

REGIONE PUGLIA



COMUNE DI MONTELEONE DI PUGLIA

AVVISO PUBBLICO DI MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PER LA REALIZZAZIONE DI PROGETTI DI PERCORSI CICLABILI E/O CICLO PEDONALI, RIENTRANTE NELL'ASSE IV - AZIONE 4.4 "INTERVENTI PER L'AUMENTO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE NELLE AREE URBANE E SUB URBANE" DEL P.O.R. PUGLIA F E S R - F S E - 2 0 1 4 - 2 0 2 0 "

B.U.R.P. n. 45 del 13-4-2017



Intervento:
**REALIZZAZIONE, MESSA IN SICUREZZA E
 SEGNALEMENTO DI PERCORSI CICLO PEDONALI NEL
 COMUNE DI MONTELEONE DI PUGLIA**



Progetto: **Arch. Stefano Serpenti**

Collaboratore: **Arch. Caterina Florio**
 S.T. & S. S.r.l. - Studi Tecnici e Servizi

Responsabile del Procedimento: **Geom. Michele Camanzo**
 Responsabile Settore Tecnico: **Arch. Michele De Cotiis**

PRELIMINARE	DEFINITIVO	ESECUTIVO	DATA
			20 luglio 2017
RELAZIONE GENERALE			
ANNOTAZIONI			



COMUNE DI MONTELEONE DI PUGLIA

OPERE DI REALIZZAZIONE, MESSA IN SICUREZZA E SEGNALEMENTO DI PERCORSI CICLOPEDONALI NEL COMUNE DI MONTELEONE DI PUGLIA”

RELAZIONE GENERALE.

PREMESSA

La Regione Puglia ha pubblicato sul B.U.R.P. n.45 del 13/04/2017 - L'avviso pubblico di manifestazione d'interesse per la realizzazione di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali – Asse 4 – Azione 4.4 del POR Puglia FSR FSE 2014/2020 approvato con Determinazione Del Dirigente Sezione Mobilità Sostenibile E Vigilanza Tpl 24 Marzo 2017, n. 11 per il finanziamento di una rete di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali sia su scala micro locale che di medio o lungo raggio anche con interventi di messa in sicurezza e segnalamento.

Il progetto europeo “EuroVelo 5-Via Romea Francigena”, di cui la Regione Puglia è partner, finalizzato a promuovere come prodotto cicloturistico transnazionale il percorso di EuroVelo 5, che ricalca l'antica rotta dei pellegrini sulla direttrice nord-sud a partire da Canterbury. nel Regno Unito, fino a Roma e di lì a Brindisi lungo il corridoio della Via Appia, il cui tratto proviene dalla regione Campania, dopo aver varcato il confine entra in Puglia nel territorio comunale di Monteleone di Puglia, percorrendo la prima tratta pugliese lunga circa 46 km. A tal proposito è emersa la volontà di mettere in sicurezza la mobilità lungo la strada provinciale che attraversa il commune di Monteleone di Puglia, destinata al percorso di un tratto del percorso cicloturistico transnazionale EV5, valorizzare la peculiarità ambientale e paesaggistica esistente e dotare la città di un **sistema di mobilità ciclopedonale micro locale**, in grado di interconnettersi con quella a lungo raggio di **EUROVELO 5**, capace di dotare la città di un percorso da destinare alla **mobilità lenta in area urbana**, per consentire anche al cicloturismo transnazionale di raggiungere alcuni servizi che la città offre quali la fontana monumentale per l'approvvigionamento di acqua potabile, un punto di riparazione ed acquisto di accessori per la bici, di non facile reperibilità lungo il tratto campano – pugliese, bagni pubblici con docce e zona di sosta e ristoro, nonché la possibilità di pernottamento in locali di proprietà comunale o B&B.

Inquadramento territoriale

Il territorio comunale di Monteleone di Puglia, piccolo centro dei Monti Dauni, confina con i territori di Panni, Accadia e Anzano di Puglia, della provincia di Foggia, e con i territori di Ariano Irpino e Savignano, della provincia di Avellino.

Il centro abitato è collegato, tramite la SS 91, ad est con Accadia e Anzano di Puglia, ad ovest con Savignano e Ariano Irpino ed è collegato, inoltre, per Anzano, al casello di Vallata dell'autostrada A16 Napoli – Bari, e, per Savignano Scalo, alla SS 90 Napoli – Foggia.

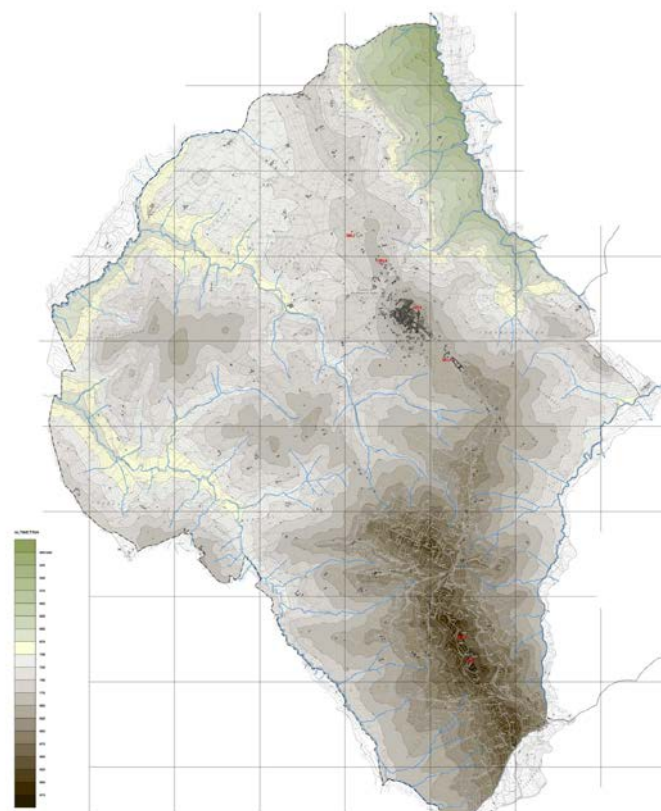


CARTOGRAFIA TERRITORIALE

A sud il territorio comunale è attraversato dal Regio Tratturo Pescasseroli – Candela. Il territorio comunale si estende per 3604 ha e 13 are ed è costituito prevalentemente da terreni di tipo seminativo in aree non irrigue con una consistente presenza di aree boschive. L'altitudine varia tra i 500 metri sul livello del mare del canale Lavella, verso Panni, e i 1.000 metri della contrada Montagna, con pendici collinari a pendenze piuttosto elevate e scarsa presenza di altipiani, con una pendenza media dei versanti oscillante intorno al 25%, mentre il centro abitato è situato su un altipiano di 850 metri di altezza e domina le vallate sottostanti.

Il territorio comunale è segnato dalle valli dei torrenti Cervaro, Avella e Lavella con andamento trasversale da sud-est a nord-ovest e dal canale di Fassa, che delimita il territorio comunale sul lato sud-est.

I terreni risultano modellati dall'azione delle acque superficiali in una serie di rilievi tondeggianti corrugati nella fitta rete delle linee di impluvio e di ruscellamento che accompagnano le aste torrentizie



FASCE ALTIMETRICHE PUG



L'identità del territorio

Dal suddetto sistema delle conoscenze emergono i seguenti quadri conoscitivi, con l'individuazione delle risorse fisiche e sociali, dei punti di criticità e delle tendenze di trasformazione del territorio:

- **Il sistema ambientale**, caratterizzato dai seguenti elementi:

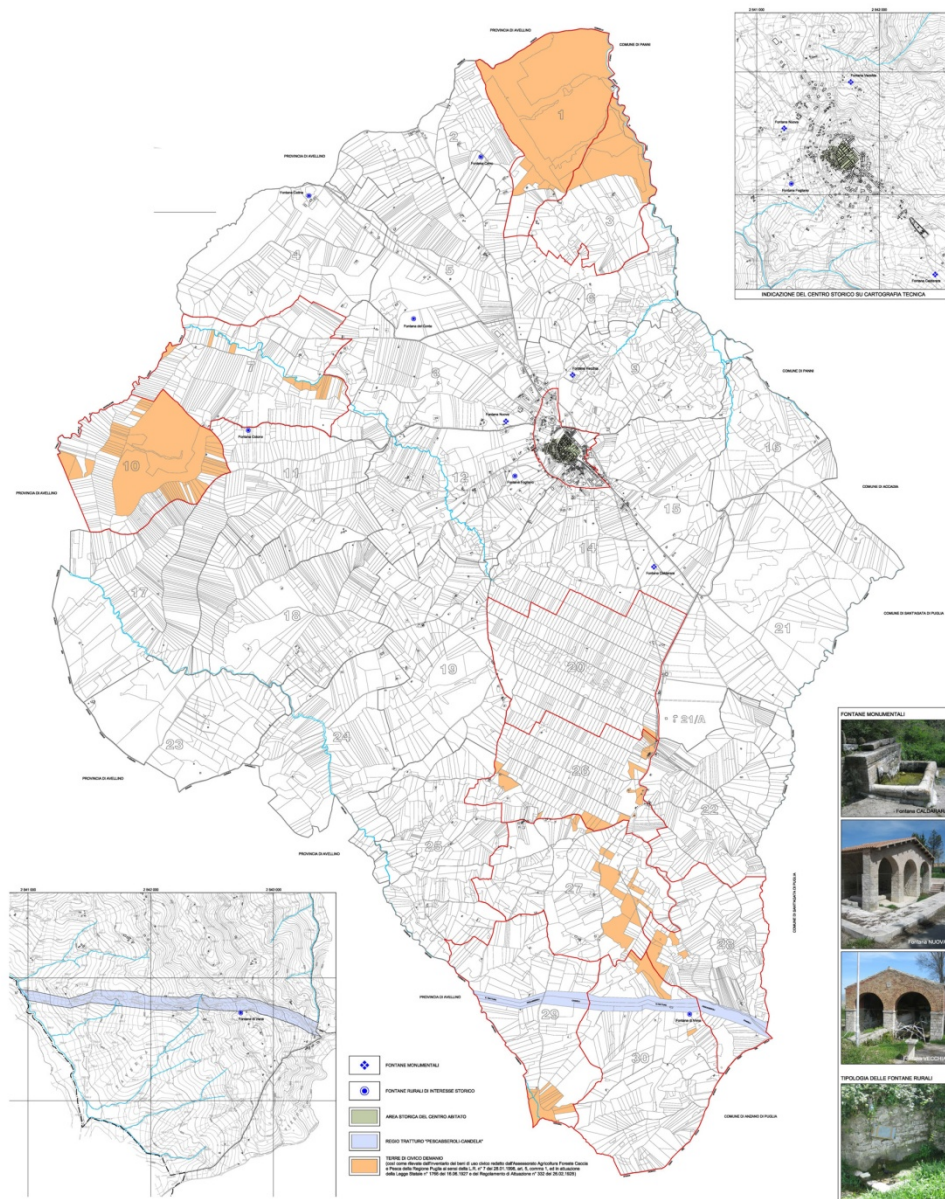
- contiguità del territorio comunale a Siti di Interesse Comunitario di tutela vegetazionale e faunistica inseriti nella rete ecologica provinciale;
- presenza di consistenti nuclei boschivi, concentrati per lo più su terre di uso civico e posizionati in contesti ad alto impatto visivo, in progressiva espansione per processi di naturalizzazione dovuti all'abbandono degli usi agricoli delle terre;
- presenza di aste torrentizie che, indipendentemente dall'attuale scarso regime idrologico superficiale, caratterizzano fortemente la morfologia del territorio e supportano le emergenze visive del sistema boschivo;
- presenza diffusa di elementi vegetazionali di valore ambientale;
- generale propensione al dissesto dell'intero territorio comunale, mitigata dalla presenza delle aree boschive, con concentrazioni di punti di frana lungo il torrente Lavella;
- attraversamento in territorio comunale del regio tratturo Pescasseroli - Candela;
- presenza diffusa in territorio agricolo di fontane storiche, alcune delle quali di carattere monumentale;
- presenza di una consistente rete di strade secondarie comunali e di sentieri che servono l'intero territorio comunale e consentono l'accesso alle zone più impervie e panoramiche.

