



CITTA' METROPOLITANA DI BARI

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
GENERALE - VIABILITÀ - TRASPORTI



BICIANIPLAN METROPOLITANO

COROGRAFIA GENERALE

ALLEGATO

P.2

IL GRUPPO DI LAVORO

I FUNZIONARI TECNICI

Ing. Saverio G. CARAVELLI

Ing. Francesco CURCI

Ing. Emilia MONACO

I COLLABORATORI TECNICI

Geom. Vincenzo LUPO

Geom. Francesco TEDESCHI

IL REFERENTE PER IL PIANO STRATEGICO

Ing. Luigi RANIERI

I FUNZIONARI AMMINISTRATIVI

Dott.ssa Sabina CIOCE

Dott. Giuseppe TRITTO

Dott.ssa Daniela GIULIANI

Dott.ssa Rosanna PIACENTE

Dott.ssa Cristiana D'ALELIO

IL DIRIGENTE ad interim

Avv. Rosa DIPIERRO

SCALA

1:90.000

DATA _____

PROG. N° _____



CITTÀ METROPOLITANA DI BARI
SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE,
VIABILITÀ, TRASPORTI

BICIAN PLAN METROPOLITANO

*Non c'è cammino troppo lungo per chi cammina lentamente, senza sforzarsi;
non c'è meta troppo alta per chi vi si prepara con la pazienza.
(Jean de La Bruyère)*

Prefazione

Il Biciplan metropolitano è lo strumento che intende disegnare la rete ciclabile che attraverserà l'intera terra di Bari. Per la prima volta la Città metropolitana si dota di uno documento di programmazione strategica che affronta in maniera complessiva e organica lo sviluppo della mobilità ciclistica, a partire dalla programmazione di infrastrutture sicure, funzionali e collegate tra loro.

Il risultato di questo lavoro che ci accingiamo a fare insieme è un'importante esperienza di programmazione partecipata che intende partire dalla sensibilità e dalle esigenze dei singoli Comuni e territori per arrivare alla realizzazione di un progetto complessivo di sviluppo della nostra area metropolitana. Anche in questo caso abbiamo scelto la via della co-pianificazione e dell'ascolto per trarre risultati più importanti che si arricchiscono delle competenze di ogni sindaco e di ogni territorio, attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori istituzionali e non, coinvolti nel processo di sviluppo della mobilità lenta.

Abbiamo dovuto impiegare più tempo? Certo, ma chi ama andare in bicicletta sa bene che si possono raggiungere le stesse destinazioni che si raggiungono con le automobili, ma durante il percorso ci si può godere, il panorama, gli odori, i colori e le bellezze che si incrociano lungo il tragitto.

Questa metafora ben si sposa con la nostra scelta di lavorare insieme alla redazione del Biciplan metropolitano perché siamo convinti che lungo il percorso avremo la possibilità di arricchirci l'un l'altro di esperienze e risorse che incroceremo e che sicuramente rappresenteranno un fattore di crescita per l'intero territorio.

Il Biciplan metropolitano della Terra di Bari è sicuramente rivolto e integrato al sistema delle ciclovie e intende collegare strutturalmente non solo i singoli Comuni ma anche i paesaggi e i luoghi più belli della nostra terra. Perché la mobilità ciclistica può e deve essere una delle leve su cui puntare per lo sviluppo turistico dell'area metropolitana di Bari.

La bicicletta, però, non è solo tempo libero ma anche quotidianità, risparmio economico, qualità della vita e rispetto dell'ambiente, per questo la programmazione dell'infrastruttura ciclabile deve

essere efficace e rappresentare una reale alternativa per gli spostamenti. Per questo il Biciplan dovrà essere un documento in continua evoluzione che dialoghi costantemente con gli altri piani della mobilità integrata e sostenibile in ambito urbano, a cominciare dal trasporto pubblico, dagli assi viari e dai piani paesaggistici e turistici.

Quello che ci aspetta sarà un gran lavoro ma, come si dice in questi casi, se abbiamo voluto la bicicletta, ora ci tocca pedalare!

Buon lavoro!

Antonio Decaro

INDICE GENERALE

1	Introduzione	<i>pag. 1</i>
2	Analisi del contesto	<i>pag. 4</i>
2.1	Struttura territoriale	<i>pag. 4</i>
2.2	Idrogeologia	<i>pag. 6</i>
2.3	Geomorfologia	<i>pag. 8</i>
2.4	Ambiente costiero	<i>pag.11</i>
2.5	Cave	<i>pag.14</i>
2.6	Sistema insediativo	<i>pag.15</i>
2.7	Principali infrastrutture di trasporto	<i>pag.17</i>
2.8	Funzionamento della rete stradale nel territorio della Città metropolitana di Bari	<i>pag.19</i>
2.9	Principali criticità nell'offerta di mobilità	<i>pag.23</i>
2.10	Sicurezza stradale	<i>pag.25</i>
2.11	Principali criticità nella domanda di mobilità	<i>pag.29</i>
2.12	Domanda di mobilità ciclistica	<i>pag.31</i>
2.13	Struttura attuale delle reti e dei servizi di TPL su gomma	<i>pag.32</i>
2.14	Struttura attuale delle reti e dei servizi di TPL su ferro	<i>pag.35</i>
2.15	Trasporto aereo	<i>pag.39</i>
3	Obiettivi e strategie	<i>pag.40</i>
4	Coerenza con la normativa e gli strumenti urbanistici vigenti	<i>pag.44</i>
4.1	A livello europeo	<i>pag.44</i>
4.2	A livello regionale	<i>pag.46</i>
4.3	A livello sovracomunale	<i>pag.47</i>
4.4	A livello comunale	<i>pag.49</i>
5	Reti ciclabili a livello Europeo, Nazionale e Regionale ricadenti nella Città metropolitana di Bari	<i>pag.52</i>
6	Rete del Biciplan Metropolitano	<i>pag.60</i>
6.1	Rete ciclabile esistente al di fuori del tessuto urbano	<i>pag.62</i>
6.2	Rete ciclabile di previsione prioritaria al di fuori del tessuto urbano	<i>pag.66</i>
6.3	Rete ciclabile di futura espansione al di fuori del tessuto urbano	<i>pag.68</i>
6.4	Rete ciclabile all'interno del tessuto urbano	<i>pag.74</i>
6.4	Tipologia di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali previsti	<i>pag.76</i>
7	Servizi di mobilità e per l'intermodalità	<i>pag.82</i>
8	Comunicazione e promozione	<i>pag.85</i>
9	Piano di monitoraggio	<i>pag. 88</i>
10	Allegati al Biciplan metropolitano	<i>pag.90</i>

1. INTRODUZIONE

La Legge del 7 aprile 2014 n.56, all'art.1 comma 2, definisce le Città metropolitane quali “enti territoriali di area vasta con funzioni di cui ai commi da 44 a 46 e con le seguenti finalità istituzionali generali: cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della Città Metropolitana; cura delle relazioni istituzionali al proprio livello ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee”.

La Città metropolitana di Bari nasce, quindi, con l'intento di favorire lo sviluppo del proprio territorio in modo armonico, superando i limiti fisici delle Amministrazioni comunali che, mediante l'azione di coordinamento del nuovo Ente definito dalla legge Delrio, hanno modo di esprimere le proprie esigenze e formulare le relative istanze, confidando in una soluzione condivisa che possa costituire un'occasione per l'intero sistema socio-economico territoriale di riferimento.

La cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano assume, pertanto, un rilievo di primo piano nella gestione posta in essere da questa Amministrazione che, sulla base del quadro normativo definito dalla citata Legge n.56/2014, dallo Statuto e dal *Modello di governance del processo di pianificazione strategica della Città metropolitana di Bari*, approvato con deliberazione del Consiglio metropolitano n.1/2016, opera efficacemente, in una costante e continua azione di co-pianificazione e co-progettazione con i 41 Comuni metropolitani, consentendo loro di realizzare i propri programmi di sviluppo mediante l'utilizzo degli strumenti di programmazione della Regione Puglia, delle Istituzioni Governative Nazionali e della Comunità Europea e, contemporaneamente, di contribuire alla crescita e allo sviluppo dell'intero territorio metropolitano.

In questo contesto si inserisce il *Biciplan metropolitano*, uno strumento di pianificazione redatto dalla Città Metropolitana, che si può considerare come esempio di quel processo di quel processo di copianificazione e coprogettazione su descritto che ha attivamente coinvolto tutti i Comuni metropolitani nonché gli Enti sovracomunali competenti e le associazioni interessate allo sviluppo della mobilità lenta.

Mutuando i contenuti riportati nell'art. 22 della Legge n. 340/2000, istitutiva dei Piani urbani di mobilità (PUM), il *Biciplan* che qui si illustra si pone come obiettivo quello di *“soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane”*.

La natura di ente di raccordo e di coordinamento della Città metropolitana di Bari si è pienamente manifestata durante il processo di predisposizione del *Biciplan*, attesa la necessità di garantire la coerenza del piano con gli strumenti di pianificazione e di programmazione territoriale regionale e comunitaria, assicurandone l'integrazione con le politiche settoriali assunte dagli altri enti pubblici competenti per territorio.

Si è proceduto attraverso vari *step* raccogliendo, nella fase iniziale, le istanze pervenute dal territorio, in particolare, quelle di tutti i Comuni che hanno rappresentato lo stato delle reti esistenti, unitamente alle proprie proposte di interconnessione dei tessuti urbani.

Sulla base di queste indicazioni, è stata predisposta una prima stesura del piano presentata, in data 21 aprile 2017, presso la ex sala Giunta della Città Metropolitana di Bari, alla presenza di tutti i tecnici e sindaci dei 41 Comuni ricadenti nell'area Metropolitana. In questo modo, in un proficuo momento di scambio di informazioni, suggerimenti, ulteriori proposte, tutti i presenti hanno avuto la possibilità di verificare direttamente le possibilità concrete di interconnessione delle proprie iniziative con l'intero piano, superando i limiti campanilistici in un'ottica di collaborazione e condivisione. Ulteriori incontri si sono susseguiti nei mesi successivi con gli stessi Comuni, gli Enti sovracomunali come il Parco dell'Alta Murgia, i GAL competenti, ecc. al fine di acquisire tutte le informazioni necessarie all'individuazione della rete esistente realizzata, di previsione prioritaria e di programmazione.

Contestualmente si sono tenuti incontri con i funzionari preposti della Regione Puglia e con le associazioni interessate allo sviluppo della mobilità lenta in tutti i Comuni metropolitani ed in particolare con la FIAB.

Sulla base di questa intensa attività di interconnessione e la successiva rielaborazione da parte della Città Metropolitana di Bari (CMB), si è giunti ad individuare una rete metropolitana che si integra ed interconnette con le reti Eurovelo, Bicalia e Cyronmed, previste nel piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia.

Il *Biciplan* si configura, quindi, in coerenza con lo Statuto della CMB, come un *piano di programma* che, prendendo avvio da scelte effettuate in altre pianificazioni, si propone come strumento in grado di “fare sintesi” e definire strategie e obiettivi per la costituzione di una rete interconnessa di interventi che coinvolge l’intero territorio metropolitano, prevedendo percorsi in ambito urbano nonché percorsi di connessione fra gli agglomerati urbani, in alcuni casi già presenti nella viabilità prevalentemente di competenza comunale, in altri di futura realizzazione o espansione, di cui si propone la realizzazione stabilendo gerarchie e priorità.

Il presente piano di programma, pertanto, fornisce indirizzi di natura strategica e programmatica in ambito urbano affidando poi, alla competenza delle singole amministrazioni interessate, mediante gestione diretta o sottoscrizione di apposite convenzioni, l’attuazione dei singoli interventi e degli adempimenti conseguenti e successivi di natura progettuale, tecnica e amministrativa.

2. ANALISI DEL CONTESTO¹

2.1. STRUTTURA TERRITORIALE

La Città Metropolitana di Bari ha superficie pari a 3.862,88 kmq, risultando terza per estensione in Puglia, dopo le Province di Foggia e Taranto, ed è caratterizzata da un territorio per l'80% collinare (< 700 metri di altitudine) e per il 20% pianeggiante (<300 metri).

La quota massima si raggiunge nel comune di Ruvo di Puglia con 672 metri s.l.m. mentre il comune con la "quota al Municipio" (che l'Istat identifica con la quota del "principale luogo di raccolta" del centro abitato, di norma la piazza del municipio o della chiesa parrocchiale o del mercato) più elevata, è Santeramo in Colle, situato a 489 metri s.l.m.

Tabella 1. Superficie territoriale per classe altimetrica. Fonte ISTAT.

Comune	Superficie territoriale (kmq)	
	Pianura	Collina
Acquaviva delle Fonti		132,03
Adelfia	29,81	
Alberobello		40,82
Altamura		431,38
Bari	117,39	
Binetto	17,65	
Bitetto	33,95	
Bitonto		174,34
Bitritto	17,98	
Capurso	15,14	
Casamassima		78,43
Cassano delle Murge		90,20
Castellana Grotte		69,13
Cellamare	5,91	
Conversano		128,42
Corato		169,35
Gioia del Colle		208,94
Giovinazzo	44,30	
Gravina in Puglia		384,74
Grumo Appula		81,30
Locorotondo		48,19
Modugno	32,24	
Mola di Bari	50,94	

¹ Elaborazioni effettuate stralciando il "Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) 2016-2018 della Città metropolitana di Bari" e l'analisi di contesto del Piano Strategico.

Comune	Superficie territoriale (kmq)	
	Pianura	Collina
Molfetta	58,97	
Monopoli	157,89	
Noci		150,60
Noicattaro	40,79	
Palo del Colle		79,71
Poggiorsini		43,44
Polignano a Mare	63,09	
Putignano		100,16
Rutigliano	53,85	
Ruvo di Puglia		223,83
Sammichele di Bari		34,23
Sannicandro di Bari		56,79
Santeramo in Colle		144,86
Terlizzi		69,23
Toritto		75,35
Triggiano	20,11	
Turi		71,40
Valenzano	15,98	
Totale	776,00	3.086,88

Tabella 2. Altimetria. Fonte ISTAT.

Comune	Zona altimetrica	Altitudine (m)		
		Minima	Massima	Altitudine del centro (metri)
Acquaviva delle Fonti	Collina interna	191	440	300
Adelfia	Pianura	109	231	154
Alberobello	Collina interna	273	502	428
Altamura	Collina interna	351	671	467
Bari	Pianura	-	131	5
Binetto	Pianura	147	340	179
Bitetto	Pianura	92	189	139
Bitonto	Collina interna	39	493	118
Bitritto	Pianura	71	152	102
Capurso	Pianura	59	148	74
Casamassima	Collina interna	143	311	223
Cassano delle Murge	Collina interna	256	495	341
Castellana Grotte	Collina interna	205	406	290
Cellamare	Pianura	94	162	110
Conversano	Collina interna	35	349	219
Corato	Collina interna	144	614	232
Gioia del Colle	Collina interna	296	435	360
Giovinazzo	Pianura	-	150	7
Gravina in Puglia	Collina interna	225	672	338
Grumo Appula	Collina interna	173	478	181

Comune	Zona altimetrica	Altitudine (m)		
		Minima	Massima	Altitudine del centro (metri)
Locorotondo	Collina interna	280	418	410
Modugno	Pianura	45	106	79
Mola di Bari	Pianura	-	145	5
Molfetta	Pianura	-	143	15
Monopoli	Pianura	-	408	9
Noci	Collina interna	331	470	420
Noicattaro	Pianura	20	165	98
Palo del Colle	Collina interna	100	325	177
Poggiorsini	Collina interna	270	530	460
Polignano a Mare	Pianura	-	289	24
Putignano	Collina interna	293	456	372
Rutigliano	Pianura	100	204	125
Ruvo di Puglia	Collina interna	158	672	256
Sammichele di Bari	Collina interna	265	312	280
Sannicandro di Bari	Collina interna	130	332	183
Santeramo in Colle	Collina interna	355	514	489
Terlizzi	Collina interna	100	288	190
Toritto	Collina interna	194	493	369
Triggiano	Pianura	9	74	60
Turi	Collina interna	179	322	250
Valenzano	Pianura	62	148	85

2.2. IDROGEOLOGIA

Nella caratterizzazione fisiografica e geologica della Regione Puglia definita dal *Piano di Tutela delle Acque*, la Città Metropolitana di Bari rientra all'interno dell'area individuata come "*fascia litoranea adriatica*".

L'idrogeologia che caratterizza il territorio è quella tipica di un sistema carsico costiero che trova nella "*falda profonda*" murgiana la propria definizione. L'acquifero murgiano evidenzia carichi piezometrici che si mantengono elevati anche nelle zone più prossime alla costa; la circolazione idrica si esplica in condizioni spesso confinate e frazionate su più livelli acquiferi, secondo direttrici preferenziali di deflusso. Il rapporto tra prelievi e ricarica assume un valore mediamente pari al 38%, anche se i maggiori prelievi si localizzano nelle aree più prossime alla costa. Negli ultimi anni si registra una riduzione della ricarica mediamente pari al 20%, mentre per le sub-aree denominate Murgia Nord e Alta Murgia, tale riduzione assume rispettivamente i valori del 13 e

8%. Tali porzioni di territorio, corrispondenti all'altopiano delle Murge, rappresentano, ad oggi, delle aree di strategica valenza idrogeologica e pertanto vanno assolutamente salvaguardate.

Nella Città Metropolitana di Bari una rete organica di monitoraggio delle acque sotterranee fu realizzata dall'Ente Irrigazione a partire dal 1959. Attualmente è in atto a livello regionale il Sistema TIZIANO in cui la funzione del monitoraggio viene effettuata tramite l'acquisizione, l'elaborazione e la resa dei dati di misura con il supporto di un Sistema Informativo Territoriale (SIT) per la rappresentazione alfanumerica e cartografica dei dati ambientali.

Lo strumento di pianificazione cui la Città Metropolitana fa riferimento in materia di gestione delle acque è il *Piano di Tutela delle Acque* (PTA). Tale documento definisce i criteri e gli obiettivi per la gestione della risorsa e per la pianificazione degli interventi infrastrutturali del ciclo delle acque (fognature, impianti di depurazione, acquedotti).

Oltre alle altre funzioni svolte, dal 1° gennaio 2011, in attuazione del D.P.G.R. n. 178/2010 e s.m.i., sono state conferite alla Città Metropolitana le competenze in materia di approvvigionamento idrico di cui alla L.R. 30 novembre 2000, n. 17, art. 25 e, in particolare:

- comma 1, lett a): rilascio di autorizzazioni allo scavo di pozzi e agli attingimenti di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/1933 e alla L. R. n. 18/99, nonché disciplina relativa alla trivellazione dei pozzi ad uso domestico ai sensi della richiamata L.R. n. 18/99 e s.m. e i.;
- comma 1 lett. b): rilascio delle concessioni relative alle piccole derivazioni di cui al T.U. approvato con R. D. 1775/1933;
- comma 1 lett. f): rilascio delle concessioni relative alle estrazioni di materiale litoide dai corsi d'acqua, all'uso di pertinenze idrauliche delle aree fluviali e lacuali, anche ai sensi della Legge 5 gennaio 1994, n. 36.

Dalla stessa data, inoltre, sono stati conferiti alla Città Metropolitana i compiti e funzioni di cui alla L.R. 30 novembre 2000, n. 17, art. 25 e, in particolare:

- comma 1 lett. c): formazione e aggiornamento del catasto delle utenze idriche;
- comma 1, lett. d): svolgimento del servizio di piena;
- comma 1 lett e): compiti di polizia idraulica, anche con riguardo all'applicazione del T.U. approvato con R. D. 1775/1933.

2.3. GEOMORFOLOGIA

Gli aspetti geomorfologici significativi del territorio sono rappresentati nella TAV.1 *“Tutela idrogeomorfologica”* che riporta gli elementi della Carta Geomorfologica redatta dall’Autorità di Bacino della Puglia. La mappa, con tutte le informazioni relative, è consultabile sul sito <http://www.digitalmap.it/web/carta-idrogeomorfologica.html>.

Un primo aspetto peculiare dell’idrologia del territorio è rappresentato dalla quasi completa assenza di un reticolo idrografico superficiale. Ciò è imputabile sia alle scarse precipitazioni che caratterizzano il clima per effetto della *“protezione”* appenninica da ovest e della sua esposizione ad est, sia alla natura prevalentemente carsica del terreno che assorbe rapidamente le acque meteoriche.

La presenza in affioramento di rocce altamente permeabili per fessurazione e carsismo (calcari) favorisce la rapida infiltrazione delle acque meteoriche in profondità impedendo, nel contempo, un prolungato ruscellamento superficiale delle stesse e di conseguenza lo sviluppo di un reticolo idrografico superficiale con caratteri permanenti.

Le piogge autunnali e invernali, sfuggite all’evaporazione e infiltratesi nel suolo intensamente fratturato per effetto del carsismo, tendono a creare cavità sotterranee in cui scorrono, come in una condotta forzata, esercitando una notevole erosione meccanica e chimica lungo le pareti e il fondo; in questo modo gli angusti canali della rete idrica sotterranea si trasformano col tempo in ampi alvei fluviali.

Nell’estesa e compatta impalcatura rocciosa di banchi calcarei del territorio metropolitano il carsismo si presenta in avanzato stadio di sviluppo, con la presenza di forme di modellamento superficiale e forme ipogee (TAV.1).

I fenomeni carsici ipogei sono concentrati in alcune zone. Una di queste si estende nello immediato retroterra di Molfetta dove si osservano alcune doline, la più conosciuta delle quali è il Pulo di Molfetta. Altre aree molto interessanti sono le zone di Altamura e di Gravina, dove oltre a svariate forme minori, sono presenti quattro vaste doline: il *“Pulicchio di Gravina”*, il *“Pulo di Altamura”*, il *“Pulo di Gurio Lamanna”* e la *“Grave tre Paduli”*.

Dieci doline carsiche, conosciute come “*Laghi di Conversano*”, rientrano nella categoria di *habitat* ad alta priorità di conservazione (pSIC, codice IT9120006, ai sensi della direttiva) denominata “*stagni mediterranei temporanei*”. L’area ha un’estensione totale di circa 350 ettari e risulta composta da doline distribuite uniformemente sul territorio comunale di Conversano, la collinetta boscata di Torre di Castiglione e l’incisione carsica nota come “*Gravina di Monsignore*”.

Le depressioni carsiche, definite “*alveoli*”, hanno forma allungata e variamente articolata. Esempi abbastanza significativi di “*alveoli*” si osservano tra Alberobello e Monopoli. Essi potrebbero essere il risultato di una coalescenza di più doline. Alcuni chilometri a nord di Alberobello si estende uno dei migliori esempi di polje delle Murge: il “*Canale di Pirro*”.

La maggiore espressione del carsismo ipogeo restano indiscutibilmente le Grotte di Castellana con uno sviluppo di circa 2.5 km in direzione NW-SE e profondità variabili tra 60 e 70m. Uno studio condotto negli anni ottanta su scala regionale ha evidenziato che esistono direttrici di maggior sviluppo del fenomeno carsico e sono la E-W e subordinatamente la N-S.

A livello regionale dati sulla presenza di cavità carsiche possono desumersi dal Catasto Grotte redatto dalla Federazione Speleologica Pugliese e consultabile sul sito <http://151.2.170.110/ecologia.puglia>.

Diffusi in maniera capillare su tutto il territorio, si osservano solchi erosivi detti “*lame*” che incidono il basamento calcareo trasversalmente, da ovest ad est, partendo dall’Altopiano Murgiano per riversarsi poi, dopo decine di chilometri, nel mar Adriatico. Tali solchi, espressivi di una intensa attività carsica, risultano asciutti per la maggior parte dell’anno; in occasione di precipitazioni di particolare intensità, però, diventano dei veri e propri corsi d’acqua, capaci di convogliare tutte le acque meteoriche che non si sono infiltrate nel sottosuolo verso la piana costiera.

Per migliorare le condizioni di regime idraulico e la stabilità dei versanti e per ridurre gli attuali livelli di pericolosità al fine di consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d’uso è stato redatto dall’Autorità di Bacino, varato nel Dicembre 2004 e più volte aggiornato, il Piano d’Assetto Idrogeologico (PAI) ai sensi dell’art.17, comma 1, della Legge 18 maggio 1989, n. 183. Il PAI ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo

mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino. Ai sensi del comma 4 del citato articolo, il PAI è strumento coordinato con i programmi nazionali, regionali e locali di sviluppo e di uso del suolo; ai suoi indirizzi ed obiettivi vanno adeguati gli altri strumenti di pianificazione.

Nel PAI della Puglia, consultabile sul sito dell'Autorità di Bacino della Puglia (www.adb.puglia.it), vi è la perimetrazione delle aree soggette a pericolosità idraulica, intese nel senso di aree inondabili e/o soggette ad allagamento. Tali aree sono state riportate nella TAV.1. Per i bacini del versante Adriatico vengono individuate aree a rischio molto elevato sia nella parte nord e nord-ovest della città di Bari che nei suoi dintorni lungo le propaggini di avvallamenti naturali che dall'entroterra si spingono verso la città. Altre aree a rischio molto elevato si trovano nei dintorni di Carbonara, Bitritto, Canneto, Montrone, Grumo Appula, Palo del Colle e Toritto. Le aree ad alta probabilità di inondazione sono localizzate oltre che nei siti citati, anche qua e là nelle depressioni naturali ed in quelle che formano le aste torrentizie.

Le peculiarità morfologiche suddette rendono l'area delle Alte Murge un ecosistema fragile dove sono riscontrabili diversi processi di degradazione dei suoli (*Soil Degradation Systems, SDS*), tipici dell'area del Mediterraneo, tra i quali l'erosione idrica che è il più importante e diffuso, causato principalmente dalla forte aggressività delle piogge, dalla notevole erodibilità dei suoli e dalle particolari condizioni morfologiche.

Le attività umane hanno un pesante impatto in tale area, soprattutto in presenza di tecniche agricole e di gestione del territorio inadeguate. Pratiche quali lo spietramento, la macinazione meccanica dei clasti, l'aratura lungo le linee di pendenza e l'impianto di colture che lasciano periodicamente scoperti i pendii (colture cerealicole) causano perdite di suolo ingenti.

Notevole è l'incidenza degli incendi, sia come causa primaria di degrado, sia come catalizzatore dei fenomeni erosivi. Formazioni quali macchia mediterranea, pineta e gariga, diffuse nel territorio metropolitano sono altamente vulnerabili. Il fuoco causa una drastica degradazione della copertura vegetale e la distruzione dello strato organico superficiale. Le alte temperature raggiunte possono produrre strati idrofobi sulla superficie e nel sottosuolo più prossimo ad essa. Suoli di questo tipo sono quasi impermeabili, per cui, oltre a rendere difficoltoso il ripristino della copertura vegetale, favoriscono lo scorrimento superficiale e quindi l'erosione idrica.

Un'altra importante causa di desertificazione, che interessa particolare il sistema ambientale della pianura e soprattutto quello delle piane costiere, è imputabile alla salinizzazione dei suoli che è in progressivo aumento. Nelle aree costiere è particolarmente evidente una elevata tendenza al degrado a causa dell'uso agricolo di acque salmastre. Infatti tali aree sono ampiamente utilizzate per fini agricoli e le coltivazioni, spesso idroesigenti, vengono sostenute mediante utilizzo di acque di falda emunte dai numerosissimi pozzi presenti.

2.4. AMBIENTE COSTIERO

Nell'Area Metropolitana di Bari di Bari la costa è in prevalenza rocciosa (51%) soprattutto nel tratto a Nord con una lunghezza di 82.5 km. Più a Sud vi è la presenza di falesie (23%) per un'estensione di 37.5 km.

Il litorale tra Molfetta e Bari è costituito da costa bassa, prevalentemente rocciosa o detritica, a tratti fortemente antropizzata; vi sono tratti di spiaggia ciottolosa e tratti di spiaggia sabbiosi, quale quella storica di S. Francesco a Nord del porto di Bari. Le opere di protezione realizzate sono state prevalentemente vincolate alla necessità di salvaguardare la viabilità litoranea, garantendo una maggiore fruibilità delle coste basse e degli insediamenti che su di esse insistono. Ciò è accaduto per esempio nel caso delle dighe a scogliera frangiflutti distanziate in massi naturali di cava a protezione dell'abitato di Molfetta o di quelle a protezione della litoranea a Nord di Giovinazzo. Tale tratto di costa non presenta particolari problemi legati all'erosione, anche se, a tratti, si presenta molto danneggiato dai marosi. I problemi più preoccupanti del tratto in esame riguardano la costa rocciosa di Giovinazzo.

Il litorale compreso tra Bari e Polignano è caratterizzato dalla presenza di una costa bassa rocciosa interrotta localmente da *pocket beach* situate in posizione protetta entro cale e rientranze naturali come la spiaggia artificiale di "Pane e Pomodoro", antistante la città di Bari, quella di Lido San Giovanni a Polignano a Mare ed alcune spiagge ciottolose. Su tale tratto di costa non vi sono particolari problemi dal punto di vista dell'erosione costiera.

