



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 RAPPORTO PRELIMINARE
 AMBIENTALE**

**REDAZIONE
ADOZIONE
APPROVAZIONE**

**MARZO 2023
MARZO 2023**

A 02



1	PREMESSA	3
2	INQUADRAMENTO NORMATIVO	5
2.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	5
2.2	ITER PROCEDURA PMC E VAS.....	6
3	LA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA’ A VAS (ART. 8 DELLA L.R.R 44/2021).....	12
4	INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE.....	14
4.1	INQUADRAMENTO GENERALE DEL COMUNE DI CASTELLANETA	14
4.2	CARATTERI TERRITORIALI DEL COMUNE DI CASTELLANETA	19
4.1.1	CARATTERI CLIMATICI, CON PLUVIOMETRIA E TERMOMETRIA DEL COMUNE	19
4.2.2	CARATTERI GEOLOGICI	21
4.2.3	CARATTERI GEOMORFOLOGICI	24
4.2.4	CARATTERI IDROGRAFICI	26
4.2.5	CARATTERI ED ELEMENTI DI PREGIO STORICO, ARCHITETTONICO, AMBIENTALE, CULTURALE E PAESAGGISTICO	29
4.2.6	TURISMO	33
5	ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI	36
5.1	GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI.....	36
5.2	ITINERARI CICLABILI NAZIONALI	39
5.3	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA REGIONE PUGLIA	43
5.4	PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	46
5.5	PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE	51
5.6	PIANO URBANISTICO GENERALE.....	52
5.7	PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)	53
5.8	PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)	60
5.9	CARTA IDROGEOLOGICA	63
5.10	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (APPROVATO).....	66
5.11	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (ADOTTATO)	69



5.12	AREE NATURALI PROTETTE E I SITI DELLA RETE NATURA 2000 ..	70
5.13	PIANO DELLA QUALITA’ DELL’ARIA	77
5.14	PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PGRA)	79
6	IMPATTI POTENZIALI DERIVANTI DALL’ATTUAZIONE DEL PMC	82
7	PROCEDO PARTECIPATIVO PER LA FORMAZIONE DEL PIANO	87
8	MONITORAGGIO DEL PIANO	90
9	CONCLUSIONI	93
10	PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI TERRITORIALI INTERESSATI DA CONSULTARE	94



1 PREMESSA

La presente relazione costituisce il rapporto preliminare ambientale per la verifica di assoggettabilità a VAS del Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Ceglie Messapica, redatto in aderenza 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

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato a integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi. Essa viene generalmente definita come: “il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte, politiche, piani o iniziative nell’ambito di programma ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale”.

La finalità della valutazione è la verifica della rispondenza dei Piani di Sviluppo e dei Programmi Operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile tenendo conto degli effettivi vincoli ambientali e della diretta incidenza dei piani sulla qualità dell’ambiente.

2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

La Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la Valutazione degli Effetti di determinati Piani e Programmi sull’Ambiente “ha l’obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e di contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione e dell’adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile”.

A livello nazionale, la Direttiva Europea è stata recepita formalmente il 1° agosto 2007, con l’entrata in vigore della parte II del D. Lgs 152/2006 (Testo Unico Ambientale) e successivamente con il più dettagliato Decreto Legislativo n°4 del 16/1/2008 (Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale).

All’Art. 4 co.3 del DL 4/2008 si riporta: “la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l’attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un’equa distribuzione dei vantaggi connessi all’attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento”.

A livello regionale, la valutazione ambientale strategica è disciplinata dalla L.R. 14 dicembre 2012, n.44, in attuazione della direttiva 2001/42/Ce del Parlamento europeo e in coerenza con le disposizioni del D. Lgs 152/06 (Norme in materia ambientale) con specifico riferimento alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull’ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente, contribuire all’integrazione di considerazioni



ambientali all’atto dell’elaborazione, dell’adozione e approvazione di detti piani e programmi; favorire le condizioni per uno sviluppo sostenibile e assicurare che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non comprometta la qualità della vita e le opportunità delle generazioni future.

2.2 ITER PROCEDURA PMC E VAS

A seguito della sempre maggior attenzione della Regione Puglia a occuparsi della mobilità ciclistica nel territorio Pugliese, la Regione ha approvato con D.G.R. n.1504 del 10/09/2020, pubblicata sul BURP n.135 del 29/09/2020 le “Linee Guida regionali per la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali” quale supporto tecnico affinché venga ripensata la mobilità delle città in un’ottica di sostenibilità ambientale, coinvolgendo e sensibilizzando le comunità locali all’uso della bicicletta.

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.

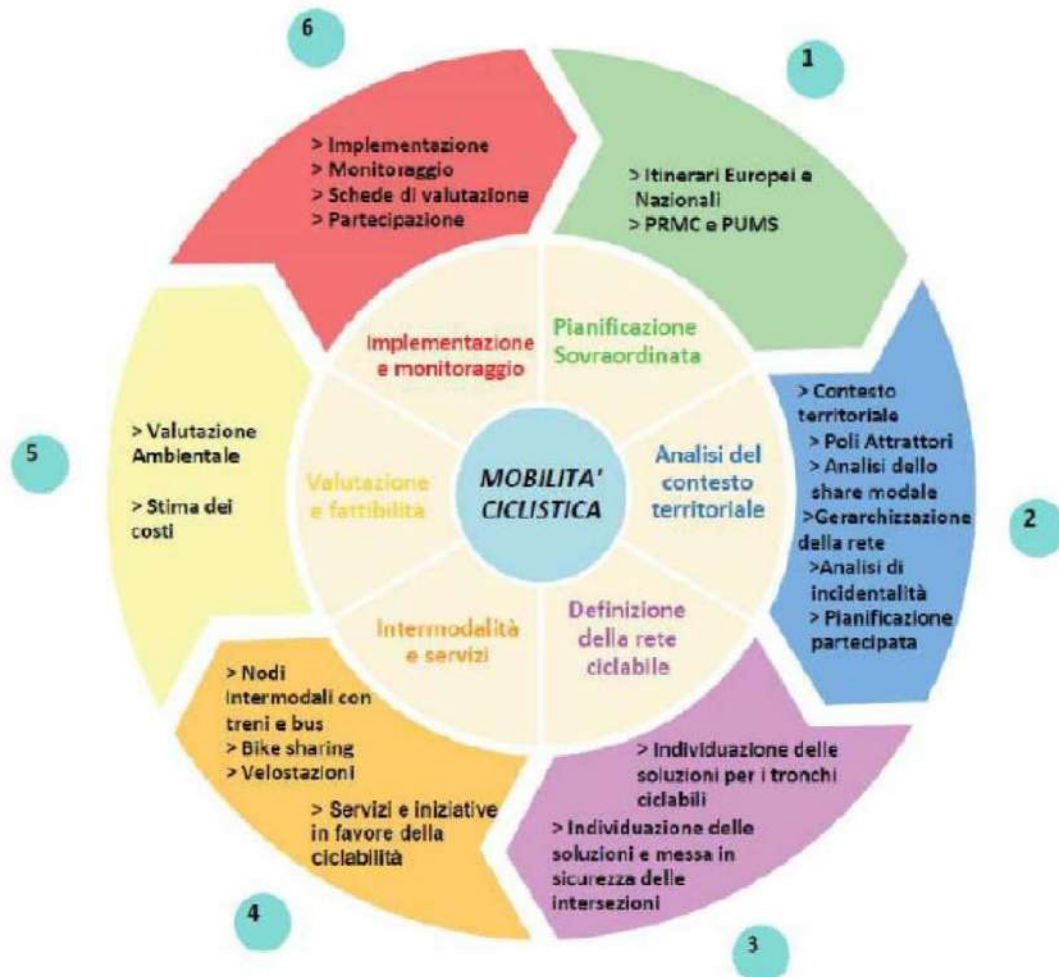


Figura 2-1: Processo per la redazione di un P. M. C. (Fonte Linee Guida regionali).



Il P.M.C., in quanto piano di settore dei P.U.M.S., ne segue le stesse procedure in materia di valutazione ambientale. Le possibili procedure da espletarsi per un P.M.C. sono:

1) P.M.C. da sottoporre a Verifica di assoggettabilità a V.A.S.

Secondo quanto definito dall’ art.3, co. 3 e co. 4 della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il P.M.C. è da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a V.A.S. nei seguenti due casi:

a. il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) “determina l’uso di piccole aree a livello locale⁴⁸ (la cui definizione è stata chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza del 21/12/2016 C-445-15) e costituisce il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D.Lgs. 152/2006 –ss.mm.ii., D.M. 52/2015 e L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla verifica di assoggettabilità a VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) – screening”;

b. il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) “determina l’uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi NON soggetti alla normativa statale e regionale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)”.

Nel merito della definizione delle «piccole aree a livello locale», occorre anche considerare le tipologie di interventi e di opere previsti in relazione al territorio, in quanto anche una piccola area, seppur in termini d’estensione, potrebbe in realtà interessare funzioni urbane o ambientali di pertinenza uguale o superiore al territorio o alla popolazione comunale. In tal caso il Piano sarebbe da sottoporre direttamente alla procedura di VAS di cui agli articoli 9 e ss. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. Qualora il P.M.C. interessi aree/siti ricadenti nella Rete Natura 2000, dovrà essere sottoposto alla Valutazione d’Incidenza di cui al D.P.R. 357/1997 (livello screening/Valutazione Appropriata), di competenza regionale.

A tal proposito, l’art. 17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii., stabilisce che:

“Il provvedimento di verifica e/o il parere motivato sono espressi dall’autorità competente anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d’incidenza, oppure, nei casi in cui operano le deleghe previste all’articolo 4, danno atto degli esiti della valutazione di incidenza”

2) P.M.C. da sottoporre a V.A.S.

Ai sensi dell’art.3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii. (nonché dell’art. 7, comma 2, lettera “a”, del D. Lgs. 152/2006) il P.M.C. è da sottoporre alla procedura diretta di VAS, secondo le i tempi e le modalità di cui all’art. 9 - 15 della medesima legge regionale, nei seguenti casi: a) Il P.M.C. non determina l’uso di piccole aree a livello locale, in quanto ha valenza sovralocale (es. piani di



mobilità ciclistica regionali/provinciali/intercomunali e relative modifiche e/o aggiornamenti);

b) il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) è da sottoporre a Valutazione d'Incidenza appropriata ai sensi dell'art.5 D.P.R. 357/1997 ss.mm.ii., in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica;

c) il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.– L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla Valutazione d'Impatto Ambientale (V.I.A.).

L'iter nei due casi è descritto in Figura 2.2 e Figura 2.3.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

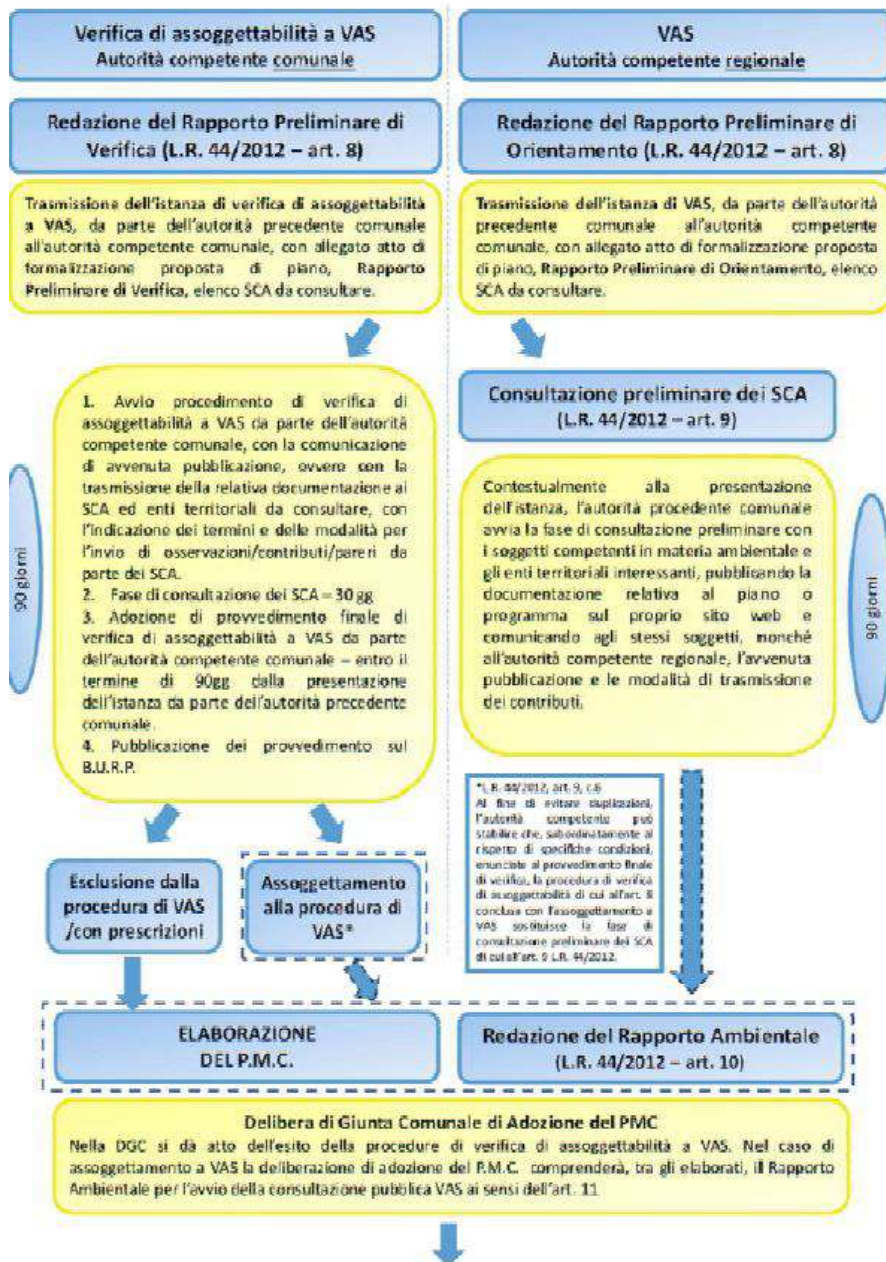


Figura 2-2: Iter per la VAS descritto dalle LG Regionali per i PMC

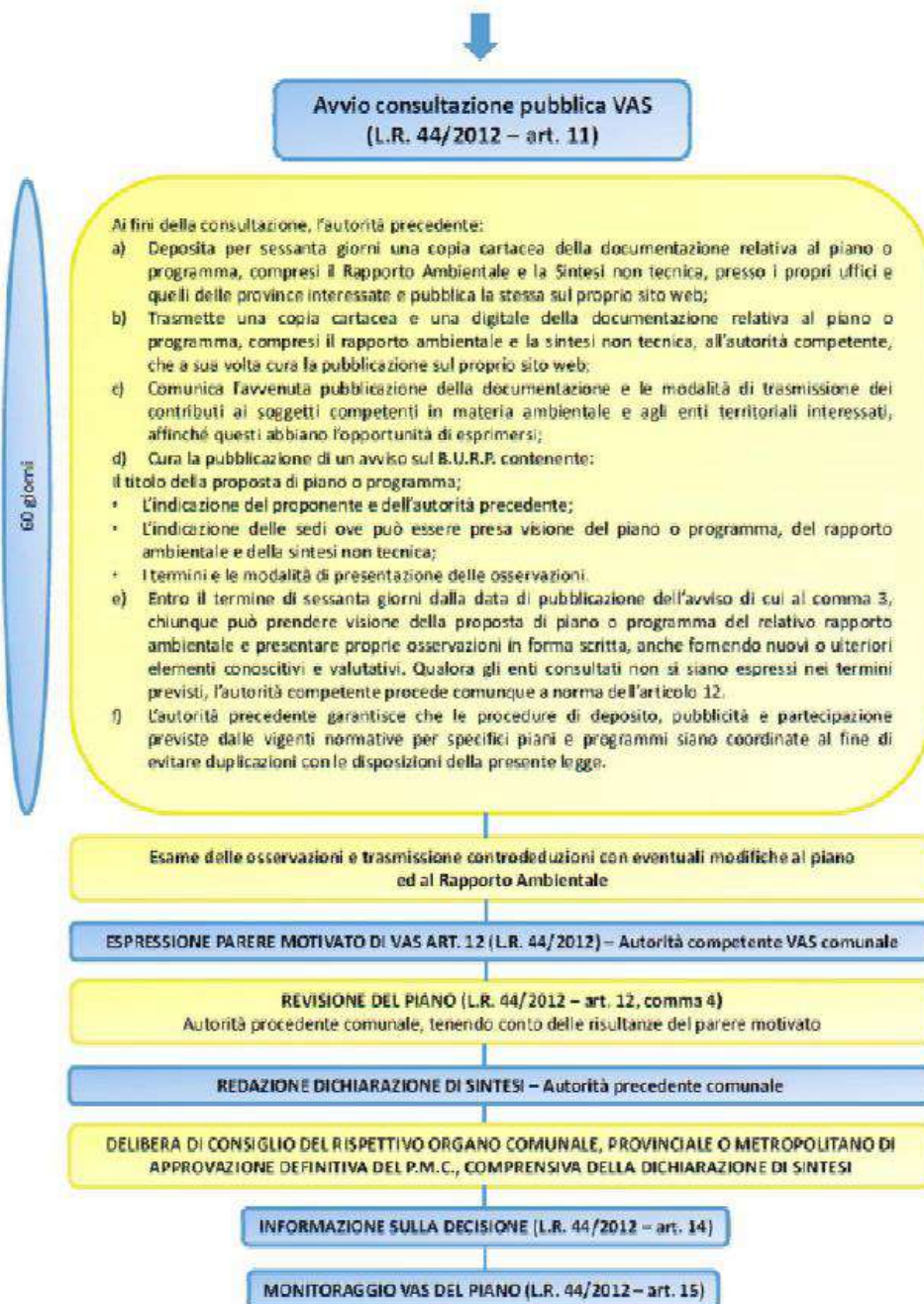


Figura 2-3: Iter per la VAS descritto dalle LG Regionali per i PMC.



