

# PMCP

**Piano di Mobilità Ciclistica Provinciale  
Elaborato del PTCP  
della Provincia di Foggia**

**L.R. 1/2013 "Interventi per favorire  
lo sviluppo della mobilità ciclistica"**



Provincia di Foggia

***Gruppo di Lavoro***

*Ufficio di Piano:*

*Arch. Stefano Biscotti - dirigente  
Ing. PhD. Giovanna Caratù*

*FIAB Onlus:*

*Ing. Enrico Chiarini  
Antonio Della Venezia  
Dott Antonio Dembech  
Dott. Giuseppe Dimunno  
Michele Luigi Parisi  
Ing. Eleonora Sarlo*

## Relazione Generale

## INDICE

<b>INDICE</b>	<b>2</b>
<i>Premessa</i>	<b>5</b>
<b>PARTE I - QUADRO CONOSCITIVO</b>	<b>6</b>
<b>1. INTRODUZIONE</b>	<b>6</b>
1.1 Scopi	6
1.2 La doppia “fonte” del Piano	7
1.3 Finalità, obiettivi, strategie e azioni/interventi	7
<b>2. INQUADRAMENTO NORMATIVO</b>	<b>11</b>
2.1 Norme e piani di riferimento	11
<b>3. DATI PRELIMINARI</b>	<b>18</b>
3.1 Il territorio	18
3.2 Il sistema della mobilità del PTCP	18
3.3 Il TPL	21
3.4 Domanda di mobilità e incidentalità	22
3.5 Indagine sul marketing territoriale con particolare riferimento all’ecoturismo	23
<b>4. LE RISORSE PER LA DEFINIZIONE DELLA RETE CICLABILE PROVINCIALE</b>	<b>24</b>
4.1 Ricognizione degli itinerari esistenti e di progetto	24
4.1.1 Le dorsali nazionali ed internazionali nella rete ciclabile regionale (rcr)	24
4.1.2 La rete ciclabile regionale (rcr)	25
4.1.3 Quadro locale - livello provinciale	27
4.2 Altre infrastrutture non ciclabili e ulteriori risorse per la ciclabilità	31
4.2.1 Infrastrutture non ciclabili	31
4.2.2 Ricognizione di ulteriori risorse per la ciclabilità	32
4.3 Ricognizione dei nodi di scambio intermodali	32
<b>PARTE II - PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE PROVINCIALE</b>	<b>33</b>
<b>5. COSTRUZIONE DELLO SCHEMA DI RETE CICLABILE PROVINCIALE</b>	<b>33</b>
5.1 Definizione degli obiettivi specifici	33

5.2 Lo standard Bicalitalia, requisiti di pianificazione e standard tecnici	34
5.3 Disegno di rete	35
5.3.1 Individuazione dei corridoi e analisi SWOT territoriale	35
5.3.2 Ricognizione degli itinerari ciclabili provinciali ed implementazione del SIT	38
5.3.3 Predisposizione dello scenario di progetto	39
<b>6. CLASSIFICAZIONE GERARCHICO-FUNZIONALE</b>	<b>41</b>
6.1 Sinossi e studio degli singoli itinerari	41
6.2 Analisi sintetica dello schema di rete	58
6.3 Considerazioni qualitative. Il case study del “periplo del Gargano”	59
6.4 Ulteriori considerazioni in merito agli itinerari ciclabili in promiscuo	60
<b>PARTE III - DAL PIANO AL PROGETTO</b>	<b>62</b>
<b>7. LA FATTIBILITA' DEGLI INTERVENTI</b>	<b>62</b>
7.1 Abaco ed interventi-tipo	62
7.1.1 Interventi infrastrutturali ( <i>si veda elaborato schede interventi</i> )	62
7.1.2 Interventi sulla superficie	63
7.2 Individuazione di strategie e priorità di intervento	64
7.4 Progetti-pilota ( <i>si vedano elaborati specifici</i> )	65
<b>8. PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE DI OPERE E SEGNALETICA</b>	<b>65</b>
8.1 Normativa	65
8.2 Classificazione delle tipologie di ciclovia	66
8.3 Caratteristiche geometriche degli itinerari ciclabili	68
8.3.1 Ciclostrada e Via Verde	70
8.4 Gli itinerari in promiscuo	71
8.4.1 Fondamenti della moderazione del traffico	71
8.4.2 Le “aree a preferenza ciclabile” (APC)	73
8.4.3 La segnaletica di pericolo negli itinerari in promiscuo	74
8.5 Segnaletica cicloturistica	75
8.6 Gestione e manutenzione	76
<b>PARTE IV - DAL PIANO ALL'AZIONE</b>	<b>77</b>
<b>9. RISORSE ECONOMICHE</b>	<b>77</b>
<b>10. INTERMODALITA'</b>	<b>77</b>
10.1 Bike & Ride	78
10.1.1 Velostazioni	80
10.1.2 Bicibus	83
10.1.3 Bike & boat	83
10.1.4 Bike-to-airport	84
10.2 Ciclogistica	85

10.3 Intese per favorire l'intermodalità	86
<b>11. MISURE COMPLEMENTARI</b>	<b>87</b>
11.1 Cicloposteggi	87
11.2 Noleggio bici e bike sharing	87
11.3 Servizi per il cicloturismo	89
11.3.1 Cartografia e app	89
11.3.2 Bicigrill e aree sosta	90
11.4 Lotta al furto	91
11.5 Servizi di informazione	91
<b>PARTE V - GOVERNANCE</b>	<b>92</b>
<b>12. SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE (SIT)</b>	<b>92</b>
<b>13. CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE DEL PIANO</b>	<b>92</b>
<b>14. CABINA DI REGIA</b>	<b>93</b>
<b>ELENCO ELABORATI</b>	<b>94</b>
<b>ALLEGATO A</b>	<b>95</b>

## **Premessa**

*A distanza di alcuni anni dall'approvazione della legge regionale di settore (legge regionale 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica") ed in mancanza del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, l'ufficio di Piano della Provincia di Foggia ha ritenuto inderogabile l'avvio del Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale (PMCP) facendo riferimento a progettazioni esistenti di carattere generale, quali ad esempio Cyronmed, confluito comunque nel Piano Regionale dei Trasporti vigente.*

*Si è ritenuto utile procedere alla redazione del PMCP, quale ulteriore documento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale per rispondere alle aspirazioni di sviluppo di mobilità lenta e di turismo sostenibile rilevate sul territorio.*

*Buona parte dei circa 1250 km di rete ciclabile di interesse provinciale individuata nel Piano poggia su strade provinciali. Dato che non è puramente quantitativo, ma che conferisce al Piano della Mobilità Ciclistica un peso specifico in termini quantomeno di autocoordinamento, che è uno dei tre pilastri (insieme alla verifica di coerenza dei PUG e alla progettualità) della strategia complessiva del PTCP.*

*Il Piano non si pone l'obiettivo di impartire norme monolitiche, ma di fornire soprattutto un metodo condiviso e dei concetti-chiave per lo sviluppo di una cultura della mobilità attiva, sostenibile ed intelligente, mettendo a disposizione le competenze di coordinamento territoriale dell'ente provinciale e di FLAB Onlus, l'associazione nazionale rappresentativa delle "persone in bicicletta" da sempre impegnata per l'istituzionalizzazione di una modalità di trasporto che oggi, in molti Paesi, non si definisce più "alternativa", in quanto viene indicata spesso come pratica proiettata verso una diffusione sempre maggiore.*

# PARTE I - QUADRO CONOSCITIVO

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1 Scopi

La legge regionale n. 1 del 2013 "*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*" prevede la redazione del piano provinciale della mobilità ciclistica (di seguito PPMC o semplicemente "Piano") - individuato quale elaborato integrativo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) - , il quale <programma gli interventi di mobilità ciclistica a livello sovra-comunale, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), ove vigente>. Il Piano, in pratica, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto nel PTCP con riferimento al tema specifico della mobilità ciclistica e ciclopedonale. In quanto tale, l'iter di approvazione coincide con quello previsto per il PTCP, che si accompagna a quello della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), procedura europea tesa a garantire la massima informazione e partecipazione del pubblico. Scopo del Piano è quello di raddoppiare il numero dei ciclisti entro l'orizzonte temporale di attuazione della programmazione comunitaria 2014-2020. Si tratta di un risultato ritenuto realizzabile visto lo scarno dato di partenza:

in Provincia di Foggia meno del 3% degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro vengono effettuati in bicicletta (dati ISTAT), e più in generale a livello urbano la metà degli spostamenti in auto avviene entro i 5 km, distanza facilmente praticabile in bicicletta, a maggior ragione in centri pianeggianti quali Foggia e le altre città della Pentapoli foggiana (Cerignola, Manfredonia, San Severo, Lucera), dove si concentra oltre metà della popolazione provinciale ( 630 mila abitanti).

Attualmente non esiste coordinamento fra le politiche della mobilità sostenibile e ciclistica a livello provinciale. Nessun comune è dotato di piani della mobilità ciclistica o della mobilità sostenibile in genere. Relativamente alla rete cicloturistica o di lunga percorrenza, gli itinerari Bicitalia e della rete ciclabile regionale non sono segnalati. Unica infrastruttura di livello intercomunale è la pista ciclabile Stornara-Stornarella sulla SP 88.

La legge regionale 1/2013, inoltre, prevede da parte delle Province l'adozione (entro un anno dalla sua data di entrata in vigore), di *soluzioni organizzative interne* che consentano di garantirne un'ideale attuazione anche attraverso:

- la stesura e l'aggiornamento del SIT (GIS accessibile online) della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità, parametri di traffico e standard di sicurezza, a norma dell'articolo 7;
- la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale;
- l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno di PUG, PUT e PUM;
- l'assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica;
- la promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo sviluppo di servizi alla . . . . . ciclabilità (bike sharing, ecc.).

- L'Ufficio di Piano della Provincia di Foggia ha ritenuto di adempiere a questa previsione di legge, predisponendo il *quadro di riferimento* per enti locali e vari portatori di interesse pubblico-privati, in esito alle procedure di partecipazione previste dalla norma.

In coerenza con la mission del PTCP, gli **indirizzi operativi** del Piano risultano essere:

- riaggiornare il quadro conoscitivo di livello superiore e dello stesso PTCP, anche attraverso nuovi rilievi sul campo, trasformando informazioni, anche diffuse, in conoscenze applicabili da parte di soggetti privati (imprese) e pubblici ("decisori");
- fornire schemi di applicazione ('esempi'), mediante la redazione di progetti-pilota;
- coordinare a livello provinciale le politiche in materia di mobilità sostenibile e di trasporto pubblico, fornendo una visione d'insieme ed individuando priorità e criteri di azione condivisi.

## 1.2 La doppia "fonte" del Piano

Il PMCP è redatto in applicazione di due principali strumenti: da una parte, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, di cui si configura come elaborato integrativo; dall'altra, la legge regionale 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", che ne stabilisce innanzitutto l'obbligo e ne detta i contenuti fondamentali.

Quanto alla prima delle due fonti citate, cioè il PTCP, il Piano ne mutua integralmente i campi di competenza specifica a norma dell'art. 5 della LR 25/2000:

*<Il piano territoriale di coordinamento provinciale è atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie, nei casi di cui all'articolo 57 del d. lgs. 112/1998 e in particolare individua:*

- a) le diverse destinazioni del territorio in considerazione della prevalente vocazione delle sue parti;*
- b) la localizzazione di massima sul territorio delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;*
- c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico-forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;*
- d) le aree destinate all'istituzione di parchi o riserve naturali.>*

La LR 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" prevede innanzitutto la redazione del PMCP che *<programma gli interventi di mobilità ciclistica a livello sovra-comunale, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), ove vigente>*. In assenza del PRMC, il quadro conoscitivo è dettato, oltre che naturalmente dal già citato progetto CYRONMED, dal Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 e dal Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia. Quest'ultimo, in particolare, contiene una sezione sulla mobilità ciclistica di cui si dirà dettagliatamente in seguito.

## 1.3 Finalità, obiettivi, strategie e azioni/interventi

Il Piano, come già affermato, integra il PTCP con riferimento specifico ai contenuti e agli scopi della LR 1/2013, le cui finalità consistono in:

- contribuire a **spostare quote di traffico motorizzato verso quello ciclistico**, perseguendo gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore del traffico;
- sostenere **nuove forme di turismo**, migliorando l'accessibilità dei siti naturali e culturale e la fruizione dei paesaggi culturali;
- diffondere **stili di vita consapevoli ed una nuova cultura della mobilità ciclistica e sostenibile** in alternativa all'uso del mezzo privato motorizzato.

Il PTCP è un atto di pianificazione generale riferito alla totalità del territorio provinciale, che definisce gli indirizzi strategici e l'assetto fisico e funzionale del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali. Il PTCP, nell'assicurare lo sviluppo coordinato della comunità provinciale di Foggia, ha definito obiettivi generali rispetto ai seguenti aspetti:

- a) **tutela dell'integrità fisica;**
- b) **il sistema ambientale;**
- c) **il sistema insediativo;**
- d) **il sistema della mobilità.**

Il Piano della Mobilità Ciclistica declina per gli aspetti legati alla mobilità lenta, le strategie di assetto del sistema della mobilità che di seguito si ricordano:

1. **Armonizzare le infrastrutture con le polarità insediative**
2. **Orientare la localizzazione delle nuove infrastrutture verso zone a maggiore compatibilità ambientale - Razionalizzare le nuove infrastrutture con quelle esistenti al fine di ridurre i consumi di suoli e contenere la frammentazione territoriale**
3. **Sostenere l'adozione di forme alternative di mobilità**
4. **Ridurre i livelli di congestione del traffico**
5. **Favorire l'utilizzo del trasporto pubblico –**
6. **Rilanciare e potenziare il ruolo della ferrovia** (da considerarsi insieme in una nuova ottica di plurimodalità)

I macro-ambiti del PMCP corrispondono a strategie operative da declinare a livello strutturale e/o immateriale.

MACRO-AMBITI	<==>	STRATEGIE DI PIANO
<b>Culturale normativo</b>	e <i>Azioni immateriali</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promuovere cambiamento di mentalità/mobilità attraverso campagne di informazione e di educazione ambientale</li> <li>• Coordinamento territoriale</li> <li>• Formazione dei quadri e dei professionisti</li> </ul>

<b>Territoriale- Socioeconomico</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Promozione</i> dello sviluppo sostenibile conciliando economia verde e turismo sostenibile</li> <li>• Pianificazione territoriale</li> </ul>
<b>Trasportistico</b>	<i>Interventi strutturali</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creazione di una Rete Ciclabile Provinciale</li> </ul>

Nella tabella che segue si riporta la sintesi delle fasi del Piano e delle relative azioni

FASI DEL PIANO	CONTENUTI DEL PIANO
<p><b>I. Quadro conoscitivo del progetto di sistema ciclabile di scala provinciale</b> in coerenza con il progetto di rete ciclabile regionale e le dorsali Bicitalia/EuroVelo e in coerenza con il sistema della domanda/offerta del TPL e con le aspirazioni dei distretti turistici locali</p>	A1. Obiettivi e strategie di Piano
	A2. Ricognizione dei percorsi ed itinerari ciclabili europei, nazionali, regionali e provinciali realizzati o in progetto e relativo materiale documentale; schedatura dei singoli itinerari
	A3. Ricognizione dei percorsi e dei progetti provinciali esistenti o in progetto di Comuni, Parchi, Consorzi di Bonifica, GAL, ecc.
	A4. Ricognizione dei piani di spostamento casascuola/lavoro/tempo libero. Ricognizione dei grandi attrattori di traffico, tra cui i poli scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali e industriali, del sistema della mobilità pubblica e collettiva e, in generale, dei luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica di valenza intercomunale ed accessibili in connessione con la rete del trasporto pubblico locale
	A5. Ricognizione risorse potenziali per la ciclabilità (argini, strade di servizio, tratturi, sedimi ferroviari, ecc.)
	A6. Ricognizione dei nodi intermodali
	A7. Ricognizione dei nodi dello scenario della mobilità lenta del PPTR
	A8. Verifica della domanda di mobilità in bici e a piedi in connessione con la domanda/offerta di TPL
	A9. Raccolta, monitoraggio e pubblicazione dati sull'incidentalità relativamente in bicicletta al fine di programmare interventi strategici per aumentare la sicurezza percepita dai ciclisti
	A10. Indagine sulle aspirazioni e il marketing dei territori con particolare riferimento all'ecoturismo
<p><b>II. Pianificazione del sistema di mobilità ciclistica provinciale</b></p>	B1. Definizione degli obiettivi specifici e dei criteri
	B2. Proposte di nuovi itinerari ciclabili di interesse provinciale ad integrazione e completamento della rete ciclabile regionale
	B3. Classificazione gerarchico/funzionale e definizione dello schema di rete ciclabile provinciale
<p><b>III. Dal Piano al Progetto. Schemi</b></p>	C1. Proposta scenari di progetto (intervento-tipo e abaco)

di applicazione	<b>C2.</b> Definizione delle priorità di azione e Programmazione strategica degli interventi
	<b>C3.</b> Progettazione e manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale
	<b>C4.</b> Elaborazione di proposte dettagliate di alcuni progetti-pilota
<b>IV. Dal Piano all'Azione.</b> Ipotesi di valorizzazione relativamente ai nodi strategici della rete e di servizi innovativi (bike sharing, velostazioni, app, ecc.) in grado di promuovere e sostenere la domanda di mobilità ciclistica a livello pendolaristico e turistico	<b>D1.</b> Orientare le risorse a disposizione dei soggetti attuatori della rete ciclabile provinciale (fondi europei, trasferimenti statali, ecc.) verso progetti coordinati e strategici
	<b>D2.</b> Attività di co-pianificazione e concertazione con gli enti gestori dei servizi TPL (in part. ferroviari) e coi comuni interessati ai fini della creazione di intese utili a promuovere l'intermodalità
	<b>D3.</b> Promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, favorendo anche lo sviluppo di servizi alla ciclabilità (bike sharing, app per il cicloescursionismo/cicloturismo, cartografia, ecc.)
<b>V. Governance e gestione del sistema ciclabile provinciale</b>	<b>E1.</b> Stesura e aggiornamento del SIT (Web-GIS) della rete ciclabile provinciale
	<b>E2.</b> Aggiornamento costante del SIT anche con modalità partecipate e di intesa con FIAB
	<b>E3.</b> Campagna di comunicazione sul piano
	<b>E4.</b> Divulgazione delle NTA del piano fra i tecnici privati (es.: ordini professionali) e degli enti pubblici
	<b>E5.</b> Costruzione di un quadro di riferimento per gli enti locali e agli enti gestori delle aree protette nella redazione di piani di settore della mobilità sostenibile e ciclistica
	<b>E6.</b> Creazione di una cabina di regia partecipata

## 2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

### 2.1 Norme e piani di riferimento

#### Quadro comunitario

A livello comunitario la materia dei trasporti è regolata dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (Roma 1957) insieme al Trattato sull'Unione Europea (Maastricht 1992), entrambi modificati dal Trattato di Lisbona del 2007. La politica europea è incentrata sull'eliminazione degli ostacoli fra gli Stati membri al fine di garantire la libera circolazione delle merci e delle persone, realizzare il mercato interno, assicurare uno sviluppo sostenibile, rafforzare la sicurezza e sviluppare la cooperazione internazionale.

In seguito alla storico accordo di Schengen del 1990 sull'apertura delle frontiere, una serie di "libri bianchi" hanno impartito le linee guida del settore, tra cui l'ultimo del 2011

(«Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti») concentra l'attenzione su ciò che resta da fare per completare il mercato interno dei trasporti una volta eliminate le frontiere:

- costruire reti di trasporto integrate che combinino diversi mezzi o modi di trasporto;
- creare nodi multimodali («hub») ed eliminare strozzature di lunga data, di natura tecnica, amministrativa o legate alla capacità;
- puntare su ricerca, innovazione e investimenti per fare sì che in futuro i trasporti non dipendano dal petrolio e preparare l'industria a conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione.

Con riferimento specifico al tema della mobilità ciclistica, la competenza dell'UE, in estrema sintesi, si può dividere: a) nel tema dell'armonizzazione delle reti internazionali attraverso le TEN-T; b) nell'armonizzazione delle normative nazionali e regionali che interessano prevalentemente il trasporto locale, dove gli spostamenti in bicicletta hanno un peso, anche in termini assoluti, rilevanti; c) un terzo aspetto è relativo ai diritti dei passeggeri.

#### **a) Reti TEN-T e progetto EuroVelo (ECF)**

Le reti denominate TEN-T, acronimo inglese di Trans-European Networks - Transport, delineate dall'Unione Europea negli anni ottanta, comprendono:

- la rete stradale trans-europea;
- la rete ferroviaria trans-europea (che a sua volta include sia la rete ferroviaria convenzionale transeuropea che la rete ferroviaria ad alta velocità trans-europea);
- la rete fluviale trans-europea e porti per la navigazione interna;
- la rete di porti marittimi trans-europea;
- la rete marittima trans-europea (detta anche "autostrade del mare") (aggiunta all'elenco dalla Direttiva N. 884/2004/CE) ;
- la rete aeroportuale trans-europea;
- la rete combinata di trasporto trans-europea;
- la rete di informazione e gestione dello spedizionamento trans-europea;
- la rete di gestione del traffico aereo trans-europea che comprende il Single European Sky e i concetti di ricerca ATM sul Single European Sky;
- la rete di posizionamento e navigazione satellitare trans-europea.

Esse sono parte di un più ampio sistema di "reti trans-europee" (TEN) che, oltre alle reti di trasporto, includono anche le "reti di telecomunicazioni trans-europee" (eTEN) e le "reti energetiche trans-europee" (TEN-E). Per far fronte alle previsioni di crescita della domanda di trasporto, la Commissione calcola che, solo fino al 2020, saranno necessari circa 500 miliardi di euro per completare la rete trans-europea.

La Puglia è attraversata dal corridoio Scandinavo – Mediterraneo.

Nel 2014, a seguito di una campagna della European Cyclists' Federation, è stato incluso per la prima volta un riferimento alla mobilità ciclistica e al progetto EuroVelo nelle TEN-

T Guidelines:

*"When implementing projects of common interest on the TEN-T, due consideration should be given to the particular circumstances of the individual project. Where possible, synergies with other policies should be exploited, for instance with tourism aspects by including on civil engineering structures such as bridges or tunnels bicycle infrastructure for long-distance cycling paths like the EuroVelo routes".*

Il progetto EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto di cui è titolare la ECF, che prevede lo sviluppo di una rete di 17 itinerari di alta qualità che connettono l'intero continente e le reti ciclabili nazionali.

### **b) Mobilità urbana**

L'Unione Europea considera le città come un microcosmo di sistemi a scala più ampia. La Commissione Europea riconosce che muoversi in bici *<is an efficient way of using expensive and scarce space in urban areas, and is healthy, clean and cheap. It has enormous potential when we acknowledge that almost half of all car trips in cities are of less than five kilometers>*. La Commissione auspica una migliore integrazione della mobilità ciclistica nelle politiche di trasporto intermodale, come dimostrano la campagna sulla Settimana Europea della Mobilità (16-22 settembre).

