



Redattore del PUMS
arch. Loredana D. Modugno



CITTÀ DI
GINOSA

PUMS
PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 2 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Città di Ginosola
Provincia di Taranto



P.U.M.S

Piano Urbano della
Mobilità Sostenibile
LINEE DI INDIRIZZO

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 3 di 318	Data 27.01.2020	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.ssa Giovanna Ferretti

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

Si ringraziano per i contributi al Documento di Piano
Assessore ai LLPP, Sicurezza Urbana e P.M. Nicola Piccenna
Assessore al Centro Storico e Rigenerazione Urbana, arch. Emiliana Bitetti
Ing. Giovanni Zigrino VI Settore- Area Lavori Pubblici e Ambiente
Nicola Mancini, Maresciallo Polizia Municipale
Giovanni Venezia, Maresciallo Polizia Municipale

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 4 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Sommario

PARTE I : PREMESSA	6
PARTE II : IL PERCORSO DI REDAZIONE DEL P.U.M.S DI GINOSA	7
2.1 LA VISION DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	7
2.2 IL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (P.U.M.S) - DEFINIZIONI E FINALITÀ	11
2.3 ELEMENTI E LE FASI GENERALI DI ELABORAZIONE DEI P.U.M.S	15
2.3.1 LINEE GUIDA EUROPEE	15
2.3.2 LINEE GUIDA REGIONALI	17
2.3.3 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE	20
PARTE III: QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE	22
3.1 LIVELLO EUROPEO - STRATEGIA EUROPEA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	22
3.2 LIVELLO NAZIONALE - LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ IN ITALIA	31
3.3 LIVELLO REGIONALE	38
PARTE IV: QUADRO CONOSCITIVO	46
4.1 QUADRO DI RIFERIMENTO DERIVANTE DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATI (REGIONALE - PROVINCIALE)	47
4.2 IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.)	47
4.2.1 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO	49
4.2.2 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE	50
4.3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) 2015-2019 REGIONE PUGLIA	52
4.3.1 PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	54
4.3.2 POLITICHE E AZIONI DI INTERESSE PER IL PUMS - PREVISIONI PER L'AREA OGGETTO DI INTERVENTO	58
4.3.3 IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)	61
4.4 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED IN PUGLIA - TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED)	64
4.4.1 ITINERARIO N°14: VIA DEI TRE MARI- TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED)	66
4.5 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA	67
4.6 LA RETE DEI TRATTURI	69
4.7 IL PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO)	70
4.7.1 PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - PROPOSTA DEFINITIVA 26.05.2018	70
4.8 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TARANTO (PTCP)	76
PARTE V: QUADRO CONOSCITIVO A LIVELLO LOCALE - BANCA DATI MOBILITA'	79
5.1 SISTEMA TERRITORIALE	80
5.1.1 CARATTERISTICHE TERRITORIALI	81
5.1.2 GLI INSEDIAMENTI URBANI: GINOSA E MARINA DI GINOSA	82
5.1.3 PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE	85
5.2 SISTEMA DELLA POPOLAZIONE	94
5.3 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ	104
5.3.1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ	108
5.3.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA	116
5.3.3 INFRASTRUTTURE PEDONALI E DISTANZE DAI PRINCIPALI POLI DI ATTRAZIONE (GINOSA E MARINA DI GINOSA)	123
5.4 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO	127
5.4.1 MODALITÀ FERROVIARIA	128
5.4.2 MODALITÀ AUTOMOBILISTICA	130
5.4.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL	132
5.4.4 FREQUENTAZIONE SERVIZI REGIONALI	133
5.4.5 STRATEGIA DEL P.U.M.S IN TEMA DI TPL	136
5.5 SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA	138
5.5.1 GLI ITINERARI REGIONALI E NAZIONALI CHE ATTRAVERSANO IL TERRITORIO DI GINOSA: LA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA	140
5.5.2 LA CONSISTENZA DELLA RETE CICLABILE E CICLOPEDONALE NEL TERRITORIO DI GINOSA	142
5.5.3 ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA	142
5.5.4 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI	148
5.5.5 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE	150
5.5.6 INDICE DI CICLABILITÀ	151

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 5 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.5.7 SOSTA BICICLETTE.....	152
5.5.8 PRESENZE TURISTICHE E CICLOTURISMO	153
5.6 RIPARTIZIONE MODALE.....	155
5.6.1 I DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO.....	156
5.6.2 LA MOBILITÀ IN PUGLIA: I RISULTATI DELLE INDAGINI SU FABBISOGNI, ABITUDINI, TRAGITTI, FREQUENZE, MEZZI UTILIZZATI NEGLI SPOSTAMENTI O/D EXTRACOMUNALI DAI RESIDENTI IN PUGLIA - AUTUNNO/INVERNO 2018_ <i>ASSESSORATO ALLA MOBILITÀ E AI TRASPORTI E L'ASSET (AGENZIA REGIONALE STRATEGICA PER LO SVILUPPO ECOSOSTENIBILE DEL TERRITORIO)</i>	163
5.7 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO VEICOLARI.....	191
5.8 SISTEMA DELLA SOSTA.....	194
5.8.1 SISTEMA DELLA SOSTA E ANALISI DELL'OFFERTA.....	195
5.9 INCIDENTALITÀ E SICUREZZA.....	201
5.10 QUALITÀ DELL'ARIA E ANALISI EMISSIONI INQUINANTI.....	206
5.11 PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE	215
5.12 PROGRAMMAZIONE IN CORSO.....	222
5.13 LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G).....	233
5.15 RICOGNIZIONE DEL PATRIMONIO - "PIANO DELLE ALIENAZIONI E VALORIZZAZIONI PER IL TRIENNIO 2019-2021".....	235
PARTE VI: CRITICITÀ E PROPOSTE - ANALISI SWOT (PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA, OPPORTUNITÀ E MINACCE).....	236
6.1 CRITICITÀ E PROPOSTE.....	236
6.1.1 INFRASTRUTTURE STRADALI E SISTEMA DELLA RETE VIARIA	236
6.1.2 SISTEMA DELLA SOSTA	237
6.1.4 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (T.P.L.)	239
6.1.5 DOMANDA DI MOBILITÀ.....	240
6.1.6 SICUREZZA E INCIDENTALITÀ.....	241
PARTE VII: PUMS GINOSA - DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DELLE STRATEGIE E DELLE AZIONI	244
7.1 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO.....	244
7.2 DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI.....	246
PARTE IX: DESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL COMUNE DI GINOSA.....	255
9.1 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA (ZTL AMBIENTALI).....	255
9.2 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA CIRCOLAZIONE.....	264
9.3 INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO E SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA	273
9.4 SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA.....	278
9.5 INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING.....	288
9.6 MOBILITÀ ELETTRICA, ATTIVA E SOSTENIBILE".....	290
9.7 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.....	291
9.8 SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT.....	292
9.9 COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA.....	294
9.10 DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA.....	301
9.11 CONCLUSIONI.....	303
PARTE IX: IL PERCORSO PARTECIPATIVO	304
10.1 IL PERCORSO PARTECIPATIVO INDIRIZZI DELLE LINEE GUIDA EUROPEE E LINEE GUIDA REGIONALI.....	304
10.2 IL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE NEL COMUNE DI GINOSA.....	308
PARTE XI : INDICE TAVOLE ALLEGATE.....	313
PARTE XII : GLOSSARIO.....	316

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 6 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Parte I : PREMESSA

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

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

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

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

Il 2 ottobre 2019 è stata pubblicata la seconda edizione delle Linee Guida europee 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 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 Ginosola, in linea con gli obiettivi europei nazionali e regionali, ha avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione strategica del settore della mobilità al fine di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e contribuire all'aumento della qualità di vita dei suoi abitanti.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 7 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

2.1 LA VISION DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

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

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

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

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

Il Piano della Mobilità Urbana Sostenibile di Ginosa rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno e che vede il Città di Ginosa protagonista assoluto a livello regionale, per la capacità di dotarsi dei necessari strumenti programmatici 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;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 8 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ 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.
- ✓ 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. 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.).
- ✓ nell'ambito del **POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita" - Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane"**, la Città di Ginosa si è candida all'Avviso per la "selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in aree urbane e sub-urbane" con la **"Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovia Magna Grecia"**. Il percorso ciclabile proposto, situato a Marina di Ginosa (rinomata e frequentatissima località balneare dell'arco ionico tarantino), si propone di incrementare i km di piste presenti sul territorio Ginosino. L'infrastruttura ciclabile si relaziona, in termini di fruizione, alla rete delle ciclovie regionali/nazionali (art. 1, comma 640 della Legge n. 208/2015), che rappresentano un tramite importante per poter godere del territorio. Il comune è attraversato dalla principale Ciclovia Bicalitalia 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.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 9 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ Nella fase di elaborazione del P.U.M.S la Città di Ginosa è stata selezionata per partecipare al **"SUMP Learning Programmes (SLP3)"** - (Prot. 22494 del 24.08.2018). Il SLP3 è un programma europeo che prevede una serie attività di approfondimento rivolte alle Pubbliche Amministrazioni nell'ambito della mobilità sostenibile per accrescere le competenze e le conoscenze necessarie per sviluppare e attuare i P.U.M.S secondo gli standard europei. Attraverso questo percorso di esperienze, di condivisione di buone pratiche e apprendimento continuo, il Città di Ginosa ha avuto la possibilità di entrare a far parte della rete CIVITAS SUMP-Up Europea.
- Il programma di apprendimento SLP3 SUMP-Up ha permesso al Comune di Ginosa:
 - di essere supportato durante il processo del SUMP (Capacity Building, informazioni su misura e supporto durante le fasi di sviluppo e implementazione);
 - di apprendere, condividere conoscenze e idee con altri partecipanti al corso;
 - di partecipare a workshop e apprendimento peer-to-peer, e-learning e webinar;
 - di ricevere esempi delle migliori pratiche, nonché una selezione di metodi e strumenti utili conoscono nuovi metodi per elaborare SUMP (come iniziare a raccogliere misure, dove trovare informazioni sulle misure SUMP, come generare misure innovative, ecc.);
 - di promuovere e condividere il Programma di apprendimento SUMP (SLP3) con un gruppo di lavoro interdipartimentale.
- Il prossimo passo sarà quello di **promuovere e condividere l'esperienza di SUMP Learning Program (SLP3)**. Il comune intende creare uno specifico gruppo di lavoro interdipartimentale responsabile dello sviluppo di SUMP. Attraverso la creazione di specifici uffici per la mobilità, le attività e le conoscenze della SLP3 saranno integrate nelle strategie a lungo termine della città.
- ✓ La Città di Ginosa ha altresì confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma ***URBACT Action planning network con "The Last Safe Kilometre"*** - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il bando sostiene le città europee nel far fronte alle sfide urbane. Gli Action Planning Networks, infatti, riuniscono fino a 10 partner di diversi paesi per condividere esperienze e pratiche su specifiche sfide politiche legate allo sviluppo urbano sostenibile, fino a dare vita a un Piano d'Azione Integrato e alla sperimentazione di soluzioni su piccola scala nelle città partecipanti. Il progetto "The Last Safe Kilometer" (L'ultimo chilometro sicuro - dalla visione zero intorno alle scuole alla visione zero in tutta la città), coordinato dalla città di Skawina, affronta il tema della mobilità sicura e sostenibile, soprattutto per i percorsi casa-scuola. (Prot. 9068 del 28.03.2018).
- ✓ Dal 2 al 4 ottobre la città di Graz (Austria) ha ospitato la diciassettesima edizione del **Forum Civitas**, principale evento europeo sulla mobilità urbana sostenibile, che ha raccolto le figure di spicco del settore da tutto il continente e oltre. Durante il Forum stata presentata la seconda edizione delle Linee Guida europee sui P.U.M.S che segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.
- Il comune di "Ginosa insieme ai comuni di Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) è stato inserito tra gli esempi di buone pratiche per la capacità di condividere conoscenze ed esperienza. ***"Ginosa -Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) Exchanging knowledge in a European learning programme for cities - GOOD PRACTICE EXAMPLE"***. [*"Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan \(2nd edition\)"*](#).
- ✓ La città di Ginosa ha aderito alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2019 e al premio ufficiale della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile;
- ✓ Nella fase di Elaborazione del PUMS, la città di Ginosa, ha partecipato:
 - all'Avviso Pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per la redazione del **Piano abbattimento barriere architettoniche** (PEBA). DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062.. **Contributo ammesso a finanziamento con Det. N.288 del 17.12.2019**

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 10 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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

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

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

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

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



In base a quanto affermato nelle Linee Guida ELTIS "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" (["Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"](#) approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea ed aggiornate nel 2019) *"Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il P.U.M.S integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione"*¹.

¹ Fonte : Linee Guida "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile"

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

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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 13 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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



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

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



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

Ad esempio diverse città in Europa (Parigi, Malmö, Göteborg, Amburgo, etc.) si sono date obbiettivi misurabili in ordine al rapporto abitanti/numero di auto, altre si stanno ponendo obbiettivi di diminuzione dei parcheggi per auto in termini percentuali e assoluti in favore di maggiore spazio

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 14 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

pubblico per pedoni, ciclisti, mezzi pubblici, aree di sosta e riposo etc., altre città stanno modificando i regolamenti urbanistici ed edilizi in merito alla dotazione di garage e posti macchina equivalenti.

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

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

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

Dal trasporto alla Mobilità

Quando pensiamo al trasporto



le auto hanno la priorità

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

Quando pensiamo alla Mobilità



le persone hanno la priorità

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 15 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

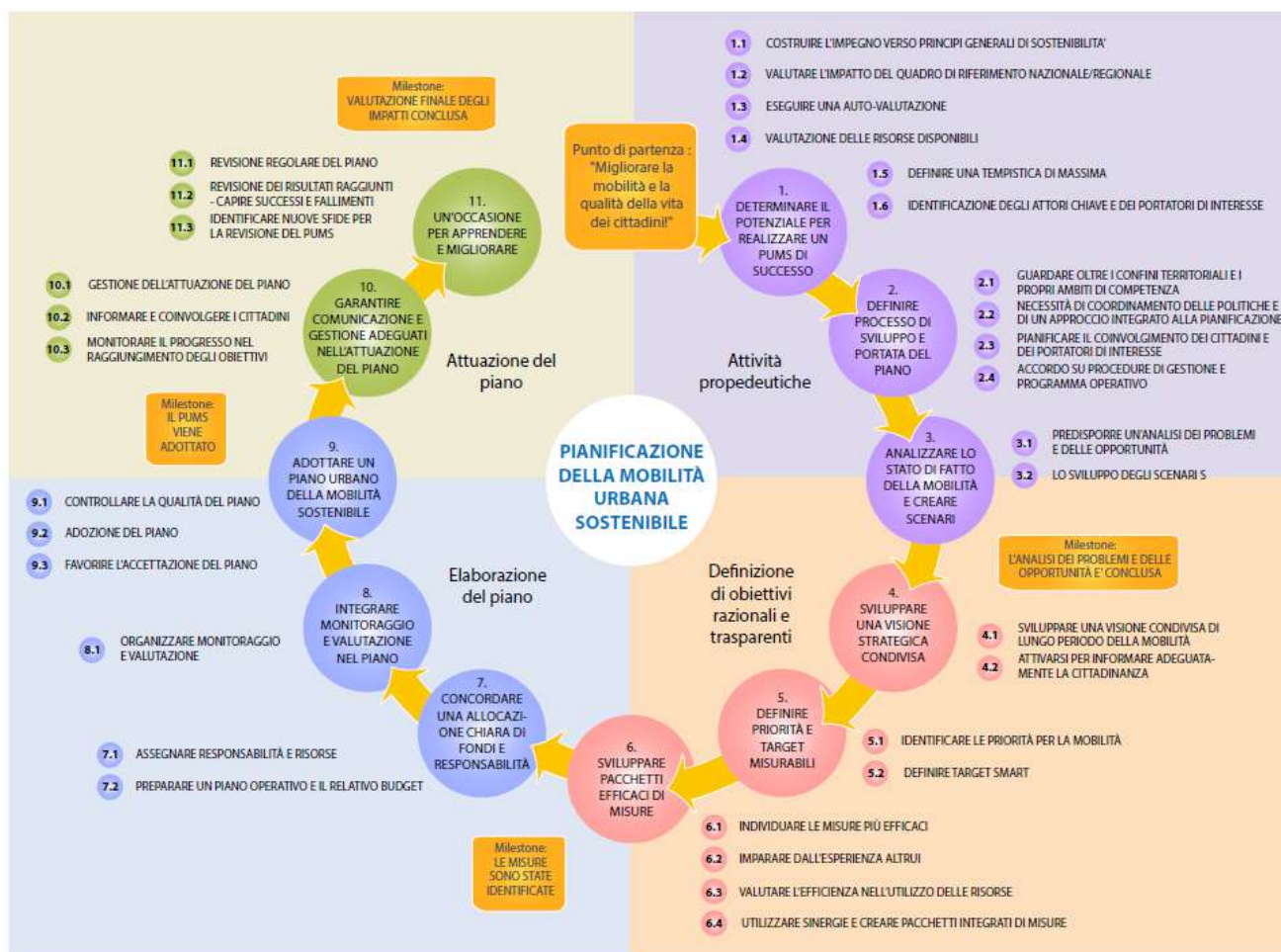
Il P.U.M.S va inteso più come un processo che come un Piano definitivo con obblighi e divieti, permessi e soluzioni definitive immutabili, come un percorso che deve coerentemente essere aggiornato ed integrato con altri piani esistenti attinenti all'energia, la salute, i servizi. Ciò non vuol dire che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

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

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

2.3.1 LINEE GUIDA EUROPEE

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



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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 16 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

1) Attività propedeutiche al processo di Piano:

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 17 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- ✓ **Ottava fase:** *integrare monitoraggio e valutazione nel piano.* Gli strumenti di valutazione e monitoraggio dovrebbero essere oggetto di uno specifico Piano/Programma, affidato a valutatori indipendenti che affiancano i soggetti decisori e gestionali dei vari interventi o package;
- ✓ **Nona fase:** *adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.* Più il percorso è stato condiviso più il Piano è diventato patrimonio collettivo, i vari portatori di interesse ne assumono la "ownership", la proprietà. In questo caso l'adozione del Piano è una vittoria di tutta la comunità e la conseguente gestione ed implementazione ne avrà enormi vantaggi.

4) Implementazione del piano

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

Obiettivi:

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

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

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

2.3.2 LINEE GUIDA REGIONALI

La Giunta regionale, con DGR n. 193/2018, ha approvato le **Linee Guida Regionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, modificate con D.G.R. n. 1645 del 20 settembre 2018, concludendo un percorso avviato nel febbraio 2017 dall'Assessorato ai Trasporti, su iniziativa della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, con la firma di un Protocollo d'Intesa tra l'ente regionale e l'associazione Euromobility.

Linee Guida Regionali, condividendo il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana, ampiamente descritta nel documento europeo ("**Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan**" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea), ed assumendo le finalità e l'impostazione metodologica delle **Linee Guida Nazionali**, approvate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, pubblicato sulla GU 233 del 5.10.2017 e volte a favorire l'applicazione omogenea e coordinata di Linee guida per la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale, **si pongono in continuità con i suddetti documenti ed introducono alcuni elementi di innovazione, in parte dettati dalle specificità del territorio pugliese, in parte da una esigenza di semplificazione e specificazione di alcuni aspetti che l'Ente regionale ritiene prioritari.**

Il PUMS, così come indicato nelle Linee Guida regionali è un piano di tipo "processuale" e può essere articolato in quattro fasi ognuna delle quali contempla specifiche attività:

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



Definizione delle fasi del PUMS _ LINEE GUIDA REGIONALI

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

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

La partecipazione, che si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell'Ente Locale, deve essere considerata come l'elemento fondante, non trasversale, dell'iter procedurale di formazione del PUMS, che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno strumento di coinvolgimento di cittadini e stakeholder da un lato e dall'altro di comprensione, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell'elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 19 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 - 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 - 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.	
	Momento centrale del Processo - 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: - 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: - 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 successiva all'attuazione delle misure di piano: - 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 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 DI GESTIONE - 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: - 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) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 20 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.3.3 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE

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.

La seconda edizione delle Linee Guida Europee prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione, definizione e redazione dello strumento di pianificazione **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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 21 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

In questa fase si analizza la situazione della mobilità attuale traendone il massimo della conoscenza possibile, verificando le **fonti di informazione e l'acquisizione dei dati**, si analizzano i problemi e le opportunità (secondo tutte le modalità);

Fase 2: Sviluppo della strategia

- *Quali sono le opzioni per il futuro?*
- *Che tipo di città vogliamo?*
- *Come determineremo il successo (del Piano)?*
- **Step 4: sviluppare e valutare congiuntamente gli scenari**
In questa fase vengono definiti e **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 fara' il lavoro?*
- *Siamo pronti?*
- **Step 7: Selezione di pacchetti di misure efficaci condivise con gli stakeholders.**
Questo passaggio implica la capacità stilare un **lungo elenco di misure** utili a perseguire la vision e gli obiettivi di sostenibilità, tenendo conto delle principali sfide. In questa fase vengono classificate le misure (**misure integrate in pacchetti**) per identificare quelle più efficaci e fattibili, ed elaborato un **piano d'azione** per il monitoraggio e la valutazione;
- **Step 8: accordo sulle azioni e individuazione delle responsabilità.**
In questa fase sono descritte tutte le azioni, viene effettuata una **valutazione delle capacità finanziarie e l'individuazione delle fonti di finanziamento**, si definiscono **priorità, responsabilità** e tempi di attuazione, si garantisce un ampio sostegno politico e pubblico;
- **Step 9: preparazione dell'adozione e del finanziamento.**
In questa fase viene completata e garantita la qualità del Piano della Mobilità Sostenibile. Questo passaggio prevede la redazione di un **piano finanziario** e l'identificazione delle **fonti di finanziamento** questo passaggio implica la conclusione ed assicurazione della qualità del documento "PUMS";

Fase 4: Implementazione e monitoraggio

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 22 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

3.1 LIVELLO EUROPEO - STRATEGIA EUROPEA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

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

Non esiste a livello comunitario, né a livello nazionale, una normativa cogente sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Tuttavia sono numerosi i documenti di indirizzo a livello europeo nei quali si fa espressamente riferimento ai P.U.M.S., così come molteplici sono state, e continueranno a esserlo nei prossimi anni, le risorse disponibili nei programmi comunitari per la redazione dei P.U.M.S. Anche a livello italiano l'attenzione verso le problematiche connesse al sistema della mobilità nelle aree urbane sta progressivamente aumentando: già nel 2000 con l'art.22 della Legge n.340 - Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - sono stati istituiti i Piani Urbani di Mobilità; il 19 dicembre 2013 è stato sottoscritto tra Ministeri competenti (Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Ministero Sviluppo Economico, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Ministero della Salute), Regioni e Province autonome del Bacino Padano l'«Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano», con la finalità di individuare misure condivise per la riduzione delle concentrazioni inquinanti in atmosfera tra cui (all'art. 4 comma 1 lett. a) "l'aggiornamento delle vigenti linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità"; il 27 maggio 2016 è stato istituito, con Decreto R.D. 194, un Gruppo di Lavoro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzato alla realizzazione delle linee guida nazionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, poi approvate con Decreto del 4 agosto 2017.

Inoltre la disponibilità di un P.U.M.S. è considerata anche un elemento di premialità per l'accesso ai finanziamenti comunitari e nazionali, tra i quali si ricorda ad esempio il "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" ai sensi della Legge n. 221 del 28 dicembre 2015 - Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali - Art. 5: disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile. (FONTE: LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA)

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

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

- Migliorare la scorrevolezza del traffico urbano.

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 23 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

integrare maggiormente la distribuzione di merci all'interno del perimetro urbano nella politica locale e nell'assetto istituzionale;

- *Ridurre l'inquinamento.*

La Commissione propone di: sostenere le attività di ricerca e sviluppo su veicoli alimentati da carburanti alternativi (biocarburanti, idrogeno, pile a combustibile); favorire la commercializzazione di massa delle nuove tecnologie con incentivi economici; incoraggiare lo scambio di buone prassi tra Stati membri nel settore del trasporto urbano; favorire una politica di acquisti compatibili con l'ambiente da parte delle amministrazioni pubbliche; internalizzare i costi esterni connessi al consumo di energia e all'inquinamento tenendo conto di tutto il ciclo di vita di un veicolo, a partire dalla sua immatricolazione; favorire la "guida ecologica", che permette di risparmiare carburante, in particolare tramite la formazione nelle autoscuole; favorire il ricorso a sistemi di regolazione del traffico (che saranno perfezionati in particolare grazie al programma "Galileo"), sostenere lo sviluppo di automobili più "intelligenti"; limitare eventualmente il traffico;

- *Promuovere trasporti urbani più intelligenti.*

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

- *Promuovere trasporti urbani più accessibili.*

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

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

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

- *Migliorare la sicurezza.*

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 24 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Ridurre l'uso delle autovetture a benzina e diesel nelle città della metà entro il 2030, eliminandole completamente entro il 2050, e raggiungere l'obiettivo di una logistica urbana a zero emissioni entro il 2030
- Aumentare l'uso di combustibili sostenibili a basse emissioni nel trasporto aereo del 40 % entro il 2050;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 25 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Ridurre le emissioni di CO2 dai carburanti delle navi del 40 % entro il 2050;
- Trasferire il 30 % del trasporto di merci su strada sulle percorrenze superiori a 300 km verso la ferrovia e le vie navigabili entro il 2030, e oltre il 50 % entro il 2050;
- Triplicare la rete ferroviaria ad alta velocità esistente entro il 2030. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia;
- Istituire una «rete essenziale» TEN-T multimodale pienamente operativa in tutta l'UE entro il 2030;
- Collegare i principali aeroporti alla rete ferroviaria e garantire che i principali porti marittimi siano collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e alle vie navigabili interne entro il 2050;
- Introdurre sistemi per la gestione del traffico delle varie modalità di trasporto, come la ferrovia e le strade;
- Sviluppare un sistema di pagamento e gestione delle informazioni sui trasporti multimodali entro il 2020;
- Dimezzare il numero delle vittime del trasporto su strada entro il 2020 e avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime»;
- Applicare pienamente i principi «chi utilizza paga» (ossia chi usa le infrastrutture paga di conseguenza) e «chi inquina paga» (ovvero chi inquina paga di conseguenza).

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

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

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

- L'Urban Mobility Package del 2013

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

L'Urban Mobility Package :

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

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

- **"Il quadro di riferimento metodologico per i P.U.M.S"** che ribadisce la rilevanza del P.U.M.S come strumento di pianificazione e indica questi principali requisiti:
 - Il miglioramento dell'accessibilità e dell'offerta di servizi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, considerando l'ambito geografico funzionale, anche più vasto dei confini municipali, con attenzione a tutti gli elementi che costituiscono la sostenibilità ambientale, economica e sociale;

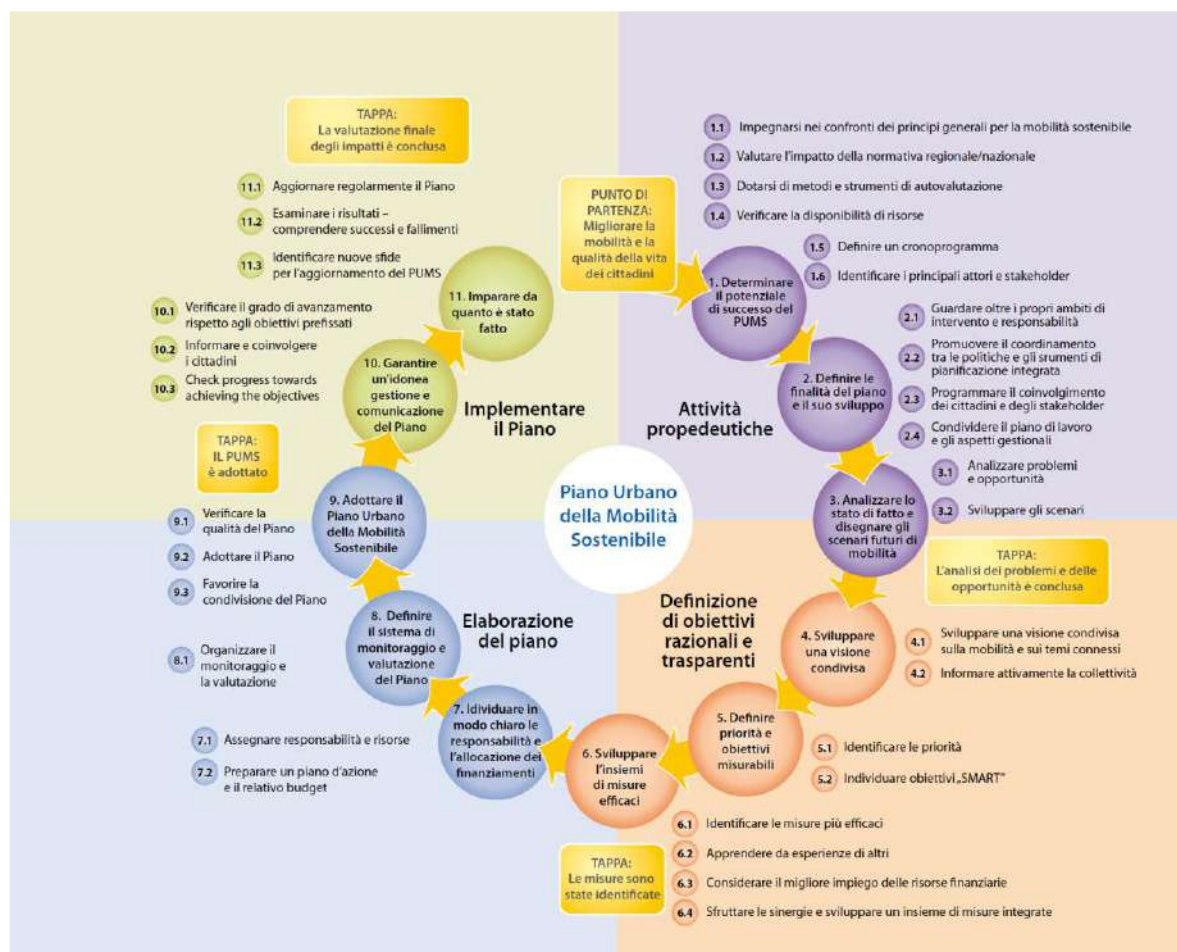
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 26 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Una visione di lungo periodo, completata da indicazioni per la sua attuazione a medio termine;
 - Una valutazione sulla situazione attuale e sugli effetti futuri del piano;
 - Una strategia che integri tra loro tutti i modi di trasporto, promuovendo un riequilibrio verso i modi più sostenibili;
 - Un impianto che promuova la cooperazione orizzontale e verticale nelle diverse istituzioni e enti coinvolti;
 - Un approccio partecipativo e trasparente nella formazione delle decisioni;
 - Una strumentazione utile al successivo monitoraggio, aggiornamento e reporting.
- “Azioni per la logistica urbana” che riprende l’indicazione del Libro Bianco 2011 finalizzata al perseguimento dell’obiettivo strategico di una logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030 e enfatizza la necessità di sviluppare strategie per:
 - Gestire la domanda di logistica urbana (tramite la pianificazione territoriale, la regolamentazione di accessi e sosta, e facilitando l’assunzione di piani di logistica da parte dei principali attrattori di merci);
 - Promuovere la sostituzione di mezzi a motore con altri modi di trasporto (su rotaia, su bici);
 - Migliorare l’efficienza attraverso una efficace gestione degli spazi di carico e scarico e la diffusione di tecnologie dedicate;
 - Promuovere il miglioramento di veicoli e carburanti utilizzati per le consegne.
- “Azioni per i Sistemi di Mobilità Intelligente (ITS)” che sollecita la valorizzazione di tutto il potenziale di innovazione quale:
 - L’infomobilità (in tempo reale e riferita a tutti i modi di trasporto);
 - La gestione automatizzata delle politiche di controllo degli accessi e alla sosta;
 - I pagamenti elettronici dei servizi di mobilità;
 - Le tecnologie per aumentare il grado di sicurezza dei veicoli.
- “Azioni per la regolazione intelligente dell’accesso e della circolazione dei veicoli”, documento che promuove i sistemi basati sul pedaggio degli accessi, incoraggiando il miglioramento dei sistemi di informazione dedicati.
- “Azioni sulla sicurezza stradale urbana” che riprende l’obiettivo del Libro Bianco di azzerare entro il 2050 il numero delle vittime di incidenti stradali e di dimezzarlo entro il 2020 (rispetto al 2010). Il documento enfatizza obiettivi e strategie con riferimento a:
 - Migliorare la formazione e i comportamenti degli utenti della strada;
 - Aumentare il controllo sul rispetto delle regole;
 - Disegnare e rendere più sicuri le strade e i veicoli;
 - Pianificare la sicurezza delle strade urbane, con attenzione prioritaria a proteggere gli utenti più vulnerabili;
 - Promuovere l’uso di tecnologie mirate e migliorare i piani di intervento a seguito degli incidenti.

Fonte: Urban Mobility Package 2013 _ Sintesi EU

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

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



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).

Come indicato nelle Linee Guida europee, la redazione del P.U.M.S. introduce un sostanziale cambiamento di approccio rispetto a un più tradizionale Piano Urbano della Mobilità: attenzione ai bisogni espressi dai cittadini e all'innalzamento della qualità della vita piuttosto che imposizione di modelli preordinati, ricerca di soluzioni basate su un mix di infrastrutture-servizi e politiche anziché sulla proposizione di semplici interventi infrastrutturali, implementazione di strumenti e procedure di monitoraggio del Piano finalizzati a migliorarne l'efficacia in fase attuativa.

La rilevanza dei P.U.M.S. nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città (cfr. Horizon 2020 Iniziativa Civitas).

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

- Nuove Linee Guida PUMS

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

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

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

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

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

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

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

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



 This symbol indicates points of political involvement during the SUMP process

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 29 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il dettaglio delle fasi del PUMS

Fase 1: Preparazione ed analisi

- Step 1: Impostazione delle strutture di lavoro

- Attività 1.1: Valutazione delle capacità e delle risorse
- Attività 1.2: Creazione di un nucleo centrale inter-dipartimentale
- Attività 1.3: Garanzia della proprietà politica ed istituzionale
- Attività 1.4: Pianificazione del coinvolgimento delle parti interessate

- Step 2: Determinazione del framework di pianificazione

- Attività 2.1: Valutazione dei requisiti di pianificazione e definizione dell'ambito geografico
- Attività 2.2: Collegamento con altri piani di pianificazione
- Attività 2.3: Accordo sulla tempistica e sul piano di lavoro
- Attività 2.4: Considerazione di ottenere un supporto esterno

- Step 3: Analisi della situazione della mobilità

- Attività 3.1: Identificazione delle fonti di informazione e collaborazione con i proprietari dei dati
- Attività 3.2: Analisi dei problemi e delle opportunità (secondo tutte le modalità)

Fase 2: Sviluppo della strategia

- Step 4: Compilazione e valutazione congiuntamente degli scenari

- Attività 4.1: Sviluppo dei potenziali scenari futuri
- Attività 4.2: Discussione degli scenari con i cittadini e con le parti interessate

- Step 5: Sviluppo della visione e degli obiettivi con le parti interessate

- Attività 5.1: Co-creazione di una visione comune con i cittadini e le parti interessate
- Attività 5.2: Accordo degli obiettivi che affrontino i problemi chiave

- Step 6: Impostazione degli indicatori e degli obiettivi

- Attività 6.1: Individuazione degli indicatori per tutti gli obiettivi
- Attività 6.2: Accordo sugli obiettivi misurabili

Fase 3: Misura della pianificazione

- Step 7: Selezione dei pacchetti di misure con le parti interessate

- Attività 7.1: Creazione e valutazione di un lungo elenco di misure con le parti interessate
- Attività 7.2: Definizione dei pacchetti di misure integrate
- Attività 7.3: Pianificazione del monitoraggio e della valutazione delle misure

- Step 8: Accordo sulle azioni e sulle responsabilità

- Attività 8.1: Descrizione di tutte le azioni
- Attività 8.2: Individuazione delle fonti di finanziamento e valutazione delle capacità finanziarie
- Attività 8.3: Accordo sulle priorità, responsabilità e calendario
- Attività 8.4: Garanzia di un ampio sostegno politico e pubblico

- Step 9: Preparazione dell'adozione e del finanziamento

- Attività 9.1: Sviluppo dei piani finanziari e accordo sulla condivisione dei costi
- Attività 9.2: Conclusione ed assicurazione della qualità del documento "PUMS"

Fase 4: Implementazione e monitoraggio

- Step 10: Gestione dell'implementazione

- Attività 10.1: Coordinamento dell'attuazione delle azioni
- Attività 10.2: Approvvigionamento di beni e servizi

- Step 11: Monitorare, adattare e comunicare

- Attività 11.1: Monitoraggio dei progressi
- Attività 11.2: Informare e coinvolgere cittadini e parti interessate

- Step 12: Rivedi e apprendi le lezioni

- Attività 12.1: Analizzare successi e fallimenti
- Attività 12.2: Condividere i risultati e le lezioni apprese
- Attività 12.3: Considerare nuove sfide e soluzioni

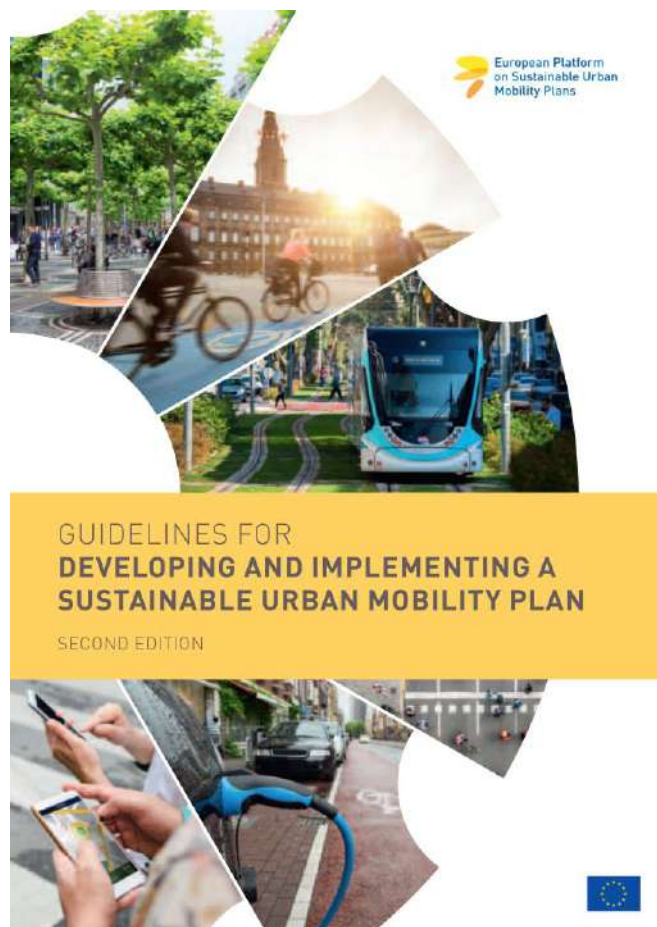
La pubblicazione di questa seconda edizione delle Linee Guida PUMS segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 30 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.

Inoltre, gli autori hanno prodotto una serie di nuove guide tematiche e briefing con i professionisti per favorire ulteriormente lo sviluppo e l'implementazione dei SUMP.

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



PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

ACTIVITY 12.2: Share results and lessons learned

Rationale

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

Aims

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

Tasks

- Reflect on and document your 'lessons learnt'.
- Share the results of your analysis of successes and failures so that other cities can learn from your experience.
- Reach out to other cities in your country or region that you already have links to and invite them to share and exchange. This could be in the form of a simple 1/2-day workshop with actors from one or two other cities invited to share, exchange and reflect together.



Activities beyond essential requirements

- Write a case study about an aspect of your city's SUMP experience for 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.

GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2nd edition)

151

PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

GOOD PRACTICE EXAMPLE

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

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

Authors: Jorge Ferraz Rodríguez, Rivas-Vaciamadrid; Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality; Eleonora Spina, Kilkis Municipality; written & by ELL2
Image: Ana Dragomirova



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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 31 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.2 LIVELLO NAZIONALE - LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ IN ITALIA

- Il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) e il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)

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

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

Gli obiettivi del PGTL sono:

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

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

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

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

- Piano Nazionale della Logistica 2012-2020

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

I riferimenti strategici del Piano sono:

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 32 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Linee guida sul Piano Generale della Mobilità

Nel novembre del 2007 sono state presentate le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità. Le linee guida dettano gli obiettivi per la mobilità delle persone, delle merci, innovazione, ricerca, formazione, etc.

Le aree di azioni strategiche sono:

- TPL e trasporto privato per la mobilità regionale;
- Rete di collegamenti tra le città per la mobilità interregionale;
- Servizi internazionali e intercontinentali. City logistics e distribuzione regionale;
- Trasporto merci, intermodalità e logistica territoriale;
- Porte internazionali e autostrade del mare;
- Innovazione ed ITS (Intelligent Transportation System);
- Ricerca e formazione.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 33 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (P.N.S.S.) Orizzonte 2020

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è istituito dalla Legge del 17 luglio 1999 n. 144 per contrastare il fenomeno dell'incidentalità e raggiungere l'obiettivo di ridurre del 40% i morti e del 20% i feriti per incidente stradale entro l'anno 2010. Successivamente, nel 2001 l'Unione Europea ha adottato il Libro Bianco valevole per il decennio 2001-2010, fissando l'obiettivo di ridurre almeno del 50% la mortalità entro il 2010.

In seguito, nel 2010 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha proclamato un nuovo decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020 per ridurre ulteriormente il numero di decessi da incidenti stradali nel mondo. La Commissione Europea, a sua volta, ha delineato linee guida basate su sette principali obiettivi strategici:

- Migliorare la sicurezza dei veicoli;
- Realizzare infrastrutture stradali più sicure;
- Incrementare le tecnologie intelligenti;
- Rafforzare l'istruzione e la formazione per gli utenti della strada;
- Migliorare i controlli;
- Fissare un obiettivo per la riduzione dei feriti in incidente stradale;
- Prestare maggiore attenzione alla sicurezza dei motociclisti

Da ultimo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato una prima versione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) orizzonte 2020, che è stato oggetto di consultazione, il quale accoglie gli obiettivi e gli indirizzi della Commissione Europea, da questa definiti negli Orientamenti programmatici sulla sicurezza stradale per il periodo 2011-2020, e prosegue l'azione del precedente Piano 2001-2010 di cui costituisce un aggiornamento. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato una prima versione del PNSS Orizzonte 2020, oggetto di consultazione pubblica nel mese di marzo 2014.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (P.N.S.S.) Orizzonte 2020; <http://www.mit.gov.it/>

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

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

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

Il **Piano Urbano del Traffico (PUT)** è un piano di gestione di brevissimo periodo (due anni), obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti o interessati da particolari flussi turistici o da fenomeni di pendolarismo (il cui elenco è redatto dalle Regioni). Istituito, sebbene come strumento non obbligatorio, con la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 agosto 1986, n. 2575, è divenuto obbligatorio nel 1992, con l'approvazione del Nuovo codice della strada (D.Lgs. n. 285/92, art. 36)². Il PUT suddivide le componenti della mobilità e dà luogo a una serie di pianificazioni settoriali che riguardano il miglioramento della varie forme di mobilità, il miglioramento dei servizi pubblici, collettivi, la riorganizzazione della sosta ecc. I piani particolareggiati hanno la funzione di attuare quanto contenuto nel PUT e riguardano porzioni di territorio più ridotte, progettate nel dettaglio. Nella redazione del PUMS dovranno essere superate le criticità finora riscontrate nell'elaborazione di documenti di programmazione della mobilità urbana riportando, in particolare, il PGU al ruolo e agli obiettivi assegnati dal legislatore.

Il **Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE)** è uno strumento di pianificazione obbligatorio per le province riferito alle strade extraurbane provinciali e al sistema della mobilità su gomma non di linea. Le Regioni, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, possono prevedere

² Il PUT è da redigere sulla base delle "Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n. 146 del 24.06.1995).

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 34 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.

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

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 35 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

- DECRETO Ministeriale del 4 agosto 2017 - "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile"

Il 5 agosto 2017 sulla Gazzetta Ufficiale n.233 è stato pubblicato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante *"Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257".*

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

Nelle Linee guida si fa riferimento a:

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

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

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

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto;
2. Sviluppo della mobilità collettiva;
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
5. Rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
6. Razionalizzazione della logistica urbana;
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile.

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

L'undici ottobre 2019 è stato Pubblicato l'aggiornamento delle Linee Guida nazionali sui PUMS da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Modifiche agli indicatori e agli enti riguardati

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 36 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

dal Decreto. Maggiori dettagli sulle modalità di accesso ai finanziamenti per il trasporto rapido di massa.)

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

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

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

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

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

AREA DI INTERESSE	MACRO OBIETTIVO	INDICATORI		UNITA' DI MISURA SUGGERITA
A. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	A1 Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati		N.passeggeri/anno/1 000 abitanti
	A2 Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura		Adimensionale
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL		Adimensionale
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo		Adimensionale
		% di spostamenti in bicicletta		Adimensionale
		% di spostamenti a piedi		Adimensionale
	A3 Riduzione della congestione stradale	a3 -Riduzione della congestione- RETE PRIMARIA	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione; Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì/mercoledì/giovedì) feriali dei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete. - Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada	Adimensionale
	A4 Miglioramento della accessibilità di persone e merci	a4a - Miglioramento della accessibilità di persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus e filobus, 400 da fermata tram e metro e 800 metri da stazione ferroviaria.	Numero assoluto
		a4b - Miglioramento della accessibilità di persone - Sharing	Numero di veicoli condivisi (auto, bici e moto) /popolazione residente.	n/ab
		a4c - Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC	Numero licenze/numero residenti	n/ab
		a4d - Accessibilità - pooling	forme di incentivi al pooling censiti	n° di incentivi al pooling
		a4e - Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci	n. veicoli commerciali "sostenibili" (cargobike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL /kmq tot. di ZTL-ora	n. veicoli commerciali attivi in ZTL rispetto alla sua estensione (kmq) nell'unità di tempo
		a4f - sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile		si/no
	A5 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)	a5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza.	Verrà espresso come percentuale delle nuove previsioni urbanistiche rispetto al totale servite da un sistema di trasporto pubblico contenute all'interno dei buffer definiti per l'indicatore A4a relativamente a tram metro e stazione ferroviaria. Relativamente alle fermate bus si considerano solo quelle di servizio ad alta frequenza.	%
	A6 Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	a6a - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	m2 delle aree verdi, pedonali, zone 30 per abitante	mq/abitante
		a6b - Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture	% di progetti infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità rispetto al totale dei progetti.	%
	B1 Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Consumo annuo di carburante pro capite		litri/anno/abitante
	B2 Miglioramento della qualità	b2a - Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite		Kg

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 37 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

B. Sostenibilità energetica ed ambientale	dell'aria	b.2b - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite		kg PM10/abitante/anno
		b.2c - Emissioni annue di PM25 da traffico veicolare pro capite		Kg PM2,5/abitante/anno
		b.2d -Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite		t CO2/abitante/anno
		b.2e - numero ore di sfioramento limiti europei NO2		ore
		b.2f -numero giorni di sfioramento limiti europei PM 10		giorni
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare		%residenti esposti a >55/65 dBA
C. Sicurezza della mobilità stradale	C1Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale		Incidenti /abitanti
	C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	c.2a - Indice di mortalità stradale		Morti/ incidenti
		c.2b - Indice di lesività stradale		Feriti/incidenti
	C3. Diminuzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti	c.3a -Tasso di mortalità per incidente stradale		Morti/abitanti
		c.3b -Tasso di lesività per incidente stradale		Feriti/incidenti
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	c.4a - Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli		Morti/abitanti (fasce età predefinite)
c.4b - Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli		Feriti/ abitanti (fasce età predefinite)		
D. Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	d.1a - accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni	%
		d.1b - accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (posti auto riservati, ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi	%
		d.1c - accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille)	n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. parco bus/tram/treni	%
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione della mobilità urbana con focus su Utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)		score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) Scala 0-100
	D3. Aumento del tasso di occupazione	Tasso di occupazione	n. occupati/popolazione attiva	%
	D4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	d.4a - riduzione tasso di motorizzazione	numero di auto /popolazione residente	%
		d.4b - azioni di mobility management	n. di occupati interessati da azioni di mobility management/totale occupati	%

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 38 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 LIVELLO REGIONALE

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

L'Ente regionale ritiene strategico promuovere processi, azioni e tecnologie per la mobilità sostenibile finalizzate al raggiungimento di adeguati risultati in materia di tutela ambientale e contenimento delle emissioni inquinanti, come peraltro perseguiti dalle politiche nazionali e comunitarie. Allo stesso tempo si propone di ridurre la congestione stradale e il carico di traffico veicolare favorendo altre forme di mobilità diverse dal trasporto individuale motorizzato.

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, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019 (da ora in poi PA 2015-2019), che individua

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 39 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;

- ✓ il **"Piano Triennale dei Servizi"**, inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

La redazione del PA 2015-2019 e del PTS 2015-2017 ha rivestito carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché hanno costituito condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014- 2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l'accesso - senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

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.

Rispetto alla precedente pianificazione, l'approccio proposto prende atto della diminuita dotazione finanziaria di settore e fa tesoro delle criticità registrate nel passato ciclo di programmazione dei fondi europei e nazionali prevedendo, in via prioritaria per il prossimo quinquennio, il completamento degli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione. Con riferimento a questi ultimi, sono stati individuati gli interventi complementari ritenuti indispensabili ad assicurare il corretto funzionamento del sistema e il pieno dispiegamento delle sue potenzialità collocando, eventuali ulteriori previsioni, in un quadro di riferimento programmatico progettuale con l'obiettivo di un'attuazione in tempi successivi o in caso di disponibilità di risorse.

Lo scenario di progetto è stato declinato rispetto a 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.

L'accento posto sulla sostenibilità ambientale ad ampio spettro, l'apertura al coinvolgimento di privati tramite lo strumento della finanza di progetto, il ricorso estensivo alle nuove tecnologie, l'impulso ad una crescente condivisione tra livello regionale e ambiti territoriali/città per la creazione di modelli di mobilità pienamente integrati, sono solo alcuni degli ambiti operativi comuni in cui il Piano Attuativo intende operare integrazioni con azioni specifiche di altri strumenti, scongiurando il rischio di interventi destinati a creare sovrapposizioni o peggio, duplicazioni.

Oltre allo strumento di pianificazione/programmazione a livello regionale, la Regione Puglia a emanato la **Legge regionale n. 18 del 2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale"**, che prevede i Piani Urbani del Traffico i quali *"studiano la mobilità urbana nell'ambito comunale e intercomunale (previa intesa con i relativi enti), sia passeggeri sia merci, e individuano misure di carattere normativo e organizzativo della mobilità ai fini della sicurezza della circolazione, della fluidificazione del traffico, del risparmio energetico, della minimizzazione dell'impatto ambientale, della integrazione modale con i servizi di trasporto collettivo e del miglioramento della qualità dell'offerta complessiva di trasporto nel breve periodo"*. La legge regionale dispone che i PUT *"possono essere integrati dai Piani urbani della mobilità, così come definiti nel Piano generale dei*

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 40 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

trasporti, al fine di determinare l'assetto efficiente dell'offerta di trasporto in relazione alle caratteristiche della domanda di medio periodo".

Relativamente all'iter di approvazione, la legge dispone che *"I Comuni ... trasmettono preventivamente il PUT e gli eventuali Piani della mobilità alla Regione e alla Provincia competente che ne verificano la rispondenza alla propria programmazione esprimendo parere non vincolante nel termine di quarantacinque giorni, decorso il quale si prescinde dal parere."*

La **Legge regionale n. 16 del 2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti"**, inoltre dispone che *"il Piano Regionale dei Trasporti e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della L.R. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai Piani urbani del traffico (PUT)."*

La **Legge regionale n. 1 del 2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"** dispone che *"I Piani della mobilità ciclistica predisposti dai Comuni e dalle Province sono piani di settore dei Piani urbani della mobilità (PUM) e dei Piani urbani del traffico (PUT), in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico"*.

La Giunta regionale, con **DGR n. 193/2018**, ha approvato le **Linee Guida Regionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, modificate con D.G.R. n. 1645 del 20 settembre 2018, concludendo un percorso avviato nel febbraio 2017 dall'Assessorato ai Trasporti, su iniziativa della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, con la firma di un Protocollo d'Intesa tra l'ente regionale e l'associazione Euromobility.

Nello specifico le Linee Guida regionali:

- ✓ forniscono un quadro di riferimento programmatico e normativo relativo al territorio regionale pugliese;
- ✓ propongono ulteriori Strategie e Azioni definite sulla base di alcune tematiche relative alla mobilità, emerse in fase di redazione (turismo, aree interne e piccoli centri, ecc);
- ✓ dettagliano il processo di redazione di un PUMS, individuando le fasi principali e le relative specifiche attività necessarie per affrontare il processo di pianificazione e partecipazione;
- ✓ esplicitano i contenuti del Piano, precisando l'iter procedurale ai fini dell'approvazione del Piano in coerenza con la normativa regionale di riferimento;
- ✓ forniscono esempi di buone prassi e strumenti per supportare le Amministrazioni e i professionisti esperti nello sviluppo e nell'attuazione di un PUMS;
- ✓ delineano un quadro generale dei principali programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile.

Linee Guida Regionali, si pongono in continuità con i documenti europei e nazionali ed introducono alcuni elementi di innovazione, in parte dettati dalle specificità del territorio pugliese, in parte da una esigenza di semplificazione e specificazione di alcuni aspetti che l'Ente regionale ritiene prioritari.

La riduzione del numero di veicoli in circolazione e in sosta e, conseguentemente, lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato e sostenibile, sono avvertite come esigenze prioritarie per la Regione Puglia; pertanto la "Riduzione del tasso di motorizzazione" e il "Riequilibrio modale" sono stati ritenuti tra i macro- obiettivi essenziali delle presenti Linee guida regionali anche in coerenza e in attuazione delle Linee Guida europee che richiamano le pubbliche Autorità a creare uno "sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto". Seguendo l'orientamento europeo occorre un impegno forte e costante per ridurre questo indicatore, a tutto vantaggio di una migliore accessibilità e vivibilità dei centri urbani derivante dalla diminuzione di occupazione di spazio pubblico da parte delle auto. La riduzione del tasso di motorizzazione,

inoltre, è anche un rilevatore indiretto di miglioramento delle performance del trasporto pubblico e delle reti ciclopedonali, in quanto è molto spesso proprio la mancanza di efficienti alternative modali ad aumentare la tendenza a possedere più di un'automobile per nucleo familiare.

Le 4 aree d'interesse ed i relativi macro-obiettivi sono riportati nella seguente tabella:

	AREE DI INTERESSE	MACRO - OBIETTIVI
A	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	• Riduzione tasso di motorizzazione (R) • Riequilibrio modale della mobilità (M) • Riduzione della congestione stradale (M) • Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M) • Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M) • 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) (M)
B	Sostenibilità energetica ed ambientale	• Contenimento dei consumi energetici (R) • Miglioramento della qualità dell'aria (M) • Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
C	Sicurezza della mobilità	• Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
D	Sostenibilità socio-economica	• Miglioramento della qualità della vita 20 (R) • Miglioramento della inclusione sociale (M) • Economicità dei trasporti (R)
M = Ministero - R = Regione		

Aree d'interesse ed i relativi macro-obiettivi_ Linee Guida Regionali

Nell'ambito della redazione del PUMS devono essere definiti diversi **set di indicatori**:

- un primo set di indicatori (riportati nelle Tabelle 1 e 2), definiti come **"Indicatori di risultato"**, è finalizzato alla valutazione comparata degli scenari in fase di individuazione dello scenario di Piano, nonché alla valutazione del raggiungimento degli obiettivi in fase di monitoraggio;
- un secondo set di indicatori (riportato in Tabella 3), definiti **"Indicatori di realizzazione"**, è invece strumentale al monitoraggio dello stato di avanzamento, dell'efficacia e dell'efficienza delle singole azioni individuate nell'ambito del percorso di costruzione del PUMS.

In Tabella 1 sono riportati gli **indicatori di risultato minimi** a cui faranno riferimento i Comuni e le associazioni di Comuni nella redazione del PUMS; in Tabella 2 sono elencati **ulteriori indicatori di risultato** di tipo più complesso, che fanno riferimento per esempio a modelli di simulazione del traffico, da utilizzare a seconda della realtà territoriale di riferimento nonché della disponibilità di dati, di risorse economiche e di quanto emergerà nell'ambito del percorso partecipativo. Per entrambe le tabelle, ove significativo, è riportato nella colonna "trend" il simbolo "-" a indicare che ci si attende una riduzione del valore dell'indicatore e il simbolo "+" per un aumento; ove non significativo è invece riportata la dicitura "n.s."

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 42 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE		
		Loredana Domenica Modugno, Architetto		

	OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	Fonte dei dati	TREND
A	Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura	%	Indagini CATI	-
		% di spostamenti con TPL	%	Indagini CATI	+
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	%	Indagini CATI	-
		% di spostamenti in bicicletta	%	Indagini CATI	+
		% di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI	+
	Riduzione tasso di motorizzazione	Auto possedute	auto/1000 abitanti	ACI/ISTAT	-
	Riduzione della congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	Banca Dati EE.LL.	n.s.
		Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	minuti	Banca Dati EE.LL.	n.s.
		Velocità media commerciale TPL	Km/h da capolinea a capolinea esclusi i tempi di sosta agli stessi (per ambiti territoriali)	Aziende TPL (AVL/AVM o altri sistemi di bordo o da servizio programmato)	+
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (distanze a piedi da fermate e stazioni, a soglie prefissate)	Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
		Indice di accessibilità delle merci	Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 m da una piazzola di carico/scarico merci	Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)	m ² APU/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione della rete pedonale	km itinerari pedonali/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione della rete ciclabile	km itinerari ciclabili/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione Zone 30	km ² /abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione delle ZTL	km ² /abitante	Banca Dati EE.LL.	+
B	Contenimento dei consumi energetici	nessun indicatore minimo			
	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 del veicolo medio (passengeri, merci, motocicli, TPL)	g/km PM10	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
		Emissioni di CO2 del veicolo medio (passengeri, merci, motocicli, TPL)	g/km CO2	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
		Emissioni di NOx del veicolo medio (passengeri, merci, motocicli, TPL)	g/km NOx	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
	Riduzione dell'inquinamento acustico	nessun indicatore minimo			
C	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale	n° incidenti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice annuo di mortalità stradale	n° morti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL.	-
D	Miglioramento della qualità della vita	Livello di soddisfazione	n° persone soddisfatte/totali intervistati	Indagine CAWI/CATI	+
	Miglioramento della inclusione sociale	Livello di soddisfazione delle categorie deboli	n° persone soddisfatte/totali intervistati	Indagine CAWI/CATI	+
	Economicità dei trasporti	Costo di esercizio per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante euro/anno/passeggero	Indagini specifiche c/o gestori Indagini specifiche c/o gestori	+

TABELLA 1 - INDICATORI MINIMI _ Linee Guida Regionali

	OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	Fonte dei dati	TREND
A	Riduzione della congestione stradale	Durata media dello spostamento con veicolo privato (sia sulle 24 ore sia nell'ora di punta)	minuti	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	n.s.
		Tempi totali spesi sulla rete stradale (giorno feriali tipo o ore di punta)	ore	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	-
		Durata media di utilizzo delle auto su base giornaliera	minuti	FCD o indagini a campione	-
		Domanda di sosta parcheggi non regolamentati	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	FCD o indagini specifiche	n.s.
		Durata totale e media della sosta in parcheggi non regolamentati	minuti	FCD o indagini specifiche	n.s.
		Spostamenti in auto per anno (interni e in ingresso)	n. spostamenti/anno	FCD o indagini specifiche	n.s.
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Nessun ulteriore indicatore			
B	Contenimento dei consumi energetici	Consumo di energia del settore della mobilità	tep/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 da traffico veicolare pro-capite	kg PM10/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
		Emissioni di CO2 da traffico veicolare pro-capite	t CO2/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
		Emissioni di NOx da traffico veicolare pro-capite	kg NOx/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
C	Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	Percentuale residenti esposti a > 55/65 dBA	Stima con modelli - Rilievi	-
	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Tasso di mortalità da incidente stradale	n° morti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
		Tasso di lesività da incidente stradale	n° feriti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice di mortalità stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° morti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice di lesività stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° feriti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
D	Economicità dei trasporti	Spesa annuale per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante	Indagini specifiche	-
		Spesa annuale per il trasporto merci	euro/anno/tonnellata	Indagini specifiche	-

TABELLA 2 - ULTERIORI INDICATORI _ Linee Guida Regionali

In Tabella 3 si riporta un elenco, a titolo esemplificativo e non esaustivo, di indicatori di realizzazione, funzionali al monitoraggio dello stato di avanzamento, dell'efficacia e dell'efficienza delle singole azioni individuate nell'ambito del percorso di costruzione del PUMS in funzione delle caratteristiche e dei punti di forza e debolezza, nonché delle opportunità e delle minacce (analisi SWOT) tipici di ogni specifica realtà territoriale.

CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FORNITORE DEI DATI
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Fattore di riempimento TPL	Pass*km/posti*km	Azienda TPL
	Numero di titoli intermodali venduti	Numero titoli/anno	Azienda TPL
	Soddisfazione degli utenti	Percentuale	Indagini specifiche
	Numero furti su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero fermate con sistemi di videosorveglianza	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero aggressioni su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	km di corsie riservate	km	Banca Dati EE.LL.
	Età media del parco circolante	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero impianti con priorità semaforica	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero mezzi a basso impatto su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi con sistema conteggio passeggeri su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi dotati di sistema AVL/AVM su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
Campagne di comunicazione	Numero campagne	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero utenti raggiunti per ogni campagna	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero eventi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Servizi di sharing mobility	Numero automobili in sharing	Numero auto in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/auto flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio car sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero biciclette in sharing	Numero bici in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/bici flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio bike sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero utenti iscritti servizio carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero medio componenti equipaggio carpooling	Valore assoluto	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi in carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
Sistemi pedonali meccanizzati	Numero stalli riservati carpooling	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Km di rete pedonale meccanizzata	km	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno/km di rete pedonale meccanizzata	Utenti/anno/km	Indagini specifiche
	Numero ascensori verticali o inclinati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Controllo Accessi Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Utenti/anno trasportati ascensori/capacità totale annua	Utenti/anno/posti disponibili	Indagini specifiche
	Numero varchi con controllo automatico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero pilomati installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Sistema della sosta	Numero sanzioni elevate per varco	Numero sanzioni/varco/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero stalli a pagamento	n° stalli tariffati/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio di sosta a pagamento	Minuti	Banca Dati Gestori
	Numero sanzioni elevate per mancato pagamento	n° sanzioni/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero stalli di interscambio	n° stalli di interscambio/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
Mobilità ciclistica	Tempo medio in sosta di interscambio	Minuti	Banca Dati EE.LL.
	Numero pompe pubbliche installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero totem contapassaggi installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero cicloparcheggi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero velostazioni	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Biciclette in servizi di rent a bike	Numero biciclette disponibili	Indagini specifiche
Mobilità scolastica	Numero ciclofficine	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero linee pedibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero linee bicibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
Logistica merci	Numero aree di sosta per carico/scarico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per occupazione aree dedicate	Numero sanzioni/area/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero cargo – bikes operative	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità elettrica	Numero colonnine installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero di ricariche a colonnina	ricariche/colonnina/anno	Banca Dati EE.LL.

TABELLA 3 - ULTERIORI INDICATORI _ Linee Guida Regionali

Nelle Linee Guida Regionali è riportata anche la metodologia di calcolo degli indicatori, che per brevità di trattazione non si riporta.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 44 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Il PUMS è volto allo sviluppo di azioni immateriali e di gestione dei servizi e delle infrastrutture esistenti, anche al fine di perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04.

Le Linee Guida Europee tendono a riequilibrare l'attenzione attribuita agli interventi infrastrutturali a favore di quelli che si fondano sulla mobilità condivisa, all'educazione alla mobilità ciclopeditone e alla logistica collaborativa. È opportuno che questa attenzione alla complessità, avvenga con il coinvolgimento dei cittadini e costituisca elemento fondamentale di un PUMS, al fine di garantire la sostenibilità sociale ed economica, oltre che ambientale, dello scenario di Piano.

Gli interventi infrastrutturali potranno essere programmati, in un'ottica di sostenibilità, solo se funzionali ad un miglioramento della accessibilità multimodale, o finalizzati a ridurre la congestione stradale e andrebbero sempre affiancati da azioni immateriali tipiche delle pratiche di mobility management. Inoltre i Piani Particolareggiati dovranno contenere, in relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, indicazioni puntuali dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.

Le Linee Guida Regionali hanno integralmente recepito le sette **strategie** contenute nelle linee guida nazionali sui PUMS che si riportano di seguito per completezza di trattazione. Sono state inoltre individuate ulteriori sette strategie funzionali a tenere in debita considerazione le peculiarità e specificità del territorio pugliese e, come suggerito dalle stesse Linee Guida Europee, a riequilibrare il peso attribuito alle azioni di carattere infrastrutturale a favore di quelle che promuovono azioni di tipo immateriale e modalità di trasporto a più basso impatto, come quella ciclopeditone e i servizi di mobilità condivisa.

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto
2. Sviluppo della mobilità collettiva
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa
5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
6. Razionalizzazione della logistica urbana
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile
8. **Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto**
9. **Sviluppo delle tecniche di Mobility Management**
10. **Coinvolgimento attivo del mondo della scuola**
11. **Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta**
12. **Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica**
13. **Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione**
14. **Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri**

Per ognuna delle strategie sopra definite, da selezionare sulla base delle specificità del territorio e delle evidenze emerse nella fase di costruzione e interpretazione del quadro conoscitivo, è possibile attivare una o più delle azioni elencate nel seguito ancorché non esaustivamente. Un'azione può essere funzionale a più di una strategia e si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita.

Tra le azioni sono elencate, oltre a quelle tipiche degli strumenti di tipo strategico e programmatico quale è il PUMS, anche azioni di tipo gestionale attuabili nel breve periodo. Per queste ultime il PUMS funge da strumento di indirizzo, individuando le risorse da allocare e rimandando eventualmente al PUT e ai piani particolareggiati per il relativo piano di dettaglio.

La costruzione degli **Scenari alternativi di Piano** tiene conto di un insieme di elementi che comprendono:

- gli obiettivi e le strategie del PUMS;
- il quadro conoscitivo;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 45 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- le risultanze del percorso di partecipazione messo in campo nella fase di redazione del PUMS sia attraverso incontri tematici che territoriali;
- la dimensione temporale del piano, che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine;
- la composizione degli scenari alternativi sulla base di un metodo trasparente.

L'individuazione delle alternative di piano richiede in prima istanza di individuare lo Scenario di Riferimento (in seguito anche "SR"), che contempla tutti gli interventi (infrastrutturali e non) che hanno completato l'iter progettuale e procedurale di approvazione, che godono delle necessarie risorse finanziarie per la realizzazione e che troverebbero realizzazione anche in assenza del PUMS. In sintesi gli interventi inseriti nello Scenario di Riferimento soddisfano le seguenti condizioni: sono invariati, e saranno realizzati anche in assenza del PUMS; si sommeranno a quelli proposti nello Scenario di Piano; costituiranno il termine di confronto per la valutazione tecnica, ambientale, sociale ed economica dello Scenario di Piano.

Gli scenari alternativi (che includono anche gli interventi già programmati dall'Amministrazione di cui allo Scenario di Riferimento) sono costruiti ipotizzando varie combinazioni di azioni in funzione delle strategie partecipate e individuate e ad ognuno di essi è associata l'indicazione dei costi di investimento e di quelli di gestione, ma anche dei tempi e di un'eventuale realizzazione per lotti funzionali. Gli scenari alternativi possono differire tra loro anche solo sulla base di un diverso cronoprogramma delle stesse azioni.

L'individuazione dello Scenario di Piano è il risultato dell'applicazione di metodi comparativi (come l'analisi benefici/costi o l'analisi multi criteri) basati sugli indicatori di risultato, anche per consentire alla Regione Puglia confronti omogenei tra i PUMS in relativi a differenti contesti e l'individuazione delle azioni che, a parità di costo, apportino maggiori benefici ambientali, economici e sociali.

È bene che, per ogni azione dello scenario di Piano selezionato, venga quantificata la relativa spesa economica e si proceda all'individuazione delle possibili coperture finanziarie evidenziando, tra queste, quelle già disponibili nel bilancio comunale.

Contestualmente alla definizione dello scenario di piano, sono da definire le **attività di monitoraggio** da avviare a conclusione dell'iter procedurale del PUMS sulla base degli indicatori di risultato e di realizzazione. Obiettivo delle attività di monitoraggio è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e dell'efficacia delle azioni individuate dallo scenario di Piano.

È auspicabile che il monitoraggio dello stato di attuazione delle azioni inserite nel PUMS sia effettuato con cadenza biennale e che i relativi report siano condivisi con la Regione Puglia, affinché quest'ultima ne possa

tenere conto per l'elaborazione di politiche regionali sulla mobilità e per monitorare la virtuosità dei Comuni e la capacità di attuazione dei piani.

Di seguito si esplicita un possibile schema per il monitoraggio del PUMS:

- raccolta dei dati con cadenza biennale necessari per il calcolo degli indicatori;
- confronto tra i valori degli indicatori stimati in fase di redazione e quelli calcolati in fase di monitoraggio;
- eventuale revisione, se necessario, delle strategie e/o delle azioni.

Fonte: Linee PUMS Regione Puglia

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 46 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE IV: QUADRO CONOSCITIVO

Il PUMS integra e mette a sistema gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e dei trasporti disponibili a livello regionale, provinciale e comunale.

Il quadro conoscitivo rappresenta la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata alla redazione del Piano; in tal senso risulta necessario acquisire tutte le informazioni utili per caratterizzare il territorio e individuarne le criticità. È necessario altresì indicare le fonti dei dati utilizzati e l'anno o periodo di riferimento.

Lo schema di base, proposto dalle Linee Guida nazionali e che qui si ripropone, rispetto al quale costruire 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, oblitterazioni per linea, titoli di viaggio emessi, traffico ciclistico e pedonale).

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 47 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.1 QUADRO DI RIFERIMENTO DERIVANTE DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATI (Regionale - Provinciale)

In questo paragrafo vengono descritti i Piani sovraordinati, in relazione agli aspetti caratterizzanti il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e il territorio comunale di Ginosa.

Si riporta di seguito l'elenco :

- PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)
- IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)
- IL PIANO ATTUATIVO 2015-2019 (PRT-PA)
- IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI 2015-2017 (PRT-PTS)
- RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED in Puglia - Tratto da Cycle Route Network of the Mediterranean (CYRONMED) - ITINERARIO N°14: Via dei Tre Mari- Tratto da Cycle Route Network of the Mediterranean (CYRONMED)
- PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA
- RETE DEI TRATTURI
- PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - Proposta definitiva 26.05.2018
- PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE - PROVINCIA DI TARANTO (PTCP)

4.2 IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.)

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

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

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

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

Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti:

- l'**Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale** che descrive l'identità dei tanti paesaggi della Puglia e le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche;
- lo **Scenario Strategico**, che consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del territorio della Puglia e contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali degli assetti territoriali desiderabili. Lo Scenario contiene inoltre le Linee Guida Regionali, documenti di carattere più tecnico, rivolti soprattutto ai pianificatori e ai progettisti, che hanno la finalità di guidare le attività di trasformazione del territorio. Lo scenario contiene infine una raccolta di Progetti Sperimentali integrati di Paesaggio definiti in accordo con alcune amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali, che riguardano aspetti di riproduzione e valorizzazione delle risorse territoriali relativi a diversi settori;
- le **Norme Tecniche di Attuazione** individuano diversi gradi e forme di coerenza: dalle "Prescrizioni" che fissano norme vincolanti per i beni paesaggistici; alle "Direttive", rivolte

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 48 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 4.1 Gli obiettivi generali dello scenario strategico)

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

1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici
2. **Migliorare la qualità ambientale del territorio**
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata
4. Riquilibrare e valorizzare i paesaggi rurali storici
5. **Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo**
6. **Riquilibrare 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, riquilibrare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dismesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale;

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

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

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

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

8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riquilibrare 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: riquilibrare e valorizzare i collegamenti tra

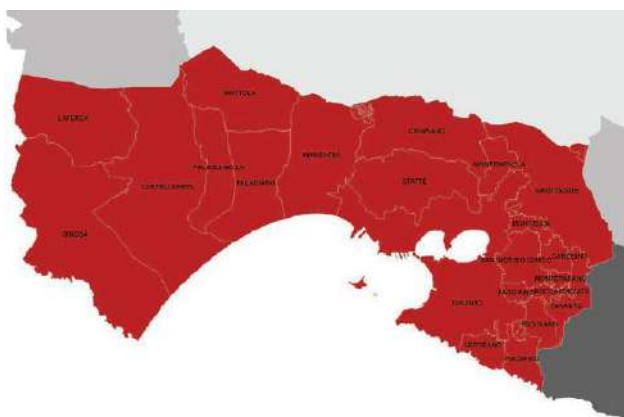
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 49 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

4.2.1 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.

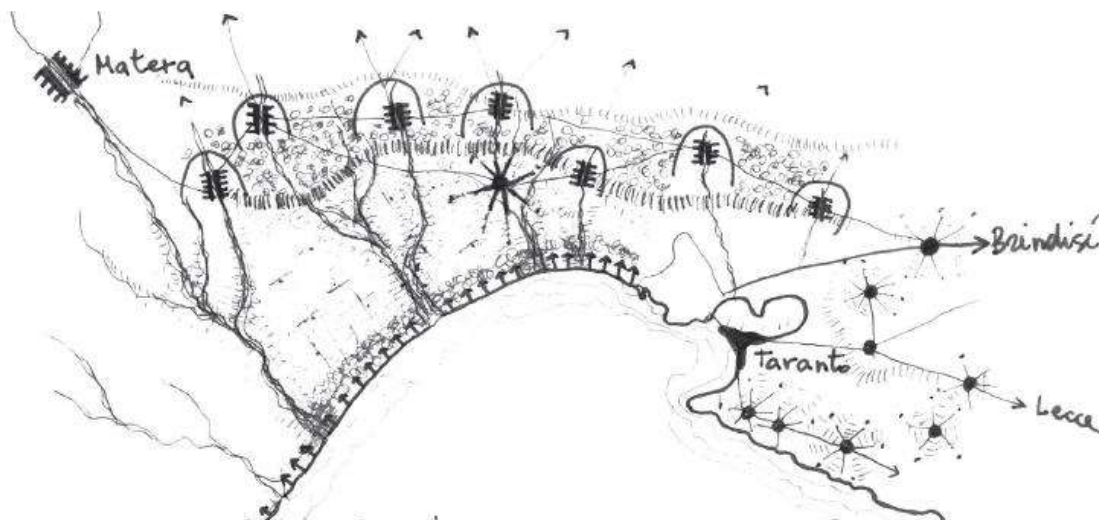
Avvicinandosi alla costa i frequenti corsi d'acqua sono stati oggetto di regimentazioni successive, a partire dalle opere di bonifica delle pianure costiere, che ne hanno artificializzato il corso spesso in modo improprio. L'insediamento si è sviluppato in stretto rapporto con la struttura morfologica 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.



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

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

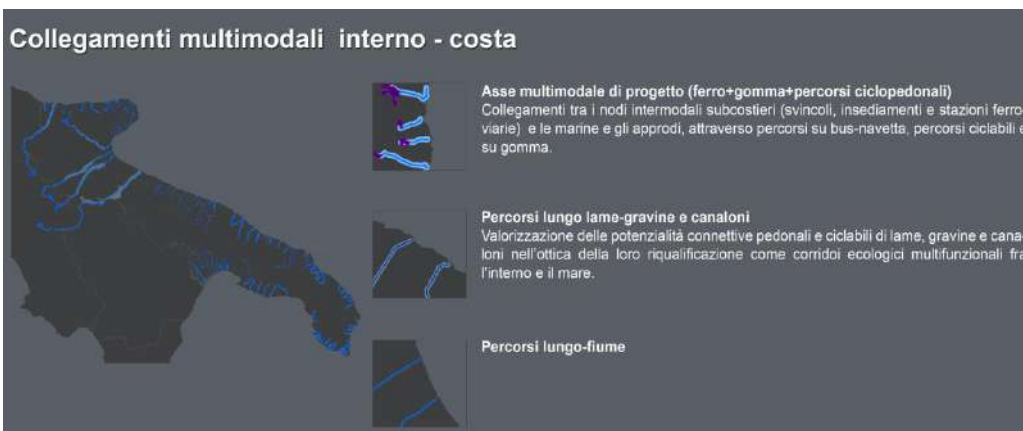
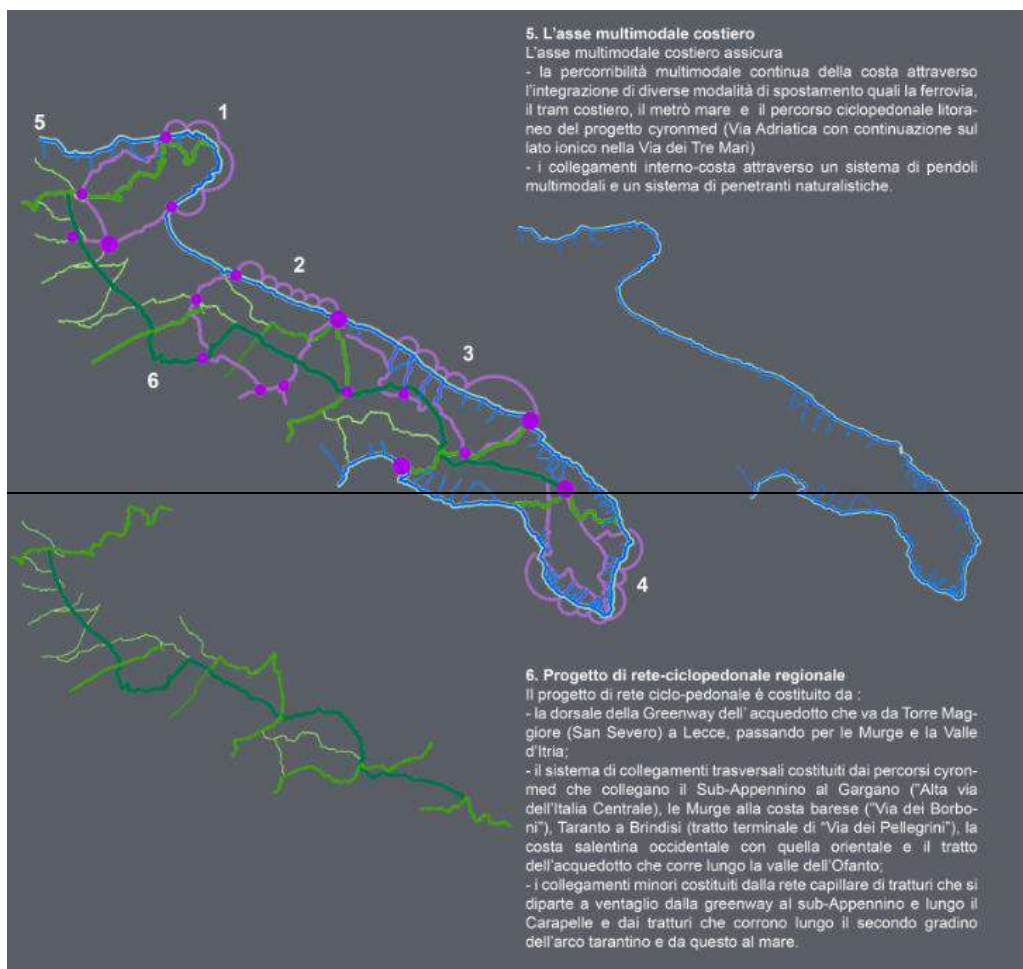


Il progetto integrato di mobilità dolce nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova “geografia fruitivo-percettiva” dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 51 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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



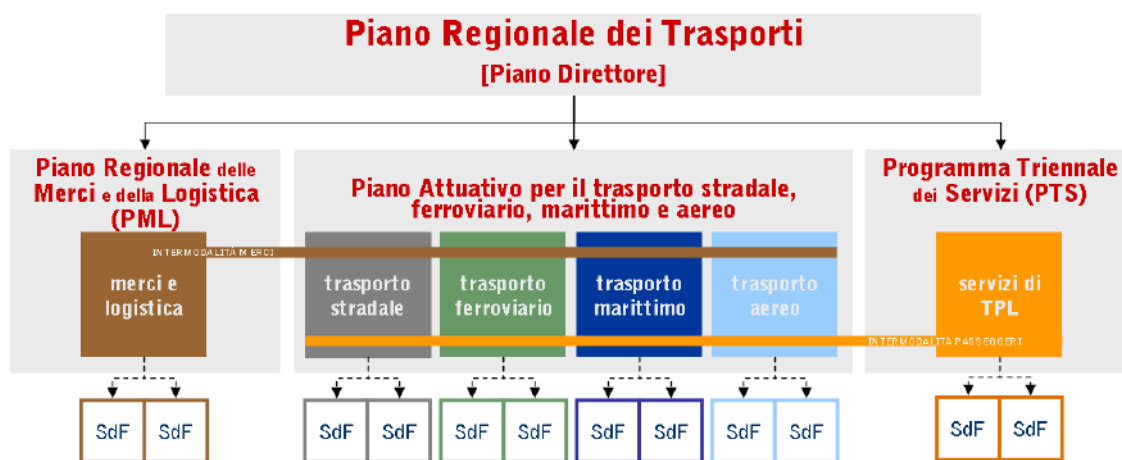
4.3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) 2015-2019 REGIONE PUGLIA

La L.R. n. 16/2008 identifica in sé il Piano Regionale dei Trasporti per la regione Puglia. La stessa legge, inoltre, prevede strumenti attuativi dedicati alle scelte di dettaglio in materia di infrastrutture, logistica, trasporti e mobilità nonché di servizi di trasporto.

Il piano regionale dei trasporti (PRT) della Regione Puglia, approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", *"è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del piano generale dei trasporti (PGT) e delle linee guida del piano generale della mobilità (PGM) e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali"*. Art. 1 - L.R. n.16 del 2008

Il piano regionale dei trasporti (PRT), in accordo con il piano generale dei trasporti (PGT), è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT. Art. 2 comma 1 - L.R. n.16 del 2008

Le linee di intervento relative ai servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale (TPRL), individuate dal PRT, vengono attuate dal piano triennale dei servizi (PTS), strumento di programmazione settoriale regionale da intendersi quale piano attuativo del PRT, che, ai sensi dell'articolo 8 della l.r. 18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione. Art. 2 comma 2 - L.R. n.16 del 2008



Regione Puglia - Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità - Piano Regionale dei Trasporti- Piano Attuativo
2015-2019 Schema del processo di pianificazione regionale dei trasporti

Obiettivi generali del PRT:

- adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica - in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I - che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;
- configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca **livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica, paesaggistico ambientale** delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;
- strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da **garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori**;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 53 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai Piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli Enti locali nei processi di pianificazione e attraverso **forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi**;
- garantire l'efficacia degli interventi programmati dai Piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso **promuovendo forme di copianificazione intersettoriale** (in primis trasporti territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;
- contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

Gli obiettivi specifici attraverso cui il Piano intende perseguire le finalità generali sono:

- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e più in generale nello spazio euro-mediterraneo;
- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- **promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani**;
- migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;
- garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale 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 sovraregionali 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 (2015-2019), 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 2014-2020 e per l'accesso - senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 54 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.3.1 I PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

I Piani attuativi del Piano Regionale dei Trasporti, aggiornati ogni quinquennio, costituiscono il principale strumento di pianificazione dell'assetto infrastrutturale per il sistema regionale dei trasporti. I Piani Attuativi del PRT identificano, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte infrastrutturali che costituiscono i prerequisiti e le condizioni per strutturare in maniera efficiente ed efficace le politiche strutturali e i servizi la cui programmazione ed attuazione è demandata rispettivamente al Piano Triennale dei Servizi (PTS) e al Piano regionale delle Merci e della Logistica, inquadrati dalla LR 16/2008

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 55 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne:

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

Fra i temi utili al raccordo delle strategie urbane dedicate a favorire la mobilità sostenibile con i Piani Attuativi del PRT si possono riconoscere:

- a. la previsione dei **"nodi di scambio modale"**³ 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"**⁴ 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).

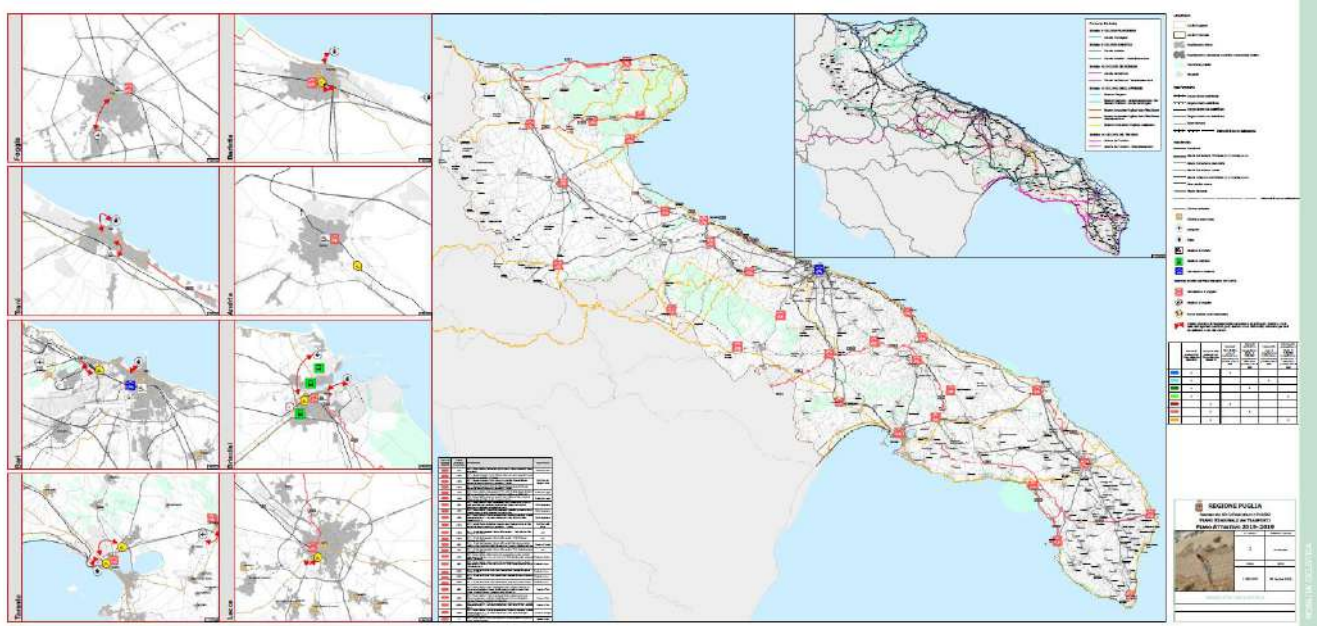
Fonti: Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 - <http://www.regione.puglia.it/> e Linee Guida PUMS - Regione Puglia

³ 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)."

⁴ 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.

Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 - Trasporto stradale

Nelle more dell'avvio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, ha previsto in linea con la L.R. n. 16/2008, la realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare il PRT ha assunto i risultati del progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean - Rete ciclabile del Mediterraneo), finanziato con fondi Interreg IIIB ArchiMed 2000-2006, con cui sono stati individuati, quali dorsali della rete ciclabile regionale, le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete Bicalta e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale. Il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovía dei tre Mari⁵ - Itinerario n. 14 Bicalta. Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A. 2015-2019.



Estratto della tavola "Mobilità ciclistica" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti. E' possibile riconoscere (in rosso) la previsione delle velostazioni nei pressi delle stazioni/fermate ferroviari

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

- quelli già previsti dal precedente PA e già finanziati o in corso di realizzazione, di cui si prevede il completamento entro il 2020; **(colore BLU)**;
- 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.

⁵ Ciclovía dei tre Mari (BI 14): collegamento ciclabile nel basso Salento tra Otranto e il tratto Gallipoli-Porto Cesareo, passando per Nardò che in questo punto si interconnette con la ciclovía dell'Acquedotto, diramazione salentina.

4.3.2 POLITICHE E AZIONI DI INTERESSE PER IL PUMS - PREVISIONI PER L'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

Il territorio comunale di Ginosa 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 Ginosa. 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 Ginosa risulta attraversato dalla Ciclovia dei tre Mari- Itinerario n. 14 BiciItalia. L'intervento previsto rientra tra gli interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020.



