).

**Aims**

- Find opportunities to share your lessons learnt with other cities in your country, region or language area (and beyond, if possible).
- Find opportunities to learn from the experience of others in your country, region or language area (and beyond, if possible). This could be on the SUMP content, process or measures.
- Be willing to share less positive experiences openly as well as - importantly - what you learned from them and how you would do things differently the next time.

**Tasks**

- Reflect on and document your 'lessons learnt'.
- Share the results of your analysis of successes and failures so that other cities can learn from your experience.
- Reach out to other cities in your country or region that you already have links to and invite them to share and exchange. This could be in the form of a simple 1/2-day workshop with actors from one or two other cities invited to share, exchange and reflect together.

**Activities beyond essential requirements**

- Write a case study about an aspect of your city's SUMP experience for Etlis: <http://www.etlis.org/discover/case-studies>.
- Sign up on the CIVITAS portal to share and exchange with others who are also working on sustainable mobility: <https://civitas.eu>

**Timing and coordination**

- Begin to share your 'lessons learnt' after you have had time to reflect on - and understand - your successes and failures.

**Checklist**

- ✓ Lessons learnt documented and made available to others.



Image © Etlis

GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2nd Edition) 161

*Nuove linee guida per la stesura dei piani urbani della mobilità sostenibile - "Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)".*

La città di Ginosola ha aderito alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2019 e al premio ufficiale della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile;

**SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ**  
16-22 SETTEMBRE 2019



**Camminiamo insieme!**

La Settimana Europea della Mobilità, giunta quest'anno alla 18esima edizione, è ormai diventata un appuntamento fisso e irrinunciabile per tutte le amministrazioni e per tutti i cittadini che si vogliono impegnare sulla strada della sostenibilità e del miglioramento della qualità della vita delle nostre città. Ogni anno, infatti, dal 16 al 22 settembre migliaia di città e milioni di cittadini europei festeggiano la mobilità sostenibile e lanciano un messaggio di cambiamento e di rinnovamento dei nostri stili di vita. Il tema dell'edizione 2019 è la "mobilità attiva", intesa prevalentemente come mobilità pedonale e ciclistica, per il quale è stato scelto lo slogan "Camminiamo insieme". Il Comune di Ginosola aderisce per la prima volta alla Settimana Europea della Mobilità con una serie di iniziative distribuite nell'intera settimana.

**Le iniziative a Ginosola**

**Lunedì 16**  
Comune di Ginosola: iniziative di mobilità sostenibile  
Piazza Marconi 1, Ginosola - [www.ginosola.gov.it](http://www.ginosola.gov.it)  
Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/ComuneGinosola/>

**Martedì 17 e Mercoledì 18**  
Processo Partecipativo - workshop "Scopi di più sulla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile"  
L'istituto andrà il coinvolgimento gli alunni dell'istituto Comprensivo "G. CALO" e "Lombardo Radice"

**Giovedì 19**  
Processo Partecipativo - incontro Tecnico Formativo - PUMS e il Piano della Mobilità Ciclistica - Comune di Ginosola

**Venerdì 20**  
"Camminiamo insieme" alla riscoperta del Patrimonio Rupestre  
Visit Ginosola Marina - [www.visitginosola.com](http://www.visitginosola.com) - Contatti: [info@visitginosola.com](mailto:info@visitginosola.com) 328.4852250

**Sabato 21**  
Escursione in bicicletta con Ginosola Bike Team - Contatti: Francesco Marchionno 335.8405981  
Appuntamento alle 8:30 nei pressi del Bar Pupino

**Domenica 22**  
"Car free day" - Chiusura al traffico del centro storico. L'iniziativa fa parte del pacchetto di misure SUMP e mira ad incoraggiare tutti quanti a lasciare a casa l'automobile, così da riscoprire il fascino delle antiche città senza traffico.

Per ulteriori informazioni e per aderire alla Settimana Europea della Mobilità è possibile visitare il sito internet [www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu)

#mobilityweek




Camminiamo insieme - Visit Ginosola & Marina



Ginosola Bike Team

**SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ**  
16-22 SETTEMBRE 2019



**Camminiamo insieme!**

**CHARTER 2019**

Il sottoscritto dichiara che il Comune di **Ginosola** ... aderisce alla SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ 2019 mediante (selezionare uno o più criteri):

- Organizzazione di una settimana di attività, da lunedì 16 a domenica 22 settembre 2019, con iniziative che abbiano una particolare attenzione al tema di "A piedi e in bici in sicurezza" e allo slogan "Camminiamo insieme!"
- Implementazione di almeno una nuova misura permanente che contribuisca a un progressivo passaggio dall'uso dell'auto privata verso forme di mobilità sostenibili. Dove possibile, almeno una di queste misure consista nella destinazione di un'area stradale ad uso pedonale, ciclabile o a favore del trasporto pubblico (ad esempio, limitazioni al traffico privato, ampliamento di marciapiedi, realizzazione di piste ciclabili o di corsie preferenziali per il trasporto pubblico, riduzione dei limiti di velocità).
- Organizzazione della giornata "In Città senza la mia auto", riservando una o più aree comunali a pedoni, ciclisti o trasporto pubblico, almeno per un giorno (ad esempio, da 1 ora prima a 1 ora dopo la normale giornata lavorativa). La giornata "In Città senza la mia auto" dovrà essere organizzata preferibilmente per domenica 22 settembre 2019.

Comune di Ginosola (Ta)

Il Sindaco (o un suo delegato) Vito Parisi

I Comuni che aderiscono selezionando tutti e tre i criteri sopra menzionati sono considerati "Golden Participants" e, come tali, potranno concorrere al premio ufficiale della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ. Tutte le misure permanenti implementate dall'edizione 2018 della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ sono ammissibili a condizione che siano inaugurate o promosse durante il Processo di Stabilizzazione e Associazione (SAP) di Paesi delo

Adesione al premio ufficiale della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile;

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>416 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nel mese di ottobre 2019 la città di Ginosa, ha partecipato all'**Urban Award 2019**, un bando rivolto ai comuni italiani che si pone come obiettivo, l'analisi delle progettualità della mobilità sostenibile dei centri urbani.



## URBAN AWARD Application Form Edizione 2019

Nella fase di Elaborazione del PUMS, la città di Ginosa, ha partecipato:

- all'Avviso Pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per la redazione del **Piano abbattimento barriere architettoniche** (PEBA). DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062. **Contributo ammesso a finanziamento con Det. N.288 del 17.12.2019**
- all'Avviso pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per all'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dei PUMS. Det. N.101 del 19.11.2019

Maggiori dettagli sul processo partecipativo sono descritti nel documento allegato **"REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE"**



## Parte X : INDICE TAVOLE ALLEGATE

### ELENCO ELABORATI QUADRO CONOSCITIVO

<b>1</b>	<b>Sistema territoriale</b>
<p>TAV.11 - Patrimonio ambientale - scala sovraprovinciale            TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale            TAV.13 - Patrimonio ambientale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa            TAV.14 - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000</p>	
<p>TAV.15 - Patrimonio culturale - scala sovraprovinciale            TAV.16 - Patrimonio culturale - scala provinciale            TAV.17 - Patrimonio culturale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa            TAV.18 - Patrimonio culturale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000            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)            TAV.111 - Sistema produttivo e della logistica - scala provinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti - Aeroporti)            TAV.112 - Sistema produttivo- scala comunale, zona PIP</p>	
<p>TAV. 113 Sistema degli attrattori Ginosa - scala comunale            TAV. 114 Sistema degli attrattori Marina di Ginosa - scala comunale            TAV. 115 Uso del Suolo            TAV. 116 - TAV. 117 Vincoli Idrogeologici            TAV. 118 - TAV. 119 Vincoli geomorfologici</p>	
<b>2</b>	<b>Sistema della Popolazione</b>
<p>TAV.2.1 - N° abitanti - scala provinciale            TAV.2.2 - N° abitanti per sezioni di censimento GINOSA scala comunale            TAV.2.3 - N° abitanti per sezioni di censimento MARINA DI GINOSA scala comunale            TAV.2.4 - Densità di popolazione - scala provinciale            TAV.2.5 - Popolazione residente per classi di età e sezioni di censimento            TAV.2.6 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - GINOSA scala comunale            TAV.2.7 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - MARINA DI GINOSA scala comunale</p>	
<b>3.</b>	<b>Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali</b>
<p>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</p>	
<p>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</p>	
<p>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</p>	
<p>TAV.3.13- Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa e 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</p>	
<p>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</p>	
<p>TAV.3.22 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Ginosa            TAV.3.23 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Marina di Ginosa</p>	

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>418 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<b>4</b>	<b>Infrastrutture per il trasporto pubblico - Trasporto pubblico</b>
<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 Ginosa e Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV.44</b> - Tempi accesso Trasporto pubblico su gomma- SITA-CTP scala sovraprovinciale</p> <p><b>TAV.45</b> - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_Prov_TA_giorno-feriale-luglio_2016 (Op Cotrap)</p> <p><b>TAV.46</b> - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_Prov_TA_giorno-feriale-marzo_2016 (Op Cotrap)</p> <p><b>TAV.47</b> - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_giorno medio _ESTATE_ linea Taranto-Metaponto _Andata_ (Op Trenitalia)</p> <p><b>TAV.48</b> - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_giorno medio _ESTATE_ linea Taranto-Metaponto _Ritorno_ (Op Trenitalia)</p> <p><b>TAV.49</b> - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_giorno medio _INVERNO_ linea Taranto-Metaponto _ANDATA_ (Op Trenitalia)</p> <p><b>TAV.410</b> - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_giorno medio _INVERNO_ linea Taranto-Metaponto _RITORNO_ (Op Trenitalia)</p>	

<b>5</b>	<b>Mobilità ciclistica</b>
<p><b>TAV.5.1</b> - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PIANO REGIONALE TRASPORTI - scala territoriale sovraprovinciale 1:250.000</p> <p><b>TAV.5.2</b> - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PIANO REGIONALE TRASPORTI - scala territoriale provinciale</p> <p><b>TAV.5.3</b> - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale sovraprovinciale</p> <p><b>TAV.5.4</b> - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale provinciale</p> <p><b>TAV.5.5</b> - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala locale</p> <p><b>TAV.5.6</b> - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO PERIURBANO - ZONA PIP</p> <p><b>TAV.5.7</b>- PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO</p> <p><b>TAV.5.8</b>- PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO</p> <p><b>TAV.5.9</b> - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE MARINA DI GINOSA - AMBITO TORRE MATTONI E RISERVA NATURALE</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 Principali attrattori</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> <p><b>TAV.6.9</b> - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa inverno_ ore 9 e ore 13</p> <p><b>TAV.6.10</b> - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa_ inverno_ ore 18 e ore 20</p> <p><b>TAV.6.11</b> - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa_ estate_ ore 9 e ore 13</p> <p><b>TAV.6.12</b> - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa_ estate_ ore 12 e ore 20</p> <p><b>TAV.6.13</b>- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosa_ inverno_ ore 9 e ore 13</p> <p><b>TAV.6.14</b>- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosa_ inverno_ ore 18 e ore 20</p> <p><b>TAV.6.15</b>- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosa_ estate_ ore 9</p> <p><b>TAV.6.16</b>- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosa_ estate_ ore 18 e ore 20</p> <p><b>TAV.6.17</b> -Indagini origine destinazione</p>	

 <b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>419 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
	<b>REDATTORE</b> Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<b>7.</b>	<b>Sosta</b>
<p><b>TAV 7.1</b> Sosta residenziale notturna/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione - Ginosa</p> <p><b>TAV 7.2</b> Sosta residenziale notturna- CENTRO STORICO/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione _Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV 7.3</b> Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda- Ginosa</p> <p><b>TAV 7.4</b> Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda - Marina</p> <p><b>TAV 7.5 _ TAV 7.6</b> Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada _Ginosa (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse.</p> <p><b>TAV 7.7</b> Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Ginosa</p> <p><b>TAV 7.8 _ TAV 7.9</b> Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada _ Marina (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse.</p> <p><b>TAV.7.10</b> Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Marina</p>	

