



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



Città di Ginosà
Provincia di Taranto

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 2 di 143	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. Luigi Vella

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


Redattore

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


	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		3 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Sommario

PARTE I: PREMESSA.....	5
1.1 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) - RIFERIMENTI NORMATIVI.....	6
1.2 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS.....	7
1.3 AUTORITÀ COMPETENTE E PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S.....	7
1.4. PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S. (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	8
1.5. INTEGRAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE DEI PUMS (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	9
15.1 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 8 L.R. 44/2012 SS.MM.II.) <i>_AMBITO DI APPLICAZIONE (ART. 3 L.R. 44/2012 SS.MM.II.) (LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA)</i>	9
15.2 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 9 E SS. L.R. 44/2012 SS.MM.II.) <i>AMBITO DI APPLICAZIONE (ART. 3 L.R. 44/2012 SS.MM.II.) (LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA)</i>	10
1.6 INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	10
1.7 SEMPLIFICAZIONI PROCEDIMENTALI (<i>TRATTO DA: LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	10
PARTE II: IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	13
2.1 DEFINIZIONE E FINALITÀ DI UN PUMS (<i>LINEE GUIDA PUMS - REGIONE PUGLIA</i>).....	13
2.2 ELEMENTI E LE FASI GENERALI DI ELABORAZIONE DEI P.U.M.S.....	15
2.2.1 LINEE GUIDA EUROPEE.....	15
2.2.2 LINEE GUIDA REGIONALI.....	17
2.2.3 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE.....	20
2.3 UN PUMS PER GINOSA.....	22
PARTE III: VALUTAZIONE DELLA COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA.....	26
3.1 DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (D.R.A.G.);.....	26
3.2 IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.).....	27
3.2.1 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO.....	28
3.2.2 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE.....	30
3.3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) 2015-2019 REGIONE PUGLIA.....	32
3.3.1 PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	34
3.3.2 POLITICHE E AZIONI DI INTERESSE PER IL PUMS - PREVISIONI PER L'AREA OGGETTO DI INTERVENTO.....	38
3.3.3 IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS).....	41
3.4 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CYRONMED IN PUGLIA - TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	44
3.4.1 ITINERARIO N°14: VIA DEI TRE MARI- TRATTO DA CYCLE ROUTE NETWORK OF THE MEDITERRANEAN (CYRONMED).....	46
3.5 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	47
3.6 LA RETE DEI TRATTURI.....	49
3.7 IL PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO).....	50
3.7.1 PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - PROPOSTA DEFINITIVA 26.05.2018.....	50
3.8 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TARANTO (PTCP).....	56
3.9 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.).....	59
3.10 PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA.....	61
3.11 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.).....	62
3.12 PIANI DI GESTIONE SITI NATURA 2000.....	65
3.13 PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC).....	69
PARTE IV: CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....	70
4.1. ARIA E FATTORI CLIMATICI.....	71
4.1.1 IL PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE.....	80
4.1.2. INTERAZIONI CON IL PUMS.....	86
4.1.3 MONITORAGGIO.....	86
4.2 SUOLO.....	87
4.2.1. INTERAZIONI CON IL PUMS.....	89
4.2.2 MONITORAGGIO.....	89
4.3 CLIMA ACUSTICO.....	90
4.3.1 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	92

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		4 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.3.2 MONITORAGGIO	92
4.4 MOBILITÀ.....	93
4.4.1 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ.....	93
4.4.1-1 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - GINOSA CITTÀ.....	96
4.4.1-2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA	104
4.4.2 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO	111
4.4.2.1 MODALITA' FERROVIARIA.....	111
4.4.2.2 MODALITA' AUTOMOBILISTICA.....	113
4.4.2.3 TEMPI DI ACCESSO AL TPL.....	114
4.4.3 RIPARTIZIONE MODALE.....	116
4.4.3.1 DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO.....	116
4.4.4 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	121
4.4.5 MONITORAGGIO.....	121
4.5 PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO.....	122
4.5.1 INTERAZIONI CON IL PUMS.....	130
4.5.2 MONITORAGGIO.....	130
4.6 BIODIVERSITÀ E RETI ECOLOGICHE	131
4.6.1 INTERAZIONI CON IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	134
4.6.2 MONITORAGGIO.....	135
PARTE V: POSSIBILI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PIANO.....	136
PARTE VI: CONCLUSIONI.....	137
PARTE VII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI.....	138
PARTE VIII: ELENCO SOGGETTI INTERESSATI.....	142

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		5 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Parte I: PREMESSA

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

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 6 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		7 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

12 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS

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


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

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 8 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

- a) **Autorità Competente:** la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- b) **Autorità procedente:** la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma
- c) **Proponente:** il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge;
- d) **Soggetti competenti** in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi;
- e) **Pubblico:** una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;
- f) **Pubblico interessato:** il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali, economiche e sociali maggiormente rappresentative nel territorio regionale, sono considerate come aventi interesse.

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

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

Pertanto, trattandosi di un piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'Autorità Competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S. del P.U.M.S. di cui all'art. 8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale.

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

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

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 9 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

15.1 VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 8 L.R. 44/2012 SS.MM.II.) *_Ambito di applicazione (art. 3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii.) (Linee Guida PUMS - Regione Puglia)*

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

Il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale¹, la cui definizione è stata recentemente chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza 21 dicembre 2016 C-444-15: *"la nozione di «piccole aree a livello locale» di cui al detto paragrafo 3 dev'essere definita riferendosi alla superficie dell'area interessata, alle seguenti condizioni:*

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


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

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

¹ L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, dispone che per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e programmi la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 10 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

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

Pertanto, come precedentemente descritto, trattandosi di un piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'autorità competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS del PUMS di cui all'art. 8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale.

Se, in esito all'espletamento di detta verifica di assoggettabilità in sede comunale, il PUMS è assoggettato a VAS, l'autorità competente al rilascio del parere motivato è parimenti individuata in sede comunale.

Nei casi, sopra elencati, di sottoposizione diretta del PUMS alla procedura VAS di cui agli articoli 9 e ss. Della L.R. 44/2012, l'autorità competente è individuata in sede regionale.

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

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

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

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

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

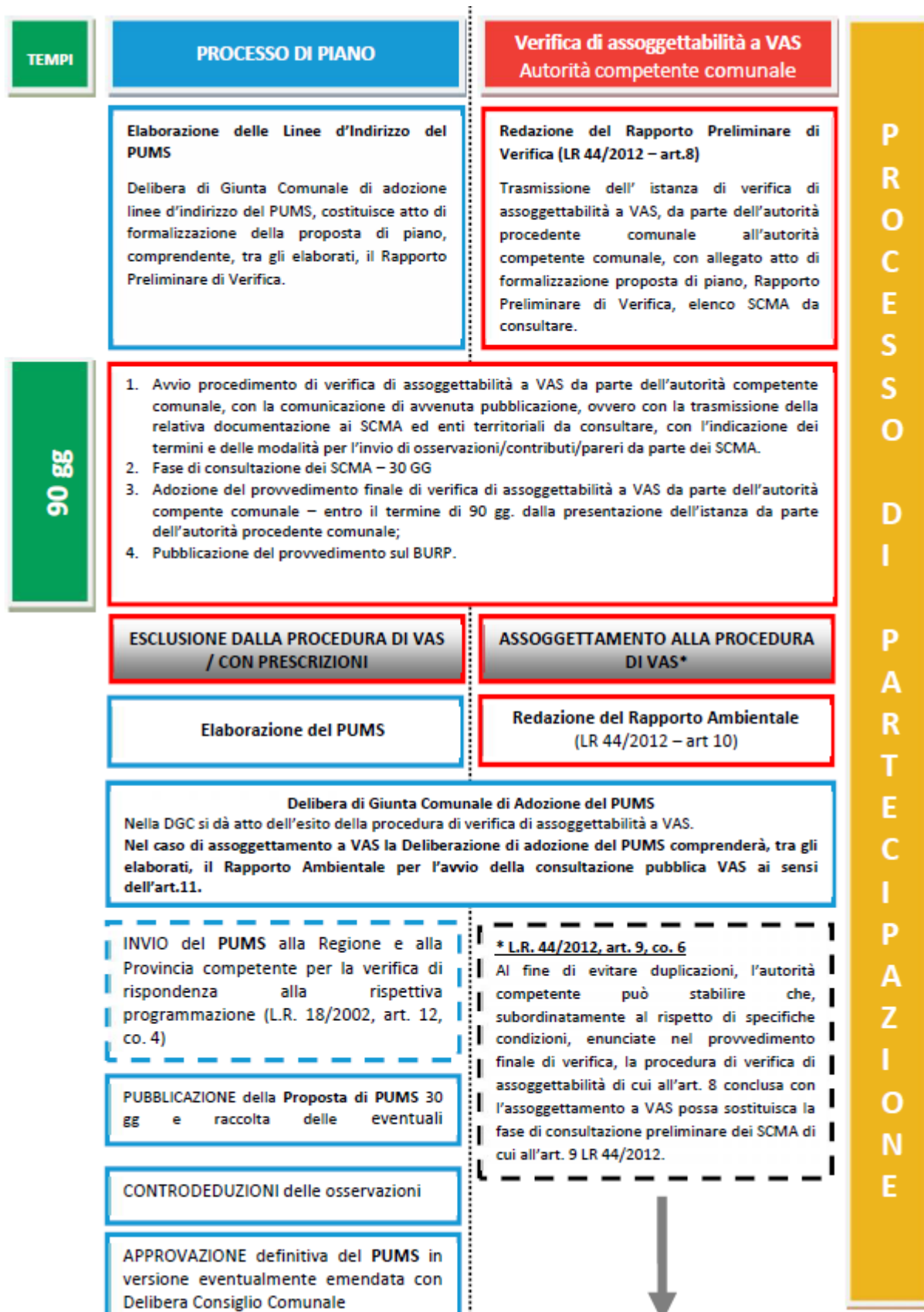


Fig.1

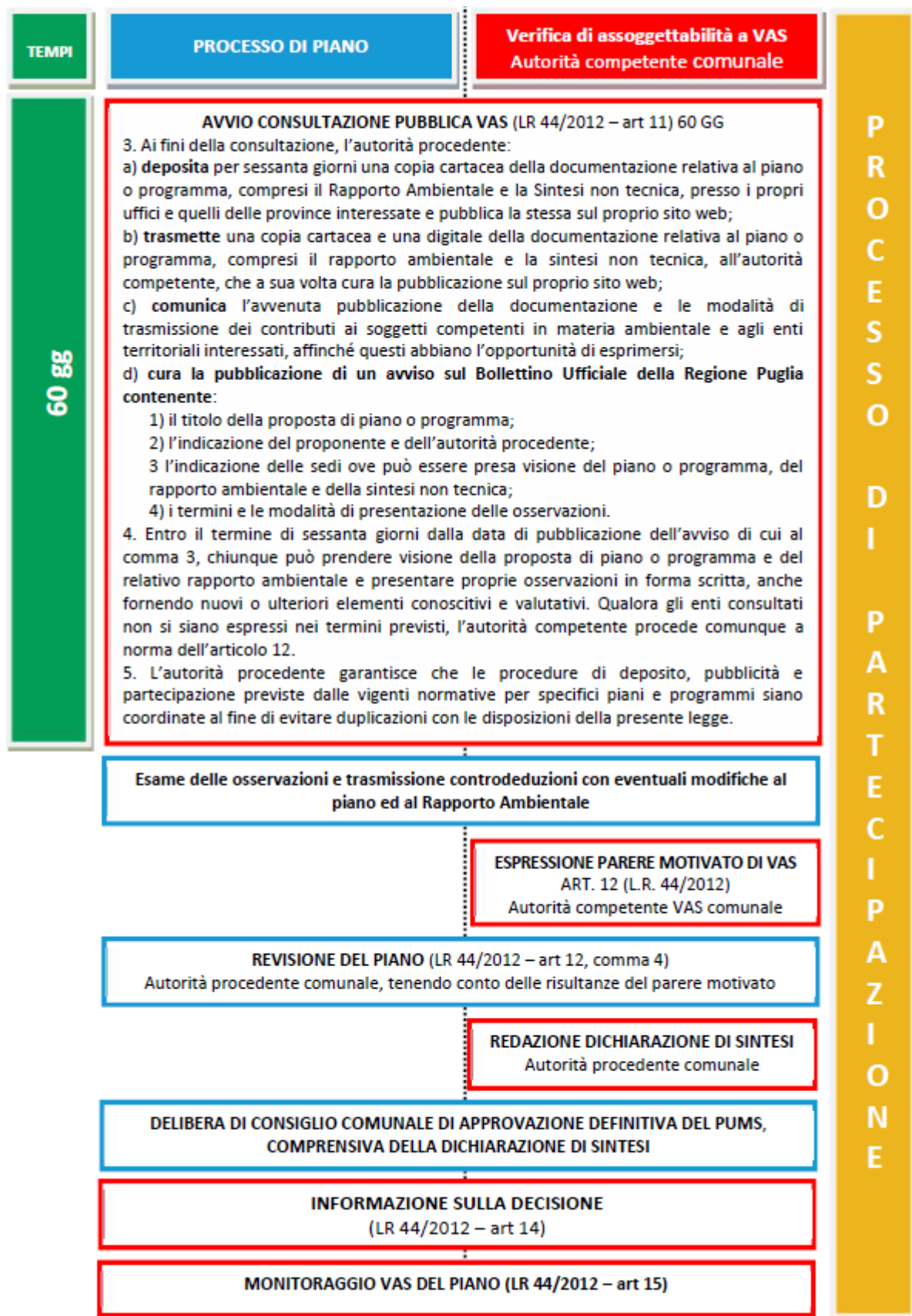


Fig.2

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 13 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE II: IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

Nell'accezione riconosciuta dalle Linee Guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) e fatta propria dalle presenti Linee Guida, un "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione".

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

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

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

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


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

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

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



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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		15 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

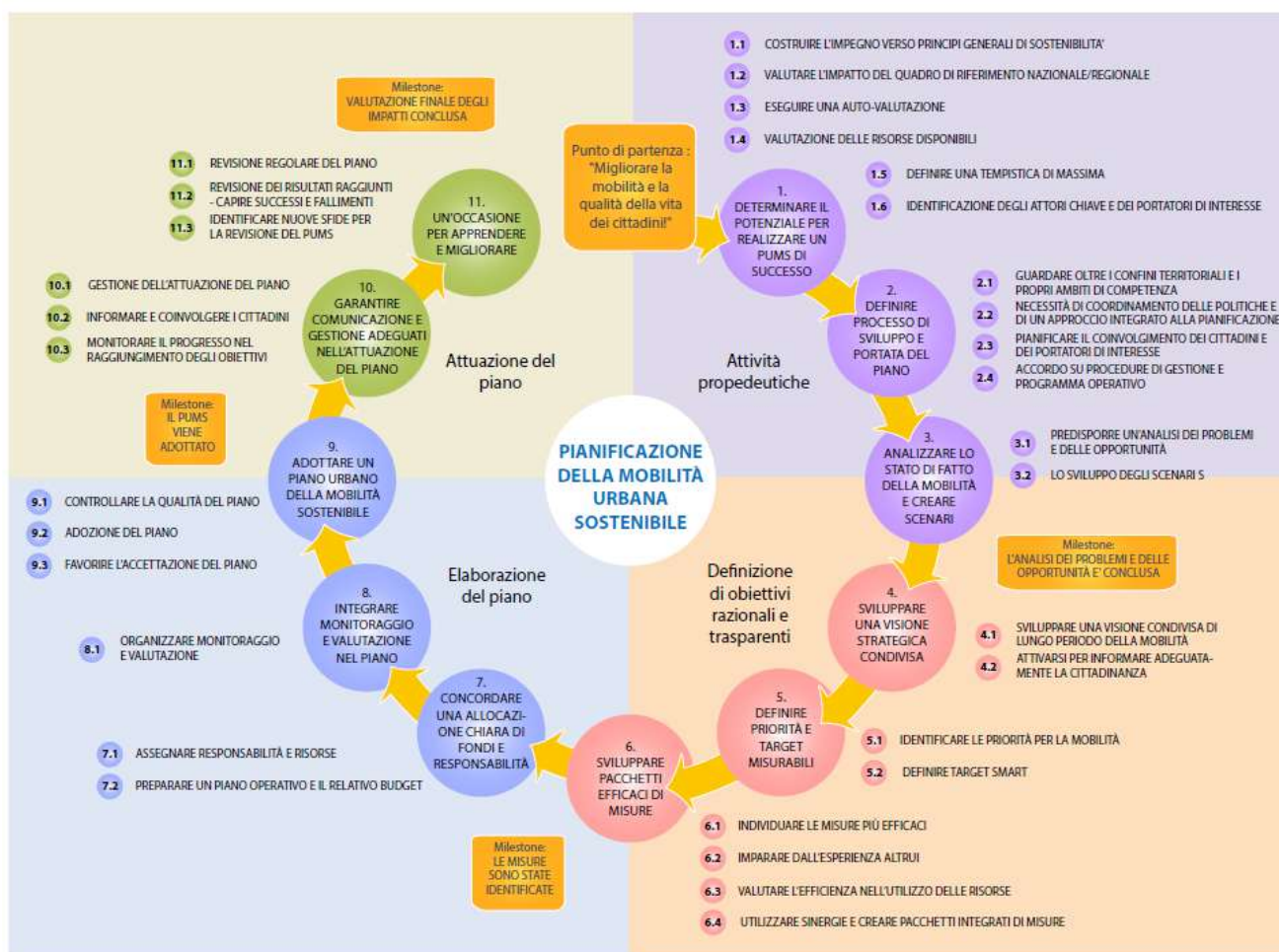
Il P.U.M.S va inteso più come un processo che come un Piano definitivo con obblighi e divieti, permessi e soluzioni definitive immutabili, come un percorso che deve coerentemente essere aggiornato ed integrato con altri piani esistenti attinenti all'energia, la salute, i servizi. Ciò non vuol dire che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

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

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

2.2.1 LINEE GUIDA EUROPEE

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



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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 16 di 143	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'allocatione delle risorse finanziarie.* In questa fase sarebbe opportuno elaborare, per ogni package di soluzioni, analisi costo/benefici cercando di chiarire meglio le fonti finanziarie che possano sostenere gli investimenti necessari e se necessario rimettere in discussione tasse e costi per il parcheggio, biglietti e abbonamenti del trasporto pubblico così come cercare eventuali sponsor su alcune azioni sino alla richiesta di partecipazione del settore privato, convenzioni, ONLUS etc.;
- ✓ **Ottava fase:** *integrare monitoraggio e valutazione nel piano.* Gli strumenti di valutazione e monitoraggio dovrebbero essere oggetto di uno specifico Piano/Programma, affidato a

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 17 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

valutatori indipendenti che affiancano i soggetti decisori e gestionali dei vari interventi o package;

- ✓ **Nona fase:** *adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*. Più il percorso è stato condiviso più il Piano è diventato patrimonio collettivo, i vari portatori di interesse ne assumono la "ownership", la proprietà. In questo caso l'adozione del Piano è una vittoria di tutta la comunità e la conseguente gestione ed implementazione ne avrà enormi vantaggi.

4) Implementazione del piano

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

Obiettivi:

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

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

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

2.2.2 LINEE GUIDA REGIONALI

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

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

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


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

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



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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 19 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

2.2.3 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

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)?

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 21 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **Step 4: sviluppare e valutare congiuntamente gli scenari**

In questa fase vengono definiti e **sviluppati i potenziali scenari futuri** e condivisi con i vari portatori di interesse, cittadini e stakeholder;

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

In questa fase viene concordata una **visione comune della mobilità** (processo di Co-creazione) con i cittadini e le parti interessate e un accordo degli **obiettivi** per tutte le modalità di trasporto;

- **Step 6: Impostazione degli indicatori e degli obiettivi**

Questo passaggio implica la definizione degli **indicatori e dei targets** di riferimento misurabili, mettendo a fuoco gli obiettivi misurabili;

Fase 3: Pianificazione delle misure

- *Cosa faremo concretamente*
- *Cosa ci serve e chi farà il lavoro?*
- *Siamo pronti?*

- **Step 7: Selezione di pacchetti di misure efficaci condivise con gli stakeholders.**

Questo passaggio implica la capacità stilare un **lungo elenco di misure** utili a perseguire la visione e gli obiettivi di sostenibilità, tenendo conto delle principali sfide. In questa fase vengono classificate le misure (**misure integrate in pacchetti**) per identificare quelle più efficaci e fattibili, ed elaborato un **piano d'azione** per il monitoraggio e la valutazione;

- **Step 8: accordo sulle azioni e individuazione delle responsabilità.**

In questa fase sono descritte tutte le azioni, viene effettuata una **valutazione delle capacità finanziarie e l'individuazione delle fonti di finanziamento**, si definiscono **priorità, responsabilità** e tempi di attuazione, si garantisce un ampio sostegno politico e pubblico;

- **Step 9: preparazione dell'adozione e del finanziamento.**

In questa fase viene completata e garantita la qualità del Piano della Mobilità Sostenibile. Questo passaggio prevede la redazione di un **piano finanziario** e l'identificazione delle **fonti di finanziamento** questo passaggio implica la conclusione ed assicurazione della qualità del documento "PUMS";

Fase 4: Implementazione e monitoraggio

- *Cosa abbiamo imparato?*
- *Come stiamo procedendo?*
- *Come possiamo fare bene?*

- **Step 10: Gestione dell'implementazione**


Questa fase prevede l'**implementazione del Piano**, il coordinamento dell'attuazione e l'approvvigionamento dei beni e servizi;

- **Step 11: Monitorare, adattare, comunicare**

Questo passaggio prevede il **monitoraggio dei progressi e l'adattamento** del piano in base al **monitoraggio della performance**. La condivisione con i portatori di interesse dello stato di avanzamento del Piano;

- **Step 12: Revisione e apprendimento di quanto è stato fatto.**

Questa fase prevede l'analisi dei successi e dei fallimenti, la condivisione dei risultati e di quanto è stato fatto, l'individuazione di nuove sfide/traguardi e soluzioni.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 22 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

2.3 UN PUMS PER GINOSA

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

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

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

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

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

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

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

Il Piano della Mobilità Urbana Sostenibile di Ginosa rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno e che vede il Città di Ginosa protagonista assoluto a livello regionale, per la capacità di dotarsi dei necessari strumenti programmatori e pianificatori e, sulla base di questi, di candidare progetti e aggiudicarsi importanti misure di finanziamento.

Di seguito si riportano alcune delle azioni strategiche in fase di attuazione a vantaggio della mobilità sostenibile e della qualità della vita dei cittadini:

- ✓ con Determinazione n. 491 R.G. del 11.05.2018, l'Amministrazione Comunale ha deciso di dare avvio alla redazione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (P.U.M.S). Le principali linee strategiche del P.U.M.S di Ginosa prevedono la riorganizzazione della viabilità e la mitigazione del traffico, l'istituzione di zone 30, la riorganizzazione delle aree di sosta, la delimitazione di zone ZTL (per le aree di forte rilevanza turistica e paesaggistica, come il nucleo antico di Ginosa e lungomare di Marina di Ginosa), la riorganizzazione e del trasporto pubblico attraverso l'identificazione dei percorsi cittadini degli autobus urbani ed extraurbani, la regolamentazione della distribuzione urbana di questi servizi, nonché l'auspicabile coincidenza tra i nodi di scambio modale e le fermate del trasporto pubblico extraurbano (terminal bus), l'uso di mezzi a bassa emissione o emissioni zero per migliorare la vivibilità dei quartieri, la promozione di strumenti di razionalizzazione della distribuzione delle merci in città.
Il P.U.M.S include altresì interventi volti al miglioramento della mobilità dei cittadini (percorsi casa-lavoro, studio, ecc) e dei fruitori occasionali della città (pendolari, turisti ecc.), strategie per il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), la creazione di un sistema di percorsi ciclabili, previsti nel Piano della Mobilità Ciclistica, in grado di connettere i tratti già esistenti ai nuovi, migliorando l'accessibilità e la fruizione del territorio;
- ✓ con 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 23 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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 sia per garantire una migliore fruizione del waterfront che 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 candidata all'Avviso per la "selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in aree urbane e sub-urbane" con la **"Progettazione definitiva dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali - Marina di Ginosa - Ciclovia Magna Grecia"**. Il percorso ciclabile proposto, situato a Marina di Ginosa (rinomata e frequentatissima località balneare dell'arco ionico tarantino), si propone di incrementare i km di piste presenti sul territorio Ginosino. L'infrastruttura ciclabile si relaziona, in termini di fruizione, alla rete delle ciclovie regionali/nazionali (art. 1, comma 640 della Legge n. 208/2015), che rappresentano un tramite importante per poter godere del territorio. Il comune è attraversato dalla principale Ciclovia 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.
- ✓ 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 24 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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), Kilis (Grecia) è stato inserito tra gli esempi di buone pratiche per la capacità di condividere conoscenze ed esperienza. ***"Ginosa -Rivas-Vaciamadrid (Spagna), Kilis (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

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.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		25 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 26 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE III: VALUTAZIONE DELLA COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

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

Si riporta di seguito l'elenco:

- DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (D.R.A.G.);
- PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)
- IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)
- IL PIANO ATTUATIVO 2015-2019 (PRT-PA)
- IL PIANO 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)

Altri piani settoriali:

- PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.);
- PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA (P.R.Q.A.);
- PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.)
- PIANO DEI SISTI NATURA 2000
- PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)

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

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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 27 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

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

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

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

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

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

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

Con riferimento al tema della mobilità, il nuovo Piano Paesaggistico attraverso lo "Scenario della rete delle infrastrutture e della mobilità lenta" mette a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche individuate, alla cui fruizione, le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale, sono finalizzate. Lo Scenario contiene inoltre le *"Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture"* che forniscono una classificazione delle infrastrutture (strade parco, strade panoramiche, viali monumentali alberati, strade di mobilità dolce-rete ciclabile, sentieri, ippovie, tratturi), azioni di mitigazione o valorizzazione, indicazioni progettuali (in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti).

OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

(art. 27 e 28 NTA PPTR - Relazione generale 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. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo

6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee

7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia

8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia

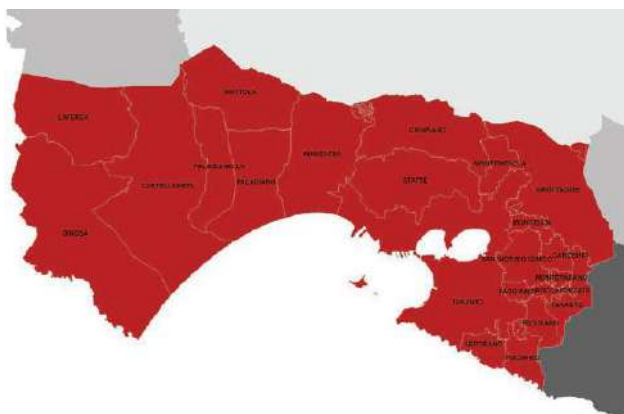
10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili

11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture

12. Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali

3.2.1 PPTR: CARATTERISTICHE DELL'AMBITO PAESAGGISTICO ARCO JONICO TARANTINO

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



L'ambito è costituito da un anfiteatro naturale che si affaccia sul mare ionico al centro del quale, in posizione assolutamente straordinaria, sorge la città portuale di Taranto. Esso è definito a nord dalle ultime propaggini del rilievo mugliano, 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.

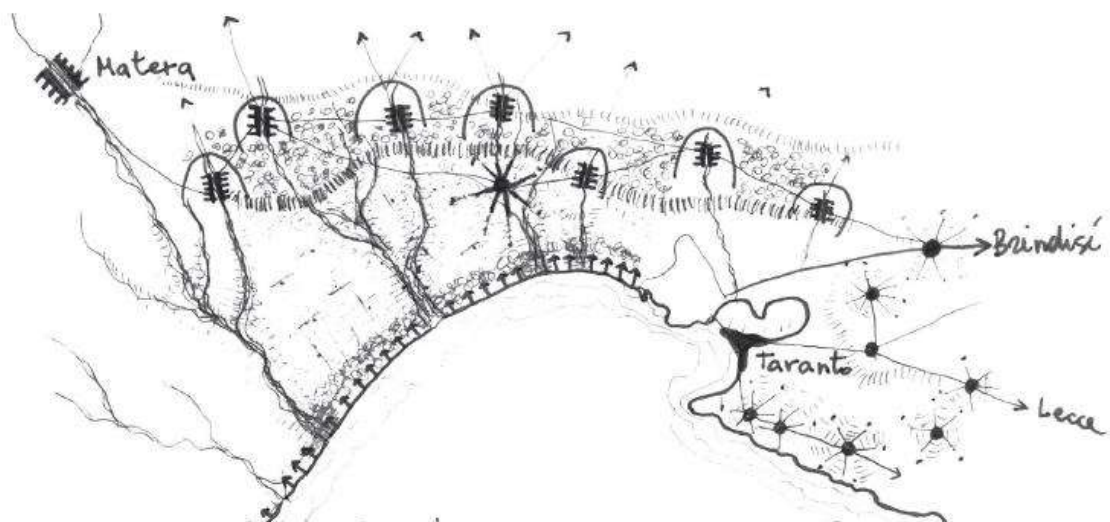
La costa occidentale, meglio preservata dai fenomeni di occupazione antropica è caratterizzata da un'ampia fascia di pineta che copre i cordoni dunali. La struttura a fasce dell'anfiteatro tarantino è solcata trasversalmente dal sistema dei corsi d'acqua che incidono profondamente i substrati calcarei, 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

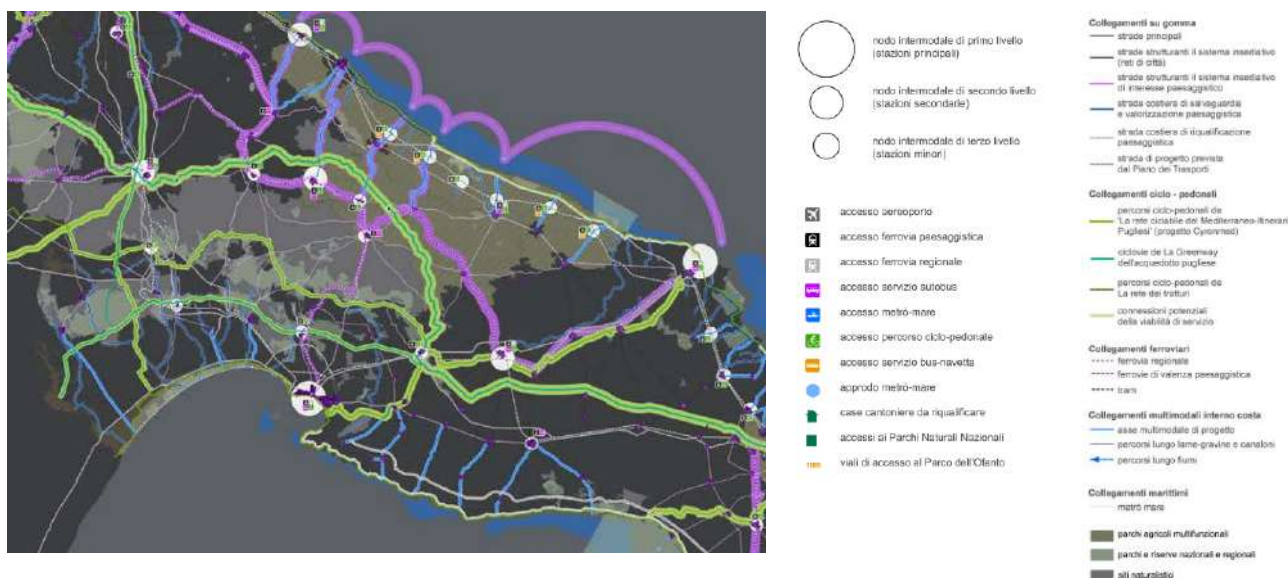
Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il P.P.T.R. definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

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



3.2.2 LA RETE CICLABILE PREVISTA DAL PPTR- II SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE

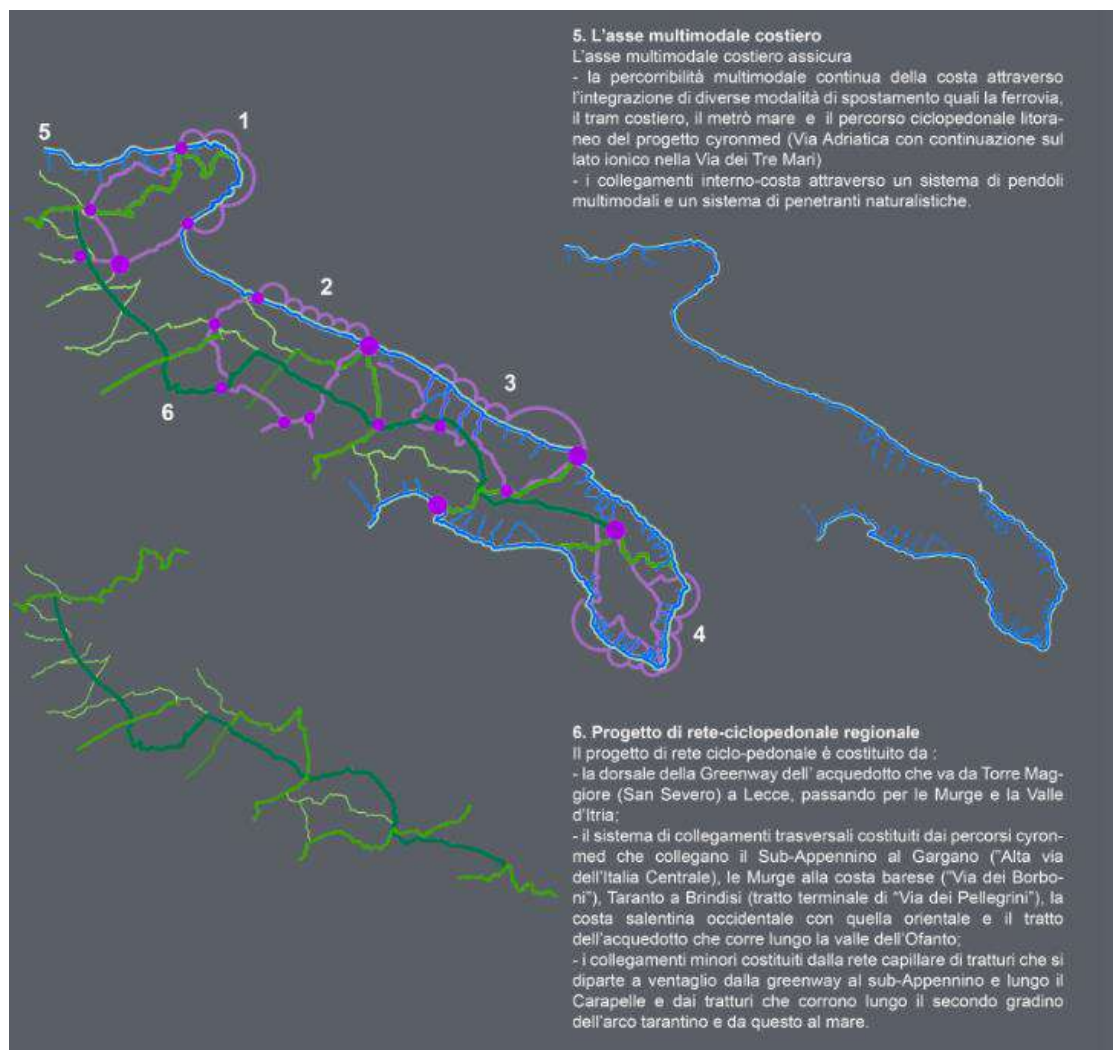
Significative appaiono le previsioni del PPTR descritte nello scenario "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce" che individua, sul territorio regionale, una rete multimodale della mobilità lenta interconnessa al sistema infrastrutturale regionale (così come previsto dal PRT), al fine di rendere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



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

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

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."*



Collegamenti multimodali interno - costa



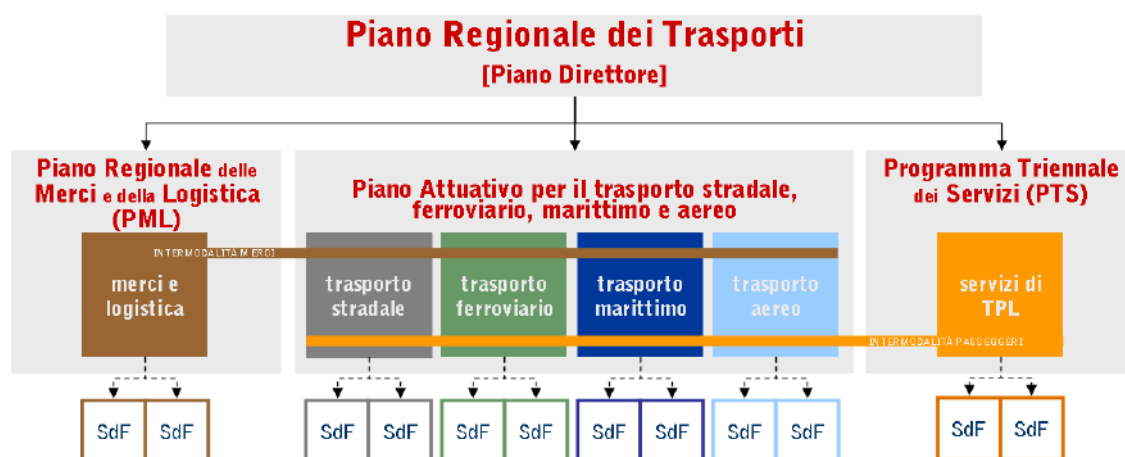
3.3 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) 2015-2019 REGIONE PUGLIA

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) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 33 di 143	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) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		34 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.3.1 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;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		35 di 143	27.01.2020	0
		REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- **Macro obiettivo 2:** Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico del sud Italia;

- o Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali

- **Macro obiettivo 3:** Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne:

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

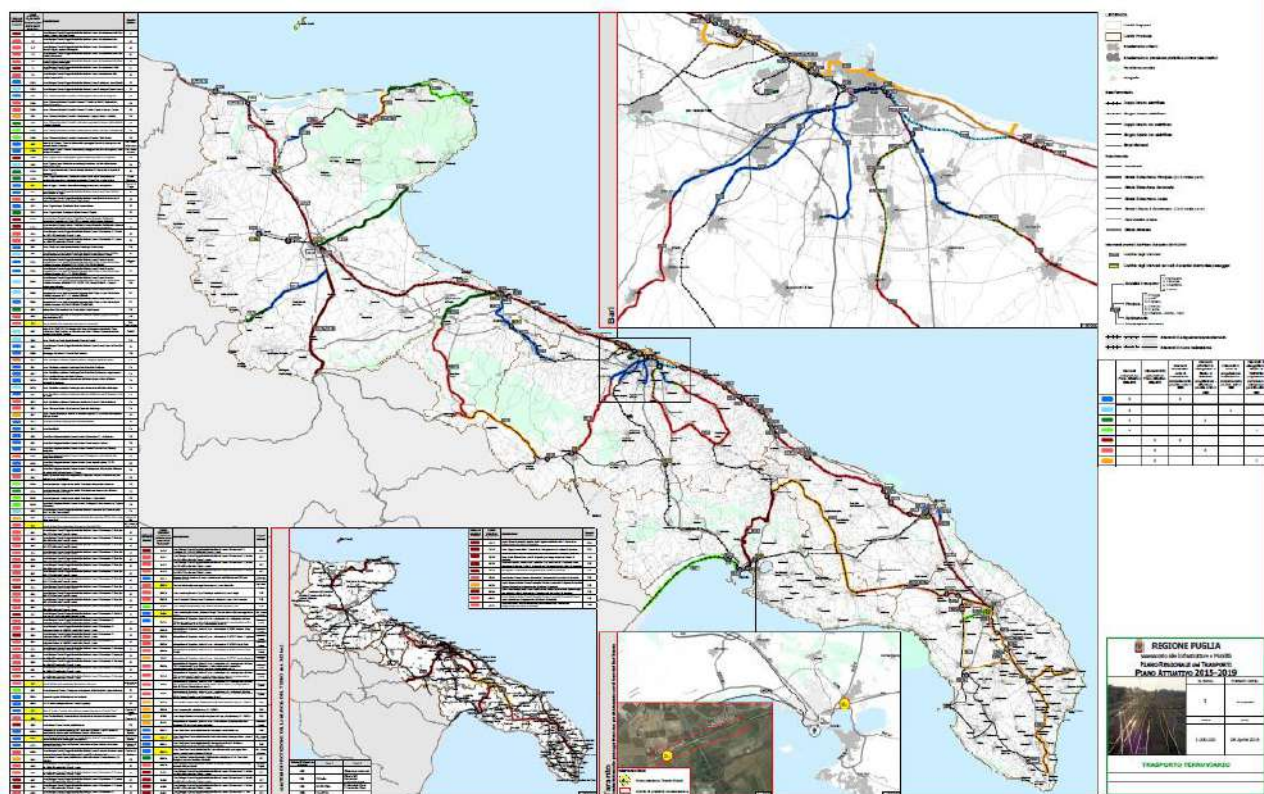
Fra i temi utili al raccordo delle strategie urbane dedicate a favorire la mobilità sostenibile con i Piani Attuativi del PRT si possono riconoscere:

- la previsione dei **"nodi di scambio modale"**² 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;
- la **"rete ciclabile regionale"**³ 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;
- 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).

