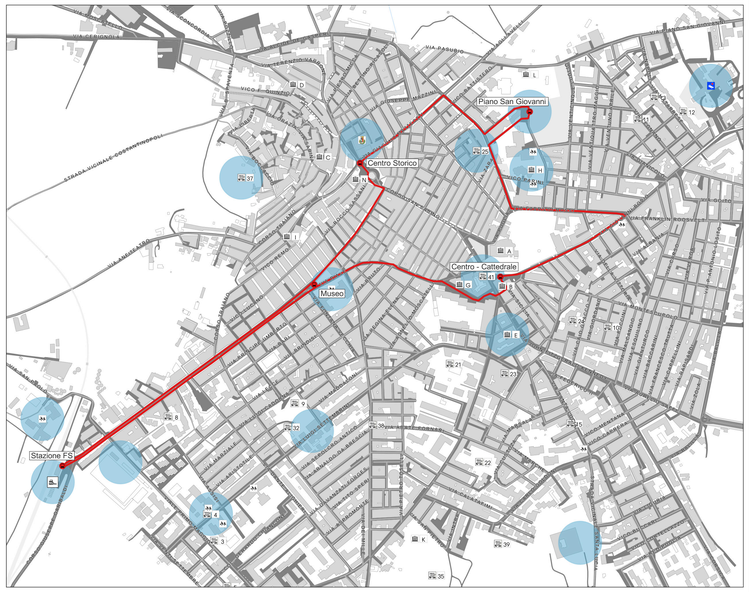
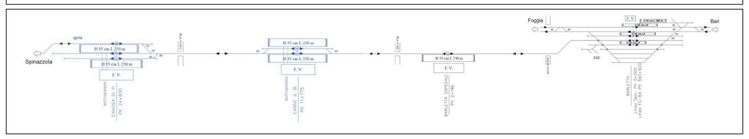
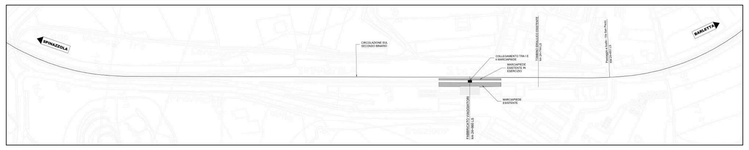
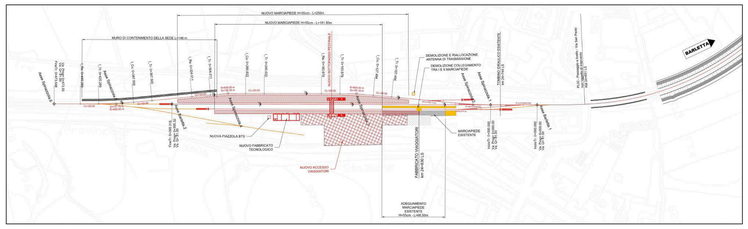
Servizi Aggiuntivi della rete di trasporto pubblico urbano
Navetta Terminal Stazione RFI - Museo Archeologico Nazionale - Centro Storico - Parcheggio Piano San Giovanni



Linea Barletta – Canosa – Spinazzola Tratta elettrificata Barletta – Canosa
Assetto dell'infrastruttura e Modello di esercizio

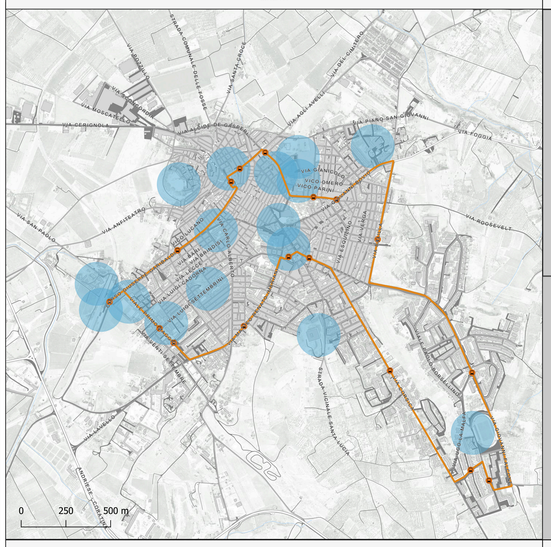






Rete Trasporto Pubblico Urbano di Canosa – Stato Attuale

LINEA A



CARATTERISTICHE

LINEA A

PERCORSO: Piazzale Stazione FF.SS. - Corso Garibaldi - Piazza della Repubblica - Via G.Matteotti - Via A. De Gasperi - Via F.Rossi - Via Bovio - Via Balilla - Via G.Falcone - Piazza Oristano - Via A.Terrone - Via Corsica - Via Kennedy - Piazza Terme - Via Imbriani - Viale I Maggio - Piazzale Stazione FF.SS.