In particolare:

A ridosso dei confini comunali, sul lato nord-est, è localizzato il Sito di Interesse Comunitario IT9110033 "Accadia

– Deliceto", contiguo al Sito di Interesse Comunitario IT9110032 "Valle del Cervaro – Borgo incoronata", che si estende fino al comune di Foggia.

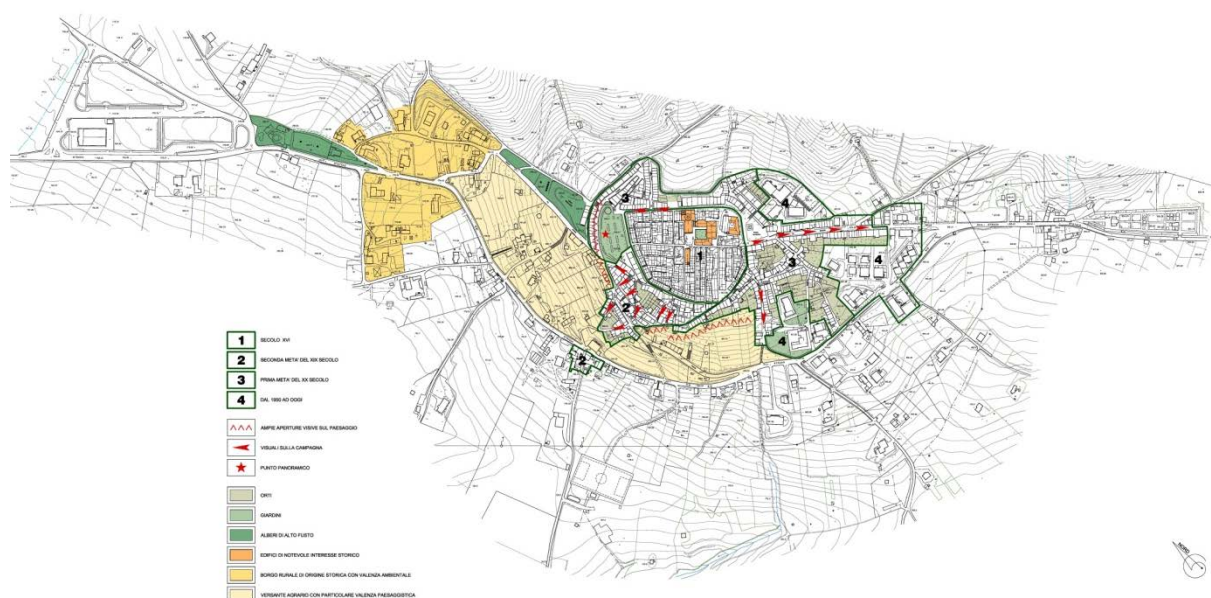
A sud il territorio comunale è attraversato dal Regio Tratturo Pescasseroli – Candela.



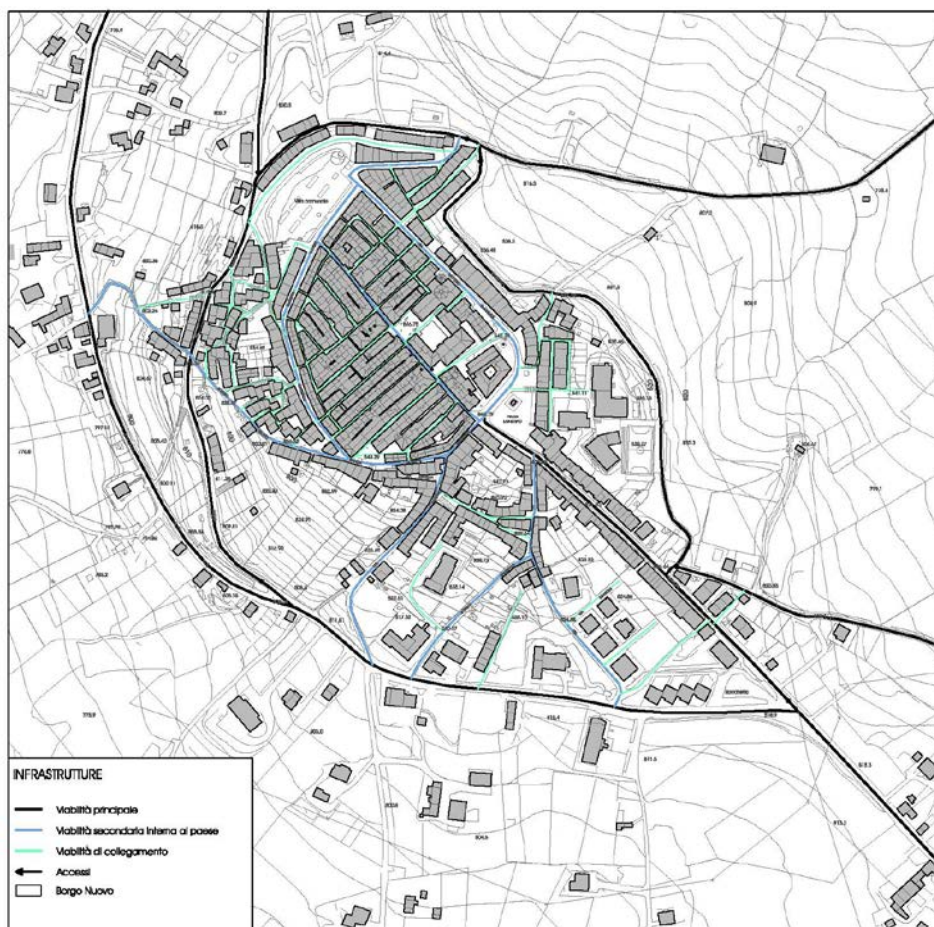
CARTOGRAFIA PUG BENI AMBIENTALI E STORICI

- **Il sistema insediativo**, caratterizzato dai seguenti elementi:
- concentrazione del centro urbano in posizione elevata, con ampie visuali sul paesaggio, punti panoramici e scorci visivi, con permanenza delle caratteristiche storiche del tessuto urbano e delle sue peculiarità in rapporto all'orografia dei siti al paesaggio aperto;

- permanenza di situazioni di naturalità diffusa nel centro urbano, con presenza di orti e giardini privati;
- presenza di versanti collinari di affaccio del centro urbano caratterizzati da insediamenti diffusi in un paesaggio agrario fortemente antropizzato, conclusi da borgo S. Rocco.



- **La realtà socio-economica, che** si presenta in uno stato complessivo di debolezza, caratterizzato dall'invecchiamento della popolazione e dal progressivo spopolamento dei territori agricoli e del centro urbano. Significativi segnali di trasformazione sono comunque dati dall'incremento di attività manifatturiere di prodotti alimentari e di trasformazione dei prodotti agricoli, di attività turistico – ricettive e di servizi sociali di assistenza agli anziani.



MOBILITA' PUBBLICA principale

Il sistema dei contesti urbani residenziali

Dei sistemi urbani residenziali esistenti, la presente relazione di progetto pone all'attenzione quelli più centrali, costituenti la caratteristica principale del Borgo montano di Monteleone di Puglia, sia per le sue qualità e peculiarità storiche, ambientali e paesaggistiche, sia per le condizioni di degrado ed, in parte, di abbandono che si sono manifestate negli anni recenti:

- Il Centro Storico, nucleo originario del centro urbano, con isolati organizzati su maglia viaria regolare e ben definita. I lotti edificati, di fronte ristretto e nella quasi totalità dei casi a due piani fuori terra, presentano, fatte salve le trasformazioni per aggregazioni interne avvenute nel tempo, la tipologia storica originaria pressoché immutata nelle sue

connotazioni formali e decorative, in cui si prevedono indirizzi ed obiettivi di tutela del patrimonio edilizio esistente e di rivitalizzazione del contesto.



1. IDENTITA' E QUALITA' DELL'AMBIENTE URBANO

Le origini del nome Monteleone sono avvolte nel mistero: una suggestiva spiegazione ipotizza che derivi da Monlione, simile alla pronuncia dialettale oggi ancora in uso: Munt Lion. Questo termine sarebbe legato all'arrivo su questo monte dei Poveri di Lione, o lionesi, come venivano chiamati da Pietro Valdo.

Un'altra interpretazione sostiene che il nome Monteleone scaturisca dalla presenza di leoni



in tempi lontanissimi e che la configurazione montuosa del luogo, coperto di boschi, ne suggerisca il nome.

