



# Comune di Taranto

**Interventi per la Mobilità Ciclistica  
in fase 3 dell'emergenza Covid-19  
e per la riapertura delle scuole**

**Definizione degli interventi  
prioritari a favore della mobilità  
ciclistica**



	<b>Premessa</b>	<b>pag.</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Approccio metodologico e dati di base</b>	<b>pag.</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Quadro programmatico progettuale dell'assetto delle infrastrutture per la mobilità ciclistica</b>	<b>pag.</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Analisi dei dati ricevuti</b>	<b>pag.</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Domanda potenziale e assegnazione alla rete stradale</b>	<b>pag.</b>	<b>19</b>
	<i>4.1 Spostamenti Casa-Lavoro</i>	<i>pag.</i>	<i>21</i>
	<i>4.2 Spostamenti Casa-Studio</i>	<i>pag.</i>	<i>33</i>
	<i>4.3 Costruzione delle matrici Origine/Destinazione</i>	<i>pag.</i>	<i>48</i>
	<i>4.4 Definizione del modello di offerta</i>	<i>pag.</i>	<i>52</i>
	<i>4.5 Assegnazione della domanda globale al modello di offerta</i>	<i>pag.</i>	<i>55</i>
<b>5</b>	<b>Definizione degli interventi prioritari</b>	<b>pag.</b>	<b>60</b>
<b>6</b>	<b>Alternative progettuali per la sottorete ciclabile prioritaria</b>	<b>pag.</b>	<b>62</b>
	<i>6.1 Le tre soluzioni standard possibili</i>	<i>pag.</i>	<i>63</i>
	<i>6.2 Corso Due Mari</i>	<i>pag.</i>	<i>72</i>
	<i>6.3 Lungomare Vittorio Emanuele III</i>	<i>pag.</i>	<i>73</i>
	<i>6.4 Viale Virgilio</i>	<i>pag.</i>	<i>83</i>
	<i>6.5 Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL</i>	<i>pag.</i>	<i>117</i>
	<i>6.6 Collegamento con i POI del Borgo</i>	<i>pag.</i>	<i>128</i>
	<i>6.7 Esempio di collegamento ciclopedonale</i>	<i>pag.</i>	<i>131</i>
<b>7</b>	<b>Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria</b>	<b>pag.</b>	<b>132</b>

# Premessa

Il presente documento costituisce la relazione tecnica illustrativa degli interventi prioritari a favore della mobilità ciclistica che l'amministrazione comunale di Taranto intende attuare con somma urgenza per offrire una risposta tangibile all'incremento di questa modalità di trasporto all'interno della città.

L'amministrazione comunale, a partire dalla redazione del PUMS approvato nel 2018 è impegnata in un'azione ad ampio spettro per realizzare una rete continua e sicura di itinerari ciclabili in grado di connettere reciprocamente i quartieri della città e con i principali attrattori di traffico e il centro storico.

L'emergenza Covid-2019 e i provvedimenti adottati dal governo Nazionale sono destinati a dare un notevole impulso all'incremento della diversione modale da auto privata verso la bicicletta a patto che la nuova utenza percepisca che all'interno della città ci si può

muovere in bicicletta in tempi competitivi con l'auto privata su distanze fino a 4-5 km. Nell'arco dei prossimi 12 mesi vedranno la luce numerosi interventi già programmati ma è necessario integrare questi ultimi con percorsi in grado di completare l'effetto rete e infrastrutturare le direttrici che sono in grado di garantire una distribuzione nell'area centrale della città in cui sono collocati molti dei principali Poli attrattori.

Il pacchetto di interventi individuato in seno alla presente iniziativa è strutturato in due fasi di cui, la prima, realizzabile entro la riapertura delle scuole e, la seconda, entro i 4 mesi successivi. Dal momento che questa rete è finalizzata prioritariamente a servire la mobilità casa scuola e casa lavoro è stata effettuata una attività di coinvolgimento dell'università, delle scuole secondarie di secondo grado, degli enti e delle aziende pubbliche e delle Forze Armate e dei Corpi di Polizia per ricostruire i flussi di mobilità che,

# Premessa

quotidianamente, si muovono dalla residenza verso i luoghi di destinazione.

Questa attività, che per dimensioni e livello di collaborazione raggiunti costituisce uno dei primi casi del genere in Italia, potrà costituire la base per un'azione coordinata di Mobility Management Degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro basata su criteri quantitativi oggettivi e banche dati fruibili da tutti gli istituti scolastici e gli enti chiamati ad adottare interventi per incentivare forme di mobilità sostenibile da parte dei propri dipendenti e da parte degli studenti. la disponibilità di questi dati consentirà anche di effettuare un monitoraggio periodico dell'impatto derivante dall'attuazione dei suddetti provvedimenti facilmente aggiornabile.

Attraverso l'impiego di un modello di simulazione della distribuzione dei flussi di traffico sulla rete esistente e quella rappresentativa delle configurazioni

alternative di progetto, sono stati individuati gli itinerari che garantirebbero la maggiore efficienza degli spostamenti ciclistici in termini di contenimento dei tempi di percorrenza. attraverso un processo di progressiva selezione si è pervenuti all'individuazione di due sottoreti prioritarie che costituiscono un sistema che completa la circuitazione del quartiere Borgo saldandosi alla pista ciclabile già esistente su Viale Magna Grecia corredandola di una serie di penetrazioni all'interno del quartiere.

Le soluzioni adottate sono frutto di una intensa attività di ricognizione sul campo e di scelta tra diverse alternative di posizionamento dei percorsi ciclabili contemperando le esigenze di continuità e eleggibilità con quelle di mantenimento di adeguate condizioni di funzionalità delle fermate del trasporto pubblico, della sosta su strada e della circolazione veicolare, nel pieno rispetto delle condizioni di sicurezza

per ciascuna componente di traffico. Aldilà delle soluzioni specifiche individuate le sistemazioni per tratte elementari di viabilità, concorrono a definire un Abaco che, con gli opportuni adeguamenti in funzione dello specifico contesto di applicazione, potrà costituire un riferimento per molte altre applicazioni della rete prevista dal piano Urbano della mobilità sostenibile e dal piano generale del traffico urbano.

L'imminente pubblicazione delle linee guida per l'attuazione degli interventi previsti dall'articolo 229 del decreto legislativo 34/2020 in materia di corsie ciclabili e miglioramento delle condizioni di sicurezza per la mobilità ciclistica, consentirà di completare questo quadro e di definire il Bicipan, inteso come Piano attuativo dello scenario proposto dal PUMS del Comune di Taranto.

La relazione è strutturata in sette capitoli. Il primo capitolo è dedicato alla definizione dell'approccio metodologico allo studio ed alla definizione dei dati di base per la redazione dello stesso.

Il secondo capitolo è dedicato alla presentazione del quadro programmatico progettuale dell'assetto delle Infrastrutture per la mobilità ciclistica.

Il terzo capitolo è dedicato all'analisi dei dati ricevuti al fine della ricostruzione della domanda potenziale.

Il quarto capitolo descrive le elaborazioni effettuate per la definizione degli interventi prioritari a favore della mobilità ciclistica. In particolare nella prima parte si descrive la procedura effettuata per la ricostruzione della domanda di trasporto, connessa agli attrattori di traffico considerati che hanno partecipato all'attività di ricostruzione della domanda casa-lavoro e casa-studio. Il capitolo prosegue riportando i risultati

# Premessa

dell'applicazione del modello di assegnazione della domanda globale casa-scuola casa-lavoro al grafo della rete stradale. Gli elementi del grafo sono classificati secondo tre classi di velocità di percorrenza in base alle caratteristiche geometrico funzionali.

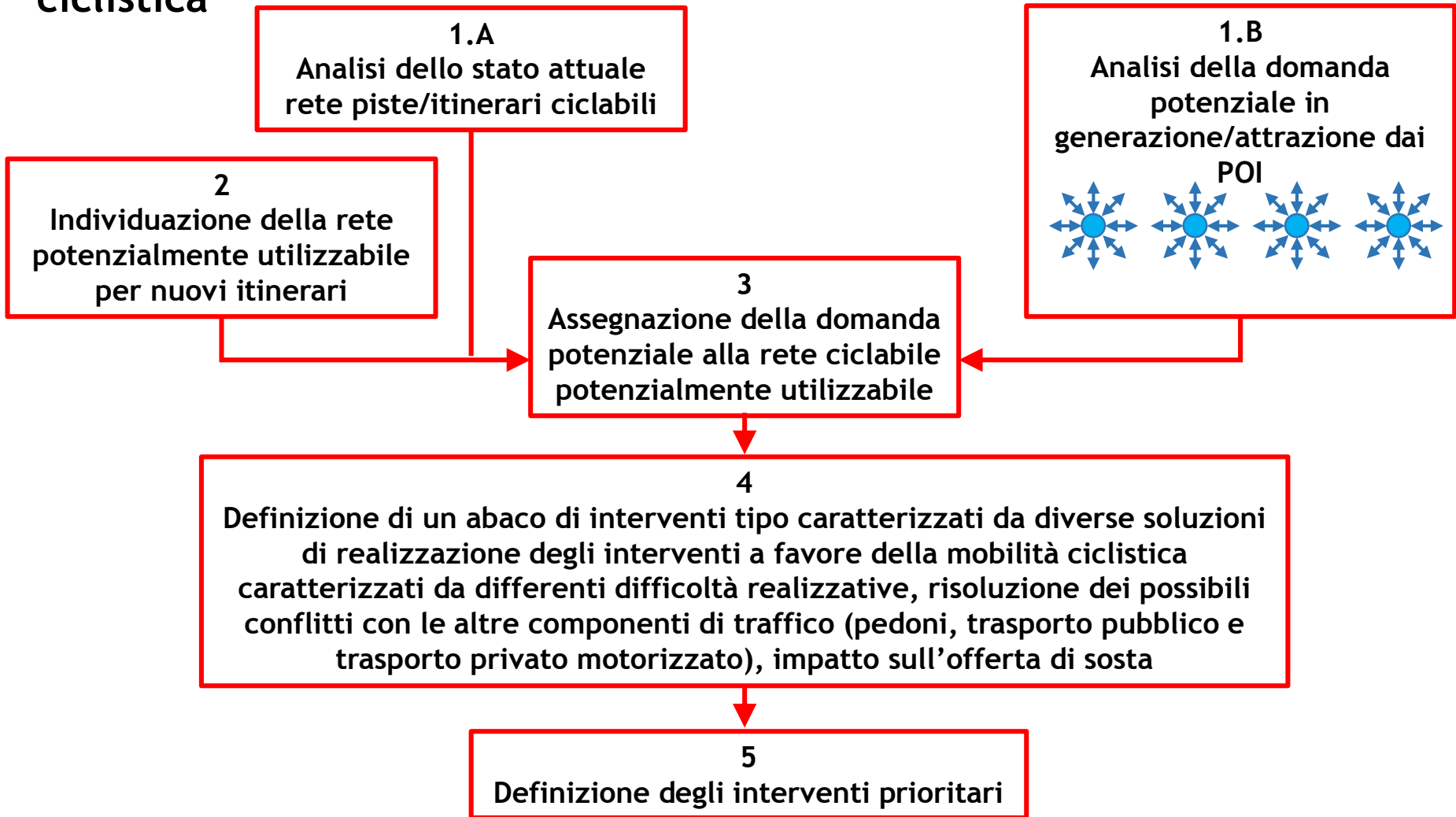
Il quinto capitolo riportata una riduzione della tavola in cui sono evidenziate due sottoreti di interesse prioritario riportate definite sulla base dei risultati della distribuzione dei flussi di traffico sulla rete.

Nel sesto capitolo, per l'itinerario risultato più attrattivo e funzionale, sono sviluppate delle analisi di dettaglio finalizzate ad individuare le alternative di sistemazione dei percorsi ciclabili da realizzare.

Nel settimo ed ultimo capitolo viene presentato l'assetto prescelto per l'itinerario attraverso la segnalazione della sistemazione dell'intera carreggiata per ciascuna tratta omogenea avvalendosi delle soluzioni proposte nell'abaco.

# 1 - Approccio metodologico e dati di base

Nel flow chart seguente si riporta l'approccio metodologico utilizzato per la definizione degli interventi prioritari in favore della mobilità ciclistica



# 1 - Approccio metodologico e dati di base

## Dati di base:

- **Scuole:** Residenze degli alunni, del personale docente e non docente e localizzazione sede scolastica di riferimento (sede centrale o distaccata)
- **Uffici pubblici/privati rilevanti:** Residenze degli addetti e localizzazione sede di riferimento (sede centrale o distaccata)
- **Rete delle piste ciclabili esistenti**
- **Rete delle piste ciclabili di progetto (PUMS ed aggiornamento DIP progetto BRT)**



# 1 - Approccio metodologico e dati di base

Per la trasmissione dei dati di base per dipendenti e studenti sono state previste due modalità:

**Dato disaggregato:**

- Per il personale dipendente (Enti, Aziende e Scuole) distinguendo per ogni eventuale sede di lavoro

Elenco residenze personale			
id	Comune di provenienza	Indirizzo (solo per residenti a Taranto)	numero civico

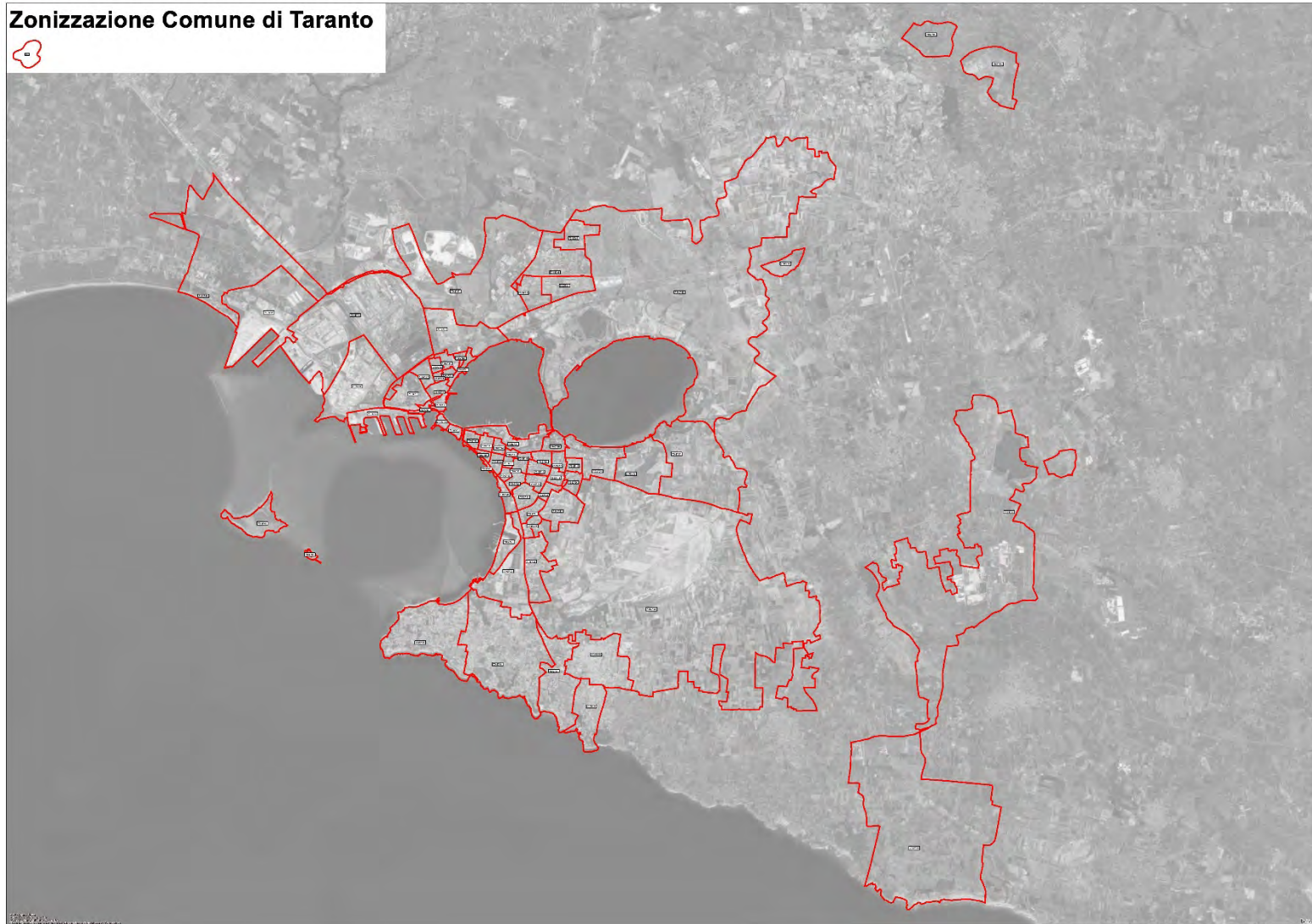
- Per gli studenti distinguendo per ogni eventuale sede dell'istituto

Elenco residenze studenti				
id	Comune di provenienza	Indirizzo (solo per residenti a Taranto)	numero civico	Anno di corso

**Dato aggregato per zona in base alla zonizzazione trasmessa (vedi slide seguente)**

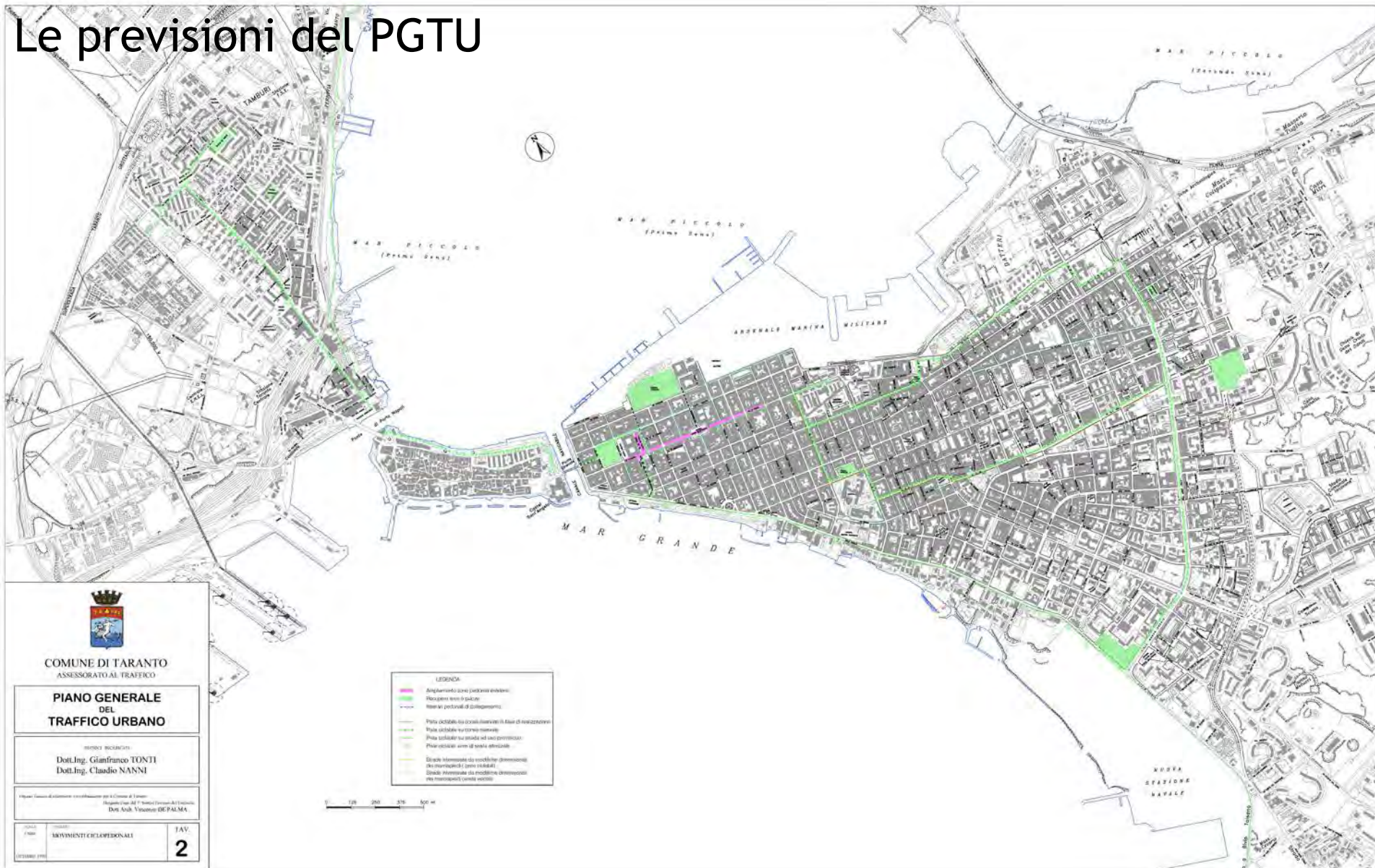
# 1 - Approccio metodologico e dati di base

## Zonizzazione



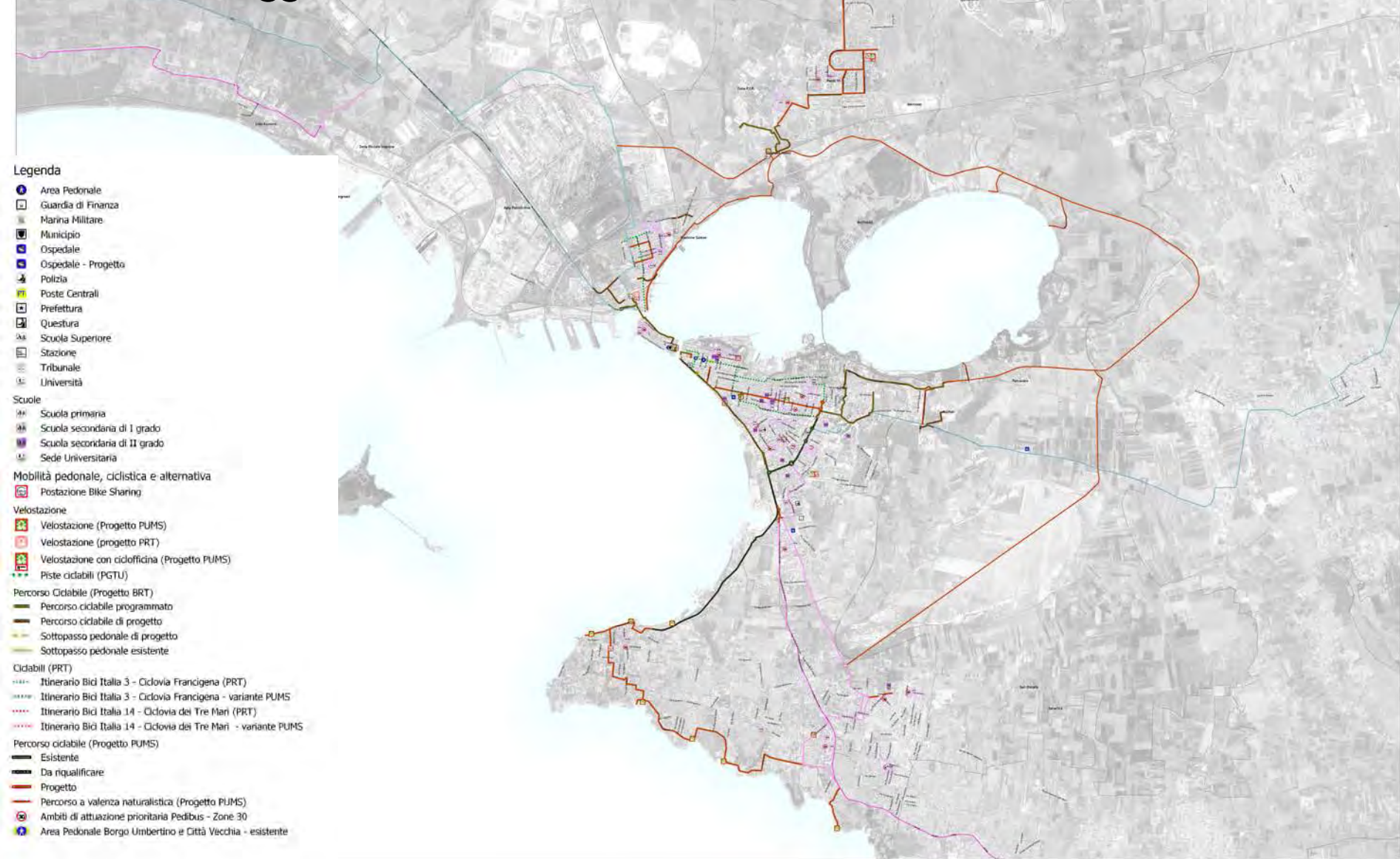
# 2 - Quadro programmatico progettuale dell'assetto delle infrastrutture per la mobilità ciclistica

## Le previsioni del PGTU



# 2 - Quadro programmatico progettuale dell'assetto delle infrastrutture per la mobilità ciclistica

## Il PUMS e l'aggiornamento nell'ambito della redazione del DIP BRT



# 2 - Quadro programmatico progettuale dell'assetto delle infrastrutture per la mobilità ciclistica

## Il PUMS e l'aggiornamento nell'ambito della redazione del DIP BRT

### Legenda

- Area Pedonale
  - Guardia di Finanza
  - Marina Militare
  - Municipio
  - Ospedale
  - Ospedale - Progetto
  - Polizia
  - Poste Centrali
  - Prefettura
  - Questura
  - Scuola Superiore
  - Stazione
  - Tribunale
  - Università
- Scuole
- Scuola primaria
  - Scuola secondaria di I grado
  - Scuola secondaria di II grado
  - Sede Universitaria
- Mobilità pedonale, ciclistica e alternativa
- Postazione Bike Sharing
- Velostazione
- Velostazione (Progetto PUMS)
  - Velostazione (progetto PRT)
  - Velostazione con ciclofficina (Progetto PUMS)
  - Piste ciclabili (PGTU)
- Percorso Ciclabile (Progetto BRT)
- Percorso ciclabile programmato
  - Percorso ciclabile di progetto
  - Sottopasso pedonale di progetto
  - Sottopasso pedonale esistente
- Ciclabili (PRT)
- Itinerario Bic Italia 3 - Ciclovía Francigena (PRT)
  - Itinerario Bic Italia 3 - Ciclovía Francigena - variante PUMS
  - Itinerario Bic Italia 14 - Ciclovía dei Tre Mari (PRT)
  - Itinerario Bic Italia 14 - Ciclovía dei Tre Mari - variante PUMS
- Percorso ciclabile (Progetto PUMS)
- Esistente
  - Da riqualificare
  - Progetto
  - Percorso a valenza naturalistica (Progetto PUMS)
- Ambiti di attuazione prioritaria Pedibus - Zone 30
- Area Pedonale Borgo Umbertino e Città Vecchia - esistente



# 3 - Analisi dei dati ricevuti

Gli Enti, Aziende e Istituti che hanno trasmesso i dati sono:

ID	Tipologia	Nome
1	Azienda	AMAT SPA
2	Azienda	AMIU SPA
3	Ente pubblico	ASL (*) dati non validati
4	Ente pubblico	COMUNE DI TARANTO
5	Ente pubblico	GUARDIA DI FINANZA
6	Istituto scolastico	LICEO GINNASIO STATALE ARISTOSSENSO
7	Istituto scolastico	LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"
8	Istituto scolastico	I.I.S.S. "LISIDE"
9	Istituto scolastico	I.I.S.S. "A. PACINOTTI"
10	Istituto scolastico	I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"
11	Istituto scolastico	I.I.S.S. "ARCHIMEDE"
12	Ente pubblico	POLIZIA DI STATO-XV REPARTO MOBILE
13	Ente pubblico	MARINA MILITARE
14	Istituto scolastico	LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"
15	Istituto scolastico	I.I.S.S. "GALILEO FERRARIS"
16	Istituto scolastico	I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"
17	Ente pubblico	PROCURA DELLA REPUBBLICA

# 3 - Analisi dei dati ricevuti

In sintesi i dati ricevuti sono:

- **8'793 dipendenti di cui 5'425 residenti a Taranto (62%) e 3'368 fuori Taranto (32%)**
- **7'433 studenti di cui 5'189 residenti a Taranto (70%) e 2'244 fuori Taranto (22%)**

# 3 - Analisi dei dati ricevuti

Ente/Azienda/Istituto	Totale Dipendenti	Comune	Dipendenti	Incidenza
AMAT SPA	437	TARANTO	284	65%
		ALTRO COMUNE	153	35%
AMIU SPA	428	TARANTO	341	80%
		ALTRO COMUNE	87	20%
ASL (* dato non validato non utilizzato per le elaborazioni)	4'034	TARANTO	1'634	41%
		ALTRO COMUNE	2'400	59%
COMUNE DI TARANTO	705	TARANTO	530	75%
		ALTRO COMUNE	175	25%
GUARDIA DI FINANZA	374	TARANTO	170	45%
		ALTRO COMUNE	204	55%
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"	183	TARANTO	141	77%
		ALTRO COMUNE	42	23%
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"	145	TARANTO	101	70%
		ALTRO COMUNE	44	30%
I.I.S.S. "LISIDE"	161	TARANTO	101	63%
		ALTRO COMUNE	60	37%
I.I.S.S. "A. PACINOTTI"	194	TARANTO	152	78%
		ALTRO COMUNE	42	22%
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"	138	TARANTO	111	80%
		ALTRO COMUNE	27	20%
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"	168	TARANTO	121	72%
		ALTRO COMUNE	47	28%
POLIZIA DI STATO-XV REPARTO MOBILE	191	TARANTO	63	33%
		ALTRO COMUNE	128	67%
MARINA MILITARE	2'820	TARANTO	2'819	100%
		ALTRO COMUNE	1	0%
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"	183	TARANTO	147	80%
		ALTRO COMUNE	36	20%
I.I.S.S. "GALILEO FERRARIS"	161	TARANTO	115	71%
		ALTRO COMUNE	46	29%
PROCURA DELLA REPUBBLICA	76	TARANTO	53	70%
		ALTRO COMUNE	23	30%



# 3 - Analisi dei dati ricevuti

Istituto	Totale Studenti	Comune	Studenti	Incidenza
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENO"	1'587	TARANTO	1'026	65%
		ALTRO COMUNE	561	35%
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"	1'140	TARANTO	766	67%
		ALTRO COMUNE	374	33%
I.I.S.S. "LISIDE"	555	TARANTO	457	82%
		ALTRO COMUNE	98	18%
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"	1'116	TARANTO	816	73%
		ALTRO COMUNE	300	27%
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"	681	TARANTO	501	74%
		ALTRO COMUNE	180	26%
LICEO DELLE SCIENZE UMANAE "VITTORINO DA FELTRE"	831	TARANTO	576	69%
		ALTRO COMUNE	255	31%
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"	1'523	TARANTO	1'047	69%
		ALTRO COMUNE	476	31%
I.I.S.S. "A. PACINOTTI"	Non ha fornito i date relativi agli studenti			
I.I.S.S. "GALILEO FERRARIS"	Ha fornito senza la specificazione dell'indirizzo all'interno del comune di Taranto, quindi non sono stati trattati			

# 3 - Analisi dei dati ricevuti

## **Le criticità riscontrate nei dati ricevuti sono riportate di seguito:**

- **ASL:** è stata trasmessa la sede di lavoro senza l'indirizzo e non è stato possibile georeferenziare i dati trasmessi quindi non sono stati utilizzati per l'elaborazione.
- **ISTITUTO LISIDE:** il personale non è distinto per sedi, imputato tutto alla sede centrale.
- **ISTITUTO PACINOTTI:** non ha trasmesso il file degli studenti.
- **I.I.S.S. "ARCHIMEDE":** il personale non è distinto per sedi, imputato tutto alla sede centrale.
- **I.I.S.S. "GALILEO FERRARIS":** non sono stati trasmessi gli indirizzi dei studenti residenti a Taranto
- **I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI":** non sono stati trasmessi i dati dei dipendenti
- **PROCURA DELLA REPUBBLICA-TRIBUNALE DI TARANTO:** non sono distinti i comuni di residenza dei 23 pendolari

# 4 - Domanda potenziale e assegnazione alla rete stradale

Le elaborazioni effettuate a valle della raccolta e sistematizzazione dei dati sono sinteticamente descritte di seguito:

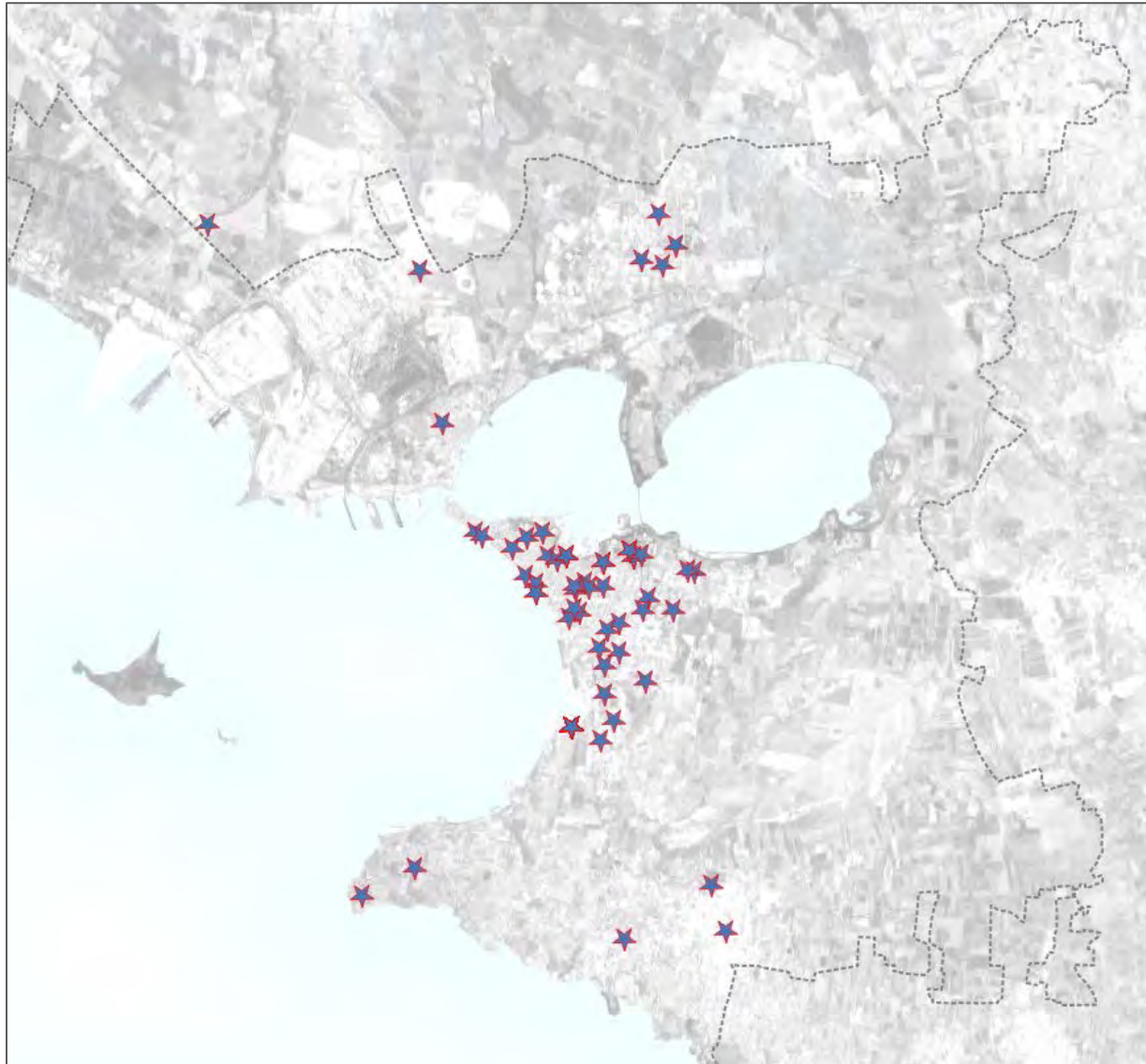
1. **Determinazione degli spostamenti Casa-Lavoro:**
  - A. Geolocalizzazione delle sedi centrali e distaccate degli Enti, Aziende ed Istituti scolastici (POI-Lavoro)
  - B. Geolocalizzazione dei dipendenti
2. **Determinazione degli spostamenti Casa-Studio:**
  - A. Geolocalizzazione delle sedi centrali e distaccate degli Istituti scolastici (POI-Studio)
  - B. Geolocalizzazione degli studenti
3. **Creazione della matrice O/D in funzione della zonizzazione adottata**
4. **Utilizzo del modello di simulazione per (vedi slide successive):**
  - A. La definizione del modello di offerta
  - B. L'assegnazione della domanda potenziale
  - C. La caratterizzazione degli itinerari ciclabili
5. **Analisi delle caratteristiche delle strade selezionate e definizione degli interventi prioritari**

# 4 - Domanda potenziale e assegnazione alla rete stradale

4. Il modello di simulazione (VISUM) è stato utilizzato sia per la ricostruzione del modello di offerta che per l'assegnazione della domanda potenziale.
- 4A. Il modello di offerta, rappresentativo dell'infrastruttura su cui si instradano gli spostamenti, è stato definito per successivi affinamenti.  
In prima approssimazione il grafo della rete delle possibili piste ciclabili è rappresentata dall'intera rete stradale ad esclusione delle categorie stradali interdette alla biciclette: strade extraurbane principali ed urbane di scorrimento. Tutte le strade saranno considerate bidirezionali, anche quelle a senso unico, per considerare anche possibili piste ciclabili contromano. La velocità di percorrenza è stata posta pari a 20 km/h per le piste ciclabili esistenti in sede propria, 10 km/h per le piste ciclabili su corsie riservate su strada e pari a 5 km/h per tutte le altre, per indurre un maggiore utilizzo delle rete ciclabile già disponibile.
- 4B. Il risultato dell'assegnazione ha individuato gli assi stradali su cui si concentreranno gli spostamenti sistematici che potrebbero trovare maggiore diversione modale ciclistica tanto più vengono individuati percorsi ciclabili adeguati.

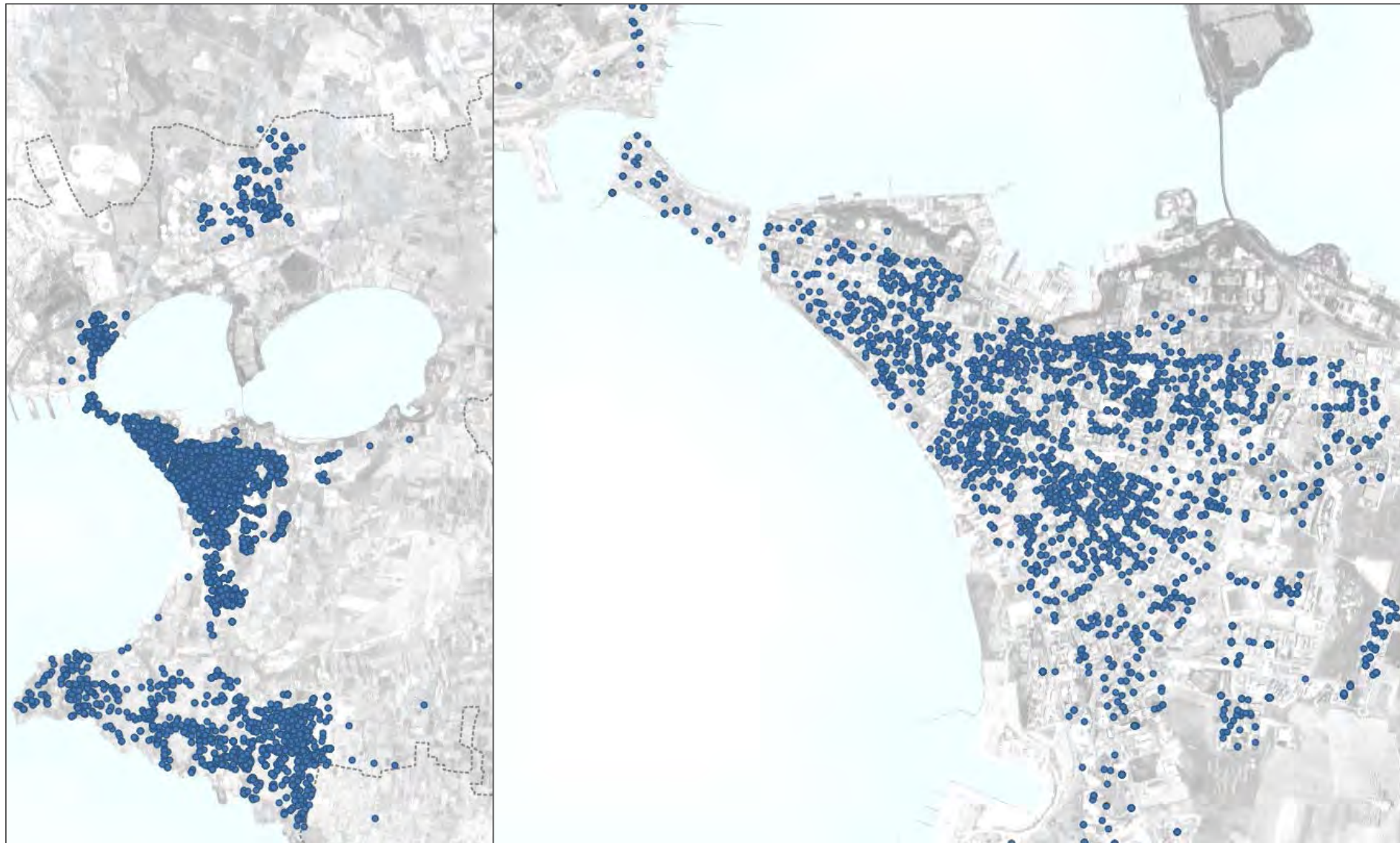
# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1A. Geolocalizzazione dei POI-Lavoro - tutte le sedi lavorative dichiarate



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti - residenti a Taranto



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1A. Geolocalizzazione dei POI-Lavoro - dettaglio delle sedi comunali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1A. Geolocalizzazione dei POI-Lavoro - dettaglio delle sedi comunali

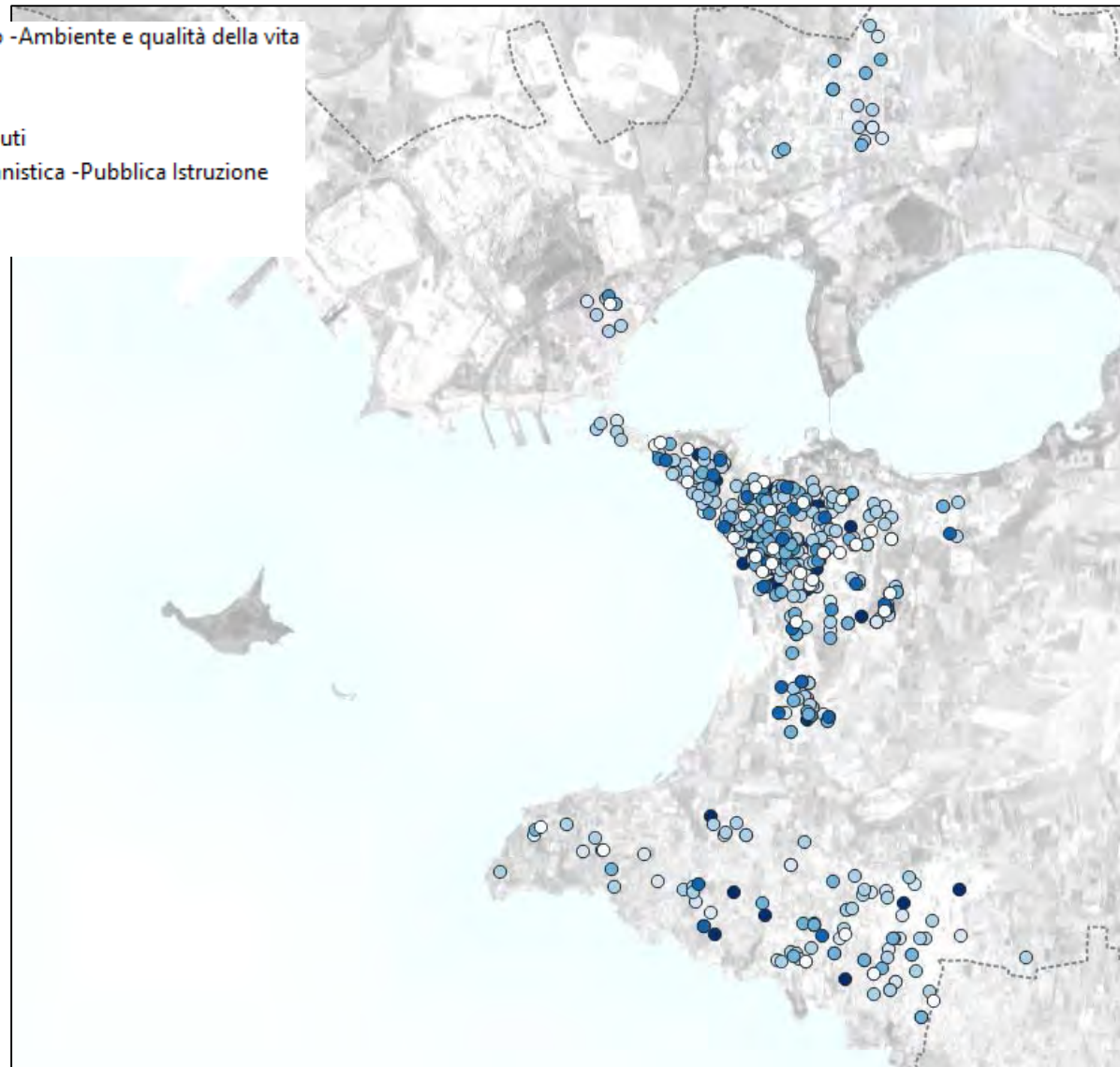
Sede comunale	Totale Dipendenti	Comune residenza	Dipendenti	Incidenza
COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita	54	Taranto	38	70%
		Altro comune	16	30%
COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive	28	Taranto	24	86%
		Altro comune	4	14%
COMUNE DI TARANTO-Avvocatura	20	Taranto	15	75%
		Altro comune	5	25%
COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi	97	Taranto	79	81%
		Altro comune	18	19%
COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione	297	Taranto	221	74%
		Altro comune	76	26%
COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale	168	Taranto	119	71%
		Altro comune	49	29%
COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali	41	Taranto	34	83%
		Altro comune	7	17%



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

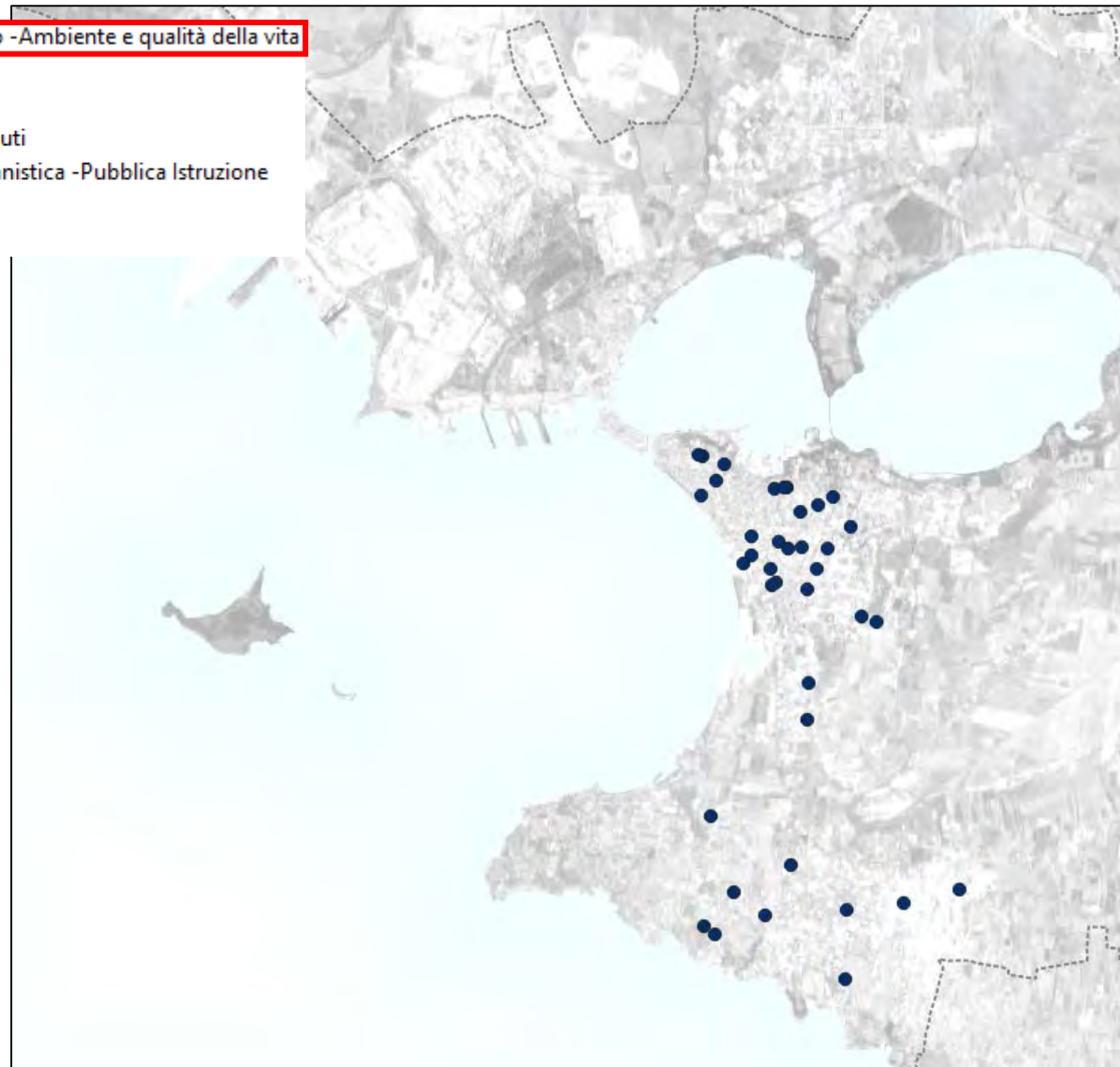
- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

