



COMUNE DI LUCERA

# PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO E PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## PERCORSO PARTECIPATIVO PER LA REDAZIONE DEL PGTU E DEL BICIANPLAN

### Incontro con gli Stakeholders

Lucera 20/02/2023



Redazione del PGTU e del Biciplan a cura di:

S.I.P.E.T. Soc. Coop. S.r.l.

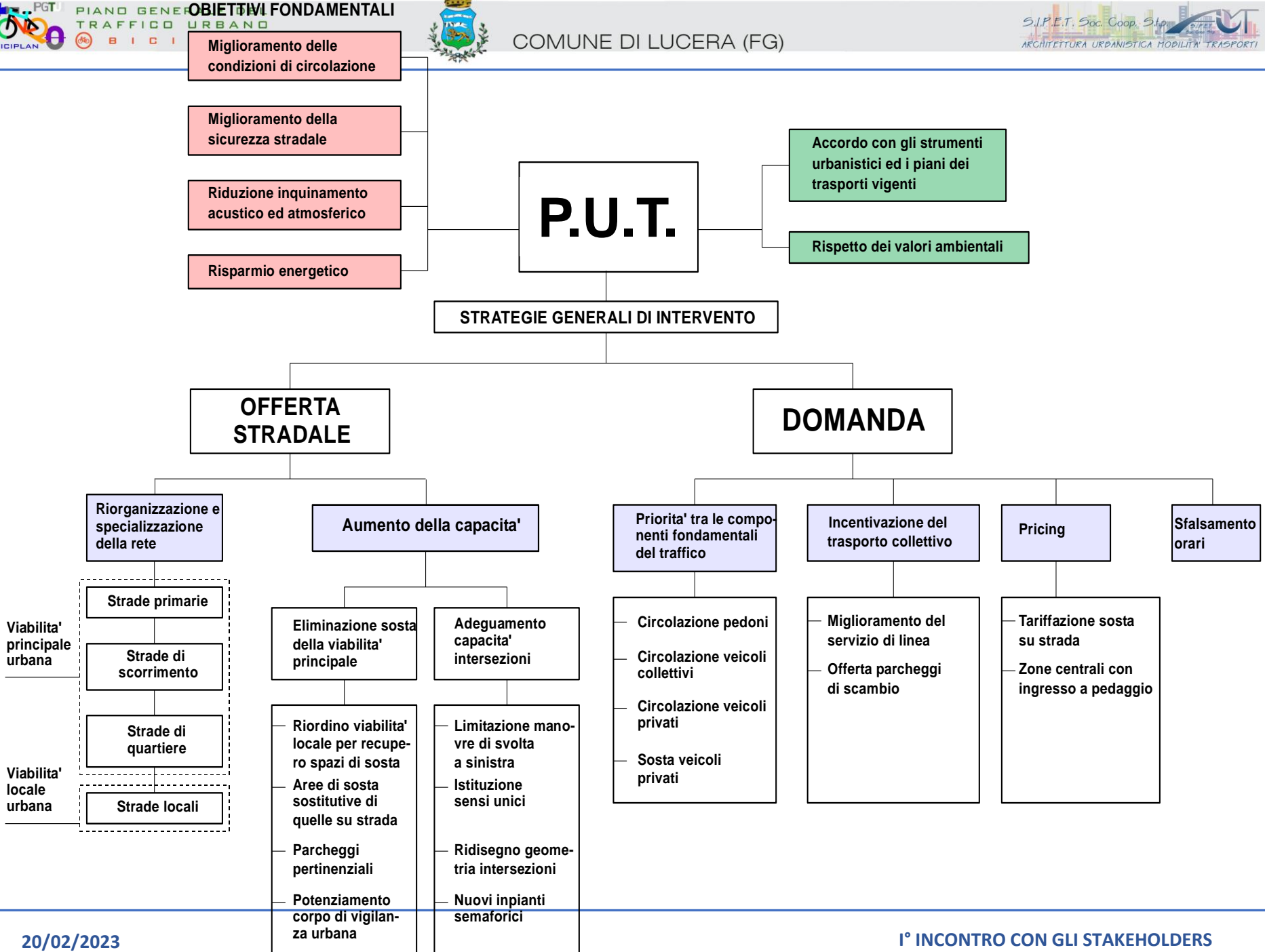


ARCHITETTURA URBANISTICA MOBILITA' TRASPORTI

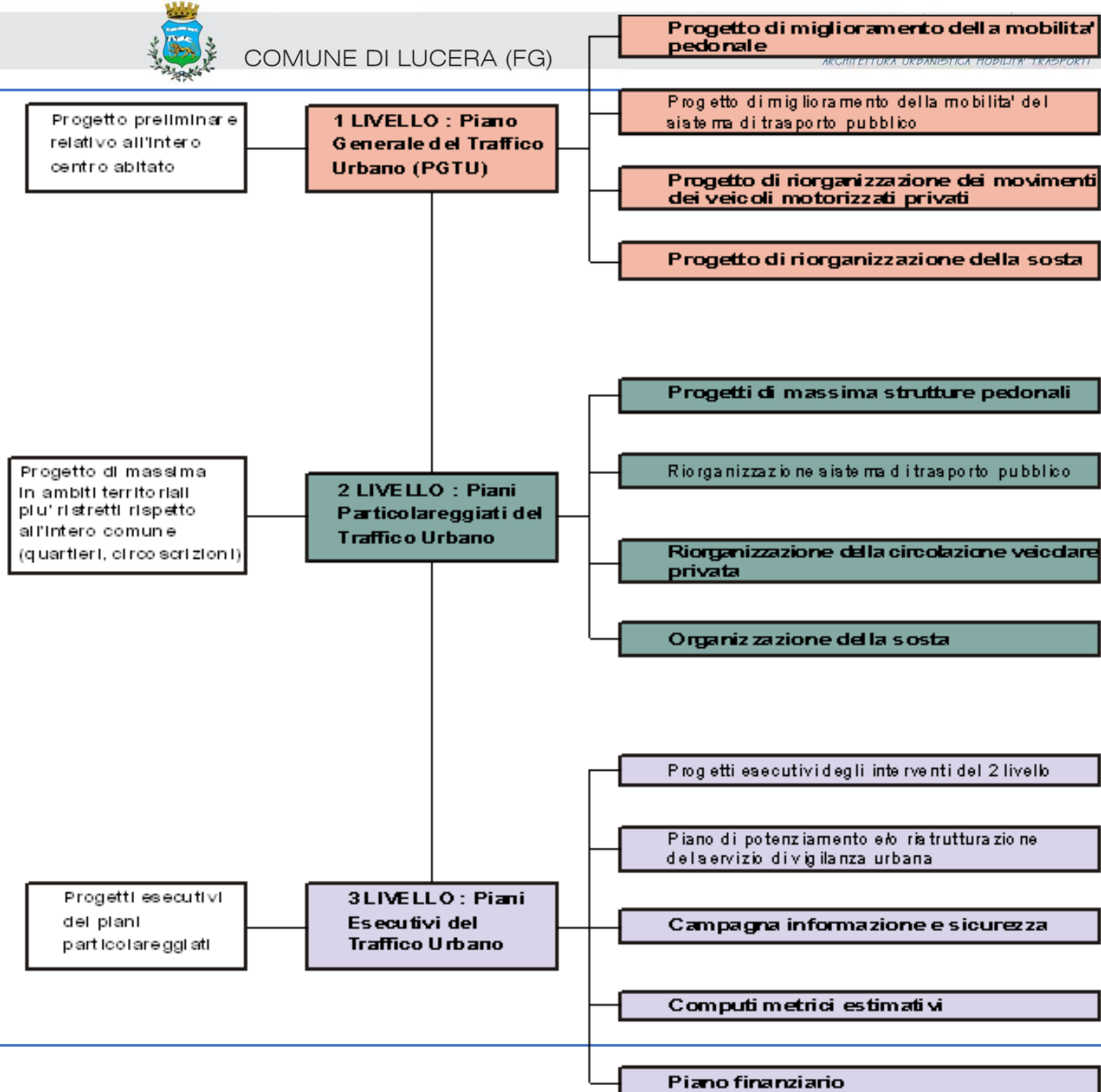
via Roma n.84 86100 Campobasso (CB)  
tel. 0875 705972 tel/fax 0875 706618 e-mail: sipet@sipet.it

## ***COS'È IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) ?***

- Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è uno strumento di pianificazione dei trasporti di breve periodo (2 anni) di **immediata realizzabilità** che mira ad ottimizzare l'esistente mediante interventi di modesto onere economico e **promuove un'accessibilità urbana diffusa e sostenibile**
- Si compone del **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)** e di una serie di **piani particolareggiati ed esecutivi**, che sono realizzati in un secondo momento per fornire un maggior dettaglio e rendere esecutive le scelte generali contenute nel PGTU.
- **Il PGTU rappresenta il 1° livello di progettazione del PUT** (piano quadro), **equivalente ad un progetto preliminare**
- **Il PGTU definisce le scelte fondamentali** per le diverse componenti della mobilità (articolazione per modalità di trasporto secondo una scala di valori)
  1. **Mobilità pedonale e ciclabile**
  2. **Trasporto pubblico**
  3. **Mobilità Condivisa**
  4. **Trasporto privato**
  5. **Sosta**



# STRUTTURA E CONTENUTI PROGETTUALI DEL PUT





Relativi al Piano della mobilita'

Progetto preliminare relativo all'intero centro abitato

**1 LIVELLO : Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**

Progetto di miglioramento della mobilita' pedonale

Migliorie generali per la mobilita' pedonale

Individuazione AP e ZTL e itinerari pedonali

Fluidificazione percorsi

Corsie riservate

Progetto di miglioramento della mobilita' del sistema di trasporto pubblico

Nodi di interscambio

Riorganizzazione linee e frequenze

Progetto della rete trasporto pubblico

Trasporto pubblico semi-collettivo

Progetto di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati

Individuazione della viabilita' principale

Schema di circolazione viabilita' principale e di attraversamento

Progetto della rete di trasporto privato

Prog. di riorganizzazione e tariffazione della sosta

Parcheggi su strada e fuori strada

Tariffaz. e/o limitaz. della sosta su strada

Progetto preliminare intersezioni critiche sulla rete principale

Progetto degli interventi di gestione della domanda

Road pricing

Sfalsamento orari

Piani per la gestione dell'emergenza

Interventi infrastrutturali

Elaborati progettuali redatti in scala da 1:25.000 a 1:5.000

# IL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA (BICIPLAN)

Il Biciplan è un piano di settore subordinato al Piano Generale del Traffico Urbano e si colloca, quindi, all'interno di un quadro di programmazione e pianificazione di più ampio respiro, che riguarda tutto il territorio di competenza, recependo quanto previsto dalla pianificazione sovraordinata.

Al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati dal PGTU, il Biciplan svolgerà un ruolo fondamentale in quanto **definirà le strategie e le azioni necessarie a promuovere ed intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane che per le attività turistiche e ricreative** e a migliorare l'efficienza, la sicurezza, la sostenibilità della mobilità urbana e la salute dei cittadini.

## IL BICICLIPLAN: QUADRO NORMATIVO E ISTITUZIONALE



L. 2 dell'11/1/2018:  
Sviluppo della mobilità in bicicletta e  
realizzazione della rete ciclistica nazionale

all'art. 6 prevede che:

“I Comuni predispongono e adottano (...) i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «BICICLIPLAN», quali Piani di Settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni (...)”.

### Codice della Strada e recenti modifiche

I recenti Decreti “Rilancio” e “Semplificazioni”, hanno introdotto dal 2020 nella normativa nazionale una serie di strumenti che consentono la rapida ed economica realizzazione di infrastrutture dedicate alla ciclabilità, già da tempo consolidati in altre paesi europei, quali : *corsie ciclabili, doppio senso ciclabile, strade ciclabili urbane E-bis, casa avanzata biciclette, strada scolastica.*



REGIONE  
PUGLIA

Linee Guida per la redazione dei Piani di  
Mobilità Ciclistica (P.M.C.) (DGR n. 1504 del  
10/09/2020)

Approvate dalla Regione Puglia con DGR n. 1504 del 10/09/2020, vogliono rappresentare uno strumento di conoscenza delle strategie e delle soluzioni più aggiornate e avanzate per lo sviluppo della ciclabilità sia in ambito urbano che extraurbano.

Si affronta il tema della separazione o condivisione della ciclabilità all'interno dello spazio urbano, definendo il ruolo del **Bicicliplan** all'interno dei PUMS.

### Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024

Predisposto dal MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) e approvato il 3 agosto 2022. Definisce il quadro degli interventi proposti e conferma, per la Regione Puglia, gli itinerari riportati nella mappa Bicalitalia 2022 con alcune integrazioni previste dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

### Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia

Adottato con la DGR n. 177 del 17/02/2020. L'obiettivo generale del PRMC consiste nell'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.

# CICLABILITA' : LE RECENTI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

Il quadro di riferimento normativo  
Legge 120 del 11 settembre 2020

- Art. 49: Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

**Modifiche al Codice della Strada, di cui di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

**«Art.2» DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE**

Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- **E -bis : Strade urbane ciclabili;**
- F - Strade locali;
- **F -bis - Itinerari ciclopedonali.**

## **E -bis**

**Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi .**

## **F -bis**

Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.



