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

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA e CICLOPEDONALE
(Variante)

Novembre 2023

Progetto Pilota "Interconnessione Bicitalia 6 Ciclovia Adriatica – Ciclovia dell'Ofanto"

TAV 8

1:75 000

Legenda

LEGENDA SIMBOLI

- Stazione Andria Sud
- Castel del Monte
- Edificio religioso
- Nuovo Ospedale di Andria
- Zona 30
- Istituto scolastico
- Velostazione
- Velostazione addetti
- Attraversamento ciclabile
- Ponte romano
- Rischio idraulico
- Sistema di monitoraggio e allerta rischio idraulico
- Sito archeologico "Canne della Battaglia"
- Albergabici
- Impianto semaforico
- Punto di sosta
- Bike Sharing

LEGENDA PERCORSI

- T1 Tratta
- P1 Tratta di progetto
- Intersezione con Strada Provinciale
- Intersezione con Strada Statale
- Percorso principale della Ciclovia dell'Ofanto

Progetto

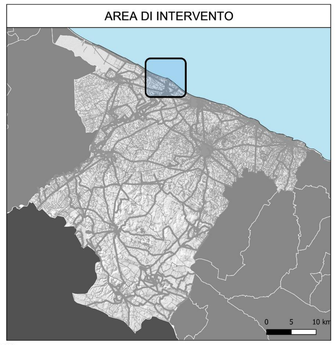
Variante della Ciclovia Adriatica
- Passerella ciclopedonale
- Poderale asfaltata
- Poderale non asfaltata
- Provinciale asfaltata _ 1 corsia per senso di marcia

Variante di progetto della Ciclovia dell'Adriatico
- Proposta di variante di progetto
- Variante di progetto della Ciclovia dell'Adriatico

Viabilità interessata da mobilità ciclistica
- Statale asfaltata _1 corsia per senso di marcia
- Statale asfaltata _1 corsia per senso di marcia _ Fuori Norma
- Provinciale asfaltata _ 2 corsie per senso di marcia
- Provinciale asfaltata _ 1 corsie per senso di marcia
- Provinciale asfaltata _ 2 corsie per senso di marcia _ Fuori norma
- Complanare asfaltata _ 1 corsia pers senso di marcia
- Comunale asfaltata _1 corsia per senso di marcia
- Comunale asfaltata _1 corsia per senso di marcia _ Fuori Norma
- Arginale asfaltata
- Arginale sterrata
- Poderale asfaltata
- Arginale sterrata
- Urbana

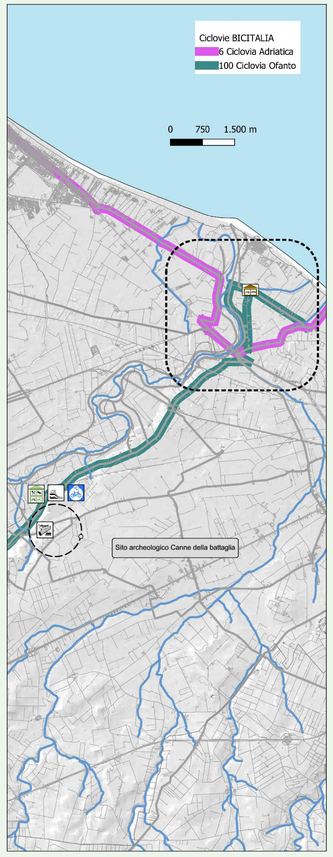
Ciclovie BICITALIA
- 6 Ciclovia Adriatica
- 100 Ciclovia Ofanto
- Reticolo_Idrografico_UOM_Puglia_agg_8_feb_2022

