Comune di Canosa di Puglia

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Relazione di Piano

LUGLIO 2024

Sommario

Sezione 1 – Quadro conoscitivo 2
Le linee guida europee per la redazione dei PUMS 1
Le linee guida ministeriali per la redazione dei PUMS 7
Quadro programmatico progettuale 12
Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale della Provincia BAT 17
Piano Triennale delle Opera Pubbliche 25
Quadro demografico 28
Indagini di campo 39
Conteggi veicolari sezioni correnti 41
Indagini sulla sosta 94
La mobilità su auto privata 151
2. Il Progetto 155
La mobilità ciclopedonale 156
Trasporto collettivo 174
Viabilità e parcheggi 184

Sezione 1 – Quadro conoscitivo

Le linee guida europee per la redazione dei PUMS

Linee Guida ELTIS –

Il Ciclo di Pianficazione del PUMS



I Ciclo del PUMS 9

Le linee guida ministeriali per la redazione dei PUMS

Le Linee Guida del MIT

Aree tematiche e obiettivi specifici

Il ***PUMS*** viene definito quale ***strumento di pianificazione strategica*** *che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni),* ***sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana*** *(preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita),* ***proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso*** *la definizione di* ***azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.***

Gli Obiettivi del PUMS (D.M. 4 Agosto 2017)



Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità

- Miglioramento del TPL
- Riequilibrio modale della mobilità
- Riduzione della congestione
- Miglioramento della accessibilità di persone e merci
- Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
- Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano



Sostenibilità energetica e ambientale

- Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili
- Miglioramento della qualità dell'aria
- Riduzione dell'inquinamento acustico



Sicurezza della mobilità stradale

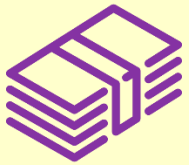
- Riduzione dell'incidentalità stradale
- Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)



Sostenibilità socio-economica

- Miglioramento della inclusione sociale
- Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- Aumento del tasso di occupazione
- Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)



Le L.G. prevedono **sette strategie** fondamentali:

- Integrazione tra i sistemi di trasporto;
- Sviluppo della mobilità collettiva;
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
- Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
- Razionalizzazione della logistica urbana;

Le Linee Guida della Regione Puglia

La Giunta Regionale con **deliberazione n. 193 del 20.02.2018**, pubblicata sul BURP n. 36 del 12.03.2018, **ha approvato le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS**. Le Linee Guida regionali sono destinate in prima istanza alle Amministrazioni Locali pugliesi che intendano impegnarsi nello sviluppo di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ma anche ai professionisti esperti in pianificazione e gestione della mobilità che forniscono il loro supporto alle amministrazioni locali.



Nella tabella seguente è sono riportate le integrazioni apportate dalle L.G. R ai macro - obiettivi MIT

	AREE DI INTERESSE	MACRO - OBIETTIVI
A	**Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità**	Riduzione tasso di motorizzazione (R) Riequilibrio modale della mobilità (M) Riduzione della congestione stradale (M) Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M) Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M) Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) (M)
B	**Sostenibilità energetica ed ambientale**	Contenimento dei consumi energetici (R) Miglioramento della qualità dell'aria (M) Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
C	**Sicurezza della mobilità**	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
D	**Sostenibilità socio-economica**	Miglioramento della qualità della vita [20](R) Miglioramento della inclusione sociale (M) Economicità dei trasporti (R)
M = Ministero R = Regione		

Le Linee Guida della Regione Puglia

Obiettivi e indicatori pe ril monitoraggio 1/3

	Obiettivi	Indicatori	Unità di misura	Fonte dei dati	Trend
A	Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura	%	Indagini CATI	-
		% di spostamenti con TPL	%	Indagini CATI	+
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	%	Indagini CATI	-
		% di spostamenti in bicicletta	%	Indagini CATI	+
		% di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI	+
	Riduzione tasso di motorizzazione	Auto possedute	auto/1000 abitanti	ACI/ISTAT	-
	Riduzione della congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	Banca Dati EE.LL.	n.s.
		Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	minuti	Banca Dati EE.LL.	n.s.
		Velocità media commerciale TPL	Km/h da capolinea a capolinea esclusi i tempi di sosta agli stessi (per ambiti territoriali)	Aziende TPL (AVL/AVM o altri sistemi di bordo o da servizio programmato)	+
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (distanze a piedi da fermate e stazioni, a soglie prefissate)	Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
		Indice di accessibilità delle merci	Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 m da una piazzola di carico/scarico merci	Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)	mq APU/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione della rete pedonale	km itinerari pedonali/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione della rete ciclabile	km itinerari ciclabili/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione Zone 30	kmq/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione delle ZTL	kmq/abitante	Banca Dati EE.LL.	+
B	*Contenimento dei consumi energetici*	*nessun indicatore minimo*			
	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km PM10	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
		Emissioni di CO2 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km CO2	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
		Emissioni di NOx del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km NOx	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
	Riduzione dell'inquinamento acustico	*nessun indicatore minimo*			
C	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale	n° incidenti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice annuo di mortalità stradale	n° morti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL.	-
D	Miglioramento della qualità della vita	Livello di soddisfazione	n° persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI	+
	Miglioramento della inclusione sociale	Livello di soddisfazione delle categorie deboli	n° persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI	+
	Economicità dei trasporti	Costo di esercizio per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante	Indagini specifiche c/o gestori	+
			euro/anno/passeggero	Indagini specifiche c/o gestori	-

Le Linee Guida della Regione Puglia

Obiettivi e indicatori pe ril monitoraggio 2/3

	OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI	TREND
A	Riduzione della congestione stradale	Durata media dello spostamento con veicolo privato (sia sulle 24 ore sia nell'ora di punta)	minuti	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	n.s.
		Tempi totali spesi sulla rete stradale (giorno feriale tipo e ore di punta)	ore	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	-
		Durata media di utilizzo delle auto su base giornaliera	minuti	FCD o indagini a campione	-
		Domanda di sosta parcheggi non regolamentati	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	FCD o indagini specifiche	n.s.
		Durata totale e media della sosta in parcheggi non regolamentati	minuti	FCD o indagini specifiche	n.s.
		Spostamenti in auto per anno (interni e in ingresso)	n. spostamenti/anno	FCD o indagini specifiche	n.s.
B	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	*Nessun ulteriore indicatore*			
	Contenimento dei consumi energetici	Consumo di energia del settore della mobilità	tep/abitanti/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 da traffico veicolare pro-capite	kg PM10/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
		Emissioni di CO2 da traffico veicolare pro-capite	t CO2/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
		Emissioni di NOx da traffico veicolare pro-capite	kg NOx/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
	Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	Percentuale residenti esposti a > 55/65 dBA	Stima con modelli - Rilievi	-
C	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Tasso di mortalità da incidente stradale	n° morti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
		Tasso di lesività da incidente stradale	n° feriti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice di mortalità stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° morti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice di lesività stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° feriti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
D	Economicità dei trasporti	Spesa annuale per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante	Indagini specifiche	-
		Spesa annuale per il trasporto merci	euro/anno/tonnellata	Indagini specifiche	-

Tabella 2. Ulteriori indicatori

Le Linee Guida della Regione Puglia

Obiettivi e indicatori pe ril monitoraggio 3/3

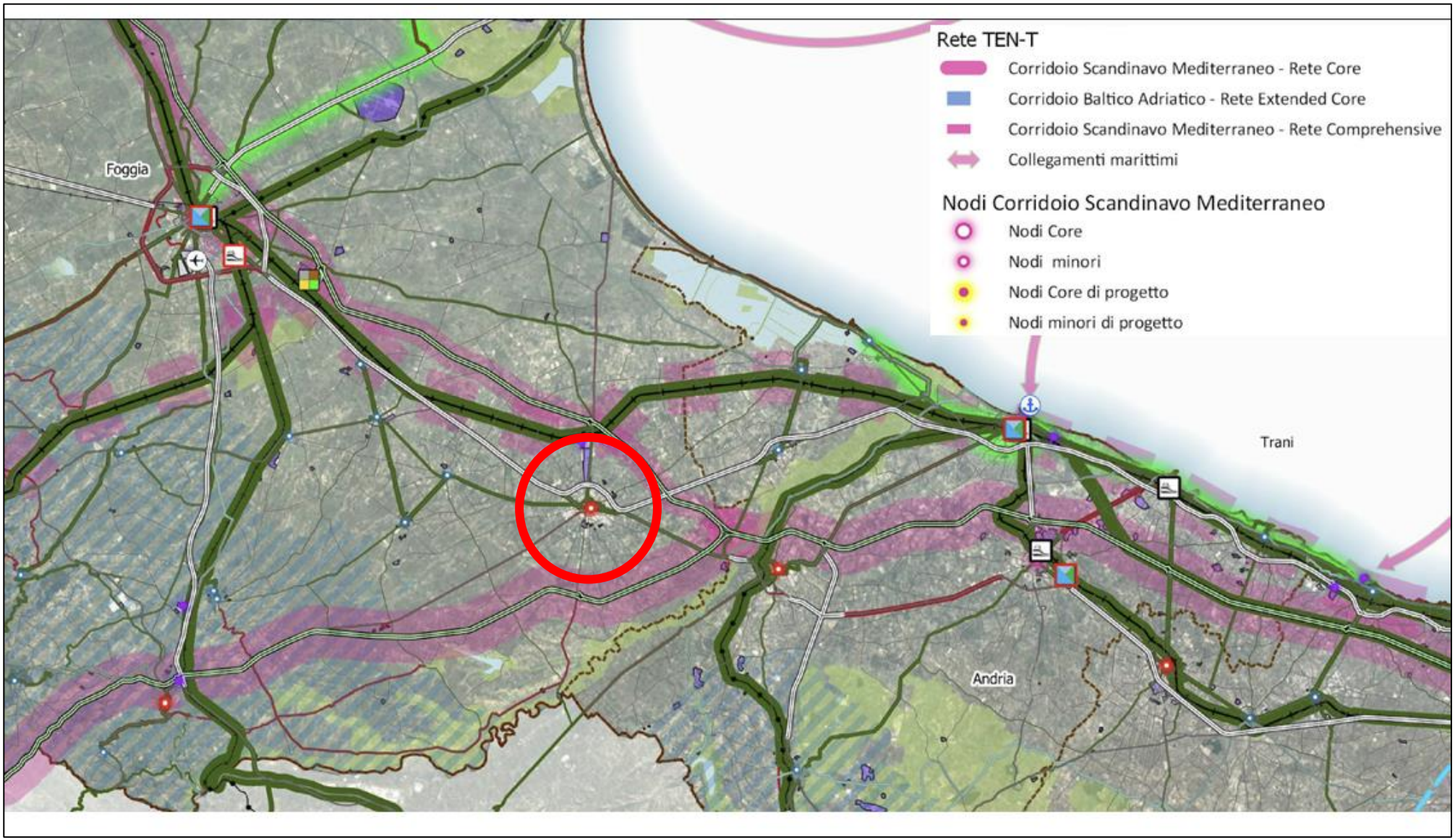
CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Fattore di riempimento TPL	Pass*km/posti*km	Azienda TPL
	Numero di titoli intermodali venduti	Numero titoli/anno	Azienda TPL
	Soddisfazione degli utenti	Percentuale	Indagini specifiche
	Numero furti su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero fermate con sistemi di videosorveglianza	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero aggressioni su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	km di corsie riservate	km	Banca Dati EE.LL.
	Età media del parco circolante	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero impianti con priorità semaforica	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero mezzi a basso impatto su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi con sistema conteggio passeggeri su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi dotati di sistema AVL/AVM su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
Campagne di comunicazione	Numero campagne	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero utenti raggiunti per ogni campagna	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero eventi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Servizi di sharing mobility	Numero automobili in sharing	Numero auto in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/auto flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio car sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero biciclette in sharing	Numero bici in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/bici flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio bike sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero utenti iscritti servizio carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero medio componenti equipaggio carpooling	Valore assoluto	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi in carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero stalli riservati carpooling	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Sistemi pedonali meccanizzati	Km di rete pedonale meccanizzata	km	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno/km di rete pedonale meccanizzata	Utenti/anno/km	Indagini specifiche
	Numero ascensori verticali o inclinati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno trasportati ascensori/capacità totale annua	Utenti/anno/posti disponibili	Indagini specifiche

CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI
Controllo Accessi Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Numero varchi con controllo automatico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero pilomat installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per varco	Numero sanzioni/varco/anno	Banca Dati EE.LL.
Sistema della sosta	Numero stalli a pagamento	n° stalli tariffati/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio di sosta a pagamento	Minuti	Banca Dati Gestori
	Numero sanzioni elevate per mancato pagamento	n° sanzioni/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero stalli di interscambio	n° stalli di interscambio/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio in sosta di interscambio	Minuti	Banca Dati EE.LL.
Mobilità ciclistica	Numero pompe pubbliche installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero totem contapassaggi installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero cicloposteggi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero velostazioni	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Biciclette in servizi di rent a bike	Numero biciclette disponibili	Indagini specifiche
	Numero ciclofficine	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità scolastica	Numero linee pedibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero linee bicibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
Logistica merci	Numero aree di sosta per carico/scarico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per occupazione aree dedicate	Numero sanzioni/area/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero cargo – bikes operative	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità elettrica	Numero colonnine installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero di ricariche a colonnina	ricariche/colonnina/anno	Banca Dati EE.LL.

Quadro programmatico progettuale

Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti

IL Ruolo di Canosa nella rete a Nodi prevista dal Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporto della Regione Puglia



Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti

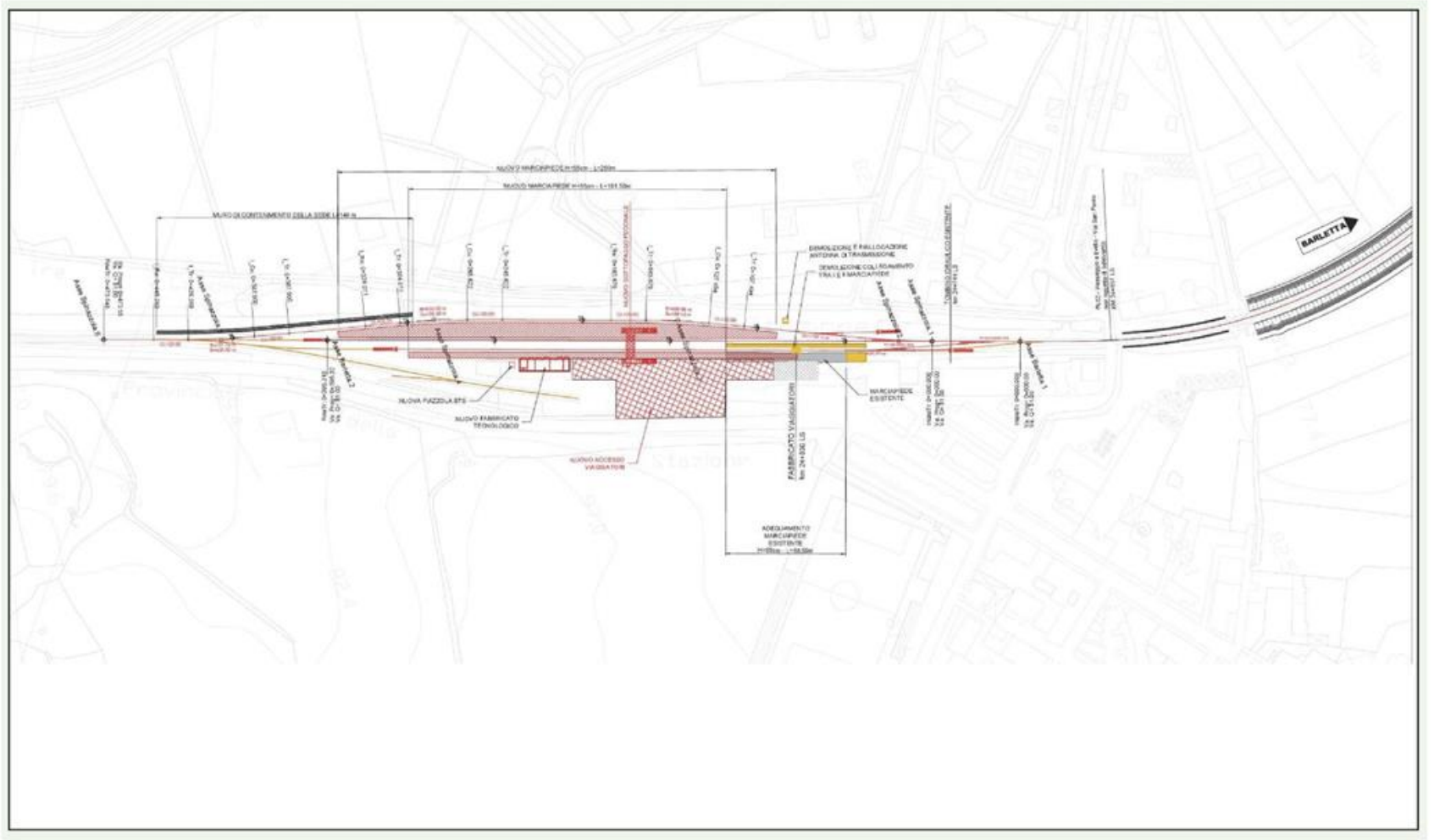
IL Ruolo di Canosa nella rete a Nodi prevista dal Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporto della Regione Puglia - Ferrovia



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2023 — Comune di Canosa di Puglia

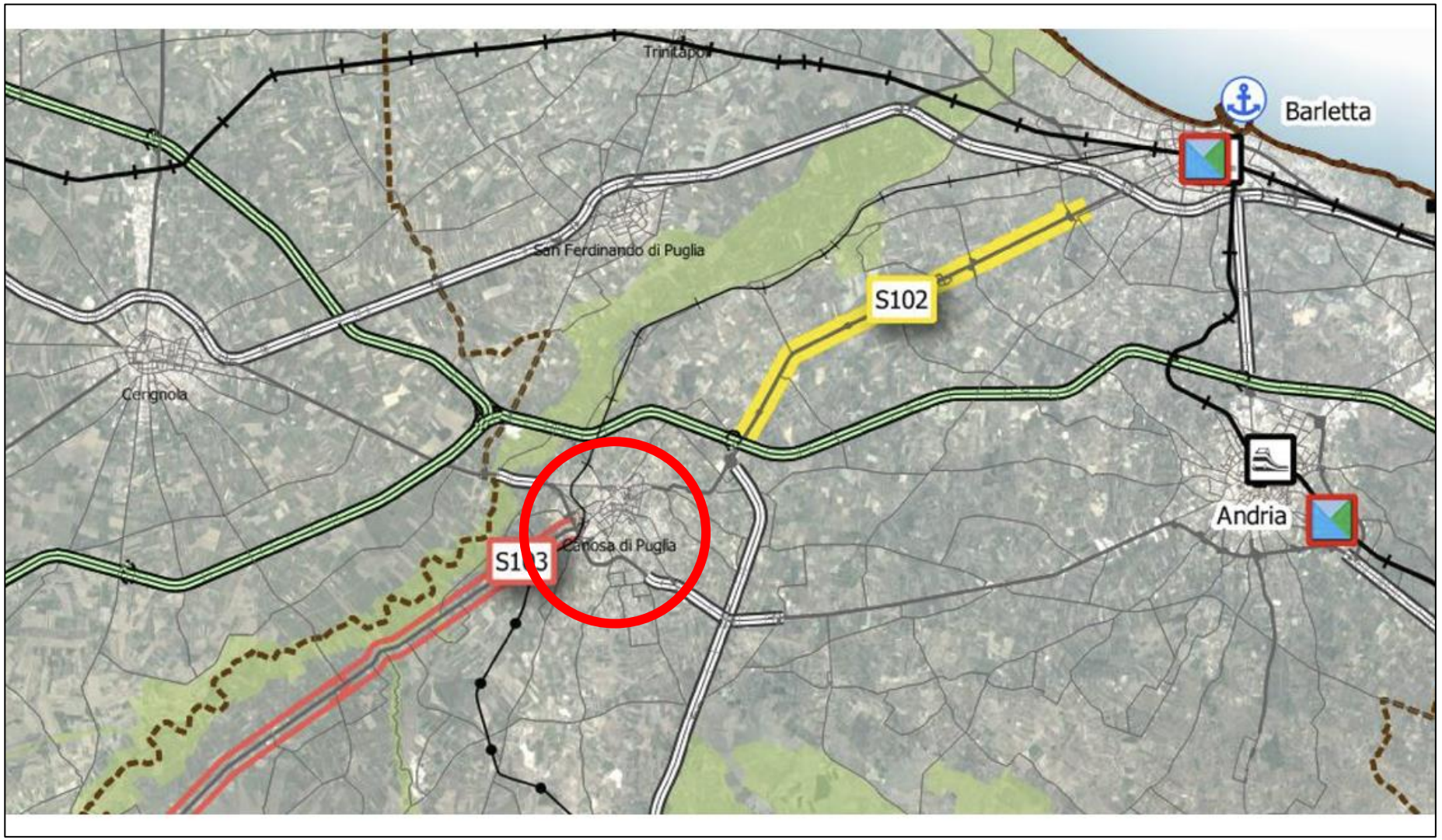
Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti

Intervento di elettrificazione della tratta – Barletta – Canosa - La nuova Stazione ferroviaria di Canosa



Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti

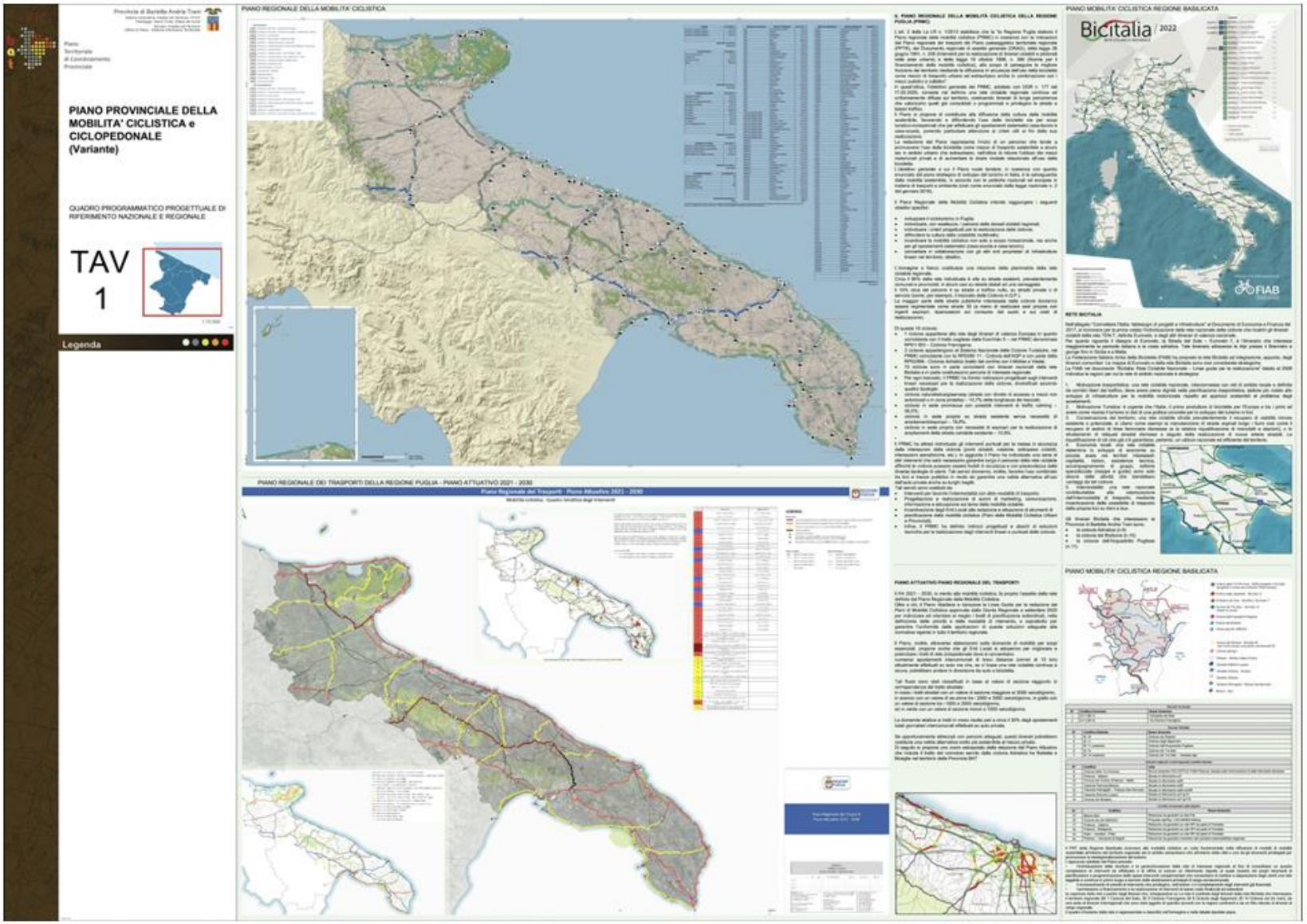
IL Ruolo di Canosa nella rete a Nodi prevista dal Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporto della Regione Puglia - Strada



Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale della Provincia BAT

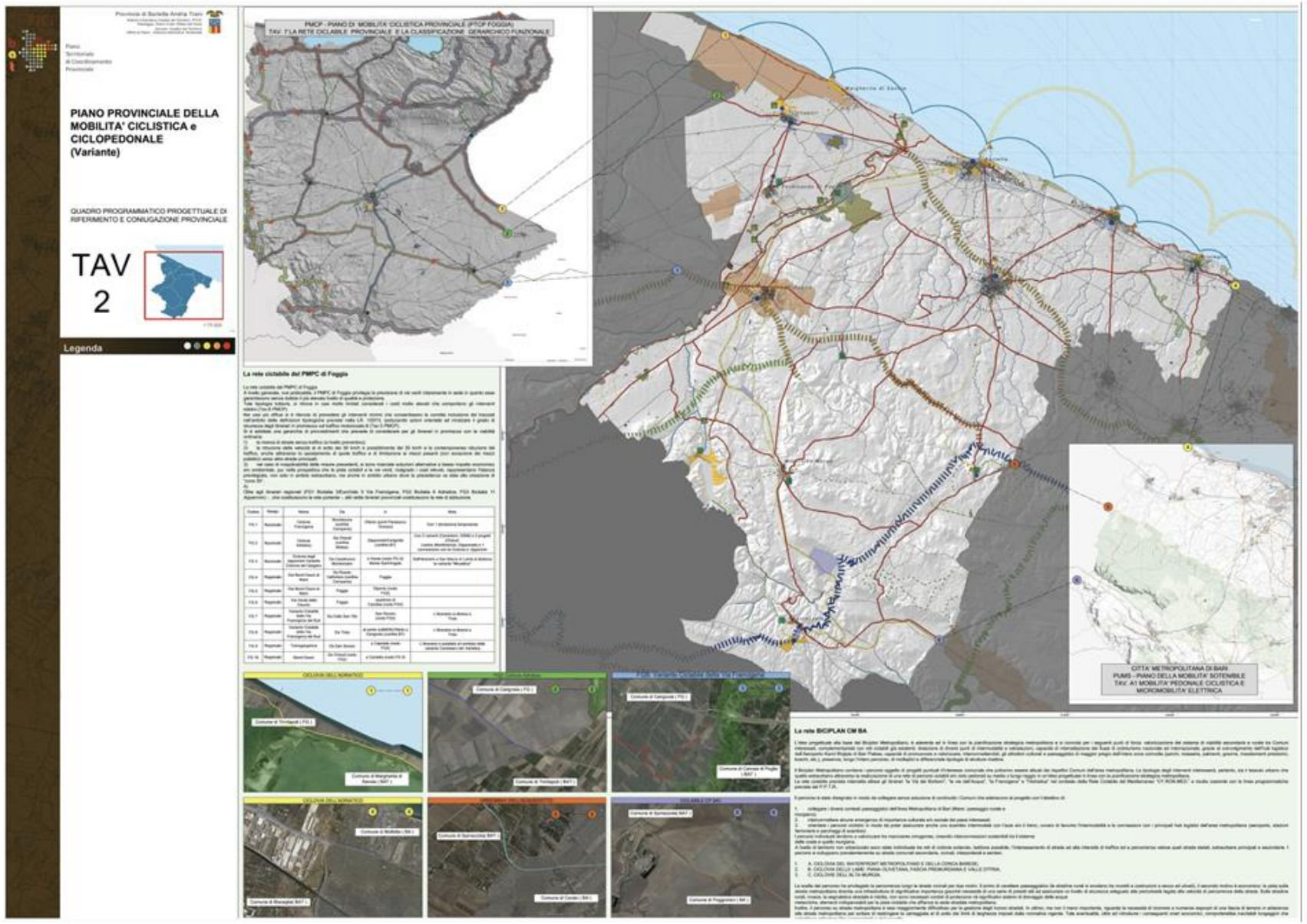
PPMCC BAT

Coerenza con la Programmazione sovraordinata



PPMCC BAT

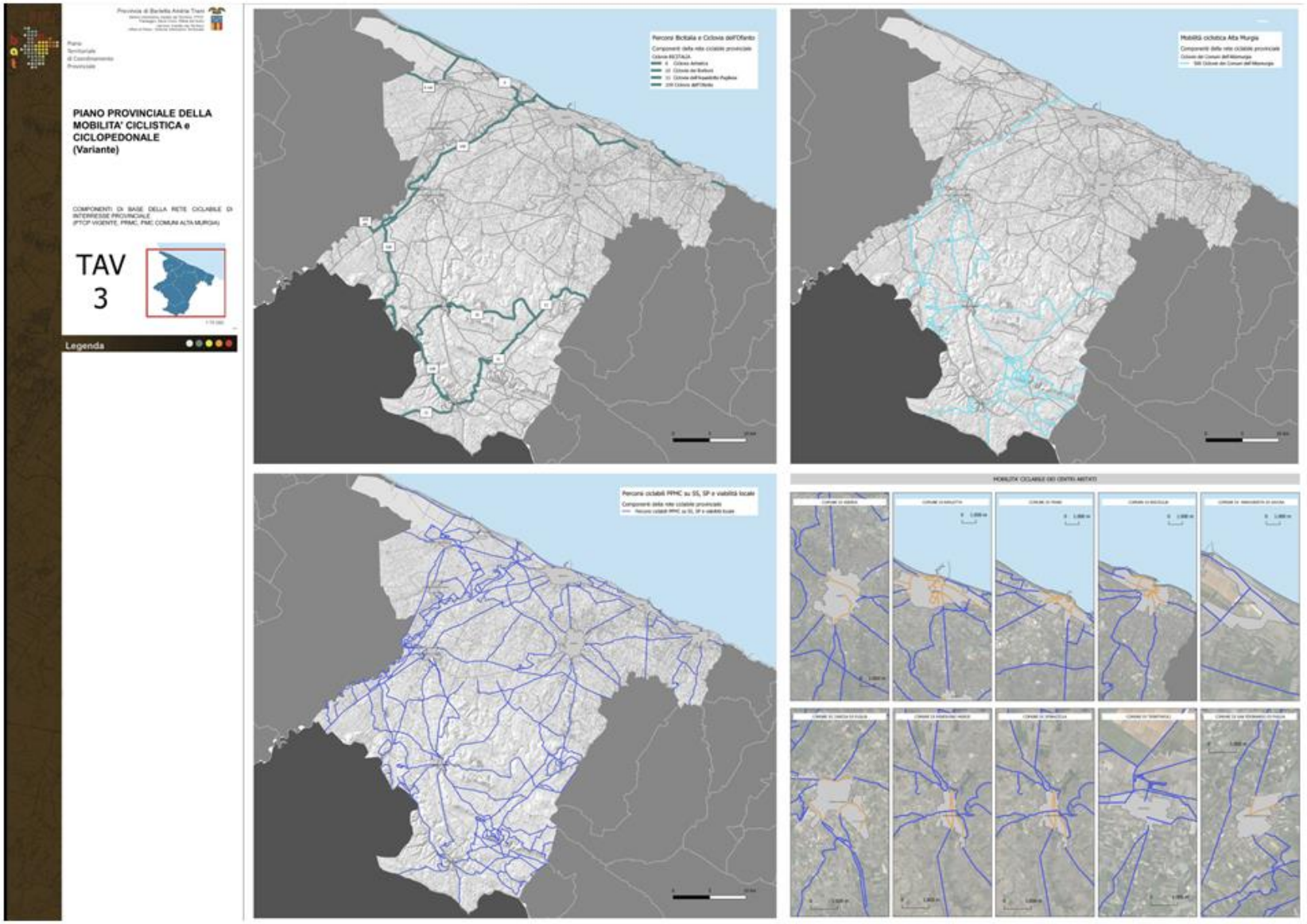
Raccordo con la Programmazione della Provincia di Foggia e la Città Metropolitana di Bari



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2023 — Comune di Canosa di Puglia

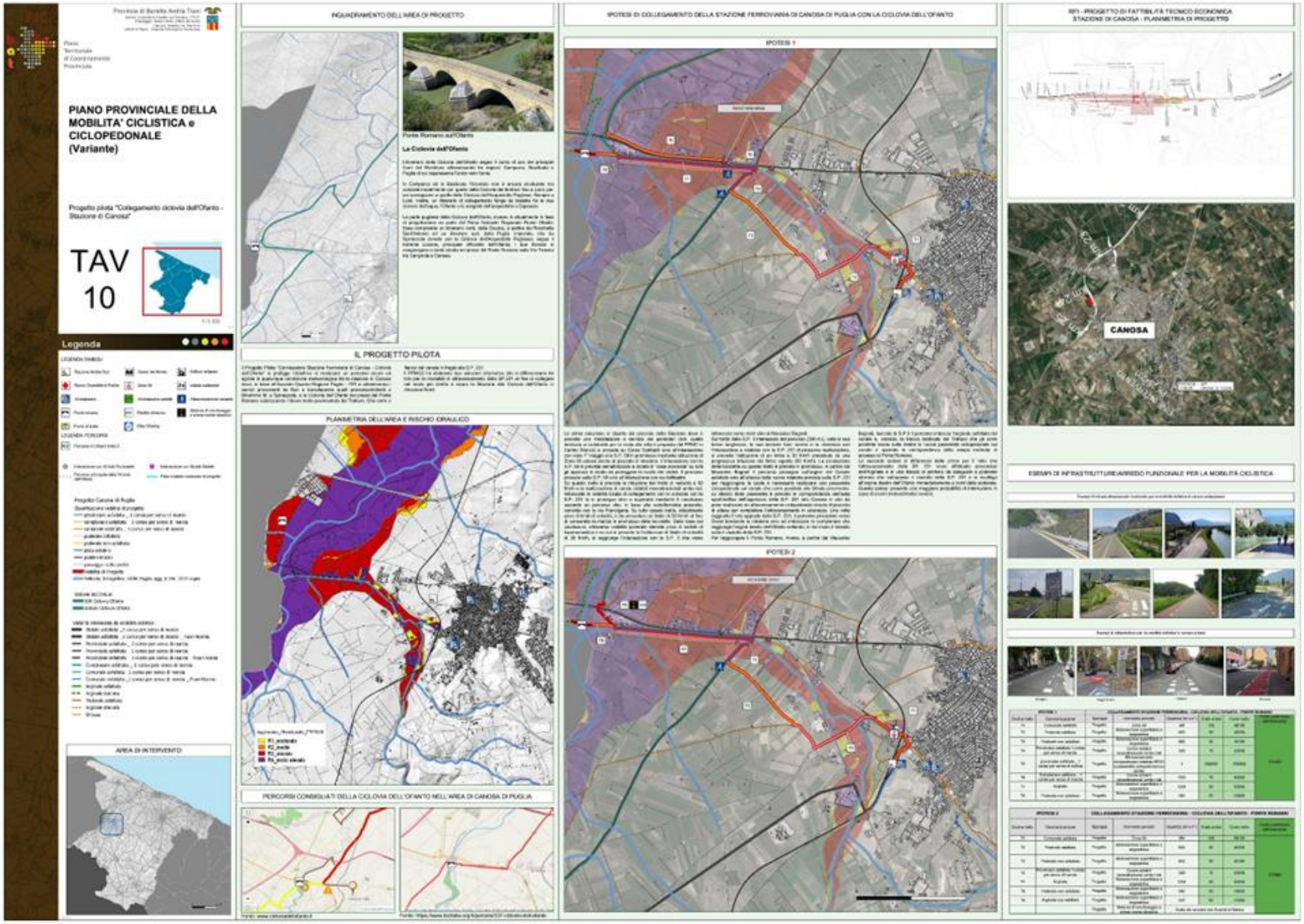
PPMCC BAT

Gerarchizzazione della rete ciclopedonale extraurbana e cordoni e ambiti di competenza della programmazione comunale



PPMCC BAT

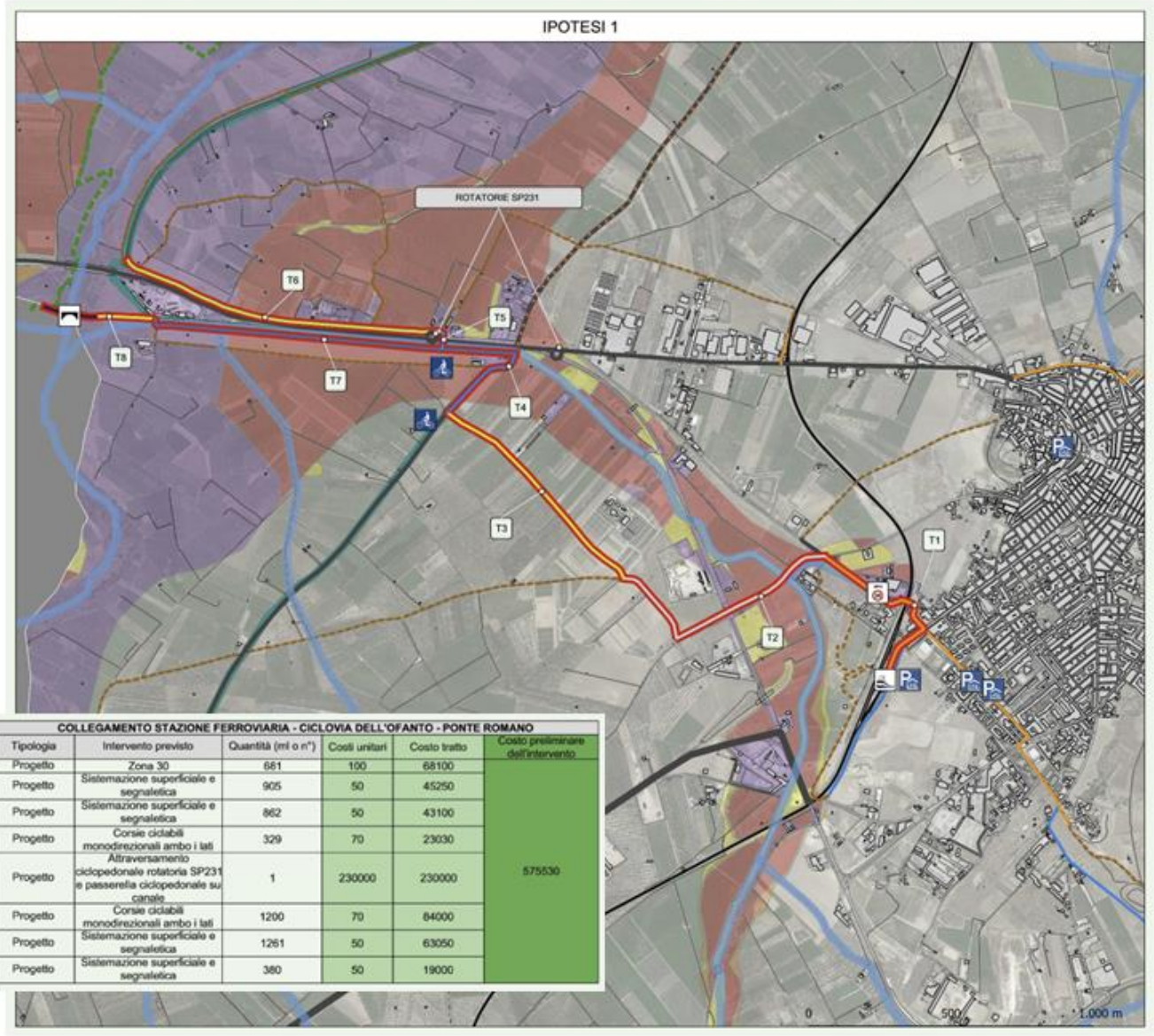
Progetto Pilota interconnessione Ciclovia dell' Ofanto – "Percorso Città – Fiume" del Comune di Canosa 1/2



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2023 — Comune di Canosa di Puglia

PPMCC BAT

Progetto Pilota interconnessione Ciclovia dell' Ofanto – "Percorso Città – Fiume" del Comune di Canosa 2/2



IPOTESI 1		COLLEGAMENTO STAZIONE FERROVIARIA - CICLOVIA DELL'OFANTO - PONTE ROMANO					
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (ml o n°)	Costi unitari	Costo tratto	Costo preliminare dell'intervento
T1	Comunale asfaltata	Progetto	Zona 30	681	100	68100	575530
T2	Poderale asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	905	50	45250	
T3	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	862	50	43100	
T4	Provinciale asfaltata 1 corsia per senso di marcia	Progetto	Corsie ciclabili monodirezionali ambo i lati	329	70	23030	
T5	provinciale asfaltata _ 1 corsia per senso di marcia	Progetto	Attraversamento ciclopedonale rotatoria SP231 e passerella ciclopedonale su canale	1	230000	230000	
T6	Complanare asfaltata _ 1 corsia per senso di marcia	Progetto	Corsie ciclabili monodirezionali ambo i lati	1200	70	84000	
T7	Arginale	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	1261	50	63050	
T8	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	380	50	19000	

Progetti di valenza strategica del Comune di Canosa nell’ambito della Mobilità

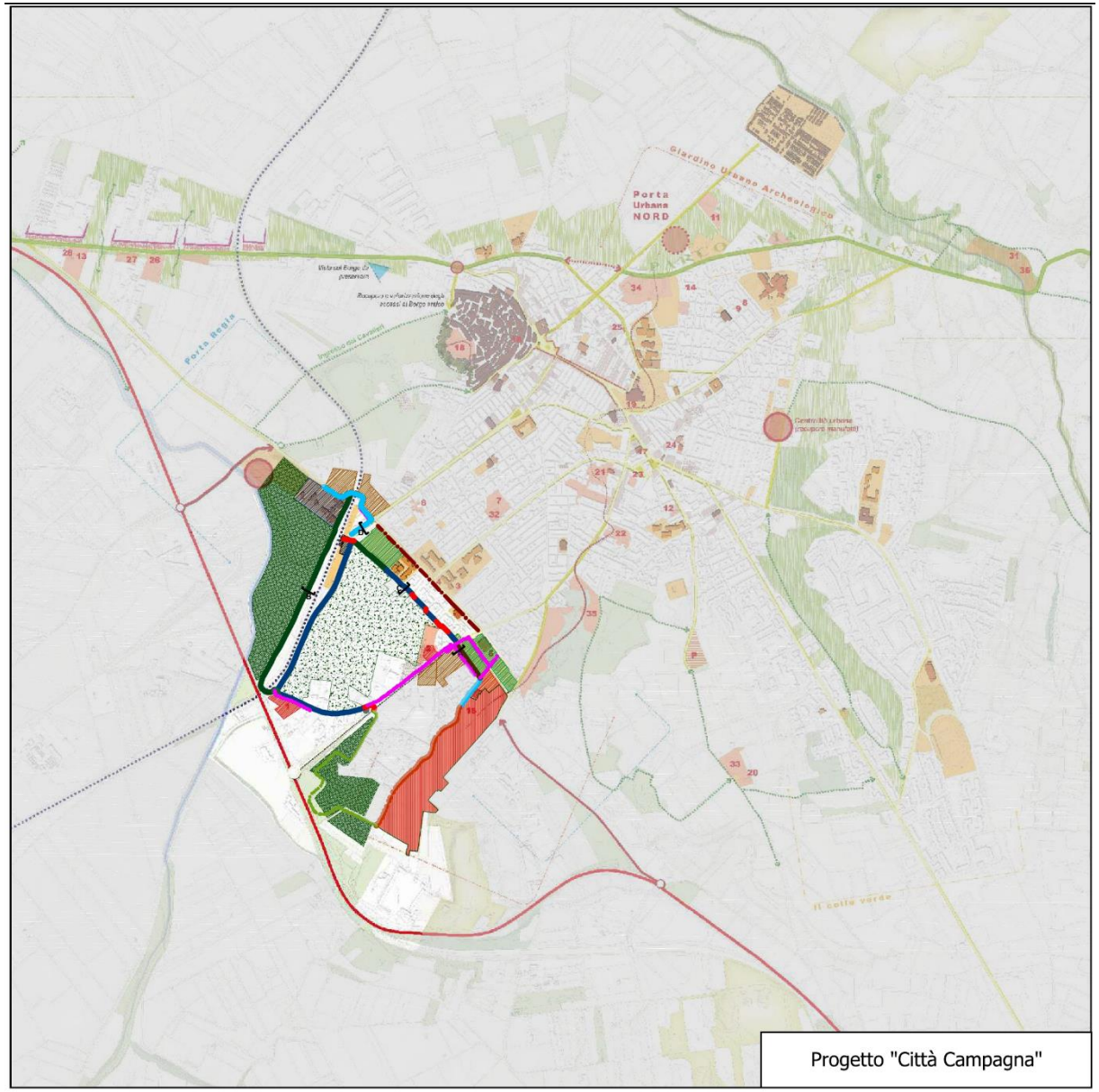
Progetto collegamento “Città .- Fiume”





Progetti di valenza strategica del Comune di Canosa nell’ambito della Mobilità

Progetto Città Campagna



Piano Triennale delle Opera Pubbliche

Piano Triennale delle Opere Pubbliche 1/2

	CAT. STRADALI cod. A01 01									
01.01 - stradali	MANUTENZIONE STRADE URBANE ED EXTRAURBANE (**2021**) Programma regionale straordinario "STRADA per STRADA"	1	750 656,67	R						750 656,67
infrastrutture di trasporto	TRA CITTA' E CAMPAGNA. UN PERCORSO DI TURISMO ESPERIENZIALE	1	1 500 000,00	R/M						1 500 000,00
infrastrutture di trasporto	ABITARE SOSTENIBILE E SOLIDALE – RIQUALIFICAZIONE ZONA 167	1	626 000,00	R/M						626 000,00
01.01 - stradali	MANUTENZIONE STRADE ESTERNE (PONTICELLO VIA FONTANA DEI TARTARI)	1			258 000,00	R				258 000,00
01.01 - stradali	NUOVA COSTRUZIONE VIABILITA' DI COLLEGAMENTO	1					2 400 000,00	R		2 400 000,00
		totale	**2 876 656,67**		**258 000,00**		**2 400 000,00**			**5 534 656,67**

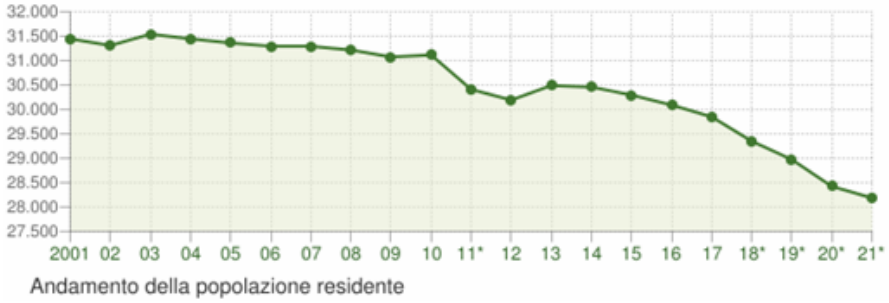
Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2/2

	BENI CULTURALI cod. A05 11									
05.11 - beni culturali	Lavori di adeguamento e ripristino della viabilità lenta di tratto del Tratturo Regio, dal Mausoleo Bagnoli al Ponte Romano sull'Ofanto	1	168 000,00	R						168 000,00
05.11 - beni culturali	C.Ur.A - CORRIDOIO ECOLOGICO URBANO ARCHEOLOGICO	1	1 300 000,00	R						1 300 000,00
da CUP	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL SISTEMA DELLE COPERTURE E DI RIPRISTINO DELLE VOLTE DI PALAZZO CASIERI (1° str.)	1	230 000,00	S						230 000,00
da CUP	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL SISTEMA DELLE COPERTURE E DI RIPRISTINO DELLE VOLTE DI PALAZZO CASIERI (2° str.)	1			270 000,00	altra				270 000,00
05.11 - beni culturali	Recupero e valorizzazione della Villa Comunale - Il bordo come confine abitabile	2	1 215 000,00	S						1 215 000,00
05.11 - beni culturali	Recupero, riqualificazione e manutenzione straordinaria della pavimentazione stradale di C.so San Sabino nel tratto tra Via Puglia e Via Piave (compreso il tratto antistante la cattedrale)	2	691 460,73	S						691 460,73
da CUP	LA CITTA' E IL SUO FIUME	1	1 300 000,00	S						1 300 000,00
da CUP	SISTEMA DI CONNESSIONE MATERIALE GREENWAY DELL'OFANTO E LABORATORIO INTERCOMUNALE	1			300 000,00	R				300 000,00
05.11 - beni culturali	PARCO DEL REGIO TRATTURO E APPIA TRAIANA - VALORIZZAZIONE DEL TRATTURO REGIO STRALCIO N. 2 DAL MAUSOLEO BAGNOLI ALLA ZONA ANFITEATRO LUNGO LA VIA TRAIANA	1					4 000 000,00	R/P		4 000 000,00
05.11 - beni culturali	RECUPERO E VALORIZZAZIONE DI AREE ARCHEOLOGICHE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA FRUIZIONE DELLE STESSE E PER LA PROMOZIONE TURISTICA DEL TERRITORIO	1					3 324 249,00	R		3 324 249,00
05.11 - beni culturali	PARCO E MUSEO ARCHEOLOGICO SAN LEUCIO - AVVISO PUBBLICO PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTE PROGETTUALI DI INTERVENTO PER LA RIMOZIONE DELLE BARRIERE FISICHE, COGNITIVE E SENSORIALI DEI MUSEI E DEI LUOGHI DELLA CULTURA PUBBLICI NON APPARTENENTI AL MIBAC DA FINANZIARE NELL'AMBITO DEL PNRR	1			496 971,74	S				496 971,74
		totale	**4 904 460,73**		**1 066 971,74**		**7 324 249,00**			**13 295 681,47**

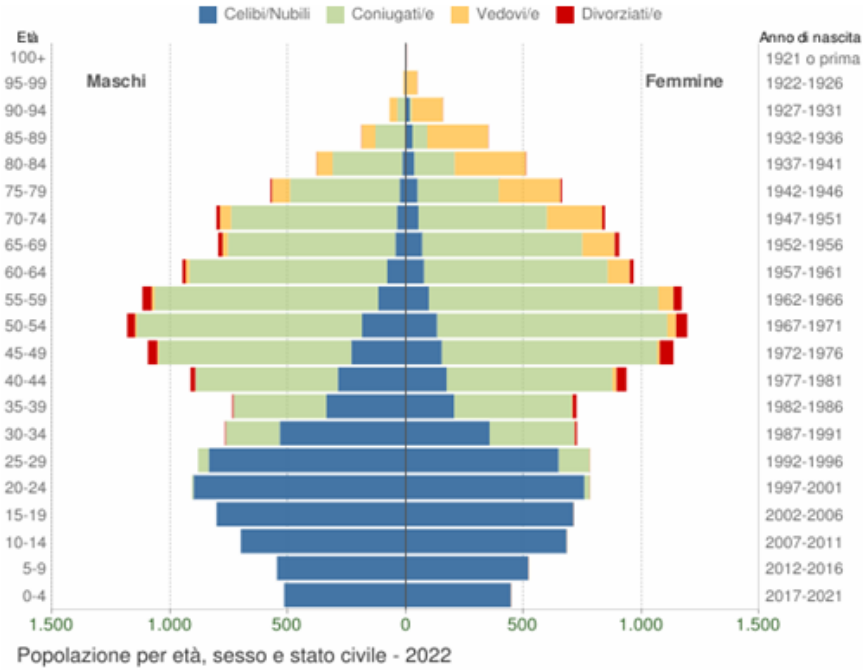
Quadro demografico

Assetto e trend demografici

Popolazione residente al 31/12 di ogni anno e piramide delle età al 01/01/2022



Andamento della popolazione residente



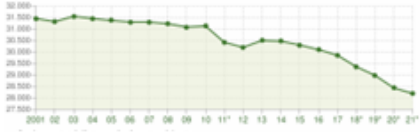
Popolazione per età, sesso e stato civile - 2022

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT

Assetto e trend demografici

Classificazione Stato civile e sesso della popolazione per fasce di età (v.a. e %)

(¹) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.
(²) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.
(³) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010.
(*) popolazione post-censimento
(v) dato in corso di validazione

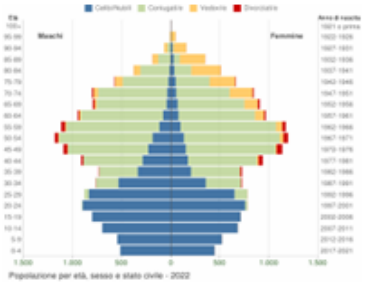


Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	31.445	-	-	-	-
2002	31 dicembre	31.310	-135	-0,43%	-	-
2003	31 dicembre	31.542	+232	+0,74%	11.001	2,86
2004	31 dicembre	31.445	-97	-0,31%	13.102	2,39
2005	31 dicembre	31.361	-84	-0,27%	11.025	2,84
2006	31 dicembre	31.296	-65	-0,21%	11.027	2,83
2007	31 dicembre	31.293	-3	-0,01%	11.106	2,81
2008	31 dicembre	31.218	-75	-0,24%	11.164	2,79
2009	31 dicembre	31.075	-143	-0,46%	11.143	2,79
2010	31 dicembre	31.115	+40	+0,13%	11.213	2,77
2011 (¹)	8 ottobre	31.083	-32	-0,10%	11.225	2,76
2011 (²)	9 ottobre	30.422	-661	-2,13%	-	-
2011 (³)	31 dicembre	30.409	-706	-2,27%	11.246	2,70
2012	31 dicembre	30.192	-217	-0,71%	11.395	2,64
2013	31 dicembre	30.489	+297	+0,98%	11.355	2,68
2014	31 dicembre	30.459	-30	-0,10%	11.401	2,66
2015	31 dicembre	30.294	-165	-0,54%	11.429	2,64
2016	31 dicembre	30.091	-203	-0,67%	11.440	2,62
2017	31 dicembre	29.847	-244	-0,81%	11.403	2,61
2018*	31 dicembre	29.348	-499	-1,67%	11.309,39	2,59
2019*	31 dicembre	28.973	-375	-1,28%	11.348,47	2,55
2020*	31 dicembre	28.422	-551	-1,90%	(v)	(v)
2021*	31 dicembre	28.187	-235	-0,83%	(v)	(v)

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT

Assetto e trend demografici

Classificazione Stato civile e sesso della popolazione per fasce di età (v.a. e %)



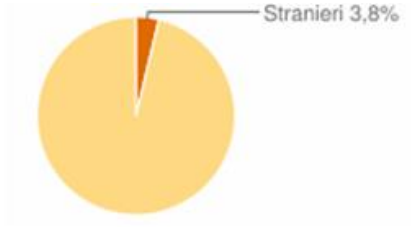
Età	Celibi/Nubili	Coniugati/e	Vedovi/e	Divorziati/e	Maschi		Femmine		Totale	%
0-4	962	0	0	0	516	53,6%	446	46,4%	962	3,4%
5-9	1.067	0	0	0	547	51,3%	520	48,7%	1.067	3,8%
10-14	1.382	0	0	0	700	50,7%	682	49,3%	1.382	4,9%
15-19	1.515	0	0	0	803	53,0%	712	47,0%	1.515	5,4%
20-24	1.658	30	0	0	907	53,7%	781	46,3%	1.688	6,0%
25-29	1.485	176	1	0	881	53,0%	781	47,0%	1.662	5,9%
30-34	891	588	2	11	766	51,3%	726	48,7%	1.492	5,3%
35-39	542	894	3	21	736	50,4%	724	49,6%	1.460	5,2%
40-44	461	1.307	19	62	913	49,4%	936	50,6%	1.849	6,6%
45-49	384	1.730	17	98	1.094	49,1%	1.135	50,9%	2.229	7,9%
50-54	319	1.932	46	80	1.183	49,8%	1.194	50,2%	2.377	8,4%
55-59	215	1.922	77	75	1.118	48,8%	1.171	51,2%	2.289	8,1%
60-64	156	1.618	110	30	948	49,5%	966	50,5%	1.914	6,8%
65-69	114	1.390	160	38	796	46,8%	906	53,2%	1.702	6,0%
70-74	92	1.249	282	26	804	48,8%	845	51,2%	1.649	5,9%
75-79	76	809	339	12	574	46,4%	662	53,6%	1.236	4,4%
80-84	50	467	370	3	379	42,6%	511	57,4%	890	3,2%
85-89	32	188	316	2	188	34,9%	350	65,1%	538	1,9%
90-94	17	44	165	0	69	30,5%	157	69,5%	226	0,8%
95-99	2	6	51	0	11	18,6%	48	81,4%	59	0,2%
100+	0	0	1	0	0	0,0%	1	100,0%	1	0,0%
Totale	11.420	14.350	1.959	458	13.933	49,4%	14.254	50,6%	28.187	100,0%

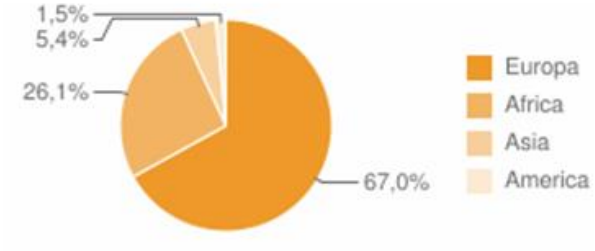
Assetto e trend demografici

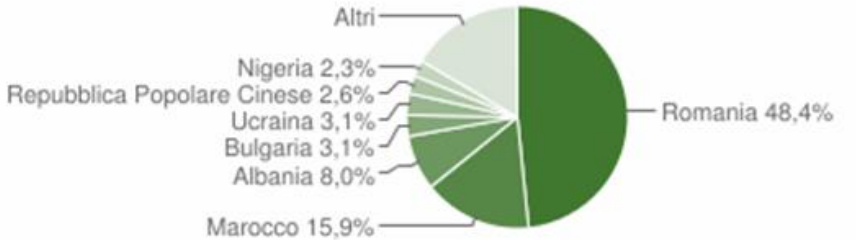
Popolazione di origina straniera



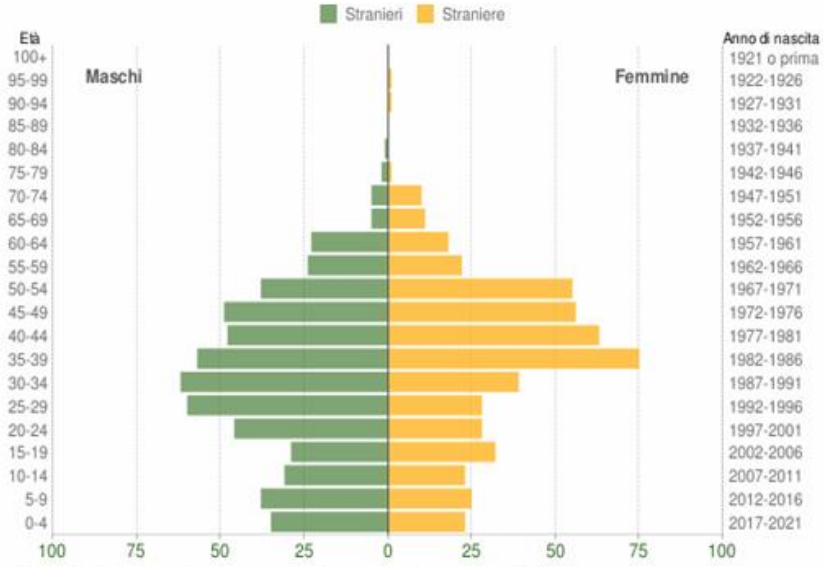
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2022







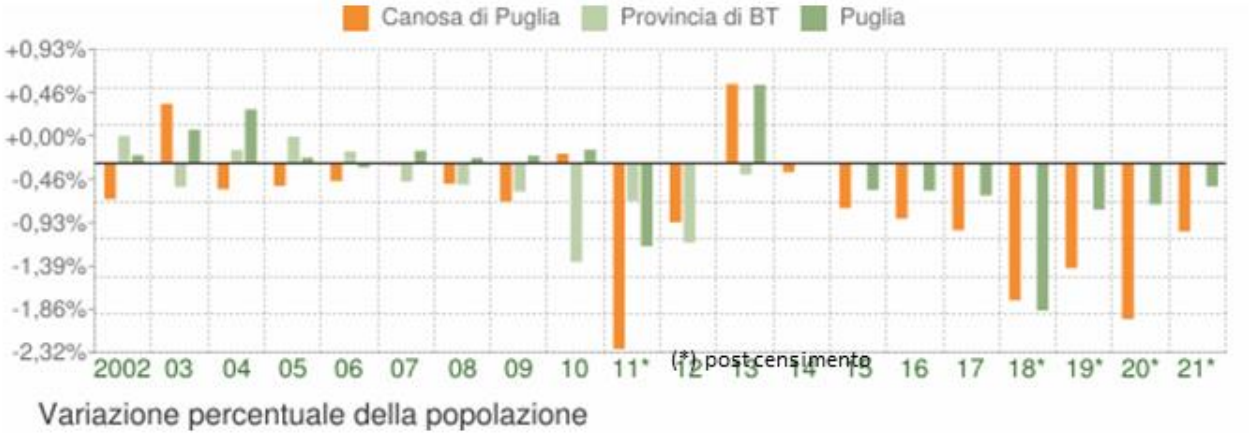
Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT



Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso - 2022

Assetto e trend demografici

Variazione % e movimento naturale della popolazione residente al 31/12 di ogni anno



Variazione percentuale della popolazione

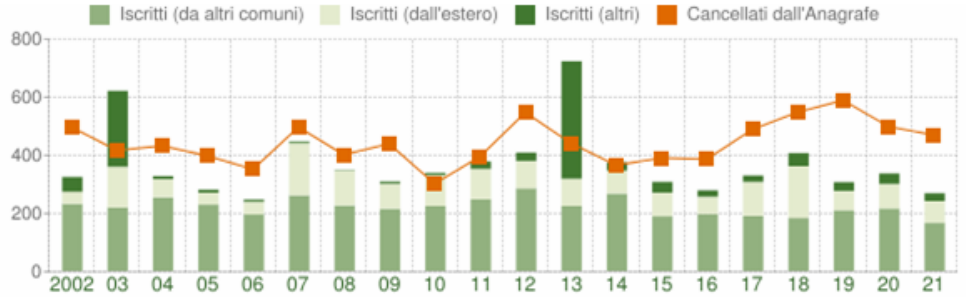


Movimento naturale della popolazione

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT

Assetto e trend demografici

Flusso migratorio della popolazione residente su dati dell'Anagrafe comunale al 31/12 di ogni anno



Flusso migratorio della popolazione

Anno 1 gen-31 dic	Iscritti DA altri comuni	Iscritti DA estero	Iscritti Altri iscritti (a)	Cancellati PER altri comuni	Cancellati PER estero	Cancellati Altri cancell. (a)	Saldo Migratorio con l'estero	Saldo Migratorio totale
2002	231	41	51	412	36	49	+5	-174
2003	218	140	261	371	33	13	+107	+202
2004	253	63	10	398	29	6	+34	-107
2005	228	41	10	375	16	7	+25	-119
2006	194	44	7	337	13	2	+31	-107
2007	260	179	5	482	12	3	+167	-53
2008	225	120	2	395	6	1	+114	-55
2009	214	86	7	386	25	29	+61	-133
2010	223	107	7	275	8	19	+99	+35
2011 (¹)	180	92	10	264	14	19	+78	-15
2011 (²)	66	13	15	79	4	16	+9	-5
2011 (³)	246	105	25	343	18	35	+87	-20
2012	284	94	29	452	35	60	+59	-140
2013	223	94	404	370	29	43	+65	+279
2014	266	79	29	299	32	35	+47	+8
2015	188	81	37	314	41	36	+40	-85
2016	196	59	22	323	46	18	+13	-110
2017	189	117	22	367	37	85	+80	-161
2018*	182	178	45	409	37	102	+141	-143
2019*	209	66	30	411	36	142	+30	-284
2020*	215	84	36	356	56	87	+28	-164
2021*	165	75	27	345	35	90	+40	-203

(a) sono le iscrizioni/cancellazioni in Anagrafe dovute a rettifiche amministrative.

(¹) bilancio demografico pre-censimento 2011 (dal 1 gennaio al 8 ottobre)

(²) bilancio demografico post-censimento 2011 (dal 9 ottobre al 31 dicembre)

(³) bilancio demografico 2011 (dal 1 gennaio al 31 dicembre). È la somma delle due righe precedenti.

(*) popolazione post-censimento

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT

Assetto e trend demografici

Struttura della popolazione per macrofasce di età



Struttura per età della popolazione (valori %) - ultimi 20 anni

no1° gennaio	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media
2002	5.687	20.905	4.853	31.445	**38,4**
2003	5.557	20.804	4.949	31.310	**38,8**
2004	5.510	21.001	5.031	31.542	**39,1**
2005	5.379	20.943	5.123	31.445	**39,4**
2006	5.322	20.866	5.173	31.361	**39,7**
2007	5.245	20.876	5.175	31.296	**40,0**
2008	5.137	20.939	5.217	31.293	**40,2**
2009	5.043	20.950	5.225	31.218	**40,5**
2010	4.934	20.840	5.301	31.075	**40,9**
2011	4.845	20.871	5.399	31.115	**41,2**
2012	4.662	20.391	5.356	30.409	**41,4**
2013	4.505	20.202	5.485	30.192	**41,8**
2014	4.468	20.313	5.708	30.489	**42,1**
2015	4.384	20.219	5.856	30.459	**42,5**
2016	4.223	20.099	5.972	30.294	**43,0**
2017	4.063	19.987	6.041	30.091	**43,4**
2018	3.955	19.778	6.114	29.847	**43,7**
2019*	3.786	19.387	6.175	29.348	**44,2**
2020*	3.692	19.014	6.267	28.973	**44,7**
2021*	3.552	18.584	6.286	28.422	**45,0**
2022*	3.411	18.475	6.301	28.187	**45,4**

(*) popolazione ricalcolata post-censimento
Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT (*) annualità

Assetto e trend demografici

Indicatori di sintesi

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di Dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1 gen-31 dic	1 gen-31 dic
2002	176,9	48,2	221,0	109,9	19,2	8,9	9,6
2003	180,6	50,4	216,7	112,4	19,6	8,6	10,3
2004	183,5	52,1	207,3	113,4	20,0	8,1	8,7
2005	190,6	54,2	215,3	120,2	19,9	8,3	9,4
2006	193,7	56,7	184,6	122,2	20,6	8,7	9,9
2007	194,9	58,7	181,0	125,6	20,3	8,5	9,0
2008	194,5	60,5	185,4	129,1	20,6	8,2	10,4
2009	194,1	61,3	182,6	131,2	20,2	8,0	9,4
2010	191,6	61,7	178,9	135,7	19,9	8,4	10,6
2011	193,8	63,4	182,4	138,1	20,5	8,5	10,3
2012	199,0	65,0	165,6	140,0	19,9	7,9	10,8
2013	202,7	66,0	148,4	142,6	20,3	7,3	10,0
2014	208,1	66,9	139,0	144,3	19,8	6,6	9,9
2015	212,0	67,5	132,2	146,3	19,5	7,8	11,7
2016	213,7	68,0	126,4	149,5	19,5	6,9	10,9
2017	217,8	68,1	121,4	152,0	19,0	6,7	11,2
2018	220,9	67,4	123,5	152,1	18,5	6,7	10,8
2019	224,3	67,3	122,4	150,9	18,3	6,1	11,2
2020	228,9	66,8	123,0	150,1	18,4	5,6	13,8
2021	231,7	65,5	125,4	148,7	17,7	6,0	12,5
2022	237,2	65,6	130,7	151,1	17,5	-	-

Glossario

Indice di vecchiaia - Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrassessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. *Ad esempio, nel 2022 l'indice di vecchiaia per il comune di Scandicci dice che ci sono 237,2 anziani ogni 100 giovani.*

Indice di dipendenza strutturale - Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni). *Ad esempio, teoricamente, a Scandicci nel 2022 ci sono 65,6 individui a carico, ogni 100 che lavorano.*

Indice di ricambio della popolazione attiva - Rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. *Ad esempio, a Scandicci nel 2022 l'indice di ricambio è 130,7 e significa che la popolazione in età lavorativa è molto anziana.*

Indice di struttura della popolazione attiva - Rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

Carico di figli per donna feconda - È il rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne in età feconda (15-49 anni). Stima il carico dei figli in età prescolare per le mamme lavoratrici.