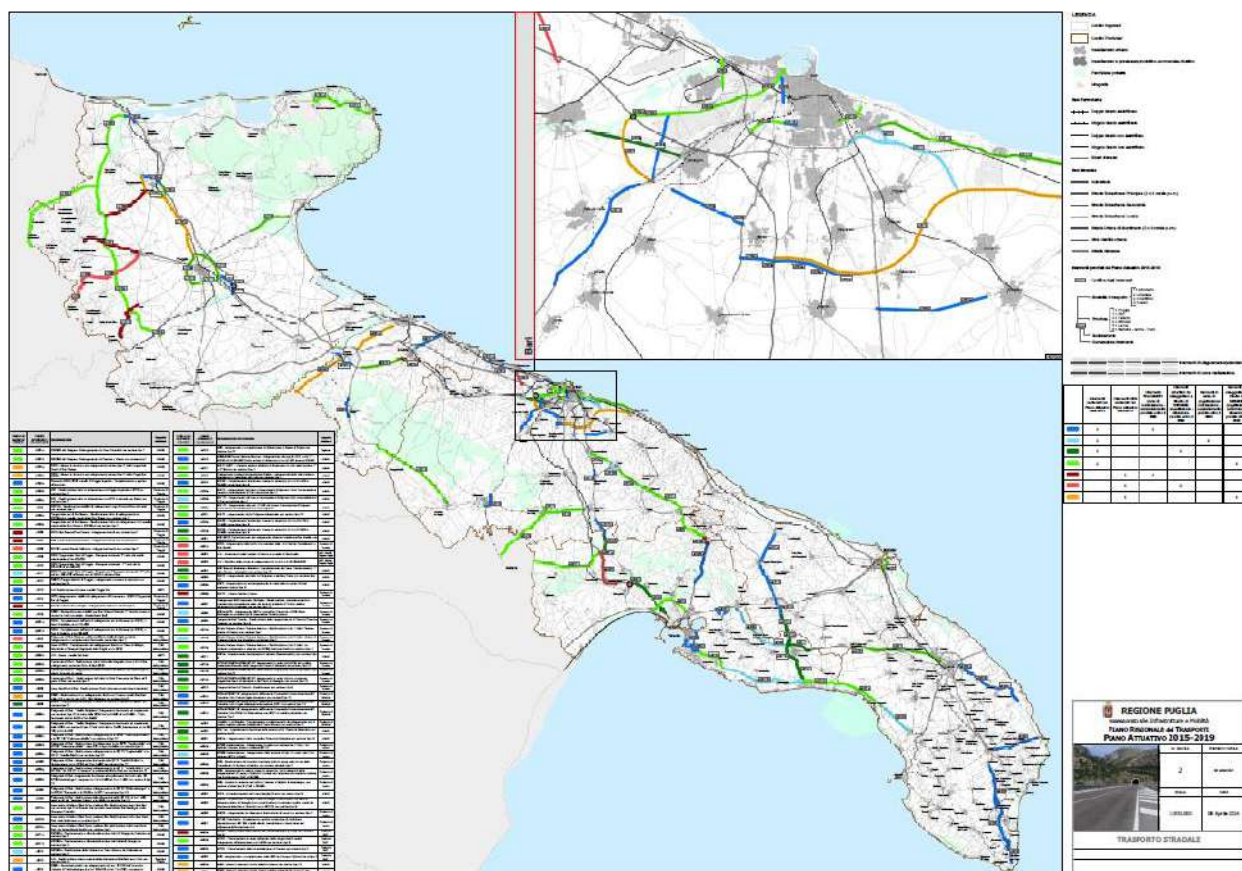
Fonti: Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 - <http://www.regione.puglia.it/> e Linee Guida PUMS - Regione Puglia

² 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)."

³ 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.

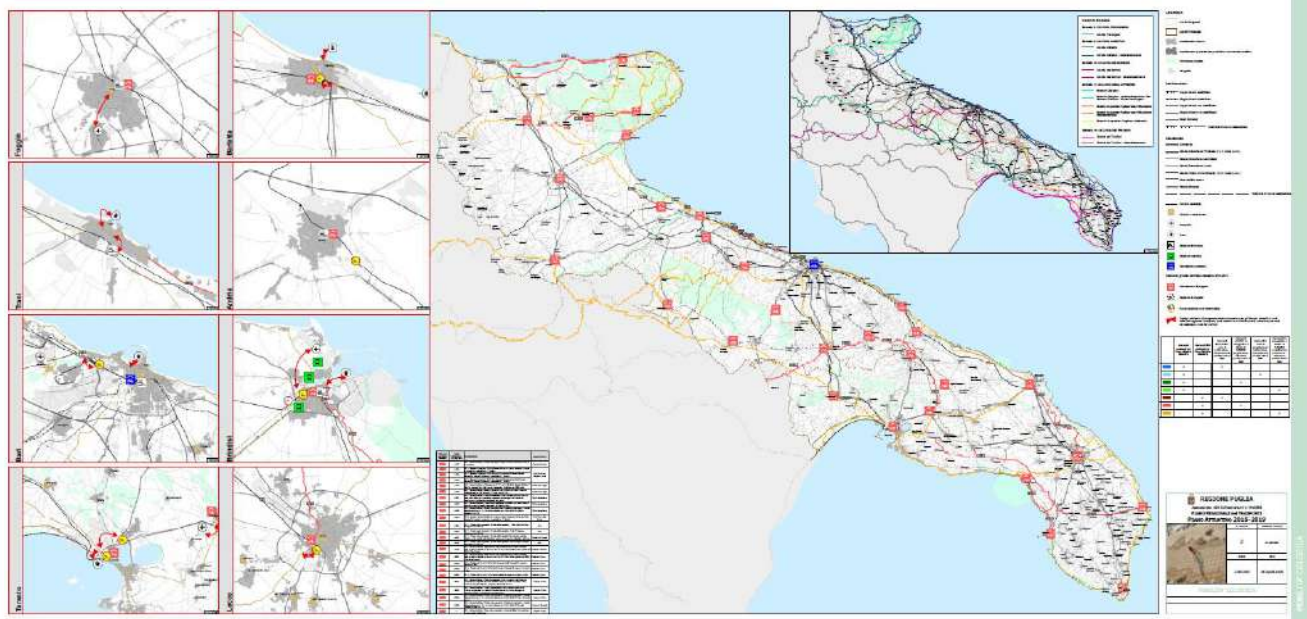


Piano Attuativo (PA) del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 - Trasporto ferroviario



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 Bicalitalia e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale. Il territorio di Ginosola risulta attraversato dalla Ciclovía dei tre Mari ⁴- Itinerario n. 14 Bicalitalia. 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 ferroviarie

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.

⁴ 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.

3.3.2 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.

f300t: 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 Ciclovía dei tre Mari- Itinerario n. 14 Bicitalia. L'intervento previsto rientra tra gli interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020.

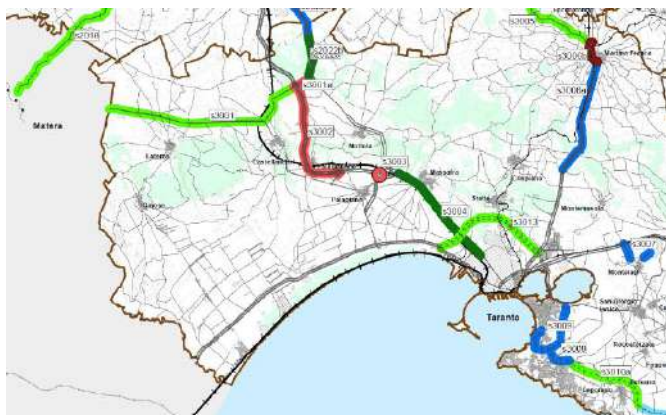


	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione - attuazione prevista entro il 2020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



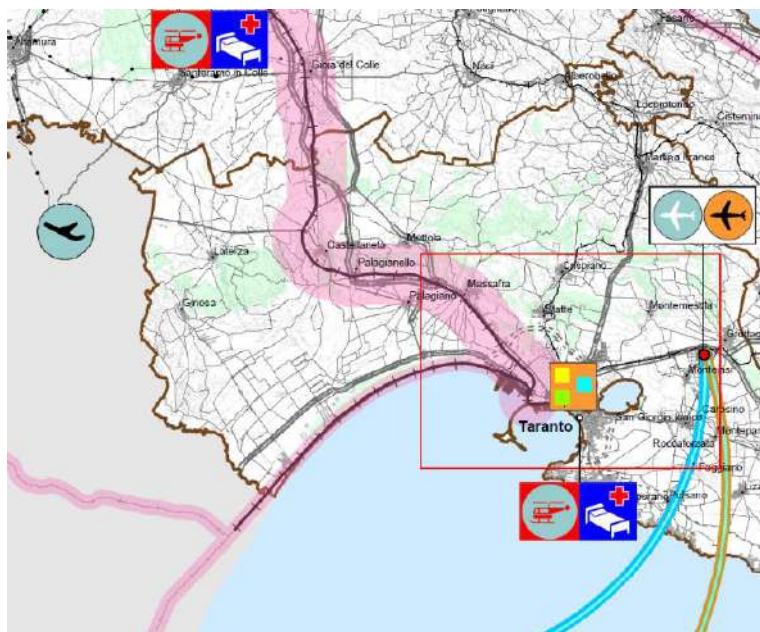
	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assegnare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020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

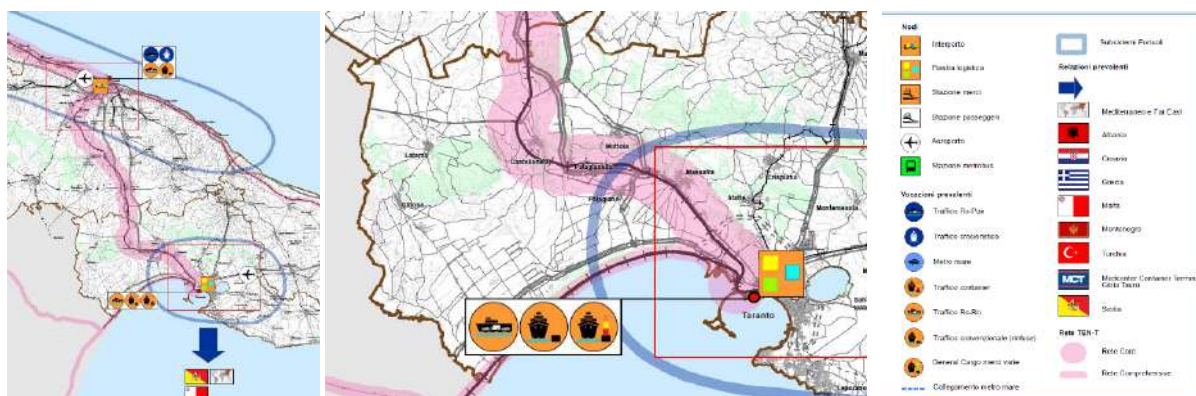


Estratto della tavola "Trasporto Aereo" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

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 Ginosa 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 Ginosa non è interessato da alcun tipo di intervento.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 41 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Il PTS⁵ 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 vigente⁶ 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 :

- il PTS si pone come piano di progressiva attuazione per fasi del modello di esercizio ferroviario regionale proposto dal PRT, garantendo continuità ed efficienza nell'allocazione delle risorse;
- 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;
- 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:

⁵ 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.

⁶ Il PTS è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 598/2016, e, stante la particolare condizione di prosecuzione dei servizi di trasporto esistenti disposta con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 598/2016 non prevede evoluzioni nel triennio di vigenza rispetto allo scenario attuale.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 42 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDAITTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- eliminare le sovrapposizioni funzionali tra modalità automobilistica e ferroviaria, mantenendo corridoi plurimodali solo nelle situazioni in cui i livelli e/o la struttura della domanda (distribuzione oraria, localizzazione insediativa, ecc.) richiedano le caratteristiche di flessibilità del servizio su gomma o rafforzamenti dell'offerta di TPRL in particolari fasce orarie (servizi integrativi);
- integrare le reti definendo itinerari automobilistici che consentano da un lato l'adduzione ai servizi ferroviari, dall'altro la copertura di territori non serviti dal ferro al fine dell'equilibrio dell'offerta complessiva di TPRL;
- gerarchizzare i servizi automobilistici extraurbani in reti funzionalmente omogenee rispondenti alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire ai fini di un'efficiente organizzazione dell'offerta di TPRL extraurbano su gomma e dell'integrazione funzionale con la rete ferroviaria e definire un modello di esercizio teorico integrato che preveda specifiche caratteristiche di servizio per ciascuna sottorete.

Indirizzi operativi formulati dal PTS 2015-2017 per supportare l'azione di efficientamento sulla rete del TPRL da parte degli ATO. Azioni di efficientamento rilevanti per il comune di Ginosa

Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione ATO Comuni	Contrasto all'evasione/elusione	Regione 13	Aziende di TPRL	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici (entro dicembre 2016)	Monitoraggio da parte degli enti affidanti delle misure di Contrasto all'evasione/elusione messe in campo da parte delle aziende di TPRL e dei risultati ottenuti
Regione ATO Comuni	Indagini a campione Sulla frequentazione	Regione 14	Aziende di TPRL	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici (a partire da giugno 2015, con continuità, almeno una volta all'anno)	Effettuazione di indagini a campione a bordo dei mezzi per riconoscere corse a scarsa frequentazione
Regione ATO Comuni	Indagini a campione per Stimare componenti di domanda inesprese	Regione 15	Regione ATO Comuni	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici ove necessario	In caso di realizzazione di nuovi poli generatori attrattori di traffico da servire, gli Enti affidanti dovranno provvedere ad effettuare indagini a campione per stimare la domanda potenziale da servire.
Regione sentito ATO TA	Attuazione delle previsioni della DGR 1221/2013 di riclassificazione dei servizi sostitutivi/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 SS.100 in servizi ferroviari che utilizzano la linea RFI Taranto -Bari. La disponibilità di queste percorrenze addizionali rispetto a quelle già dislocate sulla linea consente di mettere a punto un programma di esercizio in grado di rispondere alle esigenze delle diverse componenti di domanda da servire (Area metropolitana barese, collegamenti veloci Bari - Taranto, servizi di raccolta nella tratta da Taranto a Castellaneta. I servizi addizionali sono ipotizzati dalla nuova stazione di Taranto Nasisi prevista dal Piano Attuativo 2015-2019 alla stazione di Bari Mungivacca realizzando un servizio passante su Bari Centrale.
ATO TA in coordinamento con la Regione	Connessione Ginosa-Laterza-Massafra Taranto- San Giorgio J/Pulsano- Talsano	TA2	Nuovi affidatari servizi automobilistici	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Ginosa-Laterza-Massafra San Giorgio J/Pulsano-Talsano, l'ATO di TA è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul 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) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		43 di 143	27.01.2020	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;

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

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

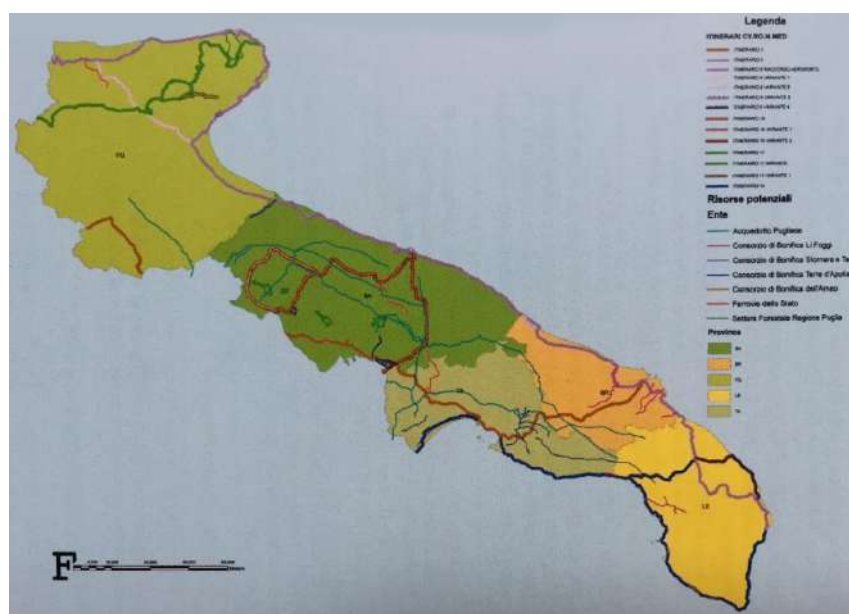
Il progetto è stato realizzato in due fasi:

- una prima fase ha curato l'individuazione, mediante studi di fattibilità condotti da ciascun soggetto partner, degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza dei progetti di Rete Bicalitalia ed EuroVelo, passanti per i territori di competenza;
- la seconda fase, invece, si è basata in un'attività più specificatamente di assistenza tecnica, prestata dalla Regione Puglia alle Aree Vaste, impegnate all'epoca nei processi di pianificazione strategica, affinché si dotassero anche di piani di reti ciclabili di area vasta. Allo scopo sono stati tenuti incontri e seminari tecnici, convegni, attività formative.

Il lavoro progettuale ha permesso di realizzare il manuale tecnico "Vademecum della Ciclabilità", quale supporto alla progettazione per enti locali e progettisti. Per dare, invece, immediata spendibilità degli interventi attivati, è stata prodotta la cartoguida in formato elettronico di un itinerario campione: il percorso 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

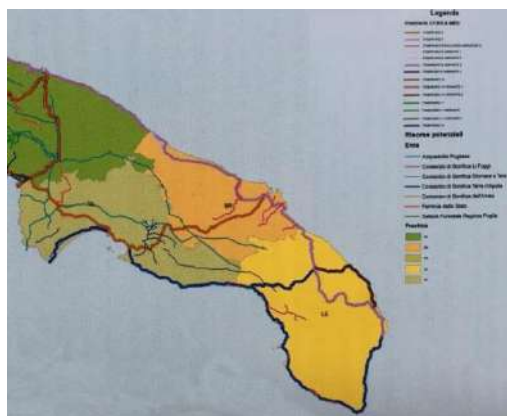
La Città di Ginosa è interessata da un itinerario ciclabile previsto nella rete CYRONMED, costituito dalla Via dei tre mari, coincidente con l'itinerario Nazionale di Bicitalia n. 14.

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	Roccarozata-Fragagnano-Lizzano-Sava Manduria-Avetraia-Nardo-Veglie-Leverano
	Canale Gronci	3,40	Si	1	AOP 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	AOP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Taranto	Taranto-Montemesola
	Canale Genzano	3,81	Si	1	AOP canale Pertusillo-Sinni nel Comune di Grottaglie	Grottaglie
	Canale Mezz.Orientale	13,08	Si	1	It.14	Ginosa-Castellaneta
	Canale Vega	8,57	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.

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



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

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

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

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

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

della legge 28 dicembre 2015 (Legge di Stabilità 2016).

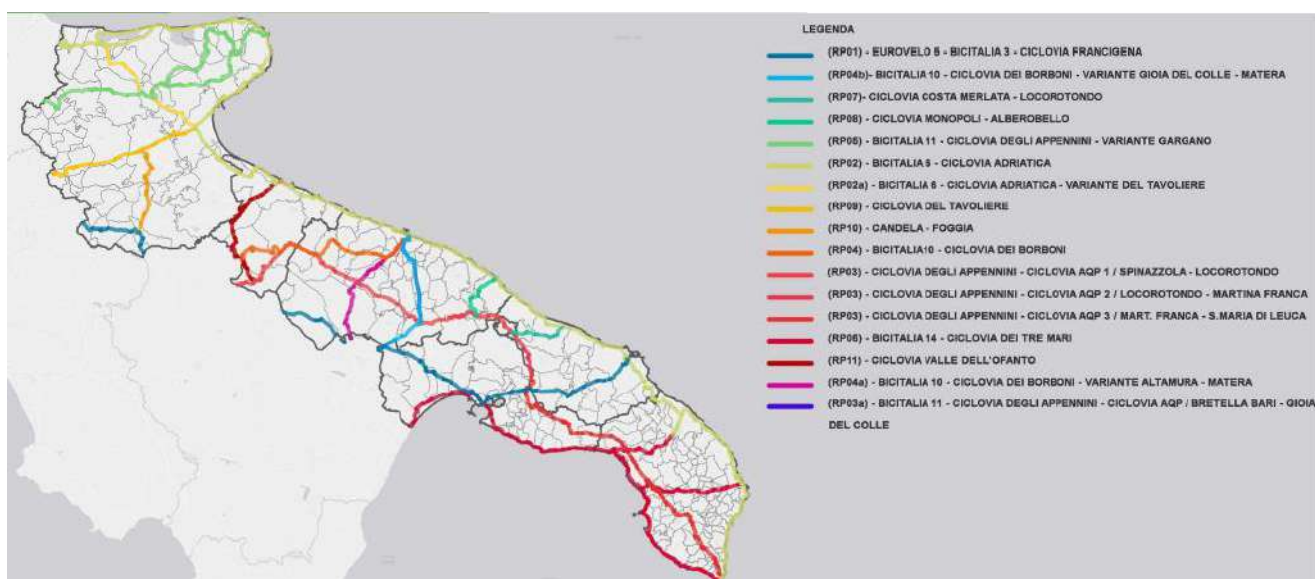
Per gli stessi interventi con la Legge n.232 del 11 Dicembre 2016 (Legge di Bilancio 2017), ai commi 144 e 145 dell'art. 1 "è autorizzata l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024." e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

3.5 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 (Ciclovie dell'Acquedotto pugliese e Ciclovie Adriatiche) e alla ciclovie transeuropea EV5 (Monteleone di Puglia - Brindisi)".



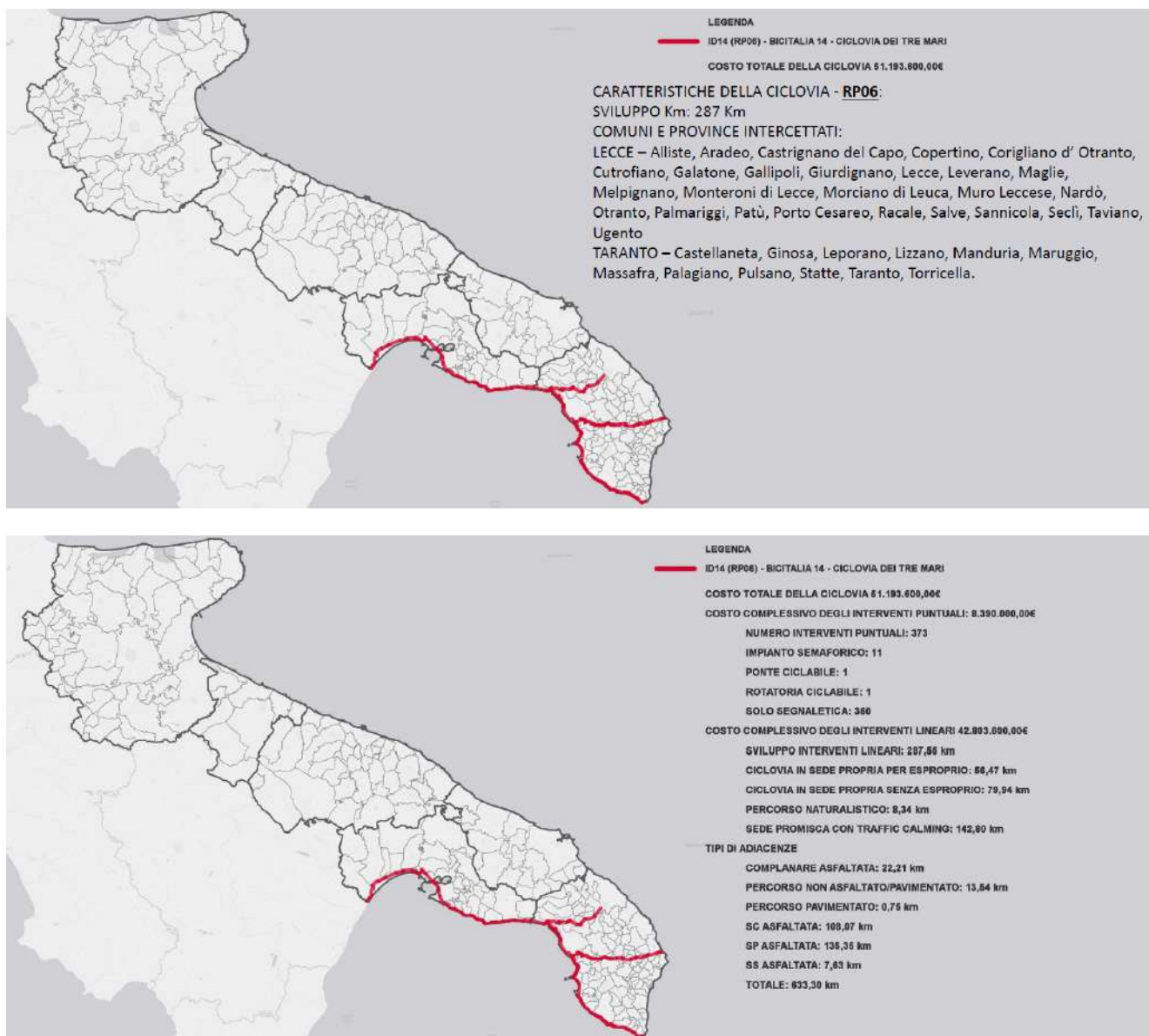
Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

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

3.6 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.

3.7 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 "bici al seguito", ecc.) nonché a modesti interventi di adeguamento degli "spazi della mobilità" finalizzati a migliorare l'accessibilità delle fermate del trasporto pubblico e la sicurezza, lato terra, del viaggiatore.

Si tratta di uno strumento di pianificazione per il quale potrebbe essere riscoperta una rinnovata qualità operativa connessa alle previsioni di investimenti dedicati al miglioramento delle qualità ambientali della flotta bus, alle previsioni di flessibilizzazione⁷ delle reti dei servizi di trasporto pubblico e/o alla limitazione delle interferenze⁸ con il traffico cittadino, accessibilità delle città con il fine di armonizzare gli obiettivi del PUMS con quelli del Piano di Bacino del trasporto pubblico

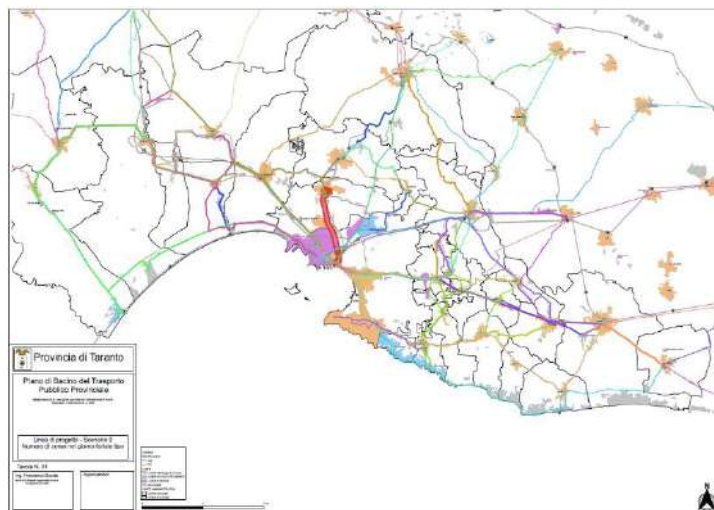
3.7.1 PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE (A.T.O.) PROVINCIA DI TARANTO - Proposta definitiva 26.05.2018

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**.

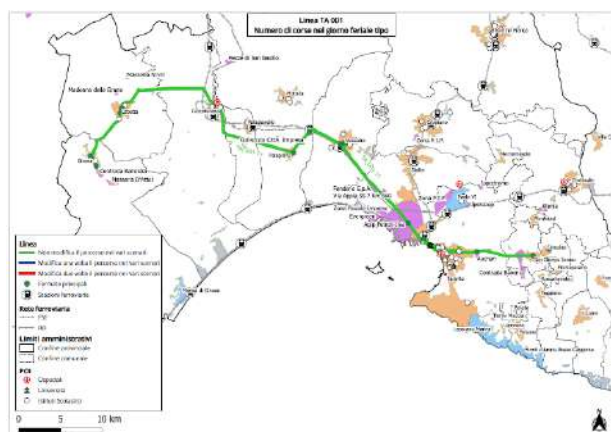


Scenario 0 - Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale - Proposta Definitiva 26.05.2018

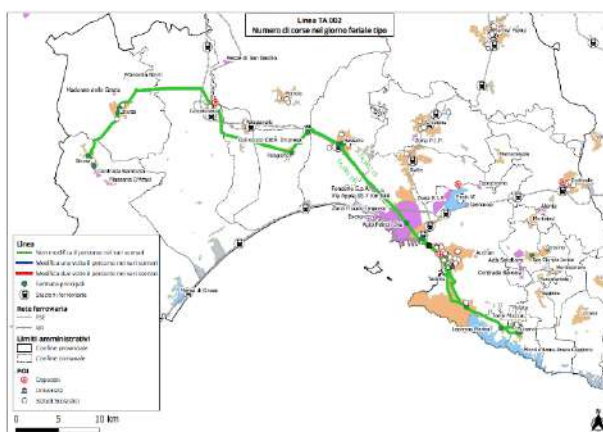
Quadro sinottico Programma di Esercizio di Piano Scenario 0 _ Linee attive sul territorio di Ginosola

⁷ 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).

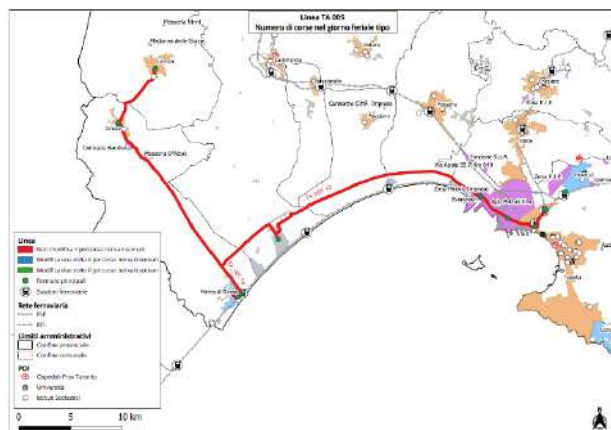
⁸ Le integrazioni con il PUMS, di questa particolare componente del Piano di Bacino potrebbe, per esempio, riguardare l'identificazione dei percorsi cittadini degli autobus extraurbani, la regolamentazione della distribuzione urbana di questi servizi nonché l'auspicabile coincidenza tra i nodi di scambio modale e le fermate del trasporto pubblico extraurbano (terminal bus).