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

Estratto della tavola "Mobilità ciclistica" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

Interventi in riferimento al Trasporto Stradale

Con riferimento al Trasporto Stradale il territorio comunale di Ginosola non è interessato da alcun tipo di intervento.



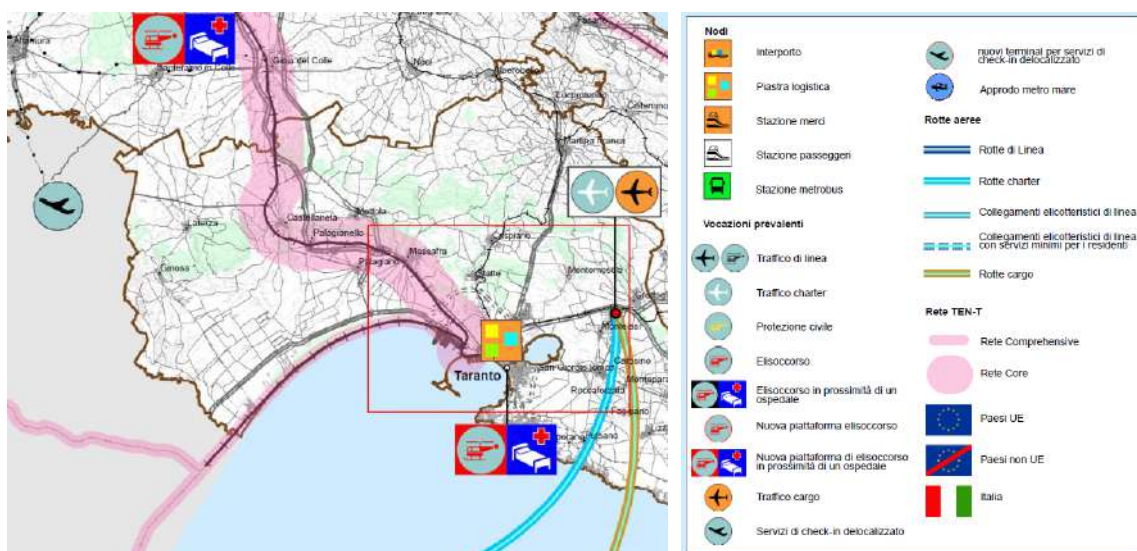
	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assegnare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020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

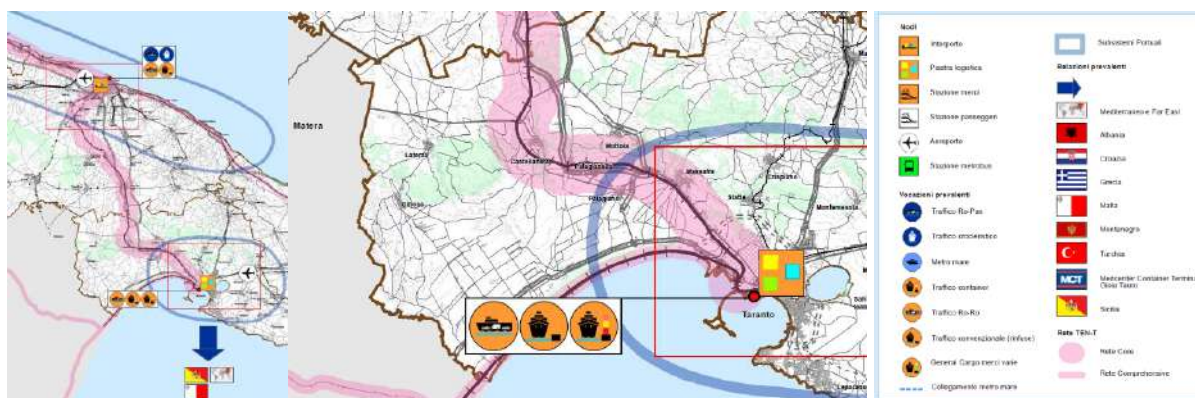


Estratto della tavola "Trasporto Aereo" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

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 centrosettentrionali 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 61 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.3.3 IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)

Il PTS⁶ 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 vigente⁷ 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'allocatione delle risorse;
- b) il PTS deve formulare la proposta di programma di esercizio dei servizi ferroviari del trasporto pubblico locale regionale corrispondenti alla gerarchizzazione definita dal Piano Regionale dei Trasporti;
- c) il programma di esercizio deve tenere conto dell'assetto infrastrutturale e del materiale rotabile attuale e dei rispettivi potenziamenti programmati e attuati nel triennio di validità del PTS.

2) PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI SU GOMMA

Con riferimento alla programmazione dei servizi minimi su gomma, obiettivo primario del PTS e la progressiva eliminazione di servizi sostitutivi su gomma parallelamente al potenziamento dei servizi ferroviari e, ove necessario, alla loro sostituzione con servizi automobilistici extraurbani convenzionali con funzione di adduzione-integrazione.

Pertanto il PTS deve ridefinire gli itinerari dei servizi automobilistici extraurbani in funzione del programma di esercizio dei servizi ferroviari programmati dalla Regione al fine di:

- eliminare le sovrapposizioni funzionali tra modalità automobilistica e ferroviaria, mantenendo corridoi plurimodali solo nelle situazioni in cui i livelli e/o la struttura della domanda (distribuzione

⁶ Il Piano Triennale dei Servizi è disciplinato dall'art. 8 della L.R. 31/10/2002, n. 18 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" ed è redatto ai sensi dell'art. 14, comma 3 del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" che introduce i "programmi triennali dei servizi". In effetti, i documenti prodotti inottemperanza alla disciplina citata hanno le forme di programmi più che di piani, pur tuttavia, talvolta integrando alcune componenti propositive con i dettagli tipici di un piano.

⁷ 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) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 62 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 Ginosola

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/integrativi 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 Castellana). 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 Ginosola-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 Ginosola-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 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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 63 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

E' evidente che tali risultati sono ottenibili in relazione agli investimenti messi in campo e all'assetto regolatorio dei futuri affidamenti dei servizi di trasporto pubblico. Si ritengono prioritari i seguenti quattro ambiti prioritari d'azione che descrivono il quadro minimale di riferimento relativo allo sviluppo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti:

- azione 1: prevedere un sistema di monitoraggio delle flotte dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico;
- azione 2: garantire la disponibilità di sistemi e servizi per la bigliettazione elettronica e per il contrasto dell'evasione;
- azione 3: costruzione e continuo aggiornamento delle banche dati relative alla gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico;

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

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

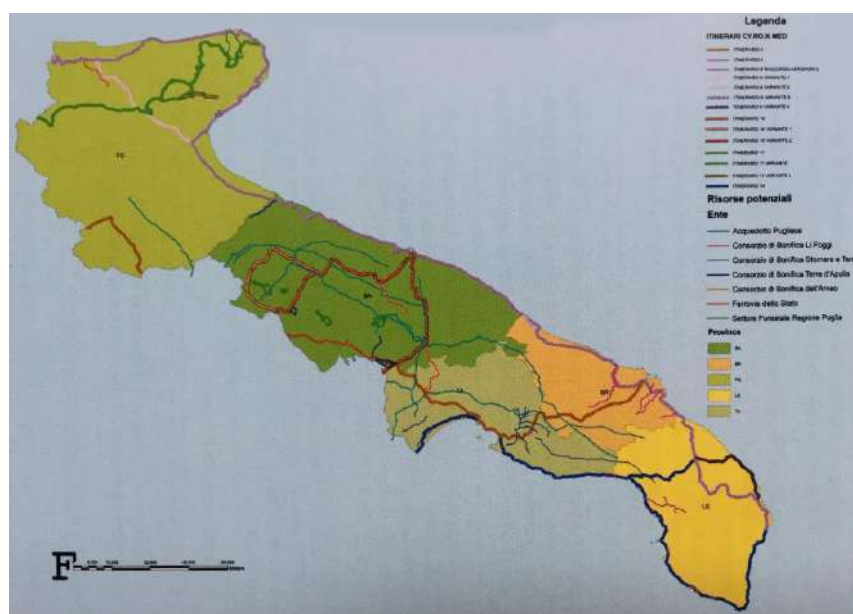
Il progetto è stato realizzato in due fasi:

- una prima fase ha curato l'individuazione, mediante studi di fattibilità condotti da ciascun soggetto partner, degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza dei progetti di Rete 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 BI10 (Ciclovía dei Borboni), che collega Bari a Napoli, disponibile sul portale turistico della Regione Puglia www.viaggiareinpuglia.it. La Ciclovía dei Borboni, così come individuata, oggi rappresenta il miglior percorso stradale esistente, per raggiungere Napoli da Bari, unendo Adriatico e Tirreno.

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

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



I percorsi CYRONMED

La Puglia per la sua posizione geografica si configura come luogo di connessione della Rete ciclabile europea con i Paesi dell'area balcanica e mediterranea in generale. I suoi 746,5 Km di costa

costituita per il 52% da costa alta e 48,8% da costa bassa, la rendono la regione con maggiore lunghezza di costa marina tra tutte le regioni dell'Italia meridionale.

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

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

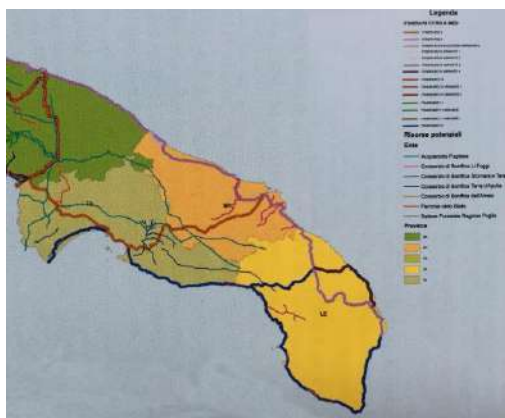
La Città di Ginosa è interessata da un itinerario ciclabile previsto nella rete CYRONMED, costituito dalla Via dei tre mari, coincidente con l'itinerario Nazionale di Bicitalia n. 14.

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	Tronco Sinni	55,54	Si	3	Sovrappone It.14 nel Comune di Leverano	Roccatrazzato-Fragagnano-Luzzano-Sava
	Canale Gronci	3,40	Si	1	AQP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie.	Grottaglie-Taranto
	Canale in Dx Lama Pozzo	14,35	Si	2		Ginosa-Castellaneta
	Canale Maestro	4,35	Si	1	It.14 nel Comune di Massafra,	Massafra-Taranto
	Canale di Gronda	8,67	Si	1	It.3 nel Comune di Taranto.	Taranto
	Canale Maestro	13,68	Si	1	It.3 nel Comune di Taranto	Taranto-San Giorgio Ionico-Faggiano
	Canale Cicena	10,11	Si	2	It.3 nel Comune di Faggiano It.3 nel Comune di Carosino	San Giorgio Ionico-Montelasi-Carosino
	Canale d'Aiedda	6,74	Si	1		Taranto
	Canale Simone	16,37	Si	1	It.3 nel Comune di Grottaglie	Montelasi-Grottaglie-San Marzano-Fragagnano
	Canale Sessolo	4,34	Si	1		Grottaglie
	Canale Ingegna	6,87	Si	1	AQP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Taranto	Taranto-Montemesola
	Canale Geronzo	2,81	Si	1	AQP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie	Grottaglie
	Canale Mezz.Orientale	13,08	Si	1	It.14	Ginosa-Castellaneta
	Canale Vega	6,37	Si	1	It.14	Palagiano
	Canale Marziotta	4,50	Si	1	It.14	Palagiano-Massafra
	Canale Maraglione	4,30	Si	1	It.14	Massafra

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

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



L'itinerario di Bicitalia n. 14 collega i Mari Adriatico, Ionio e Tirreno, dalle coste salentine a Sapri, attraversando le pianure appulo-lucane fino ai primi contrafforti del Pollino. Per questo è denominato la Via dei Tre Mari. Il tratto pugliese è lungo 264,11 km circa coinvolgendo ben 37 Comuni di cui 26 in provincia di Lecce e 11 in provincia di Taranto. L'itinerario dopo aver attraversato il confine con la Lucania nel territorio di Bernalda, si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosa, fino alle complanari della S.S. 100. Procede per Castellaneta Marina per poi proseguire nel territorio di Massafra.

All'intersezione con la S.P. 35 svolta sulla S.P. 38 che conduce a Taranto. A questo punto si registra la sovrapposizione dell'itinerario n. 3 con l'itinerario 14 poiché nel territorio del capoluogo jonico si entra dalla parte del porto commerciale e si arriva a Porta Napoli nella città vecchia. Percorrendo tutto il lungomare di Taranto, si prosegue verso sud nel territorio del comune di Leporano. Percorrendo la S.P. 122 lungo la costa si attraversano i territori di Pulsano, Torricella, Maruggio e Manduria fino ad arrivare al confine con la provincia di Lecce in corrispondenza della località balneare di Torre Colimena.

Entrati nella provincia di Lecce si attraversa Porto Cesario da dove è possibile percorrere due tracciati alternativi. Il primo muovendosi in direzione Leverano, procede verso Lecce, arriva a Lecce e si innesta con la Variante 4 dell'itinerario numero 6 Via Adriatica che dalla via Merine per Acaja giunge fino ad Otranto. Il secondo prosegue lungo la litoranea nel Comune di Nardò, si immette sulla S.P. 108 che consente di raggiungere Gallipoli e poi Ugento fino a Castrignano del Capo (Leuca) per risalire poi attraverso la litoranea adriatica fino ad Otranto e Santa Cesarea Terme, collegandosi in tal modo con l'itinerario n. 6 (Via Adriatica).

Province	Comuni	LUNGHEZZA KM. Itinerario 14
Taranto	Manduria	13,52
	Maruggio	9,52
	Torricella	3,75
	Lizzano	4,05
	Taranto	14,78
	Pulsano	5,32
	Leporano	6,52
	Massafra	7,59
	Palagianò	8,78
	Castellaneta	8,14
	Ginosa	10,64
TOTALE PROVINCIA DI TARANTO		92,64
Lunghezza km.		264,11
TOTALE ITINERARIO n°14		264,11

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

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

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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 67 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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).

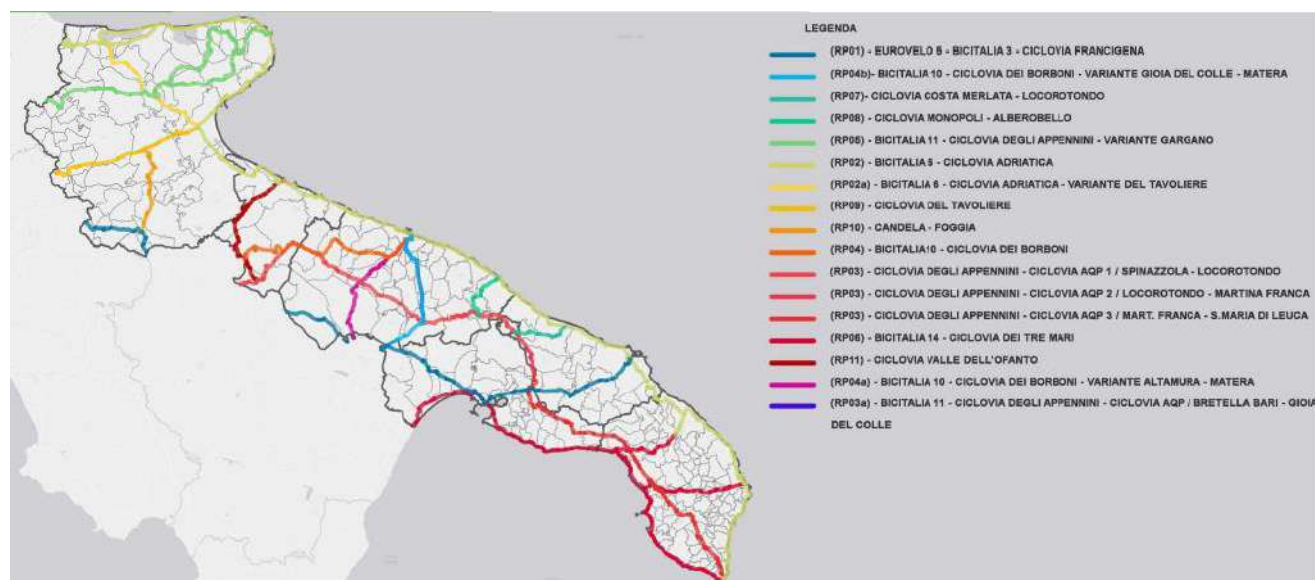
Per gli stessi interventi con la Legge n.232 del 11 Dicembre 2016 (Legge di Bilancio 2017), ai commi 144 e 145 dell'art. 1 "è autorizzata l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024." e "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*)

4.5 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

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

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

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



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

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

Proprio dal territorio di Ginosa, per un tratto di circa 10,64 km, passa la cosiddetta Ciclovia dei tre mari, che si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di Ginosa, una delle più rinomate località turistiche dello Jonio con i suoi sette chilometri di arenile. In estate la popolazione residente, di circa 5.000 abitanti, sale a 40-50.000 presenze, raggiungendo punte massime giornaliere di oltre 70.000

turisti nelle domeniche di agosto. Il percorso ciclabile può avere un ruolo cruciale per il territorio Ginosino.

Il cicloturismo rappresenta un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali; infatti in un clima come quello presente nel territorio ginosino, i mesi migliori per una vacanza cicloturistica generalmente sono marzo, aprile, maggio e poi, ancora, settembre e ottobre, tutti mesi che rappresentano la bassa stagione per un albergo, soprattutto nelle località balneari come Marina di Ginosa.



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica_ Ciclovia dei tre mari

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 ciclopeditoni su strade a basso traffico e lungo tratturi ancora percepibili, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le are interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.

4.6 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 Palagianò_ 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.

4.7 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.

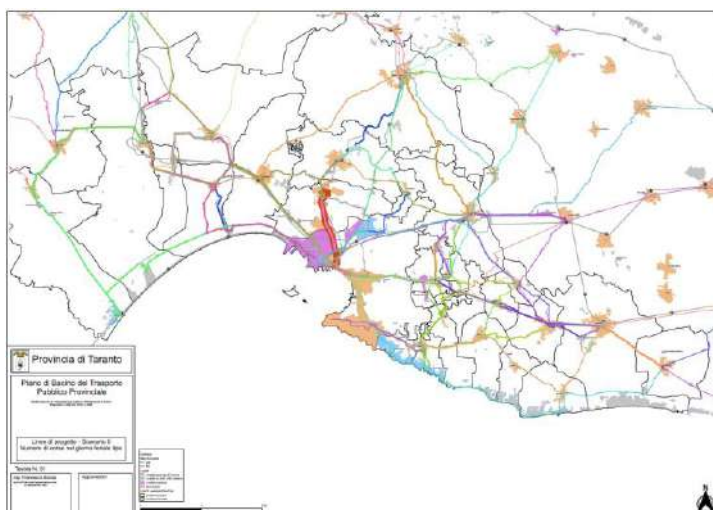
Si tratta di uno strumento di pianificazione per il quale potrebbe essere riscoperta una rinnovata qualità operativa connessa alle previsione di investimenti dedicati al miglioramento delle qualità ambientali della flotta bus, alle previsioni di flessibilizzazione⁸ delle reti dei servizi di trasporto pubblico e/o alla limitazione delle interferenze⁹ con il traffico cittadino, accessibilità delle città con il fine di armonizzare gli obiettivi del PUMS con quelli del Piano di Bacino del trasporto pubblico

4.7.1 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**.

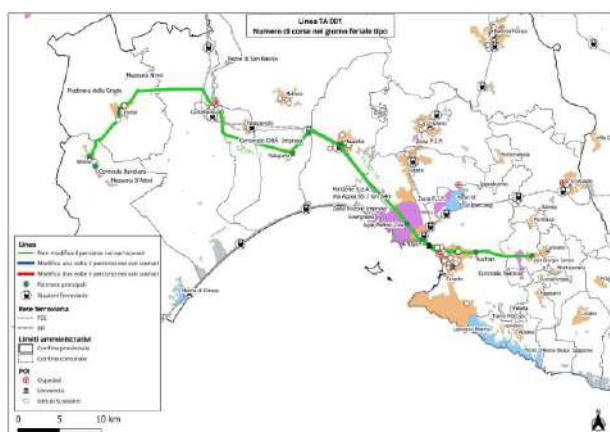


Scenario 0 - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018

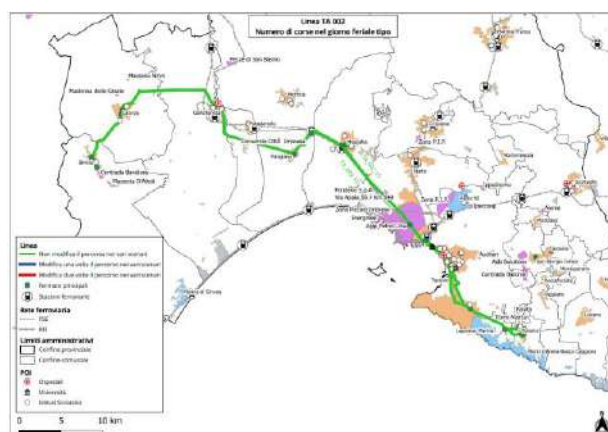
Quadro sinottico Programma di Esercizio di Piano Scenario 0 _ Linee attive sul territorio di Ginosola

⁸ 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).

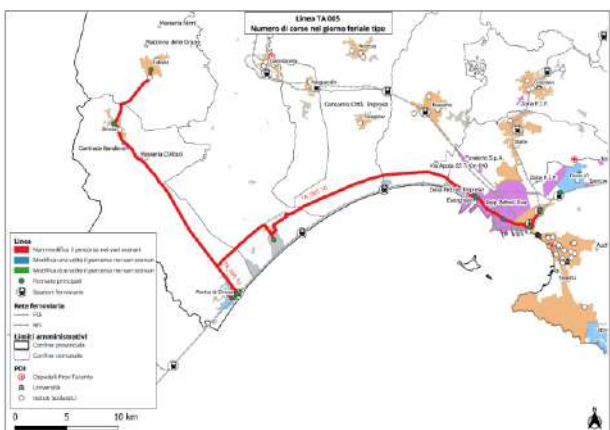
⁹ Le integrazioni con il PUMS, di questa particolare componente del Piano di Bacino potrebbe, per esempio, riguardare l'identificazione dei percorsi cittadini degli autobus extraurbani, la regolamentazione della distribuzione urbana di questi servizi nonché l'auspicabile coincidenza tra i nodi di scambio modale e le fermate del trasporto pubblico extraurbano (terminal bus).



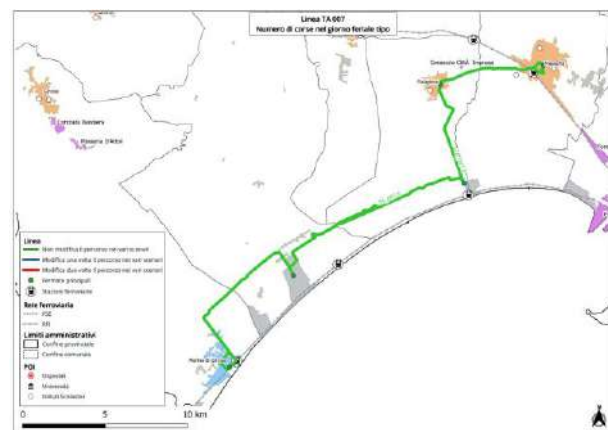
Linea: BRT NORD Ginosa - Castellaneta - Taranto - San Giorgio J. - **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 1 - **Corse gg feriali tipo:** 30 - **Bus*km/anno:** 755.274



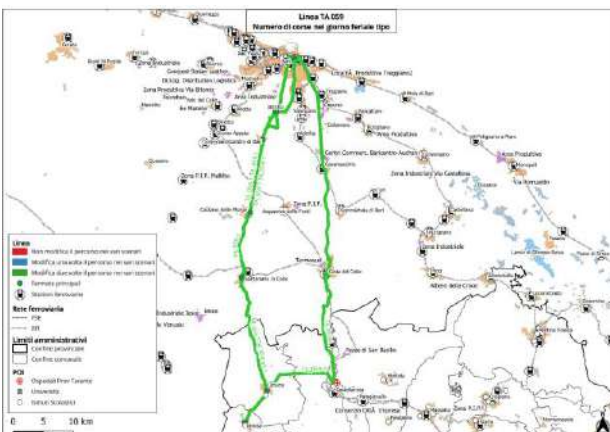
Linea: BRT SUD Ginosa - Castellaneta - Taranto - Pulsano - **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 1 - **Corse gg feriali tipo:** 30 - **Bus*km/anno:** 814.919



Linea: Laterza - Ginosa - Taranto (via ss106) - **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo:** 20 - **Bus*km/anno:** 437.235



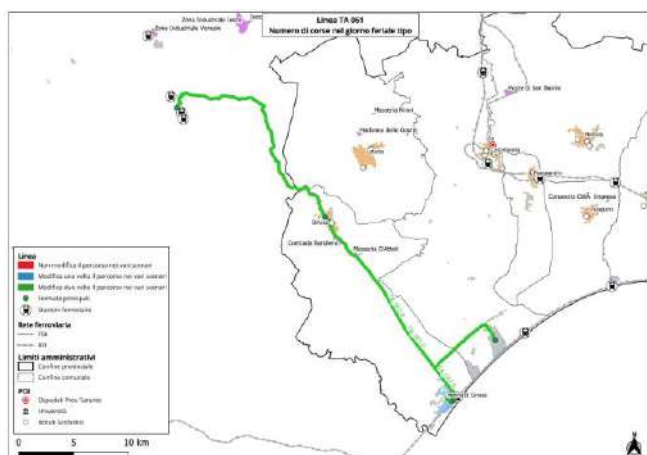
Linea: Massafra - Ginosa (estiva) - **AmbitoTerritoriale Servito:** Provinciale - **Livello:** 3 - **Corse gg feriali tipo:** 0 - **Bus*km/anno:** 66.592



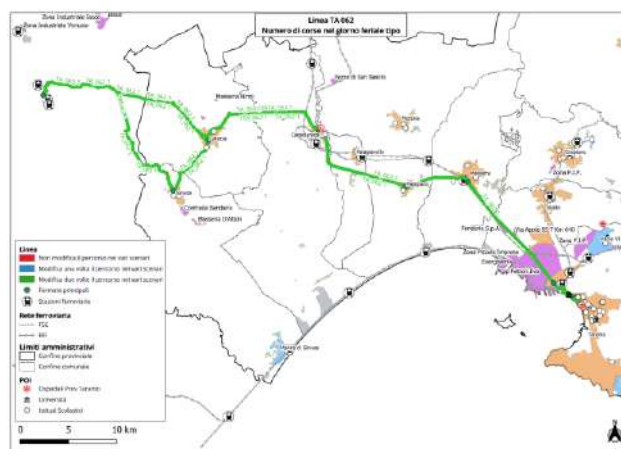
Linea: (ex REG_087) Ginosa - Santeramo - Bari (dir. Bitritto - Modugno) dev. Osp.Miulli - **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraprovinciale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo:** 10 - **Bus*km/anno:** 240.887



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

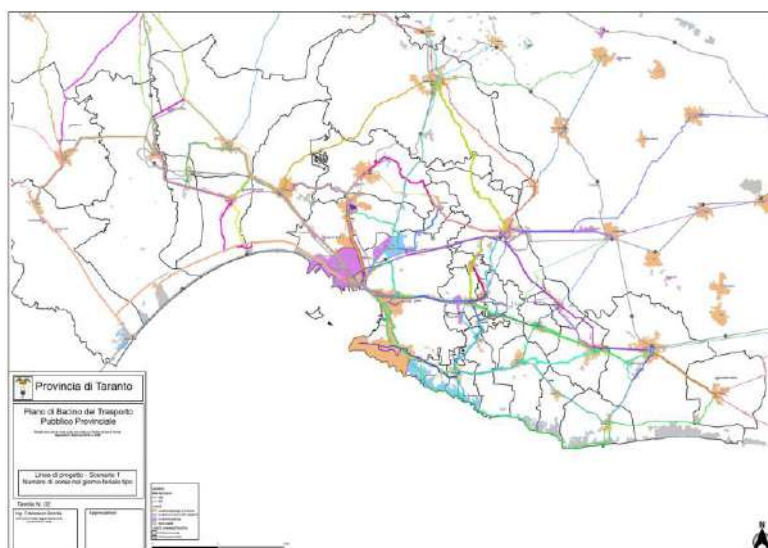


Linea: (ex REG_095) Matera - Ginosola - Ginosola m. - Castellana Grotte
Ambito Territoriale Servito: Extraregionale - **Livello:** 2 -
Corse gg feriali tipo: 0 - **Bus*km/anno:** 14.147



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

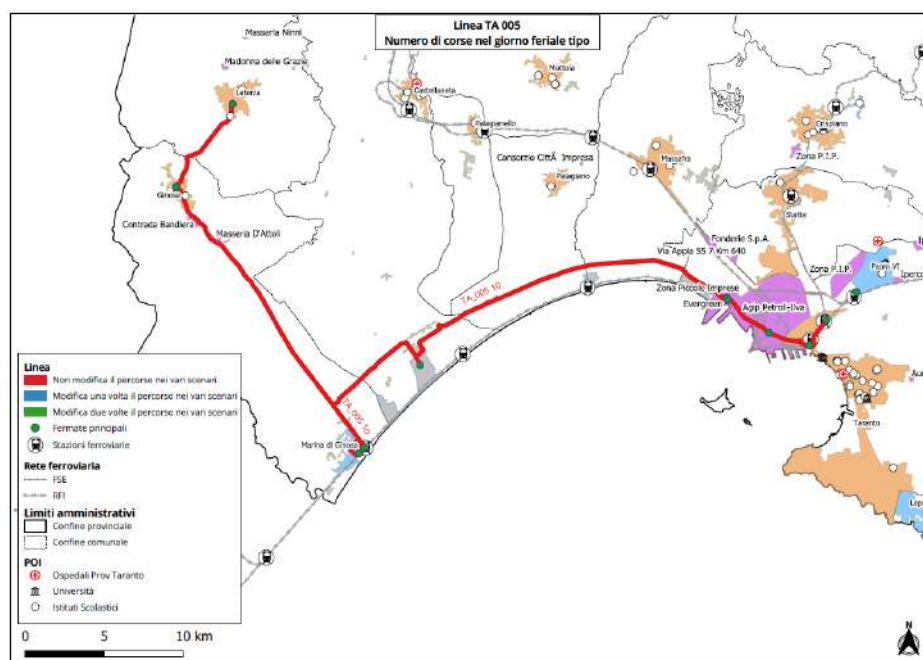
- Scenario 1 :** è il primo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel primo triennio (2020-2022). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi la nuova configurazione del servizio ferroviario sulla rete FSE che prevede l'istituzione della frequenza oraria sulla nuova relazione Taranto - Martina Franca - Francavilla Fontana - San Pancrazio. Questa stessa configurazione infrastrutturale prevede che le due linee della rete ferroviaria FSE dell'anello barese Putignano - Bari (sia quella via Conversano che quella via Adelfia) siano servite con cadenza oraria, determinando, di conseguenza la frequenza ai 30 minuti tra Martina Franca e Putignano. In questa configurazione, assumono un ruolo fondamentale per lo scambio modale ferro - gomma le principali stazioni ferroviarie della rete FSE. In particolare, quelle più adatte per la disponibilità degli spazi sono quelle di Taranto Galese, Martina Franca e Manduria, ma anche quelle in provincia di Brindisi (in particolare sfruttando l'hub eventualmente realizzato a Francavilla Fontana);



Scenario 1 - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018

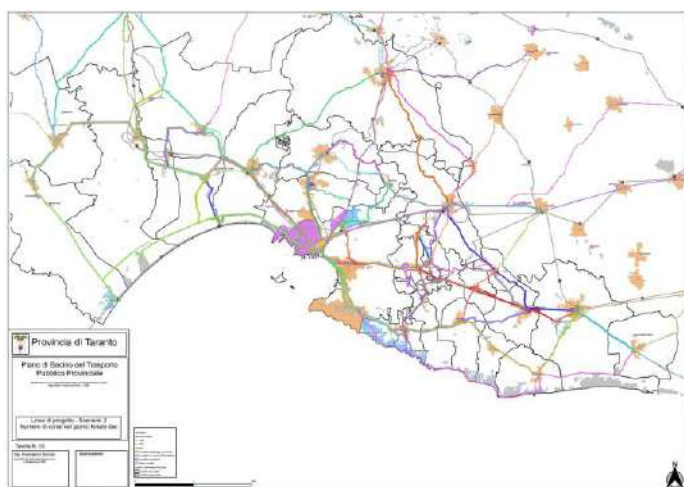
Nel passaggio dallo Scenario 0 allo Scenario 1 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosola:

- la linea TA_005 Laterza - Ginosola - Taranto (via SS106) prolunga il suo percorso dalla fermata di Taranto Porto Mercantile a quella di Taranto Galese;



Linea: (ex REG_096) Matera - Laterza - Ginosola - Italsider - Taranto **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 2 - Corse gg feriali tipo : 20 - Bus*km/anno : 450.580**

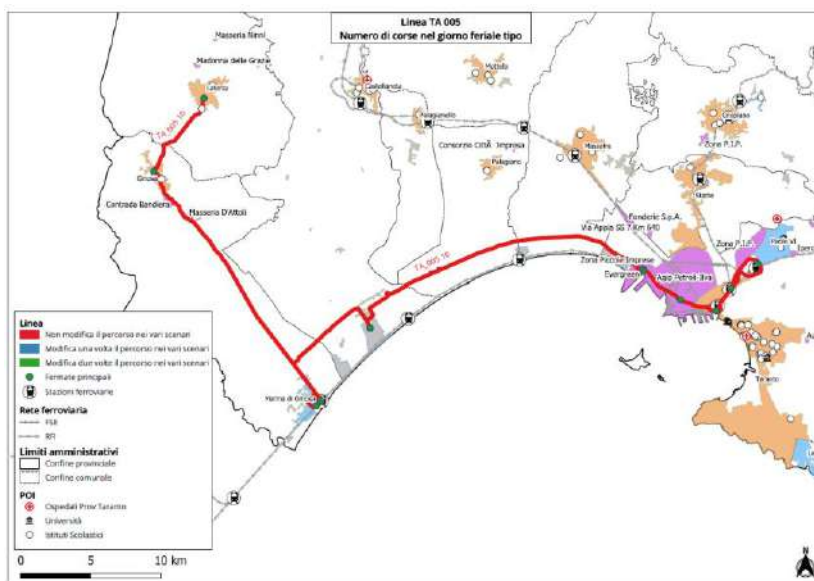
- Scenario 2:** è il secondo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel secondo triennio (2023-2025). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi l'incremento di offerta ferroviaria sulla linea RFI Taranto - Bari (6 coppie di treni in aggiunta alle 12 attuali), dovuta alla riconversione della quota di servizi autosostitutivi di FSE, previsti dal citato Piano di Riclassificazione dei servizi Sostitutivi/Integrativi delle Ferrovie Regionali. In questo scenario, è anche considerata l'attivazione della stazione di Taranto Nasisi quale stazione di attestamento dei servizi della linea Taranto - Bari, via Gioia del Colle e di interscambio ferro - gomma e gomma - gomma alle porte della città. In questo scenario è anche prevista l'introduzione di treni diretti sulla relazione Taranto - Aeroporto di Bari. Infine, sempre in questo triennio, si considera il completamento e la piena attuazione del nodo di scambio di Taranto Croce;



Scenario 2 - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018

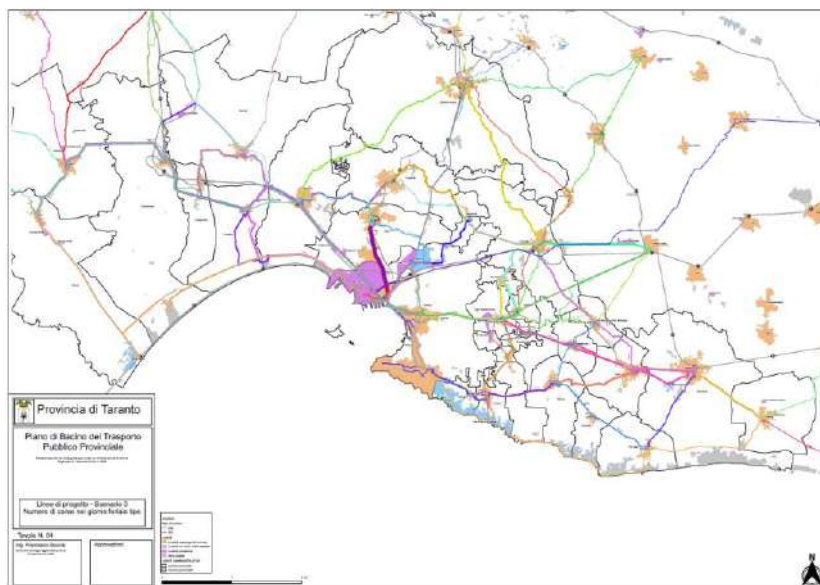
Nel passaggio dallo Scenario 1 allo Scenario 2 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosola:

- o la linea TA_005 Laterza - Ginosola - Taranto (via SS106) prolunga il suo percorso dalla fermata di Taranto Galese a quella di Taranto Nasisi;



Linea: Laterza - Ginosola - Taranto (via ss.106) **Ambito Territoriale Servizio:** Provinciale -
Livello: 2 - **Corse gg feriali tipo:** 20 - **Bus*km/anno:** 472.524

- **Scenario 3:** e il terzo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel triennio (2026-2028). Tale scenario può essere adottato a condizione che si possano attuare dei servizi ferroviari sul percorso integrato FSE - RFI Lecce - San Pancrazio - Francavilla Fontana - Grottaglie - Taranto.



Scenario 3 - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva
 26.05.2018

Nel passaggio da uno scenario all'altro, la configurazione della rete TPL si modifica in quanto, da un lato, l'offerta si riduce o si annulla su alcune linee automobilistiche in sovrapposizione con la rete ferroviaria, mentre, dall'altro, progressivamente aumenta l'adduzione verso le stazioni ferroviarie principali.

Cio nonostante, sin dallo Scenario 0, il programma di esercizio proposto è fortemente orientato all'integrazione modale con il ferro. Nel disegno di Piano, infatti, si è sempre cercato di servire il maggior numero possibile di stazioni ferroviarie sia come fermate di attestamento, sia come fermate passanti. Ovviamente, con il progressivo rafforzarsi dell'offerta ferroviaria, l'offerta automobilistica tende sempre più ad ancorarsi su alcune stazioni che si possono, quindi, definire capisaldi, ed in particolare Taranto Nasisi e Taranto Galese, ma anche Manduria e Gioia del Colle e, in misura minore, Massafra, Martina Franca e Francavilla Fontana.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 75 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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:

- 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*)

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 76 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.8 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) riutilizzazione degli spazi urbani dismessi
- c) realizzazione di nuovi interventi insediativi solo se non siano riutilizzabili spazi già urbanizzati
- d) realizzazione di eventuali nuovi insediamenti e infrastrutture in prossimità delle infrastrutture per la mobilità
- e) incentivazione del recupero del patrimonio edilizio esistente
- f) approccio sistematico al problema del recupero dei centri storici

2. Rafforzamento del sistema insediativo policentrico

- a) rafforzamento del ruolo dei capisaldi territoriali
- b) rafforzamento delle relazioni di sistema dei centri intermedi
- c) articolazione delle offerte di servizi dei centri eccessivamente specializzati
- d) incremento delle dotazioni dei centri intorno al capoluogo
- e) rafforzamento dei 'presidi' urbani nelle aree marginali

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 77 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

- 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.**

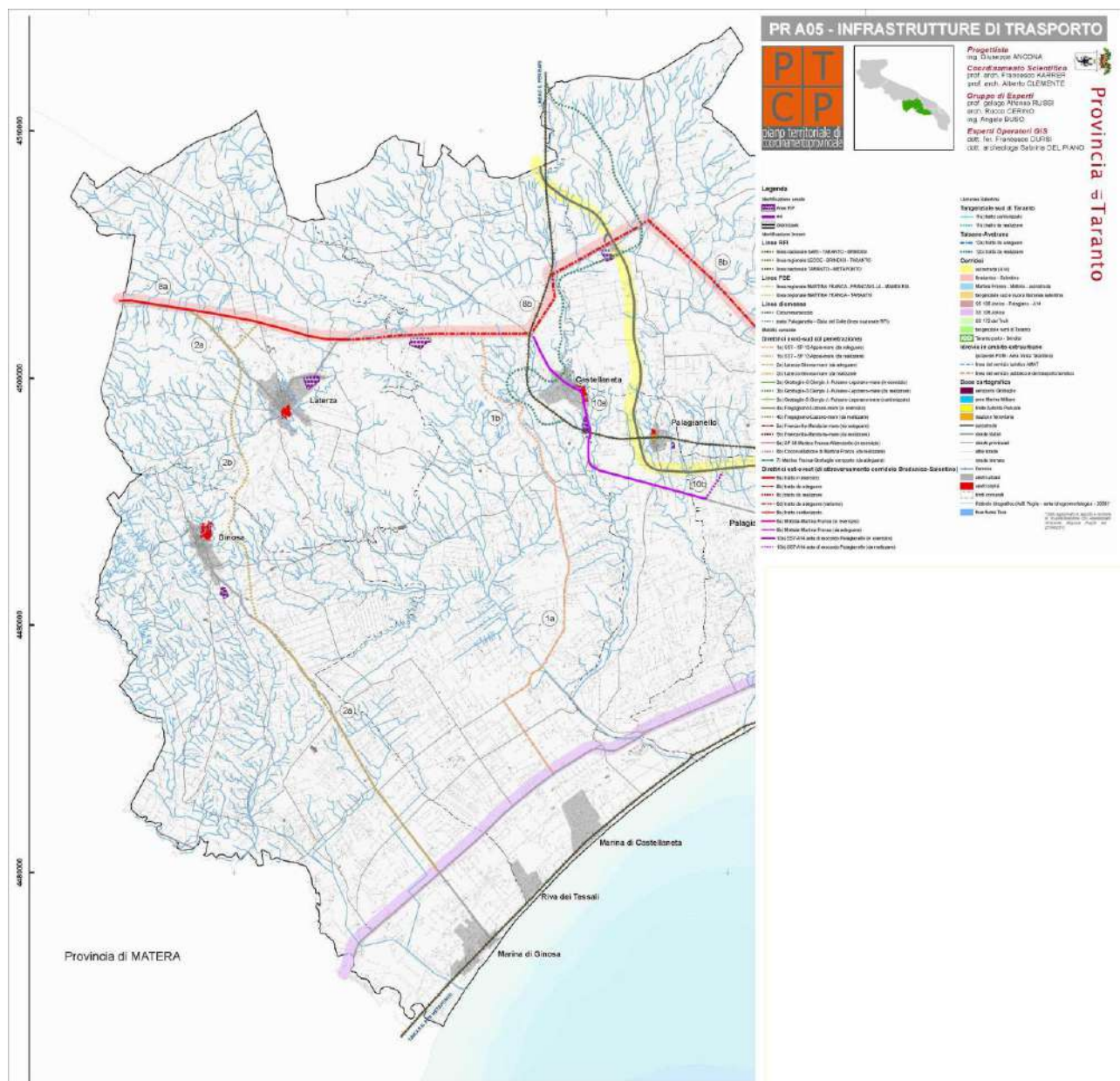
8. Riconoscimento e tutela paesaggistica

- 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 direttrici nord-sud Laterza - Marina di Ginosola

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 79 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE V: QUADRO CONOSCITIVO A LIVELLO LOCALE - BANCA DATI MOBILITA'

Prima di decidere sulle politiche future, è fondamentale conoscere bene la situazione attuale. Nel trasporto urbano e nella mobilità, questa conoscenza è spesso molto frammentata ed incompleta. Come pezzi di un puzzle, i dati e le informazioni devono essere messi insieme per descrivere ciò che accade oggi e individuare eventuali problemi.

Questa analisi è quindi fondamentale per contribuire a definire quali siano le politiche più adeguate e fornisce la base necessaria contro cui si possono misurare i progressi. L'analisi deve essere pertanto il più completa possibile, ma anche gestibile ed attuabile con le risorse a disposizione. L'analisi deve adattarsi al contesto locale per consentire un'analisi veritiera dello stato di fatto.

Per l'analisi del territorio di Ginosola 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 Ginosola 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 Ginosola sono stati valutati sia dal punto di vista sociale (incidentalità e indici di sinistrosità, e mortalità) che da quello ambientale;
- **L'analisi del quadro programmatico**, passaggio chiave per la ricostruzione degli scenari in quanto ci permette di comprendere gli interventi già decisi (programmati, finanziati o in corso di realizzazione) dai diversi livelli della Pubblica Amministrazione, nel quale dovrà operare il P.U.M.S e il Biciplan. L'analisi è passata attraverso le previsioni formulate dagli strumenti di pianificazione urbanistica e di settore che governano le trasformazioni territoriali alla scala locale, metropolitana e regionale;

Per l'analisi sono stati altresì utilizzate le conoscenze degli attori chiave (attraverso interviste, incontri) al fine di ottenere una panoramica approfondita dei documenti di politica settoriale.

Nella relazione sono state inserite immagini tratte dagli elaborati allegati che costituiscono parte integrante del Presente documento.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 80 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.1 SISTEMA TERRITORIALE

1. Sistema territoriale
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
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
TAV.1.10 - Sistema produttivo e della logistica - scala sovraprovinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti -Aeroporti) TAV.1.11 - Sistema produttivo e della logistica - scala provinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti -Aeroporti) TAV.1.12 - Sistema produttivo- scala comunale, zona PIP
TAV. 1.13 Sistema degli attrattori Ginosa - scala comunale TAV. 1.14 Sistema degli attrattori Marina di Ginosa - scala comunale TAV. 1.15 Uso del Suolo
Fonti
PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR - Linee guida sulla progettazione di aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate (APPEA) PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa (P.U.T.T./p) -Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio Uso del Suolo 2006 _SIT PUGLIA Carta Idrogeomorfologica _SIT PUGLIA Carta Tecnica Regionale _SIT PUGLIA STRATI PRIORITARI DI INTERESSE NAZIONALE DBPrior10k

5.1.1 CARATTERISTICHE TERRITORIALI

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

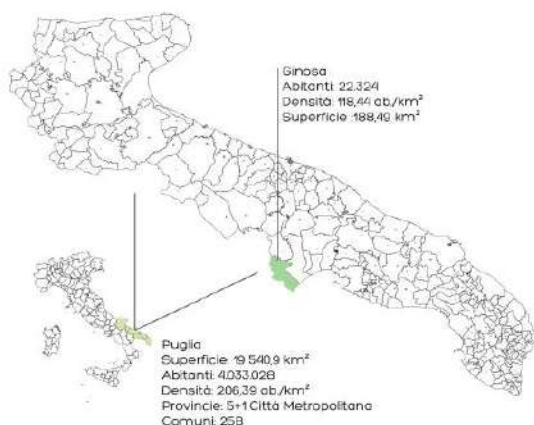
L'intero territorio si estende nella maggior parte in pianura per oltre 15 Km verso il mar Ionio a Sud e per circa altri 10 Km a Nord su zone pedecollinari e collinari con quote che in alcune zone raggiungono i 250 mt. di altezza sul livello del mare.

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

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

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

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



Marina di Ginosa



Ginosa



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



PUMS
 PIANO URBANO
 DELLA MOBILITÀ
 SOSTENIBILE

2020
CIVITAS

SUMPS-UP



 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 82 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.1.2 GLI INSEDIAMENTI URBANI: GINOSA E MARINA DI GINOSA

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

Il tessuto urbano della città di **Ginosa** appartiene al sistema dei centri insediativi che si sviluppano quasi interamente in posizione elevata, in corrispondenza delle calcareniti delle Murge di Gravina, lungo le maggiori valli fluvio-carsiche. A questa struttura insediativa a pettine di impianto storico caratterizzata dalla presenza di architettura spontanea legata alla morfologia della gravina con la presenza di grotte-cantine, chiese rupestri, etc. si sono aggiunte recentemente le periferie con un tessuto meno compatto, spesso marginali e con bassi livelli prestazionali che si connettono a tassello con le aree produttive.

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

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

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

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 83 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

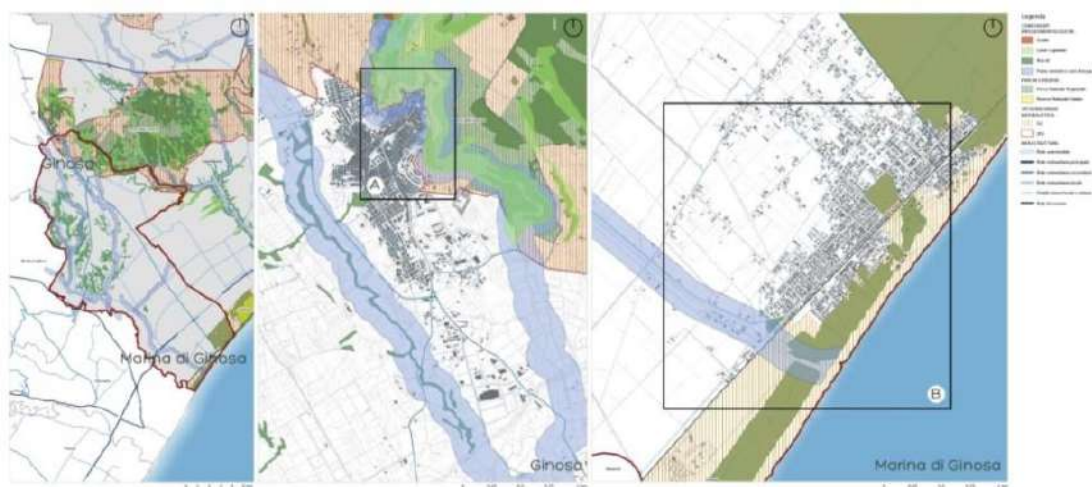
Entrambi gli agglomerati urbani presentano una serie di problematiche derivanti da una sorta di "disordine" strutturale di carattere organizzativo: carenza di servizi pubblici, di polarità urbane e spazi di aggregazione, bassa qualità edilizia in termini di sostenibilità ambientale, impatto e pressioni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

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

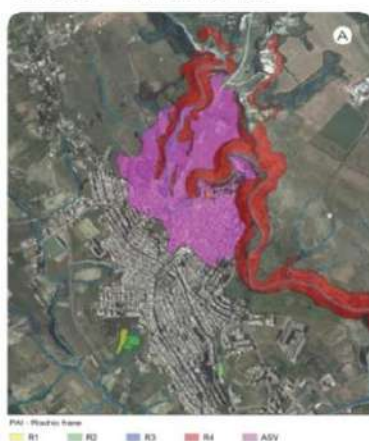
- criticità del sistema della mobilità, pensato quasi esclusivamente per il traffico motorizzato e carente di percorsi protetti e qualificati per la mobilità lenta, pedonale e ciclabile;
- criticità dovute all'eccessiva presenza di barriere architettoniche (eccessive differenze di quota tra marciapiede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

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

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

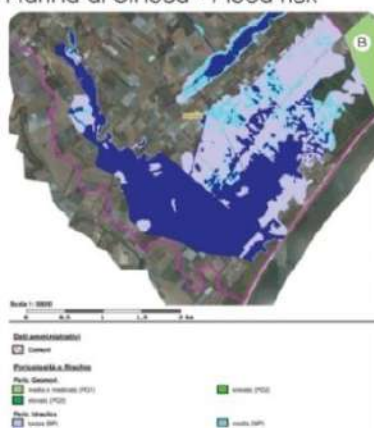


Ginosa - Landslide risk



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

Marina di Ginosa - Flood risk



5.1.3 PATRIMONIO AMBIENTALE E CULTURALE

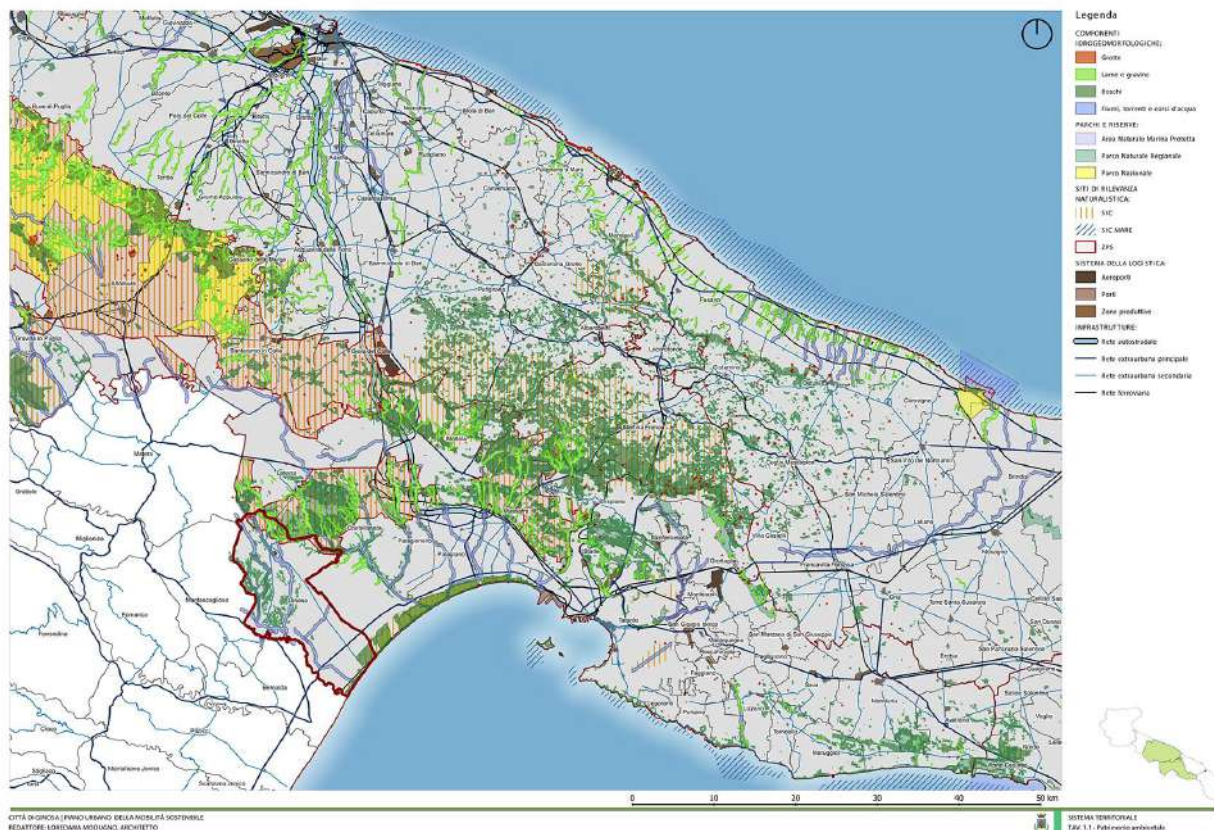
Patrimonio Ambientale

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

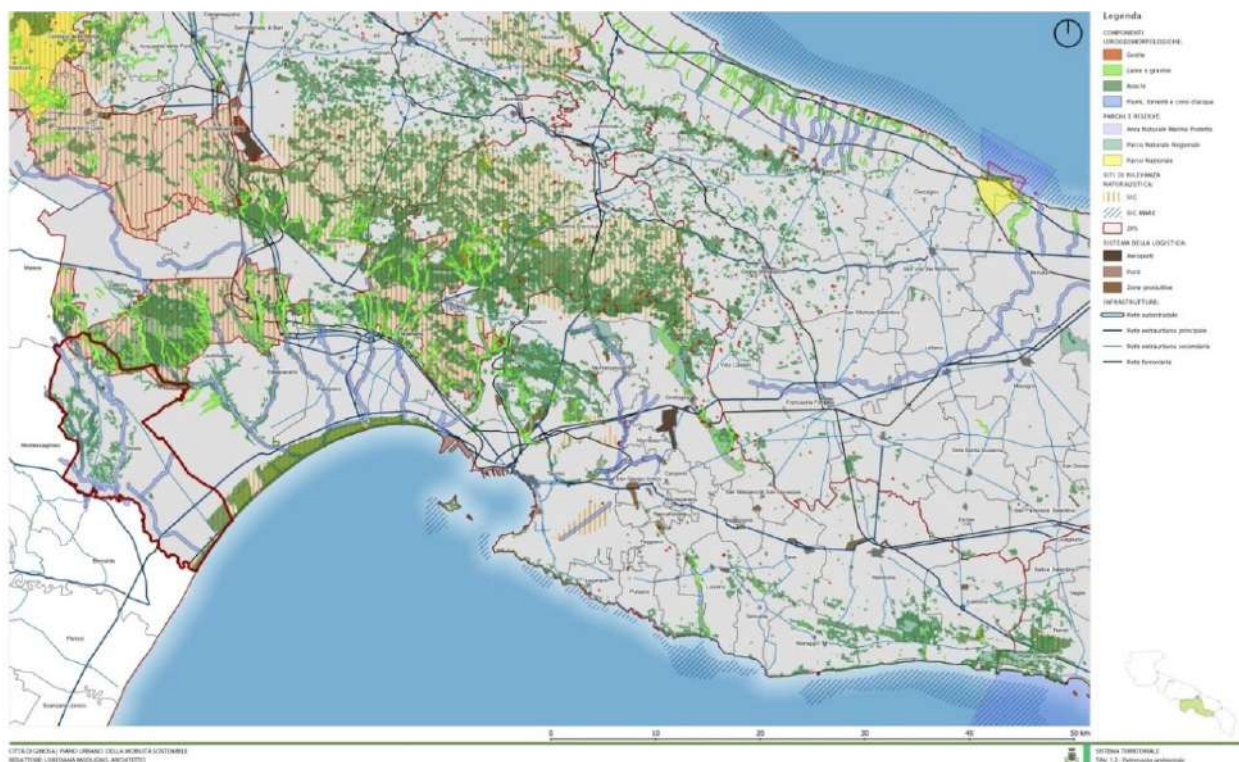
Il territorio di Ginosola, ricco di storia cultura e paesaggi, clima favorevole nella maggior dell'anno, rappresenta una opportunità per la promozione del cicloturismo. Il cicloturismo è un segmento interessante che coinvolge varie attività produttive di un territorio e quindi ha importanti ricadute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

Fanno parte del territorio di Ginosola:

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



TAV.11 - Patrimonio ambientale - scala sovra-provinciale



TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale

- Il Sic - Zps "Area delle Gravine" con un'estensione di 15.387 ha, un'altezza minima di 32 ml e un'altezza massima di 519 ml s.l.m., è caratterizzato dalla presenza delle gravine ovvero canyons di origine erosiva originatisi da corsi d'acqua sovrapposti a fratture della crosta rocciosa superficiale. Esse costituiscono habitat rupestri di grande valore botanico.

Nel sito sono presenti alcuni querceti a *Quercus trojana* ben conservati e pinete spontanee a Pino d'Aleppo su calcarenite. Inoltre vi è la presenza di garighe di *Euphorbia spinosa* e boschi di *Quercus virgiliana*. Gli Habitat relativi alla Direttiva 92/43/Cee, sono costituiti da "Querceti di *Quercus trojana*, percorsi substeppici di graminacee e piante annue (Thero-Brachypodietea), versanti calcarei della Grecia mediterranea, pinete mediterranee di pini mesogeni endemici, grotte non ancora sfruttate a livello turistico, foreste di *Quercus ilex*, formazioni di *Euphorbia dendroides*".

Le specie della fauna relative alla "Direttiva 79/409/Cee e 92/43/Cee all. II" presenti sull'area, sono per gli Uccelli: *Anthus campestris*, *Bubo bubo*, *Burhinus oedicephalus*, *Calandrella brachydactyla*, *Caprimulgus europaeus*, *Circaetus alicus*, *Circus aeruginosus*, *Circus pygargus*, *Coaccis garrulus*, *Falco biarmicus*, *Falco naumanni*, *Falco eleonorae*, *Pluvialis apricaria*, *Lanius minor*, *Lullula arborea*, *Melanocorypha calandra*, *Milvus migrans*, *Milvus milvus*, *Neophron ercnopterus*, *Pernis apivorus*, *Ficedula albicollis*. Per quanto riguarda rettili e anfibi: *Testudo hermanni*, *Bombina variegata*, *Elaphe quatuorlineata*, *Elaphe situla*.

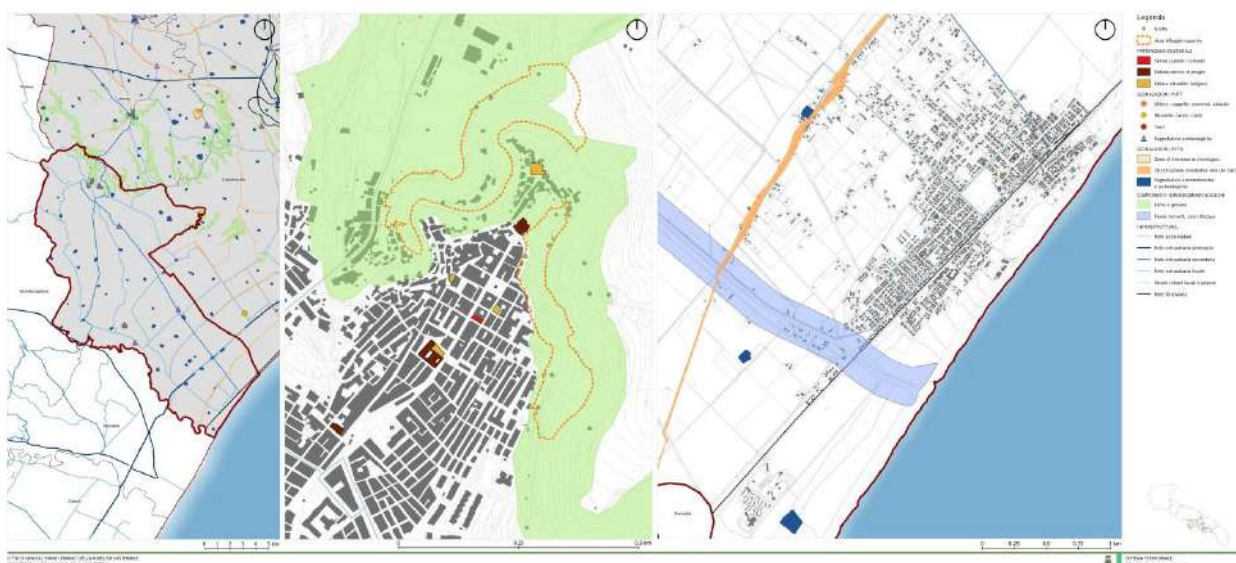
Per quanto attiene la vulnerabilità dell'area, "gli habitat rupestri sono a bassa fragilità ma sono continuamente sottoposti ad abusivismo edilizio, abbandono di rifiuti, scarico di acque fognarie. Problemi di incendi nelle gravine del settore orientale con copertura a pineta. I residui di pascoli steppici,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



TAV.19 - Patrimonio ambientale/culturale - scala comunale Marina di Ginosa

Patrimonio Culturale

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



TAV.18 - Patrimonio culturale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 15000

Numerose sono le chiese rupestri presenti presso la gravina di Rivolta: la Cripta di Eliseo, resti di una chiesa rupestre; la chiesa di Santa Sofia I, scavata nel fianco orientale della gravina, si trova nelle vicinanze della più recente chiesa di Santa Sofia, inserita in un complesso di grotte ora distrutte;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 90 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

la chiesa di Santa Sofia II, descritta da VENDITTI 1968, riferibile probabilmente al tardo 1600 e occupò il posto della distrutta Santa Sofia I; anche gli affreschi presenti sono di epoca recente; la chiesa di Santa Barbara del XIII sec. d.C.; la chiesa di San Marco del XII sec. d.C.; la chiesa di Santa Caterina; la chiesa di San Bartolomeo decorata da numerosi affreschi; la chiesa rupestre "a capanna" definita così dal VENDITTI per la particolare foggia della copertura, costituita da soffitto profilato a due falde.

Localizzate nella gravina di Casale si ricordano le chiese rupestri: chiesa di Santa Domenica, datata XII-XIII sec. d.C. e caratterizzata da numerosi affreschi; la chiesa rupestre dell'Ecce Homo del XIII sec. d.C.; la chiesa dell'Anonima; la chiesa di San Vito Vecchia; la chiesa dei Santi Medici da tempo distrutta, la chiesa di San Leonardo e la chiesa di San Pietro.

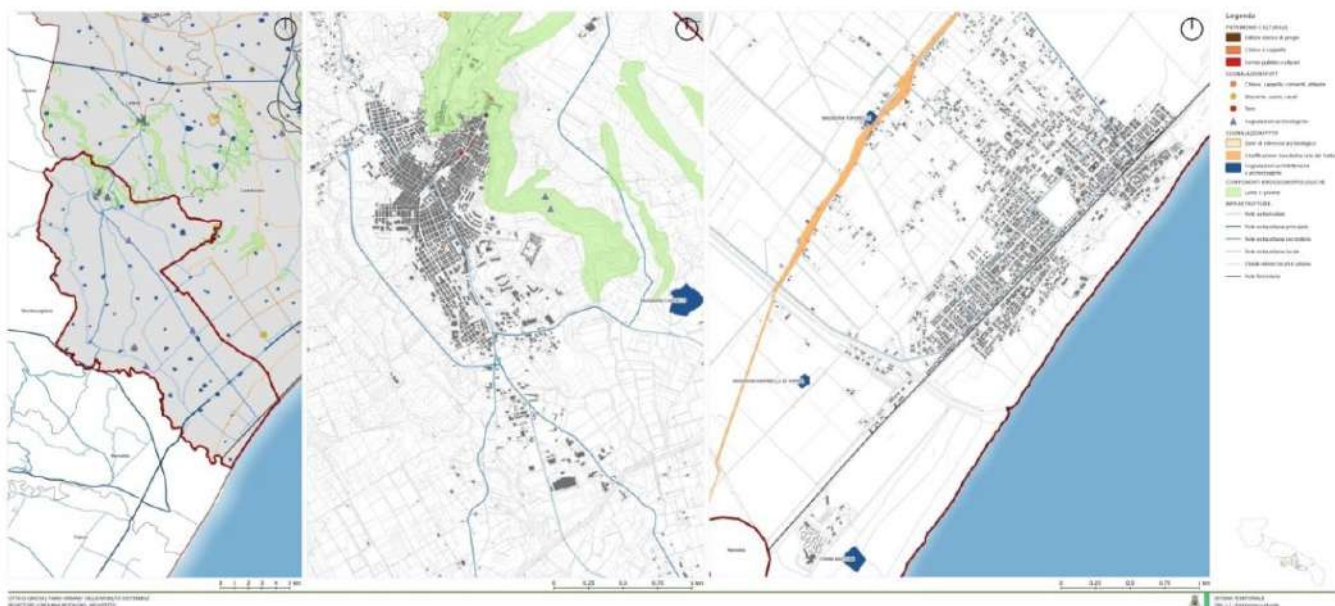
Le masserie rappresentano un prezioso esempio dell'architettura del passato, testimonianza insediativa che iniziò a svilupparsi a partire dal 1500 e conobbe la sua massima espansione nel '700 e nel'800. Le masserie del territorio di Ginosa rappresentano dei veri e propri "castrum" fortificati dotati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

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

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

- N.82. Tratturello "Bernalda - Ginosa - Laterza
- 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.

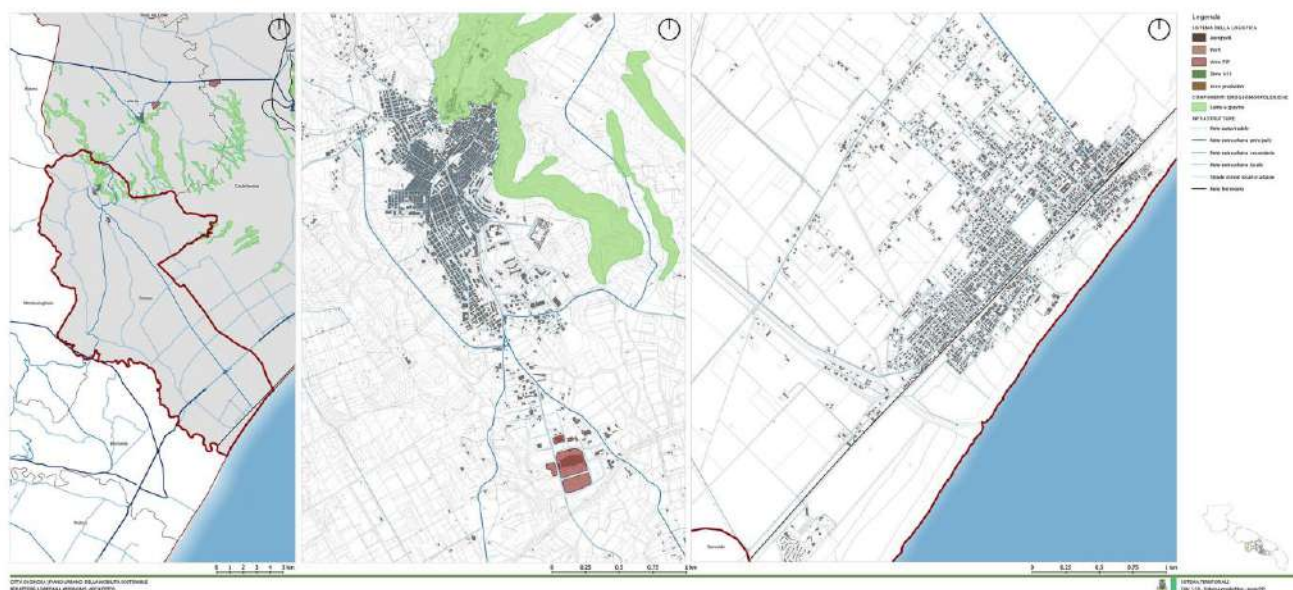


TAV.17 - Patrimonio culturale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa



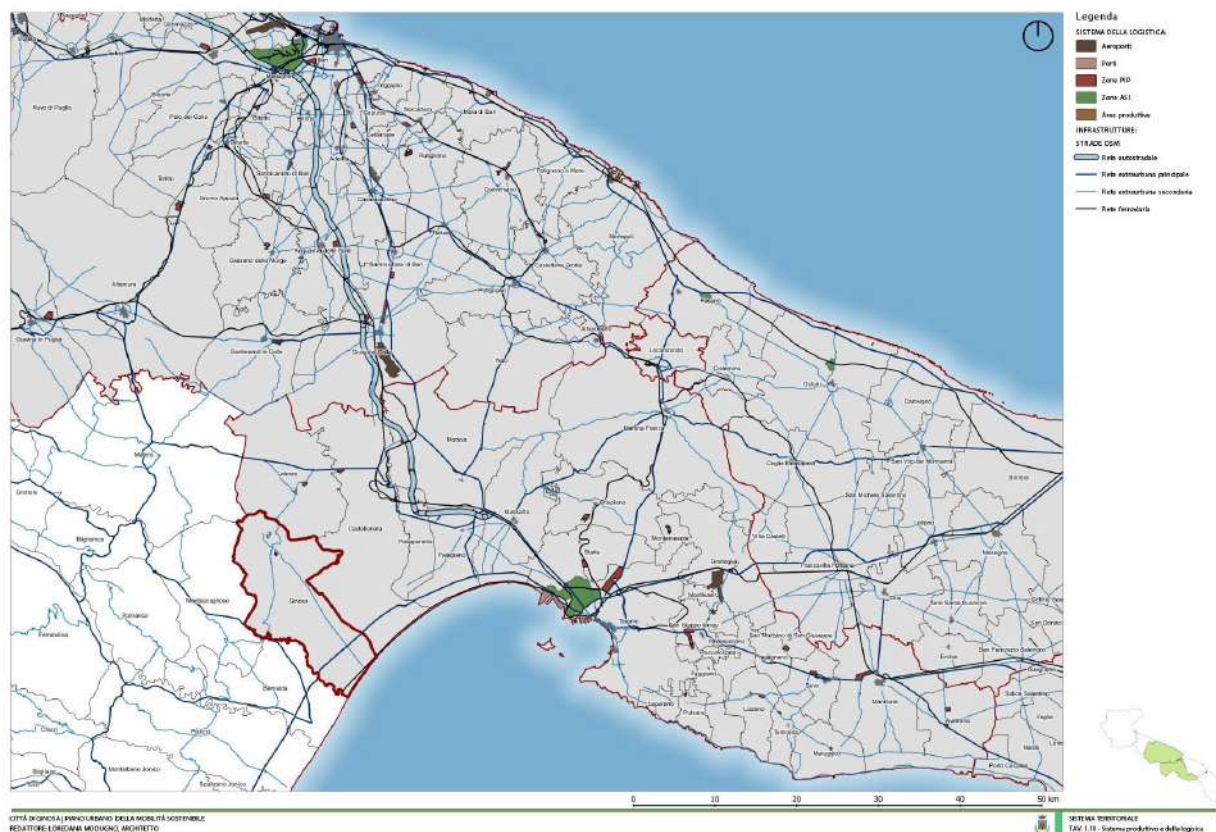
TAV. 114 SISTEMA ATTRATTORI - MARINA DI GINOSA

In corrispondenza della ss580 e della viabilità principale si sono sviluppate aree produttive e commerciali che costituiscono un polo attrattore/generatore di traffico per la cittadina.

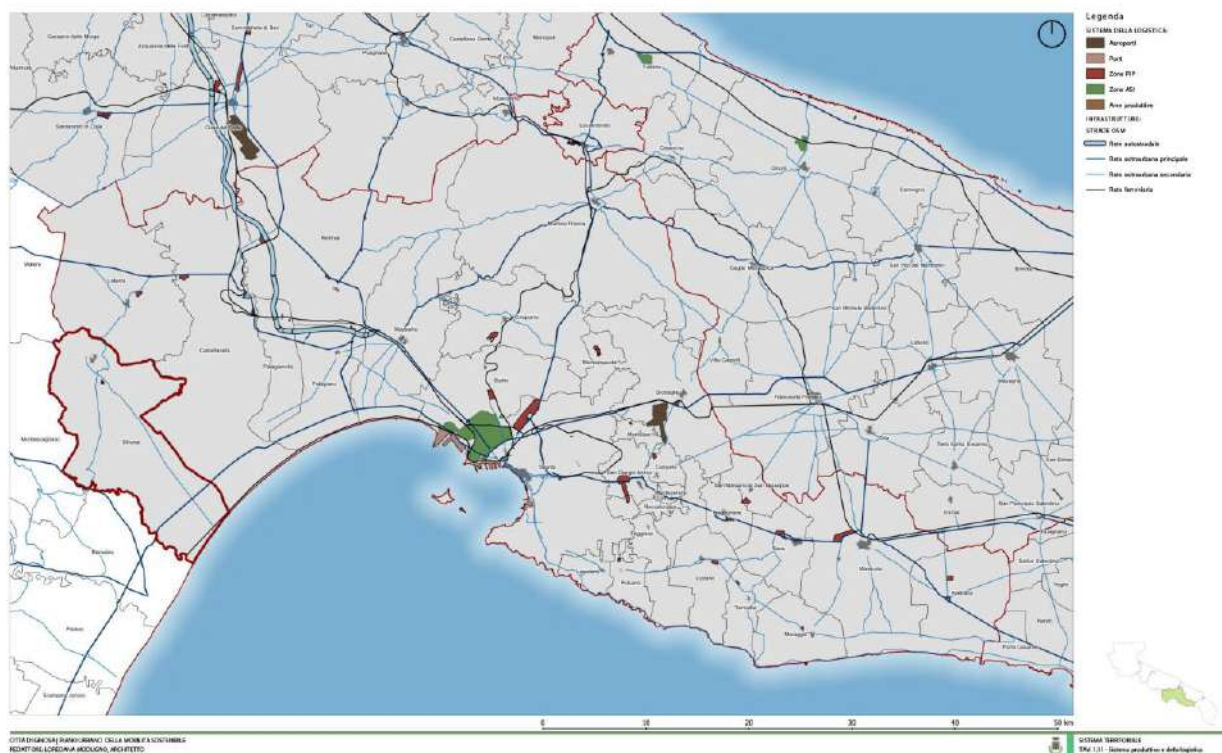


TAV. 112 SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO - GINOSA E MARINA DI GINOSA

Altro importante polo attrattore/generatore di traffico è rappresentato dallo stabilimento ex ILVA di Taranto. Lo stabilimento situato nell'area compresa tra la Strada statale 7 Via Appia, la Superstrada Porto-Grottaglie, la Strada Provinciale 49 Taranto-Statte e la Strada provinciale 47, per una superficie complessiva di circa 15.450.000 metri quadrati, costituisce un polo attrattore/generatore sia a livello provinciale che a livello regionale e sovraregionale.



TAV. 1.10 SISTEMA PORODUTTIVO E LOGISTICA - SCALA SOVRAPROVINCIALE



TAV. 1.10 SISTEMA ORODUTTIVO E LOGISTICA - SCALA PROVINCIALE

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 94 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

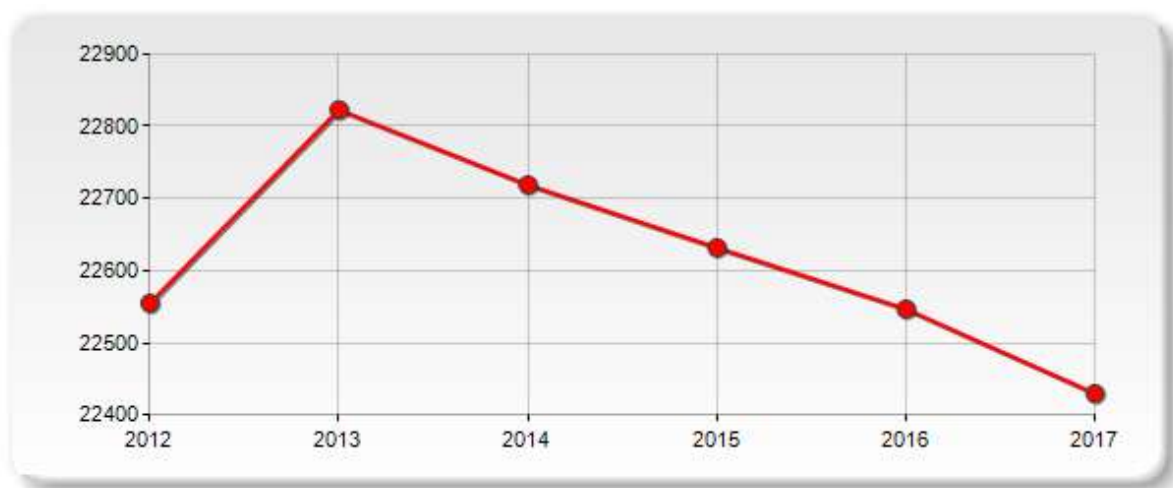
5.2 SISTEMA DELLA POPOLAZIONE

2	Sistema della Popolazione
TAV.2.1 - N° abitanti - scala provinciale TAV.2.2 - N° abitanti per sezioni di censimento GINOSA scala comunale TAV.2.3 - N° abitanti per sezioni di censimento MARINA DI GINOSA scala comunale TAV.2.4 - Densità di popolazione - scala provinciale TAV.2.5 - Popolazione residente per classi di età e sezioni di censimento TAV.2.6 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - GINOSA scala comunale TAV.2.7 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - MARINA DI GINOSA scala comunale	
Fonti	
ISTAT Puglia 2011-2018	

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

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

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



Trend Popolazione_ ISTAT 2017

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

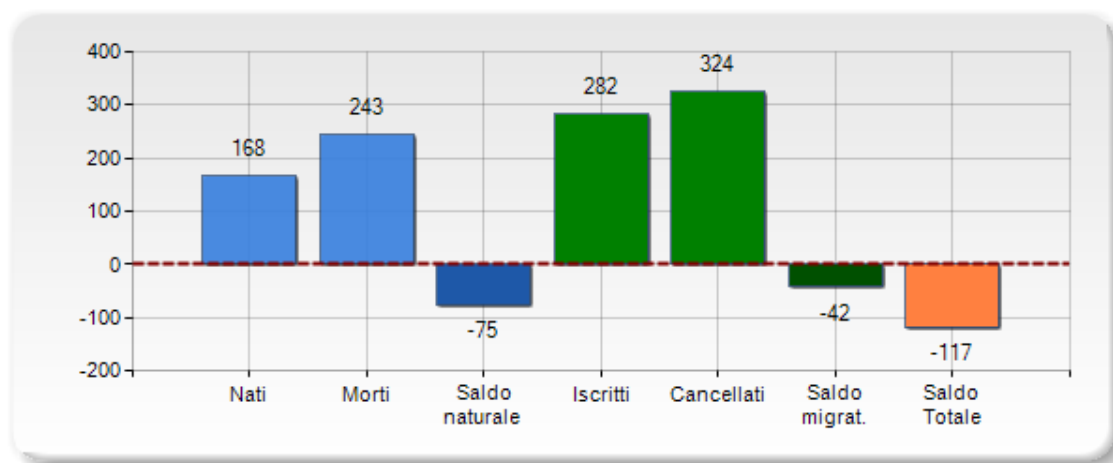
BILANCIO DEMOGRAFICO (Anno 2017)

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

TREND POPOLAZIONE

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

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



BILANCIO DEMOGRAFICO_ ISTAT 2017

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

POPOLAZIONE PER ETÀ (Anno 2017)

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

[1] Saldo Naturale = Nati - Morti;

[2] Saldo Migratorio = Iscritti - Cancellati;

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

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

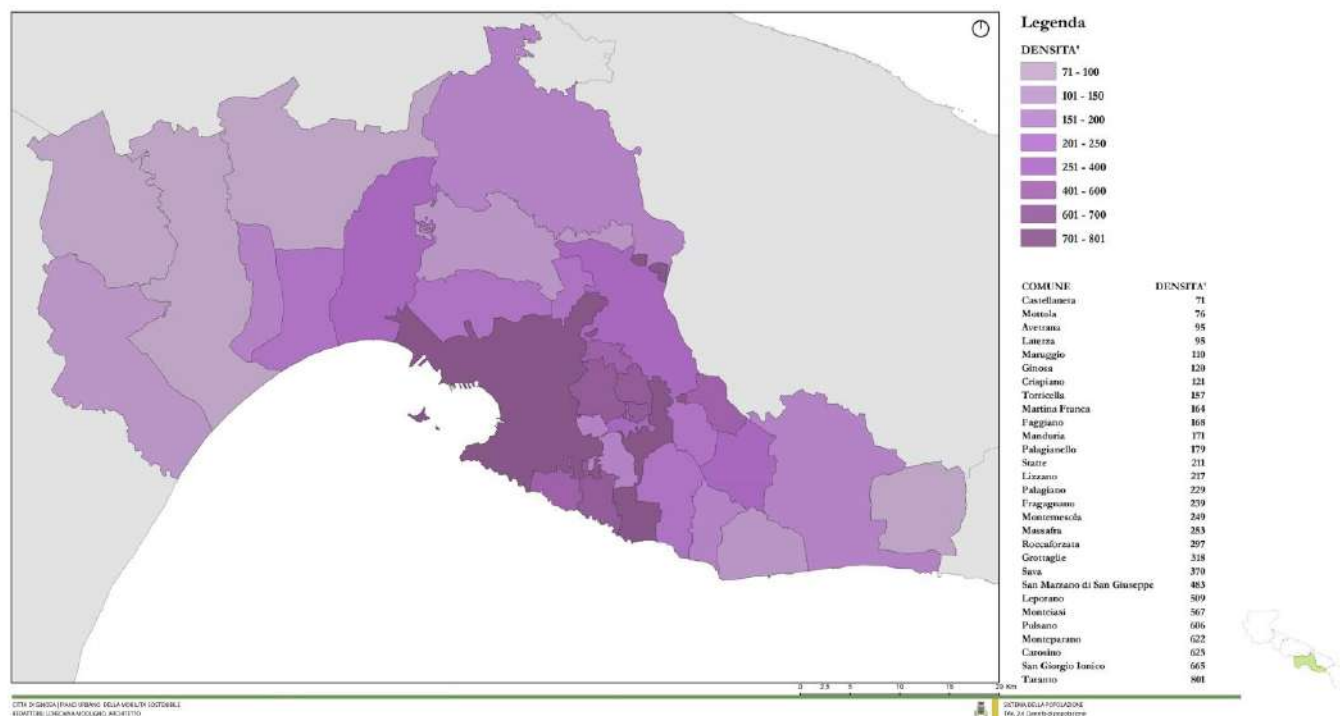
[5] Tasso di Mortalità = (Morti / Popolazione media) * 1.000;

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

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

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

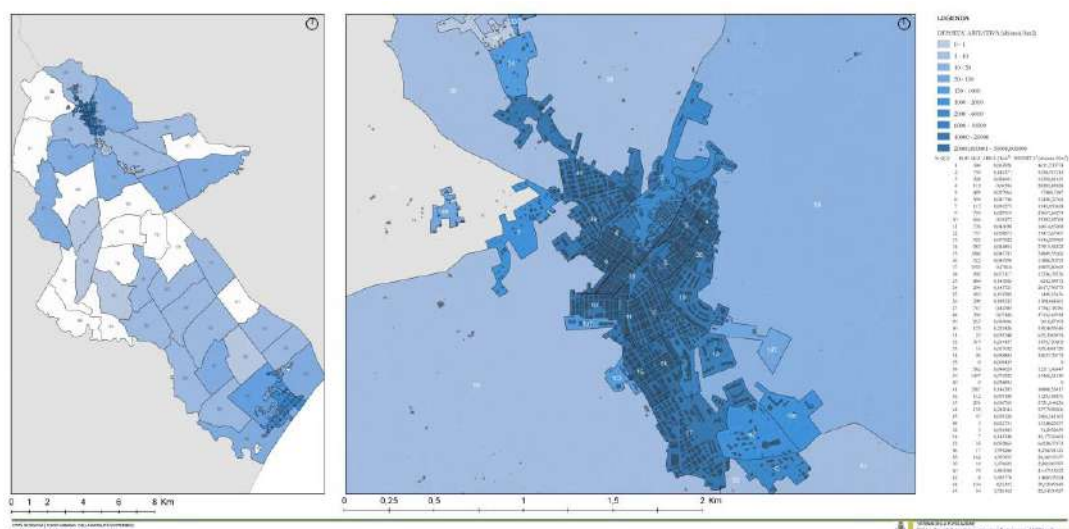
Dall'analisi dei dati Istat effettuata si rileva che le sezioni di censimento dell'area più prossima al capoluogo, presentano densità più elevate, perché prettamente residenziali, mentre le sezioni dislocate a sud sono caratterizzate da una densità minore.



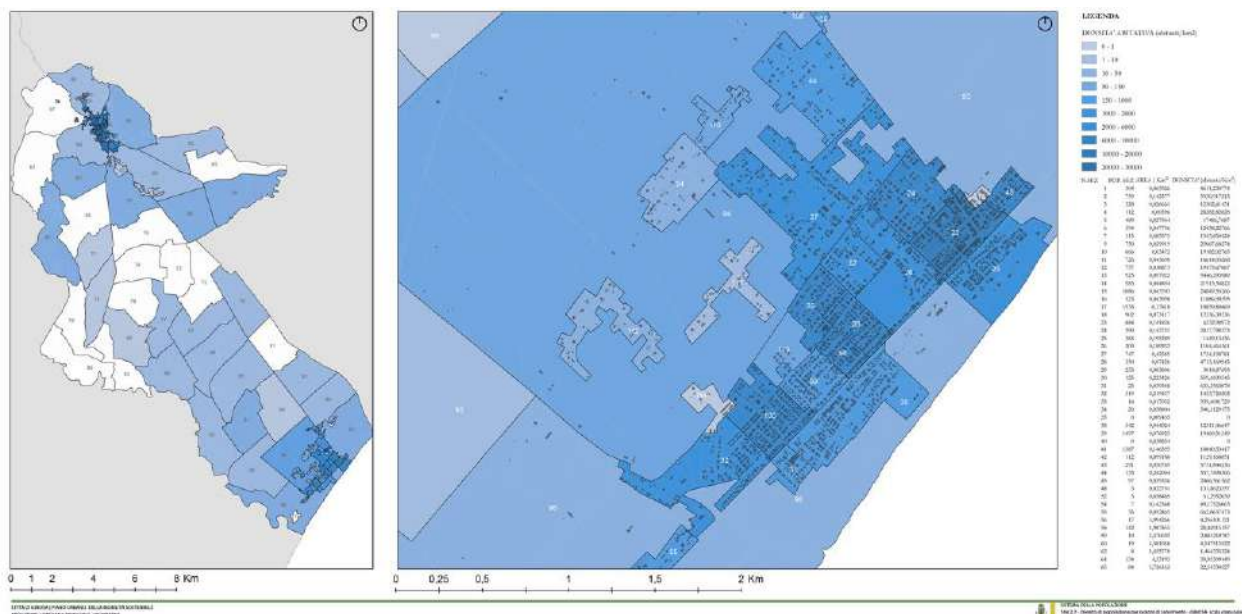
TAV. 2.4 Densità di popolazione_scala provinciale _istat 2011

Dall'analisi dei dati Istat effettuata per sezioni di censimento di Ginosa si rileva che le sezioni di censimento dell'area centrale presentano densità più elevate, perché prettamente residenziali, mentre le sezioni dislocate a sud-est e a nord del centro storico sono caratterizzate da una densità minore.

