

# 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 Progetti Pilota**

<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>I. TRANSGARGANICA.....</b>	<b>4</b>
<b>1. INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
1.1 Obiettivi del progetto Transgarganica .....	4
1.2 La storia.....	5
1.3 Il regime di concessione .....	5
<b>2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....</b>	<b>6</b>
<b>3. INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA' E RICOGNIZIONE DELLO STATO DI FATTO ....</b>	<b>7</b>
<b>4. INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI TIPO.....</b>	<b>8</b>
4.1 Suddivisione in sezioni omogenee.....	8
4.2 Interventi puntuali o localizzati .....	10
4.2.1 Intersezioni .....	10
4.2.2 Varchi e limitazione degli accessi.....	11
4.2.3 Scolo acque .....	12
4.2.4 Protezione tratti in rilevato .....	12
<b>II. VIA VERDE DELLA DAUNIA.....</b>	<b>15</b>
<b>5. OBIETTIVI DEL PROGETTO.....</b>	<b>15</b>
<b>6. INDIVIDUAZIONE DEI PUNTI CRITICI .....</b>	<b>15</b>
<b>III. LUNGOLAGO DI VARANO.....</b>	<b>19</b>
<b>7. OBIETTIVI DEL PROGETTO.....</b>	<b>19</b>

## PREMESSA

Il Piano ha proposto l'individuazione di tre progetti-pilota relativi ad itinerari cicloturistici prevalentemente in sede propria.

***FG9 Transgarganica.*** *Da San Severo a Capoiale – Primo stralcio (recupero della ferrovia da San Severo ad Apricena Superiore):* corridoio quasi interamente protetto su sedime ferroviario dismesso delle Ferrovie del Gargano, un tracciato di alto valore paesaggistico che connette il Tavoliere e il Gargano, ottimamente servito in termini di intermodalità (Ferrovia del Gargano).

***FG6 Via Verde della Daunia.*** *Primo stralcio da Foggia agli scavi di Herdonia (con recupero del tratturo Foggia-Ortona-Lavello):* corridoio quasi interamente protetto che parte dal capoluogo utilizzando sedi tratturali, attraversa le valli di Cervaro e Carapelle, per giungere al sito archeologico di Herdonia. Tracciato interamente servito dal treno regionale Foggia-Potenza con prospettiva di recupero del “borgo di fondazione” di Cervaro (sede di stazione in disuso) e ben connesso con la rete della mobilità lenta (rete dei tratturi).

***FG2 Ciclovia Adriatica. Lungolago a nord della laguna di Varano tra Capoiale e Foce Varano su strade comunali in territorio di Cagnano Varano e Ischitella:*** itinerario già previsto nel Masterplan della Rete Lenta delle Lagune.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Allegato A- Relazione Generale

# I. TRANSGARGANICA

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1 Obiettivi del progetto Transgarganica

Scopo del progetto-pilota è il recupero come via verde del tracciato ferroviario dismesso di Ferrovie del Gargano a partire dalla stazione di San Severo fino alla ex stazione di Apricena Superiore per un totale di 21 km. L'intervento il primo lotto di recupero dell'intero tracciato dismesso fino a San Nicandro Garganico di circa 30 km. Il progetto Pilota è parte dell'itinerario provinciale FG9 Ciclovia Transgarganica da San Severo a Capoiale collegato ai nodi dell'itinerario Bicaltia 6 Ciclovia Adriatica e della sua variante interna "Candelaro".

La linea garganica ha origine nella stazione di San Severo, alla quota di 75 m.s.l.m.. Si dirige inizialmente a sud per alcune centinaia di metri affiancandosi alla linea per Foggia, e con una curva di raggio piuttosto stretto, piega verso est, in direzione del promontorio del Gargano. Il primo tratto si estende rettilineo per circa 12 km, immerso tra gli oliveti, i vigneti e i seminativi del Tavoliere disseminato dei resti delle antiche masserie a testimonianza della vocazione pastorale del territorio. Dopo il sovrappasso dell'autostrada A14, a 7 km dal centro di San Severo incontra la prima piccola stazione di San Matteo. Superato il ponte sul fiume Candelaro e oltrepassato il passaggio a livello della SS 272, giunge alla stazione San Marco in Lamis, che dista oltre 10 km dal centro garganico omonimo anche se situato in agro di Apricena. La stazione si trova in una zona completamente isolata in mezzo ai campi di grano (è stata utilizzata nel 1991 quale location del film "La Stazione" di Sergio Rubini). E' formata da un edificio ad un piano con annesso magazzino per le merci, fabbricato servizi igienici e piattaforma di carico. Il piccolo complesso edilizio ben si presta al futuro utilizzo a "bicigrill" anche per la sua collocazione strategica, trovandosi all'intersezione con il tratto garganico della Via Francigena e con la Ciclovia Adriatica.