3 LA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS (ART. 8 DELLA L.R.R 44/2021)

La verifica di assoggettabilità viene definita come la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani, programmi ovvero le loro modifiche, possano avere effetti significativi sull’ambiente e debbano essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni della legge regionale, considerato il diverso livello di sensibilità ambientale delle aree interessate.

Il Rapporto, facendo riferimento ai criteri dell’Allegato I alla parte II del Decreto legislativo 152/06, comprende una descrizione del Piano con le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull’ambiente.

Sulla base del rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell’attuazione del piano, il proponente e/o l’autorità procedente entrano in consultazione con l’autorità competente e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale. Il rapporto preliminare risulta quindi essere uno strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale, in caso di assoggettabilità a VAS.

Il rapporto preliminare di verifica costituisce dunque parte integrante del piano e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione daranno evidenza dell’iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni in caso di esclusione della VAS e le modalità di ottemperanza da parte dell’autorità procedente alle prescrizioni impartite dall’autorità competente con il provvedimento di verifica.

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

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

L’art. 2 della L.R: 44/2012 definisce:

- autorità competente: la pubblica amministrazione cui compete l’adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l’elaborazione del parere motivato;
- autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, il soggetto che predispone il piano o programma.



L’art. 10 della L.R. 4/2014 modifica ed integra l’articolo 4 della LR 44/2012, in particolare viene specificato che: “Ai comuni è delegato l’esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali, (...), delle competenze per l’espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all’articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l’espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 9 e seguenti rinvenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani e programmi di cui sopra.”

Al comma 1 dell’art.4 della L.R. 44/2012 viene specificato che: l’autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti:

- a) separazione dall’autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l’autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione;
- b) adeguato grado di autonomia amministrativa;
- c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale.

L’autorità procedente e competente per il PMC di Ceglie Castellaneta si individuano in:

- **Autorità Procedente: Comune di Castellaneta – xxxxxxxx**
- **Autorità Competente: Comune di Castellaneta – xxxxxxxx**



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 Castellana Grotte 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 Castellaneta.

4.1.1 CARATTERI CLIMATICI, CON PLUVIOMETRIA E TERMOMETRIA DEL COMUNE

La città di Castellaneta si trova ad una altitudine media pari a 245 m sopra il livello del mare. In Castellaneta 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.

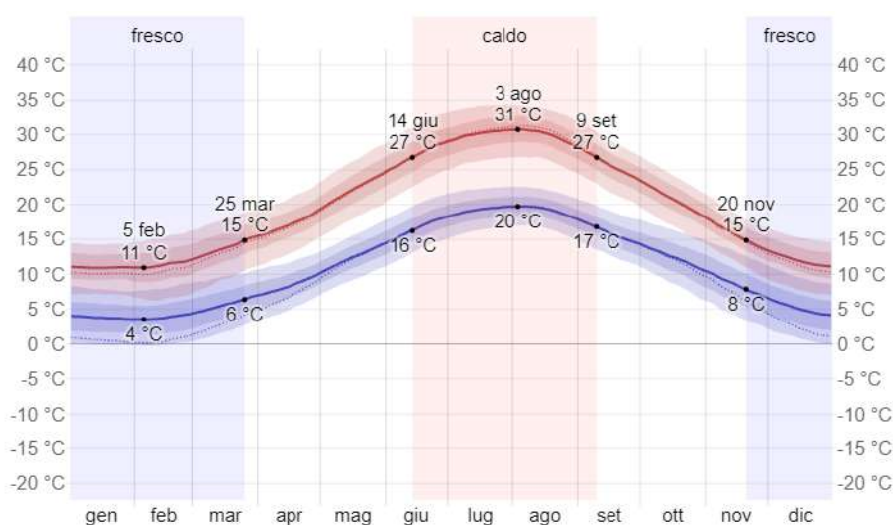


Figura 4-6: Temperatura massima e minima media annua a Castellana.

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.

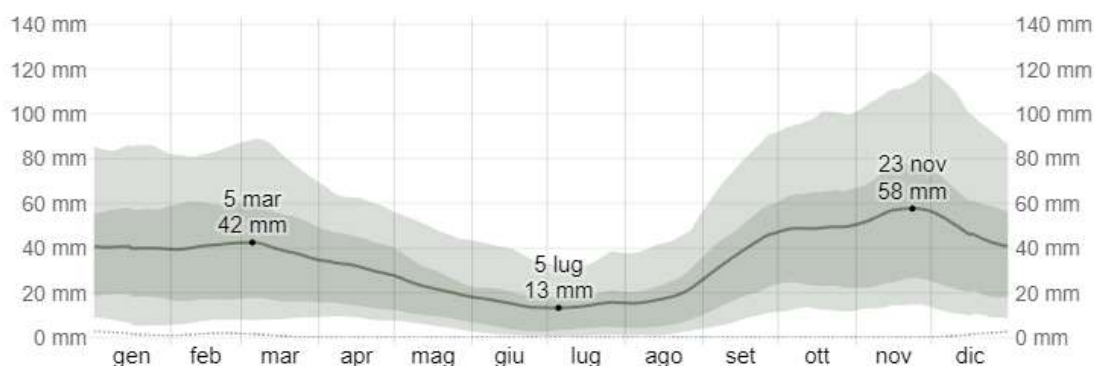


Figura 4-7: Precipitazioni medie a Castellana Grotte.

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.

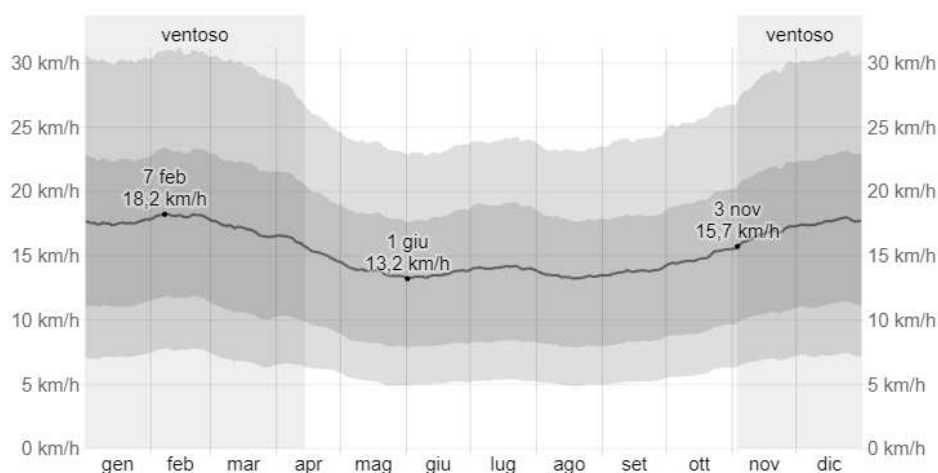


Figura 4-8: Velocità media del vento a Castellana Grotte.

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-ESE, 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.

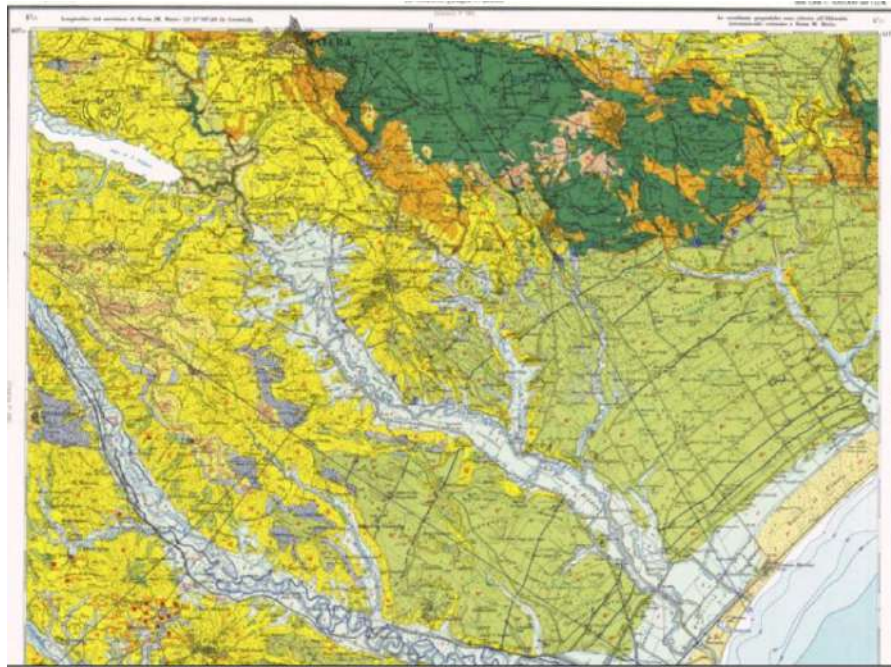


Figura 4-9: Stralcio carta geologica del comune di Castellana Grotte - Foglio 201
(<https://www.isprambiente.gov.it/Media/carg/>).



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 originatisi 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 Castellaneta 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 Castellaneta. Secondo lo storico Giacomo Arditì, Castanea era cosa ben diversa dall’attuale Castellaneta: 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 Castellaneta 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 Montecamplo 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.

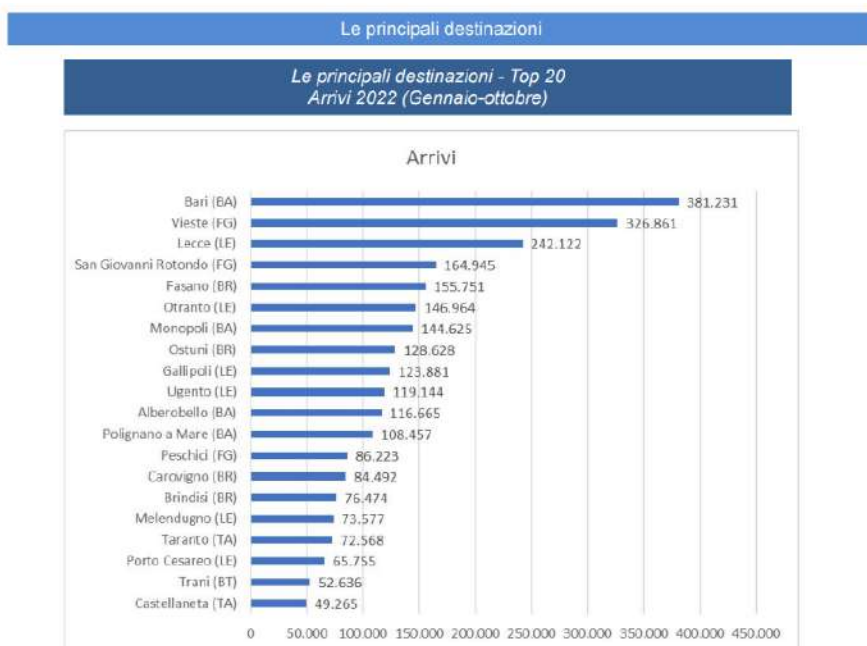


Figura 4-10: Arrivi Gennaio – Ottobre 2022 (Fonte Osservatorio Pugliapromozione).

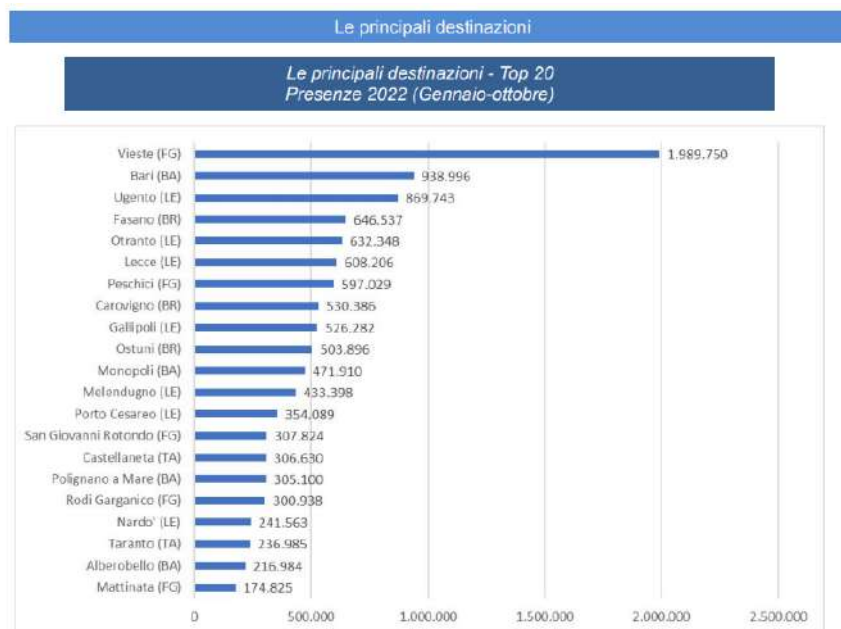


Figura 4-11: Presenze Gennaio – Ottobre 2022 (Fonte Osservatorio Pugliapromozione).

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 ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI

5.1 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 5-1: 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.

