



Piano della mobilità ciclistica

I° stralcio PUMS



Città di Ginosa
Provincia di Taranto

**REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE
ASCOLTO E PARTECIPAZIONE**

	PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 2 di 37 Data 24/06/2019 Revisione 0	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto
--	--	--	---



Città di Ginosa
Provincia di Taranto

Sindaco
Ing. Vito Parisi

Assessore al Territorio e Ambiente
Ing. Filomena Paradiso

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

Polizia Municipale
Dott. Luigi Vella

Redattore progetto di Piano:

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

Hanno contribuito alla redazione del Documento di Piano:

Nico Balice, Architetto

Alessia Giacquinto, Dott. in Architettura

Simona Masciopinto, Dott. In Architettura

Erica Mastandrea, Dott. In Architettura

Francesca Perillo, laureanda

Si ringraziano per i contributi al Documento di Piano

Vicesindaco di Ginosa, Nicola Piccenna

Assessore al Centro Storico e Rigenerazione Urbana, arch. Emiliana Bitetti

Giovanni Venezia, Maresciallo Polizia Municipale

Si ringraziano per i contributi alla fase partecipativa

Le Associazioni di categoria che vi hanno pesato parte

I cittadini, gli stakeholder

	PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 3 di 37 Data 24/06/2019 Revisione 0 REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto
--	--	---

Sommario

PREMESSA.....	4
.....	6
PARTE II: OBIETTIVI E FASI DEL PERCORSO PARTECIPATIVO.....	7
2.1 SOGGETTI COINVOLTI.....	7
2.1.1 GLI INCONTRI CON GRUPPO DI LAVORO TECNICO.....	7
2.1.2 LA REALIZZAZIONE DI EVENTI SPECIFICI E DI CONFRONTO CON LA CITTADINANZA E GLI STAKEHOLDERS.....	8
2.1.3 LA REALIZZAZIONE DI FOCUS GROUP CON I RAPPRESENTANTI DI ASSOCIAZIONI E CATEGORIE PRESENTI ED ATTIVE SUL TERRITORIO.....	13
2.1.4 CRITICITA' E PROPOSTE EMERSE NEL CORSO DEI FOCUS GROUP.....	15
2.1.5 INCONTRO PER IL RECUPERO DEL WATERFRONT DI MARINA DI GINOSA.....	16
3. L'INDAGINE ONLINE.....	20
4. PARTECIPAZIONE AL "SUMP LEARNING PROGRAMMES (SLP3)".....	31
5. PARTECIPAZIONE AL PROGRAMMA URBACT.....	37

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I° STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 4 di 37 Data 24/06/2019 Revisione 0 REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto
---	--

PREMESSA

La Città di Ginosa, in linea con gli obiettivi europei nazionali e regionali, ha avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione strategica del settore della mobilità al fine di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e contribuire all'aumento della qualità di vita dei suoi abitanti.

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

Il Piano della Mobilità Ciclistica è uno strumento di pianificazione che guarda alla ciclabilità come un'occasione per migliorare l'intero assetto Viabilistico di una città, che va oltre la realizzazione di chilometri di piste ciclabili e si avvicina invece a quella che è la riconfigurazione delle strade cittadine secondo un modello finalizzato a soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione residente e dei turisti, assicurare l'abbattimento di livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'auto privata e la moderazione del traffico.

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

È in quest'ottica che si inserisce la scelta dell'Amministrazione ha deliberato di intraprendere un percorso partecipativo quale fase necessaria per la formazione del Piano.

Il processo di formazione e redazione del Piano si è avvalso del percorso partecipativo di consultazione pubblica, al fine di migliorare la qualità del processo decisionale. La partecipazione può infatti garantire scelte di mobilità adeguate ai reali bisogni, che possono essere intercettati grazie al confronto e alla raccolta di informazioni provenienti direttamente da coloro che vivono il territorio quotidianamente.

Il documento della partecipazione raccoglie le informazioni relative al percorso di condivisione con cittadini e portatori di interessi collettivi (stakeholders), mettendo in evidenza le opinioni e le proposte di coloro che sono intervenuti alle iniziative realizzate.

Il punto di vista del cittadino è necessario, pertanto l'obiettivo alla base di questo percorso non è stato soltanto quello di rilevare le esigenze e le idee di chi vive la città, ma anche quello di creare un'occasione per condividere problemi ed opportunità di sviluppo per il territorio. Il percorso di partecipazione realizzato all'interno della stesura del PUMS e del Piano della Mobilità Ciclistica ha posto al centro le "persone" con l'obiettivo di rilevare esigenze, idee e proposte relativamente al tema della mobilità sostenibile.

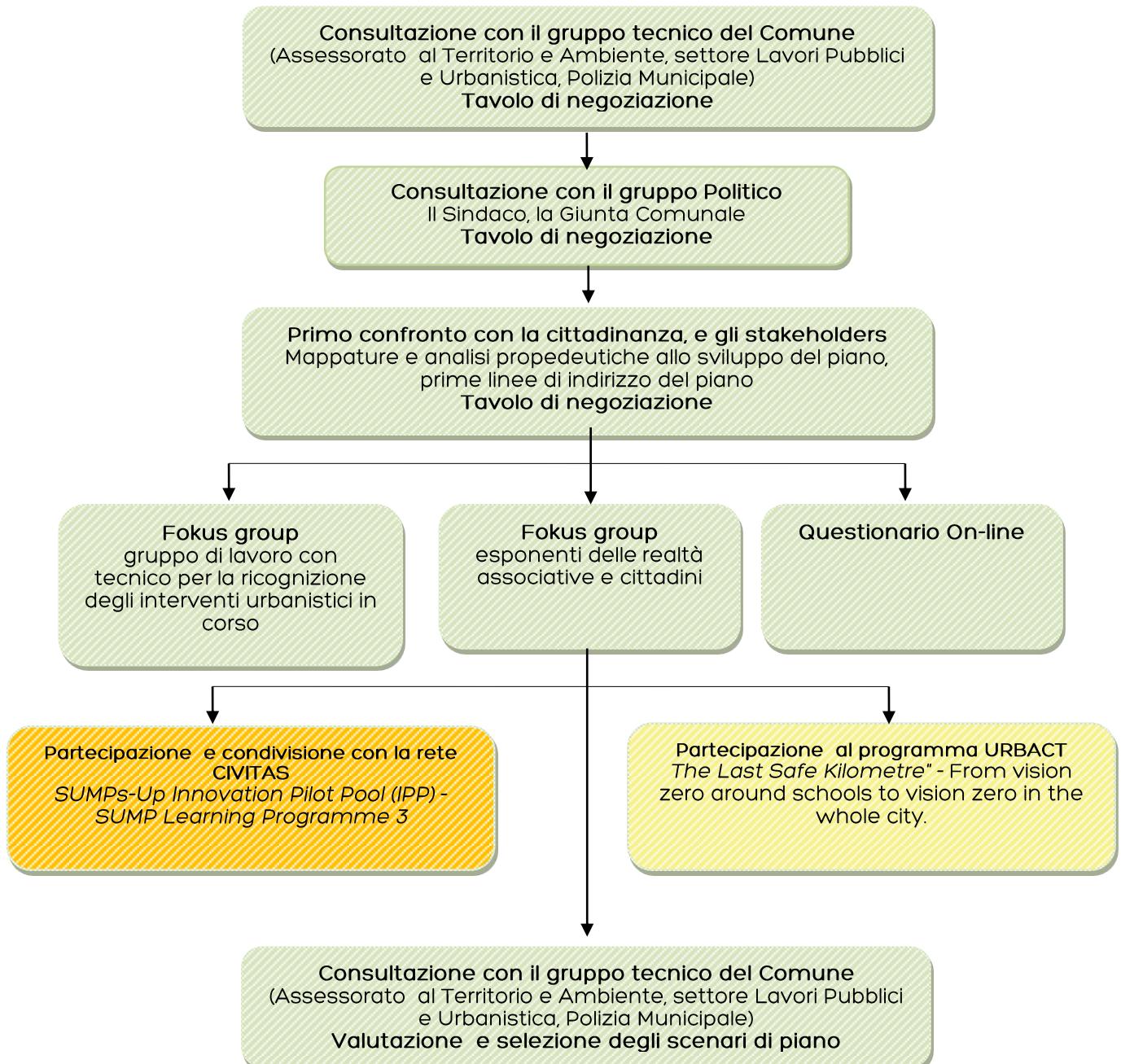
A partire dalla Prima Conferenza PUMS, tenutasi il 08.08.2018, il percorso di partecipazione per la realizzazione del PUMS ha previsto il succedersi di diversi momenti di confronto con la cittadinanza, dedicati a condividere le strategie di riferimento del piano e a recepire le segnalazioni dei partecipanti.

Il percorso ha previsto anche un'indagine online, ad accesso volontario, dei temi di principale interesse nell'ambito del processo di partecipazione, momento che ha consentito al contempo l'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini a contribuire alla stesura del PUMS.

 <p>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</p>	Pagina 5 di 37	Data 24/06/2019	Revisione 0
	REDATTORE	Loredana Domenica Modugno, Architetto	

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

La Città di Ginosa ha altresì confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner 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).



 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 7 di 37	Data 24/06/2019	Revisione 0
REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

PARTE II: OBIETTIVI E FASI DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

L'obiettivo principale della mappa dei portatori di interesse (stakeholders) è stata la creazione di una panoramica su tutti i soggetti potenzialmente coinvolti nel dibattito al fine di ottenere un loro contributo sia in fase partecipativa che - in alcuni casi - in fase di co-progettazione delle soluzioni.