Superata la stazione di San Marco in Lamis, la linea ferrata piega verso nord verso la parete calcarea del massiccio garganico, in cima al quale si trovano le rovine dell'antico convento fortificato di Castelpagano. Questo era il tratto più impervio della ferrovia garganica, ma comunque dotato di pendenze dolci, per cui all'epoca di costruzione non fu necessario ricorrere né a cremagliere né ad ancora più ardite gallerie elicoidali tipiche delle vecchie ferrovie di montagna. In 9 km di percorso si passa attraverso trincee e viadotti, con pendenza media di 22,6/1000, dalla quota 42 m ai 268 m del Passo Ingarano, che è il punto più alto della tratta in prossimità del quale è ubicata la stazione di Apricena Superiore (km 21).

Nel tratto successivo della linea abbandonata (circa 7 km), secondo lotto eventuale del progetto-pilota, la linea si incunea tra le rocce dello sperone di Monte Tratturale (circa 400 mslm) con tre brevi gallerie. Subito dopo lo spartiacque geografico di Ingarano, la linea prosegue in leggera discesa accanto alla SS 89, che incrocia nei pressi della fermata di Ingarano, prima del ricongiungimento con il nuovo binario.

## **1.2 La storia**

Il 17 settembre 1925 viene stipulata una concessione a favore del Sindacato per le Strade Ferrate Garganiche per la realizzazione di una ferrovia a scartamento ridotto 950 mm e trazione a vapore da San Severo a San Menaio. Successivamente la Società Anonima per le Ferrovie e Tramvie del Mezzogiorno (FTM) rileverà nel 1926 questa concessione con in più l'autorizzazione per la variazione della linea progettata a scartamento normale 1435 mm, lo spostamento del capolinea nella piana di Calenella e l'esercizio mediante trazione elettrica (sistema che in quegli anni vedeva uno dei pochi esperimenti sulla linea Benevento-Foggia dalle Ferrovie dello Stato). La posa dei primi binari inizia nel 1930, utilizzando in parte i resti di un vecchio raccordo ferroviario militare precedentemente a servizio della base di idrovolanti sita in località San Nicola Imbuti, sulle sponde sud-occidentali del lago di Varano, che collegava San Severo alla base. I lavori furono affidati all'impresa Pietro Cidonio (Pietro Cidonio progettò anche la mai realizzata Rieti - Avezzano e l'incompiuta "Subappennina" Sant'Arcangelo di Romagna - Fabriano) e completati in poco più di un anno nel 1931. L'infrastruttura esibiva le caratteristiche delle ferrovie secondarie di quel periodo, in quanto era dotata di un armamento leggero, curve di stretto raggio (fino a 200 metri) ed elevate pendenze.

Il 13 giugno 2016 è stata inaugurata la galleria di 3 km (Monte Tratturale) realizzata sul nuovo tracciato che di fatto ha determinato la dismissione della vecchia linea da San Severo a San Nicandro, sede del Progetto Pilota.

## **1.3 Il regime di concessione**

Con la nascita delle Ferrovie dello Stato all'inizio del Novecento (1905), lo Stato si assunse a totale carico la proprietà e l'esercizio della maggior parte delle ferrovie italiane, fino ad allora in mano ad imprese private. Tuttavia, rimasero numerose ferrovie "concesse all'industria privata", in base all'istituto giuridico preesistente che prevedeva generalmente la concessione da parte dello Stato per la costruzione e l'esercizio di linee e impianti per un determinato periodo ritenuto sufficiente a remunerare il capitale investito. Le ferrovie concesse, regolate dal regio decreto n. 1447 9 maggio 1912 (Testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili), rappresentavano ancora un quinto dell'intera rete nazionale, di cui lo Stato era "nudo proprietario" fino allo scadere delle concessioni.

Dopo la nascita della Repubblica Italiana, soltanto negli anni '70 del secolo scorso, in seguito alla legge **16 maggio 1970, n. 281** "Provvedimenti finanziari per l'attuazione delle Regioni a statuto ordinario", prende avvio quel lungo processo di decentramento amministrativo nei confronti dei nuovi enti regionali previsto dall'articolo 5 e dall'articolo 118 della Costituzione, culminato poi con la riforma del titolo V della Costituzione nel 2001. Successivamente, con il decreto presidenziale 14 gennaio 1972, n. 5 venne attuato il trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materie di tramvie e linee automobilistiche di interesse regionale.

