



# PPMC

Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica (L.R. 1/13)  
*Elaborato integrativo del PTCP*



## PROPOSTA DI PIANO Obiettivi e Azioni

### *Gruppo di lavoro*

#### *Ufficio di Piano*

Arch. Stefano Biscotti -Dirigente  
Ing. PhD Giovanna Caratù

#### *FIAB Onlus*

Ing. Enrico Chiarini  
Antonio Dalla Venezia  
Dott. Antonio Dembech  
Dott. Giuseppe Dimunno

## Premessa. La vision del piano

La legge regionale 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" prevede da parte delle Province la redazione del Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica (PPMC), il quale <programma gli interventi di mobilità ciclistica a livello sovra-comunale, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), ove vigente>. A distanza di alcuni anni dall'approvazione di tale legge ed in assenza di un avvio del PRMC, sebbene in presenza di chiari riferimenti normativi e conoscitivi provenienti dal progetto CYRONMED (2007) e dalla sezione mobilità ciclistica (2016) del Piano Regionale dei Trasporti, l'Ufficio di Piano ha ritenuto inderogabile l'avvio del PPMC sia per esigenze di completezza del quadro del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) sia per rispondere alle esigenze locali di un trasporto sostenibile e di una qualificazione e destagionalizzazione dei flussi turistici.

La vision del piano è sintetizzata dai seguenti punti, espressione di un dibattito costante col territorio alla base del PTCP e di un contributo di FIAB Onlus quale associazione rappresentativa degli utilizzatori della bicicletta:

- il principio - già espresso dal PTCP - secondo cui "più strade non equivale a più benessere", ovvero l'adozione convinta di un modello di sviluppo compatibile con la vocazione del territorio portatore di innumerevoli ricchezze e varietà naturali, culturali, paesaggistiche, ecc.;
- solo concependo la bicicletta come mezzo di trasporto a tutti gli effetti integrato nel sistema del trasporto pubblico locale, è possibile raggiungere i risultati sperati dal piano;
- la volontà di redigere un piano "operativo" con affondi progettuali su itinerari-pilota che possano servire come schemi di applicazione in concreto, ma anche come idee progettuali ai fini della candidatura a bandi e per intraprendere un lavoro di rete grazie alla ricerca del coinvolgimento attivo dei comuni, delle imprese e delle associazioni.

Infine, è importante ribadire l'importanza del ruolo della Provincia, nonostante gli sviluppi della Riforma Delrio (2014). che ne ha fortemente ridimensionato la struttura in termini non tanto decisionali, quanto di organico. Resta intatto il ruolo di supporto della Provincia nei confronti degli enti locali e non solo, contemplato dalla stessa LR 1/2013 che prevede da parte della Provincia l'assistenza agli enti locali, a i gestori delle aree protette e a tutti i soggetti attuatori della rete ciclabile provinciale, oltre che l'adozione di soluzioni organizzative interne di carattere stabile, quale potrà essere un protocollo d'intesa tra Ufficio di Piano e FIAB finalizzato a dare continuità alla piano.

## Iter di approvazione e formazione partecipata

Il PPMC, a mente della LR 1/2013, 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 è alla pari del PTCP quello della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), procedura europea tesa a garantire la massima informazione e partecipazione. Per

approfondire vedasi Rapporto Preliminare di Orientamento.

### Lo stato di fatto e le prospettive del piano

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 fattibile visto lo scarno dato di partenza: da una parte, in Provincia di Foggia meno del 3% degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro vengono effettuati in bicicletta (dati ISTAT), mentre - dall'altra parte - a livello urbano la metà degli spostamenti in auto avviene entro i 5 km, distanza fattibile in bicicletta soprattutto in centri pianeggianti come Foggia e le altre città della Pentapoli foggiana (Cerignola, Manfredonia, San Severo, Lucera), dove si concentra oltre la metà della popolazione provinciale di complessivamente 630 mila abitanti.

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

Di seguito si riporta la sintesi degli ambiti di intervento, in cui il PPMC intende muoversi. Si tratta di una definizione degli scopi che verrà condivisa ed aggiornata sulla base del processo partecipativo del piano.

Alcune di queste azioni sono già state realizzate o in corso di realizzazione da parte dell'ente provinciale: l'inserimento degli itinerari Bicitalia nel sistema della qualità del PTCP e i relativi Piano Operativi Integrati (POI) sulla Via Francigena – Itinerario Culturale del Consiglio d'Europa, sui tratturi della transumanza e sulla rete della mobilità lenta dei laghi del Gargano; il bike sharing di Foggia, Manfredonia e Vieste; una guida sul cicloturismo e l'app Daunia Tratturi.