Il litorale compreso tra Polignano e Monopoli è contraddistinto da una costa rocciosa che diventa alta in corrispondenza dell'abitato del Comune di Polignano ove sono presenti evidenti segni di

erosione al piede della falesia e sono stati registrati anche alcuni collassi di grotte su cui insiste gran parte del centro storico. La costa bassa presenta una maggiore varietà di profili: digradante suborizzontale o inclinato, continuo o terrazzato. Molto rilevanti sono i punti di emergenza (sorgenti) spesso sotto costa della falda idrica sotterranea.

Lo studio della dinamica costiera avviene considerando le Unità fisiografiche che individuano tratti di costa in cui il trasporto solido, dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee, è confinato. In genere, le unità fisiografiche sono delimitate da promontori le cui conformazioni non consentono l'ingresso e/o l'uscita di sedimenti dal tratto di costa. Insieme alle "unità fisiografiche naturali" vengono considerate anche le "unità fisiografiche antropiche", ossia quei tratti di costa compresi tra un promontorio e un'opera a mare, portuale o di difesa, le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità superiore a 10 metri.

Dette opere a tutti gli effetti sono degli sbarramenti del trasporto solido longitudinale. Nello studio condotto nell'ambito del Piano Regionale delle coste relativamente al territorio metropolitano di Bari, all'interno di ogni unità fisiografica sono state individuate delle sub-unità delimitate o da piccoli promontori o da opere a mare le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità inferiore a 10 metri.

Le coste della Città Metropolitana di Bari ricadono nell'Unità Fisiografica 2 e 3. La sub-unità 2.6 ha origine dal porto di Molfetta e si sviluppa per una lunghezza di 28.63 Km fino a giungere al molo sottoflutto del porto di Bari. Tale tratto di costa è solcato da diverse lame ed impluvi tra cui i principali sono: *Lama Martina, Lama Le Carrese, Lama di Giovinazzo, Lama di Castello, Lama Caldarese, Cala d'Oria, Lama Balice, canale Lamasinata*. In questo tratto la costa assume i caratteri tipici della costa bassa rocciosa barese. Il litorale si presenta piuttosto articolato con alternanza di piccoli promontori e *pocket beach* ciottolose. I ciottoli derivano dalla disgregazione delle rocce calcaree mesozoiche affioranti estesamente nell'entroterra e dal trasporto solido delle numerose lame ed impluvi che giungono al mare.

La sub-unità 3.1 ha origine in corrispondenza del molo di sottoflutto del porto di Bari e si sviluppa per una lunghezza di 69,71 Km fino a giungere al molo sopraflutto del porto di Monopoli. Vi sono diverse lame ed impluvi tra cui i principali sono: *Canale Valenzano, Lama Cutizza, Lama S. Giorgio, Lama Giotta, Rinaldi, Santa Caterina, Grottasgancia, Lama di Polignano, Lama di Quintavalle,*

Lama di Parco dei Tucci e Lama di Monopoli. Per ogni altro approfondimento sulle due sub-unità si rimanda al PRC.

Un aspetto rilevante che occorre considerare per la gestione futura delle coste metropolitane è quanto si evince dal *“Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo”* pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell’Unione Europea del 4.2.2009 che istituisce un quadro comune per la gestione integrata delle zone costiere conformemente alla convenzione per la protezione dell’ambiente marino e del litorale del Mediterraneo e ai suoi protocolli. La Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC) è un processo dinamico, interdisciplinare e interattivo inteso a promuovere l’assetto sostenibile delle zone costiere. Essa copre l’intero ciclo di raccolta di informazioni, pianificazione, assunzione di decisioni, gestione e monitoraggio dell’attuazione. In virtù di tale Protocollo, al quale anche l’Italia ha l’obbligo di adeguarsi, la gestione degli ambiti costieri deve avere un *“assetto sostenibile”* e deve ispirarsi ai seguenti principi di base:

- L’adozione di approcci di ampio respiro.
- Comprensione delle specificità dell’area d’interesse.
- Sintonia con i processi naturali.
- Ricerca del consenso mediante una pianificazione partecipativa.
- Sostegno e coinvolgimento di tutte le istanze amministrative competenti.
- Ricorso a un insieme di strumenti.
- Adozione di decisioni che non ipotechino il futuro.

La gestione integrata delle zone costiere si avvale della collaborazione e della partecipazione informata di tutte le parti interessate al fine di valutare gli obiettivi della società in una determinata zona costiera, nonché le azioni necessarie a perseguire tali obiettivi. La gestione integrata delle zone costiere intende equilibrare, sul lungo periodo, gli obiettivi di carattere ambientale, economico, sociale, culturale e ricreativo nei limiti imposti dalle dinamiche naturali.

Tali aspetti, in attesa dell’adesione italiana al Protocollo europeo, potrebbero essere considerati strumenti sui quali impostare la pianificazione territoriale nelle aree costiere della Città Metropolitana nonché l’attuazione degli interventi sul *waterfront* metropolitano previsti nel Patto per Bari e nelle linee programmatiche del piano strategico.

2.5. CAVE

Il territorio della Città Metropolitana di Bari è stato ed è attualmente interessato da attività estrattiva, che contribuisce all'approvvigionamento delle materie prime necessarie all'industria edilizia ed extraedilizia.

Dal Rapporto sullo stato delle attività estrattive in Puglia del 2009 prodotto dalla Regione Puglia, risultano attive 51 cave e non più attive 31. Su quelle autorizzate si conta il 61,4% di cave attive. La maggior parte delle cave sono di calcare e soltanto 12 di calcarenite e 2 di conglomerato. Il materiale estrattivo per eccellenza rimane il calcare, largamente estratto in tutto il territorio e utilizzato sia come pietra da taglio sia per ricavarne inerti nel settore edilizio. Le cave, dismesse o in attività, sono concentrate prevalentemente nei territori dei comuni di Ruvo e Corato che appartengono al Bacino estrattivo di Trani (BAT) il più vasto giacimento di pietre da taglio della Puglia. I nuclei estrattivi concentrati in quest'area appartengono prevalentemente alla successione di rocce carbonatiche ascrivibile al Cretaceo.

Nel settore costiero adriatico e nei territori di Gravina ed Altamura lo sviluppo dell'attività estrattiva si basa sulle ottime caratteristiche di malleabilità delle rocce calcarenitiche (Calcarenite di Gravina); queste rocce tenere e fossilifere a stratificazione poco evidente sono diffusamente impiegate nell'edilizia per la realizzazione di conci.

Per avere un quadro aggiornato dell'attività estrattiva è stato realizzato il catasto cave con l'obiettivo di puntualizzare lo stato dell'arte del settore estrattivo regionale. Attraverso la costruzione di un database contenente le informazioni in possesso del Servizio Attività Estrattive relativamente alle concessioni minerarie sul territorio regionale, arricchito annualmente grazie anche alla raccolta dalle ditte, delle Schede Statistiche e dei Piani quotati, è possibile acquisire in tempo reale le informazioni volute. Alcune di queste informazioni sono state inserite nel Sistema Informativo Territoriale del catasto cave, dove è possibile verificare oltre alle indicazioni relative alla località, comune, provincia, estensione, lo stato della cava (attiva/non attiva), lo stato autorizzativo ed il materiale estratto. Il sistema informativo territoriale del catasto cave è in continua fase di verifica e aggiornamento, pertanto eventuali errori o omissioni sono da attribuire alla mancata disponibilità di dati aggiornati.

2.6. SISTEMA INSEDIATIVO

Per poter effettuare una descrizione dell'attuale sistema insediativo del territorio della Città Metropolitana di Bari è necessario ricostruirne le dinamiche evolutive che dalla metà del '900 lo hanno profondamente modificato. Giova ricordare quanto meno alcuni dati macroscopici, che consentono di valutare la rilevanza delle trasformazioni del sistema insediativo nel corso della seconda metà del '900: il fenomeno urbano, che all'inizio degli anni '50, con tutto il suo portato secolare di storia, copriva nel territorio della Città Metropolitana di Bari una superficie di circa 4600 ha, nell'arco di 55 anni giunge a quintuplicarsi. In questo arco di tempo l'incremento non è stato costante: nell'intervallo 1949-73 l'incremento medio nella Città Metropolitana è stato dell'67,89%, mentre nel secondo, tra il 1974 e il '99, sale al 181%, giungendo, rispettivamente, a circa 7800 e 21500 ha di suolo urbanizzato; infine nell'ultimo periodo, il quinquennio 2000-2005, l'incremento è di un ulteriore 3.80%, portando il suolo urbanizzato a complessivi 22.406, per attestarsi intorno ai 23.000 alla data di produzione della nuova CRT (volo del settembre 2006) dalla quale quest'ultimo dato è stato desunto.

La comparazione tra crescita del territorio urbanizzato e l'evoluzione della popolazione ha evidenziato come non sia rilevabile una corrispondenza proporzionale tra dinamiche dell'insediamento e dinamiche della popolazione; si nota piuttosto l'ampliarsi di una forbice tra i due valori, a conferma della trasformazione del modello insediativo accentrato in favore di forme di urbanizzazione con densità inferiori, incrementando nel tempo la tendenza al consumo di suolo.

Ulteriori osservazioni possono essere effettuate valutando le crescite urbane in funzione della distanza dal capoluogo. Esiste in linea generale una proporzionalità inversa tra distanza e incrementi: all'aumentare della distanza dal capoluogo, tendenzialmente aumenta la crescita in ambedue gli intervalli di tempo considerati. Ciò implica con chiarezza l'assenza di un centro e di una periferia nelle dinamiche insediative del territorio della Città Metropolitana, ma anzi la presenza di pesi equilibratori rispetto alla polarizzazione del capoluogo.

In tale contesto prende corpo la strategia sulle periferie attuata grazie al finanziamento ottenuto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri nel 2016, che prevede interventi in 38 comuni della CMB.

Dotazioni sovralocali e gerarchie urbane

In campo insediativo, con il termine sovracomunalità si individuano quelle funzioni che per loro natura, prestazioni erogate e bacino di utenza, sono di evidente carattere sovralocale e pertanto da organizzare come prodotto di un coordinamento territoriale, in applicazione del principio della sussidiarietà.

La rilevazione delle sovracomunalità si articola in due macro-temi: il primo riferito alla dotazione di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico, nelle relative articolazioni funzionali; il secondo al complesso delle funzioni di carattere produttivo, nella molteplice accezione in cui le attività produttive sono ad oggi intese. E' necessario effettuare anche una ricognizione delle dotazioni della mobilità e logistica, in particolare dei nodi infrastrutturali, necessaria per valutare la dotazione infrastrutturale e la accessibilità dei centri urbani.

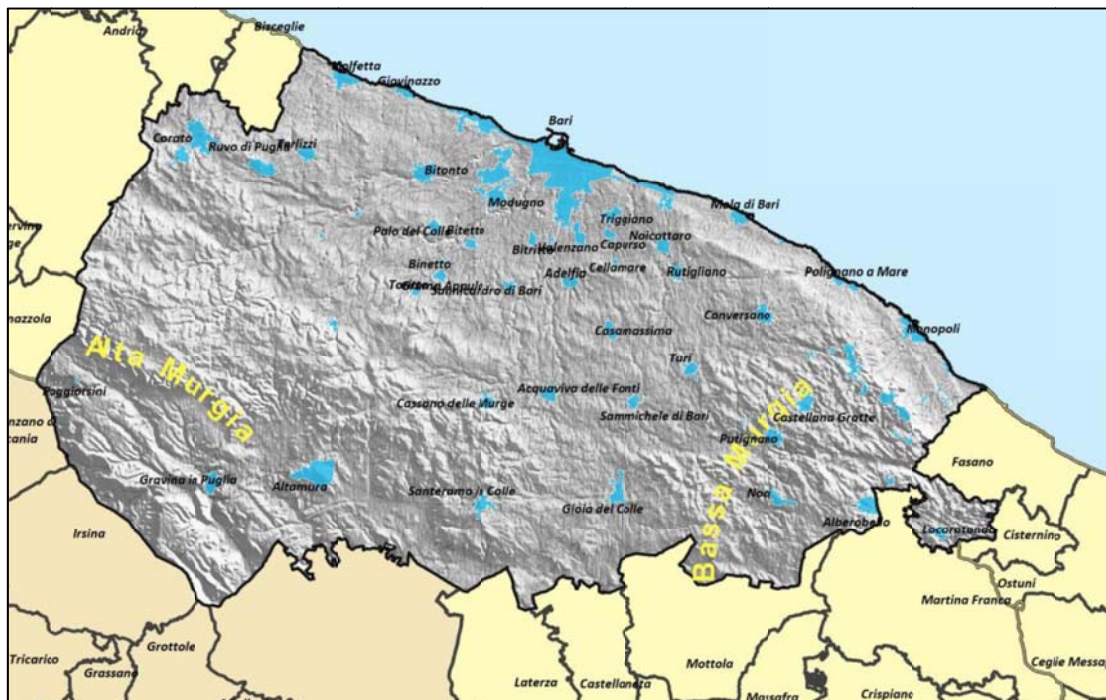
In estrema sintesi, è possibile affermare che, oltre al ruolo primaziale del capoluogo, è possibile individuare centri e sistemi di centri (i capisaldi territoriali) caratterizzati da una diversa consistenza dell'offerta dei servizi sovralocali. Ve ne sono alcuni in grado di erogare una mole rilevante servizi di interesse pubblico e servizi rari e per le imprese, che costituiscono delle polarità di riferimento per i territori inframetropolitani e transmetropolitani. Vi sono poi comuni che, vicini ai precedenti, presentano una dotazione inferiore, ma comunque in grado di garantire un'offerta variegata, soprattutto se vicini e considerabili come sistema. Mentre per alcuni comuni sembrano prevalere offerte tendenzialmente specializzate, in campi differenti, d'altra parte la maggior parte dei comuni della prima e della seconda cintura intorno a Bari appaiono quasi del tutto privi di offerta di servizi, a meno di alcune piccole dotazioni. Analoga, ma in condizioni spaziali e risvolti profondamente diversi, è la situazione di offerta dei centri murgiani e oltremurgiani, che rappresentano centri deboli dal punto di vista delle dotazioni territoriali, ma particolarmente rilevanti se visti come 'presidi' urbani nel paesaggio dell'Alta Murgia; visti in tale prospettiva, essi possono assolvere ruoli analoghi a quelli delle città della Murgia sud est nel campo della fruizione dei beni paesaggistici.

2.7. PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

La morfologia del territorio in Città Metropolitana di Bari è caratterizzata dalla presenza dell'altopiano collinare delle Murge, disposte a ripiani approssimativamente paralleli alla costa adriatica, suddivise dalla sella di Gioia del Colle in Murgia Alta nord-occidentale (Murgia di Gravina), ricoperta prevalentemente da steppe e pascoli e caratterizzata da coltura estensiva, e Murgia Bassa sud-orientale (Murgia dei Trulli), caratterizzata da terra più fertile e ricoperta in prevalenza da oliveti.

Nel lungo processo di formazione degli insediamenti umani nel territorio della Città Metropolitana di Bari la morfologia del terreno ha certamente avuto la sua influenza: la maggior parte delle città, comprese quelle più popolose, è situata nella fascia costiera più pianeggiante mentre la densità insediativa si va progressivamente diradando verso le zone collinari, fino a lasciare ampie aree disabitate nell'Alta Murgia (Figura 1).

Figura 1. Struttura insediativa in Città Metropolitana di Bari.

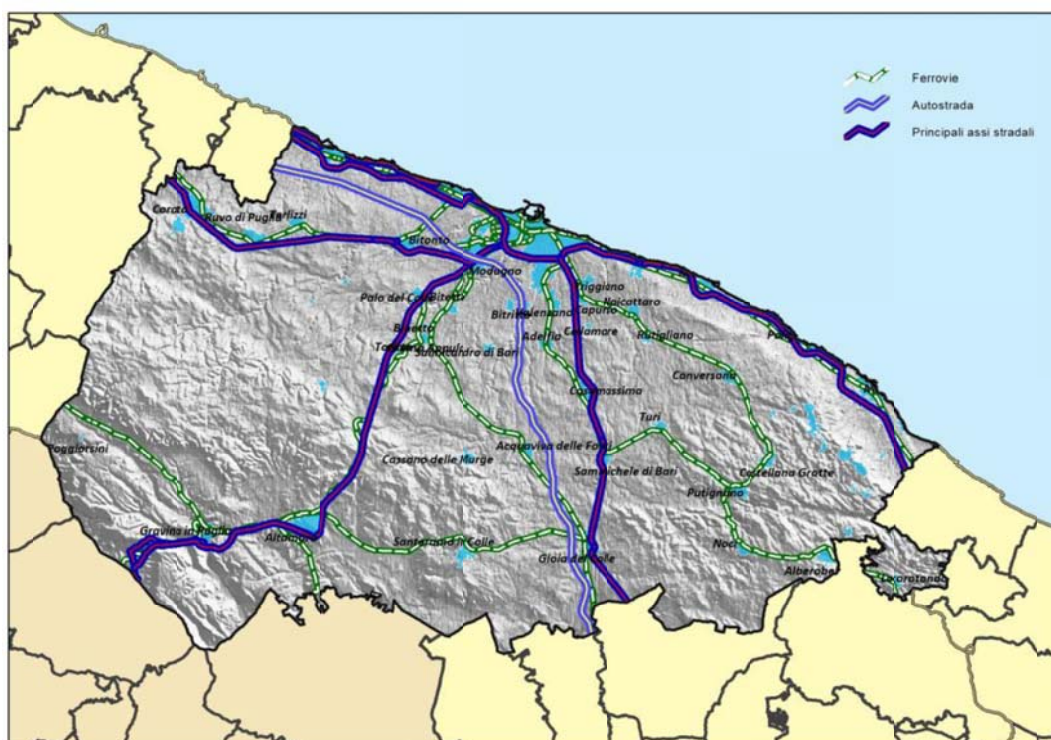


Anche la presenza d'infrastrutture di trasporto, che sorgono a servizio degli agglomerati urbani, finiscono per influire a loro volta sullo sviluppo dell'attività insediativa. Una conferma di questo noto fenomeno si ha anche nel territorio della Città Metropolitana di Bari, dove i comuni più popolosi sono distribuiti in prossimità delle direttrici (radiali rispetto al capoluogo) individuate

dalle principali infrastrutture viarie (S.S.16, S.P.231 (ex S.S.98), S.S.96, S.S.100, ecc.) lungo le quali s'addensa circa il 76% dell'intera popolazione metropolitana (Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.).

Nella stessa figura si può osservare come tutte le principali infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie, porto, aeroporto e interporto) convergano e siano concentrate intorno al capoluogo Emergo, quindi, una prima considerazione: tutto il territorio metropolitano è fortemente caratterizzato dalla presenza della città di Bari (capoluogo di Provincia e di Regione); gli insediamenti urbani e i principali nodi intermodali sono addensati intorno al capoluogo e i principali assi stradali e ferroviari hanno una struttura fortemente centripeta rispetto ad esso.

Figura 2. Le principali infrastrutture di trasporto in Città Metropolitana di Bari.

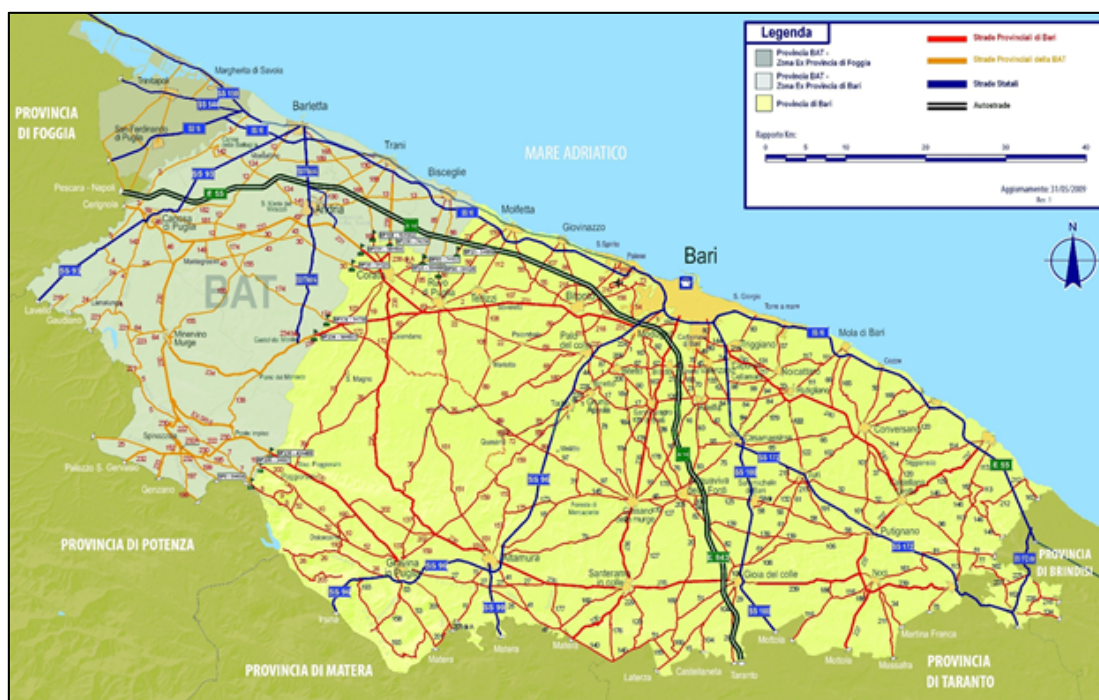


Siffatte caratteristiche determinano effetti negativi sull'accessibilità, che risulta fortemente squilibrata a favore del capoluogo rispetto alle aree più periferiche, e sulla fluidità degli spostamenti tangenziali allo stesso capoluogo, che risultano penalizzati rispetto a quelli radiali. L'attuale struttura dell'offerta di trasporto, inoltre, favorisce il forte accumulo di traffico intorno a Bari, che determina la forte congestione, giunta ormai a livelli insostenibili.

2.8. FUNZIONAMENTO DELLA RETE STRADALE NEL TERRITORIO DELLA CITTA' METROPOLITANA

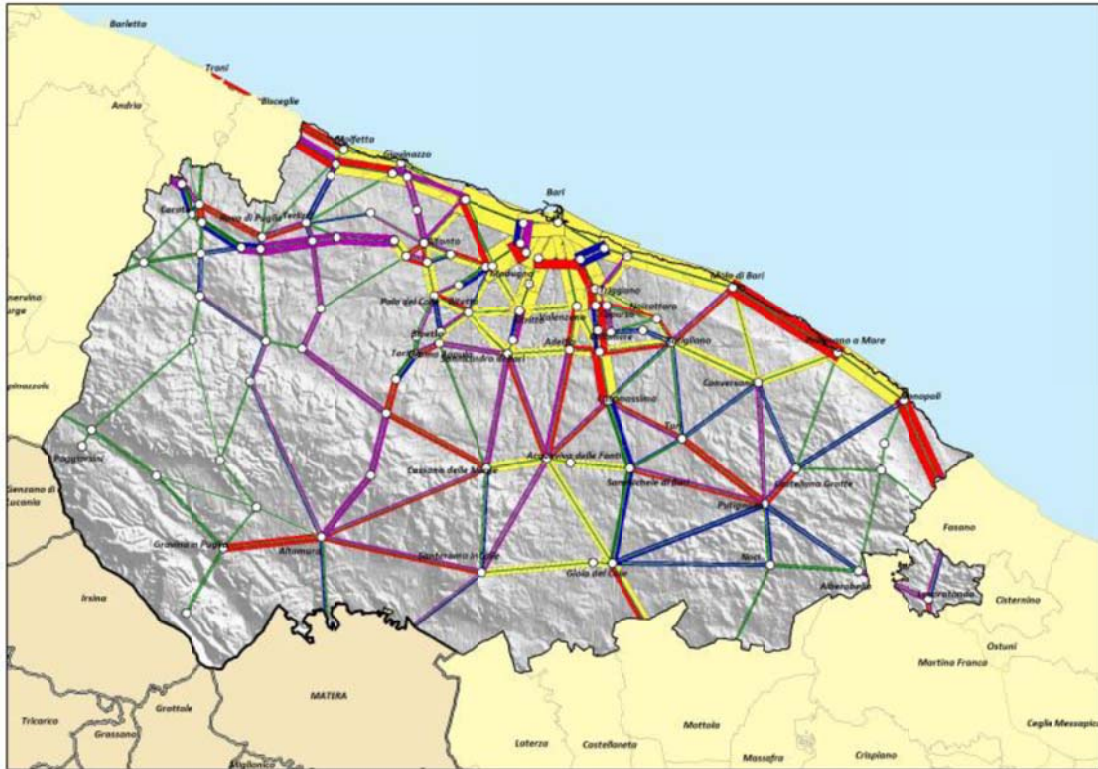
La Rete Stradale gestita dalla Città Metropolitana di Bari, dopo la costituzione della BAT, si estende per circa 1.700 Km ed è costituita da strade extraurbane principali e secondarie assimilabili a quelle di tipo C previste dal D.M. 2001.

Figura 3. La rete stradale gestita dalla Città Metropolitana di Bari



La rete di rango inferiore è quella comunale che si estende per circa 12.000 km.

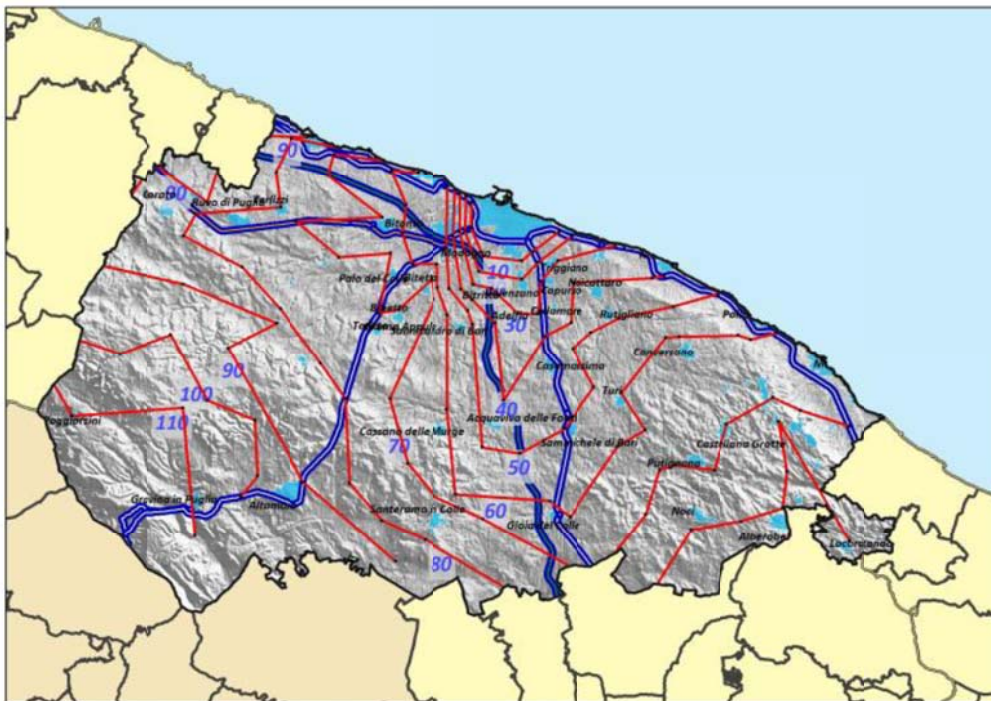
Figura 4. Criticità sulla rete stradale, nella fascia oraria di punta del mattino, in Città Metropolitana di Bari.



In **Errore**. L'origine riferimento non è stata trovata. è riportata la rappresentazione delle attuali condizioni di esercizio sulla rete stradale principale del territorio metropolitano, nella quale appare evidente che le maggiori criticità sono concentrate intorno al capoluogo e che altre situazioni critiche sono presenti nelle aree di Monopoli-Polignano-Conversano e Gioia del Colle-Acquaviva-Santeramo.

In sostanza l'area metropolitana barese si caratterizza come un importante nodo stradale e autostradale che determina elevati livelli di congestionamento per la presenza di traffico turistico, cittadino e pendolare che s'intensifica soprattutto negli orari di punta e durante i week-end estivi in prossimità di tutte le principali arterie stradali. Inoltre Bari è raggiungibile attraverso l'**Autostrada A14** e l'**Autostrada A16**, che la collegano rispettivamente con Napoli e Bologna verso nord e con Taranto verso sud. Gli accessi avvengono ai caselli di Bari Nord, presso Modugno, e Bari Sud, presso Bitritto.

Figura 5. Isocrone rispetto alla circonvallazione di Bari, nella fascia oraria di punta del mattino, in CMB



Una conferma della congestione nel polo barese si ha dalla lettura delle isocrone, rappresentate in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, che rappresentano i tempi occorrenti per raggiungere l'attuale circonvallazione di Bari nella fascia oraria di punta del mattino. I tempi necessari per raggiungere dalla circonvallazione le aree centrali non sono rappresentati perché, oltre che essere elevatissimi, sono relativi ad un traffico prettamente urbano.

Si osserva immediatamente come e quanto le isocrone si addensano nelle aree più vicine alla circonvallazione barese; lungo alcuni dei principali assi radiali si impiegano circa 50 minuti per percorrere 3,5 Km. Si osserva, inoltre, come i tempi di spostamento siano minori (le isocrone si allontanano dalla circonvallazione) lungo gli assi stradali radiali su Bari, mentre aumentano (le isocrone sono più vicine alla circonvallazione) nei settori compresi fra i suddetti assi.