### **c) Il Regolamento comunitario 1371/2007**

Il Regolamento comunitario 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, ha stabilito regole che disciplinano:

- a) le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario;
- b) la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli;
- c) gli obblighi delle imprese ferroviarie nei confronti dei passeggeri in caso di ritardo;
- d) la protezione delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel viaggio in treno e l'assistenza alle medesime;
- e) la definizione e il monitoraggio di norme di qualità del servizio, la gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri e il trattamento dei reclami;
- f) le regole generali in materia di attuazione;
- g) il trasporto biciclette<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario stabilisce all'art. 5 "Biciclette" che: <Le imprese ferroviarie consentono ai passeggeri di portare sul treno, se del caso dietro pagamento, le biciclette se sono facili da maneggiare, se ciò non pregiudica il servizio ferroviario specifico e se il materiale rotabile lo consente>. - L'art. 6 DECRETO LEGISLATIVO 17 aprile 2014, n. 70 Sanzioni relative al trasporto di biciclette, prevede: <In caso di inosservanza dell'obbligo di cui all'articolo 5 del regolamento relativo alla possibilità di trasporto delle biciclette a bordo del treno, le imprese ferroviarie sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 euro a 1.000 euro.>

### **Quadro nazionale**

A livello nazionale, il Piano si riconnette alle politiche dei trasporti espresse nell'Allegato "Strategie per le Infrastrutture di Trasporto e Logistica" al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2016 e che si articola in quattro punti:

- accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo;
- qualità della vita e competitività delle aree urbane;
- sostegno alle politiche industriali di filiera;
- mobilità sostenibile e sicura.

*"Connettere l'Italia – Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica"* è il titolo di un nuovo documento, datato luglio 2016, redatto dalla "Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero", che rielabora i contenuti dell'allegato infrastrutture al DEF in vista del nuovo **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)**. All'interno di questo documento, si prefigura l'obiettivo del 10% di <mobilità dolce> (piedi+bici) a livello nazionale nella ripartizione modale della mobilità urbana.

Per quanto riguarda lo specifico tema della mobilità ciclistica, se si esclude la normativa tecnica sulla realizzazione delle piste ciclabili e il Nuovo Codice della Strada, ad oggi non esiste a livello nazionale il piano d'azione sulla mobilità ciclistica prevista dalla nuova "legge quadro" sulla mobilità ciclistica (L. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"), che istituisce tra l'altro la Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia integrata con EuroVelo.

Altro riferimento importante è il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, istituito con la Legge 144 del 17 maggio 1999, che definisce *<un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi ed organizzativi finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari>*. L'UE ha posto il tema della sicurezza stradale al centro di numerose raccomandazioni, imponendo agli Stati membri di dimezzare il numero di vittime e incidenti durante il decennio 2011-2020. Per le categorie di utenti a maggior rischio quali ciclisti e pedoni che rappresentano, complessivamente, circa il 50% del totale dei decessi, il PNSS indica degli obiettivi specifici per le categorie di utenza a rischio e delle relative linee strategiche di intervento riportati di seguito in tabella.

Categoria di utenza a rischio	Obiettivo di riduzione	Morti al 2010	Previsione morti al 2020
1 – Bambini (fino a 14 anni)	-100%	69	0
2 – 2 Ruote a motore	-50%	1.146	573
<b>3 – Ciclisti</b>	<b>-60%</b>	<b>263</b>	<b>105</b>
4 – Pedoni	-60%	614	246
5 – Utenti in incidenti in itinere	-50%	229	115

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### Quadro regionale

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati:

- il **Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA PRT)** di durata quinquennale (2015-2019), che individua infrastrutture e politiche finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16;
- il **Piano Triennale dei Servizi (PTS)**, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di *trasporto pubblico* regionale locale individuate dal PRT.

Tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità e costituiscono condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 e per l'accesso – senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

Nelle more dell'avvio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, il PA 2015-2019 del PRT contiene una sezione (con relativa tavola) sulla mobilità ciclistica che anticipa per grandi linee alcuni contenuti della pianificazione regionale di settore. In particolare il PRT ha assunto i risultati del progetto CYRONMED, che ha individuato quali dorsali della rete ciclabile regionale le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali BicItalia e di quelli transeuropei EuroVelo.

La delibera di giunta regionale n. 1585 del 9 settembre 2008 di approvazione progetto CYRONMED "Approvazione studio di fattibilità itinerari ciclabili pugliesi e presa d'atto attività aggiuntive" stabilisce che tali ciclovie rappresentano interventi prioritari per lo sviluppo della rete ciclabile regionale pugliese e che pertanto, ad essi, sono assegnati prioritariamente i fondi regionali, statali od europei finalizzati allo sviluppo della mobilità sostenibile.

Tale indirizzo è stato riconfermato nel PRT e nel PO FESR.

Il progetto CYRONMED ha affermato l'importanza dell'integrazione modale dei percorsi ciclabili con le altre reti trasportistiche, tanto ai fini della mobilità pendolare che della diffusione del turismo in bicicletta in Puglia, favorendo l'accessibilità da parte dei viaggiatori in bici, a stazioni, porti e aeroporti.

Un primo protocollo d'intesa tra la Regione Puglia e tutte le Società di gestione del

trasporto ferroviario regionale è stato sottoscritto nel 2007. L'intesa è finalizzata a rimuovere gli ostacoli fisici, organizzativi e tariffari al trasporto integrato bici e treno: il primo risultato è stato l'eliminazione del biglietto "supplemento bici" e l'introduzione del trasporto gratuito delle bici sui treni regionali. Le società ferroviarie si sono impegnate, tra l'altro, ad attrezzare con spazi porta bici i nuovi treni e quelli da ristrutturare, a facilitare l'accessibilità ai binari e ai treni con scivoli o canaline lungo le scale, a segnalare percorsi guidati da/verso i treni.

I risultati di CYRONMED hanno infine contribuito all'elaborazione della **legge regionale 23 gennaio 2013 n. 1 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"**.

Il trasporto ciclistico entra a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento: trasporti, urbanistica, assetto del territorio, intermodalità, edilizia, lavori pubblici, turismo, parchi e aree naturali, sviluppo rurale, salute, cultura, istruzione, comunicazione, formazione. La legge regionale 1/2013 prevede la redazione dei piani comunali (o intercomunali) e dei piani provinciali della mobilità ciclistica, che sono piani di settore all'interno dei piani di competenza in materia di trasporti e mobilità e parte integrante ed essenziale dei PTCP e dei PUG. I Comuni sono tenuti a includere nei propri regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie, produttive e nelle strutture pubbliche.

In assenza dell'avvio della Pianificazione Regionale della Mobilità Ciclistica, il già citato progetto **CYRONMED costituisce ancora oggi strumento di riferimento del progetto di rete ciclabile di livello regionale.**

CYRONMED comprende il "*Vademecum della ciclabilità - Reti ciclabili in area mediterranea*", realizzato in collaborazione con FIAB, che presenta una rassegna tipologica (abaco) di interventi paradigmatici per la mobilità ciclistica.

Relativamente al tema specifico della mobilità ciclistica, il PTS riconosce al trasporto intermodale treno-bici (bike&ride e bici al seguito) un ruolo di rilievo per favorire la diversione dall'auto privata verso il trasporto pubblico, soprattutto in connessione alla rete ferroviaria territoriale. Il Piano propone lo sviluppo di una diffusa rete di velostazioni presso i nodi di interscambio tra la rete ciclabile e le altre reti di trasporto. Il PMCP offre un approfondimento di questo scenario.

### **Livello provinciale e locale**

Secondo la LR 1/2013, i piani provinciali e comunali *<individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo, anche in attuazione dei piani di spostamento casa-scuola/lavoro/tempo libero, la connessione dei grandi attrattori di traffico, tra cui i poli universitari, gli uffici pubblici, i distretti industriali, il sistema della mobilità pubblica e collettiva e, in generale, i principali luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica>*. Si può pacificamente affermare che, fatti salvi i piani urbani del traffico (redatti ai sensi dell'art. 36 del nuovo Codice della Strada obbligatori per i Comuni oltre i 30.000 abitanti), non esistono comuni foggiani dotati degli strumenti di pianificazione della mobilità espressamente citati nella LR 1/2013, né vi sono Comuni che abbiano approvato piani



### **3. DATI PRELIMINARI**

#### **3.1 Il territorio**

La provincia di Foggia conta 626.072 abitanti (censimento generale ISTAT 2011). È la terza provincia più estesa d'Italia con una superficie di 6.965 km<sup>2</sup>, dopo Sassari e Bolzano, e comprende 61 comuni.

La Provincia di Foggia è caratterizzata da bassa densità abitativa e più della metà della popolazione, circa 350 mila abitanti, è concentrata nella cosiddetta Pentapoli: Foggia (150 mila abitanti), Cerignola (58 mila abitanti), Manfredonia (57 mila abitanti), San Severo (54 mila abitanti) e Lucera (34 mila abitanti).

I Comuni della Pentapoli si integrano in un sistema a rete, all'interno del quale possano relazionarsi risorse, vocazioni, diversità e consonanze.

1. Foggia assume ruolo centrale quale città dei servizi, della conoscenza, della cultura, grazie alla presenza dei principali attrattori di traffico su scala provinciale: Ospedali Riuniti, Università, zona ASI, centri commerciali, ecc.
2. La città di Manfredonia può riassumere la funzione di principale "Porta del Gargano" in uno scenario di valorizzazione delle risorse culturali e del rapporto con il mare.
3. A San Severo, accanto ad una fiorente tradizione agroalimentare, è presente una interessante maglia di piccole e medie industrie (anche in riferimento al vicino bacino marmifero di Apricena).
4. A Cerignola è presente un numero molto elevato (in riferimento alla popolazione residente, è percentualmente il più significativo dell'intera provincia di Foggia) di lavoratori autonomi e di piccole imprese, che operano per lo più nel settore agro-alimentare.
5. Lucera è la città più prossima al capoluogo. Tra Foggia e Lucera vanno, pertanto, individuate forme originali di integrazione territoriale, anche attraverso la creazione di servizi e di infrastrutture comuni".

Oltre alla Pentapoli, l'unico Comune che supera i 20 mila abitanti è San Giovanni Rotondo, polo religioso ed ospedaliero. Vieste (14.000 ab.), Peschici (4.500 ab.) e Mattinata (6.500 ab.) salvo limitate aree di fronte mare libero, si presentano ormai quale unico sistema insediativo lineare lungo la costa.

Si registra ancora una forma di riconoscibile di aggregazione intercomunale costituita dal sistema dei Cinque Reali Siti nel Basso Tavoliere, composto da cinque piccoli Comuni disposti a raggiera: Orta Nova (18 mila abitanti): Ortona (2.500 abitanti), Carapelle (6.500 abitanti), Stornara (5.500 abitanti) e Stornarella (5.500 abitanti), per una popolazione complessiva di circa 38 mila abitanti.

#### **3.2 Il sistema della mobilità del PTCP**

La relazione del Sistema della Mobilità del PTCP offre un quadro di sintesi dello stato e delle criticità delle principali modalità di trasporto, che qui di seguito si riporta testualmente.

### **Trasporto stradale:**

*"Per quanto riguarda il Tavoliere, la rete stradale, fatta eccezione quella di Lucera, è organizzata tutta a ridosso del corridoio multimodale San Severo-Foggia-Cerignola lungo il quale corre la Statale 16 Adriatica, l'autostrada A14 e la linea ferroviaria Bologna-Bari. Le radiali principali sono frammentate da una serie di strade secondarie di discrete caratteristiche e collegate tra loro da una fitta trama di trasversali minori. Al contrario le reti stradali dei Monti Dauni e del Gargano risentono pesantemente dei vincoli orografici e presentano, quasi ovunque, caratteristiche geometrico-funzionali scadenti, con eccezione della Strada a Scorrimento Veloce del Gargano tra Poggio Imperiale e Vico del Gargano e la variante alla statale 89 tra Manfredonia e Masseria Mattinatella.*

*La sensazione che deriva dal percorrere la rete stradale provinciale è quella di uno stato di manutenzione genericamente carente sia nella segnaletica che nell'arredo funzionale. Sono in sostanza assenti interventi di mitigazione della velocità e messa in sicurezza della viabilità."* (SdM del PTCP p. 9)



*SP99 (ex SS303) chiusa al traffico per dissesto tra Candela e Rocchetta scalo*

### **Trasporto ferroviario:**

*"La rete ferroviaria è centrata su Foggia con l'eccezione della linea elettrificata a scartamento ordinario e binario unico delle ferrovie del Gargano che collega San Severo a Peschici-Calenella lungo la costa settentrionale del Gargano.*

*Sulla linea adriatica sono in corso importanti lavori di ammodernamento che porteranno al completamento del raddoppio del binario tra Termoli e San Severo. Nel 2009 è stata riaperta all'esercizio la linea Foggia – Lucera da parte delle Ferrovie del Gargano con un innovativo servizio di treno-tram."* (SdM del PTCP

p. 10).

A partire dall'orario invernale 2016, Trenitalia ha invece sospeso le corse sulla linea ferroviaria Foggia-Manfredonia, con fermata a Siponto. Anche su questa linea è prevista la riapertura con introduzione della tecnologia treno-tram.

Sul Gargano, le Ferrovie del Gargano hanno inaugurato nel corso del 2016 la variante tra San Severo a Sannicandro che, oltre a consentire velocità di percorrenza più elevate, avvicina la ferrovia ad Apricena, dov'è stata realizzata una nuova stazione in centro.

### **Trasporto marittimo:**

<Il porto di Manfredonia é costituito dal "Porto Commerciale" e dal "Bacino Alti Fondali", ubicati in zone diverse del territorio, distanti uno dall'altro circa due chilometri e costruiti in tempi diversi. Situato in prossimità del centro cittadino, il "Porto Commerciale" é protetto da due moli a gomito e ha funzione prevalentemente di porto peschereccio a servizio di circa 260 unità da pesca, oltre che di traffico per i passeggeri diretti verso le Isole Tremiti. Il Bacino Alti Fondali, invece, é ubicato a nord del centro abitato e del porto commerciale, nella parte più interna del golfo. Consente l'attracco di navi fino a 35.000 tonnellate e ha un utilizzo esclusivamente commerciale a servizio dell'attigua area industriale> (FONTE: *Autorità Portuale di Manfredonia*). *Sebbene il Porto Alti Fondali non permetta ancora l'attracco diretto di navi turistiche, esso è ultimamente sempre più interessato anche da approdi turistici (in foto, l'approdo di una nave con 350 cicloturisti nel porto alti fondali di Manfredonia nell'estate 2016), ed è in progetto il potenziamento di questo asset.* (SdM PTCP p. 10)



*Sbarco di una nave da crociera di cicloturisti tedeschi e austriaci a Manfredonia (2017)*

### **Trasporto aereo**

*“Nel territorio provinciale è presente l'aeroporto civile Gino Lisa a Foggia, oggetto di lavori di ammodernamento. Attualmente non si effettuano voli di linea. L'aeroporto è situato nell'immediata periferia urbana.*

*A completamento del quadro del trasporto aereo, va menzionato il trasporto elicotteristico dall'aeroporto civile di Foggia alle Isole Tremiti, che fa parte a tutti gli effetti del sistema del TPL.” (Sdm PTCP pp. 10-11)*

### **3.3 Il TPL**

Il Sistema della Mobilità del PTCP contiene i dati di base relativi al trasporto pubblico locale e all'intermodalità.

La struttura del sistema insediativo provinciale e la localizzazione dei principali attrattori richiedono azioni diversificate capaci di ottimizzare l'uso delle risorse nella gestione del sistema del TPL. La struttura della Pentapoli e la presenza degli ambiti del Gargano e Monti Dauni, rendono necessaria un'integrazione ferro-gomma attraverso la creazione di nodi di scambio e smistamento ferro-gomma.

### **Trasporto ferroviario**

Foggia è da sempre un caposaldo della linea ferroviaria adriatica Ancona-Lecce, lungo la quale Foggia diventa porta d'accesso per Potenza e la Basilicata.

Le linee ferroviarie regionali sono:

- linea adriatica (RFI - Trenitalia)
- asse Lucera – Foggia (Ferrovie del Gargano)
- linea Foggia/San Severo – Peschici-Calenella (Ferrovie del Gargano)
- Foggia – Manfredonia (RFI - Trenitalia) - sospesa dal 2016 e solo servizio estivo dal 2017
- Foggia – Potenza (RFI - Trenitalia)
- Foggia – Benevento – Caserta\* (RFI - Trenitalia) dal 2010 autobus sostitutivo

Il tema del trasporto ferroviario è cruciale nel sistema della Pentapoli in cui è concentrata metà della popolazione provinciale. Cerignola (stazione Cerignola Campagna, a 7 km dal centro urbano) è collegata da Trenitalia; San Severo è collegata sia da Trenitalia sia da Ferrovie del Gargano; Lucera è collegata dal 2008 da un innovativo servizio treno-tram di Ferrovie del Gargano con frequenza di 30 minuti nei giorni feriali; Manfredonia a partire dall'orario invernale 2016 non è più collegata da Trenitalia (in servizio autobus sostitutivo, che si affiancano già al doppio servizio autobus prestato dalle due aziende COTRAP di Ferrovie del Gargano e SITA Sud), eccetto che nei mesi estivi.

E' ancora in progetto il nuovo collegamento treno-tram Foggia-Manfredonia previsto dalla pianificazione regionale sull'esempio della tratta Foggia-Lucera.

Ferrovie del Gargano serve la tratta Foggia-Calenella (Peschici) ed è in progetto il prolungamento fino al centro di Peschici.

Su tutti i treni regionali in circolazione è possibile trasportare biciclette, come riportato dalle Carte dei Servizi di Ferrovie del Gargano e di Trenitalia. La bici al seguito del passeggero viaggia gratis grazie ad un accordo fra compagnie ferroviarie e Regione Puglia.

Sui treni delle Ferrovie del Gargano è possibile trasportare solo 3 bici per convoglio. Generalmente i convogli regionali Trenitalia trasportano 12 bici, ma con limitazioni sulla tratta Foggia-Manfredonia (nessun trasporto) e sulle tratte Foggia-Termoli e Foggia-Potenza (solo sui treni nuovi).

### **Trasporto con autobus**

Il trasporto su gomma è la modalità di trasporto collettivo prevalente per le aree interne del Gargano e dei Monti Dauni.

L'integrazione ferro-gomma e la creazione di una rete di scambio intermodale, anche in ottica bici+treno, richiede una serie di condizioni:

- eliminazione della concorrenzialità ferro-gomma;
- integrazione tariffaria;
- riorganizzazione funzionale dei luoghi di scambio;
- miglioramento dell'accessibilità e della distribuzione diretta del sistema ferroviario e degli autobus attraverso l'ottimizzazione dei nodi di scambio principali per le aree interne (Candela, Manfredonia, San Severo), come già avviene per Lucera relativamente alle corse di Ferrovie del Gargano.

Alcune di queste condizioni rappresentano un "pre-requisito" per l'attivazione di servizi innovativi per la mobilità ciclistica quali le velostazioni e il trasporto di bici a bordo degli autobus che servono i principali poli turistici.

## **3.4 Domanda di mobilità e incidentalità**

### **Domanda di mobilità**

Il 15° censimento generale della popolazione e delle abitazioni ISTAT relativi agli spostamenti pendolari per motivi di studio e lavoro riportano il dato di pendolari complessivi 261.191 in Provincia di Foggia, di cui:

- **149.514 per motivi di lavoro:** 2.252 in bici; 90.000 mezzi pubblici; 23.338 a piedi
- **111.677 per studio:** 389 in bici; 17.500 mezzi pubblici; 55.557 piedi.

Da questi dati scaturisce in modo evidente la scarsa propensione all'utilizzo della bicicletta, anche tra gli studenti.

### **Incidentalità**

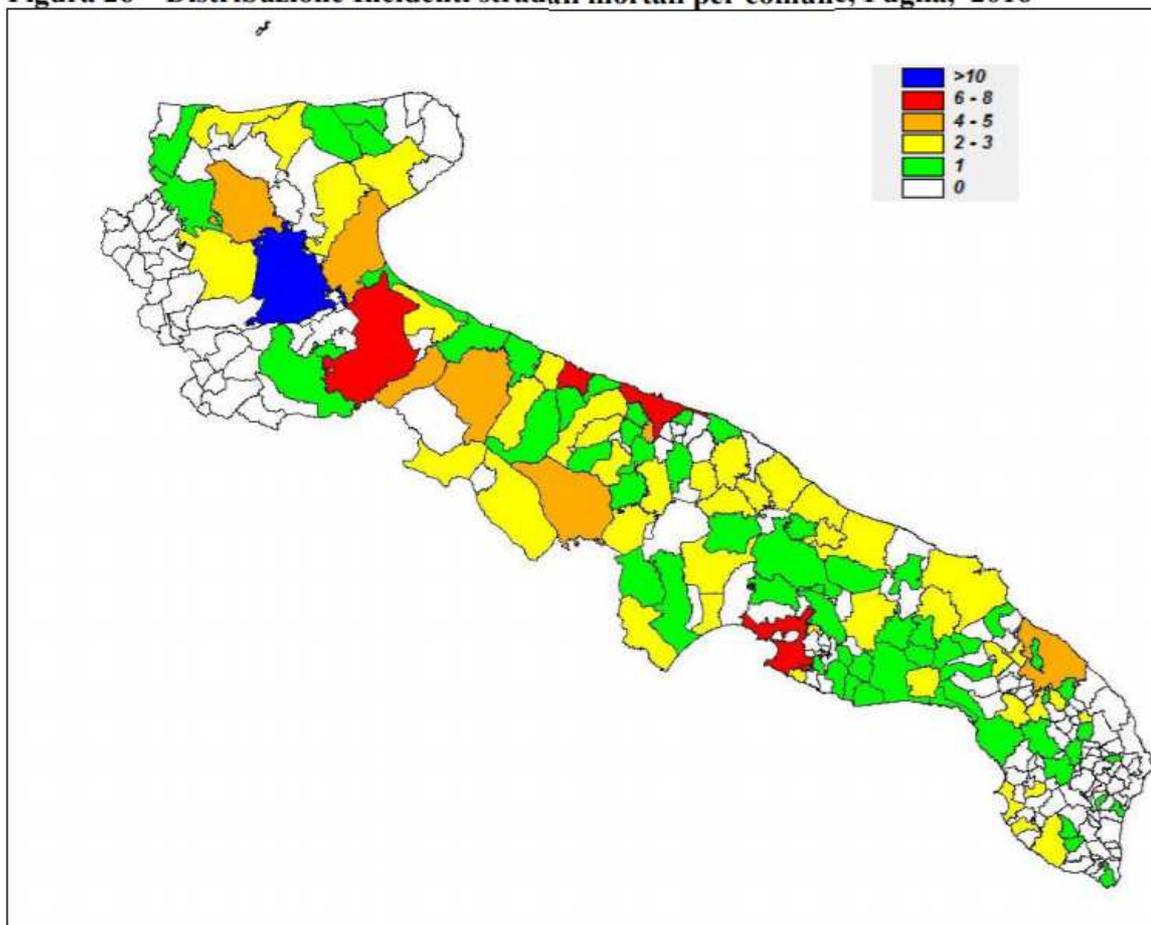
La fonte dei dati sull'incidentalità in Puglia è ricavata dall'[ISTAT](#) 2013 e dall'AREM (Agenzia Regionale per la Mobilità), che gestisce un database informativo relativo agli incidenti stradali occorsi sul territorio regionale.

Secondo i Rapporti annuali sull'incidentalità stradale in Puglia dell'AREM, nella provincia di Foggia le strade interessate dal maggior numero di incidenti nel periodo dal 2012-2016 sono state la SS16, la SS89, la A14 e la SS673 (tangenziale di Foggia). I dati dell'incidentalità assumono rilevanza per la definizione della rete ciclabile, che ha escluso le strade di grande

comunicazione a favore della viabilità provinciale, la quale presenta minori criticità ad esclusione delle SP45bis, SP77, SP109, SP95 e la SP41 delle quali solo l'ultima ricade nel corridoio della Ciclovia Adriatica nel tratto Torre Mileto-Capoiale.

