

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 1 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S



Città di Ginosola
Provincia di Taranto

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		2 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Città di Ginosola
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

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

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


 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 3 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Sommario


PARTE I: PREMESSA	6
11 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) - RIFERIMENTI NORMATIVI.....	7
12 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS.....	8
13 AUTORITÀ COMPETENTE E PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S.....	8
14. PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S. (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	9
15. INTEGRAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE DEI PUMS (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	9
15.1 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 8 L.R. 44/2012 SS.MM.II.) _AMBITO DI APPLICAZIONE (ART. 3 L.R. 44/2012 SS.MM.II.) (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	9
15.2 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 9 E SS. L.R. 44/2012 SS.MM.II.) AMBITO DI APPLICAZIONE (ART. 3 L.R. 44/2012 SS.MM.II.) (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	10
16 INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE E AUTORITÀ PROCEDENTE (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	10
17 SEMPLIFICAZIONI PROCEDIMENTALI (<i>TRATTO DA: LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	11
PARTE II: IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	14
2.1 DEFINIZIONE E FINALITÀ DI UN PUMS (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	14
2.2 ELEMENTI E LE FASI GENERALI DI ELABORAZIONE DEI P.U.M.S.....	15
2.2.1 LINEE GUIDA EUROPEE.....	15
2.2.2 LINEE GUIDA REGIONALI.....	17
2.2.3 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE.....	19
2.3 UN PUMS PER GINOSA.....	22
2.4 DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO ED ASPETTI PROGRAMMATICI.....	26
2.5 DESCRIZIONE SINTETICA DELLE ANALISI RISULTANTI DAL QUADRO CONOSCITIVO E OBIETTIVI PUMS DEL COMUNE DI GINOSA.....	28
2.6 DESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL PUMS DEL COMUNE DI GINOSA.....	35
2.6.1 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E ZTL.....	36
2.6.1.1 ISTITUZIONE DELLA ZTL NEL NUCLEO ANTICO DI GINOSA E SUL LUNGOMARE DI MARINA DI GINOSA.....	36
2.6.1.2 RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA E NUOVI SISTEMI DI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO E ZONE DI SOSTA REGOLAMENTATA.....	40
2.6.1.3 POLITICHE E GESTIONE DELLA SOSTA - PARK PRICING E ROAD PRICING.....	44
2.6.2 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA CIRCOLAZIONE.....	45
2.6.3 INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO E SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA.....	54
2.6.4 SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA.....	58
2.6.4.1 REDAZIONE DEL PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA - 1° STRALCIO P.U.M.S.....	58
2.6.4.2 SERVIZI PER I CICLISTI - VELOSTAZIONI, POSTEGGI DI BICICLETTE CUSTODITI E ATTREZZATI.....	59
2.6.4.3 SERVIZI DI BIKE SHARING.....	60
2.6.5 ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA: DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA.....	62
2.6.5.1 ADOZIONE DI SOLUZIONI PROGETTUALI PER AMBITI SPECIFICI DI PARTICOLARE INTERESSE E/O PARTICOLARMENTE PROBLEMATICI (QUALI LE ZONE 30).....	62
2.6.5.2 METROMINUTO GINOSA E METROMINUTO MARINA DI GINOSA.....	65
2.6.5.3 P.E.BA IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE.....	68
2.6.6 STRUMENTI DIGITALI DEDICATI ALL'INFOMOBILITÀ.....	69
2.6.7 INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING.....	70
2.6.8 MOBILITÀ ELETTRICA, ATTIVA E SOSTENIBILE.....	72
2.6.9 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.....	73
2.6.10 SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT.....	74
PARTE III: VALUTAZIONE DELLA COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	81
3.1 COERENZA CON IL DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (D.R.A.G.);.....	81
3.2 COERENZA CON IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.).....	83
3.2.1 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO.....	84
3.2.2 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE.....	85
3.3 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT).....	86
3.3.1 COERENZA CON I PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	89
3.3.1.1 COERENZA CON IL PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019.....	89
3.3.1.2 POLITICHE E AZIONI DI INTERESSE PER IL PUMS - PREVISIONI PER L'AREA OGGETTO DI INTERVENTO.....	91

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 4 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.3.13 COERENZA CON IL PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2021-2030 - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030).....	93
3.4 COERENZA CON IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS).....	113
3.5 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML) - (<i>ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030</i>).....	116
3.6 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E IMMATERIALI COMPRESI NEL PRML - (<i>ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030</i>).....	118
3.7 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE ..	119
3.7.1 RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO.....	119
3.7.2 RETI CICLABILI ITALIANE: BICITALIA.....	120
3.7.3 LA RETE CICLABILE IN PUGLIA.....	121
3.7.3.1 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED IN PUGLIA - TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	121
3.7.3.2 ITINERARIO N°14: VIA DEI TRE MARI- TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	123
3.8 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)	124
3.8.1 ADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (<i>ESTRATTO PRMC</i>).....	127
3.8.2 DESCRIZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI E LORO CARATTERISTICHE (<i>ESTRATTO PRMC</i>).....	128
3.8.3 RP 06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI (<i>ESTRATTO PRMC</i>).....	128
3.8.4 COMPONENTI IDROLOGICHE INTERCETTATE DALLA CICLOVIA DEI TRE MARI (<i>ESTRATTO PRMC</i>).....	133
3.8.5 GLI ITINERARI REGIONALI E NAZIONALI CHE ATTRAVERSANO IL TERRITORIO DI GINOSA: LA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA.....	140
3.9 COERENZA CON LA RETE DEI TRATTURI.....	143
3.10 COERENZA CON IL PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO).....	144
3.10.1 PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - PROPOSTA DEFINITIVA 26.05.2018	144
3.10.2 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TARANTO (PTCP).....	150
3.11 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) - AUTORITÀ DI BACINO DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELL'APPENNINO MERIDIONALE.....	153
3.11.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) EX ADB INTERR. PUGLIA	154
3.11.2 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) EX ADB BASILICATA.....	155
3.12 COERENZA CON IL PIANO PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DELLE ALLUVIONI (PGRA) DELL'AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO MERIDIONALE ADOTTATO CON DELIBERA N.2 DEL 20/12/2021.....	167
3.13 COERENZA CON PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA.....	176
3.14 COERENZA CON PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.).....	179
3.15 COERENZA CON LA STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC)	182
3.16 COERENZA CON PIANI DI GESTIONE SITI NATURA 2000.....	187
3.17 COERENZA CON PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC).....	191
3.18 COERENZA CON IL PIANO IL PIANO DI GESTIONE DELLA ZPS "AREA DELLE GRAVINE" APPROVATO CON DGR N. 2435/2009	192
3.19 COERENZA CON LE INDIVIDUAZIONI DI HABITAT E SPECIE VEGETALI E ANIMALI DI INTERESSE COMUNITARIO NELLA REGIONE PUGLIA INTRODOTTE DALLA DGR N. 2442/2018.....	197
3.20 COERENZA CON IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO 2016-2025.....	211
3.21 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE IN CORSO	212
3.22 COERENZA CON LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G.).....	220
PARTE IV: CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....	222
4.1 ARIA E FATTORI CLIMATICI.....	222
4.1.1 IL PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE	229
4.1.2 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	235
4.1.3 MONITORAGGIO.....	235
4.2 SUOLO	236
4.2.1 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	238
4.2.2 MONITORAGGIO	238
4.2.3 OBIETTIVI E ORIENTAMENTI COMUNITARI (FONTE: ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE).....	241
4.3 CLIMA ACUSTICO	242
4.3.1 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	244
4.3.2 MONITORAGGIO	244
4.4 MOBILITÀ.....	245
4.4.1 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ.....	245

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
	5 di 290	Ottobre 2023	1
REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

441-1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ.....	247
441-2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA.....	255
442 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO.....	261
442.1 MODALITA' FERROVIARIA.....	261
442.2 MODALITA' AUTOMOBILISTICA.....	262
442.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL.....	264
443 RIPARTIZIONE MODALE.....	265
443.1 I DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO.....	265
444 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	270
445 MONITORAGGIO.....	270
45 PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO (I VINCOLI DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR).....	271
45.1 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	279
45.2 MONITORAGGIO.....	279
46 BIODIVERSITÀ E RETI ECOLOGICHE.....	280
46.1 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	283
46.2 MONITORAGGIO.....	283
PARTE V: POSSIBILI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PIANO.....	284
PARTE VI: CONCLUSIONI.....	285
PARTE VII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI.....	286
PARTE VIII: ELENCO SOGGETTI INTERESSATI.....	289

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		6 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Parte I: PREMESSA

Secondo quanto disposto nel decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 di approvazione delle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS *"le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono e adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto"*.

Il **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile** è un **piano strategico** con un orizzonte temporale di 10 anni che riguarda il tema della mobilità nell'ottica del raggiungimento di obiettivi in materia di tutela ambientale, contenimento di emissioni inquinanti, si propone di ridurre la congestione stradale e il carico di traffico veicolare favorendo altre forme di mobilità diverse dal trasporto individuale motorizzato.

La stessa Regione Puglia, attraverso le *Linee Guida regionali* per la redazione dei PUMS scrive:

"è auspicabile che gli enti locali redigano i propri PUMS adottando l'approccio integrato per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva"

e prosegue:

*La Regione Puglia intende quindi dare continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese per perseguire l'obiettivo primario di miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane e metropolitane, avviano una concreta attività di collaborazione con gli Enti Locali anche attraverso la promozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che si propongono "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 PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione"*².

Il Comune 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.


Con Determinazione n. 491 R.G. del 11.05.2018, l'Amministrazione comunale, in linea con gli obiettivi europei nazionali e regionali, ha inteso dotarsi di questo strumento di pianificazione che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una nuova visione di sistema di mobilità urbana, finalizzata a garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave, migliorare le condizioni di sicurezza, ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici, migliorare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale, a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Il PUMS di Ginosa, in linea con gli obiettivi delle Linee Guida Regionali è inteso come strumento strategico orientato al recupero di qualità nelle relazioni nel territorio di riferimento, al riequilibrio della pressione delle esternalità negative, dovute prevalentemente alla mobilità urbana motorizzata. Di conseguenza il PUMS non prevede interventi infrastrutturali tali da generare consistenti modificazioni del contesto urbano di riferimento ed anzi è stato inteso quale strumento di recupero di qualità della vita nelle città anche attraverso la limitazione della pressione infrastrutturale e consumo di suolo.

Il presente elaborato a corredo delle Linee di Indirizzo del PUMS di Ginosa, costituisce il **Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità** a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) ai sensi dell'art. 8 della L.R. 44/2012. - "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica".

¹ Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

² LG regionali per la redazione dei PUMS, a sua volta riprese dalla definizione delle Linee Guida ELTIS (*"Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"* approvate nel 2014 dalla Direzione generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea).

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		7 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato a integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi. Essa viene generalmente definita come: "il **processo** sistematico inteso a **valutare** le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte, politiche, piani o iniziative nell'ambito di programma ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale".

Il processo di valutazione risponde alle indicazioni della Convenzione Internazionale firmata ad Aarhus in Danimarca nel 1998 e fondata su tre pilastri:

- Diritto alla informazione;
- Diritto alla partecipazione alle decisioni;
- Accesso alla giustizia.

La finalità della valutazione è la verifica della rispondenza dei Piani di Sviluppo e dei Programmi Operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile tenendo conto degli effettivi vincoli ambientali e della diretta incidenza dei piani sulla qualità dell'ambiente.

I riferimenti normativi sono i seguenti:

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

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

A livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del **D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152** entrata in vigore il 31 luglio 2007, modificata e integrata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 entrato in vigore il 13/02/2008 e dal D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 pubblicato nella Gazz. Uff. 11 agosto 2010, n. 186. L'art. 4 comma 4 lettera a) del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. stabilisce che "*la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.*"


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

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

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

- il criterio ampio di partecipazione, tutela degli interessi legittimi e trasparenza del processo decisionale, che si attua attraverso il coinvolgimento e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico che in qualche modo risulta interessato dall'iter decisionale. I soggetti competenti in materia ambientale sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi. Questo processo di partecipazione crea i presupposti per il consenso da parte dei soggetti interessati e del pubblico sugli interventi da attuare sul territorio. Si segnalano inoltre le consultazioni transfrontaliere, previste qualora il piano o programma in fase di preparazione possa avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, o qualora un altro Stato lo richieda.
- L'individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative del piano/programma con lo scopo, tra l'altro, di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle misure da intraprendere.
- La valutazione delle alternative si avvale della costruzione degli scenari previsionali di intervento riguardanti l'evoluzione dello stato dell'ambiente conseguente l'attuazione delle diverse alternative e del confronto con lo scenario di riferimento (evoluzione probabile senza l'attuazione del piano). Il monitoraggio che assicura il controllo sugli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani, programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisi derivanti dall'attuazione del piano o programma e adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (D. Lgs 152/2006 e s.m.i.).

(fonte:www.ispraambiente.gov.it)

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		8 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

12 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS

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

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

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


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

13 AUTORITÀ COMPETENTE E PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ A V.A.S.

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

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

- a) **Autorità competente:** la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- b) **Autorità procedente:** la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma
- c) **Proponente:** il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		9 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

d) **Soggetti competenti** in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi;

e) **Pubblico**: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;

f) **Pubblico interessato**: il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali, economiche e sociali maggiormente rappresentative nel territorio regionale, sono considerate come aventi interesse.

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

"Nell'esercizio della delega i Comuni devono garantire il soddisfacimento dei requisiti di cui al comma 1."

A tal proposito di seguito si riporta quanto previsto al suddetto comma 1 dell'Art. 4 della L.R. n. 44 del 14 dicembre 2012: **"L'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti: a) separazione dall'autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione; b) adeguato grado di autonomia amministrativa; c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale"**.

14. PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S. (Linee Guida PUMS - Regione Puglia)

Con riferimento all'ambito di applicazione della disciplina V.A.S. nazionale e regionale, le Linee Guida regionali forniscono l'inquadramento della pertinente procedura di V.A.S. da espletare in relazione ai contenuti e alle caratteristiche del P.U.M.S.

Le Linee Guida regionali identificano i P.U.M.S. da sottoporre:

- direttamente a V.A.S.
- a Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

Nella prima casistica rientrano i P.U.M.S. da sottoporre a Valutazione d'Incidenza appropriata ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii., in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) per la protezione degli habitat e della flora e della fauna selvatica, e i P.U.M.S. che costituiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Nella seconda casistica rientrano i P.U.M.S. che, determinando l'uso di piccole aree a livello locale, sono da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

15. INTEGRAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE DEI PUMS (Linee Guida PUMS - Regione Puglia)

I PUMS, sulla base dell'analisi delle criticità e del processo partecipativo avviato, individua e definisce la strategia, gli obiettivi da perseguire e le azioni da mettere in campo per il loro raggiungimento. In considerazione delle ricadute di una efficace pianificazione della mobilità su numerosi aspetti/componenti ambientali è necessario che gli obiettivi posti dal PUMS riguardino non solo gli aspetti della mobilità ma anche quelli trasversali relativi all'ambiente ed al territorio. A tal riguardo la VAS costituisce un importante strumento di accompagnamento e di indirizzo della pianificazione verso una maggiore qualità del PUMS stesso.

Con riferimento all'ambito di applicazione della disciplina VAS nazionale e regionale si fornisce di seguito l'inquadramento della pertinente procedura di VAS da espletare in relazione alle caratteristiche ed ai contenuti del PUMS, anche con riferimento all'individuazione dell'Autorità Competente al rilascio del provvedimento finale di verifica/parere motivato di VAS.


15.1 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 8 LR. 44/2012 SS.MM.II.)

„Ambito di applicazione (art. 3 LR. 44/2012 ss.mm.ii.) (Linee Guida PUMS - Regione Puglia)

La verifica di assoggettabilità viene definita come la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani, programmi ovvero le loro modifiche, possano avere effetti significativi sull'ambiente e debbano essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni della legge regionale, considerato il diverso livello di sensibilità ambientale delle aree interessate.³

Ai sensi del combinato disposto dell'art.3, co. 3 e co. 4 della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. **il PUMS è da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VAS nei seguenti casi:**

³ Art 2 c h) LR 44/2012

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 10 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale⁴, la cui definizione è stata recentemente chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza 21 dicembre 2016 C-444-15: "la nozione di «piccole aree a livello locale» di cui a detto paragrafo 3 dev'essere definita riferendosi alla superficie dell'area interessata, alle seguenti condizioni:

- ✓ "che il piano o il programma sia elaborato e/o adottato da un'autorità locale, e non da un'autorità regionale o nazionale;
- ✓ che tale area costituisca, all'interno dell'ambito territoriale di competenza dell'autorità locale, e proporzionalmente a detto ambito territoriale, un'estensione minima".
- ✓ il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 - ss.mm.ii, DM 52/2015 e L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla verifica di assoggettabilità a VIA (Valutazione d'impatto ambientale) - screening;
- ✓ il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi **NON** soggetti alla normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 - L.R. 11/2001 e DM 52/2015) in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

In considerazione della definizione fornita di "piccole aree a livello locale", occorre anche considerare la funzione degli interventi/opere previsti dal piano in relazione al territorio/bacino di utenza, poiché anche una piccola area, in termini di superficie/estensione, potrebbe essere interessata da funzioni urbane o ambientali sovralocali, con particolare riferimento all'ambito territoriale o bacino di utenza che, qualora sia uguale o superiore al territorio o popolazione comunale, sarebbe da sottoporre direttamente alla procedura di VAS di cui agli articoli 9 e ss. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii.

Qualora il PUMS debba essere sottoposto alla Valutazione d'Incidenza di cui al D.P.R.357/1997 (livello screening), di competenza regionale, ai sensi dell'art.17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il provvedimento finale di verifica dovrà dare atto degli esiti di tale valutazione.

15.2 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 9 E SS. L.R. 44/2012 SS.MM.II.) Ambito di applicazione (art. 3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii.) (Linee Guida PUMS - Regione Puglia)

Ai sensi dell'art.3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii. (nonché dell'art.7 comma 2 lettera a) del D. Lgs. 152/2006) il PUMS è da sottoporre direttamente a VAS nei seguenti due casi:

- il PUMS è da sottoporre a Valutazione d'Incidenza appropriata ai sensi dell'art.5 D.P.R. 357/1997 ss.mm.ii, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica;
- il PUMS costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.- L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

Nell'ipotesi di cui al punto 1), ai sensi dell'art. 17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il parere motivato è espresso dall'autorità competente anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza, oppure, nei casi in cui operano le deleghe previste all'articolo 4.3 della medesima legge, dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza, di competenza regionale

16 INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE E AUTORITÀ PROCEDENTE (Linee Guida PUMS - Regione Puglia)

Ai sensi dell'art.4.3. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. ai Comuni è delegato l'esercizio delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS per i piani/programmi da approvarsi in via definitiva dai Comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS rivenienti da provvedimenti di assoggettamento a VAS dei suddetti piani/programmi.⁵

L'art. 2 della L.R. 44/2012 definisce:

- **autorità competente**⁶: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- **autorità procedente**⁷: la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o

⁴ L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, dispone che per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e programmi la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.


Con la sentenza della Corte di Giustizia 21 dicembre 2016, nella causa C-444-15 la Corte di Giustizia ha chiarito che "L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2001/42, letto in combinato disposto con il considerando 10 di tale direttiva, dev'essere interpretato nel senso che la nozione di «piccole aree a livello locale» di cui a detto paragrafo 3 dev'essere definita riferendosi alla superficie dell'area interessata, alle seguenti condizioni:

- ✓ che il piano o il programma sia elaborato e/o adottato da un'autorità locale, e non da un'autorità regionale o nazionale, e
- ✓ che tale area costituisca, all'interno dell'ambito territoriale di competenza dell'autorità locale, e proporzionalmente a detto ambito territoriale, un'estensione minima".

⁵ Punto 44.3. Linee Guida Regionali per la redazione del PUMS

⁶ Art.2 c.e) LR 44/2012

⁷ Art.2 c.f) LR44/2012

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		11 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma.

L'art. 10 della L.R. 4/2014 modifica ed integra l'articolo 4 della LR 44/2012, in particolare viene specificato che: "Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, (...), delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 9 e seguenti rinvenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani e programmi di cui sopra."⁸

Al comma 1 dell'art.4 della L.R. 44/2012 viene specificato che: l'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti:

- a) separazione dall'autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione;
- b) adeguato grado di autonomia amministrativa;
- c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale.

L'autorità procedente e competente per il **PUMS di Ginosa** si individuano in:

1. **Autorità Competente:** _____

2. **Autorità Procedente:** _____

17 SEMPLIFICAZIONI PROCEDIMENTALI *(Tratto da: Linee Guida PUMS - Regione Puglia)*

Ai sensi dell'art. 8, comma 7, della succitata legge regionale, la verifica di assoggettabilità a VAS, ovvero la VAS relative a modifiche di PUMS già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 8 o alla VAS di cui agli articoli da 9 a 15, si limita ai soli effetti sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati e si svolge secondo modalità e tempistiche semplificate, da concordare preventivamente con l'autorità competente VAS regionale.

REGOLAMENTO REGIONALE n. 18/2013 *(Tratto da: Linee Guida PUMS - Regione Puglia)*

Il PUMS è un piano strutturale e strategico di lungo periodo (10 anni), pertanto non è immediatamente esecutivo; esso infatti affida l'esecuzione delle misure operative a Piani e Programmi Attuativi di breve periodo, pertanto eventuali interventi previsti nel PUMS non costituiscono immediatamente variante allo strumento urbanistico. A tal proposito, si evidenzia che dette modifiche ai piani urbanistici comunali, direttamente ed esclusivamente funzionali alla realizzazione di progetti di singole opere i cui possibili impatti ambientali siano stati valutati nel corso di procedimenti VAS dei PUMS, potranno assolvere gli adempimenti VAS con la procedura telematica di registrazione dei casi di esclusione VAS ai sensi dell'art. 7.2. lettera h) del Regolamento regionale n 18/2013. Tale procedura non esonera l'autorità procedente o il proponente dall'acquisizione di autorizzazioni, intese, concessioni, pareri, licenze, nulla osta assensi comunque denominati in materia ambientale, con particolare riferimento alla valutazione d'incidenza e alle procedure di valutazione d'impatto ambientale (VIA).

Per quanto riguarda i tempi e i modi dell'iter procedurale, che dipendono dalla procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S., si riporta stralcio delle Linee Guida Regionali (Fig.1 - Fig2)

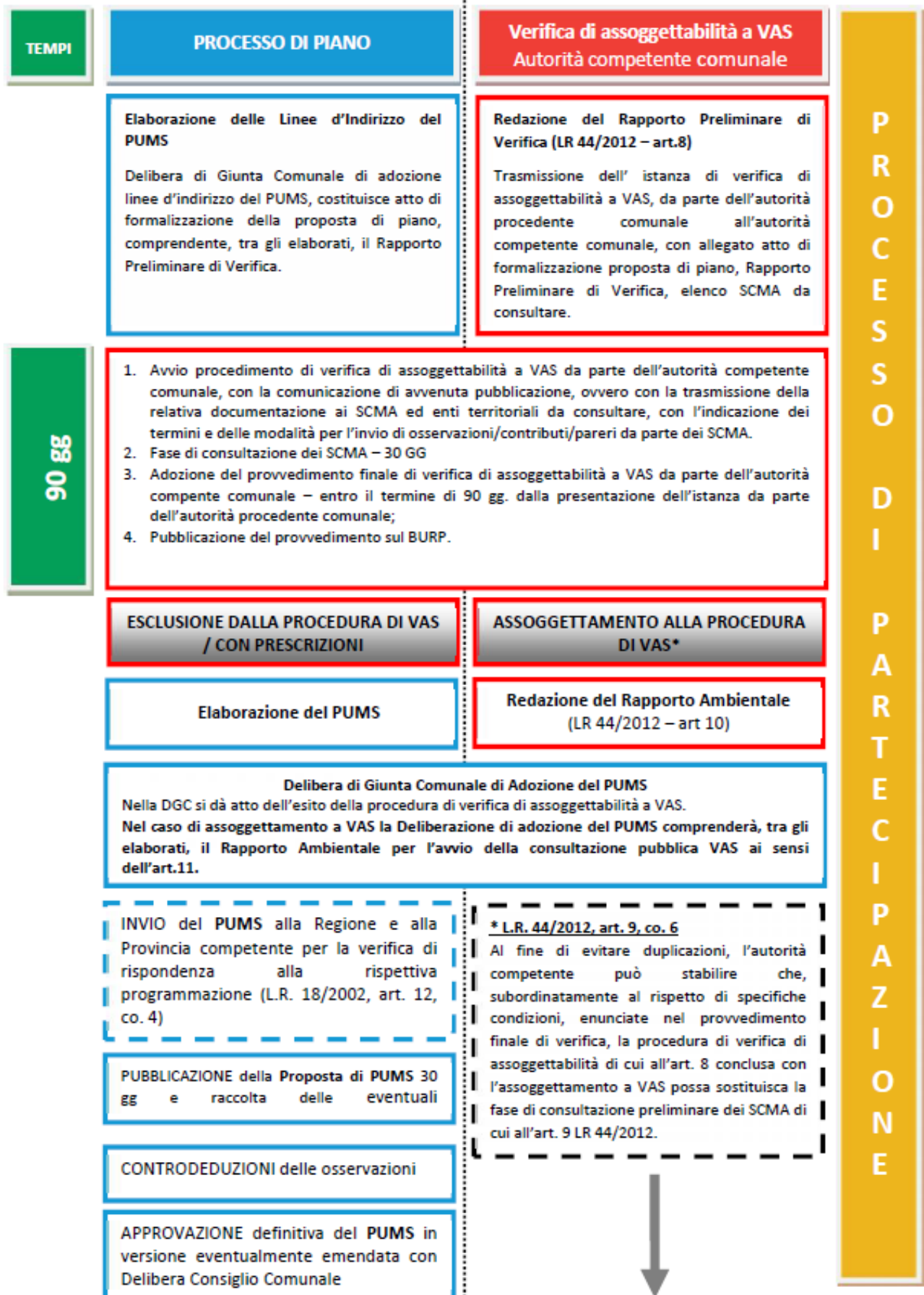


Fig.1

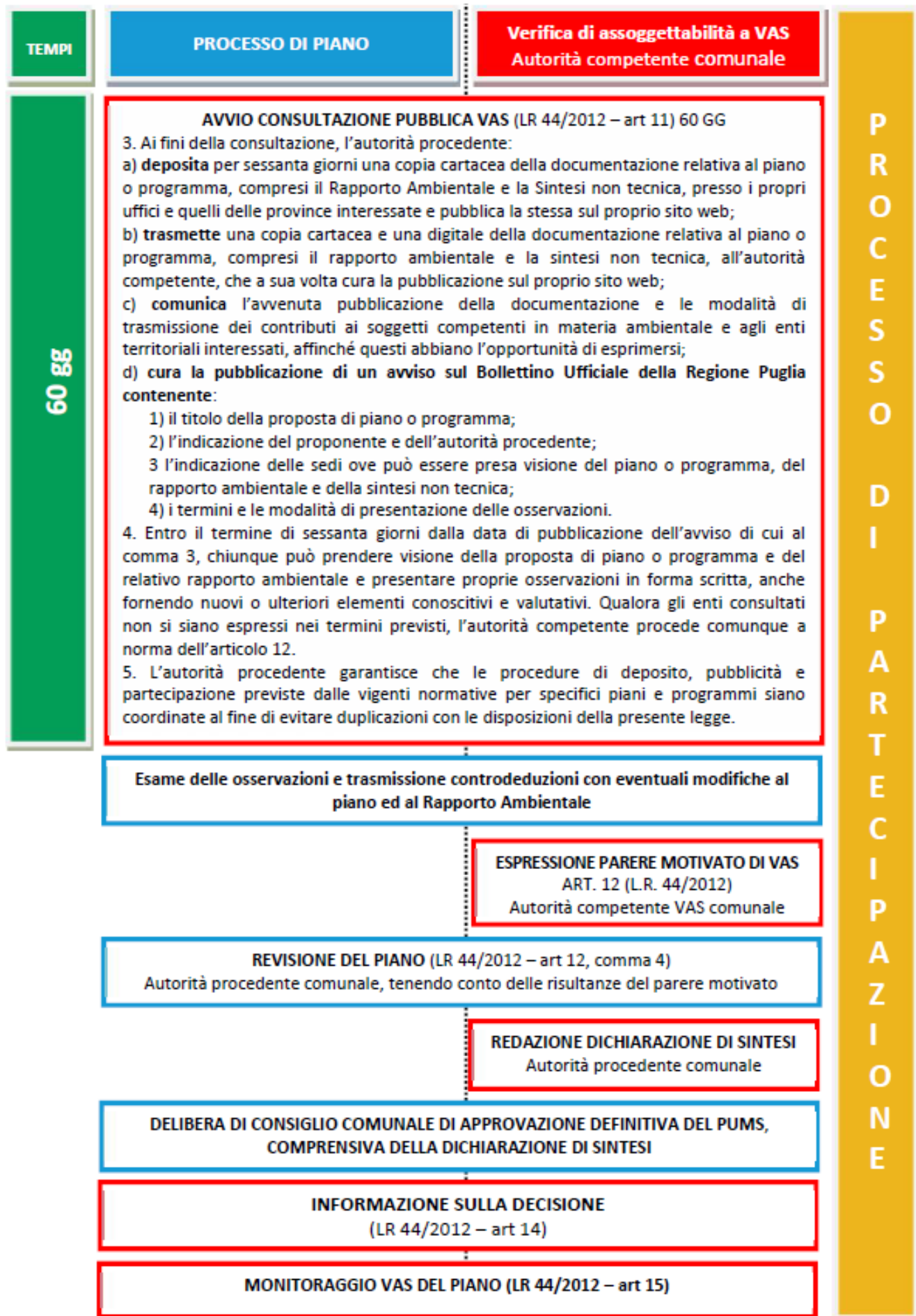



Fig.2

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 14 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE II: IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

2.1 DEFINIZIONE E FINALITÀ DI UN PUMS (*Linee Guida PUMS - Regione Puglia*)

Nell'accezione riconosciuta dalle Linee Guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) e fatta propria dalle presenti Linee Guida, 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 PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione".

Le Linee Guida ELTIS inoltre, definiscono quale finalità principale di un PUMS quella di creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

- ✓ *garantire a tutti i cittadini soluzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;*
- ✓ *migliorare le condizioni di sicurezza;*
- ✓ *ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;*
- ✓ *migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;*
- ✓ *contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.*

Nel documento europeo inoltre sono elencati i principali benefici, che un PUMS genera, sia per gli Enti locali che per la collettività nel suo insieme, ovvero:

- ✓ *migliorare la qualità della vita*
- ✓ *creare benefici economici e ridurre i costi*
- ✓ *dare un valido contributo al miglioramento della salute e dell'ambiente*
- ✓ *migliorare l'accessibilità e la fluidificazione della mobilità*
- ✓ *fare un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione*
- ✓ *conquistare il consenso dei cittadini*
- ✓ *realizzare piani migliori grazie a un approccio interdisciplinare e integrato*
- ✓ *riuscire a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrata*
- ✓ *sfruttare le sinergie di più istituzioni e settori per una pianificazione collaborativa*
- ✓ *muoversi verso una nuova cultura della mobilità.*

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.

Per la definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni da sviluppare all'interno di un PUMS sarebbe opportuno fare proprio l'approccio della strategia ASI (Avoid, Shift, Improve), adottata sia dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) sia dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP), ed orientata allo sviluppo ed alla sostenibilità del settore dei trasporti e della mobilità.

L'approccio ASI si definisce quale strategia d'intervento organica e integrata, è finalizzata alla configurazione di modelli di trasporto persone e merci a basso impatto attraverso l'integrazione di tre linee di azione principali (i tre pilastri):

- ✓ **Avoid/Reduce** ("efficienza del sistema" - system efficiency). Il pilastro Avoid/Reduce è finalizzato alla riduzione della domanda di trasporto consentendo una correlata limitazione di consumi ed emissioni senza deprimere la crescita economica. Esso include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto evitando o riducendo la formazione della domanda di trasporto passeggeri e merci (riduzione degli spostamenti passeggeri, riduzione delle distanze, riduzione delle merci trasportate e delle distanze percorse).
- ✓ **Shift** ("efficienza degli spostamenti" - trip efficiency). Il pilastro Shift mira a favorire l'utilizzo delle modalità di trasporto più sostenibili; con il Modal-Shift o diversione modale si intendono tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza di uno spostamento utilizzando un modo di trasporto con minori impatti (meno energivoro, meno carbonico, meno inefficiente spazialmente, meno insicuro) rispetto a quello attualmente utilizzato.
- ✓ **Improve** ("efficienza dei veicoli" - vehicle efficiency). Il pilastro Improve mira a perseguire l'efficienza energetica delle differenti modalità di trasporto e delle tecnologie dei veicoli; esso include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza del veicolo sia agendo sugli azionamenti che su altre componenti (pneumatici, freni etc), sui combustibili ma anche semplicemente sugli stili di guida.

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

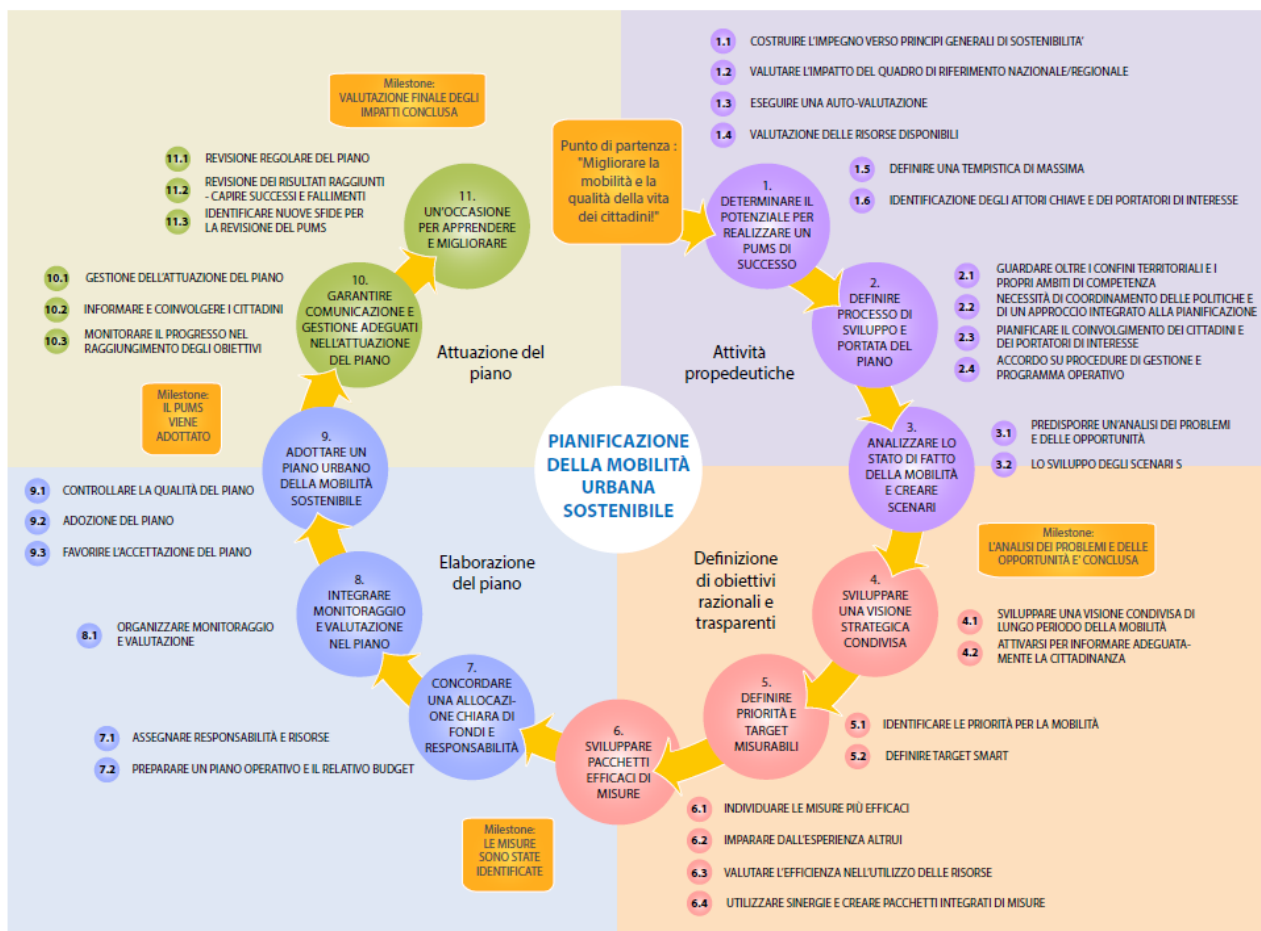
Il P.U.M.S va inteso più come un processo che come un Piano definitivo con obblighi e divieti, permessi e soluzioni definitive immutabili, come un percorso che deve coerentemente essere aggiornato ed integrato con altri piani esistenti attinenti all'energia, la salute, i servizi. Ciò non vuol dire che 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.

2.2.1 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		16 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 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)

2.2.2 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

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	Elaborazione documento d'indirizzo <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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; ▪ Documento d'indirizzo contenente la diagnosi della situazione di fatto e individuazione delle scelte strategiche; ▪ FASE di ASCOLTO. 	Dialogo strutturato tra stakeholder <ul style="list-style-type: none"> ▪ definizione di tematiche e obiettivi (specifici e generali) ▪ elaborazione MAPPATURA degli STAKEHOLDER; ▪ 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. 	
FASE II	Momento centrale del Processo <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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"> ▪ forum sulla mobilità sostenibile; ▪ ridisegno dello skyline urbano; ▪ sensibilizzazione sociale; ▪ aggiornamenti sui social network; ▪ elaborazioni di questionari e report di attività espletate. ▪ FASE COMUNICAZIONE/CONDIVISIONE 	Percorso di comunicazione Si possono organizzare incontri mediante: <ul style="list-style-type: none"> ▪ TAVOLI TEMATICI; FOCUS GROUP; ▪ 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. 	
FASE III	Fase successiva all'attuazione delle misure di piano: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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; ▪ PERCORSO DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE. 	Percorso di Partecipazione <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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; 	
FASE IV	FASE DI GESTIONE <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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; ▪ FASE DI MONITORAGGIO E DI COINVOLGIMENTO ATTIVO 	CONSULTA DELLA MOBILITA' DEI CITTADINI Si può pensare all'istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale: <ul style="list-style-type: none"> ▪ organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse ▪ al sistema della mobilità; ▪ parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager; ▪ sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale; ▪ tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti previsti dal Piano in esame. 	

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettività a V.A.S.	Pagina 19 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.2.3 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE

Nel 2019 l'iniziativa europea Eltis⁹ ha pubblicato la seconda edizione¹⁰ 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.



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:

- ciclo PUMS¹¹ 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.

⁹ 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:

¹⁰ https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf

¹¹ <https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-italian-2021.pdf>

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**¹² 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.

Sullo stesso portale sono presenti una serie di brevi video clip¹³ 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:

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

¹² <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides-and-practitioner-briefings>

¹³ www.eltis.org/resources/videos

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 21 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		


- *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 **sviuppati i potenziali scenari futuri** e condivisi con i 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**
Questo 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 di stilare un **lungo elenco di misure** utili a perseguire la visione 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.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		22 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.3 UN PUMS PER GINOSA

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.

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 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 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 23 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		


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° 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 V.A.S.

- ✓ 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 - Connessioni costiere" concernenti in particolare la realizzazione di "Infrastrutture a supporto della salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza a mare" per un tratto della costa di Marina di Ginosa 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 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 - 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 un tramite importante per poter godere del territorio. Il comune è attraversato dalla principale Ciclovia Bicalta 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 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 ciclopedonali, 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 24 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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:

- o di essere supportato durante il processo del SUMP (Capacity Building, informazioni su misura e supporto durante le fasi di sviluppo e implementazione);
- o di apprendere, condividere conoscenze e idee con altri partecipanti al corso;
- o di partecipare a workshop e apprendimento peer-to-peer, e-learning e webinar;
- o 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.);
- o 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 all'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dei PUMS. Det. N.101 del 19.11.2019

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 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 25 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 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 elaborabile 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.

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.

Una delle sfide più difficili che il P.U.M.S di Ginosa 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 Ginosa 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 26 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.4 DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO ED ASPETTI PROGRAMMATICI


Il PUMS si compone di diverse sezioni che vanno dall'analisi normativa dal livello europeo fino a quello locale. Lo studio degli strumenti pianificatori e programmatici su diversi livelli 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.

Si riporta l'elenco degli strumenti programmatici e pianificatori esaminati e riportati nelle Linee di indirizzo:

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

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 PUMS di Ginosola comprende l'analisi del quadro conoscitivo che rappresenta la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata alla redazione del Piano; in tal senso 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 27 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 sovregionale che concorrono a definire lo scenario di contesto in cui si svilupperà l'implementazione del PUMS;
- dati demografici e socioeconomici 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, obliterazioni per linea, titoli di viaggio emessi, traffico ciclistico e pedonale).


Per l'analisi del territorio di Ginosa (Ginosa e Marina 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 in corso**, 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 28 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.5 DESCRIZIONE SINTETICA DELLE ANALISI RISULTANTI DAL QUADRO CONOSCITIVO E OBIETTIVI PUMS DEL COMUNE DI GINOSA

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 circoscrizione, attualmente in fase di collaudo. Questa discontinuità spinge i flussi ad attraversare il centro della città;
- alcuni elementi della viabilità primaria, come ad esempio Via Roma, via Martiri d'Ungheria, via Matteotti e via della Pace, (assi di distribuzione primaria sia per il traffico leggero che pesante), presentano un forte grado di conflittualità con il carattere residenziale degli insediamenti che la circondano;
- l'antico nucleo storico, concepito in momento in cui i veicoli a motore non esistevano e le persone che andavano dalle loro case ai luoghi di lavoro percorrevano nella maggior parte dei casi solo brevi distanze a piedi, soffre oggi di una eccessiva presenza di auto;
- l'elevata concentrazione di diversi poli attrattori nella parte centrale assieme alle cattive abitudini legate all'uso dell'auto, genera un flusso veicolare continuo e incompatibile con la capacità tecnica della rete viaria che spesso raggiunge condizioni di saturazione;
- l'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 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.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 29 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

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:

- 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;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		30 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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

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;
- 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;

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 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.

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 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.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 31 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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;
- 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 il SSL 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		32 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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

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 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;*

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

Per maggiori dettagli si faccia riferimento alla: PARTE V: QUADRO CONOSCITIVO A LIVELLO LOCALE - BANCA DATI MOBILITÀ e PARTE VI: CRITICITÀ E PROPOSTE - ANALISI SWOT delle Linee di Indirizzo del PUMS di Ginosa

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 33 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

OBIETTIVI DEL PUMS -MACRO OBIETTIVI E OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS

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):

1	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
	Macro Obiettivi
	Miglioramento del TPL
	Riequilibrio modale della mobilità
	Riduzione della congestione
	Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

2	Sostenibilità energetica ed ambientale
	Macro Obiettivi
	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	Miglioramento della qualità dell'aria;
	Riduzione dell'inquinamento acustico;

3	Sicurezza della mobilità stradale
	Macro Obiettivi
	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)


4	Sostenibilità socio-economica
	Macro Obiettivi
	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)

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


 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
	34 di 290	Ottobre 2023	1
REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 35 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.6 DESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL PUMS DEL 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

DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E ZTL
<ul style="list-style-type: none"> • ISTITUZIONE DELLA ZTL NEL NUCLEO ANTICO DI GINOSA E SUL LUNGOMARE DI MARINA DI GINOSA • REGOLAMENTO DELLA ZTL • 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) • RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA E NUOVI SISTEMI DI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO E ZONE DI SOSTA REGOLAMENTATA (GINOSA E MARINA DI GINOSA) • AREE DI SOSTA ATTORNO ALLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO (GINOSA E MARINA DI GINOSA) • POLITICHE E GESTIONE DELLA SOSTA - PARK PRICING E ROAD PRICING (GINOSA E MARINA DI GINOSA)
POLITICHE GESTIONALI DELLA CIRCOLAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> • INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SUGLI ASSI DI ACCESSO PRINCIPALE (GINOSA E MARINA DI GINOSA) 1° FASE • INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE SULLE STRADE SECONDARIE/LOCALI (GINOSA E MARINA DI GINOSA) - 2° FASE • INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DELLA FUTURA ZTL _ GINOSA • INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DELLA FUTURA ZTL (1° E 2° FASE) _ MARINA DI GINOSA
INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO E SVILUPPO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA
<ul style="list-style-type: none"> • STRATEGIA DEL PUMS IN TEMA DI TRASPORTO PUBBLICO E RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA (GINOSA E MARINA DI GINOSA) • MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO AL TPL • PIANO DI ADEGUAMENTO DELLE FERDATE
SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA
<ul style="list-style-type: none"> • PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA - 1° STRALCIO P.U.M.S. • SERVIZI PER I CICLISTI - VELOSTAZIONI, POSTEGGI DI BICICLETTE CUSTODITI E ATTREZZATI • SERVIZI DI BIKE SHARING
ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA - DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA
<ul style="list-style-type: none"> • 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 • METROMINUTO GINOSA E METROMINUTO MARINA DI GINOSA AMPLIAMENTO E MESSA IN RETE DELLE AREE PEDONALI • ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE E ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE SVANTAGGIATE. • MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI • P.E.BA IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE
STRUMENTI DIGITALI DEDICATI ALL'INFOMOBILITÀ
SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING
MOBILITÀ ELETTRICA, ATTIVA E SOSTENIBILE
RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA
SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT
<ul style="list-style-type: none"> • MOBILITY MANAGER AZIENDALE • MOBILITY MANAGER SCOLASTICO • PEDIBUS E BICIBUS • PIANO DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA (GINOSA E MARINA DI GINOSA)

2.6.1 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E ZTL

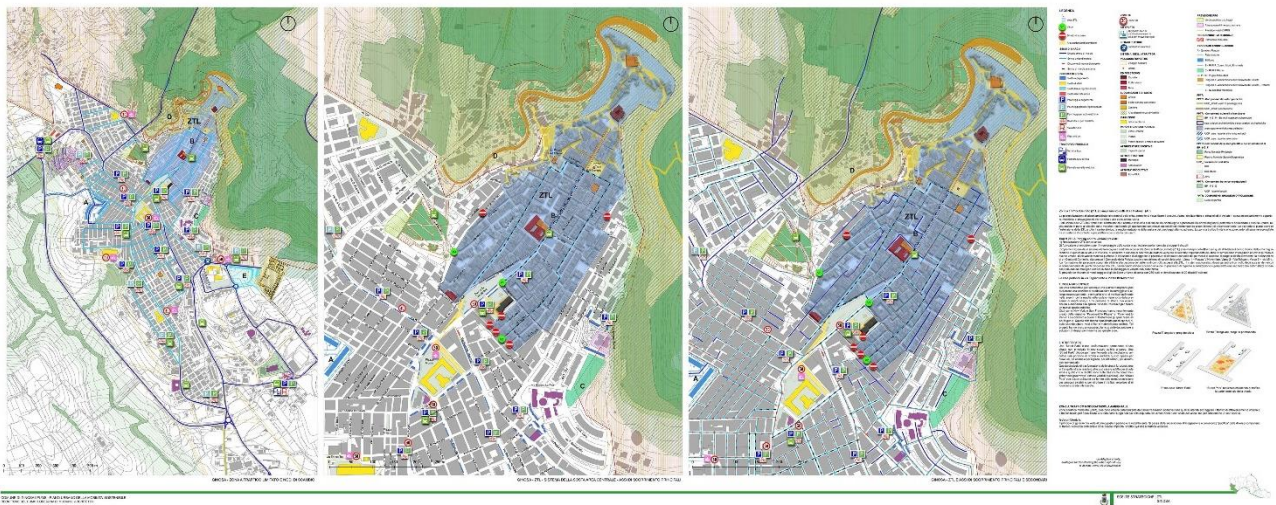
2.6.1.1 ISTITUZIONE DELLA ZTL NEL NUCLEO ANTICO DI GINOSA E SUL LUNGOMARE DI MARINA DI GINOSA

Per la gestione del sistema della sosta si prevede l'istituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) sull'intero nucleo antico di Ginosa e sull'area litoranea a sud del centro abitato consolidato.

Il nucleo antico di Ginosa 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.

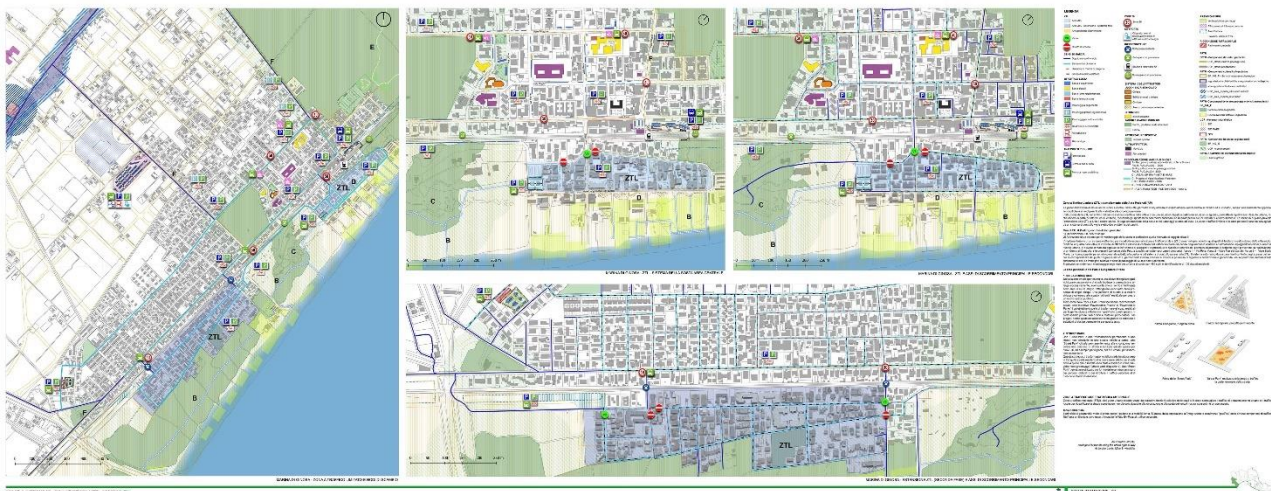
L'istituzione della ZTL di Ginosa dovrà prevedere:

- 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 _ Ginosa

L'agglomerato urbano di Marina di Ginosa 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 Ginosa e delle risorse naturalistiche.



Inquadramento generale ZTL _Marina di Ginosa

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 37 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

STIMA DEI PASS/AUTORIZZAZIONI AL TRANSITO - Ginosa circa 225/250 PASS	STIMA DEI PASS/AUTORIZZAZIONI AL TRANSITO - Marina di Ginosa -
STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Ginosa 14,55HA	STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Marina di Ginosa 1° fase 5 ha
	STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Marina di Ginosa 2° fase 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	(ZTL) e Restrizioni di accesso Regolare l'uso dello spazio pubblico e delle sedi stradali	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.

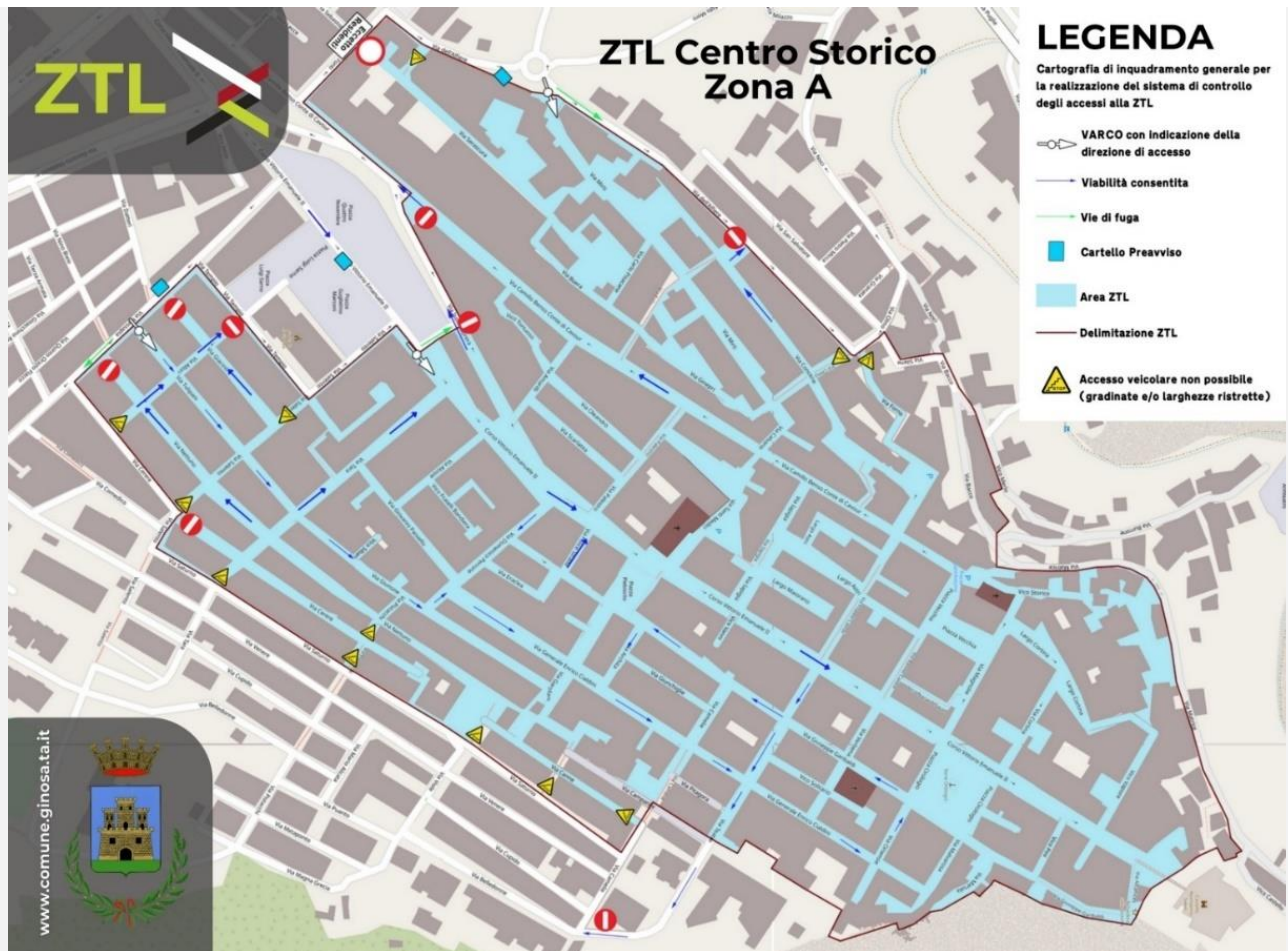
Il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, ha autorizzato il Comune di Ginosa (M_INF.SISTRA.REGISTRO DECRETI.R.0000241.08-06-2022) all'installazione ed all'esercizio di tre impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli nella zona a traffico limitato denominata "ZTL Centro Storico -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 Camelie, 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 Camelie, Via Camelie 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;

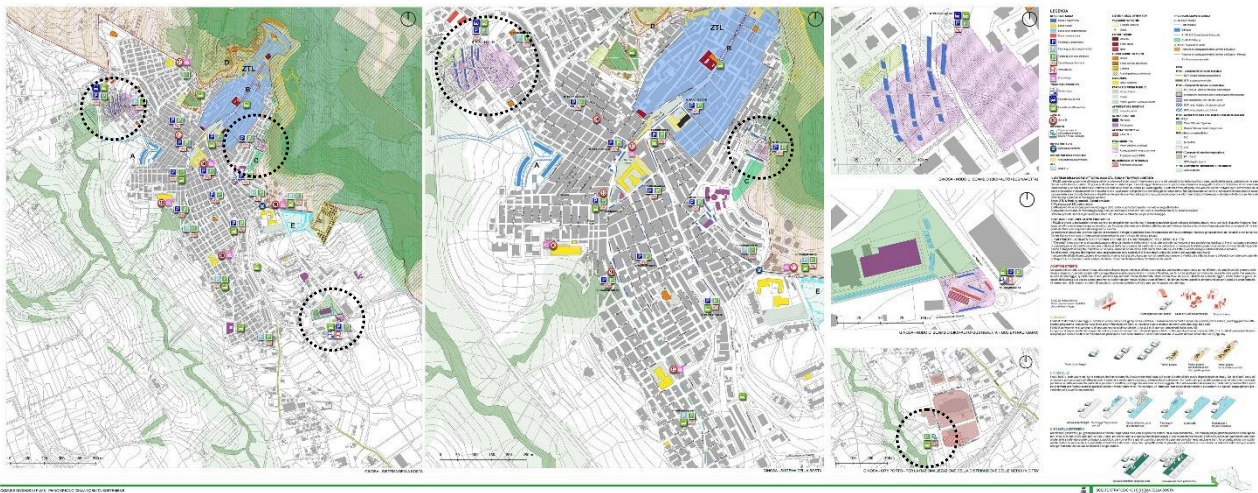
- riduzione del traffico e quindi dei livelli di inquinamento ambientale e acustico;
- aumento della fruibilità del Centro storico da parte di pedoni, residenti e mezzi sostenibili;
- maggiore sicurezza stradale nelle vie interessate;
- miglioramento del benessere delle persone e la qualità della vita nella zona per residenti, attività e fruitori della stessa.



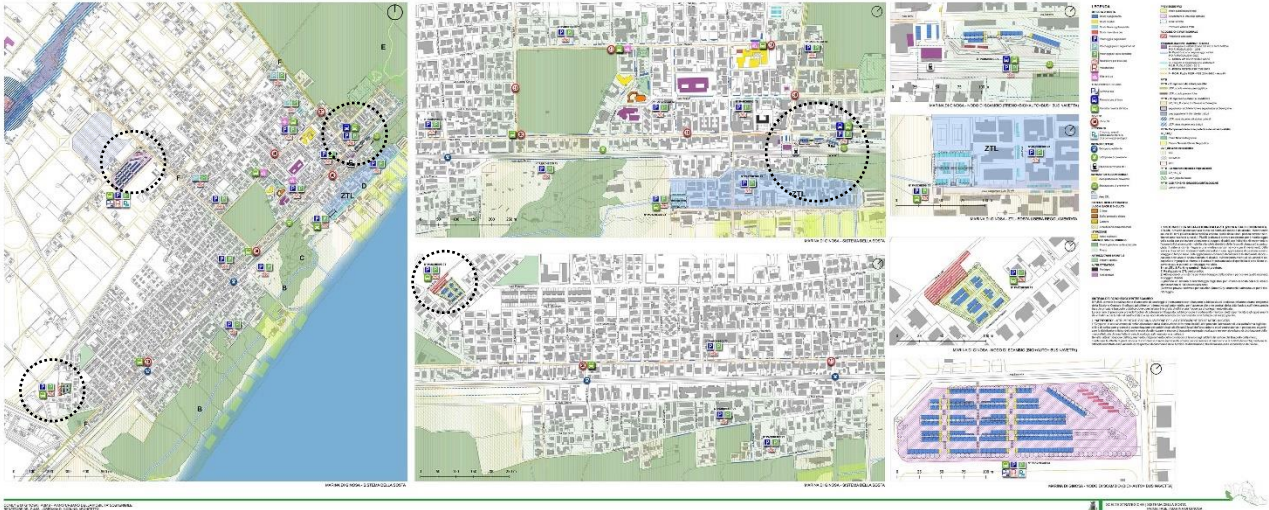
2.6.1.2 RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA E NUOVI SISTEMI DI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO E ZONE DI SOSTA REGOLAMENTATA

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.

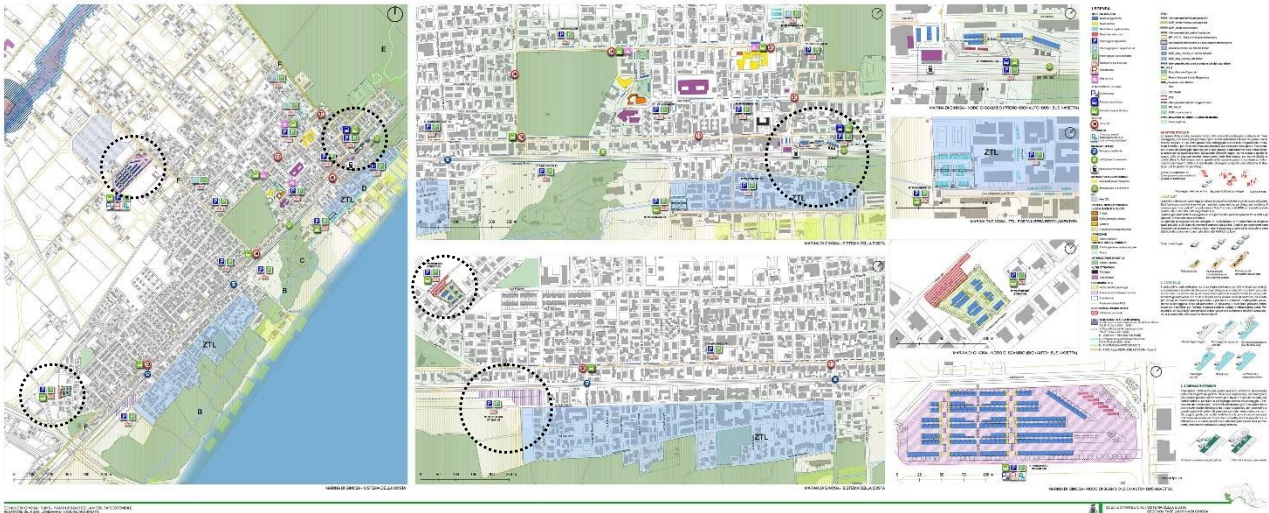
La strategia del PUMS, in tema di gestione della sosta, prevede la realizzazione di una serie di parcheggi di interscambio con il trasporto pubblico, finalizzati ad offrire un'alternativa agli automobilisti per l'accesso alle aree centrali della città fondato sull'interscambio tra auto privata e trasporto 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.

UBICAZIONE	GINOSA				
	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		
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA					
	TOTALE	193	164	28	25

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - STATO ATTUALE _ Ginosola



UBICAZIONE	PREVISIONE SOSTA			
	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
VIA MONTESCAGLIOSO (CAMPO SPORTIVO COMUNALE T. MIANI ¹)		42		8
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

UBICAZIONE	PREVISIONE SOSTA				
	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 ¹	55				4
SCAMBIO NODALE VIALE ITALIA ²	500				31
AREA FERROVIARIA IN VIA MAR TIRRENO ³	58				7
TOTALE PER TIPOLOGIA DI SOSTA	1147	128	90	72	11
TOTALE					1448

1 numero stalli parcheggi stimati in schema progettuale comprensivo di sosta automobili, autobus, motocicli e biciclette

2 numero stalli parcheggi stimati in schema progettuale comprensivo di sosta automobili, autobus, motocicli e biciclette

3 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.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		44 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.6.13 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.

2.6.2 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 normalmente 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 Ginosa risulta essere un luogo fortemente attrattivo per la presenza di numerosi servizi, attività commerciali, di luoghi culturali, etc.

Marina di Ginosa 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 Ginosa e Marina di Ginosa, 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.

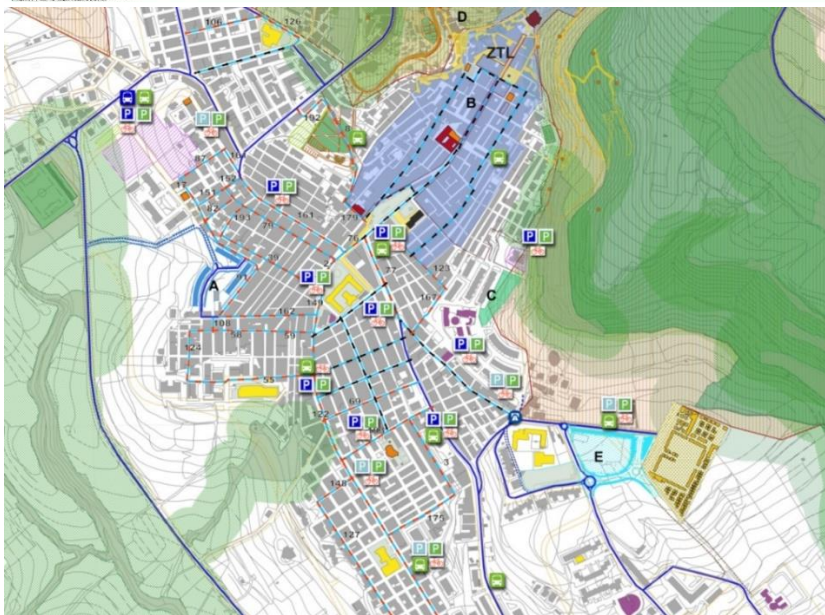
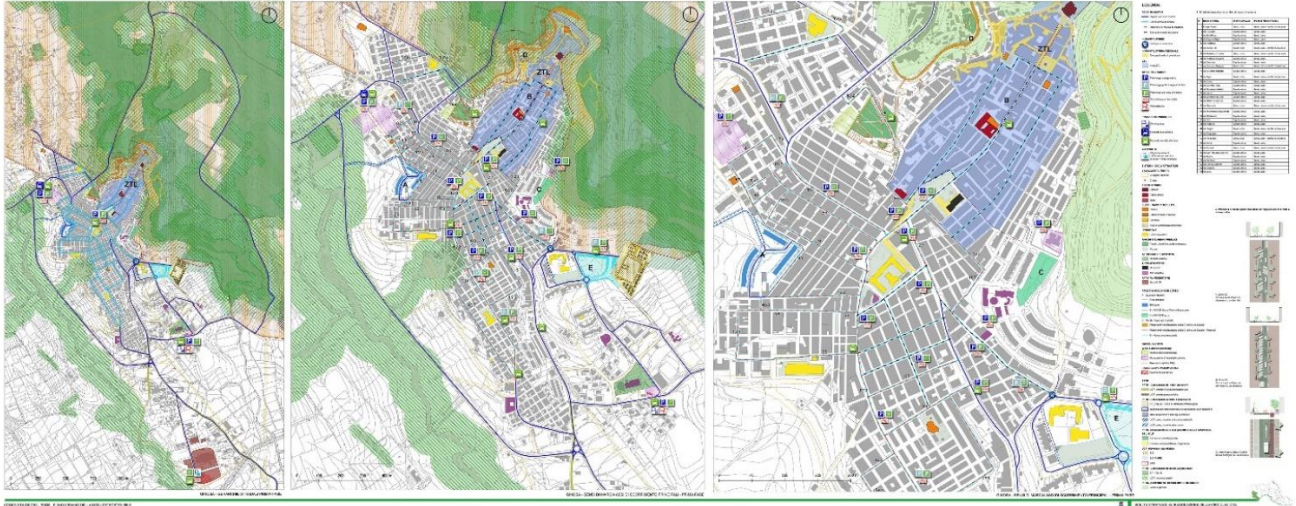
L'istituzione permanente di un senso unico di circolazione potrà garantire una migliore circolazione, una migliore organizzazione della sosta in modo da impedire l'aumento di traffico e maggior spazio per per i pedoni, ciclisti e persone con difficoltà motorie.



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



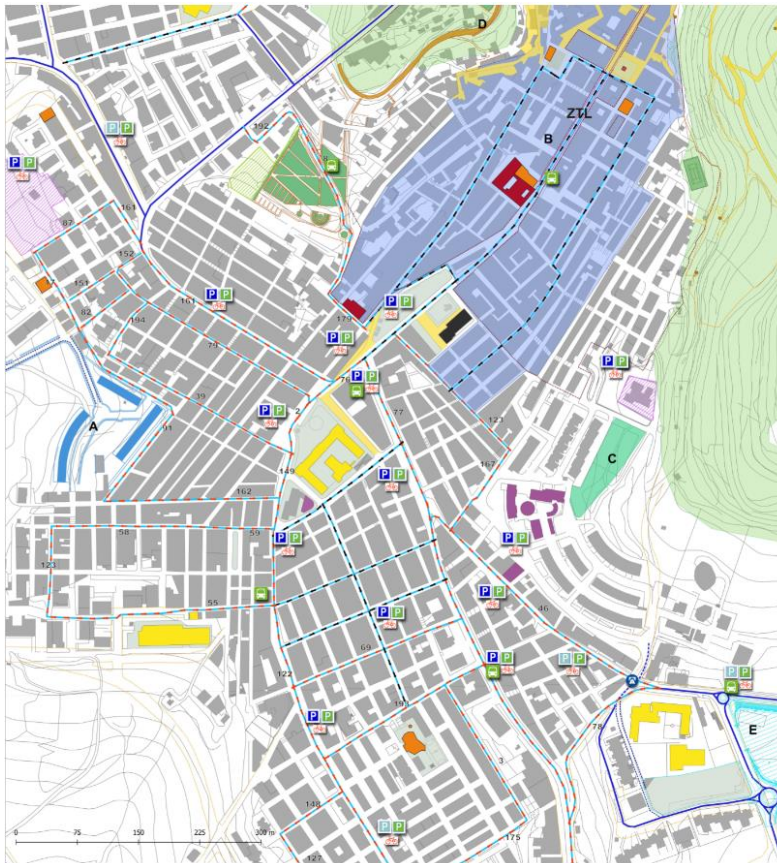
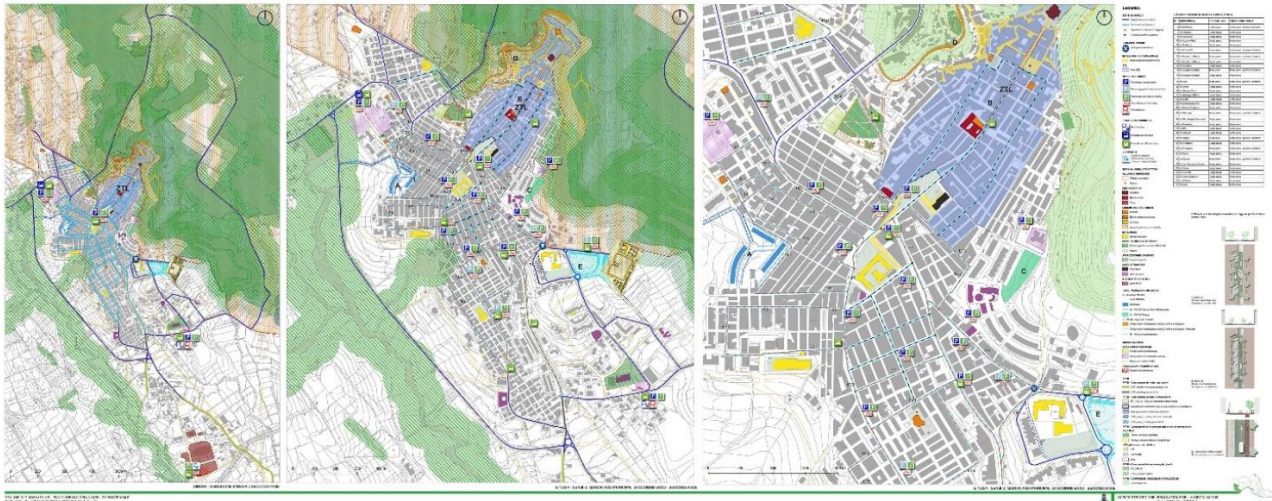
1. Strade interessate da cambio di senso di marcia.

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
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 Progresso	Doppio senso	Senso unico
152	via Progresso	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
161	via Roma	Doppio senso	Senso unico
162	via Romari	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
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
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
100	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 Crisì	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 Voltumo	Doppio senso	Senso unico
194	Via Zara	Doppio senso	Senso unico

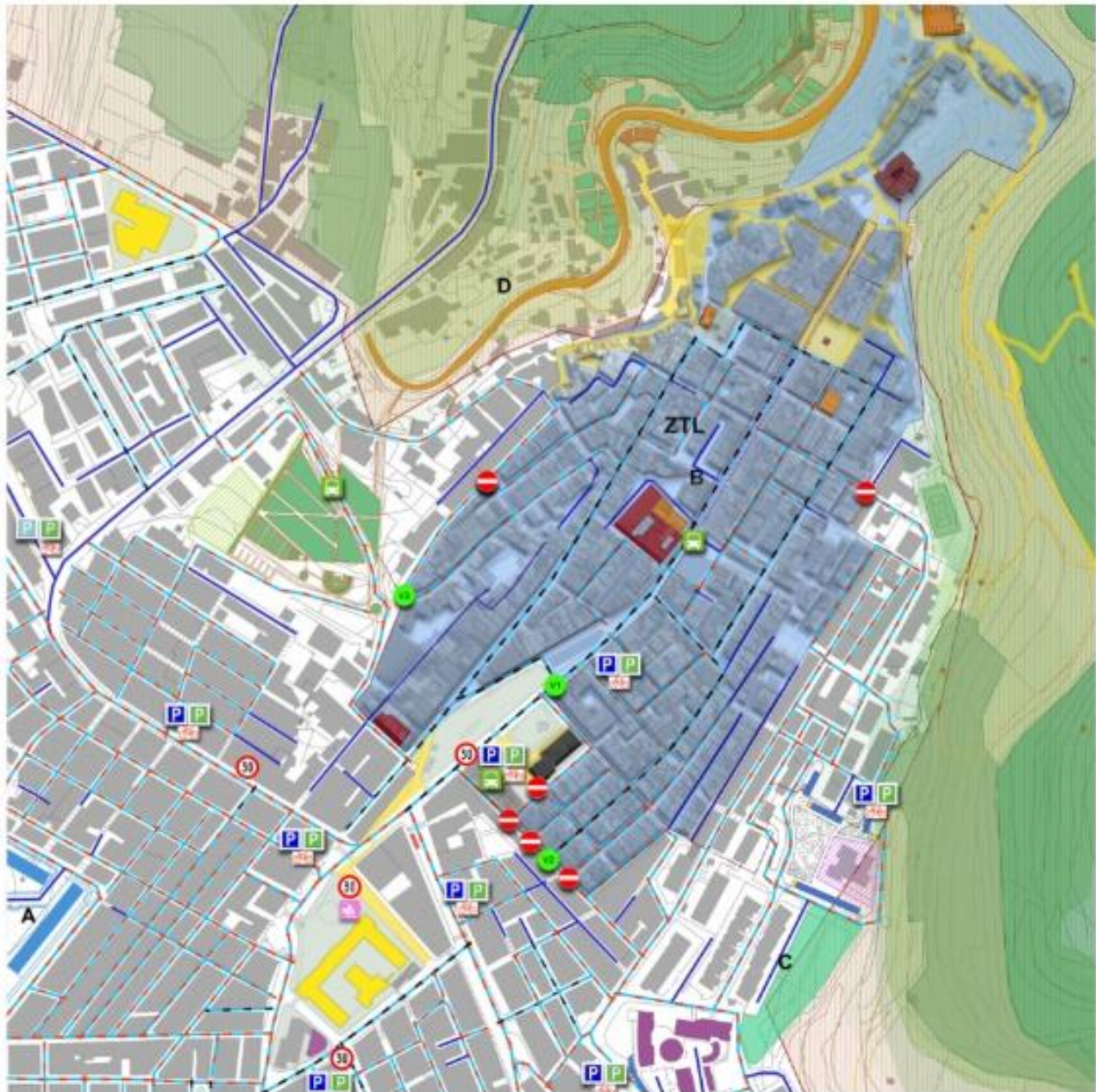
INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DELLA FUTURA ZTL _ GINOSA

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'istallazione 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)
-



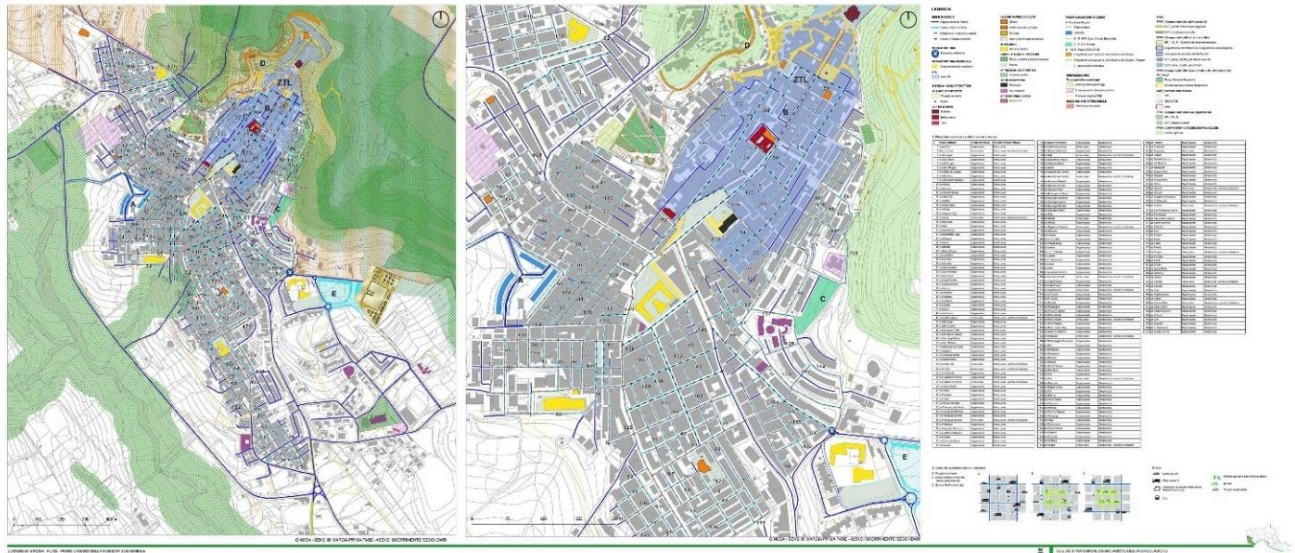
I cambi di marcia sono rappresentati in dettaglio negli elaborati grafici allegati.

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).

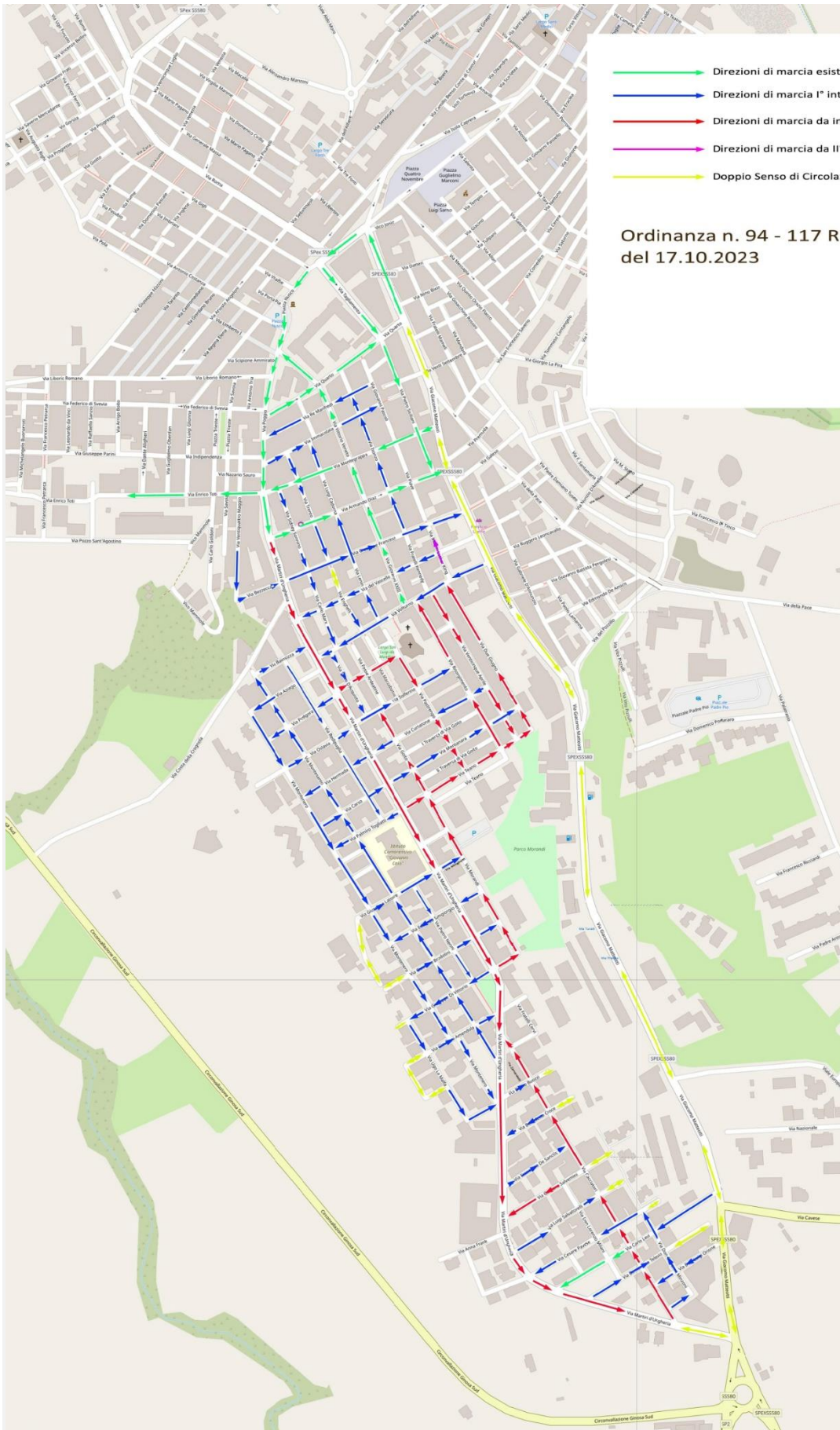
Con [Ordinanza N.94 del 17-10-2023](#) l'Amministrazione Comunale ha reso esecutivi ed efficaci gli interventi di installazione della prevista segnaletica stradale, il tutto secondo l'allegata planimetria.

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/>



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

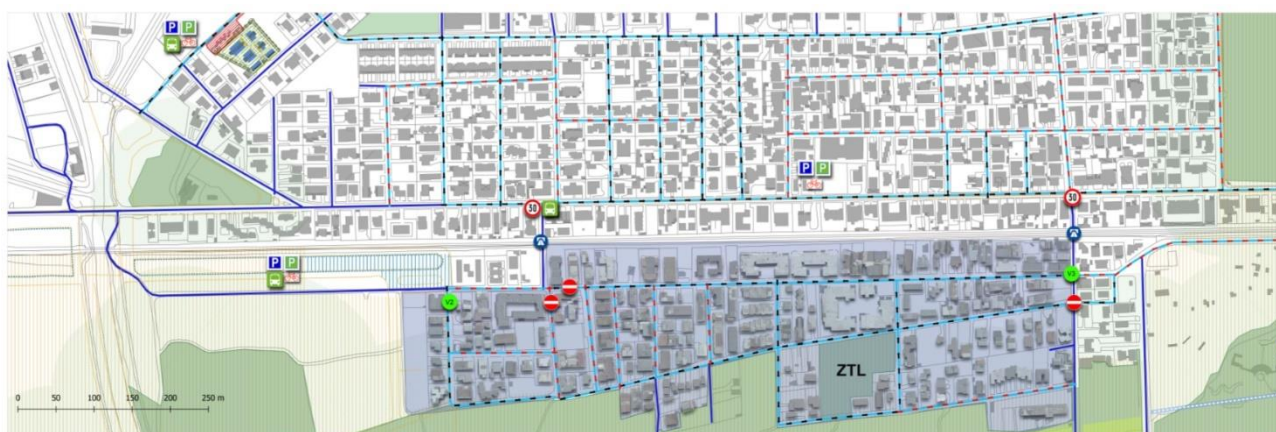
L'intervento della ZTL ha previsto, un sistema di varchi elettronici. L'installazione di tali varchi dovrà necessariamente implicare una revisione dei sensi di marcia all'interno della futura ZTL.