LUNGHEZZA PERCORSO: 8,1 km

TEMPO DI GIRO:

SOSTA AL CAPOLINEA:

ORARI:

LINEA B

PERCORSO: Piazzale Stazione FF.SS. – Corso Garibaldi – Via Piave – Via C. Alberto – Via Sen. Rosa – Via R. Sassani - Piazza della Repubblica - Corso Gramsci - Va Trieste e Trento - Via Diomede - Via Sabina - Via Orazia - Via Libertà - Via Boccaccio - Piazza Solferino - Via Boccaccio - Via Libertà - Via Bertrando Spaventa - Via A.De Gasperi - Via agli Avelli - Via Fontana dei Tartari - Via Bovio - Via F.Rossi - Via Puglia - Corso San Sabino - Via Piave - Via Savino di Bari - Via Imbriani - Piazza Terme - Via Kennedy - Via Piave - Via C.Alberto - Corso Garibaldi - Piazzale Stazione FF.SS

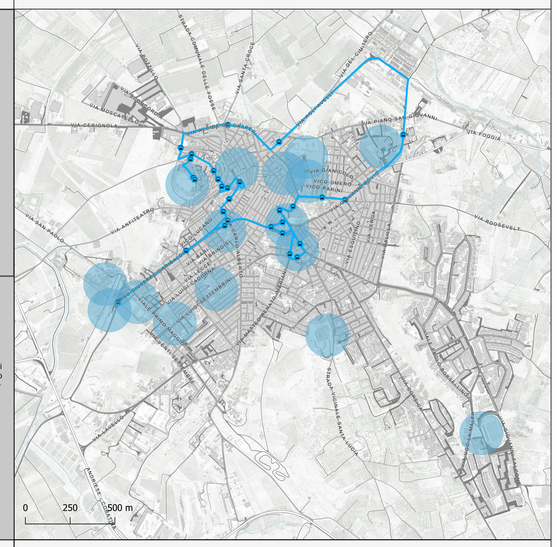
LUNGHEZZA PERCORSO: 6,9 km

TEMPO DI GIRO:

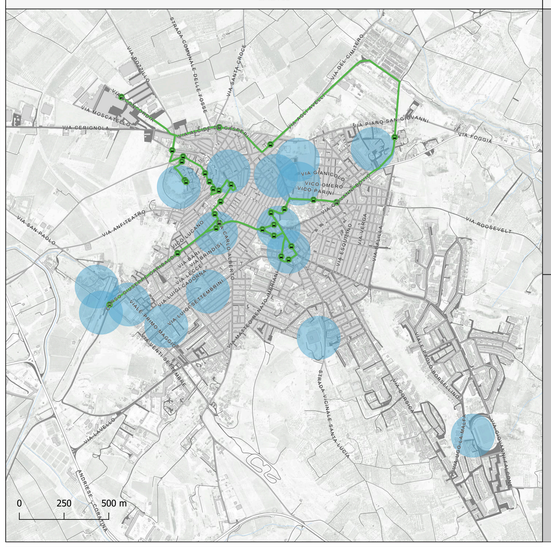
SOSTA AL CAPOLINEA:

ORARI:

LINEA B



LINEA B2



CARATTERISTICHE

LINEA B2

PERCORSO: Piazzale Stazione FF.SS. – Corso Garibaldi – Via Piave – Via C. Alberto – Via Sen. Rosa – Via R. Sassani - Piazza della Repubblica - Corso Gramsci - Va Trieste e Trento - Via Diomede - Via Sabina - Via Orazia - Via Libertà - Via Boccaccio - Piazza Solferino - Via Boccaccio - Via Libertà - Via Bertrando Spaventa - Via Pozzo Sconcordia - Via A.De Gasperi - Via agli Avelli - Via Fontana dei Tartari - Via Bovio - Via F.Rossi - Via Puglia - Corso San Sabino - Via Piave - Via Savino di Bari - Via Imbriani - Piazza Terme - Via Kennedy - Via Piave - Via C.Alberto - Corso Garibaldi - Piazzale Stazione FF.SS