Secondo mons. Rocco Paglia, lo stemma del Comune ha un leone che sormonta tre monti. Le origini del paese possono essere datate intorno al 1024 e la sua centralità, il suo essere geograficamente l'ombelico dell'Italia meridionale, fece sì che nel suo territorio fosse convocato nel 1140 da Ruggero il Normanno, l'Assise di Selvamala: l'Assemblea costituente che diede le prime leggi fondamentali al regno normanno del Sud.

Nel tardo medioevo, queste terre sono state al centro di importanti conflitti religiosi e sono divenute luogo di ospitalità per tanti perseguitati in fuga a causa della propria fede religiosa. Non è un caso che le autorità ecclesiastiche spesso si lamentassero che queste contrade fossero infestate "da eretici".

Nel 1285, per privilegio di Carlo I d'Angiò, fu venduta come demanio feudale e durante il regno di Ladislao dipende amministrativamente da Ariano ma ebbe la sua libertà nel 1588 (cella, castello e poi Universitas).

Nel 1400 Monteleone assume, grossomodo, la struttura urbanistica attuale, viene costruito il Castello e la Chiesa viene elevata a parrocchia.

Come tanti altri centri, Monteleone è passata sotto il dominio dei Normanni, degli Angioini, degli Svevi, degli Aragonesi e successivamente al dispotismo dei baroni e dei feudatari.

I Monteleonesi, in conseguenza delle alterne vicende politiche del tempo, chiedono di essere nuovamente inglobati nel feudo di Ariano. In questi anni è costruita la dimora baronale con l'utilizzo di esose tasse pagate dagli abitanti.

Nel 1588, viene eretto un monumento a ricordo dell'autonomia.

Nel XVII sec. Monteleone viene amministrato dai Platti che mantengono la signoria per quasi un secolo. Questo periodo è di ripresa per il paese: viene costruita la Chiesa Madre, non aumentano le tasse e l'agricoltura prende slancio. Con le leggi napoleoniche il feudo viene diviso tra le Università dei Beni e i Bracciali.

Con l'unificazione d'Italia, per oltre 25 anni, diventa sindaco Luciano Trombetti. Egli tesse diplomatici rapporti con i briganti, specialmente con il brigante monteleonese Rocco Lamanna. Ristabilisce i rapporti con il clero, fa restaurare la Chiesa Madre, quotizza i



terreni demaniali, vengono aperti il servizio postale, la ricevitoria con telegrafo, viene eretto il Campanile della Chiesa Madre e iniziano i lavori di trasformazione del Municipio.

Con la comparsa sulla scena politica del dott. Squillante, il volto del paese cambia. Nei suoi circa trent'anni di governo migliorano le strade, vengono realizzate nuove fognature, viene implementata la Villa Comunale.

Al grido di "Abbasso la guerra", urlano centinaia di donne durante la rivolta monteleonese contro il governo fascista. E' il racconto tratto dal libro "Donne contro la guerra" di Vito Antonio Lezzi.

Dagli anni Cinquanta del secolo passato, l'emorragia emigratoria colpisce il Meridione e i Comuni del Preappennino dauno e Monteleone registra un flusso emigratorio tra i più alti della Capitanata.

Il patrimonio paesaggistico-ambientale e storico culturale

I beni paesaggistico-ambientali individuati sul territorio sono costituiti dai boschi del tipo fitto di origine naturale o da rimboscimento, rado spontaneo o di origine artificiale, a macchia mediterranea ed arbusteti.

Nelle aree boschive sono ricomprese le aree intercluse di uso agricolo, rivenienti dalla degradazione dei boschi, i terreni coperti da specie legnose di superficie superiore ad 1 ettaro in soluzioni di continuità delle aree boscate principali e le radure e terreni di uso agricolo di superficie inferiore a 10 ettari interclusi nei limiti boschivi o negli stessi marginalmente compresi con almeno i 3/4 del perimetro.

Le aree boschive così perimetrate tendono a comporsi in un sistema in trasformazione, che, partendo dai boschi storici, dislocati in posizioni elevate, avanza nel territorio scendendo lungo le aste torrentizie e le linee di impluvio e di ruscellamento e segna fortemente il paesaggio agrario per consistenza ed emergenza visiva.

I corsi d'acqua, classificati in funzione del loro regime idrologico, sono costituiti da torrenti, caratterizzati da un tracciato, da una conformazione trasversale e da una portata idrica relativamente stabili, con alveo catastalmente definito e da linee di ruscellamento e linee superficiali di impluvio, individuate come esclusive linee di convogliamento delle acque meteoriche.



Le aste dei torrenti Cervaro, Avella, Lavella e canale di Fassa, che caratterizzano con il loro andamento la morfologia dell'intero territorio comunale, costituiscono un sistema paesaggistico complementare al sistema boschivo, del quale accentuano le emergenze visive di Macchiacasella, Selvamala e Macchietta.

I beni storico-culturali individuati sul territorio sono il tratturo Pescasseroli - Candela, soggetto a vincolo archeologico, che attraversa a sud il territorio comunale e risulta sufficientemente riconoscibile nonostante gli usi agricoli cui è soggetto e la presenza di una strada comunale che lo percorre per quasi tutta la sua lunghezza, le terre di demanio civico, come rilevate dall'inventario dei beni di uso civico redatto dall'Assessorato all'Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca della Regione Puglia, prevalentemente concentrate nelle zone boschive di Selvamala e Macchiacasella e le Fontane rurali, ubicate nelle immediate vicinanze del centro urbano, di pregio architettonico e realizzate all'inizio del 900, alcune delle quali di struttura complessa, con funzione di lavatoio e abbeveratoio che a seguito di recenti lavori di restauro si presentano in buono stato di conservazione.

Su tutto il resto del territorio comunale sono presenti numerose fontane rurali, che indipendentemente dalla consistenza architettonica del manufatto costituiscono memoria storica del territorio.

Le infrastrutture territoriali di carattere comunale sono costituite dalla viabilità secondaria, che si presenta in parte asfaltata ed in parte a fondo naturale e sentieri la cui fitta rete diramazione consente l'accesso alle zone più impervie, raggiungendo masserie isolate, boschi e siti con ampie vedute sul paesaggio.

2. INFRASTRUTTURE TERRITORIALI

Le infrastrutture territoriali di carattere comunale sono state individuate nei seguenti elementi:

- a) la viabilità secondaria;
 - b) una zona per insediamenti produttivi;
 - c) un impianto eolico.
- A. La viabilità secondaria

La viabilità secondaria comunale è stata così classificata in funzione della natura e della consistenza della sede stradale:

- strade secondarie asfaltate;
- strade secondarie a fondo naturale;
- sentieri.

Le strade secondarie coprono nel complesso l'intero territorio comunale e tramite la fitta rete di diramazione dei sentieri consentono l'accesso alle zone più impervie, raggiungendo masserie isolate, boschi e siti con ampie vedute sul paesaggio.

B. La zona per insediamenti produttivi

A nord del centro abitato è situata una zona per insediamenti produttivi, localizzata in maniera isolata rispetto al centro urbano vero e proprio, con valenza esclusivamente locale.

Fasi di sviluppo urbano, valenze architettoniche e caratteristiche ambientali dell'edificato

Il centro urbano sorge su un rilievo che domina le vallate sottostanti e si pone come emergenza visiva nel paesaggio agrario. L'edificato, compatto sulla sommità del rilievo, si dirada tra orti e giardini lungo un declivio a forte pendenza sul lato ovest, integrandosi naturalmente con il paesaggio agrario della piana sottostante.

L'attuale centro abitato è sorto, secondo varie fonti storiografiche locali, nella seconda metà dell'XI secolo, a seguito dello spostamento verso luoghi sempre più alti di antichi nuclei abitati sparsi sul territorio, di cui resterebbero tracce in una necropoli anteriore all'anno mille in località Valle Noci, lungo la strada Monteleone – Zungoli, e in ruderi di analogo periodo in località Frate Pasquale, lungo la strada Monteleone - Panni.

Nella seconda metà del cinquecento la città risulta munita di cinta muraria e castello baronale, individuabile nell'attuale Palazzo Trombetti. La diversa orditura viaria di un settore della città murata denota la permanenza entro la cinta urbana di orti e giardini successivamente edificati. Nella seconda metà dell'ottocento la cinta muraria viene alienata e trasformata in abitazioni.

L'espansione fuori le mura avviene tra la seconda metà dell'ottocento e i primi anni del novecento con una serie di borghi, ancora oggi identificabili nelle loro caratteristiche storiche e formali, sorti a ridosso della città murata e, a valle, in località S. Rocco.

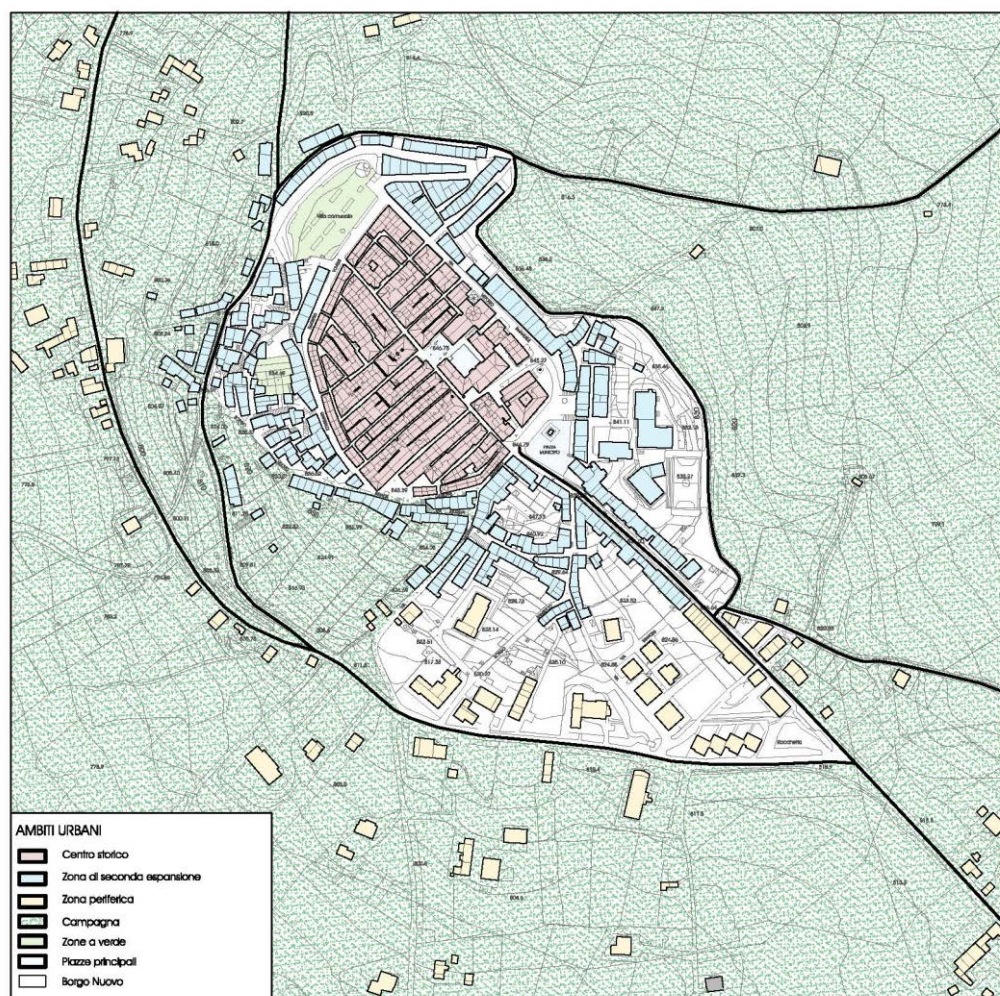
Le espansioni successive non hanno alterato in maniera significativa la peculiarità della rete di orti, giardini e verde di alto fusto che contraddistingue il centro abitato, né il fitto paesaggio agrario del versante collinare ovest fino a borgo S. Rocco.