Indice di natalità - Rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti.

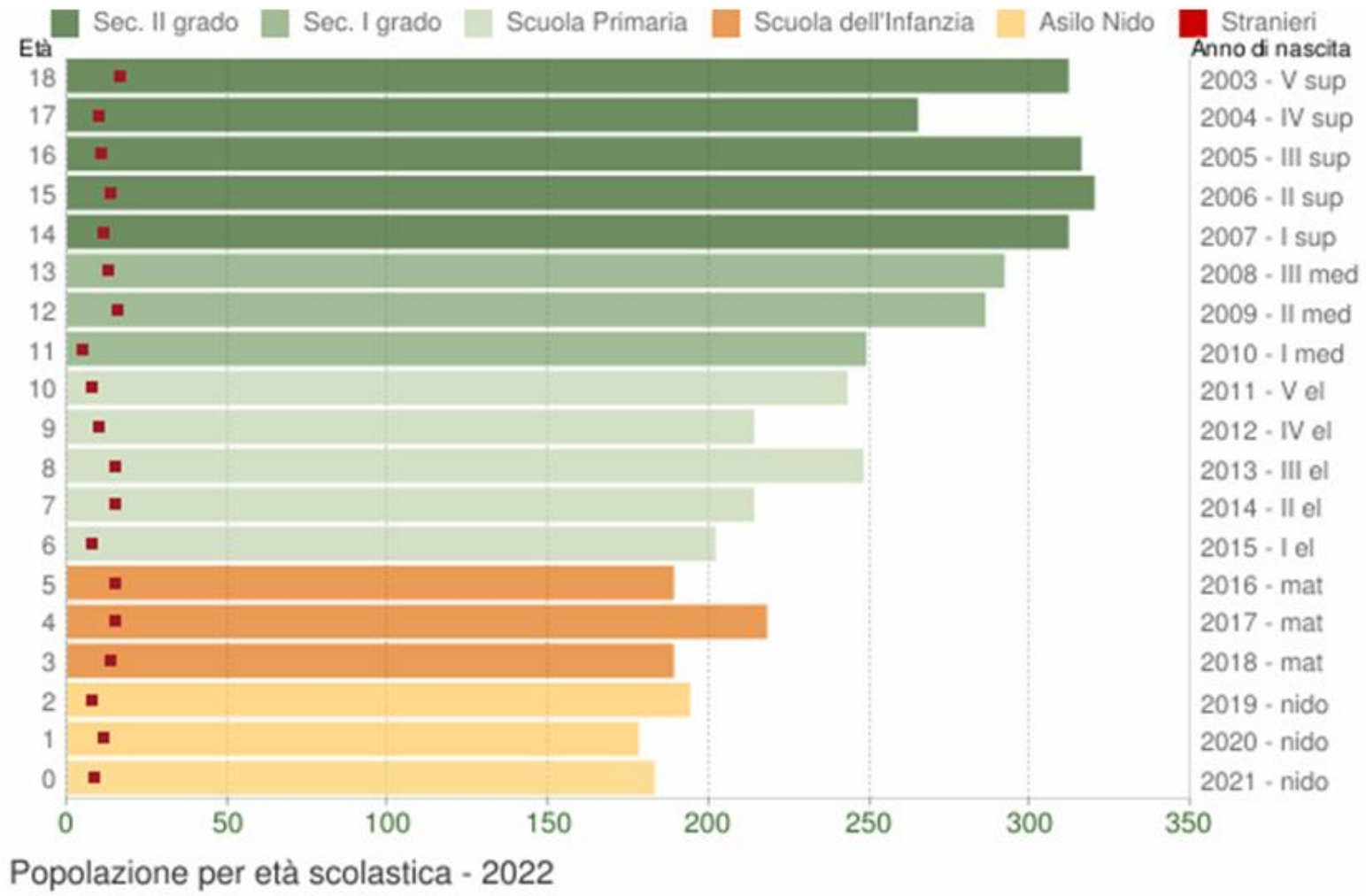
Indice di mortalità - Rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti.

Età media - È la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente. Da non confondere con l'aspettativa di vita di una popolazione.

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT (*) annualità

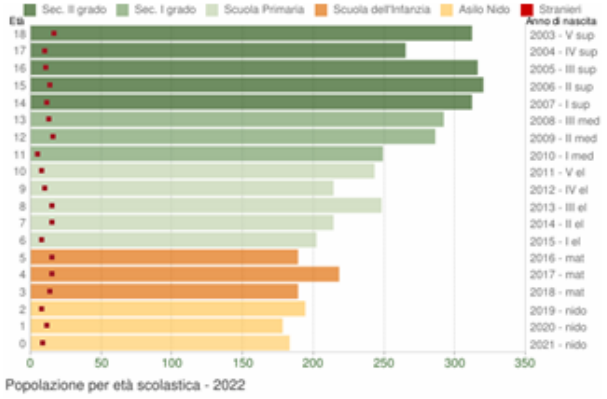
Popolazione scolastica

Distribuzione per età e scuola con indicazione del grado di internalizzazione (ultimo anno di osservazione 2022) 1/2



Popolazione scolastica

Distribuzione per età e scuola con indicazione del grado di internalizzazione (ultimo anno di osservazione 2022) 2/2



Popolazione per età scolastica - 2022

Età	Totale Maschi	Totale Femmine	**Totale** Maschi+Femmine	di cui **stranieri**			
				Maschi	Femmine	M+F	%
0	87	96	**183**	6	3	9	4,9%
1	97	81	**178**	8	4	12	6,7%
2	104	90	**194**	6	2	8	4,1%
3	103	86	**189**	5	9	14	7,4%
4	125	93	**218**	10	5	15	6,9%
5	94	95	**189**	9	6	15	7,9%
6	111	91	**202**	3	5	8	4,0%
7	100	114	**214**	11	4	15	7,0%
8	133	115	**248**	9	6	15	6,0%
9	109	105	**214**	6	4	10	4,7%
10	117	126	**243**	3	5	8	3,3%
11	134	115	**249**	2	3	5	2,0%
12	147	139	**286**	9	7	16	5,6%
13	147	145	**292**	9	4	13	4,5%
14	155	157	**312**	8	4	12	3,8%
15	164	156	**320**	5	9	14	4,4%
16	162	154	**316**	7	4	11	3,5%
17	144	121	**265**	7	3	10	3,8%
18	177	135	**312**	6	11	17	5,4%

Indagini di campo

Indagini di campo

Quadro sinottico

Indagini	Metodologia / strumentazione impiegata	Quantificazione indagini effettuate nell'area studio
Conteggi veicolari sezioni correnti e rilievo manovre di svolta alle intersezioni	Sistema di rilievo video a decodifica automatica delle immagini.	Registrazione video su 17 nodi della viabilità principale nell'area di studio, effettuata dalle **6:00 alle 21:00 del 07 e 08 giugno 2023**. Decodifica automatica flussi veicolari di 36 sezioni correnti (27 monodirezionali e 9 bidirezionali). Decodifica automatica delle manovre di svolta su 9 intersezioni.

Conteggi veicolari sezioni correnti

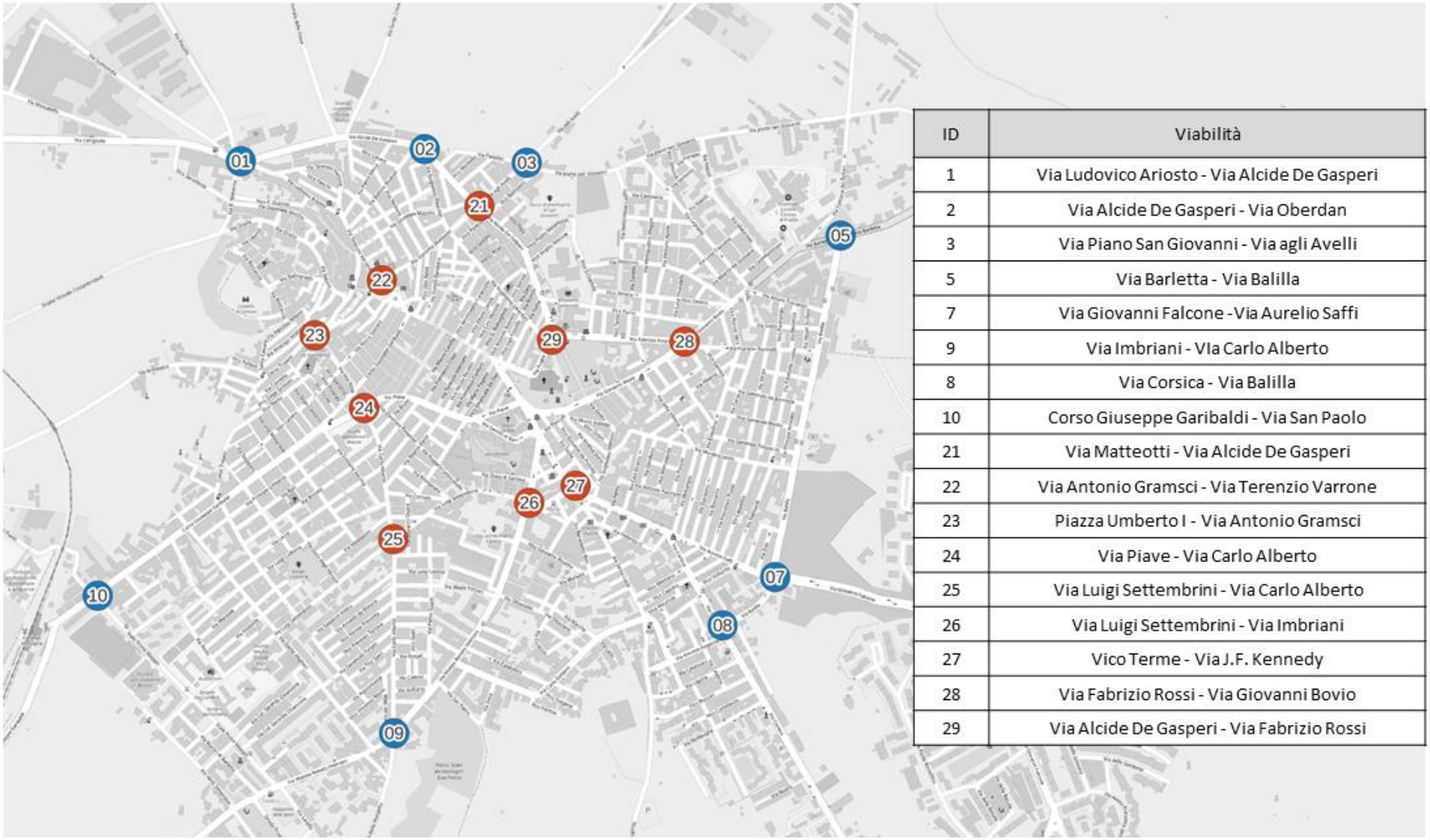
Conteggi veicolari sezioni correnti

Strumentazione impiegata



Conteggi veicolari sezioni correnti

Localizzazione 17 nodi principali



ID	Viabilità
1	Via Ludovico Ariosto - Via Alcide De Gasperi
2	Via Alcide De Gasperi - Via Oberdan
3	Via Piano San Giovanni - Via agli Avelli
5	Via Barletta - Via Balilla
7	Via Giovanni Falcone -Via Aurelio Saffi
9	Via Imbriani - VIa Carlo Alberto
8	Via Corsica - Via Balilla
10	Corso Giuseppe Garibaldi - Via San Paolo
21	Via Matteotti - Via Alcide De Gasperi
22	Via Antonio Gramsci - Via Terenzio Varrone
23	Piazza Umberto I - Via Antonio Gramsci
24	Via Piave - Via Carlo Alberto
25	Via Luigi Settembrini - Via Carlo Alberto
26	Via Luigi Settembrini - Via Imbriani
27	Vico Terme - Via J.F. Kennedy
28	Via Fabrizio Rossi - Via Giovanni Bovio
29	Via Alcide De Gasperi - Via Fabrizio Rossi

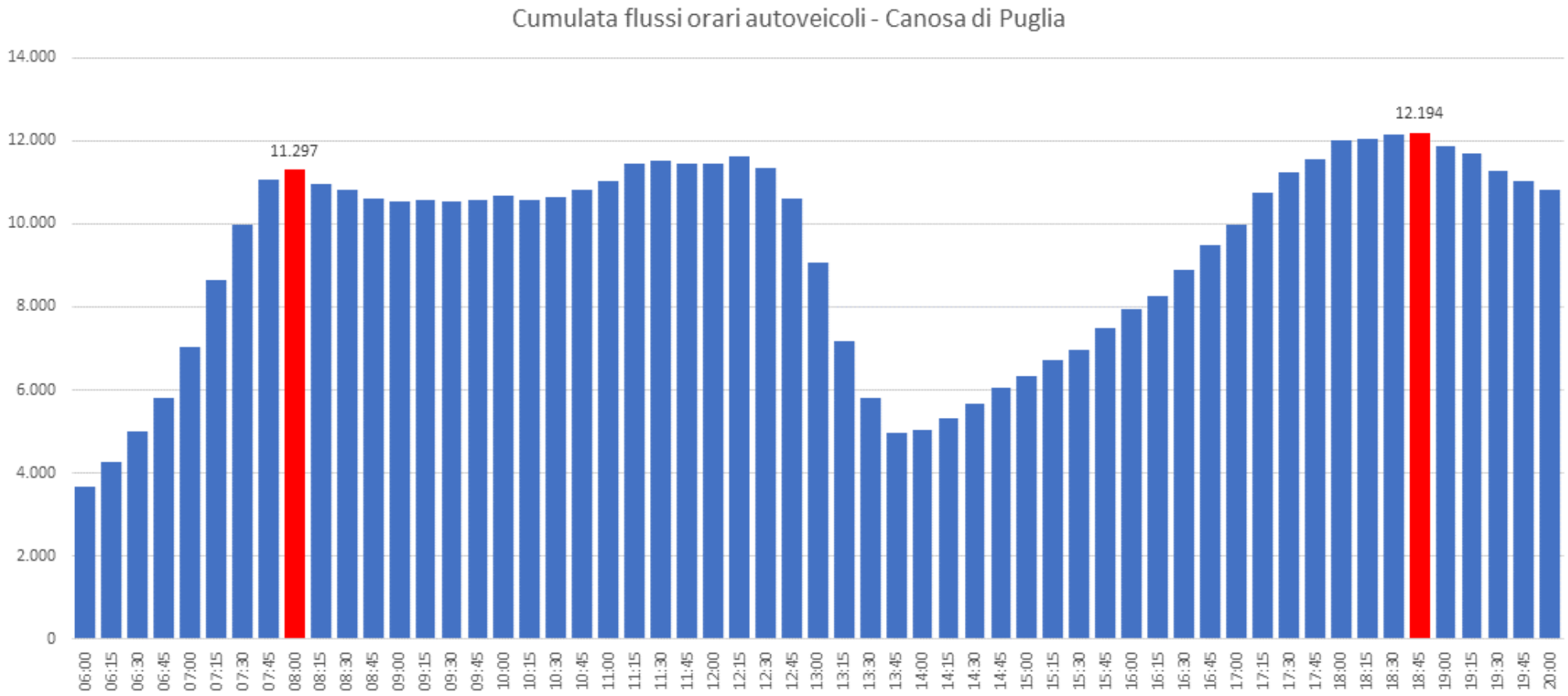
Conteggi veicolari sezioni correnti

Decodifica automatica di 36 sezioni correnti



Conteggi veicolari sezioni correnti

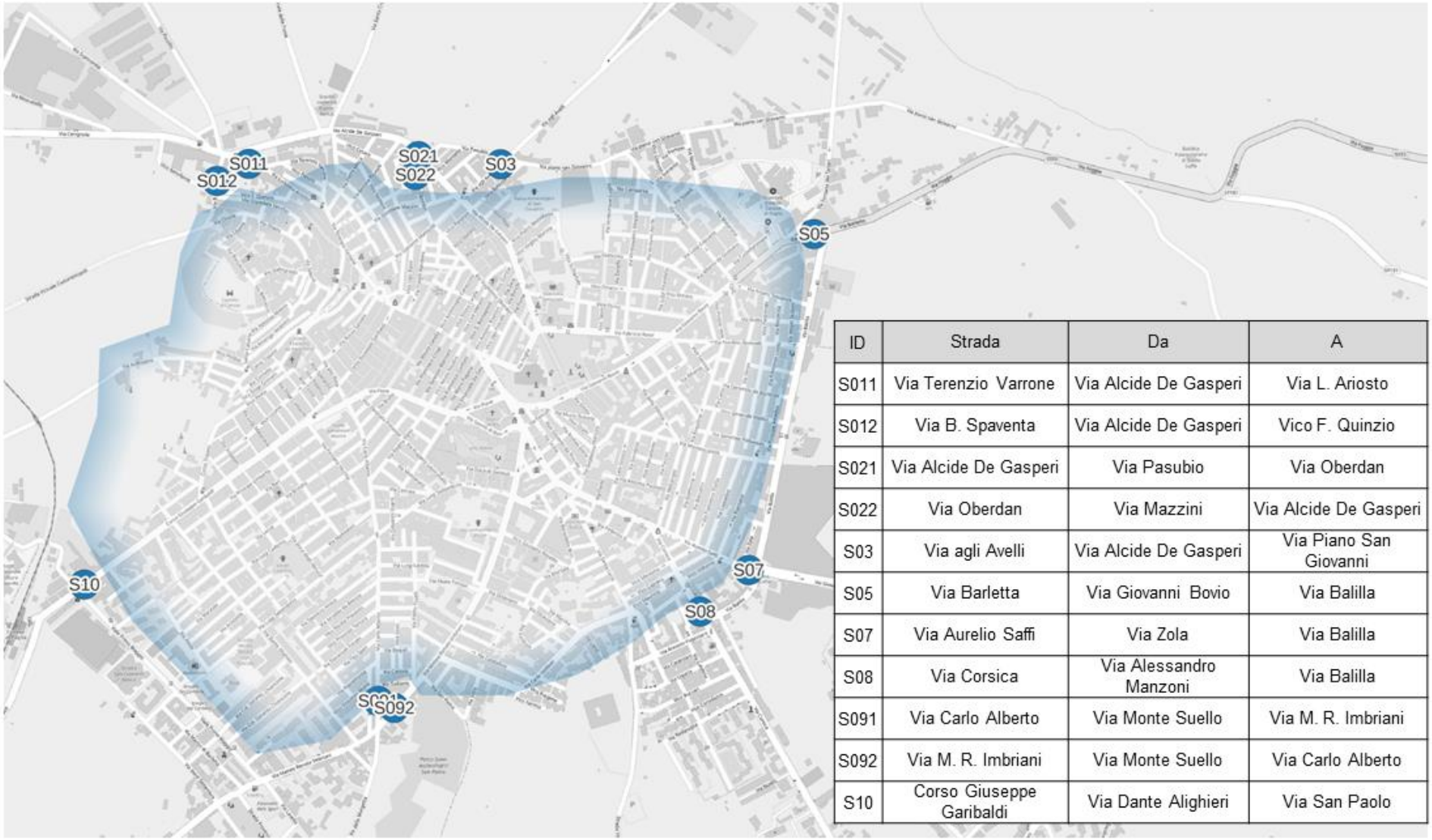
Individuazione ore di punta



Punta AM	Punta PM
8:00-9:00	18:45-19:45

Conteggi veicolari sezioni correnti

Sezioni correnti al cordone urbano



ID	Strada	Da	A
S011	Via Terenzio Varrone	Via Alcide De Gasperi	Via L. Ariosto
S012	Via B. Spaventa	Via Alcide De Gasperi	Vico F. Quinzio
S021	Via Alcide De Gasperi	Via Pasubio	Via Oberdan
S022	Via Oberdan	Via Mazzini	Via Alcide De Gasperi
S03	Via agli Avelli	Via Alcide De Gasperi	Via Piano San Giovanni
S05	Via Barletta	Via Giovanni Bovio	Via Balilla
S07	Via Aurelio Saffi	Via Zola	Via Balilla
S08	Via Corsica	Via Alessandro Manzoni	Via Balilla
S091	Via Carlo Alberto	Via Monte Suello	Via M. R. Imbriani
S092	Via M. R. Imbriani	Via Monte Suello	Via Carlo Alberto
S10	Corso Giuseppe Garibaldi	Via Dante Alighieri	Via San Paolo

Conteggi veicolari sezioni correnti

Cordone urbano – Autovetture



Conteggi veicolari sezioni correnti

Cordone urbano – Commerciali leggeri



Conteggi veicolari sezioni correnti

Cordone urbano – Pesanti



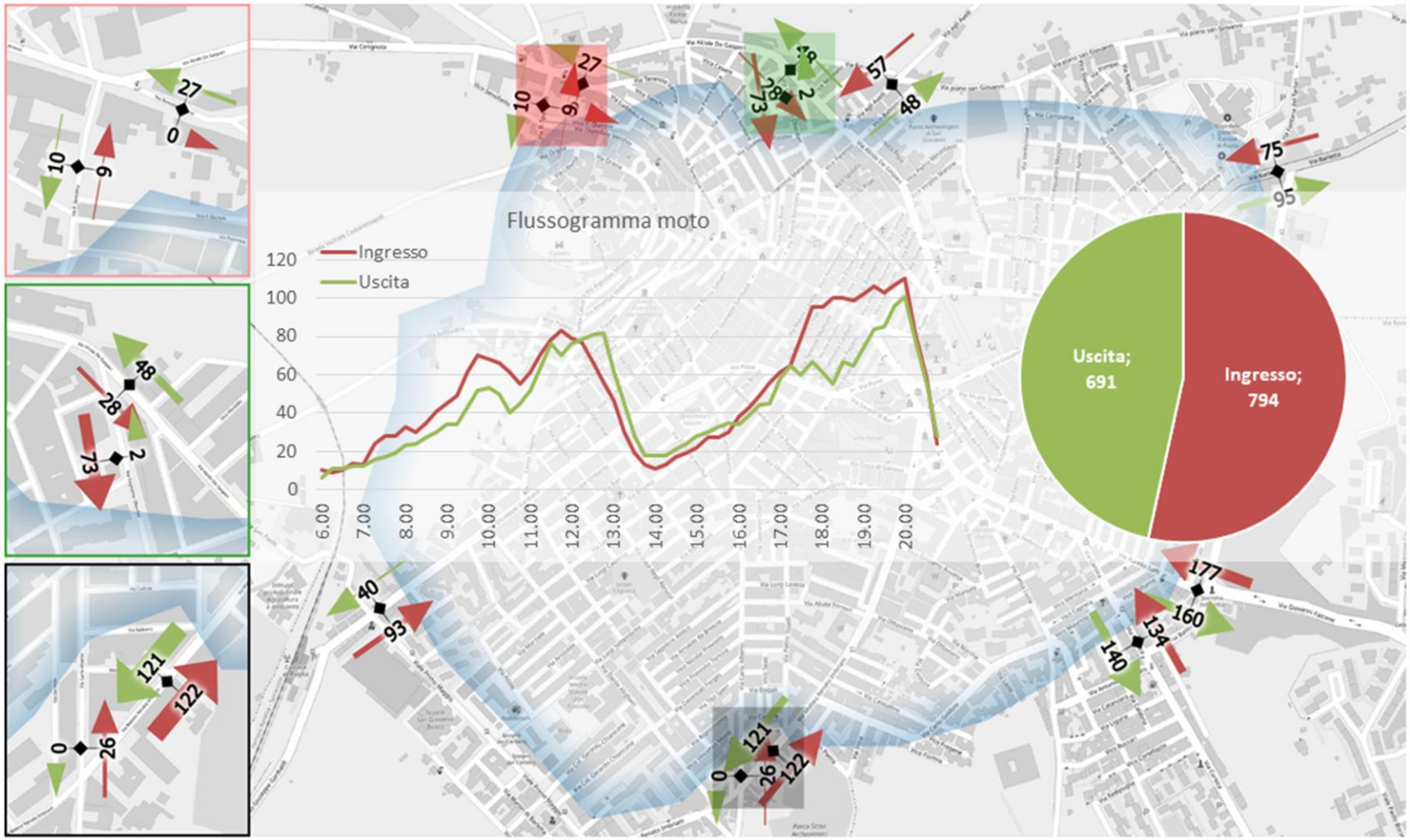
Conteggi veicolari sezioni correnti

Cordone urbano - Autobus



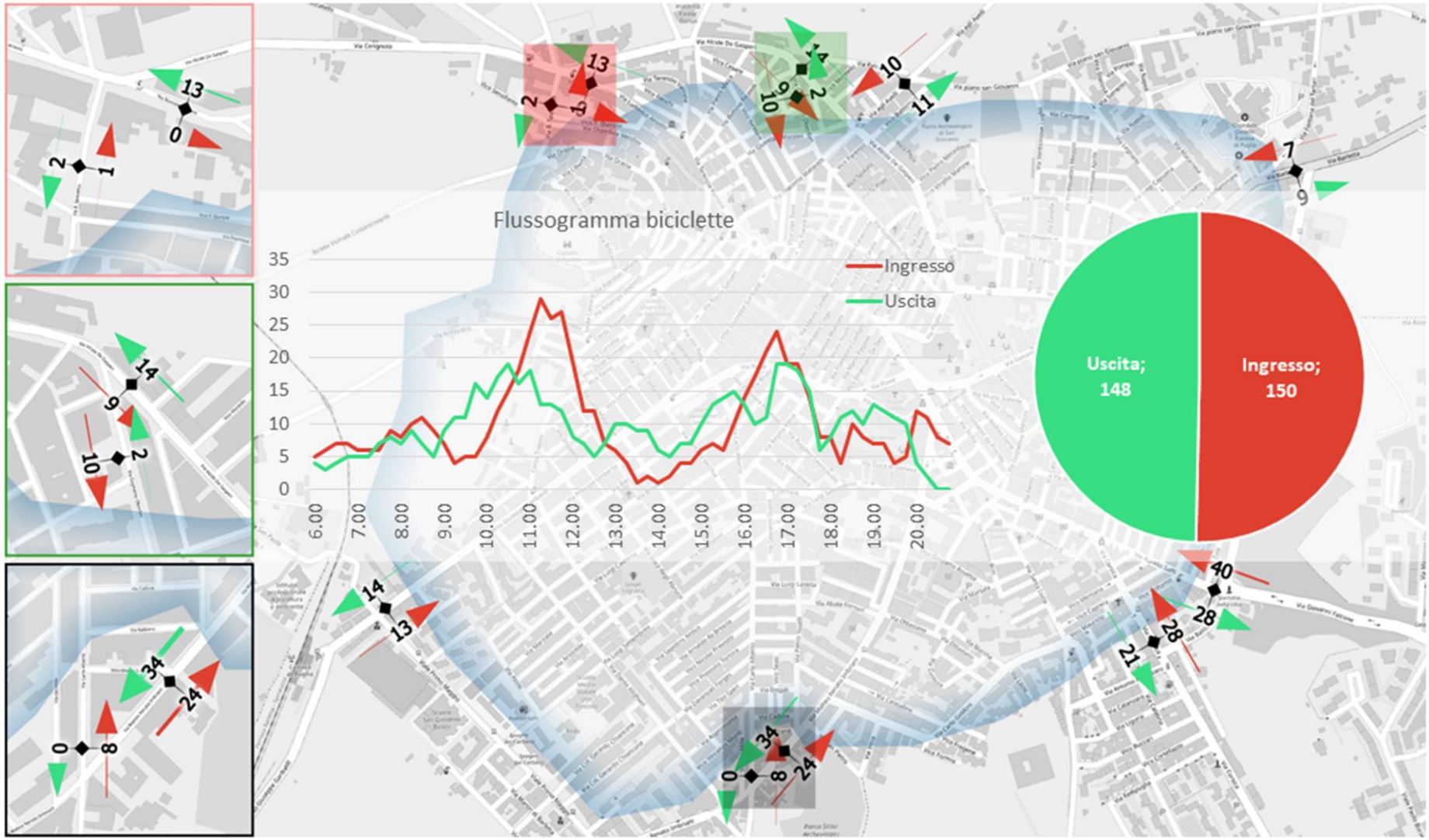
Conteggi veicolari sezioni correnti

Cordone urbano – Moto



Conteggi veicolari sezioni correnti

Cordone urbano - Biciclette

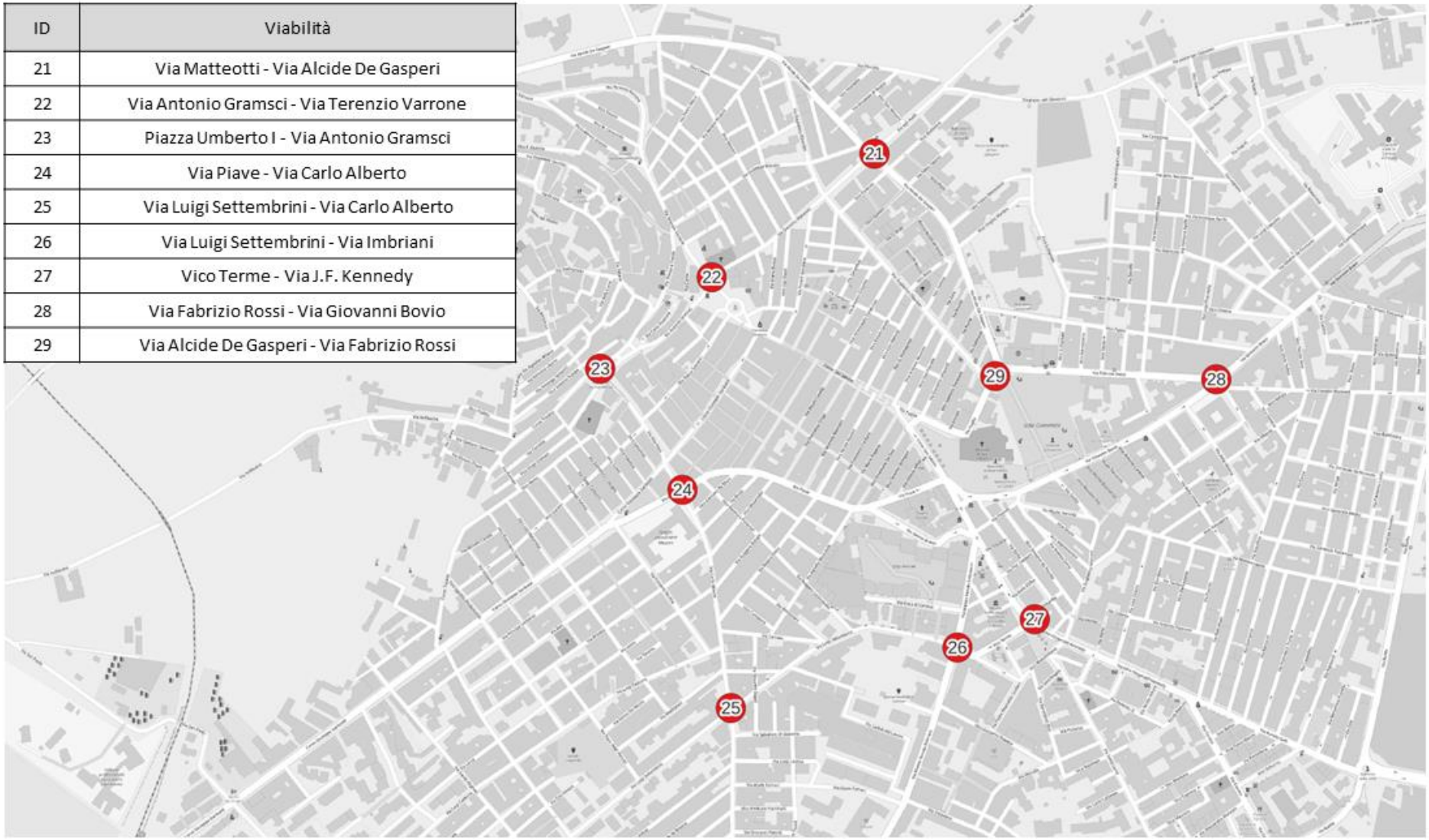


Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Localizzazione intersezioni oggetto di studio

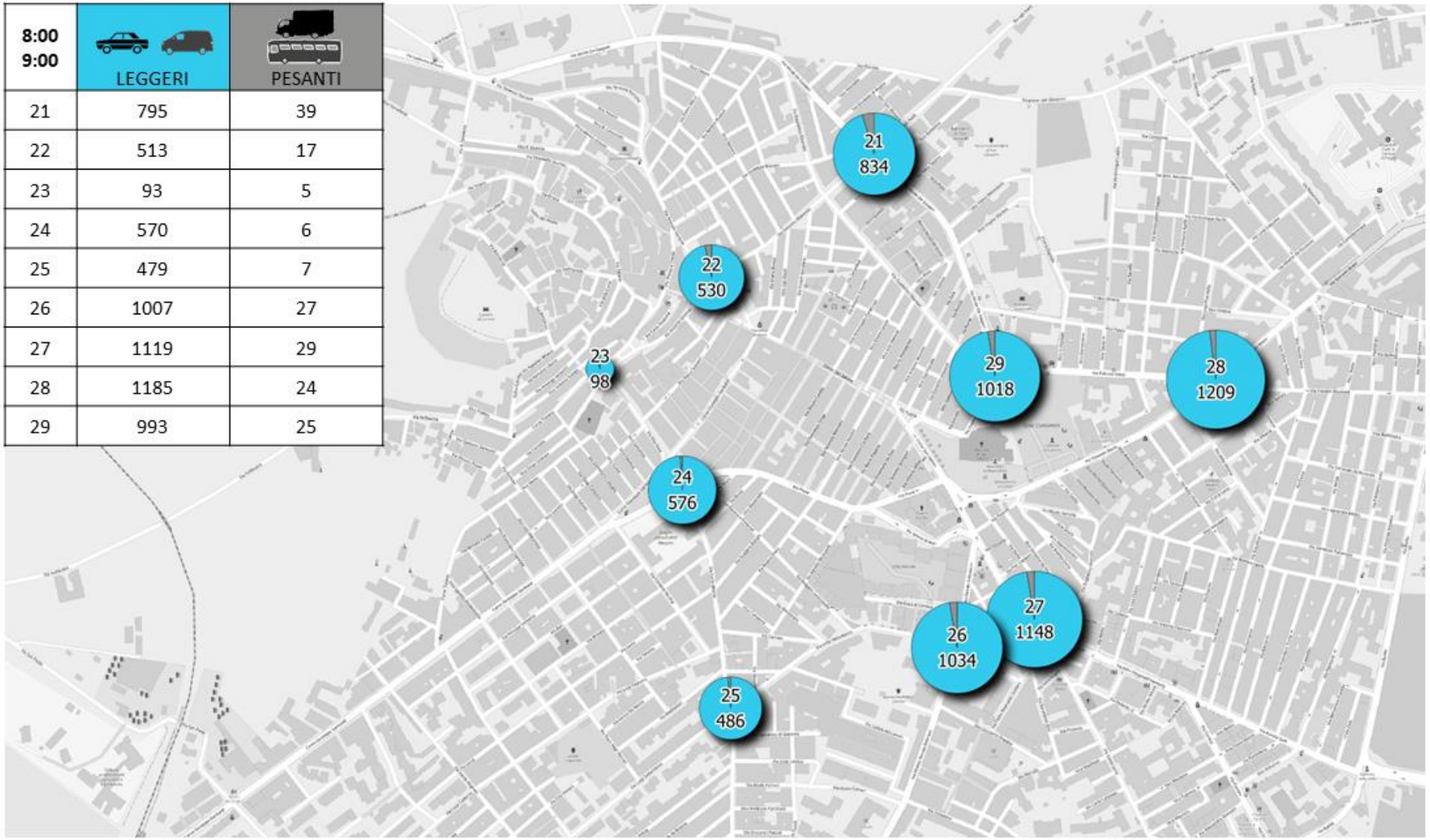
ID	Viabilità
21	Via Matteotti - Via Alcide De Gasperi
22	Via Antonio Gramsci - Via Terenzio Varrone
23	Piazza Umberto I - Via Antonio Gramsci
24	Via Piave - Via Carlo Alberto
25	Via Luigi Settembrini - Via Carlo Alberto
26	Via Luigi Settembrini - Via Imbriani
27	Vico Terme - Via J.F. Kennedy
28	Via Fabrizio Rossi - Via Giovanni Bovio
29	Via Alcide De Gasperi - Via Fabrizio Rossi



Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Rappresentazione dei flussi entranti ai nodi, punta del mattino 8:00 – 9:00

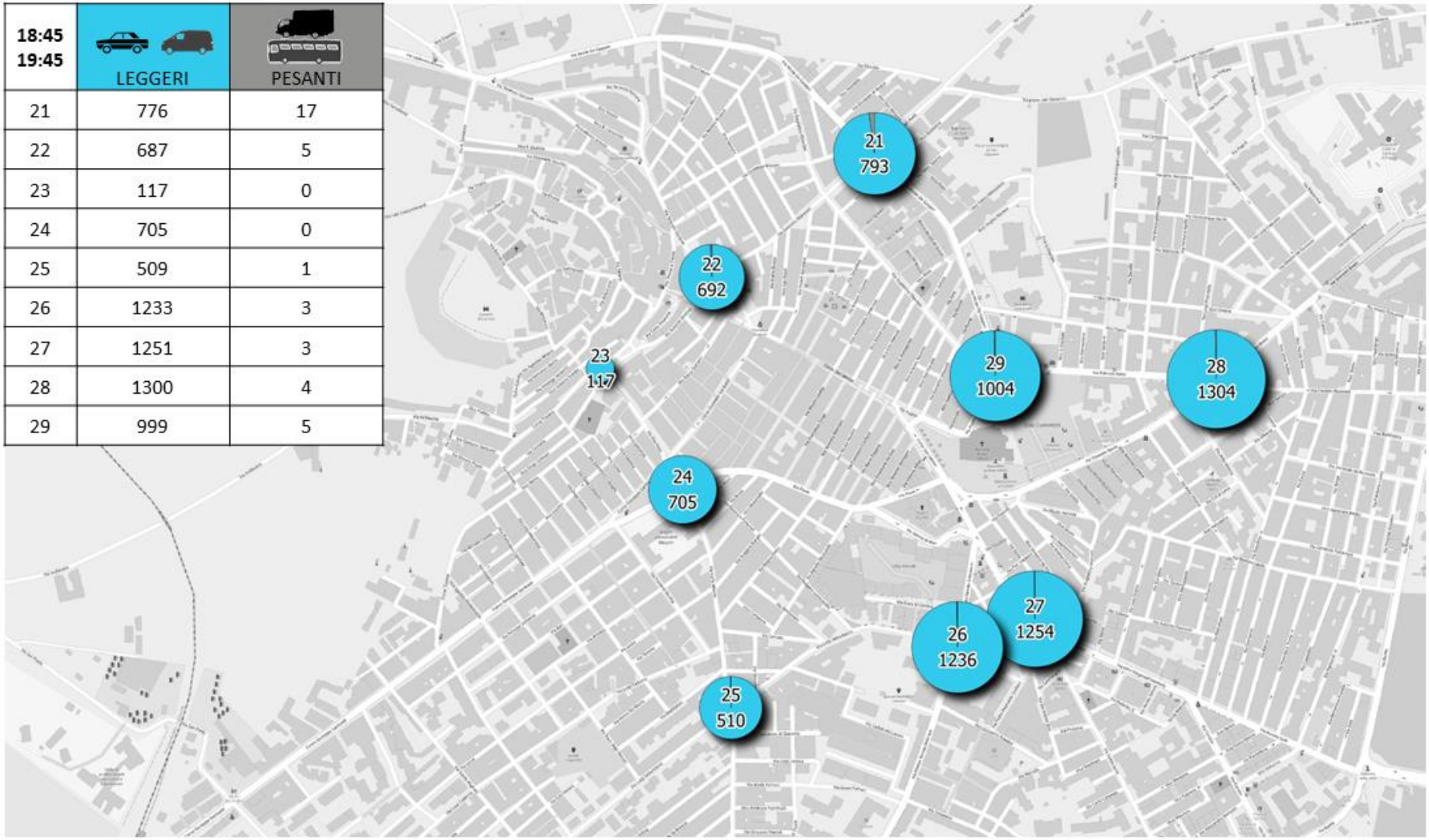
8:00 9:00	LEGGERI	PESANTI
21	795	39
22	513	17
23	93	5
24	570	6
25	479	7
26	1007	27
27	1119	29
28	1185	24
29	993	25



Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Rappresentazione dei flussi entranti ai nodi, punta del pomeriggio 18:45 – 19:45

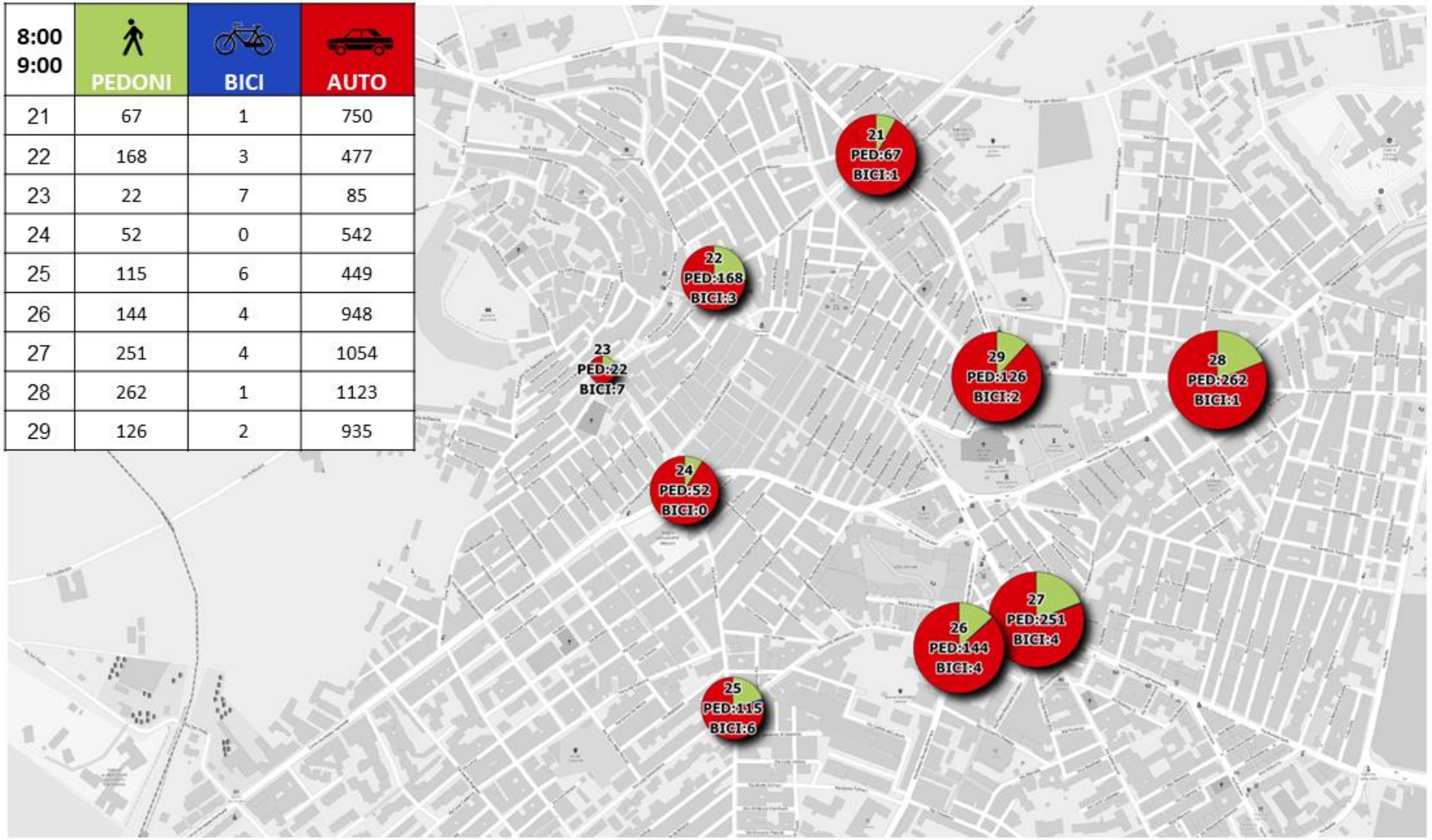
18:45 19:45	LEGGERI	PESANTI
21	776	17
22	687	5
23	117	0
24	705	0
25	509	1
26	1233	3
27	1251	3
28	1300	4
29	999	5



Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Rappresentazione ripartizione modale flussi pedoni — bici – auto, punta del mattino 8:00 – 9:00

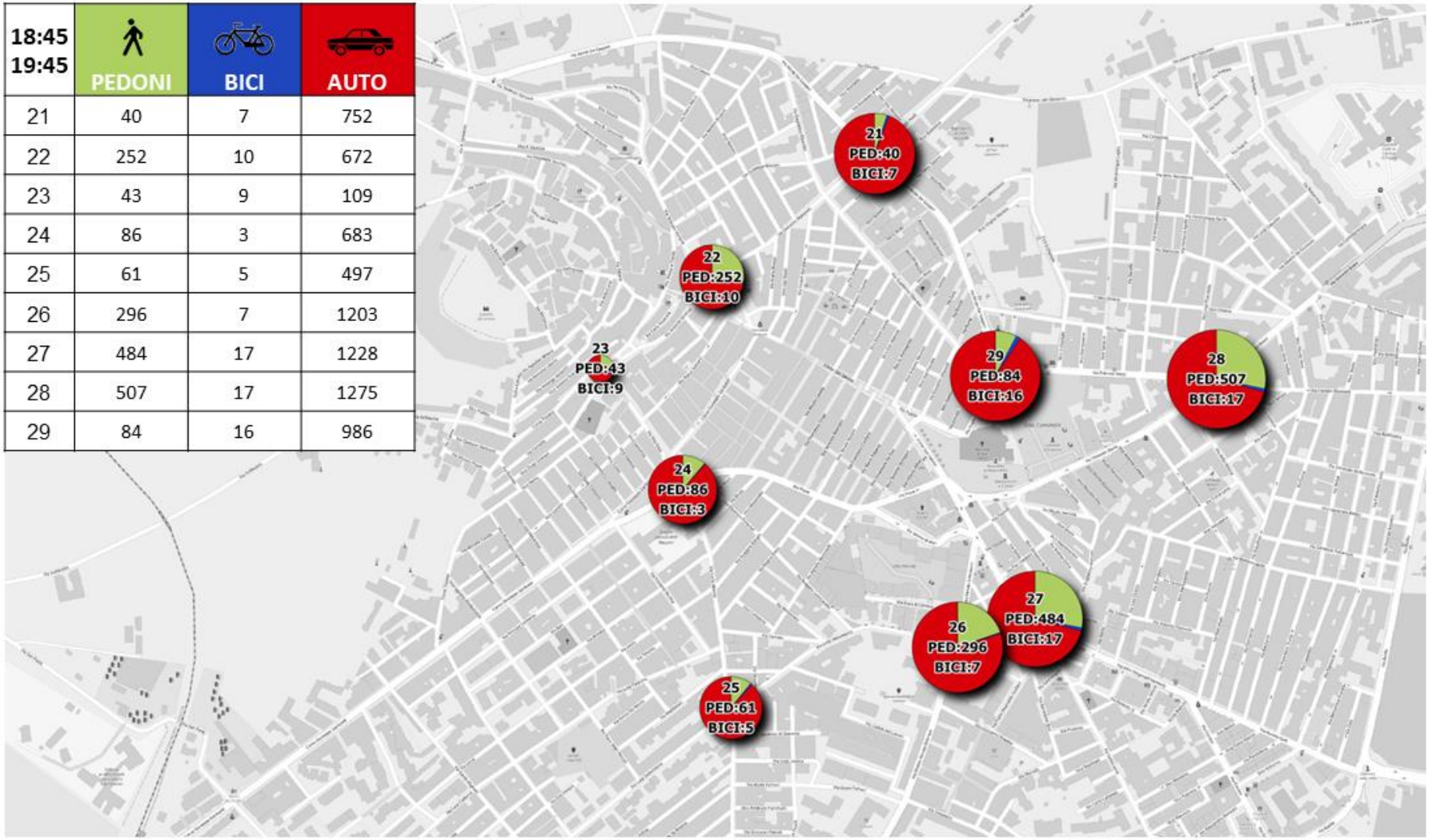
8:00 9:00	PEDONI	BICI	AUTO
21	67	1	750
22	168	3	477
23	22	7	85
24	52	0	542
25	115	6	449
26	144	4	948
27	251	4	1054
28	262	1	1123
29	126	2	935



Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Rappresentazione ripartizione modale flussi pedoni — bici – auto, punta del pomeriggio 18:45 – 19:45

18:45 19:45	PEDONI	BICI	AUTO
21	40	7	752
22	252	10	672
23	43	9	109
24	86	3	683
25	61	5	497
26	296	7	1203
27	484	17	1228
28	507	17	1275
29	84	16	986



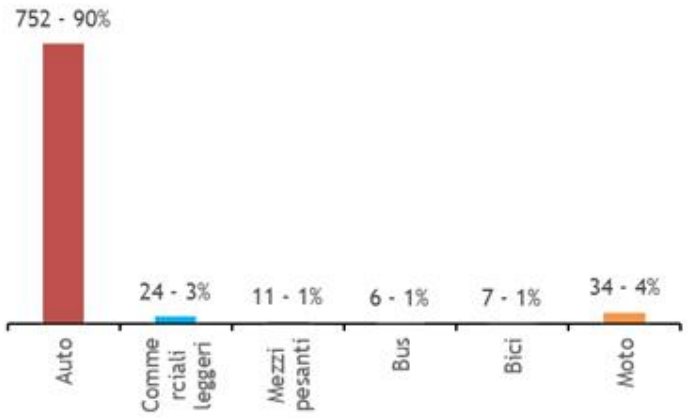
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

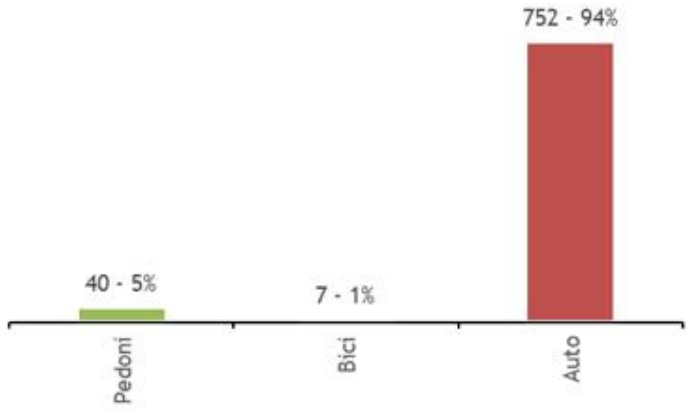
Int 21 Via Matteotti — Via Alcide De Gasperi – Matrice 8:00 – 9:00

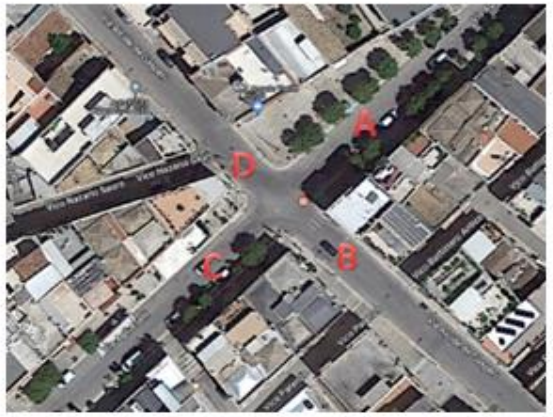
gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
A - D	45	4	3	0	0	52	0	2	56
A - C	105	4	0	0	0	109	1	7	111
B - A	22	1	0	0	0	23	5	1	25
B - D	130	4	1	1	0	136	0	7	141
B - C	288	1	0	2	0	291	1	12	299
C -	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D - C	16	1	0	2	0	19	0	1	23
D - A	146	9	7	1	0	163	0	4	173
TOTALE	752	24	11	6	0	793	7	34	828

Ramo	Pedoni Orario	Pedoni Antiorario	Bici Orario	Bici Antiorario
A	14	9	0	0
B	6	5	0	0
C	0	0	0	0
D	1	5	0	0







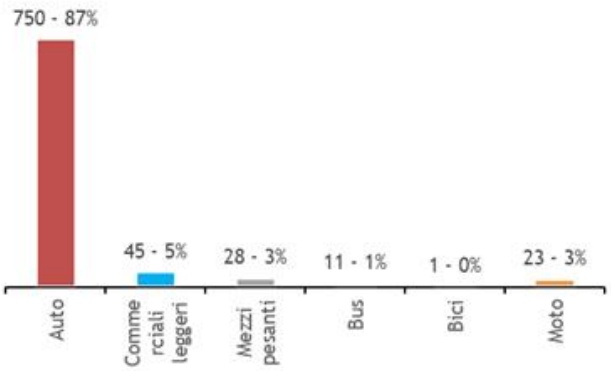
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

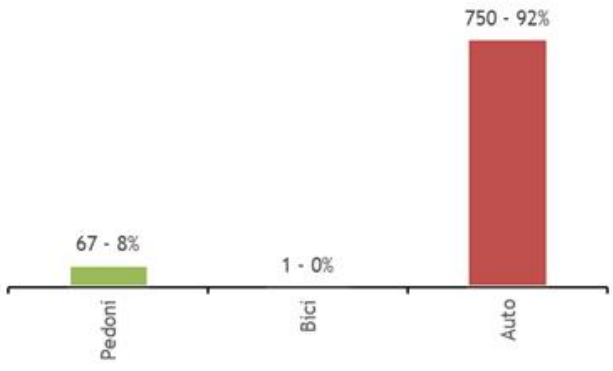
Int 21 Via Matteotti — Via Alcide De Gasperi – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
A - D	59	6	3	0	1	69	0	2	75
A - C	62	3	1	2	0	68	0	4	74
B - A	43	5	0	0	0	48	0	1	48
B - D	204	9	7	3	0	223	1	4	238
B - C	265	13	5	5	0	288	0	6	305
C -	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D - C	11	1	2	0	0	14	0	2	17
D - A	106	8	7	1	2	124	0	4	138
TOTALE	750	45	25	11	3	834	1	23	895

RAMO	Orario Pedoni	Antiorario Pedoni	Orario Bici	Antiorario Bici
A	25	10	0	0
B	0	7	0	0
C	6	2	0	0
D	8	9	0	0



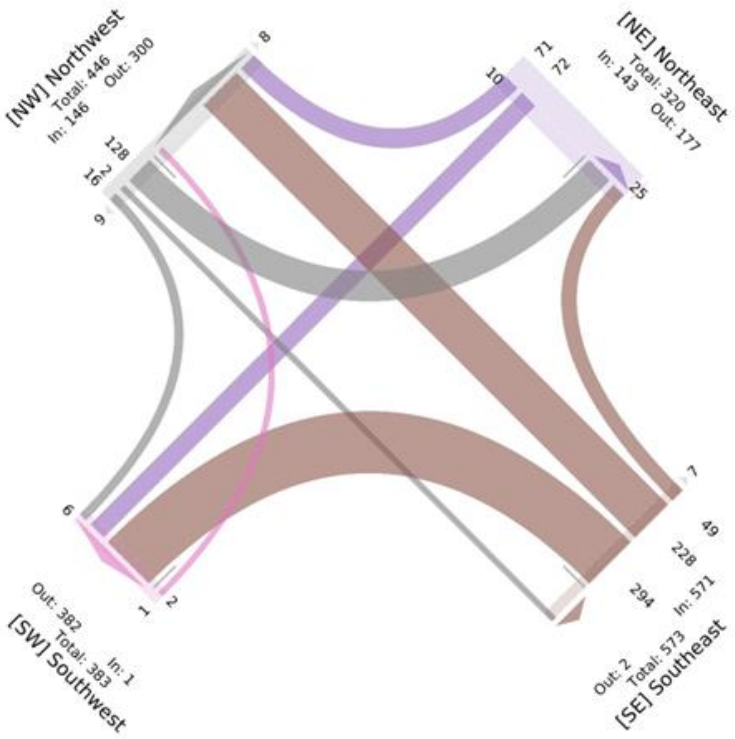




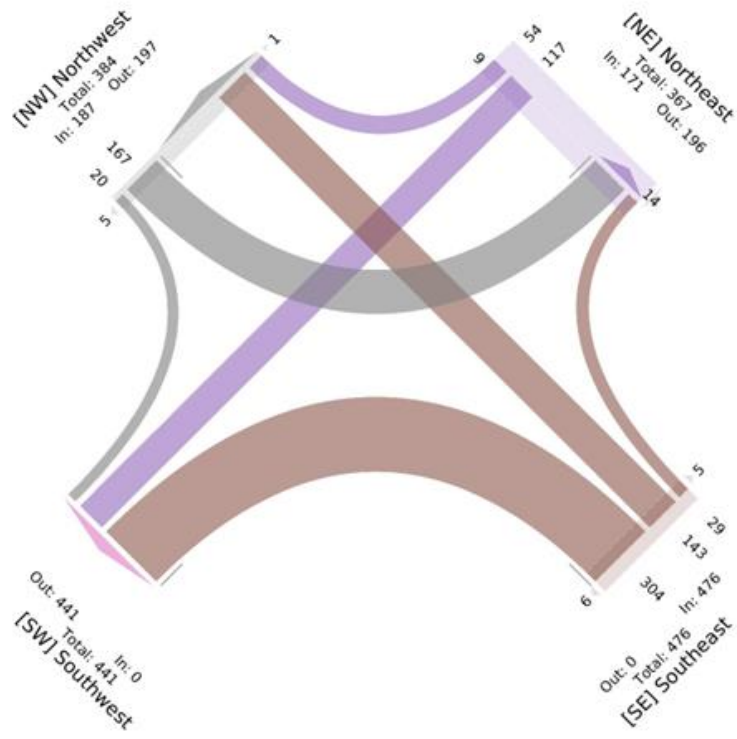
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 21 Via Matteotti — Via Alcide De Gasperi – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via agli Avelli	NE
B	Via Alcide De Gasperi (lato sud est)	SE
C	Via Giacomo Matteoti	SW
D	Via Alcide De Gasperi (lato nord ovest)	NW

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 22 Via Antonio Gramsci — Via Terenzio Varrone - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A -	Via Terenzio Varrone	#N/D	
B - A	Via Giacomo Matteotti	Via Terenzio Varrone	Destra
B - D	Via Giacomo Matteotti	Corso Antonio Gramsci	Dritto
B - C	Via Giacomo Matteotti	Piazza della Repubblica	Sinistra
C - A	Piazza della Repubblica	Via Terenzio Varrone	Destra
C - D	Piazza della Repubblica	Corso Antonio Gramsci	Sinistra
D - C	Corso Antonio Gramsci	Piazza della Repubblica	Destra
D - A	Corso Antonio Gramsci	Via Terenzio Varrone	Sinistra

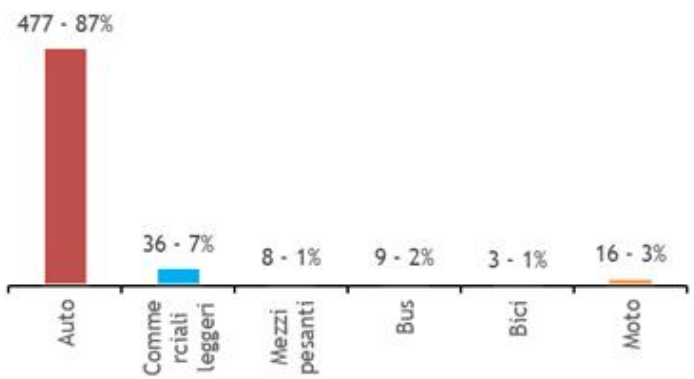


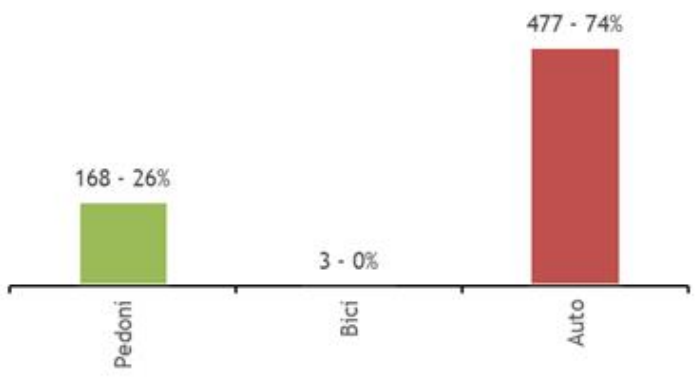
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 22 Via Antonio Gramsci — Via Terenzio Varrone – Matrice 8:00 – 9:00

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	2	5	0	0
B - A	46	1	1	0	0	48	0	3	50	B	46	40	0	0
B - D	16	7	1	0	0	24	0	1	25					
B - C	166	13	1	5	0	185	0	2	197					
C - A	172	8	3	3	0	186	0	5	197	C	20	26	0	0
C - D	14	2	0	1	0	17	1	0	19					
D - C	43	3	0	0	0	46	2	4	48	D	14	15	0	0
D - A	20	2	2	0	0	24	0	1	26					
TOTALE	477	36	8	9	0	530	3	16	562					





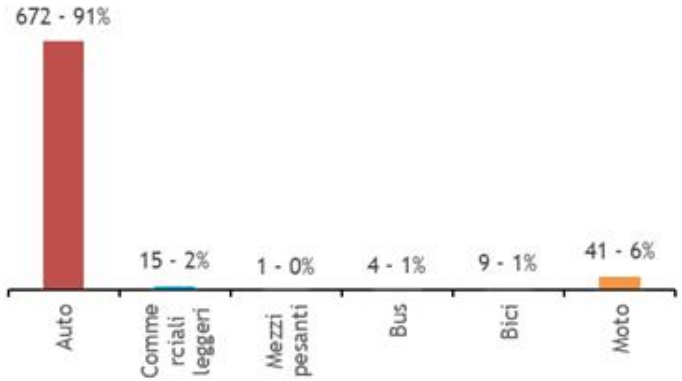


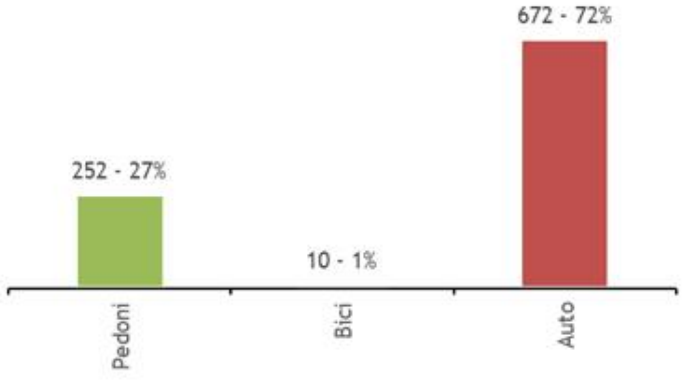
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 22 Via Antonio Gramsci — Via Terenzio Varrone – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	23	15	0	0
B - A	57	1	0	2	0	60	0	2	65	B	79	69	1	0
B - D	28	1	0	0	0	29	0	3	30					
B - C	337	3	1	2	0	343	0	21	354					
C - A	141	2	0	0	0	143	0	10	146	C	12	15	0	0
C - D	27	2	0	0	0	29	5	2	31					
D - C	55	3	0	0	0	58	4	3	60	D	20	19	0	0
D - A	27	3	0	0	0	30	0	0	30					
TOTALE	672	15	1	4	0	692	9	41	716					



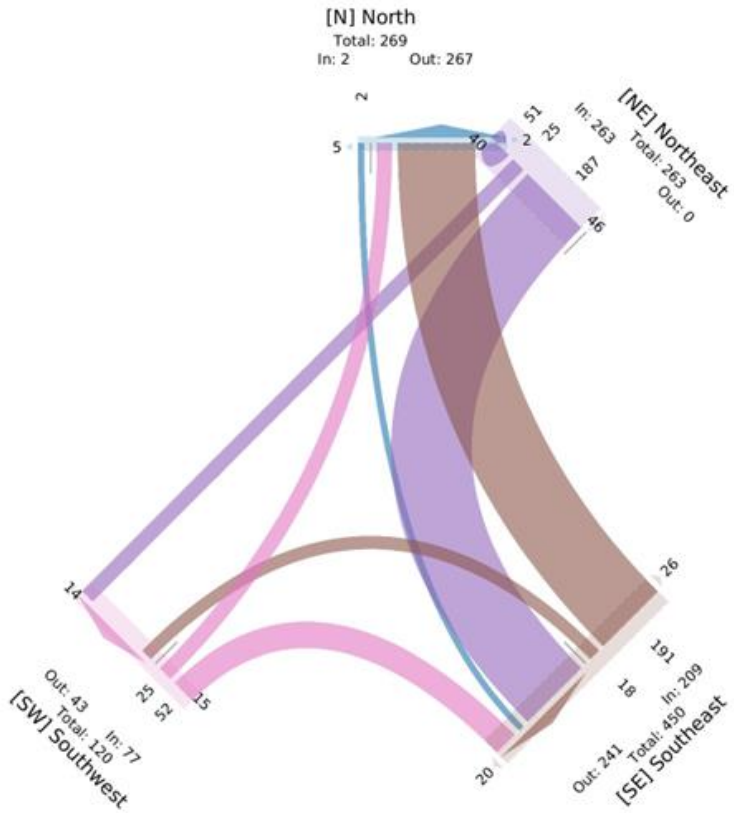




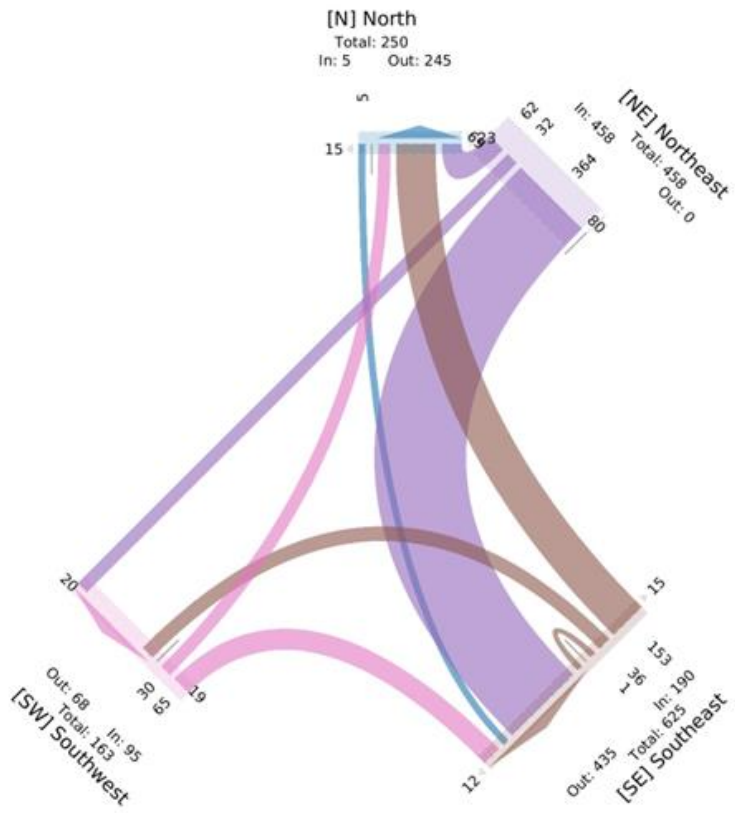
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 22 Via Antonio Gramsci — Via Terenzio Varrone – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Terenzio Varrone	N
B	Via Giacomo Matteotti	NE
C	Piazza della Repubblica	SE
D	Corso Antonio Gramsci	SW

