Provincia di Barletta Andria Trani
Settore Urbanistica, Assetto del Territorio, PTCP, Paesaggio, Genio Civile, Difesa del Suolo
Servizio Assetto del Territorio
Ufficio di Piano - Sistema Infomativo Territoriale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA e CICLOPEDONALE (Variante)

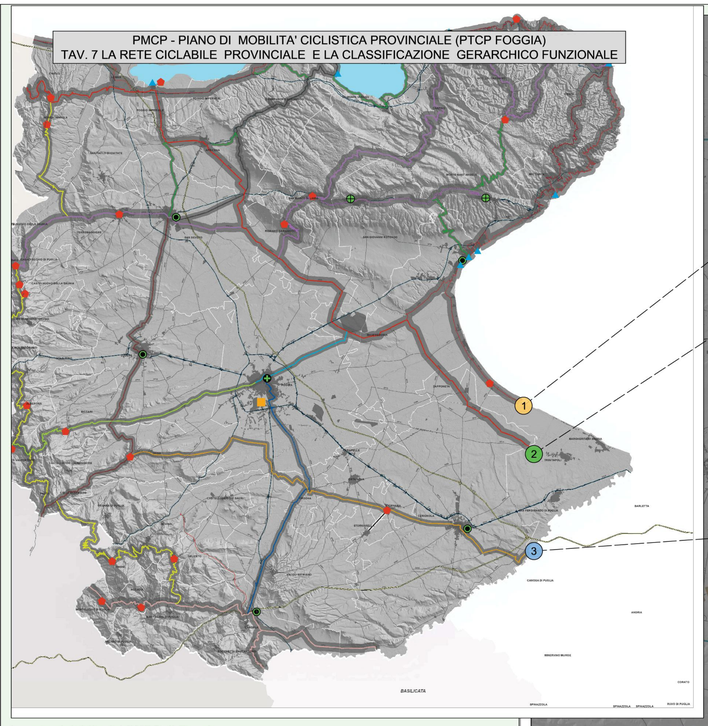
Novembre 2023

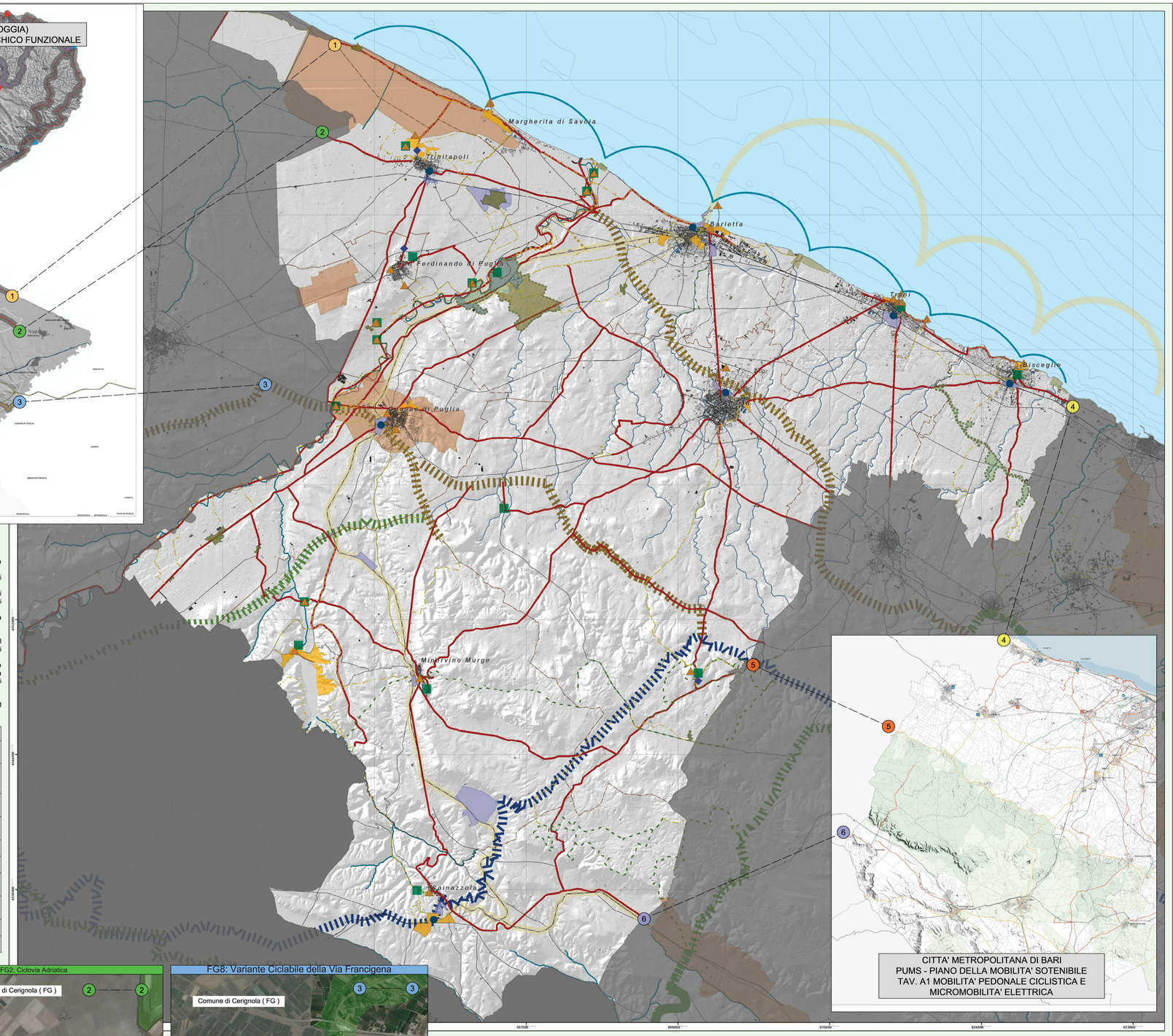
QUADRO PROGRAMMATICO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO E CONIUGAZIONE PROVINCIALE