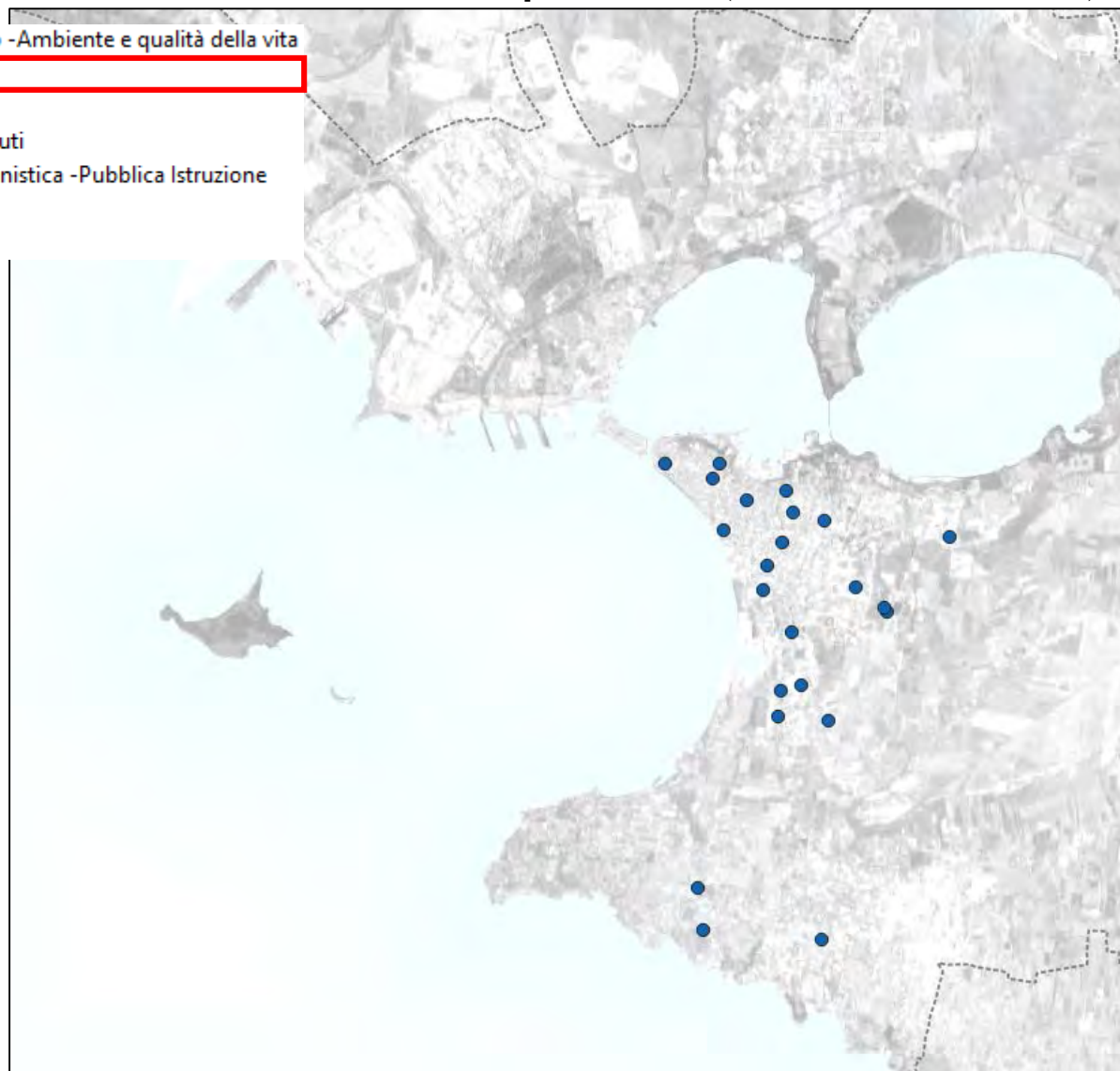
- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

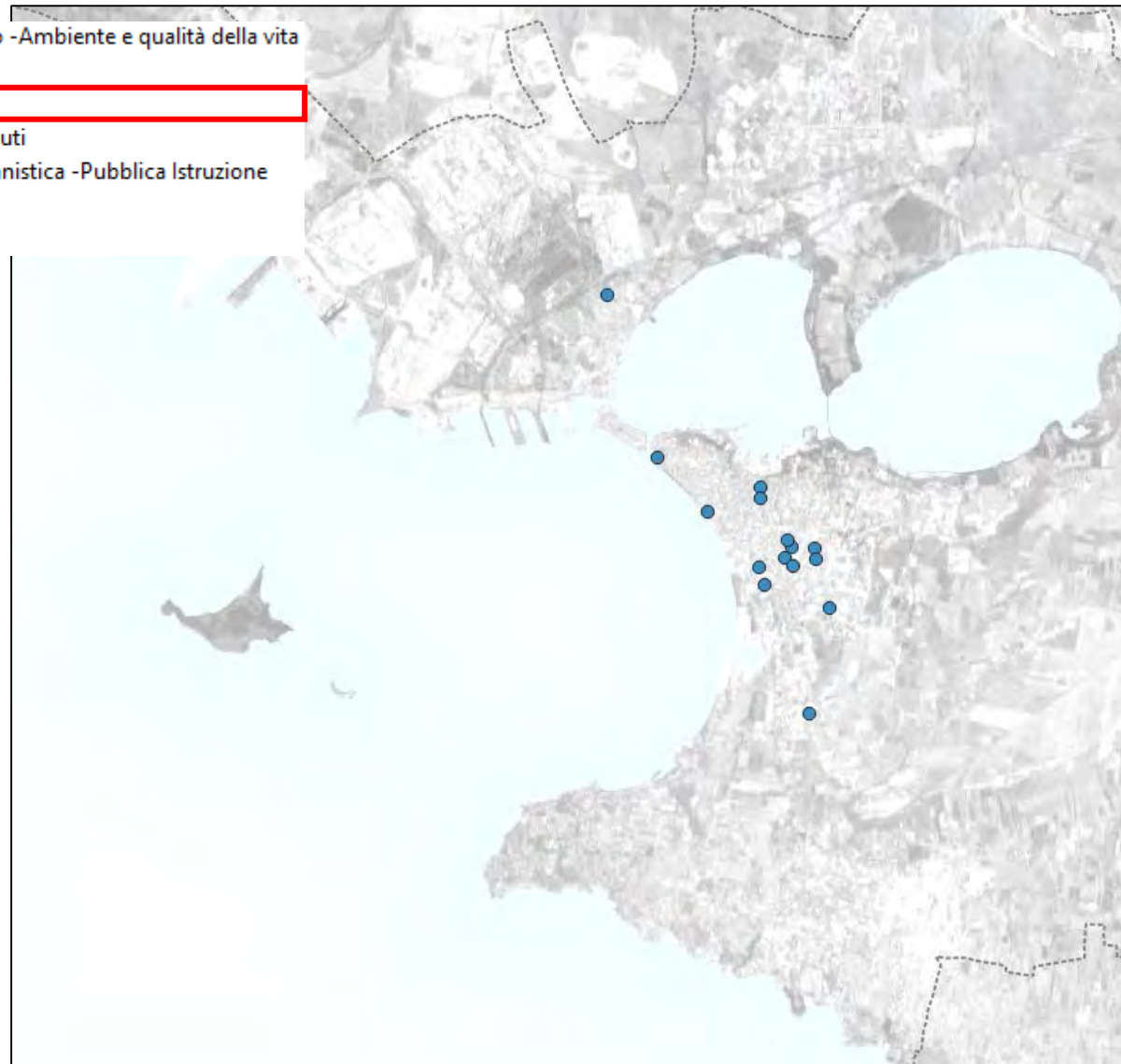
- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

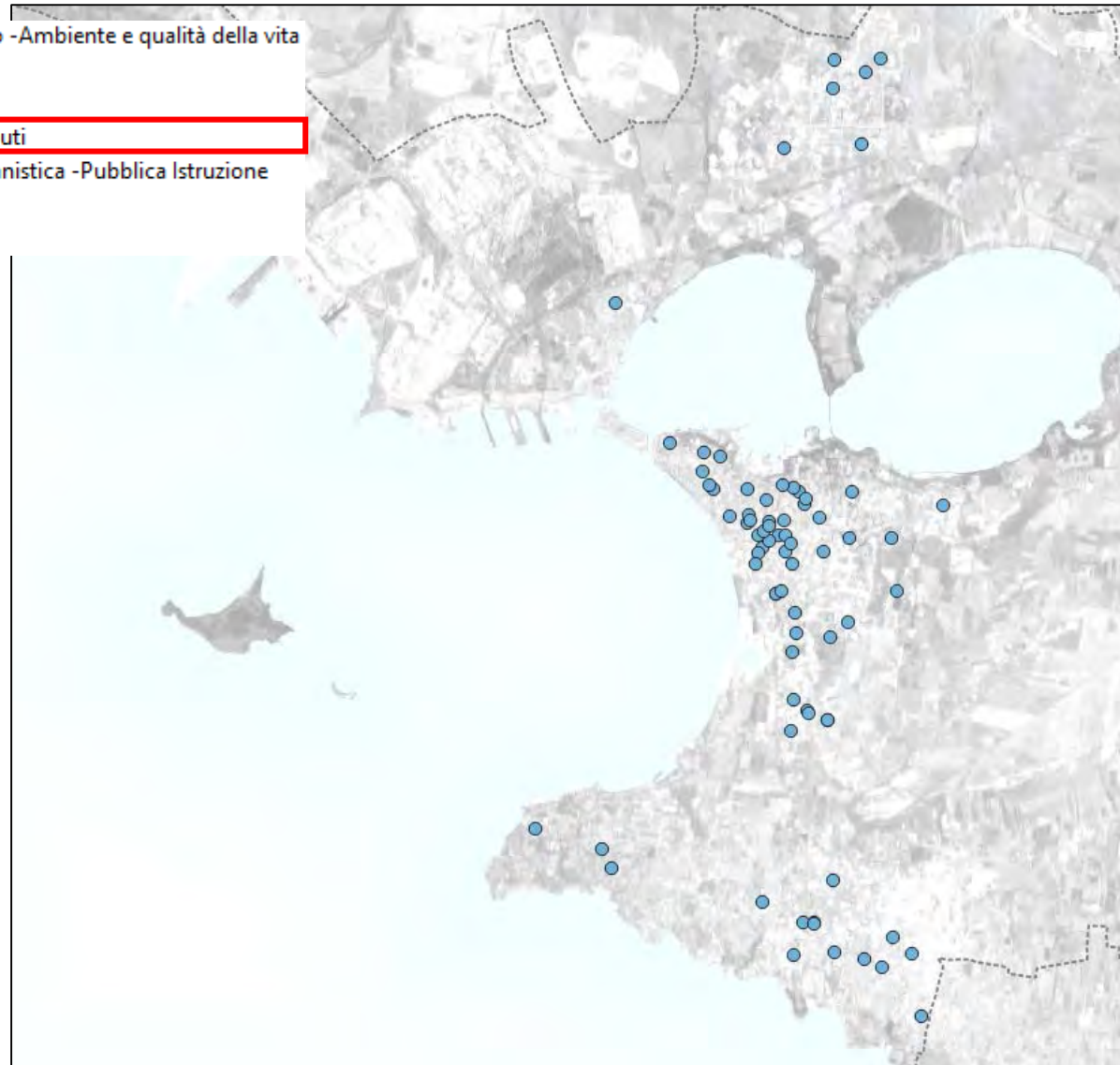
- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

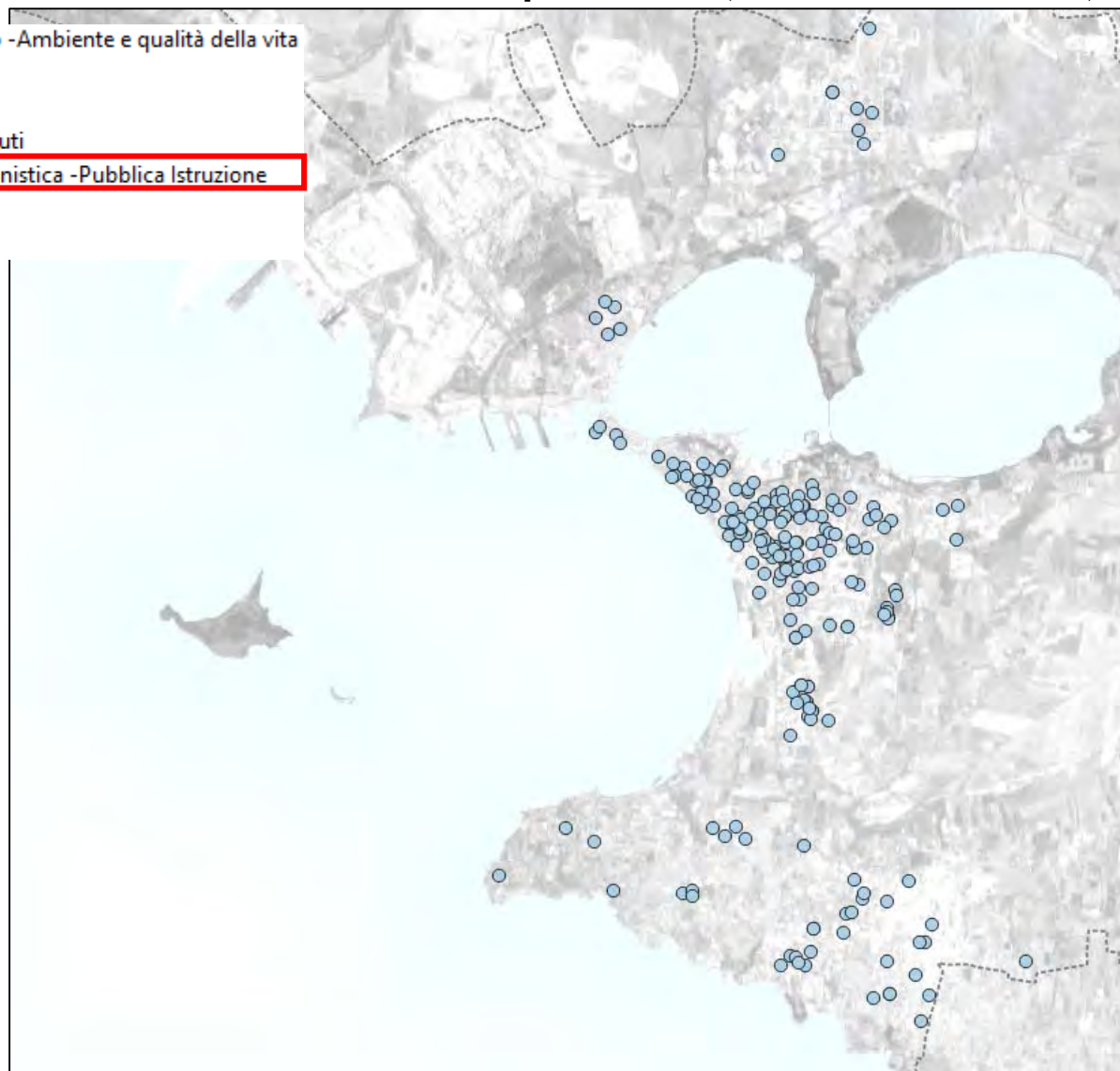
- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

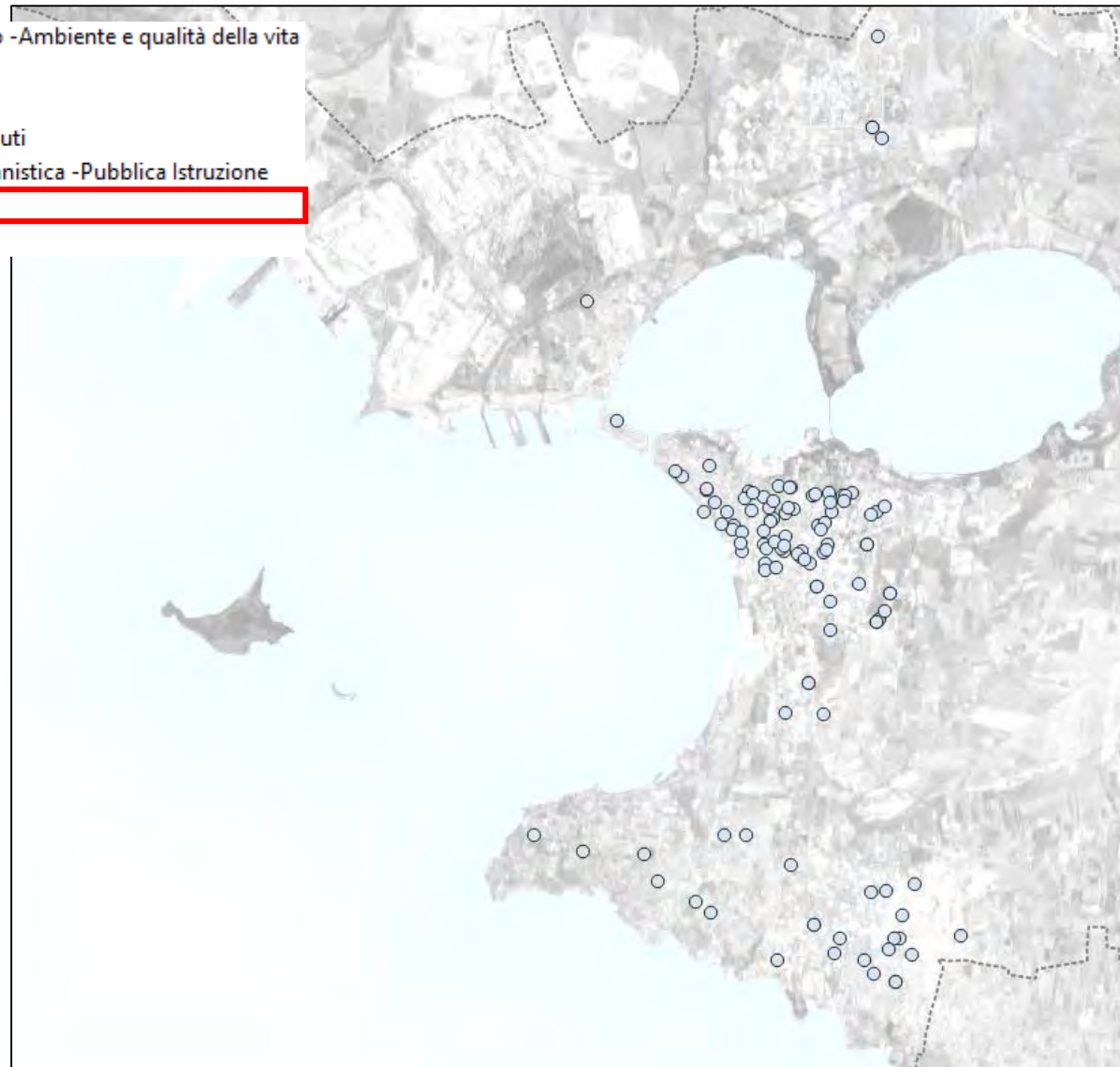
- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali



# 4.1 - Spostamenti Casa-Lavoro

## 1B. Geolocalizzazione dei dipendenti comunali distinti per sede (residenti a Taranto)

- COMUNE DI TARANTO-Affari generali - Gabinetto Sindaco -Ambiente e qualità della vita
- COMUNE DI TARANTO-Attività Produttive
- COMUNE DI TARANTO-Avvocatura
- COMUNE DI TARANTO-Economato - Risorse Umane - Tributi
- COMUNE DI TARANTO-Lavori pubblici - Patrimonio -Urbanistica -Pubblica Istruzione
- COMUNE DI TARANTO-Polizia Locale
- COMUNE DI TARANTO-Servizi Sociali





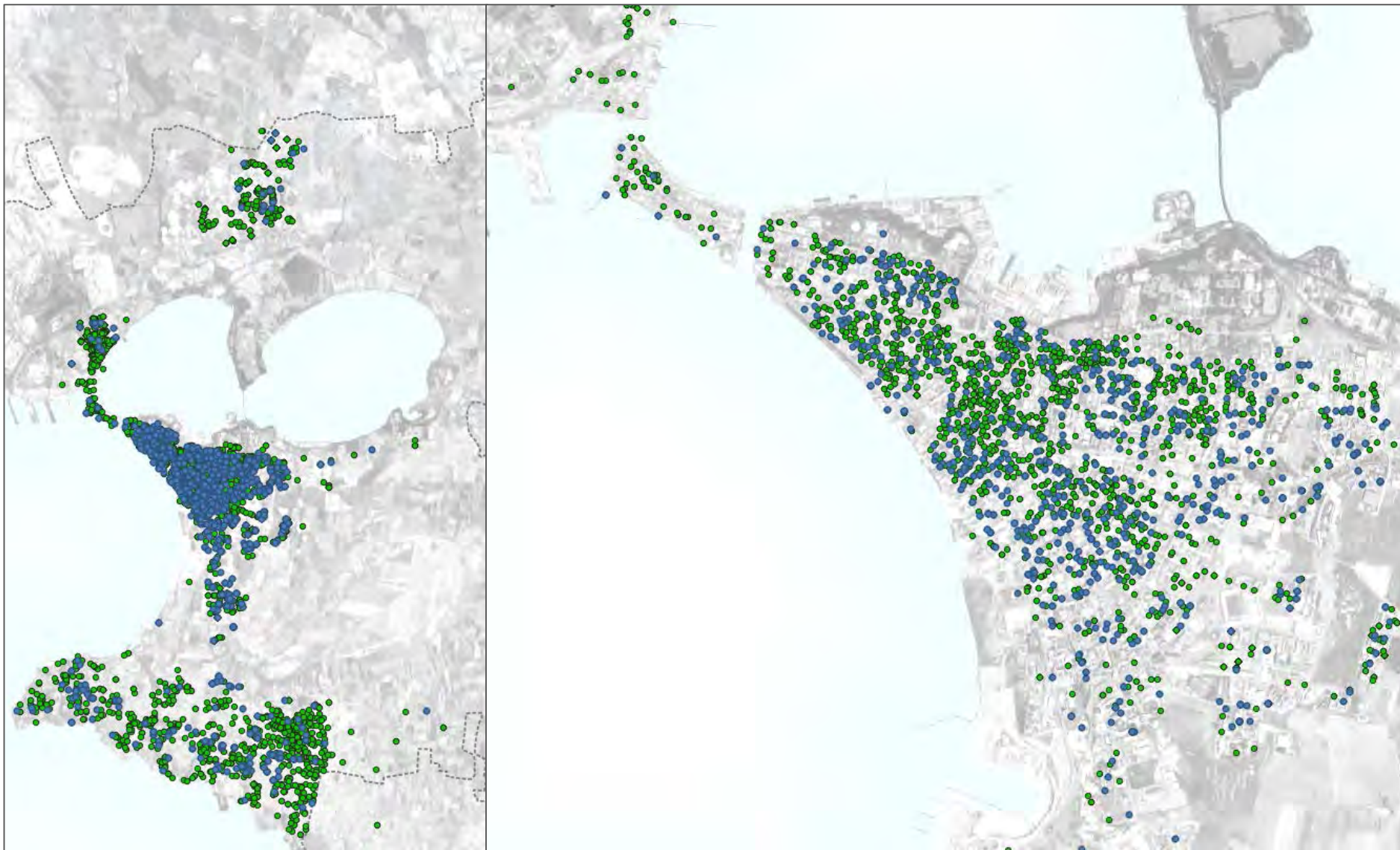
# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2A. Geolocalizzazione dei POI-Studio - tutte le sedi degli istituti dichiarate



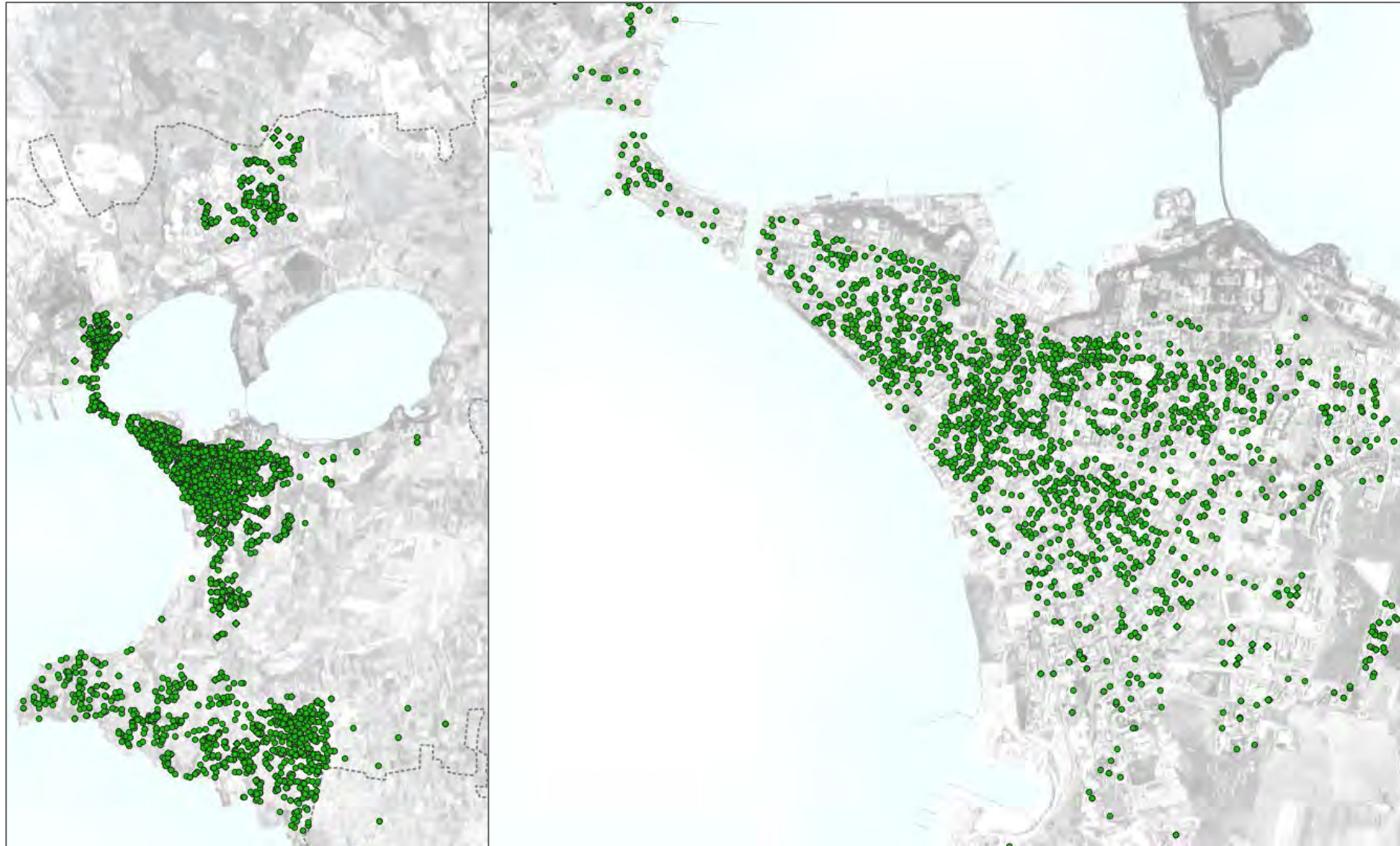
# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti e dipendenti scuole (solo residenti a Taranto)



# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

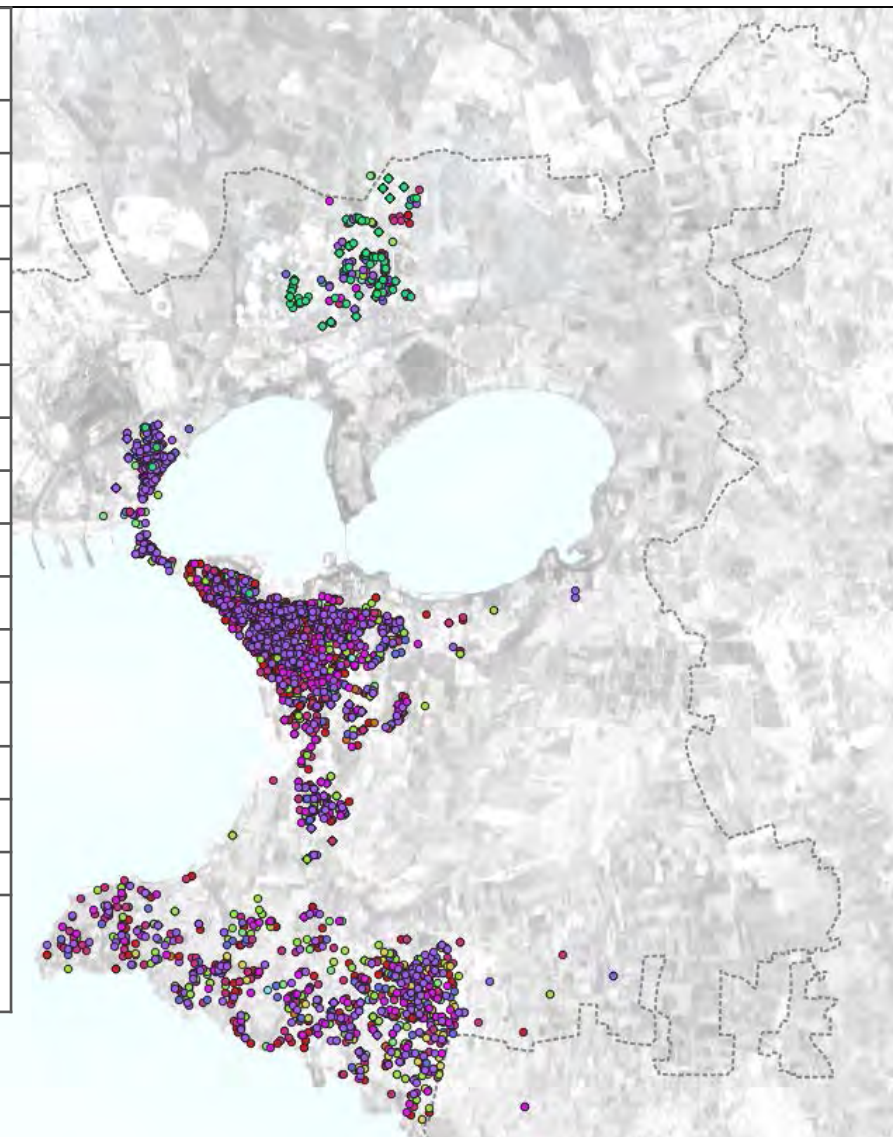
## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (solo residenti a Taranto)



# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (solo residenti a Taranto)

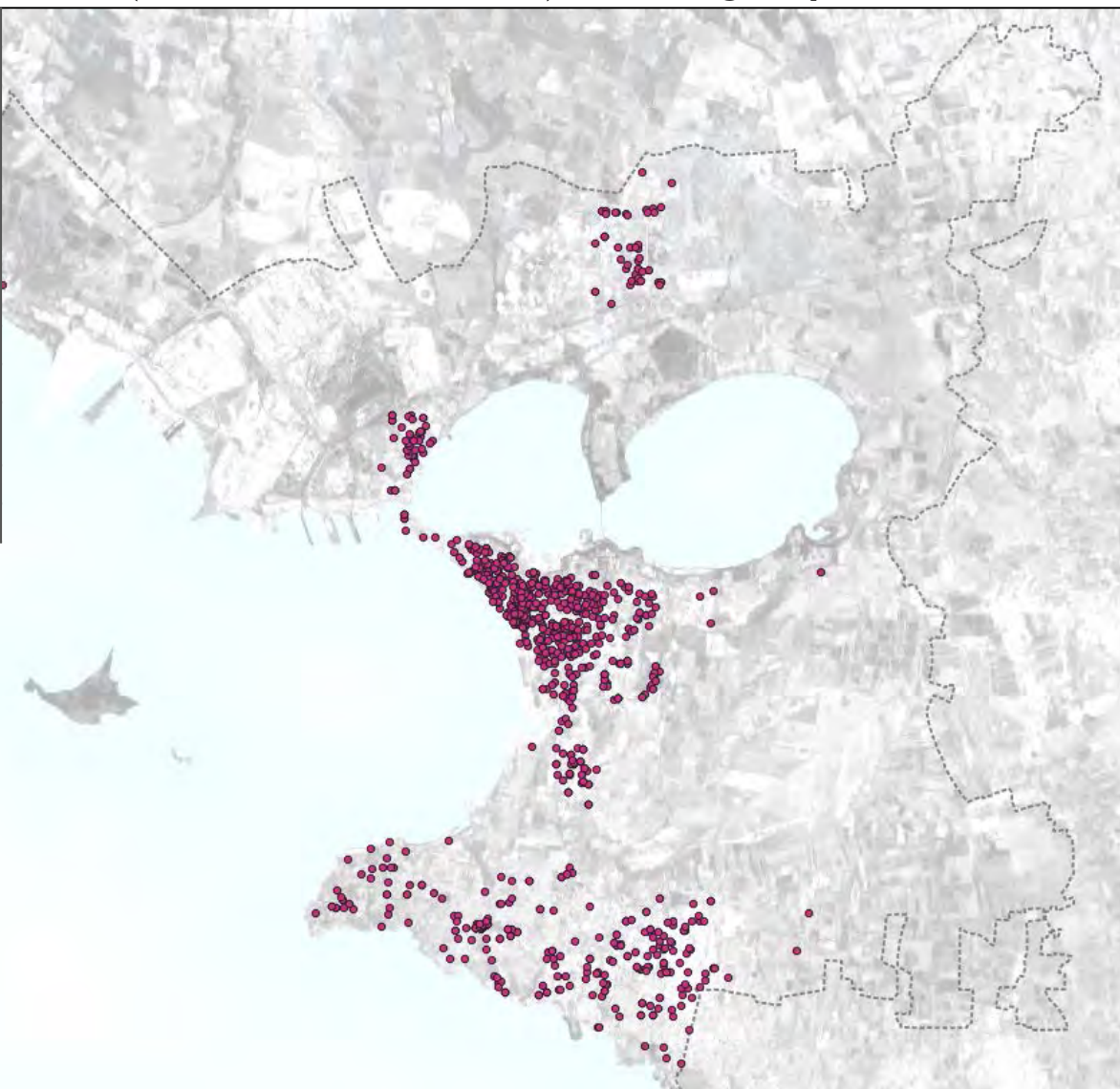
Istituto	Totale Studenti	Comune	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"	1'587	TARANTO	1'026
		ALTRO COMUNE	561
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"	1'140	TARANTO	766
		ALTRO COMUNE	374
I.I.S.S. "LISIDE"	555	TARANTO	457
		ALTRO COMUNE	98
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"	1'116	TARANTO	816
		ALTRO COMUNE	300
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"	681	TARANTO	501
		ALTRO COMUNE	180
LICEO DELLE SCIENZE UMANAE "VITTORINO DA FELTRE"	831	TARANTO	576
		ALTRO COMUNE	255
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"	1'523	TARANTO	1'047
		ALTRO COMUNE	476
I.I.S.S. "A. PACINOTTI"	Non ha fornito i date relativi agli studenti		
I.I.S.S. "GALILEO FERRARIS"	Ha fornito senza la specificazione dell'indirizzo all'interno del comune di Taranto, quindi non sono stati trattati		



# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

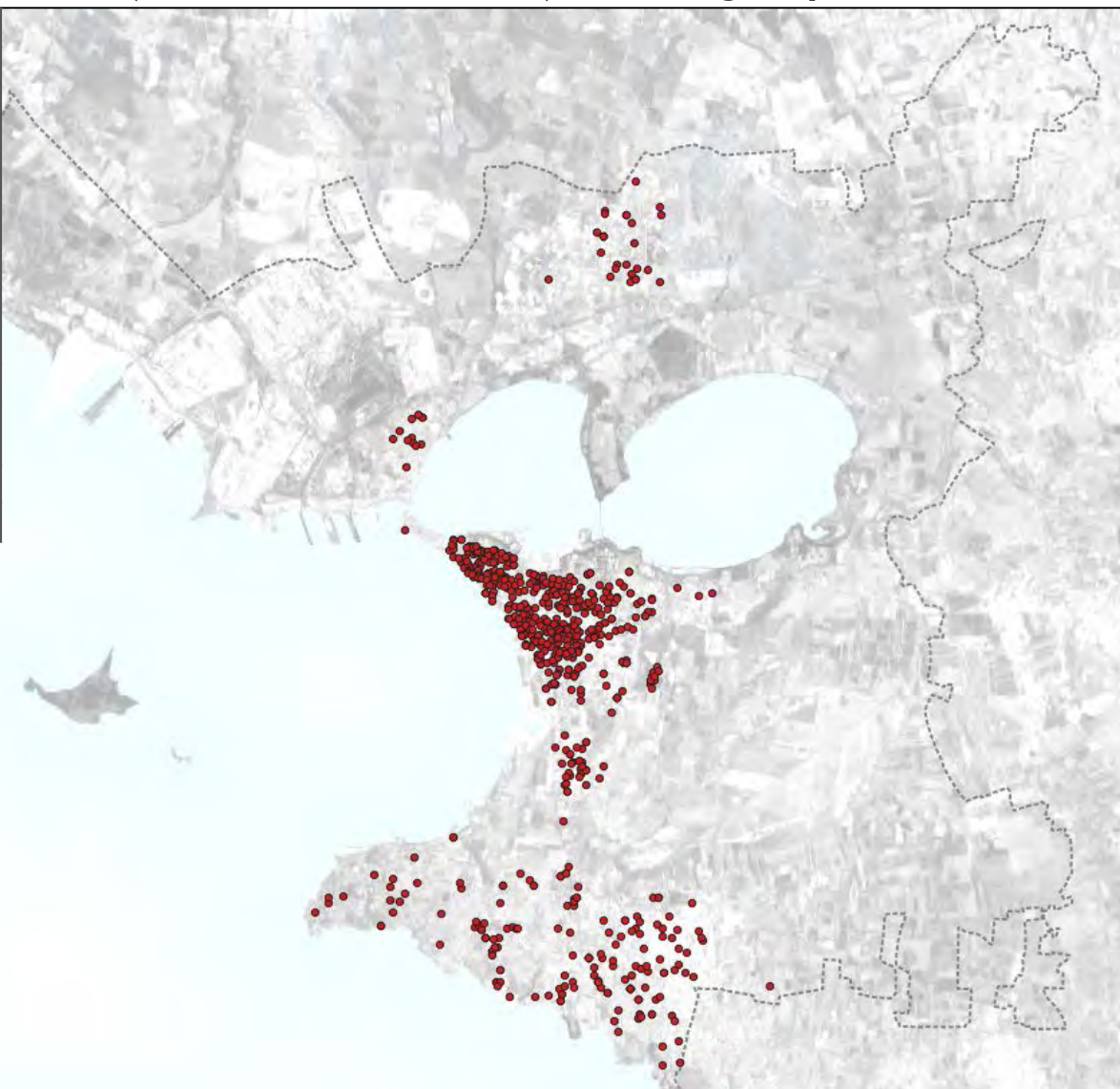


- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI

# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

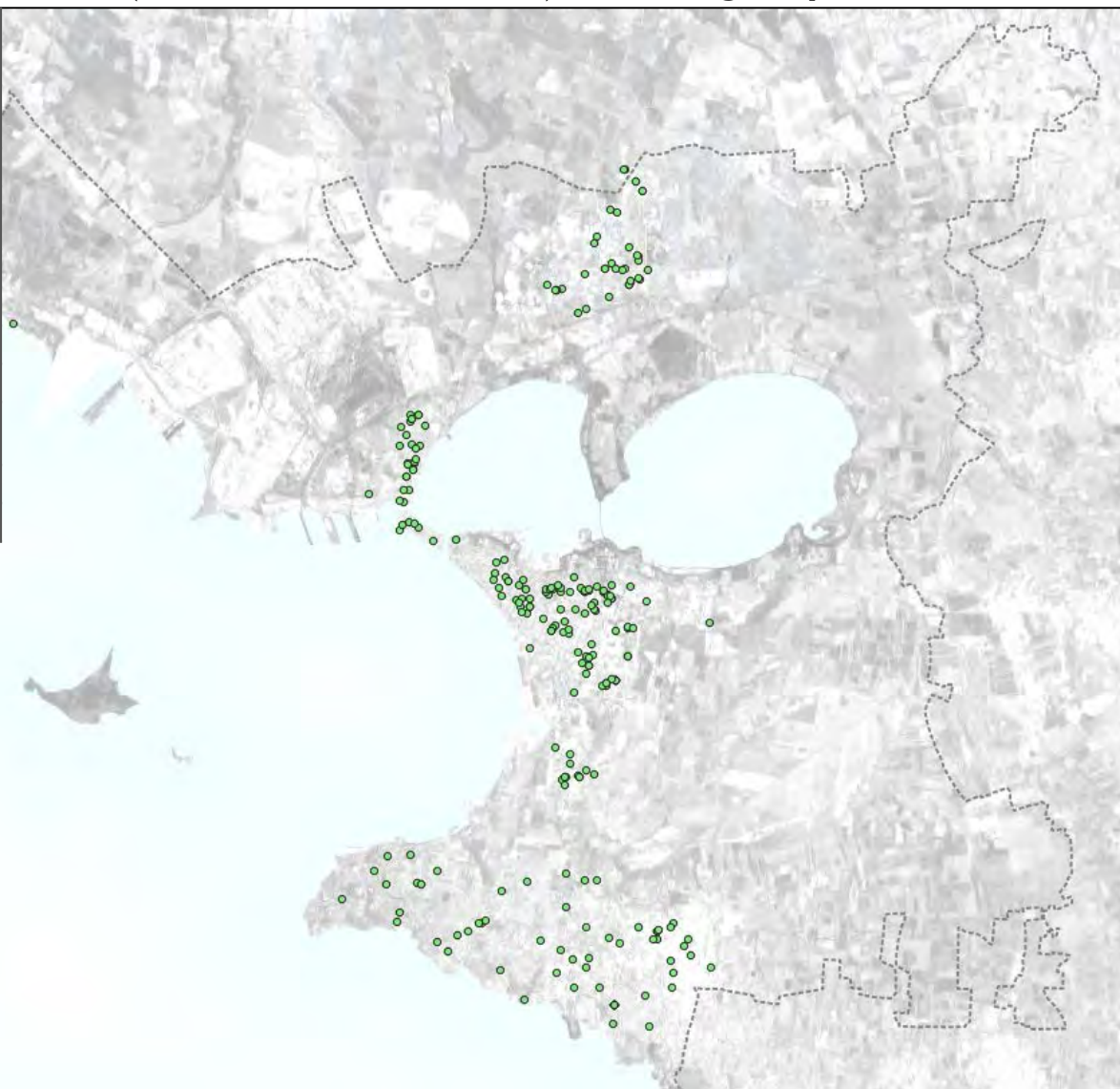


- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI

# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
<b>I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE</b>	<b>254</b>
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154



- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- **I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE**
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI

# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
<b>I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)</b>	<b>140</b>
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICÇO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- **I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)**
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICÇO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI





# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
<b>I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCHO)</b>	<b>63</b>
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- **I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCHO)**
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI

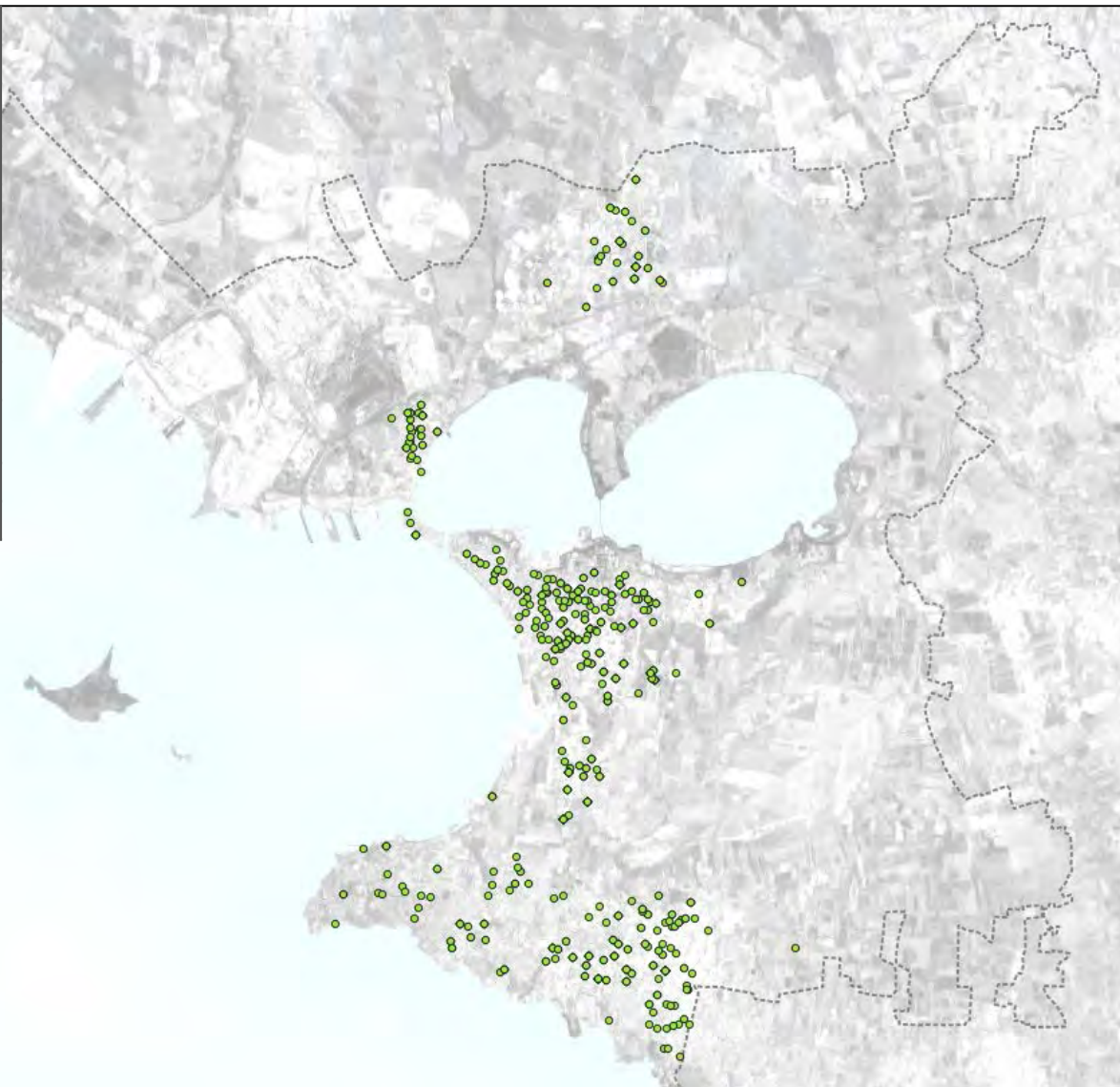


# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
<b>I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE</b>	<b>816</b>
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- **I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE**
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI

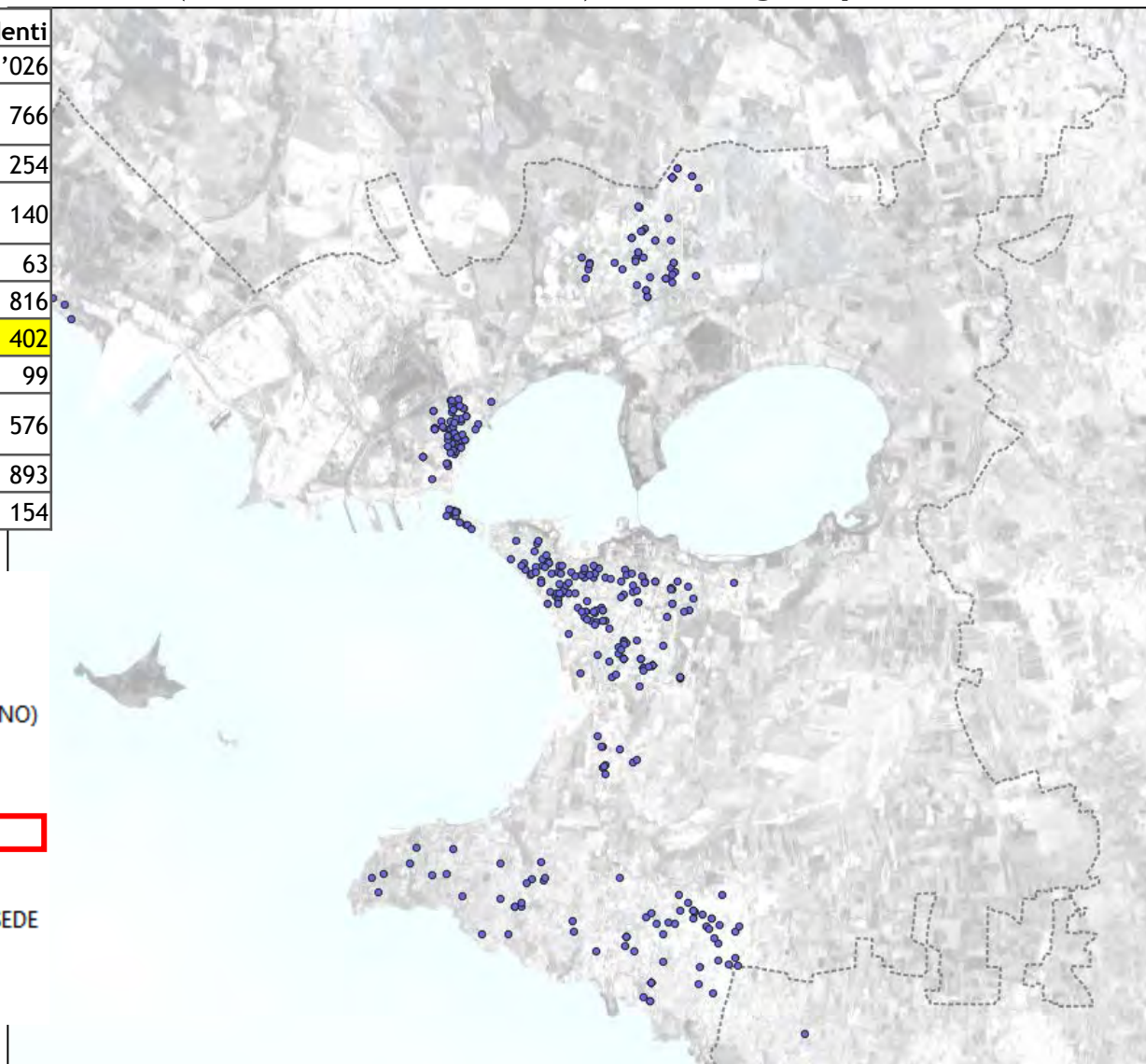


# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
<b>I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE</b>	<b>402</b>
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- **I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE**
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI



# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
<b>I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO</b>	<b>99</b>
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

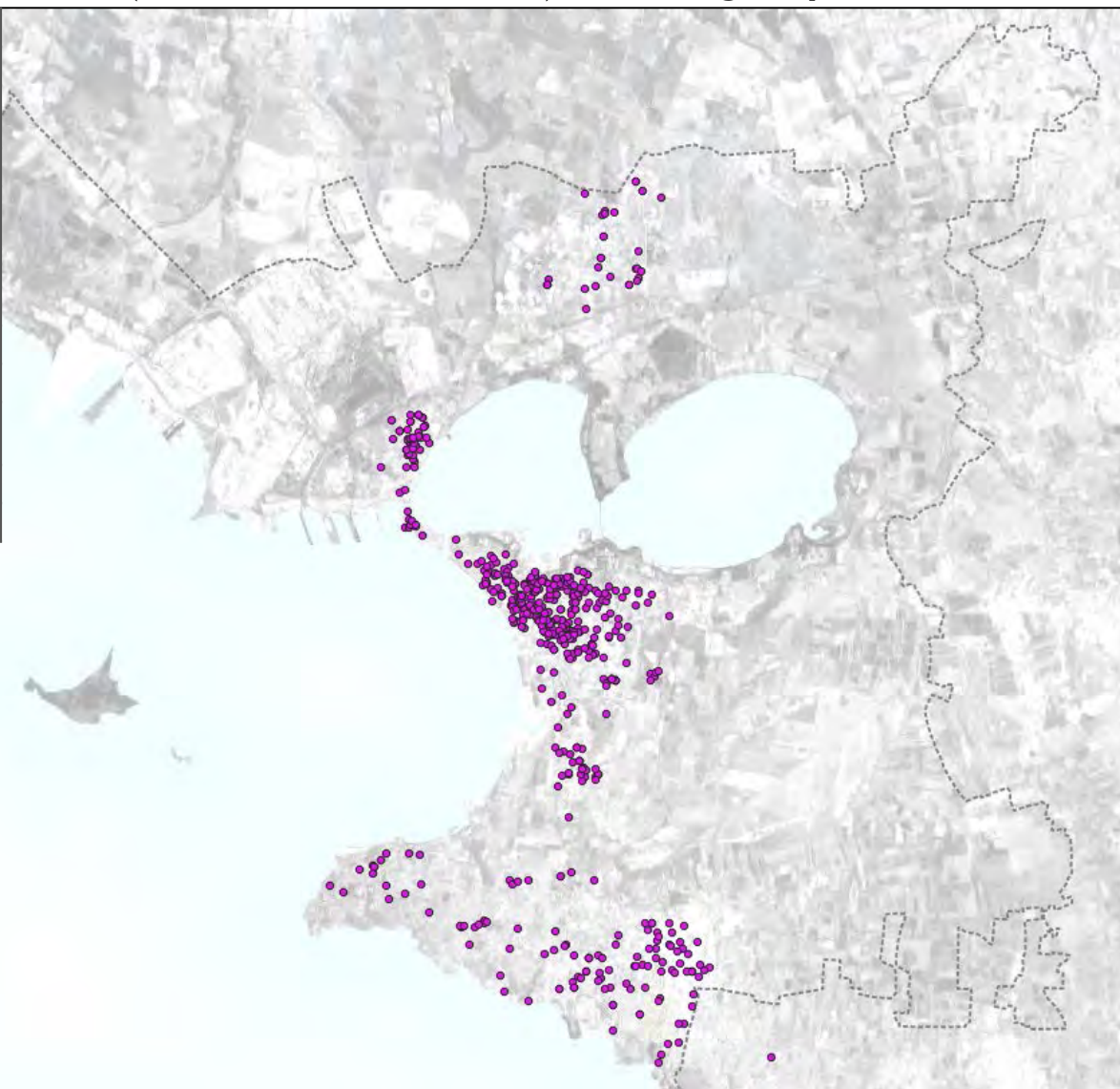
- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- **I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO**
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI



# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
<b>LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE</b>	<b>576</b>
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154



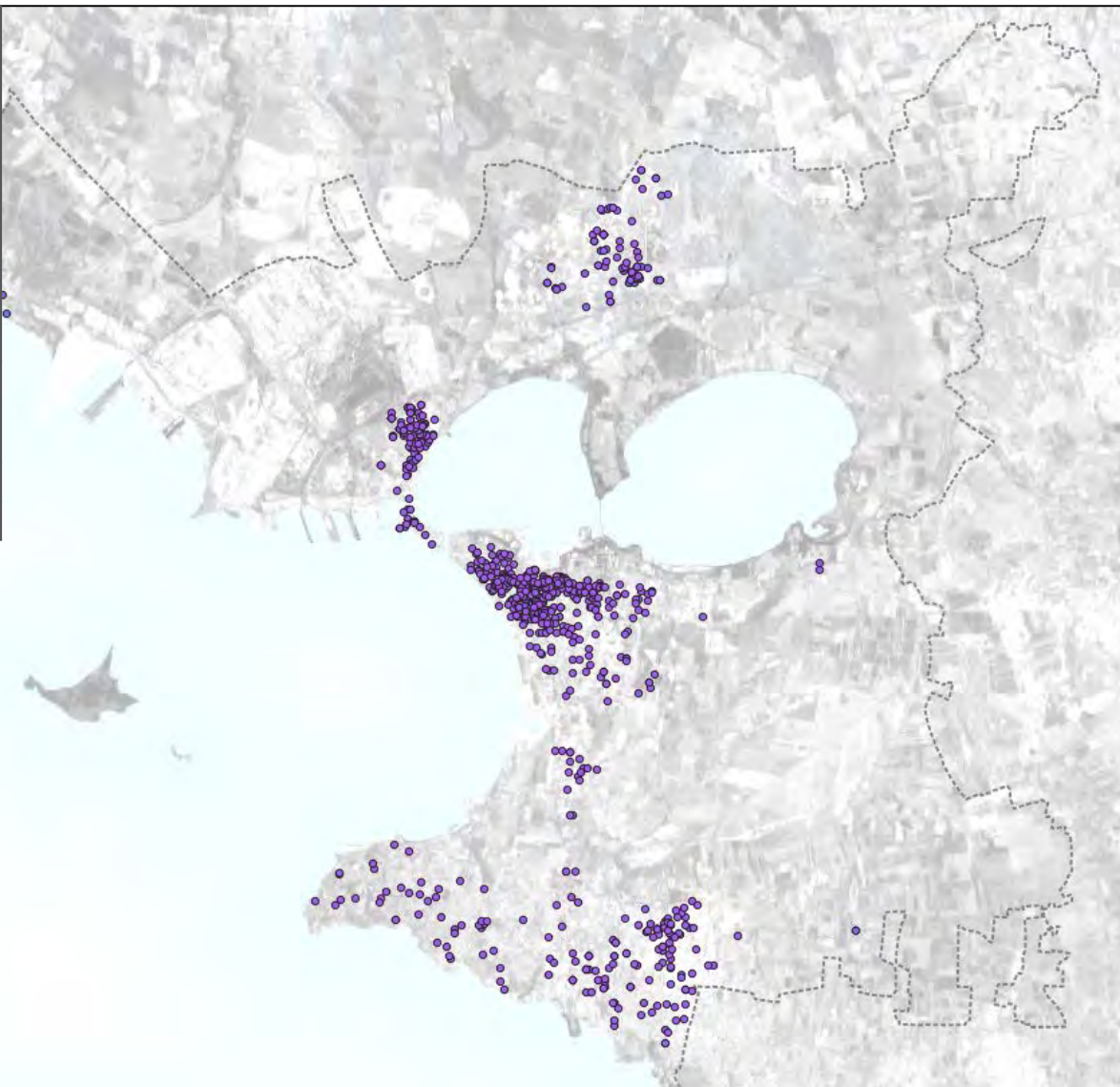
- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- **LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE**
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI

# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
<b>I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE</b>	<b>893</b>
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI	154

- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- **I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE**
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI



# 4.2 - Spostamenti Casa-Studio

## 2B. Geolocalizzazione degli studenti (residenti a Taranto) - dettaglio per scuola

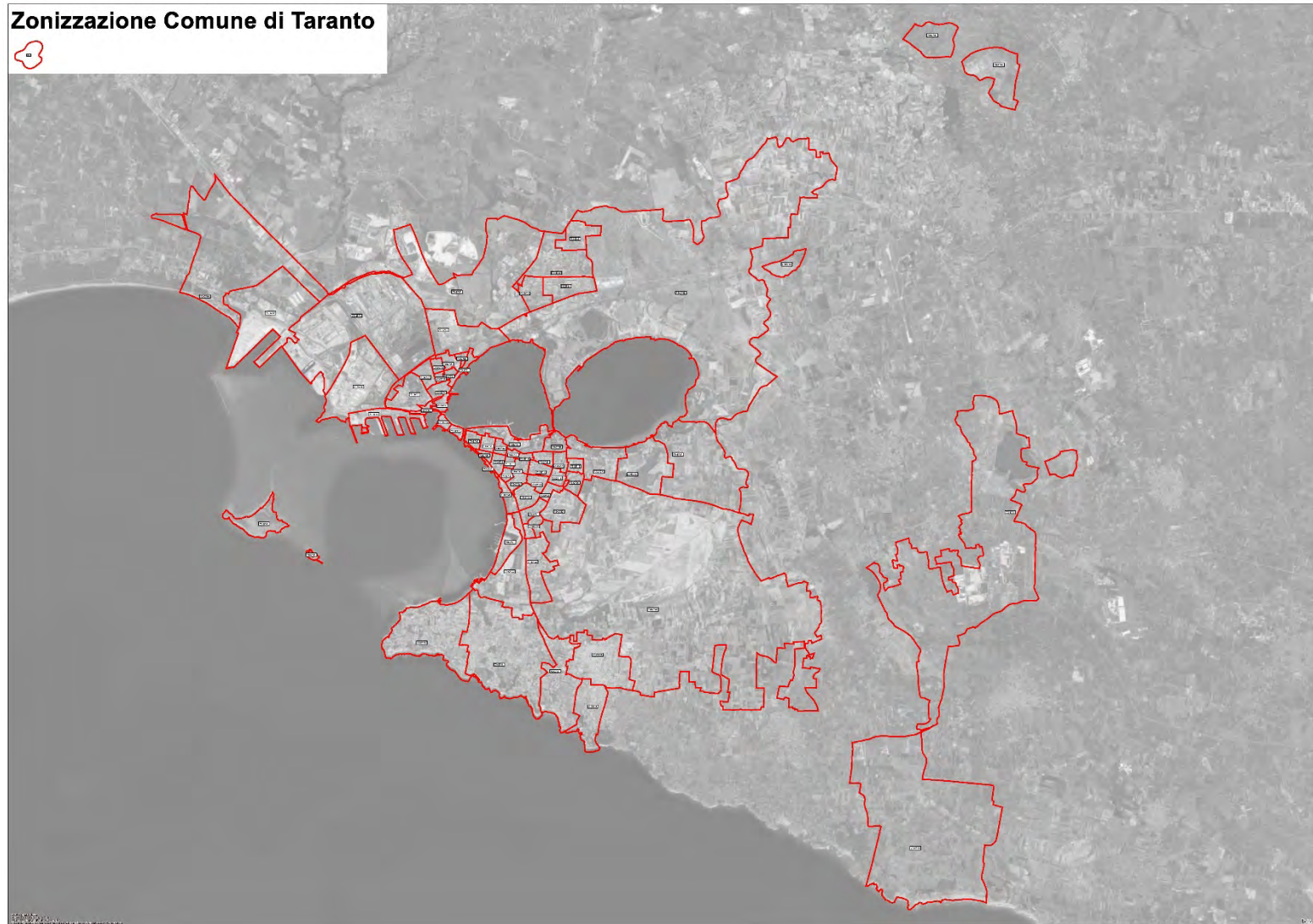
Istituto	Studenti
LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE	1'026
LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE	766
I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE	254
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)	140
I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)	63
I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE	816
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE	402
I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO	99
LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE	576
I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE	893
<b>I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI</b>	<b>154</b>



- LICEO GINNASIO STATALE "ARISTOSSENSO"-SEDE
- LICEO SCIENTIFICO DI STATO "G. BATTAGLINI"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SEDE
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 1 (VIA LAGO DI SAN GIULIANO)
- I.I.S.S. "LISIDE"-SUCCURSALE 2 (VIA ICCO)
- I.S.S. "PRINCIPESSA MARIA PIA"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SEDE
- I.I.S.S. "ARCHIMEDE"-SUCCURSALE FALANTO
- LICEO DELLE SCIENZE UMANE "VITTORINO DA FELTRE"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SEDE
- I.I.S.S. "AUGUSTO RIGHI"-SUCCURSALE PAOLO VI**

# 4.3 - Creazione delle matrici Origine/Destinazione

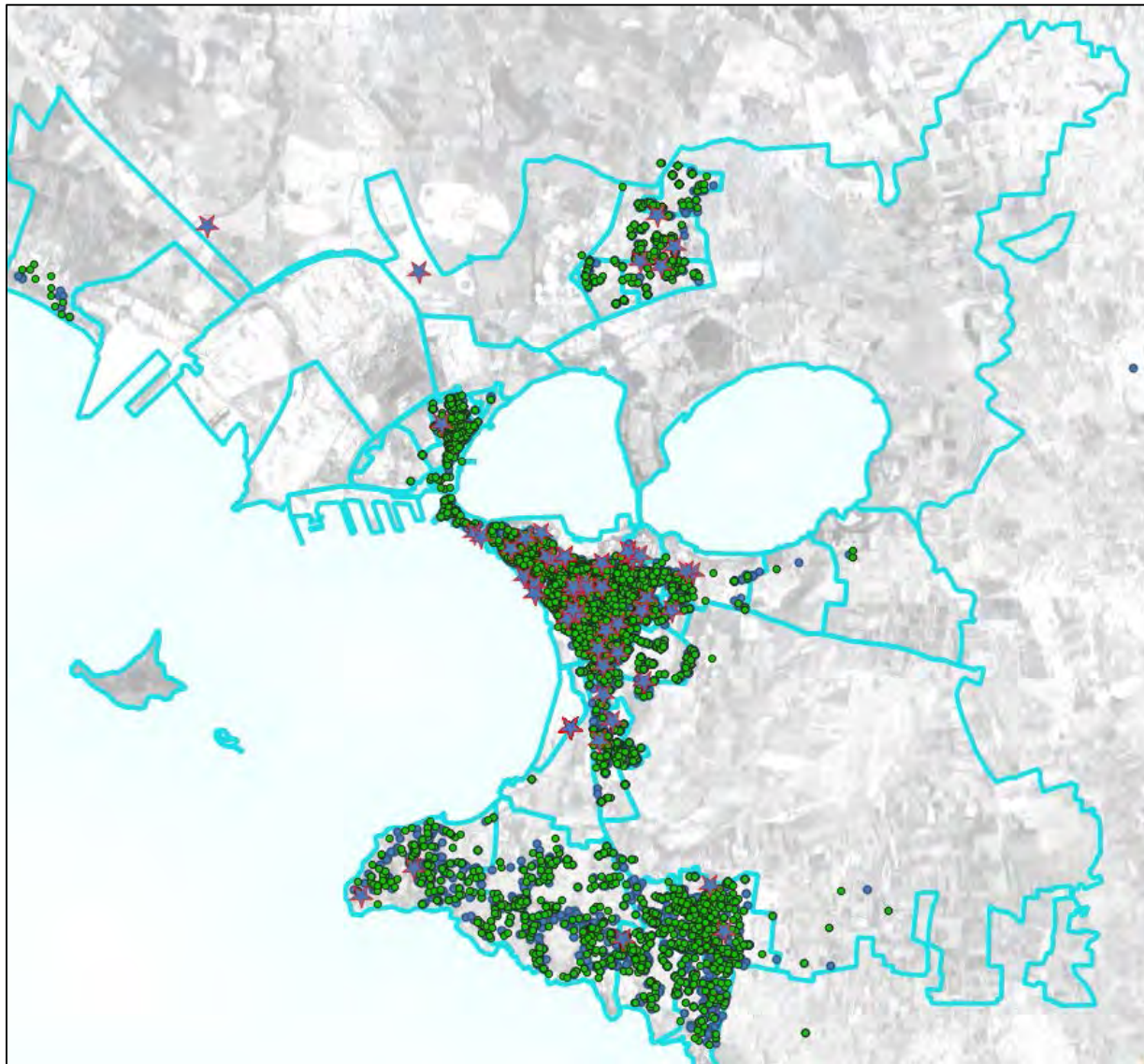
## 3. Creazione della matrice O/D - la zonizzazione





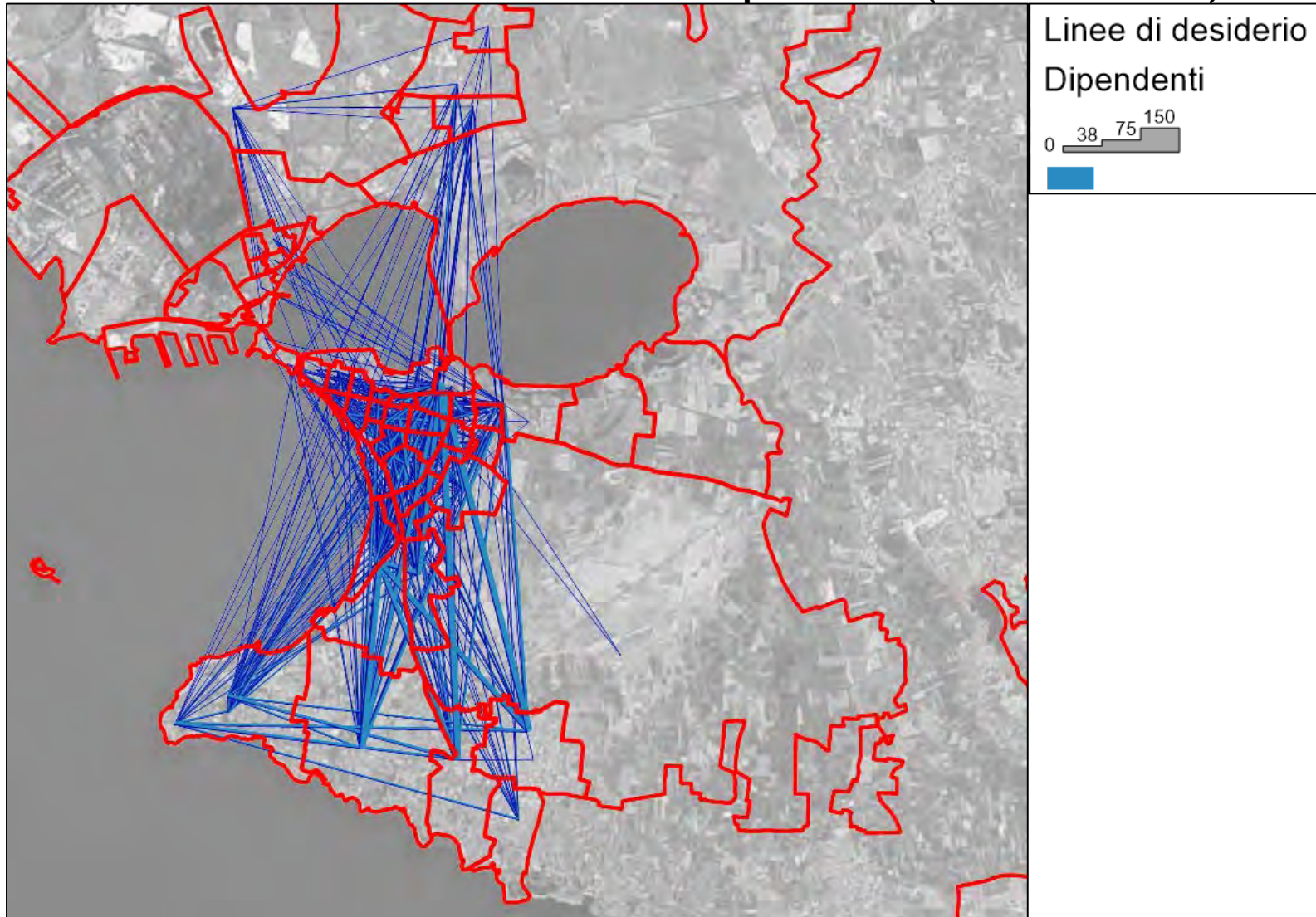
# 4.3 - Creazione delle matrici Origine/Destinazione

## 3. Creazione della matrice O/D - join spaziale tra zonizzazione e dati di base



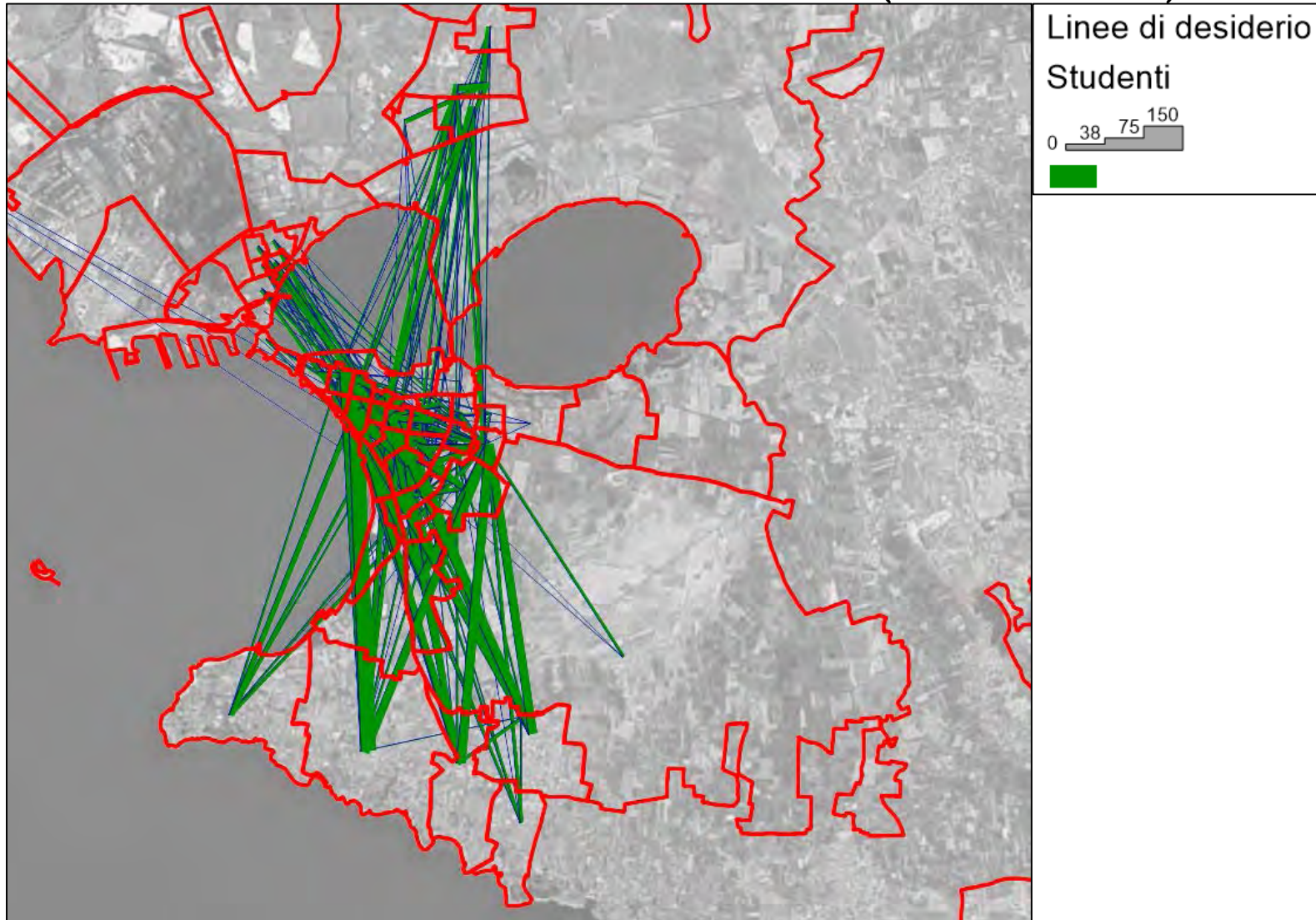
# 4.3 - Creazione delle matrici Origine/Destinazione

## 3. Creazione della matrice O/D - linee di desiderio Dipendenti (intra comunali)



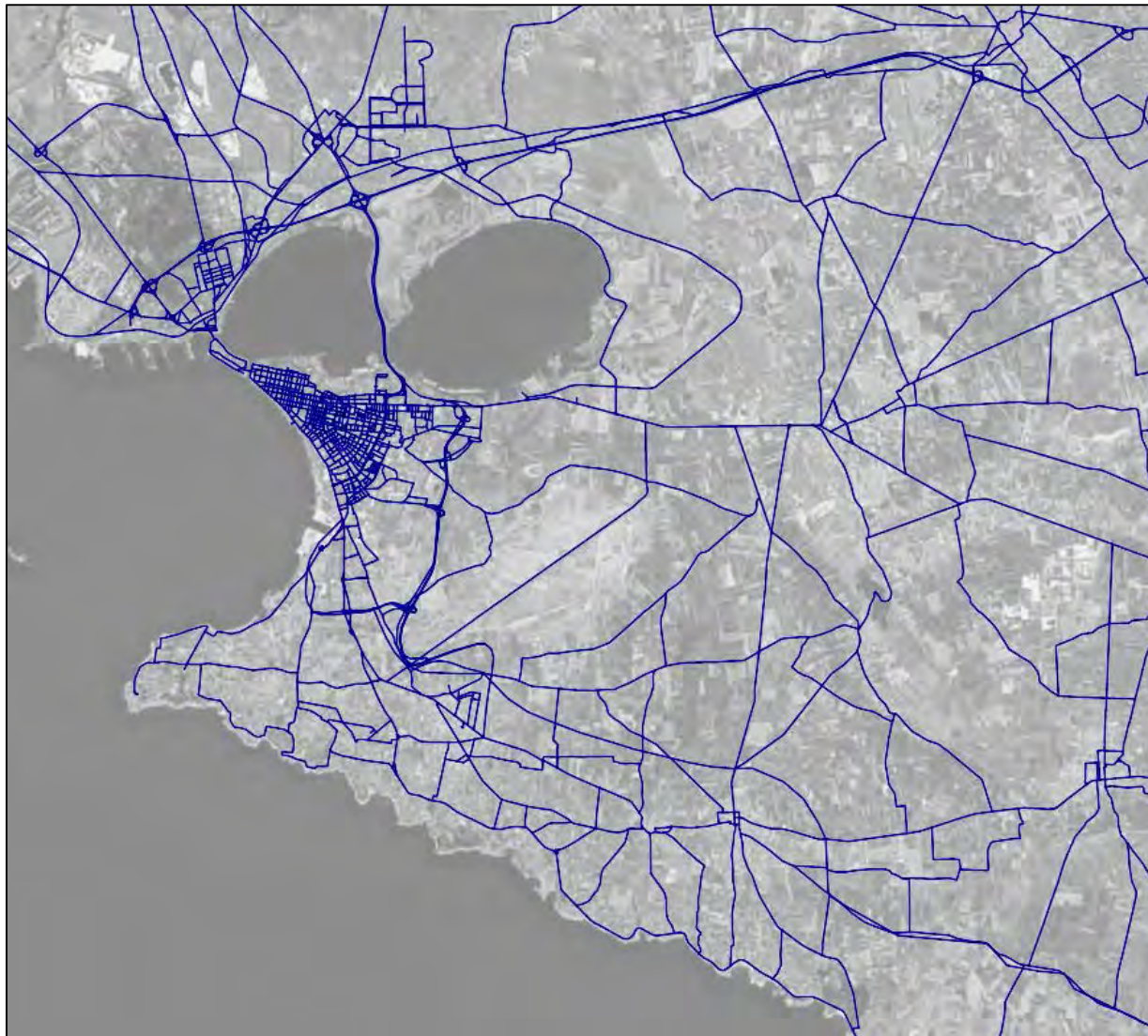
# 4.3 - Creazione delle matrici Origine/Destinazione

## 3. Creazione della matrice O/D - linee di desiderio Studenti (intra comunali)



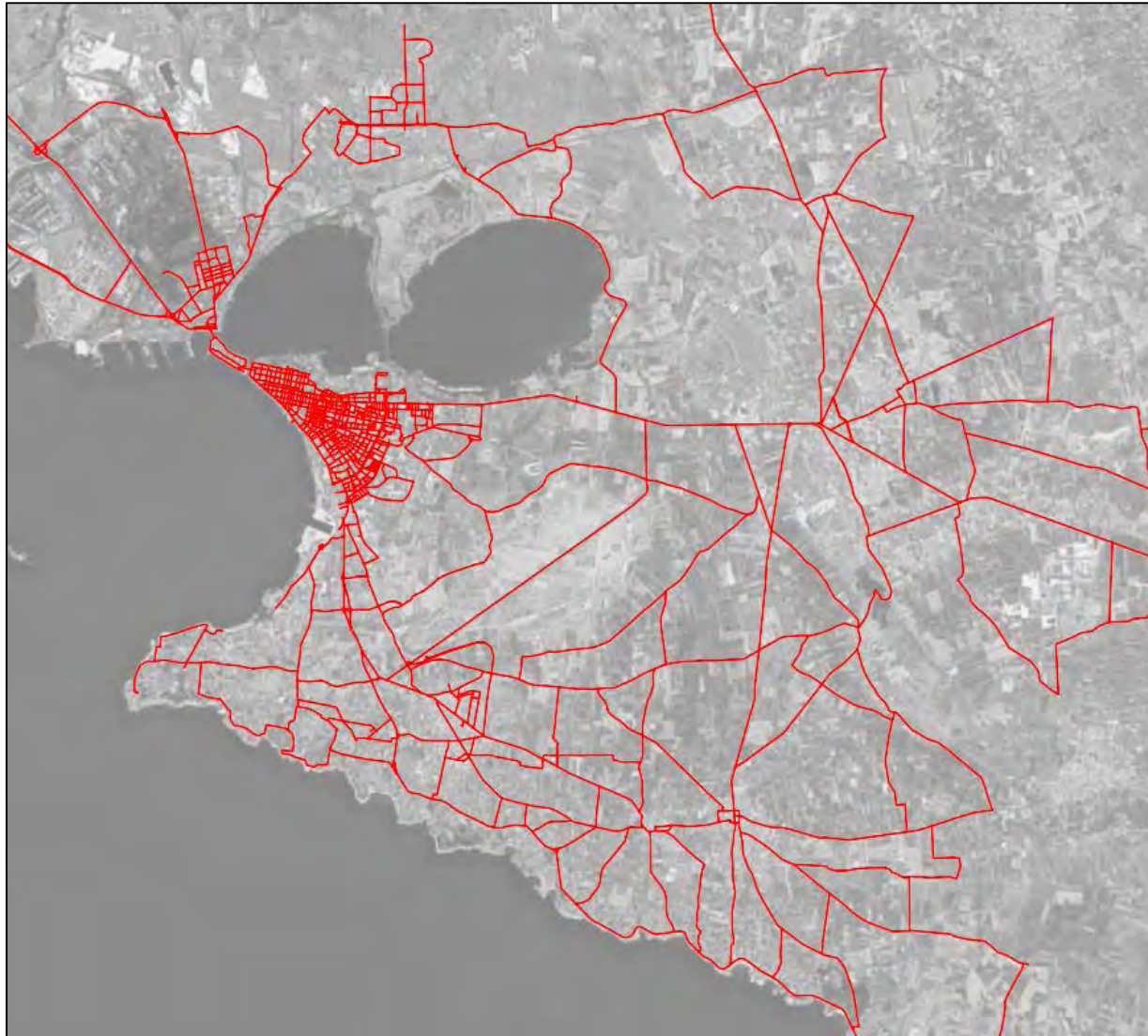
# 4.4 - Definizione del modello di offerta

## 4A. Modello di offerta - il grafo completo



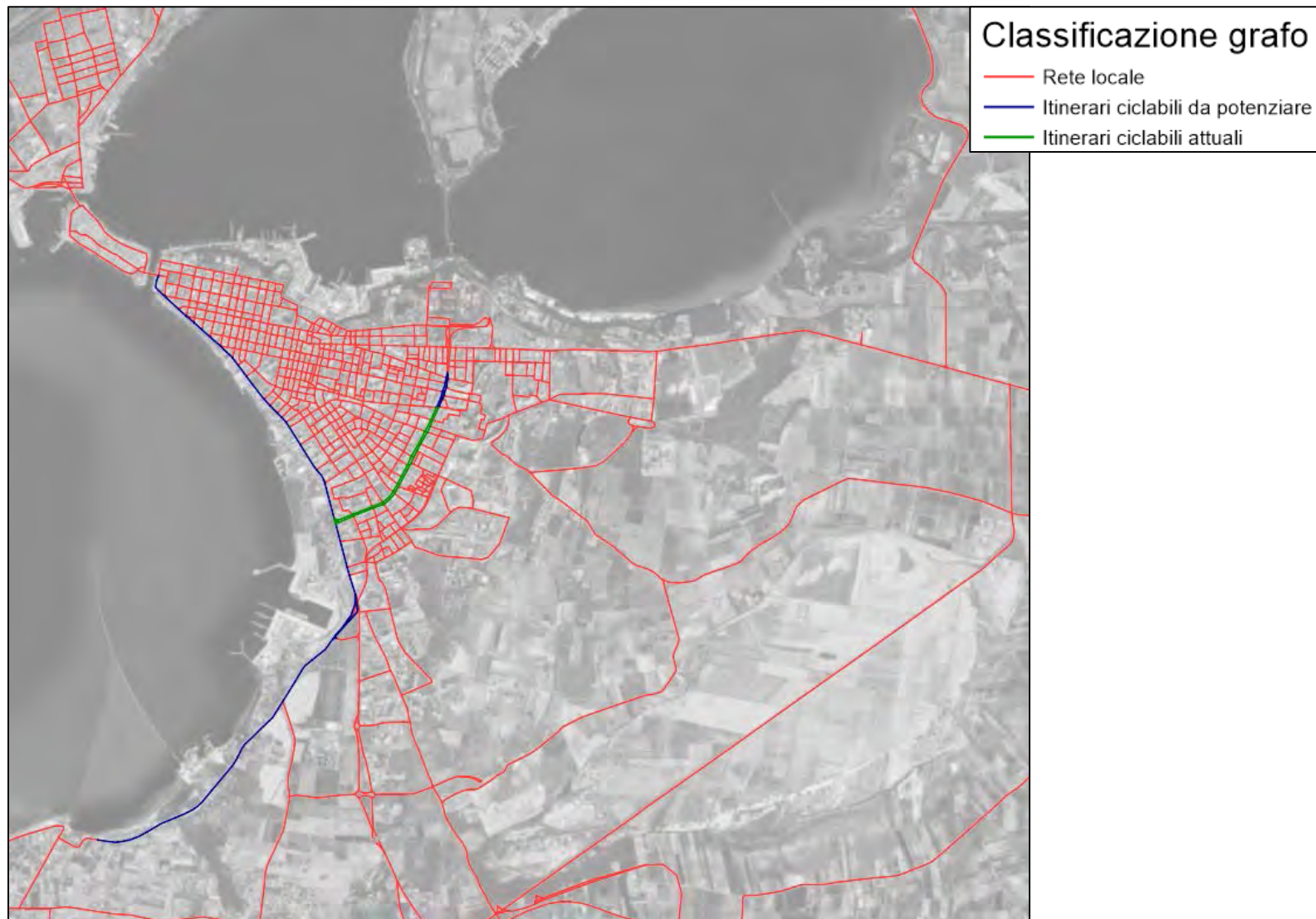
# 4.4 - Definizione del modello di offerta

## 4A. Modello di offerta - viabilità potenzialmente abilitata alla circolazione delle biciclette



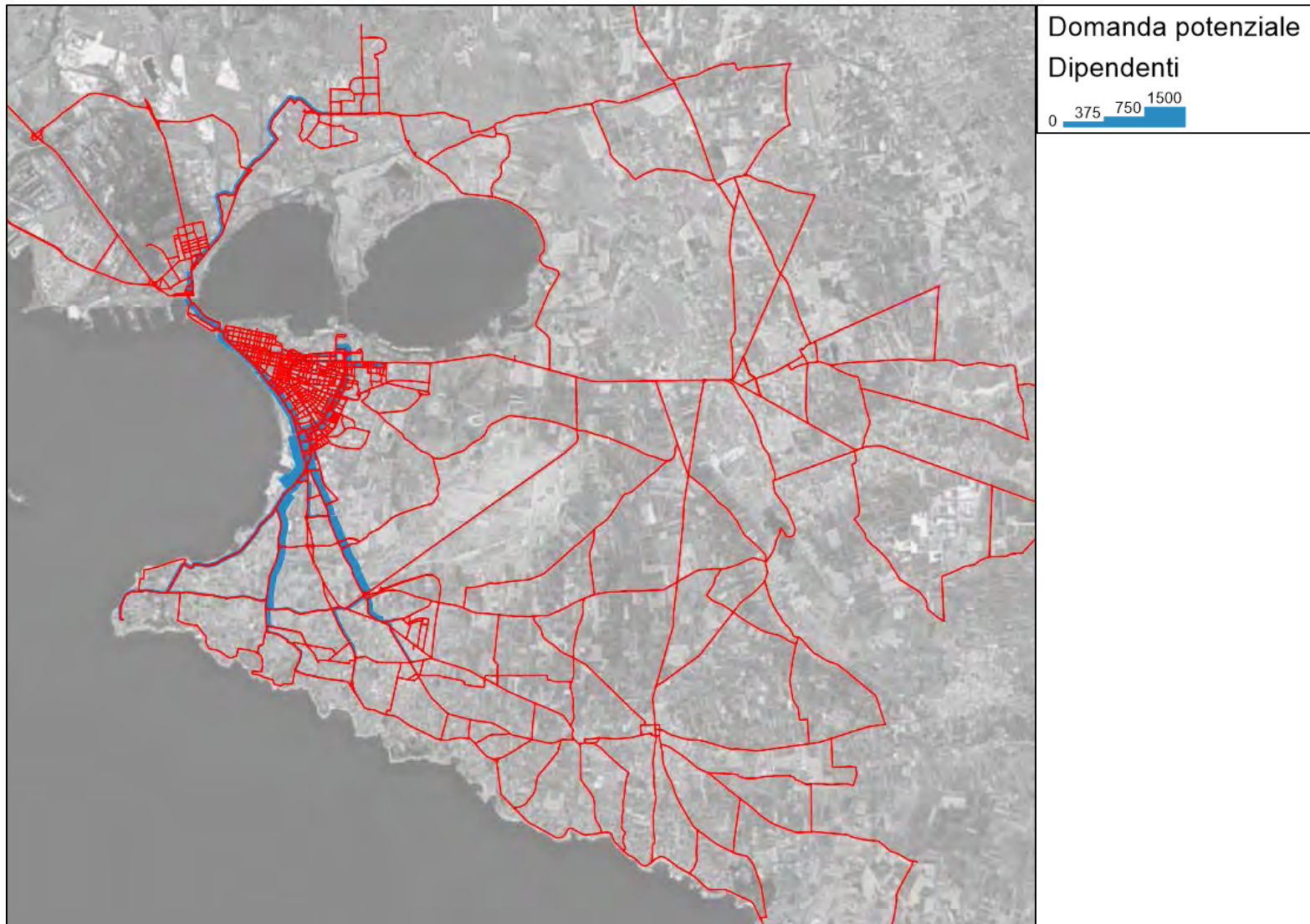
# 4.4 - Definizione del modello di offerta

## 4A. Modello di offerta - selezione itinerari ciclabili esistenti



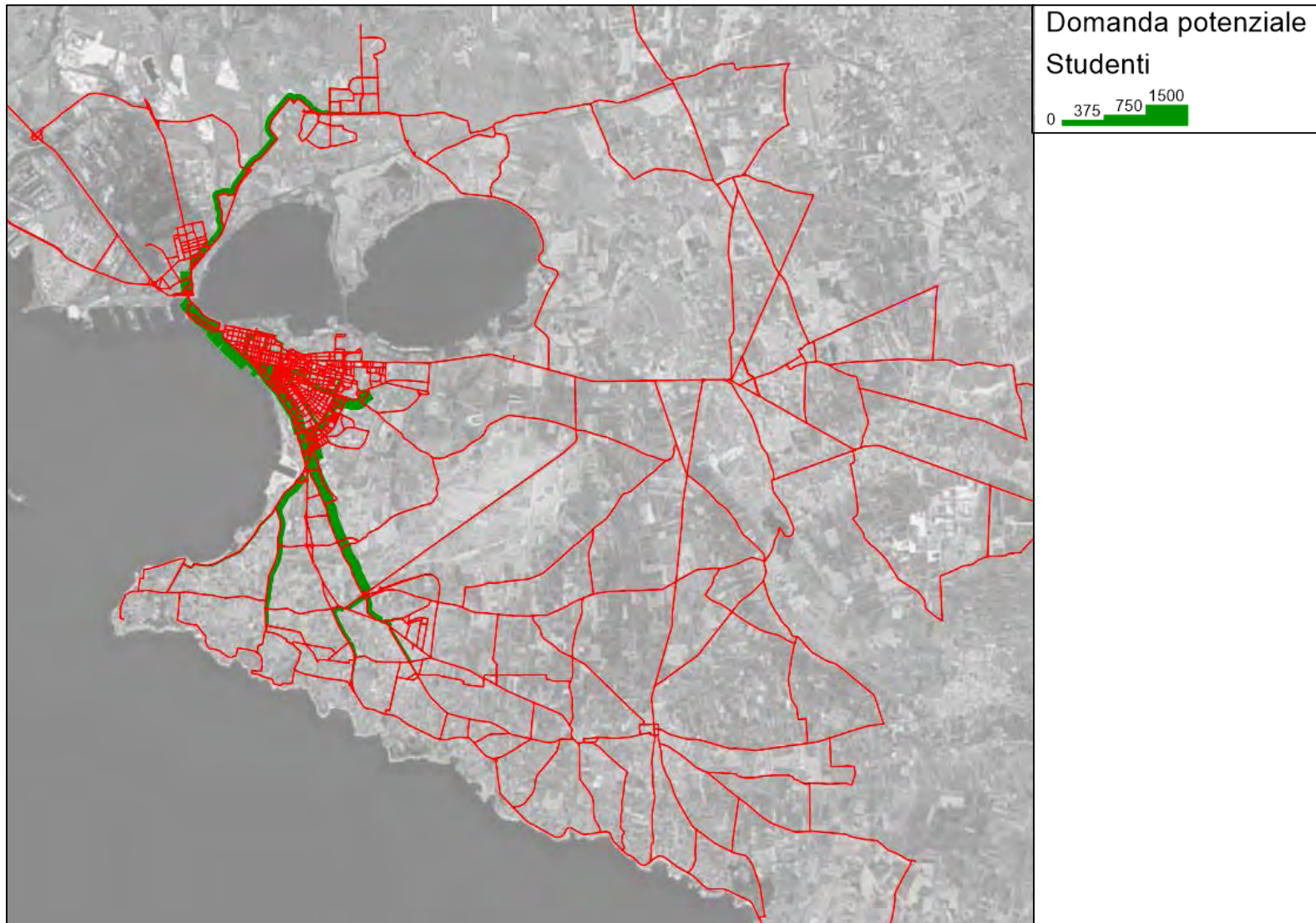
# 4.5 - Assegnazione della domanda globale al modello di offerta

## 4B. Assegnazione matrice O/D - dipendenti (spostamenti di andata residenti Taranto)



# 4.5 - Assegnazione della domanda globale al modello di offerta

## 4B. Assegnazione matrice O/D - studenti (spostamenti di andata residenti Taranto)





# 4.5 - Assegnazione della domanda globale al modello di offerta

## 4B. Assegnazione matrice O/D - totale (spostamenti di andata residenti Taranto)



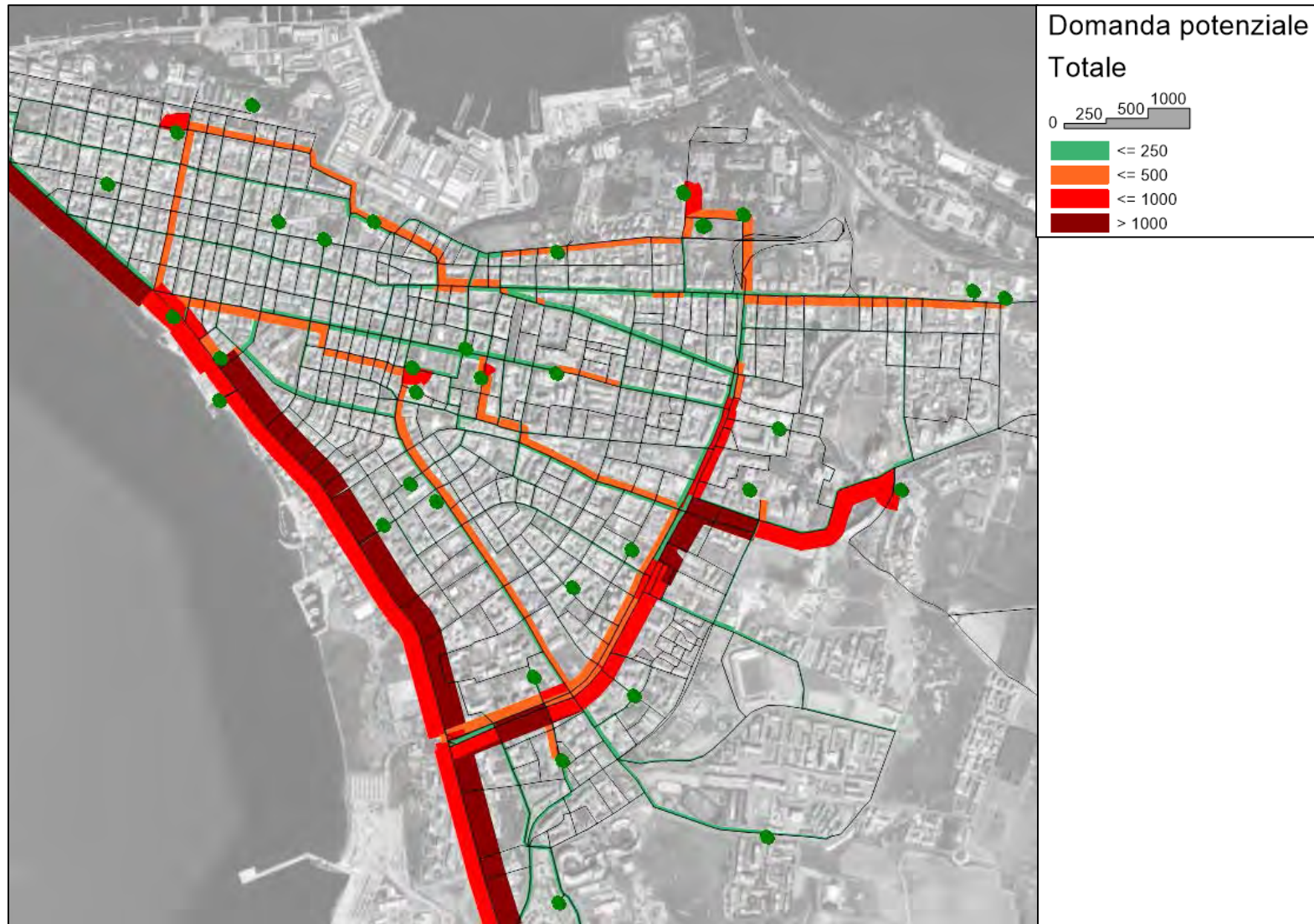
# 4.5 - Assegnazione della domanda globale al modello di offerta