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 23 Piazza Umberto I — Via Antonio Gramsci - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - C	Via Trieste e Trento	Via Carmelitani	Dritto
A - B	Via Trieste e Trento	Corso Antonio Gramsci	Sinistra
B - A	Corso Antonio Gramsci	Via Trieste e Trento	Destra
B - C	Corso Antonio Gramsci	Via Carmelitani	Sinistra
C - B	Via Carmelitani	Corso Antonio Gramsci	Destra
C - A	Via Carmelitani	Via Trieste e Trento	Dritto
D - C	Corso Traiano	Via Carmelitani	Destra
D - B	Corso Traiano	Corso Antonio Gramsci	Dritto
D - A	Corso Traiano	Via Trieste e Trento	Sinistra



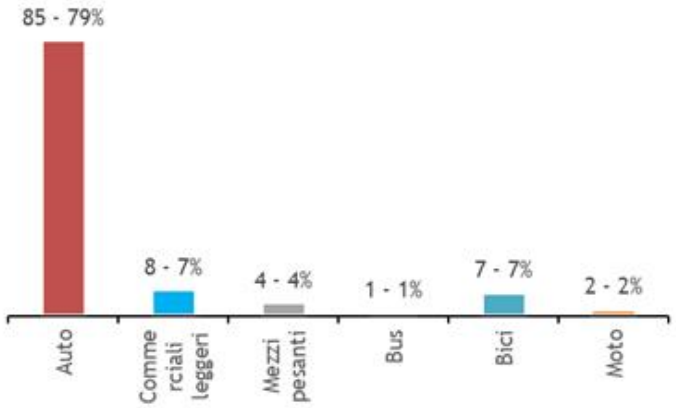
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

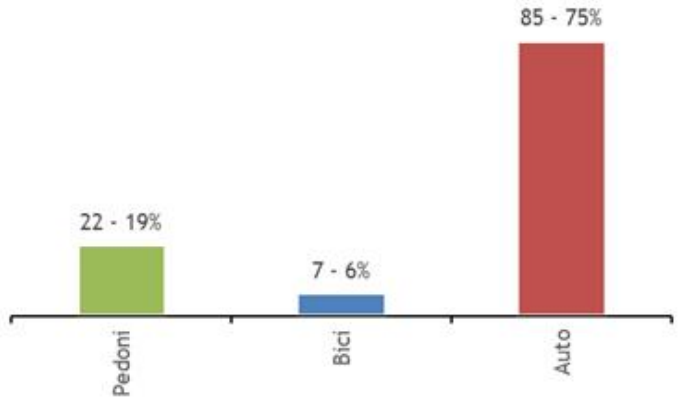
Int 23 Piazza Umberto I — Via Antonio Gramsci – Matrice 8:00 – 9:00

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
A - C	1	0	0	0	0	1	0	0	1
A - B	10	0	0	0	0	10	3	0	11
B - A	13	3	1	1	0	18	1	0	21
B - C	8	2	0	0	0	10	0	0	10
C - B	7	0	0	0	0	7	0	0	7
C - A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D - C	1	0	0	0	0	1	1	0	1
D - B	42	2	2	0	0	46	2	2	49
D - A	3	1	1	0	0	5	0	0	6
TOTALE	85	8	4	1	0	98	7	2	106

RAMO	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A	2	7	0	0
B	1	0	0	0
C	0	7	0	0
D	1	4	0	0







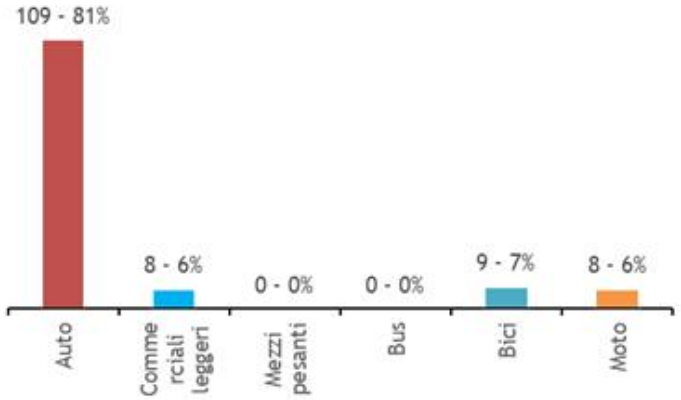
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

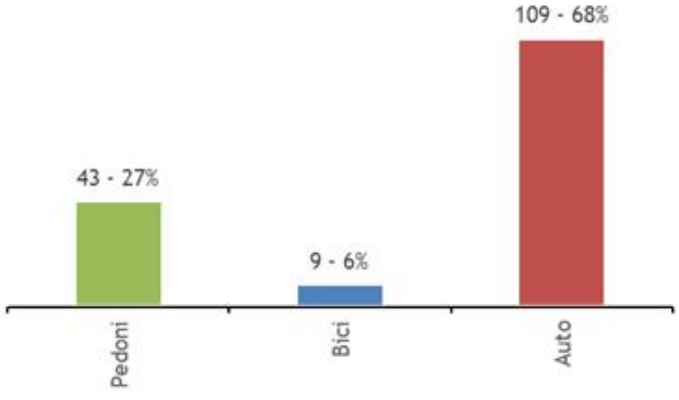
Int 23 Piazza Umberto I — Via Antonio Gramsci – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
A - C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A - B	3	1	0	0	0	4	2	1	5
B - A	27	2	0	0	0	29	2	2	30
B - C	12	1	0	0	0	13	3	2	15
C - B	13	1	0	0	0	14	1	1	15
C - A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D - C	2	0	0	0	0	2	0	0	2
D - B	40	3	0	0	0	43	1	2	44
D - A	12	0	0	0	0	12	0	0	12
TOTALE	109	8	0	0	0	117	9	8	123

Ramo	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A	2	8	0	0
B	10	3	0	0
C	1	12	0	0
D	5	2	0	0



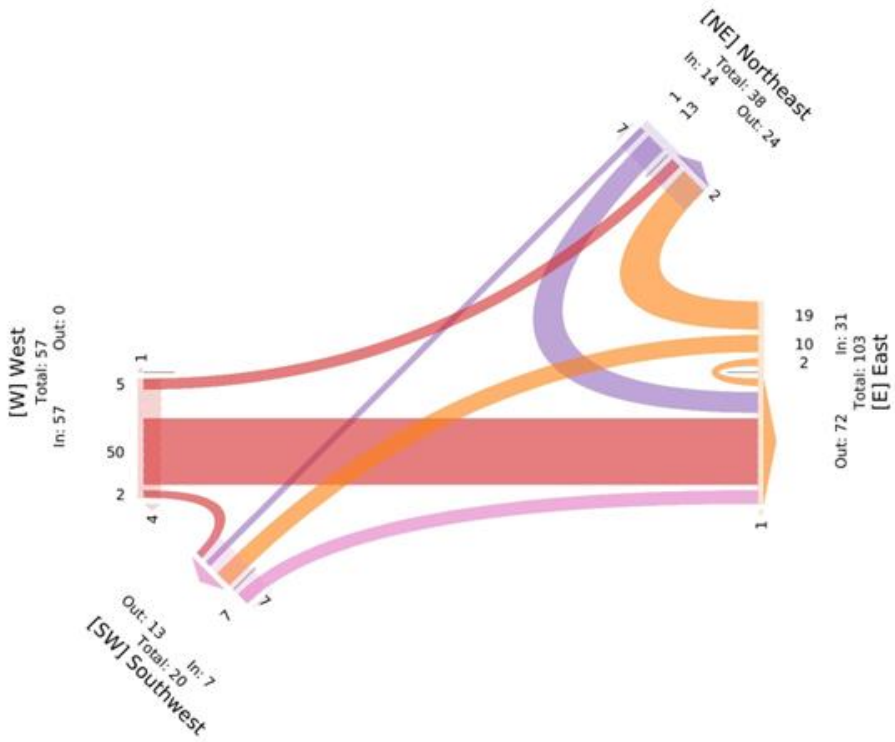




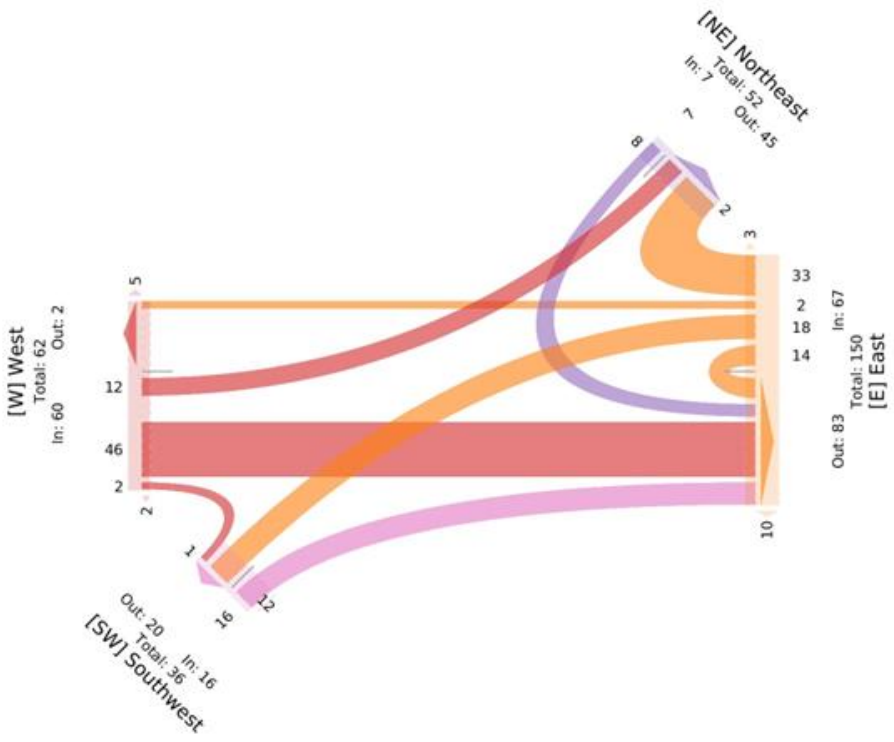
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 23 Piazza Umberto I — Via Antonio Gramsci – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Trieste e Trento	NE
B	Corso Antonio Gramsci	E
C	Via Carmelitani	SW
D	Corso Traiano	W

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 24 Via Piave — Via Carlo Alberto - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A -	Via Carlo Alberto (lato nord)	#N/D	
B - A	Via Piave (lato est)	Via Carlo Alberto (lato nord)	Destra
C - B	Via Carlo Alberto (lato sud)	Via Piave (lato est)	Destra
C - A	Via Carlo Alberto (lato sud)	Via Carlo Alberto (lato nord)	Dritto
D - B	Via Piave (lato ovest)	Via Piave (lato est)	Dritto
D - A	Via Piave (lato ovest)	Via Carlo Alberto (lato nord)	Sinistra



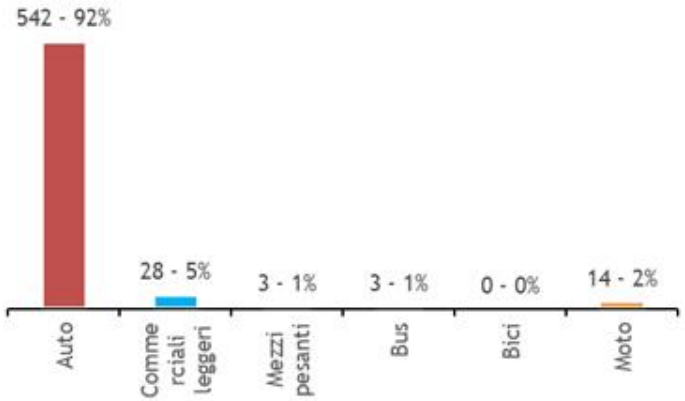
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 24 Via Piave — Via Carlo Alberto – Matrice 8:00 – 9:00

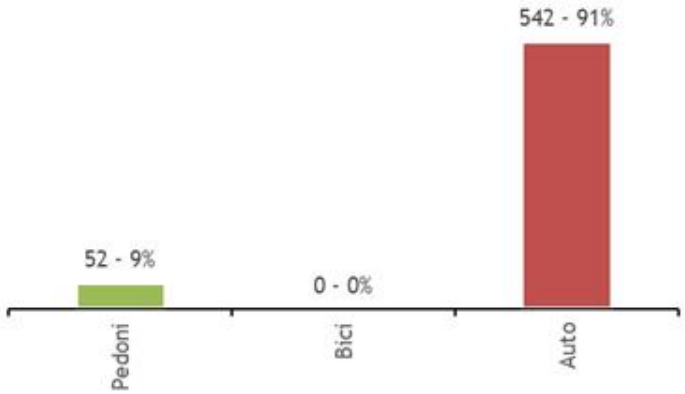
gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	0	0	0	0
B - A	128	8	0	2	0	138	0	2	143	B	0	0	0	0
C - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	C	18	34	0	0
C - A	58	2	0	0	0	60	0	5	62					
D - B	213	12	3	1	0	229	0	3	235	D	0	0	0	0
D - A	143	6	0	0	0	149	0	4	150					
TOTALE	542	28	3	3	0	576	0	14	590					

Composizione veicolare 08:00 - 09:00



Ripartizione modale 08:00 - 09:00





Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

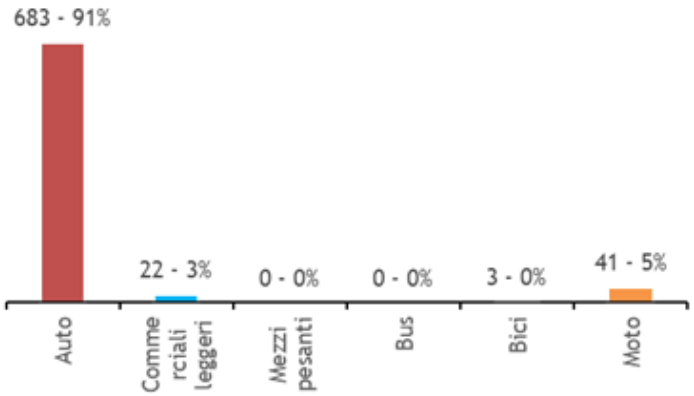
Int 24 Via Piave — Via Carlo Alberto – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

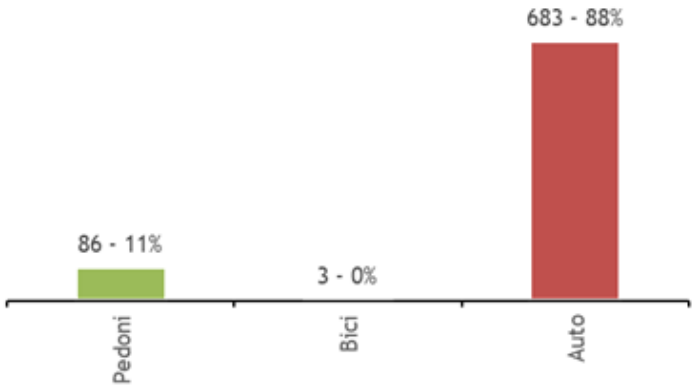
MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B - A	151	6	0	0	0	157	1	12	161
C - B	30	1	0	0	0	31	0	1	31
C - A	131	6	0	0	0	137	0	7	139
D - B	281	8	0	0	0	289	2	14	294
D - A	90	1	0	0	0	91	0	7	93
TOTALE	683	22	0	0	0	705	3	41	718

Ramo	Orario Pedoni	Antiorario Pedoni	Orario Bici	Antiorario Bici
A	17	26	0	0
B	2	5	0	0
C	9	27	0	0
D	0	0	0	0

Composizione veicolare 18:45 - 19:45



Ripartizione modale 18:45 - 19:45

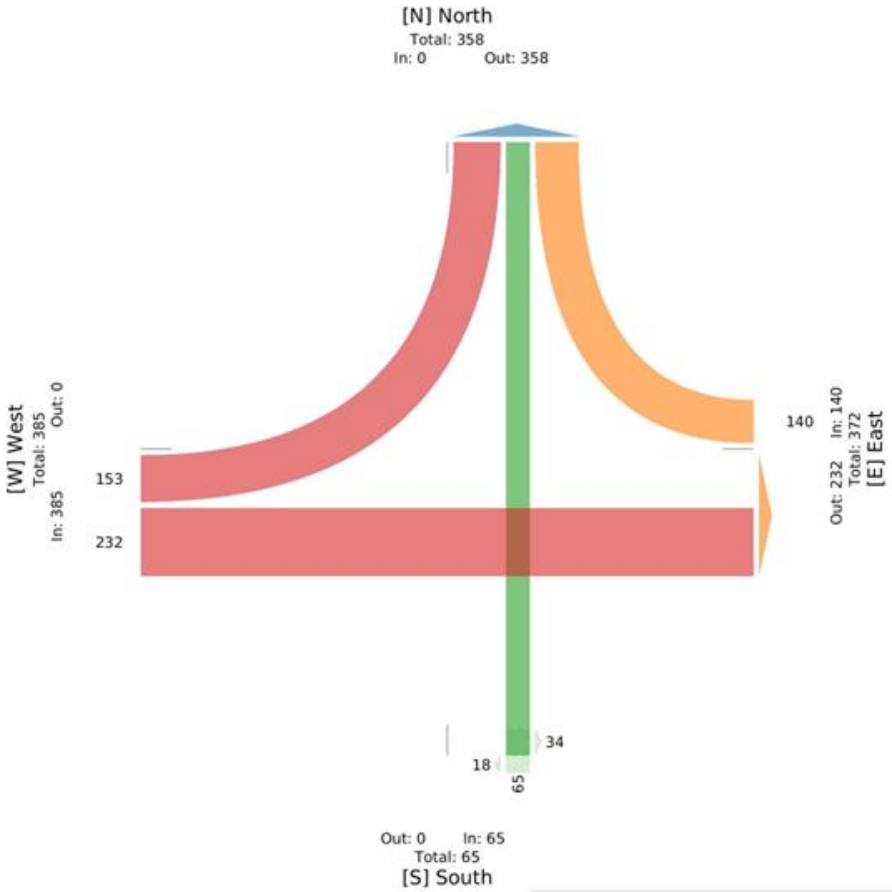




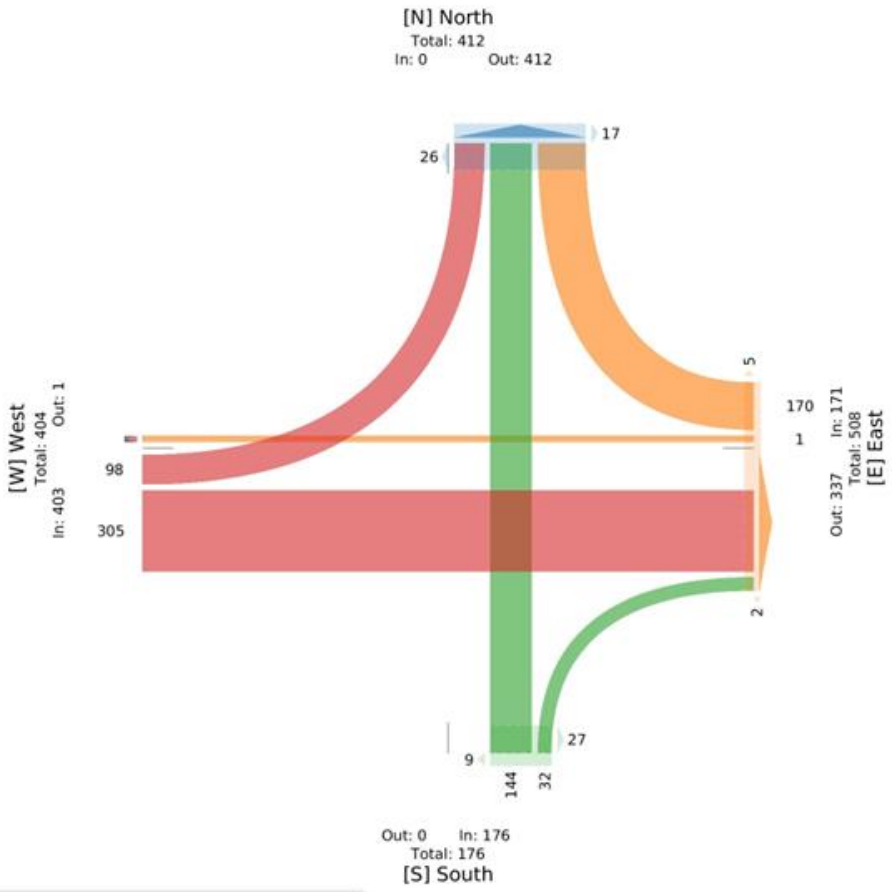
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 24 Via Piave – Via Carlo Alberto – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45

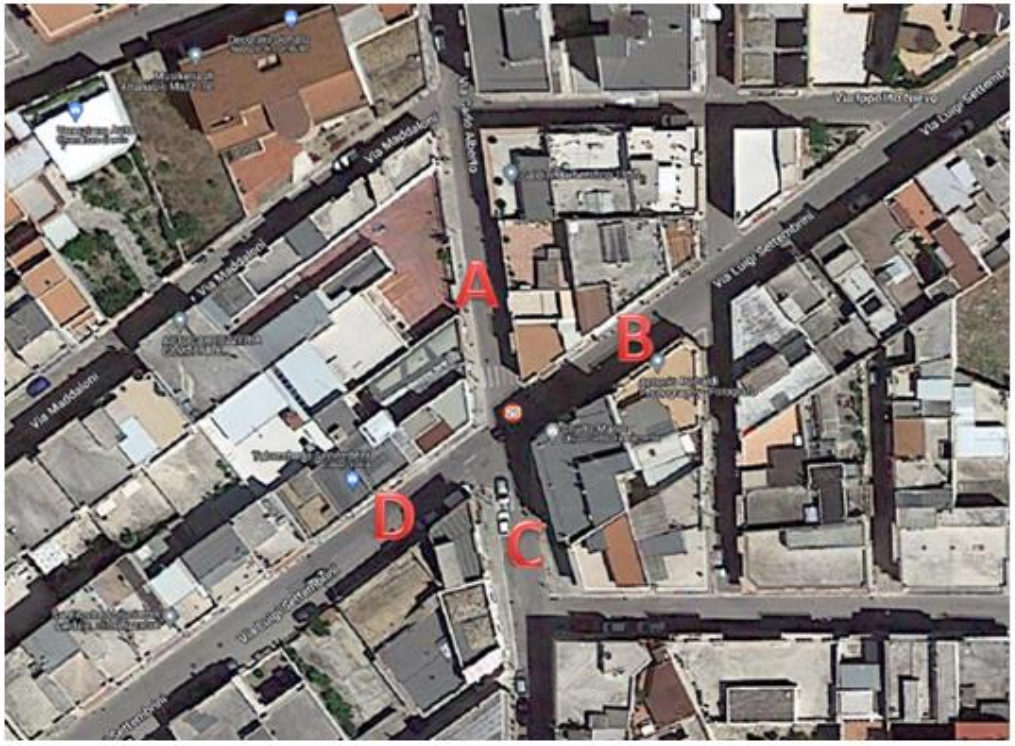


Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Carlo Alberto (lato nord)	N
B	Via Piave (lato est)	E
C	Via Carlo Alberto (lato sud)	S
D	Via Piave (lato ovest)	W

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 25 Via Luigi Settembrini — Via Carlo Alberto - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A -	Via Carlo Alberto (lato nord)		
B - A	Via Luigi Settembrini (lato nord-est)	Via Carlo Alberto (lato nord)	Destra
B - D	Via Luigi Settembrini (lato nord-est)	Via Luigi Settembrini (lato sud-ovest)	Dritto
C - B	Via Carlo Alberto (lato nord)	Via Luigi Settembrini (lato nord-est)	Destra
C - A	Via Carlo Alberto (lato nord)	Via Carlo Alberto (lato nord)	Dritto
C - D	Via Carlo Alberto (lato nord)	Via Luigi Settembrini (lato sud-ovest)	Sinistra
D - B	Via Luigi Settembrini (lato sud-ovest)	Via Luigi Settembrini (lato nord-est)	Dritto
D - A	Via Luigi Settembrini (lato sud-ovest)	Via Carlo Alberto (lato nord)	Sinistra

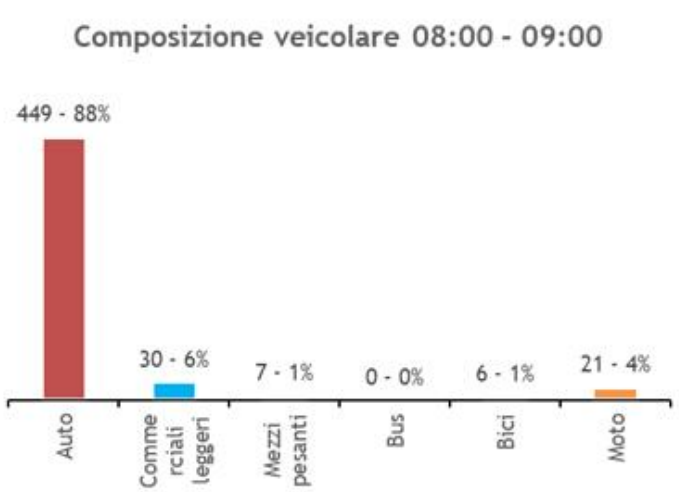


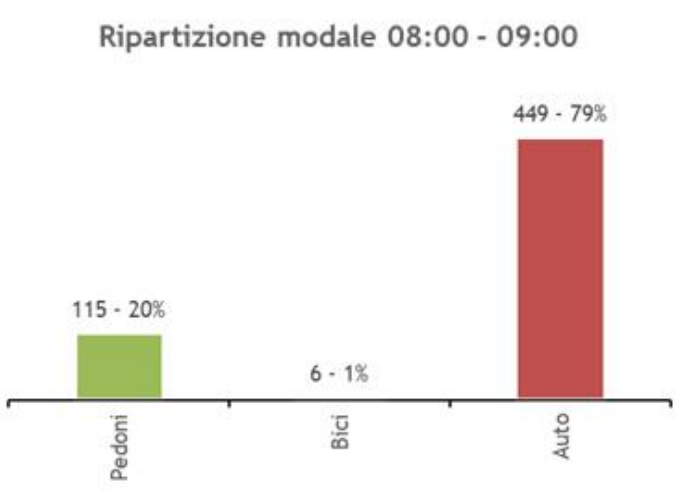
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 25 Via Luigi Settembrini — Via Carlo Alberto – Matrice 8:00 – 9:00

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Pedoni Orario	Pedoni Antiorario	Bici Orario	Bici Antiorario
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	7	46	0	0
B - A	41	2	0	0	1	44	0	1	46	B	2	6	0	0
B - D	82	4	3	0	0	89	2	9	95					
C - B	62	2	1	0	0	65	1	0	66	C	27	27	0	0
C - A	91	10	1	0	0	102	1	4	105					
C - D	12	1	0	0	0	13	0	2	14					
D - B	136	8	0	0	0	144	2	4	146	D	0	0	0	0
D - A	25	3	1	0	0	29	0	1	30					
TOTALE	449	30	6	0	1	486	6	21	502					





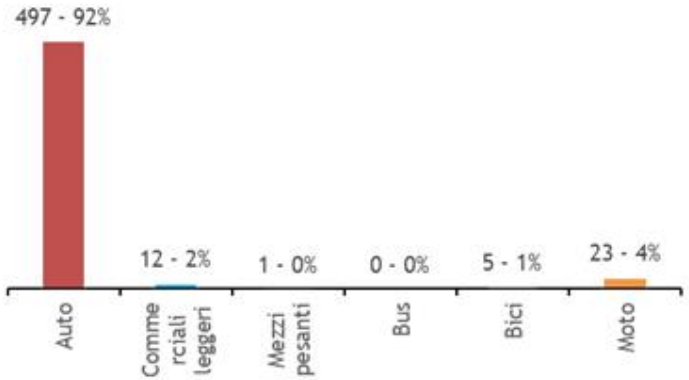


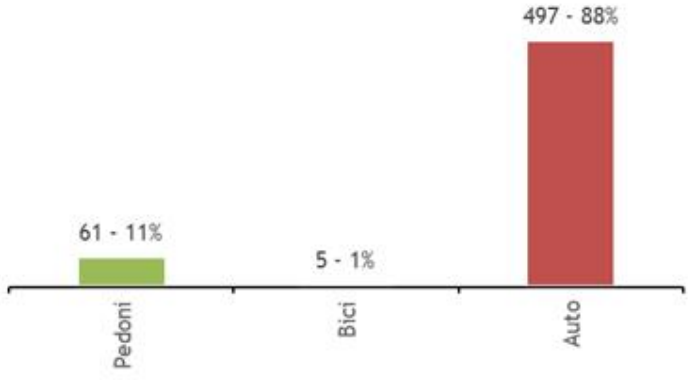
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 25 Via Luigi Settembrini — Via Carlo Alberto – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	12	11	0	0
B - A	11	0	0	0	0	11	0	0	11	B	6	9	0	0
B - D	80	2	0	0	0	82	0	1	82					
C - B	67	1	0	0	0	68	1	5	70	C	8	15	0	0
C - A	161	6	1	0	0	168	0	7	171					
C - D	13	0	0	0	0	13	1	1	14					
D - B	134	1	0	0	0	135	2	6	137	D	0	0	0	0
D - A	31	2	0	0	0	33	1	3	34					
TOTALE	497	12	1	0	0	510	5	23	519					



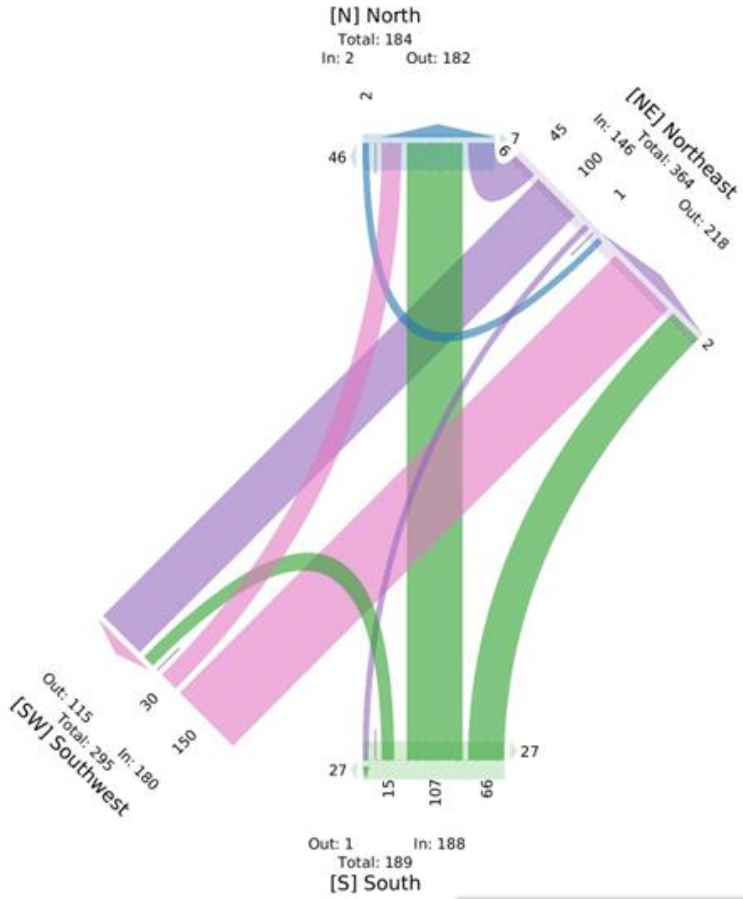




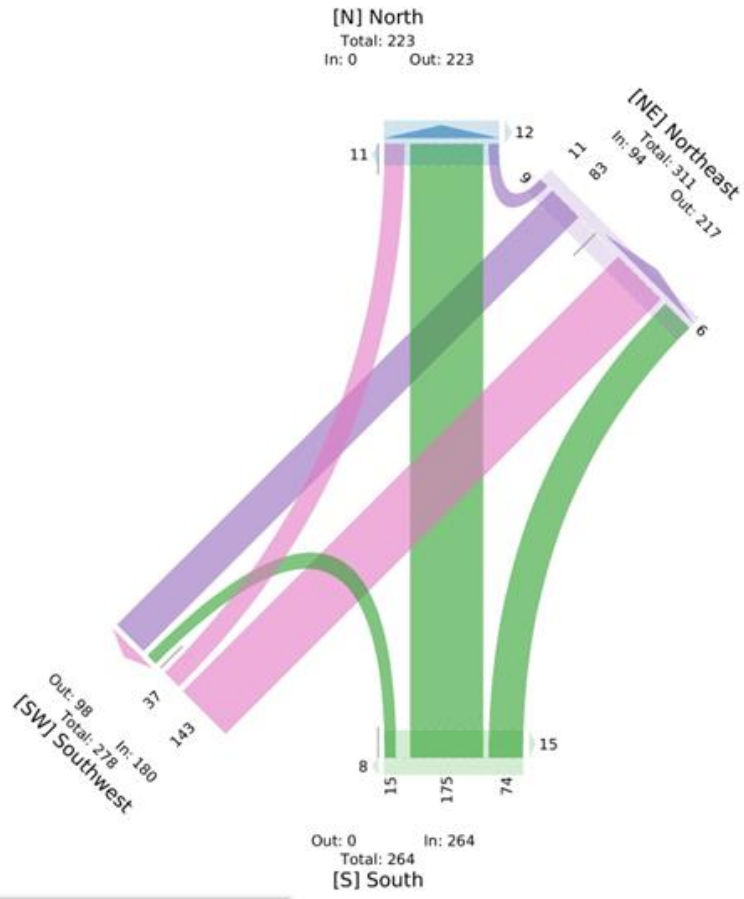
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 25 Via Luigi Settembrini — Via Carlo Alberto - Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Carlo Alberto (lato nord)	N
B	Via Luigi Settembrini (lato nord-est)	NE
C	Via Carlo Alberto (lato nord)	S
D	Via Luigi Settembrini (lato sud-ovest)	SW

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 26 Via Luigi Settembrini – Via Imbriani - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Imbriani (lato nord)	Via Luigi Settembrini	Destra
A - C	Via Imbriani (lato nord)	Via Imbriani (lato sud)	Dritto
A - B	Via Imbriani (lato nord)	Vico Terme	Sinistra
B -	Vico Terme		
C - B	Via Imbriani (lato sud)	Vico Terme	Destra
C - D	Via Imbriani (lato sud)	Via Luigi Settembrini	Sinistra
D - C	Via Luigi Settembrini	Via Imbriani (lato sud)	Destra
D - B	Via Luigi Settembrini	Vico Terme	Dritto

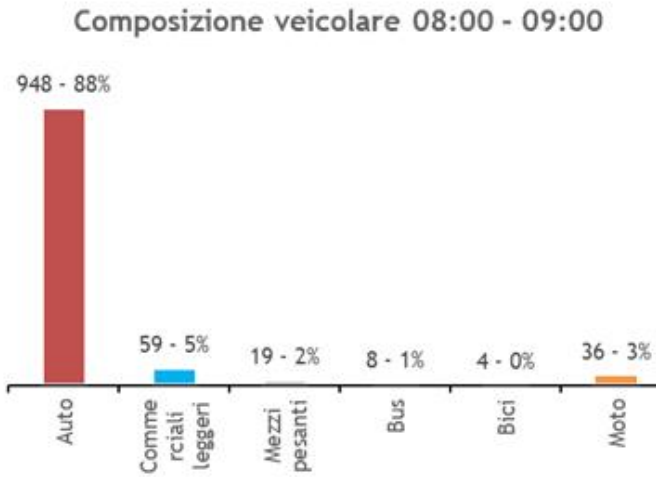


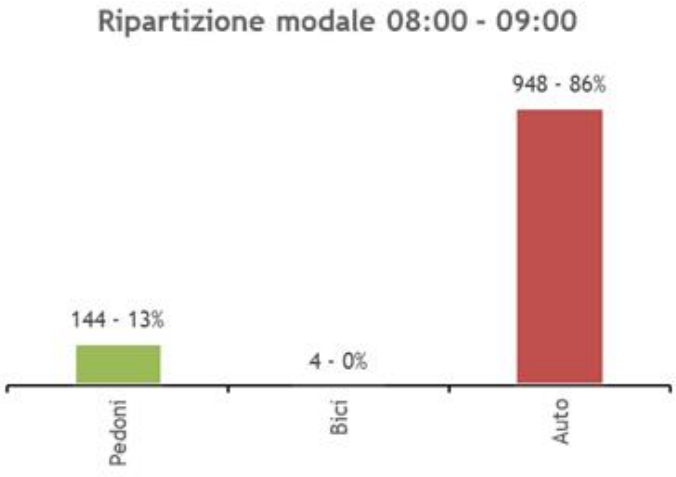
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 26 Via Luigi Settembrini – Via Imbriani – Matrice 8:00 – 9:00

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A - D	93	7	1	0	1	102	1	8	108	A	8	16	0	0
A - C	147	16	1	0	0	164	1	5	167					
A - B	218	12	10	1	0	241	0	5	255					
B -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	12	17	0	0
C - B	234	12	3	7	0	256	0	6	275	C	7	15	0	0
C - D	40	3	2	0	0	45	1	5	49					
D - C	24	1	0	0	0	25	0	2	26	D	58	11	0	0
D - B	192	8	1	0	0	201	1	5	204					
TOTALE	948	59	18	8	1	1034	4	36	1084					





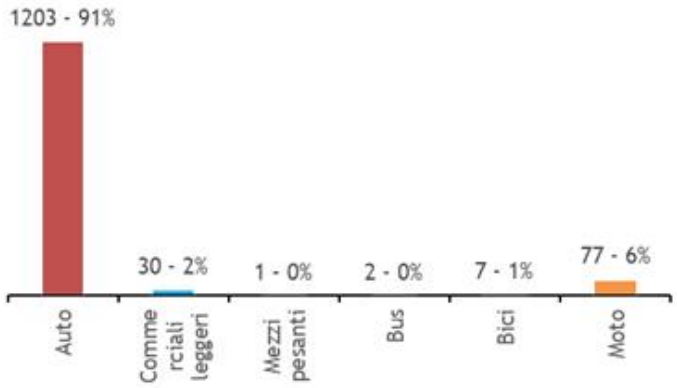


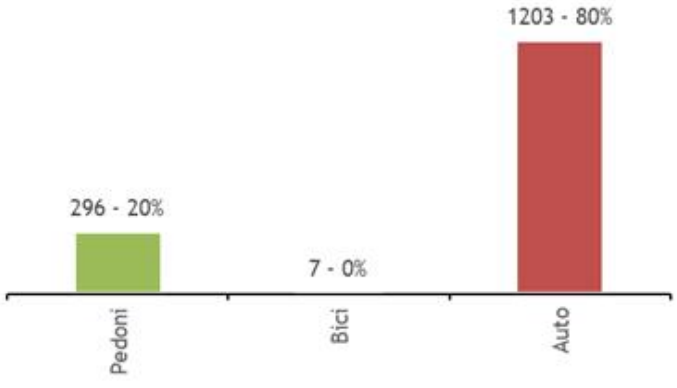
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 26 Via Luigi Settembrini – Via Imbriani – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A - D	71	1	0	0	0	72	0	4	73	A	12	11	0	0
A - C	180	5	1	0	0	186	2	16	192					
A - B	334	5	0	0	0	339	3	22	347					
B -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	19	26	0	0
C - B	278	8	0	2	0	288	2	16	297	C	23	28	0	0
C - D	72	2	0	0	0	74	0	2	75					
D - C	37	2	0	0	0	39	0	3	40	D	103	74	0	0
D - B	231	7	0	0	0	238	0	14	242					
TOTALE	1203	30	1	2	0	1236	7	77	1266					

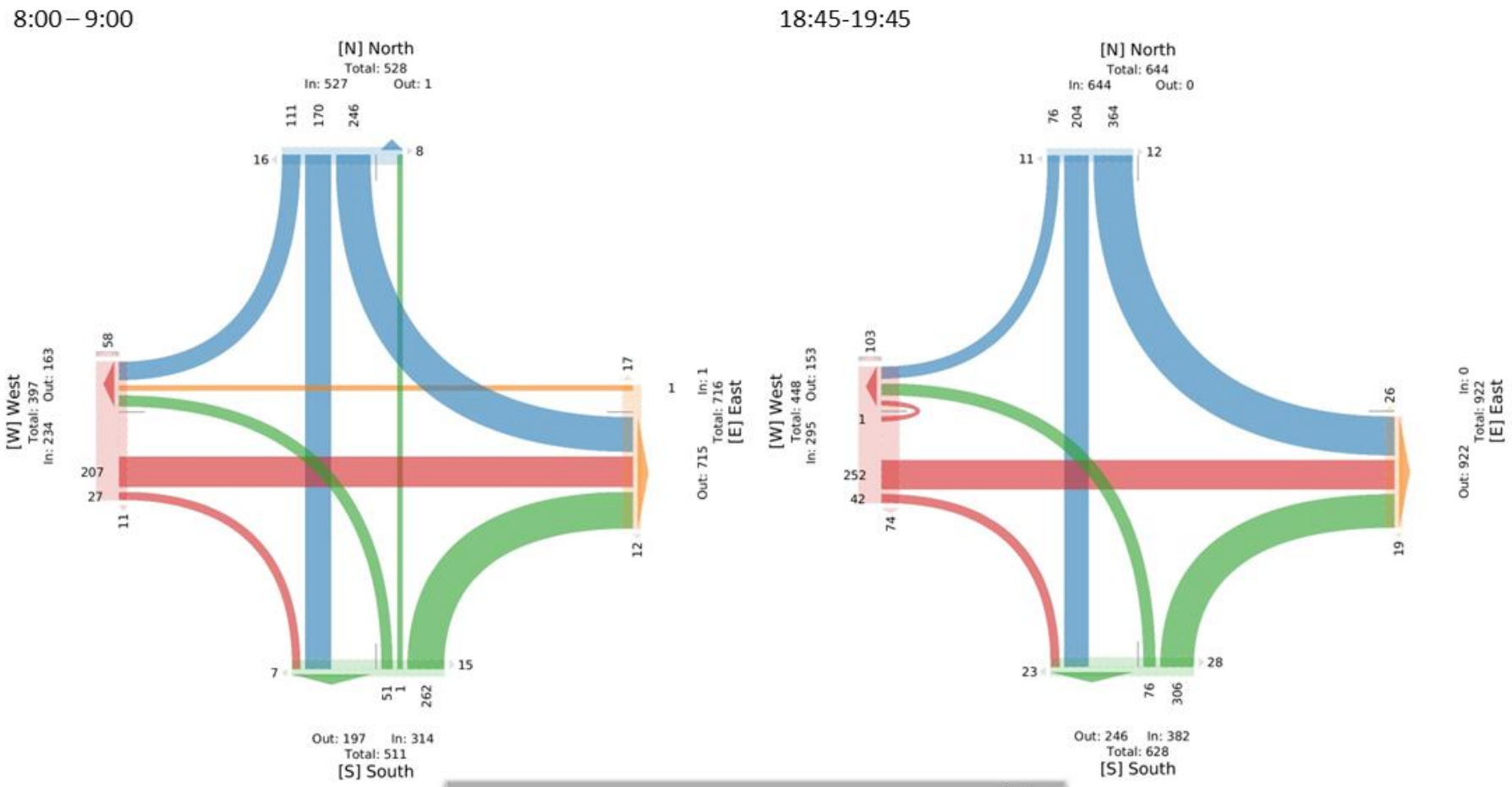






Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 26 Via Luigi Settembrini – Via Imbriani – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

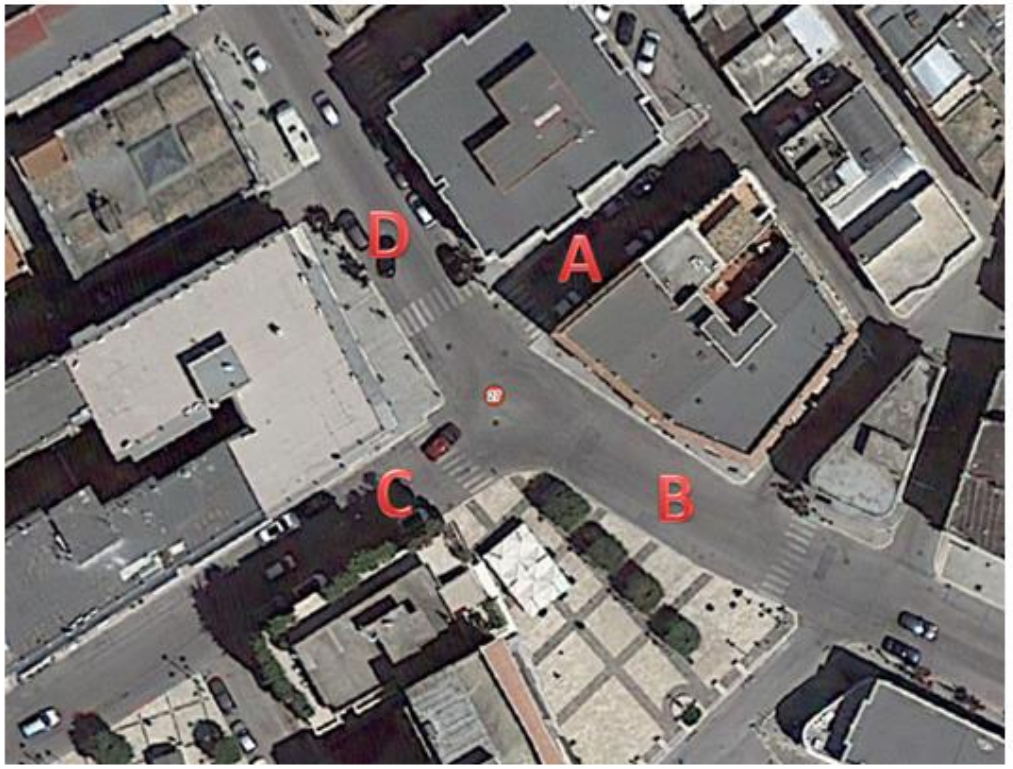


Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Imbriani (lato nord)	N
B	Vico Terme	E
C	Via Imbriani (lato sud)	S
D	Via Luigi Settembrini	W

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 27 Vico Terme – Via J.F. Kennedy – Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A -	Via Lombardia		
B - A	Via J. F. Kennedy (lato sud est)	Via Lombardia	Destra
B - D	Via J. F. Kennedy (lato sud est)	Via J. F. Kennedy (lato nord ovest)	Dritto
C - B	Vico Terme	Via J. F. Kennedy (lato sud est)	Destra
C - A	Vico Terme	Via Lombardia	Sinistra
C - D	Vico Terme	Via J. F. Kennedy (lato nord ovest)	Sinistra
D -	Via J. F. Kennedy (lato nord ovest)		

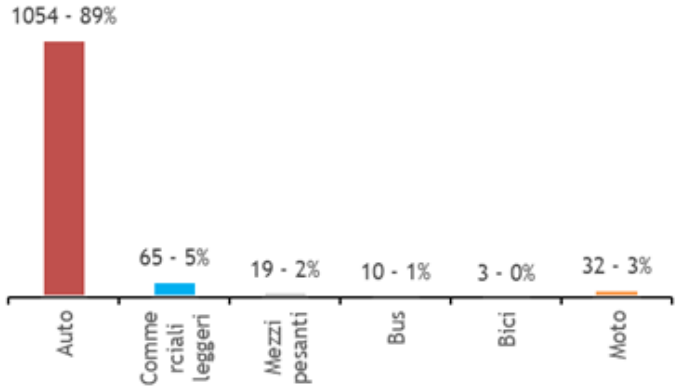


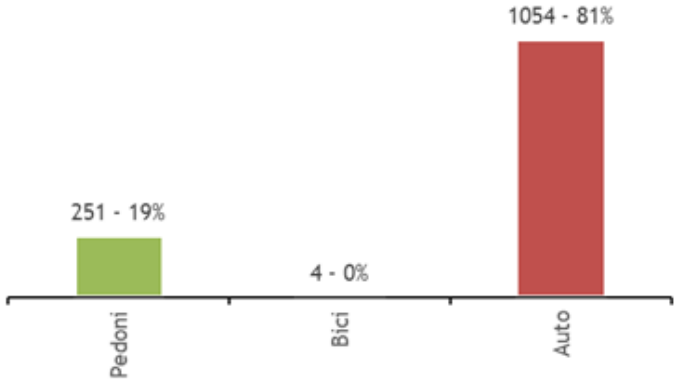
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 27 Vico Terme – Via J.F. Kennedy – Matrice 8:00 – 9:00

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	37	55	0	0
B - A	4	0	0	0	0	4	0	0	4	B	2	5	0	0
B - D	445	25	8	0	1	479	2	18	495					
C - B	402	23	7	7	0	439	0	7	462	C	99	31	0	0
C - A	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
C - D	203	17	3	3	0	226	1	7	237					
D -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	D	13	9	0	1
TOTALE	1054	65	18	10	1	1148	3	32	1198					







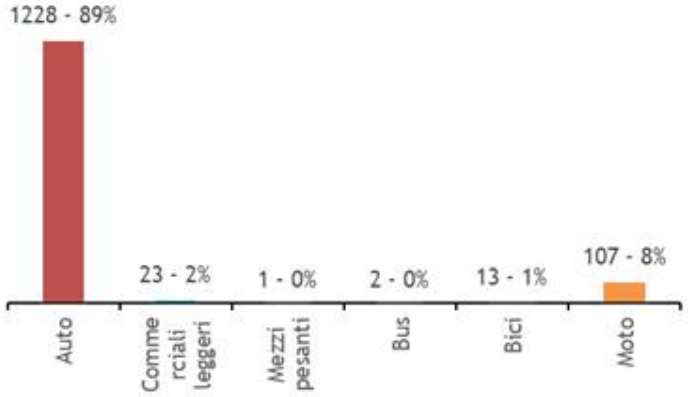
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

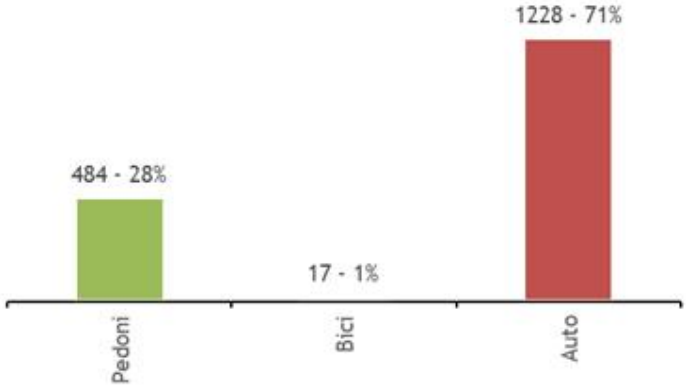
Int 27 Vico Terme – Via J.F. Kennedy – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B - A	8	0	0	0	0	8	0	0	8
B - D	469	9	0	0	0	478	2	56	495
C - B	556	11	1	2	0	570	6	32	586
C - A	1	0	0	0	0	1	0	0	1
C - D	194	3	0	0	0	197	5	19	204
D -	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	1228	23	1	2	0	1254	13	107	1294

Ramo	Orario Pedoni	Antiorario Pedoni	Orario Bici	Antiorario Bici
A	51	95	0	0
B	18	4	0	0
C	191	104	3	1
D	8	13	0	0



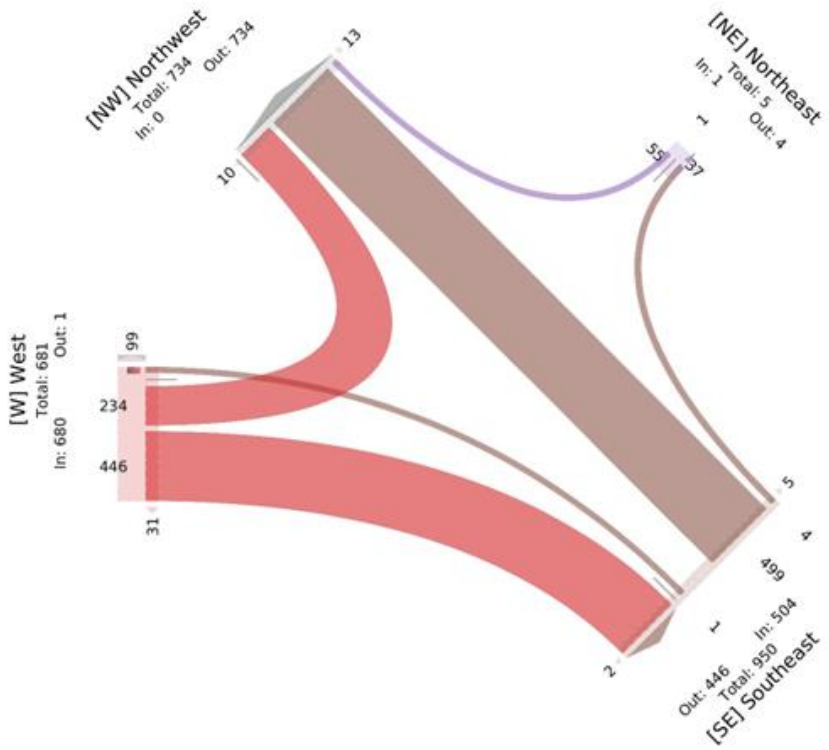




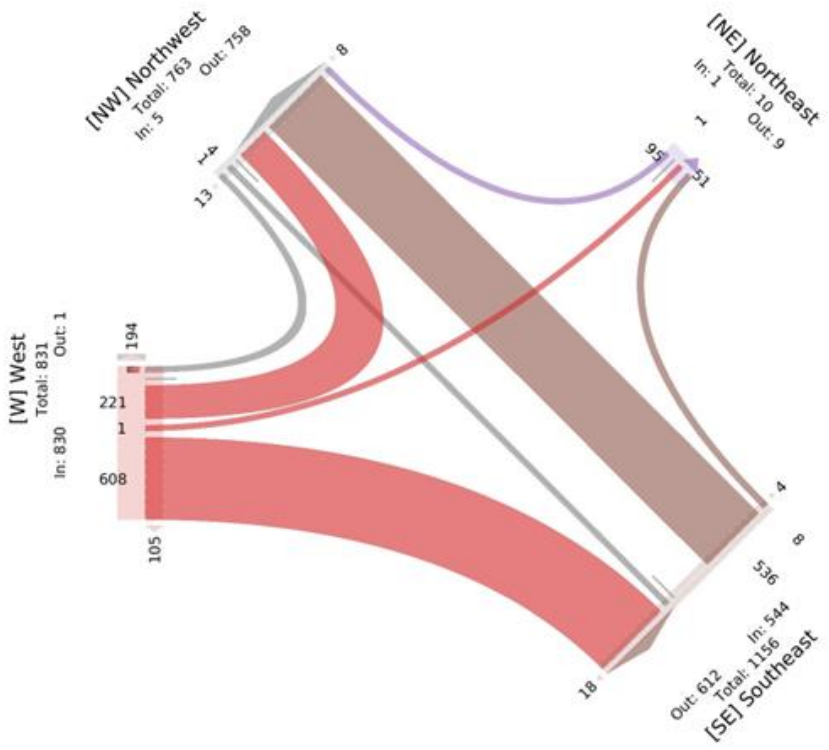
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 27 Vico Terme – Via J.F. Kennedy – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45

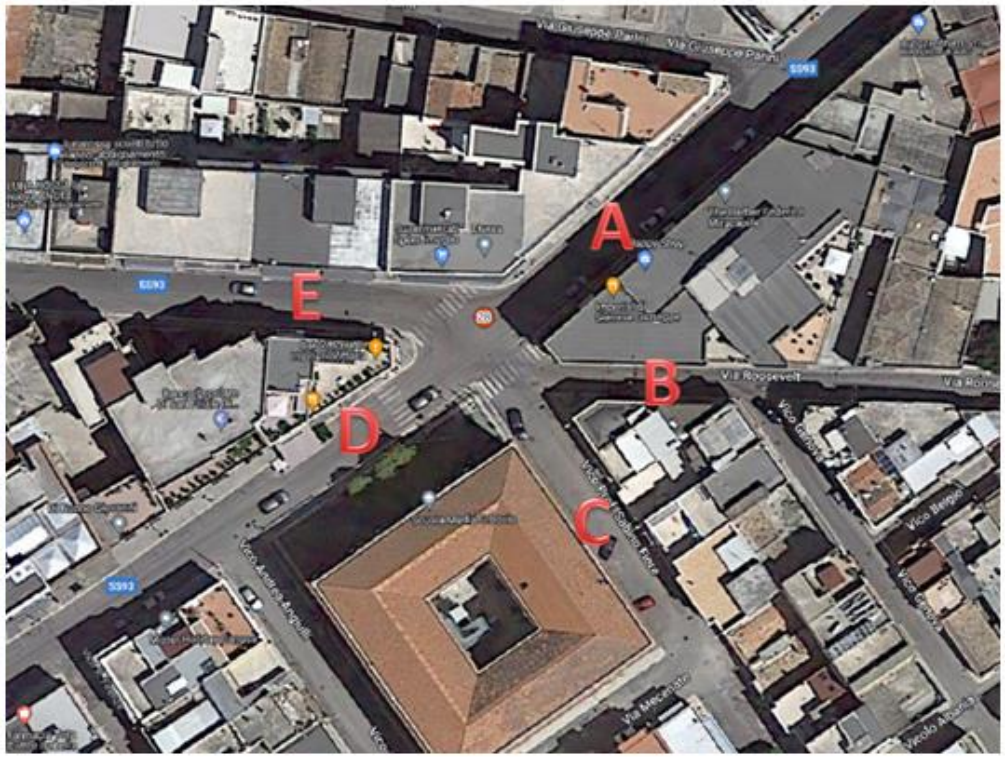


Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Lombardia	NE
B	Via J. F. Kennedy (lato sud est)	SE
C	Vico Terme	W
D	Via J. F. Kennedy (lato nord ovest)	NW

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 28 Via Fabrizio Rossi — Via Giovanni Bovio - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - E	Via Giovanni Bovio (lato nord-est)	Via Fabrizio Rossi	Destra
A - C	Via Giovanni Bovio (lato nord-est)	Vico Prof. Sabino Fiore	Sinistra
A - B	Via Giovanni Bovio (lato nord-est)	Via Franklin Roosvelt	Sinistra
B -	Via Franklin Roosvelt		
C -	Vico Prof. Sabino Fiore		
D - C	Via Giovanni Bovio (lato sud-ovest)	Vico Prof. Sabino Fiore	Destra
D - B	Via Giovanni Bovio (lato sud-ovest)	Via Franklin Roosvelt	Destra
D - A	Via Giovanni Bovio (lato sud-ovest)	Via Giovanni Bovio (lato nord-est)	Dritto
D - E	Via Giovanni Bovio (lato sud-ovest)	Via Fabrizio Rossi	Sinistra
E - C	Via Fabrizio Rossi	Vico Prof. Sabino Fiore	Dritto
E - B	Via Fabrizio Rossi	Via Franklin Roosvelt	Sinistra
E - A	Via Fabrizio Rossi	Via Giovanni Bovio (lato nord-est)	Sinistra

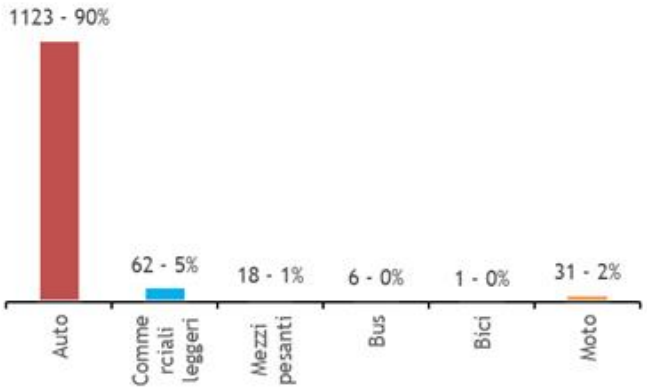


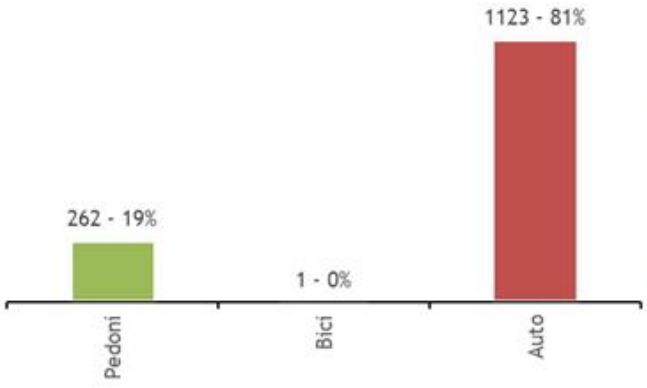
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 28 Via Fabrizio Rossi — Via Giovanni Bovio – Matrice 8:00 – 9:00

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A - E	258	14	5	4	0	281	0	6	296					
A - C	18	3	0	0	0	21	0	2	22	A	11	1	0	0
A - B	30	0	1	0	0	31	0	1	32					
B -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	62	40	0	0
C -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	C	55	34	0	0
D - C	24	0	0	0	0	24	0	1	24					
D - B	73	4	0	0	0	77	0	2	78					
D - A	261	8	5	1	0	275	1	2	283	D	9	6	0	0
D - E	283	17	3	1	0	304	0	9	312					
E - C	11	0	0	0	0	11	0	1	11					
E - B	115	5	2	0	0	122	0	5	126	E	17	27	0	0
E - A	50	11	2	0	0	63	0	2	66					
TOTALE	1123	62	18	6	0	1209	1	31	1250					





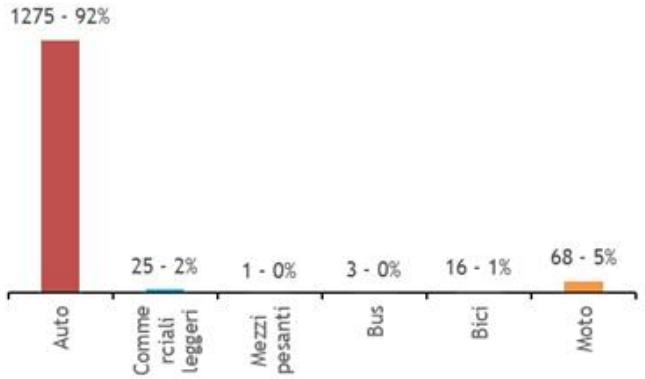


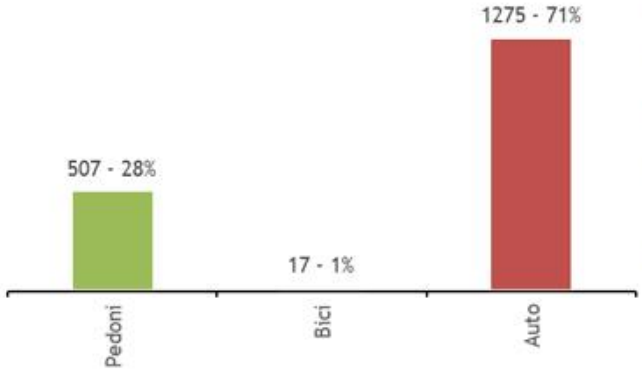
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 28 Via Fabrizio Rossi — Via Giovanni Bovio – Matrice 18:45 – 19.45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A - E	264	9	1	3	0	277	2	13	289					
A - C	19	0	0	0	0	19	0	0	19	A	30	30	0	0
A - B	20	1	0	0	0	21	0	0	21					
B -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	72	86	0	0
C -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	C	84	85	0	0
D - C	36	1	0	0	0	37	0	1	37					
D - B	144	0	0	0	0	144	0	6	146					
D - A	278	4	0	0	0	282	4	12	287	D	1	9	0	0
D - E	263	4	0	0	0	267	6	19	275					
E - C	16	0	0	0	0	16	0	2	17					
E - B	179	6	0	0	0	185	1	12	189	E	68	42	1	0
E - A	56	0	0	0	0	56	3	3	58					
TOTALE	1275	25	1	3	0	1304	16	68	1338					