Le funzioni della Regione Puglia sono oggi esercitate attraverso le competenze contestuali delle Sezioni Demanio e Patrimonio e "Infrastrutture per la Mobilità". Alla prima compete esclusivamente la tutela dominicale del demanio ferroviario e la gestione dei relativi beni, alla seconda compete l'esercizio delle funzioni amministrative e di programmazione. Alla Regione spetta pertanto la facoltà di disporre la decadenza della concessione e l'utilizzo del sedime per usi diversi.

Si tratterebbe del primo caso in Puglia di dismissione di una ferrovia concessa, posto che l'unica via verde su ex ferrovia realizzata in questa regione, quella di Palagianello (TA), è stata ceduta gratuitamente da FS.

## **2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

Il territorio interessato dal vecchio percorso ferroviario oggetto di studio ricade nei Comuni di San Severo (53 mila abitanti) e Apricena (13 mila abitanti). Si origina a San Severo dalla stazione ferroviaria gestita da RFI e da Ferrovie del Gargano, attraversa il territorio di Apricena, dove la linea ferrata dista circa 5 km dal centro abitato, e arriva alla ex stazione di Apricena Superiore, attualmente riconvertita in struttura ricettiva (B&B "Le case del parco") e annesso spazio polivalente ("La Stazione sharing lab") aperto in occasione di eventi speciali e saltuariamente utilizzato come punto ristoro.

La stazione di Apricena Superiore, in zona Ingarano, è raggiungibile mediante la SS 89 ed è servita da una fermata dell'autobus extraurbano di Ferrovie del Gargano. L'area contermina è stata interessata negli ultimi anni da una serie di interventi di valorizzazione, finanziati con i fondi europei della programmazione comunitaria 2007-2013. Nella pineta prospiciente è stato finanziato un Parco Avventura gestito dall'associazione comunità Saman, all'interno di un sistema di ciclovie e sentieristica locale. Si è attuato il recupero della ex cava Tortorelli (sede dell'importante manifestazione "Suonincava") con il passaggio del sito dal demanio regionale al Comune di Apricena.

Il recupero della ferrovia abbandonata a Via Verde per escursionisti e turisti rappresenterebbe un volano per lo sviluppo del complesso di Ingarano e la valorizzazione delle diverse iniziative. La Transgarganica si propone come landmark di valore assoluto, spendibile a livello di marketing territoriale.

La vecchia ferrovia lambisce i confini del Parco del Gargano in corrispondenza del SIC “Bosco Jancuglia - Monte Castello” (codice IT9110027), sul limite esterno del perimetro del Parco Nazionale del Gargano istituito nel 1991.

Il tracciato assume la funzione di dorsale principale del sistema costituito dai seguenti elementi:

- la Ciclovía Off-Road dal centro di Apricena a Castel Pagano;
- la Via Francigena del Gargano o “Micaelica” da San Severo alla stazione di San Marco in Lamis
- l’itinerario Bicalta 11 – Ciclovía degli Appennini, variante Gargano, (FG3 del PMCP);
- la rete escursionistica del Parco Nazionale del Gargano;

### **3. INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITÀ E RICOGNIZIONE DELLO STATO DI FATTO**

La fase preliminare di studio, basata sulla elaborazione delle analisi cartografiche, e sulla ricognizione diretta dei luoghi ha consentito di individuare le seguenti principali criticità connesse con recupero delle tratte ferroviarie dismesse:

- **lo stato di conservazione del sedime, delle sue opere d’arte (massicciata, rilevati, viadotti, ecc.) e dei fabbricati** (utilizzo attuale, stato di conservazione, ponti o viadotti demoliti, infiltrazioni d’acqua nelle gallerie, regime di proprietà, ...).

Nel caso di studio, essendo la ferrovia in disuso solo da pochi anni, i fenomeni di degrado non sono ancora diffusi, ad eccezione della zona ad alta pericolosità idrogeologica a ridosso dei valloni garganici (di cui si dirà successivamente per esteso) dov’è stata riscontrata la necessità di interventi preventivi e di messa in sicurezza dei rilevati parzialmente franati.

Relativamente ai fabbricati, si può affermare che:

- è in buone condizioni solo quello di Apricena Superiore, attualmente in uso come locale ricreativo;
- la stazione di San Marco in Lamis, attualmente chiusa e non utilizzata, necessita di semplici interventi di restauro.