Sul versante ovest il centro edificato è caratterizzato dalla presenza di percorsi con ampie aperture visive sul paesaggio, punti panoramici e scorci visivi

3. IL SISTEMA DELLA MOBILITA' ATTUALE E PREVISIONI URBANISTICHE

Il territorio comunale di Monteleone di Puglia confina con la Campania ed il centro urbano si sviluppa lungo la **strada provinciale 91 bis, e per un tratto 136 bis**, viabilità principale extraurbana, che collega l'ultimo comune campano di Savignano Irpino a Monteleone, ad una distanza di circa 15 Km, per proseguire, in Puglia, verso Accadia e Candela.

Dalla strada provinciale, principale asse di scorrimento nel comune di Monteleone, si distacca un anello, una sorta di circonvallazione, costituita dal tratto di **via delle Puglie a sud e via Levate a nord** che cingono il centro abitato e da cui si irradia la viabilità urbana di accesso ai tessuti edificati, con la viabilità principale di **via Mancini e la rete di viabilità secondaria**, di dimensioni ridotte, che cinge il centro storico e la Villa Comunale e connette le zone di più recente espansione. La viabilità interna al centro storico ed al Borgo nuovo adiacente sono prevalentemente non percorribili da auto, sia per le loro larghezze ridotte che per tratti in forte pendenza.

**VIABILITA' PRINCIPALE**

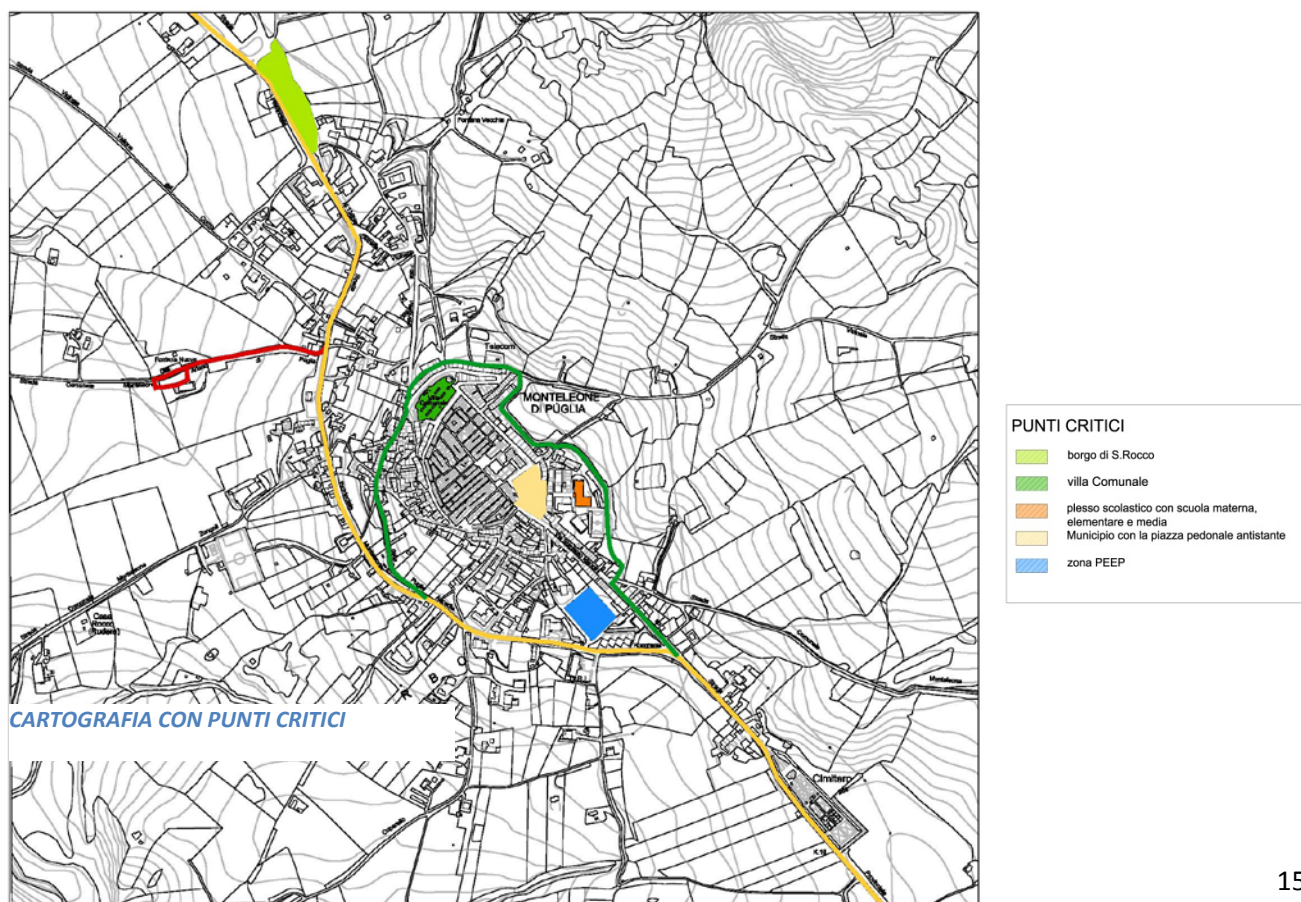
Tale anello stradale principale perimetrale al centro urbano presenta alcune diramazioni a raggiera che si dirigono verso aree extraurbane, con caratteri e specificità maggiormente rurali ed agricole, che raggiungono le vicine aree boscate ed alcune fontane monumentali da cui è possibile prelevare acqua potabile.

L'intera viabilità principale descritta risulta con andamenti altimetrici con lievi pendenze e pertanto facilmente transitabili da auto e mezzi di mobilità lenta, ma caratterizzata da livelli di mobilità e traffico differenti, da aree di parcheggio poco regolamentate ed, inoltre, da spazi pubblici pedonali ristretti.

I livelli di mobilità nonostante le dimensioni del paese ed il ridotto numero di abitanti, risultano consistenti, soprattutto per la necessità di dover raggiungere i luoghi di lavoro, i servizi di livello maggiore, e le scuole fuori dal paese e restituiscono il dato di un forte utilizzo del mezzo automobilistico privato, anche per piccoli spostamenti, in quanto non sono presenti modalità di trasporto pubblico, se non quello dei bus scolastici pubblici. Data comunque la piccola dimensione del paese si registra una abituale mobilità pedonale all'interno del nucleo centrale abitato.

Il sistema della mobilità attuale, anche per le sue ridotte dimensioni, non presenta specificità destinate alla mobilità lenta e sostenibile e le diverse modalità di movimentazione e spostamento risultano indistinte e sovrapposte, con problemi di sicurezza, e punti critici di traffico e parcheggio, come di inquinamento acustico ed atmosferico.

Alcuni **punti critici** all'interno dei sistemi di accessibilità e spostamento sono il grande plesso scolastico con scuola materna, elementare e media, la zona PEEP ai margini orientali della città, il Municipio con la piazza pedonale antistante, la villa comunale ai margini del centro storico e il borgo di S.Rocco al margine occidentale del centro urbano.





Tali luoghi della città, serviti da una viabilità di ridotte dimensioni ed in alcuni casi a senso unico, rappresentano, in alcuni momenti della giornata, punti di accumulazione di traffico e necessità di parcheggio, attualmente non sufficiente e, pertanto, rappresentano i nodi di un sistema di mobilità alternativa, lenta e sostenibile, in grado di limitare i livelli di congestione, traffico ed inquinamento.

Un altro tema che riveste una importanza ed occasione di sviluppo turistico e socio economico per la città di Monteleone di Puglia è rappresentato dal **progetto europeo "EuroVelo 5-Via Romea Francigena"** avviato nel 2016 e finalizzato a promuovere come prodotto cicloturistico transnazionale il percorso di **EuroVelo 5**, che ricalca l'antica rotta dei pellegrini sulla direttrice nord-sud a partire da Canterbury. nel Regno Unito, fino a Roma e di lì a Brindisi lungo il corridoio della Via Appia, il cui tratto proviene dalla regione Campania, dopo aver varcato il confine entra nel territorio comunale di Monteleone di Puglia, percorrendo la prima tratta pugliese lunga circa 46 km.

Il tracciato transnazionale attraversa la città di Monteleone di Puglia lungo la strada provinciale 91 bis /136 bis, un tratto che è stato valutato dal paesaggio attraente, la percorribilità buona, il traffico in una situazione accettabile, anche se non all'altezza della media delle altre sezioni. I servizi sono presenti in buon numero e con buona distribuzione, ma risultano carenti i servizi specifici per la bicicletta, quali negozi con assistenza tecnica o noleggi.

Quindi l'attraversamento sfrutta completamente un esistente percorso ad uso promiscuo, dove sono necessarie **apposite segnalazioni**, con limite di velocità a **30 km/h**, effettuando interventi di moderazione del traffico e, ove possibile, di delimitazioni di sicurezza.

