


# REPORT ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</b>	Pagina <b>2 di 47</b>	Data 27.01.2020	Revisione <b>0</b>
		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 LL.PP., 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 P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE	Pagina <b>3 di 47</b>	Data 27.01.2020	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## [Sommario](#)

<b>PREMESSA.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 IL PERCORSO PARTECIPATIVO INDIRIZZI DELLE LINEE GUIDA EUROPEE E LINEE GUIDA REGIONALI.....</b>	<b>6</b>
<b>.....</b>	<b>10</b>
<b>PARTE II: OBIETTIVI E FASI DEL PERCORSO PARTECIPATIVO.....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 SOGGETTI COINVOLTI.....</b>	<b>11</b>
2.1.1 GLI INCONTRI CON GRUPPO DI LAVORO TECNICO.....	11
2.1.2 LA REALIZZAZIONE DI EVENTI SPECIFICI E DI CONFRONTO CON LA CITTADINANZA E GLI STAKEHOLDERS.....	12
2.1.3 LA REALIZZAZIONE DI FOCUS GROUP CON I RAPPRESENTANTI DI ASSOCIAZIONI E CATEGORIE PRESENTI ED ATTIVE SUL TERRITORIO.....	17
2.1.4 CRITICITA' E PROPOSTE EMERSE NEL CORSO DEI FOCUS GROUP.....	19
2.1.5 INCONTRO PER IL RECUPERO DEL WATERFRONT DI MARINA DI GINOSA.....	20
2.1.6 PERCORSI CASA-SCUOLA CON LE CLASSI V A E V B DEL PLESSO "LOMBARDO RADICE".....	24
2.1.7 PRESENTAZIONE LINEE GUIDA MARINA DI GINOSA.....	26
<b>3. L'INDAGINE ONLINE.....</b>	<b>28</b>
<b>5. PARTECIPAZIONE AL PROGRAMMA URBACT.....</b>	<b>41</b>
<b>6. FORUM CIVITAS E SECONDA EDIZIONE DELLE LINEE GUIDA EUROPEE SUI P.U.M.S.....</b>	<b>42</b>
<b>7. ADESIONE ALLA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE 2019.....</b>	<b>43</b>
<b>8. ADESIONE ALL'URBAN AWARD 2019.....</b>	<b>47</b>
<b>9. ADESIONE ALL'AVVISO PUBBLICO PER L'ELABORAZIONE DEL PIANO ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE E PER ALL'ACQUISIZIONE DI DATI DI TRAFFICO ED INDAGINI DI MOBILITÀ UTILI ALLA REDAZIONE DEI PUMS.....</b>	<b>47</b>

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</b>	Pagina <b>4 di 47</b>	Data 27.01.2020	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## PREMESSA

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 P.U.M.S 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 P.U.M.S. (Fonte: Linee Guida Regionali).*

Nell'ambito del processo di redazione del P.U.M.S. 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 avvale 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 P.U.M.S. 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 P.U.M.S. 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 **"Sustainable Urban Mobility Plan (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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</b>	Pagina <b>5 di 47</b>	Data 27.01.2020	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

questo percorso di esperienze, di condivisione di buone pratiche e apprendimento continuo, il Città di Ginosa ha avuto la possibilità di entrare a far parte della rete CIVITAS SUMP-UP Europea.

Il programma di apprendimento SLP3 SUMP-UP ha permesso al Comune di Ginosa:

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

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

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

Dal 2 al 4 ottobre la città di Graz (Austria) ha ospitato la diciassettesima edizione del **Forum Civitas**, principale evento europeo sulla mobilità urbana sostenibile, che ha raccolto le figure di spicco del settore da tutto il continente e oltre. Durante il Forum stata presentata la seconda edizione delle Linee Guida europee sui P.U.M.S che segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti.


Il comune di "Ginosa insieme ai comuni di Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) è stato inserito tra gli esempi di buone pratiche per la capacità di condividere conoscenze ed esperienza. **"Ginosa -Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilkis (Grecia) Exchanging knowledge in a European learning programme for cities - GOOD PRACTICE EXAMPLE".** ["Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan \(2nd edition\)".](#)

La città di Ginosa ha aderito alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2019 e al premio ufficiale della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile;

Nella fase di Elaborazione del PUMS, la città di Ginosa, ha partecipato:

- all'Avviso Pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per la redazione del **Piano abbattimento barriere architettoniche** (PEBA). DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062. **Contributo ammesso a finanziamento con Det. N.288 del 17.12.2019**
- all'Avviso pubblico rivolto ai Comuni pugliesi per all'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dei PUMS. Det. N.101 del 19.11.2019

## PARTE I: IL PERCORSO PARTECIPATIVO

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</b>	Pagina <b>6 di 47</b>	Data 27.01.2020	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 11 IL PERCORSO PARTECIPATIVO INDIRIZZI DELLE LINEE GUIDA EUROPEE E LINEE GUIDA REGIONALI

Lavorare con i portatori di interesse è considerato una prassi comune in molti Paesi, ma spesso solo alcune delle parti interessate hanno effettivamente voce in capitolo nella pianificazione. È essenziale coinvolgere tutti i diversi tipi di stakeholder nell'intero processo di pianificazione, affrontando le loro esigenze specifiche. Ciò aiuta a conferire legittimazione al piano e a migliorarne la qualità. Il coinvolgimento dei portatori di interesse sostiene lo sviluppo di una più efficace ed efficiente pianificazione. È necessaria una strategia specifica per il coinvolgimento dei soggetti interessati, che utilizzi diversi modelli e tecniche di lavoro nel confrontarsi con istituzioni, imprese private, organizzazioni della società civile, o tutti questi insieme. I cittadini sono un sottogruppo particolarmente rilevante di soggetti portatori di interesse e garantire il loro coinvolgimento nella pianificazione è un dovere fondamentale degli enti locali al fine di assicurare legittimazione dell'attività di pianificazione e qualità del processo decisionale. Coinvolgere i cittadini nella pianificazione è, inoltre, un obbligo previsto dalle direttive comunitarie e dalle convenzioni internazionali.<sup>1</sup>

### OBIETTIVI

- Assicurare un coinvolgimento ben organizzato delle parti interessate in tutte le fasi chiave del processo di pianificazione;
- Creare una cultura di pianificazione trasparente che si basa, come requisito minimo, su di una comunicazione regolare e su un'adeguata consultazione;
- Incoraggiare i cittadini e consentire loro di informarsi e partecipare al dibattito;
- Progettare soluzioni sostenibili che migliorino la qualità della vita di ogni cittadino, e creare un'ampia condivisione pubblica del processo di pianificazione;
- Rafforzare la vitalità della società civile e della cultura politica locale;
- Migliorare la qualità complessiva, l'efficacia, l'efficienza, la trasparenza, l'accettazione e la legittimazione della pianificazione della mobilità urbana sostenibile.


### ATTIVITA'

- Identificare le tappe e gli strumenti adeguati al coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini;
- Essere consapevole del fatto che il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini è un "must" per un buon piano di mobilità urbana sostenibile, ma fare al contempo attenzione alle attività dei gruppi di pressione che possono bloccare il processo;
- Sviluppare un piano di comunicazione che includa una strategia di impegno e una cronoprogrammazione, nonché una strategia complessiva per le attività di pubbliche relazioni (tra cui il coinvolgimento dei media). Includere nella strategia almeno un'informazione proattiva della popolazione (ovvero, è l'ente che si avvicina alla gente e non viceversa), e la partecipazione dei gruppi di portatori di interesse chiave per l'intero processo, ma cercare in tutti i modi un coinvolgimento più interattivo (si veda la sezione che segue "Suggerimenti per attività complementari");
- Non basta considerare le persone con esigenze particolari come beneficiari: bisogna invece coinvolgerli nel processo di pianificazione.
- Stabilire attività di coinvolgimento e partecipazione come pratiche standard di pianificazione.

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

<sup>1</sup> La Direttiva 2003/35/EC del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 stabilisce le indicazioni fondamentali per la partecipazione pubblica nella realizzazione di determinati piani e programmi relativi all'ambiente e emendando rispetto alla partecipazione pubblica e all'accesso alla giustizia le Direttive del Consiglio 85/337/EEC and 96/61/EC.



	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</b>	Pagina <b>7 di 47</b>	Data 27.01.2020	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.

La metodologia partecipativa, concretizzandosi in un continuo dialogo strutturato tra stakeholder, così come enfatizzato dalle Linee Guida Eltis, si può articolare, in relazione alle caratteristiche dimensionali e territoriali dell'Ente Locale, in diverse fasi, attraverso un attivo coinvolgimento di vari attori, ossia soggetti istituzionali, associazioni, rappresentanti e portatori d'interesse.