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

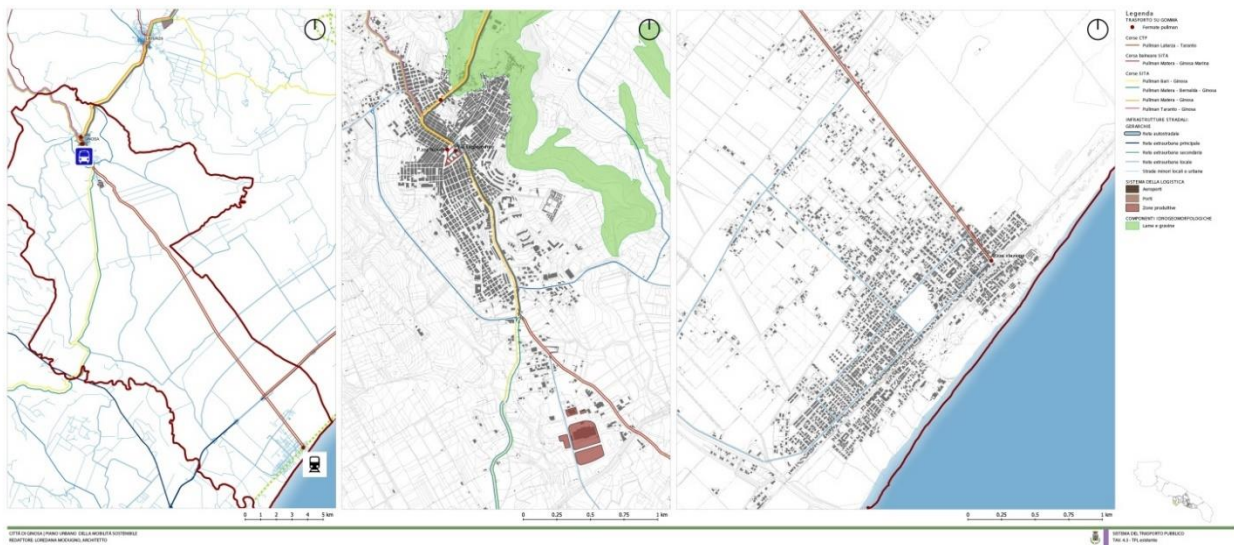
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 54 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.6.3 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:

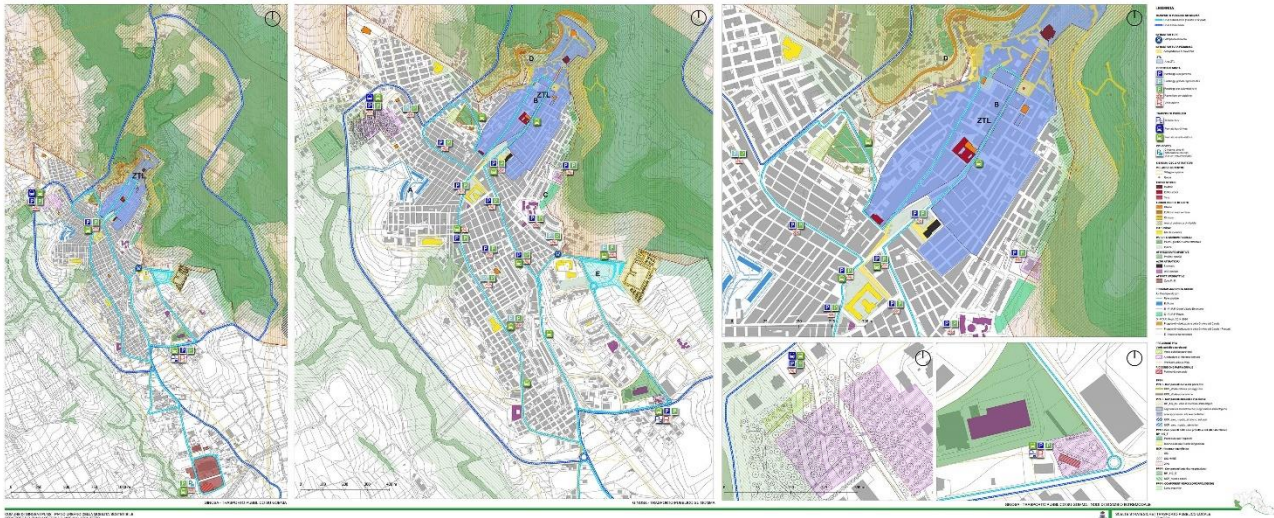
- realizzazione di nuovo nodo di interscambio a Ginosa
- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio a Ginosa (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico
- potenziare 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 Ginosa) 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;

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 56 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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 Ginosa

- realizzazione di nodo di interscambio nei pressi della stazione Ferroviaria di Marina di Ginosa;
- realizzazione di una velostazione nell'area non più funzionale della RFI di Marina di Ginosa
- realizzazione di una serie di percorsi ciclo-pedonali sia urbani che extraurbani (Ginosa Marina di Ginosa) 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 MOBILITA' COLLETTIVA	Potenziamento e riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma	Lunghezza delle linee di trasporto pubblico	n	Indiretta - necessaria interlocuzione 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 interlocuzione 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 interlocuzione 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 interlocuzione 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 interlocuzione 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 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;	(Km di nuove corsie adeguate)	Indiretta - necessaria interlocuzione 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 interlocuzione 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 le 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)

2.6.4 SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA

2.6.4.1 REDAZIONE DEL PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA - 1° STRALCIO P.U.M.S.

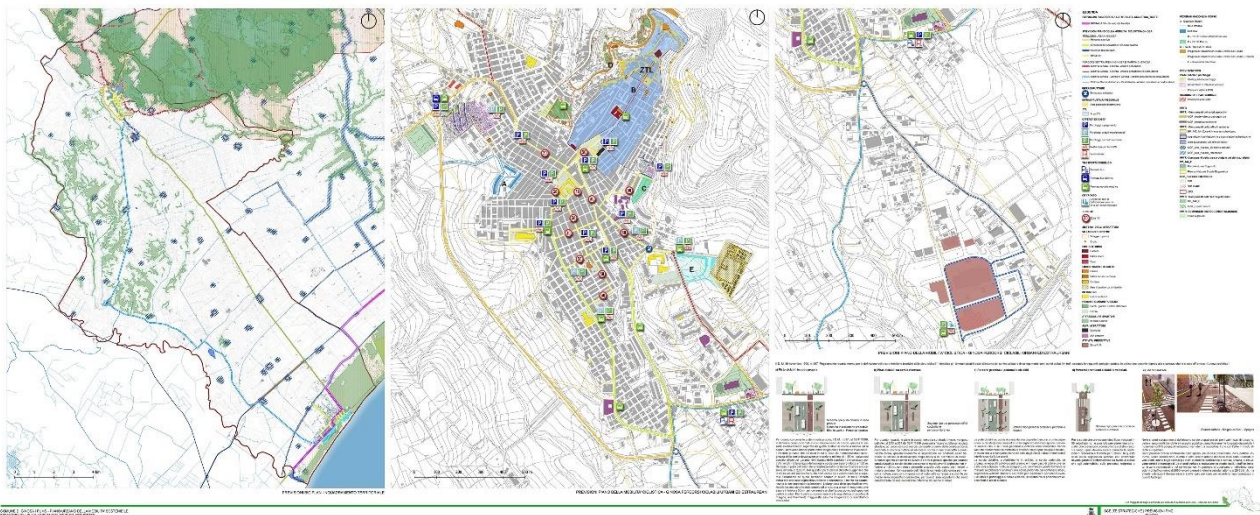
La strategia del PUMS assegna alla ciclabilità un ruolo primario volto a soddisfare la domanda di mobilità di tipo quotidiano. Tale scelta è stata sostenuta un modo chiaro oltre che dalle indicazioni dell'Amministrazione anche dalle indicazioni emerse nell'ambito del percorso partecipativo.

Il PUMS, in coerenza con il Piano della Mobilità Ciclistica 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.

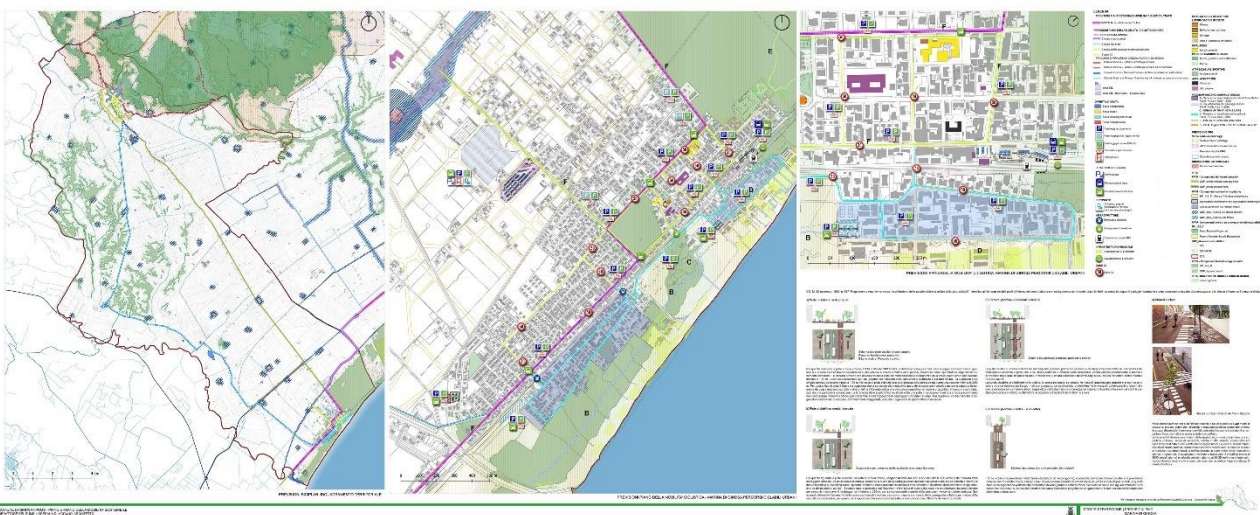
Il Piano della Mobilità Ciclistica del territorio di Ginosa tiene conto delle raccomandazioni emanate nel 2009 per l'attuazione degli indirizzi regionali e leggi nazionali in materia di mobilità ciclistica dall'Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione della Regione Puglia, secondo cui a livello 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		59 di 290	Ottobre 2023	1
		REDATTORE 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° 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.**

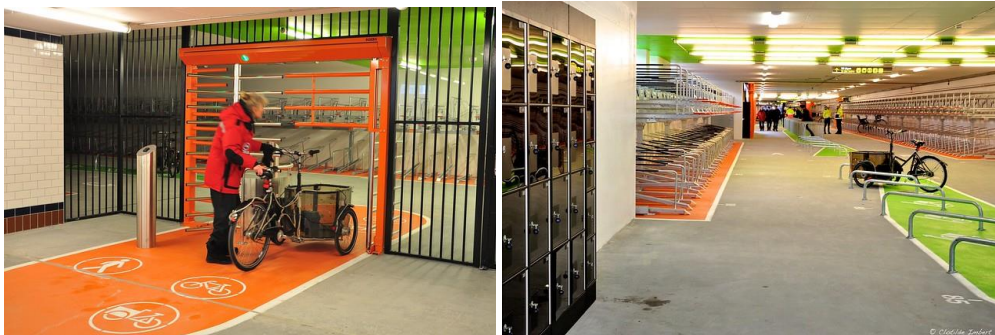
2.6.42 SERVIZI PER I CICLISTI - VELOSTAZIONI, POSTEGGI DI BICICLETTE CUSTODITI E ATTREZZATI

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 Bicitalia 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.

2.6.43 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 del comune di Ginosa 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.

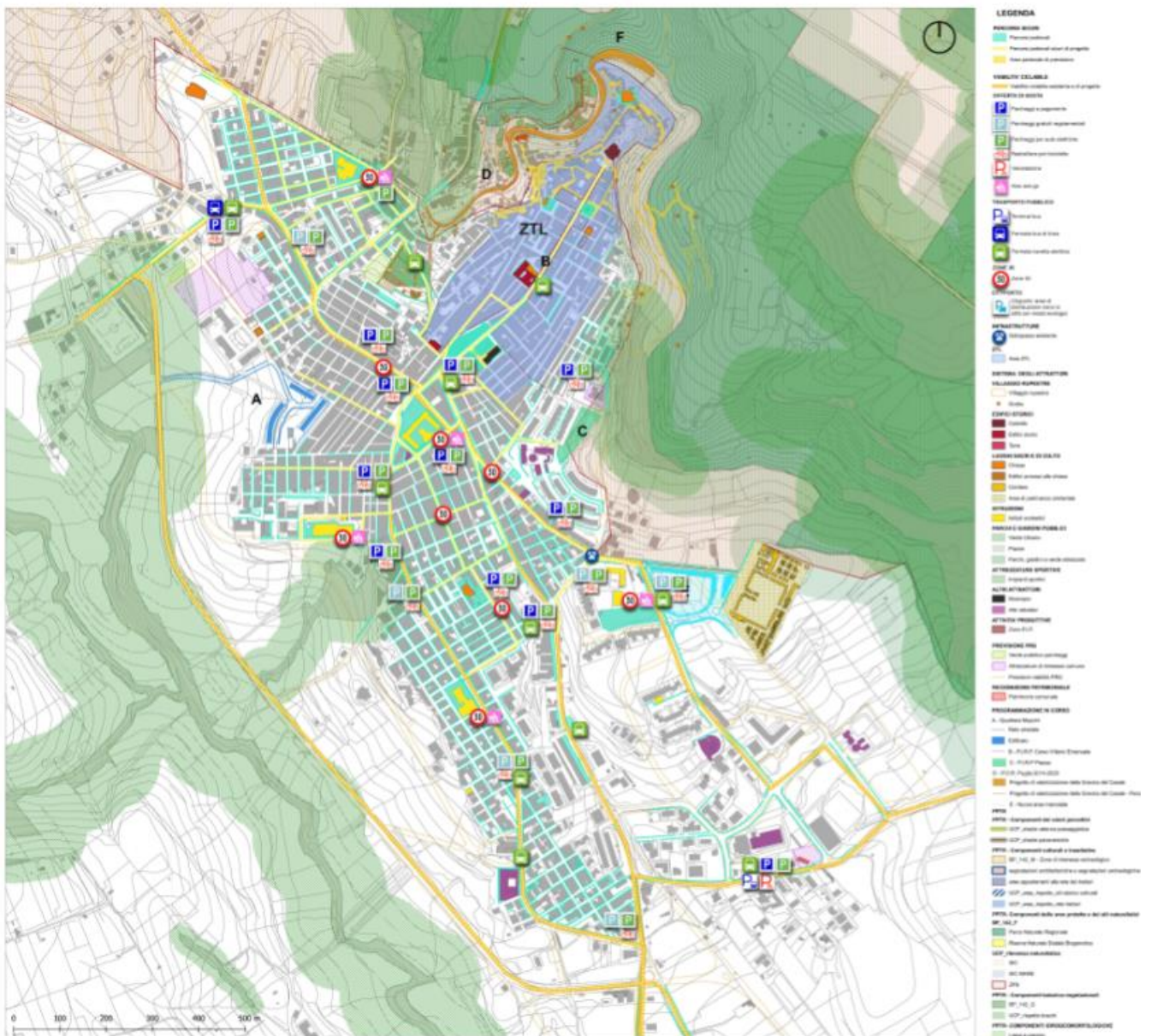
2.6.5 ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA: DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA

2.6.5.1 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



Individuazione delle zone 30 e dei percorsi Ciclo pedonali _ Marina di Ginosa

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

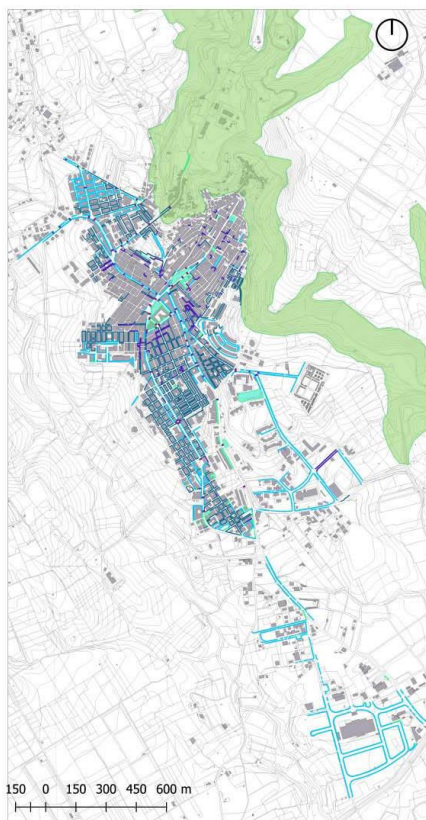
Campo visivo pedone, automobilista - (Photo credits: web)

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.

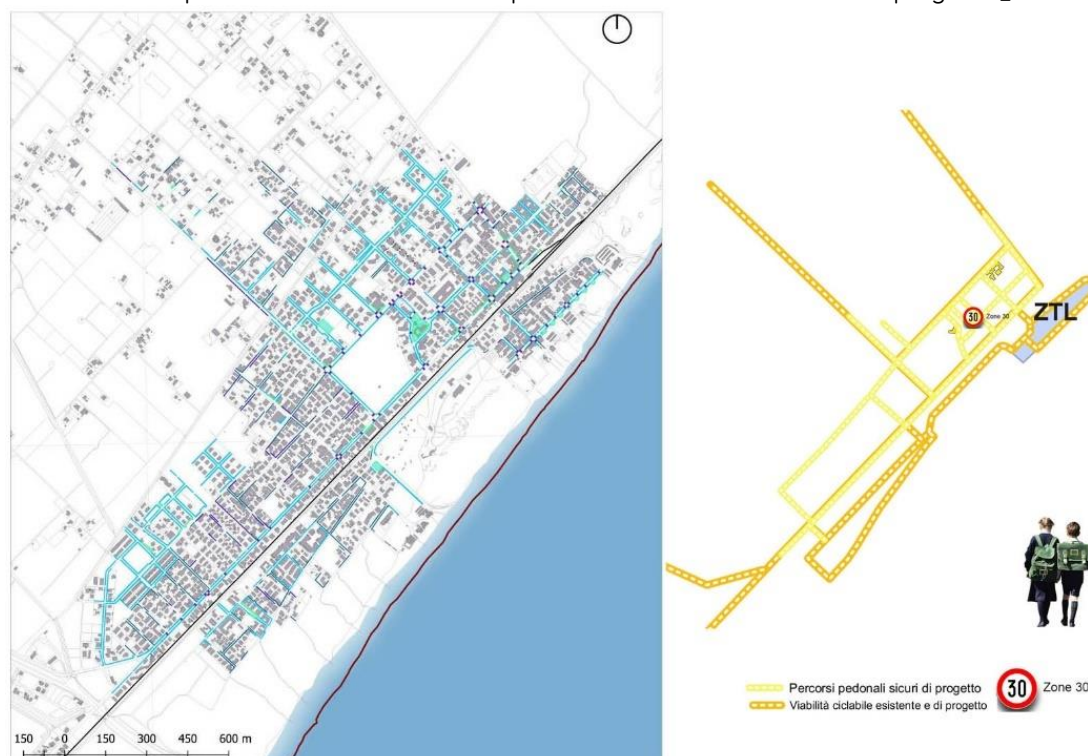
In particolare la lettura analitica ha considerato quali variabili fondamentali:

- 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 _Ginosa



Schema comparativo tra le infrastrutture pedonali esistenti e le zone 30 di progetto _Marina di Ginosa

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.

2.6.5.2 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.

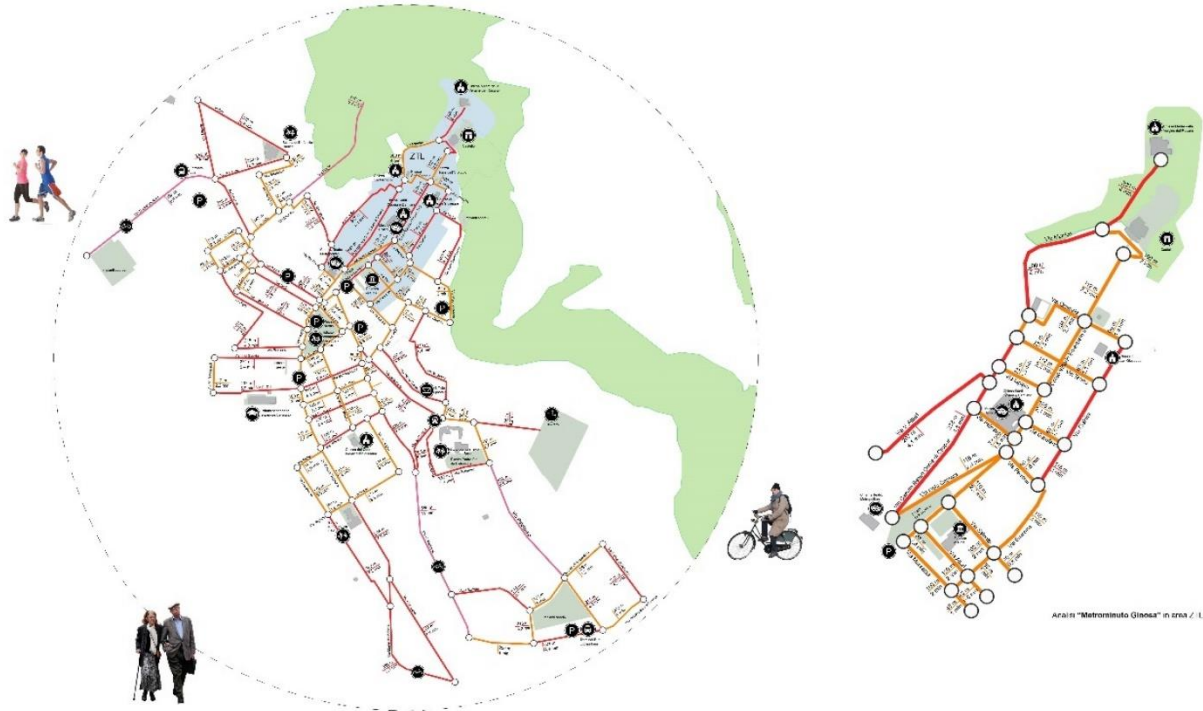
La misura punta altresì a limitare la presenza del traffico su gomma per incentivare gli spostamenti a piedi, con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti e relativo miglioramento della qualità dell'aria e della vita.

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

metrominuto
Ginosa Distanze e tempi di cammino, Ginosa
Distances and walking times in Ginosa



Percorsi
Routes
(4km/h)

- Fino a 200 metri
From 200 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
- Edificio di interesse culturale
Archaeological site
- Località di interesse storico
Historical site
- Via che presenta ostacoli
Obstacle
- Stazione ferroviaria
Railway station
- Puntino bus
Bus stop
- Puntino taxi
Taxi stand
- Puntino noleggio
Rental point
- Puntino noleggio
Rental point
- Puntino noleggio
Rental point

Calcolo consumo calorico
Calorie calculation

(a piedi 5km/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?

- Diminuisce la densità ossea
- Contribuisce a tenere il peso sotto controllo
- Contribuisce a tenere il cuore sotto controllo
- Contribuisce a tenere il sistema circolatorio sotto controllo
- Contribuisce a tenere il sistema circolatorio sotto controllo
- Contribuisce a tenere il sistema circolatorio sotto controllo
- Contribuisce a tenere il sistema circolatorio sotto controllo
- Contribuisce a tenere il sistema circolatorio sotto controllo
- Contribuisce a tenere il sistema circolatorio sotto controllo
- Contribuisce a tenere il sistema circolatorio sotto controllo

Nei termini del Piano Urbanistico Sostenibile, è stato proposto il "Metrominuto Ginosa", che si basa sul concetto di "Metrominuto" (1 minuto di cammino a piedi, 400 metri).

Il "Metrominuto" è un concetto che indica la distanza che si può percorrere in 1 minuto di cammino a piedi (400 metri).

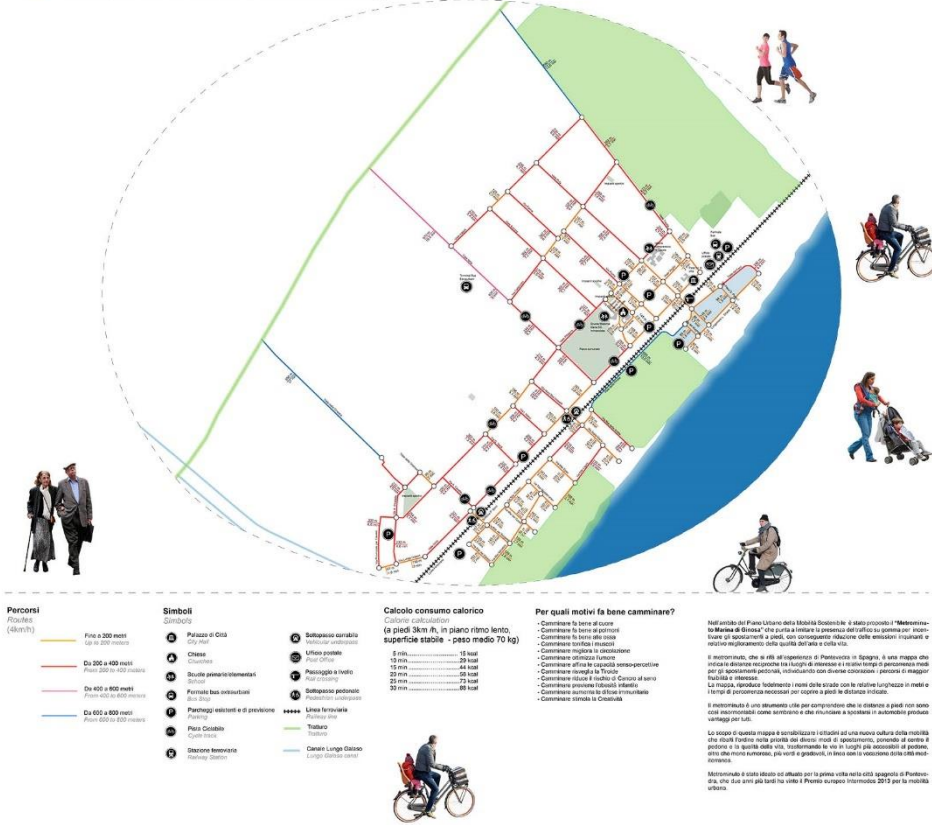
Il "Metrominuto" è un concetto che indica la distanza che si può percorrere in 1 minuto di cammino a piedi (400 metri).

Il "Metrominuto" è un concetto che indica la distanza che si può percorrere in 1 minuto di cammino a piedi (400 metri).

Il "Metrominuto" è un concetto che indica la distanza che si può percorrere in 1 minuto di cammino a piedi (400 metri).



metrominuto Distanze e tempi di cammino, Marina di Ginosa
Marina di Ginosa Distances and walking times in Marina di Ginosa



COMUNE DI GINOSA | PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
 REDATTORE: LOREDANA D. MODUGNO, ARCHITETTO

SCHEDE STRATEGICHE | 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, trasformano le vie in luoghi più accessibili al pedone, oltre che meno rumorose, più verdi e gradevoli, in linea con la vocazione della città mediterranea.



Il Metrominuto, 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 Intermodos 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/UTM.

2.6.5.3 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.

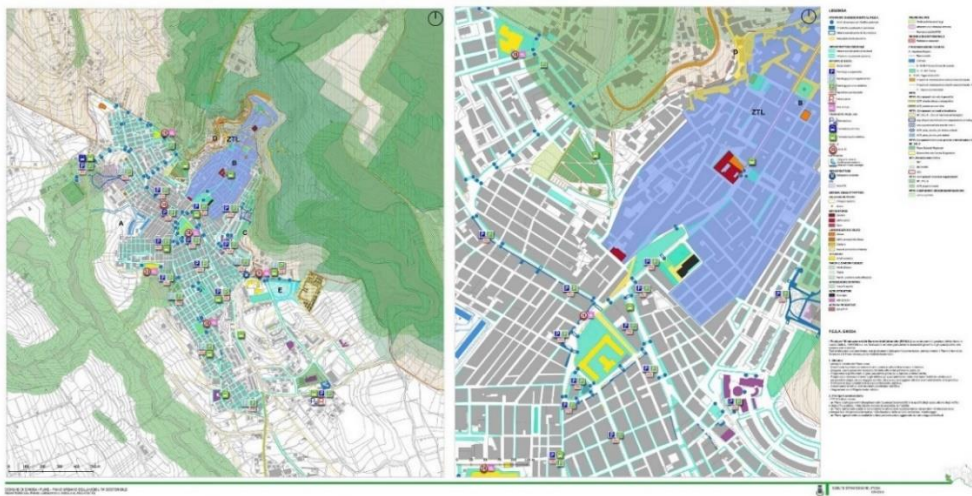
La strategia del PUMS in tema di sostenibilità suggerisce la promozione di una "cultura dell'accessibilità", attraverso un **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** favorisca l'indipendenza nel vivere quotidiano e la socialità delle persone con mobilità ridotta. Il diritto alla mobilità 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.

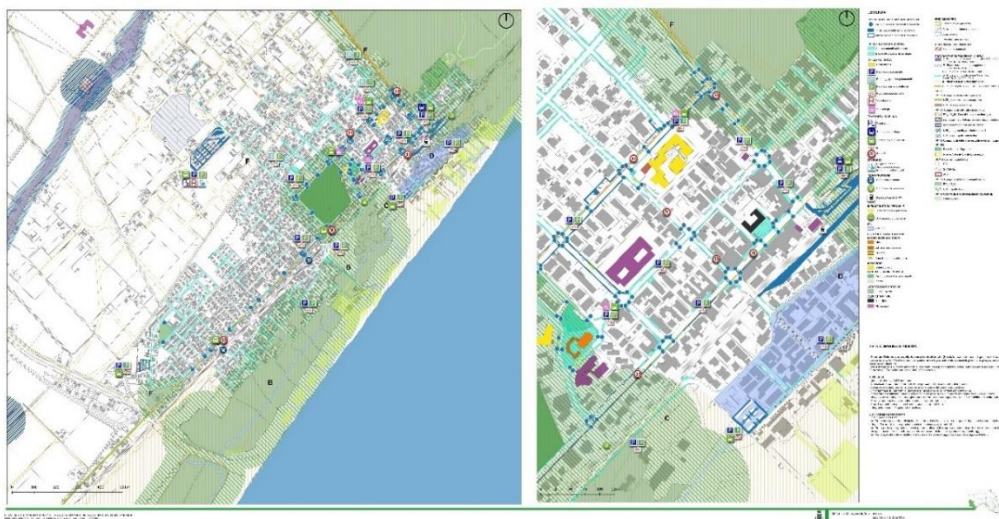
La strategia del PUMS suggerisce di rendere completamente accessibili i percorsi urbani per l'accessibilità agli edifici ed ai luoghi pubblici e/o di pubblico interesse attraverso l'attuazione di misure che puntino:

- 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 69 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE 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 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.](#)



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.

2.6.6 STRUMENTI DIGITALI DEDICATI ALL'INFOMOBILITÀ

Con l'espressione infomobilità si intende *"l'uso di tecnologie dell'informazione e comunicazione (ICT- Information and Communication Technology) 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.

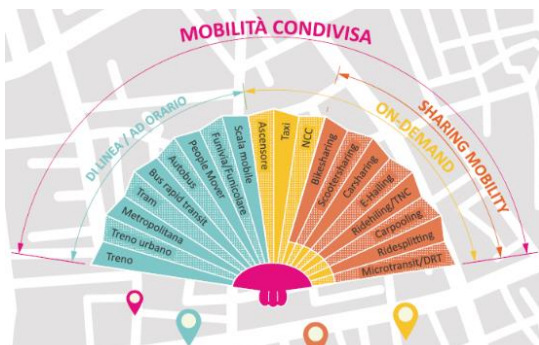
Le strategie del PUMS in tema di infomobilità suggeriscono l'acquisto di App di supporto della mobilità urbana in grado di:

- 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.

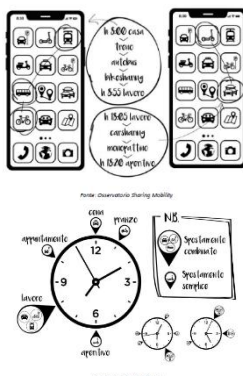
Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Gestione della sosta e della circolazione	Infomobilità	APP infomobilità	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.TM.
		Paline Informative per sosta bus	n	Indiretta - necessaria interlocuzione 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.

2.6.7 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.

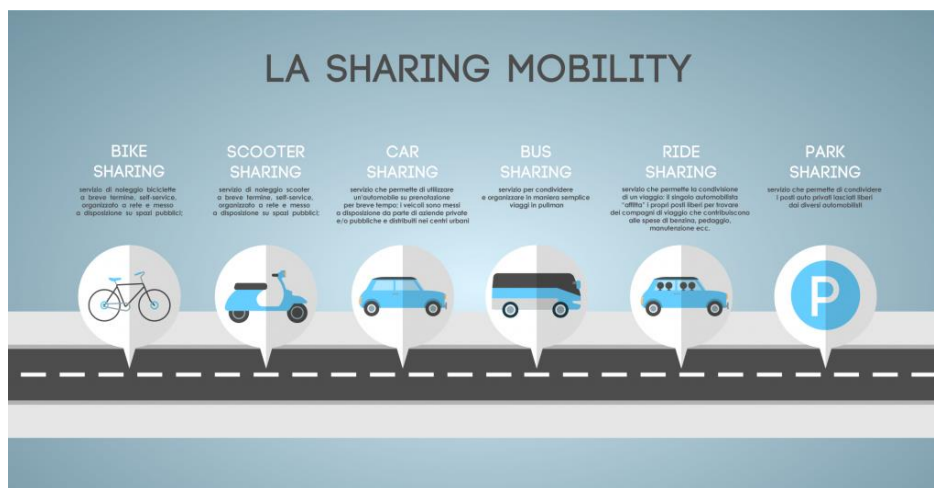
L'auto in condivisione rappresenta un'opzione favorita tra le strategie del PUMS (collegamento Ginosola - Marina di Ginosola) con l'obiettivo di integrare l'offerta di servizi in sharing e la loro complementarietà con altri sistemi quali trasporto pubblico e bicicletta.

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
INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING	a. Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;	dotazione autovetture dei servizi di car-sharing	numero auto	Diretta da parte dell'Amministrazione
	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
	c. 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
	d. 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
	e. 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettività a V.A.S.	Pagina 72 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.6.8 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.



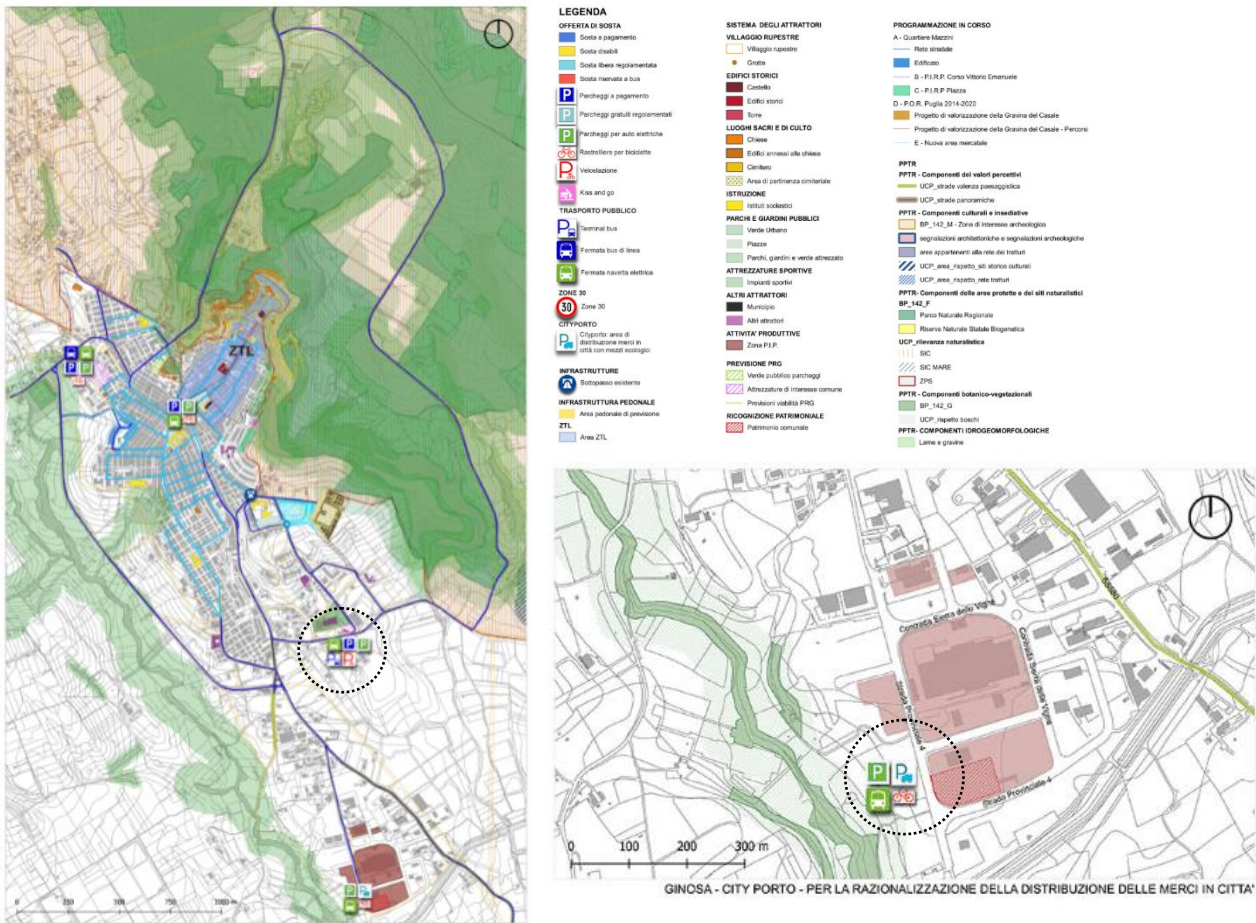
La strategia del PUMS intende puntare sulla promozione della mobilità elettrica attivando progetti pilota mobilità elettrica sia in ambito pubblico (acquisto di mini-bus e/o auto - metano, ibrido, elettrico) che privato agendo principalmente su due linee: incentivare la diffusione degli impianti di ricarica, 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;	veicoli 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

2.6.9 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 74 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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/smerci.	dotazione stalli sosta ed sistemi di sorveglianza	% stalli rispetto ad esercizi commerciali e % stalli video-sorvegliati	Diretta da parte dell'Amministrazione

2.6.10 SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT

2.6.10.1 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.

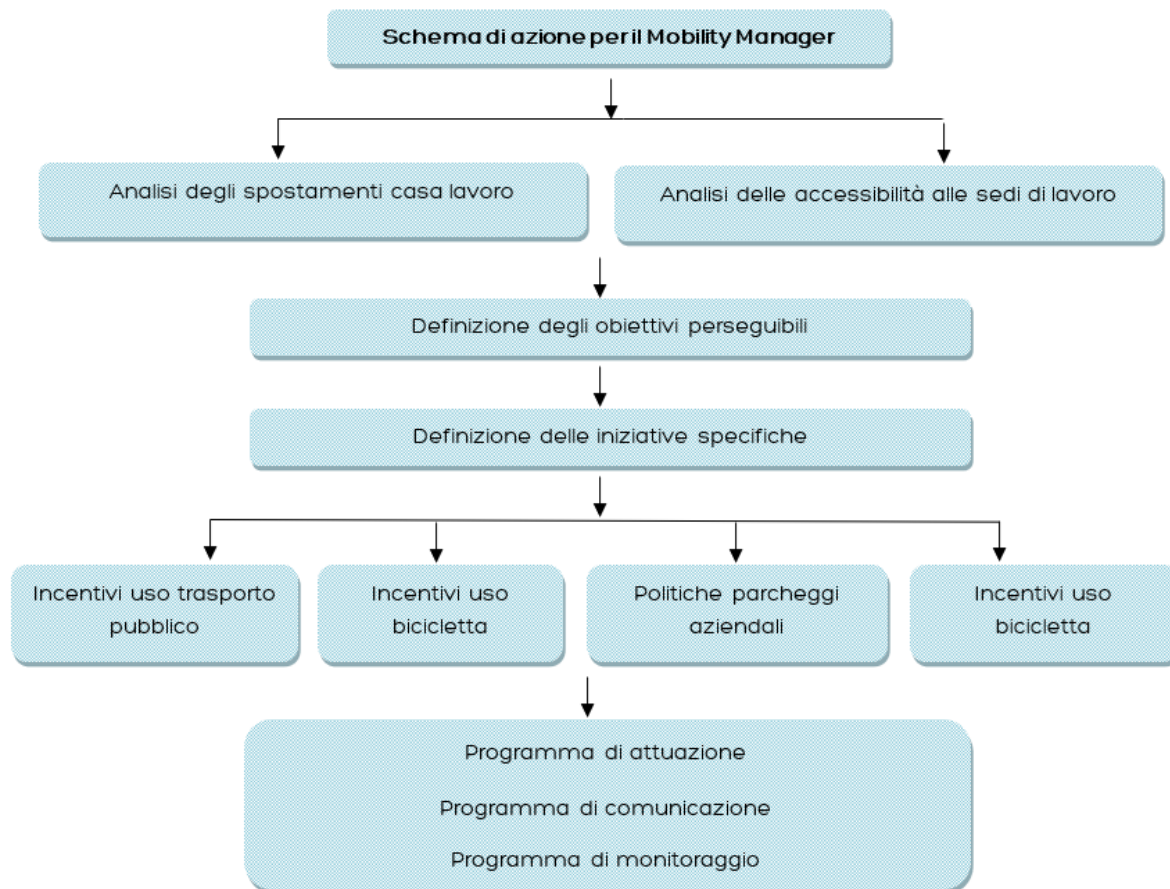
Vantaggi pratici risultanti dall'introduzione di misure di Mobility Management in una città:

- 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
SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT	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		
	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	% spostamenti		
		N° parcheggi a disposizione		
		N° dipendenti		

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettività a V.A.S.	Pagina 76 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 1
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Strategie	Azioni	Indicatore	Unità di misura	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT	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 % 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.			

2.6.10.2 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.

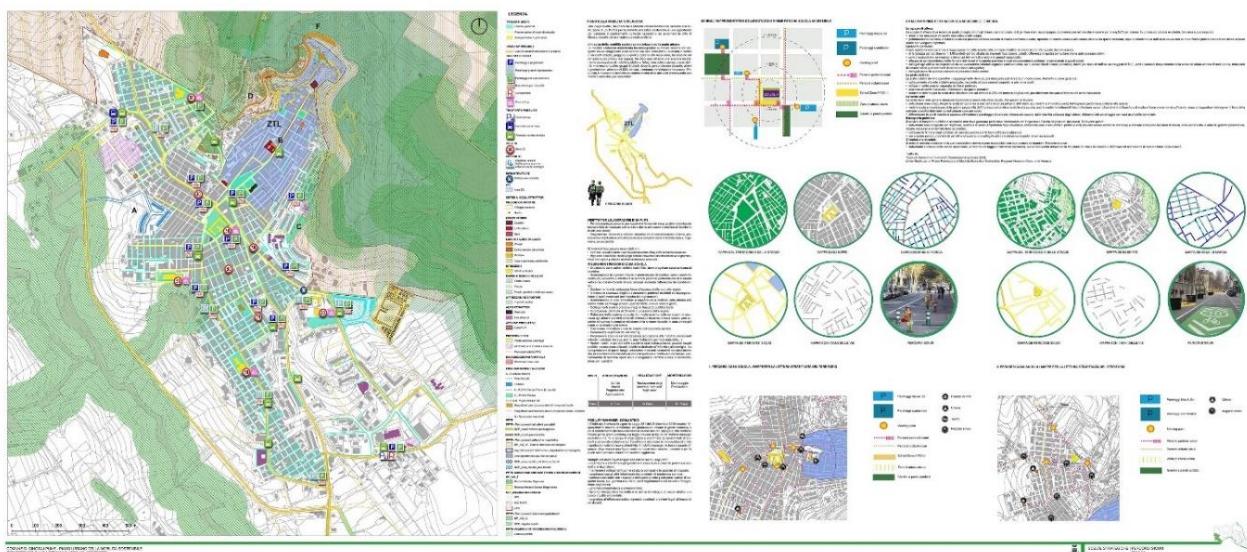
Obiettivi per l'elaborazione di un Piano della mobilità scolastica:

- 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 Ginosola 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 Kilometre" (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 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;	N° di enti coinvolti	N°		


	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";		N°	
	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.		N°	

CONCLUSIONI

La pianificazione del sistema della mobilità nelle città rappresenta la base su cui avviare le politiche di mobilità urbana sostenibile nel più ampio processo di una pianificazione del territorio in linea con gli obiettivi di una strategia di sviluppo sostenibile. Il PUMS si configura come strumento strategico finalizzato alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile e offre una visione organica della mobilità, attraverso i propri contenuti per mezzo di strategie e priorità, ponendosi obiettivi in un orizzonte temporale medio-lungo (10 anni e oltre).

Le scelte di fondo per la definizione delle strategie e delle azioni sono state:

- la pedonalità come fattore chiave per garantire la qualità dello spazio pubblico;
- la sicurezza dei percorsi per garantire una città accessibile a tutti;
- la qualità e alla riorganizzazione delle infrastrutture viarie;
- favorire l'uso di modi di trasporto a minor impatto ambientale;
- favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani;
- rendere i poli scolastici ambiti privilegiati per dare sicurezza - piacevolezza e per lavorare sulle future generazioni;
- dare qualità al trasporto pubblico per renderlo accessibile, attrattivo e confortevole; separare il bisogno di mobilità dall'uso dell'auto, promuovendo la sharing mobility; favorire attraverso regole e controlli comportamenti più virtuosi per chi si sposta in auto e per i veicoli adibiti al trasporto merci;
- promuovere presso le future generazioni la cultura della mobilità e il pensiero del "**Changing living habits**", ovvero del cambiamento di abitudini come fattore determinante per migliorare la qualità della vita, perché è solo innescando un cambiamento negli stili di vita più orientato verso pratiche sane e sostenibili, che si potrà modificare la percezione dei cittadini rispetto alla città che vivono quotidianamente.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 81 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE III: VALUTAZIONE DELLA COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

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:

- DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (D.R.A.G.);
- 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 DEI TRATTURI
- PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA
- 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)

Altri piani settoriali:

- PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.);
- PIANO PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DELLE ALLUVIONI (PGRA) DELL'AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO MERIDIONALE ADOTTATO CON DELIBERA N.2 DEL 20/12/2021
- PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA (P.R.Q.A.);
- PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.)
- INDIRIZZI PER LA STESURA DELLA STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC) - LINEE GUIDA PAESC
- PIANO DEI SISTI NATURA 2000
- PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)
- PIANO IL PIANO DI GESTIONE DELLA ZPS "AREA DELLE GRAVINE" APPROVATO CON DGR N. 2435/2009
- HABITAT E SPECIE VEGETALI E ANIMALI DI INTERESSE COMUNITARIO NELLA REGIONE PUGLIA INTRODOTTE DALLA DGR N. 2442/2018
- IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO

3.1 COERENZA CON IL DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (D.R.A.G.);

Il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) di competenza della Regione Puglia è stato approvato con D.G.R. del 14 dicembre 2010, n. 2753. Il DRAG è un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, da assumere da parte della Regione, inteso a definire un assetto ottimale del territorio regionale, da prefigurare e disciplinare attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale regionale, nonché attraverso indirizzi alla pianificazione provinciale e comunale, che con tali strumenti devono risultare compatibili.

Gli obiettivi del DRAG, possono essere sintetizzati nei seguenti punti:

- la tutela e la **valorizzazione del paesaggio**, attraverso il rinnovamento degli strumenti di pianificazione vigenti secondo le disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- il miglioramento della qualità dell'ambiente e della vita delle popolazioni, attraverso il sostegno all'innovazione delle pratiche di pianificazione locale, perché questa, riconosciuto l'esaurimento della spinta all'espansione urbana, si orienti decisamente verso il **recupero dei tessuti urbani consolidati, la riqualificazione delle aree degradate e la bonifica delle aree inquinate**;
- la semplificazione del processo di formazione e di verifica delle scelte locali di governo del territorio, promuovendo e sostenendo la pianificazione provinciale e di area vasta, perché questa costituisca quadro di coordinamento ed occasione di servizio per la pianificazione locale, definendo i limiti e le opportunità delle trasformazioni territoriali di grande scala ed **orientando la pianificazione locale alla valorizzazione del territorio in un quadro di sviluppo sostenibile**;
- una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno **sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale**;
- la garanzia di una sollecita attuazione delle scelte di governo territoriale, attraverso la più generale costruzione di rapporti sinergici fra il sistema di governo del territorio e **le iniziative di tutela ambientale e di programmazione dello sviluppo**.

L'attuazione delle previsioni del PUMS rientra tra gli obiettivi previsti nel Documento Regionale Di Assetto Generale (D.R.A.G.). Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rappresenta uno strumento di pianificazione

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
	82 di 290	Ottobre 2023	0
REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

strategico che riguarda il tema della mobilità nell'ottica del raggiungimento di obiettivi in materia di tutela ambientale, contenimento di emissioni inquinanti e che si propone di ridurre la congestione stradale, il carico di traffico veicolare, favorendo altre forme di mobilità, diverse dal trasporto individuale motorizzato.

Il gli obiettivi e le strategie previste nel PUMS del Comune di Ginosa risultano coerenti con gli obiettivi del D.R.A.G. in quanto promuovono una mobilità sostenibile orientata alla sostenibilità dell'ambiente, del territorio e alla valorizzazione del paesaggio.

Le strategie del PUMS promuovono il recupero dei tessuti urbani consolidati, la riqualificazione delle aree degradate e la riduzione del consumo di suolo. Il PUMS prevede l'estensione delle aree pedonali e ciclopedonali, le zone a traffico limitato, le zone 30 e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili.

Con l'attivazione della ZTL nel centro antico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa il PUMS intende 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. L'istituzione della ZTL nell'ambito del nucleo storico di Ginosa e l'estensione delle aree pedonali nell'area centrale, consentiranno infatti di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo ai cittadini e ai visitatori, facilitando gli spostamenti con mezzi sostenibili e interrompendo il flusso veicolare (non residenziale) in alcuni itinerari di attraversamento. La proposta della ZTL sull'area costiera dell'agglomerato urbano di Marina di Ginosa - riconosciuto 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 - 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. L'intervento della ZTL sull'area costiera nasce dalla preminente esigenza di eliminare il traffico veicolare e la sosta, per favorire la pedonalizzazione, una migliore fruizione del waterfront, delle spiagge e delle risorse naturalistiche di Marina di Ginosa.

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. I siti di interscambio sono stati individuati prevalentemente su aree della città consolidata, all'ingresso della città o presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Il PUMS promuove l'introduzione di politiche di park pricing e road pricing, ma anche sistemi di carsharing, carpooling e taxi collettivi.

Il PUMS di Ginosa punta alla ridefinizione delle politiche gestionali della Circolazione: la riorganizzazione della circolazione è il punto di partenza per ripensare all'utilizzo dello spazio pubblico normalmente destinato al traffico di veicoli e pedoni. Nel quadro dello sviluppo della mobilità urbana sostenibile previsto dal PIANO è stato 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 è possibile attraverso la proposta misure regolamentari (sensi unici, 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.

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 (attraverso l'introduzione dei sensi unici di marcia), 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. La strategia del PUMS tiene 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.

Le strategie del PUMS favoriscono e incentivano politiche di mobilità sostenibile (attraverso l'introduzione di misure soft Pedibus/Bicibus, Mobility management, metrominuto, etc.) e il pensiero del "Changing living habits", ovvero del cambiamento di abitudini come fattore determinante per migliorare la qualità della vita, perché è solo innescando un cambiamento negli stili di vita più orientato verso pratiche sane e sostenibili, che si potrà modificare la percezione dei cittadini rispetto alla città che vivono quotidianamente.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 83 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.2 COERENZA CON 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. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici
5. **Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo**
6. **Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee**
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia
8. **Favorire la fruizione lenta dei paesaggi**

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

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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 84 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

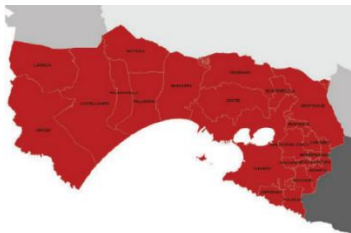
8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare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

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

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

3.2.1 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO

Il territorio del comune di Ginosola rientra nell'ambito paesaggistico 8.2 /Arco jonico tarantino con una percentuale del 100%, corrispondente ad una superficie di 187,33 Km².



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

A questa successione morfologica corrispondono i diversi paesaggi rurali, con la presenza di seminativi che si aprono sulle ampie superfici boscate nei rilievi pedemurgiani, oliveti e frutteti nel livello più alto dei terrazzi pianeggianti del settore occidentale, di agrumeti, oliveti e vigneti nei livelli intermedi e bassi, mentre la coltivazione intensiva a vigneto e seminativo caratterizza il settore orientale.

La costa occidentale, meglio preservata dai fenomeni di occupazione antropica è caratterizzata da un'ampia fascia di pineta che copre i cordoni dunali. La struttura a fasce dell'anfiteatro tarantino è solcata trasversalmente dal sistema dei corsi d'acqua che incidono profondamente i substrati calcarei, dando origine nei tratti più a monte al diffuso fenomeno delle gravine che caratterizza questo ambito soprattutto nel versante occidentale.

Avvicinandosi alla costa i frequenti corsi d'acqua sono stati oggetto di regimentazioni successive, a partire dalle opere di bonifica delle pianure costiere, che ne hanno artificializzato il corso spesso in modo improprio. L'insediamento si è sviluppato in stretto rapporto con la struttura morfologica dell'ambito soprattutto nell'area occidentale dove le gravine e le lame hanno costituito l'asse portante per lo sviluppo dell'insediamento umano fin dall'epoca preistorica (testimoniato dagli insediamenti rupestri); a ovest il sistema insediativo è costituito da una rete di centri medio-piccoli sui rilievi e una rete di villaggi rurali in una pianura meno acquitrinosa di quella metapontina. La rete viaria si articola in una viabilità litoranea, dai caratteri di stabilità solo a partire dalla metà del XX secolo e in una viabilità murgiana composta sia da vie di lunga percorrenza, a valle o a monte delle gravine, sia da vie che corrono sul ciglio delle gravine e ad esse parallele (Brindisi-Taranto, Bari-Taranto, Egnazia-Taranto, Monopoli-Taranto).

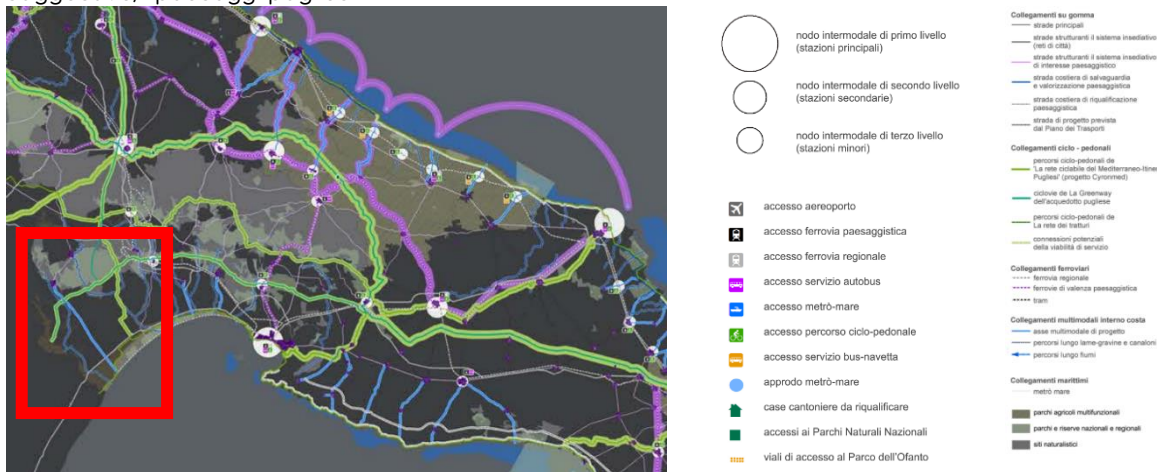
Su queste vie di medio-lunga percorrenza si intersecavano reti viarie minori che collegavano i casali di campagna ai centri maggiori. Fonte P.P.T.R. All.2_5.8_Arco ionico

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

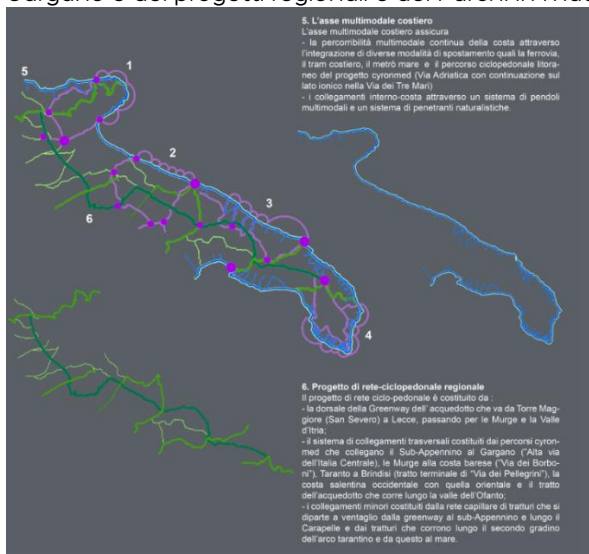
- a) Struttura idrogeomorfologica: componenti geomorfologiche e componenti idrologiche;
- b) Struttura ecosistemica e ambientale: componenti botanico-vegetazionali e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici;
- c) Struttura antropica e storico-culturale: componenti culturali e insediative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

3.2.2 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.



PPTR- II SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE

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."

L'attuazione delle previsioni del PUMS rientra tra gli obiettivi previsti nel progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato: "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce", definito dal P.P.T.R. poiché favorisce l'integrazione e interoperabilità delle infrastrutture di trasporto esistenti con gli itinerari e i percorsi ciclabili di fruizione del paesaggio.

Tale progetto fa parte di quelli previsti dal PPTR sul l'intero territorio regionale, interessando tutti gli ambiti paesaggistici come definiti dall'art. 7 comma 4 e individuati all'art. 36, denominati:

- a) La Rete Ecologica regionale
- b) Il Patto città-campagna

Il PUMS in coerenza con il PPTR 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 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."

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 86 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Fermo restando il rispetto delle prescrizioni puntuali previste dalle NTA del PPTR e, nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi di realizzazione di percorsi di mobilità dolce su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

3.3 COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)

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.

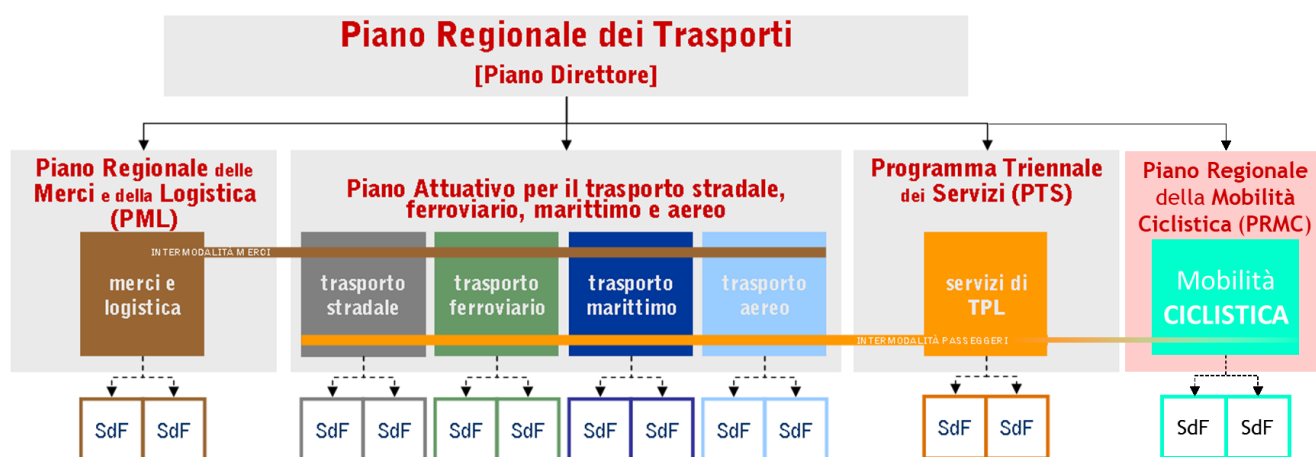
Il piano regionale dei trasporti (PRT) della Regione Puglia, approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", "è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in 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;

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 87 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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**;
- 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.

L'attuazione delle previsioni del PUMS rientra tra gli obiettivi previsti dal **PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)** in quanto punta a garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovrapregionale e regionale per quanto attiene la mobilità ciclabile e pedonale, prevede la promozione di forme di mobilità sostenibile.


Le strategie e le azioni previste nel PUMS di Ginosa puntano: • alla riduzione delle emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (chiusura del centro storico e del lungomare, estensione delle zone di sosta a pagamento); • all'incremento della quota di trasporto pubblico (acquisto/incremento di mezzi pubblici a basso o

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 88 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

nullo impatto ambientale, incremento/introduzione di parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici); • a favorire e incentivare politiche di mobilità sostenibile (incremento delle piste ciclabili urbane; introduzione, del car pooling, car sharing e sviluppo di iniziative di Mobility Management) • alla eliminazione o riduzione del traffico pesante nelle aree urbane (sviluppo di interventi per la distribuzione delle merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale; limitazioni di accesso ai veicoli).

Nello specifico 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 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;
- il potenziamento del trasporto collettivo e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto attraverso: • una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo; • 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; • l'introduzione una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico e a basso impatto ambientale) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo; • il potenziamento del ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno); • il rinnovo della flotta dei mezzi in servizio urbano; • il miglioramento dell'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; • la garanzia di un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria; • lo sviluppo di un 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; • il potenziamento di servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); la promozione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale; il favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus; 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;
- l'attivazione della ZTL nel centro antico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa al fine 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;
- siti di interscambio (BICI+BUS+TRENO+AUTO) individuati prevalentemente su aree della città consolidata, all'ingresso della città o presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo
- l'introduzione di politiche di park pricing e road pricing, ma anche sistemi di carsharing, carpooling e taxi collettivi.
- la riorganizzazione della circolazione per ripensare all'utilizzo dello spazio pubblico normalmente destinato al traffico di veicoli e pedoni. La revisione dell'impianto circolatorio (attraverso l'introduzione dei sensi unici di marcia), 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. La strategia del PUMS tiene 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.
- lo 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: Il PUMS individua su tessuti consolidati del nucleo urbano aree da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di: sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati ai vari quartieri/zone 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) e meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc); 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 89 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- il favorire e incentivare politiche di mobilità sostenibile (attraverso l'introduzione di misure soft Pedibus/Bicibus, Mobility management, metrominuto, etc.) e il pensiero del "Changing living habits", ovvero del cambiamento di abitudini come fattore determinante per migliorare la qualità della vita, perché è solo innescando un cambiamento negli stili di vita più orientato verso pratiche sane e sostenibili, che si potrà modificare la percezione dei cittadini rispetto alla città che vivono quotidianamente

3.3.1 COERENZA CON 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

3.3.1.1 COERENZA CON IL 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

- *Migliorare l'accessibilità e i servizi complementari;*
- *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;

- *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:

- *Migliorare l'accessibilità dalle e verso le aree "interne" oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature sociali, ecc..*
- *Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani;*
- *Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità;*
- *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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 90 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PRT si possono riconoscere:

- a. la previsione dei **"nodi di scambio modale"**¹⁴ 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"**¹⁵ le cui dorsali principali corrispondono ai tratti regionali delle ciclovie 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 Ciclovia dei tre Mari**¹⁶ - Itinerario n. 14 Bicitalia. 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)**;

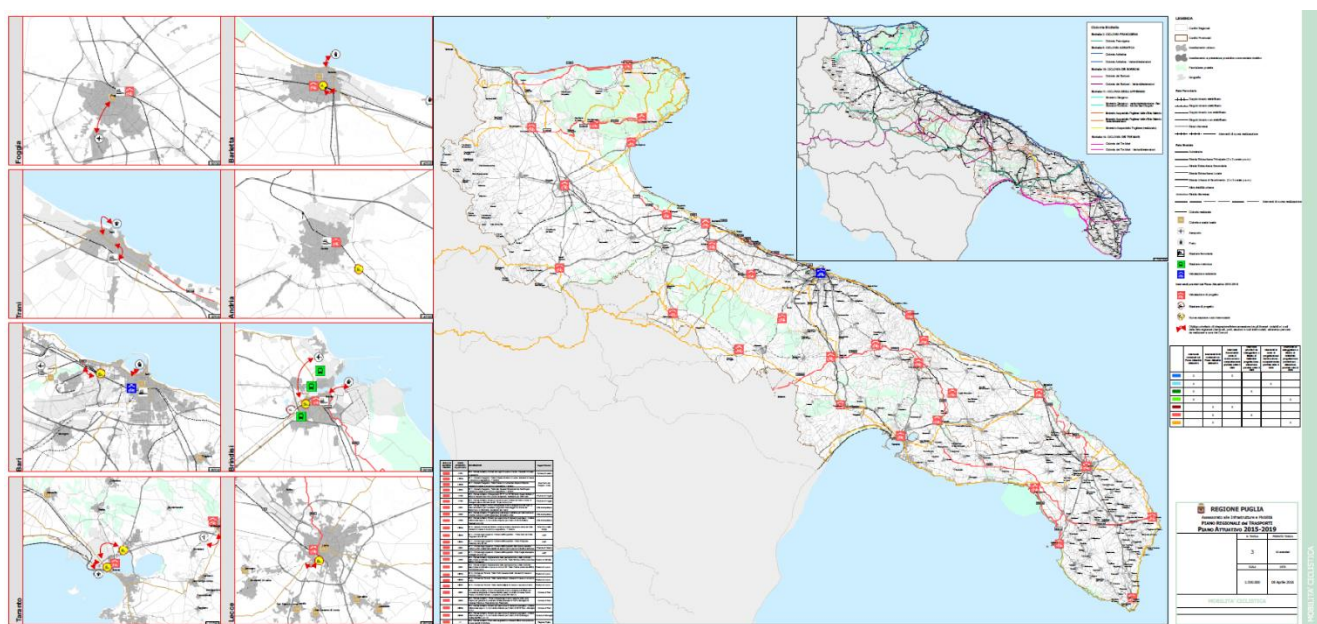
¹⁴ Questo riferimento trova coerenza con lo scenario strategico infrastrutturale del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia (PPTR) che identifica "nodi di scambio intermodale a valenza paesaggistica, con diverso grado di importanza (grande, medio, piccolo), che si differenziano da quelli 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)."

¹⁵ 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 territoriali e paesaggistiche, alla cui fruizione le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale sono finalizzate", individua percorsi multimodali strada-ferrovia-mare di particolare interesse paesaggistico.

¹⁶ 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.

- 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.



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

3.3.12 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 Ciclovía dei tre Mari-Itinerario n. 14 Bicalitia. L'intervento previsto rientra tra gli interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020.

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 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.

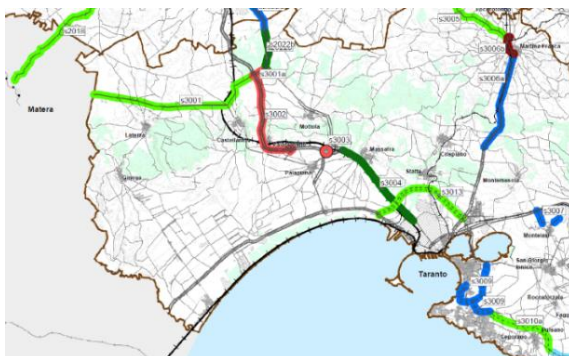


	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020	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.



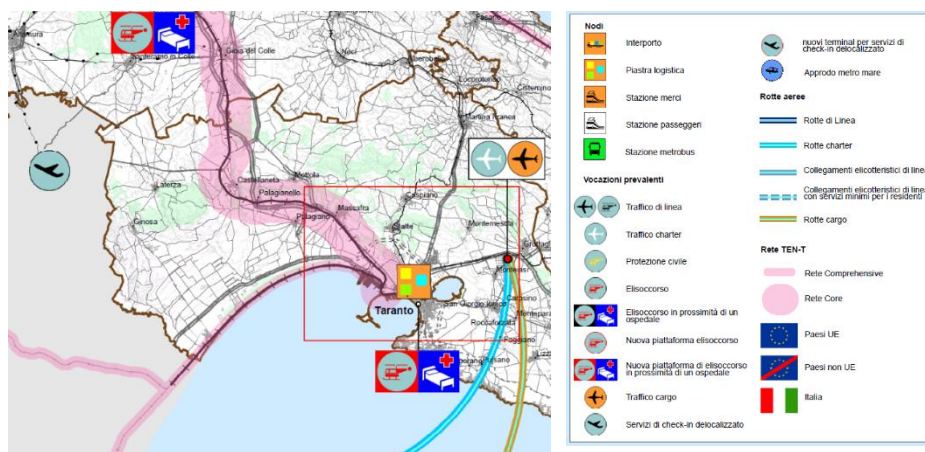
	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020	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 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.

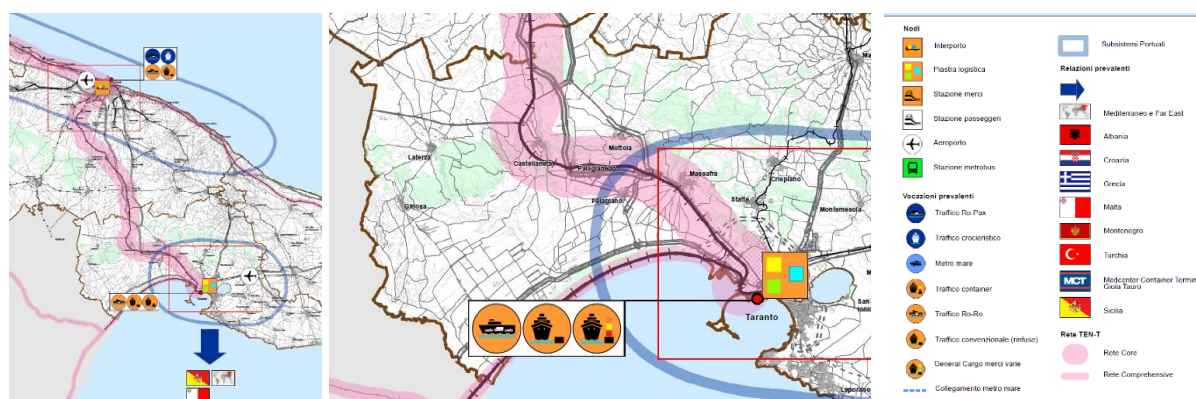


Estratto della tavola "Trasporto Aereo" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

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 centrosettrionali 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.

3.3.13 COERENZA CON IL PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2021-2030 - (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.

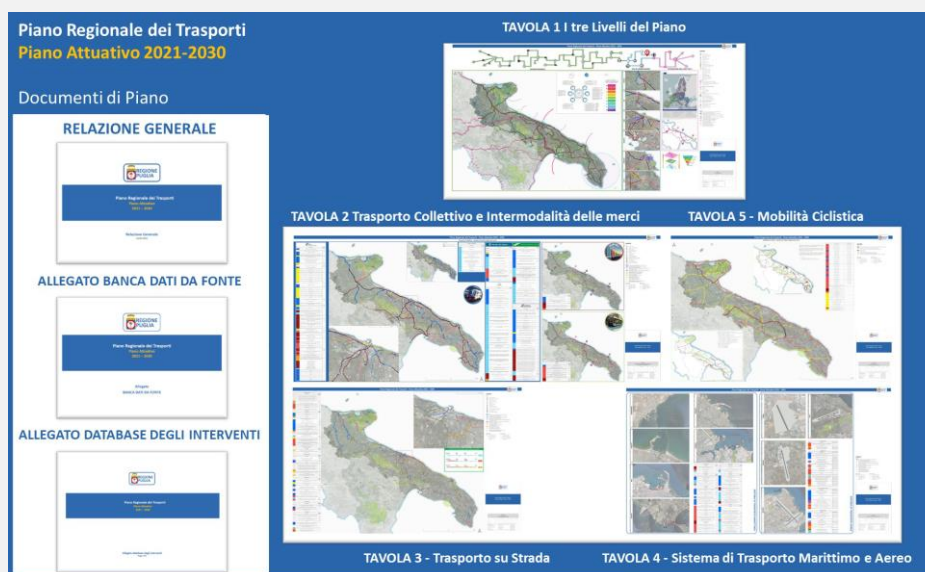
A seguire, nel periodo gennaio-febbraio 2021 è stato dato avvio al processo di consultazione e partecipazione pubblica con le altre Sezioni regionali competenti in materia, con l'Agenzia ASSET, con le Province, con i gestori delle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e portuali che ha consentito 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



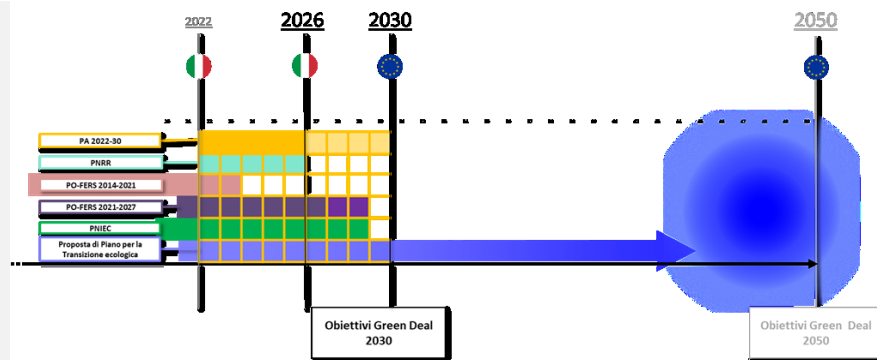
Quadro sinottico documenti di Piano- - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030)

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 tragguardato 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 11 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 12 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 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)

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 96 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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:

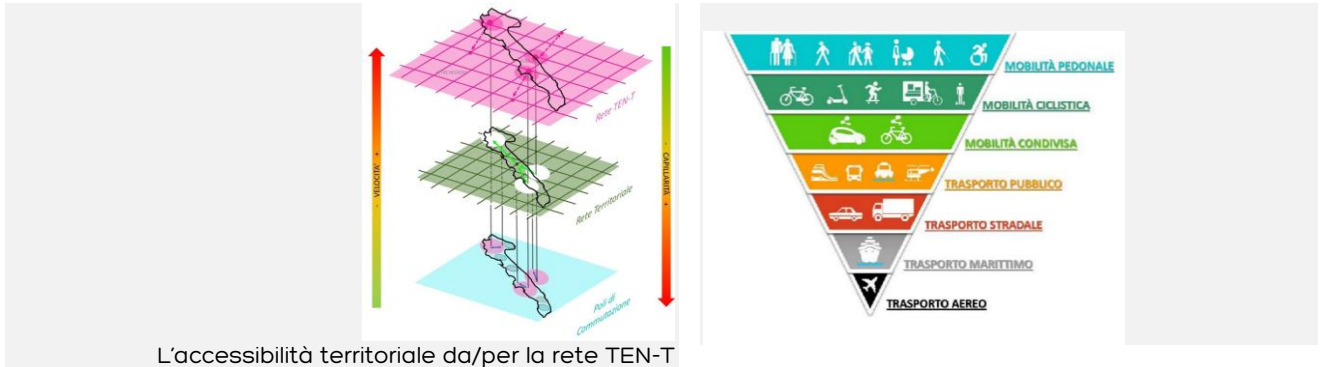
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.1:** definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale;
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.2:** adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile 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 comodale** 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.



L'accessibilità territoriale da/per la rete TEN-T

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 garantita attraverso:

- 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.

L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.

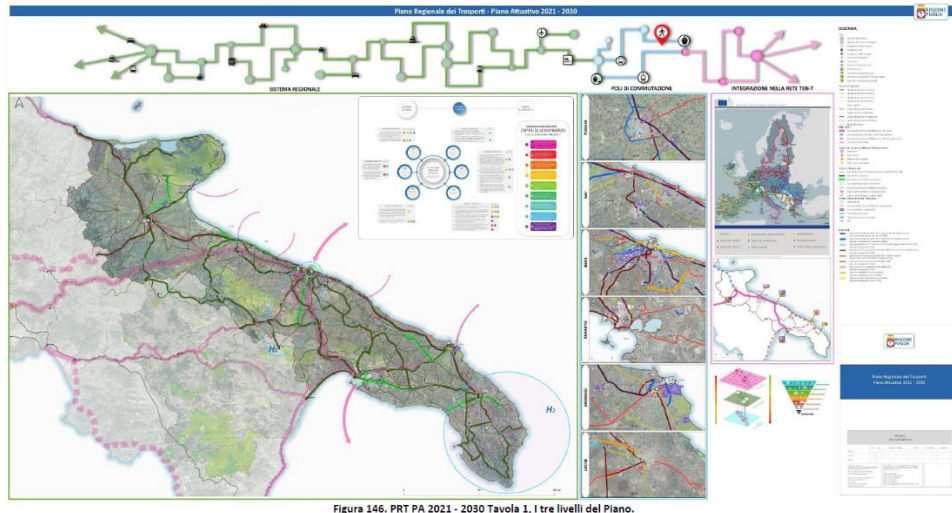


Figura 146. PRT PA 2021 - 2030 Tavola 1, I tre livelli del Piano.

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 garantiscano 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 nonché 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.

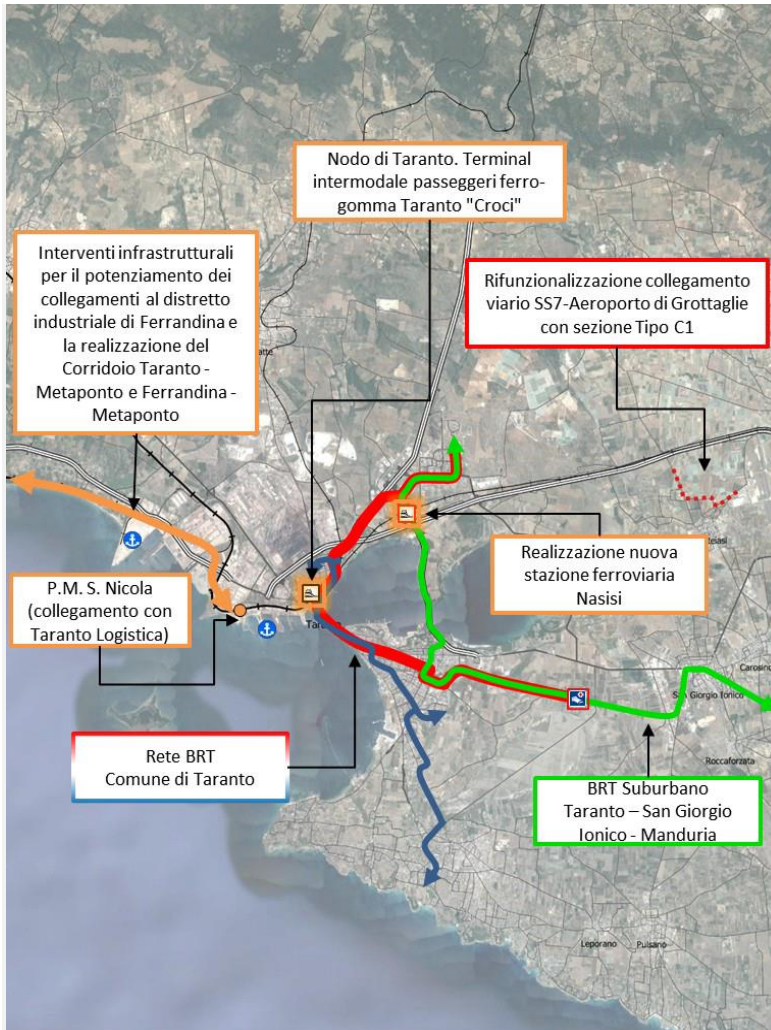
- Intersezione SS106-penetrazione urbana SS100 (via di Massafra) manca di una delle rampe per consentire l'accesso dalla SS100 al secondo fronte di stazione di Taranto in corso di realizzazione;
- messa a norma delle rampe delle intersezioni tra SS100 e SS7 e tra SS7 e SS106 ionica, in quanto questi 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.



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.

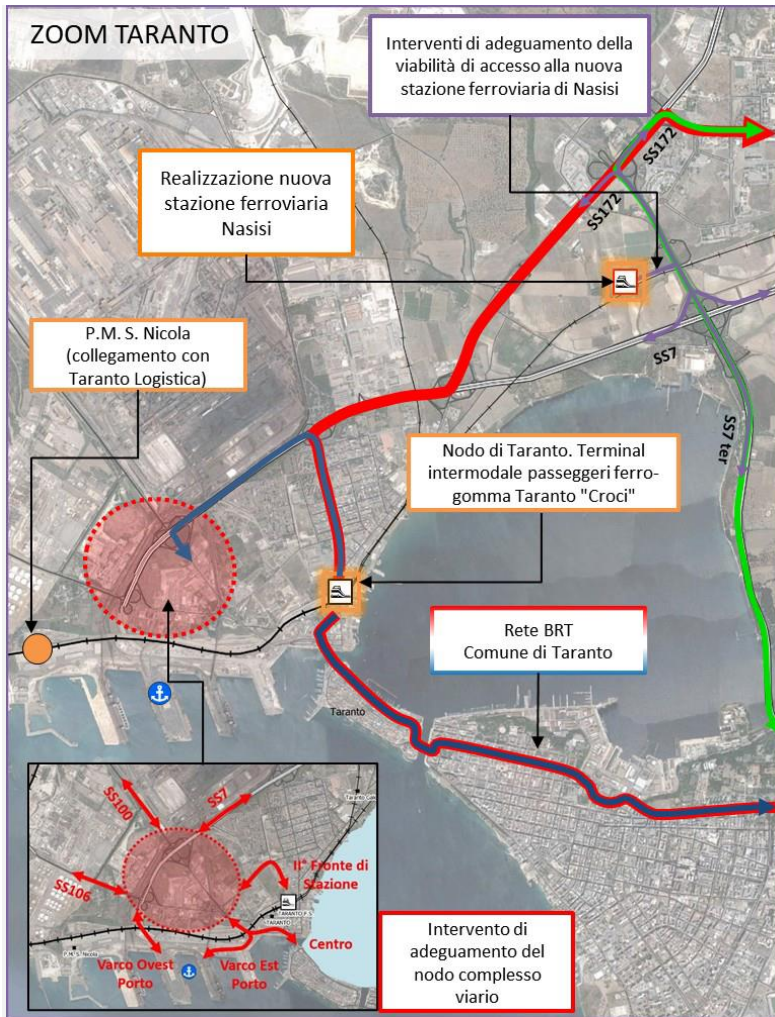


Con riferimento alla modalità di trasporto ferroviaria gli interventi previsti nel nodo di Taranto sono il completamento del terminal intermodale Taranto Croci (f86a-b) e la **realizzazione della nuova stazione di Taranto Nasisi** (f87). Quest'ultima, grazie agli interventi di adeguamento della viabilità 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 Jonico 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.

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:

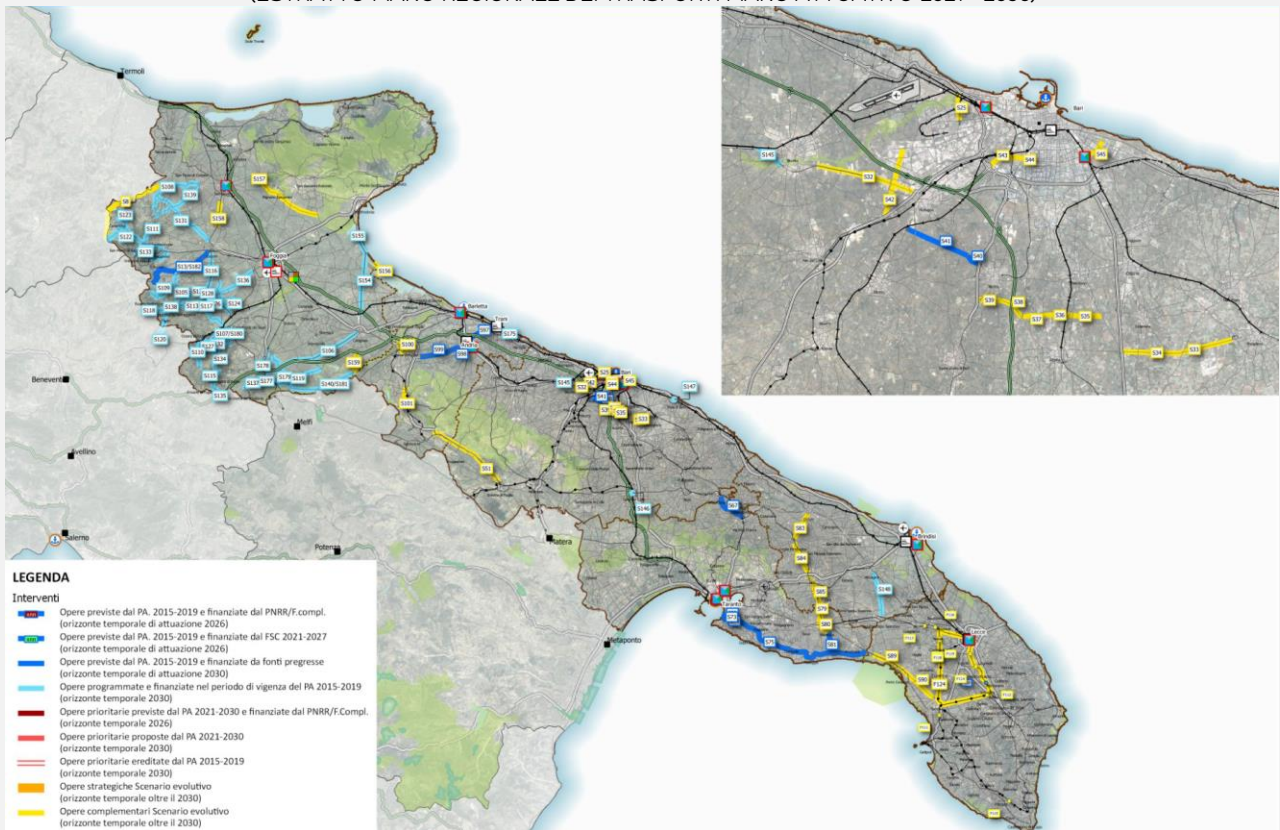
- potenziamento selettivo del trasporto pubblico extraurbano
- adeguamenti stradali extraurbani finalizzati ad ospitare sistemi di preferenziazione per autobus
- Ciclovie Interurbane.

