



REGIONE PUGLIA



COMUNE DI CASTELLANETA
Provincia di TARANTO

Piazza Principe di Napoli - 74011 CASTELLANETA
Tel. 099 8497111 - Fax 099 8442048



**PROGETTO DEFINITIVO - RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO
FERROVIA DISMESSA BA-TA LOTTO 1 - CASTELLANETA (TA)
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA
REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE**

POR Puglia FESR -FSE 2014-2020 - Asse IV - Azione 4.4 "Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la
realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali "

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE SULLA MOBILITA' - ALLEGATO B



Studio Tecnico di INGEGNERIA
Via F.lli Bandiera n. 54
74018 - Paleopiano (TA)
e-mail: ing.colaninno@virgilio.it

Progettista
Ing. Francesca COLANINNO

Responsabile Unico del Procedimento
Arch. Pantaleo De Finis

Progetto definitivo 2015

Revisione N. 2

Aggiornamento per variante Integrativa Luglio 2017

Protocollo

Il presente progetto è protetto a termini di legge



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

ALLEGATO B

RELAZIONE SULLA MOBILITÀ

PROGETTO DEFINITIVO - RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA
DISMESSA BA-TA LOTTO 1 – CASTELLANETA (TA) VARIANTE INTEGRATIVA ALLO
STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

**P.O.R. Puglia FESR –FSE 2014-2020 – Asse IV – Azione 4.4 “Avviso pubblico di manifestazione di
interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali**

L' Accordo di Partenariato (AdP) approvato con decisione C(2014) 8021 della Commissione del 29 ottobre 2014, ha stabilito che possono essere finanziati con il P.O.R. FESR 2014-2020, gli interventi per il trasporto urbano, se già previsti negli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane. Tali strumenti devono porre al centro dell'azione il concetto di sostenibilità e, di conseguenza, la riduzione di gas climalteranti, tenendo conto degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali istituiti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

A tal fine, gli strumenti di pianificazione per la mobilità delle aree urbane devono garantire un approccio integrato, nel quale gli interventi del FESR saranno accompagnati da adeguate misure complementari mirate alla dissuasione dell'uso dei mezzi inquinanti privati e, laddove necessario, all'agevolazione all'uso di mezzi collettivi e a basso impatto ambientale (ad esempio, creazione di corsie preferenziali, priorità semaforica, espansione delle zone a traffico limitato, misure restrittive al traffico privato, pedaggi, tariffazione della sosta, car/bicycle sharing, defiscalizzazione per gli abbonamenti al trasporto pubblico, ecc.) (AdP pag 195 1.3).

Ciò premesso, si specifica che l' intervento progettuale oggetto della presente relazione di mobilità, risulta coerente al citato accordo di partenariato (AdP), rispondendo ai requisiti di conformità connessi al concetto di sostenibilità ambientale, nonché miglioramento della qualità dell' area di cui alla Direttiva 2008/50/CE oltre a garantire un approccio integrato e complementare all' agevolazione di mezzi collettivi a basso impatto ambientale, considerando che lo stesso è espressamente previsto nello strumento di pianificazione della mobilità urbana sostenibile PUMS adottato con D.G.M. N. 83 del 31.05.2017, e che di propria genesi



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

risponde ad ognuno dei succitati riferimenti normativi e ai due elementi essenziali richiamati: concetto di sostenibilità e approccio integrato.

(rif. Relazione Generale PUMS allegata)



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

DESCRIZIONE SINTETICA DELL' INTERVENTO

L' intervento di mobilità ciclistica urbana e periurbana previsto nel progetto definitivo di **"Rete Primaria Delle Piste Ciclabili Tratto Ferrovia Dismessa Ba-Ta Lotto 1 – Castellana (Ta) – Variante Integrativa allo Stralcio Funzionale per La Realizzazione Di Percorso Ciclabile"**, approvato con Determinazione di Giunta Comunale D.G.M. Nr. 97 del 25.07.2017, da intendersi come ulteriore variante al già approvato progetto definitivo **"Di Riqualificazione Di Rete Primaria Delle Piste Ciclabili Tratto Ferrovia Dismessa Ba-Ta Lotto 1 – Castellana (Ta)"** con D.G.M. Nr. 72 del 27.05.2015, e successiva Variante - Stralcio approvata con D.G.M. N. 86 del 06.06.2017, afferisce alla realizzazione di **Pista Ciclabile** di lunghezza complessiva di 9,69 km interessante il territorio del **Comune di Castellana in provincia di Taranto**, insistente prevalentemente su area dismessa ferroviaria lungo il tratto BA – TA, coerentemente alle previsioni di attuazione nel breve e medio termine di un intervento ben più ampio, rientrante in una **visione integrata** di pianificazione strategica infrastrutturale interprovinciale e intercomunale tra i quattro comuni, Palagianello (TA) – Castellana (TA) – Mottola (TA) – Gioia del Colle (BA), attraversati tutti dall' area dismessa ferroviaria del Tratto BA – TA, per circa 30 km, con punto di inizio ed interscambio modale (mobilità ciclistica/trasporto su ferro) in corrispondenza della Stazione Ferroviaria del Comune di Palagianello (TA), e potenziale punto di fine e interscambio modale in corrispondenza della Stazione Ferroviaria del comune di Gioia del Colle (BA), senza trascurare la previsione in atto da parte dell' Amministrazione Comunale di Castellana di creare un' adduzione secondaria ciclabile al percorso lungo l' area dismessa, e/o collegamento urbano attraverso mezzo collettivo/navetta - bici alla nuova stazione ferroviaria di Castellana.

Tale sinergia tra gli enti, acclarata da un protocollo d' intesa e da una serie di incontri istituzionali verso una progettazione integrata intercomunale, nel breve e medio periodo, è frutto di una logica doverosa e necessaria di virtuosismo e di riqualificazione dell' area dismessa ferroviaria BA – TA, in termini di intermodalità infrastrutturale e **mobilità sostenibile ciclistica**, e altri interventi di rigenerazione urbana e periurbana, ritenuti prioritari ai fini della riqualificazione ambientale.

Il progetto di Pista Ciclabile su area dismessa nel Comune di Castellana, che vede il Comune di Castellana come Soggetto Proponente all' avviso P.O.R. Puglia FESR –FSE 2014-2020 – Asse IV –

Azione 4.4 "Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili c/o ciclo pedonali, oggetto della presente relazione di Mobilità, inizia in corrispondenza del punto di confine e in continuità alla Pista Ciclabile (rif. Tav. 1.A e Tav. 5) lungo l' area dismessa ferroviaria già realizzata e fruibile nel Comune di Palagianello (TA) finanziata con risorse della precedente programmazione PO FESR 2007/2013 - con D.G.R. N.146 del 12.02.2008 Asse IV – Linea 4.4 – Azione 4.4.3 – Attività A, e sarà confinante e direttamente attigua ad un ulteriore intervento funzionale, anch' esso



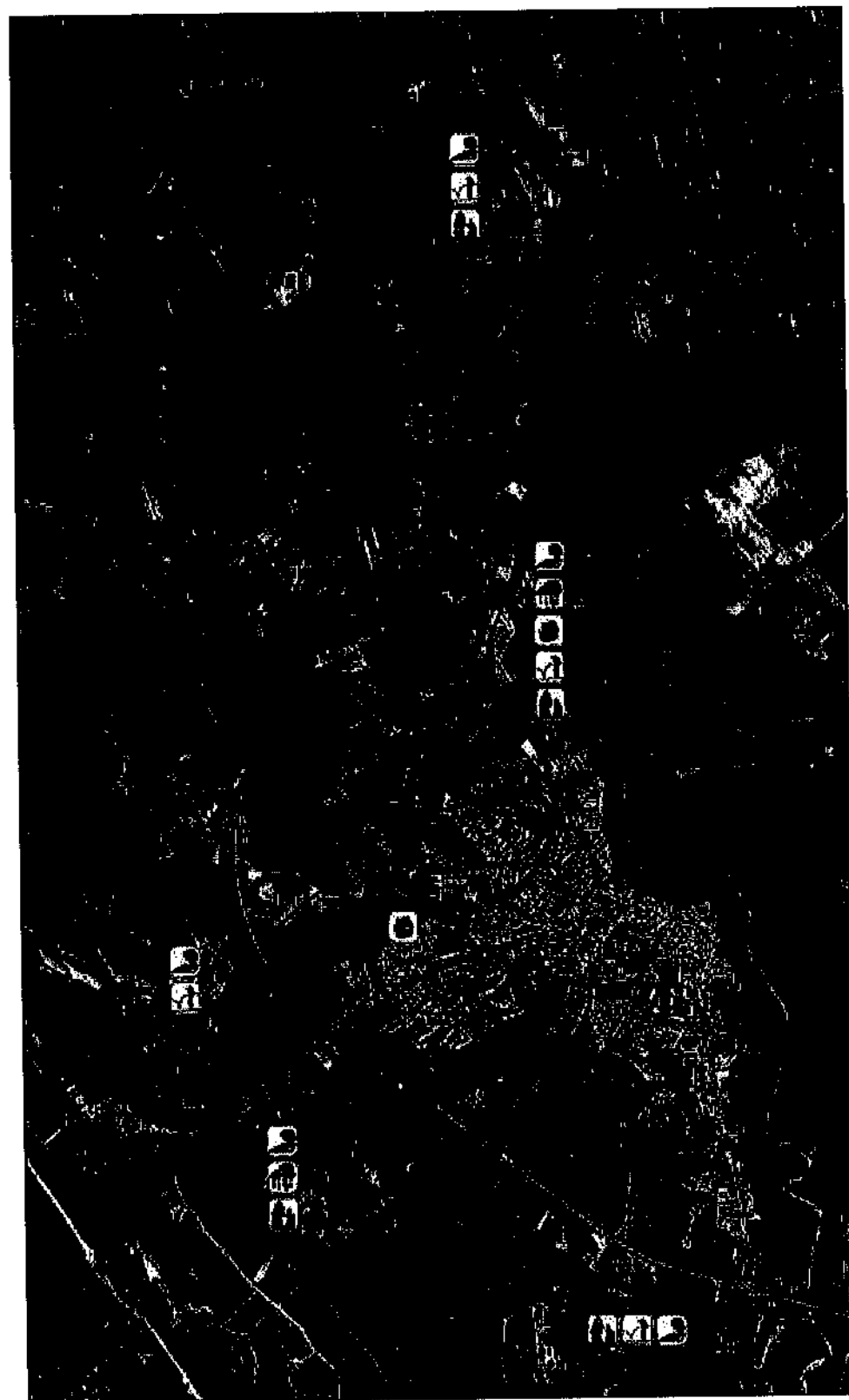
COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

già realizzato attraverso misura PO FESR 2007/2013 nel Comune di Castellana denominato “Family Friendly”, previsto proprio a servizio della pista ciclabile di progetto, da intendersi come area di sosta ciclisti (dotazione di servizio bar, servizi igienici dedicati, infopoint), e termina a confine del Comune di Mottola in area agricola periurbana, attraversando il centro urbano nonché le vie cittadine e aree urbane di maggiore interesse socio – economico: centri sportivi, aree destinate ad attività commerciali, scuola secondaria, ospedale, cimitero, mercato e i principali nodi di interscambio infrastrutturale come intersezione Via Roma, intersezione Via del Mercato e intersezione Via Sacro Cuore.

Il progetto mira quindi a riqualificare il tracciato della vecchia ferrovia dismessa attualmente degradato e completamente abbandonato, nonché oggetto di vari atti vandalici e in condizioni di sottoutilizzazione sociale malgrado la connotazione urbana e periurbana di forte interesse naturalistico e di peculiarità di alto valore paesaggistico (di seguito stralcio Ortofoto - Intervento di progetto).



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE



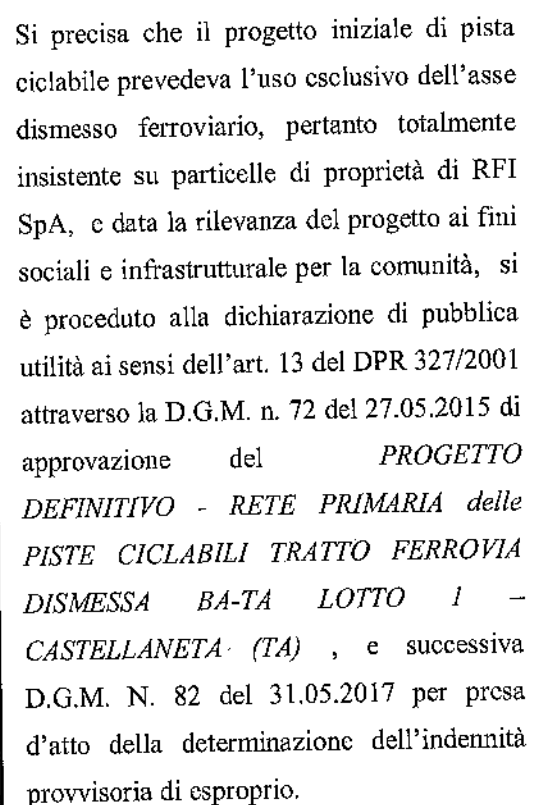
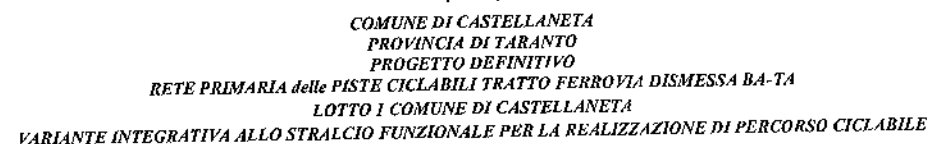


COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO I COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

L' intervento di progetto di pista ciclabile di lunghezza complessiva pari a **9,69 Km**, prevede l' uso prevalente dell' area dismessa ferroviaria per totali **7,73 km** come si evince dagli elaborati grafici (Tav. 1.A e successivi) con connessione in ambito rurale al tratto di collegamento in terra battuta interpodereale di circa **300 mt** alla SC 31 (tipologia F – Strade Locali, ovvero strade a servizio diretto degli insediamenti ai sensi del D.lgs. 285 del 1992 e ss.mm.ii.) che da previsioni di progetto verrà utilizzata per la viabilità ciclistica per una lunghezza di **1,66 km**; la stessa perfettamente asfaltata si presenta in ottimo stato infrastrutturale poiché oggetto di recente manutenzione straordinaria da parte dell' Amministrazione Comunale, e sulla base delle indicazioni di progetto verrà utilizzata in modo promiscuo ai velocipedi rispetto agli altri veicoli su strada nella direzione Sud – Nord, mentre nella direzione Nord – Sud, data l' ampiezza della carreggiata, è stata prevista la corsia dedicata di larghezza 1,50 mt attraverso apposita segnaletica orizzontale (rif. Tav. 6); la connessione in continuità con la pista ciclabile da realizzarsi su area dismessa ferroviaria avverrà in corrispondenza del tessuto urbano in prossimità del rilevato ferroviario in Via Messapia sino a proseguire in sede propria bidirezionale lungo l' asse ferroviario fino a raggiungere il confine del Comune di Mottola:

- Pista Ciclabile in sede propria su Tratto di Ferrovia Dismessa - Lunghezza 7,73 Km;
- Pista Ciclabile di collegamento in modalità promiscua su breve tratto Interpodereale in terra battuta in ambito rurale - Lunghezza 300;
- Pista Ciclabile su SC 31 con corsia dedicata direzione Nord – Sud e modalità promiscua direzione Sud – Nord – Lunghezza 1,66 Km compreso il tratto di connessione in ambito urbano (Tav. 8)

Dalla documentazione di studio di riferimento, si è potuto riscontrare che la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria risale agli anni 1860 – 70, ad opera dell'Ente Realizzatore "*Società Italiana per le strade ferrate Meridionali*", successivamente riscattata dalle Ferrovie dello Stato nel 1906, ed è stata funzionante lungo la tratta BA – TA sino al 1997, e dall'epoca non è stata sottoposta ad alcuna attività manutentiva, con conseguenze significative in termini d'igiene pubblica, incolumità e sicurezza per la Comunità di Castellana Grotte, che ha sofferto negli ultimi anni della presenza della infrastruttura di rete ferrata in termini di elemento detrattore pur avendo potenzialità di riqualificazione di altissima valenza.