Il percorso di partecipazione, nell'ambito dell'elaborazione di un PUMS, è, quindi, contraddistinto da momenti di confronto e approfondimento con la cittadinanza. Partendo, infatti, dall'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l'effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

Sul piano amministrativo, inoltre, l'iter procedurale prende avvio con l'adozione in Giunta Comunale di un documento iniziale di indirizzo, contenente la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche, sulla 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 Co-pianificazione (da convocare in caso di incompatibilità del P.U.M.S. 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.

È 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 P.U.M.S. 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.

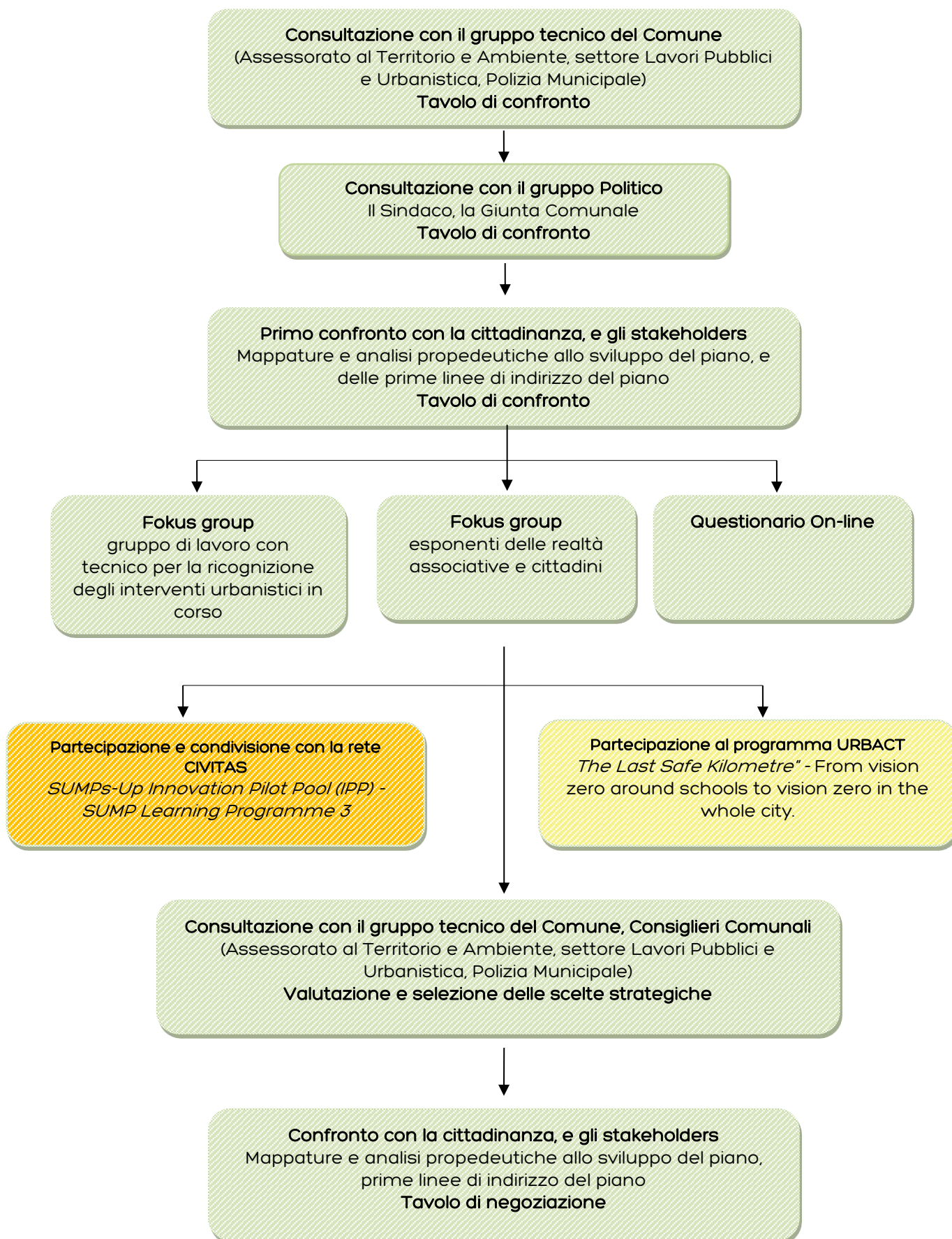
È opportuno, in altri termini, attivare tale processo anche nella fase di gestione, in quanto si rilevano, spesso, incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa: coinvolgimento attivo, concertazione, acquisizione dei contributi, dunque, sono attività che devono essere compresenti nel processo decisionale. Tutti i soggetti interessati, quindi, devono poter esprimersi e formulare proposte in maniera informata e responsabile, in modo da non rischiare di vanificare scelte e decisioni, a causa di fattori ed elementi emersi tardivamente o completamente ignorati. A tal proposito, nella fase attuativa si può, pertanto, pensare all'istituzione di una **"Consulta della mobilità dei cittadini"**, quale organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse al sistema della mobilità. La costituzione di tale organismo, quale parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager, rafforza l'impegno dell'Amministrazione nella rispondenza del sistema della mobilità alle vocazioni territoriali. Essendo sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale, dunque, contribuisce a fornire una lettura attenta delle condizioni di specificità territoriali e, al contempo, a incentivare la comprensione delle linee di programmazione dell'Amministrazione Pubblica. La Consulta della Mobilità si può configurare, infine, come una sorta di tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti, previsti dal piano in esame, sotto un ulteriore differente profilo, in modo da definire in maniera puntuale le azioni specifiche, enfatizzare eventuali sinergie tra diverse competenze professionali, ottimizzare risorse disponibili e positive esperienze pregresse.

## TEMPISTICA E COORDINAMENTO

- Completare la pianificazione delle principali attività di coinvolgimento e partecipazione prima di avviare il processo di pianificazione.
- Coinvolgere gli stakeholder e i cittadini nell'intero processo di pianificazione, ma soprattutto nell'individuazione dei problemi, nello sviluppo di scenari, nello sviluppo di una visione, nella determinazione degli obiettivi strategici, degli obiettivi specifici, e delle relative misure, nella costruzione di un piano di monitoraggio, nel far sì che la popolazione senta proprio il piano, nella gestione e nelle attività di comunicazione relative all'implementazione del piano, nella revisione dei risultati conseguiti, nonché nell'individuazione di nuove sfide.
-



	PROCESSO DI PIANO	PARTECIPAZIONE/CONDIVISIONE	
I FASE	<b>Elaborazione documento d'indirizzo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il percorso di partecipazione/condivisione si innesta nell'iter procedurale di pianificazione in quanto configurantesi come chiave fondamentale della strategia amministrativa, invertendo i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale;</li> <li>Documento d'indirizzo contenente la diagnosi della situazione di fatto e individuazione delle scelte strategiche;</li> <li><u>FASE di ASCOLTO.</u></li> </ul>	<b>Dialogo strutturato tra stakeholder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>definizione di tematiche e obiettivi (specifici e generali)</li> <li>elaborazione MAPPATURA degli STAKEHOLDER;</li> <li>ascolto della comunità locale attraverso SONDAGGI, anche utilizzando le strutture della rete e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.</li> </ul>	PROCESSO DI PARTECIPAZIONE
FASE II	<b>Momento centrale del Processo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il percorso di comunicazione, che deve essere attuato, altresì, nella fase di definizione della proposta di piano, nonché nella procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica e nella Conferenza di Copianificazione, deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali, come, ad esempio:               <ul style="list-style-type: none"> <li>forum sulla mobilità sostenibile;                   <ul style="list-style-type: none"> <li>ridisegno dello skyline urbano;</li> <li>sensibilizzazione sociale;</li> <li>aggiornamenti sui social network;</li> <li>elaborazioni di questionari e report di attività espletate.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li><u>FASE COMUNICAZIONE/CONDIVISIONE</u></li> </ul>	<b>Percorso di comunicazione</b> <p>Si possono organizzare incontri mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>TAVOLI TEMATICI; FOCUS GROUP;</li> <li>La logica della condivisione è implementata le innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti afferenti tutto l'iter di partecipazione.</li> </ul>	
FASE III	<b>Fase successiva all'attuazione delle misure di piano:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>La finalità del monitoraggio è quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS;</li> <li><u>PERCORSO DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE.</u></li> </ul>	<b>Percorso di Partecipazione</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consente di verificare l'effettiva concretezza delle previsioni di Piano, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale;</li> </ul>	
FASE IV	<b>FASE DI GESTIONE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure del Piano in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste, nonché da rilevare eventuali incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa;</li> <li><u>FASE DI MONITORAGGIO E DI COINVOLGIMENTO ATTIVO</u></li> </ul>	<b>CONSULTA DELLA MOBILITA' DEI CITTADINI</b> <p>Si può pensare all'istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse</li> <li>al sistema della mobilità;</li> <li>parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager;</li> <li>sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale;</li> <li>tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti previsti dal Piano in esame.</li> </ul>	



## PARTE II: OBIETTIVI E FASI DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

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

### 2.1 SOGGETTI COINVOLTI

**I soggetti coinvolti nel percorso di partecipazione sono stati:**

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

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

#### 2.1.1 Gli incontri con gruppo di lavoro tecnico

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



Incontri presso la sede della Polizia Municipale



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

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

### *1° Incontro di partecipazione introduttivo al P.U.M.S.- Piano Urbano della mobilità sostenibile*



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

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

*Per coinvolgere e far collaborare attivamente tutti i portatori di interesse con proposte, suggerimenti e idee è stato preparato un questionario da compilare come quello distribuito durante l'incontro (disponibile a breve on line); con questi contributi si identificherà il tipo e la qualità di mobilità graditi al cittadino o al turista.*

*Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e dai portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano. Ulteriori fasi del percorso partecipato saranno previste nell'ambito del processo di redazione, sia prima dell'adozione del PUMS, attraverso contributi da parte*

dei soggetti competenti in materia ambientale, sia successivamente all'adozione del Piano nella fase della sua pubblicazione.