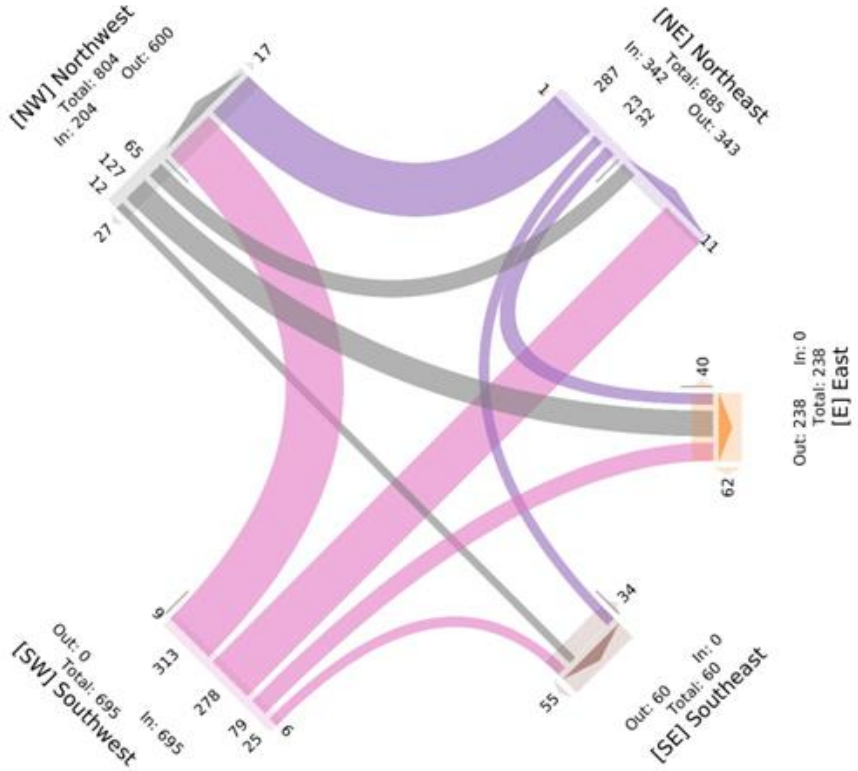




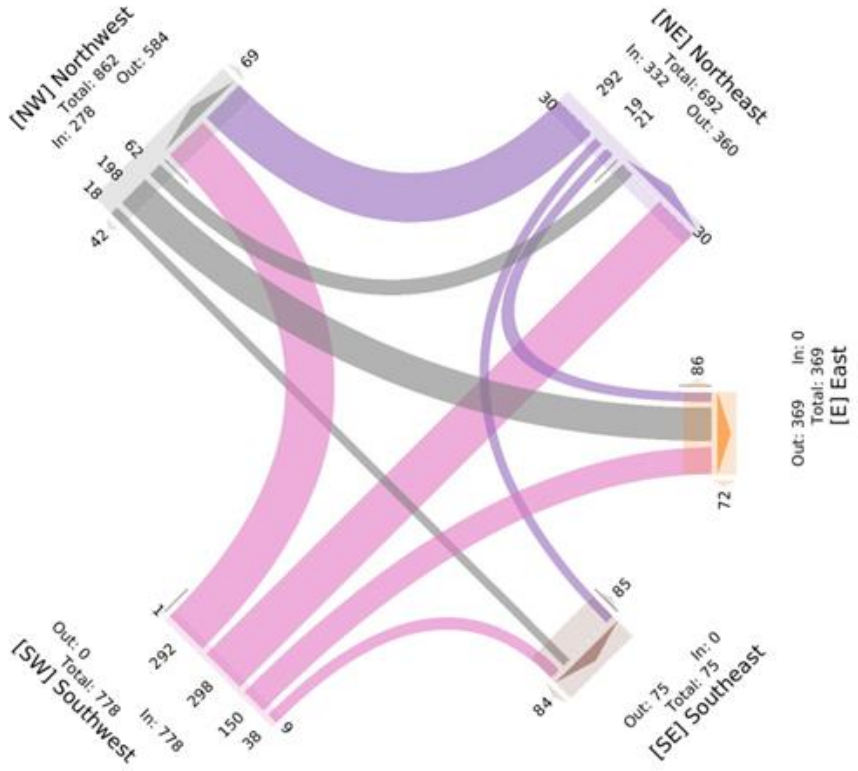
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 28 Via Fabrizio Rossi — Via Giovanni Bovio – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Giovanni Bovio (lato nord-est)	NE
B	Via Franklin Roosvelt	E
C	Vico Prof. Sabino Fiore	SE
D	Via Giovanni Bovio (lato sud-ovest)	SW
E	Via Fabrizio Rossi	NW

Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 29 Via Alcide De Gaspero – Via Fabrizio Rossi - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A -	Via Alcide de Gasperi		
B - A	Via Fabrizio Rossi	Via Alcide de Gasperi	Destra
B - C	Via Fabrizio Rossi	Via Puglia	Sinistra
C -	Via Puglia		
D - C	Via Oberdan	Via Puglia	Destra
D - B	Via Oberdan	Via Fabrizio Rossi	Sinistra
D - A	Via Oberdan	Via Alcide de Gasperi	Sinistra

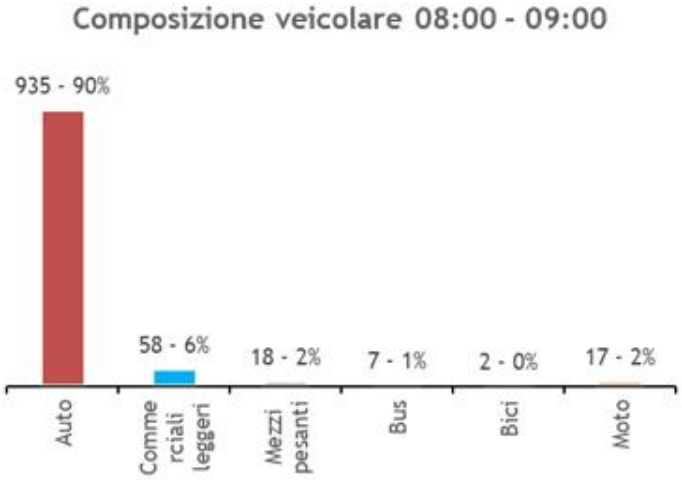


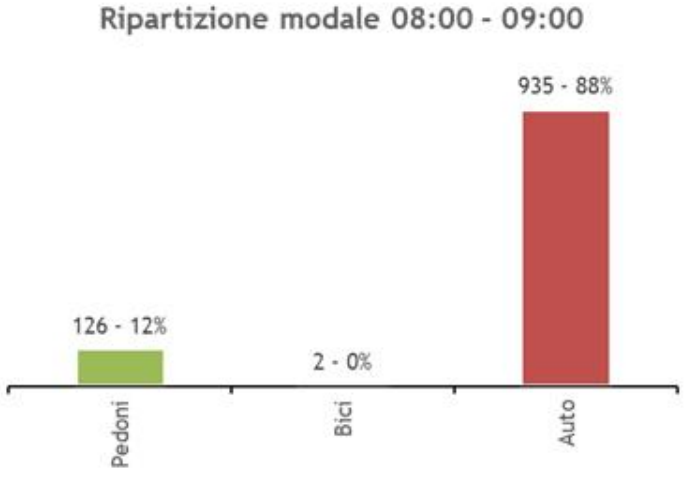
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 29 Via Alcide De Gaspero – Via Fabrizio Rossi – Matrice 8:00 – 9:00

gio 08/06/2023 8.00 9.00

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario (Pedoni)	Antiorario (Pedoni)	Orario (Bici)	Antiorario (Bici)
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	25	5	0	0
B - A	385	17	9	5	0	416	1	9	438	B	11	19	0	0
B - C	156	9	1	0	0	166	1	2	168					
C -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	C	15	11	0	0
D - C	149	12	1	1	0	163	0	2	167	D	32	8	0	0
D - B	191	15	3	0	0	209	0	4	213					
D - A	54	5	4	1	0	64	0	0	70					
TOTALE	935	58	18	7	0	1018	2	17	1056					





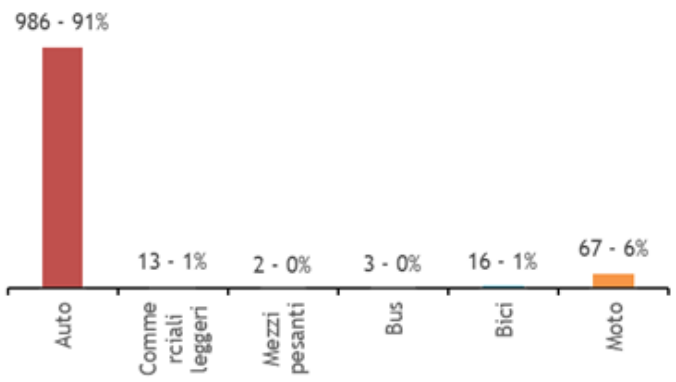


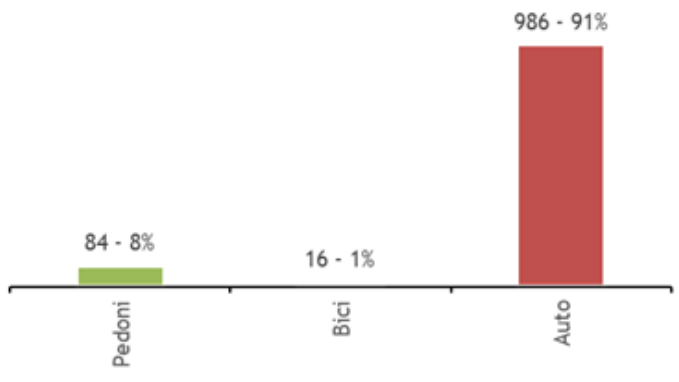
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 29 Via Alcide De Gaspero – Via Fabrizio Rossi – Matrice 18:45 – 19:45

gio 08/06/2023 18.45 19.45

MANOVRA	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario Pedoni	Antiorario Pedoni	Orario Bici	Antiorario Bici
A -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A	11	17	0	0
B - A	337	3	1	3	0	344	0	15	356	B	19	5	0	0
B - C	186	1	1	0	0	188	9	24	199					
C -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	C	3	7	0	0
D - C	180	4	0	0	0	184	3	8	187	D	11	11	0	0
D - B	252	2	0	0	0	254	0	19	260					
D - A	31	3	0	0	0	34	4	1	36					
TOTALE	986	13	2	3	0	1004	16	67	1038					



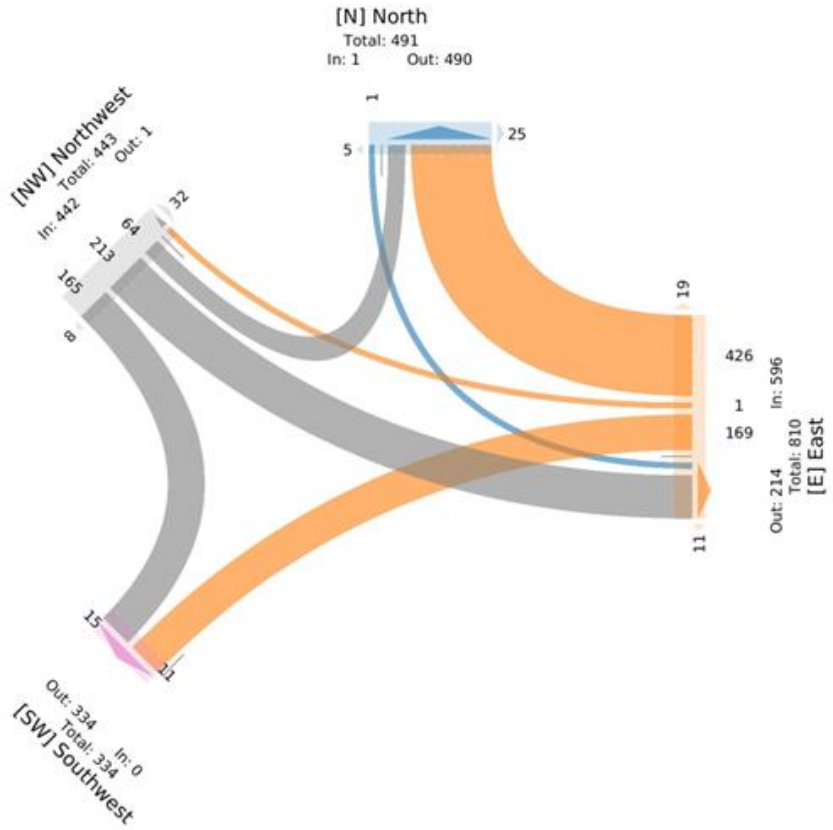




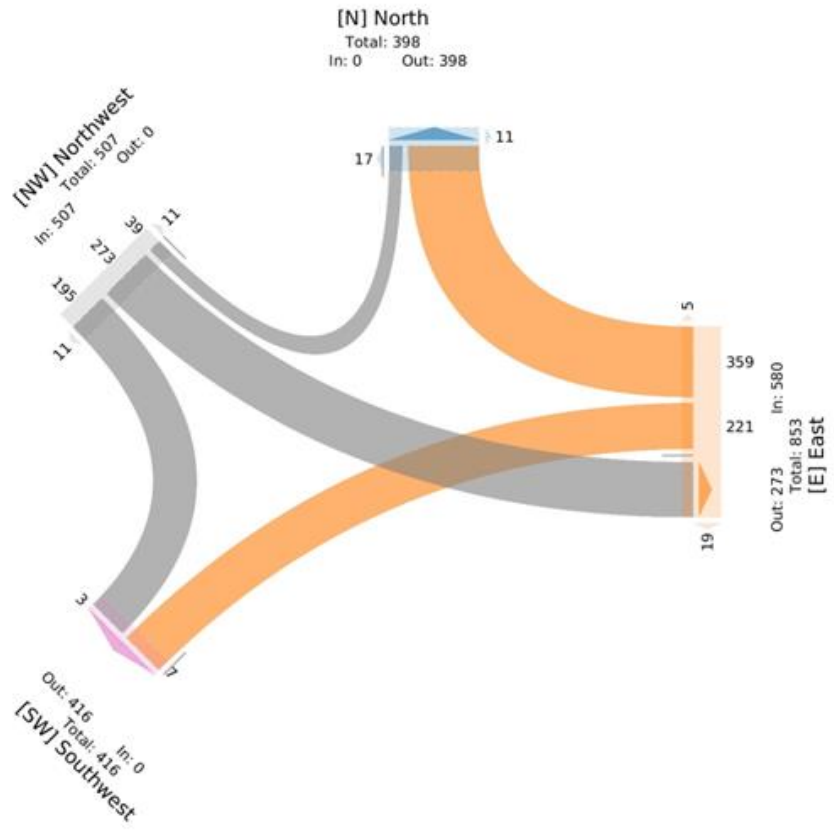
Rilievo manovre di svolta alle intersezioni

Int 29 Via Alcide De Gaspero – Via Fabrizio Rossi – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

8:00 – 9:00



18:45-19:45



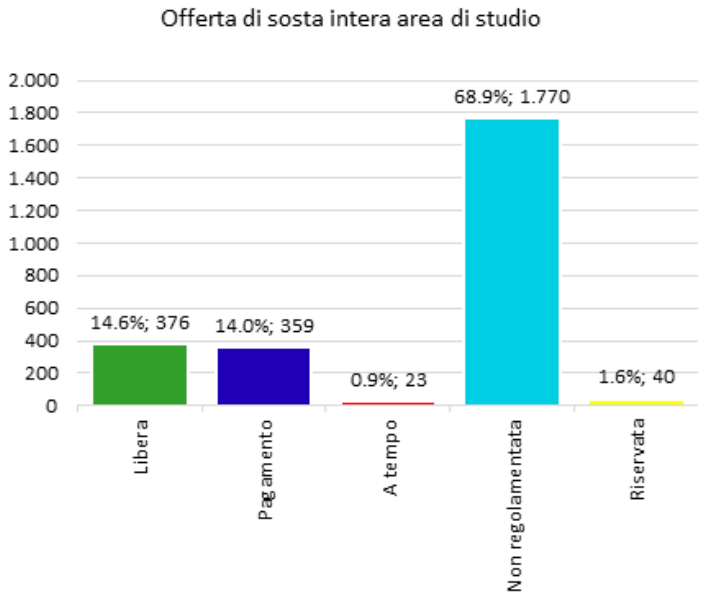
Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Alcide de Gasperi	N
B	Via Fabrizio Rossi	E
C	Via Puglia	SW
D	Via Oberdan	NW

Indagini sulla sosta

Indagini sulla sosta

Offerta di sosta — Consistenza dell'offerta per zona

Zona	Libera	Pagamento	A tempo	Non regolamentata	Riservata	Totale sosta autoveicolare uso pubblico
1		34		76	1	111
2	9	2		108		119
3		8		106	8	122
4	30	55	9	39	6	139
5	22			133		155
6	45	26	5	26	2	104
7		14		110		124
8	3			89	1	93
9		60		37	3	100
10		19		94		113
11	44	8		77		129
12	33			122		155
13		5		114		119
14	15	39	1	66	4	125
15				132	1	133
16	62	53		31	3	149
17	9	36		100	3	148
18	36			124	2	162
19	41		8	75	5	129
20	27			111	1	139
Area di studio	376	359	23	1'770	40	2'568





Indagini sulla sosta

Area di studio — Offerta di sosta



METODO DELLA TARGA

Le indagini effettuate con questa tecnica prevedono il rilievo dei numeri di targa (ultime 5 cifre/numeri) effettuato in diversi momenti della giornata.

Per ogni area esaminata sono stati eseguiti sette passaggi:

- un passaggio notturno;
- tre passaggi mattutini dalle 09:00 alle 12:00;
- tre passaggi pomeridiani dalle 16:00 alle 19:00.



Rilievo degli ultimi 5 numeri di targa del veicolo per il rispetto della privacy.

Il rilievo effettuato con tale metodologia consente di determinare l'indice di occupazione e il bilancio domanda-offerta, di ricostruire la domanda distinta in "residenti" e "non residenti", di breve e lunga durata per la determinazione del turn-over.

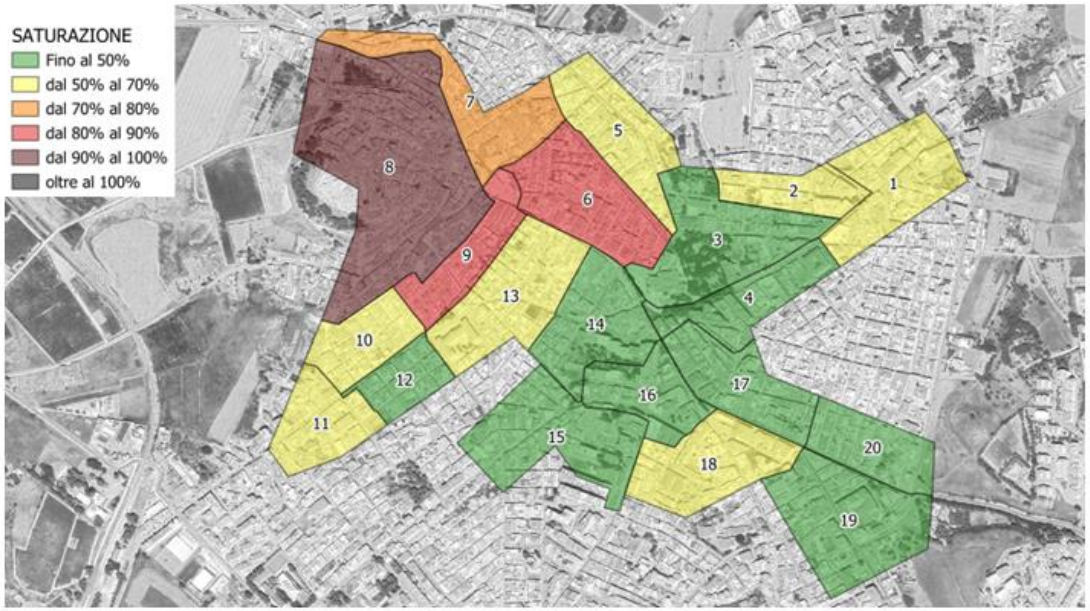
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Metodo della targa analisi sintetiche

INDICE DI SATURAZIONE

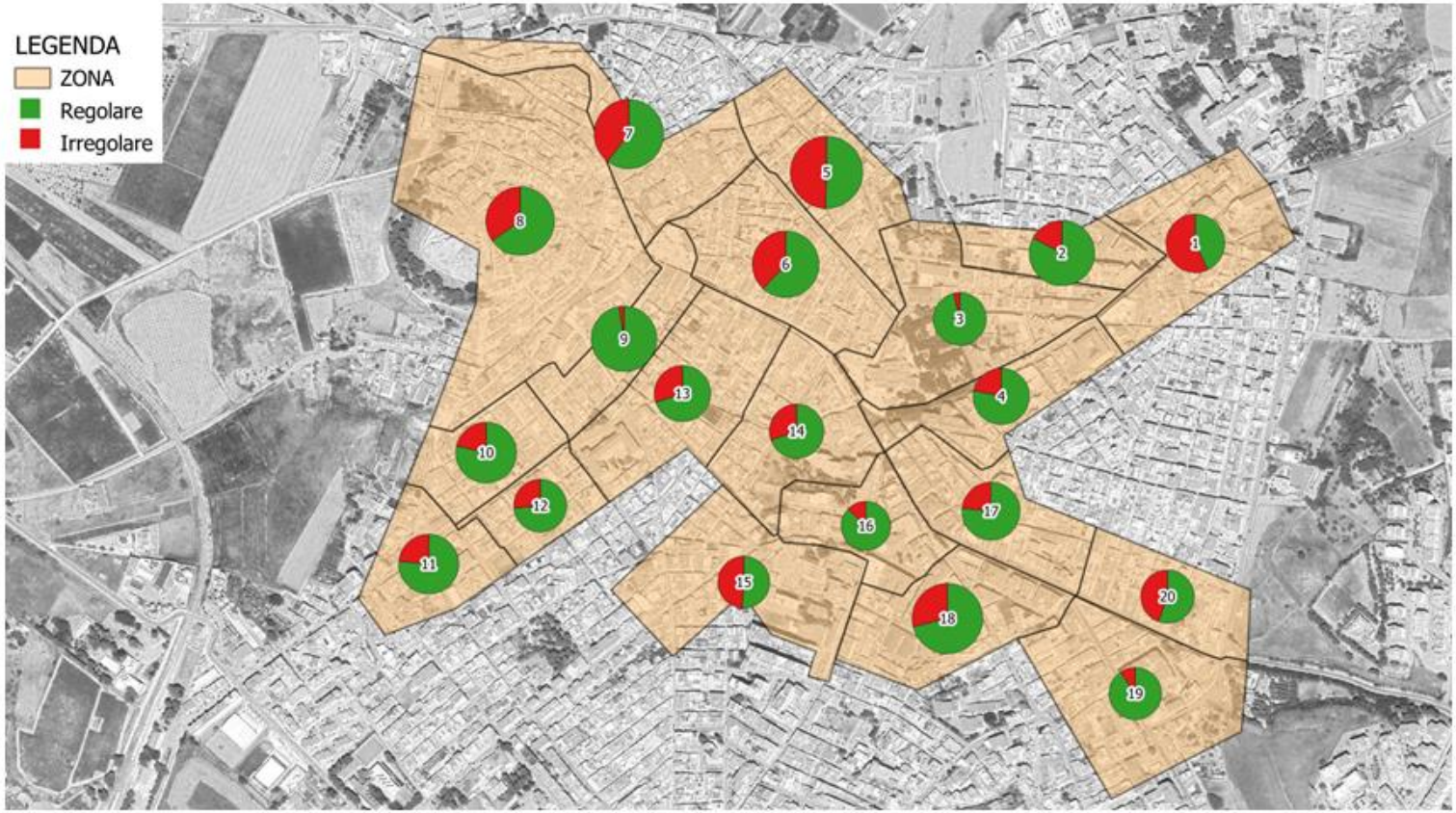
Per ogni zona si esprime in forma grafica il grado di saturazione delle sosta inteso come rapporto degli autoveicoli presenti e l'offerta di sosta. Se il rapporto è:

- fino al 50% l'area sarà colorata di verde;
- compreso tra 50 e il 70% l'area sarà colorata di giallo;
- compreso tra 70 e il 80% l'area sarà colorata di arancione;
- compreso tra 80 e il 90% l'area sarà colorata di rosso;
- compreso tra il 90% e il 100% sarà colorata di marrone
- oltre il 100% l'area sarà colorata di nero.



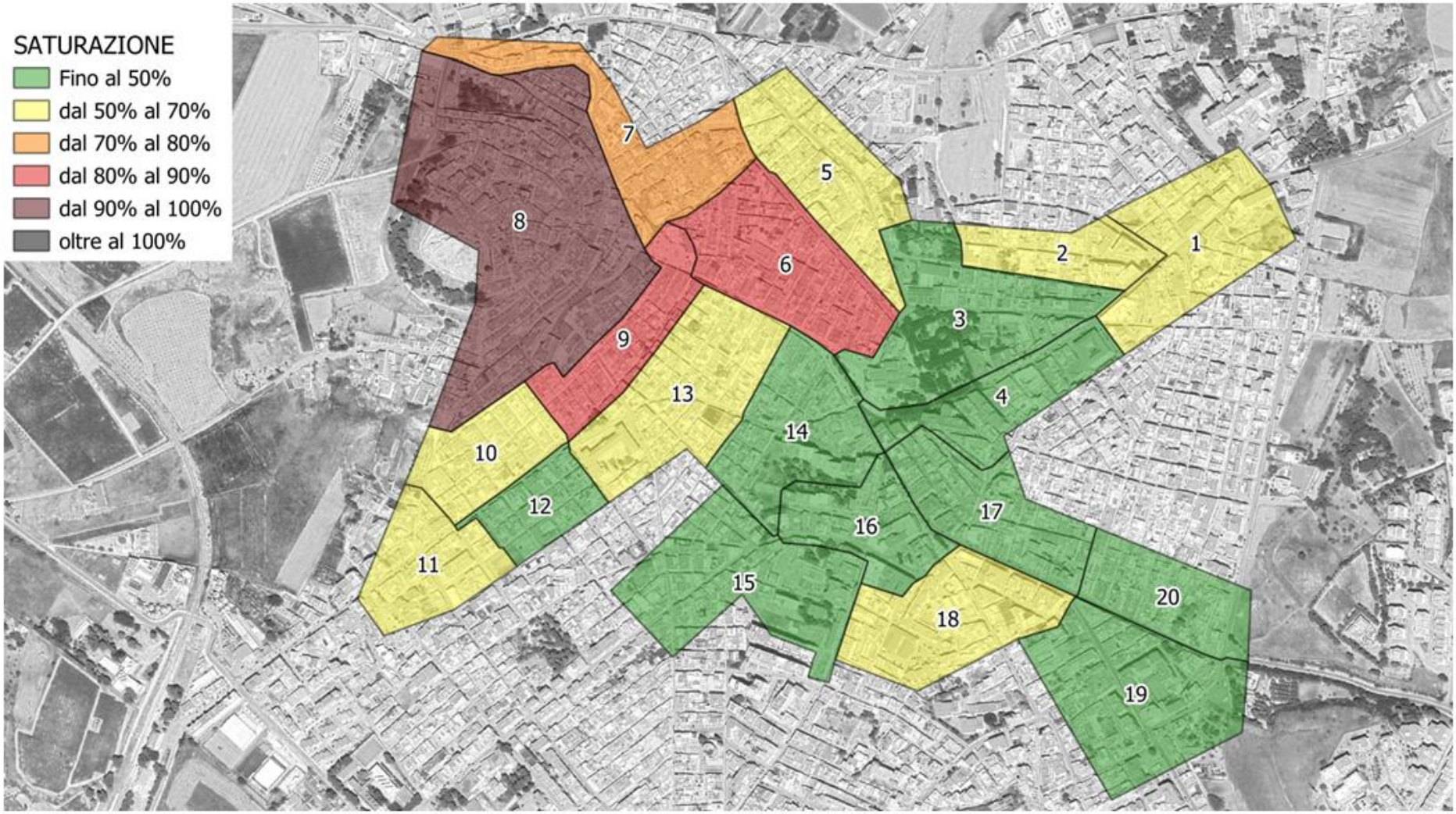
SOSTA REGOLARE/IRREGOLARE

Il diagramma a torta rappresenta gli autoveicoli rilevati in sosta regolare (se occupano un posto auto rilevato nell'offerta di sosta) e irregolare (per gli autoveicoli che sono al di fuori dei posti auto rilevati).



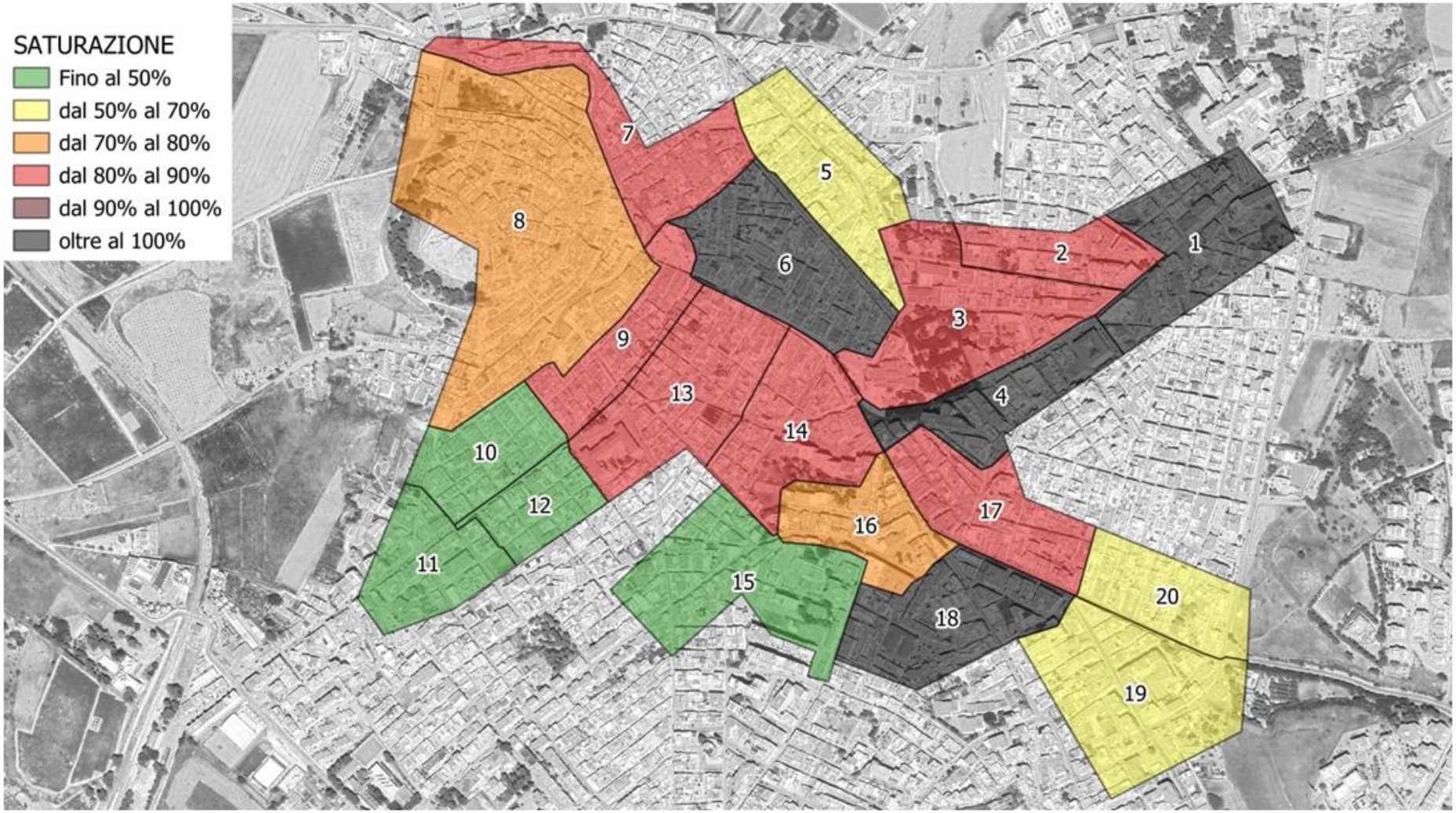
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Saturazione NOTTE



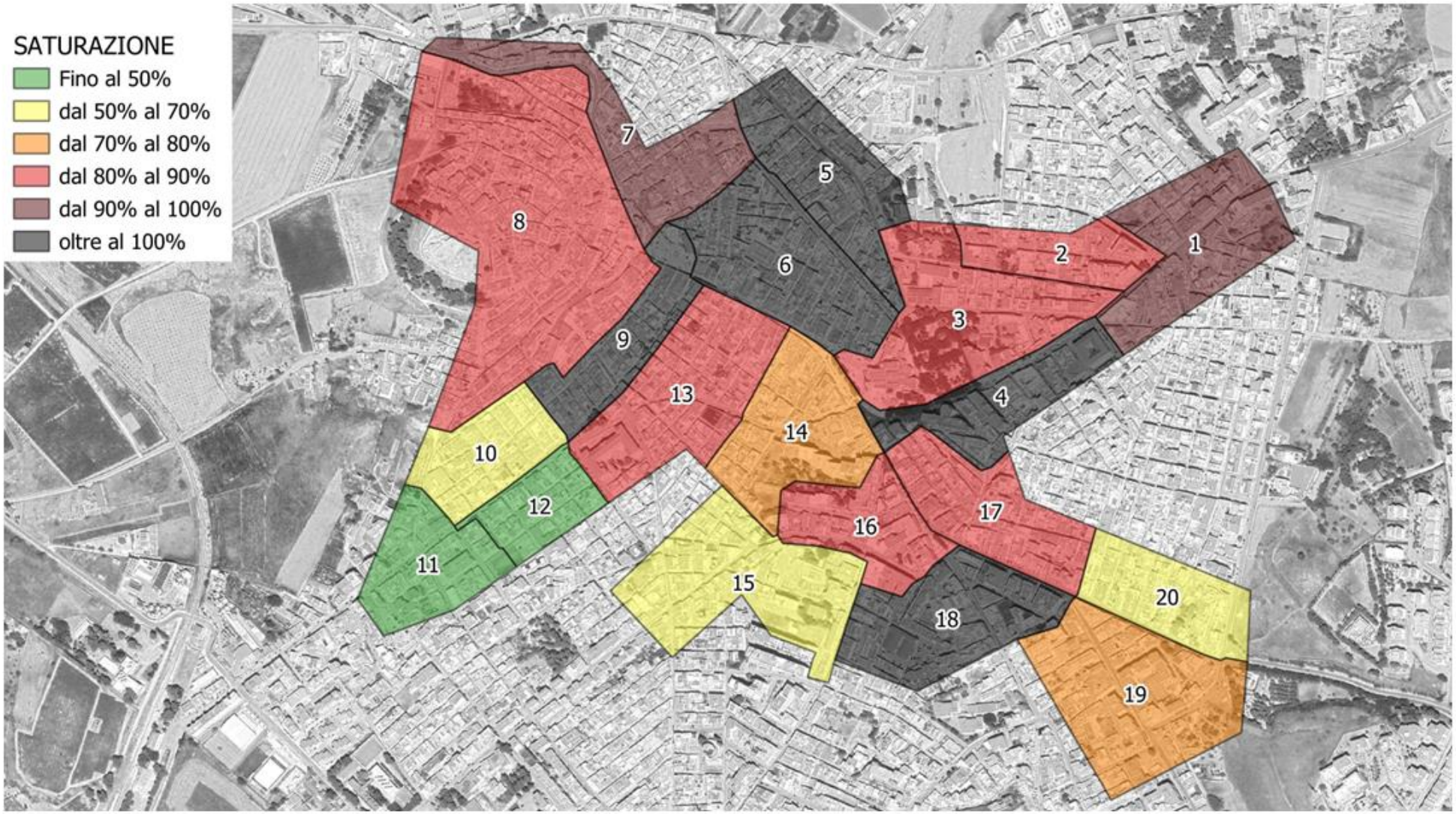
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Saturazione MATTINO



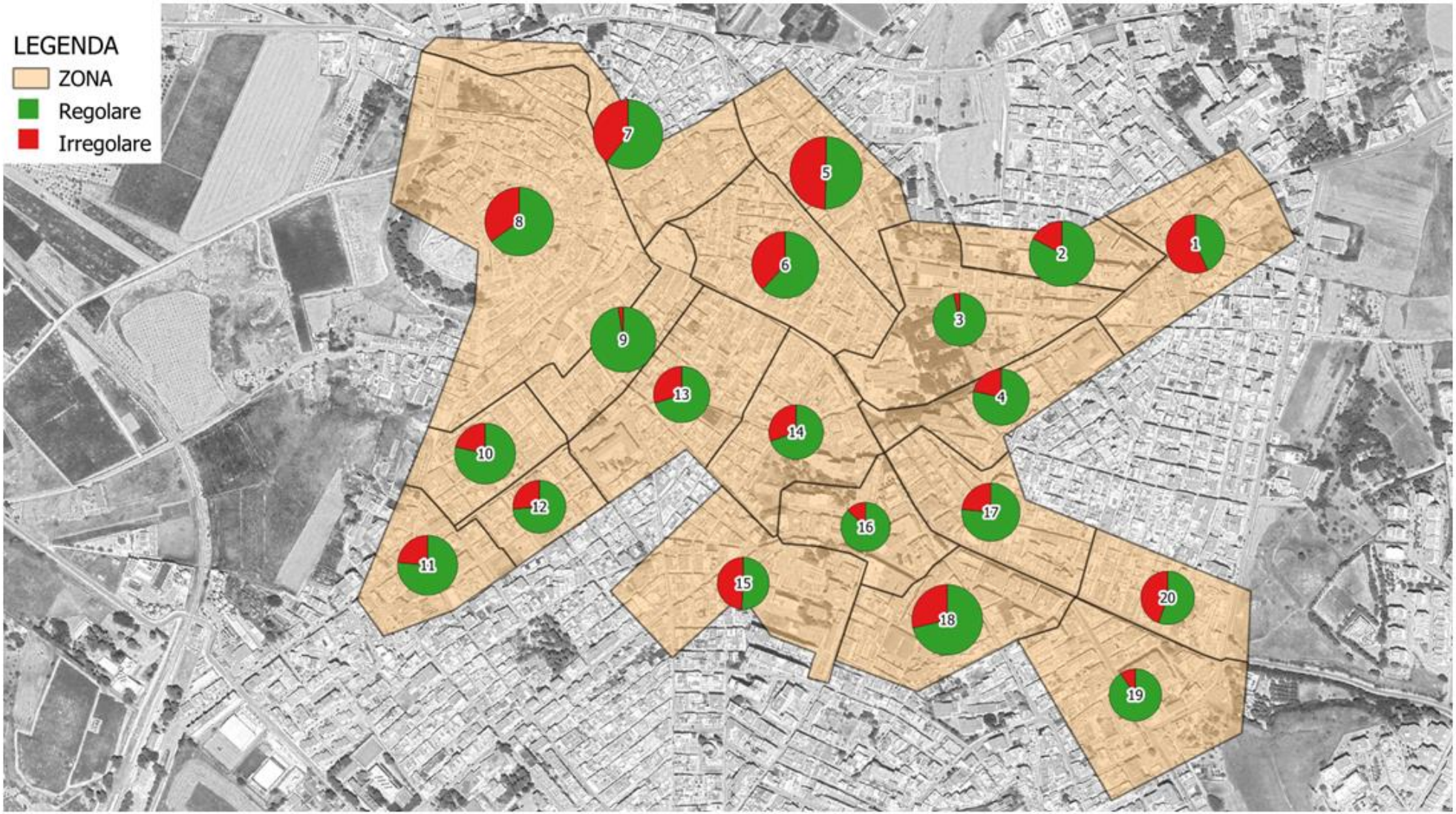
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Saturazione POMERIGGIO



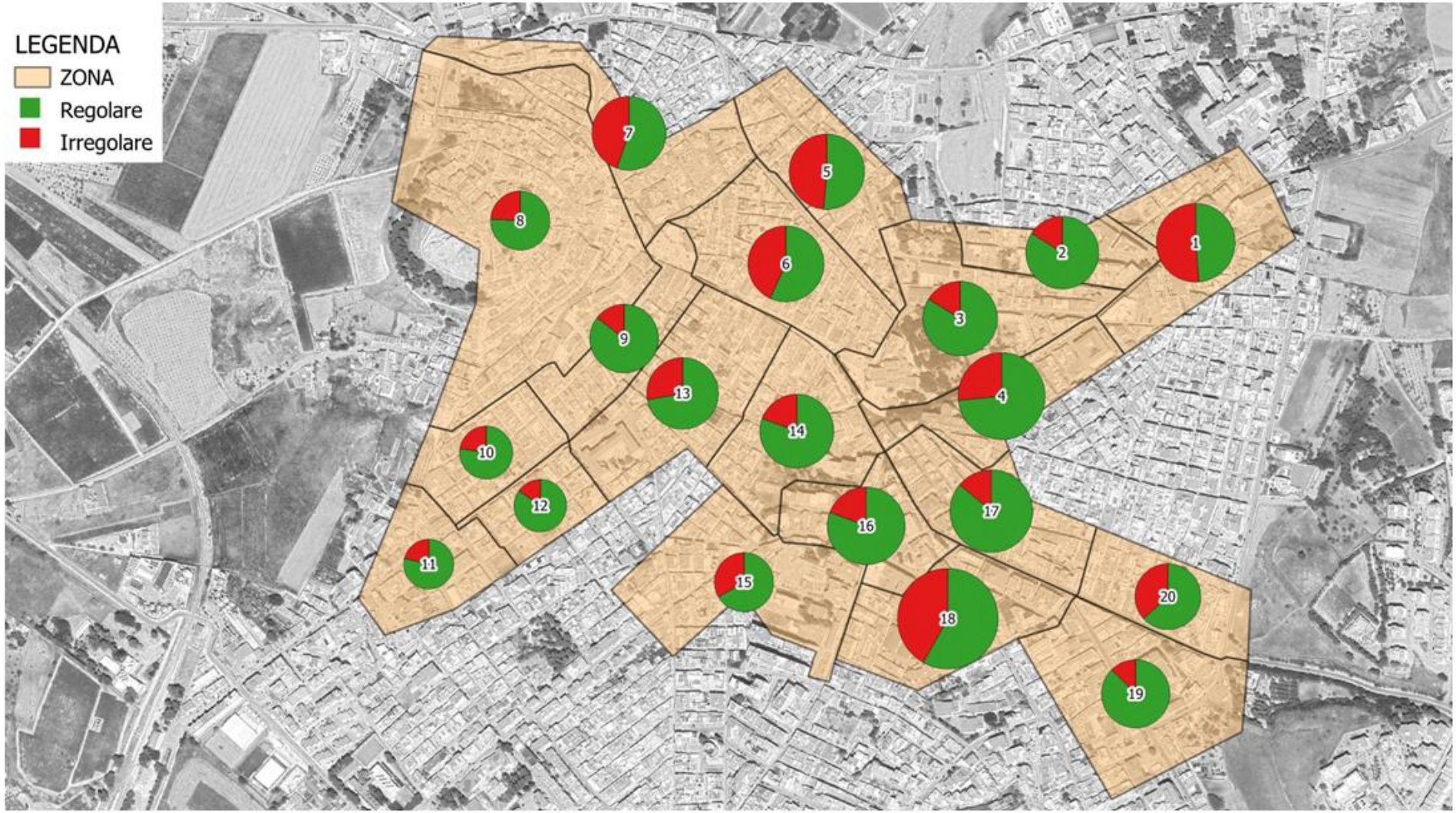
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Regolare / Irregolare NOTTE



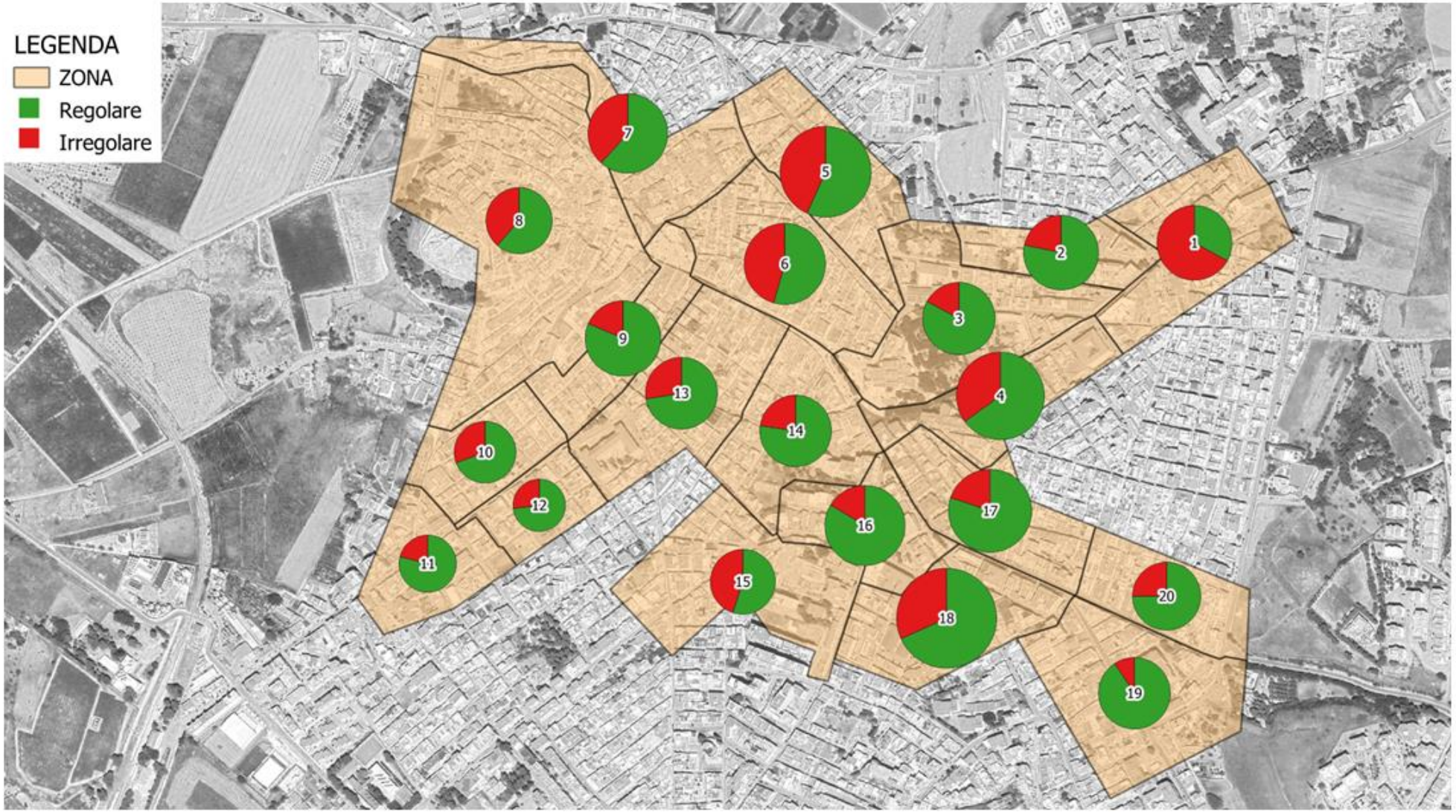
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Regolare / Irregolare MATTINO



Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Regolare / Irregolare POMERIGGIO

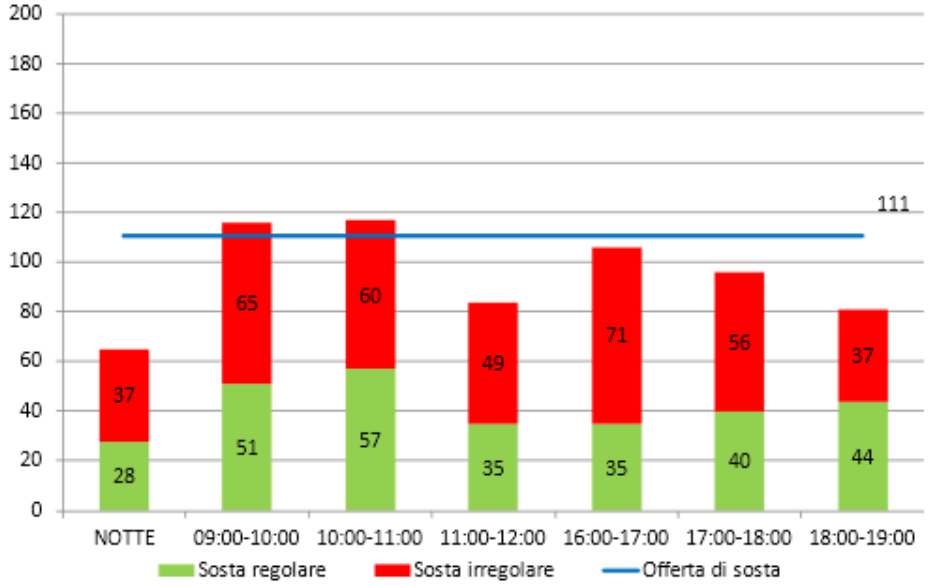


Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Metodo della targa analisi di dettaglio — Guida alla lettura 1/3

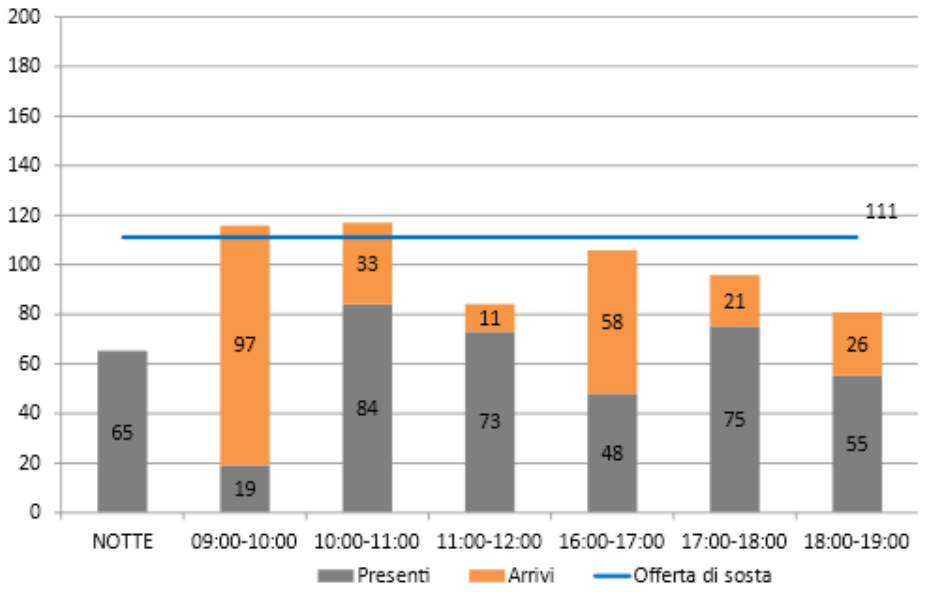
SOSTA REGOLARE/IRREGOLARE

Il grafico ha l'obbiettivo di evidenziare gli equilibri tra la domanda e l'offerta di sosta, indica nelle sette fasce di rilievo il numero delle auto in sosta regolare (verde) e quelle in sosta non regolare (rosso) in relazione all'offerta di sosta (rappresentata della linea blu orizzontale)



PRESENTI/ARRIVI

Per ogni fascia oraria, il grafico riporta i veicoli presenti dalla fascia oraria precedente (in grigio) e i nuovi arrivi (in arancio). La barra orizzontale blu rappresenta l'offerta di sosta nella zona.



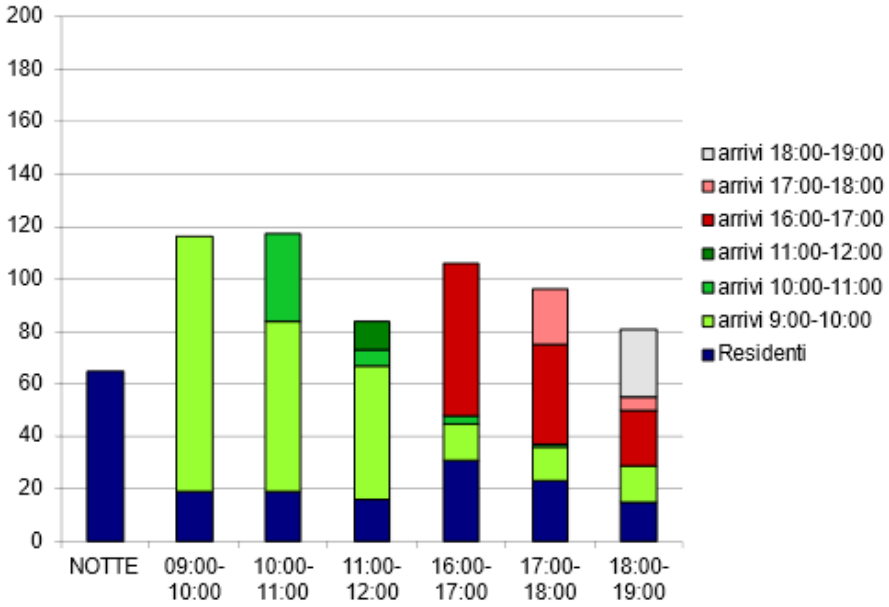
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Metodo della targa analisi di dettaglio – Guida alla lettura 2/3

DISTRIBUZIONE ORARIA DELLA DOMANDA DI SOSTA

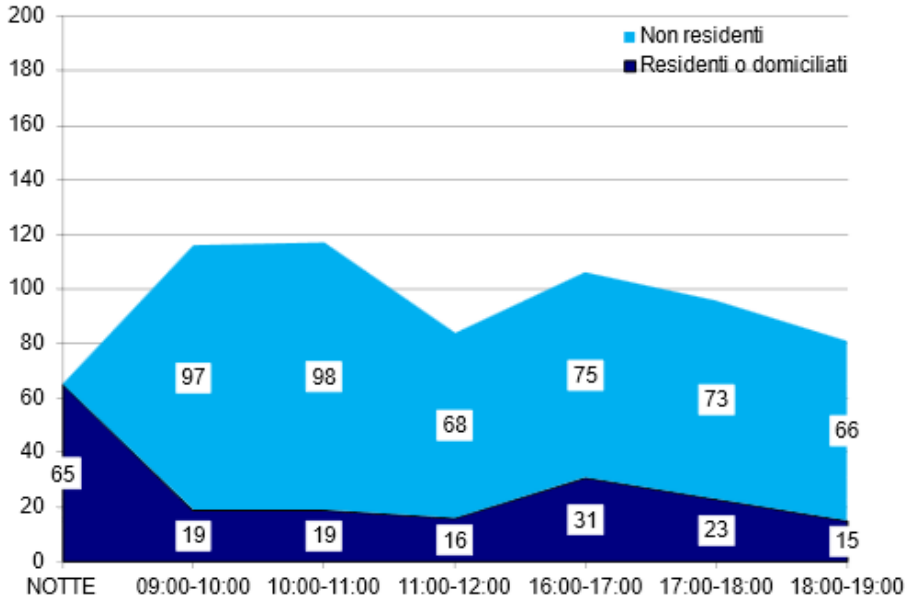
Per ogni fascia oraria, il grafico riporta i veicoli presenti classificandoli per ora di primo arrivo. Il grafico della distribuzione permette di tracciare la permanenza delle auto in sosta durante i sette passaggi di rilievo.

Ad esempio nel grafico seguente, in blu sono evidenziati i presenti rilevati per la prima volta durante la fascia notturna, in verde chiaro quanti arrivati tra le 09:00 e le 10:00 e così a seguire.



SOSTA NOTTURNA/DIURNA

Il grafico per i sette intervalli di riferimento, evidenzia il numero di auto in sosta notturna (blu) e quelle in sosta diurna (azzurro), ed ha la finalità di evidenziare la turnazione all'interno dei posti auto dei residenti e non residenti.



Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — Metodo della targa analisi di dettaglio — Guida alla lettura 3/3

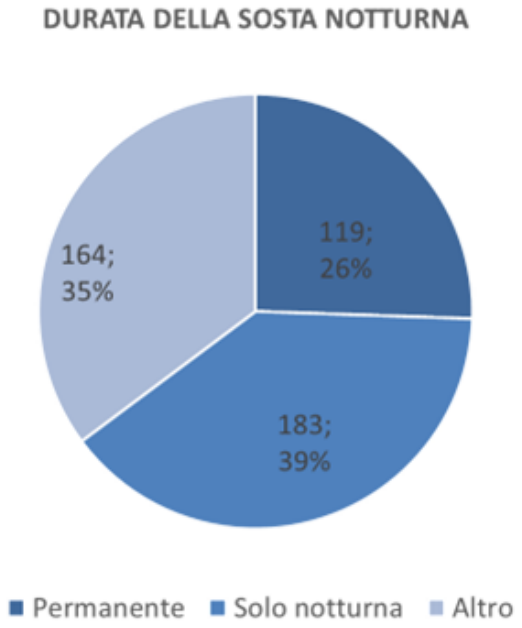
DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA

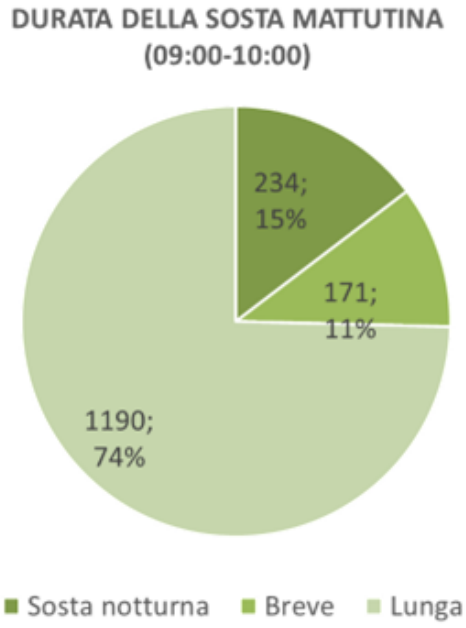
Il grafico rappresentante la durata della sosta notturna, distinta in tre classi: permanente (blu scuro) sono le auto che sono parcheggiate anche nei rilievi successivi, solo notturna (blu) sono le auto che restano parcheggiate solo la notte, altro (azzurro) sono le auto che oltre alla notte sono state rilevate in almeno un altro intervallo di rilievo.

DURATA DELLA SOSTA DIURNA

La sosta diurna è distinta in tre classi :

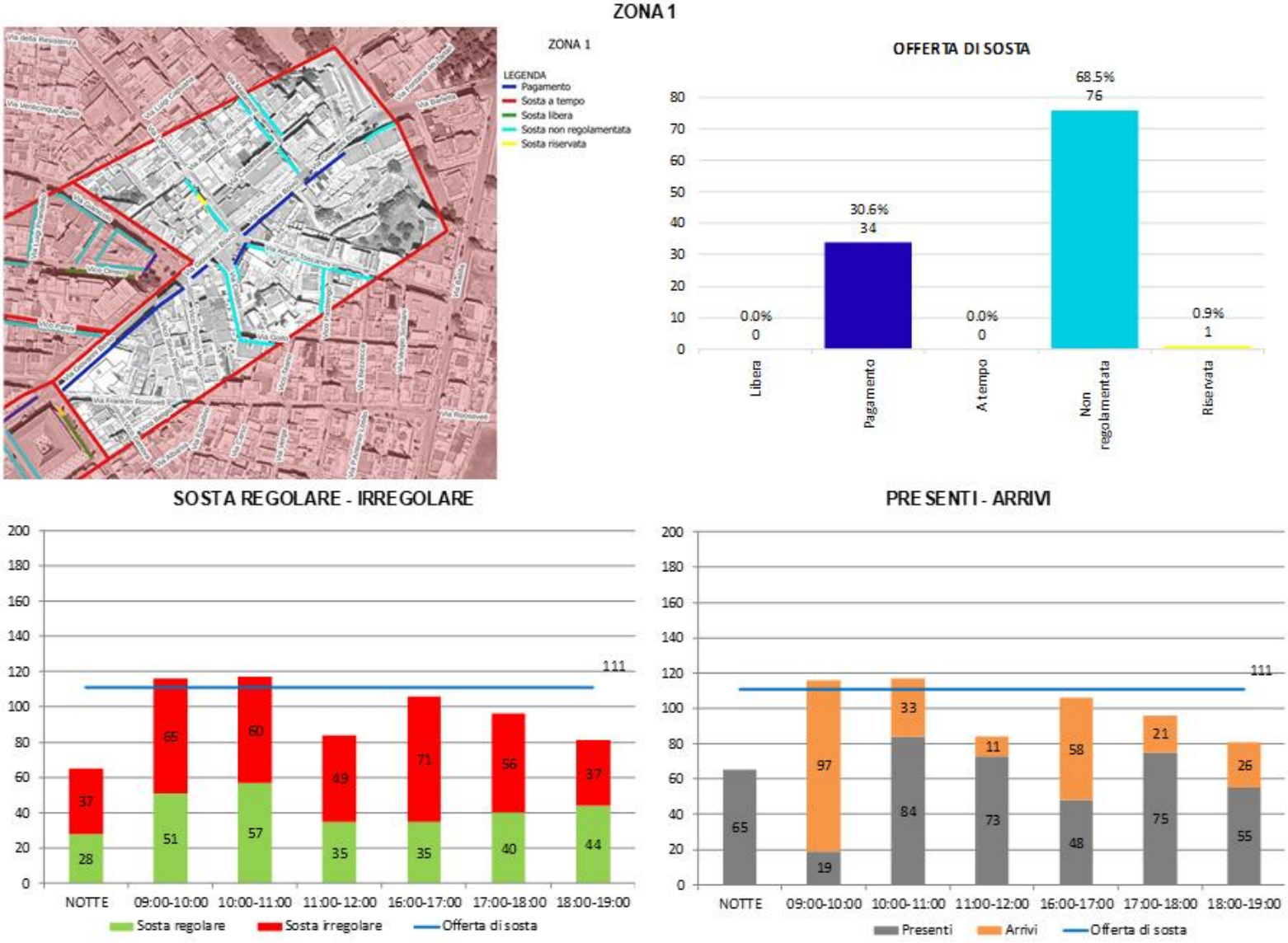
- Sosta notturna;
- Breve, auto rilevate in un solo passaggio quindi sono quelle che effettuano una sosta minore di un'ora;
- Lunga, auto in sosta per almeno due passaggi consecutivi.