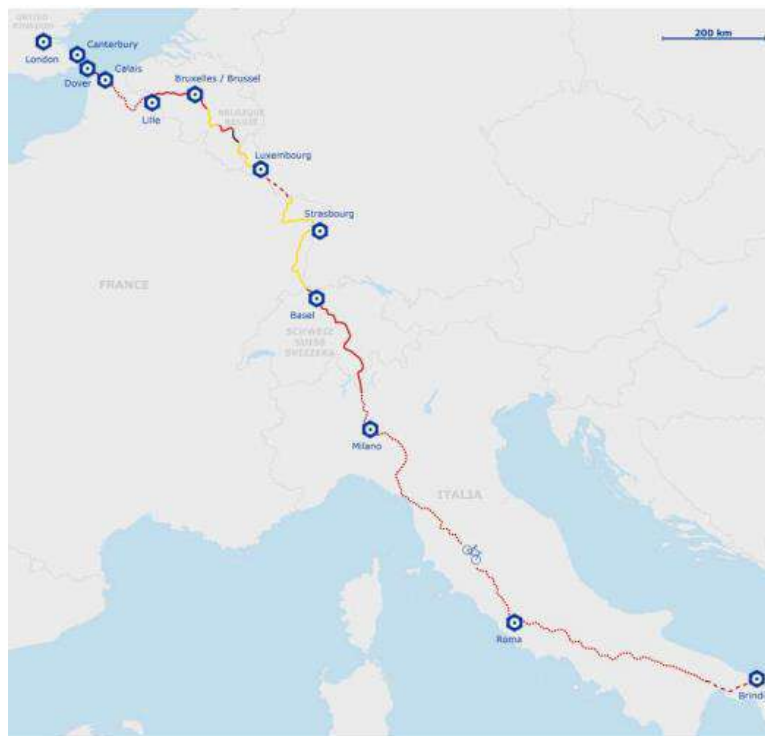


Figura 5-2: Itinerario EV 5 - Via Romea Francigena.

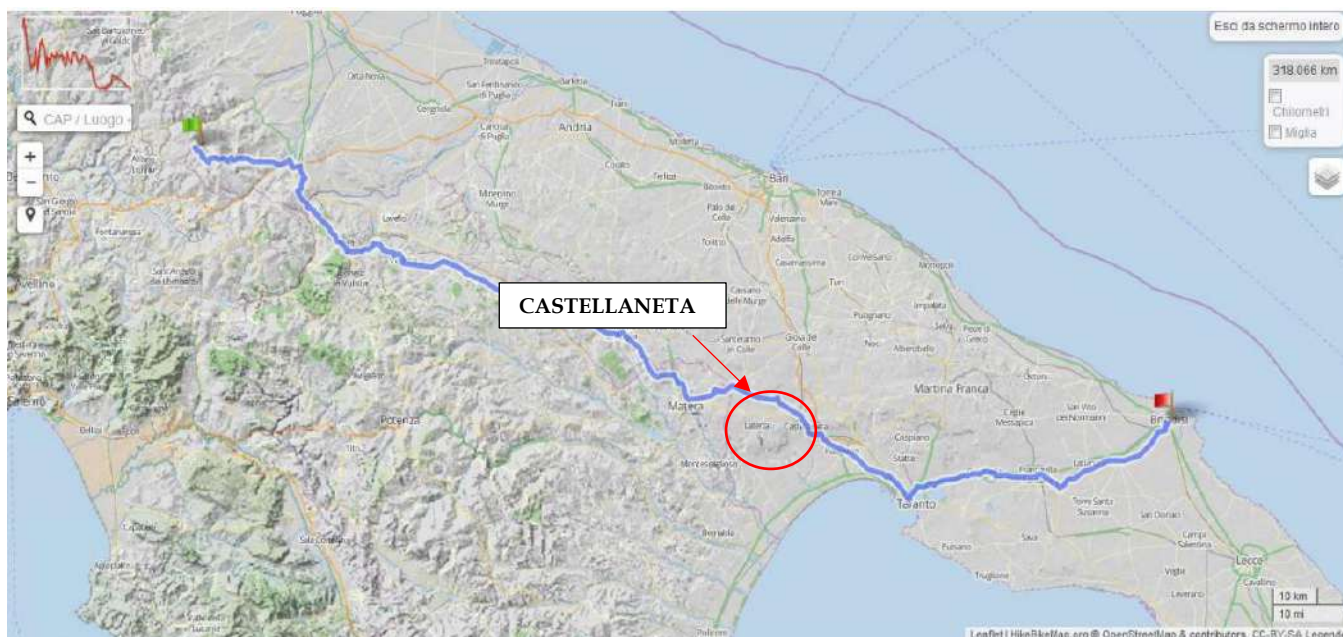


Figura 5-3: Itinerario EV 5 - Via Romea Francigena in Puglia

5.2 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.



- 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)

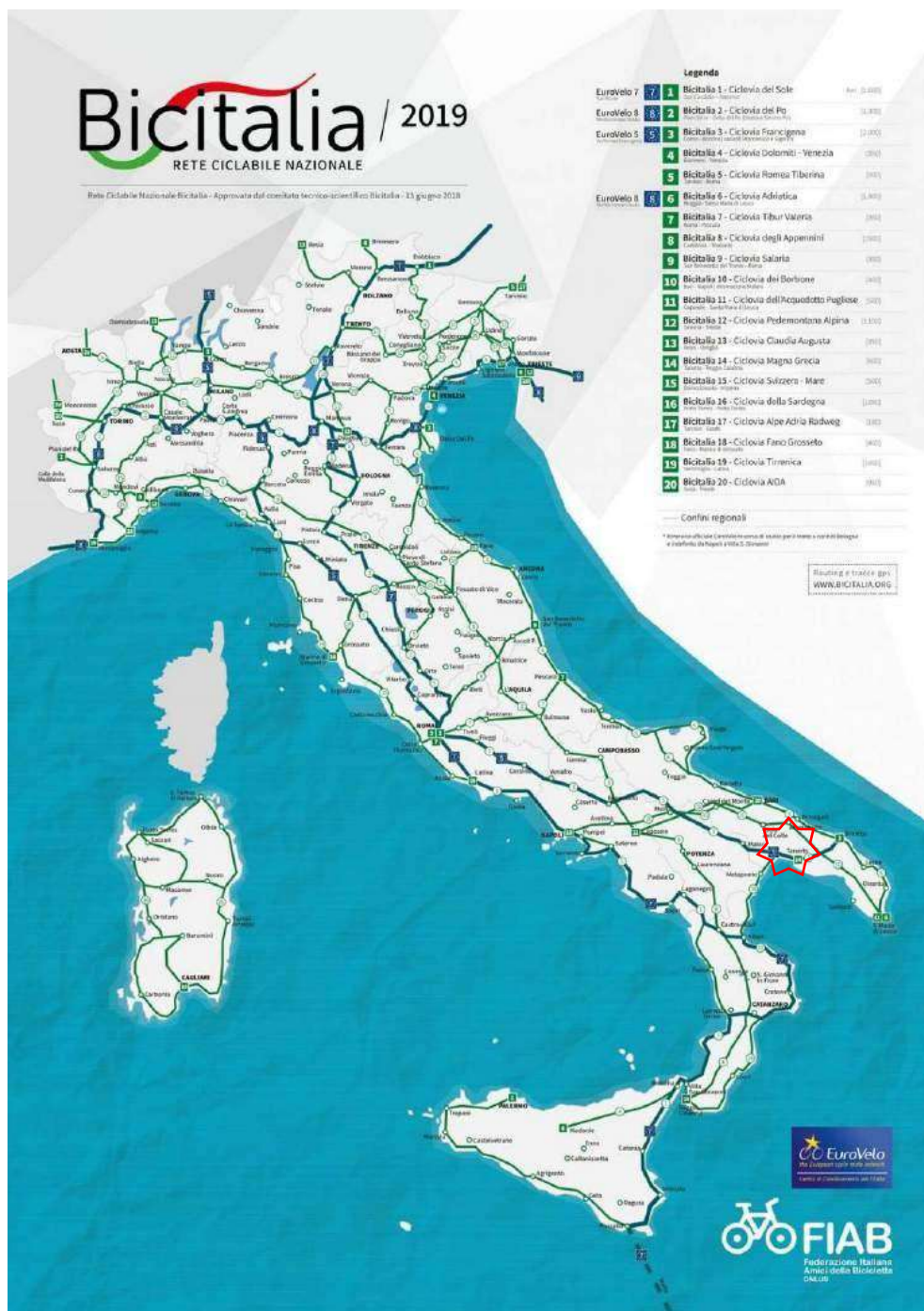


Figura 5-4: Itinerari Bicalitalia.

Il Comune di Castellana Grotte è interessato da:

Piano della Mobilità Ciclistica di Castellana Grotte – Rapporto preliminare ambientale



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



Figura 5-6: Ciclovía Francigena nel territorio pugliese.



5.3 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.

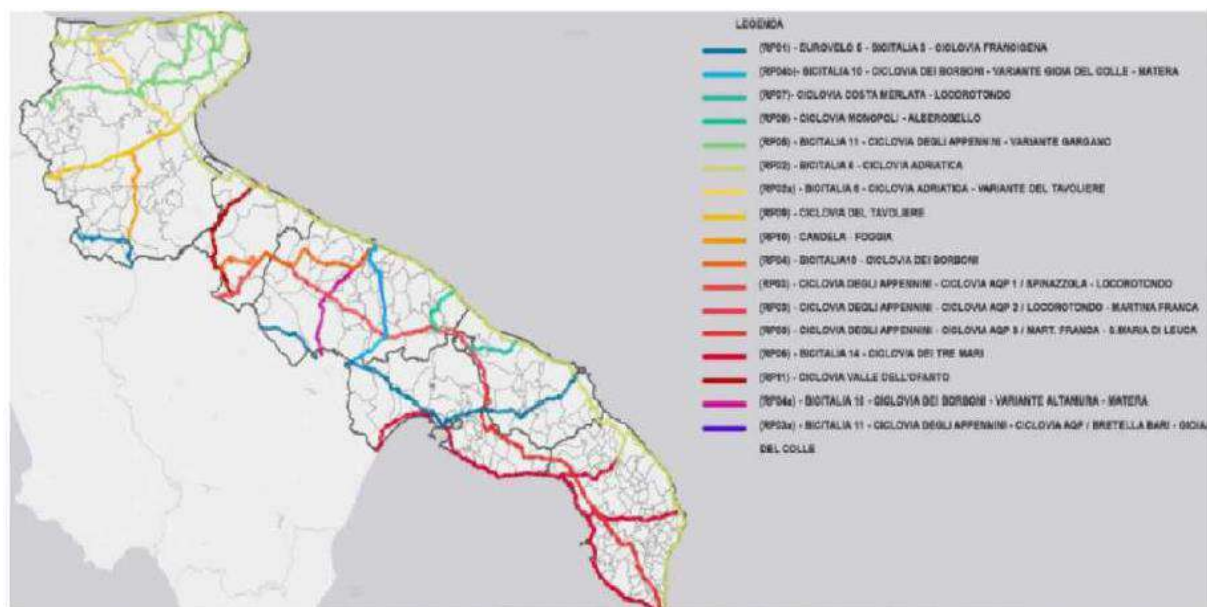


Figura 5-7: Itinerari della Regione Puglia (Fonte: Asset).



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 ciclovvia 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 sita 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 Ciclovvia Francigena, che attraversa il cuore della città di Brindisi giungendo fino alla stazione centrale della città.

Figura 5-8: RP01a/ BI 3 – Ciclovvia 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 Castellana, 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 Statale-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 5-9: RP06 – Bicalità 14 – Ciclovìa dei Tre Mari (Fonte Asset)

5.4 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		
	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				
Direttrice Taranto - Massafra - Palagiano	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 5-10: 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
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 - Castellaneta 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 Castellaneta
		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 - Mottola	f277	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	c57	Velostazione di Bari Palese
	f267	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Roma-Francigena

461/488

Figura 5-11: Stralcio Piano Attuativo 2021-2030 - Accessibilità passeggeri per Aeroporto di Brindisi e Taranto.

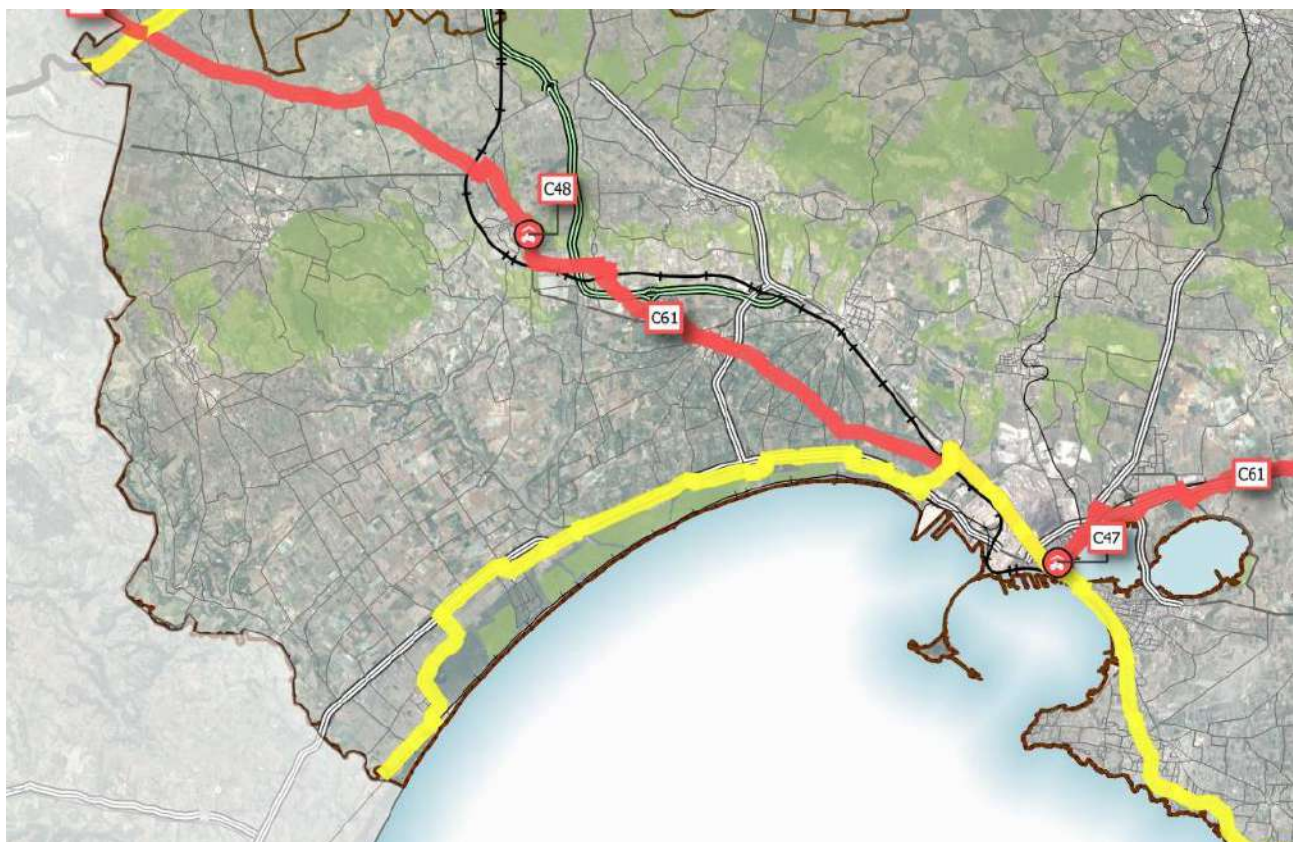


Figura 5-12: Stralcio Piano Attuativo 2021-2030 – Tavola 5 – Velostazione C48 nel Comune di Castellana Grotte.



Figura 5-13: Stralcio Piano Attuativo 2021-2030 – Tavola 5 –Comune di Castellaneta.

5.5 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.

5.6 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.).

5.7 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

Il PMC 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.