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

## 2° Incontro di partecipazione introduttivo al P.U.M.S.- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Il 7 maggio 2019 si è svolto l'incontro pubblico presso il Museo Civico Santa Parasceve in C.so Vittorio Emanuele II ha introdotto nuova idea di mobilità urbana per l'area del centro storico.

L'evento, rientra nel processo di elaborazione del P.U.M.S.(Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) ed è propedeutico alla redazione del piano stesso attraverso la raccolta dei pareri e delle idee dei residenti, commercianti e albergatori del quartiere e dei cittadini interessati.

Presenti il Sindaco Vito Parisi, l'Assessore alla Rigenerazione Urbana Emiliana Bitetti, l'Assessore all'Ambiente Filomena Paradiso, l'Assessore alla Sicurezza Urbana Nicola Piccenna e i Consiglieri Angela Ciannella, Amedeo Clemente e Sergio Basta. Ad illustrare il progetto l'Architetto Loredana Modugno incaricata di redigere il piano. L'incontro si è diviso in due fasi: illustrazione del P.U.M.S.e parte pratica con un processo partecipativo in cui gli astanti hanno scritto su carta le proprie idee sulle iniziative da attuare per dare al centro storico una nuova impronta.

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

«La ZTL è uno step fondamentale per la riqualificazione di una parte nevralgica del centro storico - ha spiegato l'Assessore Bitetti - l'obiettivo è quello di garantire una più libera e sicura percorribilità per i cittadini a piedi del nostro corso nell'ottica di una riappropriazione degli spazi pubblici. Questa misura rientra tra gli interventi di recupero del centro storico: dai lavori presso il Castello Normanno (già in atto) alla riqualificazione della Biblioteca Civica grazie al finanziamento sulle Community Library e quello inerente a Parco Alfieri e al Casale.

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

È bene ricordare, infatti, che la ZTL sarà a misura di cittadino residente e che occasioni di confronto come quella avuta saranno indispensabili per il risultato finale. Una visione a lungo termine attraverso un approccio partecipativo dei cittadini: sono questi i pilastri che sorreggono il Piano



*Urbano della Mobilità Sostenibile, un percorso di riqualificazione strutturale, percettivo e mentale che tutta la comunità desiderosa di un cambiamento e di avvertire una nuova concezione di Ginosa e Marina di Ginosa deve percorrere». «Le operazioni che interessano e interesseranno il centro storico di Ginosa sono volte a preservare la #bellezza dei luoghi identitari della nostra cittadina - ha aggiunto il Primo Cittadino - mai come prima d'ora erano state previste così tante misure per quest'area».*











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

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

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

Gli incontri avevano l'obiettivo di:

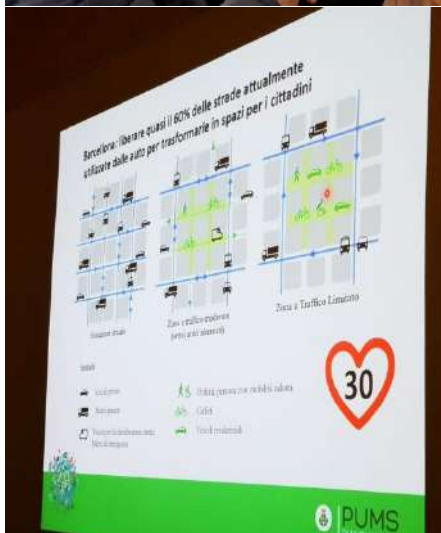
- Condividere e raccogliere feedback relativi alla vision, agli obiettivi e alle linee di intervento del P.U.M.S. e del Biciplan presentate pubblicamente negli incontri precedenti;
- Rilevare problematiche specifiche;
- Raccogliere proposte e suggerimenti;
- Individuare soluzioni condivise sulle questioni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

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

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







## 2.14 CRITICITA' E PROPOSTE EMERSE NEL CORSO DEI FOCUS GROUP

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

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

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

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

Di seguito si riportano le indicazioni raccolte nel sondaggio che hanno evidenziato ulteriori situazioni di criticità:

#### Ginosa

- *Piazza Nusco, Via Roma, Via della Pace*
- *Via Roma, a causa del traffico in ingresso e uscita dalla città spesso congestionato da ostruzioni, parcheggi non regolari*
- *Centro storico, andrebbe "tutelato" per essere valorizzato, così credo diverrebbe una vera e propria risorsa per la comunità.*
- *Via concerie/Via alfieri hanno entrambi lo stesso senso di marcia e non permettono di raggiungere il centro con un mezzo in caso di emergenza*
- *Via Matteotti intasata di auto, sarebbe auspicabile il senso unico*
- *Via Tagliamento*
- *sosta e gestione veicolare nei pressi delle piazze centrali*

#### Marina di Ginosa

- *il passaggio a livello di Viale Pola è un accesso privilegiato alla spiaggia ma anche un limite infrastrutturale che allontana il waterfront dal resto del paese. L'attraversamento dei binari è pericoloso vista la moltitudine di passanti e automezzi che lo attraversano quotidianamente nel periodo estivo per cui andrebbe eliminato, lo stesso vale per i sottopassi di Viale Stella Maris e sottovia P. Sorci, che dovrebbero essere meglio mantenuti (spesso allagano congestionando il traffico) e resi a senso unico per migliorare la Viabilità soprattutto nel periodo estivo;*
- *il sottopasso di Viale Stella Maris non permette il passaggio contemporaneo di auto e pedoni per la ridotta larghezza. Gli accessi alle abitazioni e ai garage adiacenti alle piste ciclabili sono pericolosi. I marciapiedi sono impraticabili perciò i pedoni occupano i percorsi ciclabili;*
- *pista ciclabile Viale Ionio/inutilizzabile in diversi punti per macchine parcheggiate, negozi che aggiungono tavolini ecc.;*
- *pista ciclabile campeggio/pericolosa nella parte finale zona aeronautica;*
- *pista ciclabile Viale Pitagora/ pericolosa in vari punti andrebbe mantenuta e potrebbe continuare verso la DOK;*
- *pista ciclabile Via Italia/ pericolosa in vari punti, necessaria manutenzione;*
- *Viale Trieste pista ciclabile inaccessibile, necessaria manutenzione;*
- *Viale Ionio, Viale Pitagora in prossimità del supermercato DOK, ingresso del paese;*
- *Viale Ionio angolo Viale Italia, la strada manca di segnaletica e si creano sempre ingorghi a causa delle macchine parcheggiate*
- *Incrocio Corso Italia Via Tufarello (VILLA GENUSIA), ci vorrebbe una rotatoria e la manutenzione dell'asfalto;*
- *Incrocio Viale Trieste con Viale Pitagora e Viale Pordenone (Presenza in pochi metri di caserma carabinieri forestali, distributore benzina, cinema) più luminosità e segnaletica verticale per pedoni;*
- *Incrocio panificio zona ingresso Pineta Regina (carico / scarico merci e presenza di gruppi di persone fisse nel sostare e bere nel vicolo)*
- *Incrocio Viale Pola/ Pitagora, particolarmente utilizzato per accesso alla Chiesa al mare...*

- *Insufficienza della sosta. I turisti dovrebbero lasciare la propria auto fuori dal centro abitato e raggiungere il paese con bus navetta. Fare una rotatoria invece del semaforo all'incrocio di Viale Trieste con Riva dei tessali e Via Tufarello.*
- *Insufficienza della segnaletica*
- *Incrocio all'ingresso lido La Perla punto di congestione estrema in orari di punta;*
- *lungomare poco accessibile ai pedoni e alle biciclette;*
- *lungomare, stazione/rastrelliere insufficienti;*

## 2.15 incontro per il recupero e la pedonalizzazione del waterfront di Marina di Ginosa

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

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

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

Le considerazioni emerse dai questionari esplicitano come **l'aspetto positivo** dello spazio ora fruito come lungomare sia strettamente connesso alla forte **qualità dell'ambiente naturale** e quindi la lunghezza ed ampiezza delle spiagge, la qualità dell'aria ed il mare, che consentono attività come lunghe passeggiate, jogging e la meditazione. Gli **aspetti negativi** sono invece la **cattiva viabilità, la presenza delle auto che limita la circolazione delle biciclette e dei pedoni** stessi, e la **poca attrattività del luogo** che lo "squalificano" come luogo dello stare, nonostante sia fortemente connesso all'attività balneare e la bicicletta sia stata selezionata come mezzo prioritario per lo spostamento in città, sia d'estate che d'inverno.