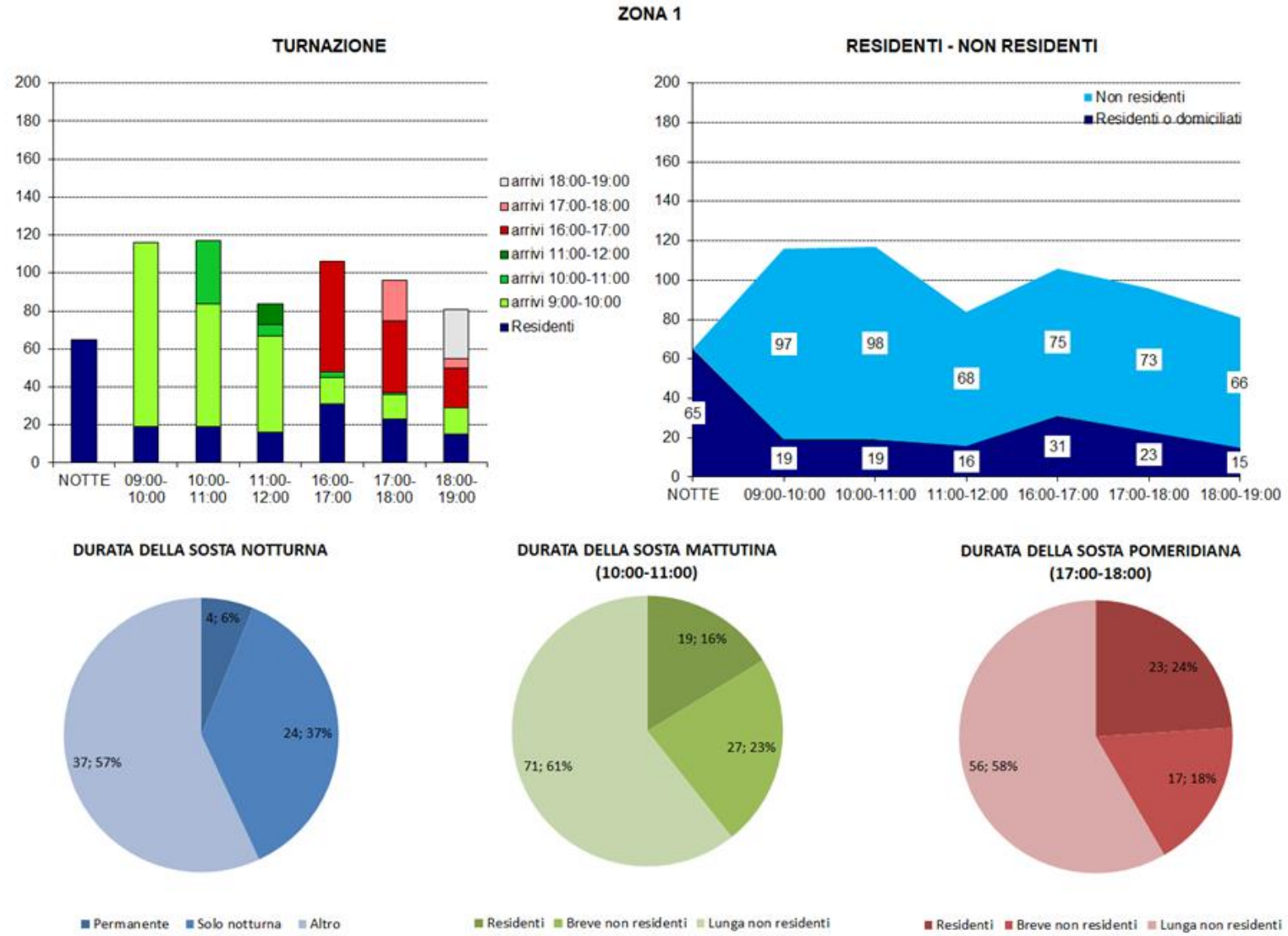
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 01



Indagini sulla sosta

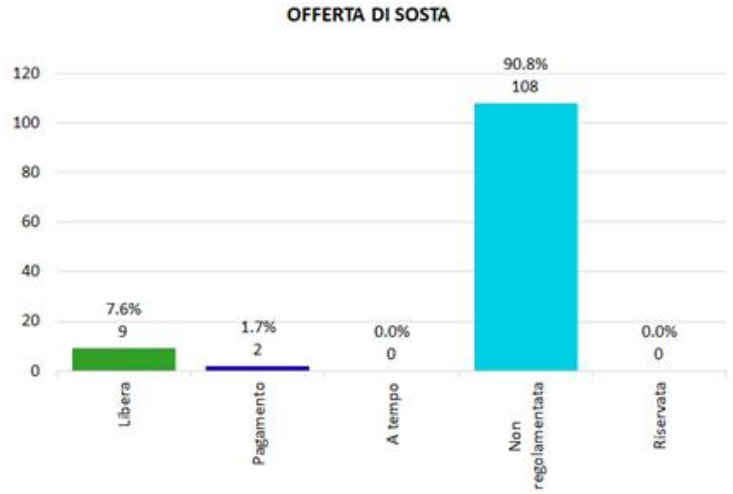
Domanda di sosta — ZONA 01

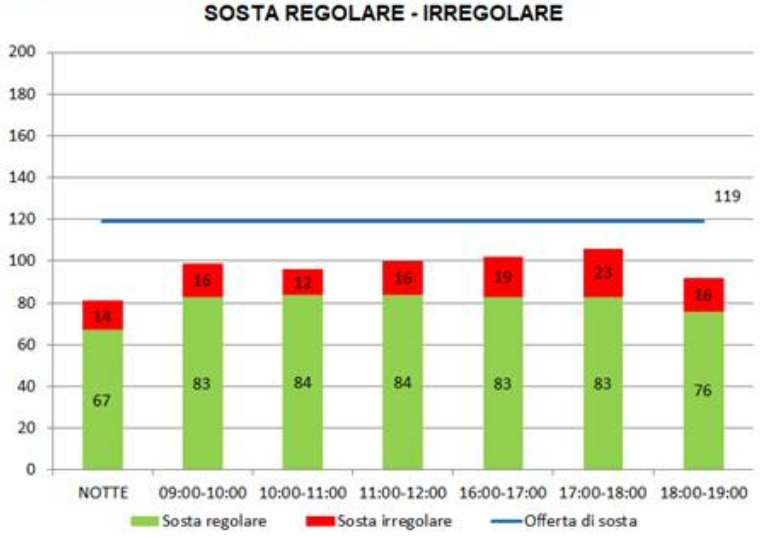


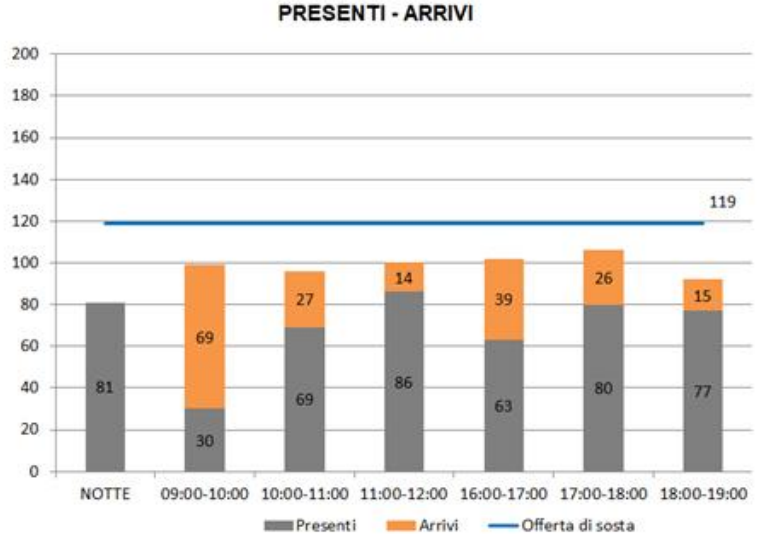
Indagini sulla sosta

Domand di sosta — ZONA 02



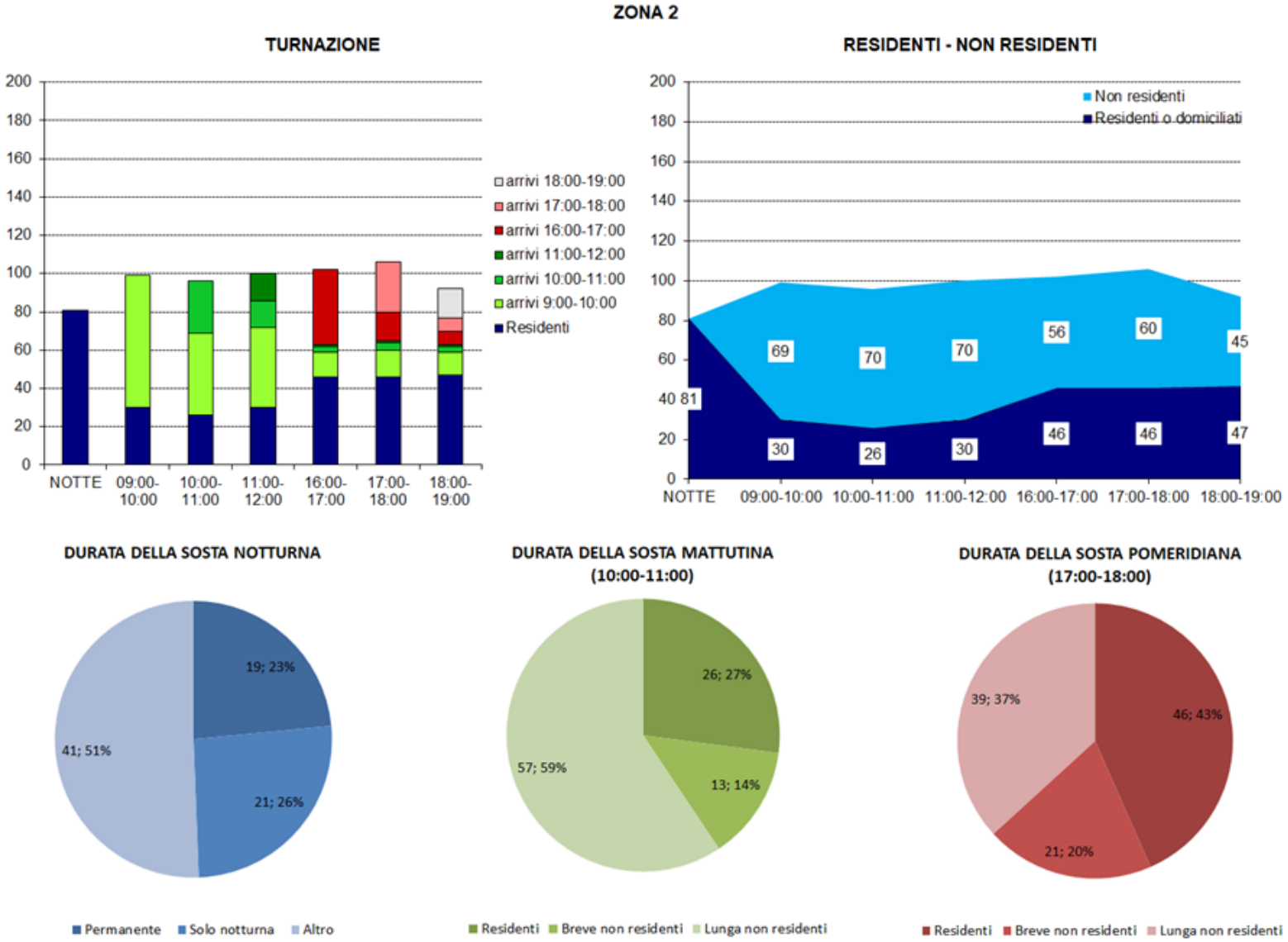






Indagini sulla sosta

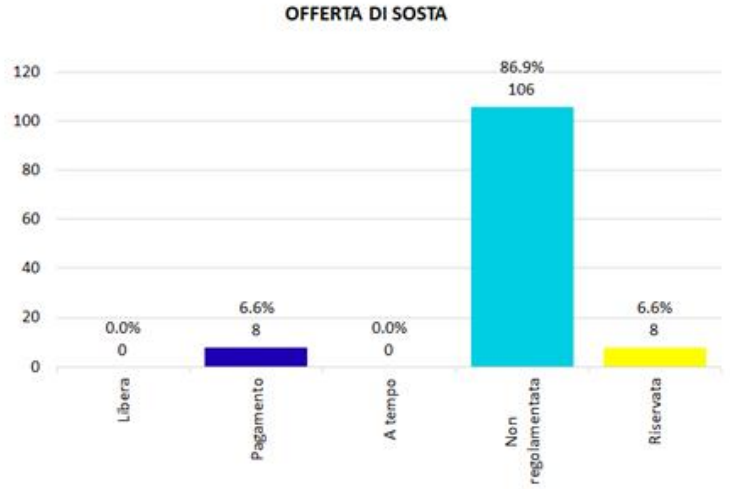
Domanda di sosta — ZONA 02

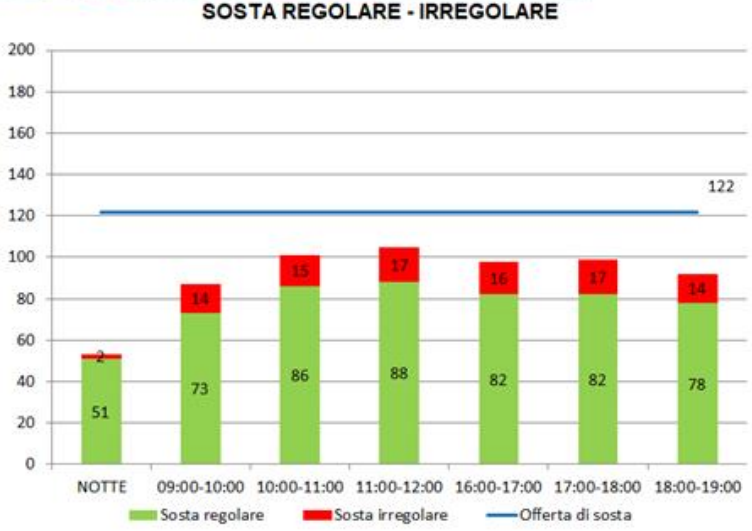


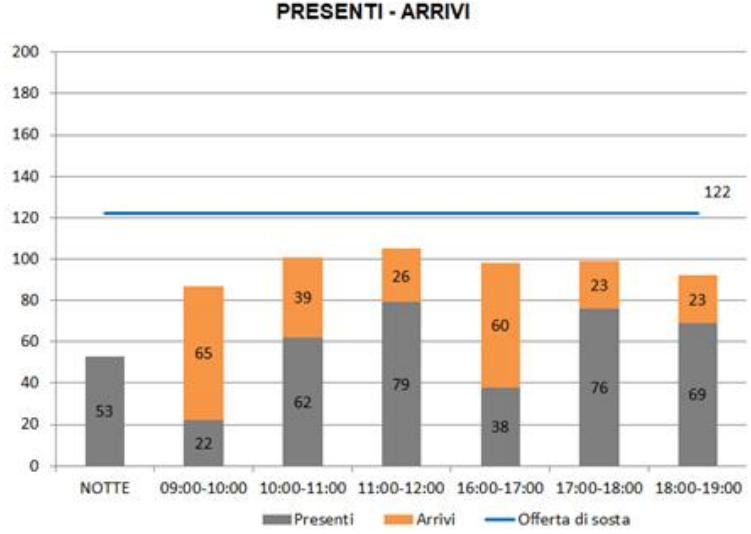
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 03



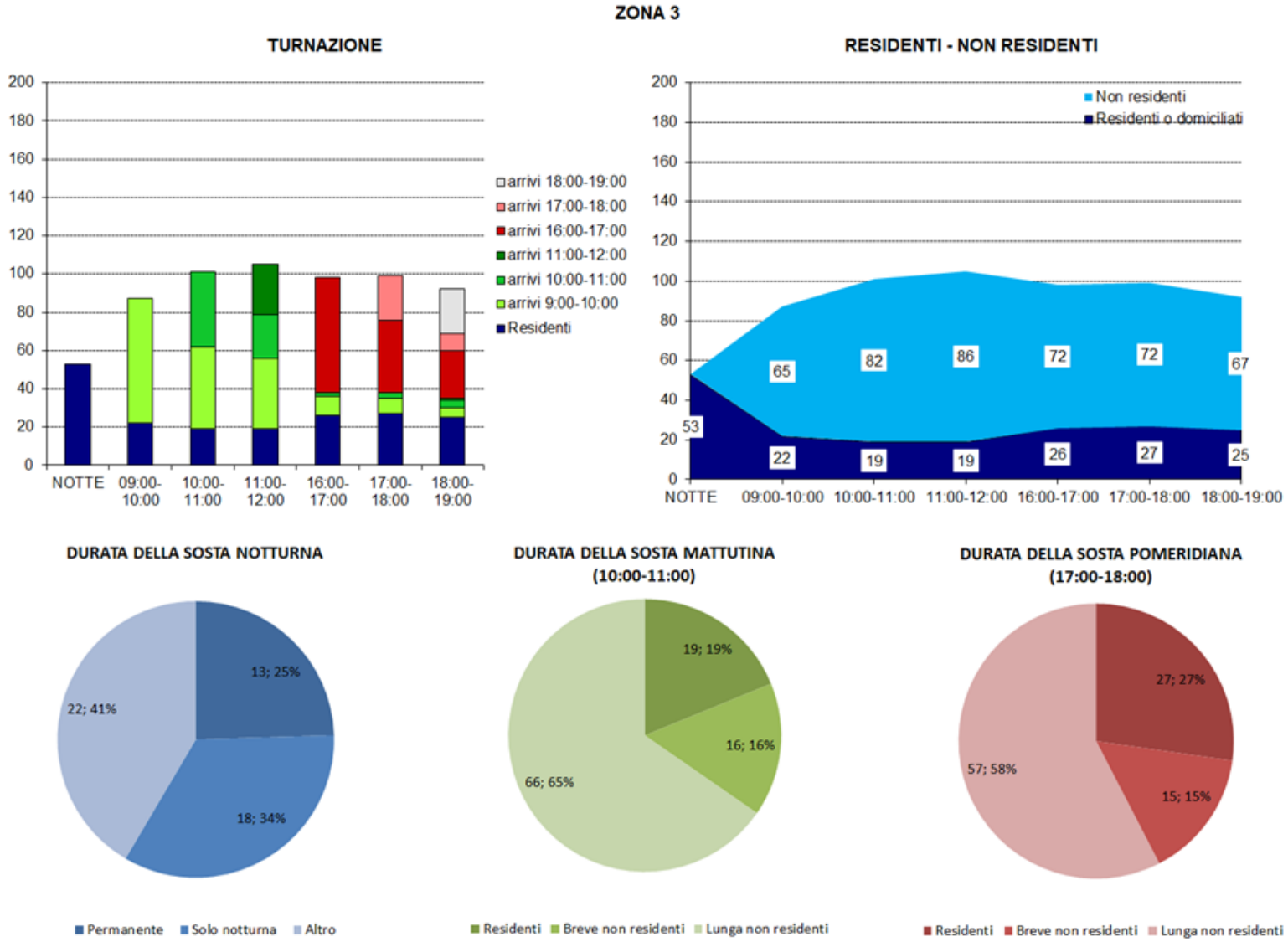






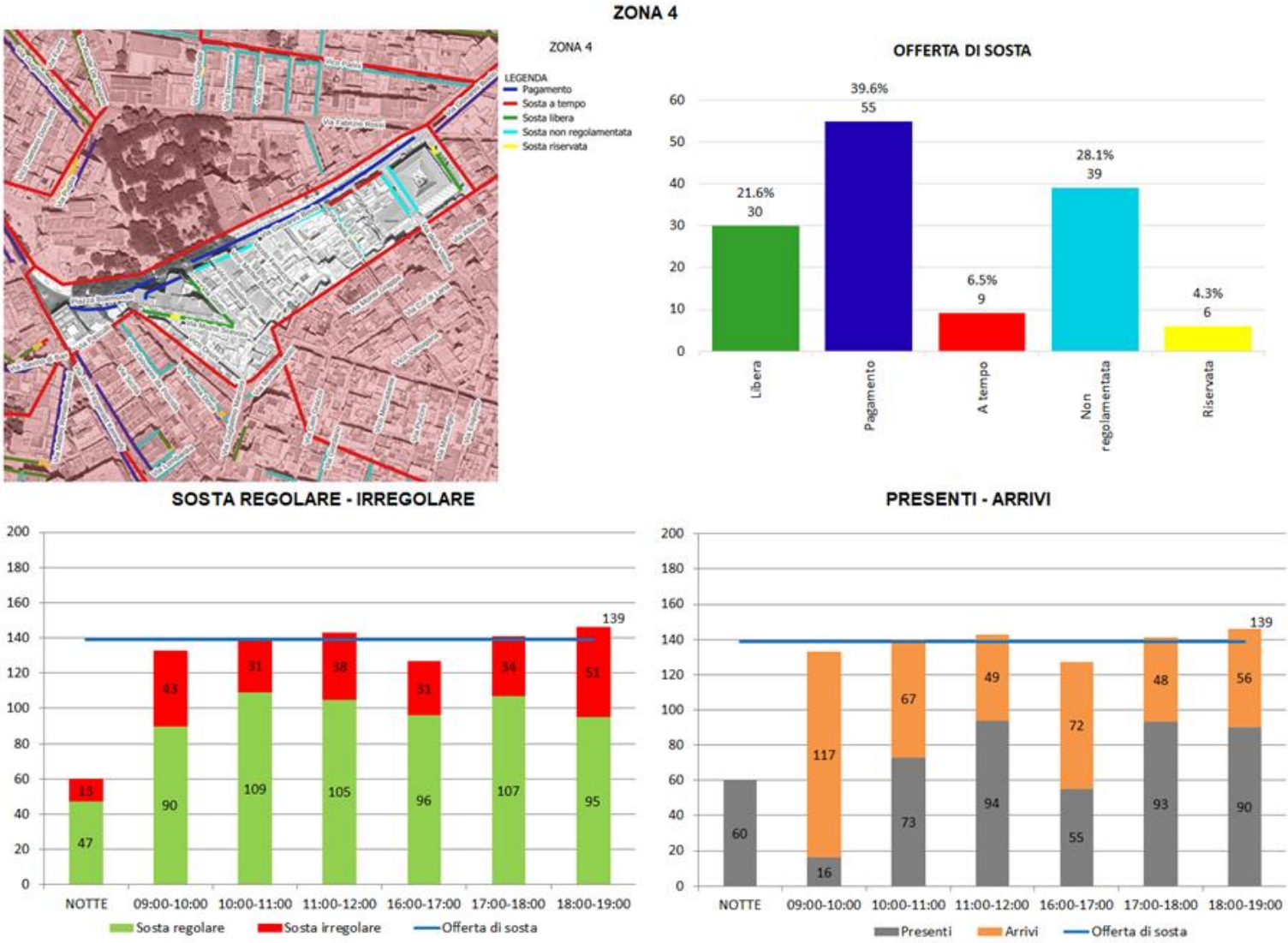
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 03



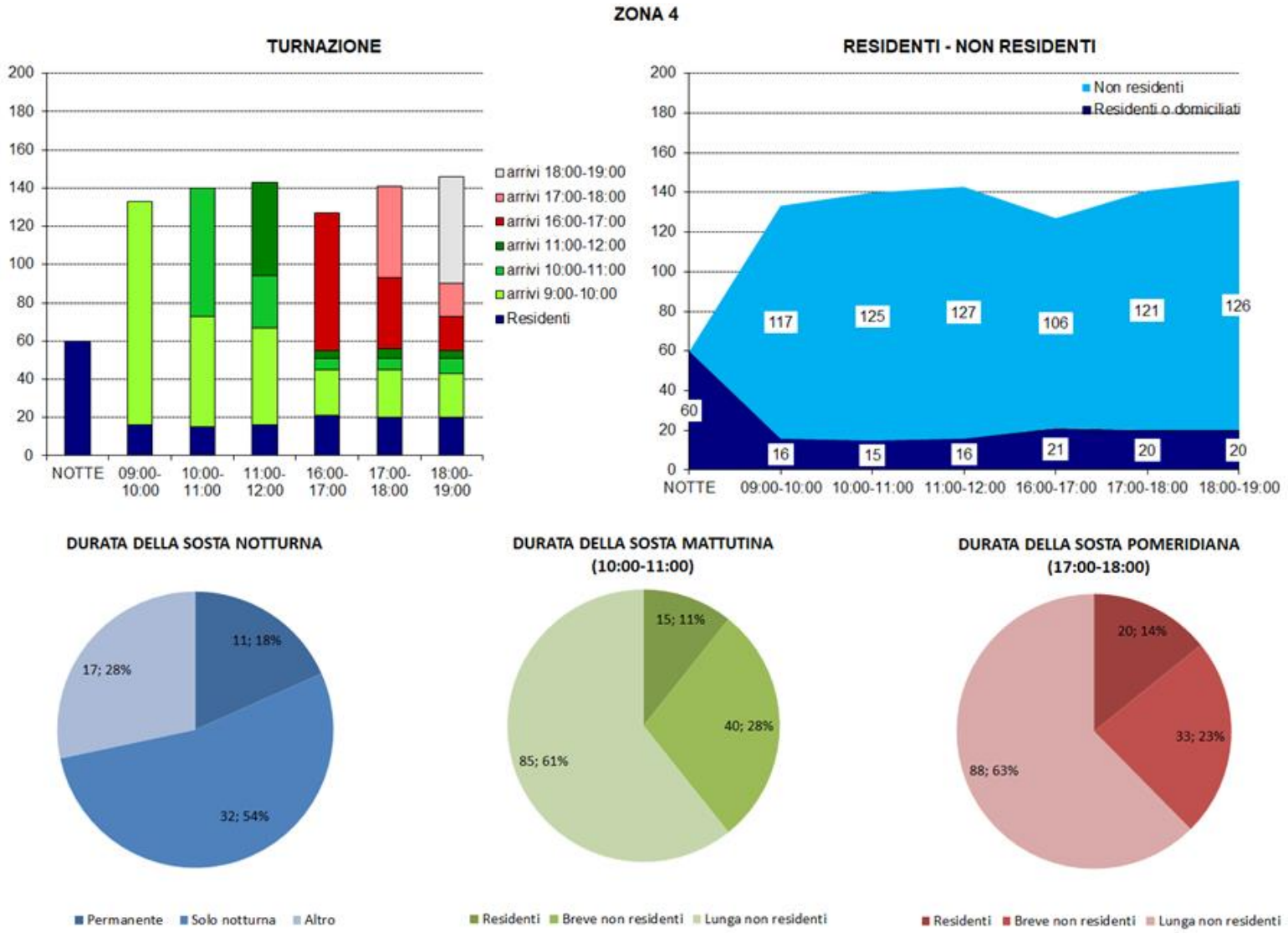
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 04



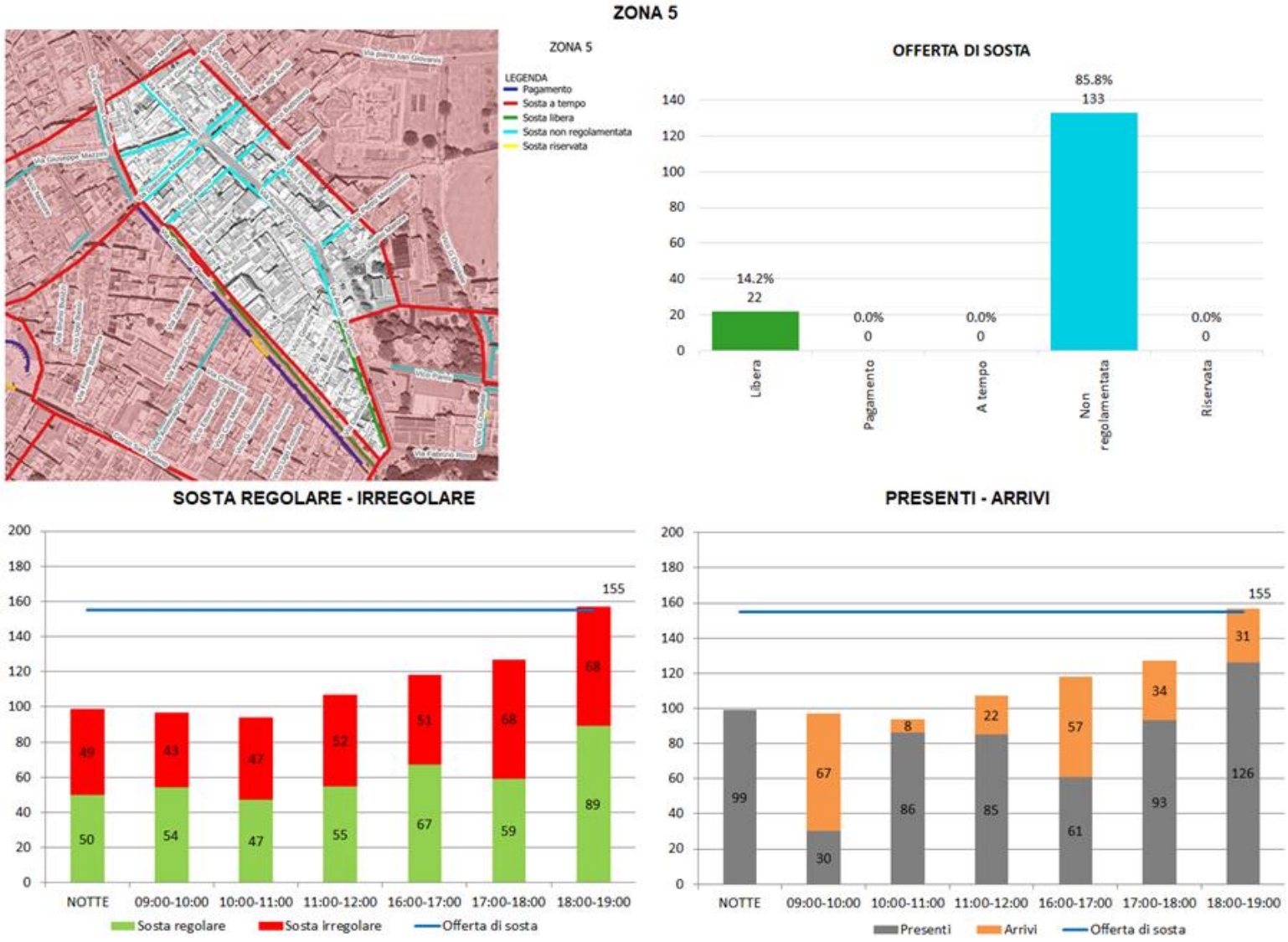
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 04



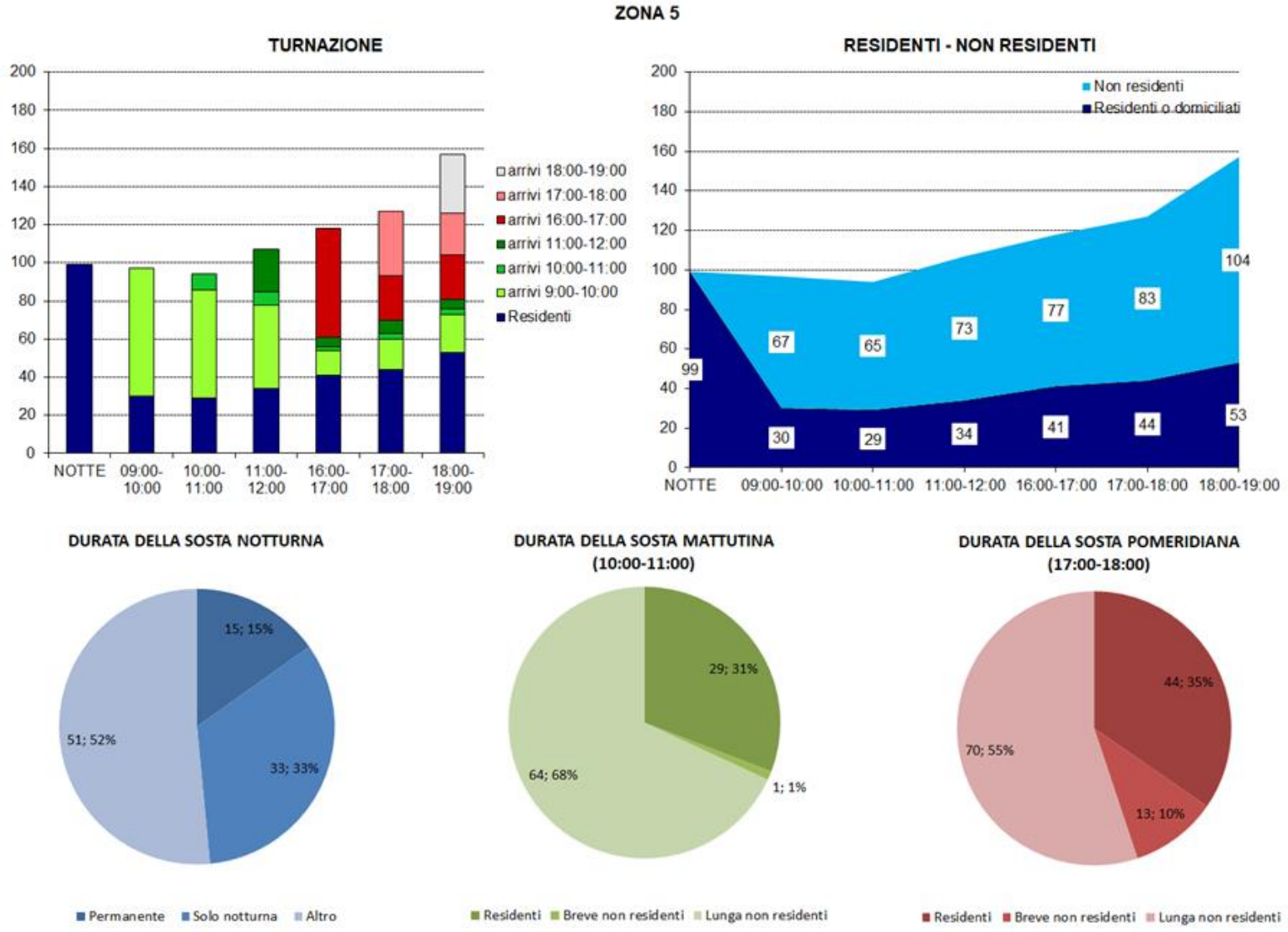
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 05



Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 05



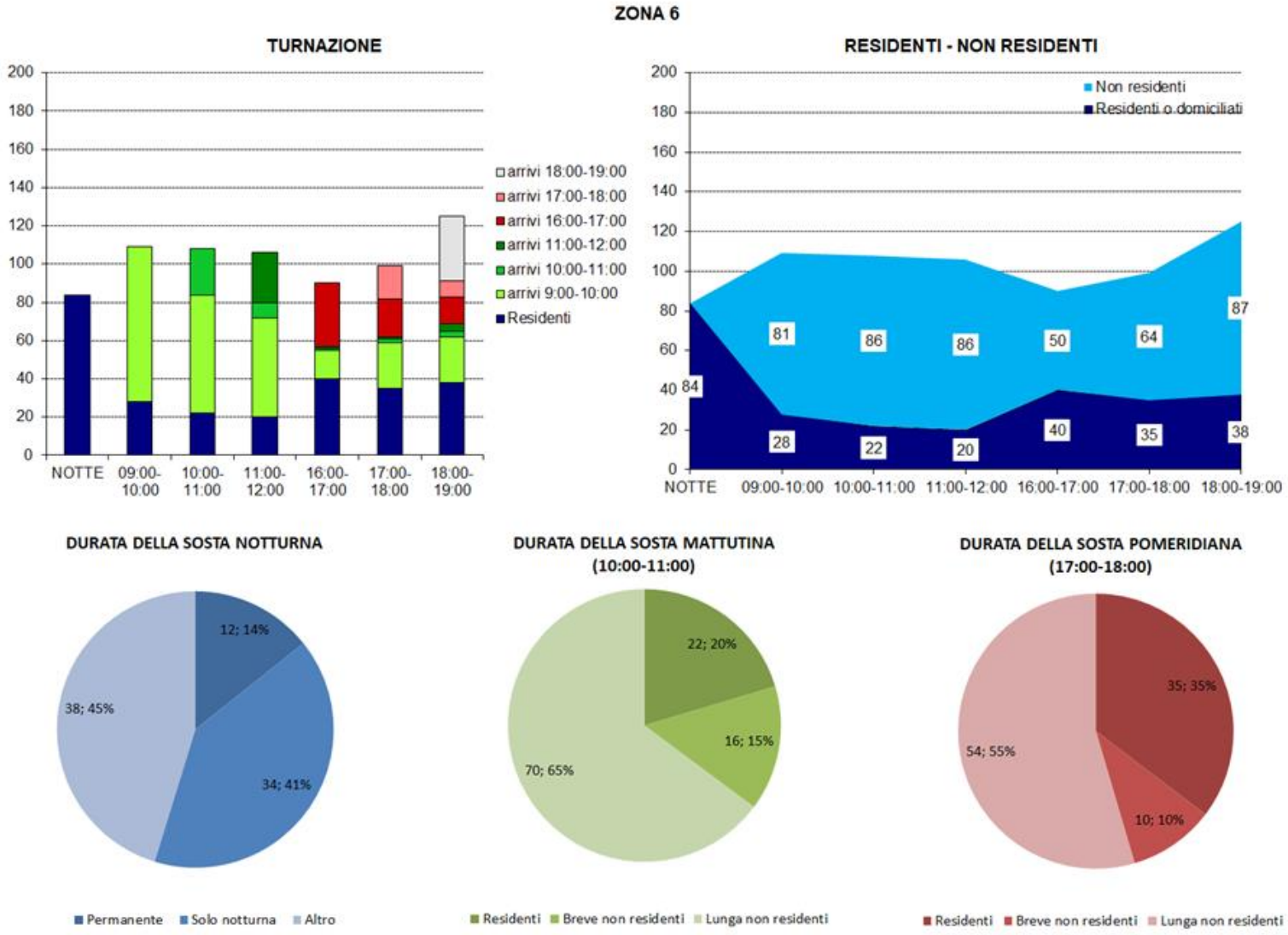
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 06



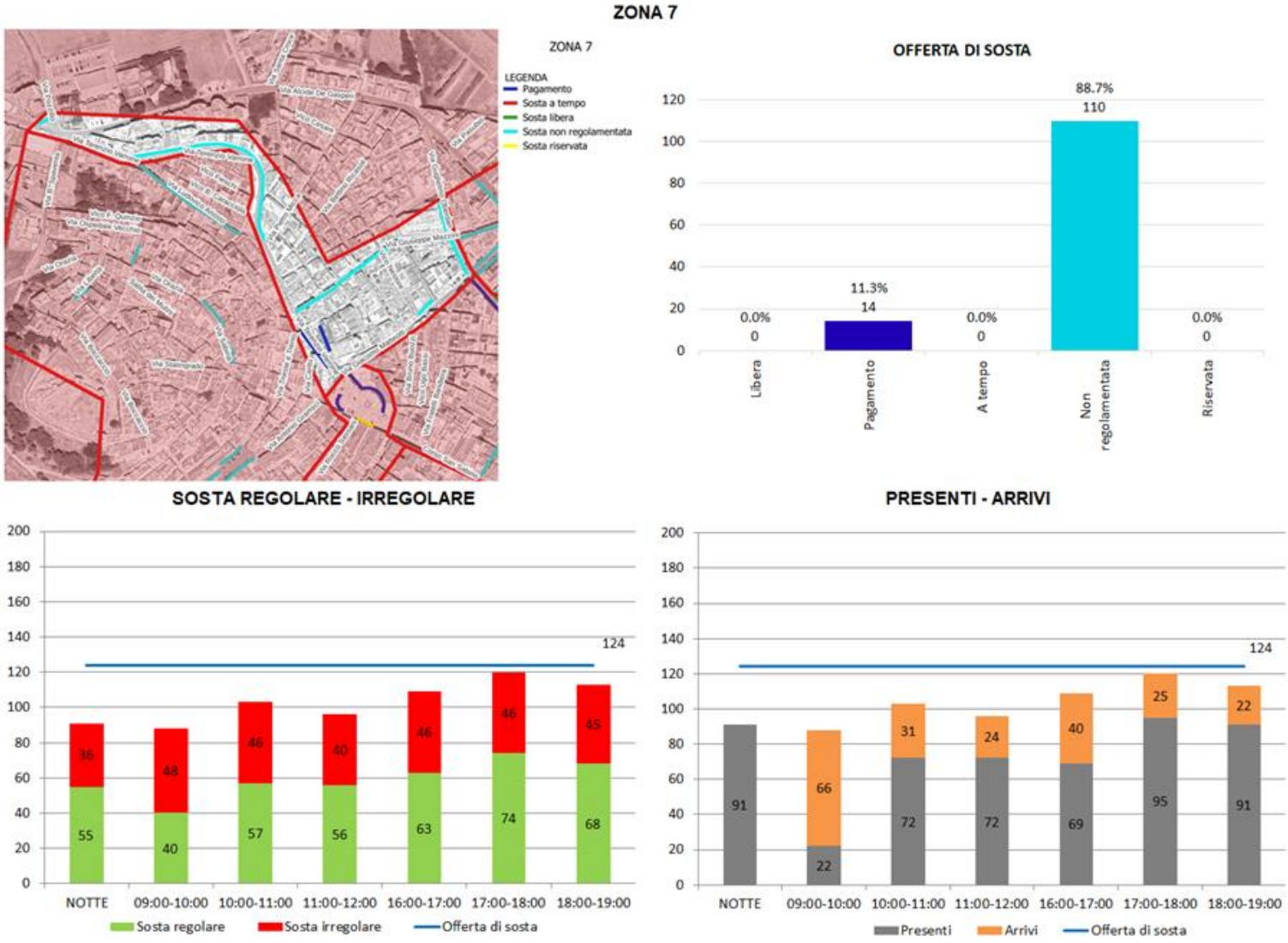
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 06



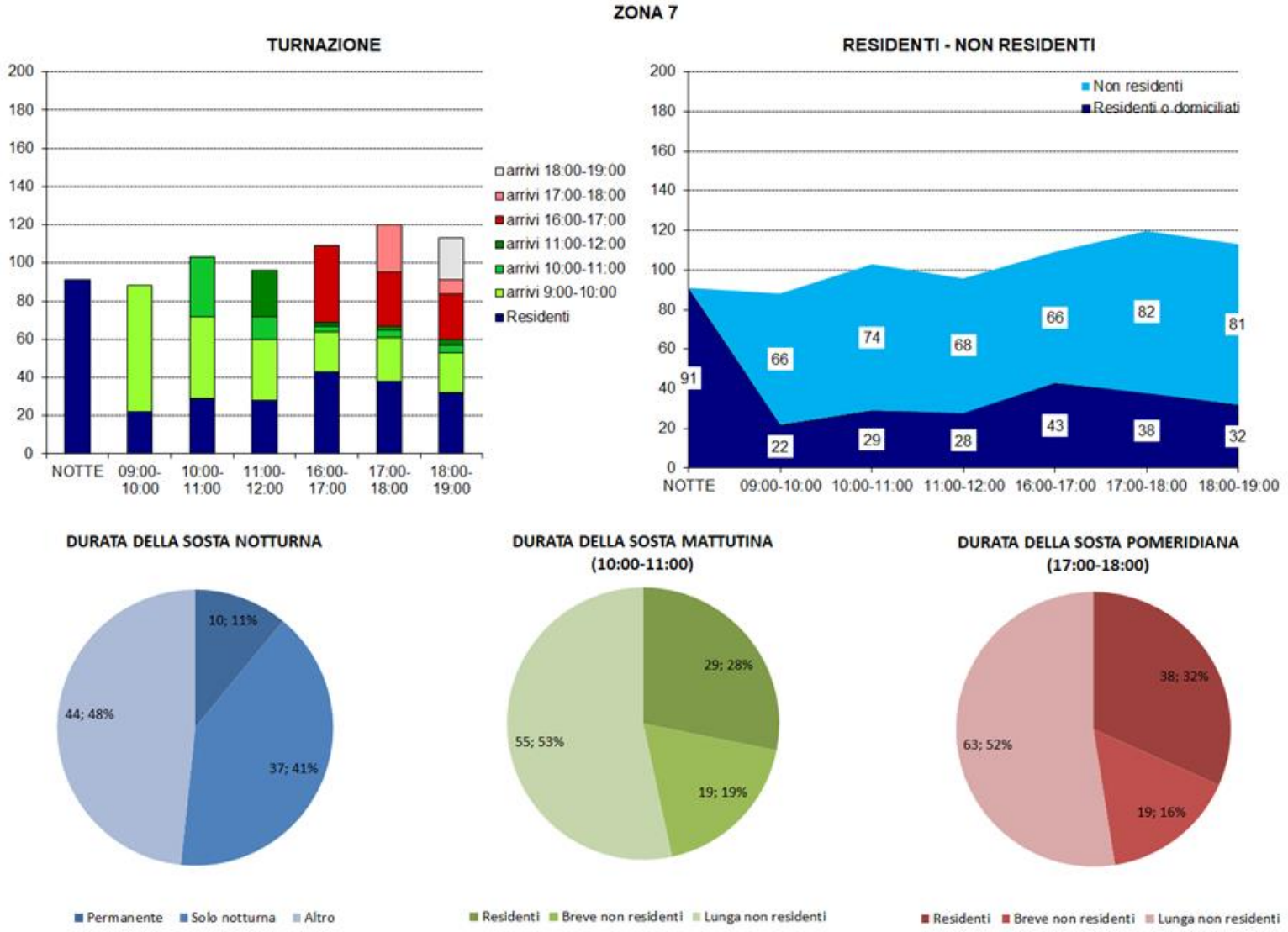
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 07



Indagini sulla sosta

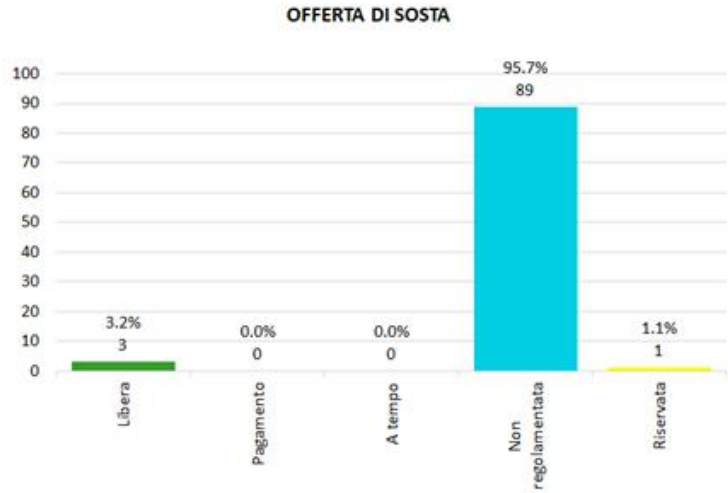
Domanda di sosta — ZONA 07

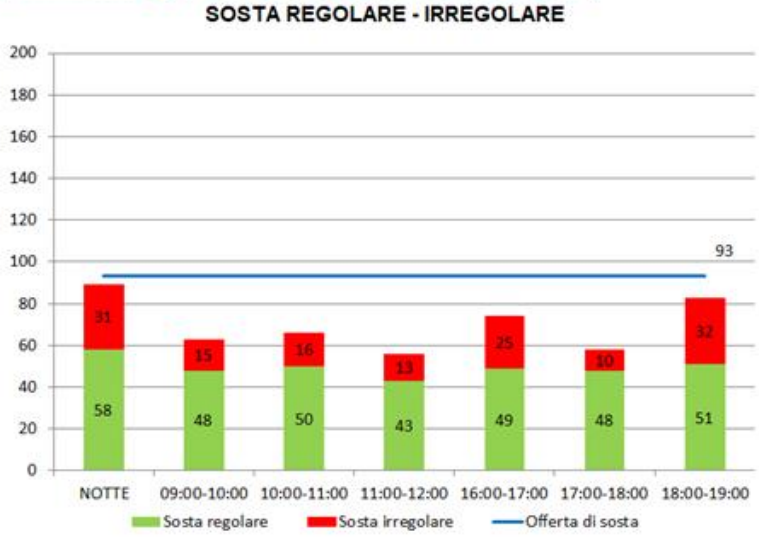


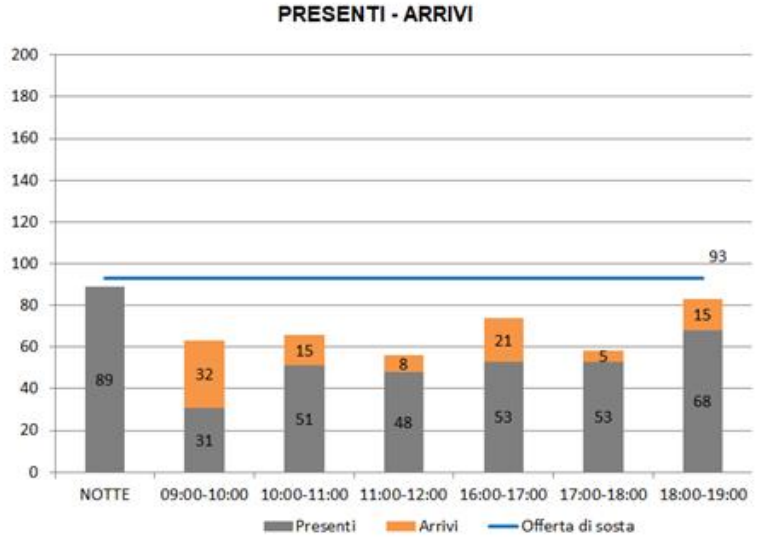
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 08



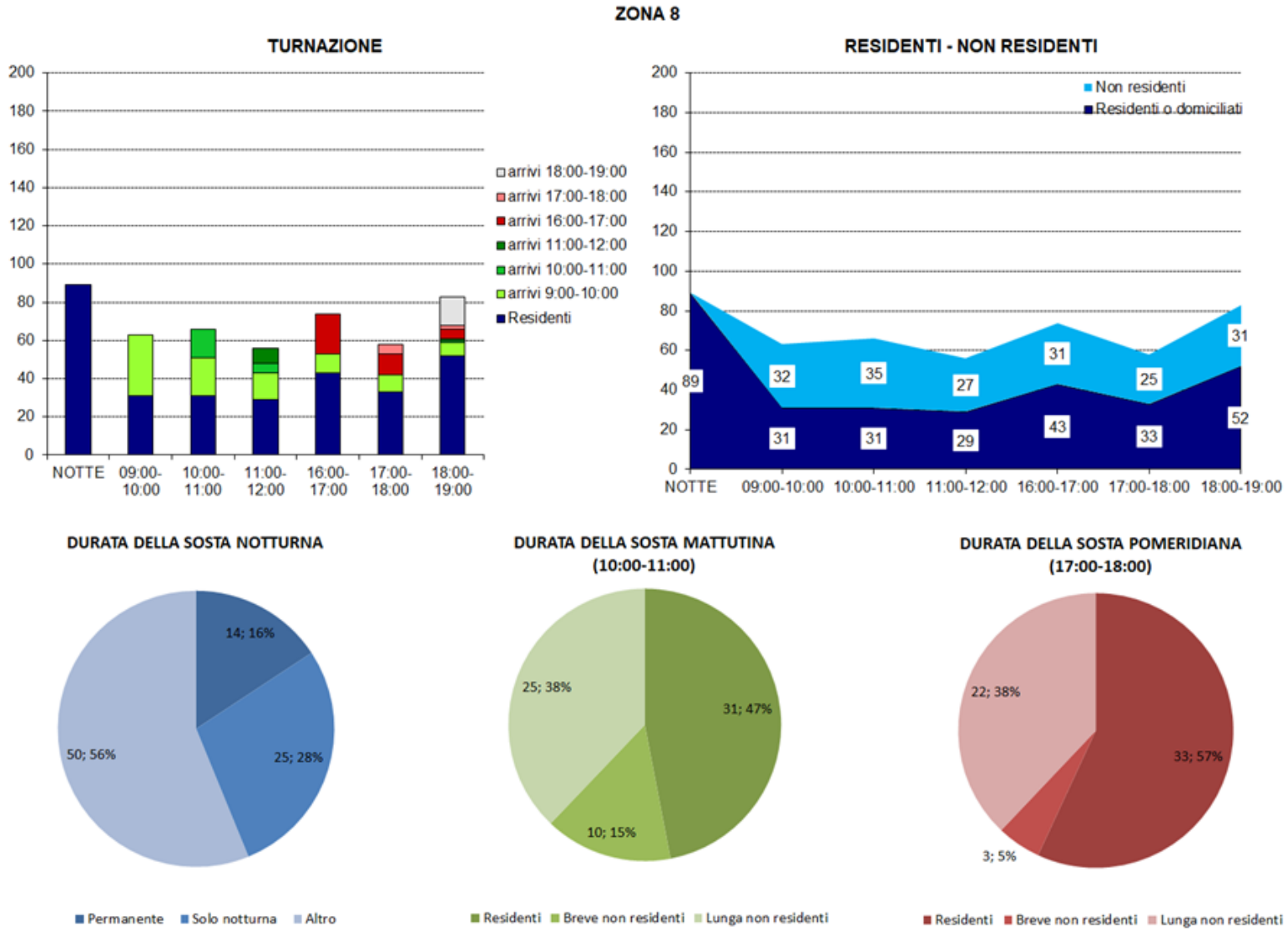






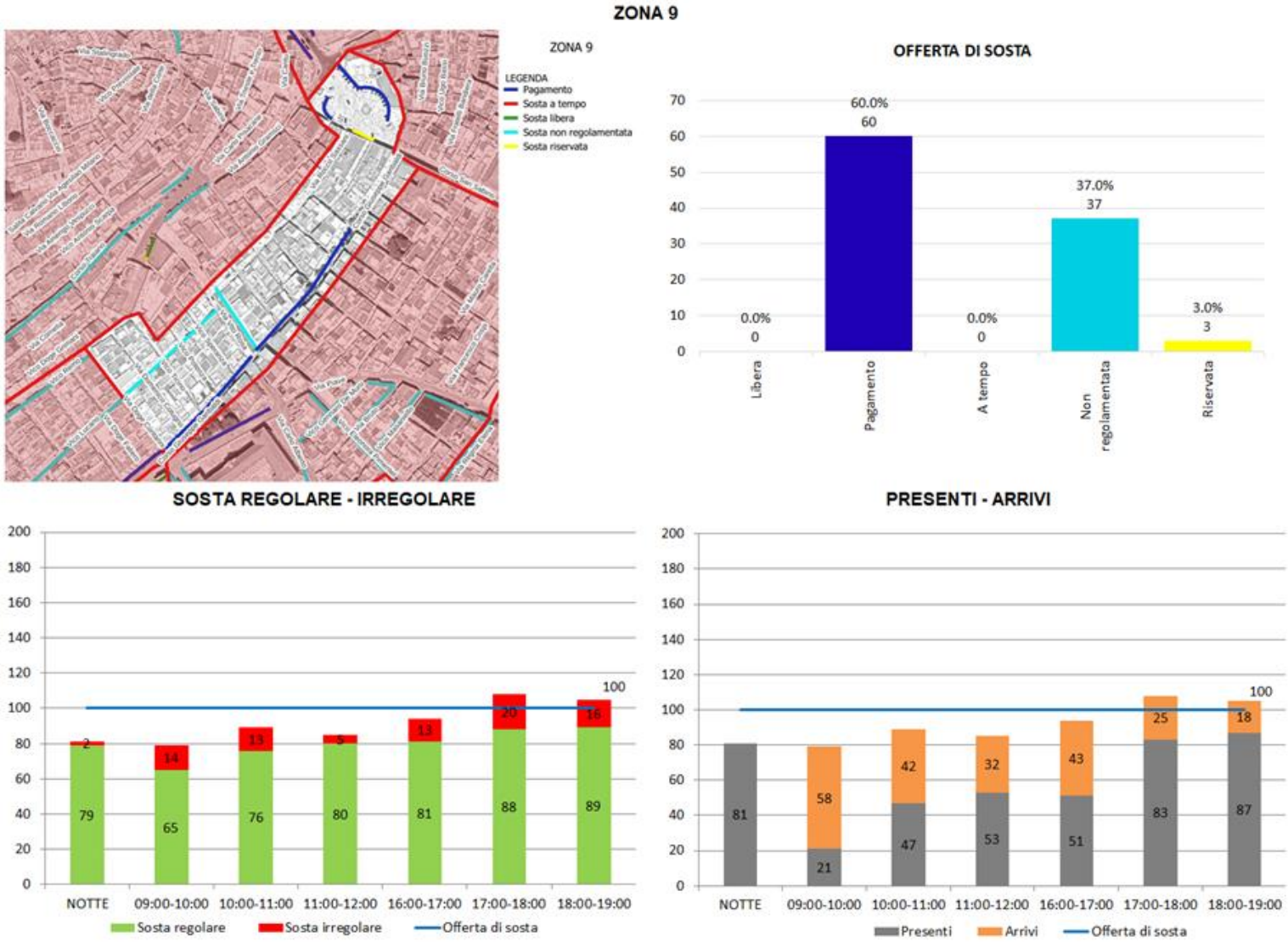
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 08



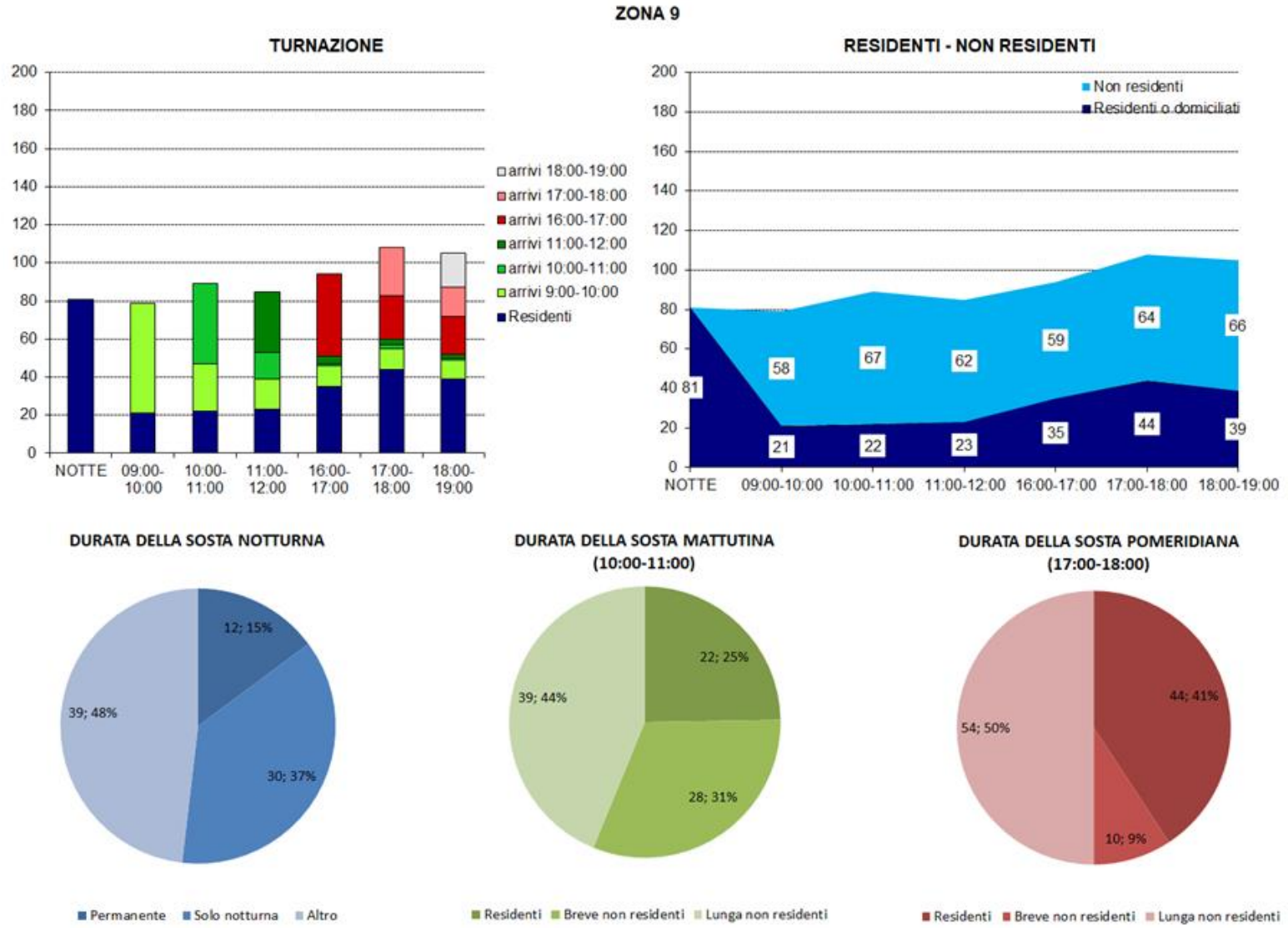
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 09



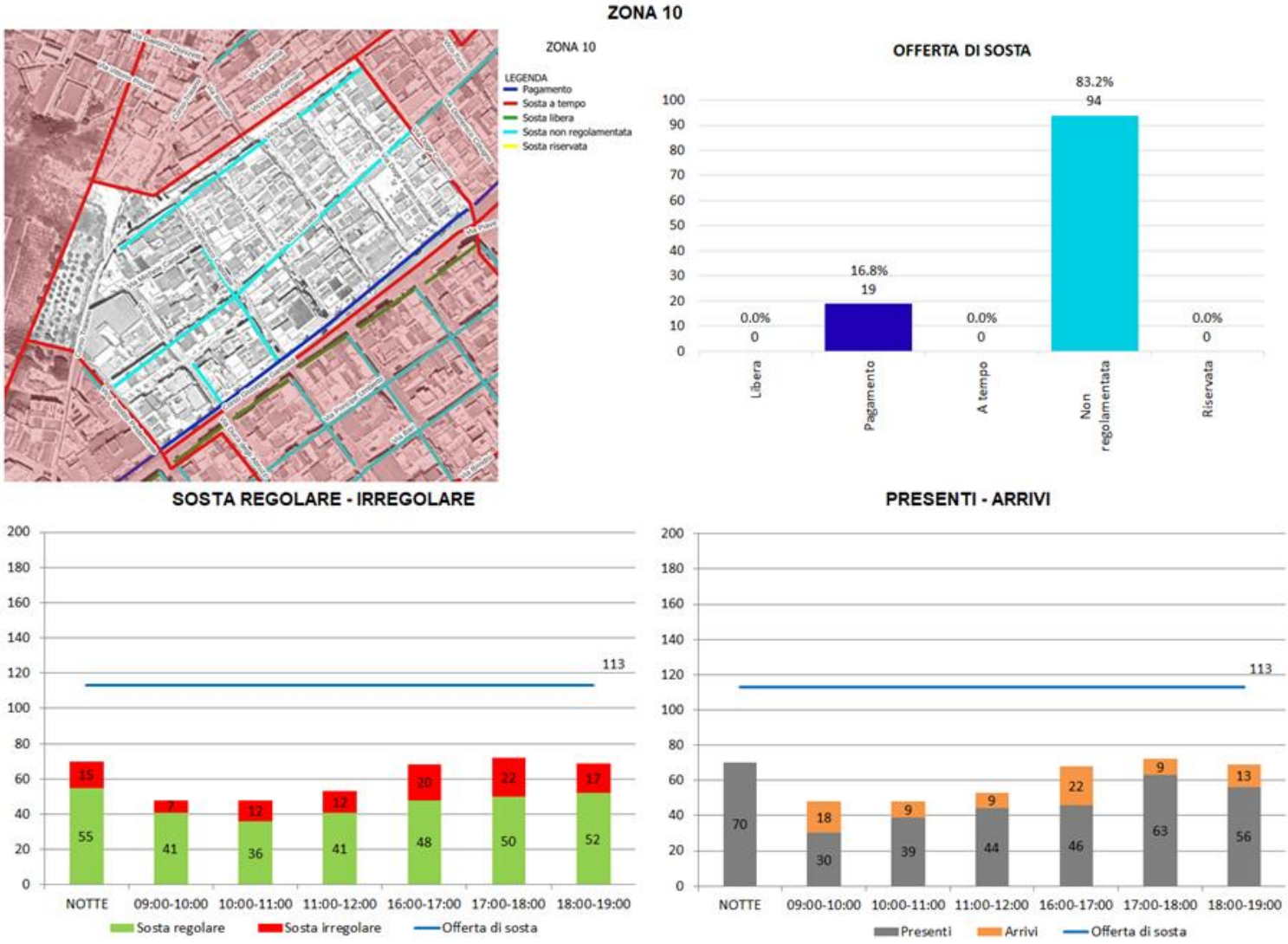
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 09



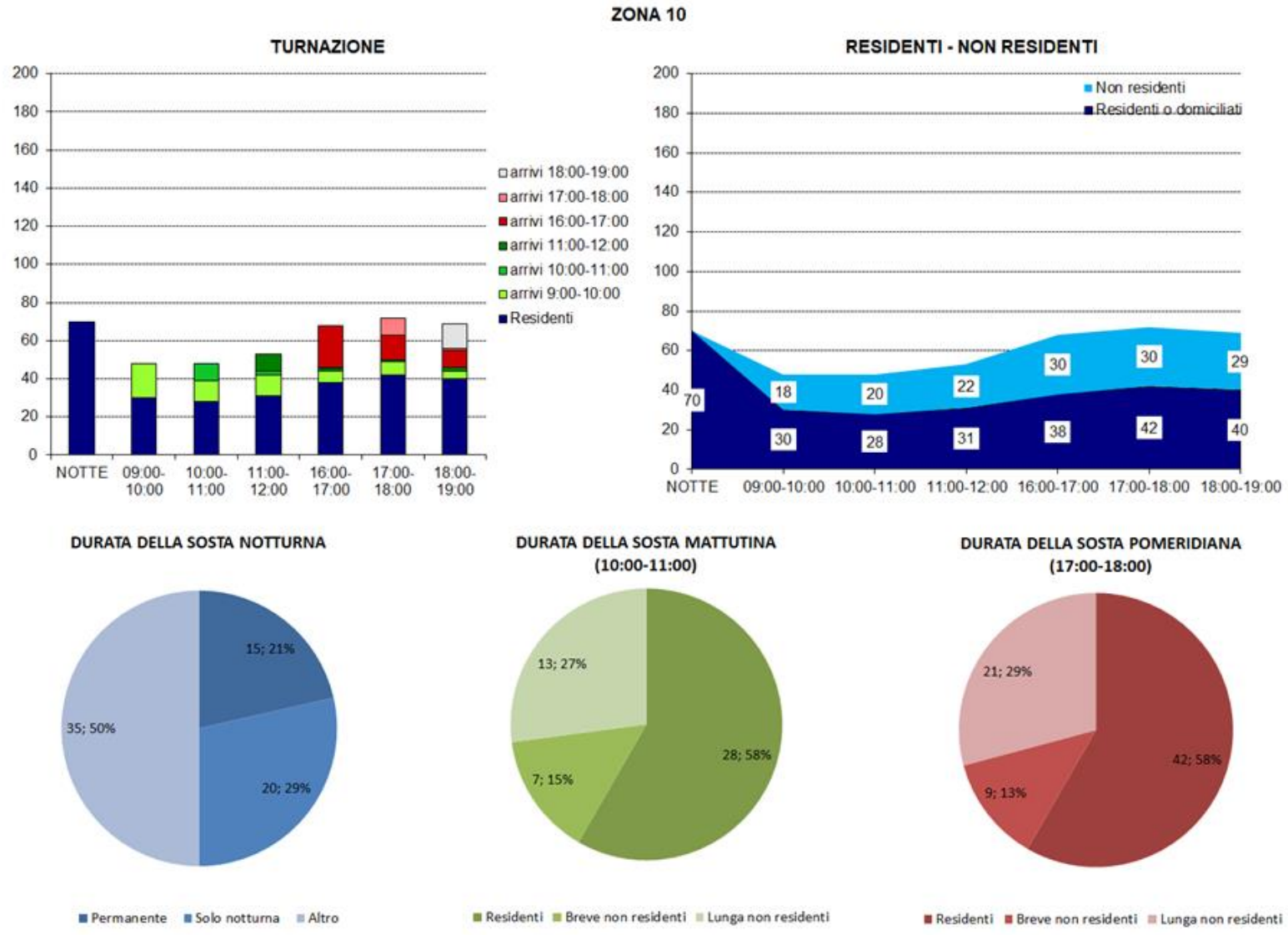
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 10



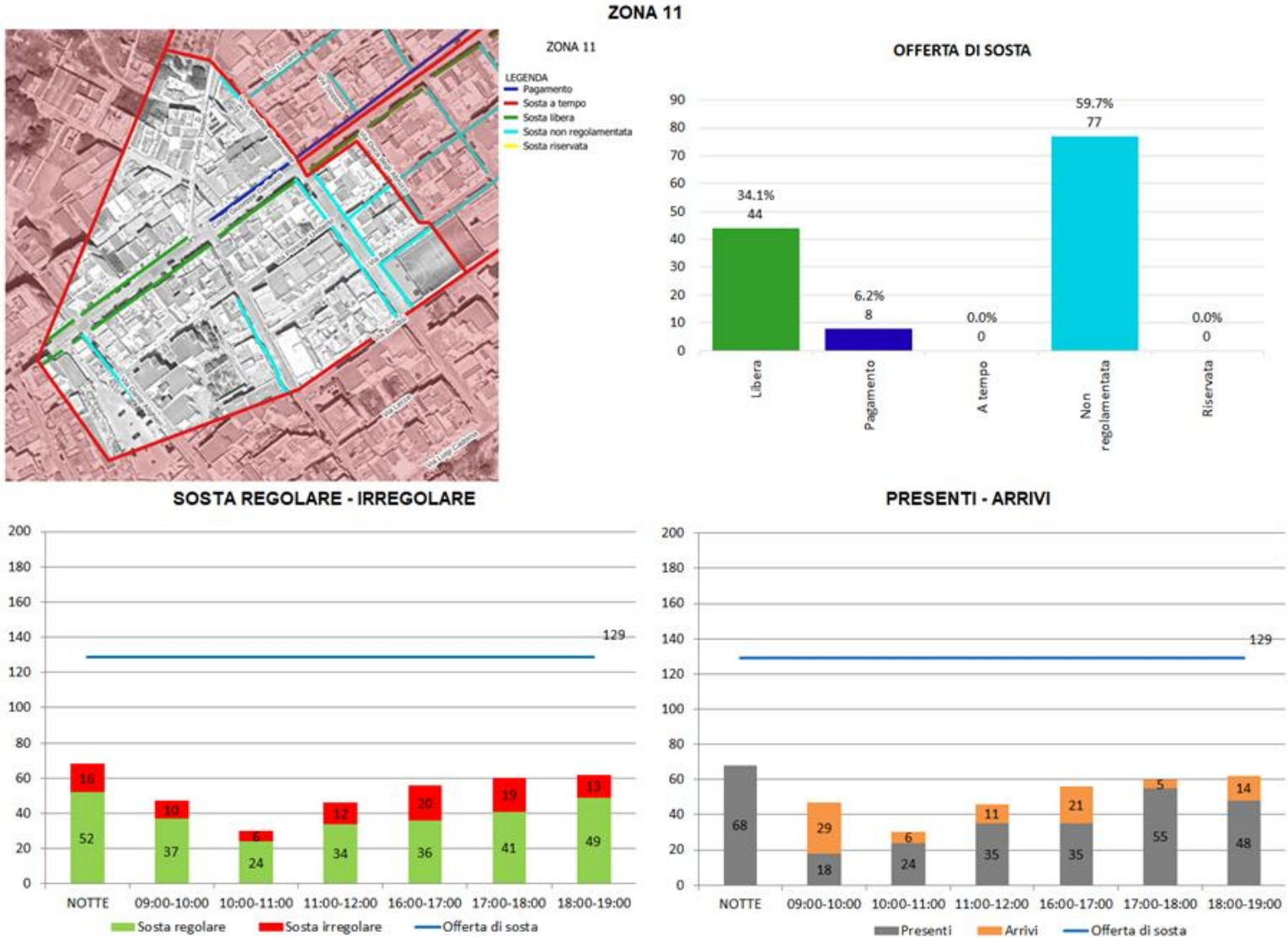
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 10



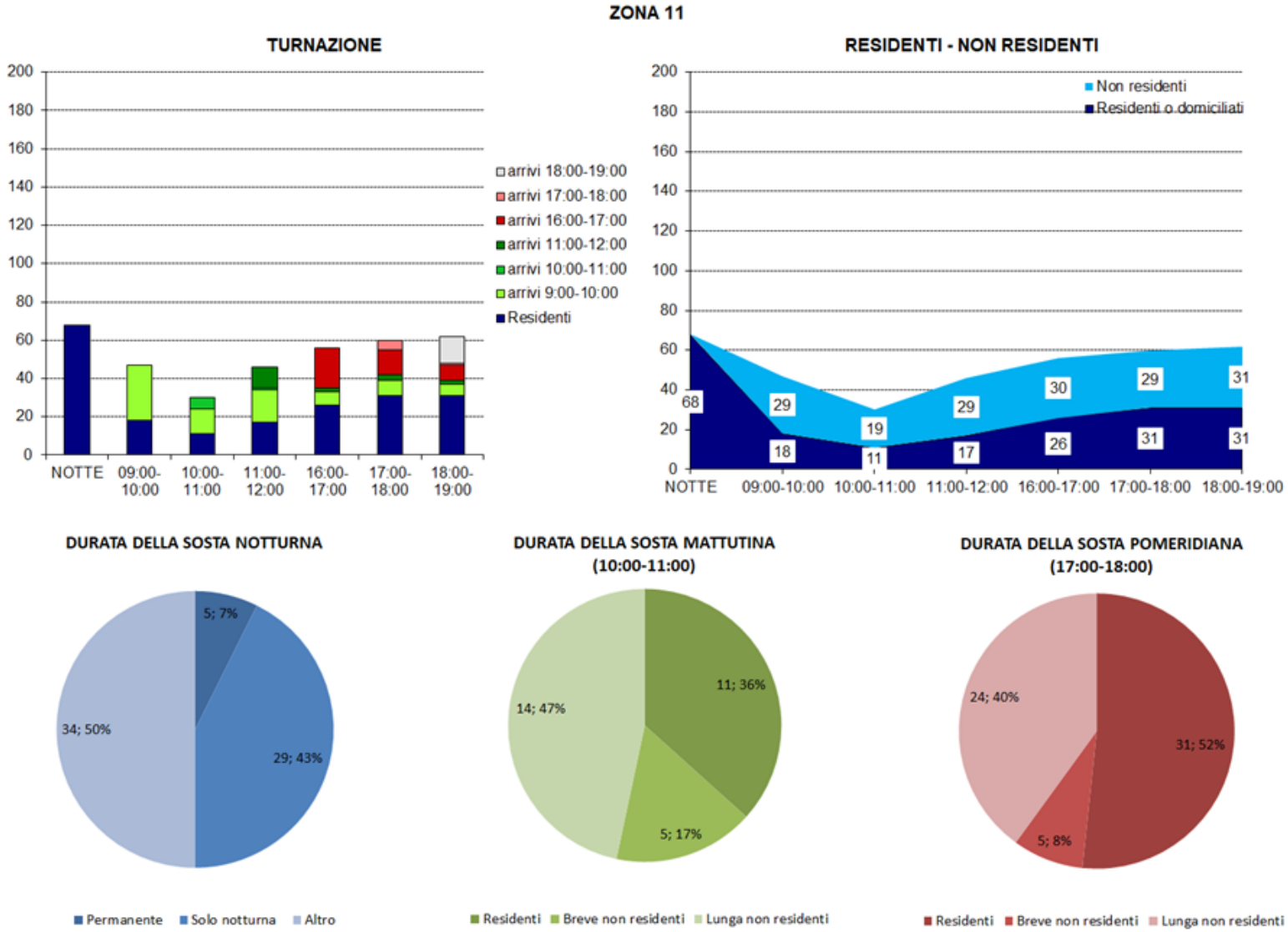
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 11