2.1 SOGGETTI COINVOLTI

I soggetti coinvolti nel percorso di partecipazione sono stati:

- il gruppo di lavoro tecnico, composto da rappresentanti degli uffici del Comune (Assessorato al Territorio e Ambiente, settore Lavori Pubblici e Urbanistica, Polizia Municipale) e dagli amministratori comunali;
- il gruppo di lavoro tecnico per la ricognizione e stato di attuazione degli interventi urbanistici in corso
- il tavolo di negoziazione, composto rappresentanti di Associazioni e Categorie presenti ed attive sul territorio;
- Cittadini, residenti o utilizzatori dei servizi che la Città.

Gli strumenti e le fasi salienti del percorso di elaborazione e condivisione con cittadini e stakeholders sono stati:

2.1.1 Gli incontri con gruppo di lavoro tecnico

Il processo di impostazione ed elaborazione del PUMS è stato condiviso, all'interno del Comune, con l'Assessorato al Territorio e Ambiente, con il settore Lavori Pubblici e Urbanistica, con la Polizia Municipale, che hanno contribuito al confronto sulle principali tematiche e azioni indicate nel piano, con incontri plenari in fase di impostazione, o con contributi e suggerimenti puntuali riguardanti specifiche tematiche quali la costruzione degli scenari e la definizione della domanda di mobilità, la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, le azioni a favore di ciclabilità e pedonalità e ZTL, la gestione della sosta e delle politiche per la mobilità, la logistica, la mobilità elettrica, il coinvolgimento dei cittadini nel processo di elaborazione del PUMS.



Incontri presso la sede della Polizia Municipale



2.12 La realizzazione di eventi specifici e di confronto con la cittadinanza e gli stakeholders

Durante questi incontri, cui hanno preso parte rappresentanti delle istituzioni, il tecnico incaricato, gli esponenti delle realtà associative e cittadini, sono stati illustrati i risultati delle indagini, una loro prima interpretazione e le prime linee di indirizzo generale del Piano.

1° Incontro di partecipazione introduttivo al PUMS - Piano Urbano della mobilità sostenibile



Si è tenuto mercoledì 8 agosto 2018 il primo incontro pubblico di partecipazione presso P.zza Indipendenza a Marina di Ginosa relativo alla stesura del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) del Comune di Ginosa.

Le linee di indirizzo per la redazione del PUMS prevedono specifiche metodologie di coinvolgimento dei soggetti previsti: in primis si procede all'analisi ed alla mappatura dei portatori di interesse da includere nel processo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile i cosiddetti "stakeholders primari" (cittadini, associazioni, comitati, ecc.), attori chiave (es. comuni, istituzioni, enti, investitori, ecc.), intermediari (es. gestori servizi TPL, ecc.).

Per coinvolgere e far collaborare attivamente tutti i portatori di interesse con proposte, suggerimenti e idee è stato preparato un questionario da compilare come quello distribuito

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 9 di 37 Data 24/06/2019 Revisione 0 REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto
---	---

durante l'incontro (disponibile a breve on line); con questi contributi si identificherà il tipo e la qualità di mobilità graditi al cittadino o al turista.

Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e dai portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano.

Ulteriori fasi del percorso partecipato saranno previste nell'ambito del processo di VAS (valutazione ambientale strategica), sia prima dell'adozione del PUMS, attraverso contributi da parte dei soggetti competenti in materia ambientale, sia successivamente all'adozione del Piano nella fase della sua pubblicazione.

Il PUMS porrà 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 degli altri portatori di interesse, fin dall'inizio del suo processo di definizione.

2° Incontro di partecipazione introduttivo al PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Il 7 maggio 2019 si è svolto l'incontro pubblico presso il Museo Civico Santa Parasceve in Cso Vittorio Emanuele II ha introdotto nuova idea di mobilità urbana per l'area del centro storico. L'evento, rientra nel processo di elaborazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) ed è propedeutico alla redazione del piano stesso attraverso la raccolta dei pareri e delle idee dei residenti, commercianti e albergatori del quartiere e dei cittadini interessati. Presenti il Sindaco Vito Parisi, l'Assessore alla Rigenerazione Urbana Emiliana Bitetti, l'Assessore all'Ambiente Filomena Paradiso, l'Assessore alla Sicurezza Urbana Nicola Piccenna e i Consiglieri Angela Ciannella, Amedeo Clemente e Sergio Basta. Ad illustrare il progetto l'Architetto Loredana Modugno incaricato di redigere il piano. L'incontro si è diviso in due fasi: illustrazione del PUMS e parte pratica con un processo partecipativo in cui gli astanti hanno scritto su carta le proprie idee sulle iniziative da attuare per dare al centro storico una nuova impronta.

Tema centrale del dibattito è stata la ZTL (Zona Traffico Limitato) che interesserà Corso Vittorio Emanuele II e tutto il centro storico, che prevedrà la riduzione del traffico veicolare nei confronti dei non residenti e una maggiore fruibilità per i pedoni e i mezzi ecosostenibili.

«La ZTL è uno step fondamentale per la riqualificazione di una parte nevralgica del centro storico - ha spiegato l'Assessore Bitetti - l'obiettivo è quello di garantire una più libera e

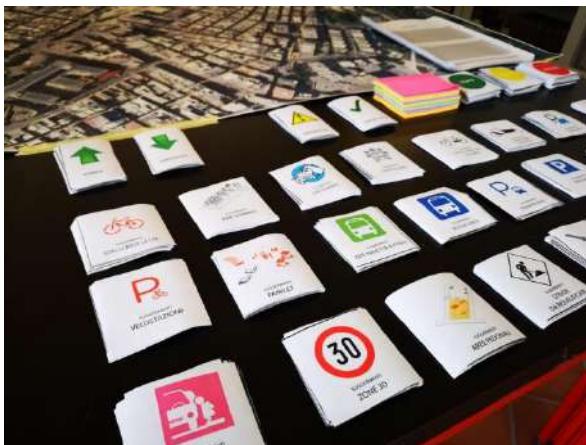


sicura percorribilità per i cittadini a piedi del nostro corso nell'ottica di una riappropriazione degli spazi pubblici. Questa misura rientra tra gli interventi di recupero del centro storico: dai lavori presso il Castello Normanno (già in atto) alla riqualificazione della Biblioteca Civica grazie al finanziamento sulle Community Library e quello inherente a Parco Alfieri e al Casale.

I disagi per i residenti saranno pari a zero, così come per eventuali veicoli che dovranno scaricare e caricare merce presso le attività commerciali lì presenti. Comprendiamo alcuni dubbi e timori espressi, assolutamente legittimi, ma la pianificazione della ZTL sarà ben strutturata per gradi e garantirà una maggior affluenza di persone a beneficio degli esercizi ubicati.

È bene ricordare, infatti, che la ZTL sarà a misura di cittadino residente e che occasioni di confronto come quella avuta saranno indispensabili per il risultato finale. Una visione a lungo termine attraverso un approccio partecipativo dei cittadini: sono questi i pilastri che sorreggono il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, un percorso di riqualificazione strutturale, percettivo e mentale che tutta la comunità desiderosa di un cambiamento e di avvertire una nuova concezione di Ginosa e Marina di Ginosa deve percorrere». «Le operazioni che interessano e interesseranno il centro storico di Ginosa sono volte a preservare la #bellezza dei luoghi identitari della nostra cittadina - ha aggiunto il Primo Cittadino - mai come prima d'ora erano state previste così tante misure per quest'area».







 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 13 di 37	Data 24/06/2019	Revisione 0
REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

2.1.3 La realizzazione di focus group con i rappresentanti di Associazioni e Categorie presenti ed attive sul territorio.

Tra gennaio e giugno sono stati organizzati focus group tematici che hanno coinvolto diversi stakeholder e rappresentanti delle associazioni di categoria.

Una volta condivisi gli obiettivi del Piano, il concetto di "sostenibilità" come equilibrio tra componente ambientale, sociale ed economica e definiti gli ambiti della discussione (ciclabilità, percorsi pedonali, ZTL, parcheggi,TPL, barriere architettoniche, incidentalità delle strade, ecc.), è stata attivata la discussione dei focus group.

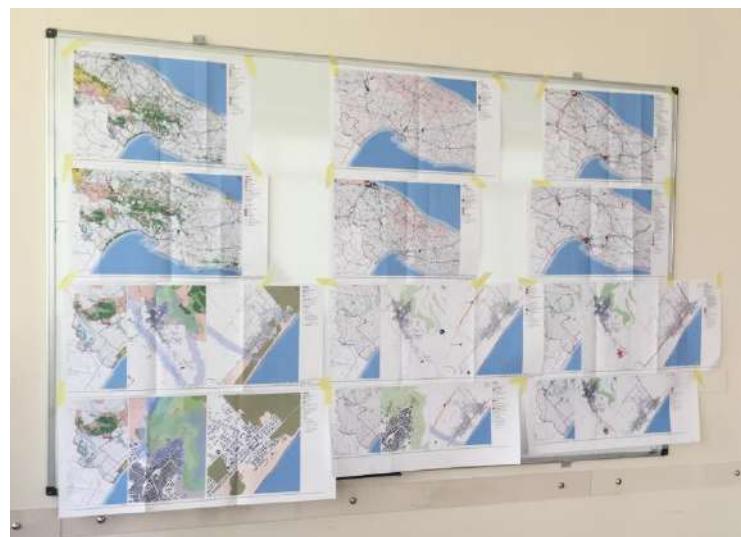
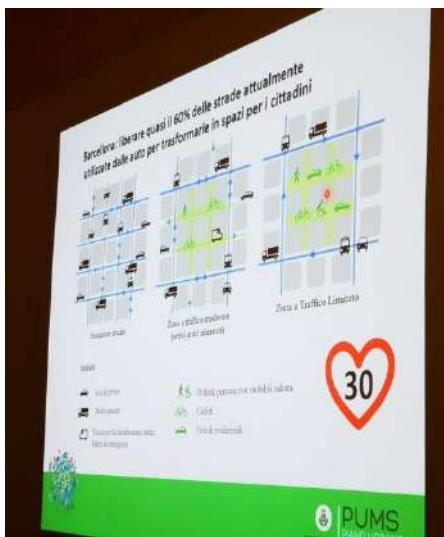
Gli incontri avevano l'obiettivo di:

- Condividere e raccogliere feedback relativi alla vision, agli obiettivi e alle linee di intervento del PUMS e del Biciplan presentate pubblicamente negli incontri precedenti;
- Rilevare problematiche specifiche;
- Raccogliere proposte e suggerimenti;
- Individuare soluzioni condivise sulle questioni controverse.