AREA DI INTERVENTO

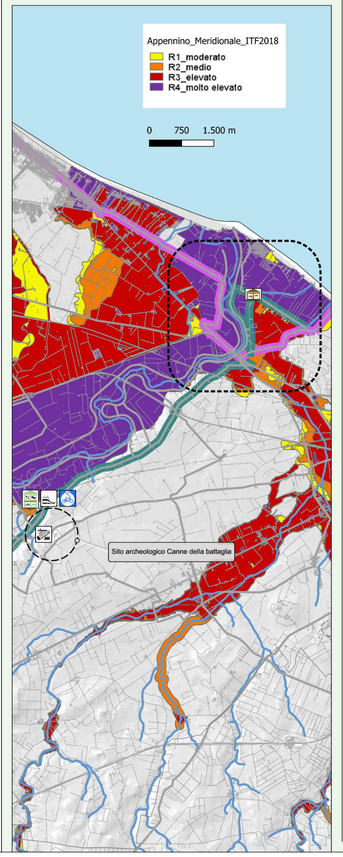


© GAI 2023

INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO



RISCHIO IDRAULICO



La Ciclovia dell'Ofanto

L'itinerario della Ciclovia dell'Ofanto segue il corso di uno dei principali fiumi del Meridione attraversando tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia di cui rappresenta l'unico vero fiume.

La parte pugliese della Ciclovia dell'Ofanto, invece, è attualmente in fase di progettazione da parte del Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto. Essa comprende un itinerario nord, della Daunia, a partire da Rocchetta Sant'Antonio ed un itinerario sud, della Puglia Imperiale, che da Spinazzola (snodo con la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese), segue il torrente Locone, principale affluente dell'Ofanto; i due itinerari si congiungono a metà strada nei pressi del Ponte Romano sulla Via Traiana tra Cerignola e Canosa.

Foce dell'Ofanto

Canne della Battaglia

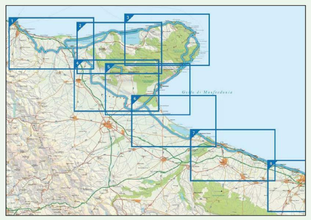
Il sito di Canne della Battaglia, la cui memoria è legata al celebre scontro fra Romani e Cartaginesi del 216 a.C., sorge su una collina lungo la valle del Basso Ofanto. L'Antiquarium, posto ai piedi della cittadella fortificata, e il Parco Archeologico, con i resti dell'antico insediamento daunio e le strutture di epoca romana, paleocristiana e medievale, offrono oggi ai visitatori un percorso articolato e affascinante.
Frequentata fin dal neolitico (V millennio a.C.), nell'area si insediarono, nell'Età del Bronzo Medio, nuclei di capanne in corrispondenza dei terrazzi che consentivano il controllo del fiume Ofanto. A partire dal VI sec. a.C. sui rilievi si sviluppò l'abitato dauno, con continuità abitativa fino al III secolo a.C.

Basiliche cristiane

Mura: Canne fu trasformata in roccaforte bizantina (durante la guerra greco-gotica - metà del VI sec. d.C.) e longobarda, nel VII-VIII sec., subì, poi, l'influsso dell'emirato di Bari, divenendo successivamente normanna, sveva e aragonese. Tali passaggi storici hanno, pertanto, lasciato tracce sulla cinta muraria della cittadella, lunga circa 1Km., la quale presenta diversi tipi di costruzione: blocchi ciclopici appartenenti all'ambito del IV - III sec. a.C. e murature miste di epoca medioevale.

Fonte: https://www.comune.barletta.bt.it/

La Ciclovia Adriatica in Puglia



Il percorso in bicicletta è descritto da nord a sud, precisamente dal confine con il Molise al Capo di Santa Maria di Leuca. Unisce i due punti estremi della Puglia lungo la costa adriatica, attraversando, tra le altre, le città di Bari e Brindisi, dai cui porti è possibile imbarcarsi per Corfù e Patrasso.
Viceversa, per chi proviene dalla Grecia in nave, la Ciclovia Adriatica rappresenta un'opportunità per conoscere la Puglia in bici. Brindisi e Bari, inoltre, sono terminali rispettivamente del percorso europeo EuroVelo n. 5 "Ciclovia Romea-Francigena" (Londra-Roma-Brindisi) e di quello nazionale n. 10 Bicitalia "Ciclovia dei Borboni" (Napoli-Bari).