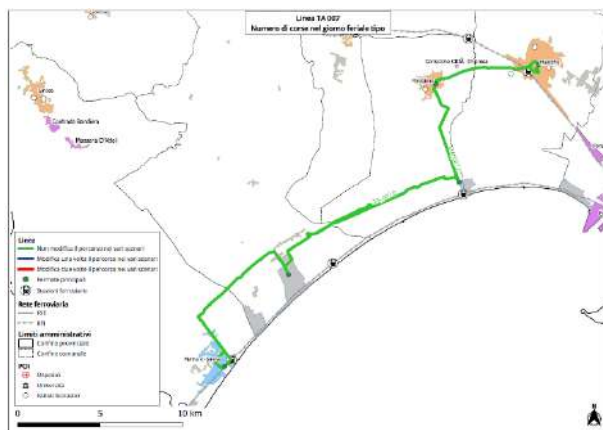
Linea: BRT NORD Ginosa Castellaneta- Taranto - San Giorgio J. - **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 1** - **Corse gg feriali tipo :** 30 - **Bus*km/anno :** 755.274



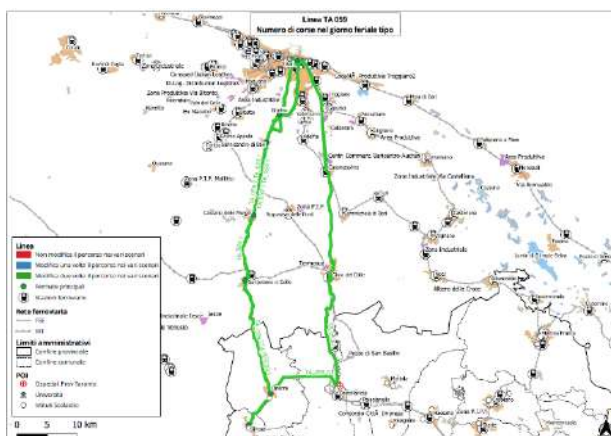
Linea: BRT SUD Ginosa - Castellaneta - Taranto -Pulsano- **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 1** - **Corse gg feriali tipo:** 30 - **Bus*km/anno :** 814.919



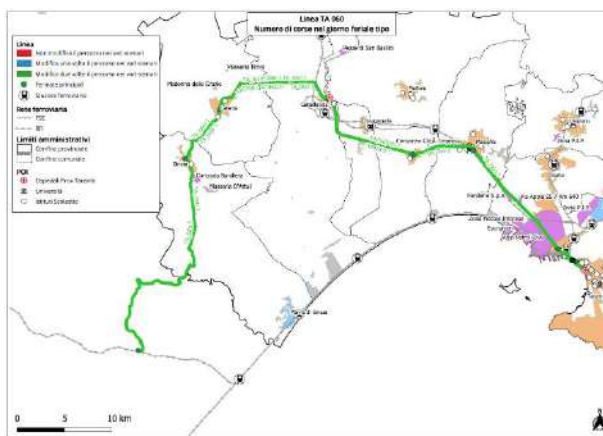
Linea: Laterza - Ginosa - Taranto (via ss.106) - **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 2** - **Corse gg feriali tipo:** 20 - **Bus*km/anno:** 437.235



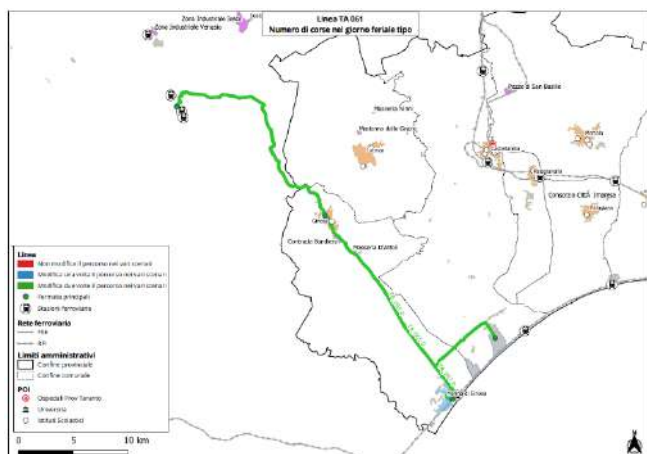
Linea: Massafra - Ginosa (estiva) - **Ambito Territoriale Servito:** Provinciale - **Livello: 3** - **Corse gg feriali tipo:** 0 - **Bus*km/anno:** 66.592



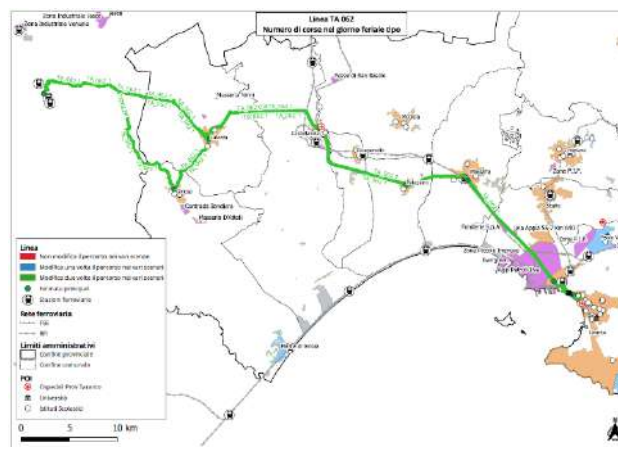
Linea: (ex REG_087) Ginosa - Santeramo - Bari (dir. Bitritto - Modugno) dev. Osp.Miulli - **Ambito Territoriale Servito:** Extraprovinciale - **Livello: 2** - **Corse gg feriali tipo :** 10 - **Bus*km/anno :** 240.887



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

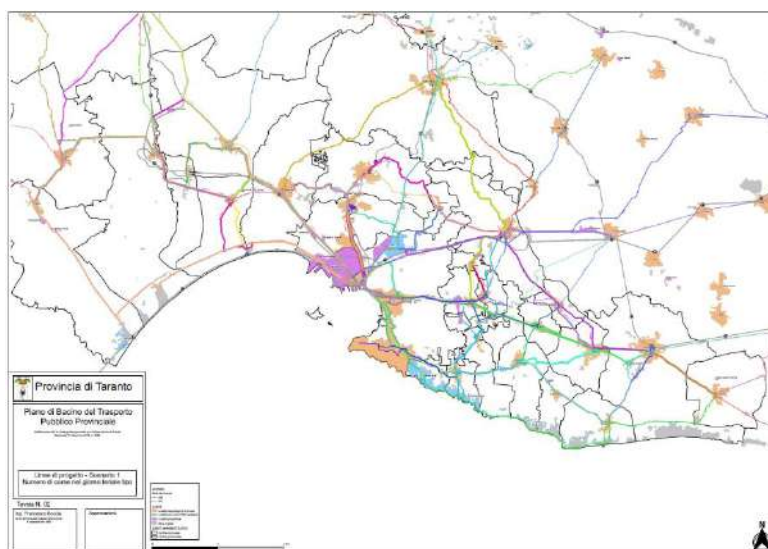


Linea: (ex REG_095) Matera - Ginosola - Ginosola m. - Castellaneta m. - **AmbitoTerritoriale Servito:** Extraregionale - **Livello:** 2 - **Corse gg feriali tipo:** 0 - **Bus*km/anno:** 14147



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

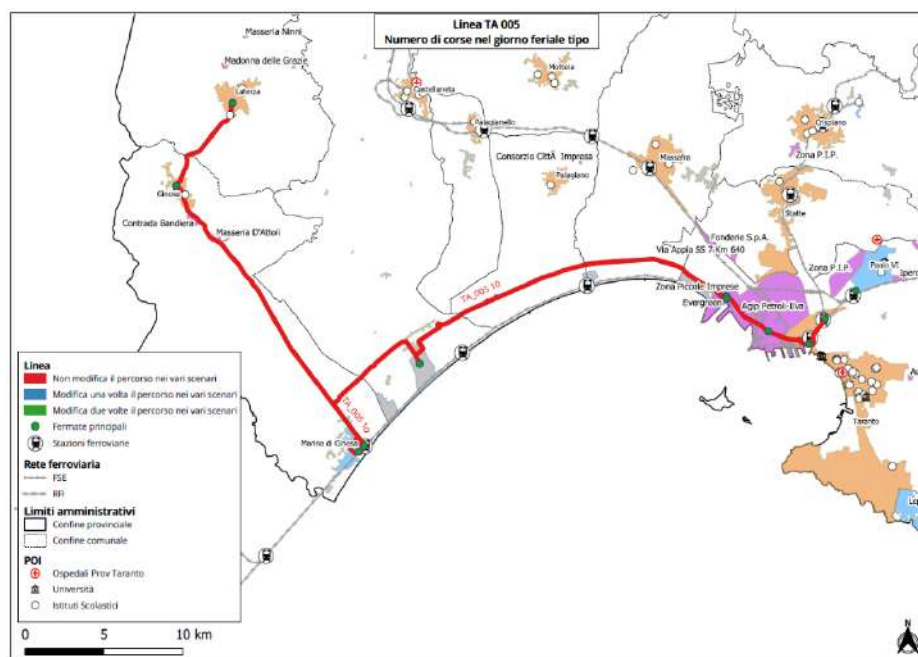
- **Scenario 1:** è il primo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel primo triennio (2020-2022). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi la nuova configurazione del servizio ferroviario sulla rete FSE che prevede l'istituzione della frequenza oraria sulla nuova relazione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



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

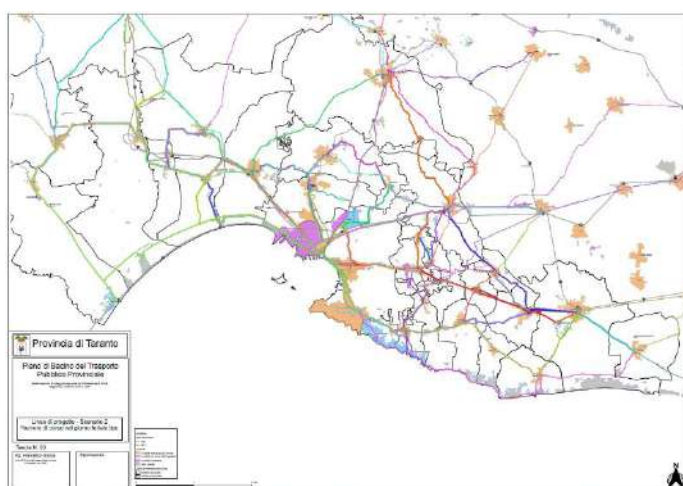
Nel passaggio dallo Scenario 0 allo Scenario 1 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosola:

- 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

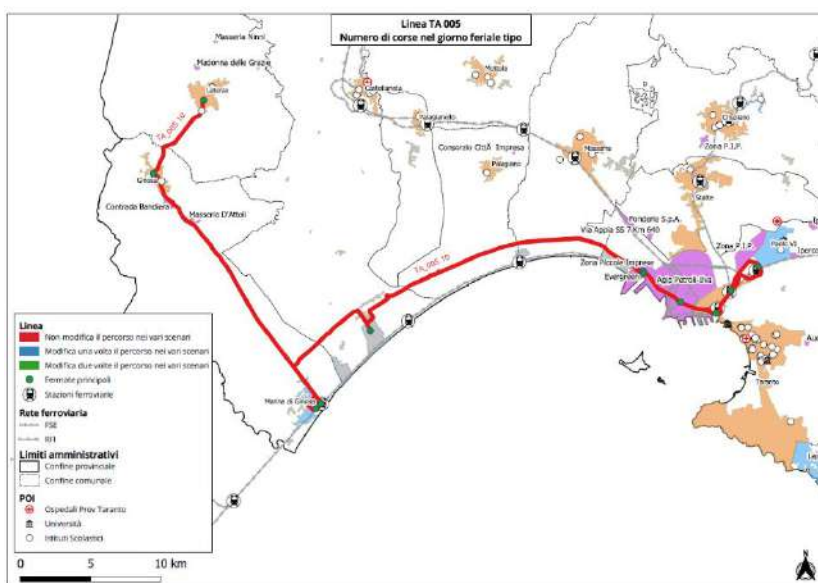
- **Scenario 2:** è il secondo scenario evolutivo, orientativamente adottabile nel secondo triennio (2023-2025). Tale scenario può essere adottato a condizione che si realizzi l'incremento di offerta ferroviaria sulla linea RFI Taranto - Bari (6 coppie di treni in aggiunta alle 12 attuali), dovuta alla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



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

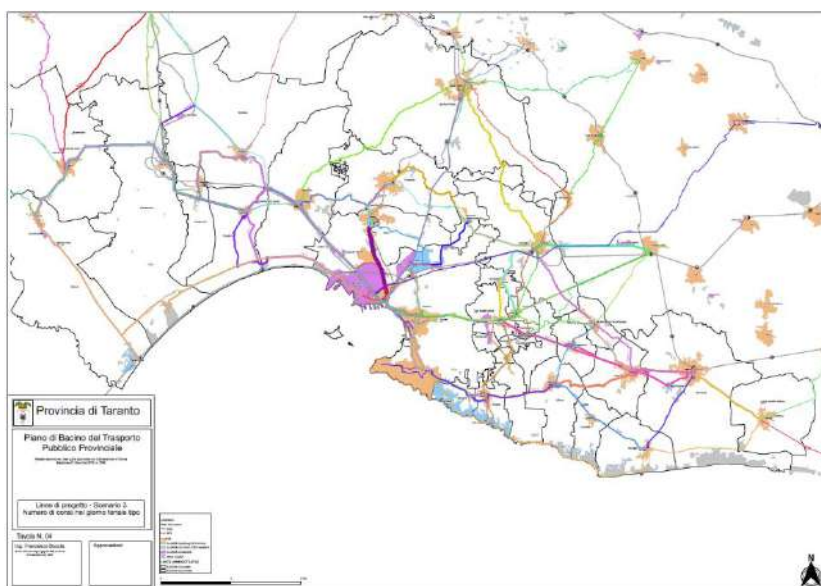
Nel passaggio dallo Scenario 1 allo Scenario 2 sono state apportate alla rete le seguenti modifiche relative al contesto territoriale di Ginosola:

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



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

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



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

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

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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 55 di 143	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)

3.8 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) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 57 di 143	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.**

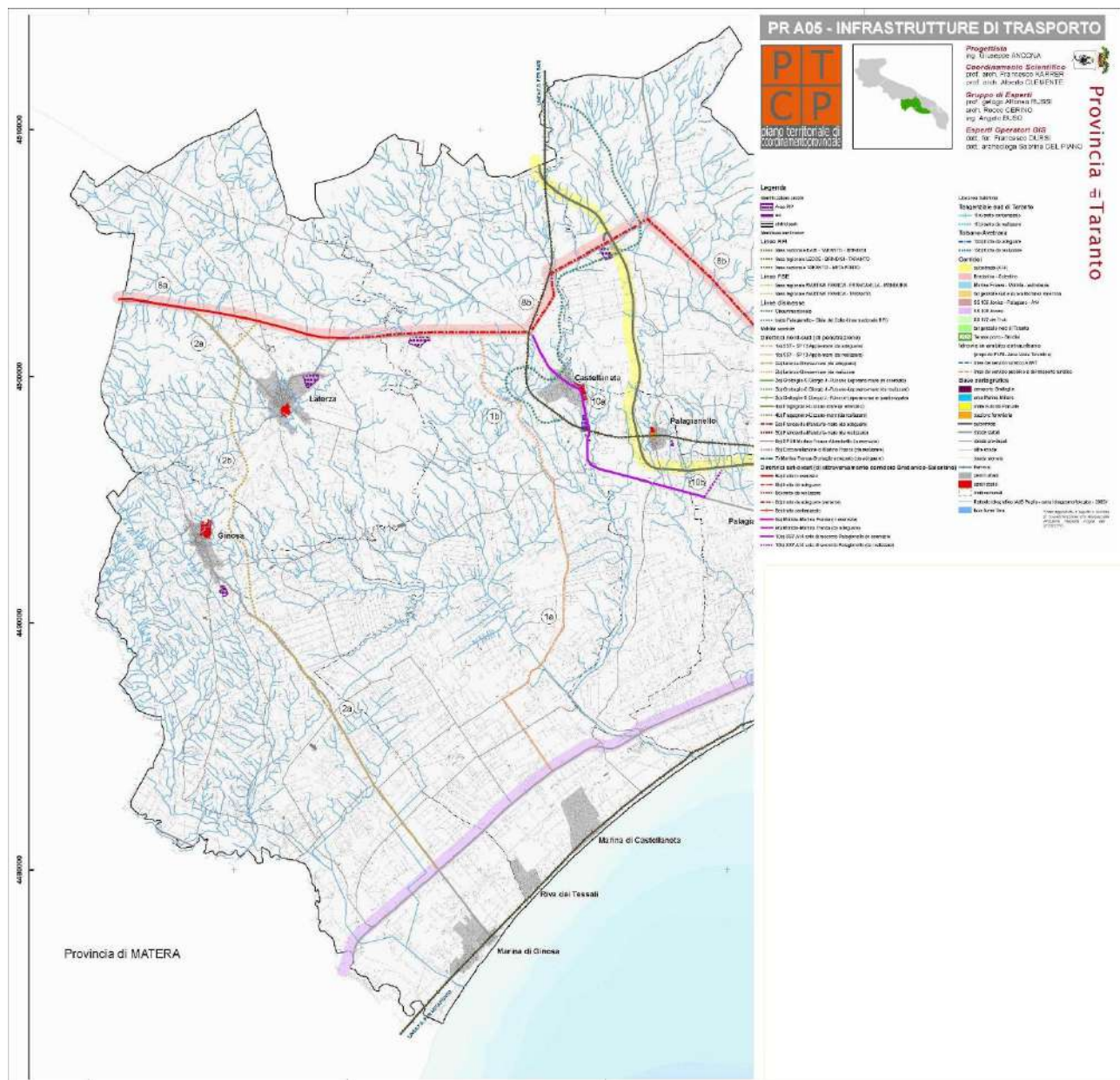
8. Riconoscimento e tutela paesaggistica

- 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 direttrice nord-sud Laterza - Marina di Ginosola

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

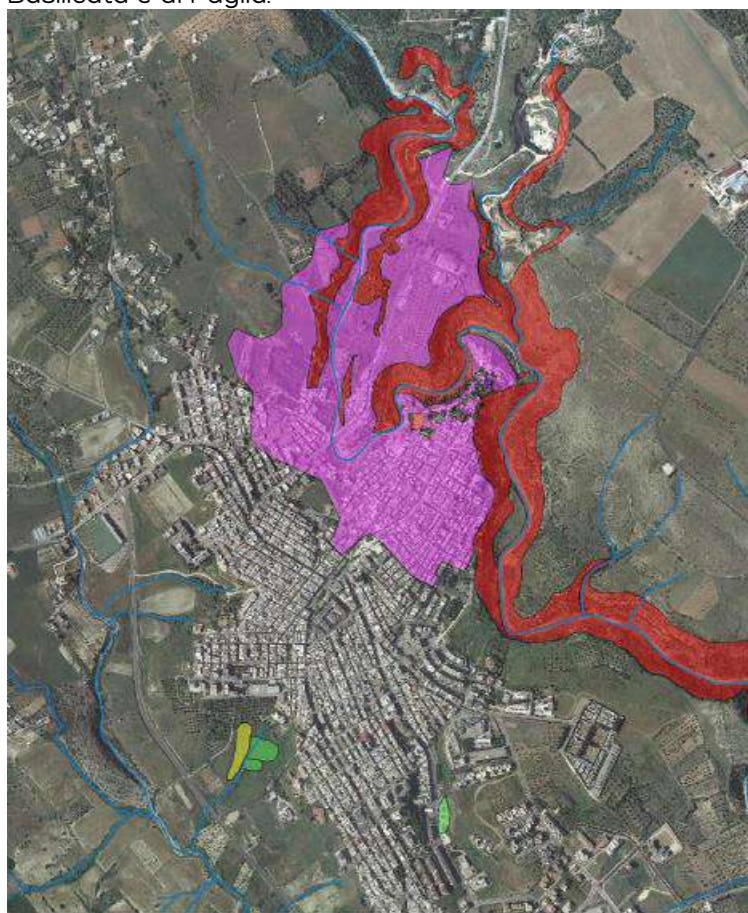
3.9 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.)

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

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

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

Si riportano di seguito gli stralci cartografici del PAI vigente, sia per Ginosa che per Marina di Ginosa, così come resi disponibili per la diffusione al pubblico tramite i siti web istituzionali dell'AdB di Basilicata e di Puglia.



PAI - Rischio frane

R1 R2 R3 R4 ASV

Ginosa, rischio frane (AdB Basilicata - PAI)

Nel territorio di Ginosa, rispetto alle componenti di pericolosità geomorfologica, il PAI individua aree caratterizzate da pericolosità R4, R1, R2 e aree assoggettate a verifica idrogeologica

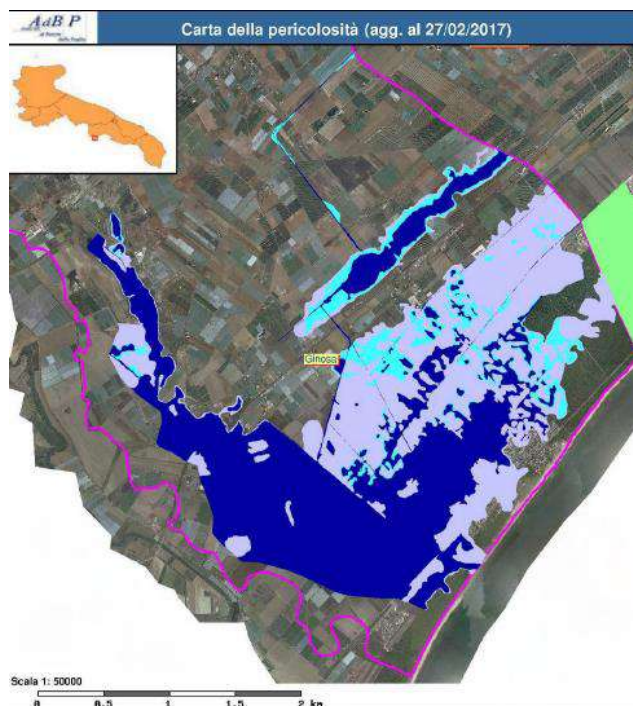
R1= rischio moderato per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali

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

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

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

-ASV -aree assoggettate a verifica idrogeologica



Dati amministrativi

Comuni

Pericolosità e Rischio

Peric. Geomorf.

media e moderata (PG1)

elevata (PG3)

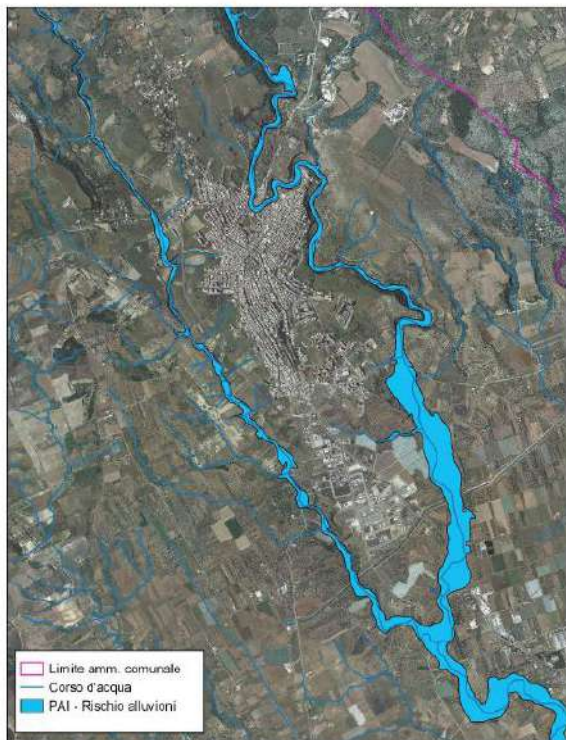
elevata (PG2)

Peric. Idraulica

bassa (BP)

alta (AP)

media (MP)



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

Diversi gradi di pericolosità idraulica:

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

Ginosa, rischio alluvioni (AdB Basilicata - PAI)

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 61 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3.10 PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA

Il Piano, già adottato con deliberazioni di Giunta Regionale n. 328 dell'11 marzo 2008 e n. 686 del 6 maggio 2008, è stato emanato con Regolamento Regionale n. 6 del 21 maggio 2008 pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 84 del 28 maggio 2008.

Con DGR n. 2979 DEL 29-12-2011 è stata approvata la nuova zonizzazione del territorio regionale della Puglia ai sensi del D. Lgs. 155/2010.

Il Piano Regionale di Risanamento Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.), approvato con RR 6/2008, ottempera ad uno specifico obbligo della Regione Puglia. La vigente normativa nazionale assegna alle Regioni e alle Province Autonome le competenze del monitoraggio della qualità dell'aria e della pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiori ai valori limite.

OBIETTIVI GENERALI

L'obiettivo generale del PRQA approvato con RR 6/2008 è quello di conseguire il rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti - PM10, NO2, Ozono - per i quali, nel periodo di riferimento per la redazione del piano, sono stati registrati superamenti nel territorio regionale.

Le misure di risanamento e linee di intervento:

- 1) miglioramento della mobilità nelle aree urbane;
- 2) riduzione delle emissioni da impianti industriali;
- 3) sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale;
- 4) interventi per l'edilizia
- 5) prescrizioni per la mobilità urbana e l'educazione ambientale.

Il piano introduce inoltre un ampio numero di misure che non prevedono impegno finanziario. Misure di carattere prescrittivo possono infatti avere impatti positivi in termini di riduzione delle emissioni, soprattutto nel campo della mobilità urbana e dell'educazione ambientale

CONTENUTI PRINCIPALI

Il PRQA approvato con RR 6/2008 aveva definito il territorio regionale in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione e delle conseguenti misure di risanamento da applicare:

- ZONA A: comprendente i comuni in cui la principale sorgente di inquinanti in atmosfera è rappresentata dal traffico veicolare;
- ZONA B: comprendente i comuni sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC;
- ZONA C: comprendente i comuni con superamenti del valore limite a causa di emissioni da traffico veicolare e sul cui territorio al contempo ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.
- ZONA D: comprendente tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità.

Le zone che presentano criticità sono la A, la B e la C. Per tanto le misure per la mobilità e per l'educazione ambientale previste nel Piano si applicano in via prioritaria nei comuni rientranti nelle ZONE A e C. Le misure per il comparto industriale si applicano agli impianti industriali che ricadono nelle zone B e C. Le misure per l'edilizia si applicano in tutto il territorio regionale.

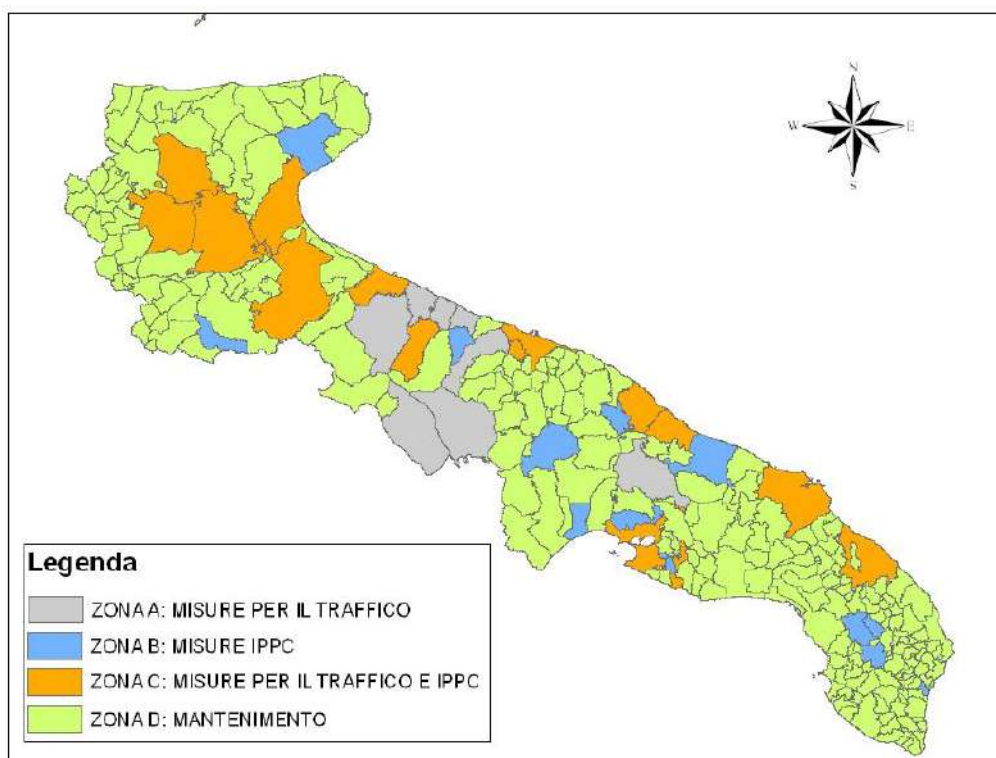
Con il PRQA in corso di aggiornamento la Regione Puglia ha adottato la zonizzazione e la classificazione del territorio, sulla base della nuova disciplina introdotta con il D.lgs. 155/2010, con DGR 2979 del 29/12/2011.

La zonizzazione del territorio è fatta previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Gli agglomerati sono individuati sulla base dell'assetto urbanistico, della popolazione residente e della densità abitativa. Le altre zone sono individuate, principalmente, sulla base di aspetti come il carico emissivo, le caratteristiche orografiche, le caratteristiche meteo-climatiche e il grado di urbanizzazione del territorio, al fine di individuare le aree in cui uno o più di tali aspetti sono predominanti nel determinare i livelli degli inquinanti e di accorpare tali aree in zone contraddistinte dall'omogeneità degli aspetti predominanti.

Tale zonizzazione e classificazione, successivamente integrata con le osservazioni trasmesse nel merito dal Ministero dell'Ambiente con nota DVA 2012-8273 del 05/04/2012, è stata definitivamente approvata da quest'ultimo con nota DVA-2012-0027950 del 19/11/2012.

La Regione Puglia ha individuato 4 zone:

- ZONA IT1611: zona collinare
- ZONA IT1612: zona di pianura
- ZONA IT1613: zona industriale, costituita da Brindisi, Taranto e dai Comuni di Statte, Massafra, Cellino S. Marco e San Pietro Vernotico, che risentono maggiormente delle emissioni industriali dei due poli produttivi
- ZONA IT1614: agglomerato di Bari, comprendente l'area del Comune di Bari e dei Comuni limitrofi di Modugno, Bitritto, Valenzano, Capurso e Triggiano



In base al PRQA approvato con RR. 6/2008 il comune di Ginosola ricade nella zona D comprendente i comuni in cui non mostrano situazioni di criticità.

3.11 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.)

Con Delibera di Giunta Regionale n. 827 del 8/6/2007 è stato adottato dalla Regione Puglia il Piano Energetico Ambientale Regionale - PEAR Puglia. Il PEAR è il documento strategico che definisce le linee di una politica di governo della Regione Puglia sui temi della domanda e dell'offerta di energia, dotando l'amministrazione di strumenti informativi e analitici utili a governare le diverse emergenze ambientali e territoriali che la localizzazione di impianti e, più generalmente, le politiche settoriali possono determinare a livello regionale. Gli obiettivi generali del Piano si incrociano con gli obiettivi/emergenze della politica energetico-ambientale internazionale e nazionale che prevede da un lato il rispetto degli impegni di Kyoto e dall'altro la necessità di disporre di una elevata differenziazione di risorse energetiche. Sul fronte della domanda, il Piano si concentra sulle utenze dei diversi settori: il residenziale, il terziario, l'industria e i trasporti. In particolare, viene data grande importanza alle iniziative da intraprendere per definire i parametri di prestazione energetico-ambientale degli insediamenti urbanistici.

Gli obiettivi del PEAR sono:

- Il settore residenziale

Obiettivo minimo

- Usi finali termici: non incrementare i consumi energetici totali di fonti fossili collegati alle strutture edilizie nonostante le previsioni di ampliamento volumetrico;

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 63 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

-Usi finali elettrici: Riduzione dei consumi rispetto alla situazione attuale del 3% circa;

• **Settore Terziario**

Obiettivo minimo

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

• **Settore dell'agricoltura e della pesca**

Obiettivo minimo

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

• **Il settore produttivo**

Obiettivo minimo

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

• **Settore dei trasporti**

Obiettivo minimo

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

Linee d'azione

- Riduzione dei consumi energetici per il trasporto persone attraverso un miglioramento tecnologico dei veicoli ed un decremento del numero di automobili per km percorso
- Razionalizzazione dei consumi energetici per il trasporto merci attraverso un incremento dei fattori di carico dei veicoli per diminuire la crescita dei veicoli-km
- Necessità di includere nel Piano Regionale dei Trasporti analisi delle variazioni dei consumi energetici conseguenti all'attuazione dei piani stessi e nella pianificazione urbanistica considerazioni sulla domanda di mobilità indotta dalle scelte settoriali favorendo uno sviluppo urbanistico coerente con lo sviluppo del trasporto pubblico.

Strumenti applicativi

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

Sul fronte dell'offerta, l'obiettivo è costruire un mix energetico differenziato per la produzione di energia elettrica, garantendo la salvaguardia ambientale con la riduzione dell'impatto derivante da tale attività, diversificando le risorse utilizzate negli approvvigionamenti: questi passano attraverso il ridimensionamento dell'impiego del carbone e l'incremento del gas naturale e delle fonti rinnovabili, in particolare dell'eolico.

In ragione dell'evoluzione del contesto energetico, economico e normativo nel corso del tempo, si è reso necessario procedere all'aggiornamento del Piano, anche allo scopo di perseguire i nuovi obiettivi 2020 in materia di fonti rinnovabili, assegnati dallo Stato alle Regioni in attuazione della Strategia Europea 2020, così come disposto dal D. Lgs. 28/20; e dal D.M. 15 marzo 2012 "Decreto burdensharing". Con Deliberazione della Giunta Regionale 28 marzo 2012, n. 602 sono state individuate le modalità operate per l'aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale affidando le attività ad una struttura tecnica costituita dai servizi Ecologia, Assetto del Territorio, Energia, Reti ed Infrastrutture materiali per lo sviluppo e Agricoltura. Con medesima DGR la Giunta Regionale, in qualità di autorità

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		64 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

precedente, ha demandato all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente, Servizio Ecologia - Autorità Ambientale, il coordinamento dei lavori per la redazione del documento di aggiornamento del PEAR e del Rapporto Ambientale finalizzato alla Valutazione Ambientale Strategica. La revisione del PEAR è stata disposta anche dalla Legge Regionale n. 25 del 24 settembre 2012 che ha disciplinato agli artt. 2 e 3 le modalità per l'adeguamento e l'aggiornamento del Piano e ne ha previsto l'adozione da parte della Giunta Regionale e la successiva approvazione da parte del Consiglio Regionale (FONTE: REGIONE PUGLIA)

Gli obiettivi dell'aggiornamento del PEAR:

- A. Disincentivare le nuove installazioni di fotovoltaico ed eolico di taglia industriale sul suolo, salvo la realizzazione di parchi fotovoltaici limitatamente a siti industriali dismessi localizzati in aree produttive come definite all'art. 5 del DM n.1444 del 2 aprile 1968
- B. Promuovere FER innovative o tecnologie FER già consolidate ma non ancora diffuse sul territorio regionale (geotermia a bassa entalpia, mini idroelettrico, solare termodinamico, idrogeno, ecc.)
- C. Promuovere la realizzazione, sulle coperture degli edifici, di impianti fotovoltaici e solari termici di piccola taglia e favorire l'installazione di mini turbine eoliche sugli edifici in aree industriali, o nelle loro prossimità, o in aree marginali, siti industriali dismessi localizzati in aree a destinazione produttiva come definite nell'articolo 5 del decreto del Ministero dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444;
- D. Promuovere la produzione sostenibile di energia da biomasse secondo un modello di tipo distribuito valorizzando principalmente il recupero della matrice diffusa non utilmente impiegata e/o quella residuale, altrimenti destinata diversamente e in modo improduttivo.
- E. Promuovere l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio esistente e promuovere la sostenibilità energetica dei nuovi edifici
- I. Promuovere il completamento delle filiere produttive e favorire la ricaduta occupazionale sul territorio
- G. Promuovere ricerca in ambito energetico;
- H. Promuovere la divulgazione e sensibilizzazione in materia di energia e risparmio energetico.

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

Per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili è necessario prevedere la **predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire l'interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico**. I siti di interscambio dovranno essere individuati **prevalentemente all'ingresso delle città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo**. Dovranno inoltre essere previste **misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli**, a partire dall'interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una integrazione delle tariffe. Si dovrà valutare l'introduzione di forme di tariffazione per l'accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. **Si dovranno estendere le aree ciclopodali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili.**

Dovrà essere promossa l'introduzione di sistemi di carsharing, carpooling, e taxi collettivi. Inoltre si dovrà rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del mobility manager con poteri reali sull'adozione di misure volte a ridurre l'impatto della mobilità sistematica.

3.12 PIANI DI GESTIONE SITI NATURA 2000

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

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

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

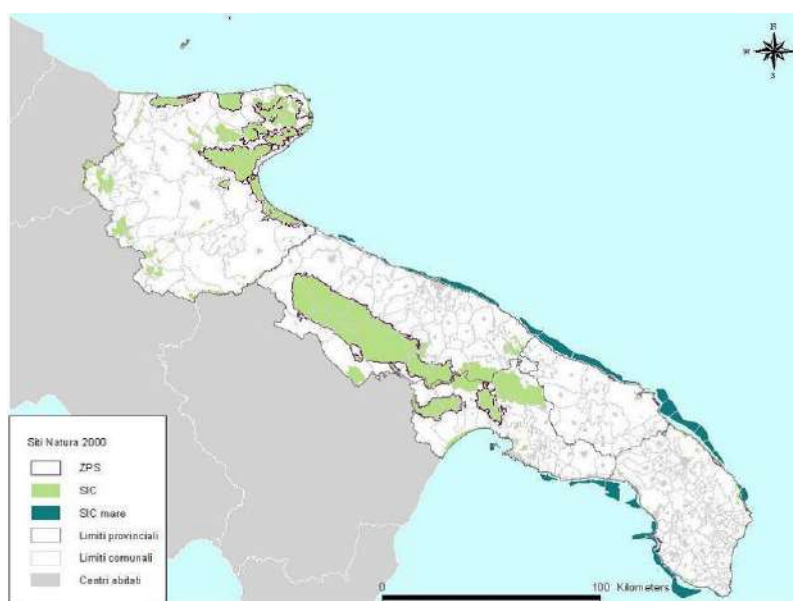
La Rete Natura 2000 nella Regione Puglia è costituita attualmente da 57 Siti di importanza comunitaria (SIC), previsti dalla "Direttiva Habitat", da 21 Zone Speciali di Conservazione (ZSC), previste dalla stessa Direttiva ed istituite con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio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


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

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

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

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



	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		66 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

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

Il territorio di Ginosa, 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 Ginosa:

- 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: Castellaneta, Crispiano, **Ginosa**, Grottaglie, Laterza, Martina Franca, Massafra, Montemesola, Mottola, Palagianello, Palagiano, S. Marzano di S. Giuseppe, Statte e Villa Castelli (BR) ed i suoi confini sono ancora soggetti a modifiche e/o ampliamenti. L'area è caratterizzata dalla presenza di insediamenti rupestri e siti archeologici, ricchezze a carattere naturalistico e fenomeni carsici. La peculiarità del parco è costituita dalle Gravine, alte gole rocciose di origine carsica, che si protendono dall'altipiano delle Murge fino al mare. Il particolare microclima ha permesso la conservazione di flora, fauna e microfauna. Nel territorio dell'area protetta ricade sia il **Sito di Importanza Comunitaria** che la **Zona di Protezione Speciale** con codice **IT 9130007** denominata **Area delle Gravine**, a sua volta individuata da BirdLife International come Important Bird Areas IBA Gravine, n°139 per la presenza del Lanario, del Capovaccaio e del Gufo reale.