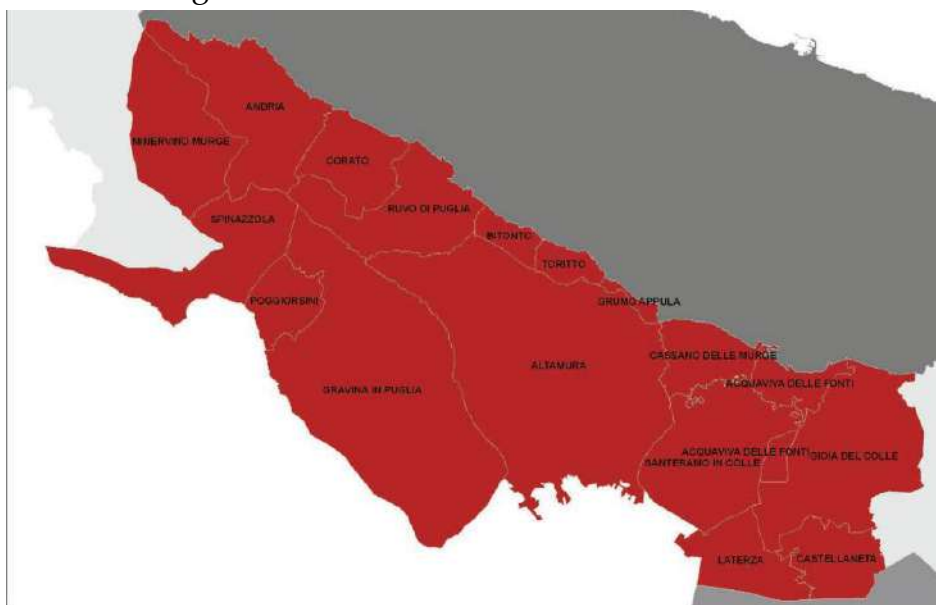


Figura 5-14: Ambito 6 “Alta Murgia” (Fonte PPTR).



Il territorio di Castellaneta rientra, poi, nell’ambito 8 “Arco Jonico Tarantino” per il 76% della superficie territoriale che comprende le seguenti figure territoriali: 8.1 L’anfiteatro e la piana tarantina e 8.2 Il paesaggio delle gravine ioniche.

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.

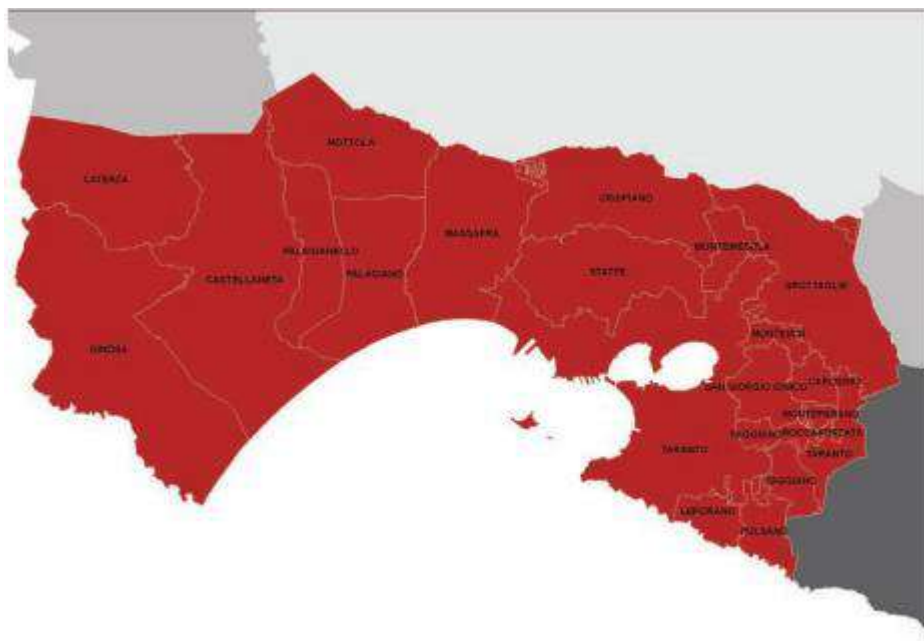


Figura 5-15: Ambito 8 “Arco Jonico Tarantino” (Fonte PPTR).



Ai sensi dell’articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), Il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (PPTR) ha condotto la ricognizione sistematica di tutte le aree sottoposte a tutela paesaggistica, oltre ad individuarne, ai sensi dell’art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, gli ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica. Le aree sottoposte a tutela dal PPTR si dividono pertanto in:

- Beni paesaggistici, ai sensi dell’art.134 del Codice (BP);
- Ulteriori contesti paesaggistici ai sensi dell’art. 143 co.1 lett. e) del Codice (UCP).

I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie:

- ✓ Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico;
- ✓ Aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice).

L’insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

- ✚ 6.1. Struttura idro geomorfologica
 - 6.1.1 Componenti geomorfologiche
 - 6.1.2 Componenti idrologiche
- ✚ 6.2. Struttura eco sistemica e ambientale
 - 6.2.1 Componenti botanico vegetazionali
 - 6.2.2 Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
- ✚ 6.3. Struttura antropica e storico-culturale
 - 6.3.1 Componenti culturali e insediative
 - 6.3.2 Componenti dei valori percettivi

Struttura Idro-Geomorfologica

Nel territorio di Castellana Grotte, per quanto concerne la struttura idro-geomorfologica, sono presenti

- UCP Versanti;
- UCP Cordoni dunari;
- UCP Lame e gravine;
- UCP Grotte (100m);
- UCP Doline;
- UCP - Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (100m);
- UCP - Aree soggette a vincolo idrogeologico;
- BP – Territori costieri;



- BP – Fiumi e torrenti, acque pubbliche.



Figura 5-16: Struttura Idro-Geomorfologica del Comune di Castellaneta (Fonte PPTR).

All’art. 43 delle NTA del PPTR “Indirizzi per le componenti idrologiche” al c.1 punto e) si definisce che gli interventi che interessano le componenti idrologiche devono tendere a garantire l’accessibilità e la fruibilità delle componenti idrologiche, anche attraverso interventi di promozione della mobilità dolce (ciclopeditone etc.).

All’art. 51 “indirizzi per le componenti geomorfologiche” si indica che: gli interventi devono tendere a valorizzare le qualità paesaggistiche assicurando la salvaguardia del territorio sotto il profilo idrogeologico e sismico e prevenirne la pericolosità e rischi nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche dei luoghi. Inoltre l’insieme dei solchi erosivi deve essere oggetto di interventi di riqualificazione ecologico – naturalistica che di ricostruzione delle relazioni tra insediamenti e valori di contesto che ne consentano la ricostruzione delle complesse relazioni ecologiche e paesaggistiche, garantendo l’accessibilità e la fruibilità esclusivamente attraverso la mobilità dolce (ciclo-peditone etc.) con limitato impatto paesaggistico e ambientale.

All’art. 53 “Misure di salvaguardia e di utilizzazione per i “Versanti”, il Piano auspica “per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio”.



Struttura eco-sistemica e ambientale

Nel territorio di Castellana Grotte, per quanto concerne la struttura ecosistemico – ambientale, sono presenti

- BP – Boschi;
- UCP - Formazioni arbustive in evoluzione naturale;
- UCP - Aree di rispetto dei boschi;
- UCP – Prati e pascoli
- BP – Parchi e riserve – “Terra delle Gravine”
- UCP - Aree di rispetto di parchi e riserve;
- UCP - Siti di rilevanza naturalistica - Area delle Gravine
- UCP - Siti di rilevanza naturalistica - Pineta dell’arco ionico



Figura 5-17: Struttura eco-sistemica e ambientale del Comune di Castellana Grotte (Fonte PPTR).

All’art. 63 “Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l’Area di rispetto dei boschi” e all’art. 66 “Misure di salvaguardia e di utilizzazione per “Prati e pascoli naturali” e “Formazioni arbustive in evoluzione naturale” si auspicano “per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” e spazi di sosta, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

Fermo restando il rispetto delle prescrizioni puntuali previste dalle NTA del PPTR e, nel rispetto delle norme per il rilascio dell’autorizzazione paesaggistica, le stesse norme tecniche indicano che si auspicano piani, progetti e interventi di realizzazione di percorsi di mobilità



dolce su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

Struttura antropica – storico culturale

Nel territorio di Castellana Grotte, per quanto concerne la struttura antropica – storico culturale, sono presenti:

- BP - Immobili e aree di notevole interesse pubblico;
- BP - Zone di interesse archeologico;
- BP - Usi civici;
- UCP - Città Consolidata;
- UCP - Testimonianza della stratificazione insediativa (segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche e aree appartenenti alla rete dei tratturi);
- UCP - Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 30m);
- UCP - Strade a valenza paesaggistica.



Figura 5-18: Struttura antropica – storico culturale del Comune di Castellana Grotte (Fonte PPTR).

L’Art 82 “Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l’area di rispetto delle componenti culturali insediative” indica che sono ammissibili piani che promuovano attività che consentano la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto e fruizione pubblica del bene paesaggio o incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il



ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi.

L’art. 86 “Indirizzi per le componenti dei valori percettivi”: gli interventi devono tendere, tra l’altro, a salvaguardare e valorizzare strade, ferrovie e percorsi panoramici e fondare una nuova geografia percettiva legata ad una fruizione lenta (carrabile, rotabile, ciclopedonale e natabile) dei paesaggi.

L’art. 87 “Direttive per le componenti dei valori percettivi” stabilisce che “gli Enti locali in fase di adeguamento e di formazione dei piani urbanistici e territoriali di loro competenza, effettuano l’individuazione delle strade di interesse paesaggistico-ambientale, delle strade e dei luoghi panoramici, dei coni visuali definendo gli strumenti per la loro tutela e fruizione ed eventualmente mettendo a punto le modalità per inserire gli stessi in un sistema di mobilità dolce”.

Per tutti gli interventi che ricadono all’interno di un vincolo del PPTR, si dovrà provvedere, in fase attuativa, alla richiesta della relativa autorizzazione, eccetto gli interventi che, già oggetto di progettazione, hanno già scontato la fase relativa.

5.8 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Il Piano di Bacino è lo strumento di governo del bacino idrografico, che si configura quale documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d’uso finalizzate alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato.

Le finalità del PAI della Regione Puglia sono:

- La sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico - forestali, idraulico- agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
- La difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitanti e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
- Il riordino del vincolo idrogeologico;
- La difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d’acqua;
- Lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché la gestione degli impianti.

Le finalità sono perseguite mediante:

- La definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
- L’adeguamento degli strumenti urbanistico - territoriali;



- L'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio,
- L'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
- L'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinano rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;
- La sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;
- La difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
- Il monitoraggio dello stato dei dissesti.

Il territorio di Castellaneta è interessato dalla presenza di aree ad alta, media e bassa pericolosità come si evince dalla figura seguente. Le aree così perimetrate sono disciplinate dagli artt. 7-8-9 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI. Tutti gli interventi che ricadono all'interno delle stesse dovranno, in fase attuativa, ottenere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli stessi con il PAI.

Castellaneta Marina, nell'area in cui si è prevista la rete ciclabile, non è interessata da alcun vincolo di pericolosità PAI.

Diversamente, come si evince dalla figura seguente, il centro abitato di Castellaneta è interessato in alcune porzioni dalla pericolosità idraulica.



Figura 5-19: Pericolosità idraulica (Fonte PAI) del centro abitato di Castellaneta.

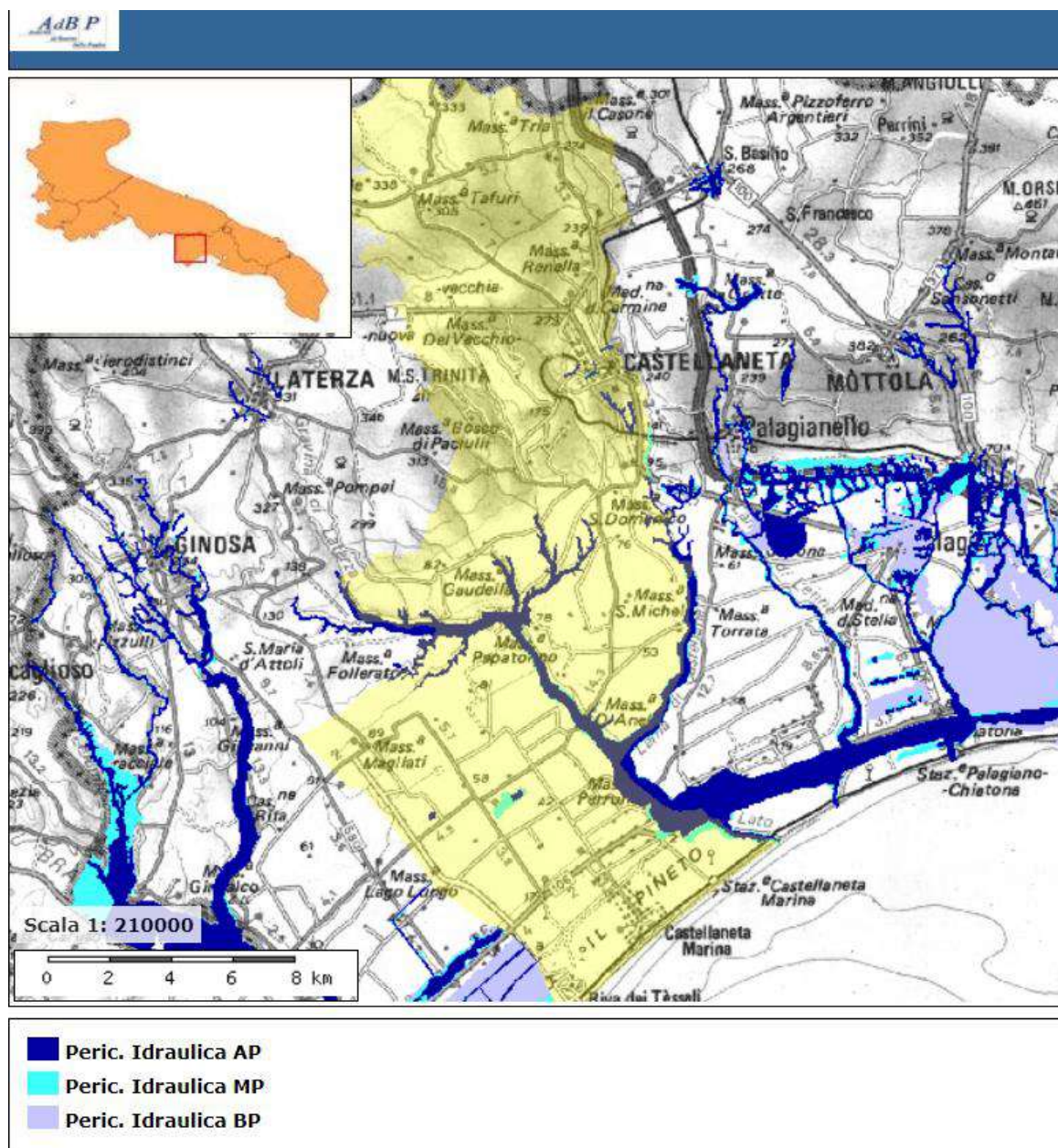


Figura 5-20: Pericolosità idraulica (Fonte PAI) del territorio di Castellana Grotte.

5.9 CARTA IDROGEOMORFOLOGICA

La Giunta Regionale della Puglia, con Delibera n° 1792 del 2007, ha affidato all’Autorità di Bacino della Puglia il compito di redigere una nuova Carta Idrogeomorfologica del territorio pugliese, quale parte integrante del quadro conoscitivo del nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), adeguato al Decreto Legislativo 42/2004.



Il progetto della Carta Idrogeomorfologica della Puglia ha ottenuto il parere favorevole in linea tecnica da parte del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino della Puglia nella seduta del 10/11/2009, al quale ha fatto seguito la presa d'atto del Comitato Istituzionale nella seduta del 30/11/2009, giusta Delibera n° 48/2009. In relazione al dettaglio di restituzione della Carta Idrogeomorfologica (scala 1:25.000), il Comitato Istituzionale, all'interno della stessa Delibera n° 48/2009, ha inteso prevedere una successiva fase di verifica, aggiornamento e condivisione al fine di rendere la Carta conforme ed adeguata ad un utilizzo alla scala comunale, in considerazione dei continui approfondimenti conoscitivi che l'Autorità di Bacino della Puglia svolge nell'ambito dei tavoli tecnici di co-pianificazione per i PUG, e delle istruttorie di progetti ed interventi di competenza.