<b>8</b>	<b>SICUREZZA E INCIDENTALITÀ</b>
<p><b>TAV. 8.1</b> Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa e Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV. 8.2</b> Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa</p>	

<b>9</b>	<b>Analisi comparative - Piani e Progetti in corso</b>
<p><b>PREVISIONI PRG</b></p> <p><b>TAV 9.1</b> PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosa</p> <p><b>TAV 9.2</b> PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosa</p> <p><b>TAV 9.3</b> PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosa</p> <p><b>TAV 9.4</b> PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV 9.5</b> PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV 9.6</b> PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosa</p> <p><b>PIANI E PROGRAMMI IN CORSO</b></p> <p><b>TAV 9.7</b> PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Ginosa e Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV 9.8</b> PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Marina di Ginosa</p> <p><b>TAV 9.9</b> PRG+ SERVIZI + PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA</p> <p><b>PATRIMONIO PUBBLICO E PREVISIONI PRG</b></p> <p><b>TAV 9.10</b> RICOGNIZIONE PATRIMONIALE</p> <p><b>TAV 9.11</b> RICOGNIZIONE PATRIMONIALE + PRG</p>	

<b>10</b>	<b>SCELTE STRATEGICHE</b>
<p><b>ZONA A TRAFFICO LIMITATO (ZTL)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SS_ZTL GINOSA</li> <li>- SS_ZTL MARINA DI GINOSA</li> </ul> <p><b>SISTEMA DELLA SOSTA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SS_SISTEMA DELLA SOSTA_GINOSA</li> <li>- SS_SISTEMA DELLA SOSTA_MARINA DI GINOSA - PRIMA FASE</li> <li>- SS_SISTEMA DELLA SOSTA_MARINA DI GINOSA - SECONDA FASE</li> </ul> <p><b>REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_PRIMA FASE</li> <li>- SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_SM PRIMA FASE _STRADE SECONDARIE</li> <li>- SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_SM SECONDA FASE _STRADE SECONDARIE</li> <li>- SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_SM SECONDA FASE</li> <li>- SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_MARINA DI GINOSA</li> </ul> <p><b>PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SS_PREVISIONI PMC_GINOSA</li> <li>- SS_PREVISIONI PMC_MARINA DI GINOSA</li> </ul> <p><b>TRAPORTO PUBBLICO LOCALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SS_TPL GINOSA</li> <li>- SS_TPL MARINA DI GINOSA</li> </ul> <p><b>PERCORSI SICURI CASA - SCUOLA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SS_PERCORSI SICURI_GINOSA</li> <li>SS_PERCORSI SICURI_MARINA</li> </ul> <p><b>PREVISIONI P.E.B.A</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SS_PEBA_GINOSA</li> <li>SS_PEBA_MARINADI GINOSA</li> </ul> <p><b>METROMINUTO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SS_METROMINUTO_GINOSA</li> <li>SS_METROMINUTO_MARINA DI GINOSA</li> </ul>	

## Parte XI : GLOSSARIO

Di seguito un elenco dei principali vocaboli utilizzati in tema di pianificazione della mobilità:

Espressione/acronimo	Definizione
<b>Accessibilità</b>	E' la capacità di accedere a luoghi della città in cui sono localizzate attività di interesse e destinazioni che si desidera raggiungere.
<b>Approccio integrato</b>	Integrazione di pratiche e politiche a coinvolgere modalità di trasporto, settori, enti pubblici e privati, livelli di competenza territoriale e tra enti limitrofi per territorio.
<b>Approccio partecipativo</b>	Insieme di attività finalizzate al coinvolgimento dei cittadini e portatori di interesse nello sviluppo di un processo decisionale, creando le condizioni per affrontare localmente elementi complessi della pianificazione e garantire la parità di genere.
<b>Area pedonale</b>	Definita dal Codice della Strada come zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.
<b>Bicibus</b>	Forma di trasporto scolastico per gli alunni delle elementari e medie inferiori che vengono accompagnati in bici a scuola da adulti con le stesse modalità (percorsi, fermate) dello scuolabus.
<b>Bike-sharing</b>	Il bike-sharing, letteralmente "biciclette in condivisione", è un sistema che mette a disposizione degli iscritti al servizio diverse biciclette dislocate in punti strategici della città, che si possono prelevare e riconsegnare una volta effettuato lo spostamento. Il servizio ha lo scopo di ridurre l'utilizzo dell'auto privata in città a favore di un mezzo sostenibile quale la bicicletta.
<b>Bike-sharing Low-tech</b>	Le biciclette sono collocate in apposite rastrelliere a formare una stazione. Le biciclette possono essere prelevate e sbloccate attraverso un codice o un chiave meccanica e possono essere depositate in una stazione diversa da quella di prelievo.
<b>Bike-sharing- IT Dock-based</b>	Anche in questo caso le biciclette sono collocate in apposite rastrelliere a formare una stazione ma sono dotate di un sistema di blocco/sblocco per ciascuna bicicletta che si aziona attraverso l'utilizzo di una carta magnetica o con microchip. Le stazioni sono georeferenziate e individuabili attraverso un'apposita App. Il servizio è di tipo <i>one-way</i> : le biciclette sono prelevate in una stazione vicina al luogo di origine dello spostamento e depositate in un'altra che è vicina alla destinazione. È possibile comunque restituire la bicicletta nella stessa stazione in cui si è prelevata. Questo tipo di sistema è quello di gran lunga più diffuso al mondo.
<b>Car free</b>	Progetto che coinvolge le strade antistanti istituti scolastici, chiudendole al traffico negli orari di entrata e uscita degli alunni.
<b>Car-sharing</b>	Il sistema del car-sharing si basa sulla condivisione dell'utilizzo dell'auto privata. Rivolto a quelle persone che non hanno la necessità di utilizzare l'autovettura privata tutti i giorni consente, mediante l'iscrizione al sistema e il pagamento di un corrispettivo, l'utilizzo di una vettura senza dover sostenere le spese legate alla sua gestione.
<b>Car-sharing Station based</b>	I veicoli sono parcheggiati in apposite aree a formare una stazione e possono essere prelevati senza interazioni con il personale. L'utente iscritto al servizio prenota e noleggia il veicolo attraverso un portale informatico (App o sito web) per poi riconsegnarlo al termine dell'utilizzo. Il carsharing Station Based comprende due sottosistemi: il servizio round trip in cui la riconsegna del veicolo avviene nella medesima stazione del prelievo - che è il più frequente - e il servizio one-way che permette anche di poter lasciare la vettura in una stazione diversa da quella di prelievo.
<b>Car-sharing Free floating</b>	I servizi free floating o a flusso libero si differenziano da quelli station based per il fatto che le automobili possono essere prelevate e depositate all'interno di un'area predefinita. Non sono previste stazioni, le auto sono dotate di GPS e vengono dunque localizzate dall'utente con un'App.
<b>Car-pooling</b>	Il Car-pooling si basa sul concetto del raggruppamento, in un minor numero di autovetture, di utenti che compiono spostamenti simili. Grazie ad analisi mirate ed all'ausilio di software specifici è possibile individuare tra gli aderenti al servizio gli utenti che devono eseguire spostamenti simili per origine, destinazione e fascia di orario e assemblare virtualmente i vari equipaggi. Il sistema consente un risparmio economico per l'utente ed è particolarmente indicato all'interno di strumenti mirati alla riduzione dell'utilizzo dell'auto privata quali piani per spostamenti.
<b>City users</b>	individui, non residenti, che si recano in città transitoriamente per consumare servizi pubblici e privati.
<b>Cicloposteggi</b>	Luogo non protetto, attrezzato con supporti metallici (comunemente noti come "rastrelliere") per l'ancoraggio e la sosta delle biciclette.
<b>Cordone</b>	Linea che identifica il perimetro dell'abitato. Negli studi di traffico, le indagini al cordone rilevano i dati di traffico sugli assi stradali in ingresso/uscita dal centro abitato.
<b>Gamification</b>	Uso di dinamiche di gioco in un contesto di non-gioco al fine di coinvolgere gli utenti, inducendo competizioni amichevole attraverso l'auto-tracking, che motiva le persone a muoversi con modalità sostenibile.
<b>Corsia preferenziale</b>	Parte della carreggiata stradale riservata al transito di mezzi di trasporto pubblico; la eventuale presenza di altri mezzi è sanzionata
<b>Domanda di mobilità</b>	La domanda di mobilità (o domanda di trasporto) è il numero di utenti, con determinate caratteristiche, che utilizza un sistema di trasporto in un determinato periodo di tempo (ora, giorno, ecc).

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>421 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<b>Destinati giorno</b>	Numero di spostamenti che, nell'arco delle 24 ore, sono diretti in uno specifico ambito della città.
<b>Enforcement</b>	Azione di soggetti, prevalentemente pubblici, destinata a garantire il rispetto delle norme vigenti.
<b>Free parking</b>	In riferimento ai servizi di car sharing, possibilità di lasciare l'auto utilizzata in qualunque parcheggio permesso all'interno dell'area coperta dal servizio.
<b>Flusso di traffico</b>	Rappresenta il numero di veicoli che transitano in corrispondenza di una data sezione in un intervallo di tempo definito, generalmente si esprime in veicoli all'ora.
<b>Infomobilità</b>	Servizi di supporto alla mobilità urbana basati sull'impiego di tecnologie dell'informazione, rivolti sia agli utenti del trasporto pubblico locale sia a quanti si spostano in città con mezzi privati.
<b>Infrastruttura di trasporto</b>	E' l'insieme di strade, ferrovie e canali, e cioè il complesso di opere che consentono i movimenti di passeggeri ed i trasferimenti di merci.
<b>Intermodalità</b>	Uso combinato di due o più sistemi di trasporto al fine di ottimizzare i tempi ed i costi legati allo spostamento.
<b>Interscambio</b>	Momento e luogo in cui si effettua il passaggio da un sistema di trasporto ad un altro.
<b>Interviste e indagini</b>	Le indagini sulla mobilità sono finalizzate all'acquisizione di dati utili per descrivere la domanda di mobilità delle persone e delle merci.
<b>Isole Ambientali</b>	Ambiti urbani composti esclusivamente da strade locali - "isole" in quanto interne alla maglia della viabilità principale; "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. Le isole ambientali, anche se periferiche, sono tutte da considerare come "aree con ridotti movimenti veicolari". Esse sono così definite dalla Direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art.36 del DL 30 aprile 1992, n.285. Nuovo codice della strada).
<b>ITS</b>	Intelligent Transportation Systems (Sistemi Intelligenti di Trasporto). Soluzioni basate sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) finalizzate all'ottimizzazione dei processi di trasporto.
<b>Logistica</b>	Insieme delle attività aziendali di natura fisica, gestionale e organizzativa che governano i flussi di beni e di informazioni, dalla fase di acquisizione delle materie prime e dei prodotti industriali fino alla consegna dei prodotti finiti al sistema commerciale.
<b>Low carbon</b>	Tecnologie, impiegate anche nell'ambito della mobilità, con ridotte emissioni di carbonio, il cui utilizzo riduce le emissioni inquinanti.
<b>Micromobilità</b>	Sistema di mobilità integrato al servizio dei mezzi pubblici, per coprire il primo e l'ultimo miglio degli spostamenti (ossia la distanza tra abitazione/posto di lavoro e fermata del mezzo pubblico).
<b>Mobilità</b>	Insieme dei movimenti di persone e merci che si svolgono in un ambito territoriale e che sono legati a molteplici attività: lavoro, studio, acquisti, svago etc. Si parla di mobilità sistematica quando lo spostamento è effettuato in maniera costante e con le stesse modalità (lavoro e studio), si parla di mobilità erratica quando lo spostamento è occasionale e viene effettuato con mezzi diversi.
<b>Mobilità dolce</b>	Insieme degli spostamenti che implicano l'impiego esclusivo della capacità fisica dell'uomo; sono gli spostamenti effettuati a piedi o con mezzi non motorizzati.
<b>Mobility Manager</b>	Responsabile della mobilità aziendale, scolastica o di area.
<b>Mobilità sistematica</b>	Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro e studio.
<b>Mobilità sostenibile</b>	La mobilità sostenibile indica le modalità di spostamento (e in generale un sistema di mobilità urbana) in grado di conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre gli impatti ambientali sociali ed economici generati dai veicoli privati, quali: le emissioni di gas serra, lo smog, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico urbano e l'incidentalità, il degrado delle aree urbane (causato dallo spazio occupato dagli autoveicoli a scapito dei pedoni), il consumo di territorio (causato dalla realizzazione delle strade e infrastrutture).
<b>Modello di simulazione del traffico</b>	Strumento matematico, utilizzato nella pianificazione degli impatti viabilistici, che consente essenzialmente di valutare gli effetti sul traffico delle reti di trasporto indotti sia da modifiche dei sistemi circolatori che da interventi strutturali, permettendo anche il confronto di diverse soluzioni progettuali.
<b>Nodi di scambio modale</b>	hub di accesso alla rete multimodale del trasporto pubblico regionale e locale parco rotabile.
<b>NOx</b>	Ossidi di azoto
<b>O3</b>	Ozono
<b>One way</b>	In riferimento ai servizi di car sharing, possibilità di prelevare l'auto in un parcheggio e rilasciarla in un parcheggio differente.
<b>Parcheggi di interscambio</b>	parcheggi in struttura e/o in aree dedicate, deputati allo scambio tra autovettura e altre modalità di trasporto, prima fra tutte il trasporto pubblico locale.
<b>Pedibus</b>	è una forma di trasporto scolastico per gli alunni delle elementari e medie inferiori che vengono accompagnati a piedi a scuola da adulti con le stesse modalità (percorsi, fermate) dello scuolabus.
	Materiale presente nell'atmosfera in forma di particelle microscopiche, il cui diametro è uguale o inferiore ai