Per quanto riguarda il livello del traffico motorizzato, il percorso si svolge su strada da **1 a 500 veicoli/die**, di diversa tipologia e la segnaletica di direzione e indicazione presente sul territorio è carente, per cui risulta necessario dotare la strada con appositi segnali di tipo turistico, a sfondo di colore marrone, che portano su percorsi cicloturistici consigliati, con indicazione della successiva città raggiungibile, dove sono presenti anche interventi di moderazione del traffico con limiti di velocità a 30 km/h con il logo EuroVelo.

Alcune criticità esistenti in merito al percorso turistico ciclabile transnazionale riguardano la disponibilità di numero di posti letto, limitata e insufficiente per gruppi numerosi (più di 10



persone). Mentre il buon livello qualitativo dei servizi è dovuto anche al fatto che il percorso attraversa Monteleone di Puglia, anche se con flussi turistici non costanti nell'arco dell'anno ma comunque presenti, anche per le risorse naturali, storiche, archeologiche, artistico – architettoniche.

Per quanto attiene invece ai servizi specifici per il cicloturista, quali meccanici, o negozi, eventualmente forniti di ricambi, o anche di biciclette a noleggio, bisogna tener conto che il territorio attraversato non conosce una grande diffusione della bicicletta, se non come mezzo per fare sport; nei piccoli centri può essere difficile ricevere assistenza o trovare ricambi specifici. Questo può costituire un problema per i cicloturisti meno preparati, e costituisce senz'altro una mancanza. Nella preparazione dei materiali informativi e promozionali si potrebbe almeno sopperire a questa carenza con l'informazione puntuale degli utenti ove è più facile trovare un aiuto per effettuare la sostituzione che trovare il ricambio giusto. Nel caso specifico il Comune di Monteleone è dotato di un **centro servizi** specifici per il ciclo turista.

Per quanto riguarda le criticità relative ai servizi va anzitutto sottolineato che le aree di Puglia e Basilicata attraversate da Eurovelo 5 sono piuttosto riarse, e che nei mesi estivi la temperatura può raggiungere picchi notevoli, tanto da creare problemi agli utenti meno preparati. I territori attraversati sono inoltre caratterizzati da una distribuzione irregolare dei centri abitati, ed è in genere difficile trovare acqua potabile al di fuori di essi. Pertanto tutti i materiali illustrativi e promozionali sul percorso dovrebbero ricordare agli utenti che **l'approvvigionamento idrico va sempre effettuato nell'attraversamento dei centri abitati, dove peraltro è quasi sempre disponibile acqua pubblica gratuita alle fontane dell'Acquedotto Pugliese, in quanto i cicloturisti dovrebbero sempre avere con sé una buona scorta d'acqua (almeno 2 borracce da 500cl) e sarebbe, inoltre, necessario prevedere la realizzazione, lungo il tratto in questione, di almeno un'area di sosta provvista di ombra, acqua e servizi igienici.**

In merito alle attività di promozione sul sito della FIAB, sezione Bicalia, è presente una parte dedicata ai percorsi di EuroVelo, incluso EuroVelo 5, denominato BI 3 "Via Romea Francigena" ed il presente progetto EV5-VRF rappresenta pertanto, per la regione Puglia,

un'occasione straordinaria per promuovere adeguatamente il percorso EV5 anche nei tratti con caratteri ambientali, culturali, paesaggistici, enogastronomici che il percorso attraversa.

Poiché tutto il percorso di EV5 in Puglia e Basilicata si snoda interamente su strade pubbliche, gli interventi sulla viabilità e sulla relativa sicurezza sono responsabilità delle Amministrazioni proprietarie interessate, quali le Province e Comuni, e attingono alle risorse dei rispettivi bilanci. Le brevi tratte di infrastrutture ciclabili interessate dal passaggio di EV5, cioè a dire chiuse al traffico veicolare, ricadono sotto la competenza amministrativa dei Comuni.

Indirizzi generali per l'armatura infrastrutturale:

1. valorizzazione del sistema di viabilità locale extra urbana per il collegamento delle reti ecologiche urbana e territoriale;
2. mantenimento e qualificazione delle zone a verde pubblico urbano;
3. flessibilità del sistema dei servizi per la residenza ed estensione d'uso al tempo libero e al turismo;

Sistemi dell'armatura infrastrutturale

L'armatura infrastrutturale, definita in funzione delle esigenze di mobilità territoriale ed urbana, di funzionalità e di qualità della vita nei territori costruiti, è costituita dai seguenti sistemi:

1. sistema della viabilità extra urbana:
 - infrastrutture viarie;
 - zone di rispetto stradale;

Il Pug individua come invariante per la mobilità territoriale la viabilità intercomunale esistente e classifica le strade extra urbane e le aree poste a protezione delle sedi stradali in funzione della loro rilevanza territoriale, ai sensi del Nuovo codice della strada e del

relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione.

2. sistema della viabilità urbana:

- strade e parcheggi;

con valenza di standard ai sensi e per gli effetti del D.M. 1444/1968 per le aree destinate a parcheggi;

Il Pug individua come invariante per la mobilità urbana la rete viaria principale, che delimita i contesti urbani; fissa inoltre le modalità e i criteri generali di intervento sulla viabilità urbana esistente.

1. ambiti di tutela dei tratturi.

Sono le aree interessate dal tratturo, che in rapporto alle loro caratteristiche e alle situazioni di contesto, vengono così distinte:

a) area di pertinenza: le aree demaniali costituenti il tratturo;

Nell' area di pertinenza, tutelata anche ai sensi del D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004, va evitata ogni alterazione dell'integrità fisica e visuale del bene, con eliminazione degli elementi detrattori.

b) area annessa: una fascia di profondità costante di 100 metri per ciascuno dei due lati dell'area di pertinenza del tratturo.

Nell' area annessa il Piano evita ogni destinazione d'uso non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, individua i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.

Elementi vegetazionali diffusi e punti panoramici

Oltre gli elementi paesaggistico-ambientali e storico culturali ricompresi negli ambiti specifici sopra elencati, il Piano tutela, tramite le direttive generali di tutela del territorio, i seguenti elementi caratterizzanti il paesaggio agrario:

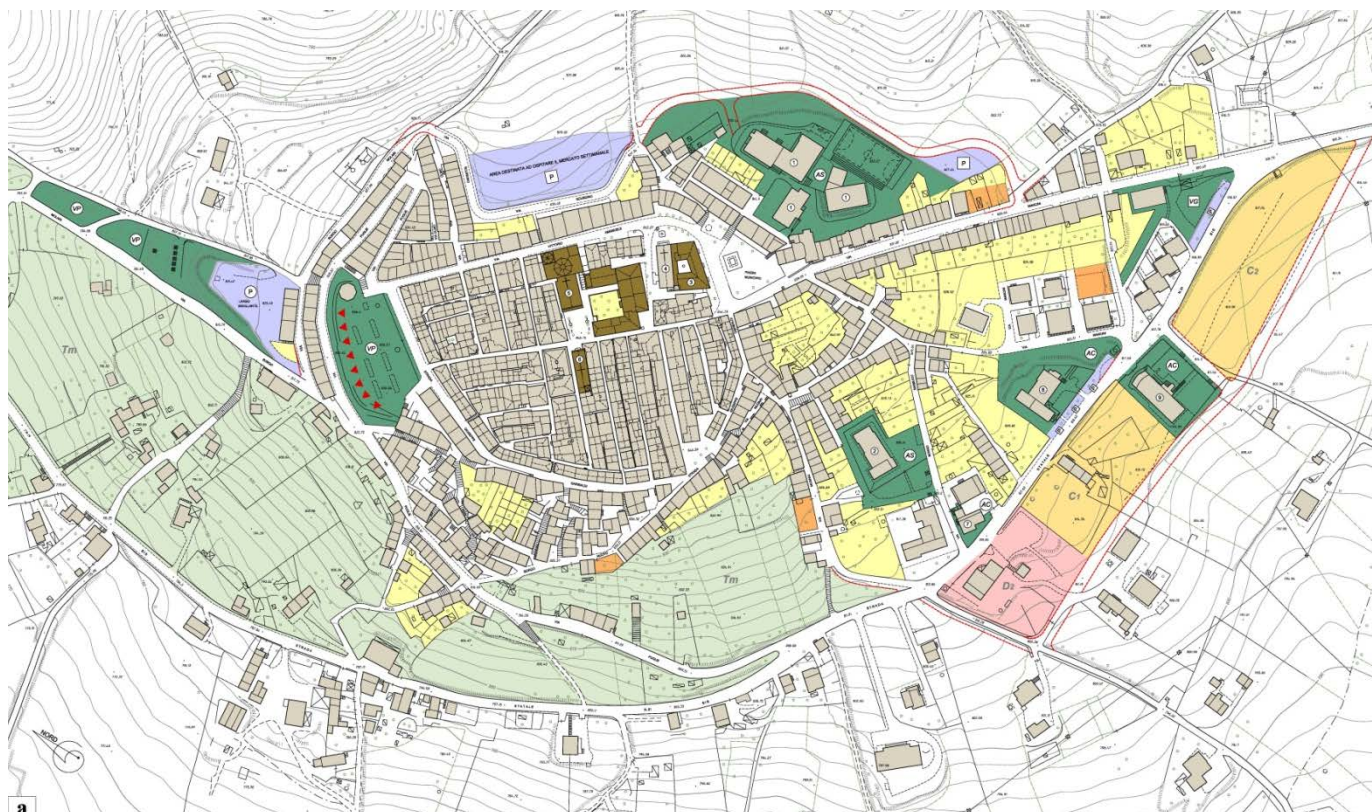
c) le componenti vegetazionali diffuse:

- piante isolate e a gruppi di rilevante importanza per età, dimensione, significato scientifico, testimonianza storica;
- alberature stradali e poderali
 - siepi riparie di pareti a secco, divisioni dei campi e terrazzamenti;
 - alberature di riconosciuto valore monumentale e paesaggistico;
- d) le linee di ruscellamento e le linee superficiali di impluvio;
- e) le fontane rurali.

E' prevista la tutela inoltre i punti panoramici e le visuali sul paesaggio, intesi come siti dai quali si hanno le condizioni per percepire aspetti significativi del paesaggio inteso come *"percezione sociale"* dei caratteri fisici dei luoghi, sia nella loro formazione storica, sia nei significati ad essi attribuiti dalla popolazione locale.