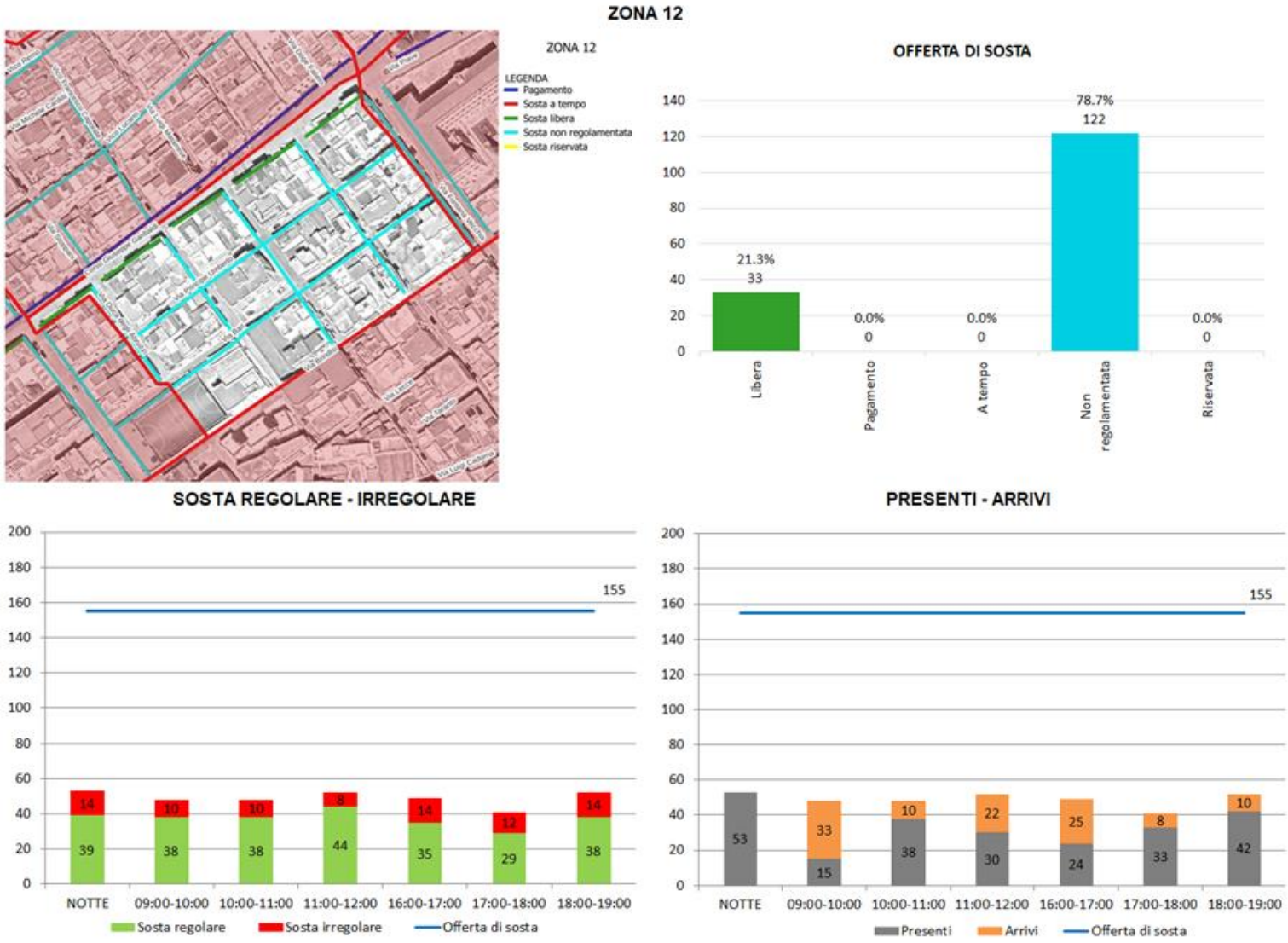
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 11



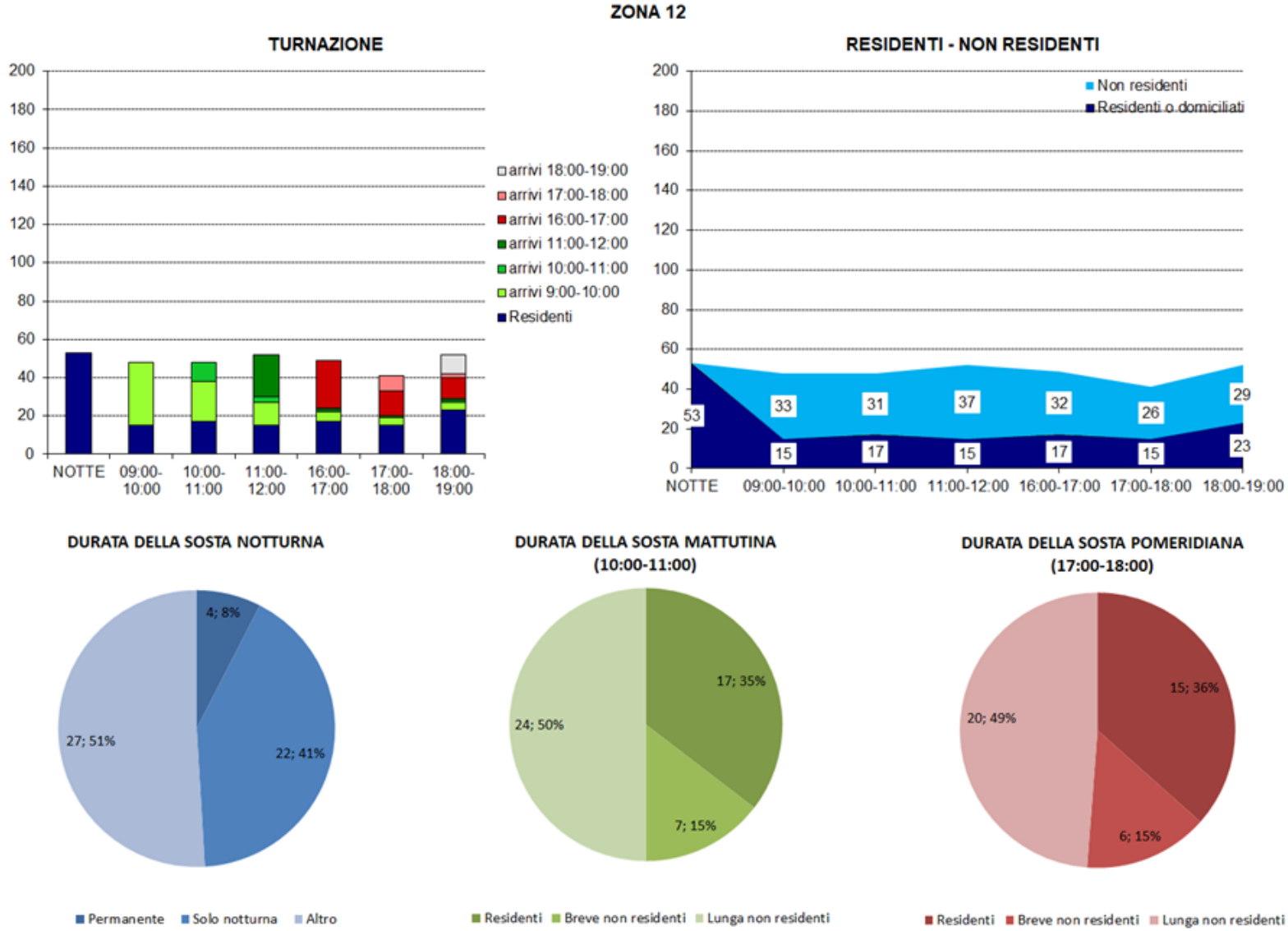
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 12



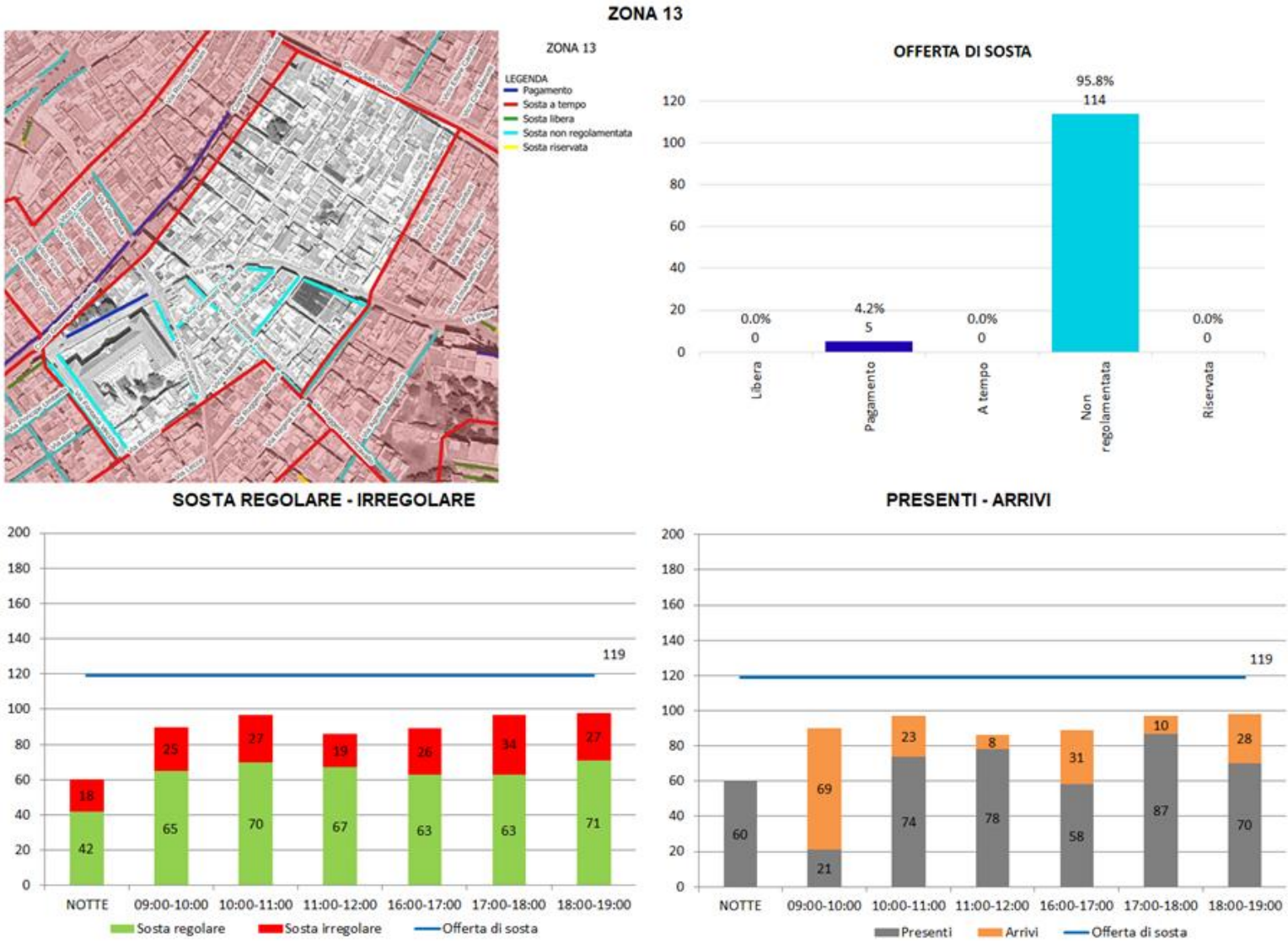
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 12



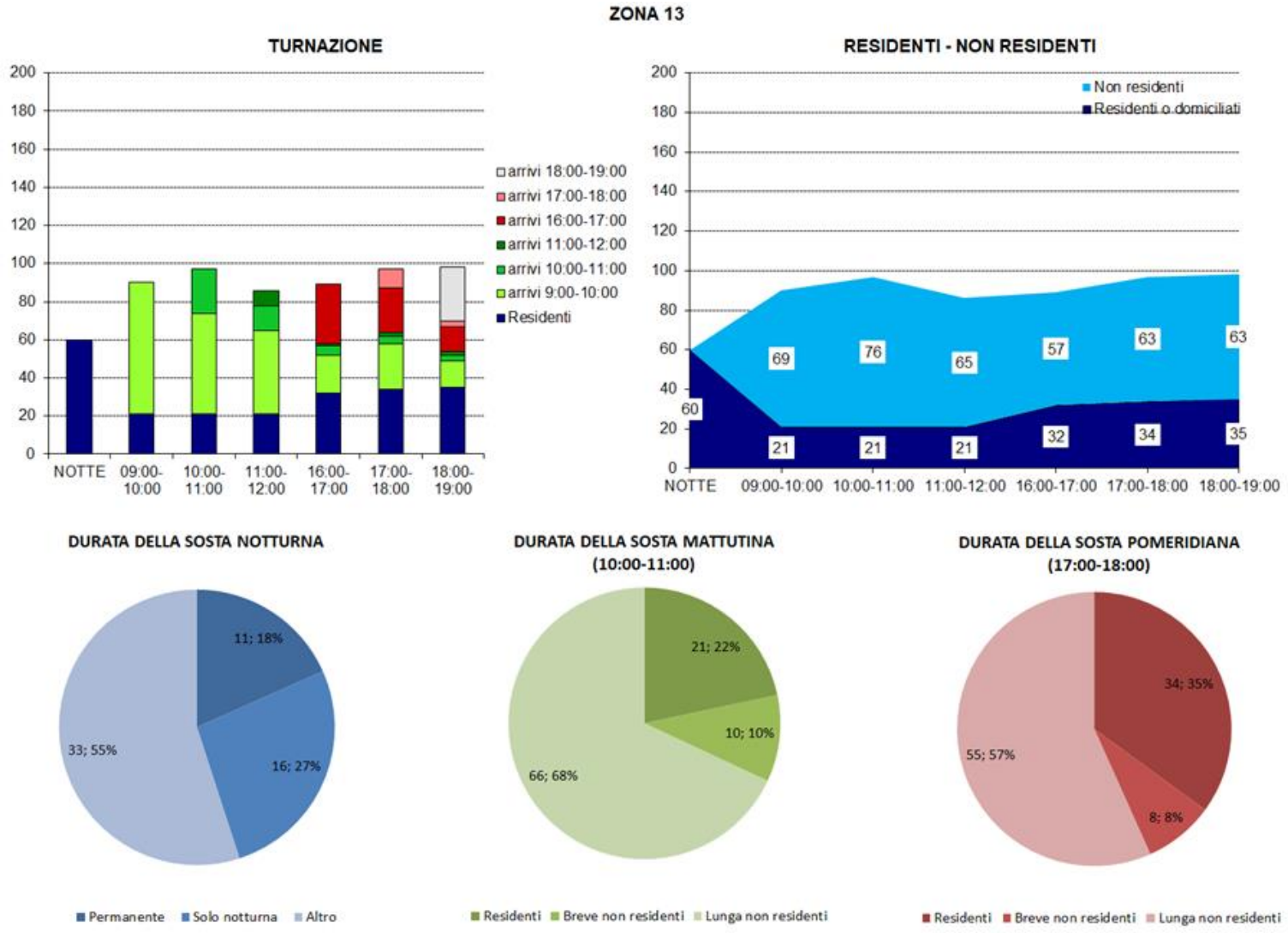
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 13



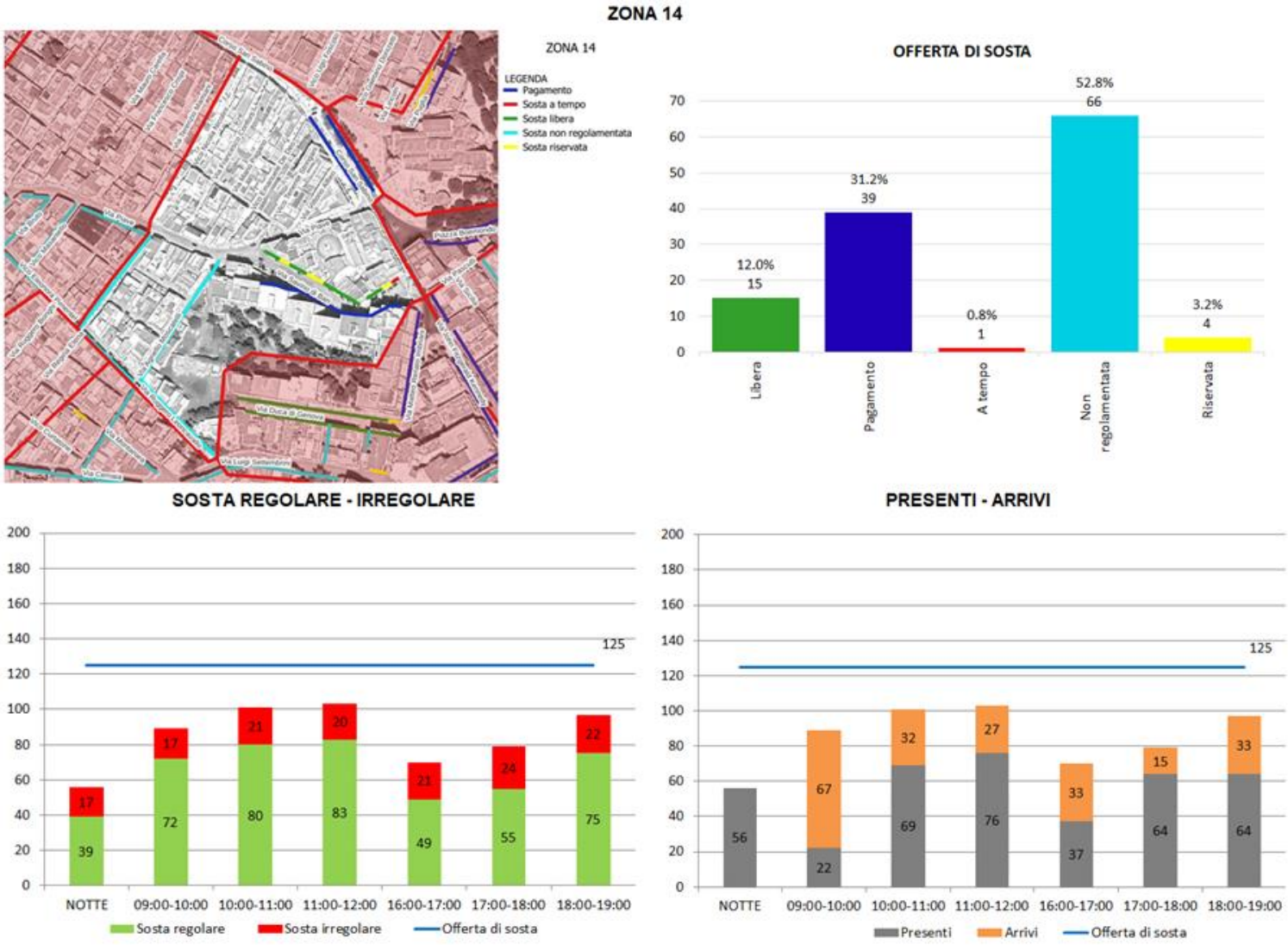
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 13



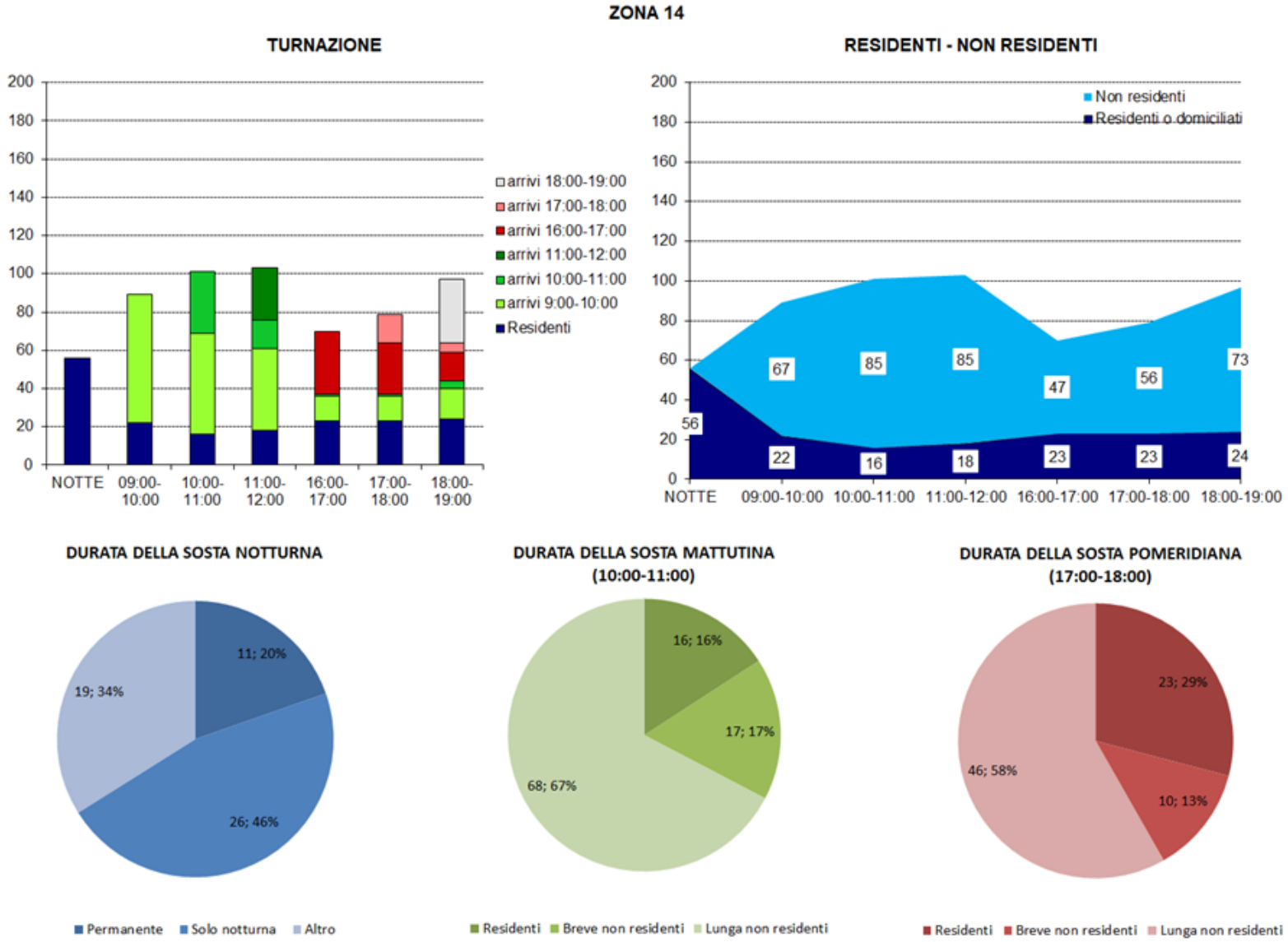
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 14



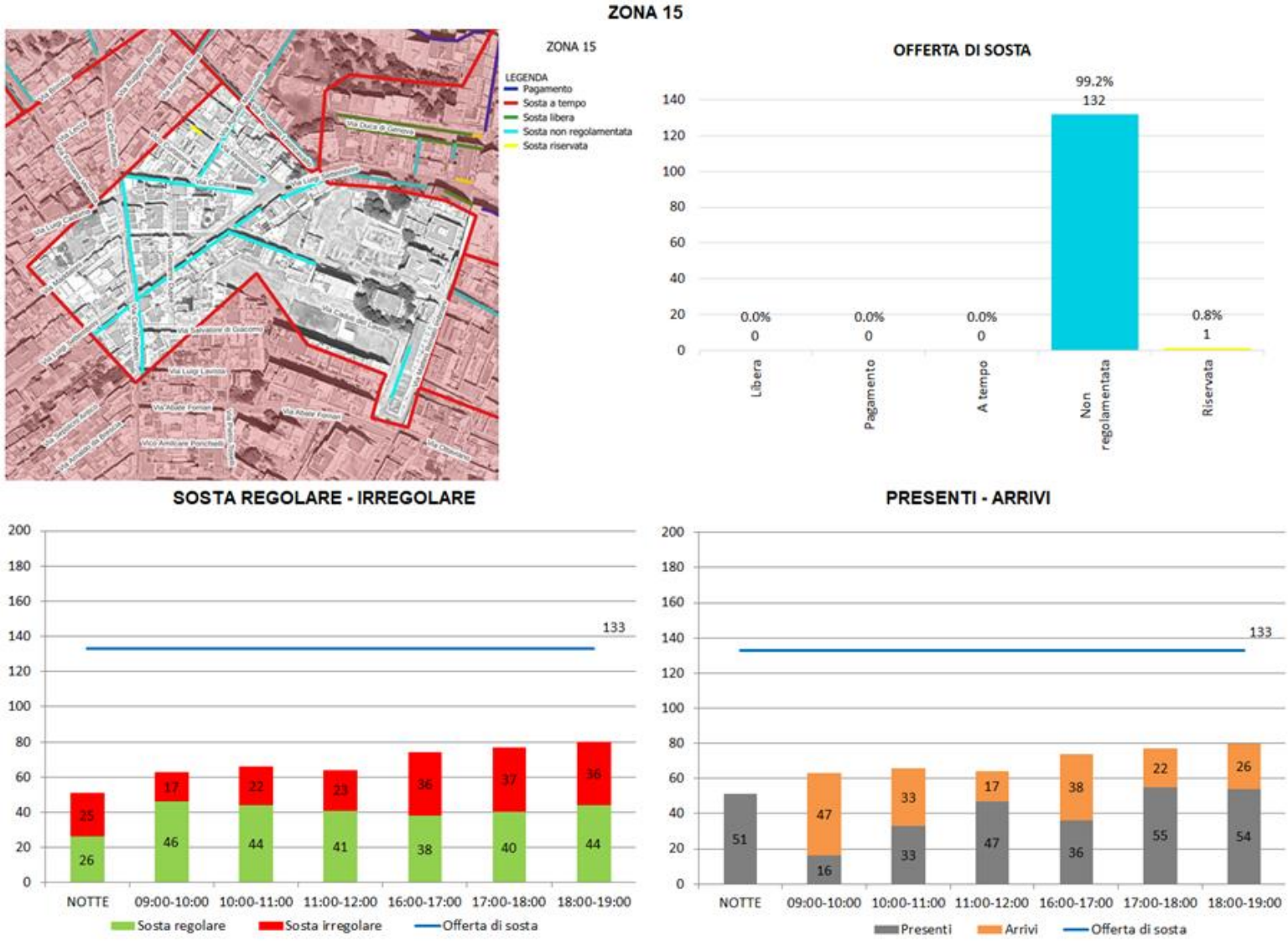
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 14



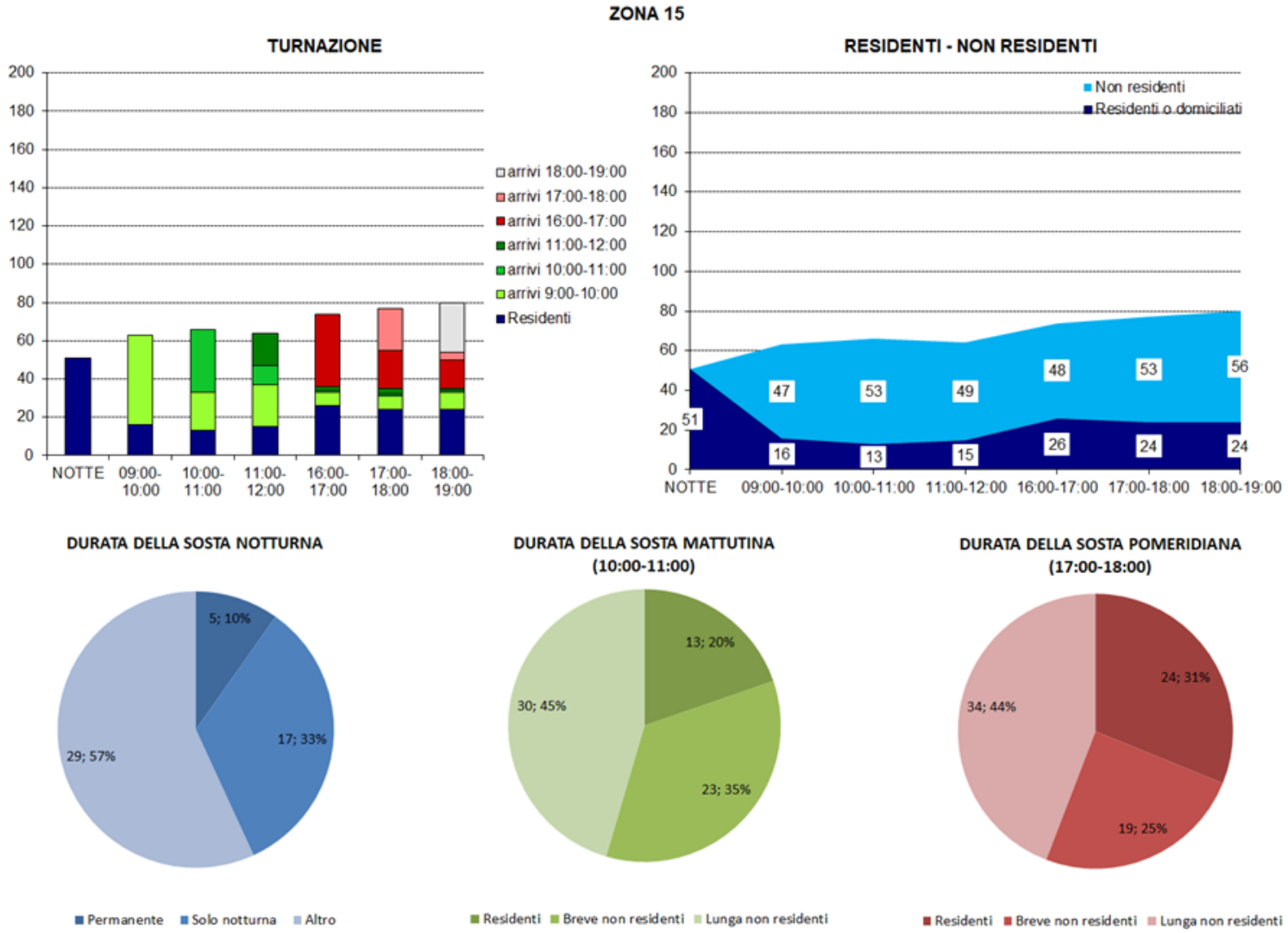
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 15



Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 15



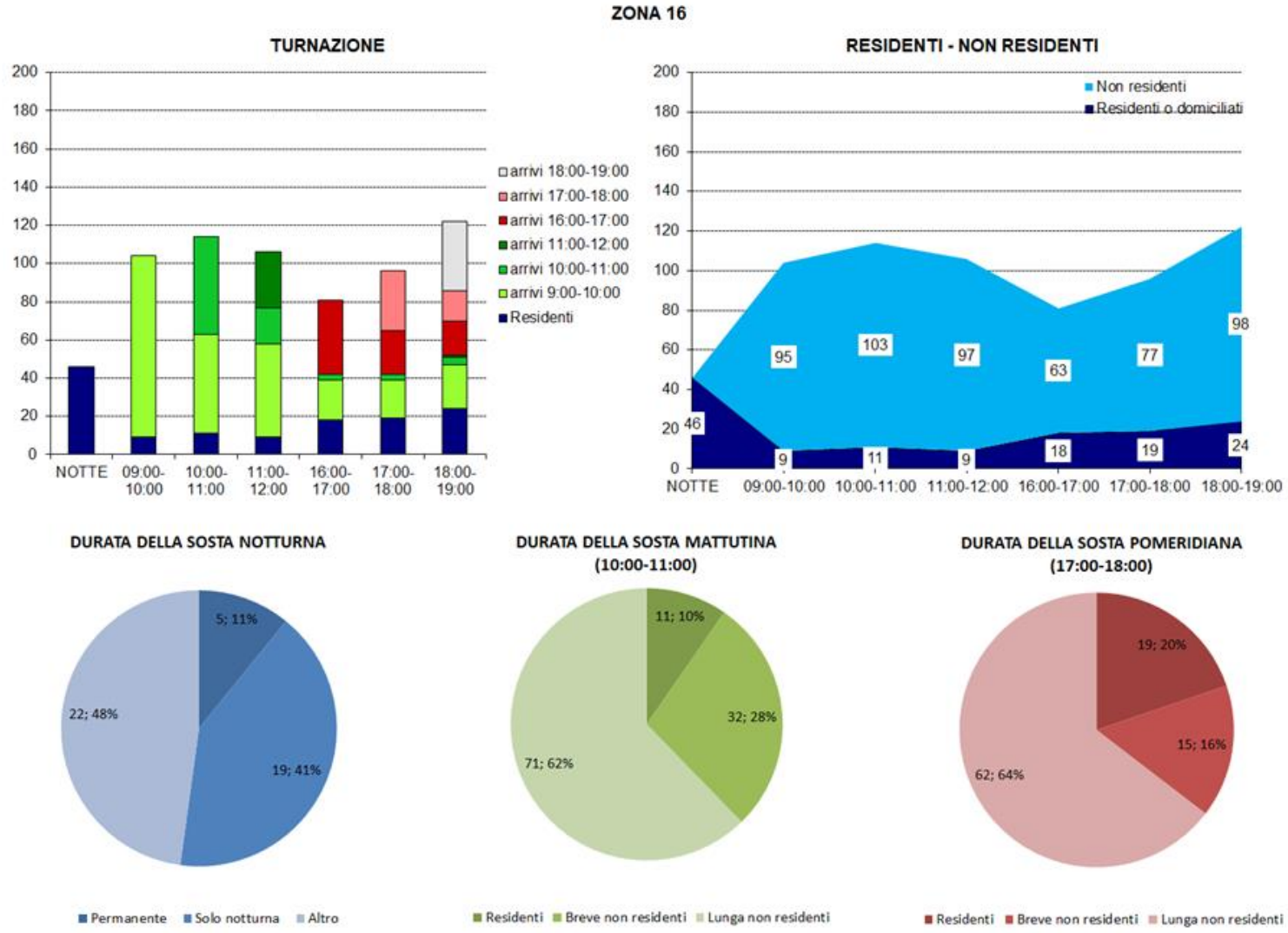
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 16



Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 16



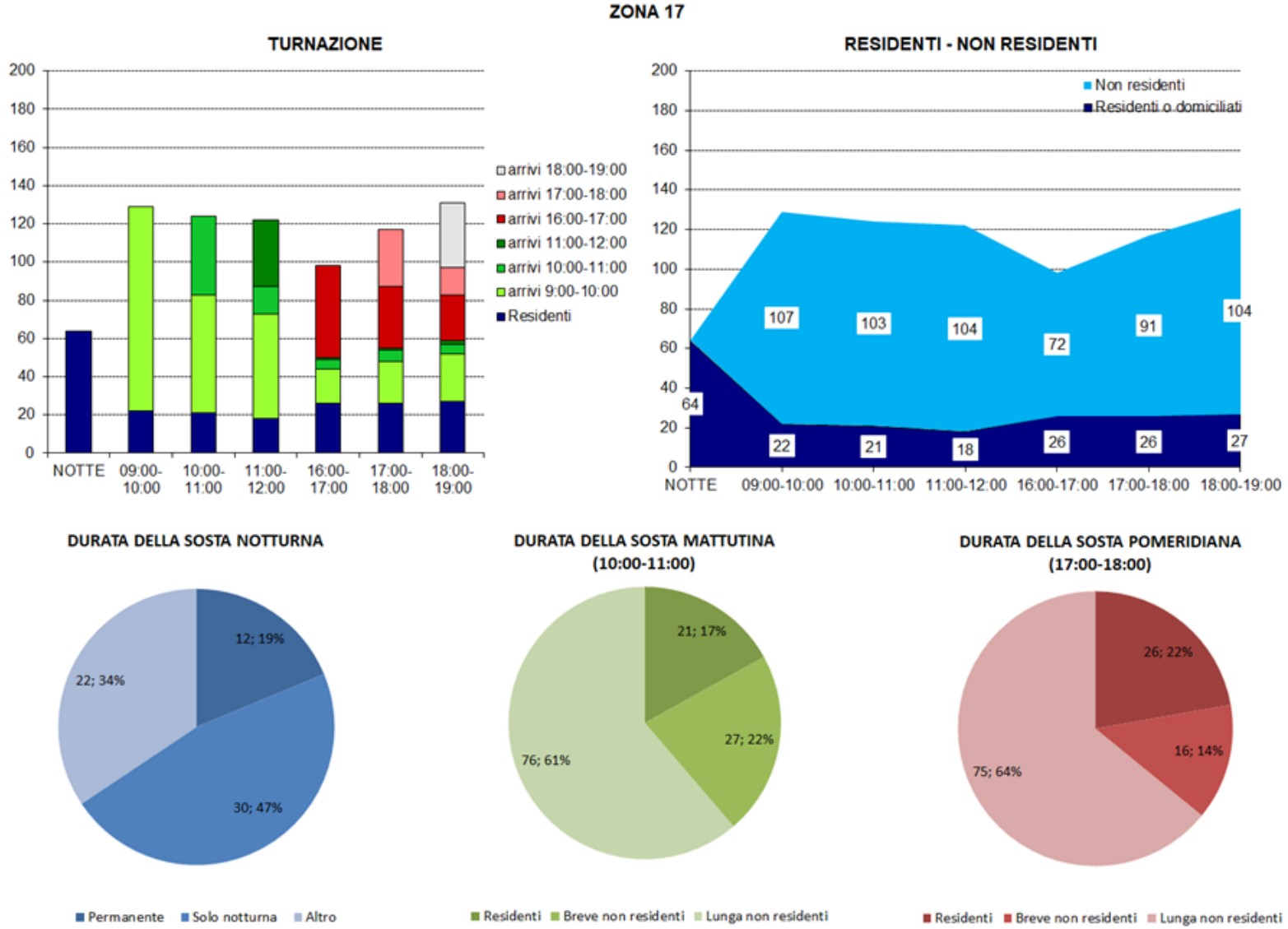
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 17



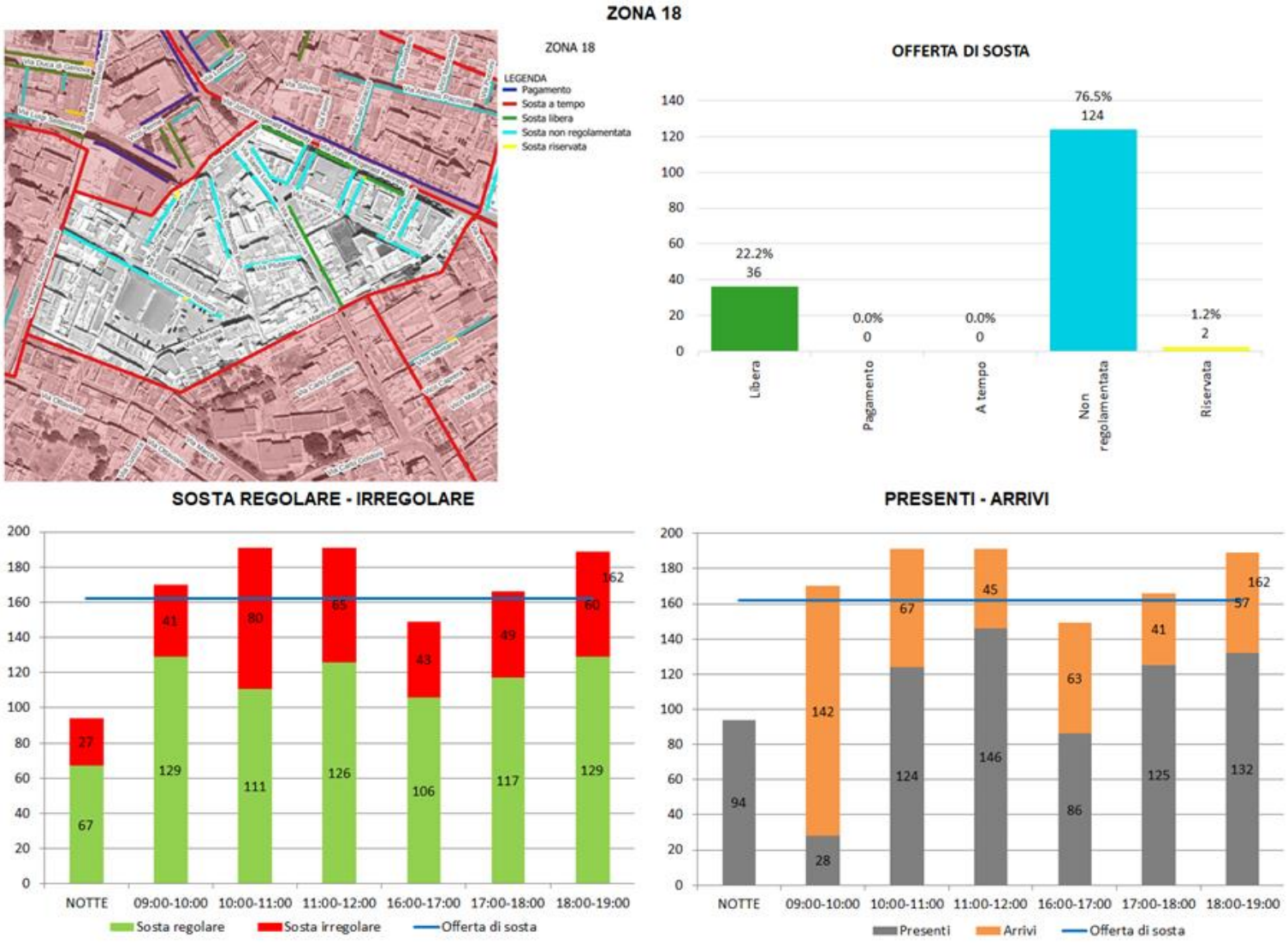
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 17



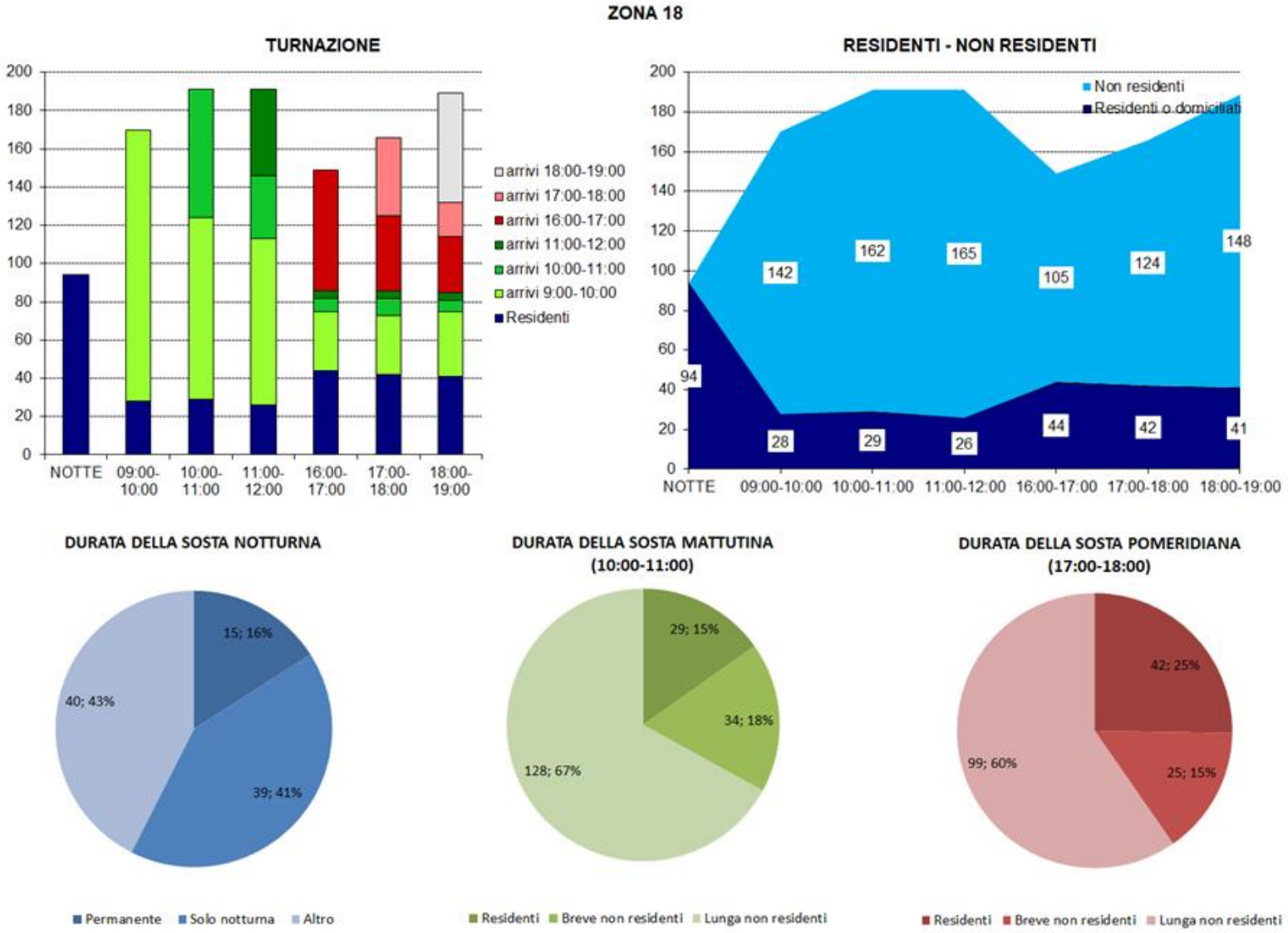
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 18



Indagini sulla sosta

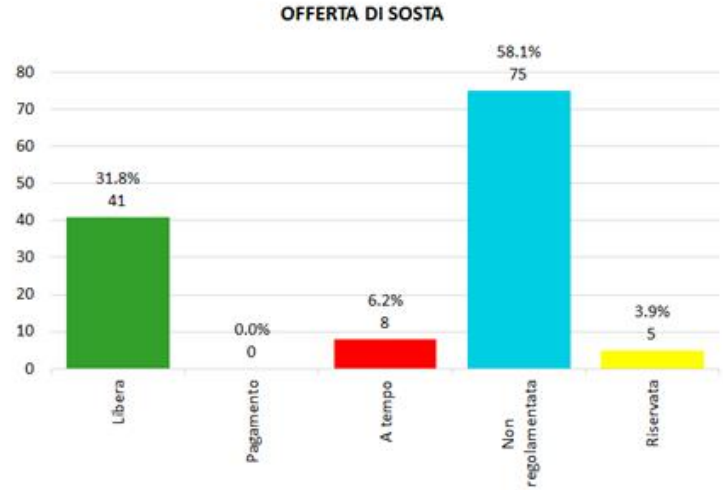
Domanda di sosta — ZONA 18

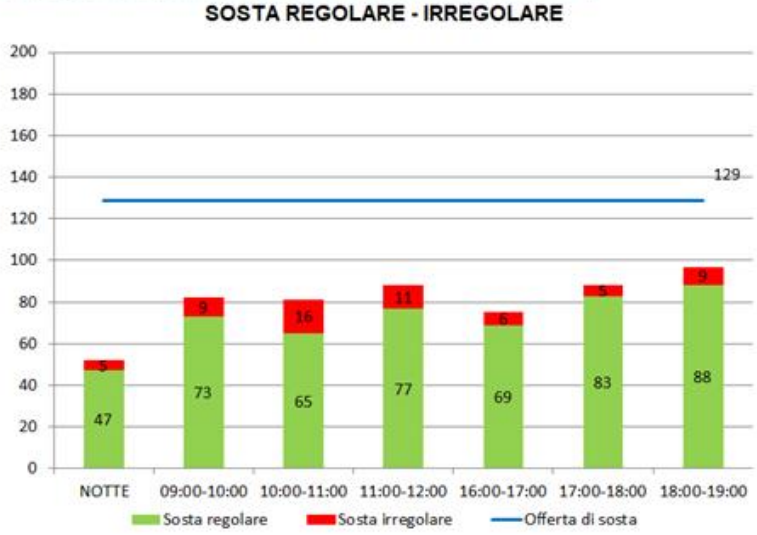


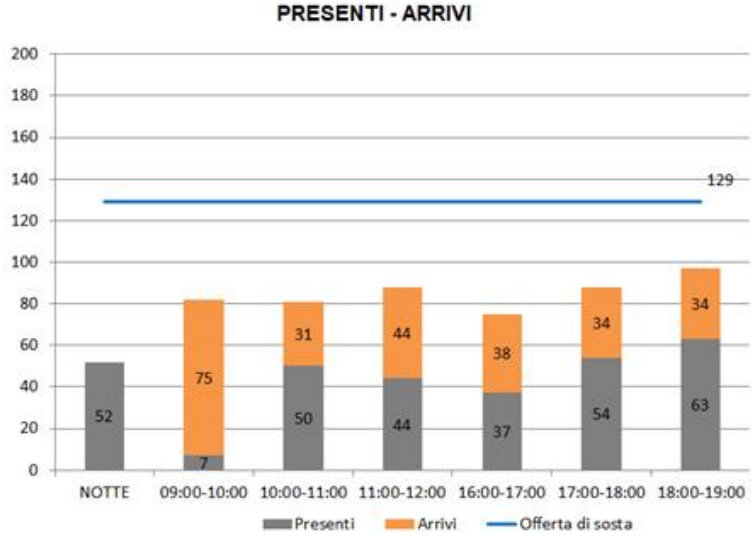
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 19



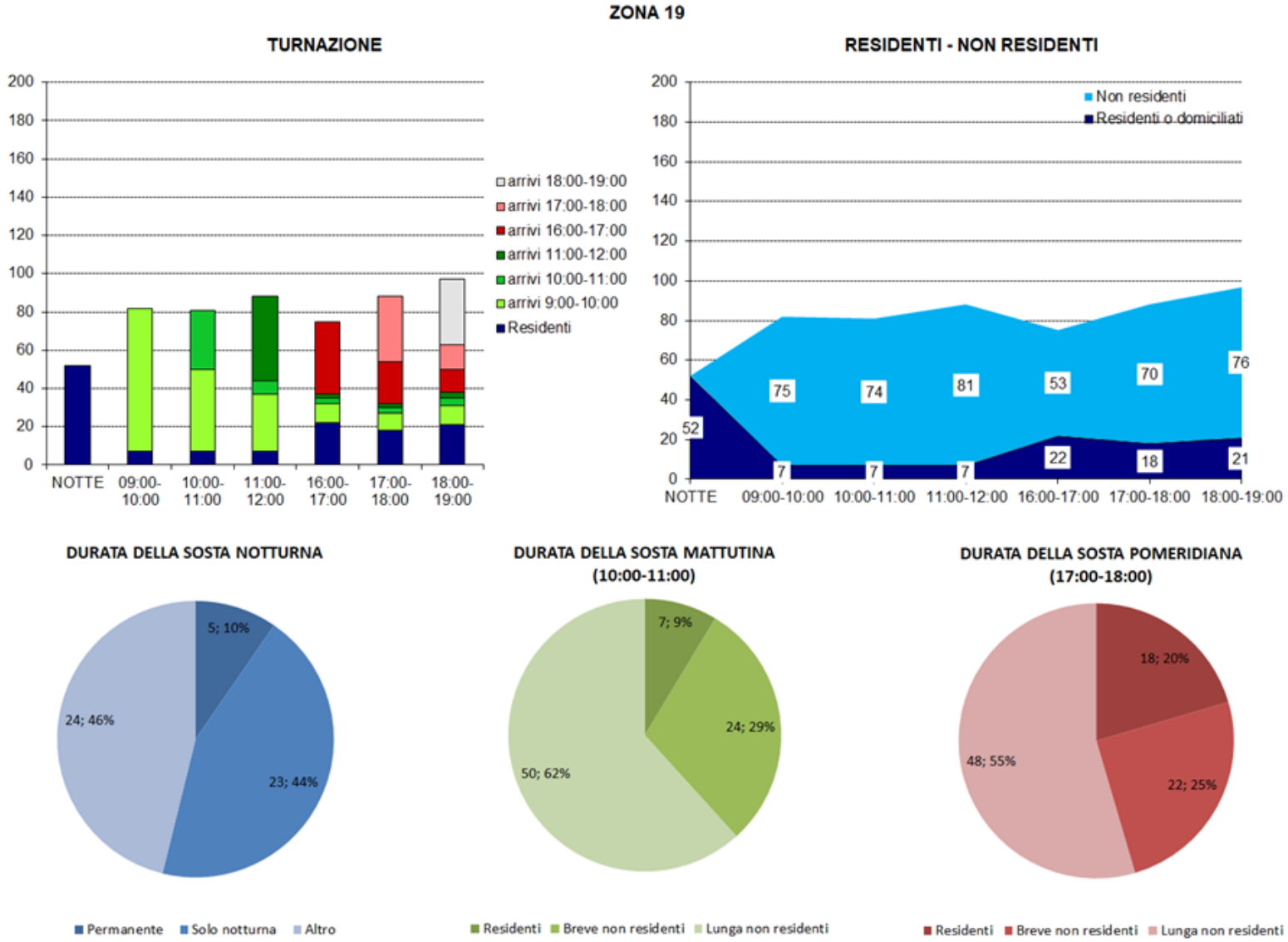






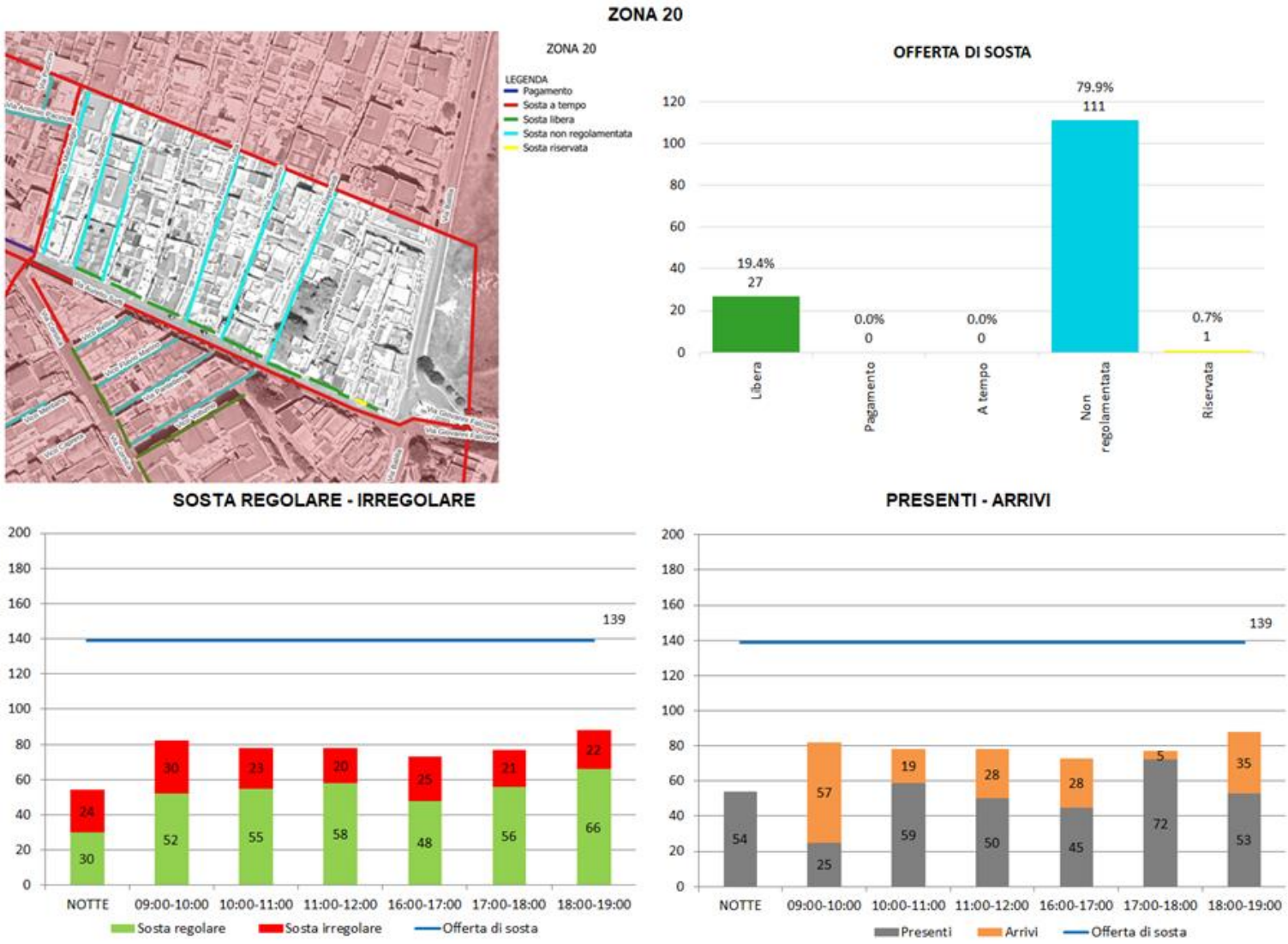
Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 19