	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b> CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO_Rev 01	Pagina <b>422 di 434</b>	Data Ottobre 2023	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

<b>PM 2,5</b>	2,5 millesimi di millimetro; è una delle frazioni in cui viene classificato il particolato, l'inquinante atmosferico con maggiore impatto nelle aree urbane.
<b>PM10</b>	Materiale presente nell'atmosfera in forma di particelle microscopiche, il cui diametro è uguale o inferiore ai 10 millesimi di millimetro; è una delle frazioni in cui viene classificato il particolato, l'inquinante atmosferico con maggiore impatto nelle aree urbane.
<b>Point to point</b>	Sistema di collegamento che garantisce relazioni dirette tra due punti, senza necessità di interscambi.
<b>Principi SMART</b>	Specifici, Misurabili, Ottenibili, Realistici e per cui si stabilisce una tempistica con l'indicazione delle scadenze.
<b>Pricing</b>	Politiche di tariffazione per la gestione di specifiche componenti della domanda di mobilità.
<b>Piano Generale del Traffico Urbano</b>	Strumento di pianificazione del traffico di breve periodo previsto dal Codice della Strada e finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto nel rispetto dei valori ambientali
<b>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</b>	Il PUMS è un piano strategico (obiettivi a 10 anni), costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri.
<b>Smart city</b>	Città caratterizzata da strategie di pianificazione urbanistica correlate all'innovazione e in particolare alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie della comunicazione per migliorare la qualità della vita dei cittadini.
<b>Ripartizione modale (modal split)</b>	Quota degli spostamenti riferita ai singoli modi di trasporto(auto, bus, treno, ecc) rispetto agli spostamenti complessivi.
<b>Scenario 0</b>	Descrive lo stato attuale, il quadro conoscitivo del contesto territoriale e del sistema della mobilità
<b>Scenario "business as usual" (normale gestione)</b>	Descrive gli sviluppi legati all'implementazione delle azioni già programmate
<b>Scenario "Do nothing" (lasciare le cose come stanno)</b>	Descrive gli sviluppi legati alla mancanza di intervento e quindi di prevedere soltanto i trend esogeni
<b>Target</b>	Rappresenta il valore desiderato di un indicatore e sono l'espressione concreta delle scelte politiche. Concentrandosi su indicatori specifici, definiscono la linea di collegamento tra l'oggi e un momento futuro di verifica.
<b>Valutazione</b>	Processo di verifica dei risultati ottenuti in rapporto agli obiettivi previsti a vari stadi del processo di redazione e implementazione del PUMS
<b>Valutazione ex-ante</b>	Processo che mira a stimare l'esito probabile di uno schema o di una strategia. È utile per supportare i processi decisionali e scegliere tra opzioni alternative.
<b>Valutazione ex-post</b>	Processo di verifica dei risultati ottenuti in rapporto alla realizzazione di misure previste dal processo decisionale.
<b>Veicolo equivalente</b>	Veicolo convenzionale, di lunghezza simile a quella di un'autovettura, ottenuto mediante omogeneizzazione dell'insieme dei veicoli in transito (motociclette, auto, furgoni, autocarri, ecc).
<b>ZPRU</b>	Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica. Secondo il Codice della Strada, zona opportunamente individuata e delimitata dalla Giunta nella quale sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.
<b>Zona Residenziale</b>	Definita dal Codice della Strada come zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente.
<b>Z30</b>	Zona a Velocità Limitata (vedi definizione) in cui il limite stabilito è di 30 km/h. All'interno di aree a carattere abitativo e residenziale la soglia dei 30km/h permette di ottenere benefici in termini di aumento della sicurezza stradale e diminuzione delle emissioni inquinanti, a fronte di minimi aumenti nei tempi di percorrenza automobilistici.
<b>ZTL</b>	Zona a Traffico Limitato. Secondo il Codice della Strada, area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.
<b>ZVL</b>	Zona a Velocità Limitata. Secondo il Codice della Strada, area a carattere abitativo e residenziale in cui non è consentito superare una velocità inferiore rispetto al limite urbano dei 50 km/h.





**PARTE XII: ESEMPI EUROPEI E OPPORTUNITÀ DI APPRENDIMENTO - RISORSE UTILI PER IL PATTO DEI SINDACI**  
*(tratto da: POLICY OPTIONS TO REDUCE EMISSIONS FROM THE MOBILITY SECTOR: INSPIRING EXAMPLES AND LEARNING OPPORTUNITIES. USEFUL RESOURCES FOR COVENANT OF MAYORS - EUROPE SIGNATORIES)*

Si riporta di seguito un **Hub di risorse sulla mobilità sostenibile**, utile per i firmatari del Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia.

L'elenco, tratto da una recente pubblicazione *"Policy options to reduce emissions from the mobility sector: inspiring examples and learning opportunities. useful resources for covenant of mayors - europe signatories"* cataloga le principali iniziative, progetti, linee guida, casi di studio e strumenti in cinque aree tematiche fondamentali: trasporto pubblico, logistica urbana, mobilità attiva, elettromobilità e integrazione di PAESC (Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima) e PUMS (Piani di Mobilità Urbana Sostenibile).

- La prima sezione presenta le organizzazioni e le iniziative che costituiscono la "Coalizione dei Volenterosi" per la Mobilità Sostenibile
- La seconda sezione raccoglie collegamenti e descrizioni di risorse utili sulla mobilità sostenibile.
- La terza sezione offre una selezione di programmi di istruzione e formazione disponibili gratuitamente sull'argomento.

	<p><b>ALICE</b></p> <p>La piattaforma tecnologica europea ALICE sviluppa e implementa una strategia globale leader del settore per la ricerca, l'innovazione e la diffusione sul mercato nel campo della logistica e della gestione della catena di approvvigionamento in Europa.</p> <p>I principali esperti e aziende nell'implementazione dell'innovazione della supply chain e della logistica hanno formato ALICE con l'obiettivo di accelerare la transizione verso operazioni di trasporto e logistica a zero emissioni nette, dove è necessaria un'innovazione collaborativa interdisciplinare e multi-stakeholder.</p>
	<p><b>CIVITAS</b></p> <p>CIVITAS è uno dei programmi faro che aiuta la Commissione europea a raggiungere i suoi obiettivi i suoi ambiziosi obiettivi in materia di mobilità e trasporti, compresi gli obiettivi del Green Deal europeo. Lo fa agenda come una rete di e per le città dedicate alla mobilità urbana sostenibile. Attraverso lo scambio tra pari, il networking e la formazione, CIVITAS promuove l'impegno politico e promuove le competenze collettive, fornendo alle città gli strumenti per mettere la mobilità al centro dei loro sforzi di decarbonizzazione.</p>
	<p><b>Pubblicazione generale di interesse</b>  <b>Misure e metodi di mobilità sostenibile pronti all'uso</b></p> <p>Negli ultimi 20 anni, i progetti CIVITAS hanno sperimentato misure, soluzioni e metodologie che rendono la mobilità urbana e i trasporti in Europa più sostenibili. In queste diapositive, CIVITAS ha identificato alcune delle soluzioni che possono essere più facilmente replicate in una varietà di luoghi, contesti e da vari progetti di mobilità.</p>
	<p><b>EIT URBAN MOBILITY</b></p> <p>EIT Urban Mobility è un'iniziativa dell'Istituto Europeo di Innovazione e Tecnologia (EIT), un organismo dell'Unione Europea e la più grande rete europea per l'innovazione nel settore dei trasporti nelle città. La loro missione è accelerare il cambiamento verso un modello sostenibile di mobilità urbana e spazi urbani vivibili. Connettono attori pubblici e privati e forniscono loro accesso a mercati, talento, finanziamenti e conoscenze in quattro modi: • Connettere e mettere in contatto - Riunendo persone, finanziamenti, conoscenze e mercati • Dal talento al business - Educando gli imprenditori della prossima generazione • Dalle innovazioni al mercato - Nuove soluzioni per trasformare la mobilità nelle città • Dalle start-up alla scala - Favorire la crescita per un impatto a lungo termine. Per ulteriori informazioni, visita il sito web: <a href="http://www.eiturbanmobility.eu">www.eiturbanmobility.eu</a></p>
	<p><b>EUROCITIES</b></p> <p>Eurocities è la rete di oltre 200 città in 38 paesi, che rappresentano 130 milioni di persone, che lavorano insieme per garantire una buona qualità della vita per tutti. Eurocities opera in un'ampia gamma di settori della politica urbana, tra cui la mobilità sostenibile, la sicurezza stradale, i sistemi di trasporto intelligenti, l'efficienza energetica, l'ambiente, i cambiamenti climatici, la qualità dell'aria, gli affari sociali, lo sviluppo economico verde e la politica di coesione, cultura e trasformazione digitale.</p>
	<p><b>EU Cyclists' Federation</b></p> <p>Fondata nel 1983, la ECF è un'organizzazione non governativa con sede a Bruxelles che rappresenta l'organizzazione di riferimento per il ciclismo in Europa. La missione principale della ECF è promuovere una maggiore e migliore pratica del ciclismo in Europa. Essa conta su oltre 65 organizzazioni membri in più di 40 paesi, unificando i movimenti ciclistici europei come unico rappresentante della società civile a livello pan-europeo e come l'organizzazione di difesa dei ciclisti più grande e conosciuta al mondo. La ECF mantiene stretti legami con le città europee attraverso la sua rete "Città e Regioni per i Ciclisti", che conta più di 40 città e regioni come membri, collaborando con loro su progetti finanziati dall'Unione Europea, iniziative di sensibilizzazione, condivisione di conoscenze e sessioni di networking, e promuovendo i benefici del ciclismo. La ECF è un membro di spicco del Gruppo di Esperti sulla Mobilità Urbana della Commissione Europea (EGUM) e svolge il ruolo di co-coordinatore del sottogruppo che si concentra sulla mobilità attiva e la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada. Tra gli obiettivi prioritari dell'ECF c'è l'integrazione del ciclismo nei nodi urbani della Rete Transeuropea dei Trasporti, il miglioramento del ciclismo nei piani di mobilità urbana sostenibile e l'aumento dei fondi dell'Unione Europea destinati al ciclismo nelle città e regioni europee.</p>
	<p><b>EUROPEAN MOBILITY WEEK</b></p> <p>Ogni anno, dal 16 al 22 settembre, la Commissione Europea invita città e comuni a sensibilizzare sulla mobilità urbana sostenibile. Durante questa settimana, quasi 3.000 città in Europa e nel resto del mondo promuovono il cambiamento comportamentale a favore della mobilità attiva, dei trasporti pubblici e di altre soluzioni di trasporto pulite e intelligenti, organizzando attività ed eventi con le parti interessate locali. Il tema annuale per il 2023 è "Save energy".</p>
	<p><b>ERTICO</b></p> <p>ERTICO è un'organizzazione di partenariato pubblico-privato con oltre 124 membri, che connette otto settori di stakeholder diversi, tra cui fornitori di servizi, fornitori, l'industria del traffico e dei trasporti, istituti di ricerca e università, autorità pubbliche, organizzazioni degli utenti e l'industria della connettività, nonché produttori di veicoli. L'organizzazione promuove anche il coinvolgimento degli stakeholder. In collaborazione con importanti partner pionieri e innovativi, ERTICO sviluppa, promuove</p>