## 4B. Assegnazione matrice O/D - totale (spostamenti di andata residenti Taranto)



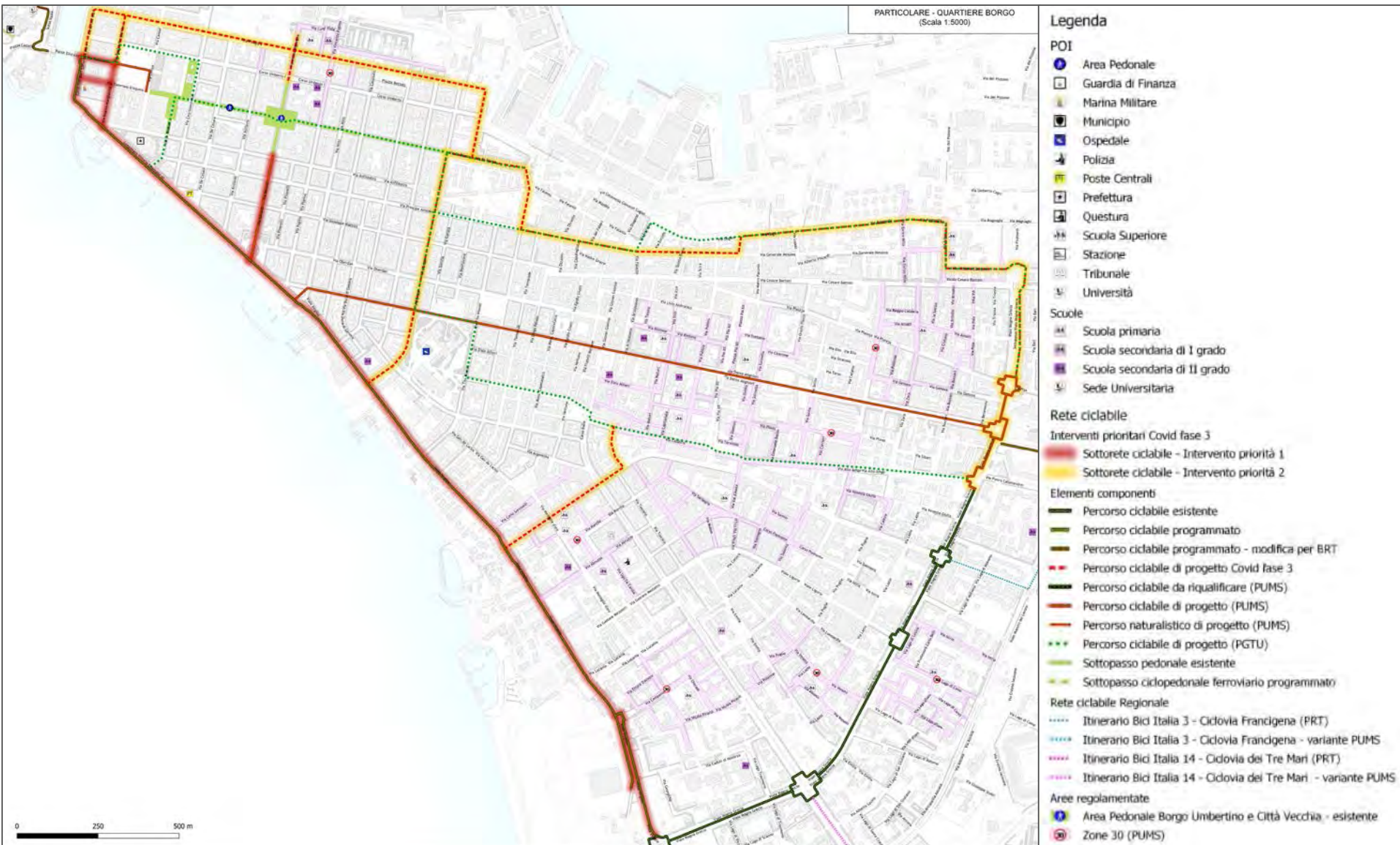
# 4.5 - Assegnazione della domanda globale al modello di offerta

## 4B. Assegnazione matrice O/D - totale (spostamenti di andata residenti Taranto)





# 5 - Definizione degli interventi prioritari

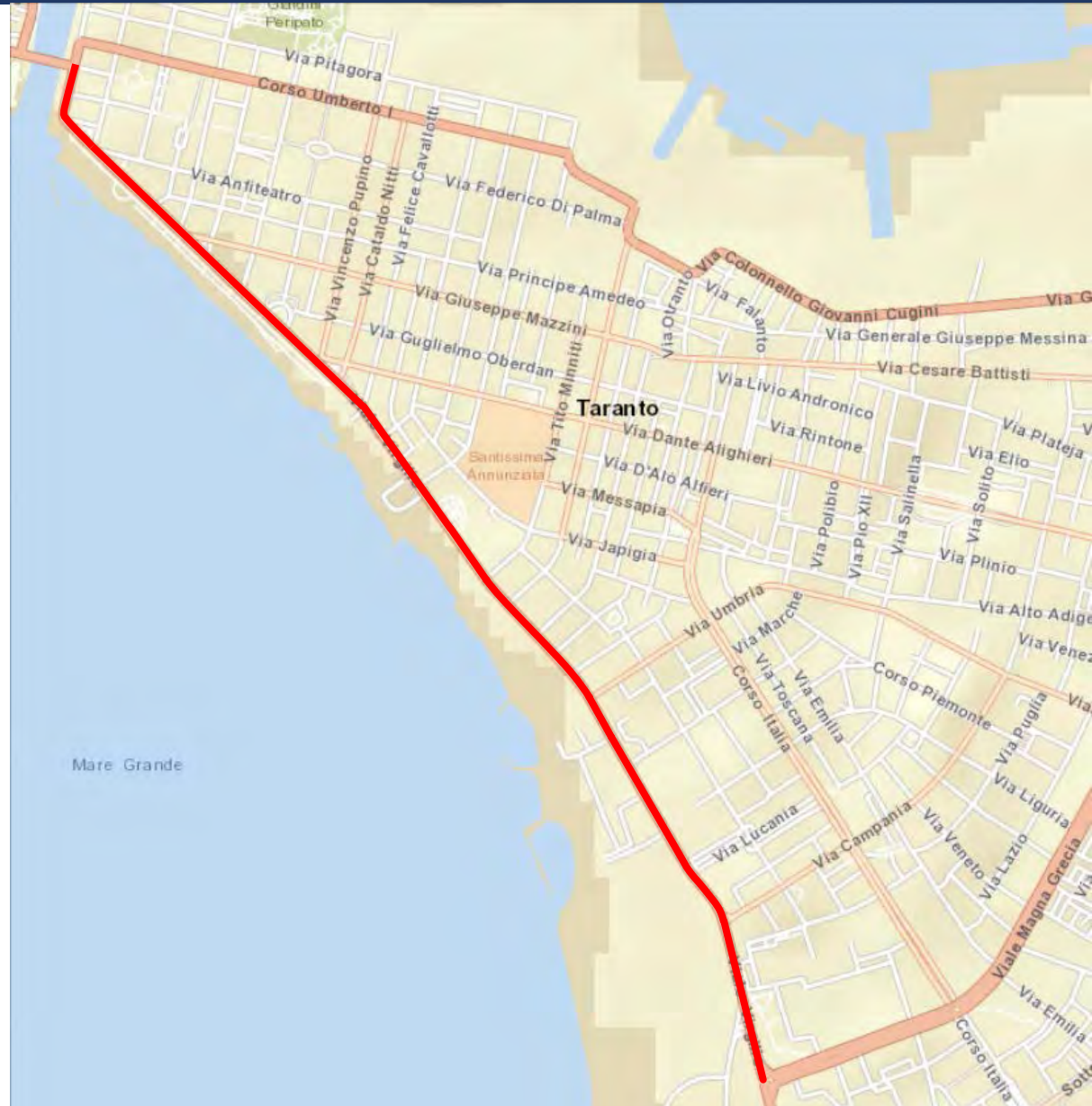


# 6 - Alternative progettuali per la sottorete ciclabile prioritaria

## IL LUNGOMARE IONICO

1. **Corso Due Mari**  
(lunghezza 170 m)
2. **Lungomare Vittorio Emanuele III** (900 m)
3. **Viale Virgilio** (2 km)

Un asse, senza soluzione di continuità, da ponte S. Francesco di Paola a viale Magna Grecia

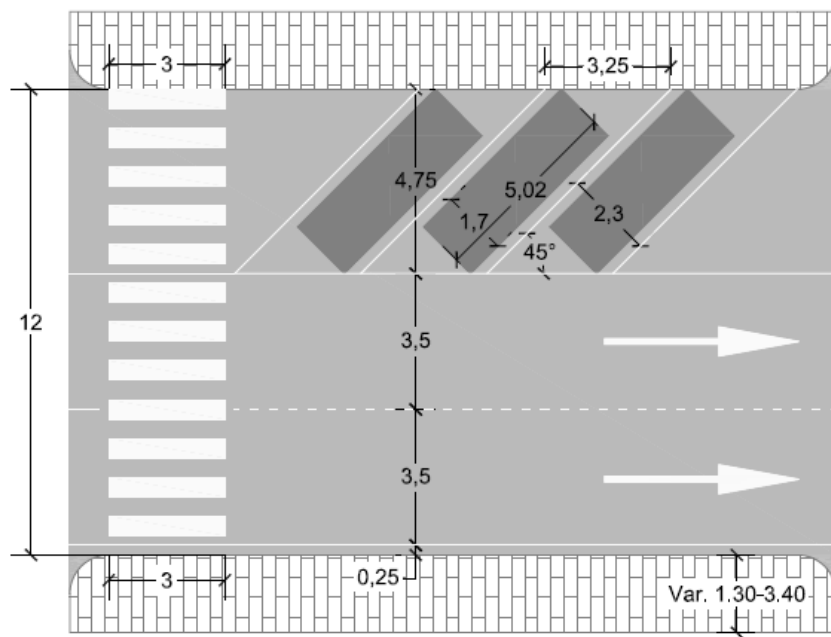


# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

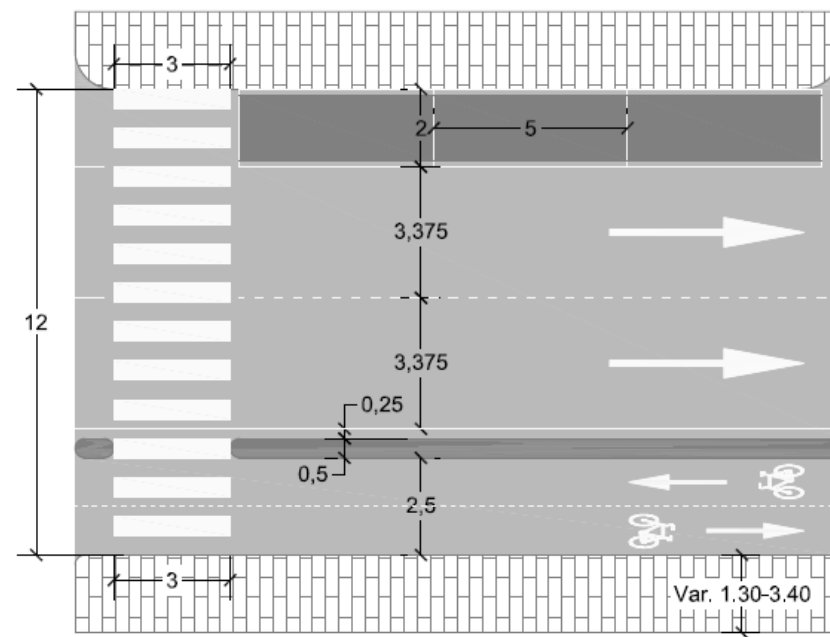
## LA SOLUZIONE INFRASTRUTTURALE - PLANIMETRIE

Pista ciclabile bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto infrastrutturato



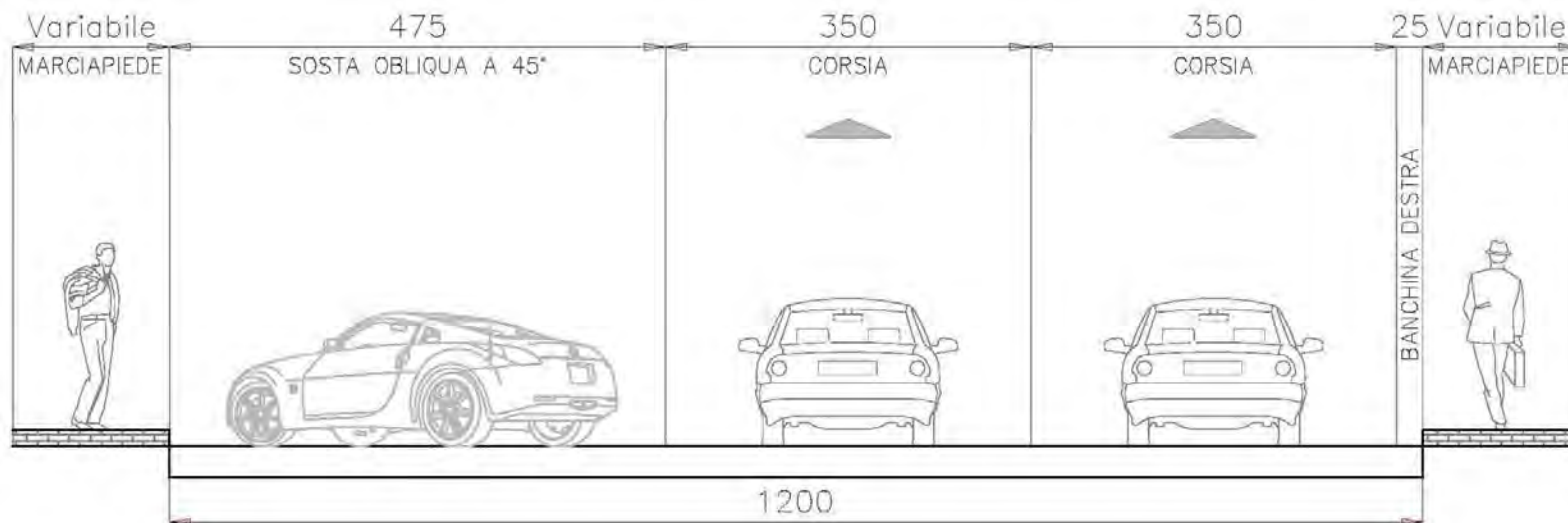
Caratteristiche:

- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile con profilo asimmetrico.

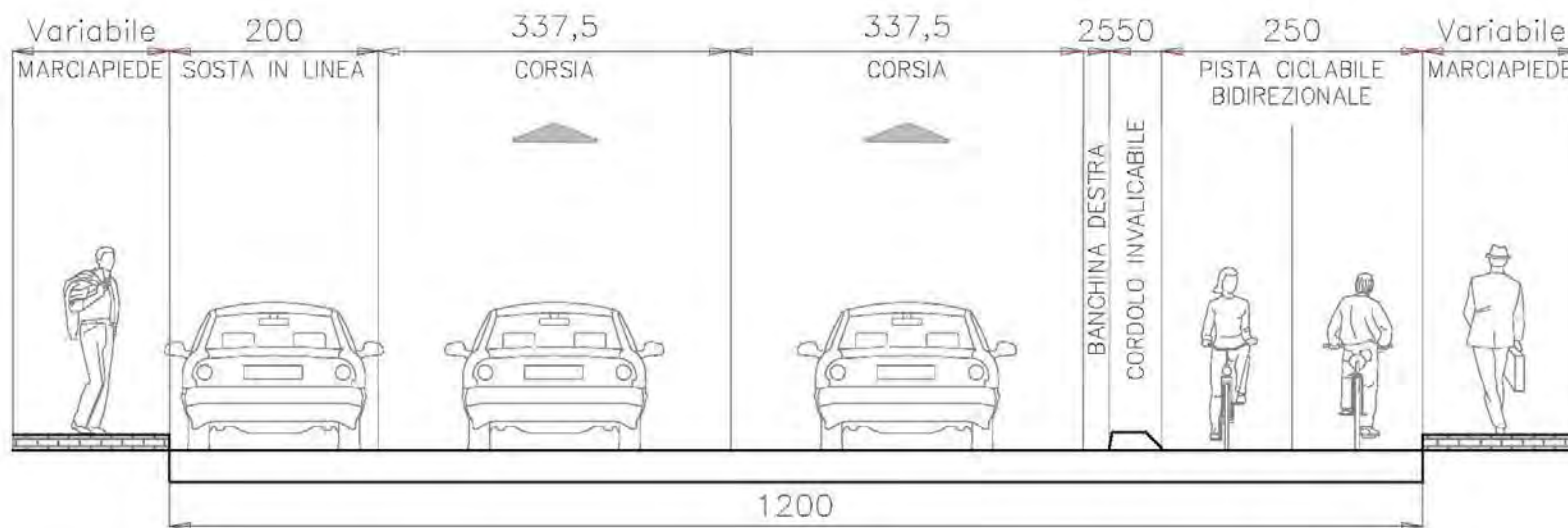
# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

Attuale

## LA SOLUZIONE INFRASTRUTTURALE - SEZIONI TRASVERSALI



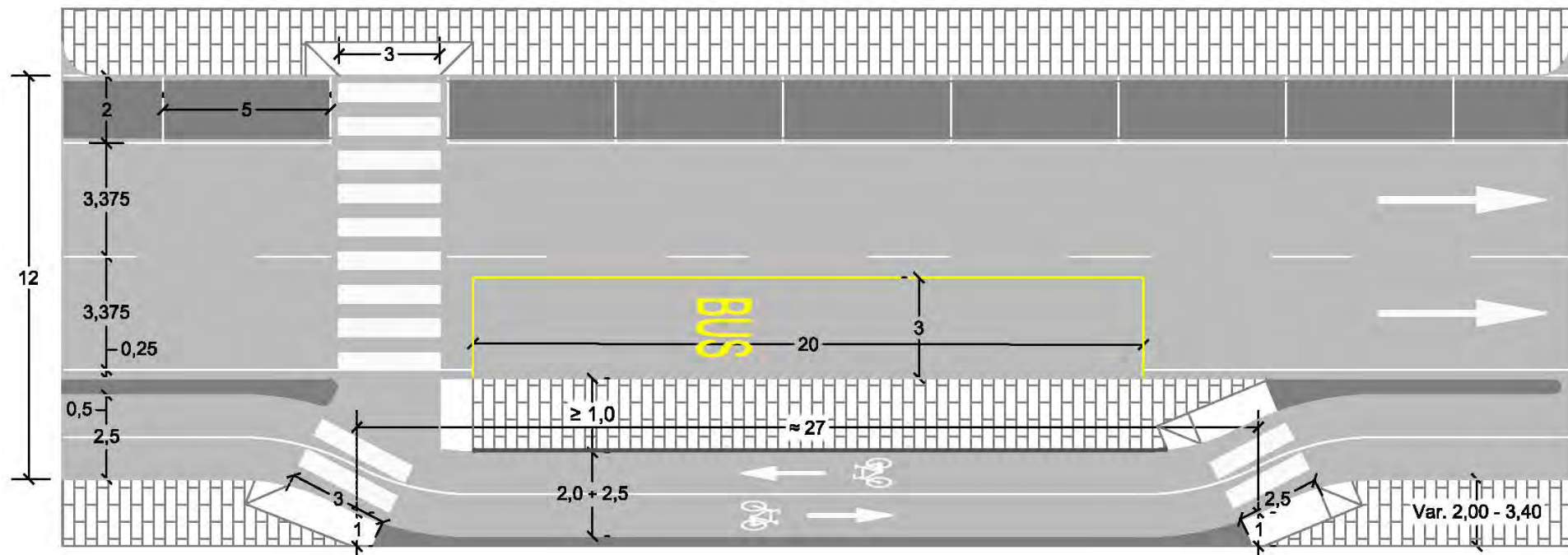
Progetto infrastrutturato





# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

## LA SOLUZIONE INFRASTRUTTURALE - FERMATA AUTOBUS



### Caratteristiche:

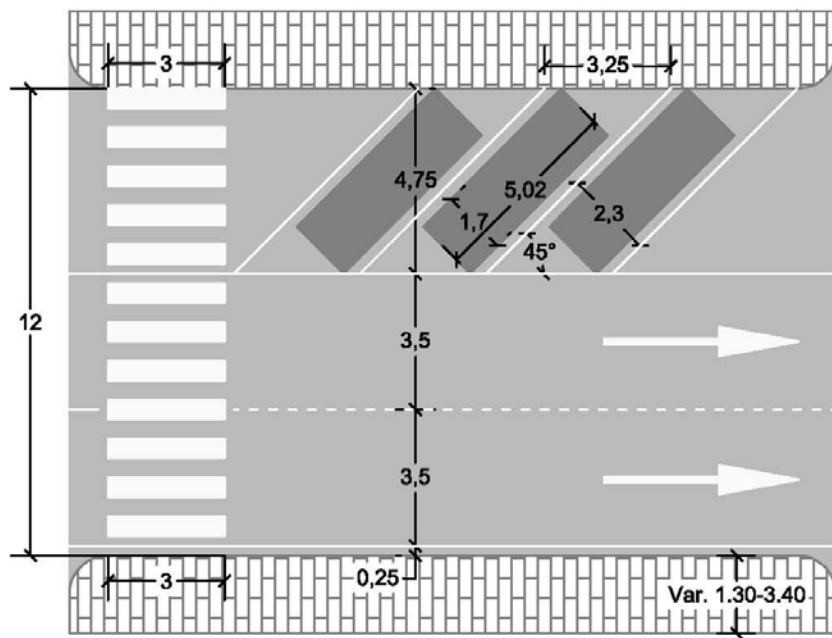
- Il cordolo di separazione si allarga in corrispondenza dello spazio di attesa per i passeggeri e per i movimenti di salita e discesa;
- La fermata, adeguatamente protetta con parapetonali, è collegata al marciapiede corrente con 2 attraversamenti pedonali;
- La pista ciclabile viene deviata e se necessario assume larghezza ridotta a 2 metri;
- Risulta necessario un tratto di lunghezza di  $\approx 27$  m senza passi carrabili e accessi ad abitazioni/negozi o, in alternativa, viene mantenuto il marciapiede in aderenza agli edifici di larghezza minima 1 metro.

# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

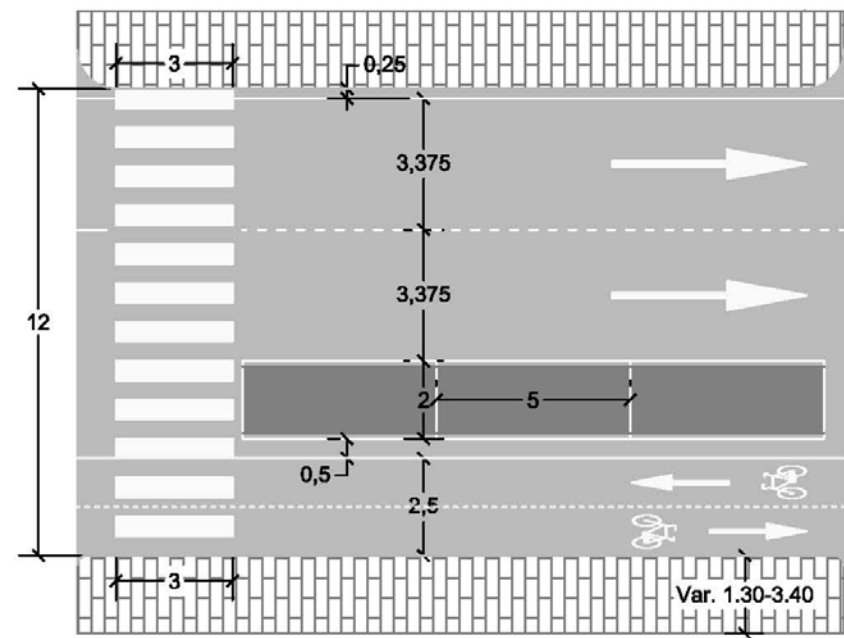
## LA PRIMA SOLUZIONE CON SOLA SEGNALETICA - PLANIMETRIE

Pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 1



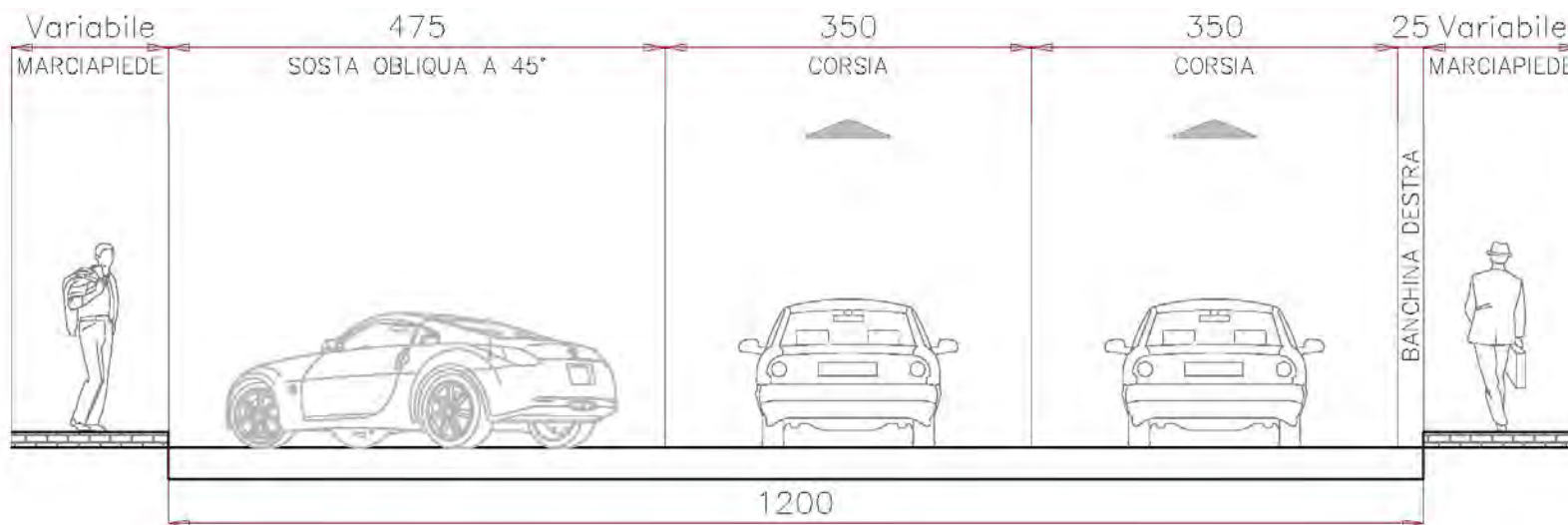
Caratteristiche:

- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

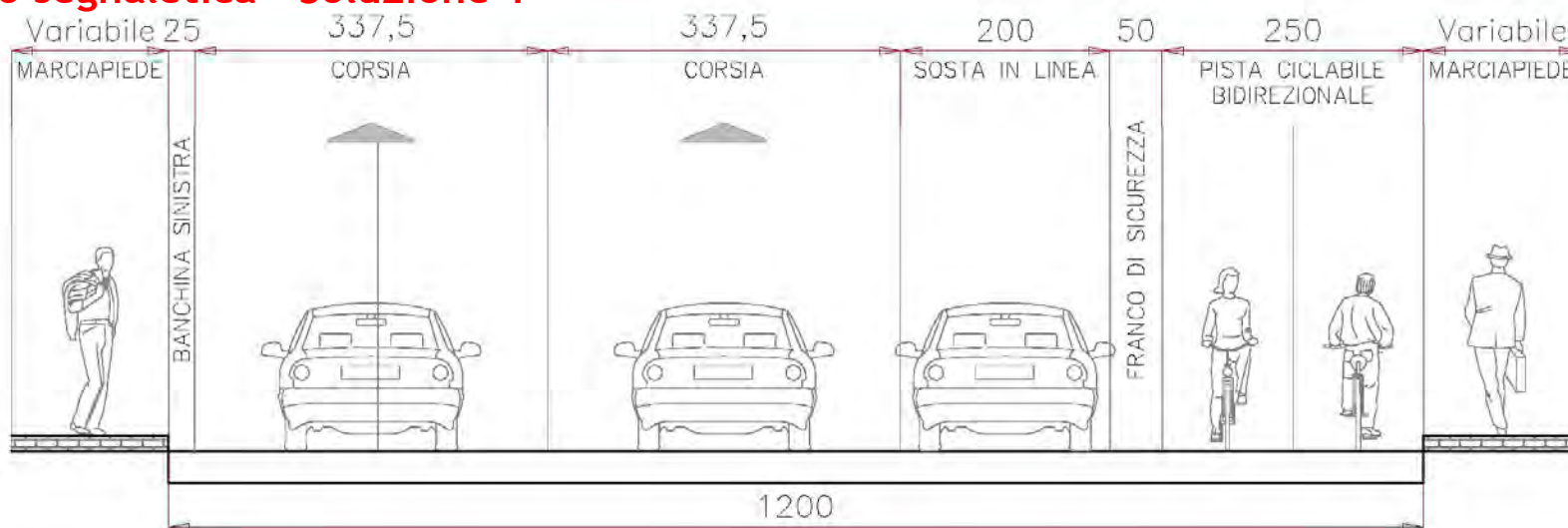
# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

## LA PRIMA SOLUZIONE CON SOLA SEGNALETICA - SEZIONI TRASVERSALI

Attuale

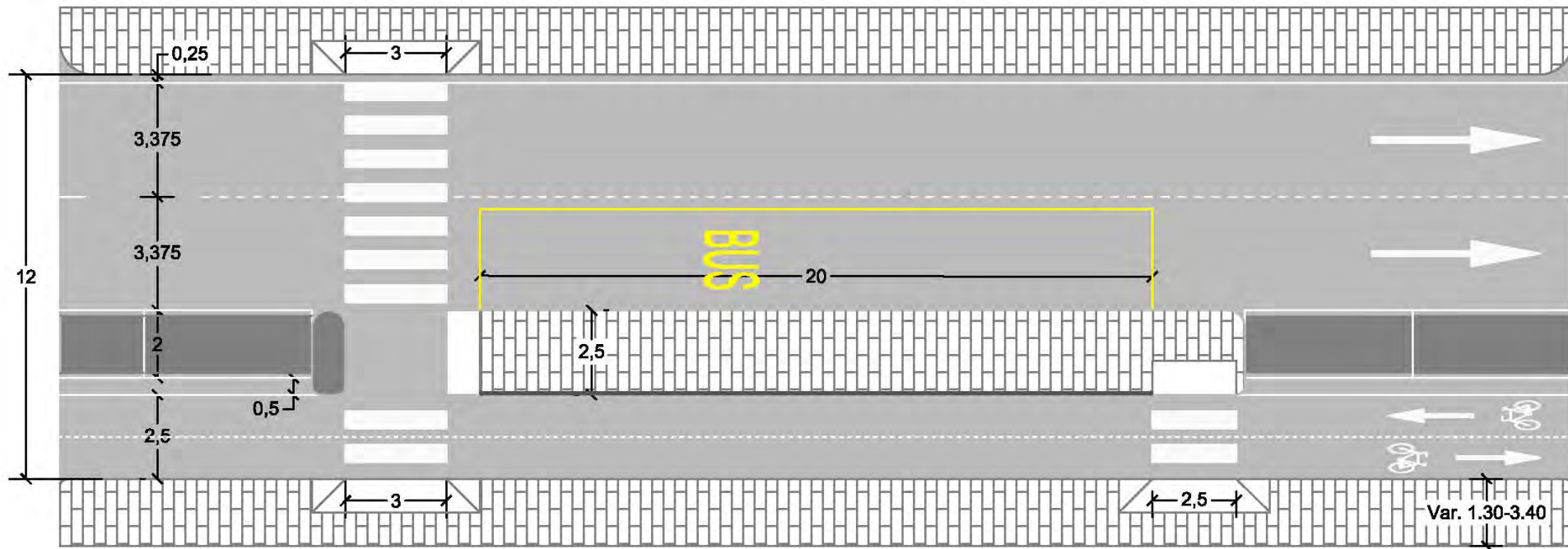


## Progetto segnaletica - Soluzione 1



# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

## LA PRIMA SOLUZIONE CON SOLA SEGNALETICA - FERMATA AUTOBUS



### Caratteristiche:

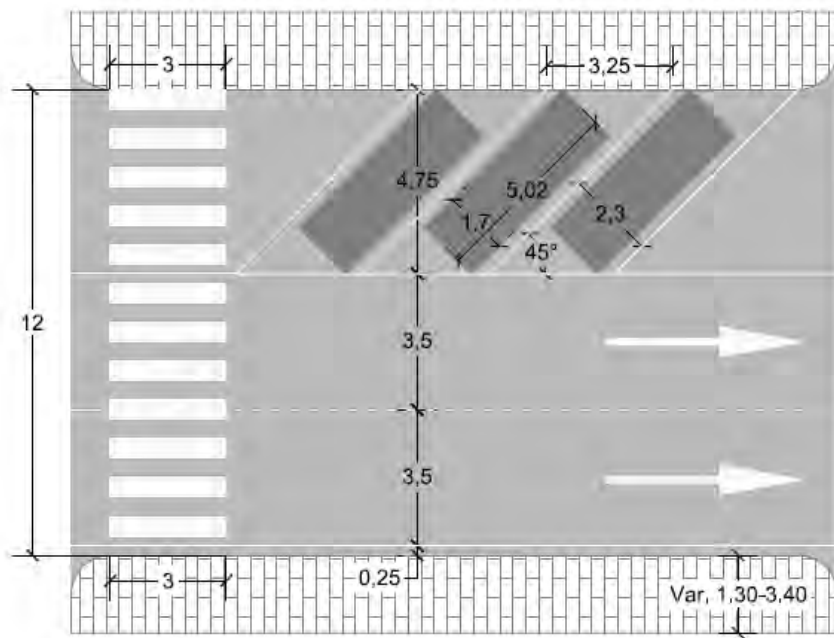
- Lo spazio riservato di attesa per i passeggeri e per i movimenti di salita e discesa viene ricavato su isola, posta in linea con il filare di sosta;
- La fermata, adeguatamente protetta con parapetonali, è collegata al marciapiede adiacente con 2 attraversamenti pedonali;
- La pista ciclabile non subisce deviazioni, mantenendo invariato il tracciato d'asse.

# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

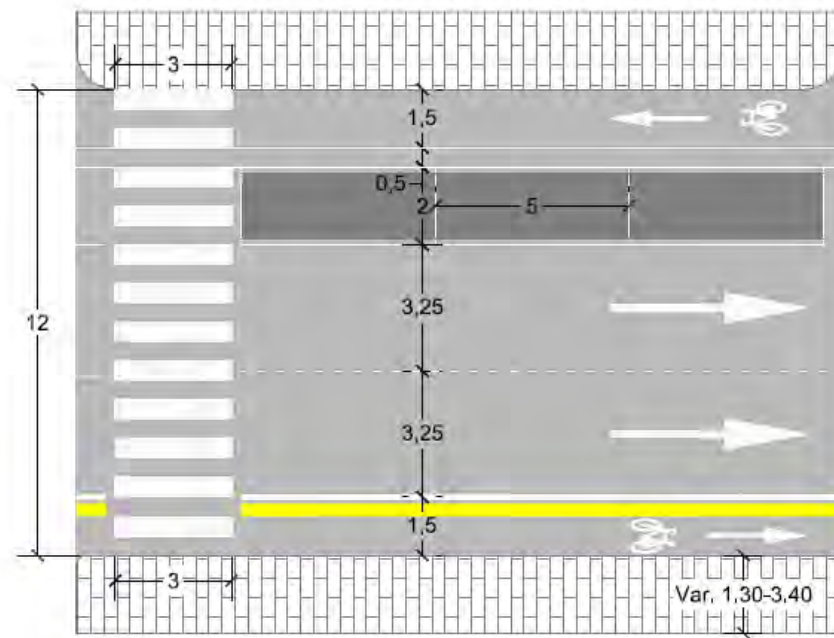
## LA SECONDA SOLUZIONE CON SOLA SEGNALETICA - PLANIMETRIE

Pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea, in direzione nord

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 2



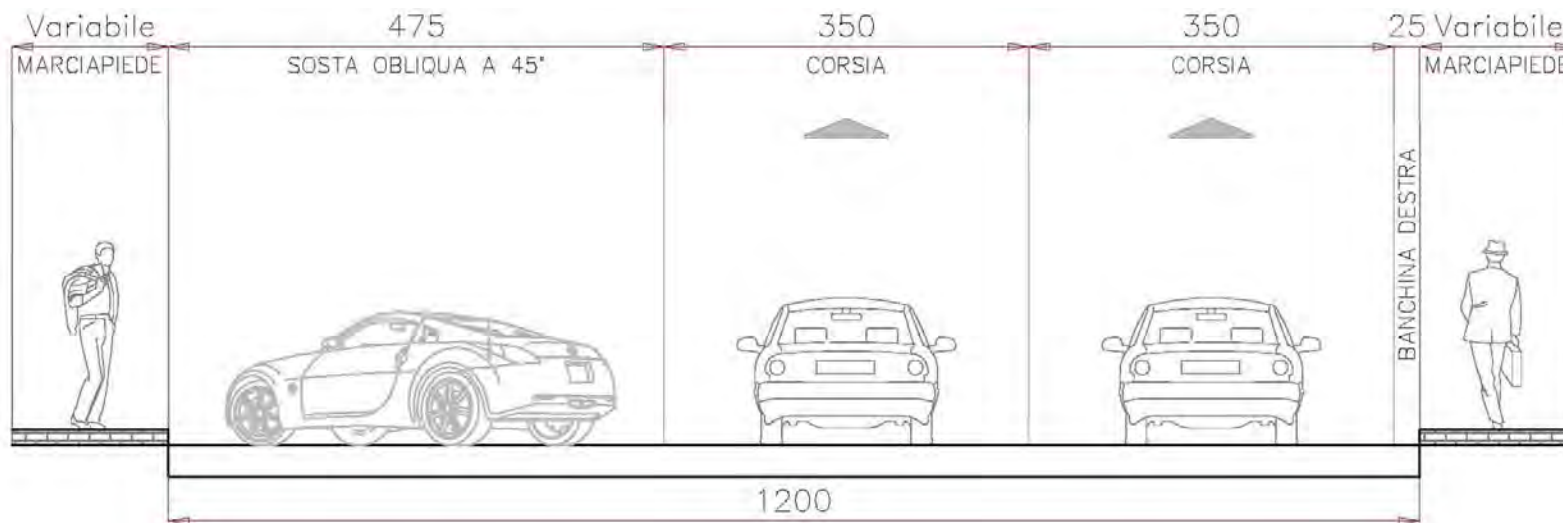
Caratteristiche:

- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,25 m;
- In direzione nord, franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

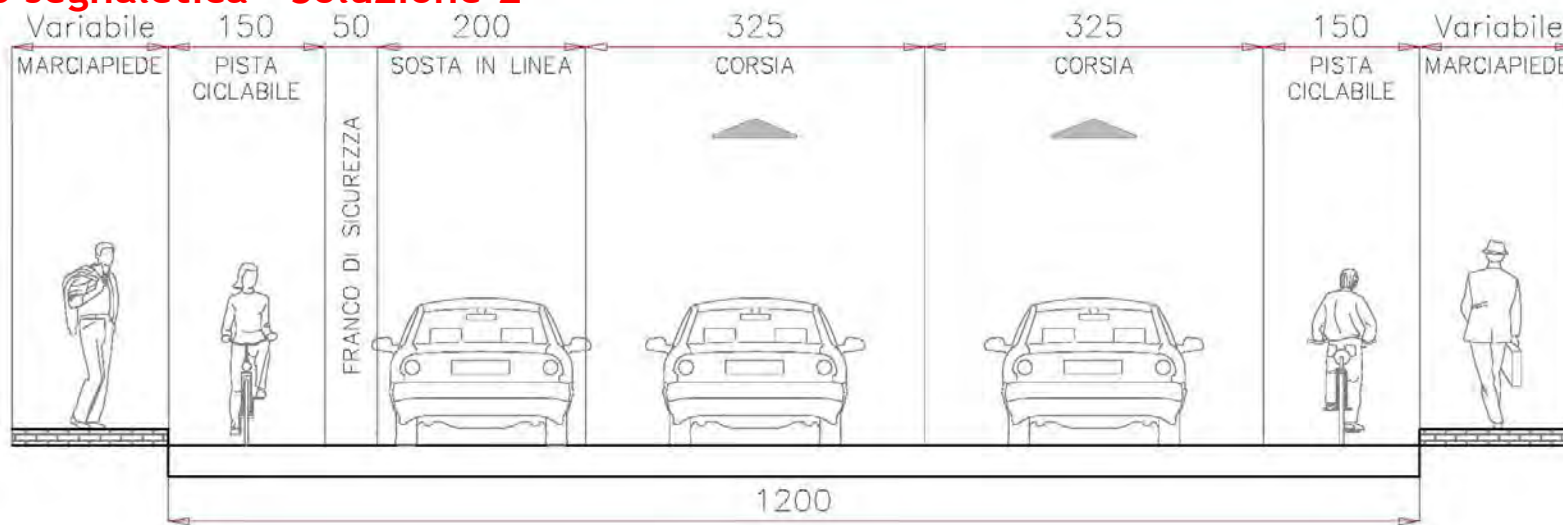
# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

## LA SECONDA SOLUZIONE CON SOLA SEGNALETICA - SEZIONI TRASVERSALI

Attuale

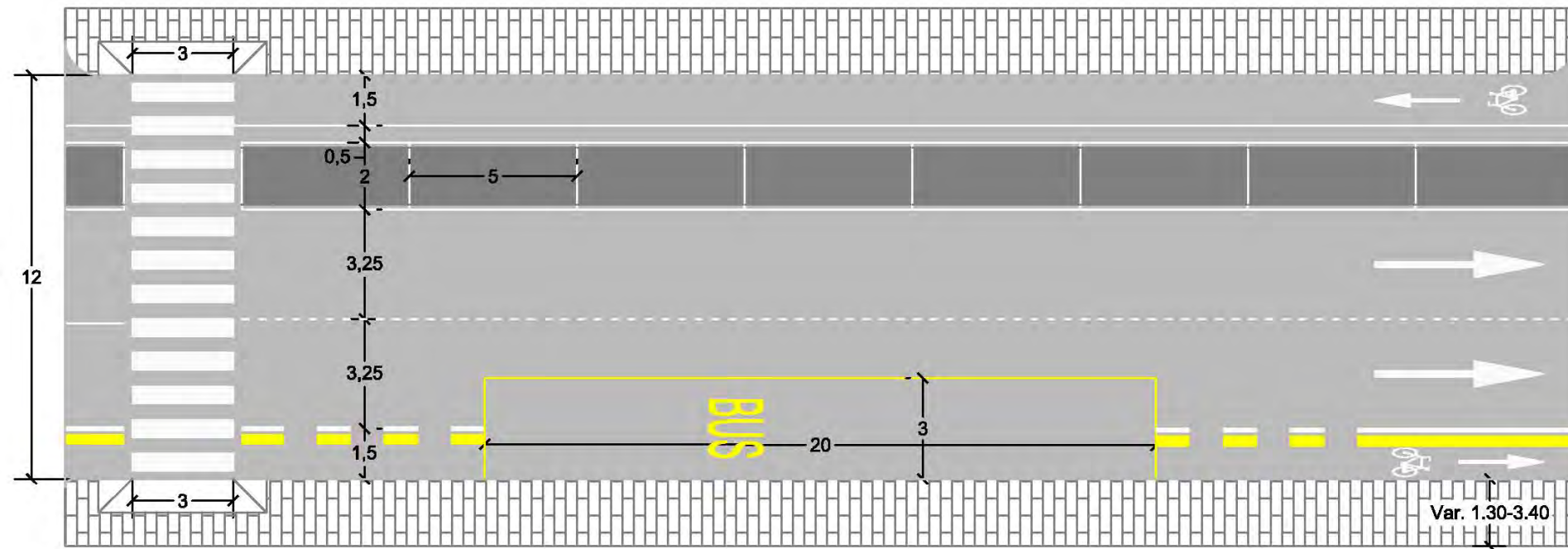


### Progetto segnaletica - Soluzione 2



# 6.1 - Le tre soluzioni standard possibili

## LA SECONDA SOLUZIONE CON SOLA SEGNALETICA - FERMATA AUTOBUS

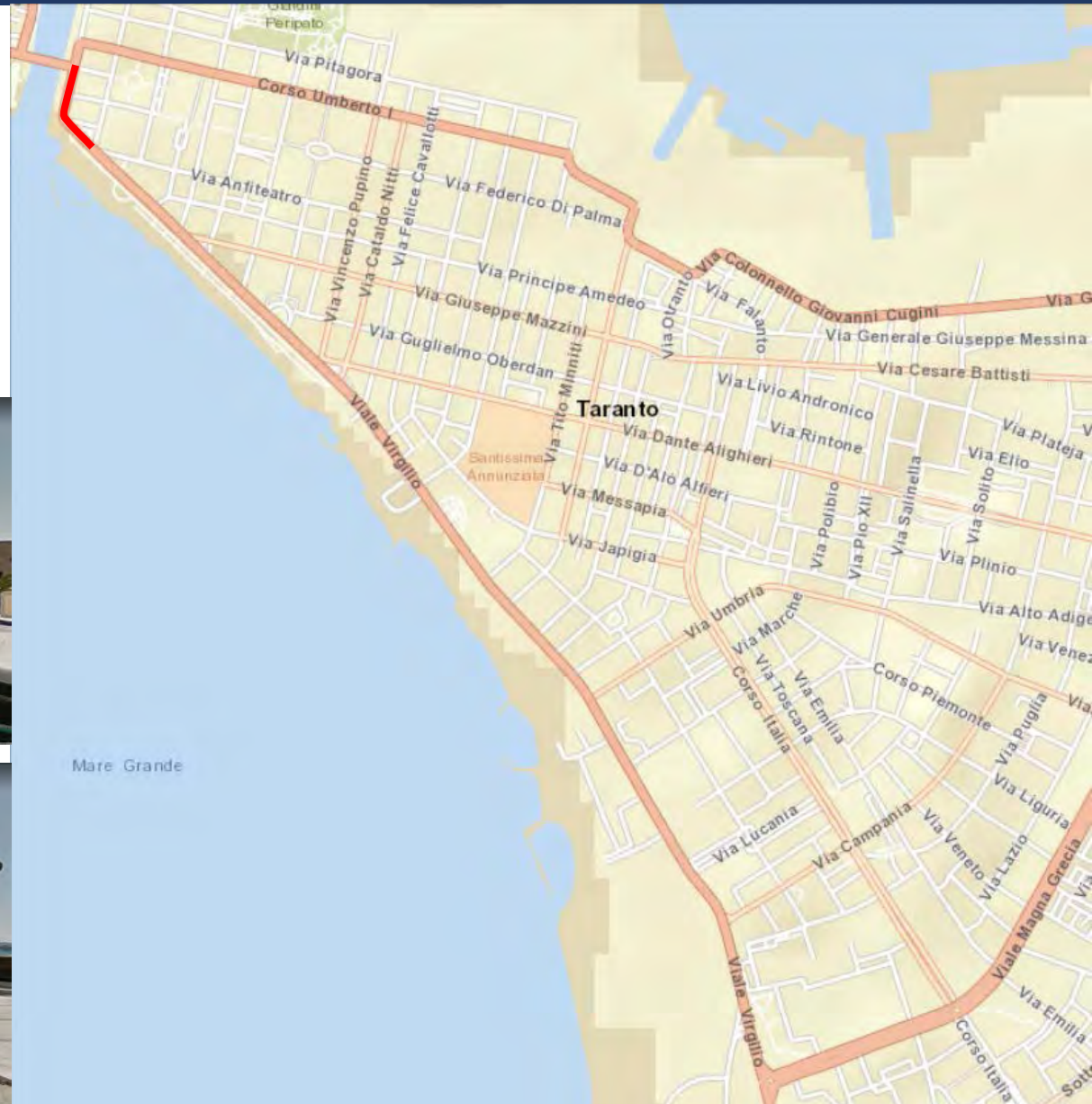


Caratteristiche:

- Lo spazio di attesa per i passeggeri e per i movimenti di salita e discesa viene ricavato sul marciapiede corrente;
- La pista ciclabile, in corsia riservata contigua al marciapiede, deve essere interrotta;
- Le due strisce affiancate, una gialla di 30 cm sul lato della corsia ciclabile distanziata di 12 cm da quella bianca di 12 cm posta sul lato della corsia dei veicoli a motore, debbono essere tratteggiate negli ultimi e nei primi 6 metri rispetto alla fermata per permettere l'accosto degli autobus al marciapiede e l'eventuale sorpasso degli autobus in fermata viaggiatori da parte delle biciclette.