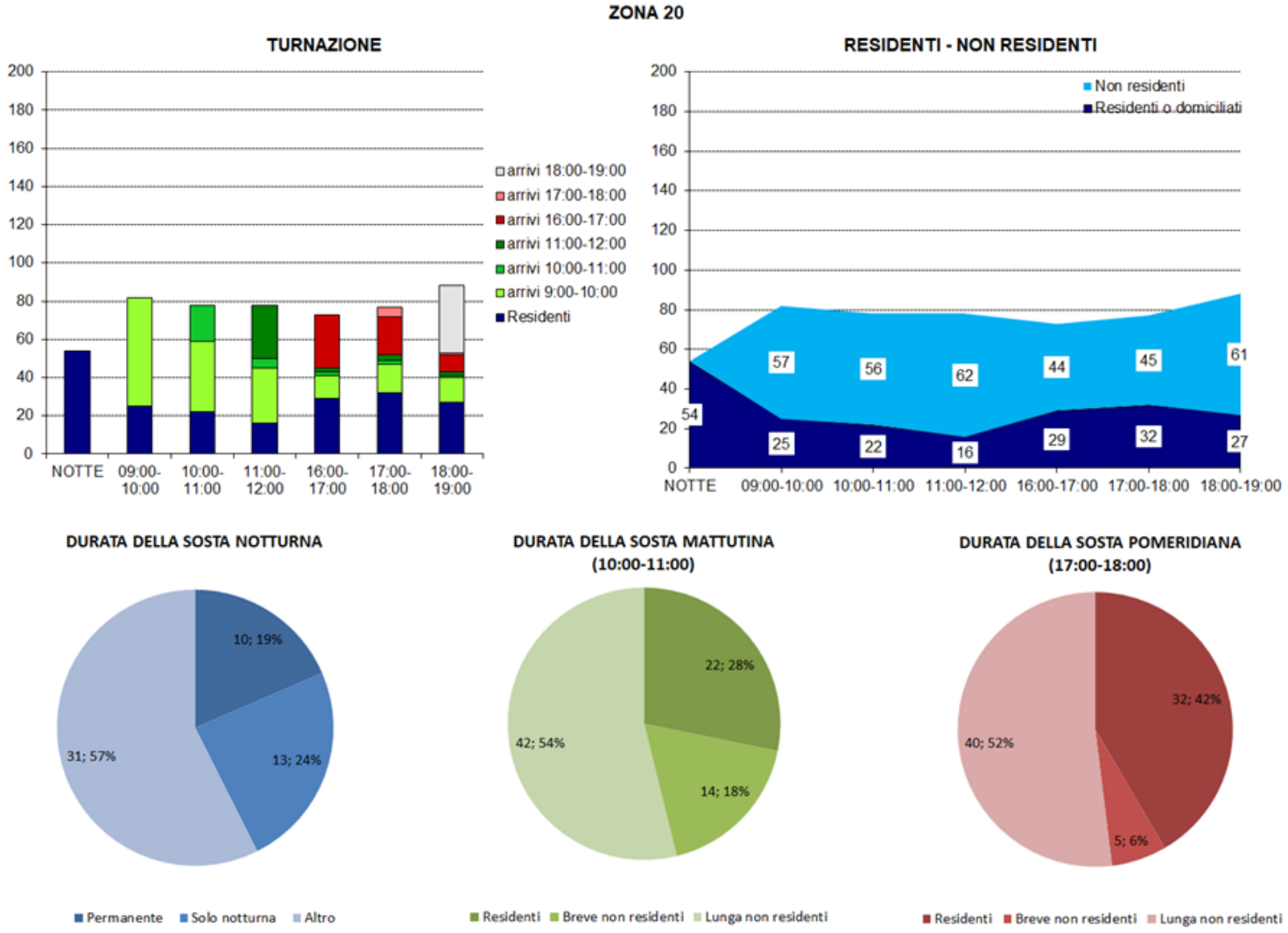


Indagini sulla sosta

Domanda di sosta — ZONA 20

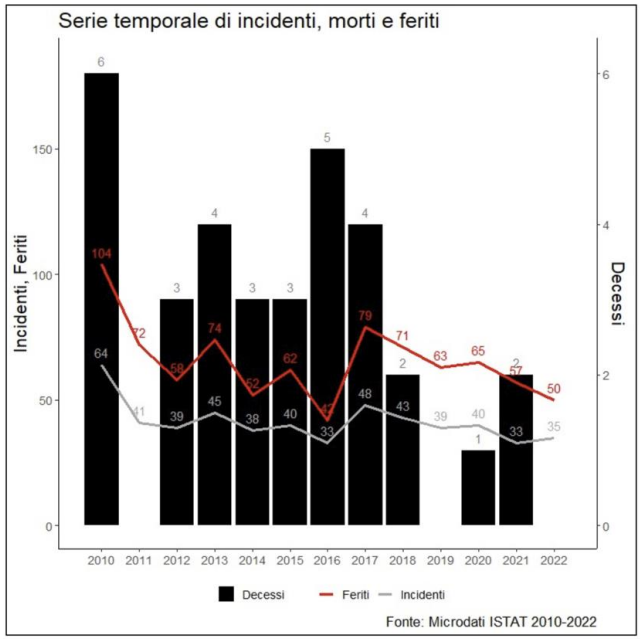


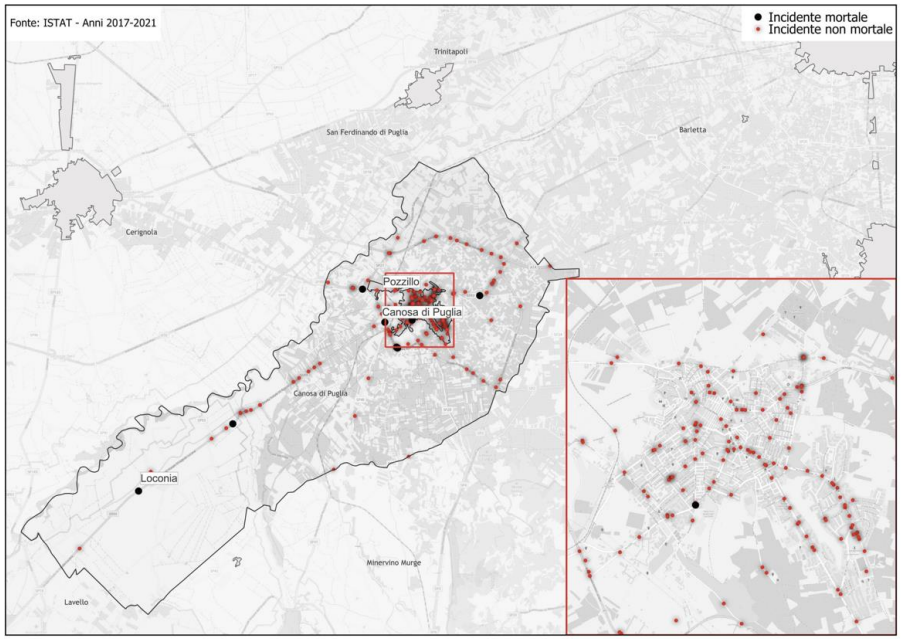
Indagini sulla sosta

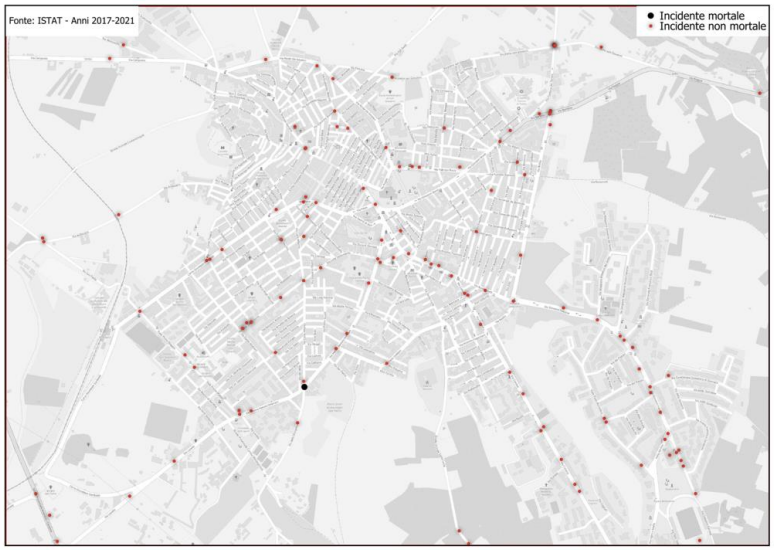


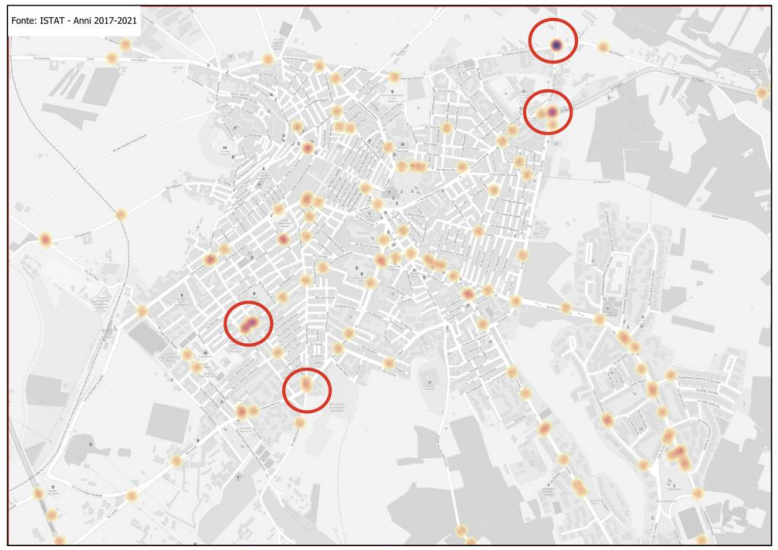
Domanda di sosta — ZONA 20

Incidentalità 1/2

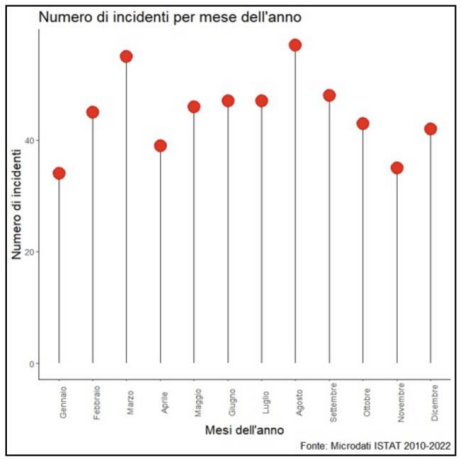


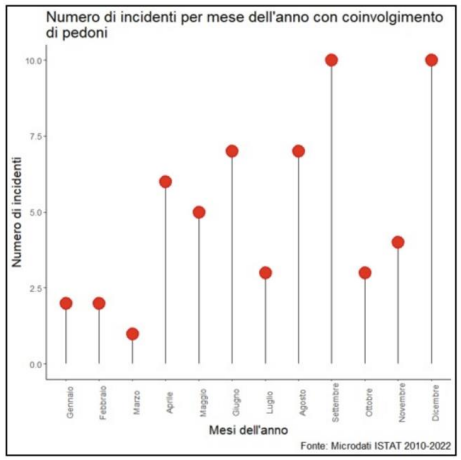


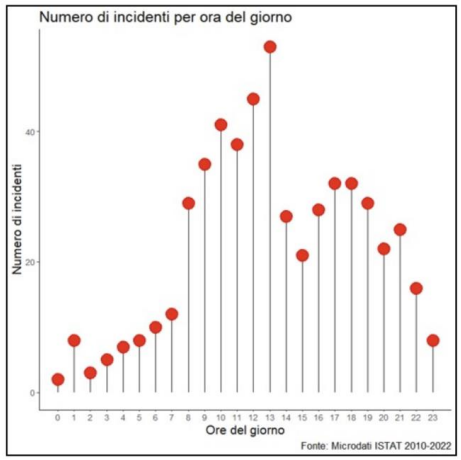


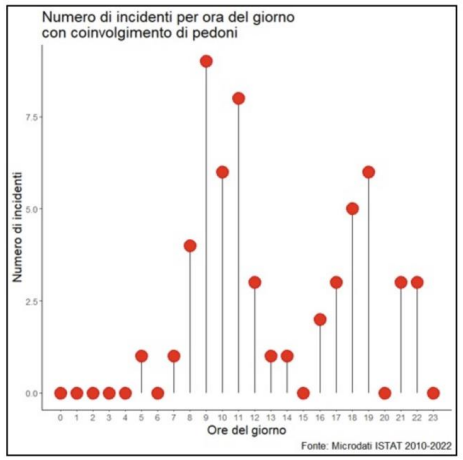


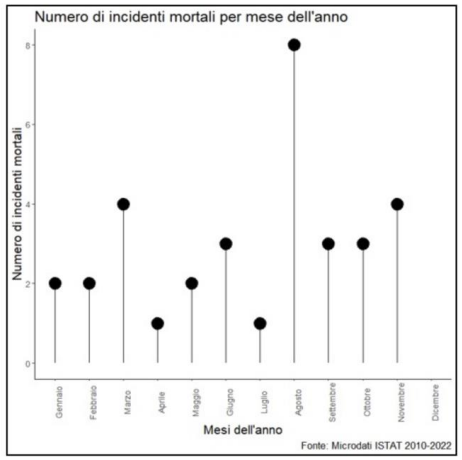
Incidentalità 2/2

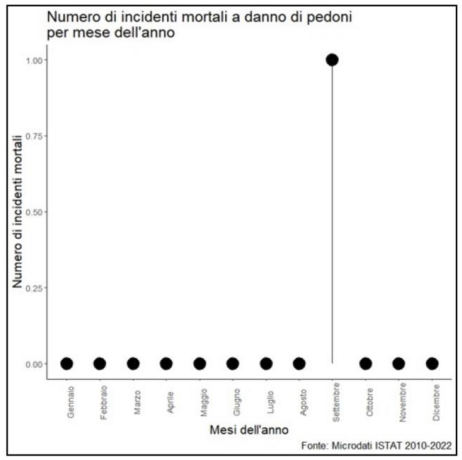


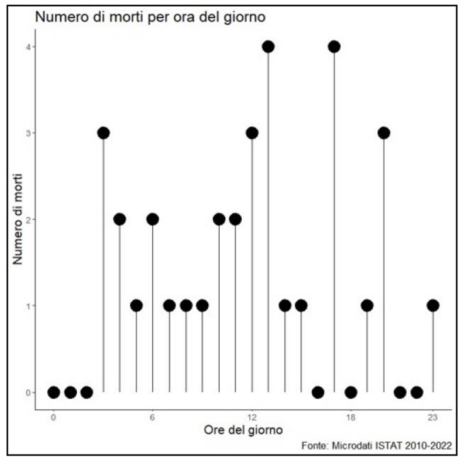


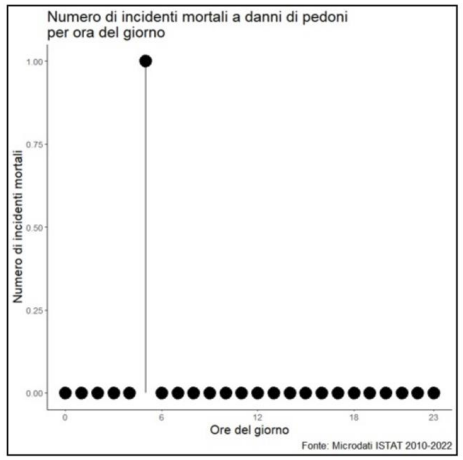










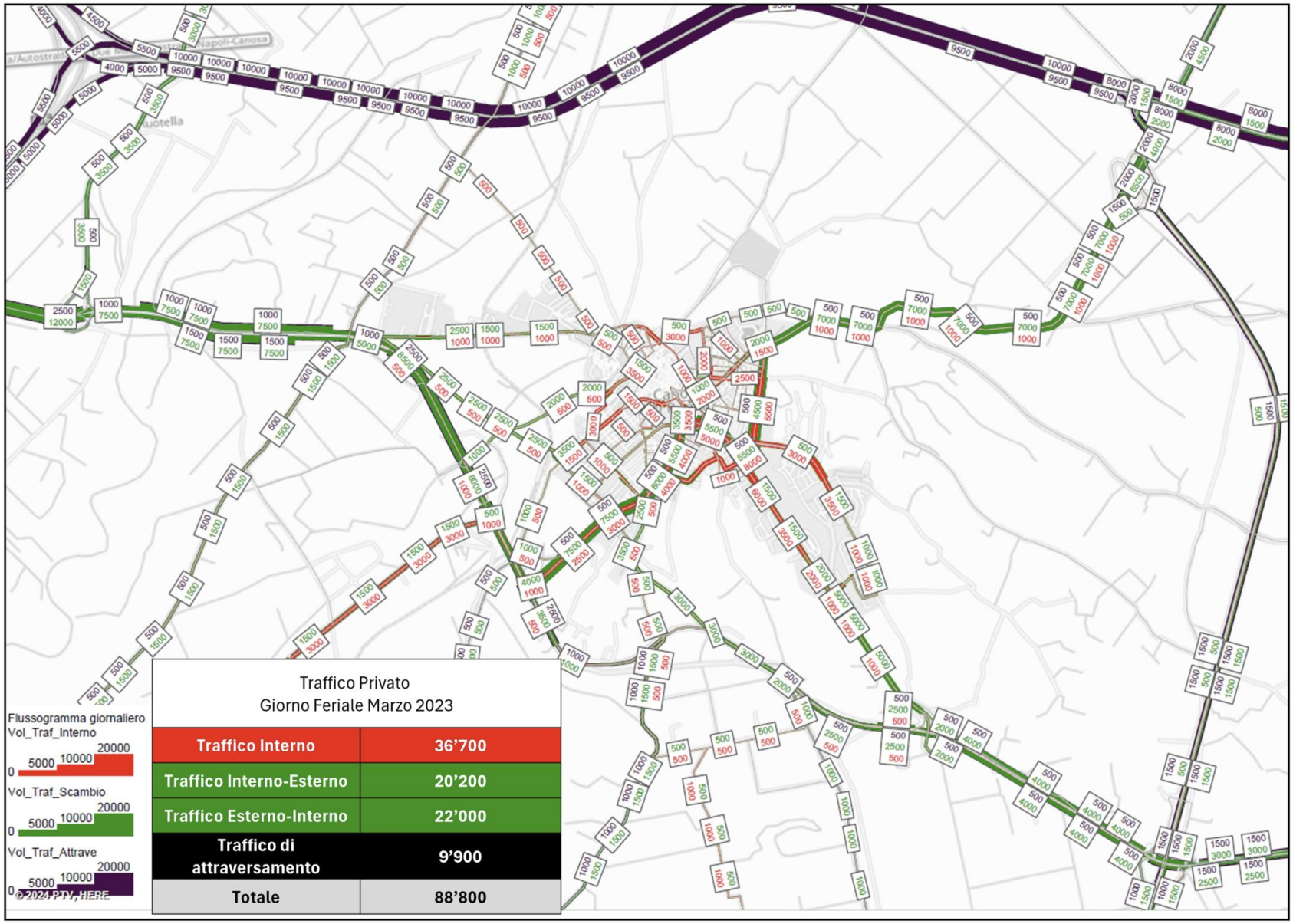


La mobilità su auto privata

Assegnazione della Domanda di trasporto veicoli leggeri alla rete stradale 1/2



Assegnazione della Domanda di trasporto veicoli leggeri alla rete stradale 2/2



Traffico Privato Giorno Feriale Marzo 2023	
Traffico Interno	36’700
Traffico Interno-Esterno	20’200
Traffico Esterno-Interno	22’000
Traffico di attraversamento	9’900
Totale	88’800

2. Il Progetto

La mobilità ciclopedonale

La Visione del PUMS in tema di Mobilità Ciclopedonale

Il Comune di Canosa è da tempo impegnato in un'azione ad ampio spettro per dotarsi di una progettualità specifica per la mobilità ciclopedonale che si concentra su due linee di intervento:

- **Riqualificazione dello spazio urbano attraverso il completamento dell'arredo della Zona pedonale di Corso San Sabino e delle sue immediate adiacenze e di alcuni tratto della rete stradale che costituiscono assi principali della mobilità pedonale per i turisti (Progetto CurA);**
- **Creazione di percorsi ciclopedonali per la fruizione del patrimonio archeologico dislocati nella zona rurale a corona del centro abitato.**

Mobilità pedonale

Il punto di partenza nella narrazione dello scenario di progetto del Piano è l'Accessibilità Universale la quale, riaffermando la centralità delle esigenze dei singoli individui in rapporto alle proprie condizioni psicofisiche, sociali, occupazionali, economiche, in accordo con le Linee Guida Eltis del 2014 pone l'accento sull'obbligo di pianificare infrastrutture, servizi materiali ed immateriali e politiche per la mobilità, mettendo al centro dell'azione le persone e non i mezzi di trasporto, qualunque essi siano.

In questa prospettiva trova la sua piena legittimazione la priorità assegnata alla riduzione del traffico motorizzato individuale a vantaggio delle modalità più ecocompatibili a partire dalla mobilità pedonale con particolare attenzione a quella delle categorie più deboli della popolazione.

Garantire spazi, servizi e condizioni ambientali favorevoli alla mobilità di soggetti a ridotta capacità motoria, sensoriale e cognitiva, permanente o temporanea, è in grado di generare impatti positivi il cui bilancio non si chiude considerando il solo sistema della mobilità ma coinvolge l'organizzazione familiare, il sistema sociosanitario, l'Housing sociale, la tenuta del commercio al dettaglio, solo per citare alcuni aspetti.

Per ottenere questo obiettivo il PUMS propone, in primo luogo, la creazione di una rete costituita dall'integrazione fisica e funzionale di spazi, percorsi, servizi di trasporto ed informazioni statiche e dinamiche fruibili da tutte le categorie di utenti senza restrizione di generalità. Ciò richiede un approccio proattivo e sinergico da parte dell'amministrazione comunale, delle aziende di trasporto (ferroviaria e automobilistiche) , di soggetti economici privati e dei cittadini. La continuità della rete chiama in causa l'infrastrutturazione degli spazi, l'allestimento dei mezzi e il coordinamento dei servizi di trasporto e le tecnologie per l'infomobilità in grado di supportare le diverse categorie di utenti nei propri spostamenti ma anche nel segnalare carenze ed esigenze specifiche della rete pedonale. Occorre superare l'approccio "fai da te" che tende a produrre soluzioni parziali e circoscritte, generalmente poco leggibili e, a volte, anche pericolose. La condivisione di un manuale del Wayfinding (Cognizione spaziale sia per residenti che per turisti) sul modello di ormai numerose esperienze nel mondo, fissando i canoni della comunicazione sensoriale a servizio della mobilità pedonale, consente di creare un'ambiente rassicurante per gli utenti più deboli incentivando la mobilità pedonale sulle brevi distanze e contrastando quindi la proliferazione della mobilità automobilistica di accompagnamento. Il PUMS propone la redazione di un vero e proprio progetto di Wayfinding specificamente indirizzato alle utenze più vulnerabili (bambini, anziani, soggetti a ridotta capacità motoria o sensoriale di ogni età) e finalizzato ad orientare gli utenti nel muoversi correttamente all'interno della città.

Questa linea d'intervento ha un elevato valore sociale essendo finalizzata a educare le giovani generazioni alla mobilità pedonale e a contribuire al mantenimento di autonomia negli spostamenti e di relazioni sociali di prossimità anche da parte di anziani che vedono progressivamente ridotte le proprie capacità psicofisiche.

Questo tema riguarda indifferentemente il centro abitato di Canosa e la frazione di Laoconia e la sua attuazione, assieme alla promozione della mobilità ciclistica, può offrire un contributo significativo alla riduzione del traffico autoveicolare e della domanda di sosta per le auto, posto che gli spostamenti elementari che si svolgono rimanendo all'interno del territorio comunale hanno una lunghezza media di poco superiore a 1,2 Km.

L'incremento della mobilità pedonale "di prossimità", d'altro canto, come accennato più sopra è in grado di produrre benefici indiretti anche sul commercio al dettaglio sostenendo la rete dei negozi di vicinato e un complessivo innalzamento della qualità urbana. Questa linea d'intervento ha un elevato valore sociale essendo finalizzata a educare le giovani generazioni alla mobilità pedonale e a contribuire al mantenimento di autonomia negli spostamenti e di relazioni sociali di prossimità anche da parte di anziani che vedono progressivamente ridotte le proprie capacità psicofisiche.

Definito questo quadro è evidente come, successivamente all'approvazione di questo Piano generale, occorrerà redigere il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) per approfondire il livello di analisi individuando gli ambiti prioritari di intervento per centrare l'obiettivo di accessibilità universale multimodale per:

1. spostamenti che si svolgono integralmente a piedi e quindi necessitano di una continuità del percorso pedonale in termini di segnaletica appropriata e di assenza di barriere fisiche e plano altimetriche;
2. spostamenti che si svolgono per la maggior parte del tragitto su trasporto pubblico e quindi necessitano di percorsi pedonali per raggiungere la fermata dall'origine dello spostamento e verso la destinazione finale;
3. spostamenti che si svolgono per la maggior parte del tragitto tramite auto privata (come conducente o passeggero) e quindi necessitano di parcheggi riservati collegati alla destinazione da percorsi pedonali.

Accessibilità Universale

La **messa in sicurezza** e **l'accessibilità universale** delle fermate e dei nodi di interscambio della rete del Trasporto Pubblico urbano (a partire dai Terminal della Stazione ferroviaria e di Piano San Giovanni e dalle fermate della Navetta che li unisce garantendo l'accessibilità al Centro Storico e alle sedi dei principali Musei della città, prima tra tutte la nuova sede del Museo Archeologico Nazionale) costituiscono un obiettivo prioritario ed irrinunciabile per il PUMS di Canosa. La strategia per migliorare la sicurezza e **l'eliminazione delle barriere architettoniche** delle fermate della rete di trasporto pubblico urbano prevede un approccio progressivo che, sviluppandosi prevalentemente su arterie stradali interessate da significativi volumi di traffico motorizzato e/o essendo caratterizzata da un maggior numero di passeggeri, deve essere oggetto di un intervento prioritario.

L'obiettivo è quello di garantire la totale accessibilità a soggetti a ridotta capacità motoria e sensoriale, temporanea o permanente. L'adozione di elevati standard di

Safety & Security dovranno consentire inoltre di incentivare l'uso del Trasporto Pubblico da parte di bambini di età superiore a 12 anni non accompagnati.

Universal design

Un approccio metodologico di riferimento può essere costituito dal "Design for All" e "Inclusive Design" che risponde alle esigenze del maggior numero di persone possibile, *Design for all,* considerato un modello da seguire ed applicare nelle politiche e nelle azioni per l'inclusione sociale e l'eguaglianza. L'Universal Design, orientato al prodotto, utilizza i sette principi:

1. Equitable Use (equità d'uso); 2. Flexibility in Use (flessibilità dell'uso); 3. Simple and Intuitive Use (uso semplice e intuitivo); 4. Perceptible Information (percettibilità dell'informazione); 5. Tolerance for Error (tolleranza dell'errore); 6. Low Physical Effort (conteniemento dello sforzo fisico); 7. Size and Space for Approach and Use (misure e spazi per l'avvicinamento e l'uso) - The Center for Universal Design (North Carolina State University), 1997.











COGNIZIONE SPAZIALE (WAYFINDING)

Nelle aree e nei percorsi pedonali ad esse afferenti, uno degli obiettivi da perseguire è il miglioramento della qualità della segnaletica a favore di soggetti a ridotta capacità motoria e sensoriale, permanente o temporanea.

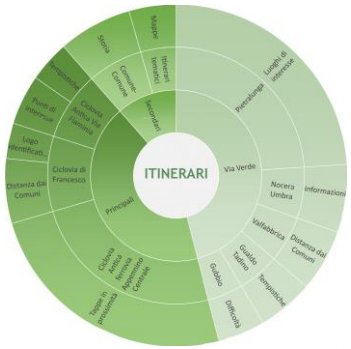
Il PUMS, rinviando per la definizione delle specifiche tecniche di intervento al PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche), da considerarsi come uno dei Piani attuativi, si limita a definire gli obiettivi e a tracciare le strategie generali di intervento per migliorare la qualità della rete pedonale.

L'obiettivo generale che si intende perseguire è quello di una città ad accessibilità universale e, quindi, inclusiva. In linea generale ciò significa evitare di creare, ovunque possibile, percorsi differenziati per "normodotati" e per soggetti a ridotta capacità motoria e/o sensoriale, temporanea o permanente, prediligendo una progettazione in grado di creare spazi e percorsi universalmente accessibili.

I riflessi operativi di questo approccio riguardano il progressivo adeguamento dei marciapiedi, della segnaletica statica per ipovedenti, della posizione della segnaletica verticale stradale, della realizzazione di una segnaletica che utilizzi il sistema della

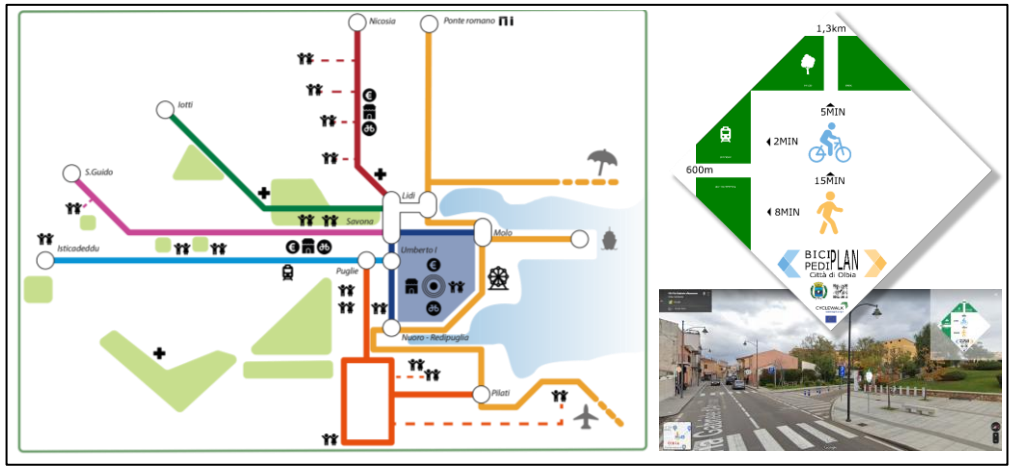
comunicazione aumentativa alternativa e pubblicitaria (evitando di creare strettoie artificiali sui marciapiedi) ma anche dell'accesso agli stessi servizi di trasporto collettivo. Per cogliere questo obiettivo è necessario realizzare un piano di Wayfinding (cognizione spaziale) che agevoli la capacità cognitiva nei movimenti pedonali a favore di utenti non esperti o le cui capacità psichico-sensoriali sono alterate o indebolite.

Questa scelta è dettata dal progressivo invecchiamento della popolazione e dall'auspicabile crescente incidenza di City Users che non conoscono il contesto urbano in cui si muovono (turisti e avventori in genere). Un Piano di Wayfinding è finalizzato a rendere immediatamente rintracciabili e riconoscibili itinerari principali e luoghi di interesse. La cognizione spaziale assistita consente di ridurre i rischi per i pedoni, di incentivare la mobilità pedonale o di quella in combinazione con il trasporto pubblico da parte delle fasce della popolazione non automunite riducendo le esigenze di accompagnamento che, nella maggioranza dei casi, si risolverebbero in un incremento dell'utilizzo della auto privata e delle percorrenze "parassite".





La "scoperta" della mobilità pedonale, in un centro abitato in cui è sicuro e agevole muoversi a piedi, sarà affidata anche alla realizzazione di una mappa "MetroMinuto" in cui la rete dei principali percorsi pedonali verrà trattata come una vera e propria "metropolitana" riportando i percorsi, i poli che essi connettono e i relativi tempi di percorrenza. La mappa sarà inserita nei pannelli turistici posti all'interno della città e presso tutte le fermate del trasporto pubblico assieme alla mappa della rete delle linee autobus. I percorsi con i rispettivi nomi e colori saranno richiamati con appositi pannelli integrativi sulla segnaletica verticale in modo da "guidare" i pedoni nel loro percorso.



Con riferimento a queste linee di intervento, il PUMS ritiene prioritario intervenire, anche con finalità prototipali, sulle aree e i percorsi pedonali previsti nella zona centrale di Lcanosa per poi estendere l'azione verso i principali percorsi su tutto il territorio comunale con priorità per gli itinerari turistici.

Mobilità Ciclistica

L'obiettivo prioritario del Piano in tema di mobilità ciclistica è la realizzazione di una rete ciclabile principale continua e in grado di garantire collegamenti efficienti tra i quartieri (frazioni) della città e con i principali poli attrattori. Questo obiettivo verrà perseguito intervenendo sulla viabilità locale sfruttando anche le novità introdotte

con la L.120/2020 al Codice della Strada (strada ciclabile, corsia ciclabile, …). Ciò comporterà un generale e progressivo ripensamento dello spazio stradale (spazio stradale e urbano condiviso) su cui progettare interventi di miglioramento della qualità urbana per aumentarne il potere attrattore a livello locale.

Il completamento della rete dei percorsi ciclabili verrà accompagnato da una serie di interventi complementari tra cui, in particolare, la messa in sicurezza di tutti gli attraversamenti con la viabilità principale (con funzioni di scorrimento, inter-quartiere e quartiere). A ciò si aggiungono due linee di intervento riguardanti, rispettivamente, la realizzazione di Ciclostazioni con la duplice finalità ridurre il rischio di furto delle biciclette e di evitare la sosta selvaggia delle biciclette su piazze e marciapiedi in prossimità dei principali attrattori di traffico, e l'implementazione di un sistema di infomobilità sia statica, di prossimità su strada, che remota, mediante una App. Quest'ultima applicazione sarebbe particolarmente rivolta agli utenti di un eventuale servizio di Bike sharing (auspicato dal presente Piano e prevalentemente indirizzato allo sviluppo del settore turistico) e a coloro che effettuano spostamenti Casa – Studio e Casa – Lavoro per consentire la tracciabilità degli spostamenti indispensabile a riconoscere i bonus mobilità.

La realizzazione della rete di Ciclostazioni e l'implementazione di un sistema di tracciamento degli spostamenti Casa – Studio e casa – lavoro rientrano nel filone del Mobility management della mobilità sistematica per il quale il Piano auspica prevede la stipula di protocolli con soggetti privati obbligati per legge a redigere Piani Spostamenti Casa – lavoro e Casa – Studio al fine di massimizzare "l'effetto rete" delle iniziative previste.

In coerenza e a completamento delle previsioni del Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale della provincia BAT, il PUMS propone una sistematica ricucitura della continuità tra rete urbana e percorsi extraurbani e la previsione di una serie di punti di sosta presso i principali siti archeologici presenti nela zona rurale circostante al centro abitato.

Attraversamenti ciclopedonali

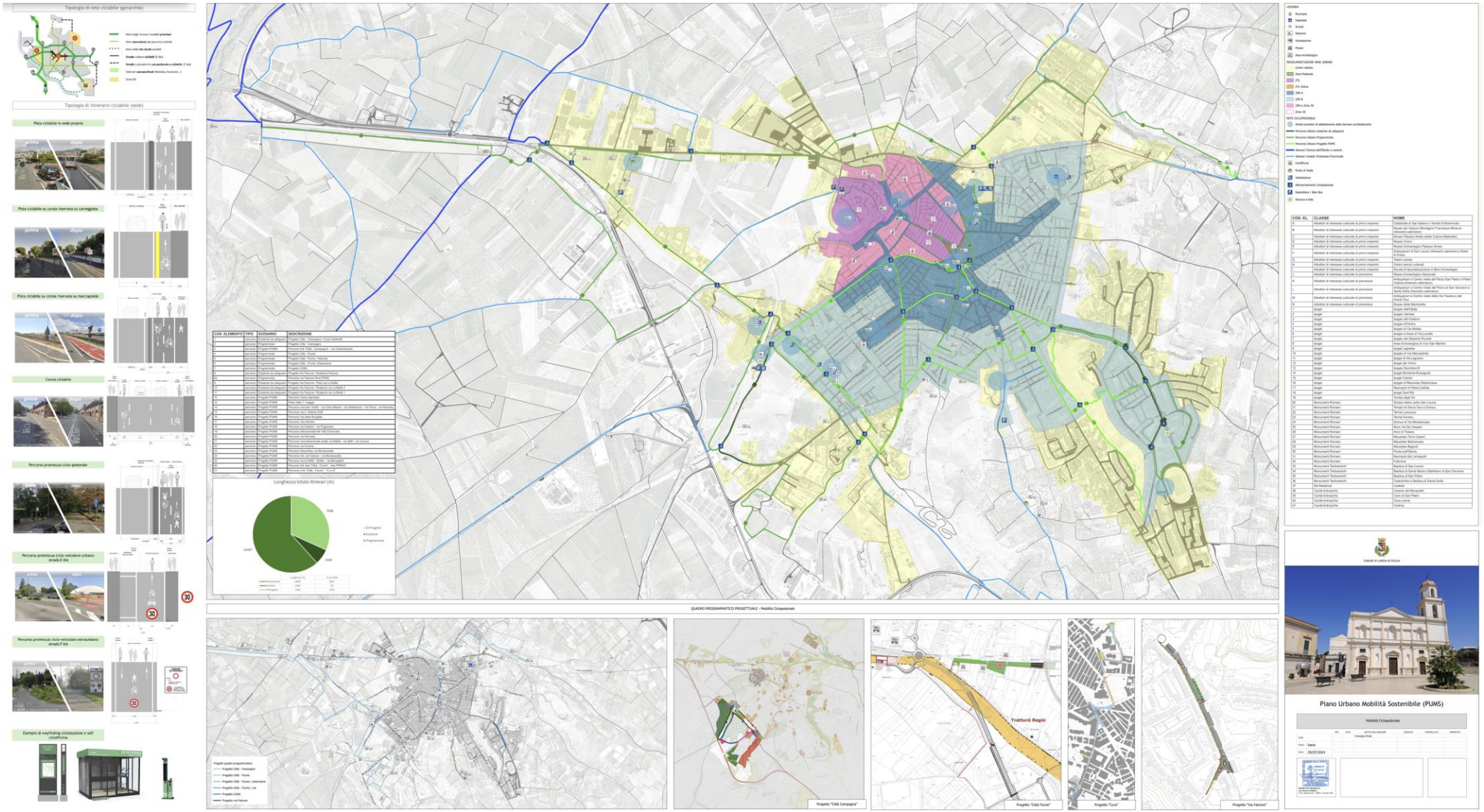
Nell'ambito del PUMS sono stati identificati e classificati i principali attraversamenti ciclopedonali per i quali si propone l'aumento del grado di sicurezza, grazie anche alla connessione con la rete ciclabile di progetto, con le fermate TPL e le aree residenziali limitrofe, ma ache attraverso l'installazione di dispositivi in grado di migliorarne la visibilità.



Sono stati analizzati gli attraversamenti esitenti che già oggi presentano margini di miglioramento (segnaletica verticale, illuminazione, semaforizzazione, innalzamento della sede…).

Gli attraversamenti riportati nella Tavola 1 di progetto sono quelli attualmente caratterizzati dalla presenza della sola segnaletica orizzontale e che necessitano di interventi sostanziali.

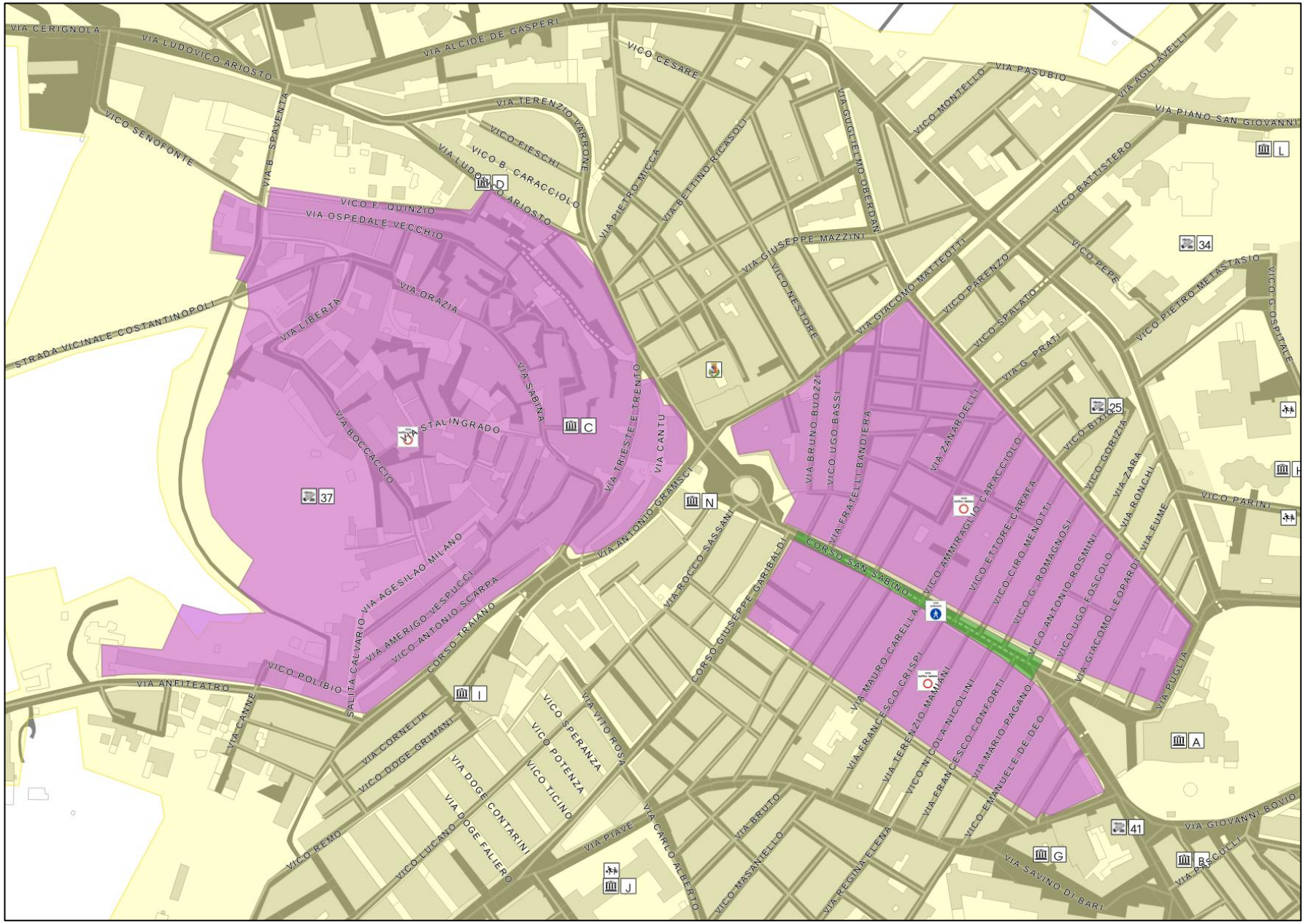
Quadro sinottico della rete per la Mobilità ciclopedonale



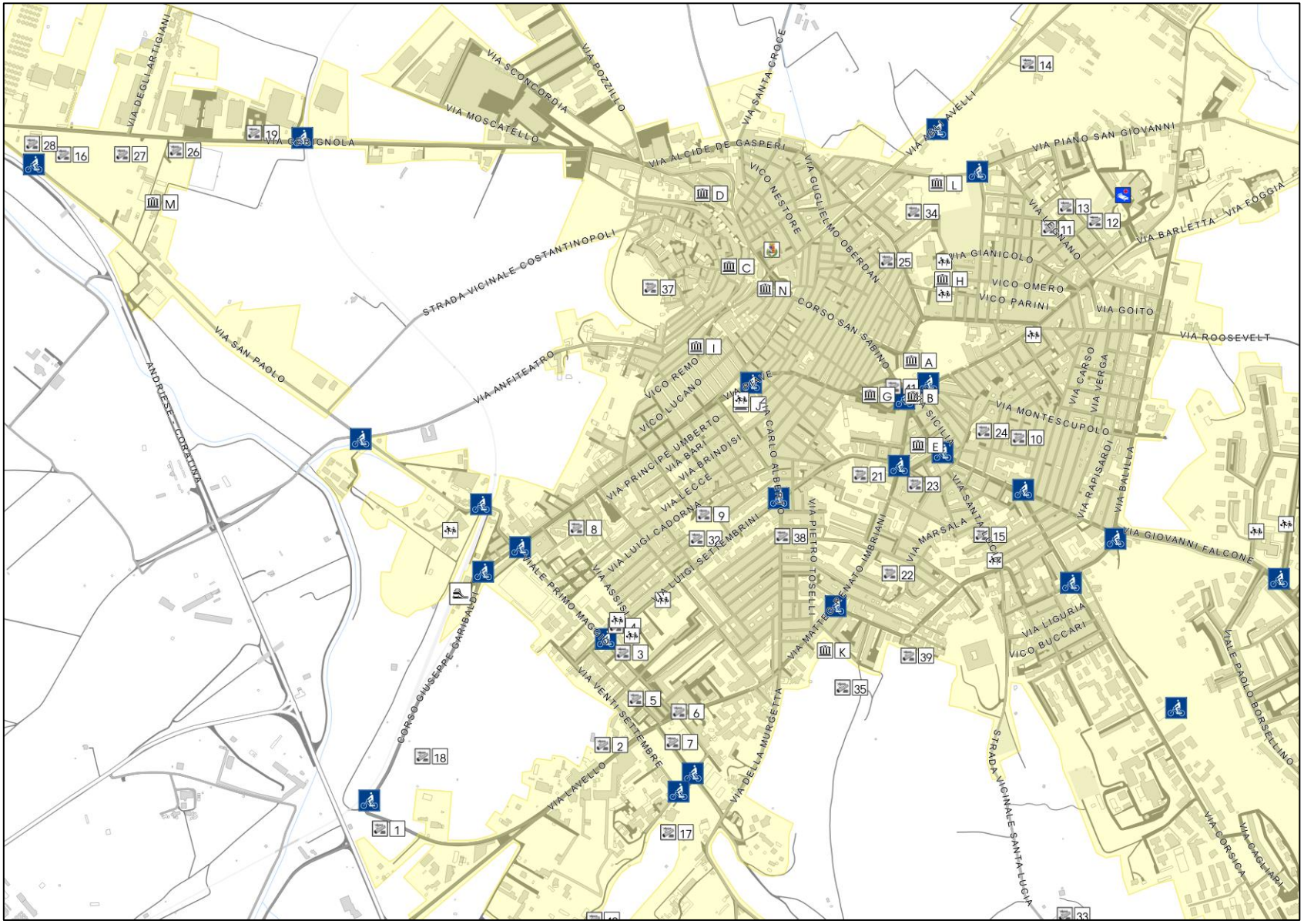
Area pedonale Corso San Sabino



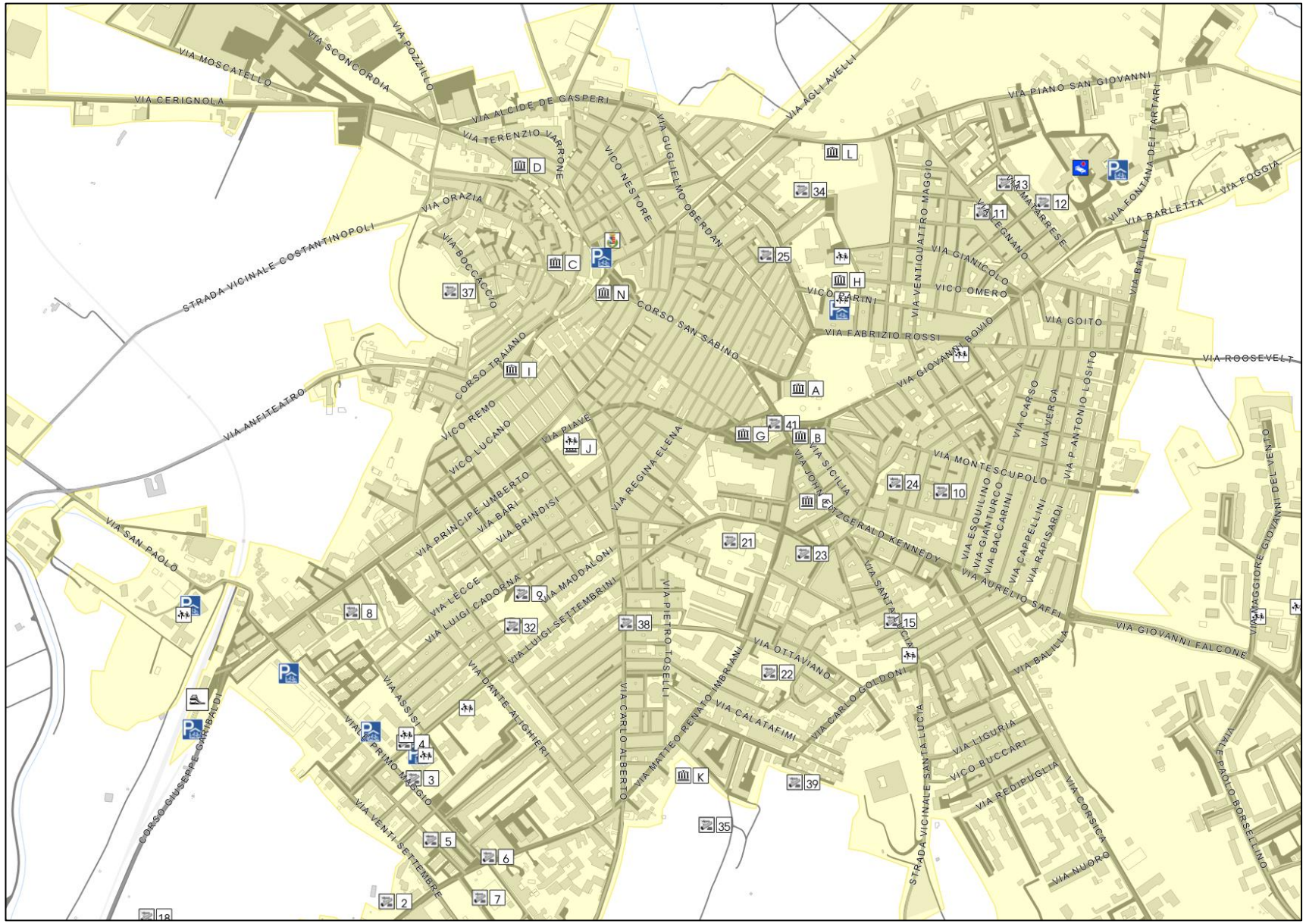
Area pedonale + ZTL “Castello”



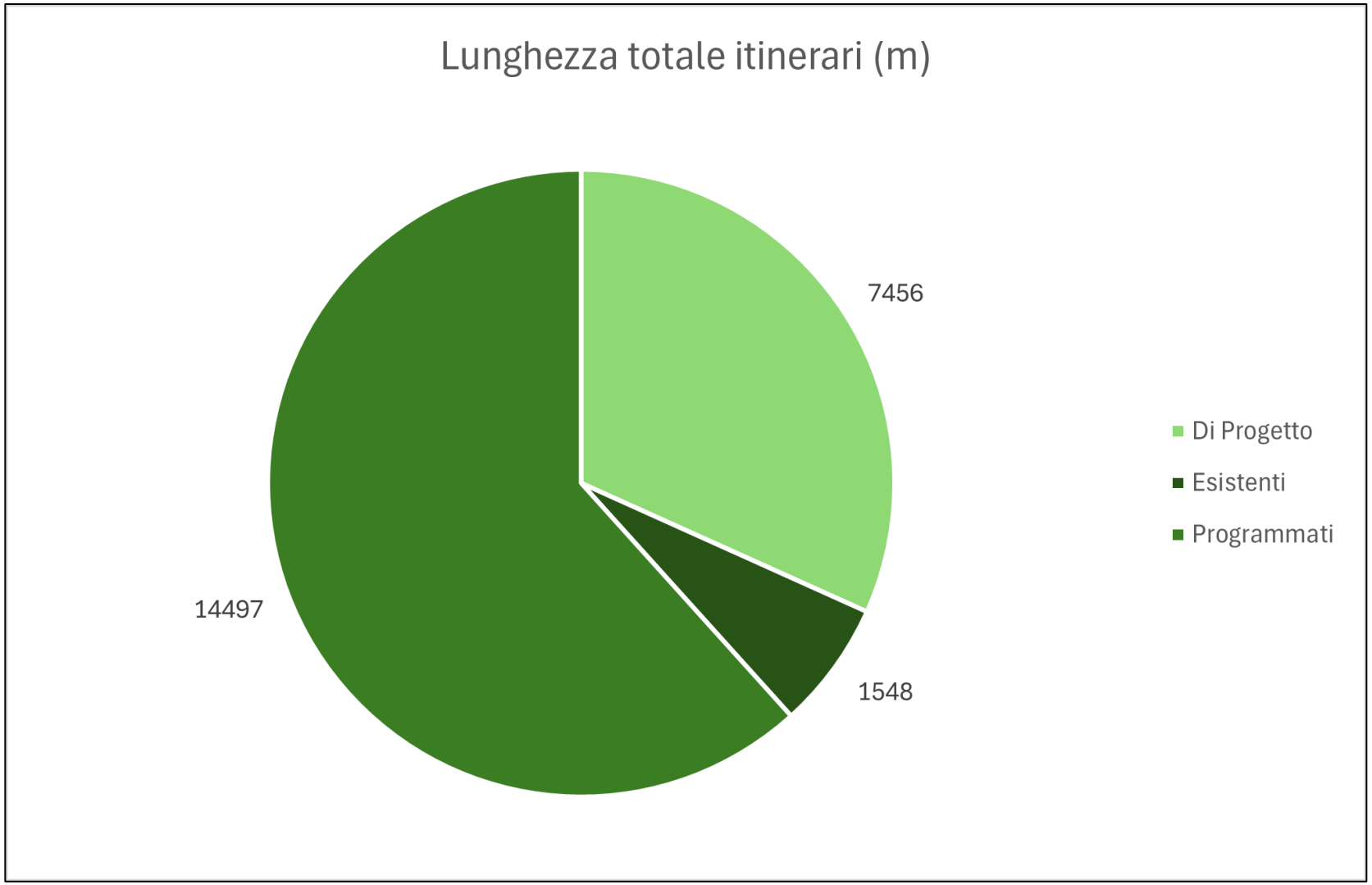
Attraversamenti ciclopedonali



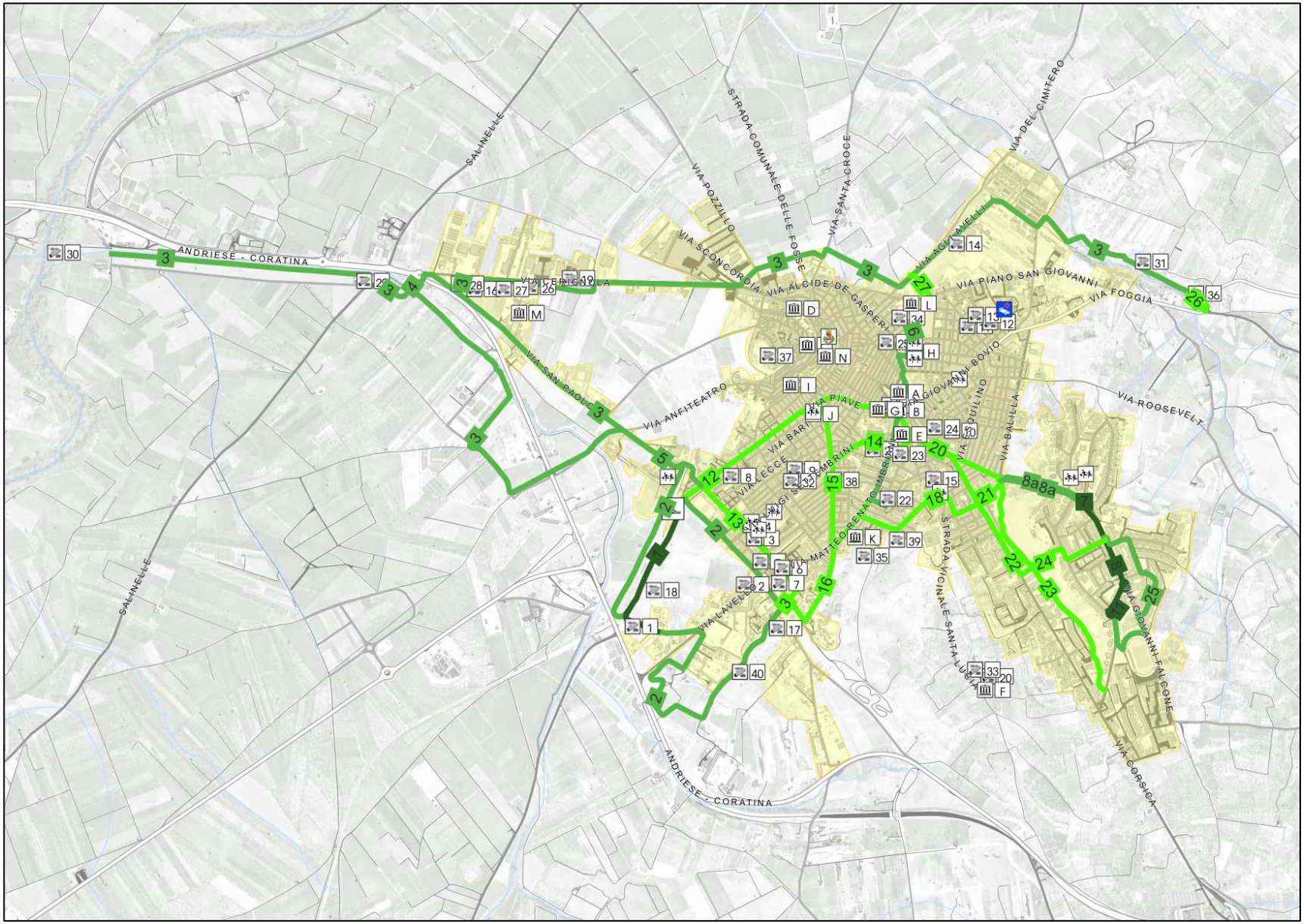
Ciclostazioni



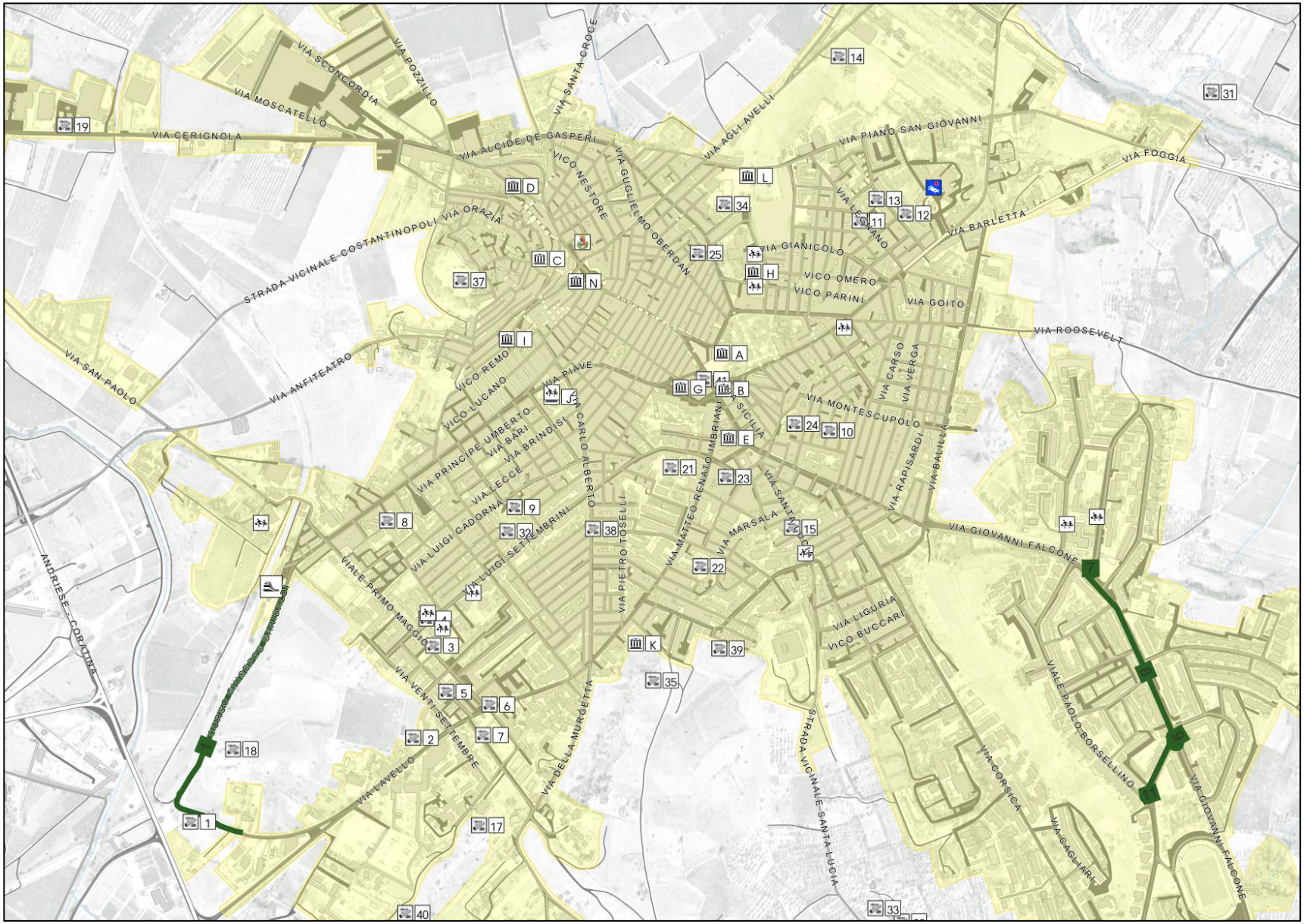
Composizione della rete



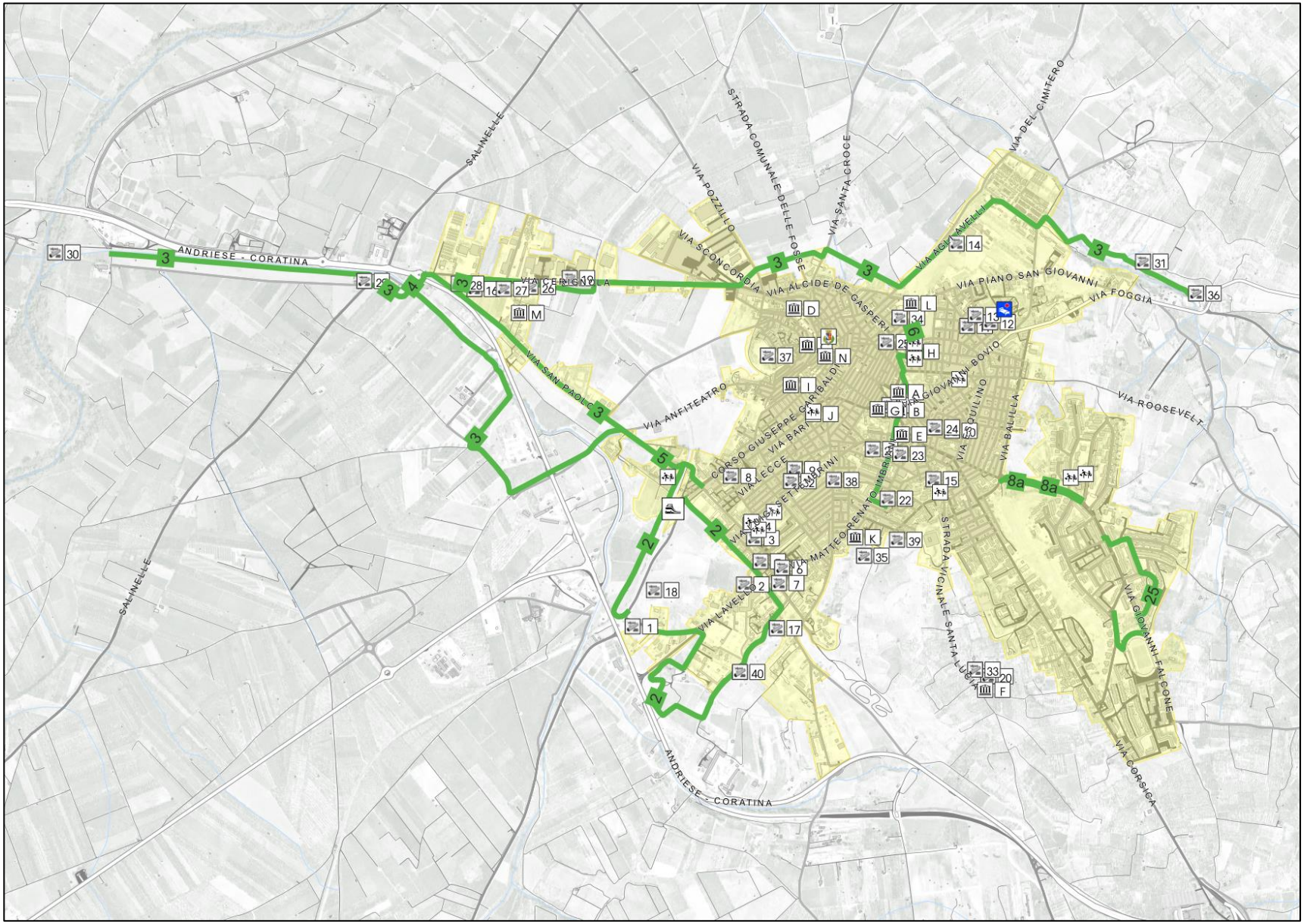
Composizione della rete



Percorsi Esistenti da adeguare



Percorsi Programmati



Percorsi PUMS

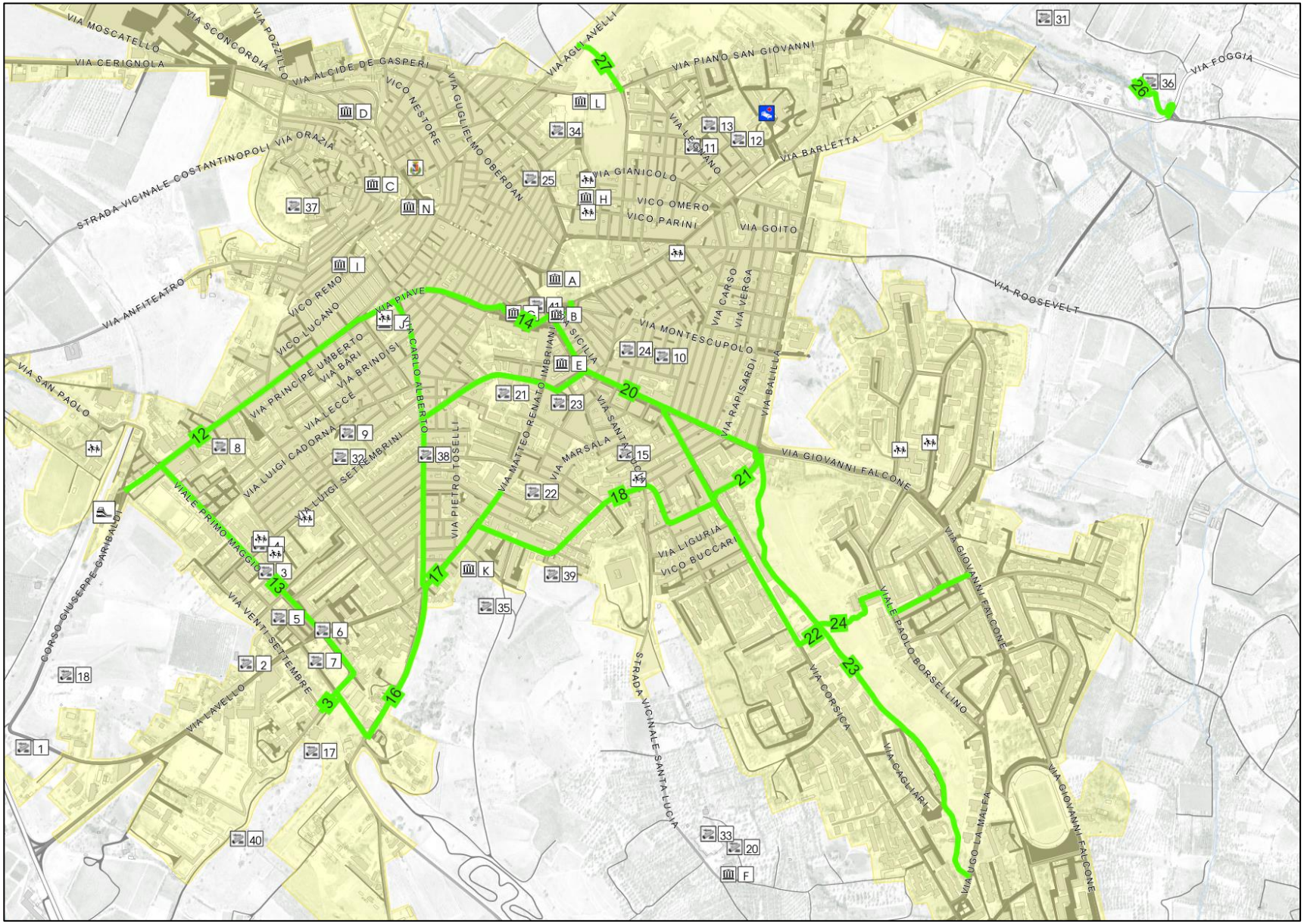


Tabella itinerari

COD. ELEMENTO	TIPO	SCENARIO	DESCRIZIONE
1	percorso	Esistente da adeguare	Progetto Città - Campagna / Corso Garibaldi
2	percorso	Programmato	Progetto Città - Campagna
3	percorso	Progetto PUMS	Percorso link "Città - Campagna" - via Costantinopoli
4	percorso	Programmato	Progetto Città - Fiume
5	percorso	Programmato	Progetto Città - Fiume / Variante
6	percorso	Programmato	Progetto Città - Fiume / Estensione
7	percorso	Programmato	Progetto CURA
8	percorso	Esistente da adeguare	Progetto Via Falcone / Rotatoria Falcone
8a	percorso	Programmato	Percorso via Falcone Nord PPMC
9	percorso	Esistente da adeguare	Progetto Via Falcone / Pista via La Malfa
10	percorso	Esistente da adeguare	Progetto Via Falcone / Rotatoria via La Malfa 2
11	percorso	Esistente da adeguare	Progetto Via Falcone / Rotatoria via La Malfa 1
12	percorso	Progetto PUMS	Percorso Corso Garibaldi
13	percorso	Progetto PUMS	Pista Viale 1° maggio
14	percorso	Progetto PUMS	Percorso monodir. Anello - via Carlo Alberto - via Settembrini - Via Piave - via Kennedy
15	percorso	Progetto PUMS	Percorso via C. Alberto SUD
16	percorso	Progetto PUMS	Percorso Via della Murgetta
17	percorso	Progetto PUMS	Percorso Via Imbriani
18	percorso	Progetto PUMS	Percorso via Goldoni - via Fogazzaro
19	percorso	Progetto PUMS	Percorso bidirezionale link Villa Comunale
20	percorso	Progetto PUMS	Percorso via Kennedy
21	percorso	Progetto PUMS	Percorso monodirezionale anello via Balilla - via Saffi - via Corsica
22	percorso	Progetto PUMS	Percorso via Corsica
23	percorso	Progetto PUMS	Percorso GreenWay via Montecarafa
24	percorso	Progetto PUMS	Percorso link via Falcone - via Montecarafa
25	percorso	Progetto PUMS	Percorso via la Malfa - Stadio - via Bersaglieri
26	percorso	Progetto PUMS	Percorso link rete "Città - Fiume" - rete PPMCC
27	percorso	Progetto PUMS	Percorso Link "Città - Fiume" - "C.ur.A"

Trasporto collettivo

La Visione del PUMS in tema di trasporto pubblico

Lo scenario di progetto del PUMS nel settore del trasporto pubblico prende le mosse dal Quadro programmatico progettuale come risultante dall'integrazione tra i livelli di seguito elencati.

A. Livello Regionale (Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021 – 2030), che riconosce nella città di Canosa uno dei nodi di secondo livello della rete intermodale della Mobilità regionale la quale ha il suo fulcro nella Stazione ferroviaria di prossima rifunzionalizzazione nell'ambito dell'intervento di elettrificazione della tratta Barletta – Canosa (vedi riquadri nella parte in basso a sinistra della Tavola).

B. Livello Provinciale (Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia BAT), in cui è confluita l'ipotesi di riorganizzazione della rete di trasporto pubblico urbano come riconosciuta dalla Regione Puglia tra i Servizi Minimi e costituita da tre linee urbane (A,B,B2) ed una suburbana (linea C) per il collegamento con la frazione di Laconia (vedi riquadri al centro della Tavola);

C. Livello Comunale, **in ragione degli interventi ipotizzati dall'Amministrazione comunale per potenziare l'accessibilità al sistema museale che, nell'ambito del trasporto collettivo, prevede l'istituzione di una linea navetta da finanziarsi a cura del bilancio autonomo comunale come servizio aggiuntivo di TPL che assicura il collegamento tra il futuro terminal previsto in corrispondenza della Stazione ferroviaria, il Museo Archeologico Nazionale, il Centro Storico e il Parcheggio di via Piano San Giovanni dove è presente anche un punto di cario e scarico dei passeggeri dei bus turistici (vedi riquadro in alto a sinistra nella Tavola 2)**

Le tre linee urbane e la navetta di cui ai precedenti punti B e C, saranno esercite con autobus elettrici grazie al rinnovo della flotta avviato beneficiando di due finanziamenti regionali per complessivi 7 autobus.

La decarbonizzazione della flotta è in piena coerenza con le linee di intervento in tema di Mobilità ambientalmente sostenibile nel settore del Trasporto Pubblico previste per cogliere i target degli obiettivi del Green Deal e che figurano anche nel PAES del Comune di Canosa, approvato nel 2013:

1. integrazione tra servizi di trasporto urbani;
2. decarbonizzazione della flotta dei mezzi in uso da parte dell'Amministrazione comunale;
3. incentivo alla riduzione dell'utilizzo dell'auto privata.

Il Comune di Canosa, nel 2024, è risultato beneficiario di due finanziamenti che consentiranno di acquisire 7 autobus elettrici i quali costituiscono il fabbisogno per coprire l'esercizio delle tre linee della rete di trasporto pubblico urbano di progetto. Tale rete, su indicazione dell'Amministrazione comunale, è stata recepita dalla Provincia di Barletta Andria Trani, in qualità di Ente di governo dell'ATO, nel Piano di Ambito del Trasporto Pubblico Locale provinciale (ndr. la quarta linea (linea C), che collega Laconia a Canosa, per le sue caratteristiche prevalentemente extraurbane, invece non si presta ad esser esercita con questa tipologia di mezzi).

Gli interventi previsti dal PUMS nel settore del trasporto collettivo non si limitano alla decarbonizzazione delle fotte ma prevedono una totale integrazione tra Servizi ferroviari ed automobilistici la cui architettura è dettata dall'orario cadenzato previsto per i servizi sulla Barletta – Canosa (vedi riquadro in basso a sinistra della tavola).

Il modello di esercizio previsto rappresenta una grande opportunità per Canosa in quanto introduce un cadenzamento orario durante tutta la giornata con rinforzi durante le tre ore di punta del mattino, mezzodì e serale, al fine di ottenere un cadenzamento ai 30'.

Gli orari delle linee della rete di trasporto pubblico urbano sono previsti sincronizzati (Rendez - vous) con gli istanti di arrivo/ripartenza dei treni in Stazione. Si viene in tal modo a definire un "orologio" in base al quale ogni ora (ogni 30' nelle fasce di punta) presso la stazione si verificano, nell'ordine, l'arrivo degli autobus di tutte le linee urbane, l'arrivo e la ripartenza dei treni, la ripartenza di tutti gli autobus. In tal modo si rendono disponibili agli utenti tutti gli interscambi possibili. Il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale Provinciale prevede anche il transito o l'attestamento in stazione delle linee extraurbane per garantire l'interscambio con i servizi ferroviari.

Ciò richiede l'attrezzaggio di un piazzale dotato di banchine e pensiline direttamente collegato con i marciapiedi di servizio ai binari che il PUMS ha previsto in corrispondenza dell'ex scalo merci.

Gli interventi nel settore dl trasporto pubblico si completano con:

- la realizzazione per stralci funzionali funzionanti di fermate ad accessibilità universale prive di barriere architettoniche dotate di dispositivi tattili, audio e video per garantire l'accesso al PTPL a persone diversamente abili o con deficit sensoriali e cognitivi;
- l'introduzione di una Mobility card, indirizzata in primo luogo ai turisti, per incentivare circuitazioni all'interno della città senza utilizzare la propria auto. A seguito di specifiche valutazioni riguardo l'impatto sul funzionamento della rete di trasporto urbano, la Mobility card potrebbe essere integrata anche nel ticket di sosta degli autobus turistici a favore delle comitive.