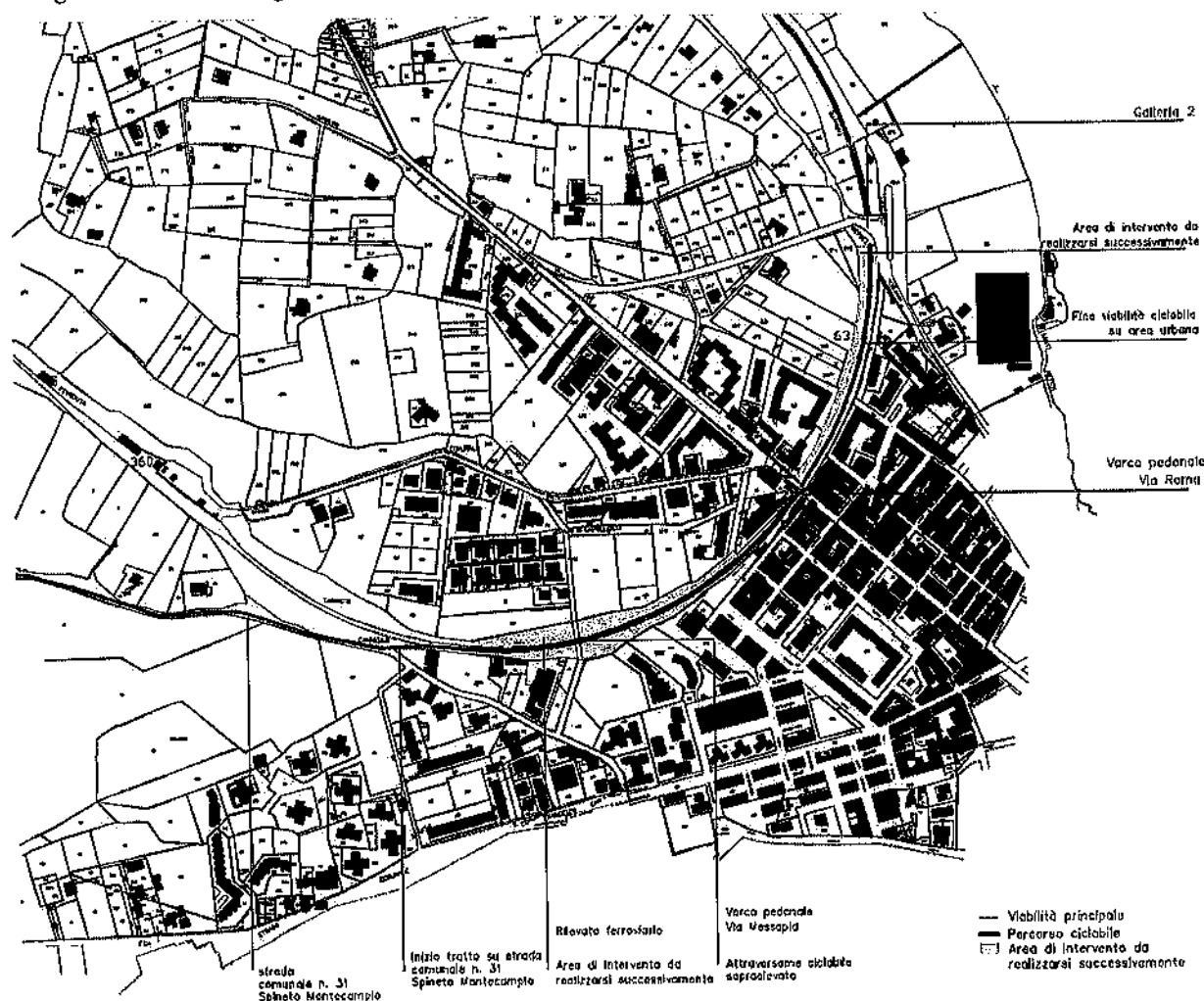
7



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

descritto, la necessità di connettere l'infrastruttura ciclabile su asse ferroviario ai tratti stradali comunali adeguati alla mobilità ciclistica nel rispetto della normativa di settore, tutela paesaggistica ed ambientale come meglio evidenziato negli elaborati di progetto di **"Rete Primaria Delle Piste Ciclabili Tratto Ferrovia Dismessa Ba-Ta Lotto 1 – Castellana (Ta) – Variante Integrativa allo Stralcio Funzionale per La Realizzazione Di Percorso Ciclabile"**.

Il progetto si basa dunque, su una nuova visione sinergica del percorso ciclabile, che interagisce con gli spazi circostanti, creando un unico luogo in grado di unire e aggregare più generazioni di cittadini intorno ad uno spazio verde e ad un contesto paesaggistico di pregio, e allo stesso tempo creare continuità infrastrutturale tra i comuni, attraverso una vera e propria green road, come elemento di connessione grazie alla sua posizione strategica, incentivando la mobilità sostenibile nel territorio, l'uso di materiali ecocompatibili, fonti di energia rinnovabile e migliorare la viabilità ciclistica e la qualità dell'aria.



STRALCIO TAV. 1.C



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

E' evidente che l' intervento previsto assume i caratteri di cucitura e connessione tra i vari nodi strategici della città, con conseguente miglioramento della qualità dell' area e rafforzamento nonché avvio della cultura della mobilità sostenibile, a vantaggio della salute del cittadino in termini di attività fisica e di ambiente più pulito garantendo l' attuazione delle principali strategie di mobilità sostenibile:

- Interscambio modale (trasporto su bici/trasporto su ferro) intercomunale immediatamente possibile tra il Comune di Palagianello e il Comune di Castellana attraverso la presenza delle rispettive stazioni ferroviarie e area attrezzata Family Friendly con uno stimolo all' uso dei mezzi pubblici (treni);
- Incentivo all' uso della bicicletta attraverso la disposizione di bike sharing su un' area pubblica in corrispondenza dell' intersezione della pista ciclabile con Via Roma;
- Incentivo ad una forma di turismo sostenibile (cicloturismo) intermodale;

I macro interventi previsti nel progetto finalizzati alla valorizzazione di un contesto di grande rilevanza paesaggistica oltre che dalla peculiarità di connessione infrastrutturale urbana e periurbana in termini di mobilità sostenibile, riguardanti complessivamente la realizzazione di un percorso ciclabile lungo 9,69 Km sono di seguito descritti:

1. Realizzazione del percorso ciclabile continuo in sede propria, con percorribilità bidirezionale, in ambito urbano ed extraurbano, sviluppato lungo l'attuale andamento, planoaltimetrico del tracciato di ferrovia dismessa esistente, per una lunghezza complessiva pari a 7,73 Km ed ampiezza della sezione ciclabile di 3,00 mt con andamento sub orizzontale e valori massimi di pendenze pari al 3%, dal confine con il Comune di Palagianello lungo l' asse ferroviario, proseguendo con un percorso a forte carattere naturalistico – paesaggistico, interconnettendosi con un tratturo interpodere di 300 mt collegato a sua volta alla SC 31 sempre in un contesto rurale di valenza paesaggistica, utilizzata come tratto di collegamento ciclabile promiscuo nella direzione Sud – Nord e corsia ciclabile dedicata nell' altra direzione di marcia, che in taluni casi prevede brevi tratti di pendenza intorno all' 8%, ammissibili in una logica di collegamento ad un tracciato che si presenta prevalentemente sub – orizzontale per riconnettersi al tracciato ferroviario in ambito urbano, attraversando il centro abitato per poi proseguire fino al confine comunale con il territorio di Mottola; la progettazione è stata condotta nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto del Ministero dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili e ss.mm.ii.)



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

Il pacchetto di pavimentazione su sede propria lungo tutto l'asse ferroviario dismesso della pista ciclabile, per scelta progettuale, relazionata al delicato equilibrio naturalistico del contesto d'intervento, previa attività di decespugliamento ove necessario, e dismissione dell'armamento ferroviario secondo le indicazioni tecniche previste nella relazione di progetto nonché nelle indicazioni della relazione di stima del piano particellare di esproprio, ridefinizione e livellamento della massicciata ferroviaria, è caratterizzato da: misto granulare su quello esistente, stabilizzato con legante naturale, eventuale fornitura dei materiali di apporto, lavorazione e costipamento dello strato con idonee macchine, sino ad uno spessore pari a 20 cm, e successivo strato di spessore massimo di 5 cm di ghiaia derivata dalla frantumazione di rocce calcaree, rullatura e completamento manuale nelle parti non raggiungibili dalle macchine, stesura di strato pavimentale per uso ciclopeditone di soluzione ecologica di Polimero Acrilico con caratteri di ecocompatibilità in emulsione acquosa data a pressione sulla superficie, tipo Soil Sement o equivalente, conferendo alla superficie trattata una specifica caratteristica antipolvere ed una coesione delle parti trattate trasparente senza alterazione della massicciata trattata, il tutto delimitato da cordoli in pietra calcarea a spigoli arrotondati, atti a garantire oltre che stabilità e regolarità strutturale del pacchetto di pavimentazione della pista ciclabile, anche il rapido deflusso delle acque, insieme alla leggera pendenza laterale della sovrastruttura lungo i cigli.

Per quanto attiene al tracciato sterrato di collegamento, non verrà eseguito alcun intervento ad eccezione della presenza di segnaletica verticale escursionistica d'indicazione, dato il contesto rurale naturalistico ed eventuale allontanamento delle erbe infestanti, e per il tratto di collegamento SC31, lasciando assolutamente inalterato il profilo planaltimetrico in perfette condizioni infrastrutturali alla luce dei recenti interventi di manutenzione eseguiti dall'Amministrazione Comunale di Castellana Grotte attraverso il progetto esecutivo di *"OPERE DI RIPRISTINO ED AMMODERNAMENTO DELLE STRADE RURALI ESISTENTI PUBBLICHE DI COLLEGAMENTO CON LE ARTERIE DI COMUNICAZIONE COMUNALI, PROVINCIALI E STATALI – Azione 3 – Misura 125 del P.S.R. Puglia 2007 -2013- "Miglioramento e sviluppo delle infrastrutture connesse allo sviluppo e all'adeguamento dell'agricoltura e della silvicoltura" - Manutenzione Ordinaria Strada Comunale Rurale N.31 "Spineto Montecampio"*, si prevede l'individuazione di corsia dedicata ciclabile unidirezionale individuata a mezzo di segnaletica orizzontale a linea continua secondo le indicazioni della normativa di settore per un'ampiezza di sezione di 1,50 mt nella direzione NORD – SUD, e disposizione di segnaletica verticale ed orizzontale stradale finalizzata a garantire limiti di velocità e coesistenza di velocipedi e altri veicoli su strada per un limite non superiore a 30 km/h.



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

2. Interventi rifunionalizzazione – risanamento – impermeabilizzazione – messa in sicurezza nonché impianto tecnologico d’illuminazione della Gallerie ferroviaria dismessa ivi esistente in ambito urbano, attraversata dal percorso ciclabile progettato;
3. Sistemazione d’idonea segnaletica in legno (targhe, frecce direzionali e indicatori, bacheche con scritte incise), conforme a quanto contenuto nel RR 23/2007 al fine di attribuire al medesimo percorso connotazione di sentiero escursionistico in termini di tipologia di segnaletica, materiali, dimensioni come previsto espressamente dalle *Linee Guida Per Realizzazione Dei Sentieri Della Rete Escursionistica Pugliese* in attuazione alla L.R.21/2003, consentendo al ciclista di conoscere il percorso e le aree presenti nonché segnaletica stradale secondo quanto previsto dal nuovo codice della strada d.lgs. n. 285 del 1992 e DPR 495/92;
4. Sistemazione staccionata lignea, caratterizzata da croce di Sant'Andrea in pali di pino torniti di diametro 10 cm, costituita da corrimano e diagonali a sezione mezzo tonda interasse di 2 m, montanti verticali di sezione circolare di altezza fuori terra di 1 m o maggiore al fine di garantire in alcuni tratti, prevalentemente in corrispondenza dei rilevati e dei sovrappassi/ponticelli la messa in sicurezza del percorso ciclabile;
5. Lungo il tratto urbano, in corrispondenza della presenza dei due rilevati esistenti in via Messapia, a servizio della infrastruttura ferroviaria, al fine di mantenere invariato l’assetto morfologico generato dalla vecchia sede ferroviaria, si è previsto la realizzazione di un sovrappasso/ponte in legno, che riveste un ruolo strategico con gradevole effetto nel contesto urbanistico esistente, prevedendo la sistemazione a verde degli stessi rilevati a notevole connotazione vegetazionale in un concept di riqualificazione urbana di tutta l’ area dismessa ferroviaria;
6. In prosecuzione alla pista ciclabile è stata prevista la sistemazione delle intersezioni stradali in via Santo Cuore e via Roma, mediante attraversamento a raso (TAV. 13), con stesura di strato di tappetino in conglomerato bituminoso colorato, e sistemazione di segnaletica orizzontale e verticale ai sensi del d.lgs. 285/92 e DPR 495/92, al fine di garantire la messa in sicurezza veicolare degli attraversamenti, nonché ripristino e posa in opera di cordoli perimetrali in pietra calcarea previa rimozione dei precedenti, e risagomatura e ripristino della pavimentazione stradale esistente ove necessario.
7. Il presente progetto prevede, inoltre lungo il tratto urbano, nello specifico nell’area adiacente al corso Roma, uno spazio adibito a bike sharing, con lo scopo di fornire ai cittadini un servizio pubblico innovativo e funzionale contribuendo allo sviluppo e promozione di mobilità sostenibile e mettendo a disposizione di tutti gli utenti dell’area, un adeguato numero di biciclette da utilizzare come mezzo di



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

trasporto e di connessione con la viabilità ciclabile cittadina per gli spostamenti di breve-medio raggio anche intercomunali con i paesi limitrofi a confine.

**COERENZA CON GLI STRUMENTI DI REGOLAMENTAZIONE E NORMATIVI
COMUNITARI, NAZIONALI E REGIONALI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA LR
16/2008**

La relazione deve descrivere in che modo la proposta di intervento risulta coerente con:

- gli strumenti di regolamentazione e normativi comunitari, nazionali e regionali in tema di mobilità, con particolare riferimento alla L.R. 1/2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”;
- gli obiettivi e azioni della L.R. 16/2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”

L’ intervento di progetto risulta integralmente conforme alla normativa di settore, regolamenti comunitari nazionali e regionali nonché ai contenuti della L.R. n. 1/2013.

Premesso che per le caratteristiche tecniche e costruttive, nonché parametri di traffico e sicurezza ai sensi del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modifiche e integrazioni, l’ intervento proposto rientra nella definizione di pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 39, del Codice della strada, ed è stata progettata nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto del Ministero dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), in riferimento alla L.R. n. 1/2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”, attraverso la quale la Regione sostiene e promuove l’ utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano tramite la formazione di una **RETE CICLABILE REGIONALE integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità** mediante la realizzazione e il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali, la promozione all’ utilizzo della bici per gli spostamenti e l’ affermazione di una nuova cultura della mobilità sostenibile attraverso l’ attivazione di azioni di educazione, la formazione e comunicazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta, si specifica che in termini di integrazione alla rete ciclabile regionale lo studio di fattibilità del progetto CYRONMED, approvato dalla Giunta Regionale con delibera N. 1585 del 09/09/08, nel definire le dorsali della **rete ciclabile regionale** costituite dagli itinerari delle reti Bicalitalia ed Eurovelo, ha individuato tra le seguenti tratte ferroviarie dismesse quali sedi ciclabili di adduzione alla rete regionale principale:

- a) Bitetto-Acquaviva;
- b) **Gioia del Colle-Palagianello** (Gioia del Colle – Mottola – Castellana – Palagianello)



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

c) Lesina-Apricena-Poggio Imperiale;

Il tratto ciclabile di Palagianello è già stato realizzato e il presente progetto di **“Rete Primaria Delle Piste Ciclabili Tratto Ferrovia Dismessa Ba-Ta Lotto 1 – Castellana (Ta) – Variante Integrativa allo Stralcio Funzionale e Variante per La Realizzazione Di Percorso Ciclabile** risulta in continuità.