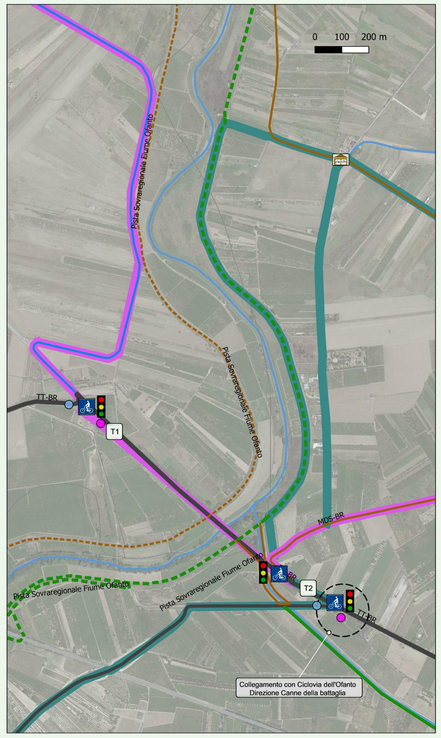
Allo stato attuale, infatti, la Ciclovia Adriatica pur essendo un percorso che si presta alla percorrenza ciclistica, non si presenta completamente soddisfacente in termini di sicurezza.
Esso è ricavato dalla messa in sequenza di tratti di strada con caratteristiche di sicurezza dal traffico, facilità di percorrenza e attrattività ambientale e paesaggistica.

Ponte Ofanto - 1,3 km (Tavola 7)
- da: innesto strada provinciale ponte Ofanto
- a: Ponte Ofanto Bivio per Fiumara
- sede stradale: strada trafficata
- (>500 veicoli motore/giorno)
- superficie: asfalto

Tavola 7 - Percorso nella Provincia BAT

Fonte: Road-Book. La Ciclovia Adriatica in Puglia

SOLUZIONE 1



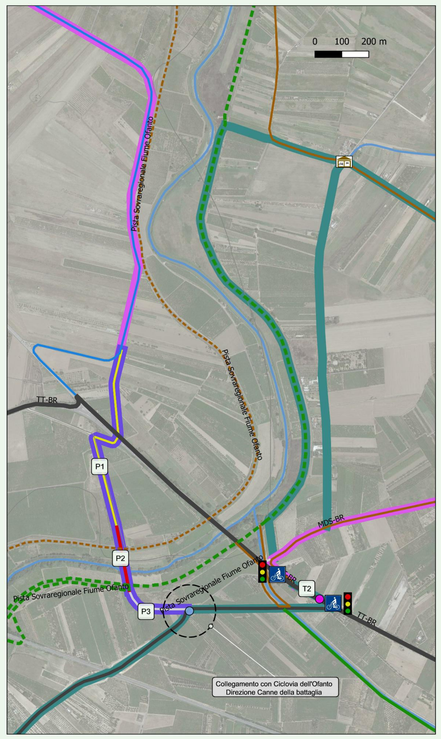
Soluzione 1 – Interventi di Controllo e regolazione della circolazione sul tratto della NTA 133 compreso tra le intersezioni con la S.P. 5 e la S.P. 3. L'intervento prevede:

- **l'installazione di tre intersezioni semaforizzate a generazione di piano mediante spire su ciascun approccio e dotate di pulsante per la chiamata dell'attraversamento ciclopedonale;**
- **il ridisegno degli approcci a Nord e a sud della tratta in accesso alle intersezioni al fine di indurre il rallentamento della corrente di traffico (l'intersezione con la S.P. 5 ha fatto registrate negli anni numerosi incidenti);**
- **l'apposizione di limite di velocità pari a 30 Km orari nel tratto intercluso tra le due intersezioni estreme**
- **la riduzione del modulo di corsia sulla NTA 133 dagli attuali 4 m a 3,25 metri;**
- **la realizzazione di due piste ciclabili monodirezionali (1,5 m. al netto della doppia striscia continua bianca + gialla di separazione dalle corsie stradali sulla carreggiata individuate da segnaletica orizzontale e verticale come da Codice della Strada.**