## CICLABILITA' : LE RECENTI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

- Art. 49: Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

### **Modifiche al Codice della Strada, di cui di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

#### **«Art.7» REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE NEI CENTRI ABITATI**

i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana;

i -bis) *stabilire che su strade classificate di tipo E, E -bis , F o F -bis , ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di circolazione dei velocipedi è denominata "doppio senso ciclabile" ed è individuata mediante apposita segnaletica;*

i -ter ) *consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i) , purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m.*

## CICLABILITA' : LE RECENTI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA



Corsia ciclabile  
Scheda 1



Corsia ciclabile  
per doppio senso ciclabile  
Scheda 2



Casa avanzata  
Scheda 3



Uso ciclabile di corsie preferenziali  
Scheda 4



Zona scolastica  
Scheda 5



Strada urbana ciclabile, E-bis  
Scheda 6

Fonte:FIAB

# QUADRO SINOTTICO DELL'ARTICOLAZIONE DEL PGTU E DEL BICIPLAN

## QUADRO CONOSCITIVO

- **Fase 1 – Diagnosi conoscitiva e identificazione dei problemi, analisi della pianificazione esistente e costruzione di un quadro conoscitivo**  
- rilievi di traffico, indagini sull'incidentalità e sulla sosta - con l'esecuzione di indagini dirette "sul campo" - Indagini sulla mobilità : percorsi casa-scuola, casa-lavoro - mediante questionari on-line

## CONSULTAZIONE

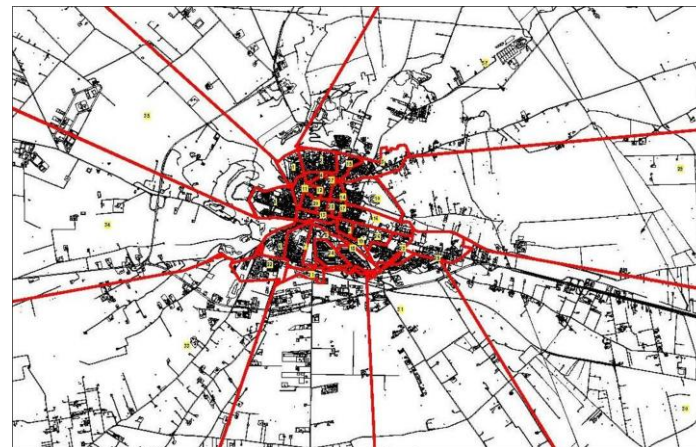
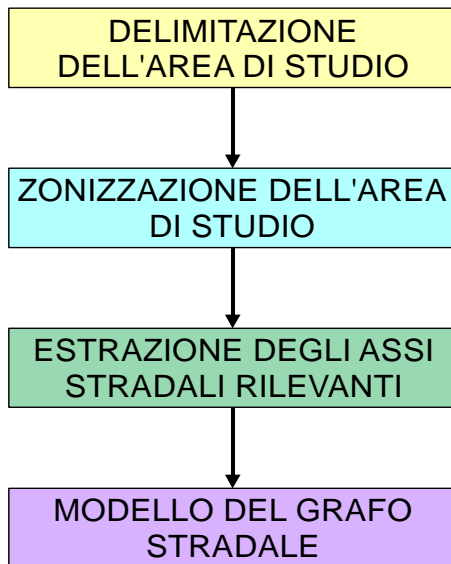
- **Fase 2 – Consultazioni per la definizione degli obiettivi, delle strategie e degli interventi definitivi**

## QUADRO PROGETTUALE

- **Fase 3 – Formulazione e valutazione degli interventi ed elaborazione del progetto**

## QUADRO CONOSCITIVO

# L'OFFERTA DI TRASPORTO



Analisi della capacità di trasporto dell'intero sistema comprendente la rete stradale, le aree di sosta ed i servizi di trasporto pubblico collettivo.

### RILEVAZIONI DELLE CARATTERISTICHE DELL'OFFERTA

- Tipologia di strada
- Tipologia di arco
- Caratteristiche geometriche
- Caratteristiche funzionali

### RILEVAZIONI DELLE CARATTERISTICHE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO COLLETTIVO

- Tipologia dei nodi
- Descrizioni delle linee
- Prestazioni e caratteristiche delle linee

### RILEVAZIONI DELLE CARATTERISTICHE DELL'OFFERTA DI SOSTA

- Capacità offerta per tipologia
- Caratteristiche della regolazione

Tale analisi è stata eseguita sull'intero territorio comunale suddiviso in zone di traffico o isole ambientali.

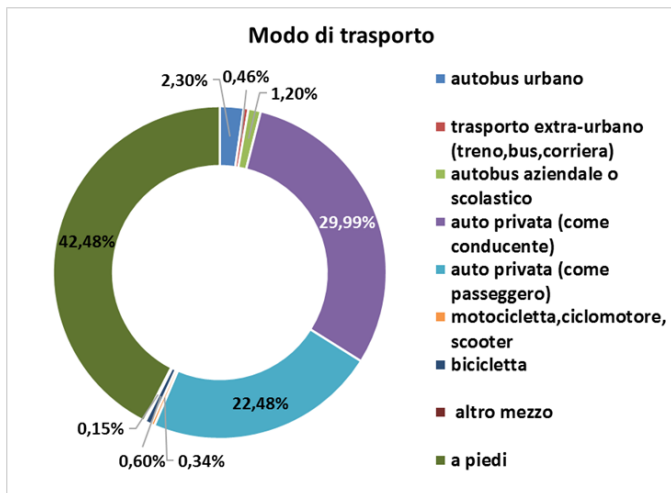




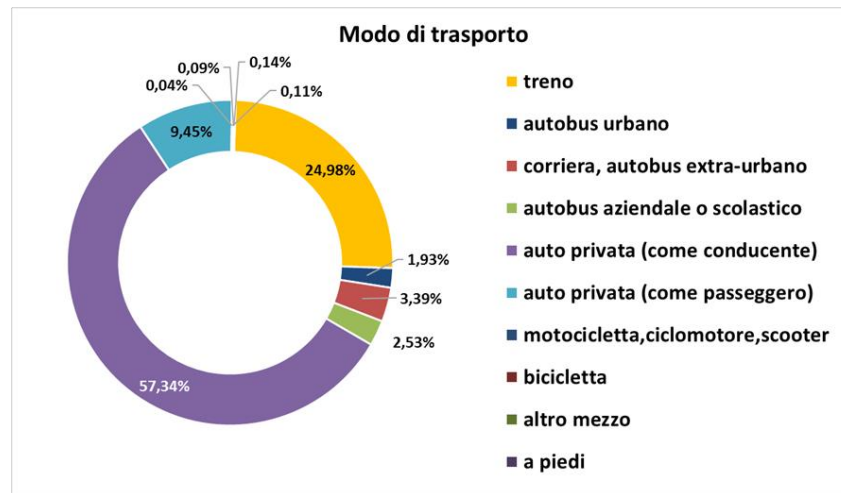
QUADRO CONOSCITIVO

# INTERAZIONE DOMANDA E OFFERTA

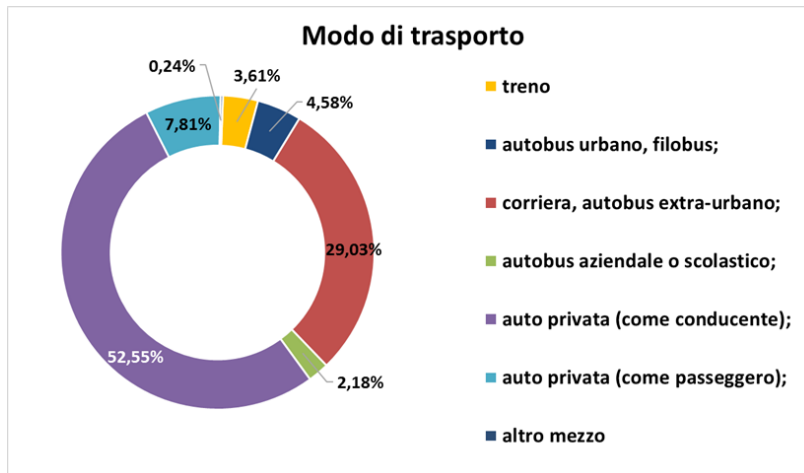
## RIPARTIZIONE MODALE



Matrice I-I



Matrice I-E



Matrice E-I

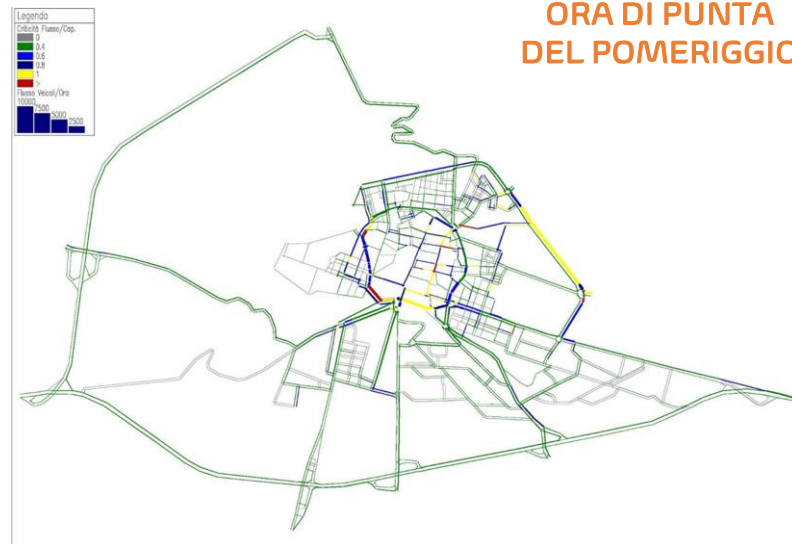
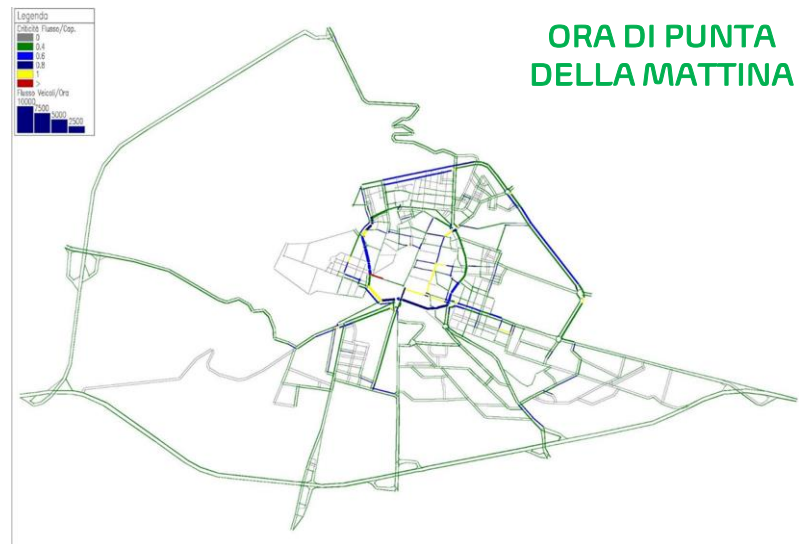
QUADRO CONOSCITIVO

# INTERAZIONE DOMANDA E OFFERTA

## IL MODELLO DI RETE E LA SIMULAZIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

ORA DI PUNTA  
DELLA MATTINA

ORA DI PUNTA  
DEL POMERIGGIO

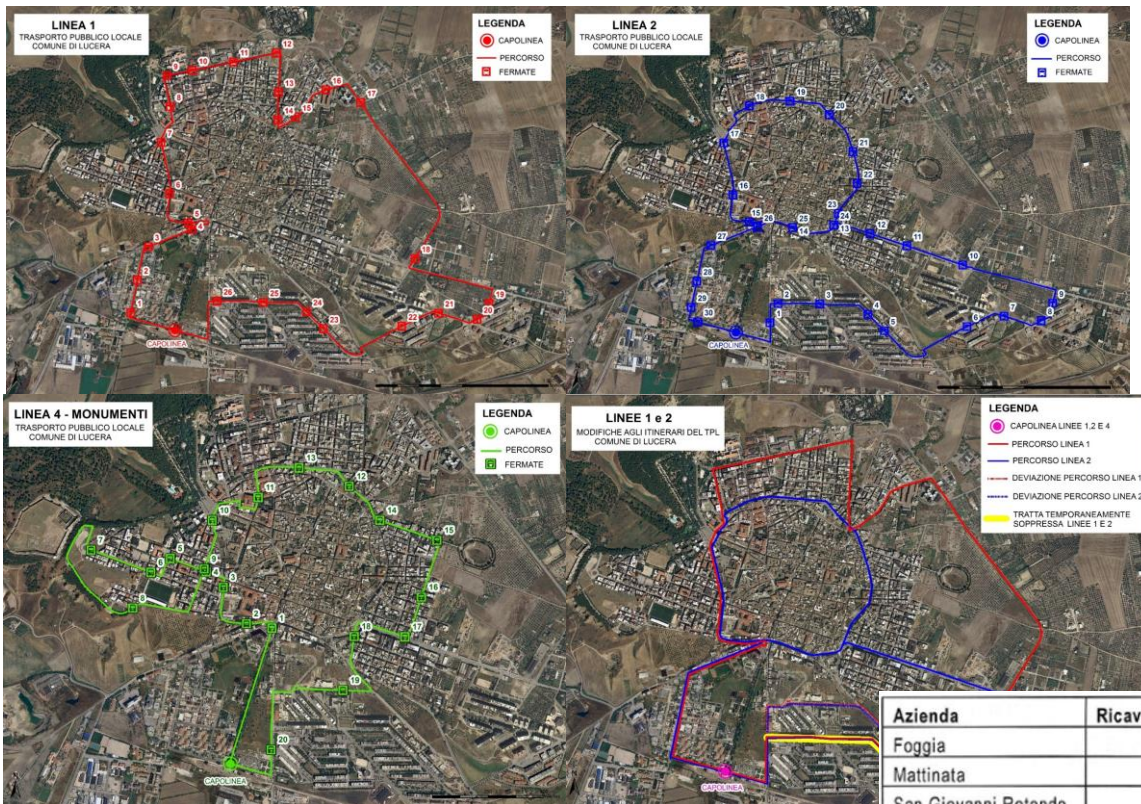




QUADRO CONOSCITIVO

# ANALISI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

## FERMATE E LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO



TRASPORTO PUBBLICO URBANO							
LINEA	TEMPO PERCORRENZA [MIN]	FREQUENZA [VEIC/H]	ORARIO PRIMA CORSA	ORARIO ULTIMA CORSA	N° LINEE MATTINO	N° LINEE POMERIGGIO	N° LINEE GIORNALIERE
1	00:30	2	05:25	21:55	17	17	34
2	00:31	2	05:25	21:55	17	17	34
4	00:25	2	08:25	19:55	9	10	19

Gli indicatori di sintesi dei contratti urbani ATO elaborati dall' ASSET della Regione Puglia nella relazione allegata alla "Determinazione dei livelli dei Servizi Minimi e della loro attribuzione territoriale", evidenziano **come Lucera sia il comune con la peggior performance del trasporto pubblico nel 2016 nella Provincia di Foggia**. L'analisi delle performance del sistema del TPL su gomma in ambito comunale, denuncia la scarsa redditività del servizio ponendosi molto al di sotto del 35%, che rappresenta il livello di copertura dei costi con i proventi da traffico.