Marina di Ginosa presenta una densità per sezioni di censimento più omogenea, tuttavia nel periodo estivo questo valore viene fortemente modificato dalle numerose presenze turistiche. In estate la popolazione residente, di circa 5.000 abitanti, raggiunge punte massime giornaliere di oltre 70.000 turisti nelle domeniche di agosto.



TAV. 2.6 Densità di popolazione per sezioni di censimento_GINOSA_iSTAT 2011





TAV. 2.3 Abitanti per sezioni di censimento_MARINA DI GINOSA_ISTAT 2011

Altro dato significativo è il progressivo invecchiamento della popolazione, rilevato dall'Istat nel decennio e la contestuale diminuzione della popolazione appartenente alle altre fasce d'età. Tale dato rappresenta un indicatore fondamentale che delinea la necessità di sviluppare politiche di mobilità a favore di una popolazione anziana (Over 65), percepita generalmente come la fascia più debole.



TAV. 2.5 Popolazione residente per età e sezioni di censimento_ISTAT 2011

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

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

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

Popolazione per età e sezioni di censimento _ISTAT 2011

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

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

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

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

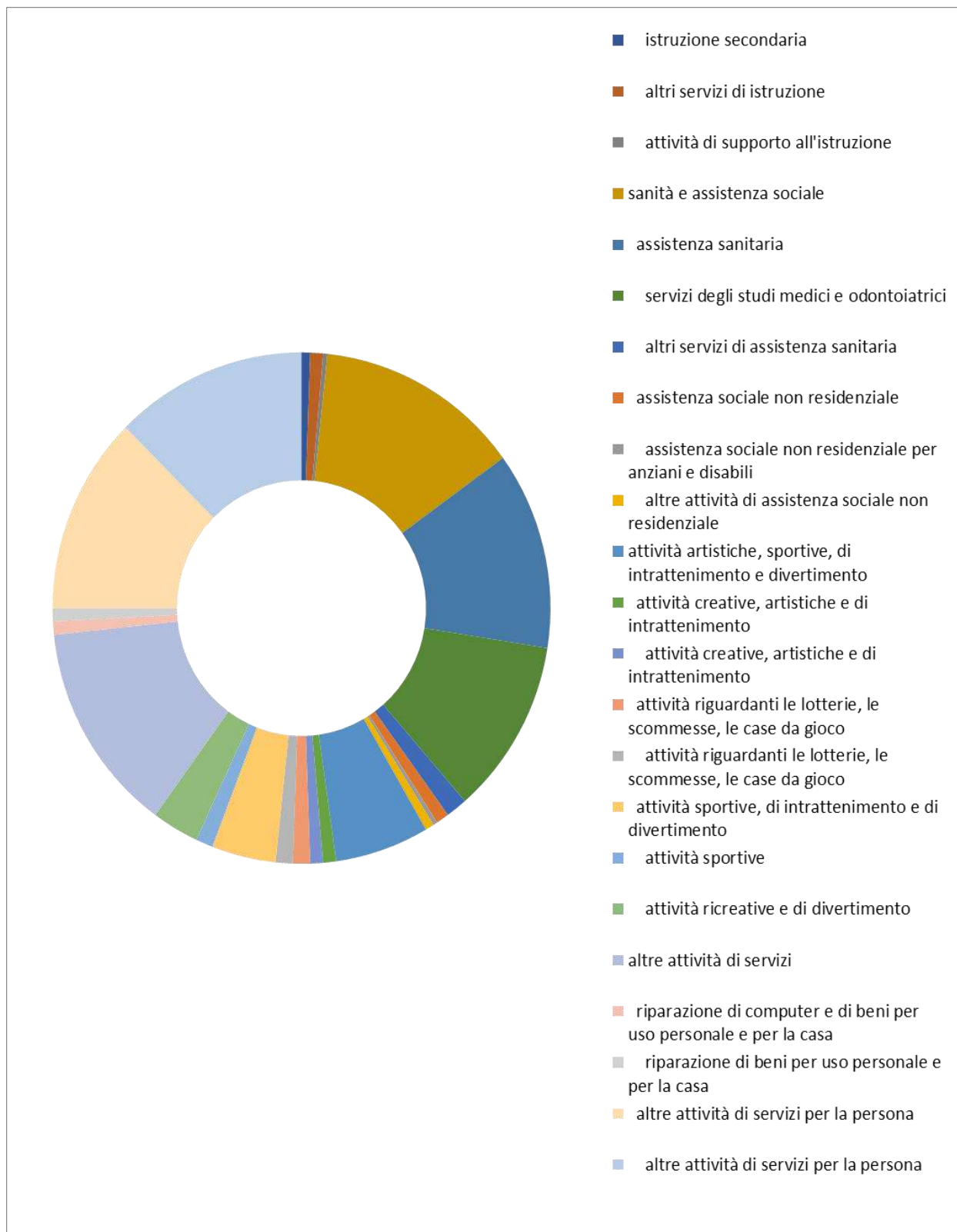
Popolazione per sezioni di censimento _ISTAT 2011

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

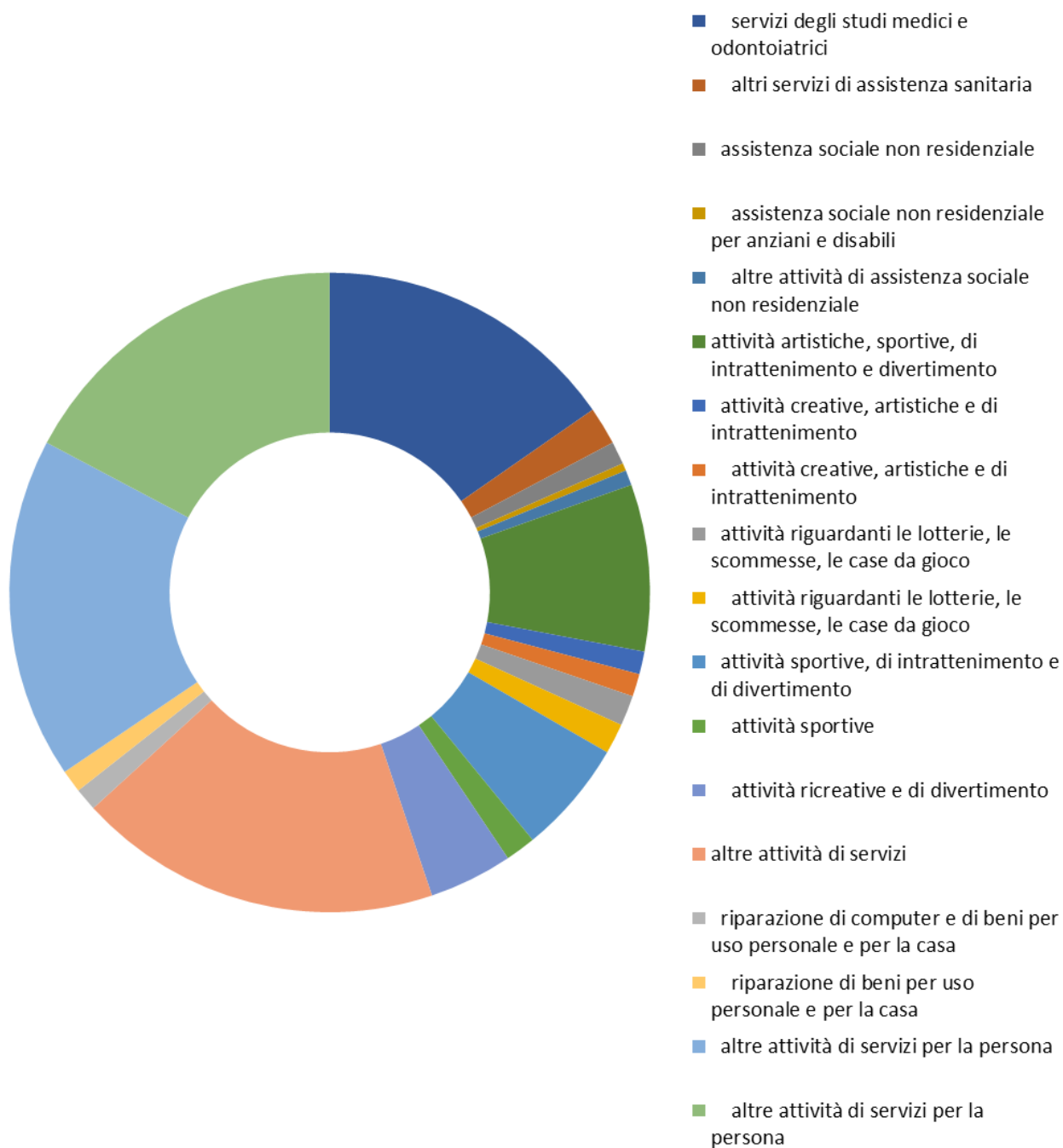
Censimento Popolazione al 2017_dati ISTAT		
0-19	20-74	più di 74
4.198	15.826	2.406
Totale 22.430		

Di seguito sono riportati:

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



Imprese attive _ISTAT 2011



Distribuzione degli addetti | occupati per sezione di attività economica_ ISTAT 2011

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 104 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.3 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

3. Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali

TAV.3.1 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale

TAV.3.2 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala provinciale

TAV.3.3- Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali esistenti - scala comunale

TAV.3.4 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala sovraprovinciale

TAV.3.5 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale

TAV.3.6 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale

TAV.3.7 - **TAV.3.8** - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa

TAV.3.9 - **TAV.3.10** - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa

TAV.3.11_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa

TAV 3.12_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa

TAV.3.13- Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa e Marina di Ginosa

TAV.3.14 - **TAV.3.15** - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa

TAV.3.16 - **TAV.3.17** Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Marina di Ginosa

TAV.3.18 - **TAV.3.19** - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Ginosa

TAV.3.20 - **TAV.3.21** - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Marina di Ginosa

TAV.3.22 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Ginosa

TAV.3.23 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Marina di Ginosa

Fonti

PRT - Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017

PRMC - Piano Regionale Mobilità Ciclistica

STRATI PRIORITARI DI INTERESSE NAZIONALE DBPrior10k

Uso del Suolo 2006 _SIT PUGLIA

Carta Idrogeomorfologica _SIT PUGLIA

Carta Tecnica Regionale _SIT PUGLIA

Ortofoto_ SIT PUGLIA

PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

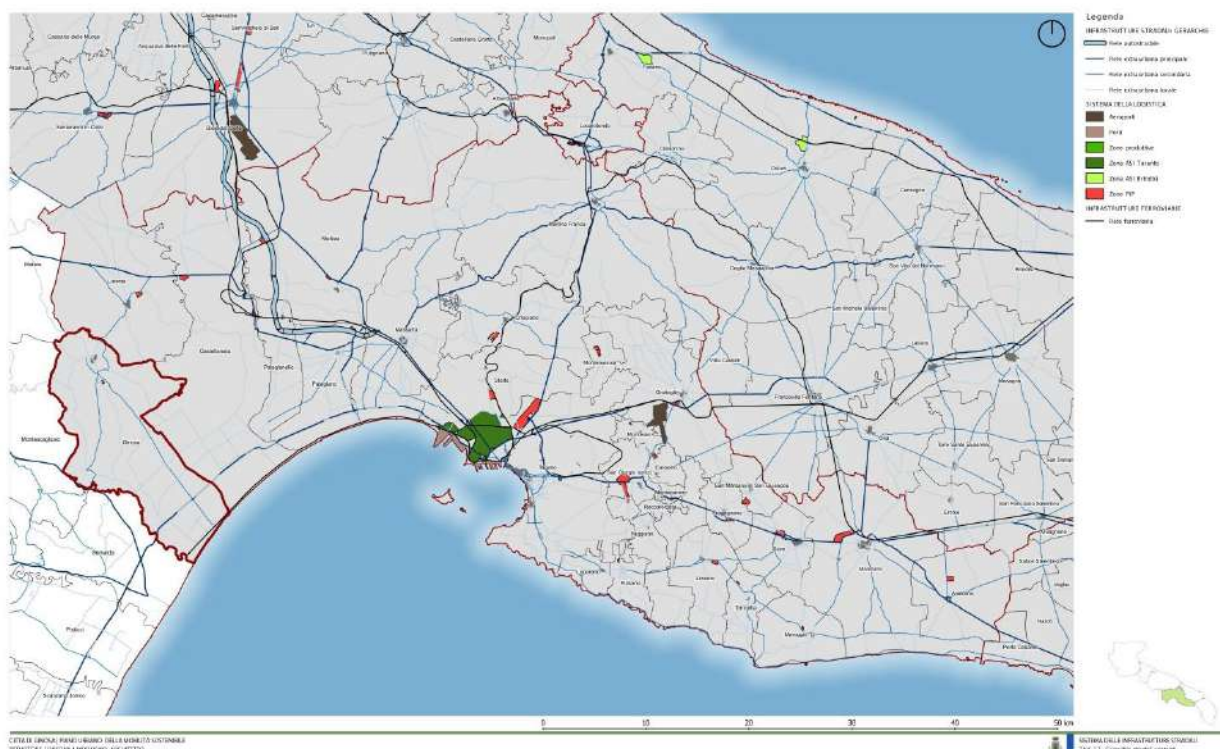
(P.U.T.T./p) -Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio

PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa

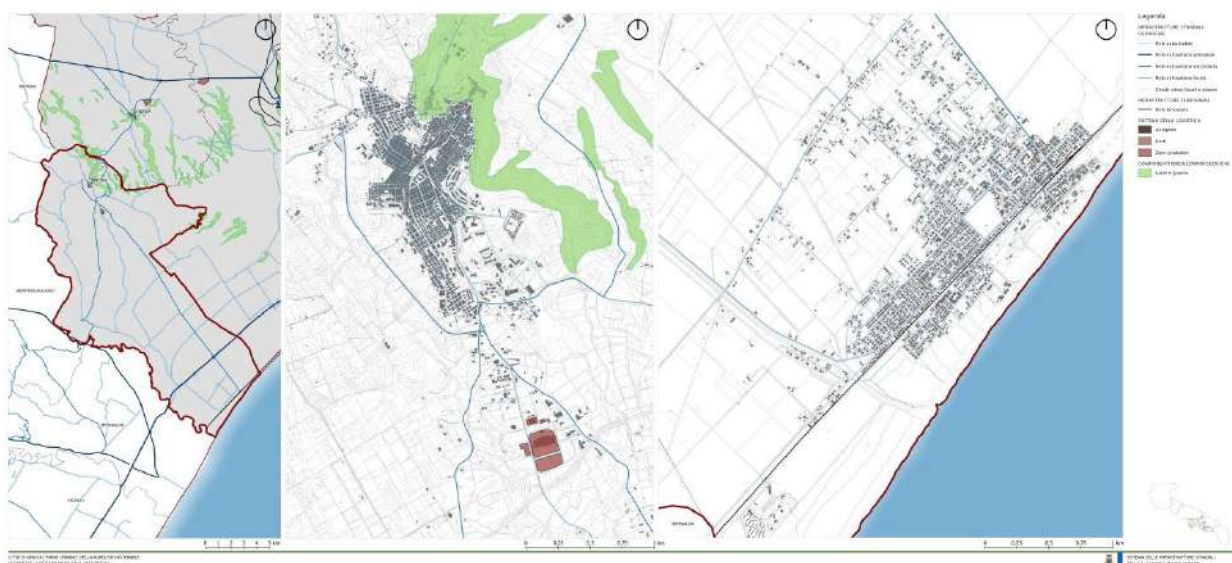
Rilievi sul campo

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

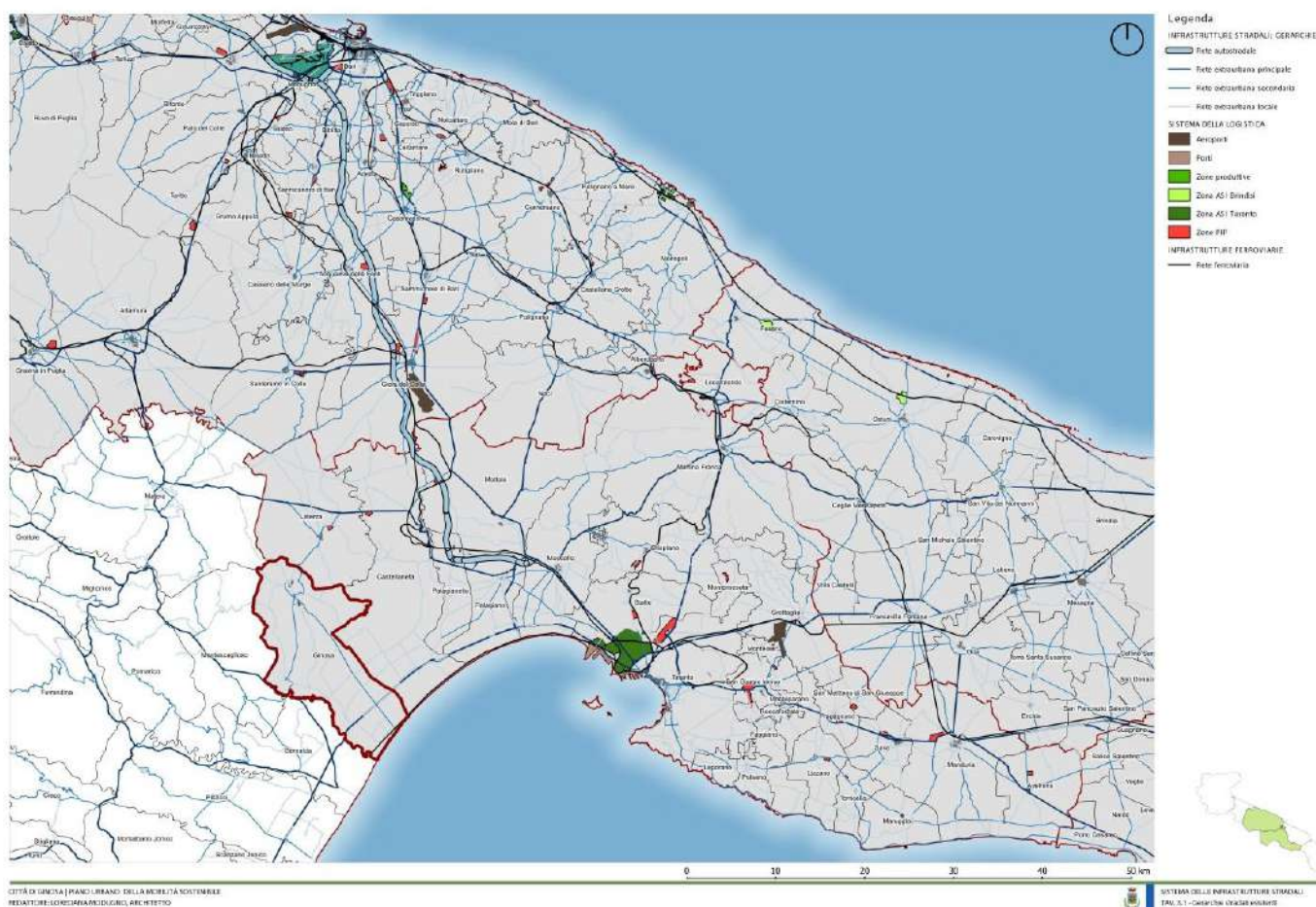
Il collegamento trasversale, fra zona a monte (Ginosa) e zona a mare (Marina di Ginosa) del territorio comunale, è assicurato dalla S.S. 580 (Distanza 20,7km - tempo percorrenza 20min.) ; altri assi stradali invece collegano il capoluogo ai centri vicini di Bernalda, Montescaglioso, Matera, Castellaneta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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 106 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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. 0)
- Bernalda (MT) tramite la SS580 e la Strada Statale 106 Jonica/E90 - Distanza 38,4 km - tempo percorrenza 32 min.
- Montescaglioso (MT) a cui è collegata tramite la SP1 (Strada Provinciale Montescaglioso - Ginosa) - Distanza 13,9 km - tempo percorrenza 20 min.

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



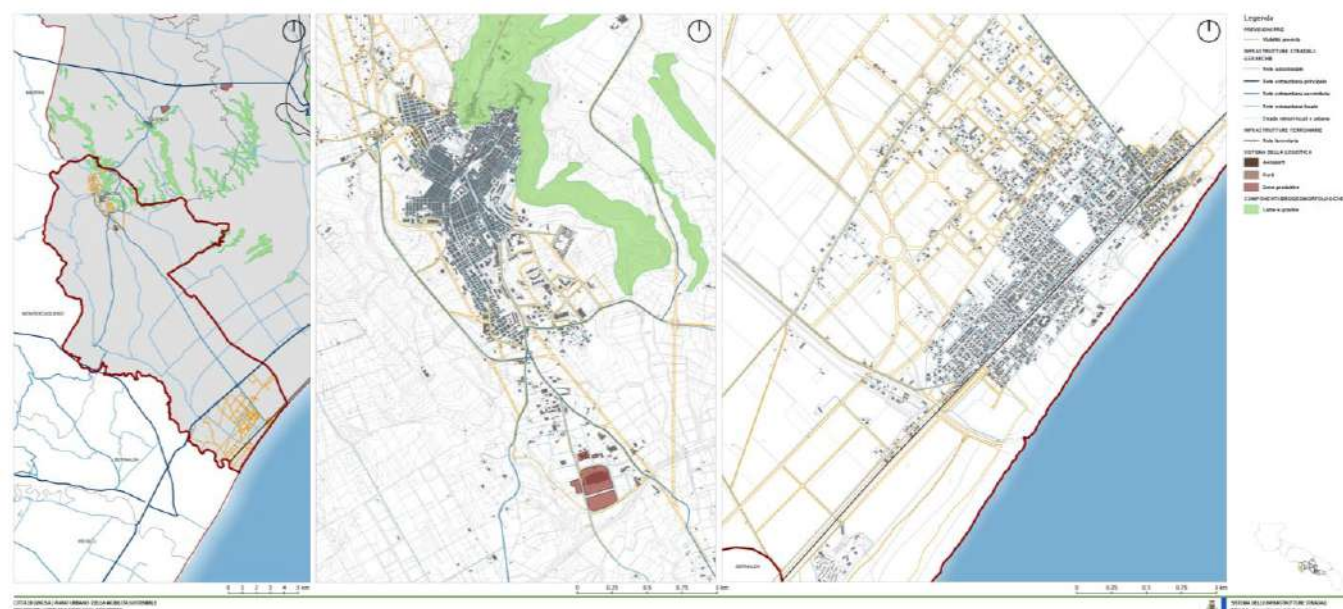
TAV.3.1 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale

La fase di analisi ha tenuto in considerazione gli interventi di previsione sulle infrastrutture stradali sia scala sovramunicipale che quella comunale. In particolare Il Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019, come precedentemente descritto nella PARTE IV - paragrafo 4.3.2, non prevede interventi significativi sul territorio di Ginosa in riferimento al Trasporto Stradale.



TAV.3.5 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale

Di seguito sono indicate le previsioni del Piano Regolatore di Ginosola in riferimento alle infrastrutture stradali

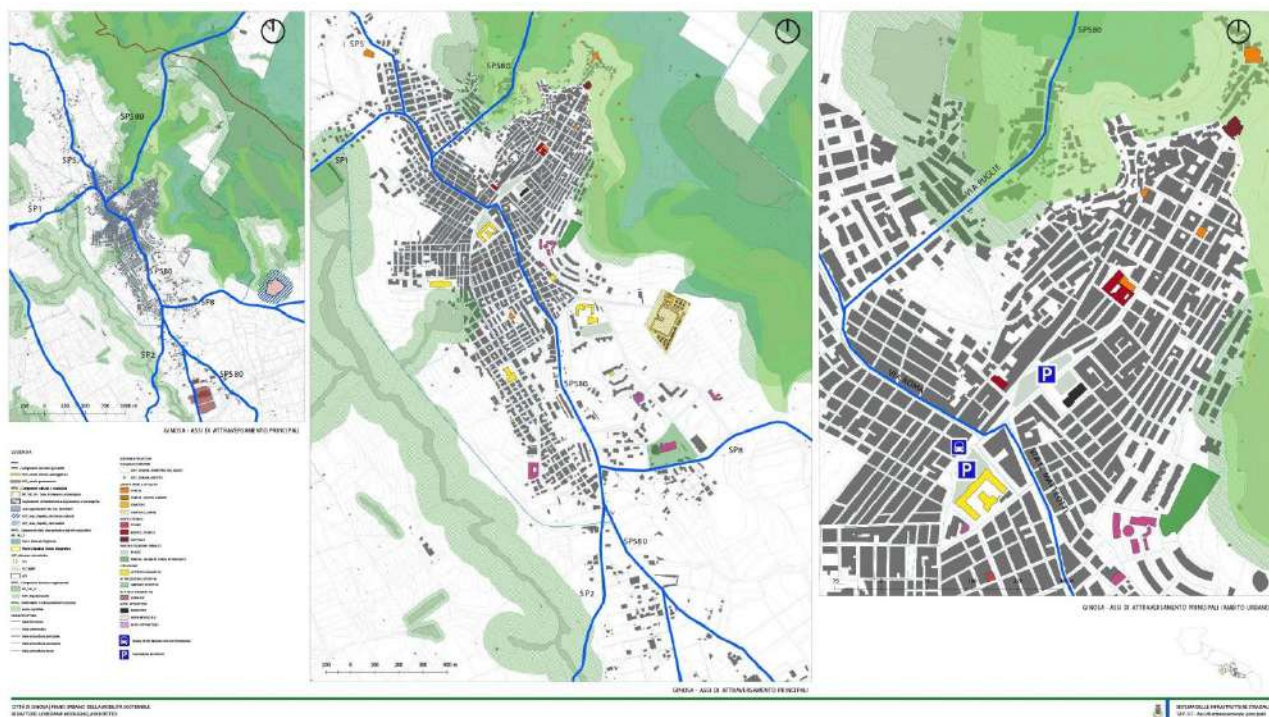


TAV.3.6 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale

5.3.1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ

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

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



TAV.3.22- Assi di attraversamento principale - scala comunale

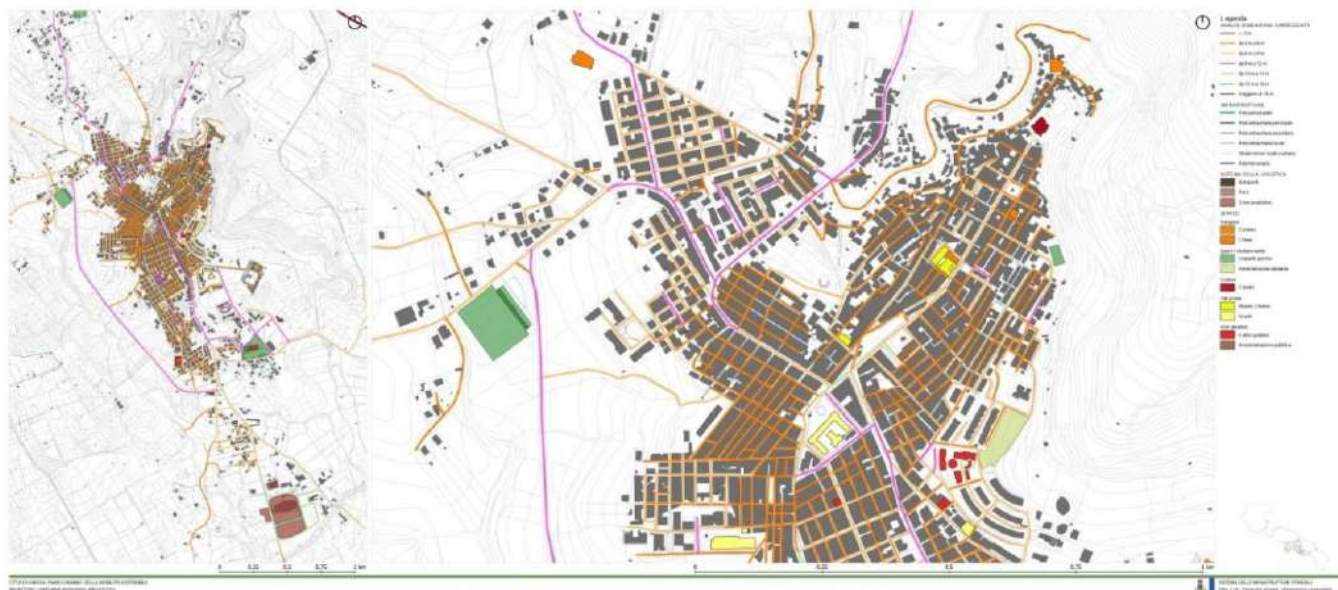
L'asse principale di scorrimento si sviluppa lungo la **SS580**, che nel tratto urbano coincide con *via Puglie, via Roma e via G. Matteotti*, per proseguire verso Marina di Ginosa.

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

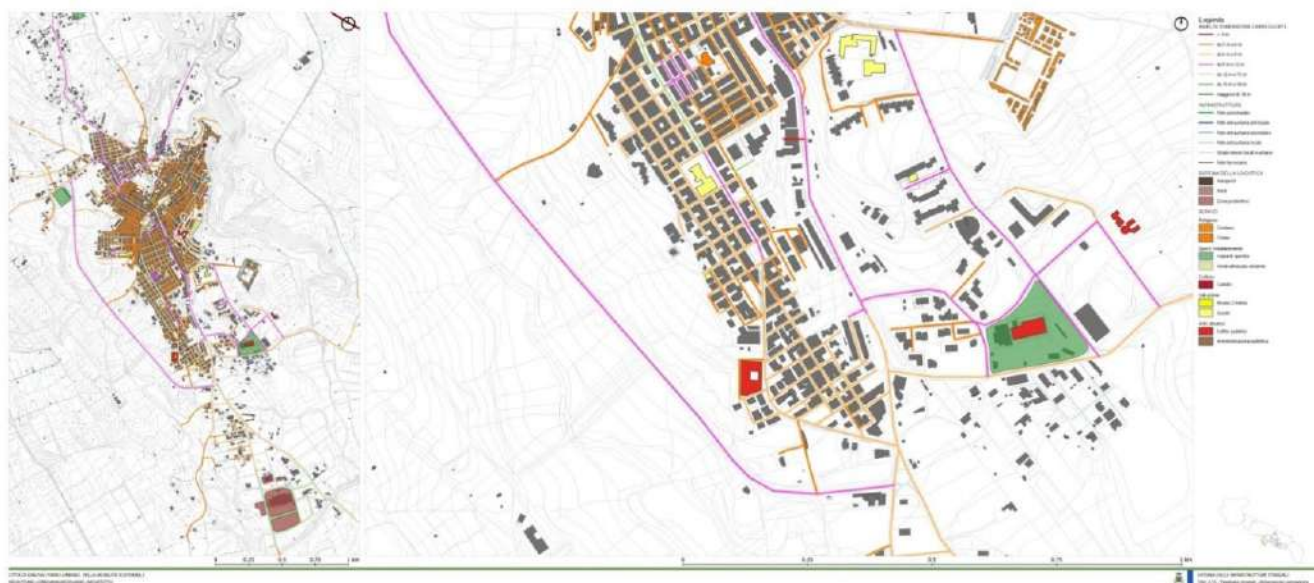
Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da viale dei *Martiri d'Ungheria* che si sviluppa all'interno dell'abitato di Ginosa e collega la parte sud-ovest della città con centro storico, la sezione stradale è a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia con sosta consentita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

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

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



TAV.3.14 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosola



TAV.3.15 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosola

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

- il sistema stradale presenta un evidente limite strutturale causato dalla discontinuità dell'anello di 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;



TAV.3.11_ Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosola



TAV.3.13- Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosola e Marina di Ginosola

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 112 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Ginosola - nucleo antico

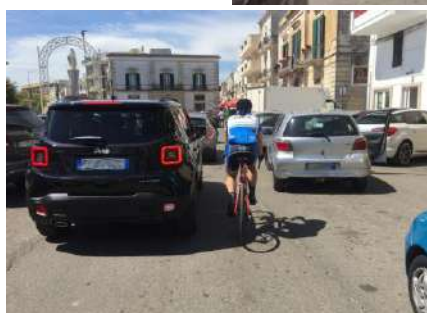
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 113 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Via Puglie _Ginosa



Via Roma_Ginosa



Piazza Nusco _GINOSA



Via Poggio _GINOSA

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 114 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Viale Martiri d'Ungheria_Ginosa



Viale Martiri d'Ungheria_Ginosa



Via Matteotti_ Ginosa



Via della Pace _ Ginosa

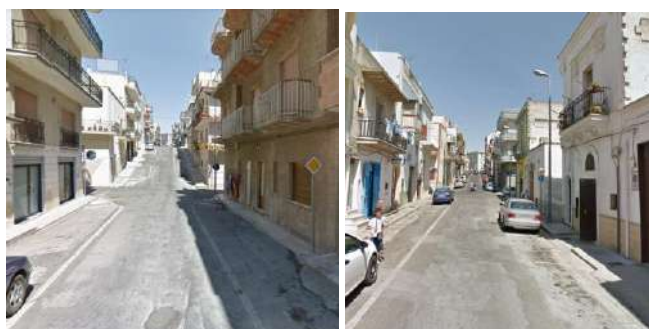
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 115 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Via Voltorno _ Ginosa



Via Diaz _ Ginosa



Via Papa Giovanni XXIII_Ginosa / Via Vittorio Veneto_Ginosa



Via Liborio Romano _Ginosa

5.3.2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA

Il territorio comunale di Marina di Ginosa è interessato da una arteria interregionale (La Statale Jonica) localizzata in prossimità della costa. La strada Statale **106 Jonica (SS 106)** si estende per 491 km da Reggio Calabria a Taranto, percorrendo tutta la costa jonica di Calabria, Basilicata e parte di quella pugliese. Costituisce una direttrice di traffico di rilevanza nazionale, interessata da notevoli flussi turistici e commerciali, ed è ricompresa nella **Strada europea E90**. *(La E90 attraversa 5 paesi europei e include 4 passaggi attraverso il mare: Barcellona in Spagna, Mazara del Vallo, Messina, Reggio Calabria, Catanzaro e Brindisi in Italia, Igoumenitsa in Grecia e Eceabat e Çanakkale in Turchia.)*



Strada europea E90.

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

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



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

L'asse di viale Trieste nel tratto finale tra viale Pitagora e Largo della Stazione, cambia di direzione marcia, diventando a senso unico. Questo tratto è caratterizzato da una sezione stradale a

carreggiata unica ad una corsia a senso unico di marcia, con sosta consentita su uno o ambo i lati. Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da **Via Lungo 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.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 118 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

Il passaggio a livello di **viale Pola** da accesso all'area litoranea situata a sud del centro abitato consolidato e al di là 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.

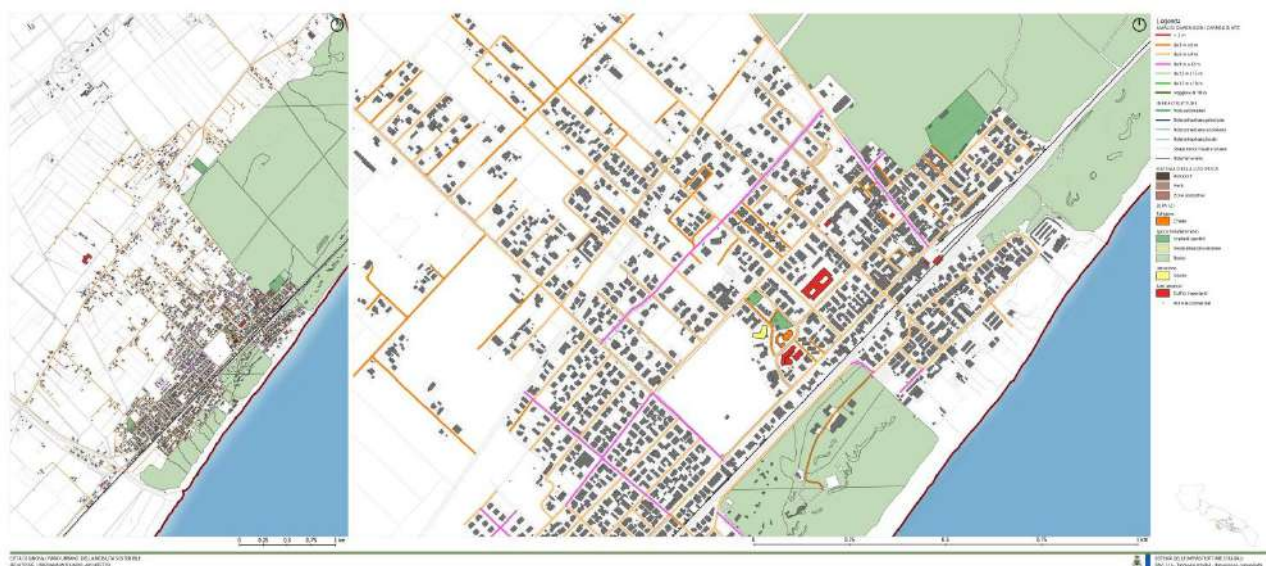
Il **Sottovia P. Sorci** è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con marciapiedi su ambo i lati.

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 Ginosa

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 120 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

intasamento da traffico piuttosto che soluzione del problema. La sosta delle auto lungo le sedi stradali provoca dei problemi di percorribilità e logistica soprattutto nel periodo estivo;

- presenza di barriere fisiche, poco o per nulla permeabili, tra le differenti parti dell'insediamento, rappresentate in particolare dalla ferrovia, che separa l'abitato in due, con poche e non caratterizzate connessioni, e dall'area militare lungo la costa, che divide il lungomare in due parti prive di relazioni tra loro;
- la discontinuità dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, soprattutto per le persone con difficoltà motorie;
- criticità dovute all'eccessiva presenza di barriere architettoniche (eccessive differenze di quota tra marciapiede e sede stradale, assenza di raccordi, carenza di rampe);

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 121 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



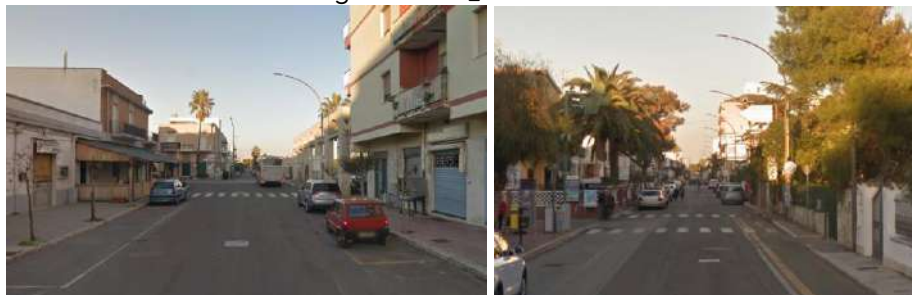
Strada Statale 106 Jonica (SS 106) / SS580 _Marina di Ginosa



Viale Trieste_ Marina di Ginosa_percorso di Bicitalia n. 14



Via Lungo Galaso _Marina di Ginosa



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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 122 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



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



Via Pitagora _ Marina di Ginosa



Passaggio a livello di viale Pola_ Marina di Ginosa



Sottopasso via Stella Maris_ Marina di Ginosa



Sottovia P. Sorci_ Marina di Ginosa

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

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

L'analisi ha previsto lo studio delle Isocrone per rappresentare le distanze dai poli attrattori urbani ed extraurbani. L'isocrona¹⁰ applicata ai principali poli attrattori rappresenta uno strumento utile per comprendere che le distanze a piedi non sono così insormontabili come sembrano e che rinunciare a spostarsi in automobile produce vantaggi per tutti.

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



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

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

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

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

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

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

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

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



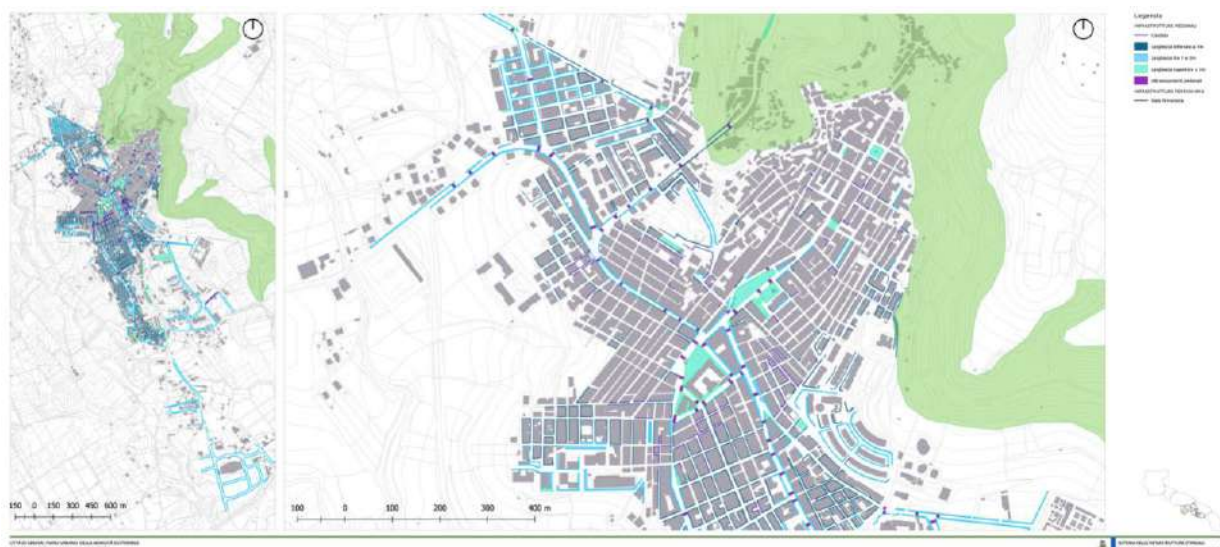
TAV.6.6 - ISOCRONE_ accessibilità della bicicletta in abito urbano ed extraurbano _Ginosa e Marina di Ginosa

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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



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



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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 127 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.4 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO

4. Infrastrutture per il trasporto pubblico - Trasporto pubblico

TAV.41 - TPL esistente - Sistema Ferroviario e Trasporto pubblico su gomma - scala sovraprovinciale

TAV.42 - Tempi di accesso alla ferrovia / Sistema Ferroviario scala territoriale - scala sovraprovinciale

TAV.43 - TPL esistente - Sistema Ferroviario esistente - Sistema trasporto pubblico esistente - scala locale 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)

Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017

Piano di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale dell'A.T.O. della Provincia di Taranto

Dati AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità

Dati ASSET- Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio

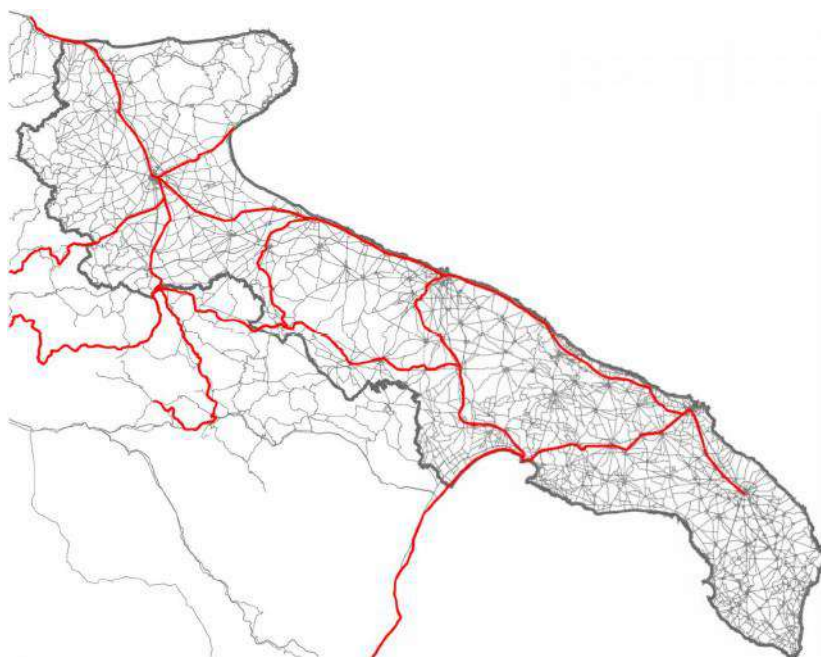
PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa

5.4.1 MODALITA' FERROVIARIA

La provincia di Taranto è servita da diverse linee ferroviarie:

- la rete **RFI / Trenitalia** costituita dalle linee Taranto - Gioia del Colle - Bari, Taranto - Brindisi e Taranto - Metaponto - Sibari;
- la rete **Ferrovie del Sud Est** costituita dalla linea 1 Taranto - Martina Franca - Bari e dalla linea 2 Martina Franca - Lecce



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

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

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

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

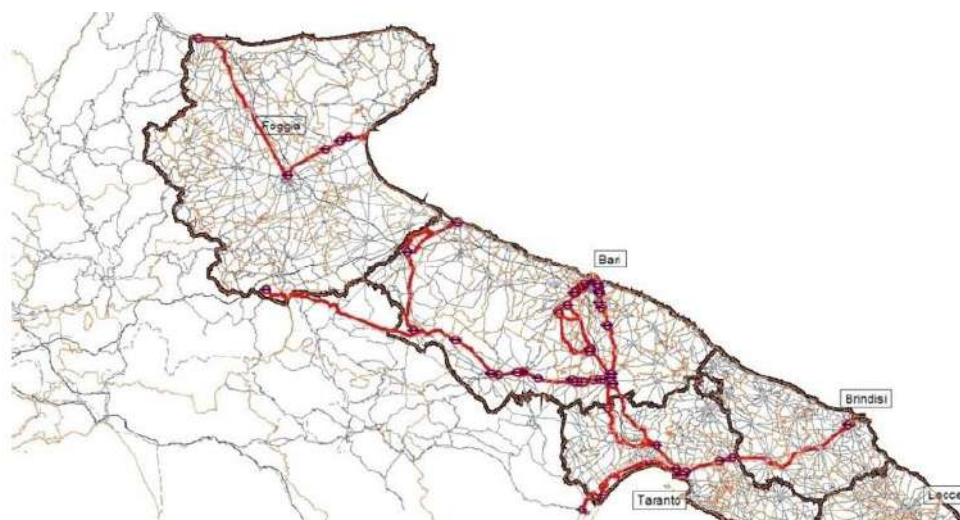
Marina di Ginosa è servita invece da una stazione ferroviaria (20,7 km da Ginosa) della linea Taranto-Reggio Calabria. La ferrovia Jonica è una linea ferroviaria italiana che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa ionica di Puglia, Basilicata e Calabria. È gestita da RFI che la qualifica come complementare. La mobilità urbana nella Marina è assicurata per la maggior parte dai veicoli privati, molto limitati sono gli spostamenti che avvengono con l'uso dei mezzi di trasporto pubblico. La linea della Ferrovia Jonica venne costruita nella seconda metà dell'Ottocento a semplice binario ed è rimasta tale eccetto le due tratte estreme che nel tempo sono state raddoppiate, la Reggio Calabria-Melito Porto Salvo e la Taranto-Bivio Metaponto, quest'ultima considerata parte della linea ferroviaria Potenza-Brindisi.



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

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

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



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

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

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

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

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

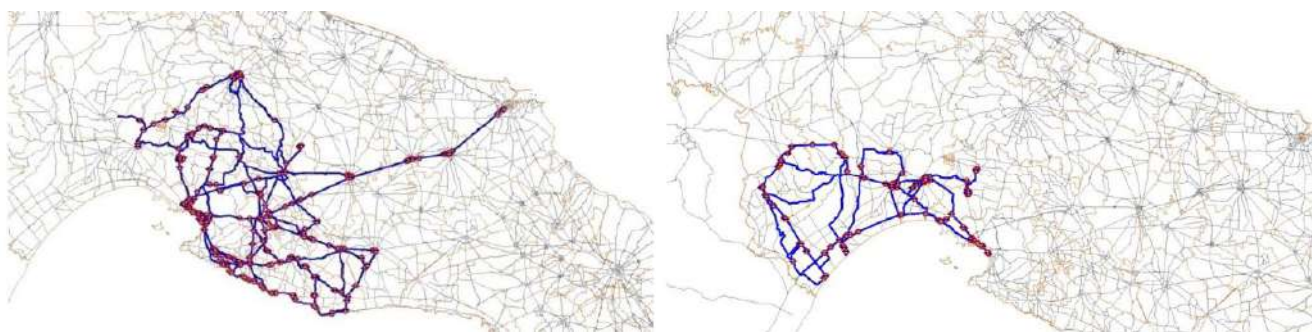
Trenitalia s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico - Fonte: Pts 2015-2017

5.4.2 MODALITA' AUTOMOBILISTICA

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

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

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



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

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

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

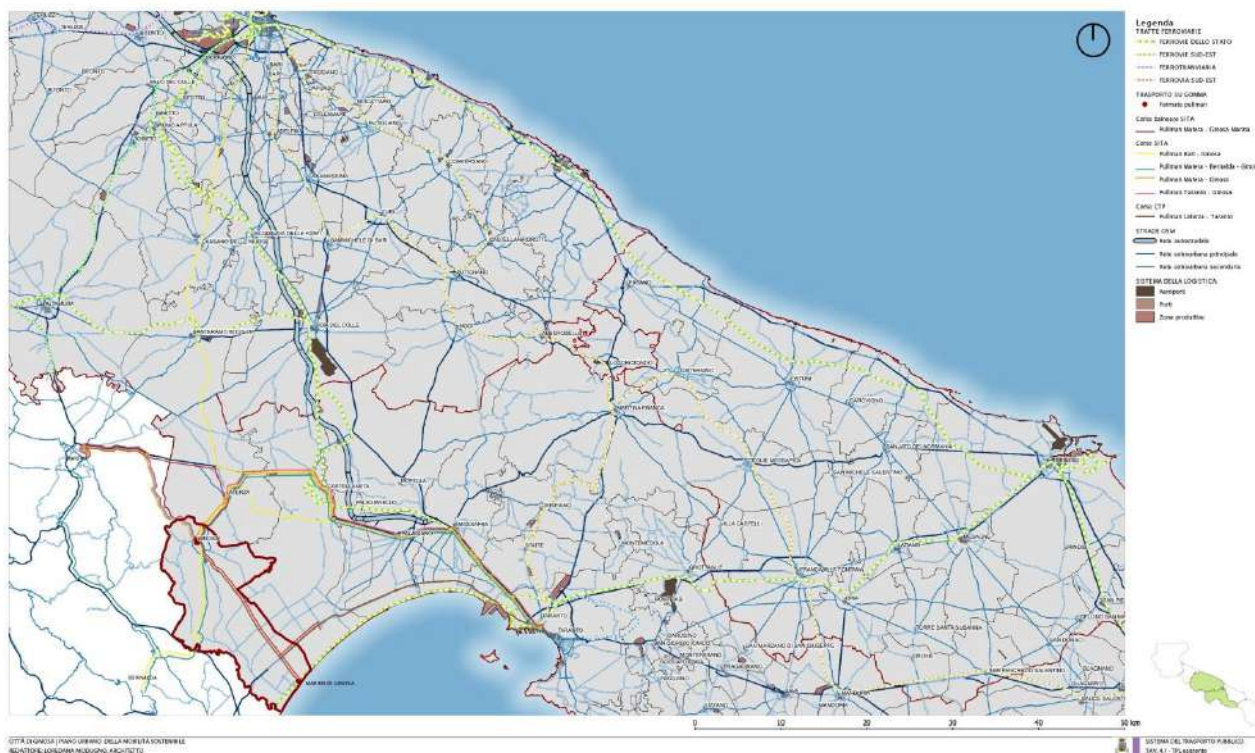
Le due macrozone: quella orientale e quella occidentale ai fini della gestione del servizio di TPL hanno caratteristiche omogenee dal punto di vista della presenza di complessi scolastici, sanitari e amministrativi. Complessivamente la rete viaria interessata dal servizio di cui ai contratti sopra citati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

Linee CTP (SPA):

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

Autolinea	Totale viaggiatori trasportati nel 2011	Totale viaggiatori trasportati nel 2012	Totale viaggiatori trasportati nel 2013	Totale viaggiatori trasportati nel 2014	Totale viaggiatori trasportati nel 2015	Totale viaggiatori trasportati nel 2016	Totale viaggiatori trasportati nel 2017	SCOSTAMENTO 2011-2017
292	58.138	55.365	52.877	48.901	38.801	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

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



5.4.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL

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



TAV.42 - Tempi di accesso _ferrovia_scala sovraprovinciale

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

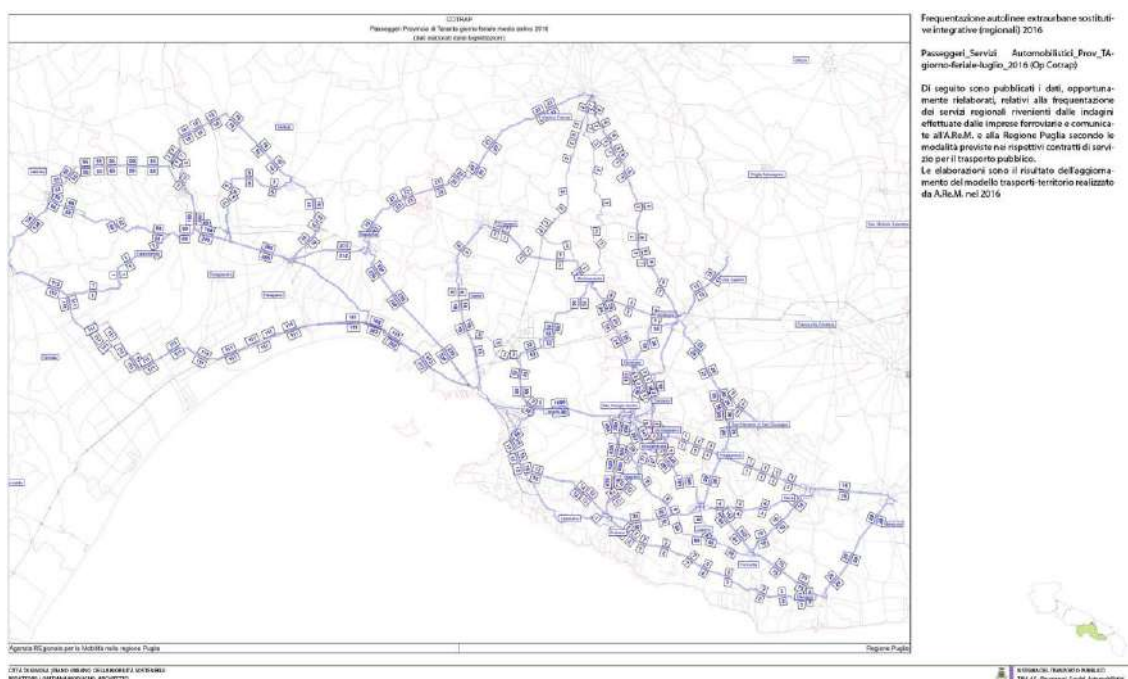


TAV.44 - Tempi accesso _Trasporto pubblico su gomma_scala sovraprovinciale

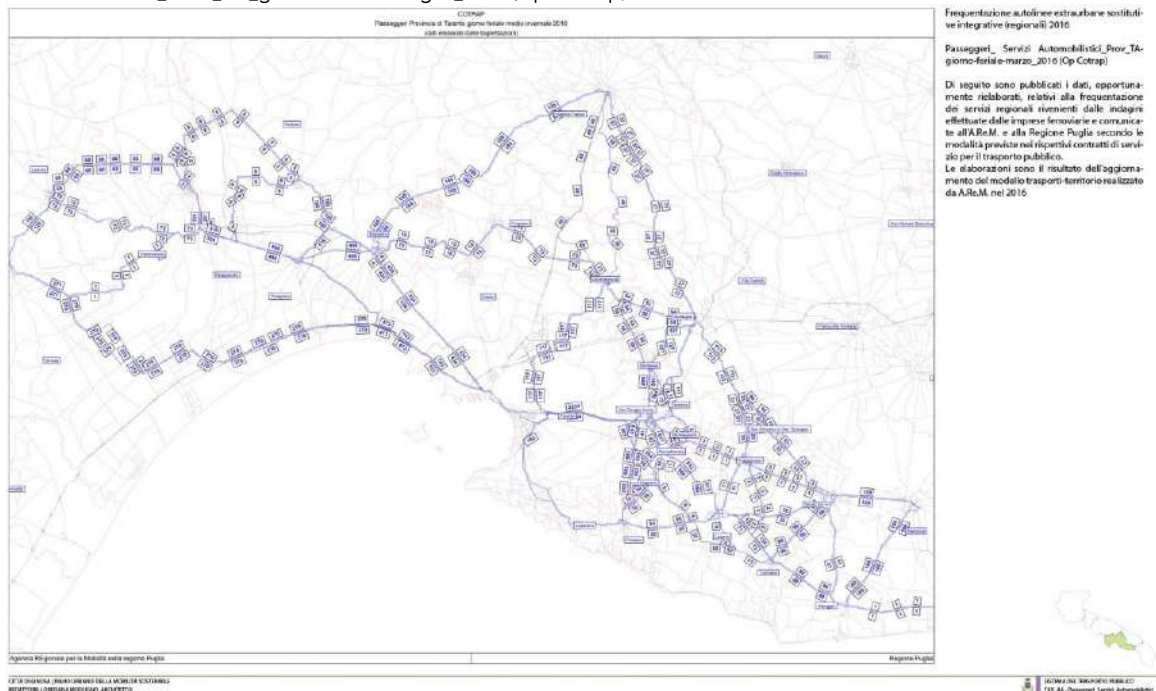
5.4.4 FREQUENTAZIONE SERVIZI REGIONALI

Di seguito sono pubblicati i dati, opportunamente rielaborati, relativi alla frequentazione dei servizi regionali rivenienti dalle indagini effettuate dalle imprese ferroviarie e comunicate all'A.Re.M. e alla Regione Puglia secondo le modalità previste nei rispettivi contratti di servizio per il trasporto pubblico. Per quanto possibile, i dati sono presentati secondo un'aggregazione "per direttrice", separando, per facilitarne la lettura, la direzione di percorrenza (andata / ritorno). Le elaborazioni sono il risultato dell'aggiornamento del modello trasporti-territorio realizzato da A.Re.M..

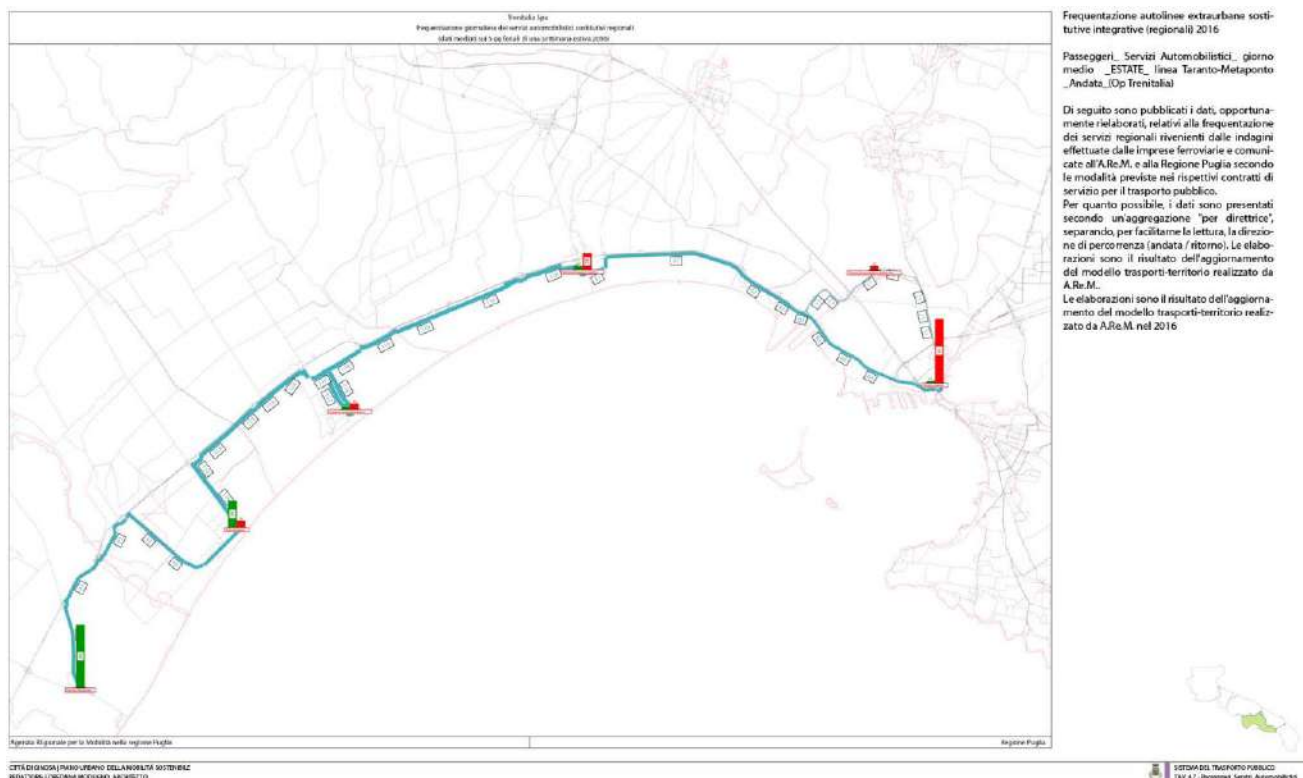
Trenitalia Spa - frequentazione giornaliera dei servizi automobilistici sostitutivi regionali (dati mediati sui 5 gg feriali di una settimana invernale 2016)



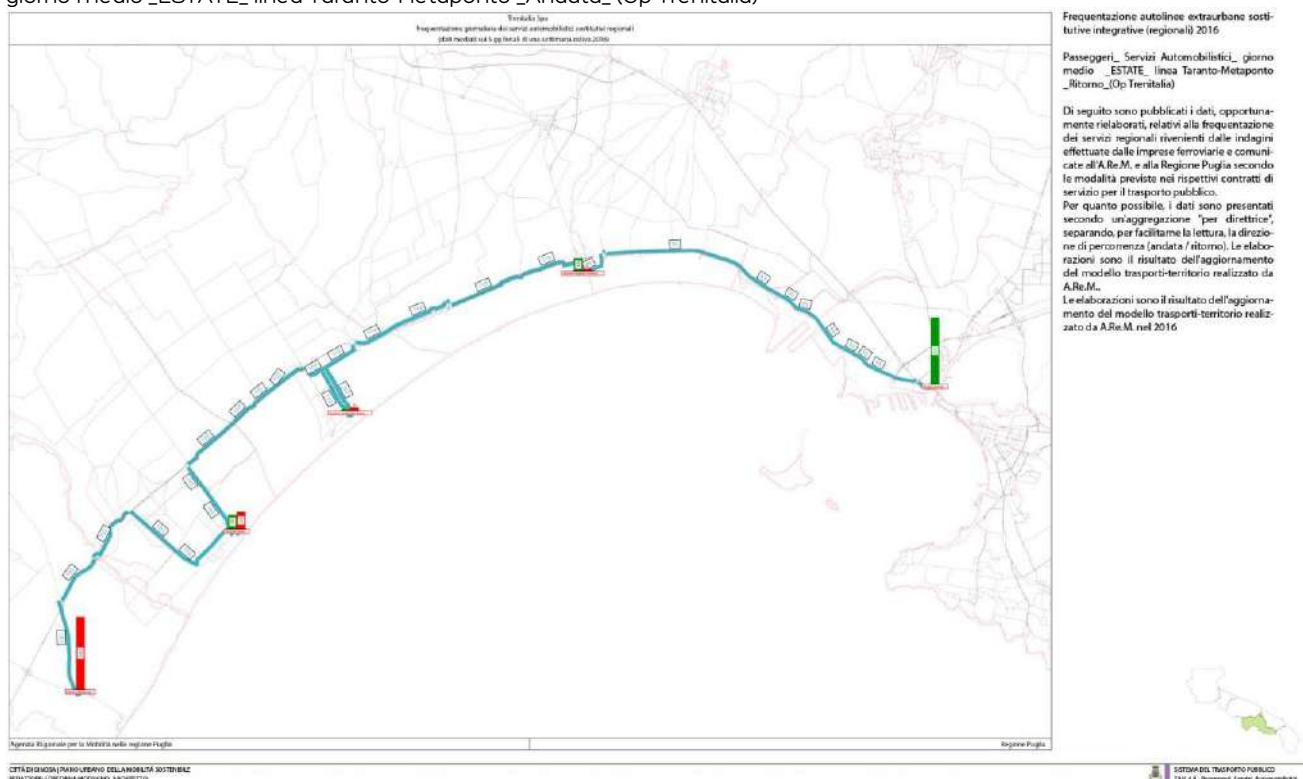
TAV.45 - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_Servizi Automobilistici_Prov_TA_giorno-feriale-luglio_2016 (Op Cotrap)



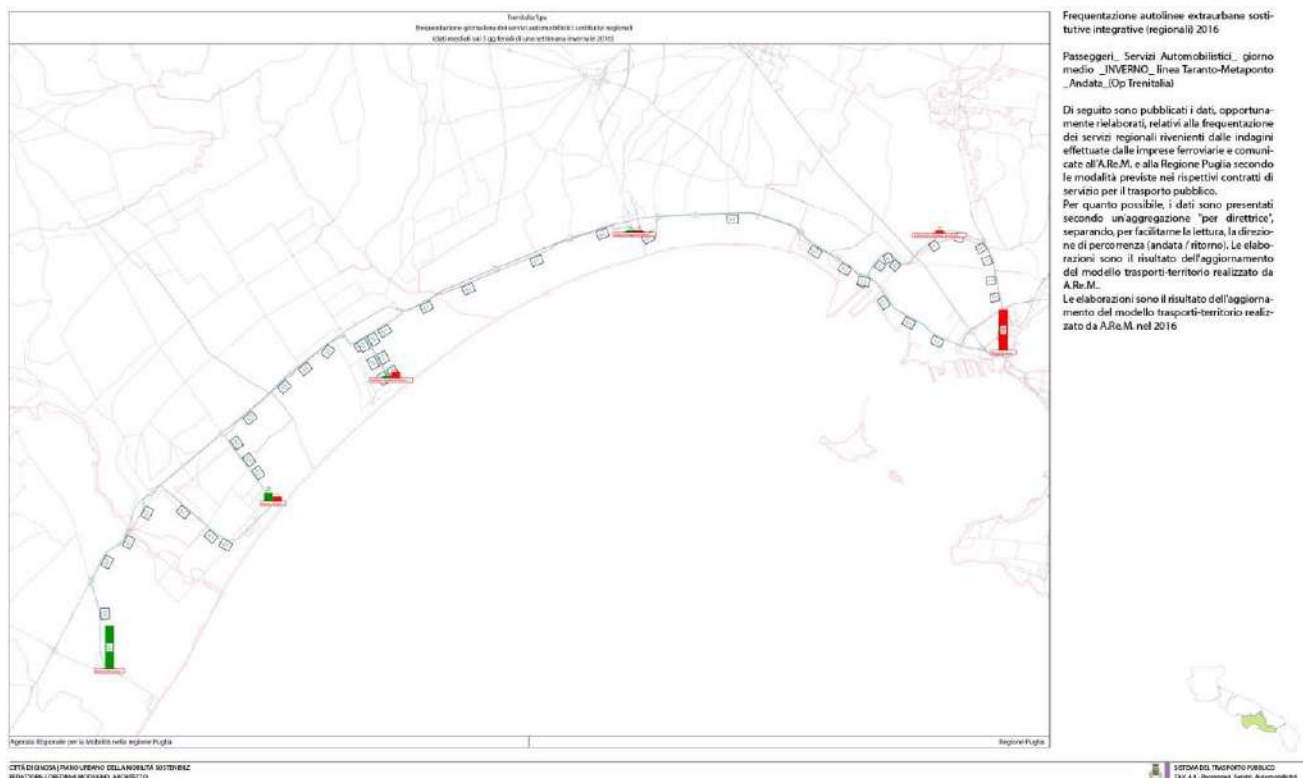
TAV.46 - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_Servizi Automobilistici_Prov_TA_giorno-feriale-marzo_2016 (Op Cotrap)



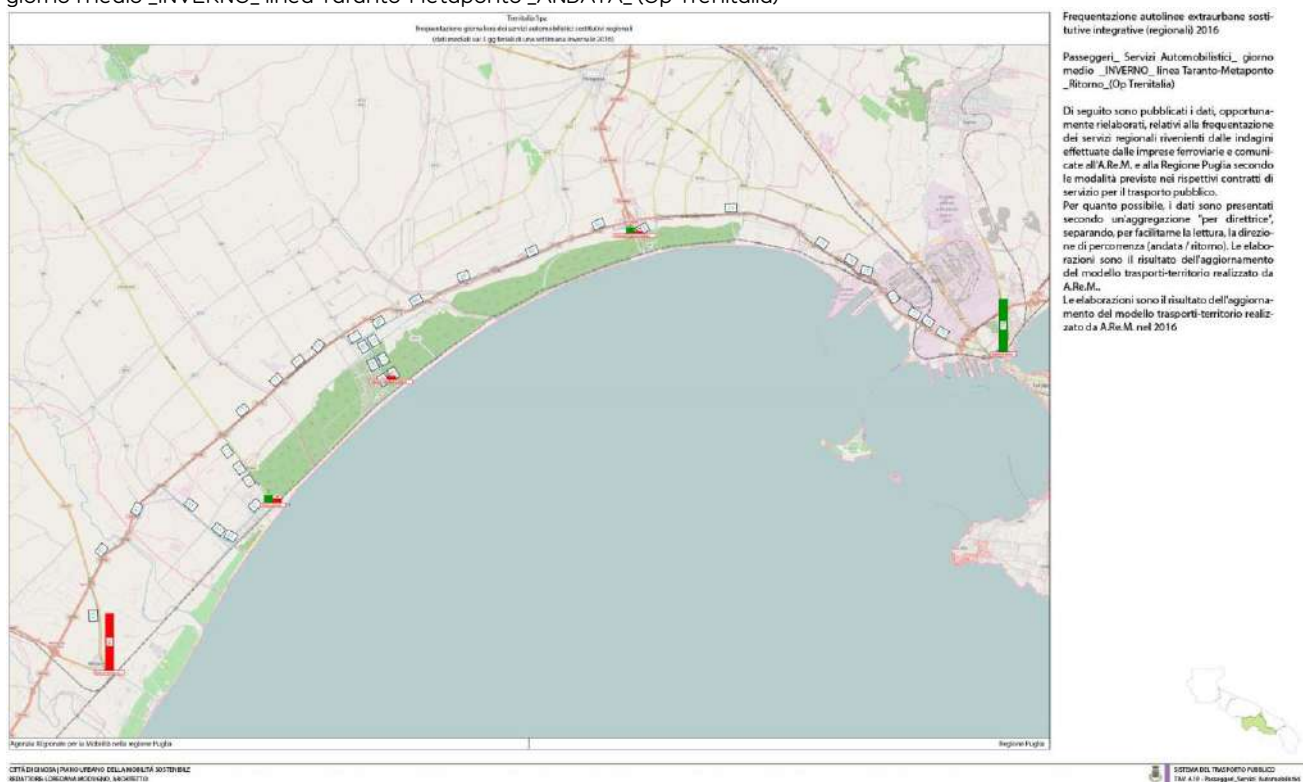
TAV.47 - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_ giorno medio _ESTATE_ linea Taranto-Metaponto _Andata_ (Op Trenitalia)



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)

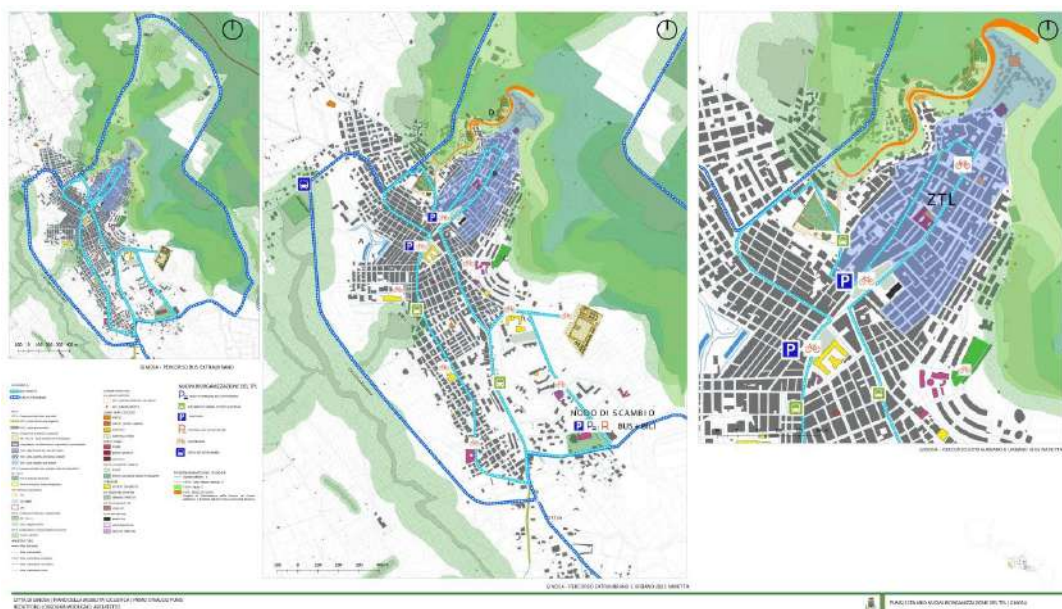


TAV.410 - Frequentazione autolinee extraurbane sostitutive integrative (regionali) 2016 - Passeggeri_ Servizi Automobilistici_ giorno medio _INVERNO_ linea Taranto-Metaponto _RITORNO_ (Op Trenitalia)

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 P.U.M.S e del PMC in tema di TPL si prefigge i seguenti obiettivi:

- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico e potenziando la connessione tra 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.



Strategia per la nuova diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico - GINOSA



Strategia per la nuova diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico - MARINA DI GINOSA

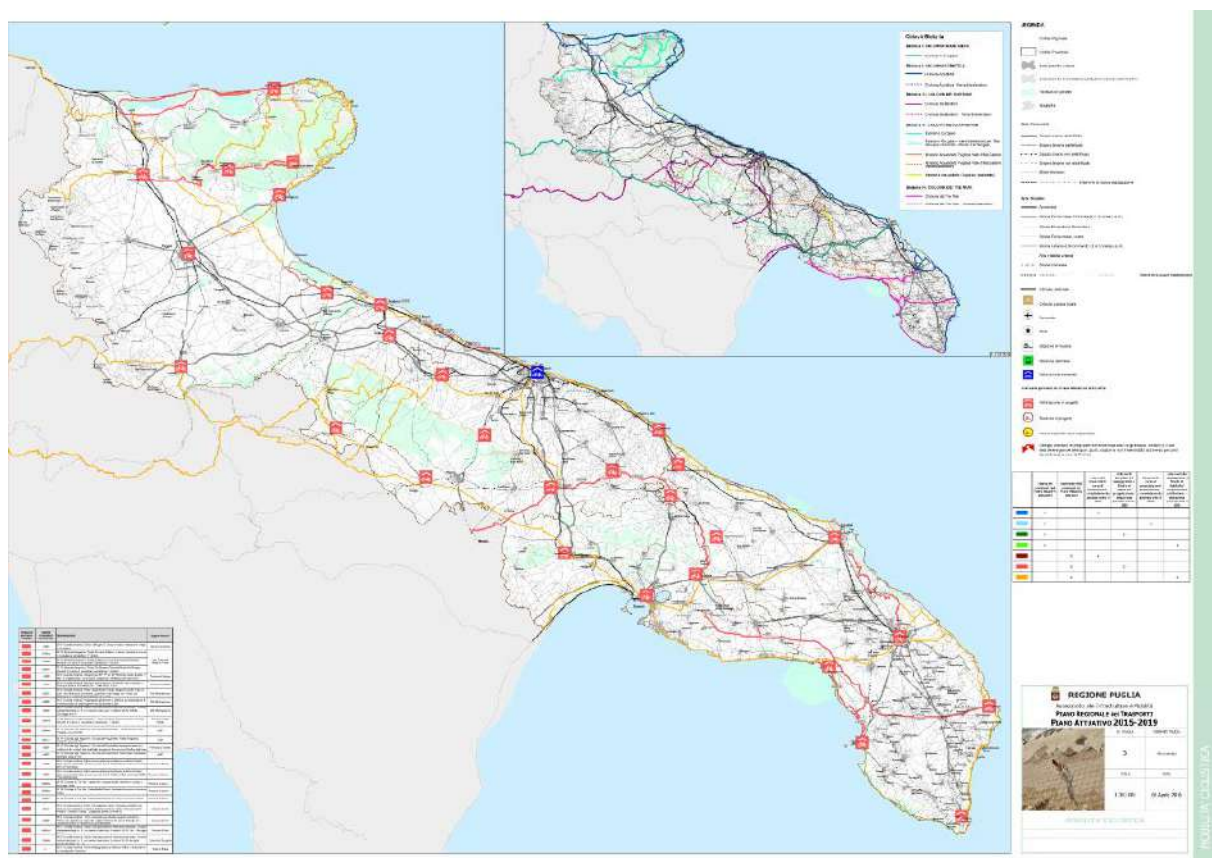
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 138 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.5 SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

5	Mobilità ciclistica
TAV.5.1 - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PRT - scala territoriale sovraprovinciale 1:250.000 TAV.5.2 - Mobilità ciclistica esistente e di previsione - PRT - 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	
Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017 PRMC - Piano Regionale Mobilità Ciclistica Piano di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale dell'A.T.O. della Provincia di Taranto Dati AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità Dati ASSET- Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosa	

Come descritto nella Parte IV capitoli 4.4 e 4.5, il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, ha previsto in linea con la L.R. n. 16/2008, la realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale.

In particolare il PRT ha assunto i risultati del progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean - Rete ciclabile del Mediterraneo), finanziato con fondi Interreg IIIB ArchiMed 2000-2006, con cui sono stati individuati, quali dorsali della rete ciclabile regionale, le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete Bicalitalia e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale. Il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovía dei tre Mari¹¹ - Itinerario n. 14 Bicalitalia. Nelle immagini seguenti sono riportati gli interventi contenuti nel P.A. 2015-2019.



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

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

¹¹ Ciclovía dei tre Mari (BI 14): collegamento ciclabile nel basso Salento tra Otranto e il tratto Gallipoli-Porto Cesareo, passando per Nardò che in questo punto si interconnette con la ciclovía dell'Acquedotto, diramazione salentina.



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.

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



Foto:Bicitalia-<http://www.bicitalia.org/it/bicitalia/gli-itinerari-bicitalia/ciclovia-della-magna-grecia-bicitalia-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, Crotone, 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 del PMC di Ginosola.



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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 142 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Come primo passaggio per determinare la consistenza della rete ciclabile e ciclopedonale sul territorio di Ginosa si è ritenuto necessario e fondamentale analizzare puntualmente la rete dei percorsi esistenti, nonché la relativa segnaletica orizzontale e verticale. A tal fine è stato effettuato un rilievo dello stato dell'arte per definire un censimento aggiornato e puntuale.

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

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

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

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

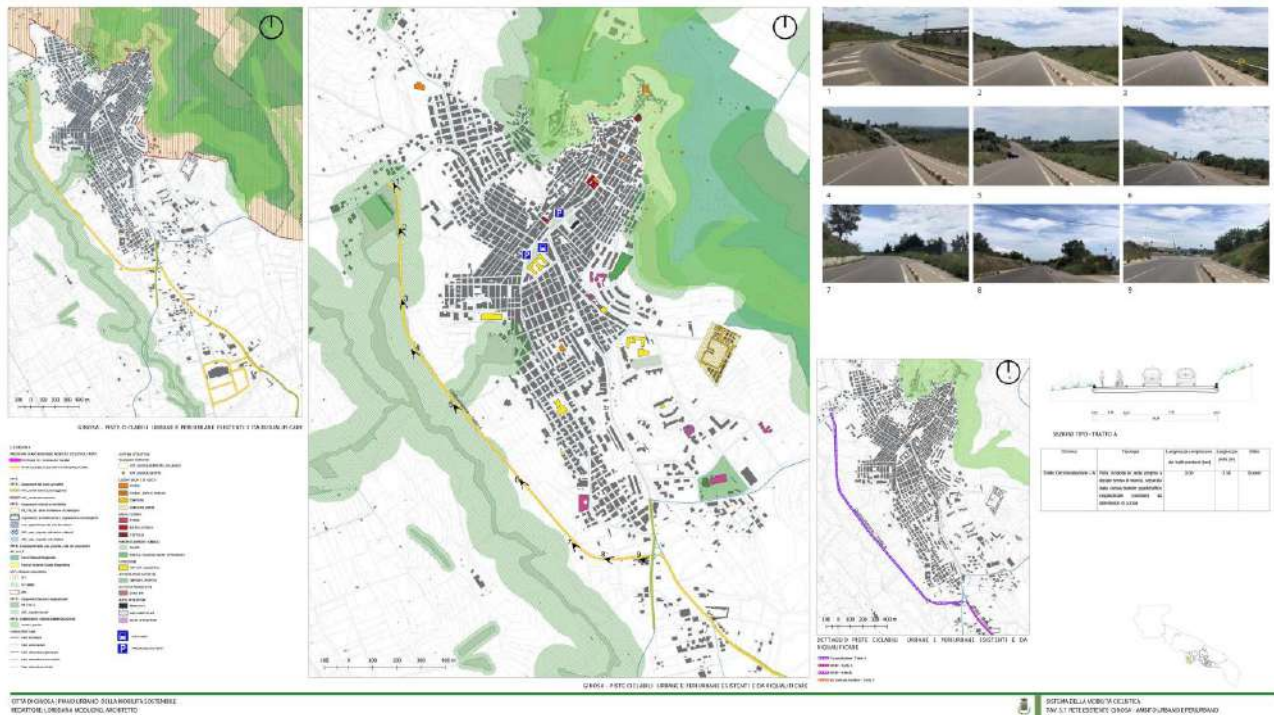
5.5.3 ANALISI E CARATTERISTICHE DEI PERCORSI GINOSA E GINOSA MARINA

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

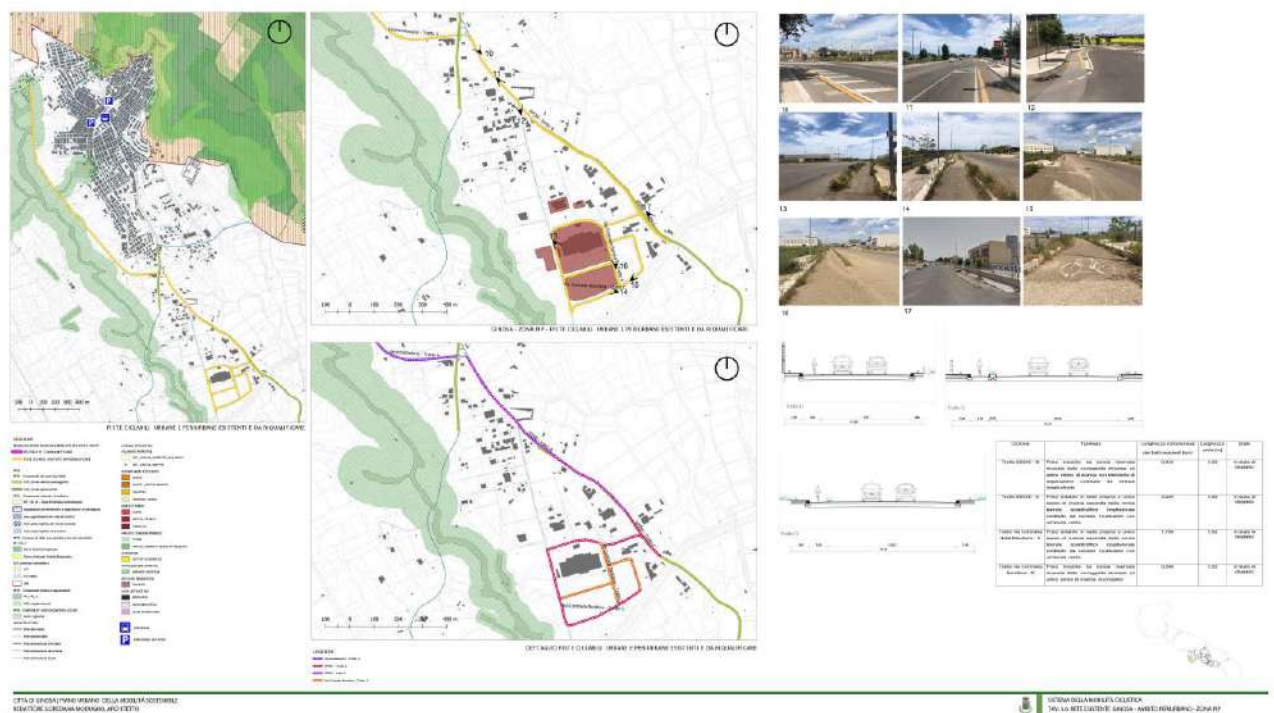
Ginosa città è attraversata da due ciclovie periurbane: la prima si sviluppa lungo tutta la Circonvallazione Sud e collega la parte nord del nucleo urbano con la parte a sud, fino a raggiungere la SP580 verso Marina di Ginosa, dove il tratto si interrompe; la seconda si sviluppa lungo i tratti dell'insediamento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

Ginosa/ tab. 01

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



TAV.5.7- PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO URBANO E PERIURBANO



TAV.5.6 - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PMC) - RETE ESISTENTE GINOSA - AMBITO PERIURBANO - ZONA PIP

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 144 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

Marina di Ginosa/ tab. 02

Ciclovie	Tipologia della sede	Lunghezza complessiva dei tratti esistenti [km]	Larghezza pista [m]	Stato
Tratto Viale Trieste - Tratto A	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile costituito da cordolo con un'aiuola verde	0,270	2,50	Buono
Tratto Viale Trieste - Tratto B	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata tramite idoneo spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile costituito da guardrail	1,330	1,50	Da riqualificare
Tratto Viale Pitagora - Tratto C	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,600	1,50	Da riqualificare
Tratto Viale Italia - Tratto D	Pista ciclabile in sede propria a unico senso di marcia separata dalla corsia tramite spartitraffico longitudinale costituito da cordolo invalicabile con un'aiuola verde	1,290	1,80	Da riqualificare
Tratto Viale Jonio - Tratto E	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	1,46	1,50	Da riqualificare
Viale della Pineta - Tratto E	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ad unico senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,579	1,50	Da riqualificare
Contrada Marinella - Tratto F	Pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia con elemento di separazione costituito da striscia longitudinale	0,620	2,50	Buono

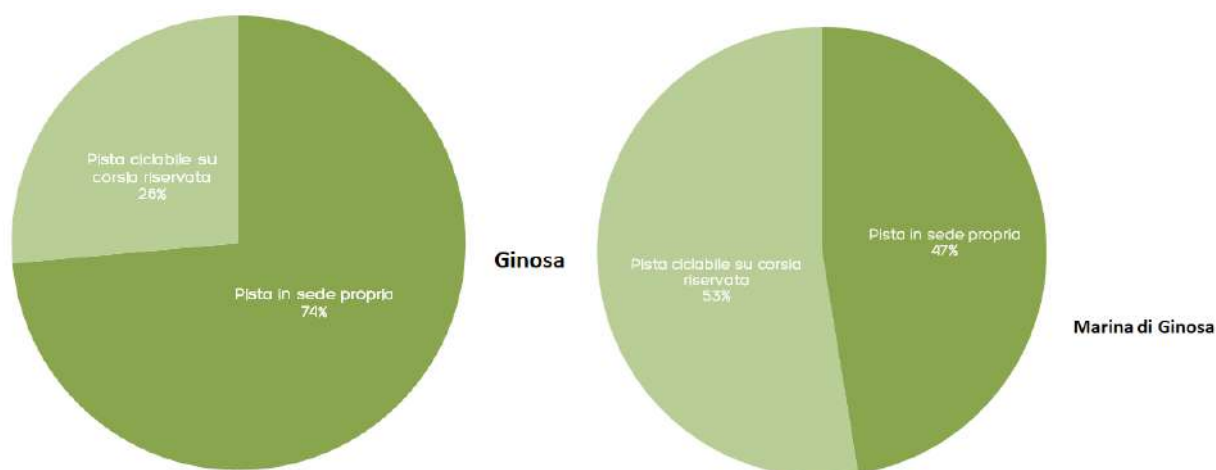
Percentuale dei percorsi in funzione della tipologia della sede:

Ginosa/ rif. Tabella 01

Sede del percorso	Lunghezza (m)	Percentuale
Pista in sede propria	4010	73,56%
Pista ciclabile/ciclopedonale su corsia riservata	1440	26,42%
Totale	5450	100%

Marina di Ginosa/ rif. Tabella 02

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



Percentuale dei percorsi in funzione della tipologia della sede

Come si evince analizzando le tabelle:

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



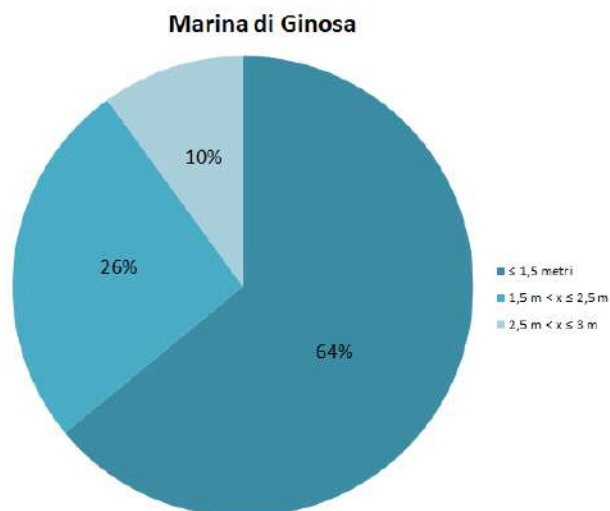
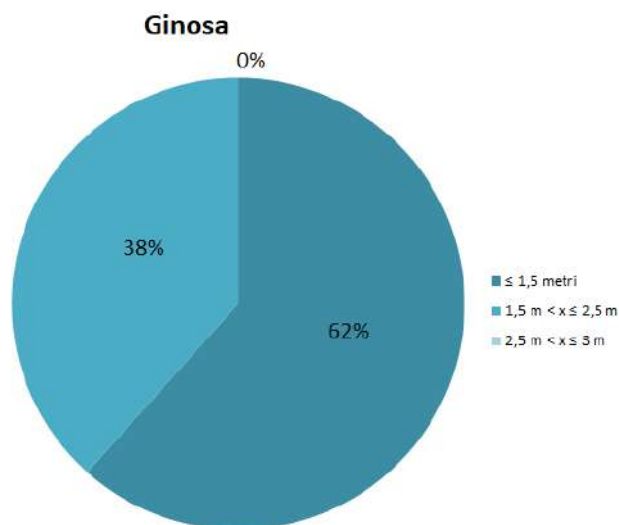
Percentuale dei percorsi in funzione della larghezza della pista

Ginosa/ rif. Tabella 01

Larghezza pista	Lunghezza (m)	Percentuale
$\leq 1,5$ metri	3.355	62%
$1,5 \text{ m} < x \leq 2,5 \text{ m}$	2.090	38%
$2,5 \text{ m} < x \leq 3 \text{ m}$	0	0
Totale		100%

Marina di Ginosa/ rif. Tabella 02

Larghezza pista	Lunghezza (m)	Percentuale
$\leq 1,5$ metri	3969	64%
$1,5 \text{ m} < x \leq 2,5 \text{ m}$	1610	26%
$2,5 \text{ m} < x \leq 3 \text{ m}$	620	10%
Totale	6.200	100%



Come si evince analizzando le tabelle:

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

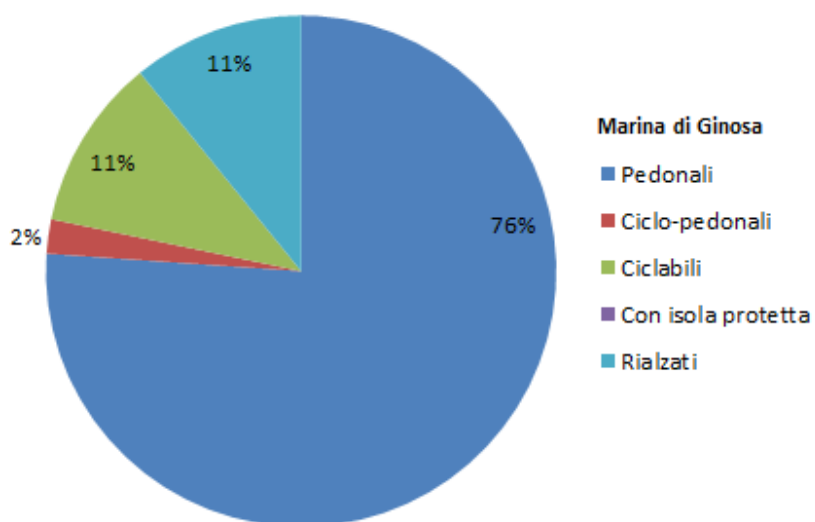
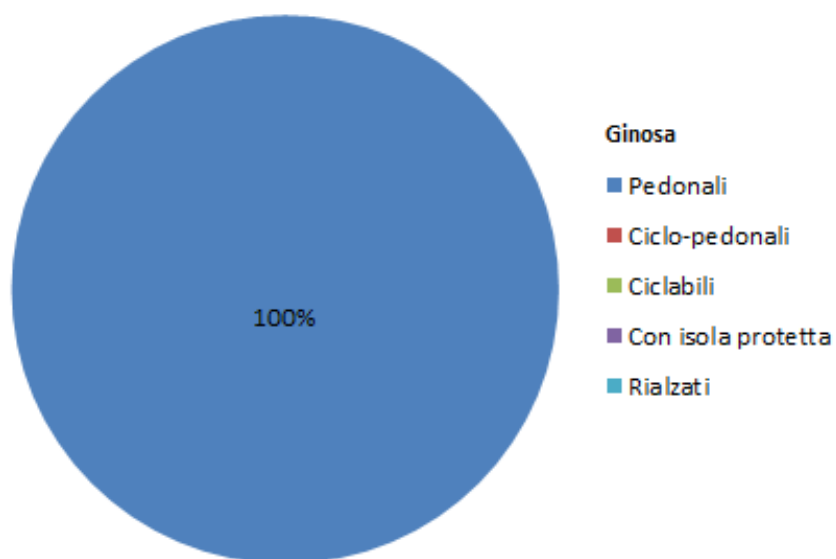
5.5.4 ANALISI DEGLI ATTRAVERSAMENTI

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

Attraversamenti esistenti in funzione della tipologia

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

Marina di Ginosa		
Ciclovía	Tipologia attraversamenti	Numero
Via Trieste Tratto A - Tratto B	Pedonali	1
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Via Pitagora - Tratto C	Pedonali	11
	Ciclo-pedonali	1
	Ciclabili	4
	Con isola protetta	0
	Rialzati	4
Viale Italia - Tratto D	Pedonali	6
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Viale Ionio - Tratto E	Pedonali	17
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	1
Viale della Pineta - Tratto E	Pedonali	0
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	0
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Viale Contrada Marinella- Tratto F	Pedonali	0
	Ciclo-pedonali	0
	Ciclabili	1
	Con isola protetta	0
	Rialzati	0
Totale		46



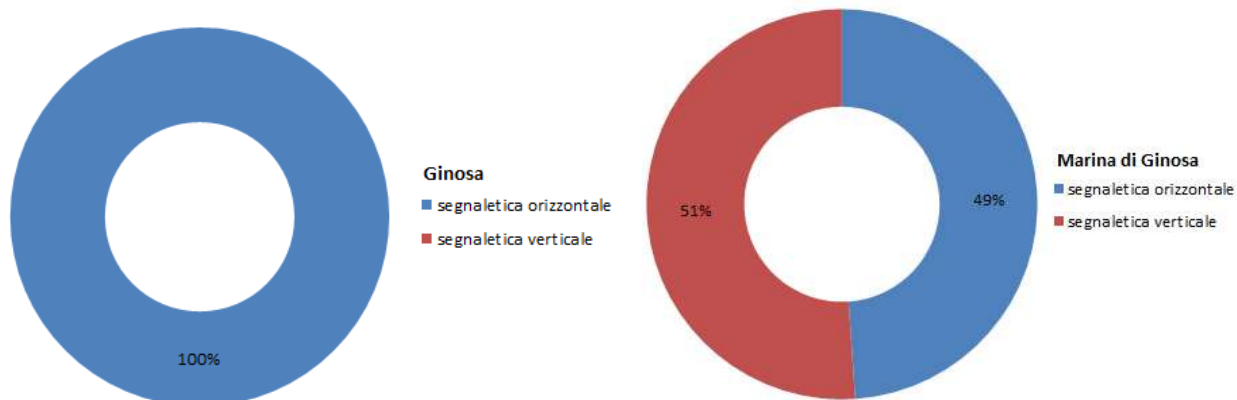
Percentuale attraversamenti esistenti in funzione della tipologia

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

5.5.5 STATO DELLA SEGNALETICA ESISTENTE

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

Marina di Ginosa		
Ciclovia	Tipologia attraversamenti	Numero
Via Trieste Tratto A - Tratto B	orizzontale	6
	verticale	12
Via Pitagora - Tratto C	orizzontale	11
	verticale	3
Viale Italia - Tratto D	orizzontale	0
	verticale	13
Viale Ionio - Tratto E	orizzontale	12
	verticale	12
Viale della Pineta - Tratto E	orizzontale	13
	verticale	3
Viale Contrada Marinella- Tratto F	orizzontale	3
	verticale	4
Totale		92



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

5.5.6 INDICE DI CICLABILITÀ¹²

L'unico indice che consente di confrontare le reti ciclabili delle città italiane tenendo conto delle diverse tipologie di piste ciclabili presenti è l'indice di ciclabilità¹², fornito da Legambiente nell'ambito della ricerca sulla sostenibilità ambientale Ecosistema Urbano¹³.