Sono state in ogni caso individuate nel Piano i settori della viabilità provinciale a più alta densità di incidenti, nei quali si prevedono interventi prioritari di messa in sicurezza.

**Figura 26 – Distribuzione Incidenti stradali mortali per comune, Puglia, 2016**



*Fonte: Dati Rapporto AREM*

### **3.5 Indagine sul marketing territoriale con particolare riferimento all'ecoturismo**

Attualmente la Provincia di Foggia risulta esclusa dai circuiti cicloturistici che interessano da qualche anno a questa parte soprattutto la parte meridionale della Puglia (Valle d'Itria, Salento, eventualmente in collegamento con Matera).

I motivi sono riconducibili:

- alla mancanza di strade rurali a basso volume di traffico e con pendenze moderate, di cui sono ricchi invece i territori della Puglia sopra menzionati;
- ma anche:
- all'assenza di una rete ciclabile provinciale segnalata e realizzata;

- e alla mancanza di una rete di servizi ai cicloturisti.

Dalle ricerche effettuate sul web e dalle conoscenze diffuse sul territorio, infatti, è risultato che, salvo rare eccezioni, non esistono tour operators nazionali o internazionali che offrano regolarmente pacchetti cicloturistici nel territorio della Daunia e del Gargano; inoltre, non sono presenti localmente club di prodotto o società di servizi (noleggio, guida) specializzate nel settore, salvo poche eccezioni.

Il dato relativo agli Albergabici (network FIAB) conta due strutture a Vieste e Mattinata.

*I risultati dell'indagine sono riportati nelle schede descrittive degli itinerari di progetto della RCP, nel campo servizi e promozione.*

## **4. LE RISORSE PER LA DEFINIZIONE DELLA RETE CICLABILE PROVINCIALE**

### **4.1 Ricognizione degli itinerari esistenti e di progetto**

Il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica della Provincia di Foggia fa propri gli orientamenti della pianificazione regionale, la quale sua volta adotta come dorsali gli itinerari Bicitalia ed EuroVelo.

Il processo di formazione del disegno di rete ciclabile regionale, è stato avviato con il progetto CYRONMED, di cui FIAB è stata soggetto attuatore.

Ai fini dell'individuazione dello schema di rete provinciale, gli obiettivi della pianificazione di livello superiore sono implementati nella vision propria del PMCP di Foggia secondo gli scopi stabiliti dalla LR 1/2013, che prevede l'individuazione di:

- grandi attrattori di traffico su scala provinciale;
- principali siti ambientali e culturali;
- un dettaglio della rete provinciale e nuovi itinerari cicloturistici.

Lo schema della Rete Ciclabile Provinciale (RCP) è composto da tre livelli:

- 1) dorsali nazionali e internazionali individuate da EuroVelo, BicItalia, Stato e Regione;
- 2) dorsali provinciali individuate da Provincia e Comuni, costituite da nuovi itinerari di interesse provinciale e itinerari di raccordo fra le reti locali e quella regionale;
- 3) itinerari di collegamento tra le dorsali regionali e provinciali;

Il Piano esclude il livello delle reti ciclabili locali, e quello degli itinerari urbani.

#### **4.1.1 Le dorsali nazionali ed internazionali nella rete ciclabile regionale (rcr)**

Secondo le stime di CYRONMED, sostanzialmente ancora attuali, la rete ciclabile regionale si sviluppa su 1.653 km. Di questi 235 km (14,2%) interessano tratti con livello di ciclabilità ottimale, poco più di 507 km (30,7%) corrono su strade a bassa intensità di traffico, e quasi 911 km (55,1%) presentano un livello di ciclabilità non accettabile. Il 34% dell'intera rete regionale insiste in Provincia di Foggia e dei 291 mln di euro stimati per la realizzazione degli itinerari Bicitalia ed EuroVelo in Puglia oltre il 46% riguarda la Provincia di Foggia, ciò a testimonianza del fatto che gli interventi previsti nel territorio provinciale comportano investimenti di adeguamento superiori alla media stimata regionale.

Dei cinque itinerari di lunga percorrenza che attraversano la Puglia, tre interessano la Provincia di Foggia per un totale di circa 600 km. (**Tavola 1** del PMCP)

### **Eurovelo 5 Bicalia 3 Via Romea Francigena**

da Monteleone a Rocchetta Sant'Antonio

### **Bicalia 6 Ciclovia Adriatica (con due varianti: Candelaro e Valico del Lupo)**

da Chieuti a Cerignola/Zapponeta

### **Bicalia 11 Ciclovia degli Appenini - Variante Gargano**

Castelnuovo Monterotaro - Vieste

(FONTE: rielaborazione dati CYRONMED e PA 2015-2019 del PRT)

Successivamente alla redazione del progetto CYRONMED, FIAB ha aggiornato le informazioni sugli itinerari Bicalia attraverso i seguenti progetti: il progetto della Ciclovia Adriatica - rilievi 2011 nell'ambito del programma regionale Crea-Attiva-Mente della Regione Puglia; il progetto EV5-Via Romea Francigena COSME (2016-2017), all'interno del quale la Regione Puglia ha redatto in collaborazione con FIAB e ECF un piano d'azione approvato con d.d. 9/2017 pubbl. sul BURP 33/2017.

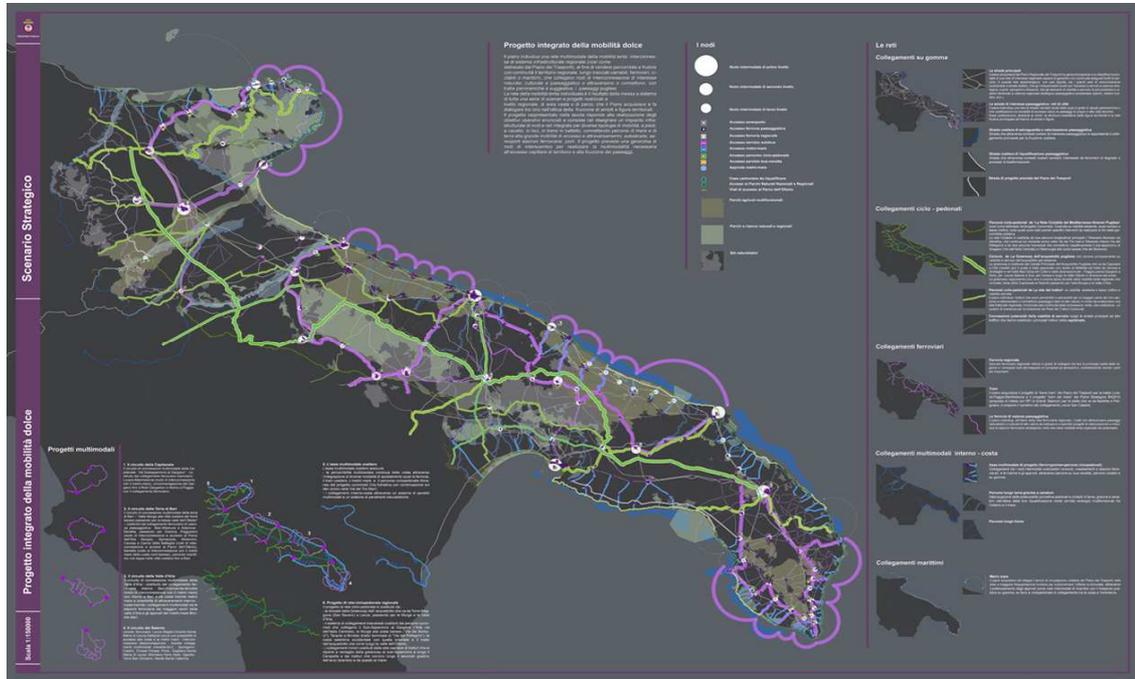
#### 4.1.2 La rete ciclabile regionale (rcr)

Una ulteriore fonte di pianificazione superiore è rappresentata dallo **scenario della rete delle infrastrutture e della mobilità lenta del PPTR**.

La **“green way dell'acquedotto pugliese”** (Tavola 2 del PMCP) è costituito dal canale principale da Caposele in Irpinia fino a Monte Fellone, in agro di Martina Franca, dove inizia il Grande Sifone Leccese, con una diramazione in provincia di Foggia che si stacca nei pressi della Valle dell'Ofanto proseguendo verso nord, più varie altre diramazioni secondarie tra cui la più importante è quella che portano l'acqua a Bari. Tale “risorsa” segnalata dal PPTR è stata oggetto di sopralluoghi, che hanno dato però esito negativo: non esiste una traccia continua ed effettivamente valorizzabile ai fini ciclopedonali. Il ramo foggiano dell'acquedotto non consta di una galleria monumentale in cui l'acqua scorre “a pelo libero” qual è il canale principale (dove la pista di servizio coincide spesso col sedime, anche nel caso di rilevati e ponti canali), ma all'interno di un normale tubazione interrata, priva di una viabilità di accesso complementare. Ciò non esclude, tuttavia, che in futuro non si possa ricostruire un itinerario tematico, eventualmente sfruttando altre risorse in via integrativa (ad es., le piste di servizio del Consorzio di Bonifica di Capitanata) per dare sufficiente continuità all'itinerario, come del resto avvenuto nel caso dell'itinerario della Ciclovia dell'Acquedotto nella penisola salentina.

Il Piano ha individuato, in alternativa alla greenway dell'acquedotto, un itinerario che percorre l'arco dorsale dei Monti Dauni ( corridoio FG10 - **Tavola 3** del PMCP)

Tavola Scenario della mobilità lenta – PPTR (stralci):



•



#### 4.1.3 Quadro locale - livello provinciale

Il livello provinciale assume a riferimento prevalente gli atti di pianificazione attuativa del PTCP e i Piani Operativi Integrati (POI) in corso: (**Tavola 2** del PMCP)

- **Via Francigena del Sud – Itinerario Culturale del Consiglio d'Europa:**  
l'itinerario è composto dalla direttrice principale che segue la Via Traiana da Monte San Vito a Troia fino al Ponte romano sull'Ofanto a Cerignola (di lì prosegue verso Bari e Brindisi); una sua variante "michaelica" si dirama da Troia e giunge fino a Monte Sant'Angelo passando per Lucera, San Severo, Stignano, ecc<sup>3</sup>.
- **Rete Lenta delle Lagune** Progetto integrato di paesaggio sperimentale, i cui assi principali coincidono in parte con la Ciclovía Adriatica<sup>4</sup>.
- **POI n. 10 – Visioni contemporanee per il sistema dei Tratturi.**<sup>5</sup> I Tratturi della transumanza non sempre presentano le caratteristiche di percorribilità ciclabile. Residuano in ogni caso tratti anche nelle zone montane e collinari, che costituiscono risorse interessanti cui riferire ipotesi d'uso intermodale di mobilità lenta. Buona parte della rete è stata trasformata in viabilità ordinaria. I principali tratturi sono: il L'Aquila-Foggia (con il prolungamento Foggia-Ofanto), in gran parte coincidente con strade pubbliche (SS16); il Celano-Foggia, il quale – se si esclude il tratto iniziale da Foggia coincidente con la SS17 – vira verso nord in località Villa Nocelli e segue la SP 8 fino quasi al confine con il Molise; il Lucera-Castel di Sangro è l'unico tratturo presente in Provincia di Foggia che è percorso annualmente da gruppi di camminatori (associazione Tratturo Coast to Coast) in larga parte sterrato<sup>6</sup>. L'unico tratturo di cui esiste un progetto di recupero, ad opera dell'Ufficio di Piano della Provincia di Foggia, è il Regio Tratturo Pescasseroli-Candela, il cui punto d'accesso interseca la rete ciclabile nei pressi di Candela.

---

<sup>3</sup> Pubblicato sul Sito Assetto del Territorio della Provincia di Foggia:

<sup>4</sup> Si veda allegato A – Brochure di presentazione del Progetto

<sup>5</sup> Pubblicato sul Sito Assetto del Territorio della Provincia di Foggia:

<sup>6</sup> Un'altra associazione, Tracturo 300, percorre il Tratturo Magno (L'Aquila-Foggia) annualmente, ma fermandosi a Serracapriola e giungendo a Foggia con un transfert. Per queste informazioni, sono state anche utilizzate le due guide sui Tratturi di Pescasseroli e di Castel di Sangro scritte da B. Petriccione/S. Gregg (Edizioni Scientifiche, 2013).



**Ricognizione dei progetti esistenti per la ciclabilità a livello provinciale di interesse extraurbano**

- ciclovia comunale Foggia-Incoronata: via verde ciclopedonale incompiuta perché si interrompe nei pressi della linea ferroviaria nei pressi del Cervaro e riprende per un breve tratto fino al bivio con Viale Don Luigi Orione
- pista ciclabile Stornara-Stornarella lungo la SP88
- Rete della Mobilità Lenta nel Parco Nazionale del Gargano: non una vera rete, ma un piano di segnalamento e tabellamento basato essenzialmente sulla viabilità ordinaria, realizzata nel 2009 con l'installazione di segnaletica direzionale di colore giallo alle giunzioni e tabellonistica, in stato di degrado
- Ciclovia Offroad Apricena-Castel Pagano, nella seconda parte (da località Ingarano nei pressi della vecchia stazione di Apricena Superiore) solo per mountain bike perché con pendenze ripide e ricavato su sentieri



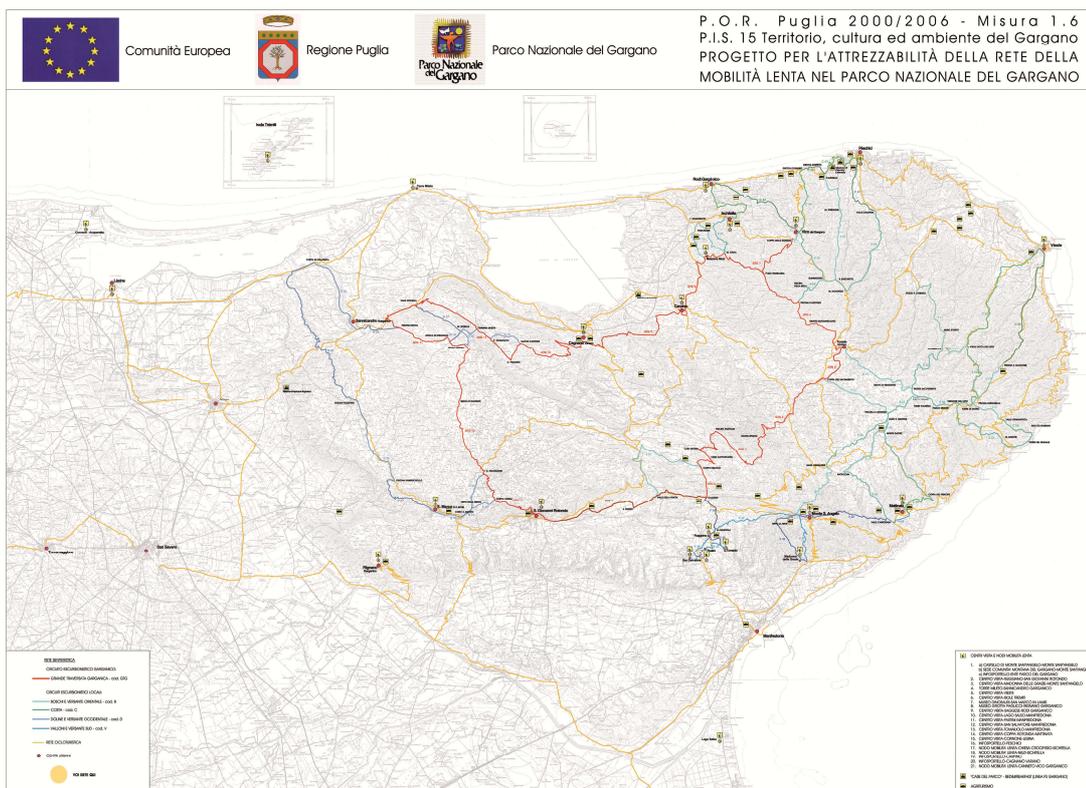
*Pista ciclabile Stornara – Stornarella*



*Castelpagano visto dalla Ciclovía Offroad Apricena – Castelpagano (Foto: CAI Foggia)*



*Tratturo Foggia – Incoronata (stato attuale)*



## 4.2 Altre infrastrutture non ciclabili e ulteriori risorse per la ciclabilità

### 4.2.1 Infrastrutture non ciclabili

Nell'ambito dei seguenti progetti di altre infrastrutture, si potrebbero ricavare opportunità di realizzazione di percorsi ciclabili e ciclopedonali:

progetto	inquadramento	strategicità
il raddoppio del binario presso il "collo di bottiglia" della ferrovia adriatica tra Molise e Puglia	--> questo progetto s'inquadra territorialmente nell'itinerario FG1 Ciclovia Adriatica;	elevata
il raddoppio del binario sulla ferrovia Foggia-Potenza	--> questo progetto s'inquadra territorialmente nella ciclovia comunale Foggia-Incoronata (tratturo Ortona-Lavello) e nel suo prolungamento fino ad Ortona e Ascoli Satriano (Via Verde della Daunia);	elevata

progetto	inquadramento	strategicità
l'alta velocità sulla linea ferroviaria Foggia-Napoli (via Bovino) – variante di tracciato Troia-Cervaro-Foggia	nessuno	bassa Non prioritaria in quanto esistono viabilità secondarie già utilizzabili parallele alla ferrovia nei pressi del fiume Cervaro ed in quanto non s'inquadra territorialmente in nessun corridoio cicloviario di interesse <sup>7</sup>
il prolungamento del binario delle Ferrovie del Gargano tra Calenella e Peschici	Ciclovia Adriatica	bassa (prevalentemente in galleria di nuova realizzazione).

#### 4.2.2 Ricognizione di ulteriori risorse per la ciclabilità

Fra le risorse potenziali vanno inserite le ferrovie dismesse (o sospese a tempo indeterminato), le strade di servizio, argini di fiumi e canali, i Regi Tratturi della Transumanza di cui si è detto e altre vie verdi.

Tra queste tipologie assumono rilevanza:

- **Variante di tracciato ferroviario San Severo San Nicandro Garganico** (dismessa nel 2016);
- **SP53bis con innesto nella SS89**, alternativa al tratto più trafficato di SS89 da Vieste verso sud;
- **Tratturo minore Foggia-Ortona-Lavello**, in parte già recuperato come ciclovia, a cui il Piano ha dedicato un progetto-pilota (FG6).

#### 4.3 Ricognizione dei nodi di scambio intermodali

Il progetto di rete ciclabile regionale riconosce al **trasporto intermodale treno-bici** un ruolo di rilievo per favorire la diversione dall'auto privata verso il trasporto pubblico.

Il PRT propone come parte integrante della rete ciclabile regionale lo sviluppo di una diffusa rete regionale di 29 velostazioni (7 in Provincia di Foggia: Foggia, Manfredonia, San Severo, Candela, San Giovanni R., Monte S. A., Rodi) presso i nodi di interscambio tra la rete ciclabile regionale e locale e le altre reti di trasporto:

Il PRT, tuttavia, non offre approfondimenti in termini di proposte di localizzazione.

Il presente Piano, include la previsione localizzativa dei nodi intermodali della rete anche in relazione alle connessioni del trasporto bici con gli aeroporti e con i porti, (rispettivamente con l'aeroporto Gino Lisa di Foggia e il porto alti fondali di Manfredonia), e all'intermodalità bici+bus, da realizzarsi prevalentemente nei tratti delle aree interne del Gargano e dei Monti Dauni.

<sup>7</sup> Diversamente la parte beneventana e irpina del tracciato è interessante per l'infrastrutturazione dell'itinerario della Via Francigena (FG1/BI3/EV5), che dopo Ariano Irpino non segue la valle del Cervaro come la ferrovia ma transita per Monteleone e successivamente attraversa i corsi d'acqua Carapelle e Ofanto.

## PARTE II-PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE PROVINCIALE

### 5. COSTRUZIONE DELLO SCHEMA DI RETE CICLABILE PROVINCIALE

#### 5.1 Definizione degli obiettivi specifici

La definizione degli obiettivi specifici del Piano con riferimento alla pianificazione dello schema della Rete Ciclabile Provinciale è frutto delle relazioni tra le strategie di livello superiore (la Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia e il progetto di Rete Ciclabile Regionale, (che adotta come dorsali gli itinerari Bicitalia) e gli orientamenti strategici locali.

Bicitalia, deve intendersi come un network nazionale di grande respiro dal duplice scopo: dal punto di vista **trasportistico**, tende a spostare quote di traffico motorizzato verso modalità di trasporto non motorizzate (piedi, bicicletta, ecc.) in connessione con il sistema del trasporto pubblico locale, sia a livello extraurbano che urbano; dal punto di vista **territoriale**, sostiene il turismo attivo verso modalità di fruizione del territorio più naturali e individua nuove "destinazioni ciclo-turistiche".

La vision del Piano della Provincia di Foggia interpreta con maggiore evidenza **la componente della fruizione territoriale del progetto di rete ciclabile**.

Meno significativo sembra l'utilizzo della rete ai fini degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e verso i grandi poli attrattori di traffico, modalità che si può realizzare quasi esclusivamente in ambito urbano, viste le distanze fra i centri urbani e lo scarso sviluppo di sistemi di integrazione modale.

Il Piano assume in ogni caso quali **obiettivi specifici**:

- collegare la città capoluogo di Foggia agli itinerari di rango nazionale e regionale;
- individuare i segmenti di rete ciclabile regionale e provinciale interessati da spostamenti quotidiani di natura pendolare;
- prevedere infrastrutture di "ultimo miglio" a carattere intermodale, a servizio principalmente dei pendolari che devono raggiungere i poli attrattori delle principali città della provincia.

Di seguito la tabella di confronto tra gli obiettivi "macro" di Bicitalia, della RCR con quelli di scala provinciale.

STRATEGIA BICITALIA E RCR	ULTERIORI OBIETTIVI SPECIFICI DELLA RCP
<ul style="list-style-type: none"><li>• La rete ciclabile regionale collega tutte le principali località turistiche del Gargano (Parco Nazionale) e il sito UNESCO di Monte Sant'Angelo attraverso una fitta rete costituita dagli itinerari BicItalia adriatico e appenninico.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Creare una connessione della RCR con Foggia e con la stazione ferroviaria che è una porta d'accesso per la Puglia e la Basilicata</li><li>• interconnettere la rete ciclabile con la rete ecologica e della mobilità lenta (ad es., sentieristica, via Francigena e Tratturi e metropolitana del mare)</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'itinerario EuroVelo 5 Bicalia 3 Via Romea Francigena attraversa la zona meridionale dei Monti Dauni da Monteleone di Puglia a Rocchetta Sant'Antonio, eludendo l'area dei Monti Dauni settentrionali.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• connettere la Pentapoli alla rete ciclabile provinciale;</li> <li>• creare circuitazioni organiche nell'area dei Monti Dauni,</li> </ul>
---	---

Più in generale, nell'individuazione dello schema di rete si è tenuto conto:

- del ruolo gerarchico (*rango*) degli itinerari;
- della funzione (*o strategia*) che la rete assume nel territorio, turistica o quotidiana, di breve, medio a lunga percorrenza, ecc..