Quanto osservato è l'effetto più evidente delle problematiche esistenti, che, a sua volta, diviene causa di altre criticità in un processo di progressivo peggioramento delle generali condizioni di mobilità.

Per il decongestionamento del traffico è prevista la realizzazione del terminale dell'Asse Nord-Sud (asse di collegamento del porto alla tangenziale), dell'Asse Est-Ovest (dalla S.P.236 a via Giulio Petroni) e il completamento della strada di scorrimento Terza Mediana Bis, una sorta di tangenziale interna.

La Tangenziale di Bari (E55), che attraversa il territorio comunale da nord a sud e che si presenta in gran parte con 3 corsie per senso di marcia, serve sia il traffico di transito che di distribuzione.

Nell'ambito della programmazione della Città Metropolitana di Bari è prevista la realizzazione della Poligonale Esterna di Bari. Con tale itinerario si intende definire un tracciato che, sfruttando ove possibile la viabilità esistente con adeguamenti, potenziamenti ed eventualmente con tratti in variante, dia continuità, in alternativa alla tangenziale S.S.16 a nord e a sud di Bari, sia ai flussi in attraversamento dell'area metropolitana di Bari, sia a quelli destinati e in distribuzione nei comuni della seconda cintura. La tipologia fissata per la sezione è il tipo C1 "extraurbana secondaria" delle "Norme funzionali e geometriche della costruzione delle strade" D.M. 05.11.2001 n. 6792. L'importo stimato è di circa 85 Mln di euro per uno sviluppo di circa 22 km.

Di seguito si riportano i tronchi che costituiscono l'intera Poligonale Esterna di Bari precisando che i tronchi n. 1, 9 e 10 sono stati appaltati mentre il tronco n. 12 è in via di completamento.

POLIGONALE ESTERNA DI BARI				
ADEGUAMENTO E COMPLETAMENTO FUNZIONALE DELL'ITINERARIO BITONTO-MODUGNO-BITRITTO-ADELFA-RUTIGLIANO ALLA SEZIONE C1				
N	PROGETTI	STATO DI ATTUAZIONE	IMPORTO	GIA' FINANZIATI
1	S.P. 84 "Adelfia Rutigliano" Adeguamento funzionale ed ampliamento del tratto dal km 5+300 al km 8+660 - 1° lotto funzionale dal km 6+320 al km 8+660	Progetto Definitivo	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00
2	S.P. 84 "Adelfia Rutigliano" Adeguamento funzionale ed ampliamento del tratto dal km 2+400 (S.S. 100) al km 6+320	Progetto Preliminare	€ 7.000.000,00	
3	S.P. 62 ESISTENTE			
4	Collegamento tra la S.P. 62 "Valenzano Pacifico" e la S.P. 133 "Valenzano Adelfia"	Progetto Preliminare	€ 5.500.000,00	
5	Strada di collegamento tra la S.P. 70 "Ceglie Adelfia" e la S.P. 133 "Valenzano Adelfia" - Aree PIP in agro di Adelfia	Progetto Definitivo	€ 4.000.000,00	€ 4.000.000,00
6	Collegamento tra la S.P. 70 "Ceglie Adelfia" e la S.P. 21 "Adelfia Bitritto"	Progetto Preliminare	€ 5.000.000,00	
7	S.P. 21 "Adelfia Bitritto" Adeguamento funzionale tra l'intersezione con la S.P. 183 ed il km	Progetto Preliminare	€ 5.000.000,00	
8	Collegamento tra la S.P. 21 "Adelfia Bitritto" e la S.P. 236 "Ex S.S. 271 di Cassano" in prossimità Bitritto Sud	Progetto Preliminare	€ 4.000.000,00	
9	S.P. 92 "Bitritto Modugno" Adeguamento funzionale ed ampliamento del tratto compreso tra il km 0+000 ed il km 1+250	Progetto Preliminare	€ 4.000.000,00	
10	Collegamento tra la S.P. 92 "Bitritto Modugno" e la S.P. 224 "Raccordo tra la S.S. 96 e la	Progetto Preliminare	€ 22.000.000,00	
11	S.P. 224 ESISTENTE			
12	Costruzione delle diramazioni della S.P. 231 al km 1+450 verso la S.P. 54 "Modugno Palese" e la S.S. 96.	Aggiudicazione Definitiva	€ 5.431.000,00	€ 5.431.000,00
13	Nuovo casello autostradale A14 sul prolungamento di Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di	Progetto Preliminare	€ 18.000.000,00	
TOTALE			€ 84.931.000,00	€ 12.431.000,00

E' in corso di progettazione la **Camionale** di Bari il cui tracciato stradale sarà capace di veicolare il traffico dei cosiddetti mezzi pesanti dal porto alle aree retroportuali, con gli obiettivi di alleggerire il traffico urbano, migliorare la viabilità e potenziare l'interconnessione modale non solo nell'area barese, ma su tutto l'itinerario che interessa l'asse Gioia Tauro – Taranto – Bari. In particolare l'infrastruttura stradale consiste in una viabilità che collegherà il Porto di Bari (zona Marisabella) all'autostrada A14 Bari – Napoli, e si sviluppa inizialmente con una soluzione necessaria a superare il lungomare di Bari di Viale Vittorio Veneto, via Napoli e il fascio ferroviario di Bari Parco Nord, per poi intersecarsi con Viale Europa e con l'attraversamento dei suoli ex Stanic sino ad incrociare la Tangenziale di Bari (SS 16) e quindi attraversare via De Blasio, Via delle Magnolie fino a raccordarsi con l'Autostrada A14 dove è prevista la realizzazione di un nuovo casello autostradale "*Bari Zona Industriale Porto*".

La strada Camionale si comporrà essenzialmente di tre differenti assi:

- 1) un primo tratto lungo 3 km, da realizzare ex novo, dall'area portuale di Marisabella sino alla tangenziale di Bari, suddivisibile in due sub-tratti il primo congiungente l'area portuale con viale Europa ed il secondo congiungente viale Europa con la tangenziale SS 16;
- 2) un secondo tratto, dello sviluppo di circa 6 km, che prevede la riqualificazione del tracciato esistente della viabilità del Consorzio ASI;
- 3) un terzo tratto, dello sviluppo di circa 1,5 km, da realizzare ex novo dal punto terminale di Via delle Magnolie sino a raggiungere il nuovo casello dell'autostrada da realizzarsi in zona industriale.

L'importo complessivo stimato dell'opera è di 217 Mln di euro, per uno sviluppo complessivo di circa 11 km.

2.9. PRINCIPALI CRITICITA' NELL'OFFERTA DI MOBILITA'

In tutti i sistemi di trasporto presenti sul territorio si rilevano altre disfunzioni, variamente distribuite, capaci di esercitare un reciproco ruolo di causa ed effetto. Le principali sono:

- carente gerarchizzazione delle reti (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** - trasporto stradale; soprattutto nel nodo di Bari);
- insufficiente capacità di numerosi tronchi delle reti (trasporto stradale e ferroviario);
- carenza e/o obsolescenza del parco veicolare (trasporto pubblico);
- carente quantità e/o qualificazione del personale (trasporto pubblico);
- inefficienze gestionali (trasporto pubblico terrestre, marittimo e aereo);
- bassa qualità del servizio offerto (trasporto pubblico terrestre, marittimo e aereo);
- carente integrazione fra i differenti sistemi di trasporto (Figura 7 - trasporto pubblico terrestre, marittimo e aereo – di persone e merci);
- forti squilibri nella distribuzione della domanda sul territorio; ecc..

Figura 3. Rete di viabilità primaria nel nodo di Bari (si osserva la frammentarietà dei tronchi esistenti e la mancata chiusura delle maglie, che impediscono la formazione di una vera e propria rete primaria).

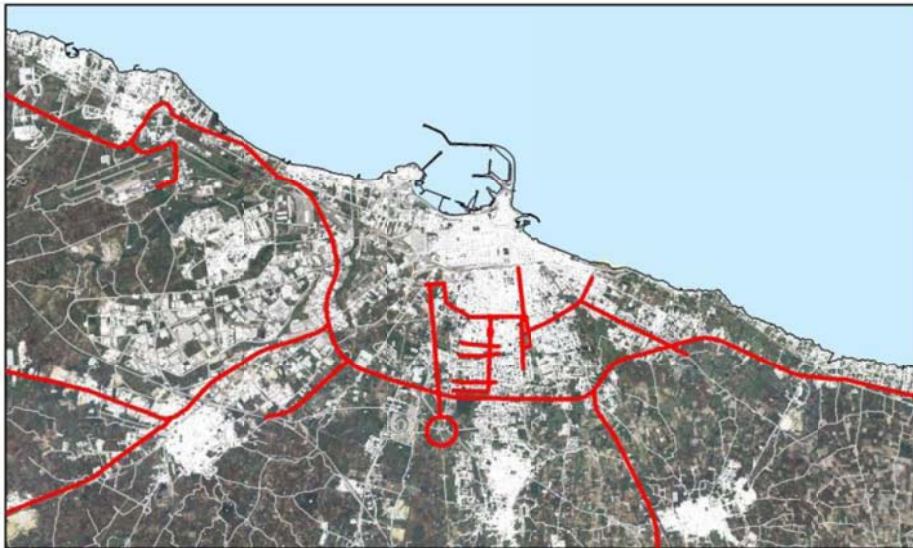
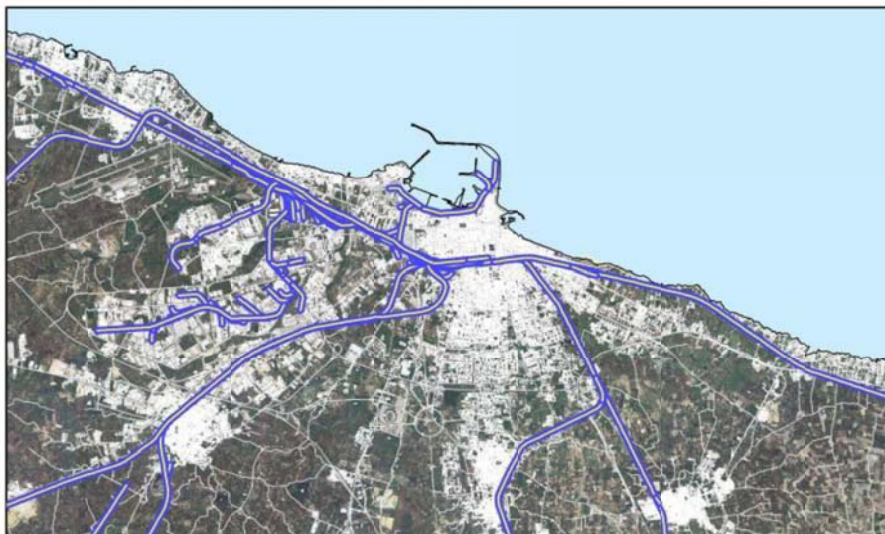


Figura 4. Rete ferroviaria nel nodo di Bari (mancata integrazione fra le linee delle diverse Aziende).



Come già evidenziato, le maggiori criticità sono concentrate nel capoluogo, dove maggiore è la domanda e maggiori sono gli effetti delle carenze rilevate; le elevate difficoltà di mobilità in tale area, peraltro, pur interessando direttamente il trasporto urbano, hanno una ricaduta negativa sul trasporto extraurbano dell'intera Città Metropolitana.

Il cattivo funzionamento dei trasporti pubblici in tale area, infatti, rende difficili gli spostamenti terminali per tutti gli utenti verso essa diretti (circa il 47% degli spostamenti metropolitani totali); pertanto, questi ultimi sono indotti a scegliere di spostarsi con l'autovettura privata nella speranza (o nell'illusione) di raggiungere più agevolmente la destinazione finale, aggravando il forte squilibrio modale già oggi esistente (solo il 20% degli spostamenti totali metropolitani vengono effettuati con trasporto pubblico).

La generale carenza dei trasporti pubblici, inoltre, unita alle carenze della rete stradale e a quelle dei principali nodi intermodali (porto, aeroporto e interporto), rendono estremamente difficili le funzioni connesse al ruolo di Bari come terminale del Corridoio Adriatico.

2.10. SICUREZZA STRADALE

Considerata la particolare rilevanza sociale del problema della sicurezza, nell'ambito del PTCP fu condotta un'indagine specifica presso la Polizia Stradale per avere una misura più concreta dell'entità del problema in Città Metropolitana di Bari. Dai rilevamenti effettuati fu possibile

individuare i tronchi della rete stradale principale (autostrade, strade statali e strade metropolitane) nei quali si sono verificati incidenti, con l'indicazione dei danni ad essi conseguenti.

Nelle immagini seguenti sono rappresentati i differenti livelli di pericolosità che si rivelano ancora attuali. Confrontandole infatti con la **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, si osserva come l'incidentalità, intesa come quantità d'incidenti verificati (indipendentemente dalla gravità delle loro conseguenze), risulta in qualche modo direttamente proporzionale all'intensità del traffico; la pericolosità, intesa come gravità dei danni procurati alle persone, invece, pur rimanendo in una certa misura influenzata dalle intensità del traffico, risulta dipendere maggiormente dalle caratteristiche fisiche e geometriche della strada e delle intersezioni. In altri termini, è più probabile che si abbiano gravi danni alle persone su strade con caratteristiche geometriche inadeguati (lunghi rettili e carreggiata stretta; carreggiata larga e tortuosità eccessiva; intersezioni con scarsa visibilità e mal regolate; ecc.) al tipo di traffico che attualmente le impegna.

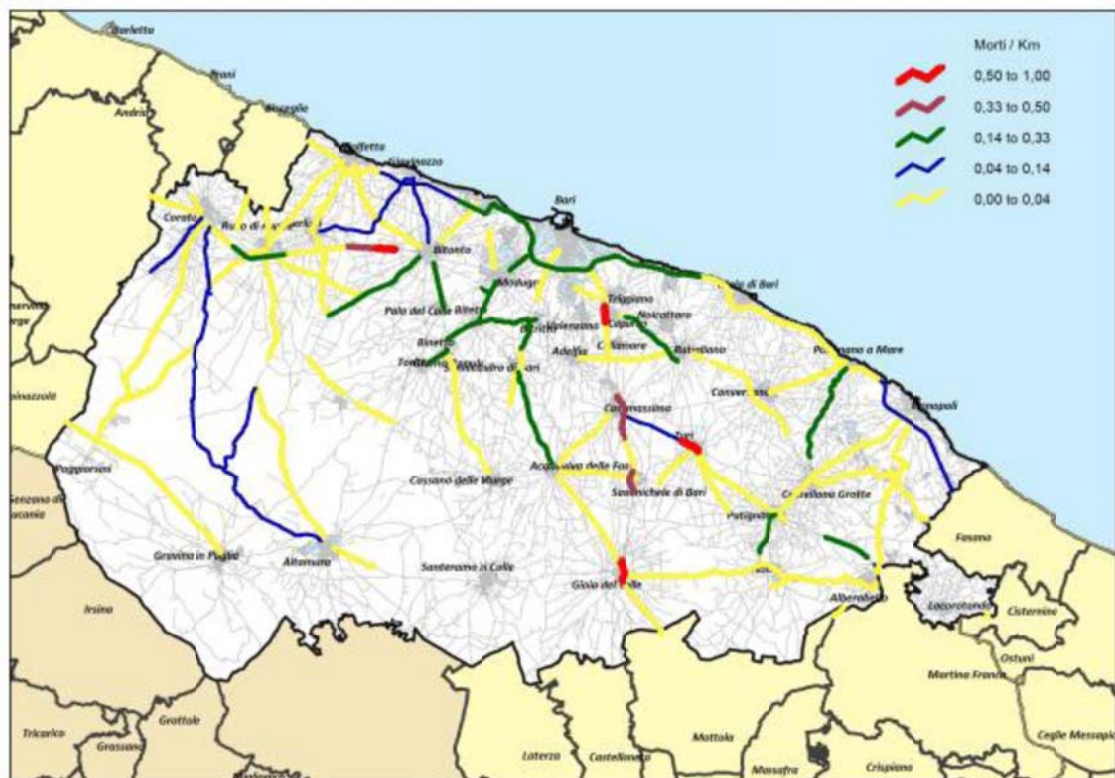
Figura 8. Incidentalità (Incidenti/Km sulla rete stradale della Città Metropolitana di Bari).



Figura 9. Pericolosità (Feriti/Km sulla rete stradale della Città Metropolitana di Bari).



Figura 10. Pericolosità (Morti/Km sulla rete stradale della Città Metropolitana di Bari).



Rispetto alle altre provincie pugliesi l'area metropolitana di Bari ha registrato, per l'anno 2015, il maggior numero di incidenti (38,4%) ed il maggior numero di feriti (36,9%) ed anche, purtroppo, il maggior numero di morti (61), confermando lo stesso numero di morti registrato nel 2014.

Di seguito si riporta il raffronto tra il secondo semestre 2015 e quello 2016.

Tabella 3. Incidenti stradali, numero di morti, numero di feriti e variazione -Area Metropolitana Bari 2°semestre 2015, 2016

Area Metropolitana di Bari	2° semestre 2015	2° semestre 2016	Var. 2016 -2015 (%)
Incidenti totali	3.219	3.196	-0,7
Incidenti con danno a cose	1.386	1.410	+1,7
Incidenti con feriti	1.845	1.786	-3,2
Incidenti mortali	28	36	+28,6
Numero di Morti	29	43	+48,2
Numero di Feriti	3.044	2.933	-3,7

Si evince una diminuzione del numero di incidenti con un incremento dei mortali. Complessivamente sono stati registrati 36 incidenti mortali su tutta l'area Metropolitana di Bari. All'interno dei centri abitati si sono registrati 12 incidenti mortali che hanno provocato 12 vittime e 2 feriti. Sulle strade extraurbane dell'Area metropolitana barese si sono registrati 24 incidenti mortali che hanno provocato 31 vittime e 22 feriti.

Tabella 4. Incidenti stradali riconducibili alla circostanza presunta di incidente per eccesso di velocità per tipologia di strada – Area Metropolitana di Bari – 2° Semestre

	Incidenti	Morti	Feriti
Strada Urbana	102	2	163
Strada comunale extraurbana	11	0	18
Strada Provinciale	71	12	131
Strada Statale	35	2	74
Totale	219	16	386

Le strade extraurbane si confermano quelle più a rischio per numero di incidenti dovuti all'elevata velocità pertanto da escludere negli itinerari ciclistici, fatta salva la possibilità di realizzare obbligatoriamente delle piste ciclabili in sede propria.

2.11. PRINCIPALI CRITICITA' NELLA DOMANDA DI MOBILITA'

Altro aspetto della situazione attuale, che la caratterizza e costituisce anch'essa causa ed effetto delle criticità esistenti, è la disuniforme distribuzione territoriale della domanda di trasporto. Dalle analisi effettuate si evidenzia che in Città Metropolitana di Bari è presente una sola polarità principale di attrazione, corrispondente al polo Bari-Modugno. In Figura 11 è messo in evidenza il forte squilibrio esistente fra il potere attraente di Bari rispetto a quello di tutti gli altri Comuni della Città Metropolitana di Bari; in Figura 12 si osserva come gli indici di mobilità più elevati appartengono ai Comuni della prima e seconda corona intorno al capoluogo, che manifestano così il proprio ruolo di Comune tributario e non attrattore. L'indice di mobilità di Bari, invece, è molto piccolo rispetto agli altri, a conferma del suo forte potere attraente.

Figura 11. Poteri attraenti dei Comuni in Città Metropolitana di Bari

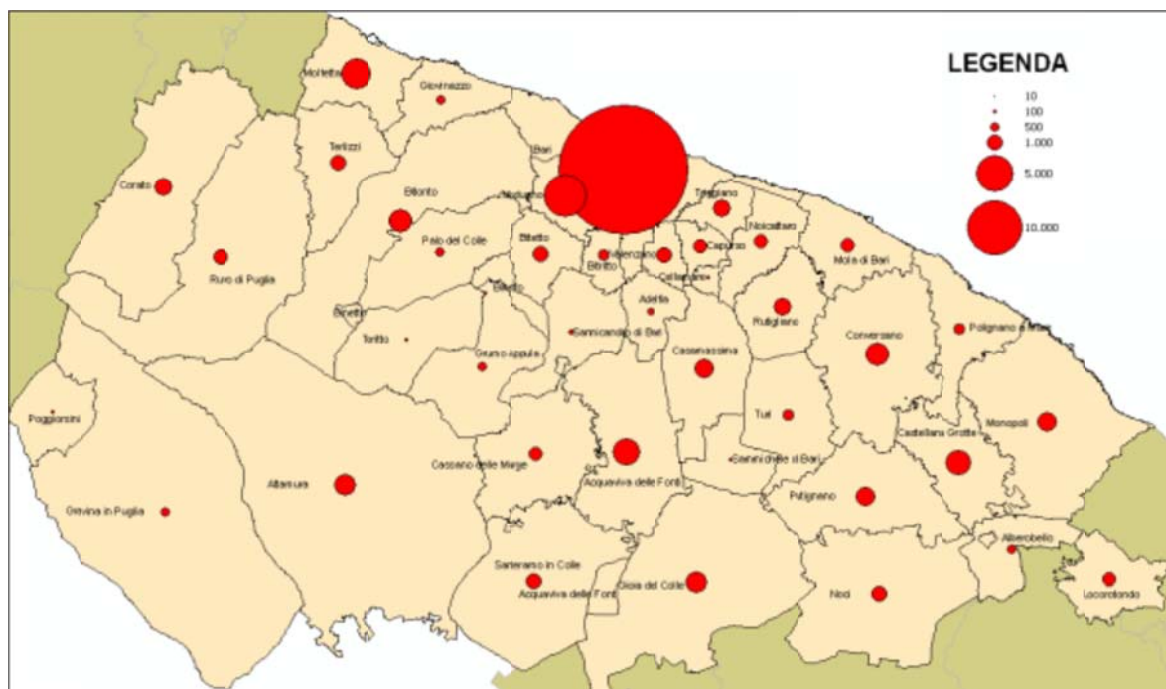
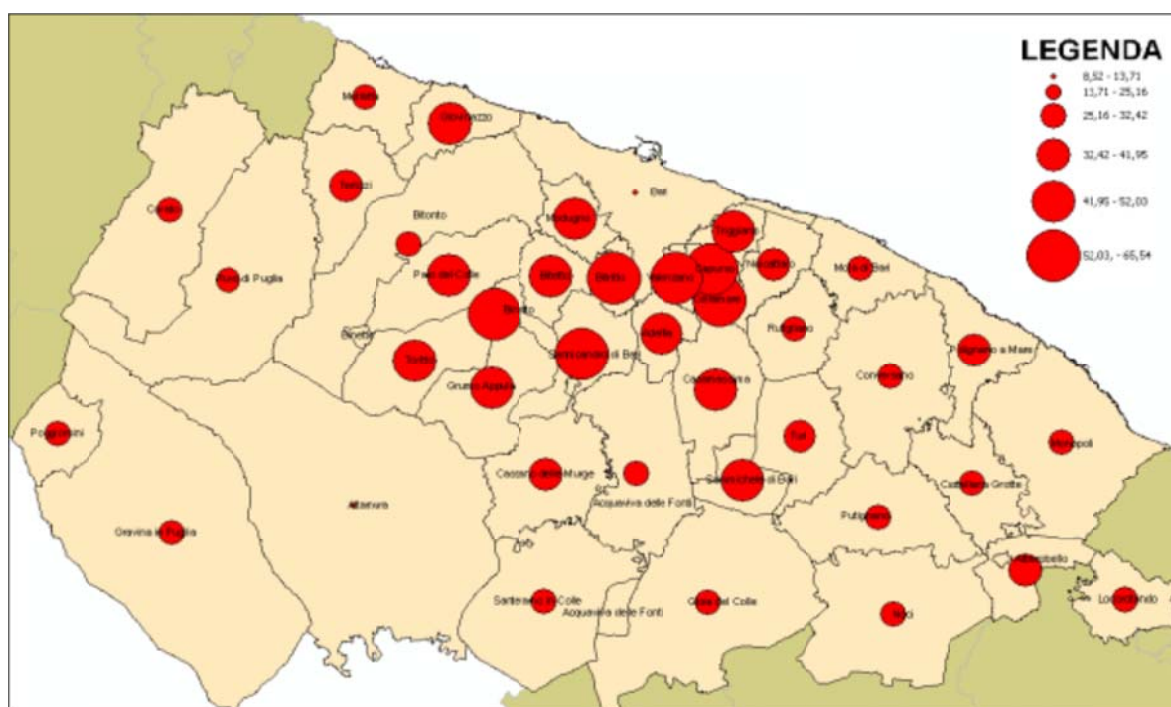


Figura 12. Indici di Mobilità dei Comuni in Città Metropolitana di Bari



Una siffatta struttura di domanda costituisce uno dei fattori principali che determinano gli elevati volumi di traffico e gli elevati indici di criticità sugli assi radiali e nell'area urbana del capoluogo.

Su questo aspetto, pertanto, è necessario intervenire per risanare la situazione attuale.

Occorre assolutamente ridurre la forte pressione di domanda gravante su Bari, trasformando l'attuale struttura monocentrica della domanda di trasporto in una struttura policentrica; a tale scopo un'utile strategia può essere quella di favorire determinate vocazioni già espresse da parte di alcuni Comuni dell'area metropolitana, specializzandoli in quelle attività funzionali per le quali sono maggiormente dotati. Si può creare in tal modo un sistema di poli minori attorno al capoluogo, che possono accogliere alcune delle attività oggi concentrate nell'area urbana centrale di Bari.

L'operazione va completata con la creazione di una rete d'infrastrutture di trasporto, tra cui la poligonale di Bari, integrando e potenziando quelle esistenti, per rendere rapidi e agevoli i collegamenti fra i poli funzionali.

Non sono rilevabili centri di pendolarismo secondario di dimensioni apprezzabili. Si individuano, invece, alcuni fenomeni di aggregazione fra comuni geograficamente vicini, che si scambiano una significativa quantità di spostamenti. Tali fenomeni, pur presentando un'entità di gran lunga

inferiore rispetto al pendolarismo sul capoluogo, che ha un predominio assoluto sull'intero territorio metropolitano, sono il sintomo dell'esistenza di alcune aree nelle quali i Comuni svolgono un ruolo di reciproca complementarietà, che, se sostenuto e opportunamente orientato, potrebbe generare processi di sviluppo locale periferico, favorendo un maggiore equilibrio nella distribuzione delle attività umane sul territorio.

In ordine decrescente d'intensità s'individuano le seguenti aggregazioni.

- Aggregazione 1; di Bari Nord-Ovest: Bitonto, Giovinazzo, Molfetta, Terlizzi, Ruvo, Corato, Bisceglie, Trani, Andria, Barletta.
- Aggregazione 2; di Bari Sud-Est: Mola, Polignano, Monopoli, Conversano, Rutigliano, Noicattaro, Capurso, Triggiano.
- Aggregazione 3; di Bari Sud: Casamassima, Turi, Sammichele, Acquaviva, Cassano, Santeramo, Gioia del Colle.
- Aggregazione 4; di Bari Sud-Sud-Est: Castellana Grotte, Putignano, Noci.

È il caso di osservare che nell'Aggregazione 1 sono stati inseriti i Comuni di Barletta, Andria, Trani e Bisceglie, appartenenti all'adiacente Provincia BAT, perché partecipano attivamente all'aggregazione ed evidenziano un fenomeno che coinvolge due Province limitrofe.

Sono presenti anche altre aggregazioni minori di frontiera, che sicuramente partecipano a fenomeni intermetropolitani e vanno approfonditi con l'ausilio di dati appartenenti alle province limitrofe. In particolare si individuano:

- Aggregazione 5 (dell'alta Murgia): Altamura e Gravina, che coinvolgono comuni della BAT (Spinazzola e Minervino) e della Basilicata (Matera e Irsina).
- Aggregazione 6 (della valle d'Itria): Alberobello e Locorotondo, che coinvolgono comuni della Provincia di Brindisi (Fasano e Cisternino) e della Provincia di Taranto (Martina Franca).

2.12. DOMANDA DI MOBILITA' CICLISTICA

Di seguito si riportano i dati assoluti rivenienti dal censimento ISTAT 2011 relativamente alla popolazione che si sposta sul territorio dell'area metropolitana per motivi di studio e lavoro.

Tabella 5. Popolazione residente in famiglia che si reca al luogo abituale di studio (valori assoluti ISTAT 2011)

Mezzo utilizzato	treno, tram, metropolitana	autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	tutte le voci
Bari	1421	8200	3991	1538	15551	1519	472	165	18802	51658

Tabella 6. Occupati residenti in famiglia che si recano al luogo abituale di lavoro (valori assoluti ISTAT 2011)

Mezzo utilizzato	treno, tram, metropolitana	autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come conducente)	auto privata (come passeggero)	motocicletta, ciclomotore, scooter	bicicletta	altro mezzo	a piedi	tutte le voci
Bari	10108	13068	2032	220534	27873	6274	5894	967	59391	346140

Si estrapolano i seguenti dati significativi:

- Spostamenti in auto privata = 66,74%
- Spostamento con mezzi pubblici = 8,24%
- Spostamento con bici = 1,60%
- Spostamento a piedi = 19,65%

Si rileva un modestissimo miglioramento dell'uso della bicicletta rispetto al censimento del 2001 mentre lo spostamento con il mezzo privato continua ad essere quello maggiormente privilegiato.