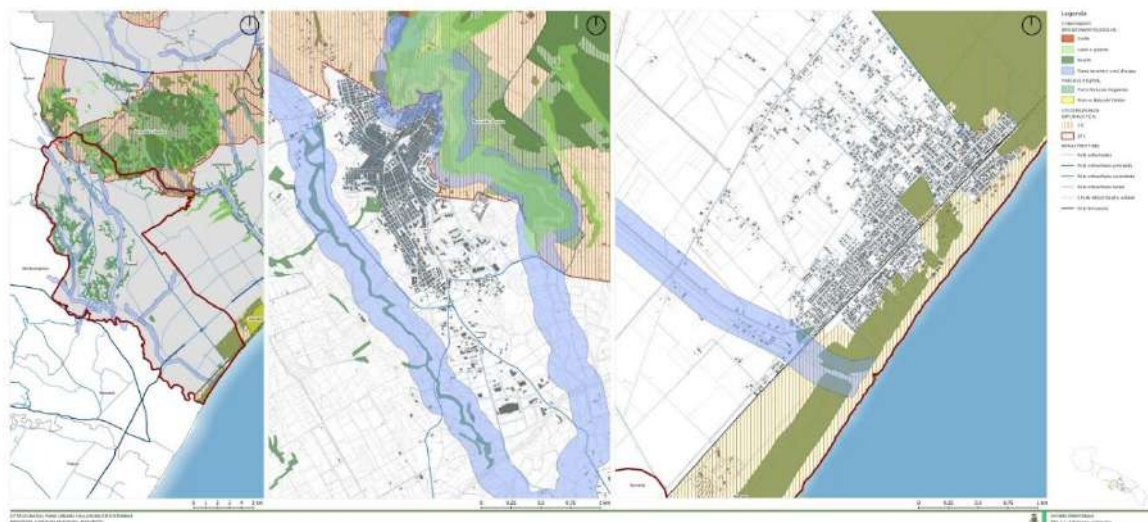


-TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale

- Il **Sic - Zps "Area delle Gravine"** con un'estensione di 15.387 ha, un'altezza minima di 32 ml e un'altezza massima di 519 ml slm, è caratterizzato dalla presenza delle gravine ovvero canyons di origine erosiva originatisi da corsi d'acqua 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 oedichnemus, Calandrella brachydactyla, Caprimulgus europaeus, Circaetus alicus, Circus aeruginosus, Circus pygargus, Coacias garrulus, Falco biarmicus, Falco naumanni, Falco eleonora, Pluvialis apricaria, Lanius

minor, Lullula arborea, Melanocorypha calandra, Milvus migrans, Milvus milvus, Neophron ercnopterus, Pernis apivorus, Ficedula albicollis. Per quanto riguarda rettili e anfibi: Testudo hermanni, Bombina variegata, Elaphe quatuorlineata, Elaphe situla.

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



Patrimonio ambientale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa

- **IL SITO RETE NATURA 2000 code SIC IT9130006 denominato "Pineta dell'Arco Ionico"**, costituito da una serie di pinete che individuano un'area naturale protetta di 5.173 ettari istituita nel 1997. Estesa nella parte occidentale dell'arco ionico tarantino, comprende le pinete dei territori di Ginosa, Castellaneta, Palagianò, Massafra e Taranto. Incorpora le **Riserve naturali di Stornara e di Marinella Stornara** istituite con D.M. nel 1977. Oltre che per le mature formazioni di pino, la vegetazione di quest'area è importante per la presenza di alcune rarità botaniche nel sottobosco, quali *Helianthemum sessiflorum*, l'endemico *Helianthemum joninium*, *Plantago albicans*, *Satureja uneifolia*, *Ophrys tarentina* e *Romulea rollei*. Nello strato arbustivo, una componente essenziale è rappresentata dalle sclerofille sempreverdi che sono tipiche degli ambienti litoranei: *Pistacia lentiscus*, *Myrtus communis*, *Rosmarinus officinalis*, *Juniperus phoenicea*, *Juniperus oxycedrus* subsp. *Macrocarpa*, *Phillyrea latifolia*, *Asparagus acutifolius*, *Lonicera implexa*, *Rhamnus alaternus*, *Smilax aspera*, *Rubia peregrina*, ecc. Nei tratti interdunali, persistono piccole o modeste aree umide (**Lago Salinella**) nelle quali vi abbonda una flora idrolitica prevalentemente rappresentata da *Phragmites australis*. In queste località è possibile trovare piante che per la stazione in esame costituiscono associazioni vegetali più evolute. La pineta è rappresentata da una fustaia coetanea, alternata da piccoli gruppi di diversa età e strutturata da una densità, per lo più, normale o colma con alberi che possono raggiungere l'altezza di 20 metri.

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

Per completezza di informazione si sottolinea che a 3,5 km a sud ovest dell'insediamento turistico di Marina di Ginosa e a oltre 5 km dall'area di intervento, si rileva la presenza di due riserve naturali, entrambe ricomprese all'interno del **SIC "Costa Ionica Foce Bradano"**. Si tratta della riserva naturale di Metaponto (in destra idrografica del Bradano) e la riserva naturale "Marinella-Stornara" (in sinistra idrografica dello stesso fiume).

Si tratta di aree di notevole pregio ambientale e paesaggistico, in cui la vegetazione mantiene caratteri di naturalità pressoché totale. In particolare, la riserva Marinella-Stornara, comprende, in

ambiente retrodunale e lungo un tratto di alveo di Bradano abbandonato, il lago Salinella, in cui sono tuttora presenti tratti dell'antica foresta planiziale igrofila un tempo diffusa su tutto l'arco ionico.

Il **Lago Salinella** rappresenta il principale luogo di interesse di Marina di Ginosa. Si tratta di piccolo lago costiero retrodunale, idealmente diviso in due dal confine fra Puglia e Basilicata all'interno dell'Area naturale protetta "Riserva naturale Stornara". Destinato ad Oasi di protezione dalla Regione Puglia, inserito nel '94 nel repertorio delle aree protette e segnalato dalla Società Botanica Italiana come "biotopo meritevole di conservazione", occupa l'alveo fossile del fiume Bradano che, un tempo, deviò il suo corso a seguito di fenomeni di tipo tettonico. Immerso in una splendida pineta di pino d'Aleppo e pino Domestico, il lago - ricordo di antiche ed immense paludi - con i suoi 90 ettari rappresenta l'ultima zona umida dell'anfiteatro ionico.

La fauna ittica è notevole ed il sito è anche rifugio ideale di numerose specie di uccelli palustri, tra i quali nelle diverse stagioni si possono osservare il gabbiano reale, il fanello, la calandrella, la gallinella d'acqua, il migliarino di palude, l'airone. Torre e lago sono inseriti nella Pineta Regina, che ha una estensione di circa 400 Ha. La vegetazione della pineta costiera è caratterizzata dalla fitta presenza di una tipica conifera mediterranea, il pino d'Aleppo (*pinushalepensis*), da alcuni pioppi bianchi ed una ricca ed odorosa macchia composta da lentisco, rosmarino, alaterno, firillea ed asparago pungente. Fioriscono anche cespugli di cisto e ginepro. Nidifica il colombaccio ed è possibile osservare numerose specie di uccelli migratori. Il lago è un importante luogo dove sostano numerose specie migratorie dove è possibile dedicarsi al birdwatching.



TAV.14 - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa



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

3.13 PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)

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

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

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

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


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

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

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



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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 70 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE IV: CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Questo capitolo mira a definire il contesto territoriale ed ambientale di riferimento, a prescindere dalle azioni e degli obiettivi che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) potrà mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali potenzialmente connesse al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Per la descrizione del contesto si propone di prendere in considerazione le seguenti componenti ambientali, seguita da una breve descrizione che ne sintetizza lo stato, che potranno essere direttamente interessate dalle azioni del Piano:

- **Qualità dell'aria**
- **Suolo**
- **Clima Acustico**
- **Mobilità**
- **Paesaggio e Patrimonio culturale architettonico e archeologico**
- **Ecosistemi e Aree Naturali e Rete Natura 2000**

La descrizione del contesto ambientale, partendo dalla rilevazione dello stato attuale, dovrà individuare altresì le potenziali relazioni causa-effetto fra le dinamiche socio-economiche e le componenti ambientali.

Le analisi di ciascuna componente sopradescritta è stata confrontata con il quadro delle conoscenze sviluppate all'interno dei recenti strumenti di governo del territorio della Regione Puglia, come il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) e i molti altri piani e programmi con connotazione ambientale.

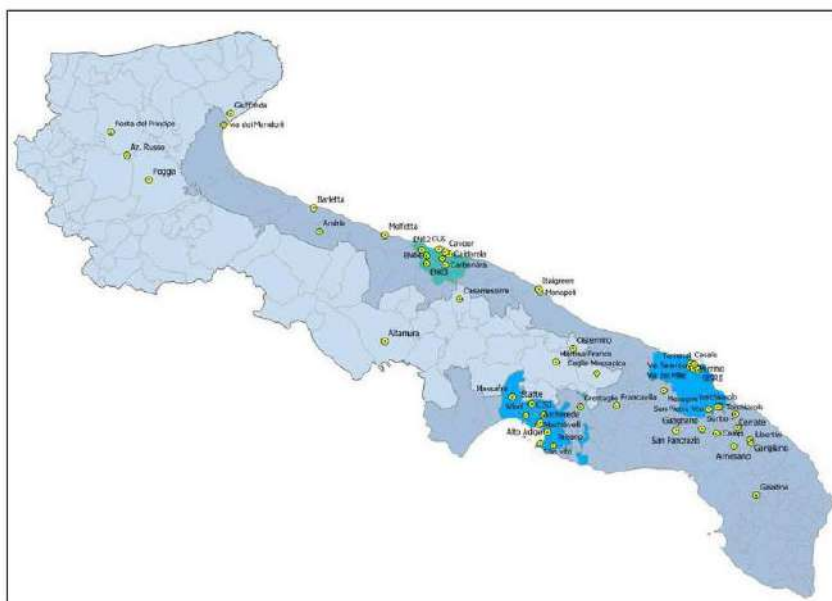
Le analisi di contesto faranno riferimento altresì ai dati alle informazioni e indicatori contenuti nella Relazione sullo Stato dell'Ambiente redatta dall'ARPA e alle analisi degli indicatori ambientali contenute sul portale ARPA all'indirizzo <http://rsaonweb.weebly.com/>.

4.1. Aria e fattori climatici

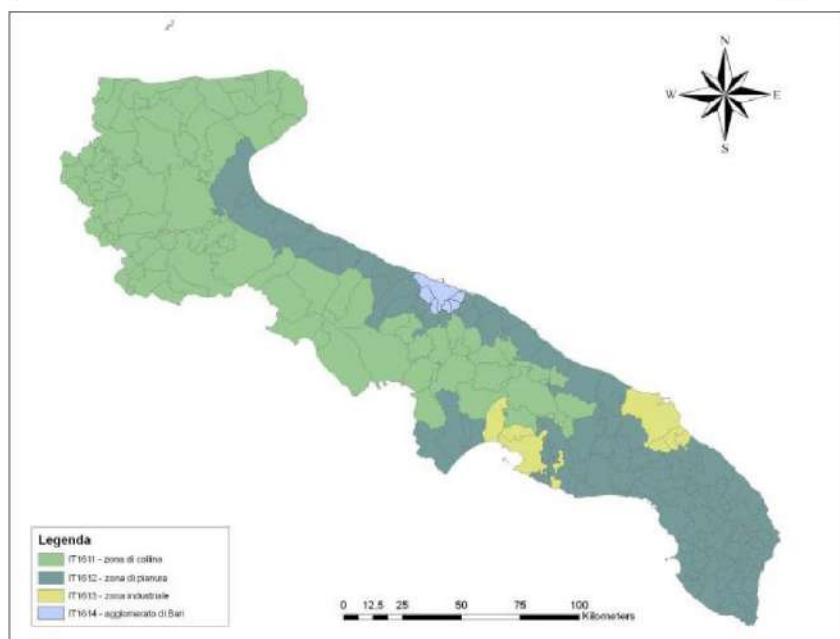
Il miglioramento della qualità dell'aria, avendo ripercussioni sulla salute dell'uomo e dell'ambiente, è considerato una priorità assoluta nei grandi centri urbani e rappresenta certamente una delle criticità ambientali più rilevanti.

Una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico nei centri urbani è il traffico veicolare che si traduce nell'accumulo in atmosfera di sostanze aereodisperse, pericolose perché tossiche e in alcuni casi cancerogene, prodotte come conseguenza della combustione di idrocarburi.

Per la valutazione della qualità dell'aria, la Regione Puglia, attraverso ARPA, gestisce una rete di rilevamento costituita da stazioni di monitoraggio fisse distribuite omogeneamente sul territorio. Alla Rete Regionale di monitoraggio della Qualità dell'Aria, approvata con D.G.R. della Regione Puglia num. 2420/2013 e costituita da 53 stazioni, se ne affiancano altre di valenza locale. Tutte sono dotate di analizzatori automatici per la rilevazione in continuo degli inquinanti normati dal D. Lgs. 155/10: PM10, PM2.5, NOx, O3, Benzene, CO, SO2.



Rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria



Zonizzazione del territorio regionale per la qualità dell'aria

Quadro normativo limiti e valori di riferimento per la qualità dell'aria

La normativa di riferimento in materia di qualità dell'aria è il **D.Lgs. del 13 agosto 2010, n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa"**, entrato in vigore il 13 agosto 2010 e modificato dal D. Lgs. 250 del 24 dicembre 2012. Il decreto ha introdotto nuovi strumenti con l'obiettivo di contrastare più efficacemente l'inquinamento atmosferico. Oltre a fornire una metodologia di riferimento per la caratterizzazione delle zone (zonizzazione), definisce i valori di riferimento che permettono una valutazione della qualità dell'aria, su base annuale, in relazione alle concentrazioni dei diversi inquinanti. In particolare, i valori limite e di riferimento per i diversi inquinanti, sono:

Inquinante	Tipo di limite	Parametro statistico e periodo di mediazione	Valore
PM10 Particolato con diametro < 10 µm	Limite di 24h per la protezione della salute umana (da non superare più di 35 volte in 1 anno civile)	Media giornaliera	50 µg/m ³
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m ³
PM 2,5 Particolato con diametro <2,5 µm	Limite annuale	Media annuale	25 µg/m ³
NO2 Biossido di azoto	Limite orario per la protezione della salute umana (da non superare più di 18 volte per anno civile)	Media oraria	200 µg/m ³
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m ³
	Soglia di allarme (valore misurato su 3h consecutive in un sito rappresentativo della qualità dell'aria)	Media oraria	400 µg/m ³
O3 - Ozono	Valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana	Massimo giornaliero di 24 medie mobili su 8 ore	120 µg/m ³
	Soglia di informazione	Media oraria	180 µg/m ³
	Soglia di allarme	Media oraria	240 µg/m ³
	Valore obiettivo a lungo termine per la protezione della vegetazione	AOT40 calcolato su valori medi orari da maggio a luglio	6000 µg/m ³ * h
CO - Monossido di carbonio	Limite per la protezione della salute umana	Massimo giornaliero di 24 medie mobili su 8 ore	10 mg/m ³
C6H6 - Benzene	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	5 µg/m ³
SO2 Biossido di zolfo	Limite orario per la protezione della salute umana (da non superare più di 24 volte per anno civile)	Media oraria	350 µg/m ³
	Limite di 24h per la protezione della salute umana (da non superare più di 3 volte per anno civile)	Media giornaliera	125 µg/m ³
	Soglia di allarme (valore misurato su 3h consecutive in un sito rappresentativo della qualità dell'aria)	Media oraria	500 µg/m ³
Pb - Piombo	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	0,5 µg/m ³
B(α)P - Benzo(α)pirene	Valore obiettivo	Media annuale	1,0 ng/m ³
Ni - Nichel	Valore obiettivo	Media annuale	20,0 ng/m ³
As - Arsenico	Valore obiettivo	Media annuale	6,0 ng/m ³
Cd - Cadmio	Valore obiettivo	Media annuale	5,0 ng/m ³

Fonte: Relazione annuale sulla Qualità dell'Aria in Puglia 2015

Emissioni massiche annue

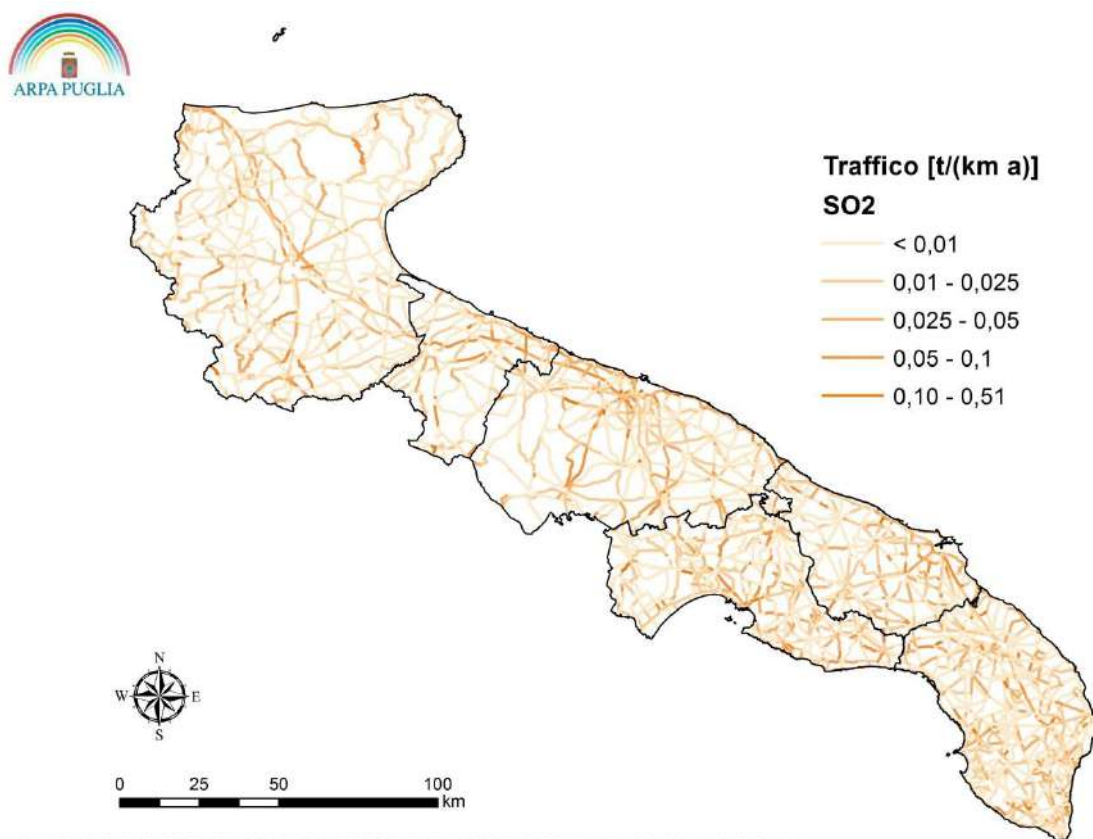
L'individuazione e la conoscenza delle fonti emissive, nonché la disponibilità di dati, sono la base per la valutazione delle azioni per la tutela dell'ambiente e della salute umana.

Si riportano nel seguito i risultati di uno studio condotto da IN.EM.AR. (INventario EMISSIONi ARia) sulle Emissioni del Comparto: **Trasporto stradale 2010**

1) Trasporti stradali: Automobili; Veicoli leggeri < 3,5 t; Veicoli pesanti > 3,5 t e autobus Motocicli e ciclomotori < 50 cm³; Motocicli > 50 cm³; Veicoli a benzina Emissioni evaporative; Pneumatici e uso dei freni.

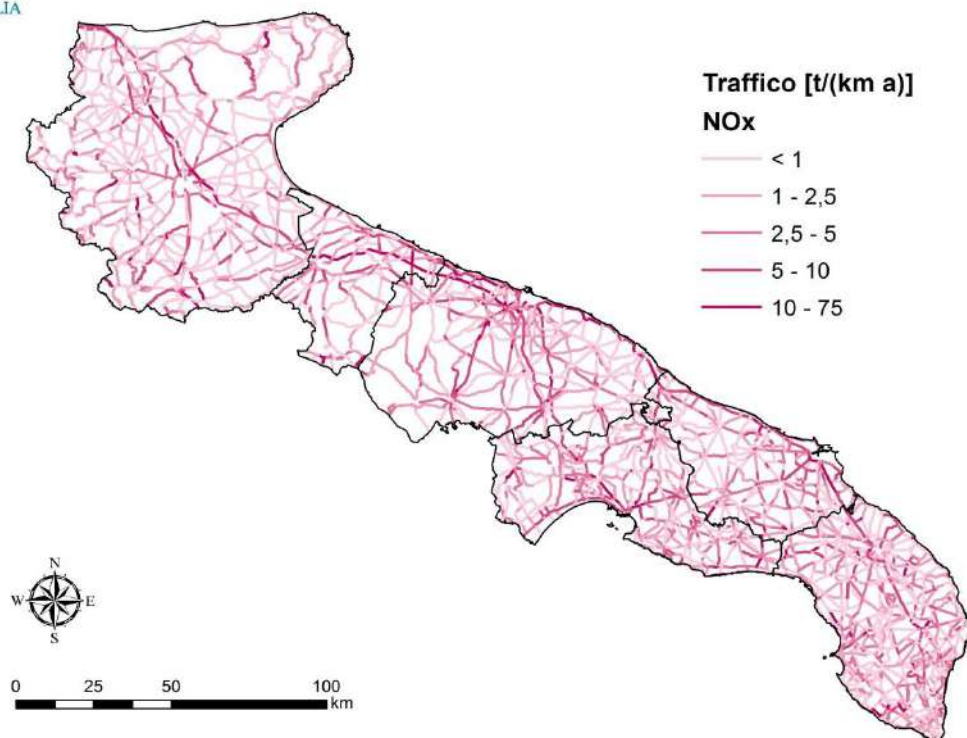
A questo macrosettore appartengono le emissioni dovute alle automobili, ai veicoli leggeri e pesanti, ai motocicli e agli altri mezzi di trasporto su strada, comprendendo sia le emissioni dovute allo scarico che quelle da usura dei freni, delle ruote e della strada. Le emissioni per questo macrosettore riguardano principalmente ossidi di azoto (NOx), polveri sottili (PM10) e monossido di carbonio (CO). IN.EM.AR. (INventario EMISSIONi ARia)

Mappe di elaborazione relative a SO₂ - NO_x - PM10 per l'anno 2010 (rev. 1)
 Comparto Trasporti stradali



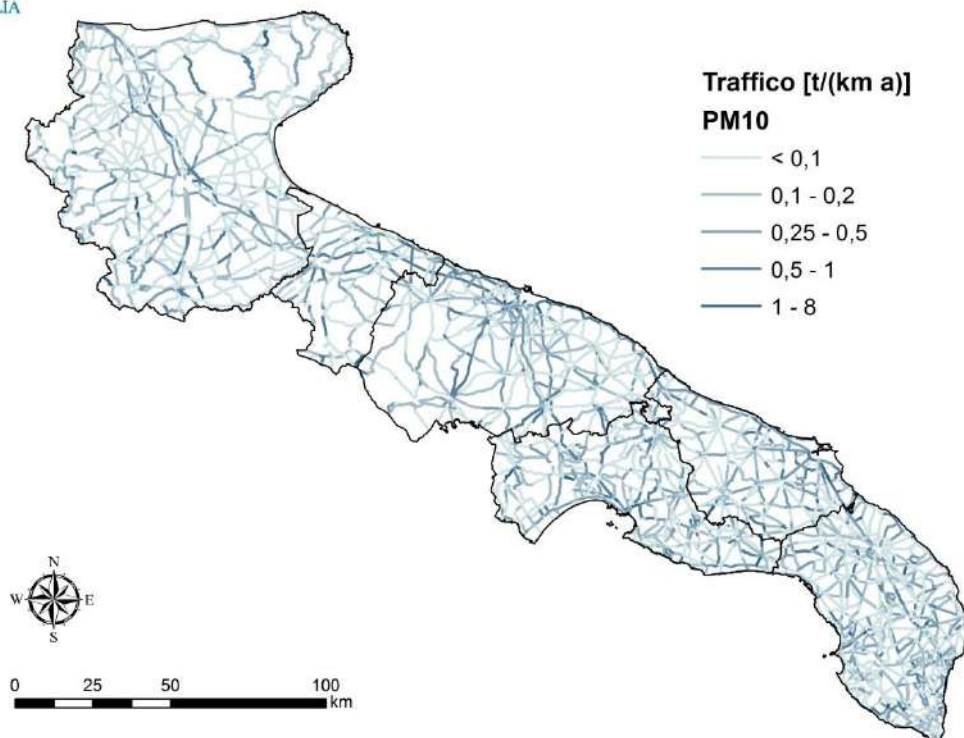
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010_Emissioni_Comparto_Trasporto_stradale_SO2



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

2010_Emissioni_Comparto_Trasporto_stradale_NOx



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

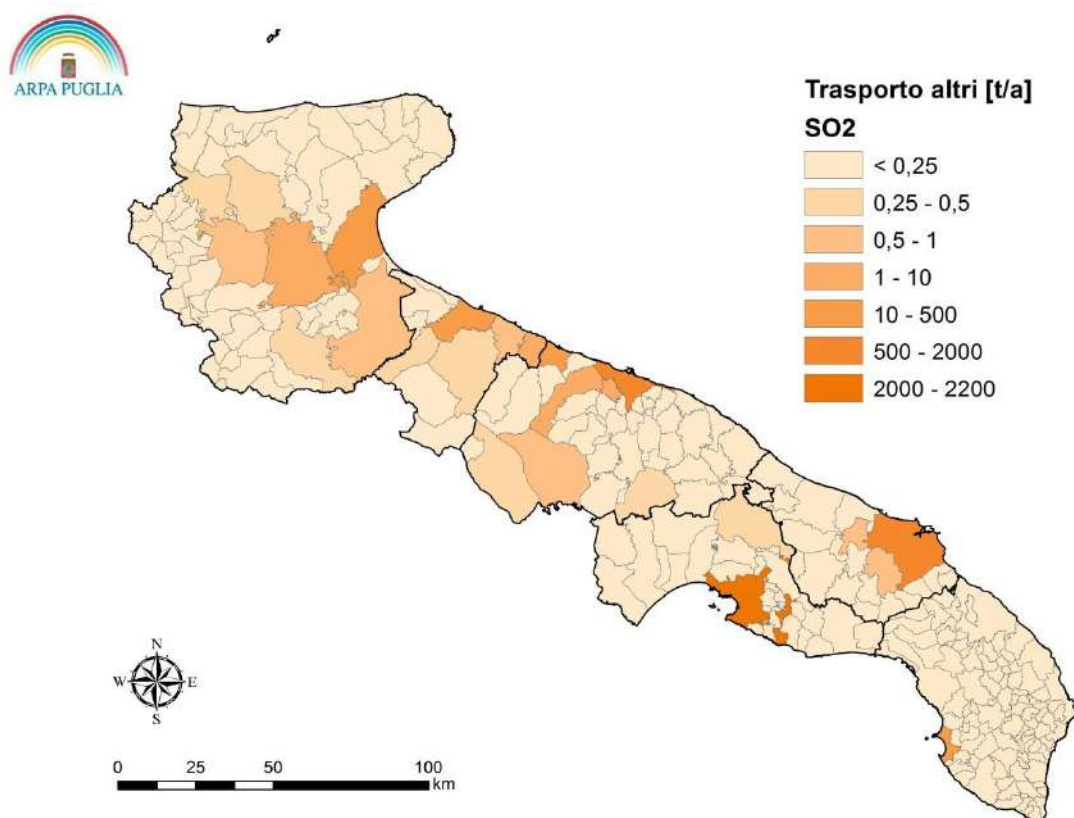
2010_Emissioni_Comparto_Trasporto_stradale_PM10

Si riportano nel seguito i risultati di uno studio condotto da IN.EM.AR. (INventario EMISSIONi ARia) sulle Emissioni del Comparto: **Altri Trasporti 2010**

2) Altri Trasporti (Ferrovia, Aerei, Navi, ecc.)

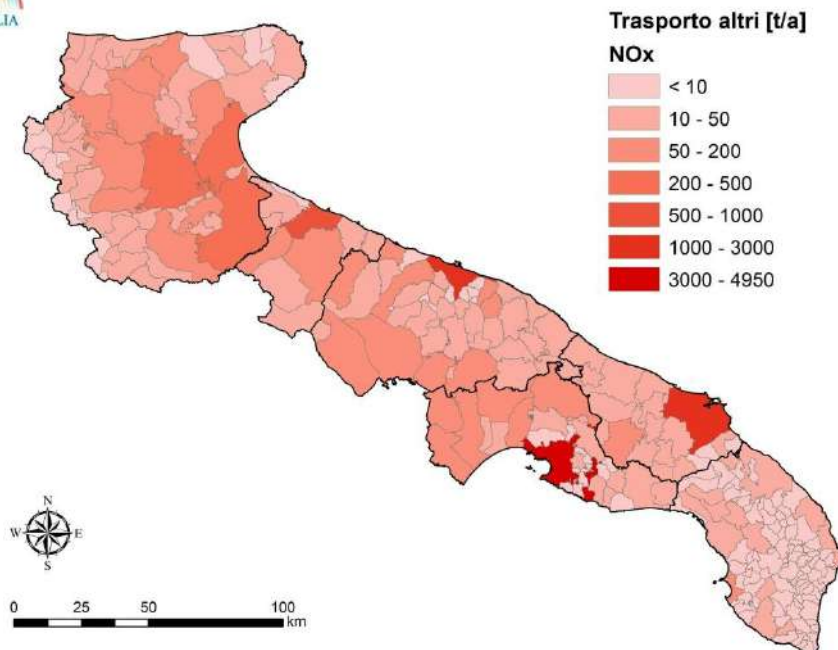
- Trasporti militari
- Ferrovie
- Vie di navigazione interne
- Attività marittime
- Traffico aereo
- Agricoltura
- Silvicultura
- Industria (ruspe, ecc.).
- Giardinaggio ed altre attività domestiche (falciatrici, ecc.)
- Altri trasporti fuori strada

Mappe di elaborazione relative a SO₂ - NO_x - PM₁₀ per l'anno 2010 (rev. 1)
 Comparto Altri Trasporti



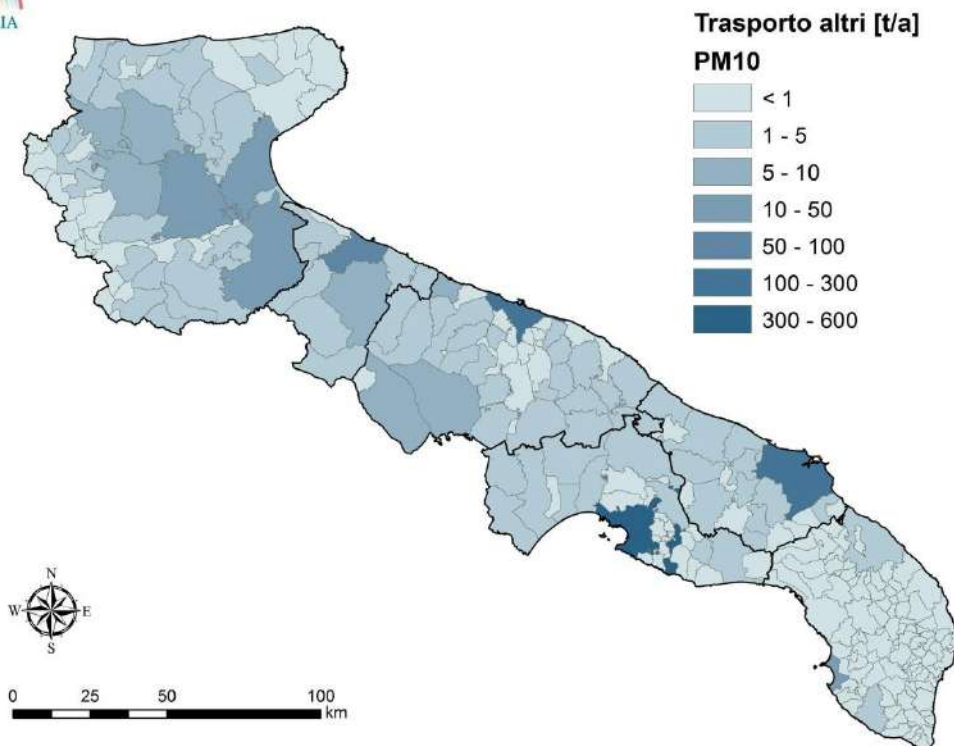
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissori in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

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 Foggiano	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 Ginosà	210,60	1.833,59	68,99	19,40	92,06	885,79	403,86	182,57	8,56	94,15	14,46	1.583,14
73008 Grottaglie	6.969,00	2.029,94	116,21	9,98	33,11	640,21	481,62	152,95	15,38	286,91	12,90	1.548,64
73009 Laterza	905,31	813,76	81,62	65,10	405,14	530,62	390,87	68,57	7,80	130,73	32,57	1.109,67
73010 Leporano	26,35	378,35	19,02	1,56	2,52	162,30	70,12	36,58	2,12	25,08	1,74	289,83
73011 Lizzano	58,51	756,35	21,98	2,98	9,94	226,76	111,30	63,19	4,52	30,84	3,15	446,56
73012 Manduria	3.526,88	2.705,16	119,13	12,54	116,53	793,29	518,03	215,98	15,40	217,42	18,60	1.772,23
73013 Martina Franca	1.325,35	2.314,68	145,19	88,35	519,14	1.670,36	687,89	174,20	16,38	232,46	46,00	2.782,76
73014 Maruggio	46,75	843,64	31,83	2,58	6,98	226,89	153,14	62,73	5,42	37,18	3,91	507,18
73015 Massafra	5.195,00	2.148,58	120,73	19,04	90,49	981,21	734,07	176,91	17,90	256,68	21,84	2.185,85
73016 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:	Ginosà
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	Ginosà	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







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
Montecassi	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
Torricella	1,4	35,0	160,9	30,1	399,2	10,4	1,7	1,8	25,8	27,9	30,0	11,5	247,9	0,9
Statte	3,3	103,8	126,2	47,9	377,5	33,9	3,5	7,5	17,7	22,9	26,7	36,0	295,1	2,8
Provincia di Taranto	12.874	15.638	10.757	18.591	110.806	15.579	622	3.238	1.731	2.389	3.451	16.162	42.284	933

Nota:

I dati rappresentano le emissioni massiche annue e non i dati di monitoraggio di qualità dell'aria (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 emittive di riferimento per la realizzazione degli inventari delle emissioni in atmosfera

Si fa presente che i dati disaggregati a livello comunale costituiscono una estrapolazione dei valori di emissione con specifiche limitazioni scientifiche e metodologiche.

Pertanto gli Enti locali che vorranno utilizzarli per la redazione di Piani e/o Programmi finalizzati alla riduzione delle emissioni, sono invitati, per la loro corretta interpretazione, a richiedere la collaborazione di Arpa Puglia.

N.D.: Dato non disponibile

Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2013

http://www.inemar.arpa.puglia.it

EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013

Dall'analisi dei dati disponibili è possibile rilevare che gran parte delle emissioni sono costituite da CO. Inoltre valutando il contributo che ciascun comparto fornisce all'emissione degli inquinanti considerati, si riscontra che i trasporti stradali emettono il maggior quantitativo di CO, CO2, NOx, CO2 eq, sostanze acidificanti e precursori dell'ozono; l'agricoltura di CH4, N2O, NH3 e COV; il riscaldamento di SO2.

4.1.1 Il parco veicolare circolante

Il settore dei trasporti legato al tema della mobilità sostenibile è tra gli argomenti di maggiore dibattito in ambito locale, nazionale e internazionale. *“Il settore dei trasporti produce oltre il 49% delle emissioni di polveri sottili (PM10) in Italia, di cui oltre il 65% di queste deriva dal trasporto stradale, inoltre, in Puglia queste cifre sono rispettivamente pari al 20% ca., di cui al trasporto stradale è attribuibile il 75%. Il sistema dei trasporti stradali è, quindi, uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico insieme alle attività industriali e al riscaldamento.”*

Il progressivo aumento dei mezzi di trasporto stradale, soprattutto privato determina significativi impatti ambientali su diverse matrici.

Il parco veicolare circolante fornisce il quadro complessivo delle potenziali pressioni ambientali che scaturiscono dal trasporto stradale.

I dati relativi alla consistenza del parco veicolare, tratti dagli studi ACI, sono la rappresentazione del parco veicolare italiano che l'ACI mette a disposizione di chi, per motivi di studio o di lavoro, abbia necessità di trarne le dovute informazioni. Si riporta di seguito la consistenza del parco veicolare della Provincia di Taranto e del Comune di Ginosa.