## 5.2 Lo standard Bicalia, requisiti di pianificazione e standard tecnici

I criteri Bicalia fanno riferimento alle caratteristiche generali di un itinerario ciclabile definite dal CROW, ovvero le linee guida elaborate originariamente in Olanda nel 1993 (ultima rielaborazione: 2016), e riprese dal progetto EuroVelo:

<p><b>INFRASTRUTTURA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Sicurezza: un itinerario con elevati standard di protezione</li> <li>•Coerenza: un itinerario continuo di carattere nazionale, integrato coi circuiti locali, di valenza turistica (grosso modo: almeno 100 km)</li> <li>•Linearità: un itinerario che eviti inutili tortuosità, ma - allo stesso tempo - non una semplice linea retta da A a B</li> <li>•Attrattiva: un itinerario che qualifichi l'ambiente in cui è collocato o inserito in un contesto ricco di siti culturali e ambientali</li> <li>•Comfort: Un itinerario accessibile, con pavimentazione adatta ad una categoria di utenti più ampia possibile (bici, carrozzine, pattini e – in caso di via verde oppure di coincidenza con cammini - pedoni) e senza inutili dislivelli superiore al 6%;</li> <li>•Intermodalità: un itinerario servito dalla rete ferroviaria regionale o da autobus con trasporto bici, battelli e traghetti, oltre che connesso alla rete nazionale del trasporto pubblico</li> <li>•Segnaletica dedicata</li> </ul>
<p><b>SERVIZI</b></p>
<p><b>PROMOZIONE E GOVERNANCE</b></p>

La definizione della rete fa altresì riferimento alle proprietà "intrinseche" dell'itinerario (attrattiva, intermodalità, linearità), che debbono essere già presenti come caratteristiche proprie, a differenza di altri attributi di carattere più propriamente progettuali da implementare successivamente (segnaletica e caratteristiche geometriche del percorso quali sicurezza, superficie e larghezza).

Tale distinzione è specificata nell'allegato A "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche

(SNCT)” della direttiva 375/2017 del MIT. Tale schema è da ritenersi sperimentale, e si può ritenere complementare agli standard Bicalta, con la sola differenza che questi ultimi contengono anche aspetti relativi alla promozione ed alla governance.

<b>A. REQUISITI DI PIANIFICAZIONE</b> elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione	<b>B. STANDARD TECNICI DI                      PROGETTAZIONE</b>
<p><b>A.1) Attrattività</b>                      a) luoghi d'arte, attrazioni naturalisti, paesaggistiche e storico-culturali</p> <p><b>A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità</b>                      a) diretta in bicicletta                      b) parcheggi                      d) da altra infrastrutture                      d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della “mobilità dolce”</p> <p><b>A.3) Servizi opzionali</b>                      a) struttura ricettiva attrezzata                      b) servizio bagagli                      c) colonnine SOS                      d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone                      e) parco giochi per bambini</p>	<p><b>B.1) Attrattività</b>                      a) qualità architettonica e paesaggistica</p> <p><b>B.2) Sicurezza</b>                      a) protezione dal traffico motorizzato                      b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)                      c) caratteristiche geometriche                      d) accessibilità dei mezzi di soccorso</p> <p><b>B.3) Percorribilità</b>                      a) pendenza longitudinale                      b) fondo viabile                      c) linearità, visibilità                      d) copertura telefonica</p> <p><b>B.4) Segnaletica e riconoscibilità</b>                      a) conformità segnaletica                      b) identità visiva</p> <p><b>B.5) Servizi</b>                      a) area di soste biciclette                      b) noleggio e assistenza bici                      c) tecnologie smart                      d) servizi igienici                      e) punti di approvvigionamento di acqua potabile</p>

### 5.3 Disegno di rete

Le fasi in cui dividere il lavoro di individuazione e costruzione della rete sono le seguenti:

- 1) individuazione dei corridoi – a partire dalla ricognizione dell'esistente e finalizzata alla creazione di nuovi corridoi provinciali;
- 2) predisposizione degli scenari di progetto;

#### 5.3.1 Individuazione dei corridoi e analisi SWOT territoriale

Nella scelta dei corridoi e delle risorse si è ritenuto importante individuare

comunque percorsi attualmente praticabili dai ciclisti, nel rispetto dei requisiti minimi di sicurezza.

Si è operato pertanto nell'ambito della duplice esigenza di:

- minimizzare il ricorso a nuove opere, da realizzarsi solo all'esito chiaramente positivo dell'analisi costi-benefici;
- utilizzare percorsi esistenti, continui e "già pedalabili" che comportino livelli minimi di interventi strutturali;

Nel caso di tracciati ad alta valenza strategica non immediatamente fruibili, si sono previste ipotesi progettuali che nella prospettiva possano prevedere importanti opere di adeguamento.

E' stata effettuata un'analisi SWOT territoriale che di seguito si sintetizza:

<b>Strengths (punti di forza)</b>	<b>Weaknesses (debolezze)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Territorio tradizionalmente con funzione di crocevia (tratturi, vie sacre e via francigene, ecc.), ma anche hub ferroviario storicamente fra i più importanti d'Italia (accesso Potenza, Termoli). Reticolato di tratturi e di strade rurali e di servizio dei consorzi di bonifica, che possono diventare greenways</li> <li>• Ricchezza geografica e paesaggistica del territorio: montagne del Subappennino e Gargano, mare, pianura, laghi, fiumi, ecc..</li> <li>• Esperienza di pianificazione della Provincia</li> <li>• Trasporto bici+treno gratis e servizio delle Ferrovie del Gargano con eccellenze sul Gargano e a Lucera, sebbene con solo 3 posti bici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pessimo stato della rete stradale: mancato adeguamento delle strade soggette ad interventi di manutenzione straordinaria, che in base al Codice della Strada devono ospitare piste ciclabili: la Pedegarganica SP 28 (nel territorio di Rignano Garganico) e la <a href="#">Strada delle Saline SP 141</a> – tanto più che si trovano in aree naturalistiche; mancanza cultura moderazione del traffico (linee guida tecniche provinciali).</li> <li>• Scarsa o assente intermodalità su alcune zone (ad esempio, le tratte ferroviarie FS Foggia-Manfredonia, ormai fuori norma perché non consente trasporto bici) e la Foggia-Potenza, linea ferroviaria che collega Ascoli Satriano e Ortona e Candela/Sant'Agata di Puglia)</li> <li>• Inesistente infrastrutturazione ciclabile: nessuna segnaletica e ciclovia in sede o dedicata sui percorsi di lunga percorrenza Bicaldia-Eurovelo.</li> <li>• Scarsità di argini, aste fluviali e strade di servizio (dall'andamento non ripido: ad es., strade di montagna)</li> </ul>
<b>Opportunities</b>	<b>Threads (minacce)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza di ben tre ciclovie di lunga percorrenza dovuta all'ampiezza del territorio provinciale</li> <li>• Ricettività consolidata del territorio in particolare sul Gargano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scarso senso di collaborazione tra soggetti pubblici e privati</li> <li>• Assenza di tour operator cicloturistici</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protagonismo delle Aree Interne (in part. Monti Dauni, individuata come area-pilota per la Regione Puglia)</li> <li>• Territorio per buona parte pianeggiante</li> </ul>	<p>nazionali ed internazionali</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Scarsità di risorse economiche</li> </ul>
---	---

Sulla base delle suddette premesse, sono state delineate nuove ipotesi di itinerari provinciali a completamento della rete ciclabile regionale.

Agli itinerari è stato attribuito un codice convenzionale “FG” ed un numero identificativo.

Agli **itinerari della RCR** (Bicitalia/EuroVelo) sono stati attribuiti i codici:

FG1 (Bicitalia 3/EuroVelo 5 Via Francigena),

FG2 (Bicitalia 6 Ciclovía Adriatica),

FG3 (Bicitalia 11 Ciclovía degli Appennini – Ciclovía del Gargano con variante Monte Sant’Angelo).

A cui sono stati aggiunti **le proposte di itinerari provinciali**:

<b>Proposta nuovo itinerario provinciale</b>	<b>Motivazioni</b>
<b>FG4 - Da Roseto Valfortore (confine Campania) a Foggia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• collegare Foggia ai Monti Dauni</li> <li>• sfruttare l’intermodalità con Lucera</li> </ul>
<b>FG5 - Da Foggia a Siponto (intersezione FG2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• collegare Foggia con l’Adriatica</li> <li>• sfruttare l’intermodalità con Manfredonia</li> </ul>
<b>FG6 - Foggia-Candela (intersezione FG3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dare continuità alla via verde sul Tratturo Foggia-Ordona-Lavello</li> <li>• sfruttare l’intermodalità sulla linea per Potenza</li> </ul>
<b>FG7 - Da Celle San Vito a San Severo (intersezione FG3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• progetto Provincia di Foggia</li> <li>• collegare San Severo e Lucera alla rete</li> </ul>
<b>FG8 - Da Troia al ponte sull’Ofanto a Cerignola (confine BT)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• POI Via Francigena della Provincia di Foggia</li> <li>• collegare Cerignola alla rete ciclabile</li> </ul>
<b>FG9 - Da San Severo a Capoiale (intersezione FG2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sfruttare la ferrovia dismessa da San Severo a San Nicandro G.co.</li> </ul>
<b>FG10 - Da Chieuti (intersezione FG2) a Candela (intersezione FG3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• assicurare la coerenza con la pianificazione superiore (PPTR)</li> <li>• collegare i borghi tipici dei Monti Dauni</li> </ul>

Si è ritenuto infine di prevedere tratti di **connessione** per facilitare collegamenti diretti fra itinerari e assicurare maggiore fluidità nella fruizione della rete ciclabile:

- SP57 Scaloria (FG3-FG2)

- Lido del Sole – Vico del Gargano (FG3-FG2)

- Monte Sant’Angelo - Foresta Umbra (FG3-FG3 var.)

- Idrovora Lauro – Monte Delio (FG2-FG9)

- Idroscalo – Foce Varano (FG9-FG2)

- Poggio Imperiale – S. Severo (FG2-FG3)

- Ciclovia Offroad Apricena (FG9-FG2)

Si cita in questa sezione la Pista ciclabile esistente **Stornara-Stornarella**

I dieci itinerari provinciali, che ricomprendono gli itinerari della pianificazione superiore, sono le “dorsali” della RCP, funzionalmente sovraordinati rispetto ai futuri itinerari individuati a livello locale.

### 5.3.2 Ricognizione degli itinerari ciclabili provinciali ed implementazione del SIT

La ricognizione della rete ciclabile attuale e potenziale è stata effettuata su diversi livelli:

- rilievi sul campo
- verifiche cartografiche e analisi dei dati rilevati
- implementazione del SIT di piano.

Durante i sopralluoghi, coordinati da Giuseppe Dimunno, certificatore EuroVelo, FIAB ha rilevato secondo lo standard Bicaltia/EuroVelo gli oltre 1000 km di potenziale rete ciclabile provinciale.

La metodologia utilizzata ha permesso di rilevare i seguenti aspetti:

- lunghezza
- segnaletica
- classe di ciclovia: traffico e velocità (se su strada pubblica) -> classificazione ai sensi dell'art. 7 LR 1/2013 (vedi paragrafo 8.4 “Che cos'è una ciclovia”)
- tipo di superficie (pavimentazione)
- stato di conservazione della superficie
- larghezza della sede stradale o ciclopedonale

analisi dati:

- tasso di incidentalità (se su strada pubblica)
- proprietà della strada: statale, provinciale, comunale, vicinale, altro (sedime ferroviario, argine, ecc.).

nonché i seguenti elementi qualitativi (note):

- dislivelli (pendenze salita/discesa)
- direzione di percorso (sensi unici)

Successivamente è stato implementato il **SIT/GIS** del progetto di RCP.

Al termine delle attività di ricognizione sono state redatte le **schede descrittive** (riportate nel capitolo successivo), con i seguenti campi-informazione:

1. attrattori: principali aree protette, beni culturali, paesaggi culturali e rurali tradizionali;
2. comuni attraversati;
3. criticità: strade chiuse al traffico o eccessivamente trafficate, ecc.
4. interventi prioritari materiali ed immateriali: fabbisogno infrastrutturale e servizi;
5. varianti e risorse potenziali;
6. intermodalità (velostazioni, porti, aeroporti, fermate bicibus);
7. presenza di segnaletica cicloturistica o turistica;
8. servizi e promozione: operatori turistici, pacchetti turistici, ecc.

Nelle schede itinerari è data evidenza particolare agli interventi di competenza della Provincia di Foggia.

### 5.3.3 Predisposizione dello scenario di progetto

A livello generale, è privilegiata, ove praticabile, la previsione di vie verdi interamente in sede in quanto esse garantiscono senza dubbio il più elevato livello di qualità e protezione. Tale tipologia tuttavia, si ritrova in casi molto limitati considerati i costi molto elevati che comportano gli interventi relativi. (Tav.6 PMCP)

Nei casi più diffusi si è ritenuto di prevedere gli interventi minimi che consentissero la corretta inclusione dei tracciati nell'ambito delle definizioni tipologiche previste nella LR 1/2013, ipotizzando azioni orientate ad innalzare il grado di sicurezza degli itinerari in promiscuo col traffico motorizzato.<sup>8</sup> (Tav.5 PMCP)

Si è adottata una *gerarchia di provvedimenti* che prevede di considerare per gli itinerari in promiscuo con la viabilità ordinaria:

- 1) la ricerca di strade senza traffico (a livello preventivo);
- 2) la riduzione della velocità al di sotto dei 50 km/h e possibilmente dei 30 km/h e la contemporanea riduzione del traffico, anche attraverso lo spostamento di quote traffico e di limitazione ai mezzi pesanti (con eccezione dei mezzi pubblici) verso altre strade principali;
- 3) nel caso di inapplicabilità delle misure precedenti, si sono ricercate soluzioni alternative a basso impatto economico e/o ambientale, pur nella prospettiva che le piste ciclabili e le vie verdi, malgrado i costi elevati, rappresentano l'istanza privilegiata, non solo in ambito extraurbano, ma anche in ambito urbano dove la precedenza va data alla creazione di "zone 30".

Sulla base di queste considerazioni, è stato redatto un **quadro sinottico** che definisce il set di interventi possibili in base ai parametri attuali di traffico e velocità per addivenire allo scenario di progetto desiderato. Coerentemente con l'approccio del Piano - ispirato all'impatto minimo economico ed ambientale ed al principio di graduale attuazione dello stesso -, sono stati predisposti due possibili scenari, uno consistente nell'intervento di adeguamento minimo per garantire il rispetto degli standard di sicurezza e alla classificazione della rete entro i limiti della LR 1/2013 ed uno ottimale che prevede la realizzazione di interventi strategici strutturali tali da generare itinerari ciclabili connotati da elevati standard qualitativi.

---

<sup>8</sup> Si è fatto riferimento agli schemi di risoluzione di criticità elaborati dalla Regione Lombardia insieme a FIAB Onlus (Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, 2014), riprese ed integrate tematicamente rispetto all'ambito urbano dell'ANCI Toscana insieme alla Regione Toscana (Modalità operative per la redazione dei piani urbani per la mobilità ciclistica, 2016).

STATO ATTUALE	CLASSE	CLASSE	SEDE	Opzioni di intervento	SCENARIO DI PROGETTO	SEDE O PROMISCUO
	Bicitalia	art. 7 LR 1/2013				
pista ciclabile o ciclopedonale	2	a	Sede propria	Nessun intervento	---	Sede propria
				Realizzazione Via Verde	Via Verde	
corsie ciclabili e/o ciclopedonali	9	b	promiscuo	Nessun intervento	---	Promiscuo
				Realizzazione Pista Ciclabile ovvero Via Verde	Pista ciclabile	Sede propria
Via verde in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato	1	c	Sede propria	Nessun intervento	---	Sede propria
sentiero ciclabile e/o percorso natura	3	d	Sede propria	Nessun intervento	---	Sede propria
				Realizzazione Via Verde	Via Verde	
strade senza traffico inferiore a cinquanta veicoli/giorno	6	e	promiscuo	Riclassificazione Ciclostrada oppure Realizzazione Via Verde	Ciclostrada o Via Verde	Sede propria
				Nessun intervento (eccetto eventuale revisione limite di velocità)	=	Promiscuo
strade a basso traffico (<500 v/d)	5	f	promiscuo	Moderazione del traffico I livello (E, ove non già presente, riduzione della velocità)	=	Promiscuo
				Moderazione del traffico II livello (E riduzione della velocità)	=	
Strada alto traffico (>500 v/d) – fuori standard	7	7	promiscuo	Moderazione del traffico III livello (Tollerabile se non >2000 v/d in ambito urbano e >4000 in a. extraurbano) (E, ove non già presente, riduzione del limite di velocità)	---	Promiscuo
				Realizzazione Corsie ciclabili (Tollerabile se velocità < o = a 50 km/h)	Corsie ciclabili	Sede propria
				Realizzazione Pista Ciclabile o Via Verde	Pista Ciclabile/Via Verde	Sede propria
Strada alto traffico e/o alta velocità (>50 km/h) – fuori standard	8	8	promiscuo	Realizzazione Pista Ciclabile o Via Verde	Pista Ciclabile/Via Verde	Sede propria
				Moderazione del traffico III livello	=*	Promiscuo
ciclostrada	4	g	Sede propria*	Nessun intervento	---	Sede propria

\* In assenza di una definizione di legge, assumiamo la ciclostrada (itinerario ciclopedonale Art 2 C.d.S lettera F bis) - chiusa al traffico eccetto autorizzati - come percorso in sede propria.

Gli interventi minimi obbligatori, come rappresentati nella Tav. 5 del PMCP, permettono di ricondurre le strade di tipologia 7 e 8 rappresentate nel precedente quadro sinottico nella classe f della LR 1/2013

## 6. CLASSIFICAZIONE GERARCHICO-FUNZIONALE

### 6.1 Sinossi e studio degli singoli itinerari

Oltre agli itinerari regionali (FG1 Bicalia 3/EuroVelo 5 Via Francigena, FG2 Bicalia 6 Adriatica, FG3 Bicalia 11 Appennini) - , che costituiscono la **rete portante** -, altri sette itinerari provinciali costituiscono la **rete di adduzione**.

Ai nuovi itinerari della rete provinciale si è attribuita una definizione distintiva in relazione ai contesti attraversati.

Codice	Rango	Nome	Da ... a...	Note
FG1	Nazionale	<b>Ciclovía Francigena</b>	Monteleone (confine Campania) – Ofanto (ponti Parasacco/Venere)	Con 1 deviazione temporanea
FG2	Nazionale	<b>Ciclovía Adriatica</b>	Da Chieuti (confine Molise) a Zapponeta/Cerignola (confine BT)	Con 2 varianti (Candelaro; SS89) e 2 progetti (Chieuti-Lesina; Manfredonia-Zapponeta) e 1 connessione con la Ciclovía d. Appennini
FG3	Nazionale	<b>Ciclovía degli Appennini – Variante Ciclovía del Gargano</b>	Da Casalnuovo Monterotaro a Vieste (nodo FG2)/Monte Sant'Angelo	Dall'itinerario a San Marco in Lamis si distacca la variante "Micaelica"
FG4	Regionale	<b>Dai Monti Dauni al Mare</b>	Da Roseto Valfortore (confine Campania) a Foggia	
FG5	Regionale		Da Foggia a Siponto (nodo FG2)	
FG6	Regionale	<b>Via Verde della Daunia</b>	Da Foggia a quadrivio di Candela (nodo FG3)	
FG7	Regionale	<b>Variante Ciclabile della Via Francigena del Sud</b>	Da Celle San Vito a San Severo (nodo FG3)	L'itinerario si dirama a Troia
FG8	Regionale		Da Troia al ponte sull'Ofanto a Cerignola (confine BT)	
FG9	Regionale	<b>Transgarganica</b>	Da San Severo a Capoiale (nodo FG2)	L'itinerario è parallelo al corridoio della variante Candelaro del' Adriatica
FG10	Regionale	<b>Monti Dauni</b>	Da Chieuti (nodo FG2) a Candela (nodo FG3)	

### FG1: Bicialia 3 EuroVelo 5 Ciclovía Romea Francigena

Comuni	Monteleone di Puglia, Accadia, Candela, Rocchetta Sant'Antonio
Attrattori	paesaggio dei Monti Dauni, Parco Regionale Fiume Ofanto, Tratturo Regio Pescasseroli-Candela, Ponte Romano Palino
Criticità	mancanza di alberatura e servizi per lunghi tratti
interventi prioritari (sottolineati quelli di competenza provinciale)	<ul style="list-style-type: none"><li>• riapertura fermata di Candela (treno regionale FG-PZ)</li><li>• <u>recupero complesso Torre Bianca</u></li><li>• <u>tratto chiuso sp ex ss303</u></li><li>• <u>messa in sicurezza di strade provinciali tra Monteleone e il quadrivio di Candela</u></li></ul>
varianti e risorse potenziali, altro	deviazione temporanea da Casone a Ofanto
intermodalità	stazioni di Rocchetta Sant'Antonio-Lacedonia, Candela e Ascoli Satriano sulla linea regionale FG-PZ
segnaletica	assente
servizi e promozione	presenza di Albergabici GAL Meridaunia POI Tratturo Pescasseroli-Candela Treno storico Avellino-Rocchetta

L'itinerario culturale nasce a Canterbury in Inghilterra e termina a Brindisi, principale porto d'imbarco per la Terra Santa nel Medioevo. In Italia, dopo aver superato le Alpi attraverso il Gottardo, l'itinerario attraversa le regioni Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana, Lazio, Molise, Campania, Basilicata e Puglia. L'itinerario Bicialia 3 EuroVelo 5 non va confuso con la Via Francigena del Sud - Itinerario del Consiglio d'Europa previsto prevalentemente per camminatori.

L'itinerario corre prevalentemente su strade provinciali. Quelle da Monteleone fino allo scalo di Candela sono interessate da un volume di traffico modesto. La progettazione esecutiva dell'itinerario dovrà comunque adottare soluzioni specifiche per garantire gli standard EuroVelo.

Attualmente, è chiuso al traffico con un'ordinanza provinciale il tratto terminale del tracciato da località Casone a Candela (SP ex SS 303 fino al Ponte in località Santa Venere sull'Ofanto nei pressi della stazione di Rocchetta Sant'Antonio-Lacedonia), a causa di dissesto.

Per superare tale criticità, nell'ambito della formazione del piano, si è pensato ad una deviazione temporanea che da località Casone prosegue sull'omonima strada provinciale 98

e quindi sulle SP 97 e 91 fino al ponte Parasacco sull'Ofanto (in agro di Candela), nei pressi della zona industriale di Melfi.