Pertanto in considerazione del fatto che l'intervento previsto di pista ciclabile rientra nel progetto CYRONMED, si specifica che i risultati del progetto CYRONMED sono stati acquisiti dalla L.R. n. 16/2008 su “Principi ed indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti” e fatti propri anche dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, tanto ad acclarare la **conformità agli obiettivi e azioni della L.R. 16/2008** “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti.

Inoltre la **Legge Regionale n. 1 del 2013**, per gli interventi possibili in materia di mobilità sostenibile, segnatamente per le ciclovie, *all' art. 4* prevede la promozione, il riuso, previa riconversione in percorsi ciclabili e ciclopeditoni delle **“ aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso e ritenute definitivamente non recuperabili all' esercizio ferroviarioi tracciati i tratturi”**

Tuttavia già con la legge statale n. 366/98 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”, all'art.8 è previsto che **“l' area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili”**. Alle Regioni era demandato pertanto il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili, e a tal fine di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi.



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

COERENZA CON LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ IN AREA URBANA

La relazione deve descrivere in che modo la proposta di intervento risulta coerente con lo strumento di pianificazione della mobilità in area urbana o, come previsto all'art. 5 del presente avviso pubblico, con un documento di pianificazione a scala urbana che, al di là della sua tipologia, possa essere considerato un piano della mobilità cittadina basato su due elementi essenziali richiamati dall'AdP: il concetto di sostenibilità e l'approccio integrato.

Nella relazione deve essere dimostrato che l'opera sia inserita negli interventi programmati e deve essere indicato l'atto di adozione e/o di approvazione del piano di riferimento. (Allegare abstract dello strumento di pianificazione da cui si evinca tale coerenza)

L' intervento di progetto rientra integralmente nel Piano Urbano di Mobilità Sostenibile PUMS adottato dal Comune di Castellana Grotte, con D.G.M. N 83 del 31.05.2017, come si evince nell' ambito degli elaborati dello strumento di mobilità sostenibile e nello specifico in corrispondenza della Strategia ST_07_I_01 "Connessione Alla Rete Delle Ciclovie e Connessione Tra Gli Ambiti Urbani E Periurbani", e in conformità a quanto previsto dal PUMS tale intervento s'integra con gli interventi di cui strategie del PUMS ST_01_01, ST_01_05 e ST_02_01 (cfr: Scheda Intervento ST_07_I_01)

Di seguito stralci descrittivi e cartografici del PUMS a conferma delle condizioni di aderenza e conformità al PUMS

**** Rif. PUMS – Abstract e stralci cartografici del PUMS**

".....9.1 Gli indirizzi programmatici adottati e condivisi

Il quadro che emerge dalla ricostruzione della mobilità a livello urbano evidenzia la presenza di criticità che rendono necessario prevedere delle politiche di intervento di breve, medio e lungo periodo finalizzate al conseguimento di un obiettivo strategico di miglioramento della qualità della mobilità all'interno del tessuto urbano di Castellana Grotte in primis e della zona della Marina. Tale impegno segue la direzione del principio di "Una città efficiente e orientata alla persona" (Dichiarazione di Brema sulla Pianificazione Urbana della Mobilità Sostenibile in Europa) ed è coerente con le sollecitazioni dell'Unione Europea a sostegno dello sviluppo urbano sostenibile, che prevedono azioni integrate in grado di far fronte alle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali che si pongono nelle aree urbane, in linea con le disposizioni specifiche dei Regolamenti europei (ex. Art. 7 del Reg. CE 1301/2013)¹. Sono tre i driver tematici fra loro integrabili, ovvero gli ambiti di intervento prioritari dell'Agenda urbana per i fondi comunitari 2014-2020, che tengono conto delle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali cui le azioni per lo sviluppo urbano sostenibile intendono far fronte. Le azioni di mobilità e logistica sostenibile risultano prioritarie nell'Agenda urbana che dedica alla mobilità urbana una sezione (Obiettivo Tematico 4) contenente le indicazioni programmatiche ed attuative.

¹ ACCORDO DI PARTENARIATO 2014-2020



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

Gli obiettivi del Piano sono altresì stati delineati tenendo conto delle indicazioni regionali ed in coerenza con gli orientamenti delle Linee Guida sulla Mobilità sostenibile della UE che prevede che un P.U.M.S. deve mirare a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

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

Pertanto, le azioni che saranno attivate dal P.U.M.S. dovranno conseguire i seguenti obiettivi specifici:

- A. migliorare la qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria (secondo quanto indicato dal Piano regionale sulla qualità dell'aria);
- B. sostenere le attività economiche;
- C. fornire elevati livelli di sicurezza per pedoni, ciclisti ed automobilisti;
- D. avere un elevato contenuto di innovazione tecnologica.

Le strategie che si propongono per conseguire l'obiettivo generale, per rispondere alle criticità evidenziate e sfruttare le potenzialità socio-economiche ed urbanistiche endogene di Castellana Grotte sono:

1. riduzione nelle quote di ripartizione modale nell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, del mezzo pubblico e più in generale della mobilità ecocompatibile (ST_01);
2. protezione delle zone residenziali dalla pervasività del traffico automobilistico favorendo la fluidificazione della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte (ST_02);
3. realizzazione zone a traffico limitato (ZTL) considerando la particolare conformazione del Centro Storico e privilegiando una diffusione ad arcipelago di aree con particolare valenza (ST_03);
4. creazione e riorganizzazione di aree a parcheggio per migliorare l'accessibilità delle zone di traffico a basso grado di penetrazione ed attivazione di un nuovo modello di gestione della sosta per incrementare l'attrattività della zona di Castellana Grotte Marina (ST_04);
5. incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo agli utenti deboli (ST_05);
6. riqualificazione, sotto il profilo ambientale, dei veicoli in circolazione tramite l'incentivazione dell'uso di carburanti ecologici o di veicoli ad emissioni ridotte o nulle a partire dalla flotta comunale (ST_06);



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

7. *connessione alla rete regionale e nazionale delle ciclovie turistiche attraverso la rifunionalizzazione e riconversione della vecchia ferrovia con valorizzazione del paesaggio rurale e creazione di una mobilità alternativa di connessione degli ambiti urbani e periurbani (ST_07);*
8. *incremento dell'accessibilità degli spazi urbani e creazione percorsi pedonali urbani (ST_08);*
9. *garanzia di comunicazione e gestione adeguate nell'attuazione del piano facendo leva sulla sensibilità della collettività verso la mobilità sostenibile attraverso un processo ben governato (ST_09).*

La strategia di Piano è coerente con gli strumenti di programmazione comunitaria, nazionale e regionale vigenti ed in corso di realizzazione e trova adeguata convergenza con gli strumenti di pianificazione esistente, ovvero con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Piano Urbanistico Generale (PUG) e il Piano Urbanistico Tematico Territoriale (PUTT), nonché con il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e con altri documenti esistenti di supporto alla programmazione di interventi a scala comunale (ad esempio: Schema direttore per la rigenerazione urbana e la mobilità sostenibile dell'insediamento turistico di Castellana Marina; Progetto del recupero della tratta dismessa TA-BA compresa tra Palagianello e Gioia del Colle che comprende un tratto del Comune di Castellana). Va altresì evidenziato che le azioni, implementate secondo le indicazioni del Piano Urbanistico Generale (P.U.G.) del Comune di Castellana adottato con D.C.C. n. 15 del 29/02/2016 e successivamente aggiornato con D.C.C. n. 36 del 11/10/2016, dovranno essere in fase attuativa aderenti alle disposizioni ivi contenute e ai programmi operativi (cfr. PIRU).

9.3 Lo scenario di Piano

9.3.1 Potenziamento della mobilità alternativa in ambito urbano (ST_01)

9.3.1.1 Creazione di zone di Interscambio modale

Dalle verifiche condotte sull'attuale struttura della rete stradale e dalle analisi dei flussi dedotte mediante una proxy semplificata di traffico emerge la necessità di prevedere delle zone di interscambio modale nelle ZT ad elevata attrattività al fine di incrementare la fluidità della circolazione nelle arterie più congestionate, ridurre il numero delle fermate degli autobus extraurbani e ottimizzare i tempi di spostamento nel caso sia necessario utilizzare più mezzi.

9.3.1.2 Una nuova mobilità ciclabile in ambito urbano e sviluppo del bike sharing

Ampliare l'uso della bicicletta è uno dei modi migliori per mantenere il sistema della mobilità automobilistica entro livelli di funzionamento non congestionati, ridurre la pericolosità e incrementare la qualità dell'ambiente.

Un obiettivo del PUMS deve essere quello di generare una domanda di uso della bicicletta anche e soprattutto nelle zone ove questo mezzo non viene riconosciuto come mezzo alternativo di spostamento.

Attualmente sono destinati alla mobilità ciclabile:

- 3.700 mt nella ZT_CM (Castellana Marina) di cui 1.400 mt lungo viale dei Pini fino a piazza Selene, 2.100 mt presso il lungomare Eroi del Mare. Entrambi i percorsi sono separati dalle corsie destinate alla circolazione delle autovetture;
- circa 650 mt nella ZT_CM dal parcheggio in via Scott (Castellana Marina) presso le case popolari fino all'incrocio sulla SP 12 per viale dei Pini;



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

- 240 mt nella ZT_B2 lungo via Stazione (Castellaneta) che, seppur indicato mediante segnalazione verticale, è praticamente inutilizzato in quanto non riconosciuto come tale non configurandosi come effettivo percorso ciclabile.

Si rende dunque necessario il potenziamento della rete ciclabile sia attraverso la realizzazione di nuove piste sia tramite l'individuazione di percorsi, anche promiscui con le autovetture, che permettano al ciclista di raggiungere i luoghi di destinazione in assoluta sicurezza.

Vengono pertanto individuate tre strategie complementari:

- completamento delle piste ciclabili esistenti
- realizzazione di percorsi ciclabili
- realizzazione di nuove piste tramite attuazione dei comparti edilizi previsti nel futuro PUG

Si ritiene di dover intervenire attraverso adeguamento funzionale delle sole sedi stradali principali attraverso opere di separazione dei percorsi che garantiscano la definizione univoca delle sedi ciclabili. L'intervento è costituito dai percorsi individuati nella ST_01_I_05 che si integra con l'intervento di cui alla ST_07_01, recupero funzionale della ex ferrovia. In totale sono previste almeno sette stazioni di bike sharing.

9.3.2 Riduzione del carico veicolare (ST_02)

Obiettivo della strategia è quello di prevedere una riduzione del traffico veicolare e una maggiore fluidificazione della circolazione con eliminazione degli elementi di disturbo al flusso dei veicoli. Tra gli interventi proposti rientra il recupero funzionale del tratto adiacente l'ex ferrovia in ambito urbano lungo Vico IV Commercio per circa 200 mt.

(ST_02_I_01)

L'intervento fornirebbe un'alternativa veicolare agli ambiti urbani in questa zona che attualmente hanno un unico accesso, aumentandone anche il livello di sicurezza, e fornirebbe alla struttura urbana un ulteriore percorso ciclabile.

L'azione è da integrarsi con l'intervento (ST_07_01) collegamento alla rete delle ciclovie, e agli interventi della (ST_01_I_05). In tal modo si creerebbe un'alternativa di mobilità tra il polo ospedaliero e gli ambiti urbani e periurbani della città.

9.3.7 Connessione alla rete delle ciclovie e connessione tra ambiti urbani e periurbani (ST_07)

Secondo dati del 2012, in Europa il cicloturismo ha contato oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti per un valore totale di 44 miliardi di euro (fonte: MIBACT). Basti pensare che, il valore potenziale del cicloturismo in Italia è stimabile in circa 3,2 miliardi annui. Pertanto connettersi alla rete significa creare delle opportunità reali per il territorio di Castellana Grotte. L'intervento consente di dare continuità all'itinerario ciclabile già realizzato lungo la rete ferroviaria dismessa del Comune di Palagianello e si inserirebbe all'interno del "Progetto CY.RO.N.MED" – itinerari Pugliesi, e contestualmente riuscirebbe a creare una interconnessione con la "Ciclovie dello Ionio".

Il progetto, interconnettendosi al percorso ciclabile realizzato nel Comune di Palagianello e al percorso da realizzarsi lungo la restante parte del tratto di ferrovia dismessa nell'ambito del Comune di Mottola – San Basilio, consentirà il collegamento tra i comuni di Castellana Grotte, Palagianello e Gioia del Colle. Inoltre, poichè la pista si sviluppa all'interno del territorio urbano di Castellana Grotte, con tale azione si otterrebbe una interconnessione tra gli ambiti urbani e quelli periurbani. Il percorso connette infatti le zone di traffico F1, B2, A2, B e D. Tale intervento si integra le azioni di cui alla

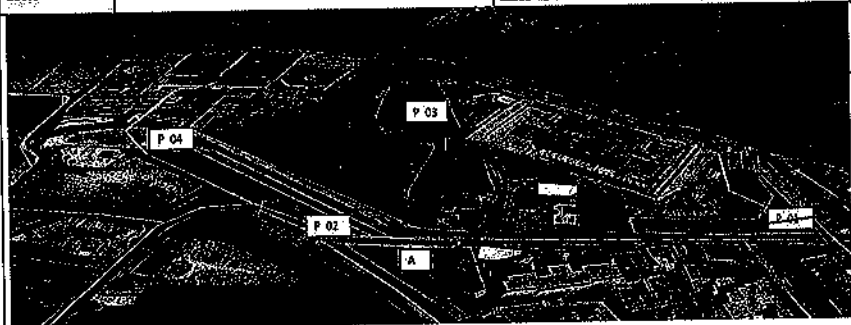
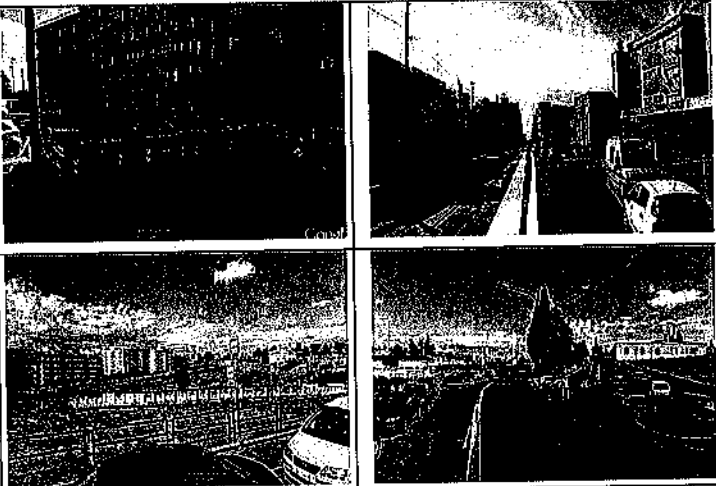
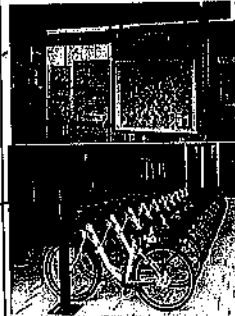


COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

ST_01_05 e ST_02_01 creando una rete di percorsi ciclabili che collegano tutte le aree urbane e periurbane del comune e interconnettono i punti di scambio intermodali previsti.

