



Comune di
CASTELLANETA
Provincia di Taranto



PIANO MOBILITA' CICLISTICA

**COMMITTENTE
COMMISSARIO STRAORDINARIO
RESPONSABILE VIII^ AREA
VIGILANZA E SICUREZZA**

Comune di **CASTELLANETA (TA)**
Dott. Giuseppe **CANALE**

Dott. Francesco **PERRONE**

Tecnico Incaricato
Ing. Maria MANSUETO
Via La Pira n. 3
70015 Noci (BA)



Gruppo di progettazione:
Ing. Maria MANSUETO
Ing. Michele SCINTO

ELABORATO RELAZIONE DI PIANO

**REDAZIONE
ADOZIONE
APPROVAZIONE**

**MARZO 2023
MARZO 2023**

A 01



1	PREMESSA	3
2	INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	5
2.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	5
2.1.1	RIFERIMENTI NORMATIVI A LIVELLO NAZIONALE	5
2.1.2	RIFERIMENTI NORMATIVI A LIVELLO REGIONALE	5
3	INTEGRAZIONE DEL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE	10
3.1	GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI	10
3.2	ITINERARI CICLABILI NAZIONALI.....	13
3.3	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA REGIONE PUGLIA	17
3.4	PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	20
3.5	PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE	25
3.6	PIANO URBANISTICO GENERALE.....	26
3.7	PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE.....	27
4	INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE	31
4.1	INQUADRAMENTO GENERALE DEL COMUNE DI CASTELLANETA.....	31
4.2	CARATTERI TERRITORIALI DEL COMUNE DI CASTELLANETA	36
4.1.1	CARATTERI CLIMATICI, CON PLUVIOMETRIA E TERMOMETRIA DEL COMUNE ..	36
4.2.2	CARATTERI GEOLOGICI.....	38
4.2.3	CARATTERI GEOMORFOLOGICI.....	41
4.2.4	CARATTERI IDROGRAFICI.....	43
4.2.5	CARATTERI ED ELEMENTI DI PREGIO STORICO, ARCHITETTONICO, AMBIENTALE, CULTURALE E PAESAGGISTICO	46
4.2.6	TURISMO	50
5	RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO DI MOBILITA' ATTUALE	53
5.1	ASSETTO ATTUALE DELL'OFFERTA INFRASTRUTTURALE	53
5.1.1	RETE FERROVIARIA.....	53
5.1.2	RETE STRADALE	53
5.1.3	RETE CICLABILE ESISTENTE	53



5.1.4	ZONE 30, AREE PEDONALE, ZONE A TRAFFICO LIMITATO	55
5.2	ANALISI DELLO SHARE MODALE.....	55
5.3	PROCESSO PARTECIPATIVO PER LA FORMAZIONE DEL PIANO	60
5.4	ANALISI DI INCIDENTALITA’	63
5.5	GERARCHIZZAZIONE DELLE RETI STRADALI.....	65
5.6	ANALISI DI POLI ATTRATTORI E GENERATORI DI MOBILITA’	66
6	DEFINIZIONE DELLE RETI CICLABILI	67
6.1	INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI CICLABILI	69
6.2	STANDARD GEOMETRICI E FUNZIONALI.....	75
6.2.1	PISTE/ PERCORSI CICLABILI IN AMBITO URBANO	76
6.2.2	SEGNALETICA	101
6.2.3	TRAFFIC CALMING.....	107
7	INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA’ CICLISTICA	114
7.1	BIKE SHARING E VELOSTAZIONE.....	114
7.2	PROGETTI COMUNALI.....	114
7.3	MOBILITY MANAGER	114
7.4	EDUCAZIONE STRADALE.....	115
7.5	“CASA AVANZATA”	115
8	PIANIFICAZIONE TEMPORALE DEGLI INTERVENTI.....	117
9	STIMA SOMMARIA DEI COSTI	119
10	MONITORAGGIO PARTECIPATO.....	121
11	CONCLUSIONI	123



1 PREMESSA

La presente relazione descrive il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Castellaneta, redatto in conformità alle “Linee guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica” approvate con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1504 del 10/ 09 / 2020, pubblicata sul BURP della Regione Puglia con n. 135 del 29/ 09 / 2020.

I Piani di Mobilità Ciclistica possono riferirsi a vari ambiti di competenza amministrativa: nazionale, regionale, provinciale e comunale. Essi, inoltre, possono essere redatti anche da altri Enti Territoriali fra cui, ad esempio, gli Enti Parco o gli Enti Gestori delle infrastrutture di trasporto.

I Piani Urbani di Mobilità Ciclistica (P. U. M. C.) rappresentano uno dei piani di settore dei piani della Mobilità Sostenibile (P. U. M. S.). Essi sono finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e ad intensificare l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

I P. U. M. C. sono subordinati ai P. M. C. sovraordinati di valenza nazionale, regionale e provinciale. Il principale obiettivo dei P. M. C., a prescindere dalla competenza territoriale (comunale, provinciale, ecc.), è quello di incrementare l’aliquota di share modale relativa agli spostamenti in bicicletta sistematici, ricreativi o turistici.

In aderenza alle Linee guida regionali gli obiettivi che un P. M. C. deve perseguire sono:

- ✚ PROMUOVERE LA MOBILITA’ CICLISTICA per gli spostamenti sistematici e quelli occasionali o turistici;

- ✚ RIORGANIZZARE/ RIFUNZIONALIZZARE LO SPAZIO STRADALE in relazione alle utenze delle specifiche infrastrutture, privilegiando la mobilità ciclistica lungo gli itinerari ciclabili individuati ed eliminando, in generale, le barriere architettoniche, gli ostacoli e tutti gli elementi ostativi alla diffusione dell’uso della bicicletta;

- ✚ GARANTIRE L’INTERMODALITA’ tra la mobilità ciclistica ed i servizi di trasporto pubblico;

- ✚ INNALZARE IL LIVELLO DI SICUREZZA STRADALE lungo gli itinerari ciclabili o nelle zone di afferenza, diversificando gli interventi in base alle condizioni al contorno ed alle utenze (separazione o condivisione degli spazi);

- ✚ RIDURRE LE EMISSIONI ATMOSFERICHE e aumentare la vivibilità degli spazi urbani;

*L. 144/99 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – V
Programma di attuazione – Progetto “Piano... in Bici”.
Bando pubblico per l’assegnazione di contributi finalizzati alla
redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica in favore degli
Enti Locali.*



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

 **ASSICURARE LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PAESAGGISTICO E CULTURALE** con l’implementazione di itinerari ciclo- turistici, anche extraurbani, che interconnettano il tessuto urbano con le aree naturali o di interesse storico e architettonico.



2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

Il Piano deve essere redatto tenendo conto delle norme, delle direttive e delle circolari esistenti in materia di livello europeo, nazionale e regionale. Di seguito si riportano in maniera indicativa e non esaustiva i principali riferimenti di livello nazionale e regionale di cui tener conto nella fase di redazione del Piano.

2.1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI A LIVELLO NAZIONALE

Le norme di riferimento nazionali, in tema di mobilità ciclistica, sono:

- ✚ La LEGGE 19 / 10/ 1998 N. 366 «Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica»;
- ✚ Il DECRETO MINISTERIALE 30 / 11/ 1999 N. 557 «Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili»;
- ✚ La DIRETTIVA MINISTERIALE 20/ 07/ 2017 N. 375 «Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche»;
- ✚ La LEGGE 11/ 01 / 2018 N. 2 «Disposizione per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica».
- ✚ La L. 2 / 2018 norma le disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica. Essa persegue l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche, 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 motorizzata, in relazione alla salute e al consumo di suolo.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della suddetta Legge, si sarebbe dovuto approvare il Piano Generale (nazionale) di mobilità ciclistica. La Legge disciplina l’articolazione di tale Piano Generale, definendo gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta, degli interventi per garantire la sicurezza dell’utenza e delle azioni volte a promuovere l’uso della bicicletta. La Legge pone l’accento sulla necessità di integrare il Piano Generale con i percorsi Bicalitalia. Essa predispone, inoltre, le linee guida per la redazione dei Biciplan (piani urbani della mobilità ciclistica), quali piani di settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (P. U. M. S.) e definisce disposizioni particolari per le Province, le Città Metropolitane ed i Comuni.

2.1.2 RIFERIMENTI NORMATIVI A LIVELLO REGIONALE

In ambito regionale, invece, lo strumento normativo vigente è rappresentato dalla Legge Regionale n. 1 del 23 / 01/ 2013 «interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica». La L. R. 1 / 2013 pone l’accento sulla necessità di implementare una rete ciclabile regionale, urbana ed extraurbana, integrata con la rete infrastrutturale di mobilità collettiva attraverso



la redazione di un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (P. R. M. C.) che deve integrarsi con i l Piano Regionale dei Trasporti (P. R. T.), i l Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P. P. T. R.) e i l Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), operativi in ambito Regionale.

La suddetta Legge definisce con i l termine «ciclovia» oltre che le tradizionali piste ciclabili, anche le strade a traffico nullo o basso, le zone 30, le zone pedonali e le zone residenziali. Inoltre, essa indica le soluzioni da adottare per la realizzazione degli itinerari e dei depositi adeguati al ricovero e all’assistenza dei cicli.

Le Linee Guida regionali per la “Redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali” emanate dalla Regione Puglia prevedono un processo di pianificazione del P. M. C. costituito dalle seguenti fasi:

- Fase 1: Analisi della pianificazione sovraordinata;
- Fase 2: Analisi del contesto territoriale;
- Fase 3: Definizione della rete ciclabile;
- Fase 4: Intermodalità e servizi in favore della ciclabilità;
- Fase 5: Valutazione e fattibilità ambientale;
- Fase 6: Implementazione e monitoraggio.

Fase 1 Analisi della pianificazione sovraordinata: Il primo passo procedurale per la redazione di un P.M.C. è sicuramente identificato dal recepimento della pianificazione sovraordinata e della normativa di settore. In questa fase è opportuno recepire gli itinerari ciclabili pianificati sia a livello europeo che a livello nazionale e regionale che incidono nel territorio di pertinenza. A livello comunitario, gli itinerari ciclabili europei sono stati individuati dal progetto EuroVelo; il progetto Bicalitalia ha rappresentato un riferimento per la rete delle ciclovie del territorio italiano. Nell’ultimo quinquennio il MIT ha definito il sistema delle ciclovie turistiche nazionali (Dir. M. 375/2017) e sta dando attuazione alla L. 2/2018 (art. 4) attraverso la definizione di una rete ciclabile nazionale denominata «Bicalitalia» che costituirà la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea «EuroVelo». A livello Regionale, il P.M.C. deve operare in coerenza con quanto definito dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (adottato in data 17/02/2020 dalla Giunta Regionale) e con quanto previsto dai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) o dai Piani Urbani della Mobilità (P.U.M.), ove fossero adottati o approvati dalle Amministrazioni comunali del territorio di pertinenza.

Fase 2 Analisi del contesto territoriale: La seconda fase procedurale consiste nell’analisi del contesto territoriale, intesa come individuazione degli itinerari ciclabili già esistenti, dei principali attrattori e generatori di mobilità, dello share modale esistente, delle valenze e delle criticità ambientali. In questa fase devono anche condursi specifiche analisi sulla rete stradale



esistente e sui flussi di traffico di alcune arterie stradali al fine di ottenere la gerarchizzazione delle reti stradali, ove non sia stata già definita da studi o strumenti di pianificazione già esistenti. È in questa fase che devono essere intrapresi strumenti e azioni di pianificazione partecipata che coinvolgano tutti i portatori di interesse del territorio per l’esternalizzazione delle esigenze, delle criticità e delle aspettative e per la condivisione delle successive soluzioni in favore della mobilità ciclistica.

Fase 3 Definizione della rete ciclabile: L’analisi cognitiva condotta nella Fase 2 e le azioni di pianificazione partecipata consentono di proseguire, nella fase successiva, con la definizione della rete ciclabile. La Fase 3, quindi, individua i percorsi ciclabili e li identifica in base alla loro funzione e gerarchia nel contesto di studio. In questa fase vengono definiti gli indirizzi tecnici per il dimensionamento funzionale di ogni elemento che compone la rete ciclabile. Vengono proposte soluzioni utili alla successiva progettazione dei percorsi ciclabili, in relazione alle infrastrutture stradali in cui debbano inserirsi (o affiancarsi), ai traffici veicolari ed ai risultati ottenuti durante le prime due fasi procedurali. La pianificazione della rete ciclabile deve ottemperare alla normativa di settore, avvalendosi anche delle buone pratiche illustrate nelle Linee Guida regionali, tendendo ad assicurare la diffusione della mobilità ciclistica, la ottimizzazione della sicurezza stradale e, in generale, il miglioramento della qualità della vita nel contesto di riferimento.

Fase 4 Intermodalità e servizi in favore della ciclabilità: La successiva fase individua la serie di azioni, soluzioni, iniziative e servizi in favore della diffusione della cultura della bicicletta. La Fase 4, dunque, si occupa di favorire l’integrazione della mobilità ciclistica con le altre modalità di trasporto presenti sul territorio e di assicurare i servizi in favore degli spostamenti in bicicletta, sia sistematici che ricreativi/turistici. In questa fase si valuta l’opportunità di incentivare l’intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico e di realizzare velostazioni, aree di sosta o di rimessaggio per le biciclette. Allo stesso tempo possono essere previste iniziative formative, soluzioni utili all’abbattimento delle barriere architettoniche, alla sharing mobility e, in generale, alla sicurezza ed alla affidabilità della mobilità ciclistica.

Fase 5 Valutazione e fattibilità ambientale: A valle della identificazione della rete ciclabile e delle ulteriori soluzioni utili alla diffusione della mobilità ciclistica, la Fase 5 si occupa della analisi di inserimento dei percorsi ciclabili, sia dal punto di vista ambientale che economico. L’analisi cognitiva condotta durante la Fase 2 consente di analizzare gli effetti della realizzazione della rete ciclabile sulle componenti ambientali e sul territorio di competenza. Deve essere analizzata la compatibilità ambientale dei piani, confrontando la pressione antropica generata dagli interventi con la vulnerabilità del territorio. Allo stesso tempo, in base alla tipologia dei percorsi ciclabili pianificati, si deve fornire una stima dei costi di realizzazione



di ciascun itinerario, in modo tale da agevolare le scelte e le programmazioni delle successive realizzazioni.

Fase 6 Implementazione e monitoraggio: L’ultima fase procedurale prevede l’implementazione del piano e propone le azioni da condurre per il monitoraggio degli interventi attuativi e per gli aggiornamenti dello strumento. L’analisi prestazionale dei percorsi ciclabili successivamente progettati ed implementati consentirà di valutare la bontà delle soluzioni individuate dal P.M.C., consentendo successive correzioni ed ottimizzazioni del sistema. Il percorso partecipativo, di fatto continuo durante la redazione di un P.M.C., deve essere protagonista anche nell’ambito della Fase 6, mettendo a disposizione dei portatori di interesse le soluzioni individuate dal Piano e, eventualmente, recependone le ulteriori considerazioni e valutazioni. Anche durante il successivo monitoraggio, l’Amministrazione competente deve sempre recepire il riscontro reale di quanto implementato, in modo tale da indirizzare i successivi interventi per ottimizzare l’efficienza del sistema, valutando che le aspettative configurate in fase di pianificazione risultino attese e confacenti alle evoluzioni delle componenti al contorno.

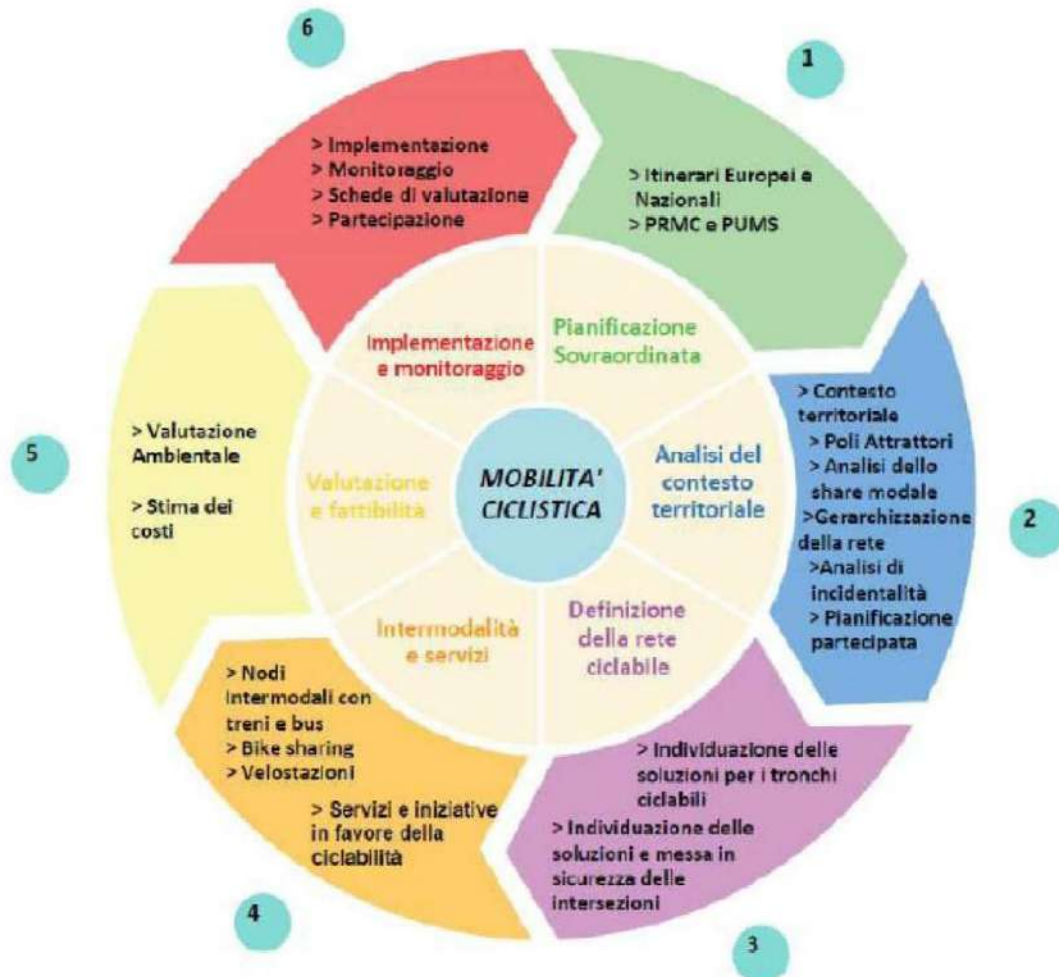


Figura 2-1: Processo per la redazione di un P. M. C. (Fonte Linee Guida regionali).



3 INTEGRAZIONE DEL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

È necessario che il Piano della Mobilità Ciclistica a livello comunale recepisca gli indirizzi di cui agli itinerari pianificati a livello europeo (EUROVELO), a livello nazionale (BICITALIA) e a livello regionale (P. R. M. C.). Di seguito si riportano le diverse pianificazioni sovraordinate a cui il presente piano dovrà far riferimento.

3.1 GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI

Euro Velo è una rete europea costituita da 15 itinerari ciclabili di lunga distanza che uniscono l'intero continente. Gli itinerari possono essere utilizzati per la diffusione del cicloturismo e, anche, dagli utenti locali, per brevi spostamenti giornalieri. Gli itinerari Euro Velo attualmente comprendono 16 percorsi che si pensava potessero essere completati entro il 2020. Di seguito si mostra la lista degli itinerari europei.

- ✚ EV 1 - Itinerario Atlantico del Litorale: Sagres - Capo Nord
- ✚ EV 2- Percorso delle Capitali: Galway - Mosca
- ✚ EV 3 - Il percorso di Santiago: Trondheim - Santiago di Compostela
- ✚ EV 4 - Dall' oceano Atlantico al Mar Nero (La strada del cibo e del vino): Nantes - Costanza
- ✚ **EV 5 - Via Romea Francigena: Londra - Roma - Brindisi**
- ✚ EV 6 - Dalla Manica al Mar Nero: Roscoff - Odessa
- ✚ EV 7 - Itinerario Centrale dell'Europa: Capo Nord – Malta
- ✚ EV 8 - Percorso Mediterraneo: Tarifa - Atene
- ✚ EV 9 - Dal Baltico all' Adriatico (La strada dell' ambra): Danzica- Pola
- ✚ EV 10 - Circuito del Baltico: (il circuito della lega anseatica)
- ✚ EV 11 - Itinerario Europa Orientale: Capo Nord - Atene
- ✚ EV 12 - Circuito del mare del Nord: il circuito del mare del Nord
- ✚ EV 13 - La strada della cortina di ferro: Kirkenes – Tsarevo
- ✚ EV 15 Itinerario del Reno: Andermatt - Rotterdam
- ✚ EV 17 Ciclovía del Rodano: Andermatt – Montpellier
- ✚ EV 19 Ciclovía della Mosa: Langres Plateau - Rotterdam



Figura 3-1: Eurovelo - Itinerari Europei

Il territorio comunale di Castellana Grotte è attraversato dalla EV 5 - Via Romea Francigena: Londra - Roma - Brindisi. Il percorso di EuroVelo 5 Via Romea Francigena ricalca la rotta seguita per secoli dai pellegrini e collega Canterbury, a sud di Londra, con Roma e con Brindisi, antico punto di imbarco per la Terra Santa. A sud di Roma il percorso si snoda lungo il corridoio della Via Appia Antica.



Nell’individuazione degli itinerari di cui al presente piano si è tenuto in considerazione della presenza dell’itinerario europeo citato. Pertanto, sono stati individuati percorsi che, permettono la connessione all’itinerario sovraordinato europeo.

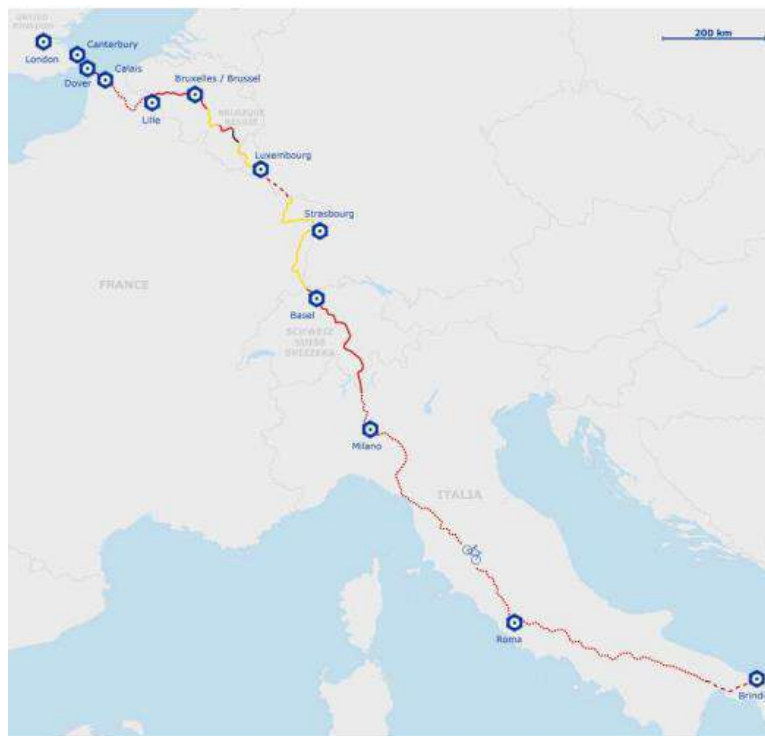


Figura 3-2: Itinerario EV 5 - Via Romea Francigena.

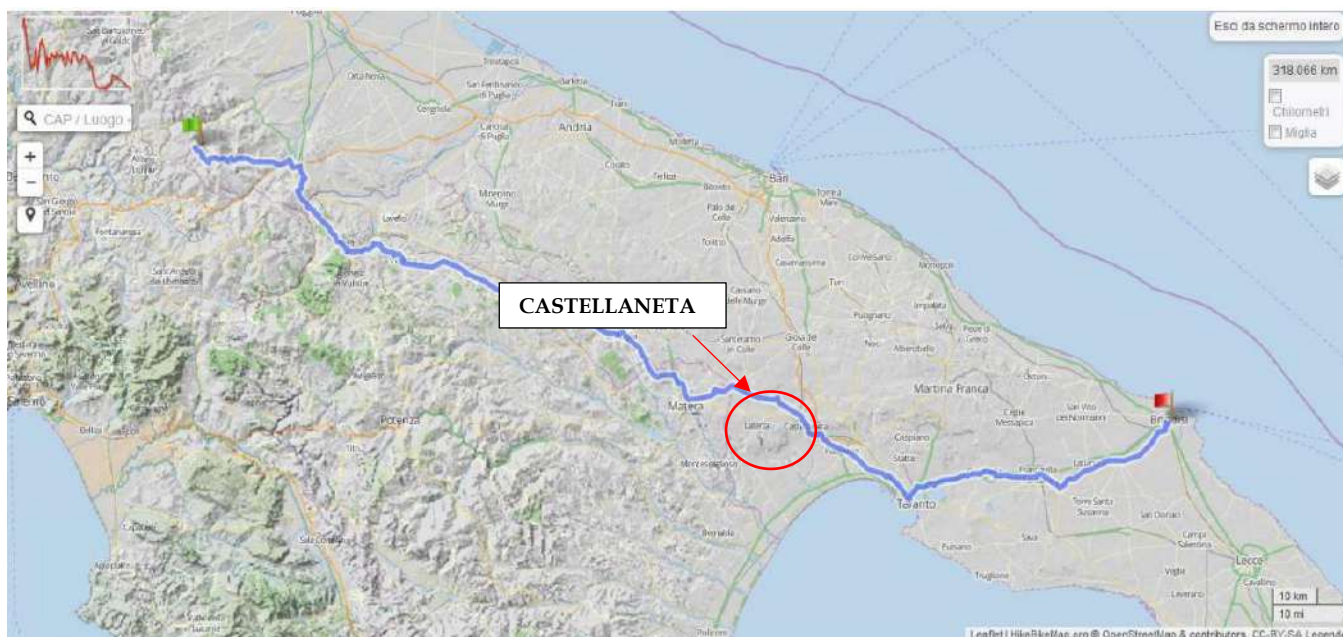


Figura 3-3: Itinerario EV 5 - Via Romea Francigena in Puglia

3.2 ITINERARI CICLABILI NAZIONALI

In Italia, gli itinerari Eurovelo sono stati recepiti e potenziati da Bicitalia, un progetto proposto dalla associazione “ FIAB Onlus” (Italian Federation Friends of the Bicycle) nel 2000. La rete, che ha subito numerose integrazioni nel corso dell’ultimo ventennio, è attualmente costituita da 20 itinerari che attraversano da Nord a Sud e da Ovest a Est la nazione, di cui 4 coincidenti con gli itinerari Euro Velo incidenti sul suolo nazionale, come mostrato nella immagine precedente. La rete nazionale, per una estensione complessiva di circa 17. 000 km, si interconnette con le reti infrastrutturali delle altre modalità di trasporto e si lega ad aree di interesse naturalistico e storico- culturale; si integra con le altre reti di percorrenza turistica e porta allo sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili dette anche greenway.

In Puglia sono presenti 5 itinerari ciclabili nazionali della rete di Bicitalia, di cui uno coincidente con l’itinerario Europeo EV 5:

- Itinerario n. 3 - Ciclovia Francigena, ha inizio a Chiasso/ Como transita per Roma e prosegue fino a Brindisi transitando su strade a basso traffico che un tempo furono la via preferenziale per Gerusalemme. L’itinerario coincide con l’itinerario europeo EV 5.
- Itinerario n. 6 - Ciclovia Adriatica, connette Murgia a S. Maria di Leuca, lambendo la costa adriatica per la sua intera estensione, con la sua variante del tavoliere che lambisce dall’interno il promontorio del Gargano.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

- Itinerario n. 10 - Ciclovía dei Borboni, connette le più importanti città del Meridione, Napoli e Bari, transitando, in territorio pugliese per Ruvo, Castel del Monte, per poi dirigersi verso Potenza, Avellino e Salerno.
- Itinerario n. 11 - Ciclovía dell’Acquedotto Pugliese, connette Caposele, in Campania, con Santa Maria di Leuca, transitando per l’alta Basilicata e percorrendo l’interno della penisola pugliese prevalentemente lungo la condotta dell’acquedotto omonimo.
- Itinerario n. 14 - Ciclovía Magna Grecia, connette Taranto con Reggio Calabria lambendo tutto l’arco costiero ionico della Basilicata e delle Calabria.

L. 144/99 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – V
Programma di attuazione – Progetto “Piano... in Bici”.
Bando pubblico per l’assegnazione di contributi finalizzati alla
redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica in favore degli
Enti Locali.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

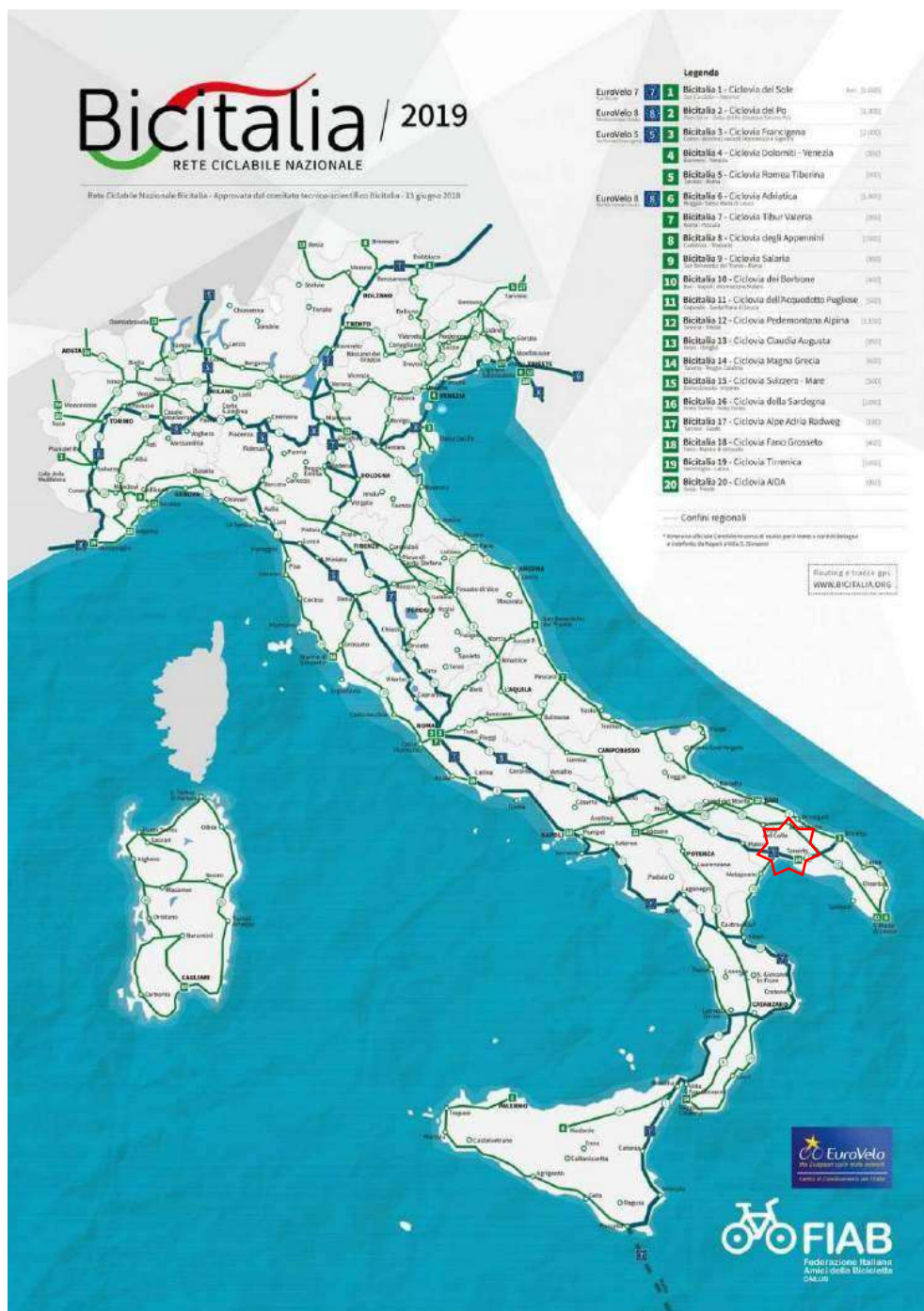


Figura 3-4: Itinerari Bicitalia.