Azienda	Ricavi/(Ricavi+Corrispettivo)	Ricavi/Passaggeri	Percorrenze/Addetti	Ricavo/Addetti
Foggia	19.30%	0.945	16'722	13'140
Mattinata	56.74%	2.286	4'000	8'000
San Giovanni Rotondo	37.07%	0.873	35'240	23'211
Manfredonia	24.62%	0.605	45'286	24'764
Monte Sant'Angelo	22.28%	0.451	45'498	10'371
San Severo	14.82%	0.559	22'045	6'520
Cerignola	10.39%	0.817	26'787	5'582
Lucera	9.11%	0.349	22'015	4'461

QUADRO CONOSCITIVO

# ANALISI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

## Rilievi sulla regolarità del servizio e sulla puntualità delle corse

DATA RILIEVO	N° CORSA	CLASSE VEICOLO	ORARIO PROGRAMMATO FERMATA (N°4) A. SANNITICA 10	ORARIO TRANSITO SU PIAZZA DEL POPOLO	ORARIO PROGRAMMATO FERMATA (n°5) PORTA CROCE 37
20/05/2019	24	A	16:59	17:04	17:01
22/05/2019	24	A	16:59	17:05	17:01
03/06/2019	24	A	16:59	17:03	17:01
20/05/2019	28	A	18:59	19:03	19:01
22/05/2019	28	A	18:59	19:10	19:01
03/06/2019	28	A	18:59	19:04	19:01

Rilievo passaggi delle corse in ritardo della Linea 1

ORARIO PARTENZA	ORARIO ARRIVO	N° CORSA	CLASSE VEICOLO*			
			RILIEVO DEL 20/05/2019	RILIEVO DEL 21/05/2019	RILIEVO DEL 22/05/2019	RILIEVO DEL 03/06/2019
7,25	7,55	5	I	I	I	I
7,55	8,25	6	I	I	I	I
8,25	8,55	7	A	I	A	A
8,55	9,25	8	A	I	A	A
11,55	12,25	14	A	I	A	A
12,25	12,55	15	I	I	I	I
12,55	13,25	16	I	I	I	I
13,25	13,55	17	I	I	I	I
13,55	14,25	18	A	I	A	I
14,25	14,55	19	A	I	A	I
17,55	18,25	26	A	I	A	A
18,25	18,55	27	A	I	A	A
18,55	19,25	28	A	I	A	A
19,25	19,55	29	A	I	A	A
19,55	20,25	30	A	I	A	A

Tipologie di veicoli utilizzati per corsa sulla Linea 1 (In rosso le corse transitanti durante le ore di punta)

DATA RILIEVO	N° CORSA	ORARIO PROGRAMMATO O FERMATA (N°17) NAPOLI - 49	ORARIO RILEVATO SU FERMATA (N°17) NAPOLI - 49	ORARIO PROGRAMMATO FERMATA (N°25) VITTORIO VENETO - 59	ORARIO TRANSITO SU PIAZZA DEL POPOLO	ORARIO PROGRAMMATO O FERMATA (N°26) APPULO SANNITICA - 11
20/05/2019	12			11:20	11:15	11:21
21/05/2019	12	11:12	11:11			
03/06/2019	12			11:20	11:14	11:21
20/05/2019	14			12:20	12:13	12:21
21/05/2019	14	12:12	12:05			
03/06/2019	14			12:20	12:11	12:21
20/05/2019	15			12:50	12:45	12:51
21/05/2019	15	12:42	12:32			
03/06/2019	15			12:50	12:43	12:51
20/05/2019	17			12:50	13:43	12:51
21/05/2019	17	13:42	13:36			
03/06/2019	17			12:50	13:41	12:51
20/05/2019	18			14:20	14:14	14:21
21/05/2019	18	14:12	14:07			
03/06/2019	18			14:20	14:12	14:21
20/05/2019	19			14:50	14:41	14:51
21/05/2019	19	14:42	14:34			
03/06/2019	19			14:50	14:45	14:51

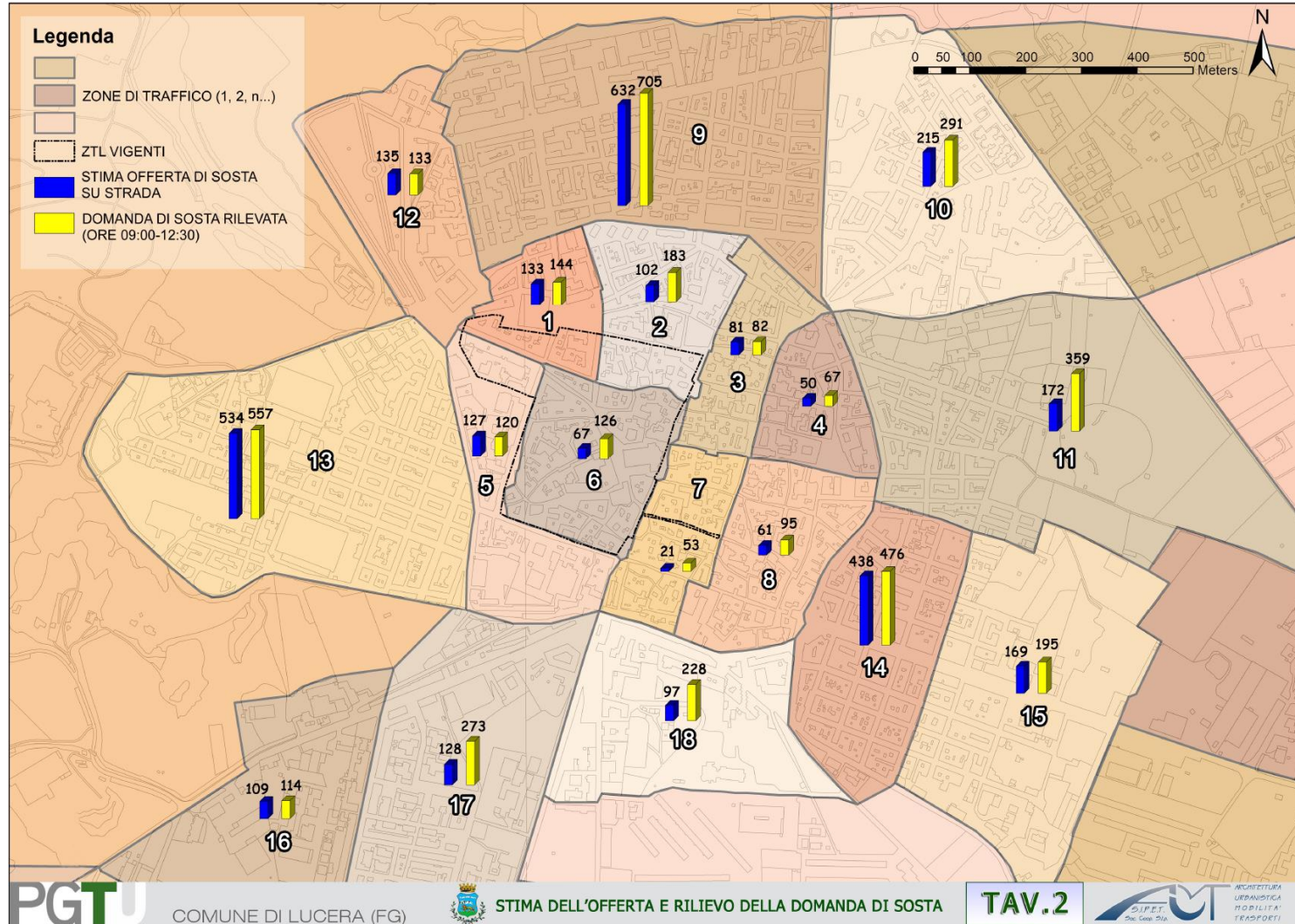
Rilievo passaggi delle corse in anticipo della Linea 2 (in viola gli anticipi superiori i 5 minuti)

DATA RILIEVO	N° CORSA	ORARIO PROGRAMMATO FERMATA (N°1) PIAZZA DEL POPOLO	ORARIO RILEVATO SU FERMATA (N°1) PIAZZA DEL POPOLO	ORARIO PROGRAMMATO FERMATA (N°18) VIA PASQUALE DI PIERNO - 8 - SCUOLA RADICE	ORARIO RILEVATO SU FERMATA (N°18) VIA PASQUALE DI PIERNO - 8 - SCUOLA RADICE
20/05/2019	2	08:57	08:57	09:17	09:11
22/05/2019	2	08:57	09:00		
03/06/2019	2	08:57	09:01		
04/06/2019	2			09:17	09:21
20/05/2019	4	09:57	09:58	10:17	10:14
22/05/2019	4	09:57	10:01		
03/06/2019	4	09:57	10:02		
04/06/2019	4			10:17	10:15
20/05/2019	5	10:27	10:25	10:47	10:40
22/05/2019	5	10:27	10:28		
03/06/2019	5	10:27	10:31		
04/06/2019	5			10:47	10:44
20/05/2019	13	16:57	17:01	17:17	17:17
22/05/2019	13	16:57	17:03		
03/06/2019	13	16:57	16:59		
04/06/2019	13			17:17	17:11

Rilievo passaggi delle corse in anticipo ed in ritardo della Linea 4 (in viola gli anticipi, in rosso i ritardi)