**PROCESSO PARTECIPATIVO**

**CITTÀ DI GINOSA**

**21** 2019 ore 18.30  
Processo della delegazione  
piazza Indipendenza  
Marina di Ginosa

**LA CITTADINANZA È SERVIZIO**


**MARINA DI GINOSA**  
Riqualificazione costiera  
Intervento di riqualificazione del waterfront


**QUESTIONARIO**


**1** Se dovessi associare un cibo ad un luogo, quale **CIBO** associerei al lungomare di Marina di Ginosa?


**3** Se dovessi associare un'attività ad un luogo, quale **ATTIVITÀ** associerei al lungomare di Marina di Ginosa?

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







**COSA PUOI FARE** 







**COSA NON PUOI FARE** 

**ASPETTI POSITIVI** 

**ASPETTI NEGATIVI** 

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

In città:      

Fuori città:      

**DATI DELL'INTERVISTATO**

PROFESSIONE \_\_\_\_\_

CITÀ \_\_\_\_\_



Per il secondo e terzo incontro si è ritenuto opportuno coinvolgere i più piccoli, ovvero le prime elementari, le quinte elementari e le terze medie dell'Istituto Comprensivo Leone di Marina di Ginosa, che grazie alla disponibilità del gruppo docenti, hanno potuto partecipare attivamente alle attività fornendo interessanti contributi. È stata coinvolta l'associazione Tsè Tsè di Marina di Ginosa, da sempre attiva sul tema botanico vegetazionale della Marina, promuovendo attività escursionistiche e di didattica in pineta, sensibilizzando soprattutto i più piccoli allo studio ed osservazione di flora e fauna presenti sulle dune e nelle aree pinetate. L'attività si è svolta principalmente in 3 momenti:

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

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

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


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

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



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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</b>	Pagina <b>22 di 47</b>	Data 27.01.2020	Revisione <b>0</b>
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

e proponendo invece:

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

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

Altre proposte interessanti in merito alla fruizione dello spazio sono:

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





## 2.1.6 Percorsi Casa-Scuola con le Classi V A e V B del plesso "Lombardo Radice"

*"Provate a immaginare la città di Ginosa tra 20 anni...":* con questo particolare quanto ambizioso invito è stato presentato l'incontro con le Classi V A e V B del plesso "Lombardo Radice". Un processo partecipativo con gli alunni della scuola elementare nell'ambito della [Settimana Europea della Mobilità Sostenibile](#), a cui il Comune di Ginosa ha aderito, per far conoscere e promuovere soluzioni di mobilità pulita condivisa e intelligente anche ai più piccoli.



Partendo da esempi virtuosi di città europee che hanno modificato i propri spazi a misura di pedoni e ciclisti, sono stati illustrati i vantaggi dello spostarsi a piedi o in bicicletta, oltre alle nuove forme di mobilità anti inquinamento quali bikesharing, carsharing, car pooling, sino ai più classici (ma sempre funzionali) mezzi di trasporto pubblici.

Al fine di coinvolgere ulteriormente i bambini, è stato chiesto loro, assieme all'aiuto dei docenti, di individuare su apposita pianta le aree attorno alla scuola e lungo il percorso casa-scuola che vorrebbero vivere a piedi in totale sicurezza. Questo lavoro sarà poi utile per la realizzazione di zone pedonali da inserire nel PUMS.

Infine, è stata strappata ai bimbi una promessa: cercare di andare a scuola a piedi ogni volta che possono, coinvolgendo anche i genitori.

I risultati di questo confronto sono stati descritti e inseriti nelle strategie del Piano.





## 2.1.7 Presentazione Linee Guida Marina di Ginosa



Il 21 novembre presso il Palazzo della Delegazione di Marina di Ginosa si è tenuto l'incontro pubblico sul P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), un'occasione di confronto con i cittadini per affrontare i temi della Mobilità sostenibile.

Presente l'Assessore alla Rigenerazione Urbana Emiliana Bitetti, l'Assessore all'Ambiente Filomena Paradiso e l'architetto curatore del progetto Loredana Modugno.

Individuare e conoscere le strategie e le azioni che possano migliorare il sistema della mobilità del territorio in maniera partecipata, fianco a fianco con cittadini e amministratori locali, risulta fondamentale per la stesura del PUMS. L'attuazione di un simile piano è fondamentale per una località balneare come quella di Marina di Ginosa in cui, specialmente nel periodo estivo, si registra un grande flusso di pedoni e ciclisti.

I sensi di marcia di Viale Jonio e Viale Pitagora, i circuiti ciclabili, le aree di sosta: questi solo alcuni degli argomenti dibattuti.

Sono state, quindi, illustrate le linee guida del P.U.M.S. e raccolti i pareri, con eventuale apporto di modifiche al Piano, di chi vive in prima persona e quotidianamente la città.

L'incontro diretto con i cittadini tenutosi nelle scorse ore, va ad aggiungersi agli altri svoltisi precedentemente a Marina di Ginosa e a Ginosa. E non sarà l'ultimo.

Il coinvolgimento delle persone è fondamentale per creare insieme un percorso condiviso.





Palazzo della Delegazione di Marina di Ginosa

### 3. L'indagine online

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

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

Le domande previste dal questionario sono state:

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

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

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

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

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

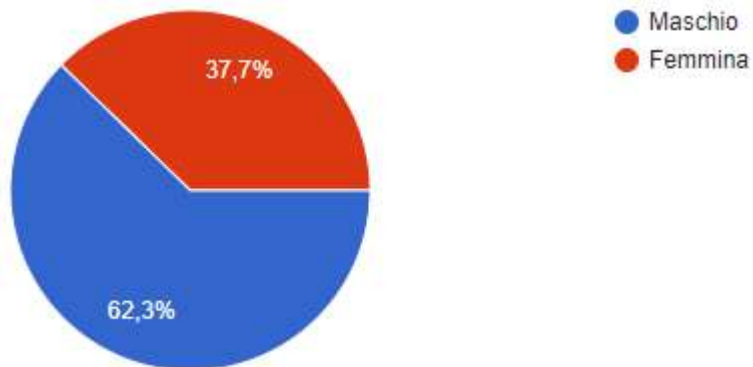
Agli intervistati è stato chiesto quali misure sarebbero utili per migliorare la mobilità urbana e la qualità della vita. Per rispondere dovevano mettere in ordine di preferenza alcune condizioni.

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

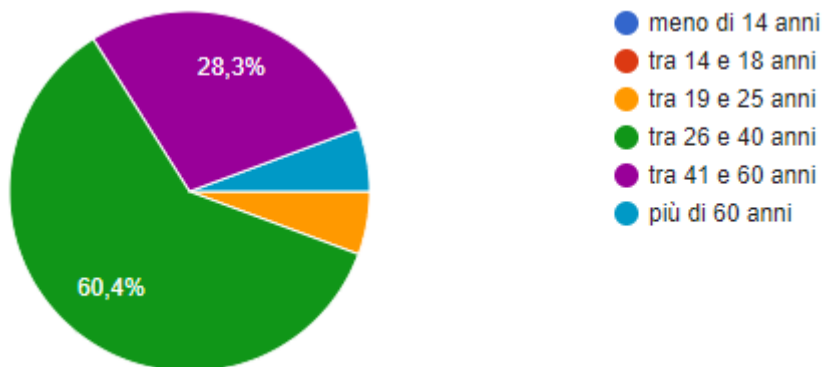
Di seguito vengono riportati i dati più significativi emersi dall'indagine.