Al contrario la fermata di San Matteo e gli altri fabbricati lungo la linea, già abbandonati da diversi anni, sono in stato fatiscente.

- **l’inquadramento urbanistico e le interferenze con la viabilità pubblica e privata.** Nel caso di studio, a differenza di quanto accade solitamente per le ferrovie abbandonate da tempo, non si riscontrano fenomeni di inglobamento della linea ferrata in contesti di nuova urbanizzazione oppure occupazioni abusive da parte dei frontisti. Si rileva piuttosto la persistenza di numerose intersezioni a raso con la viabilità pubblica e privata in quanto non è stato attuato alcun programma di sostituzione dei “passaggi a livello” con cavalcaferrovia o sottopassi e quindi l’eliminazione di attraversamenti poco protetti.

La linea è stata suddivisa in due macroaree di studio: la parte del Tavoliere fino alla stazione di San Marco in Lamis e la parte di transizione paesaggistica Tavoliere-Gargano. Ciascuna macroarea è suddivisa a sua volta in due sezioni. (si vedano tavv. 10.1 e 10.2 Progetti Pilota)

### **Tavoliere (11.572 m)**

- Tav. 10.1 tratto 1: Stazione di San Severo – Ex Casello di San Matteo  
Lunghezza tot.: 6.942 m (Progressivi: 0 – 6.942 m)
- Tav. 10.1 tratto 2: Ex Casello di San Matteo – Intersezione SS272  
Lunghezza tot.: 4.629 m (Progressivi: 6.942 – 11.572 m)

### **Tavoliere-Gargano (9.299 m)**

- Tav. 10.2 tratto 1: Intersezione SS272 - inizio percorso in area Parco del Gargano  
Lunghezza tot.: 4.001,406 m (Progressivi: 11.572 – 15.573 m)
- Tav. 10.2 tratto 2: Inizio percorso in area Parco Gargano – Ex Stazione di Apricena Superiore  
Lunghezza tot.: 5.297 m (Progressivi: 15.573 – 20.871 m)

Relativamente alla parte che si sviluppa nel Tavoliere, la criticità più importante si rileva all'interno della stazione, dove non si presenta agevole l'accesso alla tratta dismessa. Si rende necessario un intervento di riqualificazione del sistema dei percorsi interni del nodo ferroviario, tale da favorire la multifunzionalità e garantire accessi protetti ai cicloamatori. In questo primo tratto sono più frequenti gli incroci a raso con innumerevoli strade vicinali o comunali, compresi quelli con la strada provinciale 27 e soprattutto con la Strada Statale 272.

Nella parte di transizione Tavoliere-Gargano, sono state rilevate emergenze di tipo idrogeologico che, in assenza di idonea manutenzione tempestiva, causano cedimenti della massicciata.

## **4. INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI TIPO**

### **4.1 Suddivisione in sezioni omogenee**

La linea ferroviaria dismessa è composta da due parti fondamentali: la sovrastruttura ferroviaria e il corpo stradale.

La sovrastruttura è costituita dal binario o armamento, formato dalle traverse, da una doppia fila di rotaie e dalla massicciata, uno strato di pietrisco nel quale sono incassate le traverse. La

massicciata, che poggia sul corpo stradale chiamato piattaforma stradale, ha la funzione di distribuire i carichi verticali sul corpo stradale oltre a consentire il drenaggio delle acque.