Gli incontri sono stati organizzati per affrontare questioni e problematiche riguardanti l'accessibilità dei cittadini e dei diversamente abili, la mobilità ciclo-pedonale, le infrastrutture del trasporto collettivo e l'intermodalità, il sistema della sosta, la sicurezza della rete stradale, il sistema della Viabilità, al fine di rilevare i bisogni e le esigenze dei diversi settori sociali.

Nel corso degli incontri sono state illustrate le finalità e la diversità di approccio introdotte dal nuovo strumento del PUMS, introducendo di volta in volta temi e questioni specifiche su cui i partecipanti sono stati chiamati a discutere, rilevando le criticità e individuando soluzioni possibili.





 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 15 di 37	Data 24/06/2019	Revisione 0
REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

2.14 CRITICITA' E PROPOSTE EMERSE NEL CORSO DEI FOCUS GROUP

Nel corso dei focus group è emersa una notevole sensibilità da parte di tutti i partecipanti rispetto ai temi della mobilità sostenibile.

Il problema particolarmente sentito da chi abita e lavora nel centro cittadino è quello della sosta e del congestionamento veicolare specialmente attorno alle aree centrali nel caso di Ginosa, nei pressi del lungomare nel caso di Marina di Ginosa.

Chi abita in periferia lamenta la difficoltà di raggiungere il centro con mezzi alternativi all'auto: l'assenza di piste ciclabili e percorsi sicuri scoraggia la mobilità ciclopedonale.

Di seguito vengono riportati i dati più significativi emersi dai focus group

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*
- *sosta e congestione veicolare nei pressi delle piazze centrali*

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 molitudine 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 manutenuti (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 manutenuta e potrebbe continuare verso la DOK;*
- *pista ciclabile Via Italia/ pericolosa in vari punti necessaria manutenzione;*

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 16 di 37	Data 24/06/2019	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- *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 Piagora 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;*

2.15 incontro per il recupero del waterfront di Marina di Ginosa

Nel 2018 Il Comune di Ginosa ha candidato il progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosa - Connessioni costiere alla Misura 4.16 "Interventi di potenziamento delle infrastrutture di supporto al settore turistico"- POR Puglia 2000-2006 Asse IV. L'intervento rientra nell'ambito della futura ZTL pianificata per Marina di Ginosa e interessa prevalentemente strade e spazi pubblici già urbanizzati e realizzati, che vengono ridisegnati e ripensati in funzione della preminente esigenza di eliminare il traffico veicolare e la sosta e per favorire la pedonalizzazione, una migliore fruizione del waterfront e l'accessibilità alle spiagge.

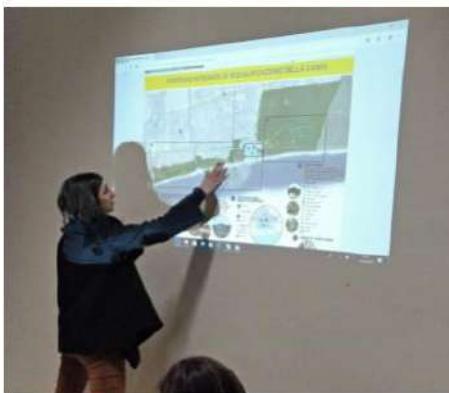
Il percorso partecipativo ha previsto il coinvolgimento, l'informazione, la co-progettazione, l'elaborazione e la discussione congiunta tra attori pubblici e attori privati, coinvolgendo in 3 differenti incontri, liberi cittadini interessati, i ragazzi dell'Istituto comprensivo Leone (terza media) e i più piccoli della scuola elementare (prime e quinte classi).

Gli incontri sono stati una occasione utile per spiegare ai bambini concetto di mobilità sostenibile, gli effetti negativi dell'uso dell'auto sull'ambiente e sulla qualità di vita delle persone e ad illustrare loro le alternative all'auto privata attraverso una serie di esempi di buone pratiche utili a favorire la pedonalità, la ciclabilità e il trasporto pubblico locale per gli spostamenti.

Le considerazioni emerse dai questionari esplicitano come **l'aspetto positivo** dello spazio ora fruito come lungomare sia strettamente connesso alla forte **qualità dell'ambiente naturale** e quindi la lunghezza ed ampiezza delle spiagge, la qualità dell'aria ed il mare, che consentono attività come lunghe passeggiate, jogging e la meditazione. Gli **aspetti negativi** sono invece la **cattiva viabilità**, la **presenza delle auto** che limita la circolazione delle biciclette e dei pedoni stessi, e la **poca**



attrattività del luogo che lo “squalificano” come luogo dello stare, nonostante sia fortemente connesso all’attività balneare e la bicicletta sia stata selezionata come mezzo prioritario per lo spostamento in città, sia d'estate che d'inverno.



PROCESSO PARTECIPATIVO

CITTÀ DI GINOSA | 21 | 2018 ore 18.30 | Piazzale della delegazione plesso Indipendenza Marina di Ginosa | LA CITTADINANZA È INVITATA | MARINA DI GINOSA | MIGRATORIO | QUESTIONARIO

1 Se dovessi associare un CBO ad un luogo, quale CBO associeresti al lungomare di Marina di Ginosa?

2 Se dovessi associare un'attività ad un luogo, quale ATTIVITÀ associeresti al lungomare di Marina di Ginosa?

3 Pensando a Marina di Ginosa e al suo lungomare, sapresti dire...

4 Qual è il mezzo di trasporto che utilizzi maggiormente per spostarti?

in città: auto bici moto; fuori città: auto bici moto treno bus

DATI DELL'INTERVISTATO
PROFESSIONE: _____
ETÀ: _____

COSE PUOI FARE COSE NON PUOI FARE
ASPECTI POSITIVI ASPECTI NEGATIVI

Per il secondo e terzo incontro si è ritenuto opportuno coinvolgere i più piccoli, ovvero le prime elementari, le quinte elementri e le terze medie dell'Istituto Comprensivo Leone di Marina di Ginosa, che grazie alla disponibilità del gruppo docenti, hanno potuto partecipare attivamente alle attività fornendo interessati contributi. È stata coinvolta l'associazione Tsè Tsè di Marina di Ginosa, da sempre attiva sul tema botanico vegetazionale della Marina, promuovendo attività escursionistiche e di didattica in pineta, sensibilizzando soprattutto i più piccoli allo studio ed osservazione di flora e fauna presenti sulle dune e nelle aree pinetate.

L'attività si è svolta principalmente in 3 momenti:

1- il primo di spiegazione ed interazione in merito a:

- a) illustrazione del bando e dell'obiettivo dell'attività;
- b) sviluppo ed interazione sul tema della mobilità e di quanto la qualità di uno spazio incida sulla vita quotidiana delle persone;
- c) sviluppo del tema della flora e della fauna presenti sull'area del lungomare ed il rapporto tra infrastruttura e natura;

2- il secondo momento ha previsto, invece, la divisione dei ragazzi in gruppi lavoro:

- a) prima hanno raccontato su di un foglio attraverso la scrittura ed il disegno “cosa vedono” e “cosa fanno” oggi lungo l'area del lungomare, ovvero come viene attualmente frutta e quel' è la percezione dell'ambiente naturale che hanno, il rapporto con la sabbia, le dune ed il mare.



b) Successivamente, stimolati da immagini, reperti, video e modellini hanno provato ad immaginare il lungomare dei loro sogni, disegnando ciò che "vorrebbero vedere" e "vorrebbero fare", creando dei veri e propri progetti su vari temi emersi durante i tavoli,



3- Il terzo momento è stato quello delle interviste in cui tutti i bambini e ragazzi hanno risposto attivamente e con entusiasmo alle domande dei progettisti, affrontando i temi della percezione visiva, della fruibilità e qualità dei luoghi.

Al termine delle attività partecipative si è potuto evincere come la percezione dello spazio e dell'elemento naturale del mare vari notevolmente variare dell'età dei soggetti coinvolti.

Partendo dai più piccoli di prima elementare, è emerso che lo spazio corrispondente all'attuale lungomare, oggetto di studio, non viene assolutamente fruito dai bambini, e che invece al lungomare associano esclusivamente l'attività balneare e tutte le "esperienze" ad essa connesse.

Passando ai bambini di quinta elementare, le classi coinvolte sono state tre, per un totale di 50 alunni, che hanno espresso il massimo dell'entusiasmo e della collaborazione in maniera molto critica ed oggettiva, denunciando prioritariamente:

- lo stato di degrado in cui verte l'area;
- l'impossibilità di circolare in bici indisturbati a causa del pericolo delle automobili;
- l'impossibilità di "vedere il mare" a causa del muretto che ostruisce la visuale creando una barriera tra l'infrastruttura e l'elemento naturale;
- la mancanza di attrazioni e luoghi per giocare;



e proponendo invece:

- aree per cani; creazione di una pista ciclabile; l'eliminazione delle automobili; l'eliminazione delle barriere architettoniche; una passerella che arrivi fino al mare; un ponte ligneo sulle dune; cartellonistica che tuteli le dune; installazione di cestini per la spazzatura; creazione di un parco giochi a tema

Sono stati 53 invece i ragazzi di terza media a partecipare alle attività, sollevando altre questioni più legate alla mancanza di attrattività dei luoghi e alla fruizione dello spazio strettamente vincolata alla stagione estiva. Un' aspetto interessante è stato quello dell'ampia visuale che alcuni ragazzi hanno dimostrato di avere proponendo dei percorsi ciclopedonali che partono da Castellaneta Marina fino ad arrivare a Torre Mattoni di Marina di Ginostra creando una vera e propria connessione costiera sostenibile.

