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 Informativo Territoriale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA e CICLOPEDONALE (Variante)

Novembre 2023

QUADRO PROGRAMMATICO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO NAZIONALE E REGIONALE

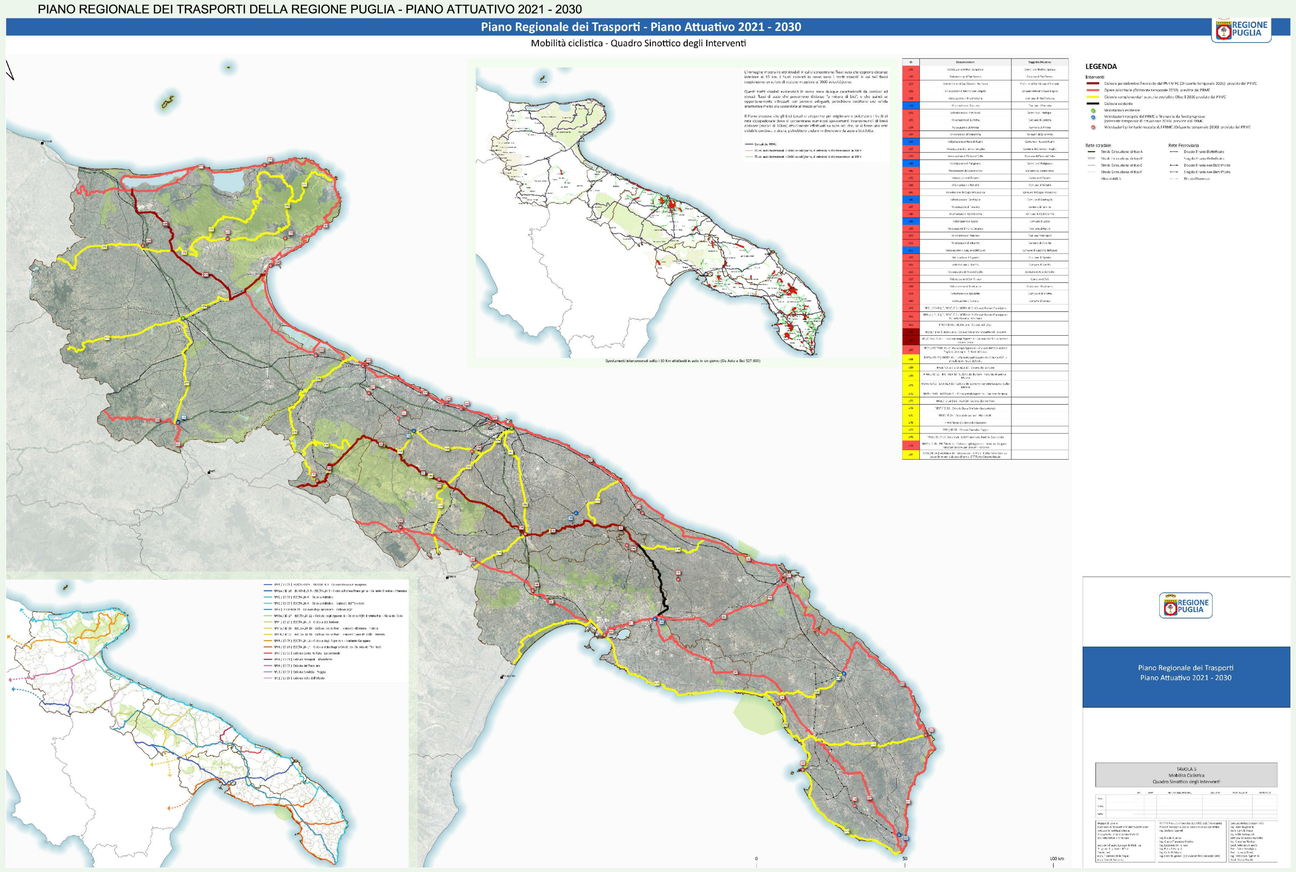
TAV 1

1:75 000

Legenda

PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DELLA REGIONE PUGLIA - PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030



IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA REGIONE PUGLIA (PRMC)

L'art. 2 della La LR n. 1/2013 stabilisce che la "la Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi".
In quest'ottica, l'obiettivo generale del PRMC, adottato con DGR n. 177 del 17.02.2020, consiste nel definire una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, costruendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.
Il Piano si propone di contribuire alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, ponendo particolare attenzione ai criteri utili ai fini della sua realizzazione.
La redazione del Piano rappresenta l'inizio di un percorso che tende a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e sicuro sia in ambito urbano che extraurbano, nell'ottica di ridurre l'utilizzo dei mezzi motorizzati privati e di aumentare lo share modale relazionato all'uso della bicicletta.
L'obiettivo generale a cui il Piano vuole tendere, in coerenza con quanto enunciato dal piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, è la salvaguardia della mobilità sostenibile, in accordo con le politiche nazionali ed europee in materia di trasporti e ambiente (così come enunciato dalla legge nazionale n. 2 del gennaio 2018).