Il Comune di Castellana Grotte è interessato da:

Piano della Mobilità Ciclistica di Castellana Grotte



- ✚ Itinerario n. 3 - Ciclovía Francigena, che ha inizio a Chiasso/Como, transita per Roma e prosegue fino a Brindisi transitando su strade a basso traffico che un tempo furono la via preferenziale per Gerusalemme. L'itinerario coincide con quello europeo "EV5".
- ✚ Itinerario n. 14 - Ciclovía Magna Grecia, connette Taranto con Reggio Calabria lambendo tutto l'arco costiero ionico della Basilicata e delle Calabria.



Figura 3-5: Itinerario n. 3 - Ciclovía Francigena.



Figura 3-6: Ciclovía Francigena nel territorio pugliese.



3.3 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA REGIONE PUGLIA

La Regione Puglia è dotata del “ Piano Regionale della Mobilità Ciclabile” istituito, ai sensi dell’art. 2 della citata Legge Regionale n. 1 del 23/ 01 / 2013, allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell’uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi.

L’obiettivo generale del P. R. M. C. consiste nell’impostazione di una rete ciclabile regionale uniformemente diffusa sul territorio. Il P. R. M. C. verrà attuato mediante interventi che prevedono la realizzazione di infrastrutture al servizio e a sostegno della domanda di mobilità ciclistica e con risorse individuate dalla Regione.

Il P. R. M. C. si propone di raggiungere i seguenti obiettivi specifici:

- sviluppare il cicloturismo in Puglia;
- individuare, con esattezza, i percorsi delle dorsali ciclabili regionali;
- individuare i criteri progettuali per la realizzazione delle ciclovie;
- diffondere la cultura della ciclabilità multilivello;

concertare, in collaborazione con gli altri enti proprietari di infrastrutture lineari nel territorio, obiettivi, strumenti e prospettive per la mobilità ciclistica a medio e a lungo termine. La Regione Puglia, nell’ambito del P. R. M. C., ha recepito e meglio identificato i percorsi di Euro Velo e Bicalitalia ricadenti sul territorio regionale e li ha integrati con i percorsi individuati dal progetto transnazionale CY. RO. N. MED. del 2008 (Cycle Route Network of the Mediterranean). Inoltre, per rendere omogenea la diffusione delle ciclovie di valenza regionale sul territorio, ha anche individuato ulteriori dorsali ciclabili regionali. La rete ciclabile regionale, quindi, risulta essere costituita dalle seguenti ciclovie:

- RP01/ BI 3 - Ciclovie Francigena;
- RP01a/ BI 3 - Ciclovie Francigena - Variante Gravina- Altamura;
- RP02/ BI 6 - Ciclovie Adriatiche;
- RP02a/ BI 6 - Ciclovie Adriatiche - Variante del Tavoliere;
- RP03/ BI 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie dell’ AQP;
- RP03a/ BI 11 - Ciclovie degli Appennini - Ciclovie dell’AQP / Bretella Bari - Gioia del Colle;
- RP04/ BI 10 - Ciclovie dei Borboni;
- RP04a/ BI 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Altamura- Matera;
- RP04b/ BI 10 - Ciclovie dei Borboni - Variante Gioia del Colle- Matera;
- RP05/ BI 11 - Ciclovie degli Appennini - Variante del Gargano;
- RP06/ BI 14 - Ciclovie dei Tre Mari;



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

- RP07 – Ciclovía Costa Merlata- Locorotondo;
- RP08 – Ciclovía Monopoli- Alberobello;
- RP09 – Ciclovía del Tavoliere;
- RP10 – Ciclovía Candela- Foggia;
- RP11 – Ciclovía Valle dell’Ofanto.

Il Comune di Castellaneta è interessato da:

- RP06/ BI 14 – Ciclovía dei Tre Mari;
- RP01a/ BI 3 – Ciclovía Francigena – Variante Gravina- Altamura.

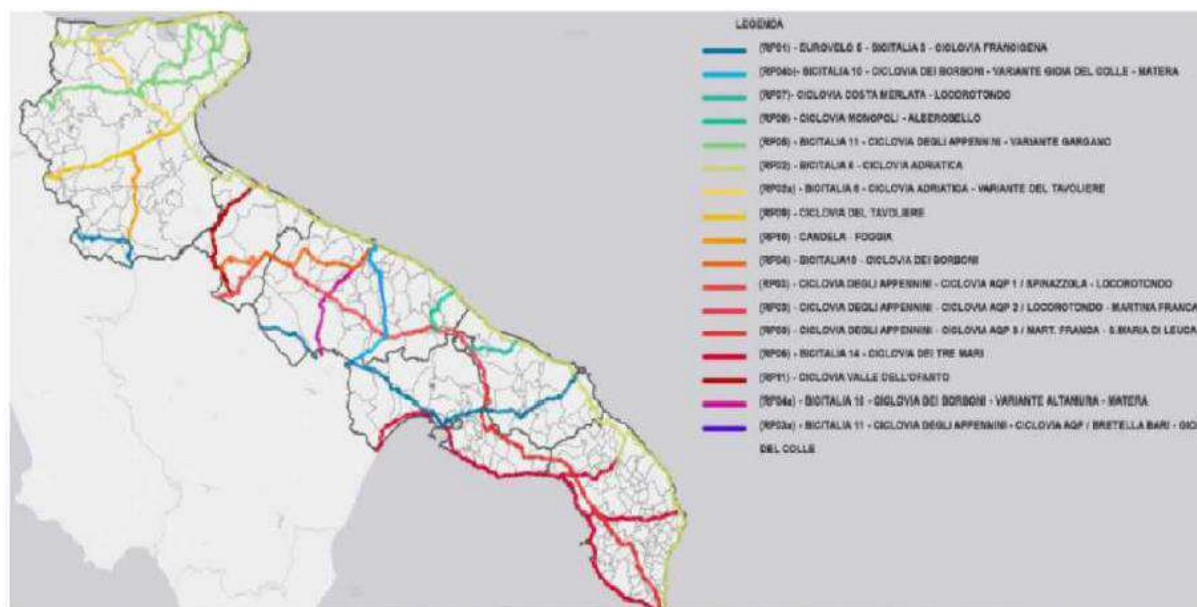


Figura 3-7: Itinerari della Regione Puglia (Fonte: Asset).



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

RP 01 - EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - CICLOVIA FRANCIGENA

La via Francigena, storicamente utilizzata per connettere Roma con il Nord Europa e con il porto di Brindisi, si configura come una delle principali ciclovie del territorio pugliese, attraversandolo per circa 210 km.



lambendo Monteleone di Puglia, Accadia, Sant'Agata di Puglia e Candela, piccoli comuni della Provincia di Foggia ubicati sui Monti Dauni, ad un'altitudine compresa tra gli 800 e i 500 metri sopra il livello del mare. Successivamente, il percorso continua scorrendo tra Puglia e Basilicata per tratti più o meno consistenti. In particolar modo, dopo aver superato il fiume Ofanto e aver attraversato un tratto di circa 80 km in Basilicata, il percorso rientra nei confini regionali pugliesi per circa 27 km, lambendo il lago Serra di Corvo e la Diga sul Basentello. Procedendo verso sud, si raggiunge Gravina di Puglia, ricca di edificazioni rupestri e ipogee.

Da Gravina di Puglia il tracciato della ciclovie prosegue nuovamente in Basilicata, lambendo il comune di Matera fino a giungere nella Provincia di Taranto, in prossimità di Laterza, secondo quanto contenuto nel Rapporto finale (Relazione regionale) sullo stato delle condizioni di percorribilità in bicicletta del tratto appulo-lucano del percorso ciclabile transeuropeo EuroVelo 5, approvato con D.D. n. 9 del 2 marzo 2017 della dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale.

Nelle vicinanze di Castellaneta, il percorso prosegue e lambisce il Lago Tafuri, insistendo su un percorso caratterizzato da notevole pregio naturalistico e dalla vicinanza del Parco Naturale Regionale della Terra delle Gravine, di cui fa parte la Gravina di Petruscio, dove sono presenti suggestivi insediamenti rupestri. Percorrendo ulteriori 35 km in direzione Sud-Est, il tracciato si dirige verso la costa dell'Arco Jonico Tarantino e del Mar Piccolo, dove è situata l'Oasi WWF La Vela, parco naturalistico della città di Taranto. Successivamente, dopo aver superato Grottaglie, il percorso entra nel territorio della Provincia di Brindisi, attraversando il nucleo urbano di Francavilla Fontana e Oria. Procedendo per 10 km verso Est, il percorso lambisce il Parco Archeologico di Muro Tenente, per poi giungere nella città di Mesagne. Nel successivo tratto si riscontra la presenza del Bosco Santa Teresa e del Lucci, che copre una superficie di circa 8 ettari. Si giunge dunque nell'ultimo tratto della Ciclovie Francigena, che attraversa il cuore della città di Brindisi giungendo fino alla stazione centrale della città.

Figura 3-8: RP01a/ BI 3 – Ciclovie Francigena – Variante Gravina- Altamura (Fonte Asset)



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Una volta ricongiuntisi a San Giovanni Rotondo i due rami della ciclovìa, il percorso procede verso la zona di Monte Celano di San Marco in Lamis utilizzando la stessa Strada Statale 272, fino ad imboccare la Strada Provinciale 22 fino al centro abitato del Comune di Rignano Garganico. Successivamente, percorrendo la stessa Strada Provinciale 22, procede per circa 11 km su un percorso ricco di tornanti, in adiacenza alla Masseria Palagiano fino a giungere ad intersecare la Strada Provinciale 28 (Pedegarganica) e proseguendo in direzione San Severo dopo aver intersecato l'autostrada A14. Dal centro abitato di San Severo, il percorso prosegue sulla Strada Provinciale 30, interseca la Strada Statale 16 e procede sulla Strada Provinciale 30, fino ad entrare nel centro abitato di Torremaggiore. La ciclovìa, quindi, transita per la zona del Castello Ducale e della Villa Comunale, per procedere sulla Strada Provinciale 11 fino a Casalnuovo Monterotaro. Da questo punto procede sulla Strada Provinciale 5 fino all'intersezione col Fiume Fortore che coincide con il confine con il Molise.

parte nuova della Città costeggiando il Mar Grande per poi uscire dal nucleo urbanizzato percorrendo la Strada Provinciale 101. Successivamente, imbocca la Strada Provinciale 3, per poi proseguire lungo la Strada Provinciale 100, passando per Leporano Marina, fin dove incontra e imbocca la Strada Provinciale 122. Proseguendo verso Sud, attraversa il bosco Caggione costeggiando le marine di Pulsano e di Lizzano, transitando per la zona di Monacizzo, Torre Ovo, Acquadolce Cirenaica, fino a giungere alle dune di Campomarino. Prosegue verso la zona di San Pietro in Bevagna attraversando la Riserva Naturale della Foce del Fiume Chidro, poco dopo interseca la zona della Riserva Naturale della Salina dei Monaci di Torre Colimena. Da questo punto si immette nell'area salentina, imboccando la Strada Provinciale 340 e giungendo nella zona di Porto Cesareo, costeggiando da una parte il Bosco Arneo e dall'altra Punta Prosciutto. La ciclovìa, quindi, procede lungo la Strada Provinciale 340 fino a Torre Lapillo.

RP 06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI

La Ciclovìa dei Tre Mari ha inizio al confine con la Basilicata, nei pressi di Ginosa Marina, sulla strada Contrada Marinella. Il primo tronco, fino alla città di Taranto, coincide con la Ciclovìa Magna Grecia introdotta nella pianificazione Bicalità nel 2019. Costeggiando parallelamente la ferrovia Jonica. Interseca il Torrente Galoso ed entra nel centro abitato di Ginosa Marina, lambendo il Parco Comunale; prosegue parallelamente al Bosco di Pineto attraversando la zona di Riva dei Tessali e, dopo un tratto lungo la Strada Comunale 135, si immette sulla Strada Statale 106 Jonica per circa 4 km. Successivamente, devia sulla Strada Statale 13 in zona Castellaneta, interseca la Strada Provinciale 12 e procede parallelamente alla Strada Statale 106, intersecando il Fiume Lato e costeggiando, di seguito, la Riserva Naturale Stornara nella zona di Palagiano, per poi intersecare la Strada Provinciale 85 in direzione Chiatona. Prosegue nell'area di Massafra, attraversa il fiume Patemisco e poi dopo 4,5 km il fiume Tora, scavalca la Strada Statale Jonica e procede per 2 km costeggiando il fiume Tora, intersecando la Strada Provinciale 38.

Successivamente, scavalca la linea ferroviaria Statte-Taranto nei pressi della stazione Bellavista e procede sulla Strada Statale 39 fino ad incrociare e immettersi nella Strada Statale 7 - Via Appia, dove si supera il fiume Tara per transitare, di seguito, nella zona adiacente all'Ilva. Costeggiando la linea ferroviaria, fa ingresso nella Città di Taranto fino a giungere nei pressi della Stazione e del Porto. Giunge in pieno centro storico della città, lambisce il Castello Aragonese e continua nella



57

Figura 3-9: RP06 – Bicalità 14 – Ciclovìa dei Tre Mari (Fonte Asset)

3.4 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, secondo la L.R. n. 16/2008, rappresenta 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 e delle linee guida del piano generale della mobilità 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.

Tra gli obiettivi specifici definiti dall'art.6 vi è quello di promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale. Il PRT definisce di seguito strategie ed azioni, che per quanto concerne la ciclabilità si riporta uno stralcio di cui all'art.13 comma 1 lettera i) “realizzare 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 assume i risultati del progetto “Cycle route network of the Mediterranean” (CYRONMED) che individua gli itinerari percorribili e gli interventi infrastrutturali necessari per migliorarne la sicurezza e il comfort della rete ciclabile mediterranea in territorio pugliese. La priorità di realizzazione degli interventi individuati è da attribuire a quegli assi che integrano nel modo più efficace la rete ciclabile regionale, in un’ottica di intermodalità con i servizi ferroviari”.

Come specificato nel documento del PRT, la Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019;
- le “Linee di Indirizzo” del nuovo Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2027
- il Piano Triennale dei Servizi PTS, inteso come Piano attuativo del PRT.

Il processo viene infine completato dallo strumento degli Studi di Fattibilità, primo stadio della progettazione, elaborati su specifici temi e interventi previsti dal PRT e/o dai Piani Attuativi.

Il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento.

Il Piano 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 che, per la mobilità ciclistica, sono i seguenti:

- Il Macro Obiettivo “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” ha tra gli obiettivi specifici quello di “Promuovere l’uso di modalità di trasporto ecocompatibili” L’intervento indicato per poter perseguire tale obiettivo, con riferimento alla mobilità dolce è quello di riqualificare e attrezzare le ciclovie della rete Eurovelo che attraversano il territorio pugliese integrandole con le reti cicloviarie locali e con la rete del trasporto pubblico.
- Il Macro Obiettivo “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”. Contiene tra gli obiettivi specifici per la mobilità dolce quello di “Migliorare l’accessibilità dalle e verso le aree “interne”



oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature sociali, ecc...”. L’intervento indicato è quello di realizzare infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica in corrispondenza delle stazioni/fermate principali della rete di competenza regionale. Un secondo obiettivo specifico è quello di potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani. Al fine di perseguire tale obiettivo, sono indicate tre linee di intervento:

- 1) Attrezzare il materiale rotabile ferroviario e automobilistico per il trasporto biciclette al seguito.
- 2) Realizzare velostazioni custodite presso i nodi principali della rete ferroviaria.
- 3) Realizzare infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica in corrispondenza delle stazioni/fermate principali della rete di competenza regionale.

Tra gli interventi infrastrutturali del Piano Attuativo 2021-2030 che interessano la modalità ciclistica di trasporto per il Comune di Castellaneta sono:

- Velostazione di Castellaneta;
- RP01 – Eurovelo 5 – Bicalia 3 – Ciclovía Romea Francigena.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto alla stazione ferroviaria di Taranto						
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali			Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	
Direttrice Taranto - Grottaglie - Francavilla Fontana		f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI			
		f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma			
	f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s163	Interventi di adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi	c47	Velostazione di Taranto
	f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI	c164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106	c46	Velostazione di Grottaglie
	f326	Potenziamento Taranto-Brindisi	f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena
Direttrice Taranto - Martina Franca		f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma			
	f240	Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto	s69	Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca	c47	Velostazione di Taranto
	f141	Linea Martina Franca-Taranto - Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza. - Lavori di realizzazione di sottosistemi di terra (SST) SCMT ENCODER	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106		
	f300	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Crispiano	f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI		
	f305	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Martina Franca	f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma		
Direttrice Taranto - Massafra - Palagiano	f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI				
	f373	Potenziamento infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba-Ta, tratta Martina Franca - Taranto				
	f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma				
	f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s60	SS 100 "Gioia del Colle"- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	c47	Velostazione di Taranto
	f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s63	SP23 - Adeguamento della tratta tra lo svincolo della A14 Mottola - Castellaneta ed SS 100 in corrispondenza di San Basilio	c48	Velostazione di Castellaneta

Figura 3-10: Stralcio Piano Attuativo 2021-2030 – Accessibilità passeggeri stazione ferroviaria di Taranto.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi					
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
Direttrice Taranto - Massafra - Palagiano - Mottola	f277 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s60	SS 100 "Gioia del Colle" - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	c57	Velostazione di Bari Palese
	f267 Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s63	SP23 - Adeguamento della tratta tra lo svincolo della A14 Mottola - Castellana ed SS 100 in corrispondenza di San Basilio	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Roma-Francigena
	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Altamura - Matera
		s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagiano.	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
		s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Bretella Bari - Gioia del Colle
		s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Maglie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c48	Velostazione di Castellana
		a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Roma-Francigena
		a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c73	RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari
		a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	c47	Velostazione di Taranto
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106	c44	Velostazione di Brindisi
		s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		
		a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7		
Jonica Taranto - Mesorione	f277 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	c57	Velostazione di Bari Palese
	f267 Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Roma-Francigena

461/488

Figura 3-11: Stralcio Piano Attuativo 2021-2030 - Accessibilità passeggeri per Aeroporto di Brindisi e Taranto.

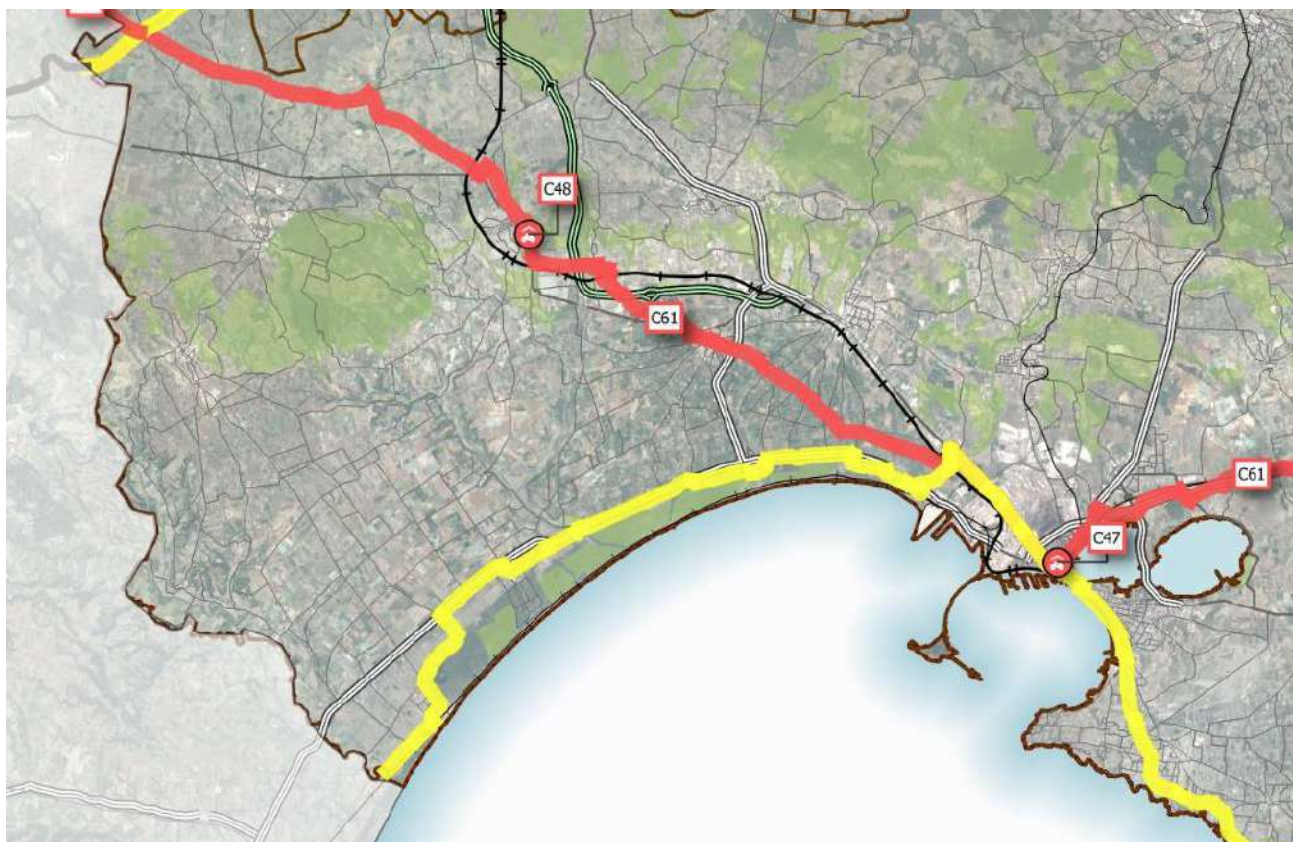


Figura 3-12: Stralcio Piano Attuativo 2021-2030 – Tavola 5 – Velostazione C48 nel Comune di Castellana Grotte.



Figura 3-13: Stralcio Piano Attuativo 2021-2030 – Tavola 5 –Comune di Castellana Grotte.

3.5 PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie. La modalità ferroviaria, nella visione del PRT, rappresenta la struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale, rispetto alla quale vanno ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili. Per massimizzare la sua efficienza, il sistema ferroviario necessita di essere integrato con gli altri sistemi di trasporto sulle relazioni o sulle tratte parziali che la ferrovia non è in grado di servire. Per tale motivo, il Piano attuativo formula delle proposte in merito



all’integrazione del servizio ferroviario con altre modalità di trasporto. Pertanto, il Piano Attuativo ha individuato la rete dei nodi di interscambio di TPRL: treno-treno, treno-aereo, treno-bus, treno-auto privata, treno-bici. Sulla mobilità ciclistica, il Piano riconosce al trasporto intermodale treno-bici (bike & ride e bici al seguito) un ruolo di rilievo per favorire la diversione dall’auto privata verso il trasporto pubblico, soprattutto in connessione alla rete ferroviaria territoriale. Tenuto conto che circa l’80% della popolazione pugliese risiede in comuni serviti dalla ferrovia in cui la stazione non dista più di 3 km dal baricentro del centro abitato, ed essendo generalmente considerati i 4 km la soglia di accessibilità ciclistica di una stazione ferroviaria (bacino di influenza), possiamo rilevare come la bicicletta possa essere considerata un mezzo ad altissimo potenziale in Puglia se ben integrato con la rete ferroviaria. Il Piano propone inoltre lo sviluppo di una diffusa rete di velostazioni presso i nodi di interscambio, ma anche in corrispondenza di alcune delle stazioni minori della rete ferroviaria che intersecano la rete degli itinerari ciclistici europei. La promozione del ricorso intensivo al binomio treno-bici può infatti essere garantita esclusivamente se, all’attrezzaggio dei treni per il trasporto delle bici al seguito, si accompagna la previsione di strutture per il deposito custodito delle biciclette anche attraverso l’utilizzo di dispositivi automatici di accesso, prelievo e riconsegna. Per la realizzazione dei nodi di scambio andrà privilegiato l’uso delle aree ferroviarie non più funzionali all’esercizio. In tal caso, attesa la finalità dell’intervento, è da ricercare ogni possibile concorso, anche economico, da parte dei soggetti gestori dell’infrastruttura.

3.6 PIANO URBANISTICO GENERALE

Il PUG del comune di Castellaneta è stato approvato con D.C.C. n. 40 del 06/08/2018.

Il Piano Urbanistico Generale (PUG) definisce le indicazioni per il governo del territorio in collegamento e in coerenza con le politiche territoriali e di settore provinciali e regionali. In particolare, il PUG persegue:

- la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale;
- la tutela, l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio;
- la valorizzazione delle risorse ambientali e dell'economia locale;
- il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale locale;
- la disciplina delle trasformazioni territoriali ed urbanistiche conseguenti ad interventi di tipo edilizio, infrastrutturale, insediativo e comunque, tutte le azioni che comportano una incidenza sull'uso e sull'organizzazione del territorio.



Il PUG di Castellaneta coerentemente con quanto definito dal Documento Programmatico Preliminare adottato con Delibera del Consiglio Comunale n.58 del 16.03.2003, integrato con la Del. G. C. n.23 del 15.02.2008, persegue anche i seguenti obiettivi:

- realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile;
- sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile in qualunque contesto urbano
- nella formazione dei PUE si dovrà garantire una mobilità sostenibile (spazi destinati a mobilità pedonale o ciclabile, spazi destinati alla mobilità pubblica ecc.).

3.7 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE

Il PMCC di Castellaneta deve risultare coerente con le previsioni del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) che è stato redatto ai sensi degli articoli 135 e 143 del codice dei Beni Culturali ed è stato approvato con D.G.R. 176 del 16.02.2015 (BURP n. 39 del 23.03.2015).

Le disposizioni normative del Piano regionale individuano i livelli minimi di tutela dei paesaggi della Regione. Il Piano persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico auto-sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari della identità sociale, culturale e ambientale del territorio regionale, il riconoscimento del ruolo della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Tale strumento è finalizzato ad assicurare la tutela e la conservazione dei valori ambientali e dell’identità sociale e culturale, nonché alla promozione e realizzazione di forme di sviluppo sostenibile del territorio regionale, in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio e conformemente ai principi espressi nell’articolo 9 della Costituzione, nella Convenzione Europea relativa al Paesaggio, firmata a Firenze il 20/10/2000, ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14 e nell’articolo 2 dello Statuto regionale.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 11 “ambiti di paesaggio”, in coerenza con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (art. 135, comma 2); essi costituiscono sistemi territoriali e paesaggistici individuati alla scala sub regionale, caratterizzati da particolari relazioni tra le componenti fisico-ambientali, storico-insediative e culturali che ne connotano l’identità di lunga durata. Ogni ambito di paesaggio è articolato poi in figure territoriali e paesaggistiche che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione, ovviamente definite per le finalità del PPTR.



Il territorio di Castellaneta, per il 24% della superficie territoriale, rientra nell’ambito 6 “Alta Murgia” che comprende le seguenti figure territoriali: 6.1 L’Altopiano murgiano, 6.2 La Fossa Bradanica E 6.3 La sella di Gioia. L’ambito dell’Alta Murgia è caratterizzato dal rilievo morfologico dell’altopiano e dalla prevalenza di vaste superfici a pascolo e a seminativo che si sviluppano fino alla fossa bradanica.

La delimitazione dell’ambito si è attestata quindi principalmente lungo gli elementi morfologici costituiti dai gradini murgiani nord-orientale e sud-occidentale che rappresentano la linea di demarcazione netta tra il paesaggio dell’Alta Murgia e quelli limitrofi della Puglia Centrale e della Valle dell’Ofanto, sia da un punto di vista dell’uso del suolo (tra il fronte di boschi e pascoli dell’altopiano e la matrice olivata della Puglia Centrale e dei vigneti della Valle dell’Ofanto), sia della struttura insediativa (tra il vuoto insediativo delle Murge e il sistema dei centri corrispondenti della costa barese e quello lineare della Valle dell’Ofanto). A Sud-Est, non essendoci evidenti elementi morfologici, o netti cambiamenti dell’uso del suolo, per la delimitazione con l’ambito della Valle d’Itria si sono considerati prevalentemente i confini comunali. Il perimetro che delimita l’ambito segue, a Nord-Ovest, la Statale 97 ai piedi del costone Murgiano sud-occidentale, piega sui confini regionali, escludendo il comune di Spinazzola, prosegue verso sud fino alla Statale 7 e si attesta sul confine comunale di Gioia del Colle, includendo la depressione della sella, si attesta quindi sulla viabilità interpodere che delimita i boschi e i pascoli del costone murgiano orientale fino ai confini comunali di Canosa. Castellaneta rientra nella figura territoriale 6. 2 La Fossa Bradanica.