# 6.2 - Tratta: Corso Due Mari

La singolarità e peculiarità dei luoghi, sia dal punto di vista monumentale che architettonico, richiedono uno studio di inserimento a cura dell'Ufficio Centro Storico, con il benestare delle Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio







# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III



Giardinetti Carbonelli



Slargo di via Mazzini e via De Cesare



Da piazza Ebalia a via Pupino



Piazzetta Gandhi



Da via De Cesare a via Acclavio



Slargo di via Dante Alighieri e via Nitti



Da via Massari a via Giovinazzi



Da via Acclavio a piazza Ebalia

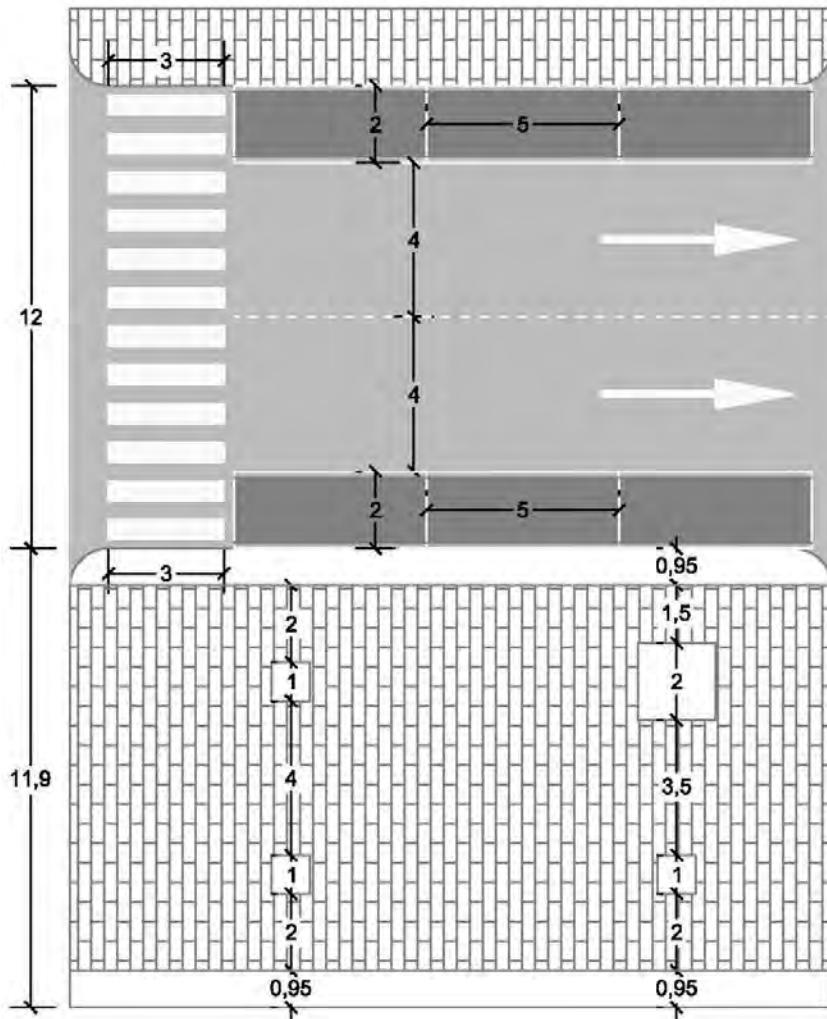


Distributore Q8 davanti palazzo Magnini

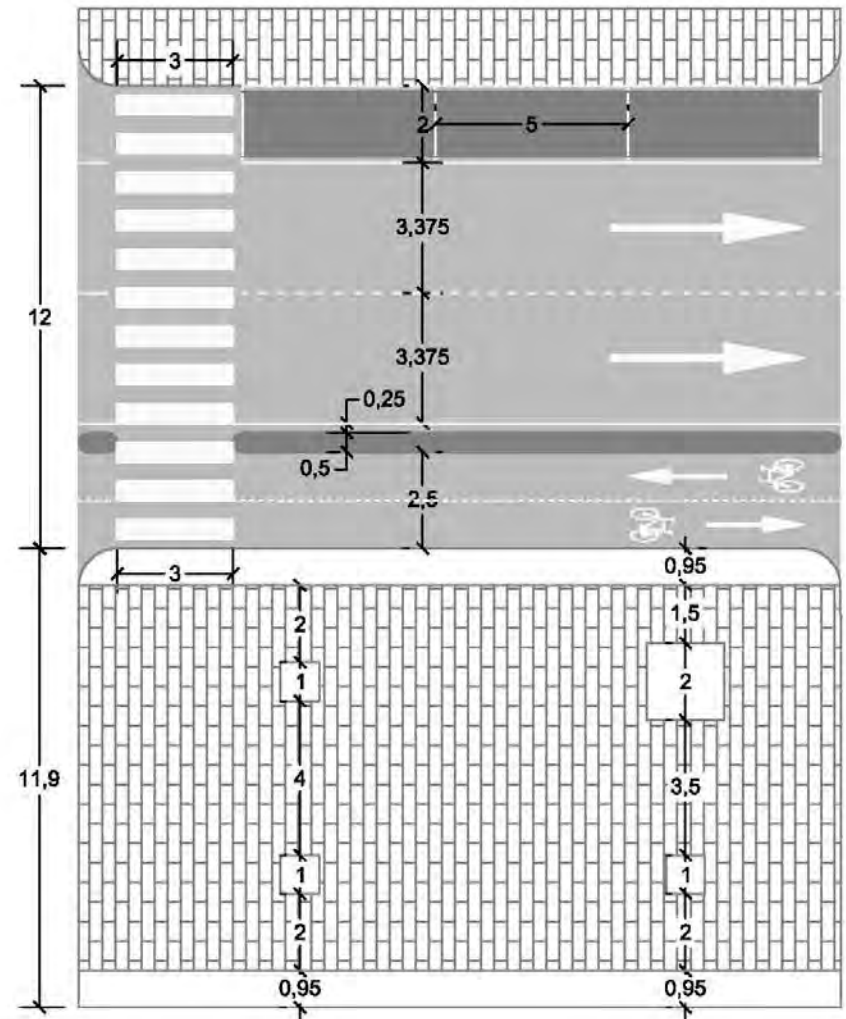
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - A

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



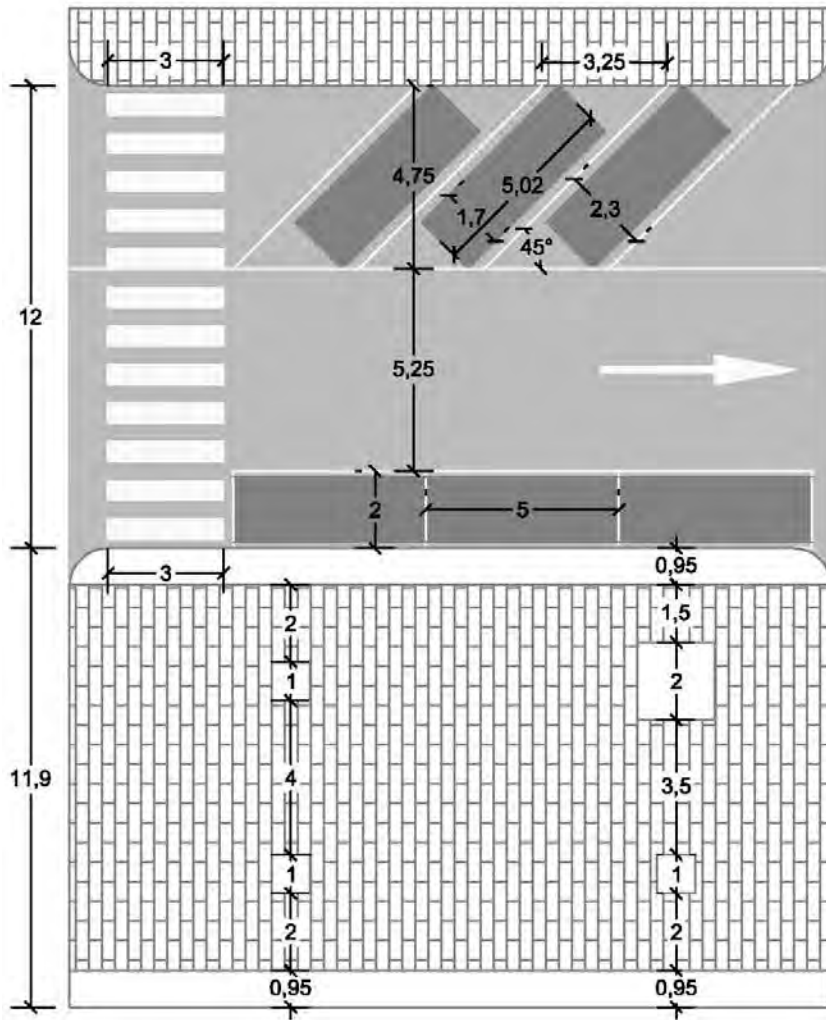
Progetto infrastrutturale



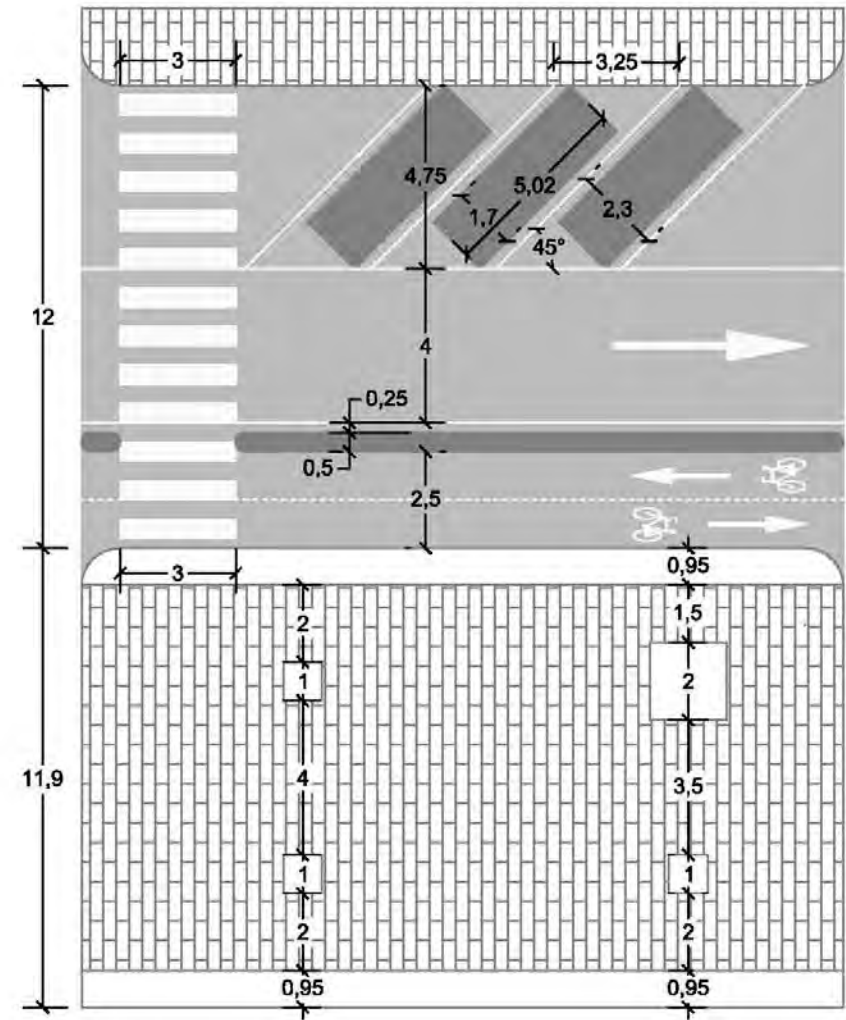
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - B

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



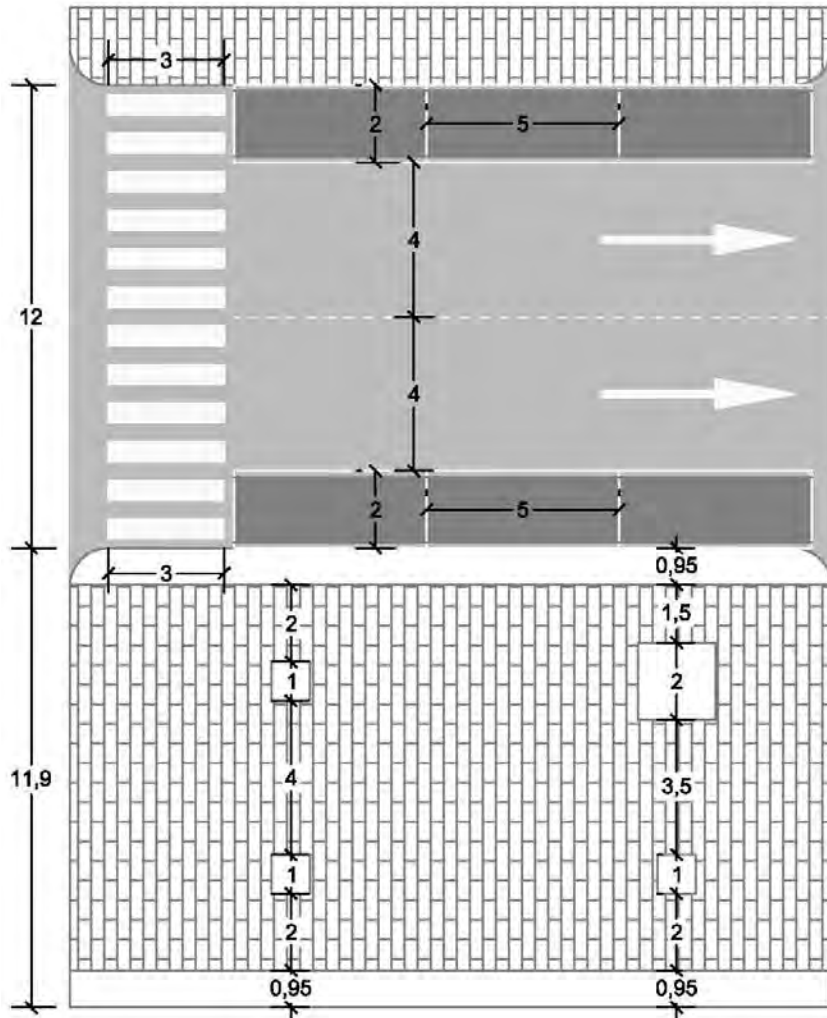
Progetto infrastrutturale



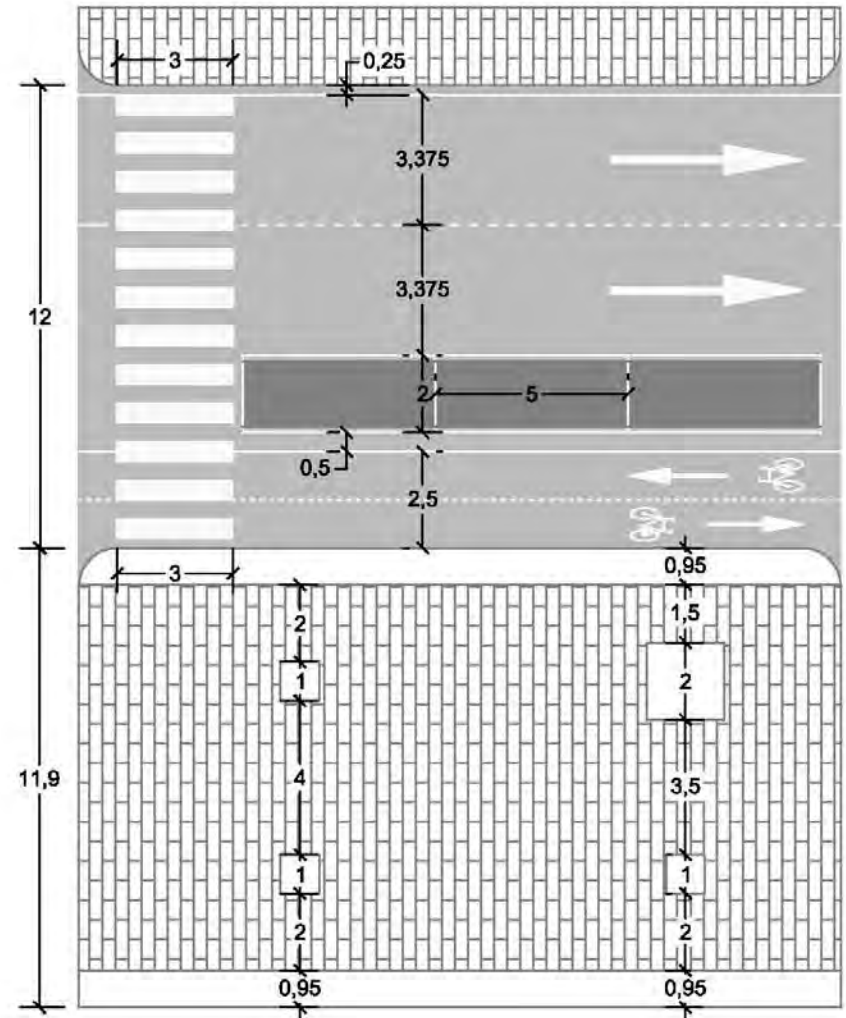
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - A

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea

Attuale



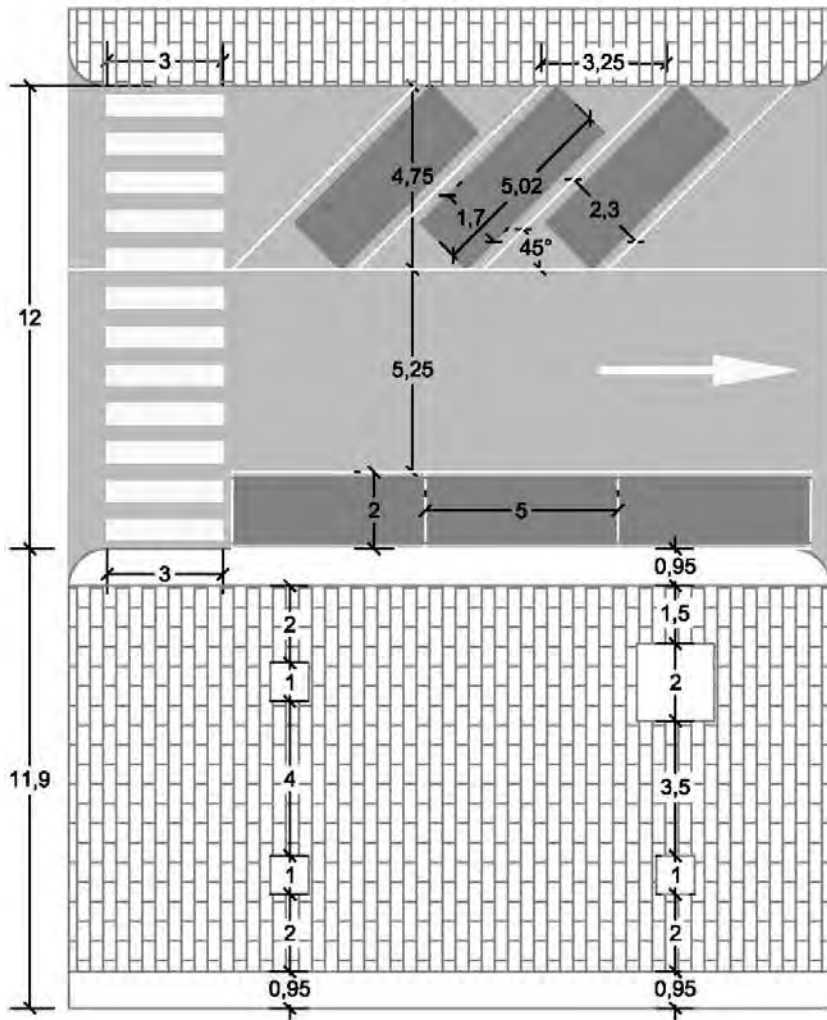
Progetto segnaletica - Soluzione 1



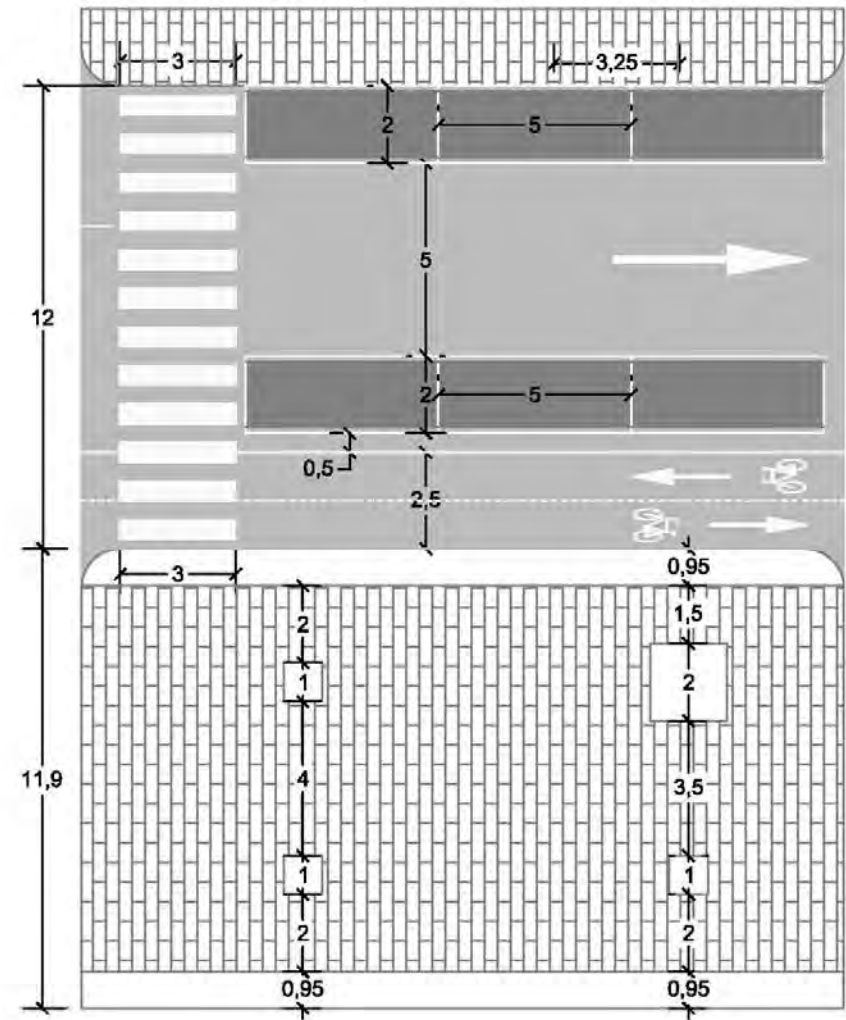
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - B

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea

Attuale



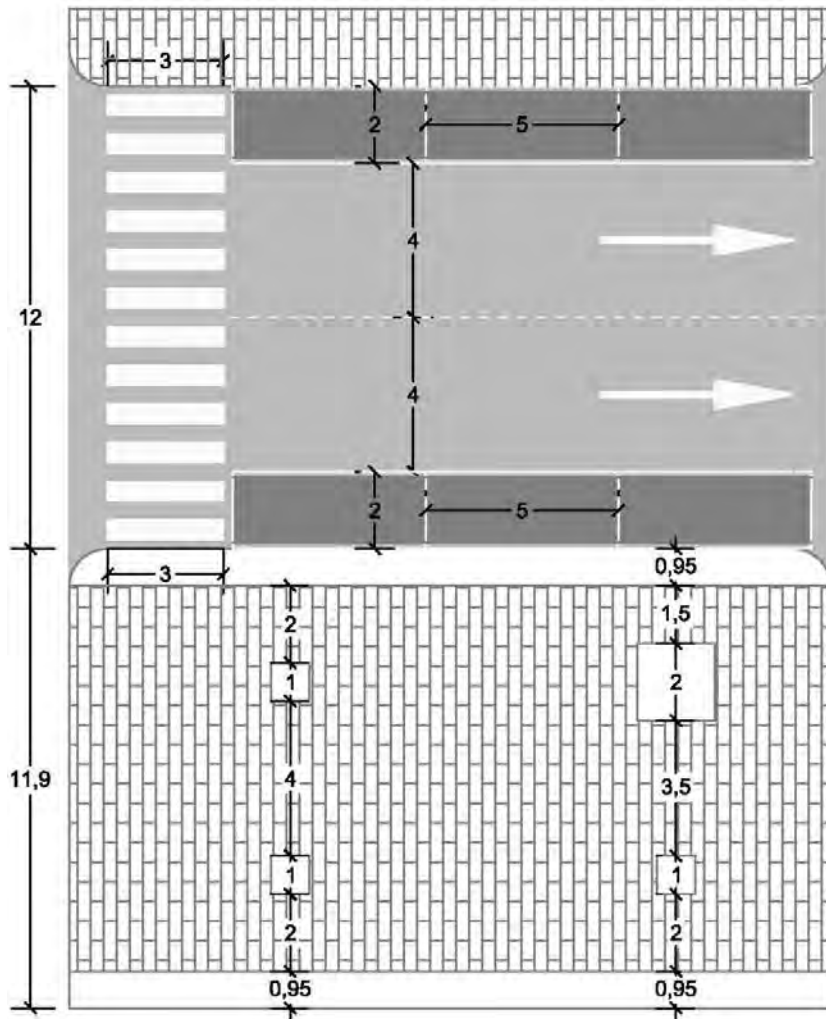
Progetto segnaletica - Soluzione 1



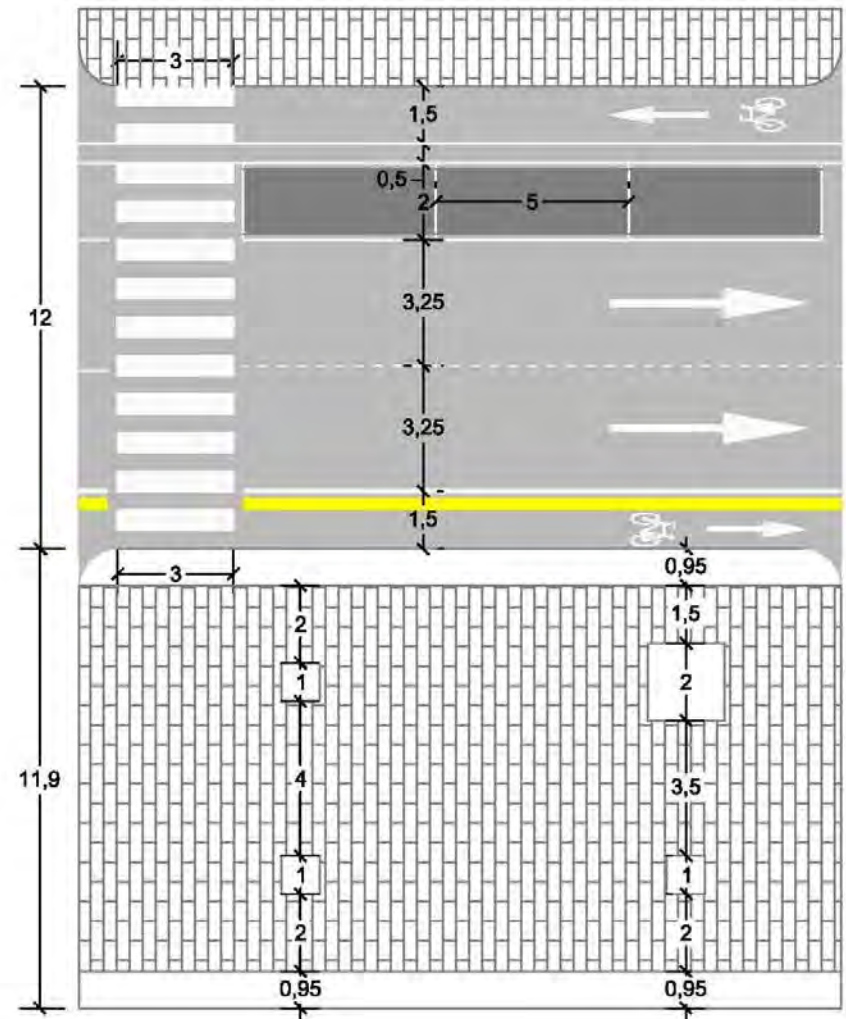
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - A

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea, in direzione nord

Attuale



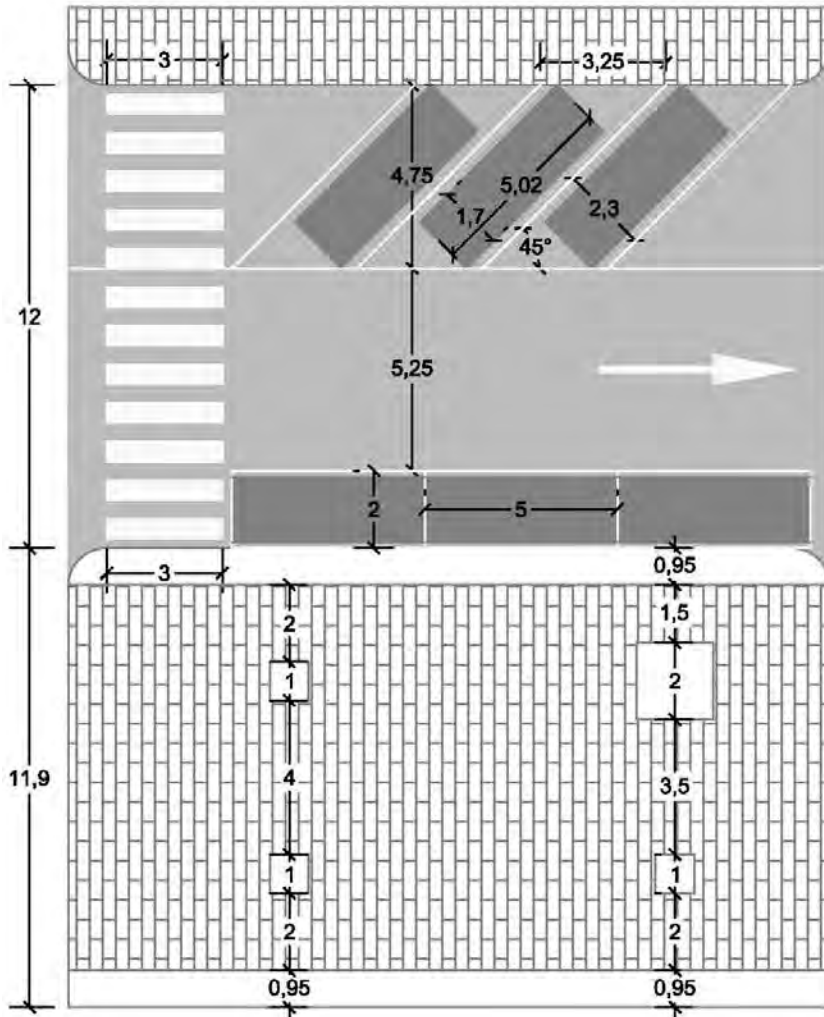
Progetto segnaletica - Soluzione 2



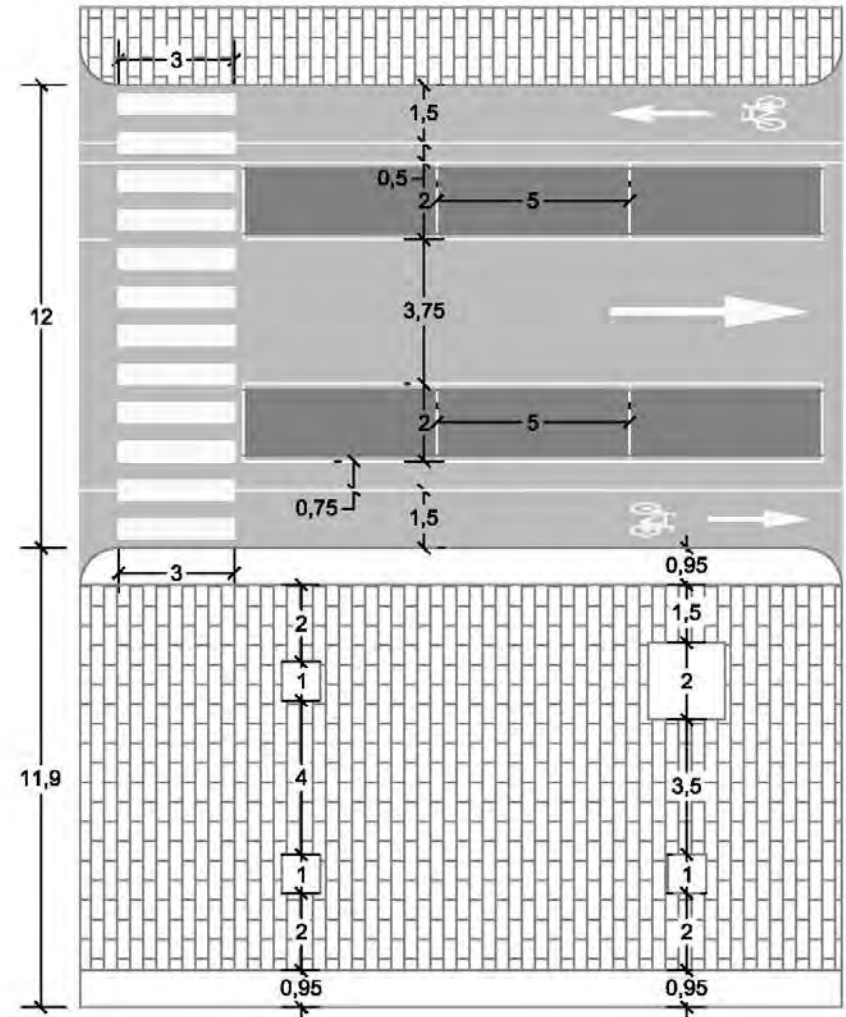
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - B

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea, in ambo le direzioni

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 2

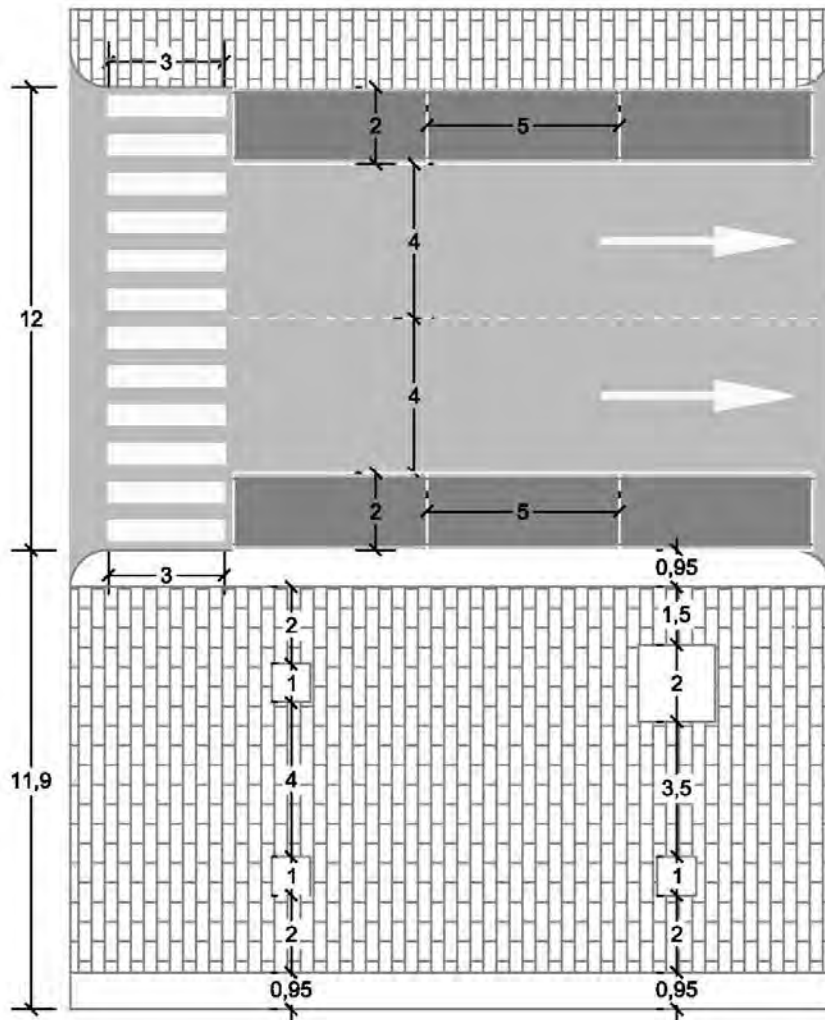




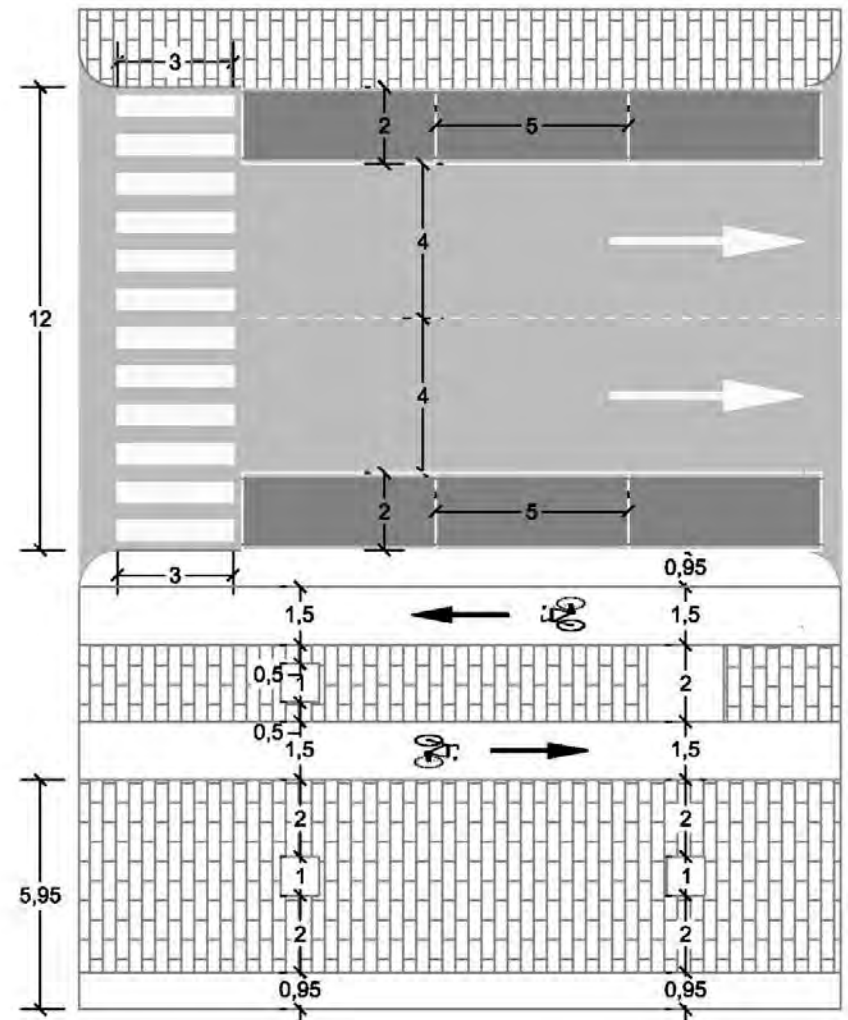
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - A

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: su corsie riservate su marciapiede

Attuale



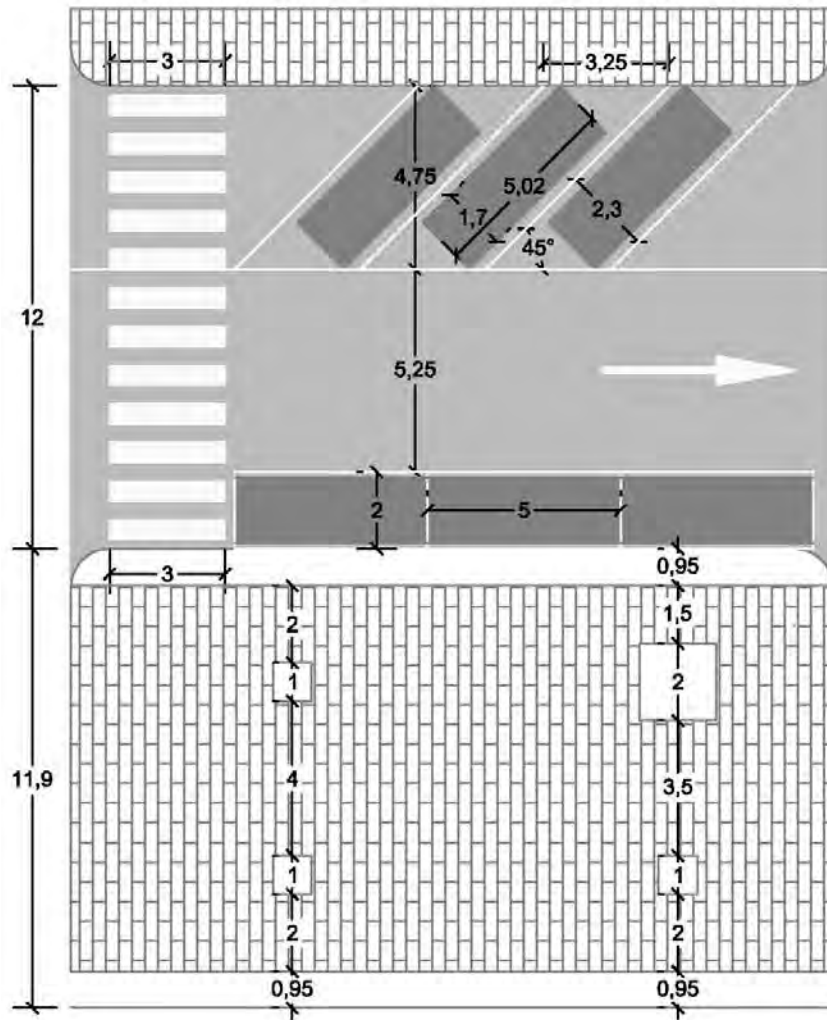
Progetto segnaletica - Soluzione 3



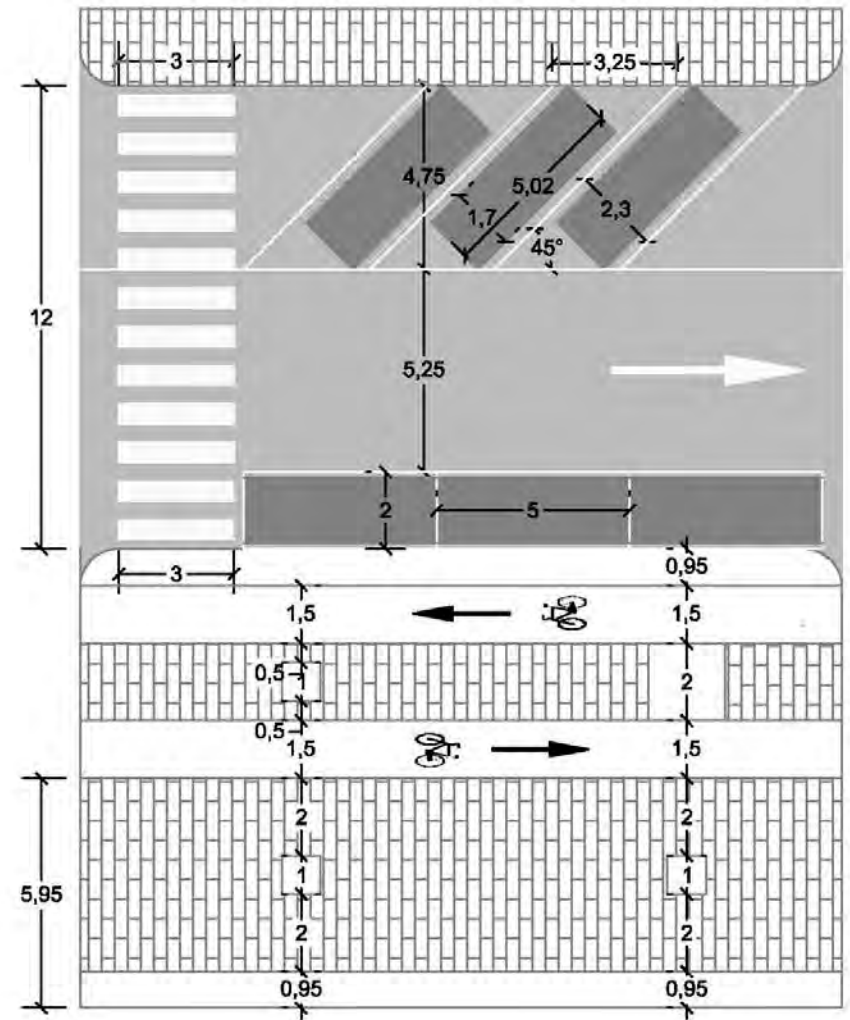
# 6.3 - Lungomare Vittorio Emanuele III - B

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: su corsie riservate su marciapiede

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 3

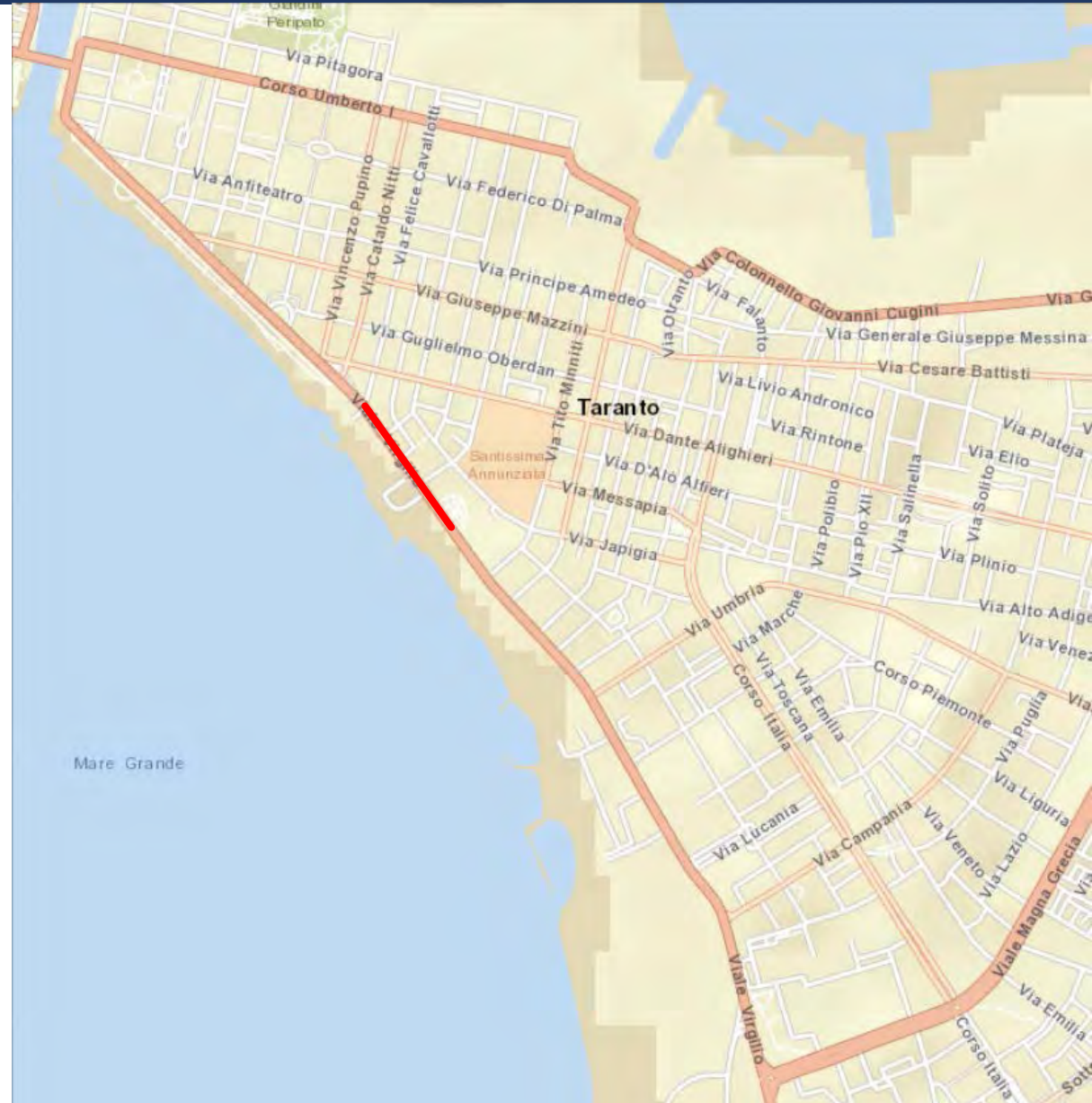




# 6.4 - Viale Virgilio 1° tratto: Via Cavallotti - Carabinieri

Tratte omogenee:

1. Via Cavallotti - Carabinieri
2. Carabinieri - Via Minniti
3. Via Minniti - Via Umbria
4. Via Umbria - Via delle Ceramiche
5. Via delle Ceramiche - Via Campania
6. Via Campania - Via Magna Grecia



# 6.4 - Viale Virgilio 1° tratto: Via Cavallotti - Carabinieri

## Inquadramento dell'intervento

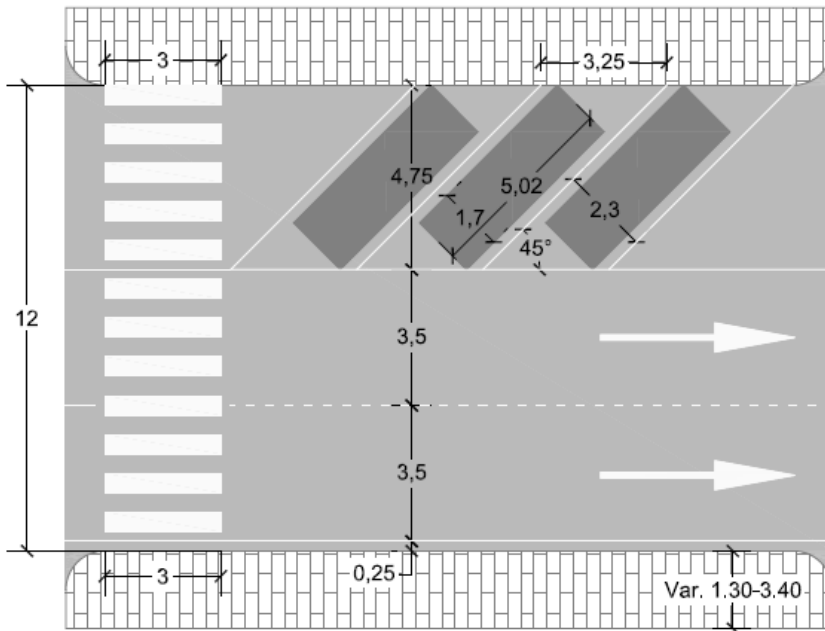


Lunghezza intervento: 385 m

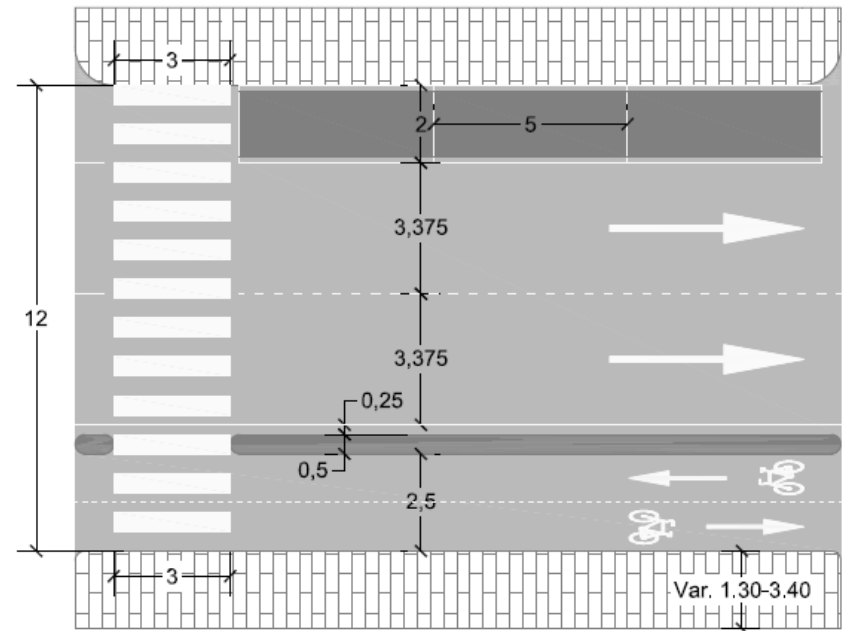
# 6.4 - Viale Virgilio 1° tratto: Via Cavallotti - Carabinieri

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto infrastrutturato



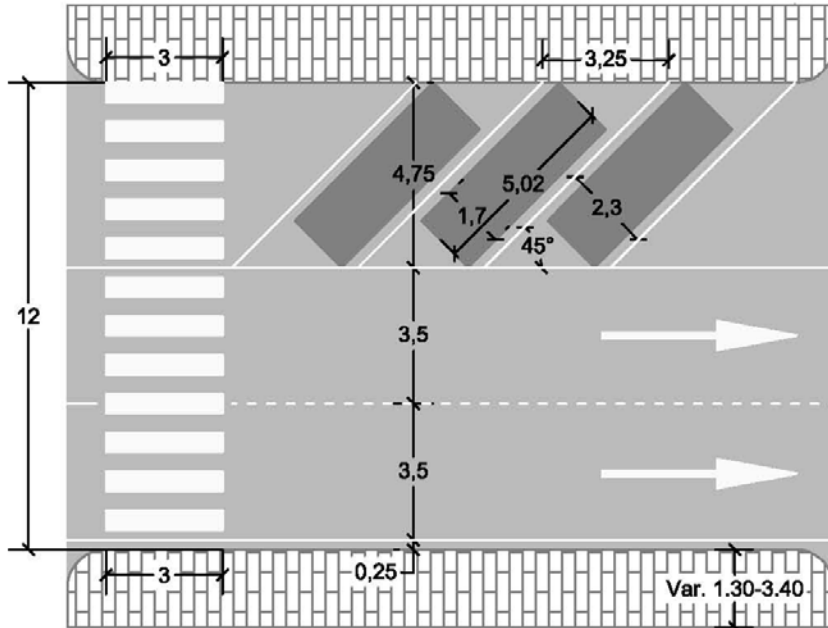
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato sinistro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 92 stalli ai 60 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile con profilo asimmetrico.