Altre proposte interessanti in merito alla fruizione dello spazio sono:

- la creazione dell'anfiteatro del mare;
- la creazione di percorsi sportivi in progressione;
- l'installazione di colonnine per il wi-fi;
- creazione di un'area per cani;
- installazione di reti per giocare a calcio;
- stimolare l'apertura di bar e strutture recettive che incentivino il turismo;
- creare una pista ciclabile;



 <p>PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</p>	Pagina 20 di 37	Data 24/06/2019	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3. L'indagine online

Nel periodo settembre 2018 - maggio 2019 sul sito del della Comune di Ginosa è stato dedicato uno spazio per la compilazione volontaria di un questionario sui temi della mobilità.

Il questionario era rivolto ai cittadini del territorio di Ginosa e in special modo ai residenti e turisti di Marina di Ginosa. Il questionario aveva lo scopo di raccogliere dati ulteriori sulle abitudini dei cittadini e sulle loro modalità di spostamento.

Le domande previste dal questionario sono state:

- Caratteristiche della popolazione intervistata (età, occupazione, condizione professionale, etc.)
- Modalità di spostamento (con focus mobilità ciclistica)
- Modifica delle abitudini

I questionari compilati sono stati 53. Dai dati emerge che il 60,4% degli intervistati ha un'età compresa tra 26 e 40 anni, il 62,3% sono uomini, il 28,3% è impiegato. Il 46,5% degli intervistati vive in una famiglia di 4 componenti. Più del 50% delle famiglie possiede 2 auto, il 56,6% degli intervistati vive a Ginosa mentre il 34% a Marina di Ginosa.

La maggioranza del campione si sposta a Marina di Ginosa per vacanza, con un tempo di permanenza medio di circa due mesi. Il 100% degli intervistati si sposta in auto. Relativamente agli spostamenti in automobile, la maggior parte degli intervistati si sposta con l'auto ed ha difficoltà a trovare parcheggio, il problema maggiormente sentito è quello di mancata regolamentazione della sosta, che impedisce ai pedoni e ai diversamente abili di spostarsi liberamente e in sicurezza.

Gli spostamenti effettuati con il trasporto pubblico specialmente quello extraurbano presentano una forte criticità che riguarda la bassa frequenza, ma anche la poca pulizia e lo scarso comfort.

Relativamente agli spostamenti in bicicletta, il 50,9 % usa la bicicletta per scopi ricreativi, appaiono però evidenti i problemi relativi alla inesistenza di una rete ciclabile continua e all'insufficienza di punti di sosta dove parcheggiare la bicicletta, ma anche la scarsa disponibilità di informazioni su come pianificare l'uso della bicicletta, o delle strutture ed i servizi per la mobilità ciclistica.

Agli intervistati è stato chiesto quali misure sarebbero utili per migliorare la mobilità urbana e la qualità della vita. Per rispondere dovevano mettere in ordine di preferenza alcune condizioni.

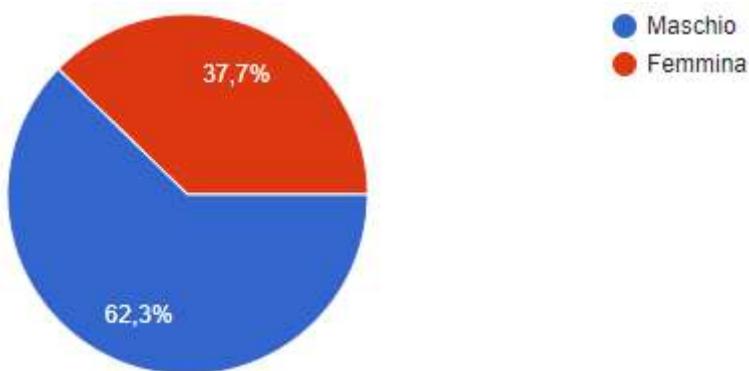
- Miglioramento l'efficienza del Trasporto Pubblico Locale (TPL) - 58%
- Riduzione dell'inquinamento acustico - 73%
- Riequilibrio modale della mobilità a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica) - 62%
- Valorizzazione di forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici (car sharing, bike sharing, ecc.), nonché l'implementazione di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), ecc. - 64%
- Riduzione della congestione e migliorare la fluidificazione del traffico - 75%
- Riduzione delle barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico - 62%
- Promuovere campagne di sensibilizzazione a forme di mobilità "sostenibili", nonché campagne informative rivolte ai cittadini,etc.. - 60%
- Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato) - 52%



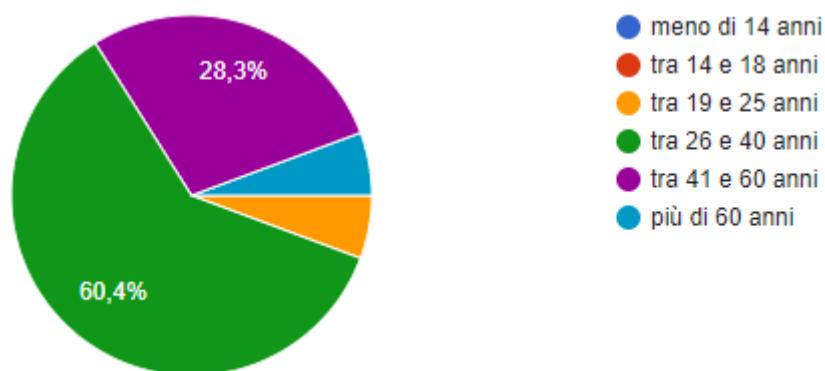
Di seguito vengono riportati i dati più significativi emersi dall'indagine.

1. DATI POPOLAZIONE / CARATTERISTICHE DEGLI INTERVISTATI

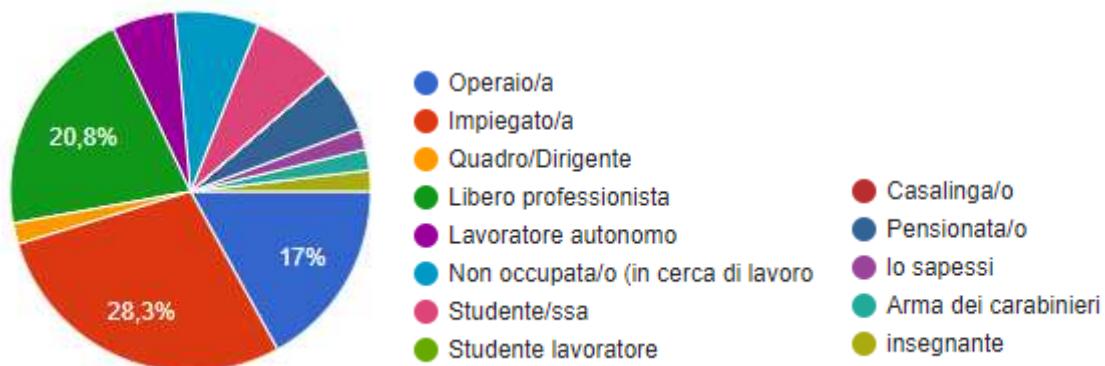
1. Età



2. Sesso

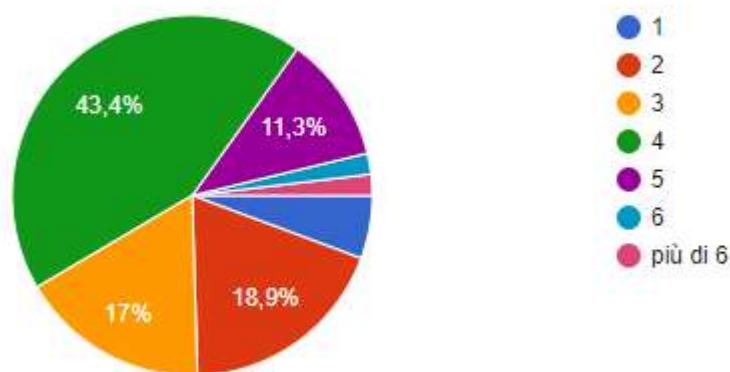


3. Condizione professionale

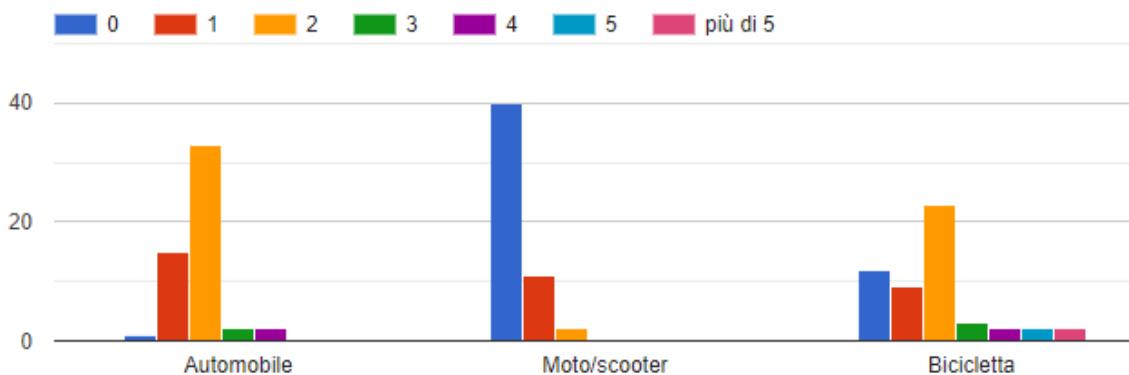




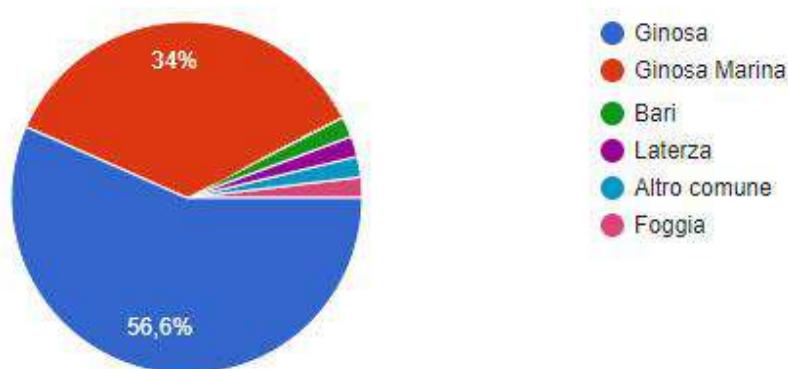
4. Da quante persone è formata la tua famiglia (te compreso)?