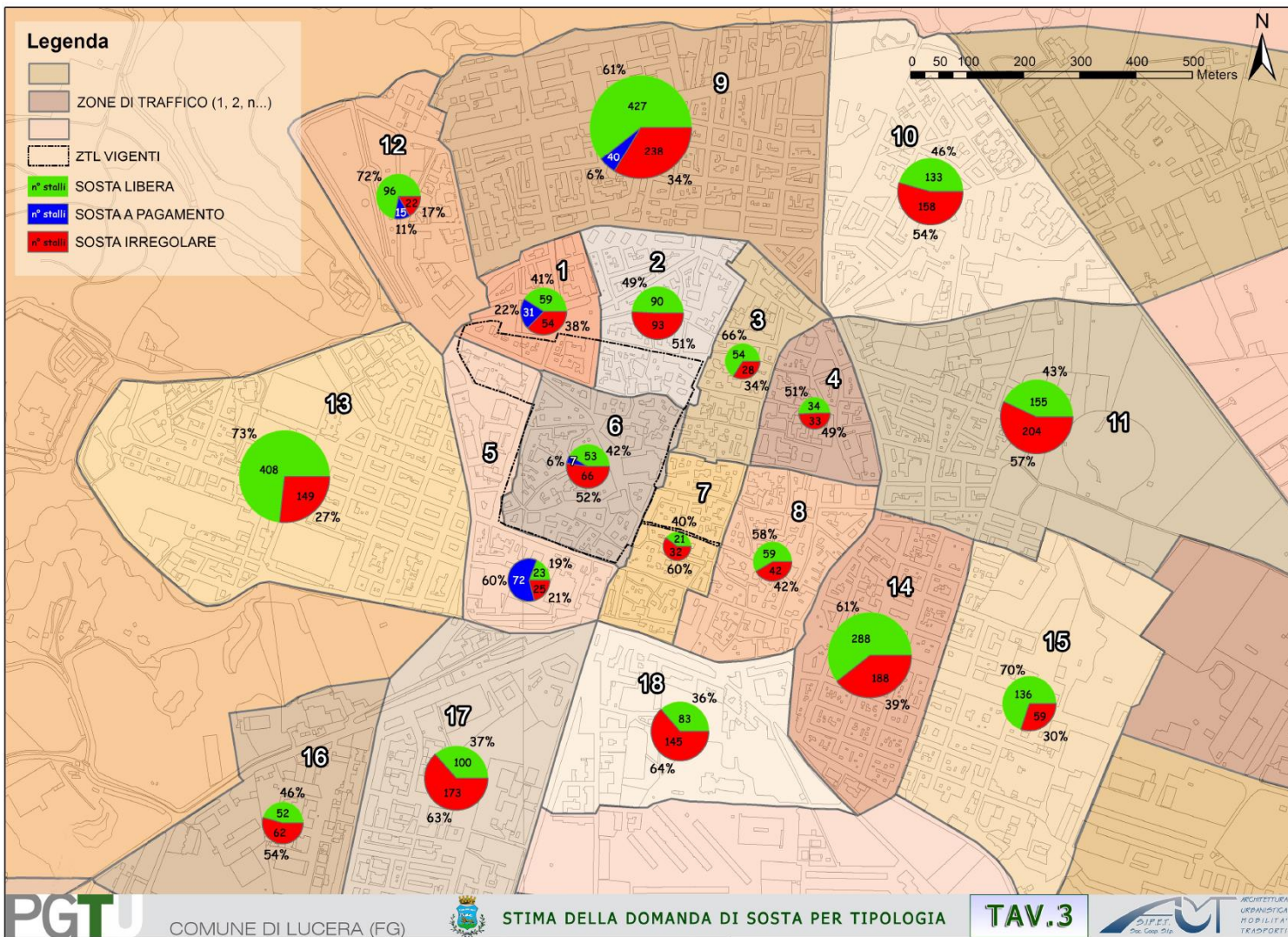
QUADRO CONOSCITIVO

# ANALISI DELLA SOSTA



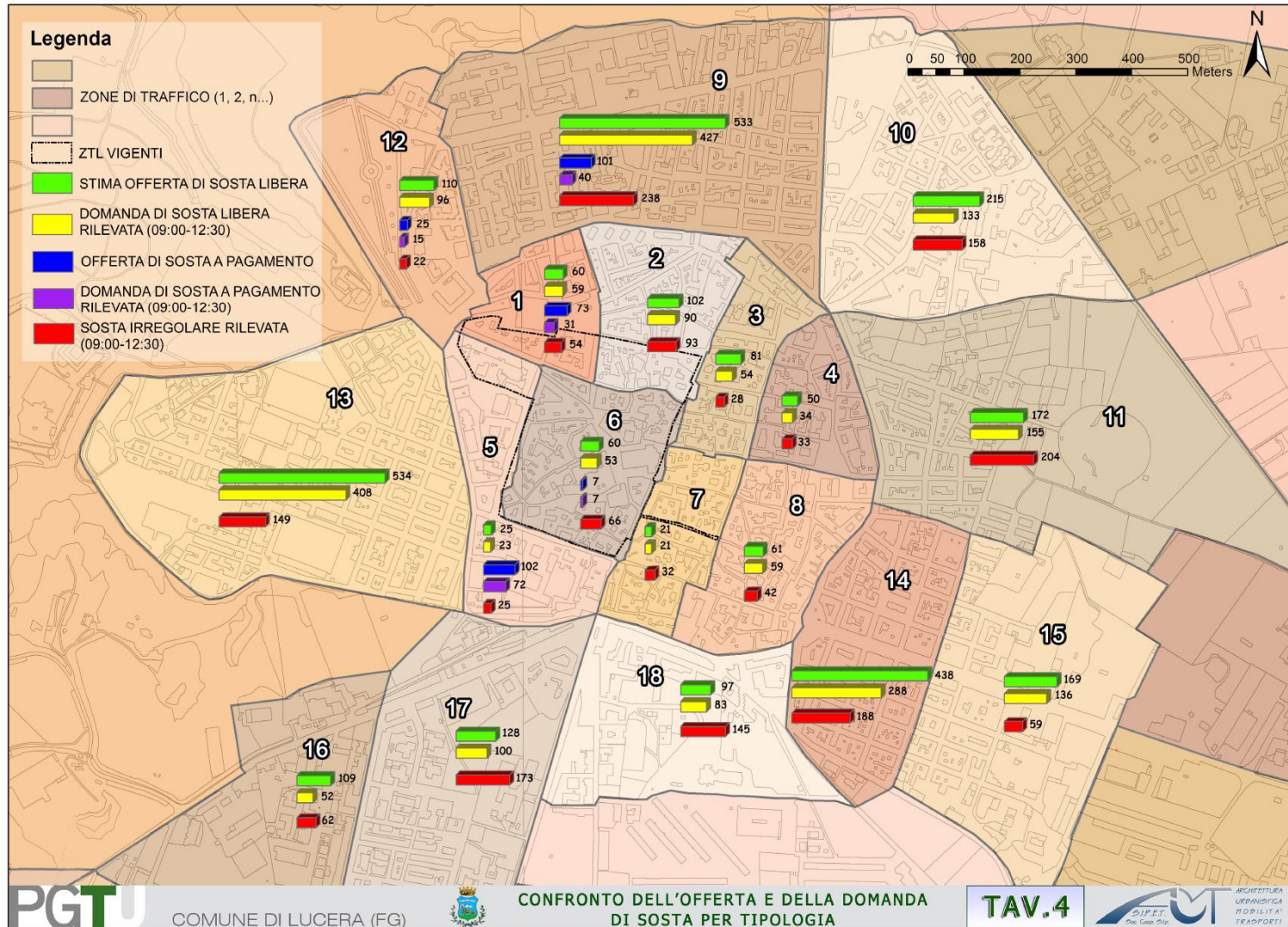
QUADRO CONOSCITIVO

# ANALISI DELLA SOSTA



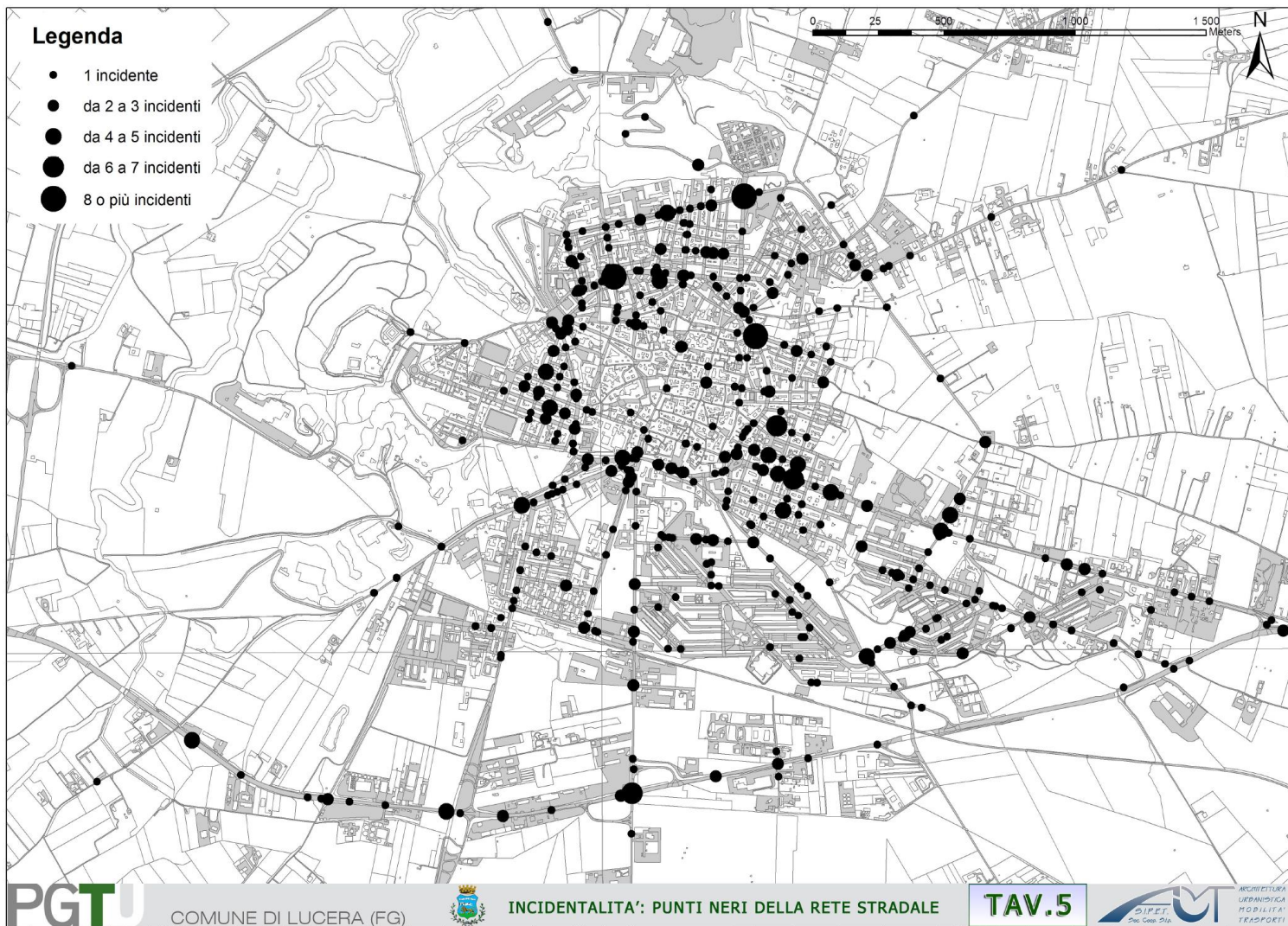
QUADRO CONOSCITIVO

# ANALISI DELLA SOSTA



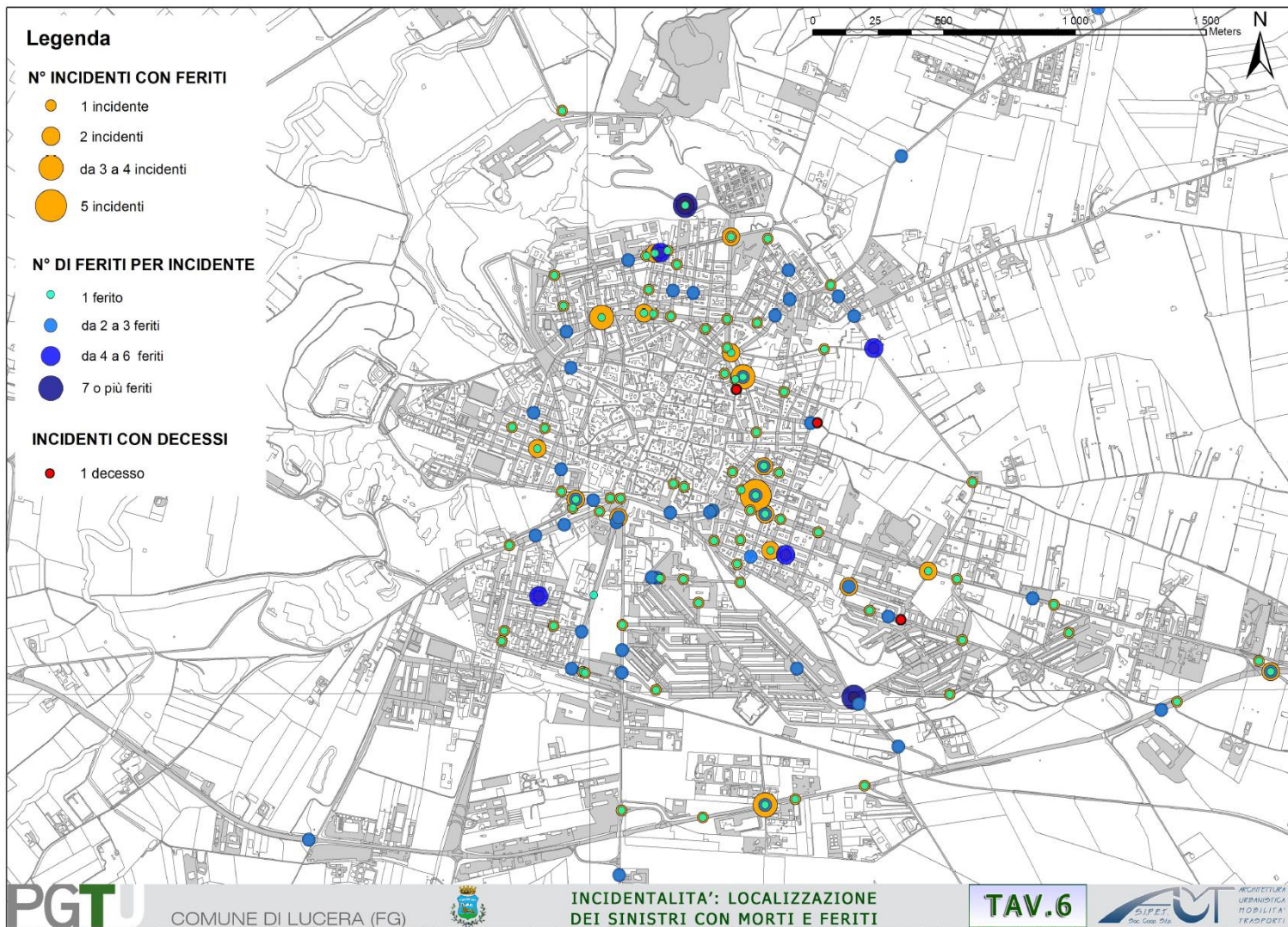
## QUADRO CONOSCITIVO

# ANALISI DELL'INCIDENTALITA'



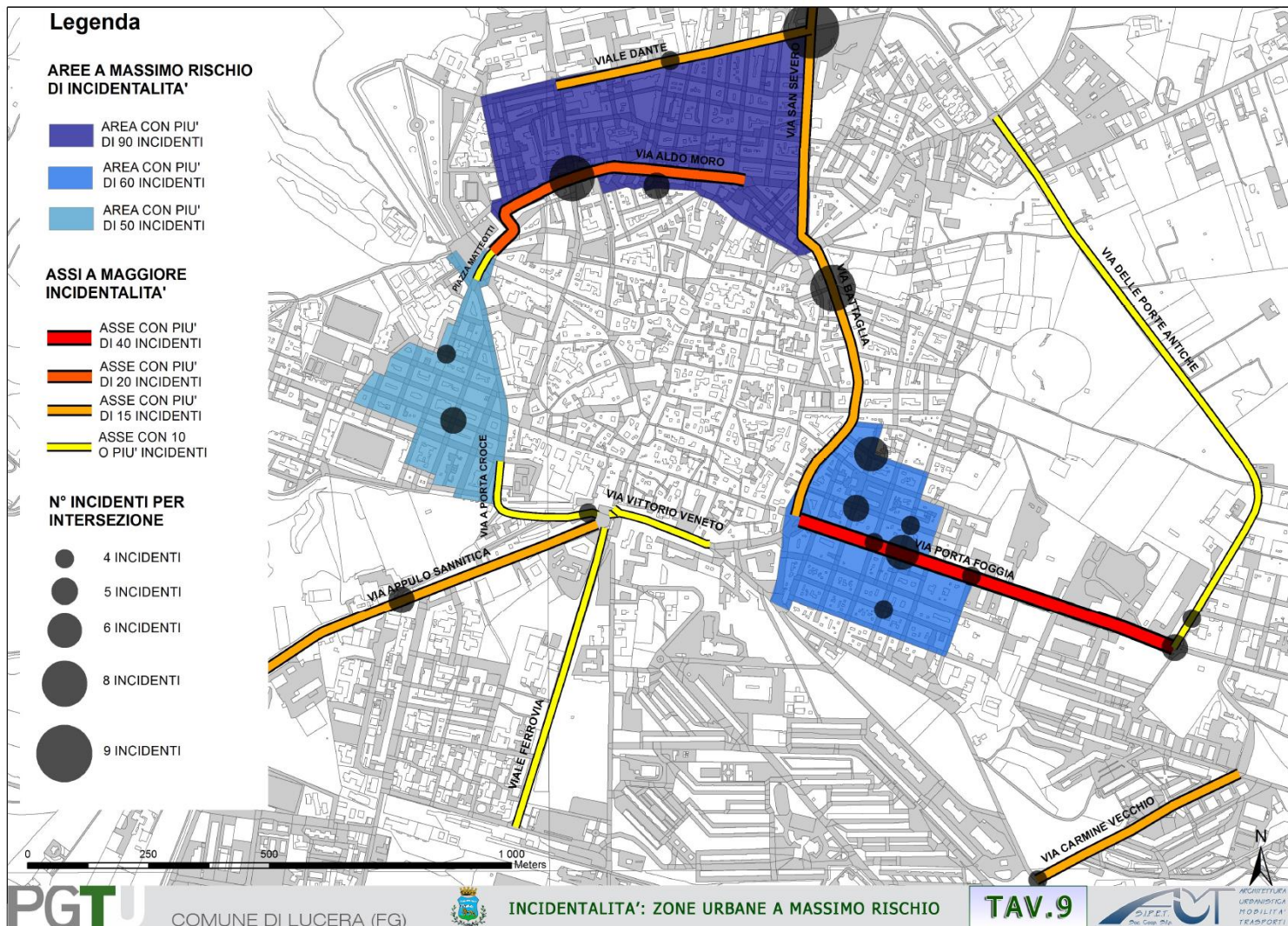
QUADRO CONOSCITIVO

# ANALISI DELL'INCIDENTALITA'



QUADRO CONOSCITIVO

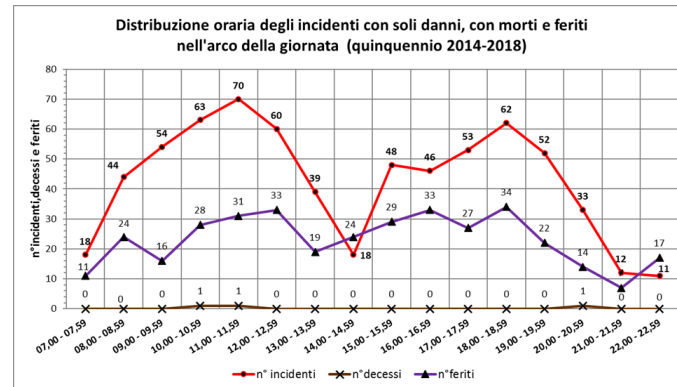
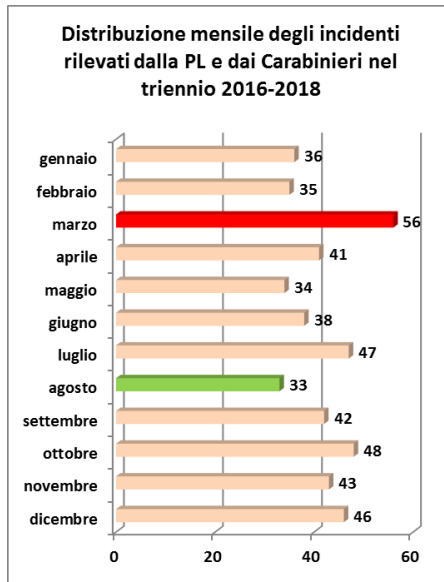
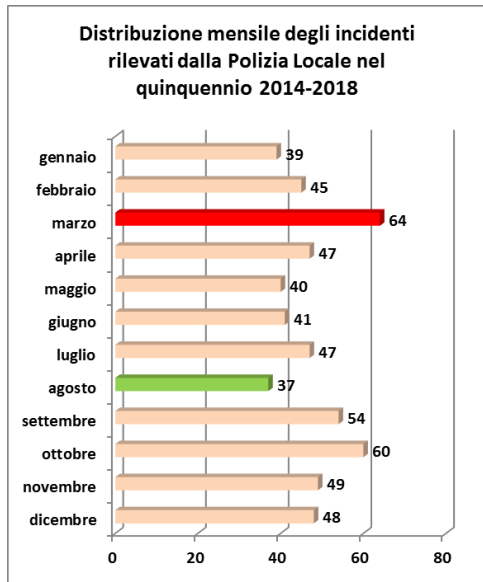
# ANALISI DELL'INCIDENTALITA'