	<p>e collega Sistemi e Servizi di Trasporto Intelligenti (ITS) attraverso attività che includono progetti finanziati dall'Unione Europea, piattaforme di innovazione, cooperazione internazionale, attività di advocacy e pubblicazioni come "Rendere il trasporto europeo più intelligente con tecnologie innovative".</p> <p>Inizio modulo</p>
	<p><b>IURC</b></p> <p>Programma internazionale di cooperazione urbana e regionale (IURC) guida e sviluppa una forma di cooperazione internazionale decentrata urbana e regionale nei settori dello sviluppo urbano sostenibile e dell'innovazione nei principali paesi e regioni partner in linea con la dimensione esterna di 'Europa 2020'. Il progetto facilita la conoscenza-lo scambio attraverso una combinazione di strumenti on-line e il sostegno faccia a faccia, come visite di studio, la partecipazione a eventi tematici e di networking o di capacity building contribuendo a quadri strategici internazionali attraverso la città-la diplomazia a città e gli sforzi regionali di collaborazione per superare le sfide comuni.</p>
	<p><b>POLIS</b></p> <p>POLIS è una rete di città e regioni europee che collaborano per sviluppare tecnologie e politiche per il trasporto locale. Il loro obiettivo è migliorare il trasporto locale attraverso strategie integrate che tengono conto delle dimensioni economiche, sociali ed ambientali del trasporto. Alcune delle attività svolte da questa organizzazione includono il supporto allo scambio di conoscenze tra le autorità locali e regionali europee, la promozione della cooperazione e delle partnership in tutta Europa per favorire la ricerca e l'innovazione nelle città e nelle regioni, e il coinvolgimento in un dialogo con le istituzioni europee al fine di offrire loro una prospettiva sulla mobilità sostenibile</p>
	<p><b>SCM MOBILITY CLUSTER</b></p> <p>Questo cluster affronta tutte le sfide che la mobilità urbana sostenibile pone alle città, agli operatori dei trasporti pubblici e privati e alle industrie correlate. Il cluster lavora su progetti che affrontano gli obiettivi del cambiamento climatico, migliorando la qualità dell'aria, realizzando la mobilità intermodale senza soluzione di continuità, utilizzando energia rinnovabile per i trasporti e cambiando la mobilità dai singoli veicoli motorizzati verso la condivisione e il trasporto pubblico.</p>
	<p><b>UITP</b></p> <p>UITP (Union Internationale des Transports Publics) è l'Associazione Internazionale dei Trasporti Pubblici e un appassionato campione della mobilità urbana sostenibile. Fondata nel 1885, con oltre 135 anni di storia, è l'unica rete mondiale che riunisce tutte le parti interessate al trasporto pubblico e tutti i modi di trasporto sostenibili.</p>

## AMBITI E TEMATICHE:

### 1. TRASPORTO PUBBLICO

Secondo il Forum Internazionale dei Trasporti, i bus e i treni del trasporto pubblico possono emettere fino a un quinto delle emissioni di CO2 per passeggero-km in meno rispetto ai servizi di ride-hailing e circa un terzo rispetto a un veicolo privato. Una rete di trasporto pubblico solida e ben integrata può anche contribuire a garantire un accesso equo a posti di lavoro, istruzione, servizi e altre opportunità economiche, in particolare per coloro che non dispongono di veicoli privati. Investire nel trasporto pubblico è una delle misure più efficaci per ridurre le emissioni legate ai trasporti e avvicinare le città al raggiungimento dei loro obiettivi climatici. Può aumentare l'equità e favorire lo sviluppo economico. Pertanto, garantire che il trasporto pubblico sia accessibile, conveniente e inclusivo è di fondamentale importanza per raggiungere gli obiettivi climatici e sociali più ampi stabiliti dalle città. Consultare le pubblicazioni e i progetti elencati di seguito per trarre ispirazione su come migliorare la rete di trasporto pubblico della vostra città!

## PUBBLICAZIONI DI INTERESSE GENERALE


	<p><b>UITP</b></p> <p>UITP (Union Internationale des Transports Publics) è l'Associazione Internazionale dei Trasporti Pubblici e un appassionato campione della mobilità urbana sostenibile. Fondata nel 1885, con oltre 135 anni di storia, è l'unica rete mondiale che riunisce tutte le parti interessate al trasporto pubblico e tutti i modi di trasporto sostenibili.</p>
	<p><b>ELTIS SUMP TOPIC GUIDE ON PLANNING FOR ATTRACTIVE PUBLIC TRANSPORT</b></p> <p>Per supportare gli urbanisti e i professionisti dei trasporti, il secondo gruppo di sostegno alle politiche dell'azione di coordinamento e sostegno CIVITAS ELEVATE, con il coinvolgimento di cinque esperti provenienti da organizzazioni selezionate, tra cui l'Associazione internazionale delle Trasporti - UITP, Federazione Europea dei Passeggeri - EPF, Università Tecnica di Berlino- TUB, Città di Gdynia, Operatore dei trasporti di Göteborg, il presidente del Comitato consultivo politico CIVITAS, TRT (Trasporti e Territorio), e 12 stakeholder del settore della mobilità urbana. Fornisce orientamenti sul trasporto pubblico nel processo di pianificazione e attuazione della mobilità, al fine di ottenere un trasporto pubblico più attraente.</p>
	<p><b>FREE PASSENGER TRANSPORT - EXPLORING THE BENEFITS AND DISADVANTAGES</b></p> <p>Negli ultimi 20 anni, molte città europee hanno implementato sistemi di trasporto pubblico gratuito (FFPT). Un confronto tra questi schemi mostra che ci sono molte differenze nella loro attuazione. Ciò riflette il modo in cui le autorità comunali hanno adattato il FFPT alle caratteristiche di ciascuna città (ad esempio, la rete di trasporti pubblici e le modalità di finanziamento, la composizione socioeconomica della popolazione e il panorama politico).</p>
	<p><b>MOBILITY HUBS: STEERING THE SHIFT TOWARDS INTEGRATED SUSTAINABLE MOBILITY</b></p> <p>Questo documento vi aiuterà a comprendere la varietà di hub multimodali e i vantaggi dell'organizzazione di reti coerenti di hub. L'attenzione ai nuovi tipi di hub di mobilità fornirà esempi concreti e raccomandazioni, in particolare per le autorità e gli operatori del trasporto pubblico, su come svolgere un ruolo trainante nella transizione verso la mobilità sostenibile.</p>






## Come dovrebbe passare il settore dei trasporti pubblici alle energie rinnovabili?

Per le città che cercano di raggiungere i propri obiettivi climatici e i Sustainable Development Goals (SDG), l'implementazione di flotte di trasporto pubblico pulite alimentate da fonti rinnovabili e la promozione di un cambio modale verso il trasporto pubblico rappresentano la chiave. Questa implementazione può essere sfruttata per altri servizi cittadini e per sostenere l'economia locale e il mercato dell'energia, migliorando nel contempo la salute dei cittadini. Questi punti d'azione offrono indicazioni su come le imprese di trasporto pubblico possano realizzare una transizione energetica di successo verso i loro obiettivi di decarbonizzazione, sbloccando al contempo altri benefici derivanti da questa transizione energetica.

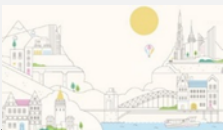






### PROGETTI DI INTERESSE

	<p><b>Artificial intelligence - Advancing automated mobility (AI4CCAM)</b></p> <p>L'intelligenza artificiale (IA) è considerata una delle tecnologie abilitanti chiave che possono portare al corretto dispiegamento di veicoli automatici. In effetti, l'IA può rivoluzionare il futuro dei servizi di mobilità automobilistica sfruttando l'enorme quantità di dati dei sensori che può assimilare. Tuttavia, i benefici dell'IA nella mobilità automatizzata sono ostacolati dai rischi etici che ciò può comportare per gli utenti della strada vulnerabili come pedoni, ciclisti o persone con disabilità. Il progetto AI4CCAM finanziato dall'UE è stato lanciato nel gennaio 2023 per affrontare questo ostacolo sviluppando strumenti e soluzioni affidabili per i veicoli automatici che utilizzano l'intelligenza artificiale.</p>
	<p><b>MODALES project</b></p> <p>Il progetto ERTICO, coordinato dall'UE, si concentra sulla comprensione dell'impatto del comportamento degli utenti sulle emissioni nel trasporto stradale, in particolare nelle aree urbane, e mira a ridurre l'inquinamento dell'aria causato dal traffico attraverso corsi di formazione, campagne di sensibilizzazione e un'app di assistenza alla guida. Esaminando i fattori di guida, manutenzione, retrofit e aspetti legali, MODALES promuove metodi incentrati sull'utente. I risultati attesi includono una riduzione del 5-10% delle emissioni inquinanti attraverso linee guida a basse emissioni, una riduzione del 20-35% delle emissioni per i veicoli mal mantenuti, e &gt;60% riduzioni del PM (particolato) e NOx per i veicoli adattati che soddisfano gli standard Euro VI. Il progetto mira, inoltre, a una riduzione del 20-30% delle emissioni di PM non prodotte da freni e pneumatici. MODALES fornisce informazioni essenziali per studi politici sulla riduzione delle emissioni nel trasporto stradale.</p>
	<p><b>UPPER - Unleashing the Potential of Public Transport in Europe</b></p> <p>UPPER mira a rafforzare il ruolo del trasporto pubblico come pietra miliare della mobilità sostenibile e innovativa. Il progetto implementerà una combinazione di misure volte a spingere le persone fuori dalle automobili private e ad avvicinarle ai trasporti pubblici nelle città di tutta Europa.</p>
	<p><b>DATA4PT - Advancing data-sharing practices in public transport to enhance multimodal travel</b></p> <p>Il progetto DATA4PT mira a far progredire le pratiche di condivisione dei dati nel settore del trasporto pubblico, sostenendo lo sviluppo di standard e modelli per lo scambio di dati, per soddisfare le esigenze dei fornitori di servizi di informazioni di viaggio multimodali. Sostenendo gli Stati membri dell'UE nell'applicazione di una serie di norme europee armonizzate in materia di dati pubblici (Transmodel, NeTeX e SIRI), DATA4PT vuole abilitare i servizi di informazione di viaggio multimodali a livello di unione e contribuire a un ecosistema di viaggi porta a porta senza soluzione di continuità in tutta Europa che copre tutti i servizi di mobilità.</p>

### INIZIATIVE DI INTERESSE GENERALE

	<p><b>MaaS alliance</b></p> <p>Dopo essere stata creata sotto l'egida di ERTICO, la MaaS Alliance è ora un partenariato pubblico-privato indipendente dedicato alla creazione e all'avanzamento basi per un approccio comune alla mobilità come servizio (MaaS) le economie di scala necessarie per un'implementazione e un'adozione efficaci del MaaS in Europa e nel resto del mondo. La loro visione è quella di facilitare un mercato unico, aperto e distribuzione di servizi MaaS a livello globale.</p>
	<p><b>Clean Bus Europe Platform</b></p> <p>La Clean Bus Europe Platform è un'iniziativa della Commissione Europea Clean Bus Deployment Initiative che mira a sostenere l'implementazione di tecnologie di bus pulite in tutta Europa. La piattaforma riunisce città, autorità e operatori del settore dei trasporti europei, insieme a soggetti interessati quali le parti del dialogo sociale, l'industria, le istituzioni di finanziamento e di finanziamento, associazioni, ecc. per promuovere e sostenere lo scambio di conoscenze e competenze in materia di installazione di autobus puliti.</p>
	<p><b>TUMI E-BUS Mission</b></p> <p>Finanziato dal Ministero tedesco per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (BMZ), un gruppo centrale di lavori insieme per accelerare la transizione agli autobus elettrici nel Global South.</p>