LA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE PROVINCIA DI TARANTO

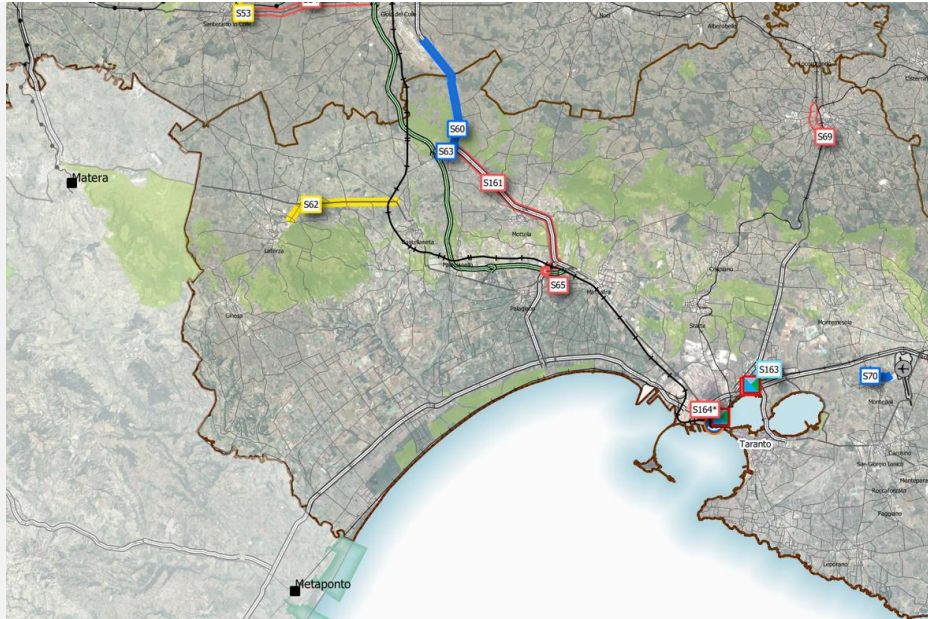
Il Piano prevede l'adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS 7 - SS 100 - SS 106 (s164). Il PA 2021-2030, punta a migliorare l'accessibilità di ultimo miglio al porto e alla stazione ferroviaria, in particolare al secondo fronte di stazione, attraverso la rifunzionalizzazione del nodo stradale 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 rotatoria 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).
Direttrice Jonica Taranto - Metaponto:



f268

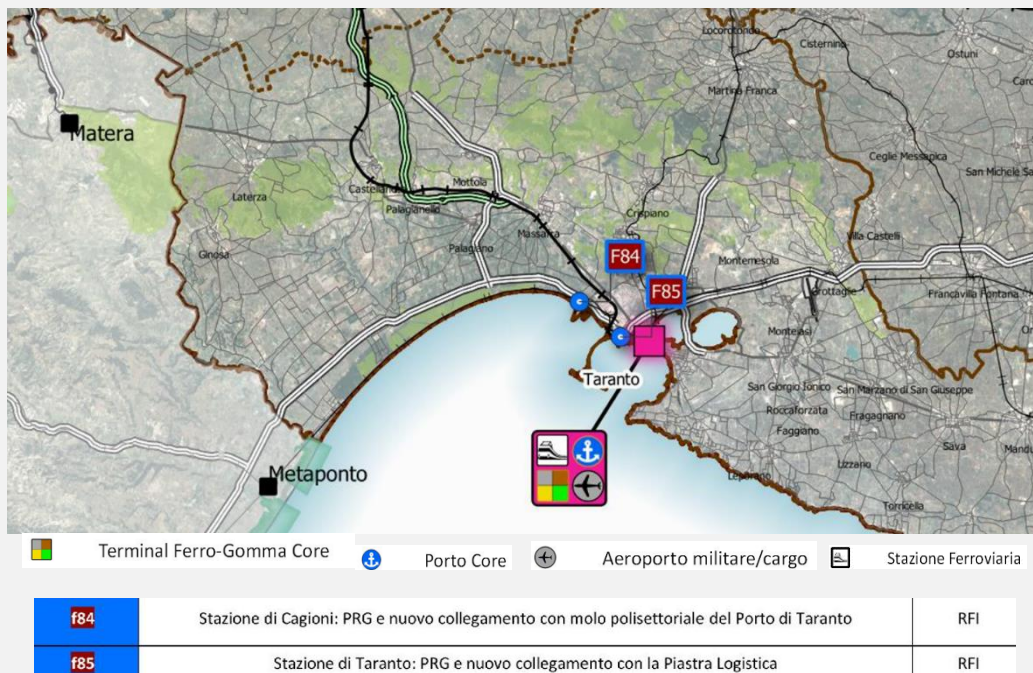
Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto - Metaponto e Ferrandina - Metaponto (compresa la rielaborazione della nuova stazione a Castellaneta Marina)

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.**



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030
Tavola 2- Trasporto collettivo e intermodalità delle merci

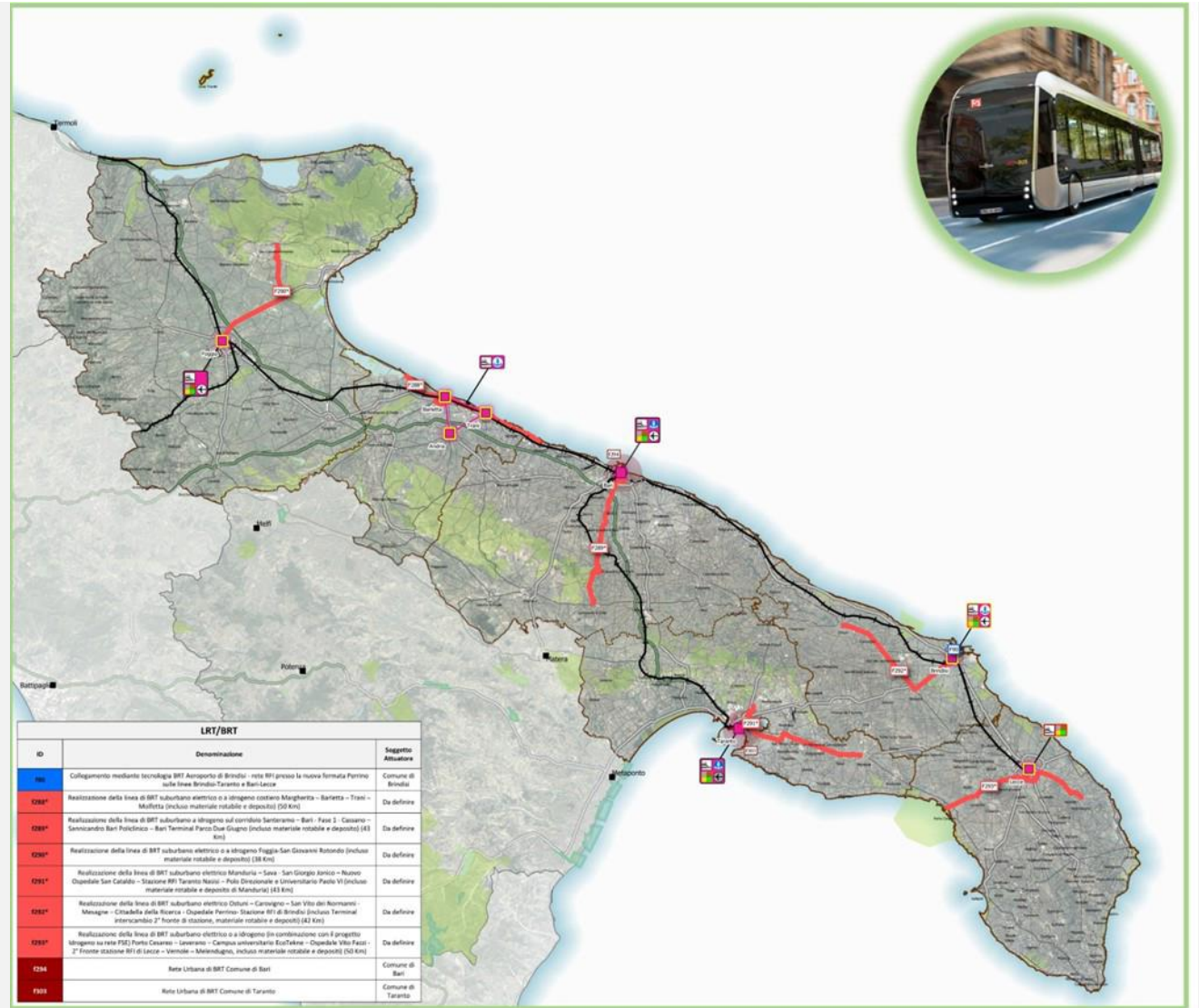
RETE PORTANTE REGIONALE DEL BUS RAPID TRANSIT (BRT)

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, incarozzamento a raso e servizi ai passeggeri),
- la riqualificazione "da facciata a facciata" della viabilità interessata 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



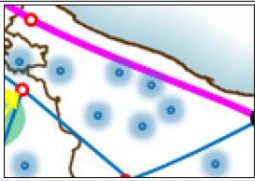










Nelle tabelle di seguito di riportano prefigurazioni di **strategie e linee di intervento a livello locale** complementari all'attuazione dello scenario del PA 2021 - 2030. Tali strategie differiscono a seconda della le particolari caratteristiche del polo urbano di riferimento.

Poli di Commutazione di Primo Livello	
	Bus Rapid Transit;
	Uso Urbano della ferrovia;
	Nodi di scambio ferro-gomma, gomma-gomma e Park&Ride;
	Decarbonizzazione del parco autobus;
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico locale;
	Integrazione del trasporto pubblico con la mobilità condivisa (servizio su base di ATO/regionale);
	Raccordo tra rete ciclabile regionale e la rete ciclabile principale in campo urbano (accessibilità ciclistica ai poli attrattori a valenza sovracomunale);
	Ciclostazioni;
	Unificazione della segnaletica della rete ciclabile;
	Accessibilità universale sulla rete ciclopedonale principale (eliminazione barriere architettoniche, infomobilità, wayfinding);
	Omogeneizzazione interventi sulle ciclovie urbane (Legge 20, 2020);
	Misure per l'impulso alla decarbonizzazione della mobilità privata;
	Introduzione di ZTL merci;
	ITS e infomobilità (sistemi di monitoraggio del traffico, sistema di indirizzamento digitale ai parcheggi, e-ticketing);
Interventi di logistica urbana sostenibile (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).	

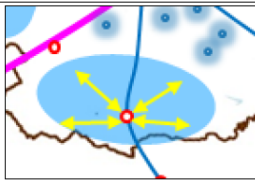












PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030

Poli di Commutazione di Secondo Livello	
	Corsie preferenziali per i servizi di trasporto pubblico su gomma;
	Nodi di scambio ferro-gomma, gomma-gomma e Park&Ride;
	Decarbonizzazione del parco autobus;
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Integrazione del trasporto pubblico con la mobilità condivisa (servizio su base di ATO/regionale);
	Raccordo tra rete ciclabile regionale e la rete ciclabile principale in campo urbano (accessibilità ciclistica ai poli attrattori a valenza sovracomunale);
	Ciclostazioni;
	Unificazione della segnaletica della rete ciclabile;
	Accessibilità universale sulla rete ciclopedonale principale (eliminazione barriere architettoniche, infomobilità, wayfinding);
	Omogeneizzazione interventi sulle ciclovie urbane (Legge 20, 2020);
	Misure per l'impulso alla decarbonizzazione della mobilità privata;
	ITS e infomobilità (sistemi di monitoraggio del traffico, sistema di indirizzamento digitale ai parcheggi, e-ticketing);
	Interventi di logistica urbana sostenibile (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).

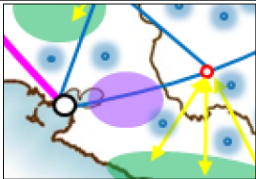



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030

Poli di Commutazione di Terzo Livello	
	<ul style="list-style-type: none">  Nodi di scambio in corrispondenza della fermata di riferimento, ove esistente;  Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;  Servizi di trasporto pubblico a chiamata;
	<ul style="list-style-type: none">  Unificazione della segnaletica della rete ciclabile;  Accessibilità universale ciclopedonale su percorsi di collegamento da stazioni/fermate/parcheggi di attestamento e poli a valenza sovracomunale (ove esistenti);  Omogeneizzazione interventi sulle ciclovie urbane (Legge 20, 2020);
	<ul style="list-style-type: none">  Interventi di logistica urbana sostenibile (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter).
	

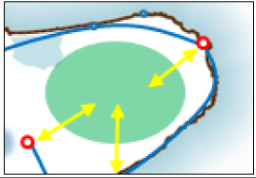












PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 - POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO

Aree Interne	
	<ul style="list-style-type: none">  Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;  Promozione di forme di compensazione (abbonamenti, ecc..) che migliori le condizioni di accesso ai servizi più rilevanti per le popolazioni residenti nelle aree interne;  Miglioramento dei nodi di scambio con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;
	<ul style="list-style-type: none">  Incentivo alla introduzione di servizi di trasporto pubblico locale a chiamata nelle aree a domanda debole;  Impulso alla creazione di servizi di supporto al cicloturismo lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);  Messa in sicurezza della viabilità locale e miglioramento delle connessioni con la viabilità extraurbana secondaria;
	<ul style="list-style-type: none">  Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici;  Realizzazione di un sistema di segnaletica e infomobilità omogeneo e interagente (segnaletica con QR code).  Interventi di logistica urbana sostenibile (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 style="font-size: small;">Velostazione di RRPES (Francia)</p>   <p style="font-size: x-small;">METTIAMO A DISPOSIZIONE DEI NOSTRI DIPENDENTI BICICLETTE E MOTORINI AZIENDALI</p>	<p>Azioni di Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • REDAZIONE/AGGIORNAMENTO dei Piani Spostamento Casa-Lavoro; • Acquisto di abbonamenti al TPL; • 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); • 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); • Sistemazione di aree di pertinenza aziendali per il parcheggio al riparo di biciclette (velostazioni aziendali anche condivise da più aziende vicine); • Azioni di comunicazione volte a promuovere ed incentivare l'utilizzo di mezzi pubblici o di forme di trasporto alternative all'auto privata; • Organizzazione di servizi di car-pooling; • Realizzazione di servizi che riducano gli spostamenti extra-lavorativi; • Azioni operative per sostituzione dei mezzi aziendali con mezzi a basso impatto ambientale (mezzi elettrici, a gas metano, ecc...).

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 - POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO - AREE PRODUTTIVE

Parchi o Aree a valenza turistica	
   	<ul style="list-style-type: none">  Uso territoriale della ferrovia (anche declassata a servizio turistico);  Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;  Implementazione e promozione della logistica delle circuitazioni multimodali principali;  Miglioramento dei nodi di scambio con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;  Incentivo alla introduzione di servizi di trasporto pubblico locale a chiamata (con trasporto delle bici al seguito);  Impulso alla creazione di servizi di supporto al cicloturismo lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);  Messa in sicurezza della viabilità locale e miglioramento delle connessioni con la viabilità extraurbana secondaria;  Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici (ciclostazioni);  Realizzazione di un sistema di segnaletica e infomobilità omogeneo e interagente (segnaletica con QR code);

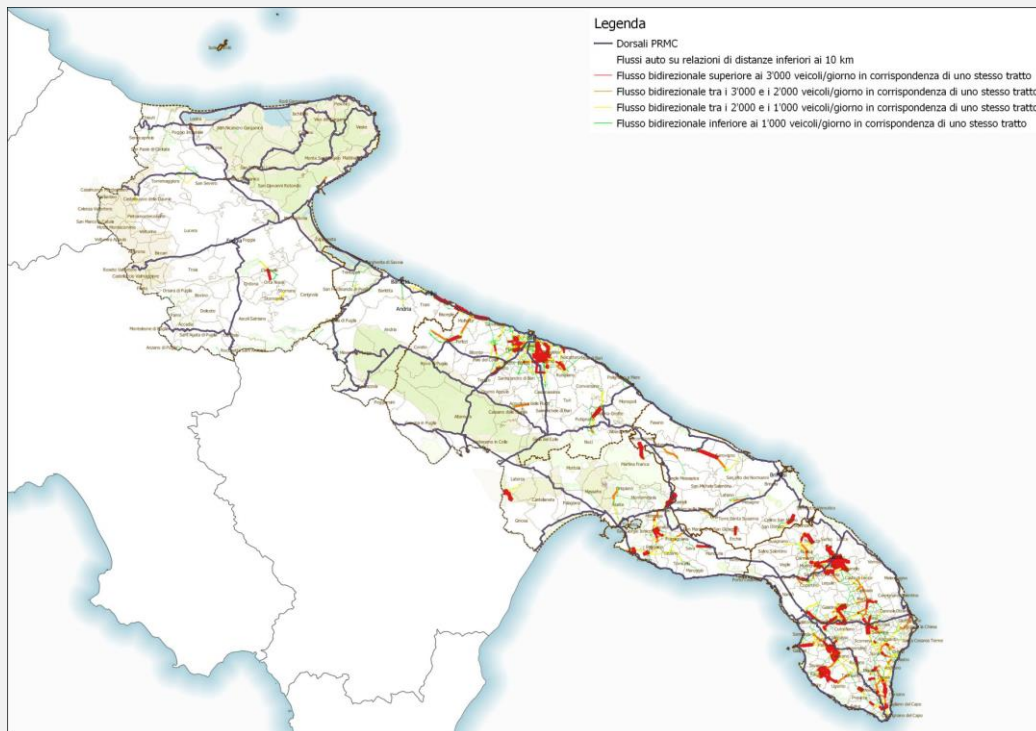
PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030 - POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO - PARCHI E AREE A VALENZA TURISTICA



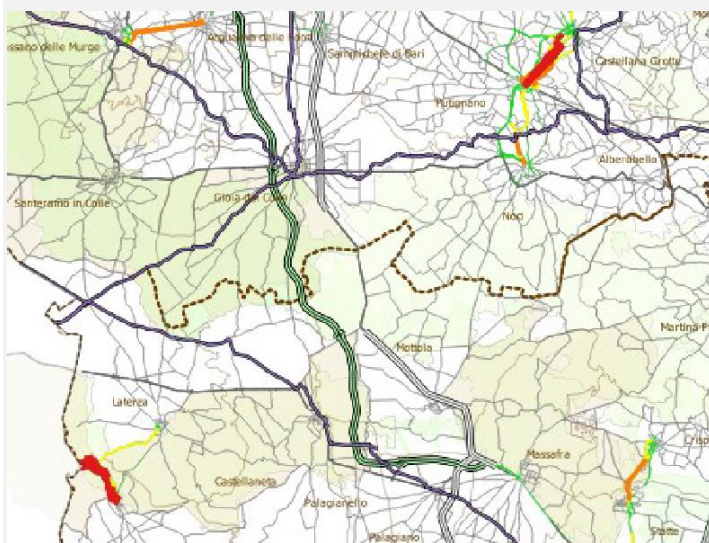
STRATEGIE GENERALI A FAVORE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

In merito alla mobilità ciclistica, il **PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 -2030** 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 subordinati, 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 cicla-bile 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 Ginosa 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

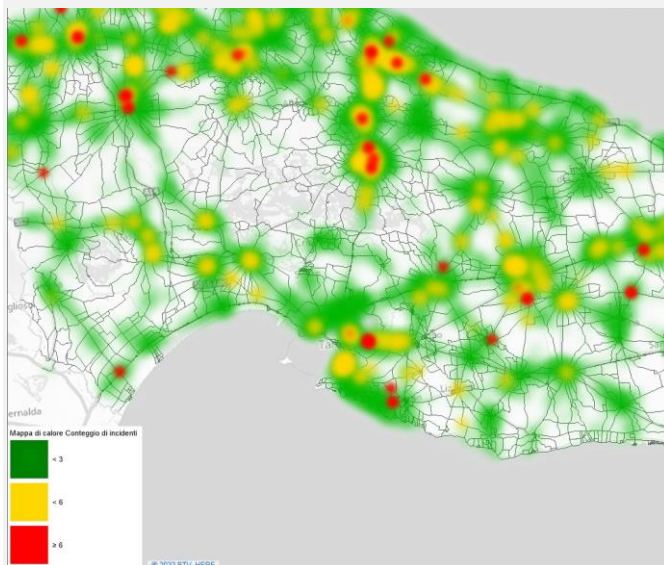
In tema di sicurezza stradale il PA 2021 - 2030 agisce con due azioni:

- **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;

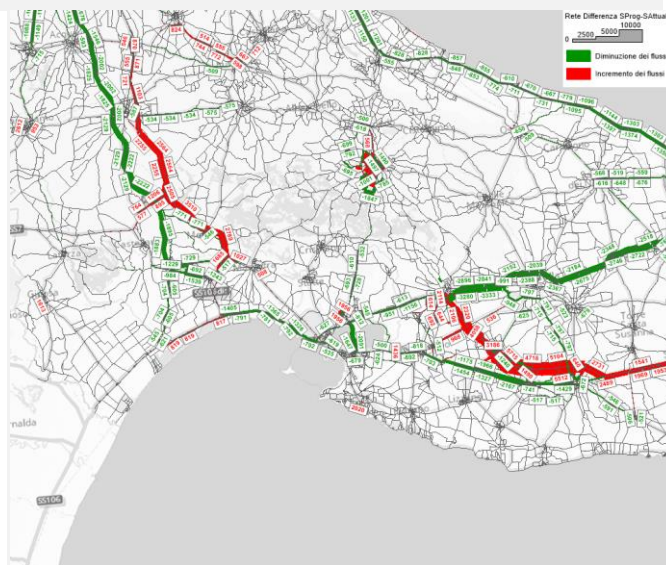
- **MISURA INDIRETTA:** attuare politiche e strategie volte a promuovere alternative modali all'uso dell'auto privata (diversione modale da auto verso la rete portante di TPL, diversione modale da auto alla bicicletta), con conseguente diminuzione dei flussi veicolari e del rischio che l'incidente possa accadere.

Il Piano Attuativo rimanda e invita i livelli di pianificazione sottordinata 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 111 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

AZIONI PER LA DECARBONIZZAZIONE

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).

L'attuazione delle previsioni del PUMS rientra tra gli obiettivi previsti dal PIANO ATTUATIVO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2021-2030 in quanto punta a: promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio; favorire una 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; 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).

Il PUMS del territorio di Ginosola tiene conto delle raccomandazioni del PA 2021-2030 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 Piano contribuisce altresì al miglioramento della qualità dell'aria, disincentivando l'utilizzo delle auto incrementando quello delle biciclette. L'incentivazione all'uso della bicicletta

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 112 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

Per quanto riguarda l'accessibilità dei passeggeri della Provincia di Taranto alla stazione ferroviaria e alla piattaforma logistica di Taranto il PA 2021-2030 prevede interventi che hanno diretta influenza sul territorio del comune di Ginosa. La strategicità della rete nazionale nel contesto regionale è stata ulteriormente confermata dai finanziamenti del PNRR destinati agli interventi di potenziamento della linea Sibari-Metaponto (f268)- Direttrice Jonica Taranto - Metaponto.

Il PUMS promuove: • il potenziamento del ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno); il potenziamento del trasporto collettivo e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto attraverso una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo; • 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; • l'introduzione una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico e a basso impatto ambientale) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo; • il miglioramento dell'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; • la garanzia di un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria; • lo sviluppo di un 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; • il potenziamento di servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); la promozione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale; il favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus; 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; • il rinnovo della flotta dei mezzi in servizio urbano.

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.

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 Ginosa - Laterza - Massafra - San Giorgio J./Pulsano - Talsano (codifica TA2);


Il PUMS prevede altresì l'individuazione di nodi di interscambio (BICI+BUS+TRENO+AUTO) individuati prevalentemente su aree della città consolidata, all'ingresso della città o presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo

Il PUMS risulta coerente con le strategie previste dal PA 2021-2031 e relative Poli di commutazione di terzo livello aree interne/aree produttive e aree a valenza naturalistica

In coerenza con le strategie generali a favore della mobilità ciclistica previste nel PA 2021-2030, che fa proprio l'assetto della rete definito dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, il PUMS di Ginosa punta a 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 bicicletta. 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 Ginosa rientrano tra i percorsi a misura di bici.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.) e l'attribution 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 V.A.S.

In coerenza con le misure di logistica urbana sostenibile previste nel PA 2021-2030 il PUMS promuove lo 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: il PUMS individua su tessuti consolidati del nucleo urbano aree da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di: sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati ai vari quartieri/zone dell'area urbana e del centro storico in particolare;

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 113 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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) e meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc); 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.

In tema di sicurezza stradale il PUMS in coerenza con il PA 2021 - 2030 punta ad attuare politiche e strategie volte a promuovere 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 PUMS in linea con le linee strategiche definite dal PNSS 2030 promuove azioni di educazione alla sicurezza stradale; incentivi 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).

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. 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. 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.

In coerenza con le azioni per la decarbonizzazione previste nel PA 2021-2030 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".

3.4 COERENZA CON IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)

Il PTS¹⁷ 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 vigente¹⁸ 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;

¹⁷ Il Piano Triennale dei Servizi è disciplinato dall'art. 8 della LR 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.

¹⁸ 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 114 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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.

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 inesprese	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/integrati vi dei servizi ferroviari sulla relazione Taranto - Bari	TA1	Nuovi affidatari dei servizi ferroviari	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi 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	Connessione Ginosa-Laterza-Massafra Taranto- San Giorgio J/Pulsano-Talsano	TA2	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 Ginosa-Laterza-Massafra San Giorgio J/Pulsano-Talsano , l'ATO di TA è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 115 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

					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). 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.

È 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.

Nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale di Taranto è prevista la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Ginosa - Laterza - Massafra - San Giorgio J./Pulsano - Talsano (codifica TA2)

Il PUMS promuove: • il potenziamento del ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosola, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno); il potenziamento del trasporto collettivo e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto attraverso una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo; • 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; • l'introduzione una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico e a basso impatto ambientale) per connettere le varie zone della città di Ginosola e Marina di Ginosola con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosola Scalo; • il miglioramento dell'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; • la garanzia di un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria; • lo sviluppo di un 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; • il potenziamento di servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); la promozione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale; il favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus; 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; • il rinnovo della flotta dei mezzi in servizio urbano.

Il PUMS prevede altresì l'individuazione di nodi di interscambio (BICI+BUS+TRENO+AUTO) individuati prevalentemente su aree della città consolidata, all'ingresso della città o presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 116 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.5 COERENZA CON 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 sovrapregionale 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):

- d) 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-rotaia 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-rotaia 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 non-ché 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 della 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 interportuale	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
			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
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	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	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
				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
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	Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale	Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti
				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
				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
				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
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		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 fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovragiornale 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.)
2	Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato stradale, 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	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
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	sporto 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.)
			Potenziare connessioni porto-ferro	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-strade	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 polissettoriale, stazione cagioni; polo logistico ferroviario di Bari)
			Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	Potenziare e completare gli interventi infrastrutturali necessari a garantire una adeguata viabilità da e verso le principali aree portuali
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		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 ciclologistica (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

3.6 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.

Gli 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

Rapporto Preliminare di Orientamento

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

Tavola 1 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

Tavola 3 http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav3_10_7_2019.pdf

In coerenza con le il PRML il PUMS di Ginosola promuove lo sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile al fine di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento: Il PUMS individua su tessuti consolidati del nucleo urbano aree da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di: sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati ai vari quartieri/zone 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) e meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc); 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/merci.

3.7 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

3.7.1 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 120 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Gli scopi di EuroVelo sono:

- ✓ Assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso;
- ✓ Favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche;
- ✓ Promuovere la attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato EuroVelo può servire infatti a portare le biciclette e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o penalizzata da scelte trasportistiche appiattite sulla automobile;
- ✓ Favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e ambientalmente di pregio da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti ad esempio quelli con figli piccoli che sono frenati dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta;
- ✓ Catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dal successo dell'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti;
- ✓ Promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo è il mezzo di trasporto motorizzato con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. La bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto;
- ✓ Portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente scelti dal turista in bicicletta;
- ✓ Indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. la bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.


3.7.2 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 Bicaltalia: network di dimensione sovra regionale o di collegamento con i paesi confinanti, sul modello delle diverse reti realizzate in diversi paesi dell'Europa, con forti motivazioni tecniche e territoriali. La rete è costituita da una serie di lunghi itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest che formano una "ragnatela" in grado di coprire tutto il Paese, con funzione ambientale, trasportistica, turistica, tra cui spicca la cosiddetta Ciclopista del Sole; La FIAB si occupa del tracciato italiano dei progetti EuroVelo 5, EuroVelo 7 ed EuroVelo 8.



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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 121 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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 Ginosa è attraversato dall'itinerario 14**

I punti qualificanti del progetto Bicitalia sono:

- ✓ una rete nazionale di mobilità lenta, quale aspetto più spettacolare e immaginifico, per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile;
- ✓ una serie di corridoi liberi dal traffico motorizzato;
- ✓ una piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci umani al problema degli spostamenti;
- ✓ intermodalità di trasporto per gli spostamenti a media-lunga distanza con la formula treno + bici
- ✓ intermodalità di trasporto per gli spostamenti a media-breve distanza con la formula autobus + bici + barca + bici;
- ✓ la conservazione del territorio con il recupero della viabilità minore;
- ✓ lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie: ospitalità, ristoro, guide, turismo.

3.7.3 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)

37.3.1 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED IN PUGLIA - TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED)

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

Il progetto è stato realizzato in due fasi:

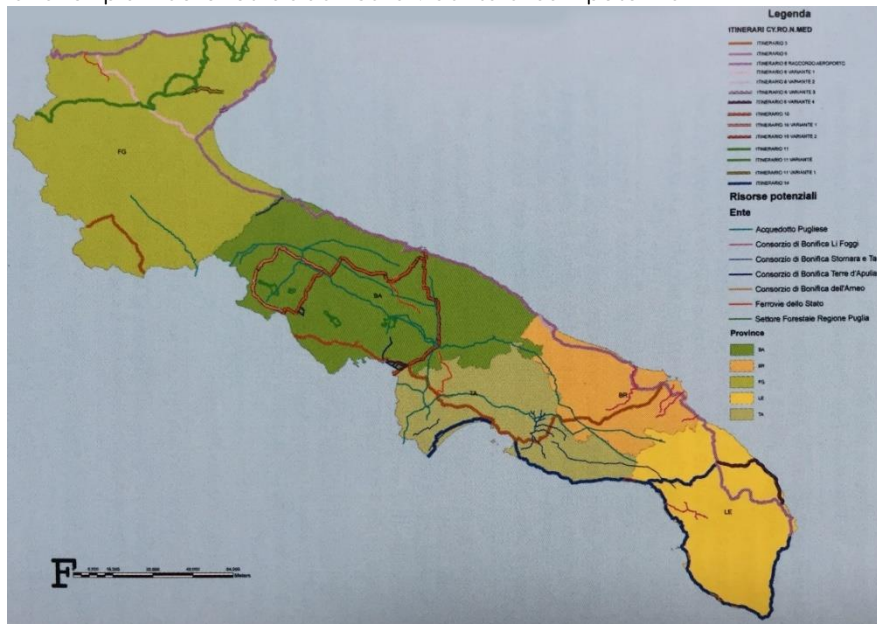
- una prima fase ha curato l'individuazione, mediante studi di fattibilità condotti da ciascun soggetto partner, degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza dei progetti di Rete Bicitalia ed EuroVelo, passanti per i territori di competenza;
- la seconda fase, invece, si è basata in un'attività più 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 B110 (Ciclovia dei Borboni), che collega Bari a Napoli, disponibile sul portale turistico della Regione Puglia 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
Regione Puglia	23	2831,77	53	684,26	19	224,60	13	198,63	37	264,11
TOTALE K.MI. 1.653,36										

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

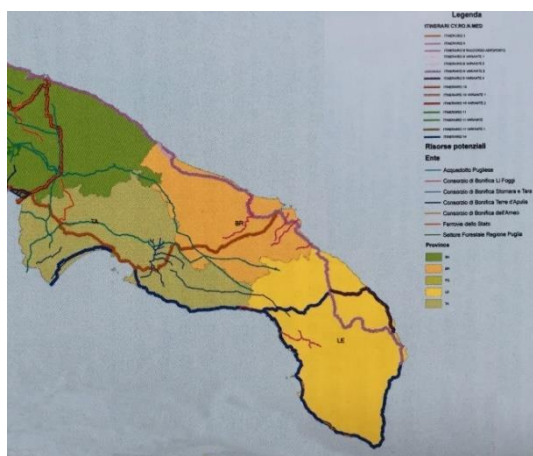
La Città di Ginosola è interessata da un itinerario ciclabile previsto nella rete CYRONMED, costituito dalla Via dei tre mari, coincidente con l'itinerario Nazionale di Bicitalia n. 14.

Nella Tabella riepilogativa delle risorse potenziali, oltre all'Ente, al nome della strada ed alla sua lunghezza, è esplicitata la possibilità che la stessa sia carrabile o meno. E' anche espresso un dato 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
	Tronco Sinni	55,54	SI	3	Sovrappone IT.14 nel Comune di Leverano	Roccarozata-Fragagnano-Lizzano-Sava-Manduria-Avetraha-Nardò-Veglie-Leverano
	Canale Gronci	3,40	SI	1	AQP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie.	Grottaglie-Taranto
	Canale in Dx Lama Pozzo	14,35	SI	2		Ginosola-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	2,81	SI	1	AQP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie	Grottaglie
	Canale Mezz.Orientale	13,08	SI	1	IT.14	Ginosola-Castellaneta
	Canale v.cga	6,57	SI	1	IT.14	Palagianò
	Canale Marziotta	4,50	SI	1	IT.14	Palagianò-Massafra
	Canale Maraglione	4,30	SI	1	IT.14	Massafra

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

3.7.3.2 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 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
Taranto	Manduria	13,52
	Maruggio	9,52
	Torricella	3,75
	Lizzano	4,05
	Taranto	14,78
	Pulsano	5,32
	Leporano	6,52
	Massafra	7,59
	Palagianò	8,78
	Castellaneta	8,14
Ginosola	10,64	
TOTALE PROVINCIA DI TARANTO		92,64

Sui 264 km della Via dei Tre Mari, è concentrata un'offerta ricettiva di 47.641 posti letto. Il tasso di ricettività turistica è pari a 180 posti letto/km. Gli Albergabici presenti lungo questo itinerario sono 23, tra cui 9 a Gallipoli (tra alberghi e agriturismi), 4 a Santa Maria di Leuca e Lecce.

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

Lunghezza km.	
TOTALE ITINERARIO n°14	264,11

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

Gli interventi di realizzazione degli itinerari ciclabili lungo il tracciato dell'Acquedotto Pugliese, per la realizzazione della cosiddetta "Ciclovia dell'acquedotto pugliese", che si sviluppa da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia, rientrano tra quelli finanziati per lo sviluppo del sistema nazionale di ciclovie turistiche, di cui all'articolo 1, comma 640, primo periodo, della legge 28 dicembre 2015 (Legge di Stabilità 2016).

Per gli stessi interventi con la Legge n.232 del 11 Dicembre 2016 (Legge di Bilancio 2017), ai commi 144 e 145 dell'art. 1 "è autorizzata l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024." e "le risorse di cui al comma 144 sono destinate alla realizzazione di progetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.". (*Legge N. 232 del 11/12/2016 - CD. Legge di bilancio 2017*)

3.8 COERENZA CON IL 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 LR n. 1/2013 stabilisce che la "1a Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano paesaggistico territoriale regionale (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.

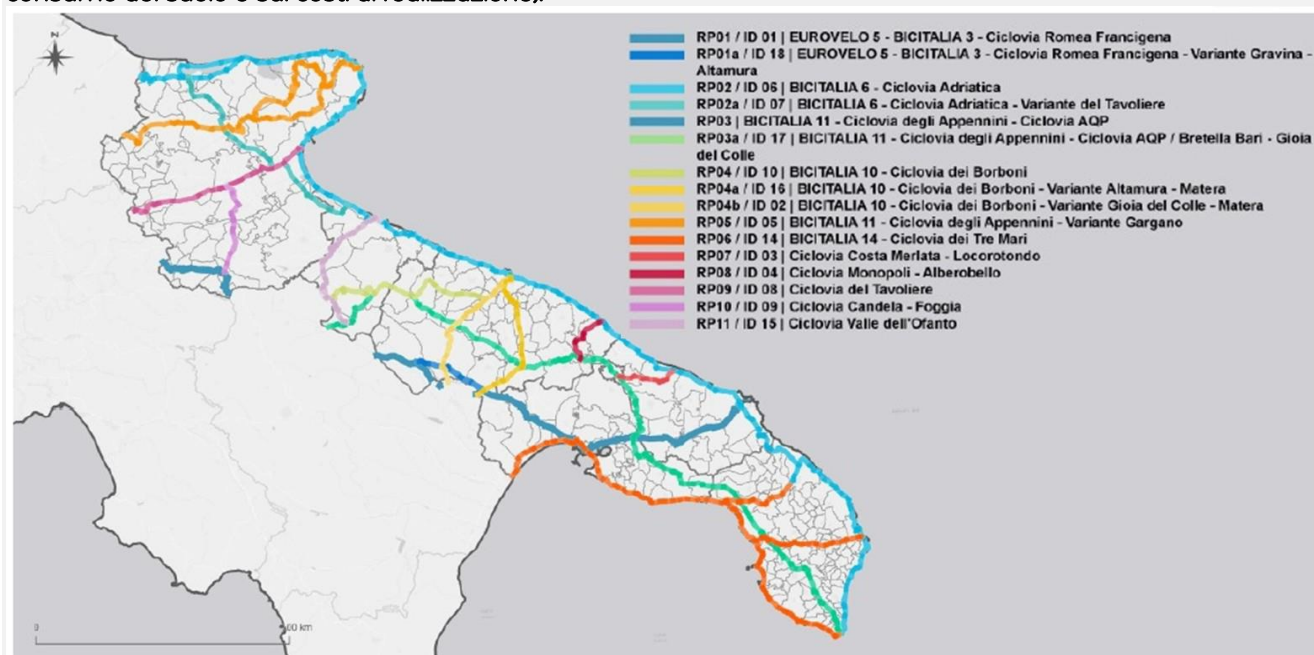
Obiettivi specifici del PRMC	Azioni del PRMC
Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNCT, regionali)	Realizzazione della ciclovia EuroVelo 5 coincidente con RP01/BI3 - Ciclovia 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 viabilità 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 biciclette 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 125 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 esempio, 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 Ginosola, per un tratto di circa 10,64 km, passa la cosiddetta Ciclovie dei tre mari, che si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosola, 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 Ginosola.



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica_ Ciclovie dei tre mari



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica_ Ciclovie dei tre mari

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 127 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Il P.U.M.S. 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 del PRMC 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° 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 V.A.S.

3.8.1 ADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (ESTRATTO PRMC)

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

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

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

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

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

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (di seguito PRMC) si propone di introdurre un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica in Puglia, creando un'opportunità per la diffusione della mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale, sia in ambito urbano che extraurbano.

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

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



3.8.2 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
GINOSA	9,55 km
GROTTAGLIE	26,43 km
LATERZA	16,65 km
LEPORANO	6,27 km
LIZZANO	4,05 km
MANDURIA	27,96 km
MARTINA FRANCA	4,09 km
MARUGGIO	9,62 km
MASSAFRA	14,67 km
PALAGIANELLO	5,74 km
PALAGIANO	16,72 km
PULSANO	5,32 km
SAN MARZANO DI SAN GIUSEPPE	8,13 km
SANTERAMO IN COLLE	0,49 km
SAVA	3,75 km
STATTE	3,21 km
TARANTO	43,60 km
TORRICELLA	3,65 km

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

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



Pulsano e di Lizzano, transitando per la zona di Monacizzo, Torre Ovo, Acquadolce Cirenica, 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

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 Palmari e lambisce la statale per poi imbroccarla nei pressi della Stazione di Giurdignano e giungere così fino ad Otranto, costeggiando la linea ferroviaria Maglie-Otranto.

Riprendendo la descrizione del tracciato principale della ciclovia, percorrendo la Strada Provinciale 129 nei pressi di Santa Caterina, il percorso devia a destra sulla Strada Provinciale 127, in direzione di Santa Maria al Bagno, entra nel suo centro abitato e si dirige lungo Strada Provinciale 108, seguendo la costa in direzione Gallipoli. In particolare, transita in adiacenza del Lido Conchiglie e, seguendo la Strada Provinciale 108 lambisce la località turistica Rivabella, prosegue sulla Strada Provinciale 108 fino ad entrare nel centro storico della città di Gallipoli. Da questo punto la ciclovia procede lungo la costa superando la zona di Baia Verde ed immettendosi sulla Strada Provinciale 239 e, di seguito, sulla Strada Provinciale 221, costeggiando quindi la zona della Riserva Naturale dell'Isola di Sant'Andrea e del Litorale di Punta Pizzo. Successivamente, prosegue lungo la Strada Provinciale 221 e giunge alla



Strada Provinciale 215 fino a Marina di Mancaversa, e, dopo pochi chilometri, a Torre Suda. La ciclovìa, 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 Ciclovìa 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
LECCE	181,46 km
ALLISTE	5,51 km
ARADEO	2,82 km
CASTRIGNANO DEL CAPO	5,39 km
COPIERTINO	5,91 km
CORIGLIANO D'OTRANTO	3,38 km
CUTROFIANO	8,67 km
GALATONE	7,33 km
GALLIPOLI	16,95 km
GIURDIGNANO	5,46 km
LECCE	4,89 km
LEVERANO	10,80 km
MAGLIE	7,39 km
MELPIGNANO	0,03 km
MONTERONI DI LECCE	4,83 km
MORCIANO DI LEUCA	2,35 km
MURO LECCESE	0,59 km
NARDO'	31,09 km
OTRANTO	1,73 km
PALMARIGGI	5,55 km
PATU'	3,09 km
PORTO CESAREO	18,06 km
RACALE	4,21 km
SALVE	7,24 km
SANNICOLA	1,71 km
SECLI'	2,40 km
TAVIANO	1,38 km
UGENTO	12,70 km
TARANTO	106,15 km
CASTELLANETA	7,99 km
GINOSA	9,55 km
LEPORANO	6,27 km
LIZZANO	4,05 km
MANDURIA	13,64 km
MARUGGIO	9,62 km
MASSAFRA	7,26 km
PALAGIANO	8,94 km
PULSANO	5,32 km
STATTE	3,21 km
TARANTO	26,65 km
TORRICELLA	3,65 km
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km

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

INTERVENTI PUNTUALI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	INTERVENTI / COSTI INTERVENTI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovìa dei Tre Mari	
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovìa dei Tre Mari	
NESSUNA ATTIVITÀ	381
totale INTERVENTI / COSTI	381
INTERVENTI LINEARI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	SVILUPPI / COSTI SVILUPPI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovìa dei Tre Mari	
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovìa dei Tre Mari	
NESSUNA ATTIVITÀ	287,61 km
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km
TIPI di INTERVENTI PUNTUALI	
INTERVENTI PUNTUALI	INTERVENTI / COSTI INTERVENTI
IMPIANTO SEMAFORICO	15
PONTE CICLABILE	1
ROTATORIA CICLABILE	5
SOLO SEGNALETICA	360
totale INTERVENTI / COSTI	381
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
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km
TIPI di ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)	
ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)	SVILUPPI / COSTI 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
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km



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

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



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

INTERVENTI PUNTUALI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS		
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	INTERVENTI / COSTI INTERVENTI	COSTI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
NESSUNA ATTIVITÀ	381	9.150.000,00 €
totale INTERVENTI / COSTI	381	9.150.000,00 €

INTERVENTI LINEARI per CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS		
CICLOVIA (per CODICE) / CICLOVIA (per ID) / STATUS	SVILUPPI / COSTI SVILUPPI	COSTI
RP06 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari		
NESSUNA ATTIVITÀ	287,61 km	41.942.000,00 €
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km	41.942.000,00 €

TIPI di INTERVENTI PUNTUALI		
INTERVENTI PUNTUALI	INTERVENTI / COSTI INTERVENTI	COSTI
IMPIANTO SEMAFORICO	15	600.000,00 €
PONTE CICLABILE	1	600.000,00 €
ROTATORIA CICLABILE	5	750.000,00 €
SOLO SEGNALETICA	360	7.200.000,00 €
totale INTERVENTI / COSTI	381	9.150.000,00 €

TIPI di INTERVENTI LINEARI		
INTERVENTI LINEARI	SVILUPPI / COSTI SVILUPPI	COSTI
CICLOVIA in SEDE PROPRIA per ESPROPRIO	11,55 km	2.772.000,00 €
CICLOVIA in SEDE PROPRIA senza ESPROPRIO	125,84 km	27.684.800,00 €
PERCORSO NATURALISTICO	7,46 km	1.492.000,00 €
SEDE PROMISCUA con TRAFFIC CALMING	142,76 km	9.993.200,00 €
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km	41.942.000,00 €

TIPI di ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)		
ADIACENZE (SEDIMI sui QUALI o in PROSSIMITÀ dei QUALI si OPERA)	SVILUPPI / COSTI SVILUPPI	COSTI
COMPLANARE asfaltata	23,87 km	3.460.300,00 €
PERCORSO non asfaltato/pavimentato	14,01 km	2.235.000,00 €
PERCORSO pavimentato	0,75 km	165.000,00 €
SC asfaltata	108,59 km	11.610.800,00 €
SP asfaltata	134,36 km	23.023.700,00 €
SS asfaltata	6,03 km	1.447.200,00 €
totale SVILUPPI / COSTI	287,61 km	41.942.000,00 €

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

INTERVENTI PUNTUALI per PROVINCE / COMUNI		
PROVINCE / COMUNI	INTERVENTI / COSTI INTERVENTI	COSTI
LECCE	369	8.780.000,00 €
ALLISTE	5	100.000,00 €
ARADEO	9	200.000,00 €
CASTRIGNANO DEL CAPO	7	140.000,00 €
COPERTINO	9	200.000,00 €
CORIGLIANO D'OTRANTO	8	180.000,00 €
CUTROFIANO	16	380.000,00 €
GALATONE	18	420.000,00 €
GALLIPOLI	14	280.000,00 €
GINOSA	7	140.000,00 €
GIORDIGNANO	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 €
TARANTO	12	370.000,00 €
STATTE	2	40.000,00 €
TARANTO	10	330.000,00 €
totale INTERVENTI / COSTI	381	9.150.000,00 €



3.8.4 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, Palagianò, Massafra, Taranto, Pulsano, Lizzano, Torricella, Maruggio e Manduria. Le grotte che affiancano il tracciato sono Vora di Monte d'Arena, Grotta del Fischio, Grotta infestata e Grotta marina del Gran Caos (Pulsano).

Per quanto riguarda le componenti idrologiche, gli elementi prevalentemente interessati dal tracciato sono quelli dei territori costieri e delle aree soggette a vincolo idrogeologico. Il percorso, inoltre, intercetta la Salina presso Torre Colimena e numerosi fiumi, tra cui: il Torrente Galasso, il Fiume Lato, il Fiume Lenina, 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.

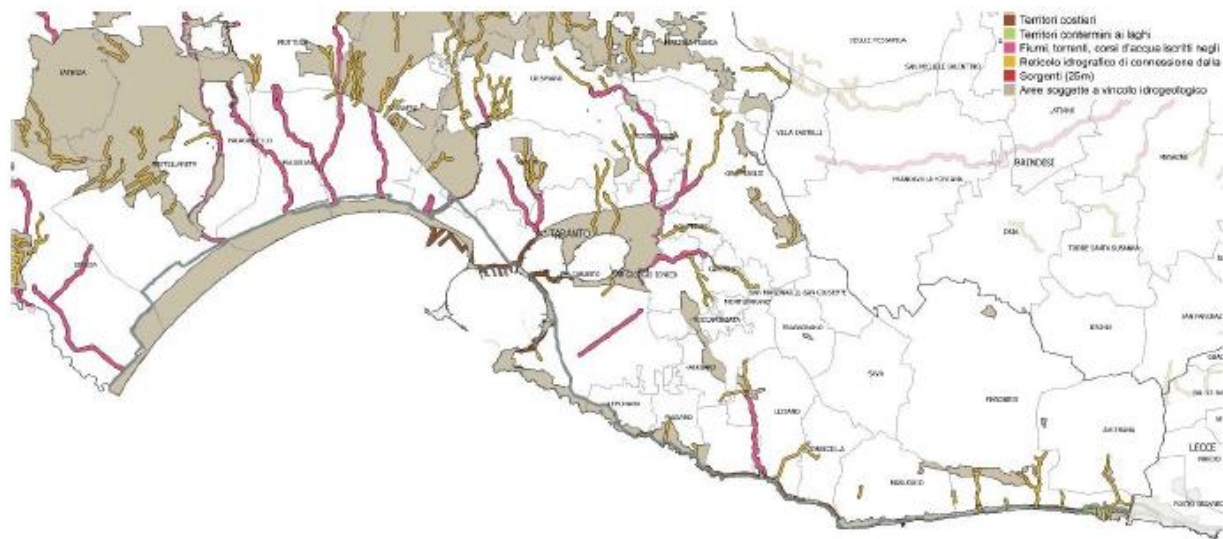


Figura 62 - Componenti idrologiche intercettate dalla Ciclovia dei Tre Mari

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 Palagianò Bradano, Regio Tratturello dei Pini e Regio Tratturello Tarantino. Le componenti percettive ubicate lungo il tracciato sono rappresentate in figura.



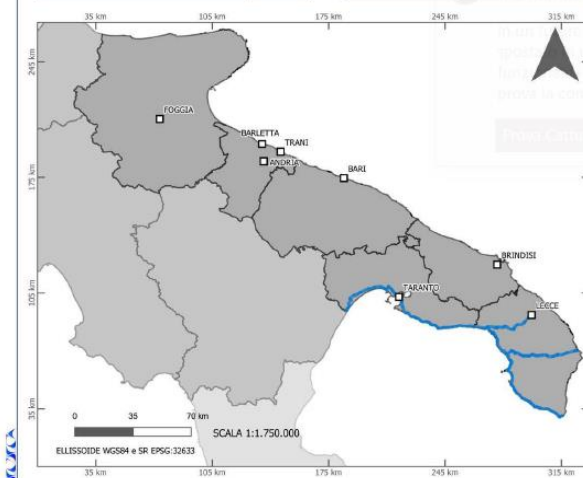
Componenti percettive intercettate dalla Ciclovía dei Tre Mari

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

CODICE	CICLOVIA	VALENZA	SVILUPPO
RP06	BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari	CICLOVIA di VALENZA NAZIONALE	287,61 km

TIPOLOGIE di SEDIME	SVILUPPI	INTERVENTI PUNTUALI	OCCORRENZE
COMPLEMENTARE asfaltata	23,87 km	IMPIANTO SEMAFORICO	15
PERCORSO non asfaltata/pavimentato	14,00 km	PONTE CICLABILE	1
PERCORSO pavimentato	6,75 km	ROTATORIA CICLABILE	5
SC asfaltata	188,59 km	SOLO SEGNALETICA	360
SP asfaltata	134,36 km		
SS asfaltata	6,03 km		

INTERVENTI LINERARI	SVILUPPI
CICLOVIA in SEDE PROPRIA per ESPROPRIO	11,35 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

REGIONE PUGLIA **asset**

GRUPPO DI LAVORO
SUPPORTO TECNICO
 Arch. Francesca Romana Colonna - Team Lead
 Ing. Nicola Berloco (Politecnico di Bari)
 Ing. Antonio Susca
 Ing. Laura Grassini - Esperto VAS

Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio
 Sezione mobilità sostenibile e vigilanza del trasporto pubblico locale
DIRIGENTE Regione Puglia Ing. Irene Di Tria
RUP Regione Puglia Ing. Francesco Cardaropoli

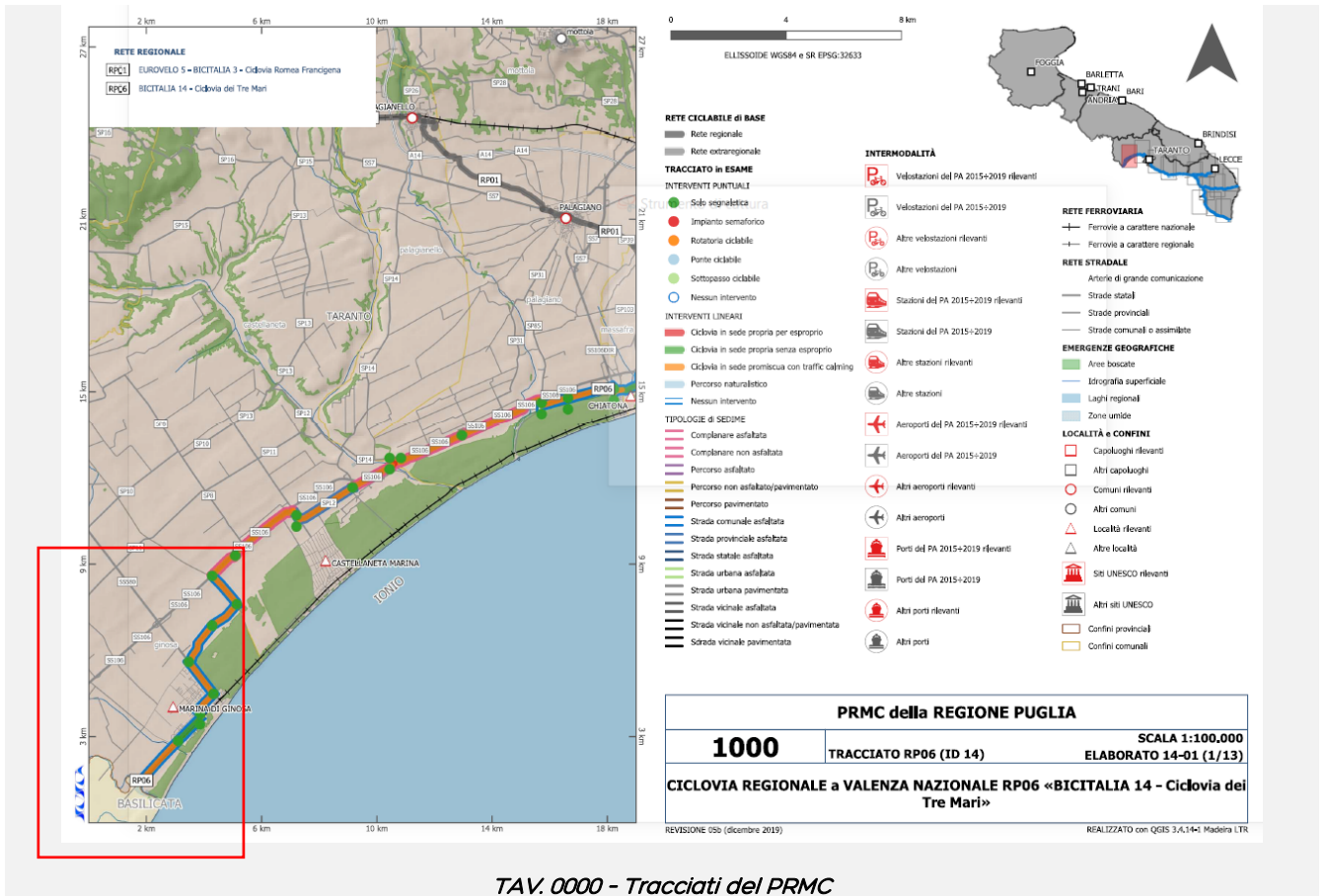
asset
 Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio
DG ASSET Ing. Raffaele Sannicandro
RUP ASSET Ing. Giuseppe Garofalo

Ing. Elio Sannicandro - ASSET
 Ing. Giuseppe Garofalo - ASSET
 Dott. Patrizia Giacquinto - ASSET
 Ing. Gianluca Natale - ASSET

Ing. Irene Di Tria - Regione Puglia
 Dott. Raffaele Sforza - Regione Puglia
 Arch. Luca Basile - Regione Puglia

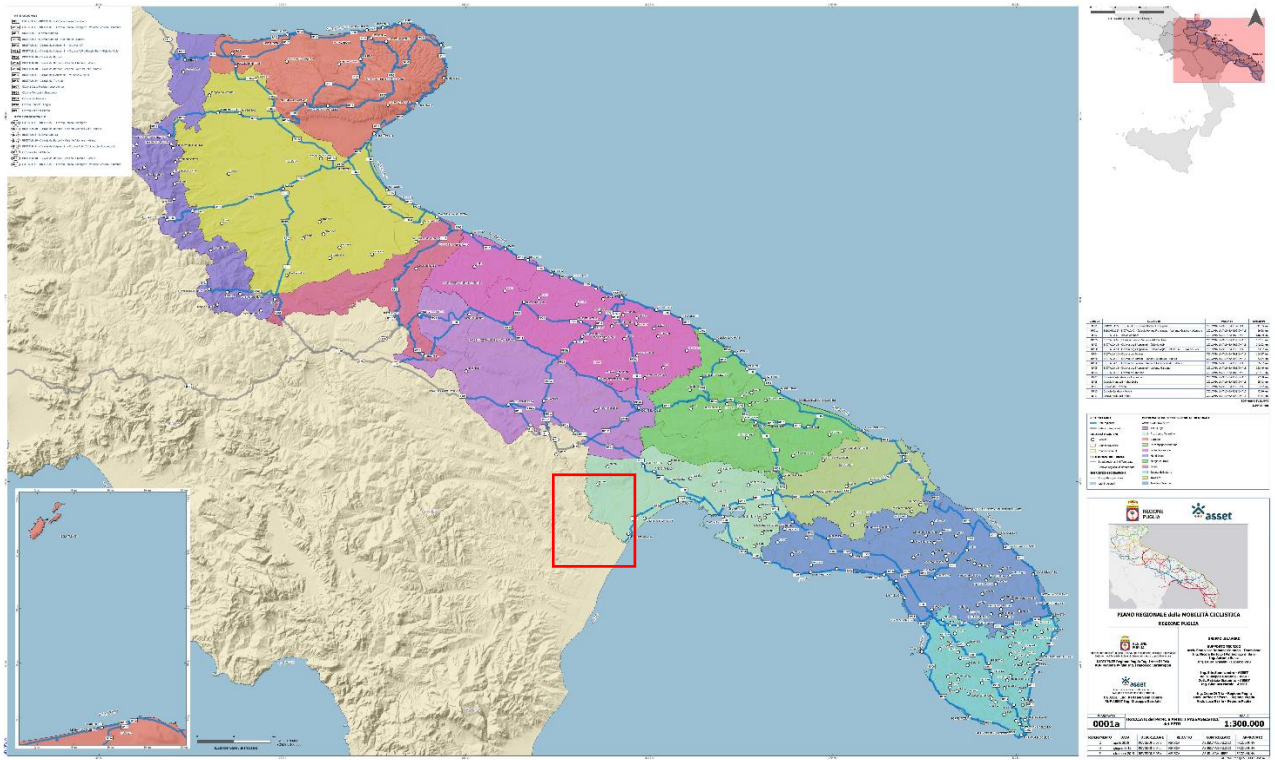
ELABORATO	CICLOVIA REGIONALE a VALENZA NAZIONALE	SCALA
1000	RP06 «BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari»	1:100.000

RIFERIMENTO	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
C	aprile 2019	REVISIONE 03n	ASUSCA	ASUSCA-NBERLOCO	FRCOLOINNA
D	giugno 2019	REVISIONE 04c	ASUSCA	ASUSCA-NBERLOCO	FRCOLOINNA
E	dicembre 2019	REVISIONE 05d	ASUSCA	ASUS-LGRA-NBER	FRCOLOINNA

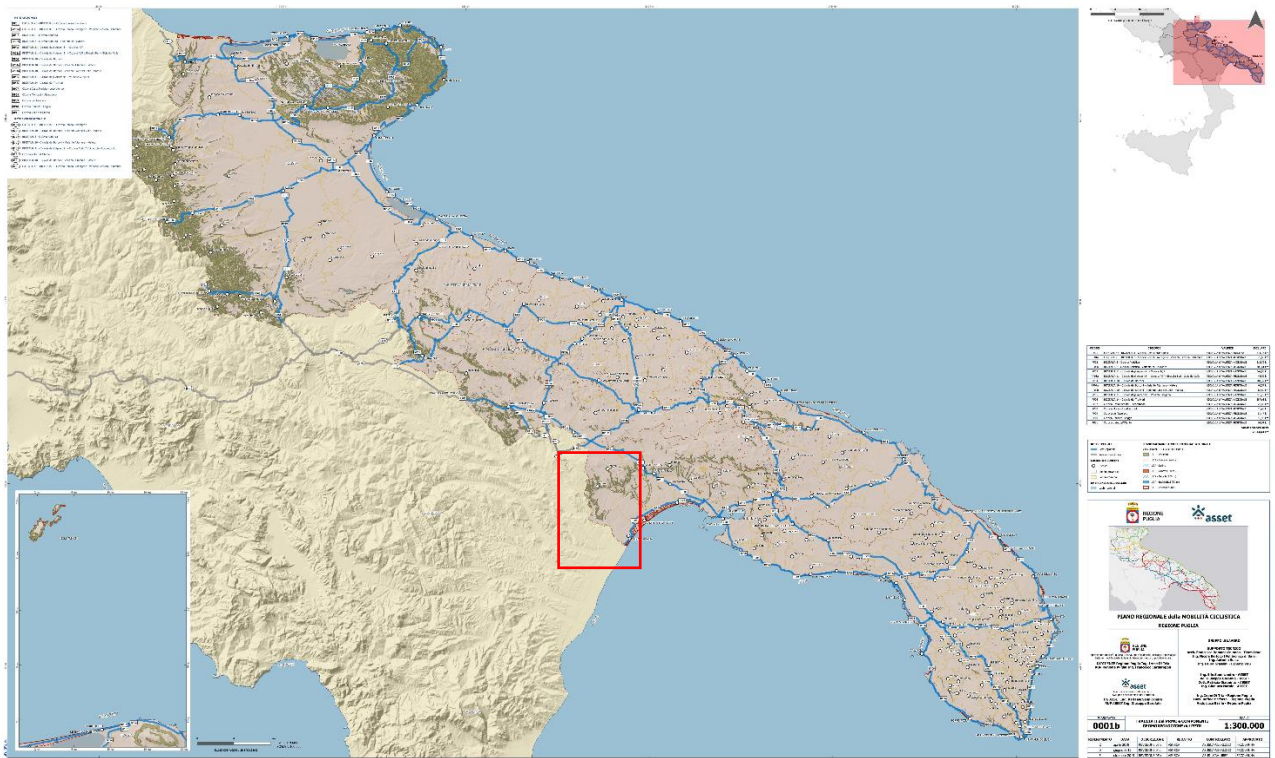


TAV. 0000 - Tracciati del PRMC

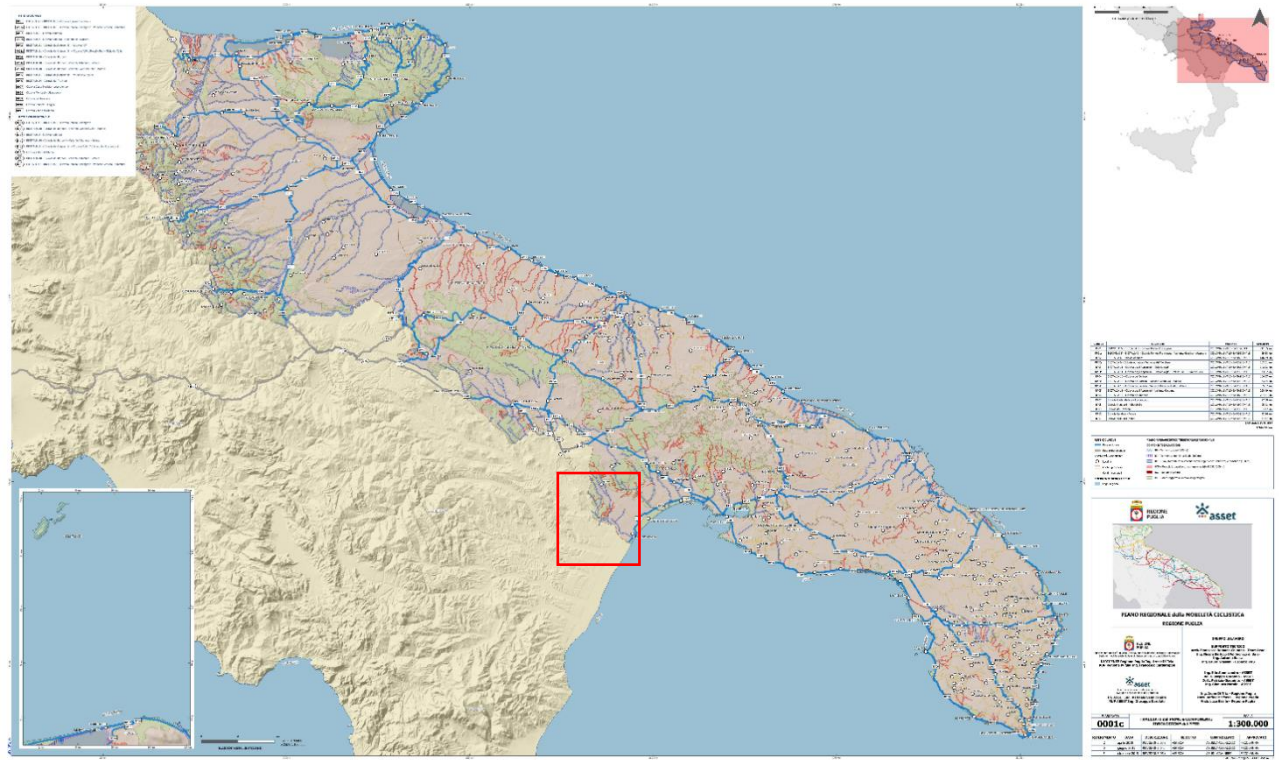




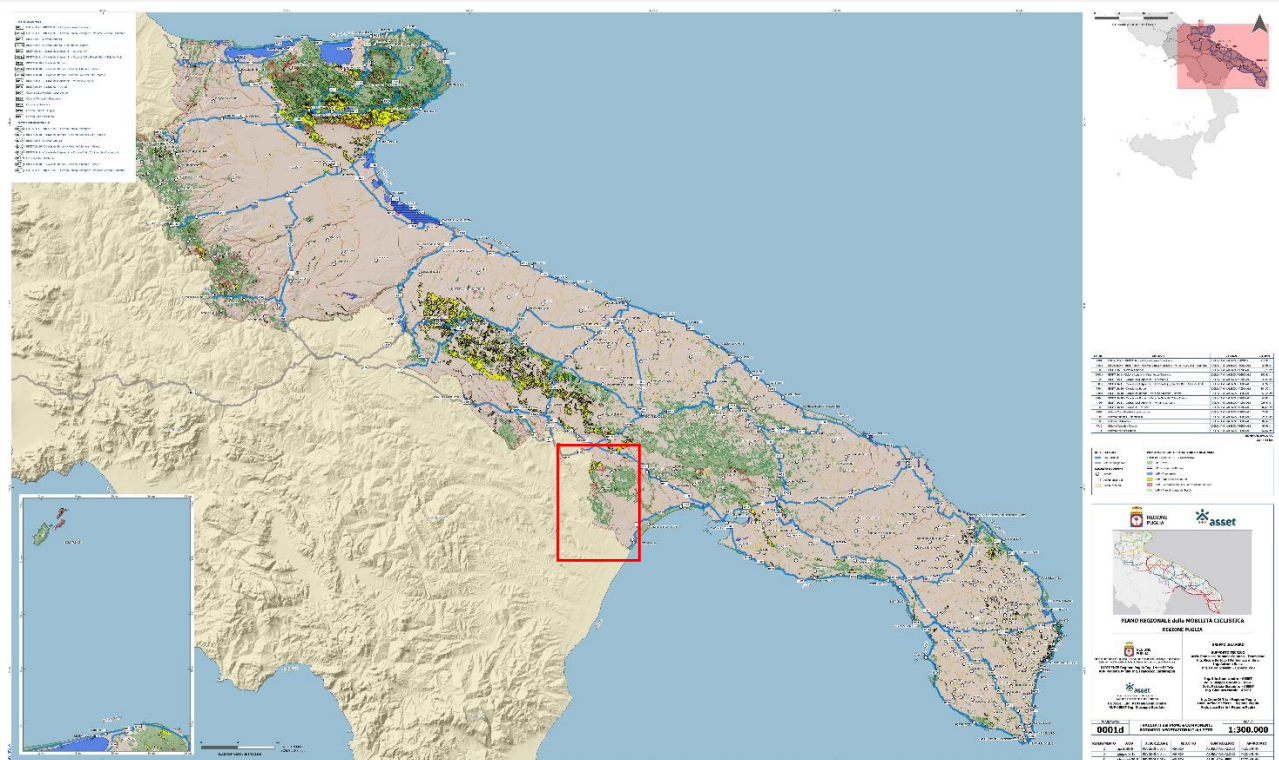
TAV. 0001a - Tracciati del PRMC e ambiti paesaggistici del PPTR (1)



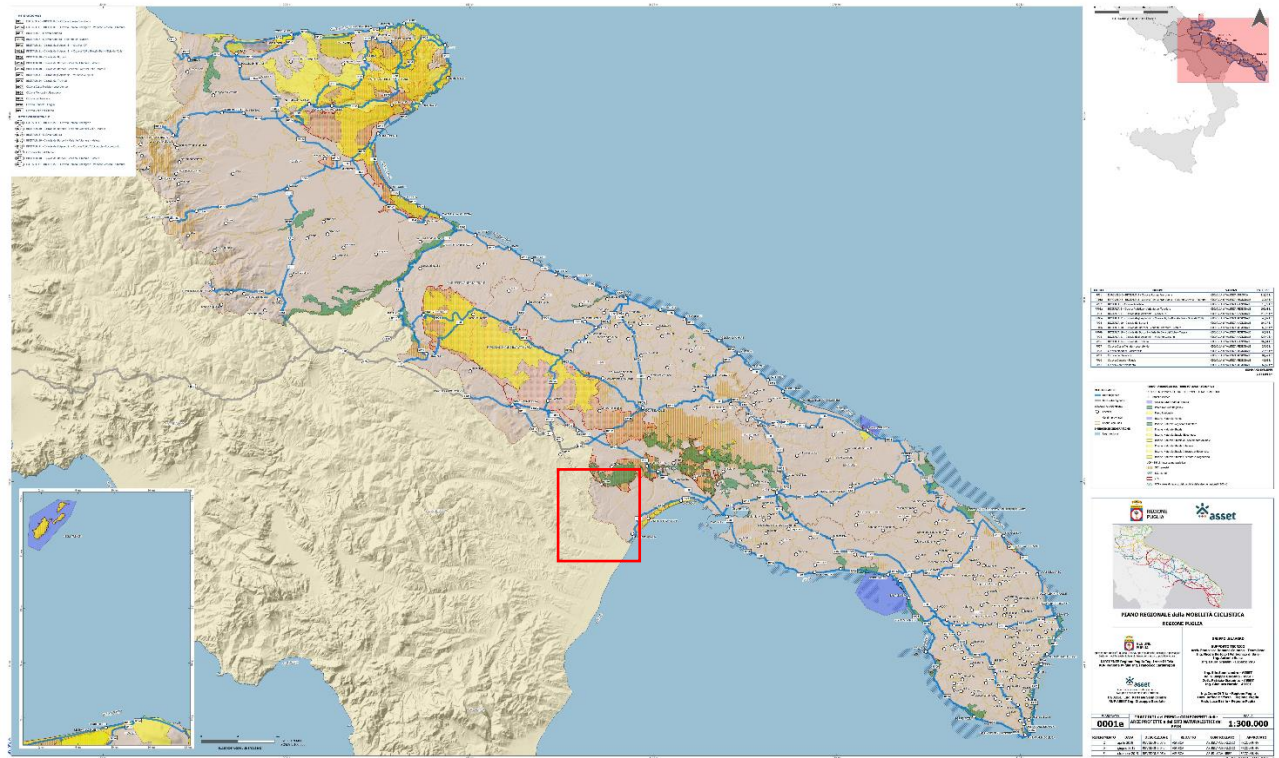
TAV. 0001b - Tracciati del PRMC e componenti geomorfologiche del PPTR (1)



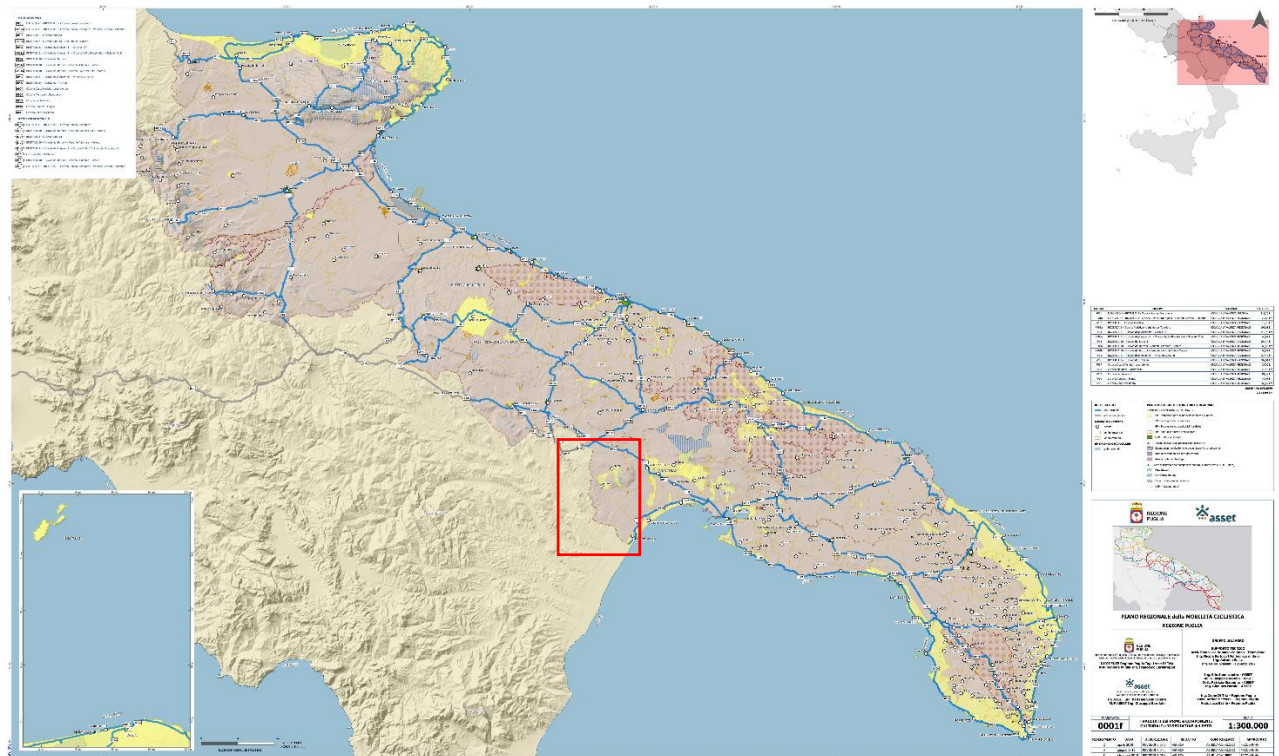
TAV. 0001c - Tracciati del PRMC e componenti idrologiche del PPTR (3)



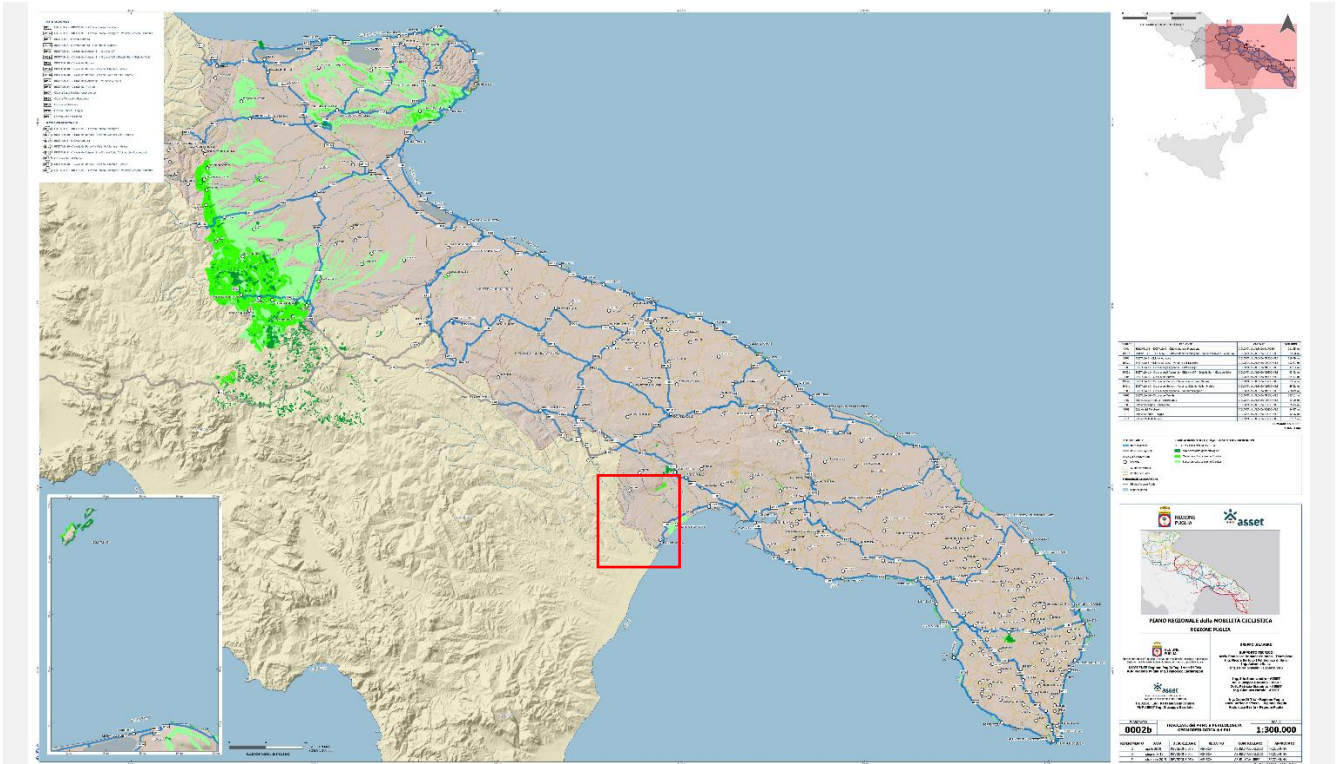
TAV. 0001d - Tracciati del PRMC e componenti botanico-vegetazionali del PPTR (1)



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. 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 (Ciclovia dei tre Mari- Ciclovia della Magna Grecia e i collegamenti interno- costa tra Ginosa e Marina di Ginosa proponendo un sistema integrato di percorsi ciclopedonali su strade 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."

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

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



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

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

Il paesaggio è quello tipico delle bonifiche del Novecento che hanno permesso di recuperare ad una funzione prevalentemente agricola i terreni racchiusi tra i principali fiumi della Basilicata: Bradano, Basento, Agri e Sinni.



Ancora una volta, la ciclovia è un grande progetto di riqualificazione territoriale, che prevede la realizzazione di altrettante passerelle per dare continuità ai percorsi lungo le strade rurali e fra le dune costiere. Da non perdere i musei nazionali di Metaponto e della Siritide.

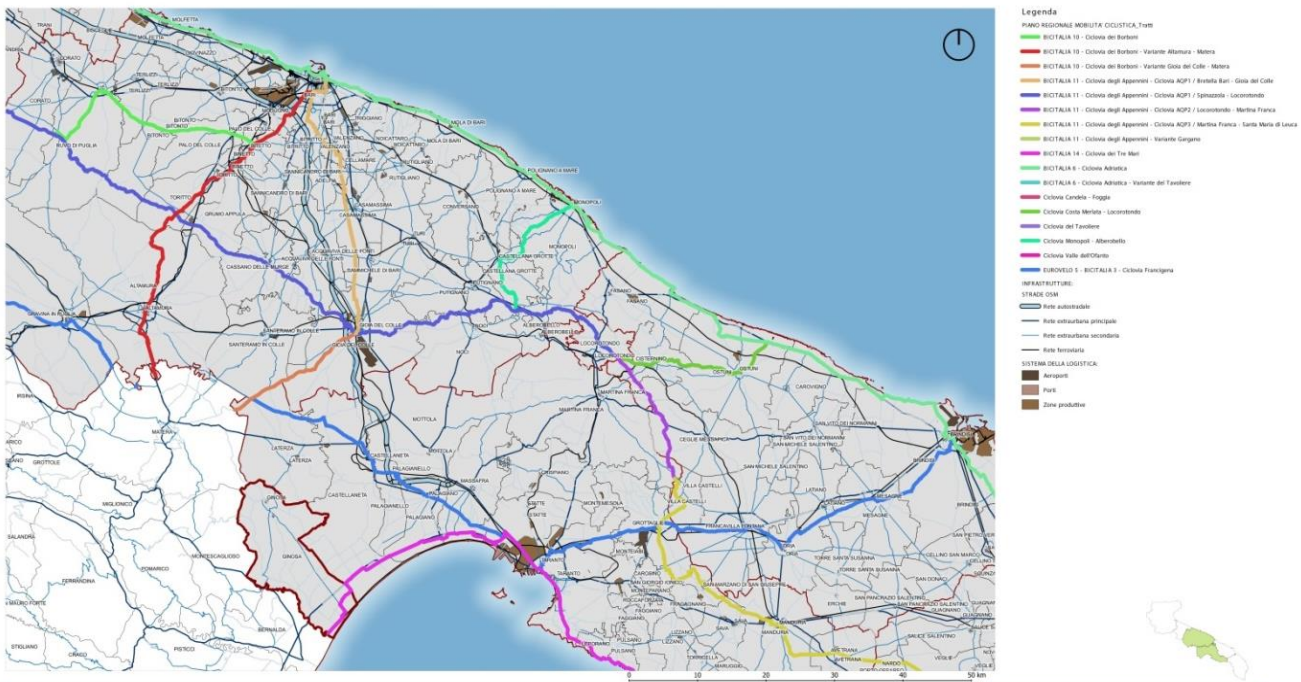


Dalla Basilicata l'itinerario prosegue per Sibari fino allo stretto di Messina, la costa jonica calabrese è un susseguirsi di antiche vestigia e città moderne spesso costruite sulla stretta fascia costiera come "doppi" dei paesi dell'interno collinare. Lungo la conurbazione costiera jonica, alle città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

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

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.

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



3.9 COERENZA CON LA RETE DEI TRATTURI

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

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



Estratto _ CARTA DEI TRATTURI, TRATTURELLI, BRACCI E RIPOSI

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

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

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

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

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

3.10 COERENZA CON 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.

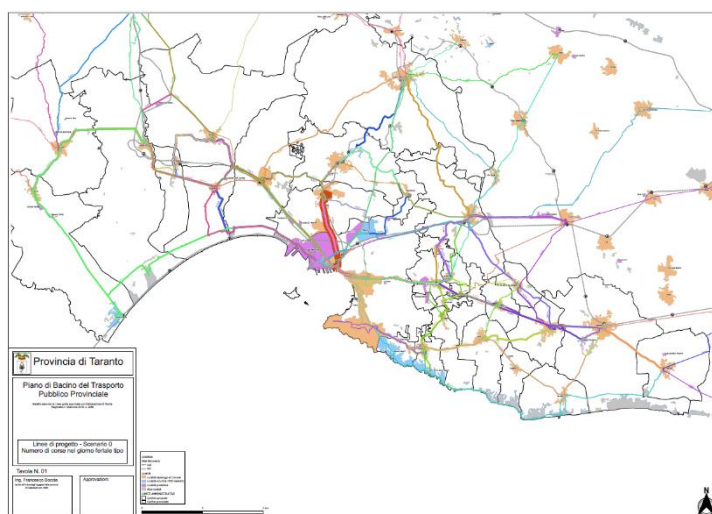
Si tratta di uno strumento di pianificazione per il quale potrebbe essere riscoperta una rinnovata qualità operativa connessa alle previsioni di investimenti dedicati al miglioramento delle qualità ambientali della flotta bus, alle previsioni di flessibilizzazione¹⁹ delle reti dei servizi di trasporto pubblico e/o alla limitazione delle interferenze²⁰ 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

3.10.1 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**.