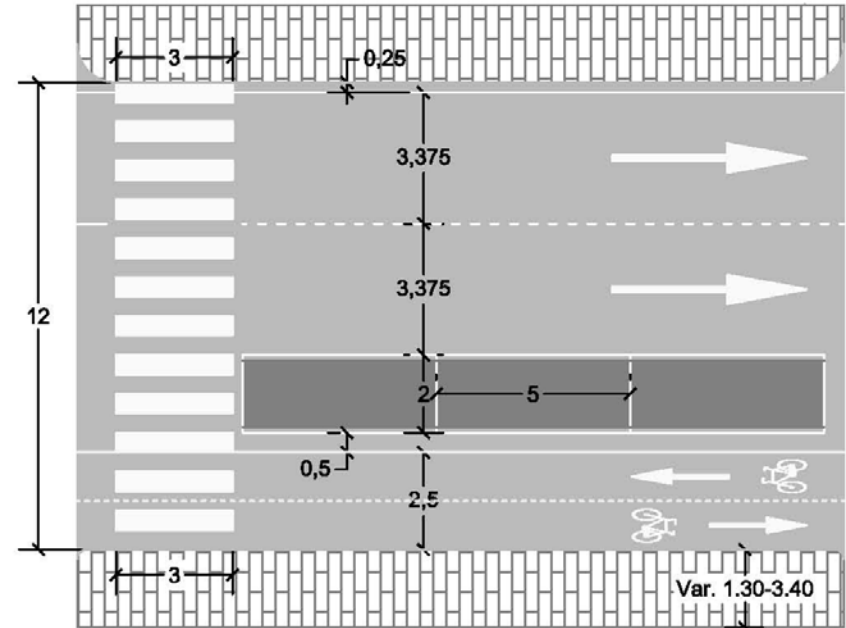
# 6.4 - Viale Virgilio 1° tratto: Via Cavallotti - Carabinieri

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 1



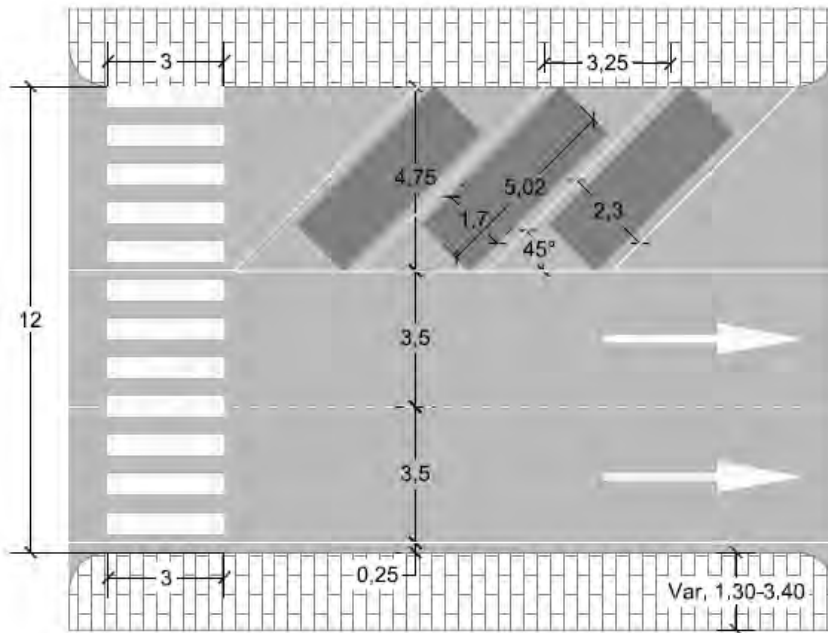
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato destro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 92 stalli ai 60 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

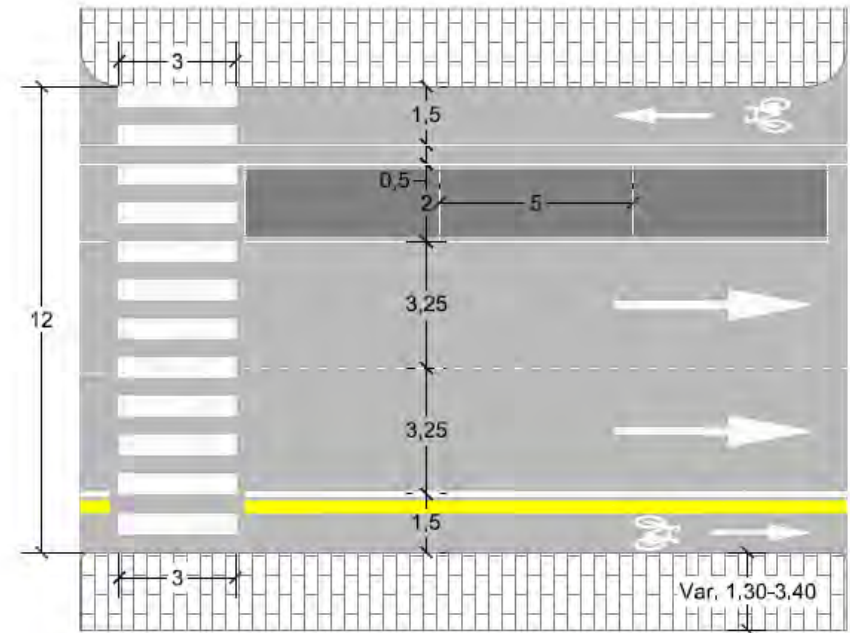
# 6.4 - Viale Virgilio 1° tratto: Via Cavallotti - Carabinieri

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in sede propria, separata dalla carreggiata  
attraverso una fascia di sosta in linea, in direzione nord

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 2



Caratteristiche:

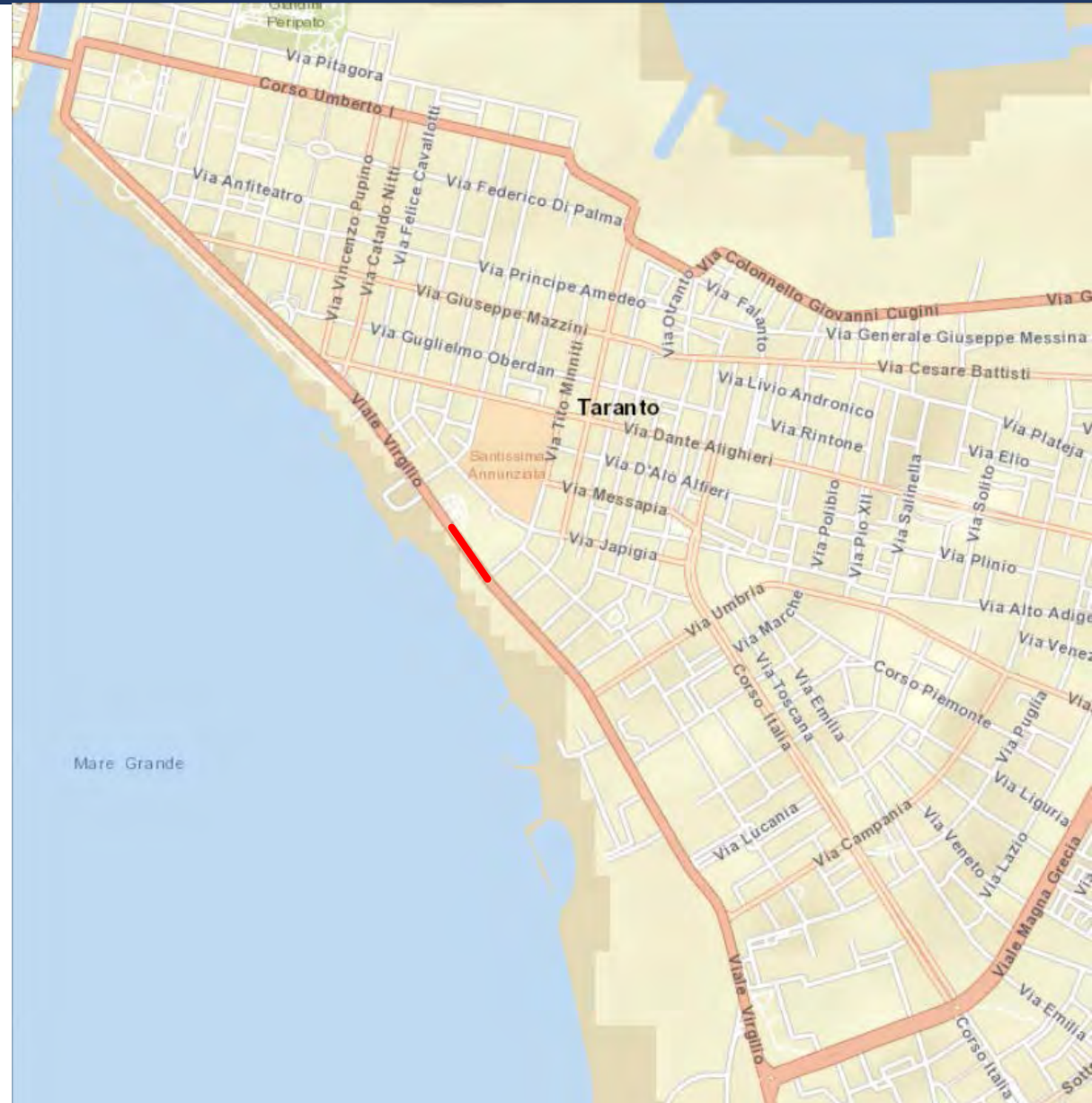
- Stalli di sosta in linea sul lato sinistro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 92 stalli ai 60 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,25 m;
- In direzione nord, franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).



# 6.4 - Viale Virgilio 2° tratto: Carabinieri - Via Minniti

Tratte omogenee:

1. Via Cavallotti - Carabinieri
2. Carabinieri - Via Minniti
3. Via Minniti - Via Umbria
4. Via Umbria - Via delle Ceramiche
5. Via delle Ceramiche - Via Campania
6. Via Campania - Via Magna Grecia



# 6.4 - Viale Virgilio 2° tratto: Carabinieri - Via Minniti

## Inquadramento dell'intervento

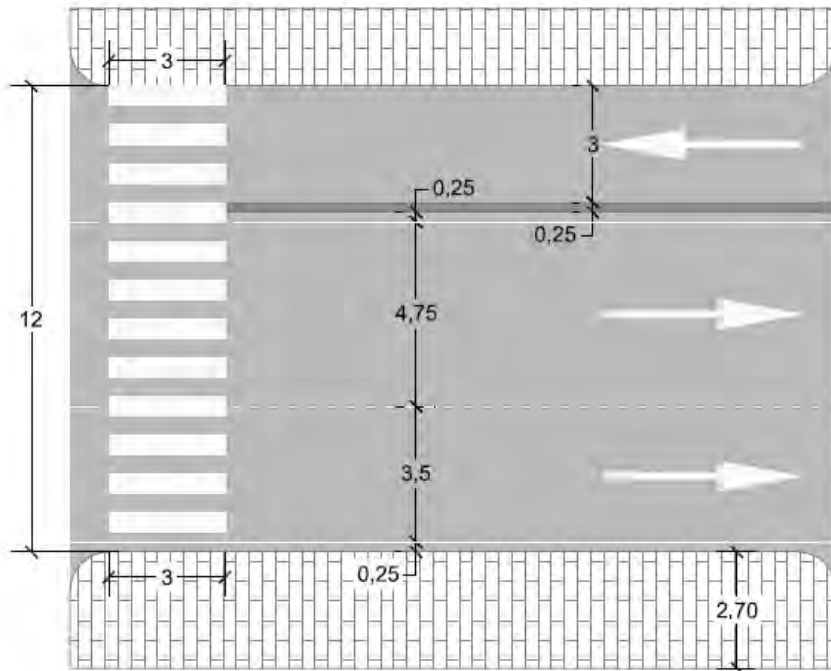


Lunghezza intervento: 123 m

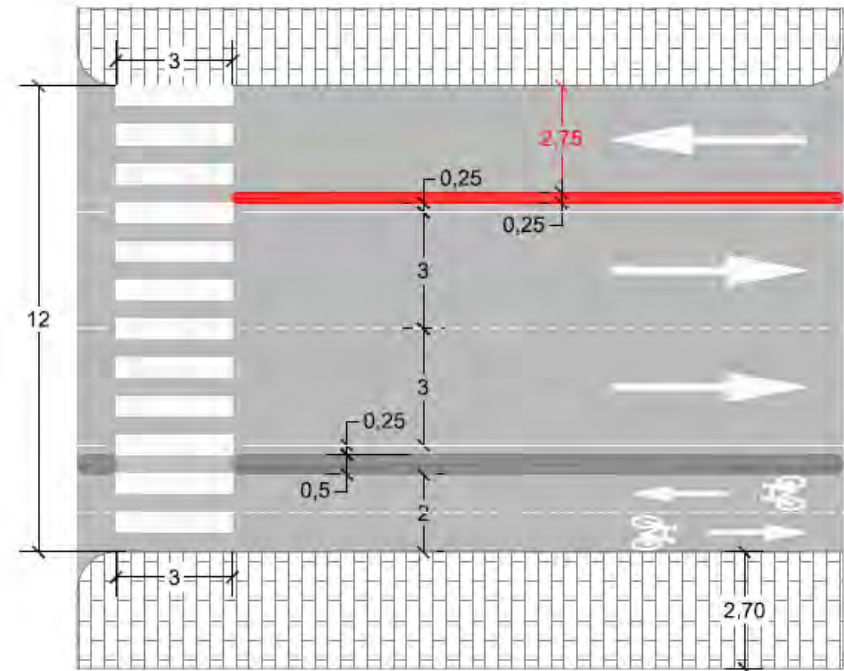
# 6.4 - Viale Virgilio 2° tratto: Carabinieri - Via Minniti

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto infrastrutturato - Soluzione 1



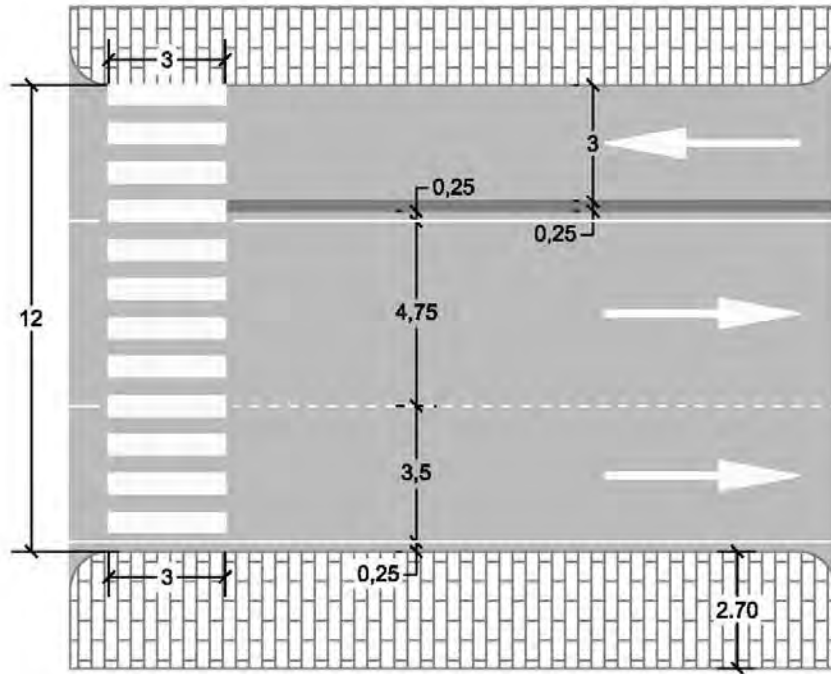
Caratteristiche:

- Riduzione della larghezza della corsia contromano a 2.75 m e relativo spostamento del cordolo esistente;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile con profilo asimmetrico;
- Realizzazione della pista ciclabile bidirezionale di larghezza ridotta da 2 m.

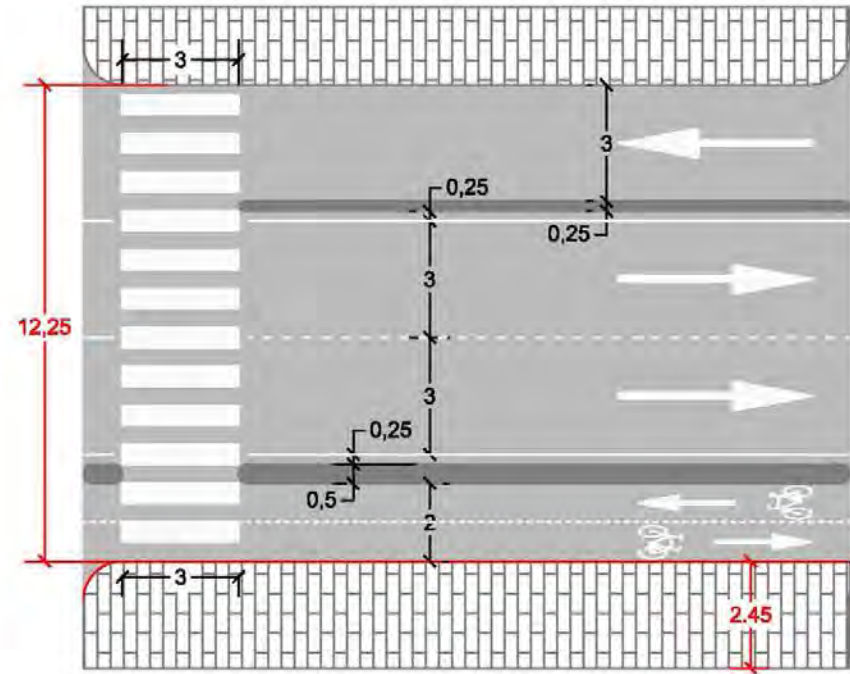
# 6.4 - Viale Virgilio 2° tratto: Carabinieri - Via Minniti

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto infrastrutturato - Soluzione 2



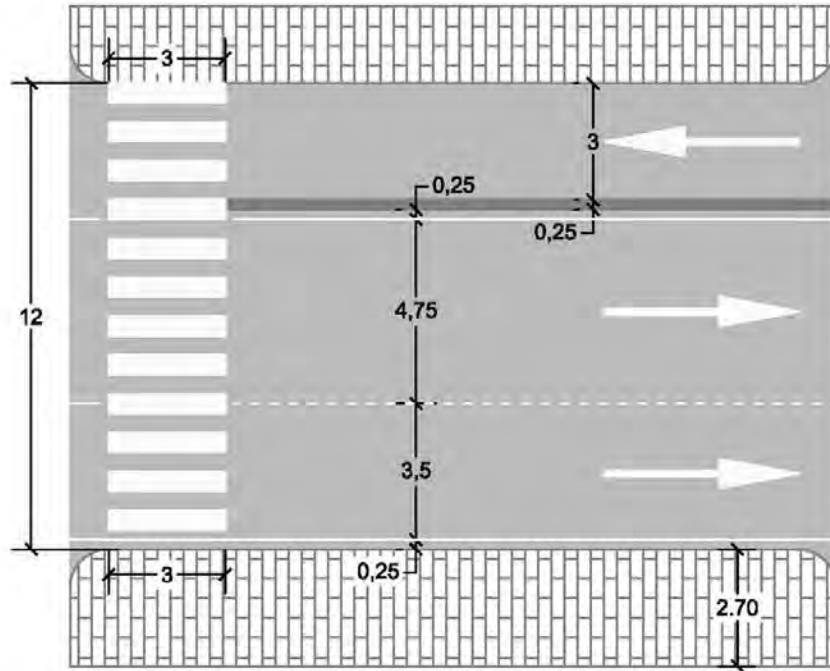
Caratteristiche:

- Ampliamento della carreggiata a 12,25 m, con relativa riduzione del marciapiede pedonale;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile;
- Realizzazione della pista ciclabile bidirezionale di larghezza ridotta da 2 m..

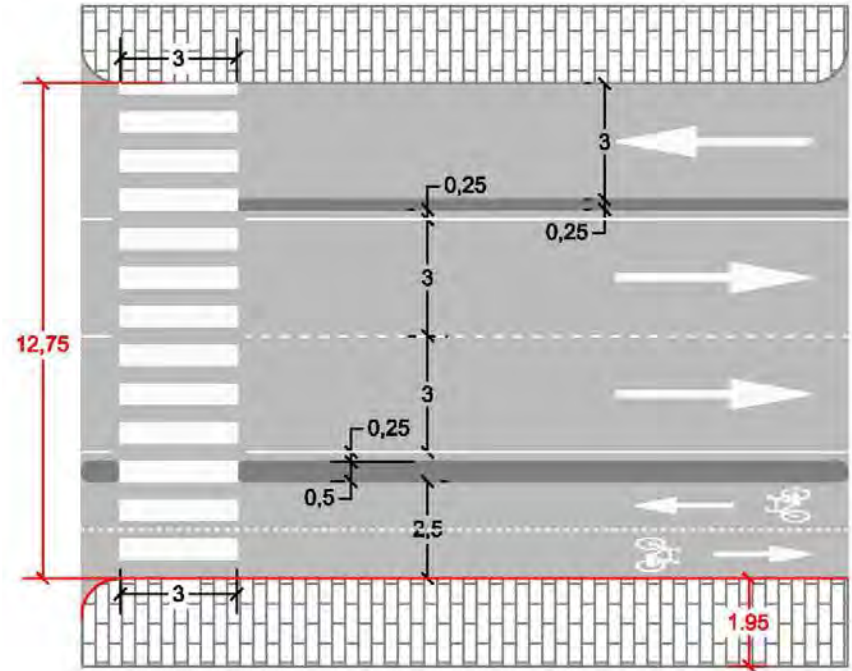
# 6.4 - Viale Virgilio 2° tratto: Carabinieri - Via Minniti

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto infrastrutturato - Soluzione 3



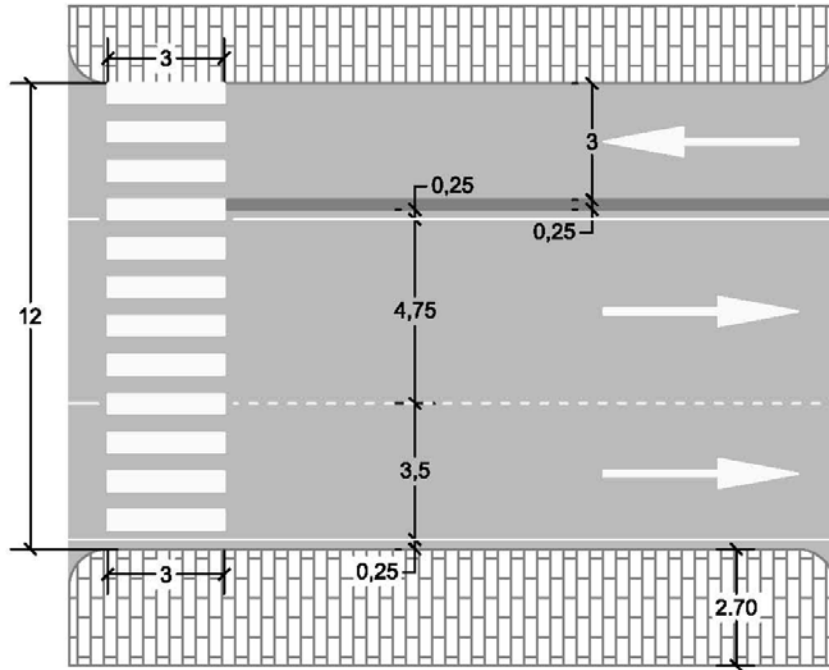
Caratteristiche:

- Ampliamento della carreggiata a 12,75 m, con relativa riduzione del marciapiede pedonale e riposizionamento di 4 plinti per p.i. e totem benzinaio;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile;
- Realizzazione della pista ciclabile bidirezionale di larghezza standard da 2,5 m.

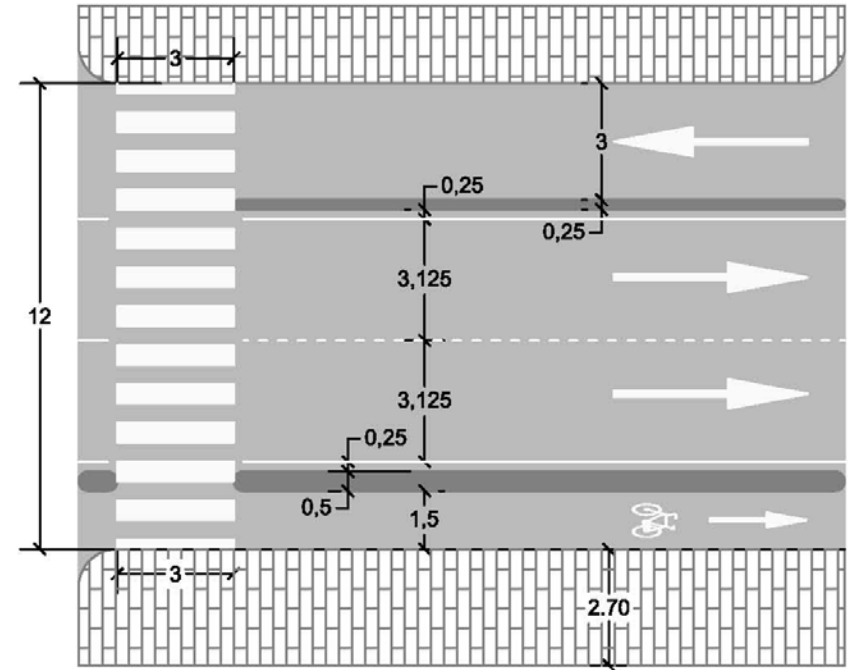
# 6.4 - Viale Virgilio 2° tratto: Carabinieri - Via Minniti

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
monodirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo, lato mare; in corsia riservata con Carabinieri, in dir. nord

Attuale



Progetto infrastrutturato - Soluzione 4



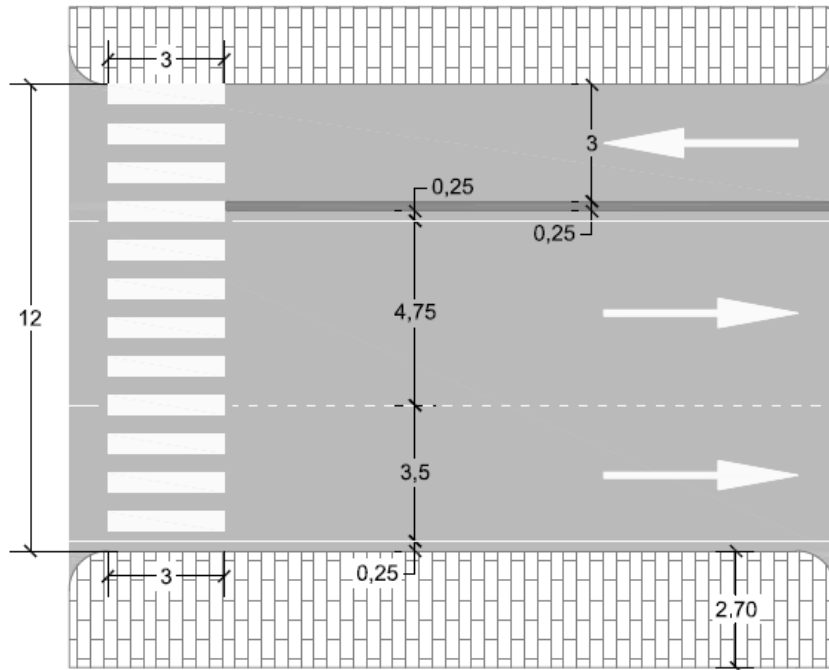
Caratteristiche:

- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,125 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile;
- Realizzazione di due attraversamenti ciclabili di viale Virgilio all'inizio e alla fine del tratto, per le biciclette in direzione nord.

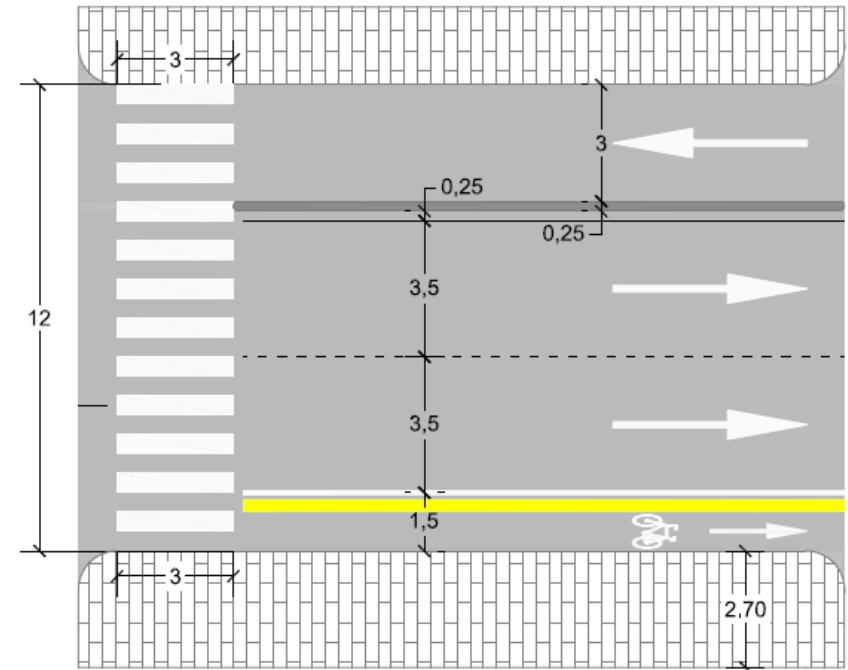
# 6.4 - Viale Virgilio 2° tratto: Carabinieri - Via Minniti

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in corsia riservata con Carabinieri, in direzione nord

Attuale



Progetto segnaletica



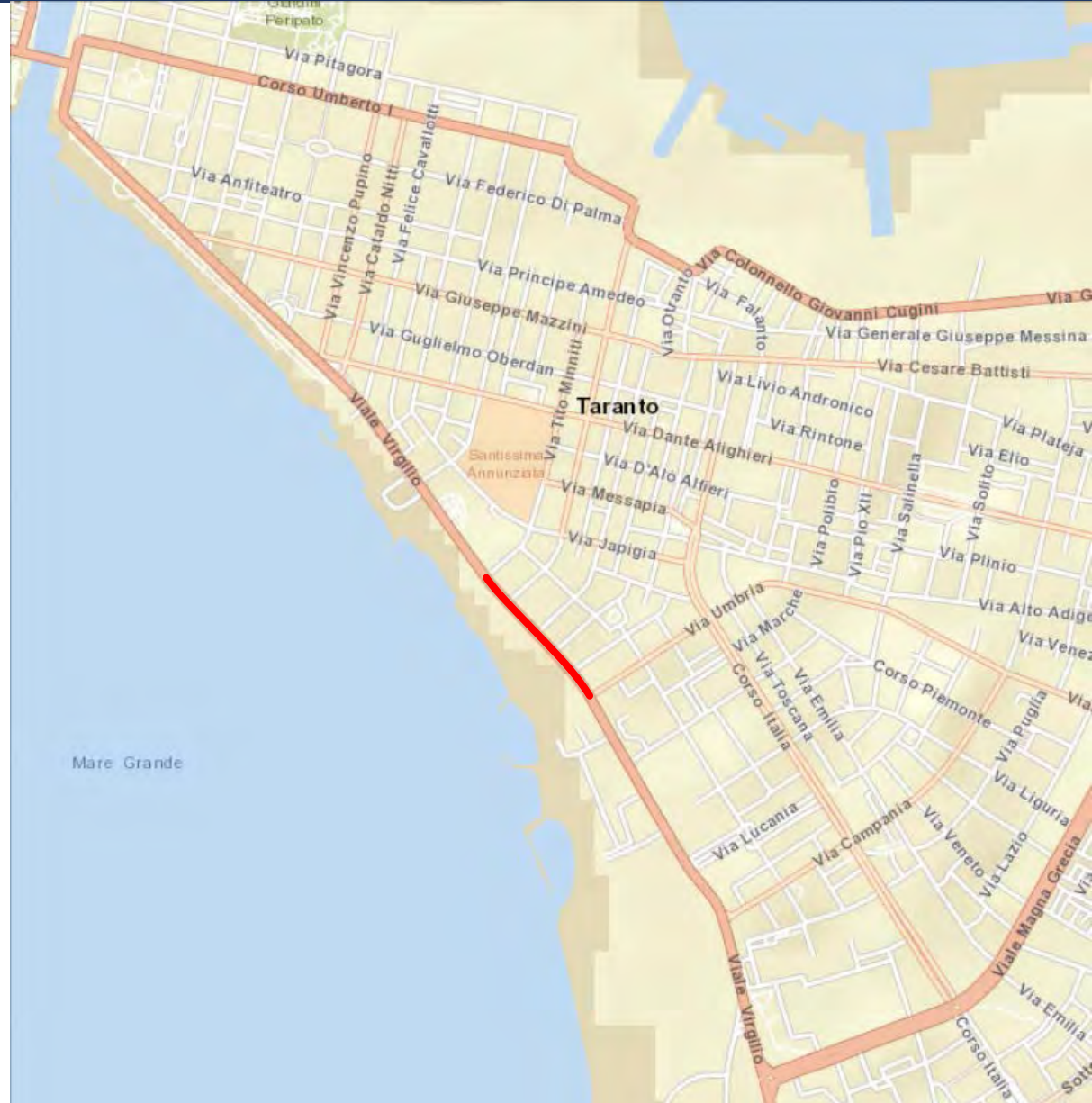
Caratteristiche:

- Standardizzazione della larghezza delle corsie di marcia a 3,5 m.

# 6.4 - Viale Virgilio 3° tratto: Via Minniti - Via Umbria

Tratte omogenee:

1. Via Cavallotti - Carabinieri
2. Carabinieri - Via Minniti
3. Via Minniti - Via Umbria
4. Via Umbria - Via delle Ceramiche
5. Via delle Ceramiche - Via Campania
6. Via Campania - Via Magna Grecia





# 6.4 - Viale Virgilio 3° tratto: Via Minniti - Via Umbria

## Inquadramento dell'intervento

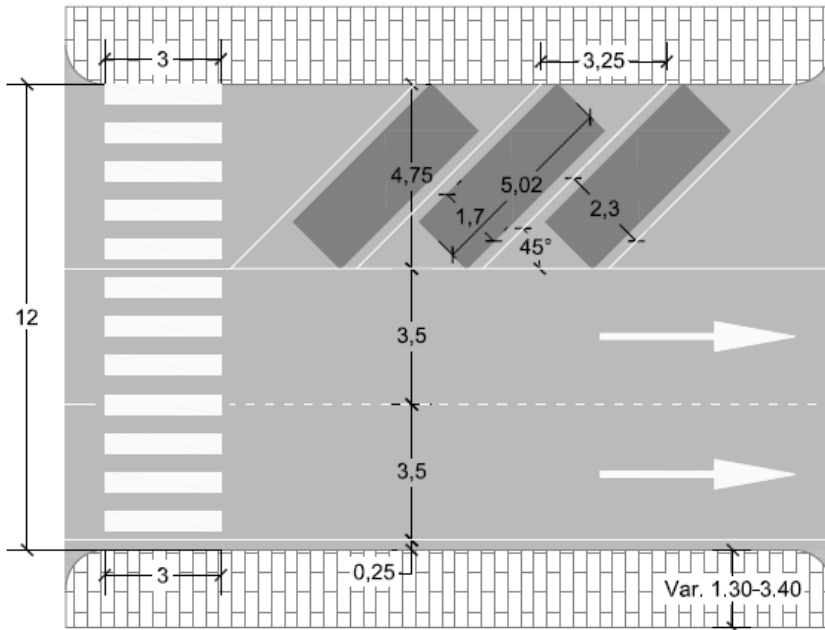


Lunghezza intervento: 380 m

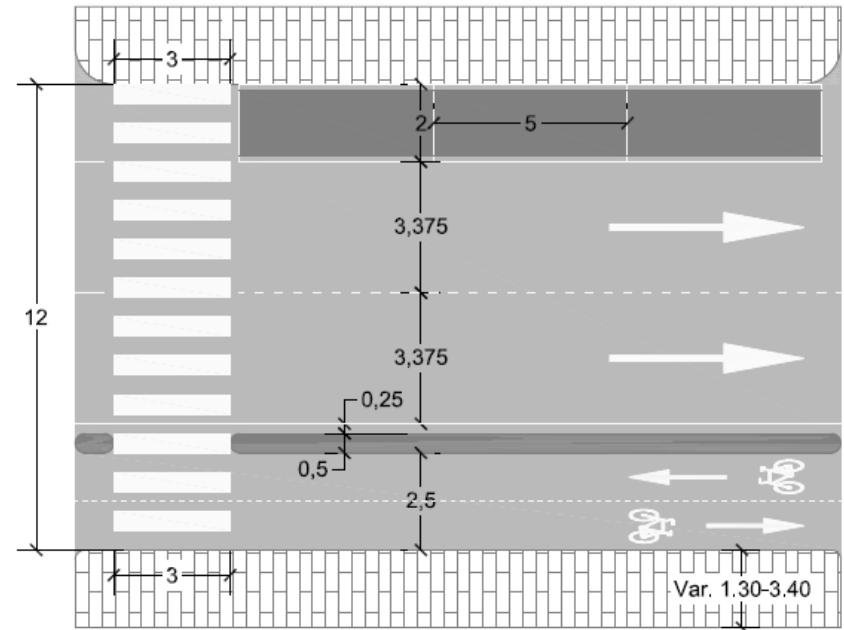
# 6.4 - Viale Virgilio 3° tratto: Via Minniti - Via Umbria

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto infrastrutturato



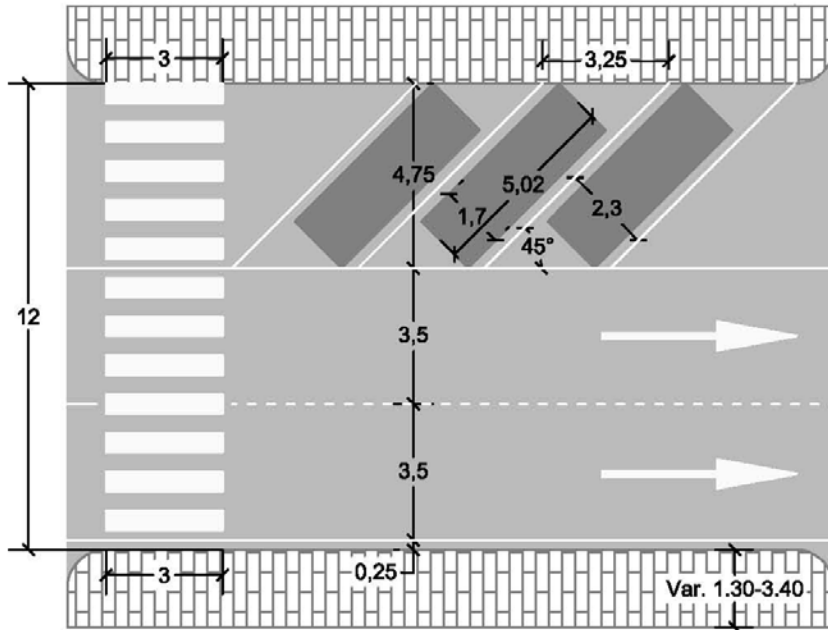
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato sinistro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 95 stalli ai 62 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile con profilo asimmetrico.

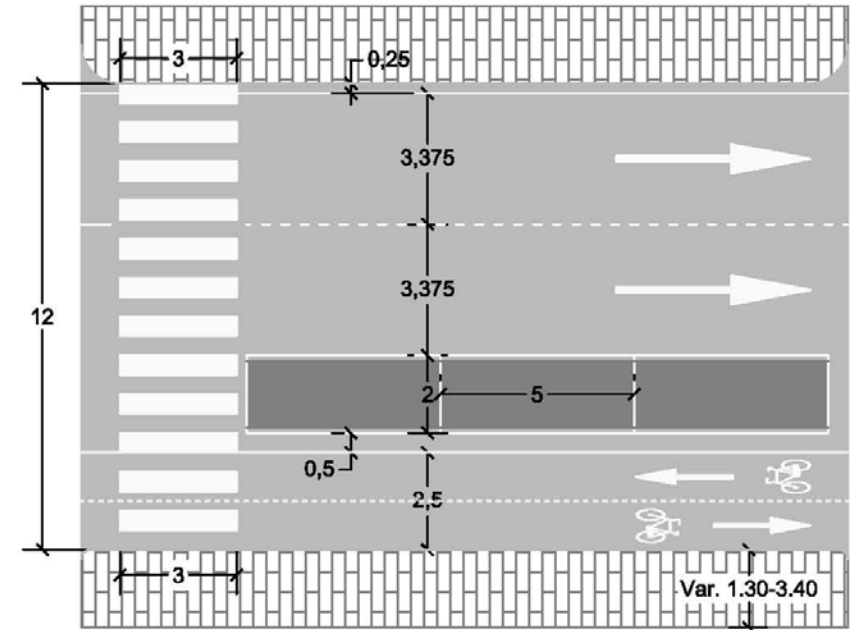
# 6.4 - Viale Virgilio 3° tratto: Via Minniti - Via Umbria

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 1



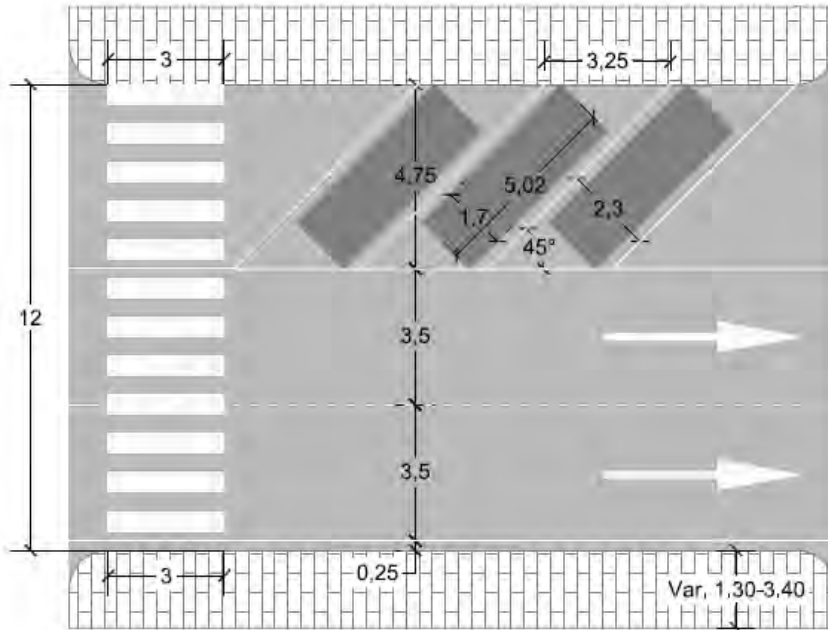
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato destro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 95 stalli ai 62 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

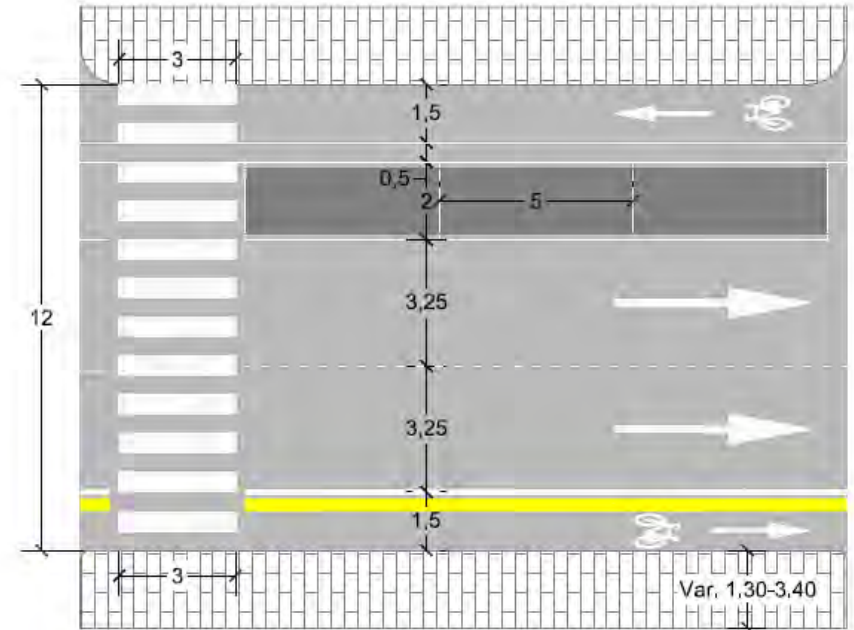
# 6.4 - Viale Virgilio 3° tratto: Via Minniti - Via Umbria

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in sede propria, separata dalla carreggiata  
attraverso una fascia di sosta in linea, in direzione nord

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 2



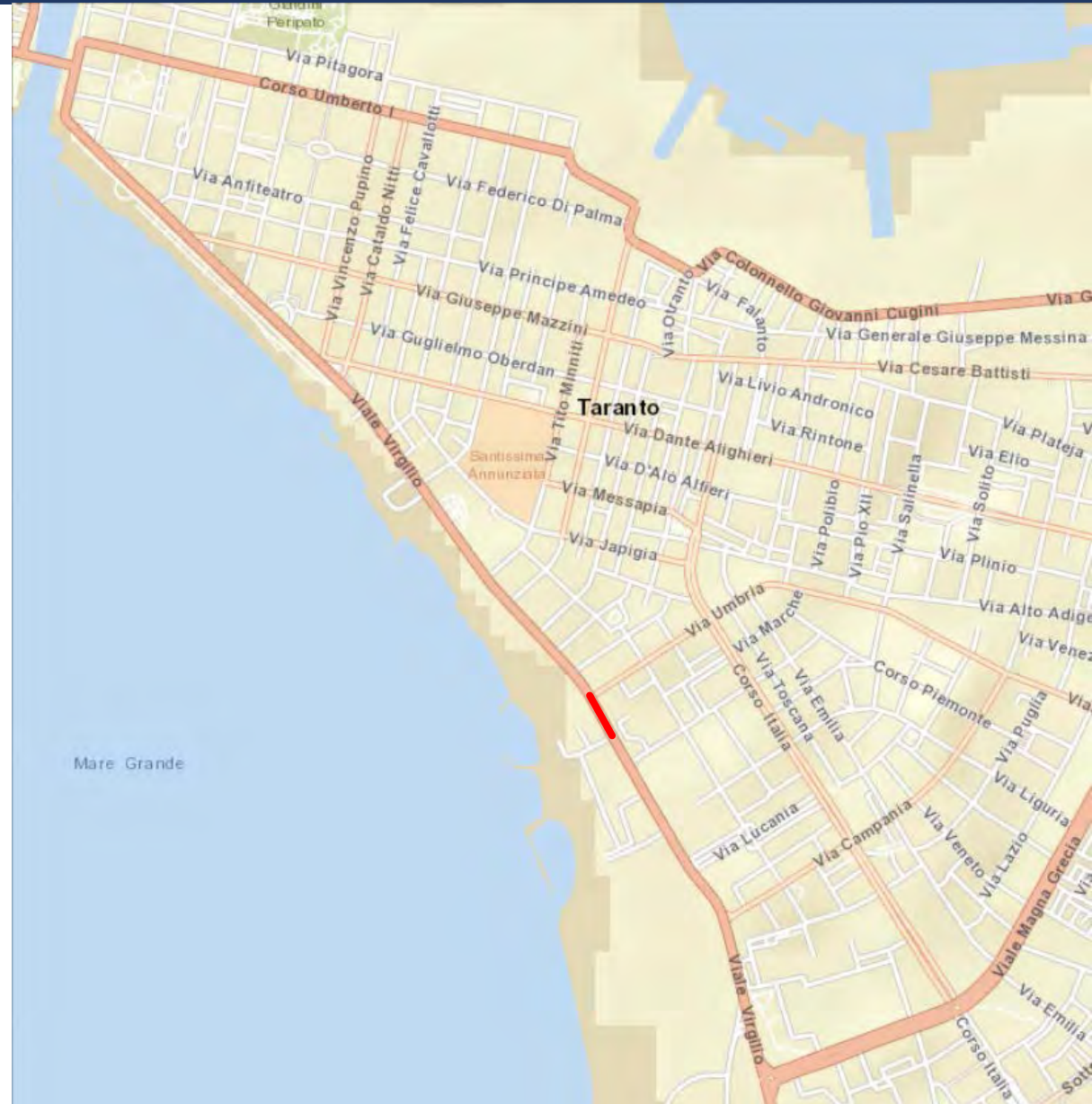
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato sinistro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 95 stalli ai 62 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,25 m;
- In direzione nord, franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

## 6.4 - Viale Virgilio 4° tratto: Via Umbria - Via delle Ceramiche

Tratte omogenee:

1. Via Cavallotti - Carabinieri
2. Carabinieri - Via Minniti
3. Via Minniti - Via Umbria
4. Via Umbria - Via delle Ceramiche
5. Via delle Ceramiche - Via Campania
6. Via Campania - Via Magna Grecia



# 6.4 - Viale Virgilio 4° tratto: Via Umbria - Via delle Ceramiche

## Inquadramento dell'intervento

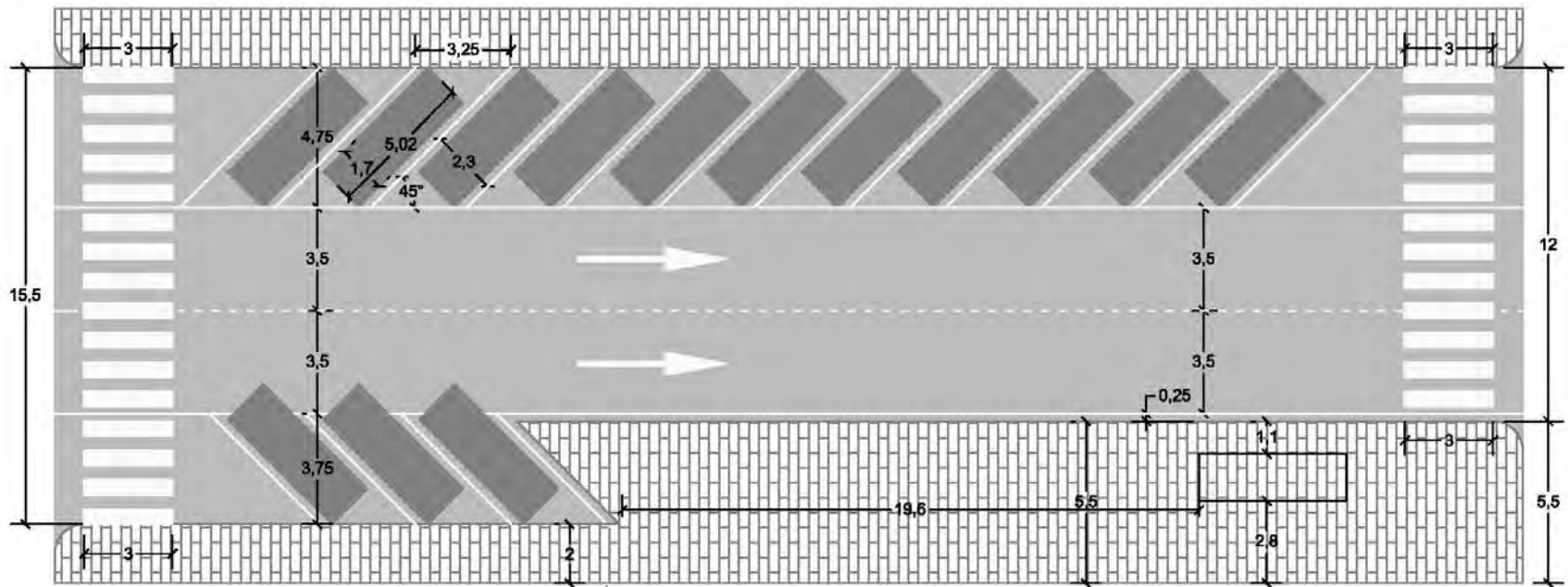


Lunghezza intervento: 118 m

# 6.4 - Viale Virgilio 4° tratto: Via Umbria - Via delle Ceramiche

## Sistemazione planimetrica della carreggiata

Attuale



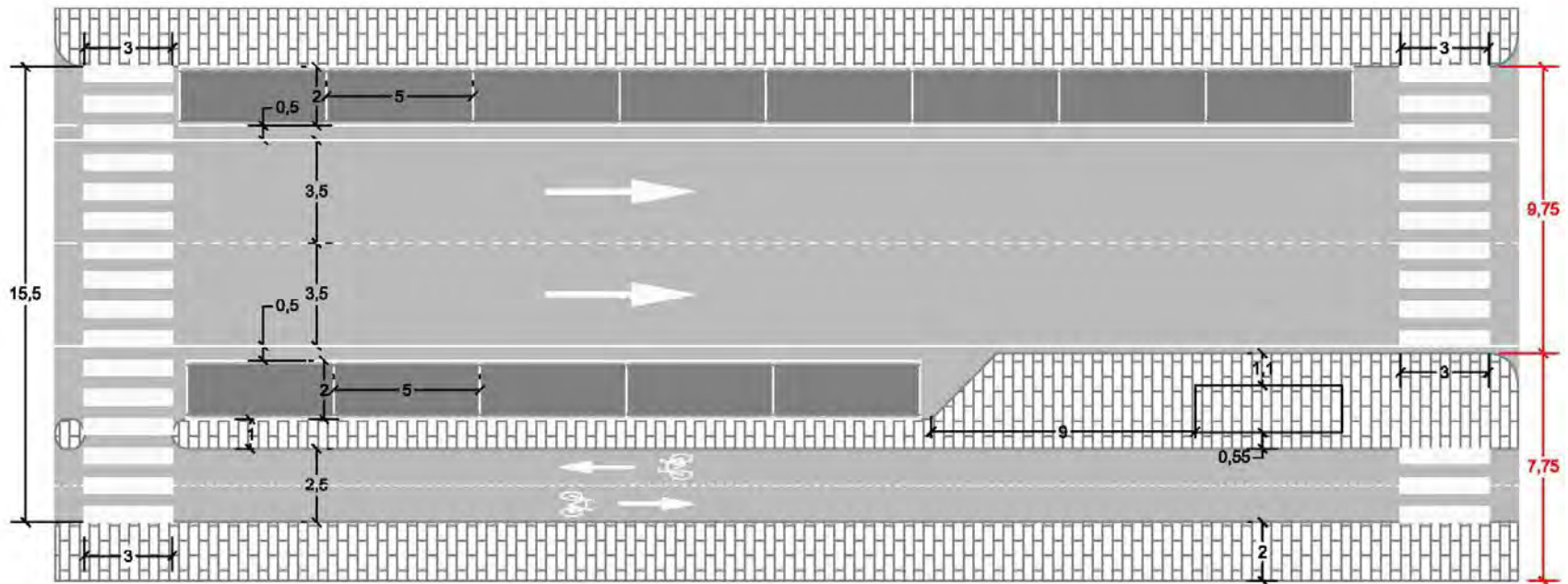
Caratteristiche:

- Stalli di sosta a  $45^\circ$  su entrambi i lati per un totale di 42: 27 a sx e 15 a dx;
- Lo spazio per la sosta sul lato destro è insufficiente tanto che la coda dei veicoli ingombra la prima corsia di marcia;
- Assenza di sosta sul lato destro in corrispondenza della fermata autobus.