5. Quali e quanti mezzi possiede la tua famiglia? Indica il numero di mezzi posseduti per ogni tipo

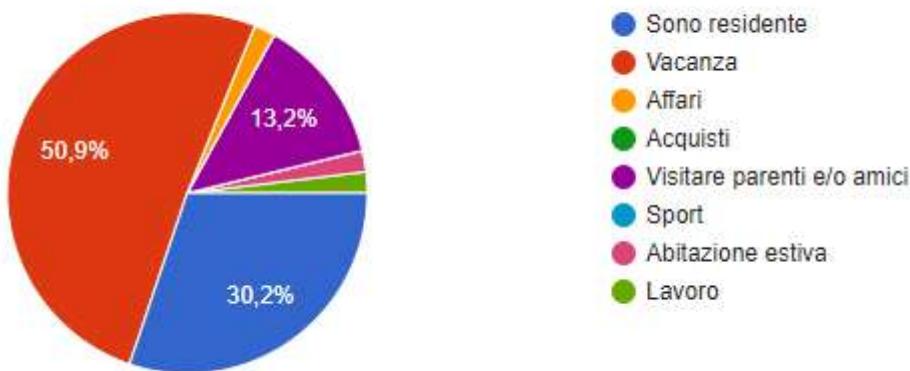


6. Dove abiti/luogo di origine?

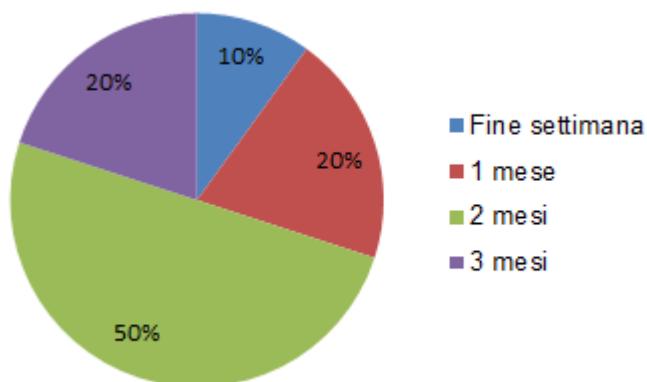




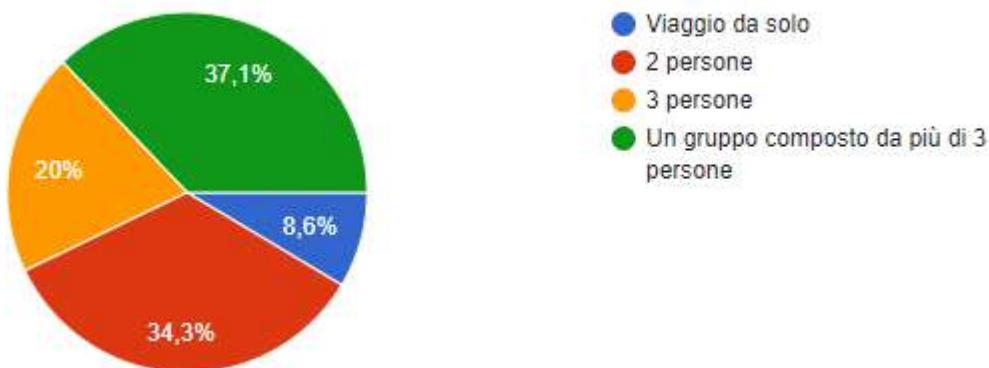
7. Qual è lo scopo del tuo soggiorno a Ginosa Marina?



8. Indicare tempo di permanenza

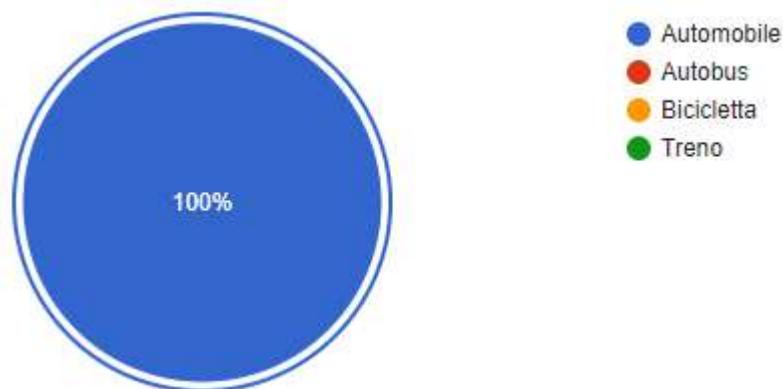


6. Quante persone costituiscono il gruppo con cui sta Viaggiando ? (solo se si è in vacanza o non residenti nel comune di Ginosa Marina)

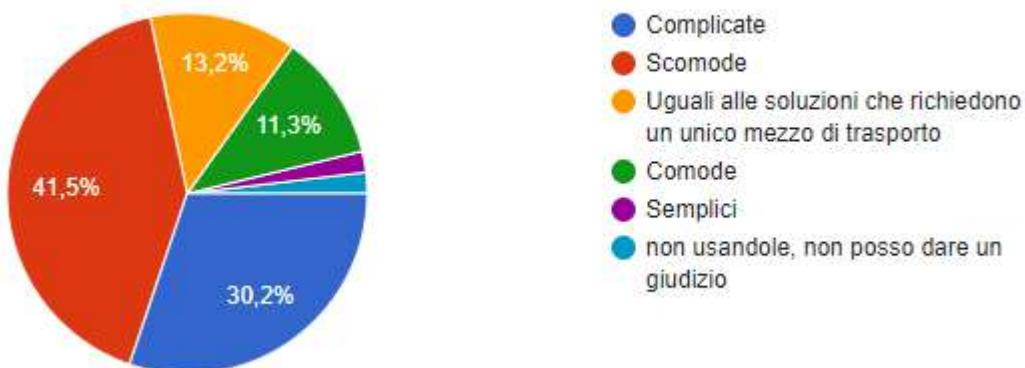




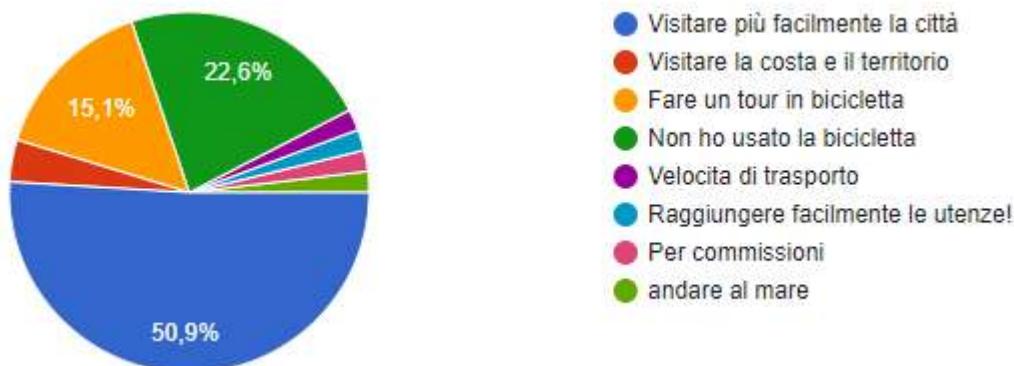
7. Come ha raggiunto Ginosa Marina? (solo se si è in vacanza o non residente nel comune di Ginosa Marina)



8. Come descriverebbe le combinazioni di trasporto intermodale (che richiedono l'uso di più di un mezzo di trasporto) verso Ginosa Marina?