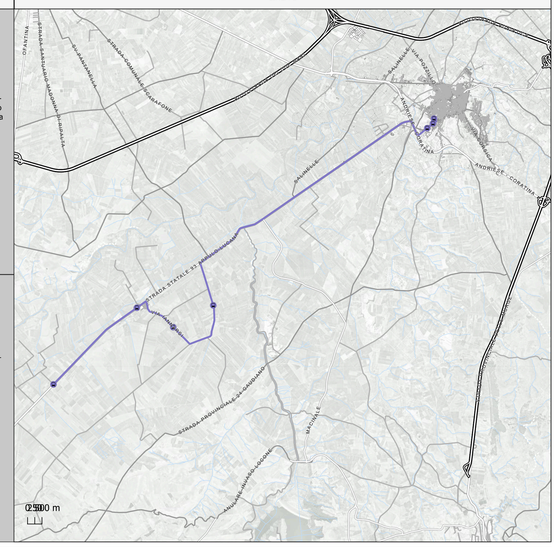
LUNGHEZZA PERCORSO: 7,7 km

TEMPO DI GIRO:

SOSTA AL CAPOLINEA:

ORARI:

LINEA C



LINEA C

PERCORSO: Piazzale Stazione FF.SS. – Viale I Maggio - Via Lavello – S.S. 93 – Strada Galere – Strada Iannarsi – S.S. 93 - Crocifisso

LUNGHEZZA PERCORSO: 41,3

TEMPO DI GIRO:

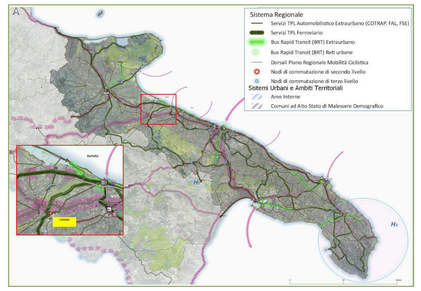
SOSTA AL CAPOLINEA:

ORARI:

La Visione del PUMS in tema di potenziamento e decarbonizzazione del 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.

1. 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).
2. 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);
3. 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 Trasporto Pubblico urbano 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 carico e scarico dei passeggeri dei bus turistici (vedi riquadro in alto a sinistra nella Tavola).



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).

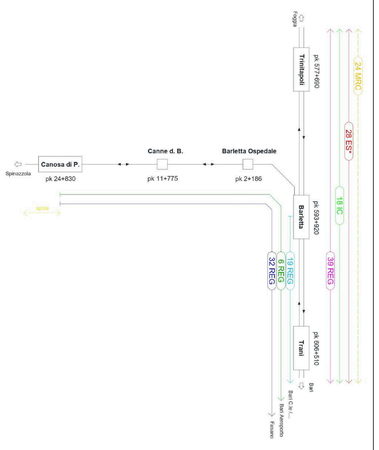
Gli interventi previsti dal PUMS nel settore del trasporto collettivo non si limitano alla decarbonizzazione delle fotte ma prevedono una totale integrazione tra Servizi ferroviari ed automobilistici la cui architettura è dettata dall'orario cadenzato previsto per i servizi sulla Barletta – Canosa (vedi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



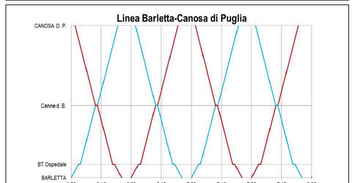
Caratteristiche dell'Infrastruttura e modello di esercizio cadenzato della tratta Barletta – Canosa

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:

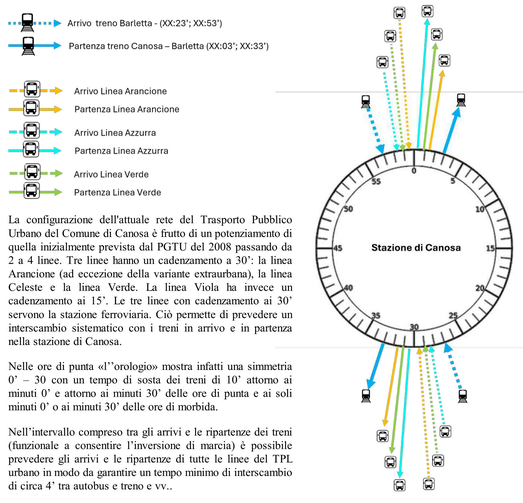
1. accesso alla rete TEN – T Core componente ferroviaria AV presso la stazione di Barletta e accesso all'Aeroporto di Bari;
2. collegamenti intra-provinciali di Canosa con Barletta, Trani, Andria e Trinitapoli come ipotizzati dal PTCP della Provincia BAT;
3. nodo di scambio per l'area interna Alta Murgia, 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:

1. un parcheggi di interscambio per autovetture sviluppabile in maniera modulare e un adeguato collegamento con la viabilità extraurbana (vedi Tavola 3);
2. 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) ;
3. il completamento della dotazione di colonnine di ricarica per auto elettriche (vedi tavola 3) .



Il nodo di interscambio Treno - Bus
presso la stazione RFI di Canosa

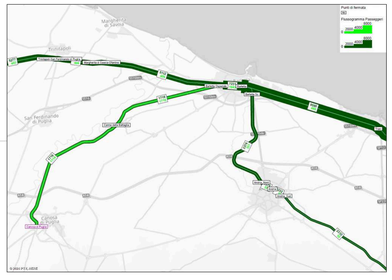


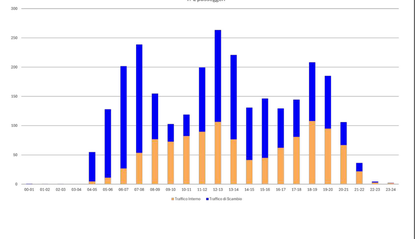
La configurazione dell'attuale rete del Trasporto Pubblico Urbano del Comune di Canosa è frutto di un potenziamento di quella inizialmente prevista dal PGTU del 2008 passando da 2 a 4 linee. Tre linee hanno un cadenzamento a 30': la linea Arancione (ad eccezione della variante extraurbana), la linea Celeste e la linea Verde. La linea Viola ha invece un cadenzamento ai 15'. Le tre linee con cadenzamento ai 30' servono la stazione ferroviaria. Ciò permette di prevedere un interscambio sistematico con i treni in arrivo e in partenza nella stazione di Canosa.

Nelle ore di punta «l''orologio» mostra infatti una simmetria 0' – 30 con un tempo di sosta dei treni di 10' attorno ai minuti 0' e attorno ai minuti 30' delle ore di punta e ai soli minuti 0' o ai minuti 30' delle ore di morbida.

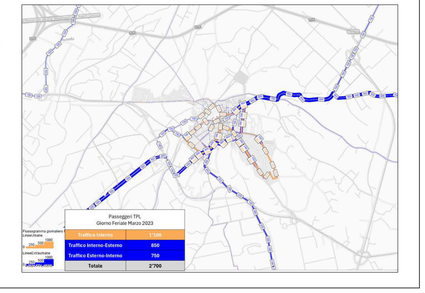
Nell'intervallo compreso tra gli arrivi e le ripartenze dei treni (funzionale a consentire l'inversione di marcia) è possibile prevedere gli arrivi e le ripartenze di tutte le linee del TPL urbano in modo da garantire un tempo minimo di interscambio di circa 4' tra autobus e treno e vv..

Utilizzo del Trasporto pubblico nello scenario di progetto PUMS
Distribuzione dei passeggeri del servizio ferroviario da/per Canosa - Distribuzione dei passeggeri dei servizi automobilistici Urbani ed Extraurbani che servono il territorio comunale









COMUNE DI CANOSA DI PUGLIA



Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS)

Mobilità su trasporto collettivo

	REV.	DATA	MOTIVO DELL'EMISSIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO
ELAB.			Consegna finale			
SCALA:	Varie					
DATA:	29/07/2024					

PROGETTISTA INCARICATO
Ing. Stefano CURNELLI
Via G. Bovio n.12 - 26034 - Cortetano (PC)