# 6.4 - Viale Virgilio 4° tratto: Via Umbria - Via delle Ceramiche

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:  
bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

## Progetto infrastrutturato



Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea su entrambi i lati. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 42 stalli ai 27 stalli di progetto (17 a sx, 10 a dx);
- Realizzazione di penisola per la fermata dell'autobus con avanzamento del bordo strada di 2,25 m;
- Riposizionamento della pensilina di attesa alla fermata;
- Inserimento della pista ciclabile nella zona retrostante la fermata autobus;
- Realizzazione di un marciapiede di servizio di separazione tra la sosta e la pista ciclabile.

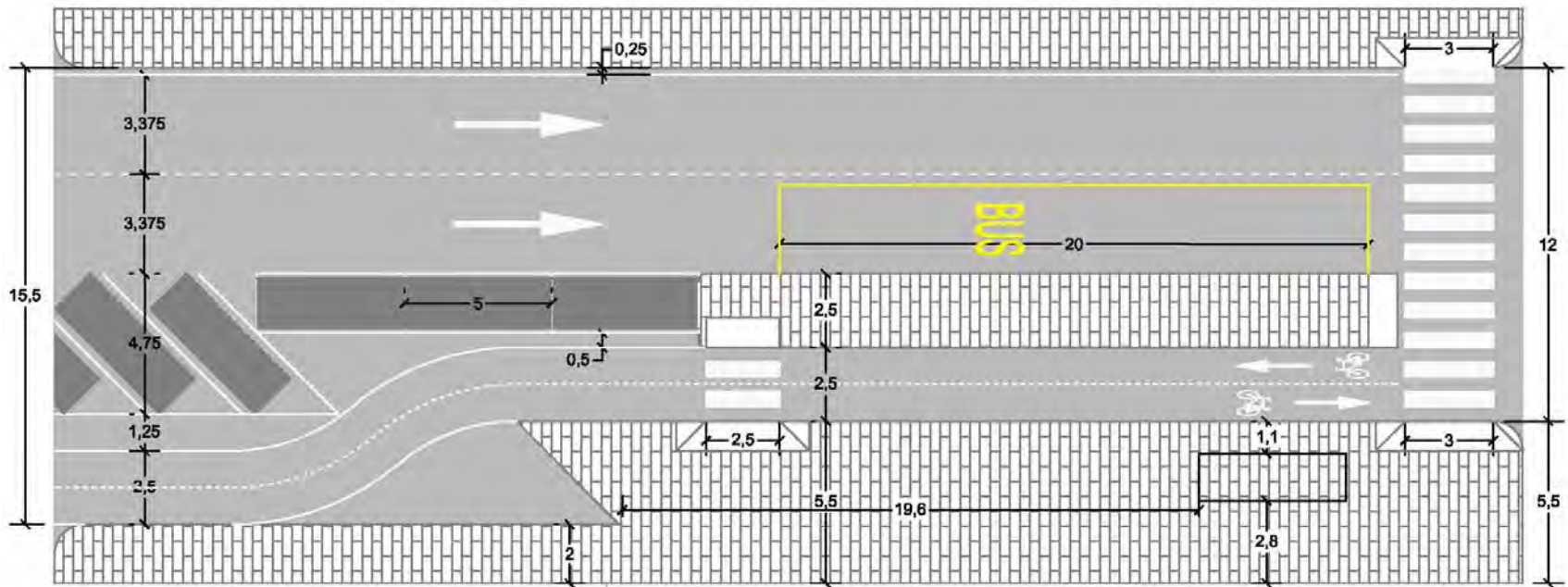


# 6.4 - Viale Virgilio 4° tratto: Via Umbria - Via delle Ceramiche

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:

su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea, in direzione nord

## Progetto segnaletica - Soluzione 1



Caratteristiche:

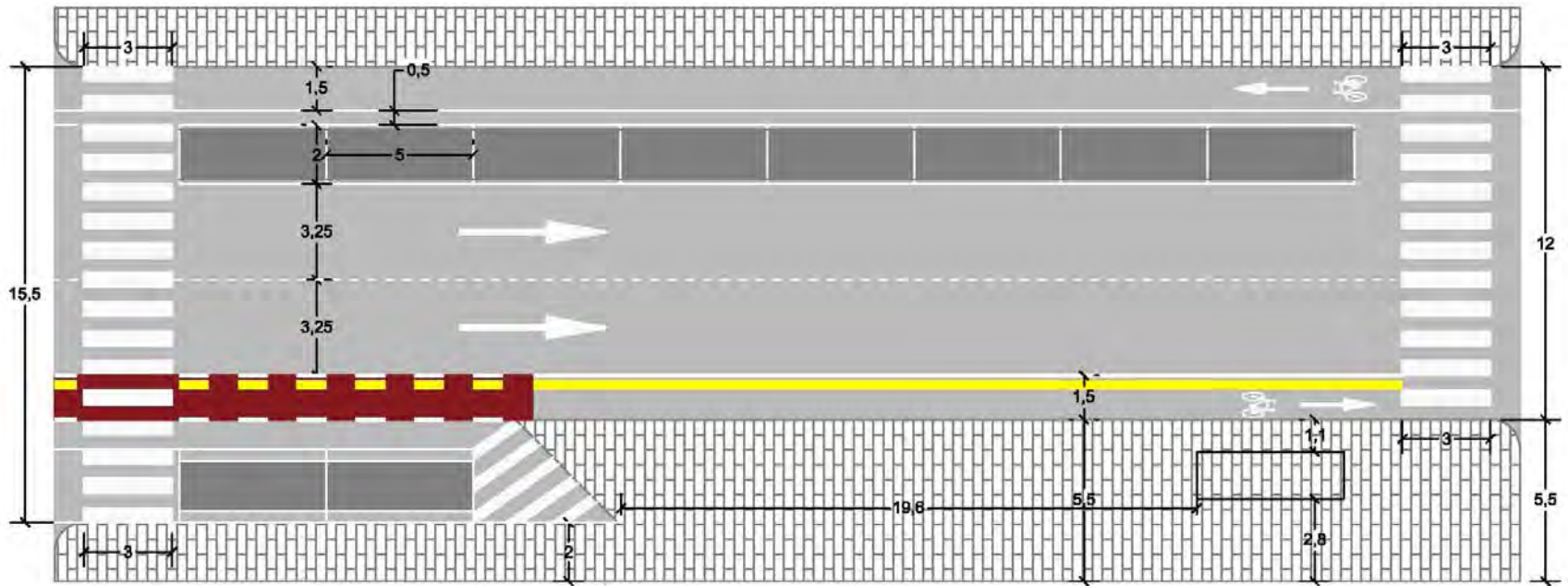
- Stalli di sosta in linea sui entrambi i lati. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 42 stalli ai 24 stalli di progetto (17 a sx, 7 a dx);
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,25 m;
- In direzione sud, la pavimentazione della pista ciclabile deve essere colorata di rosso (RAL 3003), almeno per il tratto affiancato in destra dalla sosta in linea;
- In direzione nord, franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

# 6.4 - Viale Virgilio 4° tratto: Via Umbria - Via delle Ceramiche

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile:

su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea, in direzione nord

## Progetto segnaletica - Soluzione 2



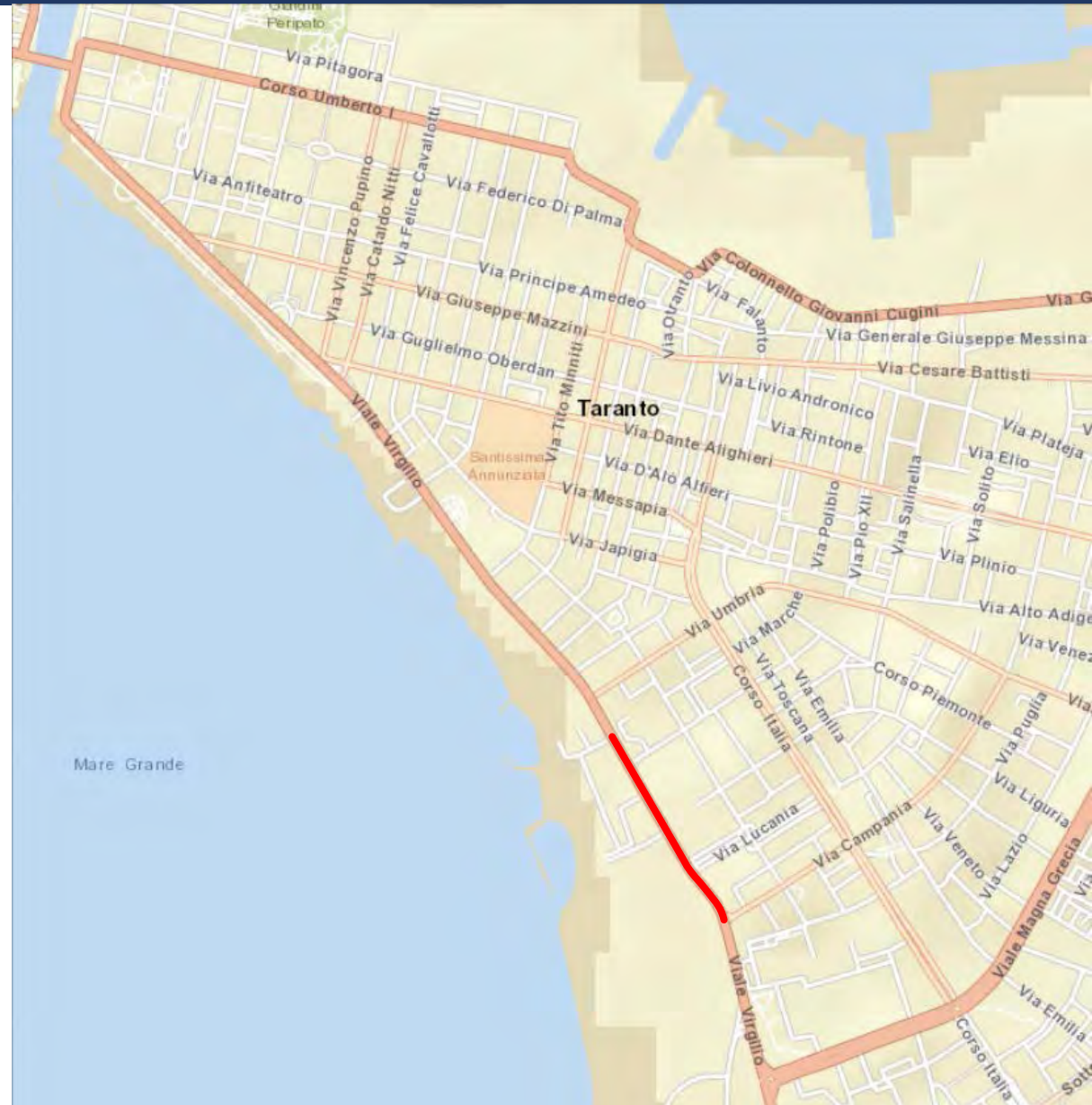
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sui entrambi i lati. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 42 stalli ai 24 stalli di progetto (17 a sx, 7 a dx);
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,25 m;
- In direzione sud, la pavimentazione della pista ciclabile deve essere colorata di rosso (RAL 3003), almeno per il tratto affiancato in destra dalla sosta in linea;
- In direzione nord, franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

## 6.4 - Viale Virgilio 5° tratto: Via delle Ceramiche - Via Campania

Tratte omogenee:

1. Via Cavallotti - Carabinieri
2. Carabinieri - Via Minniti
3. Via Minniti - Via Umbria
4. Via Umbria - Via delle Ceramiche
5. Via delle Ceramiche - Via Campania
6. Via Campania - Via Magna Grecia



# 6.4 - Viale Virgilio 5° tratto: Via delle Ceramiche - Via Campania

## Inquadramento dell'intervento

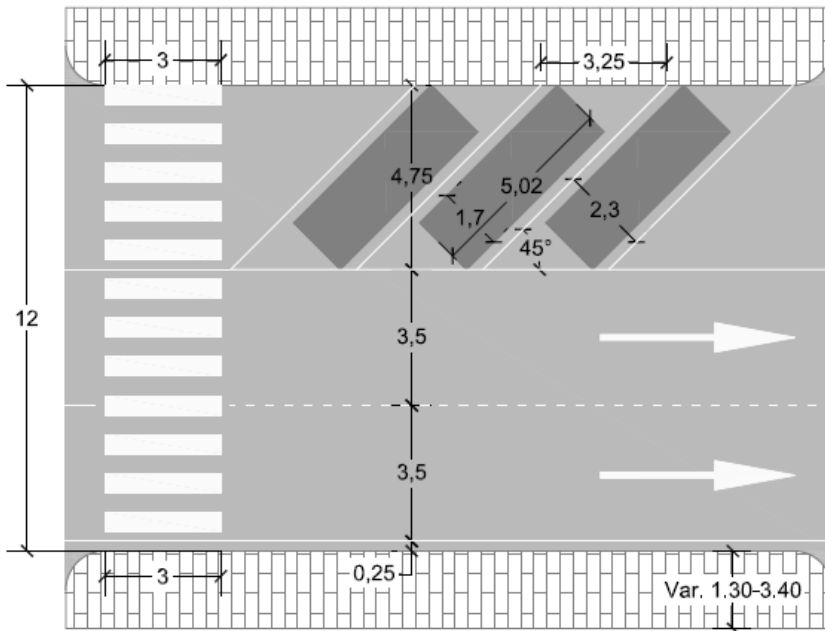


Lunghezza intervento: 500 m

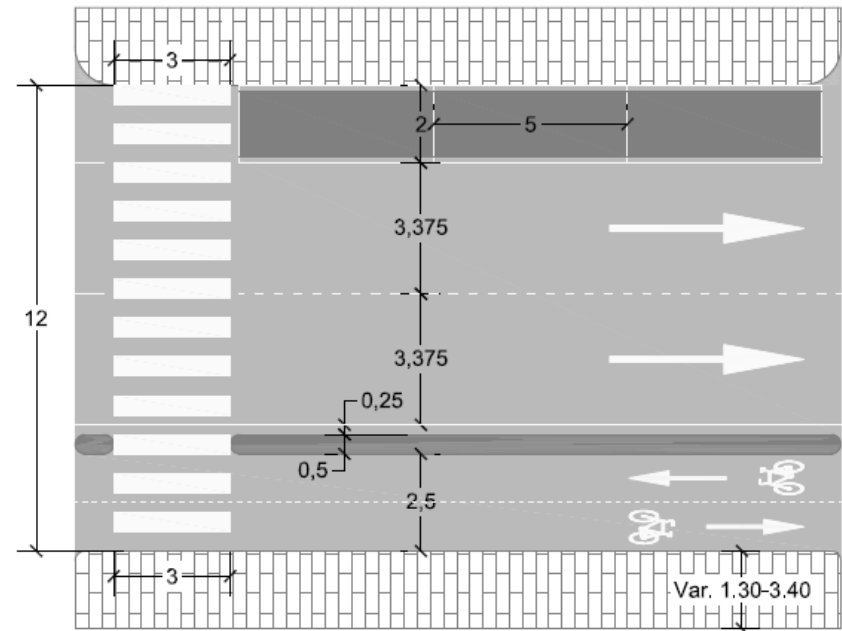
# 6.4 - Viale Virgilio 5° tratto: Via delle Ceramiche - Via Campania

Sistemazione planimetrica della carreggiata:  
pista ciclabile bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto



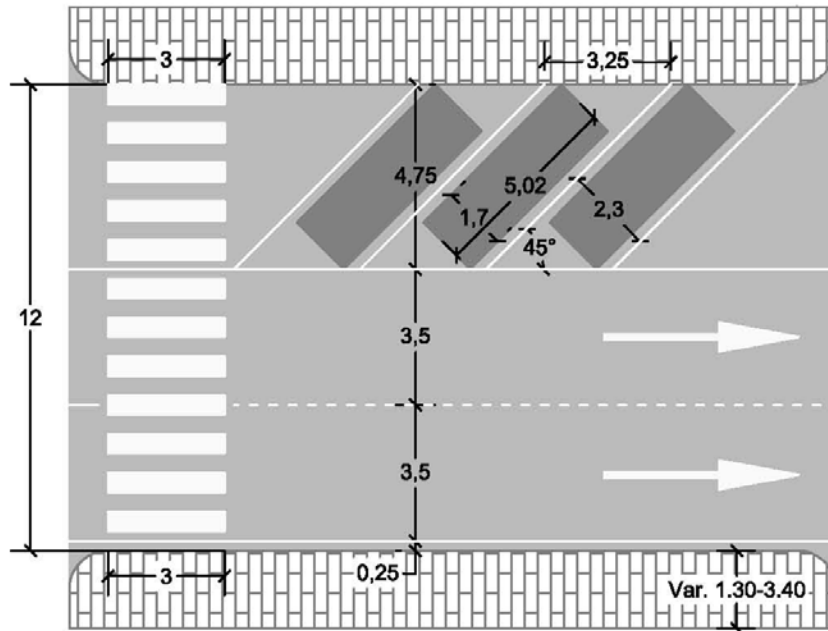
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato sinistro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 110 stalli ai 72 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile con profilo asimmetrico.

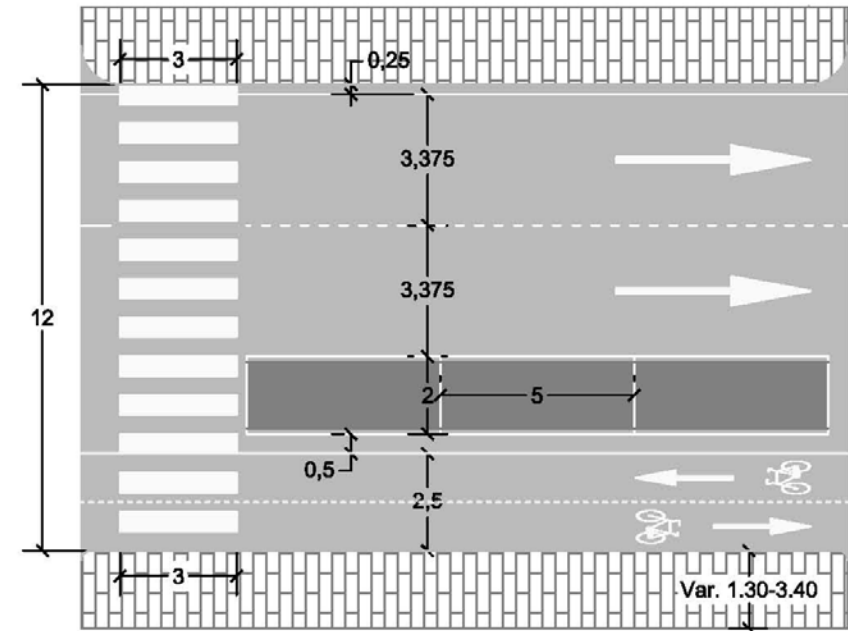
# 6.4 - Viale Virgilio 5° tratto: Via delle Ceramiche - Via Campania

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 1



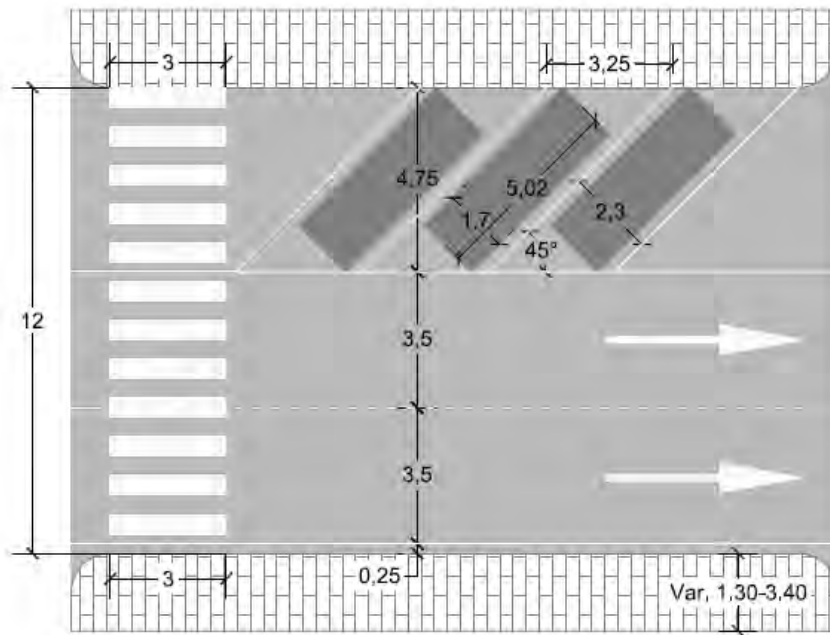
Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato destro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 110 stalli ai 72 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,375 m;
- Franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).

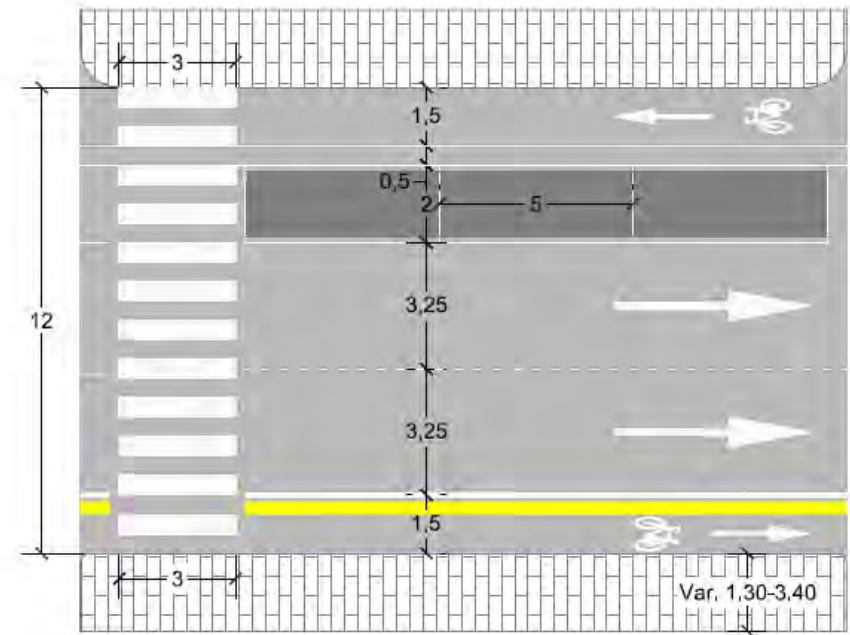
## 6.4 - Viale Virgilio 5° tratto: Via delle Ceramiche - Via Campania

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: su corsia riservata in carreggiata, lato mare; in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea, in direzione nord

Attuale



Progetto segnaletica - Soluzione 2



Caratteristiche:

- Stalli di sosta in linea sul lato sinistro. Riduzione dell'offerta di sosta dagli attuali 110 stalli ai 72 stalli di progetto;
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3,25 m;
- In direzione nord, franco di sicurezza di 50 cm per l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli (verso discorde tra auto in sosta e corsia ciclabile).





# 6.4 - Viale Virgilio 6° tratto: Via Campania - Via Magna Grecia

## Inquadramento dell'intervento



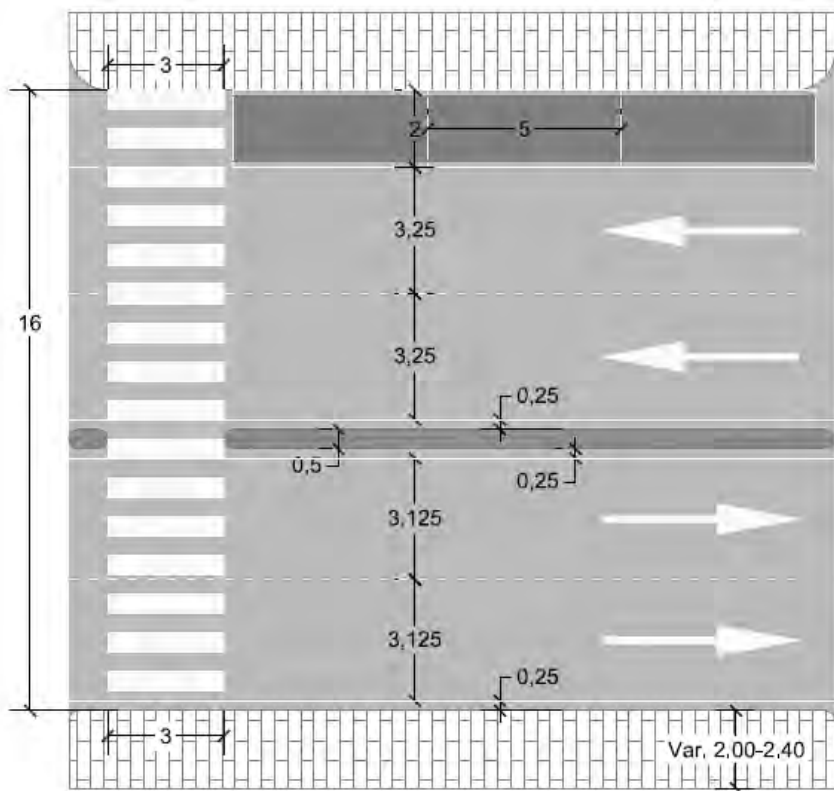
Lunghezza intervento: 380 m

# 6.4 - Viale Virgilio 6° tratto: Via Campania - Via Magna Grecia

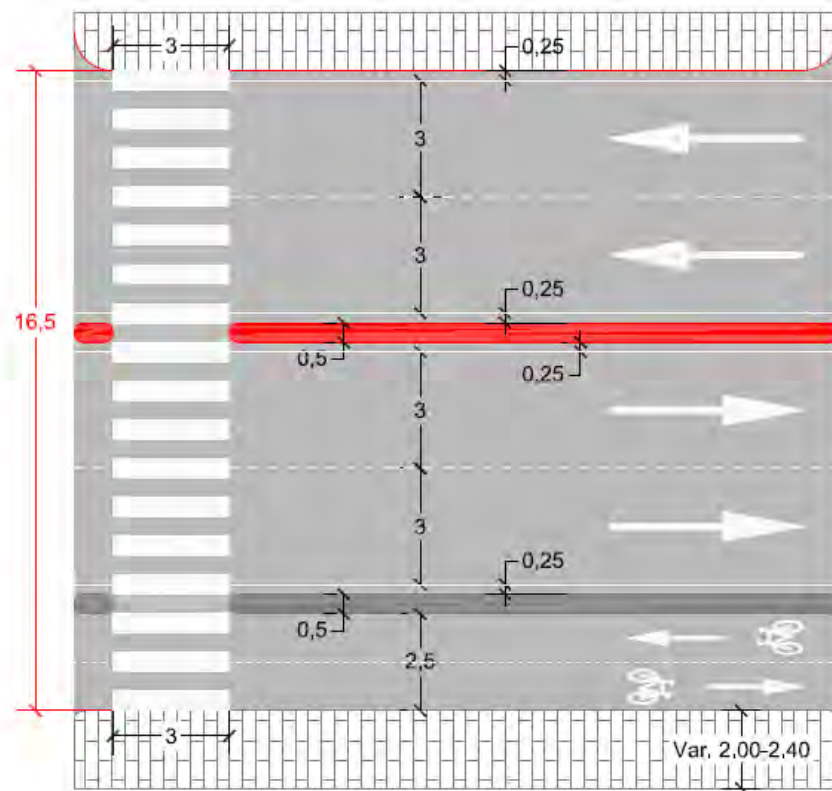
Sistemazione planimetrica della carreggiata:

pista ciclabile bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

Attuale



Progetto infrastrutturato - Soluzione 1



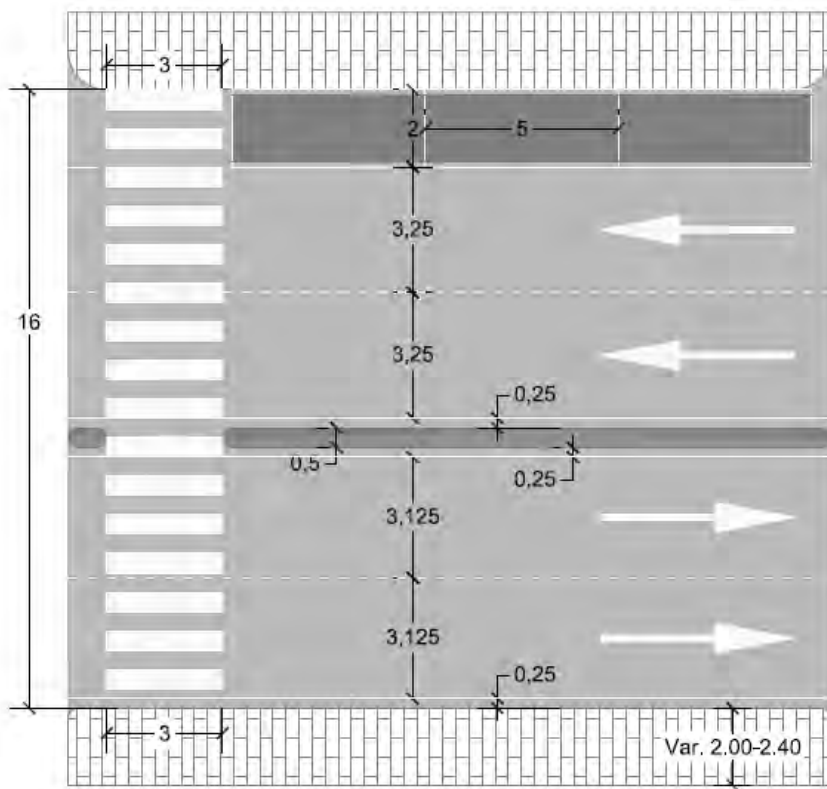
Caratteristiche:

- Riduzione della larghezza del marciapiede in direzione nord di 50 cm e relativo ampliamento della carreggiata a 16,5 m;
- Eliminazione degli stalli di sosta lato nord (circa 70 stalli, di cui la metà scarsamente utilizzati);
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3 m con spostamento del cordolo centrale;
- Realizzazione del cordolo di separazione tra le corsie veicolari e la pista ciclabile con profilo asimmetrico.

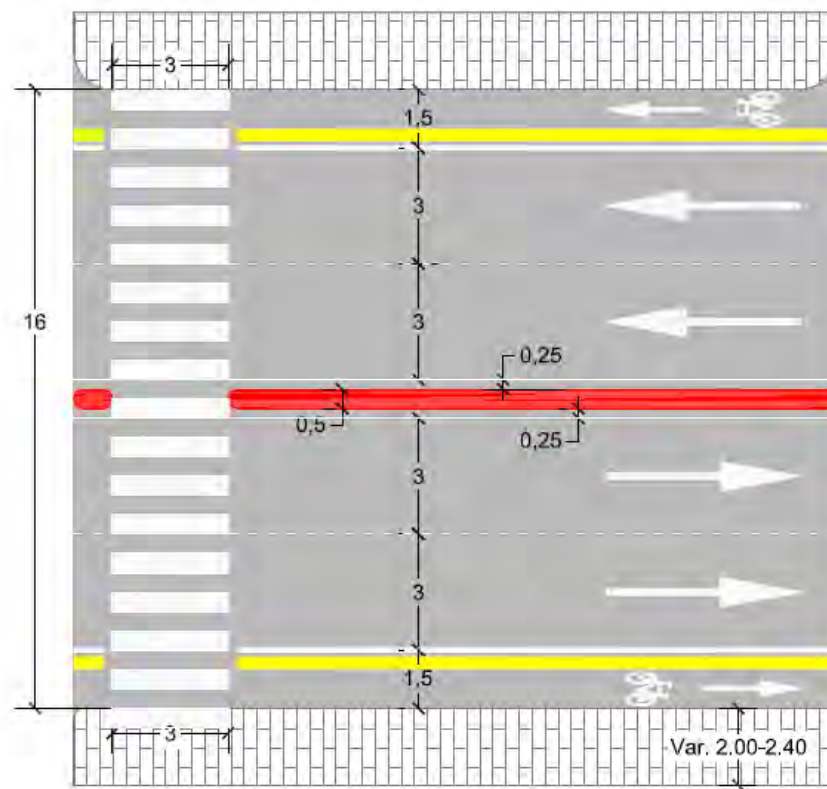
# 6.4 - Viale Virgilio 6° tratto: Via Campania - Via Magna Grecia

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: su corsie riservate in carreggiata

Attuale



Progetto infrastrutturato - Soluzione 2



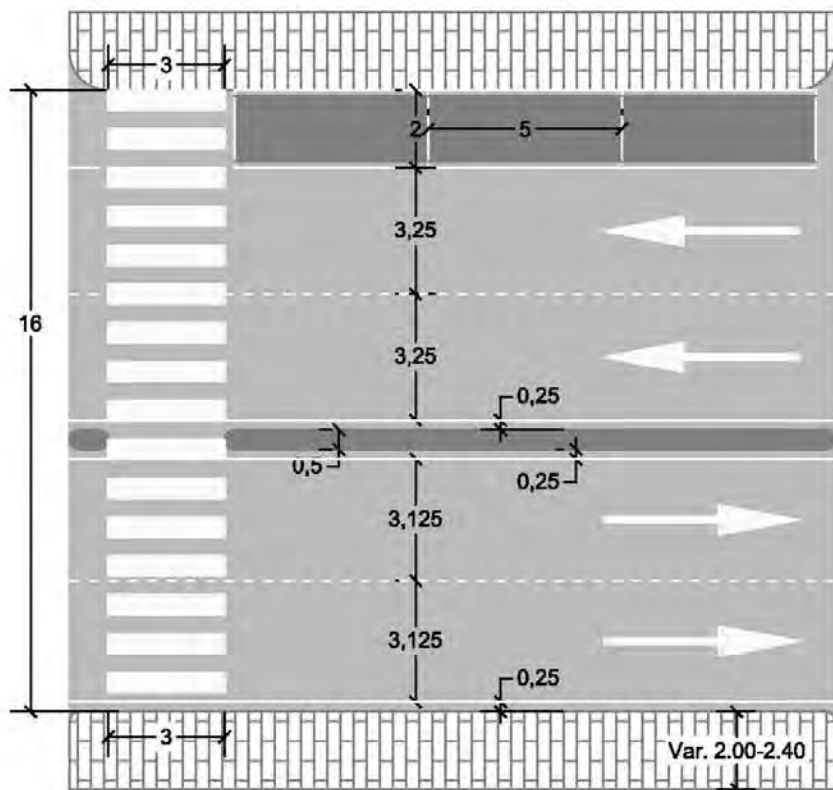
Caratteristiche:

- Eliminazione degli stalli di sosta in direzione nord (circa 70 stalli, di cui la metà scarsamente utilizzati);
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3 m con spostamento del cordolo centrale.

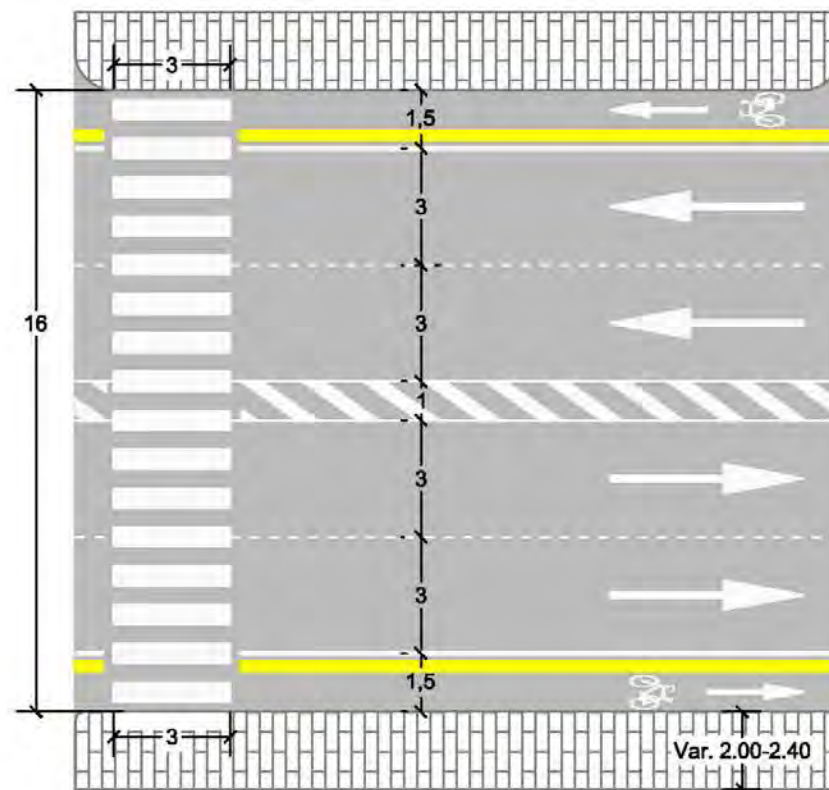
# 6.4 - Viale Virgilio 6° tratto: Via Campania - Via Magna Grecia

Sistemazione planimetrica della pista ciclabile: su corsie riservate in carreggiata

Attuale



Progetto segnaletica

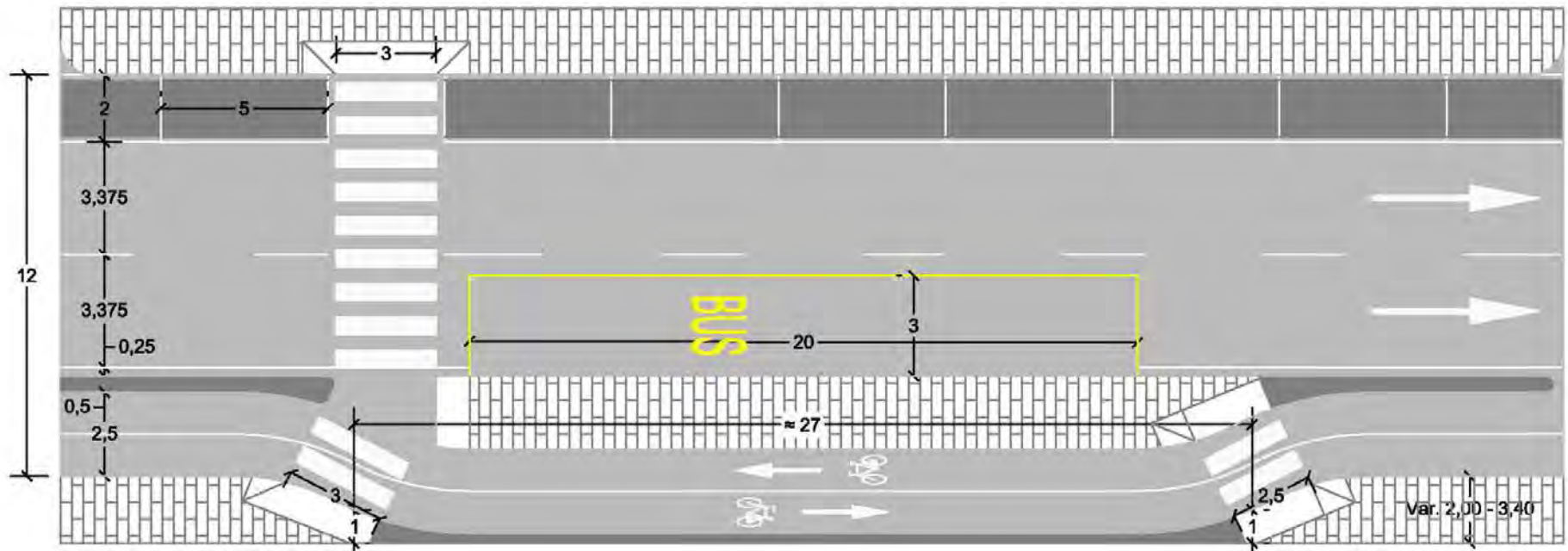


Caratteristiche:

- Eliminazione degli stalli di sosta in direzione nord (circa 70 stalli, di cui la metà scarsamente utilizzati);
- Riduzione della larghezza delle corsie di marcia a 3 m con segnaletica orizzontale zebra per la separazione dei sensi di marcia.

# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto infrastrutturato per pista ciclabile bidirezionale in sede propria con elemento invalicabile continuo

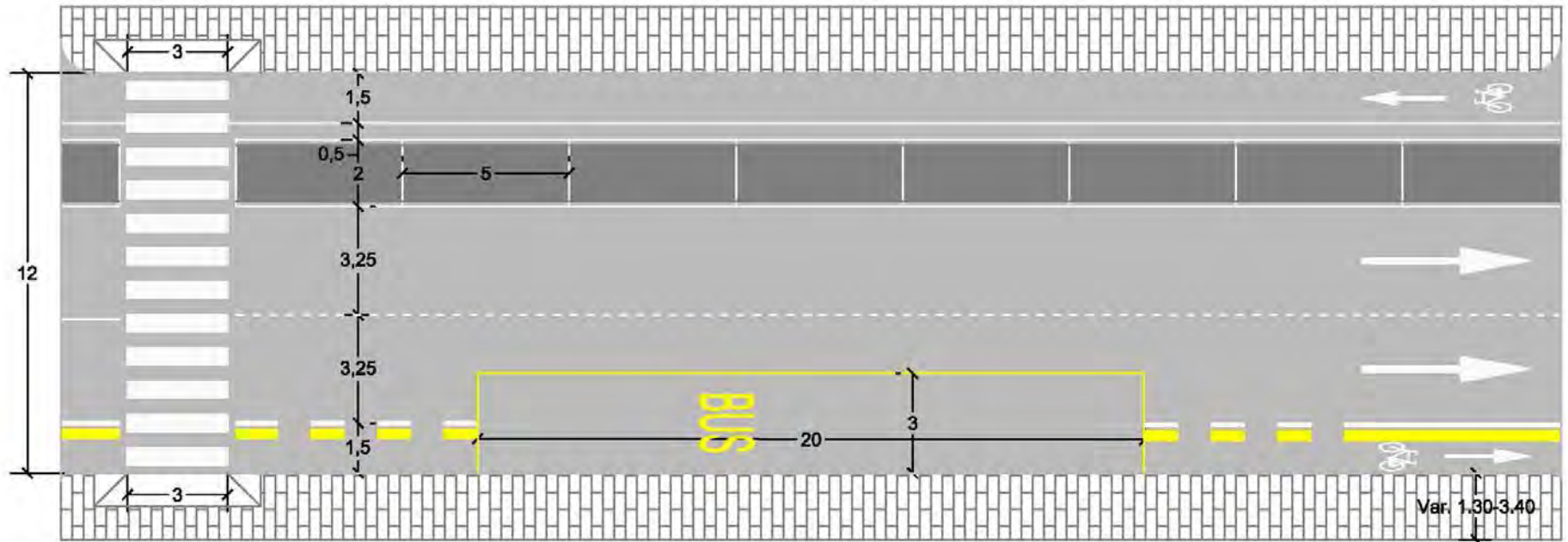


Caratteristiche:

- La fermata bus è provvista di isola salvagente per i passeggeri di larghezza minima di 1,0 m ed adeguatamente protetta con parapetonali; nella pista ciclabile in sede propria, in corrispondenza, devono essere tracciati gli attraversamenti pedonali e la pista mantiene la sua continuità.

# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 1: pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata

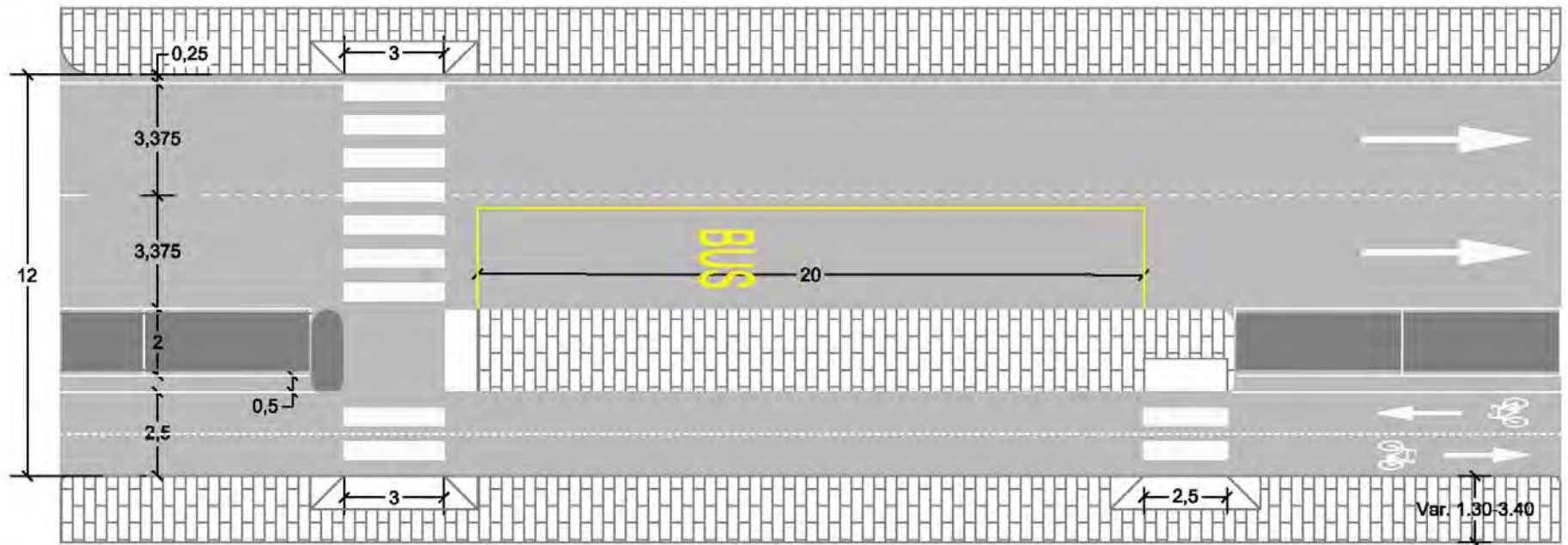


Caratteristiche:

- Nel caso di fermata bus adiacente al marciapiede, la pista ciclabile in corsia riservata contigua al marciapiede deve essere interrotta.

# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 2: pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea



Caratteristiche:

- La fermata bus è provvista di isola salvagente per i passeggeri di larghezza pari a 2,5 m ed adeguatamente protetta con parapetonali; nella pista ciclabile in sede propria, in corrispondenza, devono essere tracciati gli attraversamenti pedonali e la pista mantiene la sua continuità.

# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Progetto infrastrutturale: allargamento del cordolo spartitraffico lato pista ciclabile e/o lato strada

Progetti segnaletica: sistemazione standard 1 o soluzione 2 con sosta in linea su ambo i lati e corsia unica di marcia da 5 m.

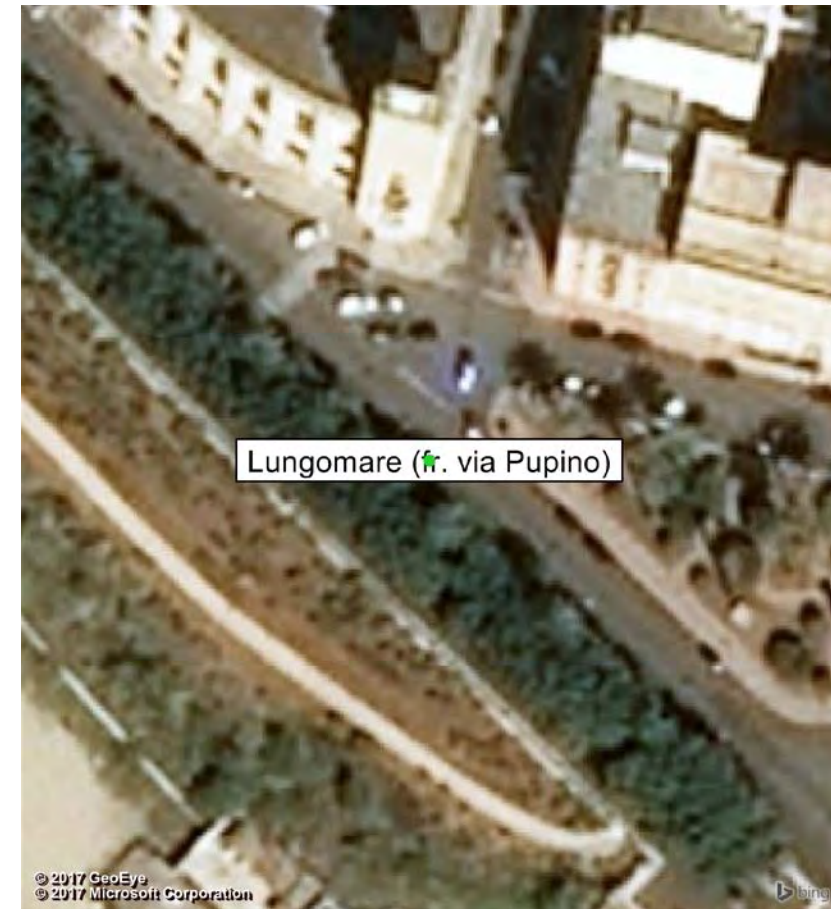




# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

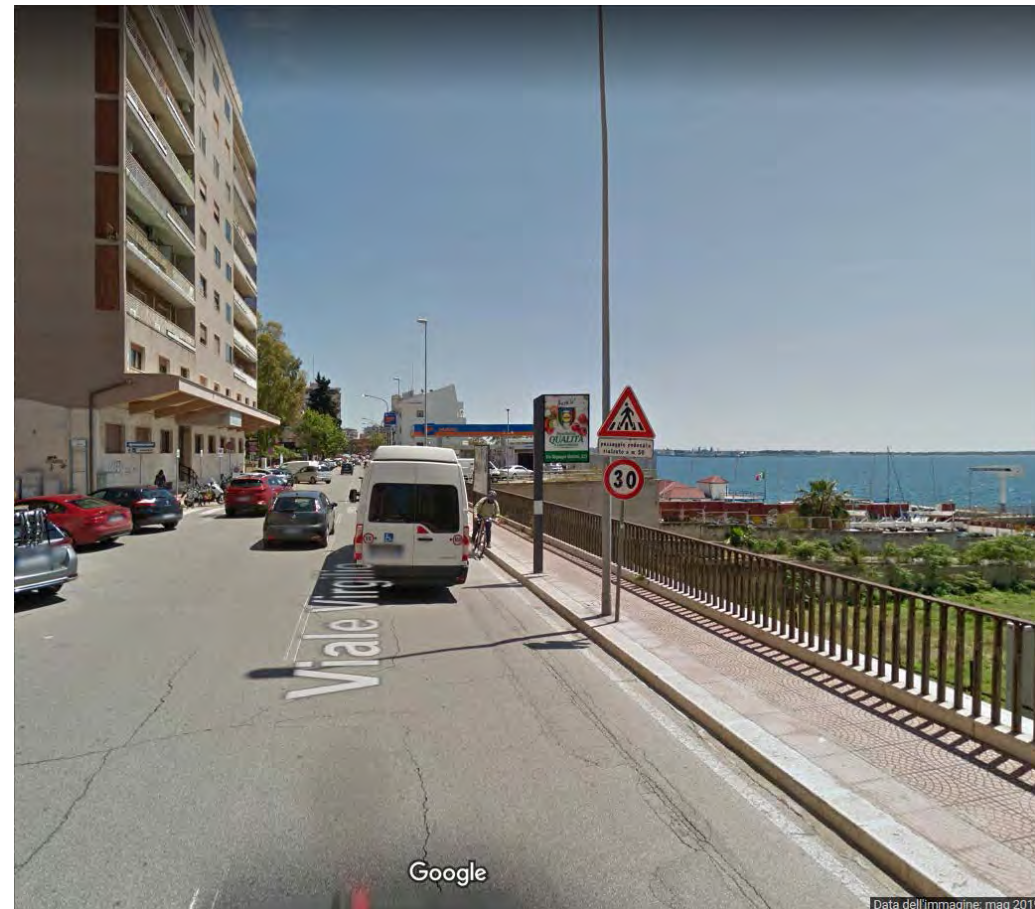
**Progetto infrastrutturale:** allargamento del cordolo spartitraffico lato pista ciclabile e/o lato strada, senza sosta lato sinistra per presenza distributore.

**Progetti segnaletica:** sistemazione 1 senza sosta lato sinistro per presenza distributore o soluzione 2 con sosta in linea sul solo lato destro e corsia unica di marcia da 5 m.



# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 2: pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea



# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 2: pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea



# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 2: pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea



# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 2: pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea



# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 2: pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea



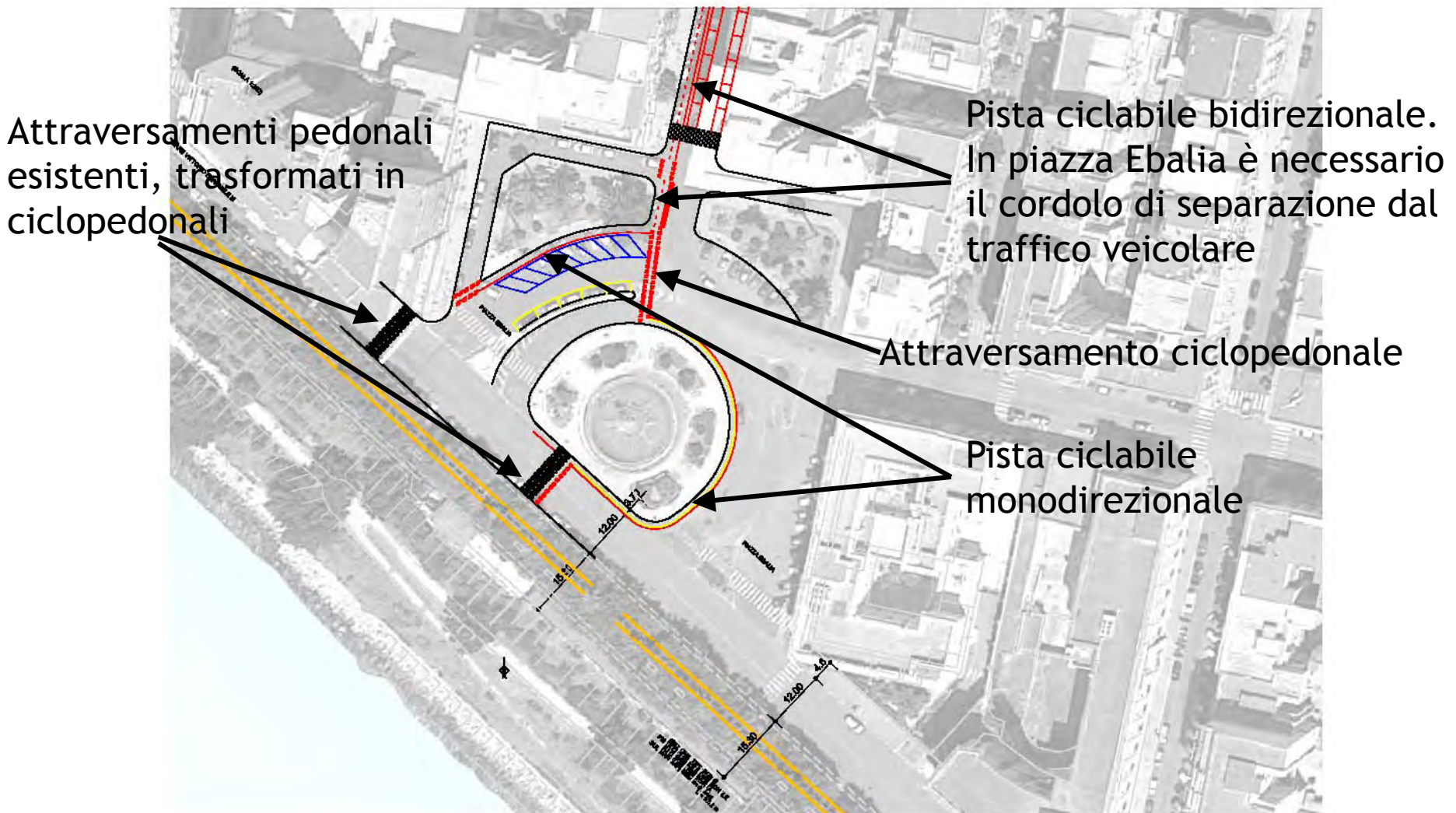
# 6.5 - Risoluzione delle interferenze con le fermate del TPL

Sistemazione planimetrica di progetto segnaletica - Soluzione 2: pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata attraverso una fascia di sosta in linea



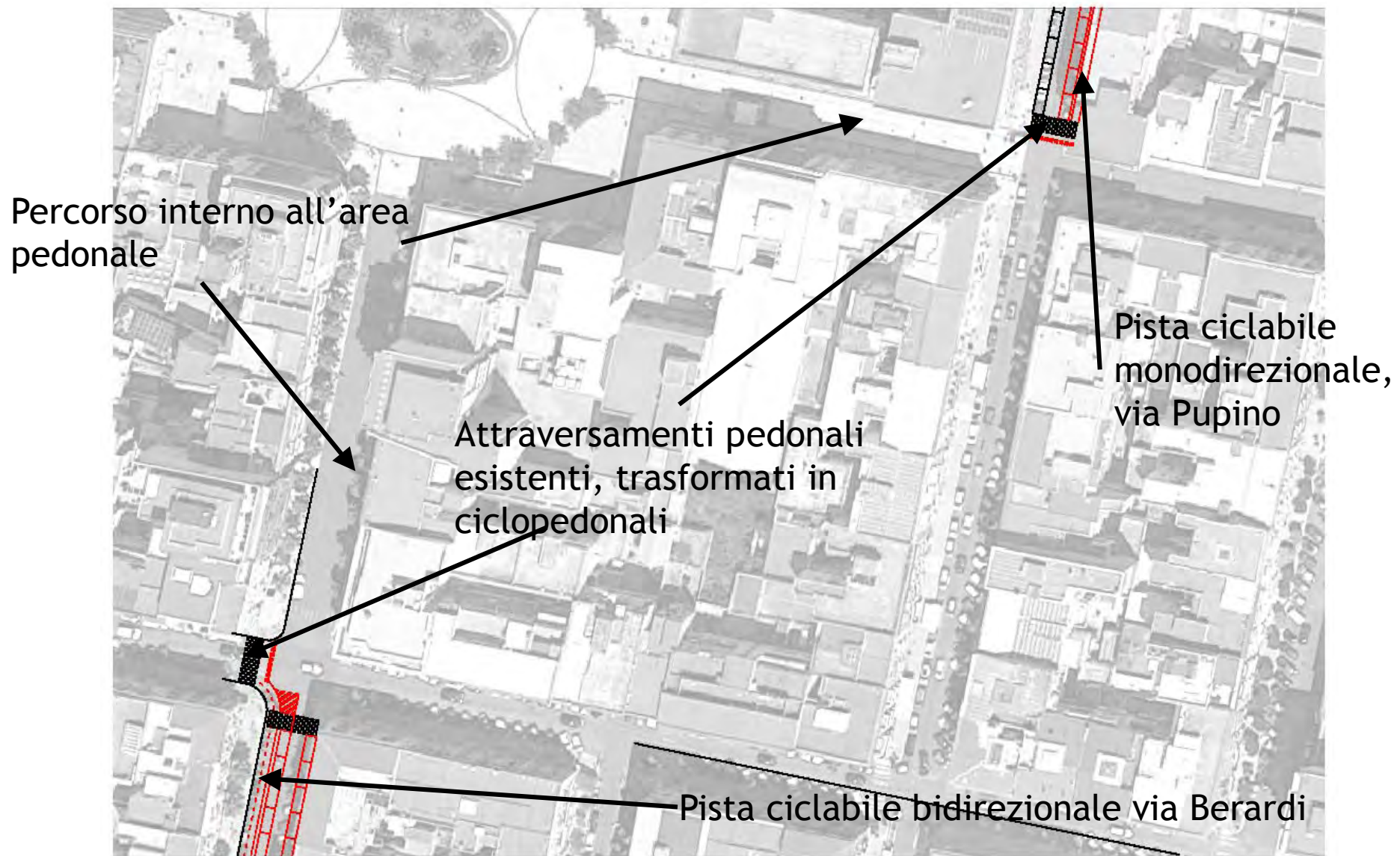
# 6.6 - Collegamento con i POI del Borgo

Per il collegamento con il Borgo, area pedonale e punti di interesse, è stato ipotizzato un collegamento tra Piazza Ebalia e Piazza Maria Immacolata attraverso via Berardi

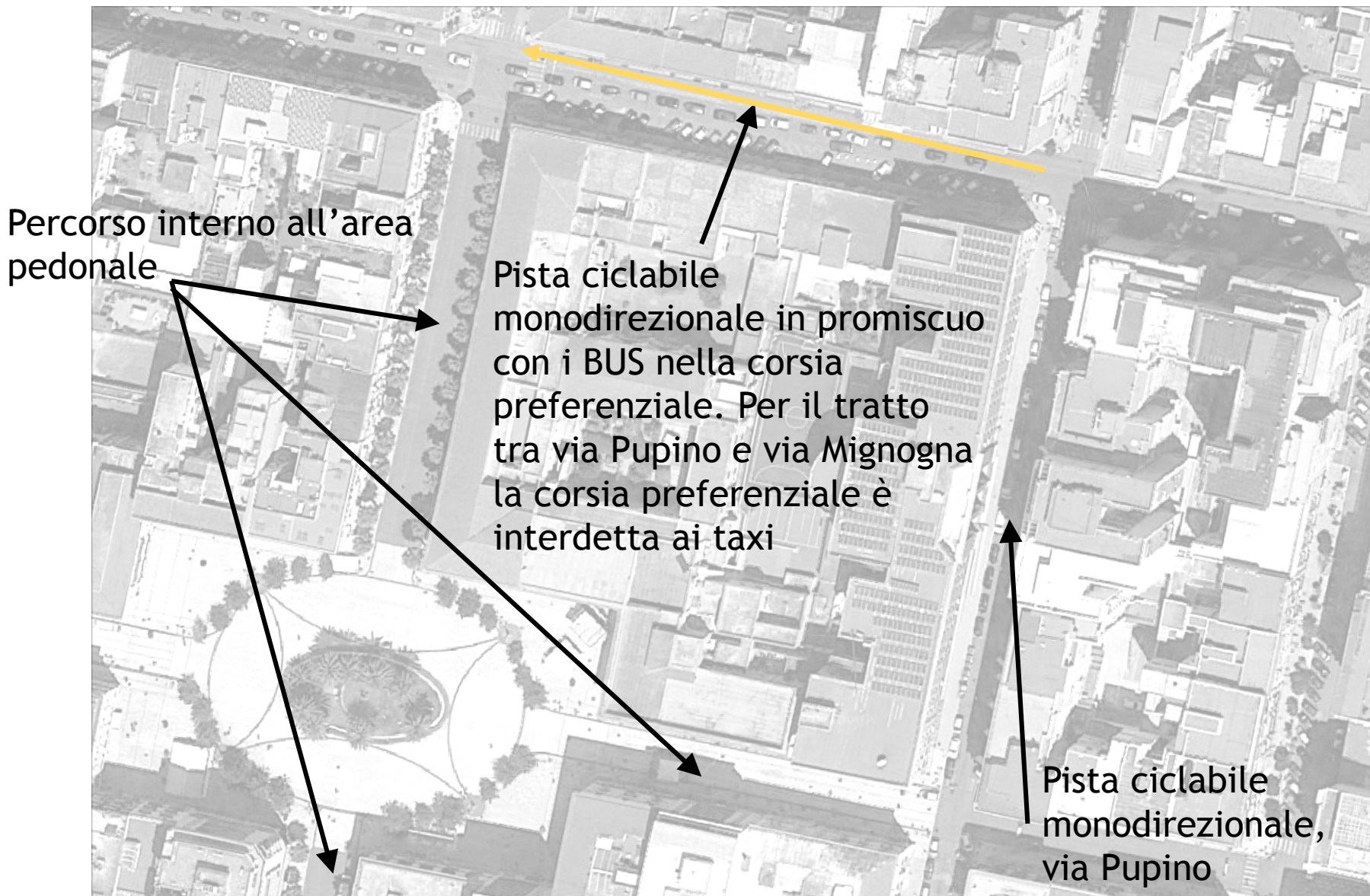




# 6.6 - Collegamento con i POI del Borgo



# 6.6 - Collegamento con i POI del Borgo



# 6.7 - Esempio di attraversamento ciclopedonale

Gli attraversamenti ciclopedonali possono essere:

- colorati ma solo con il Rosso Rubino
- rialzati solo al di fuori della viabilità principale

Per aumentare la sicurezza si possono utilizzare sistemi di illuminazione pedonale intelligente



## 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

La sottorete ciclabile prioritaria è quella che percorrendo corso Due Mari, a partire dal ponte girevole di San Francesco, si collega all'attuale pista ciclabile di Viale Magna Grecia attraversando lungomare Vittorio Emanuele III e viale Virgilio.

Dall'analisi delle soluzioni preliminari ipotizzate e descritte in precedenza la soluzione consolidata è quella della pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Per la quasi totalità dell'itinerario la pista corre sulla sede stradale attuale, separata dalla carreggiata da un cordolo in conglomerato bituminoso estruso, ad eccezione del tratto di lungomare Vittorio Emanuele III dove transita nei Giardini del Lungomare: tale soluzione infrastrutturata "light" garantisce rapidità di esecuzione, contenimento dei costi e massimizzazione della sicurezza per i ciclisti, rispetto alle soluzioni non infrastrutturate con impiego della sola segnaletica.

La pista ciclabile inizia a nord in corso Due Mari in corrispondenza del ponte di San Francesco a senso unico in uscita dal ponte stesso in quanto la direzione opposta termina all'intersezione con via d'Aquino, per poi raggiungere frontalmente il ponte da via Matteotti in corsia riservata BUS dopo aver attraversato piazza Garibaldi: questa diversione di tracciato si rende necessaria essendo vietati gli attraversamenti a raso, pedonali ma quindi anche ciclabili, in corrispondenza dell'imboccatura del ponte stesso.

Da piazza Garibaldi – dove affacciano il nuovo palazzo uffici del Comune di Taranto, il Museo Archeologico Nazionale di Taranto e sbocca l'area pedonale di via d'Aquino – la stessa pista ciclabile, sempre unidirezionale, raggiunge il lungomare Vittorio Emanuele III percorrendo via Regina Margherita in direzione sud.

## 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

Lungo il tratto di lungomare Vittorio Emanuele III, come detto, la pista ciclabile transita nei Giardini del Lungomare, con corsie riservate su marciapiede separate nei due sensi di marcia dal filare di alberi lato terra. Tale soluzione permette di preservare un maggiore spazio al passeggio pedonale, anche in area ombreggiata dagli alberi, rispetto alla precedente soluzione ipotizzata di pista bidirezionale a corsie adiacenti posizionata tra i due filari di alberi.

Gli elementi di raccordo tra il tratto dei Giardini del Lungomare e i tratti antecedente e successivo, realizzati in sede propria su sede stradale, sono stati tracciati con curve di raggio minimo per rendere compatibile la conseguente ridotta velocità ciclabile con l'ostacolo rappresentato dallo scivolo di raccordo tra la sede stradale e la pavimentazione dei giardini.

Lungo il tratto di lungomare Vittorio Emanuele III è stato previsto, inoltre, il collegamento trasversale con il borgo attraverso piazza Ebalia e via Berardi in modo da riconnettersi all'area pedonale di piazza Maria Immacolata. Tale collegamento permette inoltre, attraverso i tratti previsti di pista ciclabile monodirezionale in sede riservata verso nord in via Pupino e, sempre monodirezionale, in promiscuo con gli autobus nella corsia preferenziale esistente di corso Umberto I verso ovest, il raggiungimento delle tre scuole superiori ivi localizzate – Istituto Tecnico Commerciale Statale Pitagora, Liceo Scientifico Battaglini e Liceo Ginnasio Statale Archita Taranto –. La rete ciclabile descritta è possibile abilitando il transito delle biciclette nell'area pedonale, magari limitatamente alle 0-20 per evitare problemi di sicurezza nelle ore serali di maggiore frequentazione pedonale.

# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

Lungo viale Virgilio, nel tratto a senso unico veicolare verso sud, le soluzioni di continuità rispetto alla sezione standard selezionata di pista bidirezionale in sede propria protetta da cordolo invalicabile continuo risultano due:

1. all'altezza del Comando Provinciale Carabinieri, dove la presenza di una corsia veicolare in contromano, riservata ai Carabinieri per il raggiungimento da via Minniti del loro parcheggio interno, impone il restringimento della pista ciclabile bidirezionale dai 2,5 metri standard a 2 metri, per un'estensione di circa 50 metri;
2. nel tratto tra via Umbria e via delle Ceramiche, dove l'allargamento della sede stradale lato mare di circa 3,5-4 metri permette la realizzazione della sosta in linea anche sul lato destro, per 9 stalli di sosta complessivi.

Il marciapiede della fermata autobus può essere convenientemente avanzato di circa 2-2,5 metri per incrementare lo spazio riservato agli utenti del TPL in attesa e al contempo agevolare l'accosto al marciapiede, in confronto al golfo di fermata che rende tra l'altro difficoltoso il reinserimento dell'autobus nella circolazione dopo l'effettuazione della fermata viaggiatori.

In corrispondenza della fermata, la pista ciclabile è organizzata in corsie riservate su marciapiede nell'area retrostante la fermata stessa. Alla circolazione pedonale è infine riservata una fascia del marciapiede, di larghezza non inferiore ai 2 metri, compresa tra le corsie ciclabili e la delimitazione della strada.

## 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

Il tratto terminale di viale Virgilio, a doppio senso di circolazione veicolare, compreso tra via Campania e viale Magna Grecia di estensione di circa 400 metri, è organizzato su corsie riservate su strada, in destra rispetto alle equiverse corsie veicolari e adiacenti ai marciapiedi. Tale soluzione, che comporta l'eliminazione della sosta in linea esistente lato monte (per la verità pochissimo utilizzata) e il riposizionamento del cordolo centrale spartitraffico, permette una perfetta riconnessione funzionale all'intersezione terminale di viale Magna Grecia con viale Virgilio e viale Jonio già realizzata con anello a senso unico in senso antiorario esterno alla rotatoria veicolare. Dal lato di via Campania sono previsti due attraversamenti ciclo-pedonali per il raccordo, in direzione nord, tra la corsia riservata posta sul lato monte con la pista bidirezionale posta sul lato mare.

# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

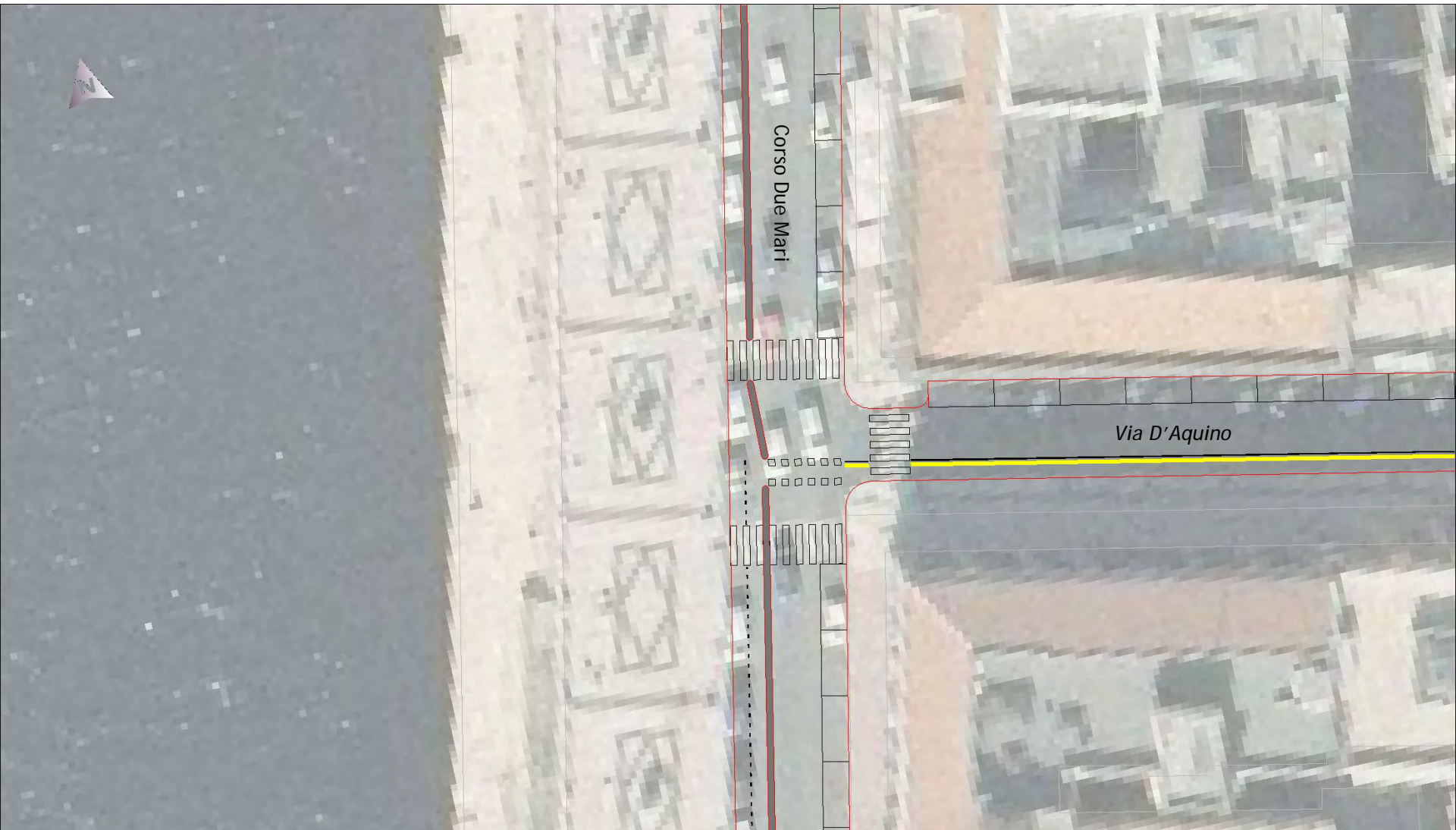
## Corso Due Mari





# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Corso Due Mari - particolare 1: Via D'Aquino



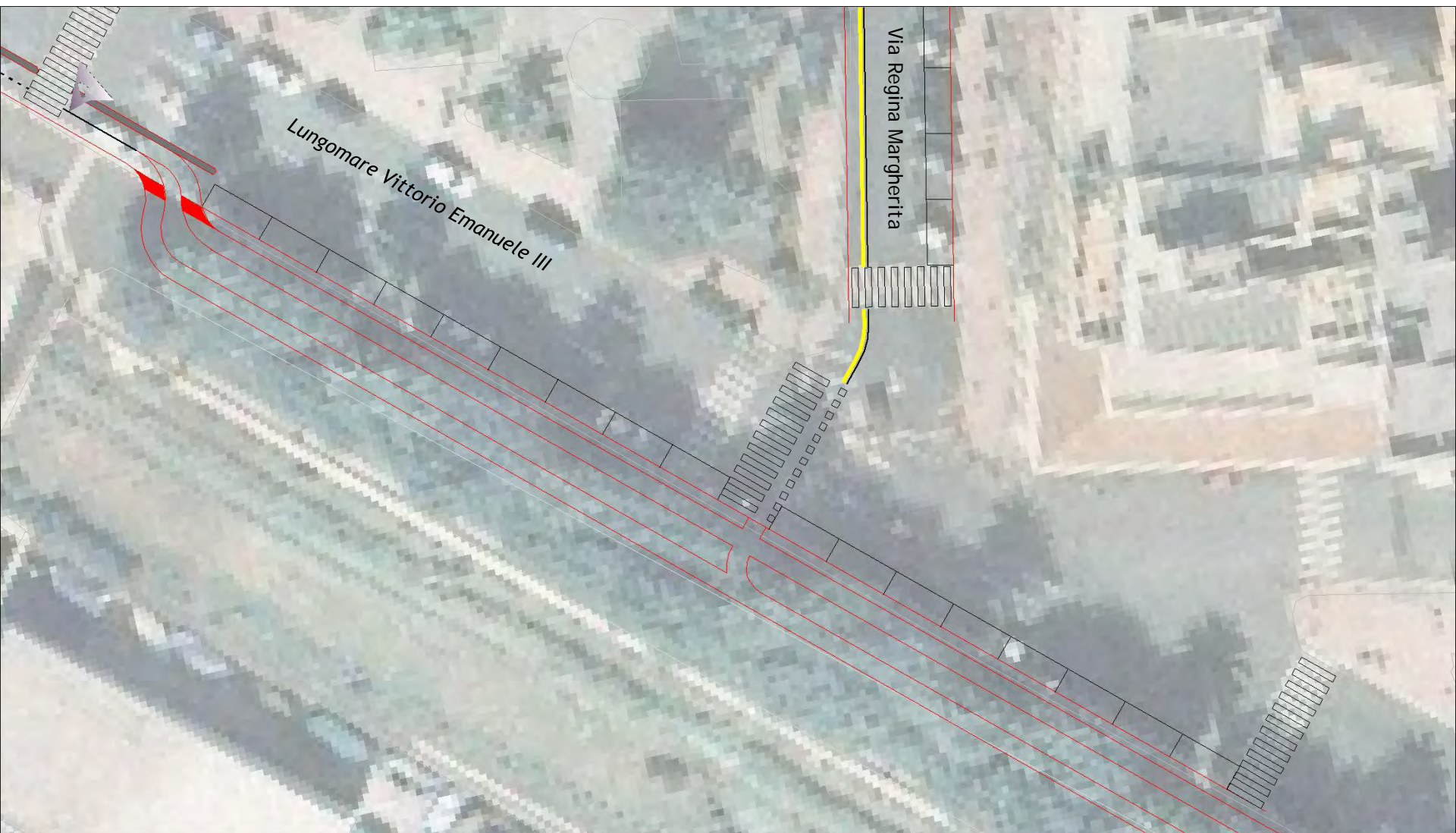
# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Corso Due Mari - particolare 2: deviazione su area pedonale



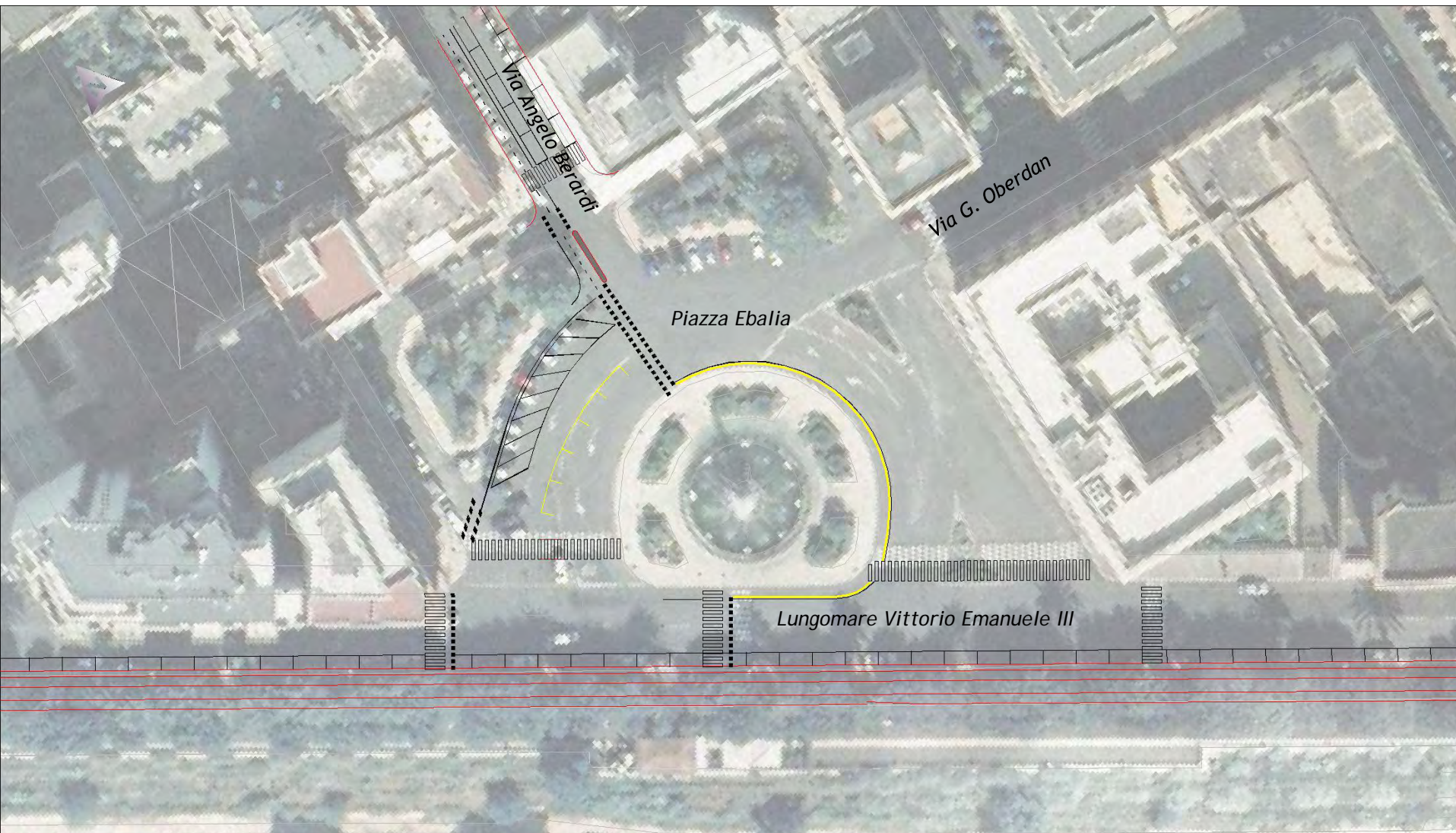
# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Corso Due Mari - particolare 3: Lungomare Vittorio Emanuele III - Via Regina Margherita



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Piazza Ebalia



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Piazza Ebalia - particolare



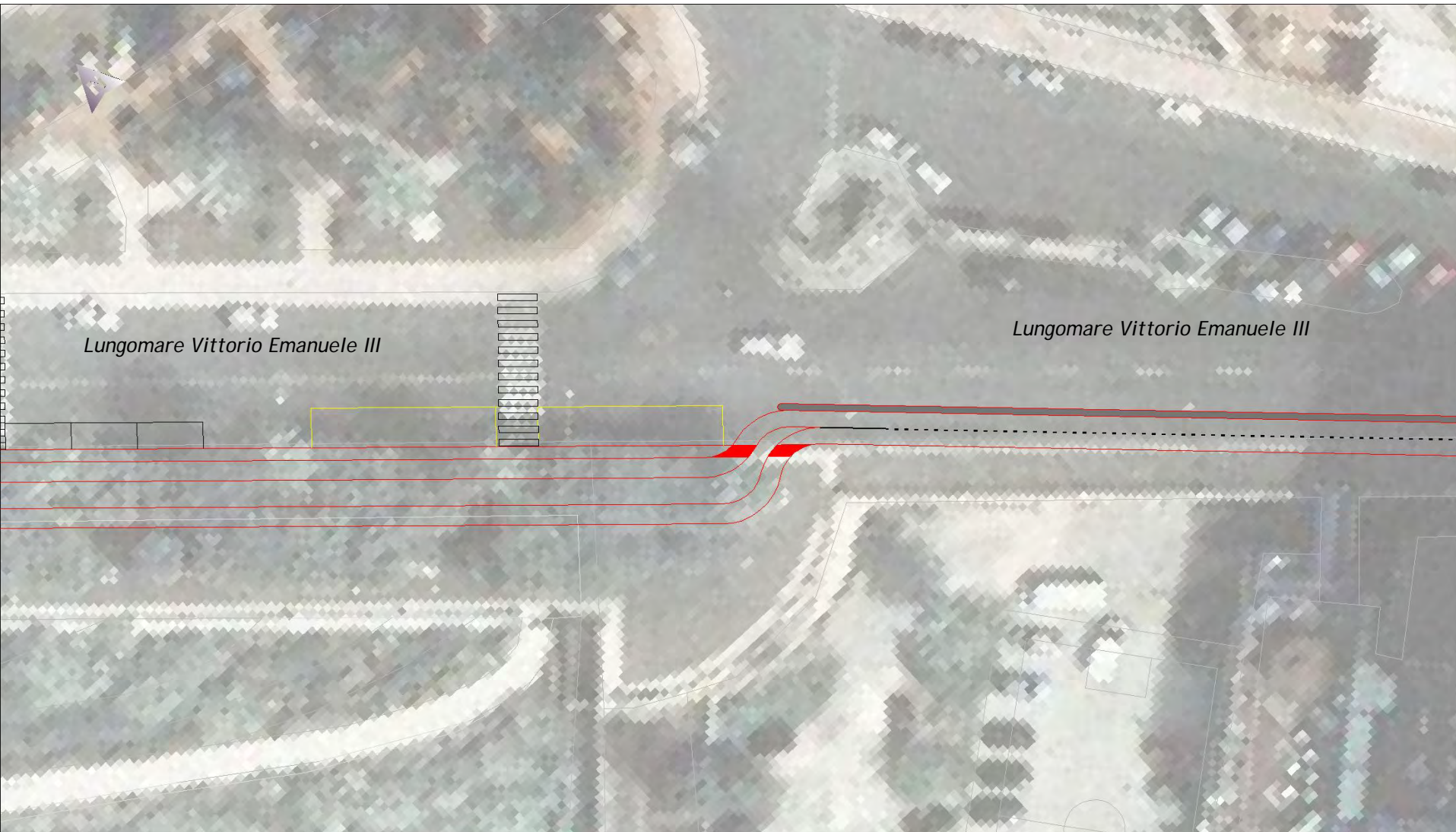
# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Lungomare Corso Vittorio Emanuele III



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Lungomare Corso Vittorio Emanuele III - particolare



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Viale Virgilio - Comando Provinciale Carabinieri





# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Viale Virgilio - Comando Provinciale Carabinieri - particolare



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Viale Virgilio - Via delle Ceramiche



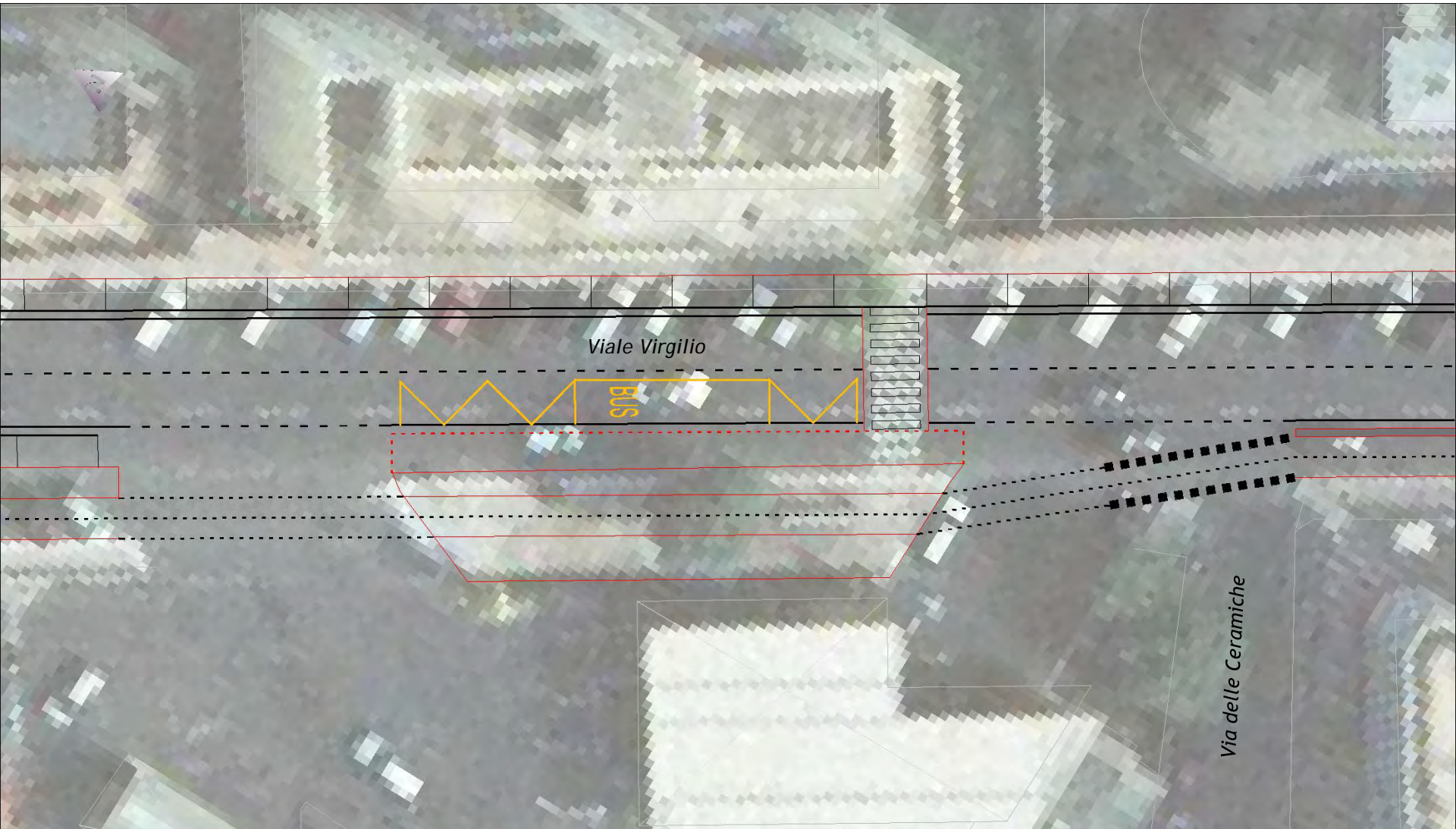
# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Viale Virgilio - Via delle Ceramiche - particolare



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

## Viale Virgilio - Via delle Ceramiche - particolare



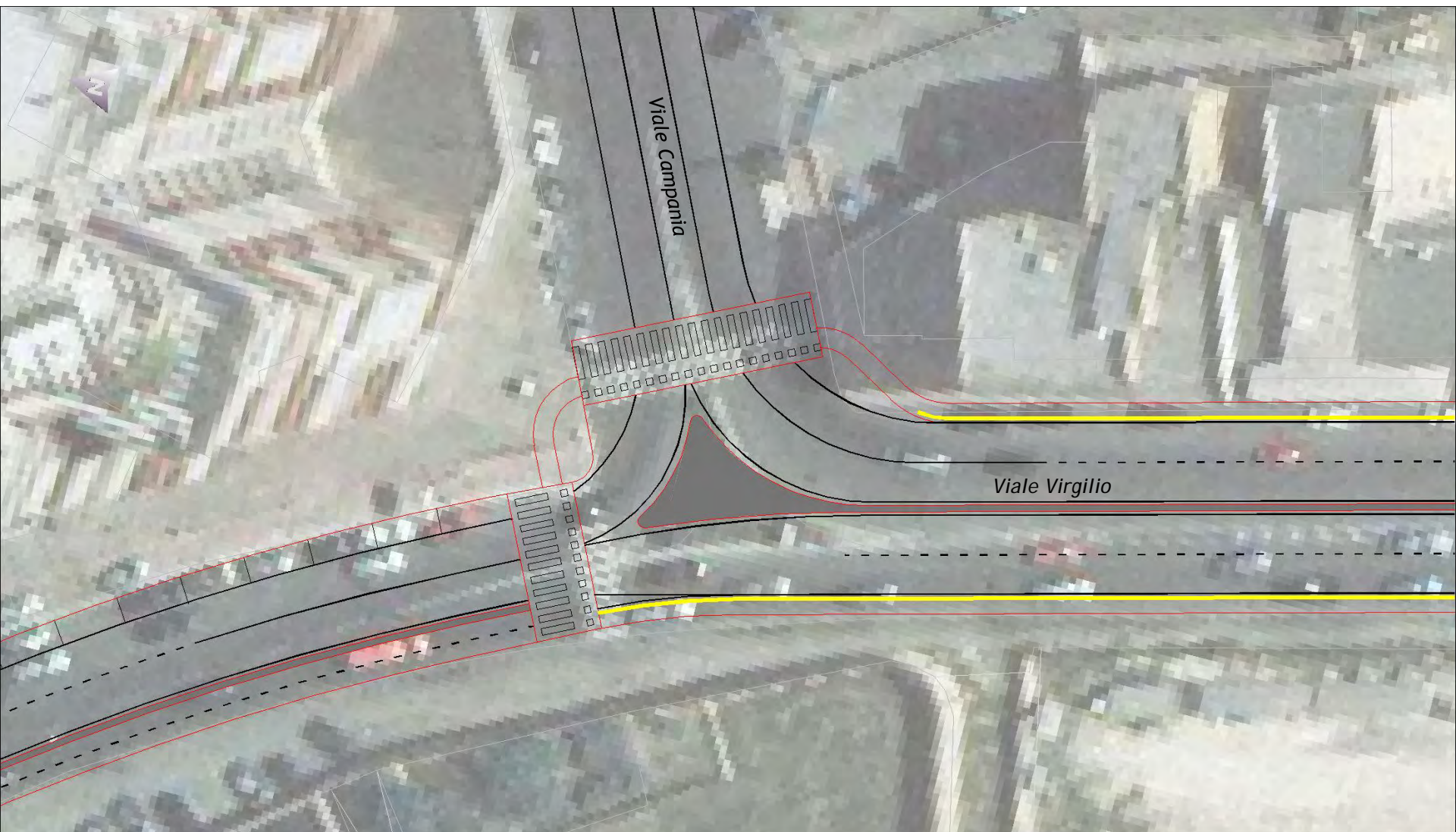
# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

Viale Virgilio - da Via Campania a Viale Magna Grecia



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

Viale Virgilio - da Via Campania a Viale Magna Grecia - particolare Via Campania



# 7 - Descrizione della soluzione prescelta per la sottorete ciclabile prioritaria

Viale Virgilio - da Via Campania a Viale Magna Grecia - particolare Via Campania