SOLUZIONE 2

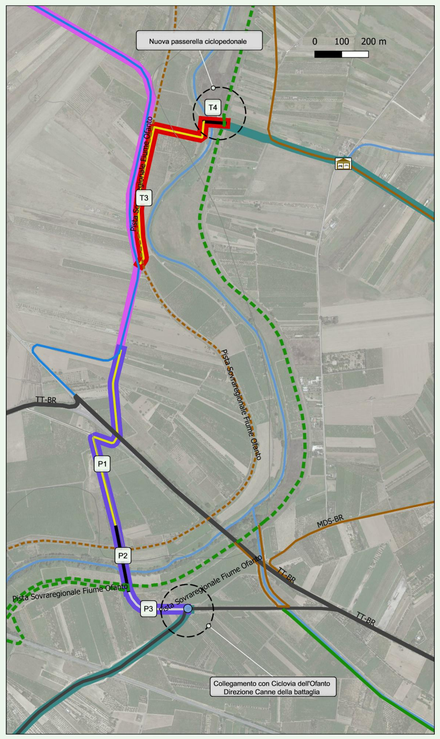
Soluzione 2 – Utilizzo del fornice di sottoattraversamento della NTA 133 da parte di una strada poderale per collegarsi alla nuova passerella ciclopedonale sull'Ofanto e mantenimento delle intersezioni semaforizzate con via della Fiumara e con la S.P. 3 per garantire l'attraversamento della NTA 133.

SOLUZIONE 3



Soluzione 3 – Utilizzo del fornice di sottoattraversamento della NTA 133 da parte di una strada poderale per collegarsi alla nuova passerella ciclopedonale sull'Ofanto e sistemazione della viabilità in destra argine per collegarsi a Strada della Fiumara passando al di sotto del viadotto della NTA 133.

SOLUZIONE 4



Soluzione 4 – Realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale in asse tra la Strada Comunale Canna Fresca e la Poderale Contra Fiumara in modo da evitare sia il transito sulla NTA 133 sia quello sul tratto dell'arginale dell'Ofanto al di sotto del viadotto della NTA 133.

ORTOFOTO DELL'AREA DI INTERVENTO

NTA 133

Progetto Pilota "Interconnessione Bicitalia 6 "Ciclovia Adriatica" – "Ciclovia dell'Ofanto"

Il Progetto Pilota "Interconnessione Bicitalia 6 "Ciclovia Adriatica" – "Ciclovia dell'Ofanto" riguarda unodegli snodi principali della rete ciclabile regionale nell'assetto previsto dal Piano Regionale della MobilitàCiclistica. Nel PRMC, questa intersezione viene prevista utilizzando un tratto della NTA 133 recentementeoggetto di declassamento e contestuale trasferimento dal ANAS alla Provincia BAT senza però prevederealcun intervento di messa in sicurezza presso le tre intersezioni localizzate sul tratto interessato dallainterconnessione delle due ciclovie. Le intersezioni di cui trattasi sono, nell'ordine, quella con la S.P. 5proveniente da margherita di Savoia, quella con la Strada per la Fiumara (collegamento a Torre dell'Ofanto)e quella con la S.P. 3 (collegamento rapido a Canne della Battaglia).
La pericolosità per la circolazione dei ciclisti e conclamata dall'assetto della viabilità e dalla velocità media di percorrenza del traffico autoveicolare a dispetto dei limiti di velocità previsti (60 Km/h) ma anche segnalata da molti dei sussidi disponibili per i ciclisti tra cui in particolare, si cita il Road Book della Ciclovia Adriatica redatto nell'ambito del Progetto CiELO (City port Eco Logistics).

La frequenza di utilizzo della suddetta interconnessione sono da ricondursi ad una triplice esigenza:
1. La chiusura d circuitazioni che investono le due ciclovie;
2. L'attrattività del sito archeologico di Canne della battaglia per coloro che percorrono la Ciclovia Adriatica;
3. L'opportunità di effettuare una tappa con sosta diurna ma anche notturna presso le strutture Albergabici previste, rispettivamente presso la casa Cantoniera a Canne della Battaglia e la Torre dell'Ofanto.