Parco veicolare Comune di Ginosa

Auto, moto e altri veicoli								
Anno	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti
2004	10.313	821	8	1.228	191	64	12.625	461
2005	10.590	892	8	1.270	200	68	13.028	474
2006	10.939	939	7	1.319	216	64	13.484	488
2007	11.234	1.009	8	1.373	231	66	13.921	498
2008	11.526	1.109	10	1.394	234	70	14.343	509
2009	11.719	1.189	9	1.389	180	69	14.555	517
2010	11.990	1.252	7	1.420	187	73	14.929	526
2011	12.115	1.298	8	1.458	185	70	15.134	536
2012	12.134	1.330	8	1.462	194	66	15.194	538
2013	12.228	1.366	8	1.462	196	74	15.334	536
2014	12.259	1.359	10	1.472	195	75	15.370	540
2015	12.352	1.379	11	1.491	211	79	15.523	546
2016	12.549	1.414	10	1.522	225	81	15.801	557

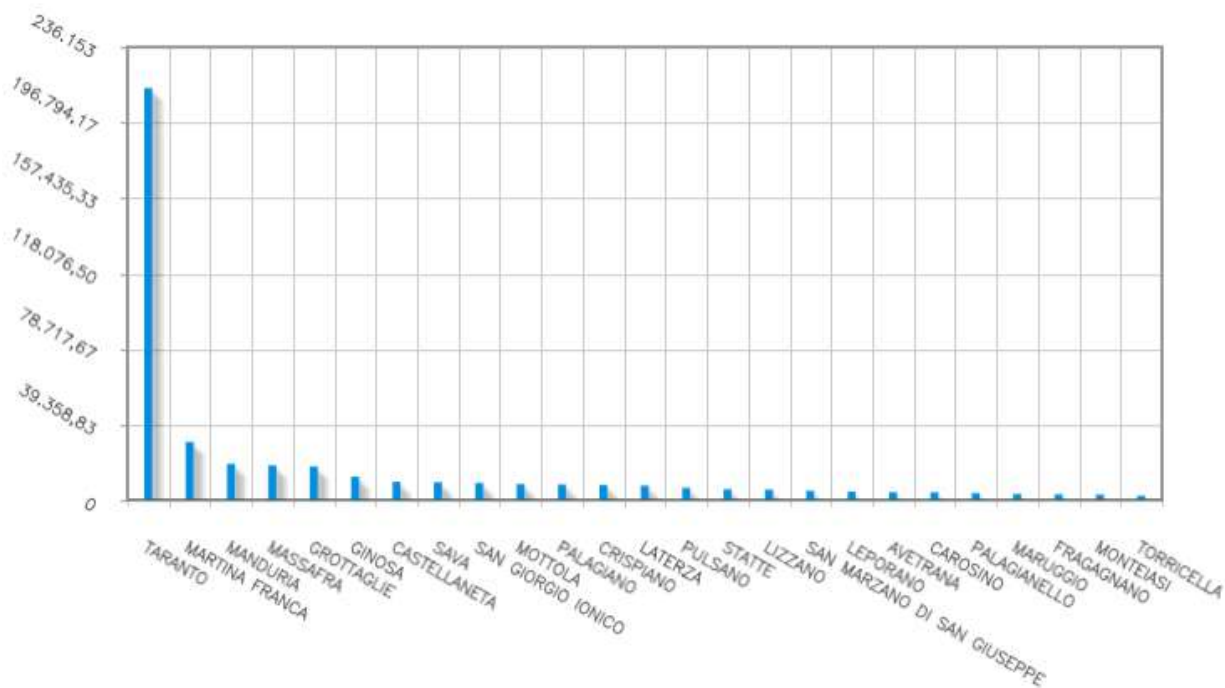
L'incremento dei veicoli dal 2004 al 2016 è di circa 2.976. La consistenza del parco veicolare nel Comune di Ginosa è di circa 15.801 veicoli di cui 12.549 sono autovetture

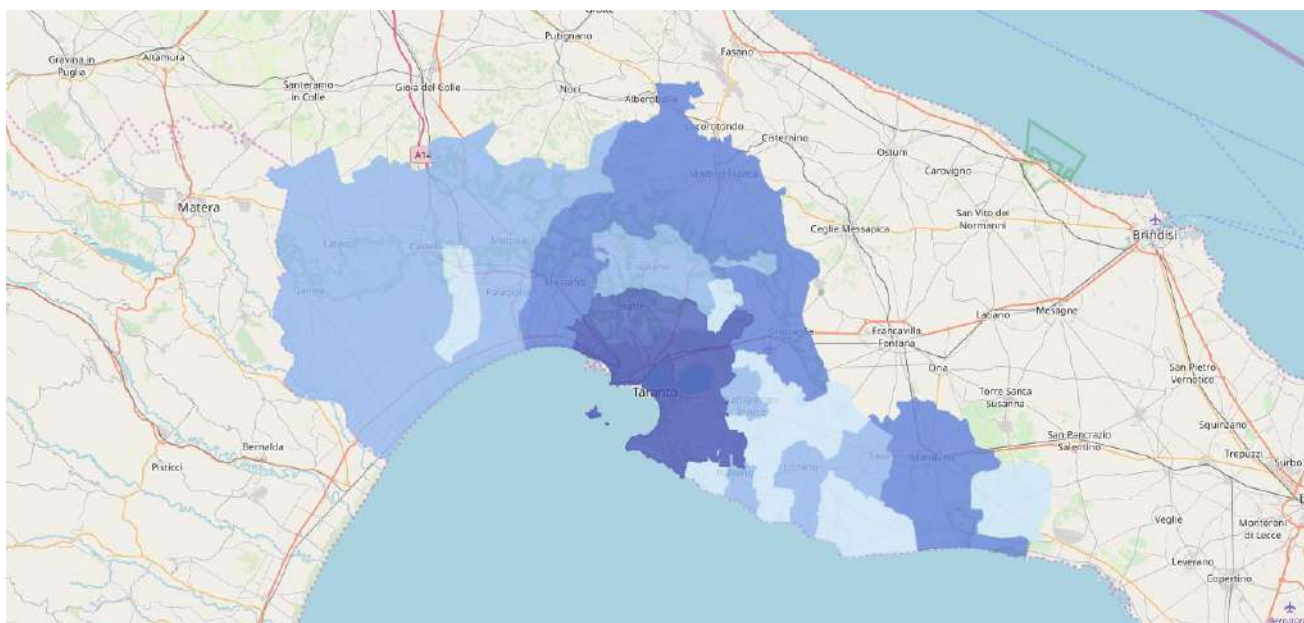
Parco Veicolare Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

Pos	Comune	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti
1	<u>Martina Franca</u>	30.938	3.666	32	3.944	570	75	39.225	631
2	<u>Avetrana</u>	4.223	405	10	656	42	24	5.360	630
3	<u>Maruggio</u>	3.278	291	4	336	26	0	3.935	619
4	<u>Manduria</u>	19.396	1.795	25	2.205	232	40	23.693	618
5	<u>San Giorgio Ionico</u>	9.160	1.055	3	700	130	22	11.070	602
6	<u>Sava</u>	9.663	785	1	1.420	111	10	11.990	600
7	<u>Fragagnano</u>	3.147	287	4	417	59	6	3.920	597
8	<u>Crispiano</u>	8.079	982	18	799	163	35	10.076	587
9	<u>Carosino</u>	4.112	493	3	320	36	22	4.986	584
10	<u>Pulsano</u>	6.619	926	3	605	82	2	8.237	579
11	<u>Leporano</u>	4.646	754	6	342	40	3	5.791	574
12	<u>Castellaneta</u>	9.768	1.142	24	994	156	14	12.098	571
13	<u>Faggiano</u>	2.025	237	1	314	52	3	2.632	571
14	<u>Massafra</u>	18.690	3.015	29	2.667	372	122	24.895	567
15	<u>Monteparano</u>	1.363	182	8	108	20	3	1.684	567
16	<u>Lizzano</u>	5.704	643	7	567	64	0	6.985	565
17	<u>Montemesola</u>	2.171	230	18	278	63	2	2.762	559
18	<u>Torricella</u>	2.343	269	4	464	27	9	3.116	558
19	<u>Ginosa</u>	12.549	1.414	10	1.522	225	81	15.801	557
20	<u>Grottaglie</u>	17.839	2.330	61	1.215	158	14	21.617	555
21	<u>San Marzano di San Giuseppe</u>	5.085	431	9	681	142	49	6.397	549
22	<u>Mottola</u>	8.613	1.012	14	848	149	31	10.667	542
23	<u>Taranto</u>	107.574	15.764	575	7.012	1.619	313	132.857	539
24	<u>Monteiasi</u>	2.989	364	8	191	36	2	3.590	532
25	<u>Roccaforzata</u>	956	115	1	56	12	0	1.140	523
26	<u>Palagiano</u>	8.366	1.085	51	898	136	23	10.559	518
27	<u>Laterza</u>	7.838	713	25	934	138	67	9.715	514
28	<u>Palagianello</u>	3.851	362	45	453	71	25	4.807	491
29	<u>Statte</u>	6.208	762	8	420	154	30	7.582	447

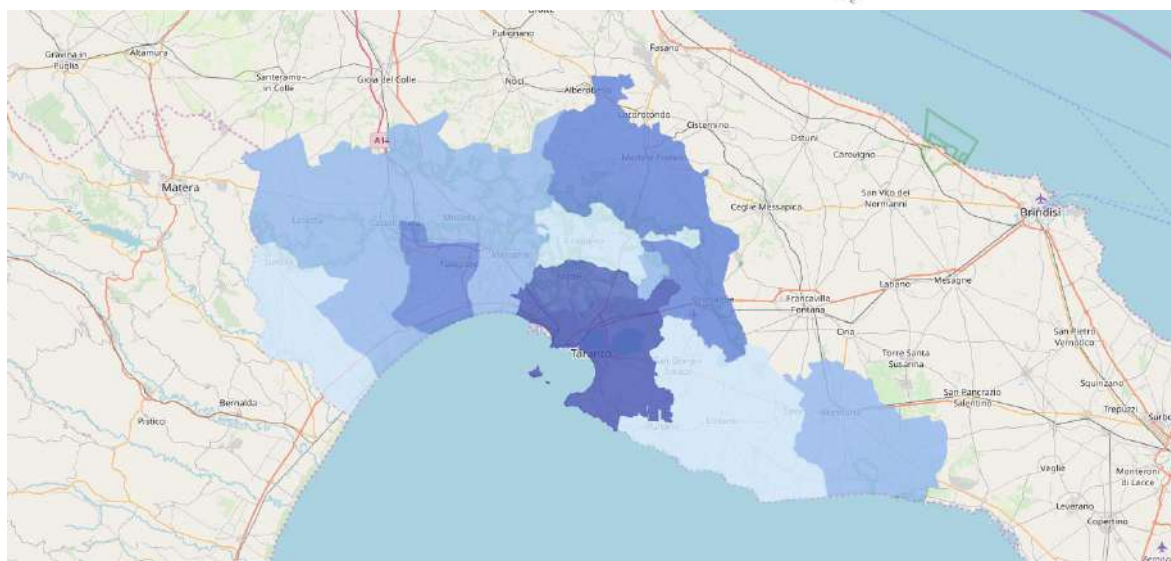
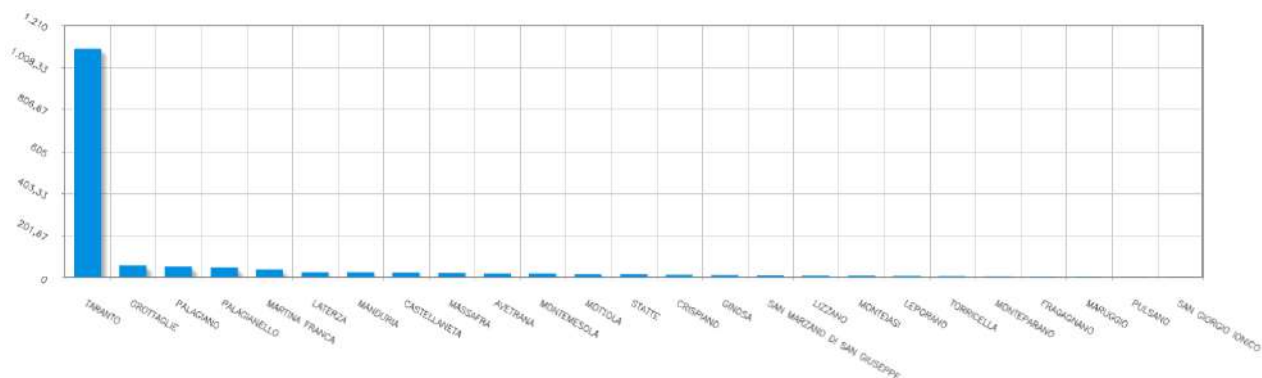
Dettaglio veicoli commerciali e altri - 2016								
Anno	Autocarri Trasporto Merci	Motocarri Quadricicli Trasporto Merci	Rimorchi Semirimorchi Trasporto Merci	Autoveicoli Speciali	Motoveicoli Quadricicli Speciali	Rimorchi Semirimorchi Speciali	Trattori Stradali Motrici	Altri Veicoli
2004	998	140	90	107	0	84	64	0
2005	1.040	137	93	114	1	85	68	0
2006	1.083	135	101	117	15	84	64	0
2007	1.136	132	105	124	24	83	66	0
2008	1.152	131	111	119	30	85	70	0
2009	1.158	131	100	129	31	20	69	0
2010	1.188	127	105	132	31	24	73	0
2011	1.238	120	100	132	31	22	70	0
2012	1.242	116	104	138	35	21	66	0
2013	1.243	113	106	138	37	21	74	0
2014	1.248	113	111	134	40	21	75	0
2015	1.261	109	121	145	42	24	79	0
2016	1.283	107	132	156	46	23	81	0

Parco Veicolare_ Auto Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016

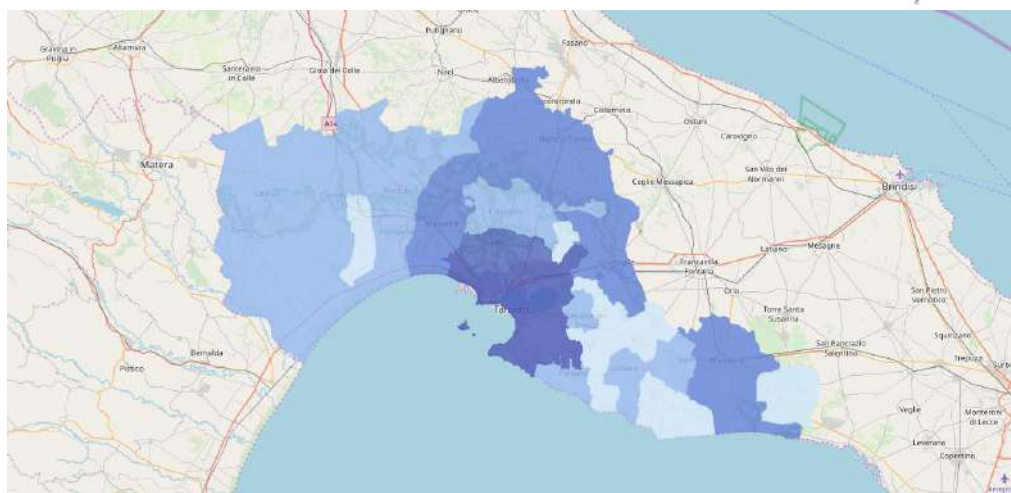
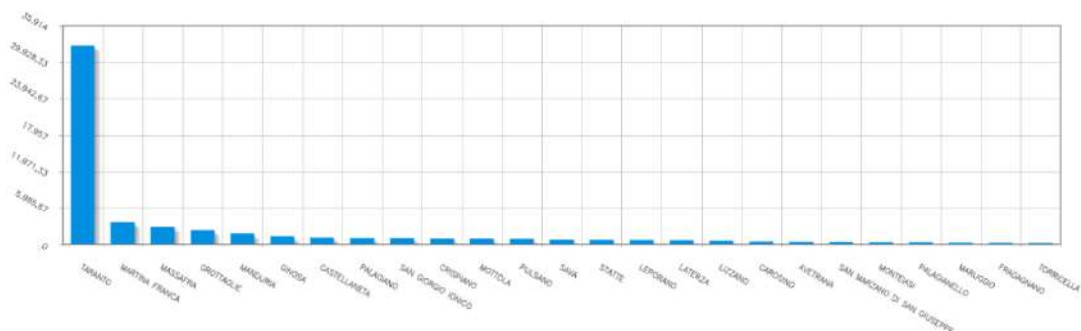




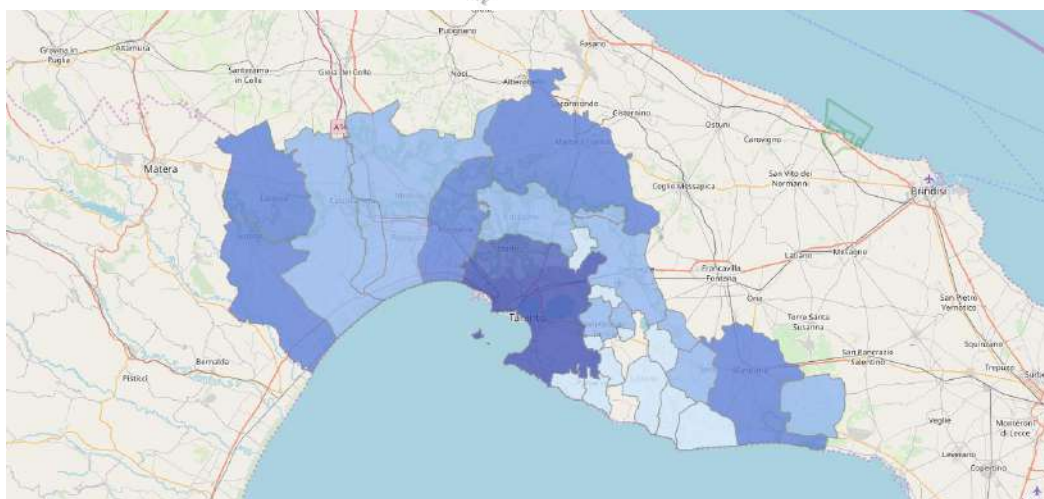
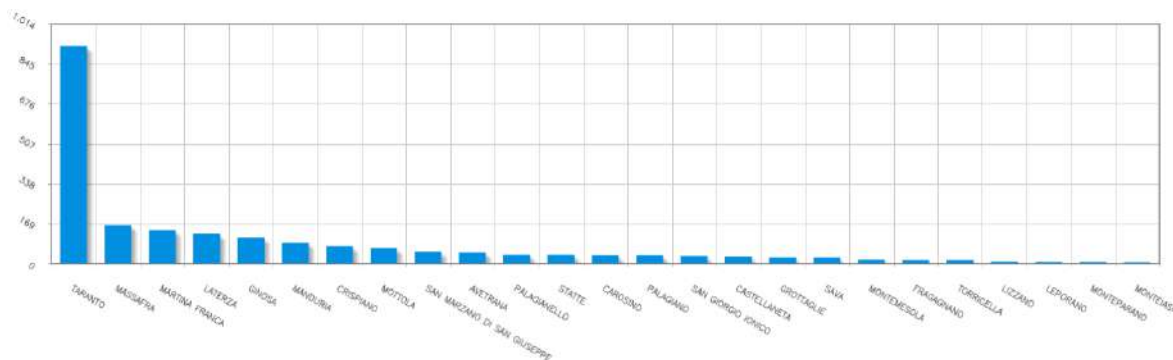
Parco Veicolare_Autobus _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



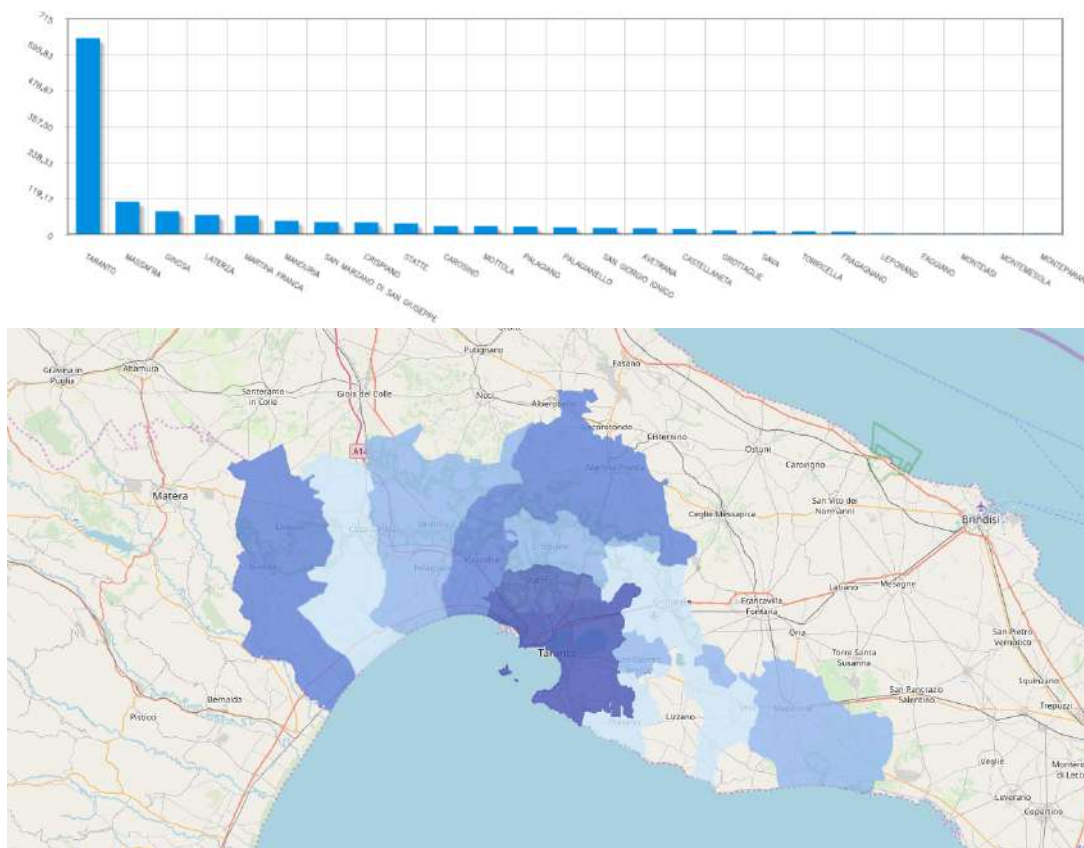
Parco Veicolare_ Motocicli _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



Parco Veicolare _Trasporto merci _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



Parco Veicolare _ Trattori Stradali Motrici _Provincia di Taranto Dettaglio per Comune Anno 2016



4.1.2. INTERAZIONI CON IL PUMS

Gli interventi previsti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile puntano alla riduzione della pressione automobilistica e contribuiscono in maniera diretta alla riduzione complessiva delle emissioni in atmosfera del sistema dei trasporti, favorendo un miglioramento della qualità dell'aria e in generale della qualità della vita nel contesto urbano.

4.1.3 MONITORAGGIO

Il monitoraggio degli effetti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sulla componente aria e fattori climatici potrà essere fatto mediante l'analisi delle rilevazioni periodiche della qualità dell'aria gestita da ARPA. Ulteriori monitoraggi di maggiore precisione potrebbero essere condotti prevedendo la rilevazione periodica della qualità dell'aria in punti differenti della città.

Tale monitoraggio dovrà essere opportunamente vagliato dal comune di Ginosa, in collaborazione con ARPA, anche in relazione alle disponibilità di bilancio dell'Amministrazione comunale.

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Aria	PM10 : Concentrazione media annua/giornaliera	µg/m3	ARPA
	PM10 : N. superamenti concentr. soglia	numero	ARPA
	NO2: concentraz. Media annua	µg/m3	ARPA
	Benzo(a)pirene:concentraz. media annua	µg/m3	ARPA
	Metalli pesanti: concentr. media annua	µg/m3	ARPA
	PM2,5: concentr. media annua	µg/m3	ARPA
	SOx: concentraz. media giornaliera	µg/m3	ARPA

4.2 Suolo

Il suolo è una risorsa, limitata, come l'acqua e l'aria, non rinnovabile e possiede un valore ambientale, sociale, culturale ed economico, fondamentale per tutta la collettività. La Carta Europea del Suolo, Consiglio d'Europa, 1972, definisce *"Il suolo uno dei beni più preziosi dell'umanità. Consente la vita dei vegetali, degli animali, e dell'uomo sulla superficie della terra"*.

Il suolo rappresenta una risorsa ambientale fondamentale per l'intero ecosistema, infatti diverse funzioni, quali:

- naturalistica: mantenimento degli habitat delle specie animali e vegetali, conservazione della biodiversità, supporto per la materia organica;
- di regolazione, ossia di mantenimento dell'assetto territoriale, in quanto è un elemento essenziale per il clima, ciclo delle acque, stabilità dei versanti, erosione,;
- di supporto e di approvvigionamento: supporto fisico per insediamenti umani e approvvigionamento per l'alimentazione umana e animale, del legname, e di altri materiali utili all'uomo;
- culturale e paesaggistica: elemento del paesaggio e del patrimonio naturale e culturale.

In questa ottica, quindi, il controllo del deterioramento fisico del suolo, inteso come consumo di suolo, aumento dell'impermeabilizzazione, rimodellamento del paesaggio e perdita delle funzioni ecologiche ed ambientali, diventa una strategia fondamentale da perseguire nel governo del territorio




TAV. 115- Uso del Suolo Ginosa e Marina di Ginosa

L'uso del suolo è stato desunto utilizzando le cartografie territoriali omogenee sullo stato dell'ambiente redatte nell'ambito del programma Corine Land Cover dal dal SIT Puglia (2011) all'interno delle quali sono ricomprese anche superfici occupate da seminativi, uliveti, frutteti ed incolti produttivi. I Comuni con la più alta incidenza di superfici agro-forestali relative, in proporzione cioè al proprio territorio comunale, sono Crispiano, Ginosa, Laterza, e Mottola.

Descrizione strutturale

La grande varietà geomorfologica dell'ambito si riflette in una complessa articolazione di paesaggi rurali. Un primo paesaggio si può identificare nei rilievi delle propaggini murgiane, ovvero nella parte nord-occidentale dell'ambito che si caratterizza per le forme dei rilievi su cui si presenta un alternarsi di monoculture seminate, caratterizzati da variazioni della trama, che diviene via via più fitta man mano che aumentano le pendenze dei versanti, e da una serie di mosaici agricoli e di mosaici agro-silvo-pastorali in prossimità delle incisioni vallive fluvio-carsiche.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		88 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

La piana agricola tarantina è invece caratterizzata dalla rete dei canali di bonifica: ad ovest il vigneto a capannone domina il mosaico agricolo, mentre verso il Barento, sul versante orientale, fino a Taranto, prevalgono le coltivazioni ad agrumeto. Questa piana agricola è ritmata da una serie di lame e gravine che si dispongono trasversalmente alla linea di costa.

I paesaggi del mosaico periferiale del fiume Bradano e del mosaico delle lame (in particolare La Lama e la Lama di Lenne), sono caratterizzati dalla presenza diffusa di elementi di naturalità nelle aree agricole. Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea che resiste alla pressione turistica insediativa e da un entroterra definito da un mosaico di bonifica ben leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità.


Valore patrimoniale

Un paesaggio rurale complesso, dalle forme suggestive a causa dell'interazione del sistema agricolo con il sistema rurale risulta essere il territorio in continuità con l'Alta Murgia meridionale dove il rilievo morfologico connota il paesaggio in modo significativo. La costa occidentale tarantina si caratterizza invece per la relativa integrità del sistema costa-pineta-pianura di bonifica ancora leggibile e non alterato significativamente da fenomeni di urbanizzazione. La porzione orientale dell'ambito si caratterizza invece per il paesaggio rurale del vigneto che qualifica l'entroterra costiero di un litorale che ha subito la pervasività della dispersione insediativa costiera.

Caratteri agronomici e colturali

L'ambito copre una superficie di 13.1000 ettari. Il 18% sono aree naturali (24.000 ha), di cui 8800 ettari sono coperti a macchie e garighe, 5.500 ettari da aree a pascolo naturale e praterie, 3000 ettari da boschi di latifoglie, 3000 da boschi di conifere e 1900 ettari da cespuglieti ed arbusteti. Gli usi agricoli predominanti comprendono i seminativi in asciutto (35.000 ha) ed irriguo (4.000 ha) e le colture permanenti che coprono rispettivamente il 30% ed il 37% della superficie d'ambito. Delle colture permanenti, 21.600 ettari sono vigneti, 17.000 uliveti e 10.000 frutteti.

*L'urbanizzato, infine, copre il 12% (15.800 ha) della superficie d'ambito. La profondità dei suoli è estremamente variabile: in alcune aree, dopo pochi centimetri di terreno utile, si incontra il substrato generalmente calcareo o ciottoloso, in altri casi la profondità è moderata, in altri ancora i suoli sono molto profondi. Il drenaggio è quasi sempre ottimale, raramente moderato. La tessitura cambia notevolmente da grossolana a moderatamente fina sino a divenire fina, con suoli ricchi di colloidi inorganici. Un aspetto fondamentale riguarda la presenza di scheletro, assente o presente in minime quantità in alcune aree, abbondante tanto da rendere difficile la coltivazione in altre. La pietrosità superficiale è in alcune aree assente, in altre abbondante. Anche la percentuale di carbonati totali può variare dall'1% fino al 20 - 40% nei terreni calcarei. Il pH varia in base al calcare conferendo caratteristiche di suoli subalcalini o alcalini. Fra le gravine dell'arco ionico, le colture prevalenti per superficie investita sono rappresentati per lo più da fruttiferi (mandorlo, ciliegio e pesco) dagli agrumi, con cereali e soprattutto vite per uva da tavolo, (Laterza, **Ginosa**, Castellaneta). Nella piana Tarantina prevalgono i cereali, l'olivo ed ancora la vite per uva da vino. Il valore della produzione differisce dalle colture prevalenti per l'alta resa della vite in tutto l'arco ionico. La produttività dell'Arco ionico occidentale è di tipo intensiva per gli agrumi e la vite da tavolo, mentre resta medioalta nella piana tarantina e nell'arco ionico orientale per la vite ad uva da vino ed orticole. Il ricorso all'irriguo è diffusissimo, per oltre il 30% della SAU comunale ed è condizionato dalla scelta di colture che assicurino in regime irriguo un alto reddito (Agrumeti, Vigneti ed orticole). Il clima è prettamente mediterraneo con inverni miti ed estati calde aride. Per quanto riguarda la ventosità, l'Arco ionico tarantino non soffre di grossi problemi, poiché protetto a Nord dal sistema murgiano, che modera l'azione dei venti freddi. Le precipitazioni sono scarse, infatti il valore annuo è al di sotto della media regionale. La carta delle dinamiche di trasformazione dell'uso agroforestale fra il 1962-1999 mostra delle intensivizzazioni sui terrazzi marini fra Massafra, Palagiano e Palagianello un tempo ricoperti da uliveti. Queste aree si presentano oggi a frutteti, e soprattutto agrumeti. Anche gli uliveti di Grottaglie, Taranto e San Giorgio Ionico vengono convertiti in sistemi particellari complessi e frutteti in asciutto. Le estensivizzazioni riguardano il tabacco (seminativi irrigui) che, diffusissimo nei comuni di Ginosa e Castellaneta, lascia il posto al vigneto ed agli uliveti. I pascoli di Laterza, evolvono verso boschi ed ambienti seminaturali. Sulle scarpate alla base delle Murge alte persistono territori boscati ed ambienti seminaturali.*

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 89 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

Infrastrutture e sistema urbano

La strada statale 106 segna un vero e proprio limite tra l'agricoltura produttiva a Nord Ovest e il sistema dei boschi e di pinete costiere a Sud-Est, entro cui si immergono le piattaforme turistiche. L'asse stradale subcostiero è divenuto negli ultimi anni attrattore di grossi servizi per il turismo che si impongono sulla trama agraria della riforma: ristoranti, alberghi, parchi acquatici hanno in parte cancellato un paesaggio agrario disegnato nel tempo e contraddistinto dall'edificato della riforma che fortemente legato alla produzione agricola, scandiva con un ritmo serrato il territorio agricolo.

Il carattere compatto dei centri delle gravine viene solo in parte contraddetto da una distribuzione dell'edificato più recente in relazione alla viabilità; ad esempio a Ginosa l'edificato si dispone a tratti lungo il pendolo che porta dalla città alla sua marina, lasciando complessivamente percepibile il rapporto con la campagna. L'ingresso alla marina mostra il carattere spontaneo e per aggiunte dell'edificato: isolati regolari sono stati nel tempo saturati da un'edificazione estensiva di case, ad uno o due piani che giunge fino ai margini delle pinete a ridosso della costa.

L'accesso selezionato di questi insediamenti comporta la scarsa accessibilità di lunghi tratti di costa, resa difficile anche dalla prossimità della costa alla ferrovia.

Fonte: PPTR_ All.2_5.8_Arco ionico

4.2.1. INTERAZIONI CON IL PUMS

Gli interventi previsti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile incideranno in maniera molto limitata sulla componente suolo, in quanto si specifica che la maggior parte degli interventi giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti e contribuiscono alla riduzione del consumo di suolo.

La fase attuativa di tali suggerimenti dovrà necessariamente passare attraverso una progettazione di dettaglio (piani particolareggiati) alla quale sarà affidato il compito di tradurre in provvedimenti operativi le indicazioni progettuali generali e, soprattutto, di armonizzare con gli obiettivi strategici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e le specificità delle singole strade.

4.2.2 MONITORAGGIO

Considerate le tipologie di azioni proposte dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si ritiene che queste non comportano ulteriore consumo di suolo né interferiscono con aree a vario grado di pericolosità o rischio idraulico. Tuttavia, è vero anche che i progetti definitivi relativi a tali interventi potranno essere realizzati solo dopo che avranno ottenuto parere positivo di compatibilità al PAI, che prevede una verifica, sulla base di una relazione idrologico-idraulica di dettaglio, del fatto che essi non comportino un aggravio delle condizioni di pericolosità esistenti. Sarà altresì utile monitorare l'attuazione del Piano attraverso la costruzione di un indicatore che dia conto dell'incremento della superficie urbanizzata direttamente imputabile al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Suolo	incremento della superficie urbanizzata dovuta dall'attuazione degli interventi del PUMS	ha	Comune

4.3 Clima Acustico

La normativa vigente sull'inquinamento acustico è costituita a livello nazionale dalla **Legge n. 447/95** "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e successivi decreti attuativi: **D.P.C.M. del 1/3/91** "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" e dal **D.P.C.M. 14.11.97** "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".

La legge 447/95 si compone di 17 articoli e ha come obiettivo la determinazione dei principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico, stabilendo altresì le competenze statali, regionali, provinciali e comunali, introducendo i valori limite di "emissione", "immissione", "attenzione" e "qualità", e introducendo l'obbligo della valutazione d'impatto acustico per i progetti di opere che possono alterare l'ambiente dal punto di vista acustico.

Tra le definizioni troviamo quella di inquinamento acustico che è molto più ampia e articolata rispetto a quella contenuta nel DPCM 1/3/91 e ne estende il settore di tutela. Per inquinamento acustico si intende *"l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo e nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi"*.

La Regione Puglia con **LR 12 febbraio 2002**, n. 3 ha dettato le "Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento acustico", definendo, tra le altre cose, le modalità operative per la classificazione e zonizzazione acustica del territorio.

Spetta, tuttavia, ai comuni effettuare la classificazione acustica del territorio comunale ai sensi del DPCM 1.3.1991, coordinare gli strumenti urbanistici già adottati con la zonizzazione acustica del territorio, prevedere apposite norme contro l'inquinamento acustico, con particolare riferimento al controllo, al contenimento e all'abbattimento delle emissioni sonore derivanti dalla circolazione degli autoveicoli e dall'esercizio di attività che impiegano sorgenti sonore, predisporre piani di risanamento acustico qualora necessario. Generalmente, le Amministrazioni Comunali trasmettono ad ARPA Puglia le richieste di intervento fonometrico non avendo in organico personale tecnico adeguato a eseguire gli accertamenti.

Il DPCM 14/11/97 -come il DPCM 1/3/91- fissa i limiti di immissione assoluti per l'ambiente esterno per tutte le tipologie di sorgenti. Il decreto definisce anche i valori limite di emissione da intendersi come i "livelli di emissione relativi ad una specifica sorgente valutati al ricettore".

Questi valori, con l'esclusione delle infrastrutture di trasporto, devono essere rispettati da tutte le sorgenti sonore. I valori limite sono fissati suddividendo il territorio in sei classi acusticamente. I valori limite assoluti di immissione per l'ambiente esterno - Leq in dB(A) (art. 3, tabella C - DPCM 14/11/1997)

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
I aree particolarmente protette	50	40
II aree prevalentemente residenziali	55	45
III aree di tipo misto	60	50
IV aree di intensa attività umana	65	55
V aree prevalentemente industriali	70	60
VI aree esclusivamente industriali	70	70

Il decreto stabilisce anche delle **"fasce di pertinenza"** sia per quanto riguarda le **infrastrutture stradali** che le **infrastrutture ferroviarie** rimandando ai successivi decreti la fissazione dei limiti all'interno della stessa fascia e la larghezza stessa della fascia. Il DM 16/3/98 integra il DPCM 14/11/97

fissando i limiti e gli indicatori utilizzati per la loro definizione, le metodologie e le tecniche per il controllo del rispetto degli stessi.

Per i comuni che non hanno ancora provveduto alla zonizzazione acustica del loro territorio si applicano i limiti provvisori di cui alla successiva tabella (art. 6, comma 1 del DPCM 1/3/91).

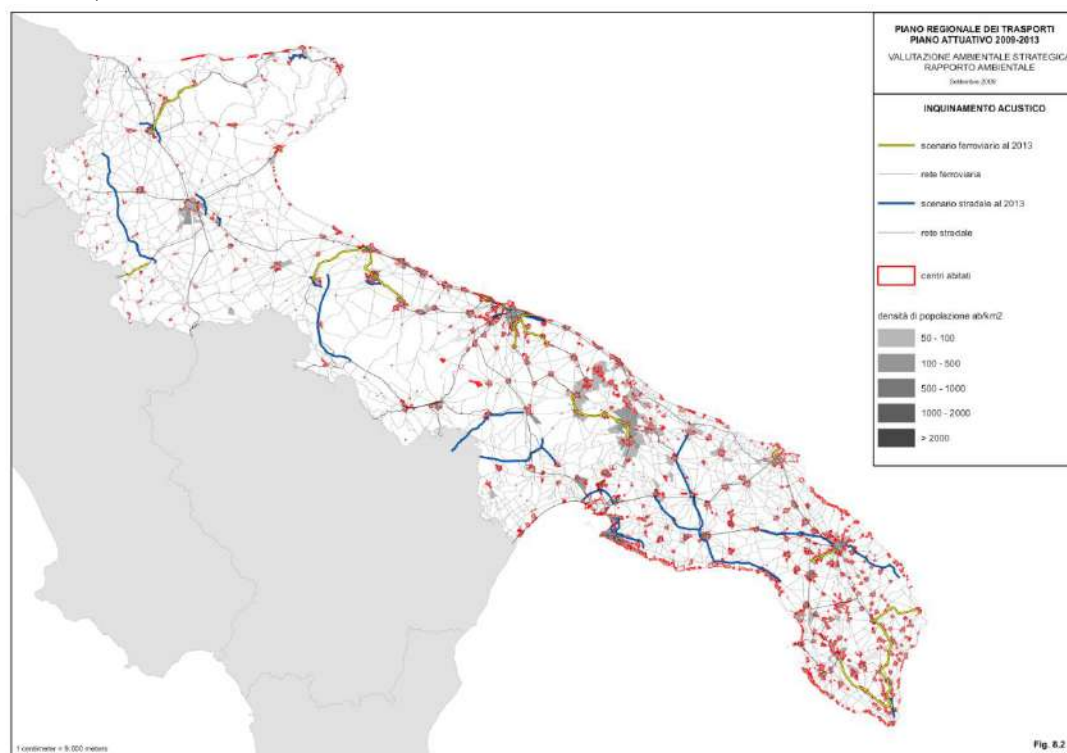
Zonizzazione	Limite diurno Leq (A)	Limite notturno Leq (A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (decreto ministeriale n. 1444/68)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n. 1444/68)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Per le zone non esclusivamente industriali indicate in precedenza, oltre ai limiti massimi in assoluto per il rumore, sono stabilite anche le seguenti differenze da non superare tra il livello equivalente del rumore ambientale e quello del rumore residuo (criterio differenziale): 5 dB (A) per il Leq (A) durante il periodo diurno; 3 dB (A) per il Leq (A) durante il periodo notturno. La misura deve essere effettuata nel tempo di osservazione del fenomeno acustico negli ambienti abitativi.