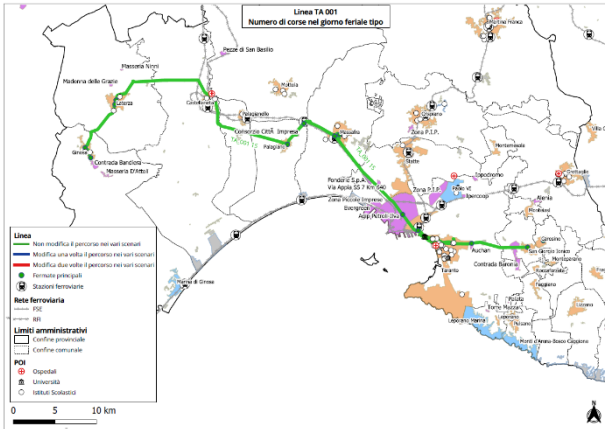


Scenario 0 - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018

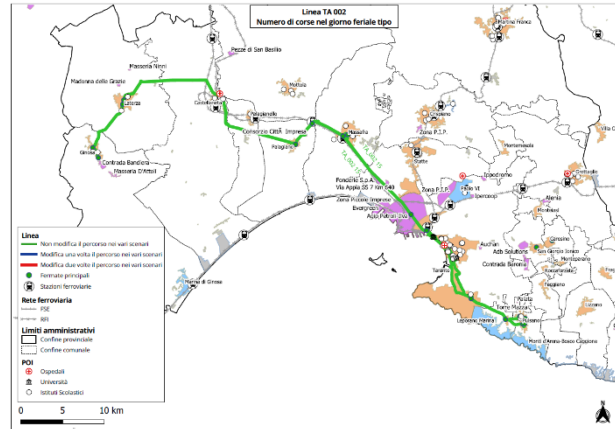
Quadro sinottico Programma di Esercizio di Piano Scenario 0 _ Linee attive sul territorio di Ginosola

¹⁹ 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).

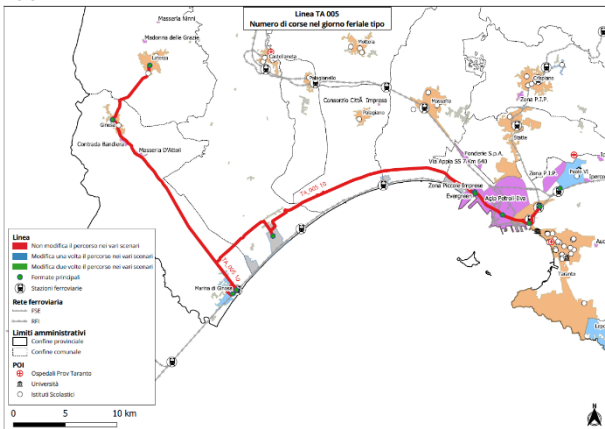
²⁰ Le integrazioni con il PUMS, di questa particolare componente del Piano di Bacino potrebbe, per esempio, riguardare l'identificazione dei percorsi cittadini degli autobus extraurbani, la regolamentazione della distribuzione urbana di questi servizi nonché l'auspicabile coincidenza tra i nodi di scambio modale e le fermate del trasporto pubblico extraurbano (terminal bus).



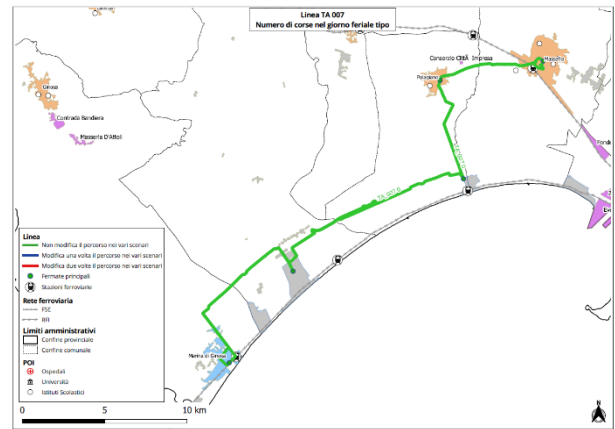
Linea: BRT NORD Ginosa Castellaneta- Taranto - San Giorgio J. - **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 1** - **Corse gg feriali tipo :** 30 - **Bus*km/anno :** 755.274



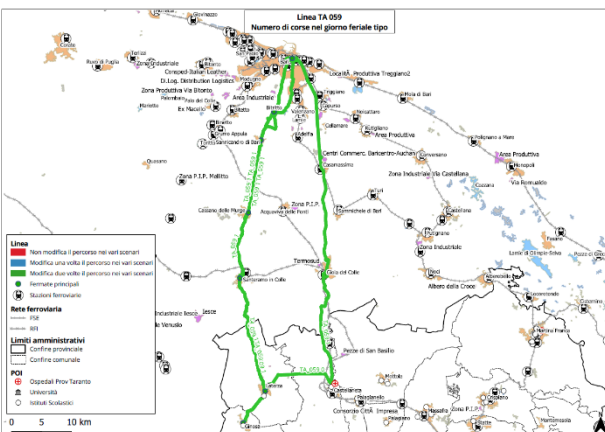
Linea: BRT SUD Ginosa - Castellaneta - Taranto - Pulsano- **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 1** - **Corse gg feriali tipo :** 30 - **Bus*km/anno :** 814.919



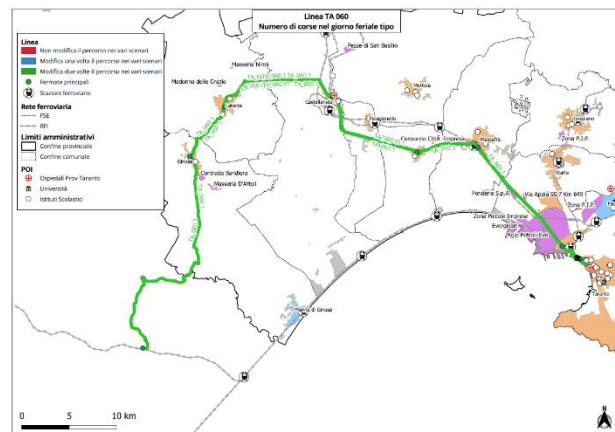
Linea: Laterza - Ginosa - Taranto (via ss.106) - **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 2** - **Corse gg feriali tipo :** 20 - **Bus*km/anno:** 437.235



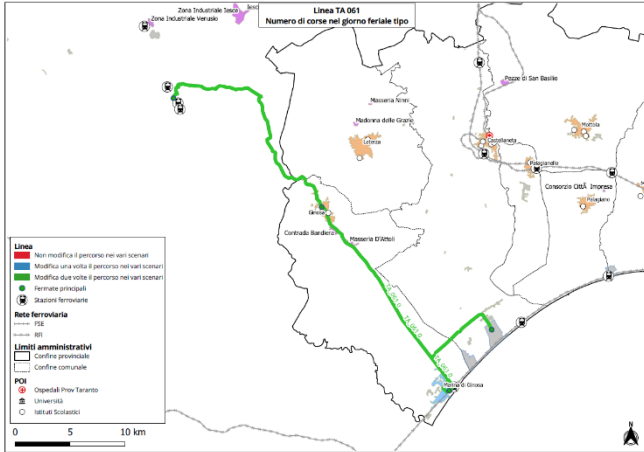
Linea: Massafra - Ginosa (estiva) - **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 3** - **Corse gg feriali tipo:** 0 - **Bus*km/anno:** 66.592



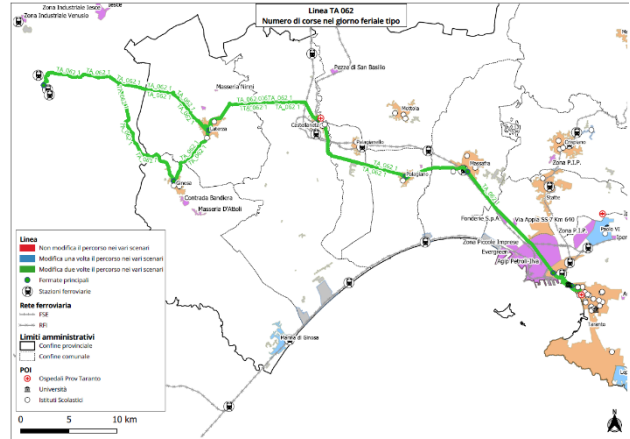
Linea: (ex REG_087) Ginosa - Santeramo - Bari (dir. Bitritto - Modugno) dev. Osp.Miulli - **Ambito Territoriale Servito:** Extraprovinciale - **Livello: 2** - **Corse gg feriali tipo :** 10 - **Bus*km/anno :** 240.887



Linea: (ex REG_094) Bernalda - Ginosa - Taranto (dev. in Palagianò) - **Ambito Territoriale Servito:** Extraprovinciale - **Livello: 1** - **Corse gg feriali tipo :** 51 - **Bus*km/anno :** 512.287

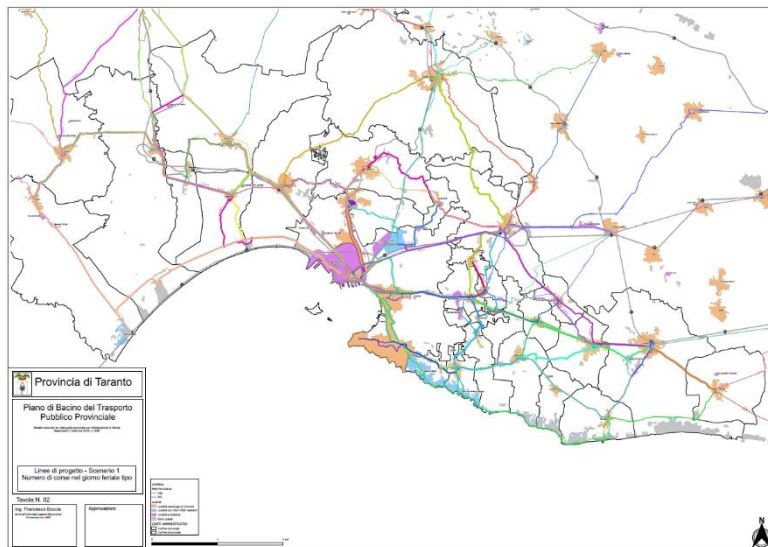


Linea: (ex REG_095) Matera - Ginosola - Ginosola m. - Castellaneta m. - **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraregionale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo:** 0 - **Bus*km/anno :** 14.147



Linea: (ex REG_096) Matera - Laterza - Ginosola - Italsider - Taranto - **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraregionale - **Livello:** 1 - **Corse gg feriali tipo:** 32 - **Bus*km/anno :** 365.496

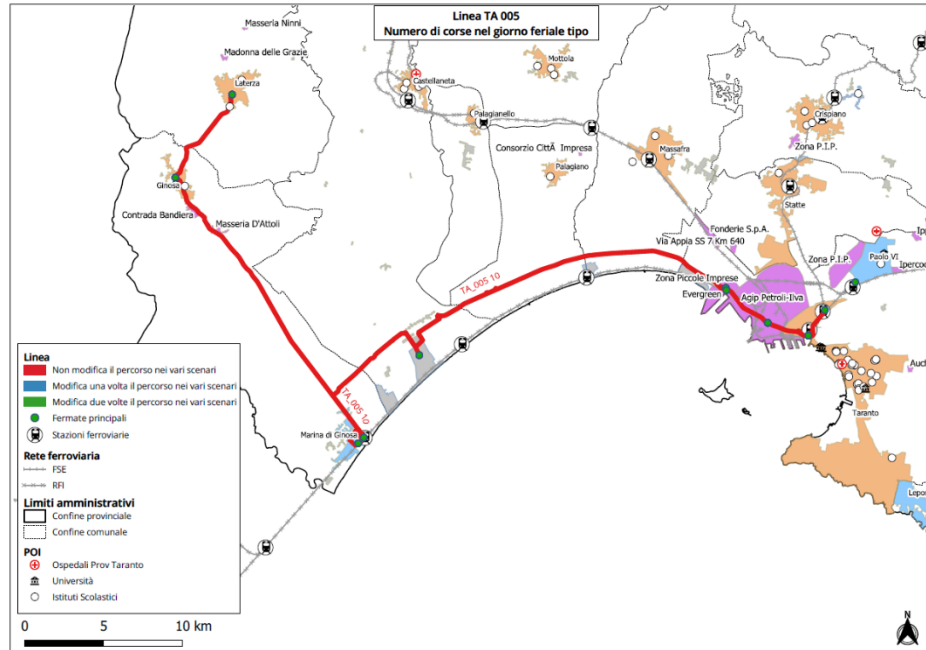
- **Scenario 1 :** è il primo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel primo triennio (2020-2022). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi la nuova configurazione del servizio ferroviario sulla rete FSE che prevede l'istituzione della frequenza oraria sulla nuova relazione 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 di 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

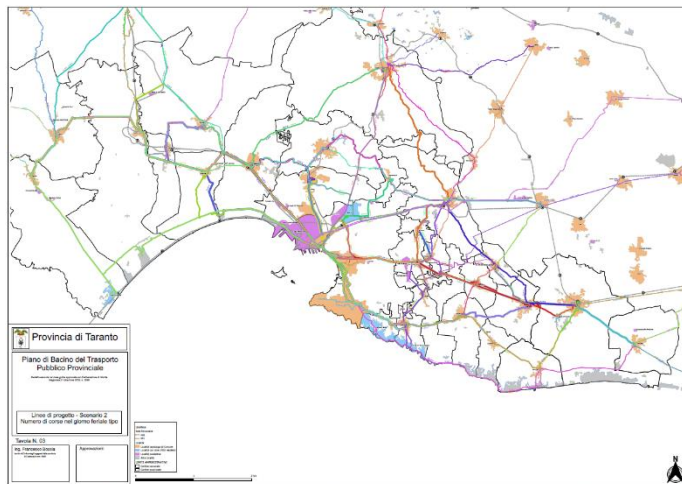
Nel passaggio dallo Scenario 0 allo Scenario 1 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosola:

- 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 - Ginosa - Italsider - Taranto
Ambito Territoriale Servito: Provinciale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo :** 20 - **Bus*km/anno :** 450.580

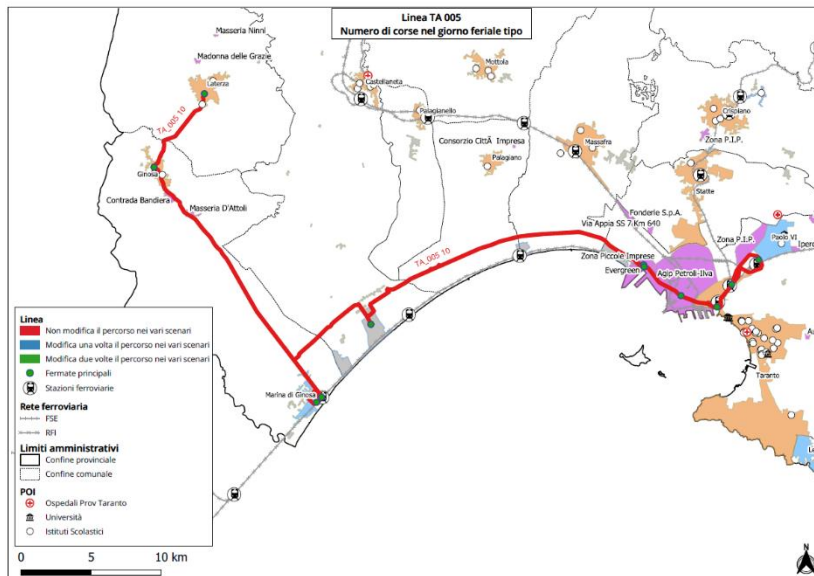
- Scenario 2:** è il secondo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel secondo triennio (2023-2025). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi l'incremento di offerta ferroviaria sulla linea RFI Taranto - Bari (6 coppie di treni in aggiunta alle 12 attuali), dovuta alla 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

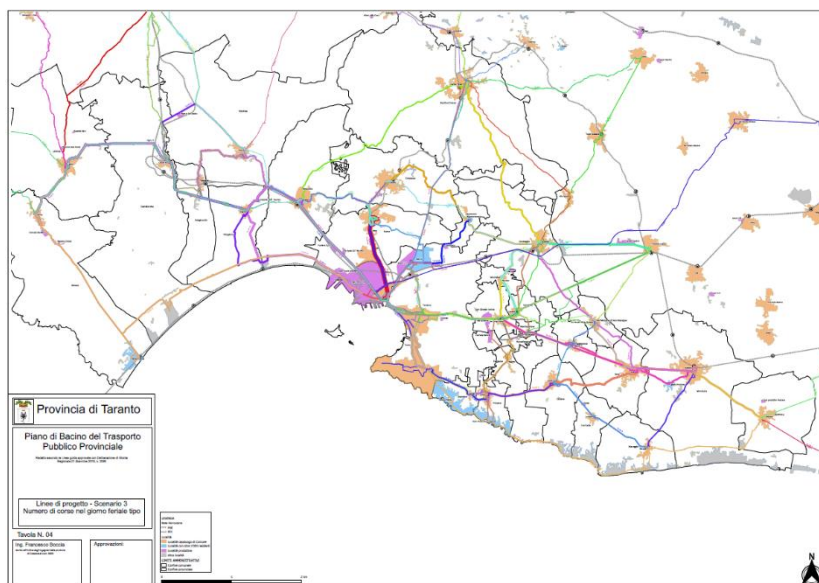
Nel passaggio dallo Scenario 1 allo Scenario 2 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosa:

- o **la linea TA_005 Laterza - Ginosa - 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:** è 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.

Ciò 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:


 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 149 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	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)

Il PUMS promuove: • il potenziamento del ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno); il potenziamento del trasporto collettivo e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto attraverso una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo; • 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; • l'introduzione una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico e a basso impatto ambientale) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo; • il miglioramento dell'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; • la garanzia di un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria; • lo sviluppo di un 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; • il potenziamento di servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); la promozione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale; il favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus; 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; • il rinnovo della flotta dei mezzi in servizio urbano.

Il PUMS prevede altresì l'individuazione di nodi di interscambio (BICI+BUS+TRENO+AUTO) individuati prevalentemente su aree della città consolidata, all'ingresso della città o presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 150 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.10.2 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 predisporre 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) riutilizzo 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**

4. Progettazione integrata delle grandi direttrici plurimodali

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
	151 di 290	Ottobre 2023	0
REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

- 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

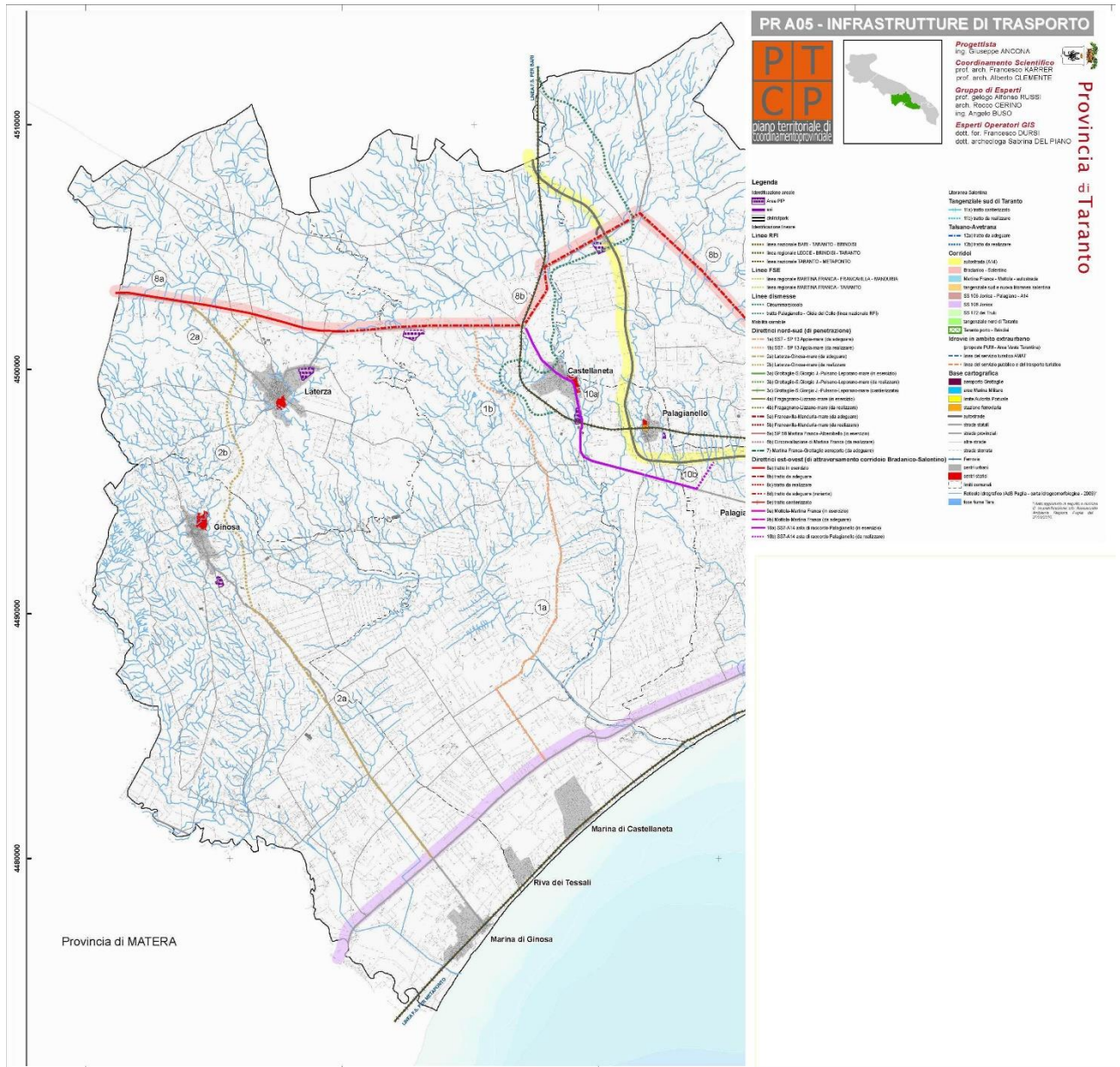
- a) immediato contenimento dei processi di perdita delle risorse naturali;
- b) conservazione della biodiversità naturale e colturale;
- c) implementazione del sistema di conoscenze relative alle risorse naturali del territorio provinciale;
- d) impostazione di adeguati piani di monitoraggio delle comunità 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.



PTCP della provincia di Taranto _ INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Lo schema del PTCP della Provincia di Taranto “presentato” alla Amministrazioni Comunali nel novembre 2008 ipotizzava interventi di adeguamento e nuova realizzazione sulle direttrice nord-sud Laterza - Marina di Ginosola

- 2a Laterza - Marina di Ginosola da adeguare
- 2b Laterza - Marina di Ginosola da realizzare



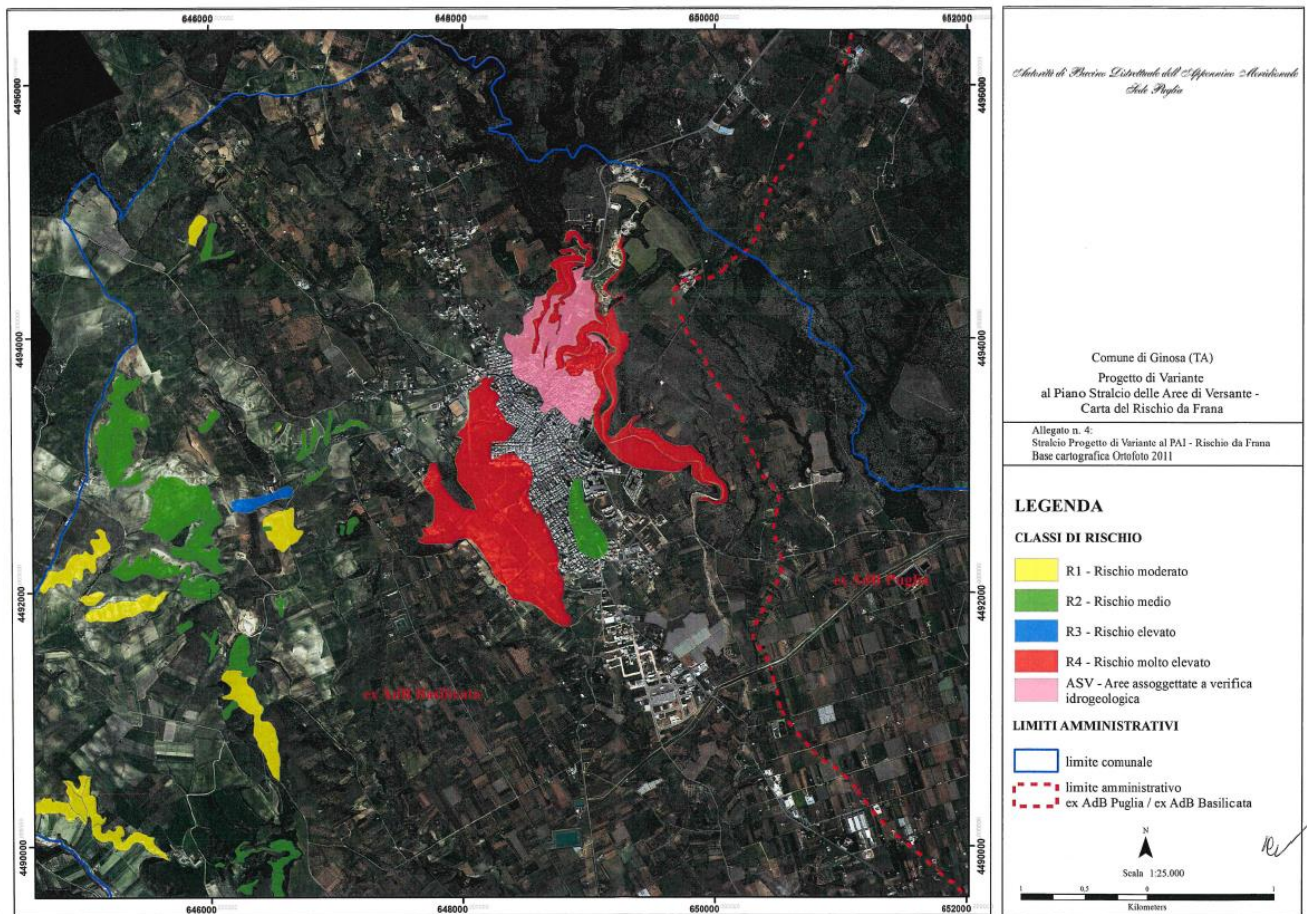
3.11 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) - AUTORITÀ DI BACINO DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELL'APPENNINO MERIDIONALE.

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) è un piano territoriale che individua nel bacino idrografico l'ambito fisico di riferimento per gli interventi di pianificazione, gestione e tutela del territorio (L. 183/89) e contiene "l'individuazione delle aree a rischio idrogeologico e la perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia, nonché le misure medesime" (D.L. 180/98 e succ. mod. e int.).

In base alla sua conformazione fisica il territorio di Ginosa ricade in parte sotto la competenza dell'Autorità di Bacino della Basilicata (per il comune capoluogo), mentre l'abitato di Ginosa Marina rientra nella competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

Con l'entrata in vigore del D.M. n.294/2016 è stata avviata la riorganizzazione delle modalità di governo in materia di difesa del suolo con il trasferimento delle competenze delle Autorità di Bacino regionali alla Autorità di Bacino del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale.

Si riportano di seguito gli stralci cartografici del PAI vigente, sia per Ginosa che per Marina di Ginosa, così come resi disponibili per la diffusione al pubblico tramite il sito web istituzionale della Autorità di Bacino del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale.



Fonte: Carta del Rischio da Frana _ Decreto_734_15.12.2020_Comune_di_Ginosa_TA_ Proposte di modifica della perimetrazione e/o classificazione delle aree a pericolosità e rischio del Piano Stralcio relativo all'Assetto Idrogeologico dell'ex Autorità di Bacino della Puglia e dell'ex Autorità di bacino della Basilicata.

Nel territorio di Ginosa, rispetto alle componenti di **pericolosità geomorfologica**, il PAI individua aree caratterizzate da pericolosità R4, R3, R2, R1 (Rischio da frana) e Aree Soggette a Verifica Idrogeologica

R1= rischio moderato per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali

R2= rischio medio: per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche.

R3= rischio elevato: per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e infra d alle strutture, con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socioeconomiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.

R4 = rischio molto elevato: per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale e la distruzione di attività socioeconomiche

ASV -aree assoggettate a verifica idrogeologica



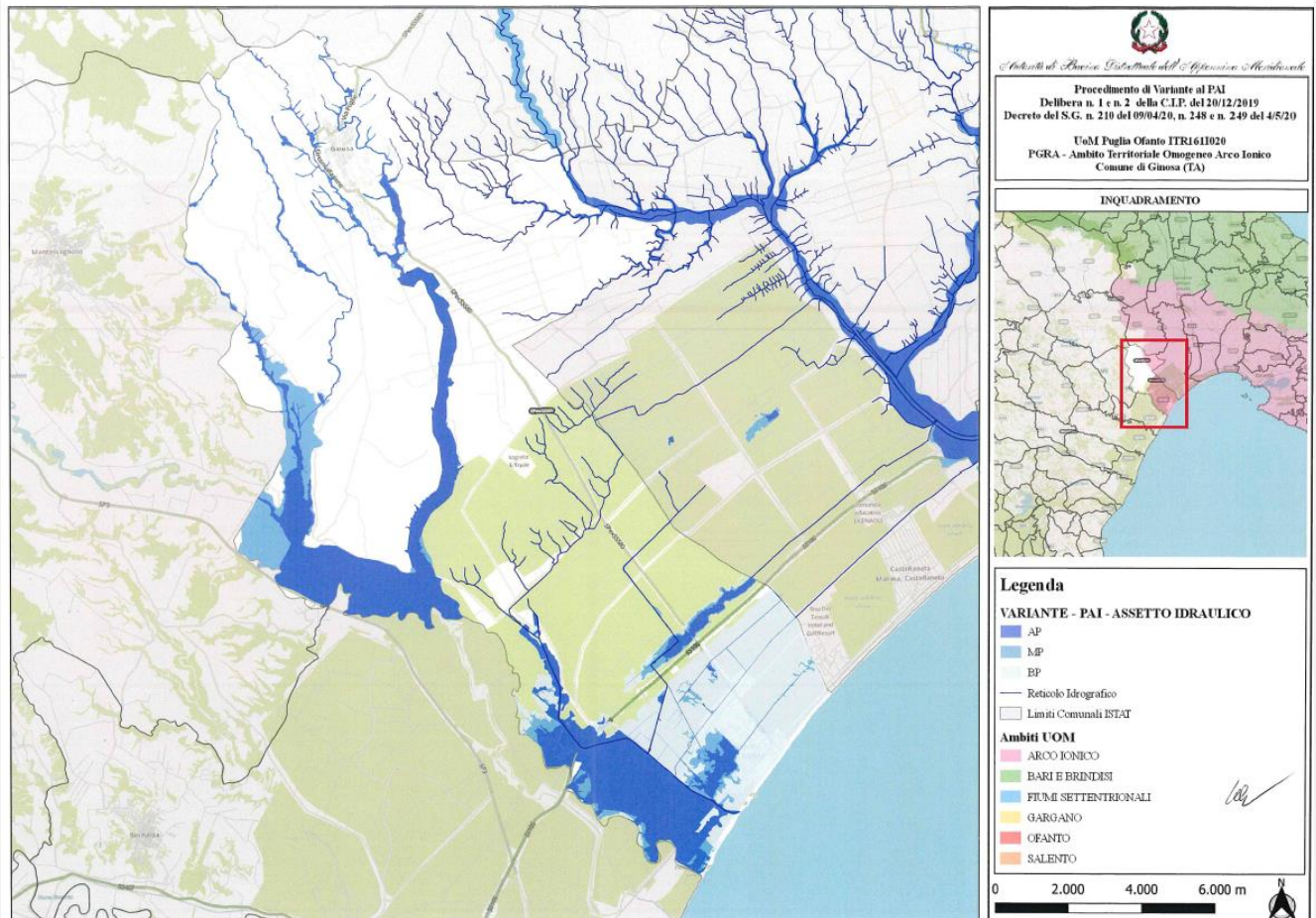
Rispetto alle componenti di **pericolosità idraulica**, il PAI individua nel territorio di Marina di Ginosa vaste aree caratterizzate da alta, media e bassa pericolosità.

Diversi gradi di pericolosità idraulica:

BP=Bassa probabilità di inondazione

MP= Media probabilità di inondazione

AP= Alta probabilità di inondazione (AP)



Fonte: Pericolosità Idraulica _Decreto_734_15.12.2020_Comune_di_Ginosa_TA_ Proposte di modifica della perimetrazione e/o classificazione delle aree a pericolosità e rischio del Piano Stralcio relativo all'Assetto Idrogeologico dell'ex Autorità di Bacino della Puglia e dell'ex Autorità di bacino della Basilicata.

3.11.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) EX ADB INTERR. PUGLIA

1) STATO DI ATTUAZIONE:

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

2) NATURA E FINALITÀ:

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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 155 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3) OBIETTIVI GENERALI:

Il PAI persegue i seguenti obiettivi generali:

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

4) CONTENUTI PRINCIPALI:

Il PAI individua:

1. Diversi gradi di pericolosità geomorfologica:

- Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (P.G.3): porzioni di territorio interessate da fenomeni franosi attivi o quiescenti;
- Aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2): porzioni di territorio caratterizzate dalla presenza di due o più fattori geomorfologici predisponenti l'occorrenza di instabilità di versante e/o sede di frana stabilizzata;
- Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1): porzioni di territorio caratterizzate da bassa suscettività geomorfologica all'instabilità;

2. Diversi gradi di pericolosità idraulica:

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

3. Diversi gradi di rischio idrogeologico:

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

3.11.2 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) EX ADB BASILICATA

1) STATO DI ATTUAZIONE:

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

2) NATURA E FINALITÀ:

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

3) OBIETTIVI GENERALI:

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

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

4) CONTENUTI PRINCIPALI:

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

Esso è suddiviso in:

- Piano Stralcio delle Aree di Versante, riguardante il rischio da frana, che individua le seguenti tipologie di aree da sottoporre a vincoli:

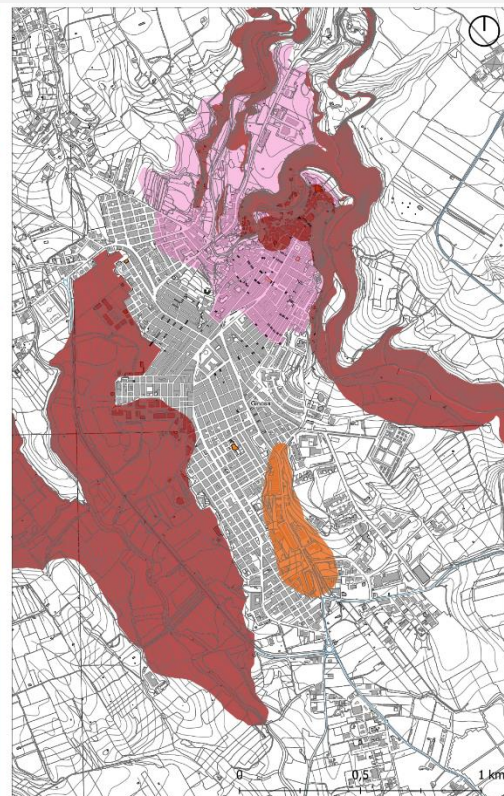
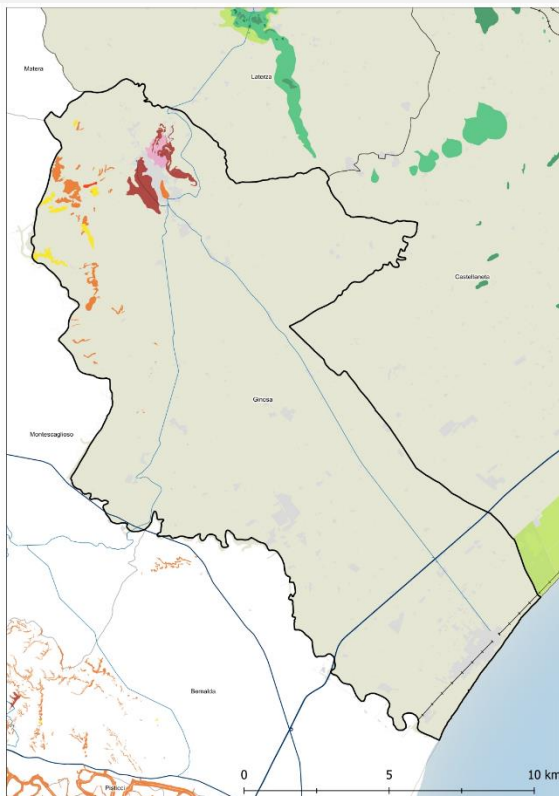


- Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità molto elevata (R4)
 - Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità elevata (R3)
 - Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità media (R2)
 - Aree a rischio idrogeologico e a pericolosità moderata (R1)
 - Aree a pericolosità idrogeologica (P)
 - Aree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

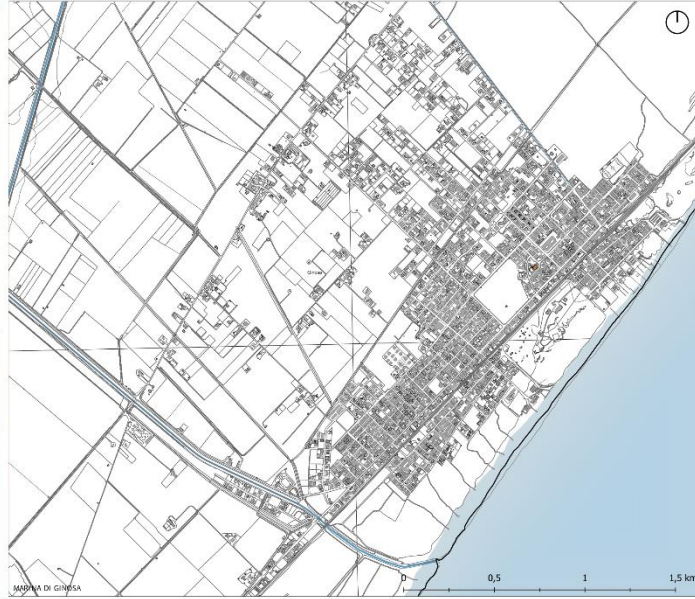
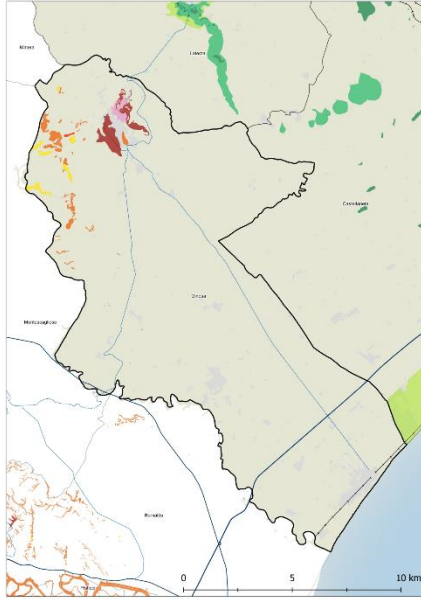
Nel territorio dell'ex AdB Basilicata ricadono i seguenti comuni della Puglia:

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

Nel territorio di Ginosa, 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 nel centro abitato di Ginosa: 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** (rischio moderato); **Aree assoggettate a verifica idrogeologica (ASV).**



LEGENDA
PAI - PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA
PG1
PG2
RISCHIO DA FRANA
CLASSI DI RISCHIO
R4 - Molto elevato
R3 - Elevato
R2 - Medio
R1 - Moderato
ASV - Aree assoggettate a verifica idrogeologica
P - Pericolosità idrogeologica
LIMITE AMMINISTRATIVO
Ginosa



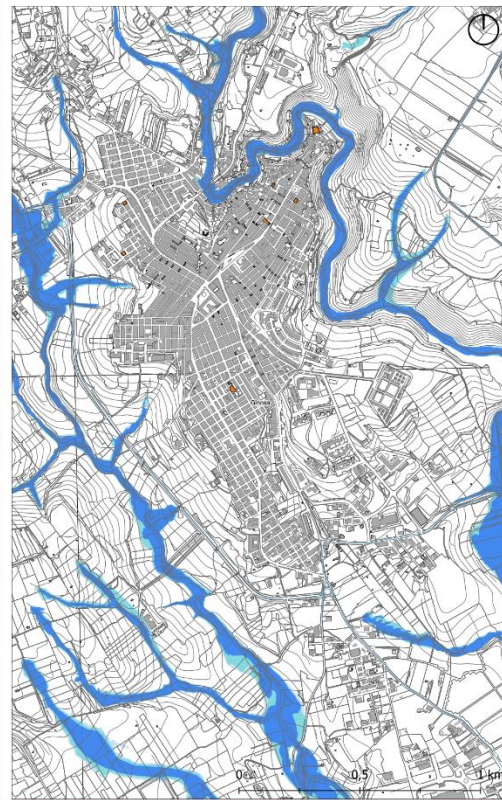
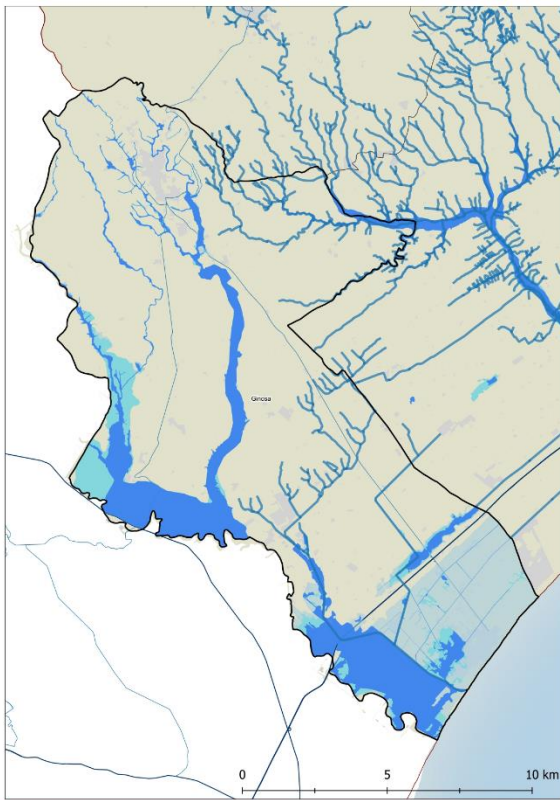
- LEGENDA**
PAI - PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA
 PAI
 Rischio da Frana Classificazione
 R4 - Molto alto
 R3 - Medio
 R2 - Basso
 R1 - Molto basso
 Aree a rischio idrogeologico
LIMITI AMMINISTRATIVI
 Ginosola

CITTA' DI GINOSA - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
 REDATTORE: ARCH. LOREDANA D. MODUGNO

MARINA DI GINOSA

Scala: 1:10000
 Data: 10/10/2023
 Carta del Rischio da Frana

TAV. 119 - PAI - RISCHIO DA FRANA - MARINA DI GINOSA_ Estratto analisi quadro conoscitivo PUMS

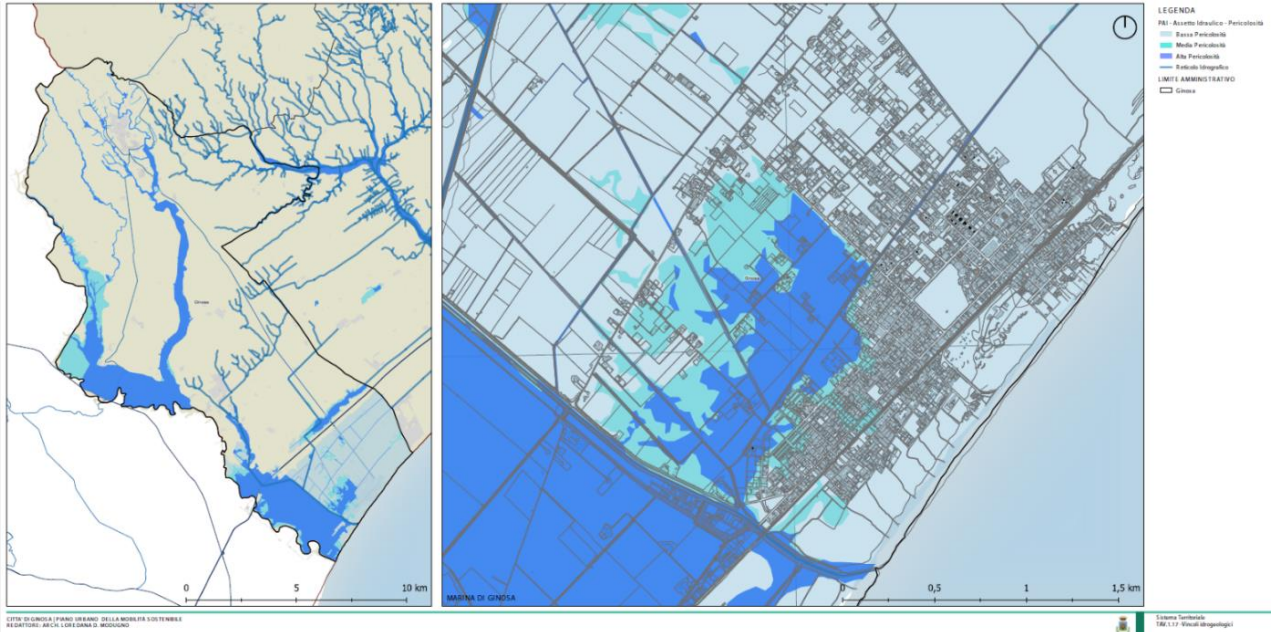


- LEGENDA**
PAI - Assetto Idrogeologico - Pericolosità
 Alta Pericolosità
 Media Pericolosità
 Basso Pericolosità
 Rete Idrografica
LIMITI AMMINISTRATIVI
 Ginosola

CITTA' DI GINOSA - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
 REDATTORE: ARCH. LOREDANA D. MODUGNO

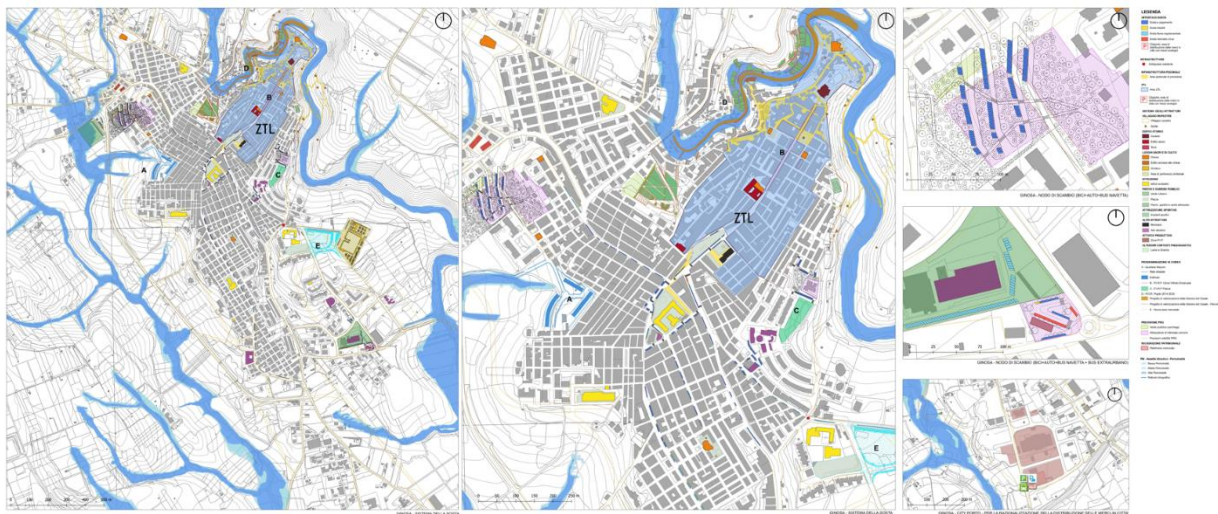
Scala: 1:10000
 Data: 10/10/2023
 Carta del Rischio da Frana

TAV. 116- PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO - Pericolosità idraulica- GINOSA- Estratto analisi quadro conoscitivo PUMS



TAV. 116- PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO -Marina di Ginosola. Estratto analisi quadro conoscitivo PUMS

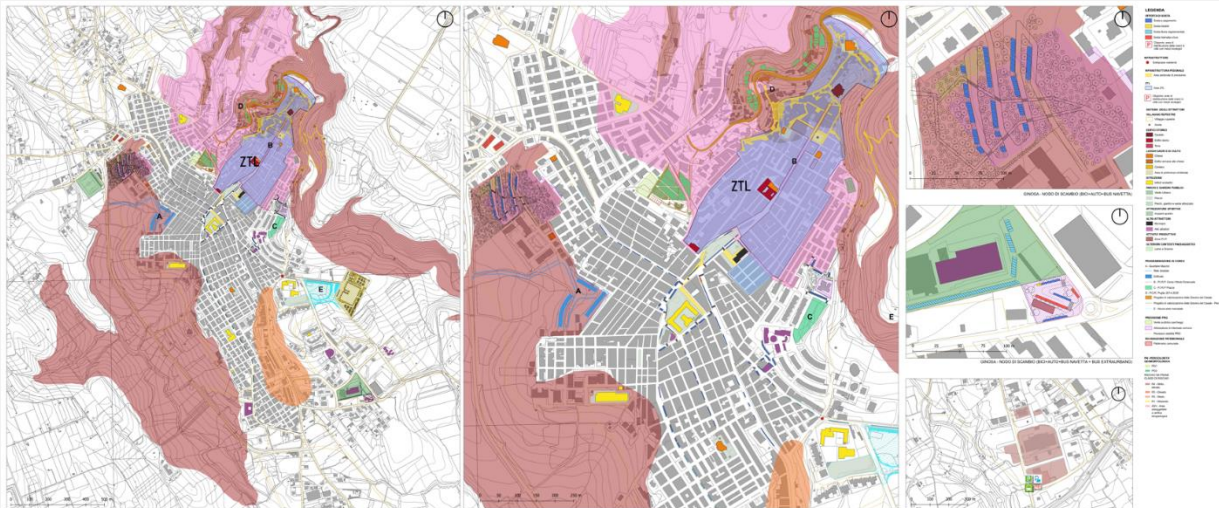
Di seguito si riportano le perimetrazioni del PAI relative alla pericolosità geomorfologica e idraulica, rispetto alle quali sono definite le prescrizioni delle NTA del PAI, in sovrapposizione agli interventi del PUMS :



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS - ZTL E SISTEMA DELLA SOSTA - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS - ZTL E SISTEMA DELLA SOSTA - MARINA DI GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS - ZTL E SISTEMA DELLA SOSTA - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS - ZTL E SISTEMA DELLA SOSTA - MARINA DI GINOSA

Il gli obiettivi e le strategie previste nel PUMS del Comune di Ginosa promuovono una mobilità sostenibile orientata alla sostenibilità dell'ambiente, del territorio e alla valorizzazione del paesaggio.

Nello specifico il PUMS punta: • alla riduzione delle emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (chiusura del centro storico di Ginosa e del lungomare di Marina di Ginosa, estensione delle zone di sosta a pagamento); • all'incremento della quota di trasporto pubblico (acquisto/incremento di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale, incremento/introduzione di parcheggi di scambio mezzi privati-mezi pubblici); • a favorire e incentivare politiche di mobilità sostenibile (incremento delle piste ciclabili urbane; introduzione, del car pooling, car sharing e sviluppo di iniziative di Mobility Management) • alla eliminazione o riduzione del traffico pesante nelle aree urbane (sviluppo di interventi per la distribuzione delle merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale; limitazioni di accesso ai veicoli).

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Ginosa tiene in considerazione la fragilità del contesto territoriale.

Con l'attivazione della ZTL nel centro antico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa il PUMS intende 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.

L'istituzione della ZTL nell'ambito del nucleo storico di Ginosa, l'estensione delle aree pedonali nel nucleo antico e nell'area centrale, consentiranno infatti di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo ai cittadini e ai visitatori, facilitando gli spostamenti con mezzi sostenibili e interrompendo il flusso veicolare (non residenziale) in alcuni itinerari di attraversamento.

La proposta della ZTL sull'area costiera dell'agglomerato urbano di Marina di Ginosa - riconosciuto 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 - 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. L'intervento della ZTL sull'area costiera nasce dalla preminente esigenza di eliminare il traffico veicolare e la sosta, per favorire la pedonalizzazione, una migliore fruizione del waterfront, delle spiagge e delle risorse naturalistiche di Marina di Ginosa.

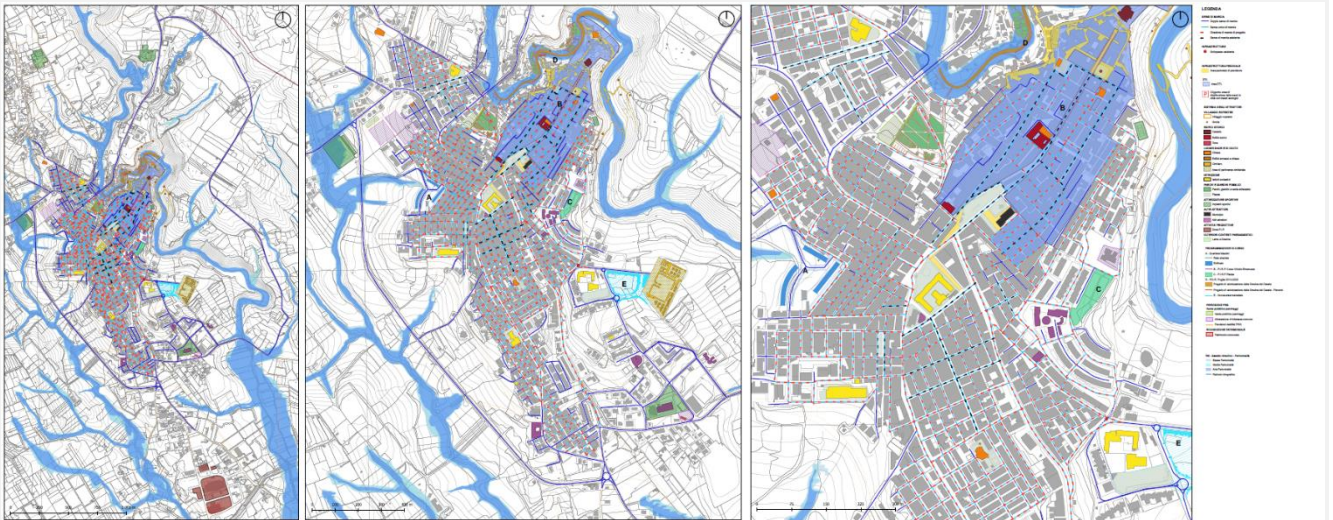
La strategia del PUMS in tema di gestione della sosta, prevede la realizzazione di parcheggi lungo gli assi principali di scorrimento della rete stradale esistente e la realizzazione di nodi di interscambio (bus+bici+treno), finalizzati ad offrire un'alternativa agli automobilisti per l'accesso alle aree centrali della città fondato sull'interscambio tra auto privata e trasporto pubblico. I nodi di interscambio sono stati individuati prevalentemente su aree della città consolidata, all'ingresso della città o presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Il nuovo sistema di parcheggi insiste su strade esistenti e su parti di città consolidata. Per la realizzazione dei parcheggi non sono previsti ampliamenti della sezione stradale, ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente.

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS relativamente al sistema della sosta e alla ZTL (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono principalmente su strade esistenti e su parti di città consolidata o su strade/aree pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

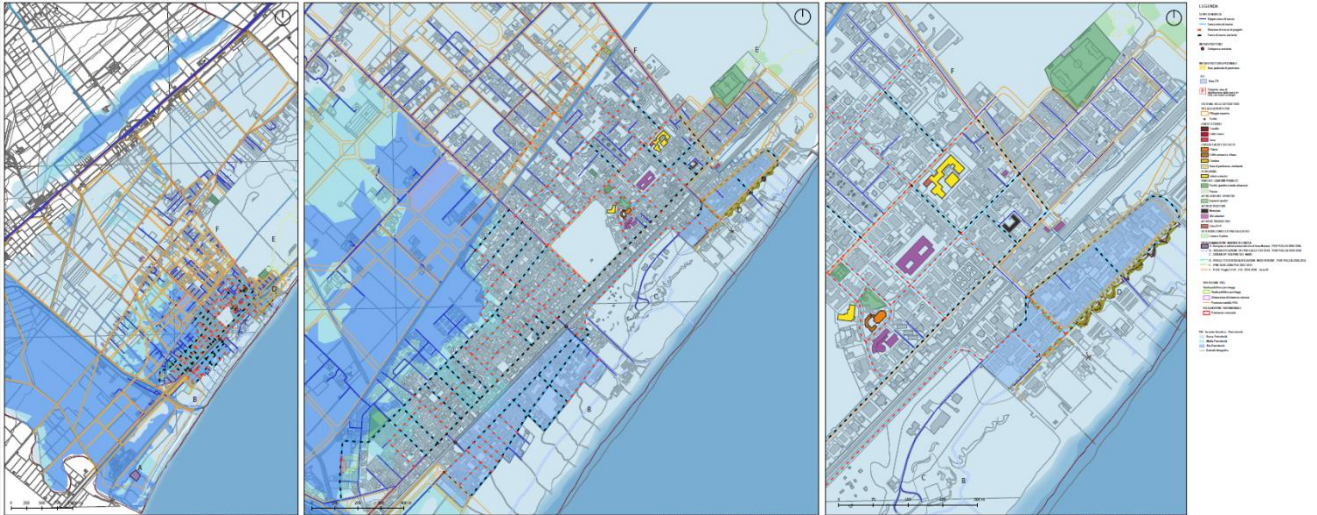
Per la realizzazione dei parcheggi lungo gli assi stradali non sono previsti ampliamenti della sezione stradale, ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente.

Nelle fasi attuative tutti gli interventi che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI. In particolare, laddove gli interventi intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.

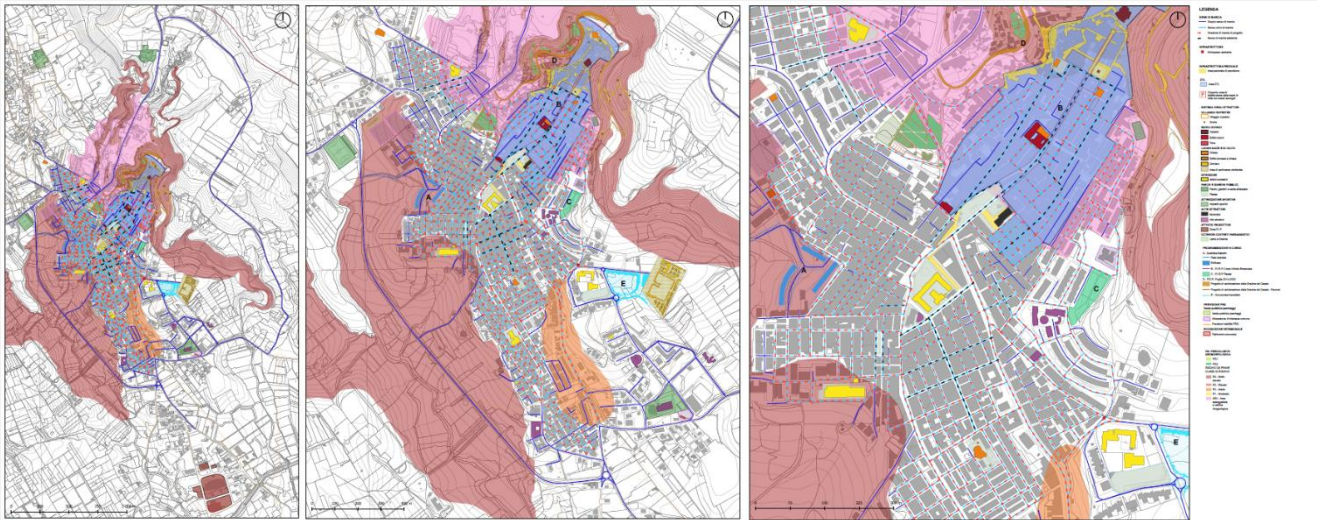
Laddove gli interventi insistano, invece, su aree a diverso grado di pericolosità geomorfologica, la loro realizzazione sarà autorizzabile a condizione che non aggravino le condizioni di instabilità e non compromettano la possibilità di realizzare le opere di consolidamento e andranno corredati da uno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



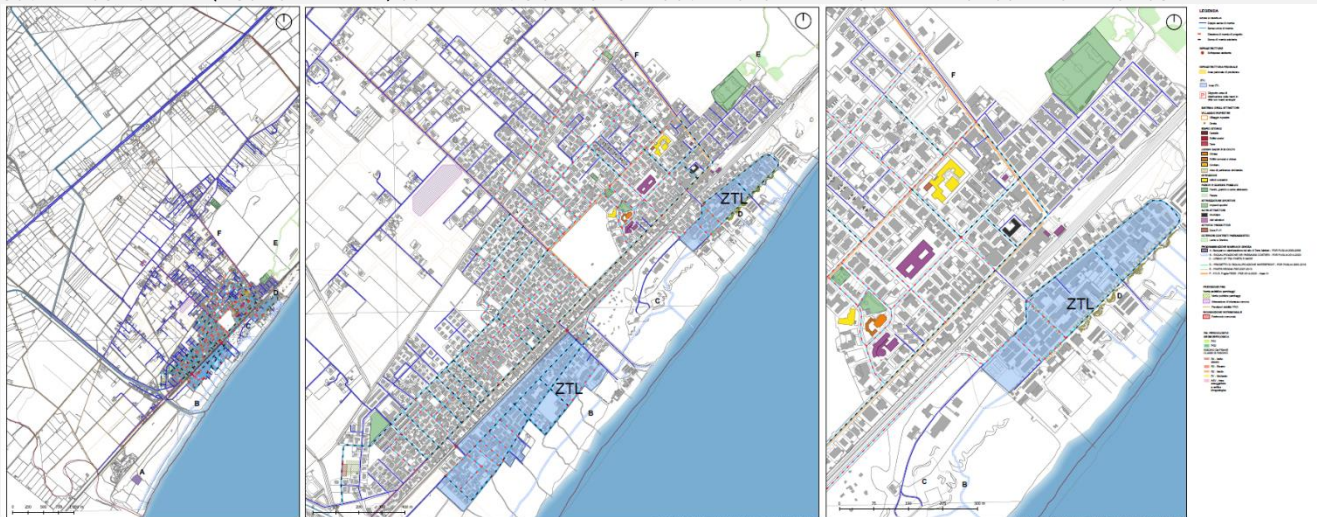
SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS - NUOVA RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS - NUOVA RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE - MARINA DI GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS - NUOVA RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS - NUOVA RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE - MARINA DI GINOSA

Il PUMS di Ginosola punta alla ridefinizione delle politiche gestionali della circolazione: la riorganizzazione della circolazione è il punto di partenza per ripensare all'utilizzo dello spazio pubblico normalmente destinato al traffico di veicoli e pedoni. Nel quadro dello sviluppo della mobilità urbana sostenibile previsto dal PIANO è stato 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 è stato possibile attraverso la proposta misure regolamentari (introduzione sensi unici di marcia, ZTL, 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



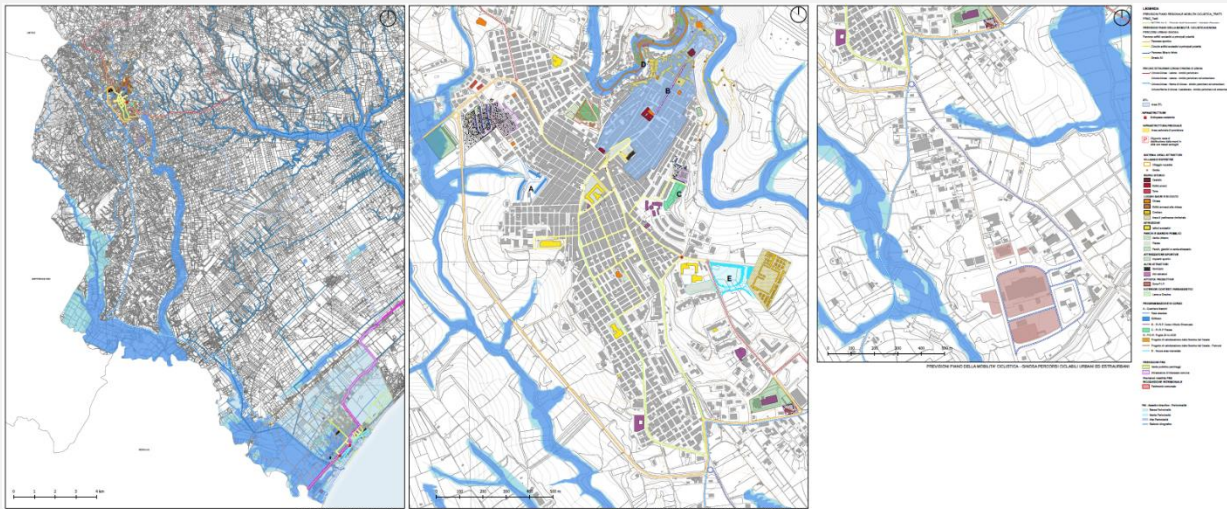
infrastrutture stradali, etc.) e attraverso interventi di riqualificazione dello spazio pubblico destinato al traffico di veicoli e pedoni (pedonalizzazione del lungomare di Marina di Ginosa e di porzioni del nucleo antico di Ginosa).

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 (attraverso l'introduzione dei sensi unici di marcia), 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.

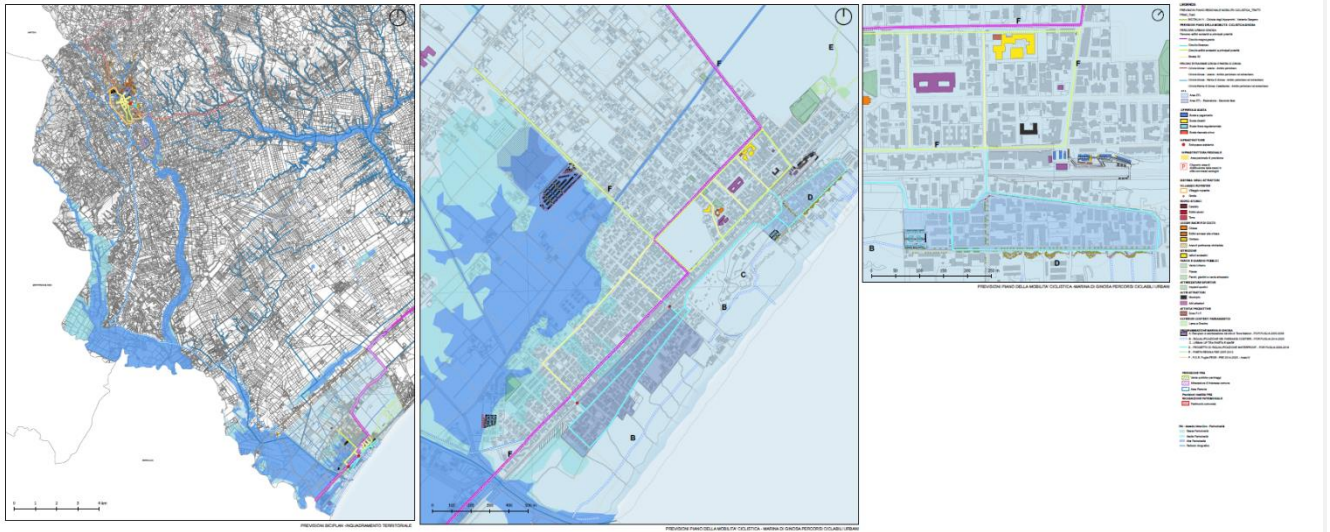
Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS relativamente alla nuova riorganizzazione della circolazione (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono principalmente su strade esistenti e su parti di città consolidata o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti. La nuova organizzazione della circolazione prevede l'introduzione dei sensi unici di marcia, riducendo il flusso automobilistico e favorendo percorsi pedonali e ciclabili.

Nelle fasi attuative tutti gli interventi che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI. In particolare, laddove gli interventi intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.

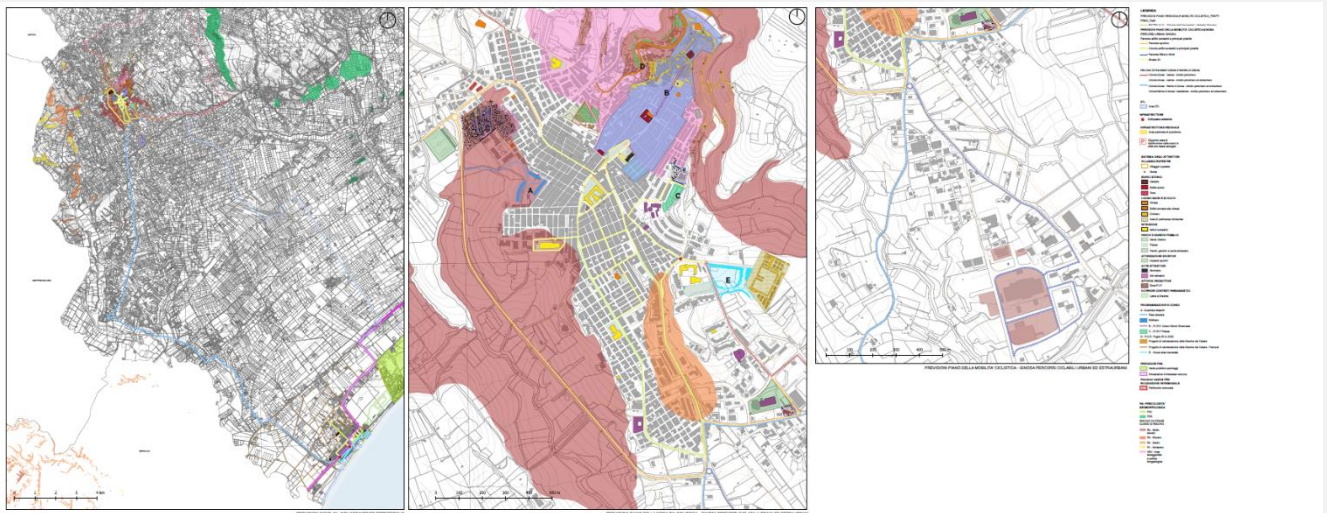
Laddove gli interventi insistano, invece, su aree a diverso grado di pericolosità geomorfologica, la loro realizzazione sarà autorizzabile a condizione che non aggravino le condizioni di instabilità e non compromettano la possibilità di realizzare le opere di consolidamento e andranno corredati da uno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



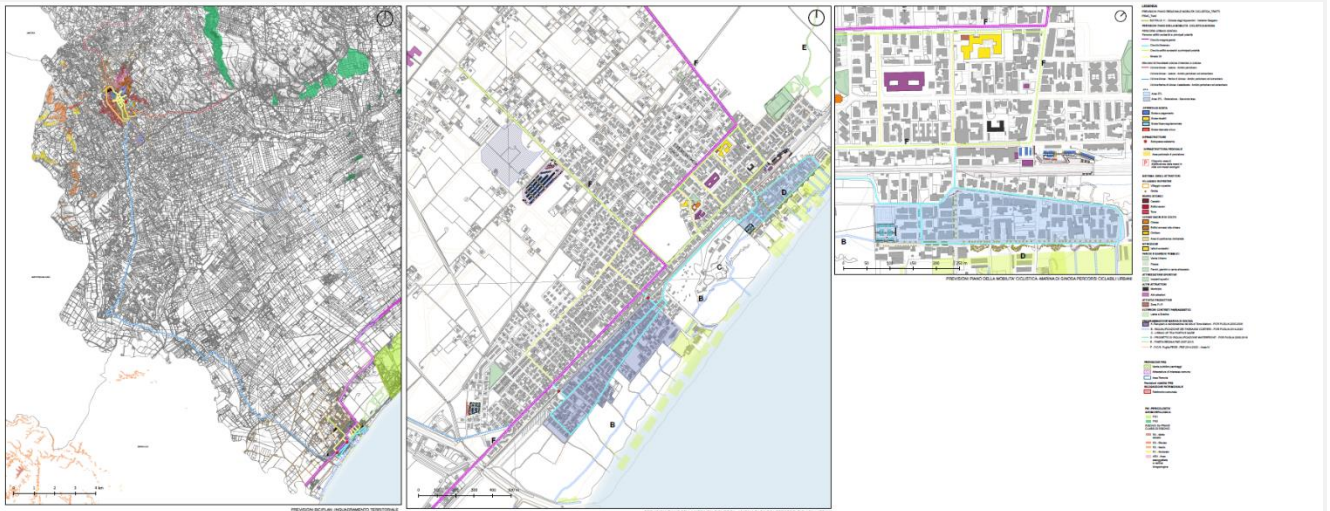
SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS -"Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S)" - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS -"Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S)" - MARINA DI GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS -"Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S)" - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS -"Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S)" - MARINA DI GINOSA

Il P.U.M.S. del Comune di Ginosa, in coerenza con il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S)" del Comune di Ginosa e con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, 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 del PRMC 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.

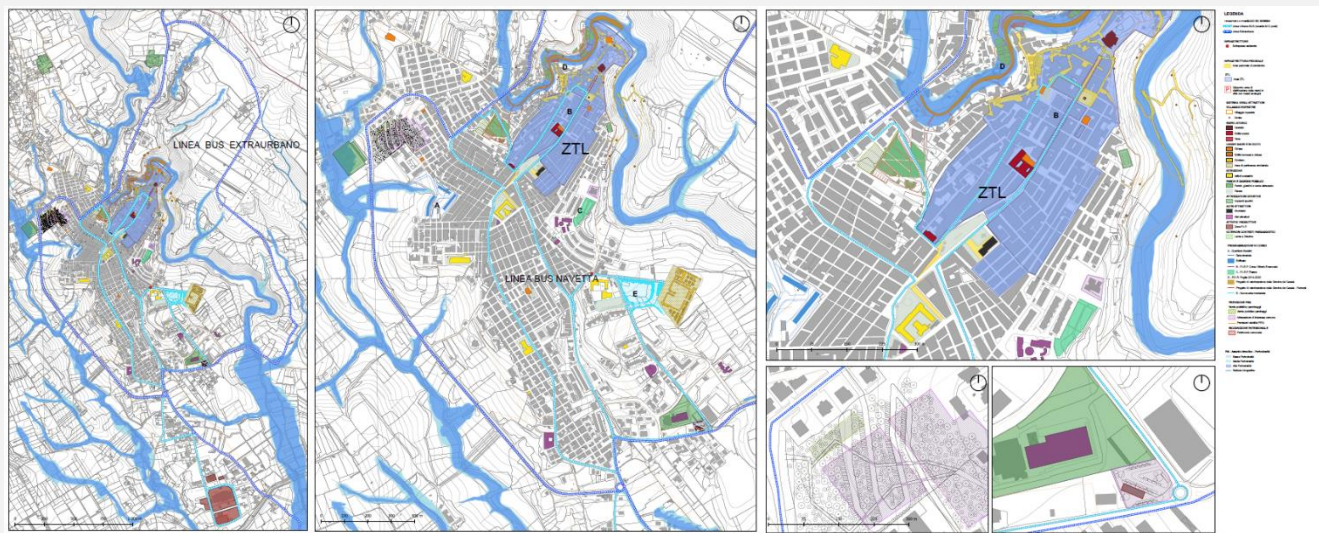
Il P.U.M.S. di Ginosa in coerenza con il PPTR e con il PRMC intende potenziare l'asse costiero (Ciclovia dei tre Mari- Ciclovia della Magna Grecia e i collegamenti interno - costa tra Ginosa e Marina di Ginosa proponendo un sistema integrato di percorsi ciclopedonali su strade a basso traffico e lungo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

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono su strade esistenti e su parti di città consolidata e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti. Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente.

Nelle fasi attuative tutti gli interventi che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI. In particolare, laddove gli interventi intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.

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

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.)", tralcio 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 V.A.S.

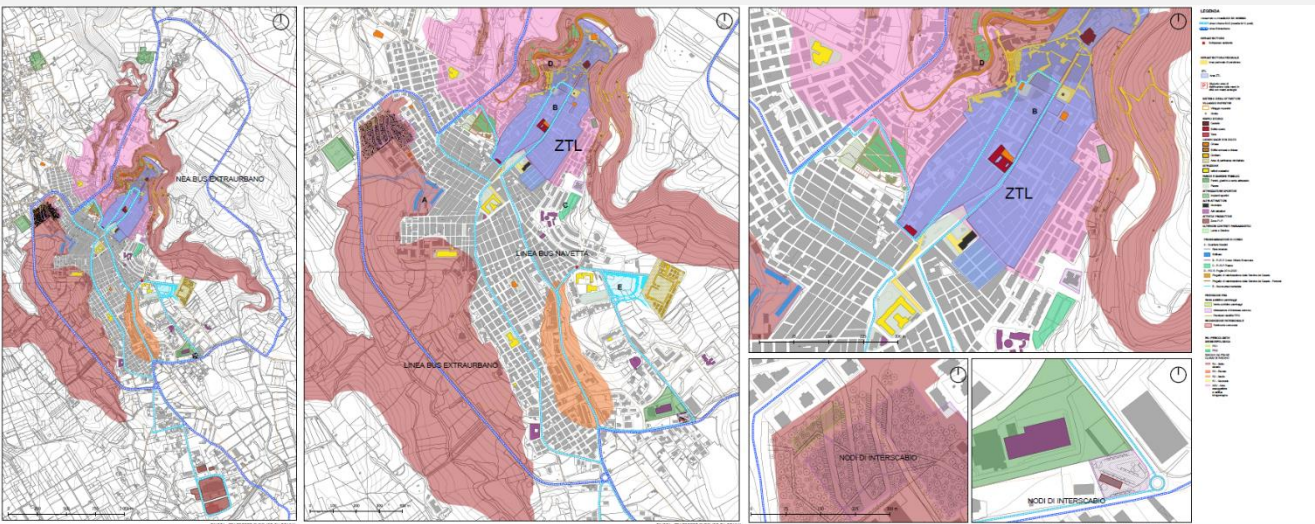




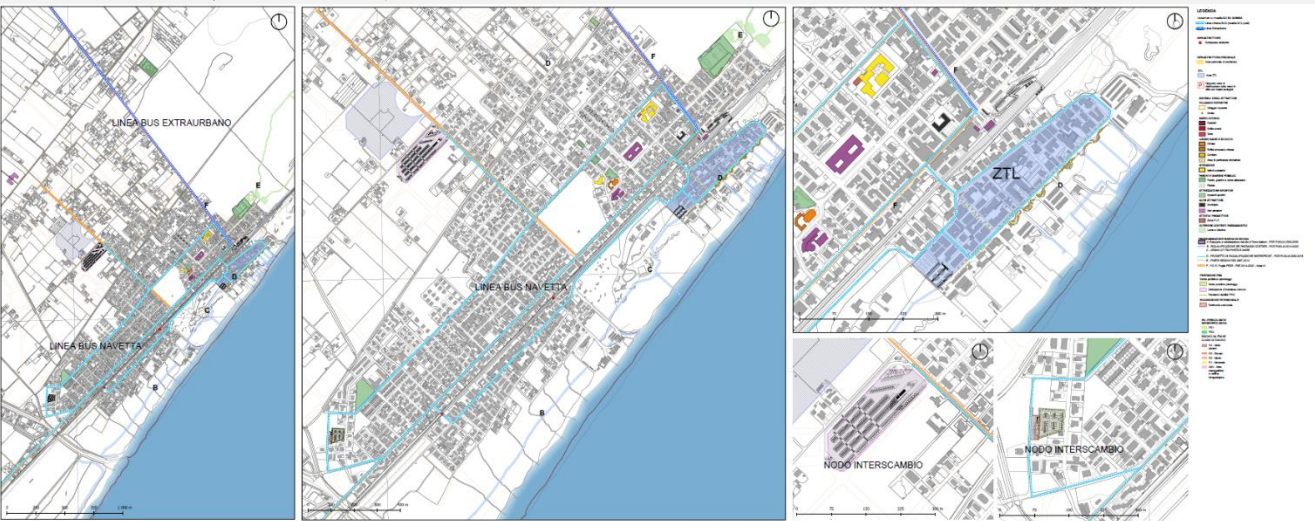
SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS - Linea Bus navetta e Linea bus extraurbano - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO IDRAULICO) CON LE PREVISIONI PUMS - Linea Bus navetta e Linea bus extraurbano - MARINA DI GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS - Linea Bus navetta e Linea bus extraurbano - GINOSA



SOVRAPPOSIZIONE PAI (RISCHIO DA FRANA) CON LE PREVISIONI PUMS - Linea Bus navetta e Linea bus extraurbano - MARINA DI GINOSA

Le strategie del PUMS prevedono il potenziamento del trasporto collettivo e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto attraverso:

- una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo;
- 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;
- l'introduzione una linea di


 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 166 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

trasporto urbano (bus navetta elettrico e a basso impatto ambientale) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo; • il potenziamento del ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno); • il rinnovo della flotta dei mezzi in servizio urbano; • il miglioramento dell'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; • la garanzia di un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria; • lo sviluppo di un 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; • il potenziamento di servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); la promozione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale; il favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus; 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;

Le strategie del PUMS prevedono lo 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: il PUMS individua su tessuti consolidati del nucleo urbano aree da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di: sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati ai vari quartieri/zone 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) e meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc); 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/smerci.

Le strategie del PUMS prevedono la cultura della mobilità sostenibile (attraverso l'introduzione di misure soft Pedibus/Bicibus, Mobility management, metrominuto, etc..) e il pensiero del "Changing living habits", ovvero del cambiamento di abitudini come fattore determinante per migliorare la qualità della vita, perché è solo innescando un cambiamento negli stili di vita più orientato verso pratiche sane e sostenibili, che si potrà modificare la percezione dei cittadini rispetto alla città che vivono quotidianamente.

Si ribadisce che nelle fasi attuative tutti gli interventi previsti nel PUMS che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI. In particolare, laddove gli interventi intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata. Laddove gli interventi insistano, invece, su aree a diverso grado di pericolosità geomorfologica, la loro realizzazione sarà autorizzabile a condizione che non aggravino le condizioni di instabilità e non compromettano la possibilità di realizzare le opere di consolidamento e andranno corredati da uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area. Inoltre la realizzazione degli interventi, sarà consentita dalle norme del PAI a condizione che i nuovi interventi non aggravino le condizioni di sicurezza del territorio e non pregiudichino l'attenuazione o l'eliminazione definitiva delle specifiche cause di rischio esistenti, e al contempo privilegino ove possibili tecniche a basso impatto ambientale e di ingegneria naturalistica. Per tali interventi - a meno che non ricadano in area R1 - sarà comunque necessario acquisire il parere vincolante di compatibilità dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 167 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale Il Piano di Gestione Rischio di Alluvioni, redatto ai sensi della **Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010**, costituisce uno strumento organico ed omogeneo attraverso il quale è stata impostata l'azione di governance del Rischio di Alluvioni a livello distrettuale. L'art. 7 della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE (Floods Directive - FD) stabilisce che, sulla base delle mappe redatte ai sensi dell'art. 6, gli Stati Membri (MemberStates -MS) predispongano i Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) coordinati a livello di distretto idrografico (River BasinDistrict - RBD) o unità di gestione (Unit of Management - UoM), per le zone individuate ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1 ovvero le aree a rischio potenziale significativo di alluvione (APSFR).

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

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

Il Piano può includere i seguenti aspetti:

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

Il Piano deve includere i seguenti aspetti rilevanti:

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Distretto: Unità di Gestione e Autorità Competenti

Il territorio del Distretto Appennino Meridionale interessato dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, così come definito dall'art. 64 del D.lgs. 152/2006, interessa complessivamente 7 Regioni (include interamente le regioni Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia; parte dell'Abruzzo e del Lazio), 7 ex Autorità di Bacino (n.1 ex Autorità di bacino nazionale, n. 3 ex Autorità di bacino interregionali e n. 3 ex Autorità di Bacino regionali), 17 Unit of



Management (Bacini Idrografici), 25 Provincie (di cui 6 parzialmente). Il territorio del Distretto copre una superficie di circa 68.100 km², comprende 1.633 Comuni pari al 76% del totale dei comuni delle Regioni interessate (2.168 comuni), ha una popolazione residente di 13.634.521 ab. al 2011.