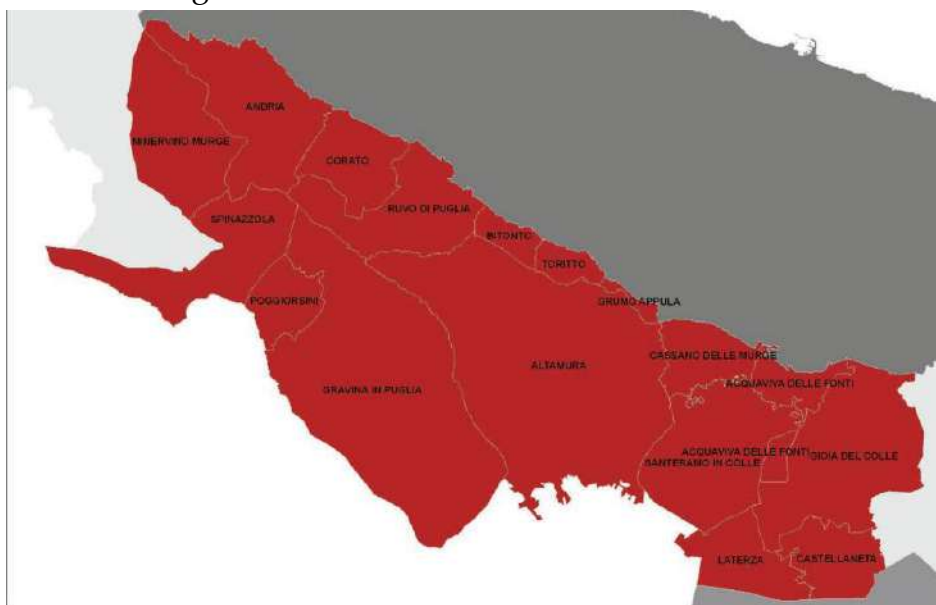
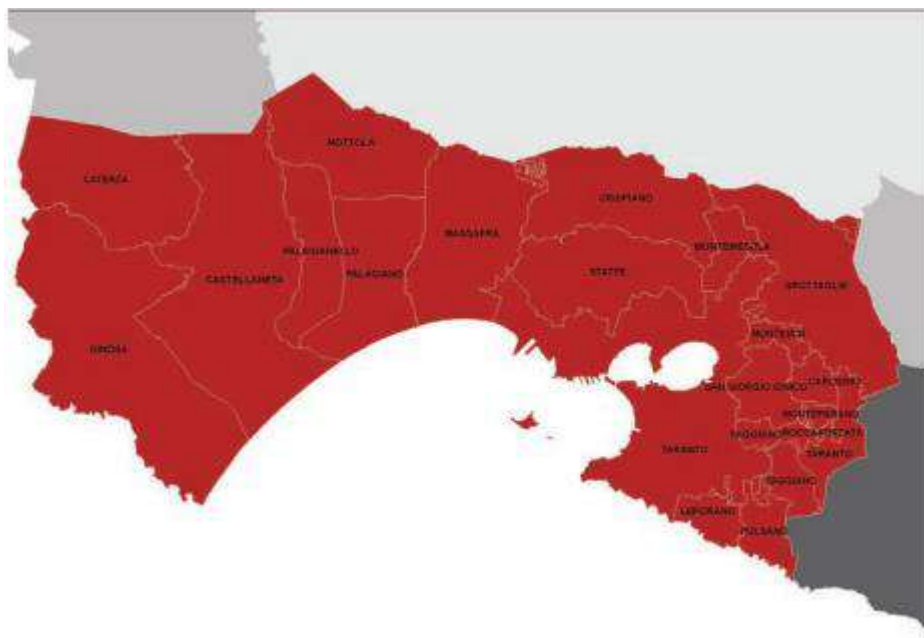


Figura 3-14: Ambito 6 “Alta Murgia” (Fonte PPTR).

L'ambito è caratterizzato dalla particolare conformazione orografica dell'arco ionico tarantino, ossia quella successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una specie di anfiteatro naturale. Sul fronte settentrionale, la presenza di questo elemento morfologico fortemente caratterizzante dal punto di vista paesaggistico ha condizionato la delimitazione con l'ambito della Murgia dei trulli, imponendosi come prioritario anche rispetto alle divisioni amministrative. Per quanto riguarda gli altri fronti il perimetro si è attestato principalmente: sui confini regionali ad ovest, sulla linea di costa a sud e sui confini comunali ad est, escludendo i territori che si sviluppano sulle Murge tarantine, più appartenenti, da un punto di vista paesaggistico, all'ambito del Tavoliere salentino.

Castellaneta rientra nella figura territoriale 8.2 Il paesaggio delle gravine ioniche.



Piano della Mobilità Ciclistica di Castellaneta



Il PMCC può contribuire al raggiungimento dell’obiettivo generale del PPTR di favorire la fruizione lenta dei paesaggi e, nello specifico:

- 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, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale;
- Promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi, lame e gravine;
- Promuovere ed incentivare l’intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie;
- Salvaguardare, riqualificare e valorizzare gli assi storici di accesso alla città e le corrispettive visuali verso le “porte” urbane.

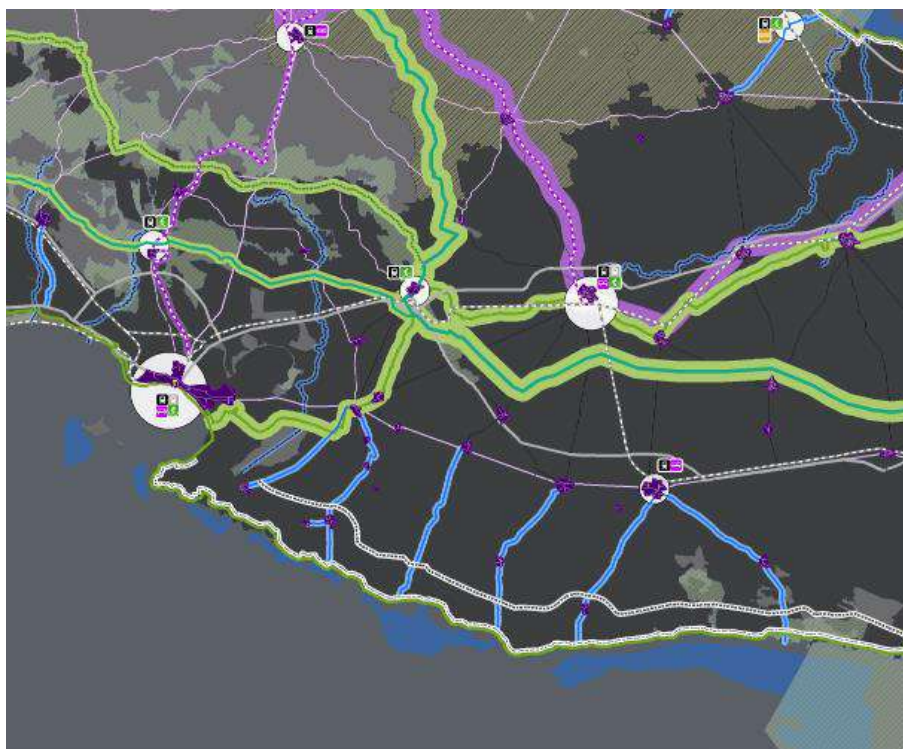


Figura 3-16: Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce – Castellana Grotte (stralcio elaborato 4.2.3. PPTR).



4 INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE

L’obiettivo cui si deve tendere nella attività di pianificazione è ricercare una soluzione progettuale che sia fruibile e compatibile con l’assetto territoriale in cui si opera.

Il vantaggio dell’effettuazione di un’ampia ed approfondita analisi del contesto territoriale risiede nel raccogliere informazioni rilevanti dell’aria oggetto di studio, le quali consentano di contestualizzare il processo di pianificazione, integrando le peculiarità del luogo che potrebbero avere un’influenza sulle soluzioni individuate.

Ricavando, in tal modo, un ampio quadro conoscitivo di contesto si è perfettamente in grado di effettuare una stima quanto più affidabile dell’interazione della mobilità ciclistica con gli insediamenti abitativi e con il patrimonio naturale- artistico.

L’analisi in questione deve pertanto esser svolta seguendo un approccio multisettoriale che consenta di relazionare il sistema di mobilità sostenibile con la morfologia del territorio, l’ambiente naturale e lo sviluppo urbanistico dell’area.

4.1 INQUADRAMENTO GENERALE DEL COMUNE DI CASTELLANETA

Il comune di Castellaneta presenta un territorio avente un’estensione di 242,319 Km² ed una popolazione residente di 16343 abitanti (dati ISTAT al 31.12.2021).

Secondo la classificazione ISTAT risulta essere un comune con un grado di urbanizzazione basso ed è riconosciuto come comune litoraneo e rurale (def. Eurostat). Dal 2001 appartiene al Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Ginosa (cod. 465) nel quale ricadono anche Laterza e Palagianello oltre che Ginosa stessa, per un distretto in cui gli addetti alle unità locali sono di 10.181 (anno 2011), con un territorio avente un’estensione di 629,8 Km² (cfr. Atlante Statistico dei Comuni).

Nel seguito la tabella di inquadramento generale del comune con i caratteri amministrativi, demografici e territoriali.



COMUNE DI CASTELLANETA
(Provincia di Taranto)

ANAGRAFICA COMUNE			
COMUNE	CASTELLANETA	CODICE ISTAT COMUNE	073003
PROVINCIA/CITTA' METROPOLITANA	CITTA' METROPOLITANA DI TARANTO	CODICE ISTAT PROVINCIA/CITTA' METROPOLITANA	073
REGIONE	Puglia	CODICE ISTAT REGIONE	16
PREFETTURA-U.T.G.		PREFETTURA DI TARANTO	
SEDE	PIAZZA PRINCIPE DI NAPOLI N. 1		
LOCALIZZA ZIONE	Coord.X (WGS84 UTM 33 N): 663627.26		Coord.Y (WGS84 UTM 33 N):4499549.81
TEL	099 8497111		
FAX	099 8497111		
E-MAIL	comunecastellanetaprotocollo@postecert.it ; poliziale@castellaneta.gov.it		
E-MAIL PEC	comunecastellanetaprotocollo@postecert.it ; poliziale@castellaneta.gov.it		
CARATTERI DEMOGRAFICI			
ETA'	ITALIANI		STRANIERI
0-9	1062		58
10-19	1488		36
20-69	10164		453
70 anni e più	3073		9
TOTALE (16343 al 31.12.2021)	15787		556
NUCLEI FAMILIARI	7005 (al 31.12.2019)		

Figura 4-1: Tabella di inquadramento generale del comune con i caratteri amministrativi, demografici e territoriali.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	17.400	-	-	-	-
2002	31 dicembre	17.404	+4	+0,02%	-	-
2003	31 dicembre	17.387	-17	-0,10%	6.157	2,82
2004	31 dicembre	17.364	-23	-0,13%	6.148	2,82
2005	31 dicembre	17.308	-56	-0,32%	6.120	2,82
2006	31 dicembre	17.254	-54	-0,31%	6.089	2,83
2007	31 dicembre	17.258	+4	+0,02%	6.090	2,83
2008	31 dicembre	17.244	-14	-0,08%	6.091	2,83
2009	31 dicembre	17.229	-15	-0,09%	6.081	2,83
2010	31 dicembre	17.144	-85	-0,49%	6.050	2,83
2011 ⁽¹⁾	8 ottobre	17.126	-18	-0,10%	6.049	2,83
2011 ⁽²⁾	9 ottobre	17.125	-1	-0,01%	-	-
2011 ⁽³⁾	31 dicembre	17.110	-34	-0,20%	6.049	2,82
2012	31 dicembre	17.075	-35	-0,20%	6.019	2,83
2013	31 dicembre	17.194	+119	+0,70%	5.968	2,87
2014	31 dicembre	17.216	+22	+0,13%	6.047	2,83
2015	31 dicembre	17.170	-46	-0,27%	7.081	2,40
2016	31 dicembre	17.095	-75	-0,44%	7.052	2,40
2017	31 dicembre	17.069	-26	-0,15%	7.110	2,36
2018*	31 dicembre	16.532	-537	-3,15%	6.938,16	2,36
2019*	31 dicembre	16.395	-137	-0,83%	7.005,78	2,32
2020*	31 dicembre	16.488	+93	+0,57%	(v)	(v)
2021*	31 dicembre	16.343	-145	-0,88%	(v)	(v)

Figura 4-2: Popolazione totale residente a Castellana Grotte al 31.12.2021 (Fonte <https://www.tuttitalia.it/>).



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Età	Celibi /Nubili	Coniugati /e	Vedovi /e	Divorziati /e	Maschi	Femmine	Totale	
								%
0-4	540	0	0	0	279 51,7%	261 48,3%	540	3,3%
5-9	580	0	0	0	291 50,2%	289 49,8%	580	3,5%
10-14	735	0	0	0	379 51,6%	356 48,4%	735	4,5%
15-19	789	0	0	0	406 51,5%	383 48,5%	789	4,8%
20-24	855	7	0	0	449 52,1%	413 47,9%	862	5,3%
25-29	811	43	0	0	466 54,6%	388 45,4%	854	5,2%
30-34	632	209	0	6	433 51,1%	414 48,9%	847	5,2%
35-39	482	417	2	17	471 51,3%	447 48,7%	918	5,6%
40-44	340	669	6	54	529 49,5%	540 50,5%	1.069	6,5%
45-49	292	929	7	56	626 48,8%	658 51,2%	1.284	7,9%
50-54	196	1.001	25	68	628 48,7%	662 51,3%	1.290	7,9%
55-59	139	1.031	33	56	625 49,6%	634 50,4%	1.259	7,7%
60-64	94	945	71	49	540 48,6%	619 53,4%	1.159	7,1%
65-69	67	889	93	26	500 48,5%	575 53,5%	1.075	6,6%
70-74	66	795	171	30	497 48,8%	565 53,2%	1.062	6,5%
75-79	34	511	200	8	348 48,2%	405 53,8%	753	4,6%
80-84	41	357	234	11	287 44,6%	356 55,4%	643	3,9%
85-89	29	154	235	3	155 38,8%	266 63,2%	421	2,6%
90-94	18	40	105	0	56 34,4%	107 65,6%	163	1,0%
95-99	2	7	25	0	10 29,4%	24 70,6%	34	0,2%
100+	1	2	3	0	3 50,0%	3 50,0%	6	0,0%
Totale	6.743	8.006	1.210	384	7.978 48,8%	8.365 51,2%	16.343	100,0%

Figura 4-3: Popolazione totale residente a Castellana Grotte al 31.12.2021 suddivisi per fasce di età
(Fonte <https://www.tuttitalia.it/>).



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Età	Stranieri			
	Maschi	Femmine	Totale	%
0-4	20	13	33	5,9%
5-9	9	16	25	4,5%
10-14	9	10	19	3,4%
15-19	9	8	17	3,1%
20-24	30	13	43	7,7%
25-29	44	20	64	11,5%
30-34	64	26	90	16,2%
35-39	46	29	75	13,5%
40-44	30	30	60	10,8%
45-49	21	24	45	8,1%
50-54	10	20	30	5,4%
55-59	9	16	25	4,5%
60-64	5	8	13	2,3%
65-69	2	6	8	1,4%
70-74	0	3	3	0,5%
75-79	3	0	3	0,5%
80-84	1	1	2	0,4%
85-89	0	0	0	0,0%
90-94	0	0	0	0,0%
95-99	0	1	1	0,2%
100+	0	0	0	0,0%
Totale	312	244	556	100%

Figura 4-4: Stranieri residenti a Castellana Grotte al 31.12.2021 suddivisi per fasce di età (Fonte <https://www.tuttitalia.it/>).



4.2 CARATTERI TERRITORIALI DEL COMUNE DI CASTELLANETA

Castellaneta è situata nel cuore dell'area che costituisce il parco naturale regionale Terra delle Gravine ed occupa la posizione mediana nella parte occidentale della provincia di Taranto che costituisce il cosiddetto arco Jonico.

Il suo territorio ha una estensione pari a 242,32 kmq (fra i primi 100 comuni italiani per estensione, per la precisione settantanovesimo) va dalla Murgia tarantina fino al Mar Ionio, e presenta una grande varietà di paesaggi e diverse presenze naturalistiche storiche e archeologiche.

Castellaneta è solcata da una serie di gravine e di lame (naturale prosiegua delle gravine con pareti meno ripide) di origine fluvio-carsica, che si dirigono verso il mare facendo confluire nel fiume Lato le acque che raccolgono durante le piogge.

Montecamplo (più precisamente la località detta Santa Trinità) è il suo punto più alto (411 m).

CARATTERI TERRITORIALI			
SUPERFICIE TERRITORIALE DEL COMUNE (km²)		242,32 km²	
DIGHE E INVASI		Nessuno	
INDUSTRIE A RISCHIO INCIDENTE RILEVANTE		Nessuna	
		Nessuna	
ALTIMETRIA DEL COMUNE (m.s.l.m.)		245 m s.l.m.	
FRAZIONI (se presenti)	CASTELLANETA MARINA		
COMUNI CONFINANTI	DENOMINAZIONE	SUPERFICIE TERRITORIALE (kmq)	POPOLAZIONE RESIDENTE
1)	Ginosa (TA)	186.42	22582
2)	Gioia del Colle (BA)	206.57	27889
3)	Laterza (TA)	159.4	15296
4)	Mottola (TA)	211.46	16241
5)	Palagianello (TA)	43.36	7854
	Palagiano (TA)	69.15	16052

Figura 4-5: Caratteri territoriali del Comune di Castellana Grotte.

4.1.1 CARATTERI CLIMATICI, CON PLUVIOMETRIA E TERMOMETRIA DEL COMUNE

La città di Castellana Grotte si trova ad una altitudine media pari a 245 m sopra il livello del mare. In Castellana Grotte si trova un clima caldo e temperato e si riscontra molta più piovosità in inverno che in estate.



Secondo Köppen e Geiger il clima è stato classificato come Csa; la temperatura media è 16.4 °C e la piovosità media annuale pari a 644 mm.

La stagione calda dura 2,9 mesi, dal 14 giugno al 9 settembre, con una temperatura giornaliera massima oltre 27 °C. Il mese più caldo dell'anno a Castellana è luglio, con una temperatura media massima di 30 °C e minima di 19 °C.

La stagione fresca dura 4,2 mesi, da 20 novembre a 25 marzo, con una temperatura massima giornaliera media inferiore a 15 °C. Il mese più freddo dell'anno a Castellana è gennaio, con una temperatura media massima di 4 °C e minima di 11 °C.

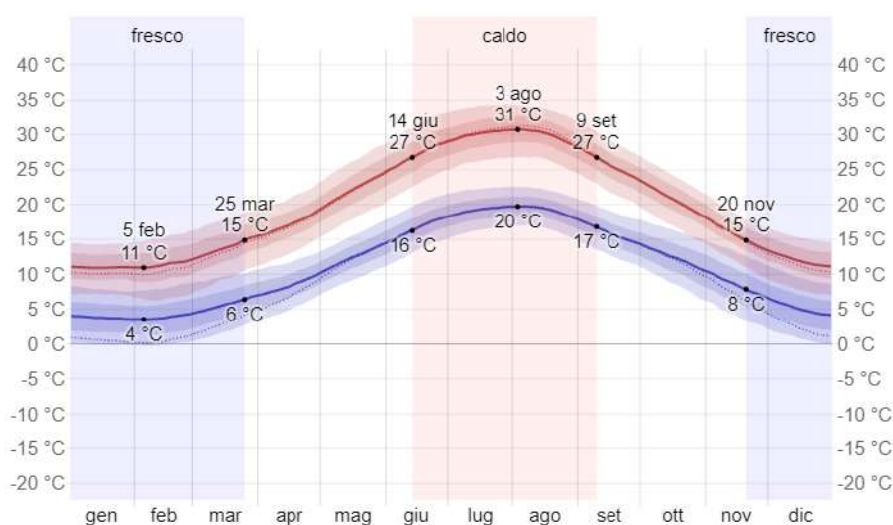


Figura 4-6: Temperatura massima e minima media annua a Castellana.

La stagione più piovosa dura 7,8 mesi, dal 10 settembre al 3 maggio, con una probabilità di oltre 16% che un dato giorno sia piovoso. Il mese con il maggiore numero di giorni piovosi a Castellana è novembre, con in media 7,1 giorni di almeno 1 millimetro di precipitazioni.

La stagione più asciutta dura 4,2 mesi, dal 3 maggio al 10 settembre. Il mese con il minor numero di giorni piovosi a Castellana è luglio, con in media 2,5 giorni di almeno 1 millimetro di precipitazioni.

La pioggia cade in tutto l'anno a Castellana. Il mese con la maggiore quantità di pioggia a Castellana è novembre, con piogge medie di 57 millimetri.

Il mese con la minore quantità di pioggia a Castellana è luglio, con piogge medie di 14 millimetri.

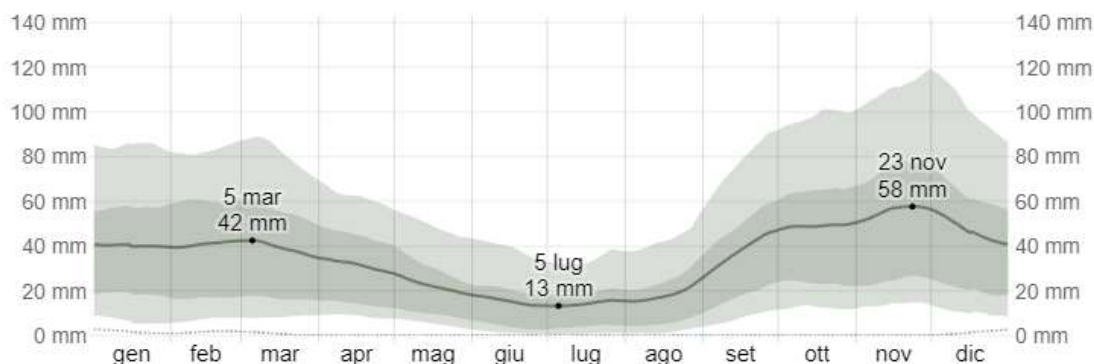


Figura 4-7: Precipitazioni medie a Castellana Grotte.

La velocità media del vento a Castellana Grotte *aumenta rapidamente* in *autunno salendo* da 13,5 chilometri orari a 17,3 chilometri orari durante la stagione.

Per riferimento, 7 febbraio: il giorno più ventoso dell'anno, la velocità del vento media è 18,2 chilometri orari. 1 giugno: il giorno più calmo dell'anno, la velocità media del vento è 13,2 chilometri orari.

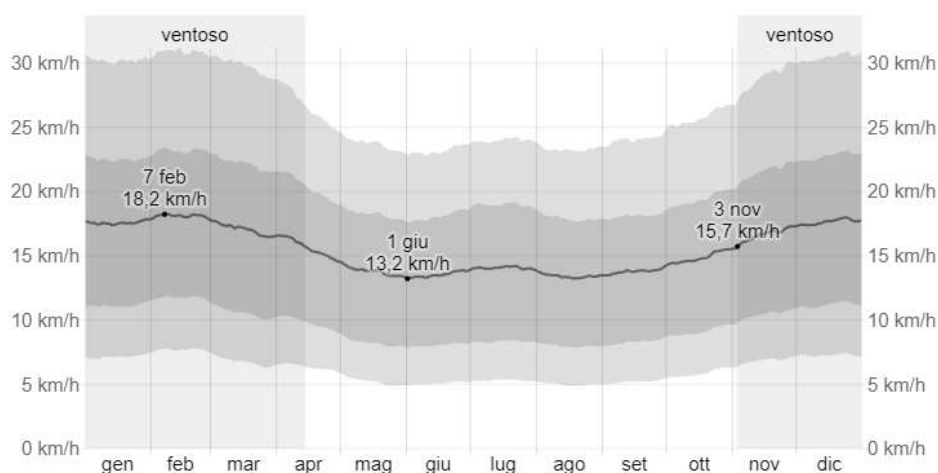


Figura 4-8: Velocità media del vento a Castellana Grotte.

4.2.2 CARATTERI GEOLOGICI

La successione delle formazioni riconoscibili nel territorio di Castellana Grotte è costituita, procedendo dal basso verso l'alto, da:

- Calcare di Altamura (Cretaceo superiore: Turoniano - Senoniano);
- Calcareniti di Gravina (Pliocene medio -Pleistocene inferiore);
- Argille Subappennine (Pleistocene inferiore);



- Calcareniti di Monte Castiglione (Calabriano - Tirreniano);
- Depositi lagunari e palustri (Pleistocene - Olocene);
- Depositi alluvionali (Olocene);
- Depositi costieri (Recenti, Attuali);
- Depositi di copertura quaternari.

Il Calcare di Altamura (Cretaceo superiore: Turoniano -Senoniano) è costituito da calcari compatti, ceroidi, con frattura coincide e di colore grigio- nocciola, spesso rossastri in superficie per via dei fenomeni di alterazione. Questi calcari spesso assai puri localmente passano a dolomie calcaree o a calcari dolomitici. La stratificazione è sempre evidente, ma lo spessore degli strati varia da 2 m sino a trasformarsi in una vera e propria laminazione, soprattutto nei livelli più bassi (a sud di Crispiano). Significativo è l’affioramento calcareo della collina di San Giorgio Ionico – Faggiano – San Crispieri. In particolare a San Giorgio Ionico in località Belvedere viene effettuata l’estrazione del calcare dolomitico ($\text{CaMg}(\text{CO}_3)_2$).

Le calcareniti di Gravina sono costituite da biocalcareni e biocalciruditi in grossi banchi, con intercalazioni calcilutitiche. Le argille Subappennine sono costituite da argille marnose a luoghi fittamente fratturate. I Depositi marini terrazzati poggiano in trasgressione su superfici di abrasione poste a quote diverse. Generalmente affiorano in corrispondenza di depressioni morfologiche.

Sotto l’aspetto tettonico il territorio presenta uno stile nel complesso assai semplice, malgrado esso sia stato interessato da una notevole attività distensiva. L’assetto strutturale dell’intera zona murgiana è dominato dai calcari del cretaceo superiore; questi danno luogo a tavolati calcarei blandamente deformati in ampie pieghe a grande raggio di curvatura, i cui fianchi sono disarticolati da faglie dirette subverticali. Su tali strutture, allungate essenzialmente in direzione NO-SE, si sono impostati, con un susseguirsi di episodi trasgressivi, i bacini di sedimentazione cenozoico-quaternari. In linea generale, i calcari del cretaceo superiore degradano verso il Mar Ionio per effetto sia di un’immersione in questo senso che per la presenza di faglie, a direzione appenninica, che ne determinano l’abbassamento verso sud- ovest. In corrispondenza del margine meridionale delle Murge gli strati calcarei presentano inclinazioni medie di 10°-15°, dando luogo ad una monoclinale che si immerge al di sotto dei sedimenti più recenti. I calcari riaffiorano più a sud in una serie di rilievi, più o meno continui, separati dall’esteso alto strutturale delle Murge da una sinclinale (sinclinale di Mottola Lizzano), ed allineati in direzione ONO-SE, tra Mottola e Montemesola, e NNO- SSE, tra Montemesola e Lizzano. Nell’affioramento calcareo di San Giorgio Ionico- San Crispieri nel complesso gli strati immergono debolmente a nord- est, e le faglie dirette subverticali che ne delimitano la struttura monoclinale le conferiscono i caratteri di un horst. Lungo la fascia costiera, la giacitura del



substrato calcareo è sempre debolmente immergente verso il mare (S o SSO), talora interrotta da faglie non rilevabili in superficie. Le fasi di tettonica distensiva riscontrate risultano essere essenzialmente due, almeno per quanto concerne il basamento calcareo. Una prima fase, di minore entità, diede luogo alla formazione di una gradinata di faglie dirette con orientazione circa est-ovest. Questa fase ribassò la zona in cui attualmente si trova il Mar Piccolo interrompendo la continuità degli affioramenti mesozoici, come si riscontra in prossimità dell’abitato di S. Giorgio Ionico. In seguito una fase distensiva di maggiore entità generò un sistema di faglie dirette con orientazioni NO-SE e NE-SO. Questo sistema di faglie coniugate ribassò ulteriormente l’attuale Mar Piccolo.

Si ritiene che la dislocazione del substrato calcareo sia continuata anche dopo la deposizione dei sedimenti supraplioceniciinfrapleistocenici: si porta come esempio la faglia che delimita a sud-ovest il rilievo calcareo di S. Giorgio Ionico, il movimento della quale ha continuato a propagarsi entro le argille bradaniche e le calcareniti del pleistocene medio e superiore. Accanto alle faglie certe riscontrate in corrispondenza degli affioramenti calcarei, si ritiene probabile la presenza di altre, mascherate dalla copertura superficiale e quindi di non facile individuazione.

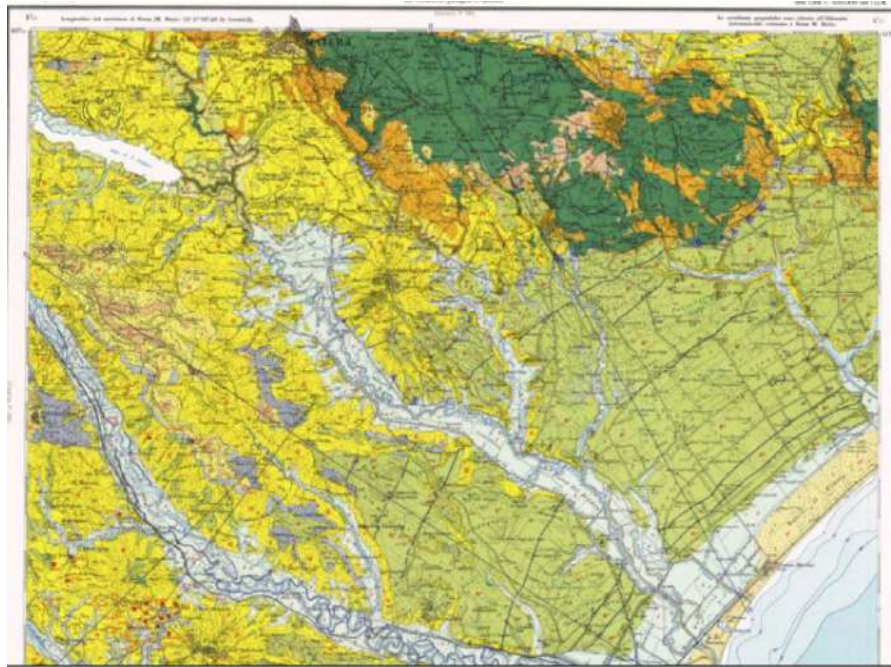


Figura 4-9: Stralcio carta geologica del comune di Castellaneta - Foglio 201
(<https://www.isprambiente.gov.it/Media/carg/>).