Attraversando anche zone di particolare pregio paesaggistico, ed interconnettendosi con gli itinerari ciclopedonali regionali e nazionali, si realizzerebbe una vera e propria greenway con conseguente opportunità di generare anche economia di scala attorno al concetto della mobilità sostenibile

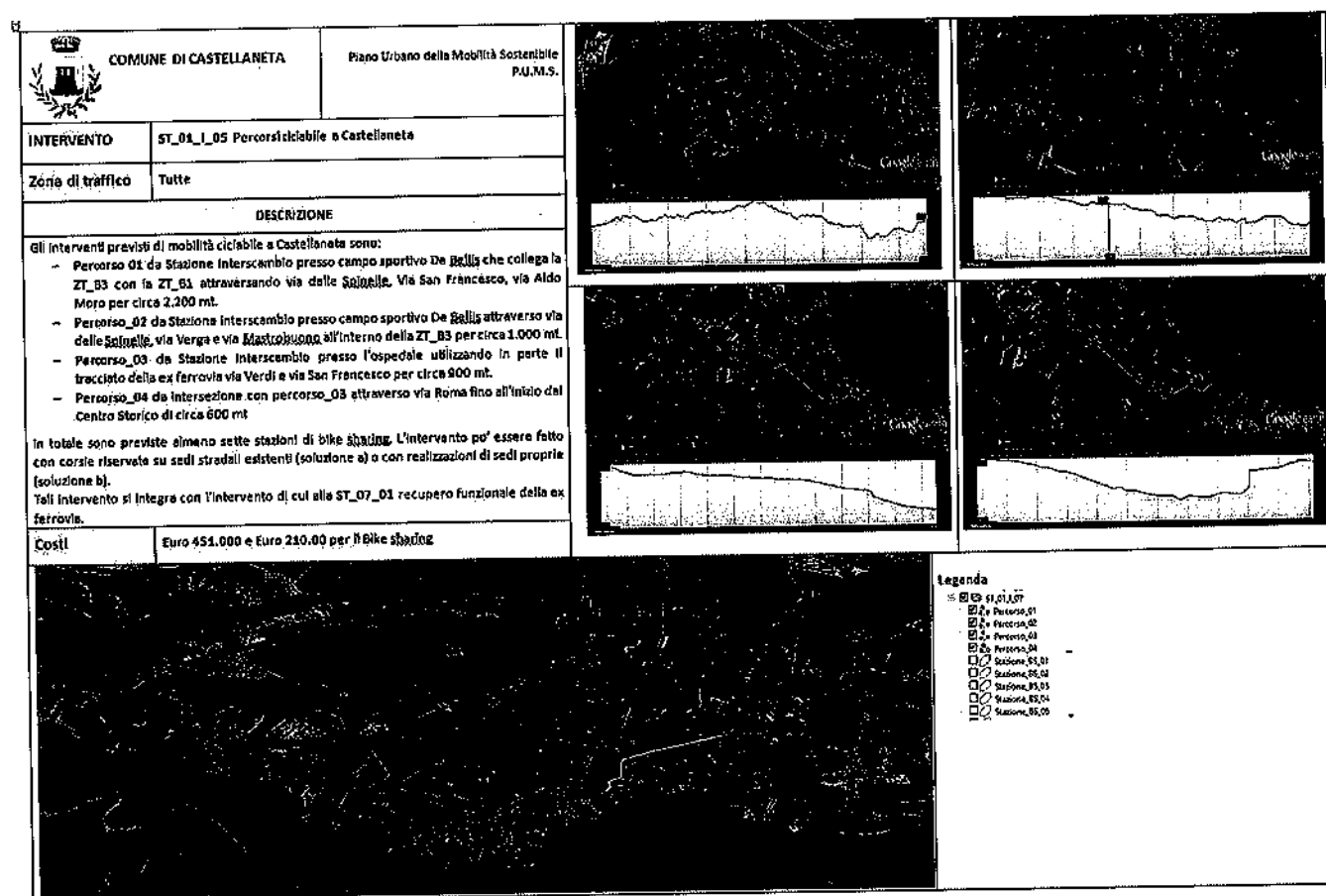
Tavola ST_01_I_01 - Interscambio modale nei pressi del polo ospedaliero

 COMUNE DI CASTELLANETA		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.	
INTERVENTO:	ST_01_f_01 Interscambio modale nei pressi il polo ospedaliero		
Zona di traffico	ZF_F1 - ZF_F2		
DESCRIZIONE			
Creazione di una area di interscambio modale al fine di incrementare la fluidità della circolazione nelle arterie più congestionate, riduzione del numero delle fermate degli autobus extraurbani e ottimizzazione dei tempi di spostamento nel caso sia necessario utilizzare più mezzi.			
Gli interventi da prevedere sono:			
- ridefinizione degli stalli a parcheggio esistenti: P_01= 1.528 mq - P_02= 500 mq - P_03 = 5.000 mq (Ospedale) - P_04 = 2.450 mq (Cimitero); - creazione di un'area attrezzata per la sosta delle autovetture, degli autobus e delle biciclette; totale superficie 1.650 mq (A); - installazione di pannelli elettronici per l'ottimizzazione dei tempi di attesa del trasporto pubblico locale; - stazione per bike sharing.			
Costo	Euro 450.000		
			
			
Info mobilità			
			
Stazione per bike sharing			



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

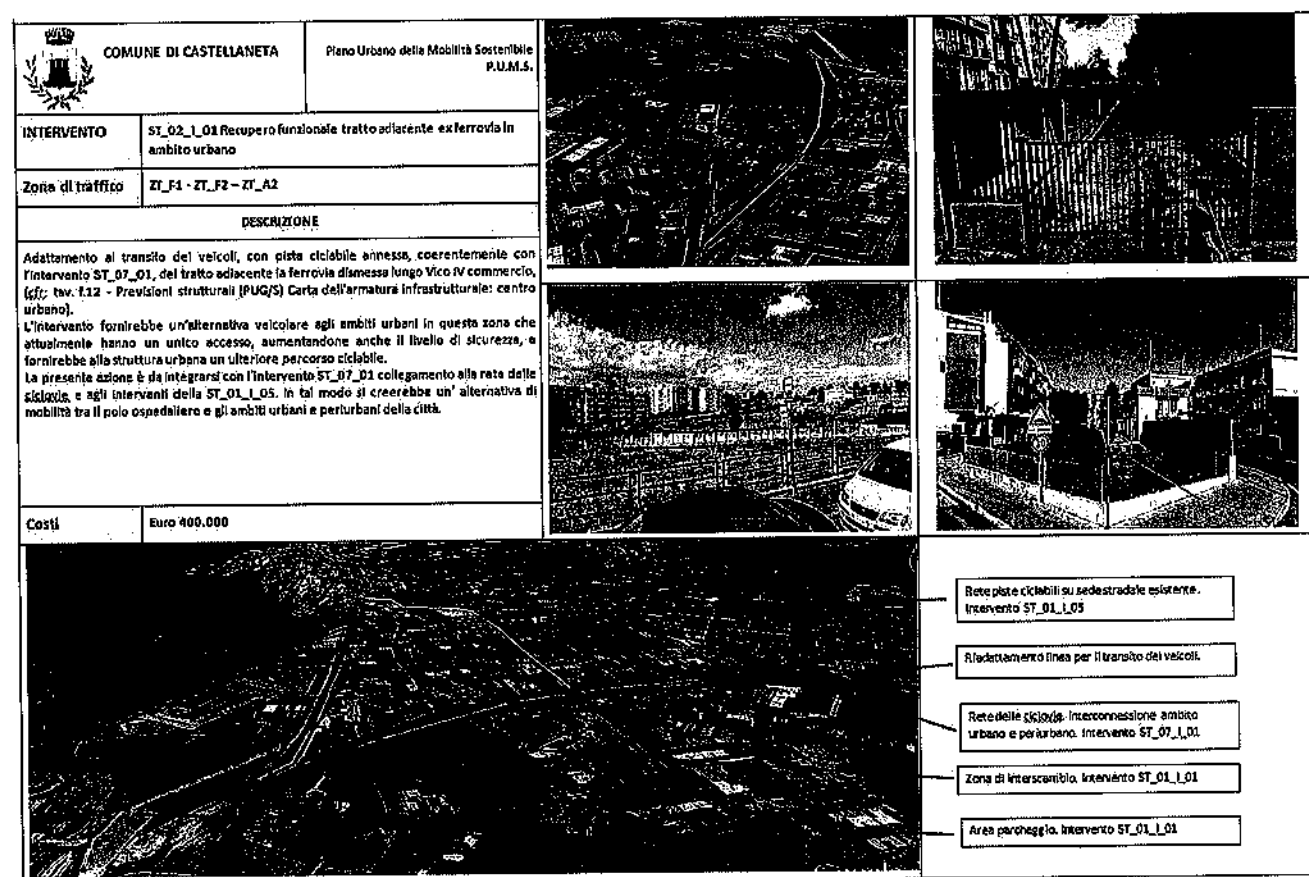
Tavola ST_01_I_05 - Percorsi ciclabili a Castellana





COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

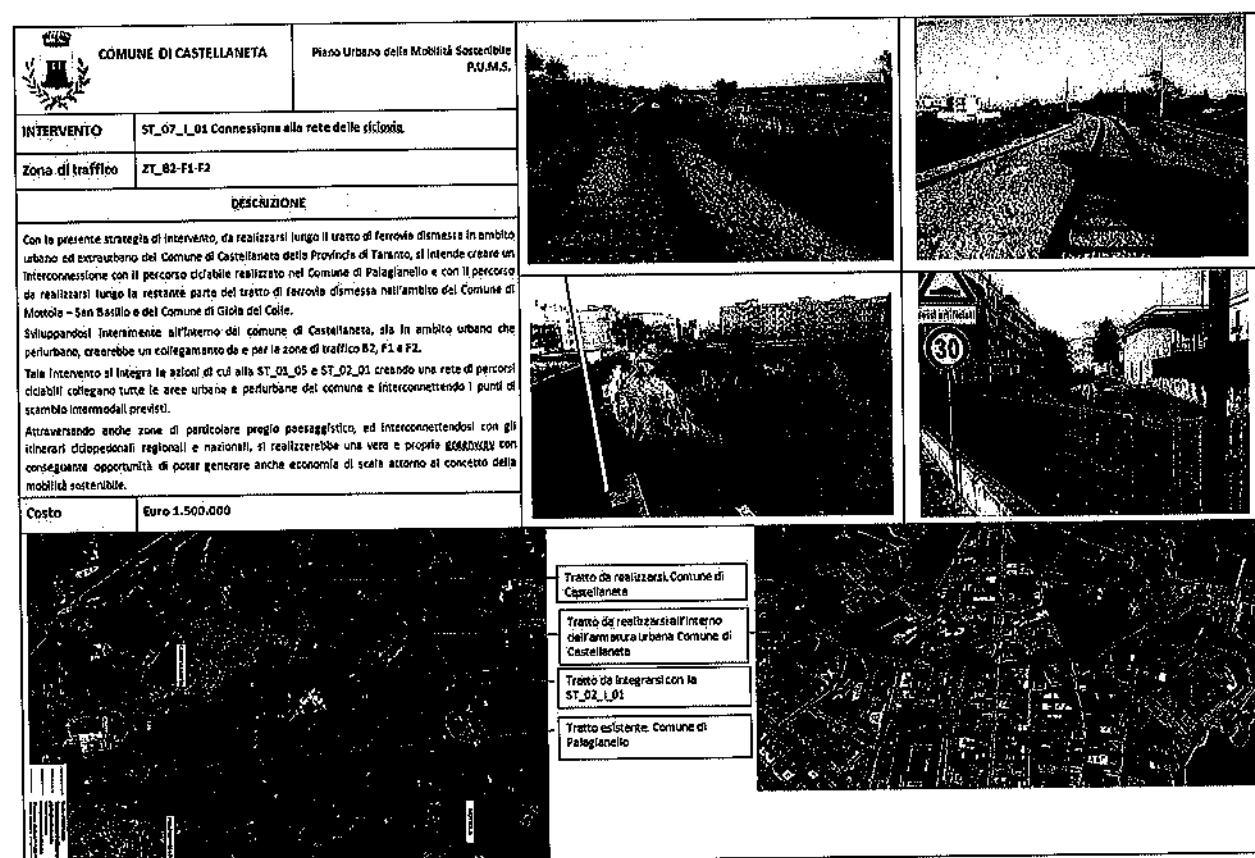
Tavola ST_02_I_01 - Recupero funzionale tratto adiacente ex ferrovia in ambito urbano





COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

Tavola ST_07_I_01 - Connessione alla rete delle ciclovie



Strategia ST_07_I_01 "CONNESSIONE ALLA RETE DELLE CICLOVIE E CONNESSIONE TRA GLI AMBITI URBANI E PERIURBANI - realizzazione di una ciclovia riutilizzando il tratto di ferrovia dismessa che si sviluppa in ambito extraurbano e urbano del Comune di Castellana Grotte. Il percorso si articola complessivamente per una lunghezza pari a circa 11,00 Km, in direzione SudNord, connettendosi direttamente alla pista ciclabile realizzata dal Comune di Palagianello. Il presente si integra con gli interventi ST_01_01, ST_01_05 e ST_02_01 (cfr: Scheda Intervento ST_07_I_01) **



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE IN MATERIA DI TRASPORTI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI, AL SUO PIANO ATTUATIVO QUINQUENNALE, AL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI, NONCHÉ AGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E IN PARTICOLARE ALLO SCENARIO STRATEGICO DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE E AL PROGETTO TERRITORIALE “IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ DOLCE”

La relazione deve descrivere in che modo la proposta di intervento risulta coerente con:

- il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale N. 598 del 26/04/2016, con particolare riferimento alla sezione dedicata alla mobilità ciclistica;
- il Piano Triennale dei Servizi;
- gli Strumenti di pianificazione territoriale;
- lo Scenario strategico del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale “la rete delle infrastrutture per la mobilità lenta nei paesaggi di terra e di mare” e il “progetto integrato per la mobilità dolce”.

- La tavola “Mobilità ciclistica” del PRT 2015-2019 Puglia, in attuazione della L.R. n. 1/2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”, ha previsto quali assi principali della rete ciclabile regionale, gli itinerari di Bicitalia e di EuroVelo già individuati con il Progetto CYRONMED, il cui studio di fattibilità approvato dalla Giunta Regionale con delibera N. 1585 del 09/09/08, nel definire le dorsali della rete ciclabile regionale costituite dagli itinerari delle reti Bicitalia ed Eurovelo, ha individuato tra le tratte ferroviarie dismesse quali sedi ciclabili di adduzione alla rete regionale principale anche la tratta Gioia del Colle – Mottola – Castellana – Palagianello (Gioia del Colle-Palagianello) oltre il tratto Bitetto-Acquaviva e Lesina-Apricena-Poggio Imperiale, pertanto il progetto di pista ciclabile *Rete Primaria Delle Piste Ciclabili Tratto Ferrovia Dismessa Ba-Ta Lotto 1 – Castellana (Ta) – Variante allo Stralcio Funzionale per La Realizzazione Di Percorso Ciclabile* è coerente al Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale N. 598 del 26/04/2016. Inoltre il PRT ha previsto la presenza di una *velostazione* nel territorio di Castellana, intervento che così come previsto dal medesimo piano e prevista nello strumento di pianificazione di mobilità sostenibile PUMS conferma oltre che la coerenza con detto piano la totale integrazione con l’ intervento proposto.



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

- L' intervento rientra nell' ambito del Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2017 – 2019 di DCC n. 19 dell' 11.04.2017

- L' intervento è coerente con tutti gli strumenti di pianificazione territoriale, in particolare si attesta la conformità allo strumento urbanistico vigente, così come attestato dalla certificazione di compatibilità da parte dell' ufficio urbanistica a firma dell' arch. Aldo Caforio, sia in riferimento al P.d.F "Programma di Fabbricazione" che al Piano Urbanistico Generale adottato con DCC n.15 del 29.02.2016 e successivi atti fino alla D.G.R. n. 497 del 07.04.2017 di controllo di compatibilità ex art. 11 LR 20/2011 - Rilievi Regionali. Specificatamente l' intervento di pista ciclabile, è altresì coerente alle azioni del Documento Programmatico Preliminare (DPP) e dell'atto di indirizzo, ai paragrafi:

A. I "criteri" rivenienti dal PRG adottato "confermate" dal DPP
a1. Criteri di carattere generale e a 2. Criteri per il "Centro abitato"

B. I criteri rivenienti dal DPP
b 1. Le precisazioni circa i criteri del PRG adottato e
b 3. Lo schema grafico del DPP- direttrici di sviluppo

C. I criteri rivenienti dall' "Atto d'Indirizzo"
c 1. Obiettivi e orientamenti generali del PUG e
c 2. Risorse e criticità del territorio comunale

Nonché alla Relazione Generale del DPRU.