*Bicistaffetta nazionale FLAB 2015 col patrocinio della Provincia di Foggia – Benevento – Brindisi EuroVelo 5 (foto di G. Lenzi)*

## FG2: Bicitalia 6 - Ciclovía Adriatica

principali attrattori	Parco Nazionale del Gargano Riserva Statale Saline di Margherita di Savoia
Comuni e altri enti interessati	Per l'itinerario principale, tutti i Comuni costieri (oltre a Cerignola, inclusa come tracciato interno provvisorio) Per la variante Candelaro, anche Poggio Imperiale e Apricena.
principali criticità	traffico litoraneo nei mesi estivi mancanza di ombra (alberatura) e aree di sosta specialmente sulla variante Candelaro scarsa intermodalità nel tratto Peschici-Mattinata scarsa sicurezza intrinseca delle strade costiere da San Menaio fino a Mattinata
interventi prioritari previsti	ITINERARIO PRINCIPALE (sottolineati quelli su strade provinciali) - Ciclovía dei Laghi: realizzazione ciclabile in sede dal torrente Saccione (confine col Molise) a Lesina - <u>Ciclovía dei Laghi: messa in sicurezza sp41 (compresa intersezione con sp40 in agro di Sannicandro) – intervento già compreso nella pianificazione regionale</u> - Ciclovía dei Laghi: realizzazione strada laguna Varano (Lungolago) – vedasi progetto-pilota del Piano - apertura al traffico solo per biciclette del tratto di SS 89 tra Vieste (rotonda Palombari) e Mattinata - SS89 messa in sicurezza dei tratti a sud di Mattinata (900 mt) e a sud della galleria Monte Saraceno (600 mt) - via verde ex Enichem – intervento già compreso nella pianificazione regionale, ma senza attribuzione di priorità - <u>variante di progetto SP ex SS 141 da Manfredonia sud fino a Zapponeta</u> - <u>tratto critico di SP 41 da Torre Mileto a Capoiale → realizzazione di corsia ciclabile con esproprio oppure realizzazione sentiero ciclopedonale Calarossa</u> VARIANTE CANDELARO - <u>riapertura del tratto est della SP 28 Pedegarganica dall'altezza del bivio con la SS272</u>

varianti e risorse potenziali, altro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevista una nuova connessione con la Ciclovia degli Appennini da Lido del Sole a Ischitella</li> <li>• Scenario di progetto: riqualificazione della SP141 (ex SS159 delle Saline) in agro di Manfredonia e Zapponeta</li> <li>• Rete della mobilità lenta dei laghi del Gargano</li> <li>• risorsa potenziale della SP53bis Vieste, strada in disuso (nodo SS89)</li> </ul>
intermodalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sulla linea San Severo-Peschici-Calenella di Ferrovie del Gargano: stazioni di Apricena, Rodi, San Menaio, Peschici-Calenella;</li> <li>• stazioni di Chieuti-Serracapriola, Poggio Imperiale, San Severo, Foggia e Cerignola sulla linea adriatica di Trenitalia;</li> <li>• stazioni di Siponto e Manfredonia sulla linea Foggia-Manfredonia</li> </ul>
segnaletica	assente, salvo quella del Parco Nazionale del Gargano
servizi e promozione	<p>Consorzio turistico Gargano Incoming (Mattinata)  Gargano Bike (<a href="http://www.garganobike.com">www.garganobike.com</a>)  Gargano, itinerari a piedi e in bicicletta - GAL Gargano (2015)  Parkinbici - Bike Sharing del PNG  progetto di valorizzazione del bene demaniale Torre San Felice a Vieste  Roadbook Ciclovia Adriatica della Regione Puglia</p>

La Ciclovia Adriatica è un corridoio costiero da Trieste a Santa Maria di Leuca, parte del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche.

In Puglia i rilievi di questo tracciato sono stati effettuati da FIAB per la Regione Puglia in una prima fase durante il progetto CYRONMED e nuovamente nel 2012 con l'edizione del Roadbook della Ciclovia Adriatica (progetto CIELO).

In Provincia di Foggia il tracciato si compone di un itinerario principale che segue il litorale garganico da Lesina fino a Manfredonia e di un itinerario secondario, che attraversa il Tavoliere lungo l'asse pedegarganico.

1. **L'itinerario principale**, dopo aver attraversato il torrente Saccione che segna il confine col Molise, si snoda lungo la zona dei laghi del Gargano, prevalentemente su strade provinciali. Una piccola innovazione rispetto al tracciato segnalato per la Regione Puglia, prevede, dopo Lesina, l'abbandono della SP40 e la percorrenza di una strada minore nei pressi della sacca orientale della laguna all'altezza dell'idrovora Lauro.

La deviazione consente una più immediata fruizione della sacca orientale della

laguna, sboccando direttamente a Torre Mileto, evitando il tratto finale della trafficata SP41 San Nicandro-Torre Mileto.

Da Rodi passando per San Menaio fino a Peschici l'unico corridoio costiero è rappresentato dalla SS 89. Da Peschici passando per Vieste fino a Mattinata il corridoio è rappresentato da strade provinciali litoranee. Le strade litoranee sono prive di standard di sicurezza, la larghezza della piattaforma stradale non consente di ricavare uno spazio ciclabile confortevole. Il Piano ha proposto, pertanto, un itinerario di collegamento che da Foce Varano passando per la stazione di Ischitella (possibilità di interscambio modale) raggiunge la SS89 nei pressi di Ischitella, già nodo della Ciclovia degli Appennini. Da Ischitella è possibile raggiungere Vico, la Foresta Umbra e Vieste seguendo strade meno trafficate, individuate come Ciclovia degli Appennini. Vi è una differenza di dislivello superiore rispetto alla litoranea, ma con un andamento più costante: mentre la litoranea è un continuo saliscendi (“mangia e bevi”, in gergo cicloamatoriale).

Obiettivo definitivo della proposta è di far coincidere l'itinerario principale della Ciclovia Adriatica dal punto successivo al Lago di Varano fino a Vieste con l'itinerario della variante Gargano della Ciclovia degli Appennini, che a differenza dell'itinerario costiero può vantare il pieno rispetto degli standard Bicitalia/EuroVelo durante tutto l'anno.

Da Vieste a Mattinata valgono le stesse considerazioni già espresse per il tratto di litoranea da Peschici a Vieste. In questo caso è possibile utilizzare una variante interna (Valico del Lupo), che segue la meno trafficata SS 89 fino a Mattinata.

A Manfredonia l'itinerario segue il lungomare fino alla frazione di Siponto.

**2. L'itinerario secondario**, detto variante Candelaro, da Lesina, dopo aver attraversato il comprensorio delle cave di Poggio Imperiale ed Apricena, taglia la pianura del Tavoliere fino a sud di Manfredonia, dove poi riprende l'itinerario principale costiero.

La SP 28 nel tratto iniziale da Apricena verso sud (fino alla rotonda all'incrocio con la SP27) è stata di recente interessata da lavori di adeguamento e ampliamento della carreggiata, che hanno comportato l'aumento delle velocità di percorrenza: le soluzioni consigliate per questo tratto prevedono la realizzazione di corsie ciclabili o in alternativa la sistemazione della parallela strada comunale (Cantina Passalaqua) dalla confluenza con la SP28, immediatamente in uscita da Apricena fino a quella con la SP27. Il restante tratto della SP28 fino al bivio con la SS272 (nei pressi della stazione di San Marco in Lamis) ha caratteristiche di traffico meno consistenti, per cui sono sufficienti in questo tratto interventi di traffic calming.

Come esito del Piano, si ritiene di valutare la sostituzione del primo tronco della variante Candelaro della Ciclovia Adriatica da Lesina alla vecchia stazione di San Marco in Lamis con il progetto della Transgarganica.

Ulteriori interventi possono interessare:

- nuova via verde ciclabile litoranea di 1,5 km a Foce Varano, di cui si valuterà l'inserimento nell'itinerario;
- la derivazione interna tra Vieste (rotonda Palombari) e Mattinata si svolge su un tratto di SS89 parzialmente chiuso al traffico, che andrebbe aperto solo alle biciclette, in quanto la strada non presenta situazioni di pericolo per questa utenza della strada;

- a Mattinata sarebbe auspicabile variare leggermente l'itinerario passando per il centro e mettendo in sicurezza un tratto di SS 89 dalla fine della intersezione con la SP 53 fino alla rotonda all'ingresso del centro di Mattinata.

3. Dal nodo a sud di Manfredonia, dove si riuniscono itinerario principale e variante Candelaro sud fino a Trinitapoli (Provincia BT), il tracciato segue strade più interne (SP73, SP77, SP66, SS544) a causa dell'alto volume di traffico e dello scarso livello di protezione della **strada litoranea SP141 (ex Strada Statale delle Saline)**. Allo stesso tempo, nel Piano si è ritenuto di prevedere la riqualificazione paesaggistica della strada litoranea, con la realizzazione di una pista ciclabile o di una via verde bidirezionale in sede sul lato ovest della carreggiata. Precedenti lavori di adeguamento della strada hanno esteso la carreggiata aumentando il limite di velocità, nonostante le indicazioni del PPTR e del PTCP che la individuano come strada corridoio ecologico<sup>9</sup>.

Due varianti di progetto previste da Bicalia (e adottate nel progetto di rete ciclabile regionale) sono state eliminate a seguito delle verifiche sul campo:

- lago di Lesina: oltre alla traccia che da Lesina percorre il lungolago interno, la pianificazione di livello superiore comprendeva anche l'ipotesi di realizzazione di una via verde sulla duna (località Scampamorte) che divide il lago dal mare: tale ipotesi viene archiviata dal Piano in quanto la sua realizzazione incide in maniera rilevante su un habitat naturale ad alta valenza ambientale;

- lago di Varano (realizzazione di una ciclabile in sede) sulla SP41: in alternativa, il Piano ha previsto la realizzazione del corridoio sul lungolago, oggetto di progetto-pilota.

Si è tenuto, inoltre, presente di un progetto preliminare della Regione Puglia (**Ciclovia dei Laghi del Gargano**). Il progetto prevede come innovazione fondamentale rispetto alla pianificazione attuale (Bicalia e RCR) la realizzazione di una pista ciclabile in sede dal confine col Molise (torrente Saccione) fino a Lesina. Tale innovazione è fatta propria dal Piano della Provincia di Foggia, che gli attribuisce elevato valore strategico per la capacità di eliminare l'attuale detour via Chieuti (quest'ultimo verrebbe recuperato come parte dell'itinerario FG10 Monti Dauni).

Tale progetto andrebbe esteso fino al Molise con la previsione di una passerella sul Saccione.

---

<sup>9</sup> <https://cicloamicifoggia.wordpress.com/2012/07/13/riapertura-strada-delle-saline-ancora-dimenticati-codice-della-strada-e-cicloturismo/>



*Litoranea tra Manfredonia e Zapponeta (Google Streetview)*



*Tratto di costa alle spalle dell'ex Enichem (territorio di Monte Sant'Angelo)*

### FG3: Bicalia 11 - Ciclovia degli Appenini con variante Micaelica

attrattori	PN Gargano, San Giovanni Rotondo, Convento di San Matteo, Sito Unesco Monte Sant'Angelo
comuni interessati	Casalnuovo Monterotaro, Torremaggiore, San Severo, Rignano Garganico, San Marco in Lamis, San Giovanni Rotondo, Monte Sant'Angelo, Manfredonia, Cagnano Varano, Carpino, Ischitella, Vico, Vieste
criticità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancanza di fontane d'acqua in Foresta Umbra</li> <li>• Scarsa intermodalità</li> <li>• scarsa fattibilità del passaggio sulla SS 272</li> </ul>
interventi prioritari previsti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variante Micaelica (SS 272): Tratta S. Marco in Lamis-San Giovanni Rotondo + Itinerario Garganico. Tratta San Giovanni Rotondo-Monte Sant'Angelo. Interventi di messa in sicurezza e segnaletica</li> <li>* Tali interventi sono già previsti dal PA 2015-2019 PRT ma su percorsi parzialmente diversi</li> <li>• tratto pericoloso di 300 mt di SS 89 nei pressi del Mandrione</li> <li>• tornanti della SP 52 bis in Foresta Umbra: moderazione del traffico e segnalazione forti pendenze e strada sdruciolevole</li> </ul>
varianti e risorse potenziali, altro	Tracciato dell'acquedotto a Rignano
intermodalità	Stazioni ferroviarie disponibili a San Severo e Manfredonia; da pianificare trasporto bici sui bus per la Foresta Umbra
segnaletica	assente, salvo quella del Parco Nazionale del Gargano
servizi e promozione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverse pubblicazioni sulla variante micaelica, ma prevalentemente per camminatori</li> <li>• Consorzio turistico Gargano Incoming (Mattinata)</li> <li>• Gargano Bike (<a href="http://www.garganobike.com">www.garganobike.com</a>)</li> <li>• pubblicazione Gargano, itinerari a piedi e in bicicletta - GAL Gargano (2015)</li> <li>• Parkinbici - Bike Sharing del PNG</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• progetto di valorizzazione del bene demaniale Torre San Felice a Vieste</li> <li>• l'associazione Iubilantes promuove un itinerario Micaelico da Roma a Monte Sant'Angelo che corrisponde al corridoio della ciclovia da San Marco La Catola a Monte Sant'Angelo</li> </ul>
--	--

L'itinerario in Provincia di Foggia da Casalnuovo Monterotaro sui Monti Dauni a Vieste è una variante dell'itinerario nazionale Bicitalia 11 Ciclovia degli Appennini, pensata allo scopo di raggiungere lo sperone del Gargano.

Dopo San Marco in Lamis (550 mslm), l'itinerario si biforca verso nord in un itinerario principale che passa per la Foresta Umbra e verso sud in una variante che qui si propone di nominare "Micaelica", anche in coerenza con il progetto di rete ciclabile regionale che ha aggiunto Monte Sant'Angelo (796 m s.l.m.) fra i centri di interesse:

- la parte nord consente di accedere a Bosco Quarto (nel territorio del Parco) e da qui ai Comuni di Carpino, Ischitella e Vico, da dove poi ridiscende a sud verso la Foresta Umbra: tale itinerario percorre strade a modesto traffico senza particolari criticità;

- la parte sud prosegue sulla strada statale 272 di San Giovanni Rotondo (556 mslm)

Il PA 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti inserisce la previsione di un nuovo itinerario, che arriva fino a Monte Sant'Angelo consentendo la visita del sito UNESCO della Grotta di San Michele Arcangelo. Tuttavia, la traccia da San Giovanni Rotondo a Monte Sant'Angelo individuata dalla Regione Puglia, identica a quella per i camminatori, che segue sentieri naturali, risulta non percorribile se non con mountain bike .

Si ritiene di proseguire fino a Monte Sant'Angelo seguendo la SS272, strada molto trafficata e percorsa anche da numerosi autobus di pellegrini.

Relativamente alla variante micaelica, il Piano intende introdurre un nuovo collegamento che consenta di connettere Monte Sant'Angelo con Manfredonia. Tale collegamento dovrà avvenire evitando le principali strade di accesso a Monte Sant'Angelo (via Mattinata e via Macchia Libera), entrambe ripide, trafficate e con una carreggiata stretta senza banchina ciclabile. Il nuovo collegamento di progetto prevede di ritornare da Monte Sant'Angelo verso la SS272 fino a svoltare all'incrocio di Campolato per Ruggiano, passando per San Salvatore, Tomaiuolo e Montagna (tutte frazioni di Manfredonia) e nei pressi della grotta Scaloria.

## FG4 - FG5 Dai Monti Dauni al mare

L'itinerario si compone di due tronchi funzionali: FG4 da Roseto a Foggia e FG5 da Foggia a Siponto.

attrattori	Roseto Valfortore, Monte Cornacchia Il centro storico di Foggia Siponto San Giusto: diga e sito archeologico Parco Nazionale del Gargano (Zone Umide di Capitanata – Lago Salso)
Comuni interessati	Roseto Valfortore, Biccari, Lucera, Foggia, Manfredonia
criticità	Mancanza di ombra (alberatura) e aree di sosta con fontane d'acqua
Interventi prioritari	<ul style="list-style-type: none"><li>• Messa in sicurezza con moderazione del traffico del tratto tra Foggia e San Giusto (SP 117)</li><li>• incroci sp 117 con sp116 a borgo S. Giusto e sp 109 nei pressi di Montaratro (strada ad alta velocità che collega Troia-Lucera)</li><li>• realizzazione di un sovrappasso o di una rotonda in corrispondenza dell'attraversamento della tangenziale di Foggia (tratturo Biccari-Via Luigi Pinto)</li></ul>
Varianti e risorse potenziali; altro	
intermodalità	Stazione Ferrovie del Gargano di Lucera con fermata a Villaggio Don Bosco (Vaccarella) Stazioni FS (RFI) di Foggia, Siponto e Manfredonia
segnaletica	assente
Servizi e promozione	Masseria Pavoni – Az. Agricola F.lli Carrino – Lucera (San Giusto) Albergabici Sant'Agapito – Lucera (San Giusto-Ripatetta) Rifugio Monte Cornacchia (Biccari) Associazione FIAB Cicloamici Foggia Infopoint Provincia di Foggia con materiali sul cicloturismo

L'importanza dell'itinerario deriva dalla necessità di collegare Foggia alla dorsale Adriatica, da una parte, e ai Monti Dauni, dall'altra, valorizzando anche il nodo intermodale della stazione di Lucera.

A ovest di Foggia l'itinerario sfrutta il corridoio della Valle del Celone (lungo la SP 117 Vaccarella-Montaratro, strada a basso traffico con carreggiata sufficientemente larga, ma da mettere in sicurezza attraverso interventi di moderazione del traffico), utile al contempo per collegare sia Troia sia Lucera con opportune diramazioni. Allo stesso tempo, si intende collegare Foggia con il borgo di San Giusto, dove sono presenti bar, masserie e strutture

ricettive che sono ideali punti di sosta e ristoro anche per escursioni giornaliere. La seconda parte dell'itinerario che da Foggia conduce verso l'Adriatica sfrutta il corridoio di Via Tratturo Castiglione e percorre strade in parte sterrate (da sistemare) ed in parte bianche (stabilizzato naturale) fino a ricongiungersi nel suo tratto finale alla Ciclovía Adriatica nei pressi di località Amendola, in agro di Manfredonia.



*Masseria Castiglione*

## FG6 Via Verde della Daunia

attrattori	scavi archeologici di Herdonia e Villa Romana di Faragola museo archeologico statale di Ascoli Satriano Ofanto, Valle del Carapelle, Corridoio Ecologico del Cervaro e Parco Regionale dell'Incoronata
comuni interessati	Foggia, Ortona, Ascoli Satriano, Candela
criticità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• passerelle sui torrenti Cervaro e Carapelle</li> <li>• attraversamento tangenziale di Foggia</li> </ul>
interventi prioritari previsti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recupero dei sedimi ferroviari (alcuni in comune con la rete tratturale) e realizzazione di un ponte in sostituzione del passaggio a livello, da pianificare come compensazioni in occasione del previsto raddoppio della linea Foggia-Potenza</li> <li>- Realizzazione di sovrappasso in corrispondenza dell'attraversamento con semaforo a richiesta nei pressi della tangenziale di Foggia (via verde Tratturo Ortona-Lavello) oppure moderazione del traffico</li> <li>- Recupero della stazione di Borgo Cervaro come fermata a richiesta (Treno dell'Archeologia)</li> </ul>
varianti e risorse potenziali, altro	Via Francigena del Sud (nodo Ortona)
intermodalità	Stazioni FS (RFI) di Foggia, Cervaro, Ortona, Ascoli Satriano, Candela
segnaletica	assente
Servizi e promozione	Treno dell'Archeologia (Foggia-Potenza) – SAC Apulia Fluminum Via Francigena del Sud ( <a href="http://www.viefrancigenedelsud.it">www.viefrancigenedelsud.it</a> )

La Via Verde della Daunia si configura come collegamento tra Foggia e l'itinerario FG1 Via Francigena. La presenza della ferrovia regionale Foggia-Potenza (stazioni di Foggia, Cervaro, Ortona, Ascoli Satriano e Candela) garantisce l'intermodalità bici+treno.

L'itinerario collega altresì il capoluogo con importanti beni e siti culturali: gli scavi di Herdonia a Ortona, il sito archeologico di Faragola, il Museo Archeologico Statale di Ascoli Satriano e Candela sul Tratturo Pescasseroli-Candela.

Il percorso parte dalla stazione di Foggia seguendo la rete ciclabile urbana fino alla periferia, da dove intercetta l'unica ciclovia presente nel Comune di Foggia, realizzata sfruttando l'antico percorso del Regio Tratturello 37 Ortona-Lavello (in connessione col perpendicolare RT 33 Troia – Incoronata) che conduce fino al Parco Regionale dell'Incoronata. Il tratto presenta forti discontinuità, in particolare nei pressi del torrente Cervaro, dove non esiste possibilità di guado.

Va segnalato il parallelismo della SP105, ampiamente utilizzata dai cicloamatori a Foggia, con l'itinerario FG6. La inclusione della strada provinciale nel PMCP è subordinata a significativi interventi di messa in sicurezza.



*SP105 Foggia-Ascoli*

### FG7- FG8 Via Francigena del Sud (Variante ciclabile)

attrattori	Cattedrale di Troia, Lucera Città d'Arte, Herdonia, Fosse del Grano e Ponte Romano a Cerignola
comuni interessati	Celle San Vito, Faeto, Castelluccio Valmaggiore, Troia, Lucera, San Severo Foggia (Segezia), Ortona, Orta Nova, Stornara, Cerignola
criticità	Mancanza di ombra (alberatura) e di aree di sosta
interventi prioritari previsti	Collegamento tra Lucera e San Severo
Varianti e risorse potenziali, altro	Regio Tratturello Cerignola-Ponte di Bovino; ferrovia dismessa a San Severo nel tratto dalla stazione di San Severo fino alla ex stazione di San Marco in Lamis
intermodalità	Stazioni ferroviarie presenti a Lucera, Ortona, San Severo, Cerignola
segnaletica	da Monte San Vito a Lucera
servizi e promozione	Hospitale del Cammino - Troia GAL Meridaunia POI Via Francigena Via Francigena del Sud ( <a href="http://www.viefrancigenedelsud.it">www.viefrancigenedelsud.it</a> )

\* Nella presente tabella non si considerano i tratti già appartenenti all'itinerario FG3.

L'itinerario della Via Francigena del Sud è diverso da quello EuroVelo 5 Bicaltia 3 Ciclovía Romea Francigena, più fedele all'itinerario storico ma non sempre adeguato agli standard di ciclabilità, specialmente nelle zone montane (Gargano).

L'itinerario è stato adottato dalla Regione Puglia con DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 1 luglio 2013, n. 1174 "Approvazione del tracciato del percorso pugliese delle "Vie Francigene"".

In Provincia di Foggia l'itinerario segue la Via Appia Traiana (che si staccava da Benevento come variante più veloce della Via Appia Antica), scendendo dai Monti Dauni (località Monte San Vito in agro di Celle San Vito) fino a Troia. Di qui l'itinerario si dirama in:

- un percorso principale che attraversa il Tavoliere: Ortona, Orta Nova, Stornara e Cerignola fino al Ponte Romano sull'Ofanto (confine con Canosa);
- un percorso che, pur essendo una variante, riveste un'importanza fondamentale per la Provincia di Foggia: la Via Micaelica che conduce alla Grotta Sacra di Monte Sant'Angelo e successivamente di qui scende verso Manfredonia e Siponto, che fu nel Medioevo porto d'imbarco per la Terra Santa, dove si riallaccia al nodo della Ciclovía Adriatica. (Vedasi FG3 Ciclovía degli Appennini con variante Micaelica).

L'itinerario della Via Francigena del Sud è stato interamente rilevato dai volontari FIAB e

presenta nel suo complesso sufficienti caratteristiche di ciclabilità per essere considerato anche un itinerario ciclabile, ad esclusione dell'area garganica dove i sentieri non sono adeguati agli standard Bicitalia.

In particolare:

- 1) una parte comune da Monte San Vito a Troia, interamente ciclabile eccetto i tornanti di Monte Buccolo.
- 2) la parte principale da Troia al Ponte Romano fra Cerignola e Canosa, interamente ciclabile, eccetto un breve tratto chiuso nei pressi del Canale San Marco/Strada Sega Ciminiera a sud di Cerignola.
- 3) la variante Micaelica da Troia a Monte Sant'Angelo (con prolungamento fino a Manfredonia-Siponto), in alcune parti adatto solo ai camminatori e bici da trekking o mountain bike.