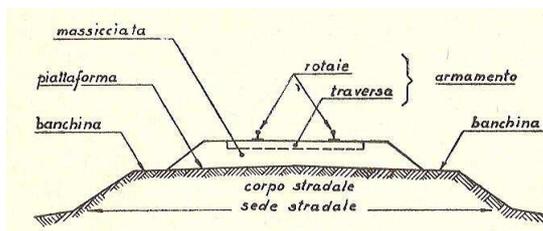


Fig. 1.1-a — Nomenclatura delle parti costituenti la strada ferrata

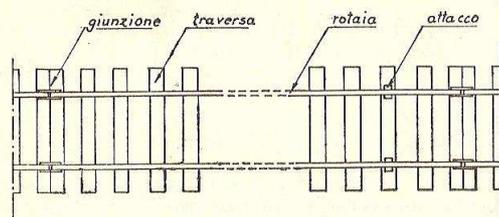
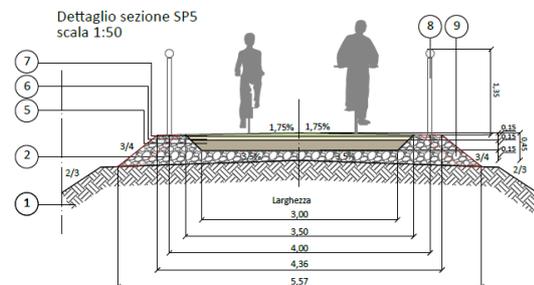
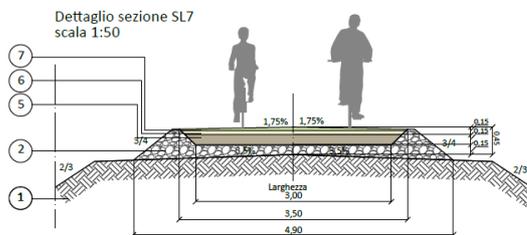


Fig. 1.2-a — Campata di binario

Il corpo stradale, che è il complesso di tutte le opere che vengono eseguite per realizzare la piattaforma stradale secondo l'andamento plano-altimetrico del tracciato, è del tutto simile a quello delle strade ordinarie per caratteristiche costruttive e di manutenzione ed è costituito da rilevati, viadotti, trincee, gallerie e opere d'arte minori, come muri di sostegno e opere di drenaggio.

Essendo lo scartamento della ferrovia garganica di tipo ordinario (1435 mm rispetto ai 950 di quello ridotto), si è scelta una sezione di progetto che prevede una pista di larghezza minima di 3 m, mezzo metro più larga rispetto al minimo per legge.



I lavori per la realizzazione della via verde prevedono la posa di uno strato di pavimentazione di circa 20 centimetri sulla massicciata, con pavimentazione in asfalto.

Nella situazione attuale il percorso ferroviario si presenta ancora armato; inoltre, sono ancora presenti i cavi dell'alimentazione elettrica. Pertanto, nella fase preliminare dello studio, sono considerate le operazioni di:

- Smontaggio traversine e smaltimento come rifiuto speciale;
- Smontaggio binari e smaltimento/rivendita;
- Smontaggio dei cavi, escludendo eventualmente la rimozione dei pali;
- Smontaggio di altri manufatti, ad esclusione di manufatti di interesse dal punto di vista dell'archeologia industriale.

Tali operazioni risulterebbero a carico del concessionario della linea ferrata. Lo smontaggio dei binari può considerarsi compensato dai costi di rivendita del ferro. Il costo di questi interventi per l'intero tracciato dismesso di 30 km si aggira intorno ai 2 milioni di euro.

L'attuazione del progetto non può prescindere dalla stipula di accordi fra concessionario, Regione e gestore della futura infrastruttura verde, al fine di facilitare il processo di recupero che richiede la realizzazione simultanea delle operazioni di disarmo e quelle di riconversione.

## 4.2 Interventi puntuali o localizzati

Gli interventi puntuali o localizzati, complementari a quelli della riconversione della linea, si suddividono in quattro tipi, come specificato nell'abaco del Piano:

- intersezioni pericolose con la viabilità pubblica (n.2);
- varchi (n. 28);
- ripristino scolo acque (n. 12);
- staccionate (n. 11).

A differenza degli interventi puntuali, gli interventi localizzati sono definiti singolarmente nella loro estensione lineare con la identificazione geografica dei punti di inizio e fine dei segmenti.

### 4.2.1 Intersezioni

Il progetto-pilota, dal punto di vista normativo si configura come pista ciclopedonale bidirezionale. In quanto tale, ad essa si applicano le regole previste per gli attraversamenti ciclopedonali, la cui funzione essenziale è quella di garantire la continuità del percorso. Tuttavia, è da notare che la maggior parte degli attraversamenti della *via verde* si realizzano con strade vicinali o comunali, esclusi gli incroci con la SP27 e la SS272.



La soluzione progettuale di base adottata consiste nella previsione di segnalazioni *una tantum* rivolte all'utenza della via verde sul pericolo connesso alla presenza di intersezioni multiple.



Per rafforzare il senso di attenzione degli utenti della via verde in prossimità delle intersezioni con le strade a basso o scarso traffico, possono essere utilizzati anche dei varchi.

#### 4.2.2 Varchi e limitazione degli accessi

Lungo la Via verde vengono installati dei varchi: dispositivi che inibiscono il passaggio di mezzi a quattro ruote, utili a conferire maggiore sicurezza al tracciato e prevenire fenomeni di vandalismo, scariche abusive, ecc. I varchi, costituiti da dispositivi fissi o amovibili inducono gli utenti a rallentare in prossimità degli incroci, elevando la percezione di pericolo.