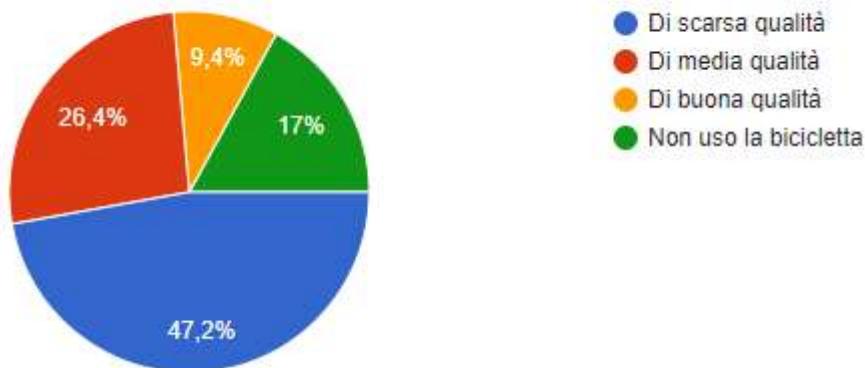


9. Se ha usato la bicicletta durante la sua permanenza a Ginosa Marina, qual è stato lo scopo?

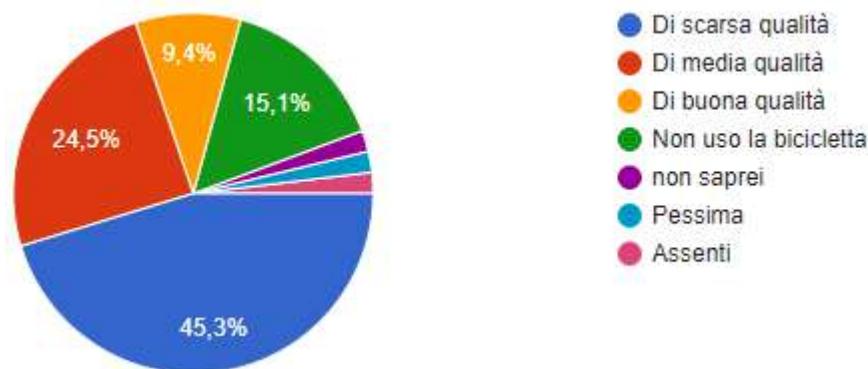




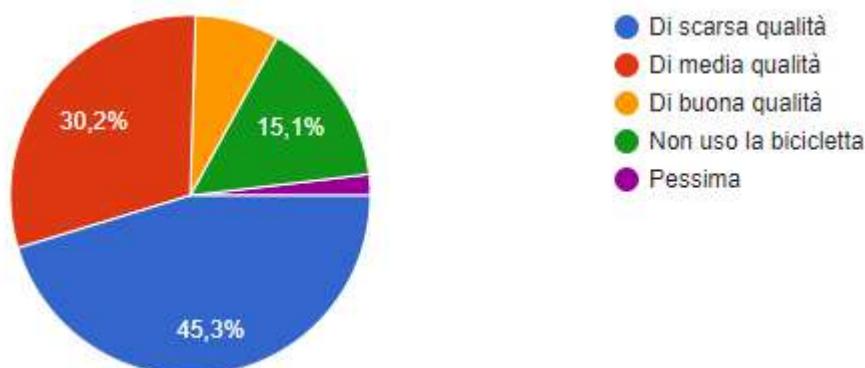
10. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di informazioni su come pianificare l'uso della bicicletta?



11. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di informazioni sulla possibilità di noleggiare la bicicletta?

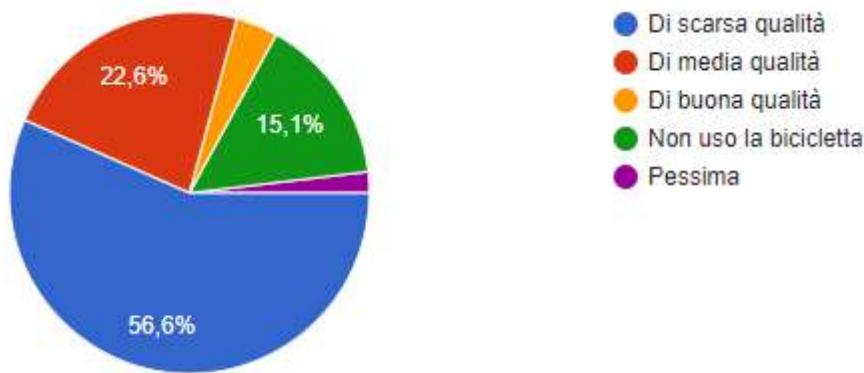


12. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di informazioni sulle strutture ed i servizi per la mobilità ciclistica ?

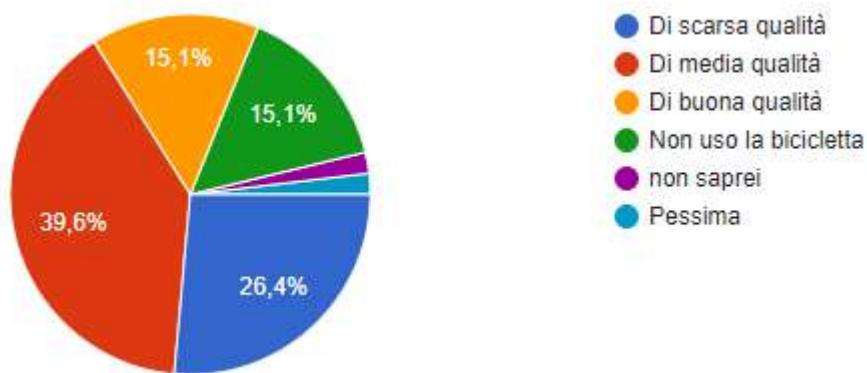




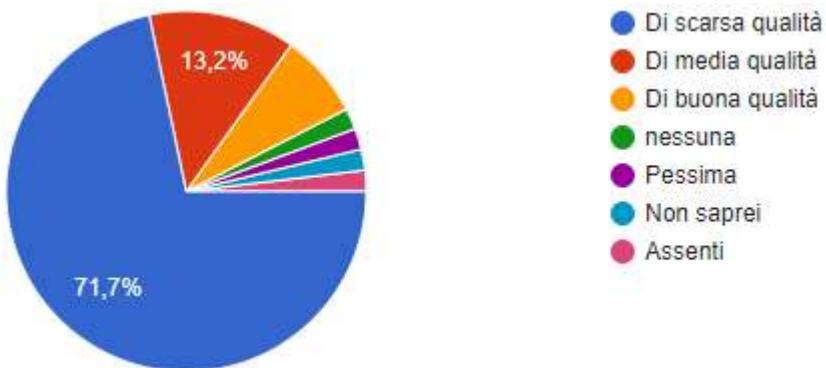
13. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di parcheggi sicuri per le biciclette?



14. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di servizi per la mobilità ciclistica (manutenzione e riparazione per le biciclette)?

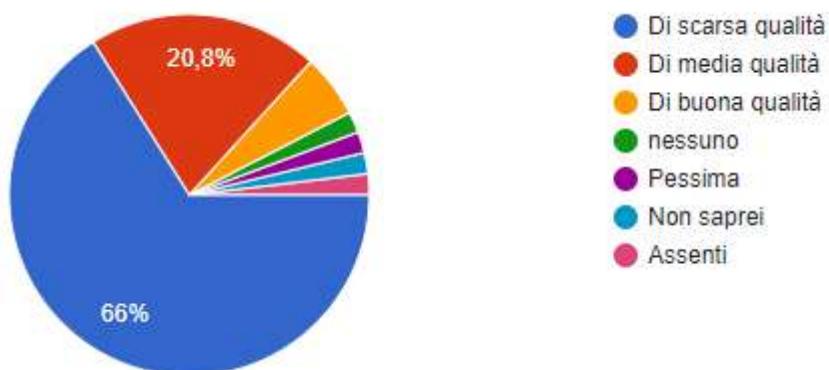


15. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di strutture che rendano possibile l'uso combinato di bicicletta e treno ?

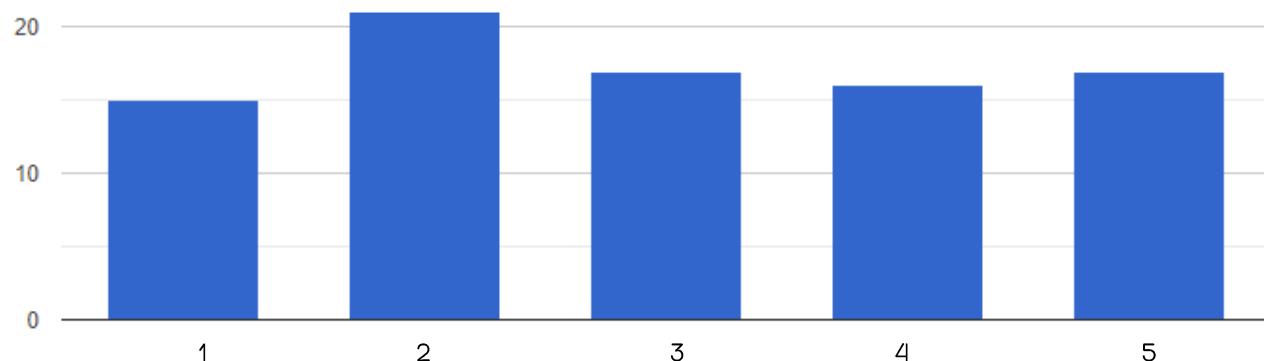




16. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di strutture che rendano possibile l'uso combinato di bicicletta e autobus



17. Se NON ha usato la bicicletta durante la sua permanenza a Ginostra Marina , quanto è stato importante, su una scala tra 0 (per niente importante) e 10 (molto importante), ciascuno dei seguenti fattori per la sua decisione di usarla?



1 Ragioni personali (comfort, abitudine, etc.)

2 Mancanza di informazioni sul modo in cui pianificare l'uso della bicicletta durante la vacanza, sui luoghi in cui noleggiare la bicicletta

3 Mancanza o scarsità di infrastrutture e segnaletica per la mobilità ciclistica

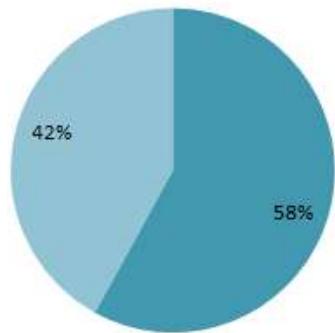
4 Mancanza di strutture e servizi che garantiscono la sicurezza nell'uso della bicicletta (parcheggi sicuri, vigilanza ed assistenza, etc.)