Lo spostamento a piedi è stabile e legato per lo più alla vicinanza del luogo di residenza al luogo di lavoro o studio preferendo l'utilizzatore investire sulla casa piuttosto che utilizzare un mezzo di trasporto alternativo all'auto privata.

2.13. STRUTTURA ATTUALE DELLE RETI E DEI SERVIZI TPL SU GOMMA

La rete del trasporto pubblico su gomma è caratterizzata due tipologie di servizi:

- servizi sostitutivi/integrativi eserciti dalle aziende ferroviarie;
- servizi convenzionali eserciti dal CoTRAP.

Nelle tabelle seguenti si riportano i dati relativi alle percorrenze annuali delle due tipologie di servizi distinte rispettivamente per operatore e bacino di appartenenza dei servizi (metropolitani e regionali).

Tabella 7. Percorrenze annuali dei servizi eserciti dagli operatori ferroviari (Fonte AREM).

Azienda	Percorrenze annuali servizi automobilistici sostitutivi/integrativi/aggiuntivi [bus*km/anno]
FERROTRAMVIARIA spa	838.846
FERROVIE APPULO LUCANE srl – Puglia	1.575.610
FERROVIE del GARGANO srl	262.170
FERROVIE del SUD EST srl	11.664.189
TRENITALIA spa	1.767.061
Totale	16.107.876

Tabella 8. Percorrenze annuali dei servizi eserciti dal CoTRAP (Fonte AREM).

Bacino	Produzione da contratto (v*Km/anno)
Regionale	20.478.037
Città Metropolitana di Bari	5.532.345
Provincia di Brindisi	3.357.360
Provincia di Foggia	10.428.172
Provincia di Lecce	4.462.150
Provincia di Taranto	6.324.318
Totale	50.582.382

Nelle immagini seguenti si riporta il numero di corse in una giornata ferialle invernale rispettivamente per i servizi sostitutivi/integrati e per quelli convenzionali.

Figura 5. Numero corse nel giorno feriale invernale servizi sostitutivi/integrativi.

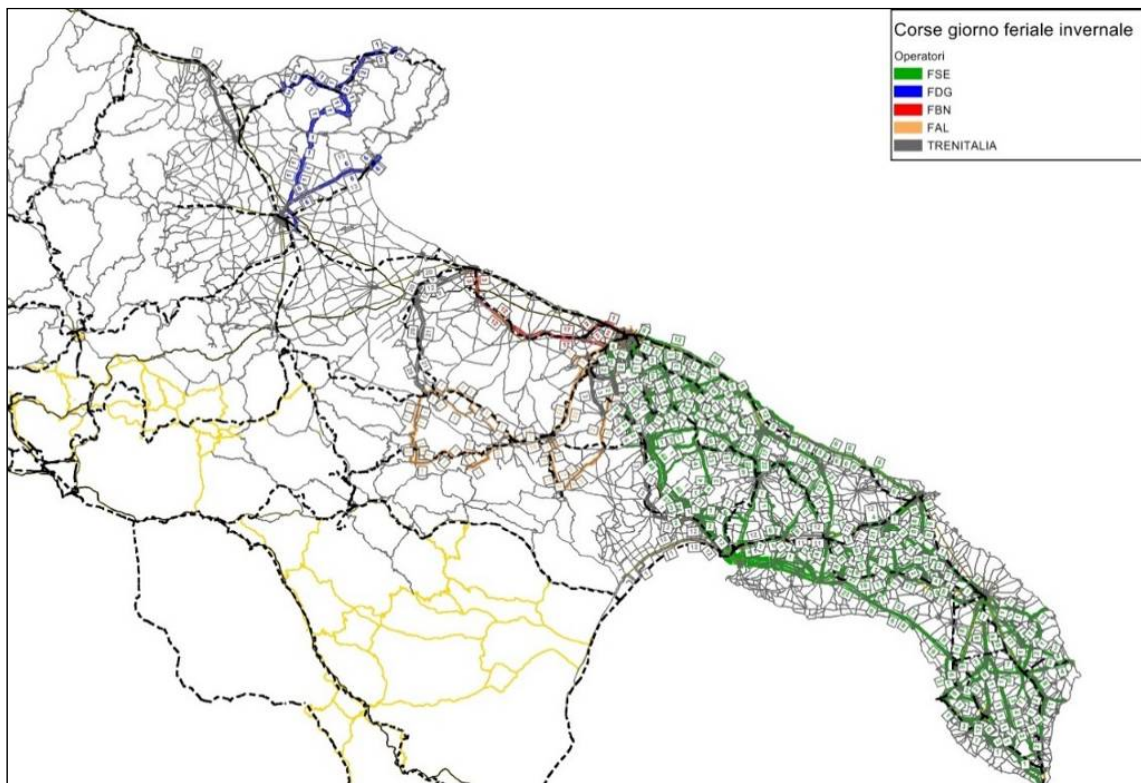
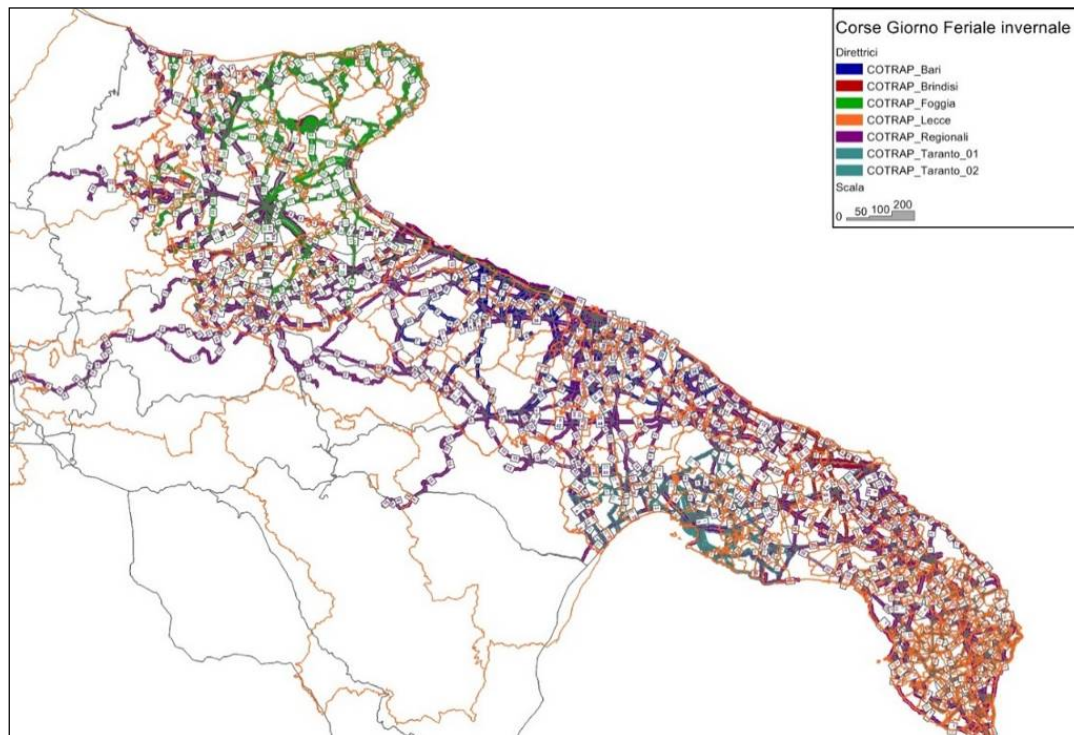


Figura 6. Numero corse nel giorno feriale invernale servizi CoTRAP.



Nelle tabelle seguenti si riportano il quadro delle percorrenze sviluppate ed il numero delle corse effettuate in un giorno feriale invernale tipo. I dati si riferiscono ai contratti vigenti.

Tabella 9. Percorrenze dei bus sostitutivi/integrativi nel giorno feriale tipo per operatore ferroviario.

Impresa ferroviaria	Produzione giorn.media (B*Km/giorno fer.inv.)	numero corse giorno feriale invernale
Ferrovie del Gargano	825,00	22
Ferrovie del Nord Barese	1.904,20	98
Ferrovie Appulo Lucane	5.371,00	144
Ferrovie del Sud Est	46.041,00	1.515
Trenitalia	5.890,20	61

Tabella 30. Percorrenze dei bus ordinari nel giorno feriale tipo per bacino.

Bacino	Produzione giorn.media (B*Km/giorno fer.inv.)	numero corse giorno feriale invernale
Regionale	107.622,20	1.570
Città Metropolitana di Bari	37.893,40	1.181
Provincia di Brindisi	14.469,00	401
Provincia di Foggia	51.344,00	1.232
Provincia di Lecce	26.371,21	794
Provincia di Taranto	25.439,50	654

2.14. STRUTTURA ATTUALE DELLE RETI E DEI SERVIZI DI TPL SU FERRO

La rete ferroviaria pugliese si estende per oltre 1.500 chilometri. Nella seguente tabella si riporta l'estensione della stessa sul solo territorio distinta per gestore della rete e l'indicazione dell'operatore prevalente.

Tabella 41. Estensione della rete ferroviaria pugliese distinta per Gestore dell'infrastruttura.

Gestore della rete	Operatore dei servizi di TPL	Estensione [km]
FERROTRAMVIARIA spa	FERROTRAMVIARIA spa	70
FERROVIE APPULO LUCANE srl	FERROVIE APPULO LUCANE srl	60
FERROVIE del GARGANO srl	FERROVIE del GARGANO srl	78
FERROVIE del SUD EST srl	FERROVIE del SUD EST srl	473
RFI	TRENITALIA spa	826
Totale		1.507

Nella tabella seguente si riporta il quadro delle percorrenze sviluppate dagli operatori ferroviari sia per i servizi ferroviari che automobilistici (limitatamente a quelli riconducibili al contratto

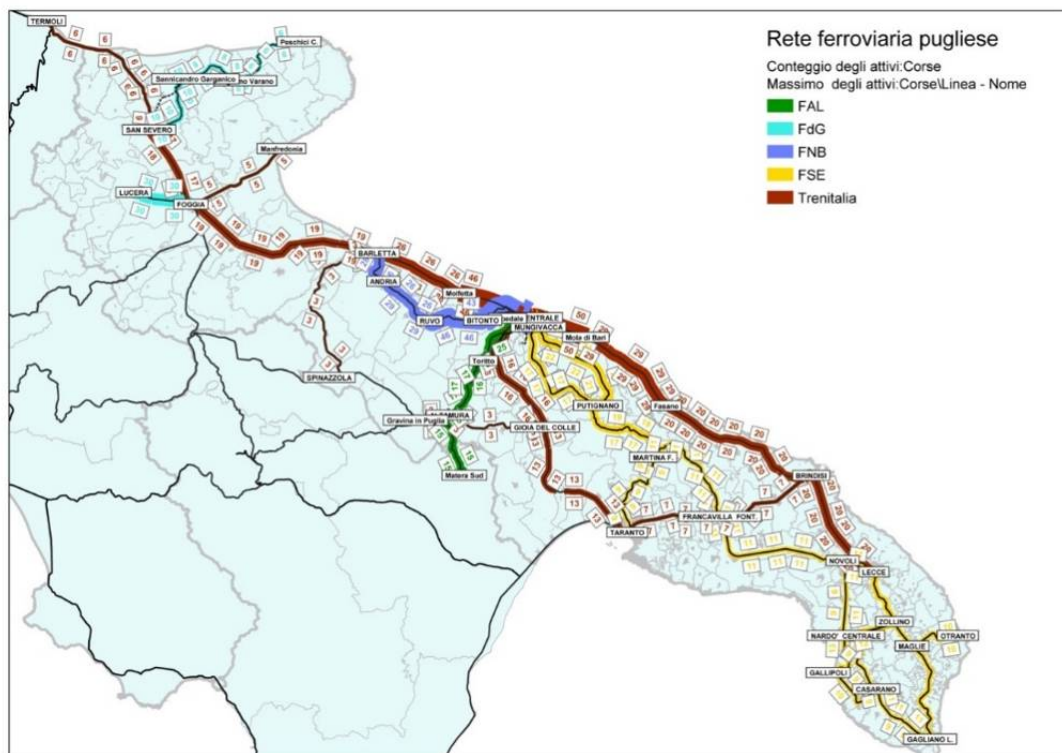
ferroviario), dei contributi, inclusi quelli per l'infrastruttura. I dati sono annuali e si riferiscono ai contratti con scadenza nel dicembre 2015.

Tabella 52. Percorrenze annuali dei servizi eserciti dagli operatori ferroviari – servizi minimi (Fonte AREM).

	percorrenze annuali servizi ferroviari [treni*km/anno]
FERROTRAMVIARIA spa	1.510.836
FERROVIE APPULO LUCANE srl – Puglia	718.165
FERROVIE del GARGANO srl	959.365
FERROVIE del SUD EST srl	3.291.930
TRENITALIA spa	6.455.879
Totale	12.936.507

Nella Figura 15 è riportata la produzione di servizi offerta in un giorno feriale ordinario su ciascuna tratta della rete ferroviaria pugliese. Lo spessore delle barre è proporzionale al numero di treni circolanti distinti per operatore.

Figura 7. Numero di corse ferroviarie nel giorno feriale tipo.



Nella tabella 13 si riporta il quadro delle percorrenze sviluppate ed il numero delle corse effettuate dagli operatori ferroviari, disaggregate per tratte di esercizio, in un giorno nel giorno feriale invernale tipo. I dati si riferiscono al contratto vigente. Nella stessa tabella sono evidenziate le tratte ed i relativi servizi direttamente a servizio della area metropolitana barese.

Tabella 13. Percorrenze dei treni Regionali nel giorno feriale tipo per operatore ferroviario.

Impresa ferroviaria/Contratto	Ripartizione Rete	Produzione giorn.media (Treni*Km/giorno fer.inv.)	Numero Treni/giorno fer.inv.)
Ferrovie del Gargano: S.Severo-Peschici+Bari-Foggia-S.Severo	FdG (S.Severo-Sannicandro)	586	20
	FdG (Sannicandro-Cagnano V.)	318	16
	FdG (Cagnano V.-Peschici)	348	12
	FdG (S.Severo-Foggia)	567	35
	Intera rete	1'820	
Ferrovie del Gargano: Lucera-Foggia	Intera rete	1'162	60
Ferrovie del Nord Barese	FNB (Barletta-Andria)	678	54
	FNB (Andria-Ruvo)	1'148	55
	FNB (Ruvo-Bitonto)	1'626	89
	FNB (Bitonto-Fesca)	1'787	127
	FNB (Ospedale-Fesca)	274	54
	FNB (Fesca-Bari)	781	181
	Intera rete	6'293	
Ferrovie Appulo Lucane	FAL (Bari-Toritto)	1'152	47
	FAL (Toritto-Altamura)	827	41
	FAL (Altamura-Gravina)	394	36
	FAL (Altamura-Matera)	780	30
	Intera rete	3'153	
Ferrovie del Sud Est	FSE (Bari-Mungivacca)	365	82
	FSE (Mungivacca-Conversano-Putignano)	1'767	45
	FSE (Putignano-Martina F.)	1'289	44
	FSE (Martina F.-Taranto)	624	18
	FSE (Mungivacca-Casamassima-Putignano)	1'440	34
	FSE (Martina F.-Francavilla F.)	862	22
	FSE (Francavilla F.-S.Pancrazio)	688	22
	FSE (S.Pancrazio-Novoli)	428	22
	FSE (Novoli-Lecce)	232	22
	FSE (Lecce-Zollino)	565	30
	FSE (Zollino-Maglie)	244	30
	FSE (Maglie-Spongano)	353	28
	FSE (Spongano-Gagliano)	533	24
	FSE (Maglie-Otranto)	360	20

Impresa ferroviaria/Contratto	Ripartizione Rete	Produzione giorn.media (Treni*Km/giorno fer.inv.)	Numero Treni/giorno fer.inv.)
	FSE (Zollino-Nardò)	421	25
	FSE (Nardò-Gallipoli)	484	32
	FSE (Novoli-Nardò)	429	25
	FSE (Nardò-Casarano)	453	23
	FSE (Casarano-Gagliano)	509	20
	FSE (Gallipoli-Casarano)	413	19
	Intera rete	12'458	
Trenitalia	TI (Termoli-S.Severo)	671	16
	TI (S.Severo-Foggia)	418	35
	TI (Foggia-Barletta)	2'597	39
	TI (Barletta-Molfetta)	1'558	52
	TI (Molfetta-Bari)	2'315	96
	TI (Bari-Mola di Bari)	1'931	100
	TI (Mola di Bari-Fasano)	2'043	58
	TI (Fasano-Brindisi)	2'294	41
	TI (Brindisi-Lecce)	1'544	40
	TI (Bari-Gioia del Colle)	1'544	44
	TI (Gioia del Colle-Taranto)	1'367	24
	TI (Brindisi-Taranto)	942	17
	TI (Foggia-Manfredonia)	354	10
	TI (Gioia del Colle-Gravina)	304	10
	TI (Barletta- Spinazzola)	384	6
Intera rete	20'266		

La città di Bari è dotata di una rete metropolitana che collega la stazione di Bari Centrale con il quartiere San Paolo (zona ospedale), alla periferia ovest della città, in 14 minuti. La metropolitana è stata attivata al traffico passeggeri il 22 dicembre 2008, con l'apertura di quattro delle sei nuove stazioni del percorso (Tesoro, Cittadella, San Gabriele, S. Paolo Ospedale). Con la realizzazione del prolungamento (Cecilia e Regioni) il cadenzamento è di 5 minuti e la portata oraria di 6.000 persone. Per la peculiarità del servizio ferroviario nel capoluogo pugliese, organizzato in sei linee ferroviarie che attraversano il territorio comunale e quattro diversi gestori, è possibile utilizzare la definizione di metropolitana di Bari in maniera estensiva, comprendendo l'intero sistema metropolitano ferroviario, in parte attivo e in parte in fase di completamento.

I collegamenti ferroviari sono assicurati inoltre dalle 18 stazioni attraversate quotidianamente da circa 300 treni. Nella Stazione di Bari Centrale, parte del circuito Grandi Stazioni, confluiscono oltre alle linee delle Ferrovie dello Stato (la storica Ferrovia Adriatica e la Bari-Taranto), le Ferrovie del

Sud Est (linea Bari-Putignano-Salento), la "Ferrotranviaria - Ferrovie Bari Nord" (linea Bari-Barletta) e le Ferrovie Appulo Lucane (Bari-Matera), tutte in concessione. Negli anni novanta e in seguito con la "*legge obiettivo*" è stata progettata l'integrazione ferroviaria in un sistema metropolitano unico, con il finanziamento di tre linee ferroviarie metropolitane attualmente in costruzione. Le tre linee hanno origine in Bari Centrale e si sviluppano per 27 km complessivi in viadotto, trincea e galleria verso il comune di Bitritto, l'aeroporto e il quartiere San Paolo. Nel 2008 è iniziata la realizzazione del collegamento ferroviario (a doppio binario elettrificato) per collegare la stazione di Bari Centrale all'Aeroporto. Il nuovo collegamento è entrato in funzione il 19 luglio 2013, con una frequenza di circa 40 minuti tra ogni corsa. Con la realizzazione della linea ad alta capacità Bari-Napoli, inserita nel sistema AV/AC Italiano, che i tempi di percorrenza saranno di 110 minuti rispetto alle 4 ore attuali. Attualmente è in costruzione il tratto Foggia-Bari, mentre è in fase di progettazione il tratto Napoli-Foggia.

2.15. TRASPORTO AEREO

Per quanto concerne il trasporto aereo, nella periferia nord di Bari, al confine fra i quartieri Palese-Macchie e San Paolo, sorge il moderno aeroporto internazionale civile di Bari-Palese *Karol Wojtyła*, il cui nuovo terminal è stato inaugurato nel 2005. Fra i principali d'Italia e soprattutto il più grande e importante della Puglia, lo scalo nel 2007 ha ospitato più di due milioni di passeggeri con un trend di crescita del traffico superiore al 20% annuo. Diversi voli di linea, in parte gestiti da compagnie aeree *low-cost*, collegano Bari alle principali città europee.

3. OBIETTIVI E STRATEGIE

Il *Biciplan Metropolitano* si pone come obiettivo strategico la promozione della mobilità sostenibile urbana su tutto il territorio metropolitano in linea con gli strumenti di programmazione regionale POR Puglia 2014-2020 nonché nazionale ed europeo, che attribuiscono particolare rilevanza agli interventi che mirano ad incrementare la mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane. I vantaggi sono:

- 1) l'incentivo dell'uso della bicicletta non solo per il tempo libero, ma anche per gli spostamenti funzionali allo svolgimento delle attività della vita quotidiana dei cittadini, con conseguente riduzione dell'utilizzo di mezzi motorizzati privati e pubblici, principali produttori di CO2 e PM10;
- 2) un'occasione di sviluppo per il territorio derivante dalla realizzazione di un efficiente sistema integrato di mobilità sostenibile che possa incentivare il **cicloturismo** nazionale ed internazionale,;
- 3) l'integrazione della mobilità ciclistica con altri sistemi di trasporto pubblico e le connessioni con i principali *hub* logistici dell'area metropolitana (aeroporto, stazioni ferroviarie e parcheggi di scambio) con conseguente disincentivazione dell'uso del mezzo privato;
- 4) un'occasione di ottimizzazione dell'intero assetto viario dei Comuni mediante la possibilità inserire le ciclovie nel sistema di collegamento dei vari agglomerati urbani del territorio, secondo un modello che mette a sistema e soddisfa le necessità di tutte le utenze, migliorando diffusamente le condizioni di sicurezza stradale e di qualità della vita.

Gli interventi previsti mirano a favorire la riconversione modale degli spostamenti in ambito urbano e suburbano verso modalità di trasporto a basso impatto ambientale o ad emissioni zero con particolare riferimento alla mobilità ciclopedonale negli spostamenti a breve-medio-lungo raggio, specie nei territori pianeggianti che rappresentano in Puglia una rilevante percentuale dell'intera superficie regionale, al *bike-sharing*, al *car sharing*, e al trasporto collettivo con veicoli elettrici o ibridi.

Il perseguimento dei predetti obiettivi richiede un'azione sinergica attuata su molteplici fronti. Il miglioramento dell'offerta di mobilità ciclistica non può che procedere di pari passo con il miglioramento della domanda. Pertanto non è sufficiente realizzare un'adeguata rete

infrastrutturale ma si richiede un'attenta attività di sensibilizzazione della popolazione di riferimento che, in un'ottica di sviluppo pienamente in linea con le politiche promosse in materia a livello comunitario, attraverso apposite campagne di comunicazione, contribuisca a diffondere la percezione dell'utilizzo della bicicletta non solo come sport ma anche come stile di vita. Questo implica anche l'attuazione di un insieme di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza percepita dal ciclista nell'utilizzo del mezzo e la predisposizione di una serie di strutture a servizio della mobilità ciclistica.

E' questa la visione posta alla base di documenti quali:

- la Carta di Bruxelles, firmata dal Parlamento Europeo il 15 maggio 2009 durante la giornata conclusiva della XV Conferenza internazionale sulla ciclabilità Velo-City, con cui le città firmatarie si sono impegnate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020.
- il programma ZeroVision, lanciato nel 1997 dal Parlamento svedese che modifica radicalmente l'approccio al problema della sicurezza stradale, partendo dall'idea che nessuno dovrebbe essere ucciso, gravemente ferito o menomato a causa di un incidente stradale e che i costi umani e sociali che ne derivano non possono più essere accettati come un inevitabile effetto.

Questi concetti trovano piena applicazione nelle politiche promosse in ambito regionale pugliese, così come definite nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e nel *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale* (PPTR) e concreta attuazione nel *Piano Strategico metropolitano*.

A partire da un simile contesto il presente piano/programma si fonda su una strategia di base: costruire una risposta sia alla domanda di mobilità ciclistica turistica e ricreativa, cogliendo tutte le opportunità che essa comporta in termini di *marketing* territoriale, sia alla domanda di quei cittadini dell'area metropolitana Barese, i quali anche per i propri spostamenti quotidiani potranno utilizzare la bicicletta invece dell'auto, ottenendo così notevoli risultati in termini di riduzione dell'inquinamento e innalzamento della qualità di vita.

Tale strategia deve potersi trasformare in consapevolezza condivisa e presupposto alla base dell'agire delle Amministrazioni locali su questo tema, traducendosi nel perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:

1) *Potenziare e integrare l'offerta per la mobilità ciclistica*

Incrementare l'offerta significa trasformare le piste ciclabili in una rete ben connessa, riqualificandone se necessario la pavimentazione, segnaletica orizzontale e verticale (andando anche oltre a quanto previsto dal Codice della Strada), realizzare nuovi percorsi ciclabili protetti lungo gli assi e nelle intersezioni ove la mobilità ciclistica risulta pericolosa e sconsigliata, realizzare/estendere/disciplinare le cosiddette "Zone 30", incrementare e valorizzare i percorsi di tipo naturalistico.

Occorre, pertanto, contribuire alla realizzazione sul territorio metropolitano barese di una modalità di intervento "*infrastrutturale*" adeguata alle esigenze di un ciclista, il più possibile uniforme sul territorio, ma anche calibrata in base alle specifiche funzioni che la singola pista ciclabile deve svolgere (spostamenti in ambito urbano, spostamenti in ambito extraurbano a fine turistico-ricreativo ecc.) intervenendo su situazioni e punti particolarmente critici come i grandi centri urbani, gli incroci pericolosi, le intersezioni con fiumi, canali, autostrade o ferrovie.

A completamento dell'offerta vanno inoltre realizzati/potenziati le infrastrutture complementari (rastrelliere, parcheggi custoditi ...).

2) *Sviluppare il cicloturismo per la valorizzazione del paesaggio metropolitano*

Presupposto fondamentale per il perseguimento di quest'obiettivo è la consapevolezza che la domanda di mobilità ciclistica può, anzi, deve rappresentare anche una grande opportunità di promozione del territorio metropolitano barese in chiave turistica e, quindi, di sviluppo economico.

Con questo Piano di programma il territorio metropolitano barese si inserisce nel circuito nazionale ed internazionale del cicloturismo offrendo la possibilità di fruizione, in bicicletta, dei nostri principali attrattori culturali e paesaggistici. Per raggiungere questo obiettivo occorre non solo realizzare un'adeguata rete infrastrutturale, ma anche assicurare accoglienza e servizi necessari al cicloturista e avviare una mirata azione di marketing territoriale coinvolgendo operatori del settore turistico (alberghi, B&B, agriturismi, Aziende agricole, etc...).

In quest'ottica si è inteso promuovere una connessione del Biciplan con il progetto "*Terre di Bari Guest Card*", progetto di rete inserito nel Piano per lo sviluppo della Città metropolitana di Bari, che si propone la valorizzazione degli attrattori culturali (chiese, musei, castelli, biblioteche) presenti nei Comuni del territorio metropolitano di Bari attraverso la loro "*messa in rete*", mediante l'ideazione di appositi percorsi che coinvolgano il turista inducendolo a visitare e conoscere luoghi storici, di pregio artistico e culturale, anche lontani dalle località turistiche più note, promuovendo l'utilizzo della bicicletta come mezzo di spostamento e collegamento fra gli attrattori medesimi.

3) *Ridurre l'incidentalità*

La questione sicurezza è uno dei principali elementi che disincentivano l'uso della bicicletta.

L'incidentalità stradale che coinvolge la mobilità ciclistica e pedonale evidenzia ogni anno in tutte le città numeri elevati. Il piano nazionale della sicurezza stradale, che si proponeva di dimezzare il numero dei morti per incidenti stradali tra il 2000 e il 2010, ha raggiunto l'obiettivo per quelli riguardanti i veicoli, ma non per la mobilità ciclistica e pedonale.

Per dare maggior sicurezza a pedoni e ciclisti, esistono varie politiche e campagne di sensibilizzazione/comunicazione specifica. Tra queste possiamo citare gli interventi di moderazione del traffico che accompagnano l'istituzione di "*Zone 30*" e dei relativi interventi di qualificazione urbana finalizzati ad assegnare maggiori spazi alla mobilità ciclistica e pedonale riducendo lo spazio assegnato al traffico veicolare.

4. COERENZA CON LA NORMATIVA E CON GLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI

Il *Biciplan Metropolitano* rappresenta uno strumento di pianificazione che guarda alla ciclabilità come un'occasione per migliorare l'intero assetto viabilistico di un territorio, che va oltre la realizzazione di chilometri di piste/percorsi ciclabili avvicinandosi invece alla riconfigurazione delle strade cittadine e dei collegamenti tra un agglomerato urbano e l'altro del territorio metropolitano, secondo un modello che mette a sistema e soddisfa le necessità di tutte le utenze, migliorando diffusamente le condizioni di sicurezza stradale. Per le sue intrinseche caratteristiche di ambito urbano è in grado di porsi come atto generale di indirizzo e, al tempo stesso, assumere una valenza pianificatoria, in quanto strumento di pianificazione e programmazione strategica, con effetti territoriali di breve e lungo periodo, legati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, del traffico e dei costi sociali associati.