La scelta della tipologia dei varchi può variare a seconda della funzione. L'utilizzo di staccionate in legno è senz'altro la scelta più consona dal punto di vista paesaggistico. In qualche caso è preferibile la scelta di barriere metalliche, più facilmente dotate di dispositivi di sgancio rapido con lucchetto in modo da permettere il transito eccezionale di mezzi a motore. Una terza alternativa è la posa di blocchi in calcestruzzo o di massi di pietra locale. La soluzione più costosa, è quella di installare cancelli forestali che andrà adottata in contesti dove è necessario garantire accessi facilitati ai legittimi detentori di diritti di passaggio.

La progettazione e la scelta dei punti in cui installare i varchi non può prescindere da un censimento dettagliato degli accessi o dei passaggi legittimi ed illegittimi presenti sul tracciato, distinguendo quelli che servono un unico fondo da quelli che servono più fondi. Tutti gli attraversamenti risultano autorizzati, come si evidenzia dalla presenza di croci di Sant'Andrea.



*Esempio di varco realizzato con massi in ardesia di origine locale (EuroVelo 5 Belgio)*

#### 4.2.3 Scolo acque

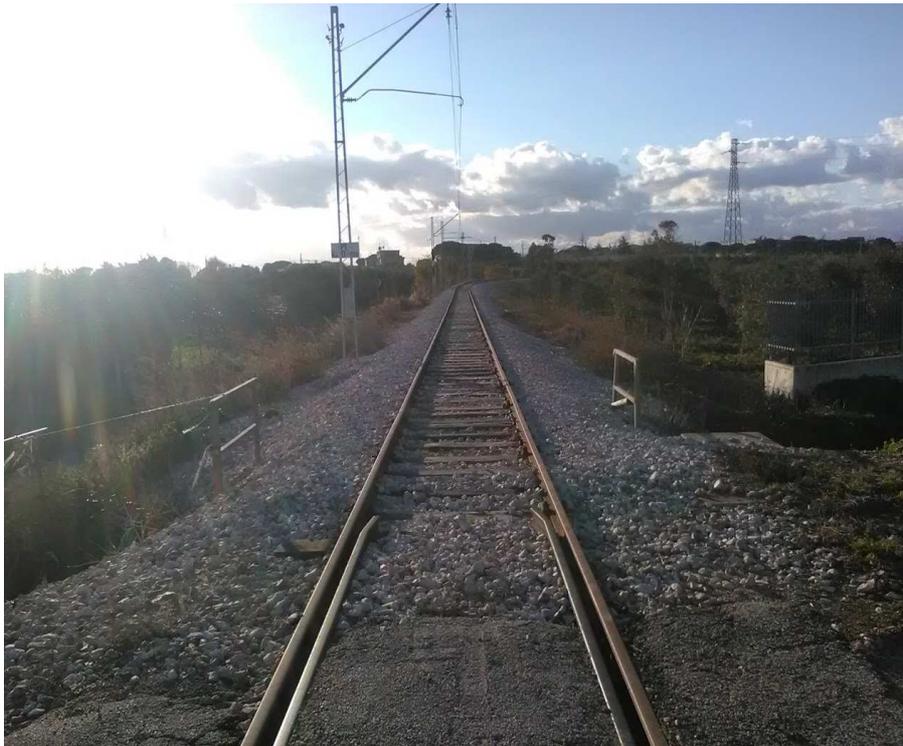
Parte del tracciato nella zona di transizione tra il Tavoliere del Gargano, a nord della stazione di San Marco in Lamis, è caratterizzata da una elevata vulnerabilità idrogeologica. Si tratta di un'area pianeggiante che s'incunea tra numerosi valloni di dimensioni molto diverse tra loro, da cui si generano altrettanti conoidi detritici (o coni di deiezione), dalla caratteristica forma a ventaglio e caratterizzati dalla presenza di corsi d'acqua permanenti o episodici.

L'assenza di manutenzione del tracciato ha prodotto cedimenti del rilevato che richiedono numerosi interventi di ripristino. Tali interventi non possono prescindere dal rispetto di buone pratiche agronomiche: evitare arature profonde o prossime al ciglio del rilevato; incentivare nicchie e zone tampone con alberi e stagni con vegetazione ripariale, nonché favorire pratiche innovative come la semina su sodo.

Il progetto prevede il ripristino del corpo stradale della linea ferroviaria con inserimento di elementi di allontanamento delle acque meteoriche (tubi autoportanti in cls armato vibrocompresso aventi 1 m di diametro con muri di contenimento), assumendo come lunghezza media dell'intervento 6,5 metri.