Viene assunto cioè, l'effetto visivo quale valore fondamentale nella costruzione del paesaggio, che incide non solo sulla percezione sensoriale, ma anche sul complesso delle relazioni materiali e immateriali associate ai luoghi, quali l'unicità morfologica del territorio collinare, i caratteri della vegetazione e le pratiche agricole, le vie di comunicazione, le valenze tipologiche e spaziali dell'insediamento urbano e quant'altro costituente l'ambiente.

Considerate le caratteristiche geografiche e le ridotte dimensioni del territorio comunale, vengono individuate nei luoghi di *"frequenziazione abituale"* (luoghi abitati) il contesto di riferimento prioritario, ma non esclusivo, di valutazione e di apprezzamento visivo e formale del paesaggio e individua come siti di straordinario valore da conservare e valorizzare qual le aperture visive sulla campagna presenti lungo alcuni percorsi urbani, attraverso i quali è possibile cogliere scorci dei rapporti spaziali, visivi e simbolici tra insediamento urbano e contesto agricolo.



CARTOGRAFIA PUG - PRESCRIZIONI DI DETTAGLIO

PIANO DEI SERVIZI

AREE ED EDIFICI PER ATTREZZATURE E SERVIZI PUBBLICI
(STANDARD: D.M. 2 aprile 1985 n. 1444)

di progetto

per un totale di 52.663 mq, come di seguito specificati:

AS - ATTREZZATURE SCOLASTICHE (mq. 13.135)

1 scuola dell'obbligo

2 asilo nido

AC - ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE (mq. 8.117)

3 municipio - agli uffici - ufficio postale - biblioteca

4 chiesa Madonna del Carmine

5 chiesa Cattedrale

6 chiesa dell'Addolorata

7 caserma dei carabinieri

8 casa di riposo per anziani

9 polidorsale

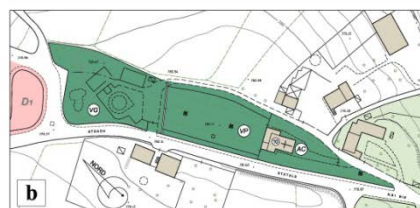
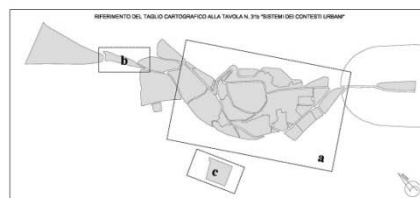
10 chiesa di San Rocco

VP - PARCO URBANO (mq. 11.715)

VG - VERDE ATTREZZATO PER IL GIOCO (mq. 5.575)

V8 - VERDE ATTREZZATO PER LO SPORT (mq. 7.450)

P SPAZI DI SOSTA E PARCHEGGI (mq. 7.787)



PREVISIONI STRUTTURALI

- C1, C2** ZONE DI NUOVA EDIFICAZIONE
- D1** ZONA PER ATTIVITA' ARTIGIANALI
- D2** ZONA PER ATTIVITA' TURISTICO-RECREATIVA
- Tm** ZONE A DESTINAZIONE MISTA DI TUTELA
- PERCORSO PANORAMICO**
- VIABILITA' DI PROGETTO O IN FASE DI REALIZZAZIONE** (parziale e pedonale)

INTERVENTI DIRETTI

- EDIFICI SOGGETTI A INTERVENTI DI RECUPERO E AD EVENTUALI COMPLETAMENTI DI CORTINA
- EDIFICI DI PARTICOLARE INTERESSE STORICO ED AMBIENTALE SOGGETTI A RESTAURO
- LOTTE EDIFICABILI (non indicate dal B.R.)
- VERDE DI PERTINENZA

Il progetto europeo “EuroVelo 5-Via Romea Francigena”

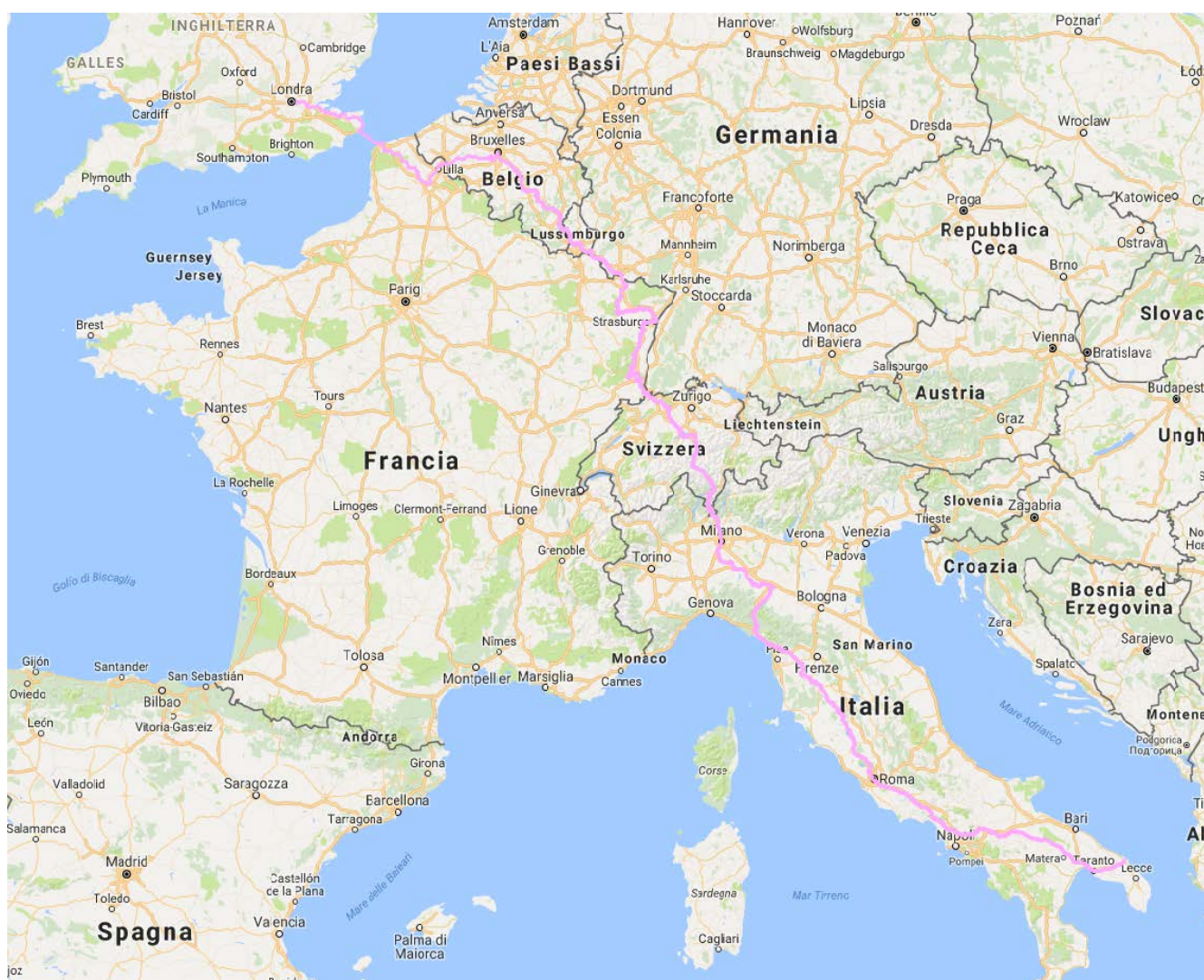
La Regione Puglia ha iniziato a occuparsi di Bicalta e di EuroVelo con il **progetto CYRONMED** (Cycle Route Network of the Mediterranean) a partire dal 2005. Il progetto fu finanziato dal Programma INTERREG ARCHIMED 2000-2006 con lo scopo di individuare i percorsi di **Bicalta e di EuroVelo** che attraversano i territori partner di progetto. Al progetto oltre alla Puglia (capofila) hanno partecipato le Regioni Basilicata, Campania, Calabria, i comuni greci di Atene e Karditza, l'Ente del Turismo di Cipro e il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta. La Puglia ha pertanto individuato i cinque itinerari di Bicalta (BI) passanti per il proprio territorio. Tra questi, l'itinerario BI3, che costituisce la parte ricadente in Italia del percorso ciclabile transeuropeo EuroVelo 5, che ha origine a Canterbury, a sud di Londra, e arriva a Brindisi.

Il progetto CYRONMED ha inoltre avviato attività, riflessioni e relazioni sia all'interno della Regione che all'esterno per avviare l'inizio di un percorso di pianificazione e programmazione delle reti ciclabili in Puglia. I risultati di CYRONMED hanno anche contribuito a determinare:

- a) la sottoscrizione di un protocollo di intesa (2007) tra Regione Puglia e le società ferroviarie pugliesi per lo sviluppo del trasporto integrato bici e treno e l'eliminazione del costo del biglietto per il trasporto delle bici a bordo treno, tuttora in essere;
- b) la previsione (art. 13 della L.R. n. 16/2008 su “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”) di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica come definito da CYRONMED;
- c) l'elaborazione della legge regionale n. 1/2013 su “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”;
- d) l'inserimento dell'apposita sezione “Mobilità ciclistica” nel Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti che ha previsto come dorsali della rete ciclabile regionale i percorsi di Bicalta e di Eurovelo e la realizzazione di 29 velostazioni.

Il progetto europeo “EuroVelo 5-Via Romea Francigena” è stato avviato nel 2016 ed è finalizzato a promuovere come prodotto cicloturistico transnazionale il percorso di EuroVelo 5, che ricalca l'antica rotta dei pellegrini sulla direttrice nord-sud a partire da Canterbury, nel Regno Unito, fino a Roma e di lì a Brindisi lungo il corridoio della Via Appia. Sebbene sia uno dei percorsi della rete europea, **EuroVelo 5** è uno dei meno conosciuti e promossi come un'esperienza di viaggio culturale internazionale. Nei 6 Paesi attraversati dal percorso

esistono reti nazionali. ma con l'eccezione di piccole porzioni in Francia ed in Italia, la rotta di EuroVelo 5 non viene regolarmente promossa come parte di un percorso internazionale. L'obiettivo è quindi quello di partire da quelle tratte già utilizzate da cicloturisti e camminatori locali e promuoverle come parte di un prodotto turistico transnazionale, recando in tal modo beneficio economico alle comunità dislocate lungo il percorso attraverso l'apertura a mercati ben più ampi. Nel complesso il progetto mira a sviluppare un prodotto turistico basato sul comune patrimonio culturale europeo, accrescendo il turismo, l'accessibilità del percorso, e la disponibilità e la visibilità delle informazioni su di esso.