5 Difficoltà nell'usare la bicicletta in combinazione con altri mezzi di trasporto

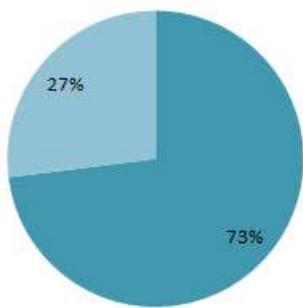


QUANTO SECONDO LEI GLI OBIETTIVI CHE SEGUONO SONO IMPORTANTI PER MIGLIORARE IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E LA QUALITÀ DELLA VITA NEL TERRITORIO GINOSINO

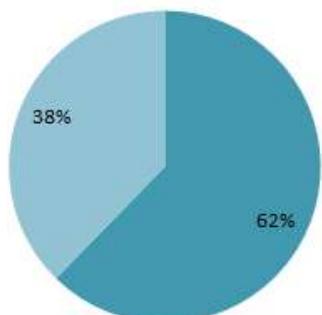
18. Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) - Migliorare l'efficacia e l'efficienza del TPL attraverso l'aumento dell'offerta di servizi, della puntualità e della velocità commerciale, il rinnovo dei mezzi, l'implementazione di sistemi di preferenzialismo lungo gli assi strategici, ecc.



19. Riduzione dell'inquinamento acustico - Ridurre le emissioni acustiche generate dai trasporti, attraverso incentivi per dispositivi e motorizzazioni meno rumorosi dei veicoli privati e pubblici, ampliamento delle aree a velocità moderata (zone 30 ecc.), creazione di "isole ambientali", ecc., dando priorità alla protezione delle aree più sensibili (aree costiere, scuole/presidi sanitari/residenti), ecc

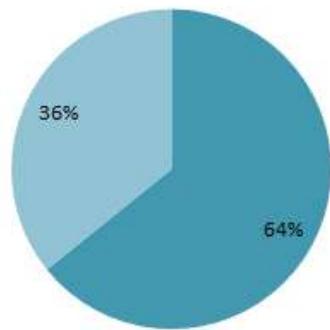


20. Riequilibrio modale della mobilità - Ridurre la percentuale complessiva di spostamenti dei cittadini con l'auto privata a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica), con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città, sviluppo dell'intermodalità gomma-ferro (integrazione tra i sistemi di trasporto, parcheggi scambiatori, ecc.), sviluppo di azioni Mobility Management per spostamenti dai parcheggi ai lidi

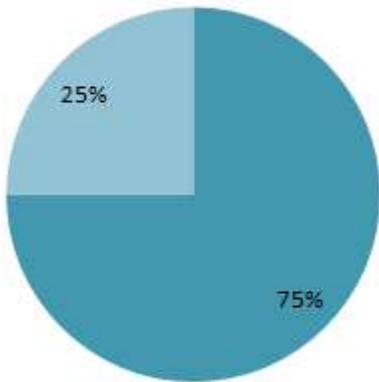




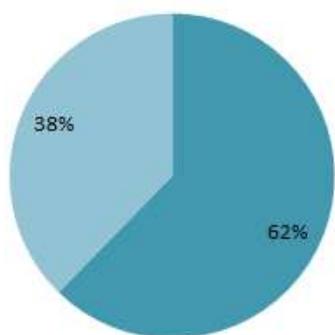
21. Ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse di mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità Ottimizzare le risorse disponibili per la mobilità privilegiando le modalità in condivisione (car sharing, bike sharing, ecc.), nonché l'implementazione di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), ecc.



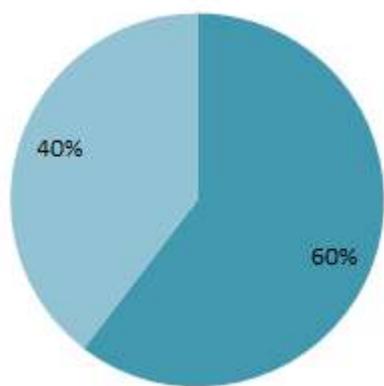
23. Riduzione della congestione. Migliorare la fluidificazione del traffico con interventi di manutenzione, miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza, realizzazione di nuove intersezioni a rotatoria, evoluzione del sistema di controllo dei semafori, revisione dell'organizzazione della circolazione stradale sugli assi principali, ecc., con particolare attenzione ai tratti e ai nodi mediamente più congestionati



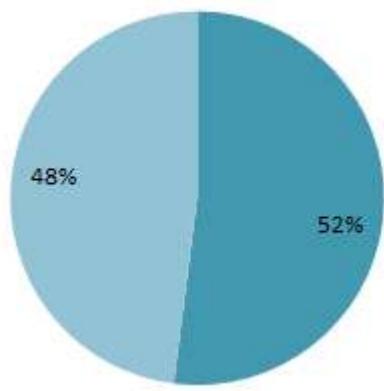
26. Riduzione delle barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico. Adeguamento del parco autobus e delle infrastrutture di mobilità in generale alle esigenze degli utenti (sistematizzazione delle aree di attesa del TPL e dei percorsi di accesso alle stesse aree, miglioramento della rete dei percorsi pedonali, abbattimento delle barriere architettoniche fisiche e percettive, ecc.



27. Aumento della consapevolezza e della libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione sull'offerta dei servizi di mobilità. Promuovere campagne di sensibilizzazione a forme di mobilità "sostenibili", nonché campagne informative rivolte ai cittadini, partendo dalla pubblicizzazione dei servizi oggi disponibili, ecc.



28. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato). Incentivare l'ottimizzazione delle risorse (pubbliche e private) da investire nel campo della mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici (car sharing, car pooling, bike sharing), di promozione dell'innovazione tecnologica (infomobilità) e gestionale nell'ambito del settore, ecc.



 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 31 di 37	Data 24/06/2019	Revisione 0
REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

4. Partecipazione al "SUMP Learning Programmes (SLP3)"

Nella fase di elaborazione del PUMS la Città di Ginosa è stata selezionata per partecipare al "SUMP Learning Programmes (SLPs)".

Il SLP3 è un programma europeo che prevede una serie attività di approfondimento rivolte alle Pubbliche Amministrazioni nell'ambito della mobilità sostenibile per accrescere le competenze e le conoscenze necessarie per sviluppare e attuare i PUMS.

Attraverso questo percorso di esperienze, di condivisione di buone pratiche e la promozione dell'apprendimento continuo, Ginosa ha avuto la possibilità di entrare a far parte della rete CIVITAS SUMPs-Up Europea.

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

Il programma di apprendimento SLP3 SUMPS-up ha permesso al Comune di:

- essere supportato durante il processo del SUMP (Capacity Building, informazioni su misura e supporto durante le fasi di sviluppo e implementazione);
- apprendere, condividere conoscenze e idee con altri partecipanti al corso; partecipare a workshop e apprendimento peer-to-peer, e-learning e webinar;
- ricevere esempi delle migliori pratiche, nonché una selezione di metodi e strumenti utili conoscere nuovi metodi per elaborare SUMP (come iniziare a raccogliere misure, dove trovare informazioni sulle misure SUMP, come generare misure innovative, ecc.);
- promuovere e condividere il Programma di apprendimento SUMP (SLP3) con un gruppo di lavoro interdipartimentale

L'apprendimento peer-to-peer, l'e-learning, insieme ai webinar e Workshop rappresentano uno strumento originale di partecipazione che riunisce persone con diversi profili e sensibilità. Il workshop tenutosi nelle città ospitanti è stato un'opportunità per migliorare la "cultura generale" del processo SUMP di Ginosa, un'opportunità per condividere riflessioni, proposte e strumenti utili, stimolando un'interazione dialettica tra gli attori coinvolti. L'incontro è stato anche una sfida per imparare dai più diversi background dei partecipanti, promuovere la cooperazione tra le città, sviluppare una visione comune della mobilità, fissare obiettivi e obiettivi strategici.

Il prossimo passo dovrebbe essere promuovere e condividere l'esperienza di SUMP Learning Program (SLP3). Il comune intende creare uno specifico gruppo di lavoro interdipartimentale responsabile dello sviluppo di SUMP. Attraverso la creazione di specifici uffici per la mobilità, le attività e le conoscenze della SLP3 saranno integrate nelle strategie a lungo termine della città.



WP1 Bucharest, Romania - Impact Hub, Splaiul Unirii 165, TNO2 building, 1st Floor



Spider Web (All cities should prepare one slide with a picture of the city and a couple of points about the city and the state of the art of mobility in the local context)



Marko Horvat, ICLEI
Mobility-related problems and trends in Europe:
The challenge of reducing car traffic



Interactive workshop session
Topic: How to develop and prioritise a list of well-chosen measures for your SUMP / Development of an Action Plan to ensure successful implementation of the measure



WP3 Budapest, Hungary- BKK headquarters, 19-21 Rumbach Sebestyén utca, H-1075, 8th floor



BKK Centre for Budapest Transport is the mobility manager of Budapest. BKK is responsible for the development of the Balázs Már Plan (BMT), the first SUMP based transport development strategy for Budapest.

BKK is owned by the municipality and is responsible for strategic planning, preparatory work and project implementation after decision of the General Assembly of Budapest.

This example shows the process from the start of the strategic work until the selection of a "starter"-measure that addresses the defined problems.