I punti di rilevato franati sono identificati nella tav 10.2.

#### 4.2.4 Protezione tratti in rilevato



I tratti in rilevato, indicati in base ai punti progressivi, dove si prevede l'installazione di staccionata/parapetto sono i seguenti:

A.P. del Tavoliere:

- 1)  $0 - 1000$ ;  $\rightarrow 1000$
- 2)  $5.579 - 6.695$ ;  $\rightarrow 1116$
- 3)  $9.414 - 11.189$ ;  $\rightarrow 1776$

A.P. del Gargano:

- 4)  $11.650 - 12.702$ ;  $\rightarrow 1097$
- 5)  $13.782 - 14.025$ ;  $\rightarrow 243$
- 6)  $14.834 - 15.457$ ;  $\rightarrow 623$
- 7)  $15.529 - 15.624$ ;  $\rightarrow 95$
- 8)  $16.667 - 17.052$ ;  $\rightarrow 385$
- 9)  $17.478 - 17.575$ ;  $\rightarrow 97$
- 10)  $17.820 - 18.367$ ;  $\rightarrow 547$
- 11)  $18.778 - 18.998$ ;  $\rightarrow 220$
- 12)  $19.300 - 19.687$ ;  $\rightarrow 387$

## II. VIA VERDE DELLA DAUNIA

### 5. OBIETTIVI DEL PROGETTO

Scopo del progetto-pilota è il recupero come via verde del Regio Tratturello 37 Foggia – Ortona – Lavello che congiunge il capoluogo a Ortona. Si sviluppa entro un corridoio naturale che si propone come vero e proprio “parco lineare”, per la presenza di notevoli risorse di tipo ambientale e la prospettiva di connessione con l’importante sito archeologico di Herdonia..

L’intervento della lunghezza di 20 km coincide con il primo tratto dell’itinerario FG6 “Via Verde della Daunia” sino all’intersezione con l’itinerario FG1 (Bicitalia 3 EuroVelo 5 Via Francigena). Lo sviluppo complessivo dell’itinerario FG6 è di circa 40 km, sfrutta la presenza costante dell’intermodalità bici+treno grazie alla parallela ferrovia regionale Foggia-Potenza e le stazioni di Ortona, Ascoli Satriano e Candela. (è auspicabile, in aggiunta, il recupero della fermata di Borgo Cervaro).

L’obiettivo principale del progetto è la realizzazione di un percorso protetto che connette l’ambito periurbano di Foggia al corridoio ecologico del Cervaro in piena coerenza con gli obiettivi strategici del Patto Città Campagna del PPTR.

Ulteriori elementi qualificanti si riconoscono nelle prospettive legate alla:

- rigenerazione urbana del Salice, grazie alla possibilità di collegare attraverso un itinerario ciclopedonale il quartiere con il centro di Foggia;
- valorizzazione dei borghi rurali (Cervaro e Incoronata);
- conoscenza e fruibilità dei Tratturi e dei siti archeologici della Daunia.

### 6. INDIVIDUAZIONE DEI PUNTI CRITICI

Il progetto-pilota è rappresentato nella Tavola 10.3 in tre sezioni, come descritte di seguito.

#### **Tratto 1 - Area periurbana di Foggia – Salice**

Il tracciato si origina da Viale Mahatma Gandhi, in coincidenza con una pista ciclopedonale larga circa 2,20 m. realizzata nel 2009 dall’ Ufficio Parco Tratturi della Regione Puglia, poi ceduta al Comune di Foggia. La pista si distende in direzione sud/sud-est fra campi coltivati interamente a grano in un contesto periurbano interessato dalla presenza di complessi edilizi isolati. Dopo circa 1.300 metri, l’itinerario attraversa a raso la tangenziale (SS 16) con semaforo a chiamata. Nei tratti successivi si rileva la presenza di microdiscariche, che spesso ostruiscono completamente la pista. Si rende necessaria pertanto la realizzazione di varchi destinati a regolare gli accessi stradali laterali.

Il percorso del tratturo prosegue lungo campi coltivati prevalentemente a grano ed ortaggi, superando l'intersezione a raso della strada del Salice (3 km, progr. 4,3), dov'è già presente un varco realizzato con blocchi in calcestruzzo.