## 1. DATI POPOLAZIONE / CARATTERISTICHE DEGLI INTERVISTATI

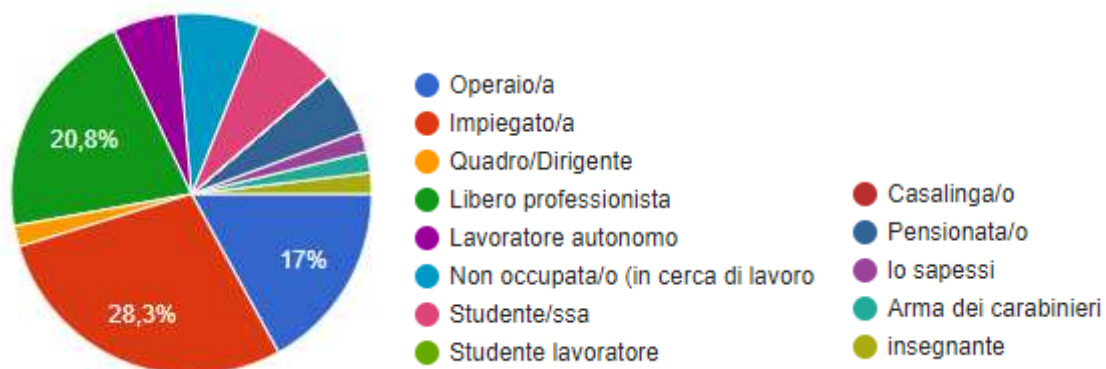
### 1. Età



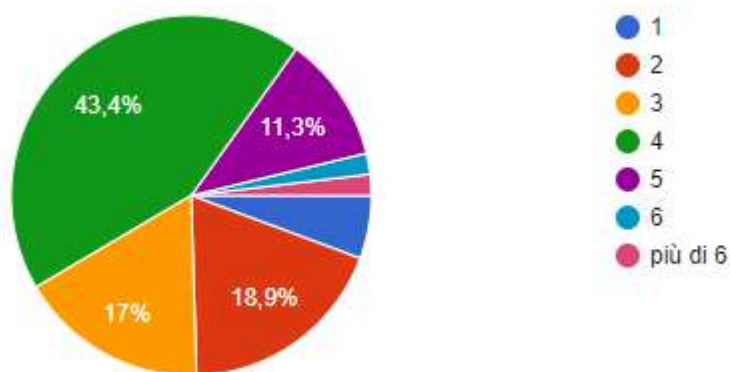
### 2. Sesso



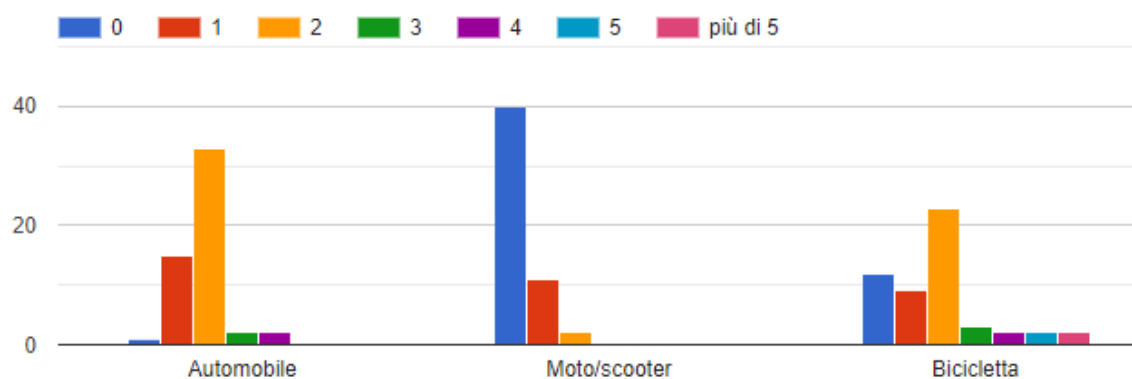
### 3. Condizione professionale



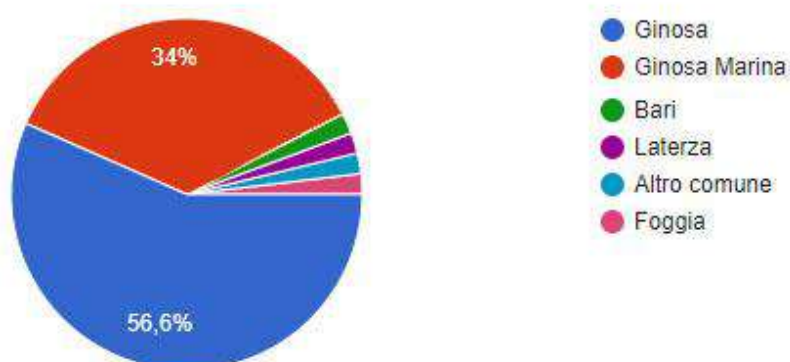
4. Da quante persone è formata la tua famiglia (te compreso)?



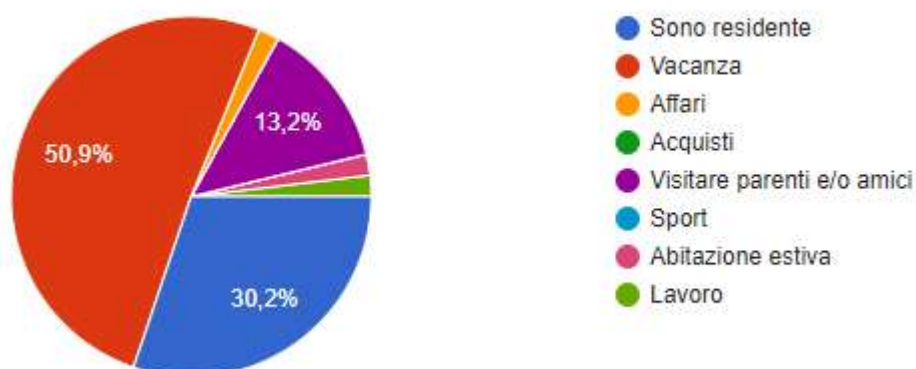
5. Quali e quanti mezzi possiede la tua famiglia? Indica il numero di mezzi posseduti per ogni tipo



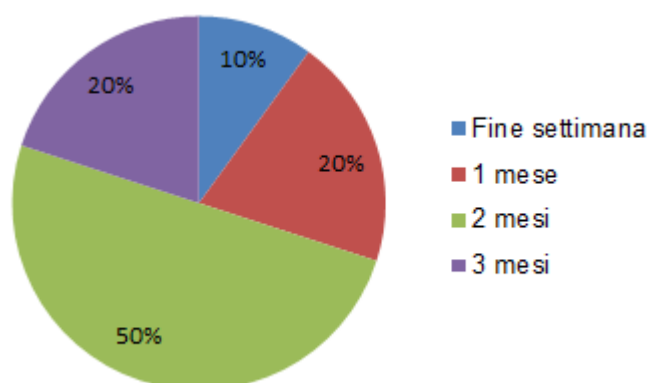
6. Dove abiti/luogo di origine?



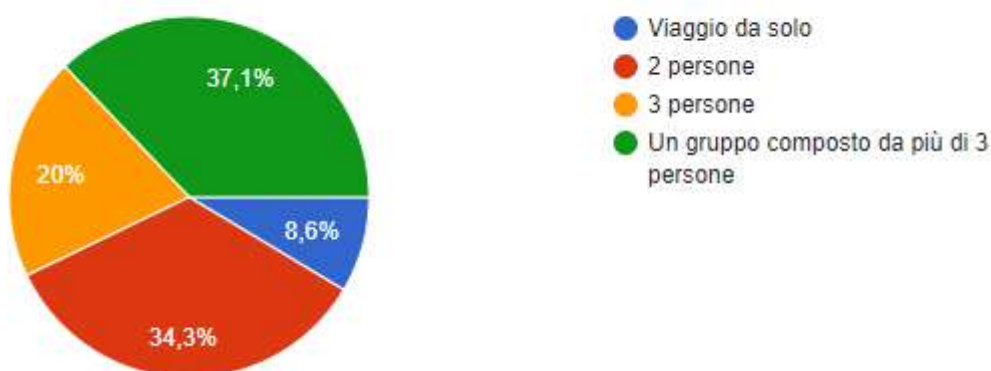
7. Qual è lo scopo del tuo soggiorno a Ginosa Marina?