4.2.3 CARATTERI GEOMORFOLOGICI

Il territorio del comune di Castellaneta geologicamente è caratterizzata dalla presenza della piattaforma carbonatica mesozoica che costituisce un potente corpo geologico su cui è presente l’Altopiano murgiano, grosso horst asimmetrico allungato in direzione appenninica, che si diparte dal fiume Ofanto e termina in corrispondenza della soglia messapica (che asseconda grossomodo lungo la congiungente San Pietro Vernotico - Francavilla Fontana) ed il bassopiano della Penisola Salentina (Grassi e Tulipano, 1983). Dal punto di vista morfologico si possono distinguere da nord a sud tre zone direttamente connesse alla costituzione geologica:

- a) zona murgiana o degli alti strutturali caratterizzata da discrete pendenze;
- b) zona intermedia a debole pendenza;
- c) zona costiera.

Le propaggini più meridionali delle Murge occupano la parte settentrionale dell’arco ionico-tarantino e sono costituite dalle aree topograficamente e strutturalmente più elevate caratterizzate da maggiori pendenze. L’altopiano carbonatico, avente prevalentemente una direzione appenninica, si presenta intensamente gradonato da faglie subverticali, che sovente isolano blocchi singoli (horst). Nel complesso il basamento carbonatico degrada da nord-est a sud-ovest, sia per effetto della naturale giacitura degli strati (immersione verso sud con un’inclinazione di circa 20°) sia per la presenza di fratture e di piani di faglie distensive che causano l’abbassamento del substrato dando luogo ad un bacino abbastanza irregolare. Più rari, invece, sono i fenomeni plicativi rappresentati da anticlinali con vergenza NE aventi una limitata estensione e con fianchi debolmente inclinati. Verso sud i calcari si immergono si immergono al di sotto dei sedimenti più recenti e riaffiorano in una serie di rilievi discontinui, noti come Murge Tarantine, che si allungano in direzione ONO-ESE tra Mottola e Crispiano e in direzione NNO-SSE tra Crispiano e Lizzano. Essi non costituiscono un corpo unico, ma dei rilievi discontinui aventi pareti con pendenze molto accentuate che si staccano nettamente dal paesaggio circostante.

Nel complesso i lineamenti morfologici caratterizzanti la zona esaminata si sviluppano preferenzialmente con direttrici est-ovest o ESE-ONO, e subordinatamente NE-SO o nord-sud, cioè le stesse direttrici dei principali elementi tettonici. Anche per i rilievi e le depressioni si osserva un’indubbia corrispondenza tra morfologia e caratteristiche strutturali, a conferma che le strutture tettoniche dei calcari cretacei costituiscono il motivo fondamentale nella definizione del paesaggio. Tali rilievi sono separati da vallate molto ampie e con fondo piatto, aree naturali di scolo per le acque di ruscellamento. La zona intermedia, caratterizzata da pendenze più lievi, raccorda l’altopiano murgiano alla costa. La morfologia della zona è caratterizzata da ripiani pianeggianti o debolmente inclinati verso il mare, con scarpate in



corrispondenza degli orli dei terrazzi associati alle antiche linee di costa e delle faglie (talora non facilmente distinguibili) che interessano il substrato calcareo. La fascia costiera è caratterizzata da superfici terrazzate e antiche linee di costa. Le quote di massima ingressione del mare mediopleistocenico (linea di costa di 35-55 m) diminuiscono procedendo da nord-ovest a sud-est di Taranto (si hanno quote di 35-40 m nei pressi di Lizzano; mentre raggiungono i 55 m a nordovest del Mar Piccolo). L’attuale linea di costa si presenta molto articolata ed in particolare risulta disposta in direzione E-O ad oriente di Torre Zozzoli (o Torre Sgarrata), mentre segue l’andamento NO-SE ad occidente della stessa torre. Fra Capo San Francesco e Torre Zozzoli, prevale una linea molto irregolare costituita da una rapida successione di baie sabbiose della lunghezza di alcune centinaia di metri e poco profonde, raddoppiate da cordoni dunali oggi praticamente scomparsi, e di promontori rocciosi di varia ampiezza, ricchissimi di anfrattuosità e di pozze. Per lo più questi promontori si presentano piatti e poco rilevati ma talvolta si elevano a dominare le baie attigue: Torre Castelluccia è, ad esempio, a 24 metri s.l.m. Più ad est il paesaggio muta: compaiono arenili che si sviluppano per vari chilometri con formazioni di dune alte e penetranti varie centinaia di metri nell’entroterra. Le lame e le gravine sono fenomeni carsici caratteristici delle Murge, originatisi per erosione da parte delle acque superficiali in fratture discontinue del blocco calcareo. Le gravine della provincia di Taranto sono circa sessanta e sono poste nella fascia centroccidentale compresa fra i comuni di Ginosa e di Grottaglie. Dal punto di vista geologico esse sono caratterizzate da due tipologie distinte di roccia: inferiormente vi è il Calcare di Altamura, su cui poggia lo strato più recente delle Calcareni di Gravina originatesi da una seconda sedimentazione dei minuscoli detriti che l’erosione aveva strappato al calcare stesso. Le gravine si originarono a seguito dell’abbassamento del livello del mare nel pleistocene medio (1 milione di anni fa): in tale periodo emersero le calcareniti ed i calcari che furono erosi ed incisi con una certa facilità. Le acque di scorrimento crearono ed approfondirono quindi queste incisioni, fino a produrre quell’impotente spettacolo che osserviamo attualmente.

Nell’area di studio sono presenti numerosissime gravine:

- La Gravina di Castellana o Gravina Grande (che cinge il borgo antico). Una tra le più grandi e spettacolari gravine della Puglia. Si estende per una decina di chilometri con svariate anse, profonda nel suo punto massimo 145 m e larga fino a circa 300 m. Lungo il suo percorso sono presenti vari insediamenti storico-archeologici.
- La Gravina del Porto, nei pressi di Montursi al confine con Gioia del Colle. Da ricordare la presenza di dolmen, del villaggio peuceta de La Castelluccia e dell’omonima masseria storica;
- La Gravina di Coriglione, in cui è presente l’insediamento rupestre di Santa Maria di Costantinopoli;



- La Gravina di Santo Stefano con l’omonimo villaggio rupestre;
- Le Gravine (n. 6) di Montecamplo nei pressi dell’omonimo colle.

4.2.4 CARATTERI IDROGRAFICI

L’area in cui si colloca il comune in oggetto, così come l’intera area pugliese, appare caratterizzato, per le condizioni climatiche e geomorfologiche, dalla sostanziale carenza di idrografia superficiale attiva: infatti, ad esclusione delle già citate “gravine” e di altre incisioni di minore entità (“lame”), mancano delle precise direttrici superficiali di deflusso. In quelle zone dove vi sono affioramenti di calcari mesozoici lo scorrimento superficiale risulta minimo ed avviene solo in concomitanza di eventi meteorici rilevanti; pertanto le incisioni ivi presenti (denominate gravine) hanno carattere torrentizio. Infatti, di norma asciutte, solo in occasione di eventi piovosi di notevole entità tali incisioni partecipano al drenaggio delle acque meteoriche, con portate talora cospicue. Presentano alvei profondi delimitati da pareti subverticali. Il sollevamento tettonico ed i processi morfogenetici quaternari hanno avuto un ruolo preminente nella loro creazione. La maggior parte delle gravine ha un’orientazione NE-SO e tende a sfociare nella piana costiera ad ovest di Taranto. Per quanto riguarda le lame, sempre nella fascia occidentale, ve ne sono diverse: la Lama di Lenne, la Lama di Castellaneta, la Lama di Vite, la Lama d’Uva. Si osserva la presenza anche di numerosi canali, per la maggior parte realizzati a seguito della bonifica di questa zona: il Fosso Pantanello, il Canale Lama di Pozzo, il Cugno della Differenza, il Canale Sabatino, il Canale Miccoli, il Canale Sant’Angelo ed il Canale Maestro.

Sempre nel sistema idrografico occidentale sono individuabili numerose sorgenti in gran parte localizzate nei pressi della Lama di Lenne.

L’idrografia di superficie della porzione centrale dell’area oggetto di studio è contraddistinta da pochi canali a carattere torrentizio. Questi sono: il Fosso Visciolo (che scorre ad est dell’abitato di Montemesola), i fossi di Cigliano, Orimini Cigliano e Levrano d’Aquino, ed i fossi della Felicia e Rubafemmine sfocianti nel Mar Piccolo. Nelle aree occupate da sedimenti più recenti esistono pochi canali perenni (alimentati da sorgenti solitamente situate in prossimità del mare); tali corsi d’acqua attraversano le zone pianeggianti con alvei poco incisi, generalmente rettilinei e con una limitata estensione lineare. Il Fosso o Fiume Galeso si origina dalle omonime sorgenti situate tra la città di Taranto ed il quartiere Paolo VI e dopo un percorso di solo 900 metri sfocia nel Mar Piccolo. Il Canale d’Aiedda invece raccoglie nel suo più lungo percorso i reflui di diversi centri abitati e recapita le sue acque nel Mar Piccolo. Nella zona a Sud di Taranto si rinvencono i canali di bonifica della Salina Grande. Nella Salina Piccola si



riscontra la presenza di una parziale urbanizzazione successiva alla bonifica. La maggior parte di questi canali sono stati sottoposti a lavori di sistemazione ordinaria delle sponde da parte del Genio Civile. Nel settore più orientale la rete idrografica superficiale è oltremodo esigua ed è costituita da poche lame o canali che si riversano in mare dopo un percorso generalmente breve; questi canali (il Canale Maestro, il Canale Ostone, il Canale dei Cupi, il Canale San Nicola, il Canale San Martino) interessano in direzione nord- sud il territorio, ma non possono certamente competere con quelle maestose manifestazioni che sono le gravine.

Il territorio comunale di Castellaneta si estende dal margine meridionale delle Murge fino al Mare Ionio, e presenta, perciò, una notevole varietà di forme, dovute alla presenza di rocce di natura e consistenza varia (si veda il Paragrafo precedente riferiti all’area vasta).

La parte Nord, con presenza di Calcari murgiani, presenta morfologia sostanzialmente tabulare, assenza di idrografia superficiale e presenza di evidenze carsiche.

La porzione centrale, che comprende il centro abitato, presenta, oltre alle rocce calcaree nelle estremità est e ovest del territorio, rocce sciolte e morfologia conseguente, per la presenza di terrazzi marini di varie quote e terreni argillosi che, insieme, hanno segnato l’evoluzione morfologica dell’area.

La parte prospiciente il Mare Ionio presenta morfologia tabulare con la presenza di una importante foce fluviale corrispondente al Fiume Lato e di una vasta duna costiera sulla quale sorge il borgo di Castellaneta Marina. In linea di massima, quindi, il territorio del comune di Castellaneta risulta caratterizzato dalla presenza di due principali elementi morfologici: i terrazzi marini e le incisioni fluviali.

I terrazzi marini sono il prodotto dell’azione del moto ondoso durante i cicli di regressione/trasgressione delle acque marine.

Infatti, il generale arretramento della linea di costa fino alla posizione attuale è stato interrotto ripetutamente da periodi di riavanzamento, determinando o l’abrasione del litotipo presente o la deposizione di materiale silico- clastico, precedentemente giunto al mare sia attraverso i corsi d’acqua (portata solida) sia attraverso la stessa azione abrasiva del moto ondoso.

I terrazzi marini sono delimitati, verso il mare, da un orlo di terrazzo cui segue una scarpata. L’orlo di terrazzo è testimone dell’andamento della linea di costa del periodo interessato dalla presenza del mare. La scarpata, invece, fornisce informazioni sull’entità della regressione marina. Il risultato è la formazione di pianori sub- orizzontali, posti a quote decrescenti, leggermente digradanti verso l’attuale linea di costa, intervallati da scarpate con dislivelli di ampiezza variabile. Sull’intero territorio comunale è possibile individuare 7 diversi ordini di terrazzo, con il più antico posto a circa 390 metri s.l.m.; il più recente posto a circa 10 metri s.l.m..

I Depositi marini terrazzati spesso poggiano strati graficamente sull’unità delle Argille



Subappennine. In questo caso le scarpate poste tra due ordini di terrazzo successivi sono spesso sede di fenomeni di intensa erosione superficiale legata alla quasi totale impermeabilità delle rocce argillose e all’assenza di una rete di canali drenanti le acque di corrivazione.

Le incisioni fluviali rappresentano il risultato dell’azione erosiva delle acque superficiali nei confronti delle litologie affioranti. Il sistema idrografico risulta essere poco sviluppato ed è caratterizzato dalla presenza di corsi d’acqua sviluppatisi lungo le linee di maggiore pendenza e in direzione circa perpendicolare e, subordinatamente, circa parallela all’attuale linea di costa. L’evoluzione delle incisioni fluviali ha subito anch’essa l’influenza delle oscillazioni del livello del mare e gli alvei attuali sono il risultato di ripetuti cicli di erosione-deposizione. Il risultato delle ripetute oscillazioni è che estese porzioni dei tratti terminali dei corsi d’acqua presentano quote di alcuni metri superiori al livello del mare e non mancano tratti in contropendenza. Le scarpate fluviali presentano pendenze differenti a seconda della natura e dello stato di addensamento o diagenesi delle rocce presenti: nella parte Nord del territorio comunale, gli alvei di questi stessi corsi di acqua sono impostati su rocce calcaree (Calcarenite di Gravina e Calcare di Altamura), a quote relativamente elevate, e hanno dato origine ad incisioni profonde diverse decine di metri con pareti sub-verticali, a formare le caratteristiche “gravine”; nella zona più prossima alla foce, invece, la presenza di terreni perlopiù sciolti (Argille Subappennine e Depositi marini terrazzati), posti a quote relativamente basse, ha determinato pendenze più blande.

Solitamente le scarpate impostate sui terreni sciolti risultano essere stabili e interessate da vegetazione arborea. In alcuni punti, comunque, l’azione delle acque meteoriche ha prodotto solchi erosivi anche di notevole sviluppo lineare o ha innescato fenomeni di instabilità. Ulteriori elementi morfologici presenti sul territorio comunale sono rappresentati dalle conoidi alluvionali e dalle doline. Le conoidi alluvionali, presenti nella porzione occidentale del territorio, sono il risultato della deposizione di masse di detriti da parte di corsi d’acqua in punti dell’alveo in cui si ha la brusca riduzione della pendenza con conseguente perdita di energia. Le doline, invece, presenti solo nella parte Nord del territorio, rappresentano una tipica morfologia di ambiente carsico: la dissoluzione delle rocce carbonatiche da parte delle acque meteoriche che permeano nel terreno attraverso un inghiottitoio producono un’area, di forma sub circolare, depressa anche diverse decine di metri. Le scarpate fluviali presentano pendenze differenti a seconda della natura e dello stato di addensamento o diagenesi delle rocce presenti: nella parte Nord del territorio comunale, gli alvei di questi stessi corsi di acqua sono impostati su rocce calcaree (Calcarenite di Gravina e Calcare di Altamura), a quote relativamente elevate, e hanno dato origine ad incisioni profonde diverse decine di metri con pareti sub-verticali, a formare le caratteristiche “gravine”; nella zona più prossima alla foce, invece, la presenza di



terreni perlopiù sciolti (Argille Subappennine e Depositi marini terrazzati), posti a quote relativamente basse, ha determinato pendenze più blande. Solitamente le scarpate impostate sui terreni sciolti risultano essere stabili e interessate da vegetazione arborea. In alcuni punti, comunque, l’azione delle acque meteoriche ha prodotto solchi erosivi anche di notevole sviluppo lineare o ha innescato fenomeni di instabilità.

Ulteriori elementi morfologici presenti sul territorio comunale sono rappresentati dalle conoidi alluvionali e dalle doline.

Le conoidi alluvionali, presenti nella porzione occidentale del territorio, sono il risultato della deposizione di masse di detriti da parte di corsi d’acqua in punti dell’alveo in cui si ha la brusca riduzione della pendenza con conseguente perdita di energia.

4.2.5 CARATTERI ED ELEMENTI DI PREGIO STORICO, ARCHITETTONICO, AMBIENTALE, CULTURALE E PAESAGGISTICO

I primi segni di frequentazione umana nel territorio castellanetano risalgono all’età del bronzo (2000-1000 a.C.). In località Minerva sono stati trovati numerosi vasi ed altri manufatti. Altri rinvenimenti si sono registrati sulla sommità del Montecamplo, un territorio inciso da grotte e gravine, ma anche a Riva dei Tessali sull’arco Ionico.

In seguito alla distruzione dell’insediamento di Minerva, presumibilmente durante il passaggio di Alarico I, la popolazione fuggì riparando nei centri vicini. Sulle ceneri dell’antico abitato, si sarebbe formato intorno al 550 il centro tardo antico di Castanea (Καστανέα in greco bizantino). Le scorrerie dei Saraceni fecero in modo che Castanea s’ingrandisse, dato che le sue mura fortificate ne fecero il rifugio degli abitanti dei centri vicini. In questo periodo la città cambiò nome divenendo prima Castellum Unitum e poi Castellanetum.

Esiste però un’altra versione circa le radici di Castellana. Secondo lo storico Giacomo Ardit, Castanea era cosa ben diversa dall’attuale Castellana: Castanea era posta sul Lato, aveva origine magno-greca ed esistette fino alla fine dell’VIII secolo (secondo le carte topografiche di Carlo Magno). Nell’842 i Saraceni intensificarono i loro attacchi, saccheggiarono e distrussero quasi tutti gli insediamenti del circondario e probabilmente Castanea fu tra i centri devastati, che, quindi, si unirono, creando una città fortificata nel punto più difendibile: da questa unione avrebbe avuto origine il nome Castellum Unitum, poi trasformatosi nella forma attuale.

In seguito alla conquista normanna nel 1064, la città divenne anche sede diocesana. Tre anni dopo il paese venne riconquistato dal generale greco Michele Mauricas e ritornò in mano bizantina. Questo dominio si rivelerà effimero, dato che Castellana ritornerà presto in mano ai Normanni. Nel 1200 Carlo I d’Angiò conquistò la cittadina che dapprima risultò un feudo e



che successivamente venne trasformata in città Regia. Nel XIII secolo la città passò in mano agli Aragonesi, per poi ritornare nuovamente agli Angioini.

Nel 1503 i cittadini di Castellaneta, con l'aiuto di una piccola schiera di soldati spagnoli, respinsero le truppe francesi guidate dal duca di Nemours: tale fatto prenderà il nome di "Sacco di Castellaneta". Grazie al coraggio dimostrato nell'occasione dai cittadini castellanetani, Ferdinando il Cattolico attribuì al paese il titolo di "Fidelissima Civitas". Nel 1519 gli spagnoli cedettero la città ai fiamminghi, la città entrò in rovina e subì un lungo periodo di dominazione da parte di più feudatari. Nel XVII secolo, infatti, Castellaneta fu acquistata per 70.000 ducati dal feudatario di Gioia e Acquaviva, il genovese Carlo de Mari, marchese di Assigliano. L'acquisto gli procurò il titolo di Principe e il governo del grosso feudo alla sua famiglia fino al 1806, anno dell'Alienazione del Feudalesimo decretato dal Re di Napoli Gioacchino Murat a seguito del Decreto Napoleonico sulla stessa materia dell'anno prima e che si estendeva su tutti i domini francesi, praticamente quasi tutta l'Europa continentale.

Nel 1858 Giuseppe Garibaldi, camuffato da venditore di candele, incontrò nel fondo rustico La Torretta alcuni castellanetani. Due anni dopo, nel 1860, i castellanetani votarono in modo quasi plebiscitario per l'annessione al Regno d'Italia. Tuttavia il territorio castellanetano fu utilizzata negli anni a seguire come rifugio da numerosi Briganti, tra cui il famoso Antonio Locaso, lucano detto “il Crapariello” (“u Craparidd”), il quale venne giustiziato dalle milizie del costituito Regno d'Italia ed il cui corpo venne lasciato esposto nella piazza principale del paese (piazza Vittorio Emanuele) per oltre due giorni.

Castellaneta diede un pesante contributo di uomini alla Prima guerra mondiale e per i tanti morti della guerra fu edificato nel luogo dove oggi sorge il municipio un monumento accerchiato da tanti alberi quanti furono i morti. Il monumento fu poi spostato nel cimitero, per dar spazio alla costruzione del nuovo municipio al quale è stato affiancato un nuovo monumento ai caduti di tutte le guerre.

Nella seconda guerra mondiale invece, in seguito alla ritirata dei tedeschi, questi ultimi bombardarono la città e provocarono la morte, attraverso lo scoppio di due granate, di 27 persone tra bambini, cittadini e rappresentanti dei Carabinieri, colpevoli solo di festeggiare l'arrivo degli alleati. Per l'umanità espressa dai cittadini in questa triste occasione, fu assegnata al comune la medaglia di bronzo al valor civile.

Una delle pagine più tristi della storia castellanetana riguarda il crollo di un intero stabile in viale Verdi il 7 febbraio 1985, in seguito al quale persero la vita 34 persone. In seguito al crollo si è costituito un comitato dei familiari delle vittime[4]. Ai funerali partecipò anche l'allora Presidente della repubblica Sandro Pertini. Il processo che ne seguì è ancora in corso;



nel frattempo dove sorgeva lo stabile è stato costruito un auditorium (nei locali del quale è presente anche la biblioteca comunale) ed è stato eretto un monumento in ricordo delle vittime. Il territorio presenta un forte accentramento abitativo nel nucleo cittadino se si eccettua la frazione marittima di Castellaneta Marina e quella rurale della Gaudella. Per il resto nelle campagne sono presenti circa cento splendide masserie storiche, alcune delle quali fortificate, e campi coltivati, soprattutto vigneti e frutteti.

Numerose sono le chiese nella zona antica, a testimonianza della grande importanza che ha avuto questo paese anche come centro religioso, da secoli sede della diocesi di Castellaneta. Da ricordare sono San Domenico (ultimata nel 1861) con la sua caratteristica facciata dal doppio stile, con la parte alta Rinascimentale e con il portale dall'inconfondibile stile barocco.

Altre chiese ormai inutilizzate per riti religiosi sono Santa Maria, San Giuseppe, Santa Chiara, Santa Caterina, Madonna dell'Aiuto e San Giovanni in muriciello.

Anche nel resto del paese ci sono altre chiese importanti anche per la loro architettura e per le bellezze che contengono. San Michele chiesa settecentesca costruita ai limiti del paese vecchio ed oggi inglobata nel centro del paese. Contiene tele del Cinquecento e del Settecento.

Si segnala anche San Francesco d'Assisi (1471) e il convento dei Frati Minori (1592): la chiesa sorge nella parte nuova del paese, un tempo (fino agli anni sessanta) era molto lontana dal resto del paese. Contiene capolavori del Seicento e del Settecento, fra cui un'importante opera sull'altare di Girolamo di Santacroce che rappresenta la Vergine seduta in trono con bambino che prega tra angeli, santi ed apostoli.

Santa Maria della Luce, detta anche Maria santissima Assunta o ancora Santa Maria del Pesco (edificata attorno al XIII secolo), è uno dei pochi esempi di arte gotico-angioina del paese insieme al campanile della Cattedrale. La leggenda dice che tale chiesa era stata edificata ex voto da un capitano scampato a un naufragio dopo essersi affidato alla Madonna dell'Assunta. La chiesa ha la forma, a causa del dislivello sulla quale è costruita, del ponte di una nave. Al suo interno presenta importanti affreschi.

Altre chiese sono la cinquecentesca San Rocco oggi annessa al vecchio ospedale e la seicentesca Mater Christi, anch'essa costruita lontano dal centro abitato e vicino all'omonimo insediamento rupestre e dall'architettura modesta, La chiesa di San Domenico situata nella parte bassa del centro storico e la Parrocchia Cuore Immacolato di Maria, struttura moderna.

Il “paese vecchio” sorge sul ciglio della Gravina di Castellaneta, in posizione decentrata, ed un tempo era delimitato da spesse mura che cingevano il paese nella parte a vista. Il centro storico ha un impianto medievale, con vicoli e stradine molto strette, ma i tesori di maggior pregio architettonico sono del barocco.



Notevole importanza architettonica hanno le contigue piazze F. De Martino e Maria Immacolata dove sono presenti i tre edifici di maggior fattura. La Cattedrale (o chiesa di San Nicola) eretta nel 1220 e quasi completamente riedificata nel XVIII secolo (solo il campanile rimane della vecchia chiesa). Il contiguo settecentesco Palazzo Vescovile (attuale sede del vescovado) custodisce un dipinto risalente al Cinquecento del Santacroce ed altre interessanti tesori artistici. Il Palazzo Baronale, sede storica del potere politico, trasformata prima in seminario poi in convento delle Monache clarisse.

Nel borgo antico sono presenti numerosi palazzi signorili, sintomo del grande avvicinarsi di feudatari su questo territorio. Da ricordare è il Palazzo Catalano con la sua facciata orientaleggiante, il Palazzo Sarapo con il suo portone barocco e i palazzi D'Alagni, Lagroia e Frisini.

Da vedere sono anche piazza Umberto I con la sua Fontana Monumentale centrale (1871), e il monumento a Rodolfo Valentino (1961) posto al termine della "Passeggiata" dedicata allo stesso attore e realizzato in maiolica. A Rodolfo Valentino è anche dedicato un Museo.

Lungo le gravine sono presenti vari insediamenti rupestri. Alcuni sono di origine alto medievale (V-X secolo), quando la regione visse un periodo di notevole decadenza politica ed economica e fu ripetutamente attaccata da popolazioni straniere (prima i Goti, poi i Longobardi e i Saraceni).

Oltre che da necessità difensive, la vita nelle grotte fu incentivata nell'VIII secolo dalla lotta iconoclasta di Leone III e in quelle stesse gravine trovarono riparo molti monaci greci, giunti dall'Oriente.

Alcuni insediamenti rupestri sono:

- Santa Maria del Pesco. Sul ciglio della Gravina di Castellaneta a ridosso della chiesa dell'Assunta. Il nome deriva proprio da piscus (rupe) proprio per la vicinanza della gravina. Al suo interno è stato trovato il dipinto La Madonna con il Bambino del 1200.
- Santa Maria del Soccorso. Sul ciglio della Gravina di Castellaneta poco lontano dalla chiesa dell'Assunta. Al suo interno ci sono tracce del dipinto di un santo.
- Santa Lucia. Sul ciglio della Gravina di Castellaneta. All'interno sono visibili resti di decorazioni.
- Santa Maria di Costantinopoli (IX-X secolo). Sorge nella Gravina di Coriglione nelle vicinanze della chiesa Mater Christi. Interno diviso in tre navate con resti di decorazioni e affreschi sulle pareti.
- Mater Christi nel terreno agricolo di un privato nelle vicinanze dell'omonima chiesa. A tre navate, al suo interno qualche graffito (come il simbolo di Gesù. Gli affreschi sono andati completamente perduti.



- Padre Eterno. Sorge nella Gravina di Coriglione. La cripta è ipogea ed è a tre navate irregolari. L'abside centrale è senza altare. Sulle pareti sono presenti affreschi Bizantini che raffigurano Il Cristo tra la Vergine e San Giovanni ed altri che raffigurano santi databili (XIV secolo).
- Santo Stefano. Nell'omonima Gravina. Al suo interno sono visibili resti di affreschi dedicati a Santo Stefano e San Nicola. Insediamento databile XIV secolo.
- San Michele Arcangelo. Nella Gravina di Santo Stefano. Presenta affreschi del XII secolo raffiguranti San Michele, una Madonna col Bambino ed altri santi. All'interno sono presenti anche graffiti raffiguranti animali.
- Oville Vecchio. In una delle gravine di Montecampio al confine con Laterza. Cripta con due navate e due ingressi. Presenta al suo interno tracce di affreschi.
- Santa Maria del Porto. Nella vicinanze dell'omonima Gravina, al confine con Gioia del Colle è racchiusa nella masseria dallo stesso nome.

4.2.6 TURISMO

Il comune di Castellaneta resta indubbiamente una importante meta turistica. I dati dell'Osservatorio Puglia Promozione di seguito dimostrano che Castellaneta, nella provincia di Taranto, è il primo comune per affluenza turistica (seconda soltanto al capoluogo di provincia Taranto). Vanta, difatti, nell'anno 2022 (gennaio -ottobre 2022) più di 306.000 presenze.

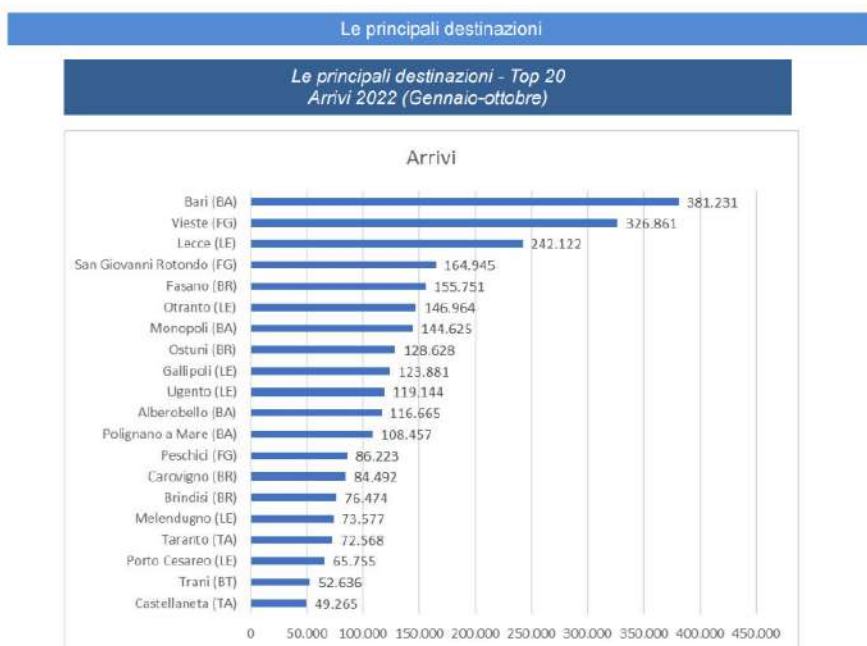


Figura 4-10: Arrivi Gennaio – Ottobre 2022 (Fonte Osservatorio Pugliapromozione).