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

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

INFRASTRUTTURE PER LA CICLABILITÀ (METRI EQUIVALENTI/ABITANTE)

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

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

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

¹² Indice di Ciclabilità = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti). Oltre a tale indice, il dato cui si può fare riferimento per valutare la dotazione di infrastrutture ciclabili è quello utilizzato dall'ISTAT, che esprime la densità di piste ciclabili, calcolata come estensione di piste ciclabili rispetto alla superficie comunale considerata (Km di piste /100 Km² di superficie comunale), considerando però allo stesso modo tutti i tipi di sistemazioni ciclabili.

¹³ *Ecosistema Urbano* è la denominazione con cui è indicata una ricerca che viene realizzata annualmente da Legambiente e dall'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, con la collaborazione editoriale de Il Sole 24 Ore.

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

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

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

Indice di Ciclabilità Marina di Ginosa = (metri di piste ciclabili)/(numero di abitanti) = 0.96 m/ab.

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

5.5.7 SOSTA BICICLETTE

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

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

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

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

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

Nel 15° Rapporto sulla mobilità degli italiani (ISFORT 2018) registrato nel 2017 viene è la crescita prepotente della "mobilità attiva" (non motorizzata) infatti, dalla tabella si può notare come gli spostamenti a piedi siano balzati dal 17,1% del totale nel 2016 al 22,5% nel 2017, così come la quota modale della bicicletta ha superato per la prima volta il 5% (5,1%, quasi due punti in più rispetto al 2016).

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

5.5.8 PRESENZE TURISTICHE E CICLOTURISMO

Come descritto nella Parte III (3.3.6 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA) con il Piano della Mobilità Ciclistica, la Regione Puglia intende promuovere il cicloturismo e la Bike Economy (Puglia Lifestyle and Bikeness), facendo leva sulla bellezza paesaggistica della Regione e sui borghi che rivestono un'importanza fondamentale nella storia e nella vita di una comunità, e mostrano la Puglia più preziosa con il suo spettacolo unico di cultura, arte e natura.

Proprio dal territorio di Ginosola, per un tratto di circa 10,64 km, passa la cosiddetta Ciclovía dei tre mari, che si sviluppa lungo la costa ionica interessando Marina di 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 raggiunge punte massime giornaliere di oltre 70.000 turisti nelle domeniche di agosto.

COMUNE	Arrivi I	Presenze I	Arrivi S	Presenze S	Arrivi T	Presenze T
Avetrana	1.904	5.935	1.031	2.738	2.935	8.673
Castellaneta	57.402	313.598	5.281	40.594	62.683	354.192
Crispiano	2.245	5.307	648	1.961	2.893	7.268
Ginosola	22.998	146.393	2.721	11.462	25.719	157.855
Grottaglie	1.400	3.186	183	1.118	1.583	4.304
Laterza	857	2.162	130	369	987	2.531
Leporano	3.590	38.030	593	2.599	4.183	40.629
Lizzano	1.288	4.925	844	3.479	2.132	8.404
Manduria	8.790	52.850	1.533	5.998	10.323	58.848
Martina Franca	29.679	65.707	13.689	48.743	43.368	114.450
Maruggio	1.775	8.058	707	2.500	2.482	10.558
Massafra	6.867	18.205	949	2.652	7.816	20.857
Mottola	6.599	12.534	944	2.726	7.543	15.260
Palagianello	697	2.485	153	308	850	2.793
Palagiano	2.792	6.902	236	744	3.028	7.646
Pulsano	13.590	61.869	1.442	5.986	15.032	67.855
San Giorgio Ionico	1.447	2.207	136	380	1.583	2.587
Sava	227	728	22	86	249	814
Statte	13	57			13	57
Taranto	74.043	193.392	13.439	38.225	87.482	231.617
Torricella	6.002	38.126	582	3.172	6.584	41.298

Dati 2018_ Istat

Il cicloturismo può avere un ruolo cruciale per il territorio Ginosino, in quanto rappresenta un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali. Infatti in un clima come quello presente nel territorio ginosino, i mesi migliori per una vacanza cicloturistica generalmente sono marzo, aprile, maggio e poi, ancora, settembre e ottobre, tutti mesi che rappresentano la bassa stagione per un albergo, soprattutto nelle località balneari come Marina di Ginosola.

Il cicloturismo coinvolge varie attività produttive di un territorio e ha quindi importanti ricadute sull'economia: dalla ricettività alla ristorazione, ai negozi specifici per cicloturisti, alla produzione stessa di biciclette e di accessori a tutto vantaggio della comunità, ma anche dell'ambiente, grazie agli impatti minimi che questo tipo di attività ha sul territorio essendo una forma di turismo sostenibile.

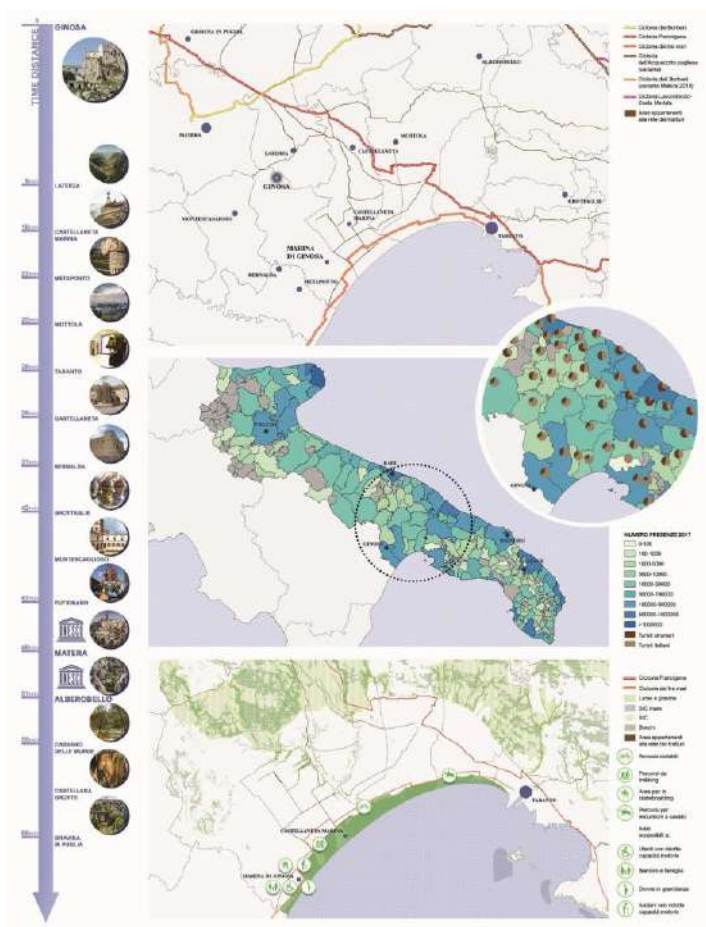
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 154 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE		
		Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Dal punto di vista turistico quindi, il territorio di Ginosa che soffre la stagionalità legata al segmento “sole e spiaggia” (Marina di Ginosa) potrebbe riscontrare dei benefici economici importanti derivanti dai flussi di cicloturisti che per lo più si indirizzano nelle aree rurali più interne e in molti mesi dell'anno; inoltre gli stessi abitanti, oltre ai cicloturisti, potrebbero essere fortemente attirati da questo nuovo modo di fruire della natura e delle aree rurali e limitrofe.

Oltre al ritorno economico il cicloturismo offre un riscontro molto positivo anche nell'ambito del sociale (anziani e i bambini potrebbero essere destinatari di progetti legati alla sostenibilità ambientale) e nell'immagine complessiva della destinazione.

Per lo sviluppo di questa tipologia di turismo, oltre a possedere un patrimonio ricco di storia, cultura, paesaggi e clima favorevole nella maggior parte dell'anno come nel caso di Ginosa, sarà fondamentale:

- *l'appoggio e il sostegno delle autorità regionali, delle associazioni di cittadini (ecologisti e ciclisti); l'avvio di politiche di incentivazione all'utilizzo della bicicletta e di disincentivazione all'utilizzo dell'auto;*
- *l'avvio di politiche di promozione ed informazione (sviluppo della pagina web con motore di ricerca per i sentieri e tutte le informazioni utili, presenza costante alle fiere del turismo per promuovere il prodotto cicloturistico Ginosino ai mercati del Nord Europa);*
- *la creazione di un marchio riconoscibile, indice di qualità del prodotto cicloturistico e della sicurezza dei percorsi; la creazione di eventi e di iniziative con associazioni locali;*
- *la realizzazione di convenzioni e collaborazioni con le linee di trasporto pubblico per promuovere l'intermodalità e offrire servizi ad hoc per chi viaggia con la propria bicicletta;*
- *l'attuazione di convenzioni con compagnie di taxi per le aree meno servite dal trasporto pubblico; l'inclusione delle fasce più svantaggiate della popolazione;*
- *la promozione di iniziative per l'occupazione dei giovani, alla partecipazione attiva di bambini, anziani e persone con disabilità.*



Presenze turistiche e attrattori territoriali (culturali, ambientali etc.)

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 155 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.6 RIPARTIZIONE MODALE

6	Distribuzione spaziale della mobilità
TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità_entrare_Lavoro e Studio TAV.6.2 - Distribuzione spaziale della mobilità_uscite_Lavoro e Studio TAV.6.3 - Motivo (lavoro) dello spostamento TAV.6.4 - Motivo (studio) dello spostamento TAV.6.5 - ISOCRONE Principali attrattori TAV.6.6 - ISOCRONE Accessibilità della Bicicletta TAV.6.7 - Presenze turistiche 2017 TAV.6.8 - Presenze turistiche 2017- turisti italiani e stranieri TAV.6.9 - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa inverno _ore 9 e ore 13 TAV.6.10 - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa_ inverno_ ore 18 e ore 20 TAV.6.11 - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa _estate_ ore 9 e ore 13 TAV.6.12 - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa _estate_ ore 12 e ore 20 TAV.6.13- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di 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	
Fonti	
ISTAT Puglia 2011-2015 Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017 PRMC - Piano Regionale Mobilità Ciclistica Piano di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale dell'A.T.O. della Provincia di Taranto Dati AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità Dati ASSET- Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PRG - Piano Regolatore Generale - Comune di Ginosola	

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 156 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Gli spostamenti appartengono a due categorie principali:

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

Per la distribuzione spaziale della mobilità si è fatto riferimento:

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

5.6.1 I DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO

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

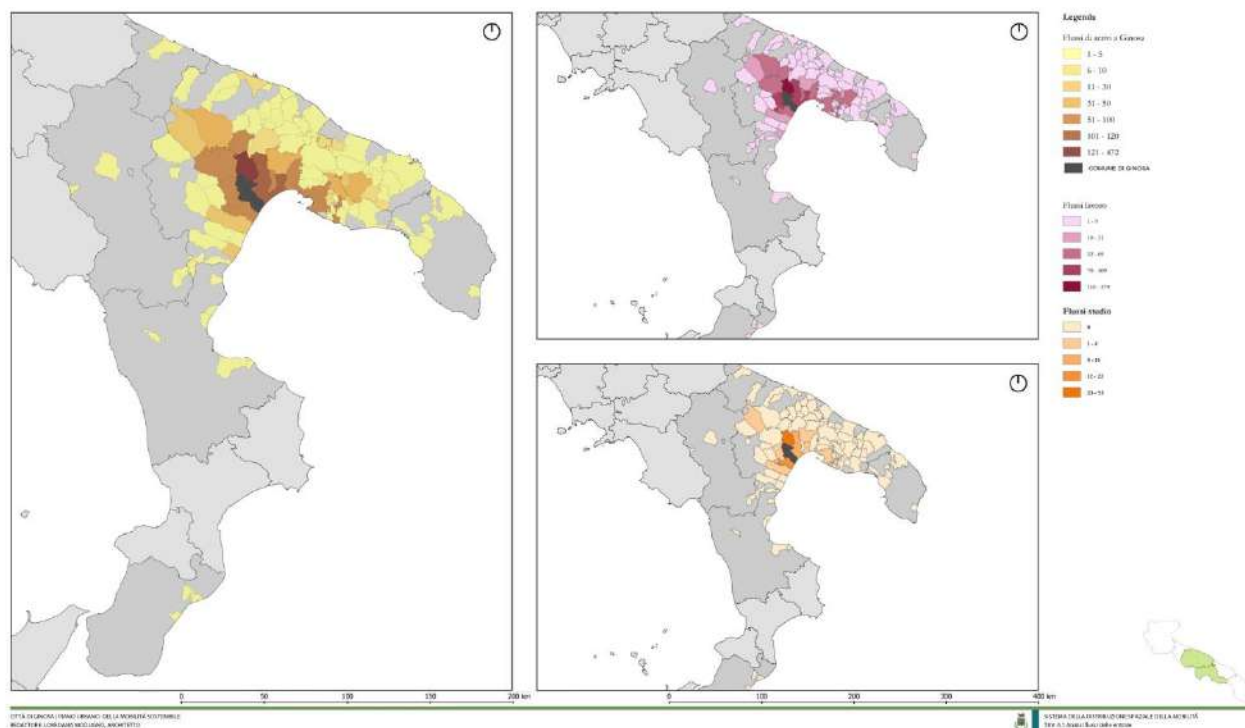
Le matrici contengono i dati sul numero di persone che si spostano, sia all'interno del comune che tra comuni diversi, classificate per il motivo dello spostamento, il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

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.

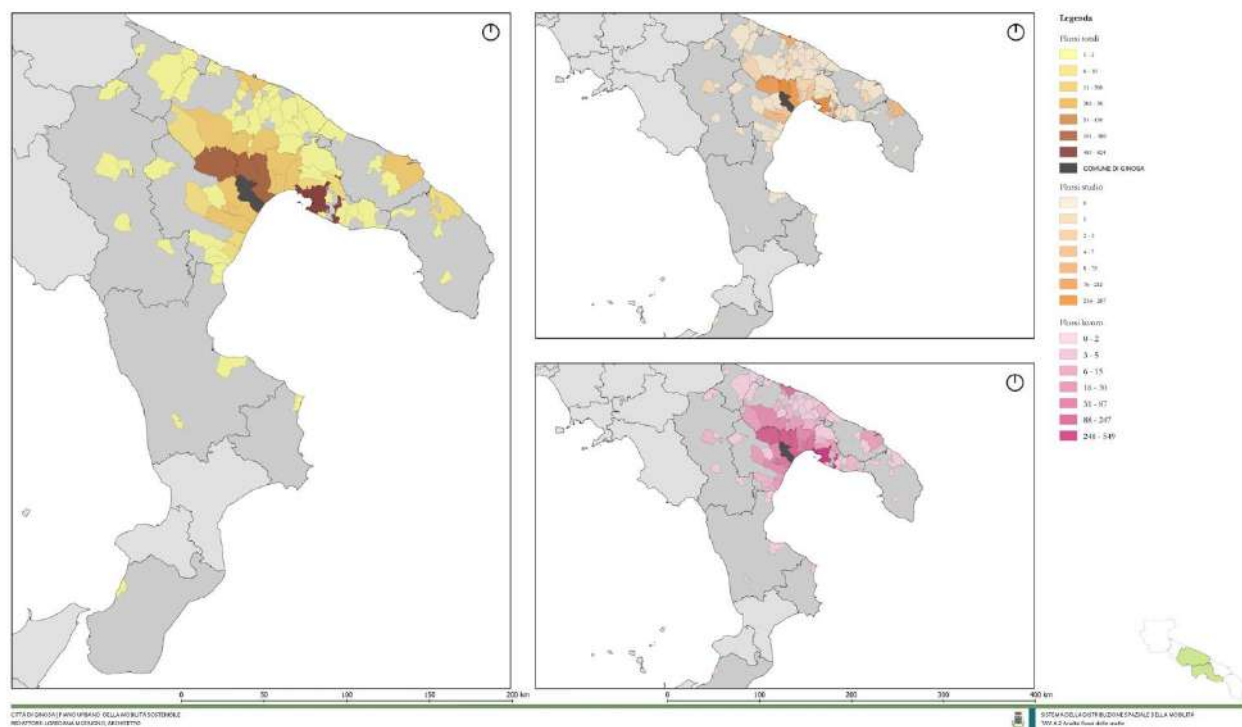
I dati ISTAT sul pendolarismo rappresentano il primo spostamento sistematico del mattino, di sola andata verso i luoghi di studio o di lavoro, che ogni persona (di qualsiasi età) ha compiuto nel giorno della rilevazione (2011). Tra le informazioni associate a ciascun spostamento vi sono: l'ora di uscita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

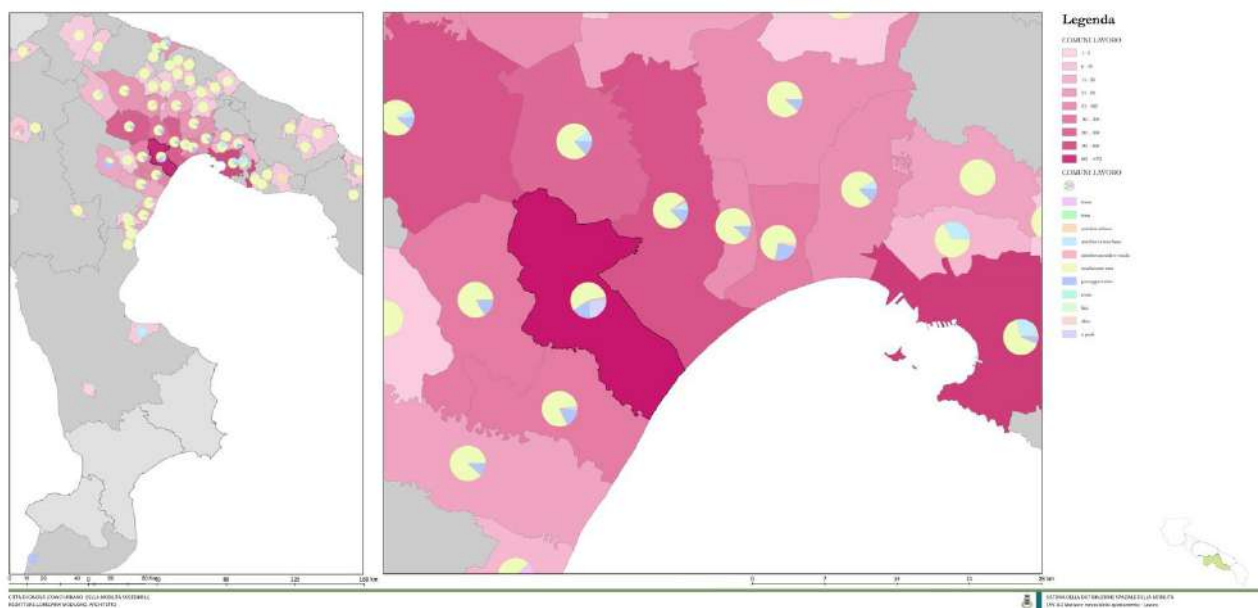


TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità_entrare_Lavoro e Studio



TAV.6.1 - Distribuzione spaziale della mobilità_uscite_Lavoro e Studio

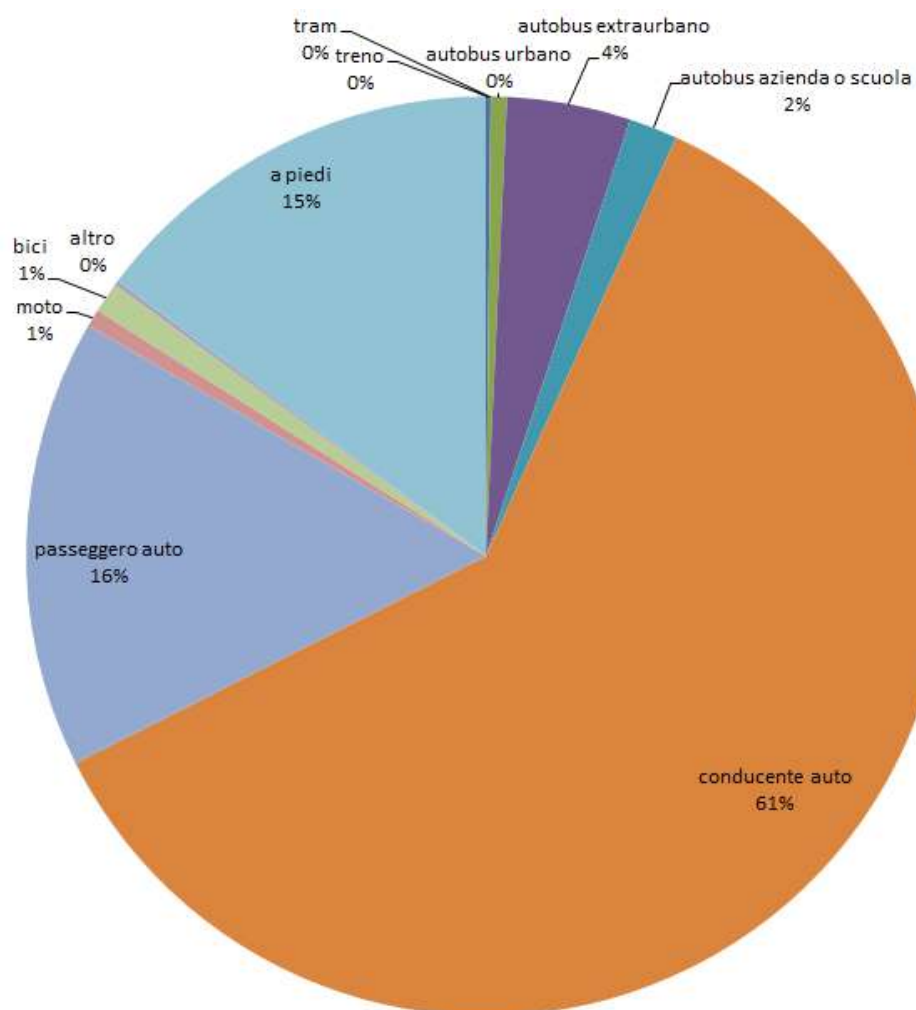
Si può notare come la percentuale degli spostamenti avvenga principalmente tra i comuni della prima corona. Dai dati risulta altresì come il numero delle persone che si spostano con mezzi motorizzati all'interno del comune risulta elevata, rispetto alle entrate ed uscite. Per quanto riguarda il mezzo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



TAV.6.3 - Motivo (lavoro) dello spostamento

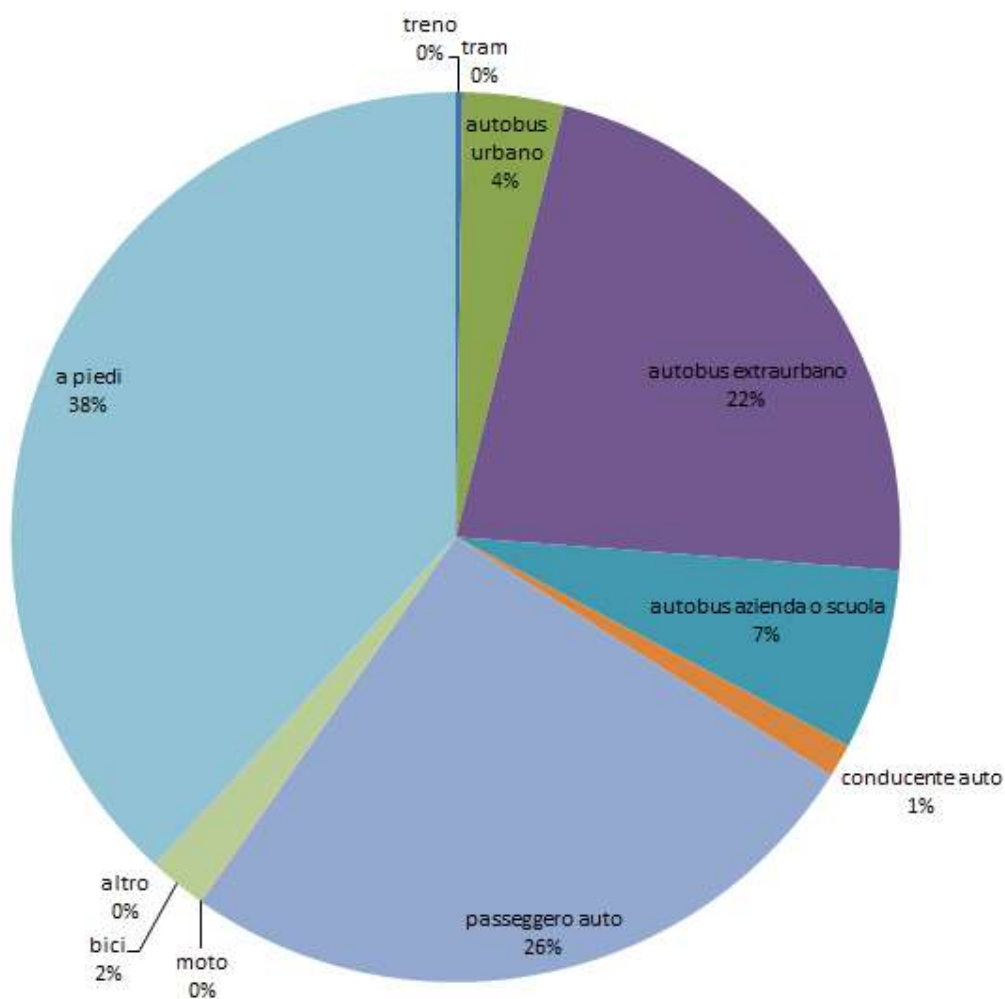


TAV.6.4 - Motivo (studio) dello spostamento



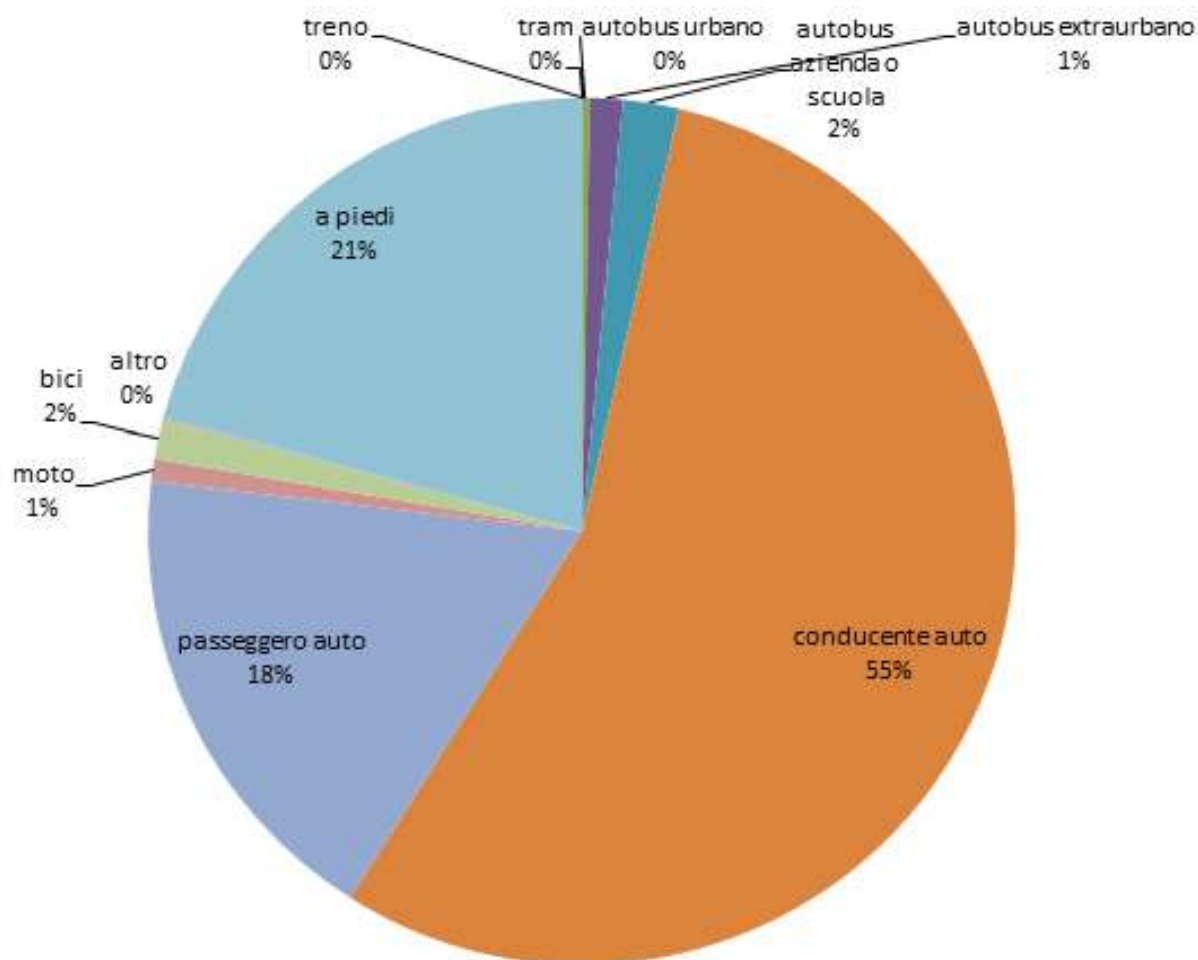
PENDOLARISMO in entrata_ MOTIVO (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO_istat 2011

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



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

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

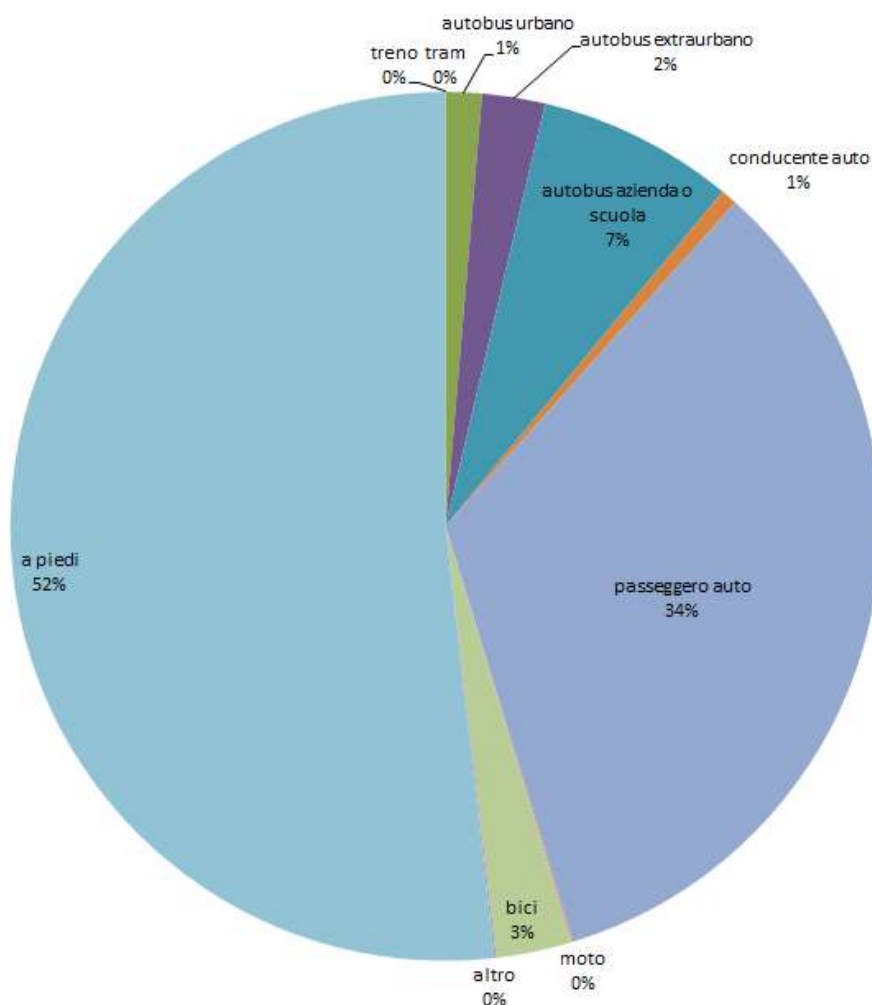


PENDOLARISMO **Interno** _ MOTIVO (lavoro) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO_istat 2011

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

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

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



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

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

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 163 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

La seconda azione conoscitiva si è focalizzata sul complesso tema della rilevazione degli spostamenti dei cittadini su auto private: fenomeno, questo, di difficile rilevazione, a differenza degli spostamenti effettuati su mezzi pubblici, quantitativamente rilevabili attraverso i dati dei gestori relativi a biglietti e abbonamenti. L'indagine ha risolto queste difficoltà attraverso l'uso di tecnologie innovative che utilizzano i dati forniti da Infoblu SpA (Gruppo Atlantia) in grado di rilevare in tempo reale la posizione di oltre 3 milioni di veicoli sull'intero territorio nazionale grazie alle informazioni GPS di posizione trasmessi dalle black box di auto private e di flotte commerciali. Nell'insieme, la flotta monitorata complessiva è superiore al 9% del parco veicoli circolante, in conformità allo standard previsto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: rappresentazione del traffico veicolare con aggiornamenti ogni 3 minuti e con dettaglio di posizione in celle di 500 metri. Attraverso questa metodologia l'indagine ha analizzato circa mezzo miliardo di posizioni, utilizzandone poco più di 300 milioni per rilevare 8 milioni di viaggi validi, distribuiti sui 31 giorni di durata delle rilevazioni.

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

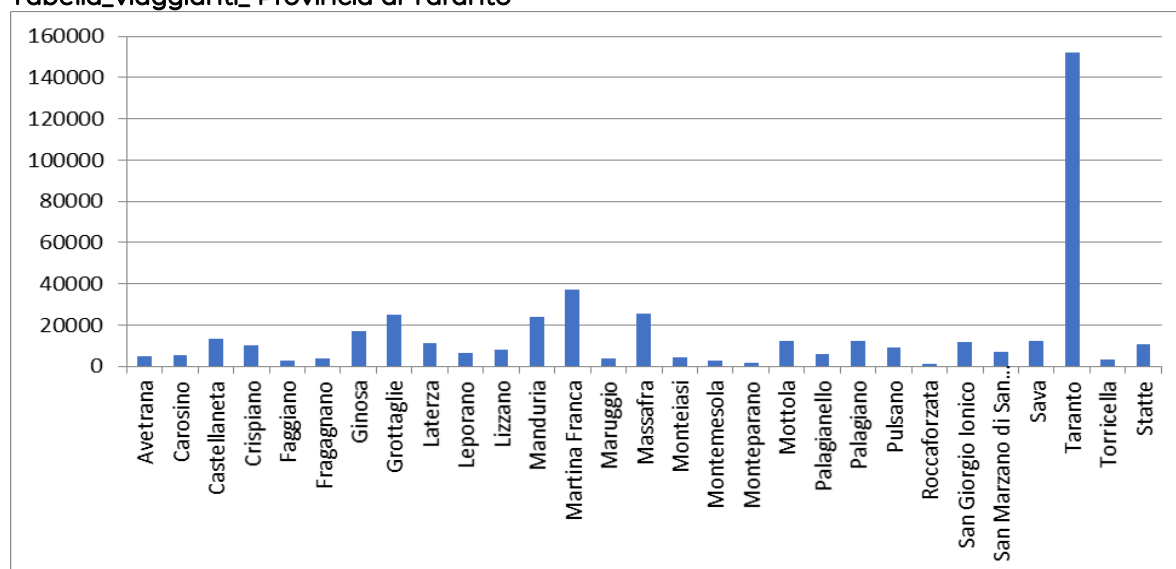
Lo studio, l'analisi e l'elaborazione dei dati di spostamento origine-destinazione (O-D) nell'ambito del territorio della Regione Puglia, è finalizzato di aggiornare il modello di simulazione trasporti territorio implementato dall'Agenzia nonché delle banche dati sulla mobilità, mediante un'indagine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

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

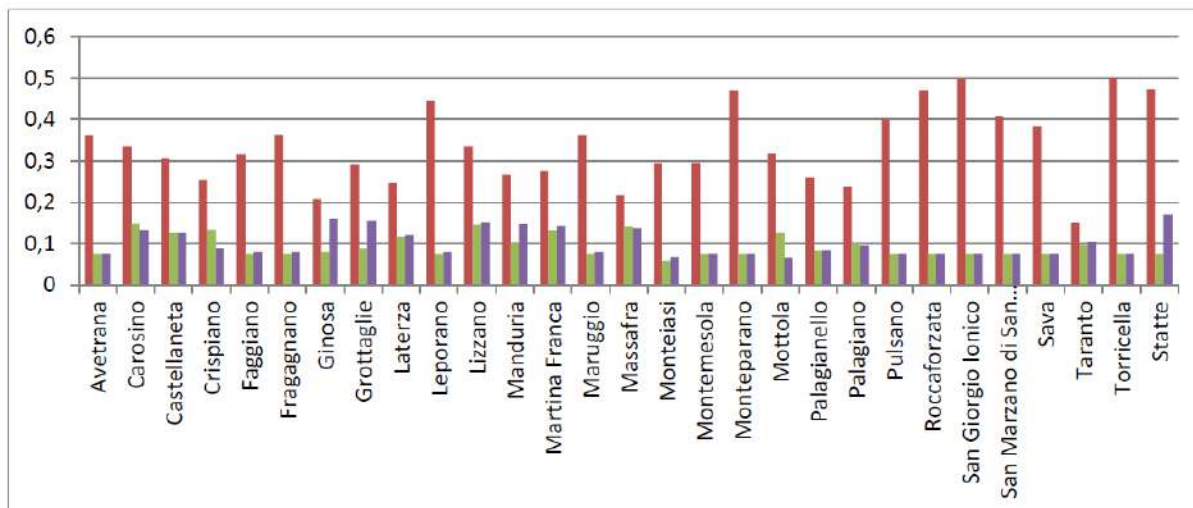
Il Db Access Spostamenti Puglia-dic18_100perc contiene i dati relativi a tutte le interviste realizzate nell'ambito dell'indagine, dal 26/10/2018 al 12/2/2019, per un totale di 35.208 interviste valide. Nel db sono riportati un totale di 83.136 spostamenti singoli, dei quali 58.144 relativi a giorni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

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

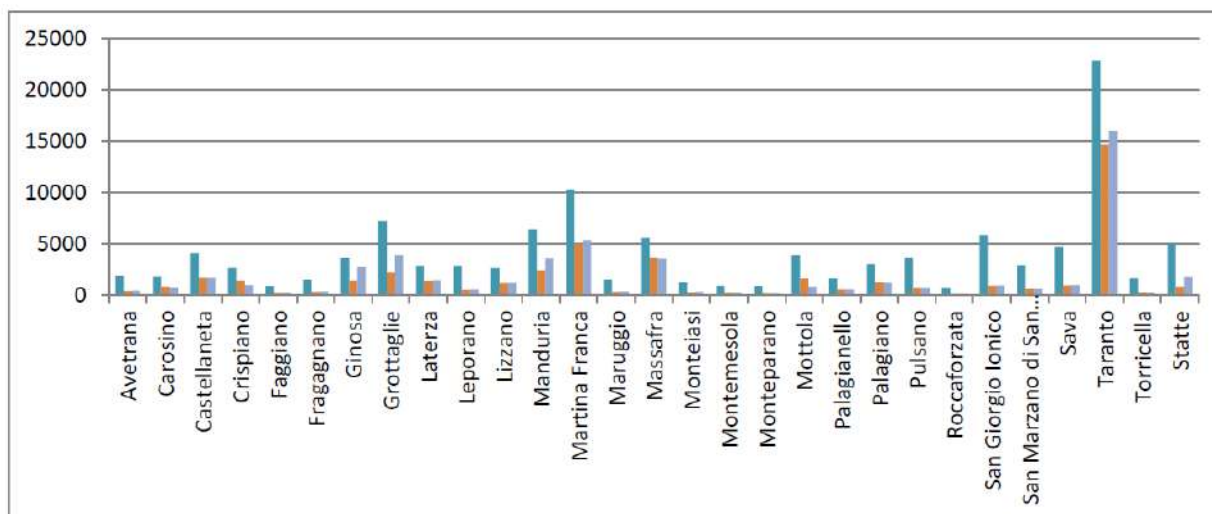
Tabella_viaggianti_Provincia di Taranto



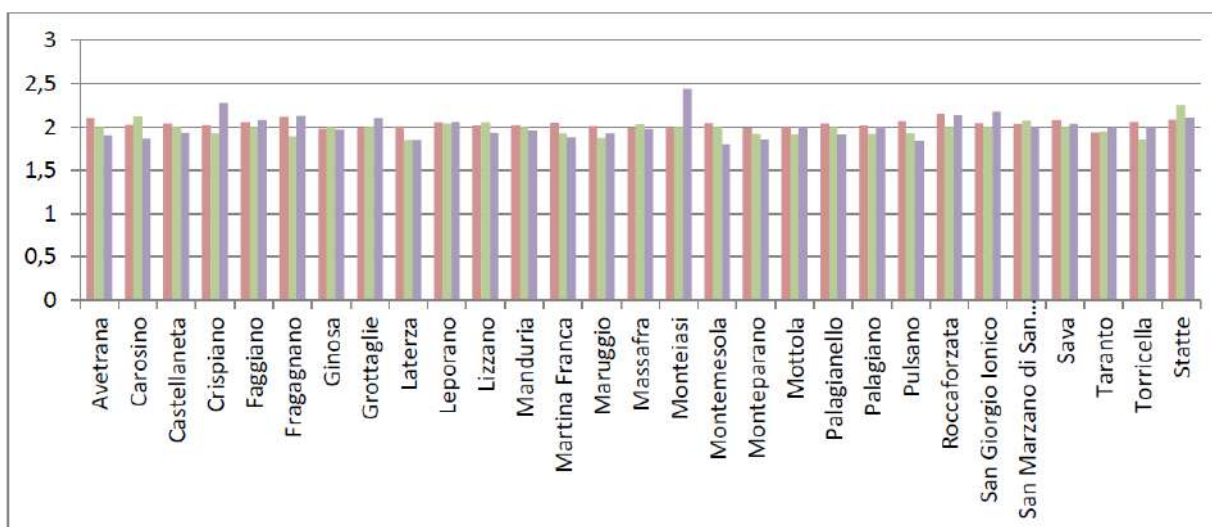
Pop_15-75: Popolazione dai 15 ai 75 anni residente nella zona in oggetto al 1° gennaio 2018 (ultimo dato ufficiale Istat dettagliato per età)



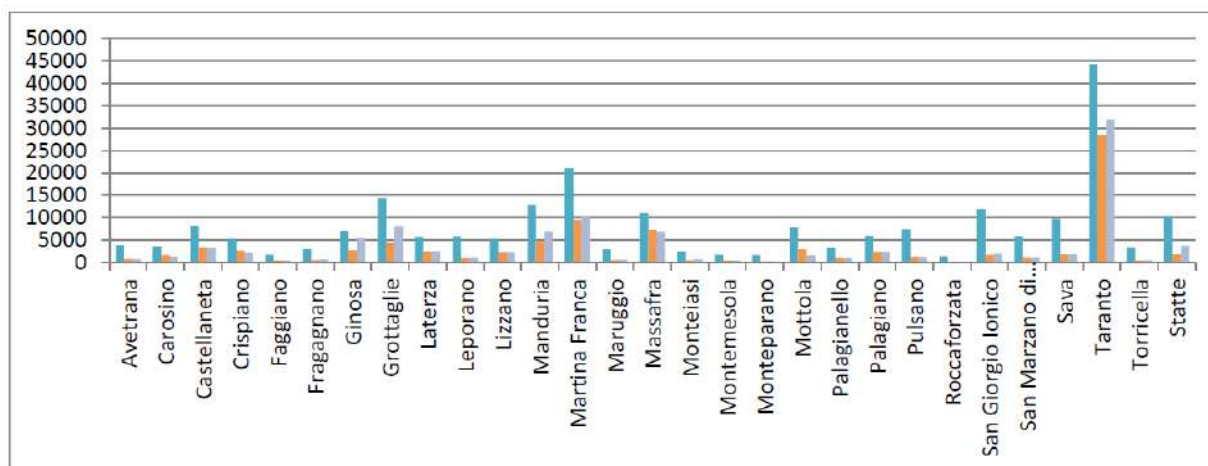
- **Tasso-f:** tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei giorni feriali, dei residenti della zona in oggetto
- **Tasso-s:** il tasso di propensione alla generazione di spostamenti extracomunali nei sabati, dei residenti della zona in oggetto
- **Tasso-d:** il tasso di propensione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



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

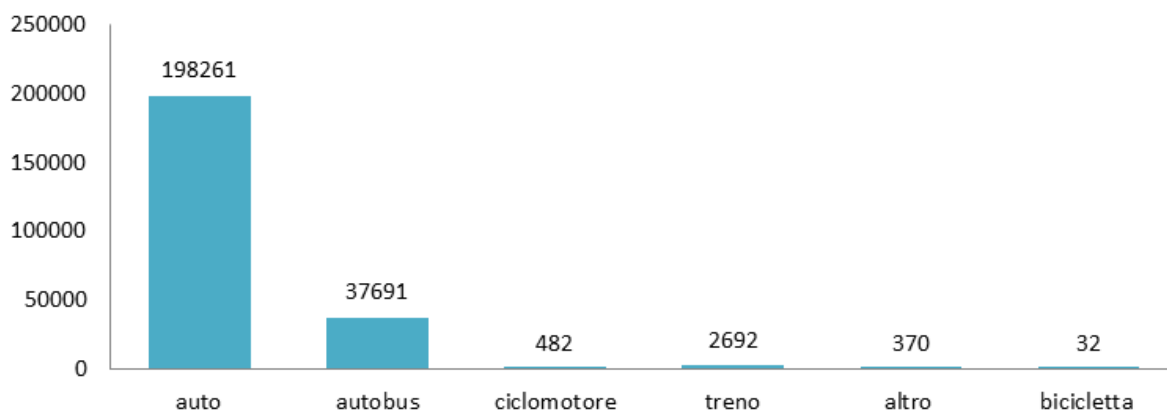


- NumMedioSpost-f:** la stima del numero medio di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno feriale medio, compresi i ritorni a casa
- NumMedioSpost-s:** la stima del numero medio di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel sabato medio, compresi i ritorni a casa
- NumMedioSpost-d:**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

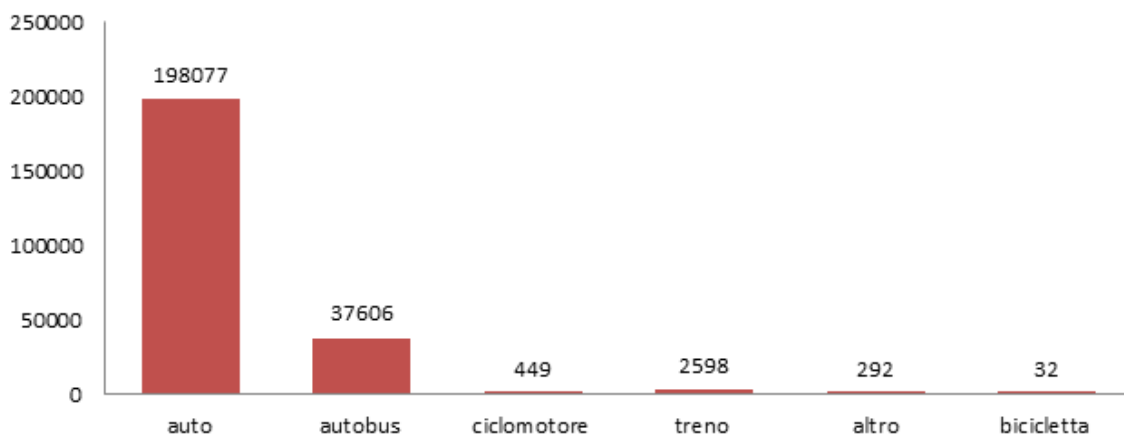


- Spostamenti-GG-f: la stima del numero totale di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel giorno feriale medio, compresi i ritorni a casa
- Spostamenti-GG-s: la stima del numero totale di spostamenti generato dai "viaggianti" della zona nel sabato medio, compresi i ritorni a casa
- Spostamenti-GG-d: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

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

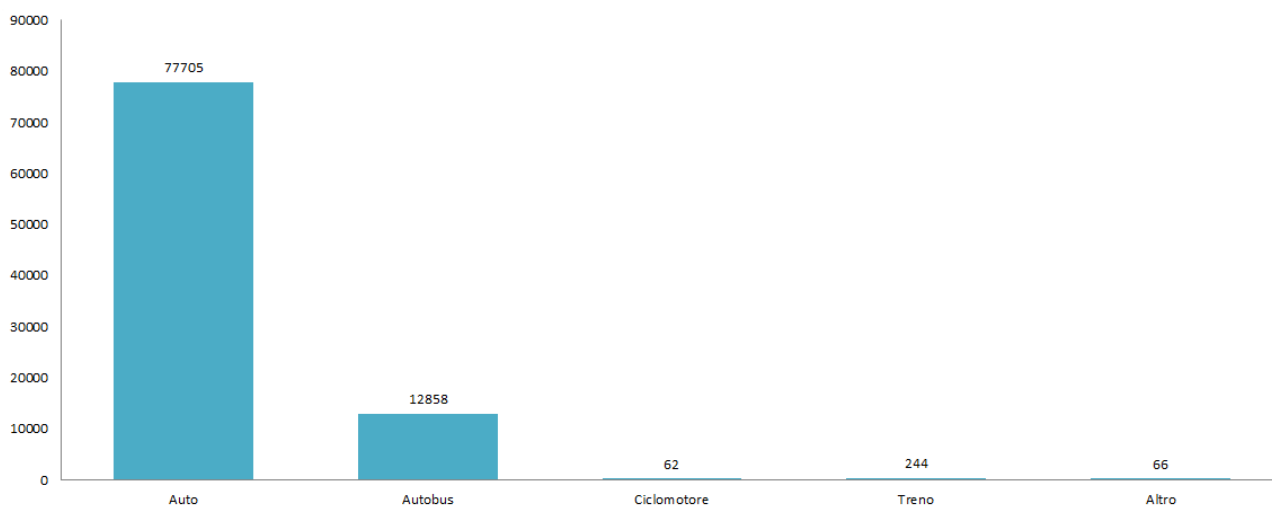


Flussi in **uscita** dalla Provincia di Taranto (origine)_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

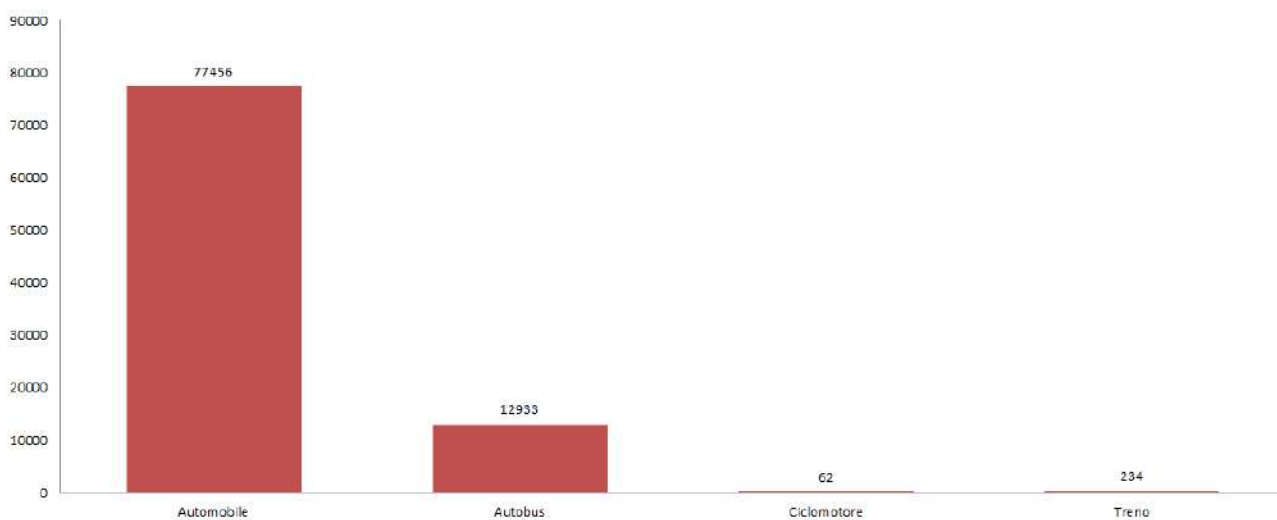


Flussi in **entrata** verso la Provincia di Taranto (destinazione)_ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto

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

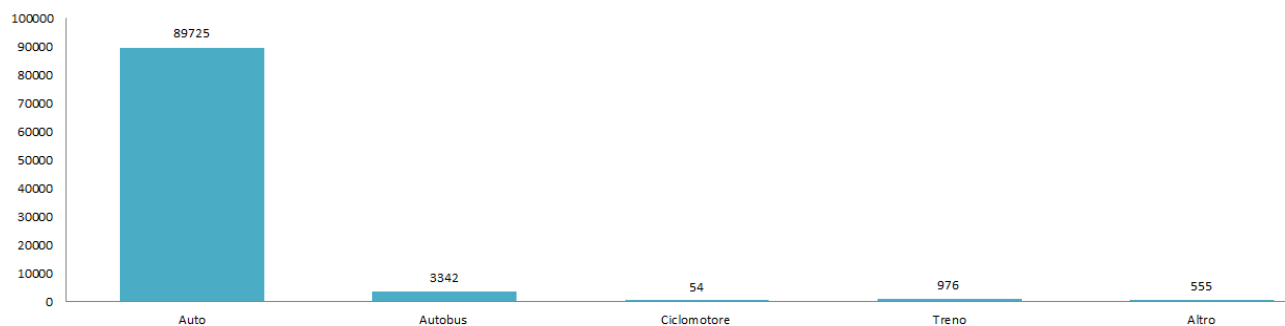


Flussi in **uscita** dalla Provincia di Taranto_ **Matrice del SABATO GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto

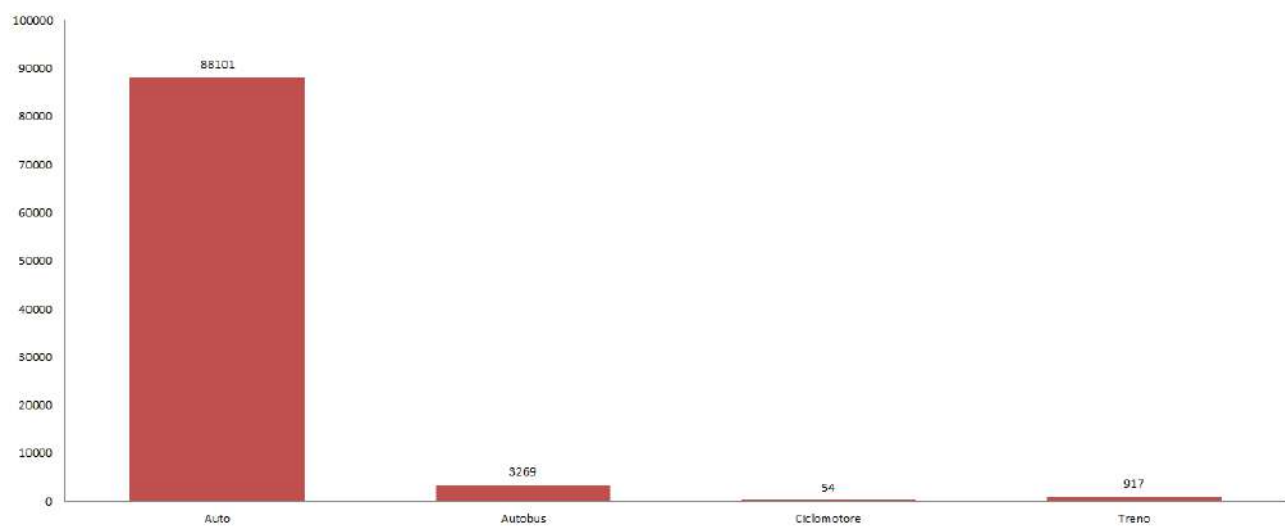


Flussi in **entrata** verso la Provincia di Taranto_ **Matrice del SABATO GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto

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



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

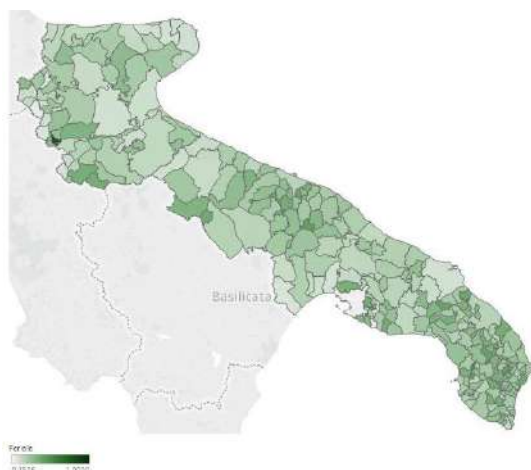


Flussi in **entrata** dalla Provincia di Taranto_ **Matrice della domenica GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto

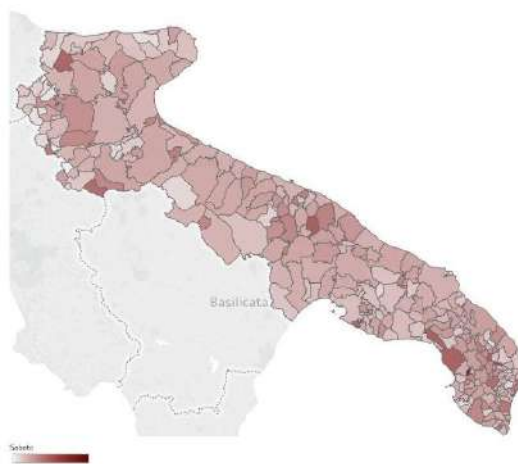


Codice Istat	comune	Feriale	Sabato	Festivo
73001	Avetrana (TA)	36%	8%	11%
73002	Carosino (TA)	34%	15%	13%
73003	Castellaneta (TA)	31%	13%	13%
73004	Crispiano (TA)	25%	13%	9%
73005	Faggiano (TA)	32%	10%	14%
73006	Fragagnano (TA)	36%	8%	9%
73007	Ginosa (TA)	21%	8%	16%
73008	Grottaglie (TA)	29%	9%	16%
73009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

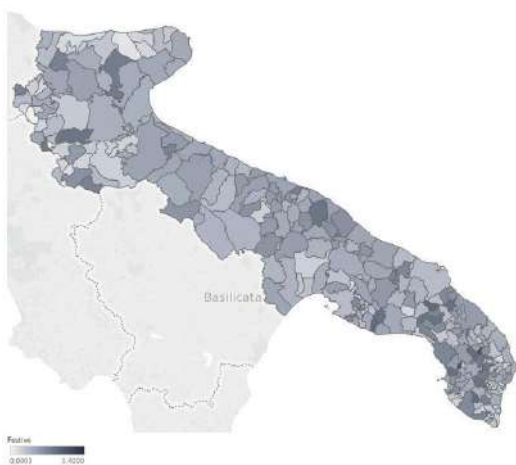
TASSI DI PROPENSIONE AGLI SPOSTAMENTI EXTRACOMUNALI



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



Mappa dei Tassi di propensione allo spostamento extracomunale per i sabati



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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 171 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Nei grafici che seguono sono riportati:

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

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

- gli spostamenti che avvengono ogni giorno (Matrice Feriale) costituiscono la fetta più grande degli spostamenti;
- In merito al pendolarismo in entrata e in uscita, le destinazioni più significative sono Laterza, Taranto, Castellaneta Palagianello;
- si registrano flussi di pendolarismo in entrata e in uscita anche verso il SSL¹⁴ di Matera e di Pisticci¹⁵ 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;

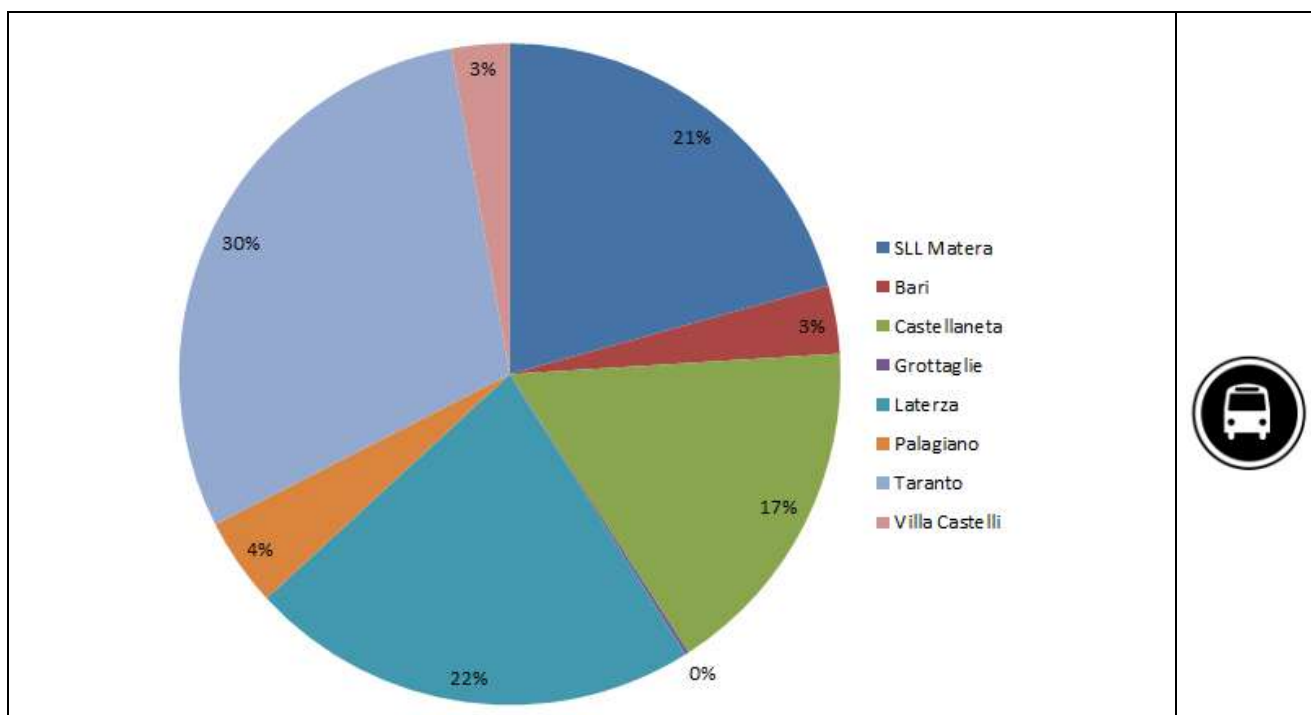
¹⁴ **Sistemi Locali del Lavoro** sono delimitati ufficialmente dall'Istat a partire dai dati di ogni Censimento della Popolazione e costituiscono una partizione completa dei comuni italiani in zone cosiddette "auto contenute", ovvero zone entro le quali gli spostamenti sistematici per studio o lavoro sono in larga parte esauriti all'interno della zona stessa, con scambi residui verso/da l'esterno.

¹⁵ **SLL di Matera:** comprende i comuni di MATERA, IRSINA, GROTTOLE, MONTESCAGLIOSO ; **SLL di Pisticci:** comprende i comuni di PISTICCI e BERNALD; **Esterna Nord-Est:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante nord (provincia di Foggia), quindi il resto del Molise, l'Abruzzo, le Marche, l'Emilia-Romagna, il Veneto, il Friuli, il Trentino A.A., la Lombardia, il Piemonte e la Valle d'Aosta, oltre che le destinazioni estere relative a stati del centro Europa e dell'Europa orientale; **Esterna Ovest:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante ovest (parte occidentale delle province di Foggia e di Barletta-Andria-Trani), dirette verso il resto della Campania (esclusa la provincia di Salerno), il Lazio, la Sardegna, l'Umbria, la Toscana e la Liguria, oltre che le destinazioni estere dell'Europa occidentale (Francia, Spagna, Portogallo, Regno Unito.); **Esterna Sud:** comprende tutte le destinazioni in uscita dalla Puglia dal quadrante sud-occidentale (parte occidentale delle province di Bari e Taranto, includendo la provincia di Salerno, il resto della Basilicata, la Calabria, la Sicilia, eventuali mete estere dell'Africa).

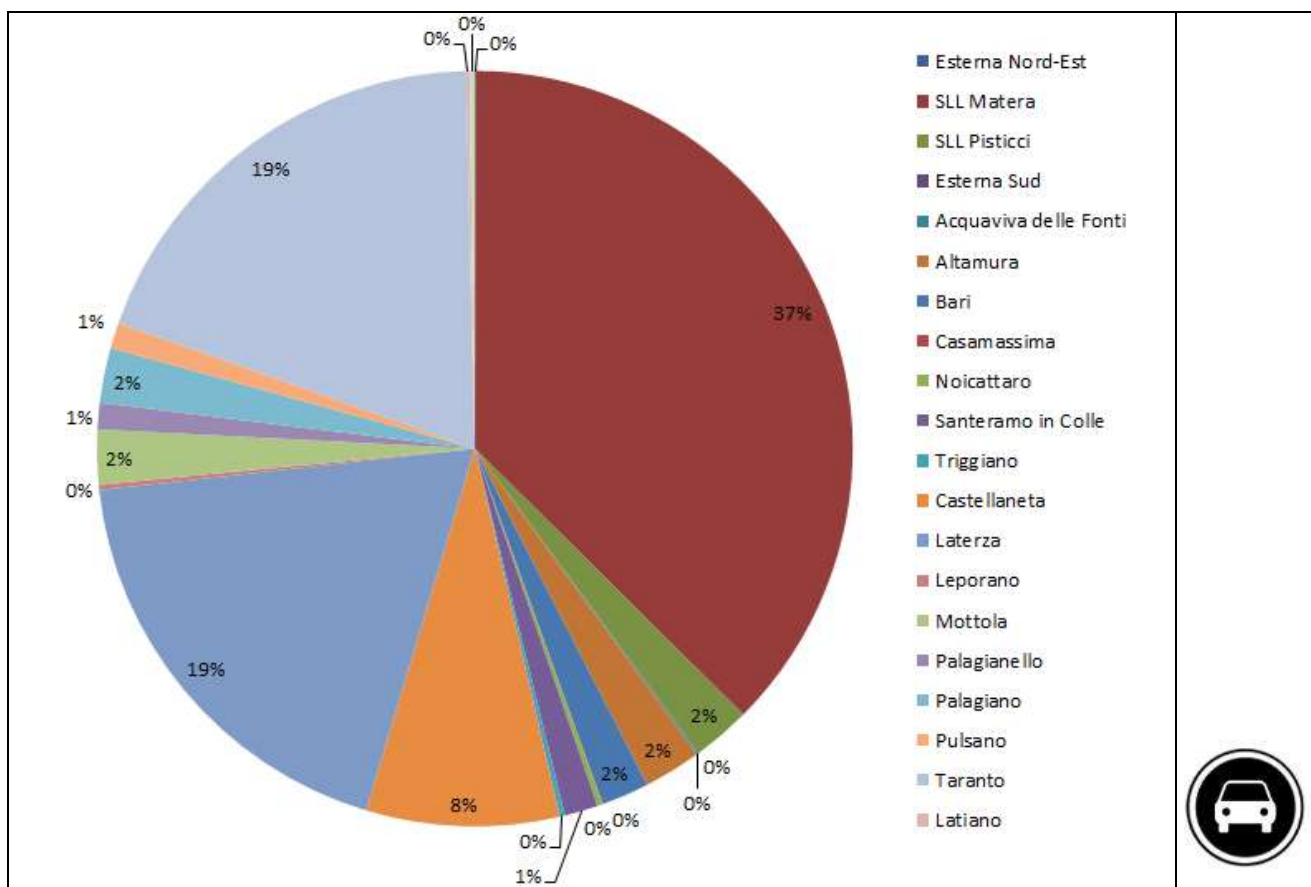
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 172 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6 _CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Autobus	4	224
73007	Ginosa	72006	Bari	Autobus	1	36
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Autobus	7	183
73007	Ginosa	73008	Grottaglie	Autobus	1	2
73007	Ginosa	73009	Laterza	Autobus	7	239
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Autobus	1	47
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	8	321
73007	Ginosa	74020	Villa Castelli	Autobus	1	31
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Automobile	2	2
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	30	2016
73007	Ginosa	202004	SLL Pisticci	Automobile	2	134
73007	Ginosa	202005	Esterna Sud	Automobile	1	1
73007	Ginosa	72001	Acquaviva delle Fonti	Automobile	3	4
73007	Ginosa	72004	Altamura	Automobile	2	132
73007	Ginosa	72006	Bari	Automobile	7	110
73007	Ginosa	72015	Casamassima	Automobile	1	1
73007	Ginosa	72032	Noicattaro	Automobile	1	12
73007	Ginosa	72041	Santeramo in Colle	Automobile	3	77
73007	Ginosa	72046	Triggiano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	16	445
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	40	1003
73007	Ginosa	73010	Leporano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	73019	Mottola	Automobile	3	126
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	5	61
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Automobile	3	127
73007	Ginosa	73022	Pulsano	Automobile	1	59
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	23	1037
73007	Ginosa	74009	Latiano	Automobile	1	8
73007	Ginosa	75016	Casarano	Automobile	1	12
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Treno	1	24



Flussi in **uscita** da Ginosa _ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (Bus)

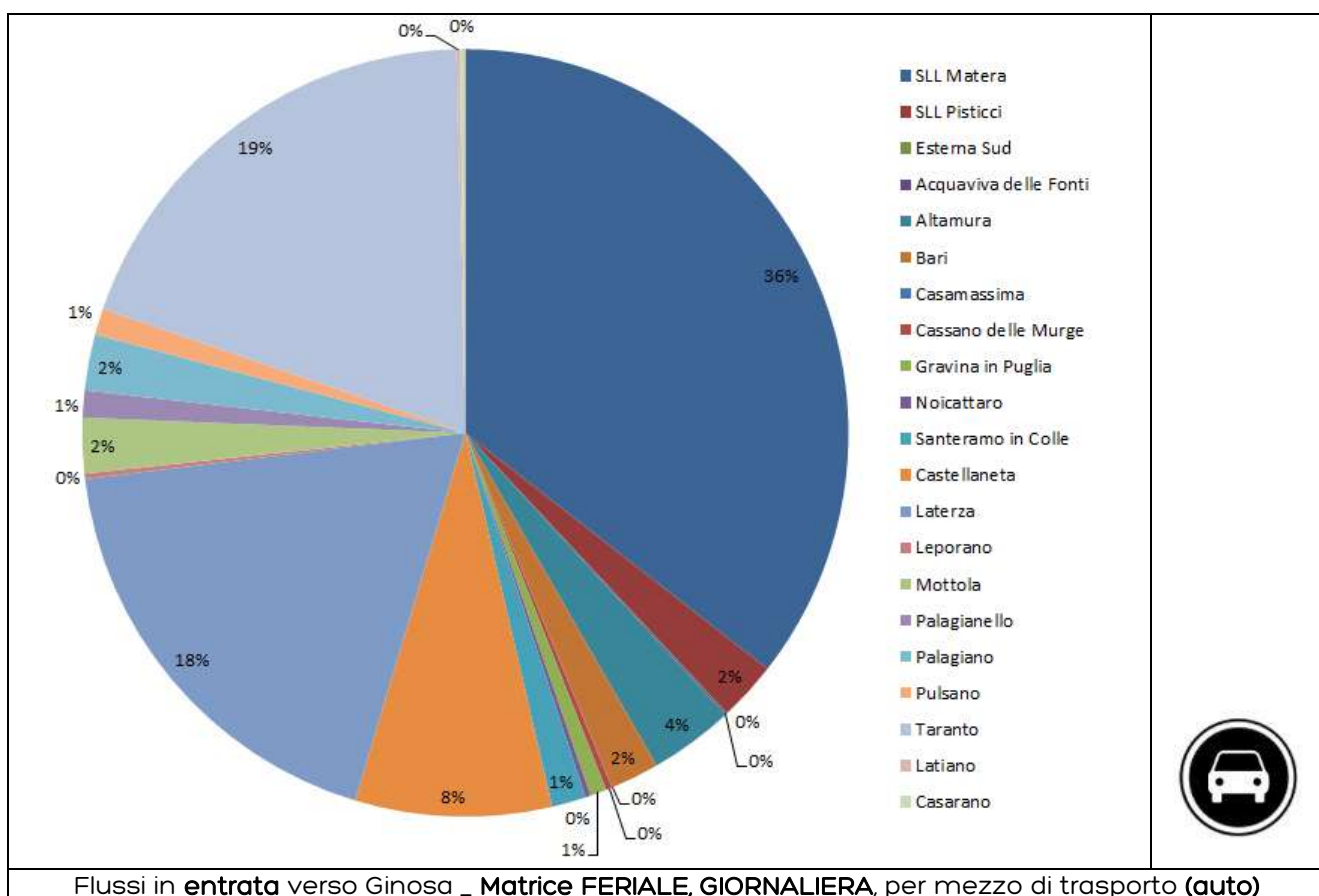
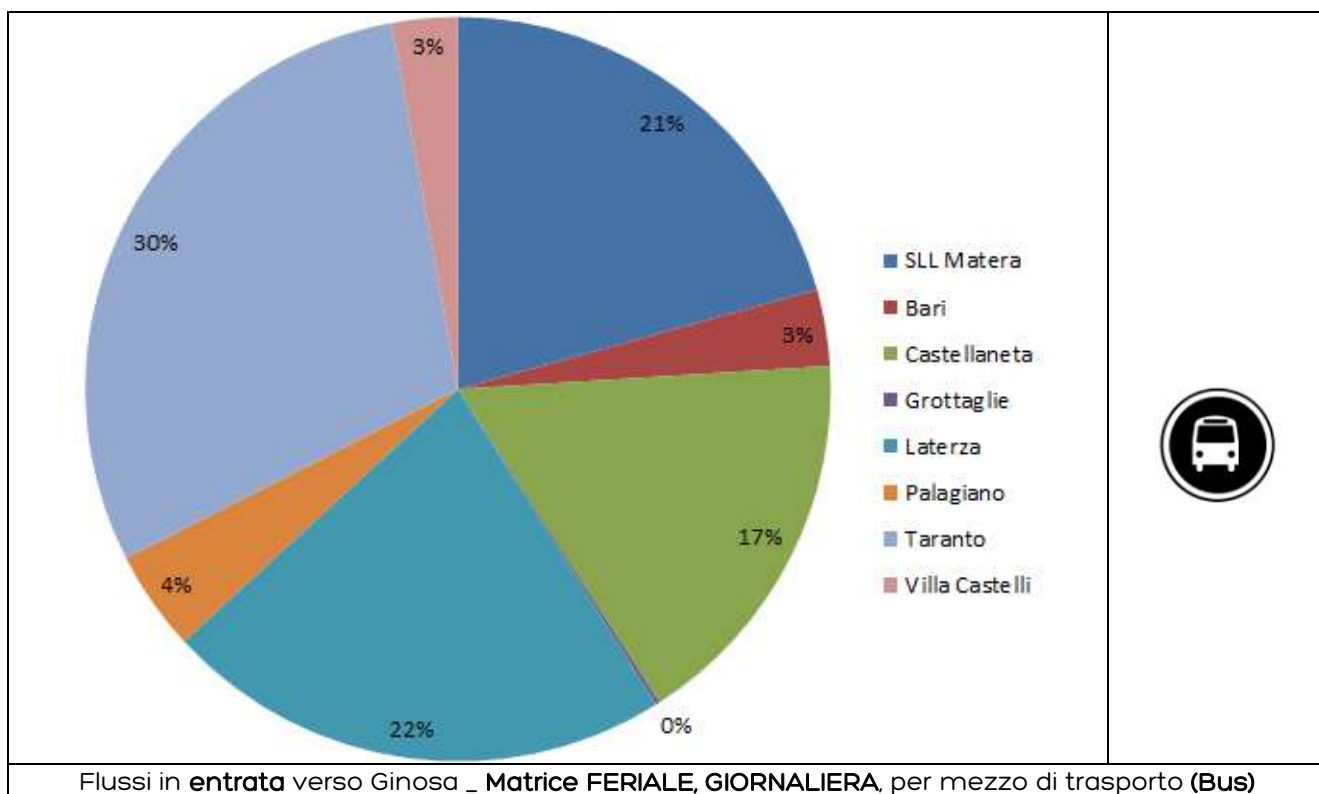


Flussi in **uscita** da Ginosa _ **Matrice FERIALE, GIORNALIERA**, per mezzo di trasporto (auto)