Di seguito stralcio della TAVOLA PUG E1_ Schema Strutturale Strategico Centro Urbano si evidenzia l' assoluta coerenza con l' intervento.



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE



Sistema integrato ciclopedonale
(progetto cofinanziato dall'Amministrazione Comunale di Palagianello e dall'Amministrazione Comunale di Castellana Grotte)



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

Tuttavia è opportuno specificare che l'intervento di sistema integrato ciclopedonale, così come previsto nello strumento urbanistico assolutamente conforme al progetto originale di "Rete Primaria delle Piste Ciclabili - Tratto Ferrovia Dismessa BA – TA Lotto 1 – Castellana (TA) approvato con D.G.C. n. 72 del 27.05.2015 e successivo Stralcio e Variante approvato con D.G.C. N 86 del 06.06.2017, non teneva conto delle criticità indotte dalla condizione di vincolo Geomorfologico PAI – PG3 dell' AdB, condizione invece che ha indotto, a seguito di considerazioni di fattibilità tecnica – economica da parte dell' Amministrazione Comunale di concerto con il RUP e il progettista, sulla base delle prescrizioni di parere dell' AdB a seguito di istanza di nullaosta sul progetto originale, alla redazione del progetto di **variante integrativa** oggetto della presente, con l' individuazione di un tracciato alternativo su SC31 e tracciato interpodereale di complessivi 1,69 km, a fronte dei 3,33 km del precedente su area vincolata PG3 . Tuttavia tale variante fondamentale e necessaria ai fini dell' esecutività dell' intervento nel rispetto e tutela del paesaggio e assetto idrogeomorfologico, risulta assolutamente e altrettanto conforme allo strumento urbanistico e succitate strategie di intervento su scala urbana.

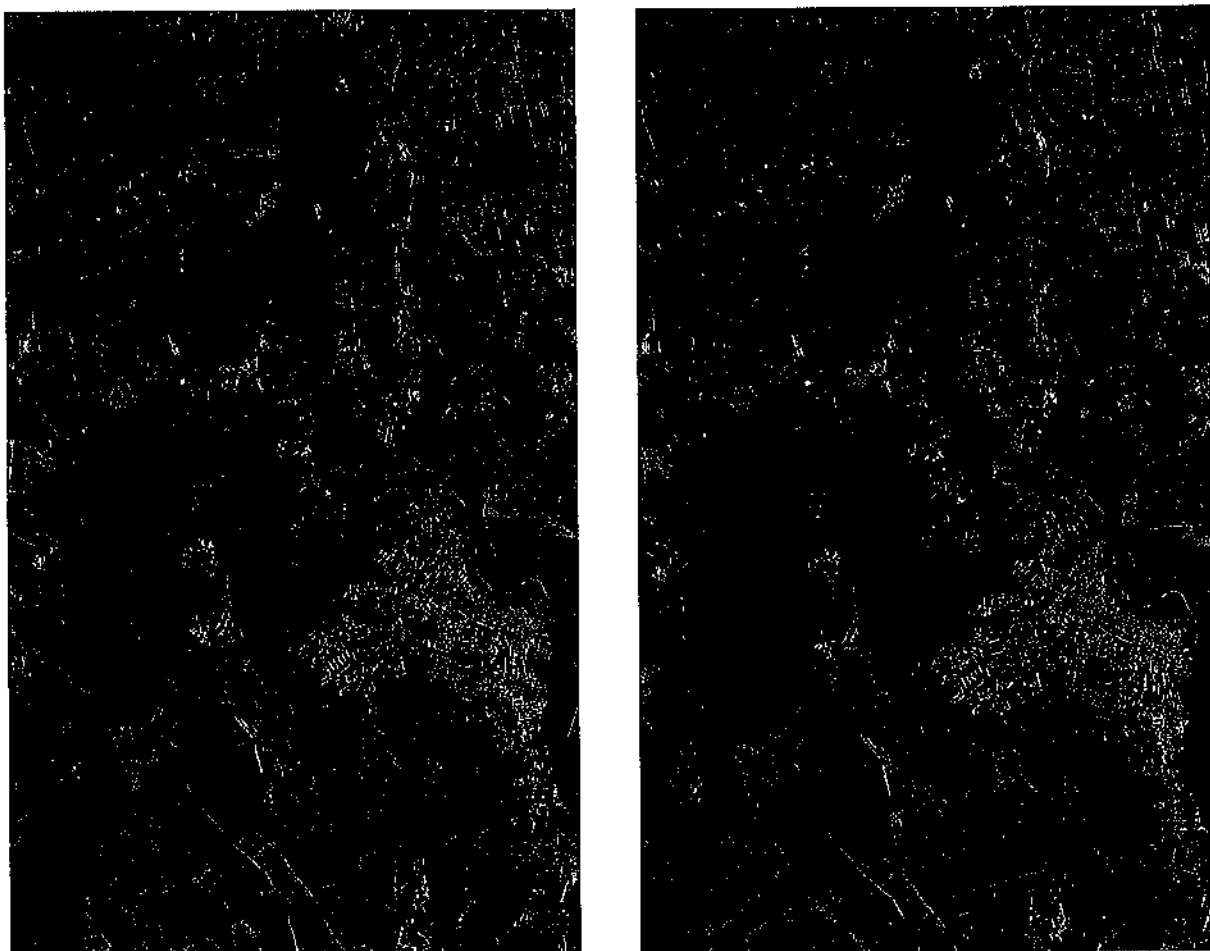
Premesso ciò in riferimento ai piani sovraordinati e al regime vincolistico, nonché alla conformità al PPTR, l' intervento di realizzazione di pista ciclabile previsto risulta coerente con i piani territoriali vigenti, data la forte valenza paesaggistica in cui lo stesso insiste, ed è già in corso l' iter procedurale di acquisizione dei pareri e integrazioni.

Si rimanda alla relazione generale di progetto e agli atti a firma del RUP relativamente alle dichiarazioni ed elenchi sul regime vincolistico, pareri, autorizzazioni, comunicazioni e integrazioni.

Di seguito stralci della TAV.3 riferita alla condizione di Vincolo della Perimetrazione PAI – AdB ove si evince oltre che il regime vincolistico anche l' andamento dei tracciati riferiti al progetto rispettivamente di Rete Primaria delle Piste Ciclabili - Tratto Ferrovia Dismessa BA – TA Lotto 1 – Castellana (TA) approvato con D.G.C. n. 72 del 27.05.2015 e successivo Stralcio e Variante approvato con D.G.C. N 86 del 06.06.2017 e progetto di **Variante Integrativa** approvato con D.G.C. n. 97 del 25.07.2017.



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE



Stralcio Vincolistica A.dB. Puglia

Pericolosità Geomorfologica

 Elevata PG3

Asse da progetto definitivo originale di “Rete Primaria delle Piste Ciclabili - Tratto Ferrovia Dismessa BA – TA Lotto 1 – Castellana (TA) approvato con D.G.C. n. 72 del 27.05.2015 e successivo Stralcio e Variante approvato con D.G.C. N 86 del 06.06.2017

Asse da progetto definitivo di “Rete Primaria delle Piste Ciclabili - Tratto Ferrovia Dismessa BA – TA Lotto 1 – Castellana (TA) variante integrativa allo stralcio funzionale per la realizzazione di percorso ciclabile” approvato con D.G.C. n. 97 del 25.07.2017



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

- In riferimento allo Scenario Strategico del **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale**, “la rete delle infrastrutture per la mobilità lenta nei paesaggi di terra e di mare, e il “progetto integrato per la mobilità dolce”, si evidenzia che l’intervento è perfettamente coerente per il carattere implicito ed esplicito di valenza paesaggistica e di fruizione dello stesso, considerando che, conformemente al PPTR, nell’ambito dell’individuazione degli obiettivi generali, all’art. 27 delle NTA, si indica la necessità di “migliorare la qualità ambientale del territorio, ovvero valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo, riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee, favorire la fruizione lenta dei paesaggi, in particolare l’art. 29 identifica tra i progetti territoriali per il paesaggio di rilevanza strategica regionale finalizzati ad elevarne la qualità e fruibilità **il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce**, e all’art. 32 delle stesse NTA, relativamente al “sistema infrastrutturale per la mobilità dolce” per il paesaggio regionale specifica che è necessario rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità ciclopedonale, mirata anche al recupero dei tracciati ferroviari e delle stazioni minori il tutto denota la perfetta conformità all’intervento proposto.

COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL’ARIA AI SENSI DELLA DIRETTIVA 2008/50/CE

La relazione deve descrivere in che modo la proposta di intervento risulta coerente con gli obiettivi della direttiva 2008/50/CE e della normativa nazionale di recepimento D. Lgs. 155/2010

In riferimento agli obiettivi di miglioramento della qualità dell’aria ai sensi della Direttiva 2008/50/CE nonché alla normativa nazionale di recepimento del d.lgs 155/2010, la tipologia dell’intervento, per sua natura garantisce il miglioramento della qualità dell’aria in ragione della conseguente riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico automobilistico, per una esplicita politica di incentivazione all’uso della bicicletta e alla intermodalità con mezzi collettivi (linee ferroviarie e stazioni ferroviarie interconnesse). Inoltre risultando l’intervento di progetto attuazione di quanto espressamente contenuto nel PUMS precisamente Strategia ST_07_1_01 “*CONNESSIONE ALLA RETE DELLE CICLOVIE E CONNESSIONE TRA GLI AMBITI URBANI E PERIURBANI - realizzazione di una ciclovia riutilizzando il tratto di ferrovia dismessa che si sviluppa in ambito extraurbano e urbano del Comune di Castellana Grotte. Il percorso si articola complessivamente per una lunghezza pari a circa 11,00 Km, in direzione SudNord, connettendosi direttamente alla pista ciclabile realizzata dal Comune di Palagianello. Il presente si*



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

integra con gli interventi ST_01_01, ST_01_05 e ST_02_01 (cfr: Scheda Intervento ST_07_I_01)", e considerando che lo stesso documento di programmazione è stato redatto in ottemperanza al d.lgs 155/2010 di recepimento della direttiva comunitaria 2008/50/CE, in base alla quale il Comune di Castellana rientra nell'ambito della rete di monitoraggio regionale nella zona omogenea IT1612 "Zona di pianura Macro Area di omogeneità orografica e meteorologica pianeggiante comprendente la fascia costiera adriatica e ionica e il salento", tanto a rafforzare ulteriormente la conformità e la coerenza alla succitata normativa nazionale di recepimento D. Lgs. 155/2010 (Rif. *Relazione PUMS Qualità dell'Ambiente Urbano* par. 3 pag. 35)

FATTIBILITÀ ED EFFICACIA DELL'INTERVENTO

La relazione dovrà dimostrare:

- la fattibilità tecnica ed economica dell'intervento proposto a finanziamento;
- l'efficacia dell'intervento proposto rispetto agli obiettivi dell'amministrazione proponente a riguardo.

L'intervento nella sua interezza, così come nella descrizione sintetica del progetto e dei macro interventi, meglio specificati nelle relazioni generali e specialistiche del progetto definitivo, redatto ai sensi del' art. 23 comma 7) del d.lgs 50/2016, risulta tecnicamente realizzabile sia sotto il profilo esecutivo, uso dei materiali, applicazione delle buone tecniche, rispetto della normativa di settore, cronoprogramma, secondo le indicazioni degli elaborati grafici e descrittivi, che economico come evidenziato dai documenti di quadro economico, computi metrici, nonché congruità economica. E per gli obiettivi previsti da parte dell'Amministrazione Comunale, in relazione al fatto che il medesimo intervento era già inserito nel programma triennale delle opere pubbliche approvato con DCC n. 19 dell' 11.04.2017, è esplicita e acclarata l'efficacia dell'intervento in una logica di servizio alla comunità, valorizzazione e fruizione paesaggistica nonché verso il criterio prioritario della sostenibilità ambientale concreta nonché miglioramento della qualità dell'area e della vivibilità sociale.

Nello specifico le strategie che si propongono per conseguire l'obiettivo generale, per rispondere alle criticità evidenziate e per sfruttare le potenzialità socio-economiche ed urbanistiche endogene del territorio di Castellana sono definite nel dettaglio nel PUMS allegato.



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

Si riportano di seguito le strategie estrapolate dal P.U.M.S. di cui le previsioni di progetto di ***“Rete Primaria Delle Piste Ciclabili Tratto Ferrovia Dismessa Ba-Ta Lotto 1 – Castellana (Ta) – Variante Integrativa allo Stralcio Funzionale per La Realizzazione Di Percorso Ciclabile”***, risultano assolutamente conformi, garantendo il raggiungimento in termini di **efficacia e di risultati attesi** gli obiettivi prevalenti:

Obiettivo e risultato atteso - Potenziamento della mobilità alternativa in ambito urbano (rif. PUMS ST_01)

Dalle verifiche condotte sull'attuale struttura della rete stradale e dalle analisi dei flussi dedotte mediante una proxy semplificata di traffico emerge la necessità di prevedere delle zone di interscambio modale nelle ZT ad elevata attrattività al fine di incrementare la fluidità della circolazione nelle arterie più congestionate, ridurre il numero delle fermate degli autobus extraurbani e ottimizzare i tempi di spostamento nel caso sia necessario utilizzare più mezzi. Ampliare l'uso della bicicletta è uno dei modi migliori per mantenere il sistema della mobilità automobilistica entro livelli di funzionamento non congestionati, ridurre la pericolosità e incrementare la qualità dell'ambiente.

Un obiettivo quindi deve essere quello di generare una domanda di uso della bicicletta anche e soprattutto nelle zone ove questo mezzo non viene riconosciuto come mezzo alternativo di spostamento.

Si rende dunque necessario il potenziamento della rete ciclabile sia attraverso la realizzazione di nuove piste, sia tramite l'individuazione di percorsi, anche promiscui con le autovetture, che permettano al ciclista di raggiungere i luoghi di destinazione in assoluta sicurezza. (*condizione garantita dal progetto delle piste ciclabili di cui la presente relazione di mobilità).

Vengono pertanto individuate tre strategie complementari:

- completamento delle piste ciclabili esistenti
- realizzazione di percorsi ciclabili
- realizzazione di nuove piste tramite attuazione dei comparti edilizi previsti nel futuro PUG

L'intervento è costituito dai percorsi individuati nella ST_01_I_05 che si integra con l'intervento di cui alla ST_07_01, recupero funzionale della ex ferrovia. In totale sono previste almeno sette stazioni di bike sharing. (Il progetto in oggetto prevede n. 1bike sharing in corrispondenza dell' intersezione con corso Roma)

Obiettivo e risultato atteso - Riduzione del carico veicolare (Rif. PUMS ST_02)

Obiettivo della strategia è quello di prevedere una riduzione del traffico veicolare e una maggiore fluidificazione della circolazione con eliminazione degli elementi di disturbo al flusso dei veicoli. Tra gli



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE

interventi proposti rientra il recupero funzionale del tratto adiacente l'ex ferrovia in ambito urbano lungo Vico IV Commercio per circa 200 mt. (ST_02_I_01) (* Il progetto di piste ciclabili rientra in picno)

L'intervento fornirebbe un'alternativa veicolare agli ambiti urbani in questa zona che attualmente hanno un unico accesso, aumentandone anche il livello di sicurezza, e fornirebbe alla struttura urbana un ulteriore percorso ciclabile.