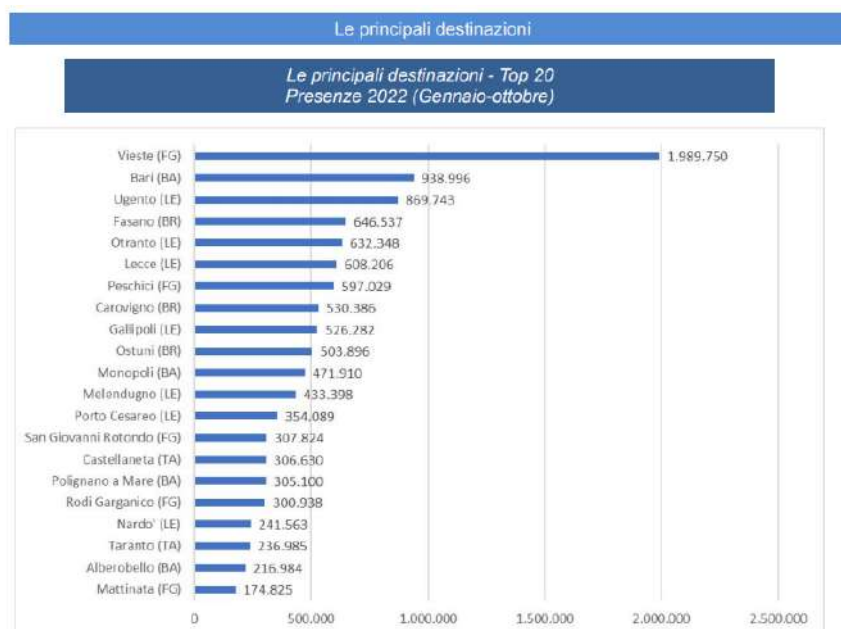


Figura 4-11: Presenze Gennaio – Ottobre 2022 (Fonte Osservatorio Pugliapromozione).

Nella tabella seguente, come da Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia - Adozione della proposta di Piano Attuativo 2021 – 2030, sono riportati i 15 Comuni pugliesi con il più alto numero di posti letto e la corrispondente densità per Km². Vieste è l’unico Comune che supera quota 40.000 unità, seguito a distanza da Peschici e Gallipoli. Per quanto riguarda la densità di posti letto i valori più alti si registrano sul litorale Garganico (Rodi, Isole tremiti, Peschici e Vieste) e nel Salento (Gallipoli e Castro).

Castellaneta si piazza al dodicesimo posto, con 6990 posti letto.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Classifica	Posti letto		Densità posti letto	
	Valore	Comune	Valore	Comune
1	42.409	Vieste	501,21	Rodi Garganico
2	18.877	Peschici	423,22	Isole Tremiti
3	12.094	Gallipoli	382,20	Peschici
4	11.640	Ugento	293,44	Gallipoli
5	11.363	Otranto	250,66	Vieste
6	10.612	Lecce	157,11	Castro
7	10.263	Ostuni	151,17	Porto Cesareo
8	9.476	Melendugno	147,20	Otranto
9	7.840	Bari	122,80	Santa Cesarea Terme
10	7.455	Fasano	115,94	Ugento
11	7.010	Carovigno	104,71	Leporano
12	6.990	Castellaneta	102,65	Melendugno
13	6.856	Monopoli	75,13	Gagliano del Capo
14	6.740	Rodi Garganico	71,33	Alberobello
15	5.923	San Giovanni Rotondo	67,23	Mattinata

Figura 4-12: Numero di posti letto e densità di posti letto per kmq per comune 2019 (Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo)



5 RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO DI MOBILITA' ATTUALE

5.1 ASSETTO ATTUALE DELL'OFFERTA INFRASTRUTTURALE

5.1.1 RETE FERROVIARIA

Il Comune di Castellaneta, relativamente ai trasporti su rete ferroviaria, è dotato di una stazione ferroviaria, sita a sud-est dell'impianto urbano, alla base delle pendici collinari cittadine. La Stazione è posta sulla linea Bari-Taranto delle ferrovie dello Stato, che collega il capoluogo di Regione a Taranto.

Inoltre, un'ulteriore stazione ferroviaria è presente anche a Castellaneta Marina, sulla costa nord-ovest, quindi a servizio soprattutto del turismo estivo. Questa stazione è posta sulla linea Jonica, che collega Taranto a Reggio Calabria, sempre gestita da ferrovie dello Stato.

Entrambe le stazioni sono poco distanti dai centri abitati (di Castellaneta e di Castellaneta Marina), e le linee presenti riescono a collegare i principali attrattori regionali (Bari e Taranto) attigui.

5.1.2 RETE STRADALE

La rete stradale di Castellaneta città è naturalmente influenzata dall'orografia del territorio. La città vecchia, ubicata in cima al pendio che staglia sulla Gravina Grande. Il grafo delle strade cittadine, quindi, varia dalle ripide e tortuose strade del centro storico alla più ampie aree di recente costruzione a valle della collina. Inoltre, altro aspetto fondamentale è formato dalla principale arteria cittadina, via Roma, che interrompe nell'area cittadina il percorso della Strada Statale 7 Appia, rendendola una naturale prosecuzione per il traffico extra-cittadino (seppur a senso unico in un tratto e con limitazioni per i carichi pesanti).

La zona di Castellaneta Marina, invece, presenta una maglia stradale tipica delle città ad uso prevalentemente turistico costiero, con un grafo formato da rettangoli semi-regolari con un'arteria centrale (via dei Pini) che porta al lungomare. L'orografia è completamente pianeggiante.

5.1.3 RETE CICLABILE ESISTENTE

La rete ciclabile di Castellaneta città, al momento, è carente di infrastrutture a servizio della popolazione, soprattutto viste le varie associazioni presenti sul territorio e le richieste da parte della cittadinanza.

Attualmente, è in via di realizzazione la pista ciclabile che riutilizzerà il sedime della vecchia rete ferroviaria, ora dismessa, così come è presente un progetto preliminare di rigenerazione urbana che comprende una fascia ciclabile nella “zona 167”.



Nella Marina di Castellaneta la situazione è ben diversa, in quanto sono già esistenti le piste ciclabili di Via dei Pini e del lungomare Eroi del Mare, che già formano una struttura preliminare molto utilizzata soprattutto nel periodo estivo.



Pista ciclabile di Via dei Pini



Pista ciclabile di Lungomare Eroi del Mare

Inoltre, anche nella Marina è presente un progetto definitivo di completamento della rete ciclabile, che porta a “chiudere” ad anello la rete esistente.

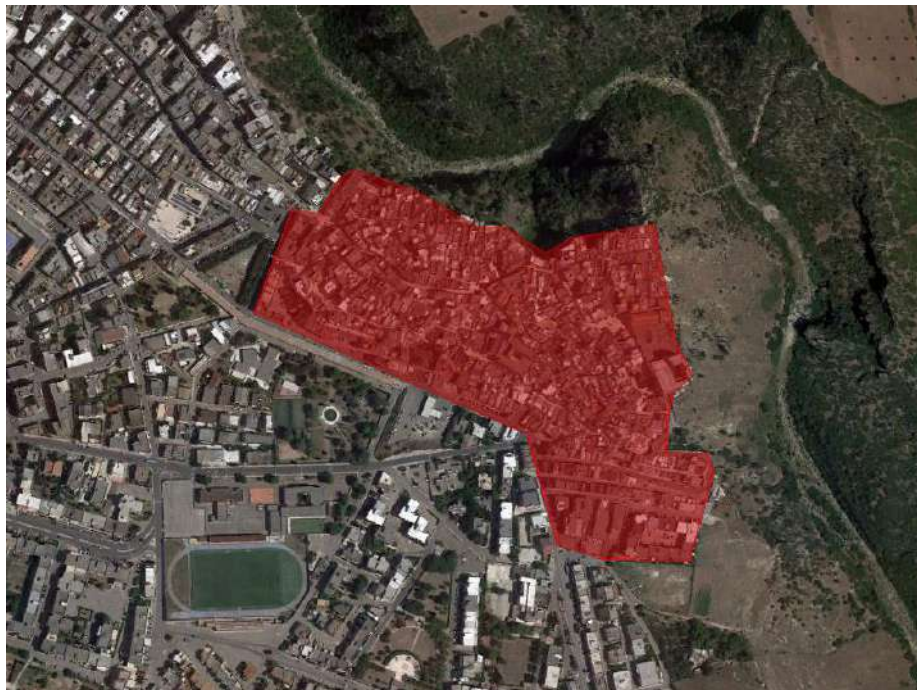
Inoltre, sono presenti degli itinerari ciclabili, come già detto, ovvero l’itinerario della Via Francigena, che attraversa Castellaneta città, e l’itinerario della pista dei Tre mari.



(si rimanda agli allegati grafici).

5.1.4 ZONE 30, AREE PEDONALE, ZONE A TRAFFICO LIMITATO

Attualmente, è presente, nella zona di Castellaneta città, la ZTL nel centro storico cittadino (vedi figura).



Non sono presenti nel territorio comunale urbano aree regolamentate con limitazione del traffico a 30 km/ h.

5.2 ANALISI DELLO SHARE MODALE

La ripartizione modale nei trasporti, nota anche con i termini inglesi di modal share o modal split, è la percentuale di spostamenti con un certo tipo di mezzo di trasporto. L’analisi dell’uso attuale della bicicletta o della mobilità dolce in generale per gli spostamenti nel comune è stata condotta a partire da quelli che sono i dati di riferimento ufficiali per le amministrazioni rispetto ai comportamenti di pendolarismo, ossia i dati dell’Istituto Nazionale di Statistica, rilevati durante l’ultimo censimento delle Popolazioni e delle Abitazioni (risalente all’ottobre del 2011). Analizzando la matrice degli spostamenti che avvengono da e verso il Comune di Castellaneta, si possono evidenziare tre motivazioni: per motivi di lavoro, per motivi di studio e per svago. In sostanza, la totalità degli spostamenti al 2011 avviene con un autoveicolo privato (cfr. tabelle seguenti).



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Desc_origine	Desc_destinazione	Giorno	Motivo	Mezzo
Castellaneta	SLL Matera	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Alberobello	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Bari	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Casamassima	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Crispiano	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Ginosa	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Laterza	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Massafra	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Mottola	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Palagianello	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Palagiano	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Taranto	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Castellaneta	Brindisi	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
SLL Matera	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Gioia del Colle	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Grumo Appula	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Noci	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Triggiano	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Ginosa	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Laterza	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Martina Franca	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Massafra	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Mottola	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Palagianello	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Palagiano	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
San Marzano di San Giuseppe	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
Taranto	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Torre Santa Susanna	Castellaneta	Feriale scolastico	raggiungere il posto di lavoro	Automobile
---------------------	--------------	--------------------	--------------------------------	------------

Desc_origine	Desc_destinazione	Giorno	Motivo	Mezzo
Castellaneta	Laterza	Feriale scolastico	raggiungere il luogo di studio	Automobile

Desc_origine	Desc_destinazione	Giorno	Motivo	Mezzo
Castellaneta	Bisceglie	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Bari	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Gioia del Colle	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Ginosa	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Laterza	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Massafra	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Monteparano	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Mottola	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Palagianello	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Taranto	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Lecce	Feriale scolastico	svago	Automobile
Bari	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Ginosa	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Laterza	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Lizzano	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Massafra	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Mottola	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Palagianello	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Palagiano	Castellaneta	Feriale scolastico	svago	Automobile
Castellaneta	Esterna Ovest	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Castellaneta	Bari	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Castellaneta	Gioia del Colle	Domenica/Festivo	svago	Automobile



Castellaneta	Ginosa	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Castellaneta	Maruggio	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Castellaneta	Palagianò	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Castellaneta	Taranto	Domenica/Festivo	svago	Automobile
SLL Potenza	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Gioia del Colle	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Ginosa	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Laterza	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Manduria	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Massafra	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Palagianello	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile
Palagianò	Castellaneta	Domenica/Festivo	svago	Automobile

(Fonte dati : ASSET – Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio)

Per meglio analizzare i cambiamenti avvenuti dal 2011, è stato formulato un questionario online, sottoposto alla cittadinanza, in modo tale da poter meglio sviluppare la matrice dei movimenti. Alle domande inerenti i dati di spostamento, si è volutamente voluto distinguere la tipologia di spostamento pre e post l’epidemia di COVID-19. Da qui si evince che la popolazione che utilizza la bicicletta è cresciuta (dall’11% al 15%), denotando una crescita (cfr. immagini seguenti).

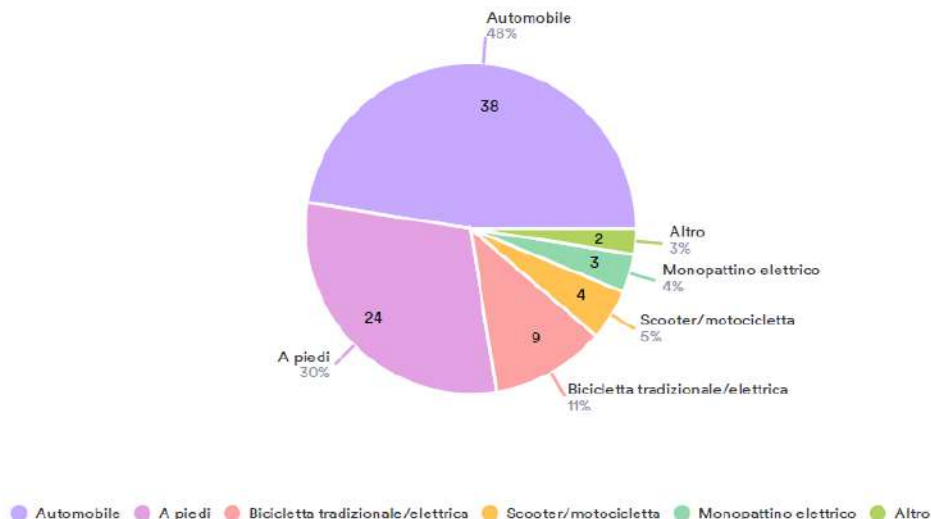


COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

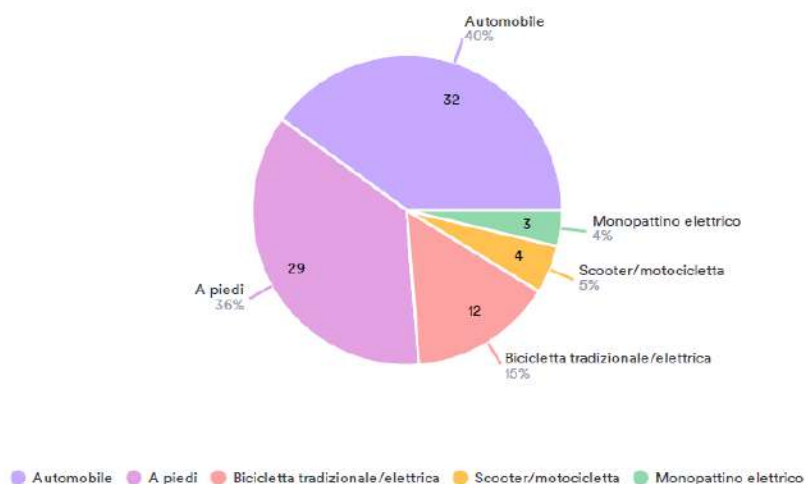
Che mezzo di trasporto utilizza per gli spostamenti abituali all'interno del comune(casa-lavoro, casa-scuola, commissioni,...) prima del COVID-19?

80 Responses



Che mezzo di trasporto utilizza per gli spostamenti abituali all'interno del comune (casa-lavoro, casa-scuola, commissioni,...) a seguito del COVID-19?

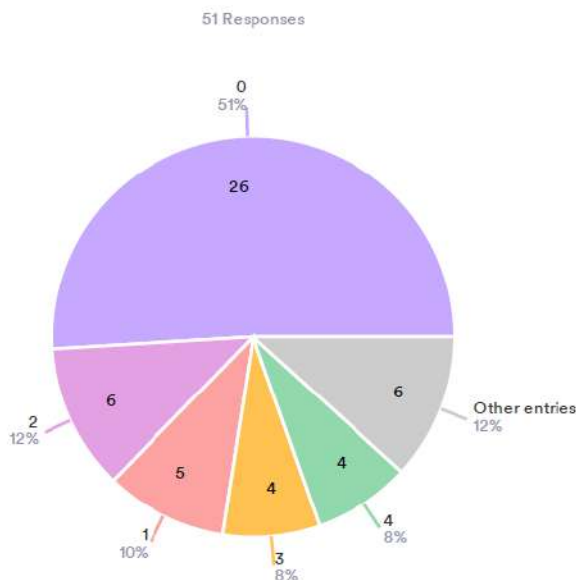
80 Responses



Altra importante domanda sottoposta alla cittadinanza è stata il numero di volte in cui abitualmente si utilizza la bicicletta in settimana.



Quante giorni utilizza abitualmente la BICICLETTA per spostarsi all'interno del comune, all'interno di una settimana?



(si allega il documento di resoconto del questionario).

Sulla base di questo campione di dati, ritenuto comunque rappresentativo della popolazione di Castellaneta, risulta evidente come l’uso della bicicletta non sia ritenuto idoneo a assolvere alle necessità di spostamenti sistematici in ambito urbano ed extraurbano. Questo Piano, quindi, punta a raggiungere i seguenti target relativi all’uso della bicicletta in ambito urbano:

- Share modale utilizzo della bicicletta casa-lavoro: 5% nel 2028 e 10% nel 2033
- Share modale utilizzo della bicicletta casa-scuola: 3% nel 2028 e 8% nel 2033

Per raggiungere tale obiettivo, oltre che investire in vere e proprie reti ciclabili sicure e in zone a velocità limitata, è necessario puntare su una serie di azioni immateriali e piccoli interventi strutturali che consentano di creare le condizioni adatte ad incentivare la mobilità ciclistica.

5.3 PROCESSO PARTECIPATIVO PER LA FORMAZIONE DEL PIANO

Il primo strumento attivato è stato quello della comunicazione, relativa alla redazione dei Piani e agli incontri, avvenuta attraverso i canali istituzionali online e social.



Il focus sulla ciclabilità si è in particolare concentrato sulla definizione degli itinerari ciclabili, degli interventi puntuali a favore della ciclabilità (messa in sicurezza di alcuni tratti o punti, predisposizione di servizi lungo il territorio), dei principali luoghi attrattori cittadini prioritari per la ciclabilità così che si possa includere nel Piano il bagaglio di conoscenze di chi quotidianamente abita e opera nella città.

Questa trasparenza e cooperazione dev’essere il punto cardine per poter accogliere nel migliore dei modi la pianificazione futura, al fine di renderla fruibile e apprezzabile da tutti coloro che si sentono parte del territorio.

Quest’idea si articola in diversi ambiti, da incontri partecipativi a questionari utili a diverse figure:

- Ai cittadini, per partecipare attivamente alla pianificazione dando un contributo nell’individuazione di zone strategiche, problematiche e criticità, possibili soluzioni alternative ed esigenze della collettività;

- Alle associazioni di settore, in modo da poter esplicitare tematiche più specifiche nell’ambito della ciclabilità e pedonalità, in maniera tale da convogliare l’attenzione su aspetti condivisi con coloro che utilizzano l’infrastruttura e il tessuto urbano su cui pianificare le azioni;

- All’amministrazione e ai tecnici, per poter effettivamente capire gli aspetti primari su cui lavorare in futuro, con uno sguardo più ampio rivolto sia verso il cittadino che il territorio;

- Al team di progettazione per capire le esigenze dei cittadini e di coloro che utilizzano fattivamente il territorio, per predisporre la più idonea pianificazione in termini di strumenti e indicazioni utili a soddisfare le esigenze emerse.

Il processo condotto fino a questo momento, oltre gli incontri di coordinamento con gli uffici, ha visto i seguenti incontri pubblici:

- 30/09/2022 – Incontro con Amministrazione e sindaco in carica
- 24/01/2023 – I^ Incontro aperto;
- 22/03/2023 – II^ Incontro aperto.

L. 144/99 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – V
Programma di attuazione – Progetto “Piano... in Bici”.
Bando pubblico per l’assegnazione di contributi finalizzati alla
redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica in favore degli
Enti Locali.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)



Figura 5-1: Incontro aperto del 24 gennaio 2023.



Figura 5-2: Incontro aperto del 22 marzo 2023.

Oltre questo è stato possibile recepire i feedback da parte dei partecipanti mediante l’attivazione di una casella di posta elettronica dedicata: pmc.castellaneta@gmail.com.

Inoltre, uno strumento importante nell’inquadramento dello stato della mobilità a Castellaneta è senza dubbio il questionario online dedicato ai cittadini. Da questi, realizzati per indagare la mobilità complessiva a livello locale, sono state estratte le informazioni utili ad approfondire il tema della mobilità ciclistica.



Il questionario online, facilmente raggiungibile attraverso un link condiviso tramite le piattaforme social del Comune e i siti istituzionali, ha aiutato a costruire una mappatura degli spostamenti effettuati o meno in bicicletta, le maggiori criticità rilevate negli spostamenti o gli eventuali ostacoli percepiti nel passaggio ad una nuova visione cittadina in favore della mobilità sostenibile. A questo sono state fornite 51 risposte, che restituiscono una visione ancora parziale ma forniscono elementi a completamento di quanto emerso negli incontri sui temi della ciclabilità (cf. allegato contenente i risultati del sondaggio).

5.4 ANALISI DI INCIDENTALITA'

Per ottimizzare al meglio la matrice della mobilità esistente, ed inserire informazioni aggiuntive nel progetto nell’analisi di progetto, si è effettuata un’indagine dei dati di incidentalità negli ultimi dieci anni nell’abitato di Castellaneta.

I dati sono stati estrapolati dall’ “Archivio Incidenti Stradali in Puglia” fornito da ASSET - Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio.

Il dato medio degli incidenti con morti e feriti per 20.000 abitanti nel periodo 2011- 2021 relativo al comune di Castellaneta è pari a 0,001 con 0 ,02 morti sul totale degli incidenti stradali. Quest’ultimo è in linea al dato medio italiano (0, 019 morti sul totale degli incidenti stradali).

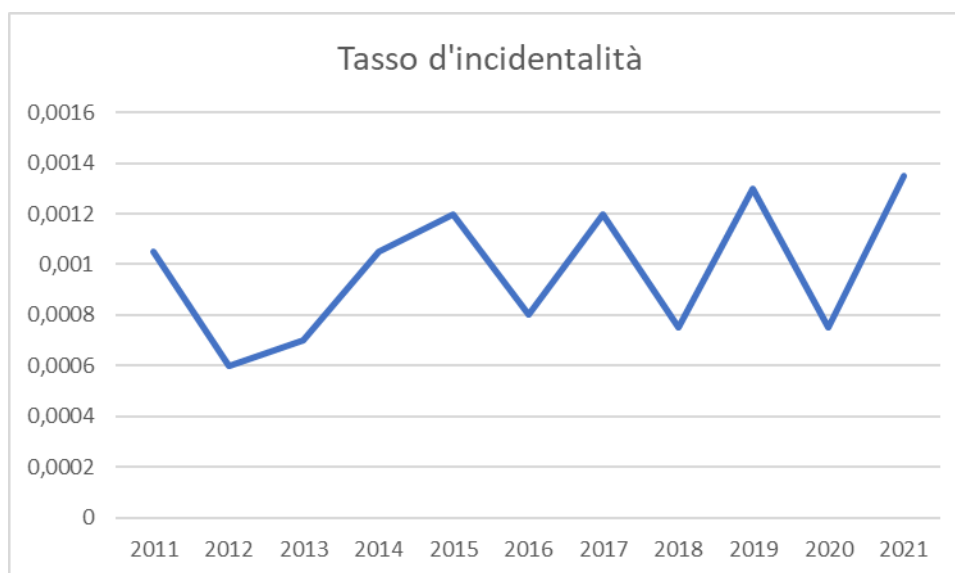


Figura 5-3: Tasso incidentalità del Comune di Castellaneta.



Il grafico successivo rapporta invece il numero di incidenti e quello dei relativi feriti avvenuti tra un veicolo e l’utenza debole (pedone, ciclista ecc). Dall’analisi dei dati (dal 2018 al 2020 non ci sono informazioni relativi alla natura dell’incidente) è risultato che circa l’8% degli incidenti totali nel medesimo periodo (2011- 2021) è avvenuto interessando utenza debole e il 5% ha provocato feriti. In controtendenza rispetto al numero di incidenti totali, il numero degli incidenti con utenza debole è in ribasso.

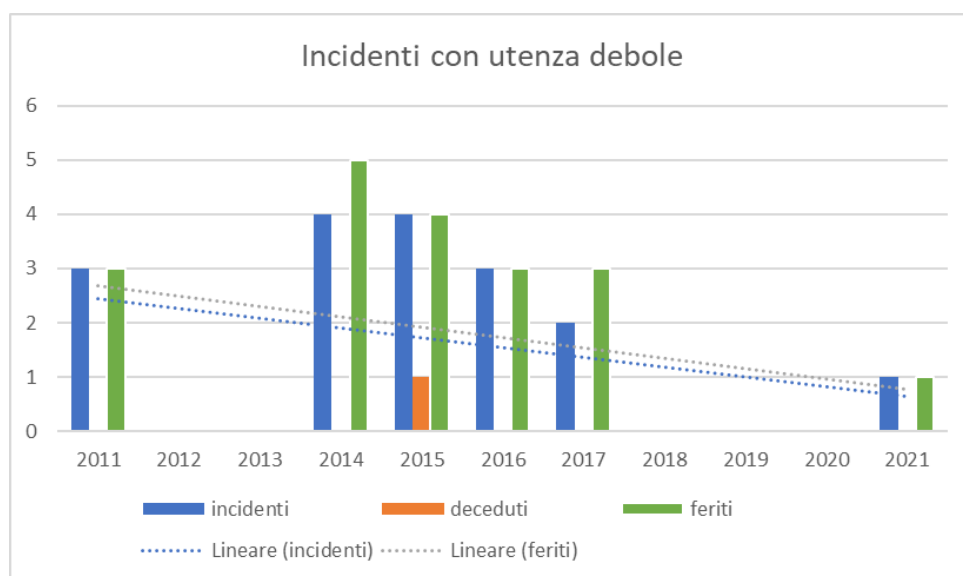


Figura 5-4: Incidenti con utenza debole del Comune di Castellaneta.

Il dato relativo agli incidenti nel comune di Castellaneta, invece, mostra come il numero di incidenti e dei relativi feriti (ed in alcuni casi, anche con incidenti mortali) sia destinato a crescere nel tempo. L’indice di levisità è pari a 1,66, più alto di quello nazionale (1,40).

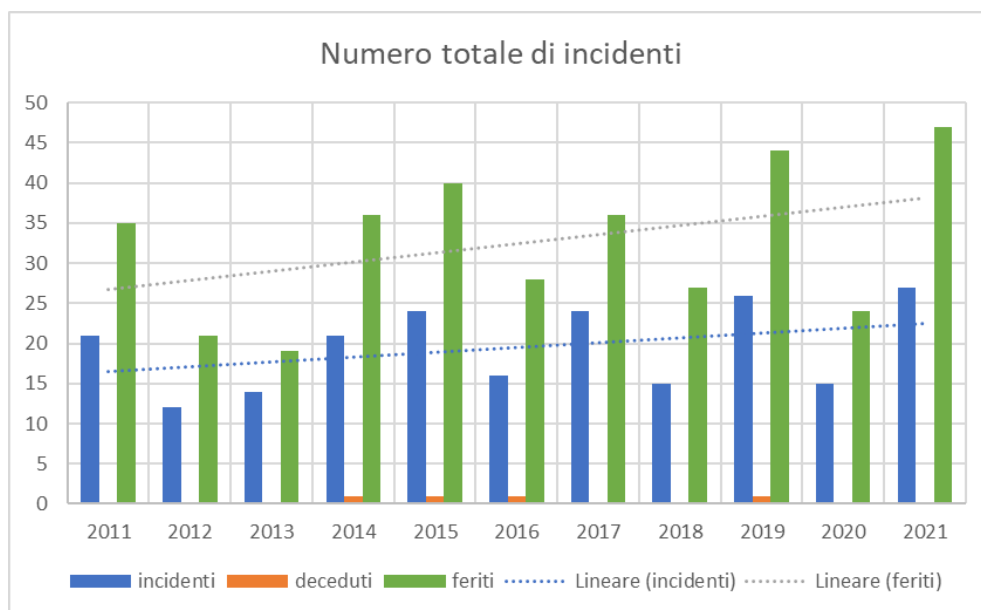


Figura 5-5: Numero totale di incidente nel Comune di Castellana Grotte.

Pertanto, nell’individuare la rete ciclabile in ambito urbano, è stato preferito, ove possibile per ragioni di geometria stradale, istituire piste ciclabili “in sede propria”, con transito consentito solo ai velocipedi e ben delimitato rispetto al traffico leggero e pesante. Inoltre, è consigliata l’istituzione di zone 30 nelle zone possibili, ovvero quelle in prossimità degli attrattori principali.

5.5 GERARCHIZZAZIONE DELLE RETI STRADALI

Questo Piano ha come esigenza ed obiettivo principale la possibile convivenza tra componente ciclabile, e mobilità dolce in generale, sia di lunga percorrenza che cittadina, con la componente formata dal traffico veicolare, e con una componente molto spesso nascosta, ovvero quella della sosta, senza che si inficino le dinamiche attuali di mobilità e le infrastrutture esistenti.

Gli obiettivi da raggiungere sono:

1. realizzare una rete ciclabile funzionale in ambito urbano per agevolare sia gli spostamenti sistematici urbani (casa- lavoro e casa- scuola), che sia collegata con gli itinerari extra-urbani e quindi con il cicloturismo locale e internazionale;
2. incentivare spostamenti sostenibili casa- scuola e casa- lavoro;
3. realizzare strutture e servizi che consentano di agevolare la diffusione della ciclabilità, come la realizzazione di una Velostazione in corrispondenza della nuova stazione



ferroviaria, nonché diverse postazioni di bike- sharing ubicate in zone strategiche della città scelte in funzione dei poli attrattori/ generatori di mobilità;

4. migliorare la qualità della vita urbana.

Naturalmente, l’istituzione delle zone 30, oltre alle ZTL già esistenti, renderà, per la maggior parte dell’estensione del tracciato, l’alternativa migliore che non vada ad inficiare l’assetto veicolare urbano, la funzione della sosta cittadina ed i preesistenti assetti sociali ed economici cittadini. Inoltre, in considerazione del contesto ormai consolidato delle città, in particolar modo nelle zone centrali, la maggior parte delle viabilità interessate, non consentirebbero di realizzare percorsi ciclabili in sede propria in quanto soluzione di notevole impatto da un punto dell’eliminazione dei posti auto. Risulta quindi necessario individuare una valida gerarchizzazione della rete stradale cittadina, individuando le zone viabili in cui sarà possibile attuare le cosiddette “zone 30”, e dove non sarà possibile, anche dal punto di vista stradale, imporre invece le piste ciclabili “in sede propria”.