Castellaneta Marina, nell'area in cui si è prevista la rete ciclabile, non è interessata da alcun vincolo di pericolosità PAI.

Diversamente, come si evince dalla figura seguente, il centro abitato di Castellaneta è interessato in alcune porzioni dalla pericolosità idraulica.

Tutti gli interventi che ricadono all'interno delle fasce di rispetto dei corsi d'acqua episodici dovranno, in fase attuativa, richiedere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli stessi con il PAI (artt. 6-10 delle NTA).



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

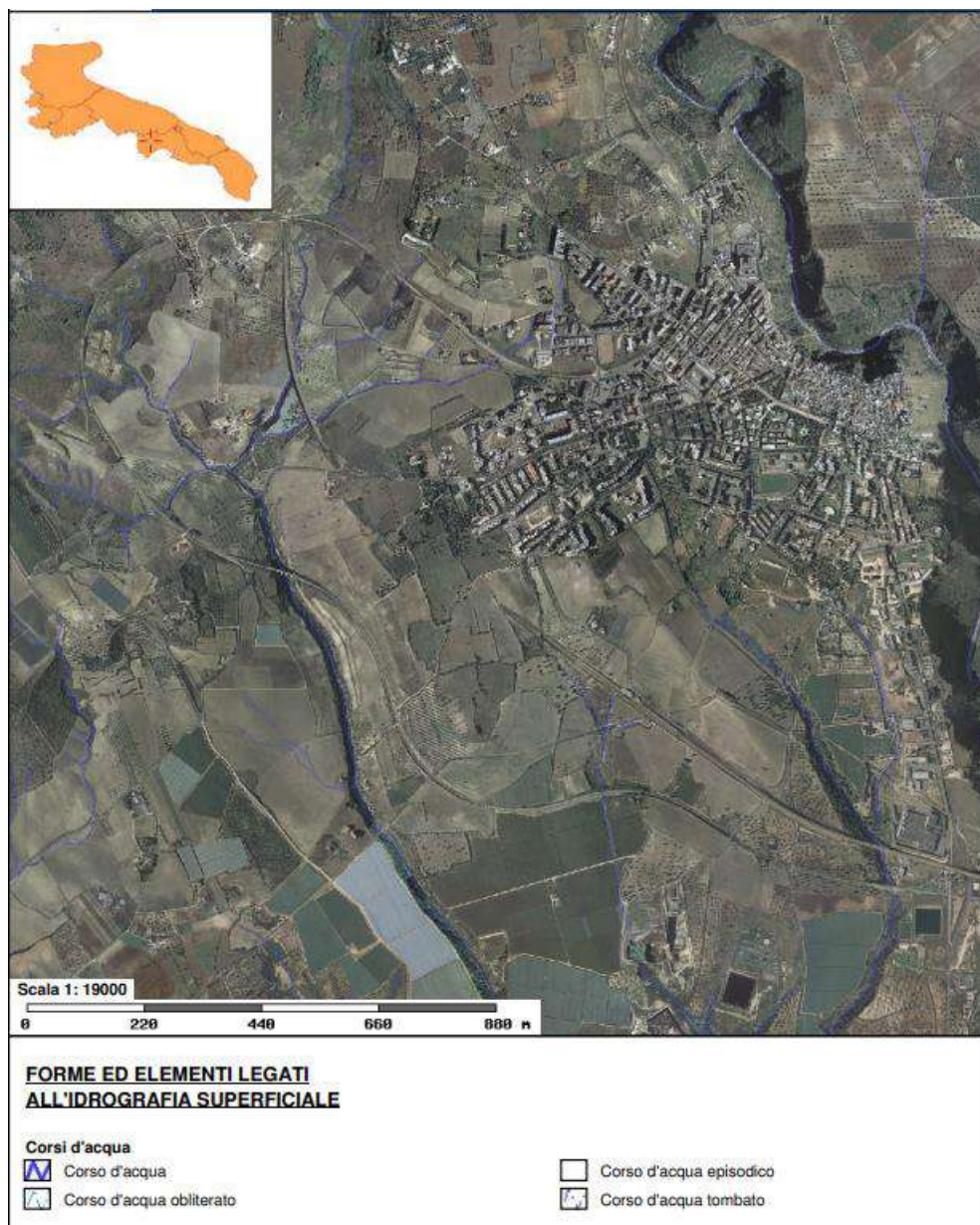


Figura 5-21: Carta idrogeomorfologica del centro abitato di Castellaneta.

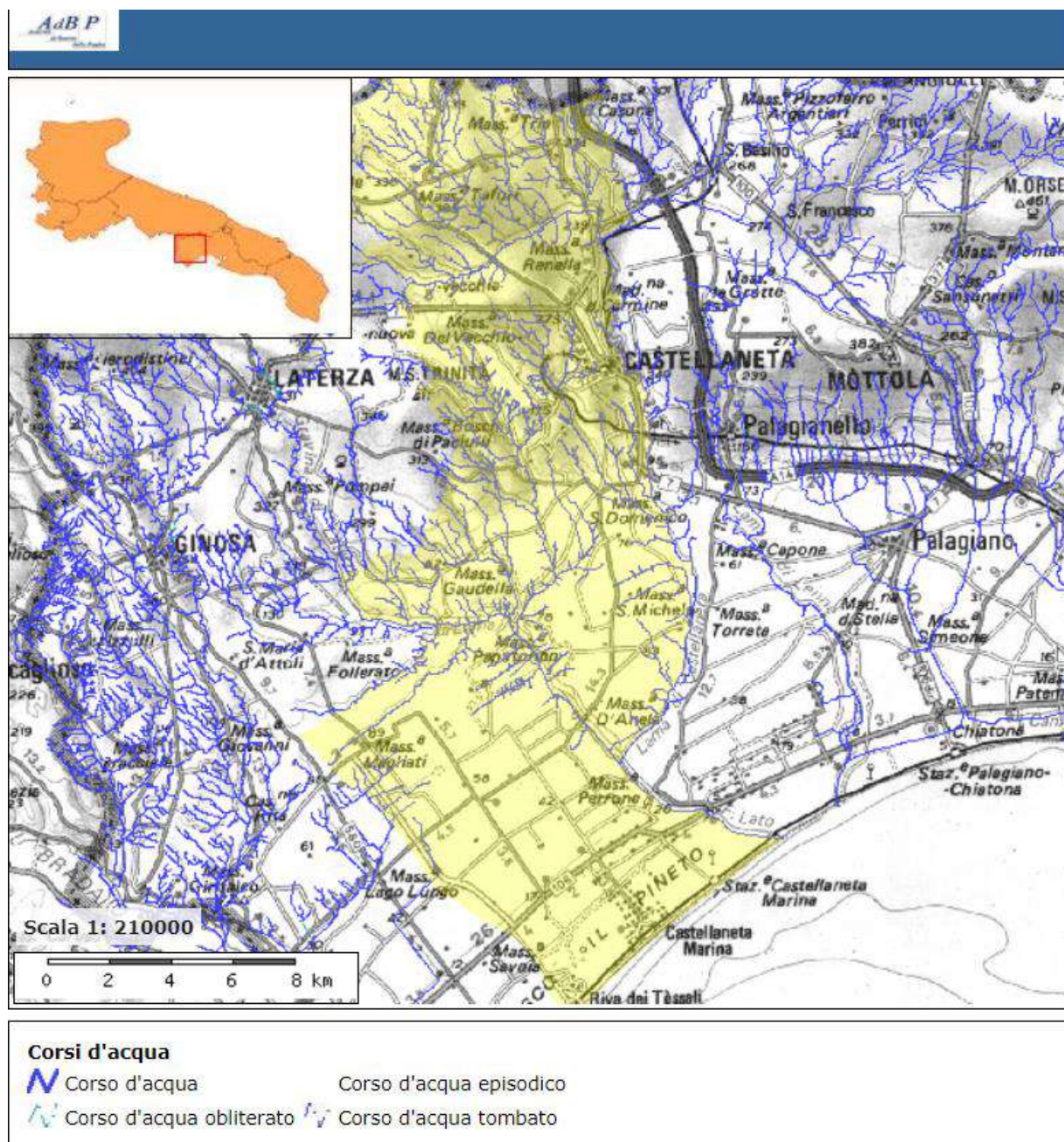


Figura 5-22: Carta idrogeomorfologica del territorio di Castellaneta.

5.10 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (APPROVATO)

Il Piano di Tutela delle Acque è individuato dalla Parte Terza, Sezione II del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., recante norme in materia di tutela delle acque dall'inquinamento, come strumento prioritario per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale per i



corpi idrici significativi superficiali e sotterranei e degli obiettivi di qualità per specifica destinazione, nonché della tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. Esso si configura come strumento di pianificazione regionale, di fatto sostitutivo dei vecchi “Piani di risanamento” previsti dalla Legge 319/76, e rappresenta un piano stralcio di settore del Piano di Bacino ai sensi dell’ex articolo 17 della L.183/1989 “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo” (abrogato e sostituito dall’art. 65 della Parte Terza, Sezione I, “Norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione”, del D.Lgs 152/06), di cui dovrebbe ricalcare l’impianto strategico.

Con Delibera del Consiglio Regionale n° 230 del 20/10/2009 è stato approvato il Piano di Tutela delle Acque ai sensi dell’articolo 121 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n° 152 (Delibera di Giunta 4 agosto 2009, n° 1441).

Il Comune di Castellana Grotte è interessato dalla presenza di “Aree interessate da contaminazione salina”.

AREE DI VINCOLO D'USO DEGLI ACQUIFERI – ACQUIFERO CARSICO DELLA MURGIA – (Cfr. Figure da 5 a 12)

TAB.2 : Aree interessate da contaminazione salina		
Comune (Sezione)	Fig.	Numeri dei Fogli catastali interessati
CASTELLANETA	10	73, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 100, 101, 102, 110, 127,
CERIGNOLA	5	228, 229, 246, 247, 248, 250, 258, 259, 266, 267, 268,
CISTERNINO	9	14, 15, 25, 26, 27, 49,
CONVERSANO	8	1, 2, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 23, 26, 32, 33, 45, 57
CORATO	6	1
CRISPIANO	11	9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 110, 111, 112, 113
FAGGIANO	12	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15
FASANO	8-9	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 31, 32, 33, 43, 44, 45, 46, 47, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 89, 96, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 127
FRANCAVILLA FONTANA	12	66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 162, 163, 164, 165, 174, 214
GIOVINAZZO	6-7	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 29
GROTTAGLIE	9-11	1, 9, 15, 16, 17, 18, 19, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 88
LATIANO	9	3, 6
LEPORANO	12	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16
MARGHERITA DI SAVOIA	5	16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27
MARTINA FRANCA	11	231, 232
MASSAFRA	10-11	17, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 64, 65, 66, 67, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114
MODUGNO	7	5, 6, 8, 9, 22, 24

Figura 5-23: Aree interessate da contaminazione salina (Fonte PTA).

Nelle aree così vincolate:



a) è sospeso il rilascio di nuove concessioni per il prelievo di acque dolci di falda da utilizzare a fini irrigui o industriali;

b) è consentito il prelievo di acque marine di invasione continentale per usi produttivi, (itticoltura, mitilicoltura) per impianti di scambio termico o dissalazione a condizione che:

- le opere di captazione siano realizzate in maniera tale da assicurare il perfetto isolamento del perforo nel tratto di acquifero interessato dalla circolazione di acque dolci e di transizione,
- venga indicato preventivamente il recapito finale delle acque usate, nel rispetto della normativa vigente;

c) In sede di rinnovo della concessione, devono essere sottoposte a verifica le quote di attestazione dei pozzi al di sotto del livello mare, con l’avvertenza che le stesse non risultino superiori a 25 volte il valore del carico piezometrico in quota assoluta (riferita al l.m.m.).

d) In sede di rinnovo della concessione, nel determinare la portata massima emungibile occorre considerare che la stessa non determini una depressione dinamica del carico piezometrico assoluto superiore al 50% del valore dello stesso carico e comunque tale che le acque estratte abbiano caratteristiche qualitative compatibili con le caratteristiche dei terreni e delle colture da irrigare.

Altresì il territorio è in parte interessato da “Aree di tutela quali – quantitativa”, per cui:

a) In sede di rilascio di nuove autorizzazioni alla ricerca, andranno verificate le quote previste di attestazione dei pozzi al di sotto del livello mare, con il vincolo che le stesse non risultino superiori a 20 volte il valore del carico piezometrico espresso in quota assoluta (riferita al l.m.m.).

A tale vincolo si potrà derogare nelle aree in cui la circolazione idrica si esplica in condizioni confinate al di sotto del livello mare. Di tale circostanza dovrà essere data testimonianza nella relazione idrogeologica a corredo della richiesta di autorizzazione.

b) In sede di rilascio o di rinnovo della concessione, nel determinare la portata massima emungibile si richiede che la stessa non determini una depressione dinamica del carico piezometrico assoluto superiore al 30% del valore dello stesso carico e che i valori del contenuto salino (Residuo fisso a 180°C) e la concentrazione dello ione cloro (espresso in mg/l di Cl⁻), delle acque emunte, non superino rispettivamente 1 g/l o 500 mg/l.



Allegato 2a

AREE DI VINCOLO D'USO DEGLI ACQUIFERI – ACQUIFERO CARSICO DELLA MURGIA – (Cfr. Figure da 5 a 12)

TAB.3 : Aree di Tutela Quali-Quantitativa																																											
Comune (Sezione)	Fig.	Numeri dei Fogli catastali interessati																																									
ADELFA	7	1,	2,	3,	4,	5,	6,	7,	9,	14,	15,	16,	17,	18,	19,	20,	21,	23,	26																								
ANDRIA	5-6	41,	42,	52,	53,	54,	55,	56,	57,	58,	59,	60,	61,	67,	68,	69,	70,	71,	72,	73,	74,	81,	83,	84,	85,																		
		86,	87,	88,	89,	90,	93,	94,	98,	101,	102,	103,	104,	105,	106,	107,	108,	111,	112,	113,	114,	115,	116,	117,	118,	133,	198																
BARI (Bari)	7	73,	74,	75																																							
BARI (Carbonara)		3,	4,	5,	6,	7,	8,	23																																			
BARI (Ceglie)		1,	2,	3,	4,	5,	6,	7,	8,	9,	10,	11,	16,	18,	19,	21,	22,	23,	24,	25,	26,	27,	28,	29																			
		1,	2,	3,	4,	5,	6,	7																																			
BARI (Loseto)																																											
BISCEGLIE	6	51,	52,	53,	58,	59,	60,	61,	62,	63,	64,	65,	66,	67,	68																												
BITONTO	6-7	10,	11,	12,	17,	18,	27,	28,	42,	51,	52,	54,	55																														
BITRITTO		5,	17																																								
CANOSA DI PUGLIA	5	6,	8,	14,	15,	16,	17,	18,	19,	20,	21,	22,	23,	24,	25,	26,	27,	28,	29,	30,	31,	32,	33,	34,	35,	36,	37,	38,	39,	40,	41,	42,	43,	44,	45,	46,	47,	48,	50,	51,	52,	53,	54,
		55,	56,	57,	58,	59,	60,	61,	62,	63,	64,	65,	66,	67,	68,	69,	70,	71,	72,	73,	74,	75,	76,	77,	79,	80,	82,	88															
CAPURSO	7	3,	4,	5,	6,	7,	8,	9,	10,	14,	15																																
CAROVIGNO	9	38,	39,	40,	49,	50,	51,	65,	66,	67,	76,	77																															
CASAMASSIMA	7	1,	2,	3,	4,	5,	6,	7,	8,	9,	10,	11,	12,	13,	14,	15,	16,	19,	21,	22,	23,	24,	26																				
CASTELLANETA	10	35,	41,	42,	43,	44,	45,	46,	48,	51,	52,	53,	54,	55,	57,	60,	61,	62,	63,	64,	66,	67,	68,	69,	70,	71,	72,	74,	75,	76,	77,	78,	94,	95,	96,	97,	98,	99,	103,	104,	105,	106,	107,
		108,	109,	111,	112,	113,	114,	115,	116,	117,	118,	119,	120,	121,	122,	123,	124,	125,	126																								
CELLAMARE	7	1,	2,	3,	4,	5,	6,	7																																			
CERIGNOLA	5	211,	212,	230,	231,	232,	233,	234,	235,	236,	237,	239,	240,	241,	242,	243,	244,	245,	265,	269,	270,	271,	272,	273,	274,	275,	281,	282,	283,	284,	286,	373,	374,	375,	376,	377,	378,	379,	380,	381,	382,	383,	384,
		385,	386,	387,	388,	389,	390,	391,	392,	394																																	
CISTERNINO	8-9	1,	2,	3,	4,	5,	6,	7,	9,	10,	11,	12,	13,	16,	17,	23,	24,	32,	45,	46,	47,	48																					
CONVERSANO	7-8	3,	8,	9,	10,	11,	12,	15,	16,	17,	18,	19,	20,	21,	22,	24,	25,	27,	28,	29,	30,	31,	34,	35,	36,	37,	38,	39,	40,	42,	43,	46,	47,	48,	49,	56,	58,	59,	60,	68,	69,	70,	86
		2,	3,	4,	5,	6,	7,	8,	9,	10,	11,	16,	17,	27,	36																												
CORATO	6																																										

24

Figura 5-24: Aree di tutela quali quantitativa (Fonte PTA).