*Nel 1447 Alfonso I d'Aragona istituì la "Dogana della mena delle pecore di Puglia", regolamentando le attività burocratiche amministrative fiscali e giurisdizionali legate alla transumanza con sede inizialmente a Lucera e poi definitivamente a Foggia.*

*La Dogana fu soppressa nel 1806 da Giuseppe Bonaparte.*

*La perdita di antichi privilegi e il progressivo affermarsi di altre colture segnarono la fine della transumanza nella prima metà del XX secolo.*

**Per informazioni:**  
 Comune di Foggia  
**Assessore Capocchiano 335.1501105**  
 Regione Puglia - Dirigente Parco Tratturi  
**Michele Pesante 339.6302156**



**FOGGIA-INCORONATA  
SULLA VIA DEI TRATTURI**  
NATURA · STORIA · FEDE



**Lunghezza Km. 10,50 = Passi 5.645**

— Tratturi  
 - - - Tratturelli

**MERCOLEDÌ 18 MARZO 2009 - ORE 10.00**  
 In fondo a via Gandhi (angolo Via A. Santoro)

## Tratto 2 - Salice – Borgo Cervaro – Passaggio a livello

Percorsi ulteriori 3,7 km, si giunge al bivio di borgo Cervaro, “borgo di fondazione” di epoca fascista dov'è presente una fermata in disuso della linea ferroviaria per Potenza e dov'è possibile prevedere un'area di sosta attrezzata.

Dopo 2 km dal bivio di Borgo Cervaro, si raggiunge il ponte sul Cervaro, dove è prevista la realizzazione della prima delle due passerelle ciclopedonali.

Si prosegue per circa 1 km fino all'intersezione con Via Don Luigi Orione, dove l'itinerario incrocia ortogonalmente il percorso che giunge dopo 4 km al Santuario dell'Incoronata.

Da segnalare a poche centinaia di metri dal bivio, la storica Masseria Giardino, di proprietà del Comune di Foggia, da tempo oggetto di progetti di recupero non ancora realizzati.

La seconda parte del progetto-pilota, a partire dal bivio di Via Luigi Orione, consiste essenzialmente nel realizzare una nuova via verde su strade rurali asfaltate oppure sterrate a basso o nullo traffico.

La difficoltà maggiore relativa a questo tratto si presenta all'attraversamento del passaggio a livello. Qui, non si possono prevedere interventi, se non quelli legati all'ammodernamento della ferrovia Foggia-Potenza dove è auspicabile sia inclusa la realizzazione di un sovra-/sottopasso a cura di RFI. (su veda figura seguente)



### **Tratto 3 - Passaggio a livello - Ortona**

Dopo poco più di 5 km dall'incrocio all'altezza dell'Incoronata, la traccia del Tratturo, ormai in territorio di Carapelle, guada l'omonimo torrente (seconda passerella di progetto) e poi prosegue per altri 2 km, con un breve tratto in promiscuo su viabilità pubblica, fino al centro di Ortona, a due passi dal sito archeologico di Herdonia.



### **III. LUNGOLAGO DI VARANO**

#### **7. OBIETTIVI DEL PROGETTO**

Il progetto-pilota riguarda la realizzazione di un itinerario lungo le sponde del lago di Varano, parte integrante del tracciato dell'itinerario Bicitalia 6 Ciclovia Adriatica (FG2), interamente incluso nel territorio del Parco Nazionale del Gargano.

Lo scopo principale del progetto è quello di realizzare un percorso protetto in sede o promiscuo e di creazione di un corridoio di fruizione lenta dell'ecosistema lagunare. Il progetto-pilota contribuisce alla riqualificazione del contesto del lungolago, dove coesistono diffusi episodi di edilizia "spontanea" e attività tipiche di pesca, in un ambiente connotato da fenomeni di degrado per la presenza di microdiscariche.

Il progetto-pilota è rappresentato in un'unica tavola ( 10.4). Il tracciato inizia all'imbocco della strada interna per il lungolago dalla SP 41 (Capojale, in territorio di Cagnano Varano), dov'è prevista la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale. Si tratta di una strada comunale a servizio di case sparse che si presenta in parte asfaltata ed in parte con fondo naturale con una larghezza della carreggiata variabile tra i 4 e i 6 metri di larghezza. E' prevista la realizzazione di cancelli all'inizio e alla fine della parte sterrata non interessata dalla presenza di fabbricati.

La parte terminale asfaltata si trova nel territorio di Ischitella, dove sono già presenti dossi artificiali per la moderazione della velocità (è vigente in ogni caso il limite di 30 km/h).

Il percorso si conclude all'incrocio con la SP 41 nei pressi di Foce Varano, dov'è previsto un attraversamento ciclopedonale con le stesse caratteristiche di quello iniziale.