Relativamente all'ultima parte, i tratti rilevati che non presentano sufficienti caratteristiche di ciclabilità sono i seguenti:

- a) uscita da Lucera nei pressi della collina del castello: in questo tratto, si propone una variante ciclabile di pochi km;
- b) da San Severo a San Marco in Lamis l'itinerario utilizza una serie di strade vicinali campestri, e poi un tratturo sconnesso che inizia nei pressi della vecchia stazione ferroviaria di San Marco in Lamis e termina nei pressi del convento di San Matteo a San Marco in Lamis con un cancello nei pressi della masseria Colantuono.
- c) da San Marco in Lamis a San Giovanni Rotondo e Monte Sant'Angelo l'itinerario risulta non conforme allo standard BicItalia, l'unica risorsa ciclabile è la SS272 che tuttavia necessita di interventi di moderazione del traffico;

Di seguito si fornisce una tabella riepilogativa dei tratti:

<b>tratto</b>	<b>Ciclabilità dell'itinerario Via Francigena del Sud</b>	<b>Modifiche eventuali</b>
1. Lucera-San Severo	verificata (con eccezione del tratto della collina del castello di Lucera, dov'è offerta una variante ciclabile)	
2. abitato di San Severo	verificata	* coincide con FG3
3. da San Severo a San Giovanni Rotondo via San Marco in Lamis	Non verificata	Segue FG3 via Rignano Garganico
4. Da San Giovanni Rotondo a Monte Sant'Angelo	Non verificata	Segue Bicitalia11 fino al bivio Bosco Quarto e prosegue sulla SS272
5. Da Monte Sant'Angelo a Manfredonia	Non verificata	Segue nuovo tratto di previsione via Scaloria

## FG9 Transgarganica

attrattori	Parco Nazionale del Gargano, Archeologia industriale lungo la Ferrovia Garganica e Idroscalo Ivo Monti
comuni interessati	San Severo, Apricena, San Nicandro
criticità	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Mancanza di sottopasso ferroviario presso la stazione di San Severo</li><li>2. strada provinciale SP 41 San Nicandro-Torre Mileto in uscita da San Nicandro Garganico</li></ol>
interventi prioritari previsti	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dismissione della ex ferrovia</li><li>• Realizzazione di un sentiero natura in area parco (San Nicandro Garganico)</li></ul>
Varianti e risorse potenziali, altro	Ferrovia dismessa da San Severo a San Nicandro
intermodalità	Stazioni ferroviarie a San Severo, Apricena e San Nicandro Garganico
segnaletica	Assente
servizi e promozione	Nessuna

L'itinerario di progetto di circa 55 km complessivi utilizza nella prima parte il corridoio della ferrovia dismessa da San Severo a San Nicandro e nella seconda parte raggiunge Capoiale prevalentemente su strade provinciali.

L'itinerario parte dalla stazione di San Severo, attualmente sprovvista di un sottopasso da un lato all'altro della stazione, e impegna la ferrovia dismessa.

Dopo la prima parte fino alla vecchia stazione di San Marco in Lamis pianeggiante, il tracciato affronta un dislivello impegnativo di quasi 300 metri in poco più di 5 km e poi ridiscende in direzione di San Nicandro (224 mslm).

La stazione di San Marco in Lamis è anche un nodo della variante Candelaro della Ciclovia Adriatica.

Nella seconda parte dell'itinerario, in discesa, sono previsti interventi di moderazione del traffico sulla strada di accesso a nord di San Nicandro. In uscita, si utilizza la SS89 in direzione di bivio Capoiale, dove si raggiunge la SP 42 fino a Capoiale.

## FG10 Monti Dauni

attrattori	Monte Cornacchia, Bosco Macchione, Monte Sambuco, Ponte romano di Bovino
comuni interessati	Chieuti, Serracapriola, Casalnuovo Monterotaro, Casalvecchio, Castelnuovo, Volturino, Alberona, Roseto Valfortore, Faeto, Orsara, Montaguto, Panni, Bovino, Deliceto, Sant'Agata di Puglia, Candela
criticità	nessuna in particolare, se si eccettuano le pendenze
interventi prioritari previsti	nessun particolare intervento prioritario
varianti e risorse potenziali, altro	
intermodalità	Stazioni FS (RFI) di Candela e FerGargano di Lucera
segnaletica	assente
servizi e promozione	GAL Meridaunia, Associazione 20 Miglia Foggia

L'itinerario, certamente affascinante, risulta impegnativo per gli aspetti orografici. Mette in rete i borghi tipici dei Monti dauni, con le aree protette Natura 2000 presenti nel contesto, dove si distinguono località di particolare interesse quali Monte Cornacchia e Bosco Macchione, dove sono presenti aree attrezzate e percorsi escursionistici. Fondamentale per il successo dell'itinerario, sarà la previsione di servizi intermodali bici+bus sulle linee del TPL.

### 6.2 Analisi sintetica dello schema di rete

La rete ciclabile provinciale, si sviluppa per 600 km nella componente derivata dalle pianificazioni superiori, (Eurovelo, Bicalia; RCR), cui si aggiungono altri 600 Km circa relativi ai tracciati di **adduzione**.(Tav 7 PMCP)

La rete ciclabile provinciale insiste prevalentemente su viabilità pubblica a basso traffico. Inoltre, si sottolinea che buona parte di questa viabilità afferisce alla proprietà e alla diretta competenza della Provincia di Foggia.

Il progetto di rete ciclabile provinciale (RCP) si caratterizza per la prevalenza degli aspetti legati al cicloturismo, senza trascurare la componente intermodale tesa al recupero del ruolo centrale di Foggia e al potenziamento della mobilità bici+treno.

D'altra parte, va considerato che la Provincia di Foggia rappresenta da sempre una meta turistica internazionale (turismo religioso per San Giovanni Rotondo e Monte Sant'Angelo; turismo balneare ed, in misura minore, ecoturismo per il Parco Nazionale del Gargano e la costa garganica).

La valorizzazione degli aspetti legati alla fruizione lenta del territorio contribuisce in maniera significativa a:

- ridurre il volume del traffico motorizzato
- sostenere e qualificare l'offerta turistica;

- destagionalizzazione dei flussi;
- promuovere gli itinerari culturali e naturali e la scoperta dei paesaggi delle aree interne;

La maggior parte degli itinerari che compongono la rete ciclabile provinciale si rivolge ad un'utenza ciclistica esperta principalmente per due motivi:

- 1) prevalenza dell'uso promiscuo con la viabilità pubblica;
- 2) presenza di dislivelli impegnativi;
- 3) distanza tra i centri urbani e tra i punti di interesse;
- 4) bassi standard di sicurezza

### **6.3 Considerazioni qualitative. Il case study del “periplo del Gargano”**

Un caso particolare utile a contestualizzare scelte complesse è da considerarsi quello del tracciato FG1 Ciclovía adriatica che ha richiesto una riflessione specifica in merito all'applicazione del metodo Bicitalia.

La direttiva ministeriale sugli standard e i requisiti del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (all'interno del quale è stata inserita la stessa Ciclovía Adriatica) ha notevolmente alzato l'asticella dei requisiti di qualità di una ciclovía.

Al contempo il nuovo mercato cicloturistico tende a rivolgersi ad una categoria di ciclisti più ampia possibile a partire da quella degli utenti principianti o meno esperti.

La strada litoranea garganica presenta le seguenti caratteristiche:

- presenza della ferrovia nei soli tratti Rodi Garganico – Calenella e Manfredonia;
- assenza di viabilità alternativa;
- carreggiata scavata a mezza costa dove non è possibile ricavare lo spazio per un corridoio ciclabile protetto;
- presenza di numerose curve con stretti raggi di curvatura e visibilità limitata dalla parete rocciosa e dal bosco;
- presenza di aree altamente insediate (residence, attività commerciali e siti turistici), e conseguente difficoltà di limitazione del traffico;
- complessità di operare interventi strutturali compatibili con la valenza ambientale e paesaggistica dei luoghi;

Lo standard EuroVelo, a differenza della LR 1/2013, prevede possibili deroghe per quelle strade in promiscuo, dove il traffico intenso è limitato esclusivamente ai mesi estivi (prevalentemente litoranee).<sup>10</sup>

**In definitiva, il periplo del Gargano (analogamente alla SS 145 Sorrentina che percorre la Costiera Amalfitana ed altre strade panoramiche in Italia), pur rappresentando la strada più frequentata dai ciclisti sportivi, non può essere definito ciclovía, ma semplice cicloitinerario.**

Tanto premesso non si può trascurare la necessità di adottare soluzioni di utilizzo applicando misure di sicurezza ordinate per grado di fattibilità:

- 1) **La segnalazione dell'elevata probabilità di presenza di ciclisti.**

---

<sup>10</sup> Tale deroga è applicabile se i tratti trafficati non risultano superiori al 10% dell'intero tracciato (lunghezza media variabile tra i 30-90 km), con traffico inferiore ai 4000 veicoli al giorno.



2) realizzazione della **“strada- parco”** attraverso un progetto di moderazione del traffico che tenga conto complessivamente di interventi puntuali e interventi lungo l'asse; realizzazione di piste e corsie ciclabili limitatamente ai tratti in cui la larghezza della carreggiata lo consenta effettivamente; adeguamento delle intersezioni.

3) realizzazione nei numerosi tratti critici di aggetti e passerelle a sbalzo (modello Garda by Bike), con larghezza di 2,5 metri (minima per legge) promiscua col traffico pedonale, fattibili in un prospettiva temporale di lungo termine.



*Garda by Bike*

#### 6.4 Ulteriori considerazioni in merito agli itinerari ciclabili in promiscuo

Il Piano ha richiesto un approfondimento specifico sulla possibilità di realizzare tratti di rete ciclabile sulla viabilità in promiscuo col traffico veicolare, in considerazione della circostanza che su di essa è individuata una parte considerevole della rete ciclabile di progetto.

Buona parte della rete si sviluppa su strade di proprietà e di competenza dell'Ente provinciale: in base alla legge regionale 1/2013<sup>11</sup> e all' art. 14 (Poteri e compiti degli enti

<sup>11</sup> Già la Legge Regionale 1/2013 prevede all'art. 14 (Finanziamenti degli interventi e delle azioni) ai commi: **“4. I finanziamenti regionali, sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o dell’Unione europea da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di strade esistenti, sono concessi a condizione che il progetto dell’opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l’intero sviluppo dell’arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotatorie. 5. I finanziamenti di cui al comma 4 possono essere revocati o decurtati nei casi in cui, in corso d’opera o a completamento della stessa, la pista ciclabile**

proprietari delle strade), comma 2-bis del Nuovo Codice della Strada, che sancisce: *“Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza”* (Comma inserito dall'art. 10 legge 19 ottobre 1998 n. 366).

Nella già citata relazione Sistema di Mobilità del PCTP, si evidenzia lo stato di vetustà dell'imponente reticolo stradale nel territorio della Provincia di Foggia ed in particolare di quelle strade realizzate nel secolo scorso, in data antecedente all'entrata in vigore del Decreto del MIT del 5 novembre 2001 “Norme Geometriche e Funzionali per la Costruzione delle Strade”, con standard costruttivi obsoleti. Fra queste, figurano molte strade provinciali, attualmente classificate come strade locali di categoria F che richiedono “interventi di adeguamento”.

Vale la pena sottolineare che la manutenzione straordinaria della sede stradale non rappresenta un intervento di adeguamento, ma una misura ancora più basilare, cioè a rafforzare il concetto che gli interventi strutturali *non possono non* prevedere il rispetto delle norme tese alla salvaguardia dell'utenza ciclistica stabilite dal Codice della Strada.

Si ritiene pertanto che tutte le strade su cui si articola la RCP, in prospettiva, dovranno ospitare *“percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza”*, ai sensi del Nuovo Codice della Strada, anche per poter beneficiare dei finanziamenti erogati dalla Regione Puglia.

---

*dovesse risultare stralciata in tutto o in parte dall'intervento. 6. Le strade interessate dal presente articolo sono quelle classificate ai sensi delle lettere B, C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 del d.lgs. 285/1992, e successive modifiche e integrazioni.”*

## PARTE III-DAL PIANO AL PROGETTO

### 7. LA FATTIBILITA' DEGLI INTERVENTI

Il presente capitolo si compone di tre parti: abaco, stima dei costi e individuazione di strategie e priorità di intervento. Una quarta sezione è relativa ai progetti pilota.

Per quanto riguarda l'abaco, si fa riferimento al Vademecum della ciclabilità - Reti ciclabili in area mediterranea realizzato nel 2008 da FIAB per la Regione Puglia nell'ambito del progetto CYRONMED.

#### 7.1 Abaco ed interventi-tipo

L' Abaco ispirato al Vademecum della Ciclabilità – Reti Ciclabili in Area Mediterranea (2008), prodotto nell'ambito del progetto CYRONMED da FIAB Onlus e Regione Puglia, fa riferimento sia ad aspetti normativi (requisiti tecnici), sia ad aspetti qualitativi.

Propone altresì particolari, dettagli costruttivi, soluzioni tecniche di segnaletica direzionale, di arredo funzionale.

##### 7.1.1 Interventi infrastrutturali (*si veda elaborato schede interventi*)

Gli interventi-tipo di carattere strutturale si distinguono in due categorie:

- 1) interventi lineari
- 2) interventi puntuali e localizzati.

INTERVENTI STRUTTURALI		
LINEARI	1. Moderazione del traffico I livello	SL1
	2. Moderazione del traffico II livello	SL 2
	3. Moderazione del traffico III livello	SL 3
	4. Nuove corsie ciclabili disegnate (due corsie)	SL 4
	5. Nuova Pista ciclabile (su carreggiata esistente)	SL 5
	6. Nuova via verde	SL 6
	7. Nuova ciclostrada	SL 7
	8. Conversione sedimi	SL 8
	0. Solo segnaletica direzionale e arredo funzionale *	SL 0
PUNTUALI E LOCALIZZATI	1. Attraversamento stradale	SP1
	2. Passerella	SP 2
	3. Sovra-/sottopasso	SP 3
	4. Tombino	SP 4
	5. Staccionata	SP 5
	6. Varco	SP 6
	7. Cannello	SP 7

### 7.1.2 Interventi sulla superficie

INTERVENTI SULLA SUPERFICIE/PAVIMENTAZIONE					
			4 metri	4-6 mt	8 metri
Asfalto	Manutenzione ordinaria	PA1	1	2	3
	Manutenzione straordinaria	PA2	4	5	6
	Ripristino/Nuova strada	PA3	7	8	9
Macadam	Manutenzione ordinaria	PM1	10	11	12
	Manutenzione straordinaria	PM2	13	14	15
	Ripristino/Nuova strada	PM3	16	17	18

Per ottenere una stima dei costi quanto più verosimile, gli interventi sul fondo viabile sono stati distinti:

- per tipo di fondo;
- per stato di manutenzione;
- per larghezza - relativa agli interventi di cui alla lettera (b).

#### a) Tipologia fondo viabile

Le tipologie di pavimentazione esistenti (stato di fatto) sono state classificate nei seguenti tipi:

- **naturale:** erba, terra sconnessa o terra battuta;
- **macadam:** strada bianca eventualmente ricoperta di ghiaia (stabilizzata con conglomeranti oppure meccanicamente);
- **asfalto** o simile: calcestruzzo, autobloccanti, ecc.
- **altro:** in caso di sedime ferroviario.

#### b) Stato di manutenzione della superficie e interventi richiesti

STATO ATTUALE	SCENARIO DI PROGETTO
<b>Buono:</b> Pavimentazione perfettamente scorrevole, impermeabile e con bordo ben definito. In caso di strada pubblica, con caratteristiche geometrico-funzionali a norma e buona segnaletica orizzontale.	<b>0. Nessun intervento</b>

<p><b>Discreto:</b> Pavimentazione scorrevole, ma con presenza di segni usura generalizzata su tutta la superficie e sporadiche lesioni localizzate</p>	<p><b>1. Manutenzione Ordinaria di tipo non ricorrente:</b> Manutenzione preventiva con stesura di nuovo manto d'usura limitato a singoli tratti, con particolare attenzione al bordo strada, allo sbalzo della cunetta (ove presente) e al massetto, con eliminazione di crepe in cui possano insinuarsi acqua e erbacce. <u>Rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale.</u></p>
<p><b>Insufficiente:</b></p> <p>a. Rugosa, non piana, con lesioni frequenti e formazione di buche, pozzanghere e vegetazione – parziale inutilizzabilità da parte di alcuni veicoli, sconsigliata per biciclette da corsa</p> <p>b. Ammalorata, sconnessa, con lesioni diffuse e formazione di buche, pozzanghere e vegetazione – dissesto e inutilizzabilità da parte di tutti i veicoli, eccetto quelli agricoli. Oppure terreno agricolo, pascolo, senza strade.</p>	<p><b>2. Riqualificazione</b> (“manutenzione straordinaria”): Risagomatura (fresatura) e stesura nuovo manto d'usura. Rifacimento della segnaletica orizzontale con realizzazione di nuove cunette</p> <p><b>3. Messa in sicurezza e ripristino / Nuova strada</b> Ripristino fondazione stradale e aree vicine. Eventualmente messa in sicurezza</p>

Gli interventi sulla superficie restituiscono lo stato di progetto della superficie desiderata: la preferenza è per l'asfalto, o in alternativa per il macadam (strada bianca) che, in taluni contesti di valore paesaggistico, pur non garantendo una scorrevolezza massima, rappresenta un'alternativa a costi minori.

c) Larghezza fondo viabile

Relativamente agli interventi sulla superficie, sono stati individuati tre classi di larghezza in modo da ottenere una stima al metro quadro per approssimazione:

- fino a 4 metri - strade rurali ma anche per vie verdi e piste ciclabili (larghezza minima 3 metri, consigliata 3,5 e oltre)
- da 4 a 6 - strade comunali e strade provinciali di vecchia costruzione;
- da 6 a 8 - strade locali extraurbane di tipo F.

Per ogni intervento-tipo, è stata redatta una scheda omnicomprensiva dei costi (*si veda elaborato schede interventi*)

**7.2 Individuazione di strategie e priorità di intervento**

La proposta di Piano della Provincia di Foggia in questa specifica sezione, identifica l'insieme dei fattori, che, considerati nelle loro interrelazioni, forniscono un quadro di supporto alle decisioni per la definizione delle strategie e delle priorità di intervento ( Tav. 8 PMCP).

Gli elementi considerati attengono a:

- rango e gerarchia degli itinerari;
- rilevanza degli interventi nelle strategie locali;
- fattibilità dell'intervento in relazione agli aspetti tecnico-economici..

#### **7.4 Progetti-pilota** (*si vedano elaborati specifici*)

Il Piano della Provincia di Foggia individua alcuni tracciati-pilota che assumono forte rilevanza nel quadro strategico locale, e si propongono quali elementi progettuali esemplari per la realizzazione di itinerari ciclabili in sede propria.

***FG9 Transgarganica.*** *Da San Severo a Capoiale – Primo stralcio (recupero della ferrovia da San Severo ad Apricena Superiore):* si realizza un corridoio quasi interamente protetto su ex sedime ferroviario di alto valore paesaggistico che connette il Tavoliere al Gargano, sorretto da alti livelli di intermodalità (bici-treno-bus).

***FG6 Via Verde della Daunia.*** *Primo stralcio da Foggia agli scavi di Herdonia (con recupero del tratturo Foggia-Ortona-Lavello e due passerelle su Carapelle e Cervaro):* corridoio quasi interamente protetto su aree tratturali che attraversa le valli di Cervaro, Carapelle e Ofanto, e intercetta i siti archeologici di Herdonia e Faragola.

Itinerario parallelo al tracciato della ferrovia regionale Foggia-Potenza che prevede scali strategici al “borgo di fondazione” di Cervaro (sede di stazione in disuso) e a Candela, nodo prioritario della mobilità lenta (rete dei tratturi).

***FG2 Ciclovía Adriatica.*** *Lungolago a nord della laguna di Varano tra Capoiale e Foce Varano su strade comunali in territorio di Cagnano Varano e Ischitella:* previsto dal Masterplan della Mobilità Lenta dei laghi del Gargano. (*allegato A*)

## **8. PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE DI OPERE E SEGNALETICA**

### **8.1 Normativa**

Il "velocipede", come la bicicletta viene ancora definita dal Codice della Strada, è un veicolo a tutti gli effetti e, come tale, sebbene non sia necessaria la patente o aver raggiunto un limite di età per la guida, è soggetto alle normative del Codice della Strada.

Il Codice della Strada non prevede una normativa organica in materia di ciclabilità. Recentemente, con la L. 2/2018 sulla mobilità ciclistica – che ha stabilito il principio della promozione della ‘fluidità della circolazione’ nel Codice della Strada aggiungendovi quello de ‘l’uso dei velocipedi’ –, sono state introdotte importanti modifiche normative. Trattandosi di una “legge quadro” molte delle innovazioni in essa previste, dovranno trovare applicazione attraverso nuove normative e direttive di dettaglio.

## **8.2 Classificazione delle tipologie di ciclovia**

Gli itinerari ciclabili si distinguono essenzialmente in: piste/corsie ciclabili/vie verdi e strade ad uso promiscuo.

Il concetto di ciclovia (ing. cycle route; ted.: Radweg/Radrouten; oland.: Fietsroute; franc.: veloroute) o ciclovia turistica nel caso di ciclovie da percorrere in più giorni, non è ancora entrato nell'uso comune in italiano ed è usato spesso confusamente come sinonimo di pista ciclabile.

Secondo la definizione standard Bicitalia, la ciclovia è una successione delle seguenti classi:

- percorso ciclabile e ciclopedonale ad uso esclusivo e misto (con pedoni)
- strada pubblica ad uso promiscuo (sono ammessi eccezionalmente brevi tratti di strade trafficate).

Tali tipologie sono state adottate dalla LR 1/2013 (art. 7 “Classificazione delle ciclovie”) e più di recente dalla nuova “legge quadro” nazionale.

Con riferimento ai parametri di traffico e di sicurezza le tipologie di tratto cicloviano sono classificate in:

Legge regionale 1/2013	Sede o promiscuo
a) pista ciclabile e/o ciclopedonale (art. 3, c. 1, pt. 39, CdS)	Sede propria
b) corsia ciclabile e/o ciclopedonale (artt. 14, 146, Regolamento CdS)	Sede propria* (di fatto, vi sono notevoli differenze fra l'ambito urbano ed extraurbano)
c) via verde ciclopedonale	Sede propria
d) sentiero ciclopedonale e/o percorso natura	Misto pedoni
e) strade senza traffico (>50 v/d)	Promiscuo
f) strade a basso traffico (>500 v/d)	Promiscuo
g) ciclostrada (art. 2, c. 3, Fbis, CdS)	Sede propria*
h) area pedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 2, del Codice della strada;	Misto pedoni
i) zona a traffico limitato, come da articolo 3, comma 1, punto 54, del Codice della strada;	Promiscuo
j) zona residenziale, come da articolo 3, comma 1, punto 58, del Codice della strada;	Promiscuo
k) zona a velocità limitata (per 30 chilometri/h o inferiori), come da articolo 135, punto 14, del Regolamento del Codice della strada.	Promiscuo

Restano escluse le due tipologie seguenti (con possibilità di deroga rispetto alla prima):

- strada trafficata >500 veicoli a motore/die e con velocità max. 50 km/h;
- strada trafficata + alta velocità (oltre 50 km/h).