Non sono previsti interventi di emungimento, captazione, ricerca o qualsivoglia legato che possano interessare i corpi idrici sotterranei.

5.11 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (ADOTTATO)

Con Delibera di Giunta Regionale n° 1333 del 16/07/2019 è stata adottata la proposta relativa al primo aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.), che include importanti contributi innovativi in termini di conoscenza e pianificazione:

- delinea il sistema dei corpi idrici sotterranei (acquiferi) e superficiali (fiumi, invasi, mare, ecc.) e riferisce i risultati dei monitoraggi effettuati, anche in relazione alle attività umane che vi incidono;
- descrive la dotazione regionale degli impianti di depurazione e individua le necessità di adeguamento, conseguenti all'evoluzione del tessuto socio-economico regionale e alla tutela dei corpi idrici interessati dagli scarichi;



- analizza lo stato attuale del riuso delle acque reflue e le prospettive di ampliamento a breve-medio termine di tale virtuosa pratica, fortemente sostenuta dall'Amministrazione regionale quale strategia di risparmio idrico.

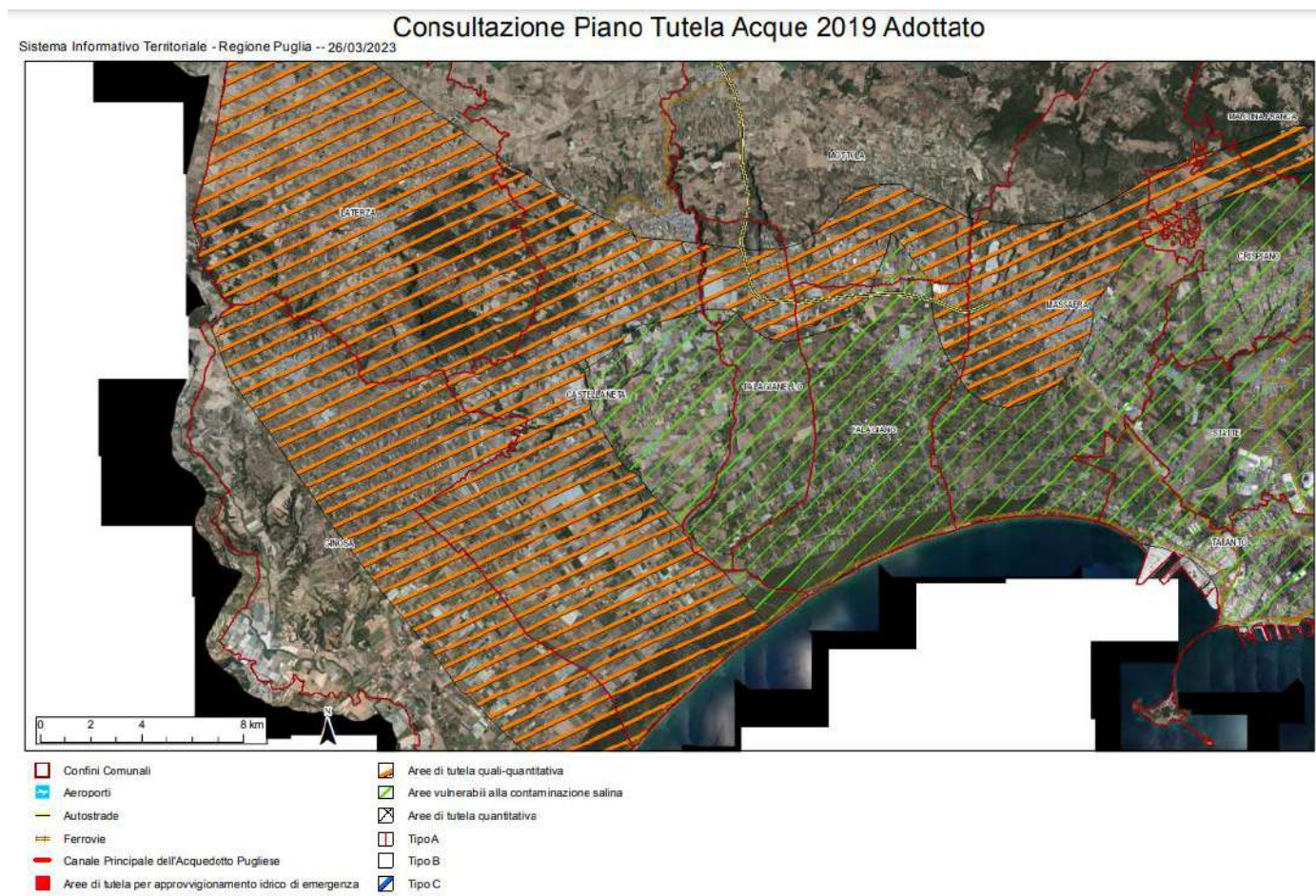


Figura 5-25: Vincoli PTA del territorio di Castellana (Fonte Sit Puglia – PTA Adottato).

Non sono previsti interventi di emungimento, captazione, ricerca o qualsivoglia legato che possano interessare i corpi idrici sotterranei.

5.12 AREE NATURALI PROTETTE E I SITI DELLA RETE NATURA 2000

La Legge Quadro sulle Aree Naturali Protette n° 394 del 1991 classifica le aree naturali protette in:

- parchi nazionali;
- parchi naturali regionali;



- riserve naturali, statali o regionali in base alla rilevanza degli interessi in esse rappresentati.

Tale legge, inoltre, demanda alle Regioni la individuazione e l'istituzione dei parchi e delle riserve naturali di interesse regionale.

Con riferimento all'intero territorio nazionale, è redatto e costantemente aggiornato da parte del Ministero dell'Ambiente, l'Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (E.U.A.P.), che raccoglie tutte le aree naturali protette, marine e terrestri che rispondono ai criteri successivamente indicati.

I criteri di inserimento nell'elenco sono:

- Soggetti titolati a presentare domanda di iscrizione. Il soggetto titolato a presentare domanda di iscrizione è quello che ha istituito l'area protetta, ovvero il soggetto gestore provvisto di apposita delega.
- Esistenza di provvedimento istitutivo formale pubblico o privato. Può trattarsi: di una legge o provvedimento equivalente statale o regionale; di un provvedimento emesso da altro ente pubblico; di un atto contrattuale tra il proprietario dell'area e l'ente che la gestisce nel quale siano specificate le finalità di salvaguardia dell'ambiente.
- Esistenza di perimetrazione. Deve esistere una documentazione cartografica comprovante la perimetrazione dell'area.
- Valori naturalistici. Presenza di formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche o gruppi di esse di rilevante valore naturalistico e ambientale (art. 1, comma 2 della legge 394/91) e/o esistenza di valori naturalistici, così come previsto dall'art. 2 commi 2 e 3 della legge citata.
- Coerenza con le norme di salvaguardia previste dalla legge 394/91. Ciò riguarda, tra l'altro, l'esistenza del divieto di attività venatoria nell'area. Questo comporta che, nel caso di aree protette in parte delle quali viene esercitata l'attività venatoria, potrà essere iscritta nell'Elenco solamente la parte nella quale vige il divieto di caccia.
- Gestione dell'area. Deve essere garantita una gestione da parte di Enti, Consorzi o altri soggetti giuridici; oppure la gestione può essere affidata con specifico atto a diverso soggetto pubblico o privato.
- Esistenza di bilancio o provvedimento di finanziamento. Deve essere comprovata l'esistenza di una gestione finanziaria dell'area, anche se questa è solamente passiva.

Attualmente è in vigore il 6° aggiornamento, approvato con Delibera della Conferenza Stato-Regioni del 17 dicembre 2009 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n° 125 del 31.05.2010

La Regione Puglia, in attuazione ai principi programmatici dello Statuto regionale, nonché dei principi generali della Legge Quadro n° 394 del 1991, definisce con la Legge Regionale n° 19 del 1997 e le Leggi Regionali n° 23-24-25-26-27-28 del 23 dicembre 2002, le norme per



l'istituzione e la gestione di aree naturali protette regionali, al fine di garantire e di promuovere la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale e ambientale della Regione.

Le succitate Leggi Regionali individuano aree del territorio pugliese di particolare interesse naturalistico ed ambientale da tutelare e valorizzare, facendole rientrare in un'ottica di sviluppo nuovo e sostenibile, da affiancare alle aree protette già istituite di livello internazionale, nazionale, regionale e locale.

All'art. 2 della Legge Regionale n° 19 del 1997, i territori regionali sottoposti a tutela vengono classificati in base alle diverse caratteristiche e destinazioni, secondo le seguenti tipologie:

- parchi naturali regionali: sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali, da tratti di mare prospicienti la costa, che costituiscono un sistema omogeneo individuato dagli assetti naturali dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici dei luoghi e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali;
- riserve naturali regionali: sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per le diversità biologiche o per la conservazione delle risorse genetiche.

Attualmente, il 13,8% del territorio regionale pugliese è interessato da aree naturali protette ed in particolare è caratterizzato dalla presenza di:

- 2 parchi nazionali;
- 3 aree marine protette;
- 16 riserve statali;
- 18 aree protette regionali.

Questi numeri fanno della Puglia un territorio straordinario con una biodiversità pressoché unica e con una posizione biogeografica che la rende un ponte naturale tra l'Europa e l'Oriente Mediterraneo.

Alle Aree Naturali Protette si aggiungono quelle proposte all'interno della rete ecologica europea “NATURA 2000”, istituita sulla base delle Direttive Habitat e Uccelli (Direttiva 92/43/CEE e Direttiva 147/2009/CEE).

La Rete Natura 2000 è costituita da:

- ✚ Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), al fine di contribuire in modo significativo a mantenere o a ripristinare un habitat naturale o una specie in uno stato di conservazione soddisfacente.
- ✚ Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici, al fine di tutelare in modo rigoroso i siti in cui vivono determinate specie ornitiche e mitigatrici, con particolare



riferimento alle zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.

La rete, quindi, racchiude un complesso di siti caratterizzati dalla presenza di habitat e specie sia animali che vegetali, di interesse comunitario la cui funzione è quella di garantire la sopravvivenza a lungo termine della biodiversità presente sul continente europeo. L'insieme di tutti i siti definisce un sistema strettamente relazionato da un punto di vista funzionale, infatti la rete non è costituita esclusivamente dalle aree ad elevata naturalità identificate dai diversi paesi membri, ma anche da quei territori contigui ad esse ed indispensabili per mettere in relazione ambiti naturali distinti spazialmente, ma vicini per funzionalità ecologica.

Attualmente sul territorio pugliese sono stati individuati 92 siti Natura 2000, di questi:

- 24 sono Siti di Importanza Comunitaria (SIC);
- 56 sono Zone Speciali di Conservazione (ZSC). Le ZSC sono state designate con il DM 10 luglio 2015 e il DM 21 marzo 2018;
- sono Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Tre SIC sono esclusivamente marini (pertanto non inclusi nel calcolo delle superfici a terra). Molti dei siti hanno un’ubicazione interprovinciale.

Complessivamente la Rete Natura 2000 in Puglia si estende su una superficie di 402.899 ettari, pari al 20,81 % della superficie amministrativa regionale.

La Rete Natura 2000 in Puglia è rappresentata da una grande variabilità di habitat e specie, anche se tutti i siti di interesse comunitario (SIC e ZPS) presenti rientrano nella Regione Biogeografica Mediterranea e Marino Mediterranea.

Castellaneta è interessata dalla presenza di:

- 🚦 Parco Naturale Regionale “Terra delle Gravine”;
- 🚦 Zona SIC/ZPS “Area delle Gravine” – IT9130007;
- 🚦 Zona SIC “Pineta dell’arco ionico” - IT9130006;
- 🚦 Riserva Naturale Regionale Biogenetica “Stornara e Marinella”;
- 🚦 Iba “Gravine”.

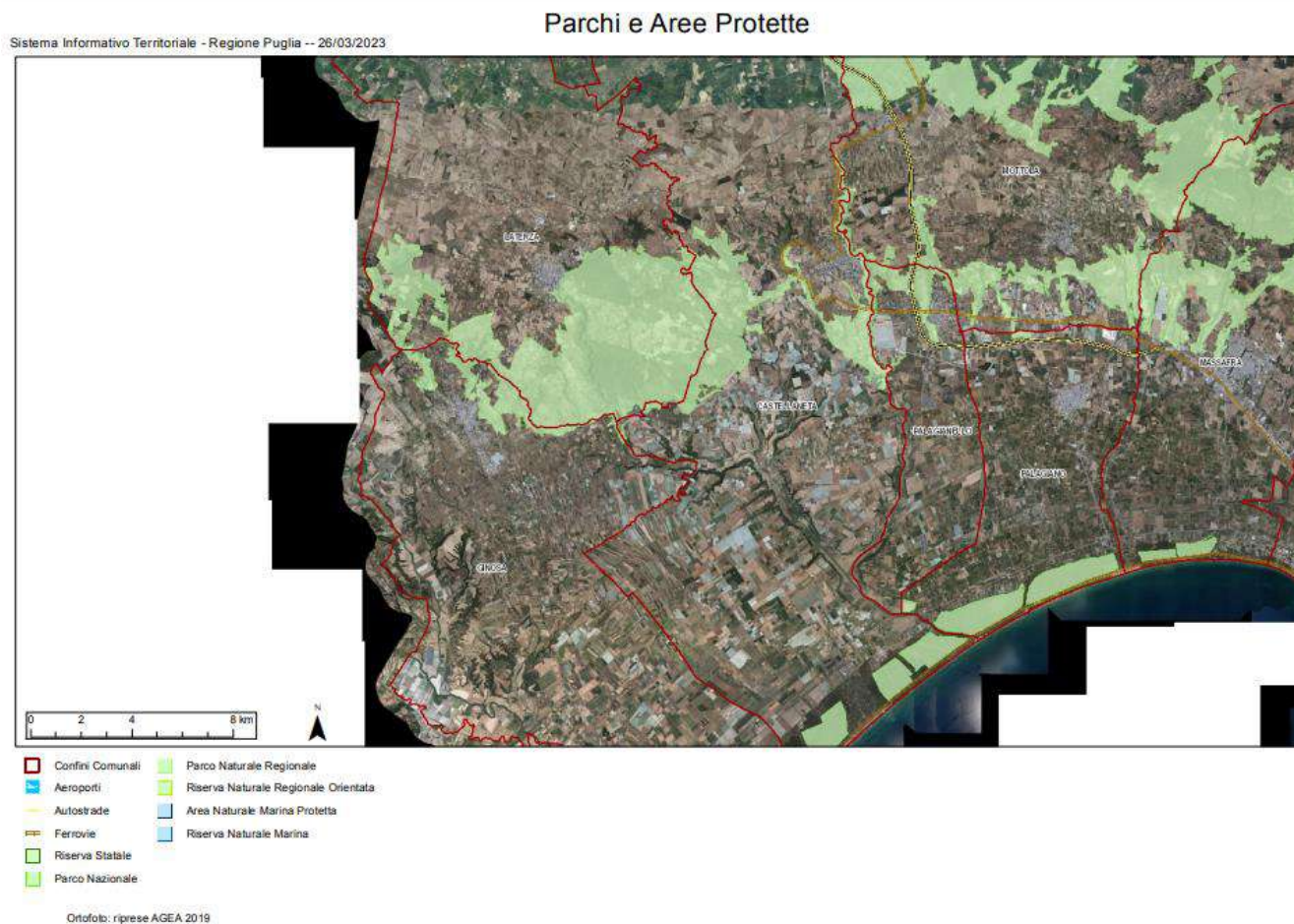


Figura 5-26: Parchi e aree naturali protette del territorio di Castellana (Fonte Sit Puglia).