La zonizzazione, è uno strumento necessario per poter procedere ad un "controllo" efficace, seppure graduato nel tempo, dei livelli di rumorosità ambientale e ad una corretta gestione preventiva dei possibili sviluppi urbanistici futuri.

Per il Comune di Ginosa non sono disponibili mappatura acustiche, né Piani di azione, né è dotato di zonizzazione acustica ai sensi della legge n. 447 del 26/10/95 "Legge Quadro sull'inquinamento acustico".

Nella figura seguente si riporta la rete regionale stradale e ferroviaria utilizzata nelle simulazioni, con evidenziati i tratti interessati dagli interventi nello scenario di piano previsto dal PRT - Piano Attuativo 2009-2013 - V.A.S./RA.



*Inquinamento acustico - Fonte: Valutazione Ambientale Strategica -
Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013*

4.3.1 Interazioni con IL PUMS

Gli interventi previsti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile contribuiranno alla riduzione del livello di rumorosità derivante dal traffico veicolare attraverso una sua razionalizzazione e complessiva riduzione a favore di altre forme di mobilità più sostenibile. Sarà pertanto opportuno accompagnare la realizzazione degli interventi della mobilità ciclistica con misure di moderazione delle velocità (- Zone 30, senso unico di marcia lungo la viabilità minore, ZTL, etc). Tali modifiche dovrebbero indurre miglioramenti delle condizioni di inquinamento acustico all'interno della città.

4.3.2 Monitoraggio

Per il monitoraggio degli effetti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sulla componente rumore si auspica in primo luogo che il comune di Ginosa si doti di un piano di zonizzazione acustica ai sensi della vigente normativa. Tale piano costituirebbe efficace strumento anche per il monitoraggio del PMC e del PUMS

In via subordinata si suggeriscono delle rilevazioni puntuali del livello di rumorosità in corrispondenza di punti critici della rete precedentemente descritti.

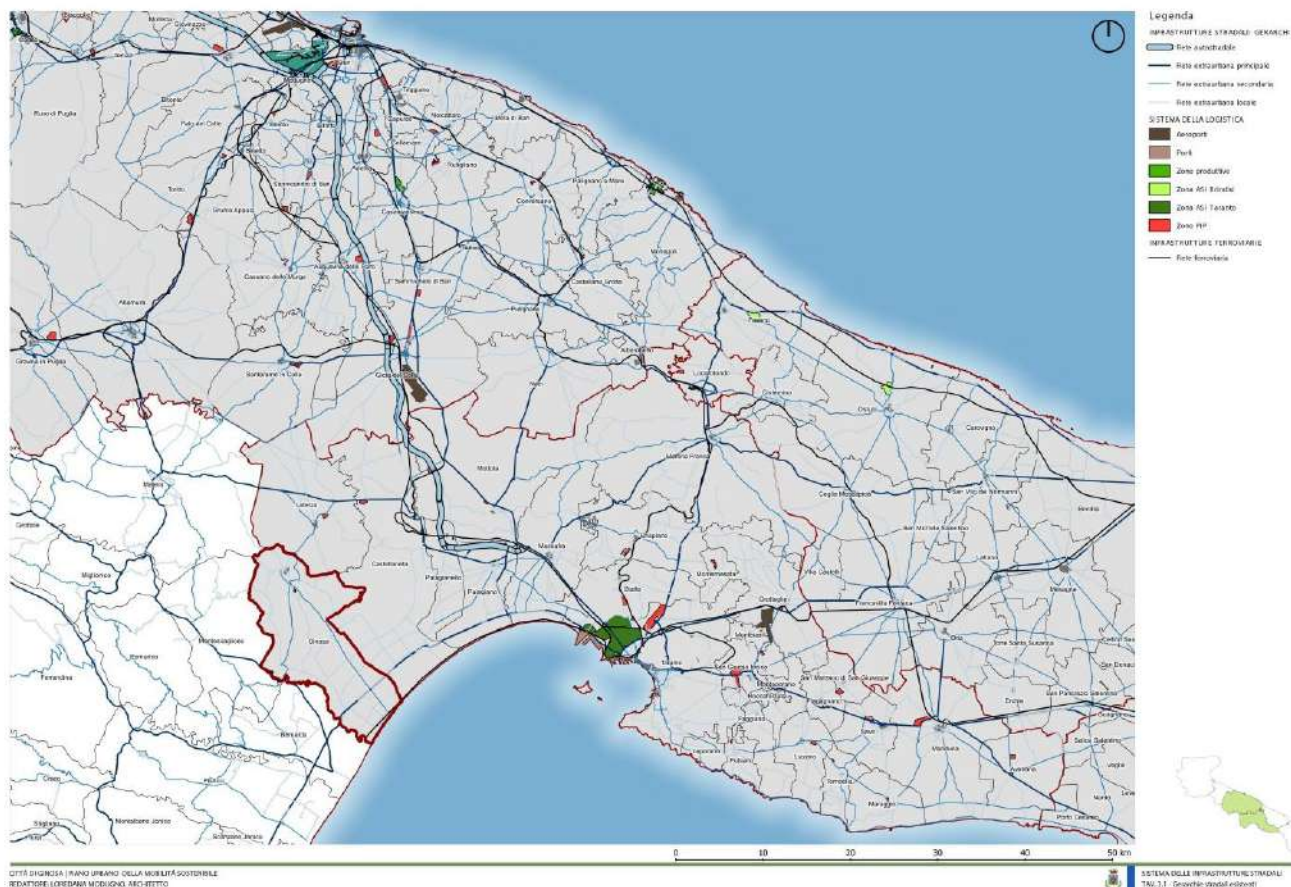
Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Rumore	Livello di rumorosità (LeqA) in corrispondenza di punti critici della rete	dB	Comune/ARPA
	Piano di zonizzazione acustica	-	Comune/ARPA

stradali invece collegano il capoluogo ai centri vicini di Bernalda, Montescaglioso, Matera, Castellaneta e Laterza.

In particolare Ginosa confina con:

- Laterza (TA) a cui è collegata tramite la S.P. 580 - Distanza 7,2 km - tempo percorrenza 9 min.
- Castellaneta (TA) tramite la SS580 e SS7 - Distanza 22 km - tempo percorrenza 23 min.
- Matera a cui è collegata tramite la S.P.5 e la SS7 - Distanza 24,8 km - tempo percorrenza 29 min. 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.



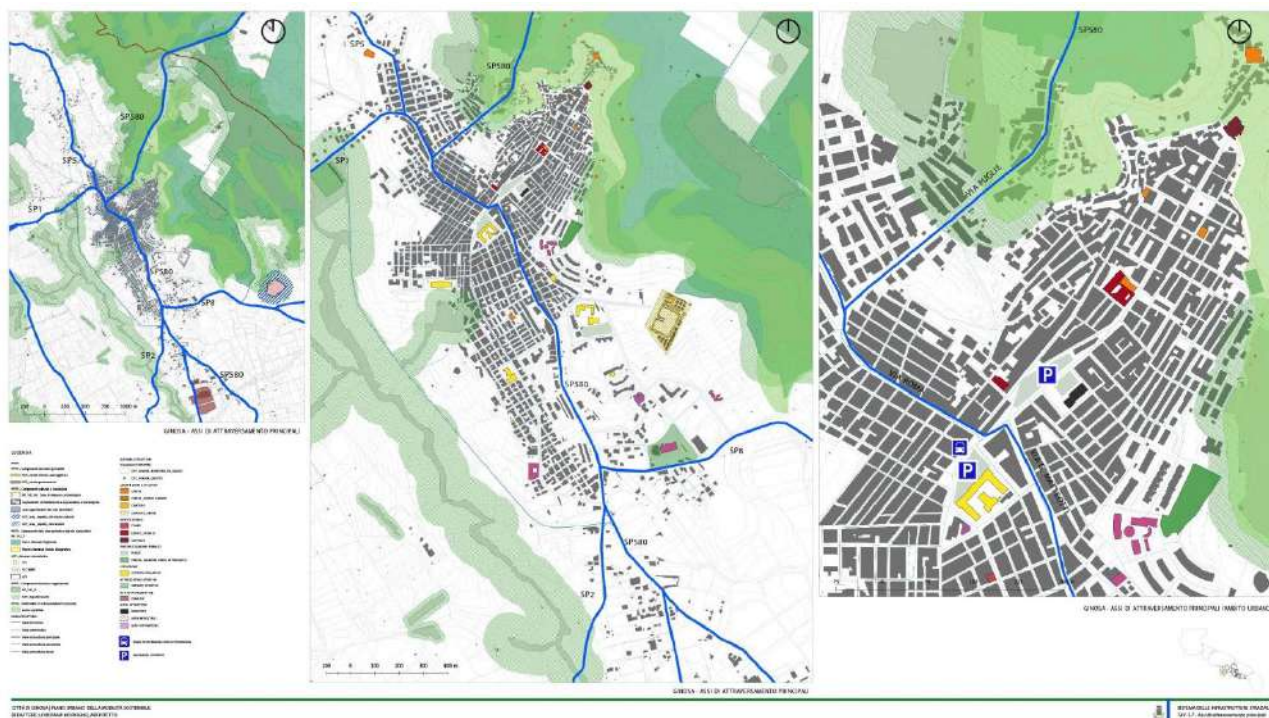
TAV.31 - Infrastrutture stradali gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale

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

4.4.1-1 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

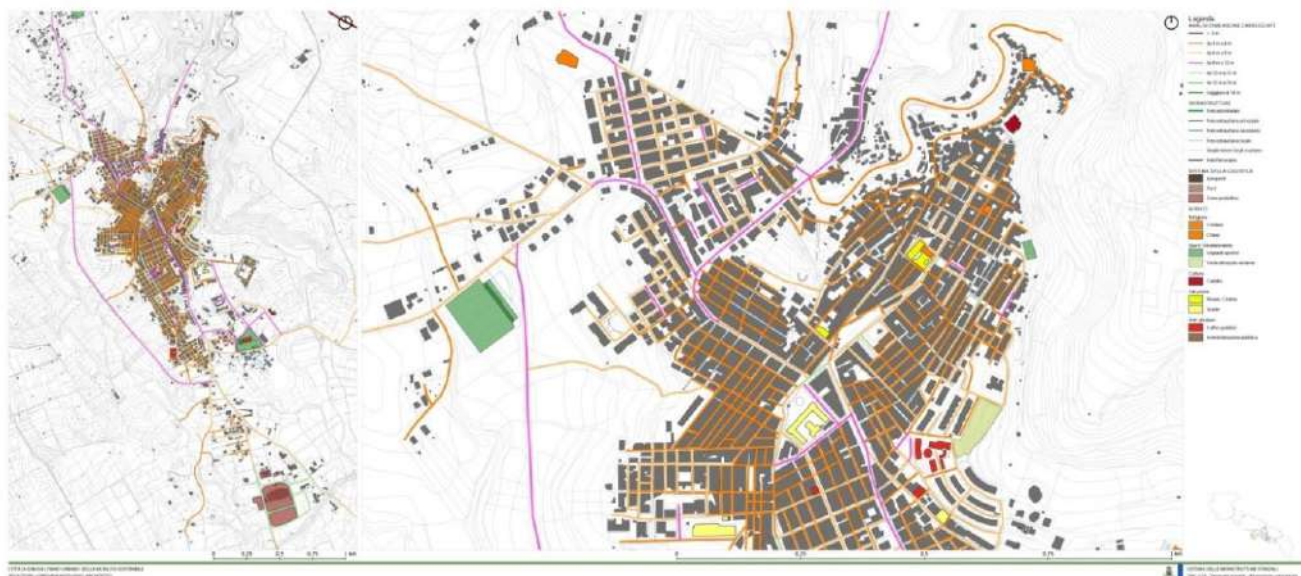
L'asse principale di scorrimento si sviluppa lungo la **SS580**, che nel tratto urbano coincide con *via Puglie, via Roma e via G. Matteotti*, per proseguire verso Marina di Ginosa.

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.

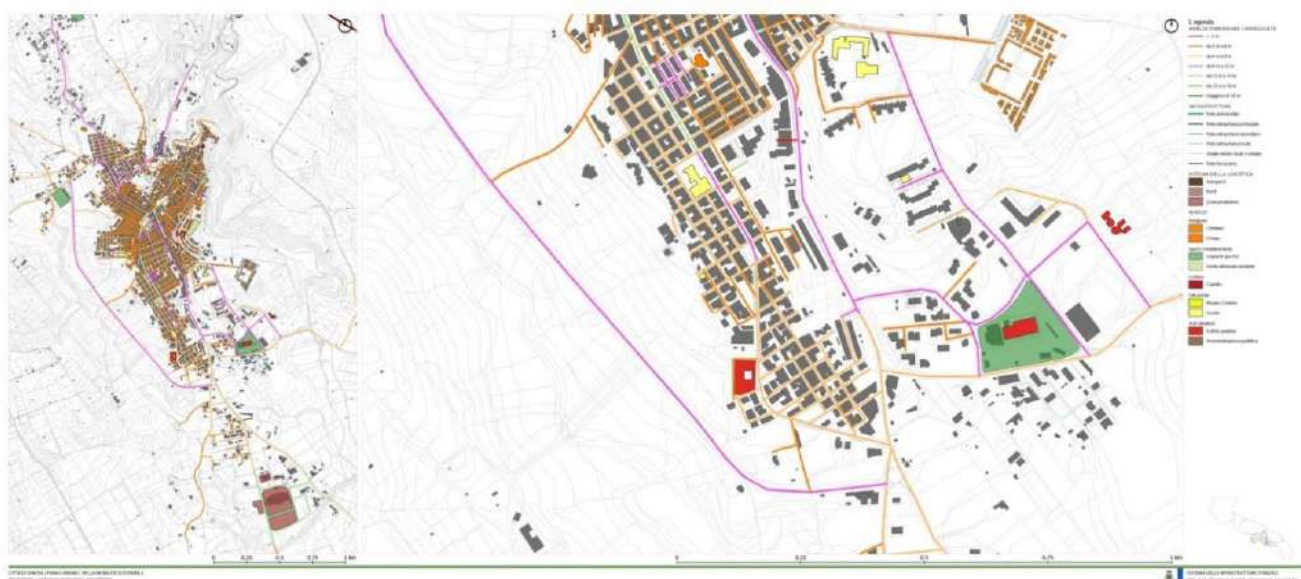
Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da viale dei *Martiri d'Ungheria* che si sviluppa all'interno dell'abitato di Ginosa e collega la parte sud-ovest della città con centro storico, la sezione stradale è a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia con sosta consentita 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.



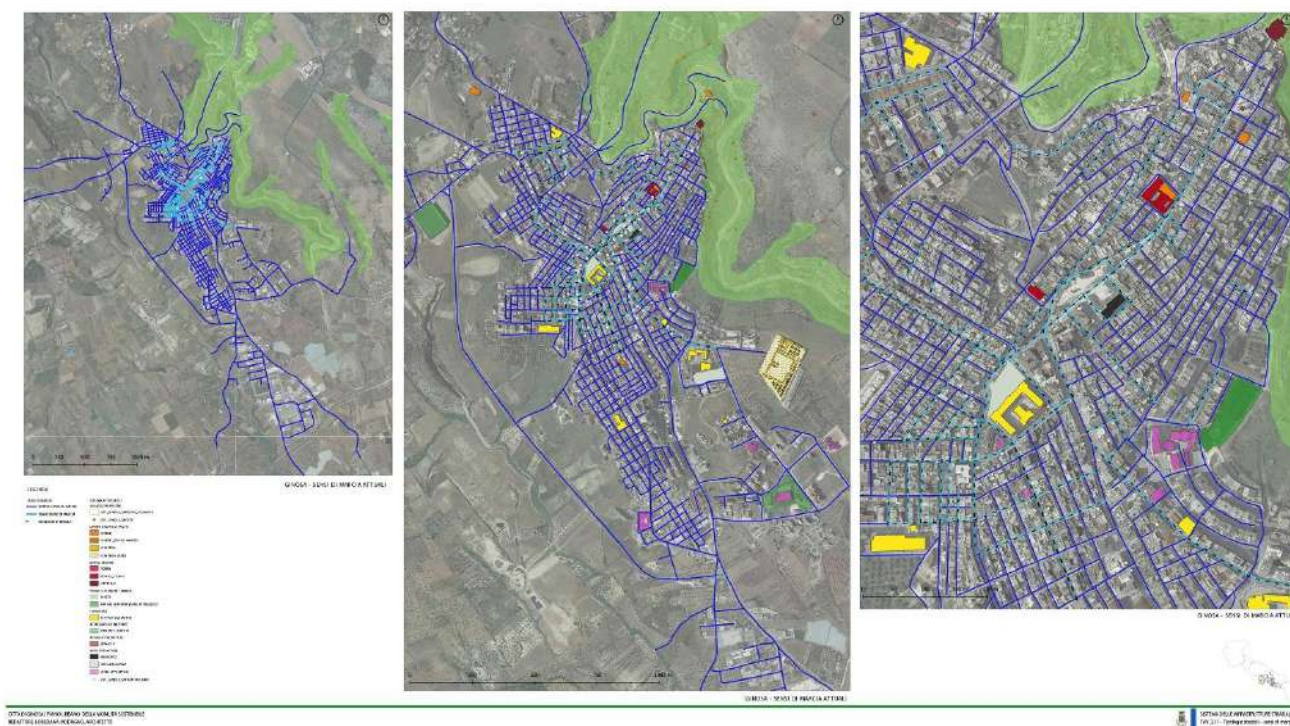
TAV.3.14 - Infrastrutture stradali Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa



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

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

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



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



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



Ginosa - nucleo antico

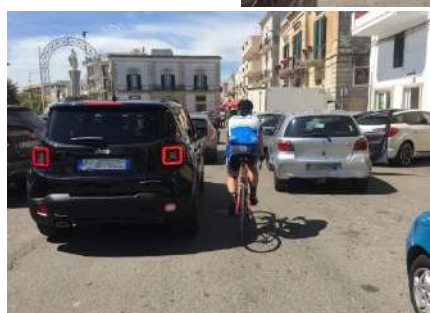


Via

Puglie _Ginosa



Via Roma_Ginosa



Piazza Nusco _GINOSA



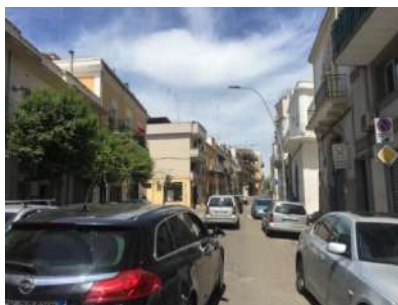
Via Poggio _GINOSA



Viale Martiri d'Ungheria_Ginosa



Viale Martiri d'Ungheria_Ginosa



Via Matteotti_ Ginosa



Via della Pace _ Ginosa

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 103 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		



Via Volturno _ Ginosola



Via Diaz _ Ginosola



Via Papa Giovanni XXIII_Ginosola / Via Vittorio Veneto_Ginosola



Via Liborio Romano _Ginosola

4.4.1-2 SISTEMA VIARIO ESISTENTE - MARINA DI GINOSA

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



Strada europea E90.

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

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



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

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

carreggiata unica ad una corsia a senso unico di marcia, con sosta consentita su uno o ambo i lati. Un ulteriore asse di penetrazione urbana è costituito da **Via Lungo Galaso** che si sviluppa all'interno dell'abitato di Marina Ginosa e collega la strada statale 106 Jonica (SS 106) con Viale Ionio. La sezione stradale è a carreggiata unica ad una corsia per direzione di marcia.



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



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

La tessitura urbana di Marina di Ginosa è riconducibile allo schema a scacchiera. Il sistema ha una capacità complessiva (ambientale e di deflusso) piuttosto buona, con possibilità di identificare percorsi orbitali portanti sui quali indirizzare i flussi.

All'interno del tessuto urbano i principali assi di scorrimento sono viale Pitagora e viale Ionio; il sottopasso di via Stella Maris, il sottopasso denominato "Sottovia P. Sorci" ed il passaggio a livello di viale Pola, unici punti di superamento della linea ferroviaria che corre parallelamente alla costa.

Viale Ionio attraversa tutto il centro abitato in direzione parallela alla linea di costa e alla linea ferroviaria, l'asse è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia a senso unico di marcia, con pista ciclabile posta da un lato (pista su corsia riservata ricavata su carreggiata con elemento di separazione costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale) e sosta consentita dall'altro.

Analogamente a Viale Ionio anche **viale Pitagora** attraversa tutto il centro abitato in direzione parallela alla linea di costa e alla linea ferroviaria. L'asse è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con pista ciclabile posta un lato (pista su corsia riservata, ricavata su carreggiata con elemento di separazione costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale) e sosta consentita dall'altro.

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

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

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

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 Ginosola 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.

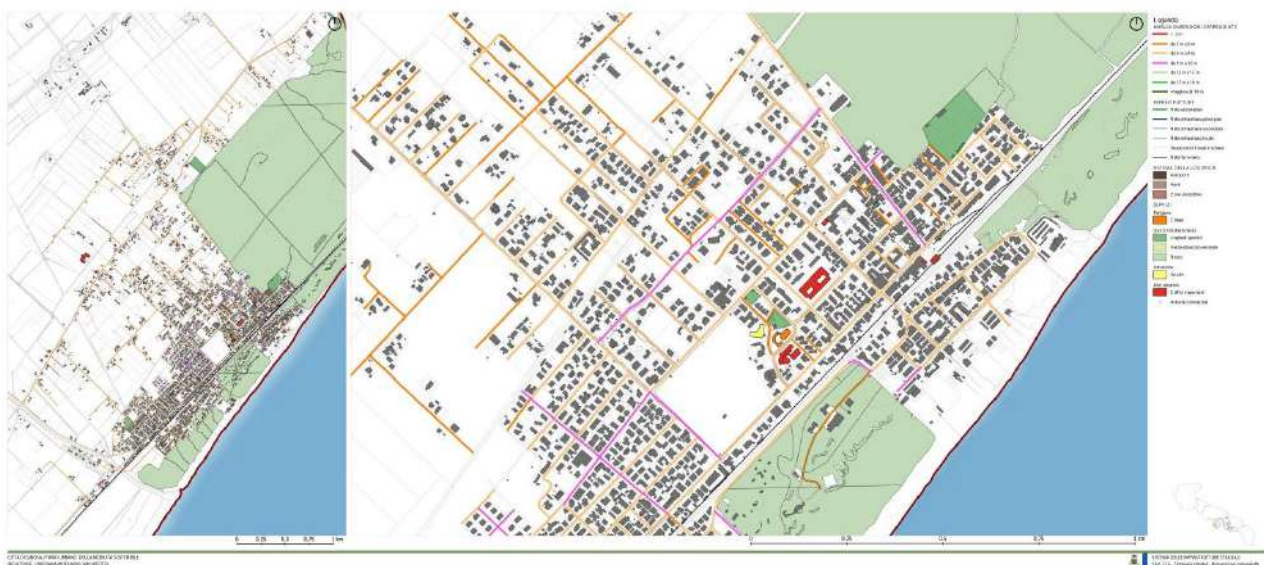
Il **Sottovia P. Sorci** è caratterizzato da una sezione stradale a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia, con marciapiedi su ambo i lati.

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.

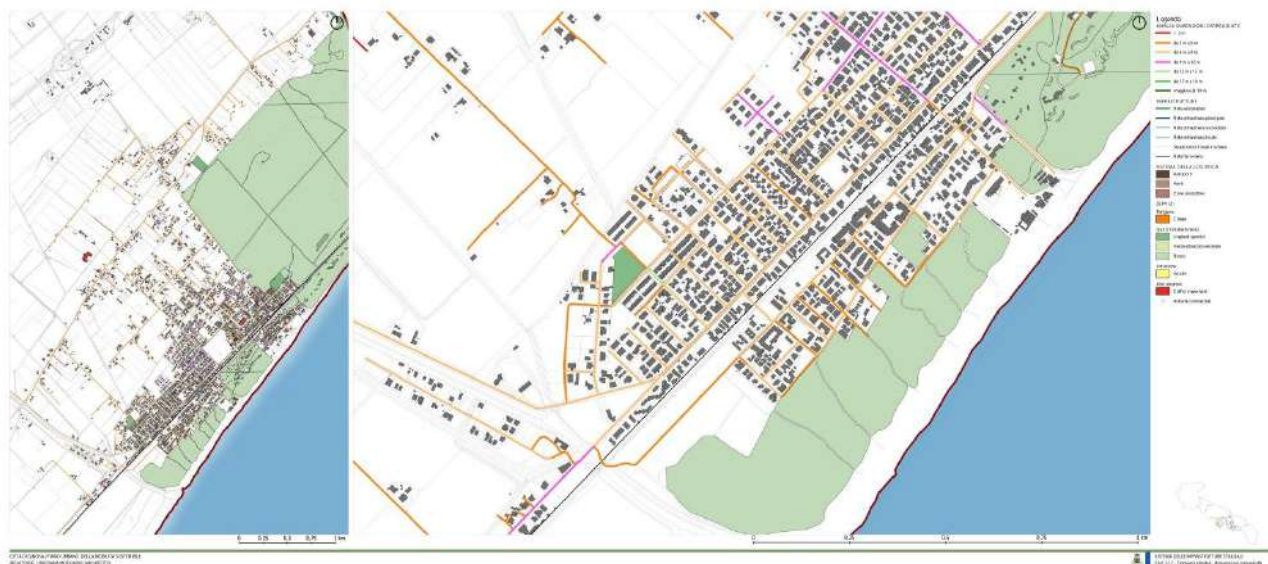
La marina è servita da una stazione ferroviaria della linea Taranto-Reggio Calabria. La mobilità urbana nella Marina è assicurata per la maggior parte dai veicoli privati, molto limitati sono gli spostamenti che avvengono con l'uso dei mezzi di trasporto pubblico.



TAV 3.12 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosola



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 ciclopeditoni;
- 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) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		108 di 143	27.01.2020	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).



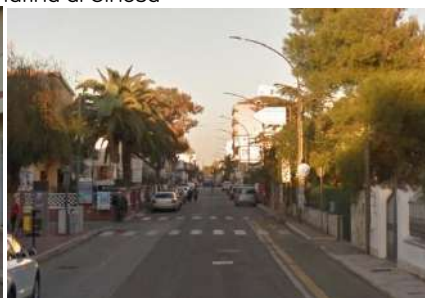
Strada Statale 106 Jonica (SS 106) / SS580 _Marina di Ginosa



Viale Trieste_ Marina di Ginosa_percorso di Bicitalia n. 14



Via Lungo Galasso _Marina di Ginosa



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



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



Via Pitagora _ Marina di Ginosa



Passaggio a livello di viale Pola_ Marina di Ginosa



Sottopasso via Stella Maris_ Marina di Ginosa



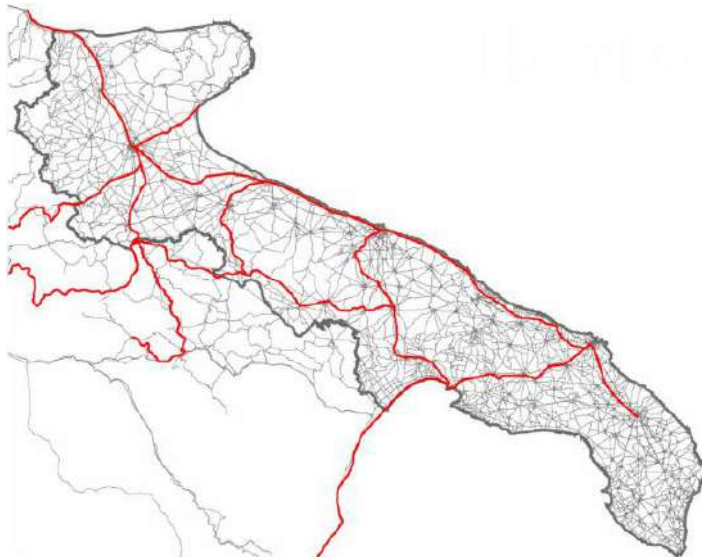
Sottovia P. Sorci_ Marina di Ginosa

4.4.2 INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO

4.4.2.1 MODALITÀ FERROVIARIA

La provincia di Taranto è servita da diverse linee ferroviarie:

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



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

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

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

Per quanto riguarda il territorio di 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.

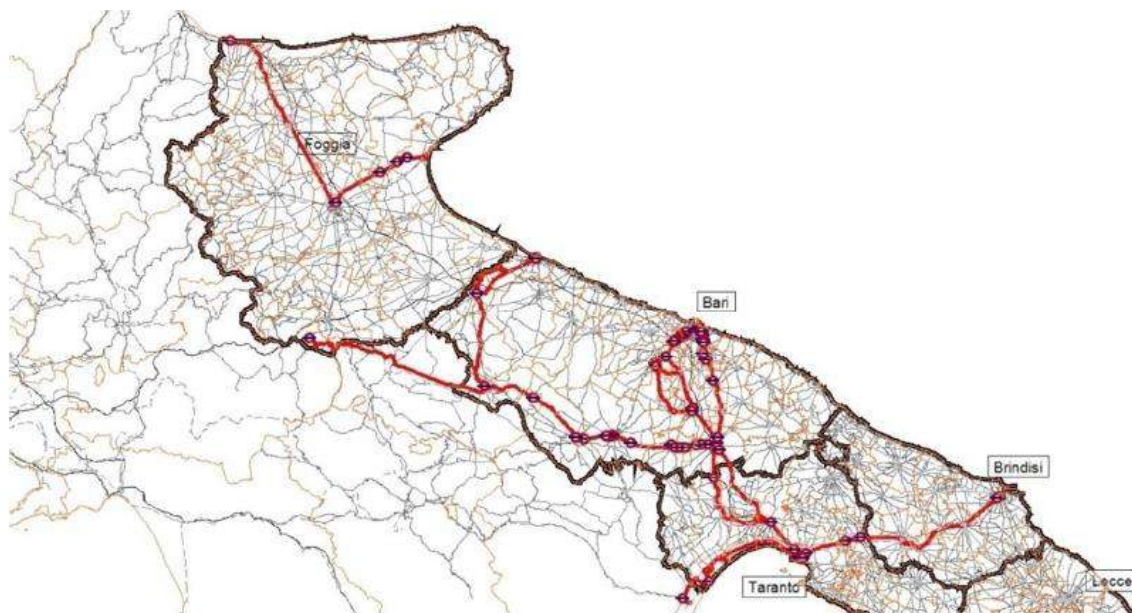
Marina di Ginosa è servita invece da una stazione ferroviaria (20,7 km da Ginosa) della linea Taranto-Reggio Calabria. La ferrovia Jonica è una linea ferroviaria italiana che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa ionica di Puglia, Basilicata e Calabria. È gestita da RFI che la qualifica 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
Barietta-Spinazzola	376.970
Brindisi-Taranto	244.770
Foggia-Gioia del Colle	158.295
Foggia-Manfredonia	20.304
Gioia del colle-Spinazzola-Rocchetta s.a.L.	387.770
Taranto-Metaponto	268.990
Termoli-Foggia	59.432
Venosa-Spinazzola	10.675
Totale	1.666.374

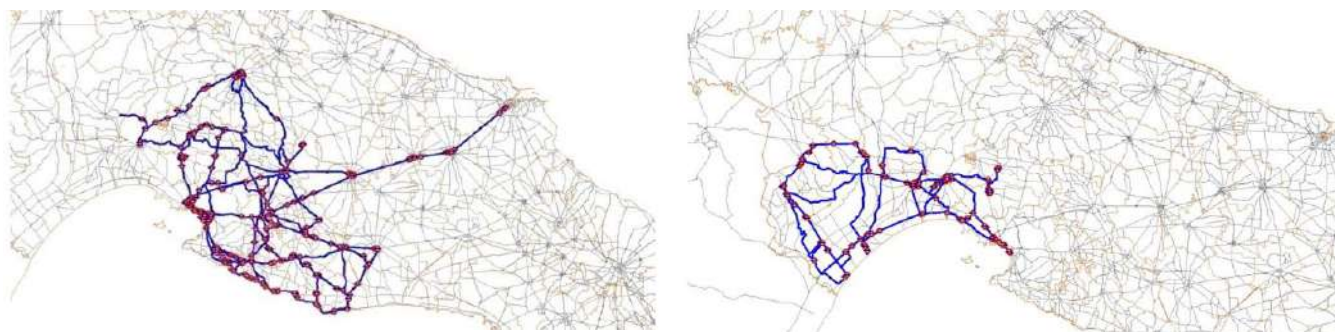
Trenitalia s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico - Fonte: Pts 2015-2017

4.4.2.2 MODALITA' AUTOMOBILISTICA

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

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

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



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

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

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

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

Il trasporto pubblico extraurbano, nel Comune di Ginosola è gestito dalla CTP SPA (Co.Tr.A.P) e da SITA SUD S.r.l

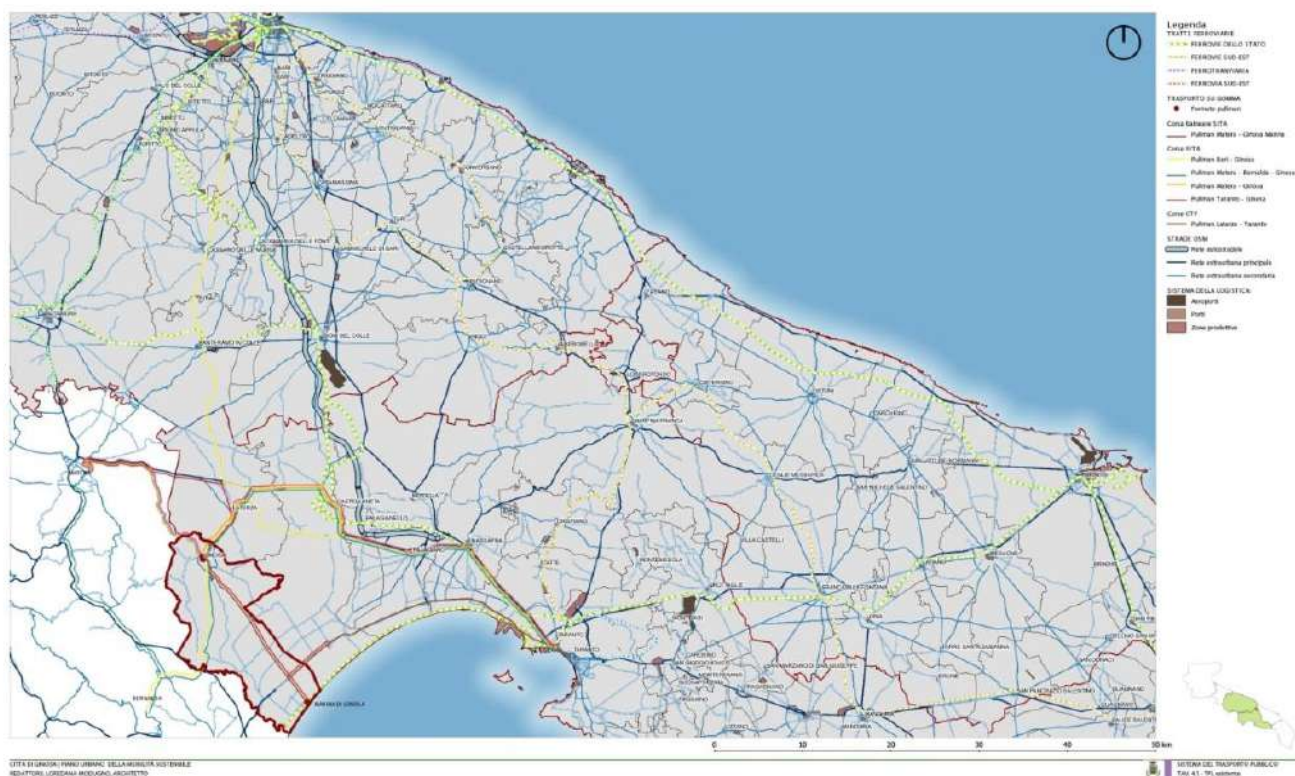
Linee CTP (SPA):

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

Autolinea	Totale viaggiatori trasportati nel 2011	Totale viaggiatori trasportati nel 2012	Totale viaggiatori trasportati nel 2013	Totale viaggiatori trasportati nel 2014	Totale viaggiatori trasportati nel 2015	Totale viaggiatori trasportati nel 2016	Totale viaggiatori trasportati nel 2017	SCOSTAMENTO 2011 -2017
292	58.138	55.365	52.877	48.901	38.801	41.060	32.721	-25.417
294	269.346	281.971	279.190	256.727	251.971	241.109	242.246	-27.100
229	170.811	173.351	154.055	139.624	120.271	123.433	104.367	-66.444
226	46.738	45.560	44.560	40.791	40.885	49.082	52.253	+ 5.515

Le corse SITA SUD S.r.l:


- Linea 710: MATERA-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



TAV.41 - TPL esistente_scala sovraprovinciale

4.4.2.3 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).

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		116 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.4.3 RIPARTIZIONE MODALE

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

Gli spostamenti appartengono a due categorie principali:

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

Per la distribuzione spaziale della mobilità si è fatto riferimento:

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

4.4.3.1 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.