In generale, secondo la *Direttiva del MIT 375 del 20/07/2017 - ciclovie turistiche*, per i tratti su viabilità in promiscuo, il limite di velocità non dovrebbe mai superare i 50 km/h, mentre il traffico è stabilito nel limite massimo di 500 veicoli al giorno oltre al divieto di circolazione di mezzi pesanti.

Sono possibili, anche secondo lo standard EuroVelo, in assenza di alternative (o ricorso all'intermodalità nel raggio di pochi km), deroghe per brevissimi tratti fino a 70/80 km/h, da valutare caso per caso a seconda del volume di traffico e della caratteristiche fisiche della sede stradale.

### **8.3 Caratteristiche geometriche degli itinerari ciclabili**

In assenza di un quadro tecnico normativo, oltre ai principi generali stabiliti dal Codice della Strada e dalla Legge 366/1998, la principale e quasi unica norma di riferimento per la progettazione di reti ed itinerari ciclabili è il **DM 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"**, di cui in seguito si riporta la parte di interesse.

#### **Art. 1. itinerario in sede riservata e promiscua**

Premessa

1. Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

#### **Art. 2. Finalità e criteri di progettazione**

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a. favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;
- b. puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;
- c. valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- d. verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

### **Art. 3. Strumenti di pianificazione**

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a. un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari (propensione - interviste - modal split) e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico. Nell'ambito di tale piano è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b. i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto (intersezioni e passi carrai) con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

### **Art. 4. Ulteriori elementi per la progettazione**

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a. piste ciclabili in sede propria;
- b. piste ciclabili su corsia riservata;
- c. percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d. percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

*La soluzione A viene proposta in affiancamento/parallelismo/alternativa a strade di viabilità principale caratterizzate da elevate velocità e traffico, come ad esempio in affiancamento alle strade statali. La soluzione B viene proposta in affiancamento a strade di viabilità minore urbana o extraurbana*

*caratterizzate da basse velocità o da ampie banchine come ad esempio in affiancamento alle strade provinciali. La soluzione C viene proposta per strade campestri già oggi riservate al traffico dei soli frontisti. La soluzione D viene proposta per le strade minori percorse a basse velocità e da bassi livelli di traffico.*

#### **Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione**

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

- in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

##### 8.3.1 Ciclostrada e Via Verde

Il Codice della Strada con l'art. 2 F bis definisce come “itinerario ciclopedonale” una “strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada”.

Tale definizione è stata introdotta da numerosi enti locali, con provvedimenti di declassamento di strade ordinarie a “ciclostrada”. Tali iniziative si giustificano laddove vi è la possibilità di reindirizzare flussi di traffico verso altre viabilità carrabili esistenti, riservando l'uso al solo traffico non motorizzato (con la sola eccezione di frontisti e autorizzati). Le strade individuate come possibili itinerari ciclopedonali, vengono definite anche “strade 30 extraurbane” in base alle nuove classificazioni introdotte dalla recente dalla L. 2/2018.

Il Piano definisce inoltre Via Verde una strada ciclabile o ciclopedonale lontana dal traffico. Termine che si preferisce rispetto all' inglese greenway, che alcuni paesi anglosassoni hanno adottato entro specifici regolamenti che ne definiscono la funzione rispetto a particolari contesti.

In Italia il concetto di greenway . non si è ancora sedimentato nell'uso, mentre in altri

paesi come Spagna e Francia si associa ad un vero e proprio movimento di opinione. La European Greenway Association, con le dichiarazioni di Lilla e Madrid, ha affermato l'importanza delle vie verdi come percorsi del tempo libero, enfatizzando il riutilizzo di "sedimi" o "tracciati" (in inglese, Enbankment) di ferrovie, strade di servizio, argini e alzaie. I criteri di qualità definiti dall'EGWA sono del tutto simili a quelli Bicalitia/EuroVelo:

- **divieto di utilizzo di mezzi motorizzati su tutto il percorso;**
- **accessibilità da parte di diversi utenti**, non solo ciclisti e pedoni, ma anche utilizzatori di pattini e carrozzine. Solo in particolari contesti è ammessa la circolazione a cavallo.
- **scorrevolezza del fondo.**

In linea di principio, sia per *vie verdi* sia per gli *itinerari ciclopedonali* si raccomanda la larghezza di almeno 3,5 metri riducibile per brevi tratti a 3 metri., In caso di disponibilità di un sedime più ampio, è possibile pensare ad una segregazione dei percorsi a seconda dell'utenza ciclistica, pedonale, ecc.

## 8.4 Gli itinerari in promiscuo

### 8.4.1 Fondamenti della moderazione del traffico

Gli itinerari in promiscuo su strade senza o basso traffico possono rappresentare una valida alternativa agli itinerari in sede propria. Ai sensi della legge regionale e della "legge quadro" nazionale, le tipologie di itinerario in promiscuo utilizzabili come ciclovia sono:

- **strada con meno 50 veicoli al giorno**
- **strada con meno di 500 veicoli al giorno (e velocità inferiore ai 50 m/h).**

Interventi "fuori standard" al di sopra dei 500 veicoli al giorno oppure con velocità superiori ai 50 km/h non sono in linea di principio ammessi ai sensi della LR 1/2013 e della L 2/2018. Obiettivo del Piano è quello di ricondurre nel perimetro della norma quei tracciati che non rientrano negli standard. Si veda in proposito la rilevazione degli itinerari classificati come tipologia 7 e 8 nella Tavola 5 del PMCP.

L'obiettivo è perseguibile attraverso interventi minimi obbligatori e riguardano prevalentemente la moderazione del traffico, la introduzione di limiti della velocità e la introduzione di segnaletica informativa di allerta sulla presenza di spazio stradale condiviso.

Alcune Province e Regioni italiane (vedi Provincia Reggio Emilia 2006) si sono dotate volontariamente di propri manuali di moderazione del traffico, anche al fine di gestire meglio il patrimonio stradale di propria competenza. **Le raccomandazioni principali del manuale di moderazione del traffico della Provincia di Reggio Emilia** sono tese a definire gli interventi di moderazione del traffico:

- **meno di 4000 in ambito urbano (con velocità uguale o inferiore a 30 km/h), 2000 in ambito extraurbani con velocità uguale o inferiore a 50 km/h;**
- **non oltre i 50 km/h in ambito extraurbano.**

Le precisazioni del manuale della Provincia di Reggio Emilia intendono definire, quindi, le

*condizioni di efficacia della moderazione del traffico* con riferimento all'uso simultaneo della strada sia da parte dell'utenza non motorizzata sia da parte di particolari tipi di mezzi a motore utilizzati per il lavoro e il trasporto pubblico.

Gli interventi di moderazione del traffico non devono essere analizzati singolarmente, ma in relazione al contesto in cui si inseriscono. Essi possono essere di due tipi:

- quelli che agiscono sulla percezione dell'ambiente stradale;
- quelli che agiscono fisicamente cambiando le caratteristiche geometriche della strada.

I **limitatori di velocità** sono tutti quei dispositivi che agiscono fisicamente sulla velocità dei veicoli. Tali dispositivi sono posizionati in maniera tale da evitare l'“effetto sorpresa” nell'ambiente stradale. I principali dispositivi di questo tipo sono di seguito sinteticamente descritti e si dividono in interventi puntuali ed interventi lungo l'asse (possono anche combinarsi in casi particolarmente complessi):

<b>Interventi puntuali</b>	<b>Interventi lungo l'asse</b>
1. Rallentatori ottici e bande sonore 2. Dossi artificiali 3. Attraversamenti pedonali rialzati 4. Sopraelevazione della pavimentazione stradale (disassamento verticale) 5. Cuscini Berlinesi	6. Disassamento planimetrico (orizzontale) dell'asse stradale 7. Restringimento laterale della carreggiata (es. chicane) 8. Restringimento della carreggiata con isola centrale e/o salvagenti pedonali 9. Semafori con rilevazione della velocità 10. Rilevatori di passaggio con semaforo rosso 11. Dissuasori elettronici di velocità 12. Sistemi fissi di rilevazione della velocità 13. Rotatorie e rotatorie compatte 14. Impiego di più elementi di moderazione del traffico 15. Porte di accesso (nei pressi degli abitati)

Uno studio danese, lega le velocità desiderate con la distanza minima tra due elementi successivi.

<b>Velocità desiderata</b>	<b>Distanza minima tra due dispositivi</b>
50 km/h	250 m
40 km/h	150 m
30 km/h	75 m
10 km/h	20 m

#### 8.4.2 Le “aree a preferenza ciclabile” (APC)

Tra gli esempi di moderazione del traffico, nei casi di itinerario ciclabile in promiscuo, negli ultimi anni è stato introdotto l'uso dell'“area a preferenza ciclabile” (APC) (o “percorso ciclabile suggerito”).

Il concetto di APC è stato promosso da ANCI per l'inserimento nella bozza di DM “istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili” (2014; mai approvato) e rappresenta una prassi utilizzata in alcuni comuni italiani e riconosciuta per le legge nei paesi europei ed anglosassoni (negli Stati Uniti si parla di sharrows come shared space arrows, frecce su spazio condiviso).



FIAB adotta la posizione di EuroVelo che include fra le possibili misure di protezione l'uso di “**shared lane marking**”, distinguendolo da quello delle corsie ciclabili disegnate (oppure delle cosiddette cycle strips, strisce ciclabili colorate solitamente della larghezza inferiore al 1,25 metri stabiliti dalla corsia ciclabile, in utilizzo ad esempio in Svizzera, nel Regno Unito, ma sperimentate anche in Italia ad esempio a Reggio Emilia)

Nel Piano non è ritenuto di fare ricorso a queste ultime, perché – anche nel caso di presenza di cordolo in plastica –, la cui sicurezza resta ancora tutta da dimostrare).





Nell'impossibilità economica di realizzare una pista ciclabile in sede o su corsia riservata, le APC costituiscono un'alternativa praticabile (meglio se in affiancamento ad una banchina, utilizzabile come margine di sicurezza). Nel Piano si è ritenuto di fare ricorso ad esse, come rafforzativo degli interventi di moderazione del traffico, soprattutto in quelle strade pubbliche in ambito extraurbano con un volume di traffico compreso tra i 500 e i 2500 veicoli al giorno e velocità comunque non superiori ai 50 km/h.

#### 8.4.3 La segnaletica di pericolo negli itinerari in promiscuo

Non esiste segnaletica specifica che preveda forme di tutela per gli utenti deboli nelle strade a traffico promiscuo. La soluzione consolidata a livello di prassi prevede l'installazione di segnali di pericolo con cartello integrativo con dicitura "percorso cicloturistico" o simile.

Fonte: *vademecum Cyronmed*



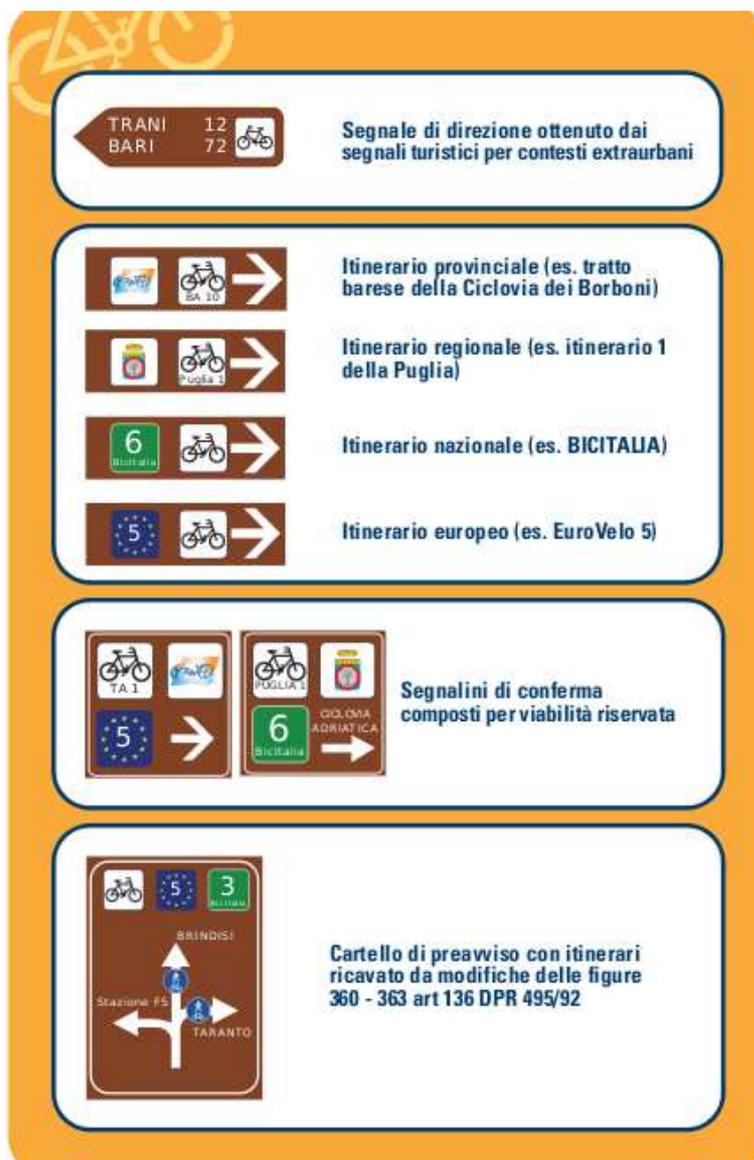
## 8.5 Segnaletica cicloturistica

Non esiste una normativa nazionale sulla segnaletica ciclistica integrata nel Codice della Strada.

In proposito, si fa riferimento al Vademecum CYRONMED della Regione Puglia, che fa proprie le proposte FIAB, prassi diffusa per la maggior parte delle regioni italiane che hanno pianificato proprie reti ciclabili regionali (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna, ecc.).

La proposta FIAB si fonda sulla distinzione fra lo sfondo bianco per gli itinerari ciclabili urbani e quello marrone per quelli cicloturistici. La scelta che di fatto assimila la segnaletica direzionale cicloturistica a quella turistica è stata recentemente adottata nelle linee guida ministeriali per la realizzazione delle ciclovie turistiche.

Fonte: vademecum Cyronmed



## **8.6 Gestione e manutenzione**

La gestione e manutenzione degli itinerari ciclopedonali è a carico degli enti proprietari degli stessi, salvo accordi diversi. L'art. 10 della LR 1/2013 disciplina in particolare gli accordi di programma riferiti a tracciati che insistono sul territorio di più Comuni, essi <devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, sulla base dei quali la Regione assicura l'erogazione di contributi secondo un piano prestabilito dalla Giunta regionale>.

Gli accordi possono prevedere la partecipazione di altri soggetti, anche non proprietari delle strade, i quali possono compartecipare alla spesa di gestione oppure assumerle direttamente. Esempio in Puglia è il primo lotto della Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese tra Cisternino e Martina Franca, dove AQP SpA resta il gestore dell'infrastruttura idrica e la Regione Puglia ha assunto la responsabilità gestionale e legale della ciclovia.

## PARTE IV - DAL PIANO ALL'AZIONE

### 9. RISORSE ECONOMICHE

I fondi comunitari costituiscono una delle principali fonti di finanziamento potenziali per la mobilità ciclistica.

In particolare il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) prevede misure ed azioni in materia di mobilità sostenibile e ciclistica così distinte:

- Asse VII (Sistemi di Trasporto e Infrastrutture di reti) che interessa prevalentemente infrastrutture trasportistiche,
- Asse IV (Energia sostenibile e qualità della vita), dove si conferma l'integrazione con i temi di natura paesaggistica e ambientale definiti dal Piano paesaggistico territoriale regionale PPTR. (si veda DGR 1773/2016 "LINEE DI INDIRIZZO ASSE 4 AZIONE 4.4 E ASSE 7 AZIONI 7.1-7.2-7.3-7.4).

Per queste azioni nel corso del 2017 sono stati pubblicati i bandi per gli itinerari urbani e per le velostazioni, mentre è atteso il terzo bando sull'attuazione della rete ciclabile regionale.

Oltre al FESR, anche il Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) e la Politica Agricola Comunitaria (PAC) possono essere utilizzati dalle Regioni per sviluppare infrastrutture e progetti di mobilità ciclistica, in particolare nei Piani di Sviluppo Regionale (PSR) redatti dalle Regioni nell'ambito delle azioni legate all'incentivazione di attività turistiche, itinerari e sentieristica in ambito rurale, di cui sono soggetti attuatori i gruppi di azione locale (GAL).

Le iniziative per la mobilità ciclistica possono essere inoltre candidate ai bandi europei finanziati con fondi diretti (COSME, HORIZON 2020, LIFE+)

In generale, si può affermare che la strategia per il migliore utilizzo dei fondi europei consiste nell'orientare le risorse a disposizione dei soggetti attuatori della rete ciclabile provinciale verso progetti integrati che riguardano più in generale la mobilità, la riqualificazione urbana, il turismo sostenibile, ecc.).

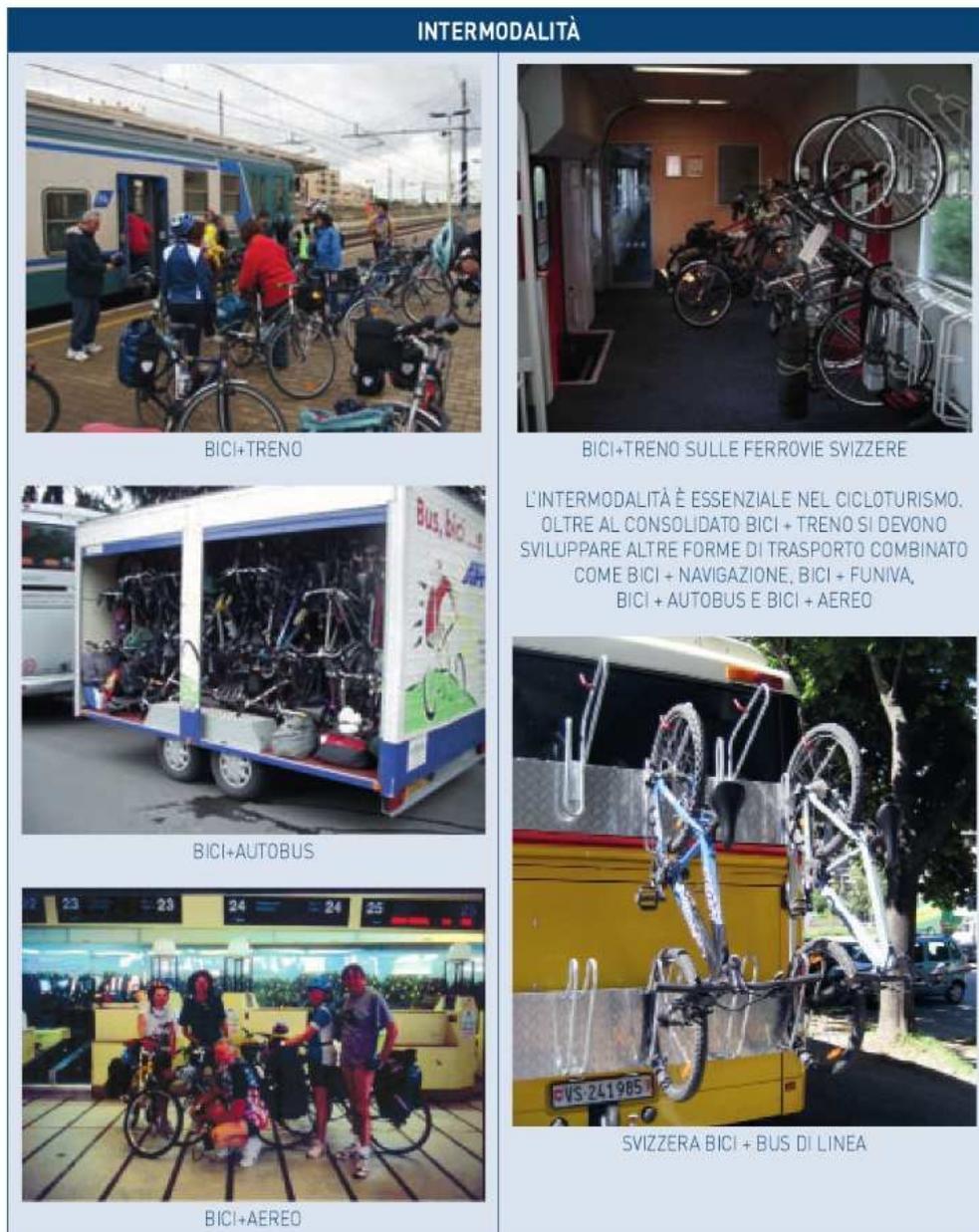
In proposito, si fa presente che i bandi TEN-T della Commissione Europea, a scadenza periodica, prevedono premialità per l'integrazione degli itinerari ciclabili EuroVelo in progettualità strategiche sui trasporti<sup>12</sup>).

### 10. INTERMODALITA'

La relazione più immediata fra mobilità ciclistica e sistema dei trasporti si realizza in maniera evidente nei luoghi dell'intermodalità, ovvero l'utilizzo combinato di differenti modalità di trasporto *sia di merci sia di persone*, finalizzata alla riduzione degli impatti ambientali, dei tempi e dei costi.

---

<sup>12</sup> <http://www.eurovelo.org/news/2016/10/27/new-ten-t-call-published-with-more-references-to-cycling-and-eurovelo/>



Fonte: vademecum Cyronmed

Con riferimento all'ambito della mobilità ciclistica, il concetto di intermodalità si declina come **bike&ride** relativamente al trasporto passeggeri e come **ciclogistica** relativamente a quello delle merci. Per promuovere entrambi gli aspetti è fondamentale promuovere intese fra il pubblico e i gestori delle reti di trasporto.

### 10.1 Bike & Ride

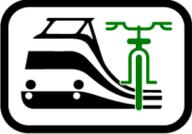
Il Piano intende confermare l'importanza centrale attribuita dal PTS del PRT al bike & ride.

Originariamente con bike & ride veniva inteso lo spostamento in bicicletta verso un punto di scambio intermodale, ma le nuove definizioni comprendono anche altre forme di integrazione modale tra la mobilità in bicicletta ed il trasporto pubblico locale. Bike & ride si declina quindi nelle seguenti forme:

- la bicicletta come mezzo di accesso al TPL;
- la bicicletta per defluire dai nodi del TPL (ride and bike) dove l'“ultimo miglio” per raggiungere le destinazioni finali si può coprire mediante il bike sharing;
- la bicicletta utilizzata in entrambi i versi e trasportata insieme al passeggero sui mezzi del TPL (trasporto bici al seguito).

Oltre all'integrazione modale col TPL, è prevista altresì quella con i principali servizi turistici, quali la metropolitana del mare prevista dal PTCP (ancora inattuata), l'aeroporto e il bicibus turistico, novità - quest'ultima - introdotta dal Piano della Mobilità Ciclistica.

Le tipologie di nodi intermodali individuate dal piano sono le seguenti:

<p><b>Stazioni ferroviarie</b>  <b>Stazioni ferroviarie adiacenti ad autostazioni o fermate principali degli autobus urbani e suburbani</b></p>	 
<p><b>Autostazioni o Fermate Bicibus</b></p>	
<p><b>Bike-to-airport</b></p>	
<p><b>Bike and boat</b></p>	

I nodi di scambio intermodali (Tav. 7 PMCP) sono stati distinti per ordine di importanza, sulla base del volume di traffico e valenza nazionale, regionale, locale dei nodi del TPL (stazioni, autostazioni, porti e aeroporti) oppure, particolare interesse turistico, culturale o naturalistico, in:

- Velostazioni (previste nel PRT)
- Altri nodi intermodali

#### 10.1.1 Velostazioni

Una ciclostazione o velostazione è una struttura chiusa destinata al parcheggio biciclette dotata, a differenza dei semplici posteggi, di un presidio fisico o elettronico, e di alcuni servizi aggiuntivi.