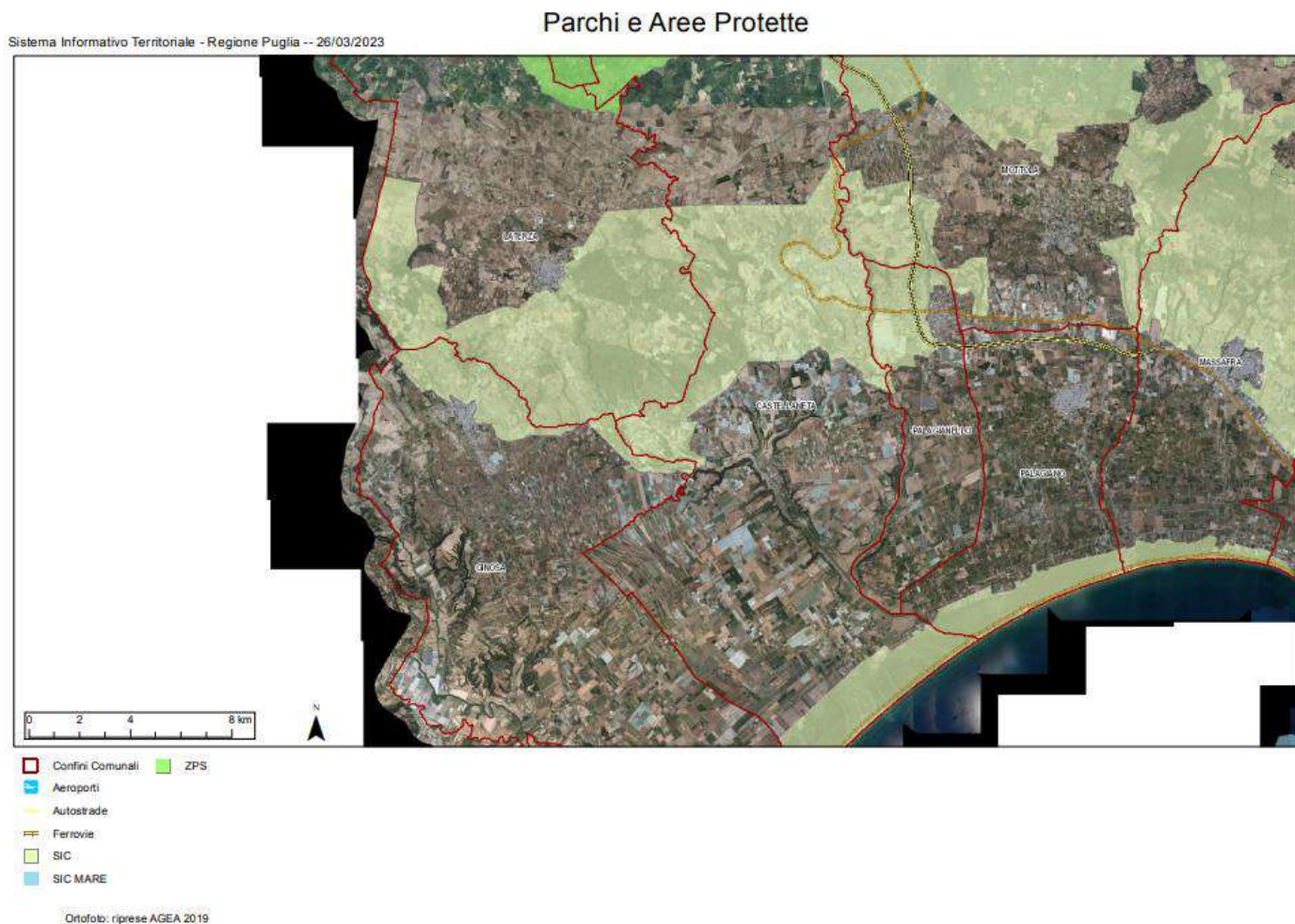


Figura 5-27: Zone SIC e ZPS del territorio di Castellana (Fonte Sit Puglia).

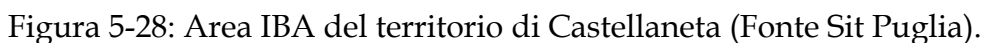


Figura 5-29: Habitat e Specie vegetali e animali del territorio di Castellaneta (Fonte Sit Puglia).

Piano della Mobilità Ciclistica di Castellaneta – Rapporto preliminare ambientale



5.13 PIANO DELLA QUALITA' DELL'ARIA

Il Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA) è stato redatto con la collaborazione dell’ARPA per ottemperare all’obbligo della Regione Puglia di fornirsi di uno strumento di monitoraggio della qualità dell’aria e pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiore ai valori limite.

L’obiettivo principale del Piano è il conseguimento del rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti – PM10, NO2, ozono - per i quali nel periodo di riferimento sono stati registrati superamenti.

Inoltre il PRQA si pone l’obiettivo di innescare un meccanismo virtuoso che coinvolga i più larghi settori possibili di popolazione e categorie e che permetta un approccio alla problematica dell’inquinamento atmosferico inclusivo, fondato non solo sulla politica del comando e controllo, ma piuttosto sul dialogo, nella certezza che solo un maggiore livello di consapevolezza e responsabilità ambientale possa condurre a risultati positivi e duraturi.

Il sistema della mobilità influenza notevolmente lo stato della qualità dell’aria, tanto che risulta essere una delle quattro linee di intervento generali studiate ed individuate nel Piano.

Il Piano mira al:

1. Miglioramento delle mobilità nelle aree urbane;
2. Riduzione delle emissioni da impianti industriali;
3. Sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale;
4. Interventi per l’edilizia.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone con l’obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono prevalentemente soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare.

Castellaneta ricade in zona D che comprende i comuni a cui applicare misure di mantenimento.

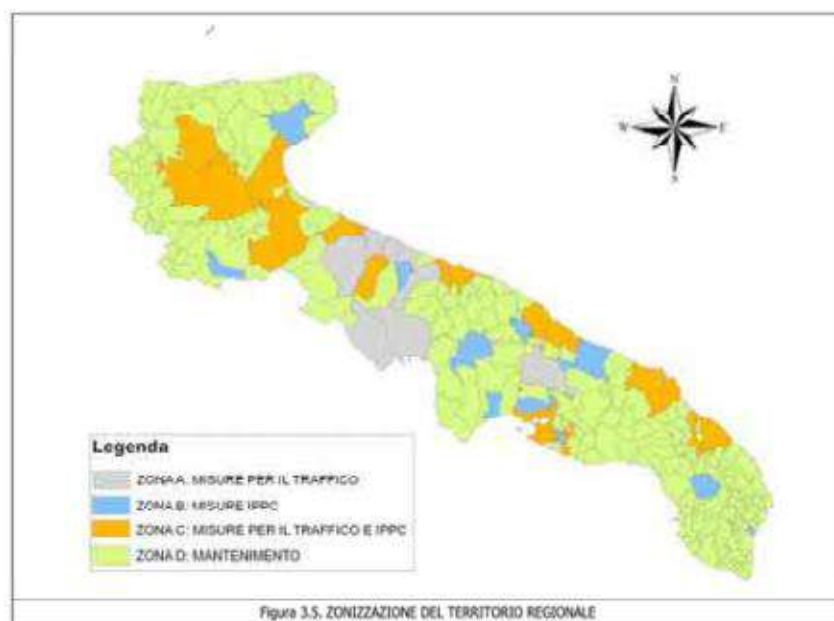


Figura 5-30: Zonizzazione PRQA.

Considerando che Il PRQA è stato adottato con Regolamento Regionale n. 6/2008 e redatto sulla base di dati disponibili nel 2005, si può quindi immaginare che le emissioni inquinanti da traffico siano maggiori rispetto a quelle stimate nel 2005 e che, per quanto il Comune rientri in zona D, agire sulla mobilità sostenibile potrebbe incrementare la qualità dell’aria nel territorio comunale.

Nel PRQA il tema della mobilità è fondamentale: “Ripensare la mobilità appare oggi un obiettivo prioritario, da perseguire con tutti gli strumenti normativi e tecnologici a disposizione: città e vie di comunicazione sovraccariche di mezzi di trasporto provocano, infatti, oltre all’immissione di sostanze inquinanti in atmosfera, un insieme di fenomeni negativi, dall’inquinamento acustico al peggioramento complessivo dei livelli di qualità della vita della popolazione. Le misure per il miglioramento previste dal PRQA hanno l’obiettivo principale di ridurre le emissioni inquinanti da traffico nelle aree urbane. Le misure di carattere finanziario sono volte principalmente allo snellimento del traffico autoveicolare nelle aree urbane, con l’incentivazione del trasporto pubblico e la riduzione del traffico merci.”

La tabella seguente sintetizza il settore d’intervento e le misure previste dal PRQA.

Il PMC di Castellaneta è coerente con quanto previsto dal PRQA e con la ratio dello stesso.



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

	SETTORE D'INTERVENTO	MISURA	MOTIVAZIONE	SOGGETTI RESPONSABILI	RISORSE DESTINATE
T.1	TRASPORTO PRIVATO	Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica del gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli	RIDURRE LE EMISSIONI DA TRAFFICO AUTOVEICOLARE NELLE AREE URBANE	REGIONE/COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.2		Estensione delle zone di sosta a pagamento/ incremento della tariffa di pedaggio/ulteriore chiusura dei centri storici		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.3		Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.4		Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati precedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.5		Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.6	TRASPORTO PUBBLICO	Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale	INCREMENTARE LA QUOTA DI TRASPORTO PUBBLICO	REGIONE/COMUNE	2.000.000 €
T.7		Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano etc)		REGIONE/COMUNE	1.500.000 €
T.8		Incremento/introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati-mezi pubblici		COMUNE	4.000.000 €
T.9	MOBILITA' SOSTENIBILE	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane	FAVORIRE E INCENTIVARE LE POLITICHE DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REGIONE/COMUNE	2.000.000 €
T.10		Introduzione del "car pooling" e del "car sharing"		REGIONE/COMUNE	1.000.000 €
T.11		Sviluppo delle iniziative di Mobility Management		REGIONE/COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.12	TRASPORTO DI MERCI	Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale	ELIMINARE O RIDURRE IL TRAFFICO PESANTE NELLE AREE URBANE	COMUNE	4.000.000 €
T.13		Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto

TABELLA 6.1. MISURE DI RISANAMENTO PER LA MOBILITÀ

5.14 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PGRA)

Con Delibera della G.R. n. 827 del 08/06/2007 è stato adottato il Piano Energetico Ambientale Regionale che contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni.

I consumi energetici finali complessivi in Puglia sono stati stimati, al 2004, pari a 8.937 ktep espressi in energia finale. Nel 1990 erano pari a 7.491 ktep. I consumi associati al settore dei trasporti sono stati stimati in 2.392 ktep al 2004. La quasi totalità dei consumi è da attribuire alla benzina e al gasolio, una piccola parte al GPL e quasi del tutto trascurabili risultano i contributi di gas metano e energia elettrica. Il dato interessante è il considerevole incremento rispetto al 1990, si assiste infatti ad una crescita complessiva del 29%.

Le principali evidenze che hanno caratterizzato l'evoluzione del settore dei trasporti tra gli anni 1990 e 2004 indicano un notevole consumo a livello urbano, dove meno influenti sono i miglioramenti tecnologici dei veicoli e dove, quindi, secondo il PEAR andrebbero indirizzati i principali sforzi di riduzione dei consumi anche per gli effetti ambientali disastrosi che questi comportano. In generale, gli elevati tassi di incremento della mobilità prevalgono sull'evoluzione tecnologica che dovrebbe portare verso motori più efficienti.

Per il settore dei trasporti, il PEAR definisce interventi che riguardano sia le caratteristiche tecniche dei veicoli che le modalità di trasporto. Nello specifico un obiettivo prevede una



sensibile riduzione (50%) degli incrementi dei consumi relativi al trasporto delle merci e che non vi sia un ulteriore incremento derivante dal trasporto di persone; un secondo obiettivo è quello di incrementare dell’1% annuo la quota di impiego di biocombustibili rispetto ai combustibili tradizionali.

Gli interventi ipotizzabili per il settore dei trasporti riguardano le caratteristiche dei convertitori energetici finali (parco veicolare circolante) e i modi d’uso dei convertitori (ripartizione modale, coefficienti di occupazione, cicli di marcia, ecc.)

Si definiscono poi le strategie per il settore dei trasporti che possono essere perseguite a livello regionale e locale:

- trasporto di persone: per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili, è necessario prevedere la predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire l’interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico. I siti di interscambio dovranno essere individuati prevalentemente all’ingresso delle città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Dovranno inoltre essere previste misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli, a partire dall’interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una integrazione delle tariffe. Si dovrà valutare l’introduzione di forme di tariffazione per l’accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. Si dovranno estendere le aree ciclopedonali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili. Dovrà essere promossa l’introduzione di sistemi di carsharing, carpooling e taxi collettivi. Si dovrà inoltre rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del Mobility manager con poteri reali sull’adozione di misure volte a ridurre l’impatto della mobilità sistemica.

- trasporto pubblico: molto importanti sono le azioni nei confronti dei mezzi pubblici, con interventi sulla loro efficienza. È quindi necessario favorire l’innovazione e il miglioramento delle caratteristiche energetico-ambientali delle flotte di trasporto pubblico, attraverso l’incentivazione all’acquisto dei mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a basso impatto ambientale, come pure lo svecchiamento del parco autobus circolante. Un altro aspetto da tenere in considerazione è l’analisi dei percorsi. Nella scelta dei percorsi può essere utile introdurre un fattore di consumo specifico che consenta di monitorare i consumi energetici in funzione dei passeggeri trasportati e dei chilometri percorsi. Queste indicazioni consentono di definire una classe di efficienza energetica del tragitto e, di conseguenza, permettono di pianificare i percorsi basando su una analisi collettiva del parco veicoli pubblico. L’incentivazione all’uso del mezzo pubblico può essere raggiunta anche mediante



interventi mirati a migliorare la qualità del servizio pubblico percepita rendendolo più competitivo rispetto all’uso del mezzo privato.