Lo stesso si sviluppa su due livelli, il primo di interconnessione tra gli agglomerati urbani e un secondo di diretta attuazione da parte dei singoli Comuni integrando, difatti, al suo interno, anche la pianificazione urbana dei singoli agglomerati comunali tanto da poter essere considerato uno strumento completo e sovrapponibile al PUMS, di cui molti comuni sono dotati, o di altro strumento equivalente di pianificazione;

Gli investimenti saranno proposti in coerenza agli strumenti di regolamentazione e normativa comunitari, nazionali, regionali e comunali, con particolare riferimento:

4.1 A LIVELLO EUROPEO

In tema di mobilità, l'Unione Europea opera in diversi ambiti emanando direttive ed indirizzi che, per quanto riguarda il tema specifico della mobilità ciclistica, si ritrovano principalmente nei Libri Bianchi e Verdi. La mobilità ciclistica viene infatti prevalentemente considerata un tema di carattere locale, e quindi di diretta competenza degli Enti locali territorialmente competenti, perciò vengono suggeriti indirizzi di azione e strategie da intraprendere nel rispetto dei differenti ruoli. Tuttavia in tutti i documenti si ritrova sempre un'indicazione a potenziare, migliorare e rendere più sicura la mobilità ciclistica e pedonale, in quanto elemento chiave per tendere ad un

ampliamento dell'accessibilità ed ad una maggiore sostenibilità del sistema dei trasporti, in generale, e soprattutto in ambito urbano, dove appunto si concentrano la maggioranza degli spostamenti e dei fenomeni di inquinamento. Il ruolo della UE inoltre si svolge attraverso l'incentivazione della creazione e diffusione di cultura e buone pratiche sull'uso della bicicletta; esistono infatti numerosi progetti europei orientati alla creazione e diffusione di *best practices*.

Il *“Libro bianco 2010 – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”* pubblicato nel 2001 dalla Commissione della Comunità Europea, individua le misura cardine sulle quali è stata incentrata la politica dei trasporti della UE in questi 10 anni. Vengono individuate 4 macro aree di azione: riequilibrare i modi di trasporto, eliminare le strozzature, fare degli utenti il fulcro della politica dei trasporti, controllare gli effetti della mondializzazione dei trasporti, declinate in circa 60 misure. Tra le misure proposte non ci sono misure direttamente orientate alla promozione della ciclabilità in quanto viene richiamato il principio della sussidiarietà degli Stati e degli Enti locali poiché tale argomento viene infatti considerato principalmente di carattere urbano. Tuttavia è comunque possibile trarre alcune indicazioni di carattere generale poiché tra gli obiettivi principali delle misure sono indicati: *“contenere la congestione in Europa, lottare contro l'effetto serra, sviluppare le infrastrutture ma anche migliorare la sicurezza stradale o dei trasporti pubblici, attenuare gli effetti nocivi ambientali”*, ma, dato che tutto questo ha un costo, si indica la necessità di *“Rendere gli utenti consapevoli dei costi di trasporti”* facendo quindi pagare i costi reali generati dai diversi spostamenti attraverso una reinternalizzazione degli effetti negativi, basandosi quindi sui principi *«l'utente paga»* e *«chi inquina paga»*. In un contesto di questo tipo l'uso della bicicletta mostra evidenti vantaggi competitivi ed infatti nel Libro si esorta ad *“incoraggiare l'uso della bici”* per favorire l'intermodalità e ad attuare politiche che possano rendere *“più allettanti le possibili soluzioni alternative all'automobile”* indicando tra esse gli interventi di realizzazione di piste ciclabili.

Il *“Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”*, pubblicato nel 2011 dalla Commissione della Comunità Europea, indica le strategie di lungo periodo, orizzonte 2050, per *“realizzare un sistema che sostenga il progresso economico europeo, rafforzi la competitività e offra servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un uso più efficace delle risorse”*. In pratica l'obiettivo è di ridurre del 60% le emissioni di gas serra al 2050, non essendo praticabile una riduzione assoluta, sulla mobilità si indica la necessità di migliorare l'efficienza energetica dei veicoli,

incentivare sistemi alternativi ai combustibili fossili, aumentare l'efficienza delle infrastrutture e l'intermodalità. Una particolare attenzione è dedicata anche ai trasporti urbani e al pendolarismo considerato che *“il trasporto urbano è responsabile di circa un quarto delle emissioni di CO2 del settore dei trasporti e il 69% degli incidenti stradali avviene nelle città”*. Si indica quindi la necessità di rafforzare gli spostamenti con il trasporto collettivo, riducendo i volumi di traffico grazie alla gestione della domanda e alla pianificazione territoriale. Per quanto riguarda *“gli spostamenti a piedi e in bicicletta essi devono diventare parte integrante della progettazione infrastrutturale e della mobilità urbana”*.

Il *“Libro verde 2007 – Verso una nuova cultura della mobilità urbana”*, pubblicato nel 2007 dalla Commissione della Comunità Europea, concentra la propria attenzione sul tema della mobilità urbana in quanto il 60% della popolazione europea vive in ambito urbano. *“Ripensare la mobilità urbana significa ottimizzare l'uso di tutte le modalità di trasporto e organizzare la “comodalità” tra i diversi modi di trasporto collettivo (treno, tram, metropolitana, autobus, taxi) e individuale (automobile, motocicletta, bicicletta, a piedi)”*, in questo importante compito tuttavia il ruolo principale spetta agli Enti locali mentre la UE può svolgere un ruolo trainante per motivare al cambiamento, all'innovazione e alla costruzione di una nuova cultura della mobilità. Per migliorare le difficili condizioni del traffico urbano si indica, in primo luogo la necessità di *“rendere più attraenti e sicure le alternative all'uso dell'automobile privata, come spostarsi a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici o in motocicletta e motorino”*.

4.2 A LIVELLO REGIONALE

A livello regionale il tema della mobilità lenta è affrontato nella L.R. 16/2008 e negli strumenti di pianificazione di mobilità delle aree urbane, oltre che negli strumenti di programmazione in materia di Trasporti, con particolare riferimento al Piano Regionale dei Trasporti, al suo Piano Attuativo Quinquennale ed al Piano Triennale dei Servizi e in quelli di Programmazione territoriale con particolare riferimento allo scenario Strategico del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale ed al progetto territoriale *“Il sistema Infrastrutturale per la Mobilità Dolce”*.

COLLEGAMENTI CICLO-PEDONALI



Percorsi ciclo-pedonali de "La Rete Ciclabile del Mediterraneo-Itinerari Puglies"
Linee come delineata nel progetto Ortomedi, costruita su viabilità esistenti, quasi sempre a basso traffico, sulla quale sono stati previsti specifici interventi da realizzare al fine della percorribilità ciclistica.

La rete Ciclabile è costituita da due percorsi longitudinali principali (l'itinerario Iltaceno Via Arduba, che continua sul versante ionico nella Via dei Tre Mari e l'itinerario interno Via dei Peliccioli) e da due percorsi trasversali che compongono rispettivamente il sub-appennino a Gargano (Via dell'Italia Centrale) e l'itinerario alla costa barese (Via dei Borboni).

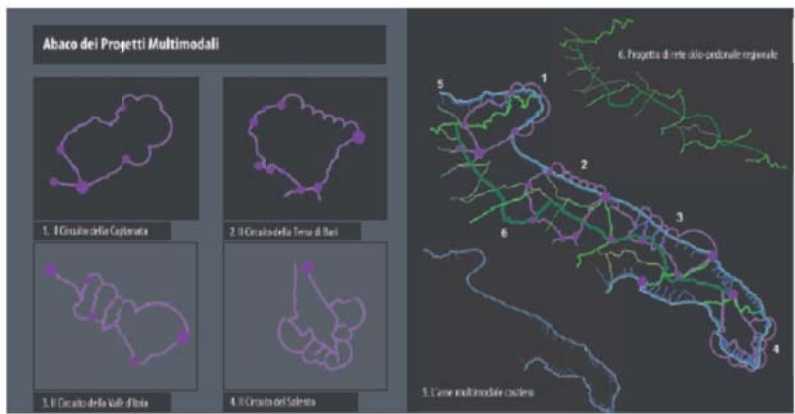
Ciclovia de La Greenway dell'acquedotto Pugliese che rimane principalmente in viabilità di servizio dell'acquedotto già esistente.

La greenway è costituita dal Catale Principale dell'acquedotto Pugliese che va da Capone a Vito Caselli (per il quale è stato approvato uno studio di fattibilità nel tratto da Venosa a Grottole) e nel tratto Bari-Glieto del (Calle) e da tre dicamazioni per: Foggia-Lecce-Gargano a Nord, per Lecce-Salento a Sud, per Grottole e lungo la Valle dell'Oranto in direzione est-ovest. La greenway rappresenta una vera e propria spina dorsale della mobilità lenta regionale che connette l'area della Capitanata al Salento passando per l'area Murge e la Valle d'Itria.

Percorsi ciclo-pedonali de La rete dei Trattori su viabilità esistente a basso traffico e viabilità storica.

Il piano individua i trattori che sono percorribili e percorribili per la maggior parte del loro percorso e attraversano o connettono paesaggi e beni di alto valore: in modo da evidenziare una rete trattoriale regionale, nazionale alla continuità delle connessioni lente, che costituisca un quadro di coerenza per la redazione dei Piani dei Trattori Comunali.

Connessioni potenziali della viabilità di servizio lungo le strade principali ad alto traffico che hanno sostituito i principali trattori della Capitanata.



PROGETTI MULTIMODALI

1. Il Circuito della Capitanata
Il circuito di connessione della Capitanata - "Bai Sub-Subappennino al Gargano" - costituito dal collegamento ferroviario tranuntario Lecce-Arduba (nodo di interconnessione con il mare-mare, circumnavigazione del Gargano fino a Rudi Garganico e ritorno a Foggia con il collegamento ferroviario).

2. Il circuito della terra di Bari
Il circuito di connessione multimodale della terra di Bari - "Tale Murge alle città costiere del Nord Barese" passando per la base valle dell'Oranto - costituito dal collegamento ferroviario di valenza paesaggistica Bari-Altamura e Altamura-Barletta, passando per Gravina, Poggioreale (nodo di interconnessione e accesso al Parco dell'Oranto), Spigno, Canosa e Canosa della Battaglia (nodi di interconnessione e accesso al Parco dell'Oranto), Savello (nodo di interconnessione con il mare-mare della costa nord barese), percorso marittimo con tappe nelle città costiere fino a Bari.

3. Il circuito della Valle d'Itria
Il circuito di connessione multimodale della Valle d'Itria costituito dal collegamento ferroviario interno Bari-Francavilla-Brindisi (nodo di interconnessione con il mare-mare) con ritorno a Bari sulla costa tramite mare e possibilità di attraversamenti interno-costa tramite i collegamenti multimodali tra le stazioni ferroviarie dei maggiori centri della valle d'Itria e gli approdi del mare mare Brindisi-Bari.

4. Il circuito del Salento
Circuito ferroviario Lecce-Mugli-Ortonto-Santa Maria di Leuca-Gallipoli-Lecce, con possibilità di accesso alla costa e al mare-mare - Interconnessione stazione appoggio - tramite collegamenti multimodali (navetta - B&B; Spargano-Casale, Misa - Misa-Panò, Cogliano-Santa Maria di Leuca, Montano - Tomitano, Ugento-Torre-San Giovanni, Nord-Santa Caterina).

5. Case multimodale costiera
Case multimodale costiera anticosta: la percorribilità multimodale continua dalla costa attraverso l'integrazione di diverse modalità di spostamento quali la ferrovia, il tram costiero, i mezzi mare ed il percorso ciclopedonale storico del progetto Ortomedi (Via Adriatica con continuità sul lato ionico nella via dei Tre Mari). I collegamenti interno-costa attraverso il sistema di percorsi multimodali ed un sistema di penetrazioni naturalistiche.

6. Progetto di rete ciclo-pedonale regionale
Il progetto di rete ciclo-pedonale è costituito da: la dorsale della Greenway dell'acquedotto che va da Torre Maggiore (San Severo) a Lecce, passando per le Murge e la Valle d'Itria; il sistema di collegamenti trasversali costituiti dai percorsi Ortomedi che collegano il Sub-Appennino al Gargano (Alta Via dell'Italia Centrale), Le Murge alla costa Barese (Via dei Borboni), Taranto a Brindisi (tratto tematico di "Via dei Peliccioli"), la costiera ionica occidentale con quella orientale ed il tratto dell'acquedotto che corre lungo la valle dell'Oranto; i collegamenti minori costituiti dalla rete capillare di trattori che si diparte a westward dalla greenway al sub-appennino e lungo il Carapelle e dai trattori che corrono lungo il secondo gradino dell'area tarantina e lo questo al mare.

4.3 A LIVELLO SOVRACOMUNALE

Già con la D.G.R. Puglia n. 262 del 7 marzo 2005 è stato avviato il percorso di Pianificazione Strategica Territoriale di Area Vasta mediante l'approvazione dell'Avviso Pubblico di procedura negoziale per la presentazione delle domande per interventi di pianificazione e progettazione innovativa relativamente ai Piani strategici per le Città e le Aree Metropolitane. Con successiva D.G.R. n. 199 del 30 giugno 2006 sono state approvate ed ammesse a finanziamento nove proposte progettuali connesse ad altrettante Aree Vaste incidenti sul territorio regionale ed aventi come capofila i seguenti enti: 1. Comuni di Altamura, Gravina in Puglia, Poggiorsini, Santeramo in Colle; 2. Comune di Bari; 3. Comune di Barletta; 4. Comune di Brindisi; 5. Comune di Casarano; 6. Comune di Foggia; 7. Comune di Lecce; 8. Comunità Montana dei Monti Dauni Meridionali; 9. Comune di Taranto, successivamente integrate con la proposta progettuale "Valle d'Itria", quale decima Area Vasta del territorio regionale pugliese, determinando in tal modo le dieci pianificazioni strategiche ed istituendo le altrettante aree vaste che vengono di seguito riportate:

- "Capitanata 2020" (capofila: Comune di Foggia)
- "Monti Dauni" (capofila: Comunità Montana dei Monti Dauni Meridionali)
- "Vision 2020" (capofila: Comune di Barletta)
- "BA2015 - Metropoli Terra di Bari" (capofila: Comune di Bari)
- "Città Murgiana" (capofila: Comune di Gravina in Puglia)
- "Valle d'Itria" (capofila: Comune di Monopoli)
- "Area Vasta Brindisina" (capofila: Comune di Brindisi)
- "Area Vasta Tarantina" (capofila: Comune di Taranto)
- "Lecce 2005/2015" (capofila: Comune di Lecce)
- "Salento 2020" (capofila: Comune di Casarano)

I 41 Comuni ricadenti nella Città Metropolitana di Bari sono ricompresi nei territori delle aree vaste "BA2015", "Città Murgiana" e "Valle d'Itria" i cui piani strategici prevedono altresì la redazione del Piano Urbano di Mobilità ai sensi dell'art. 22 della legge 340 del 24 novembre 2000 intesi come *"progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci"*.

In ottemperanza a quanto disciplinato dal D. Lgs. 16.1.2008 n. 4 *"Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale"* ed in conformità con le Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica contenute nella Circolare Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia n. 1/2008 (pubblicata sul BURP n. 117 del 22.7.2008), i Comuni capofila delle tre aree vaste quali Autorità proponenti e procedenti per la Valutazione Ambientale Strategica dei relativi Piani Strategici, hanno espletato la fase di consultazione ai sensi degli artt. 13 e 14 del D. Lgs. 152/2006 (così come sostituiti dal D.Lgs. 4/08) mettendo a disposizione del pubblico, a qualsiasi titolo interessato, e dei soggetti competenti in materia ambientale, le proposte di Piano Strategico e il Rapporto Ambientale, corredato della Sintesi non tecnica. Con D.G.R. nn. 2686, 2688 e 2691 del 28 dicembre 2009 sono stati approvati i programmi stralci per gli interventi di area vasta rispettivamente per *"BA2015 – Metropoli Terra di Bari"*, *"Città Murgiana"* e *"Valle d'Itria"* sulla scorta delle linee guida per la pianificazione strategica di Area Vasta approvate giusta Deliberazione di Giunta Regionale n. 1072

del 4 luglio 2007. Si evidenzia che in riferimento alla zona murgiana ogni azione intrapresa dovrà essere conforme alla normativa vigente del Parco Nazionale dell'Alta Murgia, istituito con decreto del Presidente della Repubblica del 10/03/2004 g.u. 01 luglio 2004 n° 152, per le zone ricadenti al proprio interno.

4.1. A LIVELLO COMUNALE

In tabella sono riportati, per ciascun Comune, i principali strumenti di pianificazione riguardanti la ciclabilità e la ricognizione dei principali percorsi esistenti o finanziati. Tali informazioni sono state acquisite all'interno del percorso di copianificazione attraverso la somministrazione di un questionario i cui dati potranno essere integrati in sede di adozione/approvazione del *Biciplan* da parte delle singole Amministrazioni Comunali.

COMUNE	STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE RIGUARDANTE LA CICLABILITÀ E RICOGNIZIONE DEI PRINCIPALI PERCORSI ESISTENTI/FINANZIATI
ACQUAVIVA DELLE FONTI	Con Deliberazione di cui al verbale n. 20 del Reg. Verb. è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS. E' già esistente un percorso di collegamento con la zona artigianale su via Sammichele di Bari (cfr tav. P6)
ADELFA	Con Deliberazione n. 9 del 20/04/2016 è stato adottato il PUG che prevede nella carta della mobilità sostenibile, una rete di percorsi ciclabili urbani ed extraurbani. Il comune risulta dotato di ciclabili che si sviluppano in sede propria sulle principali vie del tessuto urbano: via Vittorio Veneto, corso Vittorio Emanuele (cfr tav. P6), via C. A. Dalla Chiesa, corso Umberto I, ecc..
ALBEROBELLO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano non risulta dotato di percorsi ciclabili (cfr tav. P6)
ALTAMURA	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano non risulta dotato di percorsi ciclabili (cfr tav. P6)
BARI	Il comune è dotato del Piano per la Mobilità Ciclistica della città di Bari di cui al D.P.P. del Piano Urbanistico Generale. E' in corso di redazione il PUMS al cui interno è contenuto il Biciplan. Il Biciplan è stato già recepito dall'Amministrazione Comunale nei suoi provvedimenti attuativi. Il tessuto urbano risulta dotato di diversi percorsi ciclabili che si snodano sia in sede propria che in sede mista. Tra i principali si evidenziano: Lungomare IX Maggio, viale Unità d'Italia con l'anello di Largo 2 Giugno ed in prossimità dell'aeroporto Karol Wojtyła ecc. (cfr tav. P6)
BINETTO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano non risulta dotato di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P6)
BITETTO	Il comune è dotato di PUG approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 14 del 31.07.2012 Gli itinerari esistenti si snodano intorno alla chiesa del Beato Giacomo (cfr tav. P6)
BITONTO	Il comune è dotato di Piano Urbanistico Generale e si è dotato di uno studio preliminare per la programmazione strategica nell'ambito del patto Città Campagna approvato nel maggio 2015. Il tessuto urbano non risulta dotato di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P6)
BITRITTO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano non risulta dotato di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P6)
CAPURSO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale, del D.P.R.U di cui alla D.C.C. n. 47/2010 e del P.U.T. di cui alla D.C.C. n. 114/2006. Il tessuto urbano non risulta dotato di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P6)
CASAMASSIMA	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R n. 340/2001. Il tessuto urbano non risulta dotato di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P6)

CASSANO DELLE MURGE	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano ha una buona dotazione di percorsi ciclopedonali sulle vie Fornace e Gelso, via Convento, via Federico II, ecc. (cfr tav. P6)
CASTELLANA GROTTE	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano non ha una dotazione di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7)
CELLAMARE	Il comune ha adottato Piano Urbanistico Generale con D.C.C. n. 1/2013. Il tessuto urbano non ha una dotazione di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7)
CONVERSANO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale ed è in corso un processo di co-pianificazione del PUG. Il tessuto urbano dispone di una modesta rete percorsi ciclopedonali distribuiti a macchia di leopardo: anello Castello Acquaviva d'Aragona, via Dante, via Rosselli, via Matteotti per lago Sassano; ciclabile via Nenni (cfr tav. P7)
CORATO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7)
GIOIA DE COLLE	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano dispone di percorsi ciclopedonali su via La Villa e via Federico II di Svevia (cfr tav. P7).
GIOVINAZZO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale ed è stato approvato con D.C.C. n. 100/2017 lo studio di fattibilità del PUMS Il tessuto urbano dispone di una buona dotazione di percorsi ciclopedonali dislocati sul lungomare e via Bari. (cfr tav. P7).
GRAVINA IN PUGLIA	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale ed è in corso l'adozione del PUT Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7).
GRUMO APPULA	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale ed è in corso l'adozione del PUG Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali ad esclusione di quello realizzato dall'ANAS in occasione dei lavori di ammodernamento della S.S. 96 (cfr tav. P7).
LOCOROTONDO	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale. Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali. (cfr tav. P7).
MODUGNO	Il comune è dotato di P.R.G.C. approvato con DGR 5105 del 21.11.1995 e D.P.R.U. approvato con D.C.C. N. 31 del 04/07/2011 Il tessuto urbano dispone di percorsi ciclopedonali dislocati in prossimità del campo sportivo comunale tra le vie Paradiso, Dieci Marzo, S. d'Acquisto, Repubblica e Verga. (cfr tav. P7).
MOLA DI BARI	Il comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con deliberazione di G.R. n. 345 del 25/01/1985 Il tessuto urbano dispone di percorsi ciclopedonali dislocati sul lungomare e su viale Europa (cfr tav. P7).
MOLFETTA	Il comune dispone di PUMS adottato. Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7)
MONOPOLI	Il comune dispone di PUG approvato. Il tessuto urbano dispone di percorsi ciclopedonali dislocati su via Marina del Mondo e via Pesce (cfr tav. P7)
NOCI	Il comune dispone di PRG ed è in corso di redazione il PUMS. Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7)
NOICATTARO	Il comune dispone di PRG. Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7).
PALO DEL COLLE	Il comune dispone di PUG Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P7).
POGGIORSINI	Il comune dispone di PUG adottato Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali ad esclusione di quello di collegamento con la Stazione (cfr tav. P8).
POLIGNANO A MARE	Il comune dispone di PUM approvato DCC 42/2016 Il tessuto urbano dispone di percorso ciclopedonale su via S. Vito (cfr tav. P8).
PUTIGNANO	Il comune dispone di PRG Il tessuto urbano dispone di percorso ciclopedonale su via Colombo (cfr tav. P8).
RUTIGLIANO	Il comune dispone di PRG Il tessuto urbano dispone di percorso ciclopedonale su via Don Bosco e via Berlinguer nonché sulle vie Tasso, Chiaia e Gianpaolo (cfr tav. P8).
RUVO DI PUGLIA	Il comune dispone di PUG Adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 20.04.2016 Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P8).
SAMMICHELE DI BARI	Il comune dispone di PRG adeguato con DCC 17 del 23/02/2017 Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P8).
SANNICANDRO DI BARI	Il comune dispone di PUG adottato con DGC 71/2014 Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P8).

SANTERAMO IN COLLE	Il comune dispone di PUG adottato D.C.C. n°38 del 10/06/2016 Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P8).
TERLIZZI	Il comune dispone di PRG Il tessuto urbano dispone di percorso ciclopedonale sulla Terlizzi-Sovereto (cfr tav. P8).
TORITTO	Il comune dispone di PRG Il tessuto urbano non dispone di percorsi ciclopedonali (cfr tav. P8).
TRIGGIANO	Il comune dispone di PRG Il tessuto urbano dispone di percorsi ciclopedonali su viale Gramsci, via Donatone, via Vecchia Marina. (cfr tav. P8).
TURI	Il comune dispone di Piano Urbano di Segnalamento approvato con D.C.C n. 64/2016 e PUG approvato con D.C.C. 36/2013 Il tessuto urbana dispone di un percorso ciclopedonale su via cisterne (cfr tav. P8).

5. RETI CICLABILI A LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE RICADENTI NELLA CITTA' METROPOLITANA DI BARI

Eurovelo: la rete ciclabile europea

EuroVelo è una rete europea costituita da 14 itinerari ciclabili di lunga distanza che uniscono l'intero continente. Gli itinerari possono essere utilizzati per la diffusione del cicloturismo e, anche, dagli utenti locali, per brevi spostamenti giornalieri. Gli itinerari *EuroVelo* attualmente comprendono 14 percorsi in corso di completamento. Di seguito si mostra lo stralcio planimetrico degli itinerari europei.



Bicitalia: la rete ciclabile italiana

In Italia, gli itinerari Eurovelo sono stati recepiti e potenziati da Bicitalia, un progetto proposto dalla associazione "FIAB Onlus" (Italian Federation Friends of the Bicycle) nel 2000. Di fatto, gli itinerari Bicitalia rappresentano la pianificazione, a livello nazionale, della rete ciclabile nazionale. La rete è costituita da 14 principali itinerari che attraversano da Nord a Sud e da Ovest a Est la nazione, per una estensione complessiva di 15.000 km. Di seguito si mostra l'elenco dei principali percorsi ciclabili nazionali e lo stralcio planimetrico della loro localizzazione.

Un'idea della Federazione Italiana Amici della Bicicletta



In Puglia sono presenti 5 itinerari ciclabili nazionali e un itinerario della rete europea di Eurovelo. Di seguito se ne riportano maggiori dettagli.

- **Itinerario n. 3:** via dei Pellegrini, connesso alla Via Francigena, ha inizio a Chiasso/Como transita per Roma e prosegue fino a Brindisi transitando su strade a basso traffico che un tempo furono la via preferenziale per Gerusalemme. L'itinerario si sovrappone all'itinerario europeo EV5.
- **Itinerario n. 6:** via Adriatica, connette Ravenna a S. Maria di Leuca, rasentando completamente la costa adriatica.
- **Itinerario n. 10:** via dei Borboni, connette e più importanti città del Meridione, Napoli e Bari, transitando, in territorio pugliese per Ruvo, Castel del Monte, per poi dirigersi verso Potenza, Avellino e Salerno.
- **Itinerario n. 11:** Alta via dell'Italia Centrale, connette gli Appennini dell'Italia centrale, transitando per una serie di riserve naturali, al promontorio del Gargano; interessando quindi la sola provincia di Foggia.
- **Itinerario n. 14:** via dei Tre Mari, connette i tre mari Adriatico, Ionio e Tirreno. Essa si diparte da Otranto, circumnavigando la penisola salentina, fino a giungere a Taranto, per poi proseguire verso Sarpi, le terre di Lucania e terminare sulle pendici del Pollino che degradano sul mar Tirreno.

Rete ciclabile del progetto Cy.Ro.N.Med in Puglia

Il progetto Cy.Ro.N.Med ha coinvolto la Puglia, Basilicata, Calabria e Campania, oltre alle città di Atene, Karditsa, Mudra ed agli stati di Malta e Cyprus per l'identificazione particolareggiata degli itinerari ciclabili facenti parte dei piani ciclabili europei e nazionali della parte del Mediterraneo di competenza.

La rete di itinerari ciclabili, individuati con il Progetto Cy.Ro.N.Med, esplora tutti questi diversi paesaggi pugliesi, sia percorrendo longitudinalmente tutto il litorale adriatico per risalire poi l'arco jonico fino a spingersi all'interno della Fossa Bradanica attraverso la Terra delle Gravine, sia tagliando trasversalmente la regione per collegare a nord i rilievi del sub appennino dauno con il promontorio Gargano attraverso il Tavoliere, scavalcare in terra di Bari i ripiani della Murgia, e

connettere la costa jonica a quella adriatica attraversando l'Alto Salento e più a sud le serre leccesi.

Gli itinerari principali, con una serie di varianti, sono stati individuati sulla viabilità esistente, per quanto possibile a minore o a basso traffico dove sono stati previsti specifici interventi da realizzare ai fini della percorribilità ciclistica. Altre risorse sono inoltre state censite, come le strade di servizio (bonifica, forestali, acquedotto) e le reti ferroviarie dismesse che, opportunamente riconvertite a fini ciclabili, possono rappresentare delle infrastrutture di assoluto pregio in quanto separate dal traffico motorizzato o perché presenti in particolari contesti ambientali.



I cinque grandi itinerari di Cy.Ro.N.Med attraversano tutti i territori provinciali per una lunghezza complessiva di 1.653,36 km. Di questi circa il 34% attraversa la provincia foggiana, tra il Sub-Appennino, il Tavoliere ed il Gargano (sia sulla costa che all'interno).