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

Caratteristiche generali della UoM ITR161020 - Regionale Puglia e Interregionale Ofanto



Topografia, geologia e uso del suolo

Il territorio della UoM Regionale Puglia e Interregionale Ofanto si estende per circa 20.000 km² sviluppandosi prevalentemente in Puglia ed in minima percentuale in Basilicata (7 %) e Campania (4 %). Il territorio di competenza coinvolge aree interessate da eventi alluvionali contraddistinti da differenti meccanismi di formazione e propagazione dei deflussi di piena. Per queste ragioni, si è scelto di suddividere il territorio nei seguenti ambiti territoriali omogenei:

- ✓ Gargano;
- ✓ Fiumi Settentrionali (Candelaro, Cervaro e Carapelle);
- ✓ Ofanto;
- ✓ Bari e Brindisi;
- ✓ Arco Ionico;
- ✓ Salento.4

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

I corsi d'acqua del Gargano, caratterizzati da bacini di alimentazione sostanzialmente limitati, mostrano dal punto di vista morfologico reti fluviali con un buon livello di organizzazione gerarchica interna. Le valli fluviali appaiono in molti casi ampie e profonde, fortemente modellate nel substrato roccioso prevalentemente carbonatico e caratterizzate da pendenze del fondo a luoghi anche elevate. Le principali criticità sono legate ai fenomeni di trasporto solido a valle, ove sono presenti diffusi insediamenti turistici/residenziali e ai fenomeni di erosione spondale nelle zone di foce, con conseguente ampliamento dell'alveo di piena ed asportazione di ingenti volumi di sabbia della spiaggia.

I fiumi settentrionali, invece, sottendono bacini di elevata estensione che comprendono settori altimetrici del territorio che variano da quello montano a quello di pianura. Le aree del Tavoliere, ove le pendenze si riducono notevolmente, sono quelle maggiormente interessate dai fenomeni di allagamento legati principalmente (i) al sormonto delle strutture arginali realizzate lungo i principali corsi d'acqua sino a foce, (ii) all'insufficienza degli attraversamenti idraulici, le cui luci possono risultare ostruite da vegetazione o materiale trasportato dalla

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 169 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

I corsi d'acqua del Gargano, caratterizzati da bacini di alimentazione sostanzialmente limitati, mostrano dal punto di vista morfologico reti fluviali con un buon livello di organizzazione gerarchica interna. Le valli fluviali appaiono in molti casi ampie e profonde, fortemente modellate nel substrato roccioso prevalentemente carbonatico e caratterizzate da pendenze del fondo a luoghi anche elevate. Le principali criticità sono legate ai fenomeni di trasporto solido a valle, ove sono presenti diffusi insediamenti turistici/residenziali e ai fenomeni di erosione spondale nelle zone di foce, con conseguente ampliamento dell'alveo di piena ed asportazione di ingenti volumi di sabbia della spiaggia.

I fiumi settentrionali, invece, sottendono bacini di elevata estensione che comprendono settori altimetrici del territorio che variano da quello montano a quello di pianura. Le aree del Tavoliere, ove le pendenze si riducono notevolmente, sono quelle maggiormente interessate dai fenomeni di allagamento legati principalmente (i) al sormonto delle strutture arginali realizzate lungo i principali corsi d'acqua sino a foce, (ii) all'insufficienza degli attraversamenti idraulici, le cui luci possono risultare ostruite da vegetazione o materiale trasportato dalla corrente e (iii) all'insufficienza delle sezioni al contenimento delle portate idrologiche. Inoltre il tratto costiero, che si presenta in prossimità del mare sottomesso rispetto a questo, è soggetto a fenomeni di inondazione marina (come quello verificatosi ad Ippocampo nel 2012) con conseguenti danni per le strutture residenziali/turistiche presenti.

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

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

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

Principali tipologie di inondazioni ed eventi storici

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

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

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

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

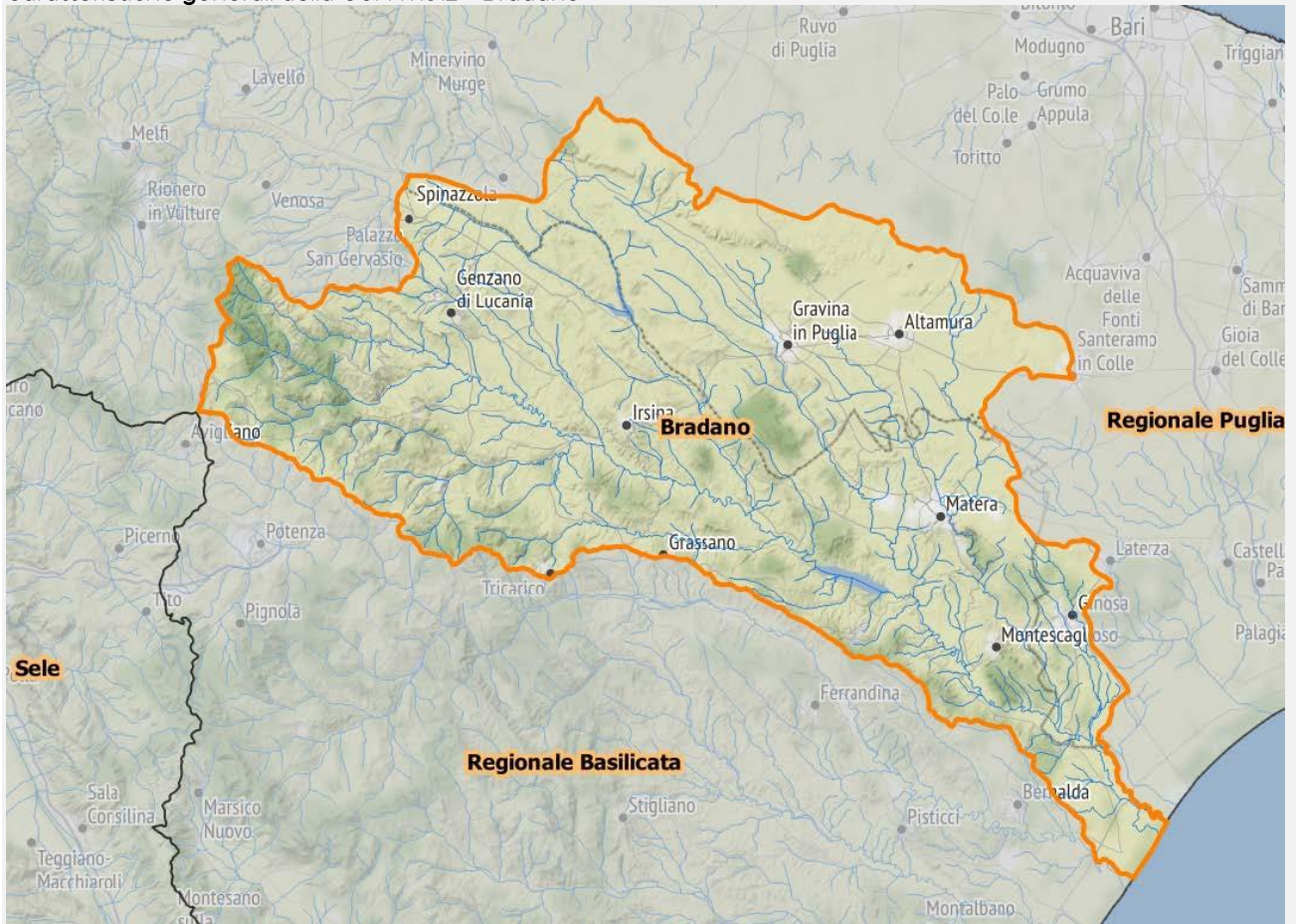
I corsi d'acqua relativi all'unità omogenea Arco Ionico sono stati interessati da ingenti interventi di bonifica e di sistemazione idraulica dei tratti terminali, che non hanno tuttavia definitivamente risolto il problema delle frequenti esondazioni fluviali degli stessi corsi d'acqua e del frequente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

I bacini endoreici del Salento pur avendo un'estensione areale ridotta rivestono un ruolo significativo nel complesso regime idraulico di un territorio. Infatti in occasione di eventi meteorici significativi, si assiste ad un



processo di invasione naturale che porta alla formazione di uno specchio d'acqua avente estensione areale proporzionale all'intensità e durata dell'evento pluviometrico.

Caratteristiche generali della UoM ITI012 - Bradano



Topografia, geologia e uso del suolo

La UoM ITI012 comprende il bacino idrografico interregionale del fiume Bradano (sup. 3037 km²), che ricade prevalentemente nella Regione Basilicata (2010 km²) e in parte nella Regione Puglia (1027 km²).

Da un punto di vista morfologico nella UoM è possibile distinguere i seguenti settori:

- ✓ un settore occidentale e sudoccidentale a morfologia montuosa con quote comprese tra 700 e 1250 m s.l.m., impostato su successioni calcareo-clastiche, arenacee, pelitiche del segmento campano lucano dell'Arco Appenninico Meridionale;
- ✓ un settore nord-orientale del bacino include parte del margine interno dell'altopiano delle Murge, che in quest'area ha quote variabili tra 600 e 400 m s.l.m., in cui si rinvencono le successioni carbonatiche della Piattaforma Apula;
- ✓ un settore a morfologia collinare, ad andamento NW-SE compreso tra Forenza e Spinazzola a nord e Matera-Montescaglioso a sud, con quote comprese tra 500 e 300 m s.l.m., impostato sulle successioni argillose, sabbiose e conglomeratiche dell'Avanfossa Bradanica, su cui si evidenziano vari ordini di terrazzi marini;
- ✓ un settore meridionale, contraddistinto dalla presenza di una ampia piana costiera (circa 5 km), che si affaccia sul Golfo di Taranto nel Mar Jonio, con quote massime raggiunte nel suo margine interno di circa 15 m s.l.m., che degradano dolcemente verso la spiaggia. La piana costiera, impostata su successioni alluvionali e marine, si è sviluppata sull'area di delta e nel settore terminale degli apparati alluvionali del fiume Bradano e del fiume Basento (quest'ultimo fa parte della UoM ITR171). Le spiagge della UoM sono delimitate verso l'interno da cordoni dunali. Le aree retrodunali sono contraddistinte in alcuni settori da quote inferiori a quelle del livello del mare ed in genere le aree di piana costiera presentano variazioni di quota limitate. Pertanto nella piana costiera della UoM è stata realizzata una fitta rete di canali di bonifica, alcuni dei quali sfociano a mare, mentre per altri il deflusso delle acque è consentito dalla presenza di una idrovora.

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

Lungo il corso del fiume Bradano sono presenti aree di piana alluvionale, che assumono estensione maggiore nel tratto medio-basso, variabile da alcune centinaia di metri fino ad oltre il chilometro nel tratto basso del corso

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 171 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

d'acqua. Ulteriori piane alluvionali si rinvengono lungo i principali affluenti del fiume Bradano, raggiungendo anche esse a tratti estensioni di alcune centinaia di metri.

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

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

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

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

Principali tipologie di inondazioni ed eventi storici

Le principali criticità idrauliche riscontrate nel Bacino del Bradano sono:

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

Nelle aree costiere si rileva:

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

Altre criticità riguardano i seguenti aspetti:

- ✓ mancanza di piani regolari e strutturati di monitoraggio e di manutenzione dei corsi d'acqua principali, del reticolo idrografico secondario e minore, delle opere idrauliche ad essi collegate;

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

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

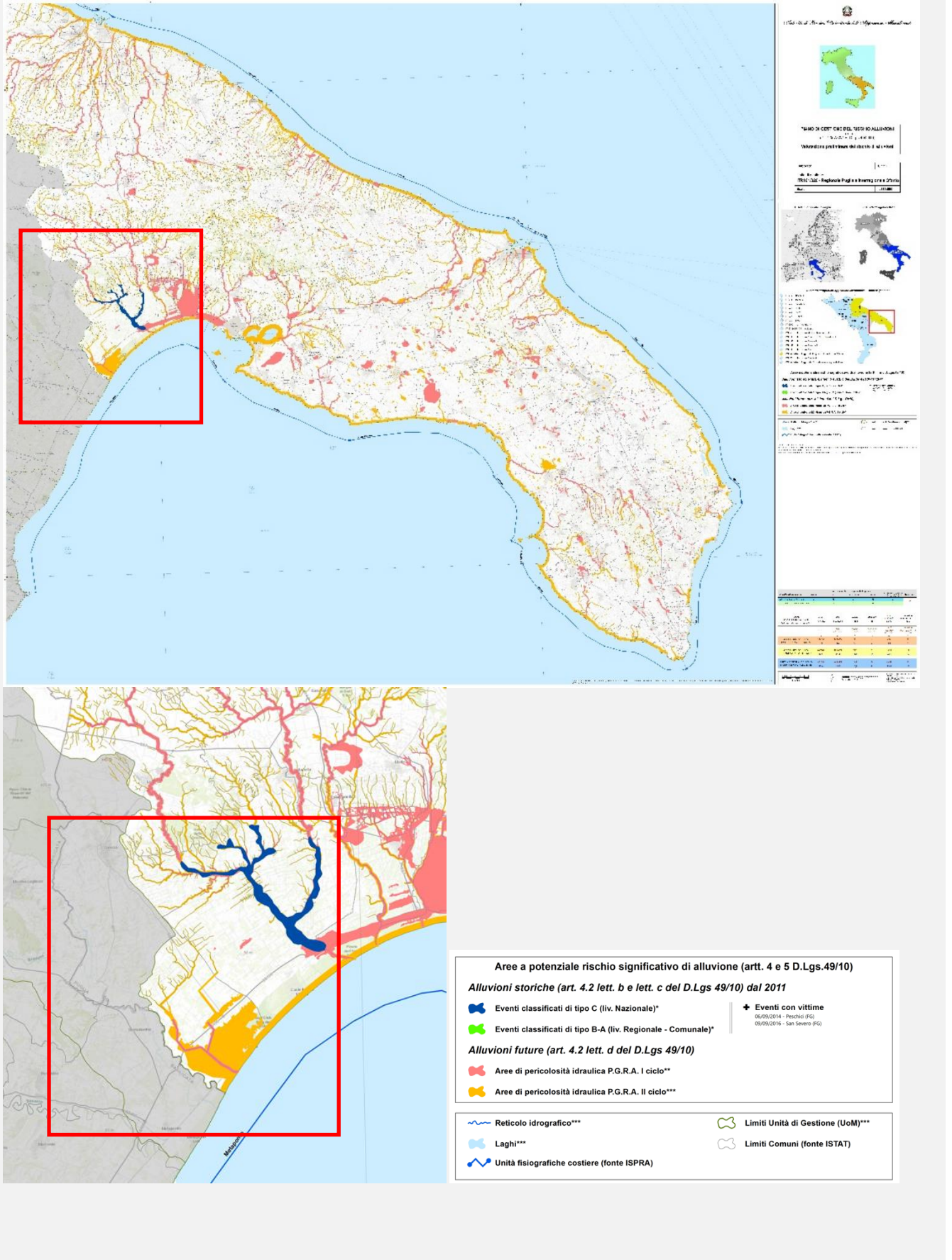
Obiettivi del Piano (AAI_3)

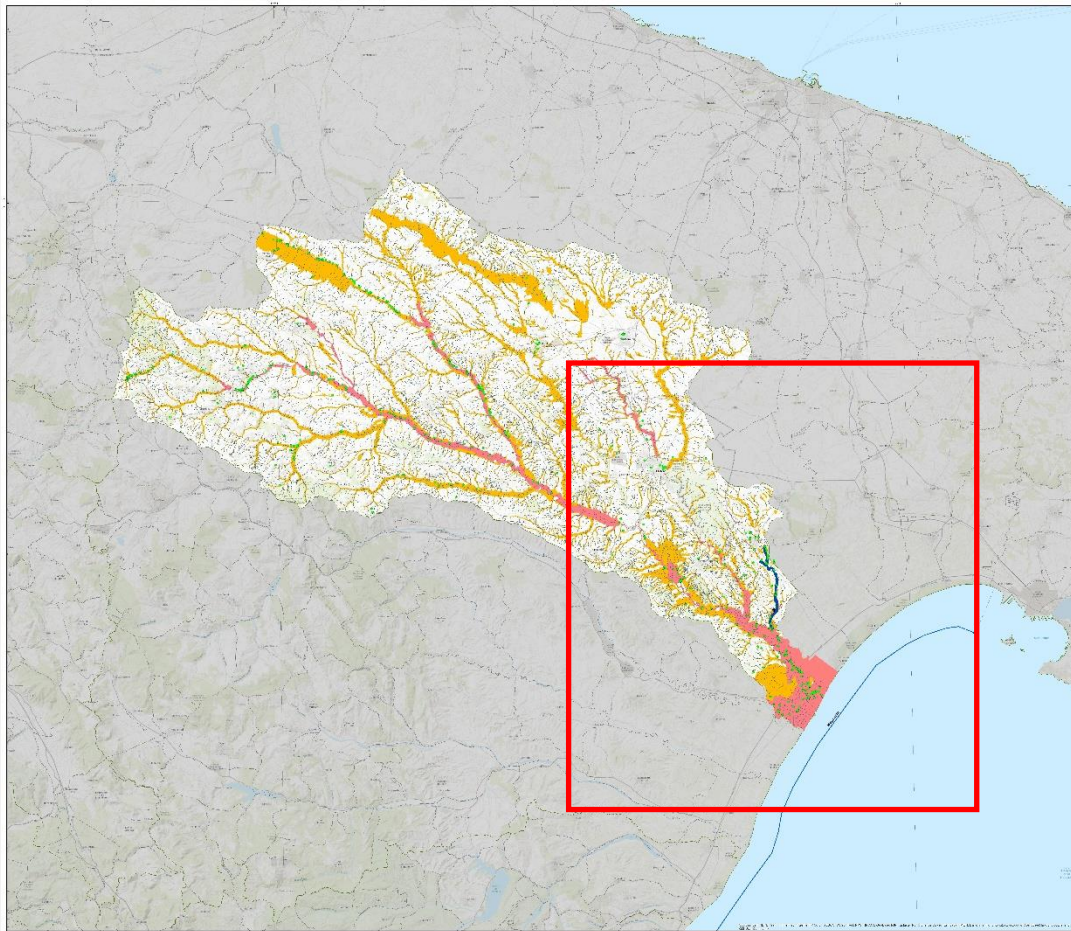
L'obiettivo strategico del PGRA è quello di istituire "un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni" all'interno della Comunità Europea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

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

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

Tabella 25 - Articolazione degli Obiettivi Prioritari Specifici PGRA DAM





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI
 art. 4.2 lett. b e c del D.Lgs. 49/10
 Valutazione qualitativa del rischio di alluvioni

Provincia: TA

Luogo di gestione:
 ITM12 - Brattano

Scala: 1:50.000

Contorni idrografici (Dati) **Contorni idrografici (Modelli)**

Contorni idrografici Aggregati (Modelli, Area di gestione)

- 00 - ...
- 01 - ...
- 02 - ...
- 03 - ...
- 04 - ...
- 05 - ...
- 06 - ...
- 07 - ...
- 08 - ...
- 09 - ...
- 10 - ...
- 11 - ...
- 12 - ...
- 13 - ...
- 14 - ...
- 15 - ...
- 16 - ...
- 17 - ...
- 18 - ...
- 19 - ...
- 20 - ...
- 21 - ...
- 22 - ...
- 23 - ...
- 24 - ...
- 25 - ...
- 26 - ...
- 27 - ...
- 28 - ...
- 29 - ...
- 30 - ...
- 31 - ...
- 32 - ...
- 33 - ...
- 34 - ...
- 35 - ...
- 36 - ...
- 37 - ...
- 38 - ...
- 39 - ...
- 40 - ...
- 41 - ...
- 42 - ...
- 43 - ...
- 44 - ...
- 45 - ...
- 46 - ...
- 47 - ...
- 48 - ...
- 49 - ...
- 50 - ...
- 51 - ...
- 52 - ...
- 53 - ...
- 54 - ...
- 55 - ...
- 56 - ...
- 57 - ...
- 58 - ...
- 59 - ...
- 60 - ...
- 61 - ...
- 62 - ...
- 63 - ...
- 64 - ...
- 65 - ...
- 66 - ...
- 67 - ...
- 68 - ...
- 69 - ...
- 70 - ...
- 71 - ...
- 72 - ...
- 73 - ...
- 74 - ...
- 75 - ...
- 76 - ...
- 77 - ...
- 78 - ...
- 79 - ...
- 80 - ...
- 81 - ...
- 82 - ...
- 83 - ...
- 84 - ...
- 85 - ...
- 86 - ...
- 87 - ...
- 88 - ...
- 89 - ...
- 90 - ...
- 91 - ...
- 92 - ...
- 93 - ...
- 94 - ...
- 95 - ...
- 96 - ...
- 97 - ...
- 98 - ...
- 99 - ...

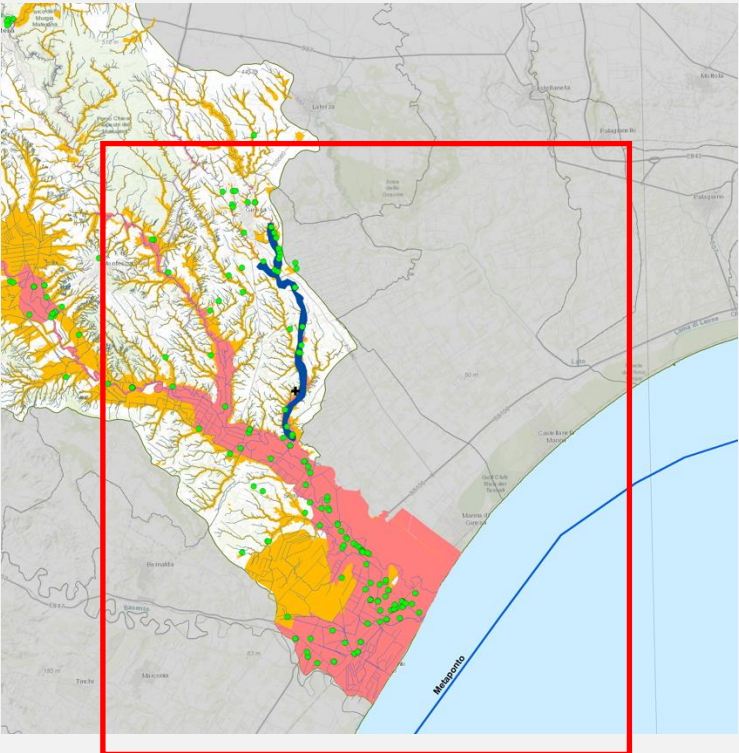
Area a potenziale rischio significativo di alluvione (art. 4 e 5 D.Lgs.49/10)

- Alluvioni storiche (art. 4.2 lett. b e c del D.Lgs.49/10 del 2011)
- Eventi classificati di tipo C (liv. Nazionale)
- Eventi classificati di tipo B-A (liv. Regionale - Comunale)
- Alluvioni future (art. 4.2 lett. d del D.Lgs.49/10)
- Area di pericolosità idraulica P.G.R.A. I ciclo**
- Area di pericolosità idraulica P.G.R.A. II ciclo**

Eventi con vittime
 08/10/2013 - Ginosola (TA)

Legend:

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



Area a potenziale rischio significativo di alluvione (art. 4 e 5 D.Lgs.49/10)

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

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

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

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

Legend:

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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 175 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS relativamente al sistema della sosta e alla ZTL (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono principalmente su strade esistenti e su parti di città consolidata. Per la realizzazione dei parcheggi lungo gli assi stradali non sono previsti ampliamenti della sezione stradale, ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente.

Gli interventi previsti nel PUMS relativamente alla nuova riorganizzazione della circolazione (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono principalmente su strade esistenti e su parti di città consolidata. La nuova organizzazione della circolazione prevede l'introduzione dei sensi unici di marcia, riducendo il flusso automobilistico e favorendo percorsi pedonali e ciclabili.

Si ribadisce inoltre che la rete ciclabile individuata dal PUMS (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano) - in coerenza con il *"Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)"* - insiste su strade esistenti o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti. Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il *"Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° 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 V.A.S.

Nelle fasi attuative tutti gli interventi che intersecano il reticolo idrografico, definito nel PAI, e/o che insistono su aree a diverso grado di pericolosità idraulica potranno essere autorizzati solo previo ottenimento di parere di compatibilità al PAI. In particolare, laddove i tracciati intersecano il reticolo idrografico (alveo fluviale e aree golenali) o aree ad alta, media o bassa pericolosità idraulica la loro realizzazione sarà autorizzabile solo se coerenti con gli obiettivi del PAI e corredati da uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata.

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

3.13 CORENZA CON PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA

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
		Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati antecedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano
	Incrementare la quota di trasporto pubblico	Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale
		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
	favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane
		Introduzione del "car pooling" e del "car sharing"
	Eliminare o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane	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'accezione 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 nei trasporti pubblici 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 bimotores; elettrici (completamente elettrici con batteria a bordo) e ricaricati o 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;	

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 177 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Gli obiettivi e le strategie previste nel PUMS del Comune di Ginosa risultano coerenti con gli obiettivi e le misure previste dal PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA. Nello specifico il PUMS punta: • alla riduzione delle emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (ZTL del centro storico e del lungomare, estensione delle zone di sosta a pagamento, nuove politiche di gestione della circolazione e introduzione dei sensi unici di marcia); • all'incremento della quota di trasporto pubblico (acquisto/incremento di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale, incremento/introduzione di parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici); • a favorire e incentivare politiche di mobilità sostenibile (incremento delle piste ciclabili urbane; introduzione, del car pooling, car sharing e sviluppo di iniziative di Mobility Management) • alla eliminazione o riduzione del traffico pesante nelle aree urbane (sviluppo di interventi per la distribuzione delle merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale; limitazioni di accesso ai veicoli).

Con l'attivazione della ZTL nel centro antico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa il PUMS intende 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.

L'istituzione della ZTL nell'ambito del nucleo storico di Ginosa, l'estensione delle aree pedonali nel nucleo antico e nell'area centrale, consentiranno infatti di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo ai cittadini e ai visitatori, facilitando gli spostamenti con mezzi sostenibili e interrompendo il flusso veicolare (non residenziale) in alcuni itinerari di attraversamento.

La proposta della ZTL sull'area costiera dell'agglomerato urbano di Marina di Ginosa - riconosciuto 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 - 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. L'intervento della ZTL sull'area costiera nasce dalla preminente esigenza di eliminare il traffico veicolare e la sosta, per favorire la pedonalizzazione, una migliore fruizione del waterfront, delle spiagge e delle risorse naturalistiche di Marina di Ginosa.

La strategia del PUMS in tema di gestione della sosta, prevede la realizzazione di parcheggi lungo gli assi principali di scorrimento della rete stradale esistente e la realizzazione di nodi di interscambio (bus+bici+treno), finalizzati ad offrire un'alternativa agli automobilisti per l'accesso alle aree centrali della città fondato sull'interscambio tra auto privata e trasporto pubblico. I nodi di interscambio sono stati individuati prevalentemente su aree della città consolidata, all'ingresso della città o presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Il nuovo sistema di parcheggi insiste su strade esistenti e su parti di città consolidata. Per la realizzazione dei parcheggi non sono previsti ampliamenti della sezione stradale, ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente.

Il PUMS di Ginosa punta alla ridefinizione delle politiche gestionali della circolazione: la riorganizzazione della circolazione è il punto di partenza per ripensare all'utilizzo dello spazio pubblico normalmente destinato al traffico di veicoli e pedoni. Nel quadro dello sviluppo della mobilità urbana sostenibile previsto dal PIANO è stato 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 è stato possibile attraverso la proposta misure regolamentari (introduzione sensi unici di marcia, ZTL, 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 (pedonalizzazione del lungomare di Marina di Ginosa e di porzioni del nucleo antico di Ginosa).

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 (attraverso l'introduzione dei sensi unici di marcia), 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 P.U.M.S. del Comune di Ginosa, in coerenza con il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)" del Comune di Ginosa e con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, 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 del PRMC 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 178 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° 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 V.A.S.

Le strategie del PUMS prevedono il potenziamento del trasporto collettivo e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto attraverso: • una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo; • 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; • l'introduzione una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico e a basso impatto ambientale) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo; • il potenziamento del ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno); • il rinnovo della flotta dei mezzi in servizio urbano; • il miglioramento dell'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; • la garanzia di un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria; • lo sviluppo di un 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; • il potenziamento di servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); la promozione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale; il favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus; 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;

Le strategie del PUMS prevedono lo 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: Il PUMS individua su tessuti consolidati del nucleo urbano aree da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di: sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati ai vari quartieri/zone 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) e meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc); 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/smerci

Le strategie del PUMS favoriscono e incentivano politiche di mobilità sostenibile (attraverso l'introduzione di misure soft Pedibus/Bicibus, Mobility management, metrominuto, etc.) e il pensiero del "Changing living habits", ovvero del cambiamento di abitudini come fattore determinante per migliorare la qualità della vita, perché è solo innescando un cambiamento negli stili di vita più orientato verso pratiche sane e sostenibili, che si potrà modificare la percezione dei cittadini rispetto alla città che vivono quotidianamente.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 179 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.14 COERENZA CON PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.)

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.**

La Regione Puglia è dotata di uno strumento programmatico, il Piano Energetico Ambientale Regionale (P.E.A.R.), adottato con **Delibera di G.R. n.827 del 08-06-07**, che contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni.

Gli obiettivi del PEAR sono:

- Il settore residenziale

Obiettivo minimo

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

- Settore Terziario

Obiettivo minimo

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

- Settore dell'agricoltura e della pesca

Obiettivo minimo

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

- Il settore produttivo

Obiettivo minimo

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


- Settore dei trasporti

Obiettivo minimo

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

Linee d'azione

- Riduzione dei consumi energetici per il trasporto persone attraverso un miglioramento tecnologico dei veicoli ed un decremento del numero di automobili per km percorso
- Razionalizzazione dei consumi energetici per il trasporto merci attraverso un incremento dei fattori di carico dei veicoli per diminuire la crescita dei veicoli-km
- Necessità di includere nel Piano Regionale dei Trasporti analisi delle variazioni dei consumi energetici conseguenti all'attuazione dei piani stessi e nella pianificazione urbanistica considerazioni sulla domanda

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 180 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

di mobilità indotta dalle scelte settoriali favorendo uno sviluppo urbanistico coerente con lo sviluppo del trasporto pubblico.

Strumenti applicativi

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

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

1. **trasporto di persone:** per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili, è necessario prevedere la predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire l'**interscambio** tra mezzo privato e mezzo pubblico. I siti di interscambio dovranno essere individuati prevalentemente all'ingresso delle città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Dovranno inoltre essere previste misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli, a partire dall'interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una **integrazione delle tariffe**. Si dovrà valutare l'introduzione di forme di tariffazione per l'accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. **Si dovranno estendere le aree ciclopedonali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili.** Dovrà essere promossa l'introduzione di sistemi di **carsharing, carpooling e taxi collettivi**. Si dovrà inoltre rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del **Mobility manager** con poteri reali sull'adozione di misure volte a ridurre l'impatto della mobilità sistematica.
2. **trasporto pubblico:** molto importanti sono le azioni nei confronti dei mezzi pubblici, con interventi sulla loro efficienza. È quindi necessario favorire l'**innovazione e il miglioramento** delle caratteristiche energetico-ambientali delle **flotte di trasporto pubblico**, attraverso l'incentivazione all'acquisto dei mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a **basso impatto ambientale**, come pure lo svecchiamento del parco autobus circolante. Un altro aspetto da tenere in considerazione è l'analisi dei percorsi. Nella scelta dei percorsi può essere utile introdurre un fattore di consumo specifico che consenta di monitorare i consumi energetici in funzione dei passeggeri trasportati e dei chilometri percorsi. Queste indicazioni consentono di definire una classe di efficienza energetica del tragitto e, di conseguenza, permettono di pianificare i percorsi basando su una analisi collettiva del parco veicoli pubblico. L'incentivazione all'uso del mezzo pubblico può essere raggiunta anche mediante interventi mirati a migliorare la qualità del servizio pubblico percepita rendendolo più competitivo rispetto all'uso del mezzo privato.
3. **sistema ferroviario:** un impulso al trasporto su mezzo pubblico potrà essere fornito dal potenziamento del sistema ferroviario attraverso l'**ammodernamento e l'interconnessione** delle reti regionali e nazionali. Per migliorare l'offerta e l'efficienza del trasporto ferroviario risulta necessario migliorare gli standard operativi, recuperare la capacità della rete ferroviaria locale ed incrementare la qualità del servizio.
4. **trasporto merci:** a livello urbano si rende necessario razionalizzare le attività di distribuzione delle merci ottimizzandone gli aspetti ambientali. Ciò può essere fatto incentivando forme di distribuzione effettuate da imprese dotate di un parco veicoli a bassi consumi ed emissioni. A livello extraurbano è necessario incentivare il **trasferimento di quote di traffico delle merci da strada a ferrovia**, mediante il potenziamento della rete ferroviaria, il completamento della rete interportuale e la promozione della **logistica integrata**.

Gli obiettivi e le strategie previste nel PUMS del Comune di Ginosa risultano coerenti con gli obiettivi e le misure previste dal PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.).

Le strategie del PUMS prevedono:

- **il potenziamento del trasporto collettivo e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto** attraverso:
 - una maggiore integrazione tra i due nuclei urbani e le diverse componenti della rete di trasporto collettivo;
 - 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;
 - l'introduzione una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico e a basso impatto ambientale) per

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		181 di 290	Ottobre 2023	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo; • il potenziamento del ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno); • il rinnovo della flotta dei mezzi in servizio urbano; • il miglioramento dell'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; • la garanzia di un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria; • lo sviluppo di un 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; • il potenziamento di servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); la promozione di politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale; il favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus; 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;

- lo 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: il PUMS individua su tessuti consolidati del nucleo urbano aree da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di: sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati ai vari quartieri/zone 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) e meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc); 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.

- Il P.U.M.S. del Comune di Ginosa, in coerenza con il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)" del Comune di Ginosa e con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, 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 del PRMC 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.

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

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono su strade esistenti e su parti di città consolidata e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° 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 V.A.S.

3.15 COERENZA CON LA STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC)

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).

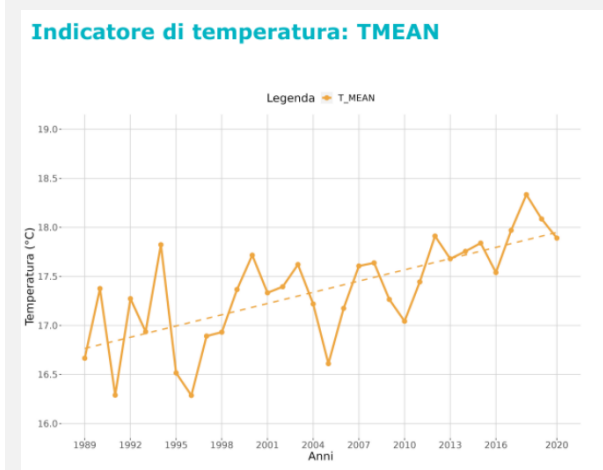
Con la DGR n. 1187 del 08/08/2023 la giunta regionale ha preso atto degli elaborati **"Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici -SRACC"** e delle **"Linee Guida regionali per la redazione dei Piani di Azioni per le Energie sostenibili e il clima (PAESC)"**.

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.

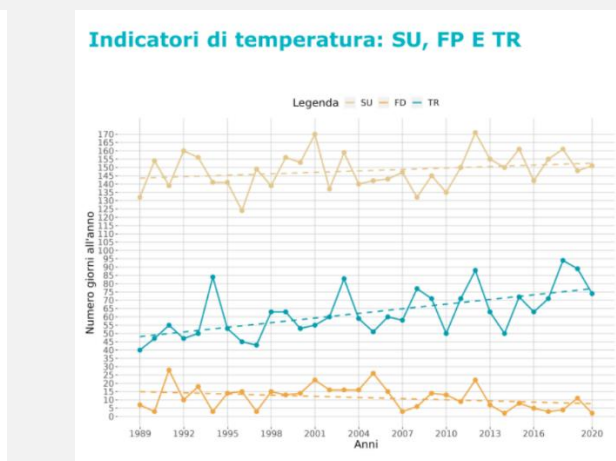
Lo studio verifica inoltre i principali pericoli legati ai cambiamenti climatici per il contesto pugliese proponendo un set di azioni di adattamento, classificate per ambito territoriale analizzato.

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 riportano di seguito le schede di dettaglio del Comune di Ginosa.](#)



TMEAN: temperatura media annua (°C)

Nell'immagine a seguire si vede come la temperatura media annua del Comune di Ginosa sia complessivamente in crescita; con un aumento medio di circa +1°C

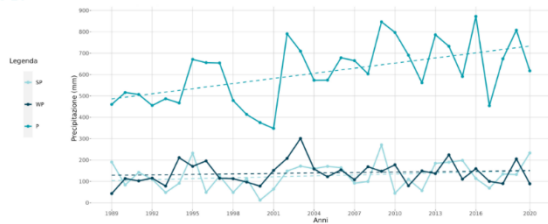


Gli indicatori delle notti tropicali (TR) e dei giorni molto caldi (SU) sono importanti per la valutazione degli impatti dei cambiamenti climatici sulla salute delle persone e sui consumi energetici per il raffrescamento degli ambienti, mentre l'indicatore dei giorni freddi (FD) mette in luce l'andamento delle temperature basse in inverno. Dal grafico seguente, si vede come, nel periodo 1989-2020, il trend dei giorni molto caldi (SU) sia in leggero aumento (+4 giorni di media annuale) mentre risulta più importante il trend di crescita delle notti tropicali (+12 giorni di media). I giorni freddi invece registrano una drastica diminuzione (-20 giorni di media).



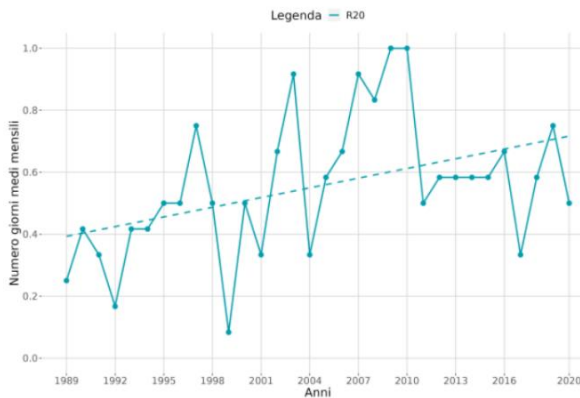
Prov. TA - Comune di: Ginosa
SCENARIO PASSATO/ATTUALE (1989-2020)

Indicatori di precipitazione:
 SP, WP E P



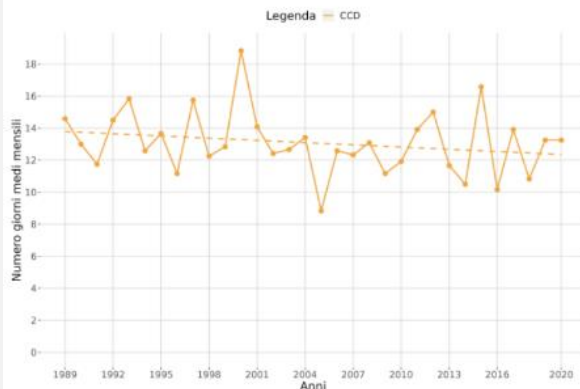
In figura vengono rappresentati gli indicatori P, SP e WP. Nelle precipitazioni stagionali si può notare un lieve aumento del valore cumulato, che risulta essere più marcato considerando quella totale.

Precipitazione intense: R20



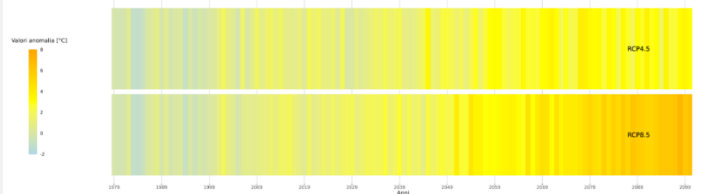
L'immagine mostra come la media annua del numero di giorni al mese in cui la precipitazione giornaliera è maggiore o uguale a 20mm sia in leggero aumento negli ultimi 30 anni

Giorni consecutivi senza precipitazione: CCD



Nella figura viene visualizzato graficamente l'andamento dell'indicatore CCD. Si può notare che nel 2007 viene raggiunto il picco massimo con un valore di 18 giorni medi mensili, susseguito, però, da anni in cui si registrano i valori più bassi registrati nel periodo considerato, facendo risultare il trend in diminuzione

Prov. TA - Comune di: Ginosa
SCENARIO PASSATO/ATTUALE (1989-2020) E FUTURO (FINO AL 2099)
HEATMAP: anomalia dell'indicatore Tmean

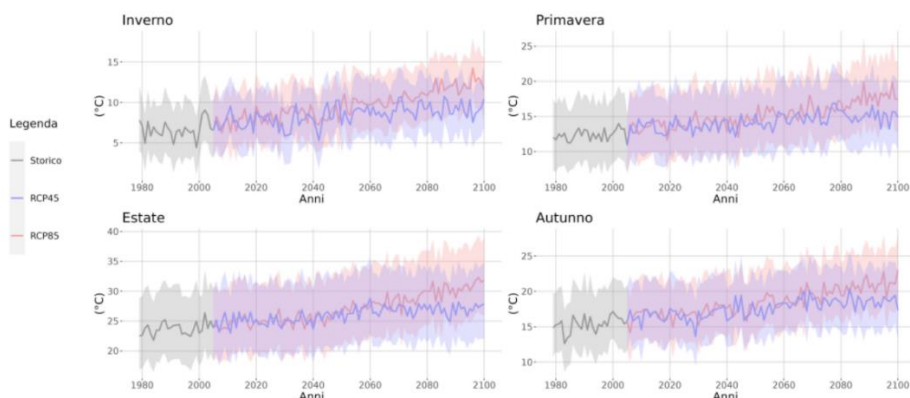


Nella figura viene rappresentata tramite "mappe di calore" (heatmap), l'anomalia di temperatura media, ovvero la variazione in gradi centigradi di un anno rispetto alla media calcolata sul periodo di riferimento (1979-2005). La heatmap mostra graficamente tramite un graduale cambio di colori le anomalie termiche per gli scenari considerati. Tramite questa visualizzazione, si può osservare in maniera abbastanza intuitiva un aumento molto marcato delle temperature con il passare degli anni per entrambi gli scenari di previsione e in particolare per lo scenario RCP8.5 dove si registra un'anomalia termica di circa 5 gradi al 2100.

Prov. TA - Comune di: Ginosa

SCENARIO PASSATO/ATTUALE (1989-2020) E FUTURO (FINO AL 2099)

TEMPERATURA MEDIA STAGIONALE



Nei grafici sono rappresentati gli andamenti temporali delle temperature medie stagionali per i due scenari considerati. Il colore

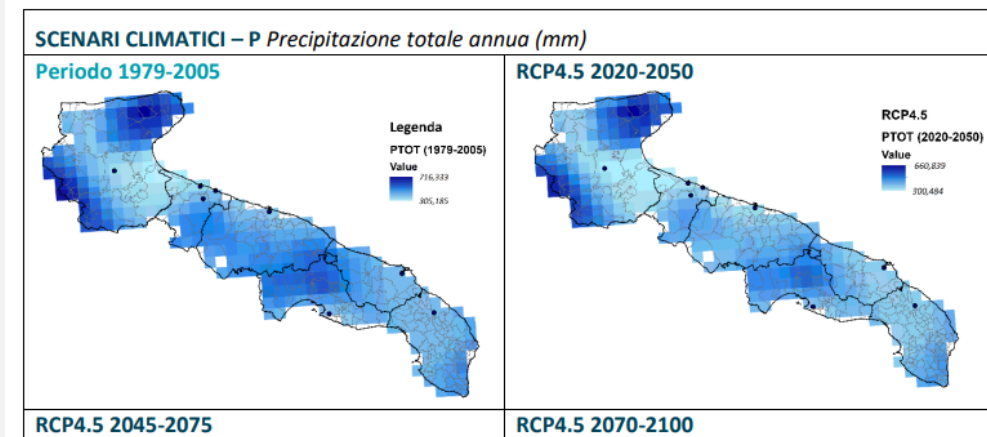


rosso è associato allo scenario senza politiche climatiche (RCP8.5), il colore blu allo scenario con politiche climatiche (RCP4.5). La linea spessa indica la media annua delle temperature mentre la parte colorata rappresenta l'area compresa tra il massimo e il minimo valore registrato o predetto. Per quanto attiene il trend di crescita della temperatura media si vede come lo scenario senza politiche climatiche sia quello che riporta incrementi maggiori di circa 5°C in 100 anni (nell'ipotesi di un trend lineare) nella stagione autunnale ed estiva. Lo scenario con politiche climatiche (RCP4.5) invece riporta delle variazioni analoghe per tutte le stagioni con incrementi di circa 3°C su 100 anni (nell'ipotesi di un trend lineare).

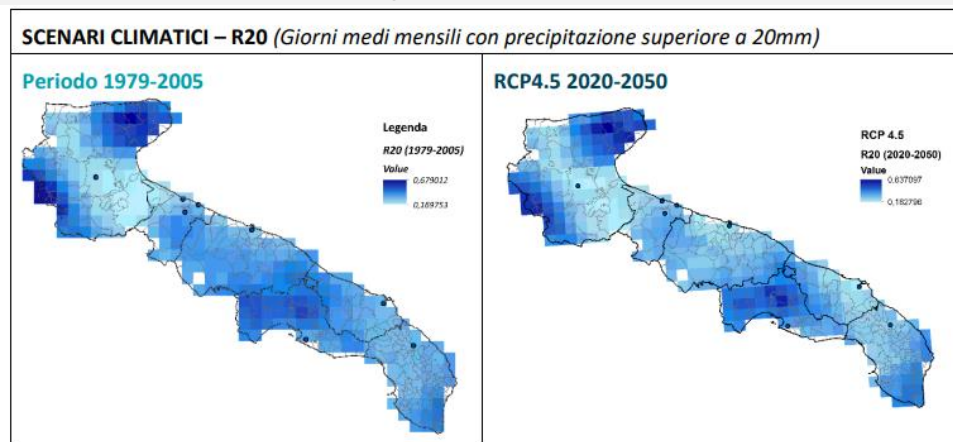
VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO (STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC))

Di seguito per ogni singolo pericolo principale in regione Puglia è stato valutato il rischio futuro che il cambiamento climatico potrebbe generale sul rischio ad oggi individuato negli strumenti di pianificazione vigente sulla base dello sviluppo futuro del pericolo secondo gli scenari IPCC futuri analizzati.

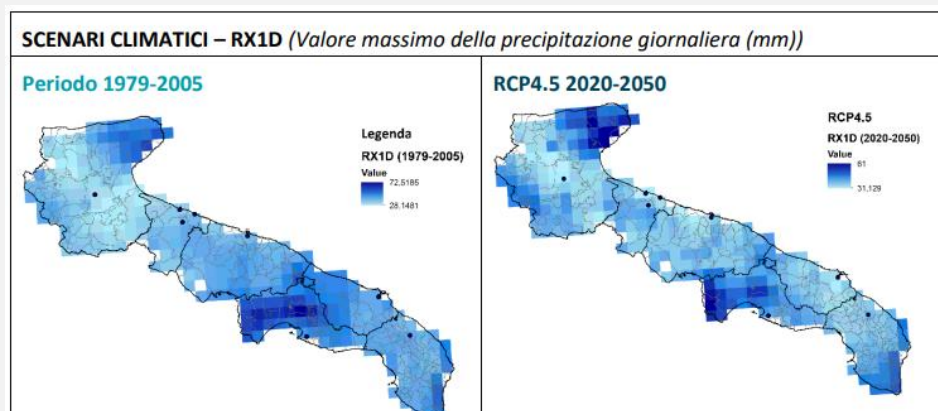
VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO_ Rischio alluvioni



VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO_ Rischio allagamenti

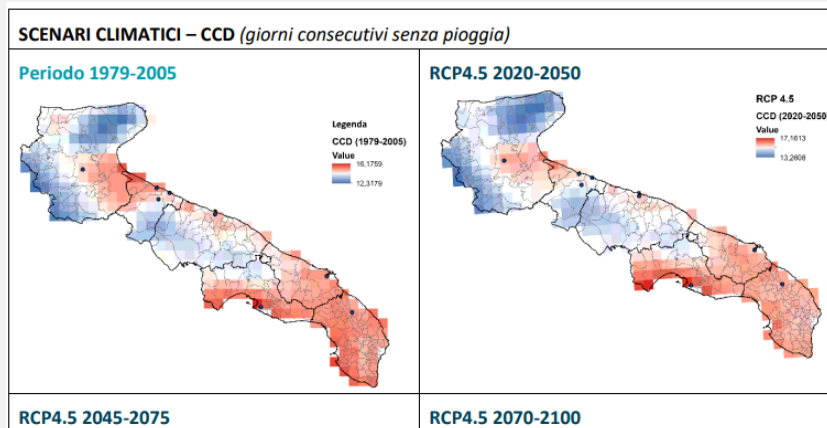


VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO_ Rischio Frane

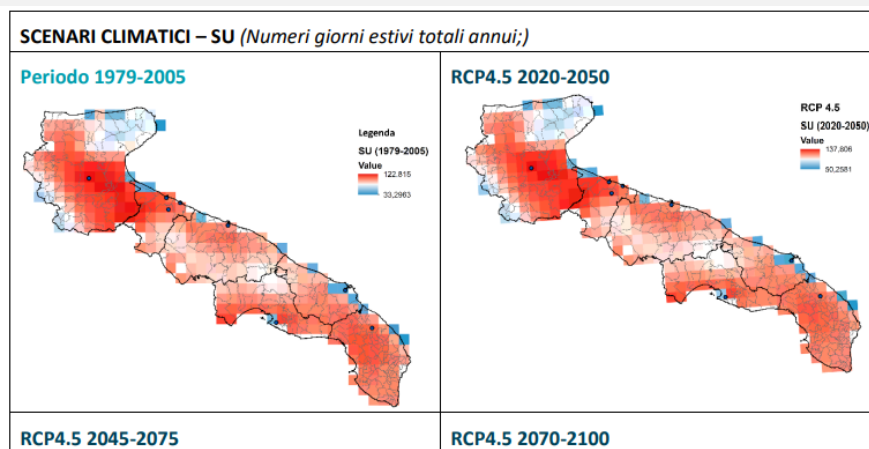




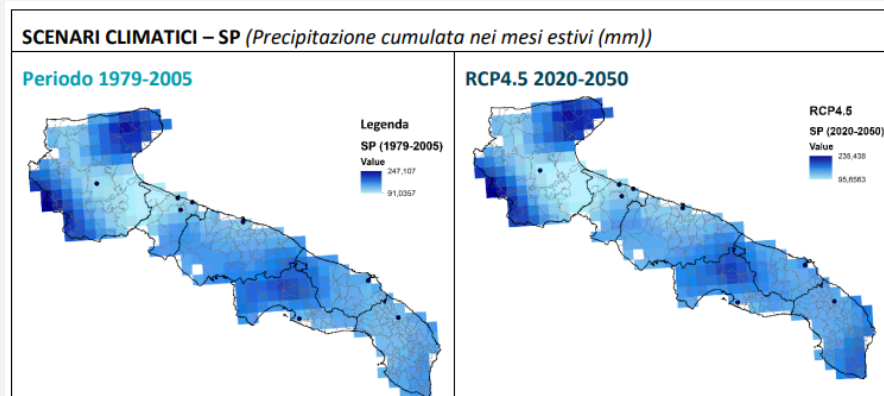
VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO_ Rischio Siccità



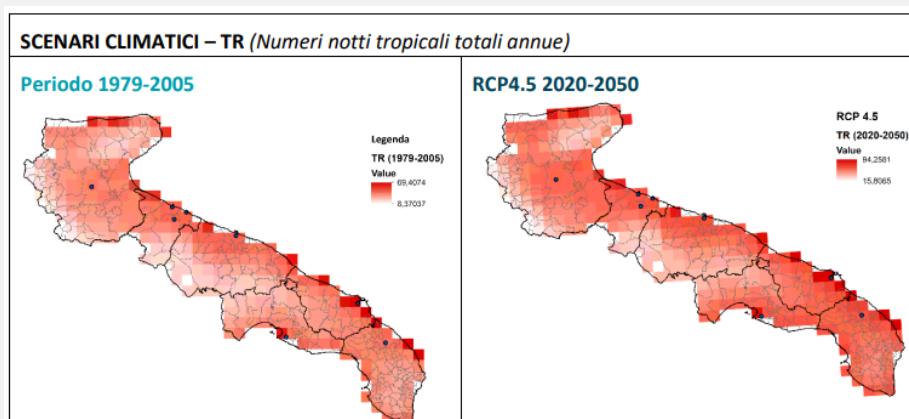
VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO_ Rischio incendi



VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO_ Sicurezza idrica



VALUTAZIONE del RISCHIO FUTURO_ Ondate di calore



 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
	186 di 290	Ottobre 2023	0
REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

Il PUMS al fine di favorire la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico a livello locale, propone strategie di rigenerazione urbana che prevedono interventi specifici sulla mobilità sostenibile e una transizione verso la sostenibilità dei trasporti e della logistica.

Nello specifico il PUMS punta: • alla riduzione delle emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (chiusura del centro storico e del lungomare, estensione delle zone di sosta a pagamento); • all'incremento della quota di trasporto pubblico (acquisto/incremento di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale, incremento/introduzione di parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici); • a favorire e incentivare politiche di mobilità sostenibile (incremento delle piste ciclabili urbane; introduzione, del car pooling, car sharing, pedibus, autobus a chiamata e sviluppo di iniziative di Mobility Management) • alla eliminazione o riduzione del traffico pesante nelle aree urbane (sviluppo di interventi per la distribuzione delle merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale; limitazioni di accesso ai veicoli); • all'attuazione delle misure volte prioritariamente alla riconversione degli spostamenti abituali della cittadinanza verso soluzioni di mobilità attiva, pubblica e di minor impatto ambientale. Oltre a tali misure il PUMS suggerisce il rinnovo del parco auto veicolare, favorito anche dalla ripartenza di alcuni meccanismi di incentivazione, e la diffusione dell'utilizzo di combustibili rinnovabili e delle colonnine di ricarica.

3.16 COERENZA CON PIANI DI GESTIONE SITI NATURA 2000

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

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

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

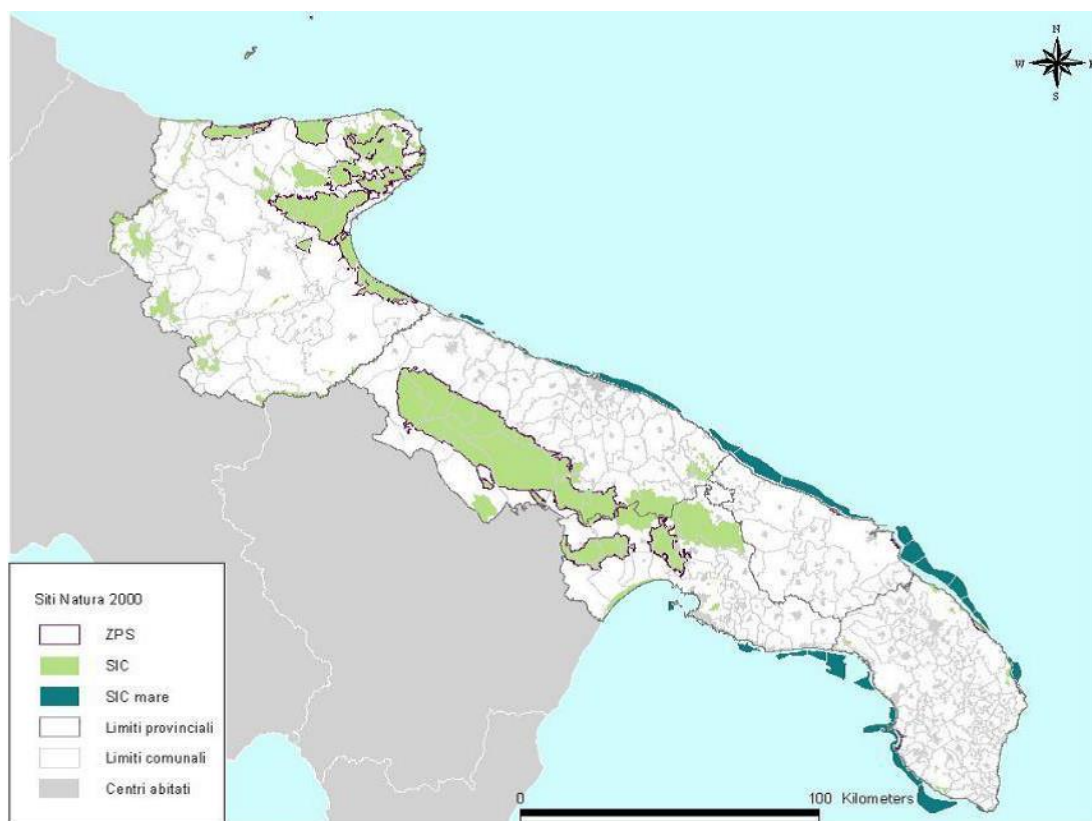
La Rete Natura 2000 nella Regione Puglia è costituita attualmente da 57 Siti di importanza comunitaria (SIC), previsti dalla "Direttiva Habitat", da 21 Zone Speciali di Conservazione (ZSC), previste dalla stessa Direttiva ed istituite con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio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

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

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

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

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



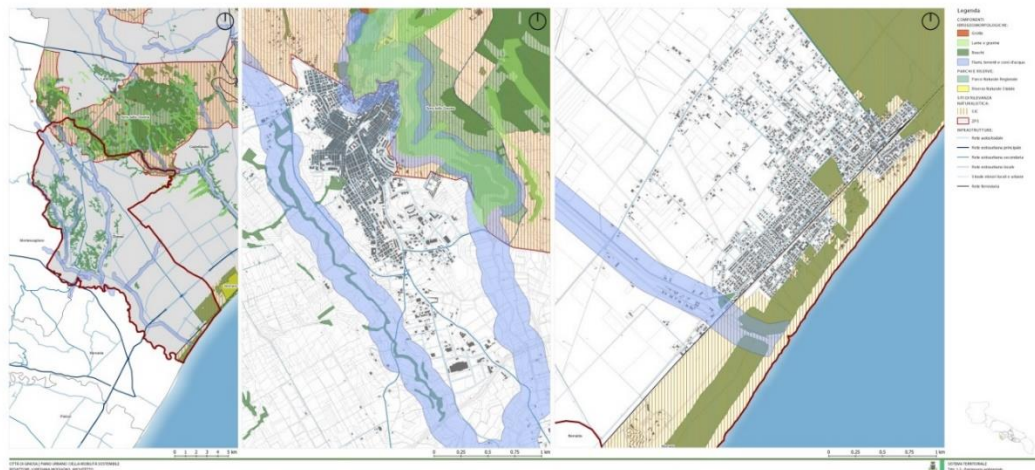
Fanno parte del territorio di Ginosola:

- 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.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale

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



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 idrofitica prevalentemente rappresentata da *Phragmites australis*. In queste località è possibile trovare piante che per la stazione in esame costituiscono associazioni vegetali più evolute. La pineta è rappresentata da una fustaia coetanea, alternata da piccoli gruppi di diversa età e strutturata da una densità, per lo più, normale o colma con alberi che possono raggiungere l'altezza di 20 metri.

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

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.14 - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosola e Marina di Ginosola



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

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 rinvergono le testimonianze di un'importante presenza storico-culturale.

Gli interventi previsti nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si concentrano esclusivamente sulle strade e spazi pubblici già esistenti e totalmente urbanizzati e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

Nello specifico il PUMS punta: • alla riduzione delle emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (ZTL nel centro storico e sul lungomare di Marina di Ginosola, estensione delle zone di sosta a pagamento, nuova regolamentazione della circolazione e istituzione dei sensi unici di marcia); • all'incremento della quota di trasporto pubblico (acquisto/incremento di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale, incremento/introduzione di parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici); • a favorire e incentivare politiche di mobilità sostenibile (incremento delle piste ciclabili urbane e itinerari cicloturistici, introduzione del car pooling, del car sharing e sviluppo di iniziative di Mobility Management); • alla eliminazione o riduzione del traffico pesante nelle aree urbane (sviluppo di interventi per la distribuzione delle merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale; limitazioni di accesso ai veicoli).

Per quanto riguarda gli itinerari cicloturistici previsti saranno da realizzarsi su viabilità esistente e da progettare adeguatamente (in rispetto delle prescrizioni derivanti dai vincoli di volta in volta presenti) nelle successive fasi attuative. Si ribadisce che la rete ciclabile si concentra esclusivamente sulle strade e spazi pubblici già esistenti e totalmente urbanizzati o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

La maggior parte degli interventi previsti dal Piano nelle aree del sito Natura 2000 rientrano nella tipologia F05 (sviluppo delle infrastrutture per lo sport e il tempo libero all'esterno delle aree urbane e ricreative) e F01, relativamente alla mera riorganizzazione di sedi stradali esistenti con l'inserimento di pista ciclabile.

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.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.)", l'estratto 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 Ginosola, oggetto di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

3.17 COERENZA CON PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)

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

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

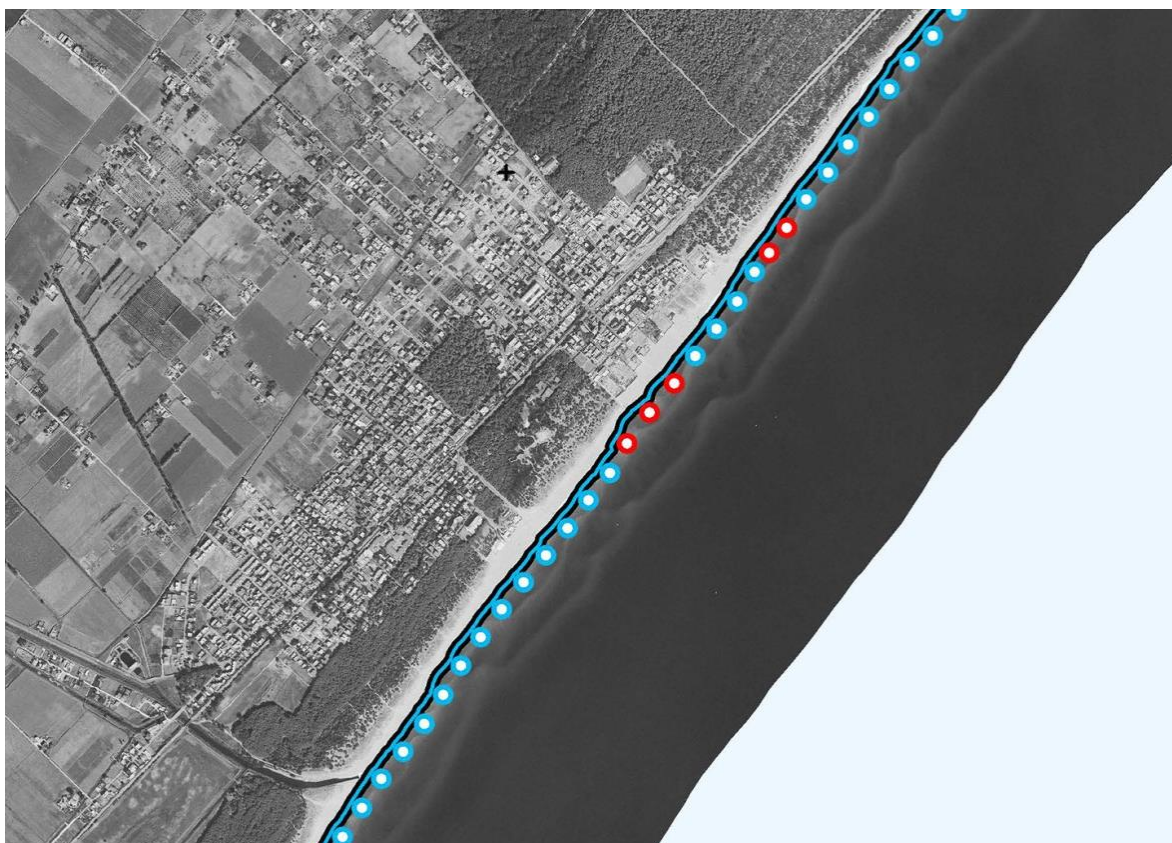
Il PRC individua su tutta la fascia demaniale della costa pugliese differenti livelli di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi e differenti livelli di sensibilità ambientale associata alle peculiarità territoriali del contesto.

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

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

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

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



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

Gli interventi previsti nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si concentrano esclusivamente sulle strade e spazi pubblici già esistenti e totalmente urbanizzati e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 192 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

1) STATO DI ATTUAZIONE:

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

2) NATURA E FINALITÀ:

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

3) OBIETTIVI GENERALI:

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

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

Obiettivo generale:

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

Obiettivi specifici:

- ✓ conservazione e ripristino degli habitat steppici

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

- ✓ conservazione degli habitat forestali

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

- ✓ tutela e realizzazione dei corridoi ecologici

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

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

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

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


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

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

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

- ✓ realizzazione di un uso sostenibile delle risorse naturali negli habitat di interesse comunitario e conservazione della diversità biologica

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 193 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4) CONTENUTI PRINCIPALI:

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

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

5) PREVISIONI PER IL SETTORE DELLA MOBILITA' LENTA E RELAZIONI CON IL PUMS:

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

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

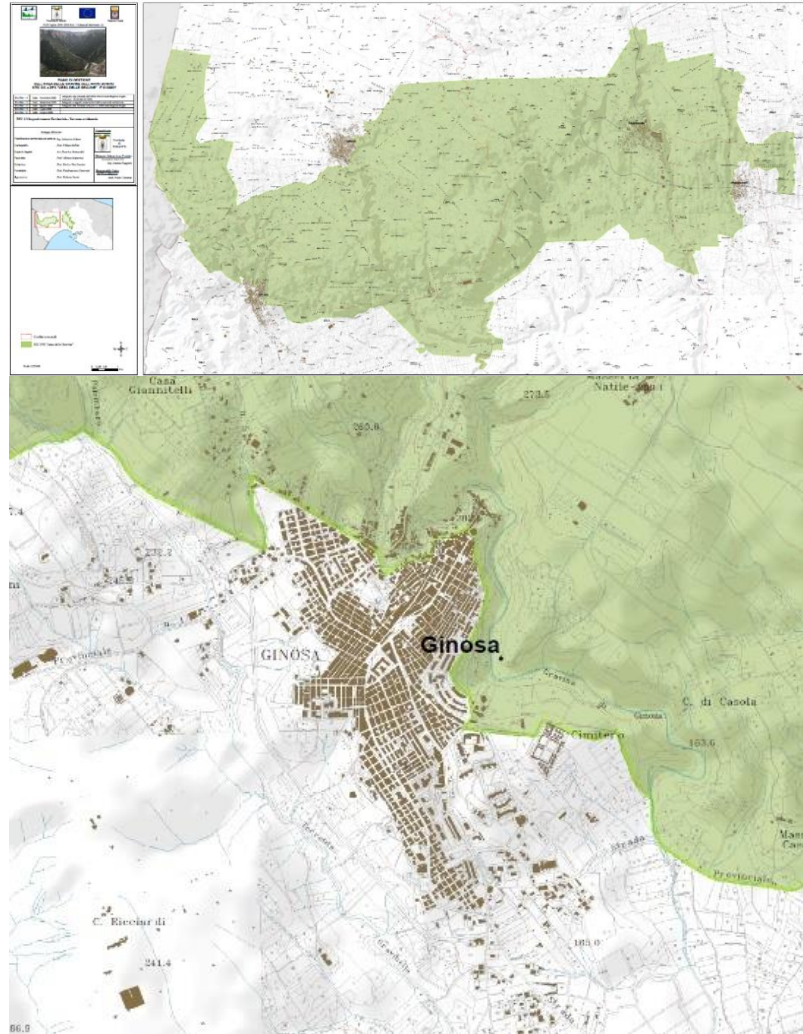
Gli itinerari saranno dotati di idonea segnaletica orizzontale e verticale conforme alla normativa vigente, attrezzati con cartelli e tabelle informativo - didattiche. Lungo i percorsi dovranno essere individuate aree sosta con attrezzature e servizi idonei (stazioni di bike-sharing, rastrelliere, panchine,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

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

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

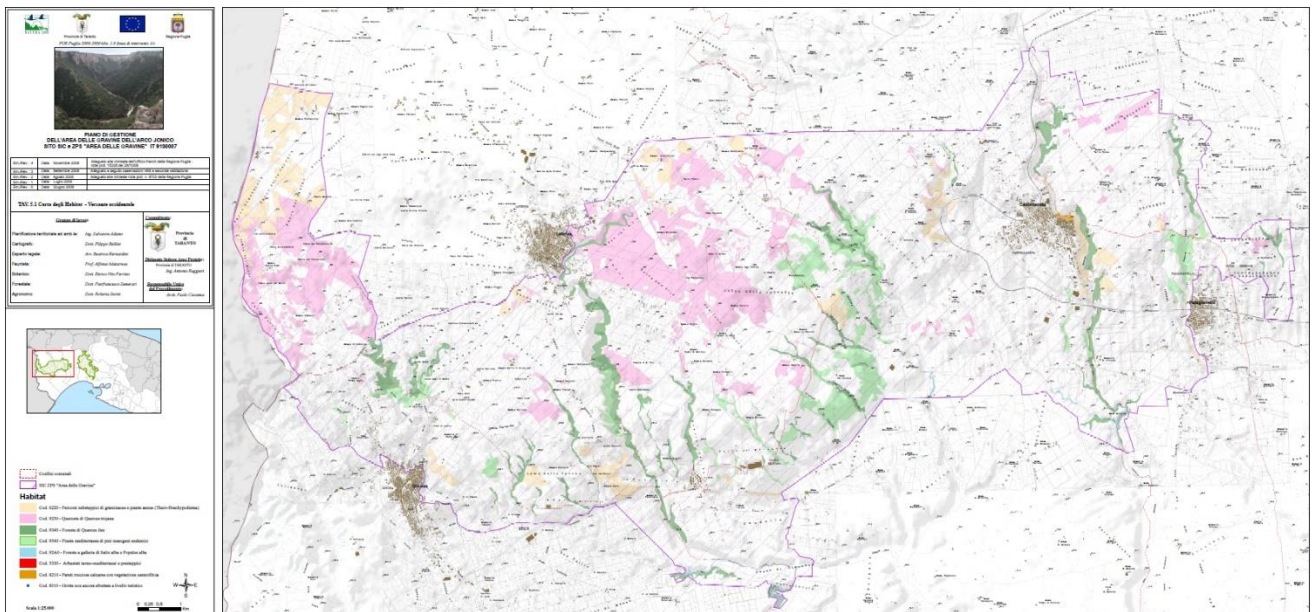
Scheda azione	sito SIC e ZPS "Area delle Gravine IT9130007"
IA11	Titolo dell'azione <i>Sviluppo della mobilità lenta/piste ciclabili</i>
	Generale <input checked="" type="checkbox"/> Localizzata <input type="checkbox"/>
Tipo azione	<input checked="" type="checkbox"/> intervento attivo (IA) <input type="checkbox"/>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

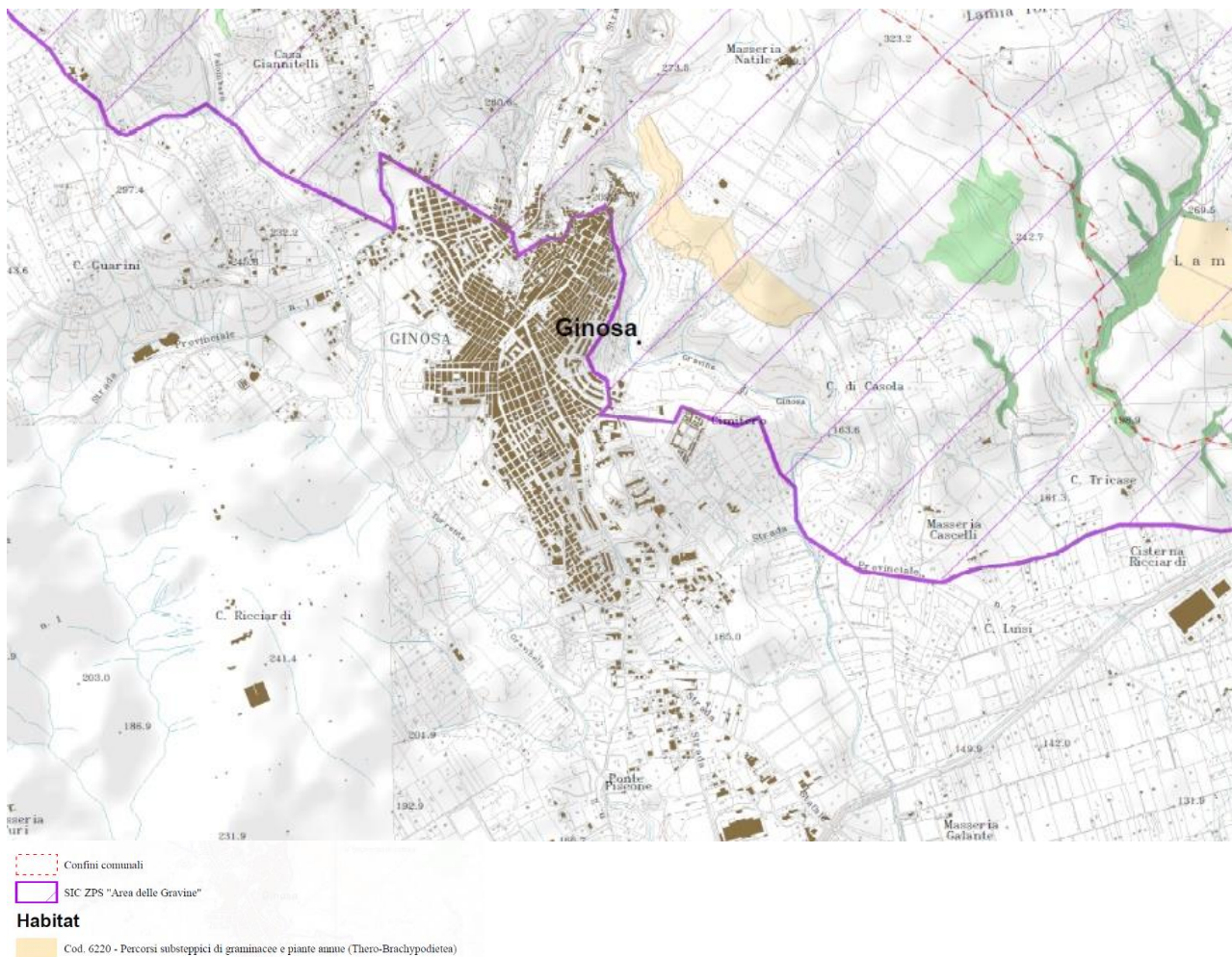
	informativo - didattiche. Lungo i percorsi dovranno essere individuate aree sosta con attrezzature e servizi idonei (stazioni di bike-sharing, rastrelliere, panchine, cestini portarifiuti, pensiline) anche in corrispondenza di punti attrattori (masserie, architetture rurali). Dovranno essere preservati,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



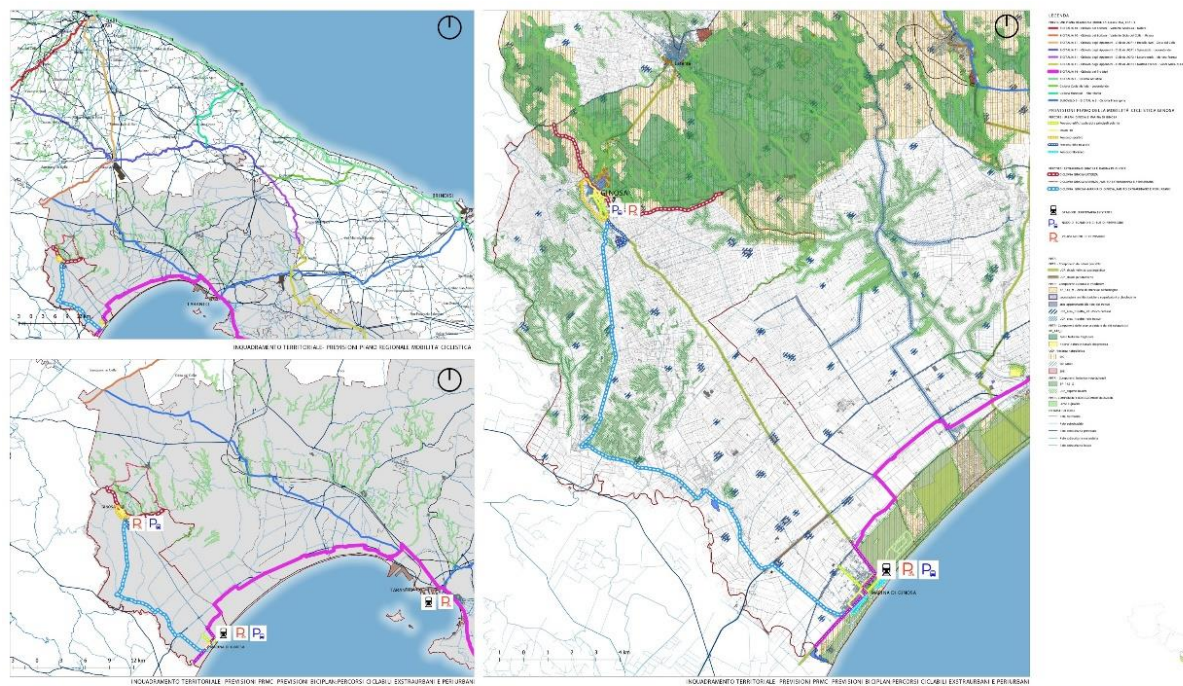
All. 1 Corografia versante occidentale - PdG del SIC/ZPS.

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

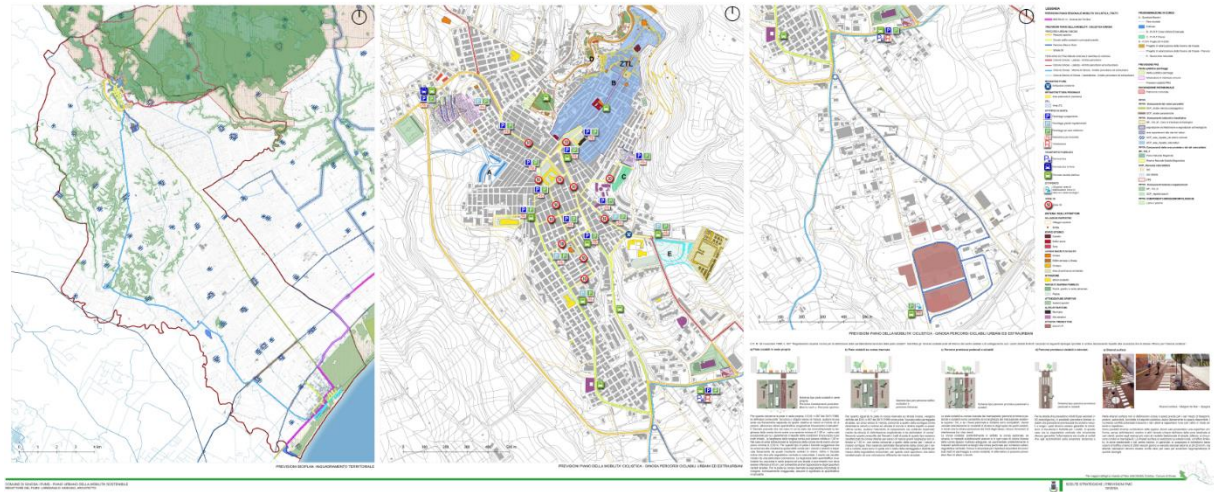




Nella figura seguente vengono rappresentate le intersezioni delle ciclovie del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica con il SIC/ZPS "Area delle Gravine".



UFFICIO DI GINOSA, PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (CICLISTICA) PREVISIONI PRELIMINARI
REDATTORE: LOREDANA DOMENICA MODUGNO, ARCHITETTO



PUMS - RETE DI PREVISIONE AMBITO URBANO GINOSA

Gli obiettivi e le strategie previste nel PUMS del Comune di Ginosa puntano: • alla riduzione delle emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (ZTL del centro storico e del lungomare, estensione delle zone di sosta a pagamento, nuove politiche di gestione della circolazione e introduzione dei sensi unici di marcai); • all'incremento della quota di trasporto pubblico (acquisto/incremento di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale, incremento/introduzione di parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici); • a favorire e incentivare politiche di mobilità sostenibile (incremento delle piste ciclabili urbane; introduzione, del car pooling, car sharing e sviluppo di iniziative di Mobility Management) • alla eliminazione o riduzione del traffico pesante nelle aree urbane (sviluppo di interventi per la distribuzione delle merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale; limitazioni di accesso ai veicoli).

Il P.U.M.S. del Comune di Ginosa, in coerenza con il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)" del Comune di Ginosa e con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, 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 del PRMC 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. 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 aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono su strade esistenti e su parti di città consolidata e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente. Il PUMS di Ginosa non prevede la creazione di nuove infrastrutture ricadenti in aree SIC/ZPS.

Nei tratti di intersezione con il SIC ZPS "Area delle Gravine" il PUMS, in coerenza con il Piano della Mobilità ciclistica - 1° stralcio PUMS, prevede interventi su strada esistenti ad uso promiscuo, sulle quali sono previsti semplici adeguamenti della segnaletica e interventi di traffic calming, e in parte come realizzazione di percorso naturalistico/greenway, si può concludere che vi è coerenza tra PUMS e PdG sia per gli aspetti strategici che per quelli prescrittivi.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 450 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° 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 V.A.S.

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

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

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

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

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

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

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

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

- ✓ Misure di Conservazione Trasversali: si applicano a tutti i Siti, riguardano attività antropiche diffuse che interessano, trasversalmente, una pluralità di habitat e di specie; sono raggruppate per tipologia di intervento.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 198 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ Misure di Conservazione specifiche per habitat: si applicano agli habitat individuati nell'allegato I della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Gli habitat sono raggruppati in macrocategorie, così come definiti dal Manuale di interpretazione degli Habitat.
- ✓ Misure di conservazione specifiche per specie: si applicano alle specie di flora e fauna individuate negli Allegati II, IV e V della direttiva 92/43/CEE, qualora presenti nei Siti. Le specie animali sono raggruppate per classe tassonomica, per ordine o per gruppo funzionale.