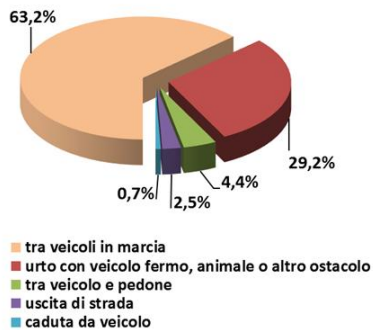


QUADRO CONOSCITIVO

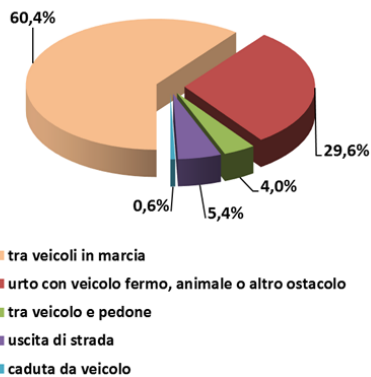
# ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ



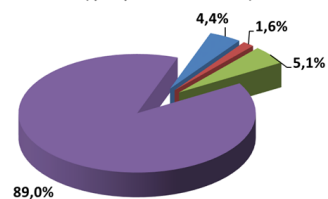
Distribuzione percentuale per natura del sinistro di incidenti rilevati dalla Polizia Locale (quinquennio 2014-2018)



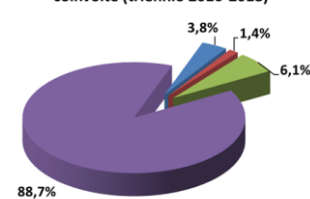
Distribuzione percentuale per natura del sinistro di incidenti rilevati dalla PL e dai Carabinieri (triennio 2016-2018)



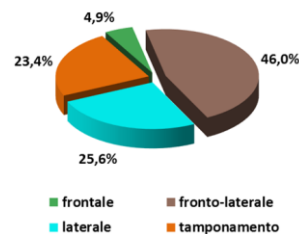
Ripartizione incidenti rilevati dalla PL classificati per tipologia di utenze coinvolte (quinquennio 2014-2018)



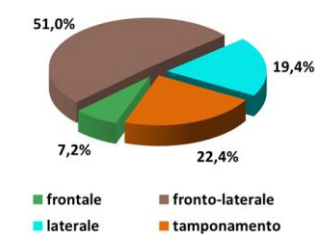
Ripartizione incidenti rilevati dalla PL e dai Carabinieri classificati per tipologia di utenze coinvolte (triennio 2016-2018)



Distribuzione percentuale per tipologia di incidenti tra veicoli in marcia rilevati dalla PL (2014-2018)



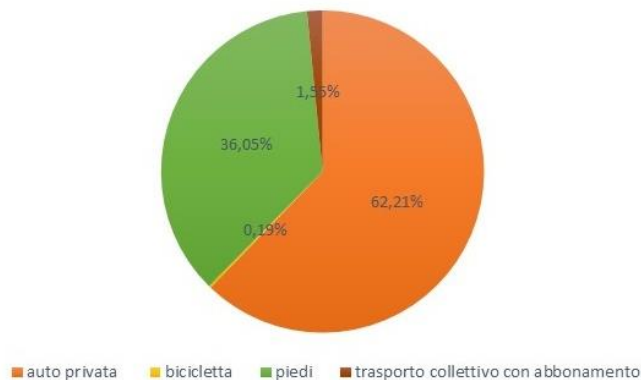
Distribuzione percentuale per tipologia di incidenti tra veicoli in marcia rilevati dalla PL e dai CC (2016-2018)



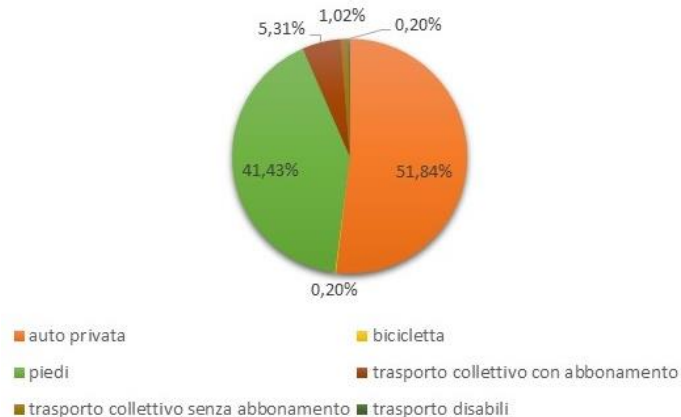
## QUADRO CONOSCITIVO

# INDAGINE SUI PERCORSI CASA- SCUOLA 1.703 interviste

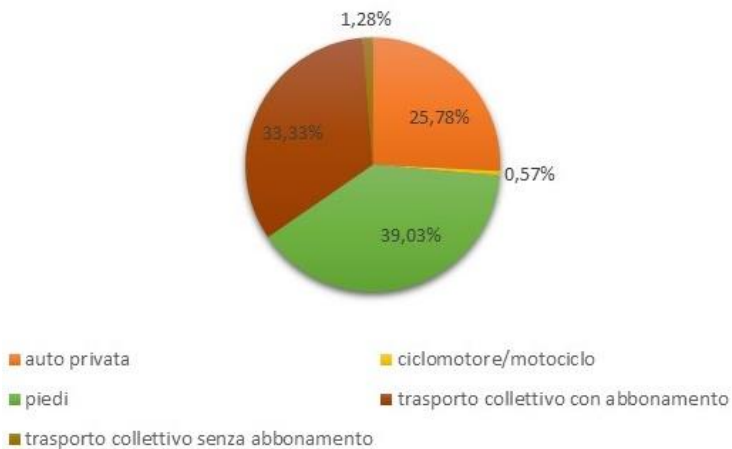
Ripartizione modale scuola primaria



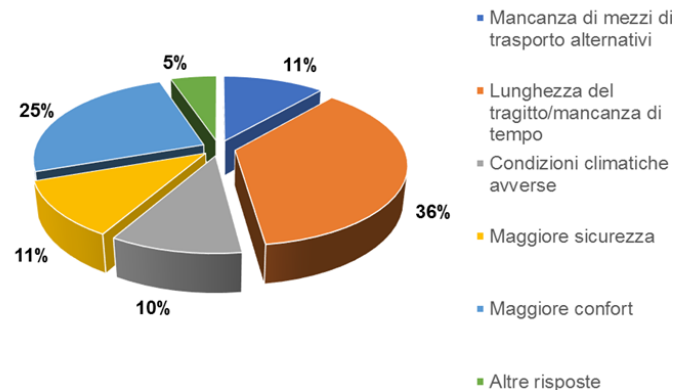
Ripartizione modale scuola secondaria primo grado



Ripartizione modale scuola secondaria di secondo grado



8. Per quale motivo si è scelto di utilizzare l'auto?



## QUADRO CONOSCITIVO

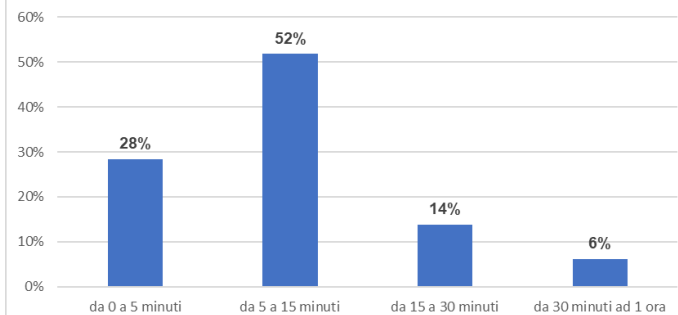
# INDAGINE SUI PERCORSI CASA- SCUOLA

## 1.703 interviste

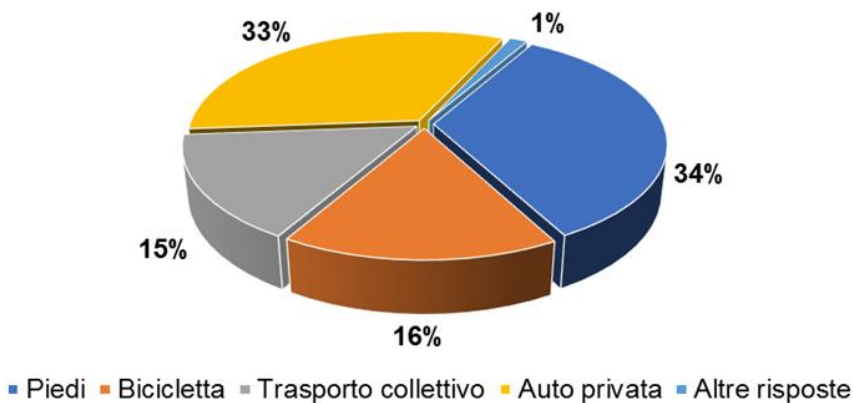
3. A quale distanza abiti dalla scuola che frequenti?



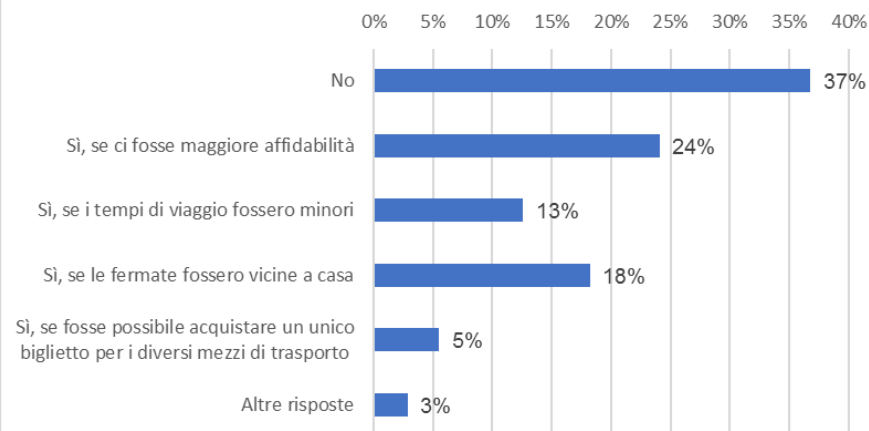
4. Quanto tempo impieghi ad arrivare da casa a scuola?



9. Come vorresti recarti a scuola?



13. Saresti disposto ad utilizzare il trasporto pubblico per andare a scuola?

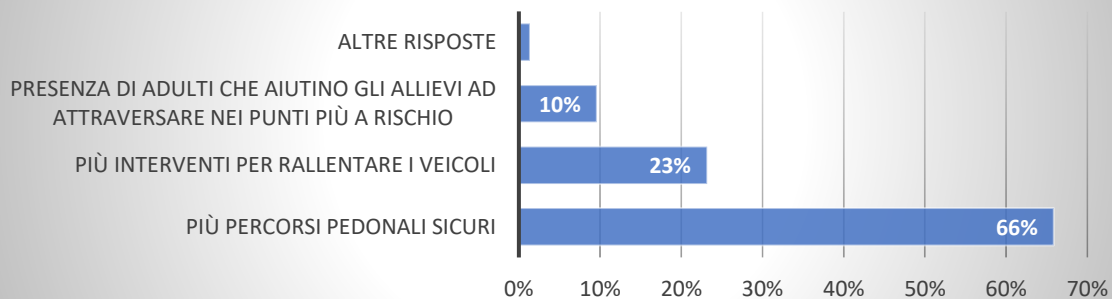


QUADRO CONOSCITIVO

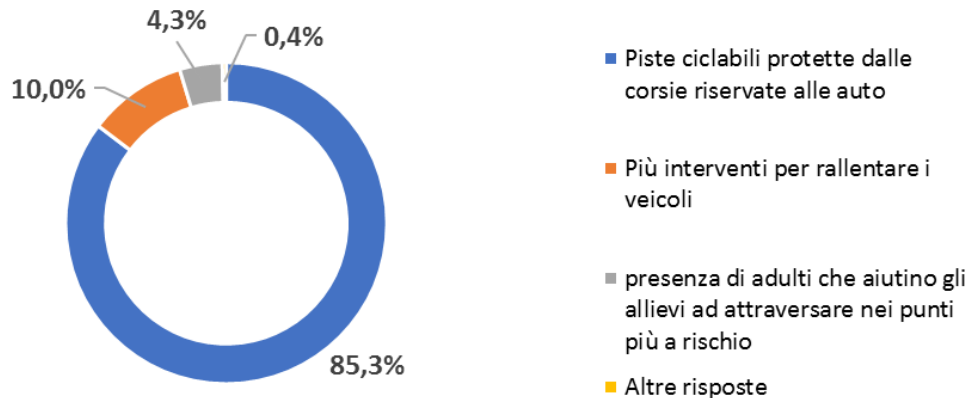
# INDAGINE SUI PERCORSI CASA- SCUOLA

## 1.703 interviste

11. Che cosa vorresti per recarti a scuola a piedi in sicurezza?



12. Che cosa vorresti per poterti recare a scuola in bicicletta in sicurezza?



## QUADRO CONOSCITIVO

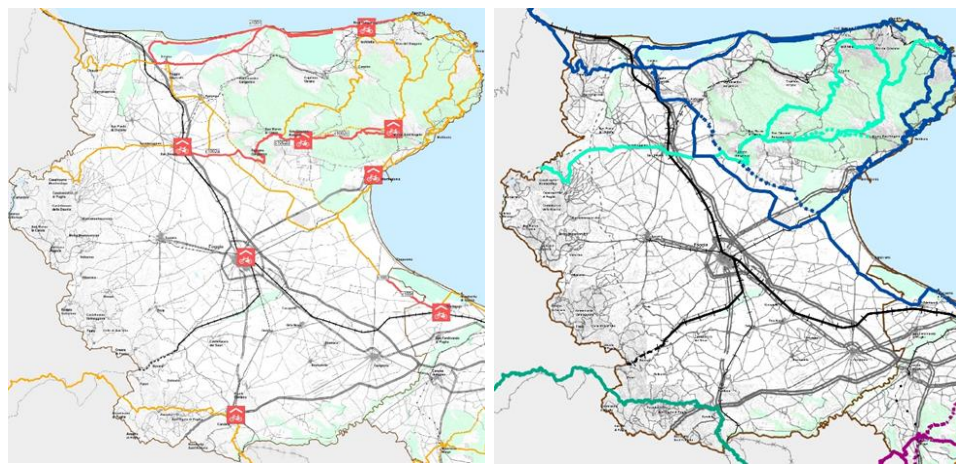
# GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA DEL BICIPLAN