| MACRO-OBIETTIVI   | AZIONI  |
|---|---|
| <p><b>A. Quadro conoscitivo del progetto di sistema ciclabile di scala provinciale</b> in coerenza con il progetto di rete ciclabile regionale e le dorsali Bicalia/EuroVelo e in coerenza con il sistema della domanda/offerta del TPL e con le aspirazioni dei distretti turistici locali</p> | <p><b>A1.</b> Ricognizione dei percorsi ed itinerari ciclabili europei, nazionali, regionali e provinciali realizzati o in progetto e relativo materiale documentale; schedatura dei singoli itinerari</p>  |
|   | <p><b>A2.</b> Ricognizione dei percorsi e dei progetti provinciali esistenti o in progetto di Comuni, Parchi, Consorzi di Bonifica, GAL, ecc.</p>   |
|   | <p><b>A3.</b> 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</p> |
|   | <p><b>A4.</b> Ricognizione risorse potenziali per la ciclabilità (argini, strade di servizio, tratturi, sedimi ferroviari, ecc.)</p>  |
|   | <p><b>A5.</b> Ricognizione dei nodi intermodali</p>   |
|   | <p><b>A6.</b> Ricognizione dei nodi dello scenario della mobilità lenta del PPTR</p>  |
|   | <p><b>A7.</b> Verifica della domanda di mobilità in bici e a piedi in connessione con la domanda/offerta di TPL</p>   |
|   | <p><b>A8.</b> Raccolta, monitoraggio e pubblicazione dati sull'incidentalità relativamente in bicicletta al fine di programmare interventi strategici per aumentare la sicurezza percepita dai ciclisti</p>   |
|   | <p><b>A9.</b> Indagine sulle aspirazioni e il marketing dei territori con particolare riferimento all'ecoturismo</p>  |
| <p><b>B. Pianificazione degli interventi di mobilità ciclistica a livello provinciale</b></p>   | <p><b>B1.</b> Definizione strategie di intervento (macro-obiettivi)</p>   |
|   | <p><b>B2.</b> Proposte di nuovi itinerari ciclabili di interesse provinciale ad integrazione e completamento della rete ciclabile regionale</p>   |
|   | <p><b>B3.</b> Classificazione gerarchico/funzionale e definizione del sistema ciclabile provinciale</p>   |
|   | <p><b>B4.</b> Norme tecniche e attuative (NTA). Indirizzi e buone pratiche (riferimento "Vademecum della Ciclabilità" CYRONMED)</p>   |
|   | <p><b>B5.</b> Proposta di criteri; abaco</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <b>C. Dal Piano al Progetto.</b> Schemi di applicazione   | <b>C1.</b> Definizione delle priorità di azione e Programmazione strategica degli interventi   |
|   | <b>C2.</b> Progettazione e manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale (prevalentemente su strade provinciali)   |
|   | <b>C3.</b> Elaborazione di proposte dettagliate di alcuni itinerari-pilota, dall'elevato valore trasportistico per i pendolari e per il cicloturismo   |
| <b>D. 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> Programma triennale di interventi di mobilità ciclistica e ciclopedonale della Provincia  |
|   | <b>D3.</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>D4.</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>E. 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 (app) 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 degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno di PUG, PUT e PUM |
|   | <b>E6.</b> Creazione di una cabina di regia partecipata  |

## Il disegno di rete ciclabile provinciale

Già dal 2007 il progetto Cy.Ro.N.Med. Cycle Route Network of the Mediterranean finanziato con fondi di cooperazione INTERREG 2000-2006 Archimed (link per approfondire) ha contribuito ad individuare il disegno di rete ciclabile regionale. Successivamente, i risultati di CYRONMED sono stati fatti propri dallo "Scenario della Mobilità Lenta" del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e dal Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti. Secondo le stime di CYRONMED, sostanzialmente ancor attuali, la rete ciclabile regionale ammonta a 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%) hanno un livello di ciclabilità non accettabile. Ben il 34% dell'intera rete insiste in Provincia di Foggia e dei 291 mln di euro previsti per la realizzazione degli itinerari Bicalitalia ed EuroVelo in Puglia oltre il 46% riguarda la Provincia di Foggia.

Itinerari Bicalitalia e EuroVelo che attraversano la Provincia di Foggia:

- Eurovelo 5 Bicalitalia 3 Via Romea Francigena  
da Monteleone di Puglia a Rocchetta Sant'Antonio 40 km
- Bicalitalia 6 Ciclovía Adriatica (con varianti)  
da Chieuti a Cerignola 377 km
- Bicalitalia 11 Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano  
Castelnuovo Monterotaro - Vieste 180 km

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

Attualmente, sono in corso sopralluoghi da parte di FIAB che rileverà secondo lo standard BicItalia i circa 1000 km di rete di potenziale rete ciclabile su scala provinciale, a cui si aggiungeranno nei prossimi mesi le proposte del territorio. Di ciascun itinerario verranno stimati i costi di realizzazione a seconda del tipo di infrastruttura (moderazione del traffico su strade esistenti, realizzazione di nuove ciclabili in sede, ecc.) e su alcuni itinerari-pilota vi saranno affondi finalizzati alla definizione di progetti strategici ricercando la convergenza attiva dei vari stakeholders.

Il sistema ciclabile provinciale non consisterà innanzitutto e per lo più del livello infrastrutturale, ma una parte importante riguarderà il "software", ossia azioni di promozione della cultura della mobilità ciclistica sia fra i tecnici sia fra i cittadini e le imprese sia politiche di settore finalizzate all'integrazione della mobilità ciclistica nel trasporto pubblico locale in un'ottica di intermodalità ed alla creazione di una cabina di regia all'interno della Provincia con compiti direzionali rispetto all'attuazione del piano e di marketing territoriale inteso come definizione di strategie per lo sviluppo a lungo termine delle vocazioni territoriali.