Dette misure si articolano nelle seguenti tipologie:

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

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

Misure di conservazione trasversali:

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

Autostrade, strade extraurbane principali e secondarie (come definite dall'art. 2 del D. Lgs. 285/1992)¹, viabilità ed infrastrutture ferroviarie:

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

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

Habitat interessati dall'attuazione del PUMS

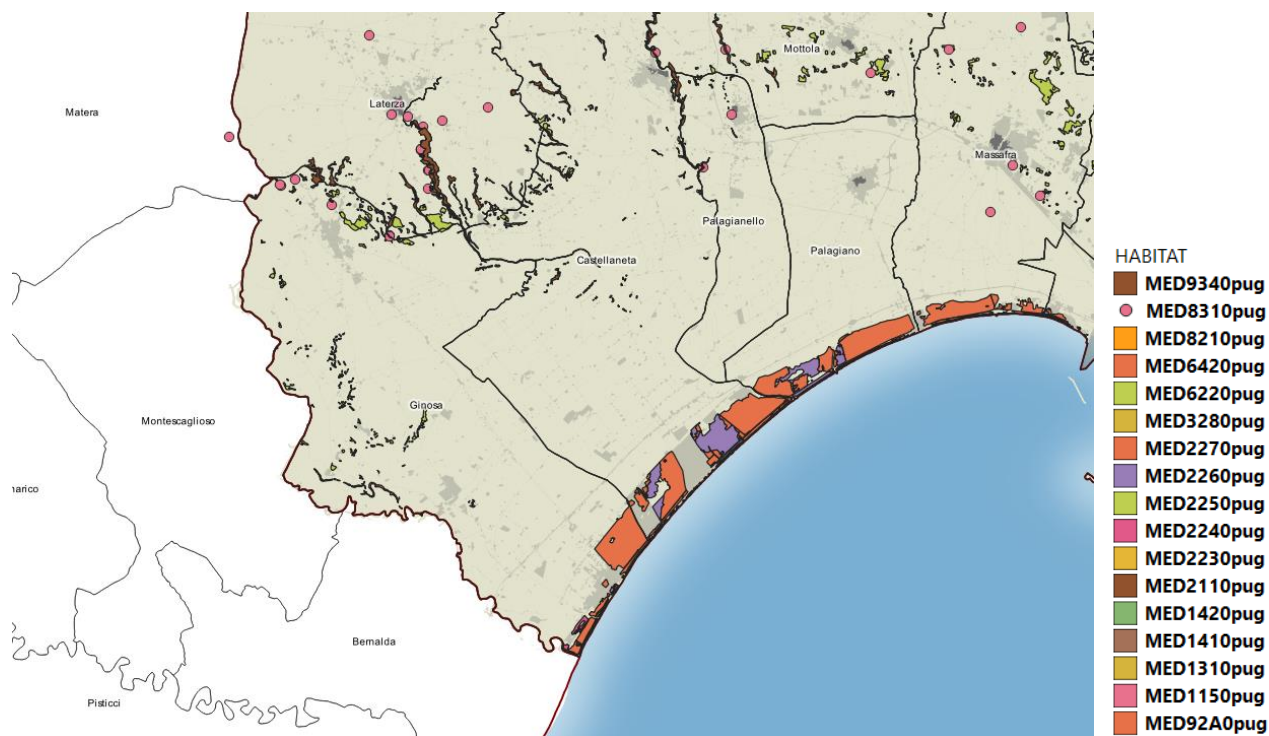
Per l'individuazione e l'analisi degli habitat di interesse comunitario interessati dall'attuazione del PUMS è possibile rifarsi alla Carta degli Habitat approvata dalla Regione Puglia con DGR 2442/2018. Essa ha effettuato una dettagliata perimetrazione di tutti gli habitat di interesse comunitario presenti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

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

MACRO-CATEGORIA	HABITAT	Adiacenza/ Intersezione
Acque marine e ambienti a marea	1150* Lagune costiere	
Paludi e pascoli atlantici e continentali	1310 Vegetazione annua pioniera a Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose	
Paludi e pascoli inondatai mediterranei e termo-atlantici	1410 Pascoli inondatai mediterranei (Juncetalia maritimi)	
	1420 Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici	

	(Sarcocornietea fruticosi)	
Dune marittime delle coste atlantiche, del mare del Nord e del Baltico	2110 Dune embrionali mobili	
Dune marittime delle coste mediterranee	2230 Dune con prati dei Malcolmietalia	
	2240 Dune con prati dei Brachypodietalia e vegetazione annua	
	2250* Dune costiere con Juniperus spp.	
	2260 Dune con vegetazione di sclerofille dei Cisto-Lavanduletalia	
	2270* Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster	
Formazioni erbose secche seminaturali e facies copeerte da cespuglieti	6220* Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea	
Acque correnti	3280 Fiumi Mediterranei a flusso permanente con vegetazione dell'alleanza Paspalo- Agrostidion e con filari ripari di Salix e Populus alba	
Praterie umide seminaturali con piante erbacee alte	6420 Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion	
Pareti rocciose con vegetazione casmofitica	8210 Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica	
Altri habitat rocciosi	8310 : Grotte non ancora sfruttate a livello turistico	
Foreste mediterranee caducifoglie	92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba	
Foreste sclerofile mediterranee caducifoglie	9340 Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia	

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




Carta degli Habitat presenti sul territorio di Ginosa

Descrizione degli Habitat presenti sul territorio di Ginosa

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

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 200 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

✓ Paludi e pascoli inondati atlantici e continentali:

- 1310 Vegetazione annua pioniera di Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose

Questo tipo di habitat è caratterizzato da substrati umidi, fangosi o sabbiosi, salati, soggetti a forti variazioni stagionali del livello idrico, colonizzati da comunità vegetali annuali e pioniere, ascrivibili alle classi Saginetea maritimae e Thero-Suaedetetea splendidis. Si tratta, in molti casi, di comunità instabili, legate alla presenza di qualche fattore di disturbo, che può essere di origine naturale o antropica (calpestio, rimaneggiamento del suolo ecc.).

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

✓ Paludi e pascoli inondati mediterranei e termo-atlantici

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

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

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

- 2110 Dune embrionali mobili

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

✓ Dune marittime delle coste mediterranee

- 2230 Dune con prati dei Malcolmietalia

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

- 2240 Dune con prati dei Brachypodietalia e vegetazione annua

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

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

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat


- 2260 Dune con vegetazione di sclerofille (Cisto Lavanduletalia)

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 201 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

classe Quercetalia ilicis o dell'ordine Orno-- Quercion ilicis nel caso di condizioni stazionali favorevoli (es. affioramenti della falda acquifera).

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono su strade esistenti e su parti di città consolidata e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

I tracciati delle ciclovie del PUMS - in coerenza con il Piano della Mobilità Ciclistica - 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) - giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti e non intersecano questi habitat.

Tuttavia, passano in adiacenza ad alcune aree dove sono presenti habitat 2270*. In tali situazioni, per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente, per cui non sono prevedibili incidenze apprezzabili né contrasti con le misure di conservazione previste per questo habitat.

✓ Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespuglieti

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

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

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono su strade esistenti e su parti di città consolidata e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

I tracciati delle ciclovie del PUMS - in coerenza con il Piano della Mobilità Ciclistica - 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) - giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti e non intersecano questi habitat.

Tuttavia, passano in adiacenza ad alcune aree dove sono presenti habitat 6220*. In tali situazioni, per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente, per cui non sono prevedibili incidenze apprezzabili né contrasti con le misure di conservazione previste per questo habitat.

✓ Acque correnti

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat.

✓ Praterie umide seminaturali con piante erbacee alte

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

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat.

✓ Pareti rocciose con vegetazione casmofitica

- 8210 Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

✓ Altri habitat rocciosi

- 8310: Grotte non ancora sfruttate a livello turistico

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat

✓ Foreste mediterranee caducifoglie

92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba

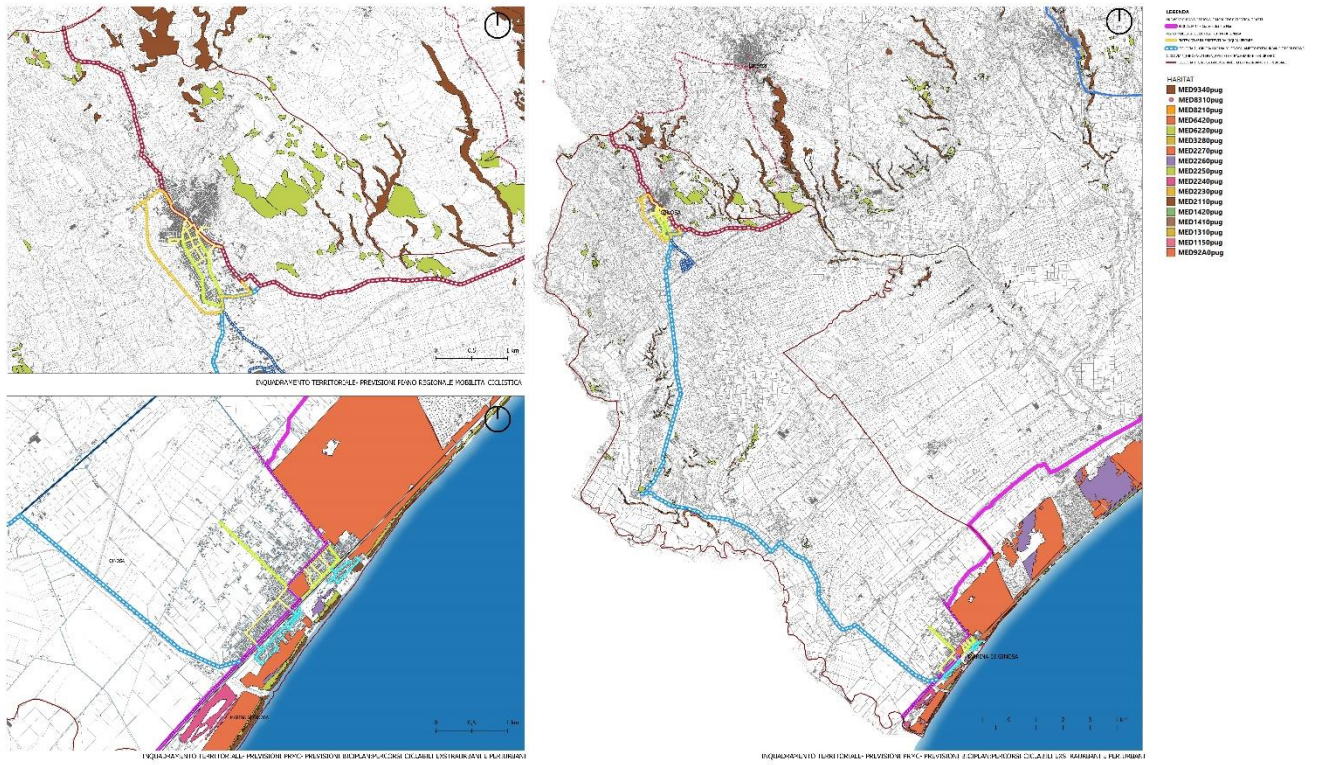
L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat.

✓ Foreste sclerofile mediterranee caducifoglie

- 9340 Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia

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

L'attuazione del PUMS non interesserà questi habitat.



Carta degli habitat con la sovrapposizione delle ciclovie previste dal PUMS in coerenza con il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.)", 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.).

EFFETTI SULLE SPECIE FAUNISTICHE DI INTERESSE COMUNITARIO

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

Nel prosieguo verrà, pertanto, approfondita l'incidenza dell'attuazione del PUMS sulla sola avifauna in relazione alle aree di potenziale nidificazione delle varie specie. Si demanda alla fase di redazione dei singoli interventi eventuali valutazioni di maggiore dettaglio, oltre che una più puntuale perimetrazione delle aree di loro presenza potenziale.

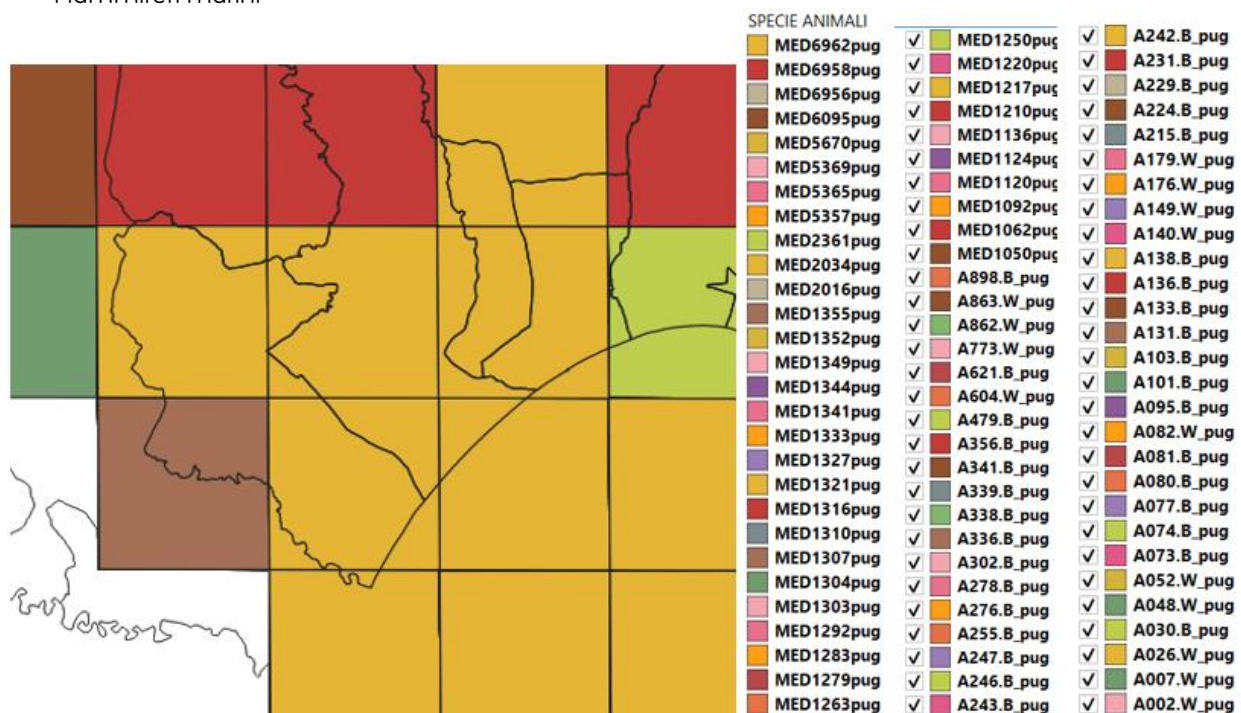
Specie faunistiche di interesse comunitario presenti

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

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

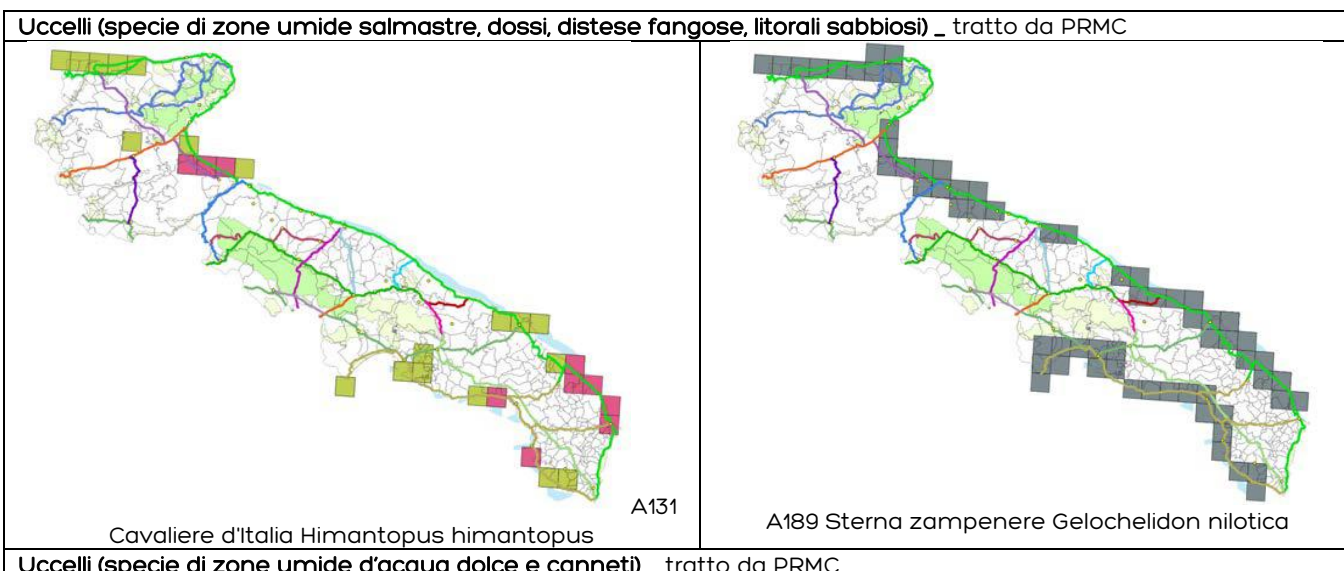
- ✓ Invertebrati terrestri
- ✓ Invertebrati marini
- ✓ Pesci
- ✓ Anfibi (Anuri)
- ✓ Anfibi (Caudati)

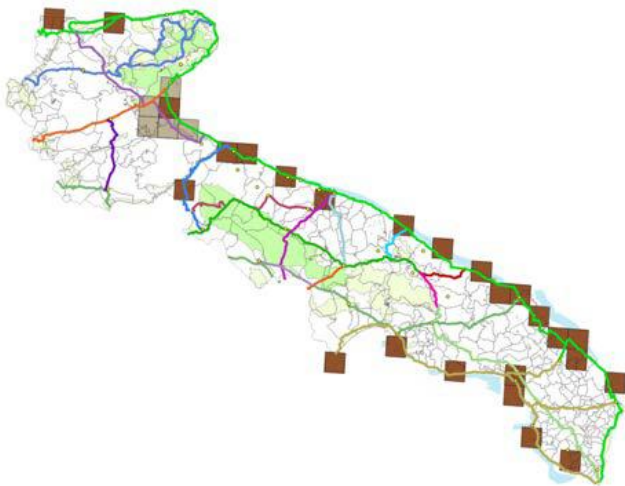
- ✓ Rettili (Squamati)
- ✓ Rettili (Testuggini terrestri)
- ✓ Rettili (Tartarughe marine)
- ✓ Uccelli (specie di ambienti costieri con presenza di colonie di uccelli marini)
- ✓ Uccelli (specie di zone umide salmastre, dossi, distese fangose, litorali sabbiosi)
- ✓ Uccelli (specie di zone umide d'acqua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



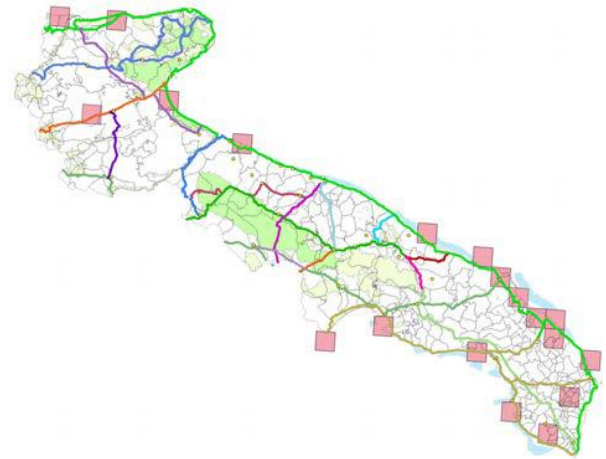
Specie animali presenti sul territorio di Ginosa

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

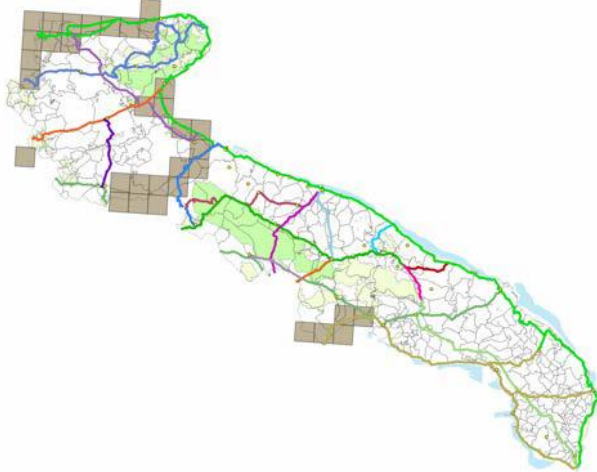




A026 Garzetta Egretta garzetta



A081 Falco di palude Circus aeruginosus



A229 Martin pescatore Alcedo atthis

Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016, che dovranno essere applicate nell'attuazione del PUMS - in coerenza con il il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.) del comune di Ginosola, all'interno delle aree SIC/ZPS.

In fase di attuazione del PUMS e, quindi, di valutazione di incidenza dei progetti relativi ai vari tratti delle ciclovie interessate, si dovrà verificare il puntuale rispetto di dette misure, anche mediante analisi di maggior dettaglio.

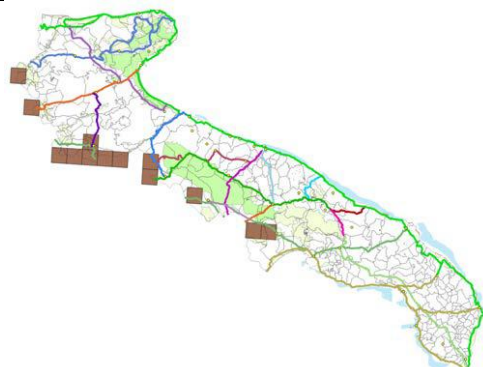
Si sottolinea comunque il divieto generale, indicato nella prima misura sotto riportata, di realizzazione degli interventi nel periodo riproduttivo dell'avifauna (1 marzo - 15 luglio).



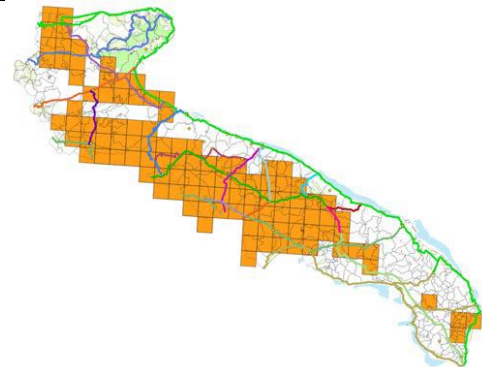
TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	Divieto nel periodo 1 marzo-15 luglio (durante il periodo riproduttivo dell'avifauna) di interventi di controllo ovvero gestione della vegetazione arborea, arbustiva e erbacea all'interno delle zone umide e delle garzaie, attraverso taglio, sfalcio,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

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

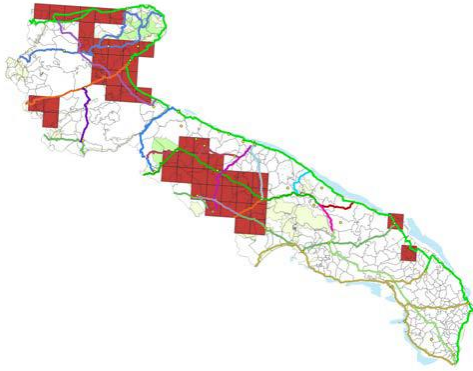
Uccelli (specie di ambienti steppici) _ tratto da PRMC



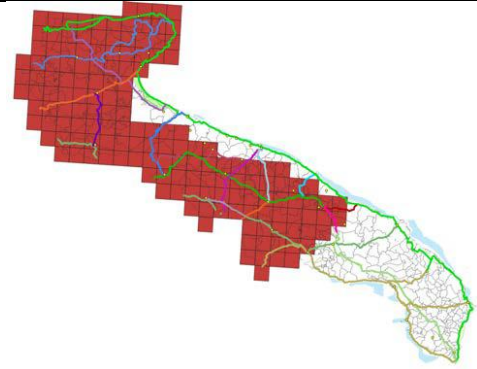
A074 Nibbio reale *Milvus milvus*



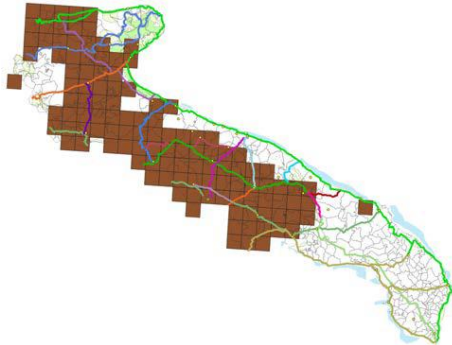
A095 Grillaio *Falco naumanni*



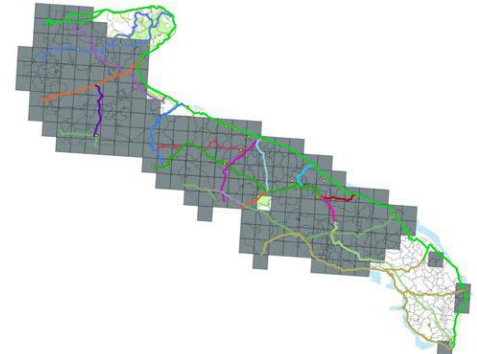
A133 Occhione *Burhinus oedichnemus*



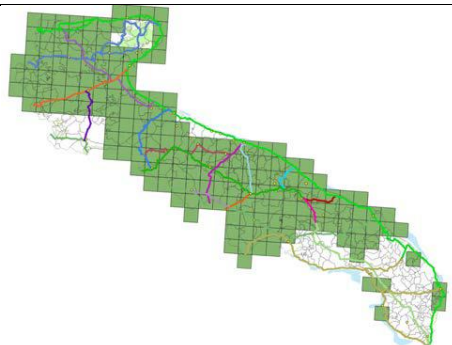
A224 Succiacapre *Caprimulgus europaeus*



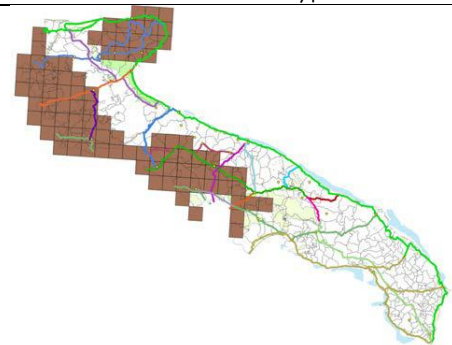
A231 Ghiandaia marina *Coracias garrulus*



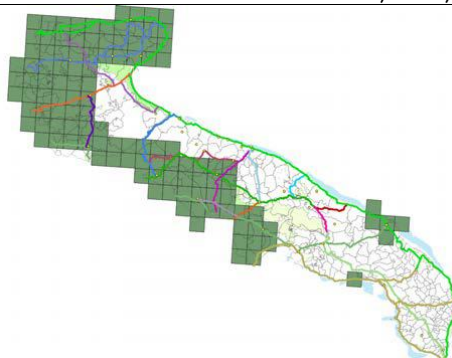
A242 Calandra *Melanocorypha calandra*



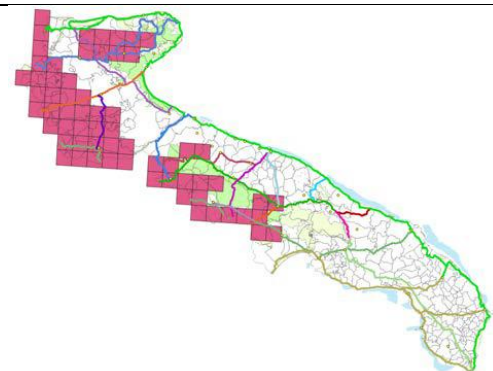
A243 Calandrella *Calandrella bacydactyla*



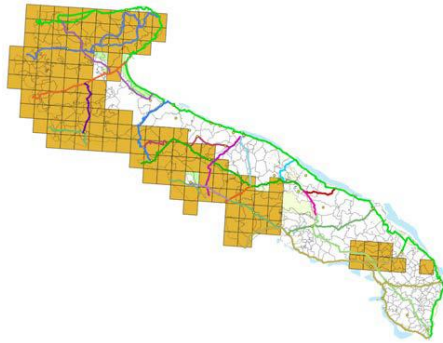
A246 Tottavilla *Lullula arborea*



A255 Calandro *Anthus campestris*



A338 Averla piccola *Lanius collurio*



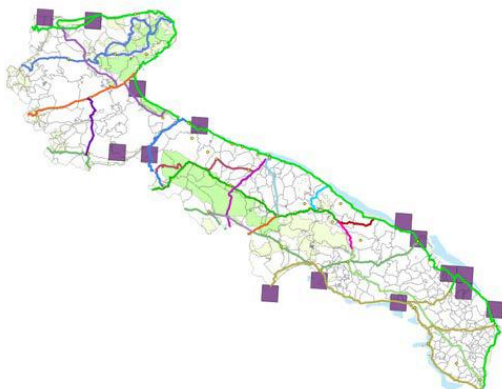
A339 Averla cenerina Lanius minor

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

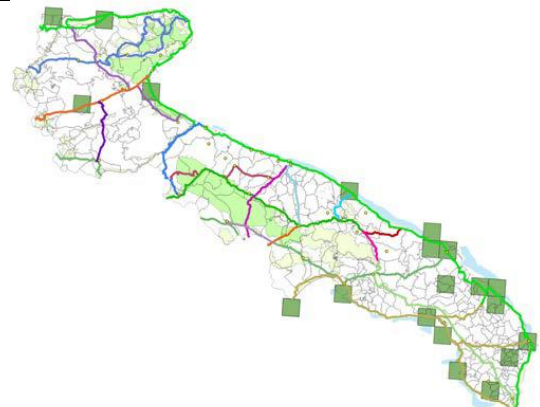
TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	<i>Falco naumanni</i> : Tutti gli interventi di manutenzione su edifici in cui sia accertata la presenza di nidi non possono essere eseguiti nel periodo 15 aprile – 30 luglio, fatte salve le opere urgenti e di pubblica sicurezza. Negli interventi su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

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

Uccelli (specie di ambienti agricoli) __ tratto da PRMC



A082 Albanella reale Circus cyaneus



A140 Piviere dorato Pluvialis apricaria

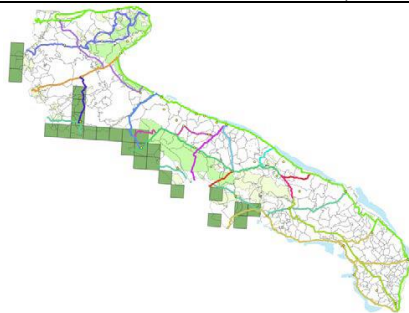
Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016, anche se queste riguardano azioni non previste in sede di attuazione del PUMS.



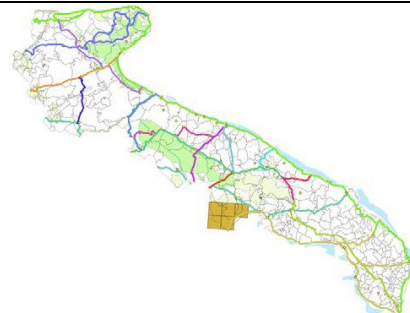
TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG
RE	Durante le pratiche agricole di taglio del foraggio e di mietitura dei cereali (orzo, avena, grano), nel caso di impiego di mezzi meccanici, obbligo di utilizzare la barra falciante a 10-15 cm dal suolo per il foraggio e almeno 15 cm dal suolo per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

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

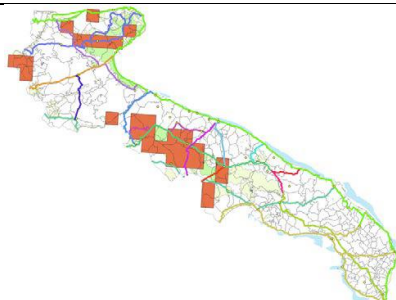
Uccelli (specie di ambienti rupestri)_ tratto da PRMC



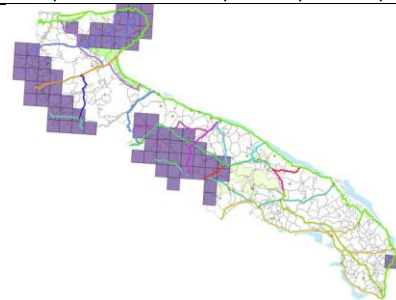
A073 Nibbio bruno *Milvus migrans*



A077 Capovaccaio *Neophron percnopterus*



A101 Lanario *Falco biarmicus*

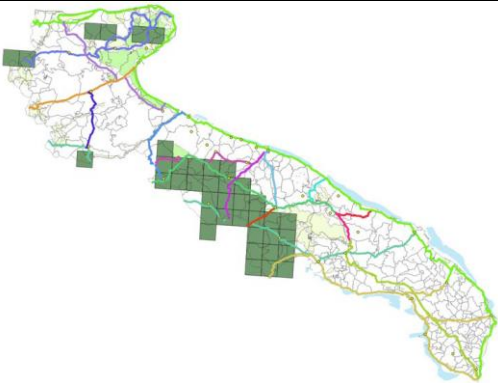


A103 Falco pellegrino *Falco peregrinus*

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

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

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

Uccelli (specie di ambienti forestali) _tratto da PRMC											
 A080 Biancone Circaetus gallicus											
<p>Si riportano di seguito le misure regolamentari previste nel RR 6/2016, che dovranno essere applicate nell'attuazione del PUMS all'interno delle aree SIC/ZPS. In fase di attuazione del PUMS e, quindi, di valutazione di incidenza dei progetti relativi ai vari tratti delle ciclovie e velostazioni interessate si dovrà verificare il puntuale rispetto di dette misure, anche mediante analisi di maggior dettaglio.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TIPOLOGIA</th> <th>MISURA DI CONSERVAZIONE</th> <th>Ricaduta su PUG</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">RE</td> <td><i>Pernis apivorus, Milvus migrans, Milvus milvus</i>: Divieto di sorvolo, parapendio, volo a vela, trekking e fotografia naturalistica nelle aree di riproduzione durante il periodo di nidificazione dal 15 febbraio al 31 agosto. Sono fatte salve le operazioni connesse alla sicurezza pubblica.</td> <td style="text-align: center;">SI</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">RE</td> <td><i>Dendrocopos medius, Dendrocopos leucotos</i>: Tutela rigorosa delle faggete in cui sono presenti le specie, con divieto di asportazione degli esemplari arborei morti, morenti o senescenti e di asportazione del sottobosco.</td> <td style="text-align: center;">NO</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Misure regolamentari previste dal RR 6/2016 per gli uccelli - specie di ambienti forestali.</p>			TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG	RE	<i>Pernis apivorus, Milvus migrans, Milvus milvus</i> : Divieto di sorvolo, parapendio, volo a vela, trekking e fotografia naturalistica nelle aree di riproduzione durante il periodo di nidificazione dal 15 febbraio al 31 agosto. Sono fatte salve le operazioni connesse alla sicurezza pubblica.	SI	RE	<i>Dendrocopos medius, Dendrocopos leucotos</i> : Tutela rigorosa delle faggete in cui sono presenti le specie, con divieto di asportazione degli esemplari arborei morti, morenti o senescenti e di asportazione del sottobosco.	NO
TIPOLOGIA	MISURA DI CONSERVAZIONE	Ricaduta su PUG									
RE	<i>Pernis apivorus, Milvus migrans, Milvus milvus</i> : Divieto di sorvolo, parapendio, volo a vela, trekking e fotografia naturalistica nelle aree di riproduzione durante il periodo di nidificazione dal 15 febbraio al 31 agosto. Sono fatte salve le operazioni connesse alla sicurezza pubblica.	SI									
RE	<i>Dendrocopos medius, Dendrocopos leucotos</i> : Tutela rigorosa delle faggete in cui sono presenti le specie, con divieto di asportazione degli esemplari arborei morti, morenti o senescenti e di asportazione del sottobosco.	NO									

RIFERIMENTI NORMATIVI

Quadro Normativo Comunitario

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 210 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. GU n. 124 del 30 maggio 2003, serie generale.
- ✓ Decreto Ministeriale 17 ottobre 2007 n. 224: Criteri minimi per la definizione delle misure di conservazione che garantiscono la coerenza ecologica della Rete Natura 2000 e l'adeguatezza della sua gestione sul territorio nazionale; favoriscono, inoltre, il mantenimento ed il ripristino di uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat di interesse comunitario e degli habitat di specie di interesse comunitario. Quadro Normativo Regionale
 - ✓ Regolamento Regionale 28/09/2005, n. 24: Il Regolamento Regionale 28/09/2005, n. 24 (BURP 4/10/2005 n. 124) detta le "Misure di conservazione relative a specie prioritarie di importanza comunitaria di uccelli selvatici nidificanti nei centri edificati ricadenti in proposti Siti di importanza Comunitaria (pSIC) ed in Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.)". Il regolamento prevede ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. n. 357/1997, così come modificato dall'art. 6 del D.P.R. n. 120/2003, che i proponenti dei piani e interventi ricadenti all'interno di SIC e ZPS, che possono avere incidenza significativa sugli stessi, devono necessariamente effettuare la Valutazione di Incidenza come previsto dall'art. 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE.
 - ✓ Regolamento Regionale 4 settembre 2007, n. 22: Il Regolamento Regionale 4 settembre 2007, n. 22, (pubblicato nel BURP n. 126 del 10/09/2007) detta le misure di conservazione ai sensi delle direttive comunitarie 79/409 e 92/43 e del DPR 357/97 e successive modifiche ed integrazioni. Il testo normativo, concernente la gestione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) che formano la rete Natura 2000 in Puglia, è emanato in attuazione delle direttive 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 e 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992. Esso contiene le misure di conservazione e le indicazioni per la gestione, finalizzate a garantire la coerenza ecologica della Rete Natura 2000 e l'uniformità della gestione.
 - ✓ Regolamento Regionale 22 dicembre 2008, n. 28 - Modifiche e integrazioni al Regolamento Regionale 18 luglio 2008, n. 15, in recepimento dei "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZCS) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)" introdotti con D.M. 17 ottobre 2007". Il regolamento, che abroga il precedente regolamento n. 22/07, concerne la gestione delle ZPS che formano la rete Natura 2000 in Puglia e contiene le misure di conservazione e le indicazioni per la gestione, finalizzate a garantire la coerenza ecologica della Rete Natura 2000 e l'uniformità della gestione.
 - ✓ Regolamento Regionale 10 maggio 2016, n. 6 - Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC). Il Regolamento ha ad oggetto Misure di Conservazione finalizzate al mantenimento e all'eventuale ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, dei siti, degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario, tenendo conto delle esigenze di sviluppo economico, sociale e culturale, nonché delle particolarità di ciascun sito, con l'obiettivo di garantire la coerenza della rete ecologica "Natura 2000".
 - ✓ Regolamento Regionale 10 maggio 2017, n. 12 "Modifiche e Integrazioni al Regolamento Regionale 10 maggio 2016, n. 6 "Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC)"
 - ✓ DGR N. 2442 del 21/12/2018 "Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella regione Puglia"
 - ✓ DGR 24 luglio 2018, n. 1362 "Valutazione di incidenza ambientale. Articolo 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva n.92/43/CEE ed articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche e integrazioni alla D.G.R. n.304/2006".

Si ribadisce gli interventi previsti nel PUMS (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), insistono su strade esistenti e su parti di città consolidata e/o su strade pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

Per la realizzazione delle ciclovie non sono previsti ampliamenti della sezione stradale ma semplici adeguamenti della carreggiata esistente. Il PUMS di Ginosola non prevede la creazione di nuove infrastrutture ricadenti in aree SIC/ZPS.

Nei tratti di intersezione con il SIC ZPS "Area delle Gravine" il PUMS, in coerenza con il Piano della Mobilità ciclistica - 1° stralcio PUMS, prevede interventi su strada esistenti ad uso promiscuo, sulle quali sono previsti semplici adeguamenti della segnaletica e interventi di traffic calming, e in parte come realizzazione di percorso naturalistico/greenway, si può concludere che vi è coerenza tra PUMS e PdG sia per gli aspetti strategici che per quelli prescrittivi.

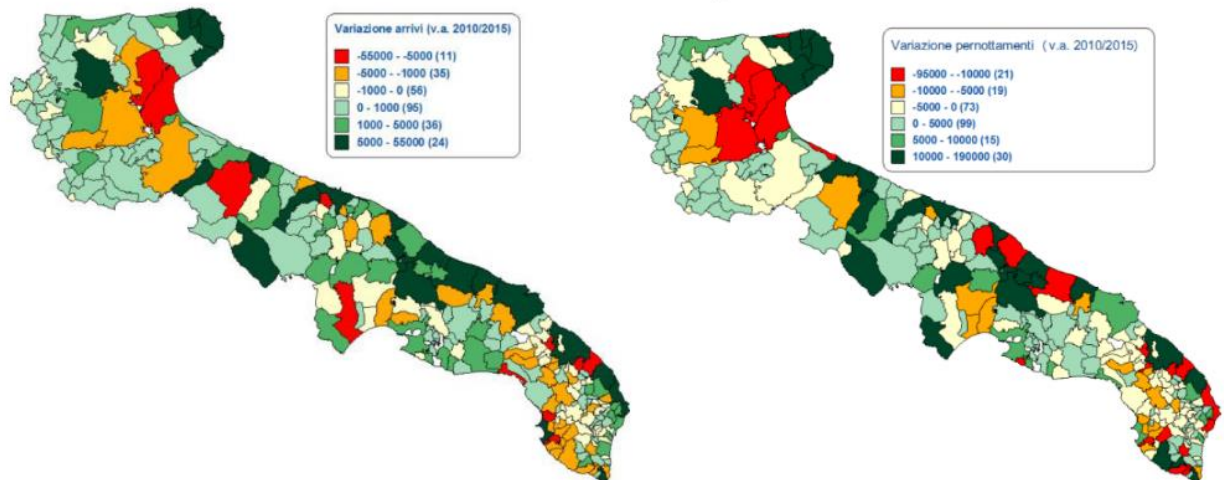
Con deliberazione di Giunta Comunale n. 150 del 08.07.2019 è stato adottato il "Piano della Mobilità Ciclistica (P.M.C.), 1° stralcio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S)". In data con Determina N. 00329 del 11/08/2023 del Registro delle Determinazioni della AOO 089 della Regione Puglia - 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 Ginosola, oggetto di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.



3.20 COERENZA CON 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 Puglia promozione

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 soluzione 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 212 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

Il territorio di Ginosa, ricco di storia cultura e paesaggi, clima favorevole nella maggior dell'anno, rappresenta una opportunità per la promozione del cicloturismo.

Le linee strategiche previste nel PUMS possono attivare e coinvolgere varie attività varie attività produttive del territorio e quindi avere importanti ricadute sull'economia: dalla ricettività alla ristorazione, ai negozi per cicloturisti, alla produzione stessa di biciclette, ai servizi di bike sharing, car sharing, etc. Il PUMS promuove modi alternativi di spostarsi 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.

3.21 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE IN CORSO

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 Ginosa protagonista assoluto a livello regionale, per la capacità di dotarsi dei necessari strumenti programmatori e pianificatori e, sulla base di questi, di candidare progetti e aggiudicarsi importanti misure di finanziamento.

Di seguito si riportano alcuni degli strumenti ed azioni in fase di attuazione:

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 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 consisteranno 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, rifunzionizzando ufficialmente l'antico Borgo.

- **Mitigazione rischio idrogeologico - Consolidamento costone via Matrice (cantiere 2)**

A seguito degli eventi calamitosi che hanno colpito il territorio di Ginosa 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 Ginosa e Marina di Ginosa che ci ha permesso di intercettare il finanziamento per la mitigazione del rischio geomorfologico dalla Regione Puglia per un

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 213 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

importo pari a 2,9 mln di euro individuato dall'Ufficio Difesa del Suolo della Regione Puglia in favore del Comune di Ginosa 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 Ginosa, 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, 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 percorso 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 vi è 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		214 di 290	Ottobre 2023	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 più 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.

- **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 sciaccaggio 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 215 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 firmato dall'attuale Ministro della Difesa Elisabetta Trenta e l'Agenzia del Demanio per il trasferimento di parte della zona militare al Comune di Ginosa, 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 Ginosa, 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 Ginosa 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 Ginosa, 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 Ginosa, 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 Ginosa. 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 Ginosa 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 sosteibibili quali biciclette o risho, limitando al massimo l'utilizzo di autovetture lungo le arterie principali.

- **Agopuntura urbana e Comitati di Quartiere**

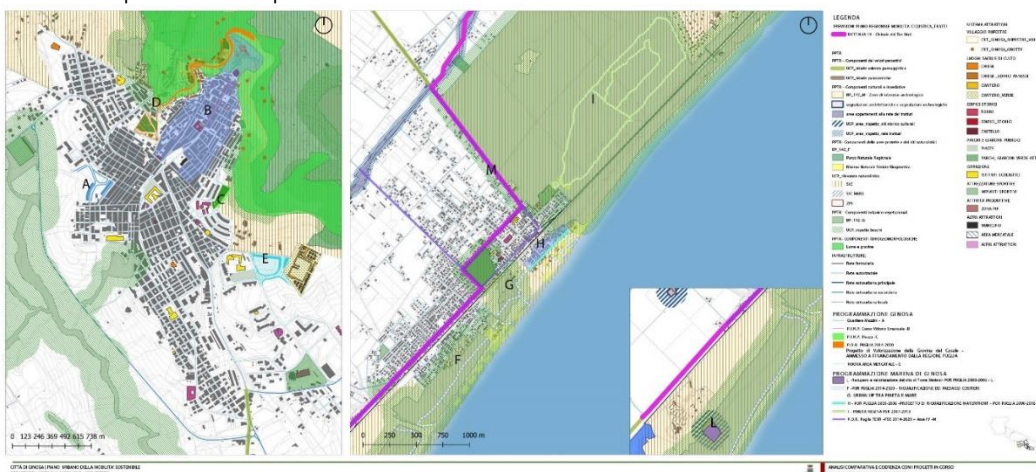
Inoltre saranno attivati piccole azioni di rigenerazione di alcune aree più degradate della città attraverso interventi di "agopuntura urbana", degli esperimenti di progettazione dal basso che coinvolgano i cittadini in piccoli progetti di riqualificazione dei luoghi pubblici. Queste attività sono strettamente 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"**

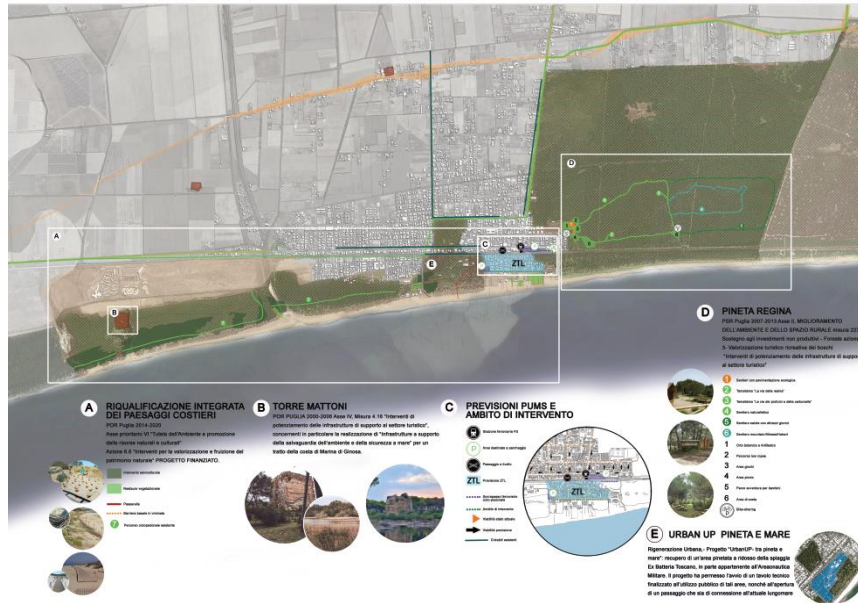
Rientra nelle operazioni da avviare nell'annualità 2019 la riorganizzazione degli uffici pubblici, in vista dei cantieri di restauro e ristrutturazione in partenza. Gli edifici coinvolti sono la storica sede della Polizia Municipale, il palazzo del Municipio, il Museo Civico "ex convento di Santa Paraseve" 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 Paraseve". 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 Ginosola - Ciclovia Magna Grecia"**

Nell'ambito del POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita" - Azione 44 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane", la Città di Ginosola 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 Ginosola - Ciclovia Magna Grecia". Il percorso ciclabile proposto, situato a Marina di Ginosola (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 Ciclovia Bicalta 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 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



TAV 9.8 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO - Marina di Ginosa



POR Puglia 2000-2006 Asse IV, Misura 4.16I progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosa

- ✓ 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 - Connessioni costiere** concernenti in particolare la **realizzazione di "Infrastrutture a supporto della salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza a mare"** per un tratto della costa di Marina di Ginosa 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.



POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV - Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane".
 "Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopeditoni - Marina di Ginosa - Ciclovía 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 €. 1'938,00, 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 stesso 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 circoscrizione Sud dell'abitato I° Stralcio" 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 circoscrizione Sud dell'abitato I° Stralcio"*, 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.

Il PUMS è un piano strategico che integra la pianificazione e la programmazione esistente e in corso. La costruzione delle strategie ha incluso gli interventi già decisi (programmati, finanziati o in corso di realizzazione) dai diversi livelli della Pubblica Amministrazione.



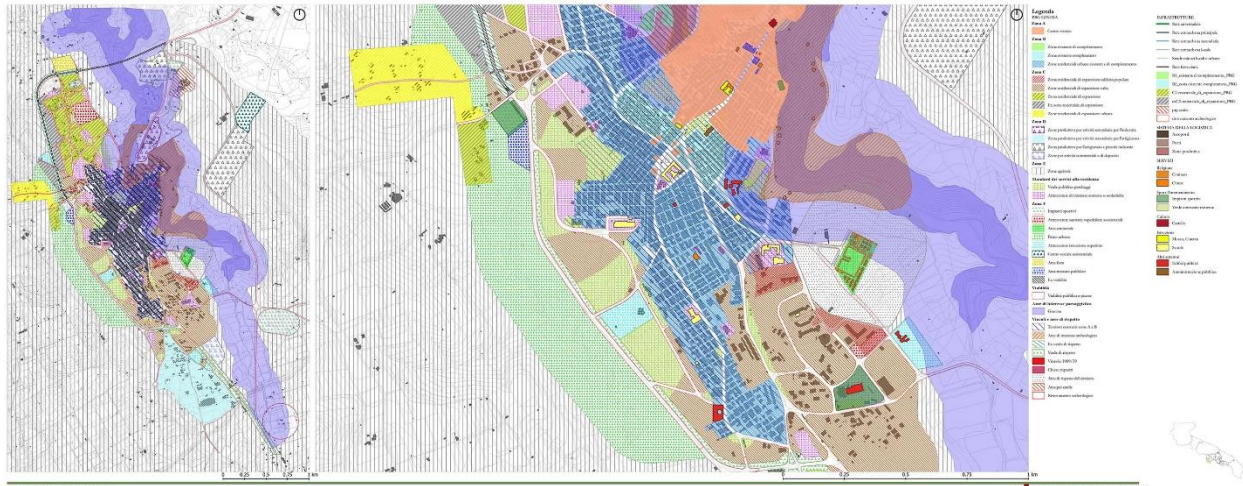
3.22 COERENZA CON LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G)

Il Piano Regolatore del Comune di Ginosa è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1606 del 05.11.2001, pubblicata sul B.U.R.P. n. 2 del 08.01.2002 e sulla G.U.R.I. n. 296 del 21.12.2001.

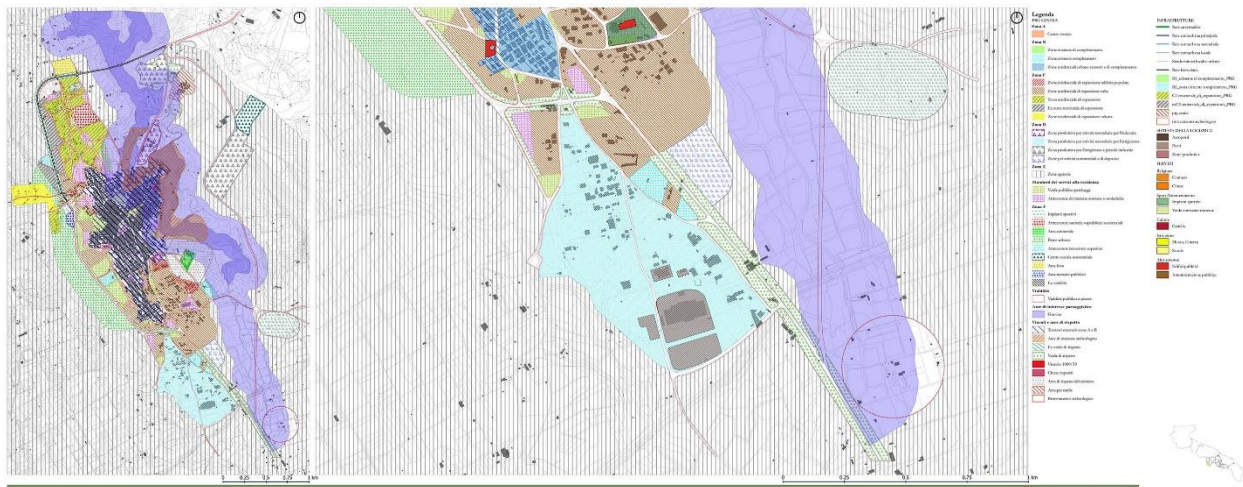
Nell'analisi del quadro conoscitivo le tavole del P.R.G sono state integrate con il sistema dei servizi e degli attrattori culturali, ambientali esistenti.



TAV 9.1 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale 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

Uno degli obiettivi fondamentali che il PUMS persegue è il miglioramento dell'accessibilità dei due nuclei urbani di (Ginosa e Marina di Ginosa) e la sua efficienza per quanto riguarda il sistema infrastrutturale. Il primo aspetto sarà perseguito con interventi di razionalizzazione, adeguamento e potenziamento della viabilità esistente, mentre non sono necessarie numerose previsioni di nuovi tratti stradali, se non quelle relative ai nuovi insediamenti previsti dal PRG in vigore; l'infrastruttura ferroviaria esistente a Marina di Ginosa potrebbe diventare un nodo di scambio (BICI+BUS+TRENO) importante a servizio del Turismo sostenibile, salvo l'adeguamento del sistema dei sottopassi e la realizzazione di adeguati parcheggi di interscambio nella zona della stazione e dove previsto dalla progettualità in corso, finalizzati all'incentivazione dell'uso del mezzo ferroviario; l'obiettivo di sviluppo della mobilità lenta sarà perseguito la realizzazione di un sistema di parcheggi che consentano l'ampliamento delle aree pedonali dei due nuclei urbani.

PARTE IV: CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

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

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

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

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

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

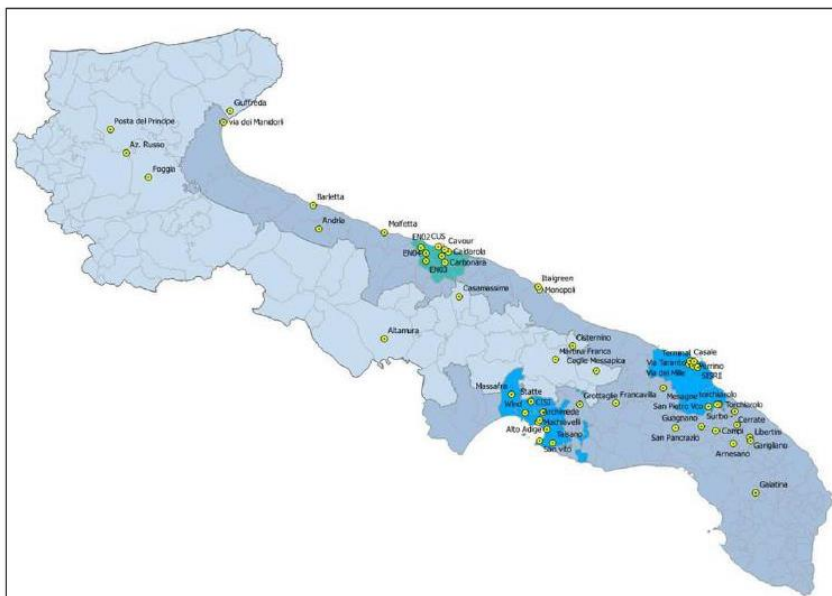
Le analisi di contesto faranno riferimento altresì ai dati alle informazioni e indicatori contenuti nella Relazione sullo Stato dell'Ambiente redatta dall'ARPA e alle analisi degli indicatori ambientali contenute sul portale ARPA all'indirizzo <http://rsaonweb.weebly.com/>.

4.1 ARIA E FATTORI CLIMATICI

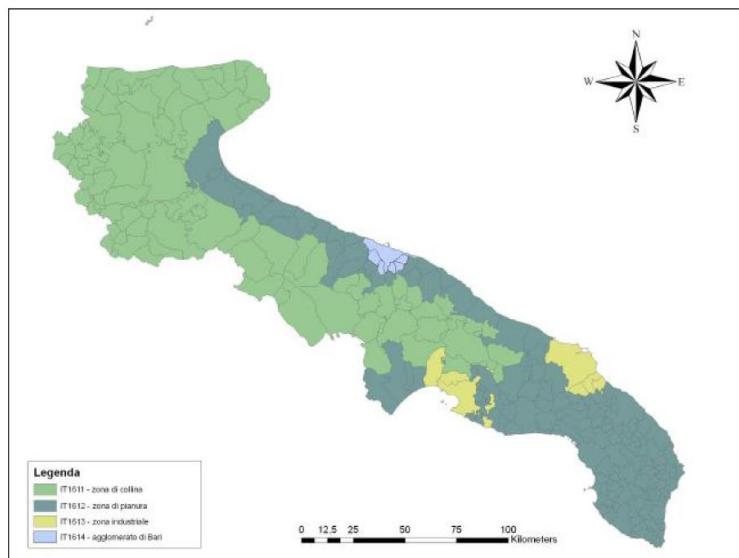
Il miglioramento della qualità dell'aria, avendo ripercussioni sulla salute dell'uomo e dell'ambiente, è considerato una priorità assoluta nei grandi centri urbani e rappresenta certamente una delle criticità ambientali più rilevanti.

Una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico nei centri urbani è il traffico veicolare che si traduce nell'accumulo in atmosfera di sostanze aerodisperse, pericolose perché tossiche e in alcuni casi cancerogene, prodotte come conseguenza della combustione di idrocarburi.

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

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

Emissioni massicche annue

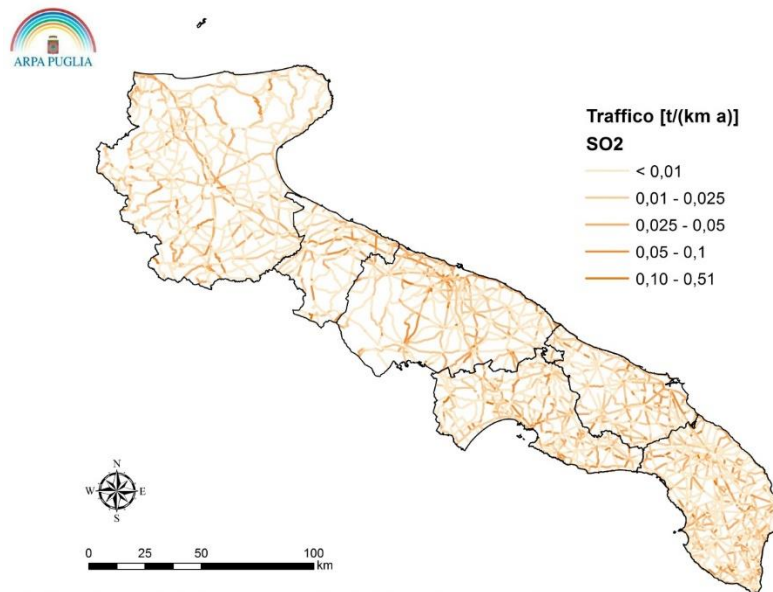
L'individuazione e la conoscenza delle fonti emissive, nonché la disponibilità di dati, sono la base per la valutazione delle azioni per la tutela dell'ambiente e della salute umana.

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 cm³; Motocicli > 50 cm³; Veicoli a benzina Emissioni evaporative; Pneumatici e uso dei freni.

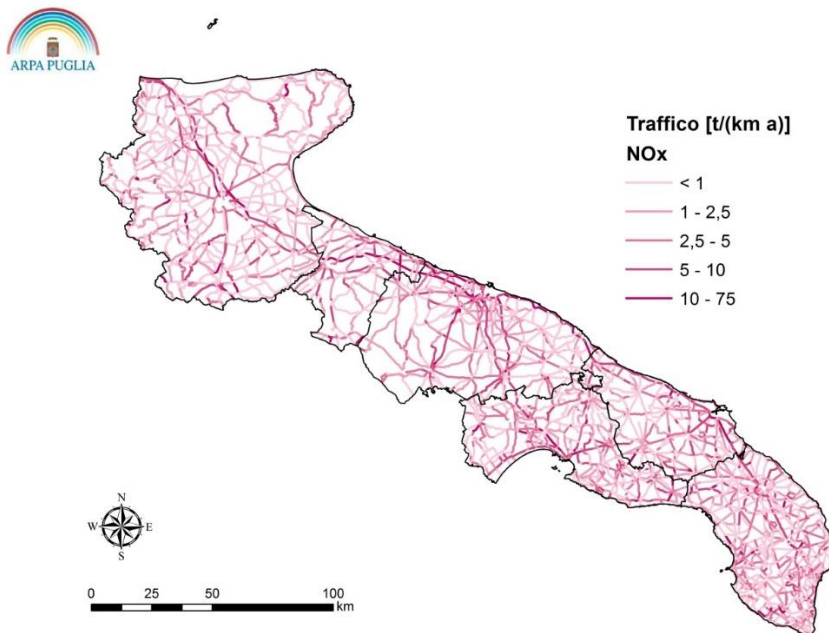
A questo macrosettore appartengono le emissioni dovute alle automobili, ai veicoli leggeri e pesanti, ai motocicli e agli altri mezzi di trasporto su strada, comprendendo sia le emissioni dovute allo scarico che quelle da usura dei freni, delle ruote e della strada. Le emissioni per questo macrosettore 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 SO₂ - NO_x - PM10 per l'anno 2010 (rev. 1)
 Comparto Trasporti stradali



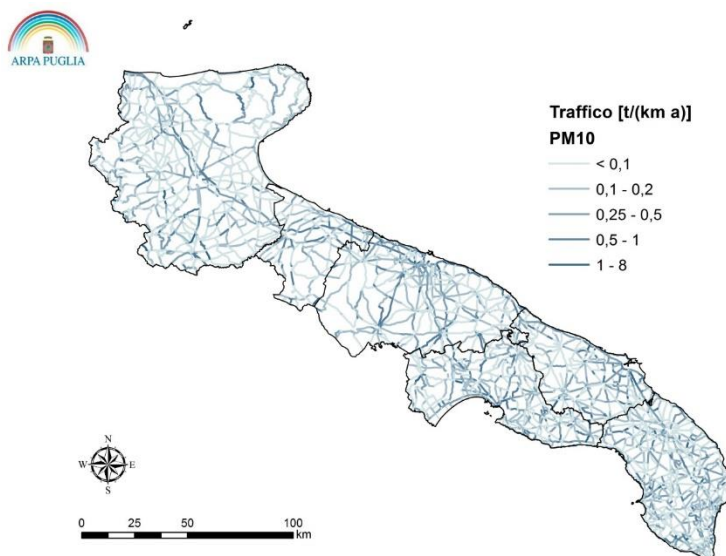
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

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

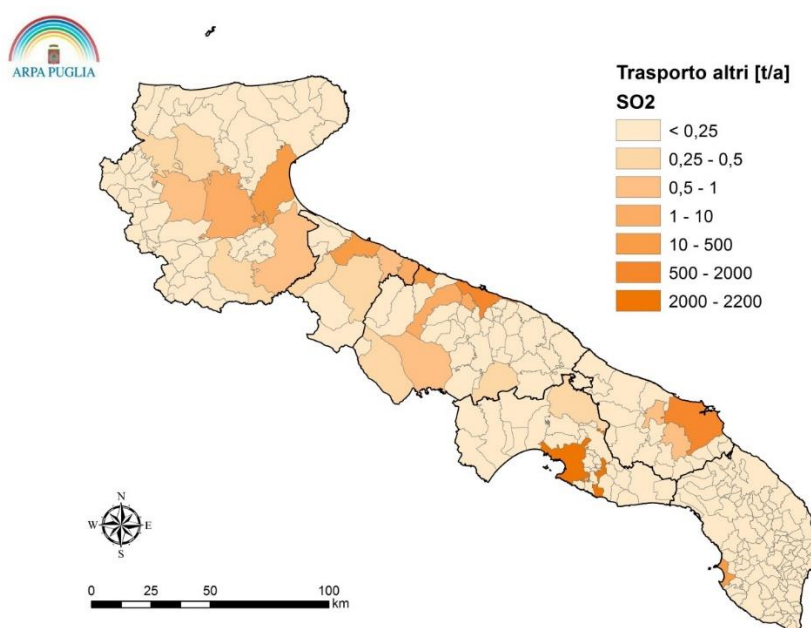
2010_Emissioni_Comparto_Trasporto_stradale_PM10

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

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

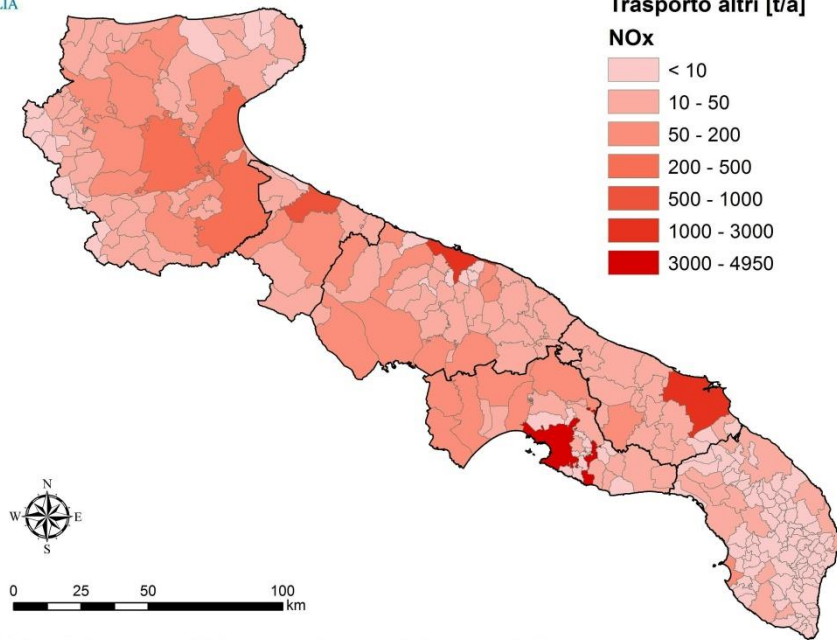
- Trasporti militari
- Ferrovie
- Vie di navigazione interne
- Attività marittime
- Traffico aereo
- Agricoltura
- Silvicoltura
- Industria (ruspe, ecc.)
- Giardinaggio ed altre attività domestiche (falciatrici, ecc.)
- Altri trasporti fuori strada

Mappe di elaborazione relative a SO₂ - NO_x - PM₁₀ per l'anno 2010 (rev. 1)
 Comparto Altri Trasporti



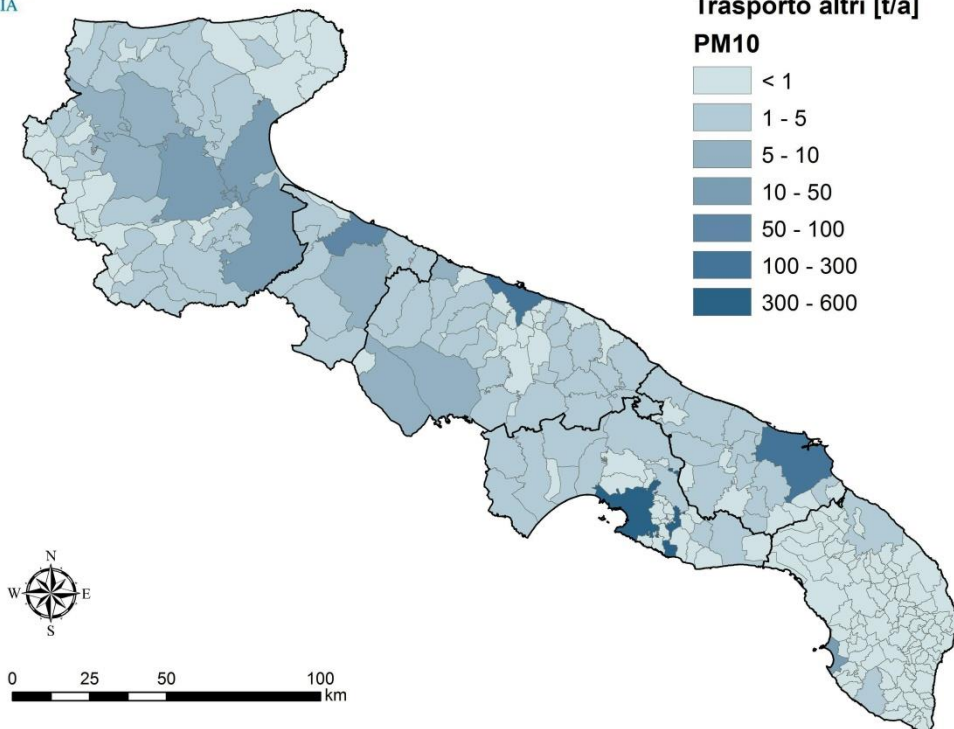
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

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 emissione per Comune - Provincia di Taranto



Codice Istat - Comune	CH4 (t)	CO (t)	CO2 (kt)	N2O (t)	NH3 (t)	COV (t)	NOx (t)	PM10 (t)	SO2 (t)	CO2_eq (kt)	SOST_AC (kt)	PREC_OZ (t)
73001 Avetrana	41,26	765,83	45,76	4,09	9,28	230,60	221,70	74,45	3,34	52,50	5,47	585,89
73002 Carosino	23,10	231,00	11,24	1,02	1,70	98,19	46,76	20,67	1,07	16,41	1,15	180,97
73003 Castellaneta	1.817,67	1.973,35	76,31	46,85	266,93	820,85	453,49	173,62	10,10	140,23	25,88	1.616,61
73004 Crispiano	195,86	1.129,05	47,79	15,28	79,11	352,97	199,13	83,82	6,12	65,50	9,17	722,84
73005 Faggiano	32,64	293,33	13,91	1,68	7,34	99,01	54,82	21,31	3,13	17,43	1,72	198,61
73006 Fragagnano	20,45	287,91	23,69	1,42	2,88	100,53	118,15	26,45	1,51	28,10	2,79	276,62
73007 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 Palagiano	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: Ginosola
Data Elaborazione: 01/05/2019
Versione Dati: Inventario 2010 rev.1

Tabella dei risultati

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

Parametri di ricerca

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

Tabella dei risultati


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

Parametri di ricerca

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

Tabella dei risultati

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

 INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013 - INEMAR Puglia Regione Puglia														
Totale emissioni per Comune - Provincia di Taranto (Fonte: INEMAR)														
COMUNE	SOx (t/a)	NOx (t/a)	COV (t/a)	CH4 (t/a)	CO (t/a)	CO2 (kt/a)	N2O (t/a)	NH3 (t/a)	PM2,5 (t/a)	PM10 (t/a)	PTS (t/a)	CO2 eq (kt/a)	PREC O3 (t/a)	SOST ACIDIF. (kt/a)
Avetrana	0,5	76,7	69,7	18,4	186,4	18,8	1,6	4,3	10,2	13,3	14,6	19,7	184,0	1,9
Carosino	0,8	30,7	78,7	25,1	198,8	12,2	1,0	2,4	11,1	11,8	12,7	13,1	138,4	0,8
Castellaneta	4,4	204,5	301,0	1.013,8	880,4	52,1	47,9	301,5	49,7	58,2	66,1	88,3	661,5	22,3
Crispiano	6,3	122,2	190,6	265,0	992,6	35,8	15,3	96,3	19,8	47,7	65,8	46,1	452,5	8,5
Faggiano	11,6	26,6	39,6	29,2	291,3	13,3	1,6	6,8	4,5	5,4	7,3	14,5	104,6	1,3
Fragagnano	0,9	40,9	58,2	16,7	132,0	13,7	0,8	1,7	6,7	7,5	8,6	14,3	122,9	1,0
Ginosa	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
Palagiano	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
Torriceella	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
Provincia di Taranto	12.874	15.638	10.757	18.591	110.806	15.579	622	3.238	1.731	2.389	3.451	16.162	42.284	933

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

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

EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013

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

4.11 Il parco veicolare circolante

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

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 Ginosa 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

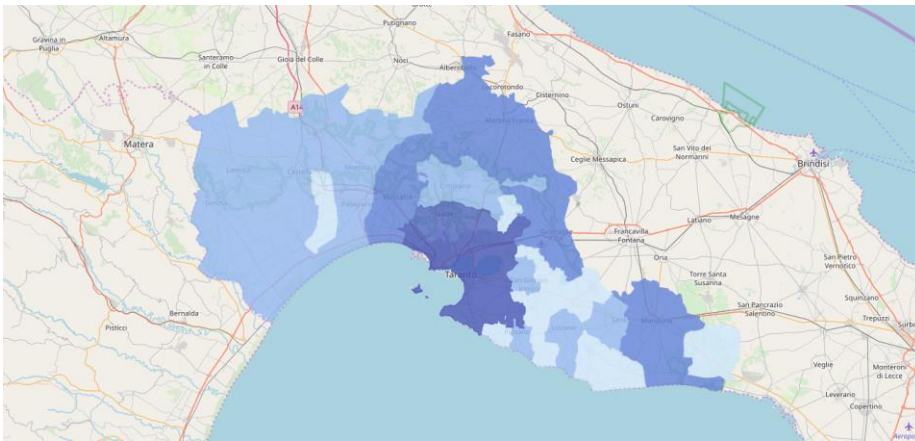
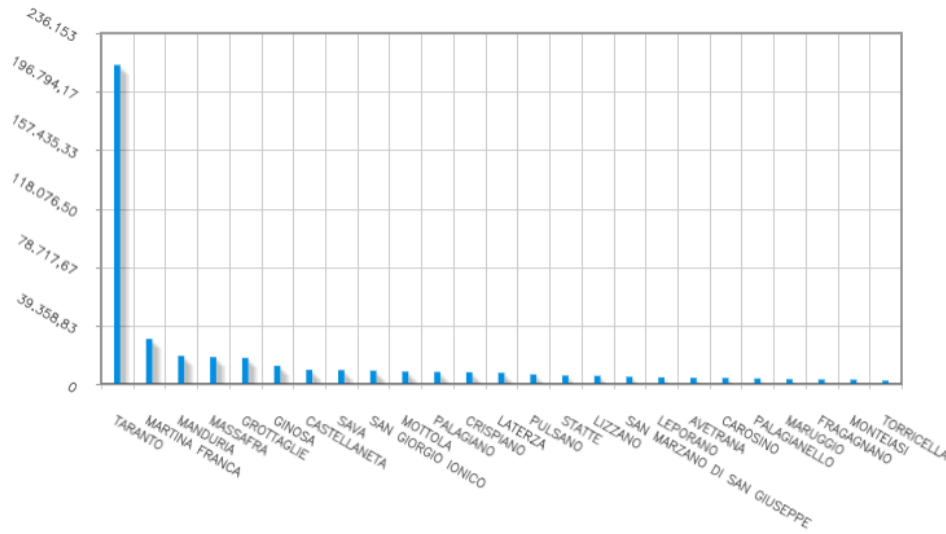
16	<u>Lizzano</u>	5.704	643	7	567	64	0	6.985	565
17	<u>Montemesola</u>	2.171	230	18	278	63	2	2.762	559
18	<u>Torricella</u>	2.343	269	4	464	27	9	3.116	558
19	<u>Ginosa</u>	12.549	1.414	10	1522	225	81	15.801	557
20	<u>Grottaglie</u>	17.839	2.330	61	1215	158	14	21.617	555
21	<u>San Marzano di San Giuseppe</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

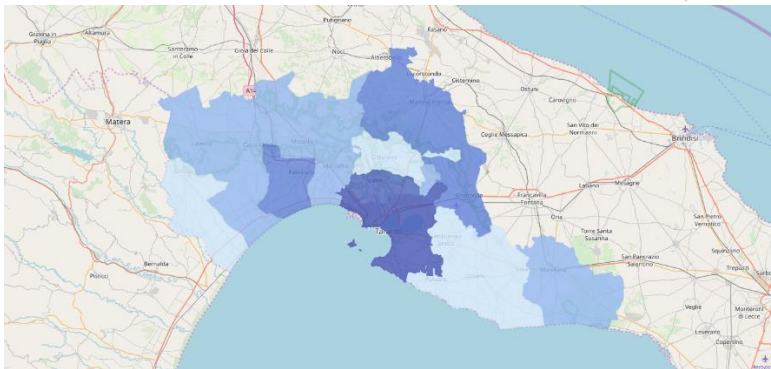
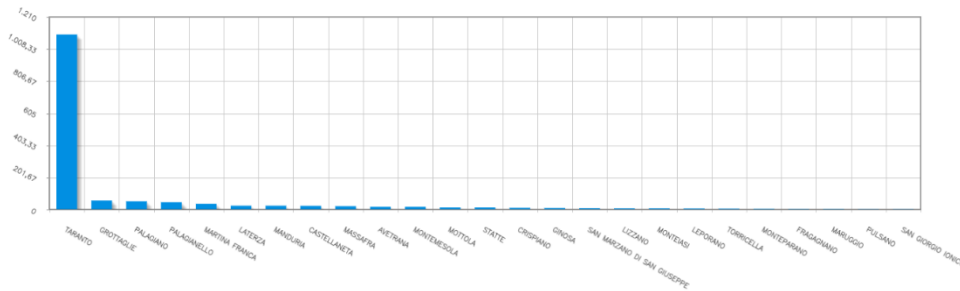
Anno	Autocarri Trasporto Merci	Motocarri Quadricicli Trasporto Merci	Rimorchi Semirimorchi Trasporto Merci	Autoveicoli Speciali	Motoveicoli Quadricicli Speciali	Rimorchi Semirimorchi Speciali	Trattori Stradali Motrici	Altri Veicoli
2004	998	140	90	107	0	84	64	0
2005	1.040	137	93	114	1	85	68	0
2006	1.083	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

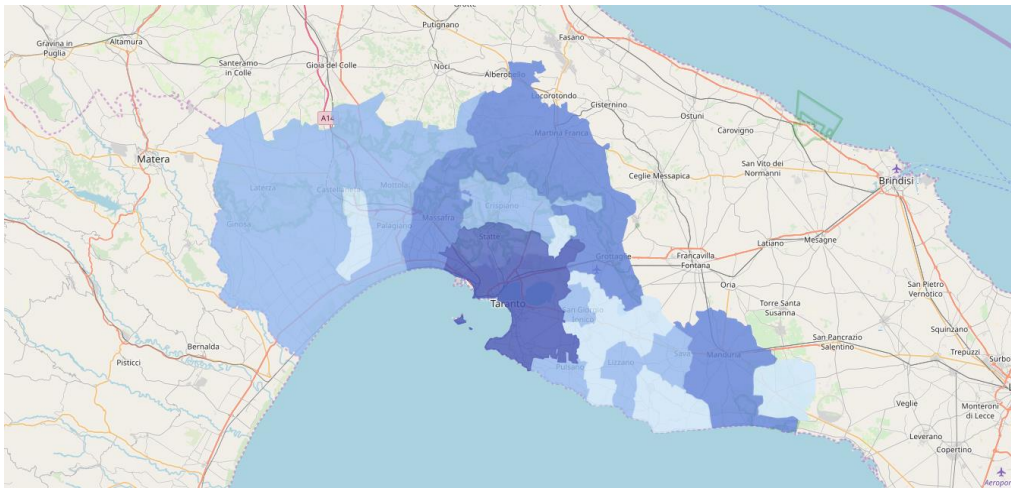
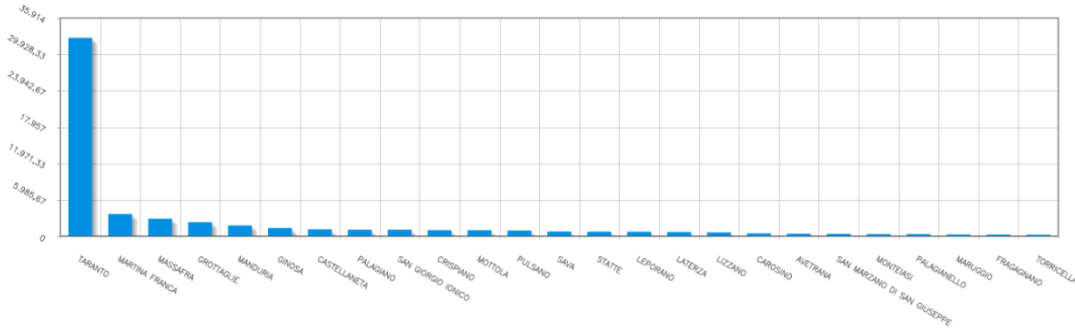


Parco Veicolare_Autobus _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

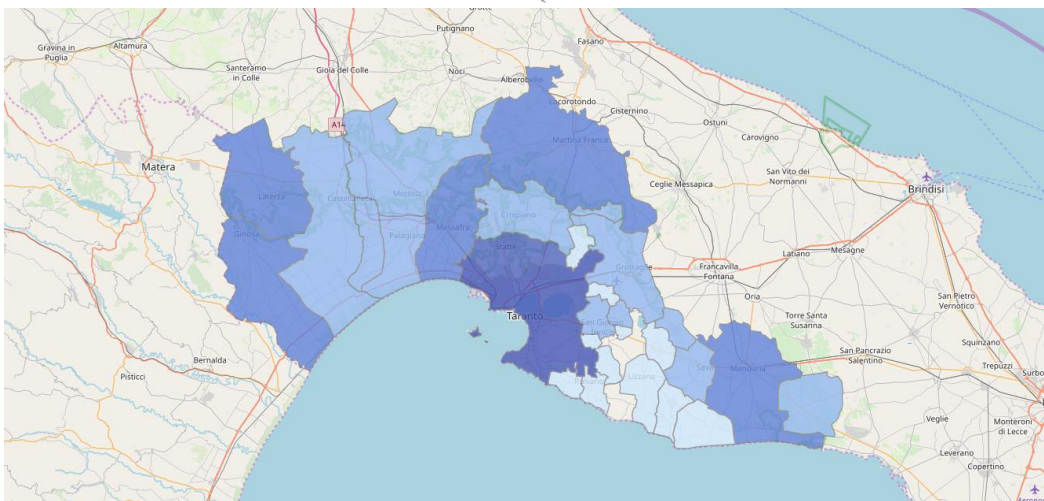
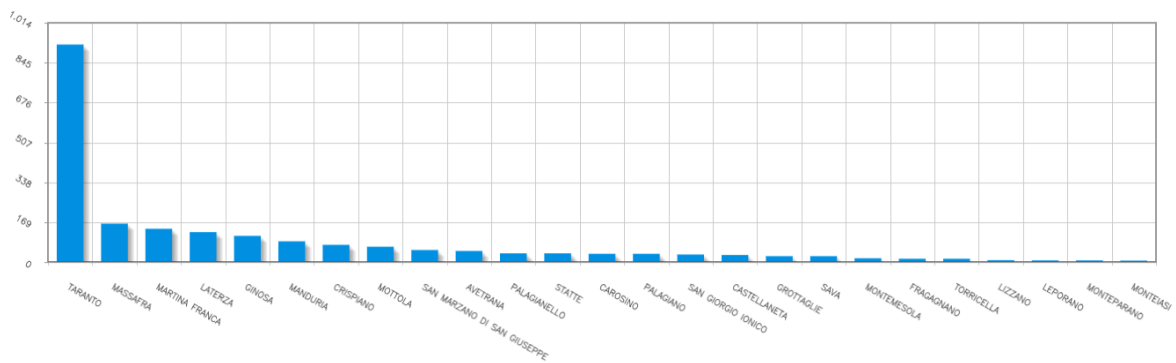




Parco Veicolare_ Motocicli _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

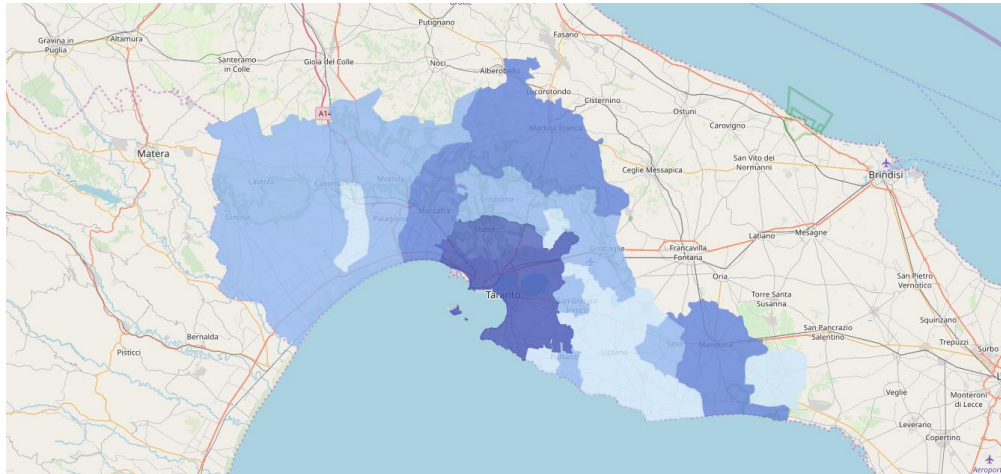
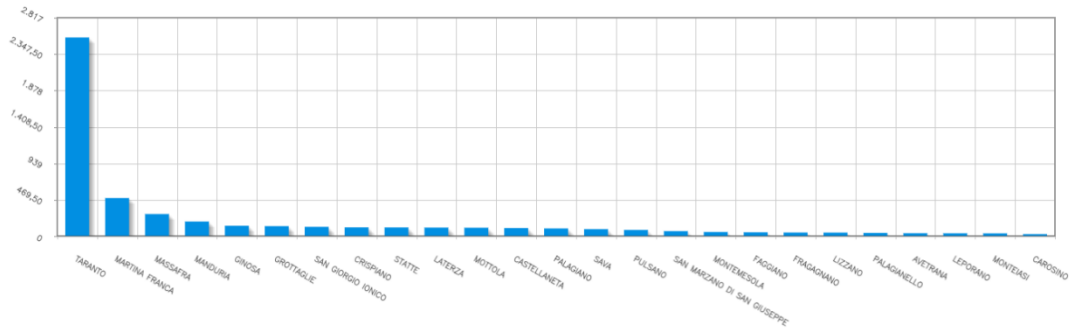


Parco Veicolare _Trasporto merci _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

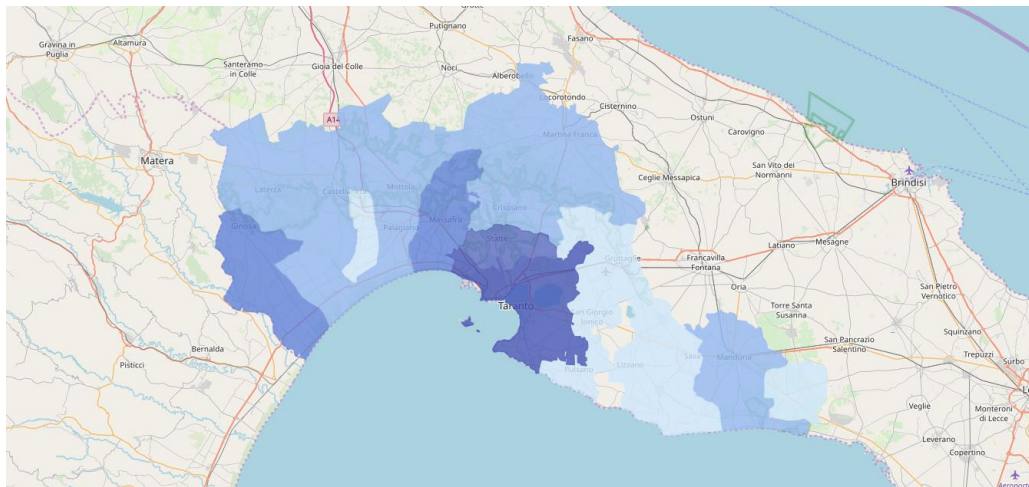
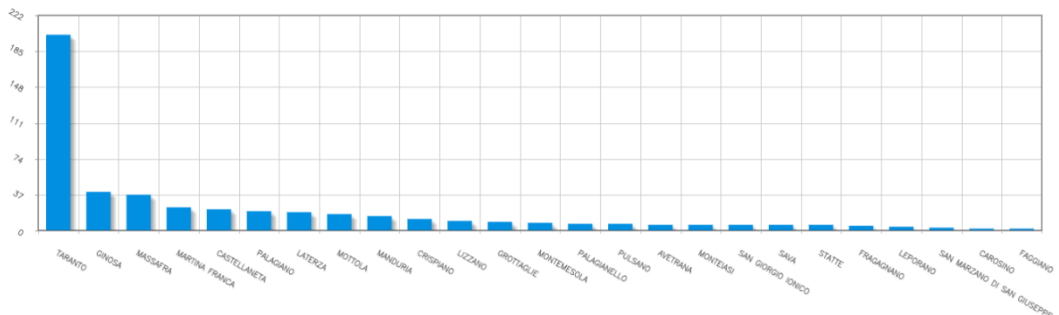




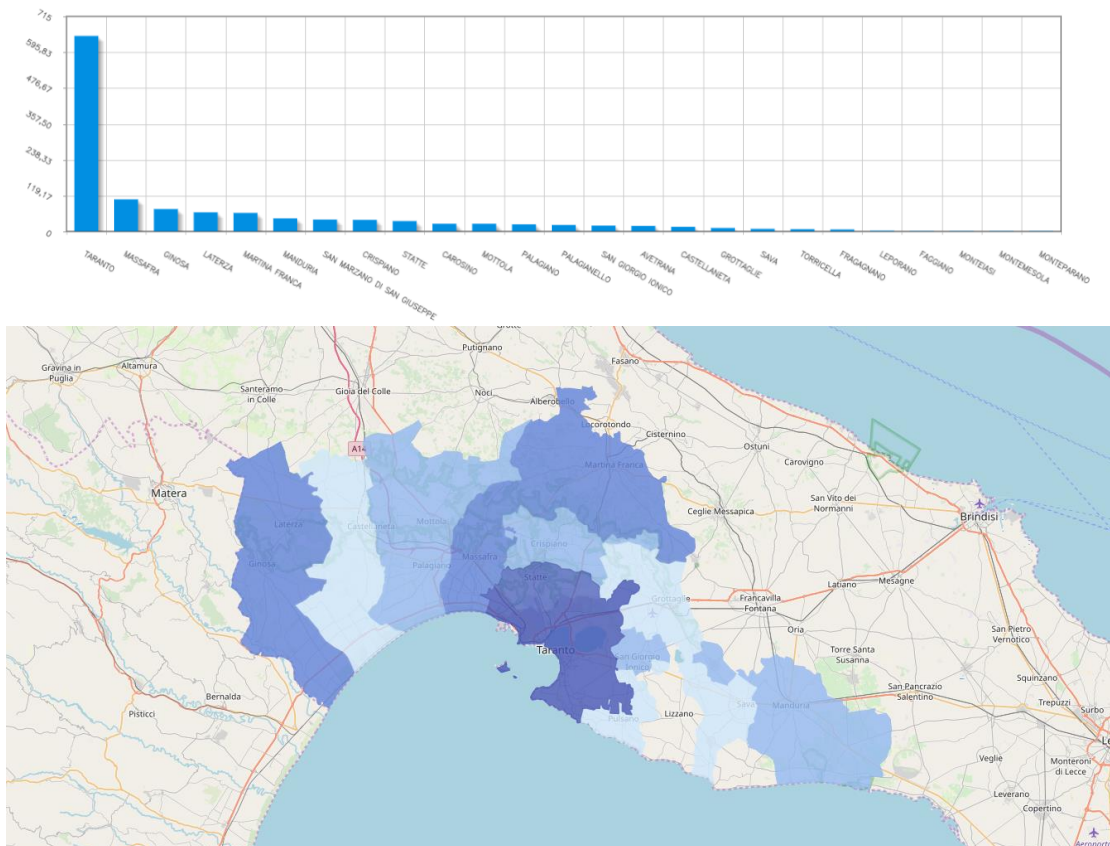
Parco Veicolare _Autoveicoli Speciali _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



Parco Veicolare _ Motoveicoli Quadricli Speciali _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



Parco Veicolare _ Trattori Stradali Motrici _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



4.12. INTERAZIONI CON IL PUMS

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

I possibili impatti sulla qualità dell'aria potrebbero essere misurabili in termini di concentrazione di emissioni di inquinanti dovute al traffico sia in termini di popolazione esposta a tali inquinanti. Lo scenario con l'attuazione del Piano è migliorativo rispetto a quello attuale: la riduzione dell'uso dell'automobile privata a favore di spostamenti più sostenibili come muoversi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico riduce in maniera diretta il numero di emissioni inquinanti, determinando un miglioramento della qualità dell'aria.