8. Indicare tempo di permanenza

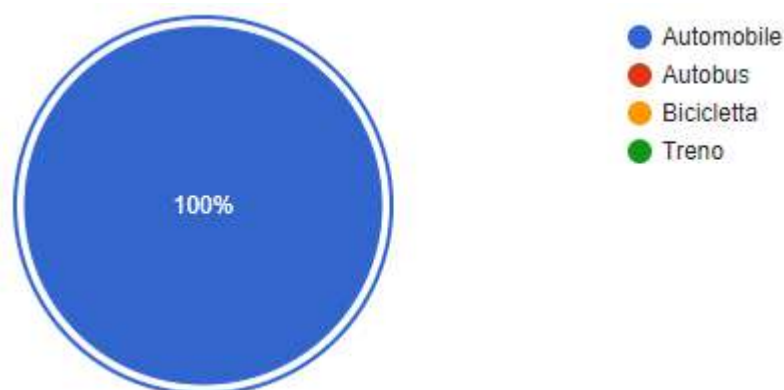


6. Quante persone costituiscono il gruppo con cui sta Viaggiando ? (solo se si è in vacanza o non residenti nel comune di Ginosa Marina)

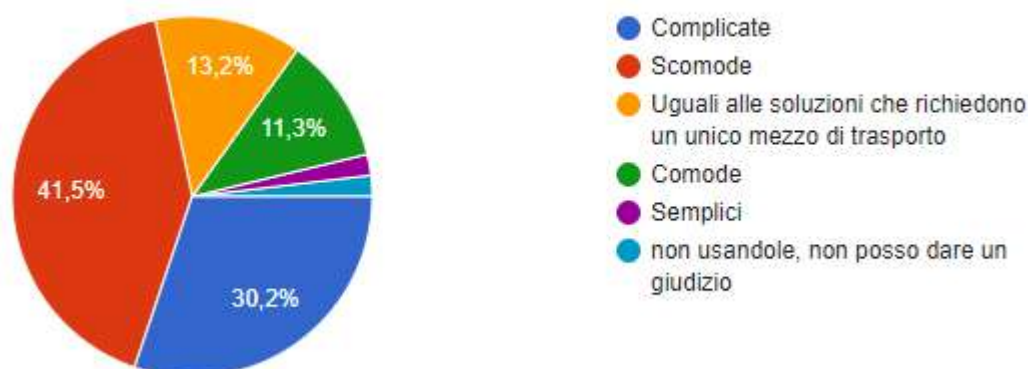




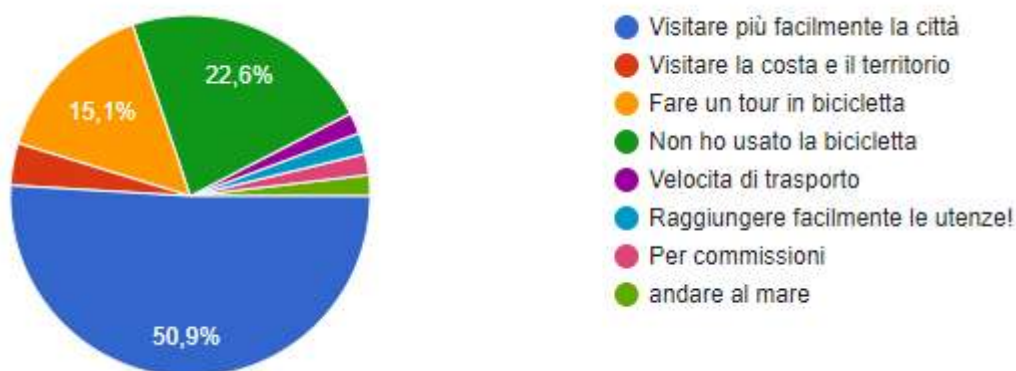
7. Come ha raggiunto Ginosa Marina? (solo se si è in vacanza o non residente nel comune di Ginosa Marina)



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

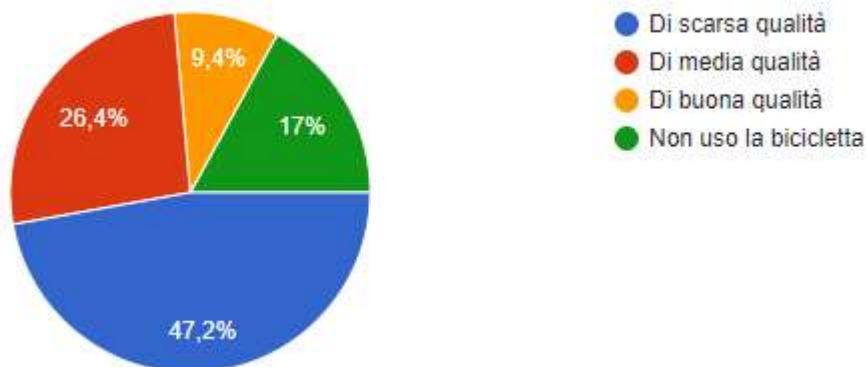


9. Se ha usato la bicicletta durante la sua permanenza a Ginosa Marina, qual è stato lo scopo?

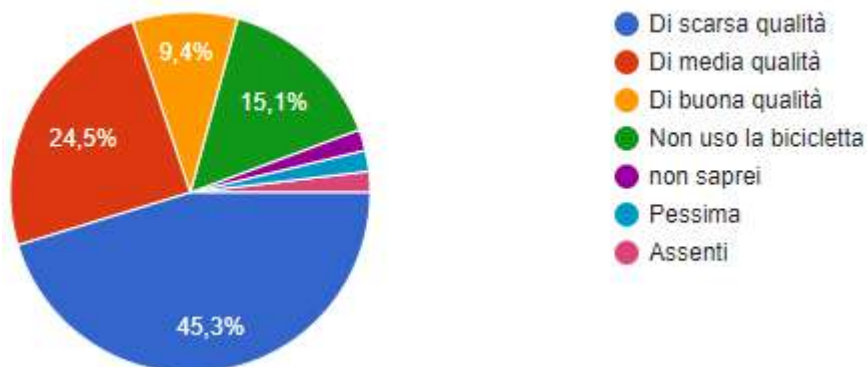


10. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di informazioni su come pianificare l'uso della bicicletta?

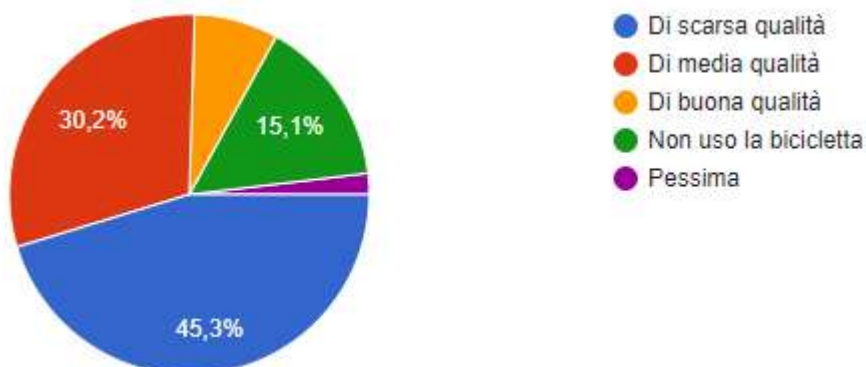




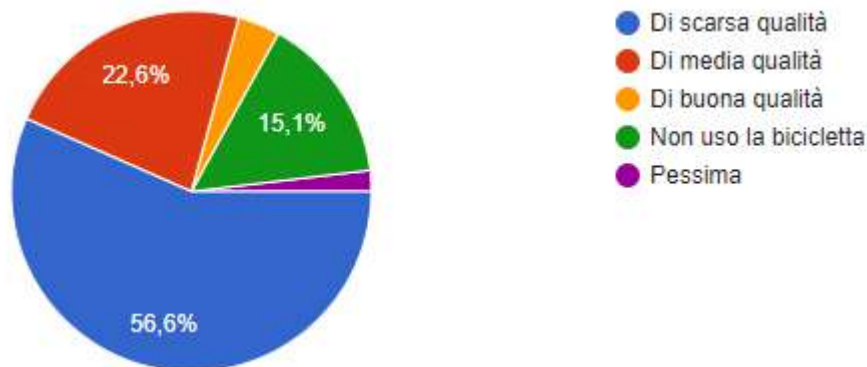
11. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di informazioni sulla possibilità di noleggiare la bicicletta?



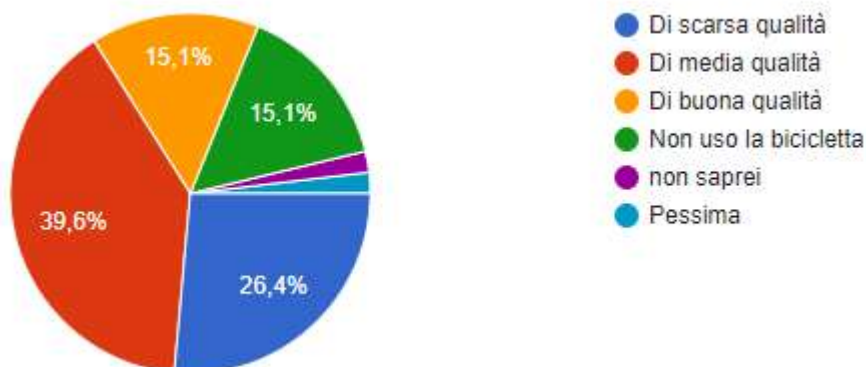
12. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di informazioni sulle strutture ed i servizi per la mobilità ciclistica ?