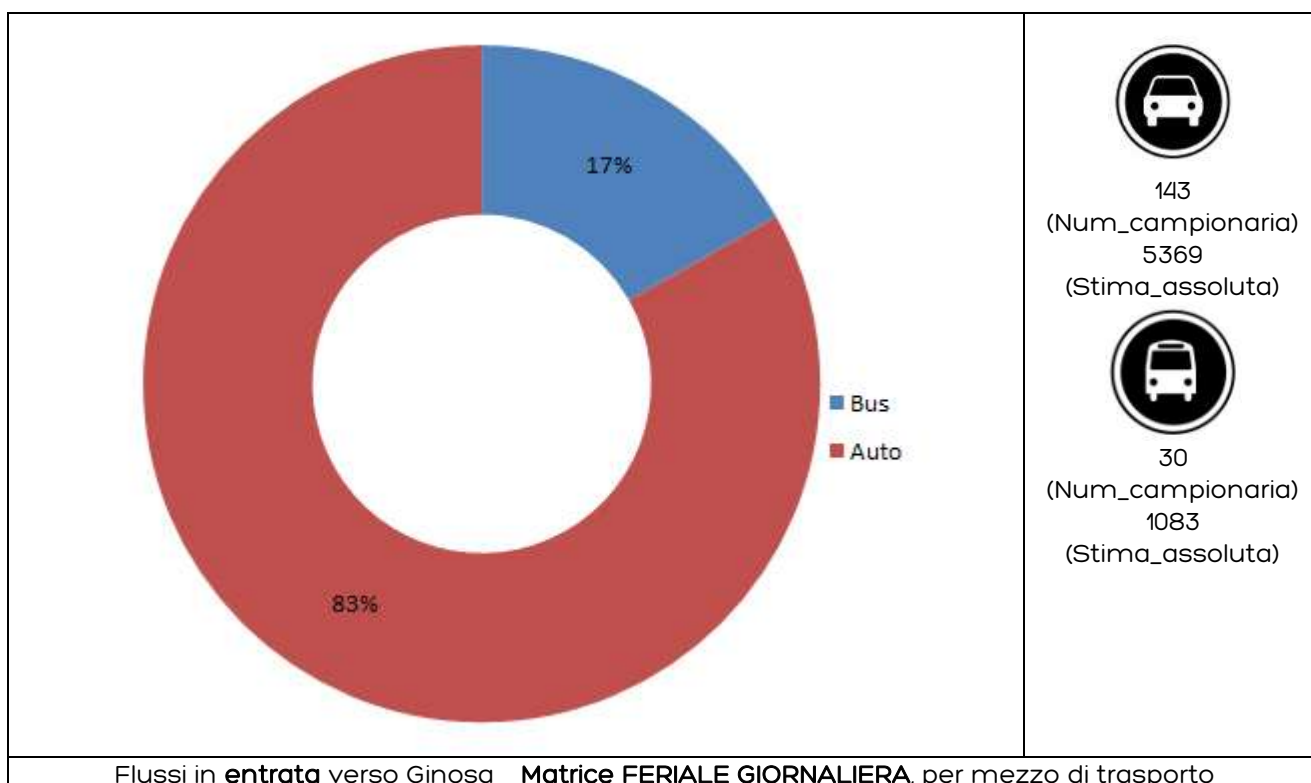
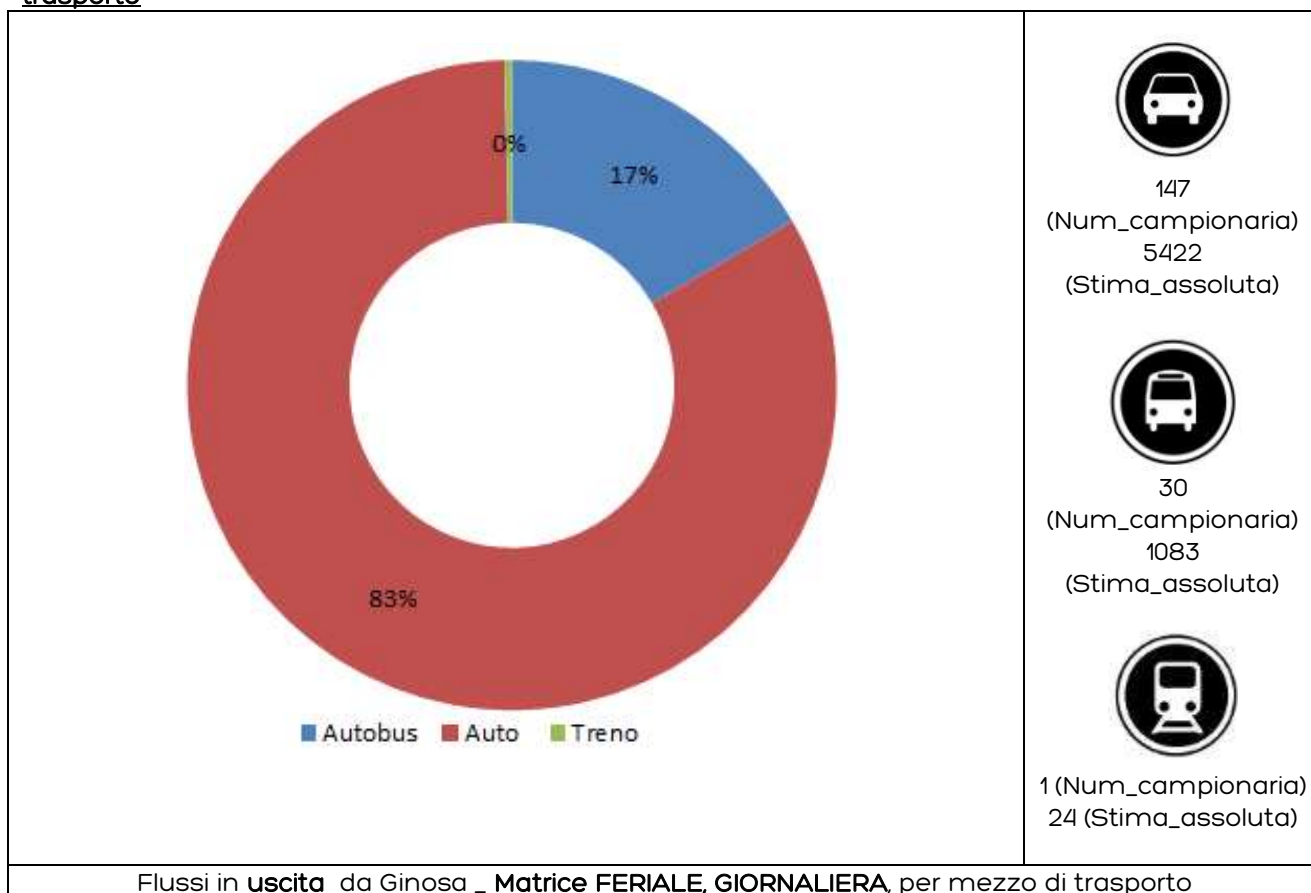
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 174 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Spostamenti in entrata verso Ginosa: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
202003	SLL Matera	73007	Ginosa	Autobus	4	224
72006	Bari	73007	Ginosa	Autobus	1	36
73003	Castellaneta	73007	Ginosa	Autobus	7	183
73008	Grottaglie	73007	Ginosa	Autobus	1	2
73009	Laterza	73007	Ginosa	Autobus	7	239
73021	Palagiano	73007	Ginosa	Autobus	1	47
73027	Taranto	73007	Ginosa	Autobus	8	321
74020	Villa Castelli	73007	Ginosa	Autobus	1	31
202003	SLL Matera	73007	Ginosa	Automobile	26	1908
202004	SLL Pisticci	73007	Ginosa	Automobile	2	134
202005	Esterna Sud	73007	Ginosa	Automobile	1	1
72001	Acquaviva delle Fonti	73007	Ginosa	Automobile	3	4
72004	Altamura	73007	Ginosa	Automobile	3	191
72006	Bari	73007	Ginosa	Automobile	7	110
72015	Casamassima	73007	Ginosa	Automobile	1	1
72016	Cassano delle Murge	73007	Ginosa	Automobile	1	14
72023	Gravina in Puglia	73007	Ginosa	Automobile	1	37
72032	Noicattaro	73007	Ginosa	Automobile	1	12
72041	Santeramo in Colle	73007	Ginosa	Automobile	3	77
73003	Castellaneta	73007	Ginosa	Automobile	16	445
73009	Laterza	73007	Ginosa	Automobile	40	990
73010	Leporano	73007	Ginosa	Automobile	1	12
73019	Mottola	73007	Ginosa	Automobile	2	125
73020	Palagianello	73007	Ginosa	Automobile	5	61
73021	Palagiano	73007	Ginosa	Automobile	3	127
73022	Pulsano	73007	Ginosa	Automobile	1	59
73027	Taranto	73007	Ginosa	Automobile	24	1041
74009	Latiano	73007	Ginosa	Automobile	1	8
75016	Casarano	73007	Ginosa	Automobile	1	12



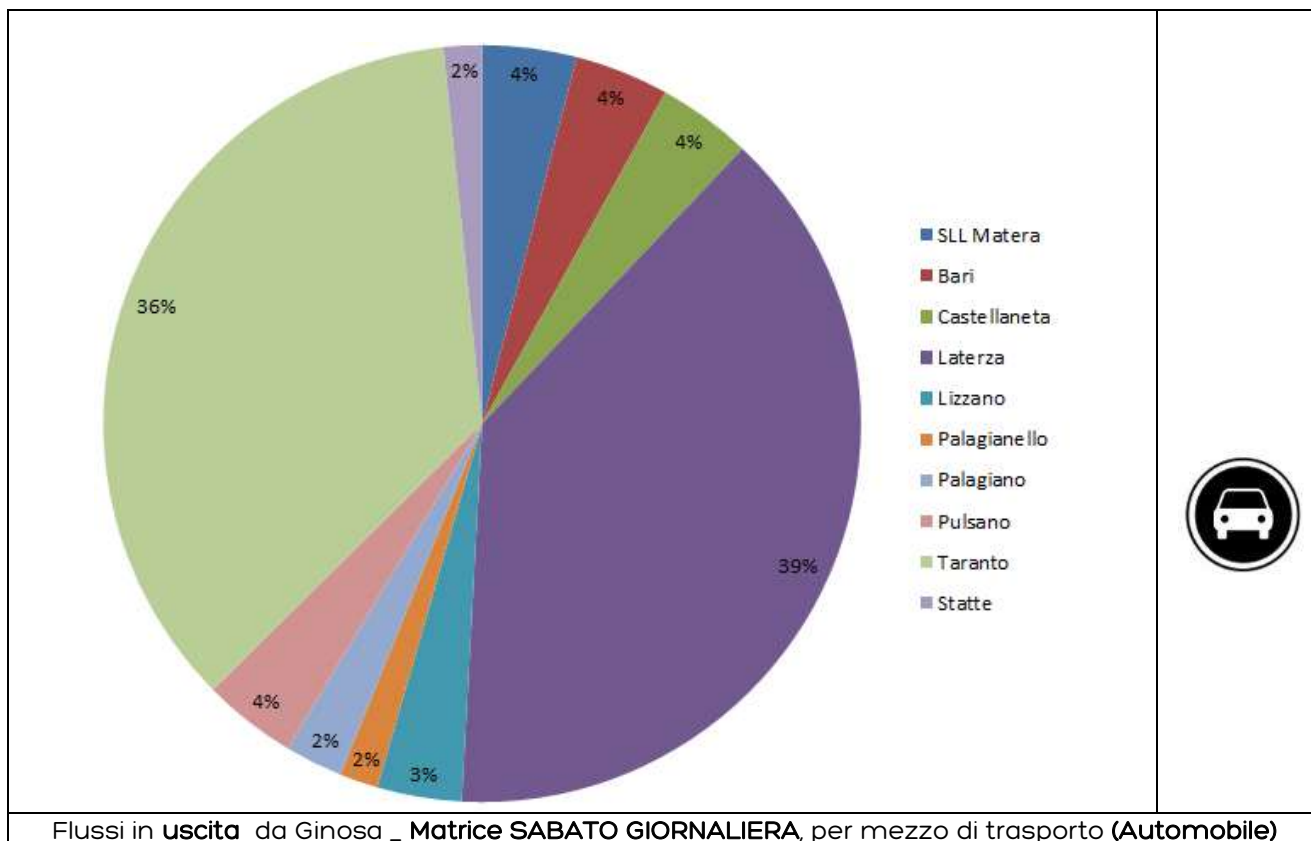
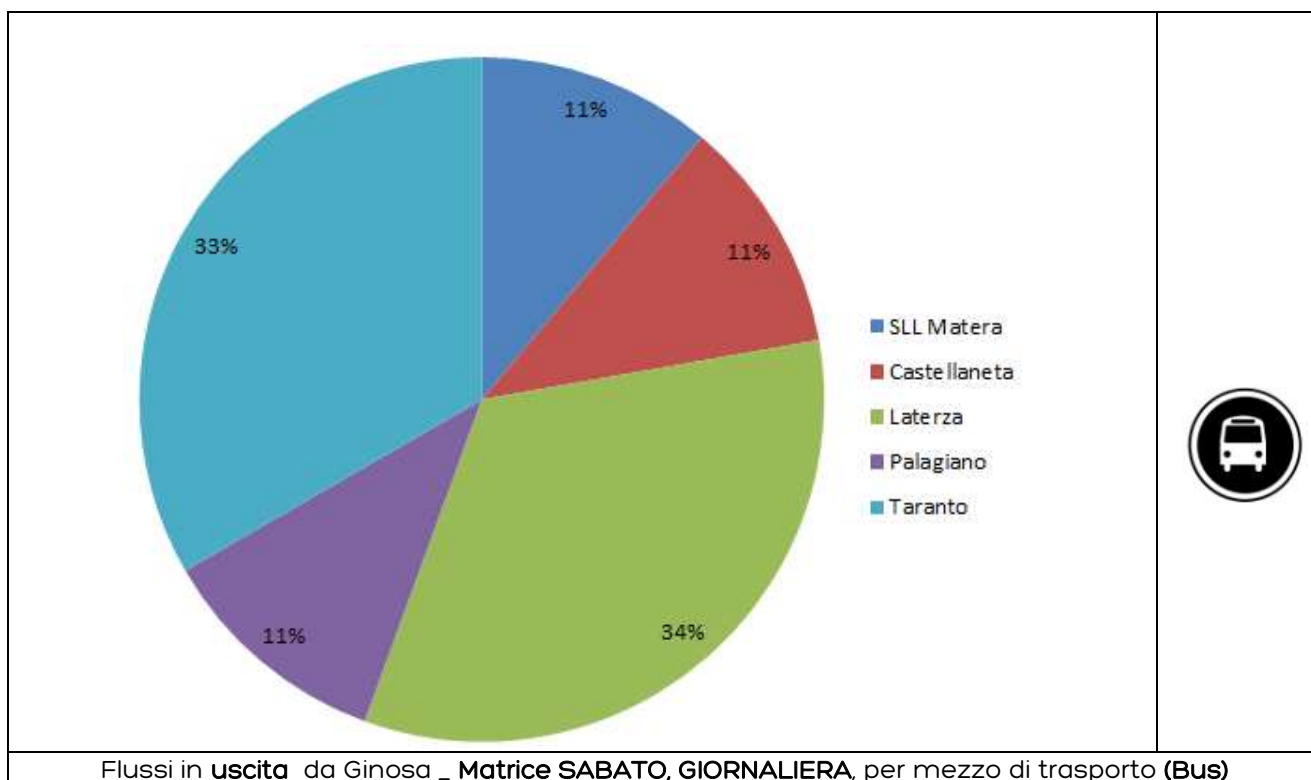
Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosa: Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto



 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 177 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

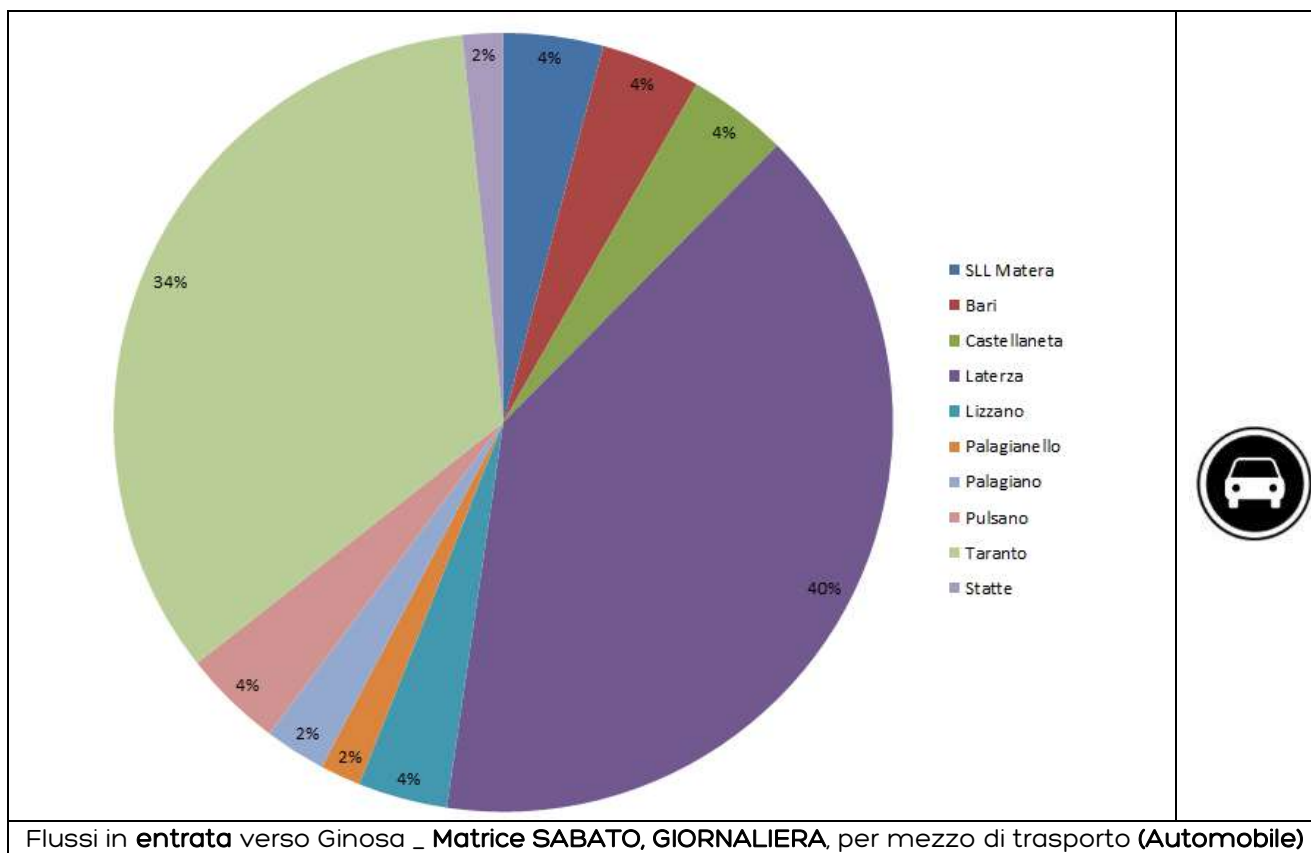
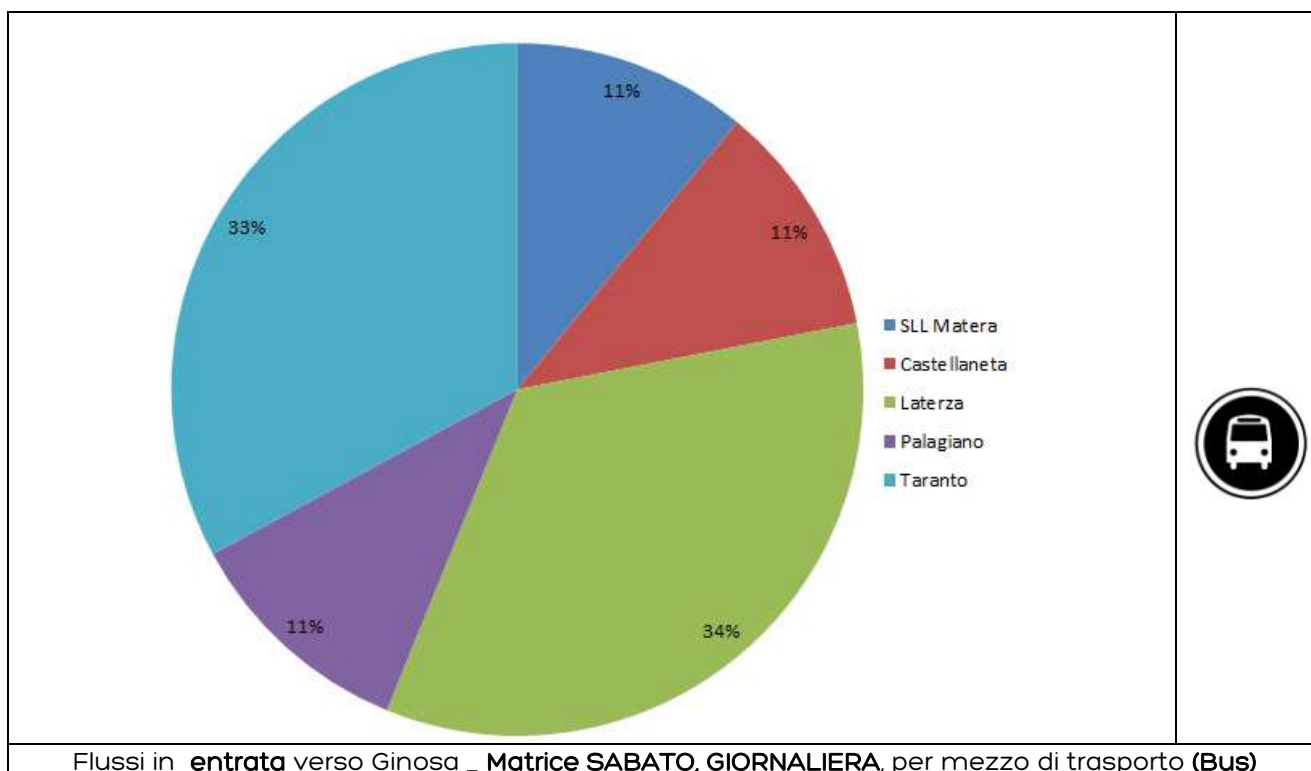
Flussi in uscita da Ginosa: Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Autobus	1	49
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Autobus	1	49
73007	Ginosa	73009	Laterza	Autobus	3	147
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Autobus	1	49
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	3	147
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	1	49
73007	Ginosa	72006	Bari	Automobile	1	49
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	1	49
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	10	473
73007	Ginosa	73011	Lizzano	Automobile	1	44
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	2	20
73007	Ginosa	73021	Palagiano	Automobile	1	30
73007	Ginosa	73022	Pulsano	Automobile	1	49
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	11	436
73007	Ginosa	73029	Statte	Automobile	1	20

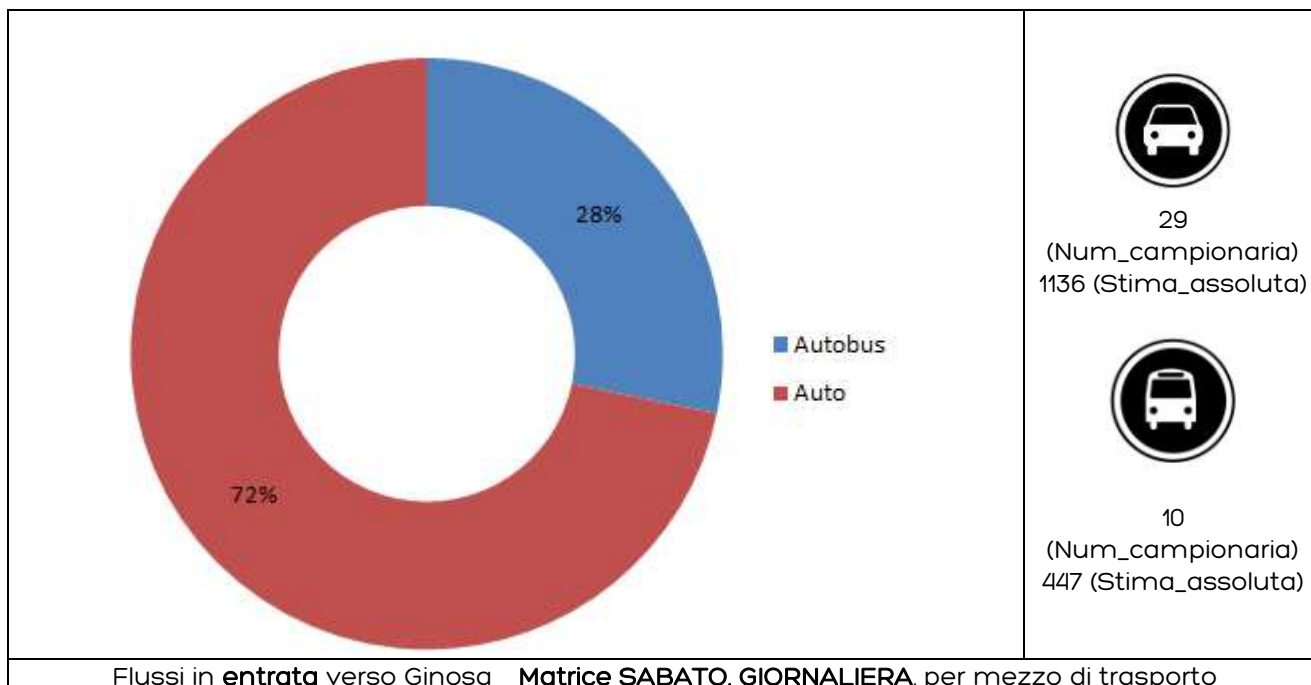
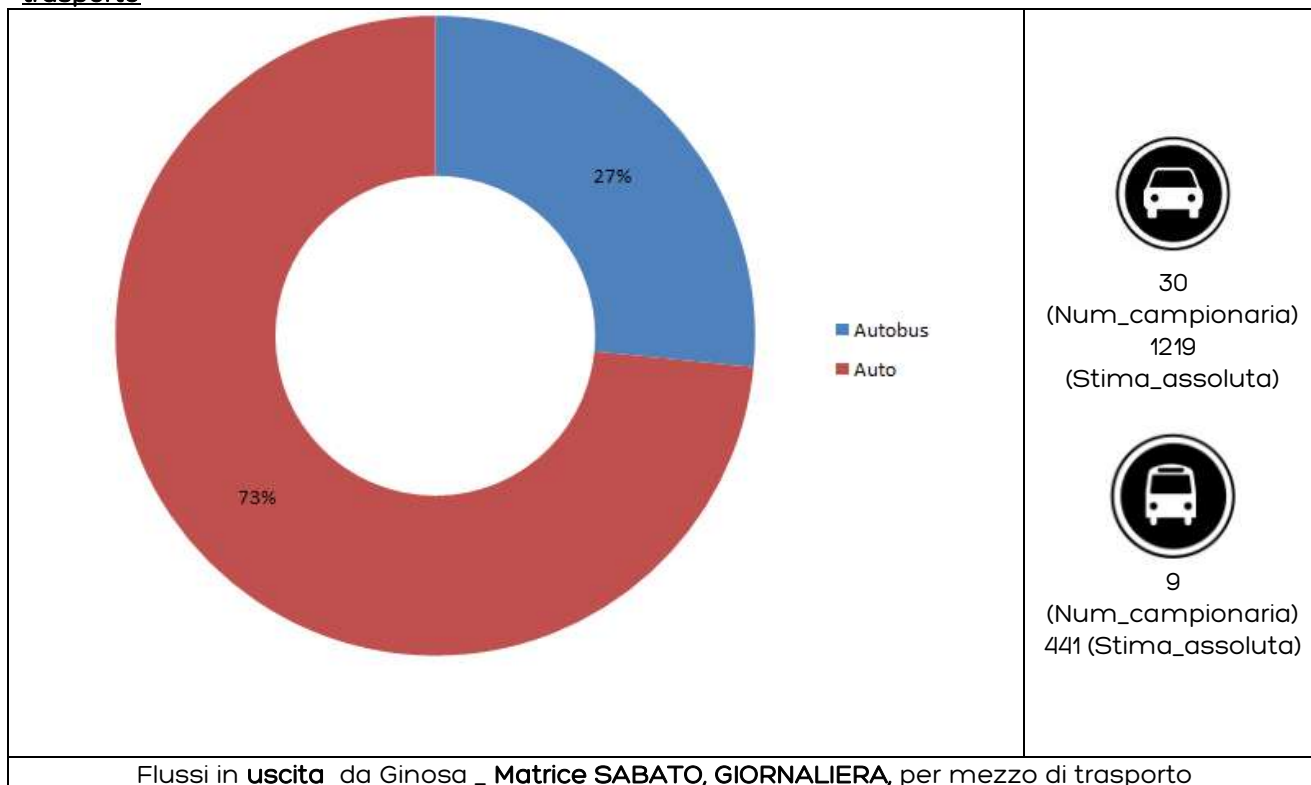


Flussi entrata verso Ginosa: Matrice SABATO GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine / destinazione

Zona_origine	Desc_origine	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
202003	SLL Matera	Ginosa	Autobus	1	49
73003	Castellaneta	Ginosa	Autobus	1	49
73009	Laterza	Ginosa	Autobus	4	153
73021	Palagiano	Ginosa	Autobus	1	49
73027	Taranto	Ginosa	Autobus	3	147
202003	SLL Matera	Ginosa	Automobile	1	49
72006	Bari	Ginosa	Automobile	1	49
73003	Castellaneta	Ginosa	Automobile	1	49
73009	Laterza	Ginosa	Automobile	10	473
73011	Lizzano	Ginosa	Automobile	1	44
73020	Palagianello	Ginosa	Automobile	2	20
73021	Palagiano	Ginosa	Automobile	1	30
73022	Pulsano	Ginosa	Automobile	1	49
73027	Taranto	Ginosa	Automobile	10	402
73029	Statte	Ginosa	Automobile	1	20



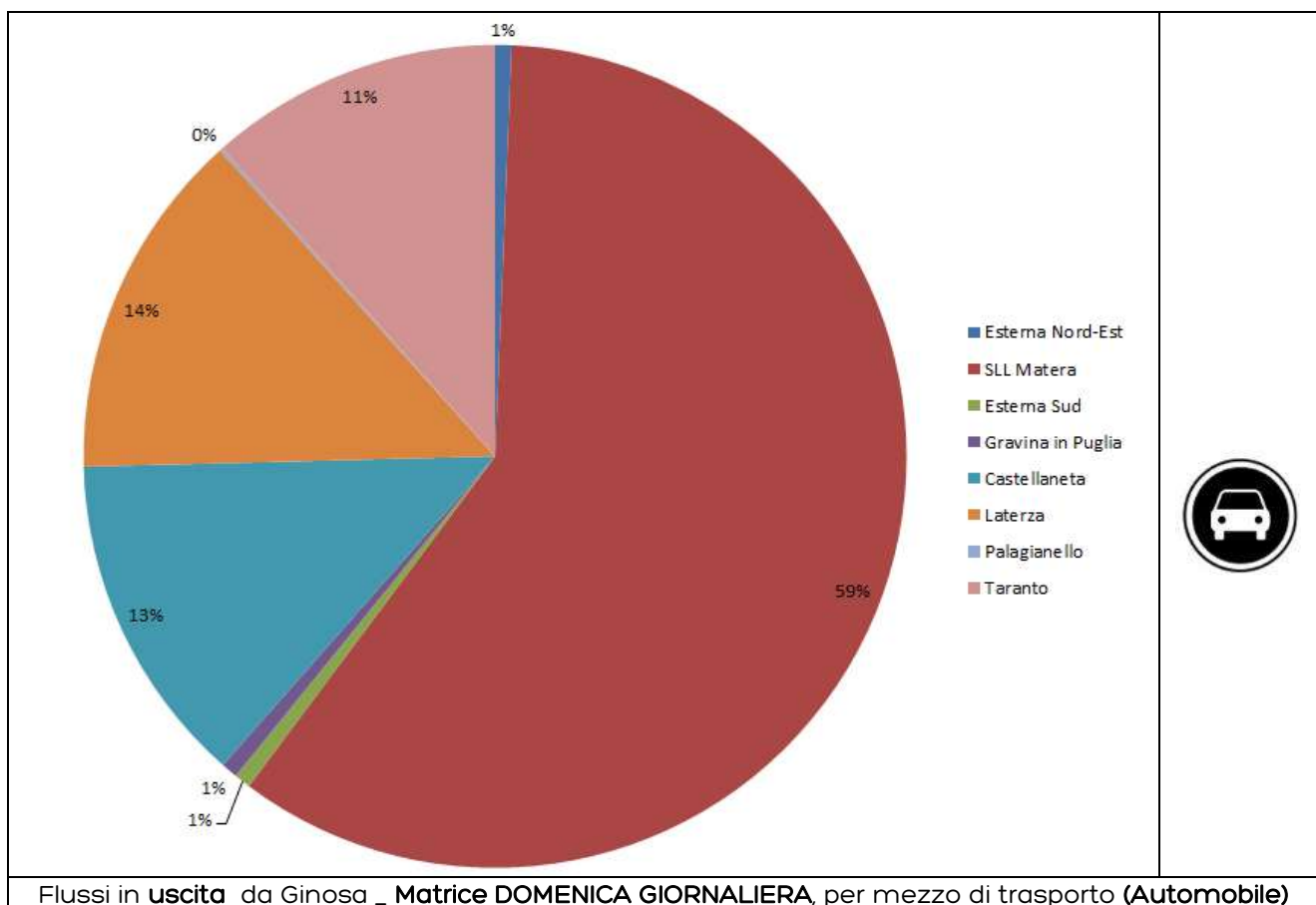
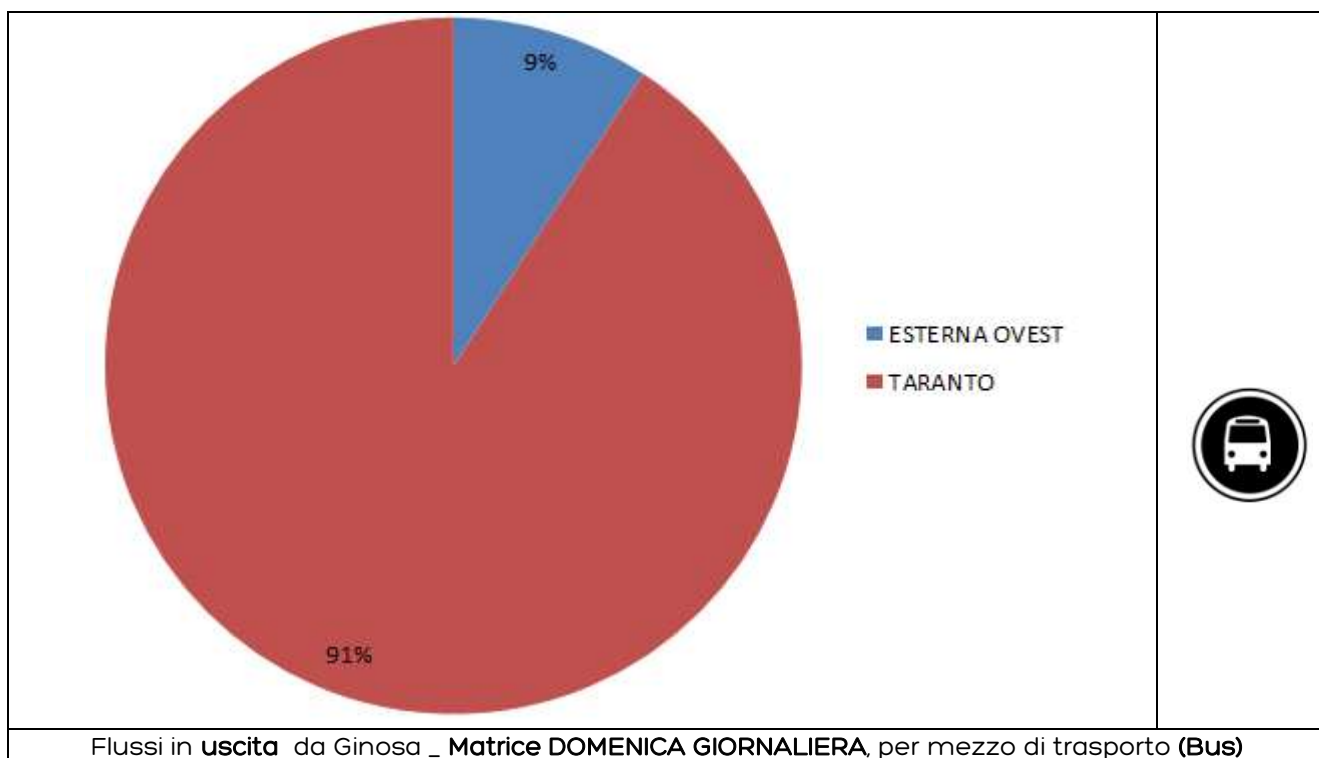
Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosa: Matrice SABATO, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto



 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 182 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice DOMENICA GIORNALIERA per mezzo di trasporto e origine/destinazione

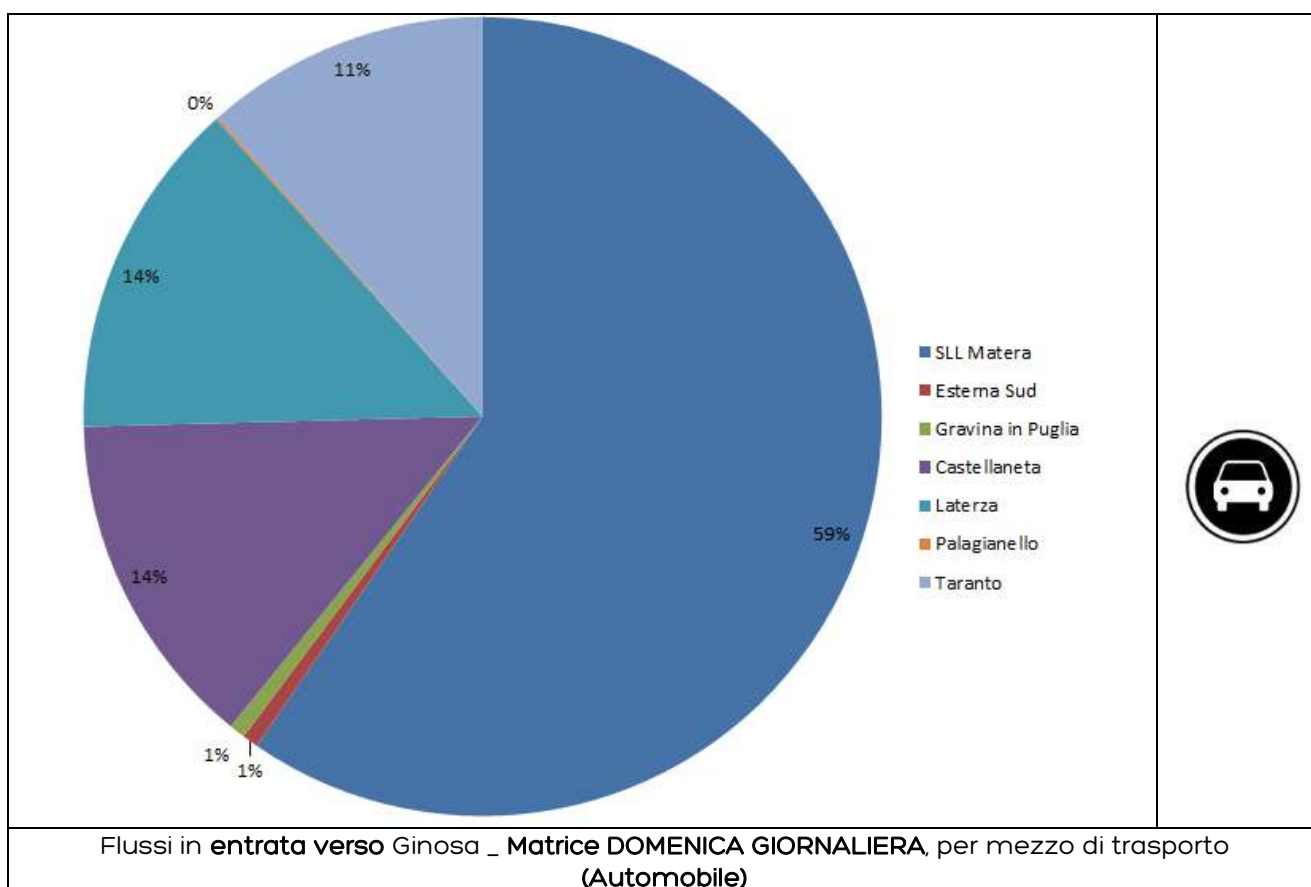
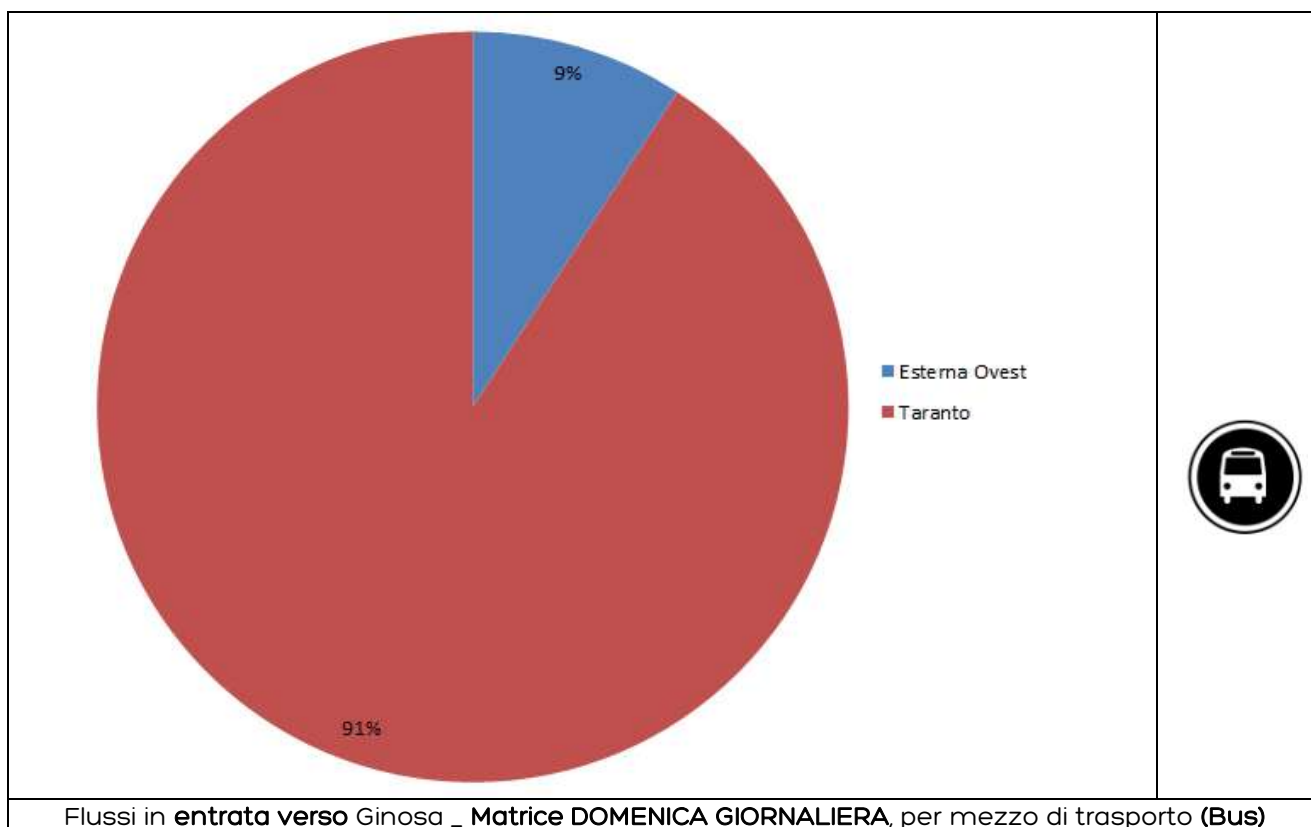
Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
73007	Ginosa	201007	Esterna Ovest	Autobus	1	23
73007	Ginosa	73027	Taranto	Autobus	1	228
73007	Ginosa	201003	Esterna Nord-Est	Automobile	1	23
73007	Ginosa	202003	SLL Matera	Automobile	12	2127
73007	Ginosa	202005	Esterna Sud	Automobile	1	23
73007	Ginosa	72023	Gravina in Puglia	Automobile	1	23
73007	Ginosa	73003	Castellaneta	Automobile	3	468
73007	Ginosa	73009	Laterza	Automobile	4	491
73007	Ginosa	73020	Palagianello	Automobile	1	4
73007	Ginosa	73027	Taranto	Automobile	9	412



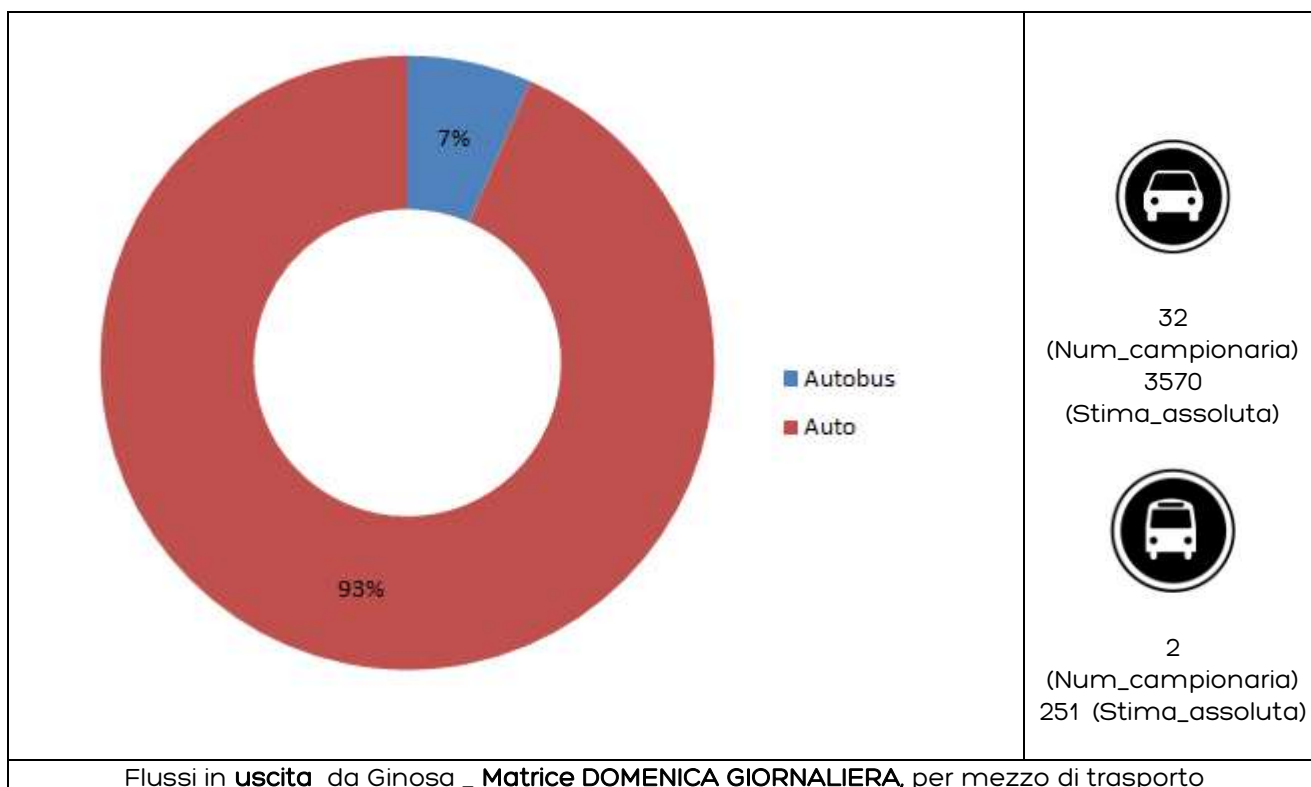
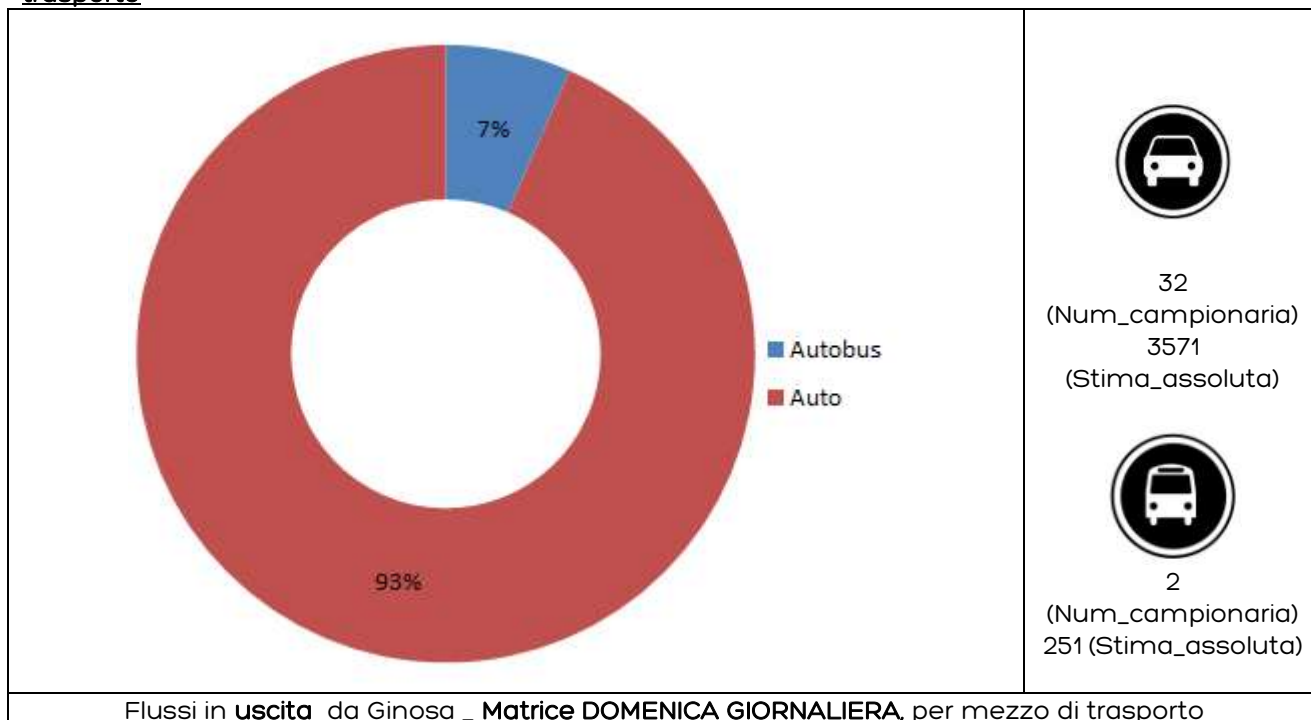
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 184 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

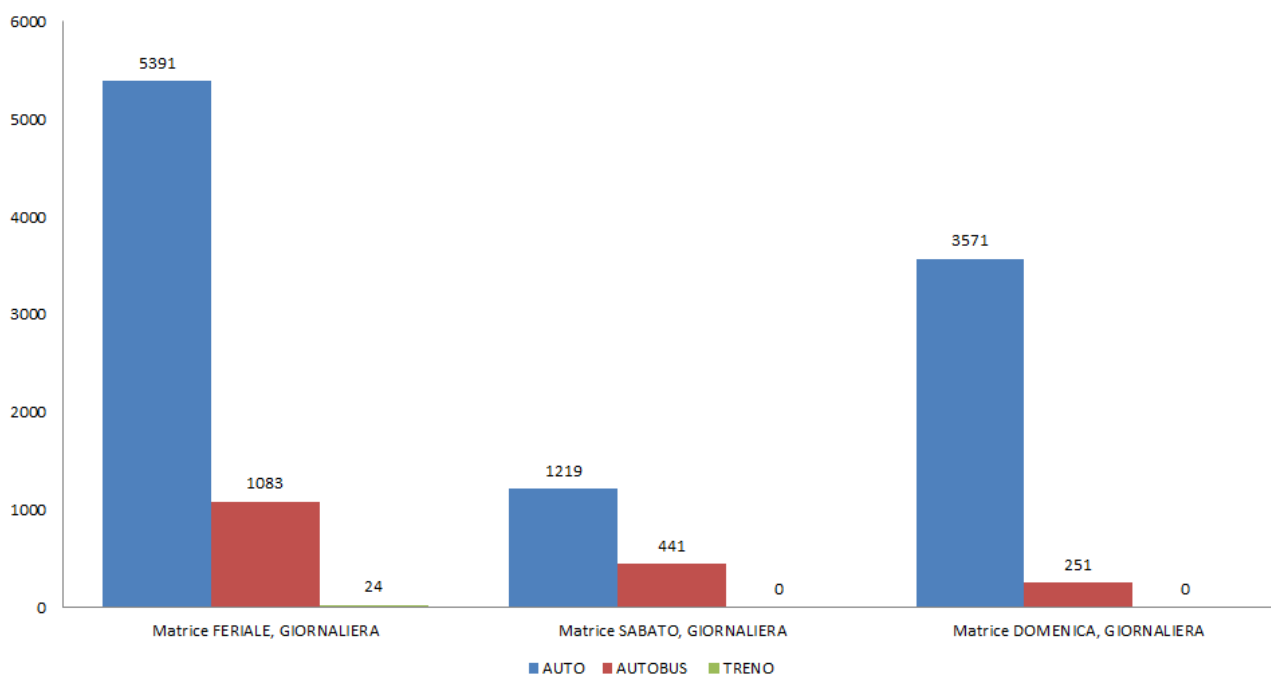
Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice DOMENICA GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e origine/destinazione

Zona_origine	Desc_origine	zona_destinazione	Desc_destinazione	desc_mezzi6_CT	Num_campionaria	Stima_assoluta
201007	Esterna Ovest	73007	Ginosa	Autobus	1	23
73027	Taranto	73007	Ginosa	Autobus	1	228
202003	SLL Matera	73007	Ginosa	Automobile	12	2127
202005	Esterna Sud	73007	Ginosa	Automobile	1	23
72023	Gravina in Puglia	73007	Ginosa	Automobile	1	23
73003	Castellaneta	73007	Ginosa	Automobile	4	490
73009	Laterza	73007	Ginosa	Automobile	4	491
73020	Palagianello	73007	Ginosa	Automobile	1	4
73027	Taranto	73007	Ginosa	Automobile	9	412

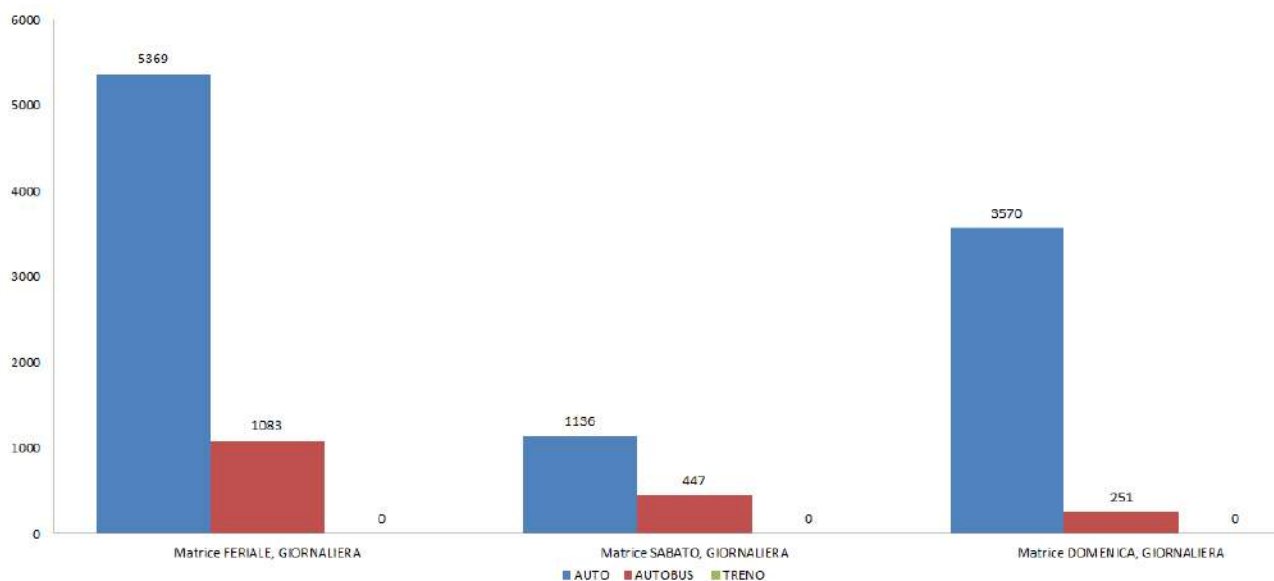


Spostamenti in uscita e in entrata verso Ginosola: Matrice DOMENICA , GIORNALIERA, per mezzo di trasporto



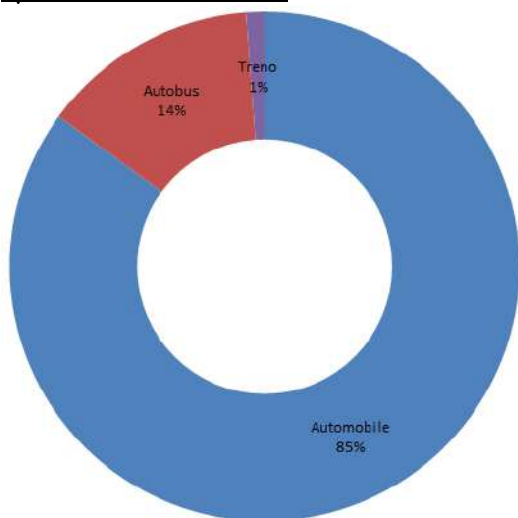


Flussi in **uscita** da Ginosa

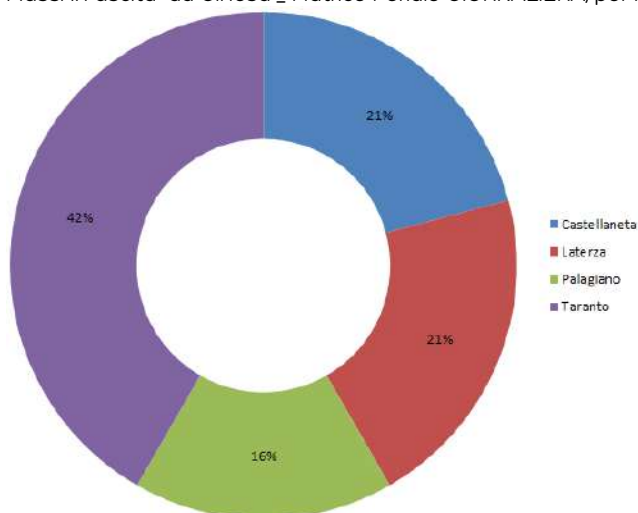


Flussi in **entrata** verso Ginosa

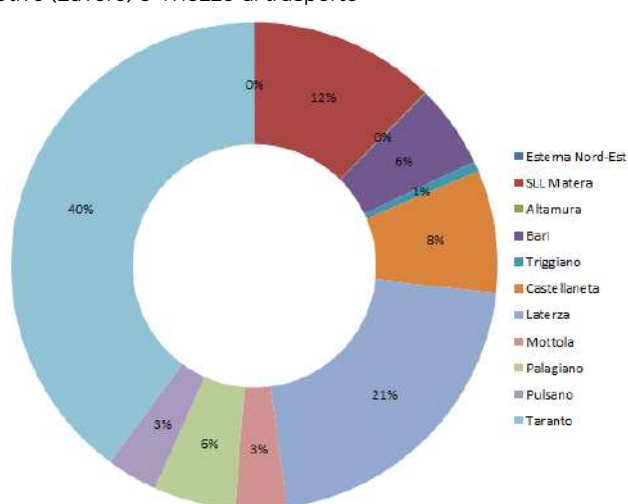
Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Lavoro)



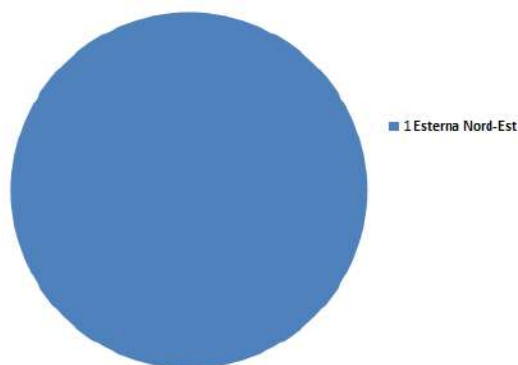
Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto



Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (**Autobus**)

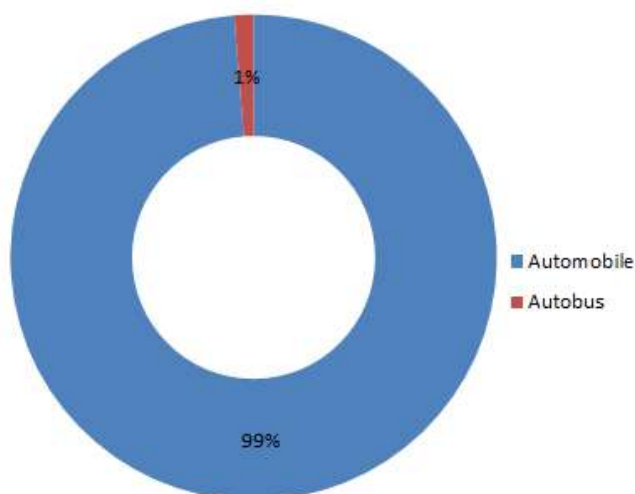


Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (**Automobile**)

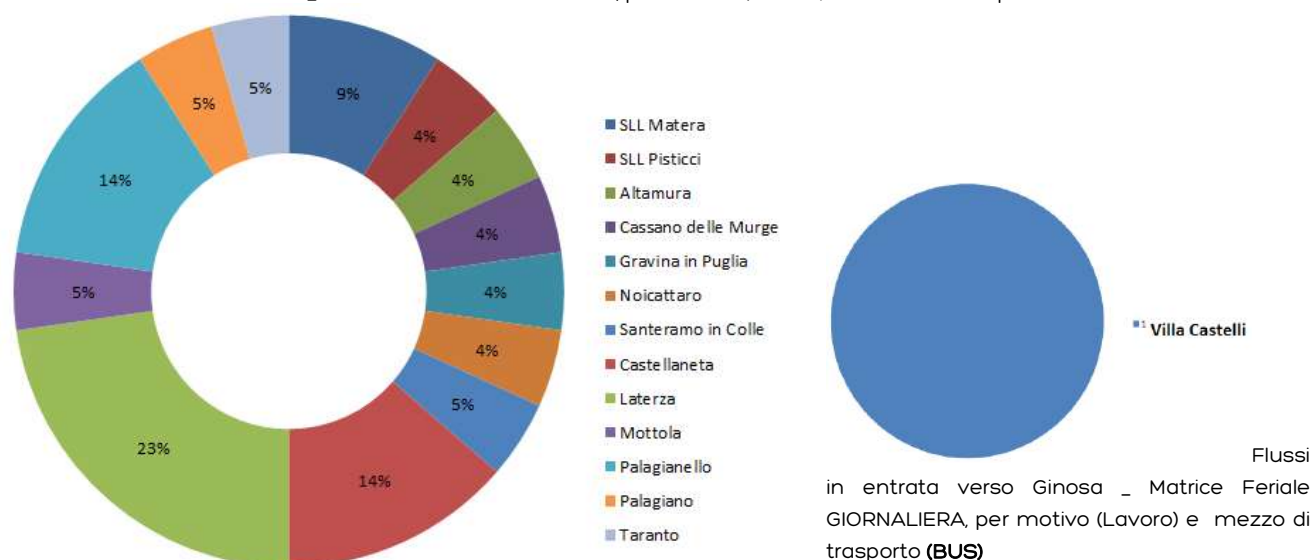


Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (**Treno**)

Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Lavoro)



Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto

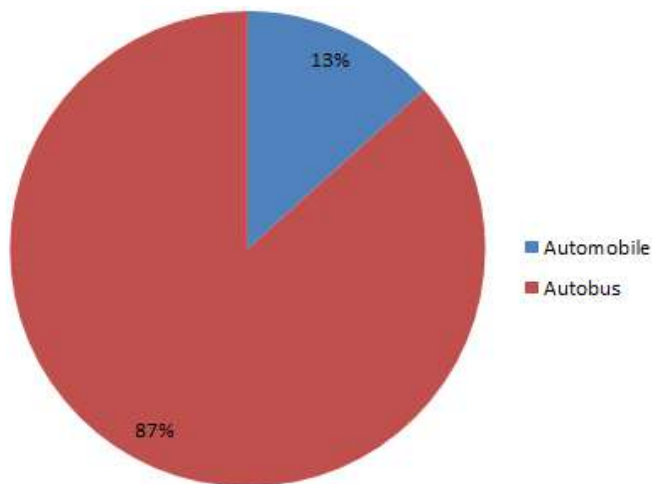


Flussi in entrata verso Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Lavoro) e mezzo di trasporto (**Automobile**)

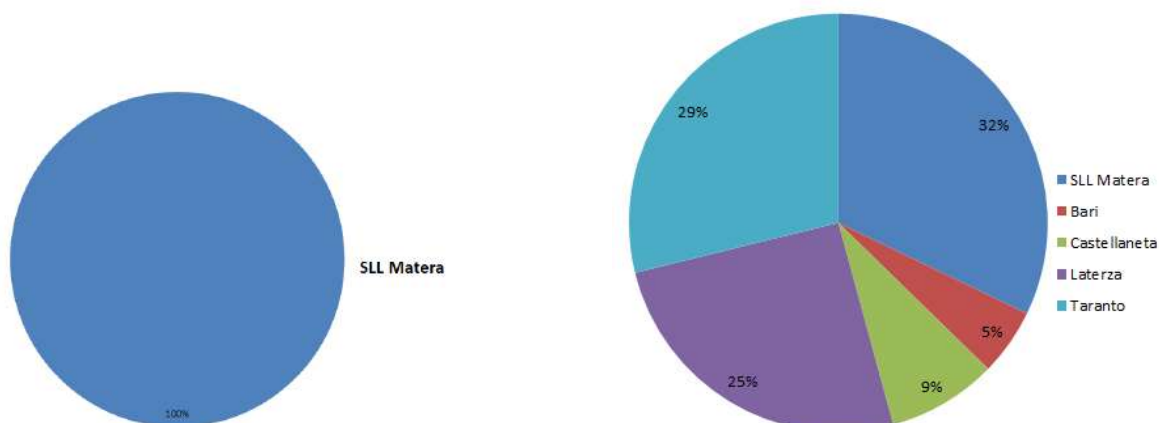
Gli spostamenti extracomunali per motivi di **lavoro** avvengono principalmente in auto. Circa l'85% dei flussi in uscita ha come principale destinazione Taranto, Castellaneta, Laterza, SLL Matera, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellaneta, Palagianello; SLL Matera)

Solo il 14% si sposta con autobus per dirigersi verso principalmente verso Castellaneta, Laterza, Palagiano e Taranto, mentre la percentuale dei flussi in entrata per motivi di lavoro resta molto bassa (1%).

Flussi in uscita e in entrata verso Ginosa _ Matrice FERIALE, GIORNALIERA, per mezzo di trasporto e motivo dello spostamento (Studio)



Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto



Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto (**Automobile**) e destinazione

Flussi in uscita da Ginosa _ Matrice Feriale GIORNALIERA, per motivo (Studio) e mezzo di trasporto (**BUS**) e destinazione

Gli spostamenti extracomunali per motivi di **studio** avvengono principalmente in Bus. Circa l'87% dei flussi in uscita ha come principale destinazione SLL Matera, Taranto, Laterza, Castellana, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata proviene da Laterza, Castellana, Palagianello; SLL Matera) Solo il 18% si sposta con l'auto per dirigersi verso principalmente verso il SLL Matera.

La percentuale dei flussi in entrata per motivi di studio è nulla.

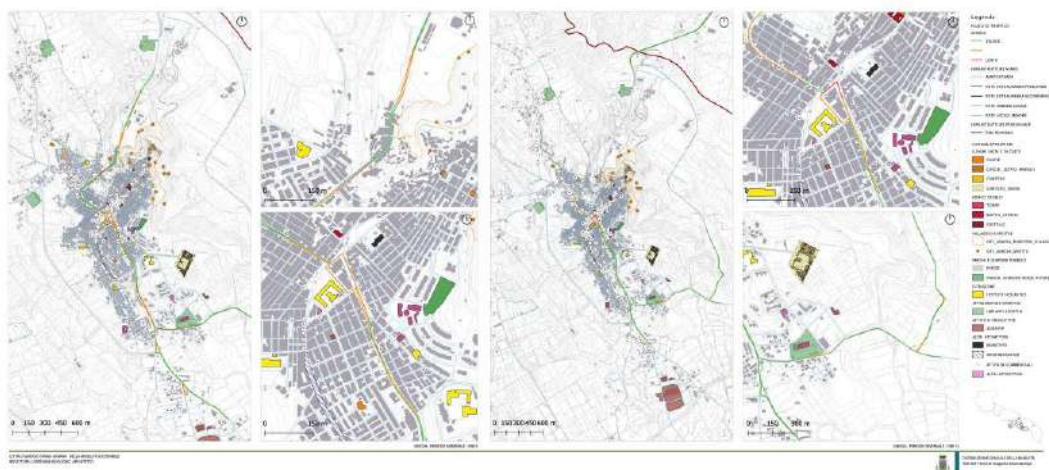
5.7 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO VEICOLARI

Si riportano di seguito i grafici di i flussi rilevati nelle principali sezioni stradali nelle diverse ore di una giornata tipo, durante il periodo invernale ed estivo.

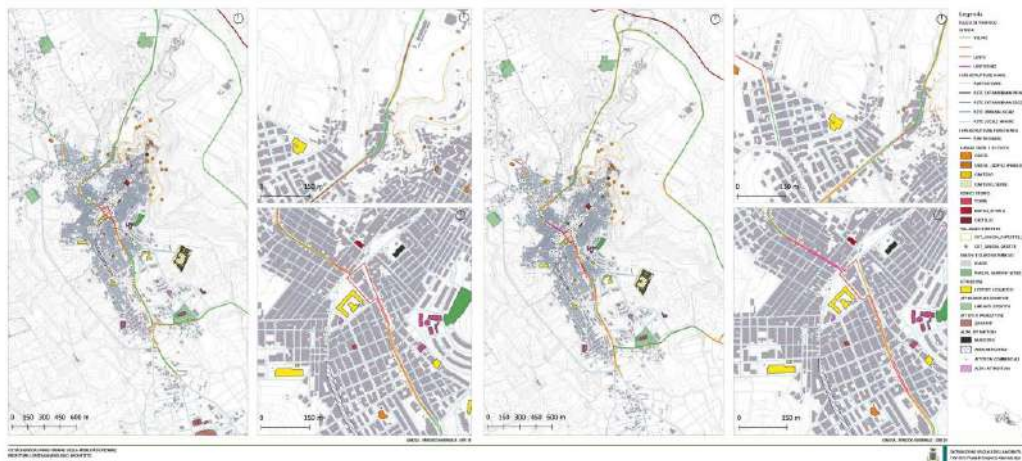
Ginosa

Per quanto riguarda i flussi di traffico veicolare di Ginosa, si possono evidenziare diversi fattori di criticità:

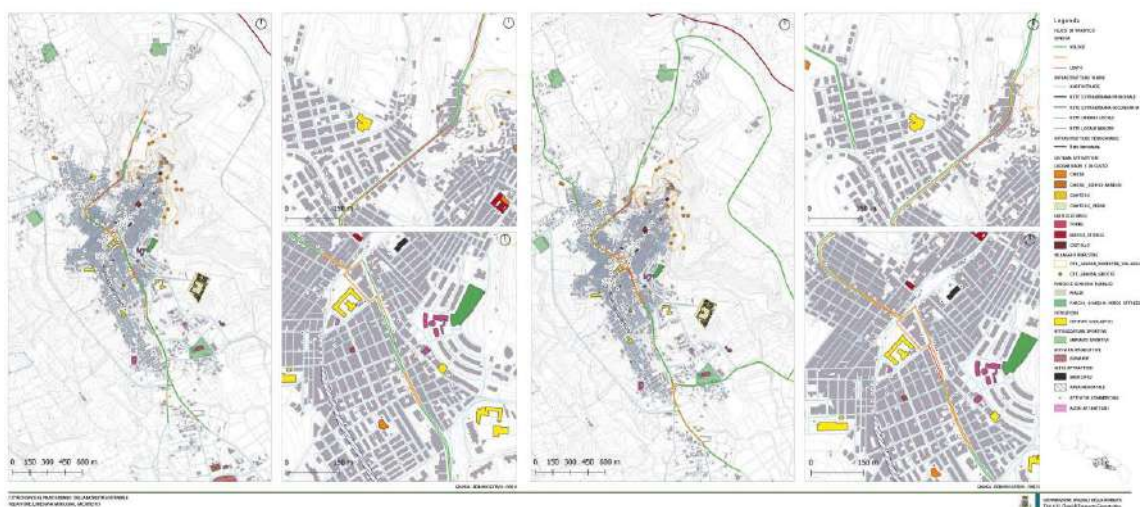
- nell'area centrale nei pressi di Piazza Nusco vi sia una forte della pressione automobilistica dovuta ai flussi di attraversamento che dall'esterno (via Roma) vanno verso l'interno della città attraversando via Martiri d'Ungheria o via Quarto per immettersi su Via Matteotti.
- il sistema stradale presenta 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'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;



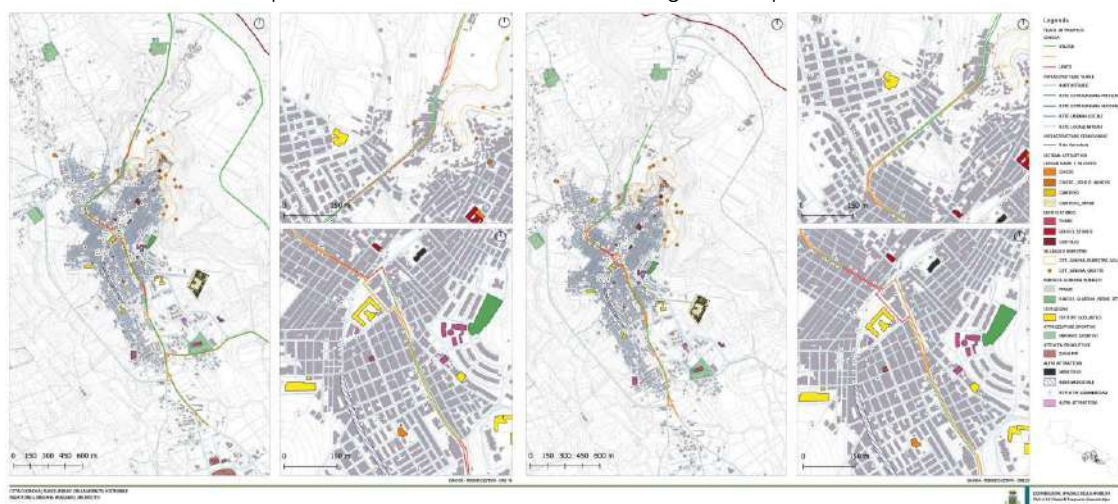
TAV.6.9 - Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Ginosa inverno_ ore 9 e ore 13



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

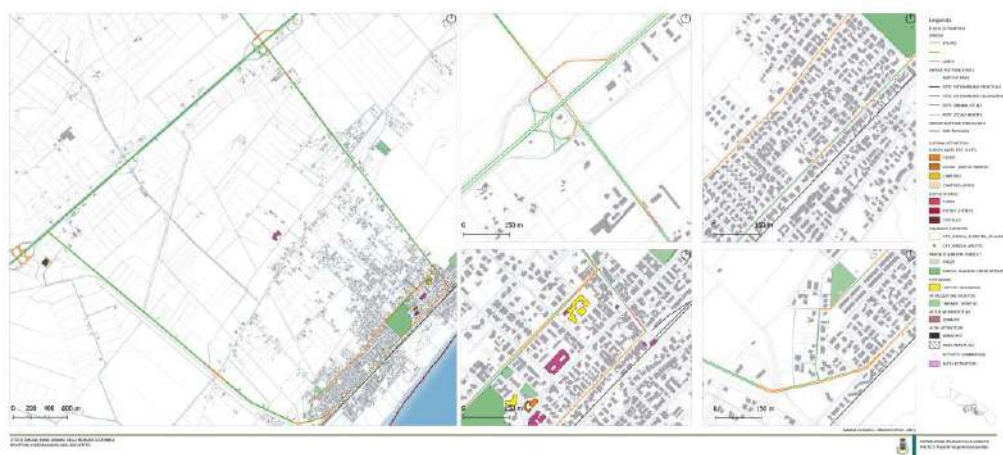
Marina di Ginosa



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 Ginosola _inverno_ ore 18 e ore 20



TAV.6.15- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosola _estate_ ore 9



TAV.6.16- Distribuzione spaziale della mobilità_ Flussi di traffico giornata tipo _Marina di Ginosola _estate_ ore 18 e ore 20

Per quanto riguarda i flussi di traffico veicolare di Marina di Ginosola, si possono evidenziare diversi fattori di criticità:

- la pressione automobilistica si concentra principalmente su viale Jonio e in corrispondenza dei principali attrattori e nei mesi estivi soprattutto sugli assi di accesso alle zone balneari;
- la forte discontinuità tra il nucleo urbano a nord-ovest e quello sud-est della ferrovia rappresenta un problema importante per la presenza dei lidi e delle spiagge la cui utenza, soprattutto nei mesi estivi, sperimenta giornalmente la difficoltà di raggiungere la città consolidata.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 194 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

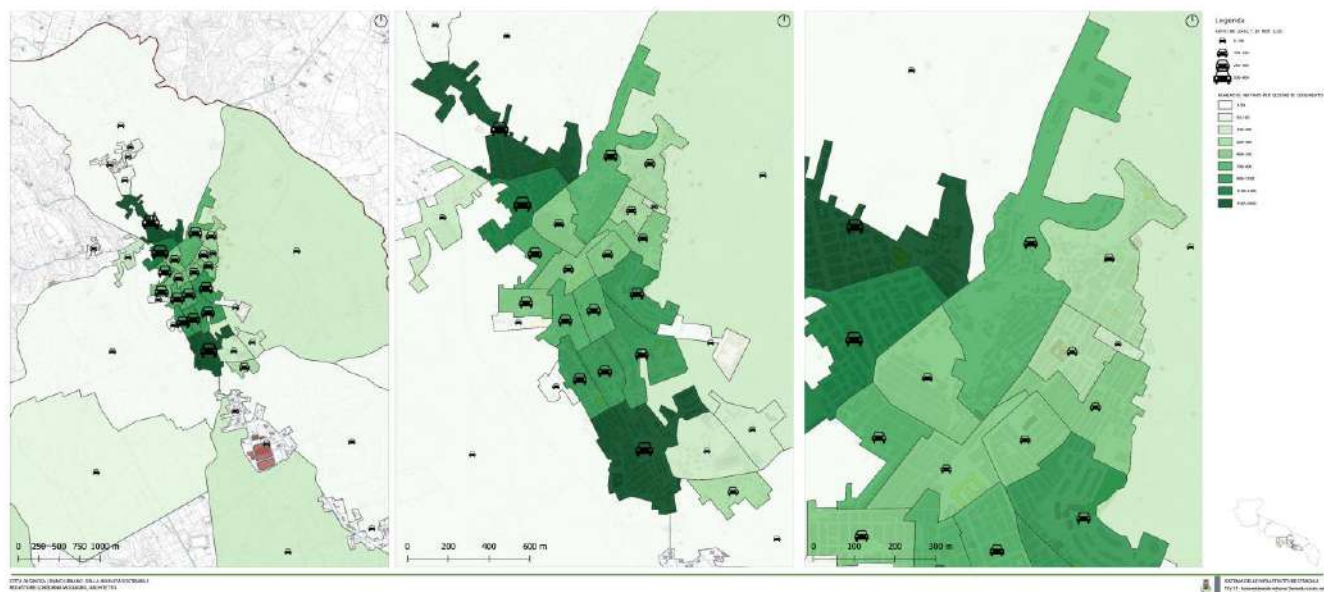
5.8 SISTEMA DELLA SOSTA

7.	Sosta
TAV 7.1 Sosta residenziale notturna/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione - Ginosa TAV 7.2 Sosta residenziale notturna- Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione _Marina di Ginosa TAV 7.3 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda- Ginosa TAV 7.4 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda - Marina 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. TAV 7.7 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Ginosa 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. TAV.7.10 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Marina	
Fonti	
Rilievo sul campo degli stalli ISTAT Puglia	

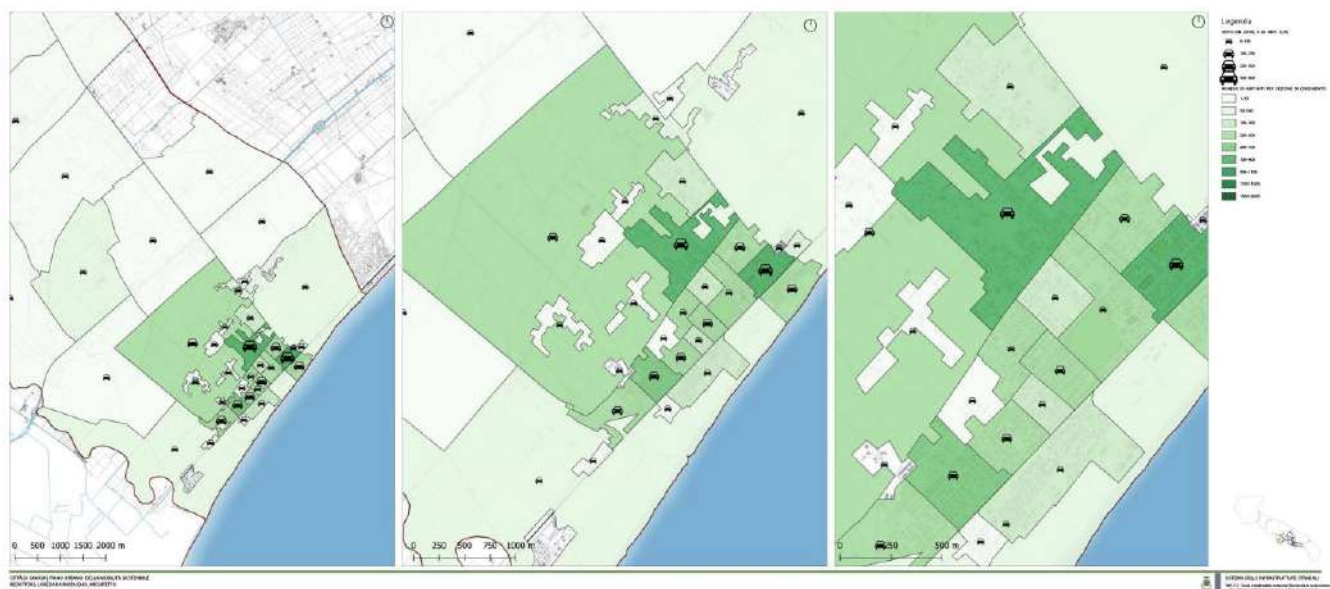
5.8.1 SISTEMA DELLA SOSTA E ANALISI DELL'OFFERTA

I problemi legati alla sosta degli autoveicoli nelle aree centrali sono di diversa natura. L'aumento incondizionato di parcheggi per auto riduce inevitabilmente lo spazio, la qualità urbana e lo sviluppo della cosiddetta mobilità sostenibile.

L'obiettivo primario dell'analisi è stato esaminare il sistema dell'accessibilità e dell'offerta di sosta nelle differenti zone della città, il rapporto tra tipologie dei parcheggi e finalità cui sono destinati. Il nuovo modello di accessibilità, suggerito dal P.U.M.S. dovrà necessariamente basarsi su provvedimenti che disincentivino l'accesso dei veicoli alle zone profonde (ZTL e ZTR) della città.



TAV 7.1 Sosta residenziale notturna/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione - Ginosa



TAV 7.2 Sosta residenziale notturna- CENTRO STORICO/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione _Marina di Ginosa



TAV 7.3 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda- Ginosa



TAV 7.4 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda - Marina

Conteggio stalli secondo la reale disposizione su strada :

GINOSA				
UBICAZIONE	STATO ATTUALE			
	TIPOLOGIA SOSTA			
	A PAGAMENTO	LIBERA	DISABILI	RISERVATA A BUS
PIAZZA IV NOVEMBRE	41		3	
VIA DELLA PACE	20		2	
VIA DELLA PACE (ZONA CIMITERO)		27		
VIA ISOLA CAPRERA	4	5	2	
VIA MARTIRI D'UNGHERIA			4	
VIA MATTEOTTI	15	5	1	
VIA MONTESCAGLIOSO (CAMPO SPORTIVO COMUNALE "T. MIANI")		42	8	19
PIAZZA NUSCO	48	2		
VIA POGGIO	10		1	
VIA PUGLIE	13			
VIA QUARTO	27		1	
VIA ROMA		25	1	
VIA TAGLIAMENTO	15		1	6
VIA VITTORIO VENETO		58	4	
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA	193	164	28	25
TOTALE				410

Dall'analisi delle sistema della sosta sono emersi diversi aspetti:

- Il diffondersi della sosta non regolamentata nel centro storico e nelle aree centrali ne ha costituito la causa di maggior degrado;
- l'antico nucleo storico, concepito in momento in cui i veicoli a motore non esistevano e le persone che andavano dalle loro case ai luoghi di lavoro percorrevano nella maggior parte dei casi solo brevi distanze a piedi, soffre oggi di una eccessiva presenza di auto;
- Le maggiori concentrazioni di sosta provocano flussi di traffico relativamente elevati lungo le direttrici di ingresso/uscita, con i relativi problemi di impatto e di inquinamento acustico atmosferico;
- La difficoltà di sosta riguarda soprattutto i residenti delle aree centrali. Tale difficoltà è legata sia alla saturazione dell'offerta su strada, sia alla sosta selvaggia che impedisce e rende difficoltoso l'accesso dei proprietari;
- l'offerta di sosta all'interno del centro abitato non risulta sufficiente o del tutto regolamentata. Il problema particolarmente sentito da chi abita e lavora nel centro cittadino è quello della sosta e del congestionamento veicolare;

Conteggio stalli secondo la reale disposizione su strada:

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

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

- criticità del sistema della sosta, con pochi parcheggi disponibili nelle aree a maggiore utilizzo, parcheggi che si configurano di conseguenza come forti attrattori di traffico, causa di intasamento da traffico piuttosto che soluzione del problema.
- La sosta delle auto lungo le sedi stradali provoca dei problemi di percorribilità e logistica soprattutto nel periodo estivo;

5.9 INCIDENTALITÀ E SICUREZZA

8 SICUREZZA E INCIDENTALITÀ

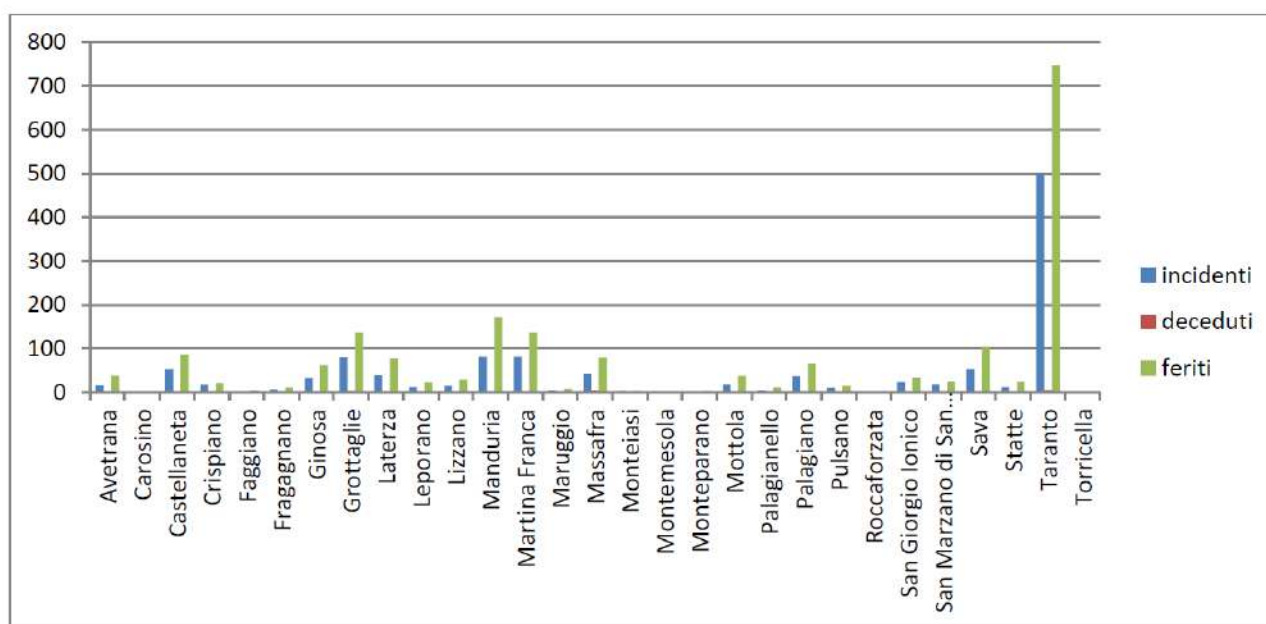
TAV. 8.1 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa e Maria di Ginosa

TAV. 8.2 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa

DATI ON LINE ASSET (Agenzia Regionale Strategica per la Sviluppo Ecosostenibile del Territorio)
 ISTAT

Archivio degli incidenti stradali in Puglia - 2001/2018

“...Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale. Per raggiungere tali propositi la Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CRemSS), istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale. La Regione Puglia con legge regionale 10/2009 demanda all'Agenzia Regionale per la Mobilità tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio e governo della sicurezza stradale (CRemSS). Dal 1° luglio 2009 l'Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia, in virtù del protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale tra ISTAT, Ministero dell'Interno (servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI ha aderito, per il periodo 2011-2015, alla gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT ed è deputata alla raccolta delle suddette informazioni. Tutte le attività sono svolte dall'Ufficio di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale dell'Agenzia Regionale per la Mobilità nella regione Puglia.” Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

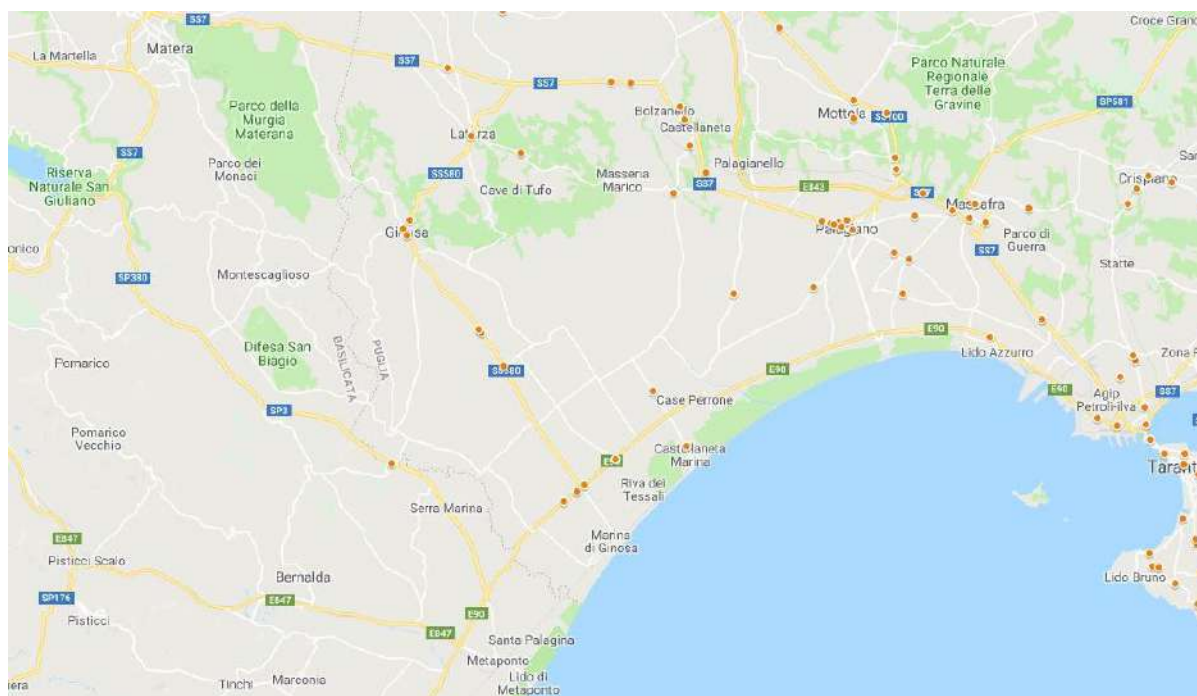


Incidenti, morti e feriti, Provincia di Taranto, 2017 -
 Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

La mappe riportano l'andamento temporale del numero di incidenti, feriti e morti verificatosi su tutto il territorio comunale, comprendente sia la viabilità urbana che quella extra-urbana, nel

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 202 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

periodo interessato. Si ricorda che la viabilità extra-urbana è costituita da una rete locale di proprietà del Comune di Ginosola che è dalla rete di strade provinciali.