Provincia	ITINERARIO: 3 Via dei Pellegrini EV 5		ITINERARIO: 6 Via Adriatica		ITINERARIO: 10 Via dei Borboni		ITINERARIO: 11 Alta via dell'Italia centrale		ITINERARIO 14 Via dei tre mari	
	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km
Foggia	5	45,64	23	307,38	0	0,00	13	198,63	0	0,00
Bari	3	56,47	9	128,22	18	215,35	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	60,69	6	111,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	137,67	0	0,00	0	0,00	26	171,46
Taranto	10	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,64
Regione Puglia	23	2831,77	53	684,26	19	224,60	13	198,63	37	264,11
									TOTALE KM. 1.653,36	

* La lunghezza complessiva dell'itinerario comprende anche i tratti di variante

La città di Bari è interessata da due itinerari ciclabili previsti nella rete Cy.Ro.N.Med, costituiti dalla via Adriatica e dalla via dei Borboni.

La rete ciclabile del Piano Regionale Trasporti (PRT)

Le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete BICITALIA (18.000 Km) e di quelle transeuropee EUROVELO (70.000 Km), vengono ammesse a previsione di piano, come ambito strutturato della politica regionale dei trasporti per un'estesa di circa 4.000 Km.

Il PRT assume e capitalizza i risultati del progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean) che, contribuendo all'elaborazione della L.R. 1/2013, 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 e formazione.

Tra gli interventi previsti si evidenziano:

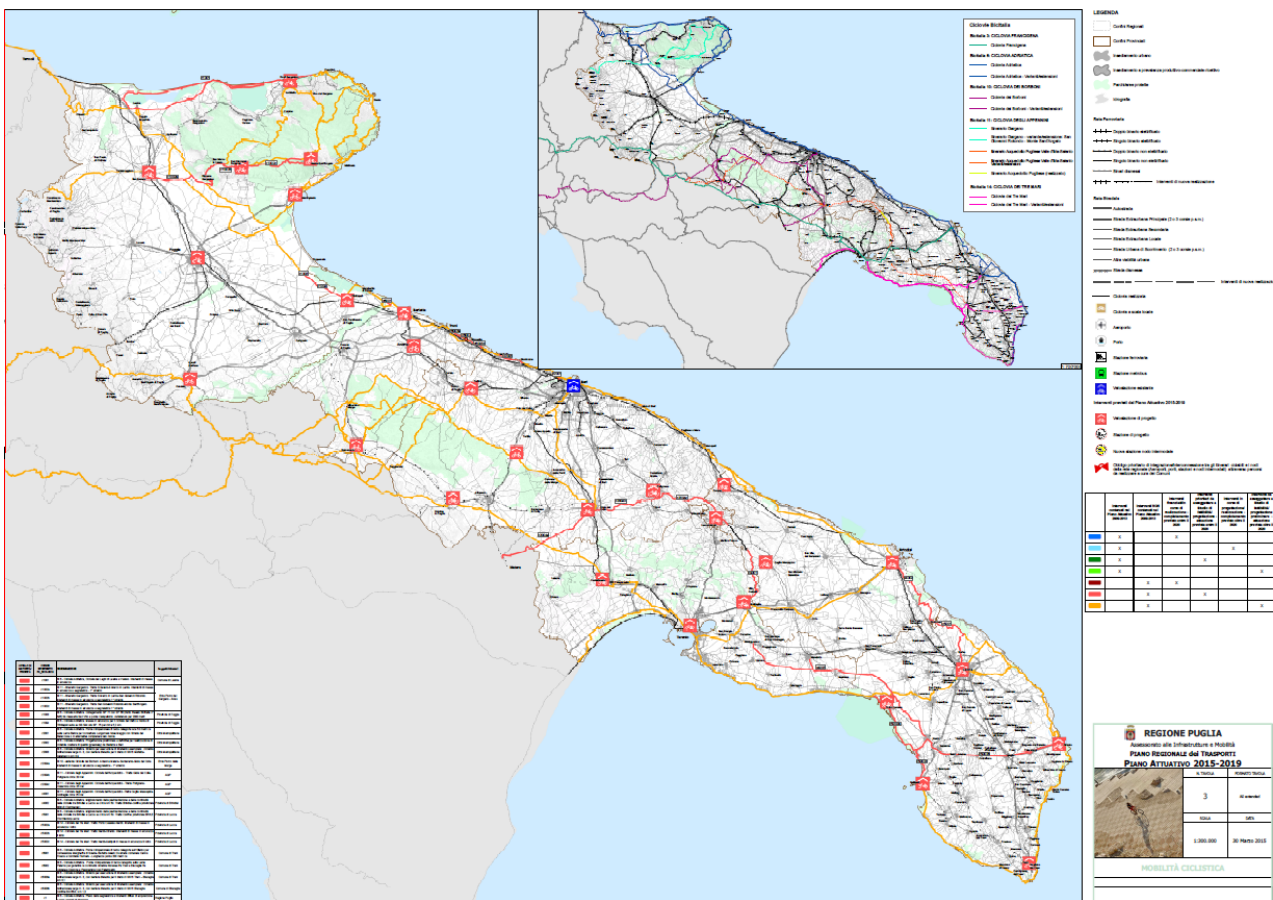
- quelli di agevolazione e protezione della circolazione ciclistica;
- di realizzazioni in sede separata
- puntuali per garantire continuità ai percorsi;
- di arredo funzionale;

- 28 nuove velostazioni.

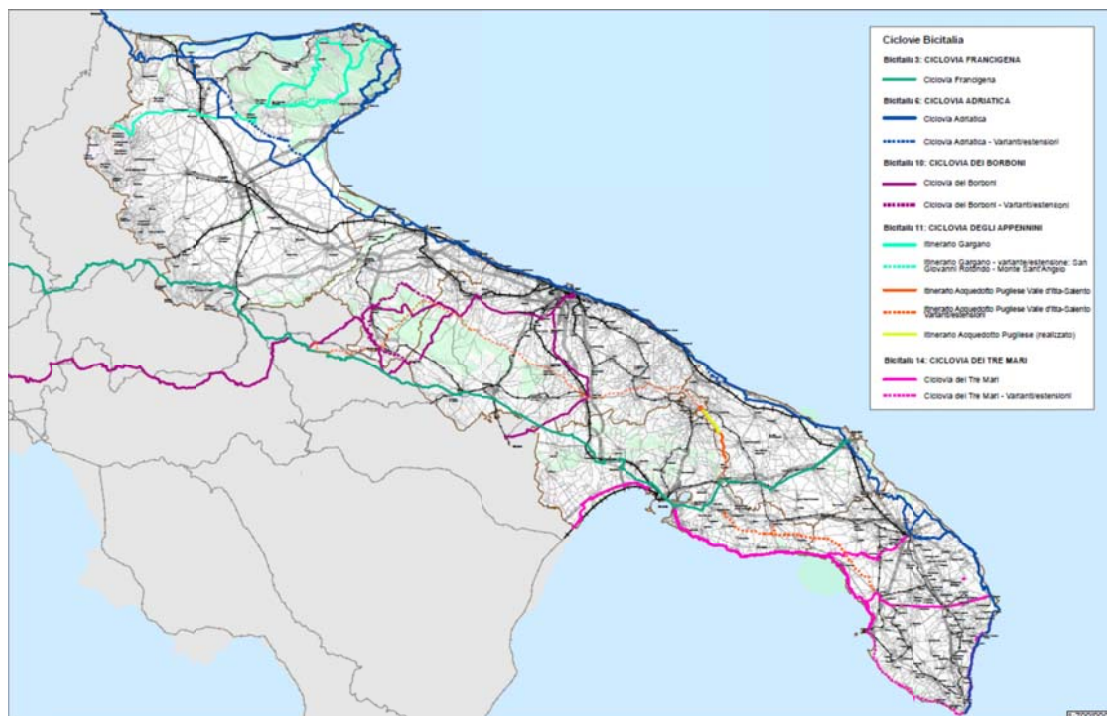
Indispensabile, ai fini dell'auspicabile sviluppo della mobilità ciclabile, sarà attrezzare progressivamente la flotta dei treni regionali ed il parco mezzi della rete portante automobilistica per il servizio di trasporto biciclette al seguito.

Di seguito si riporta la tavola della mobilità ciclista del PRT ed uno stralcio relativo alla Città Metropolitana di Bari:

Mobilità ciclista del PRT



LIVELLO DI MATURITA'/ PRIORITA'	CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE	Soggetti Attuatori
■	c1001	BI 6 - Ciclovia Adriatica, Ciclovia dei Laghi di Lesina e Varano. Interventi di messa in sicurezza	Comune di Lesina
■	c1002a	BI 11 - Itinerario Garganico. Tratta S. Severo-S. Marco in Lamis. Interventi di messa in sicurezza e segnaletica - 1° stralcio	Ente Parco del Gargano - Anas
■	c1002b	BI 11 - Itinerario Garganico. Tratta S. Marco in Lamis-San Giovanni Rotondo. Interventi di messa in sicurezza e segnaletica 1° stralcio	
■	c1002c	BI 11 - Itinerario Garganico. Tratta San Giovanni Rotondo-Monte Sant'Angelo. Interventi di messa in sicurezza e segnaletica 1° stralcio	
■	c1003	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Collegamento SP 77 con SP 66 (tratto rilevato Bicitalia n° 646) tra masseria San Vito e ponte Carapellotto. Asfaltatura per 2000 metri	Provincia di Foggia
■	c1004	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Messa in sicurezza per il ciclista del tratto a monte di Trinitapoli sulla ex SS.544 ora SP. 75 per circa 5,2 km.	Provincia di Foggia
■	c2001	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Ponte ciclopedonale di terza categoria luce 50 metri ca sulla Lama Balice per connettere Lungonare Nove Maggio con Strada del Baraccone o in alternativa complanare lato monte	Città Metropolitana
■	c2002	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Progettazione preliminare e definitiva per realizzazione di ciclabile costiera di qualità (greenway) da Barletta a Bari	Città Metropolitana
■	c2003	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Stralcio per esecuzione di intervento esemplare: ciclabile bidirezionale larga m. 3, con barriera divisoria per il tratto di SS16 Molfetta-Giovinazzo km 3,9	Città Metropolitana
■	c2004a	BI 10 - variante Ciclovia dei Borboni. Antenna Matera- Santeramo-Gioia del Colle. Interventi di messa in sicurezza e segnaletica - 1° stralcio	Ente Parco delle Murge
■	c2004b	BI 11 - Ciclovia degli Appennini. Ciclovia dell'Acquedotto - Tratta Gioia del Colle-Putignano circa 20 KM	AQP
■	c2004c	BI 11 - Ciclovia degli Appennini. Ciclovia dell'Acquedotto - Tratta Putignano-Cisternino circa 25 KM	AQP
■	c4001	BI 11 - Ciclovia degli Appennini. Ciclovia dell'Acquedotto -Tratta Ceglie Messapica-Grottaglie circa 25 KM	AQP
■	c4002	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Miglioramento della pavimentazione e della continuità della ciclovia tra Brindisi e Lecce su circa km 50. Tratta Brindisi-confine provinciale BR/LE (Torchiarello)	Provincia di Brindisi
■	c5001	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Miglioramento della pavimentazione e della continuità della ciclovia tra Brindisi e Lecce su circa km 50. Tratta Confine provinciale BR/LE (Torchiarello)-Lecce	Provincia di Lecce
■	c5002a	BI 14 - Ciclovia dei Tre Mari. Tratto Porto Cesareo-Nardò. Interventi di messa in sicurezza I lotto	Provincia di Lecce
■	c5002b	BI 14 - Ciclovia dei Tre Mari. Tratto Nardò-Otranto. Interventi di messa in sicurezza II lotto	Provincia di Lecce
■	c5002c	BI 14 - Ciclovia dei Tre Mari. Tratto Nardò-Gallipoli di messa in sicurezza III lotto	Provincia di Lecce
■	c6001	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Ponte ciclopedonale di terza categoria sull'Ofanto per connessione Margherita di Savoia- Barletta ovvero tra strada comunale Canna Fresca e Contrada Fiumara - Lunghezza ponte 200 metri ca	Comune di Trani
■	c6002	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Ponte ciclopedonale di terza categoria sulla Lama Patemo per garantire la continuità ciclabile litoranea fra Trani e Bisceglie fra Litoranea Colonna e Panoramica Ugo Patemostro.	Comune di Trani
■	c6003a	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Stralcio per esecuzione di intervento esemplare: ciclabile bidirezionale larga m. 3, con barriera divisoria per il tratto di SS16 Trani - Bisceglie km 3,1	Comune di Trani
■	c6003b	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Stralcio per esecuzione di intervento esemplare: ciclabile bidirezionale larga m. 3, con barriera divisoria per il tratto di SS16 Bisceglie Confine BAT/BA km 1,3	Comune di Bisceglie
■	c1	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Piano della segnaletica e interventi diffusi di acquisizione e posa segnali di direzione	Regione Puglia



MOBILITÀ CICLISTICA

FOCUS PREVISIONI: QUADRANTE CITTÀ METROPOLITANA



P.A. PRT 2015-2019



REGIONE PUGLIA

MOBILITÀ CICLISTICA

FOCUS PREVISIONI: CITTÀ METROPOLITANA

LIVELLO DI MATURITÀ/PRIORITÀ	CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE	Soggetti Attuatori
	c2001	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Ponte ciclopedonale di terza categoria luce 50 metri ca sulla Lama Balice per connettere Lungomare Nove Maggio con Strada del Baraccone in alternativa complanare lato monte	Città Metropolitana
	c2002	BI 6 - Ciclovia Adriatica. Progettazione preliminare e definitiva per realizzazione di ciclabile costiera di qualità (greenway) da Barletta a Bari	Città Metropolitana
	c2003	BI 6 - Ciclovia Adriatica Stralcio per esecuzione di intervento esemplare: ciclabile bidirezionale larga m. 3, con barriera divisoria per il tratto di SS16 Molfetta-Govinazzo km 3,9	Città Metropolitana
	c2004a	BI 10 - variante Ciclovia dei Borboni. Antenna Matera- Santeramo-Gioia del Colle. Interventi di messa in sicurezza e segnaletica - 1° stralcio	Ente Parco delle Murge
	c2004b	BI 11 - Ciclovia degli Appennini. Ciclovia dell'Acquedotto - Tratta Gioia del Colle-Putignano circa 20 KM	AQP
	c2004c	BI 11 - Ciclovia degli Appennini. Ciclovia dell'Acquedotto - Tratta Putignano-Cisternino circa 25 KM	AQP

P.A. PRT 2015-2019



REGIONE PUGLIA

6. RETE DEL BICIPLAN METROPOLITANO

Il *Biciplan metropolitano* è il risultato di una copianificazione ed un ascolto continuo intercorso tra la CMB e i Tecnici dei Comuni dell'area metropolitana nonché tutte le associazioni pubbliche e private, sia di locali che di respiro nazionale, interessate allo sviluppo della mobilità lenta in tutti i comuni metropolitani.

Dal citato percorso partecipativo, è scaturita la necessità da parte dei Comuni dell'area metropolitana di definire uno strumento di programmazione della mobilità sostenibile-mobilità lenta Urbana, conformemente a quanto previsto dal POR 2014-2020 e negli altri strumenti di programmazione, unico per tutto il territorio metropolitano che, recependo quanto riportato nel PRT regionale, si sviluppi su due livelli, il primo di interconnessione tra gli agglomerati urbani e un secondo di diretta attuazione da parte dei singoli Comuni integrando, difatti, al suo interno, anche la pianificazione urbana dei singoli agglomerati comunali tanto da poter essere considerato uno strumento completo e sovrapponibile al PUMS, di cui molti comuni sono dotati, o di altro strumento equivalente di pianificazione.

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 Wojtyła* 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 *“l’Adriatica”* 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 murgiana.

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.

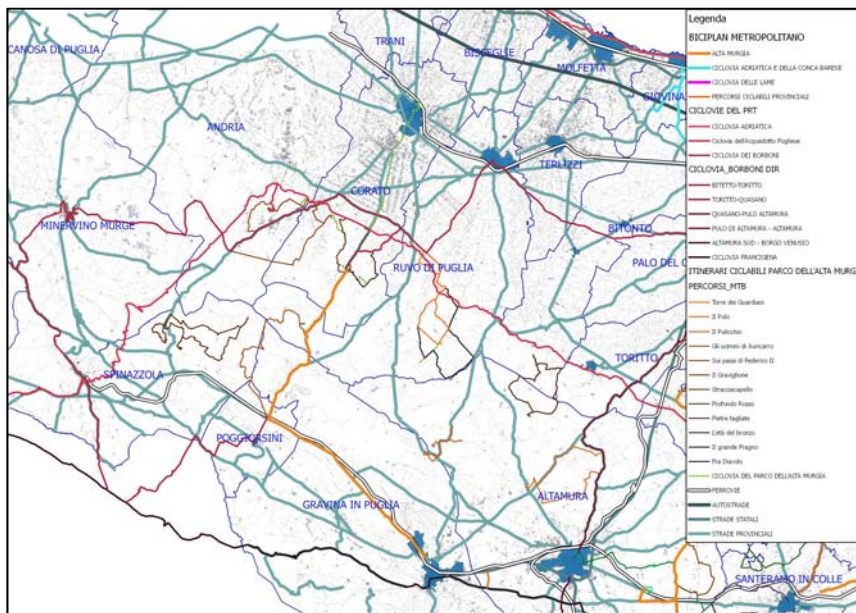
La scelta del percorso ha privilegiato la percorrenza lungo le strade vicinali per due motivi. Il primo di carattere paesaggistico (le stradine rurali si snodano tra muretti e costruzioni a secco ed uliveti), il secondo motivo è economico: la pista sulla strada metropolitana diventa una infrastruttura 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 potrebbero rallentare l'iter amministrativo del progetto.

6.1 LA RETE CICLABILE ESISTENTE AL DI FUORI DEL TESSUTO URBANO

Le tavole P2, P3, P4 e P5 riportano le ciclovie esistenti o finanziate, non previste in altri strumenti di programmazione individuate dal presente studio, al di fuori del tessuto urbano. Si riporta di seguito una sintesi delle principali reti esistenti:

Itinerario Parco Alta Murgia



La presente tavola propone una serie di itinerari per cicloturisti all'interno del parco dell'Alta Murgia con l'obiettivo di valorizzare l'immenso patrimonio naturalistico del parco attraverso 10 percorsi in bici, in parte asfaltati ed in parte sterrati, che ruotano intorno a Castel del Monte e alle principali località murgiane riproponendo i percorsi di caccia Federiciani.

Il percorso ciclopedonale "Jazzo Rosso - San Magno - Castel del Monte", della lunghezza complessiva di circa 65 km, si compone di sette itinerari.

Tutti i percorsi si caratterizzano come multifunzionali in grado cioè di soddisfare differenti utenze legate al turismo di natura. L'intera rete è, per le sue caratteristiche, percorribile con l'uso di mountain bike. Alcuni dei percorsi sono altresì percorribili con modalità pedonale e con biciclette

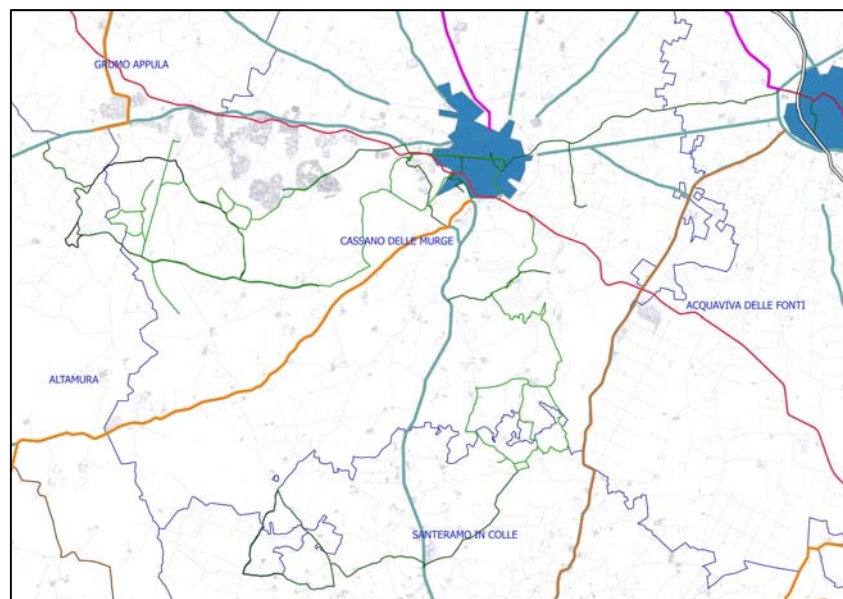
da turismo. In particolare i due che collegano le stazioni di Ruvo di Puglia e Corato interessano tratti in asfalto lungo le strade a basso intensità di traffico. Pertanto, questi tratti sono percorribili con l'uso di qualsiasi tipologia di bicicletta. Altri tratti interessano tratturi e percorsi in terra battuta e possono agevolmente essere percorsi anche a piedi e con l'uso di cavalli.

Da evidenziare i percorsi MTB del Parco Nazionale dell'Alta Murgia suggestivi per la loro peculiarità di snodarsi all'interno del paesaggio murgiano toccando le più significative testimonianze storiche, archeologiche e paesaggistiche ricadenti all'interno del parco.

Rete ciclabile Valle d'Itria

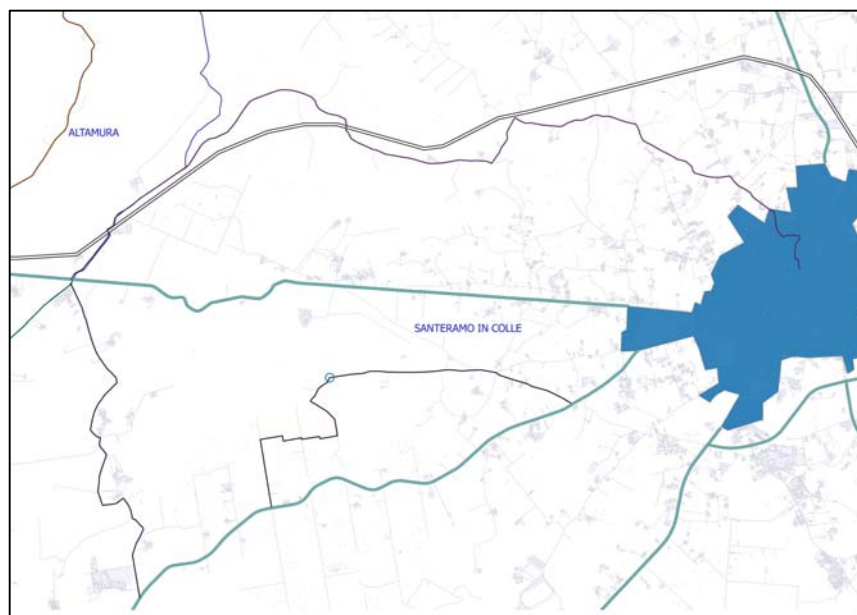
Tale itinerario si compone non di piste ciclabili separate e protette, ma di strade ad uso promiscuo, per quanto possibile secondarie e a basso traffico, la cui sicurezza è data dalla segnaletica orizzontale e verticale. Si segnalano i collegamenti Alberobello-Noci, Alberobello-Locorotondo, Locorotondo-Cisternino, Putignano-Barsento e Putignano-Castellana Grotte per un totale di circa 60 km.

Ciclovie di Giano



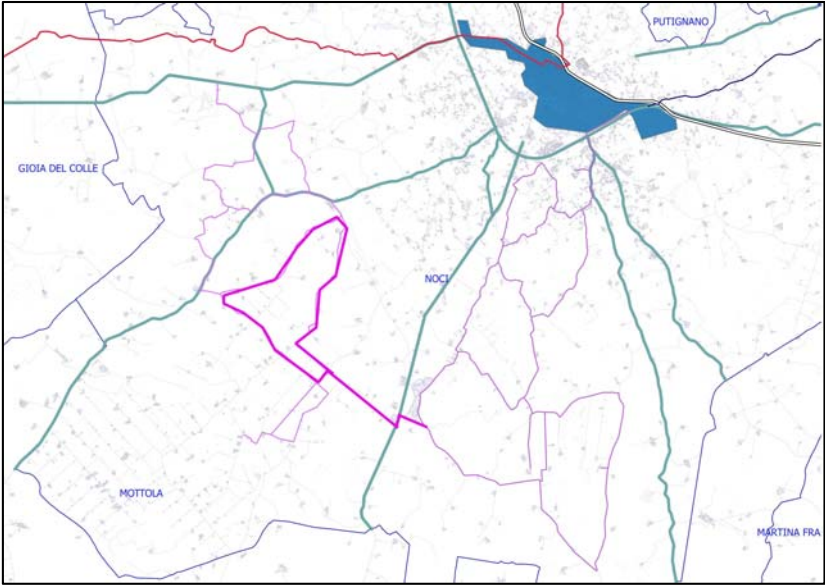
Le Ciclovie di Giano si estendono nei territori di Cassano delle Murge, Santeramo in Colle, Altamura e Acquaviva delle fonti. Trattasi di opere di infrastrutturazione leggera e/o a verde per la riqualificazione della rete cicloturistica esistente, previo recupero dei tracciati esistenti, dei relativi muretti a secco e previa la realizzazione di aree attrezzate a servizio della rete denominata Ciclovie di Giano per un estensione complessiva prevista di circa 150 km.

Ciclovie Gal Terre di Murgia

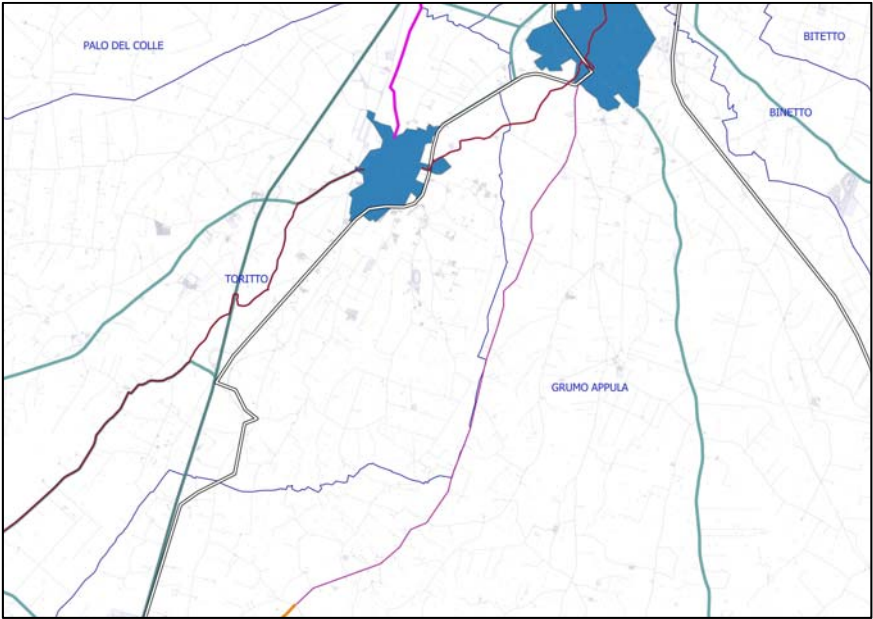


Si tratta di 7 percorsi per mountain bike che si snodano tra Altamura e Santeramo e che permettono di andare alla scoperta del territorio dell' Alta Murgia e dei suoi tesori: Jazzo Sant'Angelo, il Pulo, le Quite, il Bosco della Parata e tanto altro.

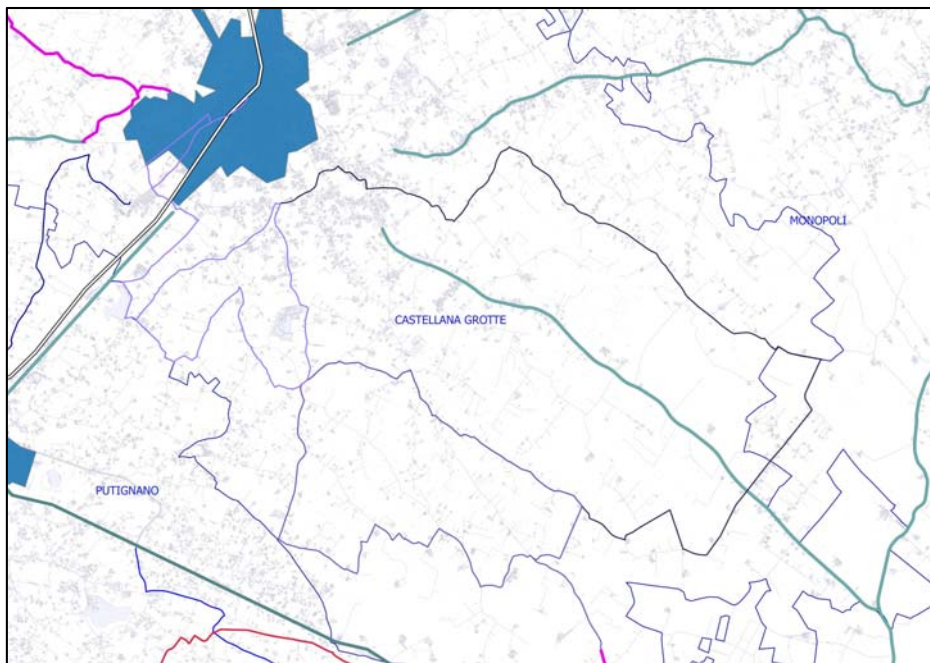
Ciclovie di Noci



Ciclovie ANAS



Ciclovie Murgia dei Trulli



Nelle ciclovie della Murgia dei Trulli gli interventi di conservazione proposti e la valorizzazione delle peculiarità territoriali ricadano all'interno del SIC IT9120002 – MURGIA DEI TRULLI che comprende i territori dei Comuni di Monopoli, Castellana Grotte, Alberobello, Fasano e Locorotondo

A queste si aggiungono, a titolo esemplativo, le piste ciclabili realizzate e/o già finanziate dalla Città Metropolitana di Bari come la S.P. 127 "Acquaviva-Santeramo", quelle di imminente realizzazione sulla Poligonale Esterna di Bari 1° e 2° lotto, la pista in adiacenza alla realizzanda nuova viabilità in prossimità dell'Ospedale della Murgia e quella di imminente realizzazione in adiacenza alla circonvallazione di Capurso.