### La Rete Ciclabile del Progetto Cy.Ro.N.Med. in Puglia

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
<b>Regione Puglia</b>	<b>23</b>	<b>2831,77</b>	<b>53</b>	<b>684,26</b>	<b>19</b>	<b>224,60</b>	<b>13</b>	<b>198,63</b>	<b>37</b>	<b>264,11</b>
<b>TOTALE KM. 1.653,36</b>										

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

### Il Piano Regionale dei Trasporti



Mobilità ciclistica - Tavola generale

Rete Bicalia

### Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale



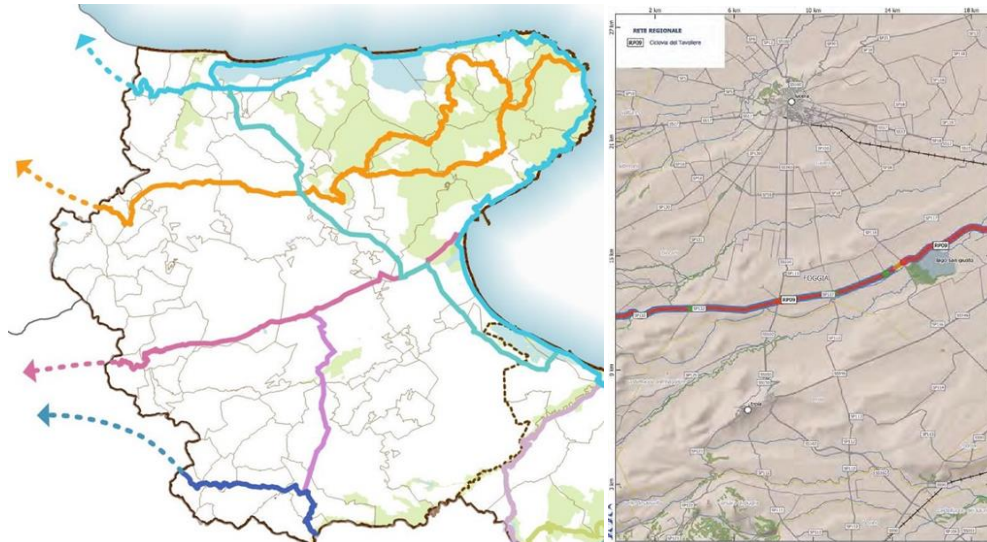
	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020	Interventi in corso di progettazione/ realizzazione - completamento previsto oltre il 2020	Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020
Blue	X		X			
Light Blue	X				X	
Green	X			X		
Light Green	X					X
Red		X	X			
Orange		X		X		
Yellow		X				X

Classificazione degli interventi previsti dal PA 2015-2019

## QUADRO CONOSCITIVO

# GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA DEL BICIPLAN

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia

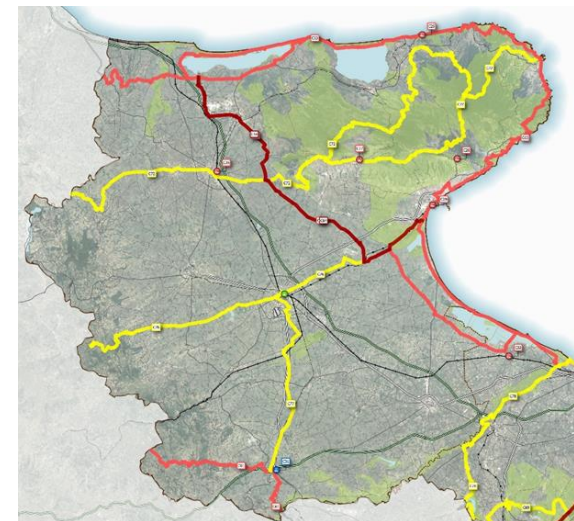


- RP01 / ID 01 | EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena
- RP01a / ID 18 | EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura
- RP02 / ID 06 | BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
- RP02a / ID 07 | BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere
- RP03 | BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP
- RP03a / ID 17 | BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP / Bretella Bari - Gioia del Colle
- RP04 / ID 10 | BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni
- RP04a / ID 16 | BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera
- RP04b / ID 02 | BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
- RP05 / ID 05 | BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano
- RP06 / ID 14 | BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari
- RP07 / ID 03 | Ciclovía Costa Merlata - Locorotondo
- RP08 / ID 04 | Ciclovía Monopoli - Alberobello
- RP09 / ID 08 | Ciclovía del Tavoliere
- RP10 / ID 09 | Ciclovía Candela - Foggia
- RP11 / ID 15 | Ciclovía Valle dell'Ofanto

Comuni intercettati  
dalla Ciclovía RP 09

INTERVENTI LINEARI per PROVINCE / COMUNI	
PROVINCE / COMUNI	SVILUPPI / COSTI SVILUPPI
<b>FOGGIA</b>	<b>84,47 km</b>
BICCARI	16,54 km
FOGGIA	20,23 km
LUCERA	16,96 km
MANFREDONIA	
ROSETO VALFORTORE	7,61 km
SAN GIOVANNI ROTONDO	3,37 km
SAN MARCO IN LAMIS	1,71 km
<b>totale SVILUPPI / COSTI</b>	<b>84,47 km</b>

Il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030



## LEGENDA

### Interventi

- Ciclovie parzialmente finanziate dal PNRR/ FC (Orizzonte temporale 2026) previste dal PRMC
- Opere prioritarie (Orizzonte temporale 2030) previste dal PRMC
- Ciclovie complementari scenario evolutivo Oltre il 2030 previste dal PRMC
- Ciclovie esistenti
- Velostazioni esistenti
- Velostazioni recepite dal PRMC e finanziate da fonti pregresse (orizzonte temporale di attuazione 2030) previste dal PRMC
- Velostazioni prioritarie recepite dal PRMC (Orizzonte temporale 2030) previste dal PRMC

### Rete stradale

- Strada Extraurbana di tipo A
- Strada Extraurbana di tipo B
- Strada Extraurbana di tipo C
- Strada Extraurbana di tipo F
- Altra viabilità

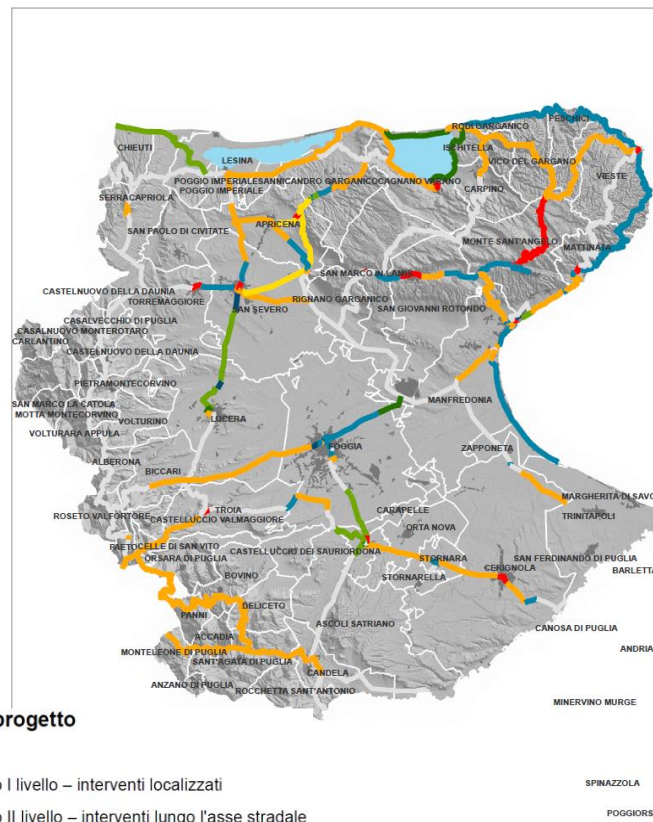
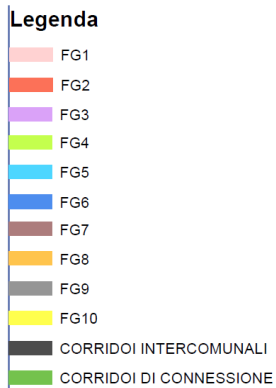
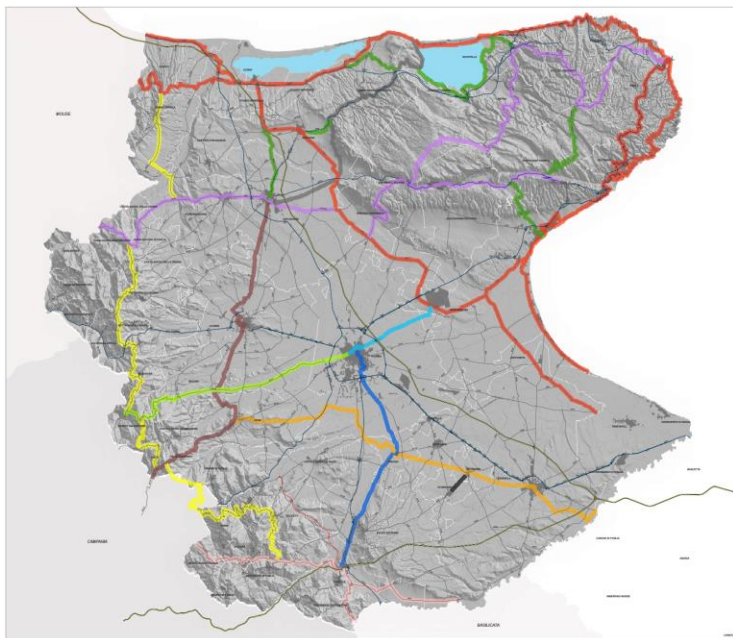
### Rete Ferroviaria

- Doppio Binario Elettrificato
- Singolo Binario Elettrificato
- Doppio Binario non Elettrificato
- Singolo Binario non Elettrificato
- Binario Dismessio

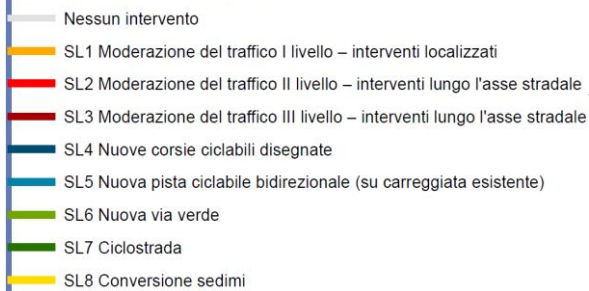
## QUADRO CONOSCITIVO

# GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA DEL BICIPLAN

## Il Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale



**Gli interventi strutturali di progetto**



Il PMCP con il codice convenzionale FG4 – FG5 ha individuato la “Ciclovìa dai Monti Dauni al Mare”. L'itinerario si compone di due tronchi funzionali: FG4 da Roseto a Foggia e FG5 da Foggia a Siponto. Tale tracciato è confluito nell'itinerario regionale RP 09 Ciclovìa del Tavoliere previsto dal PRMC.

## QUADRO CONOSCITIVO

# CRITICITA'

**Accessibilità con il Trasporto Pubblico Locale:** la domanda di TPL nel Comune di Lucera è scarsa e molto al di sotto della media nazionale, **non raggiungendo nemmeno il 2,5% della mobilità sistematica urbana.**

In sintesi, il servizio di TPL urbano, benché consistente in termini di numero di corse offerte, non è percepito come valida alternativa all'auto privata e risulta quindi scarsamente utilizzato.

Le ragioni del sottoutilizzo del trasporto pubblico locale urbano sono da imputare:

- all'assenza di capillarità del servizio;
- ad un programma di esercizio che nell'organizzazione degli orari delle corse non considera le condizioni del traffico e le esigenze di spostamento dei cittadini (gli intervalli tra le corse nelle ore di punta è uguale a quello delle ore di morbida per le linee 1 e 2);
- alla bassa frequenza delle corse durante gli orari di maggior domanda;
- all'utilizzo di un numero ed una tipologia di mezzi non adeguati durante le ore di punta;
- all'eccessiva lunghezza relativa dei percorsi in rapporto alla contenuta area di sedime del centro urbano;
- al frequente anticipo dei mezzi alle fermate sull'orario programmato (linea 2) che causa all'utenza la percezione di scarsa affidabilità del servizio;
- a sovrapposizioni dei percorsi delle linee e dunque a corse quasi completamente prive di utenza a bordo;
- scarsa accessibilità e mancanza di comfort alle fermate (assenza di pensiline);
- assenza di restrizioni o limitazioni all'accesso delle auto private nelle zone urbane centrali;
- assenza di bigliettazione unica per le varie tipologie di trasporto pubblico;
- assenza di adeguate politiche tariffarie della sosta che incentivino lo scambio modale;

Per tutte le motivazioni sopra esposte, unite alle difficoltà sofferte dalla mobilità pedonale a causa dell'assenza di sicurezza e di percorsi pedonali protetti, si può affermare che il servizio non risponde alle esigenze di mobilità dei cittadini.

Risulta fondamentale ai fini del raggiungimento degli Obiettivi del PGTU di riequilibrio della ripartizione modale a favore di modalità di trasporto alternative all'auto privata, rendere il TPL maggiormente efficiente ed appetibile, alla luce delle preferenze espresse dal **16,7% dei cittadini** (interviste del Rapporto sullo stato dell'ambiente) e dal **14,2% degli studenti** (Questionari sulla mobilità del presente Piano) che attualmente si muovono con l'auto privata, ma si dichiarano disponibili ad utilizzare il trasporto pubblico.



## QUADRO CONOSCITIVO

### CRITICITA'

**Mobilità pedonale:** non è sufficientemente diffusa, in particolare nelle aree non centrali, dove si tende all'utilizzo dell'automobile o del motociclo anche per brevi distanze.

La presenza di marciapiedi inadeguati o la loro assenza in alcune porzioni del centro urbano non favorisce lo sviluppo di una mobilità "attiva" ed inoltre la sosta irregolare spesso occupa i percorsi dedicati ai pedoni, provocando una percezione di insicurezza all'utenza.

Gli incidenti con coinvolgimento di pedoni registrati sulla Circonvallazione che perimetra il Centro Storico impongono la previsione di interventi rivolti alla **riprogettazione degli attraversamenti e alla riorganizzazione di percorsi pedonali sicuri e protetti, considerata l'alta percentuale di studenti che attualmente effettua il percorso casa-scuola a piedi (38,8%)**.

La criticità prevalente riguarda la mancata estensione delle Z.T.L. a tutto il Centro Storico, già prevista nelle precedenti stesure del P.G.T.U. e nei Piani Particolareggiati ed Esecutivi, che avevano indicato un'attuazione graduale, per fasi, strettamente legata alla preventiva realizzazione di aree esterne dedicate esclusivamente alla sosta.

L'auspicato incremento della quota di utenza sul trasporto pubblico determinerà un inferiore utilizzo del trasporto privato favorendo la riduzione del fabbisogno di aree per la sosta dei veicoli.