## CASI STUDIO INTERESSANTI

	<p><b><u>The way we move: Transporting stories</u></b>          La mobilità urbana sta cambiando. E con la nuova realtà che definisce il modo in cui le persone si spostano nelle città, emerge una domanda centrale: come vogliamo che sia il futuro del trasporto pubblico? Con questa domanda in mente, UITP ha lanciato la serie "Il modo in cui ci muoviamo: trasportare storie". Si tratta di una serie di mini-documentari splendidamente realizzati che presentano ciò che il trasporto pubblico può, dovrebbe e farà.</p>
	<p><b><u>The free mobility programme of Cascais</u></b>          La mobilità urbana sta cambiando. E con la nuova realtà che definisce il modo in cui le persone si spostano nelle città, emerge una domanda centrale: cosa vogliamo per il futuro del trasporto pubblico ad assomigliare? Con questa domanda in mente, UITP ha lanciato la serie "Il modo in cui ci muoviamo: trasportare storie". Si tratta di una serie di mini-documentari splendidamente realizzati che presentano ciò che il trasporto pubblico può, dovrebbe e farà.</p>
	<p><b><u>MobiCascais</u></b>          Sistema Mobility as a Service (MaaS) che combina operatori, servizi e soluzioni infrastrutturali per i residenti di Cascais. MobiCascais nasce come strategia per la gestione della mobilità focalizzata sull'integrazione dei servizi di mobilità e di tutti gli operatori di mobilità di Cascais in un unico sistema. Si tratta della prima esperienza di Mobility as a Service (MaaS) in Portogallo. MobiCascais integra il trasporto locale (autobus, biciclette, bike sharing, auto elettriche, parcheggi) con il trasporto metropolitano.</p>
	<p><b><u>Hamburg: Hy Solutions</u></b>          Si tratta di un progetto di partenariato pubblico-privato che mira a rendere la mobilità ad Amburgo carbon free. Il progetto è impegnato nell'idrogeno e nell'elettromobilità in numerose iniziative e sta avanzando nella decarbonizzazione dell'economia. Nell'ambito dell'iniziativa e-bus di VDV, una società di software di Amburgo, e nel cluster tedesco di autobus a celle a combustibile gestito da hySOLUTIONS, le aziende di trasporto si scambiano informazioni per sostenersi a vicenda nel passaggio. Lo scambio di esperienze e conoscenze attraverso queste piattaforme è una misura importante e di successo per accelerare la conversione delle flotte di autobus.</p>
	<p><b><u>Kansas city: Zero FareKC - Electric bus programme</u></b>          I trasporti sono la più grande fonte di emissioni di tutti i settori energetici della nazione, responsabili di oltre il 34% delle emissioni di gas serra nell'area metropolitana di Kansas City (Fonte: MARC). KCATA ha un impegno di lunga data per veicoli di trasporto più puliti, a partire dagli autobus ibridi-elettrici nel 2011 e dagli autobus a gas naturale compresso a partire dal 2014. Due terzi della flotta RideKC ora utilizzano gas naturale. Nel 2019, KCATA ha deciso di acquistare due autobus elettrici per valutare i costi del ciclo di vita e confrontarli con le alternative diesel e gas naturale compresso. Nel marzo 2021, il Mid-America Regional Council (MARC) ha adottato un piano d'azione regionale per il clima che ha fissato l'obiettivo di raggiungere emissioni nette di gas serra pari a zero entro il 2050.</p>
	<p><b><u>Gothenburg: Whispering buses</u></b>          La linea 55, la prima linea ad essere servita da autobus elettrici e ibridi a Göteborg, sarà presto messa in pensione. Dopo cinque anni di servizio che sono stati una preziosa fonte di informazioni per comprendere e perfezionare l'integrazione degli e-bus nel sistema di trasporto pubblico della città, questo percorso di prova, introdotto nell'ambito del progetto ElectriCity, avrà fatto il suo lavoro. Attraverso il link accederete all'articolo completo redatto da Eurocities.</p>
	<p><b><u>Fortaleza: Prioritising public transport, cycling, and walking</u></b>          Dal 2013, la città di Fortaleza, nel nord-est del Brasile, ha promosso il trasporto pubblico, la bicicletta e gli spostamenti a piedi al centro del suo quadro di mobilità urbana, con l'obiettivo di passare rapidamente da una città incentrata sull'auto a una incentrata sulle persone. Da quando ho scoperto che il trasporto è il più grande settore di emissioni di gas serra di Fortaleza, i funzionari pubblici della città hanno dato priorità a progetti di mobilità urbana in tutta la città per ridurre le emissioni attraverso una divisione più equa e una riorganizzazione dello spazio stradale.</p>

## 2. MOBILITÀ ATTIVA

Camminare e andare in bicicletta rappresentano le forme di trasporto più ecologiche in quanto non producono emissioni. Conosciute come "mobilità attiva", queste forme di trasporto non solo possono contribuire a raggiungere gli obiettivi del Green Deal europeo, ma possono anche rendere le città più vivibili riducendo la congestione del traffico, l'inquinamento atmosferico e acustico e migliorando le condizioni di salute dei residenti. La mobilità attiva deve essere sostenuta da una pianificazione urbana oculata che tenga conto sia degli spazi disponibili che delle esigenze dei residenti quando si progettano e si monitorano le aree urbane utilizzate per gli spostamenti a piedi o in bicicletta. L'intero processo di pianificazione urbana può essere ancora più efficace quando si applicano processi partecipativi e la gente del posto è coinvolta fin dall'inizio. Questa serie di risorse vi fornirà esempi di azioni per migliorare la mobilità attiva nelle città.

## PUBBLICAZIONI DI INTERESSE GENERALE

	<p><b><u>Bikenomics: Making the case for cycling investment in your city</u></b>          La Bikenomics applica il pensiero economico al ciclismo. Le persone spesso associano la parola economia al denaro. Il denaro è, tuttavia, solo un'unità di misura del valore. Quindi, Bikenomics studia come il ciclismo influenzi il benessere della società guardando al valore del suo impatto. Utilizza gli stessi principi dell'analisi costi-benefici e della valutazione dell'impatto economico. Elenca tutti i costi di investimento iniziali e futuri previsti per un progetto di ciclismo e li confronta con il valore economico dei suoi impatti sociali. Il risultato stabilisce se un progetto è socialmente efficiente o ha un buon rapporto qualità-prezzo.</p>
---	--

	<p><b><u>Urban corridor road design: Guides, objectives and performance indicators</u></b></p> <p>Questo documento esamina le linee guida e altro materiale pertinente per la classificazione delle funzioni stradali e la progettazione delle strade urbane e fornisce inoltre una raccolta completa di obiettivi e indicatori di prestazione per la progettazione di strade e strade urbane. Si basa su una ricerca completa combinata con intense discussioni con tutti i partner del progetto "MORE".</p>
	<p><b><u>Practitioner Briefing: Supporting and Encouraging Cycling in Sustainable Urban Mobility Planning</u></b></p> <p>Questo documento fornisce una guida sulla ciclabilità in relazione alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile (PUMS). Si basa sul concetto di PUMS, come delineato dal Pacchetto Mobilità Urbana della Commissione Europea<sup>1</sup> e descritto in dettaglio nelle Linee Guida Europee sui PUMS.</p>
	<p><b><u>Practitioner Briefing: Supporting and Encouraging Walking in Sustainable Urban Mobility Planning</u></b></p> <p>Questo documento fornisce una guida sugli spostamenti a piedi in relazione alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile (PUMS). Si basa sul concetto di PUMS, come delineato dal Pacchetto Mobilità Urbana della Commissione Europea<sup>1</sup> e descritto in dettaglio nelle Linee Guida Europee sui PUMS.</p>



## CASI STUDIO INTERESSANTI

	<p><b><u>The state of national cycling strategies in Europe 2nd edition (2022)</u></b></p> <p>Questo rapporto, il secondo del suo genere, fornisce una panoramica completa dello stato delle strategie nazionali per la ciclabilità in 44 paesi europei, in un momento di crescente interesse politico in tutto il continente per la bicicletta come modalità di trasporto sostenibile e salutare. Con l'adozione del Piano generale paneuropeo per la promozione della bicicletta nel maggio 2021 sotto l'egida dell'OMS/Europa e della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, 54 paesi della regione paneuropea sono ora politicamente vincolati a sviluppare e attuare strategie per sviluppare il ciclismo a livello nazionale entro il 2030. Con i dati di 44 paesi europei, l'analisi di ECF mostra che la maggior parte dei paesi ha ancora molta strada da fare per raggiungere questo obiettivo.</p>
	<p><b><u>Cycling for healthier and more inclusive communities</u></b></p> <p>Questo rapporto comprende una serie di casi di studio stimolanti che mostrano come la bicicletta sia stata resa disponibile alle persone nelle città di tutto il mondo. È stato creato dal programma Cities Changing Diabetes (CCD) in collaborazione con la Federazione Europea dei Ciclisti (ECF).</p>
	<p><b><u>Parma's Mobility Manager network</u></b></p> <p>Attraverso il programma Mobility Managers di Parma, le aziende collaborano, con il supporto della città, su piani di spostamento casa-lavoro, individuando modalità per promuovere l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili da parte dei propri lavoratori.</p>
	<p><b><u>MobiCascais: Mobility as a Service (MaaS) system combining operators, services, and infrastructure solutions for Cascais residents</u></b></p> <p>MobiCascais nasce come strategia per la gestione della mobilità focalizzata sull'integrazione dei servizi di mobilità e di tutti gli operatori di mobilità di Cascais in un unico sistema. Si tratta della prima esperienza di Mobility as a Service (MaaS) in Portogallo. MobiCascais integra il trasporto locale (autobus, biciclette, bike sharing, auto elettriche, parcheggi) con il trasporto metropolitano.</p>
	<p><b><u>Valongo: Urban planning for active mobility and the engagement of residents</u></b></p> <p>Con poco più di 98.000 abitanti e situata a poco più di 13 km dal centro di Porto, la città è una potenza quando si tratta di mobilità urbana e iniziative innovative per migliorare la vita dei suoi residenti, dalla mobilità urbana al miglioramento della qualità dell'aria, alla riduzione dell'inquinamento acustico e alla ricerca di una neutralità carbonica. Valongo ha vinto il premio EUROPEANMOBILITYWEEK 2021 per i comuni più piccoli grazie al coinvolgimento di persone e organizzazioni nelle loro attività e mettendo al centro delle loro misure gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Questo comune è un ottimo esempio per l'attuazione dell'urbanistica tattica.</p>
	<p><b><u>Turin: re-allocating public spaces for pedestrians and bikers</u></b></p> <p>La Città di Torino sta lavorando a misure di mobilità che incoraggino le persone a muoversi in bicicletta, in monopattino elettrico e a piedi, invece che in auto. Ciò è particolarmente importante. Considerando che la maggior parte delle persone che normalmente utilizzerebbero i mezzi pubblici hanno meno probabilità di farlo nel prossimo futuro.</p>
	<p><b><u>Vienna: Gender-mainstreaming active mobility areas through urban design</u></b></p> <p>La mobilità è uno dei presupposti per una partecipazione paritaria e autodeterminata alla vita pubblica. Garantire una mobilità sicura e accessibile a tutti, indipendentemente dal sesso, dal contesto socioeconomico o dalle restrizioni sanitarie, è un obiettivo politico chiave a Vienna.</p>