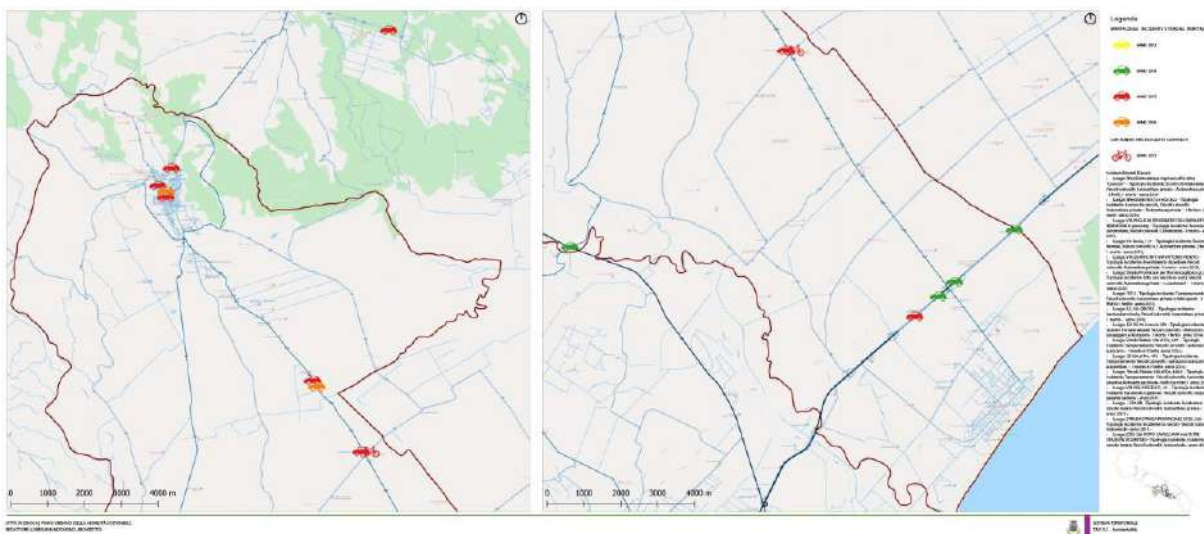
Mappa degli incidenti stradali mortali dal 2011 al 2017 - Comune di Ginosola -
Fonte: Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia (AREM)

Incidenti mortali rilevati:

- Luogo: SPexSS580 altezza ingresso uffici ditta "Cavecon" - Tipologia incidente: Scontro frontale-laterale - Veicoli coinvolti: Autovettura privata - Autovettura privata - 3 feriti, 1 morto - anno 2016
- Luogo: SPexSS580 Km,14+100 circa - Tipologia incidente: fuoriuscita veicolo, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - Autovettura privata - 1 ferito e 2 morti - anno 2016;
- Luogo: VIA PUGLIE IN PROSSIMITA' DELL'IMPIANTO SEMAFORICO (exss580) - Tipologia incidente: fuoriuscita ciclomotore, Veicoli coinvolti: Ciclomotore- 1 morto - anno 2015;
- Luogo: Via Roma, 117 - Tipologia incidente: Scontro frontale, Veicoli coinvolti: n.3 Autovetture private -2 feriti, 1 morto - anno 2015;
- Luogo: VIA QUARTO INT, VIA VITTORIO VENETO - Tipologia incidente: Investimento di pedone Veicoli coinvolti: Autovettura privata -1 morto - anno 2015;
- Luogo: Strada Provinciale per Montescaglioso s.p, 580 - Tipologia incidente: Urto con veicolo in sosta, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - n.2 autocarri - 1 morto -anno 2015;
- Luogo: S.P.2 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: Autovettura privata e Velocipede - 1 Morto 1 Ferito- anno 2015;
- Luogo: S.S.106 GINOSA - Tipologia incidente: fuoriuscita veicolo, Veicoli coinvolti: Autovettura privata - 1 morto - anno 2015;
- Luogo: EX SS175 incrocio SP2 - Tipologia incidente: Scontro frontale-laterale Veicoli coinvolti: - Motociclo con passeggero e Autocarro- 1 morto 1 ferito- anno 2014 ;
- Luogo: Strada Statale 106 al Km, 457 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: - autocarro e autocarro - 1 morto e 1 ferito -anno 2014 ;
- Luogo: SS106 al Km, 458 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: - autocarro autocarro e autovettura - 1 morto e 1 ferito- anno 2014 ;
- Luogo: Strada Statale 106 al Km, 460,6 - Tipologia incidente: Tamponamento Veicoli coinvolti: Autovettura privata e Autovettura privata- feriti 6 e morti 1 anno 2014 ;
- Luogo: VIA DEL VASCCELLO , 21 - Tipologia incidente: Incidente tra veicolo e pedone- Veicoli coinvolti: mezzo pesante pedone - anno 2011 ;

- Luogo: - SP2 KM -Tipologia incidente: Incidente a veicolo isolato Veicoli coinvolti: Autovettura privata - anno 2011 ;
- Luogo: STRADA STRADA PROVINCIALE EX SS. 580 - Tipologia incidente: Incidente tra veicoli - Veicoli coinvolti: Autoveicoli- anno 2011 ;
- Luogo: EXSS 580 DOPO CAVALCAVIA 106 OLTRE STAZIONE DI SERVIZIO - Tipologia incidente: Incidente a veicolo isolato Veicoli coinvolti: Autoveicolo- anno 2011 ;

I dati raccolti hanno evidenziato criticità principalmente sulla ex SS580 (che collega Ginosa a Marina di Ginosa) e sulla SS106 dove sono stati rilevati incidenti mortali anche nel 2018. In ambito urbano non si rilevano incidenti che hanno coinvolto velocipedisti, l'unico sulla SP2 risalente al 2015.



TAV. 8.1 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa e Maria di Ginosa



TAV. 8.2 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa

La questione dell'incidentalità e, più in generale della sicurezza delle persone sulle strade è un tema fondamentale del PUMS i cui obiettivi sono quelli di migliorare la sicurezza dei percorsi pedonali, dei percorsi ciclabili e di alcune intersezioni maggiormente pericolose, etc. Dall'elaborazione del sondaggio effettuato risulta una percezione negativa della sicurezza stradale da parte dei cittadini, dovuta principalmente ad una discontinuità dei percorsi pedonali e ad una grave e generalizzata inadeguatezza comportamentale.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 204 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 Ingorgi a causa delle macchine parcheggiate*
- *Incrocio Corso Italia via Tufarello (VILLA GENUSIA), ci vorrebbe una rotatoria e la manutenzione dell'asfalto;*
- *Incrocio Viale Trieste con viale Piatagora e viale Pordenone (Presenza in pochi metri di caserma carabinieri forestali, distributore benzina, cinema) più luminosità e segnaletica verticale per pedoni;*
- *Incrocio panificio zona ingresso Pineta Regina (carico / scarico merci e presenza di gruppi di persone fisse nel sostare e bere nel vicolo)*
- *Incrocio viale Pola/ Pitagora, particolarmente utilizzato per accesso alla Chiesa al mare...*
- *Insufficienza della sosta. I turisti dovrebbero lasciare la propria auto fuori dal centro abitato e raggiungere il paese con bus navetta. Fare una rotatoria invece del semaforo all'incrocio di viale Trieste con Riva dei tessali e via Tufarello.*
- *Insufficienza della segnaletica*
- *Incrocio all'ingresso lido La Perla punto di congestione estrema in orari di punta;*
- *lungomare poco accessibile ai pedoni e alle biciclette;*
- *lungomare, stazione/rastrelliere insufficienti;*

Lo studio dell'incidentalità è una premessa fondamentale per il monitoraggio delle criticità presenti sul territorio e l'individuazione delle possibili soluzioni per migliorare la sicurezza dei percorsi pedonali, dei percorsi ciclabili e di alcune intersezioni maggiormente pericolose, etc. L'obiettivo del PMC deve prevedere una drastica riduzione dei tassi di incidentalità, con particolare attenzione alle aree residenziali ed ai luoghi ed itinerari di elevata frequentazione (scuole, luoghi di culto, uffici pubblici, etc).

Analisi costi sociali legati all'incidentalità

I costi sociali degli incidenti stradali costituiscono una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi. Il danno economico non è rappresentato da una spesa diretta sostenuta dalla società, ma è la quantificazione economica degli oneri che, a diverso titolo, gravano sulla stessa a seguito delle conseguenze causate da un incidente stradale.

Nella valutazione dei costi sociali complessivi è necessario tener conto sia dei costi riferiti alle persone vittime dei sinistri (costi umani), sia a quelli in generale riferiti alla collettività (costi generali). Questi possono essere così suddivisi:

- Costi umani, riferiti alle vittime di incidenti:
 - Costo della vita umana (mancata produttività, danni non patrimoniali: morali e biologici)
 - Costi sanitari (spese per il trattamento sanitario)
- Costi generali, riferiti all'incidente:
 - Costi patrimoniali: danni a veicoli, edifici, strade, infrastrutture;
 - Costi amministrativi (servizi di emergenza, costi processuali e di amministrazione)

Il costo sociale dell'incidentalità urbana può essere stimato facendo riferimento allo "Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale" allegato al Decreto Dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale n. 000189 del 24 settembre 2012.¹⁶

Costi degli incidenti stradali per livello di gravità - Anno 2010

Milioni di euro

Gravità	Costo medio umano in base alla gravità delle lesioni riportate	Costo medio incidente in base alla gravità dell'incidente stradale
Mortale	1,503	1,642
Con lesioni gravi	0,197	0,309
Con lesioni lievi	0,017	0,032
Con lesioni (senza distinguere in base alla gravità)	0,042	-

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tale studio individua i seguenti parametri medi: 1.503.000 € per ogni deceduto, 42.000 € per ogni ferito. Nel 2015 pertanto la stima del costo sociale dell'incidentalità sostenuta sul territorio Acquavivese ammonta complessivamente a 3.006.000 €.

¹⁶ Gli incidenti stradali rappresentano un costo significativo per la società. Nel Novembre del 2008 il Parlamento Europeo ha adottato la Direttiva 2008/96/EC che rimanda agli Stati Membri il calcolo del "costo sociale medio di un incidente mortale ed il costo sociale medio di un incidente grave verificatosi sul loro territorio". Il Decreto Legislativo 15 marzo 2011, n. 35 di "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" stabilisce la determinazione di detto calcolo con cadenza annuale a partire dalla fine del 2011 (art.7 comma 3).

A tale scopo, la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condotto uno studio di valutazione dei costi sociali dell'incidentalità stradale, approvato con Decreto Dirigenziale n. 189 del 24/09/2012, calcolando il costo sociale medio di un incidente mortale nonché il costo sociale medio di un incidente grave. Sulla base di tale metodologia si calcola annualmente il costo sociale degli incidenti stradali, sia sulla rete TEN stradale che sul totale della rete stradale italiana.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 207 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

Inquinante	Tipo di limite	Parametro statistico e periodo di mediazione	Valore
PM10 Particolato con diametro < 10 µm	Limite di 24h per la protezione della salute umana (da non superare più di 35 volte in 1 anno civile)	Media giornaliera	50 µg/m 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.

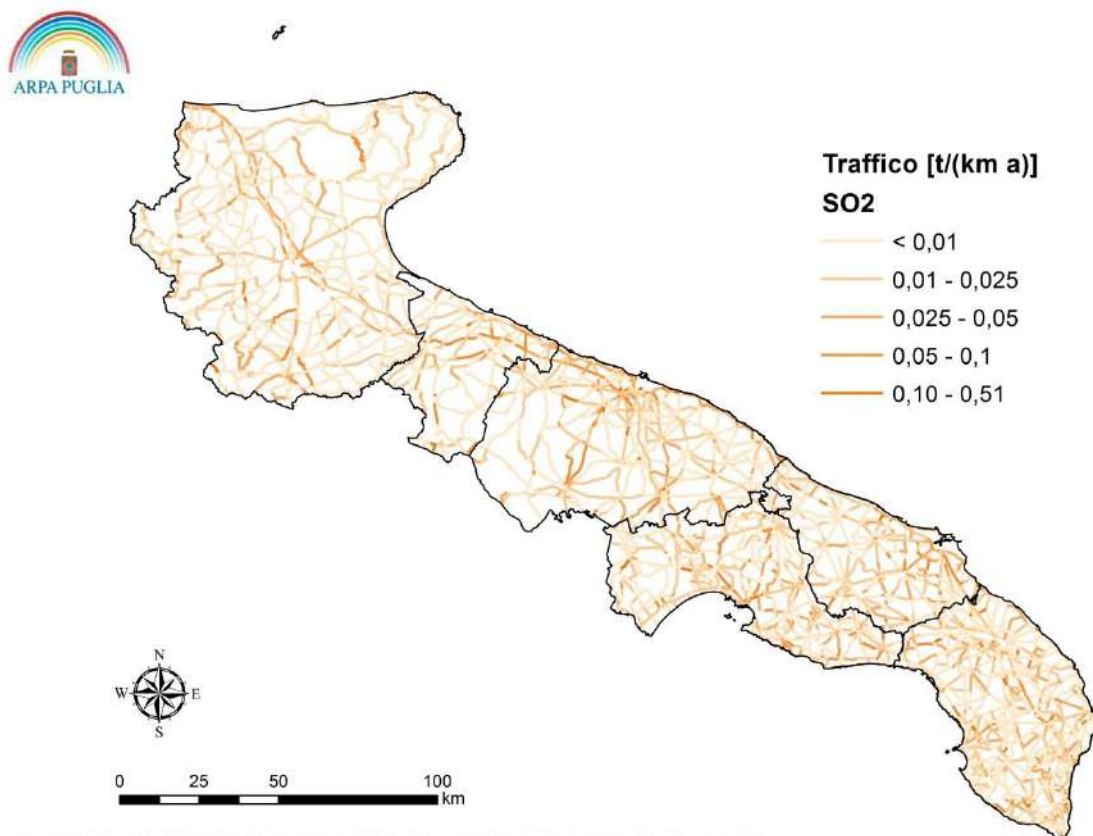
Si riportano nel seguito i risultati di uno studio condotto da IN.EM.AR. (INventario EMISSIONi ARia) sulle Emissioni del Comparto: **Trasporto stradale 2010**

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 (NO_x), polveri sottili (PM₁₀) e monossido di carbonio (CO). IN.EM.AR. (INventario EMISSIONi ARia)

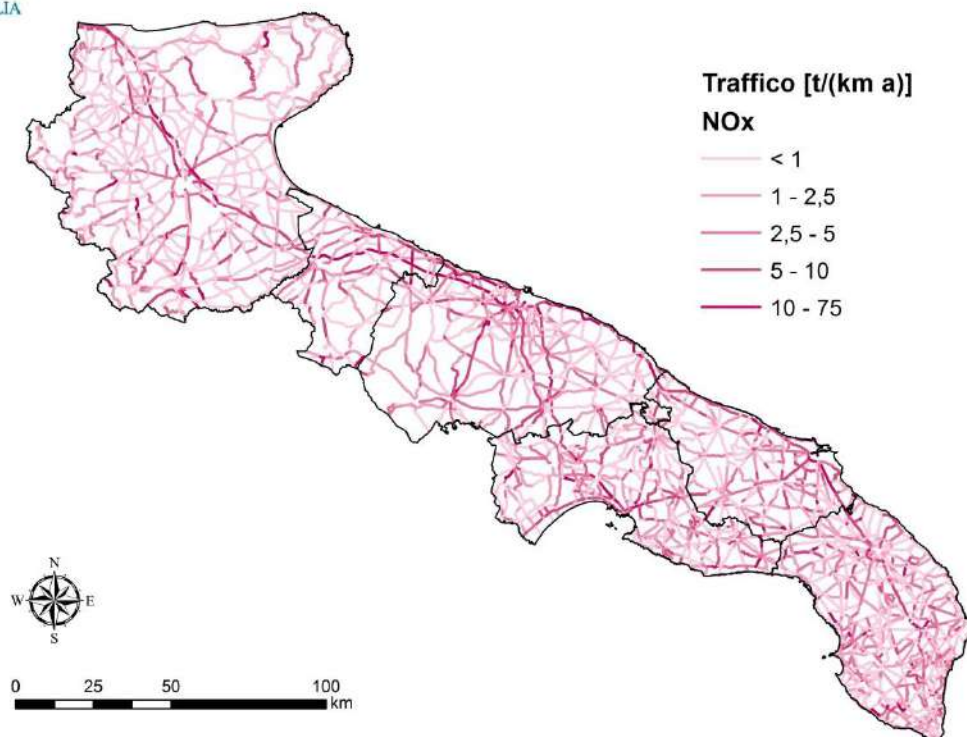
Mappe di elaborazione relative a SO₂ - NO_x - PM₁₀ per l'anno 2010 (rev. 1)

Comparto Trasporti stradali



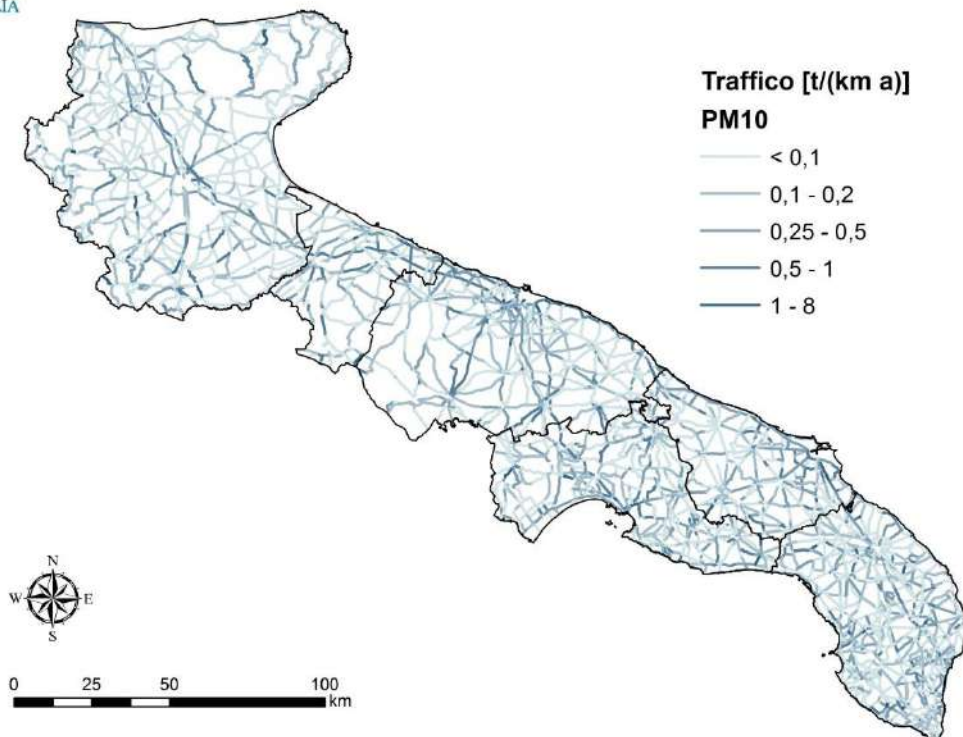
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

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

missioni_Comparto_Trasporto_stradale_PM10

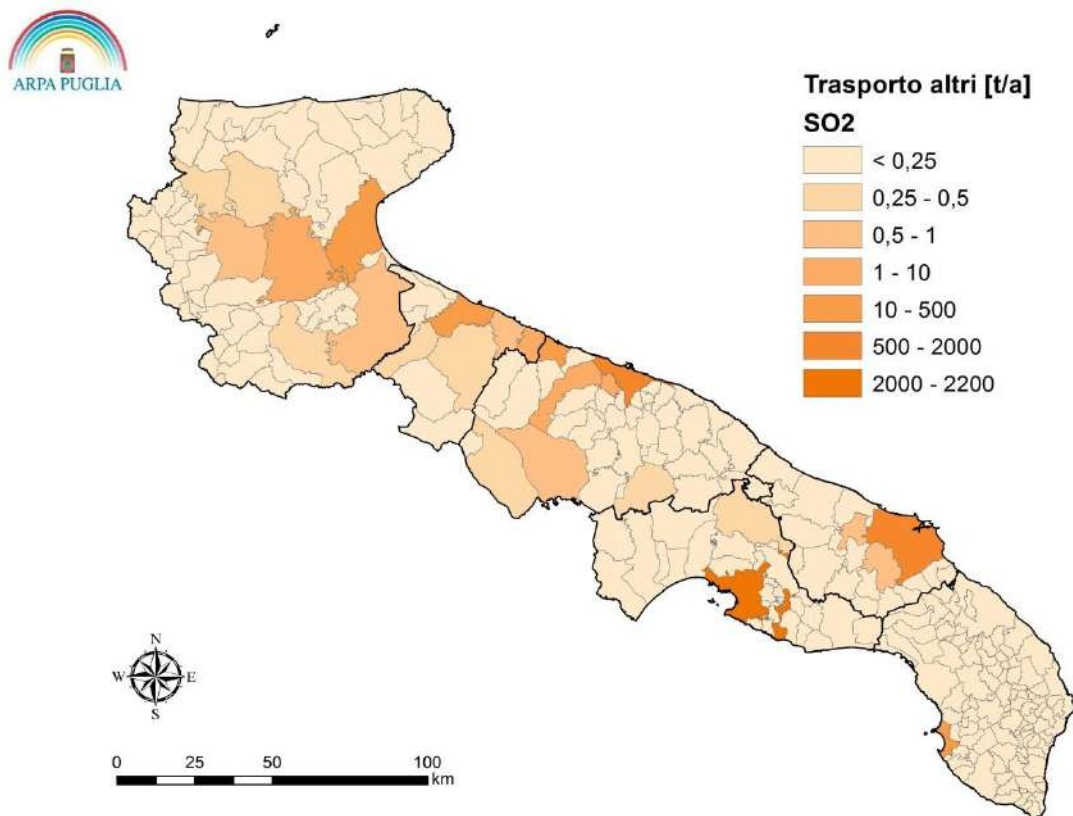
2010_E

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.)

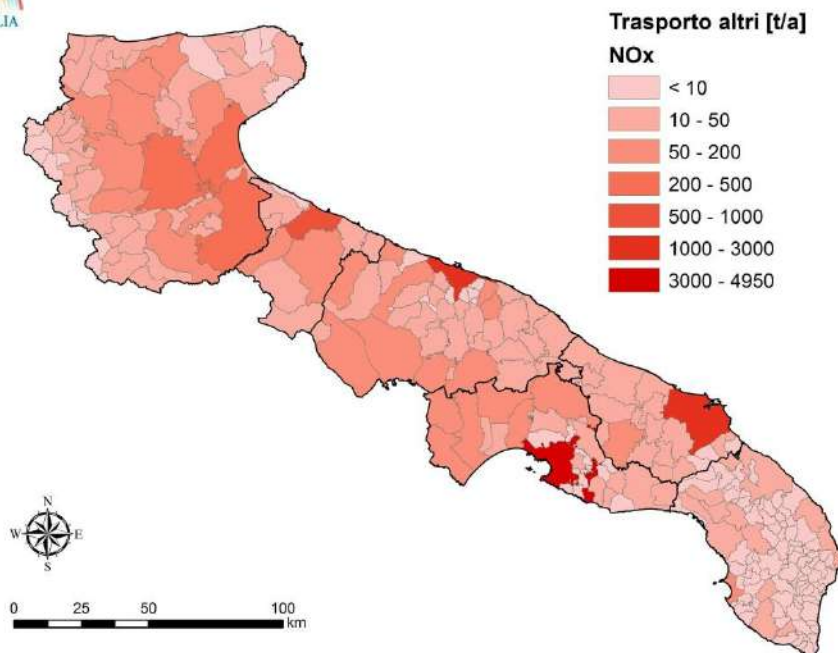
- Trasporti militari
- Ferrovie
- Vie di navigazione interne
- Attività marittime
- Traffico aereo
- Agricoltura
- Silvicoltura
- Industria (ruspe, ecc.).
- Giardinaggio ed altre attività domestiche (falciatrici, ecc.)
- Altri trasporti fuori strada

Mappe di elaborazione relative a SO₂ - NO_x - PM₁₀ per l'anno 2010 (rev. 1)
 Comparto Altri Trasporti



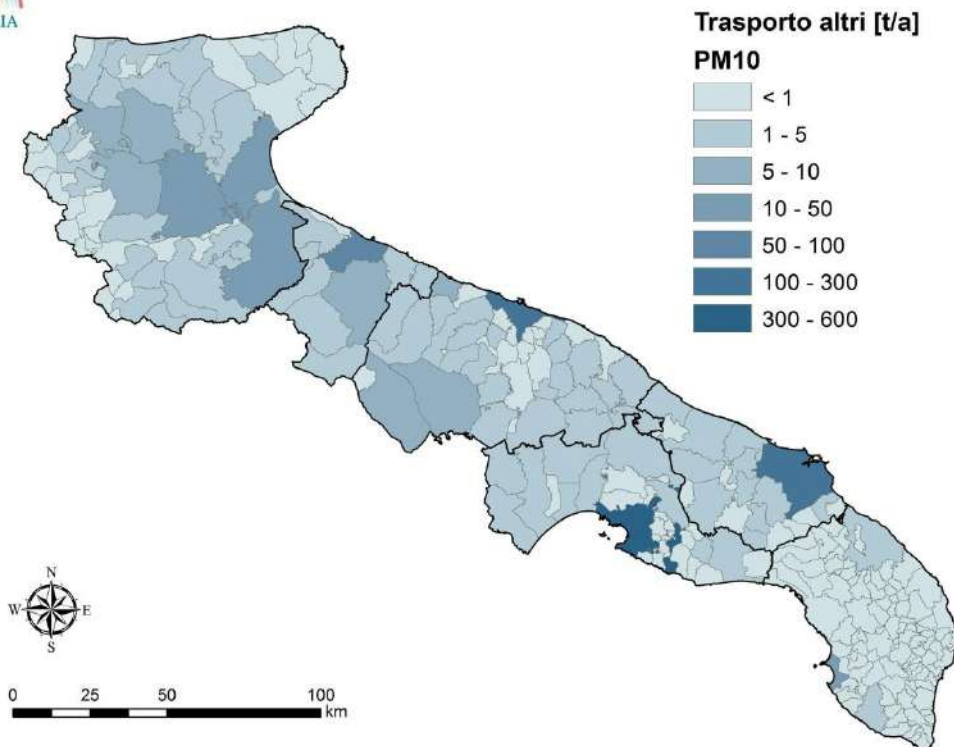
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

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 Castellana	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 Grottole	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 Montebelloni	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 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 del COV del comparto Agricoltura ha origine Biogeniche

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

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

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

EMISSIONI IN ATMOSFERA 2010

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

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

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

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

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

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

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

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





ARPA PUGLIA
INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013 - INEMAR Puglia
Regione Puglia



Istituto Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013 - INEMAR Puglia
Regione Puglia

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

COMUNE	SOx (t/a)	NOx (t/a)	COV (t/a)	CH4 (t/a)	CO (t/a)	CO2 (kt/a)	N2O (t/a)	NH3 (t/a)	PM2.5 (t/a)	PM10 (t/a)	PTS (t/a)	CO2 eq (kt/a)	PREC O3 (t/a)	SOST ACIDIF. (kt/a)
Avetrana	0,5	76,7	69,7	18,4	186,4	18,8	1,6	4,3	10,2	13,3	14,6	19,7	184,0	1,9
Carosino	0,8	30,7	78,7	25,1	198,8	12,2	1,0	2,4	11,1	11,8	12,7	13,1	138,4	0,8
Castellaneta	4,4	204,5	301,0	1.013,8	880,4	52,1	47,9	301,5	49,7	58,2	66,1	88,3	661,5	22,3
Crispiano	6,3	122,2	190,6	265,0	992,6	35,8	15,3	96,3	19,8	47,7	65,8	46,1	452,5	8,5
Faggiano	11,6	26,6	39,6	29,2	291,3	13,3	1,6	6,8	4,5	5,4	7,3	14,5	104,6	1,3
Fragagnano	0,9	40,9	58,2	16,7	132,0	13,7	0,8	1,7	6,7	7,5	8,6	14,3	122,9	1,0
Ginosola	7,2	182,4	499,4	251,8	1.403,8	47,8	17,1	79,5	64,0	89,0	107,4	58,4	880,0	8,9
Grottaglie	7,0	279,0	390,1	190,6	1.343,4	72,7	7,0	22,4	51,6	73,7	88,7	78,8	880,8	7,6
Laterza	4,4	163,2	264,6	1.379,9	663,0	39,9	78,3	556,0	21,3	45,5	65,8	93,2	555,9	36,4
Leporano	1,1	31,8	146,9	31,7	368,3	12,3	1,4	2,6	22,9	24,2	25,7	13,4	226,6	0,9
Lizzano	1,2	46,2	115,8	42,0	312,8	17,8	2,5	5,5	16,0	18,0	19,6	19,4	207,2	1,4
Manduria	7,9	229,0	465,4	148,0	1.461,2	71,8	9,4	36,1	61,6	94,2	115,9	77,8	907,6	7,3
Martina Franca	6,3	410,3	507,0	2.022,8	1.369,2	128,9	115,6	799,9	63,8	77,1	90,8	207,3	1.186,6	56,2
Maruggio	0,8	27,9	97,0	20,1	249,9	12,0	1,9	4,4	15,0	16,1	17,2	13,0	158,8	0,9
Massafra	8,5	321,1	448,6	415,5	1.125,8	75,9	17,4	105,8	53,3	62,8	70,8	90,1	970,0	13,5
Monteciasì	0,5	26,8	60,9	46,2	163,9	10,4	2,3	6,6	9,1	9,7	10,6	12,1	112,3	1,0
Montemesola	0,8	19,6	34,0	19,0	97,8	8,5	0,9	1,8	4,8	6,7	7,5	9,2	68,9	0,6
Monteparano	0,3	16,7	27,8	8,4	76,3	6,8	0,4	0,5	4,3	4,7	5,0	7,1	56,7	0,4
Mottola	24,3	493,5	757,5	2.573,1	4.028,5	76,9	120,3	945,6	95,1	209,7	285,4	168,3	1.838,7	67,1
Palagianello	1,8	77,5	75,4	54,0	316,1	21,2	3,3	13,1	10,6	16,3	20,5	23,3	205,5	2,5
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
Torricedda	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
Staitte	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 (inmissioni)
Non sono comprese le emissioni di CO2 derivanti da combustione di biomasse e incendi forestali
La quota di emissione maggiore del COV del comparto Agricoltura ha origine Biogenica
SNAP (Selected Nomenclature for Air Pollution) è la nomenclatura utilizzata a livello europeo (EMEP-CORINAIR) che classifica le attività emissive di riferimento per la realizzazione degli inventari delle emissioni in atmosfera
Si fa presente che i dati disaggregati a livello comunale costituiscono una estrapolazione dei valori di emissione con specifiche limitazioni scientifiche e metodologiche.
Pertanto gli Enti locali che vorranno utilizzarli per la redazione di Piani e/o Programmi finalizzati alla riduzione delle emissioni, sono invitati, per la loro corretta interpretazione, a richiedere la collaborazione di Arpa Puglia.
N.D.: Dato non disponibile

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

EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013

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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 215 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.11 PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE

Il settore dei trasporti legato al tema della mobilità sostenibile è tra gli argomenti di maggiore dibattito in ambito locale, nazionale e internazionale. *“Il settore dei trasporti produce oltre il 49% delle emissioni di polveri sottili (PM10) in Italia, di cui oltre il 65% di queste deriva dal trasporto stradale, inoltre, in Puglia queste cifre sono rispettivamente pari al 20% ca., di cui al trasporto stradale è attribuibile il 75%. Il sistema dei trasporti stradali è, quindi, uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico insieme alle attività industriali e al riscaldamento.”*

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

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

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

Parco veicolare Comune di Ginosola

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

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

Parco Veicolare Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

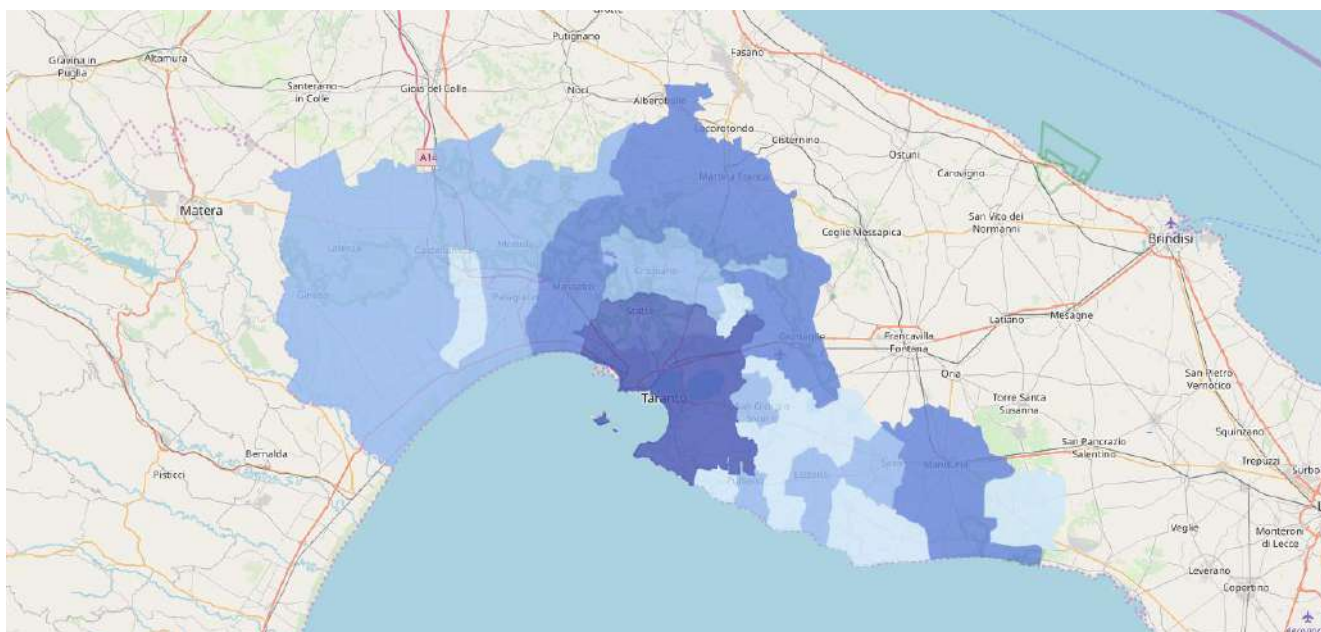
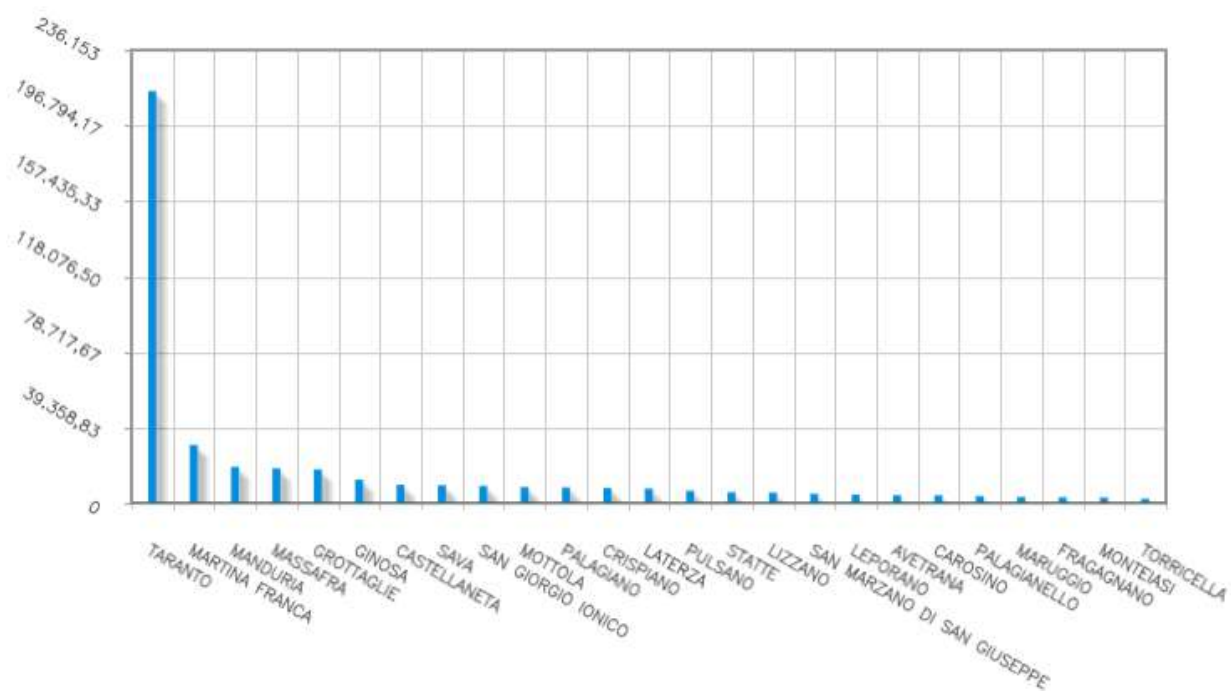
Pos	Comune	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti
1	<u>Martina Franca</u>	30.938	3.666	32	3.944	570	75	39.225	631
2	<u>Avetrana</u>	4.223	405	10	656	42	24	5.360	630
3	<u>Maruggio</u>	3.278	291	4	336	26	0	3.935	619
4	<u>Manduria</u>	19.396	1.795	25	2.205	232	40	23.693	618
5	<u>San Giorgio Ionico</u>	9.160	1.055	3	700	130	22	11.070	602
6	<u>Sava</u>	9.663	785	1	1.420	111	10	11.990	600
7	<u>Fragagnano</u>	3.147	287	4	417	59	6	3.920	597
8	<u>Crispiano</u>	8.079	982	18	799	163	35	10.076	587
9	<u>Carosino</u>	4.112	493	3	320	36	22	4.986	584
10	<u>Pulsano</u>	6.619	926	3	605	82	2	8.237	579
11	<u>Leporano</u>	4.646	754	6	342	40	3	5.791	574
12	<u>Castellaneta</u>	9.768	1.142	24	994	156	14	12.098	571
13	<u>Faggiano</u>	2.025	237	1	314	52	3	2.632	571
14	<u>Massafra</u>	18.690	3.015	29	2.667	372	122	24.895	567
15	<u>Monteparano</u>	1.363	182	8	108	20	3	1.684	567
16	<u>Lizzano</u>	5.704	643	7	567	64	0	6.985	565
17	<u>Montemesola</u>	2.171	230	18	278	63	2	2.762	559
18	<u>Torricella</u>	2.343	269	4	464	27	9	3.116	558
19	<u>Ginosa</u>	12.549	1.414	10	1.522	225	81	15.801	557
20	<u>Grottaglie</u>	17.839	2.330	61	1.215	158	14	21.617	555
21	<u>San Marzano di San Giuseppe</u>	5.085	431	9	681	142	49	6.397	549
22	<u>Mottola</u>	8.613	1.012	14	848	149	31	10.667	542
23	<u>Taranto</u>	107.574	15.764	575	7.012	1.619	313	132.857	539
24	<u>Monteiasi</u>	2.989	364	8	191	36	2	3.590	532
25	<u>Roccaforzata</u>	956	115	1	56	12	0	1.140	523
26	<u>Palagiano</u>	8.366	1.085	51	898	136	23	10.559	518
27	<u>Laterza</u>	7.838	713	25	934	138	67	9.715	514
28	<u>Palagianello</u>	3.851	362	45	453	71	25	4.807	491
29	<u>Statte</u>	6.208	762	8	420	154	30	7.582	447

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 217 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

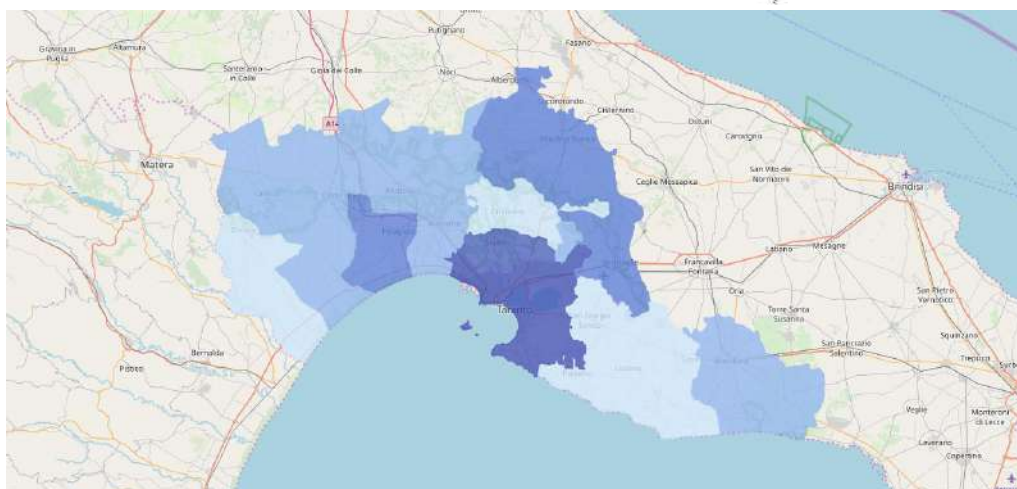
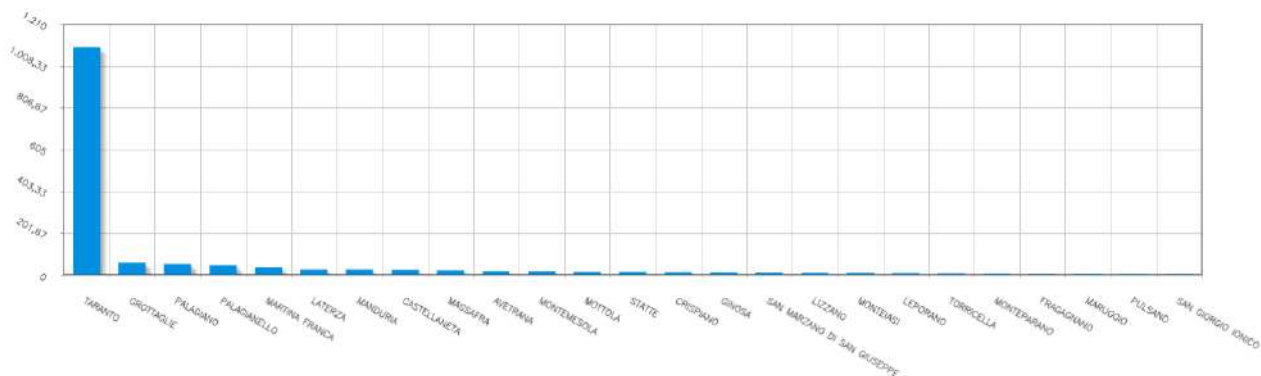
Dettaglio veicoli commerciali e altri - 2016

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

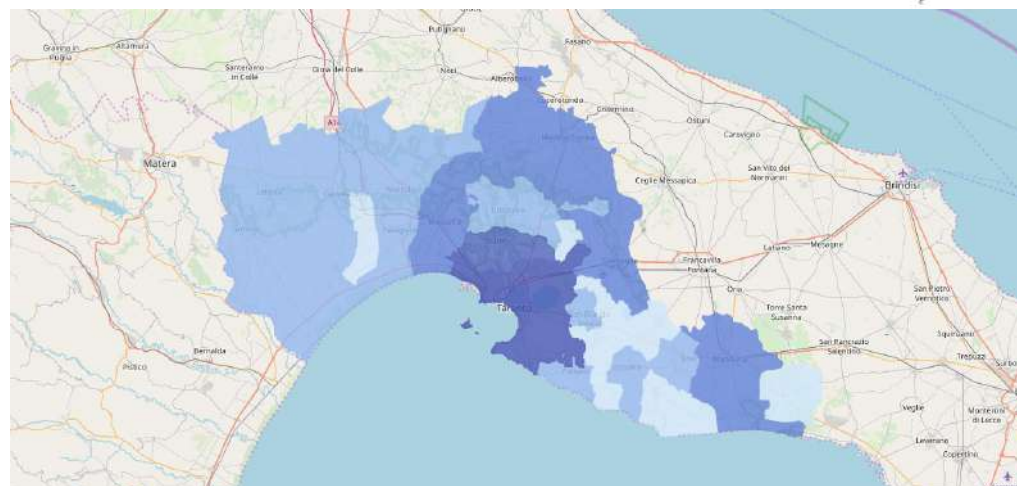
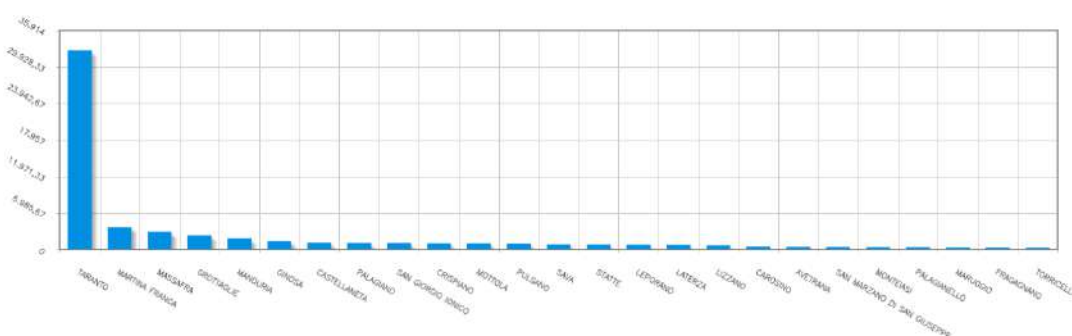
Parco Veicolare_ Auto Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



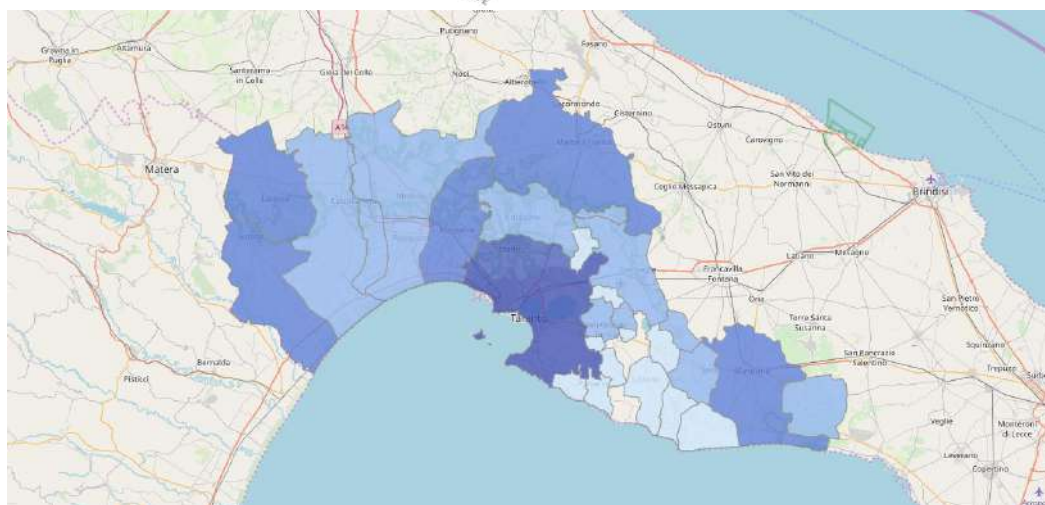
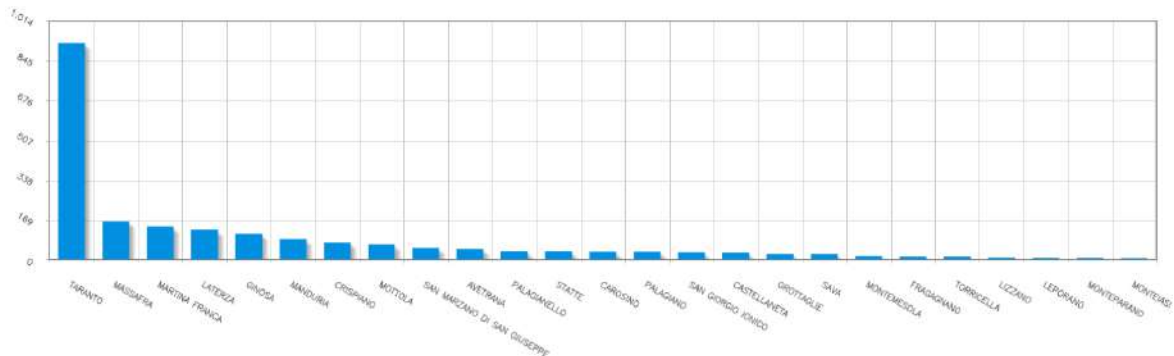
Parco Veicolare_Autobus _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



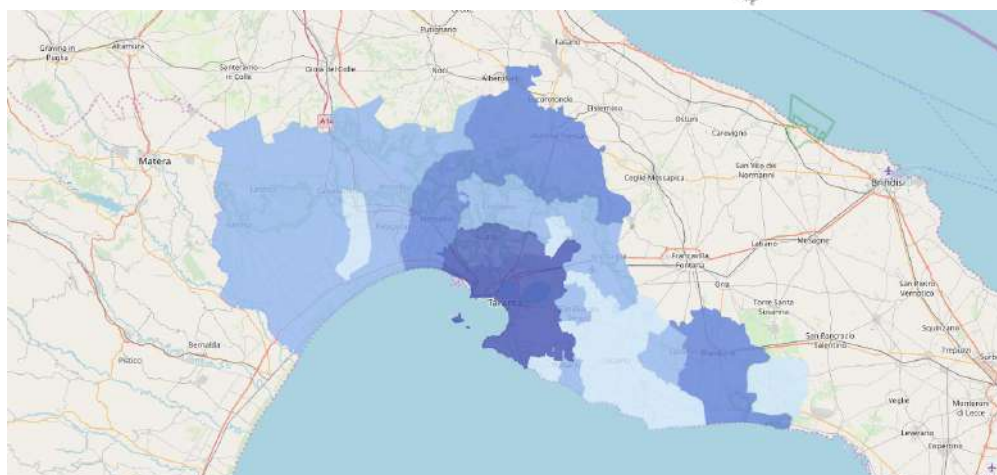
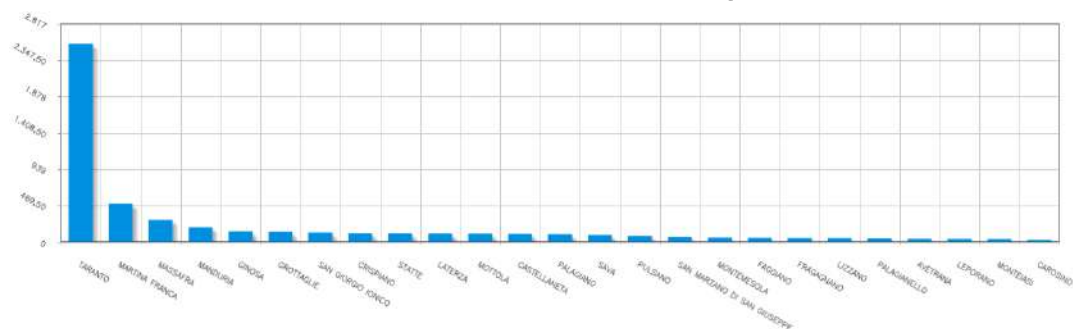
Parco Veicolare_ Motocicli _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



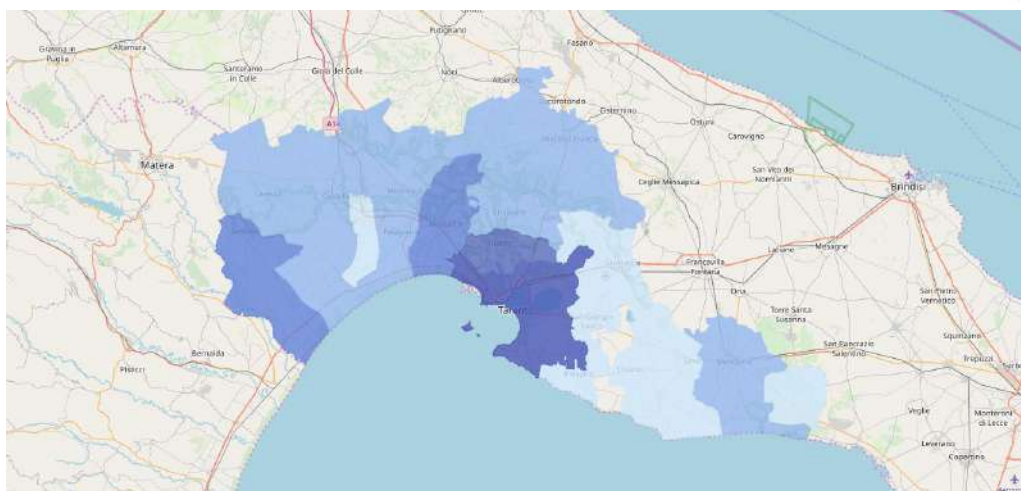
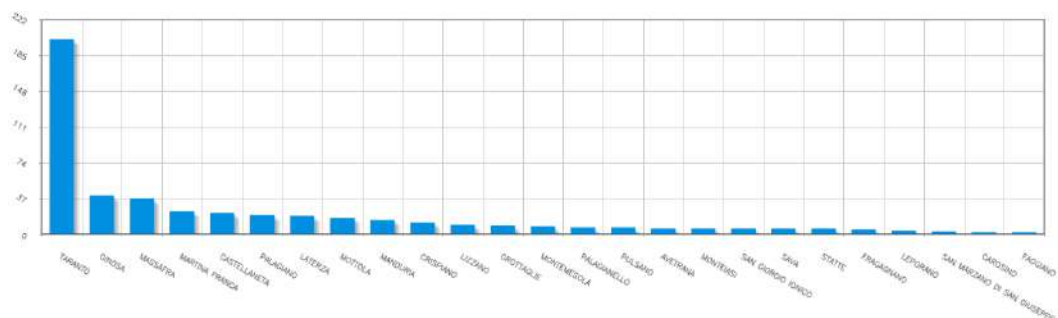
Parco Veicolare _Trasporto merci _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



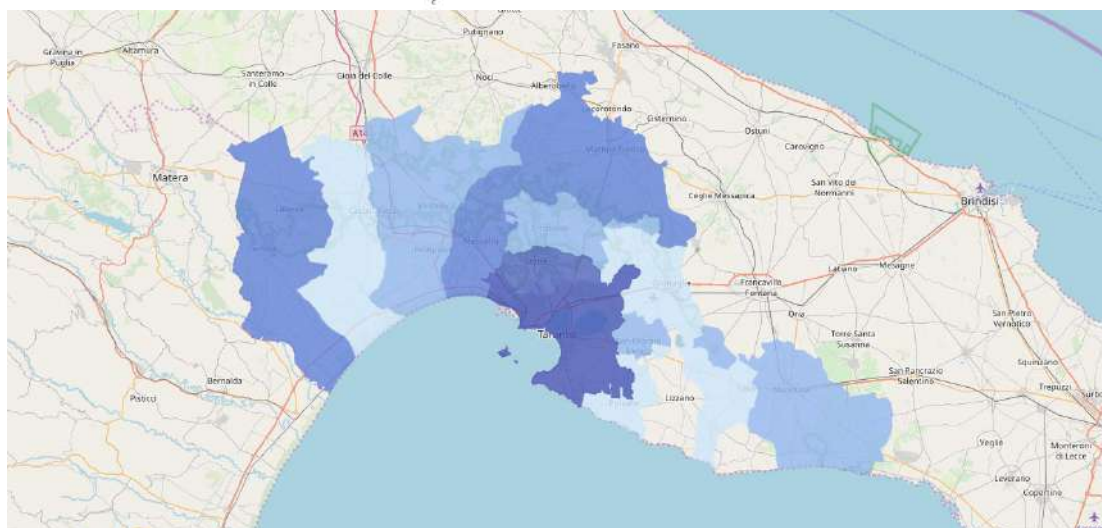
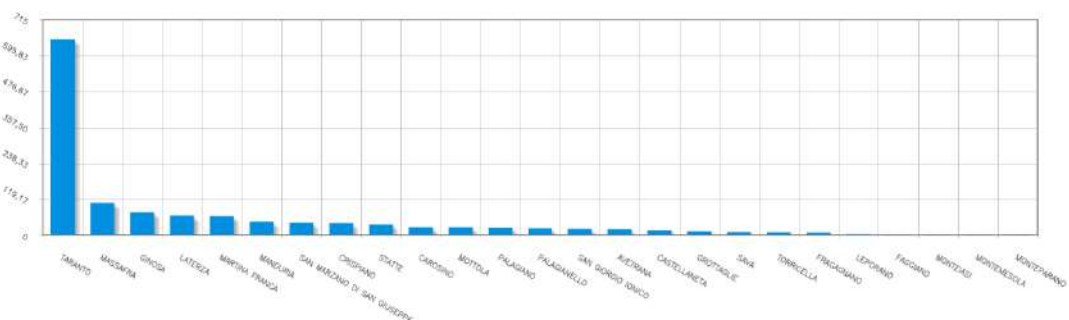
Parco Veicolare _Autoveicoli Speciali _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



Parco Veicolare _ Motoveicoli Quadricicli Speciali _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



Parco Veicolare _ Trattori Stradali Motrici _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 222 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

5.12 PROGRAMMAZIONE IN CORSO

9	Analisi comparative - Piani e Progetti in corso
PREVISIONI PRG TAV 9.1 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosa TAV 9.2 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosa TAV 9.3 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosa TAV 9.4 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosa TAV 9.5 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosa TAV 9.6 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosa PIANI E PROGRAMMI IN CORSO TAV 9.7 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Ginosa e Marina di Ginosa TAV 9.8 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Marina di Ginosa TAV 9.9 PRG+ SERVIZI + PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA PATRIMONIO PUBBLICO E PREVISIONI PRG TAV 9.10 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE TAV 9.11 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE + PRG	
Fonti PRG - Comune di Ginosa DPRU - Documento Programmatico per la Rigenerazione - Urbana Marina di Ginosa POR PUGLIA 2000-2006 -PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT - POR PUGLIA 2000-2016 Recupero e valorizzazione del sito di Torre Mattoni- POR PUGLIA 2000-2006 POR PUGLIA 2014-2020 - RIQUALIFICAZIONE DEI PAESAGGI COSTIERI - progetto finanziato P.O.R. PUGLIA 2014-2020 -Progetto di Valorizzazione della Gravina del Casale - progetto finanziato URBAN UP TRA PINETA E MARE PINETA REGINA PSR 2007-2013 Progetto del nuovo quartiere Mazzini P. I.R.P. Corso Vittorio Emanuele Progetto nuova area mercatale P.O.R. Puglia FESR -FSE 2014-2020 - Asse IV - Percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovía Magna Grecia” Piano Mobilità Ciclistica - Comune di Ginosa_ Delibera di Giunta Comunale n.150 - 8/7/2019	

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 223 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

L'analisi del quadro programmatico rappresenta un passaggio chiave per la ricostruzione degli scenari in quanto ci permette di comprendere gli interventi già decisi (programmati, finanziati o in corso di realizzazione) dai diversi livelli della Pubblica Amministrazione, nel quale dovrà operare il P.U.M.S.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni amministrative sinergiche e complementari che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno e che vede il Comune di 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 quanto più mirata e consapevole. Per ciò è in fase conclusiva la redazione ed istituzione del Catasto delle Cavità Naturali ed Antropiche, commissionato attraverso delle convenzioni all'Università di Bari - dipartimento di scienze della terra e alla Federazione Speleologica Pugliese per la prosecuzione delle indagini iniziate dal CNR attraverso una mappatura completa di tutte le cavità che si sviluppano lungo i costoni della gravina su cui insiste l'edificato ed un rilievo fotografico e geomeccanico degli ambienti. Al termine del lavoro potremmo avere una panoramica chiara dello stato dei luoghi del nostro sottosuolo e predisporre in maniera prioritaria le azioni necessarie per la tutela e la conservazione del patrimonio storico architettonico di cui godiamo. Si stimano circa 350 cavità ad oggi censite tra case-grotta, cantine, cisterne, chiese rupestri, frantoi ipogei ed antichi "lamioni". Strettamente connesse ai risultati ottenuti con il Catasto delle Cavità Naturali ed Antropiche saranno gli interventi di:

- **bonifica delle cavità** invase da detriti e rifiuti (operazioni già avviate);
- **messa in sicurezza delle cavità più critiche** anche attraverso la formula dell'esecuzione in danno laddove indispensabile;
- **impermeabilizzazione delle strade;**

per cui sono stati già istituiti appositi capitoli di bilancio.

- Via Matrice - Consolidamento del punto crollato (cantiere 1)

Punto fondamentale all'interno del programma politico nonché azione necessaria al recupero del centro storico è il cantiere di via Matrice. Si prevede la chiusura della progettazione esecutiva entro fine 2019, che prevede ulteriori azioni di consolidamento e la riapertura al flusso pedonale della via. Si procederà con la gara per l'affidamento delle opere che 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, rifunzionalizzando ufficialmente l'antico Borgo.

- Mitigazione rischio idrogeologico - Consolidamento costone via Matrice (cantiere 2)

A seguito degli eventi calamitosi che hanno colpito il territorio di 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 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 224 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 - Riqualificazione della Gravina del Casale**

Nell'ambito del recupero e della riqualificazione 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 URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 225 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **Piano di recupero del centro storico**

Vista l'attuale condizione del nostro territorio e della nostra gravina dal punto di vista statico e del dissesto idrogeologico, risulta indispensabile definire una matrice d'intervento unica per il recupero del centro storico, in cui prioritari sono l'aspetto della canalizzazione delle acque e del consolidamento strutturale, della tutela del paesaggio e del rispetto dei luoghi, dei materiali e delle antiche tecniche costruttive. Pertanto è necessario l'adeguamento del pregresso Piano di Recupero del Centro Storico risalente al 2009 approvato ma mai adottato ed ormai obsoleto rispetto alla programmazione regionale del P.P.T.R - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

- **PUMS - Ztl centro storico**

All'interno della progettualità e programmazione del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stata individuata e circoscritta la Zona a traffico limitato a fasce orarie per il centro storico, al fine di alleggerire il nucleo antico dal traffico veicolare, ed incentivare quello ciclo pedonale, promuovendo uno stile di vita più sostenibile. In attesa dell'istituzione ufficiale della Ztl, e al fine di garantire sin da subito la percorribilità pedonale in sicurezza di Corso Vittorio Emanuele II in qualsiasi momento della giornata, è in fase di installazione una **corsia pedonale** lungo tutto il corso.

- **TORRE OROLOGIO - Consolidamento e restauro**

Nel recupero del patrimonio storico artistico e architettonico rientra l'intervento di consolidamento e restauro dell'antica Torre dell'Orologio. L'intervento ammonta a 130.000.00 Euro e rappresenta una delle azioni di valorizzazione della piazza 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 sciaccallaggio dell'edilizia e dall'inerzia della politica. Oltre alla riprogettazione della mobilità veicolare e ciclistica, delle ztl e delle aree di sosta attraverso il PUMS in fase di redazione, questa amministrazione sta lavorando sul recupero dell'area di Torre Mattoni, sito archeologico di spiccata rilevanza culturale e paesaggistica, oggi in stato di degrado ed abbandono e soprattutto irraggiungibile a causa delle proprietà private che ne impediscono l'accesso. Nel corso del 2019 si è firmata la concessione del bene vincolata al passaggio di proprietà dall'Agenzia del Demanio al Comune di Ginosa. Il programma di recupero e valorizzazione della torre prevede il suo restauro e consolidamento, la definizione di un accesso pubblico e la classificazione dell'area come "riserva naturale" data anche la presenza del Lago Salinella, fonte unica di flora e fauna del paesaggio costiero e dunale.

- **Riqualificazione del Waterfront di Marina di Ginosa**

A livello infrastrutturale, si è investito su di una progettazione esecutiva sulla riqualificazione del waterfront di Marina di Ginosa, con interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche, alla de-cementificazione del paesaggio con l'utilizzo di

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 226 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

materiali compatibili con il territorio, che ne rispettino l'essenza e la propensione; la piantumazione di verde e una rifunionalizzazione 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 1,5 Milioni di Euro con un cofinanziamento comunale di 80'000.00 Euro.

- **Paesaggi costieri - valorizzazione della costa di Marina di Ginosa**

All'interno del programma di tutela e valorizzazione del paesaggio, questa amministrazione ha investito in progettazioni di rilievo che hanno permesso al Comune di Ginosa l'aggiudicazione di un finanziamento di 1,3 mln di Euro per "Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale" con un progetto sulla "Riqualificazione del paesaggio costiero di Marina di Ginosa" (avviso pubblico della Regione Puglia POR PUGLIA 2014-2020 - Asse VI - Azione 6.6-Sub-Azione 6.6.a) . Il Progetto del Comune di Ginosa mira a riqualificare e ristabilire una connessione ecologica costiera lungo i cordoni dunali dell'abitato di Marina di Ginosa per un tratto di costa di km 4,50. Le aree di intervento sono collocate su aree di proprietà demaniale e di proprietà comunale tra le diverse concessioni private relative alle strutture ricettive balneari "Lido La Capannina" e "Lido Torre Serena". L'Abitato di Marina di Ginosa e la sua costa rientrano nei Paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica da riqualificare e nei Waterfront a prevalente specializzazione turistico residenziale ricettiva da riqualificare. Il progetto prevede principalmente:

- la riqualificazione e restauro attraverso l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e di architettura;
- la valorizzazione o il ripristino naturalistico dei sistemi costieri spiaggia-duna-pineta/macchia area umida retrodunale con la creazione di accessi alla spiaggia compatibili;

con l'obiettivo di riconnettere le aree verdi dislocate in maniera intermittente lungo la costa con un percorso ciclo pedonale, accessibile e sostenibile, nel rispetto delle linee guida e degli obiettivi che il PPTR prevede per l'arco ionico.

Tutta l'area sarà cantierizzata per inizio 2020.

Questo intervento già avviato rappresenta un punto di svolta per lo sviluppo paesaggistico e turistico di Marina di Ginosa in chiave sostenibile.

- **Ex Batteria Toscano**

L'area della Ex Batteria Toscano rappresenta un nodo fondamentale per la riqualificazione costiera in via di sviluppo. Durante il 2019 è stato raggiunto un accordo con la Task Force del Ministero della Difesa 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 rifunionalizzazione 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 227 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 sostenibili quali biciclette o risho, limitando al massimo l'utilizzo di autovetture lungo le arterie principali.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 228 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **Agopuntura urbana e Comitati di Quartiere**

Inoltre saranno attivati piccole azioni di rigenerazione di alcune aree più degradate della città attraverso interventi di "agopuntura urbana", degli esperimenti di progettazione dal basso che coinvolgano i cittadini in piccoli progetti di riqualificazione dei luoghi pubblici. Queste attività sono strettamente connesse al percorso già avviato dei comitati di quartiere, uno strumento di democrazia diretta in cui questa Amministrazione crede fortemente affinché il cittadino venga coinvolto nella vita amministrativa locale e partecipi attivamente alle scelte politiche attraverso gli strumenti previsti.

- **Rifunzionalizzazione della "Scuola Carducci"**

Rientra nelle operazioni da avviare nell'annualità 2019 la riorganizzazione degli uffici pubblici, in vista dei cantieri di restauro e ristrutturazione in partenza. Gli edifici coinvolti sono la storica sede della Polizia Municipale, il palazzo del Municipio, il Museo Civico "ex convento di Santa Parasceve" e la scuola Carducci, immobile storico e potenziale fulcro di rivitalizzazione dell'antico nucleo che attualmente risulta vacante. Vista la necessità di trasferire gli uffici della PM in altra sede per opere di manutenzione straordinaria, la scuola Carducci diventerà sede di uffici comunali. Inoltre, alcuni locali saranno destinati ad ospitare tutto il materiale attualmente collocato nel Museo Civico, adibendo una Biblioteca temporanea in attesa dell'ultimazione dei lavori per la Community Library nell'ex Convento di Santa Parasceve. L'obiettivo è quello di dare nuova vita alla scuola Carducci con una presenza più costante, che sia da input per un ripopolamento del centro storico.

- **"Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopeditoni - Marina di Ginosa - Ciclovia Magna Grecia"**

Nell'ambito del POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita" - Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane", la Città di Ginosa si è candidata all'Avviso per la "selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopeditoni in aree urbane e sub-urbane" con la "Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopeditoni - 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 Bicalia 14/Ciclovia della Magna Grecia, ponendosi pertanto al centro di itinerari di grande interesse culturale. L'infrastruttura ciclabile proposta rappresenta una opportunità per il cicloturismo, essendo interconnessa con i numerosi Siti di Interesse Comunitario, luoghi in cui praticare attività che possono costituire un attrattore di interesse sovracomunale. La rete contribuisce altresì al miglioramento della qualità dell'aria (ai sensi della Direttiva 2008/50/CE), disincentivando l'utilizzo delle auto incrementando quello delle biciclette. L'incentivazione all'uso della bicicletta consentirà lo sviluppo 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.





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

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.).



POR PUGLIA 2014-2020- Asse IV - Azione 44 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane".
 "Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovia Magna Grecia"

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 231 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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.

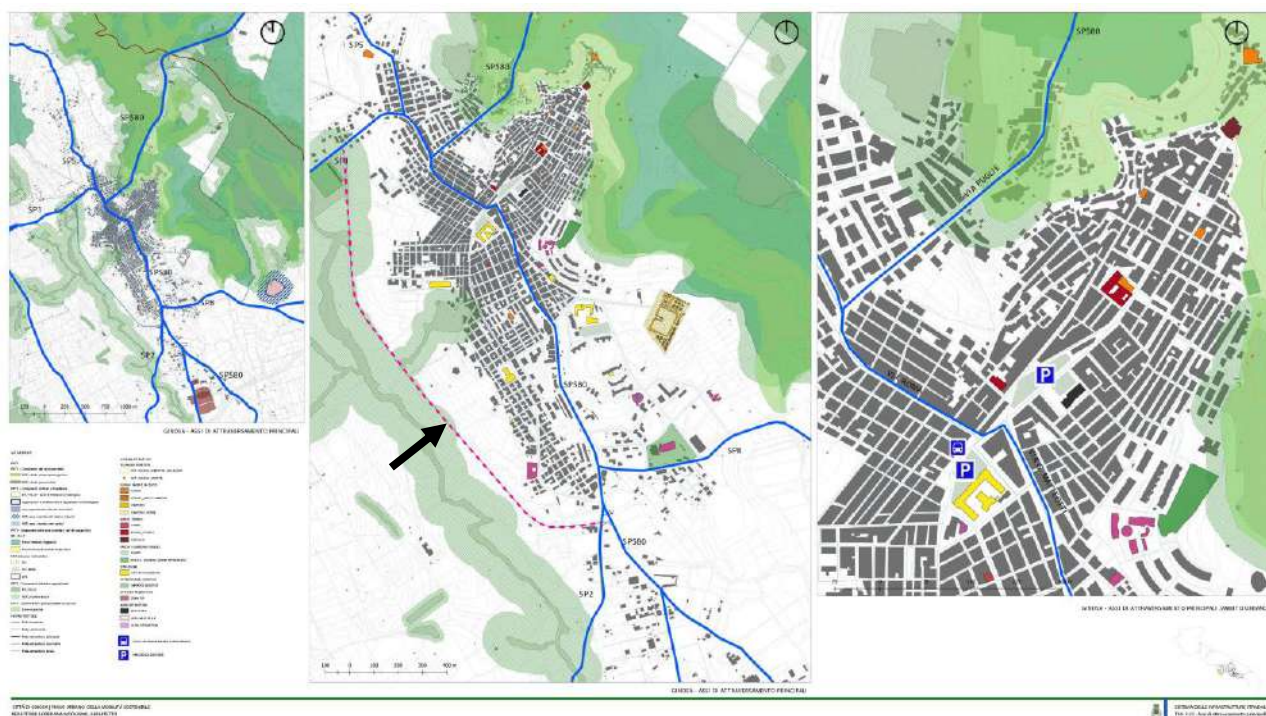
Si riporta di seguito lo Stato del procedimento relativo alla circonvallazione Sud dell'abitato di Ginosa.

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'U.T.C. nell'importo complessivo di €. 1'336'618,54, di cui €.1'022'229,27 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 €.1.136.618,54, 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 mansione, e pertanto con D.D. n°1299/RG del 19.09.2017 veniva nominato quale nuovo Direttore dei Lavori l'arch. Cosimo Venneri dell'U.T.C. al fine di redigere gli atti finali e partecipare alle operazioni di collaudo tecnico-amministrativo;
- il collaudatore a seguito dell'ultima visita, trasmetteva a mezzo PEC in data 19.12.2017 una propria relazione dalla quale si evince che al fine della collaudabilità dell'opera risulta necessario affidare ad un geologo l'incarico per l'esecuzione di prove e sondaggi ritenuti necessari e la successiva redazione di relazione geologica, idrogeologica e geotecnica;
- con D.D. n°55/UTC del 15.05.2018 veniva affidato al dr. Geol. Sergio Calabrese, per le motivazioni nello steso atto indicate, l'incarico per la *"Redazione di relazione geologica, idrogeologica e geotecnica relativa al progetto "Lavori di realizzazione delle opere di protezione delle scarpate e dei pendii della circonvallazione Sud dell'abitato 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 circonvallazione Sud dell'abitato l' 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.

5.13 LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE (P.R.G)

Il Piano Regolatore del Comune di Ginosola è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1606 del 05.11.2001, pubblicata sul B.U.R.P. n. 2 del 08.01.2002 e sulla G.U.R.I. n. 296 del 21.12.2001.

Nell'analisi del quadro conoscitivo le tavole del P.R.G sono state integrate con il sistema dei servizi e degli attrattori culturali, ambientali esistenti.



TAV 91 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosola



TAV 92 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosola





TAV 9.3 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosola



TAV 9.4 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosola



TAV 9.5 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosola

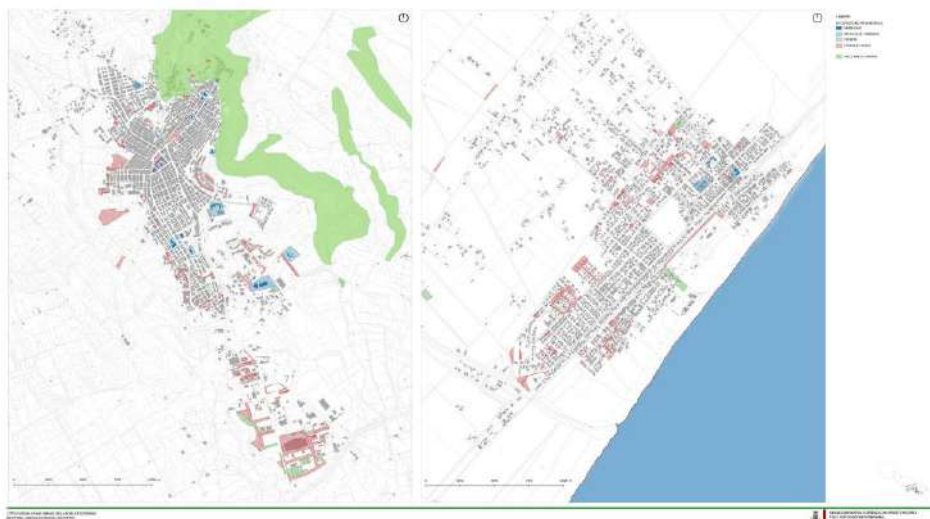


TAV 9.6 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosola

5.15 RICOGNIZIONE DEL PATRIMONIO - "PIANO DELLE ALIENAZIONI E VALORIZZAZIONI PER IL TRIENNIO 2019-2021"

Per procedere al riordino, gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare di regioni, province, comuni e altri enti locali, ciascun ente con delibera dell'organo di Governo individua, redigendo apposito elenco, sulla base e nei limiti della documentazione esistente presso i propri archivi e uffici, i singoli beni immobili ricadenti nel territorio di competenza, non strumentali all'esercizio delle proprie funzioni istituzionali, suscettibili di valorizzazione ovvero di dismissione. Viene così redatto il piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari allegato al bilancio di previsione, nel quale, previa intesa, sono inseriti immobili di proprietà dello Stato individuati dal Ministero dell'economia e delle finanze - Agenzia del Demanio tra quelli che insistono nel relativo territorio. L'inserimento degli immobili nel piano ne determina la conseguente classificazione come patrimonio disponibile, fatto salvo il rispetto delle tutele di natura storico-artistica, archeologica, architettonica e paesaggistico-ambientale.

Il Comune di Ginosa ha approvato ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 58 del D.L. n.112/2008 e s.m.i., convertito con modificazioni, in legge n.133/2008 e ss. mm. e ii., il **"Piano delle alienazioni e valorizzazioni per il triennio 2019 - 2021"**. La fase di analisi del quadro conoscitivo ha previsto la ricognizione del patrimonio dell'Ente (Fabbricati, strade e piazze). Tale ricognizione ha consentito di ipotizzare l'eventuale destinazione del patrimonio a servizi per la mobilità sostenibile.



TAV 9.10 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE



TAV 9.11 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE + PRG

Tutti questi interventi, costituiscono l'imprescindibile riferimento per l'elaborazione degli scenari del PUMS di Ginosa.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 236 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE VI: CRITICITÀ E PROPOSTE - ANALISI SWOT (punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce)

6.1 CRITICITÀ E PROPOSTE

L'analisi dei punti di forza e di debolezza del sistema della mobilità di Ginosa è il risultato dell'analisi conoscitiva restituita nei capitoli precedenti, degli obiettivi e i target fissati dall'amministrazione, delle indicazioni fornite dalla comunità locale attraverso l'indagine conoscitiva sulle priorità di chi vive e lavora nel territorio,

6.1.1 INFRASTRUTTURE STRADALI E SISTEMA DELLA RETE VIARIA

Entrambi gli agglomerati urbani (Ginosa e Marina di Ginosa) presentano una serie di problematiche derivanti da una sorta di "disordine" strutturale di carattere organizzativo:

- criticità del sistema della mobilità, pensato quasi esclusivamente per il traffico motorizzato e carente di percorsi protetti e qualificati per la mobilità lenta, pedonale e ciclabile;
- criticità del sistema della sosta. La sosta delle auto lungo le sedi stradali provoca dei problemi di percorribilità e logistica;
- degrado dei marciapiedi e della pavimentazione stradale con evidenti situazioni di pericolo e di disagio per i pedoni per la presenza di barriere architettoniche.
- assenza di arredo urbano e di decoro per gli spazi urbani, carenza di aree pedonali attrezzate e di infrastrutture dedicate alla ciclabilità
- scarsa attenzione alla sicurezza stradale soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e in relazione alla qualità dei marciapiedi;
- eccessivo traffico veicolare;
- forte concentrazione e pressione antropica sulla località di Marina di Ginosa, soprattutto nei mesi estivi; carenza di servizi pubblici; carenza di polarità urbane e spazi di aggregazione;
- impatto e pressioni delle attività antropiche sui beni naturalistici.

Ginosa:

Analizzando schematicamente le principali criticità legate al sistema della rete viaria di Ginosa possono evidenziarsi:

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

Marina di Ginosa:

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

- criticità nel sistema della mobilità, eccessivo traffico veicolare, forte concentrazione e pressione antropica nei mesi estivi, soprattutto sugli assi di accesso alle zone balneari;
- criticità del sistema della mobilità, pensato quasi esclusivamente per il traffico motorizzato e carente di percorsi protetti e qualificati per la mobilità lenta, pedonale e ciclabile (anche la

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 237 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

La strategia e le possibili azioni del P.U.M.S in tema riorganizzazione della circolazione e riassetto viabilistico di si prefigge i seguenti obiettivi:

- risoluzione delle problematiche connesse sia all'assetto viabilistico della strada, sia alla riorganizzazione del sistema della sosta lungo gli assi principali;
- promuovere interventi di riorganizzazione della circolazione sugli assi di accesso principale;
- promuovere interventi di riorganizzazione della circolazione all'interno della ZTL;
- promuovere interventi di riorganizzazione sulle strade secondarie/locali (zone 30)
- promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali
- nuova classificazione della rete viaria e rete viaria adeguata
- promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali
- promuovere campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;

Il tema della qualità urbana è strettamente legato alla diminuzione della pressione automobilistica nelle aree centrali. Il motivo di maggior degrado è oggi senz'altro da imputare alla eccessiva presenza di automobili, ed in particolare al loro stazionamento.

La revisione dell'impianto circolatorio, congiuntamente alla realizzazione di luoghi di elevata qualità ambientale, alla regolamentazione della sosta in superficie, rappresentano la contropartita necessaria ad ogni ipotesi di allontanamento dell'automobile dalle aree centrali.

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

6.1.2 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;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 238 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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;
- 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 239 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

6.1.3 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 ciclopeditoni
- 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/ciclopeditoni;
- favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing, istituire zone 30 nei pressi delle scuole
- 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;

6.1.4 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (T.P.L.)

Attualmente i due agglomerati urbani di **Ginosa** e **Marina di Ginosa** non sono dotati di servizio di Trasporto Pubblico urbano.

Considerando che gli attuali servizi di line extraurbane hanno percorsi che attraversano le aree centrali dei due agglomerati (Ginosa e Marina di ginosa), creando molto spesso solo dei rallentamenti di traffico inopportuni, sarebbe auspicabile proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus. Inoltre, l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano (ad esempio con bus navetta elettrico da 8/10 posti), oltre ad essere giustificata da esempi felici di altre realtà urbane di analoghe dimensioni, resta una delle condizioni principali per implementare politiche efficaci di riduzione dell'uso dell'auto privata.

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

Dall'analisi delle risposte al questionario on line, riportato nel documento "REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE" e dalle indagini descritte nella PARTE V, CAPITOLO 5.6, è emerso che la popolazione locale utilizza in modo limitato il trasporto pubblico, la maggior parte degli spostamenti viene effettuata con il mezzo privato.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 240 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

La strategia e le possibili azioni del P.U.M.S in tema di TPL si prefigge i seguenti obiettivi:

- incrementare il numero di corse;
- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico e potenziando la connessione tra Ginosa e Marina di Ginosa;
- introdurre una linea di trasporto urbano (bus navetta elettrico) per connettere le varie zone della città di Ginosa e Marina di Ginosa con gli attrattori principali e il polo ferroviario di Ginosa Scalo.
- potenziare il ruolo di nodo intermodale della stazione di Marina di Ginosa, con un servizio di Velostazione (bici+bus+treno) ;
- migliorare l'attrattività della rete di trasporto pubblico urbano anche per utenti non abituali al fine di incrementare il numero di utenti trasportati e l'efficienza economica del servizio;
- rinnovare la flotta dei mezzi in servizio urbano;
- garantire un'adeguata accessibilità ai soggetti a ridotta capacità motoria
- incrementare il numero di corse;
- favorire l'intermodalità mediante l'istituzione di servizi di bike sharing in corrispondenza della stazione e delle fermate degli autobus.
- sviluppare il sistema di trasporto sostenibile verso le aree urbane di prossimità dove sono incardinati i principali presidi sanitari, formativi e produttivi e verso i poli turistici, con particolare riguardo all'utenza con ridotta capacità motoria: sistemi di trasporto di tipo misto pubblico/privato, servizi a chiamata, bus dedicati, taxi-bus, nuove linee per attività extrascolastiche, car sharing, car pooling, pedibus/bicibus, bike sharing a pedalata assistita
- potenziare i servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate);
- potenziare/migliorare i servizi di mobilità collettiva verso la stazione ferroviaria di Marina di Ginosa attraverso l'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma
- Promuovere politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale

6.1.5 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 241 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Matera, Bari, mentre il 99% dei flussi in entrata provenie 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
- promuovere l'utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto,
- realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio
- promuovere politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling

6.16 SICUREZZA E INCIDENTALITÀ

Dall'elaborazione del sondaggio effettuato risulta una percezione negativa della sicurezza stradale da parte dei cittadini, dovuta principalmente ad una discontinuità dei percorsi pedonali e ad una grave e generalizzata inadeguatezza comportamentale.