**Mobilità ciclistica:** l'assenza di una rete 'ciclabile' ben strutturata e completa, composta sia di percorsi protetti (vere e proprie piste ciclabili) che di corsie preferenziali e di strade ad alta compatibilità ciclistica (zone 30), costituisce un deterrente all'utilizzo della bicicletta per spostamenti di tipo sistematico, scelta che potrebbe contribuire a innalzare il livello di vivibilità dell'ambiente urbano, oltre che rappresentare anche un importante incentivo alla frequentazione turistica della città.

Anche per lo sviluppo della mobilità attiva in bicicletta, la sosta irregolare rappresenta un ostacolo, in quanto occupa spazi che potrebbero essere utilizzati per i percorsi ciclabili, nonché un elemento di rischio poiché riduce la visibilità in particolare in prossimità delle intersezioni.

E' opportuno rilevare che nella rete ciclabile continua in sede mista intorno al Centro Storico di Lucera disegnata dal P.U.G, non sono stati presi in considerazione gli spostamenti sistematici giornalieri, cioè casa-scuola e casa-lavoro, che necessitano di percorsi più brevi e diretti.

Gli interventi di Piano saranno rivolti al ridisegno della rete ciclabile o di zone promiscue a pedonalità e ciclabilità privilegiata, che tenga conto di tutti gli spostamenti, sia di quelli sistematici giornalieri che di quelli turistico-culturali e del tempo libero.

## QUADRO CONOSCITIVO

### CRITICITA'

**Organizzazione funzionale della rete viaria:** esiste una commistione tra i vari livelli della rete stradale, che in alcuni percorsi crea situazioni di congestione e di pericolo, in particolare per la sicurezza degli utenti deboli.

Criticità si riscontrano sulla circonvallazione del Centro Storico, che presenta tratti con caratteristiche eterogenee e numerose intersezioni con interferenze della sosta irregolare e delle fermate del TPL in aree non dedicate. Difatti proprio su quest'asse, nello scenario dello stato attuale nelle ore di punta della sera, si è riscontrato il maggiore grado di congestione (Flusso/Capacità) della rete viaria.

In riferimento all'analisi dell'incidentalità effettuata per il quinquennio (2014-2018) la tavola n° 9, che mostra gli assi e le aree a massimo rischio di incidentalità, rappresenta la fotografia dell'attuale situazione critica che riguarda molti assi viari del centro urbano di Lucera.

Inoltre la tavola n° 8 mostra chiaramente la presenza di un notevole numero di incidenti *“tra veicolo in marcia che urta ostacolo accidentale o animale”* su alcune strade del Comune di Lucera; in particolare sulla S.S. n° 17 a sud, su viale Dante e viale 8 Marzo a nord e su viale delle Porte Antiche ad est. Inoltre esiste un'incidentalità diffusa nei quartieri Lucera 2 e Lucera 3.

In conclusione le criticità riscontrate sono:

- **Alto grado di congestione** nell'ora di punta della sera delle seguenti strade: via Napoli, viale Aldo Moro, via a Porta Croce, via Vittorio Veneto e viale delle Porte Antiche;
- **Elevato rischio di incidentalità** delle seguenti strade: via Porta Foggia, viale Aldo Moro, viale Dante, via S. Severo, via N. Battaglia, via Appulo Sannitica, via Carmine Vecchio, viale delle Porte Antiche, via Vittorio Veneto, via a Porta Croce e viale Ferrovia;
- **Organizzazione incoerente della circolazione** nelle seguenti aree a massimo rischio: zona Nord (compresa tra viale Dante, viale Aldo Moro e via S. Severo), zona Est (compresa tra via N. Battaglia e via Porta Foggia) e la zona Ovest (compresa tra via a Porta Croce, via Napoli, piazza S. Leonardo Murialdo e via Suburgale Castello);
- **Assenza di una gerarchia ben definita degli assi della rete stradale del centro urbano;**
- **Degrado degli elementi della sede stradale**, che è causa di incidenti, delle seguenti strade: viale Dante, viale delle Porte Antiche e S.S.,. 17.

## QUADRO CONOSCITIVO

# CRITICITA'

**Sosta:** Attualmente l'offerta di sosta all'interno dell'area di indagine soffre di una disciplina eterogenea caratterizzata da incontrollati fenomeni di sosta non regolamentata, soprattutto lungo le strade secondarie. Lungo tali strade la sosta pertinenziale appare eccessivamente sbilanciata verso la sosta sulla pubblica strada.

Inoltre, le aree centrali sono sottoposte ad una saturazione dell'offerta di sosta che determinano una costante presenza di sosta vietata o irregolare ed il conseguente intralcio alla circolazione veicolare. Ad aggravare la congestione delle aree centrali contribuisce il traffico parassita generato dai veicoli in cerca di parcheggio.

Per quanto riguarda il **Centro Storico**, a seguito dei rilievi sul campo effettuati, le criticità riscontrate sono:

- Il parziale utilizzo dell'offerta, sia della sosta libera (in media 85%) che di quella a pagamento (in media 60%);
- Presenza di una notevole quota di sosta irregolare pari a circa il 42% della domanda totale;
- Oltre ¼ della domanda di sosta (27%) non è soddisfatta;
- Mancanza di aree a parcheggio dedicate e di sosta di interscambio con il trasporto pubblico.

Per quanto riguarda invece le aree esterne al Centro Storico (da zona n° 9 a zona n° 18) le criticità riscontrate sono:

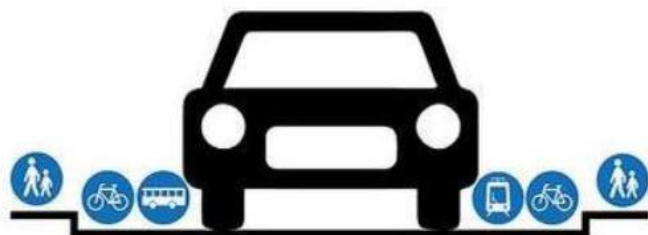
- Il minor utilizzo medio dell'offerta, sia della sosta libera (in media 75%) che di quella a pagamento (in media 44%) rispetto al Centro Storico;
- Presenza di una notevole quota di sosta irregolare pari a circa il 42% della domanda totale, come quella del C.S.;
- Quasi un ¼ della domanda di sosta (21%) non è soddisfatta.

Complessivamente per tutto il Centro Urbano (Centro Storico ed aree limitrofe), abbiamo un'offerta totale di circa 3.270 posti auto ed una domanda di circa 4.200 p.a. Di conseguenza la domanda di sosta non soddisfatta è pari mediamente a circa il 22%.

Gli interventi di Piano dovranno essere rivolti alla riorganizzazione delle politiche di sosta.

# E' NECESSARIO CAMBIARE IL PARADIGMA DELL'ORGANIZZAZIONE DELLO SPAZIO URBANO!

**Cambiando la distribuzione dello spazio urbano è possibile cambiare le abitudini delle persone**



Com'è la città



Come dovrebbe essere



T-Intersection  
Photos: City of Sydney

## ESEMPI DI INTERVENTI POSSIBILI DIFFONDERE LA CULTURA DELLA BICICLETTA

### Zone e strade 30

La realizzazione di **Zone 30**, che dovrà essere oggetto di specifica progettazione, prevede:

1. la chiara **individuazione di “porte” di ingresso**, al fine di segnalare all’automobilista in transito la natura della zona;
2. l’**allontanamento** (o la significativa) riduzione **dei flussi veicolari di attraversamento**;
3. la definizione di interventi di **ridisegno della sezione stradale** tali da rendere non praticabile raggiungere velocità superiori ai limiti stabiliti;
4. l’individuazione delle **centralità dello spazio pubblico** da riorganizzare come luogo di incontro;
5. la **gerarchizzazione** della rete stradale.