## PROGETTI DI INTERESSE GENERALE

	<p><a href="#">Oldenburg: Data-driven monitoring of cycling routes</a>  <b>Oldenburg's work and advances on cycling are based on two main projects:</b>  <b>Ecosense</b>          L'obiettivo del progetto ECOSense era quello di migliorare le informazioni di base sulla bicicletta per i responsabili delle decisioni. A tal fine, nello studio iniziato a giugno 2019, diversi parametri come la posizione, la velocità, le vibrazioni e i fattori ambientali sono stati registrati da un sensore collegato a una bicicletta.  <b>Infrasense</b>          Questo progetto mira a migliorare la pianificazione del traffico ciclabile e a creare una base di dati ottimale per l'ampliamento delle piste ciclabili per comuni e città.</p>
	<p><b>HANDSHAKE</b>          HANDSHAKE, un progetto CIVITAS finanziato dall'UE, ha aiutato le città di tutti i tipi a diventare luoghi più vivibili, migliorando le condizioni per la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. Handshake ha raggiunto questo obiettivo migliorando la qualità delle infrastrutture e delle comunicazioni ciclabili attraverso l'individuazione di innovazioni in settori quali i sistemi di trasporto intelligenti, il bike sharing, la modellizzazione, il parcheggio delle biciclette, la valutazione socio-economica, la governance e il processo decisionale.</p>
	<p><b>REALLOCATE</b>          REALLOCATE mira a trasformare le strade in spazi urbani inclusivi, verdi, sicuri e a prova di futuro, in cui le comunità vivono e prosperano. Il progetto consente a ricercatori, esperti di mobilità, urbanisti e cittadini locali di re-immaginare collettivamente le nostre città e riprogettare il modo in cui le persone si spostano da un luogo all'altro.</p>

## INIZIATIVE DI INTERESSE GENERALE


	<p><a href="#">Walk21</a>          Walk21 vuole assicurarsi che camminare sia misurato, valutato e adeguatamente fornito in modo che tutti nel mondo possano scegliere di camminare e godersi l'esperienza.</p>
	<p><a href="#">Health Economic Assessment Tool (HEAT) For Walking And Cycling</a>          Promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta significa promuovere la salute e proteggere l'ambiente. Lo strumento di valutazione economica sanitaria (HEAT) per gli spostamenti a piedi e in bicicletta è uno strumento online progettato per facilitare il processo decisionale basato sull'evidenza verso questo obiettivo. Le sue stime aiutano a valutare le situazioni esistenti, i progetti pianificati o gli investimenti passati in termini di impatti sanitari ed economici associati</p>

### 3.LOGISTICA URBANA

La logistica svolge un ruolo essenziale nel settore dei trasporti, poiché ogni luogo di attività richiede consegne, ritiro e assistenza e porta con sé sfide come la congestione, l'inquinamento atmosferico, le emissioni di CO<sub>2</sub>, il rumore e i costi per le aziende, oltre a creare problemi per la salute e la sicurezza, la resilienza e la vivibilità. Ciò è ancora più evidente nelle città, dove le merci vengono movimentate, immagazzinate e consegnate. Ciononostante, le città sono anche i luoghi in cui si stanno sperimentando molte soluzioni per ridurre le emissioni, la congestione e il traffico di veicoli pesanti e leggeri, ad esempio distribuendo veicoli elettrici nei centri di consolidamento o biciclette da carico dai micro-depositi. Stabilire modelli di cooperazione tra i governi locali e regionali e il settore imprenditoriale attraverso un dialogo costante e La pianificazione è fondamentale per il brainstorming e la sperimentazione di nuovi modelli in grado di decarbonizzare il settore.

Le seguenti risorse forniranno un'ampia panoramica delle sfide e delle soluzioni per decarbonizzare la logistica urbana grazie alle migliori pratiche e agli approcci sperimentati da città e imprese.

## PUBBLICAZIONI DI INTERESSE GENERALE

	<p><a href="#">Cities-Regions and Companies work together - Joint guide for advancing zero-emission urban logistics by 2030</a>          Questa pubblicazione copre cinque aree:          I) Smart governance e normative, II) Flotta pulita e alternativa, III) Operazioni logistiche, IV) Acquisizione e condivisione dei dati orientata allo scopo, V) Coinvolgimento dei consumatori, definendo i ruoli che le autorità pubbliche e il settore privato possono svolgere nel raggiungimento di una logistica urbana a emissioni zero.</p>
---	--



**Topic Guide Sustainable Urban Logistics Planning**  
 Questa guida tematica sullo sviluppo del SULP mira a fornire alle autorità un quadro per una corretta attuazione delle azioni, nel contesto dello sviluppo del PUMS, per affrontare in modo efficiente le sfide e raggiungere lo sviluppo di una politica e di un piano di logistica urbana sostenibile che si tradurrà nel soddisfacimento delle future aspettative di sostenibilità di una città.



**Solutions that Tackle Congestion and Improve Goods Distribution: success stories and results from CIVITAS Research and Innovation Actions**  
 Questa pubblicazione si avvale di brevi racconti, basati su interviste approfondite con i responsabili del sito, per dimostrare i risultati chiave e le migliori pratiche dei progetti di (R)IA, raggiunti durante il ciclo di vita di ELEVATE. Questa pubblicazione illustra le lezioni di successo di CIVITAS nel campo della "lotta alla congestione" (MOMENTUM, SPROUT e ReVeAL) e del "miglioramento della distribuzione delle merci" (SUMP-PLUS e HARMONY).

## PROGETTI DI INTERESSE GENERALE



**ULaaS: Urban Logistics as an on-Demand Service**  
 ULaaS mira a promuovere città sostenibili e vivibili attraverso l'implementazione di una logistica innovativa, condivisa e a emissioni zero, affrontando al contempo l'impatto dell'economia on-demand.



**NextETRUCK**  
 Si tratta di un progetto pionieristico incentrato sulla decarbonizzazione delle flotte di veicoli attraverso veicoli ed ecosistemi innovativi e integrati a emissioni zero per la logistica urbana di medie dimensioni. Ha lo scopo di far progredire le conoscenze in componenti, veicoli, flotte, infrastrutture ed ecosistemi. Questo progetto finanziato dall'UE mira a una sostanziale riduzione delle emissioni di CO2 rispetto ai veicoli ICE, stimando una riduzione fino al 60% per un camion elettrico da 7,5 t e fino al 70% per un camion elettrico da 16 t in un periodo di 10 anni. Inoltre, integrando le fonti di energia rinnovabile nella ricarica, si prevede una riduzione delle emissioni di CO2 fino al 50%. L'estensione del ciclo di vita della batteria del 15-20% e l'esplorazione di applicazioni di seconda vita contribuiscono a un uso sostenibile delle risorse. NextETRUCK sviluppa anche modelli di business per applicazioni di batterie di seconda vita.



**FENIX**  
 Finanziato e avviato nell'ambito del CEF, FENIX è il pioniere della prima architettura di condivisione dei dati federata in Europa per la comunità logistica. Unisce spedizionieri, fornitori di servizi, entità infrastrutturali, città e autorità, garantendo l'interoperabilità tra le piattaforme esistenti e future. Tra gli obiettivi principali figurano la creazione di una rete federata per l'ottimizzazione della TEN-T, i test pilota nazionali per l'interoperabilità e la promozione delle comunità dei corridoi dell'UE per la riduzione dei costi e delle emissioni. L'avvio di FENIX è in linea con le raccomandazioni del Digital Transport and Logistic Forum della Commissione Europea per una solida rete di piattaforme, che consenta lo scambio di dati Business to Administration (B2A) e Business to Business (B2B).



**DISCO**  
 Il nome unico "DISCO" è l'acronimo di "Meta-model di trasporto merci urbano basato su dati, integrato, sincronizzato, collaborativo e ottimizzato per una nuova generazione di logistica e pianificazione urbana con condivisione dei dati presso i laboratori viventi europei". In breve: mira a supportare le città nell'intraprendere la trasformazione digitale della logistica urbana e della pianificazione sostenibile e a gestire in modo ottimale e strategico lo spazio urbano, al fine di accelerare il raggiungimento degli obiettivi della missione delle città dell'UE entro il 2030.



**URBANE**  
 Un progetto Orizzonte Europa della durata di 3,5 anni (2022-2026) sulla consegna dell'ultimo miglio nuova, sostenibile, sicura, resiliente ed efficace, che combina veicoli automatizzati ecologici e modelli di utilizzo dello spazio condiviso. Il progetto testerà soluzioni innovative di consegna dell'ultimo miglio, efficienti, replicabili e socialmente accettabili.




**MOVE21**  
 MOVE21 connette i sistemi urbani in un approccio integrato e si rivolge sia al trasporto merci che a quello passeggeri. L'obiettivo è migliorare l'efficienza, l'uso della capacità dei veicoli esistenti e delle infrastrutture legate ai trasporti, l'accessibilità e la capacità di innovazione nel trasporto urbano. L'idea delle città come banchi di prova è centrale in MOVE21. Il progetto, che si svolgerà da maggio 2021 ad aprile 2025, comprende tre laboratori viventi in [Oslo](#), [Gothenburg](#) e [Hamburg](#), insieme a tre città replicatrici: [Munich](#), [Bologna](#) e [Rome](#).



**LEAD Project: Digital Twins for Low Emission Last Mile Logistics**  
 LEAD creerà gemelli digitali delle reti logistiche urbane in sei nodi urbani TEN-T (Budapest, Lione, Oslo, Porto, L'Aia, Madrid) per supportare la sperimentazione e il processo decisionale con operazioni logistiche on-demand in un contesto urbano pubblico-privato. Le soluzioni di logistica urbana saranno rappresentate da una serie di scenari di valore che rispondono alle esigenze dell'economia on-demand e alle pressioni causate dall'aumento delle consegne di pacchi, allineando interessi concorrenti e creando valore per tutti gli stakeholder. Ogni caso di valore combinerà una serie di misure denominate "strategie LEAD" per coprire l'intera dinamica e complessità delle sfide logistiche di una città.

## CASI STUDIO INTERESSANTI


	<p><b>Antwerp: CULT (Collaborative Urban Logistics and Transport)</b></p> <p>CULT è l'acronimo di Collaborative Urban Logistics &amp; Transport. Si tratta di una comunità di aziende che condividono una visione comune su come la logistica urbana sostenibile possa essere resa efficiente attraverso il consolidamento intelligente dei volumi. È stato lanciato nel giugno 2021 da TRI-VIZOR. Quest'ultimo garantisce una governance naturale e imparziale, coinvolgendo tutti gli stakeholder della città.</p>
	<p><b>Groningen: Integrated Green Urban Planning</b></p> <p>In qualità di candidato prescelto per la missione dell'UE "Città a impatto climatico zero", Groningen ha grandi ambizioni per la decarbonizzazione. L'obiettivo è coprire il 66% degli spostamenti in bicicletta e acquistare solo autobus a emissioni zero entro il 2025, supportati da un piano di ricarica pubblica completo e da un'infrastruttura di mobilità attiva. Anche la decarbonizzazione della logistica urbana è in cima all'agenda. Entro il 2035, Groningen vuole che tutti i flussi di trasporto logistico all'interno del comune siano a emissioni zero. La città sta esplorando quali misure nei centri commerciali, nelle aree residenziali e nei villaggi hanno il potenziale per stimolare e accelerare la transizione verso una logistica a emissioni zero in queste aree. Nel 2021 la città ha pubblicato il suo nuovo SUMP, che intraprende un importante programma di riallocazione dello spazio stradale.</p>
	<p><b>Madrid: Urban consolidation centre supported by digital twins</b></p> <p>La distribuzione urbana delle merci rappresenta il 10% della flotta urbana, il 20% della congestione nelle ore di punta e il 30% dell'inquinamento causato dai trasporti a Madrid. Il Living Lab affronta problemi reali di movimentazione delle merci, esplorando il concetto di gemello digitale per ottimizzare le operazioni logistiche urbane di furgoni ibridi e 100% elettrici e di veicoli elettrici a tre ruote utilizzati per la consegna dell'ultimo miglio. Ciò avviene in relazione a un centro fisico di consolidamento urbano situato all'interno della <i>Special Protection Low Emissions Zone Distrito Centro</i>, allestito nello spazio inattivo di un parcheggio sotterraneo situato in posizione centrale, di proprietà comunale, vicino alla circonvallazione M-30, appartenente alla rete TEN-T.</p>

## 4. MOBILITÀ ELETTRICA

Il settore dei trasporti contribuisce a un'elevata quantità di emissioni nelle città. Ecco perché è importante promuovere modalità di mobilità a emissioni zero. La mobilità elettrica può essere un modo significativo per realizzare questo passaggio al trasporto sostenibile. Può contribuire a creare città più sicure e pulite e a combattere i cambiamenti climatici. Soprattutto per le città, la mobilità elettrica può svolgere un ruolo di primo piano, poiché il Green Deal europeo si propone di raggiungere una riduzione del 90% delle emissioni legate ai trasporti entro il 2050. Le città di tutta Europa hanno iniziato a incorporare la mobilità elettrica nei loro sistemi di trasporto. Il vantaggio della mobilità elettrica è la sua versatilità, in quanto è compatibile con varie forme di trasporto, non solo auto, come autobus, furgoni, camion, moto, scooter e biciclette. Questa serie di pubblicazioni, progetti e casi di studio ti darà un'idea di ciò che altre città stanno facendo nella zona e ti ispirerà per fare un ulteriore passo avanti nella transizione del tuo comune verso la mobilità elettrica.