Caratteristiche dell'Infrastruttura e modello di esercizio cadenzato della tratta Barletta – Canosa

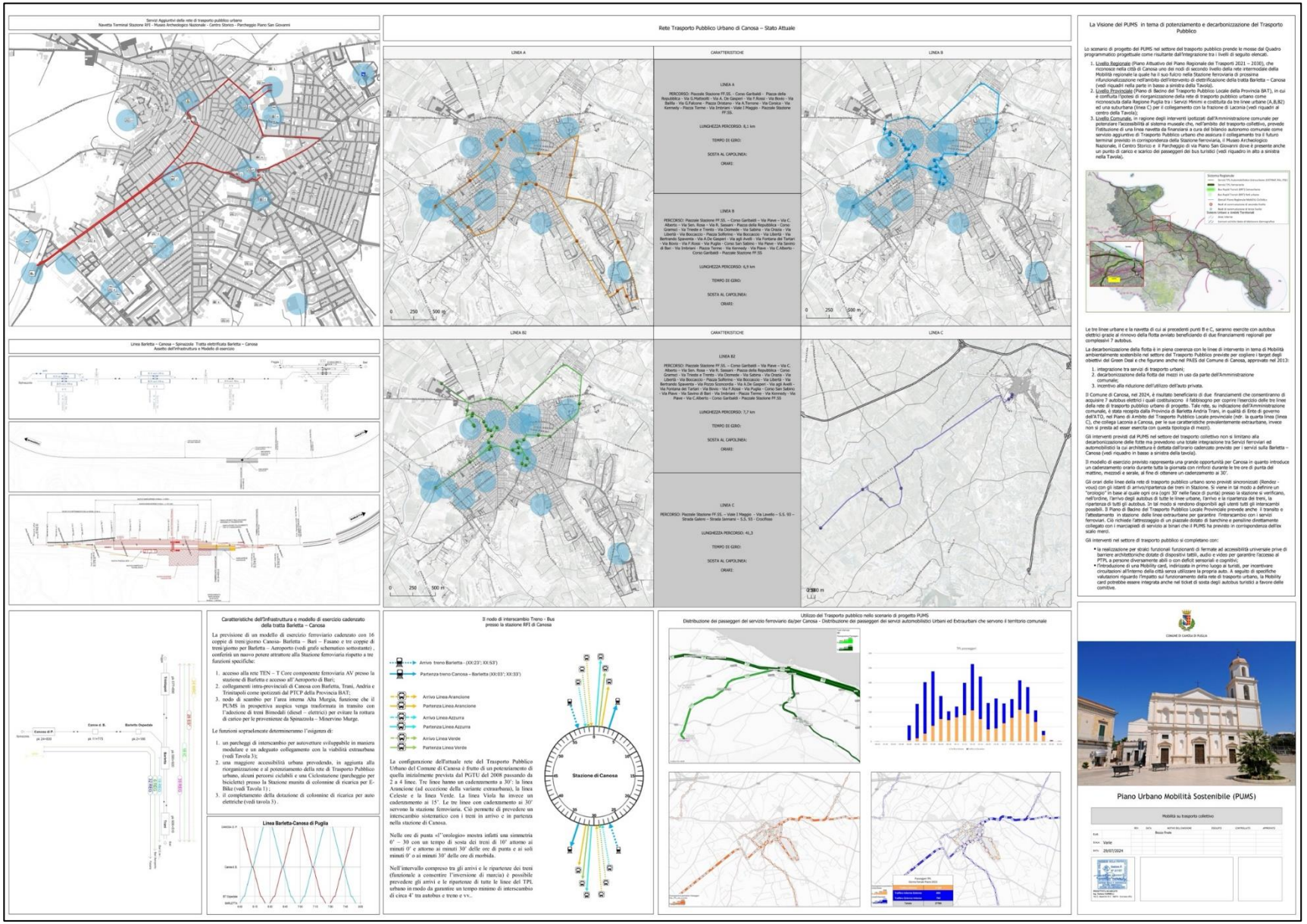
La previsione di un modello di esercizio ferroviario cadenzato con 16 coppie di treni/giorno Canosa- Barletta – Bari – Fasano e tre coppie di treni/giorno per Barletta – Aeroporto (vedi grafo schematico sottostante) , conferirà un nuovo potere attrattore alla Stazione ferroviaria rispetto a tre funzioni specifiche:

A. accesso alla rete TEN – T Core componente ferroviaria AV presso la stazione di Barletta e accesso all'Aeroporto di Bari;
B. collegamenti intra-provinciali di Canosa con Barletta, Trani, Andria e Trinitapoli come ipotizzati dal PTCP della Provincia BAT;
C. nodo di scambio per l'area interna Alta Murgia, funzione che il PUMS in prospettiva auspica venga trasformata in transito con l'adozione di treni Bimodali (diesel – elettrici) per evitare la rottura di carico per le provenienze da Spinazzola – Minervino Murge.

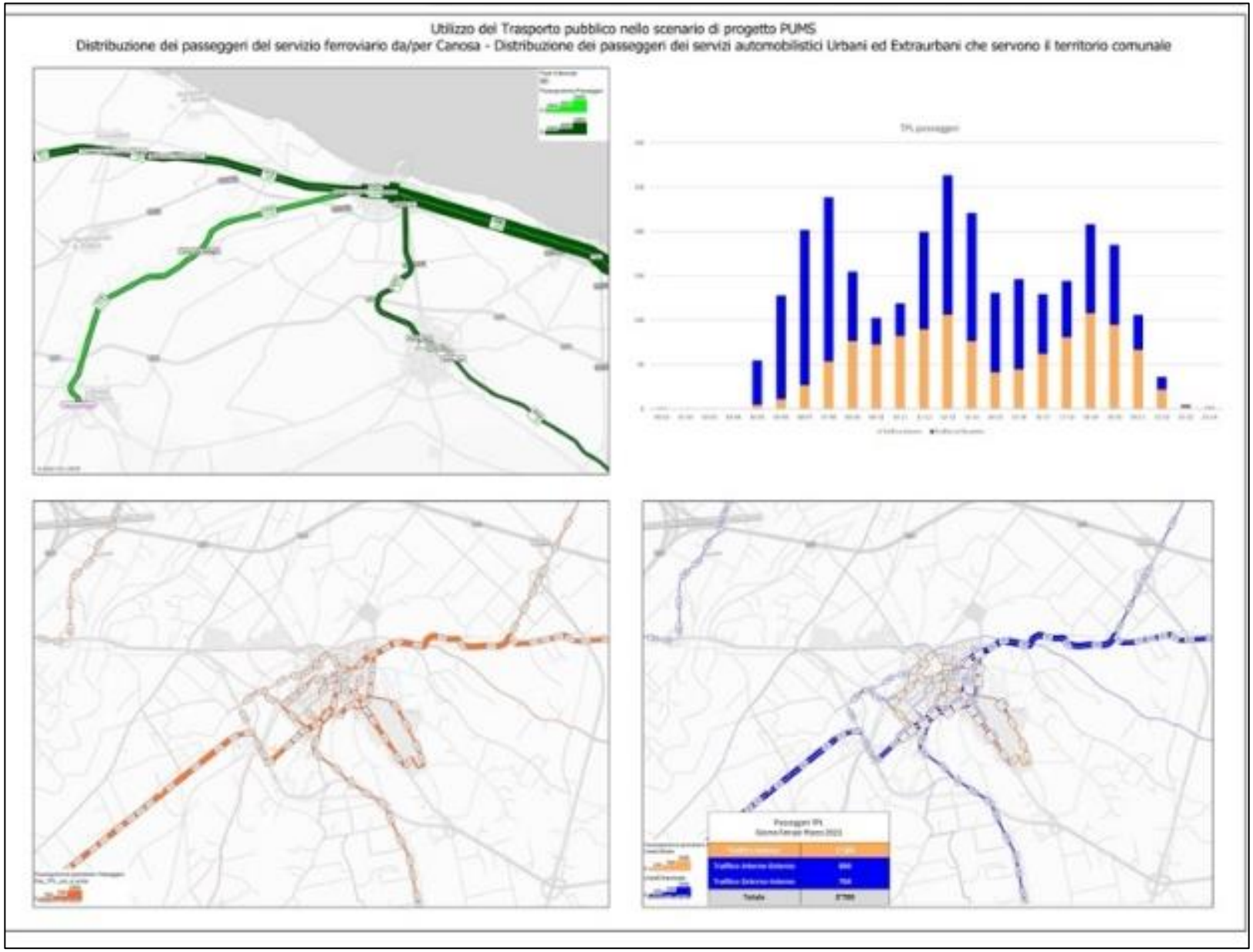
Le funzioni sopraelencate determineranno l'esigenza di:

A. un parcheggi di interscambio per autovetture sviluppabile in maniera modulare e un adeguato collegamento con la viabilità extraurbana (vedi Tavola 3);
B. una maggiore accessibilità urbana prevedendo, in aggiunta alla riorganizzazione e al potenziamento della rete di Trasporto Pubblico urbano, alcuni percorsi ciclabili e una Ciclostazione (parcheggio per biciclette) presso la Stazione munita di colonnine di ricarica per E-Bike (vedi Tavola 1) ;
C. il completamento della dotazione di colonnine di ricarica per auto elettriche (vedi tavola 3) .

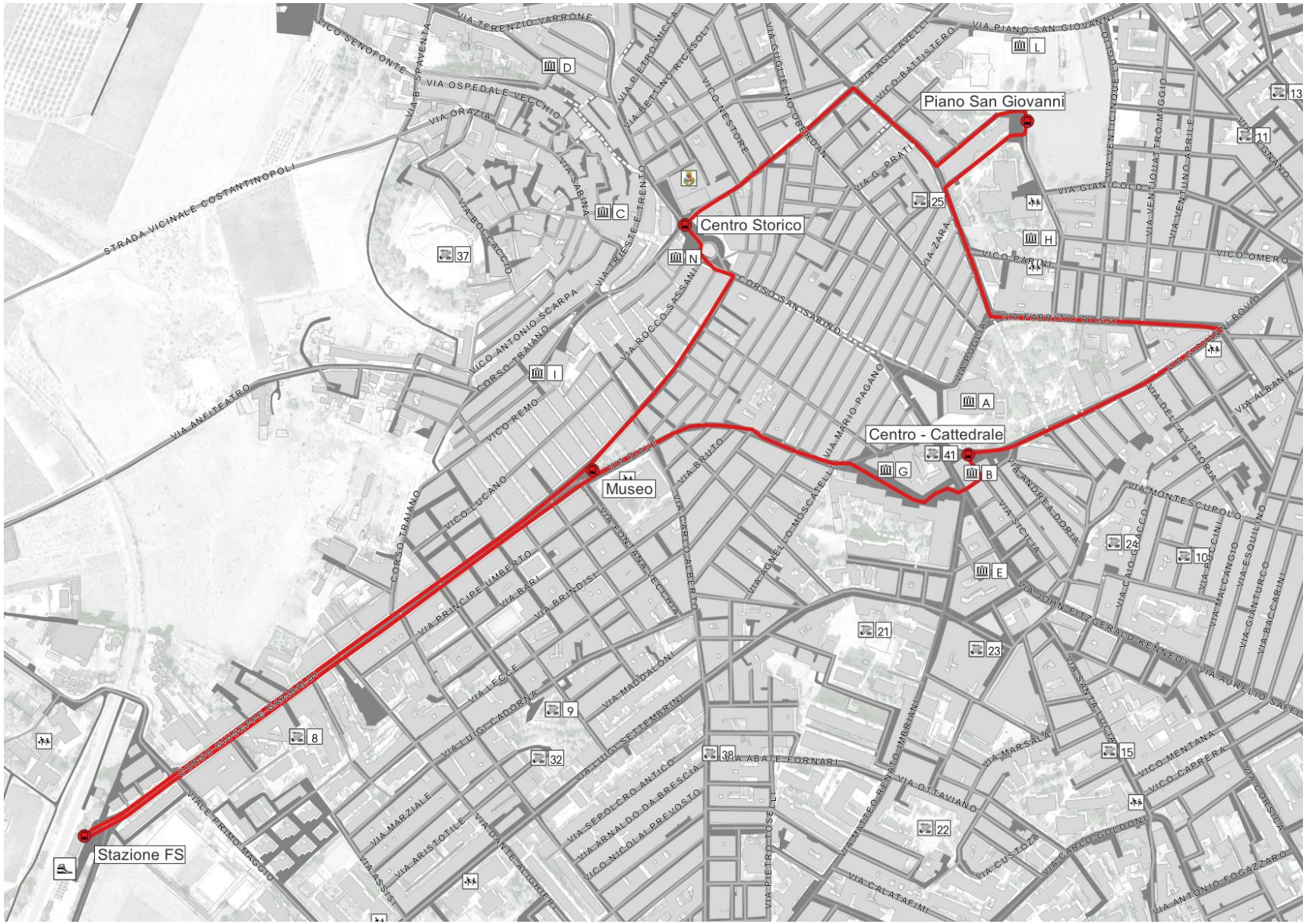
La rete e i servizi di trasporto collettivo



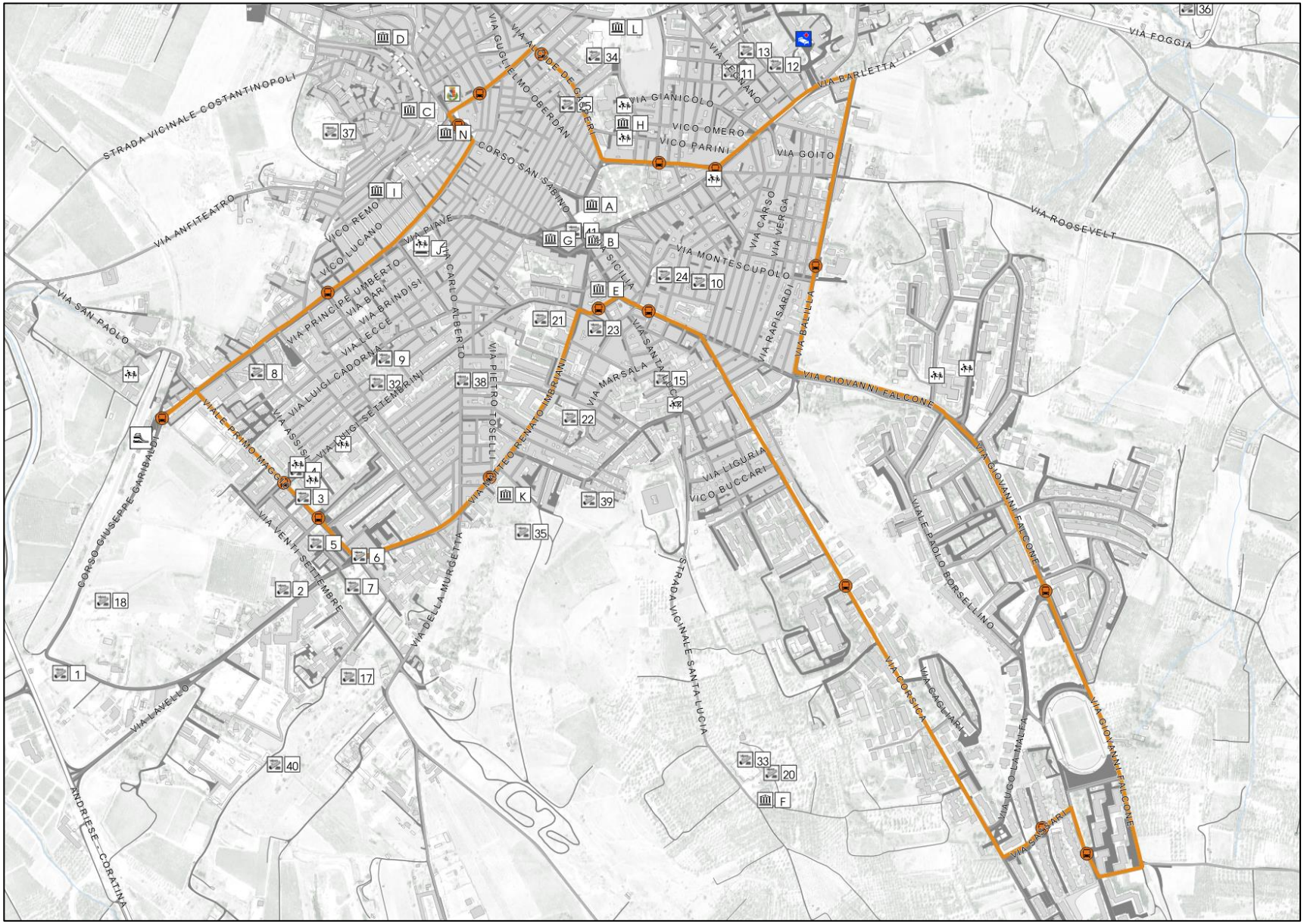
La domanda di Mobilità su trasporto pubblico su servizi ferroviari e di TPL Automobilistico



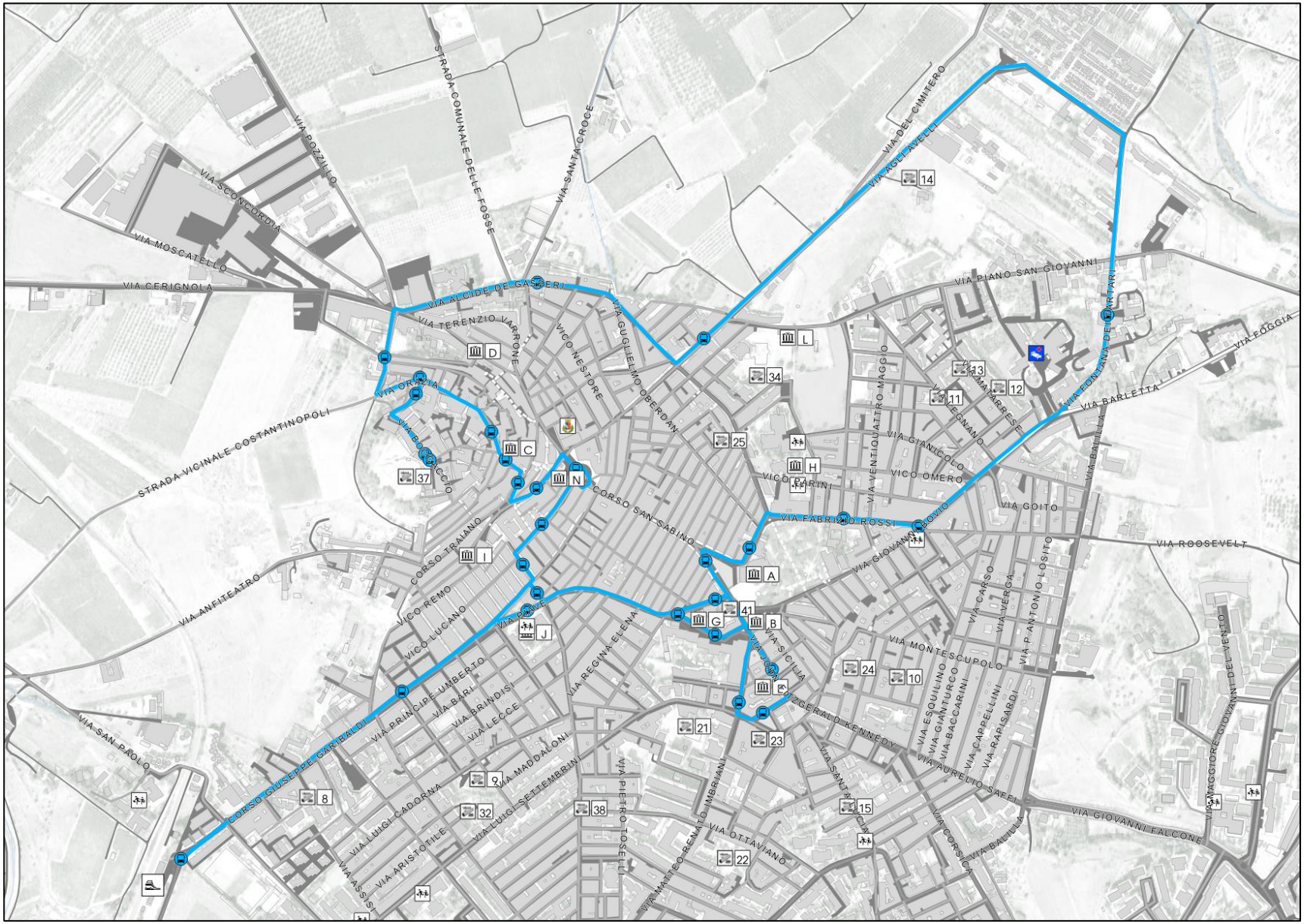
Itinerario bus navetta



Linea A


VIA FOGGIA
VIA BARLETTA
VIA ROOSEVELT
VIA GIANICOLO
VICO OMERO
VICO PARINI
VIA GOITO
VIA CARSO
VIA VERGA
VIA MONTESCUPOLO
VIA RAPISARDI
VIA BALILLA
VIA GIOVANNI FALCONE
VIALE PAOLO BORSELLINO
VIA CORSICA
VIA CAGLIARI
VIA LIGURIA
VICO BUCCARI
VIA MARSALA
VIA SANTA LUCIA
STRADA VICINALE SANTA LUCIA
VIA SICILIA
VIA GUGLIELMO OBERDAN
CORSO SAN SABINO
VIA PRINCIPE UMBERTO
VIA BARI
VIA BRINDISI
VIA LECCE
VIA LUIGI CADORNA
VIA LUIGI SETTEMBRINI
VIA CARLO ALBERTO
VIA PIETRO TOSELLI
VIA PIAVE
VICO REMO
VICO LUCANO
VIA ANFITEATRO
STRADA VICINALE COSTANTINOPOLI
VIA SAN PAOLO
CORSO GIUSEPPE GARIBALDI
VIALE PRIMO MAGGIO
VIA VENTI SETTEMBRE
VIA DELLA MURGETTA
VIA LAVELLO
ANDRIESE - CORATINA
VIA GIUSEPPE VERDI
VIA TTE. RENATO IMBRIANI
VIA LUIGI LA MALFA
VIA ASS. SI

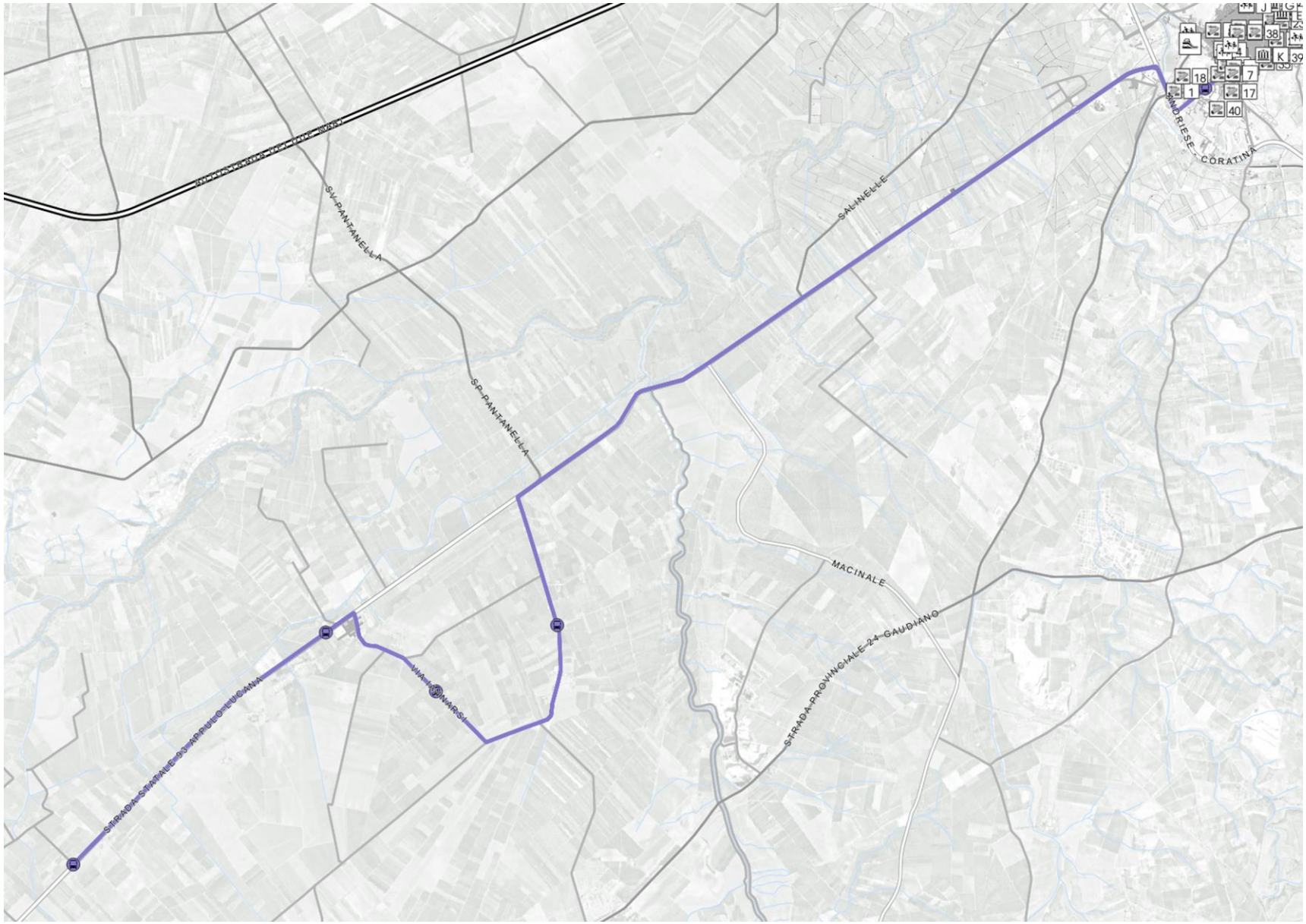
Linea B


VIA DEL CIMITERO
VIA AGLI AVELLI
VIA SANTA CROCE
STRADA COMUNALE DELLE FOSSE
VIA POZZILLO
VIA SCONCORDIA
VIA MOSCATELLO
VIA CERIGNOLA
VIA ALCIDE DE GASPERI
VIA TERENZIO VARRONE
VIA GUGLIELMO OBERDAN
VIA PIANO SAN GIOVANNI
VIA FONTANA DEI CAPPUCCINI
VIA FOGGIA
VIA BARLETTA
VIA ORAZIA
VIA BOCCACCIO
STRADA VICINALE COSTANTINOPOLI
CORSO SAN SABINO
VIA FABRIZIO ROSSI
VIA GIOVANNI BOVIO
VIA GOITO
VIA ROOSEVELT
CORSO TRAIANO
VIA ANFITEATRO
VICO REMO
VICO LUCANO
VIA PUGLIE
VIA REGINA ELENA
VIA SICILIA
VIA MONTESCUPOLO
VIA CARSO
VIA VERGA
VIA P. ANTONIO LOSITO
CORSO GIUSEPPE GARIBALDI
VIA PRINCIPE UMBERTO
VIA BARI
VIA BRINDISI
VIA LECCE
VIA SAN PAOLO
VIA LUIGI CADORNA
VIA ARISTOTILE
VIA LUIGI SETTEMBRINI
VIA MADDALONI
VIA PIETRO TOSELLI
VIA MATTEO REMALLO IMBRIANI
VIA OTTAVIANO
VIA GIOVANNI FALCONE
VIA CORSICA
VIA ESQUILINO
VIA GIANTURCO
VIA BACCARINI
VIA CAPPELLINI
VIA RAPISARDI
VIA AURELIO SAFFI
VIA SANTA CLARA
VIA MAGGIORE GIOVANNI DEL VENTO
VIA GIANICOLO
VIA VENTIQUATTRO MAGGIO
VIA MATTARRESE
VIA EGNAZIO
VICO NESTORE
VICO OMERO
VICO MARINI
VIA BALILLA
VIA GERALD KENNEDY

Linea B2


VIA CONCORDIA
VIA MOSCATELLO
VIA CERIGNOLA
VIA POZZILLO
STRADA COMUNALE DELLE FOSSE
VIA SANTA CROCE
VIA ALCIDE DE GASPERI
VIA TERENZIO VARRONE
VIA GUGLIELMO OBERDAN
VIA DEL CIMITERO
VIA AGLI AVELLI
VIA PIANO SAN GIOVANNI
VIA FONTANA DEI MARTIRI
VIA FOGGIA
VIA BARLETTA
VIA ORAZIA
VIA BOCCACCIO
STRADA VICINALE COSTANTINOPOLI
VICO NESTORE
VIA GIANICOLO
VIA VENTIQUATTRO MAGGIO
VIA LEONARDO
VIA MARCHESE
VICO OMERO
VICO CARINI
CORSO SAN SABINO
VIA FABRIZIO ROSSI
VIA GIOVANNI MARIO
VIA GOITO
VIA ROOSEVELT
CORSO TRAIANO
VIA ANFITEATRO
VICO REMO
VICO LUCANO
VIA PUGLIE
VIA REGINA ELENA
VIA SICILIA
VIA CARSO
VIA VERGA
VIA ANTONIO LOSITO
VIA MONTESCUPOLO
VIA ESQUILINO
VIA GIANTURCO
VIA BACCARINI
VIA CAPPELLINI
VIA RAPISARDI
VIA AURELIO SAFFI
VIA GIOVANNI FALCONE
VIA MAGGIORE GIOVANNI DEL VENTO
VIA SAN PAOLO
CORSO GIUSEPPE GARIBALDI
VIA PRINCIPE UMBERTO
VIA BARI
VIA BRINDISI
VIA LECCE
VIA MADDALONI
VIA LUIGI CADORNA
VIA LUIGI SETTEMBRINI
VIA ARISTOTILE
VIA PIETRO TOSELLI
VIA MATTEO RENATO IMBRIANI
VIA OTTAVIANO
VIA SANTA CHIARA
VIA CORSICA
VIA BALILLA
VIA JOHN FITZGERALD KENNEDY
A
B
C
D
G
H
I
J
L
N
8
10
11
12
13
14
15
21
22
23
24
25
32
34
37
38
41

Linea C


SV-PANTANELLA
SP-PANTANELLA
SALINELLE
MACINALE
STRADA-PROVINCIALE-24-GAUDIANO
STRADA-STATALE-93-APPULO-LUCANA
VIA-CANNARSI
MINORIESE - CORATINA

Viabilità e parcheggi

La Visione del PUMS in tema di Viabilità e gestione della sosta su suolo pubblico

Il PUMS recepisce gli interventi già programmati in fase di realizzazione ma anche quelli non ancora attuati, Spiccano tra questi quelli per la messa in sicurezza del tratto della SP. 231 a ridosso del centro abitato di Canosa la cui attuazione si è interrotta ma va assolutamente ripresa tenuto conto della duplice esigenza di ridurre l'incidentalità che caratterizza questa arteria ma anche per completare le opere già realizzate evitando l'ammaloramento dei rilevati e dei tratti di sottofondo stradale già realizzati. Gli unici interventi di nuova previsione previsti dal PUMS in tema di viabilità interventi di adeguamento e messa in sicurezza di tratti e intersezioni esistenti sui quali: 1) sono riconoscibili cause passive di incidentalità, 2) è necessario migliorare la fluidità di circolazione o la fermata dei mezzi di trasporto pubblico 3) la viabilità svolge funzioni che non sono coerenti con le caratteristiche del contesto attraversato.

Gli interventi proposti rispondono anche ad un obiettivo specifico di più ampia portata che consiste nell'incentivare la riduzione del traffico che attraversa l'area centrale di Canosa attraverso un maggiore utilizzo della viabilità perimetrale al Centro abitato da parte di spostamenti di scambio .

Le linee di intervento per cogliere questo obiettivo sono riconducibili a due tipologie.

1. **L'attuazione di interventi di Traffic Calming che obbligano a mantenere velocità contenute in campo urbano rendendo competitivo un maggiore utilizzo della viabilità extrarubana anche a prezzo di un allungamento del percorso e, allo stesso tempo, migliorano la sicurezza di pedoni e ciclisti.**
2. **L'introduzione di limitazioni alla circolazione per il traffico di veicoli di trasporto merci che attraversano l'area centrale di Canosa.**

Per la viabilità minore (tipo F), la sfida riguarda invece la riformulazione dell'utilizzo della sede stradale, attraverso il ridisegno della sezione e dello spazio dedicato alle auto. L'obiettivo è la messa in sicurezza e la moderazione del traffico, ma anche la riorganizzazione dei parcheggi, per favorire un riequilibrio a favore di opzioni di mobilità attiva ciclopedonale di corto raggio con la creazione di isole ambientali e "zone 30".

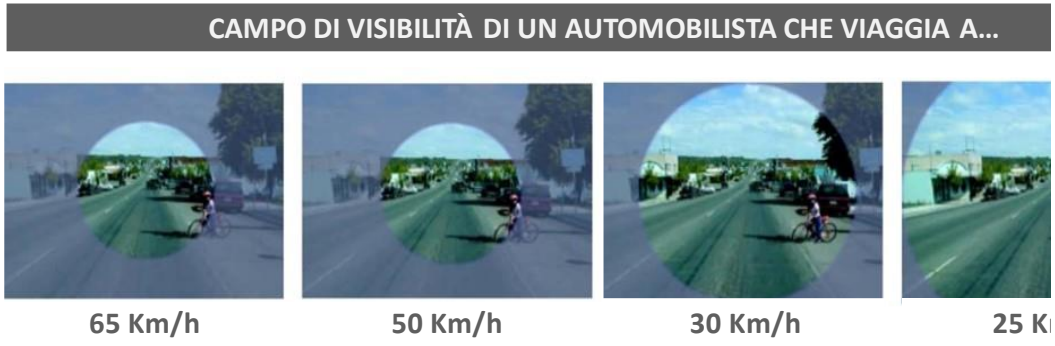
La pianificazione e gestione della sosta autoveicolare è considerata dal PUMS un elemento catalizzatore degli equilibri tra il trasporto privato e il ventaglio delle opzioni di mobilità condivisa all'interno del territorio comunale. La coesistenza di interessi conflittuali (residenti, operatori economici, visitatori, pendolari…) nell'utilizzo dello spazio urbano per la sosta veicolare, deve trovare una composizione attraverso un mix di regolamentazione dell'offerta che tenga conto dell'attrattività delle diverse aree, della presenza di parcheggi in struttura, dell'accessibilità garantita dalle altre modalità di trasporto.

ZONE 30

L'istituzione di una Zona 30 non si limita ad un intervento di controllo e regolazione della circolazione tramite l'apposizione di segnaletica verticale e orizzontale, accompagnata da elementi di arredo funzionale della carreggiata, ma si configura come una vera e propria azione di riqualificazione dello spazio stradale in cui la riduzione da 50 a 30 km orari del limite di velocità costituisce la condizione necessaria, ma non sufficiente, per realizzare l'intervento in forma compiuta in modo da cogliere tutti i benefici che esso può apportare.

La riduzione della velocità consegue il beneficio intrinseco di una riduzione del rischio di incidenti con gravi conseguenze alle persone come mostrato nella figura seguente che pone a confronto la riduzione del campo di massima attenzione da parte di un

automobilista al crescere della velocità e la gravità di eventuali incidenti alle corrispondenti velocità.



I comportamenti virtuosi da parte degli automobilisti non possono essere affidati unicamente al rispetto del limite di velocità, soprattutto laddove le condizioni geometriche e/o di traffico inducono a mantenere velocità più elevate, ma occorre procedere ad un ridisegno dello spazio stradale nel suo complesso che renda naturale l'esigenza di ridurre la velocità da parte dei guidatori.

La progettazione deve interessare sia la carreggiata che i marciapiedi, come anche le eventuali aree dedicate alla sosta delle auto su strada.

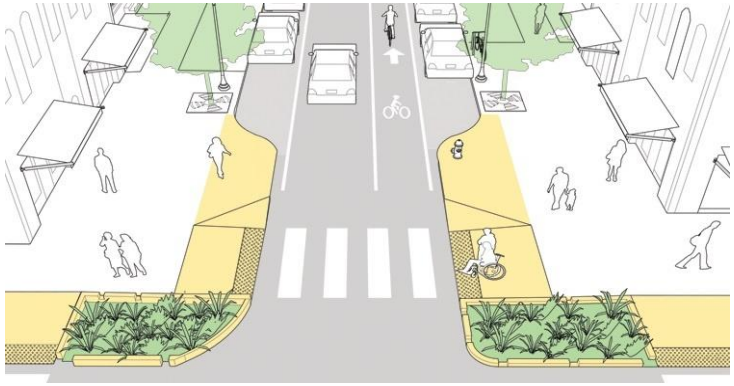
Nelle immagini seguenti sono riportati alcune immagini tratte da manualistica internazionale che presentano esempi di intervento coordinati con l'istituzione di una Zona 30.

L'approccio può essere naturalmente progressivo, purché complessivamente coerente prevedendo, in una prima fase, di intervenire in corrispondenza delle intersezioni con interventi duraturi di tipo infrastrutturale e lungo i tratti stradali interclusi con segnaletica o apposizione di elementi di arredo rimovibile.

Nella fase finale tutto il tratto interessato dal provvedimento di riduzione della velocità dovrà presentare un assetto uniforme con infrastrutturazione a carattere permanente modificando la larghezza dei marciapiedi e prevedendo, ove necessario, l'utilizzo di pavimentazioni appropriate.

L'istituzione delle zone 30 sarà progressiva e accompagnerà il completamento della rete degli itinerari ciclabili principali. A regime, gran parte della viabilità locale della città compatta e le traverse interne delle frazioni sarà protetta da Zone 30 debitamente attrezzate per garantire la sicurezza dei frontisti e la mitigazione dei rischi per pedoni e ciclisti.

Esempi di Traffic Calming







National Association of city Transportation Officials

NACTO



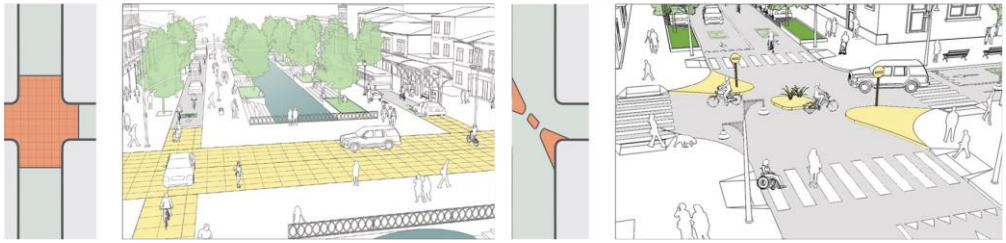


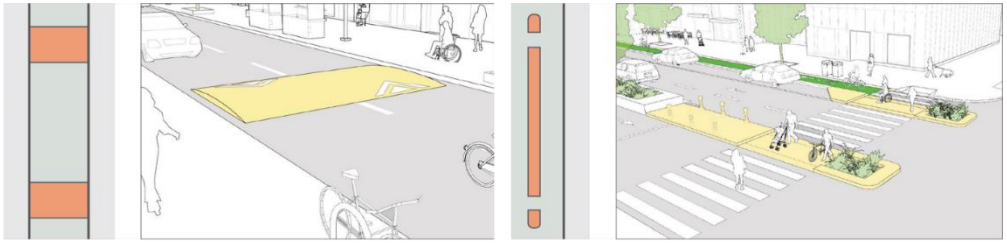


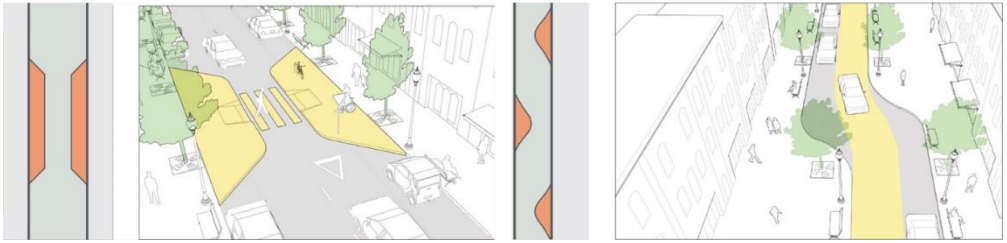












Regolamentazione offerta di sosta su strada

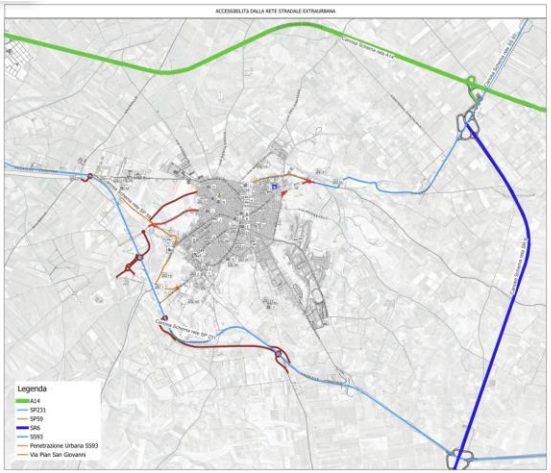
La regolamentazione estensiva dell'offerta di sosta proposta dal PUMS si pone tre obiettivi principali:

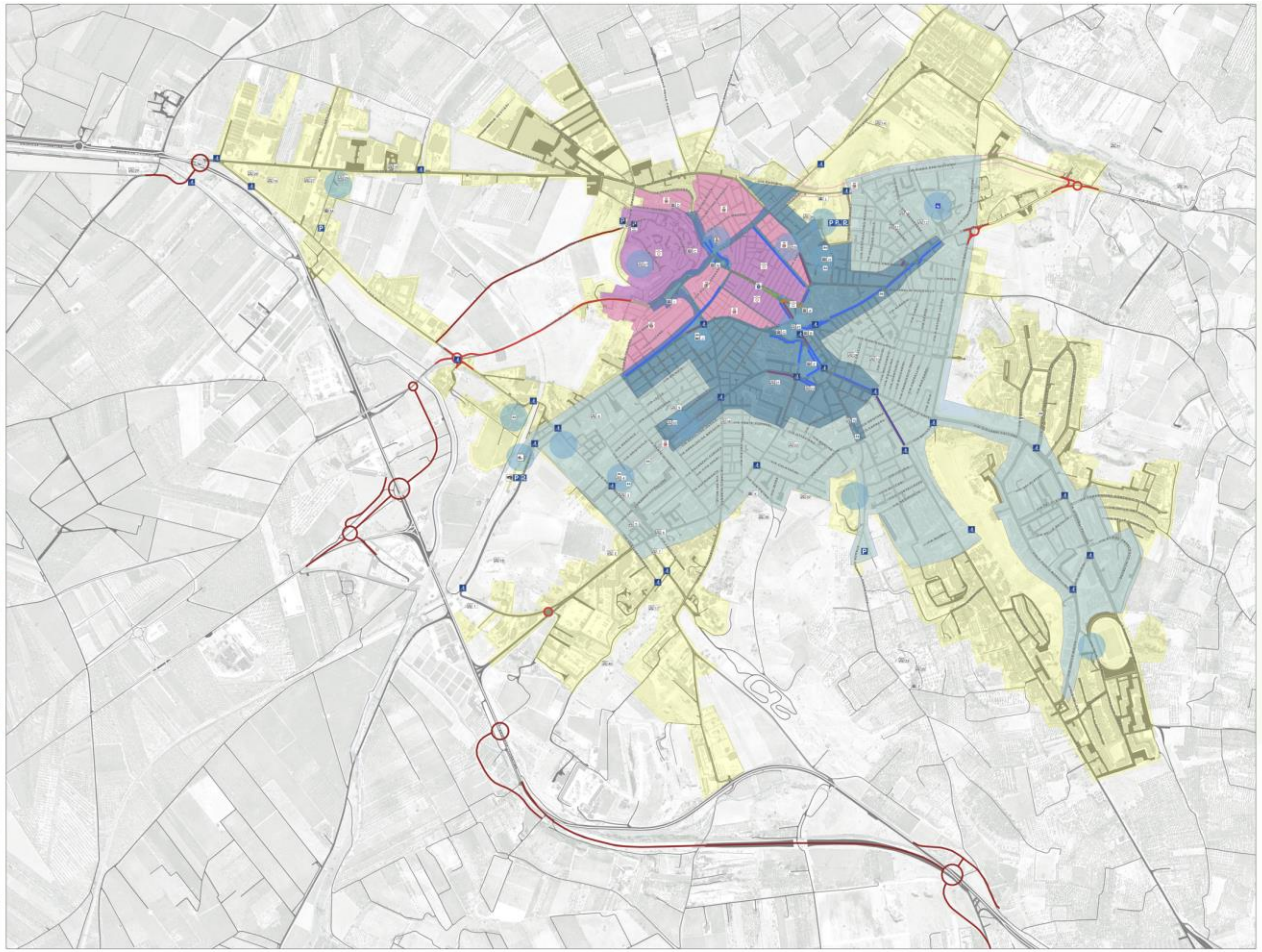
1. Riorganizzare l'offerta di sosta su strada congiuntamente alla realizzazione dei percorsi ciclabili, delle fermate attrezzate del trasporto pubblico e dell'arredo urbano legato all'istituzione delle Zone 30;
2. disciplinare in maniera puntuale l'utilizzo della carreggiata stradale contrastando la sosta irregolare in modo da garantire fluidità della circolazione (a partire da quella dei mezzi di trasporto pubblico), sicurezza per le utenze deboli (pedoni e ciclisti) e il rispetto delle condizioni imprescindibili per l'accessibilità universale di soggetti a ridotta capacità motoria permanente o temporanea e sensoriale;
3. costituire un incentivo alla diversione modale da auto privata ad altre modalità di trasporto in aree attualmente soggette ad elevata pressione di domanda di sosta autoveicolare su cui si è preventivamente assicurata una modalità di accesso alternativa.

Le tre tipologie di Zone a Sosta Regolamentata prevedono interventi ad intensità decrescente come di indicato nell'elenco a fianco. Le specifiche della regolamentazione sono rinviate al Piano Generale del Traffico Urbano.

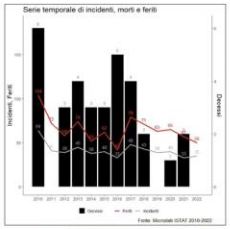
- **ZTL: "Castello", "via Flavio G.", "via Oberdan Sud"**: Regolamentazione con riserva esclusiva per i residenti dei pochi stalli regolarizzabili su strada
- **ZSR + ZONA 30**: "via Ariosto", "via Flavio G. Sud", "via Nestore", "via Oberdan Nord" "via Sassano", "via Traiano": Regolamentazione con riserva esclusiva per i residenti e introduzione di un limite generalizzato di velocità di 30 Km/h progressivamente accompagnato da arredo urbano che induce al rispetto del limite di velocità. Quest'ultimo provvedimento ha anche lo scopo di garantire adeguate codizioni di sicurezza alla mobilità diffusa ciclopedonale in assenza di marciapiedi di adeguata larghezza e percorsi ciclabili in sede riservata.
- **ZSR A e ZSR B** Regolamentazione estensiva della sosta disponibile con la duplice finalità di garantire la turnazione della sosta per tutelare commercianti e residenti ma anche per garantire lo spazio per il corretto funzionamento dei percorsi ciclabili. Le due Zone si differenziano tra loro per una intensità crescente di numero di posti auto regolamentati, tariffe e durata massima della previste.

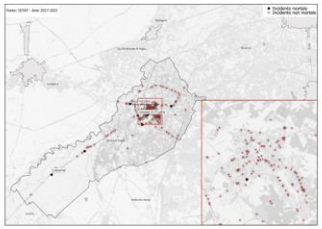
La Viabilità e i parcheggi





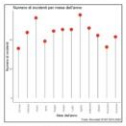


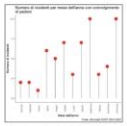


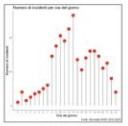


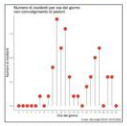


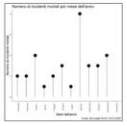


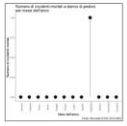


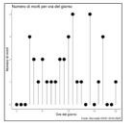


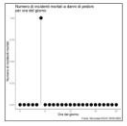


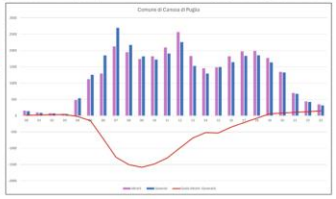


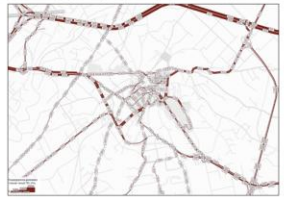


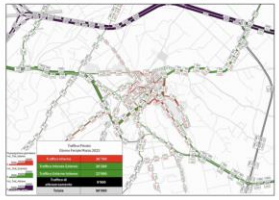








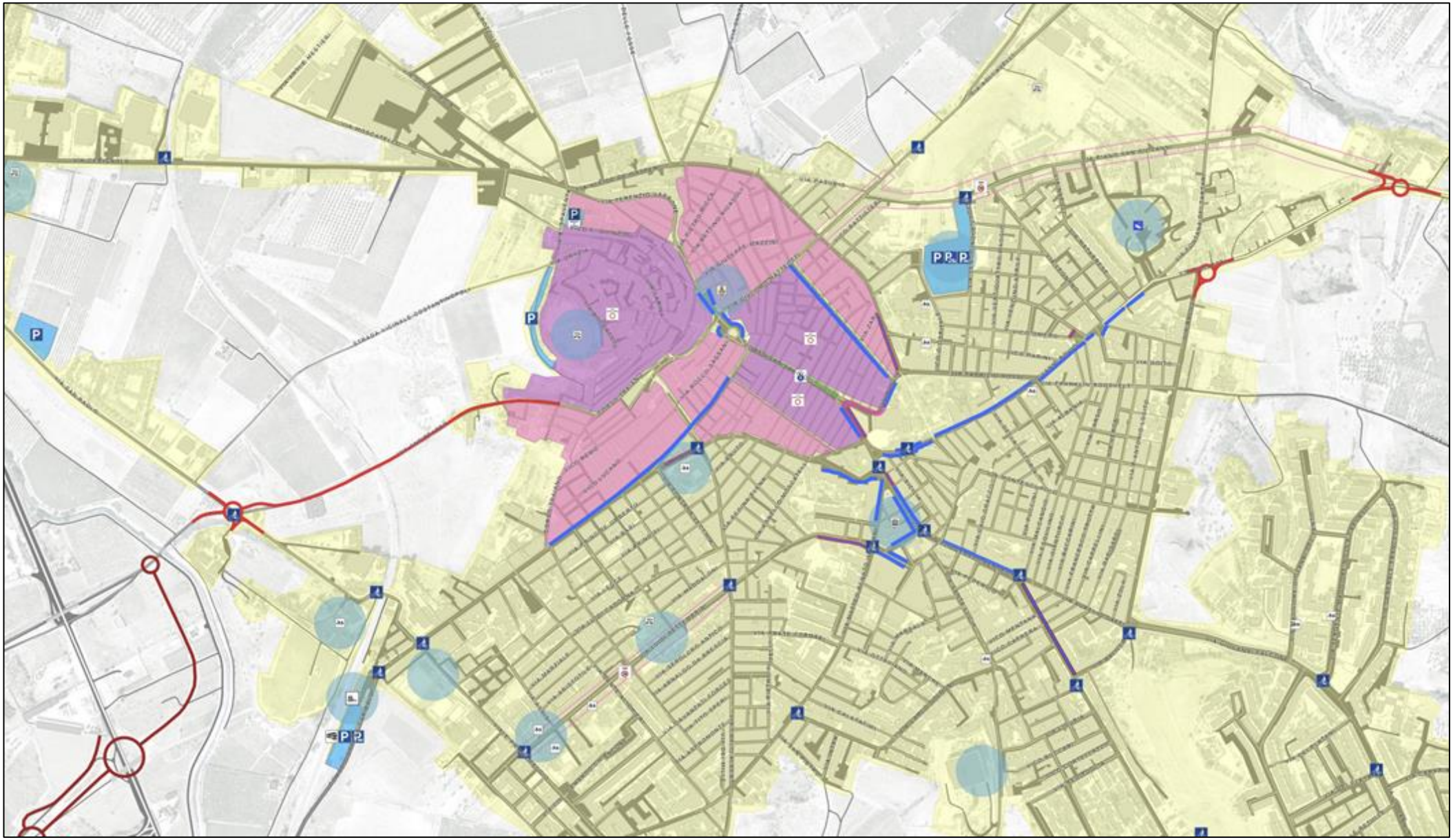




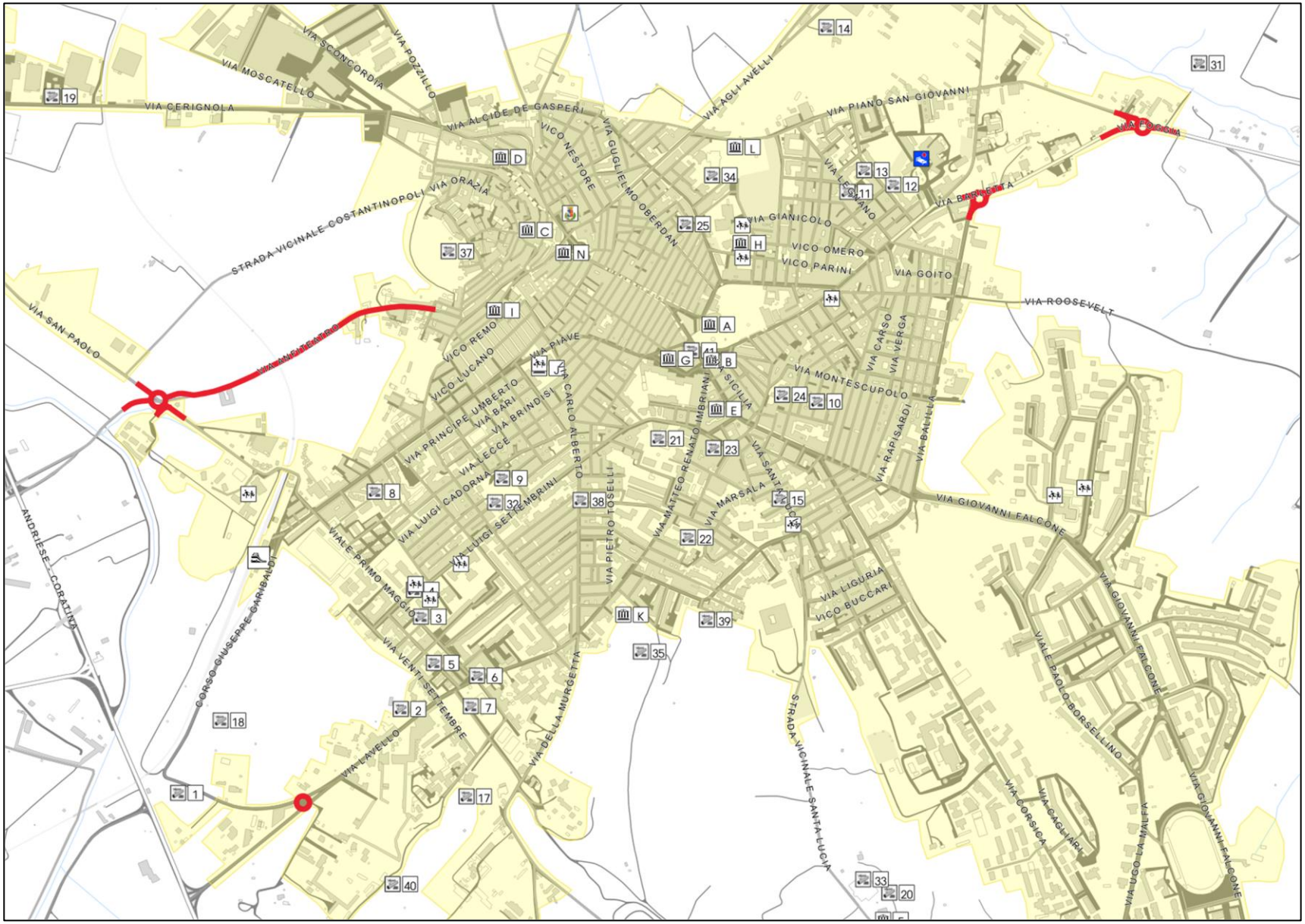




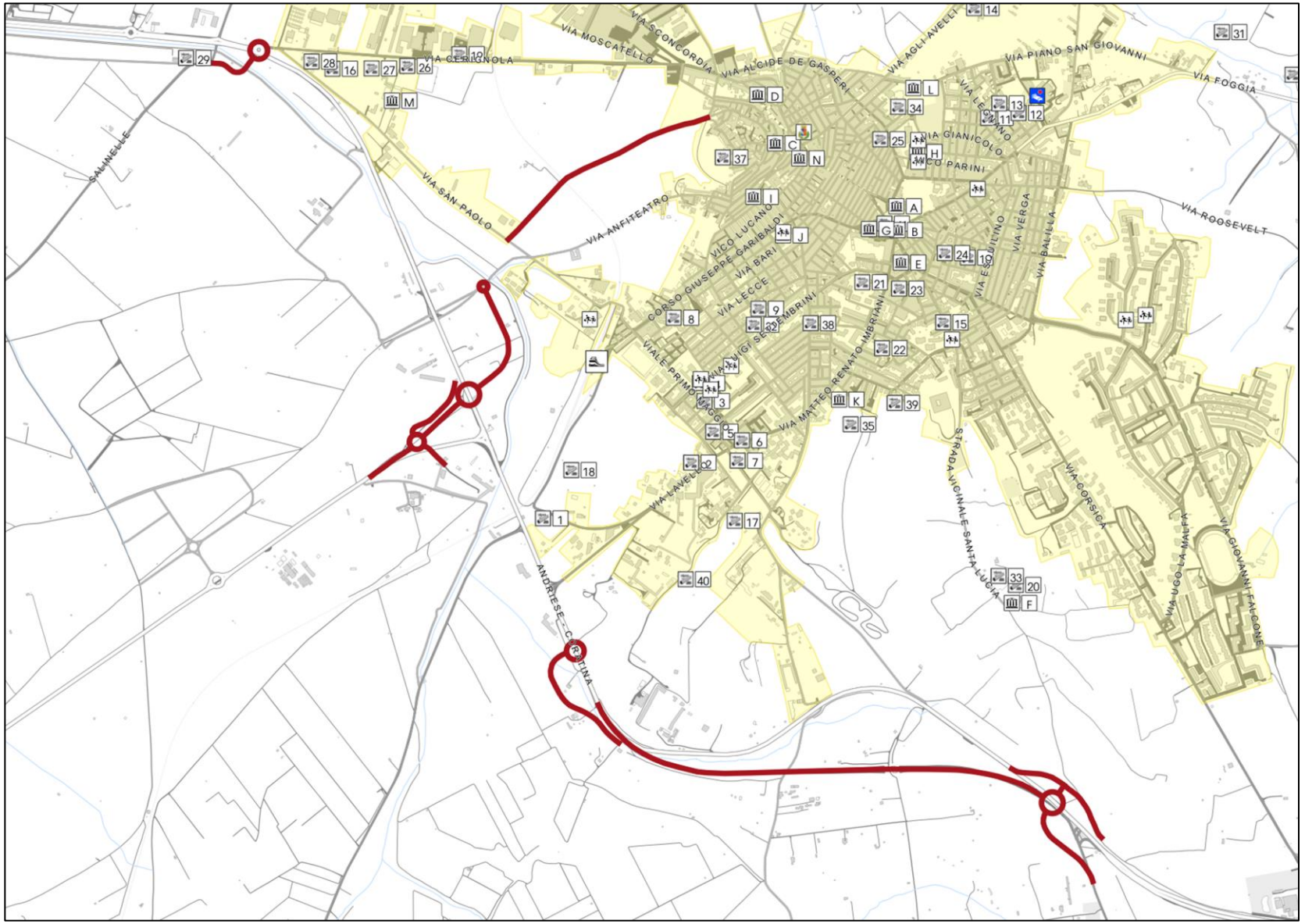
Area centrale



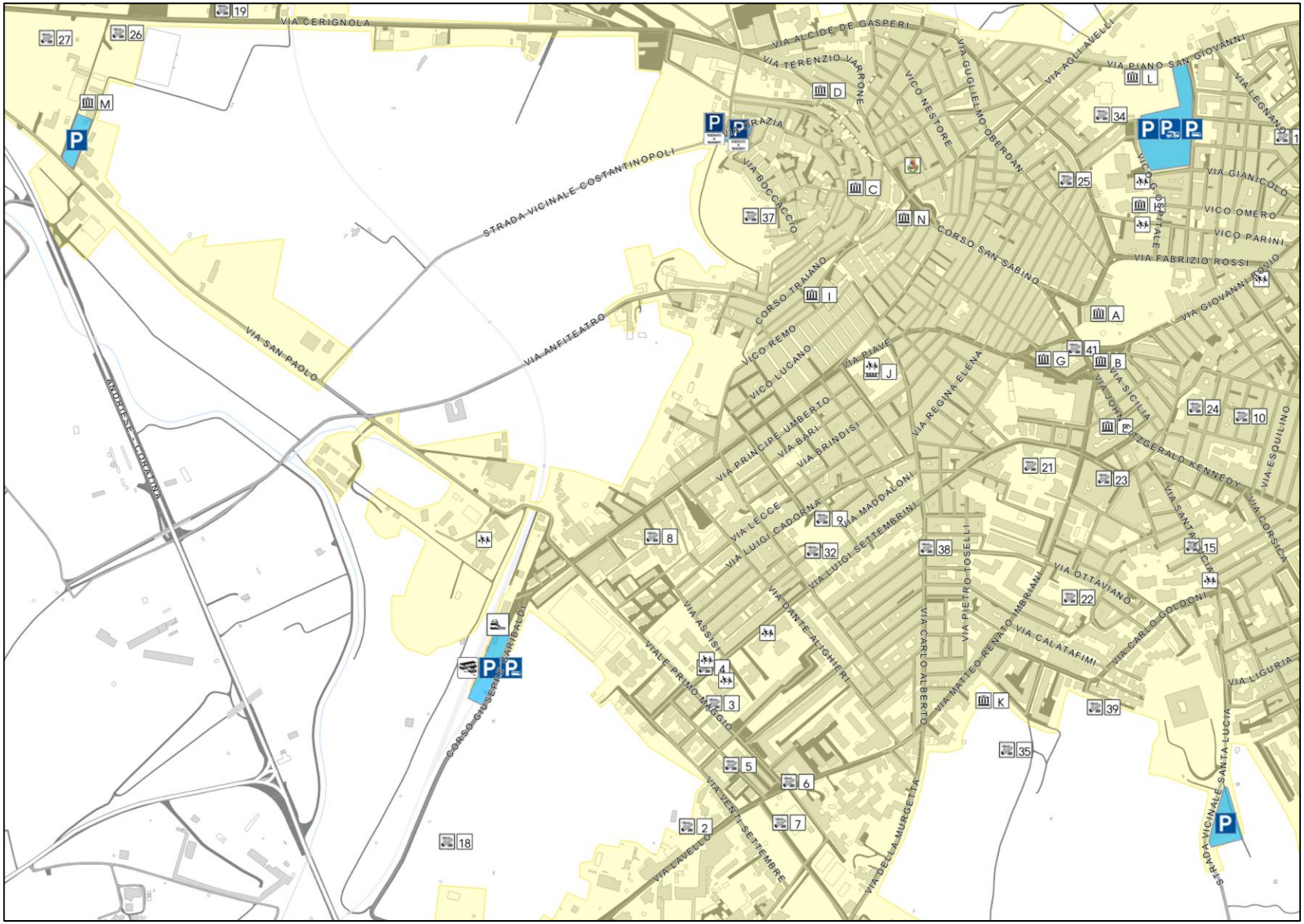
Interventi progetto PUMS — Rotatorie



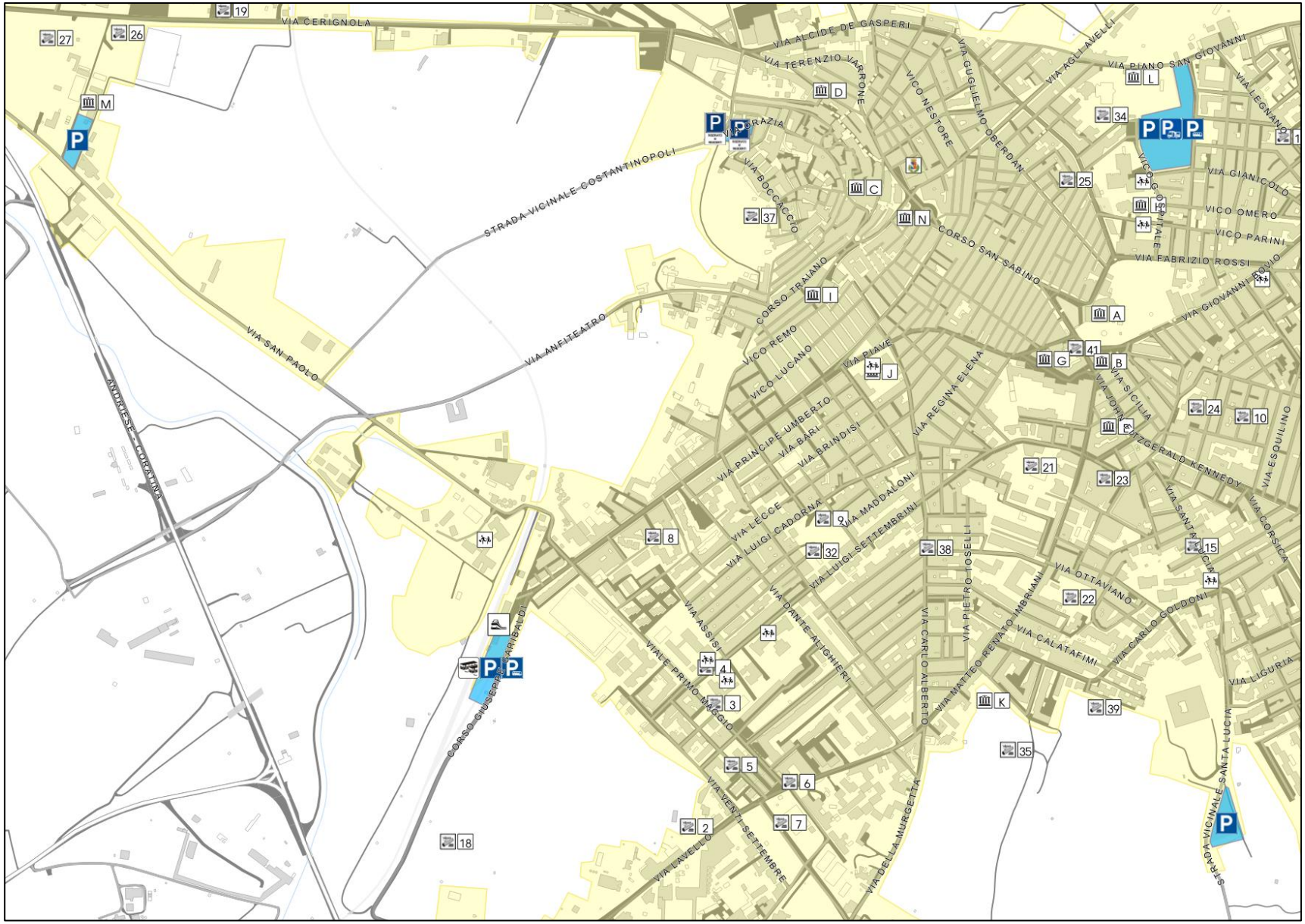
Interventi scenario di riferimento



Parcheggi in area centrale



Parcheggi in aree concentrate



Aree a Sosta regomentataZSR 30 & ZSR — ZSR A — ZSR B — Z0NA 30