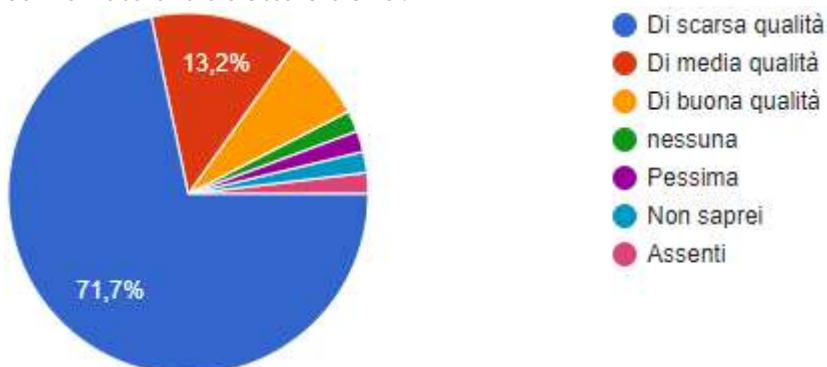
13. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di parcheggi sicuri per le biciclette?



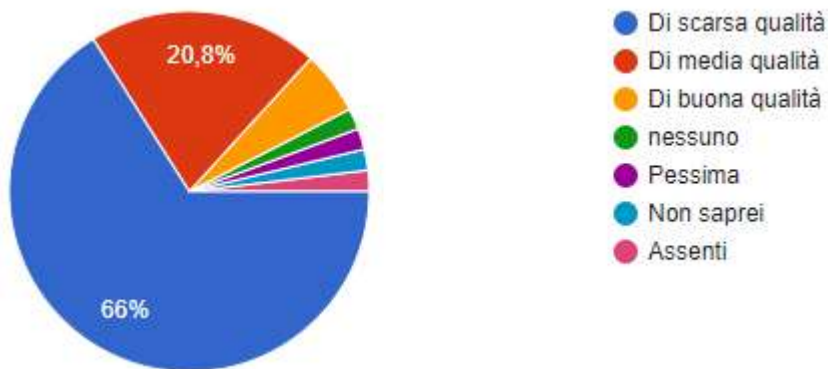
14. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di servizi per la mobilità ciclistica (manutenzione e riparazione per le biciclette)?



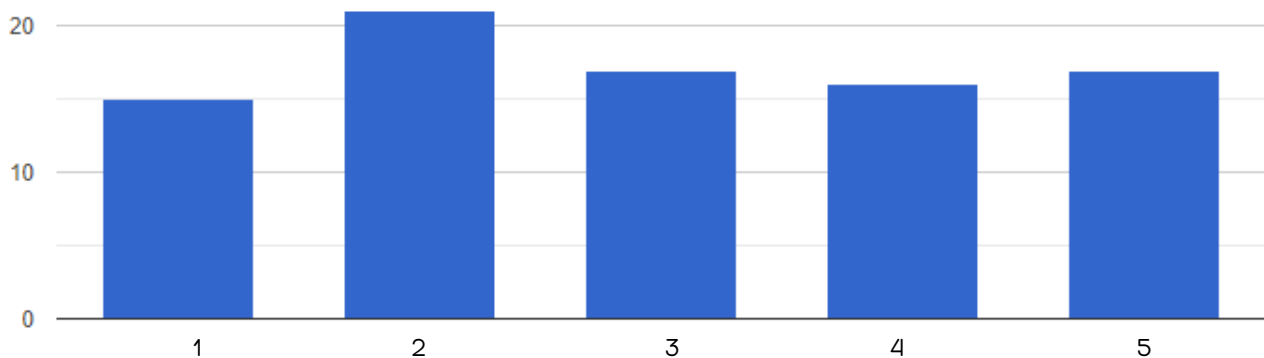
15. Se ha usato la bicicletta, come valuta la disponibilità di strutture che rendano possibile l'uso combinato di bicicletta e treno?



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



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



1 Ragioni personali (comfort, abitudine, etc.)

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

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

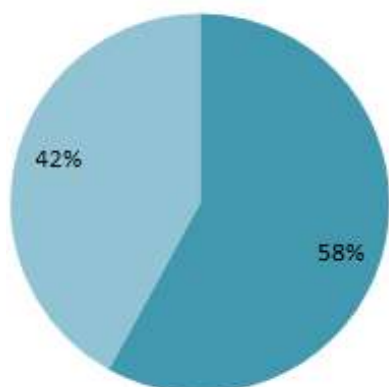
4 Mancanza di strutture e servizi che garantiscano la sicurezza nell'uso della bicicletta (parcheggi sicuri, vigilanza ed assistenza, etc.)

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

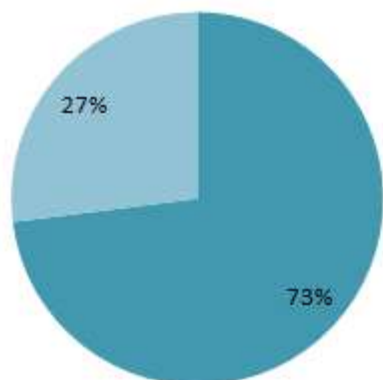


## QUANTO SECONDO LEI GLI OBIETTIVI CHE SEGUONO SONO IMPORTANTI PER MIGLIORARE IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E LA QUALITÀ DELLA VITA NEL TERRITORIO GINOSINO

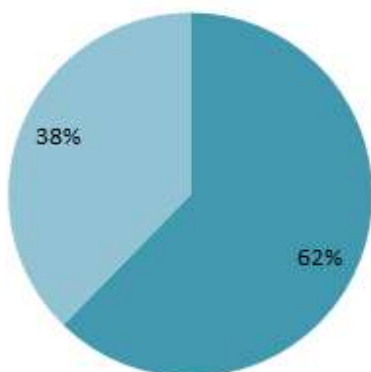
**18. Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)** - Migliorare l'efficacia e l'efficienza del TPL attraverso l'aumento dell'offerta di servizi, della puntualità e della velocità commerciale, il rinnovo dei mezzi, l'implementazione di sistemi di preferenziamento lungo gli assi strategici, ecc.



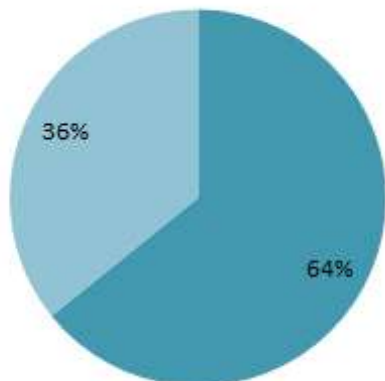
**19. Riduzione dell'inquinamento acustico** - Ridurre le emissioni acustiche generate dai trasporti, attraverso incentivi per dispositivi e motorizzazioni meno rumorosi dei veicoli privati e pubblici, ampliamento delle aree a velocità moderata (zone 30 ecc.), creazione di "isole ambientali", ecc., dando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



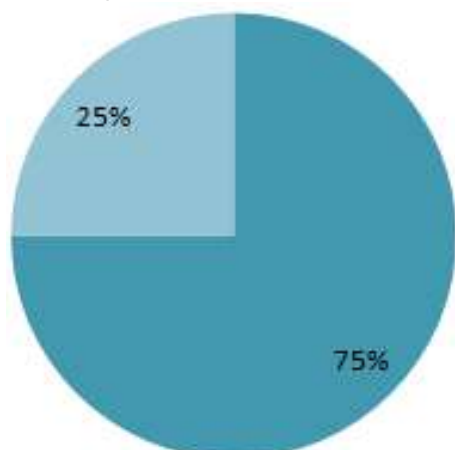
**20. Riequilibrio modale della mobilità** - Ridurre la percentuale complessiva di spostamenti dei cittadini con l'auto privata a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica), con particolare attenzione agli spostamenti interni alla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



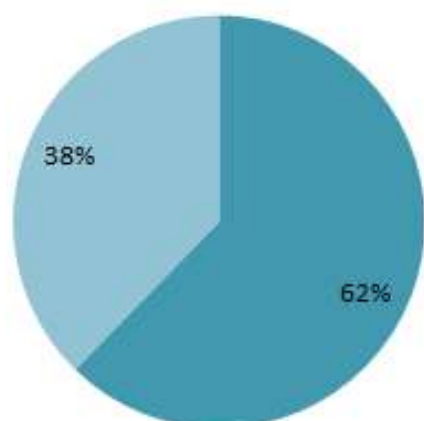
**21. Ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse di mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità** Ottimizzare le risorse disponibili per la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