Di seguito si riportano le indicazioni raccolte nel sondaggio che hanno evidenziato ulteriori situazioni di criticità:

Ginosa

- *Piazza Nusco, Via Roma, via della Pace*
- *via Roma, a causa del traffico in ingresso e uscita dalla città spesso congestionato da ostruzioni, parcheggi non regolari*
- *Centro storico, andrebbe "tutelato" per essere valorizzato, così credo diverrebbe una vera e propria risorsa per la comunità.*
- *Via concerie/via alfieri hanno entrambi lo stesso senso di marcia e non permettono di raggiungere il centro con un mezzo in caso di emergenza*
- *via Matteotti intasata di auto, sarebbe auspicabile il senso unico*
- *Via Tagliamento*

Marina di Ginosa

- *il passaggio a livello di viale Pola è un accesso privilegiato alla spiaggia ma anche un limite infrastrutturale che allontana il waterfront dal resto del paese. L'attraversamento dei binari è pericoloso vista la moltitudine di passanti e automezzi che lo attraversano quotidianamente nel 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*

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 242 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

ciclabili sono pericolosi. I marciapiedi sono impraticabili perciò i pedoni occupano i percorsi ciclabili;

- *pista ciclabile viale Ionio/inutilizzabile in diversi punti per macchine parcheggiate, negozi che aggiungono tavolini ecc.;*
- *pista ciclabile campeggio/pericolosa nella parte finale zona aeronautica;*
- *pista ciclabile viale Pitagora/ pericolosa in vari punti andrebbe mantenuta e potrebbe continuare verso la DOK;*
- *pista ciclabile via Italia/ pericolosa in vari punti, necessaria manutenzione;*
- *Viale Trieste pista ciclabile inaccessibile, necessaria manutenzione;*
- *viale Ionio, viale Pitagora in prossimità del supermercato DOK, ingresso del paese;*
- *viale Ionio angolo viale Italia, la strada manca di segnaletica e si creano sempre Ingorgi a causa delle macchine parcheggiate*
- *Incrocio Corso Italia via Tufarello (VILLA GENUSIA), ci vorrebbe una rotatoria e la manutenzione dell'asfalto;*
- *Incrocio Viale Trieste con viale Piatagora e viale Pordenone (Presenza in pochi metri di caserma carabinieri forestali, distributore benzina, cinema) più luminosità e segnaletica verticale per pedoni;*
- *Incrocio panificio zona ingresso Pineta Regina (carico / scarico merci e presenza di gruppi di persone fisse nel sostare e bere nel vicolo)*
- *Incrocio viale Pola/ Pitagora, particolarmente utilizzato per accesso alla Chiesa al mare...*
- *Insufficienza della sosta. I turisti dovrebbero lasciare la propria auto fuori dal centro abitato e raggiungere il paese con bus navetta. Fare una rotatoria invece del semaforo all'incrocio di viale Trieste con Riva dei tessali e via Tufarello.*
- *Insufficienza della segnaletica*
- *Incrocio all'ingresso lido La Perla punto di congestione estrema in orari di punta;*
- *lungomare poco accessibile ai pedoni e alle biciclette;*
- *lungomare, stazione/rastrelliere insufficienti;*

La strategia del P.U.M.S in riduzione dell'incidentalità si prefigge i seguenti obiettivi:

- **interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;**
- **aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;**
- **Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011**

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 243 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

6.2 ANALISI S.W.O.T.

Come previsto dalle linee guida regionali, al fine di costruire un efficace quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi assunti, è stata svolta un'analisi S.W.O.T. per evidenziare punti di forza e di debolezza, propri dell'ambito territoriale comunale di Ginosa, e la presenza di opportunità e di minacce che derivano dal contesto esterno.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- Propensione della cittadinanza all'uso di mezzi alternativi all'auto se l'offerta del trasporto pubblico fosse rafforzata (Connessione Ginosa- Marina di Ginosa) o potenziata attraverso bus navetta (8/10 posti) - Propensione alla ZTL messa in evidenza dall'indagine ai cittadini - Avviato processo di riqualificazione del centro storico di Ginosa e del lungomare di Marina di Ginosa - Avviato il processo di collaudo della Circonvallazione Sud, nata come strada di collegamento tra provinciali (raccorda la SS 580 proveniente da Laterza alla statale per Marina di Ginosa) - Buone frequenze del servizio ferroviario di Marina di Ginosa nel periodo estivo - Presenza di itinerari ciclabili di valenza "ludico-turistica" (Marina di Ginosa) e connessi con le ciclovie di interesse nazionale - Propensione alla regolamentazione degli accessi ai mezzi pesanti - Propensione alla ridefinizione dei sensi di marcia sugli assi principali - Avviato il processo di connessione tra le rete ciclabile comunale con quella di pianificazione regionale per lo sviluppo de cicloturismo - Le dimensioni contenute di entrambi gli agglomerati urbani (Ginosa e Marina di Ginosa) favoriscono lo sviluppo di modalità di spostamento più sostenibili	- Struttura della viabilità di livello territoriale (strade a doppia carreggiata e doppia corsia) mediamente buona - Congestionamenti stradali in corrispondenza di via Puglie (presenza del semaforo) e del nucleo centrale - Ginosa - Congestionamenti stradali in corrispondenza di viale Ionio e viale Pitagora soprattutto nei mesi estivi - marina di Ginosa - Congestionamenti stradali in corrispondenza degli istituti scolastici negli orari di entrata ed uscita dei bambini - Elevata entità del traffico generato di mezzi pesanti nel nucleo urbano - Mancanza di gerarchia degli assi viari - Carenze nella manutenzione stradale (intera piattaforma: carreggiata, marciapiedi, ecc.) messa in evidenza dall'indagine ai cittadini - Tasso di motorizzazione elevato - L'automobile resta il mezzo più utilizzato, per tutte le classi di distanza di spostamento soprattutto per gli spostamenti sistematici - Quota modale del TPL modesta. Nel triennio 2011-2017 si registra un calo del rispetto ai titoli di viaggio venduti; - forte pressione della sosta nelle aree centrali - Insufficienza del sistema di regolamentazione della sosta - Elevata occupazione del suolo pubblico da parte dei veicoli in sosta irregolare - Presenza di una sola stazione ferroviaria (Marina di Ginosa). Il sistema collettivo ferroviario non comprende servizi di lunga percorrenza e regionali - Rete ciclabile per gli spostamenti "quotidiani" poco sviluppata e carente di manutenzione. Gran parte della rete ciclabile attuale risulta da adeguare ai fini della sicurezza - La rete ciclabile attuale si configura come insieme di itinerari non connessi tra loro. Assenza di integrazione con la rete cicloturistica - Difficoltà ad eseguire un controllo del rispetto del divieto di circolazione dei mezzi pesanti nell'area centrale - Assenza di una politica di regolamentazione degli accessi ai mezzi pesanti - Assenza di aree pedonali e Zone 30
OPPORTUNITÀ	MINACCE
- presenza di una pianificazione di livello sovraordinato (regionale) legata ai trasporti ed alla mobilità (con particolare attenzione a quella ciclabile) - Il tratto Ginosa-Castellaneta, interessato dall'itinerario 14, si sviluppa lungo il canale Mezz. Orientale, risulta carrabile ed ha una lunghezza di 13,08 Km. Il livello di carrabilità risulta scarso sterrato - presenza di numerosi finanziamenti a livello europeo, statale e regionale legati al miglioramento dell'offerta della mobilità a livello comunale - presenza di un ricco patrimonio ambientale, paesaggistico e culturale. Il territorio di Ginosa, ricco di storia cultura e paesaggi, clima favorevole nella maggior dell'anno, rappresenta una opportunità per la promozione del cicloturismo. - Il territorio di Ginosa ricade nel "Parco Regionale della Terra delle Gravine" (codice EUAP0894). Fanno parte del territorio di Ginosa: il Sic - Zps "Area delle Gravine" con codice IT 9130007 il Sito Rete Natura 2000 denominato "Pineta dell'Arco Ionico" code SIC IT9130006	- territorio ricco di risorse naturali, culturali e ambientali e nel contempo molto fragile (forte rischio alluvioni) - eccessivo traffico veicolare forte concentrazione e pressione antropica (soprattutto nei mesi estivi) sui beni naturalistici - forte attrattività del territorio comunale, dovuta alla vocazione turistica e alla presenza di forti attrattori naturalistici, che comporta un elevato numero di autovetture in ingresso, soprattutto in nei periodi estivi - superamenti del valore limite di PM10 causati primariamente dalle emissioni inquinanti degli autoveicoli

PARTE VII: PUMS GINOSA - DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DELLE STRATEGIE E DELLE AZIONI

7.1 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO

Il PUMS è uno strumento strategico di pianificazione di cui si è voluta dotare l'Amministrazione, grazie al quale si mira a costruire una prospettiva partecipata di sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio comunale di Ginosa. Per delineare le strategie e le scelte del Piano è necessario, in primo luogo, compiere una chiara individuazione degli obiettivi che il PUMS di Ginosa si prefigge di conseguire nel corso del prossimo periodo valido per i prossimi 10-15 anni.

Gli obiettivi che ci si pone derivano principalmente dalla necessità di soddisfare i fabbisogni di mobilità dei cittadini, di aumentare i livelli di sicurezza, di incrementare le capacità di trasporto, di ridurre i fenomeni di congestione del traffico, le emissioni atmosferiche inquinanti dovute ai trasporti, ad esempio PM10, PM2,5, ossidi di azoto e precursori dell'ozono, nonché gli inquinanti locali legati al "traffico di prossimità", e, non ultimo, di migliorare la qualità del paesaggio urbano, il contenimento del consumo di suolo la valorizzazione delle peculiarità del territorio per favorirne la fruizione e aumentarne l'attrattività turistica.

La definizione degli obiettivi del Piano consentirà 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 245 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

stato attuale". Gli obiettivi definiscono il livello strategico del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (ad esempio, ridurre drasticamente la congestione causata dal traffico veicolare), mentre le misure/azioni (ad esempio, sviluppare un sistema di trasporto tramviario) sono i mezzi per raggiungerli.

Il costante coinvolgimento dei portatori di interesse è necessario per garantire l'accettazione delle priorità individuate per la mobilità

Accanto ai macro-obiettivi minimi obbligatori, si elencano di seguito una serie di obiettivi specifici (indicativi) di ogni realtà urbana. **Ciascun Ente può scegliere, per il proprio PUMS, quello più adatto alle proprie caratteristiche, salvo poi monitorarne il raggiungimento secondo gli indicatori previsti:**

Obiettivi specifici (indicativi)
Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo
Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso
Migliorare le performance economiche del TPL
Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale
Ridurre la congestione stradale
Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
Ridurre la sosta irregolare
Efficientare la logistica urbana
Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta
Garantire la mobilità alle persone a basso reddito
Garantire la mobilità alle persone anziane
Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare
Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS in linea con Linee guida ministeriali sono state definite le **strategie e le relative azioni** che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

Come descritto nel D.M. n. 233 del 5 ottobre 2017, ciascuna strategia può essere costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall'analisi del quadro conoscitivo.

Per ciascuna delle strategia/azioni è possibile esplicitare indicatori e risultati attesi dall'attuazione delle indicazioni del Piano, al fine di consentire il monitoraggio in itinere delle previsioni del piano attraverso la valutazione costante del grado di perseguimento degli obiettivi e della reale efficacia ed efficienza delle azioni stesse.

Nelle tabelle che seguono vi è l'indicazione delle strategie e delle relative azioni ad ogni azione è associato l'indicatore individuato per la valutazione dell'efficacia del Piano.

Le strategie e azioni individuate inoltre, sono distinguibili in due tipologie:

- quelle direttamente attuabili da parte dell'Amministrazione attraverso azioni previste dal Piano;
- quelle che invece possono essere messe in atto solamente mediante il coinvolgimento di altri soggetti influenti in ambito di mobilità.

Infine le azioni che possono essere gestite con fondi propri o regionali, nazionali, europei.

Un'azione costituisce una delle possibili attività da mettere in campo per contribuire all'attuazione concreta di una strategia. Un'azione si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita. Per ognuna delle strategie è possibile esercitare una o più azioni.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 246 di 318	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

7.2 DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI

Il Piano della Mobilità Urbana Sostenibile di Ginosa rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno.

Il Piano ha come finalità principale la definizione della vision della città (in arco temporale che va da 5 ai 15 anni, costruita individuando: obiettivi da perseguire, strategie da utilizzare ed azioni da attuare nel lasso temporale considerato).

La costruzione della vision e la definizione delle possibili misure da adottare tiene conto di un insieme di elementi che comprendono:

- il quadro di riferimento normativo descritto nella Parte III
- Il quadro conoscitivo descritto nella Parte IV e V
- gli obiettivi del PUMS descritti nella parte VII capitolo 7.1
- i risultati del percorso di partecipazione messo in campo nella fase di redazione del PUMS, riferite in dettaglio nell'allegato "REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE".
- la partecipazione al SUMP Learning Programmes (SLP3)¹⁷. Nella fase di elaborazione del PUMS la Città di Ginosa è stata selezionata per partecipare al SLP3, un programma europeo che prevede una serie attività di approfondimento rivolte alle Pubbliche Amministrazioni nell'ambito della mobilità sostenibile per accrescere le competenze e le conoscenze necessarie per sviluppare e attuare i PUMS.
- le sfide prioritarie
- la dimensione temporale del piano, che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine, dai 3 ai 5 anni;

Di seguito si indicano le strategie di intervento, organizzate in funzione delle diverse azioni utili al raggiungimento degli obiettivi, definite in conformità con quanto indicato dalle **Linee Guida Ministeriali**, delle **linee guida Regionali** per la redazione dei PUMS e del **Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS**¹⁷.

Strategie :

- Integrazione tra i sistemi di trasporto
- Sviluppo della mobilità collettiva
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa
- Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
- Razionalizzazione della logistica urbana
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile
- Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto
- Sviluppo delle tecniche di Mobility Management
- Coinvolgimento attivo del mondo della scuola
- Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta
- Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica
- Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione
- Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri

¹⁷ Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS_Iniziativa CIVITAS: "City-VITALity-Sustainability", Iniziativa UE "Città, Vitalità e Sostenibilità".

STRATEGIE E AZIONI _LINEE GUIDA MINISTERIALI

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI TRASPORTO, CHE COMPRENDANO ANCHE SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA, LADDOVE ECONOMICAMENTE E FINANZIARIAMENTE SOSTENIBILI	INCENTIVARE LE SCELTE MULTIMODALI	a. redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale/gerarchizzazione della rete di trasporto;	Nuova classificazione della rete viaria e rete viaria adeguata	(Km di nuove corsie adeguate)	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale	Numero nodi di interscambio Capacità parcheggi per auto Capacità parcheggi per moto Capacità parcheggi per moto Estensione della rete ciclabile connessa ai parcheggi bici, reti interconnesse	(n° nodi) (n° posti auto) (n° posti moto) (n° posti bici) (km di rete di TPL connessa ai parcheggi di scambio)	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;	Adeguamento mezzi al trasporto bici (numero mezzi adeguati)	numero mezzi adeguati	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		d. lo sviluppo dell'integrazione tariffaria prevedendo anche il trasporto delle biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti	Tariffazione integrata (park&ride, Bus/metro/treno car sharing, bike sharing)	Km di metro a biglietto integrato, km di ferrovia a biglietto integrato flotta car sharing e biglietto integrato	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia gestori TPL)
		e. utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità	Rete portante servita da ITS	Km o perc. sul totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		f. Attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità	Numero collaborazioni attivate	numero	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g. Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO ED INNALZARE LA VELOCITÀ COMMERCIALE DEI MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO	MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO E AUMENTO DELLA VELOCITÀ COMMERCIALE	a. la realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;	estensione corsie preferenziali	Km corsie preferenziali, % corsie preferenziali su totale estensione rete su TPL su gomma	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		b. l'implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;	numero di impianti con regolazione dinamica e/o meccanismi di priorità	numero impianti % impianti su totale impianti	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		c. la previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);	nuova estensione tpl/estensione mobilità privata	% km ridotti	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		d. aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;	vetture attrezzate e fermate più accessibili	Numero vetture attrezzate/totale numero fermate migliorate/totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		e. Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a	dotazione di sistema AVL; AVM	Centrale sì/no, nu e % autobus con AVM	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

		intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;			
		f. la rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile	dotazione di sistemi di conteggio passeggeri	n. e % autobus contapasseggeri	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g. l'utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touchscreen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;	informazione <i>real time</i> su servizio tpl, su disponibilità parcheggi in nodi di interscambio, altre forme di trasporto, esistenza di siti web, app;	n. e % paline elettroniche su totali paline, n. pmv/n. stalli; on/Off	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del TPL	numero azioni intraprese	numero	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA	PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA COME PARTE INTEGRANTE E FONDAMENTALE DELLA MOBILITÀ E NON COME PARTE RESIDUALE	a. l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;	dotazione stazione bike--sharing e dotazione biciclette	numero stazioni bike sharing, numero biciclette complessivo	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;	numero itinerari ciclabili, estensione itinerari ciclabili	numero itinerari ciclabili, km itinerari ciclabili	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse);	dotazioni bike sharing vicino luoghi di interesse pubblico, offerta servizi tpl, percorsi dedicati	on/off frequenza corse da stazioni a mete di pubblico interesse, km dedicati su totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii
		d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);	estensione zone 30	kmq	Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati (.), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;	dotazione stalli, depositi custoditi e riparazioni e pompe pubbliche	numero	Diretta da parte dell'Amministrazione
		f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva	creazione percorsi bici casa--scuola	Km percorsi	Diretta da parte dell'Amministrazione
		g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.	campagne di sensibilizzazione e promozione	% popolazione raggiunta attraverso la campagna	Diretta da parte dell'Amministrazione
		h. la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)	Estensione sistemi ettometrici	Km sistemi ettometrici	Diretta da parte dell'Amministrazione
INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING	RECUPERO DI SPAZIO PUBBLICO DA DESTINARE AD ALTRE FUNZIONI	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
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	MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA	a. Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;	vetture car-sharing a basso impatto inquinante	numero/% sulla flotta	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. 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
		c. 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
		d. 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
		e. 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
		f. 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

		g. Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;	Agevolazioni	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
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	RIDUZIONE INQUINAMENTO ATMOSFERICO ACUSTICO E VISIVO	a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;	templ di carico/scarico	tempo medio in minuti	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc) ;	presenza sistema premiale	si/no	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;	presenza sistema regolamentazione	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii
		d. razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.	dotazione stalli sosta ed sistemi di sorveglianza	% stalli rispetto ad esercizi commerciali e % stalli videosorvegliati	Diretta da parte dell'Amministrazione
DIFFUSIONE DELLA CULTURA CONNESSA ALLA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ, CON AZIONI CHE MIRANO ALLA RIDUZIONE DEL RISCHIO DI INCIDENTE ED ALTRE IL CUI FINE È LA RIDUZIONE DELL'ESPOSIZIONE AL RISCHIO; CON AZIONI DI PROTEZIONE DELL'UTENZA DEBOLE ED ALTRE CHE MIRANO ALL'ATTENUAZIONE DELLE CONSEGUENZE DEGLI INCIDENTI. DIFFUSIONE DELLA CULTURA E DELLA FORMAZIONE SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE AL FINE DI FAVORIRE UNA MAGGIORE CONSAPEVOLEZZA E LO SPOSTAMENTO MODALE SOPRATTUTTO PER LE GENERAZIONI FUTURE.	RIDUZIONE INCIDENTALITÀ	a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;	numero interventi realizzati	%sul totale	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011 tenuto conto delle indicazioni che perverranno da regioni e province autonome entro il 2020;	analisi	si/no	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;	marciapiedi protetti, corsie ciclabili protette, etc.	Km adeguati	Diretta da parte dell'Amministrazione
		d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	campagne realizzate	numero utenti raggiunti, numero scuole interessate ecc	Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole	convegni e campagne realizzate	numero partecipanti, numero enti e aziende coinvolte	Diretta da parte dell'Amministrazione

STRATEGIE E AZIONI _LINEE GUIDA REGIONALI

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
SVILUPPO STRATEGICO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO	TRASPORTO COME SISTEMA TOTALMENTE INTEGRATO	a. sistemi AVL (Automatic Vehicle Location) /AVM (Automatic Vehicle Monitoring) per il tracciamento e la localizzazione in tempo reale dei mezzi. Il sistema consente lo scambio dati tra il computer di bordo ed il centro servizi aziendale. Il Computer di bordo, interconnesso con la sensoristica presente sul mezzo, invia a terra messaggi di eventi (partenza/arrivo al deposito, partenza/arrivi al capolinea, transito alle fermate, passeggeri rilevati alla fermata, etc.) che permettono un controllo e un monitoraggio del servizio di TPL. I dati vengono poi trasmessi sia alle paline intelligenti alle fermate per informare gli utenti del TPL in tempo reale sia alle Centrali di controllo per eventuali modifiche in tempo reale dei piani di esercizio;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii
		b. implementazione di sistemi conta-passeggeri;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii
		c. sistemi di priorità semaforica ai mezzi TPL in corrispondenza degli incroci semaforizzati, fondamentali per l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle corse e per il miglioramento della gestione delle linee;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii
		d. semafori programmati per creare un'onda verde per i ciclisti;			
		e. pannelli a messaggio variabile sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL, installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii
		f. sistemi di enforcement (sistemi di accertamento automatico delle infrazioni) per le corsie riservate al TPL al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii
		g. sistemi di informazione all'utenza in grado di fornire i tempi di attesa alle fermate e sulle linee di TPL stesse tramite i più innovativi e consolidati canali di comunicazione, quali siti web, social media, applicazioni per smartphone, schermi e altoparlanti alle stazioni, "fermate autobus parlanti" per non vedenti e ipovedenti, schermi e computer touch screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università, pannelli a messaggio variabile (da allocare, ad es. sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL installati a			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggettii

		distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza e sapere se i treni e/o i bus sono attrezzati per il trasporto bici a bordo); h. sistemi di mobile payment (basati su smartcard a microchip, smartcard contactless con tecnologia RFID, via SMS, app da cellulare, NFC - Near Field Communication, internet, ecc.) al fine di ridurre i tempi di imbarco alle fermate con ricadute positive su puntualità del servizio, diminuzione del carico di lavoro per gli addetti e riduzione dell'evasione; i. sistemi di bigliettazione combinata e tariffazione integrata di differenti gestori di servizi di trasporto pubblico che consenta l'accesso a servizi di mobilità condivisa, di noleggio e parcheggio biciclette, di parcheggio per autovetture e che permetta al cittadino di utilizzare l'offerta del trasporto pubblico multimodale effettuando il pagamento con un unico titolo di viaggio per diversi mezzi di trasporto utilizzati; j. sistemi di video sorveglianza a bordo dei mezzi e alle fermate del trasporto pubblico, con l'obiettivo di aumentare il livello di security del TPL; k. sistemi V.E.D.R (Video Event Data Recorder) per la ripresa video e la ricostruzione dinamica degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pubblici, che consentono di migliorare il livello di sicurezza stradale e l'impatto sul contenimento delle frodi assicurative; l. uso strategico dei "big data" per migliorare il controllo del traffico e la gestione della congestione, combinando molteplici fonti di dati di traffico e di viaggio, e migliorare la gestione della domanda, ad esempio regolando i pedaggi o il costo dei parcheggi in tempo reale in base alla domanda stessa.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT	PROMUOVERE UNA MOBILITÀ PIÙ EFFICIENTE E CON MINORI COSTI AMBIENTALI E CREARE UNA NUOVA CULTURA PER LA MOBILITÀ URBANA.	a. nomina del Mobility Manager di Area con individuazione di funzioni e competenze;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b. coinvolgimento del numero più ampio possibile di aziende, enti pubblici e scuole all'interno del territorio di interesse, come stakeholder nel percorso partecipativo per l'elaborazione del PUMS;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. 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;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. 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;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e. 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.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA	PROMUOVERE IL CAMBIAMENTO CULTURALE E LA CRESCITA DI UNA POPOLAZIONE RESPONSABILE, SOSTENIBILE E CONSAPEVOLE.	a. 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";			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b. redazione ed approvazione di un documento condiviso (tra scuole, Ente locale e famiglie) inerente agli approcci educativi specifici in materia di mobilità urbana sostenibile da integrare nell'ambito dei Piani di Offerta Formativa (in funzione del livello d'istruzione, del profilo di accessibilità delle sedi scolastiche, dei servizi educativi offerti);			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. 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);			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. 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;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e. 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			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

		del trasporto, esternalità non immediatamente apprezzabili, ecc.), utilizzando anche le forme educative del "gamification"; f. coinvolgimento delle famiglie: nella selezione delle proposte di riorganizzazione degli spazi attorno la scuola, nell'efficientamento del servizio scuolabus, nonché nella revisione delle regole della circolazione veicolare, con il fine di favorire l'accessibilità scolastica a pedoni, ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA	DIRITTO ALLA MOBILITÀ DA PARTE DI UTENZA DEBOLE	a. l'abbattimento delle barriere architettoniche, attraverso eventuali interventi di rimozione di elementi costruttivi, impedenti la fruizione di spazi pubblici e servizi (stazioni, aree di parcheggio, edifici pubblici e scuole)			Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. l'introduzione e potenziamento di servizi a chiamata, effettuato con mezzi a basso impatto ambientale e con la presenza a bordo di personale specializzato, per ottemperare alle necessità sia sistematiche che occasionali dei soggetti che diversamente non avrebbero accesso al sistema della mobilità pubblica			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. l'introduzione di servizi di TPL per destinazioni specifiche, come l'ospedale o altri poli attrattivi significativi			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. promozione di iniziative atte a consentire l'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei disabili, tra le quali, ad esempio, la costituzione di centri di accoglienza, punto di riferimento per le esigenze di viaggio dei portatori di handicap			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e. le agevolazioni per la circolazione e sosta dei veicoli con a bordo disabili (D.P.R. n. 384/78 e L. n. 104/92 prevedono la realizzazione di appositi parcheggi per disabili)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f. l'agevolazione tariffaria			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g. acquisto/rinnovo della flotta del trasporto pubblico ad elevata accessibilità, prevedendo, a livello gestionale, personale specializzato per l'accompagnamento dei disabili			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		h. l'attivazione di progetti con Cooperative Sociali, configurantesi come una sorta di capofila del Sistema Integrato dei Trasporti, coordinatore di una flotta appositamente attrezzata per lo spostamento delle persone a mobilità ridotta (non solo disabili ma anche anziani e minori), improntato all' utilizzo di tecnologie informatiche (ITS) e di comunicazione (GSM, GPRS, WiFi) per la programmazione e l'ottimizzazione dei viaggi, al contenimento dei costi e all'ottenimento immediato delle informazioni			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
SVILUPPO DI SOLUZIONI DI TRASPORTO PER LA MOBILITÀ TURISTICA	CONSIDERARE SOLUZIONI PER FAVORIRE LA MOBILITÀ TURISTICA COME VALORE AGGIUNTO PER LA MOBILITÀ E IL TERRITORIO	a. facilitare l'accesso ai servizi di bike sharing e car sharing ai turisti e agli utenti occasionali			Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. migliorare l'accessibilità ai siti turistici attraverso servizi di mobilità sostenibile in sostituzione del veicolo privato			Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. promuovere iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei titoli di viaggio direttamente nelle porte di accesso (stazioni, porti, aeroporti) e integrazione dei servizi nei portali turistici			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. favorire l'intermodalità e le differenti combinazioni di mobilità dei turisti			Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (es. recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche, ampliamento del servizio "treni storici", riqualificazione di stazioni, caselli ed edifici ferroviari in disuso, etc.)			Diretta da parte dell'Amministrazione
		f. valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto (es. promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico come mostre artistiche e attività museali nelle stazioni, promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso, valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto)			Diretta da parte dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione
		g. adeguare le infrastrutture e i servizi di mobilità nei distretti turistici al fine di renderli delle "smart destination" (es. realizzazione di tramvie, potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località turistiche e balneari dotate di domanda turistica rilevante, incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici, rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, etc)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		h. promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici (es. ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica, creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche, favorire l'installazione, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo, etc.)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		i. sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche (es. promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili come ciclofficine, e punti di ristoro, completamento delle ciclovie nazionali, messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti, etc.)			Diretta da parte dell'Amministrazione
		j. promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico (es. convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale e di interscambio provinciale)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		k. favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali (es.			Indiretta - necessaria

		progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizi dei siti e degli itinerari turistici, incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta su treni e bus, promozione di iniziative di tariffazione agevolata dedicate ai ciclo-turisti, etc.)			interlocuzione con altri soggetti
		l. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.			Diretta da parte dell'Amministrazione
DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E DELLA CIRCOLAZIONE	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.	a. limitazione del tempo di sosta, con definizione di un numero massimo di ore;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. introduzione della sosta a pagamento, anche solo in alcune ore del giorno o in alcuni giorni della settimana;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. 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;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		d. 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);			Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. gestione della sosta integrata, che utilizza tutti o parte degli schermi di cui ai punti precedenti;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		f. 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;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		g. 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.	- Superficie ZTL - Contrassegni residenti rispetto popolazione residente/domiciliata - Stalli totali parcheggi scambio	Ha % n°	Diretta da parte dell'Amministrazione
DEFINIZIONE DELLE POLITICHE DI MOBILITÀ PER LE AREE INTERNE E I PICCOLI CENTRI	DEFINIRE UN SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO CHE CONTEMPLI SOLUZIONI FLESSIBILI PER LA PROMOZIONE DI FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE SU PICCOLA SCALA.	Sviluppo servizi di TPL			
		a. 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			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b. Potenziare i servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate);			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. Potenziare/migliorare i servizi di mobilità collettiva verso i porti, le stazioni ferroviarie e gli aeroporti attraverso l'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. Promuovere politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Miglioramento della dotazione trasportistica			
		a. Promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali			Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. Creare/adequare fermate del servizio su gomma: fermate a bordo strada per l'accesso ai servizi di TPL extra-urbani su gomma da attrezzare con pensiline, paline informative, illuminazione per garantire una miglior sicurezza e confort durante i tempi di attesa del bus			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. Sviluppare reti e percorsi ciclabili, percorsi pedonali attrezzati e sentieristica			Diretta da parte dell'Amministrazione
		d. Realizzare parcheggi attrezzati per biciclette			Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. Favorire le "connessioni rurali" attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e/o ciclabili che possano garantire il collegamento tra i "centri minori contigui" per consentire spostamenti individuali intercomunali prevedendo interventi sulla rete stradale minore (strade rurali e vicinali)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f. Favorire le "connessioni urbane" attraverso la realizzazione di una rete pedonale e ciclabile in ambito urbano che, in continuità e sicurezza, colleghi quartieri e metta a sistema funzioni urbane			Diretta da parte dell'Amministrazione
		g. Promuovere l'utilizzo e la diffusione di ITS			Diretta da parte dell'Amministrazione
		h. Promuovere l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, delle dimensioni appropriate alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale), delle strade e delle aree di parcheggio dei centri urbani attraversati, opportunamente equipaggiati per il trasporto dei disabili			Diretta da parte dell'Amministrazione

		Valorizzazione della rete ferroviaria regionale			
		a.	Predisporre nuovi modelli di esercizio, in collaborazione con gli enti gestori ferroviari, per soddisfare le reali esigenze del territorio regionale (trasporto scolastico, spostamenti casa - lavoro, casa - salute, flussi di mobilità turistici)		Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b.	Recuperare e riqualificare le stazioni ferroviarie e gli immobili (case cantoniere) non in uso ferroviario, come strutture interconnesse e multifunzionali a servizio della popolazione residente e dei turisti		Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c.	Rafforzare i collegamenti intermodali ferro - gomma individuando alcune stazioni strategiche per assicurare i collegamenti con i centri urbani attraverso minibus a chiamata, infrastrutture ciclopedonali, auto e passaggi condivisi		Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d.	Attrezzare il materiale rotabile ferroviario per il trasporto biciclette al seguito		Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e.	Promuovere interventi di integrazione intermodale della linea ferroviaria locale con la rete locale lenta (ciclovie, sentieri), anche prevedendo in corrispondenza delle stazioni/fermate principali della rete di competenza regionale, infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica		Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f.	Promozione della ferrovia locale regionale "in chiave turistica" prevedendo l'attivazione di corse speciali con vagoni d'epoca e riqualificando rami di ferrovie dismessi per la		Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g.	fruizione turistica del territorio regionale		Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

STRATEGIE E AZIONI _ Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS_Iniziativa CIVITAS

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
ACCESSIBILITÀ	RIDUZIONE DIPENDENZA DALL'AUTO	Implementare la creazione di zone e strade pedonali , per influenzare il comportamento dei pedoni e offrire aree pedonali sicure e piacevoli.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Creare zone pedonali (provvisorie) , per ridurre il volume di traffico in centro città è possibile applicare restrizioni d'accesso e attuare strategie per favorire gli spostamenti a piedi.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Creazione di zone ad accesso riservato. Queste zone possono essere aree sensibili a basse emissioni, zone centrali o storiche, parchi naturali ecc. Le restrizioni potrebbero colpire, per esempio, tutti i veicoli tranne quelli puliti. (C)			Diretta da parte dell'Amministrazione
SICUREZZA STRADALE	PREVENZIONE INCIDENTI	Limiti di velocità. Pattuglie di polizia stradale e segnaletica orizzontale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Sicurezza ciclisti e pedoni. pedonaliLa sicurezza è il problema principale per il trasporto non motorizzato, che migliora l'esperienza di vita e il movimento in città.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Attraversamenti pedonali. Esistono vari tipi di attraversamenti pedonali, dalle semplici strisce agli attraversamenti intelligenti, passando per quelli che richiedono investimenti più significativi, come ponti pedonali, sottopassaggi, incroci e strade "shared space".			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Manutenzione stradale. Il concetto di manutenzione racchiude in sé varie pratiche e scopi: nel tempo, le strade si deteriorano per usura, incidenti, agenti atmosferici ed eventi naturali. Misure come lo spargimento di graniglia possono essere utili per ridurre gli effetti di meteo e temperatura sulla percorribilità. I processi di manutenzione permettono inoltre di valutare l'impatto dei materiali di costruzione delle strade sull'inquinamento e i benefici legati allo sviluppo di nuovi materiali.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Moderazione traffico. Le misure di moderazione del traffico sono misure fisiche o normative volte a limitare velocità o accelerazione dei veicoli.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Mobilità accessibile. Misure per incrementare l'accessibilità (sistemi di guida visuale e integrazione di queste con informazioni audio e/o tattili).			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Sicurezza stradale nelle scuole. Proporre corsi obbligatori sulla sicurezza stradale			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Migliorare traffico prossimità scuole. Vietare l'accesso alle auto in un raggio di 500 metri dalle scuole			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Strade sicure attrezzate pedoni e ciclisti. Garantire strade sufficientemente ampie, con pavimentazione regolare e manutenzione adeguata anche in inverno.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Moderazione traffico con limiti di velocità. Moderazione traffico con limiti di velocità			Diretta da parte dell'Amministrazione
GESTIONE DEL TRAFFICO	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA	Segnaletica verticale e orizzontale convenzionale. Verticale - segnali vari con testo o immagini per informazioni, regolamentazione o avvisi; Orizzontale - per incanalare il traffico e trasmettere			Diretta da parte dell'Amministrazione

	DOMANDA TELEMATICA DEI TRASPORTI GESTIONE DELLA MOBILITÀ	avvisi, requisiti normativi o informazioni; Miscellanea - inclusi semafori, segnali temporanei e lampade per segnalare vie di fuga o ostruzioni pericolose.			
		Gestione ordinaria traffico. La gestione ordinaria del traffico prevede misure volte a influenzare i flussi all'interno di una rete; tra queste figurano i divieti d'accesso e le precedenza, che servono ad alterare direzione e movimento dei veicoli, contribuendo, con i parcheggi e i divieti di sosta a mantenere scorrevole il traffico stradale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Pannelli a messaggio variabile. I pannelli a messaggio variabile (VMS o PMV) sono segnali digitali usati per informare gli automobilisti su eventi specifici o sulle condizioni del traffico rilevate in tempo reale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Centro coordinamento mobilità. Piattaforma per la diffusione di informazioni e competenze			Diretta da parte dell'Amministrazione
GESTIONE DELLA SOSTA	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA	Aree di parcheggio. Le aree di parcheggio sono strutture (multipiano) o aree (superfici) dedicate al parcheggio. La loro disponibilità ha un importante impatto sull'uso dell'auto.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Regolamentazione parcheggi. Sovente, gli spazi di parcheggio disponibili per le consegne non bastano per soddisfare i bisogni dei veicoli di trasporto e i corrieri sono costretti a sostare in doppia fila. La disponibilità di aree di carico e scarico merci è un criterio diffuso per organizzare l'ultimo miglio delle consegne. La mancanza di spazi appositi costringe i corrieri a svolgere le operazioni sulla carreggiata o sul marciapiede, causando rallentamenti e situazioni pericolose per gli altri utenti della strada			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Parcheggio a pagamento. Con il parcheggio a pagamento, l'utente paga per utilizzare gli spazi di parcheggio, in parcheggi dedicati o in spazi determinati lungo la strada.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Controlli parcheggio . I controlli sono applicati alle aree di parcheggio (multipiano, a livello stradale o sotterranee) e al parcheggio in strada. Il genere di controlli varierà in base al tipo di parcheggio.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Standard di parcheggio. Gli standard di parcheggio sono le norme relative allo spazio richiesto o consentito per lo sviluppo di nuovi parcheggi nella pianificazione territoriale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Sistemi guida parcheggio. I sistemi di guida e informazione sui parcheggi (PGI) usano pannelli a messaggio variabile (VMS) per fornire informazioni sulla disponibilità e la posizione dei parcheggi			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Gestione parcheggio auto. Con "gestione del parcheggio" ci si riferisce al processo di controllo della quantità, il costo e l'accesso ai parcheggi in un determinato luogo.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Gestione parcheggio locale. Con "gestione del parcheggio" ci si riferisce al processo di controllo della quantità, il costo e l'accesso ai parcheggi in un determinato luogo.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Co-utilizzo degli spazi di parcheggio, lavoratori 9-17 abitanti 17-9. Il co-utilizzo degli spazi di parcheggio 9-17 per i lavoratori e 17-9 per gli abitanti è particolarmente adatto alle aree miste			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
INTERMODALITÀ	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA TRASPORTO COLLETTIVO TELEMATICA DEI TRASPORTI STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA	Park & ride. Il Park & ride è una forma di trasporto integrato che permette agli utenti del trasporto privato di sistemare i loro veicoli in un parcheggio e recarsi in città servendosi del trasporto pubblico.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Biglietti integrati. I biglietti integrati permettono a un passeggero di passare da un mezzo di trasporto pubblico all'altro usando un unico biglietto per l'intero viaggio.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Offerta di tariffe integrate. Questa misura permette ai passeggeri di usare un unico biglietto per diversi servizi (es. tutti i mezzi pubblici in una certa città o regione) o di usare un biglietto d'ingresso per un evento sportivo come biglietto per i mezzi pubblici.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Trasporto a chiamata. Il trasporto a chiamata è una via di mezzo tra gli autobus e il taxi e copre un'ampia gamma di servizi di trasporto, dalle forme di trasporto informali e comunitarie alle reti più ampie.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Mappe per viaggi multimodali, scambi dall'autobus alla bici ecc.			Diretta da parte dell'Amministrazione
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	STRATEGIA DI GESTIONE DELLA DOMANDA COINVOLGIMENTO PUBBLICO	Contributi dei costruttori. Ai costruttori può essere richiesto di supportare economicamente le infrastrutture delle aree in cui costruiscono.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Densità e varietà delle costruzioni. Una maggiore intensità di sviluppo incoraggia viaggi più brevi, dunque favorisce gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico. Allo stesso modo, una maggiore varietà di costruzioni può aumentare l'accessibilità, riducendo il bisogno di spostarsi.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Pianificazione a supporto del trasporto pubblico Migliorare le condizioni per un funzionamento ottimale del trasporto pubblico			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Trasporto sostenibile. Migliorare l'accessibilità delle aree urbane permettendo al pubblico di viaggiare in maniera alternativa; aumentare l'offerta di trasporti pubblici, come alternativa all'auto privata.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

PARTE IX: DESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL COMUNE DI GINOSA

Si riporta in questo capitolo la scelta delle strategie e delle relative azioni, selezionate sulla base delle specificità del territorio, derivanti dal percorso di condivisione e partecipazione, dalle evidenze emerse nella fase di costruzione e interpretazione del quadro conoscitivo e che saranno approfondite nel documento relazione finale del PUMS.

Si ribadisce che un'azione può essere funzionale a più di una strategia e si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita.

Tra le azioni sono elencate, oltre a quelle tipiche degli strumenti di tipo strategico e programmatico quale è il PUMS, anche azioni di tipo gestionale attuabili nel breve periodo. Per queste ultime il PUMS funge da strumento di indirizzo, individuando le risorse da allocare e rimandando eventualmente al PUT e ai piani particolareggiati per il relativo piano di dettaglio.

9.1 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA (ZTL AMBIENTALI)

9.1.1 Istituzione della ZTL nel nucleo antico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa

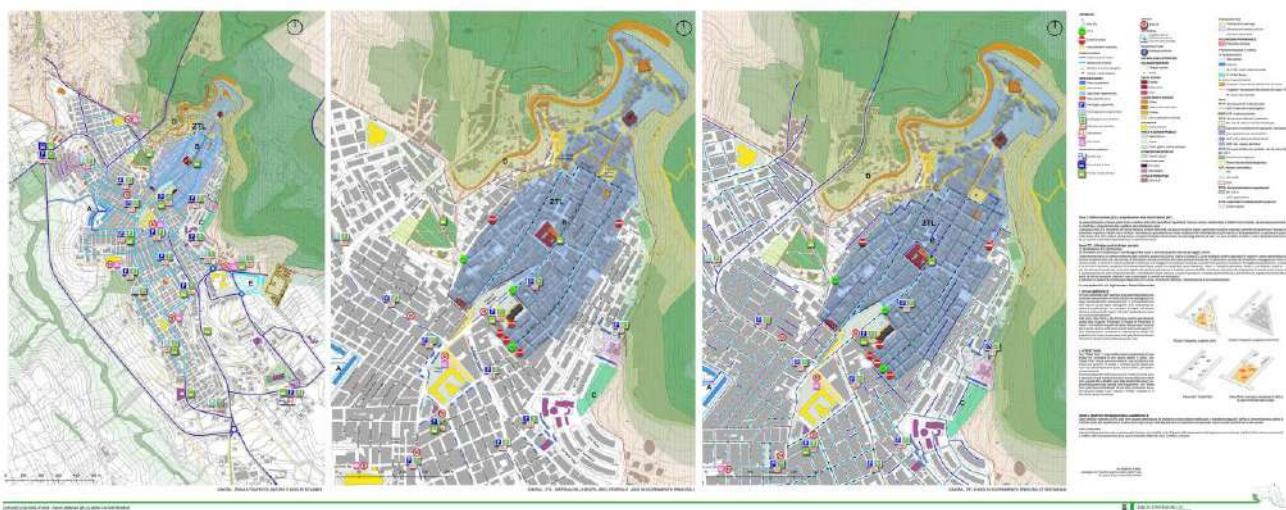
Per la gestione del sistema della sosta si prevede l'istituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) sull'intero nucleo antico di Ginosa e sull'area litoranea a sud del centro abitato consolidato.

La Zona a traffico limitato (ZTL) è un'area in cui l'accesso e la circolazione sono consentiti ai soli veicoli dei residenti, dei titolari di imprese o esercizi commerciali per carico/scarico merci, ai veicoli al servizio dei soggetti disabili, alle biciclette, ai veicoli del trasporto pubblico, ai taxi e ai veicoli di sicurezza ed emergenza.

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.

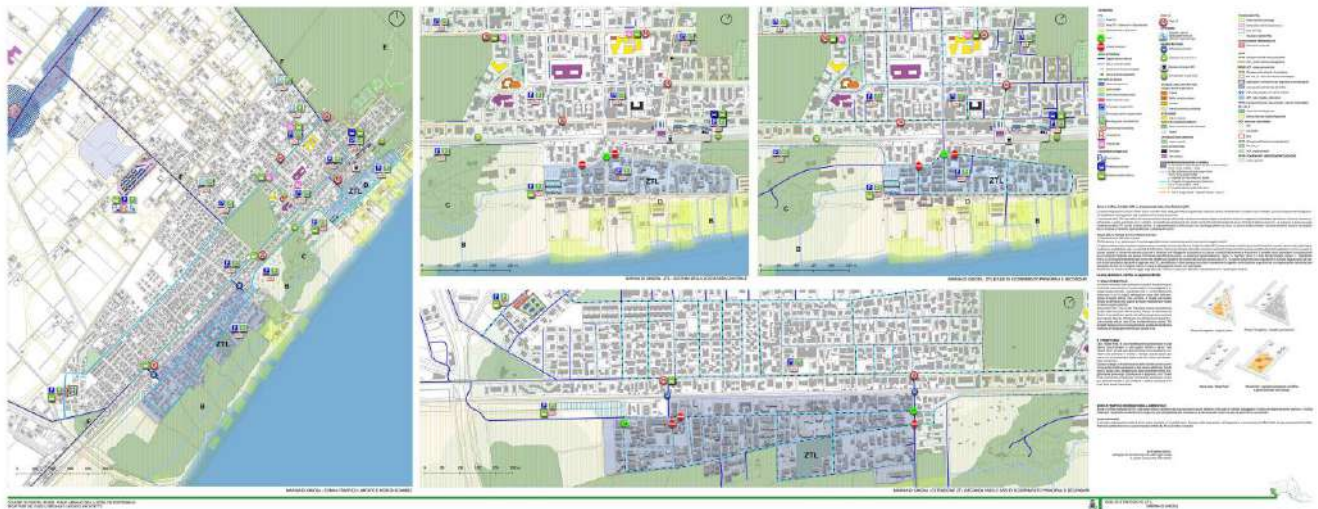
L'istituzione della ZTL di Ginosa dovrà prevedere:

- 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 spiagge e delle risorse naturalistiche.



Inquadramento generale ZTL _Marina di Ginosa

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).

- 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:

- Procedure di acquisto del sistema di controllo automatico;
- 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	STIMA DEI PASS/AUTORIZZAZIONI AL TRANSITO - Marina di Ginosa
circa 225/250 PASS	-
STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Ginosa	STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Marina di Ginosa 1° fase
1455HA	5 ha
	STIMA DELLA SUPERFICIE DELLA ZTL- Marina di Ginosa 2° fase
	18 ha

Il 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.

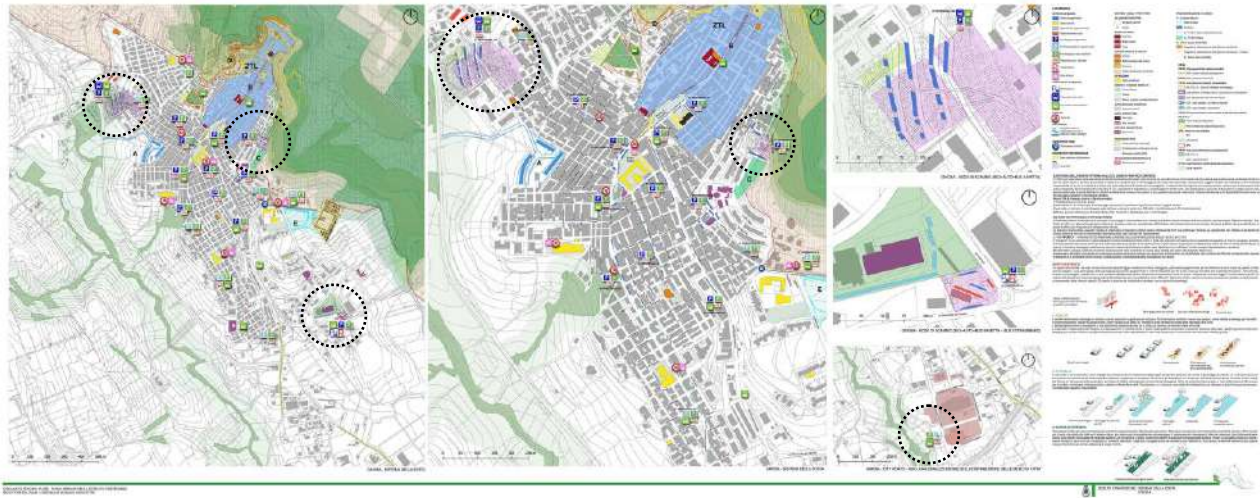
I dettagli tecnico-amministrativi legati all'istituzione della ZTL dovranno necessariamente essere approfonditi dagli uffici competenti o inseriti nel PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) come previsto dalle Direttive Ministeriali.

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.

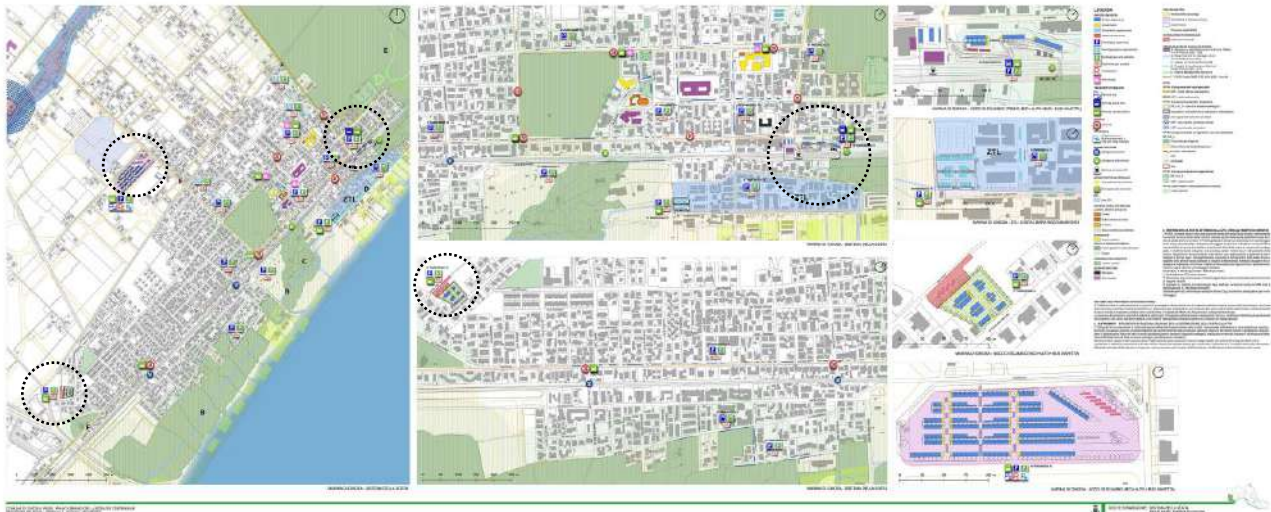
Tra gli le strategie il PUMS suggerisce l'introduzione ed estensione di ZTL, **ZTL Ambientali**, Low Emission Zone e Zero Emission Zone, con regole di accesso e pagamento sosta basate sulle classi ambientali dei veicoli.

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.

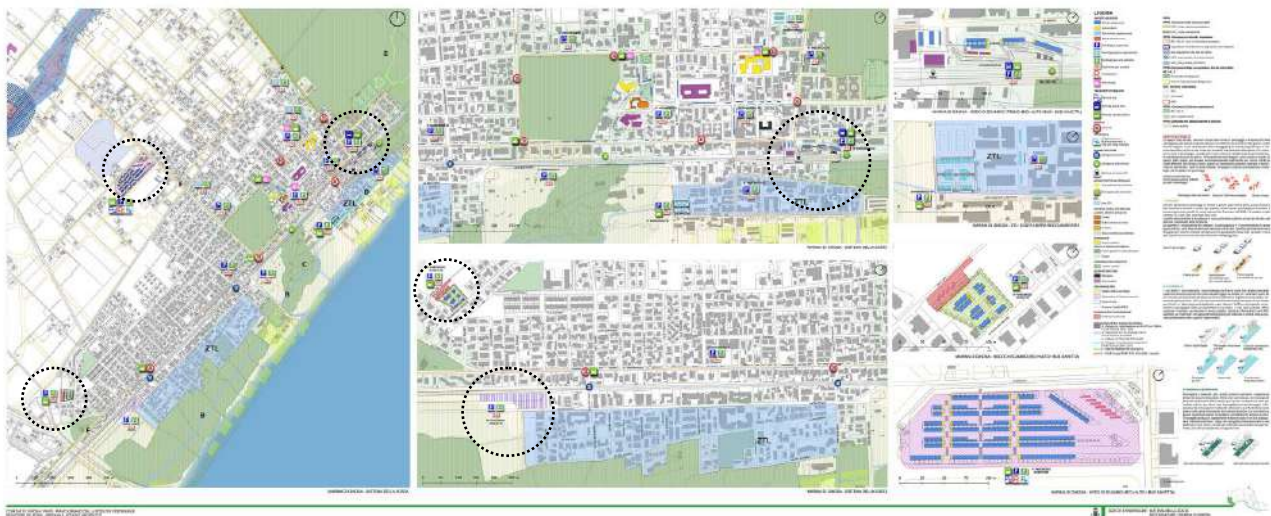
9.12 Inquadramento generale del sistema della sosta: riorganizzazione della sosta su strada e nuovi sistemi di parcheggi di interscambio e zone di sosta regolamentata



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)

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.

Nelle tabelle di seguito si riporta il quadro di raffronto tra il sistema della sosta esistente e quello ipotizzato includendo sia la sosta su strada che i nuovi parcheggi.

GINOSA				
UBICAZIONE	STATO ATTUALE			
	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	45	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	193	164	28	25
TOTALE				410

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - STATO ATTUALE _ Ginosa

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	1
VIA MONTESCAGLIOSO (CAMPO SPORTIVO COMUNALE "T. MIANI")		42	8	19
PIAZZA NUSCO	40		4	
VIA QUARTO	31		3	
VIA PADRE TUSEO	33			
VIA ROMA	34	15	1	
VIA VITTORIO VENETO	31		4	
SCAMBIO NODALE PREVISTO IN VIA MAGRAGRECIA	55	3		
SCAMBIO NODALE PREVISTO IN VIA MONTESCAGLIOSO	130			
SCAMBIO NODALE PREVISTO IN VIA PALATRASIO - ANGOLO VIA PROVINCIALE PER CAVESE	14			4
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA	516	260	35	24
TOTALE				1730

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - PREVISIONE _ Ginosa

MARINA DI GINOSA					
UBICAZIONE	STATO ATTUALE				
	TIPOLOGIA DI SOSTA				
	A PAGAMENTO	LIBERA	DISABILI	RISERVATA A BUS	RISERVATA AI LIDI BALNEARI
VIA DALMAZIA		50			
VIA DEL FARO	12	43	3		
VIA DEL MUGHETTO		19			
VIALE FIUME		31	4		
VIALE IONIO		152	19	3	
LUNGOMARE LUIGI STRADA	117	3		3	343
VIALE MAR ADRIATICO	28		1		
VIA MAR DELLE ANTILLE	99		4		
VIA MAR EGEO	16	6			
VIA MAR LIGURE	36				
VIA MILLEPINI		14	5		
VIALE PITAGORA		50	2		
VIA POLA	28	18			
VIALE STELLA MARIS		7			
VIA TRIESTE		79	4		
VIA UDINE		43	11		
VIA VIRGILIO		56	6		
TOTALE PER TIPOLOGIA SOSTA	336	571	59	6	343
TOTALE					1315

NUMERO DEGLI STALLI E TIPOLOGIA - STATO ATTUALE _ Marina di Ginosa

PREVISIONE SOSTA					
UBICAZIONE	TIPOLOGIA SOSTA				
	A PAGAMENTO	LIBERA	RESIDENTI (ZTL)	DISABILI	BUS
VIA DALMAZIA	8	50			
VA 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	4
SCAMBIO NODALE VIALE ITALIA ²	500			31	7
AREA FERROVIARIA IN VIA MAR TIRRENO ³	58				
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 alla 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 previsti:

- 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 premesso 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.

9.1.3 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 interna 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 viaviache 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.T.M.
		Stalli a pagamento tariffa 1 (strisce blu)	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.T.M.
		Occupazione parcheggi tariffa 1 orario diurno giorno ferial	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.T.M.
		Stalli a pagamento tariffa 2	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.T.M.
		Occupazione parcheggi tariffa 2 orario diurno giorno ferial	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.T.M.
		Stalli a pagamento tariffa 3 (strisce blu)	n	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.T.M.
		Occupazione parcheggi tariffa 3 orario diurno giorno ferial	%	Diretta da parte dell'Amministrazione Polizia Municipale/ U.T.M.

9.14 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.).



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.

Servizi di info-mobilità
(Photo credits: web)

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.T.M.
		Paline Informative per sosta bus	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.T.M.
		SMS per la diffusione di informazioni sulla mobilità	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.T.M.
		Accessi al sito della mobilità	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.T.M.
		Portale di accesso per disabili	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti + Polizia Municipale/U.T.M.

9.2 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.

9.2.1 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.

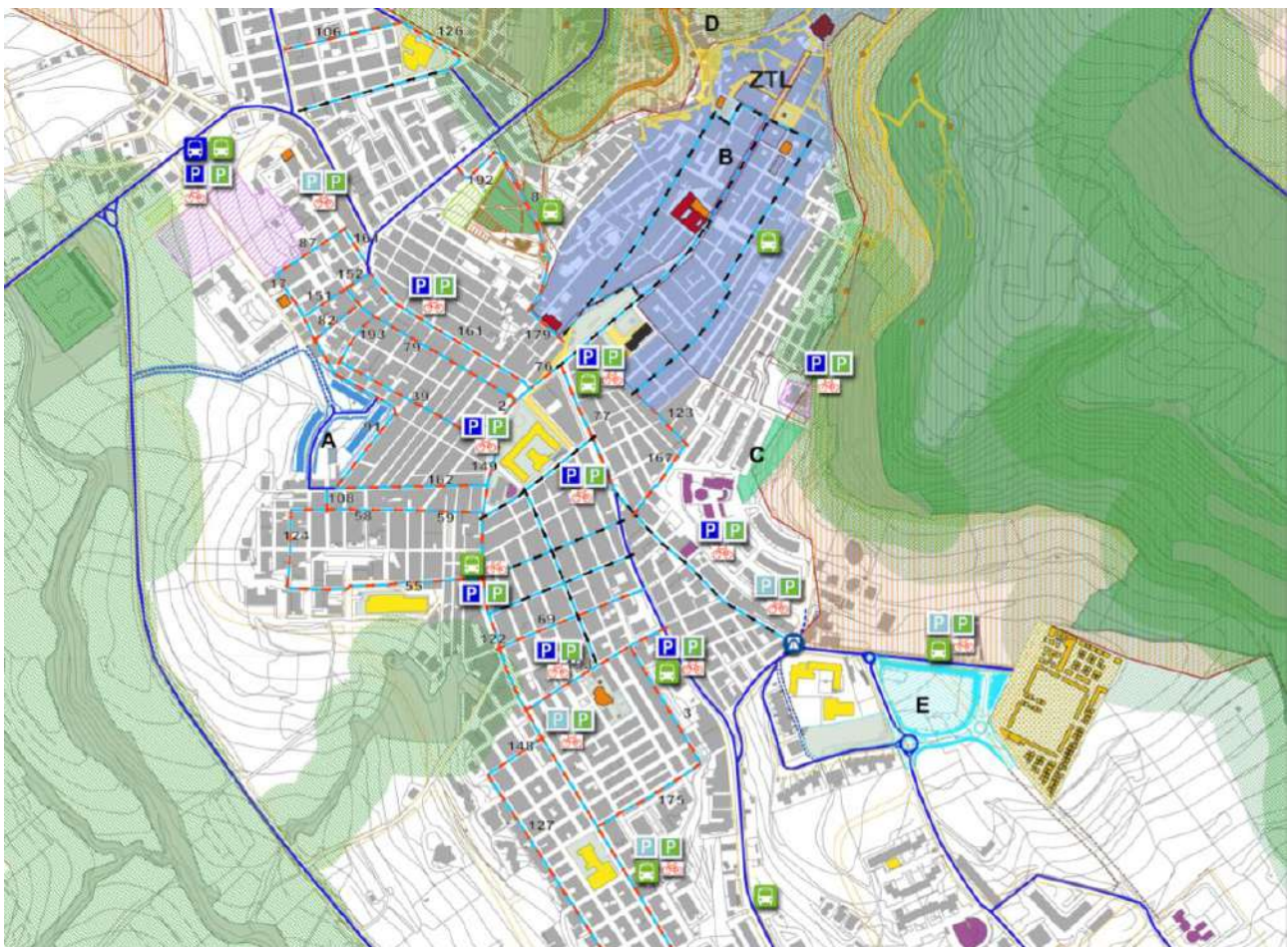
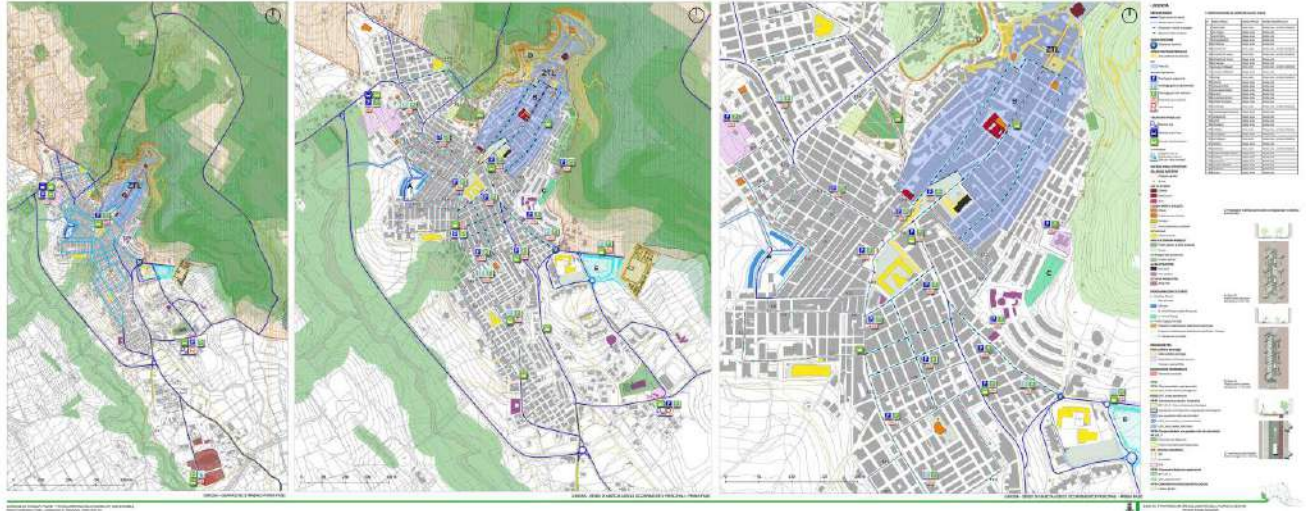
Su tali strade, a prevalente funzione di scorrimento, dovrà essere prevista una nuova politica di regolamentazione della sosta, che dovrà tenere in conto la loro funzione di connessione e scorrimento.

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.

9.2.2 Interventi di riorganizzazione della circolazione sugli assi di accesso principale _Ginosa

Lo schema generale della nuova riorganizzazione della circolazione ha previsto per Ginosa 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

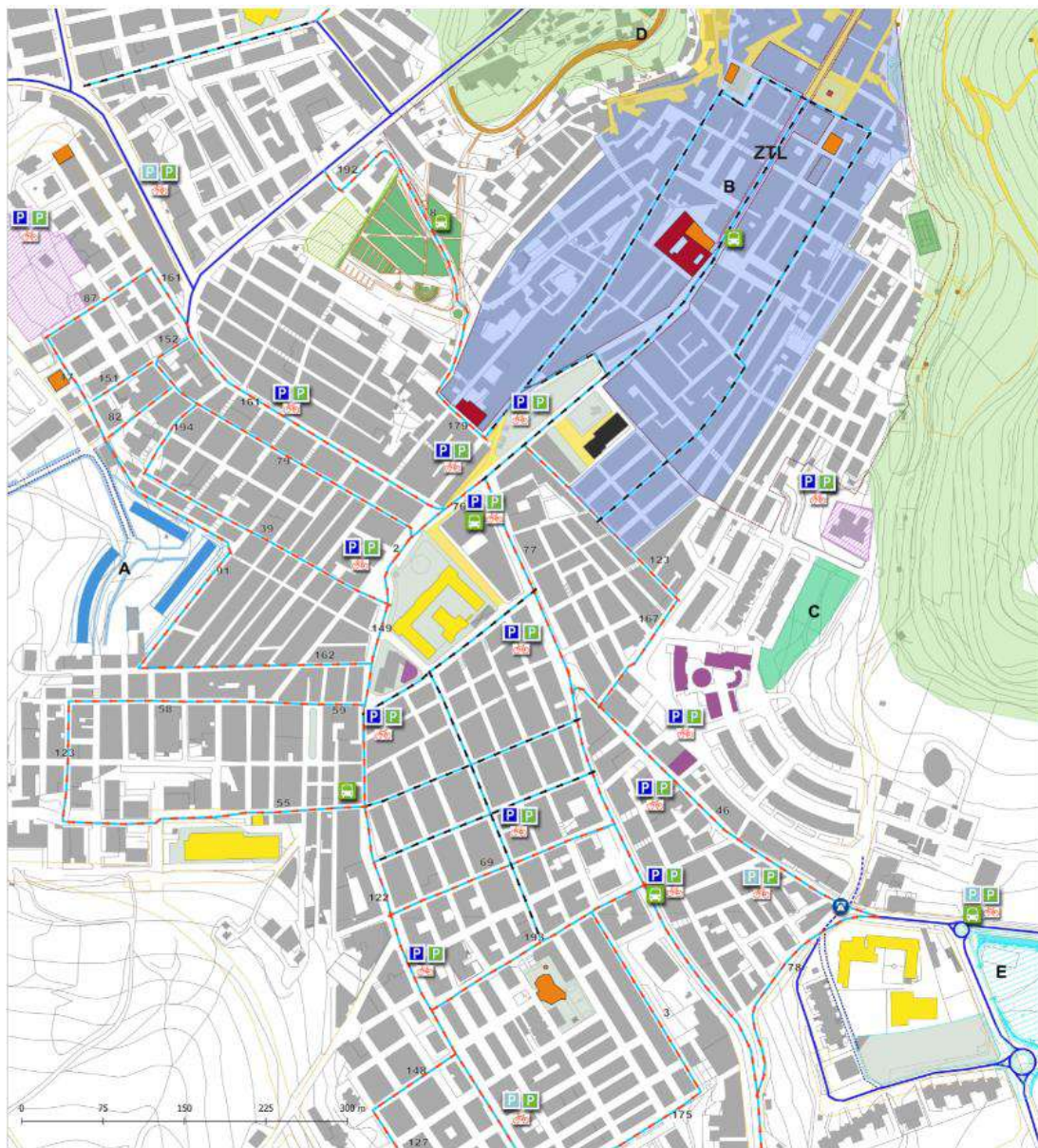
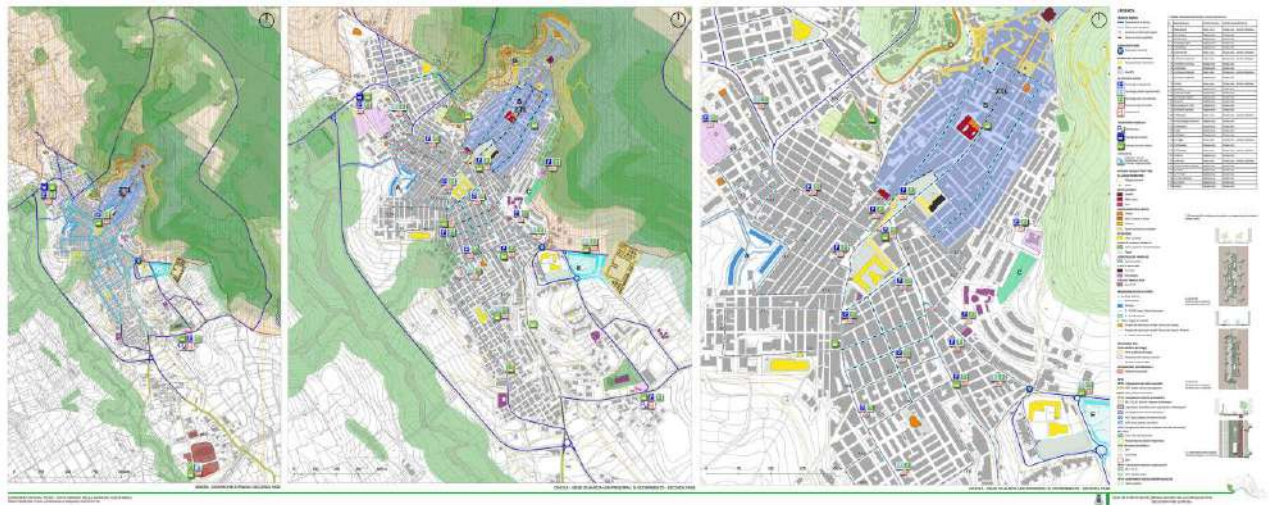


1ª fase

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 Romani	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
167	via San Francesco Saverio	Doppio senso	Senso unico
175	via Teano	Doppio senso	Senso unico
179	via Tre Fonti	Doppio senso	Senso unico
192	via Vittorio Bachelet	Doppio senso	Senso unico
193	via Volturmo	Doppio senso	Senso unico
194	via Zara	Doppio senso	Senso unico

2° fase



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
106	via Lecce	Doppio senso	Senso unico
108	via Leonardo da Vinci	Doppio senso	Senso unico
122	via Martiri d'Ungheria	Doppio senso	Senso unico
123	via Messapia	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
124	via Michelangelo Buonarroti	Doppio senso	Senso unico
127	via Montenero	Doppio senso	Senso unico
136	via Orti	Doppio senso	Senso unico
148	via Podgora	Doppio senso	Senso unico
149	via Poggio	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
151	via Progresso	Doppio senso	Senso unico
152	via Progresso	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
161	via Roma	Doppio senso	Senso unico
162	via Romani	Senso unico	Senso unico - cambio di direzione
167	via San Francesco Saverio	Doppio senso	Senso unico
175	via Teano	Doppio senso	Senso unico
179	via Tre Fonti	Doppio senso	Senso unico
192	via Vittorio Bachelet	Doppio senso	Senso unico
193	via Volturmo	Doppio senso	Senso unico
194	via Zara	Doppio senso	Senso unico

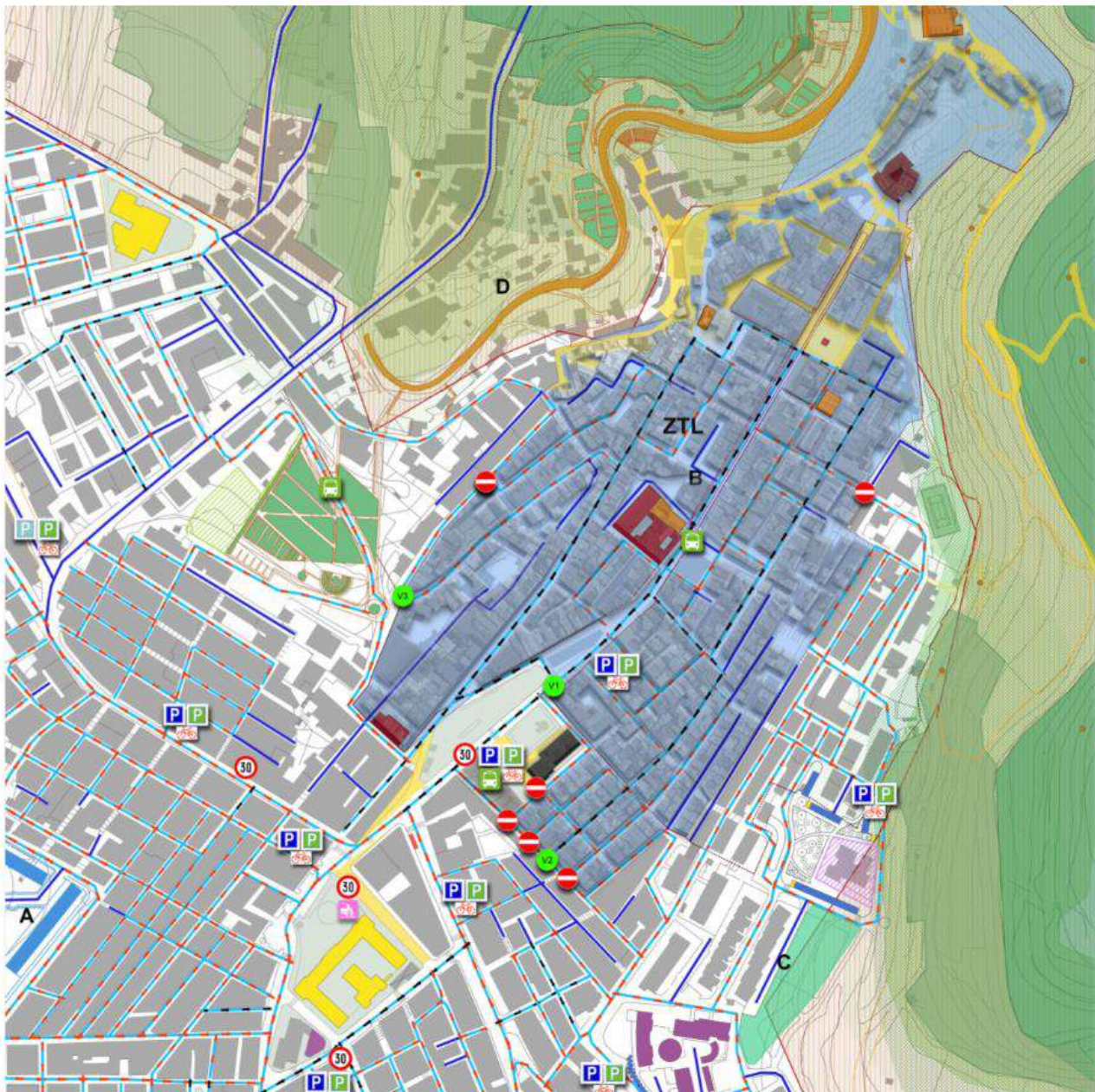
9.2.3 Interventi di riorganizzazione della circolazione all'interno della futura ZTL _ Ginosa

L'intervento previsto riguarda la riorganizzazione della circolazione all'interno della futura ZTL. L'azione ha puntato al miglioramento dell'ambiente urbano, alla difesa delle attività commerciali e dei servizi, alla valorizzazione del patrimonio storico artistico, alla protezione della residenza e alla riorganizzazione del sistema della sosta per la tutela dei residenti.

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

In particolare l'intervento dovrà prevedere :

- **Varco 1** - Piazza IV Novembre - conserva l'attuale senso di marcia
- **Varco 2** - Via Tulipani - conserva l'attuale senso di marcia- Cambia il senso di marcia su via Messapia
- **Varco 3** - - cambia il senso di marcia su Via Mirti, via Vittorio Alfieri e via tre fonti (senso unico)



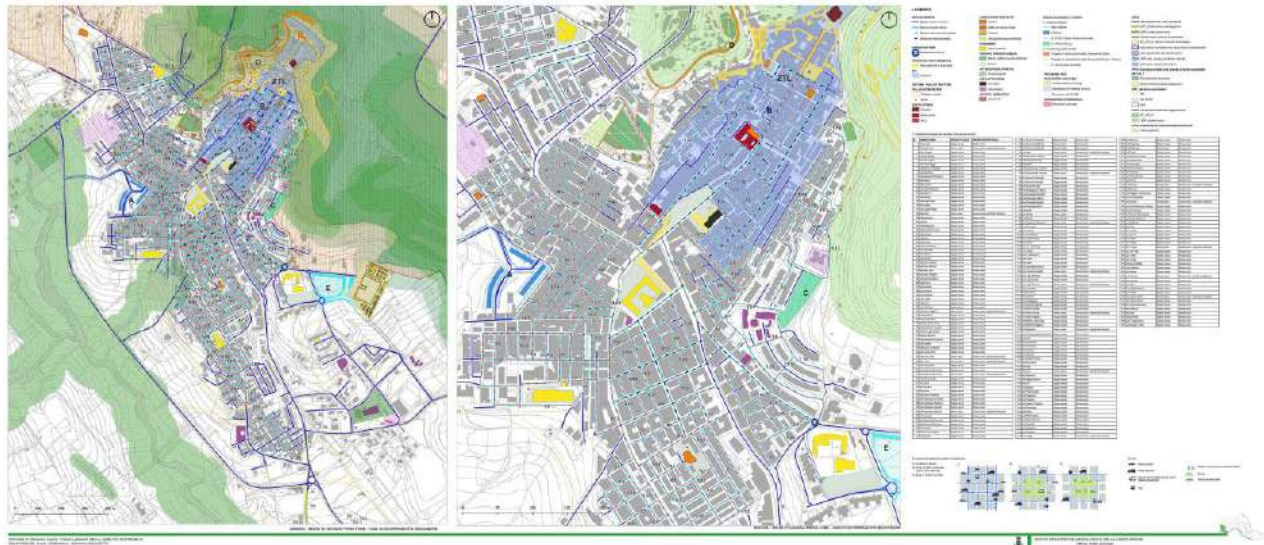
I cambi di marcia sono rappresentati in dettaglio negli elaborati grafici allegati.

9.2.4 Interventi di riorganizzazione sulle strade secondarie/locali

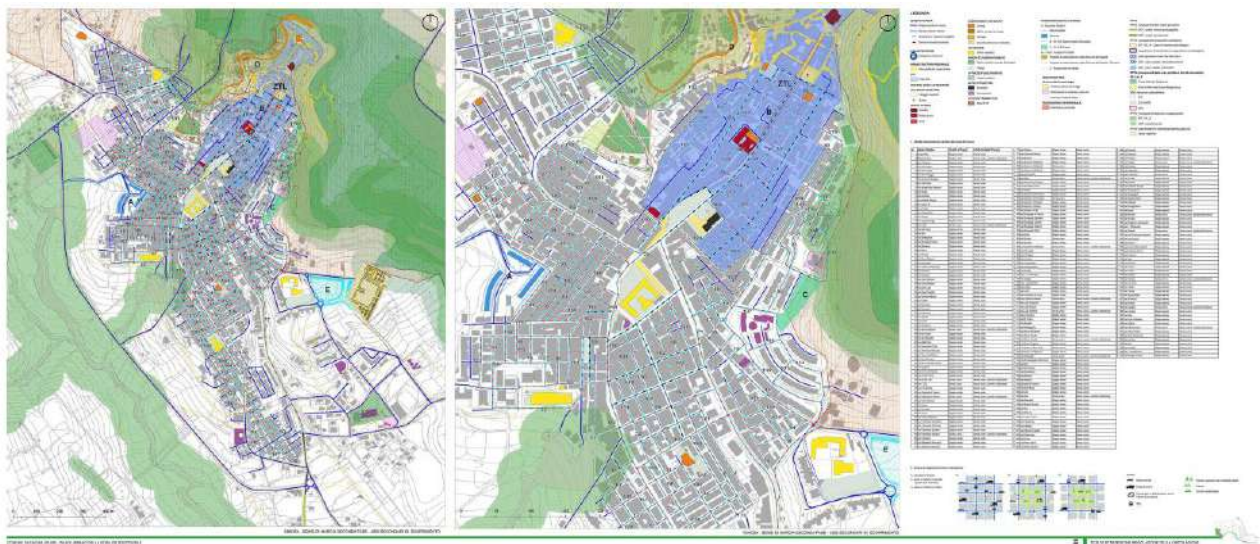
Le aree esterne al nucleo centrale soffrono di problemi specifici che riguardano la sicurezza e l'esiguità delle sezioni stradali che molto spesso (anche per via della sosta non regolamentata e disordinata) non permette il passaggio del traffico locale nei diversi sensi di marcia.

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.

9.2.5 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

9.2.6 Interventi di riorganizzazione della circolazione all'interno della futura ZTL (1ª e 2ª 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 1ª FASE



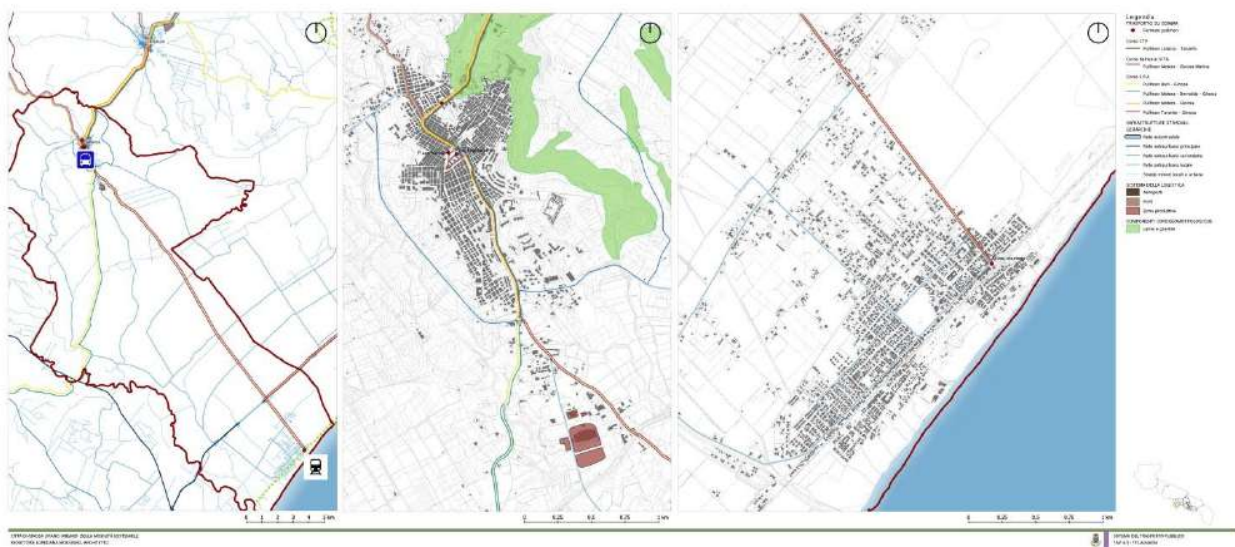
ZTL 2ª FASE

9.3 INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO E SVILUPPO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA

9.3.1 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 line extraurbane hanno percorsi che attraversano le aree centrali dei due agglomerati (Ginosa e Marina di ginosa), creando molto spesso solo dei rallentamenti di traffico inopportuni, sarebbe auspicabile proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio (bici+bus) inoltre, l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano (ad esempio con bus navetta elettrico da 8/10 posti), oltre ad essere giustificata da esempi felici di altre realtà urbane di analoghe dimensioni, resta una delle condizioni principali per implementare politiche efficaci di riduzione dell'uso dell'auto privata.



TAV.43 - TPL su gomma esistente_locale

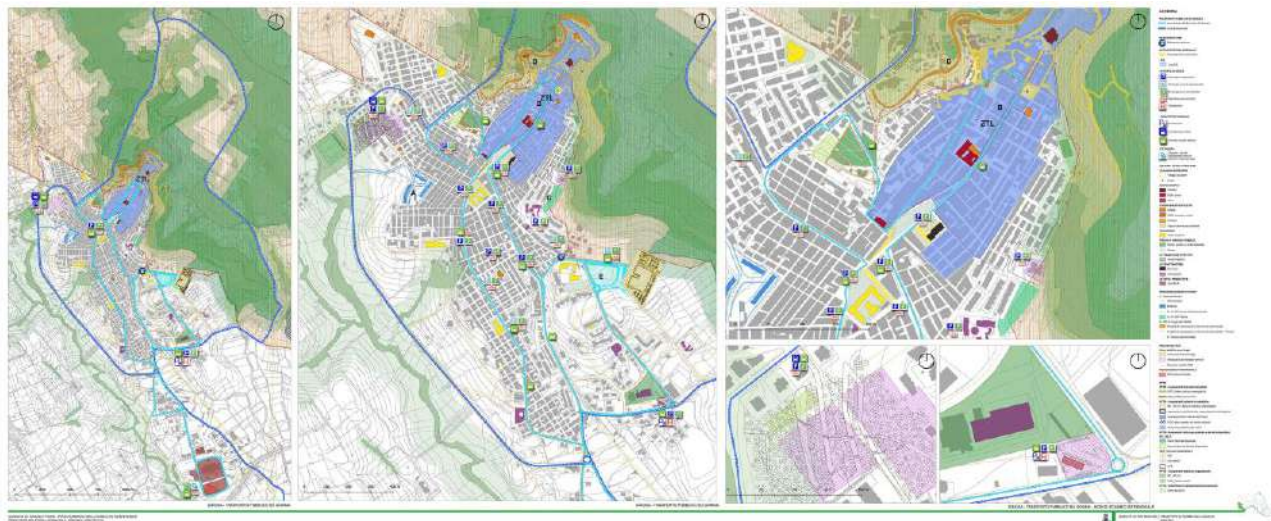
Occorre dunque pensare al potenziamento di questo servizio per avvicinare i diversi "quartieri" di Ginosa al nodo ferroviario di Marina di Ginosa ma anche ai numerosi edifici scolastici e attrattori presenti sul territorio comunale.

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

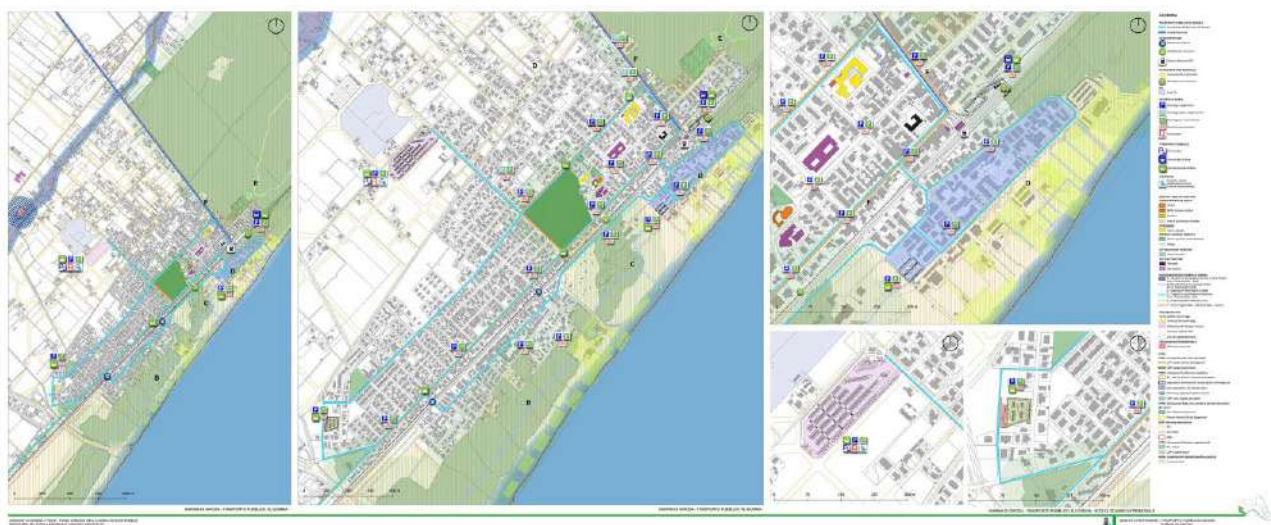
- realizzazione di nuovo nodo di interscambio a Ginosa
- proporre una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano, introducendo un nuovo nodo di scambio a Ginosa (bici+bus), cercando di gravare il meno possibile sulle zone centrali a rischio idrogeologico
- potenziare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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 275 di 318	Data 27.01.2020	Revisione e 0
		REDATTORE		
		Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- potenziamento dell'offerta di sosta attraverso la realizzazione di nuovi posti auto a pagamento sia lungo gli assi stradali, sia in alcune aree a disposizione dell'amministrazione e definite nel PRG come aree di interesse pubblico o da destinare a verde pubblico e/o parcheggi;
- redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale/gerarchizzazione della rete di trasporto;
- individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale;
- realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;
- una gestione più attenta verso la clientela, in termini di maggior confort, sicurezza, accessibilità, informazione, sia in fermata sia a bordo dei mezzi
- introduzione di mezzi a basso impatto inquinante

Marina di 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 MOBILITÀ 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.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 276 di 318	Data 27.01.2020	Revisione e 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

		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.

9.3.2 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)

9.3.3 Piano di adeguamento delle fermate

Contemporaneamente alla riorganizzazione dei percorsi del trasporto pubblico su gomma l'Amministrazione, in accordo con il gestore dei servizi TPL, potrebbe avviare un piano di adeguamento e messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico.

In particolare si ritiene che la fermate potranno:

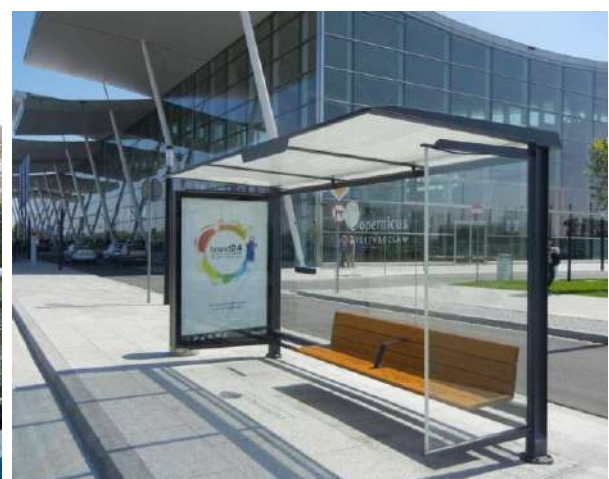
- Integrare il progetto di trasporto con gli obiettivi di riqualificazione urbana
- Trasformare le fermate in elementi facilmente riconoscibili di forte caratterizzazione del sistema dei trasporti e di concentrazione di altre funzioni e servizi (punti di interscambio, luoghi di incontro, infopoint, wi-fi);
- Qualificare l'accessibilità, la messa in sicurezza, la riconoscibilità delle fermate;
- Rendere accessibile a tutte le categorie di utenti sia le fermate che i mezzi di trasporto utilizzati;

Attraverso un piano di adeguamento le fermate potranno essere dotate di pensiline, panchine per l'attesa e di paline informative statiche o elettroniche a seconda delle caratteristiche del nodo di fermata servito.

Dai dati raccolti risulta che la maggior parte delle fermate e dei mezzi di trasporto utilizzati non sono sufficientemente adeguati a tutte le categorie di utenti.



Fermate accessibili - (Photo credits: web)



Panchine per l'attesa e palina informativa - (Photo credits: web)

9.4 SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA

9.4.1 Redazione del Piano per la Mobilità Ciclistica - 1° stralcio P.U.M.S.

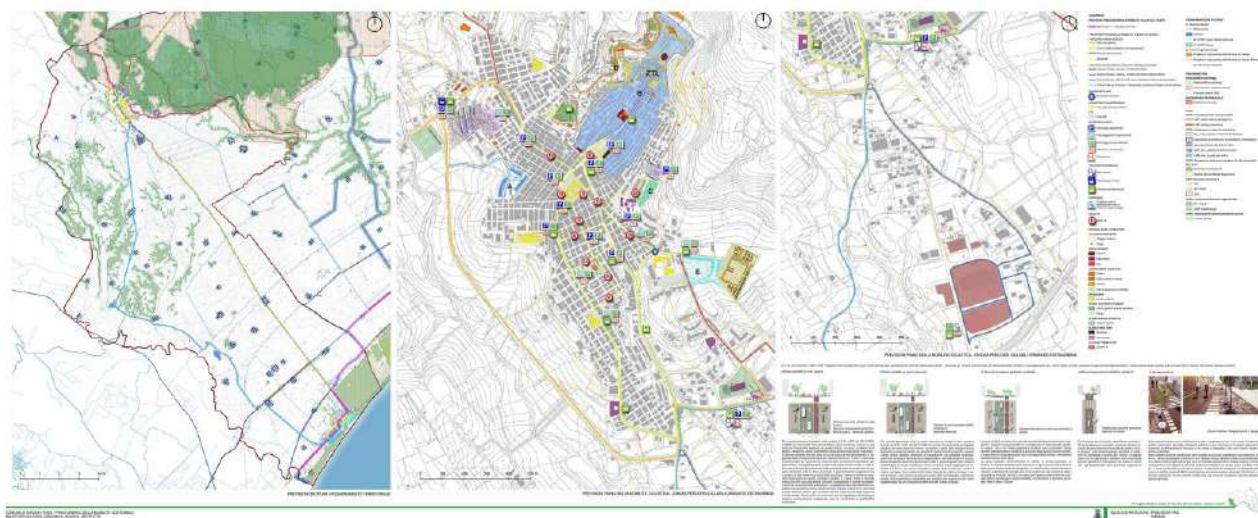
La strategia del PUMS assegna alla ciclabilità un ruolo primario volto a soddisfare la domanda di mobilità di tipo quotidiano. Tale scelta è stata sostenuta un modo chiaro oltre che dalle indicazioni dell'Amministrazione anche dalle indicazioni emerse nell'ambito del percorso partecipativo.