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica intende raggiungere i seguenti obiettivi specifici:

- sviluppare il cicloturismo in Puglia;
- individuare, con esattezza, i percorsi delle dorsali ciclabili regionali;
- individuare i criteri progettuali per la realizzazione delle ciclovie;
- diffondere la cultura della cicclabilità multilivello;
- incentivare la mobilità ciclistica non solo a scopo ricreazionale, ma anche per gli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro);
- concertare in collaborazione con gli altri enti proprietari di infrastrutture lineari nel territorio, obiettivi,

L'immagine a fianco costituisce una riduzione della planimetria della rete ciclabile regionale.
Circa il 90% della rete individuata è sita su strade esistenti, prevalentemente comunali e provinciali, in alcuni casi su strade statali ad una carreggiata.
Il 10% circa dei percorsi è su strade a traffico nullo, su strade private o di servizio (come, per esempio, il tracciato della Ciclovia A.Q.P.).
La maggior parte delle strade pubbliche interessate dalle ciclovie dovranno essere regimentate come strade 30 (a meno di realizzare sedi proprie con ingenti espropri, ripercussioni sul consumo del suolo e sui costi di realizzazione).

Di queste 16 ciclovie:

- 1 ciclovia appartiene alla rete degli itinerari di valenza Europea in quanto coincidente con il tratto pugliese dalla EuroVelo 5 – nel PRMC denominata RP01/ BI3 – Ciclovia Francigena;
- 2 ciclovie appartengono al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, nel PRMC coincidente con la RP03/BI 11 - Ciclovia dell'AQP e con parte della RP02/BI6 - Ciclovia Adriatica (tratto dal confine con il Molise a Vieste;
- 13 ciclovie sono in parte coincidenti con itinerari nazionali della rete Bicitalia e in parte costituiscono percorsi di interesse regionale.
- Per ogni tracciato, il PRMC ha fornito indicazioni progettuali sugli interventi lineari necessari per la realizzazione delle ciclovie, diversificati secondo quattro tipologie:
- ciclovia naturalistica/greenway (strade con divieto di accesso a mezzi non autorizzati o in zona protetta) – 10,7% della lunghezza dei tracciati;
- ciclovia in sede promiscua con possibili interventi di traffic calming – 56,5%;
- ciclovia in sede propria su strada esistente senza necessità di ampliamenti/espropri – 18,6%;
- ciclovia in sede propria con necessità di espropri per la realizzazione di ampliamenti della strada carrabile esistente – 13,9%.
-

Il PRMC ha altresì individuato gli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni delle ciclovie (ponti ciclabili, rotatorie, sottopassi ciclabili, intersezioni semaforiche, etc.). In aggiunta il Piano ha individuato una serie di altri interventi che sarà necessario garantire lungo il percorso della rete ciclabile affinché le ciclovie possano essere fruibili in sicurezza e con piacevolezza dalle diverse tipologie di utenti. Tali servizi dovranno, inoltre, favorire l'uso combinato tra bici e mezzo pubblico in modo da garantire una valida alternativa all'uso dell'auto privata anche su lunghi tragitti.
Tali servizi sono costituiti da:

- Interventi per favorire l'intermodalità con altre modalità di trasporto.
- Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile.
- Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di
- pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali).
- Infine, il PRMC ha definito indirizzi progettuali e abachi di soluzioni tecniche per la realizzazione degli interventi lineari e puntuali delle ciclovie.

PIANO ATTUATIVO PIANO REGIONALE DEL TRASPORTI

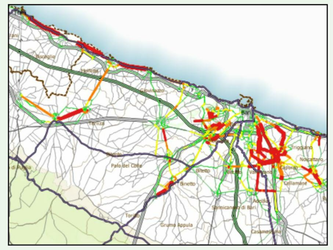
Il PA 2021 – 2030, in merito alla mobilità ciclistica, fa proprio l'assetto della rete definito dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.
Oltre a ciò, il Piano ribadisce e ripropone le Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica approvate dalla Giunta Regionale a settembre 2020 per indirizzare ed orientare al meglio i livelli di pianificazione sottordinati, nella definizione delle priorità e delle modalità di intervento, e soprattutto per garantire l'uniformità delle applicazioni di queste soluzioni adeguate alla normativa vigente in tutto il territorio regionale.