Il PRT propone come parte integrante della rete ciclabile regionale lo sviluppo di una diffusa rete regionale di 29 velostazioni (7 in Provincia di Foggia) presso i nodi di interscambio tra la rete ciclabile regionale e locale e le altre reti di trasporto (principalmente

autobus e ferrovia)<sup>13</sup>. All'elenco delle velostazioni principali previste in Capitanata ( Foggia, San Severo, Manfredonia, Candela, San Giovanni Rotondo, Monte Sant'Angelo e Rodi Garganico) si sono aggiunte:

- Lucera, dov'è presente un importante nodo intermodale rappresentato dalla stazione ferroviaria FerGargano,
- Cerignola, dove è presente una velostazione (inutilizzata) nei pressi di una delle principali fermate autobus.

Il Piano propone una gerarchizzazione delle velostazioni previste in Provincia di Foggia in funzione del bacino di utenza potenziale e del rango del nodo, operando una distinzione fra primo, secondo e terzo livello che incide sul dimensionamento, sulla presenza di servizi opzionali e sulla necessità della presenza di un presidio umano regolare.

E' stata condotta un'*analisi funzionale ed ambientale* degli spazi e delle condizioni di accessibilità delle velostazioni, in cui sono state analizzate: la disposizione delle strutture rispetto agli edifici; le attività e i servizi che in esse si svolgono e gli ingombri necessari. (Si veda allegato "schemi velostazioni")



---

<sup>13</sup> Va ricordato che lo stesso scenario della mobilità lenta del PPTR riprende ed integra la rete intermodale: relativamente al tema specifico della mobilità ciclistica, il PPTR si basa tuttavia su dati obsoleti del vecchio piano attuativo del PRT.

Nella tabella che segue si riportano i dati sintetici relativi alle velostazioni compresa un'ipotesi di localizzazione nell'ambito urbano.

<b>Velostazione</b>	<b>Modalità di scambio</b>	<b>Proposta di Localizzazione</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Previsione</b>
<b>Foggia</b>	Treno e bus	Stazione ferroviaria e/o Terminal intermodale (adiacente)	Velostazione I° Livello	PRT
<b>San Severo</b>	Treno e bus	Stazione ferroviaria	Velostazione II° Livello	PRT
<b>Manfredonia</b>	Treno e bus	Stazione ferroviaria e/o Terminal intermodale	Velostazione II° Livello	PRT
<b>Lucera</b>	Treno e bus	Stazione ferroviaria di FerGargano o autostazione prospiciente di prossima realizzazione	Velostazione II° Livello	PMCP
<b>Rodi Garganico</b>	Treno e bus	Stazione ferroviaria	Velostazione III° livello	PRT
<b>Candela</b>	Treno e bus	Stazione ferroviaria (fermata attualmente sospesa) oppure autostazione	Velostazione III° livello	PRT
<b>San Giovanni Rotondo</b>	Bus	Stazione degli autobus (Piazzale Forgione) oppure autostazione comunale	Velostazione III° livello	PRT
<b>Monte Sant'Angelo</b>	Bus	Nei pressi del sito UNESCO	Velostazione III° livello	PRT
<b>Cerignola (in foto)</b>	Bus	Realizzata (Via Tiro a Segno) ma in disuso	Velostazione III° livello	PMCP

### 10.1.2 Bicibus

Oltre alla rete di velostazioni prevista dal PRT, il presente Piano contempla anche la previsione di un servizio di **bicibus**, autobus turistici o di linea con trasporto bici al seguito.

Le linee potenzialmente interessate a questa modalità di trasporto possono essere di due tipi:

- linee già incluse nella programmazione del trasporto pubblico locale, che collegano i principali centri turistici (Gargano, Monti Dauni);
- linee turistiche nuove, eventualmente gestite da operatori privati, che collegano nodi non necessariamente serviti dal trasporto pubblico locale.

Emblematico l' esempio della Foresta Umbra, non raggiungibile con mezzi pubblici, carenza più volte evidenziata dai portatori di interesse del settore ecoturistico.

Se si eccettua il caso della Foresta Umbra, i nodi e le fermate del bicibus sono state localizzate presso tutti i centri urbani attraversati dalla rete ciclabile di progetto, che non siano già raggiunti dalla ferrovia: (Tav. 7 PMCP)

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| 1. Foresta Umbra   | 14. Biccari                |
| 2. Vico del Gargano  | 15. Roseto Valfortore      |
| 3. Peschici  | 16. Casalnuovo Monterotaro |
| 4. Monte Sant'Angelo (già prevista dal PRT come velostazione)    | 17. Casalvecchio di Puglia |
| 5. San Giovanni Rotondo (già prevista dal PRT come velostazione) | 18. Alberona               |
| 6. Mattinata   | 19. Roseto Valfortore      |
| 7. Vieste  | 20. Troia                  |
| 8. San Marco in Lamis  | 21. Panni                  |
| 9. Rignano Garganico   | 22. Bovino                 |
| 10. Ischitella   | 23. Deliceto               |
| 11. Serracapriola  | 24. Accadia                |
| 12. Chieuti  | 25. Monteleone             |
| 13. Torremaggiore  | 26. Zapponeta              |
|  | 27. Stornara               |

### 10.1.3 Bike & boat

Di seguito l'elenco dei nodi intermodali marittimi previsti dal PTCP (metrò del mare):

- 1) Manfredonia – Porto Turistico
- 2) Mattinata
- 3) Vieste
- 4) Peschici
- 5) Rodi Garganico

## 6) Tremiti



Col PMCP vengono presi in considerazione anche i seguenti nodi di scambio marittimi (e lacustri), per creare circuitazioni interne:

- 7) Ex idroscalo Ivo Monti - San Nicola Imbuti (Cagnano Varano)
- 8) Lesina
- 9) Manfredonia - porto alti fondali
- 10) Manfredonia – porto storico

### 10.1.4 Bike-to-airport

In Provincia di Foggia è presente un aeroporto civile, il “Gino Lisa”, a Foggia, collegato da un percorso ciclabile di progetto del Piano Regionale dei Trasporti alla stazione ferroviaria. La dotazione di servizi per l’aeroporto è dedicata essenzialmente ai cicloturisti, che all’arrivo o alla partenza hanno la necessità di sistemare la propria bicicletta. (aeroporto di

Olbia in Sardegna.)

Si prevede uno **spazio dedicato** a piccola officina dotata di tutti gli attrezzi per **un'assistenza tecnica** in modalità self-service, con banco di lavoro, attrezzi e pompa di gonfiaggio per le ruote .

Per proteggere l'attrezzatura sportiva durante il volo, vengono utilizzate sacche o altri contenitori in cartone o in custodia rigida, che possono essere eventualmente acquistati in aeroporto e lasciati in consegna.



## 10.2 Ciclogistica

Un altro aspetto relativo all'intermodalità è quello della logistica delle merci dell'"ultimo miglio". La consegna finale, pur incidendo in termini minori, costituisce il ramo meno efficiente e più inquinante di tutta la catena di trasporto.

La ciclo-logistica può rappresentare una soluzione al traffico generato dalla crescente movimentazione di prodotti a scala locale. Il cliente viene raggiunto senza passare da intermediari quali negozi, mercati o supermercati per lo sviluppo degli acquisti on line.

Si favorisce allo stesso tempo l'incremento del piccolo commercio basato su nuove relazioni di prossimità per la distribuzione di prodotti locali, cibi a km 0, medicinali, ecc.

Le imprese che operano nel settore della ciclogistica possono estendere il raggio di azione alle città più vicine utilizzando le connessioni ferroviarie: (cargo-bike).



Attualmente in provincia di Foggia ed in Puglia esiste una sola start-up che si occupa di ciclogistica.

### 10.3 Intese per favorire l'intermodalità

E' intento della Provincia promuovere accordi con i gestori del trasporto pubblico locale e regionale e delle infrastrutture relative, allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli anche con interventi infrastrutturali finalizzati a eliminare ostacoli e barriere all'accessibilità e alla fruizione del servizio di trasporto intermodale.

Attraverso tali accordi si intende:

- promuovere la realizzazione della rete di **velostazioni**;
- promuovere l'aggiornamento delle **carte dei servizi del TPL**, favorendo il trasporto di biciclette attrezzando i bagagliai degli autobus, e il trasporto di biciclette pieghevoli sugli autobus urbani;
- promuovere il potenziamento del trasporto biciclette al seguito, specialmente verso i principali attrattori escursionistici (Gargano e Monti Dauni).

## 11. MISURE COMPLEMENTARI

La LR 1/2013 elenca ulteriori azioni che non possono essere disgiunte dalla progettazione della rete, e che il Piano si propone di promuovere ed incentivare:

- **Cicloposteggi**
- Infomobilità
- **Noleggio bici e Bike sharing**
- Bicigrill
- **Cartografia e servizi per il cicloturismo (app)**
- Bicicletta a pedalata assistita
- **Lotta ai furti e ufficio bici provinciale/metropolitano**
- Educazione ambientale bici e pedibus (inserimento della bicicletta all'interno di programma più ampi sull'educazione civica, alimentare, fisica, ecc.)
- Incentivi al bike to work
- Attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- Misure di sostegno alla promozione di attività imprenditoriali di servizio di trasporto con conducente o senza, mediante l'utilizzo di veicoli a trazione muscolare con particolare riferimento a bicikli, tricicli, quadricicli.

### 11.1 Cicloposteggi

La previsione e la configurazione dei nuovi cicloposteggi può fare riferimento al Manuale pubblicato nel 2018 dalla Regione Piemonte e redatto in collaborazione con FIAB Onlus (<http://www.regione.piemonte.it/pinforma/trasporti/1895-indicazioni-per-i-cicloposteggi-di-intercambio.html>).

Si dovranno nel caso rivedere le caratteristiche di quelli esistenti:



*Rastrelliere modello "Verona" davanti alle due sedi della Provincia*

### 11.2 Noleggio bici e bike sharing

Il bike sharing è una tipologia di noleggio bici, che si può considerare elemento essenziale e non accessorio dell'offerta di TPL, parte non secondaria nella pianificazione integrata dei

trasporti.

provinciale sono in funzione due diversi sistemi di bike sharing, il primo attivato dalla Provincia ed il secondo dal Parco Nazionale del Gargano 'Parkinbici'.

Il sistema provinciale è stato implementato con finanziamento del 2011 che prevedeva la gestione da parte dei Comuni di Foggia, Manfredonia. Il Comune di Foggia non ha ancora attivato la gestione diretta del bike sharing comunale, che di fatto resta ad oggi in capo alla Provincia dove è istituito un *ufficio bicicletta* nell'ambito del settore ambiente<sup>14</sup>.

Alla fine del 2016 la Provincia di Foggia ha rifinanziato il sistema con l'acquisto di nuove bici, a reintegra di quelle rubate o distrutte, affidando la gestione all'associazione FIAB Foggia Cicloamici, che si occupa della manutenzione e della co-gestione insieme all'ufficio bicicletta.

Le criticità legate alle difficoltà organizzative, la scarsa diffusione della cultura di mobilità sostenibile e il perdurare di azioni di vandalismo gratuito non incoraggiano il mantenimento del servizio che, in ogni caso, va migliorato superando i limiti del sistema di prelievo meccanico che obbliga gli utenti a rilasciare la bicicletta nella stessa postazione in cui è stata prelevata.

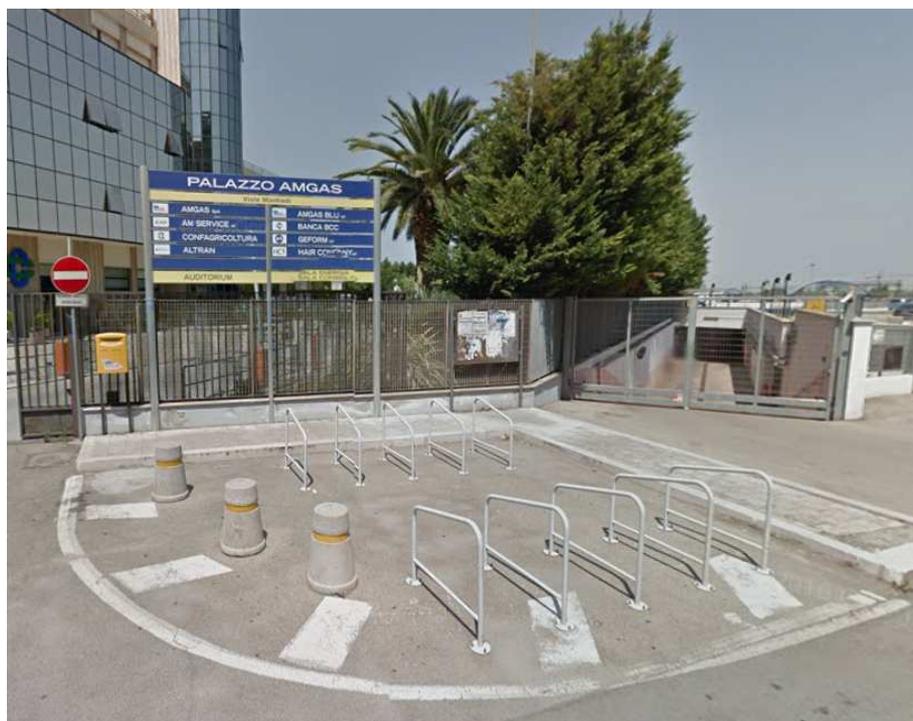
D'altra parte, il successo del sistema di bike sharing dipende anche dalla pianificazione dei trasporti di livello urbano e dalla limitazione del traffico a motore nei centri urbani (vedasi ad esempio il connubio fra il BikeMi di Milano e la Zona C). Al momento il Comune di Foggia è impegnato nella approvazione del PUMS.(Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)



*Bike sharing e cicloposteggi a Foggia – interventi della Provincia*

---

<sup>14</sup> Per maggiori informazioni sul sistema del bike sharing di Foggia si rimanda al sito di FIAB Foggia:  
<https://cicloamicifoggia.wordpress.com/bike-sharing-foggia-by-bike/>



*Bike sharing e ciclopisteggi a Foggia – interventi della Provincia*

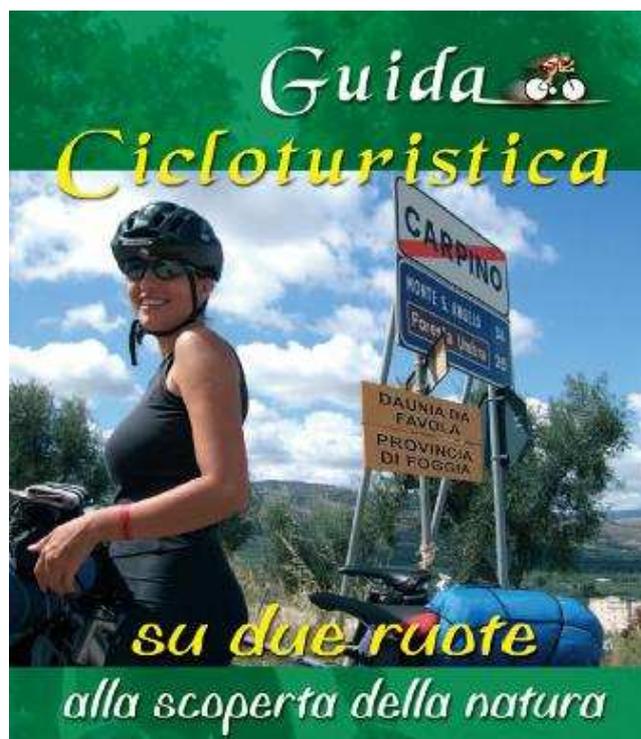
### 11.3 Servizi per il cicloturismo

#### 11.3.1 Cartografia e app

Si prevede la realizzazione di una nuova app che metta in rete tutti gli itinerari ciclopedonali e le vie verdi (a piedi, a cavallo), con un apposito servizio di segnalazioni di punti interesse e servizi, in modo da poter stimolare la partecipazione attiva delle utenze alla condivisione delle conoscenze relative alle risorse e criticità dei percorsi.

Una simile app è già stata realizzata dalla Provincia di Foggia nell'ambito del POI Tratturo Pescasseroli-Candela.





### 11.3.2 Bicigrill e aree sosta

Lo sviluppo di una rete cicloturistica provinciale può sfruttare aree sosta già esistenti nei luoghi di interesse quali la Foresta Umbra, Oasi Lago Salso, Centro Visite di Lesina, ecc., nonché la rete delle velostazioni in progetto.

Tuttavia, si è reso necessario implementare ex novo o potenziare la dotazione di servizi di sosta su alcuni itinerari. Il Piano ha individuato i seguenti tre punti:

1. Foresta Umbra
2. Torre San Felice, Vieste
3. Ex stazione di San Marco in Lamis, previsto dal progetto della Ciclovía Transgarganica (Tav. 10.2 PMCP)

La Regione Puglia ha promosso nel 2012 il recupero delle stazioni dismesse con un apposito bando (“Mente locale”), tuttavia non sono state individuate stazioni da recuperare in Provincia di Foggia. Gli immobili soggetti a bando erano riferiti alle tratte di competenza delle Ferrovie del Sud-Est e della Ferrovie Appulo-Lucane.

Anche RFI ha lanciato l’iniziativa “Piccole stazioni in comodato” per il riuso sociale delle stazioni non presidiate. In Provincia di Foggia sono:

- Siponto
- Orta Nova
- Ortona
- Ascoli Satriano
- Candela

Va verificato se in queste stazioni sia possibile e/o utile attivare i servizi di supporto alla ciclabilità, nel caso va considerata anche la fermata di Cervaro sulla linea FG-PZ.

#### **11.4 Lotta al furto**

Il problema dei furti rappresenta uno dei maggiori ostacoli per la crescita del numero dei ciclisti. Per fronteggiare il fenomeno occorre, innanzitutto, una buona prevenzione attraverso:

- la realizzazione di cicloposteggi in aree presidiate;
- la creazione di registri bici da parte degli enti locali, utili alla dissuasione e alla rapida restituzione ai proprietari delle biciclette recuperate.

La Provincia di Foggia ha realizzato una brochure in collaborazione con l'associazione Cicloamici FIAB Foggia, con una serie di consigli per parcheggiare in sicurezza la propria bicicletta, disponibile al seguente URL:

<https://cicloamicifoggia.wordpress.com/category/n-qualche-consiglio-per-non-farsi-rubare-la-bici/>

#### **11.5 Servizi di informazione**

I servizi di informazione per cicloturisti, previsti dalla LR 1/2013, vanno preferibilmente offerti presso ciascuno IAT (Uffici di Informazione e Accoglienza Turistica) attivato da Puglia Promozione oppure presso gli altri enti turistici gestiti dai Comuni, Parchi, ecc..

La realizzazione di punti di informazione è necessaria non solo per i cicloturisti, ma anche per i ciclisti urbani e i pendolari. A tal fine, si rivela fondamentale l'attivazione da parte degli enti locali di servizi appositi in ambito urbano.

## **PARTE V - GOVERNANCE**

### **12. SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE (SIT)**

La condivisione delle informazioni geografiche in rete è una scelta operata da tempo nel quadro delle attività di pianificazione territoriale di competenza provinciale. Tutte le componenti documentali e cartografiche del Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), compresi gli aspetti conoscitivi del territorio, sono pubblicati attraverso il Web-GIS accessibile dal sito <http://territorio.provincia.foggia.it>.

Ai sensi della LR 1/2013, è, altresì, compito della Regione mantenere <un sistema di informazione e consultazione, tramite accesso internet, dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi, i punti di scambio intermodale e i punti di assistenza e di ristoro. Il sistema è costantemente aggiornato in collaborazione con i soggetti attuatori.>

Non esiste ancora il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile regionale, anche se la Regione Puglia con InnovaPuglia SpA ha implementato il SIT di CYRONMED.

Nelle more della predisposizione del SIT on-line della rete ciclabile provinciale, la Provincia provvederà alla integrale pubblicazione degli elaborati di Piano, quale preliminare strumento di orientamento allo sviluppo di progetti locali nonché alla fruizione della rete stessa.

Il SIT provinciale potrà essere integrato con un'app con la quale i cittadini-ciclisti, camminatori ed escursionisti, potranno geolocalizzare i propri tragitti e inoltrare feedback sulla rete (segnalazioni disfunzioni, attrazioni, foto...si veda punto 10.3.1.).

### **13. CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE DEL PIANO**

Il Piano prevede specifiche attività di comunicazione, informazione e disseminazione sugli strumenti, le azioni e i risultati attesi. Si ritengono utili a tal fine i supporti, gli strumenti e gli elaborati citati in precedenza quali ad esempio:

- Cartoguide
- Applicazione specifiche per il web
- Tour guidati
- Cicloraduni<sup>15</sup>

E' prevista un'ulteriore attività di divulgazione del Piano fra i tecnici privati (es.: ordini professionali) presso gli enti pubblici e l'Università degli Studi di Foggia.

---

<sup>15</sup> Si citano ad esempio le varie edizioni del cicloraduno regionale organizzato dal coordinamento regionale FIAB.



#### 14. CABINA DI REGIA

Accanto al ruolo di coordinamento esercitato dalla Provincia nell'ambito delle funzioni fondamentali riconosciute dalla normativa di riforma dell'ente intermedio, sviluppato mediante la redazione del presente Piano, è necessario che venga definito il quadro di riferimento regionale in attuazione della LR 1/2013.

Nel frattempo il Piano della Mobilità Ciclistica Regionale può trarre spunti di valore già consolidati nel processo di formazione delle strategie locali adottate nel Piano provinciale.

Le previsioni dei Piani, quando assumeranno la cogenza di strumenti giuridicamente definiti, dovranno in ogni caso combinarsi con politiche di gestione operativa strutturate in una Cabina di Regia tra i cui attori non potranno mancare soggetti privati istituzionalmente operanti nel campo della ciclabilità.

## **ELENCO ELABORATI**

### **Tavole**

- Tav. 1 Le risorse per la definizione della Rete Ciclabile Provinciale: quadro europeo e quadro nazionale
- Tav. 2 Le risorse per la definizione della Rete Ciclabile Provinciale: quadro regionale e quadro locale
- Tav. 3 I Corridoi della Rete Ciclabile Provinciale
- Tav. 4 I quadri conoscitivi sul sistema degli itinerari della RCP
- Tav. 5 La classificazione della RCP ai sensi della L.R. 1/2013
- Tav. 6 Tipologie di intervento
- Tav. 7 La Rete Ciclabile Provinciale e la classificazione gerarchico-funzionale
- Tav. 8 Strategie e priorità di intervento
- Tav. 9 I Progetti Pilota
- Tav 10. Analisi delle aree interessate dai Progetti Pilota
- Tav 10.1 FG9 La Ciclovía transgarganica - Tavoliere
- Tav 10.2 FG9 La Ciclovía transgarganica - Gargano
- Tav 10.3 FG6 Via Verde della Daunia
- Tav 10.4 FG2 Lungolago di Varano
- Tav 10.5 Sintesi costi Progetti Pilota

### **Documenti**

- Relazione Generale
- Schemi Velostazioni
- Schede Interventi
- Relazioni Progetti Pilota

VAS Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica

**ALLEGATO A**  
Brochure Rete Lenta delle Lagune