L'azione è da integrarsi con l'intervento (ST_07_01) collegamento alla rete delle ciclovie, e agli interventi della (ST_01_I_05). In tal modo si creerebbe un'alternativa di mobilità tra il polo ospedaliero e gli ambiti urbani e periurbani della città, condizione garantita dal percorso ciclabile di progetto di cui la presente relazione.

Castellaneta (TA), li 26 Luglio 2017

Il Sindaco
Dott. Giovanni Gugliotti

Il Tecnico Progettista
Ing. Francesca Colaninno

Allegati
ABSTRACT PUMS



*COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE*



COMUNE DI CASTELLANETA
PROVINCIA DI TARANTO
PROGETTO DEFINITIVO
RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA
LOTTO 1 COMUNE DI CASTELLANETA
VARIANTE INTEGRATIVA ALLO STRALCIO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE



COMUNE DI CASTELLANETA

Provincia di Taranto

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

- ABSTRACT -

- GIUGNO 2017 -

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è composto dai seguenti elaborati:

- Relazione Generale
- Allegato 1 – Incidentalità;
- Allegato 2 - Indagini di traffico;
- Allegato 3 - Rapporto preliminare ai fini della verifica di assogettabilità a VAS;
- Tavole degli interventi proposti:
 - Tavola ST_01_I_01 - Interscambio modale nei pressi del polo ospedaliero;
 - Tavola ST_01_I_02 - Interscambio modale nei pressi del campo sportivo De Bellis;
 - Tavola ST_01_I_03 e ST_01_I_04 - Sistema di mobilità ciclabile a Castellaneta Marina;
 - Tavola ST_01_I_05 - Percorsi ciclabili a Castellaneta;
 - Tavola ST_02_I_01 – Recupero funzionale tratto adiacente ex ferrovia in ambito urbano;
 - Tavola ST_02_I_02_a - Riduzione del carico veicolare. Zona di Traffico A2 (Soluzione a);
 - Tavola ST_02_I_02_b - Riduzione del carico veicolare. Zona di Traffico A2 (soluzione b);
 - Tavola ST_05_I_01 - Messa in sicurezza via Taranto c/o oratorio Don Bosco;
 - Tavola ST_05_I_02_a - Messa in sicurezza via Taranto c/o scuola ITI “Q. Flacco” (soluzione a);
 - Tavola ST_05_I_02_b - Messa in sicurezza via Taranto c/o scuola ITI “Q. Flacco” (soluzione b);
 - Tavola ST_05_I_03 - Potenziamento e valorizzazione Zone 30;
 - Tavola ST_07_I_01 - Connessione alla rete delle ciclovie.

Si rimanda allo Studio di fattibilità – Linee di Indirizzo al P.U.M.S. di Castellaneta approvato con D.G.C. n. 120 del 06/08/2014 per:

- i verbali dei tavoli di concertazione con gli stakeholders;
- i questionari di indagine raccolti nella fase di analisi e conoscenze.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

1. PREMESSA

Il Piano urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Castellaneta, adottato con D.G.C. n. 83 del 31/05/2017 è articolato in dieci sezioni che affrontano il tema della mobilità all'interno del territorio comunale secondo gli indirizzi metodologici delle *“Linee guida – Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile”* della CE.

In linea con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato 2014-2020, i concetti di sostenibilità e di approccio integrato stanno alla base del processo di redazione del presente P.U.M.S., con particolare riferimento all'Obiettivo Tematico 4 in tema di Energia sostenibile e qualità della vita (*Ridurre i consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche e ad uso pubblico, residenziale e non residenziali; Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane*).

L'Unione Europea sollecita fortemente le azioni a sostegno dello sviluppo urbano sostenibile, prevedendo azioni integrate in grado di far fronte alle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali che si pongono nelle aree urbane, in linea con le disposizioni specifiche dei Regolamenti europei (ex. Art. 7 del Reg. CE 1301/2013)¹. Sono tre i *driver* tematici, fra loro integrabili, ovvero gli ambiti di intervento prioritari nell'Agenda urbana per i fondi comunitari 2014-2020, e tengono conto delle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali cui le azioni per lo sviluppo urbano sostenibile intendono far fronte. Le azioni di mobilità e logistica sostenibile risultano prioritarie nell'Agenda urbana che dedica alla mobilità nelle città una sezione (Obiettivo Tematico 4) contenente le indicazioni programmatiche ed attuative.

Il presente documento rappresenta l'evoluzione del precedente Studio di fattibilità - Linee di Indirizzo al P.U.M.S. di Castellaneta - approvato con D.G.C. n. 120 del 06/08/2014 al quale si rimanda anche per i verbali dei tavoli di concertazione con gli stakeholders e per i questionari di indagine raccolti nella fase di analisi e conoscenze, attività propedeutiche alla redazione del P.U.M.S.

Il P.U.M.S. è articolato in nove sezioni, oltre dodici tavole che dettagliano gli interventi individuati per il conseguimento degli obiettivi operativi.

Le sezioni forniscono gli elementi di conoscenza rispettivamente a :

- quadro conoscitivo generale
- qualità dell'ambiente urbano
- sistema della mobilità
- coerenza con gli strumenti di pianificazione sovraordinati
- mobilità sostenibile
- struttura attuale della viabilità
- strategia del piano

¹ Accordo di partenariato 2014-2020.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

- monitoraggio, verifica e valutazione del piano

Nella presente relazione vengono riportate sinteticamente solo le parti utili a sostenere la coerenza del PROGETTO DEFINITIVO - RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA LOTTO 1 – CASTELLANETA (TA) STRALCIO FUNZIONALE E VARIANTE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE P.O.R. Puglia FESR –FSE 2014-2020 – Asse IV – Azione 4.4 “Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali_ con il P.U.M.S.

2. LA MOBILITÀ SISTEMICA

In questa sezione del P.U.M.S. sono riportati i dati sulla mobilità giornaliera rilevati dall'Istat attraverso il censimento della popolazione e delle abitazioni. In particolare, il fenomeno è stato identificato richiedendo ad ogni individuo, all'interno del questionario generale, se effettua quotidianamente spostamenti per motivi di studio o di lavoro, andando poi ad analizzarne nel dettaglio le modalità.

Questa base dati consente di determinare la mobilità sistematica casa-lavoro e casa-scuola generata ed attratta dal comune di Castellana Grotte. E' opportuno sottolineare che i summenzionati dati esprimono solo una parte dei flussi quotidianamente generati ed attratti, poiché non contengono le quantità relative alla mobilità erratica, stimabile, sulla base delle indagini effettuate in altre realtà, in almeno il 40-45 % di quella complessiva. Purtroppo la conoscenza dei suddetti dati consente oltre alla definizione della struttura modale anche la descrizione di alcune caratteristiche degli spostamenti, utili non solo ai fini di un inquadramento complessivo ma a anche supportare la strutturazione degli scenari di progetto. Giornalmente il comune di Castellana Grotte è interessato da circa 10.443 spostamenti, di cui 7.278 complessivamente generati (di cui 5.285 hanno una destinazione interna al comune) e 3.165 attratti.

Tabella 2.1 Spostamenti generati attratti per tipologia di spostamento. Valori assoluti. (Anno 2011)

Origine	Destinazione	Studio	Lavoro	Totale
		2.785	4.493	7.278
Comune di Castellana Grotte	di cui nello stesso comune	2.297	2.988	5.285
	di cui fuori dal comune	488	1.505	1.993
Esterno	Comune di Castellana Grotte	962	2.203	3.165
TOTALE		3.747	6.696	10.443

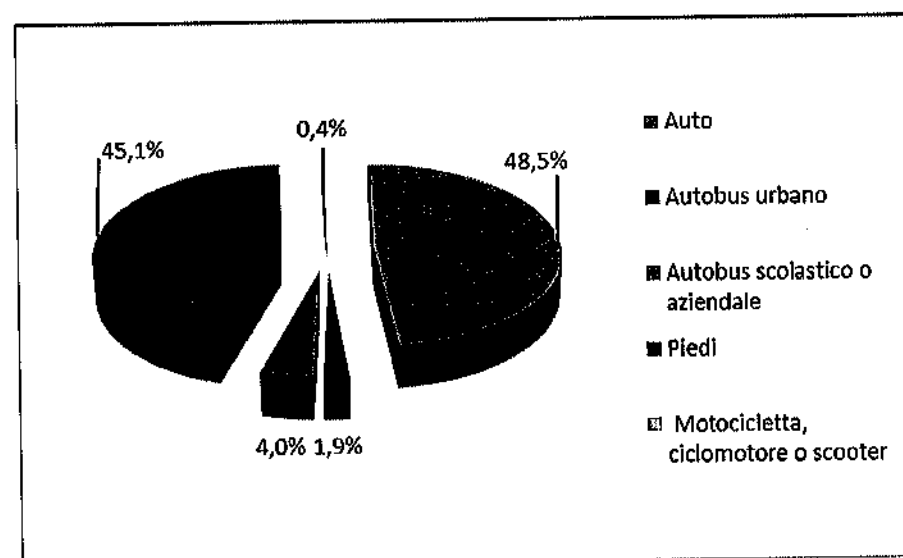
Fonte: Elaborazioni su dati contenuti nel database nazionale “Matrice del Pendolarismo Istat 2011”

Il dato che più risalta attiene, invece, all'elevata mobilità pedonale, pari al 32,8 % del complessivo, certamente superiore a molte alte realtà urbane nazionali di piccola e media dimensione. Con riferimento alla ripartizione modale degli spostamenti attratti, il 55 % (1.735) degli utenti giornalmente utilizza l'auto privata per accedere a Castellana Grotte, mentre il restante 45 % (1.426) utilizza l'autobus.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

Per quanto attiene agli spostamenti interni, 2.565 utenti, pari al 48,5 % del complessivo, utilizza l'autovettura privata, 2.382 utenti (45,1 %) si sposta a piedi e solo 214 (4,0 %) si muovono con l'autobus aziendale o scolastico. Il dato inerente gli spostamenti a piedi è davvero rilevante e di gran lunga superiore a quello di altre realtà urbane nazionali paragonabili soprattutto se commisurato alla dotazione di autovetture a Castellaneta, pari a 1 autovettura ogni 1,77 residenti (mentre i valori provinciali, regionali e nazionali sono 1,8, 1,79 e 1,61) e 1,60 autovetture per famiglia contro 1,44 autovetture in media sia in provincia che in regione. L'elevata mobilità pedonale è, con ragionevolezza, da associarsi principalmente all'estensione ed alle caratteristiche insediative del comune. **D'altro canto quasi nullo risulta l'utilizzo della bicicletta per compiere spostamenti sistematici.**

Figura 2.1 Spostamenti sistematici interno-interno per modalità – Valori percentuali



Fonte: Elaborazioni su dati contenuti nel database nazionale "Matrice del Pendolarismo Istat 2011"

2.1 Stima della domanda di mobilità

Per effettuare la stima della domanda si è utilizzato un modello con cui è stato affrontato il tema della mobilità all'interno del Comune di Castellaneta in termini quantitativi e qualitativi istituendo una relazione matematica tra l'offerta di trasporto e le necessità di spostamento (domanda).

Nello specifico, in relazione agli obiettivi del presente Studio, la procedura di stima della domanda di mobilità all'interno del comune di Castellaneta è stata effettuata secondo le seguenti fasi:

1. Zonizzazione dell'area di studio;
2. Definizione della domanda esistente, mediante proxy di mobilità;
3. Definizione dell'offerta di mobilità
4. Verifica di interazione tra domanda/offerta di mobilità.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

Attraverso un processo di calibratura, eseguita considerando il numero dei veicoli rilevati nelle sezioni di ingresso/uscita dell'abitato, è stato possibile ripartire il numero dei veicoli in transito nelle varie ZT. (tabella 2.2)

Le zone di traffico maggiormente sollecitate sono la ZT_A2, ZT_B1 e ZT_B3 ove il carico veicolare corrisponde a circa il 77% dell'intero flusso veicolare.

Tabella 2.2 Veicoli in movimento nelle varie ZT

	ZT_A1	ZT_A2	ZT_B1	ZT_B2	ZT_B3	ZT_B4	ZT_D	ZT_F1	ZT_F2	ZT_F3	ZT_CM	ZT_BC	Totale
Traffico veicolare interno	116	671	534	21	887	8	130	65	65	65	0	0	2.562
Traffico veicolare in uscita	42	92	140	86	102	18	1	0	0	0	28	69	577
Totale Stimato	158	763	674	107	989	26	131	65	65	65	28	69	3.139

3. LA STRATEGIA DEL PIANO

Il P.U.M.S. è stato elaborato secondo una visione strategica, che attraverso un preciso obiettivo generale si articola in obiettivi concreti e misurabili che forniscono concretamente la dimensione dei cambiamenti, così come indicato dalle "Linee guida -- Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" della CE. Più precisamente, il piano è stato concepito secondo la una logica che tiene conto dei seguenti punti:

- Obiettivo generale che definisce la vision comune del Piano;
- Obiettivi specifici che forniscono i risultati che il P.U.M.S. si propone di ottenere partendo dalla visione comune. Gli obiettivi sono stati strutturati in modo che risultino chiari e misurabili.
- Strategia di Intervento in cui si individuano le azioni e le attività che dovranno essere implementate per conseguire gli obiettivi specifici. Questi sono stati generati in base a delle priorità individuate che riflettono le esigenze dei principali portatori di interesse e più in generale dei cittadini mediante riunioni e tavoli tematici.

La tabella 3.1 mostra l'articolazione del Piano per obiettivi ed azioni.

Il Piano presenta una struttura tale da poter essere monitorato e verificato nella sua attuazione e successivamente valutato nella sua interezza in termini di processo e di impatto. Infatti per ogni azione sono stati definiti dei target che rappresentano la forma più concreta di impegno verso un P.U.M.S. e indicano il livello di cambiamento auspicato in un determinato periodo di tempo. Essi sono inoltre necessari per valutare se un provvedimento adottato raggiunge davvero il risultato desiderato. I target sono stati determinati secondo una logica SMART ovvero sono specifici, misurabili e effettivamente raggiungibili, e coerenti con gli obiettivi concordati così come indicato dalle "Linee guida". La definizione dei target fornisce trasparenza e chiarezza su ciò che si intende raggiungere in termini di cambiamento dei trasporti e della

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

mobilità. Sulla base di tale logica è stato individuato un gruppo di indicatori per misurare lo stato di avanzamento del Piano.