4.13. MONITORAGGIO

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

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

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

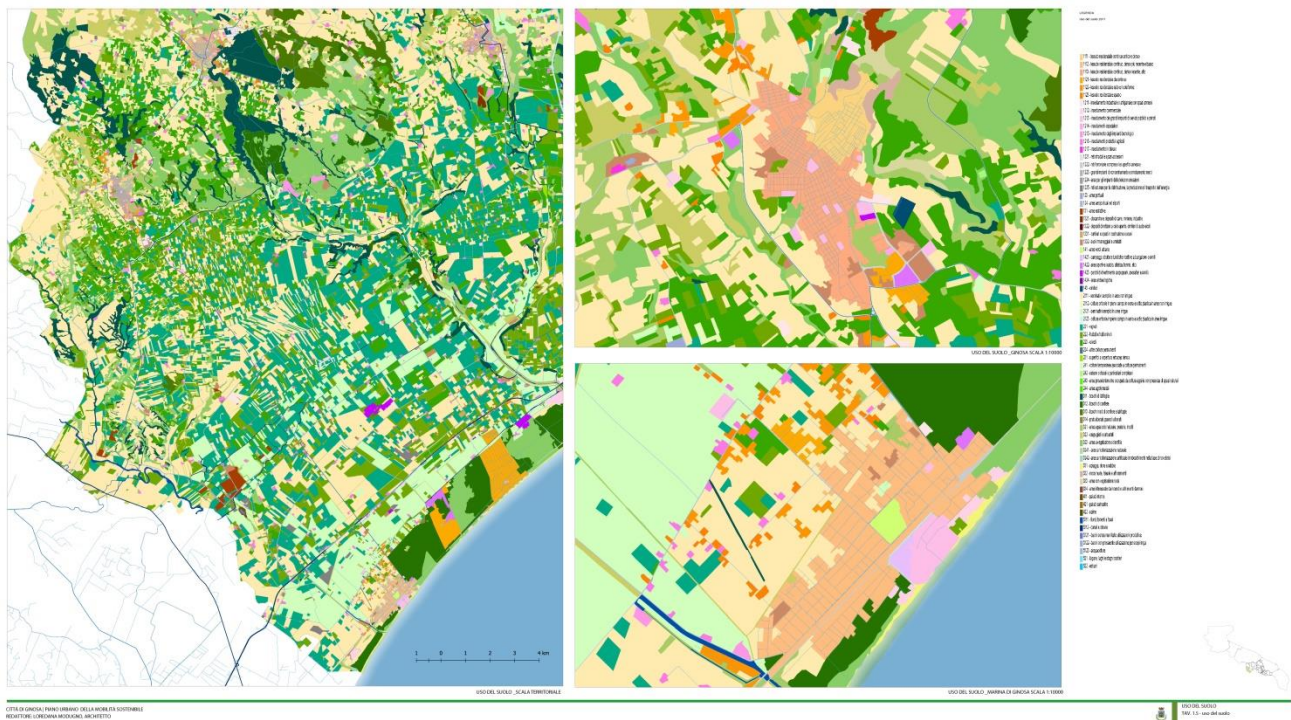
4.2 SUOLO

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

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

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

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



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

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

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

Descrizione strutturale

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

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

I paesaggi del mosaico perfluviale del fiume Bradano e del mosaico delle lame (in particolare La Lama e la Lama di Lenne), sono caratterizzati dalla presenza diffusa di elementi di naturalità nelle aree agricole. Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea che resiste alla pressione turistica insediativa e da un entroterra definito da un mosaico di bonifica ben leggibile, nel

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 237 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità.

Valore patrimoniale

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

Caratteri agronomici e colturali

L'ambito copre una superficie di 13.100 ettari. Il 18% sono aree naturali (24.000 ha), di cui 8800 ettari sono coperti a macchie e garighe, 5.500 ettari da aree a pascolo naturale e praterie, 3000 ettari da boschi di latifoglie, 3000 da boschi di conifere e 1900 ettari da cespuglieti ed arbusteti. Gli usi agricoli predominanti comprendono i seminativi in asciutto (35.000 ha) ed irriguo (4.000 ha) e le colture permanenti che coprono rispettivamente il 30% ed il 37% della superficie d'ambito. Delle colture permanenti, 21.600 ettari sono vigneti, 17.000 uliveti e 10.000 frutteti.

L'urbanizzato, infine, copre il 12% (15.800 ha) della superficie d'ambito. La profondità dei suoli è estremamente variabile: in alcune aree, dopo pochi centimetri di terreno utile, si incontra il substrato generalmente calcareo o ciottoloso, in altri casi la profondità è moderata, in altri ancora i suoli sono molto profondi. Il drenaggio è quasi sempre ottimale, raramente moderato. La tessitura cambia notevolmente da grossolana a moderatamente fina sino a divenire fina, con suoli ricchi di colloidali inorganici. Un aspetto fondamentale riguarda la presenza di scheletro, assente o presente in minime quantità in alcune aree, abbondante tanto da rendere difficile la coltivazione in altre. La pietrosità superficiale è in alcune aree assente, in altre abbondante. Anche la percentuale di carbonati totali può variare dall'1% fino al 20 - 40% nei terreni calcarei. Il pH varia in base al calcare conferendo caratteristiche di suoli subalcalini o alcalini. Fra le gravine dell'arco ionico, le colture prevalenti per superficie investita

sono rappresentati per lo più da fruttiferi (mandorlo, ciliegio e pesco) dagli agrumi, con cereali e soprattutto vite per uva da tavolo, (Laterza, **Ginosa**, Castellaneta). Nella piana Tarantina prevalgono i cereali, l'olivo ed ancora la vite per uva da vino. Il valore della produzione differisce dalle colture prevalenti per l'alta resa della vite in tutto l'arco ionico. La produttività dell'Arco ionico occidentale è di tipo intensiva per gli agrumi e la vite da tavola, mentre resta medioalta nella piana tarantina e nell'arco ionico orientale per la vite ad uva da vino ed orticole. Il ricorso all'irriguo è diffusissimo, per oltre il 30% della SAU comunale ed è condizionato dalla scelta di colture che assicurino in regime irriguo un alto reddito (Agrumeti, Vigneti ed orticole). Il clima è prettamente mediterraneo con inverni miti ed estati caldo aride. Per quanto riguarda la ventosità, l'Arco ionico tarantino non soffre di grossi problemi, poiché protetto a Nord dal sistema murgiano, che modera l'azione dei venti freddi. Le precipitazioni sono scarse, infatti il valore annuo è al di sotto della media regionale. La carta delle dinamiche di trasformazione dell'uso agroforestale fra il 1962-1999 mostra delle intensivizzazioni sui terrazzi marini fra Massafra, Palagiano e Palagianello un tempo ricoperti da uliveti. Queste aree si presentano oggi a frutteti, e soprattutto agrumeti. Anche gli uliveti di Grottaglie, Taranto e San Giorgio Ionico vengono convertiti in sistemi particellari complessi e frutteti in asciutto. Le estensivizzazioni riguardano il tabacco (seminativi irrigui) che, diffusissimo nei comuni di Ginosa e Castellaneta, lascia il posto al vigneto ed agli uliveti. I pascoli di Laterza, evolvono verso boschi ed ambienti seminaturali. Sulle scarpate alla base delle Murge alte persistono territori boscati ed ambienti seminaturali.

Infrastrutture e sistema urbano

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

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

Fonte. PPTR_ All.2_5.8_Arco ionico

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 238 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.2.1 INTERAZIONI CON IL PUMS

Gli interventi previsti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile incideranno in maniera molto limitata sulla componente suolo, in quanto si specifica che la maggior parte degli interventi giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti e contribuiscono alla riduzione del consumo di suolo.

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

4.2.2 MONITORAGGIO

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

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Suolo	incremento della superficie urbanizzata dovuta dall'attuazione degli interventi del PUMS	ha	Comune

In linea con il più recente **Rapporto 2021 sul "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici"** del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), con la strategia Europea e delle Nazioni Unite che ci richiamano alla tutela del suolo, del patrimonio ambientale, del paesaggio, al riconoscimento del valore del capitale naturale e che ci chiedono di azzerare il consumo di suolo netto entro il 2050, di allinearli alla crescita demografica e di non aumentare il degrado del territorio entro il 2030, è stata effettuata una stima quantitativa del consumo di suolo potenzialmente previsto, tenendo conto che rete la ciclabile individuata (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), giace su strade esistenti per cui il consumo netto di suolo è pari a zero.

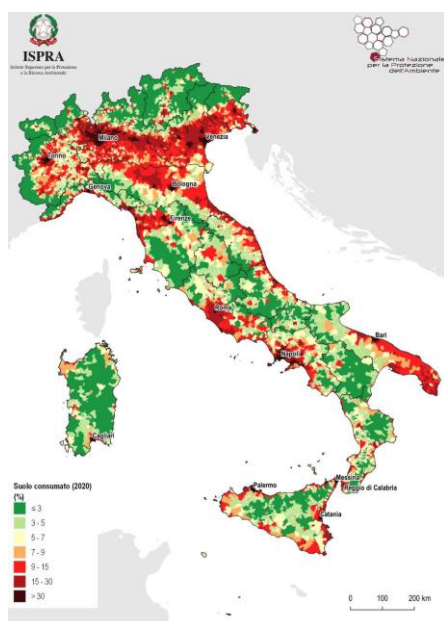
*L'edizione 2021 del Rapporto su consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici, l'ottava dedicata a questi temi, fornisce il quadro aggiornato dei processi di trasformazione del nostro territorio, che continuano a causare la perdita di una risorsa fondamentale, il suolo, con le sue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

I dati di quest'anno confermano la criticità del consumo di suolo nelle zone periurbane e urbane, in cui si rileva un continuo e significativo incremento delle superfici artificiali, con un aumento della densità del costruito a scapito delle aree agricole e naturali, unitamente alla criticità delle aree nell'intorno del sistema infrastrutturale, più frammentate e oggetto di interventi di artificializzazione a causa della loro maggiore accessibilità, soprattutto quando necessari per la realizzazione di poli logistici e commerciali. I cambiamenti rilevati nell'ultimo anno si concentrano in alcune aree del Paese, rimanendo particolarmente elevati in Lombardia, in Veneto (anche se, in questa regione, con una tendenza al rallentamento) e nelle pianure del Nord. Il fenomeno rimane molto intenso lungo le coste siciliane e della Puglia meridionale e nelle aree metropolitane di Roma, Milano, Napoli, Bari, Bologna. Gradi elevati di trasformazione permangono lungo quasi tutta la costa adriatica. La maggior densità dei cambiamenti è stata registrata quest'anno lungo la fascia costiera entro un chilometro dal mare, nelle aree di pianura, nelle città e nelle zone urbane e periurbane dei principali poli e dei comuni di cintura, in particolare dove i valori immobiliari sono più elevati e a scapito, principalmente, di suoli

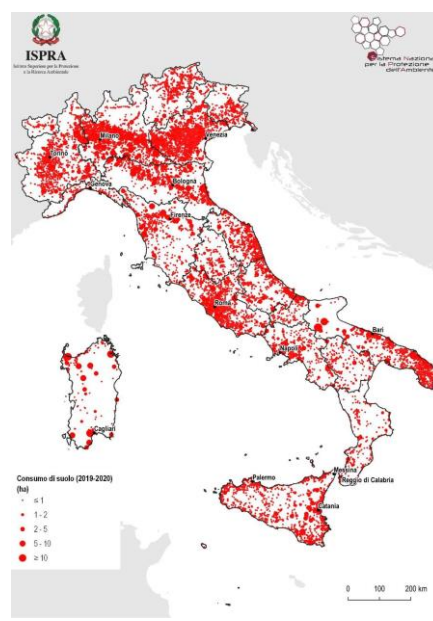
precedentemente agricoli e a vegetazione erbacea, anche in ambito urbano. I dati confermano l'avanzare di fenomeni quali la diffusione, la dispersione, la decentralizzazione urbana da un lato e, dall'altro, la densificazione di aree urbane, che causa la perdita di superfici naturali all'interno delle nostre città, superfici preziose per assicurare l'adattamento ai cambiamenti climatici in atto. Tali processi riguardano soprattutto le aree costiere e le aree di pianura, mentre al con-tempo, soprattutto in aree marginali, si assiste all'abbandono delle terre e alla frammentazione delle aree naturali.

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

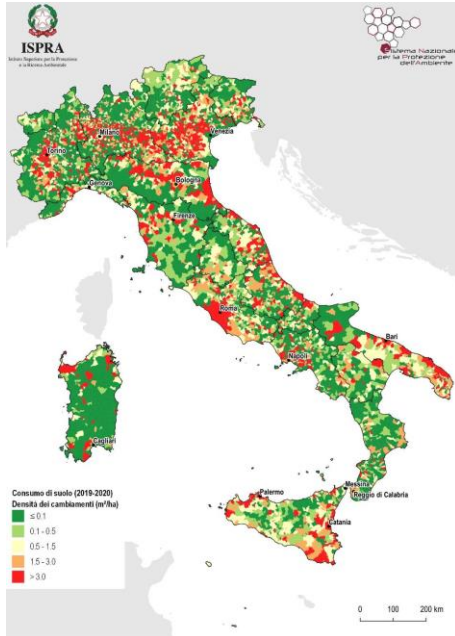
Il consumo di suolo, il degrado del territorio e la perdita delle funzioni dei nostri ecosistemi continuano a un ritmo non sostenibile e, nell'ultimo anno, **quasi due metri quadrati ogni secondo** di aree agricole e naturali sono stati sostituiti da nuovi cantieri, edifici, infrastrutture o altre coperture artificiali. Il fenomeno, quindi, **non rallenta neanche nel 2020, nonostante i mesi di blocco di gran parte delle attività durante il lockdown, con più di 50 chilometri quadrati persi**, anche a causa dell'assenza di interventi normativi efficaci in buona parte del Paese o dell'attesa della loro attuazione e della definizione di un quadro di indirizzo omogeneo a livello nazionale. Le conseguenze sono anche economiche, e i "costi nascosti", dovuti alla crescente impermeabilizzazione e artificializzazione del suolo degli ultimi 8 anni, sono stimati in oltre **3 miliardi di Euro l'anno** che potrebbero erodere in maniera significativa, ad esempio, le risorse disponibili grazie al programma Next Generation EU. _ Tratto da Rapporto 2021 sul "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici".



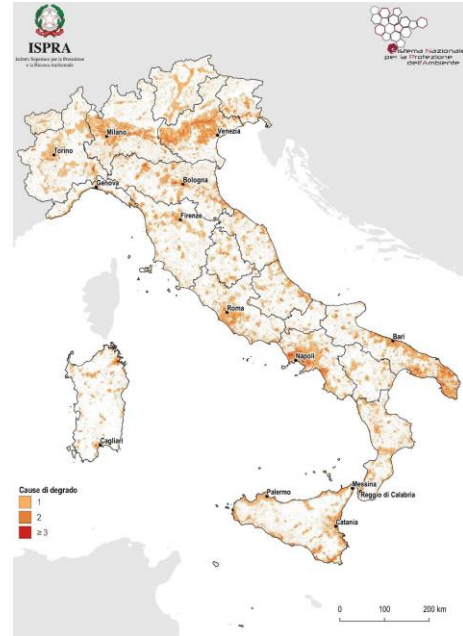
Suolo consumato a livello comunale (% 2020). Fonte: elaborazioni ISPRA su cartografia SNPA



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



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



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

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

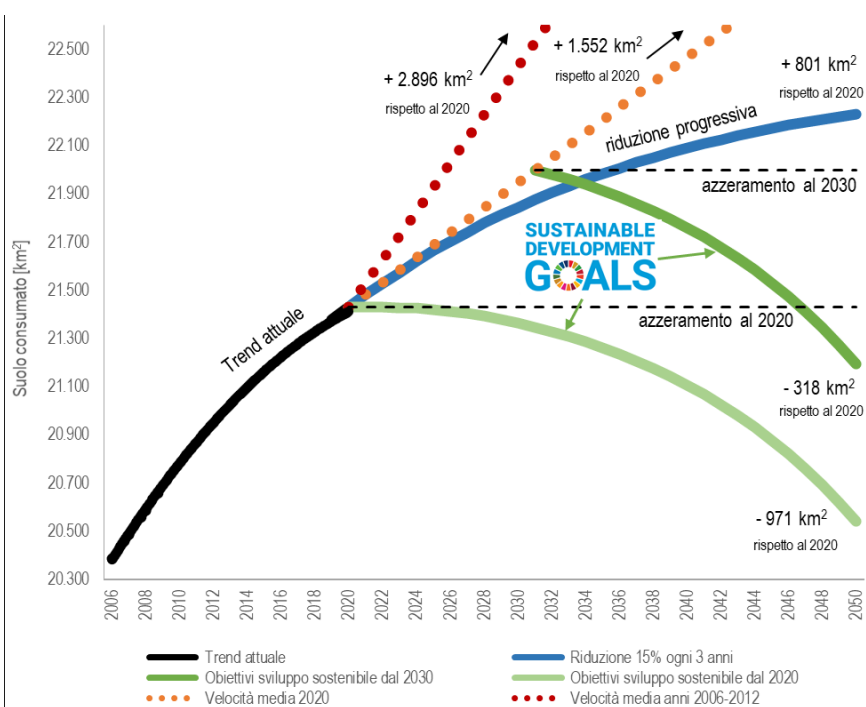
REGIONE PUGLIA	
Normative e strumenti	LR 30/18/2019 "Norme in materia di perequazione, compensazione urbanistica e contributo straordinario per la riduzione del consumo di suolo e disposizioni diverse". LR 26/2014 "Disposizioni per favorire l'accesso dei giovani all'agricoltura e contrastare l'abbandono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

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

Una valutazione degli scenari di trasformazione del territorio italiano, nel caso in cui la velocità di trasformazione dovesse confermarsi pari a quella attuale anche nei prossimi anni, porta a stimare il nuovo consumo di suolo in 1.552 km² tra il 2020 e il 2050 (Figura 10). Se invece si dovesse tornare alla velocità media registrata nel periodo 2006-2012, si sfiorerebbero i 3.000 km². Nel caso in cui si attuasse una progressiva riduzione della velocità di trasformazione, ipotizzata nel 15% ogni triennio, si avrebbe un incremento delle aree artificiali di oltre 800 km², prima dell'azzeramento al 2050.

Sono tutti valori molto lontani dagli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030 che, sulla base delle attuali previsioni demografiche, imporrebbero un saldo negativo del consumo di suolo. Ciò significa che, a partire dal 2030, la "sostenibilità" dello sviluppo richiederebbe un aumento netto delle aree naturali di 318 km² o addirittura di 971 km² che andrebbero recuperati nel caso in cui si volesse anticipare tale obiettivo a partire da subito.

Considerando i costi annuali medi dovuti alla perdita di servizi ecosistemici, sia per la componente legata ai flussi, sia per la componente legata allo stock, si può stimare, se fosse confermata la velocità media 2012-2020 anche nei prossimi 10 anni e quindi la crescita dei valori economici dei servizi ecosistemici persi, un costo cumulato complessivo, tra il 2012 e il 2030, compreso tra 81,5 e 99,5 miliardi di Euro, praticamente la metà dell'intero Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).



Scenari di consumo di suolo in Italia (km² di suolo consumato a livello nazionale al 2050). Fonte: elaborazione ISPRA


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

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

In sintesi, gli obiettivi da raggiungere sono:

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

L'obiettivo dell'azzeramento del consumo di suolo è stato definito a livello europeo già con la **Strategia tematica per la protezione del suolo del 2006**, che ha sottolineato la necessità di porre in essere buone

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 242 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

pratiche per ridurre gli effetti negativi del consumo di suolo e, in particolare, della sua forma più evidente e irreversibile: l'impermeabilizzazione (*soil sealing*). Entro il 2020 le politiche comunitarie dovranno, perciò, tenere conto dei loro impatti diretti e indiretti sull'uso del territorio e questo obiettivo generale è stato ulteriormente richiamato nel 2011, con la **Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse**, nella quale si propone il traguardo di un incremento dell'occupazione netta di terreno pari a zero da raggiungere, in Europa, entro il 2050. Obiettivo rafforzato nel 2013 dal Parlamento Europeo con l'approvazione del **Settimo Programma di Azione Ambientale**.

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

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

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

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

4.3 CLIMA ACUSTICO

La normativa vigente sull'inquinamento acustico è costituita a livello nazionale dalla **Legge n. 447/95** "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e successivi decreti attuativi: **D.P.C.M. del 1/3/91** "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" e dal **D.P.C.M. 14/11/97** "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".

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

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

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

Spetta, tuttavia, ai comuni effettuare la classificazione acustica del territorio comunale ai sensi del DPCM 13/1991, coordinare gli strumenti urbanistici già adottati con la zonizzazione acustica del territorio, prevedere apposite norme contro l'inquinamento acustico, con particolare riferimento al controllo, al contenimento e all'abbattimento delle emissioni sonore derivanti dalla circolazione degli autoveicoli e dall'esercizio di attività che impiegano sorgenti sonore, predisporre piani di risanamento acustico qualora necessario. Generalmente, le Amministrazioni Comunali trasmettono ad ARPA Puglia le richieste di intervento fonometrico non avendo in organico personale tecnico adeguato a eseguire gli accertamenti.

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 243 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

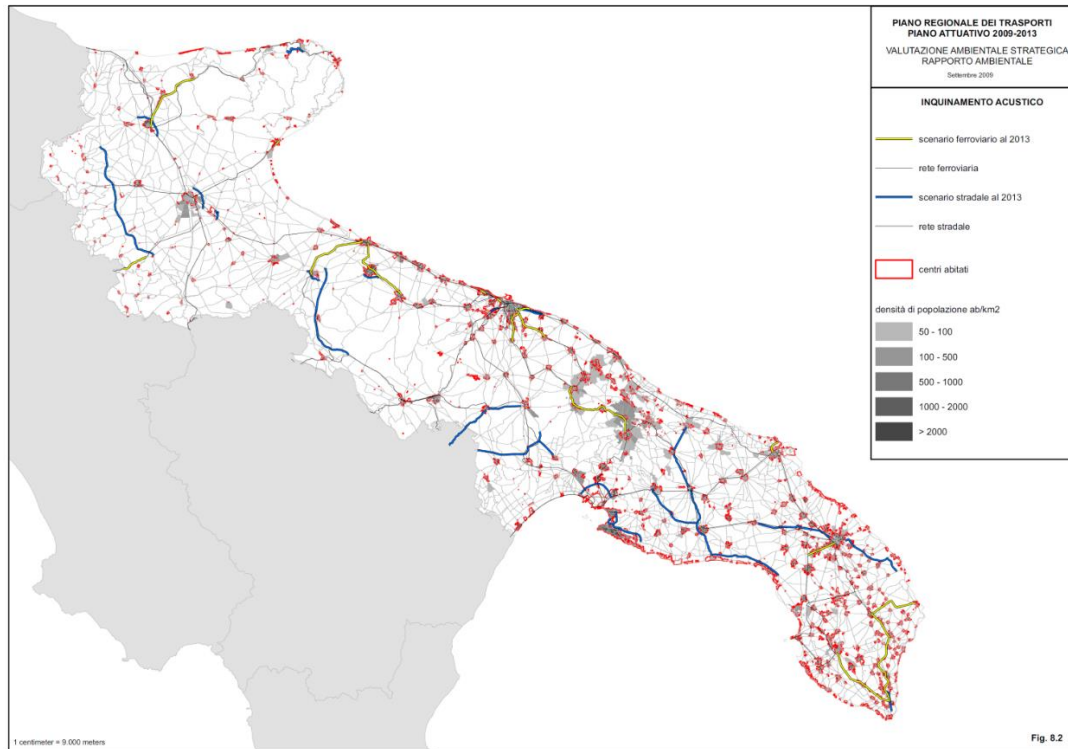
Zonizzazione	Limite diurno Leq (A)	Limite notturno Leq (A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (decreto ministeriale n. 1444/68)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n. 1444/68)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

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

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

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

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



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

4.3.1 Interazioni con IL PUMS

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

4.3.2 Monitoraggio

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

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

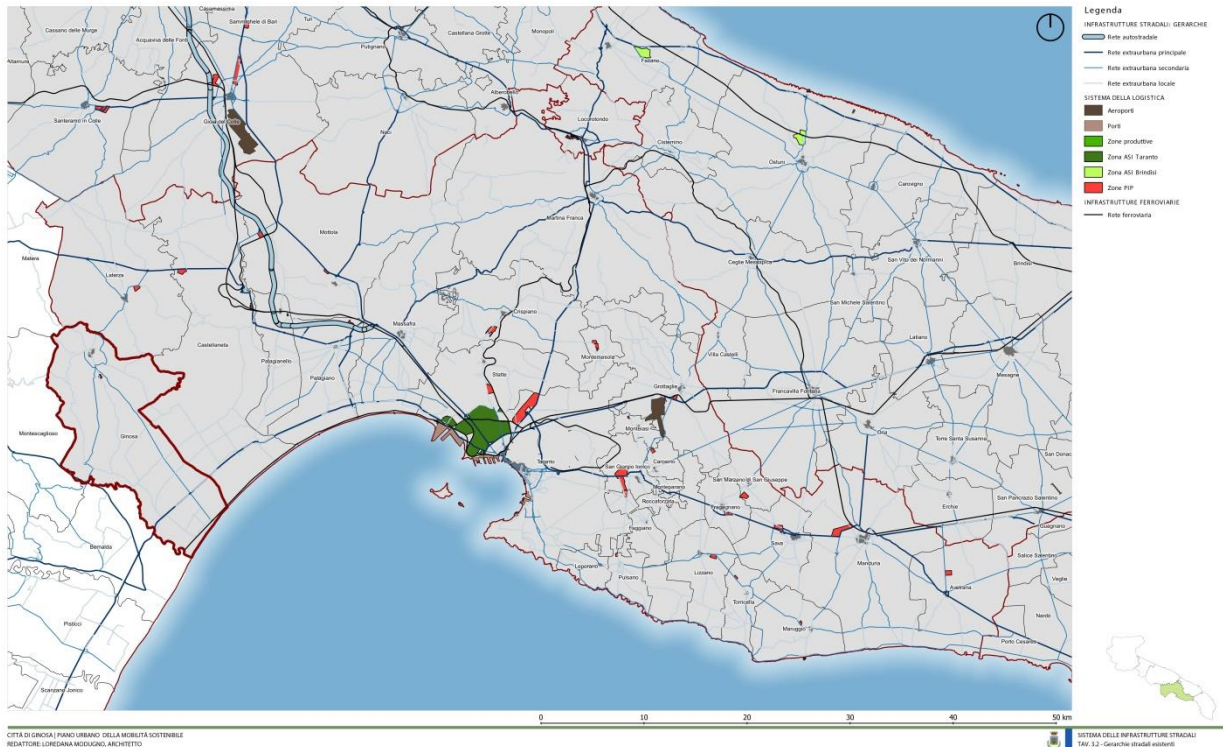
Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Rumore	Livello di rumorosità (LeqA) in corrispondenza di punti critici della rete	dB	Comune/ARPA
	Piano di zonizzazione acustica	-	Comune/ARPA

4.4 MOBILITÀ

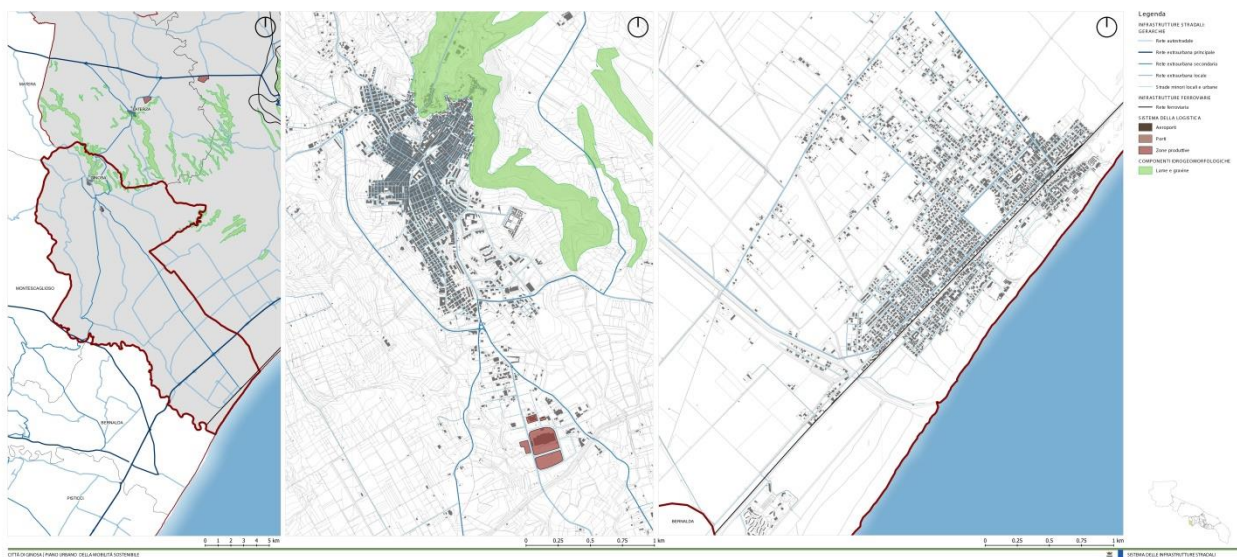
4.4.1 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

Il territorio di Ginosa, con una superficie di 187,33 km² che comprende anche il litorale di Marina di Ginosa, 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 (Ginosa) e zona a mare (Marina di Ginosa) del territorio comunale, è assicurato dalla S.S. 580 (Distanza 20,7km - tempo percorrenza 20min.) ; altri assi stradali invece collegano il capoluogo ai centri vicini di Bernalda, Montescaglioso, Matera, Castellaneta e Laterza.

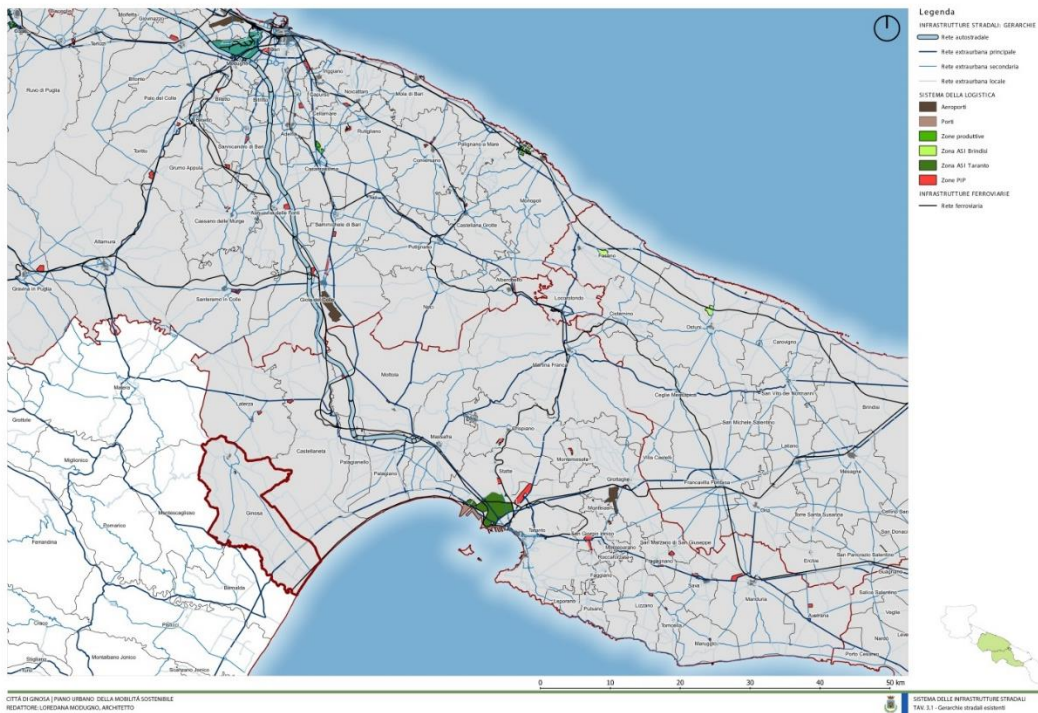
In particolare Ginosa confina con:

- Laterza (TA) a cui è collegata tramite la S.P. 580 - Distanza 7.2 km - tempo percorrenza 9 min.



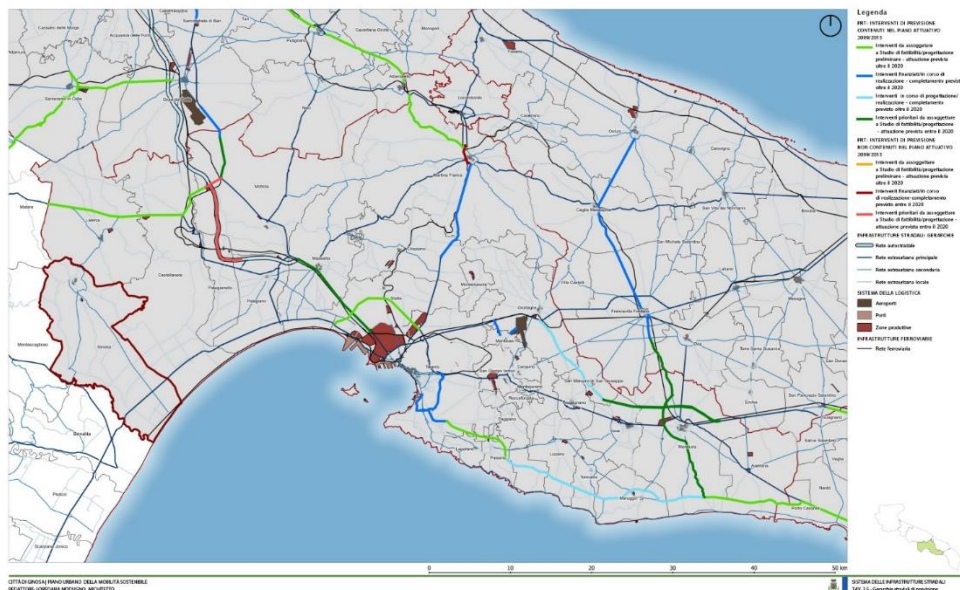
- Castellaneta (TA) tramite la SS580 e SS7 - Distanza 22 km - tempo percorrenza 23 min.
- Matera a cui è collegata tramite la S.P.5 e la SS7 - Distanza 24,8 km - tempo percorrenza 29 min. ()
- Bernalda (MT) tramite la SS580 e la Strada Statale 106 Jonica/E90 - Distanza 38,4 km - tempo percorrenza 32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



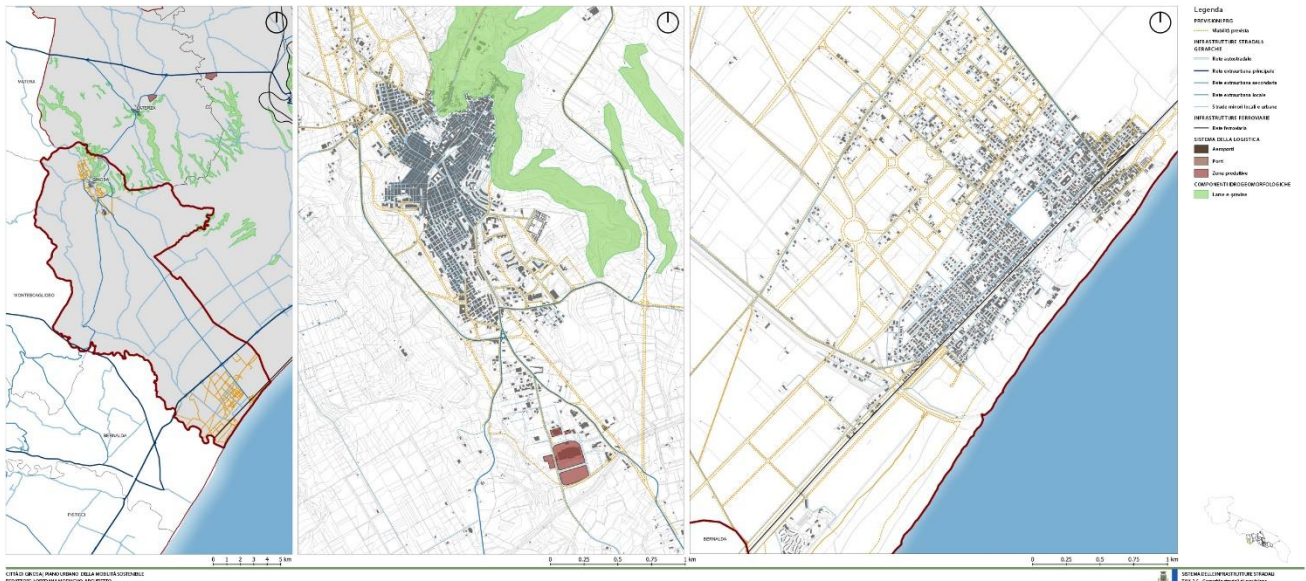
TAV.31 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale

La fase di analisi ha tenuto in considerazione gli interventi di previsione sulle infrastrutture stradali sia scala sovcomunale che quella comunale. In particolare Il Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019, come precedentemente descritto, non prevede interventi significativi sul territorio di Ginosola in riferimento al Trasporto Stradale.



TAV.35 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale

Di seguito sono indicate le previsioni del Piano Regolatore di Ginosola in riferimento alle infrastrutture stradali

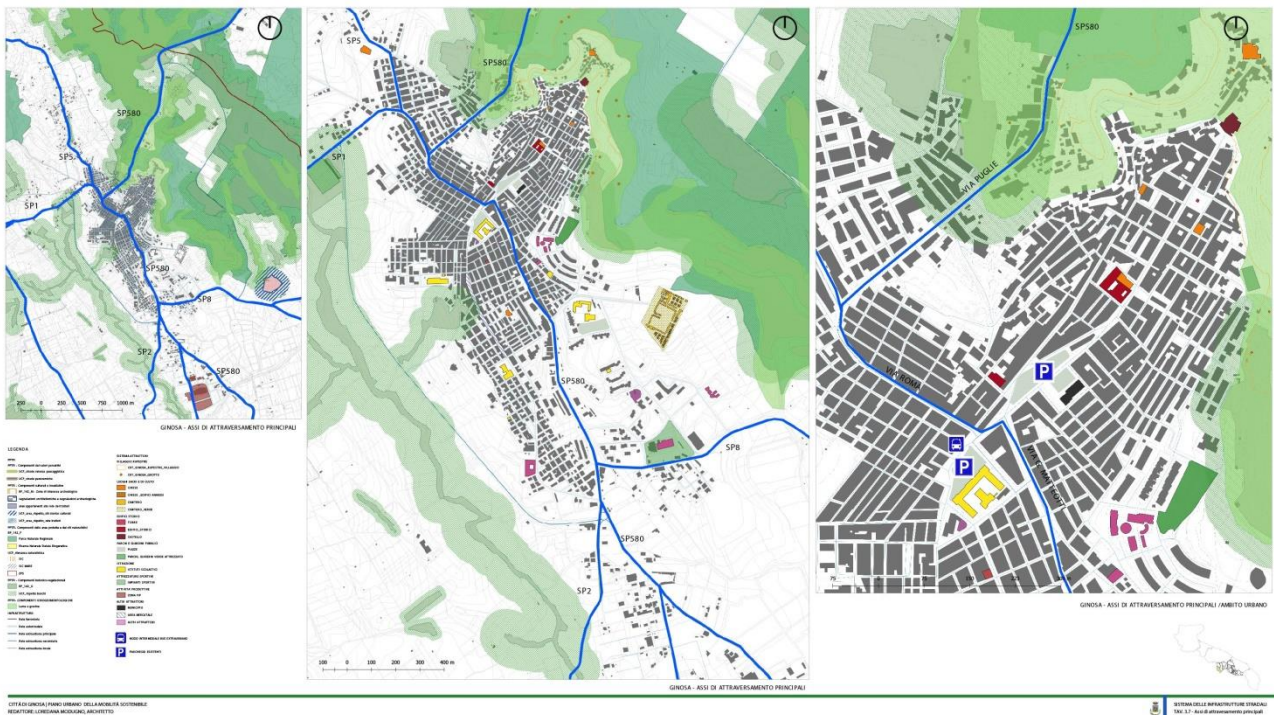


TAV.3.6 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale

4.41-1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ

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

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



TAV.3.22- Assi di attraversamento principale - scala comunale

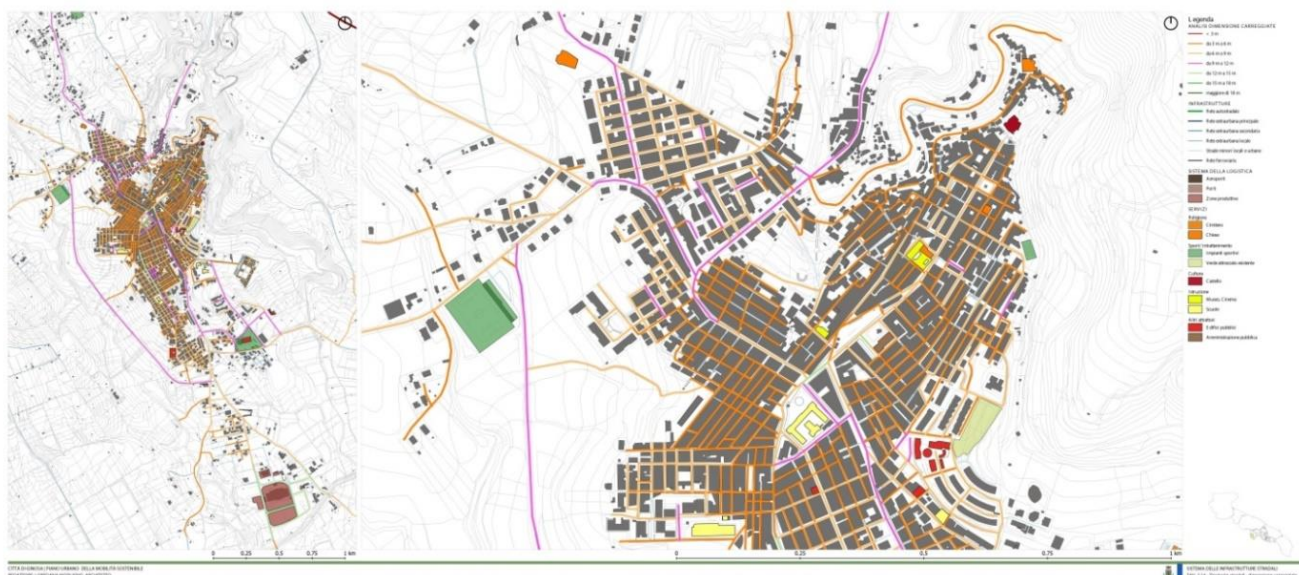
L'asse principale di scorrimento si sviluppa lungo la **SS580**, che nel tratto urbano coincide con *via Puglie*, *via Roma* e *via G. Matteotti*, per proseguire verso Marina di Ginosola.

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.

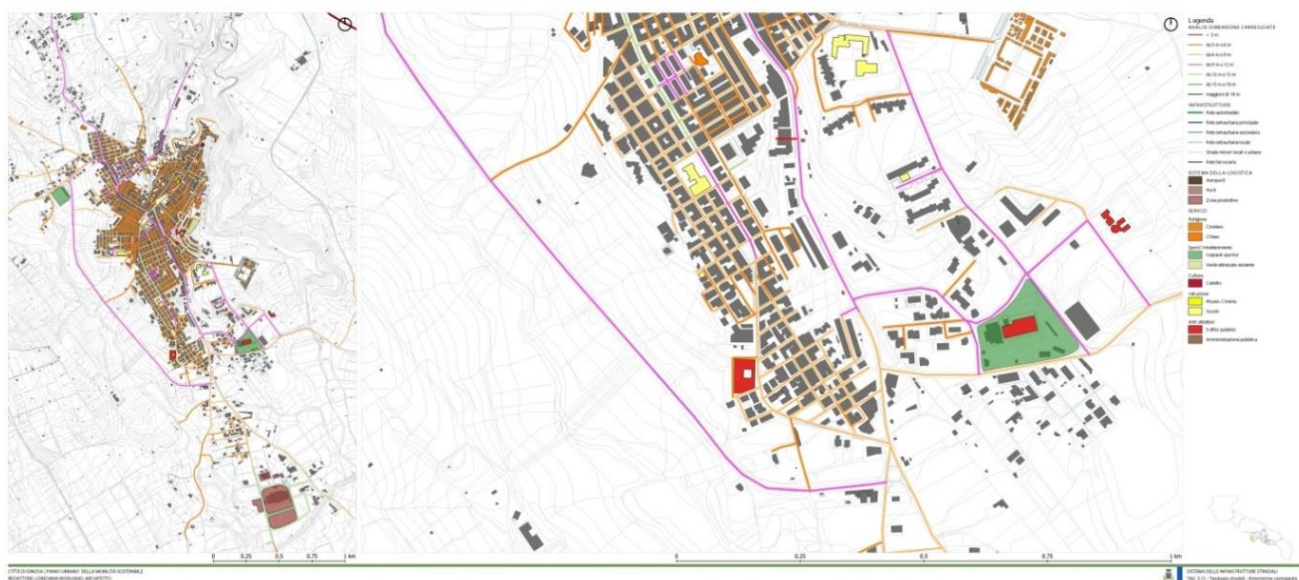
Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da viale dei *Martiri d'Ungheria* che si sviluppa all'interno dell'abitato di Ginosa e collega la parte sud-ovest della città con centro storico, la sezione stradale è a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia con sosta consentita 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.



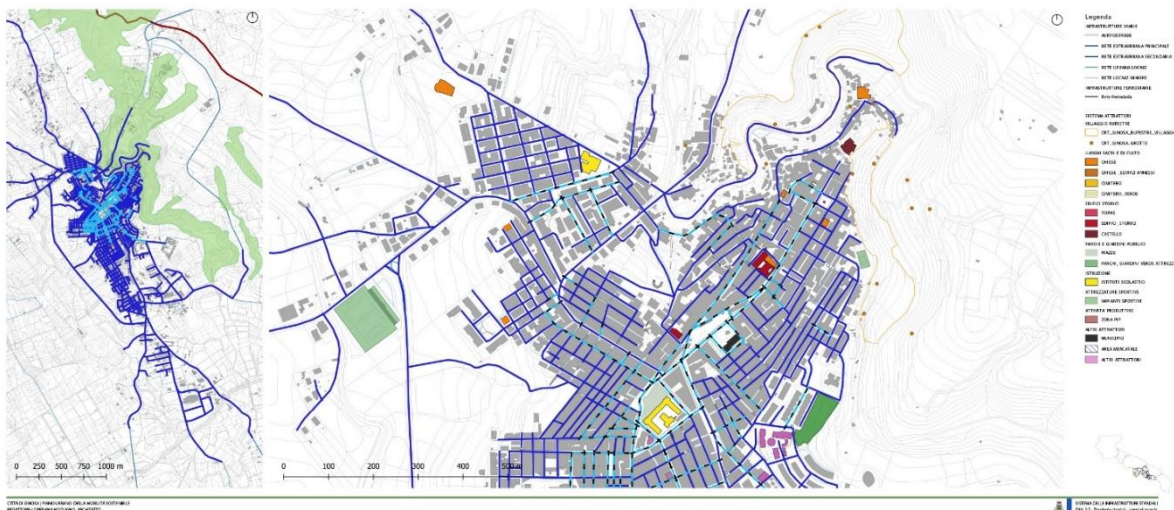
TAV.3.14 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa



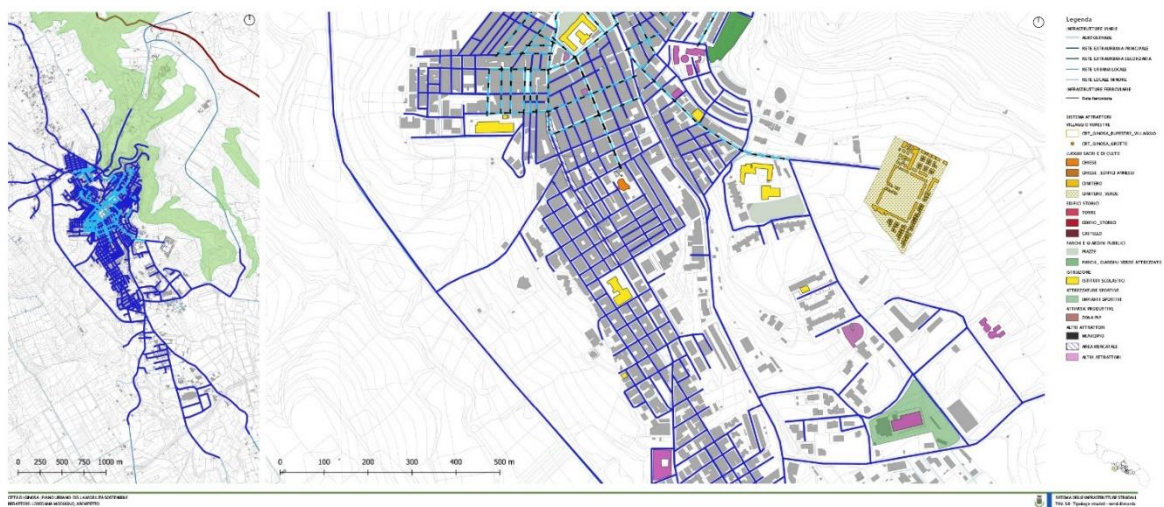
TAV.3.15 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa

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

- il sistema stradale presenta un evidente limite strutturale causato dalla discontinuità dell'anello di 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 Ginosa



TAV.3.8 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa



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 Volturmo _ Ginosola



Via Diaz _ Ginosola



Via Papa Giovanni XXIII_Ginosola / Via Vittorio Veneto_Ginosola



Via Liborio Romano _Ginosola

4.41-2 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 Barsento e di tutti i comuni costieri.

Il collegamento trasversale, fra zona a monte e zona a mare del territorio comunale, è assicurato dalla **S.P. 580** (ora strada provinciale ex SS 580) che collega Marina di 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 Galaso** 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 Ginosa



TAV.3.10 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa

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

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

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 Bicalita 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.

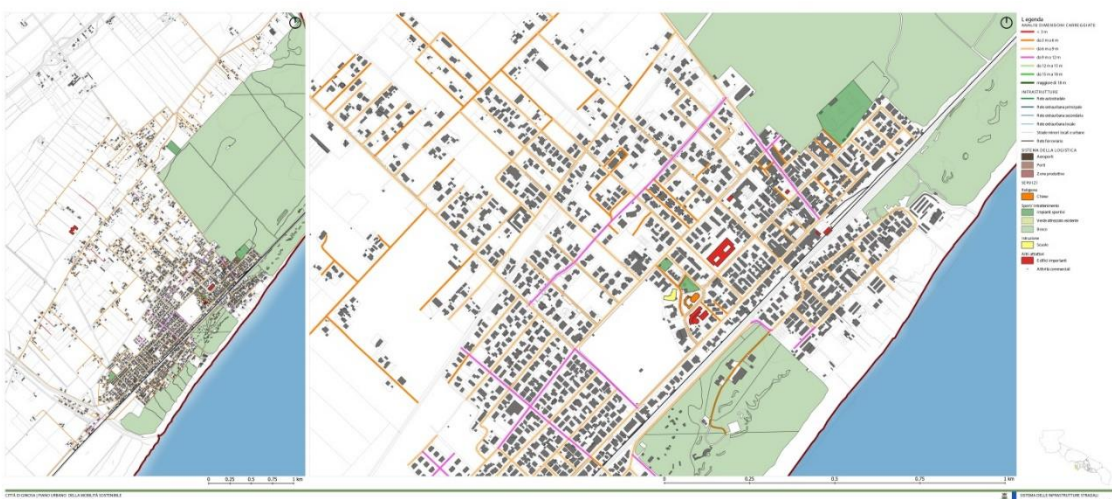
Il **Sottovia P. Sorci** è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con marciapiedi su ambo i lati.

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 Ginosa



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 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 Ginosola 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. Ginosola).



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 Bicalta n. 14



Via Pitagora _ Marina di Ginosa



Passaggio a livello di viale Pola_ Marina di Ginosa



Sottopasso via Stella Maris_ Marina di Ginosa



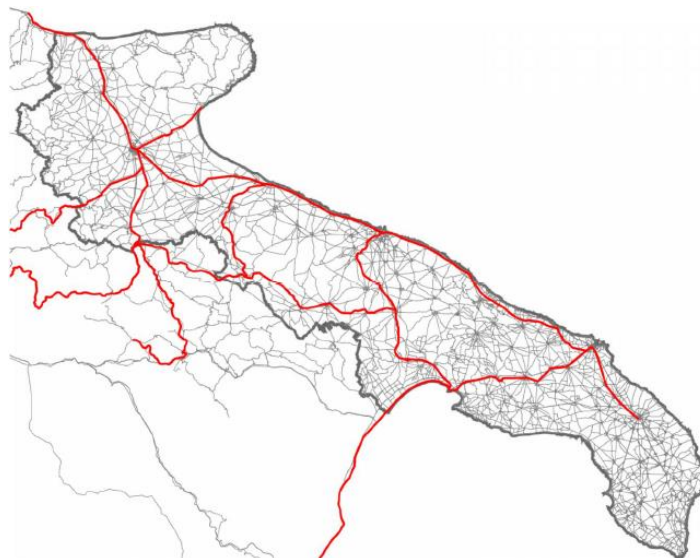
Sottovia P. Sorci_ Marina di Ginosa

4.4.2 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO

4.4.2.1 MODALITÀ FERROVIARIA

La provincia di Taranto è servita da diverse linee ferroviarie:

- la rete **RFI / Trenitalia** costituita dalle linee Taranto - Gioia del Colle - Bari, Taranto - Brindisi e Taranto - Metaponto - Sibari;
- la rete **Ferrovie del Sud Est** costituita dalla linea 1 Taranto - Martina Franca - Bari e dalla linea 2 Martina Franca - Lecce



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

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

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

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

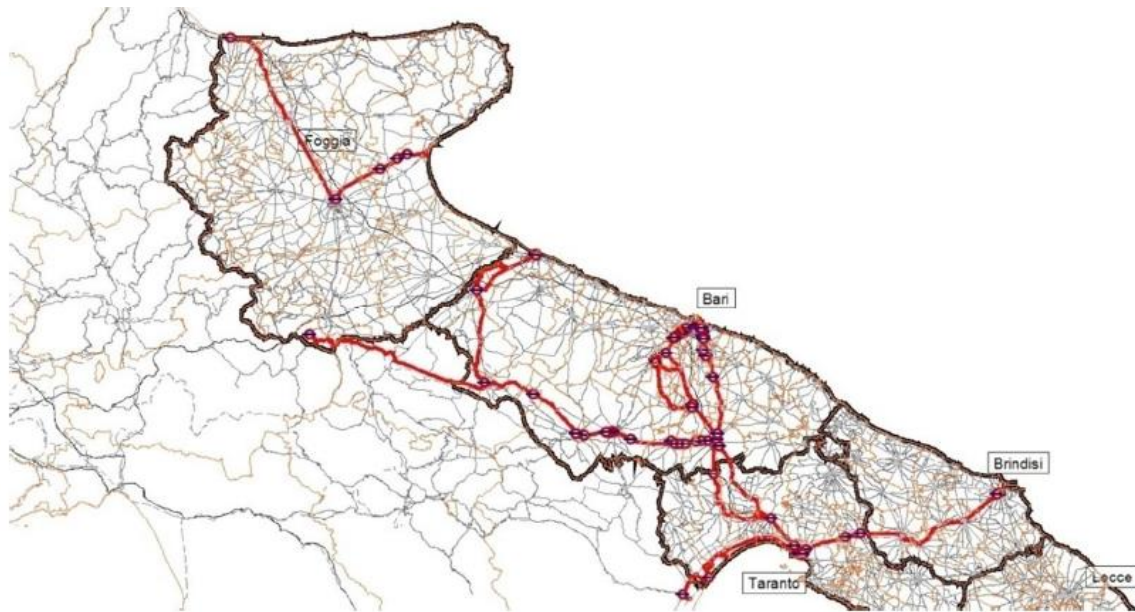
Marina di Ginosola è servita invece da una stazione ferroviaria (20,7 km da Ginosola) della linea Taranto-Reggio Calabria. La ferrovia Jonica è una linea ferroviaria italiana che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa ionica di Puglia, Basilicata e Calabria. È gestita da RFI che la qualifica come complementare. La mobilità urbana nella Marina è assicurata per la maggior parte dai veicoli privati, molto limitati sono gli spostamenti che avvengono con l'uso dei mezzi di trasporto pubblico. La linea della Ferrovia Jonica venne costruita nella seconda metà dell'Ottocento a semplice binario ed è rimasta tale eccetto le due tratte estreme che nel tempo sono state raddoppiate, la Reggio Calabria-Melito Porto Salvo e la Taranto-Bivio Metaponto, quest'ultima considerata parte della linea ferroviaria Potenza-Brindisi.



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

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

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



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

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

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

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

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

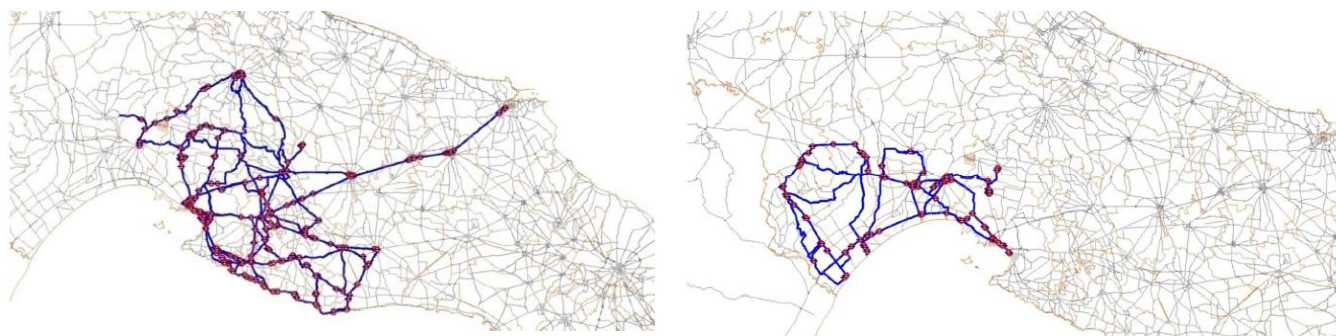
Trenitalia s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico - Fonte: Pts 2015-2017

4.4.2.2 MODALITÀ 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 bus*km/anno	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
39	6.324.318	895,15 km	4.094,72 km	0,218

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

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

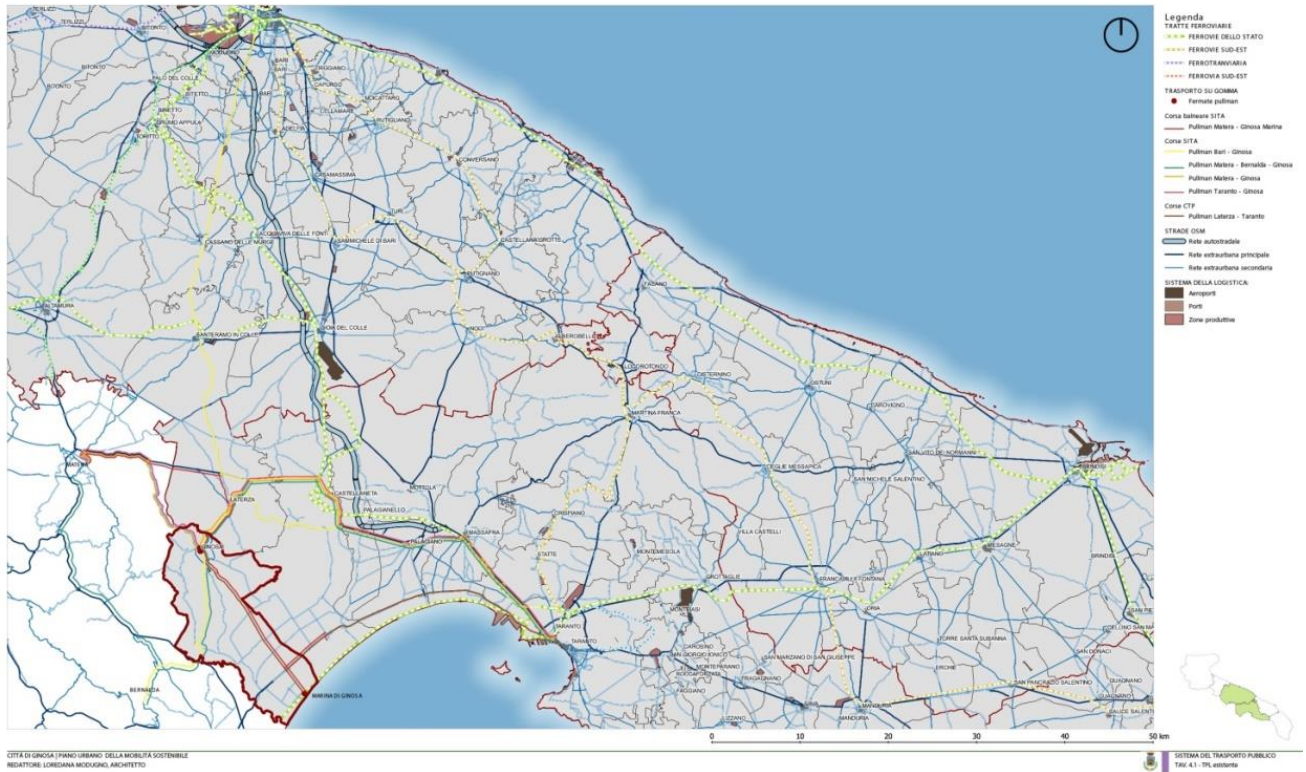
Linee CTP (SPA):

- 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	SCOSTAMENT O 2011 -2017
292	58.138	55.365	52.877	48.901	38.801	41.060	32.721	-25.417
294	269.346	281.971	279.190	256.727	251.971	241.109	242.246	-27.100
229	170.811	173.351	154.055	139.624	120.271	123.433	104.367	-66.444
226	46.738	45.560	44.560	40.791	40.885	49.082	52.253	+ 5.515

Le corse SITA SUD S.r.l:

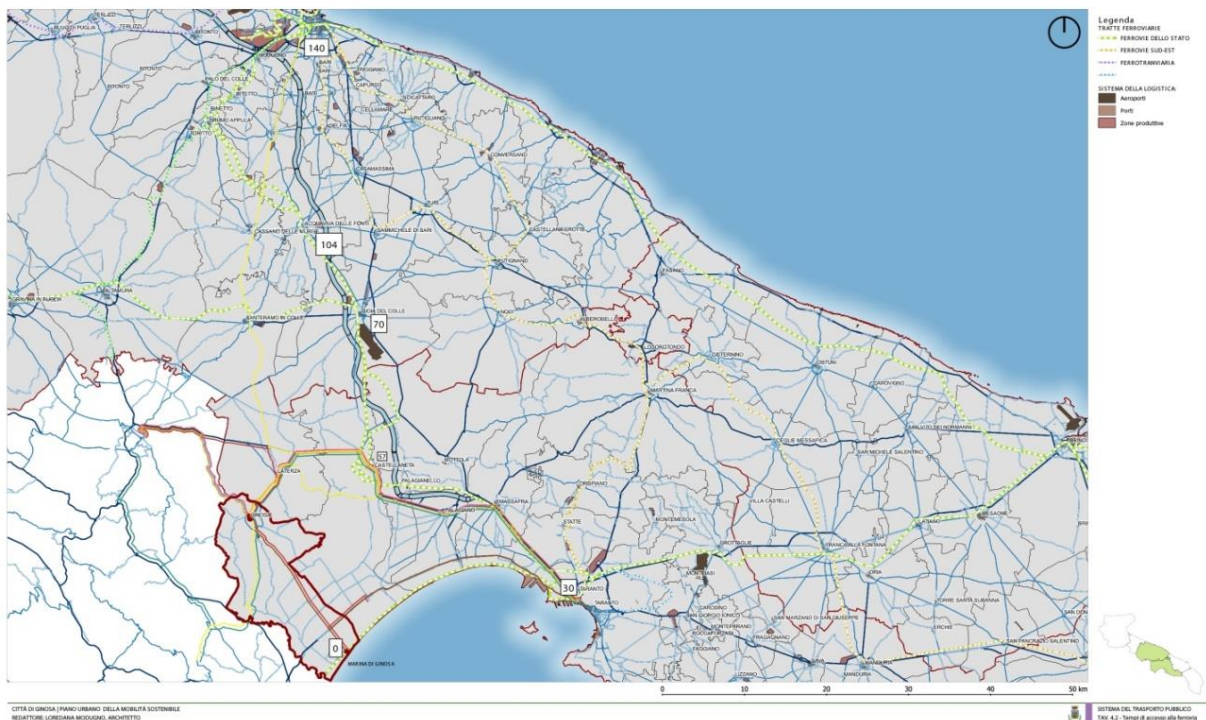
- Linea 710: MATERA-Ginosola-TARANTO (andata e ritorno)
- Linea 652/1 MATERA - GINOSA MARINA - CASTELLANETA MARINA (Stagionale)
- Linea 709 CASSANO-SANTERAMO-GINOSA-CASTELLANETA
- Linea 704 BERNALDA - GINOSA - BARI
- Linea ORBA 0A - BARI - SANTERAMO -GINOSA



TAV.41 - TPL esistente_scala sovraprovinciale

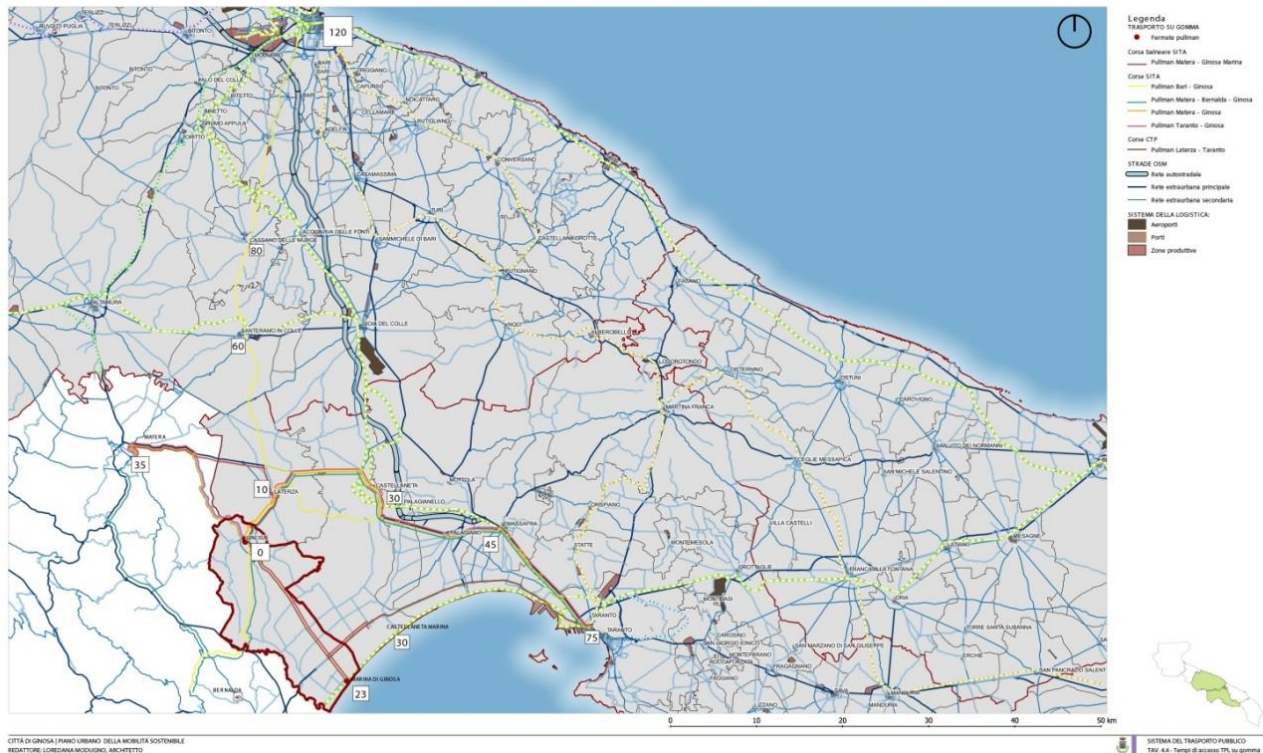
442.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL

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

4.4.3 RIPARTIZIONE MODALE

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

Gli spostamenti appartengono a due categorie principali:

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

Per la distribuzione spaziale della mobilità si è fatto riferimento:

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

4.4.3.1 DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO

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

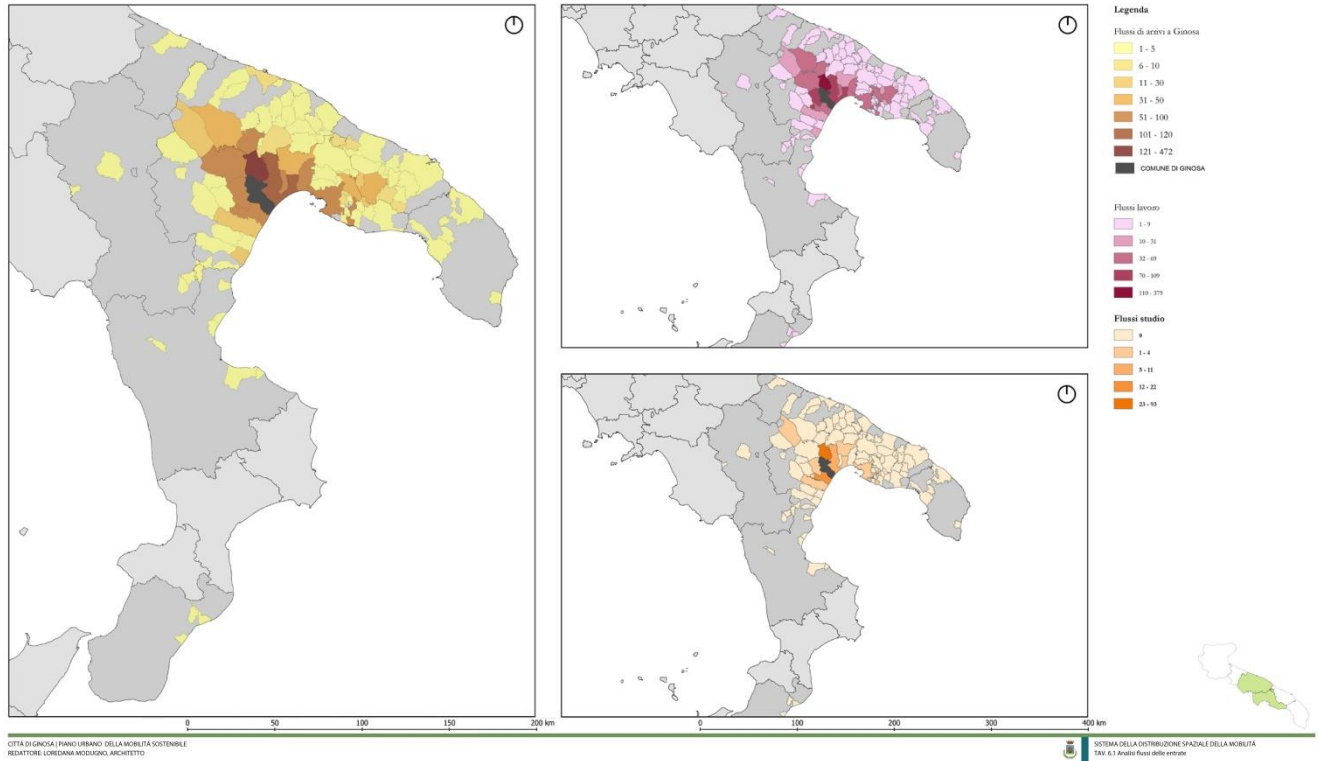
Le matrici contengono i dati sul numero di persone che si spostano, sia all'interno del comune che tra comuni diversi, classificate per il motivo dello spostamento, il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

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

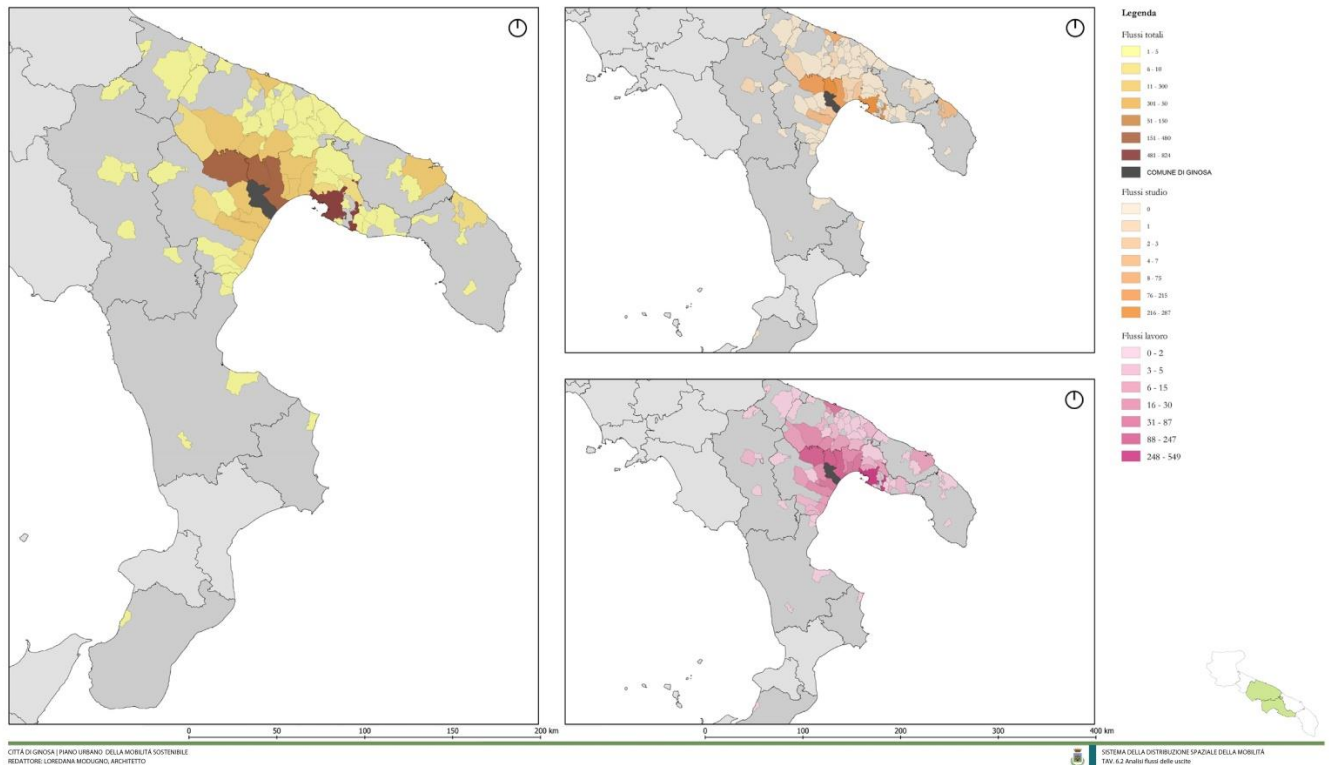
I dati ISTAT sul pendolarismo rappresentano il primo spostamento sistematico del mattino, di sola andata verso i luoghi di studio o di lavoro, che ogni persona (di qualsiasi età) ha compiuto nel giorno della rilevazione (2011). Tra le informazioni associate a ciascun spostamento vi sono: l'ora di uscita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

Per quanto attiene gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio, con particolare riferimento ai dati della Regione Puglia, della Provincia di Taranto, del territorio di Ginosola, si rileva che questi avvengano 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

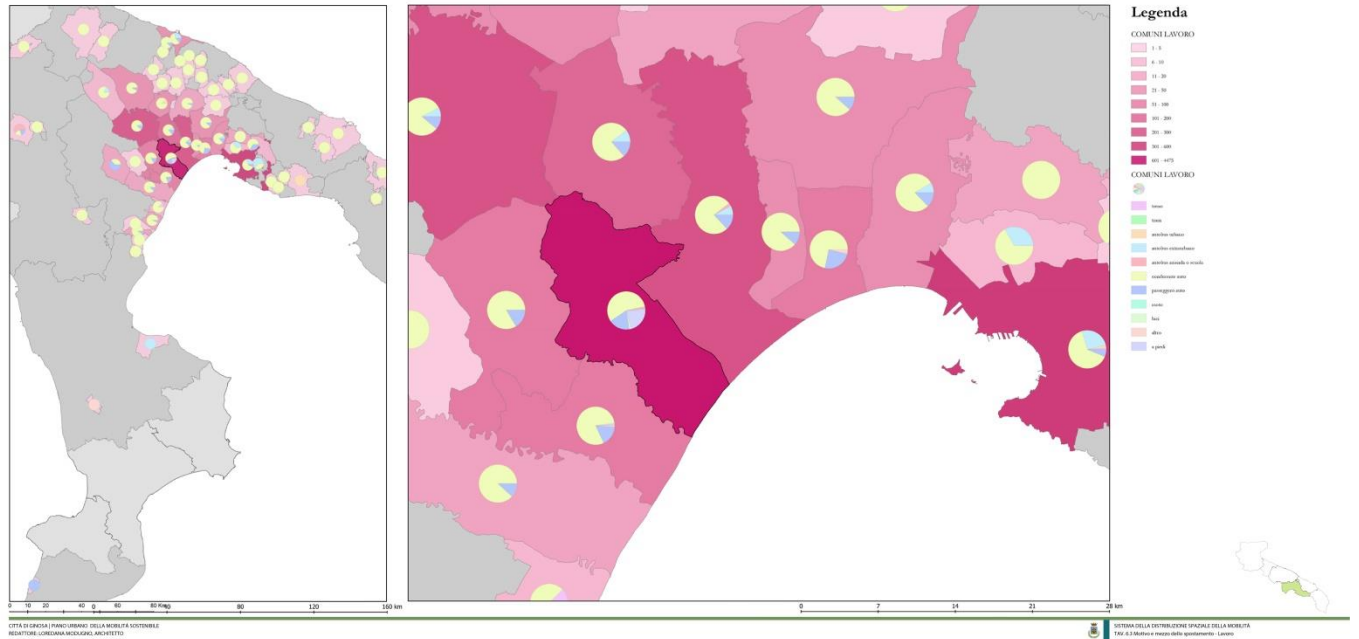


TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità_uscite_Lavoro e Studio

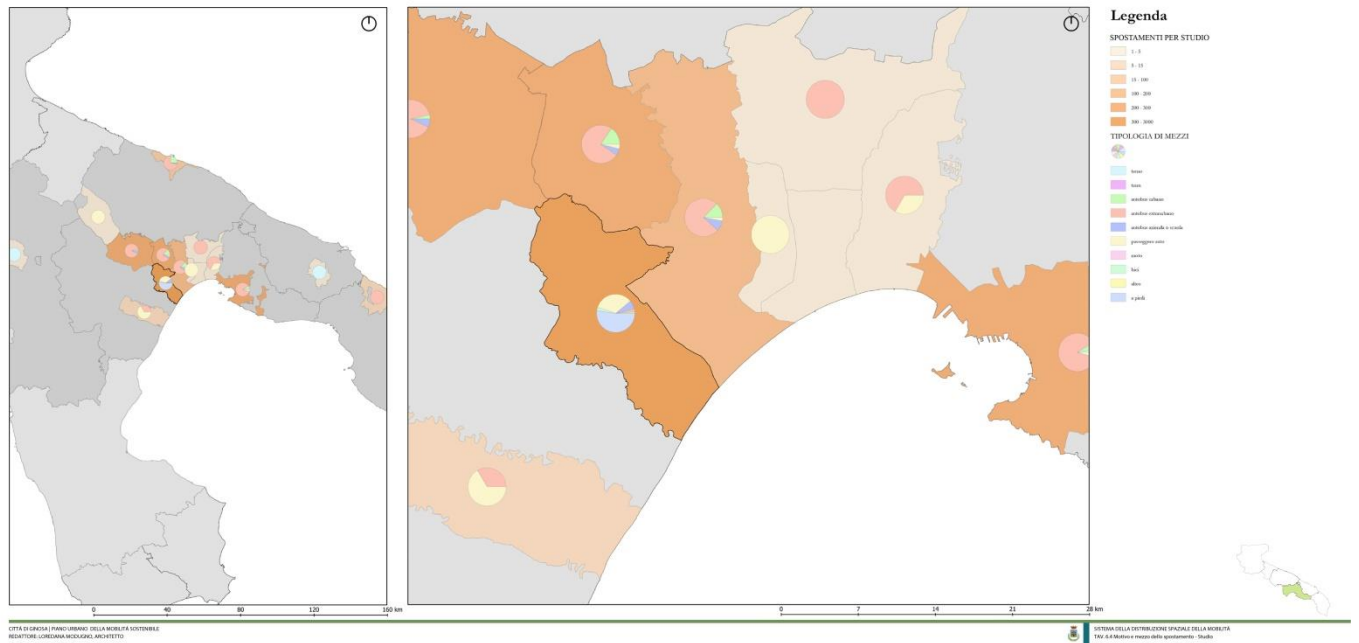
Si può notare come la percentuale degli spostamenti avvenga principalmente tra i comuni della prima corona. Dai dati risulta altresì come il numero delle persone che si spostano con mezzi motorizzati all'interno del



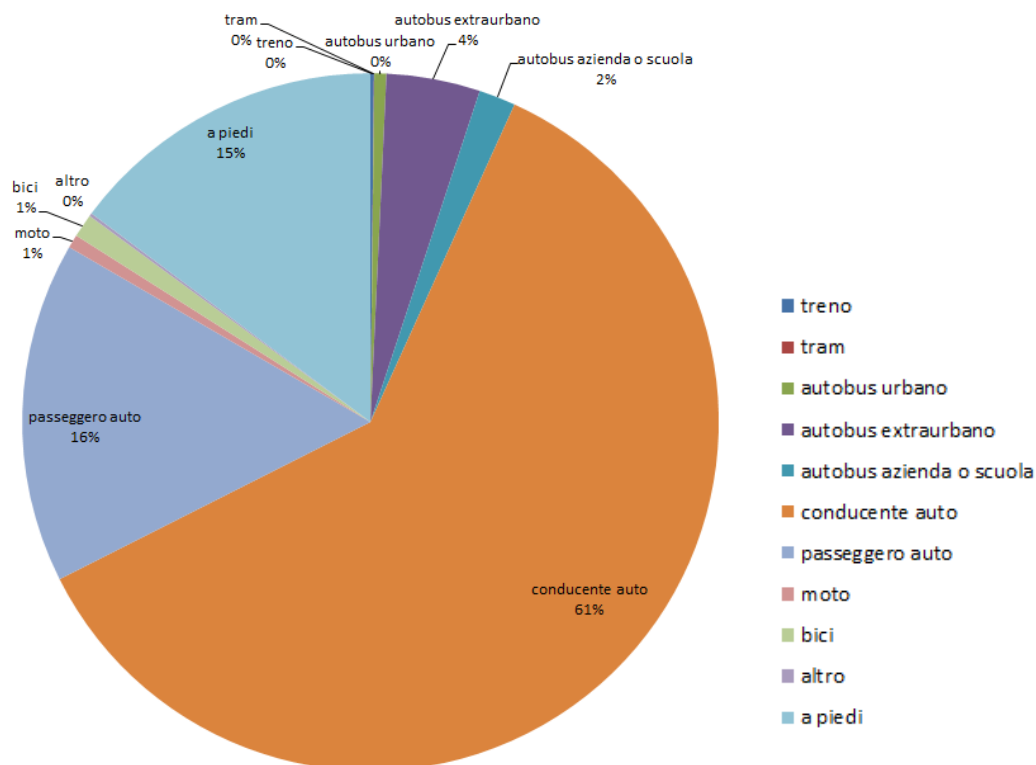
comune risulta elevata, rispetto alle entrate ed uscite. Per quanto riguarda il mezzo dello spostamento la percentuale maggiore degli spostamenti avviene principalmente in auto.