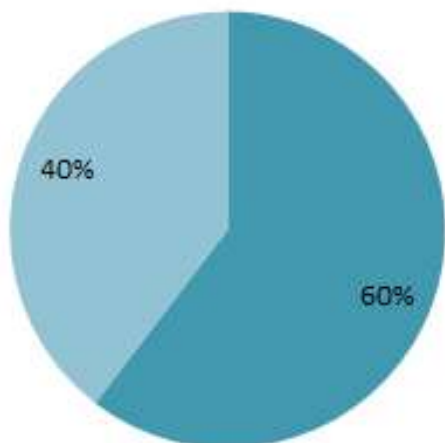
**22. Riduzione della congestione.** Migliorare la fluidificazione del traffico con interventi di manutenzione, miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza, realizzazione di nuove intersezioni a rotatoria, evoluzione del sistema di controllo dei semafori, revisione dell'organizzazione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



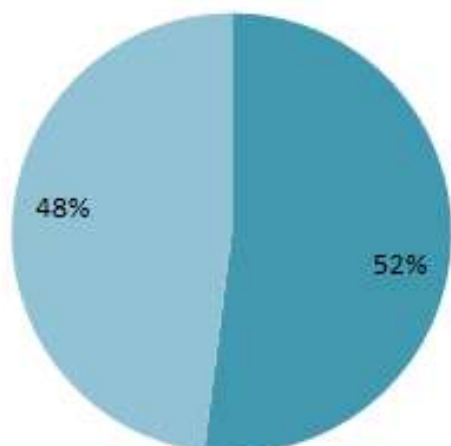
**23. Riduzione delle barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico.** Adeguamento del parco autobus e delle infrastrutture di mobilità in generale alle esigenze degli utenti (sistemazione delle aree di attesa del TPL e dei percorsi di accesso alle stesse aree, miglioramento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



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



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



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

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

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

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



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

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

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

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

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





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



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



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



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

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



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

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

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



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



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




## Key achievements since last meeting

### SUMP Learning Programme

- 21 members in the SLP 3 Expert Group. The kick-off workshop for SLP 3 will take place on 17 October 2018 in Bucharest, Romania.
- Agios Dimitrios/GR, Benidorm/ES, Cesis/LV, Fabriano/IT, Ferrol/ES, Gavle/SE, Ginosola/IT, Gool en Vechtstreek/NL, Granollers/ES, Hersonissos/GR, Kavala/GR, Karditsa/GR, Kilikis/GR, Loulé/PT, Pinto/ES, Rethymno/GR, Riva Vaciamadrid/ES, Skawina/PL, Trølleborg/SE, Tržič/SI



	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.U.M.S. CITTÀ DI GINOSA (TA) <b>REPORT - ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE ASCOLTO E PARTECIPAZIONE</b>	Pagina	Data	Revisione
		<b>41 di 47</b>	27.01.2020	<b>0</b>
		REDATTORE		
		Loredana Domenica Modugno, Architetto		

## 5. Partecipazione al programma URBACT

La Città di Ginosa ha altresì confermato il suo impegno nella promozione della mobilità sostenibile candidandosi come partner di progetto al programma *URBACT Action planning network* con *"The Last Safe Kilometre"* - From vision zero around schools to vision zero in the whole city.

Il bando sostiene le città europee nel far fronte alle sfide urbane. Gli Action Planning Networks, infatti, riuniscono fino a 10 partner di diversi paesi per condividere esperienze e pratiche su specifiche sfide politiche legate allo sviluppo urbano sostenibile, fino a dare vita a un Piano d'Azione Integrato e alla sperimentazione di soluzioni su piccola scala nelle città partecipanti. Il progetto "The Last Safe Kilometer" (L'ultimo chilometro sicuro - dalla visione zero intorno alle scuole alla visione zero in tutta la città), coordinato dalla città di Skawina, affronta il tema della mobilità sicura e sostenibile, soprattutto per i percorsi casa-scuola. (Prot. 9068 del 28.03.2018).



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

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



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

## 7. Adesione alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2019

La città di Ginosa ha aderito alla **Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2019** e al premio ufficiale della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile;

# SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

## 16-22 SETTEMBRE 2019



**Camminiamo insieme!**

La Settimana Europea della Mobilità, giunta quest'anno alla 18esima edizione, è ormai diventata un appuntamento fisso e irrinunciabile per tutte le amministrazioni e per tutti i cittadini che si vogliono impegnare sulla strada della sostenibilità e del miglioramento della qualità della vita delle nostre città. Ogni anno, infatti, dal 16 al 22 settembre migliaia di città e milioni di cittadini europei festeggiano la mobilità sostenibile e lanciano un messaggio di cambiamento e di rinnovamento dei nostri stili di vita. Il tema dell'edizione 2019 è la "mobilità attiva", intesa prevalentemente come mobilità pedonale e ciclistica, per il quale è stato scelto lo slogan "Camminiamo insieme". Il Comune di Ginosa aderisce per la prima volta alla Settimana Europea della Mobilità con una serie di iniziative distribuite nell'intera settimana.

### Le iniziative a Ginosa

**Lunedì 16**  
 Comune di Ginosa: iniziative di mobilità sostenibile.  
 Piazza Marconi 1, Ginosa - [www.ginosa.gov.it](http://www.ginosa.gov.it)  
 Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/ComuneGinosa/>

**Martedì 17 e Mercoledì 18**  
 Processo Partecipativo - workshop "Scopri di più sulla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile"  
 L'iniziativa vedrà il coinvolgimento gli alunni dell'Istituto Comprensivo "G. CALO" e "Lombardo Radice"

**Giovedì 19**  
 Processo Partecipativo - Incontro Tecnico Formativo - PUMS e il Piano della Mobilità Ciclistica - Comune di Ginosa

**Venerdì 20**  
 "Camminiamo insieme" alla riscoperta del Patrimonio Rupestre  
 Visit Ginosa&Marina - [www.visitginosa.com](http://www.visitginosa.com) - Contatti: Isabella Bella 328.4852250

**Sabato 21**  
 Escursione in bicicletta con Genesia Bike Team - Contatti: Francesco Marchionna 335.8405981  
 Appuntamento alle 8:30 nei pressi del Bar Pupino

**Domenica 22**  
 "Car free day" - Chiusura al traffico del centro storico. L'iniziativa fa parte del pacchetto di misure SUMP e mira ad incoraggiare tutti quanti a lasciare a casa l'automobile, così da riscoprire il fascino delle proprie città senza traffico.

Per ulteriori informazioni e per aderire alla Settimana Europea della Mobilità è possibile visitare il sito Internet [www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu)





Camminiamo insieme \_ Visit Ginosa & Marina





Genusia Bike Team





# SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

16-22 SETTEMBRE 2019



## CHARTER 2019

Il sottoscritto dichiara che il Comune di Ginosa aderisce alla SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ 2019 mediante (selezionare uno o più criteri):

- ☒ Organizzazione di una settimana di attività, da lunedì 16 a domenica 22 settembre 2019, con iniziative che abbiano una particolare attenzione al tema di "A piedi e in bici in sicurezza" e allo slogan "Camminiamo insieme!"
- ☒ Implementazione di almeno una nuova misura permanente che contribuisca a un progressivo passaggio dall'uso dell'auto privata verso forme di mobilità sostenibili  
*Dove possibile, almeno una di queste misure consisterà nella destinazione di un'area stradale ad uso pedonale, ciclabile o a favore del trasporto pubblico (ad esempio, limitazioni al traffico privato, ampliamento di marciapiedi, realizzazione di piste ciclabili o di corsie preferenziali per il trasporto pubblico, riduzione dei limiti di velocità)*
- ☒ Organizzazione della giornata "In Città senza la mia auto", riservando una o più aree comunali a pedoni, ciclisti o trasporto pubblico, almeno per un giorno (ad esempio, da 1 ora prima a 1 ora dopo la normale giornata lavorativa).

*La giornata "In Città senza la mia auto" dovrà essere organizzata preferibilmente per domenica 22 settembre 2019*

Comune di Ginosa (Ta)

Il Sindaco (o un suo delegato) Vito Parisi

I Comuni che aderiscono selezionando tutti e tre i criteri sopra menzionati sono considerati "Golden Participants" e, come tali, potranno concorrere al premio ufficiale della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ. Possono concorrere al premio solo i Comuni di uno dei 28 Stati membri della UE, nonché dei Paesi candidati che fanno parte del Processo di Stabilizzazione e Associazione (SAP), di Paesi dello

Spazio Economico Europeo (SEE) e dell'Area Europea di libero scambio (EFTA).

Tutte le misure permanenti implementate dall'edizione 2018 della SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ sono ammissibili a condizione che siano inaugurate o promosse durante la SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ 2019.

## 8. Adesione all'Urban Award 2019

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

## 9. Adesione all'avviso pubblico per l'elaborazione del Piano abbattimento barriere architettoniche e per all'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dei PUMS

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