Tabella 3.1 Articolazione del P.U.M.S. per obiettivi e azioni

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Strategia di intervento	Azioni
Miglioramento della qualità della mobilità all'interno del tessuto urbano e periurbano di Castellaneta e di Castellaneta Marina	A. Migliorare la qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria (secondo quanto indicato dal Piano regionale sulla qualità dell'aria)	Riduzione nelle quote di ripartizione modale nell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, del mezzo pubblico e più in generale della mobilità ecocompatibile (ST_01)	Creazione di zone di interscambio modale Una nuova mobilità ciclabile in ambito urbano e sviluppo del bike sharing Potenziamento del trasporto pubblico locale Valorizzazione del trasporto ferroviario
		Protezione delle zone residenziali dalla pervasività del traffico automobilistico favorendo la fluidificazione della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte (ST_02);	Fluidificazione della circolazione veicolare
		Realizzazione zone a traffico limitato (ZTL) dell'urbanizzato considerando la particolare conformazione del Centro Storico e privilegiando una diffusione ad arcipelago di aree con particolare valenza (ST_03)	Creazione di zone a traffico limitato
		Sostituzione del parco veicolare comunale (ST_06)	Sostituzione del parco veicolare comunale con mezzi a bassa emissione
	B. Sostenere le attività economiche	La rete delle ciclovie in ambito periurbano (ST_07)	Riattivazione della vecchia ferrovia dismessa
		Creazione e riorganizzazione di aree a parcheggio per migliorare l'accessibilità delle zone di traffico a basso grado di penetrazione ed attivazione di un nuovo modello di gestione della sosta per incrementare l'attrattività della zona di Castellaneta Marina (ST_04)	Miglioramento della sosta e dei parcheggi
	C. Fornire elevati livelli di sicurezza per i pedoni, ciclisti e per gli automobilisti	Incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo agli utenti deboli (ST_05);	Interventi sulla sicurezza stradale Interventi immateriali di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale
		incremento dell'accessibilità degli spazi urbani e creazione percorsi pedonali urbani (ST_08);	Miglioramento e finalizzazione alla mobilità del PEBA
	D. Avere un elevato contenuto di innovazione tecnologica	Creazione e riorganizzazione di aree a parcheggio per migliorare l'accessibilità delle zone di traffico a basso grado di penetrazione ed attivazione di un nuovo modello di gestione della sosta per incrementare l'attrattività della zona di Castellaneta Marina (ST_04)	Creazione di sistemi di infomobilità
		Realizzazione zone a traffico limitato (ZTL) dell'urbanizzato considerando la particolare conformazione del Centro Storico e privilegiando una diffusione ad arcipelago di aree con	

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

	particolare valenza (ST_03)	
	Governance del processo di attuazione (ST_09)	Individuazione del Mobility Manager

3.1 Gli indirizzi programmatici adottati e condivisi

Il quadro che emerge dalla ricostruzione della mobilità a livello urbano evidenzia la presenza di criticità che rendono necessario prevedere delle politiche di intervento di breve, medio e lungo periodo finalizzate al conseguimento di un obiettivo strategico di miglioramento della qualità della mobilità all'interno del tessuto urbano di Castellaneta in primis e della zona della Marina. Tale impegno segue la direzione del principio di “Una città efficiente e orientata alla persona” (Dichiarazione di Brema sulla Pianificazione Urbana della Mobilità Sostenibile in Europa) ed è coerente con le sollecitazioni dell’Unione Europea a sostegno dello sviluppo urbano sostenibile, che prevedono azioni integrate in grado di far fronte alle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali che si pongono nelle aree urbane, in linea con le disposizioni specifiche dei Regolamenti europei (ex. Art. 7 del Reg. CE 1301/2013)². Sono tre i driver tematici fra loro integrabili, ovvero gli ambiti di intervento prioritari dell’Agenda urbana per i fondi comunitari 2014-2020, che tengono conto delle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali cui le azioni per lo sviluppo urbano sostenibile intendono far fronte. Le azioni di mobilità e logistica sostenibile risultano prioritarie nell’Agenda urbana che dedica alla mobilità urbana una sezione (Obiettivo Tematico 4) contenente le indicazioni programmatiche ed attuative.

Gli obiettivi del Piano sono altresì stati delineati tenendo conto delle indicazioni regionali ed in coerenza con gli orientamenti delle Linee Guida sulla Mobilità sostenibile della UE che prevede che un P.U.M.S. deve mirare a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

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

Pertanto, le azioni che saranno attivate dal P.U.M.S. dovranno conseguire i seguenti obiettivi specifici:

- A. migliorare la qualità dell’ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell’aria (secondo quanto indicato dal Piano regionale sulla qualità dell’aria) ;
- B. sostenere le attività economiche;
- C. fornire elevati livelli di sicurezza per pedoni, ciclisti ed automobilisti;

² Accordo di partenariato 2014-2020.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

D. avere un elevato contenuto di innovazione tecnologica.

Le strategie che si propongono per conseguire l'obiettivo generale, per rispondere alle criticità evidenziate e sfruttare le potenzialità socio-economiche ed urbanistiche endogene di Castellaneta sono:

1. riduzione nelle quote di ripartizione modale nell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, del mezzo pubblico e più in generale della mobilità ecocompatibile **(ST_01)**;
2. protezione delle zone residenziali dalla pervasività del traffico automobilistico favorendo la fluidificazione della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte **(ST_02)**;
3. realizzazione zone a traffico limitato (ZTL) considerando la particolare conformazione del Centro Storico e privilegiando una diffusione ad arcipelago di aree con particolare valenza **(ST_03)**;
4. creazione e riorganizzazione di aree a parcheggio per migliorare l'accessibilità delle zone di traffico a basso grado di penetrazione ed attivazione di un nuovo modello di gestione della sosta per incrementare l'attrattività della zona di Castellaneta Marina **(ST_04)**;
5. incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo agli utenti deboli **(ST_05)**;
6. riqualificazione, sotto il profilo ambientale, dei veicoli in circolazione tramite l'incentivazione dell'uso di carburanti ecologici o di veicoli ad emissioni ridotte o nulle a partire dalla flotta comunale **(ST_06)**;
7. connessione alla rete regionale e nazionale delle ciclovie turistiche attraverso la rifunionalizzazione e riconversione della vecchia ferrovia con valorizzazione del paesaggio rurale e creazione di una mobilità alternativa di connessione degli ambiti urbani e periurbani **(ST_07)**;
8. incremento dell'accessibilità degli spazi urbani e creazione percorsi pedonali urbani **(ST_08)**;
9. garanzia di comunicazione e gestione adeguate nell'attuazione del piano facendo leva sulla sensibilità della collettività verso la mobilità sostenibile attraverso un processo ben governato **(ST_09)**.

La strategia di Piano è coerente con gli strumenti di programmazione comunitaria, nazionale e regionale vigenti ed in corso di realizzazione e trova adeguata convergenza con gli strumenti di pianificazione esistente, ovvero con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Piano Urbanistico Generale (PUG) e il Piano Urbanistico Tematico Territoriale (PUTT), nonché con il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e con altri documenti esistenti di supporto alla programmazione di interventi a scala comunale (ad esempio: Schema direttore per la rigenerazione urbana e la mobilità sostenibile dell'insediamento turistico di Castellaneta Marina; Progetto del recupero della tratta dismessa TA-BA compresa tra Palagianello e Gioia del Colle che comprende un tratto del Comune di Castellaneta). Va altresì evidenziato che le azioni, implementate secondo le indicazioni del Piano Urbanistico Generale (P.U.G.) del Comune di Castellaneta adottato con D.C.C. n. 15 del 29/02/2016 e successivamente aggiornato con D.C.C. n. 36 del 11/10/2016,

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

dovranno essere in fase attuativa aderenti alle disposizioni ivi contenute e ai programmi operativi (cfr. PIRU).

3.2 Estratto dello scenario di Piano

Si riportano in dettaglio solo le strategie del P.U.M.S. che maggiormente si intersecano con il PROGETTO DEFINITIVO - RETE PRIMARIA delle PISTE CICLABILI TRATTO FERROVIA DISMESSA BA-TA LOTTO 1 – CASTELLANETA (TA) STRALCIO FUNZIONALE E VARIANTE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLABILE _P.O.R. Puglia FESR –FSE 2014-2020 – Asse IV – Azione 4.4 “Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali, mentre la tabella 3.1 illustra il quadro di sintesi degli interventi per strategia dell’intero Piano.

3.2.1 Potenziamento della mobilità alternativa in ambito urbano (ST_01)

3.2.1.1 Creazione di zone di interscambio modale

Dalle verifiche condotte sull’attuale struttura della rete stradale e dalle analisi dei flussi dedotte mediante una proxy semplificata di traffico emerge la necessità di prevedere delle zone di interscambio modale nelle ZT ad elevata attrattività al fine di incrementare la fluidità della circolazione nelle arterie più congestionate, ridurre il numero delle fermate degli autobus extraurbani e ottimizzare i tempi di spostamento nel caso sia necessario utilizzare più mezzi.

3.2.1.2 Una nuova mobilità ciclabile in ambito urbano e sviluppo del bike sharing

Ampliare l’uso della bicicletta è uno dei modi migliori per mantenere il sistema della mobilità automobilistica entro livelli di funzionamento non congestionati, ridurre la pericolosità e incrementare la qualità dell’ambiente.

Un obiettivo del PUMS deve essere quello di generare una domanda di uso della bicicletta anche e soprattutto nelle zone ove questo mezzo non viene riconosciuto come mezzo alternativo di spostamento.

Attualmente sono destinati alla mobilità ciclabile:

- 3.700 mt nella ZT_CM (Castellaneta Marina) di cui 1.400 mt lungo viale dei Pini fino a piazza Selene, 2.100 mt presso il lungomare Eroi del Mare. Entrambi i percorsi sono separati dalle corsie destinate alla circolazione delle autovetture;
- circa 650 mt nella ZT_CM dal parcheggio in via Scott (Castellaneta Marina) presso le case popolari fino all’incrocio sulla SP 12 per viale dei Pini;
- 240 mt nella ZT_B2 lungo via Stazione (Castellaneta) che, seppur indicato mediante segnalazione verticale, è praticamente inutilizzato in quanto non riconosciuto come tale non configurandosi come effettivo percorso ciclabile.

Si rende dunque necessario il potenziamento della rete ciclabile sia attraverso la realizzazione di nuove piste sia tramite l’individuazione di percorsi, anche promiscui con le autovetture, che permettano al ciclista di raggiungere i luoghi di destinazione in assoluta sicurezza.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

Vengono pertanto individuate tre strategie complementari:

- completamento delle piste ciclabili esistenti
- realizzazione di percorsi ciclabili
- realizzazione di nuove piste tramite attuazione dei comparti edilizi previsti nel futuro PUG

Si ritiene di dover intervenire attraverso adeguamento funzionale delle sole sedi stradali principali attraverso opere di separazione dei percorsi che garantiscano la definizione univoca delle sedi ciclabili. L'intervento è costituito dai percorsi individuati nella **ST_01_I_05** che si integra con l'intervento di cui alla **ST_07_01**, recupero funzionale della ex ferrovia. In totale sono previste almeno sette stazioni di bike sharing.

3.2.2 Riduzione del carico veicolare (ST_02)

Obiettivo della strategia è quello di prevedere una riduzione del traffico veicolare e una maggiore fluidificazione della circolazione con eliminazione degli elementi di disturbo al flusso dei veicoli. Tra gli interventi proposti rientra il recupero funzionale del tratto adiacente l'ex ferrovia in ambito urbano lungo Vico IV Commercio per circa 200 mt. (**ST_02_I_01**)

L'intervento fornirebbe un'alternativa veicolare agli ambiti urbani in questa zona che attualmente hanno un unico accesso, aumentandone anche il livello di sicurezza, e fornirebbe alla struttura urbana un ulteriore percorso ciclabile.

L'azione è da integrarsi con l'intervento (**ST_07_01**) collegamento alla rete delle ciclovie, e agli interventi della (**ST_01_I_05**). In tal modo si creerebbe un'alternativa di mobilità tra il polo ospedaliero e gli ambiti urbani e periurbani della città.

3.2.3 Connessione alla rete delle ciclovie e connessione tra ambiti urbani e periurbani (ST_07)

Secondo dati del 2012, in Europa il cicloturismo ha contato oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti per un valore totale di 44 miliardi di euro (fonte: MIBACT) . Basti pensare che, il valore potenziale del cicloturismo in Italia è stimabile in circa 3,2 miliardi annui. Pertanto connettersi alla rete significa creare delle opportunità reali per il territorio di Castellaneta. L'intervento consente di dare continuità all'itinerario ciclabile già realizzato lungo la rete ferroviaria dismessa del Comune di Palagianello e si inserirebbe all'interno del "Progetto CY.RO.N.MED" – itinerari Pugliesi, e contestualmente riuscirebbe a creare una interconnessione con la "Ciclovie dello Ionio".

Il progetto, interconnettendosi al percorso ciclabile realizzato nel Comune di Palagianello e al percorso da realizzarsi lungo la restante parte del tratto di ferrovia dismessa nell'ambito del Comune di Mottola – San Basilio, consentirà il collegamento tra i comuni di Castellaneta, Palagianello e Gioia del Colle. Inoltre, poichè la pista si sviluppa all'interno del territorio urbano di Castellaneta, con tale azione si otterrebbe una interconnessione tra gli ambiti urbani e quelli periurbani. Il percorso connette infatti le zone di traffico F1, B2, A2, B e D. Tale intervento si integra le azioni di cui alla **ST_01_05** e **ST_02_01** creando una rete di percorsi ciclabili che collegano tutte le aree urbane e periurbane del comune e interconnettono i punti di scambio intermodali previsti.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

Attraversando anche zone di particolare pregio paesaggistico, ed interconnettendosi con gli itinerari ciclopedonali regionali e nazionali, si realizzerebbe una vera e propria greenway con conseguente opportunità di generare anche economia di scala attorno al concetto della mobilità sostenibile.

Gli scenari, articolati secondo orizzonti temporali, forniscono, in relazione alle capacità delle politiche sulla mobilità che verranno messe in campo, il grado di realizzabilità del piano e conseguentemente la sua efficacia in termini di conseguimento dell'obiettivo generale del P.U.M.S.

Tabella 3.2 Quadro di sintesi degli interventi per strategia

ST_01 POTENZIAMENTO DELLA MOBILITÀ ALTERNATIVA	
Intervento	Descrizione
ST_01_I_01	Creazione di un punto di interscambio modale nei pressi il polo ospedaliero con area attrezzata per la sosta delle autovetture, degli autobus e delle biciclette, con ridefinizione degli stalli a parcheggio, installazione di pannelli elettronici per l'ottimizzazione dei tempi di attesa del trasporto pubblico locale e con una stazione per bike sharing (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_01)
ST_01_I_02	Creazione di un punto di interscambio modale nell'attuale parcheggio del Campo Sportivo De Bellis con area attrezzata per la sosta delle autovetture, degli autobus del trasporto pubblico e degli autobus turistici, delle biciclette, con ridefinizione degli stalli a parcheggio, installazione di pannelli elettronici per l'ottimizzazione dei tempi di attesa del trasporto pubblico locale ed una stazione di bike sharing (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_02)
ST_01_I_03	Sistemazione e riadattamento funzionale per circa 525 mt da Piazza Kennedy a lungomare Eroi del Mare costeggiando la struttura dell'ex colonia (50.000 Euro). Creazione 2 stazioni di bike sharing (60.000 Euro) (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_03_04).
ST_01_I_04	La realizzazione di una pista ciclabile per circa 550 mt dall'inizio di viale dei Pini (rif. Postazione di Vigilanza) fino al villaggio dei Turchesi (Questo intervento è stato realizzato nel 2016). Recupero del tratto esistente di circa 650 mt che collega il parcheggio di via Scott nei pressi del complesso delle case popolari con incrocio SP 12 (30.000 Euro). A valle dell'intervento di nuova gestione unica del sistema dei parcheggi (ST_04_I_01) le zone a parcheggio controllato potranno essere utilizzate anche a viabilità ciclabile (120.000 Euro). Creazione 5 stazioni di bike sharing (150.000 Euro) (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_03_04).
ST_01_I_05 - Percorso 01	Da Stazione interscambio presso campo sportivo De Bellis che collega la ZT_B3 con la ZT_B1 attraversando via delle Spinelle, Via San Francesco e via Aldo Moro per circa 2.200 mt. (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_05)
ST_01_I_05 Percorso 02	Da Stazione interscambio presso campo sportivo De Bellis attraverso via delle Spinelle, via Verga e via Mastrobuono all'interno della ZT_B3 in modo da rispondere alla domanda di mobilità ciclabile/mobilità disabili da parte dell'intera zona ZT_B3 e della zona ZT_B4 e ZT_D per circa 1.000 mt. (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_05)