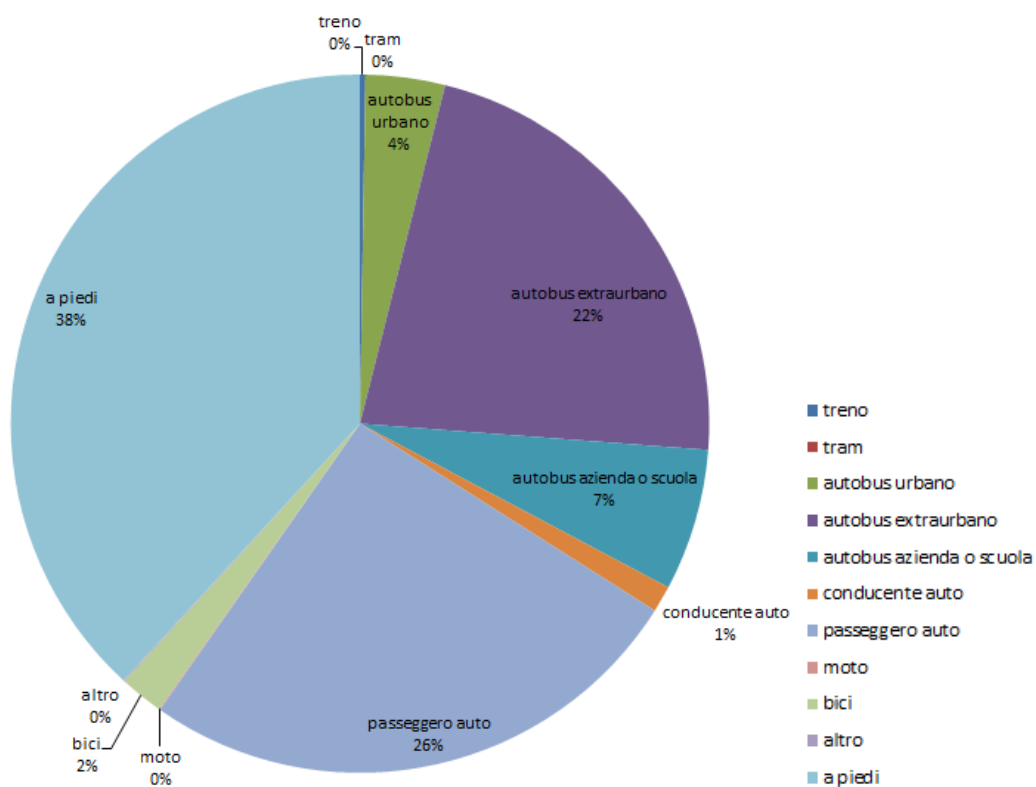
TAV.6.3 - Motivo (lavoro) dello spostamento



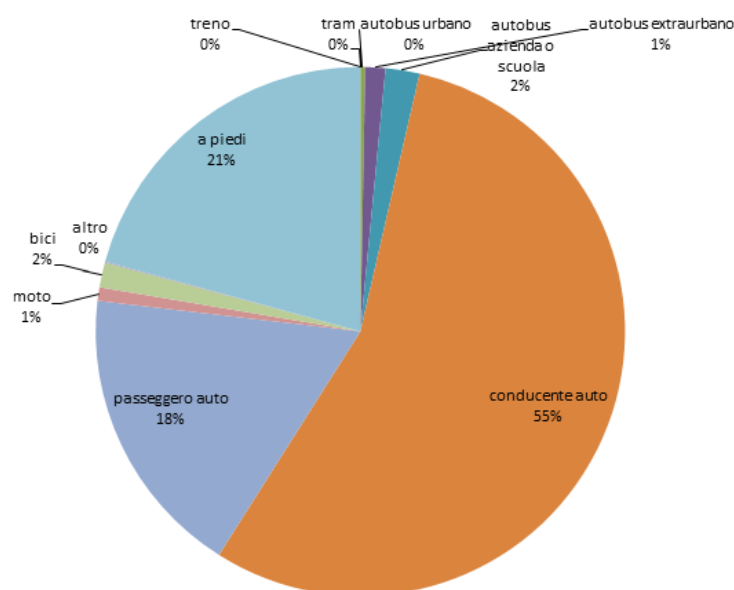
TAV.6.4 - Motivo (studio) dello spostamento



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

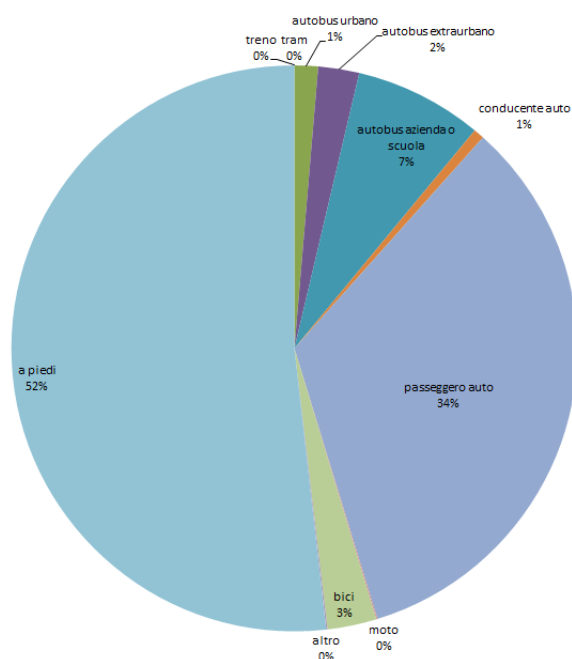


PENDOLARISMO in entrata_ MOTIVO (studio) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO_istat 2011



Circa il 55% degli spostamenti interni al territorio di 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 (lavoro) 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).

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

Per maggiori approfondimenti sulla distribuzione spaziale della mobilità relativamente a:

- indagini conoscitive su fabbisogni, abitudini, tragitti, frequenze, mezzi utilizzati negli spostamenti dai residenti in Puglia condotte (2018 - 2019) dall'Assessorato alla Mobilità e ai Trasporti e l'ASSET (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio);
- risultati dei questionario on -line

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 270 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.4.4 INTERAZIONI CON IL PUMS

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

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

Le scelte di fondo per la definizione delle strategie e delle azioni del PUMS sono state:

- la pedonalità come fattore chiave per garantire la qualità dello spazio pubblico;
- la sicurezza dei percorsi per garantire una città accessibile a tutti;
- la qualità e alla riorganizzazione delle infrastrutture viarie;
- favorire l'uso di modi di trasporto a minor impatto ambientale;
- favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani;
- rendere i poli scolastici ambiti privilegiati per dare sicurezza - piacevolezza e per lavorare sulle future generazioni;
- dare qualità al trasporto pubblico per renderlo accessibile, attrattivo e confortevole; separare il bisogno di mobilità dall'uso dell'auto, promuovendo la sharing mobility; favorire attraverso regole e controlli comportamenti più virtuosi per chi si sposta in auto e per i veicoli adibiti al trasporto merci;
- promuovere presso le future generazioni la cultura della mobilità e il pensiero del "Changing living habits", ovvero del cambiamento di abitudini come fattore determinante per migliorare la qualità della vita, perché è solo innescando un cambiamento negli stili di vita più orientato verso pratiche sane e sostenibili, che si potrà modificare la percezione dei cittadini rispetto alla città che vivono quotidianamente.

Il PUMS prevede altresì una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, provvedimenti di moderazione del traffico (zone 30, shared surfaces, etc.); il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato; la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni e con le reti ciclabili intercomunali; la connessione con le ciclovie delle reti Bicalta ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse. Il Piano della Mobilità Ciclistica prevede un'offerta di servizi a supporto della Mobilità Ciclabile: Velostazione (Stazione centrale), stalli biciclette, etc.; Il Bike sharing centro urbano - zona PIP; Bike sharing casa-scuola, stazione- scuola, scuola-scuola; il trasporto bici su bus; nuovi nodi di interscambio, terminal bus e stazioni attrezzate; la riorganizzazione dei percorsi del trasporto pubblico su gomma, il Piano di adeguamento delle fermate.

4.4.5 MONITORAGGIO

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

Indicatori | mobilità ciclistica

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

Indicatori | stalli biciclette


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

Indicatori | bike sharing

Indicatore	Unità di misura	Fonte	Ufficio
Bike-sharing-postazioni di prelievo/riconsegna	n	Comune	P. M./U.M.
Bike-sharing- biciclette	n	Comune	P. M./U.M.
Bike-sharing- utenti iscritti	n	Comune	P. M./U.M.
Bike-sharing - mezzi prelevati	n	Comune	P. M./U.M.

Indicatori | Trasporto bici sul Bus

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 271 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

45 PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO (I vincoli del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR))

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

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

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

Il territorio del comune di Ginosa rientra nell'ambito paesaggistico 8.2 /Arco jonico tarantino con una percentuale del 100%, corrispondente ad una superficie di 187,33 Km².

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

Ginosa

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

Marina di ginosa

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

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

1 Struttura idrogeomorfologica:

1.1 Componenti geomorfologiche

Ginosa

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

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

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

Marina di Ginosa

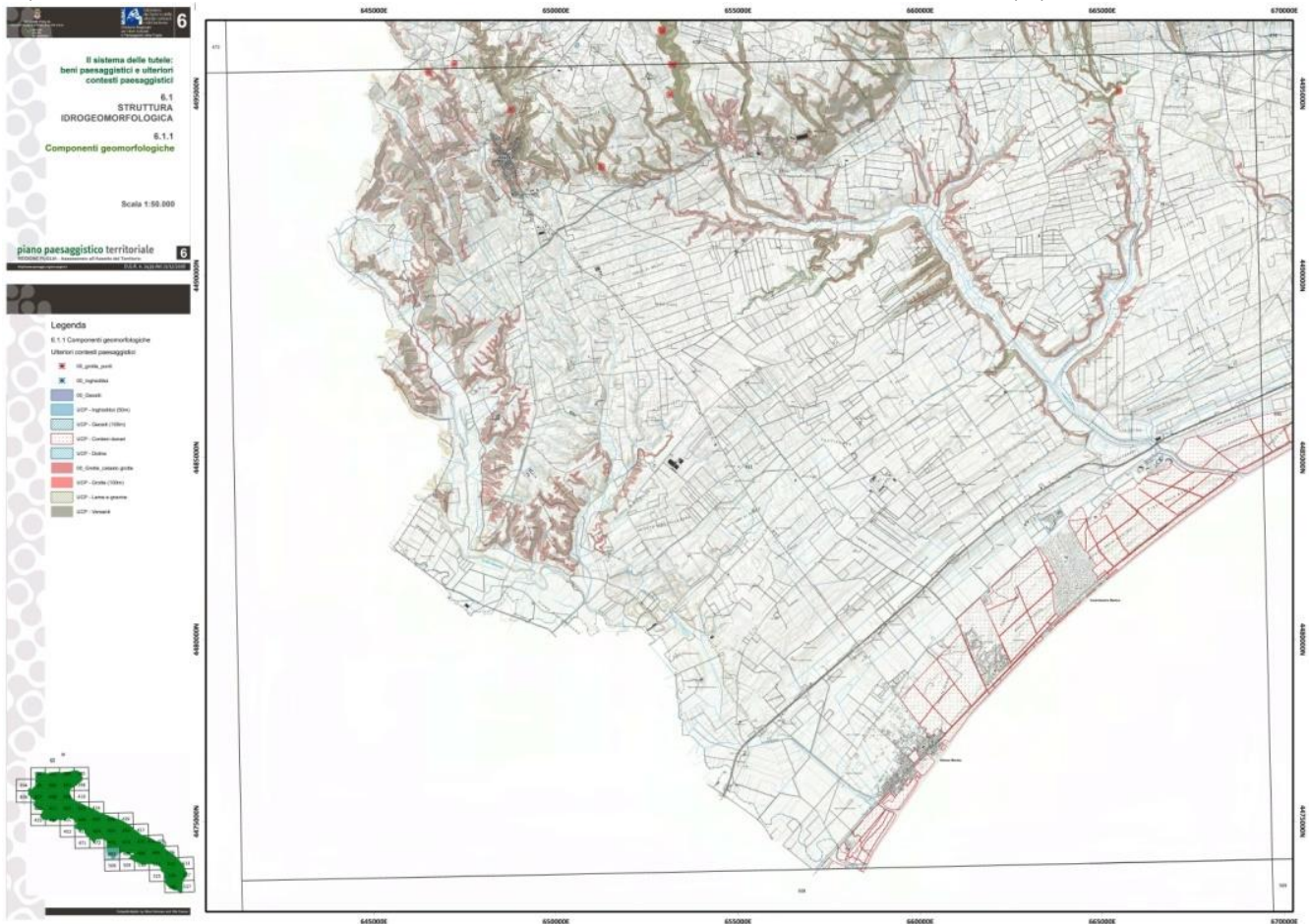
Per le componenti geomorfologiche, nell'area sono presenti i seguenti "ulteriori contesti individuati dal PPTR(art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Cordoni dunari**

La morfologia costiera si presenta bassa e sabbiosa, a profilo digradante, bordata da più ordini di cordoni dunari, disposti in serie parallele: dai più recenti in prossimità del mare, ai più antichi verso l'entroterra. Le dune sono caratterizzate da continuità laterale notevolmente accentuata e sono ampiamente colonizzate da vegetazione arbustiva e macchia mediterranea. Lungo il litorale, dune non ancora cementate si alternano a dune cementate a composizione calcarenitica e depositi alluvionali pleistocenici e olocenici, trasportati dalle aree interne attraverso i numerosi corsi d'acqua presenti. Diversamente da altre zone della Puglia meridionale, questo paesaggio costiero è contraddistinto da una quinta scenica di forte impatto visivo, formata dalla successione continua di terrazzi



pianeggianti, disposti a diverse altezze s.l.m., variamente estesi e digradanti verso il mare con andamento uniforme e pressoché parallelo alla linea di costa. Tali forme corrispondono a paleoline di riva e ad antiche superfici di abrasione marina e documentano le oscillazioni eustatiche verificatesi in tempi pleistocenici-olocenici.



12 Componenti idrologiche:

Ginosa

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

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (art 142, comma 1, lett. c, del Codice) e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):
- Aree soggette a vincolo idrogeologico
- Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.

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

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

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

Marina di Ginosola

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

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

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

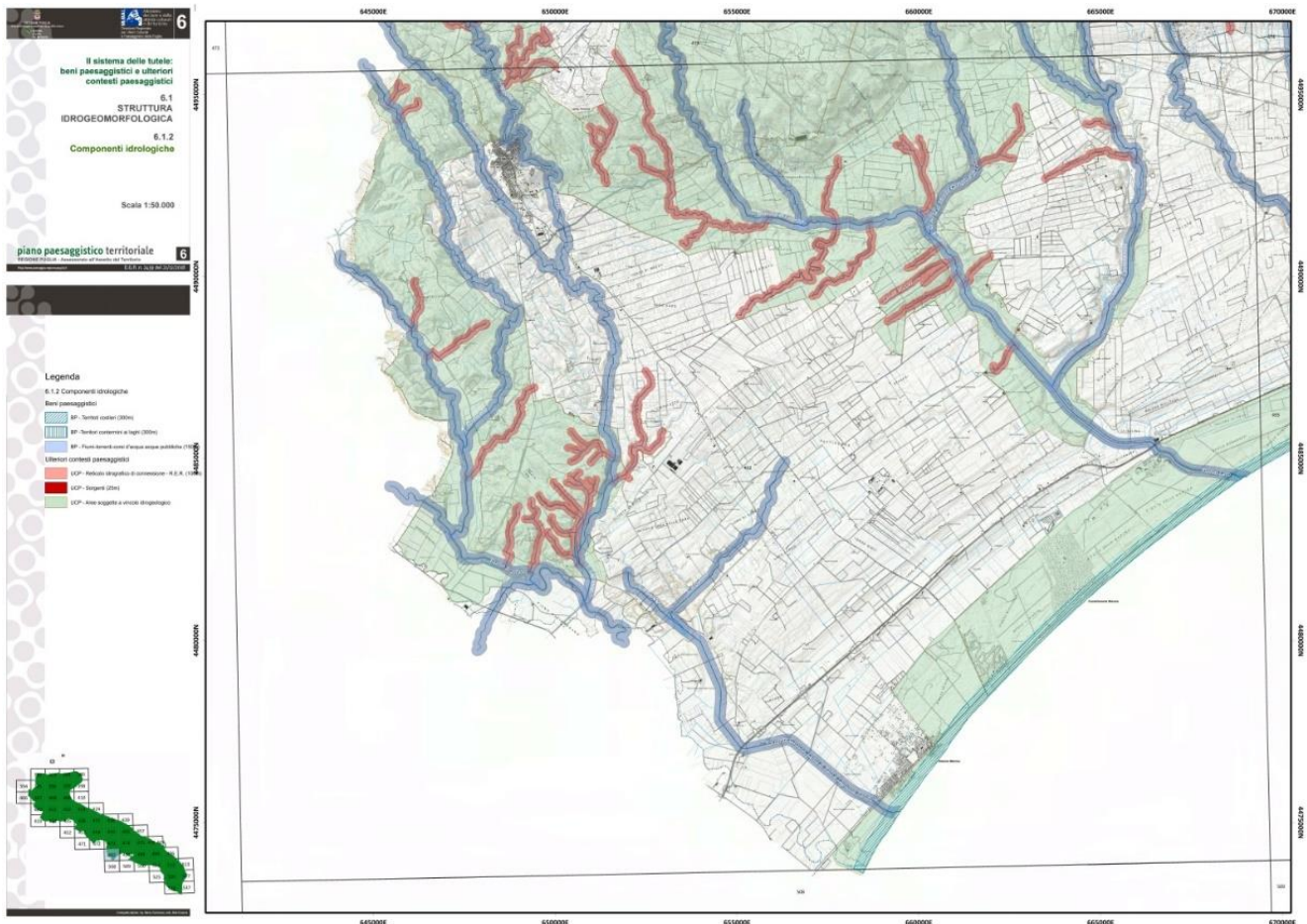
- Aree soggette a vincolo idrogeologico
- Sorgenti



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

Un'ulteriore singolarità che accentua i caratteri identitari di questo tratto della costa pugliese è rappresentata dal sistema a pettine di corsi d'acqua che, discende verso il mare dalle alture circostanti, solcando un'ampia fascia retroduale oggi bonificata, ma per lungo tempo paludosa. Il lungo litorale sabbioso è scandito dalle foci dei fiumi Tara, Patemisco, Lato, Lenne e Galaso. Il piccolo fiume Patemisco è alimentato nel primo tratto da alcune infiltrazioni sorgentizie poste a valle dell'omonima masseria. Nella parte terminale prossima alla costa, nell'attraversare quanto resta dell'antico bosco del Patemisco Gallo, un tempo sfruttato per l'estrazione della resina, il fiume mostra invece una portata maggiore, giacché riceve il contributo del "canale Maestro" che raccoglie le acque provenienti da numerosi pantani adiacenti. Il fiume Lenne, che assume una consistenza significativa solo nell'ultimo chilometro, deve la sua portata all'alimentazione continua da risorgive, sbocca a mare tra il Bosco Romanazzi ed il Bosco di Marziotta dopo aver raccolto le acque dell'antica palude di Vega, oramai bonificata. Il Lato, il corso d'acqua più importante per portata della costa ionica pugliese che trae origine dalle gravine di Laterza e Castellaneta, riceve le acque dalle paludi bonificate Menagiola della Principessa per poi insinuarsi in una estesa pineta d'Aleppo, in alcuni tratti così fitta da impedire l'accesso alle sponde del fiume. Il torrente Galaso prende origine da risorgive carsiche e dall'acqua di scolo proveniente dalle campagne circostanti. Nell'ultimo tratto, dopo aver costeggiato l'omonima strada perpendicolare alla costa, raccoglie le acque di un'ulteriore risorgiva, così da alimentare notevolmente la sua portata.

L'area di vincolo si chiude in corrispondenza della vecchia foce del Bradano che attualmente corrisponde al lago di Salinella, una modesta depressione intradunale, circondata da una vistosa pineta demaniale piantata sulle dune nella prima metà del secolo scorso.



 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 274 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

All'Art 43 delle NTA del PPTR "Indirizzi per le componenti idrologiche" al c.1 punto e) si definisce che gli interventi che interessano le componenti idrologiche devono tendere a **garantire l'accessibilità e la fruibilità delle componenti idrologiche, anche attraverso interventi di promozione della mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.)**.

All'art 51 "indirizzi per le componenti geomorfologiche" si indica che: gli interventi devono tendere a valorizzare le qualità paesaggistiche assicurando la salvaguardia del territorio sotto il profilo idrogeologico e sismico e prevenirne la pericolosità e rischi nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche dei luoghi. Inoltre l'insieme dei solchi erosivi deve essere oggetto di interventi di riqualificazione ecologico - naturalistica che di ricostruzione delle relazioni tra insediamenti e valori di contesto che ne consentano la ricostruzione delle complesse relazioni ecologiche e paesaggistiche, garantendo **l'accessibilità e la fruibilità esclusivamente attraverso la mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.)** con limitato impatto paesaggistico e ambientale.

2. Struttura ecosistemica e ambientale:

2.1 Componenti botanico - vegetazionali

Ginosa

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

- **I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento.. (art. 142, comma 1, lett. g, del codice)**

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

- **Area di rispetto dei boschi**
- **Prati e pascoli naturali**
- **Formazioni arbustive in evoluzione naturale**

L'area presenta un'alta valenza ecologica. La matrice agricola è infatti sempre intervallata (lame e gravine) o prossima a spazi naturali (boschi e macchia), frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti a secco, siepi e filari). Vi è un'elevata contiguità con gli ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta diversificato e complesso. Il livello alto dei terrazzi a morfologia subpianeggiante posti alla base della scarpata dell'arco ionico-tarantino occidentale, da cui si originano le gravine, con copertura ad oliveti e vigneti, ha una valenza ecologica medio-alta. L'agroecosistema si presenta in genere diversificato e complesso. In tale zona la gravina è ricoperta da boschi e le aree a ridosso, da pascoli naturali.

Marina di Ginosa

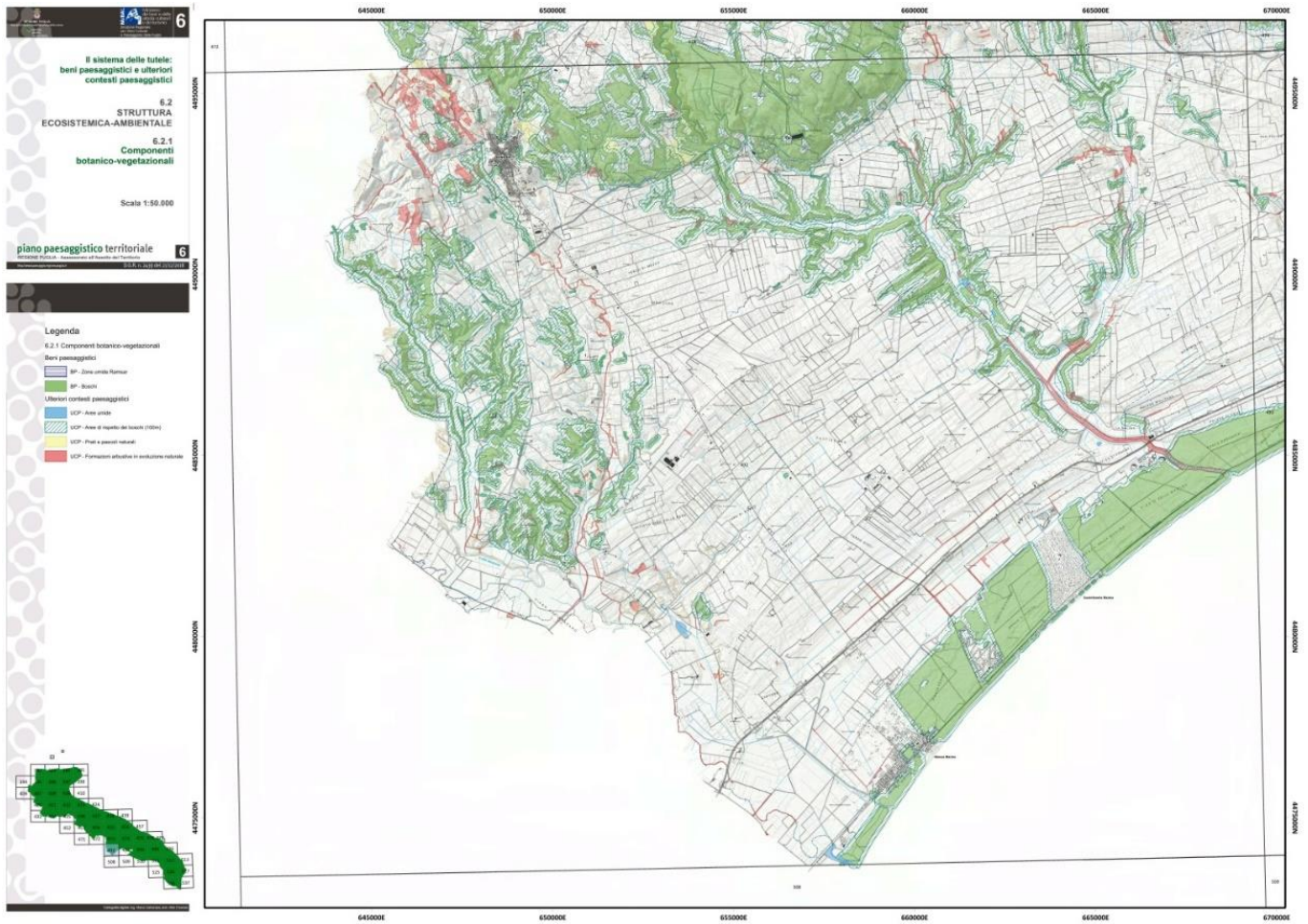
Nell'area sono presenti, quali componenti botanico - vegetazionali, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

- **I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento.. (art. 142, comma 1, lett. g, del codice)**

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

- **Area di rispetto dei boschi**
- **Prati e pascoli naturali**
- **Formazioni arbustive in evoluzione naturale**

Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea. Esso si presenta con un retroterra caratterizzato da un mosaico di bonifica ben ancora leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità. I livelli più bassi dei terrazzi marini e la fascia retrodunale fra Ginosa e Taranto sempre dell'arco occidentale, con l'esclusione delle aree bonificate presentano caratteri pedologici limitanti tali da permettere la messa a coltura di poche specie selezionate o la destinazione a copertura forestale. Le dune sono caratterizzate da continuità laterale notevolmente accentuata e sono ampiamente colonizzate da vegetazione arbustiva e macchia mediterranea



2.2 Componenti aree protette e dei siti naturalistici

Ginosola

Nell'area sono presenti, quali componenti delle aree protette e dei siti naturalistici, i seguenti beni paesaggistici individuati dal PPTR:

- **Parchi e riserve** (art. 142, comma 1, lett. f, del codice) e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):
- **Siti di rilevanza naturalistica**
- **Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali**

La valenza ecologica della zona, è rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000 che sono state alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale. Nell'area è presente il Parco Naturale Regionale "Terre delle Gravine" L.R. n. 6/2011 e D.G.R. n. 834 /2011, decreto L.R. n. 18 del 20.12.2005. L'area risulta anche inserita in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC e ZPS Area delle Gravine.

Marina di Ginosola

Nell'area sono presenti, quali componenti delle aree protette e dei siti naturalistici, i seguenti beni paesaggistici individuati dal PPTR:

- **Parchi e riserve** (art. 142, c. 1 lett. f)

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

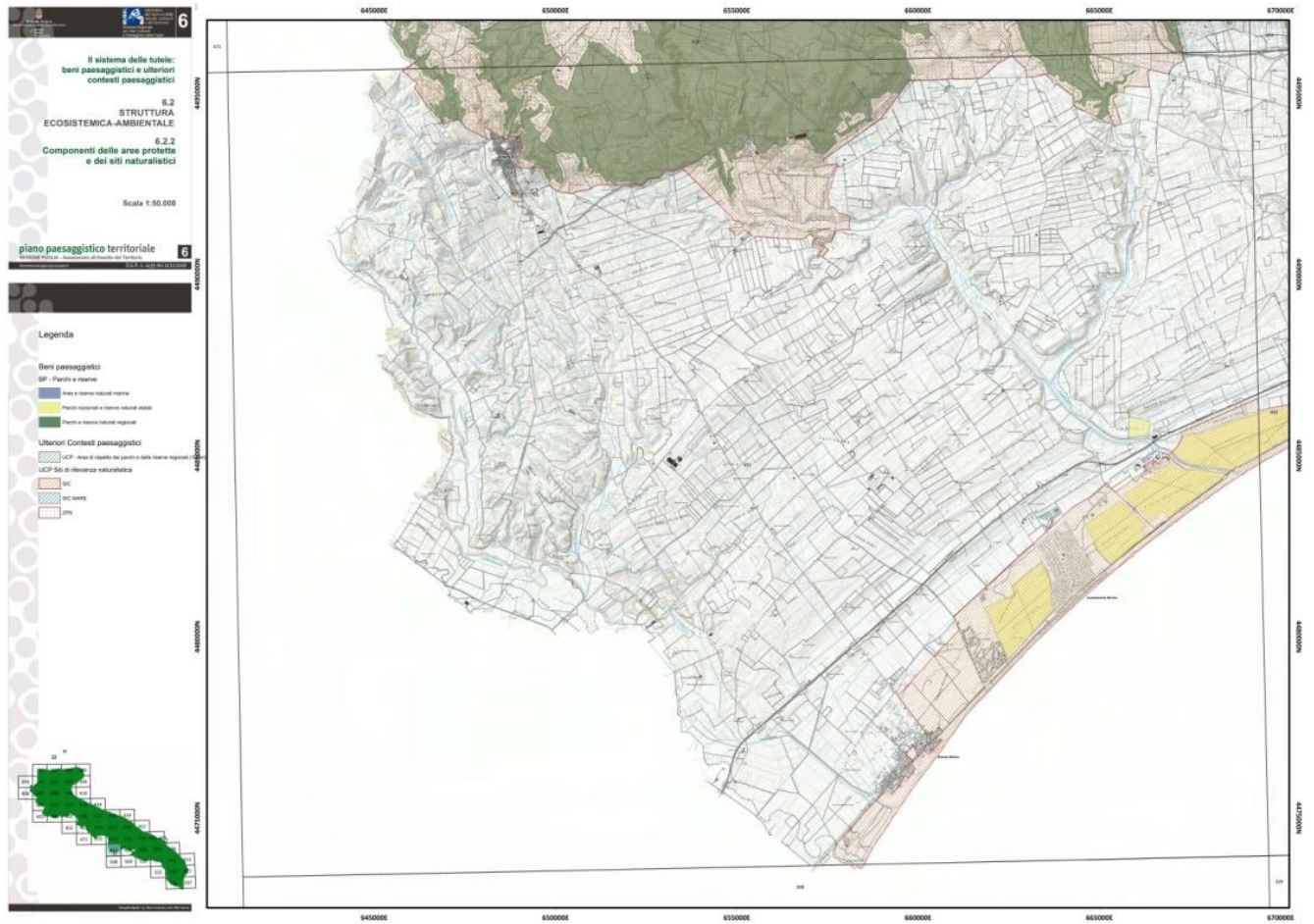
- **Siti di rilevanza naturalistica**

I valori di questo paesaggio sono soprattutto naturalistici e riguardano, in primo luogo, i grandi areali di bosco di pino e tutte le aree di foce dei corsi d'acque che discendono verso il mare dalle alture circostanti, formando un sistema a pettine perpendicolare alla costa.


Lungo l'arco ionico tarantino è presente il secondo nucleo di pino d'Aleppo della Puglia, dopo quello garganico. La pineta litoranea situata tra Taranto e la foce del Bradano si estende su sabbia per circa 34 km, per una profondità media di 2 km. Anche se l'assetto vegetazionale del fiume Lenne è in parte degradato dai continui incendi dolosi, il corso del fiume è contraddistinto ancora da valori paesaggistici e naturalistici degni di tutela e valorizzazione: le sponde sono lambite da ampi areali pinetati, oltre che dalla tipica vegetazione ripariale. Nonostante le numerose bonifiche, l'area di foce del fiume Lato si presenta ancora come un paesaggio fluviale di notevole qualità naturalistica, anche grazie alla presenza della ferrovia e alla mancanza di un'adeguata viabilità di penetrazione nelle aree boscate protette circostanti. Malgrado la costruzione recente di un villaggio turistico, le sponde del



fiume offrono rifugio a numerose specie di volatili, mentre nei boschi di pino circostanti si rinvenivano ancora le tracce di mammiferi predatori come la volpe ed il tasso. Notevoli valori naturalistici caratterizzano anche il tratto medio e terminale del Galaso. Sebbene i coltivi (soprattutto gli agrumeti) abbiano fortemente ridotto la presenza della vegetazione spontanea, modificando strutturalmente l'habitat palustre, il tratto retrodunare presenta tutte le caratteristiche di un acquitrino e costituisce un luogo ideale per gli uccelli da passo. Numerose specie di volatili albergano lungo i cordoni dunali e la battigia, nel folto dei canneti, tra i cespugli di ginepro coccolone e sugli alberi di tamerice e di acacia. Ricchezza d'acqua e presenza di fauna ittica nel lago Salinella, vecchia foce del fiume Bradano, costituiscono ulteriori forti richiami in zona per uccelli migratori e stanziali. La valenza ecologica della zona, rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000, alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale è alta. L'area ricade in parte della Riserva Naturale Statale Biogenetica "Stornara" L. n. 394 del 06.12.1991, istituito con D.M. 13/07/1977. L'area risulta inserita anche in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC "Pineta dell'arco ionico".



Fermo restando il rispetto delle prescrizioni puntuali previste dalle NTA del PPT e, nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi di realizzazione di percorsi di mobilità dolce su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 277 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3. Struttura antropica e storico-culturale

3.1 Componenti culturali insediative

Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti culturali e insediative, i seguenti beni paesaggistici:

- **Usi civici** (art. 142, comma 1, lett. h, del codice)
 - **Zone di interesse archeologico** (art. 142, comma 1, lett. m, del codice)
- e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):
- **Testimonianze della stratificazione insediativa**
 - **Area di rispetto delle componenti culturali insediative**
 - **Città consolidata**
 - **Tratturi**

Paesaggio rurale

Il paesaggio rurale si può identificare nei rilievi delle propaggini murgiane, ovvero nella parte nord-occidentale dell'ambito che si caratterizza per le forme dei rilievi su cui si presenta un alternarsi di monoculture seminate, caratterizzati da variazioni della trama, che diviene via via più fitta man mano che aumentano le pendenze dei versanti, e da una serie di mosaici agricoli e di mosaici agro-silvopastorali in prossimità delle incisioni vallive fluvio-carsiche. Tale area caratterizzata da forti pendenze e` caratterizzata dalla presenza di uliveti, vigneti e frutteti in prossimità della Gravina, invece, le zone periferiche e pianeggianti, sono occupate da seminativi.

Città consolidata

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

Zone di interesse archeologico

Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcune zone di interesse archeologico: il vincolo diretto e indiretto di Oscurusciuto L. 490 del 1999 D.M. 08/06/2001.

Tratturi

Nell'area è presente: il Tratturello Bernalda - Ginosola - Laterza.

Testimonianze della stratificazione insediativa e area di rispetto

Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcuni siti interessati dalla presenza di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressioni dei caratteri identitari del territorio regionale. Nell'area sono presenti e sottoposti a disposizioni di tutela ai sensi degli artt. 77, 78 e 81 delle NTA, lo jazzo di Cristo, la masseria Grottaturge e la masseria Cascelli.

Usi civici

Gli usi civici presenti sono identificati come pascolo.

Marina di Ginosola

Nell'area sono presenti, quali componenti culturali e insediative, i seguenti beni paesaggistici:

- **Zone gravate da usi civici** (art 142, comma 1, lett. h, del Codice);

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

- **Testimonianze della stratificazione insediativa**
- **Area di rispetto delle componenti culturali insediative**
- **Tratturi**

Paesaggio rurale

Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea e da un mosaico di bonifica ben ancora leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità.

Zone gravate da usi civici

Aree boscate.

Tratturi

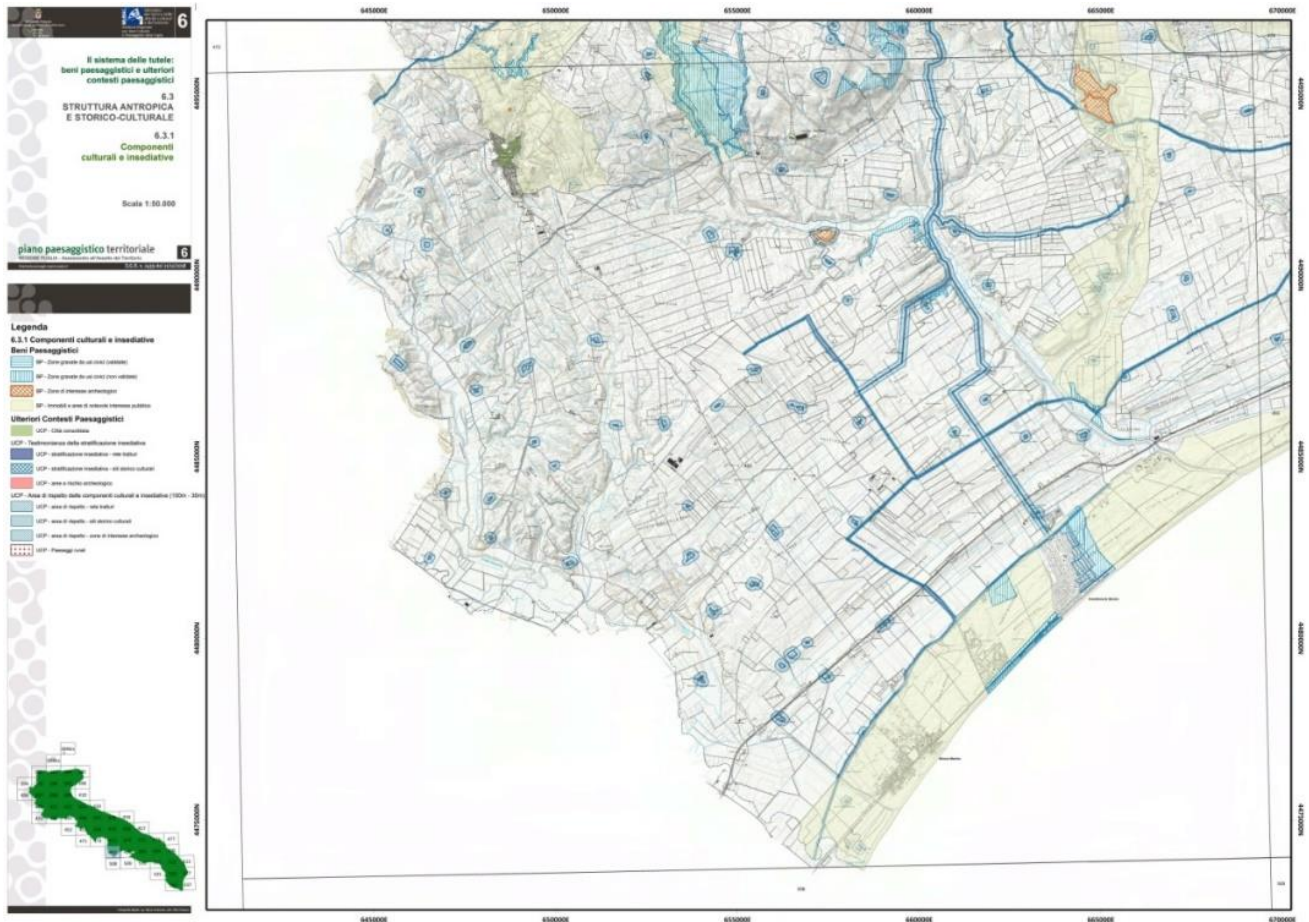
L'area è attraversata dal Tratturello Palagiano - Bradano, dal Tratturello Pineto

Testimonianze della stratificazione insediativa e area di rispetto

Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcuni siti interessati dalla presenza di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressioni dei caratteri identitari del territorio regionale. Nell'area ricadono n.3 masserie (masseria "Marinella di sopra" e masseria "Carmignano" e masseria "Tufarelle") e, non lontano dal lago di Salinella insistono i ruderi colonizzati dalla macchia mediterranea di Torre



Mattoni. Questa fa parte di un sistema di torri costiere di difesa (torre Lato, Marinella, Mancini), poste in comunicazione visiva con altre torri presenti nell'immediato entroterra, a qualche chilometro dalla costa.



3.2 Componenti dei valori percettivi: strade a valenza paesaggistica

Ginosa

Nell'area sono presenti quali componenti dei valori percepiti i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- Strade a valenza paesaggistica
- Coni visuali

Il PPTR individua nell'area strade paesaggistiche (S.S. 580) dalla quale è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità del paesaggio ricompreso nell'area di vincolo ed è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati della gravina.

All'interno del perimetro di vincolo è presente un'area di coni visuali che include la gravina di Laterza.

Marina di Ginosa

Nell'area sono presenti quali componenti dei valori percepiti i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

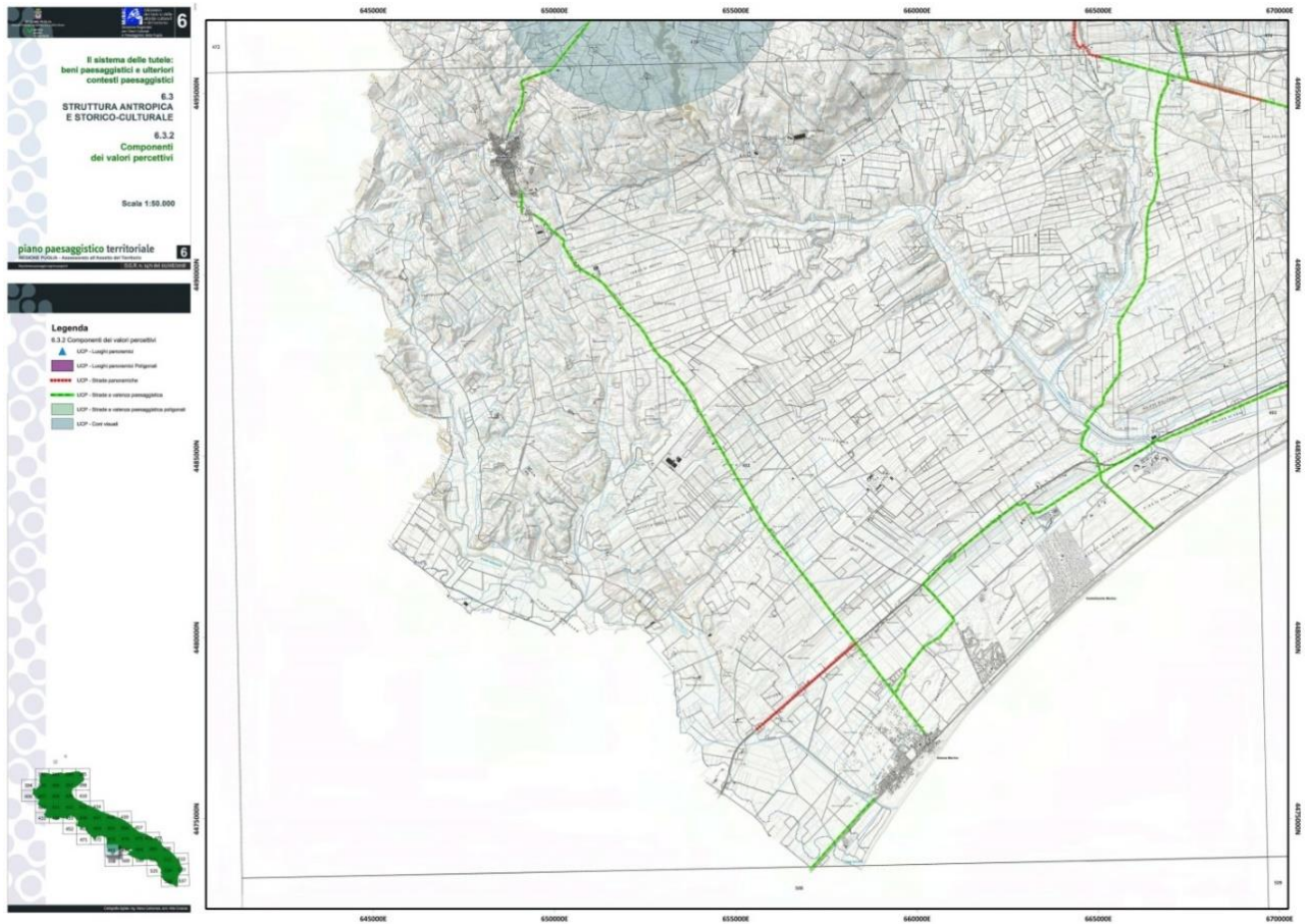
- Strade a valenza paesaggistica

Il PPTR individua nell'area strade d'interesse paesaggistico che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica da cui è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi.

L'Art 82 "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative" indica che sono ammissibili piani che promuovano attività che consentano la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto e **fruizione pubblica del bene paesaggio** o incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi.

L'art. 86 "Indirizzi per le componenti dei valori percettivi": gli interventi devono tendere, tra l'altro, a salvaguardare e valorizzare strade, ferrovie e percorsi panoramici e fondare una nuova geografia percettiva legata ad una **fruizione lenta (carrabile, rotabile, ciclopedonale e nabile)** dei paesaggi.

Per tutti gli interventi che, in fase attuativa, dovessero ricadere all'interno di un vincolo del PPTR, si dovrà provvedere, qualora previsto, alla richiesta della relativa autorizzazione.



45.1 INTERAZIONI CON ILPUMS

Il PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE porterà in genere un contributo positivo alla componente Paesaggio e Beni Culturali in quanto valorizza le strade di interesse paesaggistico, promuove ed incentiva l'intermodalità tra le reti di città, garantendo una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali presenti sul territorio comunale.

In particolare lo scenario relativo alla mobilità ciclistica previsto dal PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA- 1° stralcio PUMS, che costituisce parte integrante del PUMS, si innesta e completa quella del PPTR, prevedendo collegamenti ulteriori all'interno del territorio comunale, in connessione con le ciclovie previste dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il PUMS potrà portare un contributo positivo al raggiungimento degli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale anche attraverso la riqualificazione del centro storico, la rigenerazione di alcune aree urbane, gli interventi di razionalizzazione del traffico urbano, il miglioramento della qualità dello spazio pubblico, la sistemazione degli accessi veicolari e la riqualificazione di potenziali detrattori e/o di elementi di criticità paesaggistica.

45.2 Monitoraggio

Per il monitoraggio degli effetti del PUMS sulla componente "Paesaggio, patrimonio culturale architettonico e archeologico" il comune di Ginosola si potrebbe effettuare indagini sulle preferenze di cittadini e visitatori, rilevazioni sulla presenza di turisti e, in particolare, sulla presenza di turisti cicloamatori.

Indicatori :

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Qualità paesaggistica	Incremento fussi turistici e non solo legati alla fruizione del territorio	N°	Varie

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 280 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.6 BIODIVERSITÀ E RETI ECOLOGICHE

La perdita della Biodiversità è la minaccia ambientale che, insieme al cambiamento climatico, incombe più gravemente sul pianeta, e i due fenomeni sono inestricabilmente legati.

Nel 2011 la Commissione Europea ha adottato una nuova strategia che definisce il quadro per l'azione dell'Unione Europea nel prossimo decennio al fine di conseguire l'obiettivo chiave fissato per il 2020: *"porre fine alla perdita di biodiversità e al degrado dei servizi ecosistemici e ripristinarli nei limiti del possibile, intensificando al tempo stesso il contributo dell'UE per scongiurare la perdita di biodiversità a livello mondiale"*.

La visione al 2050 prevede che la biodiversità e i servizi ecosistemici da essa offerti – il capitale naturale dell'Unione Europea – saranno protetti, valutati e debitamente ripristinati per il loro valore intrinseco e per il loro fondamentale contributo al benessere umano e alla prosperità economica, onde evitare mutamenti catastrofici legati alla perdita di biodiversità.

In questo capitolo l'analisi della componente ambientale "biodiversità e reti ecologiche" sarà utile per individuare e valutare gli effetti che l'attuazione del PUMS può avere sui siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) potenzialmente interessati, con particolare riferimento all'integrità strutturale e funzionale degli habitat e delle specie che costituiscono la ragion d'essere dei siti stessi.

Aree protette e Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 è costituita, ai sensi della Direttiva "Habitat", dai Siti di Importanza Comunitari (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) previste dalla Direttiva "Uccelli".

La valenza ecologica della zona di Ginosola, è rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000 che sono state alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale. Nell'area è presente il Parco Naturale Regionale "Terre delle Gravine" L.R. n. 6/2011 e D.G.R. n. 834 /2011, decreto L.R. n. 18 del 20.12.2005. L'area risulta anche inserita in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC e ZPS Area delle Gravine.

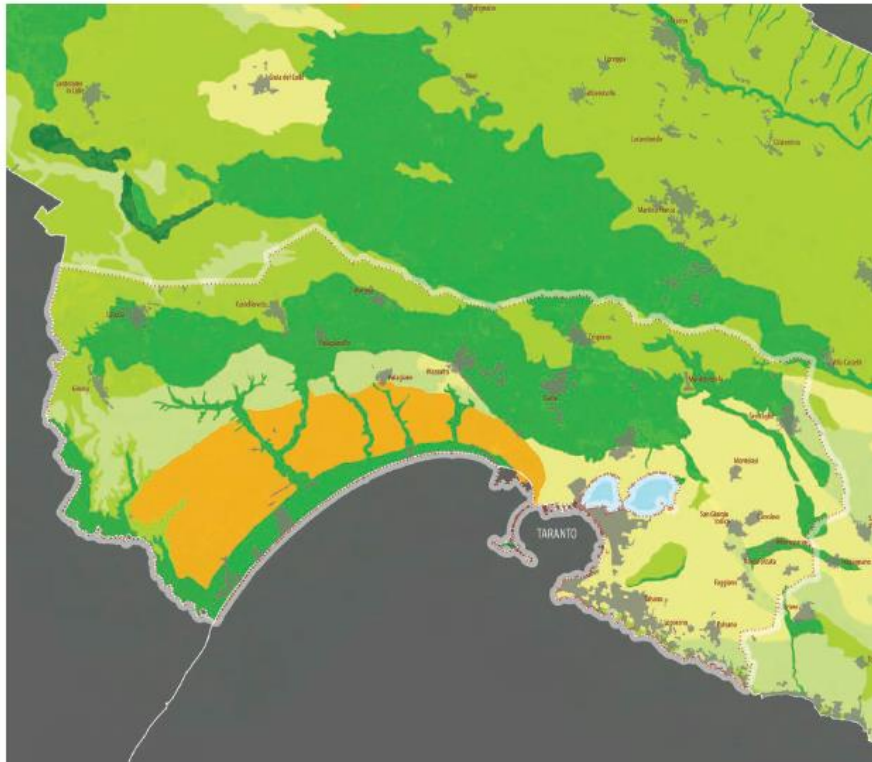
La valenza ecologica della zona Marina di Ginosola, rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000, alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale è alta. L'area ricade in parte della Riserva Naturale Statale Biogenetica "Stornara" L n. 394 del 06.12.1991, istituito con D.M. 13/07/1977. L'area risulta inserita anche in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC "Pineta dell'arco ionico".

La valenza ecologica dell'Arco ionico tarantino

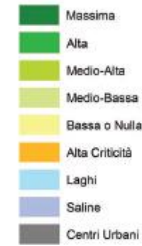
Le scarpate a contatto con l'Alta Murgia, coltivate a seminativi ma con ampie superfici boschive a conifere e latifoglie presentano un'alta valenza ecologica. La matrice agricola è infatti sempre intervallata (lame e gravine) o prossima a spazi naturali (boschi e macchia), frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti a secco, siepi e filari). Vi è un'elevata contiguità con gli ecotoni e biotopi. L'agro-ecosistema si presenta diversificato e complesso. Il livello alto dei terrazzi a morfologia sub pianeggiante posti alla base della scarpata dell'arco ionico-tarantino occidentale, da cui si originano le gravine di Ginosola, Castellaneta, Palagianello e Palagiano, con copertura ad oliveti e frutteti, ha una valenza ecologica medio-alta. La matrice agricola infatti è spesso prossima a spazi naturali, frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti, filari ed affioramenti rocciosi). Vi è una discreta contiguità con ecotoni e biotopi.

L'agro-ecosistema si presenta in genere diversificato e complesso. L'area del livello intermedio e quello più basso dei terrazzi marini dell'arco ionico occidentale coltivato in intensivo a frutteti (agrumeti), oliveti e vite per uva da tavola vengono considerati ad alta criticità per il forte impatto ambientale e paesaggistico-visivo. Non sono presenti estesi elementi di naturalità tanto nella matrice che in contiguità. L'agro-ecosistema si presenta con scarsa diversificazione e complessità. Il livello inferiore e

superiore della piattaforma di abrasione marina dell'arco ionico tarantino orientale, benché separati da aree a pascolo e macchia, si presentano coltivati in intensivo a vigneto e seminativi. La Valenza ecologica è pertanto bassa o nulla. La matrice agricola ha infatti decisamente pochi e limitati elementi residui di naturalità con una scarsa presenza boschi, siepi, muretti e filari e scarsa contiguità a ecotoni e biotopi. La pressione antropica invece sugli agro-ecosistemi dell'arco è notevole tanto da presentarsi scarsamente complessi e diversificati.



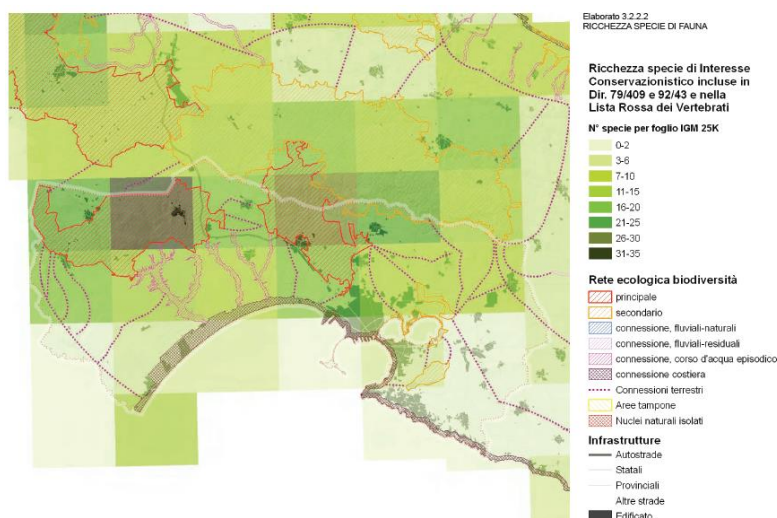
Elaborato 3.2.7.b
LA VALENZA ECOLOGICA DEI PAESAGGI RURALI



Legenda

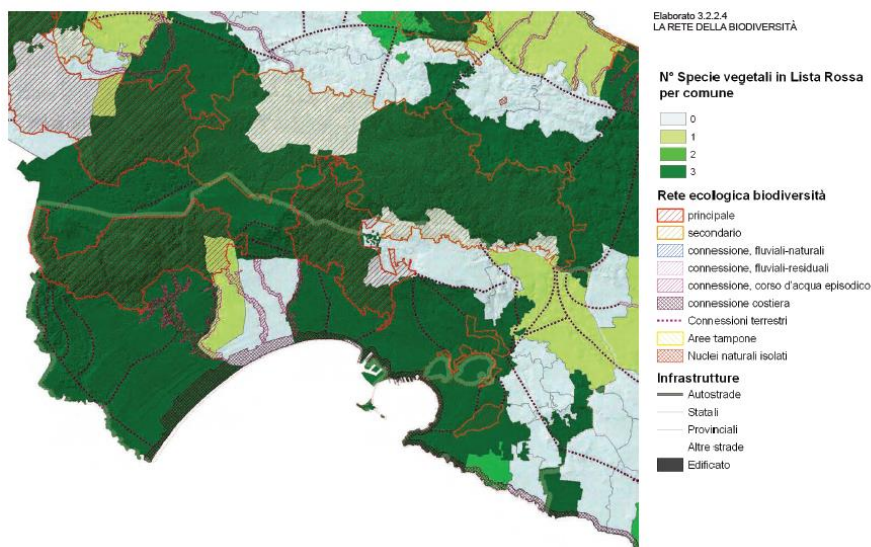
- Valenza ecologica massima:** corrisponde alle aree boscate e forestali (in evidenza nelle delineazioni cartografiche, dalla Carta della Naturalità)
- Valenza ecologica alta:** corrisponde alle aree prevalentemente a pascolo naturale, alle praterie ed ai prati stabili non irrigui, ai cespuglieti ed arbusteti ed alla vegetazione sclerofila, soprattutto connessi agli ambienti boscati e forestali. La matrice agricola è sempre intervallata o prossima a spazi naturali, frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (siepi, muretti e filari). Elevata contiguità con ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta in genere diversificato e complesso.
- Valenza ecologica medio-alta:** corrisponde prevalentemente alle estese aree olivetate persistenti e/o coltivate con tecniche tradizionali, con presenza di zone agricole eterogenee. Sono comprese quindi aree coltivate ad uliveti in estensivo, le aree agricole con presenza di spazi naturali, le aree agroforestali, i sistemi colturali complessi, le coltivazioni annuali associate a colture permanenti. La matrice agricola ha una sovente presenza di boschi, siepi, muretti e filari con discreta contiguità a ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta sufficientemente diversificato e complesso.
- Valenza ecologica medio-bassa:** corrisponde prevalentemente alle colture seminative marginali ed estensive con presenza di uliveti persistenti e/o coltivati con tecniche tradizionali. La matrice agricola ha una presenza saltuaria di boschi residui, siepi, muretti e filari con sufficiente contiguità agli ecotoni, e scarsa ai biotopi. L'agroecosistema, anche senza la presenza di elementi con caratteristiche di naturalità, mantiene una relativa permeabilità orizzontale data l'assenza (o la bassa densità) di elementi di pressione antropica.
- Valenza ecologica bassa o nulla:** corrisponde alle aree agricole intensive con colture legnose agrarie per lo più irrigue (vigneti, frutteti e frutti minori, uliveti) e seminativi quali orticole, erbacee di pieno campo e colture protette. La matrice agricola ha pochi e limitati elementi residui ed aree rifugio (siepi, muretti e filari). Nessuna contiguità a biotopi e scarsi gli ecotoni. In genere, la monocoltura coltivata in intensivo per appezzamento di elevata estensione genera una forte pressione sull'agroecosistema che si presenta scarsamente complesso e diversificato.
- Aree ad alta criticità ecologica:** corrisponde prevalentemente alla monocoltura della vite per uva da tavola coltivata a tendone, e/o alla coltivazione di frutteti in intensivo, con forte impatto ambientale soprattutto idrogeomorfologico e paesaggistico-visivo. Non sono presenti elementi di naturalità nella matrice ed in contiguità. L'agroecosistema si presenta con diversificazione e complessità nulla.

Nella tavola seguente è illustrato il valore di ricchezza delle specie di Vertebrati rare e minacciate presenti in Puglia. Le specie prese in considerazione sono quelle per le quali esistono obblighi di conservazione, in particolare sono considerate tutte le specie inserite negli Allegati II e IV della Direttiva Habitat (93/43/CEE) e nell'allegato I della Dir. Uccelli (79/409/CEE) e nella Lista Rossa dei Vertebrati d'Italia. La tavola offre una immediata lettura delle aree regionali a maggiore ricchezza di biodiversità. Emergono significativamente i sistemi ambientali del Gargano, delle Murge e dell'area delle Gravine, nuclei essenziali per la conservazione delle principali specie minacciate presenti in Puglia.



Tav. 3.2.2.2 - Carta della ricchezza di specie. Fonte: PPTR della Regione Puglia.

Nella tavola seguente è illustrata la ricchezza di specie della Lista Rossa Regionale delle Piante d'Italia, suddivisa per territorio comunale. Esprime la ricchezza in biodiversità della flora minacciata. Dalla concentrazione dei Comuni a maggiore ricchezza di specie si evidenziano le aree più importanti per la conservazione della flora. Tra le aree più importanti risultano il Gargano, le Murge, l'area delle Gravine, alcune aree del Salento soprattutto per le specie trans-adriatiche.

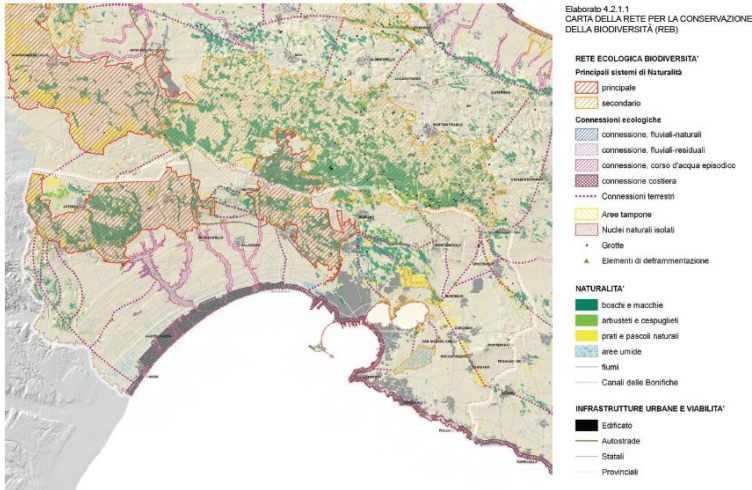


Tav. 3.2.2.4_Rete biodiversità. Carta della ricchezza della flora minacciata. Fonte: PPTR della Regione Puglia.

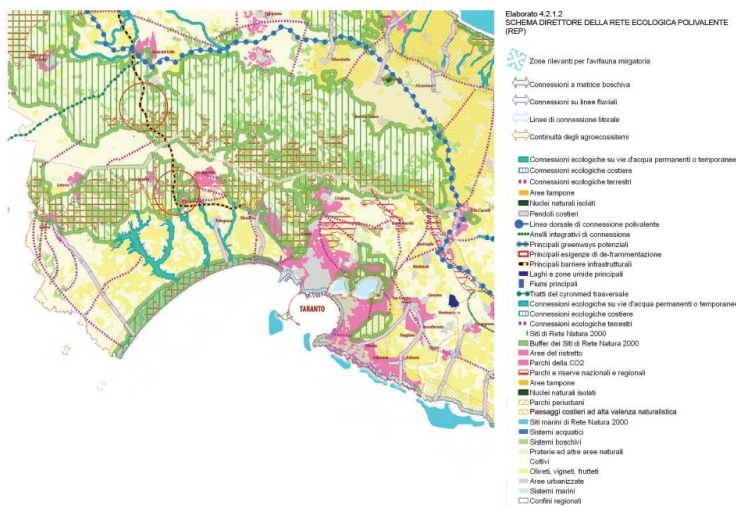
Il progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato "La rete ecologica regionale" (elaborato 4.2.1) delinea in chiave progettuale, secondo un'interpretazione multifunzionale e ecoterritoriale del concetto di rete, un disegno ambientale di tutto il territorio regionale volto ad elevarne la qualità ecologica e paesaggistica.

Tale progetto persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, gli stepping stones, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale.

La rete ecologica è attuata a due livelli. Il primo, sintetizzato nella *Rete ecologica della biodiversità*, che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette, che costituiscono il patrimonio ecologico della regione; il secondo, sintetizzato nello *Schema direttore della rete ecologica polivalente* che, prendendo le mosse dalla Rete ecologica della biodiversità, assume nel progetto di rete in chiave ecologica i progetti del patto città campagna (ristretti, parchi agricoli multifunzionali, progetti CO2), i progetti della mobilità dolce (in via esemplificativa: strade parco, grande spina di attraversamento ciclopeditone nord sud, pendoli), la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri (in via esemplificativa: paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica, sistemi dunali). Fonte: PPTR della Regione Puglia.



Tav 4.2.11_La rete della Biodiversita'- Fonte: PPTR della Regione Puglia.



Tav. 4.2.12_Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente Fonte: PPTR della Regione Puglia.

46.1 INTERAZIONI CON IL PUMS

Vista la tipologia di interventi del PUMS, non sono prevedibili impatti negativi sulla componente biodiversità e reti ecologiche. Si ribadisce che la maggior parte degli interventi giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti.

In nessun caso tale riduzione interesserà vegetazione di apprezzabile valore naturalistico trattandosi nella maggior parte di suoli incolti in stato di prevalente abbandono.

Il d.Lgs 152/06 prevede all'art.10 comma 3, che la valutazione ambientale strategica comprenda le procedure di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. e all'allegato G del medesimo D.P.R. che costituisce recepimento della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat).

La valutazione di incidenza costituisce una misura preventiva di tutela intesa ad assicurare il mantenimento ed il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.

46.2 MONITORAGGIO

Le azioni del PUMS hanno come obiettivo fondamentale ridurre gli impatti sulla biodiversità derivanti dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture e limitare il consumo di suolo, inoltre gli interventi previsti potranno incidere in modo positivo sulla qualità dell'aria ai fini della protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali.

Indicatori :

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Biodiversità	Incremento della superficie urbanizzata dovuta all'attuazione degli interventi del PUMS	ha	Comune
	Qualità dell'aria ai fini della protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali.	µg/m³	ARPA/Comune

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 284 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE V: POSSIBILI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PIANO

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


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.

Le strategie e le azioni del PUMS, a valle dell'analisi dello stato attuale della mobilità all'interno di due nuclei urbani Ginosa e Marina di Ginosa di contenute dimensioni, puntano:

- alla definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione (ZTL ambientali), tramite:
 - ✓ l'Istituzione della ZTL nel nucleo antico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa
 - ✓ interventi di riorganizzazione della circolazione sugli assi di accesso principale „Ginosa e Marina di Ginosa
 - ✓ interventi di riorganizzazione sulle strade secondarie/locali
- al riordino e potenziamento del sistema della sosta tramite:
 - ✓ la ridistribuzione della sosta su strada e la realizzazione di parcheggi di interscambio e zone di sosta regolamentata in aree del tessuto consolidato,
 - ✓ l'introduzione di politiche e gestione della sosta - Park Pricing e Road Pricing-
 - ✓ l'introduzione di strumenti digitali dedicati all'infomobilità;
- al potenziamento e alla riorganizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano tramite:
 - ✓ nuovi nodi di scambio (bici+bus)
 - ✓ 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.
- al miglioramento della sicurezza stradale con l'istituzione di strumenti di moderazione e fluidificazione del traffico (dissuasori di velocità, zone 30, ...) e di zone pedonali.
- allo sviluppo di sistemi per la promozione della mobilità pedonale e ciclistica tramite:
 - ✓ la realizzazione di percorsi ciclabili, servizi per i ciclisti, velostazioni etc.
- all'introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling
- alla promozione della mobilità elettrica, attiva e sostenibile"
- alla razionalizzazione della Logistica urbana
- allo sviluppo e la promozione delle tecniche di mobility management
- al coinvolgimento del mondo della scuola, per promuovere la mobilità nelle scuole avviando in collaborazione con gli istituti scolastici del territorio, un Piano per la mobilità scolastica sostenibile.
- alla diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta - Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - per favorire 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.

L'insieme delle strategie e le azioni del PUMS del PUMS, potranno avere sicuramente effetti positivi significativi sul sistema della mobilità del territorio Ginosino. La riduzione flusso automobilistico a favore di modalità sostenibili di spostamento ha come effetto quello di una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera. Per quanto riguarda i possibili impatti sulla qualità dell'aria, lo scenario con l'attuazione del Piano è migliorativo rispetto a quello attuale: la riduzione dell'uso dell'automobile privata a favore di spostamenti più sostenibili come muoversi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico riduce in maniera diretta il numero di emissioni inquinanti, determinando un miglioramento della qualità dell'aria. Per quanto riguarda il consumo di suolo, il PUMS non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture, gli interventi quali la messa in sicurezza di intersezioni o la risistemazione della viabilità sono volte ad aumentare la sicurezza e l'accessibilità di parti della rete che oggi presenta discontinuità e difficoltà in termini di accessibilità, in particolar modo per gli utenti deboli

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 285 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Riguardo le emissioni sonore, il Piano produrrà l'abbattimento delle emissioni generate dal traffico veicolare: sia in termini di minor numero di automobili in circolazione in particolar modo nelle aree centrali, sia per gli interventi di riduzione della velocità, che per l'istituzione della ZTL.

Il Piano contribuirà alla valorizzazione del paesaggio, garantendo la fruizione sostenibile dello stesso, con particolare riferimento ai sistemi storico culturali e naturalistici. La migliore accessibilità agli spazi garantirà la fruizione a tutte le fasce di utenti. Nei siti Natura 2000 e la riduzione del carico di traffico veicolare contribuirà al miglioramento della fruizione dei beni paesaggistici.

PARTE VI: CONCLUSIONI

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, per definizione, si propone di raggiungere obiettivi ambiziosi e misurabili di breve e medio termine (5 anni), inseriti in una visione di pianificazione di lungo periodo (10 anni), che veda la mobilità come parte integrante di una strategia complessiva di sviluppo sostenibile. L'implementazione di un PUMS potrà essere monitorata attentamente e i progressi verso gli obiettivi potranno essere valutati sulla base di indicatori selezionati.

Per quanto riguarda le interferenze con l'ambiente va evidenziato che il P.U.M.S., rappresenta uno strumento strategico che punta a riequilibrare le esigenze di mobilità e il rispetto dell'ambiente ed è basato più che sulla trasformazione del territorio, su quella delle abitudini e degli usi del territorio, in senso sostenibile.

Le scelte di fondo per la definizione delle strategie e delle azioni sono state:

- la pedonalità come fattore chiave per garantire la qualità dello spazio pubblico;
- la sicurezza dei percorsi per garantire una città accessibile a tutti;
- la qualità e alla riorganizzazione delle infrastrutture viarie;
- favorire l'uso di modi di trasporto a minor impatto ambientale;
- favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani;
- rendere i poli scolastici ambiti privilegiati per dare sicurezza - piacevolezza e per lavorare sulle future generazioni;
- dare qualità al trasporto pubblico per renderlo accessibile, attrattivo e confortevole; separare il bisogno di mobilità dall'uso dell'auto, promuovendo la sharing mobility; favorire attraverso regole e controlli comportamenti più virtuosi per chi si sposta in auto e per i veicoli adibiti al trasporto merci;
- promuovere presso le future generazioni la cultura della mobilità e il pensiero del **"Changing living habits"**, ovvero del cambiamento di abitudini come fattore determinante per migliorare la qualità della vita, perché è solo innescando un cambiamento negli stili di vita più orientato verso pratiche sane e sostenibili, che si potrà modificare la percezione dei cittadini rispetto alla città che vivono quotidianamente.

Una volta definite le strategie e le azioni si passerà alla sintesi finale degli scenari di Piano e all'Action Plan che comprendono oltre a tutti gli elementi sino ad ora esaminati anche:

- la dimensione temporale del piano (Tempi d'attuazione), che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine (5 anni);
- la composizione degli scenari alternativi sulla base di un metodo trasparente.
- la valutazione dell'impatto e il collegamento con gli obiettivi del PUMS
- la responsabilità dell'attuazione
- Le fonti di finanziamento
- Gli Indicatori per il monitoraggio e la valutazione

In conclusione, le azioni proposte dal PUMS potranno produrre sicuramente effetti positivi dal punto di vista ambientale, incentivare la qualità della vita e valorizzare il territorio e le sue peculiarità.

PARTE VII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI

ELENCO ELABORATI QUADRO CONOSCITIVO

1	Sistema territoriale
<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>	
2	Sistema della Popolazione
<p>TAV.21 - N° abitanti - scala provinciale TAV.22 - N° abitanti per sezioni di censimento GINOSA scala comunale TAV.23 - N° abitanti per sezioni di censimento MARINA DI GINOSA scala comunale TAV.24 - Densità di popolazione - scala provinciale TAV.25 - Popolazione residente per classi di età e sezioni di censimento TAV.26 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - GINOSA scala comunale TAV.27 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - MARINA DI GINOSA scala comunale</p>	
3.	Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali
<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>	

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 287 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 Ginosa e Marina di Ginosa
- 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)

5. Mobilità ciclistica

- TAV.5.1** - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PIANO REGIONALE TRASPORTI - scala territoriale sovraprovinciale 1:250.000
- TAV.5.2** - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PIANO REGIONALE TRASPORTI - scala territoriale provinciale
- TAV.5.3** - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale sovraprovinciale
- TAV.5.4** - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala territoriale provinciale
- TAV.5.5** - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)- scala locale
- TAV.5.6** - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO PERIURBANO - ZONA PIP
- TAV.5.7**- PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO
- 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

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 Ginosa _inverno_ ore 9 e ore 13
- TAV.6.14**- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosa _inverno_ ore 18 e ore 20
- TAV.6.15**- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosa _estate _ ore 9
- TAV.6.16**- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosa _estate _ ore 18 e ore 20
- TAV.6.17** -Indagini origine destinazione


 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 288 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

7.	Sosta
<p>TAV 7.1 Sosta residenziale notturna/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione - Ginosa</p> <p>TAV 7.2 Sosta residenziale notturna- CENTRO STORICO/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione _Marina di Ginosa</p> <p>TAV 7.3 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda- Ginosa</p> <p>TAV 7.4 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda - Marina</p> <p>TAV 7.5 _ TAV 7.6 Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada _Ginosa (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse.</p> <p>TAV 7.7 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Ginosa</p> <p>TAV 7.8 _ TAV 7.9 Analisi degli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada _ Marina (escluse autorimesse private e parcheggi in aree chiuse.</p> <p>TAV.7.10 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Marina</p>	

8	SICUREZZA E INCIDENTALITÀ
<p>TAV. 8.1 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa e Maria di Ginosa</p> <p>TAV. 8.2 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa</p>	

9	Analisi comparative - Piani e Progetti in corso
<p>PREVISIONI PRG</p> <p>TAV 9.1 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosa</p> <p>TAV 9.2 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosa</p> <p>TAV 9.3 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosa</p> <p>TAV 9.4 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosa</p> <p>TAV 9.5 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosa</p> <p>TAV 9.6 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosa</p> <p>PIANI E PROGRAMMI IN CORSO</p> <p>TAV 9.7 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Ginosa e Marina di Ginosa</p> <p>TAV 9.8 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Marina di Ginosa</p> <p>TAV 9.9 PRG+ SERVIZI + PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA</p> <p>PATRIMONIO PUBBLICO E PREVISIONI PRG</p> <p>TAV 9.10 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE</p> <p>TAV 9.11 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE + PRG</p>	

10	SCELTE STRATEGICHE
<p>ZONA A TRAFFICO LIMITATO (ZTL)</p> <ul style="list-style-type: none"> - SS_ZTL GINOSA - SS_ZTL MARINA DI GINOSA <p>SISTEMA DELLA SOSTA</p> <ul style="list-style-type: none"> - SS_SISTEMA DELLA SOSTA_GINOSA - SS_SISTEMA DELLA SOSTA_MARINA DI GINOSA - PRIMA FASE - SS_SISTEMA DELLA SOSTA_MARINA DI GINOSA - SECONDA FASE <p>REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> - SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_PRIMA FASE - SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_SM PRIMA FASE _STRADE SECONDARIE - SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_SM SECONDA FASE _STRADE SECONDARIE - SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_GINOSA_SM SECONDA FASE - SS_REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE_MARINA DI GINOSA <p>PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA</p> <ul style="list-style-type: none"> - SS_PREVISIONI PMC_GINOSA - SS_PREVISIONI PMC_MARINA DI GINOSA <p>TRAPORTO PUBBLICO LOCALE</p> <ul style="list-style-type: none"> - SS_TPL GINOSA - SS_TPL MARINA DI GINOSA <p>PERCORSI SICURI CASA - SCUOLA</p> <ul style="list-style-type: none"> SS_PERCORSI SICURI_GINOSA SS_PERCORSI SICURI_MARINA <p>PREVISIONI P.E.B.A</p> <ul style="list-style-type: none"> SS_PEBA_GINOSA SS_PEBA_MARINADI GINOSA <p>METROMINUTO</p> <ul style="list-style-type: none"> SS_METROMINUTO_GINOSA SS_METROMINUTO_MARINA DI GINOSA 	

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettività a V.A.S.	Pagina 289 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE VIII: ELENCO SOGGETTI INTERESSATI


Perché l'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, possa individuare i soggetti competenti in materia ambientale tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano e delle peculiarità del territorio interessato, si riporta di seguito l'elenco degli enti sempre individuati dalla Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44 come soggetti competenti in materia ambientale:

- Servizi regionali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Servizi provinciali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Autorità idrica pugliese;
- Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente della Puglia (A.R.P.A.);
- Autorità di bacino competente per il territorio interessato;
- Azienda sanitaria locale competente per il territorio interessato;
- Ministero per i beni e le attività culturali, strutture competenti per il territorio interessato.

A seguire si riporta un possibile elenco dei soggetti e del pubblico interessato (art. 2, co. 2, lett. m) ed n), L.R. 44/2012):

PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI TERRITORIALI INTERESSATI DA CONSULTARE

Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia	mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Lecce Brindisi e Taranto	mbac-sbeap-le@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Soprintendenza Archeologia della Puglia	mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Direzione Regionale Musei Puglia	mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali	servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti	servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio	servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità	ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Urbanistica	serviziourbanistica.regionepuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Sezione Demanio e Patrimonio	parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio	area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità	mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Ufficio VAS	ufficio.vas@regione.puglia.it	Regionale
Area di Coordinamento: Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Area politiche per la promozione della salute, delle persone e delle pari opportunità. Servizio sistemi informativi	v.pomo@regione.puglia.it	Regionale
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale	direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 290 di 290	Data Ottobre 2023	Revisione 0
	REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	servizioll.pp.ucst.ba.fg@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro	areaeconomia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio	direttore.areaterritorio.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Acquedotto Pugliese S.P.A.	acquedotto.pugliese@pec.aqp.it	Regionale/ente
Autorità Idrica Pugliese	protocollo@pec.aip.gov.it	Regionale/ente
ARPA Puglia - URP	info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale/ente
ARPA Puglia - Direzione scientifica	dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale/ente
Autorità Idrica Pugliese	segreteria@pec.aip.gov.it	Regionale/ente
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia	segreteria@pec.adb.puglia.it	Regionale/ente
ASSET Puglia	asset@pec.rupar.puglia.it	Regionale/ente
Corpo forestale	cp.bari@pec.corpoforestale.it	Regionale/ente
ANAS - struttura territoriale Puglia	anas.puglia@postacert.stradeanas.it	Regionale/ente
Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Bari	protocollo.asl.bari@pec.rupar.puglia.it	Città Metropolitana di Bari

Il contributo richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale ha la finalità di evidenziare le possibili criticità ambientali nell'ambito territoriale interessato, nonché i potenziali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrebbero derivare dall'attuazione del Piano, e le relative misure di prevenzione, mitigazione e compensazione.