# BUONE PRATICHE IN ITALIA



Reggio Emilia



Villafranca di Verona



Verona



Schio



Mestre



Bergamo

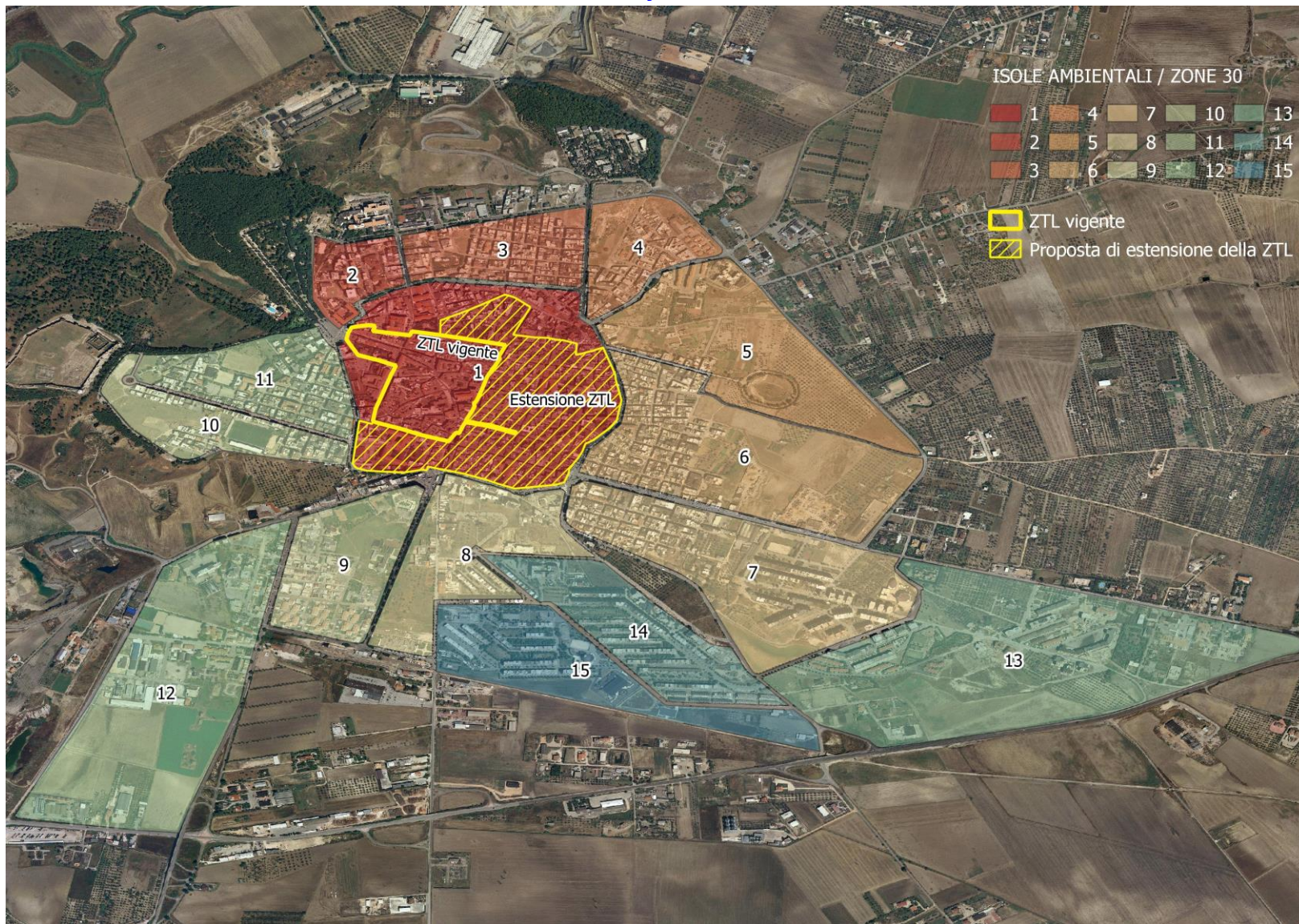


Ponte Nossola



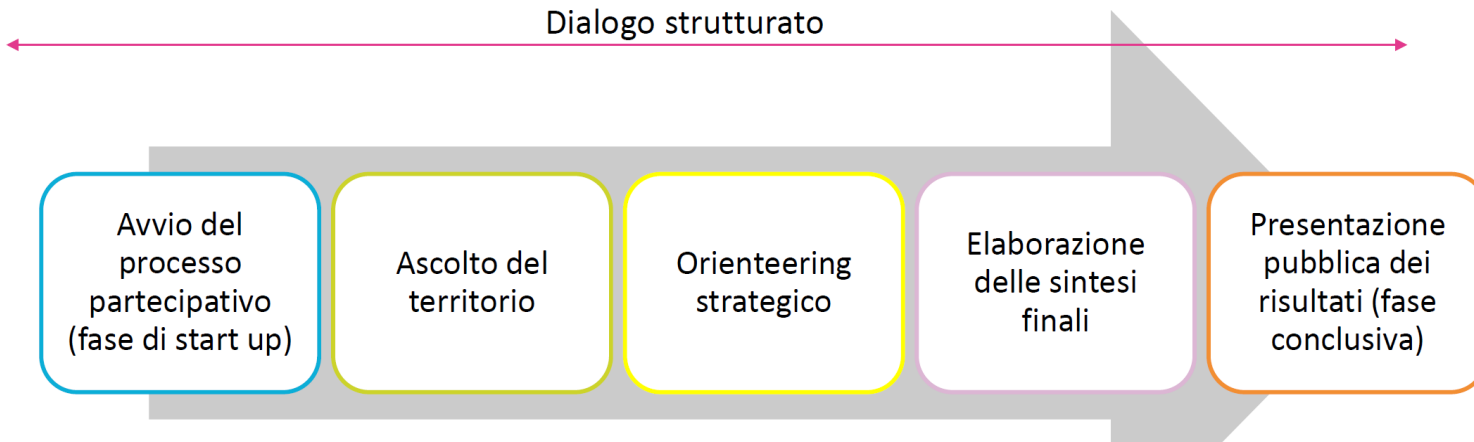
Trento

# PROPOSTA PRELIMINARE : ZTL, ISOLE AMBIENTALI E ZONE 30

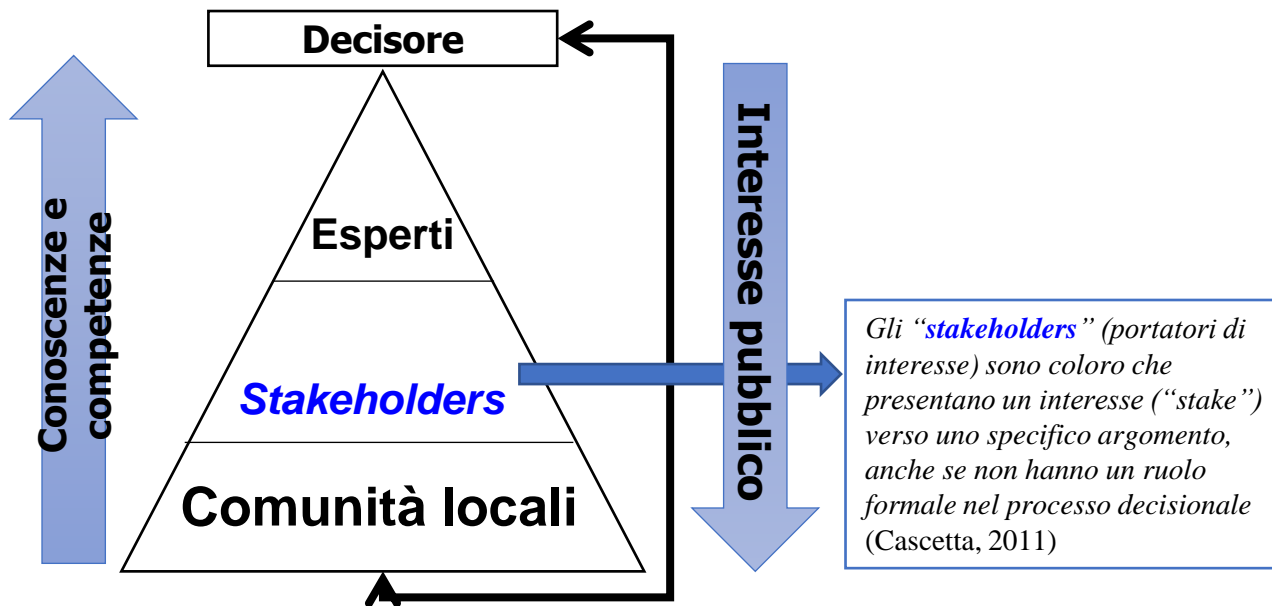


# IL PIANO DI PARTECIPAZIONE

Dialogo strutturato



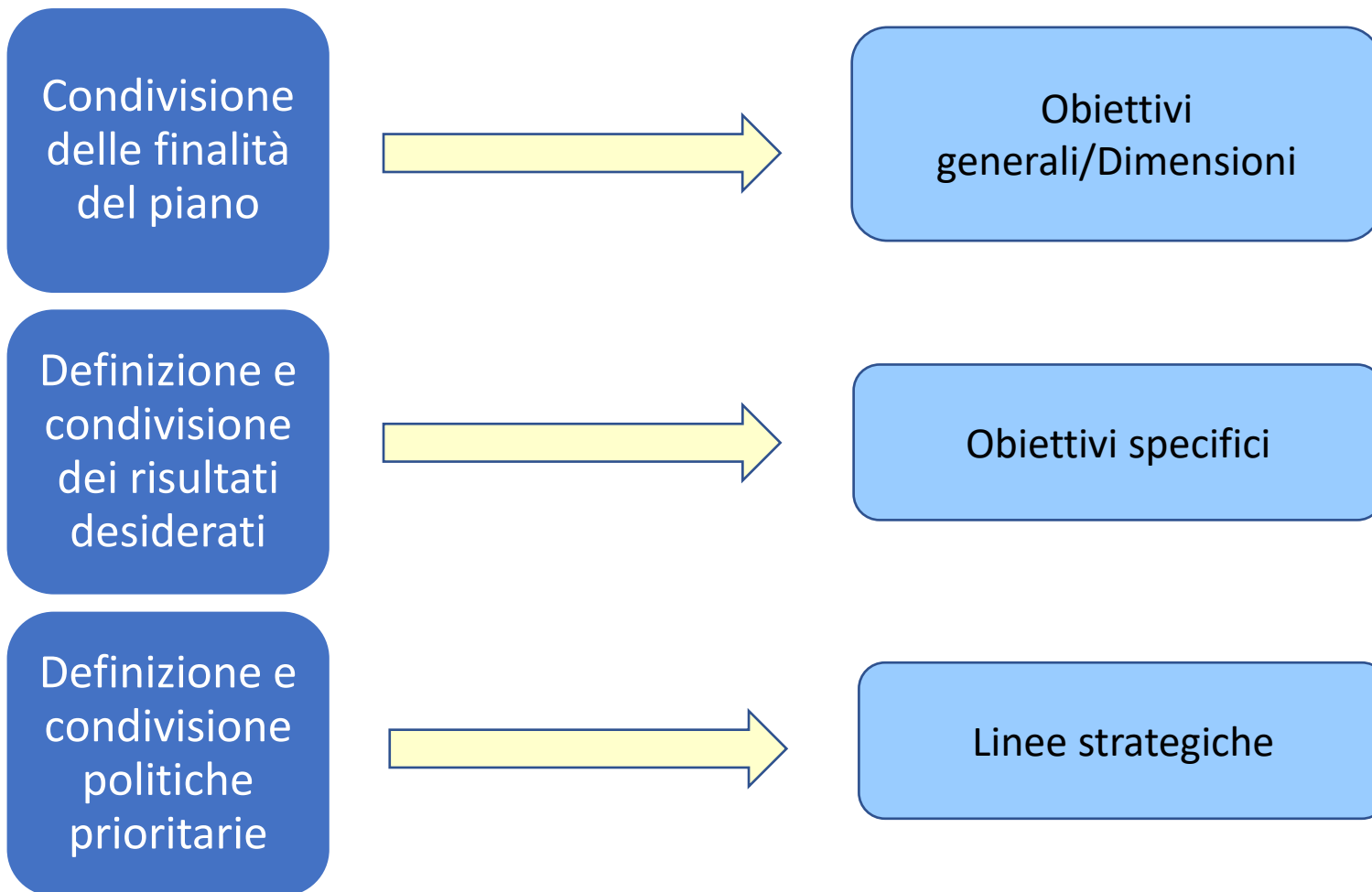
## GLI ATTORI CHE INTERVENGONO NEL PROCESSO DECISIONALE





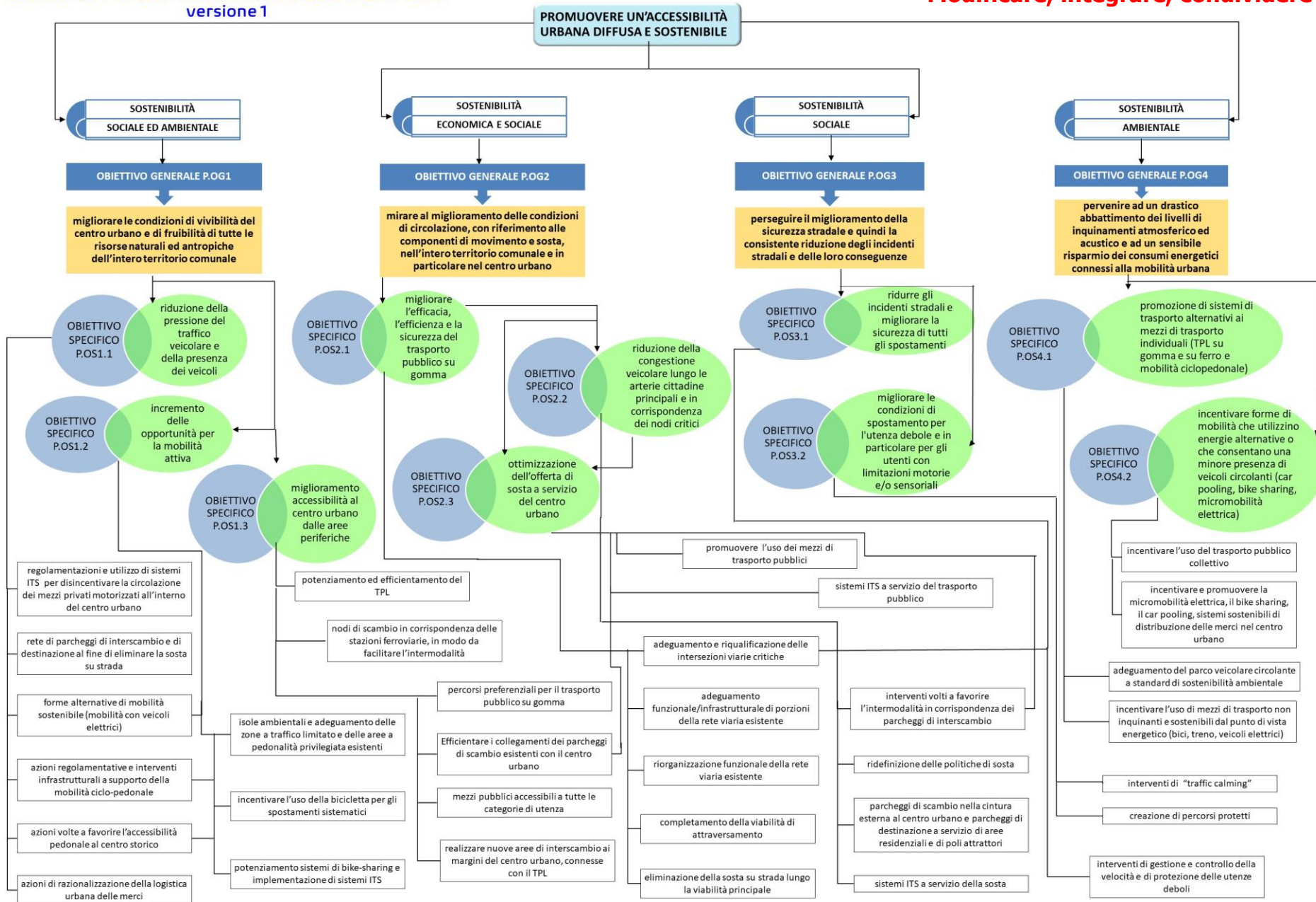
## IL PIANO DI PARTECIPAZIONE

# OBIETTIVI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO



**SCHEMA PRELIMINARE DI PIANO DEL PGTU**  
versione 1

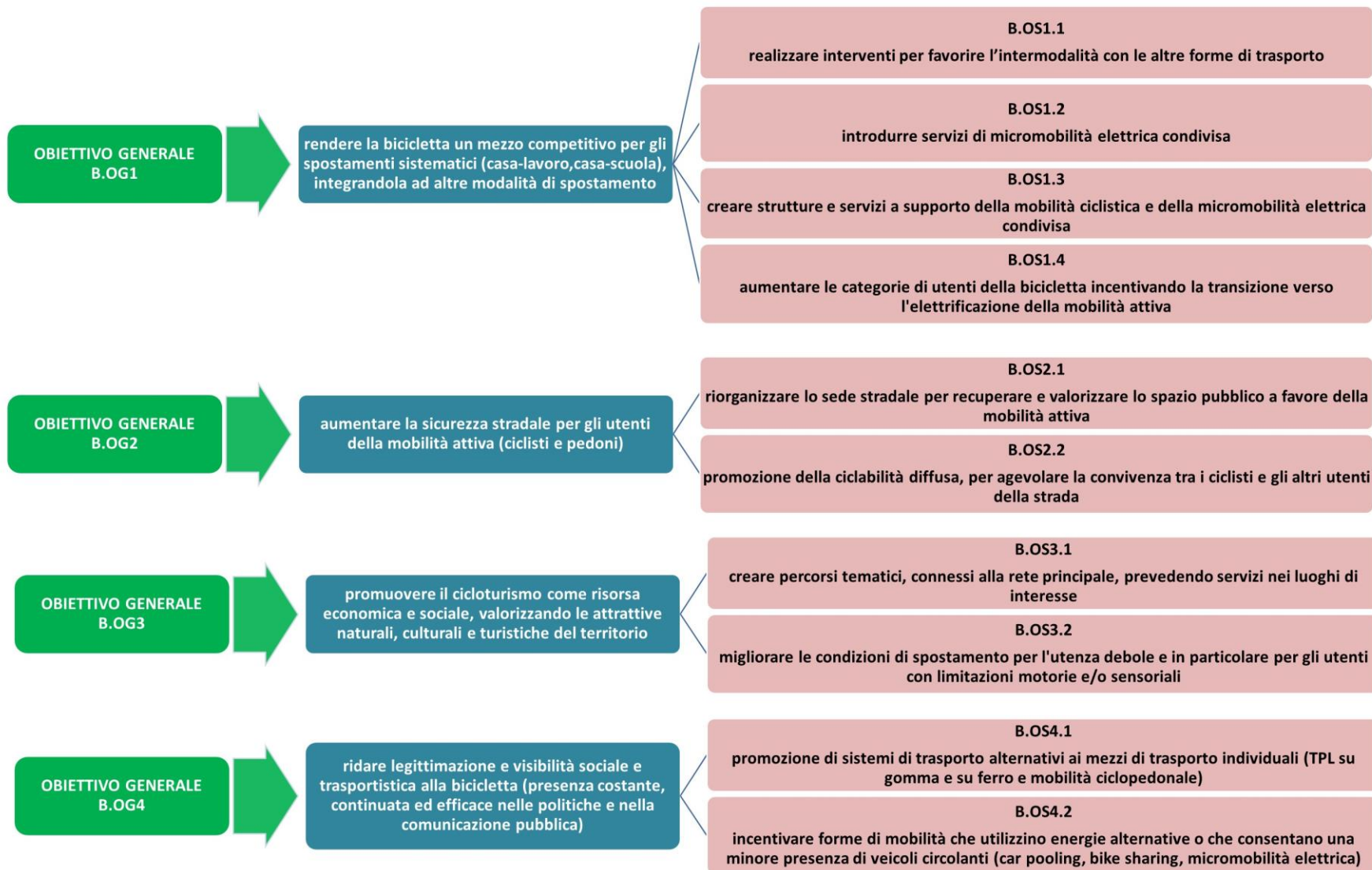
**Modificare, integrare, condividere**



## SCHEMA PRELIMINARE DI PIANO DEL BICIPLAN versione 1

**Modificare, integrare, condividere**

### OBIETTIVI SPECIFICI



## IL PIANO DI PARTECIPAZIONE

# LA PARTECIPAZIONE DEGLI STAKEHOLDERS 4 CANALI DI COMUNICAZIONE E CONFRONTO

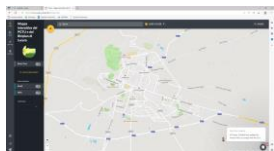


## 1) INCONTRI PUBBLICI



## 2) QUESTIONARIO SULLA MOBILITA' E SULLA VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI PIANO

Il link sarà inviato agli indirizzi mail degli stakeholders



## 3) MAPPA INTERATTIVA DEL PUMS E DEL BICICLIPLAN

Il link sarà inviato agli indirizzi mail degli stakeholders



## 4) INDIRIZZO DI POSTA ELETTRONICA DEDICATO

[lucera.pgtu@gmail.com](mailto:lucera.pgtu@gmail.com)

## IL PIANO DI PARTECIPAZIONE

# PROSSIMI STEPS

- 1) MODIFICHE E INTEGRAZIONI DEGLI SCHEMI PRELIMINARI DI PIANO DEL PGTU E DEL BICIPLAN (VERSIONE 1) MEDIANTE LA COMPILAZIONE DEL QUESTIONARIO E DELLA MAPPA INTERATTIVA
- 2) IMPLEMENTAZIONE E CONDIVISIONE DEGLI SCHEMI DI PIANO (VERSIONE 2) DA SOTTOPORRE AI CITTADINI
- 3) IMPLEMENTAZIONE DEGLI SCHEMI DI PIANO (VERSIONE DEFINITIVA) CON IL CONTRIBUTO DEI CITTADINI

*Grazie per l'attenzione*