5.6 ANALISI DI POLI ATTRATTORI E GENERATORI DI MOBILITA’

Una rete ciclabile, come detto, deve essere il volano che permette di raggiungere i poli attrattivi all’utente. I fattori che definiscono le polarità relative alla generazione o all’attrazione di differenti tipologie di domanda sono costituiti dalle variabili socioeconomiche che caratterizzano il territorio. Naturalmente, fermo restando la distribuzione delle residenze e degli addetti per quanto riguarda la mobilità in generale, i principali attrattori sono:

- la localizzazione dei distretti didattici per quanto riguarda la mobilità sistemica di tipo scolastico;
- la localizzazione delle aree a maggior vocazione turistica per la mobilità a forte componente stagionale;
- la localizzazione dei principali servizi per la cittadinanza (comune, ospedale...) per la mobilità di tipo sistemico.

Per quanto riguarda Castellaneta città, si sono considerati quali principali attrattori e generatori di mobilità, per l’individuazione dei percorsi ciclabili in ambito urbano:

- istituti scolastici;
- centro storico;
- piazze principali;
- palazzo di città;
- luoghi di culto;
- Ospedale cittadino;



- luoghi di sport;
- Stazione ferroviaria.

L’accesso diretto a punti di interesse, sia a livello urbano che extraurbano, comprende l’implementazione di percorsi ciclabili relativi a zone culturali o di semplice aggregazione. L’accesso diretto a zone ricreative comprende l’implementazione di percorsi ciclabili relativi a zone ricreative attive (centri sportivi, palestre, ecc.) e a zone ricreative passive (punti di interesse, parchi, ecc.). Particolare attenzione deve essere posta alle connessioni con le attività commerciali di quartiere e principali cittadine, ai centri di impiego principali, ed alle zone residenziali a maggiore densità abitativa. In particolare, la connessione sicura da e verso gli edifici scolastici pubblici deve svolgere un ruolo fondamentale fin dalle prime fasi della pianificazione. Si deve dare priorità alle scuole secondarie per poi connettere alla rete anche le scuole primarie, disincentivando i genitori all’uso dell’automobile. Mentre il raggio di influenza delle scuole secondarie può essere superiore al chilometro, quello tipicamente utilizzato per le scuole primarie si attesta a meno di un chilometro. Tutti gli istituti scolastici dovranno prevedere zone pedonali o a bassa velocità di percorrenza veicolare nelle aree prospicienti. Dovranno poi implementarsi iniziative relative all’utilizzo della bicicletta, congiuntamente agli interventi infrastrutturali che prevedono in zone limitrofe agli istituti ciclo- posteggi. La connessione funzionale dei percorsi ciclabili esistenti rappresenta una buona soluzione per l’implementazione di una rete ciclabile efficace nel breve periodo. In tale pianificazione devono considerarsi gli accessi diretti ai principali nodi di trasporto (stazione ferroviaria, fermate autolinee extraurbane), da e verso il centro cittadino.

6 DEFINIZIONE DELLE RETI CICLABILI

Questo piano della Mobilità Ciclistica intende definire la rete ciclabile, a questo punto, sulla scorta delle considerazioni fatte precedentemente. Allo stato attuale, la mobilità ciclistica comunale, sia a breve che a lungo raggio, risulta essere insufficiente rispetto alla potenzialità del territorio, soprattutto a Castellaneta città. Diversa la situazione a Castellaneta Marina, dove, tra esistente e già pianificato, la situazione è definita in maniera sufficiente. Come la maggior parte dei piccoli-medi comuni, il primo problema da affrontare è quello della difficile convivenza tra un traffico veicolare che inquina, occupa spazio pubblico e consuma risorse e la necessità di migliorare la vivibilità dello spazio urbano e la qualità della vita delle persone. Pertanto, questo piano si prefigge, attraverso la definizione di una rete di percorsi ciclabili e ciclopedonali e l’avvio di una serie di politiche finalizzate ad incentivare l’uso della bicicletta per spostamenti sistematici, di svago e turistici, migliorando lo spazio urbano e al contempo la qualità della vita.

Il presente Piano della Mobilità Ciclistica intende compensare le attuali criticità, pianificando dal breve al medio e lungo periodo interventi infrastrutturali e gestionali che consentano di:



- realizzare tronchi di collegamento con le Ciclovie di carattere europeo, nazionale e regionale;
- definire nei contesti urbani consolidati nuove zone caratterizzate da limite di velocità pari a 30 km/ h;
- sviluppare una diffusa rete ciclabile nel centro cittadino;
- realizzare una serie di percorsi ciclabili con l’obiettivo di incentivare gli spostamenti abituali;
- realizzare una serie di percorsi ciclabili a medio raggio in tutto il territorio comunale, al fine di promuovere lo sviluppo del territorio e dell’uso della bicicletta.

Buona parte dei percorsi urbani, soprattutto quelli prospicienti il centro storico e gli attrattori principali, dovranno prevedere un declassamento delle infrastrutture stradali di pertinenza, con una velocità massima di percorrenza pari a 30 km/ h e con interventi di moderazione del traffico, ove fosse necessario (es. in corrispondenza di lunghi rettilinei, di ampie sezioni stradali o di intersezioni a raso). Ove non sarà possibile realizzare questa soluzione, per funzione della strada interessata o per livelli di traffico elevati, dovranno prevedersi percorsi in sede propria protetta. percorsi bidirezionali in sede propria saranno realizzati nel caso in cui sia verificata almeno una delle seguenti condizioni:

1. flussi di traffico medio/ alti;
2. strade a senso unico di marcia.

Ove le dimensioni trasversali non consentano l’inserimento di un percorso in sede propria si dovrà procedere come segue:

- espropriare una fascia laterale in ambito extraurbano, ove possibile;
- eliminare gli stalli di parcheggio in linea, in ambito urbano.

I percorsi bidirezionali in sede promiscua saranno implementati nel caso in cui sia verificata almeno una delle seguenti condizioni:

- 1) flussi di traffico bassi
- 2) strade a doppio senso di marcia.

Oltre a prevedere un limite di velocità veicolare pari, al massimo, a 30 km/ h, i percorsi in sede promiscua saranno dotati di dispositivi di moderazione del traffico, nel rispetto del nuovo codice della strada e della Circolare n. 3698 del 08/ 06/ 2001.

Al fine di favorire ed incentivare gli spostamenti sistematici casa- scuola in bicicletta il piano prevede:

- l’individuazione delle figure dei Mobility Managers scolastico con il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa- scuola- casa del personale scolastico e degli alunni favorendo l’utilizzo della bicicletta;
- la realizzazione della prima velostazione in prossimità della stazione ferroviaria;



- la predisposizione in locali chiusi ed eventualmente controllati, in ciascun edificio scolastico di attrezzature per il rimessaggio delle biciclette;
- la promozione di azioni mirate di partecipazione e di coinvolgimento della popolazione studentesca affinché il muoversi in bicicletta sia percepito come una azione non vecchia ed antiquata, ma bensì “alla moda”, oltretutto sostenibile;
- l’individuazione di una serie di interventi infrastrutturali per la realizzazione dei percorsi ciclabili che consentano il raggiungimento degli edifici scolastici.

In riferimento agli spostamenti sistematici casa- lavoro in bicicletta, sarà possibile adottare azioni quali:

- incentivare le aziende che operano nell’ottica di ridurre la loro attrattività nei confronti degli spostamenti in auto da parte dei lavoratori e di aumentarne quella relativa agli spostamenti in bicicletta, a piedi e con i mezzi pubblici;
- l’individuazione di una serie di interventi infrastrutturali per la realizzazione dei percorsi ciclabili che consentano il raggiungimento dei principali poli attrattori;
- predisporre degli incentivi di vario genere che involino i lavoratori a lasciare l’auto in favore della bicicletta;
- incentivare l’intermodalità con il trasporto pubblico e consentire il trasporto sui mezzi pubblici delle biciclette.

Lo scopo principale del presente Piano, come già detto, è quello di creare un grafo ciclabile in un territorio in cui è completamente assente. Unendo i puntini dove sono posizionati i principali attrattori, come in una ideale lavagna, si crea un sistema di piste e zone ciclabili che garantisca un elevato sviluppo della mobilità ciclistica per gli spostamenti sistematici su scala locale, oltre che agevolare i flussi cicloturistici. La diffusione della mobilità ciclistica urbana dipende quindi sia dalla realizzazione di reti ciclabili sicure, sia da un nuovo assetto gestionale della mobilità cittadina.

6.1 INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI CICLABILI

La pianificazione e quindi l’individuazione dei veri e propri percorsi ciclabili, è stata condotta tenendo conto di tutte le informazioni descritte finora, ovvero di tutta la sovra-pianificazione nazionale, regionale e intercomunale, intercettando i principali attrattori di mobilità dolce sia in ambito urbano che extraurbano e considerando quanto emerso durante gli incontri di partecipazione e di condivisione con l’Amministrazione e con la Popolazione.

Tutte le aree del centro abitato che appartengono alle aree pedonali e a traffico limitato potranno essere percorse in bicicletta, senza prevedere la realizzazione di percorsi ciclabili in sede propria. In casi in cui i percorsi ricadano in aree, strade o piazze di pregio architettonico, le soluzioni, i materiali e le tecniche costruttive dovranno essere condivise con la Soprintendenza competente.



Inoltre, il grafo ciclabile indicato in questo piano, permette di congiungersi, sia nel territorio di Castellaneta città che della Marina, con gli itinerari europei, nazionali e regionali, oltreché di omogenizzarsi con le attuali pianificazioni in ambito comunale.

Tutti gli itinerari ciclabili presenti in questo piano ricadono su viabilità comunali. La scelta è stata voluta dai progettisti, in accordo con l’Amministrazione, per non interessare altri Enti gestori dal piano comunale (Provincia, ANAS, regione...).

In ogni caso, tutti gli itinerari ciclabili previsti nel piano e le relative caratteristiche tecniche sono da intendersi puramente indicativi e non esaustivi, in quanto la loro fattibilità andrà approfondita nei livelli di progettazione successivi.

Negli elaborati grafici, vengono riportate le previsioni di piano in termini di percorsi ciclabili, suddivise per tipologia ed omogenizzazione nell’insieme comunale.

In ambito urbano sono stati recepiti i percorsi previsti dal PUG e dai progetti forniti dall’Amministrazione Comunale. Gli stessi sono stati integrati con ulteriori percorsi che consentono di uniformare la densità spaziale dei percorsi ciclabili e di garantire l’accessibilità ciclistica alla maggior parte degli attrattori comunali.



COMUNE DI CASTELLANETA
 (Provincia di Taranto)

Viabilità interessate	Tipologia	Lunghezza (m)
Via estramurale - Via del mercato	Propria	1000
Via del mercato - Largo Umberto I - Via Principe di Napoli	Riservata	300
Corso Roma 1	Riservata	800
Corso Roma 2	Promiscua	320
Corso Roma 3	Riservata	170
Corso Roma 4	Propria	500
Via Sacro Cuore - Via verdi - Via Mancini - Via Mazzini	Riservata	730
Via della Stazione - Via Martiri di Via Fani 1	Propria	930
Via Martiri di Via Fani 2	Promiscua	130
Via Spineto montecampolo 1 - Via Felice Maritano - Via Bachelet	Propria	820
Via San Francesco 1 - Via Spineto montecampolo 2	Riservata	480
Via San Francesco 2 - Via San Francesco 3 (tratto doppia corsia) - Via don Luigi Sturzo	Propria	1200
Via Ugo la Malfa	Riservata	140
Via Filzi - Via delle Spinelle 1 - Via Trieste	Riservata	480
Traversa Viale Europa - Viale Europa (tratto doppia corsia)	Riservata	700
Via delle Spinelle 2 - Via Giovanni Verga 1	Propria	500
Via Giovanni Verga 2	Promiscua	130
Via Fleming - Piazza Ugo Betti	Propria	320
Via Rodari	Riservata	130
Via Mastrobuono 1	Riservata	220
Via Mastrobuono 2 - Via Ungaretti	Propria	400
Via Basilicata - via dell'Assunta	Riservata	330
Via contrada Fontanelle-Stazione-strada comunale 65 -strada comunale 64-via Fontanelle	Propria	2800
MARINA Via mare delle piogge - Via baia dei flutti	Riservata	1200
Estensione complessiva della rete		14730
di cui		
	Propria	8470
	Riservata	5680
	Promiscua	580



Lo sviluppo complessivo degli itinerari ciclabili previsti nel presente piano sull’intero territorio comunale ammonta a circa 14. 730 m. Naturalmente ad essi andranno collegati le piste ciclabili già esistenti o pianificate.

Dal grafico seguente è possibile evincere come la quasi totalità degli itinerari individuati in ambito urbano (circa il 96%) si sviluppino in corsia riservata o in sede propria protetto dal flusso veicolare a dimostrazione della sensibilità del piano alla tematica della sicurezza stradale.

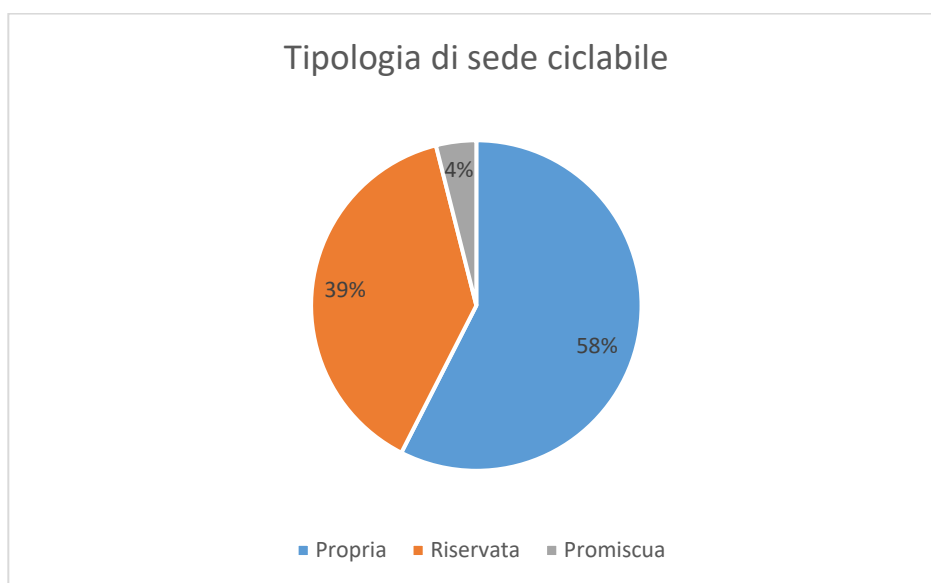


Figura 6-1: Tipologia di sede ciclabile

Con l’implementazione dell’offerta ciclabile in ambito urbano il piano si prefigge i seguenti ulteriori obiettivi:

- Interconnettere i diversi poli attrattori e in particolare gli istituti scolastici al fine di promuovere la mobilità ciclistica negli spostamenti casa- scuola;
- Riorganizzare/ rifunzionalizzare lo spazio stradale;
- Garantire l’intermodalità tra la mobilità ciclistica e i servizi di trasporto pubblico;
- Ridurre le emissioni atmosferiche.

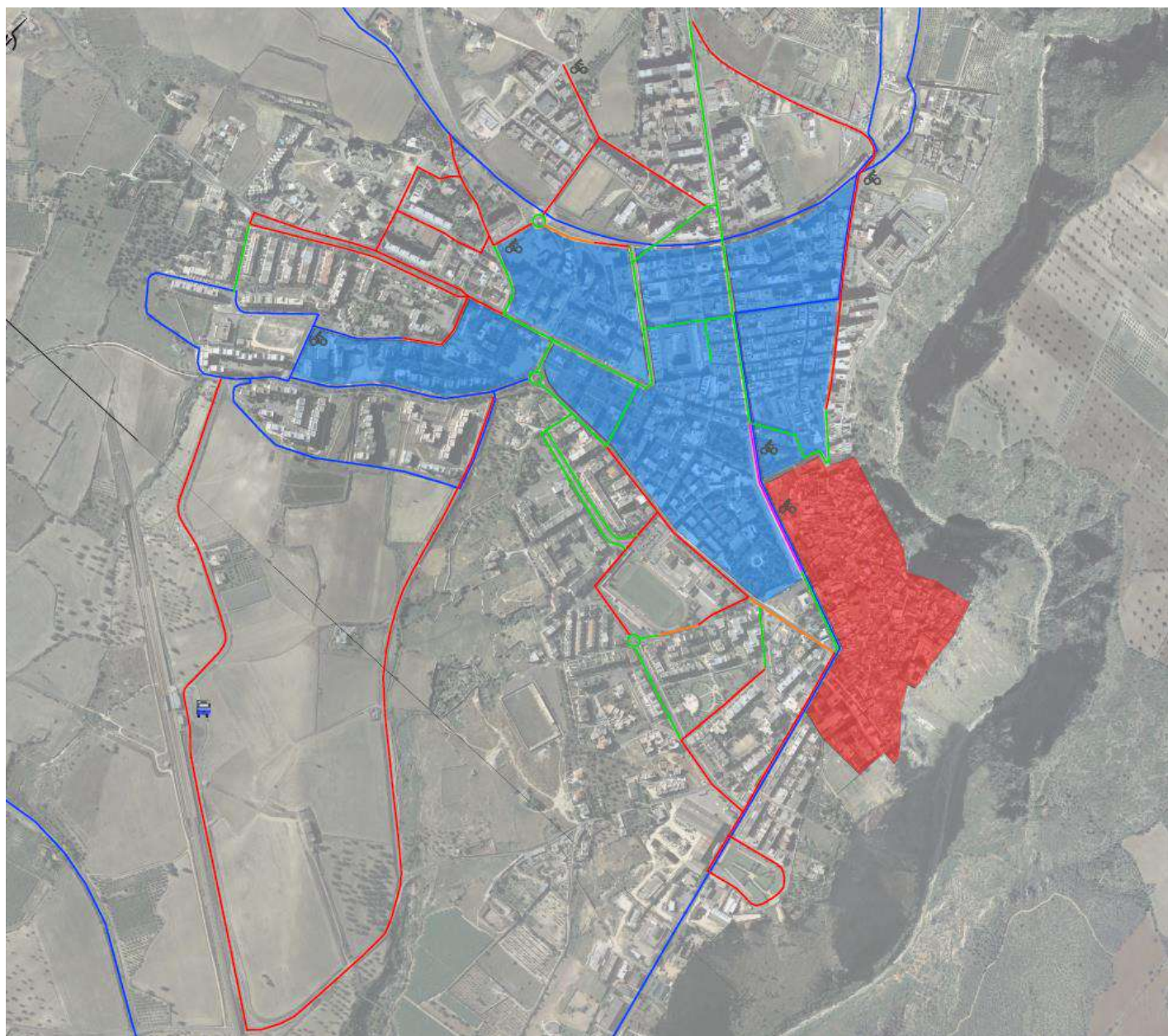


Figura 6-2: Stralcio pista ciclabile di progetto del centro abitato di Castellana.

Le polilinee, in relazione ai colori, indicano rispettivamente:

- POLILINEA ROSSA: pista ciclabile in sede propria;
- POLILINEA VERDE: pista ciclabile in corsia riservata;
- POLILINEA GIALLA: pista ciclabile promiscua;



- **POLILINEA VIOLA:** pista ciclabile promiscua su marciapiede.

Il piano, inoltre, prevede nell’ambito della sicurezza dei percorsi ciclabili pianificati, la messa in sicurezza delle intersezioni, sia quelle regolarizzate da semaforo o diritto di precedenza, sia delle intersezioni a rotatoria, dove verranno previste zone di traffico ciclabile.

Nell’ambito dell’attuazione del piano, che come descritto nei paragrafi successivi, dovrà essere attuato in un arco di tempo di 10 anni distribuendo gli interventi in tre fasce temporali (3 anni, 6 anni e 10 anni), risulta importante avviare l’attuazione della pianificazione sovraordinata al fine di rendere completo e funzionali le scelte fatte nell’ambito del presente piano.

Oltre alla mera individuazione delle piste ciclabili, questo Piano intende comprendere tutti gli interventi materiali e immateriali volti a raggiungere gli obiettivi prefissati e in particolare consentire un maggior utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto e di svago.

Oltre, quindi, ad individuare i migliori itinerari che consentono di connettere l’intero territorio comunale ai diversi poli attrattori e alle più importanti infrastrutture ciclabili (nazionali e regionali) previste nel territorio, sono state individuate delle “zone 30”. Queste zone avranno un duplice scopo, ovvero aumentare la sicurezza stradale e, quindi, una diminuzione del rischio di incidentalità (abbassando la velocità dai 50 km/h ai 30 km/h) e, dall’altro lato, le zone a traffico lento incentiveranno la popolazione all’utilizzo delle biciclette anche all’interno di zone urbane (dove risulta complicata la costruzione di una pista ciclabile in sede propria).

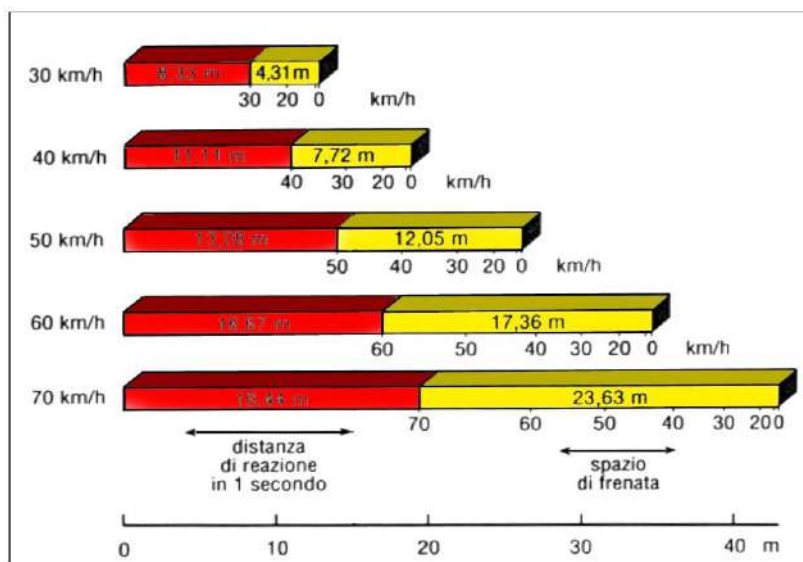


Figura 6-3: Diminuzione dello spazio di frenata in funzione della velocità.

La filosofia delle “Zone 30”, è che la strada non va considerata solo lo “spazio delle auto”, ma un luogo pubblico, in cui devono essere bilanciate le attività dei pedoni, dei ciclisti e in generale degli



utenti più deboli con le necessità di movimento degli automezzi. La diminuzione della velocità costituisce un'importante opportunità per migliorare in modo durevole la qualità della vita di quartiere ed una convivenza più sicura delle automobili con gli altri utenti della strada, ovvero con la mobilità dolce ed i pedoni. L'istituzione di tali zone contribuisce a ridurre gli incidenti e le conseguenze degli stessi, a ridurre il “traffico di attraversamento” da parte degli automobilisti che abbandonano le strade più trafficate alla ricerca di una scorciatoia per raggiungere più rapidamente la propria destinazione e a ridurre le emissioni inquinanti e acustiche.

La velocità di sicurezza è variabile in funzione delle diverse situazioni offerte dallo spazio stradale e dal modo in cui questo è usato. La moderazione del traffico si propone di fare in modo che il conducente di un veicolo a motore sia indotto a mantenere in ogni situazione la giusta velocità di sicurezza. Per ottenere questo risultato la strategia della zona 30 si fonda su due pilastri fondamentali:

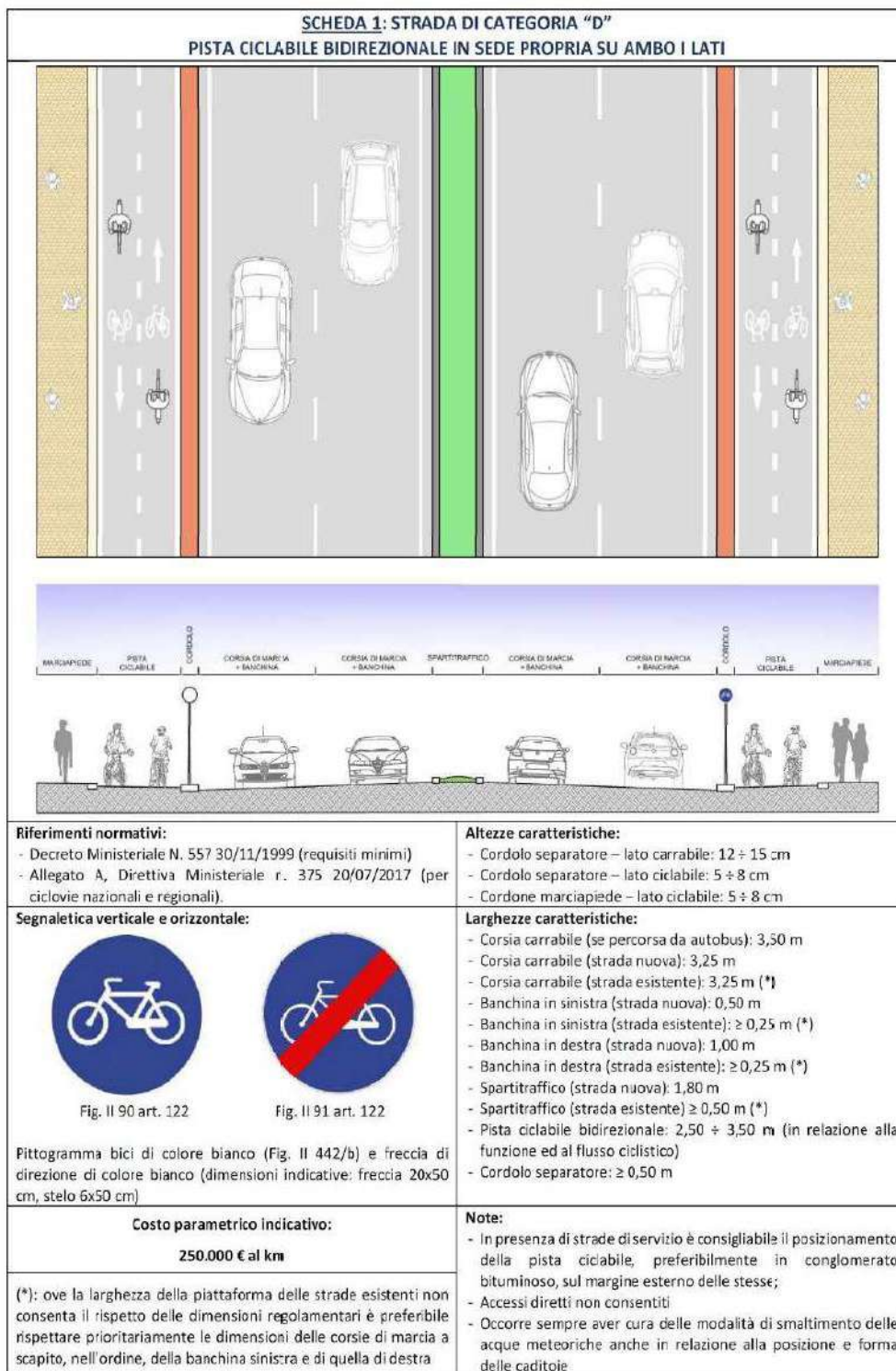
- il ridisegno delle intersezioni. Il modello di riferimento per questo ridisegno si basa sul principio della continuità della rete dei marciapiedi e delle piste ciclabili e della conseguente discontinuità della rete delle corsie destinate al traffico motorizzato. Quindi, ad ogni intersezione, non è il pedone che “attraversa la strada”, ma è il conducente del veicolo a motore che “attraversa il percorso pedonale e la pista ciclabile”. Ad ogni intersezione o luogo di potenziale impatto tra pedone e veicolo, la strada deve essere disegnata in modo da indurre il conducente del veicolo a mantenere una velocità entro i margini di massima sicurezza;
- l’educazione dei cittadini. Per quanto il ridisegno della strada sia eseguito con perizia, il mantenimento di un comportamento responsabile di guida richiede una convinta adesione da parte dei conducenti dei veicoli. Per cui l’azione di ridisegno delle strade deve essere accompagnata da un’efficace azione di educazione civica, che deve riuscire a diffondere comportamenti di guida più responsabili.

6.2 STANDARD GEOMETRICI E FUNZIONALI

Di seguito si riportano le schede tratte dalle Linee guida regionali relative alla tipologia di percorso/pista ciclabile da realizzare in ambito urbano. Oltre alle caratteristiche geometriche che l’infrastruttura deve rispettare, le schede contengono indicazioni circa la segnaletica, la tipologia delle pavimentazioni più idonee. In ogni caso, come per gli itinerari ciclabili, le caratteristiche tecniche sono da intendersi puramente indicativi e non esaustivi, in quanto la loro fattibilità andrà approfondita nei livelli di progettazione successivi.