## PUBBLICAZIONI DI INTERESSE GENERALE




	<p><b>Topic Guide: Electrification: Planning For Electric Road Transport in the SUMP Context</b></p> <p>Lo scopo di questa guida tematica è quello di supportare le autorità nella pianificazione di soluzioni di mobilità elettrica come parte integrante di un processo PUMS, descrivendo come l'elettificazione del trasporto su strada possa adattarsi ai principali principi PUMS e come integrarla nelle diverse fasi del ciclo PUMS.</p>
	<p><b>Solutions that boost innovation and e-mobility: Success stories and results from CIVITAS Research and Innovation Actions</b></p> <p>Questa pubblicazione si avvale di brevi racconti, basati su interviste approfondite con i responsabili del sito, per dimostrare i risultati chiave e le migliori pratiche dei progetti (RIA) raggiunti nei primi anni di ELEVATE. Copre i progetti CIVITAS che abbracciano il cluster della mobilità elettrica (<a href="#">MEISTER</a>, <a href="#">GreenCharge</a>) e l'adozione di soluzioni innovative (<a href="#">Park4SUMP</a>, <a href="#">HANDSHAKE</a>, <a href="#">CityChangerCargoBike</a>).</p>
	<p><b>Making Europe's transport smarter with innovative technologies</b></p> <p>Questa pubblicazione esamina il modo in cui le città stanno rispondendo alle sfide attuali e future della mobilità e dei trasporti in sei aree specifiche: mobilità come servizio, mobilità elettrica, mobilità automatizzata, mobilità aerea urbana, efficienza del traffico e governance. Il report <a href="#">ERTICO City Moonshot report</a> presenta i risultati delle prime interviste con 150 città.</p>
	<p><b>Electro-mobility is ready to transform the way we move</b></p> <p>Questo opuscolo mostra come la mobilità elettrica trasformi positivamente il modo in cui le persone e le merci vengono spostate. È stato prodotto dalla Piattaforma per l'elettromobilità, che sta lavorando per creare un sistema di trasporto sostenibile e multimodale in cui le persone e le merci vengono spostate prevalentemente sulla terraferma in Europa utilizzando elettricità sostenibile. L'obiettivo della piattaforma è quello di guidare lo sviluppo e l'attuazione di politiche, programmi e iniziative sostenibili dell'Unione europea per la mobilità di persone e merci con l'elettricità.</p>

	<p><a href="#">Making EV charging a reality for people with disabilities - empowering everyone</a></p> <p>Questo documento raccoglie le opinioni degli esperti dell'U.S. Access Board e dell'ENIL (European Network on Independent Living) per esaminare la garanzia dell'accessibilità delle infrastrutture di ricarica per garantire che alcuni di coloro che dipendono maggiormente dalle auto non siano esclusi dal passaggio a carburanti più puliti. È stato prodotto dalla Just Transition Taskforce di POLIS.</p>
	<p><a href="#">Stations of the future handbook</a></p> <p>Questo manuale presenta approfondimenti su come progettare e costruire stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Presenta i risultati del progetto di ricerca e innovazione USER-CHI volto a sbloccare l'enorme potenziale della mobilità elettrica in Europa, da una prospettiva incentrata sull'utente. Seguendo un approccio di innovazione guidato dall'utente, il progetto ha condotto un'approfondita ricerca qualitativa e quantitativa sulle esigenze di ricarica, le richieste e le esigenze dei residenti, compresi gli utenti di sei diversi paesi europei: Norvegia, Finlandia, Ungheria, Germania, Italia e Spagna. Sono state analizzate le percezioni soggettive delle opzioni di ricarica, i fattori che influenzano le decisioni e le barriere all'accettazione per definire le caratteristiche innovative e i servizi a valore aggiunto necessari e attesi nella prossima generazione di stazioni di ricarica.</p>




## PROGETTI DI INTERESSE GENERALE

	<p><a href="#">User-CHI</a></p> <p>USER-CHI è un progetto che co-crea e dimostra reti di ricarica elettrica attorno a sette nodi di collegamento dei corridoi Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo (TEN-T). Implementerà un quadro e una piattaforma di interoperabilità, amplierà le infrastrutture con l'integrazione delle reti intelligenti e svilupperà sistemi di ricarica innovativi e convenienti.</p>
	<p><a href="#">SHOW: Automated Urban Mobility</a></p> <p>SHOW supporta l'implementazione dell'automazione condivisa, connessa ed elettrificata nel trasporto urbano, per promuovere la mobilità urbana sostenibile. Nel corso del progetto, dimostrazioni urbane reali che si svolgono in 20 città in tutta Europa stanno vedendo l'integrazione di flotte di veicoli automatizzati nel trasporto pubblico, nei sistemi di trasporto a domanda (DRT), Mobility as a Service (MaaS) e Logistics as a Service (Laas).</p>
	<p><a href="#">SCALE - Smart Charging Alignment for Europe</a></p> <p>SCALE è un progetto triennale di Horizon Europe che esplora e testa soluzioni di ricarica intelligenti per veicoli elettrici. Il progetto nasce da un'opportunità crescente: l'adozione di veicoli elettrici in uno scenario di diffusione di massa, insieme agli ugelli del gas sulle auto con la flessibilità della generazione di energia rinnovabile, potrebbe costituire la base di un sistema energetico decentralizzato, decarbonizzando contemporaneamente sia il settore dei trasporti che quello dell'energia.</p>
	<p><a href="#">eHUBS Partner Cities</a></p> <p>Per garantire che il concetto di eHUBS possa essere diffuso in tutta la regione dell'Europa nord-occidentale e oltre, il consorzio eHUBS ha creato una lettera di intenti per invitare altre città a diventare città replicanti. Le città replicate saranno in grado di utilizzare le risorse prodotte dal progetto. Si impegneranno ad attuare una strategia condivisa di hub per la mobilità elettrica per raggiungere i loro obiettivi di mobilità urbana sostenibile.</p>
	<p><a href="#">eCharge4Drivers</a></p> <p>Per garantire che il concetto di eHUBS possa essere diffuso in tutta la regione dell'Europa nord-occidentale e oltre, la <a href="#">eHUBS consortium</a> ha creato una lettera d'intenti per invitare altre città a diventare città replica. Le città replicate saranno in grado di utilizzare le risorse prodotte dal progetto. Si impegneranno ad attuare una strategia condivisa di hub per la mobilità elettrica per raggiungere i loro obiettivi di mobilità urbana sostenibile.</p>

## INIZIATIVE DI INTERESSE GENERALE

	<p><a href="#">Big Buyers Working Together</a></p> <p>Big Buyers for Climate and Environment è un'iniziativa della Commissione Europea volta a promuovere la collaborazione tra i grandi acquirenti pubblici nell'implementazione di appalti pubblici strategici per soluzioni sostenibili. Gli appalti pubblici possono essere uno strumento fondamentale per promuovere lo sviluppo di beni e servizi innovativi sul mercato europeo. Sono stati istituiti quattro gruppi di lavoro incentrati su una specifica esigenza in materia di appalti pubblici, tra cui ad esempio i veicoli pesanti elettrici per la raccolta dei rifiuti, la pulizia e la manutenzione delle strade e i cantieri a emissioni zero.</p>
	<p><a href="#">Platform for electro-mobility</a></p> <p>La piattaforma per l'elettromobilità è un'alleanza unica di ricerca e sostegno di industrie e organizzazioni della società civile unite lungo l'intera catena del valore della mobilità elettrica e di tutti i modelli di trasporto per condividere le competenze e fornire soluzioni a livello dell'UE per creare l'ecosistema della mobilità elettrica. Dispone di sei gruppi di lavoro tematici <a href="#">six thematic working groups</a>, ciascuno dei quali è presieduto da un membro della piattaforma. I diversi gruppi di lavoro sono: Infrastrutture; Logistica e autobus; Catena di approvvigionamento; Energia; Flotta; e Strategia Industriale.</p>
	<p><a href="#">2ZERO Partnership</a></p> <p>Il partenariato 2Zero promuove e facilita la ricerca e l'innovazione pre-competitiva sulla mobilità del trasporto su strada all'interno dello Spazio Europeo della Ricerca. Identificando le esigenze di ricerca per raggiungere gli obiettivi fissati nelle politiche europee dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente, il partenariato 2Zero contribuisce a tracciare il percorso verso un sistema europeo di trasporto su strada climaticamente neutro e contribuirà ad accelerare la necessaria transizione.</p>

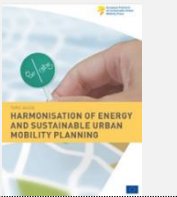

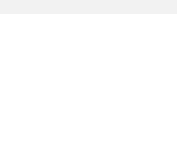
## CASI STUDIO INTERESSANTI

	<p><b>Barcelona: Planning the green future in Barcelona's bus fleet</b> Entro il 2024, l'80% della flotta municipale di Barcellona dovrebbe essere elettrica, così come 100 autobus e 800 taxi. Inoltre, la strategia mira ad aumentare il numero di auto e motociclette elettriche private fino a un totale combinato di 24.000. Il numero di veicoli e motocicli elettrici attualmente immatricolati rimane al di sotto di 2.000, il che dimostra quanto sia ambiziosa la strategia</p>
	<p><b>Amsterdam: Setting the trend for emission free mobility</b> Alcuni degli obiettivi stabiliti nel piano olandese per il clima hanno un impatto diretto sul modo in cui devono essere sviluppati i sistemi di mobilità locale. Logistica a zero emissioni entro il 2030, la vendita di sole auto a emissioni zero, dimezzando le emissioni in tutto il paese rispetto ai livelli del 1990. Questi sono alcuni esempi. In questo articolo redatto da Eurocities, troverai informazioni su come città come Amsterdam stanno pianificando il futuro, implementando punti di ricarica per consentire la decarbonizzazione dei veicoli privati e garantendo che il trasporto pubblico compensi le emissioni zero entro il 2025.</p>
	<p><b>Rotterdam: Zero emission zone for freight</b> Rotterdam si è impegnata a ridurre le emissioni di CO2 del 49% entro il 2030. Come parte di una visione più ampia per una logistica urbana a emissioni zero, la città di Rotterdam prevede di introdurre una zona a emissioni zero in combinazione con centri di consolidamento urbano alla periferia della città per generare un passaggio a veicoli a emissioni zero.</p>


## 5. PUMS E PAESC

Da molti anni le città lavorano sia ai loro **Piani di Mobilità Urbana Sostenibile** che ai loro **Piani d'Azione per il Clima e l'Energia Sostenibili**. Tuttavia, le responsabilità per l'uno o l'altro piano si trovano spesso all'interno di diversi dipartimenti dell'amministrazione cittadina, o anche sotto diversi mandati politici. Questo complica il coordinamento. Questa sezione ti offrirà diverse pubblicazioni, progetti e casi di studio che possono fornirti suggerimenti e linee guida su come affrontare un compito così complesso ma necessario.