FUTURE VISION

BUDAPEST IS A LIVEABLE, ATTRACTIVE CAPITAL CITY WITH A UNIQUE CHARACTER AND A RESPECTED MEMBER OF THE EUROPEAN NETWORK OF CITIES AS THE INNOVATIVE ECONOMIC AND CULTURAL CENTRE OF THE COUNTRY AND THE CITY REGION



SUMP Learning Programme 3: Tools and services for SUMP elaboration and measure selection



Key achievements since last meeting

SUMP Learning Programme

- **21 members in the SLP 3 Expert Group. The kick-off workshop for SLP 3 will take place on 17 October 2018 in Bucharest, Romania.**
- Agios Dimitrios/GR, Benidorm/ES, Cesis/LV, Fabriano/IT, Ferrol/ES, Gävle/SE, **Ginosa/IT**, Goiânia/BR, Granollers/ES, Hersonissos/GR, Kavala/GR, Karditsa/GR, Kilkis/GR, Loulé/PT, Pinto/ES, Rethymno/GR, Riva Vaciamadrid/ES, Skawina/PL, Trelleborg/SE, Tržič/SI

SLP 3 Kick-Off Workshop
Bucharest, Romania, 12 October 2018

The first of three workshops in the third SUMP Learning Programme (SLP) will take place in Bucharest, Romania. A full day of SUMP learning activities awaits the 20 members in the SLP 3 group. After a round of introductions, a logistic presentation on the challenges of reducing car traffic will set the scene for the rest of the day's activities.

Four of the cities taking part in the SLP - Loulé (Portugal), Cesis (Latvia), Granollers (Spain), and Fabriano, (Italy) - will describe the varying SUMP situations that they find themselves in. The insights gained from this will inform discussions in the subsequent workshop that will examine two key themes: how to develop and prioritise a list of SUMP measures; and how to develop a SUMP action plan.

To see the agenda, [click here](#). For a full list of the SLP 3 group, [click here](#).





Il 12 Giugno 2019 è stata pubblicata la bozza delle nuove **Linee Guida europee sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile PUMS**. La bozza è stata presentata a Groningen alla conferenza europea il 17-18 giugno 2019 sui PUMS. 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 "**



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Second Edition)

Final Draft for SUMP Conference,
12 June 2019



Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan



Activity 12.2: Share results and lessons learned

Rationale

All cities have strengths and weaknesses and can learn from others and teach others in different areas and aspects of the SUMP process. Sharing your knowledge and experience firstly helps cities across Europe move forward and improve together. Secondly, it gives you the opportunity to reflect on your experience and to learn from the others. What you choose to share is also important. People are generally happy to share their successes, but most prefer

not to talk publicly about their failures. While this is understandable, some of the best lessons can be learnt from what did not go as planned (either in a positive or negative way).

Aims

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

Tasks

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

Activities beyond essential requirements

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

Timing and coordination

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

Checklist

- Lessons learnt documented and made available to others.

GOOD PRACTICE EXAMPLE

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

 PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA I' STRALCIO PUMS - CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina 36 di 37 Data 24/06/2019 Revisione 0 REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto
---	--

Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan



Section 3 - SUMP guidance on specific topics or contexts

Annexes

Annex A: Glossary

Annex B: List of useful documents and good SUMPs

Annex C: Good practice examples

ACTIVITY 1.2: Create inter-departmental core team	Edinburgh, UK: Multi-disciplinary Spatial Policy Team
ACTIVITY 1.3: Ensure political and institutional ownership	Budapest, Hungary: Regular roundtable meetings for decision makers
ACTIVITY 1.3: Ensure political and institutional ownership	London, Brussels, Dresden, Groningen, Ljubljana: Strong mayors for SUMP
ACTIVITY 1.4 Plan stakeholder and citizen involvement	Brno, Czech Republic: Citizen engagement strategy combining classical and online formats
ACTIVITY 1.4 Plan stakeholder and citizen involvement	Vilnius, Lithuania: Comprehensive engagement achieving broad ownership of the SUMP
ACTIVITY 2.1: Assess planning requirements and define geographic scope of the plan	Basel, Switzerland: Cross-border planning cooperation for a tri-national agglomeration
ACTIVITY 2.1: Assess planning requirements and define geographic scope of the plan	Kassel, Germany: Synchronised development of municipal and regional SUMP
ACTIVITY 2.1: Assess planning requirements and define geographic scope of the plan	Grand Nancy, France: Metropolitan inter-municipal local urban plan for housing and development
ACTIVITY 2.2: Link with other planning processes	Bologna, Italy: Metropolitan SUMP linking territorial, mobility and logistics planning
ACTIVITY 2.2: Link with other planning processes	Monzón, Spain: Harmonized development of SUMP and SECAP
ACTIVITY 2.2: Link with other planning processes	Multiple cities, Belgium: Link with social inclusion policies
ACTIVITY 2.2: Link with other planning processes	Lahti, Finland: Integration of land-use and mobility planning
ACTIVITY 2.4: Consider getting external support	Ciuj-Napoca, Romania: SUMP development driven by external consultants
ACTIVITY 2.4: Consider getting external support	Thessaloniki, Greece: Expert support to set up a mobility monitoring centre
ACTIVITY 3.1: Identify information sources and cooperate with data owners	Gdynia, Poland: Partnership for data collection between municipality and public transport authority

Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan



ACTIVITY 3.2: Analyse problems and opportunities (all modes)	Malmö, Sweden: Comprehensive approach including manual, mechanical, survey- and app-based data collection
ACTIVITY 3.2: Analyse problems and opportunities (all modes)	Deinze, Belgium: Accessibility screenings for children and elderly
ACTIVITY 3.2: Analyse problems and opportunities (all modes)	Bremen, Germany: Online citizen participation to assess the mobility situation
ACTIVITY 4.1: Develop scenarios of potential futures	Maia, Portugal: Scenarios of different ambition to achieve the agreed vision
ACTIVITY 4.1: Develop scenarios of potential futures	Leipzig, Germany: Scenario building supported by transport modelling
ACTIVITY 4.2: Discuss scenarios with citizens and stakeholders	Prague, Czech Republic: Scenario building with strong stakeholder and citizen participation
ACTIVITY 5.1: Agree common vision of mobility and beyond	Leuven, Belgium: Widely accepted Leuven Climate Vision
ACTIVITY 5.2: Co-create objectives for all modes with stakeholders	France: PDU objectives adapted to cities of different size
ACTIVITY 6.1: Identify indicators for all objectives	Milton Keynes, UK: Easily measurable and available set of strategic indicators
ACTIVITY 6.2: Agree measurable targets	Dresden, Germany: Strategic targets developed by intensive roundtable process
ACTIVITY 6.2: Agree measurable targets	Örebro, Sweden: Three key targets for traffic development
ACTIVITY 7.1: Create and assess long list of measures with stakeholders	Baia Mare, Romania
ACTIVITY 7.1: Create and assess long list of measures with stakeholders	Granollers, Spain
ACTIVITY 7.1: Create and assess long list of measures with stakeholders	Bremen, Germany: Multi-criteria assessment with structured expert workshops
ACTIVITY 7.2: Define integrated measure packages	Krakow, Poland: Combination of parking management with traffic limitation and public transport measures
ACTIVITY 7.2: Define integrated measure packages	Tampere, Finland: Mobility management leveraging the opportunity of a tramway project
ACTIVITY 7.3: Plan measure evaluation and monitoring	Greater Toulouse, France: Ambitious monitoring process led by cross-institutional committees
ACTIVITY 8.1: Describe all actions	Odense, Denmark: Well-designed measure factsheets
ACTIVITY 8.1: Describe all actions	Turin, Italy: Comprehensive measure factsheets
ACTIVITY 8.2: Estimate costs and identify funding sources	Vienna, Austria: Employer tax to finance metro

Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan



ACTIVITY 8.2: Estimate costs and identify funding sources	Birmingham, UK: Community Infrastructure Levy
ACTIVITY 8.3: Agree priorities, responsibilities and timeline	Thessaloniki, Greece: Action planning table
ACTIVITY 8.4: Ensure wide political and public support	Ghent, Belgium: Public debate evenings, stakeholder meetings and public consultation
ACTIVITY 8.4: Ensure wide political and public support	Lille, France: Bi-annual political committee to steer parking policies on a metropolitan level
ACTIVITY 9.1: Finalise and assure quality of 'Sustainable Urban Mobility Plan' document	Greater Manchester, Malmö, Budapest, Vienna: Award-winning SUMPs with good design
ACTIVITY 9.2: Develop financial plans and agree cost sharing	Multiple cities: Examples of bankable projects supported by JASPERS
ACTIVITY 10.1: Coordinate implementation of actions	West Yorkshire, UK: Project management to ensure a constant dialogue
ACTIVITY 11.1: Monitor progress and adapt	Lund, Sweden: Yearly monitoring reports summarising the status of target attainment
ACTIVITY 11.1: Monitor progress and adapt	Funchal, Portugal: Systematic measure monitoring to increase acceptance
ACTIVITY 11.2: Inform and engage citizens and stakeholders	Ljubljana, Slovenia: Measure piloting during European Mobility Week leading to permanent pedestrianisation
ACTIVITY 11.2: Inform and engage citizens and stakeholders	Bologna, Italy: Novel and interactive engagement formats to involve citizens
ACTIVITY 12.1: Analyse successes and lessons learned	Nantes Métropole, France: Comprehensive evaluation of the SUMP
ACTIVITY 12.2: Share results and lessons learned	Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kikis: Exchanging knowledge in a European learning programme for cities
ACTIVITY 12.3: Consider new challenges and solutions	Greater Manchester, UK: Continually updated online evidence base

Annex D: Checklist

Annex E: Model Table of Contents for a SUMP

Annex F: Executive summaries of SUMP Topic Guides and Practitioner Briefings?

Annex G: How these Guidelines were produced and what has changed



5. Partecipazione al programma URBACT

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



Institution: Municipality of [Skawina](#)

City: [Skawina](#)

Country: Poland

Type of region: Less developed

Name: [Maciej Zacher](#)

City Partner : Fabriano (IT), Ginosa (IT), Granollers (ES), Molina de Segura (ES), Rethymnno (GR), Maia (PT), Saldus (LV), Zilina (SK), Central Region of Malta (MT) Skawina (PL)