6.2.1 PISTE/ PERCORSI CICLABILI IN AMBITO URBANO





SCHEDA 2: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,25 m - Corsia carrabile (strada esistente): 3,25 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 1,00 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico (strada nuova): 1,80 m - Spartitraffico (strada esistente) ≥ 0,50 m (*) - Pista ciclabile monodirezionale: 1,50 ÷ 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m;
Costo parametrico indicativo: 200.000 € al km	Note: - In presenza di strade di servizio è consigliabile il posizionamento della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, sul margine esterno delle stesse; - Accessi diretti non consentiti - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 3: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,25 m - Corsia carrabile (strada esistente): 3,25 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 1,00 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico (strada nuova): 1,80 m - Spartitraffico (strada esistente) ≥ 0,50 m (*) - Pista ciclabile bidirezionale: 2,50 ÷ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m
Costo parametrico indicativo: 150.000 € al km	Note: - In presenza di strade di servizio è consigliabile il posizionamento della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, sul margine esterno delle stesse; - Accessi diretti non consentiti - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 4: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA SU AMBO I LATI	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 3,00 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico a raso (strada nuova): 0,50 m - Spartitraffico a raso o sopraelevato (strada esistente) ≥ 0,50 m - Pista ciclabile bidirezionale: 2,50 ÷ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m; - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s)
Costo parametrico indicativo: 250.000 € al km	Note: - La pavimentazione della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata di rosso nelle aree non protette; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*) : ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 5: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 3,00 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico a raso (strada nuova): 0,50 m - Spartitraffico a raso o sopraelevato (strada esistente) ≥ 0,50 m - Pista ciclabile monodirezionale: 1,50 ÷ 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m; - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s)
Costo parametrico indicativo: 200.000 € al km	Note: - La pavimentazione della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata di rosso nelle aree non protette; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*)): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 6: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 3,00 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico a raso (strada nuova): 0,50 m - Spartitraffico a raso o sopraelevato (strada esistente) ≥ 0,50 m - Pista ciclabile bidirezionale: 2,50 ÷ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m; - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s)
Costo parametrico indicativo: 150.000 € al km	Note: - La pavimentazione della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata di rosso nelle aree non protette; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell'ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 7: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA CORSIE CICLABILI (D.L. 34/2020)	
Riferimenti normativi: - L’art. 229 “Misure per incentivare la mobilità sostenibile” del Decreto Legge “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19”	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 12 + 15 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 340 art. 135 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco. Eventuale pittogramma, differenziato per corsia, rappresentante limite di velocità.	Larghezze caratteristiche: - Corsia ciclabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia ciclabile (strada esistente): 3,00 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 3,00 m (*) - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico a raso o sopraelevato (strada esistente) ≥ 0,50 m - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m (*) : ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra
Costo parametrico indicativo: 15.000 € al km	Note: - Soluzione adottabile laddove la riduzione del numero di corsie di marcia ordinarie non infici il regolare deflusso veicolare; - Si consiglia di adottare la soluzione laddove non sia possibile implementare altre tipologie di percorsi ciclabili.



SCHEDA 8: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchina (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Pista ciclabile monodirezionale: 1,50 ÷ 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m; - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carrato (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s); - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m
Costo parametrico indicativo: 200.000 € al km	Note: - La pavimentazione della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata di rosso nelle aree non protette; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 9: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchina (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Pista ciclabile bidirezionale: 2,50 ÷ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m; - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s); - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m
Costo parametrico indicativo: 150.000 € al km	Note: - La pavimentazione della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata di rosso nelle aree non protette; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*)): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 10: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA IN AFFIANCAMENTO A STALLO IN LINEA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordolo separatore – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo separatore – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchina (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Pista ciclabile bidirezionale: 2,50 ÷ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Cordolo separatore: ≥ 0,50 m; - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s); - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Distanziamento degli stalli in linea dai margini del passo carrabile (strade esistenti): commisurato ai triangoli di visibilità
Costo parametrico indicativo: 150.000 € al km	Note: - La pavimentazione della pista ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata di rosso nelle aree non protette; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 11: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO DI MARCIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato stalli di sosta: 5 ÷ 8 cm - Per le nuove realizzazioni, sezione trasversale con due minimi altimetrici fra pista ciclabile e stalli
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (strada esistente, se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,75 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 1,25 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (max. 3,75 m) (**) - Banchine destra e sinistra (strada esistente) ≥ 0,25 m (**) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Pista ciclabile monodirezionale: ≥ 1,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Franco di sicurezza (fra stallo e pista ciclabile): 0,50 m
Costo parametrico indicativo: 120.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato; - Incentivare i controlli per il rispetto della sosta negli spazi convenzionali
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 12: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A DOPPIO SENSO DI MARCIA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato ciclabile: 12 ÷ 15 cm - Per le nuove realizzazioni, sezione trasversale con due minimi altimetrici fra pista e corsia di marcia
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm) Striscia gialla e striscia bianca di delimitazione pista	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchine (strada nuova): 0,50 m - Banchine (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Pista ciclabile monodirezionale: ≥ 1,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Striscia gialla di segnaletica da 30 cm, striscia bianca di segnaletica da 12 cm, intervallate da spazio non pitturato di 12 cm - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s);
Costo parametrico indicativo: 120.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato; - Incentivare i controlli per il rispetto della sosta negli spazi convenzionali
(*)): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 13: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO CON STALLI (SU UN LATO)	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato stalli di sosta: 5 ÷ 8 cm - Per le nuove realizzazioni, sezione trasversale con due minimi altimetrici fra pista e corsia (o stalli)
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm) Striscia gialla e striscia bianca di delimitazione pista	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (strada esistente, se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,75 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 1,25 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (max. 3,75 m) (**) - Banchine destra e sinistra (strada esistente) ≥ 0,25 m (**) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Pista ciclabile monodirezionale: ≥ 1,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Franco di sicurezza (fra stallo e pista ciclabile): 0,50 m - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s); - Striscia gialla di segnaletica da 30 cm, striscia bianca di segnaletica da 12 cm, intervallate da spazio di 12 cm
Costo parametrico indicativo: 120.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato; - Incentivare i controlli per il rispetto della sosta negli spazi convenzionali
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 14: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO CON STALLI DI SEPARAZIONE¹	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato stalli di sosta: 5 ÷ 8 cm - Per le nuove realizzazioni, sezione trasversale con minimo altimetrico fra pista e stalli di sosta
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (strada esistente, se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,75 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 1,25 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (max. 3,75 m) (**) - Banchine destra e sinistra (strada esistente) ≥ 0,25 m (**) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Pista ciclabile bidirezionale: ≥ 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Franco di sicurezza (fra stallo e pista ciclabile): 0,50 m
Costo parametrico indicativo: 80.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato; - Incentivare i controlli per il rispetto della sosta negli spazi convenzionali
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	

¹ Per questa tipologia occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della sua adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione (Articolo 6, Comma 4, DM 557/99)



SCHEDA 15: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A DOPPIO SENSO CON STALLI SU UN LATO¹	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato stalli di sosta: 5 ÷ 8 cm - Per le nuove realizzazioni, sezione trasversale con minimo altimetrico fra pista e stalli di sosta
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 90 art. 122 Fig. II 91 art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchine (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Pista ciclabile bidirezionale: ≥ 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Franco di sicurezza (fra stallo e pista ciclabile): 0,50 m - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio o delle zone di conflitto con il traffico veicolare (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s)
Costo parametrico indicativo: 80.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato; - Incentivare i controlli per il rispetto della sosta negli spazi convenzionali

(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina

¹ Per questa tipologia occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della sua adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione (Articolo 6, Comma 4, DM 557/99)



SCHEDA 16: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSI CICLABILI BIDIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE SU AMBO I LATI	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 92/a art. 122 Fig. II 93/a art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 3,00 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico a raso (strada nuova): 0,50 m - Spartitraffico a raso o sopraelevato (strada esistente) ≥ 0,50 m - Percorso ciclabile bidirezionale: 2,50 ÷ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Spazio pedonale su marciapiede: ≥ 1,50 (in relazione alla funzione ed al flusso pedonale) - Rampe marciapiede a tutta larghezza - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s);
Costo parametrico indicativo: 230.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato e sulle rampe di raccordo; - In caso di ostacoli, vetrine, alberi nella zona pedonale, o in caso di flussi pedonali non esigui, aumentare la larghezza del marciapiede (Livelli di Servizio pedonali)
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell'ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 17: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 92/a art. 122 Fig. II 93/a art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 3,00 m (*) - Banchina in sinistra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in sinistra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Spartitraffico a raso (strada nuova): 0,50 m - Spartitraffico a raso o sopraelevato (strada esistente) ≥ 0,50 m - Percorso ciclabile bidirezionale: 1,50 ÷ 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Spazio pedonale su marciapiede: ≥ 1,50 (in relazione alla funzione ed al flusso pedonale) - Rampe marciapiede a tutta larghezza - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s);
Costo parametrico indicativo: 180.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato e sulle rampe di discesa; - In caso di ostacoli, vetrine, alberi nella zona pedonale, o in caso di flussi pedonali non esigui, aumentare la larghezza del marciapiede (Livelli di Servizio pedonali)
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 19: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 92/a art. 122 Fig. II 93/a art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchine (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Percorso ciclabile monodirezionale: 1,50 – 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Spazio pedonale su marciapiede: ≥ 1,50 (in relazione alla funzione ed al flusso pedonale) - Rampe marciapiede a tutta larghezza - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s)
Costo parametrico indicativo: 180.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato e sulle rampe di discesa; - In caso di ostacoli, vetrine, alberi nella zona pedonale, o in caso di flussi pedonali non esigui, aumentare la larghezza del marciapiede (Livelli di Servizio pedonali)
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	

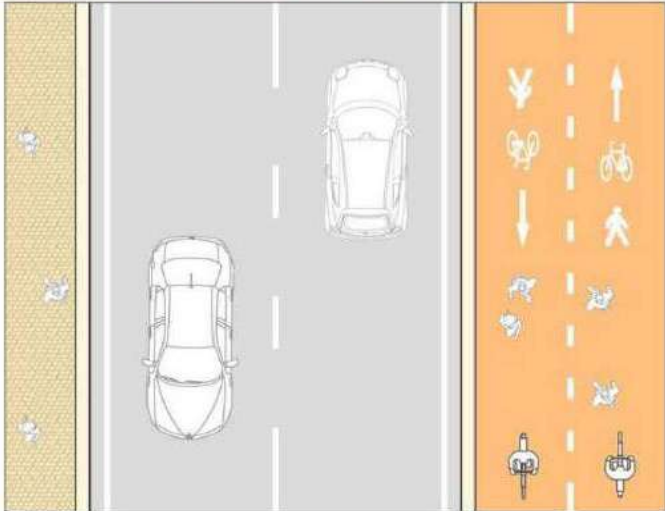


SCHEDA 20: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE	
The diagram illustrates the cross-section of a road. From left to right, it shows: a sidewalk (MARCIAPIEDE), a two-lane road with a central dashed line (CORSIA DI MARCIA + BANCHINA), a red-paved bidirectional bicycle lane (PERCORSO CICLABILE), and another sidewalk (MARCIAPIEDE). Dimensions are indicated: 10 m for the sidewalk, 3.50 m for the bicycle lane, and 2.75 m for the road lane. A vertical section below shows the relative heights of a pedestrian, a car, and a cyclist.	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo marciapiede – lato ciclabile: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 92/a art. 122 Fig. II 93/a art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchine (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Percorso ciclabile bidirezionale: 2,50 ÷ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico) - Spazio pedonale su marciapiede: ≥ 1,50 (in relazione alla funzione ed al flusso pedonale) - Rampe marciapiede a tutta larghezza - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s)
Costo parametrico indicativo: 130.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato e sulle rampe di raccordo; - In caso di ostacoli, vetrine, alberi nella zona pedonale, o in caso di flussi pedonali non esigui, aumentare la larghezza del marciapiede (Livelli di Servizio pedonali)
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	

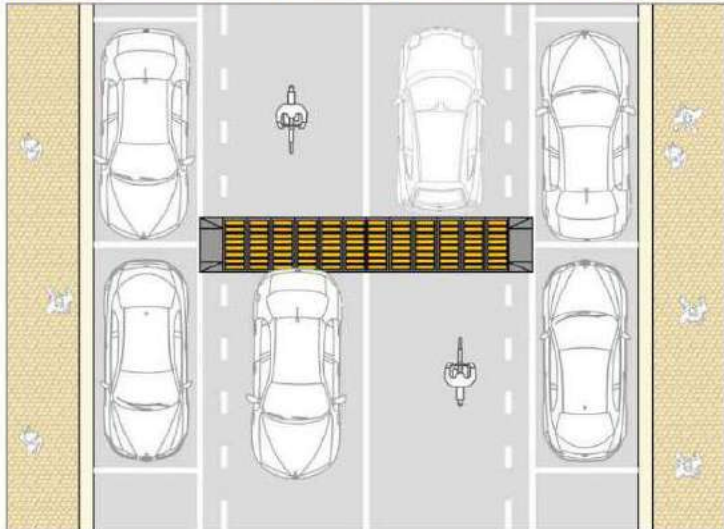


SCHEDA 21: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI PROMISCUI CON I PEDONI	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo marciapiede – lato ciclabile/pedonale: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II 92/b art. 122 Fig. II 93/b art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b), pedone (Art. 148 comma 11) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchine (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Percorso ciclabile monodirezionale promiscuo con i pedoni: ≥ 2,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico e a quello pedonale) - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carraio o delle zone di conflitto con il traffico veicolare (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s); - Rampe marciapiede a tutta larghezza - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m
Costo parametrico indicativo: 220.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato; - In caso di ostacoli, vetrine, alberi nella zona pedonale, o in caso di flussi pedonali non esigui, aumentare la larghezza del percorso (Livelli di Servizio pedonali).
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell'ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 22: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE PROMISCUO CON I PEDONI	
 	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali).	Altezze caratteristiche: - Cordone marciapiede – lato carrabile: 12 ÷ 15 cm - Cordolo marciapiede – lato ciclabile/pedonale: 5 ÷ 8 cm
Segnaletica verticale e orizzontale:  Fig. II 92/b art. 122  Fig. II 93/b art. 122 Pittogramma bici di colore bianco (Fig. II 442/b), pedone (Art. 148 comma 11) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative: freccia 20x50 cm, stelo 6x50 cm)	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 ÷ 3,00 m - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (*) - Banchine (strada nuova): 0,50 m - Banchina (strada esistente): ≥ 0,25 m (*) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Percorso ciclabile bidirezionale promiscuo con i pedoni: ≥ 3,50 m (in relazione alla funzione ed al flusso ciclistico e a quello pedonale) - Rallentatori ottici a 10,10 m dal ciglio del passo carrajo o delle zone di conflitto con il traffico veicolare (per V=20 km/h e tempo di reazione pari ad 1 s) - Rampe marciapiede a tutta larghezza - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m
Costo parametrico indicativo: 140.000 € al km	Note: - La pavimentazione della corsia ciclabile, preferibilmente in conglomerato bituminoso, dovrà essere colorata e resa di colore rosso nei punti di conflitto con traffico motorizzato; - In caso di ostacoli, vetrine, alberi nella zona pedonale, o in caso di flussi pedonali non esigui, aumentare la larghezza del percorso (Livelli di Servizio pedonali)
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare prioritariamente le dimensioni delle corsie di marcia a scapito, nell’ordine, della banchina sinistra e di quella di destra	



SCHEDA 23: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON DOSSI	
 	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Regolamento di esecuzione C.d.S. (Art. 179, comma 6) - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001	Altezze caratteristiche: - Dosso per v = 30 km/h: h = 7 cm - Dosso per v = 40 km/h: h = 5 cm - Dosso per v = 50 km/h: h = 3 cm
Segnaletica verticale e orizzontale:  Fig. II.50 Art. 116  Fig. II.2 Art. 85 Il limite di velocità può variare da 10 a 50 km/h. Eventuale pannello integrativo “dosso artificiale”	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 + 3,00 m (**) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): ≥ 0,25 m (**) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Eventuale spazio di sicurezza fra stalli e corsia carrabile: 0,50 m (se presenti stalli) - Larghezza dosso: ≥ 120 cm (v = 30 km/h) ≥ 90 cm (v = 40 km/h) ≥ 60 cm (v = 50 km/h)
Costo parametrico indicativo: 25.000 € al km	Note: - Il numero ed il distanziamento dei dossi dipendono dal rallentamento che si vuole ottenere lungo la viabilità; - È vietata l’installazione dei dossi sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso; - I dossi possono essere di materiale plastico o in conglomerato bituminoso (Art. 179 Comma 6 Regolamento C.d.S.)
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 24: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI STRADA 30 CON CUSCINI BERLINESI (NECESSARIA AUTORIZZAZIONE DEL M.I.T.)	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001	Altezze caratteristiche: - Cuscino berlinese: 5 cm $\leq$ h $\leq$ 10 cm (per Zone 30 consigliata altezza pari a 7,5 cm)
Segnaletica verticale e orizzontale:   Fig. II.50 Art. 116 Fig. II.2 Art. 85 Il limite di velocità può variare da 10 a 30 km/h. Pannello integrativo consigliato “rallentatore artificiale”	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (**) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): $\geq$ 0,25 m (**) - Stalli in linea: da eliminare allargando il marciapiede in corrispondenza delle installazioni - Lunghezza cuscino (Li): 170 cm $\leq$ L $\leq$ 350 cm - Larghezza cuscino (Lt): 170 cm - Pendenze cuscino: 15% (frontale); 25% (laterale)
Costo parametrico indicativo: 20.000 € al km	Note: - Il numero ed il distanziamento dei cuscini dipendono dal rallentamento che si vuole ottenere lungo la viabilità; - È vietata l’installazione dei cuscini sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso; - I cuscini possono essere di materiale plastico o in conglomerato bituminoso (in analogia ai dossi stradali)
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 25: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE LUNGO IL PERCORSO	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001	Altezze caratteristiche: - Piattaforma rialzata: 7 cm $\leq$ h $\leq$ 15 cm - Con pendenza longitudinale variabile: 5% $\leq$ i_l $\leq$ 10%
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II.50 Art. 116 Fig. II.2 Art. 85 Il limite di velocità può variare da 10 a 30 km/h. Pannello integrativo consigliato “piattaforma rialzata”	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (**) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): $\geq$ 0,25 m (**) - Stalli in linea: da eliminare allargando il marciapiede in corrispondenza delle installazioni - Lunghezza piattaforma: 10 m $\leq$ L $\leq$ 12 m (cfr. Circ. Min. 3698 del 08/06/2001)
Costo parametrico indicativo: 80.000 € al km	Note: - Il numero ed il distanziamento delle installazioni dipendono dal rallentamento che si vuole ottenere; - È vietata l’installazione sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



SCHEDA 26: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON ATTRAVERSAMENTI RIALZATI LUNGO IL PERCORSO	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001	Altezze caratteristiche: - Piattaforma rialzata: 7 cm $\leq$ h $\leq$ 15 cm - Con pendenza longitudinale variabile: 5% $\leq$ i_L $\leq$ 10%
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II.50 Art. 116 Fig. II.2 Art. 85 Il limite di velocità può variare da 10 a 30 km/h. Pannello integrativo consigliato “attraversamento rialzato”	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 ÷ 3,00 m (**) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): $\geq$ 0,25 m (**) - Stalli in linea: da eliminare allargando il marciapiede in corrispondenza delle installazioni - Lunghezza attraversamento rialzato: 10 m $\leq$ L $\leq$ 12 m (cfr. Circ. Min. 3698 del 08/06/2001)
Costo parametrico indicativo: 80.000 € al km	Note: - Il numero ed il distanziamento delle installazioni dipendono dal rallentamento che si vuole ottenere; - È vietata l’installazione sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso; - Occorre sempre aver cura delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche anche in relazione alla posizione e forma delle caditoie.
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	



6.2.2 SEGNALETICA

La segnaletica orizzontale e verticale di cui saranno dotate le ciclovie previste dal presente Piano e le infrastrutture interferenti con le stesse, dovranno essere conformi al nuovo Codice della Strada. In questo paragrafo si propongono, quindi, i segnali riportati nel Regolamento di attuazione del C. d. S. e nella proposta elaborata dalla FIAB di segnaletica per itinerari ciclabili compatibile con il codice della strada.

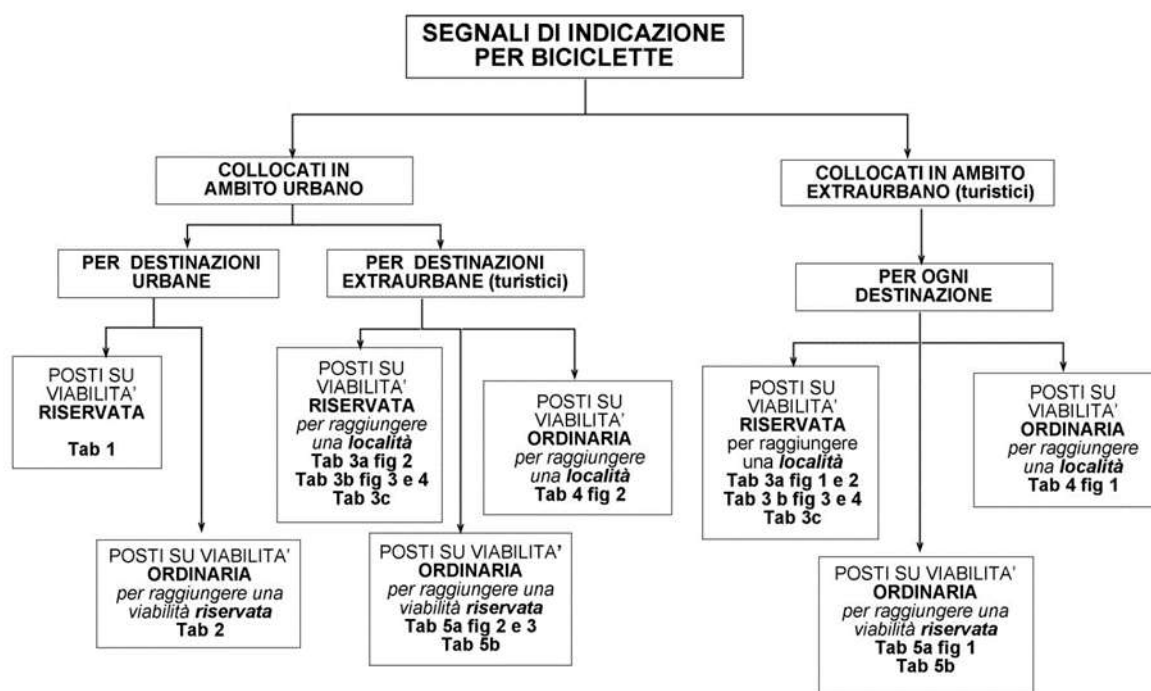


Figura 6-4: Segnaletica orizzontale e verticale.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Tab 1 Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali urbani a
viabilità riservata. (colore bianco: art 78 del DPR 495/92)



40 cm

Fig 1: Cartello urbano composto (destinato a viabilità riservata) derivato da segnali indicazione servizi, con itinerari (art 136 e fig. II 92b art. 122 e figure varie art. 125 DPR 495/92)



10 cm



10 cm



10 cm

50 cm

Fig 2: Segnali di direzione urbano (sottodimensionati per viabilità riservata) composto da fig. tab II 13/a. e figure art. 125 DPR 495/92)

Tab 2: Segnali di indicazione da collocare su viabilità ordinaria per avviamento ad
itinerari ciclopedonali urbani a viabilità riservata. (colore bianco: art 78 del DPR 495/92)



40 cm

Fig 1: Cartello urbano composto derivato da segnali indicazione servizi, (art 136 DPR 495/92)



100 cm

20 cm

Fig 2a: Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab II 13/a e fig. II 92b art. 122 DPR 495/92)



100 cm

20 cm

Fig 2b Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab II 13/a e fig. II 90 art. 122 e fig. II 100 art. 125 DPR 495/92)



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Tab 3a: Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopeditoni (extraurbani ed urbani) a viabilità riservata (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (riduzione da segnale tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (riduzione da segnale tabella II 13a DPR 495/92)

Tab 3b: Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopeditoni (extraurbani ed urbani) a viabilità riservata (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



40 cm

60 cm

Fig 3: Cartello "turistico" con itinerari ricavato da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92 **adatto anche per viabilità ordinaria**

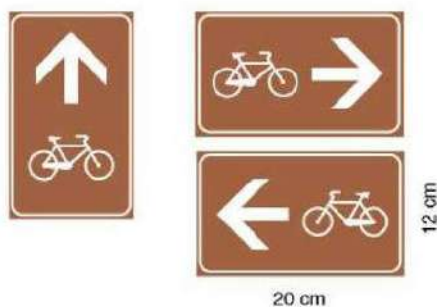


Fig 4 Segnalini di conferma per viabilità riservata

nota: disegni non in scala



Tab 3c: Segnale di direzione per ciclovie: esempi di loghi e simboli associati



Tab 4: Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopeditoni (extraurbani ed urbani) a viabilità ordinaria (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (tabella II 13a DPR 495/92)



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Tab 5a: Segnali di indicazione da collocare su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione (avviamento) a itinerario ciclopedonale dai segnali turistici per strade extraurbane (fig. II 294b art 134, tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 3: Esempi di segnale di direzione per avviamento a itinerario ciclabile



Fig 2: Segnale di direzione (avviamento) ottenuto dai segnali turistici urbani (fig. II 294a art 134, tabella II 13a DPR 495/92)

Tab 5b: Segnali di indicazione da collocare su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



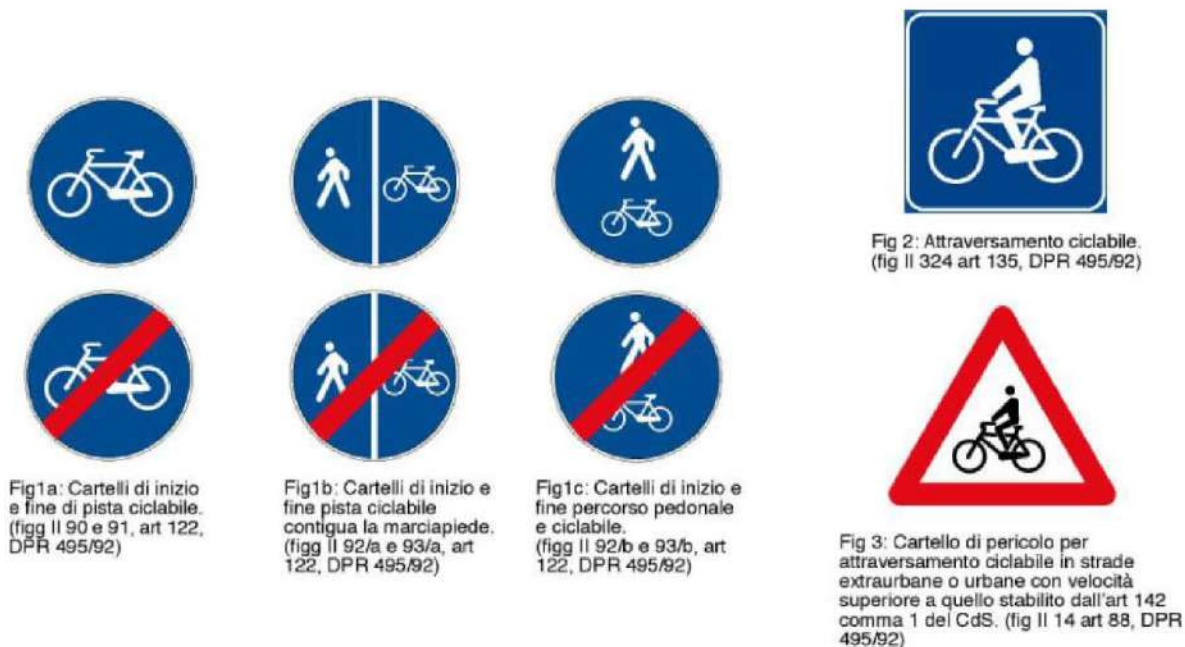
Fig 4: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale generico ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92



Fig 5: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale su viabilità riservata ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92



Tab 6a: Segnaletica di pericolo e di obbligo per ciclabili da Codice della Strada



Tab 6b: Soluzioni sperimentali di segnaletica per itinerario ciclopeditonale compatibili con il Codice della Strada



Fig 4: Possibile cartello di pericolo generico (fig. II, art 103 DPR 495/92, con pannello integrativo, mod II 6 art 63 DPR 495/92) da porre su strada a viabilità ordinaria per segnalare la frequente e probabile presenza di ciclisti, ovvero dell'itinerario ciclopeditonale (Eventualmente da utilizzarsi abbinato a limite di velocità 30 o meno vedi Tab 6c)

Tab 6c: Segnaletica di limitazione della velocità da Codice della Strada



Fig 5: fig II 50 art 116
Limite massimo di velocità



Fig 6: art 135 fig 323/a
area a velocità limitata



6.2.3 TRAFFIC CALMING

Il Traffic Calming (moderazione del traffico) è una tecnica che finalizza la progettazione degli elementi infrastrutturali stradali ad una gestione innovativa della circolazione, consentendo in ambiente urbano la promiscuità dei diversi utenti della strada. L’applicazione delle tecniche di traffic calming consente di realizzare strade, piazze e in generale spazi pubblici all’aperto di qualità, favorendo la fruibilità e lo svolgersi delle funzioni sociali attribuite a questi luoghi, quindi innalzando il livello di qualità di vita dell’ambiente urbano.

Per quanto riguarda questo Piano, nell’individuazione delle zone 30, si potranno utilizzare, nei successivi livelli di progettazione, delle metodologie di traffic calming per meglio moderare il traffico ed aiutare la modalità dolce.

Si riporta una sintesi di dispositivi di moderazione con le caratteristiche tecniche.

- **DISPOSITIVI DI MODERAZIONE VERTICALE: DOSSI STRADALI ARTIFICIALI**

Un dosso stradale artificiale, o dosso rallentatore, è uno strumento progettato per rallentare la velocità dei veicoli nei centri abitati, grazie ai sussulti che provoca ai veicoli che lo cavalcano ad una velocità superiore a quella consentita in quel tratto stradale. Esso è un elemento sovrapposto sulla carreggiata che può essere circolare, parabolico o sinusoidale.



Figura 6-5: Dispositivi di moderazione verticale: dossi stradali artificiali.