Il progetto pilota ha individuato 4 soluzioni che possono essere riguardate come alternative ma anche parzialmente integrate tra loro attesa l'importanza del nodo.
 Un elemento di grande importanza, da tenere presente nella scelta tra di esse nella successiva fase di progettazione, è costituita dal rischio idraulico presente nell'area in cui insistono in toto o in parte le soluzioni (cfr. mappa sottostante). Uno degli obiettivi del PPMCC è quello di individuare come soluzione principale quella che garantisce percorribilità in ogni condizione meteoclimatica e ciò ha guidato, in questa fase propedeutica alla progettazione propriamente detta, l'ordine in base al quale vengono presentate le soluzioni suddette

Come anticipato, al netto dell'ultima soluzione che esclude il transito sulla NTA 133, le prime tre soluzioni sono integrabili tra loro secondo un processo di progressiva implementazione.
Si ribadisce l'esigenza, per tutte le soluzioni ed in particolare per la numero 3, dell'implementazione della rete di avvisatori automatici ottici ed acustici dell'insorgenza di piene sul fiume Ofanto che impediscono l'utilizzo dei percorsi.
Alla luce di ciò si comprende l'opportunità, oltre che per motivi di sicurezza stradale, di intervenire comunque sulla messa in sicurezza del tratto della NTA 133 compreso tra le intersezioni con la S.P. 5 e la 3.

ESEMPI DI INFRASTRUTTURE/ARREDO FUNZIONALE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

Esempi di infrastrutture/arredo funzionale per la mobilità ciclistica in campo extraurbano

Esempi di infrastrutture per la mobilità ciclistica in campo urbano

Bologna — Reggio Emilia — Firenze — Genova

ANALISI DEI COSTI

Soluzione 1		"Interconnessione Bicitalia 6 "Ciclovia Adriatica" – "Ciclovia dell'Ofanto"					
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (ml o n°)	Costi unitari	Costo	Costo preliminare dell'intervento
T1	Strada statale 1 corsia per senso di marcia	Progetto	Declassamento e piste ciclabili ambo i lati	1020	100	102000	570000
T2	Strada statale 1 corsia per senso di marcia	Progetto	Declassamento e piste ciclabili ambo i lati	180	100	18000	
		Progetto	Intersezioni semaforizzate	3	150000	450000	

Soluzione 2		"Interconnessione Bicitalia 6 "Ciclovia Adriatica" – "Ciclovia dell'Ofanto"					
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (m o n°)	Costi unitari	Costo	Costo preliminare dell'intervento
P1	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	780	50	39000	1079800
P2	Passerella ciclopedonale	Progetto	Nuova realizzazione	1	1000000	1000000	
P3	Poderale asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	596	50	29800	
P4	Poderale asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	220	50	11000	
		Progetto	Sistema di monitoraggio e allerta rischio idraulico	Costo da valutare con Autorità di Bacino			

Soluzione 3		"Interconnessione Bicitalia 6 "Ciclovia Adriatica" – "Ciclovia dell'Ofanto"					
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (ml o n°)	Costo €/km	Costo tratto	Costo preliminare dell'intervento
T2	Strada statale 1 corsia per senso di marcia	Progetto	Declassamento e piste ciclabili ambo i lati	180	100	18000	1536800
		Progetto	Intersezioni semaforizzate	3	150000	450000	
P1	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	780	50	39000	
P2	Passerella ciclopedonale	Progetto	Nuova realizzazione	1	1000000	1000000	
P3	Poderale asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	596	50	29800	
		Progetto	Sistema di monitoraggio e allerta rischio idraulico	Costo da valutare con Autorità di Bacino			

Soluzione 4		"Interconnessione Bicitalia 6 "Ciclovia Adriatica" – "Ciclovia dell'Ofanto"					
Codice tratto	Caratterizzazione	Tipologia	Intervento previsto	Quantità (ml o n°)	Costo €/km	Costo tratto	Costo preliminare dell'intervento
T3	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	700	50	750	2069550
T4	Passerella ciclopedonale	Progetto	Nuova realizzazione	1	1000000	1000000	
P1	Poderale non asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	780	50	39000	
P2	Passerella ciclopedonale	Progetto	Nuova realizzazione	1	1000000	1000000	
P3	Poderale asfaltata	Progetto	Sistemazione superficiale e segnaletica	596	50	29800	