6.2 LA RETE CICLABILE DI PREVISIONE PRIORITARIA AL DI FUORI DEL TESSUTO URBANO

Nelle tavole P2, P3, P4 e P5 è riportata la rete di interconnessione tra gli agglomerati urbani, di realizzazione prioritaria, la cui estesa ammonta complessivamente a circa 430 km così suddivisi:

A. CICLOVIA DEL WATERFRONT METROPOLITANO E DELLA CONCA BARESE - circuito di collegamento tra Capurso, Valenzano e Cellamare, sistemi di connessione con porti, aeroporto,

stazioni ferroviarie; con un'estensione di 125.658 ml. ha l'obiettivo di completare la ciclovia adriatica, già individuata dal PRT, valorizzare le tre lame (Balice, S. Giorgio e Giotta) attraverso la creazione di percorsi ciclabili in prossimità delle aree più incise e ricche di vegetazione spontanea nonché attrezzare il circuito di collegamento tra i comuni di Valenzano, Capurso e Cellamare lungo il quale insistono beni di rilevanza culturale, storica e religiosa quali il Castello di Cellamare, la chiesa di S. Michele, il Santuario e la Basilica della Madonna del Pozzo di Capurso, la chiesa di Ognissanti e avanzate realtà scientifiche quale il Parco di Tecnopolis in contrada Pacifico. Tale rete cinge il territorio comunale di Bari creando le connessioni con l'aeroporto, le fermate metropolitane e l'area industriale ASI Bari-Modugno. E' valorizzato il percorso ciclabile intercomunale tra i Comuni di Polignano a Mare, Monopoli, Mola di Bari, Conversano e Rutigliano teso a valorizzare le coste, i centri abitati, l'area archeologica di Madonna delle Grottole e S. Vito verso Torre Incina.

B. CICLOVIA DELLE LAME: PIANA OLIVETANA, FASCIA PREMURGIANA E VALLE D'ITRIA - collegamenti tra lame di peucetia e il sistema premurgiano, circuito dal mare alle foreste della murgia lungo la conca barese – sistema delle ciclovie di valle d'itria e rete dei tratturi di noci; con un'estensione di 194.054 ml. punta a creare un sistema di mobilità alternativa e sostenibile, a basso impatto ambientale, in grado di collegare e far dialogare tra loro la costa e l'entroterra, il mare con i boschi e le foreste dell'Alta Murgia. In una rete di percorsi ciclo-pedonali che collegano l'aeroporto di Bari – Palese con il mare (Giovinazzo) passando per Bitonto, con l'area della conca barese (Modugno, Bitetto e Bitritto) sino a giungere alla foresta di Mercadante (Cassano delle Murge), alle ciclovie di Giano e ai boschi di querce nel territorio di Acquaviva delle Fonti. Le opere riguardano la realizzazione della pista ciclabile che collega i comuni di Giovinazzo, Bitonto, Bitetto, Modugno, Bitritto, Cassano delle Murge e Acquaviva delle Fonti lungo un percorso che affianca sia strade extraurbane (metropolitane e comunali) che le strade urbane all'interno degli abitati.

C. CICLOVIE DELL'ALTA MURGIA - Parco alta murgia: percorsi ciclopedonali finalizzati alla fruizione di aree di interesse naturalistico lungo il percorso da iesce fino a castel del monte e collegamento con le Ciclovie di Giano; con un'estensione complessiva di 108.417 ml., di cui 88.412 ml. ricadenti nel presente Biciplan e 20.005 ml. già previsti nel percorso eurovelo 5 (tratto

compreso tra Gravina in Puglia e Masseria lesce in agro di Altamura), la ciclovia dell'Alta Murgia connette la masseria lesce in Agro di Altamura con Castel del Monte, agganciando, lungo in tracciato i percorsi ciclabili dei comuni di Gioia del Colle, Santeramo in Colle, Altamura, Gravina in Puglia e Poggiorsini. Particolare attenzione è posta al collegamento con la Cava dei Dinosauri che a sua volta sarà collegata con Matera nell'ambito dell'accordo di programma sottoscritto tra la Regione Puglia, il Parco dell'Alta Murgia, la Città Metropolitana di Bari ed i Comuni di Gravina in Puglia, Altamura e Matera. Il percorso di cui trattasi interseca la ciclabile esistente di collegamento tra il Comune di Santeramo in Colle ed il Pulo di Altamura nonché le esistenti ciclovie del Parco dell'Alta Murgia in prossimità di Castel del Monte. Il percorso si sviluppa sul regio tratturo rappresentato dalla Strada Provinciale 230 "delle Murge", sul tratturo denominato Fontana Doglia lungo la Strada Provinciale 39 "dalla Stazione di Poggiorsini alla S.P. 238" e, passando per la località archeologica S. Magno, raggiunge tramite le ciclovia del Parco dell'Alta Murgia, il castello Federiciano.

6.3 LA RETE CICLABILE DI FUTURA ESPANSIONE AL DI FUORI DEL TESSUTO URBANO

Nelle tavole P03, P04 e P05 sono riportate i tratti di ciclabili non individuati come prioritari ma la cui realizzazione è funzionale al completamento di una rete integrata con i sistemi intermodali e proiettata al cicloturismo locale, nazionale e internazionale.

Di seguito si riporta l'elenco di tutti i tratti di interconnessione del tessuto urbano con l'indicazione del percorso, comune di appartenenza ed estesa. Le informazioni riportate nella seguente tabella sono state acquisite all'interno del percorso di copianificazione attraverso la somministrazione di un questionario i cui dati potranno essere integrati in sede di adozione/approvazione del Biciplan da parte delle singole Amministrazioni Comunali.

PERCORSO	COMUNE	STRADA	LUNGHEZZA	SISTEMA
POLIGNANO-MONOPOLI	POLIGNANO	S.C. (TRA VIA PIRANDELLO E VIA FELLINI)	421	CICLOVIA DEL WATERFRONT
POLIGNANO-MONOPOLI	POLIGNANO	PRIVATA	875	CICLOVIA DEL WATERFRONT
POLIGNANO-MONOPOLI	MONOPOLI	S.C. VIA MARINA DEL MONDO	980	CICLOVIA DEL WATERFRONT
POLIGNANO-CONVERSANO	POLIGNANO	COMPLANARE ANAS	1360	CICLOVIA DEL WATERFRONT
POLIGNANO-CONVERSANO	POLIGNANO	S.P. 166 'CONVERSANO-SAN VITO'	3014	CICLOVIA DEL WATERFRONT
POLIGNANO-CONVERSANO	CONVERSANO	S.P. 166 'CONVERSANO-SAN VITO'	4968	CICLOVIA DEL WATERFRONT

CONVERSANO VERSO TURI-CASTELLANA	CONVERSANO	S.C. VIALE SAN LORENZO	1588	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-CASTELLANA	CONVERSANO	S.V. MONTECARETTO	5225	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-CASTELLANA	CONVERSANO	S.V. NEPITA	1493	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-CASTELLANA	CONVERSANO	S.V. FOGGIA DI PERSIA	957	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-CASTELLANA	CONVERSANO	S.P. 101 'CONVERSANO-PUTIGNANO'	854	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-CASTELLANA	CONVERSANO	PRIVATA	879	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-CASTELLANA	CASTELLANA	GROTTE S.C. MARCHIONE	3304	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-TURI	CONVERSANO	S.V. FOGGIALI	2143	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-TURI	CONVERSANO	S.V. FOGGIALI LAGO AGNANO	1576	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-TURI	CONVERSANO	S.V. CAPONE SANTA CHIARA	1095	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-TURI	CONVERSANO	S.V. S. ARONZO	1809	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-TURI	TURI	S.C. TURI MONOPOLI	757	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-TURI	TURI	S.C. VIA MONOPOLI	1845	CICLOVIA DELLE LAME
CASTELLANA-PUTIGNANO	CASTELLANA	S.C. VIA MONTE LA MACCHIA	904	CICLOVIA DELLE LAME
PUTIGNANO-NOCI	PUTIGNANO	S.C. S. CATALDO	2556	CICLOVIA DELLE LAME
PUTIGNANO-NOCI	PUTIGNANO	S.C. PARCO GRANDE	914	CICLOVIA DELLE LAME
NOCI-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.V. TRAVERSA BARSENTI	2222	CICLOVIA DELLE LAME
NOCI-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	DA REALIZZARE	183	CICLOVIA DELLE LAME
NOCI-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.C. VECCHIA DI NOCI	1049	CICLOVIA DELLE LAME
NOCI-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.V. TRAVERSA LAMIONE	1754	CICLOVIA DELLE LAME
NOCI-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.C. GABELLOTTA	1450	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-SAMMICHELE	TURI	S.C.	4685	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-SAMMICHELE	SAMMICHELE DI BARI	S.C.	922	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.C. CONTRADA FULIO PERGOLO	647	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.C. CONTRADA FULIO	1328	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.C. CONTRADA CORRIERI POZZONUOVO	726	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.C. CONTRADA ROSSA NUNZIO	1113	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.C. CONTRADA IMPICANANNA SERIO	360	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.C.	973	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.P. 162 LOCOROTONDO PER SAN MARCO	1425	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	LOCOROTONDO	S.P. 162 LOCOROTONDO PER SAN MARCO	3106	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.P. 77 'ALBEROBELLO VERSO FASANO COREGGIA'	1820	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.P. 77 'ALBEROBELLO VERSO FASANO COREGGIA'	1361	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.C.	516	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.C. VIA VECCHIA NOCI	558	CICLOVIA DELLE LAME
LOCOROTONDO-ALBEROBELLO	ALBEROBELLO	S.P. 113 'MONOPOLI-ALBEROBELLO'	344	CICLOVIA DELLE LAME
ALBEROBELLO-CASTELLANA	ALBEROBELLO	S.C. VIA VECCHIA VIA NOCI	860	CICLOVIA DELLE LAME

ALBEROBELLO-CASTELLANA	ALBEROBELLO	PRIVATA	1152	CICLOVIA DELLE LAME
ALBEROBELLO-CASTELLANA	ALBEROBELLO	S.C.	1358	CICLOVIA DELLE LAME
ALBEROBELLO-CASTELLANA	CASTELLANA GROTTA	S.C.	1000	CICLOVIA DELLE LAME
CONVERSANO-RUTIGLIANO	CONVERSANO	S.C. VIA VECCHIA MOLA	1453	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CONVERSANO-RUTIGLIANO	CONVERSANO	S.C. VIALE SANTO STEFANO	1158	CICLOVIA DEL WATERFRONT
ACQUAVIVA-SAMMICHELE	SAMMICHELE	INTERPODERALE	359	CICLOVIA DELLE LAME
ACQUAVIVA-SAMMICHELE	SAMMICHELE	S.C.	2424	CICLOVIA DELLE LAME
ACQUAVIVA-SAMMICHELE	CASAMASSIMA	INTERPODERALE	2694	CICLOVIA DELLE LAME
ACQUAVIVA-SAMMICHELE	ACQUAVIVA	S.C.	325	CICLOVIA DELLE LAME
ACQUAVIVA-SAMMICHELE	ACQUAVIVA DELLE FONTI	S.C. CONTRADA MOFETTA	1791	CICLOVIA DELLE LAME
ACQUAVIVA-SAMMICHELE	ACQUAVIVA DELLE FONTI	S.V. VIA DI SOTTO	1233	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASTELLANA	CONVERSANO	S.V. PUTIGNANO FOGGIALI	1341	CICLOVIA DELLE LAME
MOLA-RUTIGLIANO	RUTIGLIANO	S.C. VIA MADONNA DELLE GRAZIE	442	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MOLA-RUTIGLIANO	RUTIGLIANO	S.C. PER MOLA	3070	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MOLA-RUTIGLIANO	MOLA DI BARI	S.C. VIA RUTIGLIANO	1228	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MOLA-RUTIGLIANO	MOLA DI BARI	S.P. 111 'MOLA DI BARI-RUTIGLIANO'	184	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MOLA-RUTIGLIANO	MOLA DI BARI	S.C.	2531	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MOLA-RUTIGLIANO	MOLA DI BARI	S.V. MACINELLE	749	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MOLA-RUTIGLIANO	MOLA DI BARI	S.V. FONDO S. VITO DEL COZZETTO	879	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MOLA-RUTIGLIANO	MOLA DI BARI	S.C. VIA S. SABINO	321	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CONVERSANO-RUTIGLIANO	CONVERSANO	S.C. VIA CECIRACCI	2380	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CONVERSANO-RUTIGLIANO	MOLA DI BARI	S.C.	3172	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CONVERSANO-RUTIGLIANO	RUTIGLIANO	S.C. PER POLIGNANO	2408	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CONVERSANO-RUTIGLIANO	RUTIGLIANO	S.C. VIA DUE POZZI	993	CICLOVIA DEL WATERFRONT
GIOIA-SANTERAMO	GIOIA DEL COLLA	S.V. PAVONCELLI	3517	ALTA MURGIA
GIOIA-SANTERAMO	GIOIA DEL COLLE	S.C.	1512	ALTA MURGIA
GIOIA-SANTERAMO	ACQUAVIVA DELLE FONTI	S.V. PARCO RIZZI	1818	ALTA MURGIA
GIOIA-SANTERAMO	ACQUAVIVA DELLE FONTI	S.P. 20 'ACQUAVIVA DELLE FONTI ALLA GIOIA DEL COLLE-SANTERAMO IN COLLE'	304	ALTA MURGIA
GIOIA-SANTERAMO	GIOIA DEL COLLE	S.P. 20	1045	ALTA MURGIA
GIOIA-SANTERAMO	ACQUAVIVA DELLE FONTI	S.C.	1179	ALTA MURGIA
GIOIA-SANTERAMO	SANTERAMO IN COLLE	S.C.	5576	ALTA MURGIA
GIOIA-MONTURSI	GIOIA DEL COLLE	S.V. CINQUE PARETI	4551	ALTA MURGIA
GIOIA-MONTURSI	GIOIA DEL COLLE	S.V. BELLAROSA	542	ALTA MURGIA
GIOIA-MONTURSI	ACQUAVIVA DELLE FONTI	S.V. BELLAROSA	364	ALTA MURGIA
GIOIA-MONTURSI	SANTERAMO IN COLLE	S.V. BELLAROSA	1738	ALTA MURGIA

GIOIA-SAMMICHELE	GIOIA DEL COLLE	S.V. MACCHIA DEL CAMPO	1253	CICLOVIA DELLE LAME
GIOIA-SAMMICHELE	GIOIA DEL COLLE	S.V. MACCHIA DEL CAMPO	978	CICLOVIA DELLE LAME
GIOIA-SAMMICHELE	GIOIA DEL COLLE	S.V. LAMA	496	CICLOVIA DELLE LAME
GIOIA-SAMMICHELE	GIOIA DEL COLLE	S.V. DELLE VIGNE	989	CICLOVIA DELLE LAME
GIOIA-SAMMICHELE	SAMMICHELE DI BARI	S.C. VIA DEL CANALE	3960	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASAMASSIMA	TURI	S.C.	4627	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASAMASSIMA	TURI	S.P. 65 'CASAMASSIMA-CONVERSANO'	514	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASAMASSIMA	CASAMASSIMA	S.P. 65 'CASAMASSIMA-CONVERSANO'	785	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASAMASSIMA	CASAMASSIMA	S.C.	2900	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASAMASSIMA	CASAMASSIMA	PRIVATA	397	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASAMASSIMA	CASAMASSIMA	S.P. 65 'CASAMASSIMA-CONVERSANO'	423	CICLOVIA DELLE LAME
TURI-CASAMASSIMA	CASAMASSIMA	S.C. VIA DEGLI ALBERI	1197	CICLOVIA DELLE LAME
TRATTURI NOCI	NOCI	S.V. ROMANAZZI	539	CICLOVIA DELLE LAME
TRATTURI NOCI	NOCI	S.P. 239	227	CICLOVIA DELLE LAME
TRATTURI NOCI	NOCI	S.V. SERMENZANO DON MODESTO	1652	CICLOVIA DELLE LAME
NOCI	NOCI	COMUNALE	9154	CICLOVIA DELLE LAME
GRAVINA-POGGIORSINI	GRAVINA DI PUGLIA	S.P.230 "DELLE MURGE"	14782	ALTA MURGIA
POGGIORSINI-SAN MAGNO	POGGIORSINI	S.P.39 "STAZIONE DI POGGIORSIN	1277	ALTA MURGIA
JESCE-CASAL SABINI	ALTAMURA	COMUNALE	1983	ALTA MURGIA
da CASAL SABINI a CASSANO	ALTAMURA	S.P.79 "ALTAMURA - CASSANO"	1751	ALTA MURGIA
da CASAL SABINI a CASSANO	ALTAMURA	COMUNALE	5533	ALTA MURGIA
da CASAL SABINI alla CAVA DEI DINOSAURI	ALTAMURA	COMUNALE	1640	ALTA MURGIA
da CASAL SABINI alla CAVA DEI DINOSAURI	ALTAMURA	S.P.27 "TARANTINA"	1339	ALTA MURGIA
da CASAL SABINI alla CAVA DEI DINOSAURI	ALTAMURA	COMUNALE	1145	ALTA MURGIA
POGGIORSINI-SAN MAGNO	GRAVINA DI PUGLIA	S.P.19 "CORATO - SAN MAGNO"	738	ALTA MURGIA
POGGIORSINI-SAN MAGNO	RUVU DI PUGLIA	S.P.19 "CORATO - SAN MAGNO"	4402	ALTA MURGIA
POGGIORSINI-SAN MAGNO	CORATO	S.P.19 "CORATO - SAN MAGNO"	3740	ALTA MURGIA
GRAVINA-POGGIORSINI	POGGIORSINI	S.P.230 "DELLE MURGE"	2265	ALTA MURGIA
POGGIORSINI-SAN MAGNO	GRAVINA DI PUGLIA	S.P.39 "STAZIONE DI POGGIORSIN	4663	ALTA MURGIA
JESCE-CASAL SABINI	ALTAMURA	S.P.177 "SGARRONE"	3375	ALTA MURGIA
da CASAL SABINI a CASSANO	CASSANO DELLE MURGE	S.P.79 "ALTAMURA - CASSANO"	8409	ALTA MURGIA
BITRITTO-ADELFA	ADELFA	S.C. PALMENTELLO	3866	CICLOVIA DELLE LAME
ACQUAVIVA-SANNICANDRO	ACQUAVIVA	S.P. 178 ACQUAVIVA ALLA CIRC. DI SANNICANDRO	6783	CICLOVIA DELLE LAME
MODUGNO-PALESE	MODUGNO	S.P. 54 MODUGNO-PALESE	708	CICLOVIA DELLE LAME
TORITTO-AURICARRO	PALO DEL COLLE	S.C. FAVARO	3144	CICLOVIA DELLE LAME
BEATO GIACOMO ALLA BITONTO-BITETTO	BITETTO	S.C.	3353	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITONTO-BITETTO	BITONTO	S.C.	2228	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CASSANO-BITETTO	BITETTO	SP 90 BITETTO-SANNICANDRO	575	CICLOVIA DELLE LAME
BITONTO-GIOVINAZZO	GIOVINAZZO	PROLUNGAMENTO S.C. SEDELLA	3293	CICLOVIA DEL WATERFRONT

BITONTO-AURICARRO	BITONTO	SC ABBATICCHIO	4289	CICLOVIA DELLE LAME
BITRITTO-BITETTO	BITRITTO	S.C. S. GIOVANNI-RANDA	4403	CICLOVIA DELLE LAME
CAPURSO-CELLAMARE	CAPURSO	S.C. CAPURSO-CELLAMARE	2039	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-CELLAMARE	CAPURSO	S.C. DIFESA	2409	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-S.GIORGIO	CAPURSO	S.C.	1503	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-VALENZANO ALLA ADELFA- CELLAMARE	CAPURSO	S.C. CEGLIE-CAPURSO	1553	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CELLAMARE-S.GIOVANNI	CELLAMARE	S.C.	820	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-VALENZANO ALLA ADELFA- CELLAMARE	VALENZANO	S.P. 92 - CIRCONVALLAZIONE DI VALENZANO - VIA BARI	6641	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITONTO-GIOVINAZZO	GIOVINAZZO	S.C. S. DACONTO	284	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-PAESE	MODUGNO	S.C.	2374	CICLOVIA DELLE LAME
MODUGNO- BALSIGNANO	MODUGNO	S.C.	2267	CICLOVIA DELLE LAME
CAPURSO-NOICATTARO	CAPURSO	S.C. CIMITERO	2800	CICLOVIA DEL WATERFRONT
NOICATTARO TORRE A MARE	BARI	SC	364	CICLOVIA DELLE LAME
PAESE-BITONTO	BITONTO	S.C.	3396	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CELLAMARE- RUTIGLIANO	CELLAMARE	S.C. ARBOSCELLI - SP 99	1391	CICLOVIA DEL WATERFRONT
RUTIGLIANO- NOICATTARO	NOICATTARO	S.C.	172	CICLOVIA DEL WATERFRONT
SANNICANDRO ALLA BITETTO-BITRITTO	SANNICANDRO	S.P. 167 MODUGNO- SANNICANDRO	2487	CICLOVIA DELLE LAME
SP 156-AEROPORTO	BARI	S.C.	2655	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITRITTO-ADELFA	ADELFA	COLLEGAMENTO A REALIZZARSI TRA SP70-SP133	1647	CICLOVIA DELLE LAME
ADELFA-CELLAMARE	CASAMASSIMA	S.C.	552	CICLOVIA DEL WATERFRONT
ADELFA-CELLAMARE	ADELFA	S.C.	1898	CICLOVIA DELLE LAME
TRIGGIANO ALLA CAPURSO S. GIORGIO	TRIGGIANO	S.C. LAME	1400	CICLOVIA DEL WATERFRONT
VALENANO-BITRITTO	VALENZANO	S.C. VIA VECCHIA CANNETO	771	CICLOVIA DELLE LAME
VALENZANO-ADELFA	ADELFA	S.C.	1125	CICLOVIA DELLE LAME
CAPURSO-VALENZANO ALLA ADELFA- CELLAMARE	VALENZANO	S.C. CEGLIE-CAPURSO	1705	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITONTO-GIOVINAZZO	BITONTO	S.C. SEDELLA	2268	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITONTO-GIOVINAZZO	GIOVINAZZO	PROLUNGAMENTO S.C. SEDELLA	1446	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITONTO-GIOVINAZZO	GIOVINAZZO	S.P. 88 BITONTO-GIOVINAZZO	1194	CICLOVIA DEL WATERFRONT
DOLMEN SAN SIVESTRO ALLA BITONTO- GIOVINAZZO	GIOVINAZZO	S.C.	3377	CICLOVIA DEL WATERFRONT
TORITTO-AURICARRO	TORITTO	S.C.	1698	CICLOVIA DELLE LAME
PALO-AURICARRO	PALO DEL COLLE	SC VIALE EUROPA	1156	CICLOVIA DELLE LAME
BITONTO-AURICARRO	PALO DEL COLLE	SC	3463	CICLOVIA DELLE LAME
CASSANO-BITETTO	CASSANO DELLE MURGE	SP 184 CASSANO DELLE MURGE-BITETTO	3821	CICLOVIA DELLE LAME
CASSANO-BITETTO	SANNICANDRO	SP 184 CASSANO DELLE MURGE-BITETTO	8802	CICLOVIA DELLE LAME
CASSANO-BITETTO	BITETTO	SP 184 CASSANO DELLE MURGE-BITETTO	3175	CICLOVIA DELLE LAME
BITONTO-BITETTO	PALO DEL COLLE	S.C.	3085	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITONTO.BITETTO	BITETTO	S.C.	1066	CICLOVIA DEL WATERFRONT
BITONTO-BITETTO	BITETTO	S.C.	4058	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-BITETTO	MODUGNO	S.C. ANTONUCCI	1875	CICLOVIA DEL WATERFRONT

MODUGNO-BITETTO	BITETTO	S.C. M. ANTONUCCI	2663	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-BALSIGNANO	MODUGNO	S.P. 92 BITRITTO-MODUGNO	316	CICLOVIA DELLE LAME
MODUGNO-BALSIGNANO	MODUGNO	S.P. 167 MODUGNO-SANNICANDRO DI BARI	209	CICLOVIA DELLE LAME
FERMATA METROPOLITANA ALLA MODUGNO-PALESE	MODUGNO	S.C. DEI GERANEI-MILELLA-ANCONA	2358	CICLOVIA DELLE LAME
MODUGNO-PALESE	BARI	S.C. VECCHIO TRACCIATO SP 54	2048	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-PALESE	BITONTO	S.P. 210 PERIMETRALE AEROPORTO	618	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-PALESE	BARI	S.P. 210 PERIMETRALE AEROPORTO	1046	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-PALESA	BARI	S.C. TORRE DI BRENGOLA	1772	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-PALESE	BARI	S.P. 210 PERIMETRALE AEROPORTO	2527	CICLOVIA DEL WATERFRONT
MODUGNO-PALESE	MODUGNO	S.P. DIR SP 54 VIA DELLE GINESTRE	1666	CICLOVIA DELLE LAME
ACQUAVIVA SANNICANDRO	SANNICANDRO DI BARI	S.C.	6001	CICLOVIA DELLE LAME
BITRITTO-BITETTO	BITETTO	S.C. VISCIGLIE	4600	CICLOVIA DELLE LAME
BITRITTO-BITETTO	BITRITTO	S.C. RANDA	733	CICLOVIA DELLE LAME
BITRITTO-ADELFA	BITRITTO	S.C. PALMENTELLO	2599	CICLOVIA DELLE LAME
VALENZANO-BITRITTO	BARI	INTERPODERALE DESUSSO	2242	CICLOVIA DELLE LAME
VALENZANO-ADELFA	VALENZANO	S.C.	4085	CICLOVIA DELLE LAME
CIRCONVALLAZIONE VALENZANO	VALENZANO ADELFA	S.C.	386	CICLOVIA DEL WATERFRONT
ADELFA-CELLAMARE	CAPURSO	S.C.-ANAS	1574	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-CELLAMRE	CELLAMARE	S.C. CAPURSO-CELLAMARE	334	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-CELLAMARE	CELLAMARE	S.C. DIFESA	1133	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-NOICATTARO	CAPURSO	S.C.	2086	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CELLAMARE-RUTIGLIANO	NOICATTARO	S.C. ARBOSCELLI	3289	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CELLAMARE-RUTIGLIANO	RUTIGLIANO	S.C. ARBOSCELLI	468	CICLOVIA DEL WATERFRONT
RUTIGLIANO-NOICATTARO	RUTIGLIANO	S.C.	1372	CICLOVIA DEL WATERFRONT
NOICATTARO-TORRE A MARE	BARI	SP 57 NOICATATRO-TORRE A MARE	4981	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-S. GIORGIO	TRIGGIANO	S.C.	545	CICLOVIA DELLE LAME
CAPURSO-S. GIORGIO	TRIGGIANO	S.C. FOGGIANO	2828	CICLOVIA DEL WATERFRONT
VALENANO-BITRITTO	VALENZANO	INTERPODERALE CANNETO	1117	CICLOVIA DELLE LAME
ADELFA-CELLAMARE	CELLAMARE	S.C. N. GIUDICE	1824	CICLOVIA DEL WATERFRONT
CAPURSO-S. GIORGIO	TRIGGIANO	INTERPODERALE	4270	CICLOVIA DEL WATERFRONT
GRUMO-MELLITTO	GRUMO APPULA	S.C.	9224	ALTA MURGIA
BITRITTO COLLEGAMENTO POLIGONALE	BITRITTO	COMUNALI	2238	CICLOVIA DELLE LAME
CELLAMARE-RUTIGLIANO	RUTIGLIANO	S.C. ARBOSCELLI	1578	CICLOVIA DEL WATERFRONT
ADELFA-CASAMASSIMA	CASAMASSIMA	S.C.	4067	CICLOVIA DELLE LAME
GRUMO-MONTECUCCO	GRUMO APPULA		401	ALTA MURGIA
ADELFA-CASAMASSIMA	ADELFA	S.C. CASTELLO	600	CICLOVIA DELLE LAME
CASAMASSIMA-ADELFA			4	CICLOVIA DELLE LAME
ADELFA-CASAMASSIMA	ADELFA	ADELFA	1543	CICLOVIA DELLE LAME
	ACQUAVIVA DELLE FONTI		101	CICLOVIA DELLE LAME

COLLEGAMENTO LOSETO	BARI		765	CICLOVIA DELLE LAME
SANTERAMO-BOSCO GALIETTI	SANTERAMO	COMUNALE	1544	ALTA MURGIA
DA SANTERAMO ALLA GROTTA S.ANGELO 1	SANTERAMO	COMUNALE	1068	ALTA MURGIA
DA SANTERAMO ALLA GROTTA S.ANGELO 2	SANTERAMO	COMUNALE	242	ALTA MURGIA
DA SANTERAMO ALLA GROTTA S.ANGELO 3	SANTERAMO	COMUNALE	2652	ALTA MURGIA
DA SANTERAMO ALLA GROTTA S.ANGELO 4	CASSANO MURGE	COMUNALE	858	ALTA MURGIA
DA SANTERAMO ALLA GROTTA S.ANGELO 5	SANTERAMO	COMUNALE	743	ALTA MURGIA
DA POGGIORSINI ALLA MASSERIA GROTTPELLINI	POGGIORSINI	PROVINCIALE	3382	ALTA MURGIA
DS POGGIORSINI A MASSERIA GROTTPELLINI	POGGIORSINI	COMUNALE	801	ALTA MURGIA
JESCE - SANTERAMO	ALTAMURA	S.P.41	744	ALTA MURGIA
JESCE -SANTERAMO	ALTAMURA	S.P.160	599	ALTA MURGIA
JESCE - SANTERAMO	SANTERAMO	S.P.160	8943	ALTA MURGIA
		TOTALE	430009	

6.4 RETE CICLABILE ALL'INTERNO DEL TESSUTO URBANO

Nei tessuti urbani le tavole P6, P7 e P8 descrivono lo stato delle ciclabili differenziando le esistenti da quelle prioritarie di previsione. Si evince una diffusione di quelle esistenti a macchia di leopardo senza un'organica connessione soprattutto con i tracciati esterni tessuto urbano.