TAV 2

1:75 000

Legenda



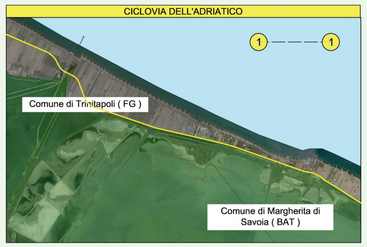


La rete ciclabile del PMPC di Foggia

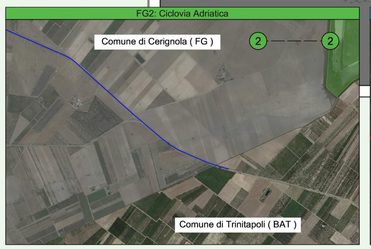
La rete ciclabile del PMPC di Foggia
A livello generale, ove praticabile, il PMPC di Foggia privilegia la previsione di vie verdi interamente in sede in quanto esse garantiscono senza dubbio il più elevato livello di qualità e protezione.
Tale tipologia tuttavia, si ritrova in casi molto limitati considerati 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.8 (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 previlegiata, non solo in ambito extraurbano, ma anche in ambito urbano dove la precedenza va data alla creazione di "zone 30".
4)
Oltre agli itinerari regionali (FG1 Bicitalia 3/EuroVelo 5 Via Francigena, FG2 Bicitalia 6 Adriatica, FG3 Bicitalia 11 Appennini) - , che costituiscono la rete portante -, altri sette itinerari provinciali costituiscono la rete di adduzione.

Codice	Rango	Nome	Da	A	Note
FG 1	Nazionale	Ciclovia Francigena	Monteleone (confine Campania)	Ofanto (ponti Parasacco /Venere)	Con 1 deviazione temporanea
FG 2	Nazionale	Ciclovia Adriatica	Da Chieuti (confine Molise)	Zapponeta/Cerignola (confine BT)	Con 2 varianti (Candelaro; SS89) e 2 progetti (Chieuti-Lesina; Manfredonia- Zapponeta) e 1 connessione con la Ciclovia d. Appennini
FG 3	Nazionale	Ciclovia degli Appennini-Variante Ciclovia del Gargano	Da Casalnuovo Monterotaro	a Vieste (nodo FG 2)/ Monte Sant'Angelo	Dall'itinerario a San Marco in Lamis si distacca la variante "Micaelica"
FG 4	Regionale	Dai Monti Dauni al Mare	Da Roseto Valfortore (confine Campania)	Foggia	
FG 5	Regionale	Dai Monti Dauni al Mare	Foggia	Siponto (nodo FG2)	
FG 6	Regionale	Via Verde della Daunia	Foggia	quadrivio di Candela (nodo FG3)	
FG 7	Regionale	Variante Ciclabile della Via Francigena del Sud	Da Celle San Vito	San Severo (nodo FG3)	L'itinerario si dirama a Troia
FG 8	Regionale	Variante Ciclabile della Via Francigena del Sud	Da Troia	al ponte sull'Ofanto a Cerignola (confine BT)	L'itinerario si dirama a Troia
FG 9	Regionale	Transgarganica	Da San Severo	a Capoiale (nodo FG2)	L'itinerario è parallelo al corridoio della variante Candelaro del' Adriatica
FG 10	Regionale	Monti Dauni	Da Chieuti (nodo FG2)	a Candela (nodo FG 3)	

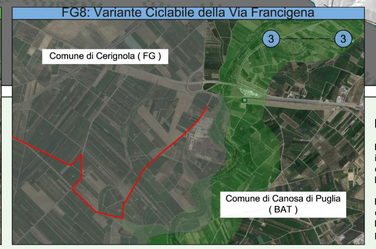
CICLOVIA DELL'ADRIATICO



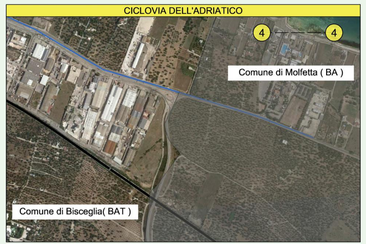
FG2: Ciclovia Adriatica



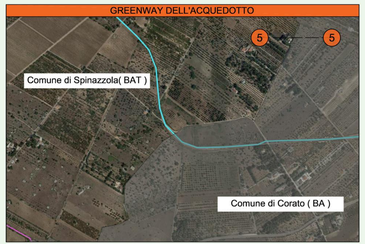
FG8: Variante Ciclabile della Via Francigena