Tabella 2: guida alla progettazione dei dossi stradali

DOSSI STRADALI ARTIFICIALI				
RIFERIMENTI NORMATIVI ITALIANI	- Nuovo codice della strada (C.d.S.) - Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada (Reg. C.d.S.) - Circolare n. 3698/01 (Circ.) - Direttiva n. 6688/00 (D. 6688/00)			
RIFERIMENTI DA NORMATIVA/STUDI ESTERI	- ITE - Institute of Transportation Engineers (USA) - DETR - Department of the Environment, Transport and the Regions			
ZONA DI APPLICAZIONE	Strade residenziali, parchi pubblici e privati, residence ecc. (art. 179, c. 4 C.d.S.) appartenenti a categorie E ed F (Circ.)			
POSA IN OPERA	- Sovrapposti ed ancorati alla carreggiata (C.d.S.) - Perpendicolari al senso di circolazione (C.d.S.) - Distanziati con un passo tra 20÷100 m (C.d.S.) - consigliato un passo di 45 m (ITE)			
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE	$V \leq 50 \text{ km/h}$		$V \leq 40 \text{ km/h}$	$V \leq 30 \text{ km/h}$
	Larghezza (C.d.S.)	$L \leq 60 \text{ cm}$	$L \leq 90 \text{ cm}$	$L \leq 120 \text{ cm}$
	Altezza (C.d.S.)	$H \leq 3 \text{ cm}$	$L \leq 5 \text{ cm}$	$L \leq 7 \text{ cm}$
	Lunghezza (Linee Guida)	$l \leq 10 - 20 \text{ m}$		
	Profilo	-Convesso (art. 179 comma 4 C.d.S.)		
MATERIALI	- Copertura antisdrucchiabile (Reg. C.d.S.) - Elementi modulari in gomma o in materiale plastico per $40 \leq V \leq 50 \text{ km/h}$ (Reg. C.d.S.) - Conglomerato legato a profilo trapezoidale per $V \leq 30 \text{ km/h}$			
SEGNALETICA	- Zebrature gialle e nere parallele alla direzione di marcia (Reg. C.d.S.) - Segnale di dosso Fig. II.2 (Art. 85 – C.d.S.) posto ad una distanza $\geq 20\text{m}$ (Reg. C.d.S.) - Segnale Limite di velocità Fig. II.50 (Art. 116 – C.d.S.) posto ad una distanza $\geq 20\text{m}$ (Reg. C.d.S.) - Se dossi in serie pannello integrativo con parola “serie” o “n. rallentatori” (Reg. C.d.S.)			
NOTE AGGIUNTIVE	- Necessaria approvazione da LL.PP. se collocati in strade principali (D. 6688/00) - Si deve garantire uno spazio trasversale (minimo) per il deflusso delle acque (Reg. C.d.S.) - È consigliata una distanza visibilità del dosso di almeno 60 m (ITE-USA)			

- **DISPOSITIVI DI MODERAZIONE VERTICALE: CUSCINI BERLINESI**

Il cuscino berlinese è un particolare tipo di dosso stradale, solitamente di forma quadrata, che non si estende a tutta la larghezza della carreggiata. Il suo scopo è quello di rallentare la velocità di circolazione del traffico veicolare (soprattutto quello delle autovetture) senza comunque arrecare alcun disagio o rallentamento a bus, ambulanze, mezzi di soccorso, e mezzi a due ruote.



CUSCINI BERLINESI				
RIFERIMENTI NORMATIVI ITALIANI	- Circolare n. 3698/01 (Circ.)			
RIFERIMENTI DA NORMATIVA/STUDI ESTERI	- DfT – Department for Transport (UK) CERTU CERTU – Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques			
ZONA DI APPLICAZIONE	Strade appartenenti a categorie E ed F (Circ.)			
POSA IN OPERA	- Sovrapposti alla carreggiata (DfT) - Uno per corsia con distanziamento trasversale ($D_t \leq 1,2 \text{ m}$ (DfT)) - Per $D_t \geq 1,2$ inserire isola spartitraffico (DfT) - Distanza dal marciapiede $\geq 75 \text{ cm}$ (DfT); $= 1 \text{ m}$ (CERTU)			
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE	Pendenza	Altezza	Larghezza	Lunghezza
	Frontale: 15% Laterale: 25% (sperimentazioni italiane)	7,5 cm (sperimentazioni italiane)	1,7 m (sperimentazioni italiane)	1,7 ÷ 3,5 m (sperimentazioni italiane)
	$P \leq 12,5\%$ (DfT)	6,5-8 cm (DfT)	$\leq 2 \text{ m}$ (DfT)	1,7 ÷ 3,5 m (DfT)
	$P \leq 25 + 28\%$ (CERTU)	5-7 cm (CERTU)	$\geq 1,7 \text{ m}$ (CERTU)	3 ÷ 5 m (CERTU)
SEGNALETICA	- In analogia ai rallentatori di velocità (art. 179, c.4 C.d.S.): - Segnale di dosso di Fig. II.2 (Art. 85 – C.d.S.) con pannello integrativo “rallentatore artificiale” - Segnale di limite di velocità di Fig. II.50 (Art. 116 – C.d.S.)			
NOTE AGGIUNTIVE	- Attualmente non previsti dal Codice della Strada (Circ.) - Consentiti esclusivamente previo nulla osta del M.I.T. (Circ.) - Di colore giallo-nero (in analogia ai rallentatori di velocità – Art. 179, c. 4 C.d.S.) - Il dispositivo non deve minare l’efficienza dei sistemi di collettamento per le acque di piattaforma (DfT)			

Figura 6-6: Dispositivi di moderazione verticale: cuscini berlinesi.

• DISPOSITIVI DI MODERAZIONE VERTICALE: ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI

L’attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo, realizzata sia per dare continuità ai marciapiedi in una parte della strada compresa tra due intersezioni, sia per interrompere la continuità di lunghi rettili, in modo da moderare la velocità dei veicoli a motore. Quando viene impiegato in corrispondenza di edifici contenenti servizi e funzioni in grado di attrarre consistenti flussi di persone (scuole, ospedali, ecc.),



l’attraversamento pedonale rialzato può essere costituito da una piattaforma avente anche un’ apprezzabile estensione.



ATTRAVERSAMENTI RIALZATI	
RIFERIMENTI NORMATIVI ITALIANI	Circolare n. 3698/01 (Circ.)
RIFERIMENTI DA NORMATIVA/STUDI ESTERI	- ITE - Institute of Transportation Engineers (USA) - Linee guida Canadesi (LgC) - DfT - Department for Transport (UK)
ZONA DI APPLICAZIONE	Strade residenziali, parchi pubblici e privati, residence ecc. (in analogia ai dossi - Art. 179, c. 4 C.d.S.) appartenenti a categorie E ed F (Circ.)
POSA IN OPERA	- Sovrapposti alla carreggiata - Perpendicolari al senso di circolazione (in analogia agli attraversamenti a raso - C.d.S.) - Percorsi tattili per diversamente abili (in analogia agli attraversamenti a raso - C.d.S.)
CARATTERISTICHE PROGETTUALI	- Piattaforma parallela al piano stradale - Tipologia rampe: - Dritte (più frequenti in Italia) - Paraboliche (consigliate da ITE) - Sinusoidali (consigliate da LgC), a “H” e ad “S”

Figura 6-7: Dispositivi di moderazione verticale: attraversamenti pedonali rialzati

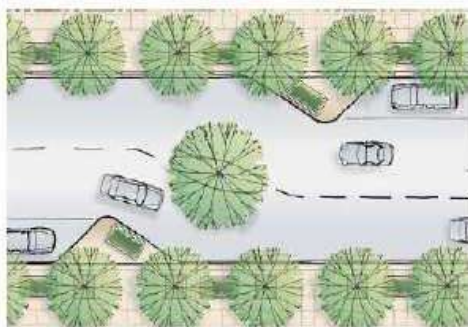
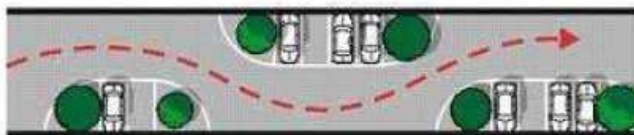
- **DISPOSITIVI DI MODERAZIONE ORIZZONTALE: LE CHICANES**

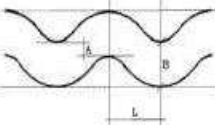
La chicane o variante identifica una curva o una serie di svolte in sequenza (solitamente a forma di "S"), di contrapposta direzionalità e raggio contenuto, con la funzione di rallentare la velocità dei veicoli e, conseguentemente, aumentare le condizioni di sicurezza.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)



CHICANES					
RIFERIMENTI NORMATIVI ITALIANI	Circolare n. 3698/01 (Circ.)				
RIFERIMENTI DA NORMATIVA/STUDI ESTERI	- DfT - Department for Transport (UK) - Local Transport Note- 2007 (LTP)				
ZONA DI APPLICAZIONE	Strade appartenenti a categorie E ed F (Circ.)				
TIPO	1. Unica corsia di marcia su strade a senso unico di marcia 2. Due corsie di marcia su strade a doppio senso di marcia 3. Una corsia su strade a doppio senso con regimentazione a senso unico alternato				
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE (LTP) 	Larghezza corsia[B] (m)	Ampiezza visuale libera [A] (m)	Lunghezza di sfasamento [L] per ottenere la velocità di		
			25 Km/h	30 Km/h	40 Km/h
	3,0	+ 1,0	6	9	14
		0,0	9	13	18
		-1,0	12	16	-
	3,5	+ 1,0	-	-	11
		0,0	9	12	15
		-1,0	11	15	19
	4,0	+ 1,0	-	7	9
		0,0	-	9	12
		-1,0	-	11	15
METODI DI REALIZZAZIONE	1. Allargamenti alternati dei marciapiedi (deflessione marciapiede consigliata: 45°) 2. Posizionamento di isole centrali spartitraffico (nel caso di chicane di tipo 2) 3. Sfasamento dei parcheggi				



	4. segnaletica orizzontale con delimitazione di aree attrezzate con elementi architettonici
SEGNALETICA	- Strisce catarifrangenti da applicare sui marciapiedi (Art. 175 – C.d.S) (Circ.) - Strisce catarifrangenti di Fig. II.470-II.471 (Art. 175 – C.d.S) che determinano la deviazione del percorso (Circ.) - Segnale di dare/avere precedenza senso unico alternato in caso di chicane di tipo 2 (DfT)
NOTE AGGIUNTIVE	- Colorazione diversa della pavimentazione (Circ.) - L'altezza degli ostacoli non deve superare i 60 cm (DfT) per metodo di realizzazione n.4 - Posa in opera di isola spartitraffico centrale in caso di chicane di tipo 2 - Le piste ciclabili non devono essere coinvolte nelle deviazioni della chicane (Circ.)

Figura 6-8: Dispositivi di moderazione orizzontale: le chicanes.

- **DISPOSITIVI DI MODERAZIONE ORIZZONTALE: ESTENSIONE DEI MARCIAPIEDI**
 I restringimenti della piattaforma stradale possono essere ottenuti tramite l’allargamento del marciapiede su uno o su entrambi i lati della strada, generalmente con l’introduzione di un attraversamento pedonale, oppure mediante il restringimento della banchina, ove non vi siano attraversamenti pedonali, oppure, ancora, mediante l’interposizione di un’isola spartitraffico tra le corsie.

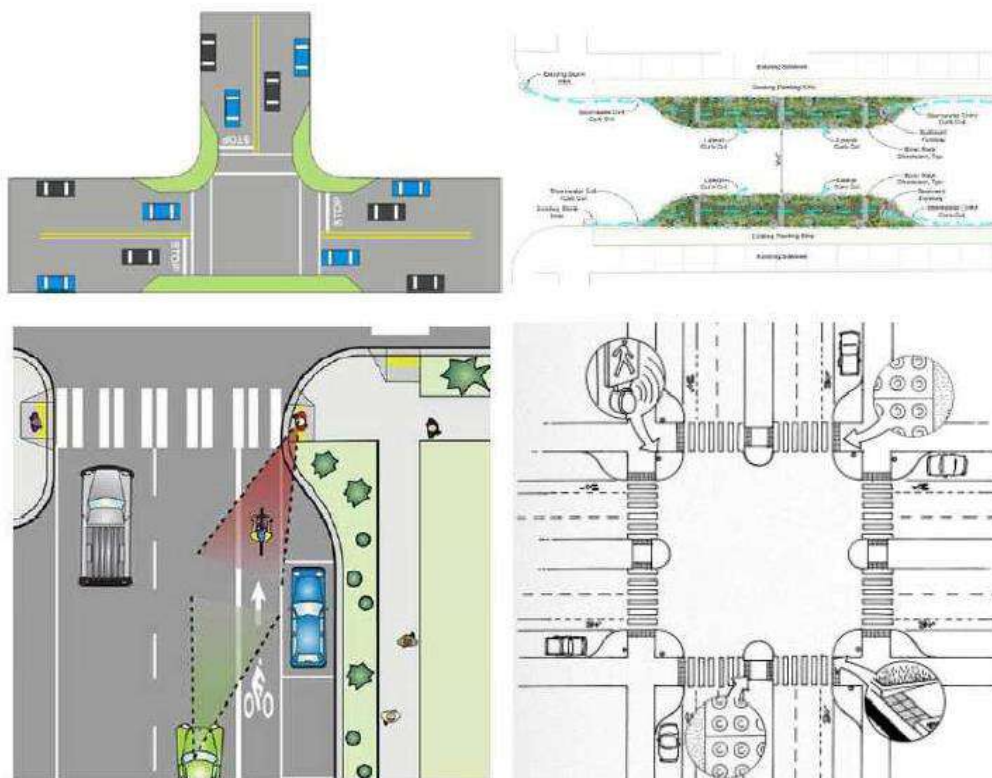


Figura 18: esempi di allargamenti dei marciapiedi in corrispondenza delle intersezioni stradali [15], [16], [17], [18]

Figura 6-9: Dispositivi di moderazione orizzontale: estensione dei marciapiedi.



7 INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

7.1 BIKE SHARING E VELOSTAZIONE

Letteralmente bike sharing vuol dire “condivisione di una bicicletta” ed è un’iniziativa nata per spingere i cittadini ad abbracciare uno stile di vita più sostenibile ed economico affittando, quando serve, una bicicletta messa a disposizione nei centri urbani. Il sistema potrebbe essere apprezzato dai lavoratori non residenti nel comune, o dai residenti nel comune che lavorano al di fuori, e anche da turisti che scelgono la multi- modalità per i loro spostamenti.

Sempre nell’ottica di promuovere la mobilità ciclistica e favorire l’intermodalità tra la bicicletta e il trasporto pubblico il piano prevede la realizzazione di una Velostazione, la cui localizzazione più opportuna è senz’altro la stazione ferroviaria.

7.2 PROGETTI COMUNALI

In Italia alcune amministrazioni hanno attivato progetti che incentivano l’utilizzo della bici nei percorsi abituali casa-lavoro. Ad esempio, il progetto “Bike to work” rientra tra le iniziative promosse da vari comuni italiani per migliorare la qualità dell’aria e delle condizioni di vita in area urbana. Le aziende e gli enti locali che hanno aderito a questo progetto scelgono di stimolare i propri dipendenti ad incrementare i benefici ambientali e urbani scegliendo le due ruote per andare a lavoro. Il Mobility Manager, che ha il compito di pianificare, gestire e promuovere soluzioni di mobilità della propria azienda o ente, è il referente del progetto “Bike to work”. L’iniziativa funziona in questo modo: i lavoratori delle aziende aderenti si registrano su un’apposita app che permette di monitorare e verificare l’utilizzo effettivo della bicicletta messa a disposizione sul territorio e il chilometraggio percorso nel tragitto casa-lavoro per quantificare gli incentivi economici accumulati. I contributi vengono erogati direttamente al dipendente.

7.3 MOBILITY MANAGER

Il Mobility Manager compare per la prima volta in Italia nel DM del 27 marzo 1998 (“Mobilità sostenibile nelle aree urbane”), dopo degli accordi di Kyoto sui cambiamenti climatici. Noto inizialmente come “responsabile della mobilità aziendale”, è il Decreto Rilancio DL 34/2020 a introdurre la figura del Mobility Manager (mentre il DM 12 maggio 2021 ne regola funzioni e requisiti). Il decreto del 12 maggio 2021 fornisce due definizioni di Mobility Manager, distinguendo tra quello aziendale e quello d’area. Il Mobility Manager aziendale viene classificato come figura specializzata “nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente”. Il Mobility Manager d’area, invece, è di supporto al comune territorialmente competente “nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i Mobility Manager aziendali”. Il Mobility Manager d’Area e quello scolastico ha innanzitutto il compito di



facilitare la riorganizzazione della mobilità, organizzando, coordinando e monitorando gli spostamenti casa- scuola o casa- lavoro sia del personale dipendente che anche degli alunni in ambito scolastico, e che siano in grado di formulare proposte per il miglioramento di servizi e/ o infrastrutture in maniera funzionale alle esigenze d’area e d’azienda. La gestione della domanda influisce molto sulla possibilità di cambiamento delle abitudini dei lavoratori, le aziende in questo svolgono un ruolo importante poiché hanno i mezzi per incidere sulle scelte di mobilità legate al tragitto casa- lavoro dei propri dipendenti.

7.4 EDUCAZIONE STRADALE

Come in tutti gli ambiti anche nella diffusione dell’uso della bicicletta, un ruolo fondamentale è giocato da informazione, comunicazione ed educazione. Sotto questo aspetto si deve agire su due fronti: quello dei fruitori attuali della strada, per spingerli a modificare le proprie abitudini e abituarli a tenere comportamenti corretti, e quello dei fruitori futuri per educarli ad un diverso modello di mobilità.

Le azioni da intraprendere in tal senso sono di diverso genere e possono da un lato portare all’attenzione pubblica l’importanza del cambiamento delle proprie abitudini di mobilità, dall’altro educare al corretto e sicuro uso dello spazio urbano tutti i suoi utilizzatori. Per farlo alcune delle azioni che il comune può intraprendere sono:

- aderire ad iniziative di carattere sovralocale, come ad esempio la “Settimana Europea della Mobilità”, con attività in favore della mobilità sostenibile;
- attivare corsi per educare gli automobilisti a condividere la strada con i ciclisti;
- attivare corsi sull’uso della bicicletta e sulla corretta circolazione in bici;
- realizzare campagne sulla sicurezza stradale;
- redigere e diffondere mappe con i percorsi ciclabili.

7.5 “CASA AVANZATA”

La ‘Casa Avanzata’ (CA), ‘Advance Space Line’ (ASL) o ‘Bike-Box’ in Inglese, o ‘SAS vélo’ in Francese, è stata introdotta in Italia con l’approvazione del Decreto Rilancio all’articolo 229 del provvedimento. In corrispondenza di un incrocio con semaforo, la CA è uno spazio riservato alle biciclette, posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che permette ai ciclisti di aspettare il verde in una posizione più visibile agli altri veicoli e, nel caso, poter svoltare per primi. La CA va realizzata in modo che sia estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata, anche se fornite di più corsie per senso di marcia. Questa è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L’area delimitata deve essere accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell’intersezione. Gli studi specifici sulle CA non sono molti, ma i principali potenziali vantaggi di uno spazio dedicato alla bici agli incroci sono:



- migliore visibilità
- aiuto nelle curve
- diminuzione dei tempi di percorrenza, con il traffico ciclistico in qualche modo fatto prioritario rispetto agli altri (almeno al momento dello scatto del verde)
- aumento dell’efficienza dell’incrocio
- minore esposizione diretta all’emissioni per i ciclisti che stanno davanti invece che dietro alle auto
- e, quando ci sono tanti ciclisti, le auto che intendano svoltare a destra ne traggono vantaggio dato che non devono aspettare che tutti i ciclisti siano passati al loro interno (nel caso di corsia ciclabile su carreggiata con precedenza, e che questa sia rispettata).



Figura 7-1: Schema raffigurativo “Casa Avanzata”



8 PIANIFICAZIONE TEMPORALE DEGLI INTERVENTI

Nel presente Piano, ad ogni intervento è stata attribuita una gerarchia interna, che possa essere d’ausilio al Comune per la pianificazione futura degli interventi. Per tale motivazione, ai vari percorsi pianificati è stato associato un livello di priorità di breve (1-3 anni), medio (3-6 anni) e lungo (6-10 anni) periodo.

Viabilità interessate	Tipologia	Lunghezza (m)	Periodo temporale
Via estramurale - Via del mercato	Propria	1000	Medio
Via del mercato - Largo Umberto I - Via Principe di Napoli	Riservata	300	Medio
Corso Roma 1	Riservata	800	Medio
Corso Roma 2	Promiscua	320	Breve
Corso Roma 3	Riservata	170	Medio
Corso Roma 4	Propria	500	Medio
Via Sacro Cuore - Via verdi - Via Mancini - Via Mazzini	Riservata	730	Breve
Via della Stazione - Via Martiri di Via Fani 1	Propria	930	Breve
Via Martiri di Via Fani 2	Promiscua	130	Breve
Via Spineto montecampolo 1 - Via Felice Maritano - Via Bachelet	Propria	820	Breve
Via San Francesco 1 - Via Spineto montecampolo 2	Riservata	480	Breve
Via San Francesco 2 - Via San Francesco 3 (tratto doppia corsia) - Via don Luigi Sturzo	Propria	1200	Breve
Via Ugo la Malfa	Riservata	140	Breve
Via Filzi - Via delle Spinelle 1 - Via Trieste	Riservata	480	Medio
Traversa Viale Europa - Viale Europa (tratto doppia corsia)	Riservata	700	Medio
Via delle Spinelle 2 - Via Giovanni Verga 1	Propria	500	Medio
Via Giovanni Verga 2	Promiscua	130	Medio
Via Fleming - Piazza Ugo Betti	Propria	320	Medio
Via Rodari	Riservata	130	Lungo
Via Mastrobuono 1	Riservata	220	Lungo
Via Mastrobuono 2 - Via Ungaretti	Propria	400	Lungo
Via Basilicata - via dell'Assunta	Riservata	330	Lungo

*L. 144/99 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – V
Programma di attuazione – Progetto “Piano... in Bici”.
Bando pubblico per l’assegnazione di contributi finalizzati alla
redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica in favore degli
Enti Locali.*



COMUNE DI CASTELLANETA
(Provincia di Taranto)

Via contrada Fontanelle-Stazione-strada comunale 65 -strada comunale 64-via Fontanelle	Propria	2800	Breve
MARINA Via mare delle piogge - Via baia dei flutti	Riservata	1200	Breve



9 STIMA SOMMARIA DEI COSTI

Il presente Piano deve anche presentare una stima economica dei costi da sostenere per l’Amministrazione comunale, seguendo anche la pianificazione temporale sopra citata. I costi mostrati nella tabella seguente, quindi, devono essere assunti come stima sommaria delle singole implementazioni dei percorsi ciclabili, rimandando alle fasi progettuali una più approfondita analisi, commisurata anche alle esigenze contingenti della singola progettazione. I vari costi sono stati calcolati attraverso i costi unitari dichiarati nel piano regionale della mobilità ciclistica della Regione Puglia, aumentati del 40% per tener conto delle somme a disposizione (IVA, spese tecniche, incentivi, etc.) necessarie per l’appalto ed il completamento delle opere.

Viabilità interessate	Tipologia	Lunghezza (m)	Periodo temporale	Costo
Via estramurale - Via del mercato	Propria	1000	Breve	250.000,00 €
Via del mercato - Largo Umberto I - Via Principe di Napoli	Riservata	300	Breve	75.000,00 €
Corso Roma 1	Riservata	800	Medio	200.000,00 €
Corso Roma 2	Promiscua	320	Breve	80.000,00 €
Corso Roma 3	Riservata	170	Medio	42.500,00 €
Corso Roma 4	Propria	500	Medio	125.000,00 €
Via Sacro Cuore - Via verdi - Via Mancini - Via Mazzini	Riservata	730	Breve	182.500,00 €
Via della Stazione - Via Martiri di Via Fani 1	Propria	930	Breve	232.500,00 €
Via Martiri di Via Fani 2	Promiscua	130	Breve	32.500,00 €
Via Spineto montecampolo 1 - Via Felice Maritano - Via Bachelet	Propria	820	Breve	205.000,00 €
Via San Francesco 1 - Via Spineto montecampolo 2	Riservata	480	Breve	120.000,00 €
Via San Francesco 2 - Via San Francesco 3 (tratto doppia corsia) - Via don Luigi Sturzo	Propria	1200	Breve	300.000,00 €
Via Ugo la Malfa	Riservata	140	Breve	35.000,00 €
Via Filzi - Via delle Spinelle 1 - Via Trieste	Riservata	480	Medio	120.000,00 €



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Traversa Viale Europa - Viale Europa (tratto doppia corsia)	Riservata	700	Medio	175.000,00 €
Via delle Spinelle 2 - Via Giovanni Verga 1	Propria	500	Medio	125.000,00 €
Via Giovanni Verga 2	Promiscua	130	Medio	32.500,00 €
Via Fleming - Piazza Ugo Betti	Propria	320	Medio	80.000,00 €
Via Rodari	Riservata	130	Lungo	32.500,00 €
Via Mastrobuono 1	Riservata	220	Lungo	55.000,00 €
Via Mastrobuono 2 - Via Ungaretti	Propria	400	Lungo	100.000,00 €
Via Basilicata - via dell'Assunta	Riservata	330	Lungo	82.500,00 €
Via contrada Fontanelle-Stazione-strada comunale 65 -strada comunale 64-via Fontanelle	Propria	2800	Breve	700.000,00 €
MARINA Via mare delle piogge - Via baia dei flutti	Riservata	1200	Breve	300.000,00 €
				3.682.500,00 €

Si riportano inoltre di seguito i costi previsti per la realizzazione degli ulteriori interventi previsti nel presente piano.

Intervento	U.M.	quantità	Costo	Priorità
Velostazione	cad	1	30.000,00 €	Breve
Zona 30 - 1	m2 (lordi)	1175200	2.938.000,00 €	Media
Cicloparcheggi/Bike sharing	cad	7	56.000,00 €	Media
Campagna di sensibilizzazione			100.000,00 €	-
Mobility Manager			100.000,00 €	-
			3.224.000,00 €	

COSTO COMPLESSIVO PIANIFICATO	
INTERVENTI A BREVE TERMINE	2.542.500,00 €
INTERVENTI A MEDIO TERMINE	3.894.000,00 €
INTERVENTI A LUNGO TERMINE	270.000,00 €



10 MONITORAGGIO PARTECIPATO

Dal punto di vista delle competenze amministrative, gli Enti Locali hanno il compito di misurare e monitorare l’andamento degli indicatori sottoelencati nei propri ambiti territoriali. Conseguentemente, in coerenza con gli obiettivi e le azioni fissati nei paragrafi precedenti per valutare l’efficacia del piano sono stati previsti i seguenti indicatori basati sui criteri valutativi di seguito riportati:

- quota modale di spostamenti in bicicletta, sul totale degli spostamenti quotidiani, distintamente nel territorio comunale e in quello metropolitano;
- incremento di almeno il 25% del parco mezzi del trasporto pubblico locale urbano e provinciale, in esercizio con dispositivi/ spazi per il trasporto a bordo delle biciclette;
- sviluppo ed estensione dei servizi di sharing, biciclette a propulsione muscolare, e- bike e cargo- bike;
- numero di lavoratori (pubblici e privati) che utilizzano la bicicletta negli spostamenti sistematici casa- lavoro, con riguardo al numero di lavoratori che utilizzano la bicicletta come strumento di lavoro;
- numero di studenti (scuole primarie e secondarie) che utilizzano la bicicletta negli spostamenti casa- studio;
- estensione delle reti infrastrutturali ciclabili, a livello urbano (aree, piste, nodi di scambio, ecc.);
- quantità di servizi a supporto della ciclabilità, (velostazioni, depositi, rastrelliere, punti di piccola manutenzione e gonfiaggio, ecc.);
- numero ed estensione dei cicloparcheggi per mezzi a due ruote;
- numero di nodi e di luoghi di interscambio/ integrazione modale, tra la rete ciclabile urbana e le altre reti e servizi di mobilità;
- rilevamento della sicurezza delle infrastrutture ciclabili, degli attraversamenti e delle intersezioni attraverso il monitoraggio del livello di incidentalità degli stessi. Il parametro è dato dal numero di incidenti che coinvolgono biciclette e indici di mortalità e lesività a danno dei ciclisti.

Di seguito si riporta una scheda tipo per la valutazione degli indicatori utili alla gestione della ciclabilità (S. Deromedis, *Il Manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità – Ideare, pianificare, progettare, e gestire le infrastrutture ciclabili*, Ediciclo editore 2019).



INDICATORI GESTIONALI							
		zona	tipo di rete:				
N°	DESCRIZIONE	SIMBOLO	VALORE	U.d.M.	%	DATA	FONTE
INDICATORI QUANTITATIVI DELLA RETE							
1	Lunghezza della rete ciclabile	L _c =		km			
INDICATORI QUALITATIVI DELLA RETE							
	Popolazione residente	p =		ab.			ISTAT
2	Lunghezza specifica della rete ciclabile	L _{src} =		m/ab			L _{pc} /p
3	Lunghezza piste ciclabili della rete ciclabile	L _{pc} =		km			
4	Lunghezza percorsi promiscui della rete ciclabile	L _{pp} =		km			
INDICATORI DI USO DELLA RETE							
5	Numero totale di passaggi annuale sulla rete ciclabile	NPT _{rc} =		pass/anno			contabici
6	Numero totale specifico di passaggi annuale sulla rete ciclabile	NPT _{src} =		pass/ab/anno			NPT _{rc} /p
7	Modal share della bici per la mobilità	Msbici =		%			
INDICATORI DI GRADIMENTO (0-25% = molto negativo, 25-50% = negativo, 50% = sufficiente, 50-75% = positivo, 75-100% = molto positivo)							
8	Accessibilità e intermodalità	AI _{rc} =					
9	Caratteristiche del tracciato	CT _{rc} =					
10	Manutenzione	M _{rc} =					
11	Segnaletica	Segn _{rc} =					
12	Servizi	Serv _{rc} =					
13	Gradimento medio	G _{rc} =					
INDICATORI ECONOMICI							
14	Risparmio economico sulla Mobilità	REM _{rc} =		€/anno			DP _{rc} x 0,20% x 0,5
15	Ricaduta Economica Turistica	RET _{rc} =		€/anno			
16	Valore Economico Totale	VET _{rc} =		€/anno			REM _{rc} + RET _{rc}
INDICATORI AMBIENTALI							
17	Distanza percorsa	DP _{rc} =		km/anno			NPT _{rc} x 40km/pass
18	CO2 risparmiata	CO2 _{rc} =		kg/anno			DP _{rc} x 0,163/1,2



11 CONCLUSIONI

La ciclabilità intesa come insieme di azioni materiali e immateriali volte a promuovere l'uso della bicicletta gioca un ruolo determinante. Una rete sicura ed interconnessa oltre a favorire l'uso della bicicletta in sostituzione dell'auto privata con conseguente riduzione delle emissioni e il miglioramento della qualità dello spazio urbano, migliora l'attrattività turistica del comune valorizzando le sue peculiarità ambientali, paesaggistiche ed architettoniche.

Oltre ad aver individuato percorsi ciclabili sia in ambito urbano che in ambito extraurbano, il presente strumento di pianificazione ha individuato una serie di interventi da apportare utili alla moderazione del traffico, all'incremento dei livelli di sicurezza stradale, alla riduzione dell'incidentalità urbana e, nel complesso al miglioramento della qualità della vita cittadina.

I principi imprescindibili su cui il Piano dovrà fare riferimento sono:

- 1) la riduzione delle velocità veicolari,
- 2) l'incentivazione del cicloturismo;
- 3) l'incentivazione degli spostamenti sistematici con mobilità dolce;
- 4) la multi- modalità sostenibile;
- 5) il collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta.

Il presente piano si candida a costituire il primo passo verso la definizione di un sistema integrato di Mobilità sostenibile e sicura nel Comune di Castellaneta e nella frazione di Castellaneta Marina proponendo una visione al 2033.