Premesso che l'indirizzo progettuale del Biciplan è di favorire la realizzazione all'interno degli agglomerati ambientali di zone 30/20/10 e isole ambientali con la finalità di promuovere nella città metropolitana un nuovo disegno dello spazio pubblico in ambito urbano che ne favorisca la fruizione da parte dei cittadini (pedoni e ciclisti inclusi), nella tabella successiva si riporta la rete ciclabile di futura realizzazione ritenuta prioritaria dai comuni nel processo di copianificazione.

Le informazioni di seguito riportate sono state acquisite all'interno del percorso di copianificazione attraverso la somministrazione di un questionario i cui dati potranno essere integrati in sede di adozione/approvazione del *Biciplan* da parte delle singole Amministrazioni Comunali.

COMUNE	RETE CICLABILE PRIORITARIA
ACQUAVIVA DELLE FONTI	E' prevista una rete organica che si dirama a raggiera dall'estramurale e si collega con l'anello perimetrale del tessuto urbano, rappresentato dalle vie Lucarelli, G. Bosco, viale Europa ecc.. La predetta rete si collega con la ciclabile esistente e con quella in corso di realizzazione sulla S.P. 127 per Santeramo in Colle (cfr tav. P6).
ADELFA	E' prevista una rete organica nel tessuto urbano che completa il collegamento tra le ciclabili esistenti e le connette ad un anello perimetrale rappresentato dalla via S. Francesco, della Resistenza ecc. (Cfr TAV. P6)
ALBEROBELLO	La previsione prioritaria affianca alle ciclabili previste dalla "rete degli itinerari ciclabili dell'area vasta della Valle d'Itria", che si snodano su via Battisti e via Barsento, una rete organica di ciclabili che coinvolge diverse vie collegando gli attrattori in maniera organica. In particolare dalla via per Locorotondo si collegano ad anello il campo sportivo comunale, la stazione ferroviaria, il parco delle rimebranze, la chiesa, la scuola elementare, la villa comunale la chiesa a trullo di S. Antonio fino ai collegamenti esterni con la via di Noci e il Bosco Selva. (cfr tav. P6)
ALTAMURA	La previsione prioritaria affianca una serie di percorsi che collegano i principali attrattori quali il Pulo, la Cava dei Dinosauri e l'Uomo di Altamura (cfr tav. P6)
BARI	La rete ciclabile esistente si presenta a macchia di leopardo con la necessità di collegare i percorsi realizzati o comunque finanziati tra loro secondo la rete organica prevista nel Piano per la Mobilità Ciclistica (Biciplan). Sono prioritari gli interventi sul waterfront metropolitano con particolare riferimento al percorso da S. Spirito a S. Girolamo (cfr tav. P6)
BINETTO	La rete ciclabile prioritaria prevede un percorso ciclopedonale sull'ex strada ferrata dismessa di proprietà delle Ferrovie dello Stato S.p.A. (cfr tav. P6) in prosecuzione a quella proposta da Grumo Appula e Bitetto
BITETTO	La rete ciclabile prioritaria prevede una maglia organica che raccoglie i principali attrattori del paese cominciando dalla circonvallazione di Bitetto, per immettersi su via Marconi e proseguire su via Garibaldi. Altra maglia raccoglie la via Palo fino alla Stazione di Bitetto.
BITONTO	La rete ciclabile prioritaria prevede un percorso ciclopedonale organico e strutturato ad anello intorno al centro storico per le vie Galileo, Solferino, Matteotti ecc. per collegarsi a raggiera alle piste previste al di fuori del tessuto urbano sulle vie Cela, Abbaticchio, Togliatti e Berlinguer (cfr Tav. P6).
BITRITTO	La rete ciclabile prioritaria prevede due anelli concentrici, il primo a racchiudere p.zza Umberto e p.zza Moro, il secondo, più esterno a collegare le vie Marconi, Carlo Alberto, Paolo VI, Mazzini, Carlo Levi fino al casale di Balsignano (cfr Tav. P6).
CAPURSO	La rete ciclabile prioritaria prevede un sistema di ciclopedonali che trovano confluenza nella dorsale rappresentata da via Madonna del Pozzo con le vie Ognissanti, Bari (da l.go san Francesco a via Torricelli), Torricelli (da via san Pietro a via Lattanzio), Regina Sforza (da l.go san Francesco a p.zza Umberto), san Pietro (da via Bari a confine comunale con comune di Triggiano), Lattanzio (da p.zza Umberto a stazione fse), Madonna del Pozzo (da piazza Umberto a viale Aldo Moro), Noicattaro (da viale Aldo Moro a chiesetta del Pozzo), Aldo Moro (da via Noicattaro a via Cellamare)
CASAMASSIMA	La rete ciclabile prioritaria prevede un anello di collegamento periferico che collega via Adelfia con via Sannicelle e via Noicattaro (cfr tav. P6)
CASSANO DELLE MURGE	La rete ciclabile esistente presentando una distribuzione a macchia di leopardo viene organicamente coordinata dalla rete prioritaria prevista che, attraverso la circonvallazione di Cassano, la via Federico II si collega alla via Bitetto, via Adelfia per inoltrarsi nella Foresta di Mercadante e rientrare per la via di Altamura (cfr tav. P6).
CASTELLANA GROTTI	La rete ciclabile prioritaria prevede un circuito che si sviluppa prevalentemente in località Grotte di Castellana e precisamente su via Marchione, via Turi, via Berlinguer fino alla Castellana-Putignano. (cfr tav. P7)
CELLAMARE	La rete ciclabile prioritaria prevede l'asse principale su via Roma con i relativi prolungamenti su via Capurso e via Casamassima ed un asse trasversale che da via Noicattaro giunge fino alla località Terra Alta per collegarsi al circuito Capurso, Valenzano Cellamare. (cfr tav. P7)
CONVERSANO	La rete ciclabile prioritaria prevede un collegamento tra queste ciclabili e gli attrattori principali quali il complesso sportivo in via S. Giacomo, il campo sportivo, via Cappuccini e via Mantova. (cfr tav. P7)
CORATO	La rete ciclabile prioritaria prevede un collegamento con la Corato-Castel del Monte (cfr tav. P7)
GIOIA DE COLLE	La rete ciclabile prioritaria prevede una maglia diffusa che tocca i principali attrattori del paese lungo le principali viabilità comunali. (cfr tav. P7).
GIOVINAZZO	La rete ciclabile prioritaria prevede un ampliamento di detti percorsi ed un'integrazione su via Molino per il Campo Sportivo. (cfr tav. P7).

GRAVINA IN PUGLIA	La rete ciclabile prioritaria prevede un collegamento tra il Castello ed il Bosco di Gravina passando per via De Gasperi, Aldo Moro e Di Vittorio. (cfr tav. P7).
GRUMO APPULA	La rete ciclabile prioritaria prevede un percorso periferico corrente sulla strada comunale Barone, via Medici, via Martiri di Nassirya, per toccare il campo sportivo comunale con via Bonavoglia, via Peragine e via Fariello. (cfr tav. P7).
LOCOROTONDO	La rete ciclabile prioritaria prevede un anello al centro storico tra le vie Nardelli, Cavour e XX Settembre. A questi si aggiunge il percorso della circonvallazione di Locorotondo (cfr tav. P7).
MODUGNO	La rete ciclabile prioritaria prevede una rete coordinata e fitta di percorsi dislocata sull'intero tessuto urbano che tocca tutti gli attrattori culturali, sociali ed i servizi del territorio. (cfr tav. P7).
MOLA DI BARI	La rete ciclabile prioritaria prevede un anello periferico che completando il lungomare, svolta su via Pepe, si aggancia a quella esistente su via Caracappa per proseguire sulle vie Mancini, ex S.P. 66, via Mangini toccando l'Ospedale. (cfr tav. P7).
MOLFETTA	La rete ciclabile prioritaria prevede uno sviluppo longitudinale sull'intero lungomare e due tratti trasversali; il primo per via XXV Aprile ed il secondo per via Fermi (cfr tav. P7)
MONOPOLI	La rete ciclabile prioritaria prevede un completamento del tracciato s via Marina del Mondo, un anello comprendente le vie Aldo Moro e San Marco ed un tracciato per via Lagravinese. (cfr tav. P7)
NOCI	La rete ciclabile prioritaria prevede un tracciato su via Di Vittorio. (cfr tav. P7)
NOICATTARO	La rete ciclabile prioritaria prevede una maglia organica distribuita sull'intero tessuto urbano a collegare tutti gli attrattori sociali, culturali ed i servizi offerti dal territorio. (cfr tav. P7).
PALO DEL COLLE	La rete ciclabile prioritaria prevede un anello per le vie Saragat, Crollalanza, V. Felice, Mastandrea e Diaz. (cfr tav. P7).
POGGIORSINI	La rete ciclabile prioritaria prevede il completamento su via Vittorio Veneto e le diramazioni sulla S.P. 9 e su via Vecchia Gravina . (cfr tav. P8).
POLIGNANO A MARE	La rete ciclabile prioritaria prevede una maglia organica di percorsi ciclopeditoni che tocca tutti i principali attrattori culturali, sociali e i principali servizi offerti dal territorio. (cfr tav. P8).
PUTIGNANO	La rete ciclabile prioritaria prevede una distribuzione a raggiera da via della Repubblica per le vie Conversano e S. Caterina. (cfr tav. P8).
RUTIGLIANO	La rete ciclabile prioritaria prevede dei percorsi su via Tribunale, in accostamento alle FSE, per dirigersi su via Noicattaro e via Mola (cfr tav. P8)
RUVO DI PUGLIA	La rete ciclabile prioritaria prevede due anelli concentrici: il primo costituito da via Pertini e via Scarlatti ed il secondo da via Berardi, via Gramsci, via Carafa e c.so Iatta. (cfr tav. P8).
SAMMICHELE DI BARI	La rete ciclabile prioritaria prevede una rete organica tra le vie Carenza, Firenze, c.so Vittorio Emanuele II, Diaz, D. Bianco e via della Resistenza. (cfr tav. P8).
SANNICANDRO DI BARI	La rete ciclabile prioritaria prevede una rete organica tra le vie Pertini, Caiati, Salvemini, per collegarsi con via Vecchia Modugno, via Torre ed S.P. 178. (cfr tav. P8).
SANTERAMO IN COLLE	La rete ciclabile prioritaria prevede una rete organica tra le vie Roma e Rossini. (cfr tav. P8).
TERLIZZI	La rete ciclabile prioritaria prevede un anello su viale Italia, sulla ex S.P. 2, via eroi del Mare e via Rimini . (cfr tav. P8).
TORITTO	La rete ciclabile prioritaria prevede un percorso su via s. Stefano e via Favaro (cfr tav. P8).
TRIGGIANO	La rete ciclabile prioritaria prevede percorsi ciclopeditoni sulla nuova circonvallazione di Triggiano ed in località S. Pietro al confine con il territorio comunale di Capurso (cfr tav. P8).
TURI	La rete ciclabile prioritaria prevede percorsi ciclopeditoni in prossimità del campo sportivo comunale ed un anello che racchiude il centro storico (cfr tav. P8).

6.5 TIPOLOGIA DI PERCORSI CICLABILI E/O CICLOPEDONALI PREVISTI

I percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali dovranno ricadere nelle tipologie previste dall'art. 7 della L.R. n. 1/2013, che di seguito si specificano:

1. pista ciclabile e/o ciclopeditonale, come da articolo 3, comma 1, punto 39, del Codice della strada;

2. corsia ciclabile e/o ciclopedonale, come da articoli 140 e 146 del Regolamento del Codice della strada;
3. pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato (greenway);
4. sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse;
5. strade senza traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli/giorno;
6. strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli/giorno, senza punte superiori a cinquanta veicoli/ h;
7. strada ciclabile o ciclostrada o "strada 30": strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri/h. ovvero itinerario ciclopedonale, come da articolo 2, comma 3, lettera f bis, del Codice della strada;
8. area pedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 2, del Codice della strada;
9. zona a traffico limitato, come da articolo 3, comma 1, punto 54, del Codice della strada;
10. zona residenziale, come da articolo 3, comma 1, punto 58, del Codice della strada;
11. zona a velocità limitata (per 30 chilometri/h o inferiori), come da articolo 135, punto 14, del Regolamento del Codice della strada.

Di seguito si riportano le principali tipologie di percorsi ciclabili e/o ciclo-pedonali previsti nel Biciplan metropolitano al di fuori del tessuto urbano:

Tipologia 1 - pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 39, del Codice della strada



Tipologia 3 - pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato (greenway)



Tipologia 4 - sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse



Tipologia 6 - strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli/giorno, senza punte superiori a cinquanta veicoli/ h



Tipologia 11 - zona a velocità limitata (per 30 chilometri/h o inferiori), come da articolo 135, punto 14, del Regolamento del Codice della strada



Nei tessuti urbani, le tipologie previste saranno quelle individuate nel Piano per la Mobilità Ciclistica della Città di Bari³ e nel Progetto di Cooperazione Internazionale CY.RO.N.MED.⁴

La segnaletica verticale ed orizzontale sarà quella prevista dal Codice della Strada secondo le indicazioni riportate nel progetto CY.RO.N.MED., approvato con delibera di Giunta del 9 settembre 2008 n.1585 e del Parco dell'Alta Murgia per gli itinerari in esso ricadenti.

Dovranno essere previste apposite dotazioni infrastrutturali per la messa in sicurezza del traffico ciclistico soprattutto nelle intersezioni con il traffico motorizzato, e in particolare nelle rotatorie;

I sistemi di raccolta e drenaggio delle acque piovane, di illuminazione e nuovo manto stradale saranno previsti se necessari.

3. CIELO (CITY-PORT ECO LOGISTICS) European Territorial Cooperation Programme Greece-Italy 2007-2013 Integration Analysis of Sustainable Mobility System" - Action 3.1 "Analysis of Italian (Bari and Brindisi) mobility needs and production of the cycle Track plan"- Deliverable 3.1.1 "State of the art and accessibility Plan for Bari"

4. Cycle Route Network of the Mediterranean Interreg III B 2000-2006 ArchiMed

Al fine di migliorare la fruizione e la sicurezza dei percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali, possono essere ammessi anche i seguenti interventi:

- nuove rotatorie o potenziamento di quelle esistenti in corrispondenza delle intersezioni con le extraurbane principali e secondarie;
- limitazioni delle velocità a 30 km/h o inferiori anche attraverso interventi di moderazione del traffico o “traffic calming”;
- sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;
- aree attrezzate, libere o custodite, per la sosta delle biciclette;
- di modifica infrastrutturale della carreggiata, finalizzati a indurre gli automobilisti a una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti.

7. SERVIZI DI MOBILITA' E PER L'INTERMODALITA'

L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano contribuisce a rendere le città più pulite, silenziose, sicure e vivibili poiché, nei centri urbani congestionati dal traffico, è un mezzo di trasporto agile, che non ingombra, non inquina, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo. Nelle zone extraurbane, inoltre, la bicicletta è del tutto compatibile con l'ambiente circostante e consente di spostarsi in modo "lento" progettando soste strategiche, durante il percorso, per apprezzare il paesaggio e i beni naturali, artistici, culturali, di cui il territorio della Città metropolitana di Bari è particolarmente ricco.

Non si può poi dimenticare che l'uso quotidiano della bicicletta migliora significativamente la salute di chi la utilizza effettuando un'efficace attività aerobica.

E' pertanto fondamentale incentivare questo utilizzo contribuendo alla diffusione della *"cultura della bicicletta"* considerando questo mezzo di trasporto come un'opportunità per incidere su cambiamenti di abitudini che, stimolati da motivazioni di risparmio, possono trasformarsi in un cambiamento culturale più profondo nel modo di vedere e vivere la città.

Per poter raggiungere questo obiettivo è necessario operare in modo da rimuovere gli ostacoli strutturali e psicologici che impediscono l'utilizzo della bicicletta, non solo mediante la costituzione di un'efficace rete infrastrutturale ma anche attraverso un'efficiente strutturazione dei servizi al ciclista.

Un tema fondamentale è, quindi, quello della intermodalità, al fine di collegare efficacemente le reti di trasporto per consentire l'utilizzo di mezzi di trasporto differenti in modo continuativo per spostarsi anche lungo percorsi che difficilmente potrebbero essere coperti soltanto dall'utilizzo della bicicletta. Il caso più tipico è quello dell'intermodalità *"gomma-ferro"* che richiede che, nelle immediate vicinanze di ogni stazione ferroviaria siano presenti delle velostazioni, considerate come zone dedicate caratterizzate dalla presenza di spazi e servizi fondamentali sia per chi trasporta la bici in treno sia per chi si limita a raggiungere la stazione in bici per poi proseguire in treno o, semplicemente, adibite a zona sosta per le biciclette. Pertanto, in fase di copianificazione, grazie al coinvolgimento della Regione Puglia e degli operatori del settore della mobilità, sono

state date priorità ai percorsi di collegamento con gli *hub* della mobilità: percorsi ciclabili da/per l'aeroporto, sistema di connessione tra le stazioni ferroviarie.

La rilevanza del tema è tale da prevedere anche l'attivazione di specifici tavoli di lavoro aventi come obiettivo la proposizione di soluzioni volte a dotare le stazioni e gli aeroporti di servizi per i ciclisti partendo dalle dotazioni nell'aeroporto e nella stazione di Bari.

Altro tema particolarmente significativo è quello inerente il servizio di *bike sharing*, atteso che la possibilità di noleggiare del mezzo di trasporto può rivelarsi estremamente utile per il turista in visita nelle nostre città.

Servizi aggiuntivi ma ugualmente importati sono quelli legati alla manutenzione e riparazione delle biciclette, alla vendita di accessori, alle aree di sosta attrezzate con punti ristoro e all'efficace comunicazione per la trasmissione di informazioni utili ai turisti e ai cittadini nei singoli comuni. All'interno del Patto per Bari, su richiesta dei Comuni, sono state finanziate velostazioni in prossimità delle stazioni ferroviarie, sulla falsa riga di quanto fatto dal Comune di Bari e dalla Regione Puglia. Tali progetti rappresenteranno esperienze pilota a cui potranno ispirarsi, per progetti futuri, gli altri Comuni del territorio metropolitano.



Infine, assumono rilevanza gli *infopoint* che costituiscono punti dedicati all'informazione estremamente utili per chi intende visitare luoghi di interesse artistico/culturale/naturalistico e sostare lungo i percorsi e, nell'ottica di sviluppo integrato tipica del *Modello di governance per lo sviluppo della Città metropolitana di Bari* e nel Piano strategico metropolitano, costituiscono il punto ideale di interconnessione fra il *Biciplan* e il progetto "*Terre di Bari Guest Card*", di cui si è già fatto riferimento a pag.43 della presente relazione, la cui realizzazione consentirà anche il finanziamento degli *infopoint* dislocati lungo le linee di collegamento degli attrattori culturali.

8. COMUNICAZIONE E PROMOZIONE

Il *Biciplan* metropolitano deve necessariamente essere supportato da una incisiva attività di marketing e comunicazione per indurre i cittadini all'utilizzo della bicicletta in ambito urbano e non solo. Una scelta che deve essere motivata comunicando pochi, ma importanti, concetti: la bicicletta come il mezzo più rapido in città, fa bene alla salute e alla forma fisica ed è il mezzo più economico ed ecologico.

Per avere successo, le attività promozionali della mobilità ciclabile devono seguire alcune linee strategiche fondamentali:

- **La visione generale: la mobilità sostenibile**

Una strategia promozionale per la mobilità ciclistica deve necessariamente partire da una visione generale: la mobilità sostenibile. Oltre ad una attività di promozione della mobilità ciclistica è fondamentale, allo stesso tempo, una promozione rivolta ad altri settori della mobilità sostenibile in generale, come per esempio: il trasporto pubblico, il car sharing, il bike sharing ecc..

- **Attività di immagine coordinata**

L'immagine della mobilità ciclistica è un elemento di grande importanza nella promozione della bicicletta. Tutta l'offerta della mobilità ciclistica deve essere riconoscibile in un'immagine unitaria. I vari elementi di questa immagine sono una linea grafica unitaria, un sito web monotematico, un logo accattivante, una segnaletica uniforme, anche per quanto riguarda il materiale informativo e promozionale, le mappe, la cartellonistica, la segnaletica.

- **Materiale informativo**

Necessaria è la diffusione di *depliant* promozionali (da poter scaricare anche da internet), la cui funzione è di mettere in evidenza i vantaggi della mobilità ciclistica e descrivere le varie offerte: la rete ciclabile, i punti di noleggio, i negozi di bici, le officine di riparazione, i principali parcheggi, la pianta del trasporto pubblico con i principali punti di interfaccia con la rete di mobilità ciclistica, le associazioni che si occupano della mobilità ciclistica, gli alberghi con parcheggio/noleggio bici, gli indirizzi utili in generale. Particolarmente importante è la distribuzione razionale del materiale

informativo fra i cittadini, gli alberghi, i negozi, le scuole, gli enti pubblici, ecc., in modo da garantire una diffusione mirata.

- **Campagne di sensibilizzazione**

L'obiettivo delle campagne di sensibilizzazione è di far conoscere i pregi della mobilità ciclistica a larghe fasce della popolazione e a gruppi specifici con giornate dedicate all'uso della bicicletta, ma anche con concorsi a premi e campagne di "risparmio di traffico", in analogia alle campagne già esistenti di risparmio energetico ecc..

- **Azioni promozionali specifiche per *target groups*:**

Oltre alle campagne di sensibilizzazione generalizzate vanno previste azioni promozionali specifiche per *target groups*. In altre parole va promosso l'uso mirato della bicicletta per segmenti ben precisi di utenti od utenti potenziali:

- le **scuole** di ogni ordine e grado, con un'adeguata politica di promozione della mobilità ciclistica rivolta agli alunni, insegnanti e famiglie con il supporto dei Comuni dell'area metropolitana per incentivare gli spostamenti in bici casa/scuola.

- le **aziende private e gli uffici pubblici**, per promuovere l'uso della bicicletta nei tragitti casa-lavoro dei dipendenti con azioni specifiche di *mobility management* (incentivi, premi, installazione di rastrelliere per bici, ecc.). In questo caso è importante la collaborazione attiva del organizzazione sindacali e di categoria.

- i **negozi**, per promuovere maggiormente l'uso della bicicletta negli acquisti, anche in questo caso in sinergia con i Comuni le associazioni di categoria.

- gli **impianti sportivi**, per promuovere la combinazione sport-salute-mobilità sostenibile con il sostegno delle associazioni sportive.

- il **settore del turismo** in genere per promuovere il cicloturismo, un'attività del tempo libero in fortissima crescita che deve coinvolgere oltre ai Comuni anche gli operatori turistici.

- **Attività con i media**

La collaborazione dei media nella promozione della mobilità ciclistica è di fondamentale importanza. Il piano della mobilità ciclistica, ma anche i progetti previsti e le iniziative programmate, devono trovare larga diffusione sui mezzi di informazione (quotidiani, TV, radio, siti web di informazione, agenzie di stampa).

- **Seminari, workshop e Tavoli di lavoro per la partecipazione collettiva all'attuazione e promozione del Biciplan**

Ulteriori strumenti per promuovere la mobilità ciclistica potrebbero essere seminari e workshop su aspetti particolari della mobilità ciclistica. Temi che saranno affrontati, ciclicamente, anche nell'ambito delle riunioni dei tre Tavoli di lavoro (Istituzionale, delle Associazioni e dei Giovani) istituiti nel *Modello di governance del processo di pianificazione strategica della Città metropolitana di Bari* e nelle modalità previste nel Regolamento per la partecipazione individuale e collettiva.

9. PIANO DI MONITORAGGIO

Il *Biciplan* intende contribuire ad un cambiamento culturale profondo e concreto nel modo di vedere e vivere la città e di muoversi in esse, nel modo di pensare e gestire gli spazi urbani ed extraurbani, la mobilità delle persone e dei turisti e, di conseguenza, l'assetto viario e le strade.

Una sorta di “patto” metropolitano per lo sviluppo sostenibile che richiede il raggiungimento di obiettivi misurabili e strumenti stabili di verifica.

Se fino ad oggi le infrastrutture per le biciclette potevano essere progettate in spazi residuali, il *Biciplan* metropolitano intende “pensare in grande” ed offrire nuovi e più efficaci modelli di sviluppo sostenibile progettando una nuova generazione di piste ciclabili, le ciclovie, più belle, più sicure e più confortevoli.

Tale documento *rappresenta uno degli investimenti più avanzati ed innovativi progettati dalla Città metropolitana di Bari nell'ambito della pianificazione strategica. E' il frutto di un'importante esperienza di programmazione partecipata, visto che è il risultato di una co-pianificazione ed un ascolto continuo intercorso con i Comuni del territorio e con tutte le associazioni pubbliche e private, locali e nazionali, interessate allo sviluppo della mobilità lenta.*

Il Biciplan è uno strumento di programmazione dinamico, *in fieri*, perché, proprio attraverso il regolamento sulla partecipazione adottato dalla Città metropolitana di Bari, sarà ciclicamente sottoposto ad una attività di monitoraggio e verifica da parte dei Comuni e delle associazioni interessate sulla base di una serie di indicatori e, infine, soggetto ad eventuali modifiche e/o integrazioni.

Per tale scopo sarà redatto un piano di monitoraggio, all'interno del processo di pianificazione strategica, che prevede la verifica semestrale dello stato di attuazione del *Biciplan* attraverso il popolamento di indicatori fisici di realizzazione. In aggiunta, d'accordo con le principali istituzioni scientifiche del territorio, si svilupperà un sistema di indicatori di risultato che misurino gli impatti del *Biciplan* sul contesto ambientale, sociale ed economico del territorio.

A mero titolo esemplificativo si riportano, qui di seguito, alcuni possibili indicatori:

- riduzione delle emissioni inquinanti;
- riduzione dei livelli acustici nelle aree urbane causati dal traffico stradale;
- riduzione del numero di morti e feriti negli incidenti stradali tra cui utenti della strada vulnerabili;
- incremento del numero di turisti che visitano e/o soggiornano presso gli attrattori culturali.

10. ALLEGATI AL BICIPLAN METROPOLITANO

- P.2** COROGRAFIA GENERALE
- P.3** PLANIMETRIA SU AEROFOTOGRAMMETRICO DEL SISTEMA DELLE CICLOVIE DEL WATERFRONT METROPOLITANO E DELLA CONCA BARESE
- P.4** PLANIMETRIA SU AEROFOTOGRAMMETRICO DEL SISTEMA DELLE CICLOVIE DELLE LAME: PIANA OLIVETANA, FASCIA PREMURGIANA E VALLE D'ITRIA
- P.5** PLANIMETRIA SU AEROFOTOGRAMMETRICO DEL SISTEMA DELLE CICLOVIE DELL'ALTA MURGIA
- P.6** PLANIMETRIE DI DETTAGLIO DELLE PRIORITA' ALL'INTERNO DEI TESSUTI URBANI – TAV. 1/3
- P.7** PLANIMETRIE DI DETTAGLIO DELLE PRIORITA' ALL'INTERNO DEI TESSUTI URBANI – TAV. 2/3
- P.8** PLANIMETRIE DI DETTAGLIO DELLE PRIORITA' ALL'INTERNO DEI TESSUTI URBANI – TAV. 3/3

Ing. Saverio Giuseppe CARAVELLI

Ing. Francesco CURCI

Ing. Emilia MONACO