## PUBBLICAZIONI DI INTERESSE GENERALE



	<p><b>SUMP Topic Guide: Harmonisation of Energy and Sustainable mobility Planning</b> Il presente documento fornisce orientamenti relativi all'armonizzazione di due tipi di piani correlati: le pianificazioni della mobilità urbana sostenibile (PUMS) e i piani d'azione per la sostenibilità per il clima e l'energia (PAESC).</p>
	<p><b>SUMP topic guide: Decarbonisation of urban mobility</b> Questa guida ha lo scopo di aiutare i pianificatori e i decisori responsabili della lotta ai cambiamenti climatici e dell'elaborazione dei piani dei trasporti, a tutti i livelli, a comprendere quali misure introdurre all'interno di un Piano della Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) e i tipi di impatto che ci si deve aspettare da tali misure, per raggiungere i pertinenti obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Si concentra sulla mobilità personale.</p>
	<p><b>Costs and benefits of the sustainable urban mobility transition in Europe</b> Il presente studio valuta l'impatto di diversi scenari di transizione alla mobilità urbana sulla base degli obiettivi strategici dell'EIT per la mobilità urbana, nonché di quelli definiti nel Green Deal europeo e nella strategia dell'UE per una mobilità intelligente e sostenibile. Gli impatti dei potenziali scenari di transizione della mobilità urbana ipotizzati all'interno di questo studio sono quantificati in termini di costi e benefici sociali entro il 2030 e il 2050.</p>

## PROGETTI DI INTERESSE GENERALE

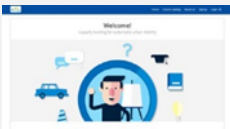
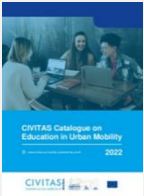


	<p><b>SIMPLA</b> Il progetto SIMPLA ha fornito una metodologia e una guida comuni per supportare le autorità locali nell'armonizzazione dei loro PUMS e PAESC, rivolgendosi ai comuni di piccole e medie dimensioni con una popolazione compresa tra 50.000 e 350.000 abitanti, proponendo un approccio in quattro fasi per promuovere una pianificazione armonizzata. Sessioni di formazione e coaching dedicate, basate su una solida metodologia ideata a livello transnazionale, portano allo sviluppo congiunto di piani energetici e di mobilità sostenibili.</p>
---	---





## CASI STUDIO INTERESSANTI


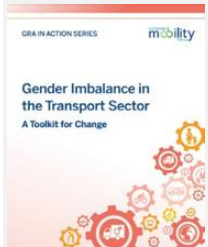
	<p><b>Monzón</b></p> <p>Il comune di Monzón è un ottimo esempio di armonizzazione tra PUMS e PAESC seguendo la Guida per l'armonizzazione della pianificazione della mobilità urbana sostenibile e dei PAESC. Il lavoro svolto da questo comune è integrato nel progetto Simpla, che ha supportato le autorità locali nell'armonizzazione di entrambi i piani.</p>
 <p>PROGETTI IN CORSO</p>	<p><b>Bologna</b></p> <p>Il piano della mobilità urbana sostenibile di Bologna copre l'intera area metropolitana ed è stato sviluppato congiuntamente dall'amministrazione metropolitana e da quella cittadina. Il PUMS di Bologna prevede un obiettivo di mitigazione climatica della mobilità pari al -40% per le emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto al 1990. È stato allineato all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici dell'UE. Il PUMS è stato allineato alla strategia di mitigazione climatica e al PAESC di Bologna, con i quali è stato sviluppato in parallelo.</p>
	<p><b>Nicosia</b></p> <p>Nell'ambito del progetto InnovaSUMP, la municipalità cipriota ha sviluppato un piano d'azione per aggiornare il proprio piano di mobilità urbana sostenibile. Questa strategia si basa su tre pilastri principali. Il secondo pilastro si è concentrato sull'armonizzazione del nuovo PUMS con il PAESC</p>
	<p><b>Izmir</b></p> <p>Il progetto del Piano di Mobilità Urbana Sostenibile (SUMP) di Izmir è una testimonianza dell'impegno della città ad allinearsi ai più alti standard e pratiche europee. Il PUMS di Izmir funge da modello completo, definendo politiche e azioni di mobilità saldamente radicate in ideali lungimiranti e ambiziosi. Queste aspirazioni sono sostenute da obiettivi ben definiti e da una serie di misure efficienti strategicamente elaborate per promuovere la mobilità sostenibile. Al centro di SUMP Izmir c'è una risoluta attenzione alla promozione e all'incentivazione di metodi di trasporto sostenibili. Ciò include il rafforzamento delle modalità di viaggio non motorizzate, la promozione di soluzioni di mobilità condivisa e il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico. Le misure proposte in questo piano sono pronte a scoraggiare attivamente il pendolarismo dipendente dall'auto, contribuendo in modo sostanziale a combattere problemi come la congestione del traffico, le emissioni di carbonio e le conseguenze dannose legate all'uso eccessivo dei veicoli privati.</p>
 <p>ANNEX</p>	<p><b>Annex To the Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (2nd edition)</b></p> <p>La presente pubblicazione costituisce l'allegato alla Guida tematica dei PUMS: Armonizzazione dell'energia e pianificazione della mobilità sostenibile. Presenta 63 esempi di buone pratiche di città europee che hanno lavorato allo sviluppo dei loro piani di mobilità urbana sostenibile.</p>

## 6. PROGRAMMI DI FORMAZIONE E ISTRUZIONE

	<p><b>CIVITAS Learning Centre</b></p> <p>Accedendo al link qui sopra troverete un catalogo di opportunità di capacity building su tutti gli aspetti della mobilità sostenibile. Troverete anche i prossimi eventi di formazione e corsi online progettati dal Segretariato CIVITAS all'indirizzo: <a href="https://civitas-learningcentre.talentims.com">https://civitas-learningcentre.talentims.com</a></p>
 <p>CIVITAS Catalogue on Education in Urban Mobility 2022</p>	<p><b>CIVITAS Educational Network</b></p> <p>Si tratta del primo catalogo CIVITAS sull'educazione alla mobilità urbana e mira a essere uno strumento a livello europeo per collegare gli studenti attuali o potenziali alle istituzioni educative e le università ad altre università, all'industria e alle imprese. Questo è un documento vivo e i vostri commenti, suggerimenti e aggiunte sono più che benvenuti. Si prega di contattare la Rete Educativa CIVITAS all'indirizzo <a href="http://www.civitas.eu/mobility-powered-by-youth">www.civitas.eu/mobility-powered-by-youth</a>, per ulteriori dettagli e contributi.</p>
	<p><b>ELTIS: The Urban Mobility Observatory</b></p> <p>Eltis facilita lo scambio di informazioni, conoscenze ed esperienze nel campo della mobilità urbana sostenibile in Europa. Si rivolge a persone che lavorano nel settore dei trasporti e nelle discipline correlate, tra cui lo sviluppo urbano e regionale, la salute, l'energia e le scienze ambientali. È il principale osservatorio sulla mobilità urbana. Tra le altre cose, Eltis fornisce risorse che possono aiutare gli utenti ad agire e promuovere forme sostenibili di mobilità nelle regioni e nelle città. Alcune di queste risorse sono <a href="#">training materials</a>, <a href="#">videos</a>, e <a href="#">case studies</a>.</p>
 <p>Co-funded by the European Union</p>	<p><b>EIT Urban Mobility Campus</b></p> <p>L'EIT Campus è un portale online che integra l'offerta formativa di tutte le CCI, a partire dalla formazione professionale e ampliandosi al portafoglio completo a partire dal 2023. Questo sportello unico o mercato dell'istruzione offre diversi programmi nel mondo dell'innovazione, della sostenibilità, dell'imprenditorialità e della tecnologia. EIT Urban Mobility coordina l'iniziativa EIT Campus, che riunisce tutte le comunità della conoscenza e dell'innovazione dell'EIT, insieme a più di 200 partner.</p> <p><b>EIT HEI Initiative</b></p> <p>L'iniziativa HEI dell'EIT: Innovation Capacity Building for Higher Education è un'attività dell'EIT che coinvolge tutte e otto le comunità della conoscenza e dell'innovazione (CCI) dell'EIT e che mira ad aiutare gli istituti di istruzione superiore a diventare più innovativi e imprenditoriali. L'iniziativa fornisce agli istituti competenze e formazione, accesso all'ecosistema dell'innovazione EIT, il più grande d'Europa, e finanziamenti, consentendo loro di sviluppare piani d'azione per l'innovazione che integrino le esigenze dei singoli istituti di</p>

	<p>istruzione superiore.</p> <p><a href="#">Girls Go Circular</a></p> <p>Il progetto Girls Go Circular (GGC) è un'iniziativa per promuovere le competenze digitali e imprenditoriali per l'economia circolare tra le ragazze di età compresa tra i 14 e i 19 anni. Nel 2022, EIT Urban Mobility ha guidato <b>l'erogazione di contenuti educativi per un modulo su un approccio circolare per la mobilità sostenibile.</b></p>
	<p><a href="#">The Ertico Academy</a></p> <p>L'ERTICO Academy è un programma di formazione unico nel suo genere, promosso dagli esperti interni di ERTICO e dai suoi partner. L'ERTICO Academy facilita l'apprendimento e consente ai partecipanti di migliorare le proprie competenze con una formazione fornita da esperti di mobilità su un'ampia gamma di argomenti di mobilità e trasporti e risorse all'avanguardia. I temi trattati hanno tutti l'obiettivo comune di migliorare il sistema della mobilità rendendolo più sicuro, più efficiente e meglio connesso. L'ERTICO Academy utilizza un approccio a volano, composto da 4 livelli di formazione. A seconda delle competenze formative e dei requisiti di conoscenza dell'Ente Pubblico per lo sviluppo delle capacità, l'Accademia ERTICO seleziona la combinazione dei livelli di formazione per fornire le nuove competenze nel modo più efficiente. Con oltre 30 programmi di formazione personalizzati per le autorità pubbliche e le parti interessate del settore e 11 corsi offerti sulla sua piattaforma di eLearning Intelligent Transport Systems (ITS) che sta attualmente coinvolgendo più di 400 utenti, l'ERT</p>
	<p><a href="#">UITP Training</a></p> <p>Opportunità di apprendimento gratuite per i professionisti che lavorano nello sviluppo di soluzioni innovative per il trasporto pubblico nelle città.</p>

## 7.STRUMENTI E PROGRAMMI EDUCATIVI

	<p><a href="#">SOLUTIONSplus learning programme on Electric Mobility</a></p> <p>Il programma segue un approccio Open University, combinando corsi online, webinar, formazione faccia a faccia e sessioni di scambio interattive. Oltre alle interviste con i maggiori esperti di mobilità elettrica, i corsi forniranno agli studenti anche materiali aggiuntivi come documenti programmatici, strumenti, schede informative e casi di studio di buone pratiche. Ci sono diverse stagioni di questo corso, progettato per le autorità cittadine e regionali, ma può fornire una solida base di conoscenze per qualsiasi stakeholder coinvolto o interessato alla mobilità elettrica, agli ITS e al MaaS.</p>
	<p><a href="#">Sum4all toolkit for supporting Gender equal employment in the transport sector</a></p> <p>Il toolkit "Squilibrio di genere nel settore dei trasporti: un toolkit per il cambiamento", scritto da POLIS con il finanziamento dell'iniziativa Sustainable Urban Mobility for All (SUM4All) della Fondazione FIA per la Banca Mondiale, è il risultato di una ricerca pionieristica che ha esaminato i dati esistenti e condotto interviste e sondaggi approfonditi per costruire un'analisi globale completa delle pratiche occupazionali di parità di genere e delle esperienze vissute dalle donne nel settore dei trasporti. Contiene un'ampia serie di casi di studio e fornisce raccomandazioni pratiche e approfondite per i professionisti. Con 25 casi di studio di organizzazioni di trasporto di tutto il mondo, tra cui UPS, Kochi Metro, Go-Ahead Group, International Longshore and Warehouse Union, <a href="#">(ILWU) Canada</a>, and Alta, it is a broad-ranging resource for practitioners across the sector, from aviation to maritime to public transport. The goal is to encourage and support the global sector in recruiting and retaining women, as well as supporting their career advancement.</p>