Il Piano, inoltre, attraverso elaborazioni sulla domanda di mobilità per scopi essenziali, propone anche che gli Enti Locali si adoperino per migliorare e potenziare i tratti di rete ciclopedonale dove si concentrano numerosi spostamenti intercomunali di brevi distanze (minori di 10 km) attualmente effettuati su auto ma che, se ci fosse una rete ciclabile continua e sicura, potrebbero andare in diversione da auto a bicicletta.

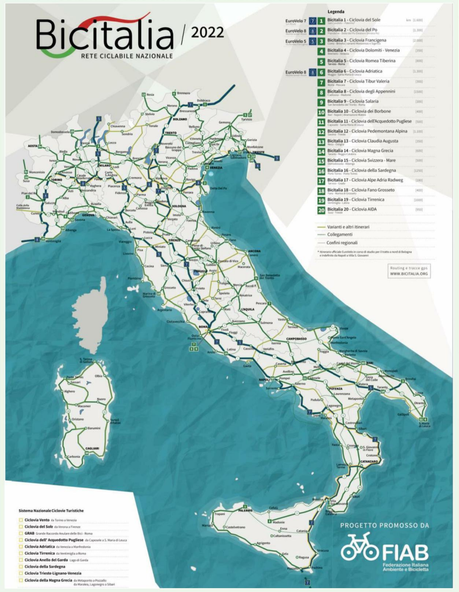
Tali flussi sono stati classificati in base al valore di sezione raggiunto in corrispondenza del tratto stradale:
in rosso i tratti stradali con un valore di sezione maggiore ai 3000 veicoli/giorno,
in arancio con un valore di se-zione tra i 2000 e 3000 veicoli/giorno, in giallo con un valore di sezione tra i 1000 e 2000 veicoli/giorno,
ed in verde con un valore di sezione minori a 1000 veicoli/giorno.

La domanda relativa ai tratti in rosso risulta pari a circa il 20% degli spostamenti totali giornalieri intercomunali effettuati su auto privata.

Se opportunamente attrezzati con percorsi adeguati, questi itinerari potrebbero costituire una valida alternativa molto più sostenibile al mezzo privato.
Di seguito si propone uno zoom estrapolato dalla relazione del Piano Attuativo che include il tratto del corrodoio servito dalla ciclovia Adriatica tra Barletta e Bicegile nel territorio della Provincia BAT



PIANO MOBILITA' CICLISTICA REGIONE BASILICATA



RETE BICITALIA

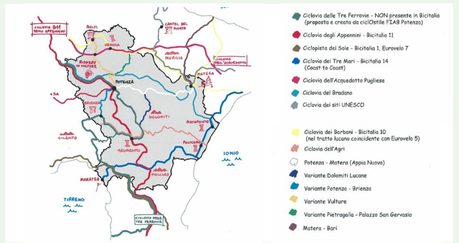
Nell'allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni di progetti e infrastrutture" al Documento di Economia e Finanza del 2017, si riconosce per la prima volata l'individuazione della rete nazionale delle ciclovie che ricalchi gli itinerari ciclabili della rete TEN-T, definita Eurovelo, e degli altri itinerari di valenza nazionale.
Per quanto riguarda il disegno di Eurovelo, la Strada del Sole – Eurovelo 7, è l'itinerario che interessa maggiormente la penisola italiana e la costa adriatica. Tale itinerario attraversa le Alpi presso il Brennero e giunge fino in Sicilia e a Malta.
La Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) ha proposto la rete Bicitalia ad integrazione, appunto, degli itinerari comunitari. Le mappe di Eurovelo e della rete Bicitalia sono così considerate strategiche.
La FIAB nel documento "Bicitalia: Rete Ciclabile Nazionale – Linee guida per la realizzazione" datato al 2008 individua le ragioni per cui la rete di ambito nazionale è strategica:

1. Motivazione trasportistica: una rete ciclabile nazionale, interconnessa con reti di ambito locale e definita da corridoi liberi dal traffico, deve avere piena dignità nella pianificazione trasportistica, settore più votato allo sviluppo di infrastrutture per la mobilità motorizzata rispetto ad approcci sostenibili al problema degli spostamenti.
2. Motivazione Turistica: è urgente che l'Italia, il primo produttore di biciclette per l'Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo si doti di una politica concreta per lo sviluppo del turismo in bici.
3. Conservazione del territorio: una rete ciclabile sfrutta prevalentemente il recupero di viabilità minore esistente o potenziale; si citano come esempi la manutenzione di strade arginali lungo i fiumi così come il recupero di sedimi di linee ferroviarie dismesse (e la relativa riqualificazione di manufatti e stazioni), o lo sfruttamento di reliquati stradali dismessi a seguito della realizzazione di nuove arterie stradali. La riqualificazione di ciò che già c'è garantisce, pertanto, un utilizzo razionale ed efficiente del territorio.
4. Economie locali: una rete ciclabile determina lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori interessati: ospitalità, ristoro, assistenza tecnica, accompagnamento di gruppi, editorie specializzate (mappe e guide) sono solo alcune delle attività che trarrebbero vantaggi da tali ciclovie.
5. Intermodalità: una rete nazionale contribuirebbe alla valorizzazione dell'intermodalità di trasporto, mediante incentivazione delle possibilità di trasporto della propria bici su treni e bus.

Gli itinerari Bicitalia che interessano la Provincia di Barletta Andria Trani sono:

- la ciclovia Adriatica (n.6)
- la ciclovia dei Borbone (n.10)
- la ciclovia dell'Acquedotto Pugliese (n.11)

PIANO MOBILITA' CICLISTICA REGIONE BASILICATA



Itinerari Eurovelo		
N°	Codifica Eurovelo	Nome itinerario
1	EV 7 (BI 1)	Ciclopista del Sole
2	EV 5 (BI 3)	Via Romea Francigena

Itinerari Bicitalia		
N°	Codifica Bicitalia	Nome itinerario
3	BI 10	Ciclovia dei Borboni
4	BI 11	Ciclovia degli Appennini
5	BI 11 (variante)	Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese
6	BI 14	Ciclovia dei Tre Mari
7	BI 14 (variante)	Ciclovia dei Tre Mari – Variante Agri

Itinerari regionali e interregionali (varianti incluse)		
N°	Codifica	note
8	Ciclovia delle Tre Ferrovie	Nuova proposta CICLOSTILE-FIAB Potenza, basata sulla riconversione di tratte ferroviarie dismesse
9	Potenza – Matera	Strada di riferimento ss7
10	Ciclovia del Vulture (Potenza – Melfi)	Strada di riferimento ss93
11	Variante Potenza-Brienza	Strada di riferimento ss95
12	Variante Pietragalla – Palazzo San Gervasio	Strada di riferimento ss93-ss169
13	Variante Dolomiti Lucane	Strada di riferimento ss7-sp13
14	Ciclovia del Bradano	Strada di riferimento ss7-sp175

Corridoi di accesso alla regione		
N°	Codifica	Nome itinerario
15	Matera-Bari	Relazione da garantire su rete FAL
16	Ciclovia dei siti UNESCO	Proposta dall'Ass. CICLAMINO Matera
17	Potenza – Salerno	Relazione da garantire su rete RFI da parte di Trenitalia
18	Potenza - Metaponto	Relazione da garantire su rete RFI da parte di Trenitalia
19	Sapri – maratea - Praia	Relazione da garantire su rete RFI da parte di Trenitalia
20	Potenza – Aeroporto di Napoli	Relazione da garantire mediante rete portante automobilistica regionale

Il PRT della Regione Basilicata riconosce alla modalità ciclistica un ruolo fondamentale nella diffusione di modelli di mobilità sostenibile all'interno del territorio regionale sia in ambito extraurbano che all'interno delle città e uno de-gli strumenti privilegiati per promuovere la destagionalizzazione del turismo.
L'approccio adottato dal Piano prevede:
• l'individuazione della struttura e la gerarchizzazione della rete di interesse regionale al fine di consolidare un quadro complessivo di interventi da effettuare e di offrire ai comuni un riferimento rispetto al quale inserire nei propri strumenti di pianificazione e programmazione della spesa interventi complementari che consentano di mettere a disposizione degli utenti una rete leggibile e continua in primo luogo a servizio delle destinazioni principali di rango sovracomunale;
• il riconoscimento di priorità di intervento che privilegino, nell'ordine: o il completamento degli interventi già finanziati;
• l'ammissione a finanziamento e la realizzazione di interventi di basso costo finalizzati ad estendere
la copertura della rete a partire dagli itinerari che, sviluppandosi su La rete è costituita dagli itinerari della rete Bicitalia che interessano il territorio regionale (BI 1 Ciclovia del Sole,, BI 3 Ciclovia Francigena; BI 8 Ciclovia degli Appennini, BI 14 Ciclovia dei tre mari), da una serie di itinerari interregionali che sono stati oggetto di specifici accordi con le regioni confinanti e da un fitto reticolo di itinerari di rango regionale.
Il quadro d'insieme della rete è rappresentato e descritto nell'immagine e nelle tabelle riportate sopra.