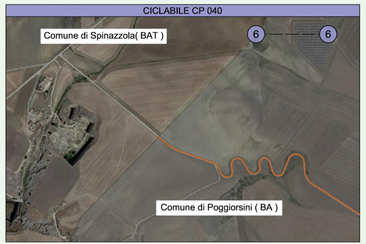
CICLOVIA DELL'ADRIATICO



GREENWAY DELL'ACQUEDOTTO



CICLABILE CP 040



La rete BICIPLAN CM BA

L'idea progettuale alla base del Biciplan Metropolitano, è aderente ed in linea con la pianificazione strategica metropolitana e si connota per i seguenti punti di forza: valorizzazione del sistema di viabilità secondaria e rurale tra Comuni interessati, complementarietà con reti ciclabili già esistenti, dotazione di diversi punti di intermodalità e velostazioni, capacità di intercettazione dei flussi di cicloturismo nazionale ed internazionale, grazie al coinvolgimento dell'hub logistico dell'Aeroporto Karol Wojtyla di Bari Palese, capacità di promuovere e valorizzare, interconnettendoli, gli attrattori culturali e paesaggistici di maggior pregio dell'intera zona coinvolta (parchi, masserie, palmenti, gravine, insediamenti preistorici, boschi, etc.), presenza, lungo l'intero percorso, di molteplici e differenziate tipologie di strutture ricettive.

Il Biciplan Metropolitano contiene i percorsi oggetto di progetti puntuali d'interesse comunale che potranno essere attuati dai rispettivi Comuni dell'area metropolitana. La tipologia degli interventi interesserà, pertanto, sia il tessuto urbano che quello extraurbano attraverso la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali su medio o lungo raggio in un'idea progettuale in linea con la pianificazione strategica metropolitana.
La rete ciclabile prevista intercetta altresì gli itinerari "la Via dei Borboni", "le vie dell'Acqua", "la Francigena" e "TAdriatica" nel contesto della Rete Ciclabile del Mediterraneo "CY.RON.MED." e risulta coerente con le linee programmatiche previste dal P.P.T.R..

Il percorso è stato disegnato in modo da collegare senza soluzione di continuità i Comuni che aderiscono al progetto con l'obiettivo di:

1. collegare i diversi contesti paesaggistici dell'Area Metropolitana di Bari (Mare□paesaggio rurale e murgiano);
2. interconnettere alcune emergenze di importanza culturale e/o sociale dei paesi interessati;
3. orientare i percorsi ciclistici in modo da poter assicurare anche uno scambio intermodale con l'auto e/o il treno, ovvero di favorire l'intermodalità e le connessioni con i principali hub logistici dell'area metropolitana (aeroporto, stazioni ferroviarie e parcheggi di scambio).

I percorsi individuati tendono a valorizzare tre macroaree omogenee, creando interconnessioni sostenibili tra il sistema
delle coste e quello murgiano.
A livello di territorio non urbanizzato sono state individuate tre reti di ciclovie evitando, laddove possibile, l'interessamento di strade ad alta intensità di traffico ed a percorrenza veloce quali strade statali, extraurbane principali e secondarie. I percorsi si sviluppano prevalentemente su strade comunali secondarie, vicinali, interpoderali e sentieri.

1. A. CICLOVIA DEL WATERFRONT METROPOLITANO E DELLA CONCA BARESE;
2. B. CICLOVIA DELLE LAME: PIANA OLIVETANA, FASCIA PREMURGIANA E VALLE D'ITRIA;
3. C. CICLOVIE DELL'ALTA MURGIA.

La scelta del percorso ha privilegiato la percorrenza lungo le strade vicinali per due motivi. Il primo di carattere paesaggistico (le stradine rurali si snodano tra muretti e costruzioni a secco ed uliveti), il secondo motivo è economico: la pista sulla strada metropolitana diventa una infrastruttura di significativa importanza giacché necessità di una serie di presidi atti ad assicurare un livello di sicurezza adeguato alla pericolosità legata alla velocità di percorrenza della strada. Sulle stradine rurali, invece, la segnaletica stradale è ridotta, non sono necessari cordoli di protezione né significativi sistemi di drenaggio delle acque
meteoriche, elementi indispensabili per la pista ciclabile che affianca la sede stradale metropolitana.
Inoltre, il percorso su strada metropolitana è reso maggiormente difficoltoso per la gestione degli incroci stradali. In ultimo, ma non il meno importante, riguarda la necessità di ricorrere a numerosi espropri di una fascia di terreno in adiacenza alla strada metropolitana per evitare di restringere la carreggiata al di sotto dei limiti di larghezza imposti dalla normativa vigente. Tale eventualità, oltre ad introdurre i conseguenti oneri economici, comporterebbe inevitabili lungaggini che