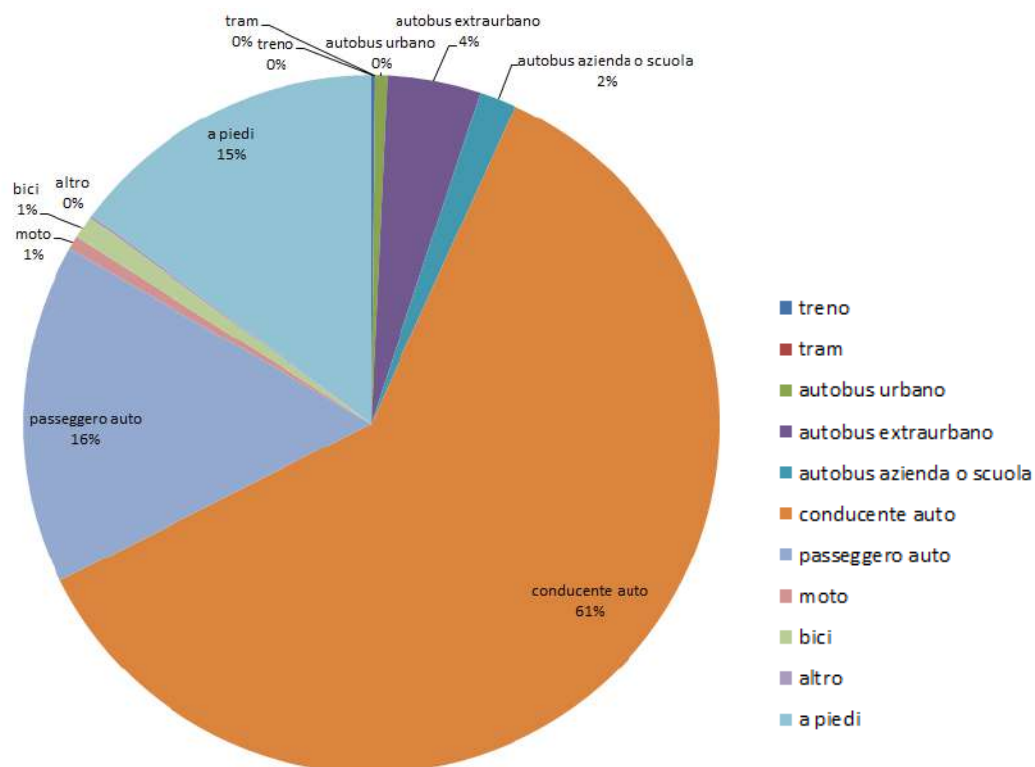
Le matrici contengono i dati sul numero di persone che si spostano, sia all'interno del comune che tra comuni diversi, classificate per il motivo dello spostamento, il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

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.

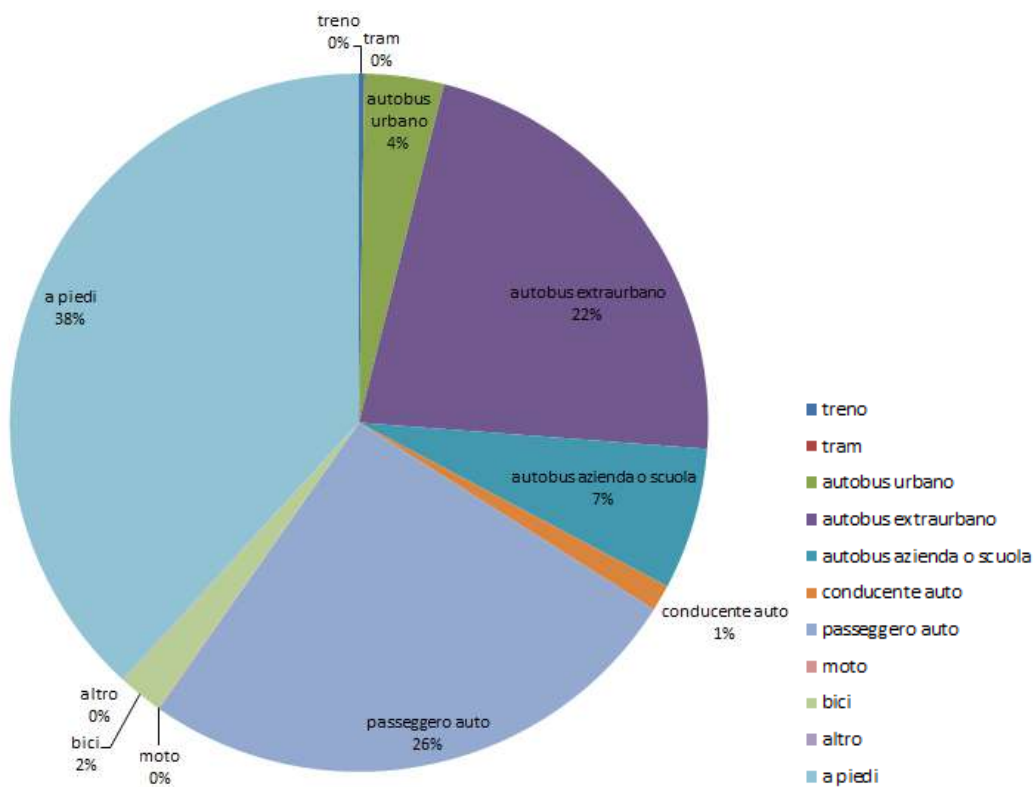
I dati ISTAT sul pendolarismo rappresentano il primo spostamento sistematico del mattino, di sola andata verso i luoghi di studio o di lavoro, che ogni persona (di qualsiasi età) ha compiuto nel giorno della rilevazione (2011). Tra le informazioni associate a ciascun spostamento vi sono: l'ora di uscita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

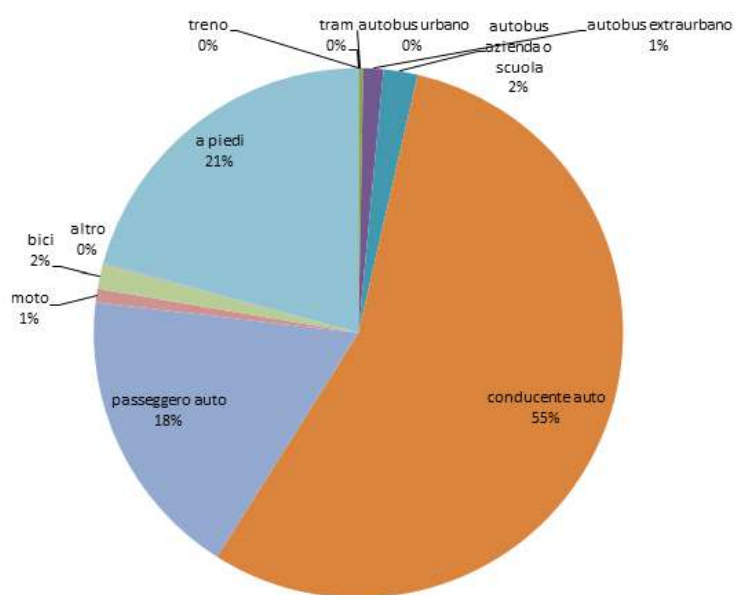
Le mappe riportano i dati degli spostamenti (tutti gli scopi, tutti i modi) in entrata, in uscita da Ginosola e gli spostamenti all'interno del sistema Ginosino.



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

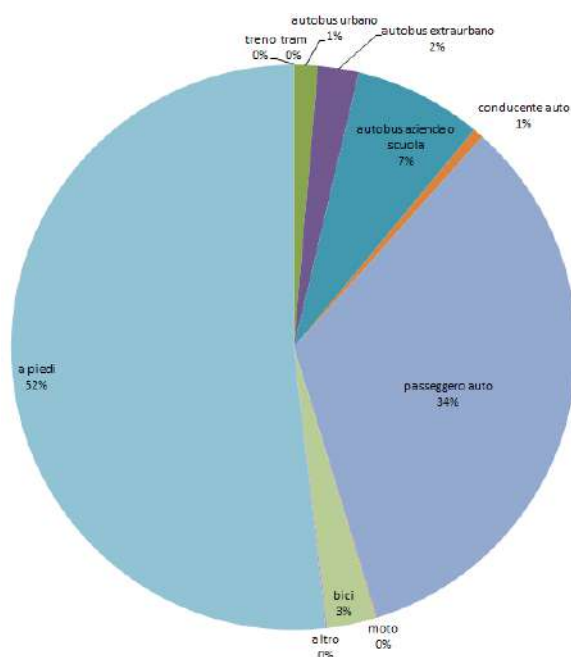


PENDOLARISMO in entrata_ MOTIVO (studio) DELLO SPOSTAMENTO E MEZZO UTILIZZATO__istat 2011



Circa il 55% degli spostamenti interni al territorio di Ginosola, per motivi di **lavoro** avvengono in auto, il 18% lo fa come passeggero. Il 3% si sposta con autobus (autobus urbano, extraurbano, autobus azienda o scuola). Il 21% si sposta a piedi, mentre il 2% degli utenti, si reca a lavoro con la bicicletta, una percentuale rilevante che mostra anche, la volontà da parte della cittadinanza di usare metodi alternativi all'auto, per spostarsi.

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



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

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

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

Per maggiori approfondimenti sulla distribuzione spaziale della mobilità relativamente a:

- indagini conoscitive su fabbisogni, abitudini, tragitti, frequenze, mezzi utilizzati negli spostamenti dai residenti in Puglia condotte (2018 - 2019) dall'Assessorato alla Mobilità e ai Trasporti e l'ASSET (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio);
- risultati dei questionario on -line

si faccia riferimento alla Relazione Generale e al Report attività di comunicazione

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		121 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.4.4 INTERAZIONI CON IL PUMS

Il PUMS incide direttamente su tutti gli elementi della componente trasporti e mobilità:

- soddisfacendo le diverse esigenze di mobilità con opzioni di trasporto che permettano di accedere alle diverse destinazioni.
- migliorando la qualità dell'aria.
- migliorando la qualità urbana, restituendo la strada e lo spazio pubblico alle persone e diversificandone l'utilizzo
- riducendo i volumi di traffico veicolare e i livelli di congestione, di rumore e di inquinamento;

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

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

il PUMS prevede altresì una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, provvedimenti di moderazione del traffico (zone 30, shared surfaces, etc.); il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato; la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni e con le reti ciclabili intercomunali; la connessione con le ciclovie delle reti Bicitalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse. Il Piano della Mobilità Ciclistica prevede un'offerta di servizi a supporto della Mobilità Ciclabile: Velostazione (Stazione centrale), stalli biciclette, etc.; Il Bike sharing centro urbano - zona PIP; Bike sharing casa-scuola, stazione- scuola, scuola-scuola; il trasporto bici su bus; nuovi nodi di interscambio, terminal bus e stazioni attrezzate; la riorganizzazione dei percorsi del trasporto pubblico su gomma, il Piano di adeguamento delle fermate.

4.4.5 MONITORAGGIO

Gli Indicatori di verifica dell'attuazione del Piano andranno aggiornati annualmente, e ciò considerato sono stati individuati indicatori e misure di semplice rilevazione, così da agevolare l'ufficio Comunale nell'attività di monitoraggio, così da poter concentrare le risorse disponibili all'attuazione degli interventi.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 122 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.5 PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO

I Processi di Pianificazione Paesaggistica attivati dalla Regione Puglia attraverso la redazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) attribuiscono alle VAS dei singoli Piani un momento per verificare compatibilità ed azioni strategiche.

In questo capitolo vengono descritti i principali elementi del paesaggio e del patrimonio culturale del comune di Ginosa. La ricognizione verrà fatta all'interno della quadro conoscitivo e metodologico offerto dal nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia.

La valenza territoriale del PPTR ha dato origine ai 5 Progetti Territoriali del Paesaggio Regionale che rappresentano le proposte attive di tutela e sviluppo del paesaggio pugliese che il PPTR lancia per la sfida al futuro.

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

Nell'effettuare una ricognizione puntuale degli elementi di pregio paesaggistico all'interno del territorio, il PPTR individua una serie di beni paesaggistici e di ulteriori contesti paesaggistici da sottoporre a specifica normativa di tutela.

Ginosa

....la zona della gravina di Ginosa ricadente nei comuni di Ginosa e di Laterza (Taranto) è di notevole interesse perché è caratterizzata dalla presenza della Gravina di Ginosa, la cui particolare conformazione morfologica ha condizionato il disegno dell'abitato attuale e, fino al secolo scorso, costituito di fatto il sito dell'abitato stesso. La non eccessiva asperità per un lungo tratto della Gravina ha favorito sin dalle epoche più remote l'insediarsi di comunità umane sicché cospicue sono le tracce di civiltà rupestri. Sui pianori il territorio è contrassegnato da numerose masserie, per cui alla macchia mediterranea si alternano vaste aree coltivate per lo più ad uliveto e a vigna. Tale zona è godibile da numerosi punti di vista accessibili al pubblico (tratto da D.M. 01-08-1985, G.U. n. 30 del 06/02/1986).

Marina di ginosa

La costa occidentale jonica ricadente nei comuni di Ginosa, Castellaneta, Palagiano, Massafra e Taranto (provincia di Taranto) riveste particolare interesse perché è caratterizzata da una fascia ininterrotta d'arenile chiusa verso l'entroterra da una fitta pineta. La zona è godibile da numerosi tratti di strade pubbliche. (Tratto da D.M. 01-08-1985 G.U. n. 30-06/02/1986).

Si riportano tali elementi nelle immagini seguenti, suddivisi per strutture e componenti. Esse evidenziano la presenza dei seguenti beni e ulteriori contesti (Ginosa e Marina di Ginosa)

1. Struttura idrogeomorfologica:

1.1. Componenti geomorfologiche

Ginosa

Per le componenti geomorfologiche, nell'area sono presenti i seguenti "ulteriori contesti individuati dal PPTR (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Versanti**
- **Lame e gravine**
- **Grotte**

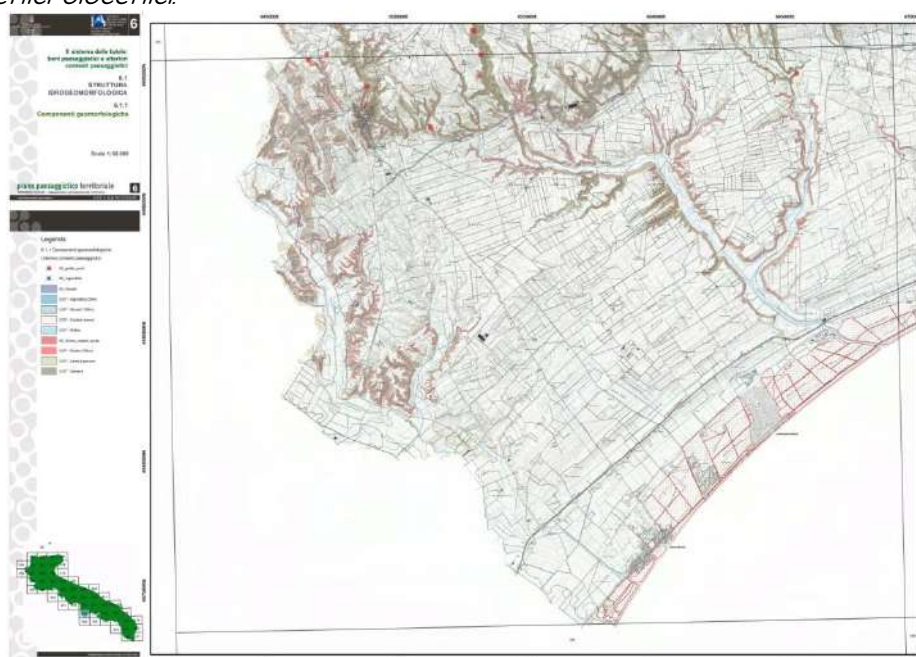
Le peculiarità del paesaggio dell'arco ionico-tarantino, dal punto di vista idrogeomorfologico, sono strettamente legate ai caratteri orografici ed idrografici dei rilievi, ed in misura minore, alla diffusione dei processi carsici. Le specifiche tipologie idrogeomorfologiche che caratterizzano l'ambito sono essenzialmente quelle originate dai processi di modellamento fluviale e di versante, e in subordine a quelle carsiche. Tra le peculiarità dell'area, spiccano per diffusione e percezione le valli fluvio-carsiche (localmente denominate "gravine"), che dissecano in modo evidente altopiano calcareo, con incisioni molto strette e profonde, anche alcune centinaia di metri, a guisa di piccoli canyon. E' da rilevare come i tratti fluviali aventi simili caratteristiche hanno uno sviluppo planimetrico alquanto limitato (pochi chilometri) in rapporto all'intera lunghezza del corso d'acqua. Le morfologie aspre e scoscese delle pareti delle gravine hanno favorito il preservarsi della naturalità di detti siti, permettendo anche l'instaurarsi di popolamenti vegetali e animali caratteristici e a luoghi endemici.

Marina di Ginosa

Per le componenti geomorfologiche, nell'area sono presenti i seguenti "ulteriori contesti individuati dal PPTR(art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Cordoni dunari**

La morfologia costiera si presenta bassa e sabbiosa, a profilo digradante, bordata da più ordini di cordoni dunari, disposti in serie parallele: dai più recenti in prossimità del mare, ai più antichi verso l'entroterra. Le dune sono caratterizzate da continuità laterale notevolmente accentuata e sono ampiamente colonizzate da vegetazione arbustiva e macchia mediterranea. Lungo il litorale, dune non ancora cementate si alternano a dune cementate a composizione calcarenitica e depositi alluvionali pleistocenici e olocenici, trasportati dalle aree interne attraverso i numerosi corsi d'acqua presenti. Diversamente da altre zone della Puglia meridionale, questo paesaggio costiero è contraddistinto da una quinta scenica di forte impatto visivo, formata dalla successione continua di terrazzi pianeggianti, disposti a diverse altezze s.l.m., variamente estesi e digradanti verso il mare con andamento uniforme e pressoché parallelo alla linea di costa. Tali forme corrispondono a paleoline di riva e ad antiche superfici di abrasione marina e documentano le oscillazioni eustatiche verificatesi in tempi pleistocenici-olocenici.



12 Componenti idrologiche:

Ginosa


Nell'area sono presenti, quali componenti idrologiche, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

- **Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche** (art 142, comma 1, lett. c, del Codice) e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):
- **Aree soggette a vincolo idrogeologico**
- **Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.**

In rapporto alla idrografia superficiale, l'ambito comprende i bacini di una serie di corsi d'acqua, accomunati dalla condizione di avere come recapito finale il mare Jonio, nel tratto compreso tra la foce del Bradano e il litorale tarantino orientale, e di mostrare in molti casi, soprattutto nei tratti mediomontani, condizioni morfologiche della sezione di deflusso molto strette e profonde, che localmente sono chiamate "gravine" (gravina di Ginosa).

Quasi sempre si rinvencono a partire dal limite litologico tra i terreni calcarei e calcarenitici murgiani e quelli argillososabbiosi della Fossa Bradanica, ove spesso è anche presente una significativa discontinuità morfologica dovuta al terrazzamento dei versanti per abrasione marina o sollevamento tettonico.

La porzione dei reticoli idrografici presenti posta generalmente a monte dei tratti di "gravina", mostra assetti plano-altimetrici non molto diversi da quelli dei Bacini del versante adriatico delle Murge,

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 124 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

mentre le porzioni di rete idrografica poste generalmente a valle degli stessi, assume caratteri abbastanza simili a quelli dei tratti terminali dei principali fiumi del Tavoliere della Puglia.

Marina di Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti idrologiche, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

- **Territori costieri** (art 142, comma 1, lett. a, del Codice)
- **Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche** (art 142, comma 1, lett. c, del Codice);

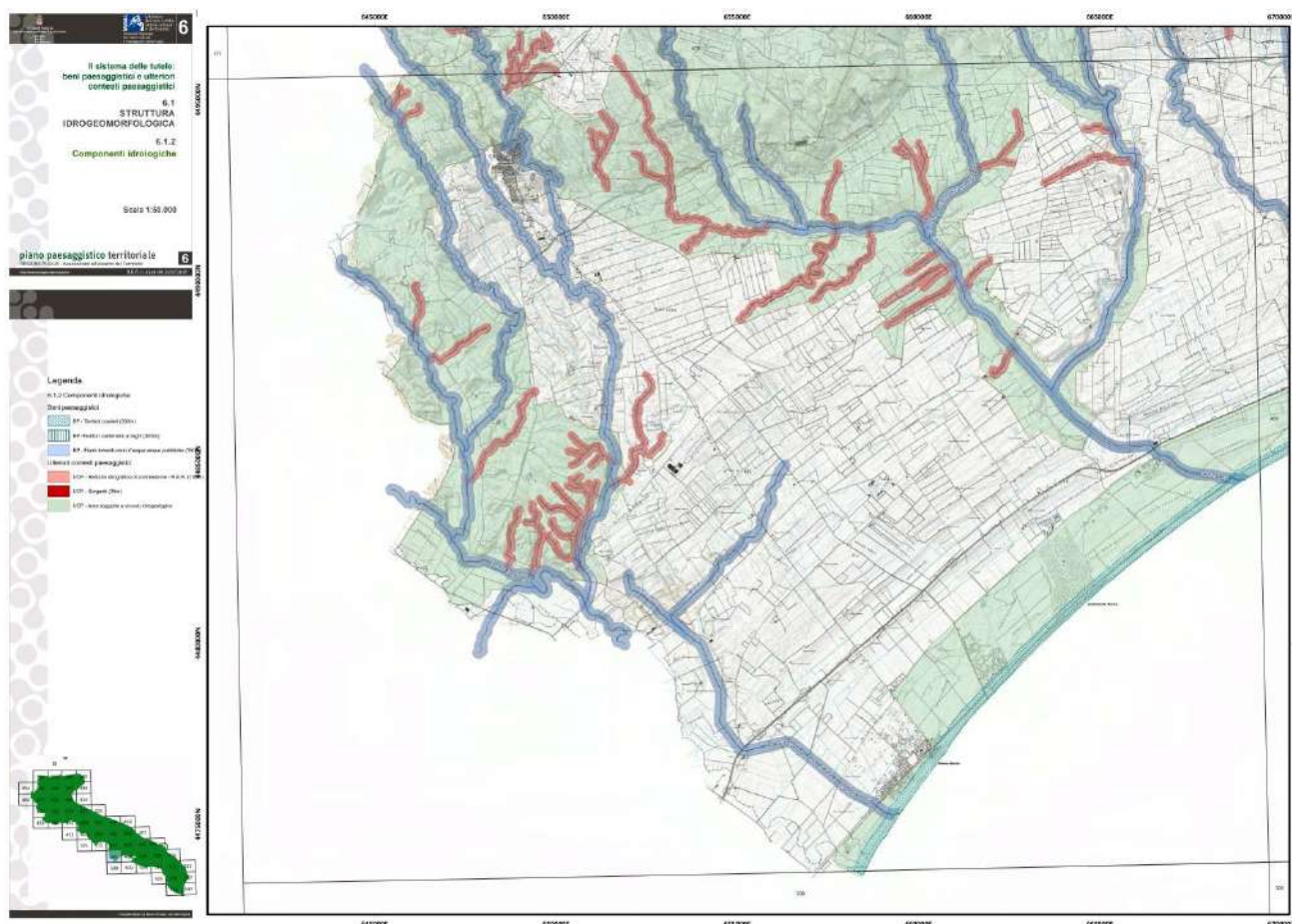
e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Aree soggette a vincolo idrogeologico**
- **Sorgenti**

La morfologia costiera si presenta bassa, sabbiosa, bordata da più ordini di cordoni dunari, disposti in serie parallele: dai più recenti in prossimità del mare, ai più antichi verso l'entroterra. Lungo tutto il litorale, dune non ancora cementate si alternano a dune cementate a composizione calcarenitica e depositi alluvionali pleistocenici e olocenici, trasportati dalle aree interne attraverso i numerosi corsi d'acqua presenti. Diversamente da altre zone della Puglia meridionale, questo paesaggio costiero è contraddistinto da una quinta scenica di forte impatto visivo, formata dalla successione continua di terrazzi pianeggianti, disposti a diverse altezze s.l.m., variamente estesi e digradanti verso il mare con andamento uniforme e pressoché parallelo alla linea di costa. Tali forme corrispondono a paleoline di riva e ad antiche superfici di abrasione marina e documentano le oscillazioni eustatiche verificatesi in tempi pleistocenici-olocenici.

Un'ulteriore singolarità che accentua i caratteri identitari di questo tratto della costa pugliese è rappresentata dal sistema a pettine di corsi d'acqua che, discende verso il mare dalle alture circostanti, solcando un'ampia fascia retrodualc oggi bonificata, ma per lungo tempo paludosa. Il lungo litorale sabbioso è scandito dalle foci dei fiumi Tara, Paternisco, Lato, Lenne e Galaso. Il piccolo fiume Paternisco è alimentato nel primo tratto da alcune infiltrazioni sorgentizie poste a valle dell'omonima masseria. Nella parte terminale prossima alla costa, nell'attraversare quanto resta dell'antico bosco del Paternisco Gallio, un tempo sfruttato per l'estrazione della resina, il fiume mostra invece una portata maggiore, giacché riceve il contributo del "canale Maestro" che raccoglie le acque provenienti da numerosi pantani adiacenti. Il fiume Lenne, che assume una consistenza significativa solo nell'ultimo chilometro, deve la sua portata all'alimentazione continua da risorgive, sbocca a mare tra il Bosco Romanazzi ed il Bosco di Marziotta dopo aver raccolto le acque dell'antica palude di Vega, oramai bonificata. Il Lato, il corso d'acqua più importante per portata della costa ionica pugliese che trae origine dalle gravine di Laterza e Castellaneta, riceve le acque dalle paludi bonificate Menagiola della Principessa per poi insinuarsi in una estesa pineta d'Aleppo, in alcuni tratti così fitta da impedire l'accesso alle sponde del fiume. Il torrente Galaso prende origine da risorgive carsiche e dall'acqua di scolo proveniente dalle campagne circostanti. Nell'ultimo tratto, dopo aver costeggiato l'omonima strada perpendicolare alla costa, raccoglie le acque di un'ulteriore risorgiva, così da alimentare notevolmente la sua portata.

L'area di vincolo si chiude in corrispondenza della vecchia foce del Bradano che attualmente corrisponde al lago di Salinella, una modesta depressione intradunale, circondata da una vistosa pineta demaniale piantata sulle dune nella prima metà del secolo scorso.



2. Struttura ecosistemica e ambientale:

2.1 Componenti botanico - vegetazionali

Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti botanico - vegetazionali, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

- I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento.. (art. 142, comma 1, lett. g, del codice)
- e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- Area di rispetto dei boschi
- Prati e pascoli naturali
- Formazioni arbustive in evoluzione naturale

L'area presenta un'alta valenza ecologica. La matrice agricola è infatti sempre intervallata (lame e gravine) o prossima a spazi naturali (boschi e macchia), frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti a secco, siepi e filari). Vi è un'elevata contiguità con gli ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta diversificato e complesso. Il livello alto dei terrazzi a morfologia subpianeggiante posti alla base della scarpata dell'arco ionico-tarantino occidentale, da cui si originano le gravine, con copertura ad oliveti e vigneti, ha una valenza ecologica medio-alta. L'agroecosistema si presenta in genere diversificato e complesso. In tale zona la gravina è ricoperta da boschi e le aree a ridosso, da pascoli naturali.

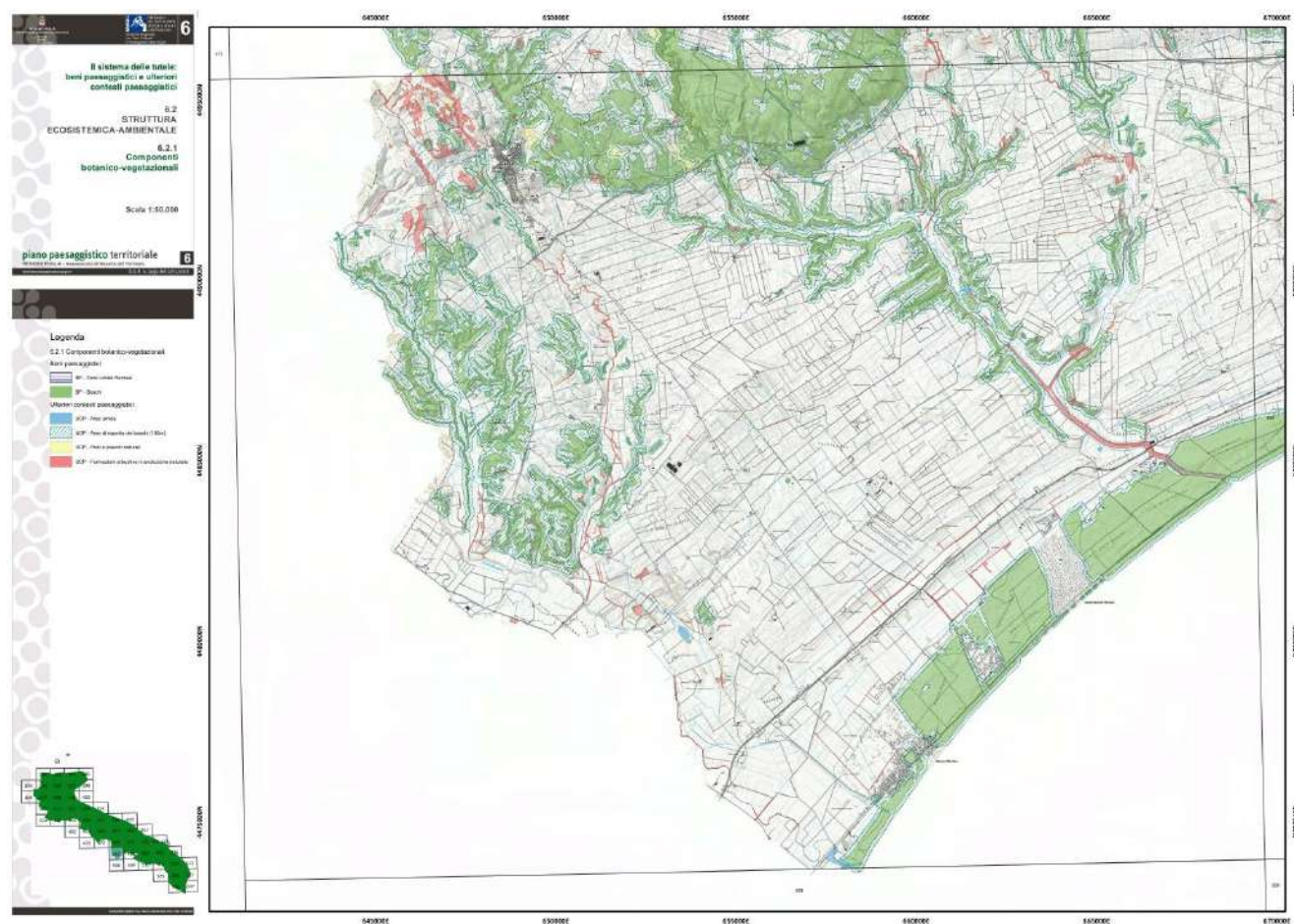
Marina di Ginosola

Nell'area sono presenti, quali componenti botanico - vegetazionali, i seguenti beni paesaggistici, individuati dal PPTR:

- I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento.. (art. 142, comma 1, lett. g, del codice)
- e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- Area di rispetto dei boschi
- Prati e pascoli naturali
- Formazioni arbustive in evoluzione naturale

Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea. Esso si presenta con un retroterra caratterizzato da un mosaico di bonifica ben ancora leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità. I livelli più bassi dei terrazzi marini e la fascia retrodunale fra Ginosa e Taranto sempre dell'arco occidentale, con l'esclusione delle aree bonificate presentano caratteri pedologici limitanti tali da permettere la messa a coltura di poche specie selezionate o la destinazione a copertura forestale. Le dune sono caratterizzate da continuità laterale notevolmente accentuata e sono ampiamente colonizzate da vegetazione arbustiva e macchia mediterranea



2.2 Componenti aree protette e dei siti naturalistici

Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti delle aree protette e dei siti naturalistici, i seguenti beni paesaggistici individuati dal PPTR :

- **Parchi e riserve** (art. 142, comma 1, lett. f, del codice)
- e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):
- **Siti di rilevanza naturalistica**
- **Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali**

La valenza ecologica della zona, è rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000 che sono state alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale. Nell'area è presente il Parco Naturale Regionale "Terre delle Gravine" L.R. n. 6/2011 e D.G.R. n.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 127 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

834 /2011, decreto L.R. n. 18 del 20.12.2005. L'area risulta anche inserita in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC e ZPS Area delle Gravine.

Marina di Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti delle aree protette e dei siti naturalistici, i seguenti beni paesaggistici individuati dal PPTR :

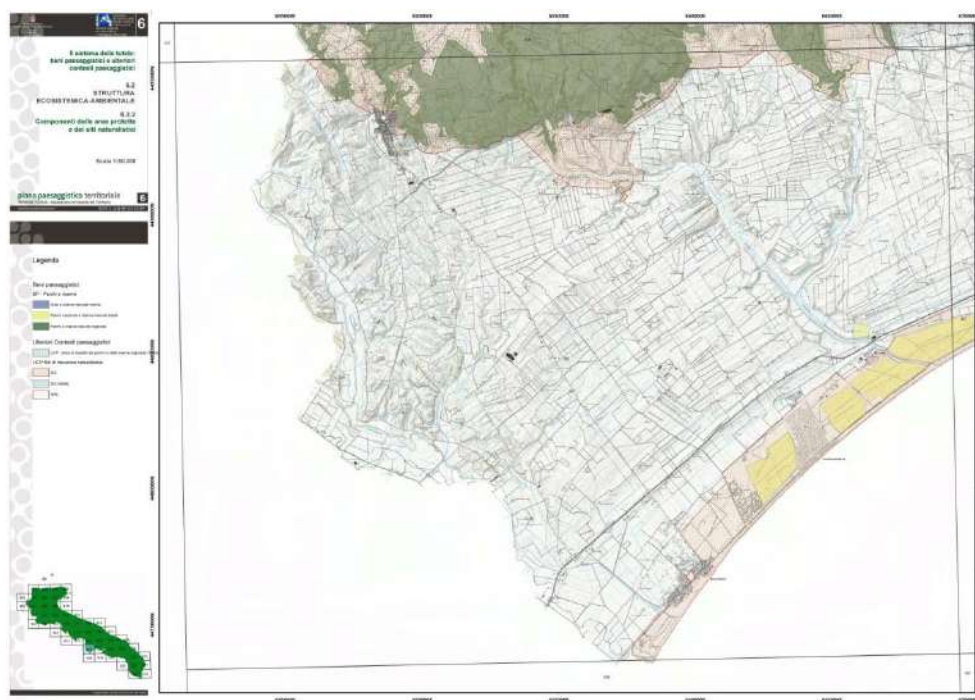
- Parchi e riserve (art. 142, c. 1 lett. f)

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- Siti di rilevanza naturalistica

I valori di questo paesaggio sono soprattutto naturalistici e riguardano, in primo luogo, i grandi areali di bosco di pino e tutte le aree di foce dei corsi d'acque che discendono verso il mare dalle alture circostanti, formando un sistema a pettine perpendicolare alla costa.

Lungo l'arco ionico tarantino è presente il secondo nucleo di pino d'Aleppo della Puglia, dopo quello garganico. La pineta litoranea situata tra Taranto e la foce del Bradano si estende su sabbia per circa 34 km, per una profondità media di 2 km. Anche se l'assetto vegetazionale del fiume Lenne è in parte degradato dai continui incendi dolosi, il corso del fiume è contraddistinto ancora da valori paesaggistici e naturalistici degni di tutela e valorizzazione: le sponde sono lambite da ampi areali pinetati, oltre che dalla tipica vegetazione ripariale. Nonostante le numerose bonifiche, l'area di foce del fiume Lato si presenta ancora come un paesaggio fluviale di notevole qualità naturalistica, anche grazie alla presenza della ferrovia e alla mancanza di un'adeguata viabilità di penetrazione nelle aree boscate protette circostanti. Malgrado la costruzione recente di un villaggio turistico, le sponde del fiume offrono rifugio a numerose specie di volatili, mentre nei boschi di pino circostanti si rinvencono ancora le tracce di mammiferi predatori come la volpe ed il tasso. Notevoli valori naturalistici caratterizzano anche il tratto medio e terminale del Galaso. Sebbene i coltivi (soprattutto gli agrumeti) abbiano fortemente ridotto la presenza della vegetazione spontanea, modificando strutturalmente l'habitat palustre, il tratto retrodunare presenta tutte le caratteristiche di un acquitrino e costituisce un luogo ideale per gli uccelli da passo. Numerose specie di volatili albergano lungo i cordoni dunali e la battigia, nel folto dei canneti, tra i cespugli di ginepro coccolone e sugli alberi di tamerice e di acacia. Ricchezza d'acqua e presenza di fauna ittica nel lago Salinella, vecchia foce del fiume Bradano, costituiscono ulteriori forti richiami in zona per uccelli migratori e stanziali. La valenza ecologica della zona, rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000, alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale è alta. L'area ricade in parte della Riserva Naturale Statale Biogenetica "Stornara" L. n. 394 del 06.12.1991, istituito con D.M. 13/07/1977. L'area risulta inserita anche in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC "Pineta dell'arco ionico".