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

ST_01_I_05_Percorso 03	Percorso_03 da Stazione interscambio presso l'ospedale utilizzando in parte il tracciato della ex ferrovia via Verdi e via San Francesco in modo tale rispondere alla domanda di mobilità ciclabile/mobilità disabili da parte dell'intera zona ZT_A2 e collegando le ZT_F1, ZT_A2 e ZT_B1 per circa 900 mt. di cui 400 mt attraverso intervento ST_07_01 (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_05)
ST_01_I_05_Percorso 04	Percorso_04 da intersezione con percorso_03 attraverso via Roma fino all'inizio del Centro Storico. Tale percorso sarà attivabile previa introduzione del senso unico in via Roma. Questo percorso della lunghezza di circa 600 mt consentirebbe di collegare alle varie ZT anche la zona ZT_A2 la ZT_A1. (cfr: Scheda Intervento ST_01_I_05)
ST_01_I_05_BS	In aderenza con gli interventi di mobilità ciclabile sono da prevedere due reti di bike sharing: – Castellaneta Marina. Inizialmente è da prevedere una rete con sette stazioni: 1 stazione presso il parcheggio di via Scott nei pressi del complesso delle case popolari 1 stazione presso Piazza Kennedy 5 Stazioni lungo il Lungomare eroi del Mare – Castellaneta. Inizialmente è da prevedere una rete con almeno sette stazioni – 1 stazione presso polo di interscambio polo ospedaliero – 1 stazione presso polo di interscambio campo sportivo De Bellis – 1 stazione in viale Verdi – 1 stazione in piazza Principe di Napoli presso Municipio – 2 postazioni in via San Francesco – 1 stazione in Via Roma presso chiesa dell'Assunta Nel breve e medio periodo è da prevedere l'attrezzaggio delle postazioni presso le aree di interscambio ai fini di una necessaria sperimentazione utile a definire la complessiva implementazione del sistema.
ST_01_I_06_TPL	Al fine di poter integrare l'offerta intermodale di mobilità è necessario a fasi successive prevedere: – rivisitazione degli orari in modo tale da coprire maggiormente la domanda di mobilità nelle fasce orarie legate agli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola; – integrazione tra le due linee di TPL in modo tale da aumentare la disponibilità di mezzi; – installazione su pensiline e fermate di display per la visualizzazione dei tempi di attesa dei mezzi (costo di circa 300.000 euro); – creazioni di fermate accessibili anche ai portatori di handicap; – riconversione del parco autobus con mezzi a trazione elettrica, ibrida o a base emissione ed ad elevata accessibilità per tutti gli utenti (costo di circa 400.000 Euro).
ST_01_I_07_SF	Al fine di poter ridurre l'uso dell'auto privata per raggiungere la località di Castellaneta Marina, considerato che l'attuale stazione ferroviaria di Castellaneta Marina, ubicata presso la località Termitosa, è decentrata rispetto al nucleo abitato della Marina, si propone, attraverso un intervento da concertare con il soggetto gestore dell'infrastruttura ferroviaria, l'ubicazione della fermata presso il centro di Castellaneta Marina tra l'ex colonia e il lungomare Eroi del Mare.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

ST_02 RIDUZIONE DEL CARICO VEICOLARE	
Intervento	Descrizione
ST_02_I_01	Adeguamento e riadattamento per il transito anche alle biciclette (mediante pista ciclabile di cui all'intervento ST_07_01) del tratto stradale adiacente la ferrovia dismessa lungo Vico IV Commercio per circa 200 mt. o soluzione alternativa da verificare in sede di fattibilità tecnica ed economica. Questo consentirebbe di migliorare l'accessibilità e creare un percorso ciclabile di connessione tra gli ambiti urbani e periurbani del comune. Tale intervento si integra, compatibilmente con le previsioni del PUG e con il percorso ciclabile di cui alla strategia ST_07 (cfr: Scheda Intervento ST_02_I_01)
ST_02_I_02	Soluzione a) (cfr: Scheda Intervento ST_02_I_02_a) Nuovo senso di circolazione con: - istituzione del senso unico in via Roma (senso unico a salire); - cambio di senso unico in via San Francesco tra via Roma e Viale Verdi (senso unico a salire); - introduzione di una piccola rotatoria all'incrocio tra via San martino – Via Stazione e Via Roma; - obbligo di svolta a destra per le immissioni in viale Verdi; - obbligo di svolta a destra per le immissioni in via San Francesco (ramo 2); - cambio di senso unico in via Tedesco (senso unico a salire) - introduzione di una piccola rotatoria all'incrocio Via Stazione e Viale Verdi; - obbligo di svolta a destra per le immissioni in Via Roma Soluzione b) (cfr: Scheda Intervento ST_02_I_02_b) - istituzione del senso unico in via Roma (senso unico a salire); - istituzione del senso unico in viale Verdi (senso unico a scende) con corsia videosorvegliata riservata agli autobus a salire; - istituzione del senso unico in via Sacro Cuore (senso unico a scende) con corsia riservata agli autobus a salire; - cambio di senso unico in via San Francesco tra via Roma e Viale Verdi (senso unico a salire); - obbligo di svolta a sinistra per le immissioni in viale Verdi; - cambio di senso unico in via Tedesco (senso unico a salire) - obbligo di svolta a destra per le immissioni in Via Roma, in via San Francesco; - istituzione di una rotonda tra via Roma, Via Stazione e Via San Martino
ST_03 ZONE A TRAFFICO LIMITATO	
Intervento	Descrizione
ST_03_I_01	Un impianto di telecontrollo degli accessi per Zone a Traffico Limitato (ZTL), secondo le più moderne tecnologie che consente l'attivazione del servizio di identificazione delle targhe per accessi in ZTL è attuabile grazie alla possibilità di realizzare una rete di trasmissione dei dati in tecnologia radio. Le ZTL sono: - Centro storico (già attivato da 2015 ma non telegestito); - Isola pedonale temporanea con controllo in telegestione tratto di via Roma, da Piazza Principe di Napoli fino a intersezione con via Mancini

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

ST_04 SOSTA E PARCHEGGI	
Intervento	Descrizione
ST_04_I_01	Si propone la seguente politica della sosta: Castellaneta – con la istituzione della ZTL nel centro storico convertire l'attuale area di sosta posta nella ZT_A2 in area di sosta a tempo nella fascia oraria 10:00 – 22:00 e a tempo illimitato per i residenti del centro storico. In particolare le vie coinvolte sono : – via Umberto 60 posti auto – via Roma 24 posti auto – via S.S. 7 – lungo passeggiata 60 posti auto. Castellaneta Marina – recuperare e completare il parcheggio di estremità posto a in prossimità delle case popolari per una dotazione complessiva di circa altri 600 posti auto e caravan (parcheggio P6) questo consentirebbe di incrementare l'offerta di parcheggio del 36%; – prevedere una gestione unitaria di tutti i parcheggi con una politica tariffaria differenziata finalizzata all'incentivazione del parcheggio in ingresso a Castellaneta Marina; – istituzione di servizio navetta tramite bus elettrico tra parcheggio P6 di e lungomare; – realizzazione di pannelli informativi relativi alla disponibilità di posti auto all'ingresso della Marina; – implementazione di strumenti di prenotazione on line mediante applicazioni per smartphone del posto auto. I costi di questo intervento sono a carico del concessionario da individuare attraverso gara ad evidenza pubblica mediante l'offerta economicamente vantaggiosa in conformità ai D.Lgs 50/2016 e s.m.i.
ST_05 SICUREZZA STRADALE E POTENZIAMENTO ZONE 30	
Intervento	Descrizione
ST_05_I_01	Creazione di un nuovo tratto di carreggiata (lato dx in ingresso a Castellaneta), complanare a quella di marcia, che consentirebbe di raggiungere in sicurezza l'ingresso dell'oratorio. Tale complanare dovrà essere delimitata da guard rail o altro strumento di protezione. Per l'attraversamento pedonale in corrispondenza della stazione di benzina si può prevedere di posizionare due attraversamenti pedonali rialzati e, se possibile a seguito di progettazione definitiva, anche la possibilità di realizzare un restringimento della carreggiata con inserimento di un' isola spartitraffico centrale (cfr: Scheda Intervento ST_05_I_01).
ST_05_I_02	Soluzione a) fermata del trasporto pubblico fuori dalla carreggiata (sul lato dx in ingresso a Castellaneta). Per garantire la sicurezza dei pendolari, una volta scesi dall'autobus o in attesa di quest'ultimo, si avrebbe la possibilità di sostare sul marciapiede opportunamente dimensionato e dotato di ringhiera di protezione e da qui utilizzare l'attraversamento rialzato. Da verificare in sede progettuale la possibilità di inserire una isola salvagente (cfr: Scheda Intervento ST_05_I_02_a). Soluzione b) fermata dell'autobus fuori dalla carreggiata (sul lato sx in ingresso a Castellaneta) . Per garantire la sicurezza dei pendolari si potrebbe creare un'area di sosta

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

	e dimensionare opportunamente un marciapiede dotato di ringhiera di protezione, interrotto solo in prossimità dell'ingresso all'attività commerciale presente su quel tratto stradale. Questa soluzione consentirebbe ai pedoni di raggiungere la scuola senza dover mai attraversare. Sia per la soluzione a) che per la soluzione b) è opportuno che sia segnalata la presenza di rilevatore di velocità che induca i conducenti dei veicoli a rallentare e creazione di opportuna segnaletica orizzontale e verticale. (cfr: Scheda Intervento ST_05_I_02_b).
ST_05_I_03	Per quanto riguarda le zone 30 da valorizzare esse sono: – Zona 30 1 - Via delle Spinelle da incrocio con via Roma a incrocio con via Mastrobuono – lunghezza 450 mt; – Zona 30 2 - Via don Sturzo da incrocio con via Nenni a incrocio con traversa don Sturzo – lunghezza 250 mt. Le nuove zone da realizzare nel breve e medio periodo sono: – Zona 30 – 3 – Via San Francesco incrocio via Nenni a incrocio con via Don Sturzo lunghezza 230 mt; – Zona 30 – 4 – Via Nenni da a incrocio con via Don Sturzo a incrocio via San Francesco – lunghezza 160 mt; – Zona 30 – 5 – Via San Francesco incrocio via Roma a incrocio con via Verdi – 80 mt; – Zona 30 – 6 – Via Roma incrocio via San Francesco a incrocio via Tedesco, in caso di attuale configurazione (senso unico) – lunghezza 350 mt. Complessivamente le Zone 30 da attivare nel breve e medio periodo misurano circa 820 mt. A questi vanno aggiunti i 700 mt esistenti da valorizzare. Complessivamente si potrà avere circa 1,5 km di strade a zona 30.
ST_06 SOSTITUZIONE DEL PARCO VEICOLARE COMUNALE	
Intervento	Descrizione
ST_06_I_01	Il rinnovo degli automezzi di servizio con veicoli a basso impatto ambientale 1. sostituzione degli attuali scuolabus con autobus elettrici o a metano; 2. sostituzione di 3 auto a benzina con auto euro 6 diesel, a metano o ibride; 3. sostituzione di 2 auto diesel con vetture euro 6 diesel, a metano o ibride.
ST_07 CONNESSIONE ALLA RETE DELLE CICLOVIE E CONNESSIONE TRA GLI AMBITI URBANI E PERIURBANI	
Intervento	Descrizione
ST_07_I_01	L'intervento consiste nel realizzare una ciclovia riutilizzando il tratto di ferrovia dismessa che si sviluppa in ambito extraurbano e urbano del Comune di Castellaneta. Il percorso si articola complessivamente per una lunghezza pari a circa 11,00 Km, in direzione Sud-Nord, connettendosi direttamente alla pista ciclabile realizzata dal Comune di Palagianello. Il presente si integra con gli interventi ST_01_01, ST_01_05 e ST_02_01 (cfr: Scheda Intervento ST_07_I_01).
ST_08 ACCESSIBILITÀ DEGLI SPAZI E PERCORSI PEDONALI URBANI	
Intervento	Descrizione
ST_08_I_01	Attuazione del Piano comunale di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA).
ST_09 GOVERNANCE DI ATTUAZIONE DEL PROCESSO	

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

Intervento	Descrizione
ST_08_I_01	Creazione di una struttura di governo del processo l'individuazione di un Mobility Manager (MM). Costo giornaliero 250,00 €. Giornate complessive annue di 60 giornate. Budget di 10.000 per campagne di sensibilizzazione e comunicazione.

4. IL GRADO DI EFFICACIA DEL PIANO PER SCENARIO

L'orizzonte temporale del piano, così come indicato dalle linee guida della UE, è di dieci anni dalla sua definitiva approvazione. Conseguentemente gli scenari di riferimento sono:

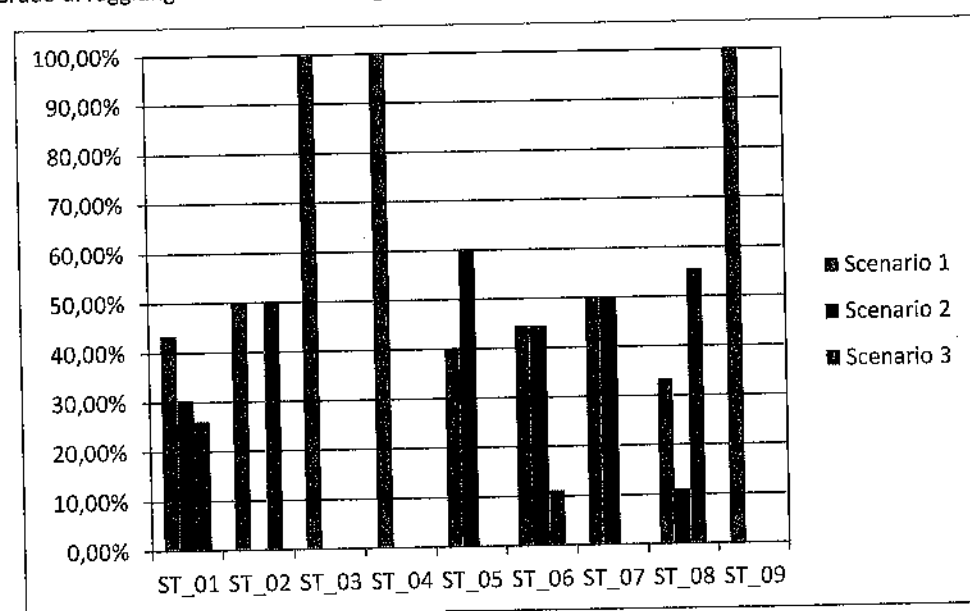
- Scenario 1 – Scenario di breve periodo. Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 0 a all'anno 3.
- Scenario 2 – Scenario di medio periodo. Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 3 all'anno 6.
- Scenario 3 – Scenario di lungo periodo. Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 6 all'anno 10.

Il piano, oltre ad essere articolato in azioni tra loro integrate, prevede interventi snelli e di facile attuazione, proprio per avere un più rapido raggiungimento dell'obiettivo generale.

Ne consegue che, se opportunatamente governato, gli scenari 1, 2 e 3 avrebbero un grado di conseguimento pari al 51,42%, 31,80% e 16,78 rispettivamente. Gli impatti positivi, anche in termini di qualità ambientale in senso lato, si otterrebbero quasi esclusivamente nell'arco dei primi tre anni.

La figura mostra il grado di raggiungimento per strategia di intervento.

Figura 4.1 Grado di raggiungimento delle strategie secondo i tre scenari di riferimento



 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Giugno 2017	Abstract

Per come è stato strutturato il Piano, anche in relazione alla conformazione delle strutture urbane di riferimento, il piano prevede un grado di realizzabilità nel breve periodo del 67% per Castellaneta Marina e del 46% per Castellaneta. Obiettivo specifico del P.U.M.S. in termini di flusso veicolare è di ridurre il numero dei veicoli circolanti all'interno del Comune, anche nella zona della Marina (anche se per questo ambito le azioni sono finalizzate a decongestionare il lungo mare nelle domeniche di estate).

L'obiettivo atteso è ridurre del 35% il flusso nelle zone di maggior carico veicolare nel periodo di attuazione e contestualmente favorire la mobilità ciclabile, incidendo essenzialmente sugli spostamenti interni. In relazione agli scenari prospettati per le varie strategie si otterrebbe una riduzione del traffico veicolare complessivo del 9,9%, con lo scenario 1, del 16,3% con lo scenario 2 e del 23,3% con lo scenario 3. Ipotizzando costante il numero totale degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e di quelli che avvengono a piedi, si otterrebbe la ripartizione modale riportata in figura 4.2.

Figura 4.2 Grado di raggiungimento delle strategie secondo i tre scenari di riferimento