- sistema ferroviario: un impulso al trasporto su mezzo pubblico potrà essere fornito dal potenziamento del sistema ferroviario attraverso l’ammodernamento e l’interconnessione delle reti regionali e nazionali. Per migliorare l’offerta e l’efficienza del trasporto ferroviario risulta necessario migliorare gli standard operativi, recuperare la capacità della rete ferroviaria locale ed incrementare la qualità del servizio.

- trasporto merci: a livello urbano si rende necessario razionalizzare le attività di distribuzione delle merci ottimizzandone gli aspetti ambientali. Ciò può essere fatto incentivando forme di distribuzione effettuate da imprese dotate di un parco veicoli a bassi consumi ed emissioni. A livello extraurbano è necessario incentivare il trasferimento di quote di traffico delle merci da strada a ferrovia, mediante il potenziamento della rete ferroviaria, il completamento della rete interportuale e la promozione della logistica integrata.

Il PMC di Castellaneta risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità del PEAR in relazione al settore dei trasporti.



6 IMPATTI POTENZIALI DERIVANTI DALL’ATTUAZIONE DEL PMC

Il PMC avrà effetti positivi significativi sul sistema della mobilità, tra cui si evidenzia:

- la riduzione nell’uso delle automobili a favore di modalità sostenibili di spostamento ha come effetto quello di una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera;
- la riduzione della velocità e la regolamentazione del traffico migliora la qualità dell’aria e del rumore, in particolare nelle aree centrali dove si registrano i maggiori livelli di traffico e nei pressi delle aree scolastiche.

Un ulteriore effetto che l’insieme delle regolamentazioni e degli interventi di sistemazione potrebbe avere è il miglioramento della sicurezza, in particolar modo per le categorie deboli. Il Piano per la Mobilità Ciclistica, come evidenziato dalla normativa europea, nazionale e regionale e dai rispettivi documenti di linee guida di indirizzo, produce benefici per la collettività, nel miglioramento della qualità della vita, miglioramento dell’accessibilità e fluidificazione della mobilità, offrire alternative al trasporto veicolare individuale attraverso scelte condivise e partecipate.

I possibili impatti sulla qualità dell’aria potrebbero essere misurabili in termini sia di concentrazione di emissioni di inquinanti dovute al traffico sia in termini di popolazione esposta a tali inquinanti. La riduzione dell’uso dell’automobile privata, infatti, a favore di spostamenti più sostenibili come muoversi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico riduce in maniera diretta il numero di emissioni inquinanti, determinando un miglioramento della qualità dell’aria.

Per quanto riguarda il consumo di suolo, il PMC prevede la realizzazione di nuove infrastrutture in affiancamento ad altre già esistenti (e in ogni caso trattasi di minima parte rispetto all’utilizzo di infrastrutture già esistenti o pianificate), per cui si assisterà ad un marginale consumo di suolo in fase di attuazione del piano.

Riguardo le emissioni sonore, il Piano produrrà l’abbattimento delle emissioni generate dal traffico veicolare: sia in termini di minor numero di automobili in circolazione in particolar modo nella zona centrale, sia per gli interventi di riduzione della velocità.

L’attuazione del Piano contribuirà alla valorizzazione del paesaggio, garantendo la fruizione sostenibile dello stesso, con particolar riferimento ai sistemi storico culturali e alle strade panoramiche che interessano il centro abitato di Castellaneta ma anche la frazione Castellaneta Marina altamente turistica. La migliore accessibilità agli spazi garantirà la fruizione anche agli utenti deboli. Nei parchi e nelle aree protette della Rete Natura 2000 la riduzione del carico di traffico veicolare contribuirà al miglioramento della fruizione dei beni paesaggistici e degli habitat.



Trattasi quindi di uno strumento di pianificazione coerente con gli obiettivi, gli indirizzi e le direttive del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

In termini di sicurezza stradale l’attuazione del PMC può creare le condizioni, sia in termini di qualità della viabilità (attraverso la sistemazione delle intersezioni e dei punti critici in ambito urbano e periurbano) che in termini di azioni di regolazione (attraverso ad esempio la definizione di Zone 30, ZTL, migliore informazione all’utenza, azioni di sensibilizzazione e comunicazione) per la riduzione del numero di incidenti e per la riduzione della gravità degli incidenti.

Si evidenziano inoltre:

- Azioni che hanno carattere migliorativo in termini di manutenzione e accessibilità degli spazi in favore degli utenti deboli.
- Realizzazione di parcheggi o percorsi ciclabili che, laddove interessino contesti di particolare valore, vanno realizzati con materiali e tecniche atte a minimizzare i possibili impatti che attengono la fase realizzativa (come l’utilizzo di materiali permeabili, ecocompatibili per la realizzazione di piste ciclabili e dei parcheggi di interscambio); questi interventi potrebbero essere inoltre migliorativi e portare alla rinaturalizzazione di aree attualmente impermeabilizzate.
- Un impatto cumulativo nullo sul patrimonio edilizio esistente, in quanto si inserisce nell’ambito di un contesto già urbanizzato e consolidato e non andrebbe a sommarsi ad altre tipologie di intervento. Inoltre occorre considerare l’impatto positivo che l’insieme delle politiche del Piano produrrebbe in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e sonore, aumento della sicurezza stradale, miglioramento della qualità della vita.
- Azioni che mirano a ridurre i rischi per la salute umana, in particolar modo legati alla mobilità: le azioni infatti sono finalizzate ad ottenere un abbattimento del livello di inquinamento atmosferico ed acustico, ad un risparmio dei consumi energetici, e la riduzione dell’incidentalità. Inoltre si assisterà all’aumento percentuale di utenti che si sposteranno in modo sostenibile.

E ancora:

- la modifica dei cromatismi della pavimentazione stradale e dell’arredo stradale costituiranno un impatto con il paesaggio basso ma evidentemente in linea con gli auspici della pianificazione paesaggistica che mira alla mobilità dolce;
- l’impermeabilizzazione del terreno e gli sbancamenti saranno limitati e interesseranno soltanto alcune delle ciclovie individuate;
- non si altererà alcuno skyline;
- non si interverrà su elementi arborei e arbustivi o comunque non restano compromesse le componenti vegetazionali dell’area;



- non si arrecherà alcun disturbo alla fauna e avifauna, se non nella fase di realizzazione degli interventi ma in ogni caso modesto e reversibile con la conclusione del cantiere

Si potranno, quindi, notare effetti negativi soltanto durante la fase di realizzazione delle infrastrutture, che saranno nulli a completamento dell’opera.

Nel seguito, per ciascuna delle tematiche ambientali, si indicano le possibili forme di impatto e gli indicatori utili alla valutazione qualitativa e quantitativa nella fase di cantiere. In “esercizio”, evidentemente, per ciascuna delle componenti ambientali coinvolte, si avranno impatti di breve, media e lunga durata altamente positivi.

In linea generale, quindi, gli impatti in fase di realizzazione delle ciclovie sono lievi.

ARIA – Effetto lieve

Possibili forme di impatto (in fase di cantierizzazione):

- incremento di traffico civile e merci
- emissioni di polveri (PM10)
- emissioni di CO2

Indicatori:

- concentrazione SO2, NOX, O3, CO
- emissioni di CO2
- emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico
- densità del traffico (pesante e privato)
- superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante
- percentuale di giorni l’anno con cattiva qualità dell’aria
- popolazione esposta
- fabbisogno energetico (cal /mq o abitante)
- densità del traffico (n° veicoli/giorno)

ACQUA – Effetto lieve

Possibili forme di impatto (in fase di cantierizzazione):

- captazioni e derivazioni
- creazione di nuova superficie impermeabile

Indicatori:

- sfruttamento della risorsa

SUOLO – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- occupazione e consumo di suolo (strade, etc.)
- interazioni con agro-zootecnia



- modifiche morfologiche e regimazione delle acque
- immissione di inquinanti e/o sostanze estranee

Indicatori:

- uso del suolo
- superficie occupata da infrastrutture

RUMORE – Effetto lieve

Possibili forme di impatto (in fase di cantierizzazione)

- Emissioni sonore

Indicatori:

- emissioni sonore
- clima acustico
- qualità acustica delle aree in relazione alle destinazioni d’uso

FAUNA E FLORA – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- alterazione di habitat e biotopi
- artificializzazione di aree naturali o seminaturali

Indicatori:

- qualità e varietà degli habitat
- quota di territorio protetto
- numero di specie di pregio e/o tutelate
- fruibilità di tali aree

PAESAGGIO – Effetto nullo

Possibili forme di impatto:

- interazioni con il patrimonio naturale
- interferenze con tipicità del paesaggio costruito

Indicatori:

- uso del suolo
- quota percentuale di copertura boschiva
- qualità della copertura vegetale
- quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale)
- numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati

SICUREZZA STRADALE – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:



- incidentalità stradale

Indicatori:

- numero di incidenti
- gravità degli incidenti
- esposizione a cantieri stradali



7 PROCEDO 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 7-1: Incontro aperto del 24 gennaio 2023.



Figura 7-2: 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 Castellana Grotte 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.



8 MONITORAGGIO DEL PIANO

L’obiettivo del monitoraggio è la valutazione dell’effettivo raggiungimento degli obiettivi e l’efficacia delle azioni che saranno individuate dal Piano coerenti con gli obiettivi. È opportuno che il monitoraggio sia condiviso con i cittadini e gli stakeholders e che si producano dei rapporti sullo stato di avanzamento della fase attuativa del PMC che contengano l’elencazione degli eventuali correttivi da approntare alle strategie e/o alle azioni. Il Monitoraggio avverrà in coerenza con quanto indicato dalle Linee Guida Regionali per i PMC.

Scheda di monitoraggio del Piano di Mobilità Ciclistica

REGIONE PUGLIA

Comune: _____ Anno: _____

% percorsi progettati _____ % percorsi variati _____ % percorsi realizzati _____ % share modale biciclette _____

PARAMETRO	INDICATORE	n° problemi riscontrati	n° soluzioni individuate	n° soluzioni implementate
A - Manutenzione globale della rete realizzata	A1 - Visibilità			
	A2 - Pavimentazione			
	A3 - Segnaletica verticale			
	A4 - Segnaletica orizzontale			
	A5 - Elementi di protezione			
	A6 - Dispositivi di moderazione			
B - Sicurezza della rete realizzata	B1 - Incidenti avvenuti	n° incidenti _____ n° feriti _____ n° morti _____	n° contromisure individuate _____	n° contromisure implementate _____
	B2 - Punti critici	n° punti critici _____	n° contromisure individuate _____	n° contromisure implementate _____
C - Valutazione dei servizi implementati	C1 - n. globale passaggi medi giornalieri			
	C2 - % media di utilizzo delle aree di sosta			
	C3 - n. stazioni bike sharing			
	C4 - n. stalli bike sharing			
	C5 - n. stalli ciclabili		previsti _____ realizzati _____	
	C6 - n. velostazioni/assistenza/nolegg		previsti _____ realizzati _____	
D - Impatto ambientale	D1 - riduzione inquinamento atmosferico			
	D2 - riduzione inquinamento acustico			
	D3 - aree con uso del suolo riconvertito (da motorizzato a ciclo/pedonale)			
E - Sensibilizzazione alla mobilità sostenibile	E1 - Eventi di partecipazione / coinvolgimento pubblico		NO ☐ SI ☐	
	E2 - Diffusione/analisi questionari su mobilità ciclistica		NO ☐ SI ☐	
	E2.1 - Livello di soddisfazione utenti		indicatore x _____	
	E2.2 - Livello di adeguatezza segnaletica		indicatore y _____	

insufficiente ☐ buono ☐ ottimo ☐

Figura 8-1: Scheda di Monitoraggio fornita dalle LG per i PMC della Regione Puglia.

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 seguenti criteri valutativi:

- 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 infrastrutturali 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	Al_{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			$DP_{rc} \times 0,20\% \times 0,5$
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			$NPT_{rc} \times 40km/pass$
18	CO2 risparmiata	$CO2_{rc}$	=	kg/anno			$DP_{rc} \times 0,163/1,2$



9 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 Castellana Grotte e nella frazione di Castellana Grotte Marina proponendo una visione al 2033.

Si ritiene che il piano sia coerente con gli strumenti di pianificazione vigenti e che non arrechi impatti sulle componenti ambientali del territorio.



10 PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI TERRITORIALI INTERESSATI DA CONSULTARE

NOME SOGGETTO	PEC	TERRITORIO
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	mattm@pec.minambiente.it	Nazionale
Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia	mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia	mbac-sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Soprintendenza Archeologia della Puglia	mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Direzione Regionale Musei Puglia	mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Provveditorato OO.PP. Campania-Molise-Puglia-Basilicata	oopp.puglia@pec.mit.gov.it	Interregionale
Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali	servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio	servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti	servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Valorizzazione Territoriale	valorizzazioneterritoriale.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione gestione sostenibile e tutela delle risorse forestali e naturali	protocollo.sezionerisoresostenibili@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Lavori Pubblici	servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione risorse idriche	servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Protezione Civile	servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Ciclo dei Rifiuti e Bonifiche	serv.rifiutiebbonifica@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità	ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Urbanistica	serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Sezione Demanio e Patrimonio	parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio	area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità	mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Ufficio VAS	ufficio.vas@regione.puglia.it	Regionale
Area di Coordinamento: Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Area politiche per la promozione della salute, delle persone e delle pari opportunità. Servizio sistemi informativi e investimenti in sanità Ufficio Sistemi e Flussi informativi	v.pomo@regione.puglia.it	Regionale



COMUNE DI CASTELLANETA

(Provincia di Taranto)

Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale	direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l’attuazione delle opere pubbliche	servizioll.pp.ucst.ba.fg@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro	areaeconomia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio	direttore.areaterritorio.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Acquedotto Pugliese S.P.A.	acquedotto.pugliese@pec.aqp.it	Regionale/ente
Autorità Idrica Pugliese	protocollo@pec.aip.gov.it	Regionale/ente
Provincia di Taranto – Settore Pianificazione e Ambiente /Settore Viabilità	protocollo@pec.provincia.ta.it	Provincia di Taranto
ARPA Puglia - URP	info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale/ente
ARPA Puglia - Direzione scientifica	dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale/ente
Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Taranto	prefettura.prefeta@pec.interno.it	Locale
Camera di Commercio di Brindisi	cciaa@ta.legalmail.camcom.it.	Ente
Autorità Idrica Pugliese	segreteria@pec.aip.gov.it	Regionale/ente
Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale Sede Puglia	segreteria@pec.adb.puglia.it	Regionale/ente
ASSET Puglia	asset@pec.rupar.puglia.it	Ente
Stazione Carabinieri Forestale - Castellaneta	fbr43460@pec.carabinieri.it	Locale
ANAS - struttura territoriale Puglia	anas.puglia@postacert.stradeanas.it	Regionale
Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Taranto	protocollo.asl.taranto@pec.rupar.puglia.it	Locale
Comune di Gioia del Colle	protocollogenerale.gioiadelcolle@pec.rupar.puglia.it	Locale
Comune di Mottola	protocollo@pec.comune.mottola.ta.it	Locale
Comune di Laterza	comunelaterza@pec.rupar.puglia.it	Locale
Comune di Palagiano	comunepalagiano.aagg@postecert.it	Locale
Comune di Palagianello	comune.palagianello.ta.it@pec.it	Locale
Comune di Ginosa	comune.ginosa@pec.rupar.puglia.it	Locale
Riserva Naturale Regionale Orientata “Bosco delle Pianelle”	protocollo.comunemartinafranca@pec.rupar.puglia.it	Ente
Parco Naturale Regionale “Terra delle Gravine”	sette.ambiente@pec.provincia.taranto.gov.it	Ente
Riserva Naturale Biogenetica Stornara e Marinella	parco.gravine@provincia.ta.it	Ente
Reparto Carabinieri Biodiversità Martina Franca	fta43486@pec.carabinieri.it	Ente