	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		128 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

3. Struttura antropica e storico-culturale

3.1 Componenti culturali insediative

Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti culturali e insediative, i seguenti beni paesaggistici:

- **Usi civici** (art. 142, comma 1, lett. h, del codice)
 - **Zone di interesse archeologico** (art. 142, comma 1, lett. m, del codice)
- e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):
- **Testimonianze della stratificazione insediativa**
 - **Area di rispetto delle componenti culturali insediative**
 - **Città consolidata**
 - **Tratturi**

Paesaggio rurale

Il paesaggio rurale si può identificare nei rilievi delle propaggini murgiane, ovvero nella parte nord-occidentale dell'ambito che si caratterizza per le forme dei rilievi su cui si presenta un alternarsi di monoculture seminative, caratterizzati da variazioni della trama, che diviene via via più fitta man mano che aumentano le pendenze dei versanti, e da una serie di mosaici agricoli e di mosaici agro-silvopastorali in prossimità delle incisioni vallive fluvioarsicliche. Tale area caratterizzata da forti pendenze e` caratterizzata dalla presenza di uliveti, vigneti e frutteti in prossimità della Gravina, invece, le zone periferiche e pianeggianti, sono occupate da seminativi.

Città consolidata

Il carattere compatto dei centri delle gravine viene solo in parte contraddetto da una distribuzione dell'edificato più recente in relazione alla viabilità. E` il caso di Ginosa, dove l'edificato si dispone a tratti lungo il pendolo che porta dalla città alla sua marina, lasciando complessivamente percepibile il rapporto con la campagna. L'ingresso alla marina mostra il carattere spontaneo e per aggiunte dell'edificato: isolati regolari sono stati nel tempo saturati da un'edificazione estensiva di case, ad uno o due piani che giunge fino ai margini delle pinete a ridosso della costa.

Zone di interesse archeologico

Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcune zone di interesse archeologico: il vincolo diretto e indiretto di Oscurusciuto L. 490 del 1999 D.M. 08/06/2001.

Tratturi

Nell'area è presente: il Tratturello Bernalda - Ginosa - Laterza.

Testimonianze della stratificazione insediativa e area di rispetto

Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcuni siti interessati dalla presenza di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressioni dei caratteri identitari del territorio regionale. Nell'area sono presenti e sottoposti a disposizioni di tutela ai sensi degli artt. 77, 78 e 81 delle NTA, lo jazzo di Cristo, la masseria Grottaturge e la masseria Cascelli.

Usi civici

Gli usi civici presenti sono identificati come pascolo.

Marina di Ginosa

Nell'area sono presenti, quali componenti culturali e insediative, i seguenti beni paesaggistici:

- **Zone gravate da usi civici** (art 142, comma 1, lett. h, del Codice);

e i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Testimonianze della stratificazione insediativa**
- **Area di rispetto delle componenti culturali insediative**
- **Tratturi**

Paesaggio rurale

Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea e da un mosaico di bonifica ben ancora leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensificazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità.

Zone gravate da usi civici

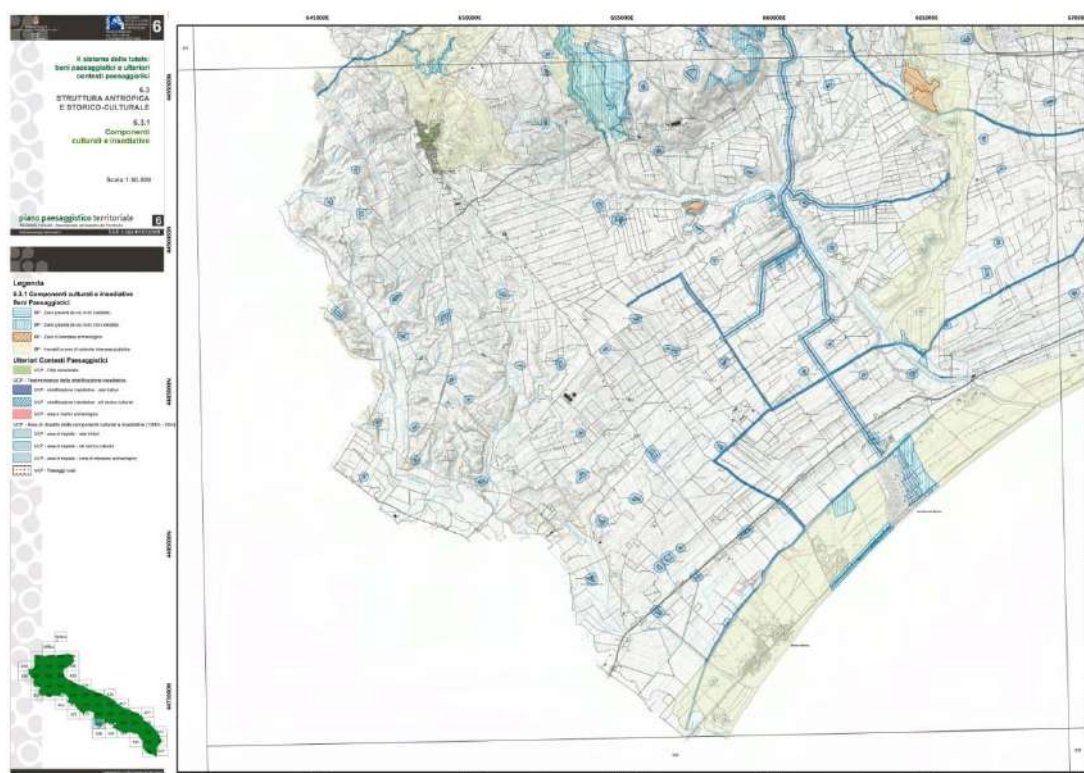
Aree boscate.

Tratturi

L'area è attraversata dal Tratturello Palagiano - Bradano, dal Tratturello Pineto

Testimonianze della stratificazione insediativa e area di rispetto

Il PPTR individua e perimetra, anche con un'area di rispetto di 100 m., alcuni siti interessati dalla presenza di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressioni dei caratteri identitari del territorio regionale. Nell'area ricadono n.3 masserie (masseria "Marinella di sopra" e masseria "Carmignano" e masseria "Tufarelle") e, non lontano dal lago di Salinella insistono i ruderi colonizzati dalla macchia mediterranea di Torre Mattoni. Questa fa parte di un sistema di torri costiere di difesa (torre Lato, Marinella, Mancini), poste in comunicazione visiva con altre torri presenti nell'immediato entroterra, a qualche chilometro dalla costa.



3.2 Componenti dei valori percettivi: strade a valenza paesaggistica

Ginosa

Nell'area sono presenti quali componenti dei valori percepiti i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Strade a valenza paesaggistica**

- **Coni visuali**

Il PPTR individua nell'area strade paesaggistiche (S.S. 580) dalla quale è possibile cogliere la diversità, peculiarità

e complessità del paesaggio ricompreso nell'area di vincolo ed è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati della gravina.

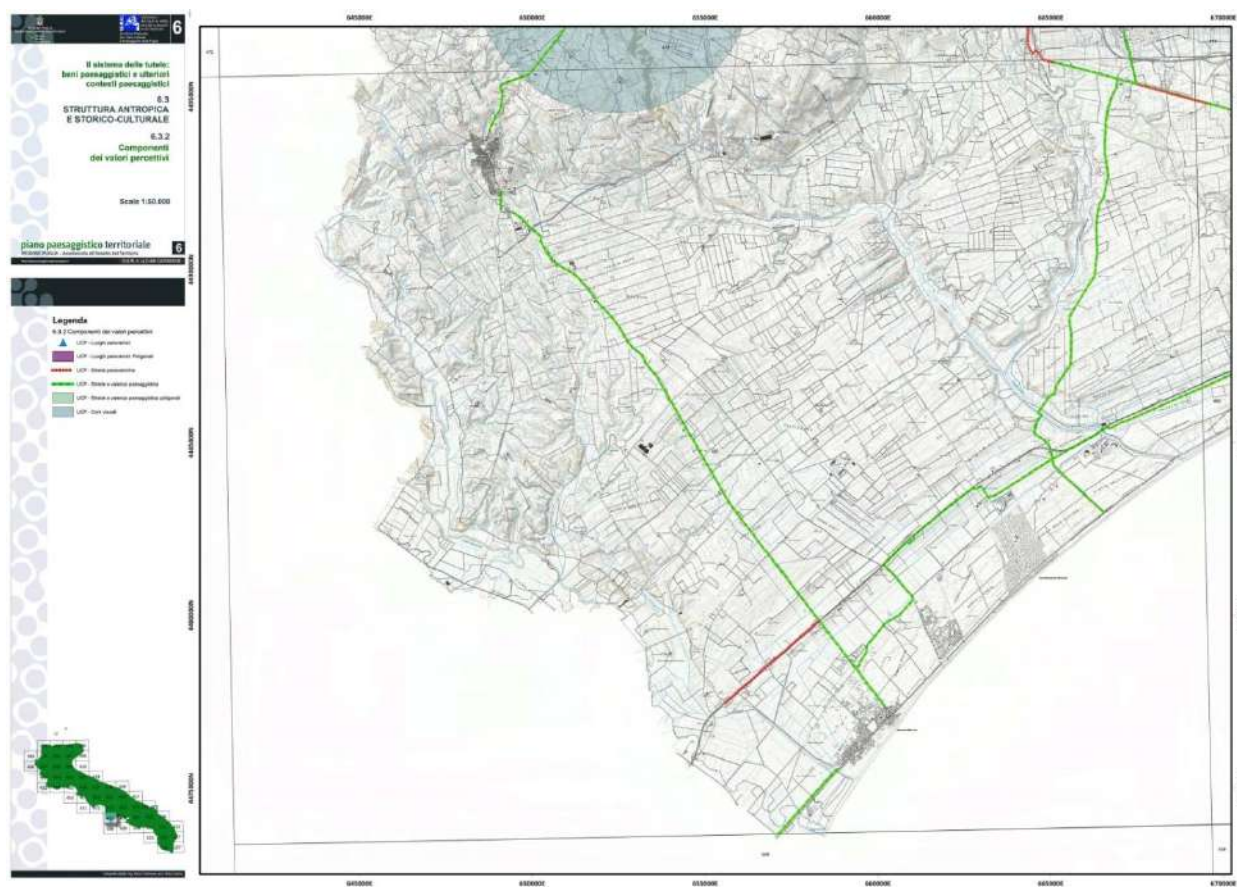
All'interno del perimetro di vincolo è presente un'area di coni visuali che include la gravina di Laterza.

Marina di Ginosa

Nell'area sono presenti quali componenti dei valori percepiti i seguenti "ulteriori contesti" (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice):

- **Strade a valenza paesaggistica**

Il PPTR individua nell'area strade d'interesse paesaggistico che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica da cui è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi.



4.5.1 INTERAZIONI CON il PUMS

Il PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE porterà in genere un contributo positivo alla componente Paesaggio e Beni Culturali in quanto valorizza le strade di interesse paesaggistico, promuove ed incentiva l'intermodalità tra le reti di città, garantendo una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali presenti sul territorio comunale.

In particolare lo scenario relativo alla mobilità ciclistica prevista dal PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA, che costituisce parte integrante del PUMS, si innesta e completa quella del PPTR, prevedendo collegamenti ulteriori all'interno del territorio comunale, in connessione con le ciclovie previste dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.


Il PUMS potrà portare un contributo positivo al raggiungimento degli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale anche attraverso la riqualificazione del centro storico, la rigenerazione di alcune aree urbane, gli interventi di razionalizzazione del traffico urbano, il miglioramento della qualità dello spazio pubblico, la sistemazione degli accessi veicolari e la riqualificazione di potenziali detrattori e/o di elementi di criticità paesaggistica.

4.5.2 Monitoraggio

Per il monitoraggio degli effetti del PUMS sulla componente "Paesaggio, patrimonio culturale architettonico e archeologico" il comune di Ginosa si potrebbe effettuare indagini sulle preferenze di cittadini e visitatori, rilevazioni sulla presenza di turisti e, in particolare, sulla presenza di turisti cicloamatori.

Indicatori :

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Qualità paesaggistica	Incremento fussi turistici e non solo legati alla fruizione del territorio	N°	Varie

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		131 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

4.6 Biodiversità e reti ecologiche

La perdita della Biodiversità è la minaccia ambientale che, insieme al cambiamento climatico, incombe più gravemente sul pianeta, e i due fenomeni sono inestricabilmente legati.

Nel 2011 la Commissione Europea ha adottato una nuova strategia che definisce il quadro per l'azione dell'Unione Europea nel prossimo decennio al fine di conseguire l'obiettivo chiave fissato per il 2020: *"porre fine alla perdita di biodiversità e al degrado dei servizi ecosistemici e ripristinarli nei limiti del possibile, intensificando al tempo stesso il contributo dell'UE per scongiurare la perdita di biodiversità a livello mondiale"*.

La visione al 2050 prevede che la biodiversità e i servizi ecosistemici da essa offerti – il capitale naturale dell'Unione Europea – saranno protetti, valutati e debitamente ripristinati per il loro valore intrinseco e per il loro fondamentale contributo al benessere umano e alla prosperità economica, onde evitare mutamenti catastrofici legati alla perdita di biodiversità.

In questo capitolo l'analisi della componente ambientale "biodiversità e reti ecologiche" sarà utile per individuare e valutare gli effetti che l'attuazione del PUMS può avere sui siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) potenzialmente interessati, con particolare riferimento all'integrità strutturale e funzionale degli habitat e delle specie che costituiscono la ragion d'essere dei siti stessi.

Aree protette e Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 è costituita, ai sensi della Direttiva "Habitat", dai Siti di Importanza Comunitari (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) previste dalla Direttiva "Uccelli".

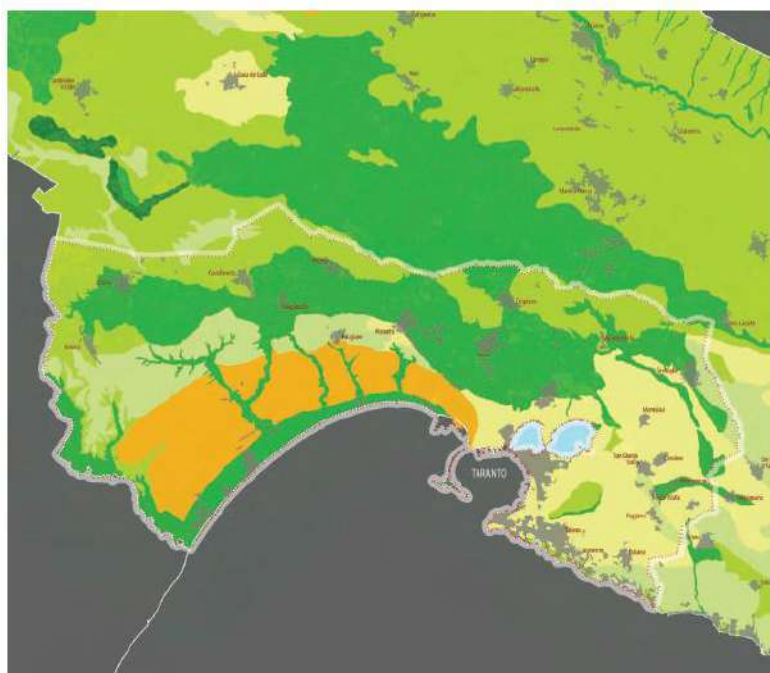
La valenza ecologica della zona di Ginosola, è rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000 che sono state alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale. Nell'area è presente il Parco Naturale Regionale "Terre delle Gravine" L.R. n. 6/2011 e D.G.R. n. 834 /2011, decreto L.R. n. 18 del 20.12.2005. L'area risulta anche inserita in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC e ZPS Area delle Gravine.

La valenza ecologica della zona Marina di Ginosola, rappresentata nelle cartografie e nei data base del sistema delle aree protette e della Rete Natura 2000, alla base del Progetto della Rete Ecologica Regionale è alta. L'area ricade in parte della Riserva Naturale Statale Biogenetica "Stornara" L n. 394 del 06.12.1991, istituito con D.M. 13/07/1977. L'area risulta inserita anche in un sito di rilevanza naturalistica: il SIC "Pineta dell'arco ionico".

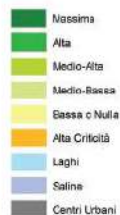
La valenza ecologica dell'Arco ionico tarantino

Le scarpate a contatto con l'Alta Murgia, coltivate a seminativi ma con ampie superfici boschive a conifere e latifoglie presentano un'alta valenza ecologica. La matrice agricola è infatti sempre intervallata (lame e gravine) o prossima a spazi naturali (boschi e macchia), frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti a secco, siepi e filari). Vi è un'elevata contiguità con gli ecotoni e biotopi. L'agro-ecosistema si presenta diversificato e complesso. Il livello alto dei terrazzi a morfologia sub pianeggiante posti alla base della scarpata dell'arco ionico-tarantino occidentale, da cui si originano le gravine di Ginosola, Castellaneta, Palagianello e Palagiano, con copertura ad oliveti e frutteti, ha una valenza ecologica medio-alta. La matrice agricola infatti è spesso prossima a spazi naturali, frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti, filari ed affioramenti rocciosi). Vi è una discreta contiguità con ecotoni e biotopi.

L'agro-ecosistema si presenta in genere diversificato e complesso. L'area del livello intermedio e quello più basso dei terrazzi marini dell'arco ionico occidentale coltivato in intensivo a frutteti (agrumeti), oliveti e vite per uva da tavola vengono considerati ad alta criticità per il forte impatto ambientale e paesaggistico-visivo. Non sono presenti estesi elementi di naturalità tanto nella matrice che in contiguità. L'agro-ecosistema si presenta con scarsa diversificazione e complessità. Il livello inferiore e superiore della piattaforma di abrasione marina dell'arco ionico tarantino orientale, benché separati da aree a pascolo e macchia, si presentano coltivati in intensivo a vigneto e seminativi. La Valenza ecologica è pertanto bassa o nulla. La matrice agricola ha infatti decisamente pochi e limitati elementi residui di naturalità con una scarsa presenza boschi, siepi, muretti e filari e scarsa contiguità a ecotoni e biotopi. La pressione antropica invece sugli agro-ecosistemi dell'arco è notevole tanto da presentarsi scarsamente complessi e diversificati.



Elaborato 3.2.7.b
LA VALENZA ECOLOGICA DEI PAESAGGI RURALI

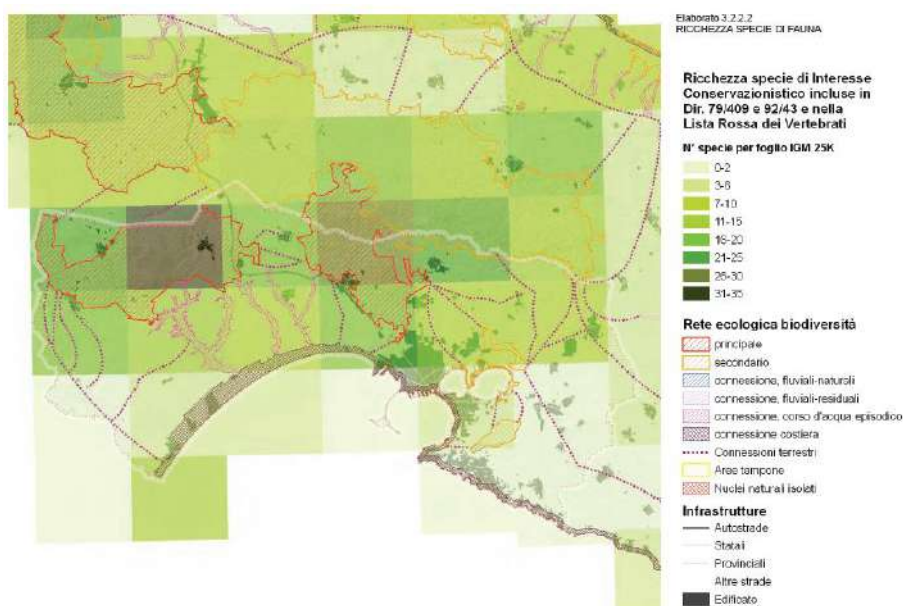


Legenda

- Valenza ecologica massima: corrisponde alle aree boscate e forestali (in evidenza nelle delineazioni cartografiche, dalla Carta della Naturalità)
- Valenza ecologica alta: corrisponde alle aree prevalentemente a pascolo naturale, alle praterie ed ai prati stabili non irrigui, ai cespuglieti ed arbusteti ed alla vegetazione sclerofila, soprattutto connessi agli ambienti boscati e forestali. La matrice agricola è sempre intervallata o prossima a spazi naturali, frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (siepi, muretti e filari). Elevata contiguità con ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta in genere diversificato e complesso.
- Valenza ecologica medio-alta: corrisponde prevalentemente alle estese aree olivate persistenti e/o coltivate con tecniche tradizionali, con presenza di zone agricole eterogenee. Sono comprese quindi aree coltivate ad uliveti in estensivo, le aree agricole con presenza di spazi naturali, le aree agroforestali, i sistemi culturali complessi, le coltivazioni annuali associate a colture permanenti. La matrice agricola ha una sovente presenza di boschi, siepi, muretti e filari con discreta contiguità a ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta sufficientemente diversificato e complesso.
- Valenza ecologica medio-bassa: corrisponde prevalentemente alle colture seminate marginali ed estensive con presenza di uliveti persistenti e/o coltivati con tecniche tradizionali. La matrice agricola ha una presenza saltuaria di boschi residui, siepi, muretti e filari con sufficiente contiguità agli ecotoni, e scarsa ai biotopi. L'agroecosistema, anche senza la presenza di elementi con caratteristiche di naturalità, mantiene una relativa permeabilità orizzontale data l'assenza (o la bassa densità) di elementi di pressione antropica.
- Valenza ecologica bassa o nulla: corrisponde alle aree agricole intensive con colture legnose agrarie per lo più irrigue (vigneti, frutteti e frutti minori, uliveti) e seminativi quali orticole, erbacee di pieno campo e colture protette. La matrice agricola ha pochi e limitati elementi residui ed aree rifugio (siepi, muretti e filari). Nessuna contiguità a biotopi e scarsi gli ecotoni. In genere, la monocoltura coltivata in intensivo per appezzamento di elevata estensione genera una forte pressione sull'agroecosistema che si presenta scarsamente complesso e diversificato.
- Aree ad alta criticità ecologica: corrisponde prevalentemente alla monocoltura della vite per uva da tavola coltivata a tendone, e/o alla coltivazione di frutteti in intensivo, con forte impatto ambientale soprattutto idrogeomorfologico e paesaggistico-visivo. Non sono presenti elementi di naturalità nella matrice ed in contiguità. L'agroecosistema si presenta con diversificazione e complessità nulla.

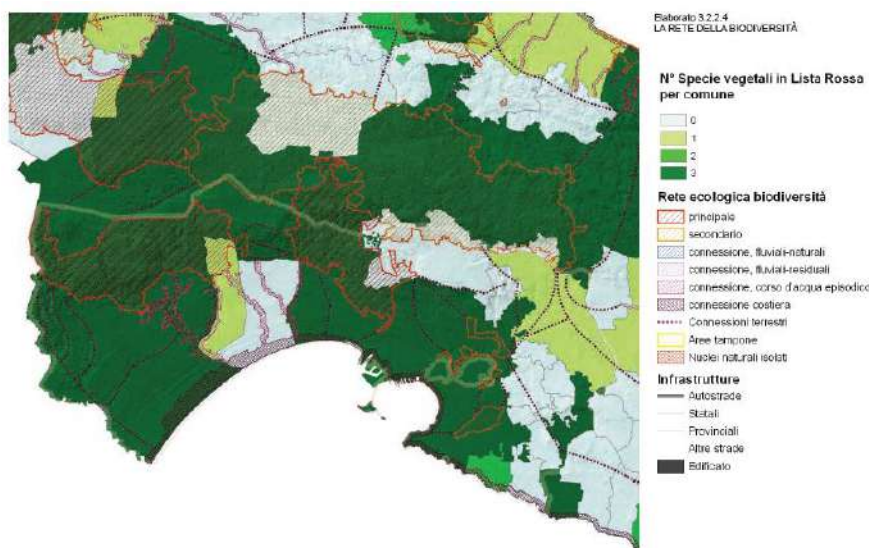
ù

Nella tavola seguente è illustrato il valore di ricchezza delle specie di Vertebrati rare e minacciate presenti in Puglia. Le specie prese in considerazione sono quelle per le quali esistono obblighi di conservazione, in particolare sono considerate tutte le specie inserite negli Allegati II e IV della Direttiva Habitat (93/43/CEE) e nell'allegato I della Dir. Uccelli (79/409/CEE) e nella Lista Rossa dei Vertebrati d'Italia. La tavola offre una immediata lettura delle aree regionali a maggiore ricchezza di biodiversità. Emergono significativamente i sistemi ambientali del Gargano, delle Murge e dell'area delle Gravine, nuclei essenziali per la conservazione delle principali specie minacciate presenti in Puglia.



Tav. 3.2.2.2 - Carta della ricchezza di specie. Fonte: PPTR della Regione Puglia.


Nella tavola seguente è illustrata la ricchezza di specie della Lista Rossa Regionale delle Piante d'Italia, suddivisa per territorio comunale. Esprime la ricchezza in biodiversità della flora minacciata. Dalla concentrazione dei Comuni a maggiore ricchezza di specie si evidenziano le aree più importanti per la conservazione della flora. Tra le aree più importanti risultano il Gargano, le Murge, l'area delle Gravine, alcune aree del Salento soprattutto per le specie trans-adriatiche.



Tav. 3.2.2.4_Rete biodiversità. Carta della ricchezza della flora minacciata. Fonte: PPTR della Regione Puglia.

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato "La rete ecologica regionale" (elaborato 4.2.1) delinea in chiave progettuale, secondo un'interpretazione multifunzionale e ecoterritoriale del concetto di rete, un disegno ambientale di tutto il territorio regionale volto ad elevarne la qualità ecologica e paesaggistica.

Tale progetto persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, gli stepping stones, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 135 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		


La valutazione di incidenza costituisce una misura preventiva di tutela intesa ad assicurare il mantenimento ed il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.

4.6.2 MONITORAGGIO

Le azioni del PUMS hanno come obiettivo fondamentale ridurre gli impatti sulla biodiversità derivanti dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture e limitare il consumo di suolo, inoltre gli interventi previsti potranno incidere in modo positivo sulla qualità dell'aria ai fini della protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali.

Indicatori :

Componente	Indicatore	Unità di misura	Fonte
Biodiversità	Incremento della superficie urbanizzata dovuta all'attuazione degli interventi del PUMS	ha	Comune
	Qualità dell'aria ai fini della protezione della vegetazione e degli ecosistemi naturali.	µg/m ³	ARPA/Comune

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 136 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE V: POSSIBILI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PIANO

Le aree urbane rappresentano un laboratorio fondamentale delle politiche rivolte allo sviluppo sostenibile, esse sono il luogo dove "si lavora, ci si muove, si fanno affari e dove la vita è regolata dalla funzionalità dei servizi pubblici ma anche dai nuovi stili di vita dei singoli cittadini legati ad esempio al tempo libero. La mobilità urbana è diventata una delle più grandi opportunità di sviluppo e nel contempo fonte di problemi della vita contemporanea, il cui maggiore fattore strutturale è legato ai cambiamenti della morfologia urbana e alle trasformazioni dell'intero sistema urbano nel suo complesso."

Il PUMS è uno strumento strategico di pianificazione di cui si è voluta dotare l'Amministrazione, grazie al quale si mira a costruire una prospettiva partecipata di sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio comunale di Ginosa. Per delineare le strategie e le scelte del Piano è necessario, in primo luogo, compiere una chiara individuazione degli obiettivi che il PUMS di Ginosa si prefigge di conseguire nel corso del prossimo periodo valido per i prossimi 10-15 anni.

Gli obiettivi che ci si pone derivano principalmente dalla necessità di soddisfare i fabbisogni di mobilità dei cittadini, di aumentare i livelli di sicurezza, di incrementare le capacità di trasporto, di ridurre i fenomeni di congestione del traffico, le emissioni atmosferiche inquinanti dovute ai trasporti, ad esempio PM10, PM2,5, ossidi di azoto e precursori dell'ozono, nonché gli inquinanti locali legati al "traffico di prossimità", e, non ultimo, di migliorare la qualità del paesaggio urbano, il contenimento del consumo di suolo la valorizzazione delle peculiarità del territorio per favorirne la fruizione e aumentarne l'attrattività turistica.

Le strategie e le azioni del PUMS, a valle dell'analisi dello stato attuale della mobilità all'interno di due nuclei urbani Ginosa e Marina di Ginosa di contenute dimensioni, puntano:

- alla definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione (ZTL ambientali), tramite:
 - ✓ l'istituzione della ZTL nel nucleo antico di Ginosa e sul lungomare di Marina di Ginosa
 - ✓ interventi di riorganizzazione della circolazione sugli assi di accesso principale _Ginosa e Marina di Ginosa
 - ✓ interventi di riorganizzazione sulle strade secondarie/locali
- al riordino e potenziamento del sistema della sosta tramite:
 - ✓ la ridistribuzione della sosta su strada e la realizzazione di parcheggi di interscambio e zone di sosta regolamentata in aree del tessuto consolidato,
 - ✓ l'introduzione di politiche e gestione della sosta - Park Pricing e Road Pricing-
 - ✓ l'introduzione di strumenti digitali dedicati all'infomobilità;
- al potenziamento e alla riorganizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico Extraurbano tramite:
 - ✓ nuovi nodi di scambio (bici+bus)
 - ✓ l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico urbano (ad esempio con bus navetta elettrico da 8/10 posti), oltre ad essere giustificata da esempi felici di altre realtà urbane di analoghe dimensioni, resta una delle condizioni principali per implementare politiche efficaci di riduzione dell'uso dell'auto privata.
- al miglioramento della sicurezza stradale con l'istituzione di strumenti di moderazione e fluidificazione del traffico (dissuasori di velocità, zone 30, ...) e di zone pedonali.
- allo sviluppo di sistemi per la promozione della mobilità pedonale e ciclistica tramite:
 - ✓ la realizzazione di percorsi ciclabili, servizi per i ciclisti, velostazioni etc.
- all'introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling
- alla promozione della mobilità elettrica, attiva e sostenibile"
- alla razionalizzazione della Logistica urbana
- allo sviluppo e la promozione delle tecniche di mobility management
- al coinvolgimento del mondo della scuola, per promuovere la mobilità nelle scuole avviando in collaborazione con gli istituti scolastici del territorio, un Piano per la mobilità scolastica sostenibile.
- alla diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta - Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - per favorire l'indipendenza nel vivere quotidiano e la socialità delle persone con mobilità ridotta. Il diritto alla mobilità può essere garantito attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche, la "messa a norma" delle strutture, etc.

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		137 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE VI: CONCLUSIONI

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, per definizione, si propone di raggiungere obiettivi ambiziosi e misurabili di breve e medio termine (5 anni), inseriti in una visione di pianificazione di lungo periodo (10 anni), che veda la mobilità come parte integrante di una strategia complessiva di sviluppo sostenibile. L'implementazione di un PUMS potrà essere monitorata attentamente e i progressi verso gli obiettivi potranno essere valutati sulla base di indicatori selezionati.

Per quanto riguarda le interferenze con l'ambiente va evidenziato che il P.U.M.S., rappresenta uno strumento strategico che punta a riequilibrare le esigenze di mobilità e il rispetto dell'ambiente ed è basato più che sulla trasformazione del territorio, su quella delle abitudini e degli usi del territorio, in senso sostenibile.

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

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


Una volta definite le strategie e le azioni si passerà alla definizione degli scenari alternativi di Piano e all'Action Plan che comprendono oltre a tutti gli elementi sino ad ora esaminati anche:

- la dimensione temporale del piano (Tempi d'attuazione), che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine (5 anni);
- la composizione degli scenari alternativi sulla base di un metodo trasparente.
- la valutazione dell'impatto e il collegamento con gli obiettivi del PUMS
- la responsabilità dell'attuazione
- Le fonti di finanziamento
- Gli indicatori per il monitoraggio e la valutazione

PARTE VII: ELENCO ELABORATI E DOCUMENTI ALLEGATI

ELENCO ELABORATI QUADRO CONOSCITIVO

1	Sistema territoriale
<p> TAV.11 - Patrimonio ambientale - scala sovraprovinciale TAV.12 - Patrimonio ambientale - scala provinciale TAV.13 - Patrimonio ambientale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa TAV.14 - Patrimonio ambientale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000 </p>	
<p> TAV.15 - Patrimonio culturale - scala sovraprovinciale TAV.16 - Patrimonio culturale - scala provinciale TAV.17 - Patrimonio culturale - scala comunale - Ginosa e Marina di Ginosa TAV.18 - Patrimonio culturale - scala comunale - centro Ginosa e Marina di Ginosa 1:5000 TAV.19 - Patrimonio culturale e ambientale - scala comunale - Marina di Ginosa 1:5000 </p>	
<p> TAV.110 - Sistema produttivo e della logistica - scala sovraprovinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti -Aeroporti) TAV.111 - Sistema produttivo e della logistica - scala provinciale (consorzi ASI- Aree produttive - Porti -Aeroporti) TAV.112 - Sistema produttivo- scala comunale, zona PIP </p>	
<p> TAV. 113 Sistema degli attrattori Ginosa - scala comunale TAV. 114 Sistema degli attrattori Marina di Ginosa - scala comunale TAV. 115 Uso del Suolo </p>	
2	Sistema della Popolazione
<p> TAV.21 - N° abitanti - scala provinciale TAV.22 - N° abitanti per sezioni di censimento GINOSA scala comunale TAV.23 - N° abitanti per sezioni di censimento MARINA DI GINOSA scala comunale TAV.24 - Densità di popolazione - scala provinciale TAV.25 - Popolazione residente per classi di età e sezioni di censimento TAV.26 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - GINOSA scala comunale TAV.27 - Densità di popolazione per sezioni di censimento - MARINA DI GINOSA scala comunale </p>	
3.	Infrastrutture per la mobilità - infrastrutture stradali
<p> TAV.3.1 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala sovraprovinciale TAV.3.2 - Infrastrutture stradali /gerarchie stradali esistenti - scala provinciale TAV.3.3 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali esistenti - scala comunale </p>	
<p> TAV.3.4 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala sovraprovinciale TAV.3.5 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala provinciale TAV.3.6 - Infrastrutture stradali/ gerarchie stradali di previsione - scala comunale </p>	
<p> TAV.3.7 - TAV.3.8 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa TAV.3.9 - TAV.3.10 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa TAV.3.11_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Ginosa TAV 3.12_ A1 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - sensi di marcia - scala comunale Marina di Ginosa </p>	
<p> TAV.3.13- Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa e Marina di Ginosa TAV.3.14 - TAV.3.15 - Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Ginosa TAV.3.16 - TAV.3.17 Infrastrutture stradali/ Tipologie stradali - dimensione carreggiata -scala comunale Marina di Ginosa </p>	
<p> TAV.3.18 - TAV.3.19 - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Ginosa TAV.3.20 - TAV.3.21 - Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale- vie e zone pedonali/marciapiedi esistenti - scala comunale Marina di Ginosa </p>	

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		139 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

TAV.3.22 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Ginosa
TAV.3.23 - Assi di attraversamento principale - scala comunale - Marina di Ginosa

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

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

TRAPORTO PUBBLICO LOCALE

- SS_TPL GINOSA

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		141 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

- 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

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina 142 di 143	Data 27.01.2020	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

PARTE VIII: ELENCO SOGGETTI INTERESSATI

Perché l'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, possa individuare i soggetti competenti in materia ambientale tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano e delle peculiarità del territorio interessato, si riporta di seguito l'elenco degli enti sempre individuati dalla Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44 come soggetti competenti in materia ambientale:

- Servizi regionali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Servizi provinciali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Autorità idrica pugliese;
- Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente della Puglia (A.R.P.A.);
- Autorità di bacino competente per il territorio interessato;
- Azienda sanitaria locale competente per il territorio interessato;
- Ministero per i beni e le attività culturali, strutture competenti per il territorio interessato.

A seguire si riporta un possibile elenco dei soggetti e del pubblico interessato (art. 2, co. 2, lett. m) ed n), L.R. 44/2012):

REGIONE PUGLIA

Sezione urbanistica

serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio

servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it

Sezione risorse idriche

servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it

Sezione infrastrutture per la mobilità

mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it

Sezione ciclo rifiuti e bonifiche

serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it

Sezione mobilità sostenibile e vigilanza del trasporto pubblico locale

sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it

Sezione trasporto pubblico locale e grandi progetti

servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it

Sezione vigilanza ambientale

sezione.vigilanzaambientale@pec.rupar.puglia.it

Sezione autorizzazioni ambientali

servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Sezione valorizzazione territoriale

valorizzazioneterritoriale.regione@pec.rupar.puglia.it

Sezione turismo

servizioturismo@pec.rupar.puglia.it

Sezione lavori pubblici

servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it

Sezione protezione civile

servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it

Servizio Tutela e valorizzazione dell'Ambiente

ALTRI ENTI

ADB PUGLIA

segreteria@pec.adb.puglia.it

Autorità Idrica Pugliese

protocollo@pec.aip.gov.it

Agenzia Regionale Sanitaria - Puglia

dirgen.ares@pec.rupar.puglia.it

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A. Puglia)

info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it

dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it

Segretariato regionale del ministero per i beni e le attività culturali per la Puglia

mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BRINDISI, LECCE E TARANTO

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CITTÀ DI GINOSA (TA) Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.	Pagina	Data	Revisione
		143 di 143	27.01.2020	0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto		

mbac-sabap-le@mailcert.beniculturali.it

ATO Provincia di Taranto

protocollo.generale@pec.provincia.taranto.gov.it

Legambiente Comitato Regionale Puglia Onlus,

legambiente.puglia@tiscali.it

Il contributo richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale ha la finalità di evidenziare le possibili criticità ambientali nell'ambito territoriale interessato, nonché i potenziali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrebbero derivare dall'attuazione del Piano, e le relative misure di prevenzione, mitigazione e compensazione.