EUROVELO 5: VIA ROMEA FRANCIGENA

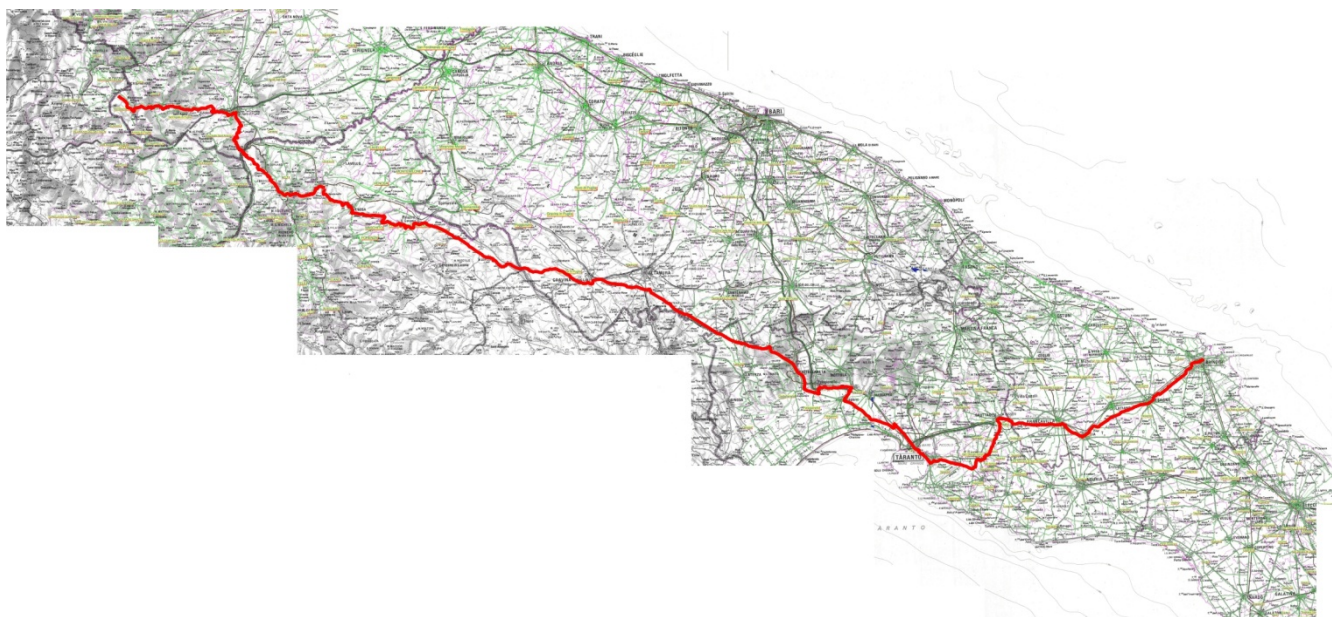


Le proposte di intervento sono relative ai 3 diversi ambiti di valutazione su cui si basa anche la tratta regionale: **1. le infrastrutture stradali; 2. i servizi disponibili lungo il corridoio; 3. La promozione.** Alle varie proposte di azione viene inoltre associata una priorità su tre livelli (alta, media o bassa) in base all'importanza attribuita ai suoi effetti sul raggiungimento degli obiettivi del progetto, vale a dire sulla possibilità concreta di valorizzare **il percorso EV5 in Puglia e Basilicata**, adeguando le sue caratteristiche agli standard europei, e successivamente di proporlo sul mercato del cicloturismo transnazionale.

Le sezioni in cui la tratta di Puglia e Basilicata è stata suddivisa sono risultate 7, e vanno dalla n.80 alla n.86. Se ne sintetizzano di seguito gli aspetti salienti già evidenziati nella relazione regionale, con l'aggiunta di una nota in merito alla immediata fruibilità. Ciascuno dei percorsi, come ciascuna delle tracce gps allegate al presente progetto, termina esattamente nel punto in cui comincia il successivo. I link alle tracce si trovano nell'ultima parte della relazione regionale.

Per quanto attiene alle percorrenze regionali la ciclovía EV5, che proviene dalla regione Campania, dopo aver varcato il confine entra nel **territorio comunale di di Monteleone di Puglia**, percorre la prima tratta pugliese lunga circa 46 km.

1. sezione n.80 Monteleone-Candela, km 33. Il percorso parte dal confine con la regione Campania, ed il punto di inizio non è raggiungibile con il trasporto pubblico. La sezione è stata quindi pianificata come parte di una tappa giornaliera che comincia idealmente nella regione Campania, e per questo la sua percorrenza è breve. Il paesaggio è attraente, la percorribilità è stata giudicata perfetta; il traffico in una situazione accettabile, ma non all'altezza della media delle altre sezioni. I servizi sono presenti in buon numero e con buona distribuzione. Sono carenti però i servizi specifici per la bicicletta, quali negozi con assistenza tecnica o noleggi.



PERCORSO PUGLIA BASILICATA



PERCORSO MONTELEONE - CANDELA

4. LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Come già accennato nella descrizione dello stato attuale, i livelli di mobilità nel territorio comunale, nonostante le dimensioni del paese ed il ridotto numero di abitanti, risultano consistenti, soprattutto per la necessità di dover raggiungere i luoghi di lavoro, i servizi di livello maggiore, e le scuole fuori dal paese e restituiscono il dato di un forte utilizzo del

mezzo automobilistico privato, anche per piccoli spostamenti, in quanto non sono presenti modalità di trasporto pubblico, se non quello dei bus scolastici pubblici. Data comunque la piccola dimensione del paese si registra una consistente mobilità pedonale all'interno del nucleo centrale abitato.

L'ambito del trasporto privato, pertanto, rappresenta ad oggi la componente maggioritaria del traffico urbano ed è pertanto inevitabile che sia oggetto di forte attenzione. D'altra parte, è quasi universalmente riconosciuto che il futuro sostenibile delle città sarà sempre più orientato verso la sostituzione del trasporto privato a favore della mobilità pubblica o condivisa. Nel caso specifico di un piccolo comune come Monteleone di Puglia, in cui la necessità di una spesa per il trasporto pubblico non è sostenibile, se non quello riservato agli alunni ed ai disabili, diventa ancora più necessario la implementazione e regolamentazione del trasporto secondo i principi della **mobilità lenta, sostenibile, sicura ed integrate**. Numerosi studi dimostrano che l'aumento della mobilità lenta, a discapito della mobilità automobilistica privata, avrebbe benefici su molteplici fronti:

- Benefici ambientali
 - riduzione dell'inquinamento atmosferico
 - riduzione dell'inquinamento acustico
- Benefici sociali
 - Aumento della sicurezza stradale (diminuzione degli incidenti)
 - Diminuzione della congestione (soluzione stress-free)
 - Aumento delle garanzie di mobilità per anziani
- Benefici economici
 - Diminuzione dei costi del trasporto
 - Diminuzione del costo della vita
 - Incremento della produttività delle imprese
 - Riduzione dei prezzi e dei costi
 - Diminuzione dei costi sanitari
 - Aumento del valore di proprietà degli immobili (in città più silenziose e pulite)

Aree urbane “protette”

Tra le soluzioni “di sistema”, si devono anche considerare quelle che prevedono l’apertura al traffico di alcune zone della città solo per alcune tipologie di veicoli, o con particolari regolamentazioni temporali ed economiche. Il termine “aree protette”, utilizzato nel titolo, rimanda di proposito al concetto delle oasi naturali e allo scopo tradizionale di quest’ultime: il mantenimento dell’equilibrio ambientale di un determinato luogo di pregio. Il principio ispiratore delle zone pedonali, o delle zone a traffico limitato, è infatti esattamente paragonabile, in quanto esse mirano a preservare le zone di maggior pregio delle città (tipicamente i centri storici) cercando di ridurre il livello di inquinamento e incrementando il comfort e la sicurezza dei frequentatori.

Zone a Traffico Limitato

Una zona a traffico limitato, secondo la definizione del Codice della Strada, è “un’area in cui l’accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli”. Il controllo dell’accesso è generalmente gestito tramite telecamere con riconoscimento delle targhe ai varchi di ingresso e le regole adottate mirano tendenzialmente a liberare i centri storici dal traffico, permettendo l’accesso solo a mezzi pubblici e di soccorso, motocicli e, in alcuni casi, mezzi in “sharing” o a bassissimo impatto ambientale (si inizia a parlare, in questo ambito, della ipotesi di ZTE, Zone ad esclusivo Traffico Elettrico).

Mobilità dolce e utenze deboli

La mobilità dolce, intesa come adozione di una modalità di spostamento “finalizzata alla fruizione dell’ambiente e del paesaggio, all’attività ricreativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani, caratterizzata da elevata sostenibilità ambientale e costituita da infrastrutture quali percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre, altre tipologie di utilizzi sostenibili”, è considerata un punto di arrivo fondamentale per una città più vivibile e più fruibile, soprattutto ad alta vocazione turistica. I vantaggi della mobilità ciclabile o pedonale, che non implicano alcuna emissione né inquinante né acustica e richiedono un’occupazione di spazio trascurabile, sono universalmente noti,

ma ciononostante la loro diffusione nel nostro paese è estremamente lenta, a differenza di quanto avviene in altri paesi europei (Paesi Bassi in primo luogo).

Non volendo soffermarci sulle cause o le possibili risposte a queste problematiche, tendenzialmente basate su scelte urbanistiche che prevedono la realizzazione di infrastrutture dedicate (piste ciclabili, zone di ricovero sicuro dei mezzi, zone pedonali, ...), si ritiene importante in questa sede notare come la realizzazione e la gestione intelligente di zone a traffico limitato o controllato, di cui si è trattato sin qui, possa rappresentare un'importante pre-condizione per la valorizzazione e l'incremento di queste modalità di spostamento. Tali zone, visto il ridotto traffico automobilistico, contribuiscono sensibilmente alla salvaguardia delle cosiddette "utenze deboli" della strada: pedoni, ciclisti e motociclisti. Allo stesso scopo, in molte città europee ed internazionali si adottano politiche di "traffic calming", che mirano a limitare la velocità dei veicoli tramite dissuasori "fisici" o severi sistemi di controllo (Figura 25). Numerosi studi dimostrano infatti che in zone in cui la velocità dei veicoli è limitata a soli 30 km/h si verifica una diminuzione estremamente significativa degli incidenti gravi o mortali.