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 ecompatibile 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

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. **PARTE X del Piano per la Mobilità Ciclistica - 1° stralcio P.U.M.S. vengono descritte "POLITICHE PER INCENTIVARE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA"**

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.

9.4.2 Servizi per i ciclisti - Velostazioni, posteggi di biciclette custoditi e attrezzati

Le Velostazioni sono impianti chiusi che offrono protezione contro furti, intemperie, danni atti vandalici e aggressioni. Di norma, i locali sono presidiati in permanenza dall'apposito personale (custode) e/o controllati mediante dispositivi elettronici, come videocamere (sorveglianza). L'accesso è spesso consentito soltanto su autorizzazione e può essere a pagamento.

Le stazioni per biciclette sono indicate laddove vi è un'elevata domanda di posti di parcheggio in zone molto frequentate, in particolare stazioni ferroviarie, ma anche centri commerciali nei nuclei cittadini e in quartieri fortemente urbanizzati.

L'infrastruttura di base delle stazioni per biciclette può essere completata da cassette di sicurezza, stazione di gonfiaggio, officina di riparazioni, servizio di lavaggio, allacciamento alla rete elettrica per bici elettriche e spogliatoi / docce / WC. Alcune stazioni per biciclette offrono altri servizi, quali noleggio di cicli, consegna a domicilio, servizio corrieri, consulenza sulla mobilità e bar, etc. Spesso è possibile anche ottenere informazioni su trasporti e turismo.



Malmö Bike&Ride Parking at Central Station

Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia, in attuazione del protocollo d'intesa Regione-Ferrovie regionali del 2007 per lo sviluppo del trasporto integrato bici e treno e della L.R. n. 1/2013 ha previsto la realizzazione di una rete di velostazioni presso altrettante stazioni ferroviarie, tra cui anche Taranto.

Le strategie del PUMS in tema di sviluppo di sistemi di mobilità ciclistica e ciclopedonale, in coerenza con il Biciplan con gli obiettivi regionali, prevedono misure la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati (...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio.

Nelle scelte strategiche l'Amministrazione si è impegnata ad individuare i locali più idonei per la realizzazione della Velostazione e di posteggi per le biciclette, attraverso l'utilizzo di proprie strutture e/o attivando rapporti con soggetti terzi.

In particolare si prevede:

- la realizzazione di una Velostazione a Marina di Ginosa, nei pressi della stazione di Ginosa Scalo. La Stazione di Marina di Ginosa, insieme a Taranto, potrebbe svolgere un ruolo centrale come nodo di scambio in connessione con la Ciclovia Bicalitalia 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 interlocuzione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Stalli biciclette su strada	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.

9.4.3 Servizi di bike sharing

Il bike sharing (servizio di biciclette condivisa) è una forma complementare di mobilità alternativa a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono incrementare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (autobus, treno, etc), integrandoli tra loro (trasporto intermodale) e integrandoli con l'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare. I servizi di bike sharing si sono affermati in moltissime città come validi strumenti di accompagnamento, delle politiche per ridurre e scoraggiare l'uso dell'auto privata e al contrario incentivare l'uso dei mezzi pubblici e favorire la cultura della bicicletta come efficiente mezzo di trasporto urbano. Il bike sharing si caratterizza concretamente come un mezzo di trasporto integrato nella rete dei trasporti pubblici.



Il sistema di bike sharing è composto da più punti di distribuzione/raccolta delle biciclette (stazioni) posti sul territorio urbano composti da un certo numero di colonnine porta bici.

Le biciclette sono agganciate alla colonnina e vengono sganciate semplicemente avvicinando una tessera elettronica. Le colonnine sono collegate in remoto ad un server che gestisce e monitora in tempo reale la situazione sul territorio e i tempi di utilizzo.

La caratteristica bike sharing è l'estrema flessibilità del sistema: le biciclette possono essere prelevate in un luogo e ricollocate in un altro, in modo del tutto autonomo. Tutto avviene senza la presenza di operatori nelle stazioni, senza il rispetto di particolari orari di apertura.

Bike sharing centro urbano - area produttiva

Le strategie del PUMS in coerenza con il Piano della mobilità ciclistica intendono favorire un rapporto di complementarietà sinergica tra il centro urbano di Ginosa e l'insediamento produttivo della città, già dotato di pista ciclabile, proponendo un servizio di bike sharing.

Il PMC prevede lo sviluppo di una rete ciclabile portante che raccordata a quella già esistente potrebbe favorire l'uso della bicicletta per chi si sposta quotidianamente dalla città verso l'area produttiva.

Per l'avvio del servizio di bike sharing centro urbano- zona produttiva, si potrebbe prevedere:

- di istituire il Mobility Manager d'area, figura specificamente prevista dalla vigente normativa, che dovrà farsi carico di coordinare le diverse iniziative per conto degli operatori presenti nell'area in costante raccordo operativo con l'Amministrazione comunale.
- di proporre ai principali operatori presenti nell'area di realizzare postazioni per il bike sharing per addetti e clienti;
- di proporre ai principali operatori dell'area di sponsorizzare l'acquisizione di una flotta di biciclette (da valutare se a pedalata assistita) personalizzata per promuovere la mobilità ciclistica sulla relazione

Bike sharing casa-scuola, stazione scuola, suola -scuola

Per incrementare la copertura territoriale e la fruizione del bike sharing il Piano della Mobilità Ciclistica ha previsto una rete di percorsi ciclabili interconnessa anche con le scuole secondarie superiori presenti in città. Il servizio di bike sharing potrebbe essere previsto anche nei pressi delle scuole superiori. Tali postazioni potrebbero essere fornite dall'Amministrazione comunale a fronte della messa a disposizione, da parte dell'istituto scolastico di uno spazio per il parcheggio delle biciclette private di studenti, genitori, ect.

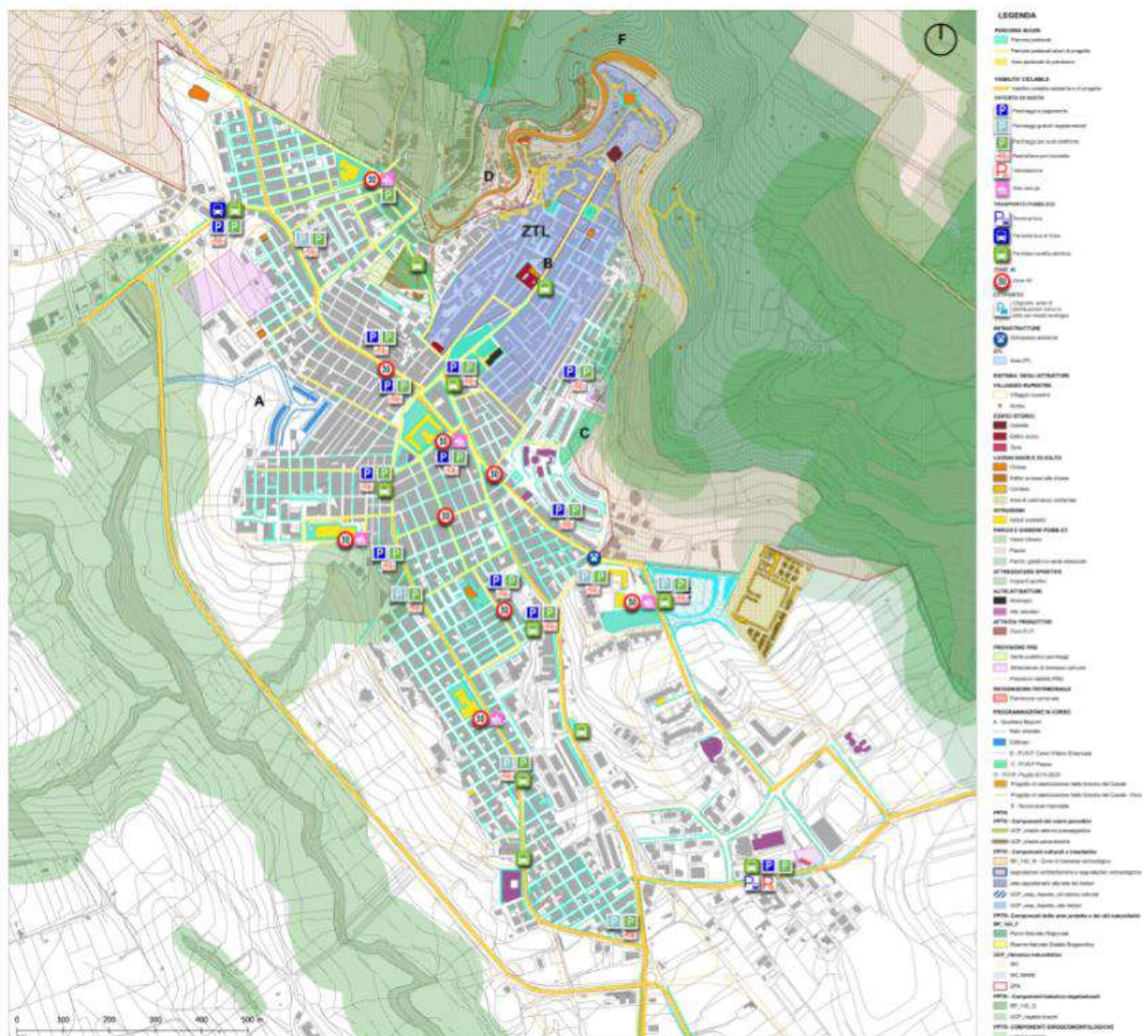
Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica	Servizi di bike sharing	Bike-sharing-postazioni di prelievo/riconsegna	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Bike-sharing- biciclette	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Bike-sharing- utenti iscritti	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.
		Bike-sharing - mezzi prelevati	n	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Polizia Municipale/U.M./ U.T.C.

9.4.4 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 _ Ginosa



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**

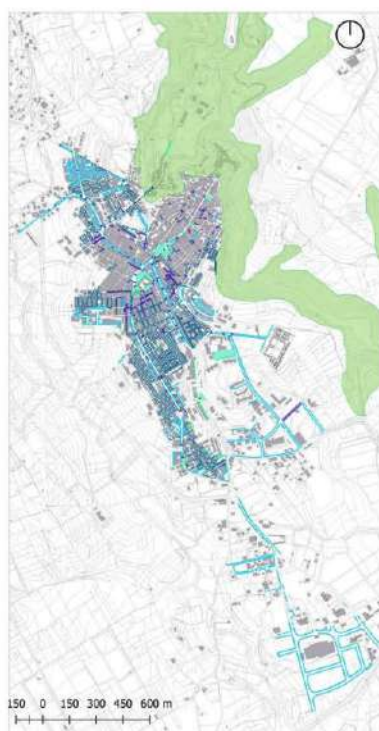
Campo visivo pedone, automobilista - (Photo credits: web)

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.

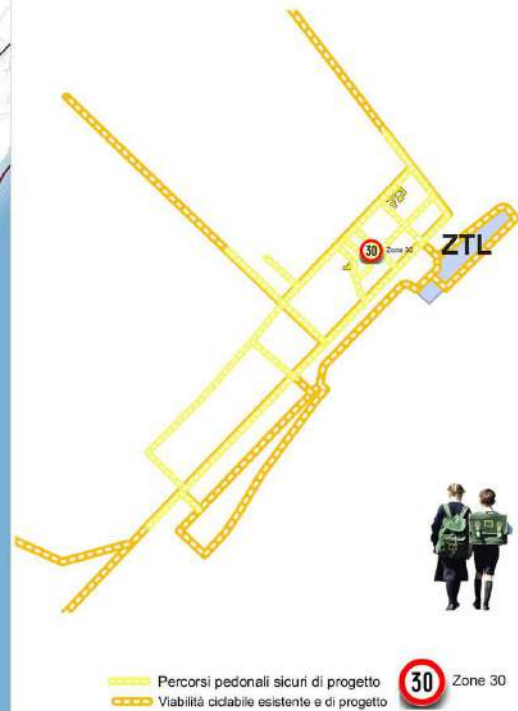
In particolare la lettura analitica ha considerato quali variabili fondamentali:

- 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



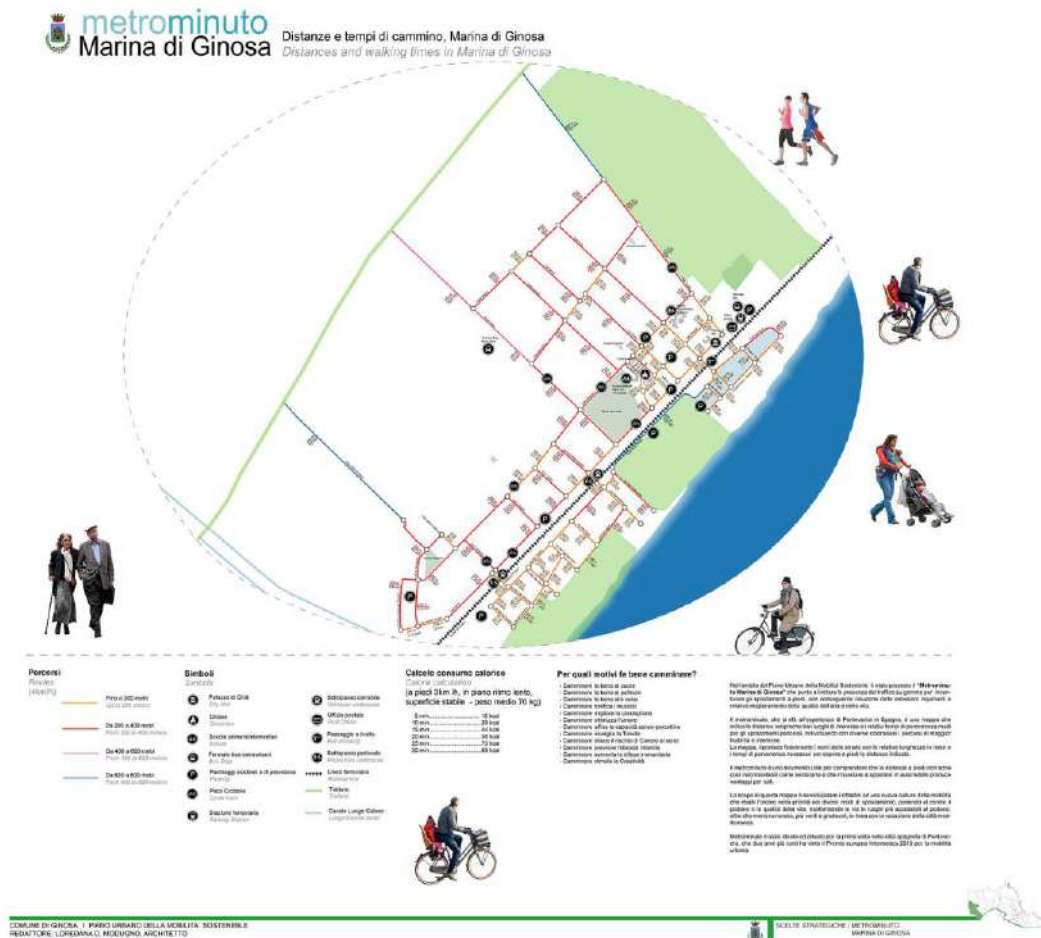
Schema comparativo tra le infrastrutture pedonali esistenti e le zone 30 di progetto _Ginosa



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.

- 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 _ Marina di Ginosa

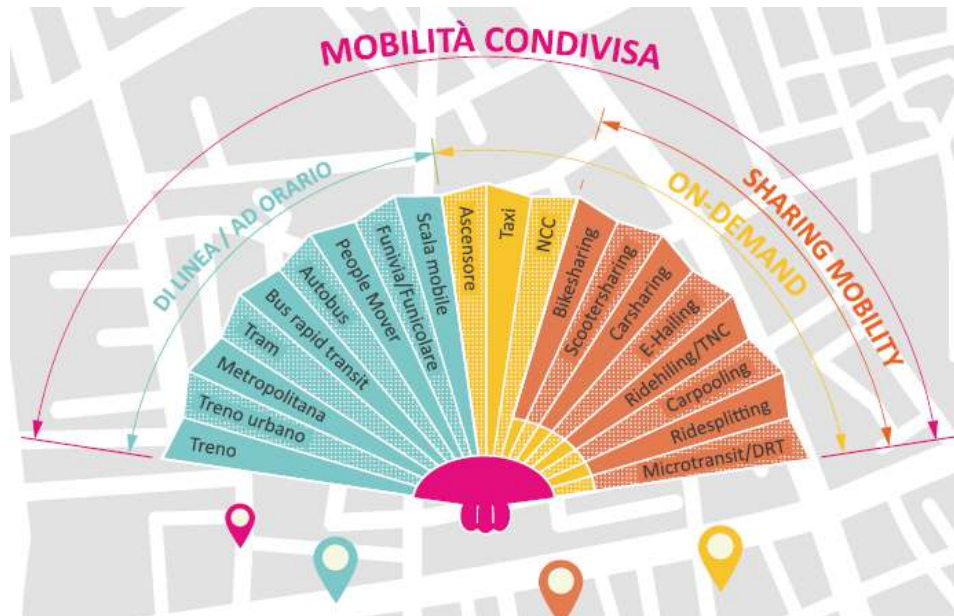
Lo scopo di questa mappa è sensibilizzare i cittadini ad una nuova cultura della mobilità che ribalti l'ordine nella priorità dei diversi modi di spostamento, ponendo al centro il pedone e la qualità della vita, trasformano le vie in luoghi più accessibili al pedone, oltre che meno rumorose, più verdi e gradevoli, in linea con la vocazione della città mediterranea.



I 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. I 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/U.T.M.

9.5 INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING



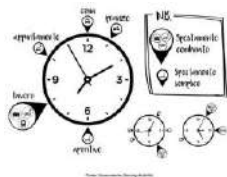
FONTE: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

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 :



Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility



Fonte: Osservatorio Nazionale 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.

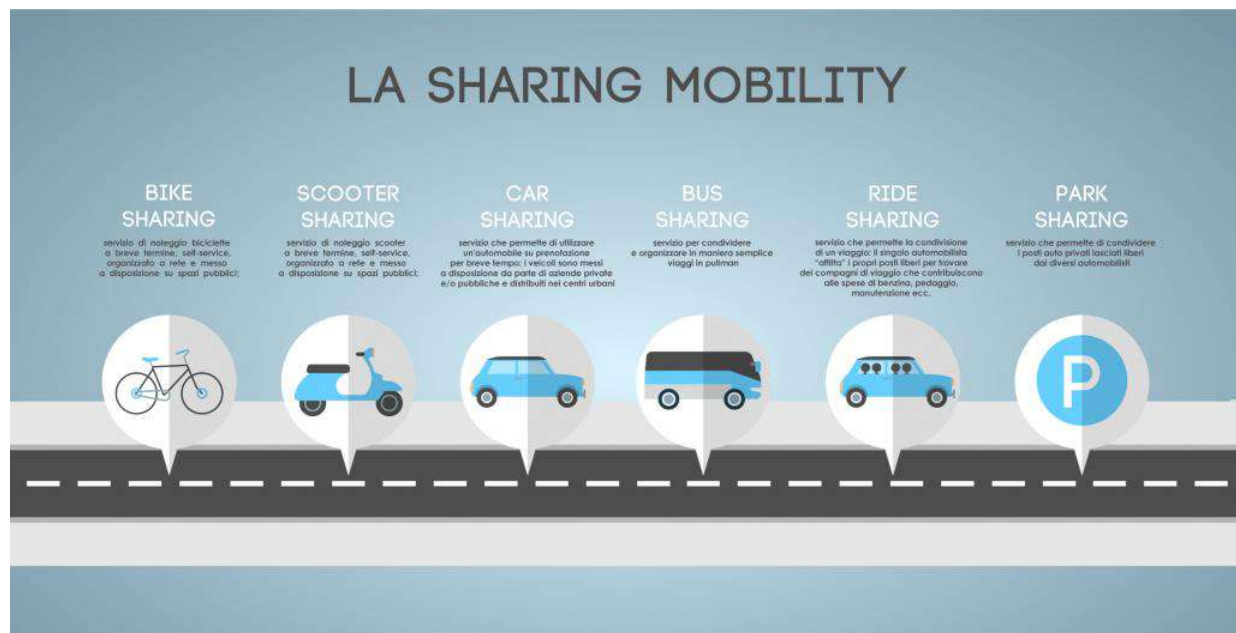
L'auto in condivisione rappresenta un'opzione favorita tra le strategie del PUMS (collegamento Ginosola - Marina di Ginosola) con l'obiettivo di integrare l'offerta di servizi in sharing e la loro complementarietà con altri sistemi quali trasporto pubblico e bicicletta.

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

9.6 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.



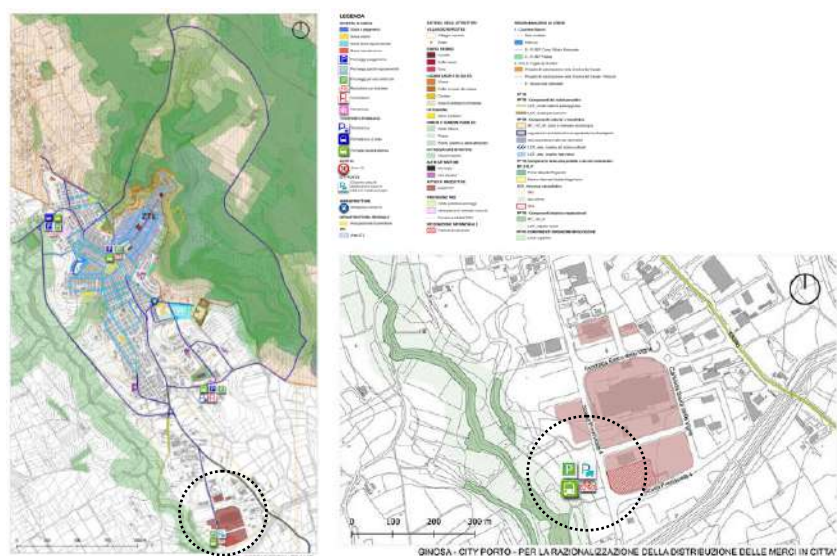
La strategia del PUMS intende puntare sulla promozione della mobilità elettrica attivando progetti pilota mobilità elettrica sia in ambito pubblico (acquisto di mini-bus e/o auto - metano, ibrido, elettrico) che privato agendo principalmente su due linee: incentivare la diffusione degli impianti di ricarica,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

9.7 RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA, AL FINE DI CONTEMPERARE LE ESIGENZE DI APPROVVIGIONAMENTO DELLE MERCI NECESSARIE PER ACCRESCERE LA VITALITÀ DEL TESSUTO ECONOMICO E SOCIALE DEI CENTRI URBANI



Piattaforma logistica

Tra le scelte strategiche si suggerisce l'ipotesi di individuare un'area da destinare a piattaforma logistica per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in città, al fine di:

- Sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati alle unità locali dell'area urbana e del centro storico in particolare;
- Organizzare la distribuzione fisica dei beni in modo da ottimizzare le risorse di trasporto impiegate;
- Realizzare un servizio urbano di distribuzione delle merci effettuato da una flotta di veicoli ecologici (alimentazione a metano).

Benefici attesi:

- Riduzione dell'inquinamento acustico e visivo;
- Miglioramento delle condizioni di lavoro degli addetti del settore del trasporto delle merci;
- Mantenere le attività di produzione e di commercio inserite nel tessuto urbano per conservare il dinamismo e la vitalità della città;
- Risolvere le difficoltà incontrate dalle aziende di trasporto e di commercio nelle funzioni di distribuzione;
- Fluidificazione della circolazione dei veicoli.

Strategia	Azioni	Indicatore	Unità di misura	Responsabilità diretta / indiretta
Razionalizzazione della Logistica urbana	Piattaforma logistica	Superficie carico scarico /flussi di carico/scarico	Percentuale spostamenti a piedi	Diretta da parte dell'Amministrazione
	Sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;	tempi di carico/scarico	tempo medio in minuti	Diretta da parte dell'Amministrazione
	introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc);	presenza sistema premiale	si/no	Diretta da parte dell'Amministrazione
	adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di sconti 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/scarico merci.	dotazione stalli sosta ed sistemi di sorveglianza	% stalli rispetto ad esercizi commerciali e % stalli video-sorvegliati	Diretta da parte dell'Amministrazione

9.8 SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT

9.8.1 MOBILITY MANAGER AZIENDALE

Il Decreto interministeriale Mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27/03/1998 (conosciuto come decreto Ronchi), ha introdotto la figura professionale del responsabile della mobilità: il Mobility Manager. Il Mobility Management (MM) è un concetto che riguarda la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Nell'ambito del decreto si delineano due figure professionali:

Mobility Manager di azienda, per le imprese con più di 300 addetti o che sull'intero territorio comunale occupano oltre 800 addetti

Mobility Manager di area

La figura del Mobility Manager aziendale svolge un importante ruolo di pianificazione all'interno dell'azienda e permette di ottimizzare i costi aziendali per gli spostamenti, in armonia con le politiche di mobilità sostenibile del territorio in cui si trova l'azienda, migliorandone l'immagine complessiva e il rapporto con gli stakeholders. Al mobility manager di area competono le funzioni di coordinamento, promozione e formazione dei mobility manager aziendali, nonché le attività volte ad individuare fonti di finanziamento, la promozione di accordi tra i soggetti pubblici-privati per l'implementazione delle azioni dei mobility manager aziendali e di quelli di più recente istituzione come i mobility manager scolastici. Alla base del Mobility Management ci sono le misure cosiddette "soft" (leggere) come l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione dei servizi nonché il coordinamento delle attività e delle funzioni di diversi partner. Le misure "soft" adempiono più spesso al compito di migliorare l'efficacia delle misure cosiddette "hard" (pesanti) impiegate nel trasporto urbano (es. nuove linee di tram, strade o piste ciclabili).

I compiti del mobility manager consistono nel predisporre i Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) e di articolare, sulla base delle esigenze di mobilità espresse dal personale, azioni di mobilità sostenibile: promozione dell'uso del trasporto pubblico, della bicicletta, della sharing mobility, della mobilità elettrica, e così via.

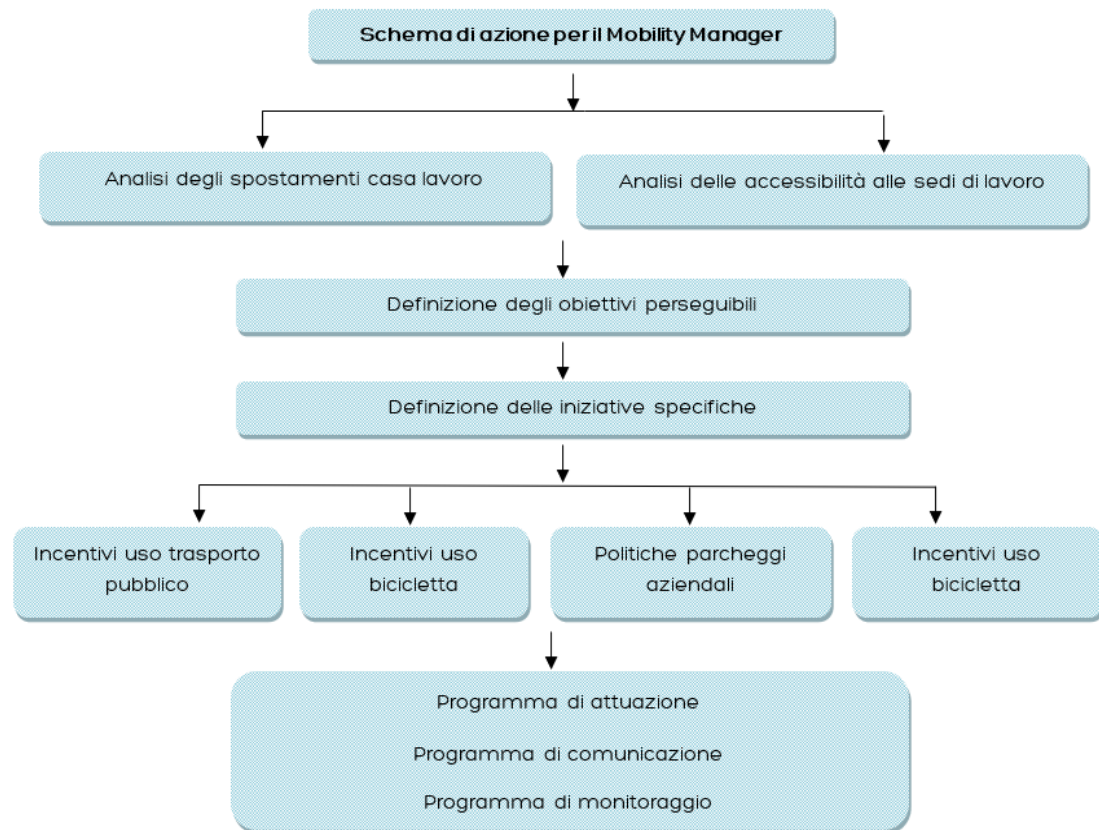
Vantaggi pratici risultanti dall'introduzione di misure di Mobility Management in una città:

- Misure nell'ambito della promozione della circolazione pedonale, ciclabile nonché nell'impiego dei mezzi di trasporto pubblico (ex. il metrominuto);
- Misure di informazione (per ex. un consulente per la mobilità)
- Misure di promozione (il sistema di assistenza personalizzata nello spostamento)
- Misure di organizzazione e coordinazione (il car pooling, il car sharin, il van pooling)
- Misure per la gestione dei parcheggi auto, etc.
- Misure per ridurre l'impatto ambientale nei nuovi quartieri o nuove opere di edilizia pubblica.

L'ambito di azione del mobility manager potrebbe riguardare l'insediamento produttivo esterno alla città. La loro dimensione e il loro ruolo, la loro posizione esterna alla città, fanno sì che il Piano raccomandi l'istituzione della figura del Mobility Manager. Per l'insediamento produttivo il 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;			
	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;	Mobility manager d'area o aziendali nominati		
	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;	Accordi di programma sottoscritti		
	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;	Piani di spostamento casa- lavoro ai sensi del DM 27- 3-98 N° di enti/aziende coinvolte % spostamenti N° parcheggi a disposizione N° dipendenti	N° - %	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
	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.			

9.9 COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA

9.9.1 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.

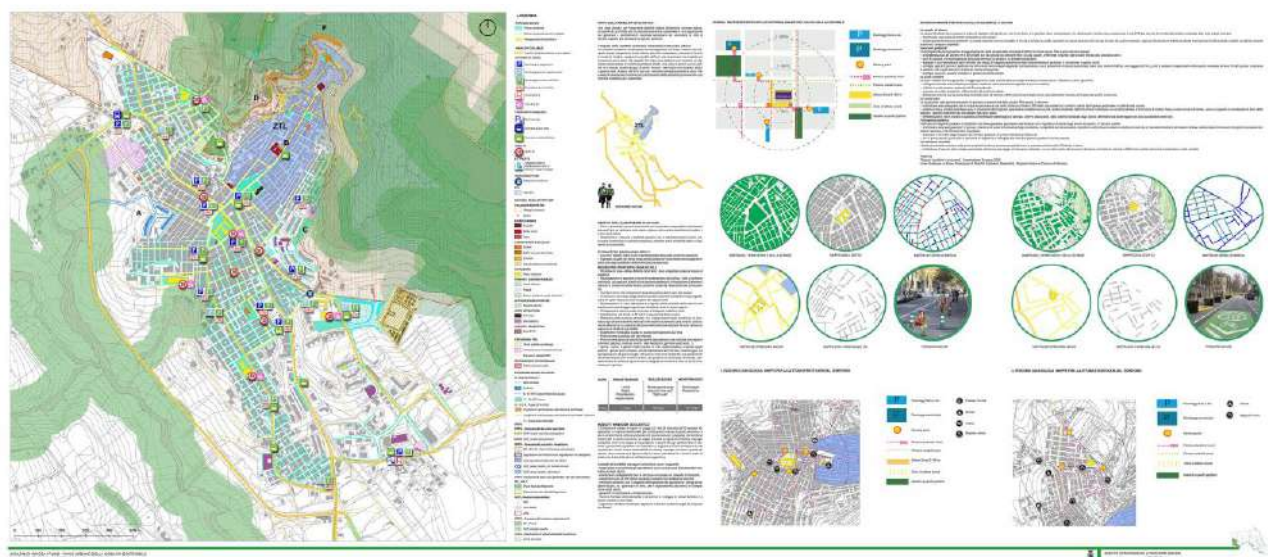
Obiettivi per l'elaborazione di un Piano della mobilità scolastica:

- 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.

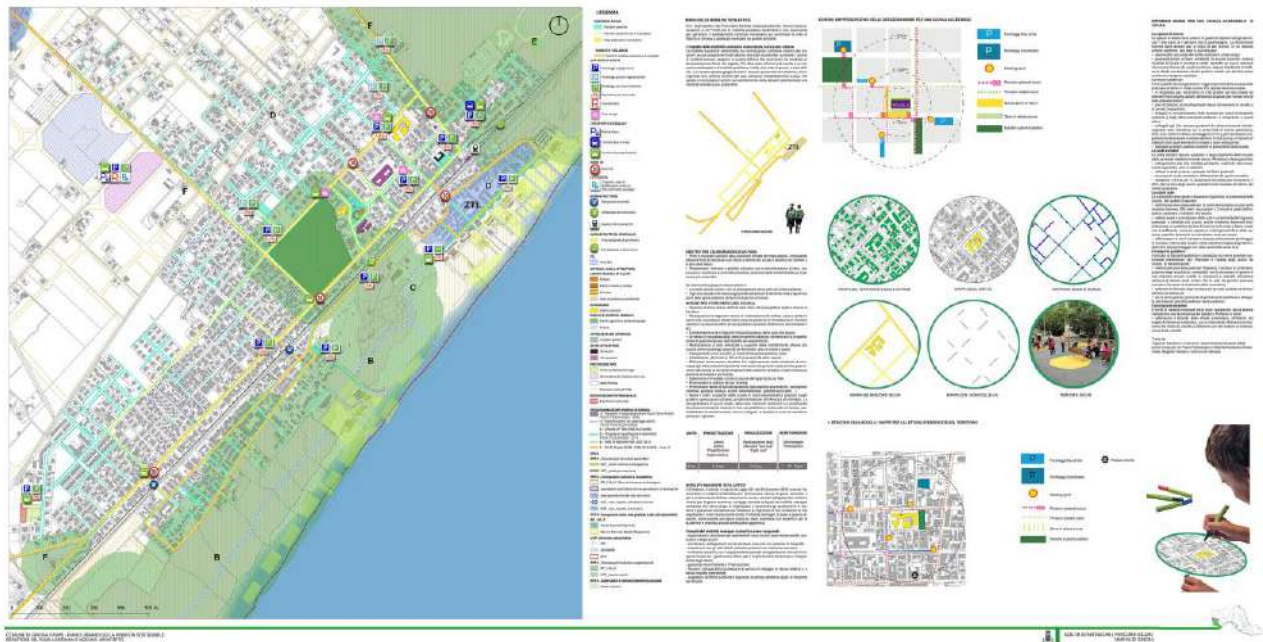
Gli interventi fisici si distinguono in:

- 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.



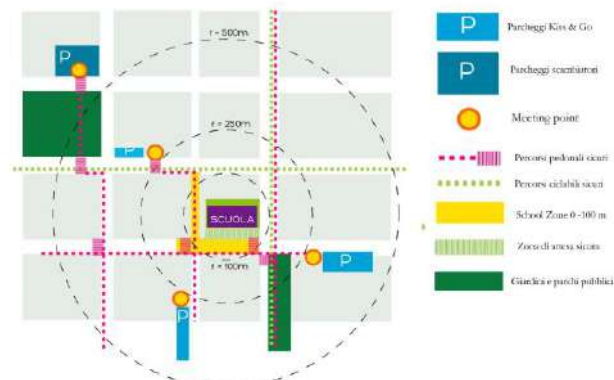
Inquadramento generale percorsi sicuri casa scuola e infrastrutture pedonali



Inquadramento generale percorsi sicuri casa scuola e infrastrutture pedonali

Misure per i percorsi casa- scuola:

- L'istituzione di zone calme, definite Isole felici, dove progettare spazi a misura di bambino
- La realizzazione di apposite misure di moderazione del traffico, volte a conferire continuità, sicurezza e attrattività ai percorsi pedonali (l'introduzione di elementi verticali in prossimità delle strisce pedonali aumenta l'attenzione del conducente);
- Il contenimento e la limitazione fisica all'accesso delle auto alla scuola (free zone)
- La messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti e/o la progettazione di quelli necessari (nel rispetto dei regolamenti)
- La realizzazione di aree attrezzate a supporto della mobilità lenta attorno alla scuola come parcheggi (coperti) per biciclette, aree di sosta e gioco,
- Collegamenti sicuri e pratici ai mezzi di trasporto pubblico locali
- Introduzione del limite di 30 km/h in prossimità delle scuole;
- Riduzione della sezione stradale. Un miglioramento delle condizioni di sicurezza agli attraversamenti pedonali interessati da percorsi casa-scuola, può avvenire attraverso la semplice riduzione della sezione stradale, le auto vanno più piano se la strada è più stretta;
- L'estensione immediata a tutte le scuole dell'*approccio car free*.
- Promuovere la politica del car sharing
- Promozione di azioni di sensibilizzazione (educazione alla mobilità, sorveglianti volontari, pedibus, bicibus, eventi, manifestazioni, giornate senz'auto...)
- Aprire i cortili, e giardini delle scuole in orari extrascolastici, preziosi luoghi pubblici spesso poco utilizzati, ad attività dedicate all'infanzia e alla famiglia. La riprogettazione di questi luoghi, attraverso interventi sostenibili sia socialmente che economicamente insieme al loro uso pubblico e continuato nel tempo, permetterebbe di restituire spazi sicuri e adeguati ai bambini e aree di socializzazione per i genitori.



Schema rappresentativo delle dotazioni minime per una scuola accessibile

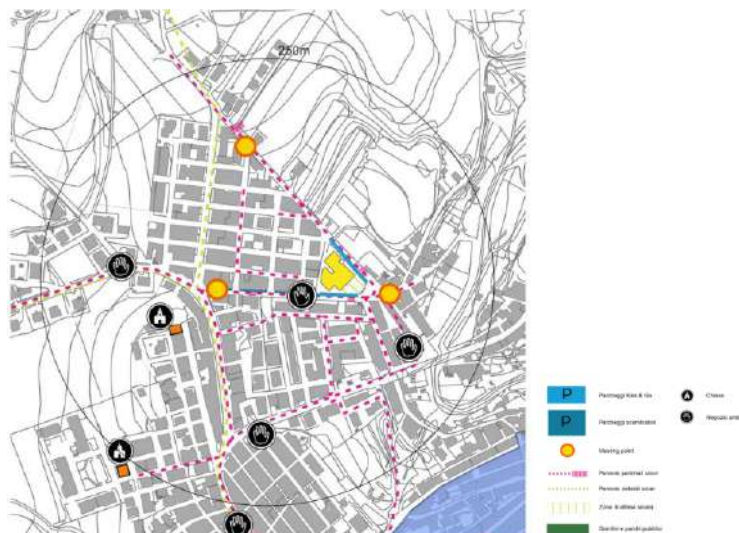
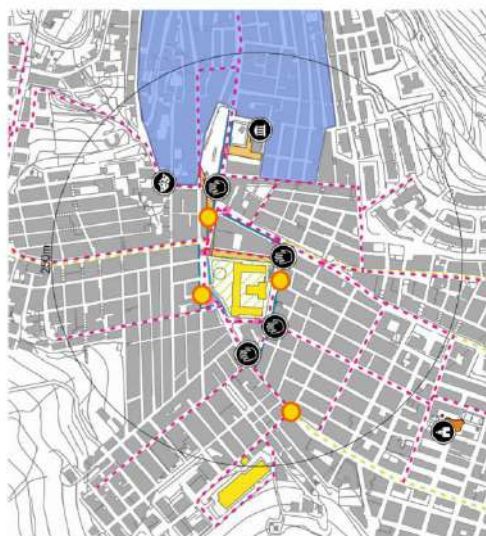
	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 296 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Dotazioni minime per una scuola accessibile e sicura

Spazio di attesa	Lo spazio di attesa deve essere in grado di ospitare tutti gli alunni, con i loro zaini, e il genitore che li accompagna. La dimensione minima deve essere pari a mq,0,70 per alunno. In un tessuto urbano esistente, tale area si può ricavare: - destinando una parte del cortile scolastico a tale scopo; - pedonalizzando un'area antistante la scuola
Percorsi pedonali	I marciapiedi devono garantire il raggiungimento della scuola dalle principali direttrici in modo sicuro. Per questo devono essere: - di larghezza pari ad almeno m.1,80 protetti sul lato strada da elementi fisici (aiuole, paletti, differenza di quota) per evitare che le auto possano salirvi; - privi di ostacoli e/o restringimenti dovuti ad elementi di arredo e di armadi impiantistici; - allargati in corrispondenza delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico e degli attraversamenti pedonali, e complanari a questi ultimi; - collegati agli altri percorsi pedonali da attraversamenti stradali segnalati, brevi, privi di ostacoli (impedimento della sosta veicolare almeno 5 metri prima, rimozione di ostacoli visivi quali elementi di arredo o isole ecologiche); - collegati ai parchi pubblici esistenti in prossimità della scuola.
Percorsi ciclabili	Le piste ciclabili devono garantire il raggiungimento della scuola dalle principali direttrici in modo sicuro. Pertanto si deve garantire: - collegamento alla rete ciclabile principale, mediante attraversamenti segnalati e privi di ostacoli; - utilizzo in sede propria, separata dai flussi pedonali; - accesso al cortile scolastico, differenziato da quello carrabile; - dotazione minima per la sosta delle biciclette pari ad almeno il 25% del numero degli alunni, possibilmente ricavata all'interno del cortile scolastico.
Sosta auto	La sosta delle auto genera situazioni di pericolo in prossimità delle scuole. Per questo si devono: - individuare aree adeguate per la sosta temporanea a una certa distanza (almeno 200 metri, equivalenti a 3 minuti a piedi) dall'ingresso pedonale e ciclabile alla scuola; - vietare sosta e circolazione delle auto in prossimità dell'ingresso pedonale e ciclabile alla scuola, ; - differenziare le vie di transito e accesso all'eventuale parcheggio di servizio, interno alla scuola, dalla viabilità utilizzata dagli alunni.
Trasporto pubblico	Il servizio di trasporto pubblico o scolastico non deve generare pericolose interferenze con l'ingresso e l'uscita degli alunni da scuola. Si devono quindi: - individuare aree adeguate per l'ingresso, l'uscita e la sosta temporanea degli scuolabus, compatibili con la sicurezza di pedoni e cicli (devono essere evitate le manovre) e ricavate all'esterno dell'area di attesa, onde evitare che le auto dei genitori possano utilizzare l'accesso e la fermata dello scuolabus; - collocare le fermate degli autobus del servizio pubblico al di fuori dell'area di attesa, provviste di pensilina di copertura e collegate alla rete dei percorsi pedonali senza ostacoli.
Circolazione stradale	Il limite di velocità veicolare nelle zone scolastiche dovrà essere compatibile con la presenza dei bambini. Pertanto si deve: individuare il tessuto delle strade secondarie, all'interno del raggio di interesse scolastico, su cui intervenire attraverso la riduzione del limite di velocità a 30Km/ora ed altri sistemi di moderazione della velocità.

Fonti: "Eppure i bambini si muovono", Commissione Europea 2002. Linee Guida per un Piano Partecipato di Mobilità Scolastica Sostenibile, Regione Veneto e Comune di Venezia

Lo schema proposto nelle strategie del PUMS di Ginosa include la regolazione della circolazione nei pressi dei due pressì scolastici, la messa in rete dei percorsi ciclo-pedonali e degli attraversamenti pedonali, l'individuazione dei parcheggi e dei meeting point, l'individuazione della "school zone" e della zona di attesa sicura. Tale metodologia potrà essere eventualmente applicata, attraverso un Piano della mobilità scolastica sostenibile a tutte le scuole primarie o dell'infanzia presenti in città.



Istituto Comprensivo G. Deledda - S. G. Bosco -
Ginosa

PLESSO "LOMBARDO RADICE CLASSI V A E V B _ Ginosa



ISTITUTO COMPRENSIVO Raffaele LEONE _ Marina di Ginosa

Promuovere la mobilità lenta sul tragitto casa-scuola implica numerosi vantaggi: riduce drasticamente il circolo vizioso delle auto attorno alle scuole;

- Migliora la qualità dell'aria e dell'ambiente circostante, riducendo l'emissione di Co2, polveri sottili e rumore;
- Promuove la salute,
- Promuove l'integrazione sociale,
- Promuove l'educazione alla mobilità
- Favorisce la qualità di vita di ogni cittadino.

Piano della mobilità scolastica

per i bambini:

- favorisce la salute fisica, attraverso il movimento quotidiano
- favorisce l'indipendenza, rendendoli autonomi
- aumenta l'autostima e l'equilibrio psichico.
- sviluppa buone capacità di analisi
- stimola la socializzazione
- è essenziale per imparare a muoversi in sicurezza
- insegna a rispettare gli altri
- insegna a conoscere l'ambiente e a rispettarlo
- è piacevole!

per i genitori:

- contribuisce ad una armoniosa crescita del/la proprio/a bambino/a
- favorisce la salute del/la proprio/a bambino/a a lungo termine
- contribuisce ad aumentare la sicurezza nel traffico agli orari di entrata/uscita da scuola
- contribuisce a migliorare la qualità dell'aria, riducendo le emissioni nocive
- garantisce più tempo libero per le proprie incombenze, qualora i bambini vadano a scuola
- da soli migliora il budget familiare, diminuendo i costi
- di auto e carburante
- è la cosa giusta!

... per la Scuola:

- è un fattore di eccellenza per la scuola

... per il Comune:

- è un intervento efficace e condiviso di miglioramento

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 298 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

• qualifica la scuola come attenta alle esigenze degli allievi e delle famiglie • contribuisce alla buona salute dei propri allievi • stimola l'attenzione e la concentrazione degli allievi • aumenta la sicurezza stradale della zona, diminuendo il traffico attorno alla scuola • migliora ambiente e qualità dell'aria attorno alla scuola • consente un nuovo uso dello spazio attorno alla scuola, a favore degli allievi e della collettività • è una scelta coraggiosa: la scuola dà l'esempio!	• della qualità dell'aria • aumenta la qualità della vita degli abitanti • della zona • aumenta la sicurezza sulle strade della zona • riqualifica la zona e ne aumenta l'attrattività • residenziale • rende ai cittadini spazi pubblici prima occupati • dalle autovetture • contribuisce al nuovo modello di sviluppo • sostenibile, per la società che lasceremo ai nostri figli

Fonti:

- *"Eppure i bambini si muovono"*, Commissione Europea 2002.

- *Linee Guida per un Piano Partecipato di Mobilità Scolastica Sostenibile*, Regione Veneto e Comune di Venezia

9.9.2 MOBILITY MANAGER SCOLASTICO

La legge 221 del 28 dicembre 2015 entrata in vigore il 2 febbraio 2016, "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" (Collegato Ambientale) comprende una serie di disposizioni che riguardano il settore scolastico. In particolare l'articolo 5 comma 6 prevede che il Ministro dell'istruzione, adottati, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, sentiti i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, specifiche linee guida per favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, della figura del mobility manager scolastico.

Il mobility manager scolastico è scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. I compiti del mobility manager scolastico sono:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa dei docenti, del personale scolastico e degli allievi;
- tenere costanti rapporti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con i Mobility Manager degli altri istituti scolastici presenti sul territorio;
- trovare soluzioni migliorative, per il trasporto sia su gomma che ferroviario, fungendo da supporto alle aziende titolari del servizio;
- gestire e garantire l'intermodalità e l'interscambio, agendo dove possibile sugli orari e le attività scolastiche;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e dei servizi di bike sharing e car sharing utilizzando veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili e di accessibilità alla scuola.
- favorire l'abbattimento dei livelli d'inquinamento atmosferico e acustico;
- consentire la riduzione dei consumi energetici perseguendo scelte eco-sostenibili;
- accrescere i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- disincentivare e ridurre al minimo l'uso individuale dell'auto privata, favorendo formule di car pooling per il contenimento del traffico.

Nell'ambito del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile il Città di Ginosa ha confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma *URBACT Action planning network* con *"The Last Safe Kilometre"* - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il progetto "The Last Safe Kilometer" (L'ultimo chilometro sicuro - dalla visione zero intorno alle scuole alla visione zero in tutta la città), coordinato dalla città di Skawina, affronta il tema della mobilità sicura e sostenibile, soprattutto per i percorsi casa-scuola. (Prot. 9068 del 28.03.2018) .Il dettaglio del progetto è allegato alla presente relazione.

9.9.3 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 amunni 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	Piani di spostamento casa- lavoro ai		

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 300 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE		
		Loredana Domenica Modugno, Architetto		

	l'ottimizzazione degli spostamenti sistematici e proponga azioni di mobilità sostenibile presso le scuole attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS);	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°	

9.10 DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA

9.10.1 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.

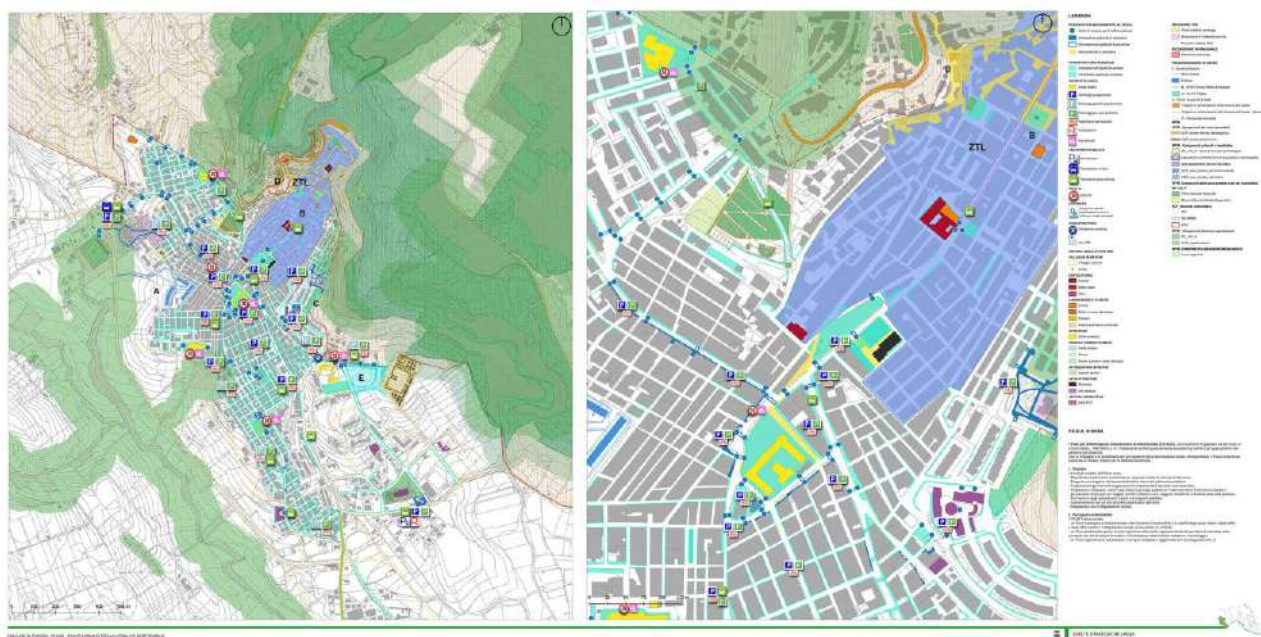
La strategia del PUMS in tema di sostenibilità suggerisce la promozione di una "cultura dell'accessibilità", attraverso un **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** favorisca l'indipendenza nel vivere quotidiano e la socialità delle persone con mobilità ridotta. Il diritto alla mobilità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

La redazione del PEBA dev'essere strutturata in modo da:

- Individuare le strutture pubbliche comunali e gli ostacoli presenti all'interno della mobilità urbana;
- Censire le barriere architettoniche presenti;
- Individuare le possibili opere di adeguamento;
- Preventivare in modo sintetico e di massima il costo di realizzazione di tali opere;
- Definire un cronoprogramma delle opere sulla base delle priorità;
- Delineare i metodi e le azioni da intraprendere a favore dei pedoni e dei soggetti con mobilità ridotta;
- Individuare e configurare gli interventi di adeguamento/riqualificazione necessari;
- Programmare l'attuazione degli interventi nel tempo



Percorsi tattili (Photo credits: web)

9.11 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.

Una volta definite le strategie e le azioni si passerà alla definizione degli **scenari alternativi di Piano** e all' **Action Plan** - Piano d'Azione - 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;
- 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

L'individuazione dello Scenario di Piano è il risultato dell'applicazione di metodi comparativi (come l'analisi benefici/costi o l'analisi multi criteri) basati sugli indicatori di risultato, anche per consentire alla Regione Puglia confronti omogenei tra i PUMS in relativi a differenti contesti e l'individuazione delle azioni che, a parità di costo, apportino maggiori benefici ambientali, economici e sociali.

È bene che, per ogni azione dello scenario di Piano selezionato, venga quantificata la relativa spesa economica e si proceda all'individuazione delle possibili **coperture finanziarie** evidenziando, tra queste, quelle già disponibili nel bilancio comunale.

Contestualmente alla definizione dello scenario di piano, sono da definire le **attività di monitoraggio** da avviare a conclusione dell'iter procedurale del PUMS sulla base degli indicatori di risultato e di realizzazione. Obiettivo delle attività di monitoraggio è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e dell'efficacia delle azioni individuate dallo scenario di Piano.

È auspicabile che il monitoraggio dello stato di attuazione delle azioni inserite nel PUMS sia effettuato con cadenza biennale e che i relativi report siano condivisi con la Regione Puglia, affinché quest'ultima ne possa tenere conto per l'elaborazione di politiche regionali sulla mobilità e per monitorare la virtuosità dei Comuni e la capacità di attuazione dei piani.

Di seguito si esplicita un possibile schema per il monitoraggio del PUMS:

- raccolta dei dati con cadenza biennale necessari per il calcolo degli indicatori;
- confronto tra i valori degli indicatori stimati in fase di redazione e quelli calcolati in fase di monitoraggio;
- eventuale revisione, se necessario, delle strategie e/o delle azioni.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 304 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE IX: IL PERCORSO PARTECIPATIVO

10.1 IL PERCORSO PARTECIPATIVO INDIRIZZI DELLE LINEE GUIDA EUROPEE E LINEE GUIDA REGIONALI

Lavorare con i portatori di interesse è considerato una prassi comune in molti Paesi, ma spesso solo alcune delle parti interessate hanno effettivamente voce in capitolo nella pianificazione. È essenziale coinvolgere tutti i diversi tipi di stakeholder nell'intero processo di pianificazione, affrontando le loro esigenze specifiche. Ciò aiuta a conferire legittimazione al piano e a migliorarne la qualità. Il coinvolgimento dei portatori di interesse sostiene lo sviluppo di una più efficace ed efficiente pianificazione. È necessaria una strategia specifica per il coinvolgimento dei soggetti interessati, che utilizzi diversi modelli e tecniche di lavoro nel confrontarsi con istituzioni, imprese private, organizzazioni della società civile, o tutti questi insieme. I cittadini sono un sottogruppo particolarmente rilevante di soggetti portatori di interesse e garantire il loro coinvolgimento nella pianificazione è un dovere fondamentale degli enti locali al fine di assicurare legittimazione dell'attività di pianificazione e qualità del processo decisionale. Coinvolgere i cittadini nella pianificazione è, inoltre, un obbligo previsto dalle direttive comunitarie e dalle convenzioni internazionali.¹⁸

OBIETTIVI

- Assicurare un coinvolgimento ben organizzato delle parti interessate in tutte le fasi chiave del processo di pianificazione;
- Creare una cultura di pianificazione trasparente che si basa, come requisito minimo, su di una comunicazione regolare e su un'adeguata consultazione;
- Incoraggiare i cittadini e consentire loro di informarsi e partecipare al dibattito;
- Progettare soluzioni sostenibili che migliorino la qualità della vita di ogni cittadino, e creare un'ampia condivisione pubblica del processo di pianificazione;
- Rafforzare la vitalità della società civile e della cultura politica locale;
- Migliorare la qualità complessiva, l'efficacia, l'efficienza, la trasparenza, l'accettazione e la legittimazione della pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

ATTIVITÀ

- Identificare le tappe e gli strumenti adeguati per il coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini;
- Essere consapevole del fatto che il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini è un "must" per un buon piano di mobilità urbana sostenibile, ma fare al contempo attenzione alle attività dei gruppi di pressione che possono bloccare il processo;
- Sviluppare un piano di comunicazione che includa una strategia di impegno e una crono-programmazione, nonché una strategia complessiva per le attività di pubbliche relazioni (tra cui il coinvolgimento dei media). Includere nella strategia almeno un'informazione proattiva della popolazione (ovvero, è l'ente che si avvicina alla gente e non viceversa), e la partecipazione dei gruppi di portatori di interesse chiave per l'intero processo, ma cercare in tutti i modi un coinvolgimento più interattivo (si veda la sezione che segue "Suggerimenti per attività complementari");
- Non basta considerare le persone con esigenze particolari come beneficiari: bisogna invece coinvolgerli nel processo di pianificazione.
- Stabilire attività di coinvolgimento e partecipazione come pratiche standard di pianificazione.

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

¹⁸ La Direttiva 2003/35/EC del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 stabilisce le indicazioni fondamentali per la partecipazione pubblica nella realizzazione di determinati piani e programmi relativi all'ambiente e emendando rispetto alla partecipazione pubblica e all'accesso alla giustizia le Direttive del Consiglio 85/337/EEC and 96/61/EC.

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 305 di 318	Data 27.01.2020	Revisione e 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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.

Sul piano amministrativo, inoltre, l'iter procedurale prende avvio con l'adozione in Giunta Comunale di un documento iniziale di indirizzo, contenente la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche, sulla base del quale incentrare una fase di ascolto e condivisione, ai fini della predisposizione del Piano da sottoporre in Consiglio Comunale per la relativa adozione.

La partecipazione e l'ascolto delle indicazioni acquisite si rendono, altresì, indispensabili per il perfezionamento delle procedure di dettaglio.

In questa fase iniziale, dunque, si tiene in grande considerazione "l'ascolto della comunità locale" attraverso sondaggi, anche utilizzando le strutture della *rete* e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.

Successivamente, si possono organizzare incontri mediante tavoli di lavoro su tematiche specifiche (ad es. trasporto pubblico, logistica, ciclabilità) analizzando le indicazioni dei "portatori di interesse", suddivise in variabili più significative: ad esempio in ordine alla fascia d'età, quale fattore indicativo dell'autonomia in termini di mobilità, o alla zona di residenza (residenti in centro o in periferia).

L'intero percorso di elaborazione del PUMS, che pone il focus sulle persone (**Planning for people**) con l'obiettivo di rilevare esigenze, idee, proposte relative al tema della mobilità sostenibile, deve quindi essere comunicato alla città e reso comprensibile ai cittadini.

La logica della condivisione, che non si esaurisce nella fase iniziale del PUMS, è implementata, inoltre, dalle innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti delle attività afferenti tutto l'iter di partecipazione.

Un possibile percorso di comunicazione, da attuare altresì all'interno della procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica, nonché nella Conferenza di Copianificazione (da convocare in caso di incompatibilità del PUMS con gli strumenti di pianificazione regionale e con gli indirizzi della programmazione socio- economica per le assunzioni di eventuali modifiche ai sensi dell'art. 12 comma 4 della L.R. 18/2002) deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali:

- sensibilizzazione sociale, attraverso interviste, per lo sviluppo della mobilità sostenibile;
- costanti aggiornamenti sui social network e quotidiani locali;
- incontri per il ridisegno dello skyline urbano;
- forum sulla mobilità sostenibile,
- elaborazione di questionari e report di attività espletate.

E' necessario, infine, precisare che, oltre all'acquisizione e trasmissione delle informazioni inerenti i contenuti delle decisioni da intraprendere, il processo di comunicazione deve perseguire obiettivi specifici (come ad esempio la sensibilizzazione dell'utenza, ovvero l'informativa sui vantaggi determinati dalla nuova logica della mobilità) e obiettivi generali inerenti il sistema della mobilità integrata e sostenibile.

Il raggiungimento di tali obiettivi presuppone, quindi, la definizione di una mappatura dei portatori d'interesse, potenzialmente coinvolti nel processo di piano e nel relativo dibattito in esame, ai fini dell'ottenimento del loro contributo in tutto il percorso partecipativo. E' necessario, dunque, identificare tutti i portatori d'interesse, valutandone il loro ruolo e la loro rilevanza, focalizzandone l'attenzione anche su attori più deboli che possono avere bisogno di assistenza, distinguendoli, pertanto, in:

- **stakeholder primari:** chi sarà influenzato - positivamente o negativamente - dalle nuove

misure di trasporto (ad esempio, i cittadini in generale, i diversi gruppi sociali o le professioni, alcuni quartieri della città, rami aziendali, le singole organizzazioni)?

- **attori chiave:** chi ha la responsabilità politica (sindaci, assessori, altri livelli di autorità)? Chi ha le risorse finanziarie (fondi pubblici e privati)? Chi ha l'autorità (per competenza istituzionale o territoriale)? Chi ha le capacità e le competenze (amministrazioni pubbliche, università, settore privato) nei settori dei trasporti e affini (uso del suolo, ambiente, istruzione, sanità, turismo, etc.)?
- **intermediari:** chi attua la politica dei trasporti (TPL e gestori di infrastrutture, Amministrazioni pubbliche, polizia, etc.)? Chi svolge importanti attività nel settore dei trasporti (operatori del trasporto merci, porti, aeroporti, etc.)? Chi rappresenta i gruppi di interesse pertinenti (associazioni, camere, cooperative, reti)? Chi informa e relaziona sui trasporti (autorità, operatori, media locali)?

Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve, inoltre, acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure di Piano, in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste. Essendo, altresì, la principale finalità del monitoraggio quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS, anche in questa fase, deve dunque innescarsi un percorso di ascolto e partecipazione, per verificare l'effettiva concretezza delle previsioni del Piano. Emblematico di questo orientamento è la stessa definizione di quest'ultimo, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

La natura processuale del PUMS deve, infatti, essere accompagnata, dalla fase di formazione a quella di realizzazione, dall'attività partecipativa dei cittadini per consentire, tra l'altro, la comprensione in itinere dell'effettiva percezione delle azioni poste in essere e poter apportare, al contempo, in relazione a queste ultime, eventuali correttivi alle politiche avviate.

E' opportuno, in altri termini, attivare tale processo anche nella fase di gestione, in quanto si rilevano, spesso, incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa: coinvolgimento attivo, concertazione, acquisizione dei contributi, dunque, sono attività che devono essere compresenti nel processo decisionale. Tutti i soggetti interessati, quindi, devono poter esprimersi e formulare proposte in maniera informata e responsabile, in modo da non rischiare di vanificare scelte e decisioni, a causa di fattori ed elementi emersi tardivamente o completamente ignorati. A tal proposito, nella fase attuativa si può, pertanto, pensare all'istituzione di una **"Consulta della mobilità dei cittadini"**, quale organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse al sistema della mobilità. La costituzione di tale organismo, quale parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager, rafforza l'impegno dell'Amministrazione nella rispondenza del sistema della mobilità alle vocazioni territoriali. Essendo sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale, dunque, contribuisce a fornire una lettura attenta delle condizioni di specificità territoriali e, al contempo, a incentivare la comprensione delle linee di programmazione dell'Amministrazione Pubblica. La Consulta della Mobilità si può configurare, infine, come una sorta di tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti, previsti dal piano in esame, sotto un ulteriore differente profilo, in modo da definire in maniera puntuale le azioni specifiche, enfatizzare eventuali sinergie tra diverse competenze professionali, ottimizzare risorse disponibili e positive esperienze pregresse.

TEMPISTICA E COORDINAMENTO

- Completare la pianificazione delle principali attività di coinvolgimento e partecipazione prima di avviare il processo di pianificazione.
- Coinvolgere gli stakeholder e i cittadini nell'intero processo di pianificazione, ma soprattutto nell'individuazione dei problemi, nello sviluppo di scenari, nello sviluppo di una visione, nella determinazione degli obiettivi strategici, degli obiettivi specifici, e delle relative misure, nella costruzione di un piano di monitoraggio, nel far sì che la popolazione senta proprio il piano, nella gestione e nelle attività di comunicazione relative all'implementazione del piano, nella revisione dei risultati conseguiti, nonché nell'individuazione di nuove sfide.

PROCESSO DI PIANO		PARTECIPAZIONE/CONDIVISIONE	PROCESSO DI PARTECIPAZIONE
I FASE	Elaborazione documento d'indirizzo - 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 - 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 - 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: - 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: - 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: - 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 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 - 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 MOBILITÀ DEI CITTADINI Si può pensare all'istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale: - 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.	

PROCESSO DI PARTECIPAZIONE _LINEE GUIDA REGIONALI

Fonte: Linee Guida Regionali

10.2 IL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE NEL COMUNE DI GINOSA

Nell'ambito del processo di redazione del PUMS l'Amministrazione ha deciso di intraprendere un percorso partecipativo quale fase necessaria per la formazione del Piano.

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

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

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

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

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

Nella fase di elaborazione del P.U.M.S la Città di Ginosa è stata selezionata per partecipare al **"SUMP Learning Programmes (SLP3)"** - (Prot. 22494 del 24.08.2018). Il SLP3 è un programma europeo che prevede una serie attività di approfondimento rivolte alle Pubbliche Amministrazioni nell'ambito della mobilità sostenibile per accrescere le competenze e le conoscenze necessarie per sviluppare e attuare i P.U.M.S secondo gli standard europei. Attraverso questo percorso di esperienze, di condivisione di buone pratiche e apprendimento continuo, il Città di Ginosa ha avuto la possibilità di entrare a far parte della rete CIVITAS SUMP-Up Europea.

Il programma di apprendimento SLP3 SUMP-Up ha permesso al Comune di Ginosa:

- 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.

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



2020
CIVITAS
Cleaner and better transport in cities





The CIVITAS SUMPs-Up project

certifies that
The City of Ginosola represented by
Loredana Modugno

completed the
SUMP Learning Programme 3
Tools and services for SUMP elaboration
and measure selection

This included participation in webinars, online
courses, and workshops.



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



2020
CIVITAS
SUMP-UP

Project coordinator
Ana Drăgulescu / ICLEI



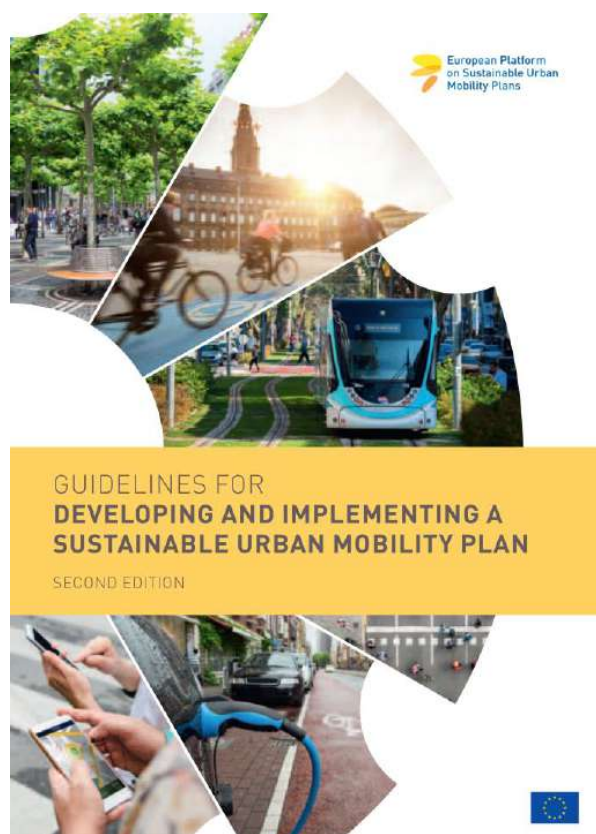
La Città di Ginosola ha altresì confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma **URBACT Action planning network con "The Last Safe Kilometre"** - From vision zero around schools to vision zero in the whole city. Il bando sostiene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



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

Dal 2 al 4 ottobre la città di Graz (Austria) ha ospitato la diciassettesima edizione del **Forum Civitas**, principale evento europeo sulla mobilità urbana sostenibile, che ha raccolto le figure di spicco del settore da tutto il continente e oltre. Durante il Forum stata presentata la seconda edizione delle Linee Guida europee sui P.U.M.S che segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.

Il comune di "Ginosa insieme ai comuni di Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) è stato inserito tra gli esempi di buone pratiche per la capacità di condividere conoscenze ed esperienza. **"Ginosa -Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) Exchanging knowledge in a European learning programme for cities - GOOD PRACTICE EXAMPLE".** ["Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan \(2nd edition\)".](#)



PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

ACTIVITY 12.2: Share results and lessons learned

Rationale

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

Aims

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

Tasks

- Reflect on and document your "lessons learnt".
- Share the results of your analysis of successes and failures so that other cities can learn from your experience.
- Reach out to other cities in your country or region that you already have links to and invite them to share and exchange. This could be in the form of a simple 1/2-day workshop with actors from one or two other cities invited to share, exchange and reflect together.



Activities beyond essential requirements

- Write a case study about an aspect of your city's SUMP experience for 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.

PHASE 4 - IMPLEMENTATION AND MONITORING

GOOD PRACTICE EXAMPLE

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

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

Authors: Jorge Ramos Rodríguez, Rivas-Vaciamadrid; Loredana D. Modugno, Ginosola; Manuquillo, Edith de la Cruz, Kilkis. Photo credit: modified by ELTIS. Images: Free Stockphotos.



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

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 312 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
	REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Nel mese di ottobre 2019 la città di Ginosa, ha partecipato all'**Urban Award 2019**, un bando rivolto ai comuni italiani che si pone come obiettivo, l'analisi delle progettualità della mobilità sostenibile dei centri urbani.



URBAN AWARD Application Form Edizione 2019

Nella fase di Elaborazione del PUMS, la città di Ginosa, ha partecipato:

- all'Avviso Pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per la redazione del **Piano abbattimento barriere architettoniche** (PEBA). DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062. **Contributo ammesso a finanziamento con Det. N.288 del 17.12.2019**
- all'Avviso pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per all'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dei PUMS. Det. N.101 del 19.11.2019

Maggiori dettagli sul processo partecipativo sono descritti nel documento allegato **"REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE"**

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 313 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Parte XI : INDICE TAVOLE ALLEGATE

ELENCO ELABORATI QUADRO CONOSCITIVO

1	Sistema territoriale
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 15000	
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 15000 TAV.19 - Patrimonio culturale e ambientale - scala comunale - Marina di Ginosa 15000	
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	
TAV. 113 Sistema degli attrattori Ginosa - scala comunale TAV. 114 Sistema degli attrattori Marina di Ginosa - scala comunale TAV. 115 Uso del Suolo	
2	Sistema della Popolazione
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	
3.	Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali
TAV.3.1 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale TAV.3.2 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala provinciale TAV.3.3 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali esistenti - scala comunale	
TAV.3.4 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala sovraprovinciale TAV.3.5 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale TAV.3.6 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale	
TAV.3.7 - TAV.3.8 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa TAV.3.9 - TAV.3.10 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa TAV.3.11_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa TAV.3.12_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa	
TAV.3.13 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata - scala comunale Ginosa e Marina di Ginosa TAV.3.14 - TAV.3.15 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata - scala comunale Ginosa TAV.3.16 - TAV.3.17 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata - scala comunale Marina di Ginosa	
TAV.3.18 - TAV.3.19 - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Ginosa TAV.3.20 - TAV.3.21 - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Marina di Ginosa	
TAV.3.22 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Ginosa TAV.3.23 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Marina di Ginosa	

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 314 di 318	Data 27.01.2020	Revisione e 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

7. Sosta

TAV.7.1 Sosta residenziale notturna/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione - Ginosa
TAV.7.2 Sosta residenziale notturna- CENTRO STORICO/ Domanda si sosta notturna - n° residenti moltiplicato per il tasso di motorizzazione _Marina di Ginosa
TAV.7.3 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda- Ginosa
TAV.7.4 Offerta della sosta su strada in rapporto alla domanda - Marina
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.
TAV.7.7 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Ginosa
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.
TAV.7.10 Infrastrutture stradali Sistema parcheggi esistenti - scala comunale Marina

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 315 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

8	SICUREZZA E INCIDENTALITÀ
TAV. 8.1 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa e Maria di Ginosa TAV. 8.2 Mappa incidenti stradali Comune di Ginosa	

9	Analisi comparative - Piani e Progetti in corso
PREVISIONI PRG TAV 9.1 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Ginosa TAV 9.2 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Ginosa TAV 9.3 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Ginosa TAV 9.4 PRG + servizi - AMBITO 01 - Ambito comunale Marina di Ginosa TAV 9.5 PRG + servizi - AMBITO 02 - Ambito comunale Marina di Ginosa TAV 9.6 PRG + servizi - AMBITO 03 - Ambito comunale Marina di Ginosa PIANI E PROGRAMMI IN CORSO TAV 9.7 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Ginosa e Marina di Ginosa TAV 9.8 PIANI E PROGRAMMI IN CORSO + servizi Marina di Ginosa TAV 9.9 PRG+ SERVIZI + PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA PATRIMONIO PUBBLICO E PREVISIONI PRG TAV 9.10 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE TAV 9.11 RICOGNIZIONE PATRIMONIALE + PRG	

10	SCELTE STRATEGICHE
ZONA A TRAFFICO LIMITATO (ZTL) - SS_ZTL GINOSA - SS_ZTL MARINA DI GINOSA SISTEMA DELLA SOSTA - SS_SISTEMA DELLA SOSTA_GINOSA - SS_SISTEMA DELLA SOSTA_MARINA DI GINOSA - PRIMA FASE - SS_SISTEMA DELLA SOSTA_MARINA DI GINOSA - SECONDA FASE REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE - 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 PREVISIONI PIANO MOBILITA' CICLISTICA - SS_PREVISIONI PMC_GINOSA - SS_PREVISIONI PMC_MARINA DI GINOSA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - SS_TPL GINOSA - SS_TPL MARINA DI GINOSA PERCORSI SICURI CASA - SCUOLA SS_PERCORSI SICURI_GINOSA SS_PERCORSI SICURI_MARINA PREVISIONI P.E.B.A SS_PEBA_GINOSA SS_PEBA_MARINADI GINOSA METROMINUTO SS_METROMINUTO_GINOSA SS_METROMINUTO_MARINA DI GINOSA	

Parte XII : GLOSSARIO

Di seguito un elenco dei principali vocaboli utilizzati in tema di pianificazione della mobilità:

Espressione/acronimo	Definizione
Accessibilità	E' la capacità di accedere a luoghi della città in cui sono localizzate attività di interesse e destinazioni che si desidera raggiungere.
Approccio integrato	Integrazione di pratiche e politiche a coinvolgere modalità di trasporto, settori, enti pubblici e privati, livelli di competenza territoriale e tra enti limitrofi per territorio.
Approccio partecipativo	Insieme di attività finalizzate al coinvolgimento dei cittadini e portatori di interesse nello sviluppo di un processo decisionale, creando le condizioni per affrontare localmente elementi complessi della pianificazione e garantire la parità di genere.
Area pedonale	Definita dal Codice della Strada come zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.
Bicibus	Forma di trasporto scolastico per gli alunni delle elementari e medie inferiori che vengono accompagnati in bici a scuola da adulti con le stesse modalità (percorsi, fermate) dello scuolabus.
Bike-sharing	Il bike-sharing, letteralmente "biciclette in condivisione", è un sistema che mette a disposizione degli iscritti al servizio diverse biciclette dislocate in punti strategici della città, che si possono prelevare e riconsegnare una volta effettuato lo spostamento. Il servizio ha lo scopo di ridurre l'utilizzo dell'auto privata in città a favore di un mezzo sostenibile quale la bicicletta.
Bike-sharing Low-tech	Le biciclette sono collocate in apposite rastrelliere a formare una stazione. Le biciclette possono essere prelevate e sbloccate attraverso un codice o un chiave meccanica e possono essere depositate in una stazione diversa da quella di prelievo.
Bike-sharing- IT Dock-based	Anche in questo caso le biciclette sono collocate in apposite rastrelliere a formare una stazione ma sono dotate di un sistema di blocco/sblocco per ciascuna bicicletta che si aziona attraverso l'utilizzo di una carta magnetica o con microchip. Le stazioni sono georeferenziate e individuabili attraverso un'apposita App. Il servizio è di tipo <i>one-way</i> : le biciclette sono prelevate in una stazione vicina al luogo di origine dello spostamento e depositate in un'altra che è vicina alla destinazione. È possibile comunque restituire la bicicletta nella stessa stazione in cui si è prelevata. Questo tipo di sistema è quello di gran lunga più diffuso al mondo.
Car free	Progetto che coinvolge le strade antistanti istituti scolastici, chiudendole al traffico negli orari di entrata e uscita degli alunni.
Car-sharing	Il sistema del car-sharing si basa sulla condivisione dell'utilizzo dell'auto privata. Rivolto a quelle persone che non hanno la necessità di utilizzare l'autovettura privata tutti i giorni consente, mediante l'iscrizione al sistema e il pagamento di un corrispettivo, l'utilizzo di una vettura senza dover sostenere le spese legate alla sua gestione.
Car-sharing Station based	I veicoli sono parcheggiati in apposite aree a formare una stazione e possono essere prelevati senza interazioni con il personale. L'utente iscritto al servizio prenota e noleggia il veicolo attraverso un portale informatico (App o sito web) per poi riconsegnarlo al termine dell'utilizzo. Il carsharing Station Based comprende due sottosistemi: il servizio round trip in cui la riconsegna del veicolo avviene nella medesima stazione del prelievo - che è il più frequente - e il servizio one-way che permette anche di poter lasciare la vettura in una stazione diversa da quella di prelievo.
Car-sharing Free floating	I servizi free floating o a flusso libero si differenziano da quelli station based per il fatto che le automobili possono essere prelevate e depositate all'interno di un'area predefinita. Non sono previste stazioni, le auto sono dotate di GPS e vengono dunque localizzate dall'utente con un'App.
Car-pooling	Il Car-pooling si basa sul concetto del raggruppamento, in un minor numero di autovetture, di utenti che compiono spostamenti simili. Grazie ad analisi mirate ed all'ausilio di software specifici è possibile individuare tra gli aderenti al servizio gli utenti che devono eseguire spostamenti simili per origine, destinazione e fascia di orario e assemblare virtualmente i vari equipaggi. Il sistema consente un risparmio economico per l'utente ed è particolarmente indicato all'interno di strumenti mirati alla riduzione dell'utilizzo dell'auto privata quali piani per spostamenti.
City users	individui, non residenti, che si recano in città transitoriamente per consumare servizi pubblici e privati.
Cicloposteggi	Luogo non protetto, attrezzato con supporti metallici (comunemente noti come "rastrelliere") per l'ancoraggio e la sosta delle biciclette.
Cordone	Linea che identifica il perimetro dell'abitato. Negli studi di traffico, le indagini al cordone rilevano i dati di traffico sugli assi stradali in ingresso/uscita dal centro abitato.
Gamification	Uso di dinamiche di gioco in un contesto di non-gioco al fine di coinvolgere gli utenti, inducendo competizioni amichevole attraverso l'auto-tracking, che motiva le persone a muoversi con modalità sostenibile.
Corsia preferenziale	Parte della carreggiata stradale riservata al transito di mezzi di trasporto pubblico; la eventuale presenza di altri mezzi è sanzionata

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 317 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Domanda di mobilità	La domanda di mobilità (o domanda di trasporto) è il numero di utenti, con determinate caratteristiche, che utilizza un sistema di trasporto in un determinato periodo di tempo (ora, giorno, ecc.).
Destinati giorno	Numero di spostamenti che, nell'arco delle 24 ore, sono diretti in uno specifico ambito della città.
Enforcement	Azione di soggetti, prevalentemente pubblici, destinata a garantire il rispetto delle norme vigenti.
Free parking	In riferimento ai servizi di car sharing, possibilità di lasciare l'auto utilizzata in qualunque parcheggio permesso all'interno dell'area coperta dal servizio.
Flusso di traffico	Rappresenta il numero di veicoli che transitano in corrispondenza di una data sezione in un intervallo di tempo definito, generalmente si esprime in veicoli all'ora.
Infomobilità	Servizi di supporto alla mobilità urbana basati sull'impiego di tecnologie dell'informazione, rivolti sia agli utenti del trasporto pubblico locale sia a quanti si spostano in città con mezzi privati.
Infrastruttura di trasporto	E' l'insieme di strade, ferrovie e canali, e cioè il complesso di opere che consentono i movimenti di passeggeri ed i trasferimenti di merci.
Intermodalità	Uso combinato di due o più sistemi di trasporto al fine di ottimizzare i tempi ed i costi legati allo spostamento.
Interscambio	Momento e luogo in cui si effettua il passaggio da un sistema di trasporto ad un altro.
Interviste e indagini	Le indagini sulla mobilità sono finalizzate all'acquisizione di dati utili per descrivere la domanda di mobilità delle persone e delle merci.
Isole Ambientali	Ambiti urbani composti esclusivamente da strade locali - "isole" in quanto interne alla maglia della viabilità principale; "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. Le isole ambientali, anche se periferiche, sono tutte da considerare come "aree con ridotti movimenti veicolari". Esse sono così definite dalla Direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art.36 del DL 30 aprile 1992, n.285. Nuovo codice della strada).
ITS	Intelligent Transportation Systems (Sistemi Intelligenti di Trasporto). Soluzioni basate sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) finalizzate all'ottimizzazione dei processi di trasporto.
Logistica	Insieme delle attività aziendali di natura fisica, gestionale e organizzativa che governano i flussi di beni e di informazioni, dalla fase di acquisizione delle materie prime e dei prodotti industriali fino alla consegna dei prodotti finiti al sistema commerciale.
Low carbon	Tecnologie, impiegate anche nell'ambito della mobilità, con ridotte emissioni di carbonio, il cui utilizzo riduce le emissioni inquinanti.
Micromobilità	Sistema di mobilità integrato al servizio dei mezzi pubblici, per coprire il primo e l'ultimo miglio degli spostamenti (ossia la distanza tra abitazione/posto di lavoro e fermata del mezzo pubblico).
Mobilità	Insieme dei movimenti di persone e merci che si svolgono in un ambito territoriale e che sono legati a molteplici attività: lavoro, studio, acquisti, svago etc. Si parla di mobilità sistematica quando lo spostamento è effettuato in maniera costante e con le stesse modalità (lavoro e studio), si parla di mobilità erratica quando lo spostamento è occasionale e viene effettuato con mezzi diversi.
Mobilità dolce	Insieme degli spostamenti che implicano l'impiego esclusivo della capacità fisica dell'uomo; sono gli spostamenti effettuati a piedi o con mezzi non motorizzati.
Mobility Manager	Responsabile della mobilità aziendale, scolastica o di area.
Mobilità sistematica	Spostamenti quotidiani per motivi di lavoro e studio.
Mobilità sostenibile	La mobilità sostenibile indica le modalità di spostamento (e in generale un sistema di mobilità urbana) in grado di conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre gli impatti ambientali sociali ed economici generati dai veicoli privati, quali: le emissioni di gas serra, lo smog, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico urbano e l'incidentalità, il degrado delle aree urbane (causato dallo spazio occupato dagli autoveicoli a scapito dei pedoni), il consumo di territorio (causato dalla realizzazione delle strade e infrastrutture).
Modello di simulazione del traffico	Strumento matematico, utilizzato nella pianificazione degli impatti viabilistici, che consente essenzialmente di valutare gli effetti sul traffico delle reti di trasporto indotti sia da modifiche dei sistemi circolatori che da interventi strutturali, permettendo anche il confronto di diverse soluzioni progettuali.
Nodi di scambio modale	hub di accesso alla rete multimodale del trasporto pubblico regionale e locale parco rotabile.
NOx	Ossidi di azoto
O3	Ozono
One way	In riferimento ai servizi di car sharing, possibilità di prelevare l'auto in un parcheggio e rilasciarla in un parcheggio differente.
Parcheggi di interscambio	parcheggi in struttura e/o in aree dedicate, deputati allo scambio tra autovettura e altre modalità di trasporto, prima fra tutte il trasporto pubblico locale.
Pedibus	è una forma di trasporto scolastico per gli alunni delle elementari e medie inferiori che vengono

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 318 di 318	Data 27.01.2020	Revision e 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

	accompagnati a piedi a scuola da adulti con le stesse modalità (percorsi, fermate) dello scuolabus.
PM 2,5	Materiale presente nell'atmosfera in forma di particelle microscopiche, il cui diametro è uguale o inferiore ai 2,5 millesimi di millimetro; è una delle frazioni in cui viene classificato il particolato, l'inquinante atmosferico con maggiore impatto nelle aree urbane.
PM10	Materiale presente nell'atmosfera in forma di particelle microscopiche, il cui diametro è uguale o inferiore ai 10 millesimi di millimetro; è una delle frazioni in cui viene classificato il particolato, l'inquinante atmosferico con maggiore impatto nelle aree urbane.
Point to point	Sistema di collegamento che garantisce relazioni dirette tra due punti, senza necessità di interscambi.
Principi SMART	Specifici, Misurabili, Ottenibili, Realistici e per cui si stabilisce una tempistica con l'indicazione delle scadenze.
Pricing	Politiche di tariffazione per la gestione di specifiche componenti della domanda di mobilità.
Piano Generale del Traffico Urbano	Strumento di pianificazione del traffico di breve periodo previsto dal Codice della Strada e finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto nel rispetto dei valori ambientali
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)	Il PUMS è un piano strategico (obiettivi a 10 anni), costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri.
Smart city	Città caratterizzata da strategie di pianificazione urbanistica correlate all'innovazione e in particolare alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie della comunicazione per migliorare la qualità della vita dei cittadini.
Ripartizione modale (modal split)	Quota degli spostamenti riferita ai singoli modi di trasporto(auto, bus, treno, ecc) rispetto agli spostamenti complessivi.
Scenario 0	Descrive lo stato attuale, il quadro conoscitivo del contesto territoriale e del sistema della mobilità
Scenario "business as usual" (normale gestione)	Descrive gli sviluppi legati all'implementazione delle azioni già programmate
Scenario "Do nothing" (lasciare le cose come stanno)	Descrive gli sviluppi legati alla mancanza di intervento e quindi di prevedere soltanto i trend esogen
Target	Rappresenta il valore desiderato di un indicatore e sono l'espressione concreta delle scelte politiche. Concentrandosi su indicatori specifici, definiscono la linea di collegamento tra l'oggi e un momento futuro di verifica.
Valutazione	Processo di verifica dei risultati ottenuti in rapporto agli obiettivi previsti a vari stadi del processo di redazione e implementazione del PUMS
Valutazione ex-ante	Processo che mira a stimare l'esito probabile di uno schema o di una strategia. È utile per supportare i processi decisionali e scegliere tra opzioni alternative.
Valutazione ex-post	Processo di verifica dei risultati ottenuti in rapporto alla realizzazione di misure previste dal processo decisionale.
Veicolo equivalente	Veicolo convenzionale, di lunghezza simile a quella di un'autovettura, ottenuto mediante omogeneizzazione dell'insieme dei veicoli in transito (motociclette, auto, furgoni, autocarri, ecc).
ZPRU	Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica. Secondo il Codice della Strada, zona opportunamente individuata e delimitata dalla Giunta nella quale sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.
Zona Residenziale	Definita dal Codice della Strada come zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente.
Z30	Zona a Velocità Limitata (vedi definizione) in cui il limite stabilito è di 30 km/h. All'interno di aree a carattere abitativo e residenziale la soglia dei 30km/h permette di ottenere benefici in termini di aumento della sicurezza stradale e diminuzione delle emissioni inquinanti, a fronte di minimi aumento nei tempi di percorrenza automobilistici.
ZTL	Zona a Traffico Limitato. Secondo il Codice della Strada, area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.
ZVL	Zona a Velocità Limitata. Secondo il Codice della Strada, area a carattere abitativo e residenziale in cui non è consentito superare una velocità inferiore rispetto al limite urbano dei 50 km/h.