Lo sviluppo della mobilità ciclabile

La domanda di "mobilità dolce" in Italia nell'ultimo quinquennio si è molto rafforzata. Infatti si sta sempre più affermando l'uso della bicicletta non solo nel fine settimana per il tempo libero/ divertimento ma anche durante l'arco dell'intera giornata quale mezzo per effettuare gli spostamenti all'interno degli spazi urbani. Il XX rapporto dell'ACI – Censis 2012 evidenzia che il 35% degli automobilisti possiede o guida abitualmente una bicicletta e la utilizza in media 2,4 giorni alla settimana (2,3 giorni i maschi, 2,6 giorni le femmine) percorrendo mediamente 4,5 Km nei giorni feriali e 7 km nei festivi.

	Età				
Motivo	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
In città per tempo libero/divertimento	50,5	62,3	66,1	66,1	62,0
In città per svolgere delle commissioni/fare acquisti	31,9	32,9	35,0	61,3	37,0
In città per sport/esercizio fisico	27,5	23,4	24,3	21,0	24,1

In città per lavoro/studio	33,0	15,0	7,9	1,6	14,1
In città per impegni familiari	4,4	6,0	5,6	6,5	5,6
Fuori città per tempo libero/divertimento	5,5	10,8	9,0	1,6	8,0
Fuori città per sport/esercizio fisico	4,4	4,8	2,8	4,8	4,0

Gli over 65 si distinguono per un utilizzo superiore alla media sia in termini di giorni settimanali d'uso - 3,3 giorni - che di km percorsi nei giorni feriali 5,9. Le occasioni prevalenti di utilizzo sono collegate, sia in città che fuori, al tempo libero e al divertimento (rispettivamente 62,0% e 8%). Gli over 65, tuttavia, si servono della bici in percentuale nettamente superiore alla media (61,3% rispetto ad una media totale pari al 37%) anche per svolgere delle commissioni/fare acquisti. I giovani (18-29 anni) la considerano, invece, un mezzo utile per spostarsi per motivi di studio/lavoro(33,0%) e per fare sport/esercizio fisico (27,5%). Tra le motivazioni per cui l'uso della bicicletta negli spostamenti lavoro/studio, come mezzo alternativo all'automobile o al mezzo pubblico, è ancora basso è sicuramente legato al fattore "sicurezza". Secondo alcune stime, nell'Unione Europea (UE-27) circa 33.000 persone nel corso del 2010 hanno trovato la morte in incidenti stradali. Circa il 40% di questi decessi si verifica in incidenti avvenuti all'interno di un centro abitato. Una percentuale pari a circa il 48% degli utenti stradali deceduti è rappresentata da pedoni e ciclisti" (Fonte: Rapporto 2011 sulla sicurezza stradale di pedoni e ciclisti, Dekra Automobil GmbH).

In Italia nel 2011 le biciclette rappresentano il terzo veicolo dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti. Nel 2011, è stato registrato un aumento, rispetto al 2010, del 7,2% dei conducenti di biciclette morti in incidenti stradali e dell'11,7% dei feriti. La proporzione di donne decedute, conducenti di biciclette, sul totale delle conducenti morte in incidenti stradali, inoltre, è più elevata rispetto alla stessa percentuale calcolata per gli uomini (uomini 9,7%, donne 16,4%); in entrambi i casi si tratta di percentuali più elevate rispetto a quelle registrate per la categoria dei ciclomotori (Fonte: Aci – Istat Incidenti stradali 2011). Secondo l'indagine riportata nel XX Rapporto Aci – Censis gli interventi che sarebbero necessari per consentire ai ciclisti di circolare in maggiore sicurezza sono

essenzialmente riconducibili a creare più spazi riservati esclusivamente alla circolazione dei ciclisti e a inserire in prossimità dei semafori degli “spazi di accumulo/raduno” riservati a quest’ultimi (tabella 6.2).

In estrema sintesi l’indagine sulla mobilità dolce fa emergere che:

- la bicicletta assume una funzione non limitata ad un utilizzo ludico destinata al tempo libero ma diventa un vero e proprio mezzo di locomozione in grado di coniugare economicità, attività fisica e modelli di sviluppo eco-compatibili;
- la mobilità dei ciclisti dovrebbe essere accompagnata, per favorirne l’incremento, non solo da interventi di tipo infrastrutturale (piste ciclabili, segnaletica, ecc.) ma anche da una sensibilizzazione culturale verso un differente approccio al territorio con l’ottica di favorire la compresenza di ciclisti e automobilisti ed accrescere i meccanismi di mobilità intermodale;
- appare necessario uno “scatto” culturale verso l’osservanza delle regole per tutti i soggetti coinvolti nella mobilità stradale siano essi pedoni, ciclisti, fruitori delle due o delle quattro ruote a motore.

Tra i fattori che potrebbero incidere positivamente a sostenere l’uso della bicicletta è indubbiamente la creazione di fattori che incrementino il livello di sicurezza dei fruitori del mezzo.

Ovviamente affinché ciò sia possibile è necessario creare delle condizioni per il superamento strutturale della compresenza veicolare, il quale potrebbe essere parzialmente risolto con interventi strutturali, attraverso la creazione all’interno della piattaforma stradale di corsie preferenziali separate da quelle destinate ai veicoli a motore. Nei casi in non vi siano tali condizioni è possibile creare all’interno della piattaforma stradale sezioni a margine della carreggiata, destinate ai ciclisti, possibilmente utilizzando, come già avviene in alcune città, una **differente colorazione del fondo stradale** a seconda della fruizione (“a Parma hanno ideato per esempio delle ciclabili colorate; le ciclabili verdi sono quando non ci sono intersezioni, in prossimità di queste la pista ciclabile è di colore rossa per incrementare l’attenzione o creare degli attraversamenti rialzati per rallentare i veicoli a motore). Ulteriore ipotesi è il ricorso ad **pavimentazioni stradali differenti** a seconda che si incentivino o disincentivino la compresenza del traffico

automobilistico con quella ciclistica: la pista ciclabile può essere realizzata con un conglomerato bituminoso avente una pezzatura più fine rispetto a quella destinata ai veicoli a motore.

In sintesi le indagini confermano che per stimolare la domanda di mobilità dolce è necessario incrementare non solo l'offerta, ovvero realizzare nuove piste ciclabili, ma bisogna che l'offerta sia strutturata in modo da avere elevati livelli di sicurezza. Ovvero bisogna creare le condizioni strutturali affinché la mobilità dolce sia favorita rispetto agli altri mezzi di spostamento.

5. La strategia ed inquadramento del progetto

Particolare attenzione è emersa rispetto al **progetto europeo "EuroVelo 5-Via Romea Francigena" avviato** nel 2016 e finalizzato a promuovere come prodotto cicloturistico transnazionale, **il percorso di EuroVelo 5**, che ricalca l'antica rotta dei pellegrini sulla direttrice nord-sud a partire da Canterbury, nel Regno Unito, fino a Roma e di lì a Brindisi lungo il corridoio della Via Appia. Per quanto attiene alle percorrenze regionali la ciclovía EV5, che proviene dalla regione Campania, dopo aver varcato il confine entra nel **territorio comunale di Monteleone di Puglia**, percorre la prima tratta pugliese lunga circa 46 km, interessando un versante del territorio costruito, lungo la **strada provinciale 91 bis /136 bis**, **principale strada di transito del Comune di Monteleone** e di collegamento verso Accadia e Candela e che costituisce motivo di preoccupazione in termini di sicurezza ed accessibilità tra le due parti della città, quella più urbana e quella più agricola e rurale. E' quindi emersa la volontà di **mettere in sicurezza la mobilità** lungo la suddetta strada provinciale, destinata al percorso di un tratto del percorso cicloturistico transnazionale EV5, **valorizzare la peculiarità naturalistica del territorio** fornendo contemporaneamente una mobilità che si conetterà, in futuro con il percorso ciclabile lungo il Tratturo Regio Pescasseroli – Candela e dotare la città di un **sistema di mobilità ciclopedonale micro locale**, in grado di interconnettersi con quella a lungo raggio di EUROVELO 5, capace di dotare la città di un percorso da destinare alla **mobilità lenta in area urbana**, per consentire al cicloturismo transnazionale di raggiungere alcuni servizi che la città offre quali la fontana monumentale per l'approvvigionamento di acqua potabile, un punto di riparazione ed acquisto di accessori per

la bici, di non facile reperibilità lungo il tratto campano – pugliese, bagni pubblici con docce e zona di sosta e ristoro, nonché la possibilità di pernottamento in locali di proprietà comunale o B&B.

Tale **percorso in area urbana** consente di dotare la città di un anello perimetrale ai punti critici urbani già in precedenza individuati, che rappresentano una problematica particolarmente sentita e sulla quale l'Amministrazione intende intervenire al fine di ridurre il traffico automobilistico, soprattutto delle ore di punta, di diminuire l'inquinamento acustico ed atmosferico, dovuto anche alla difficoltà di parcheggio, che connette con un percorso di mobilità lenta e di **moderazione del traffico, segnalato e sicuro**, il Polo scolastico, caratterizzato dai murales, la Villa comunale a ridosso del centro storico, già a traffico limitato, il Borgo Nuovo, in fase di riqualificazione e le due zone periferiche di Borgo S.Rocco e della zona PEEP.

Sono, inoltre, considerati alcuni aspetti connessi alla mobilità ed in generale alle opportunità di sviluppo turistico economico ed occupazionale ed in particolare:

- Regolamentazione del traffico motorizzato di attraversamento della città lungo la strada provinciale e più sicuro attraversamento tra i due versanti dell'area urbana;
- Riorganizzazione dei parcheggi e ripristino della cattiva condizione della segnaletica esistente;
- Maggiore tutela degli spazi pubblici pedonali spesso occupati dalla sosta delle auto;
- Cogliere l'opportunità di un turismo transnazionale presente sul territorio per lo sviluppo economico ed occupazionale del paese

Pertanto si è ribadito quanto a livello comunitario sia forte il richiamo alla necessità strategica di intervenire concretamente a favore della mobilità urbana sostenibile e quanto sia importante predisporre la presente proposta progettuale in linea con la programmazione dei fondi comunitari 2014-2020.

Risulta l'importanza di affrontare in modo prioritario alcuni tra i temi legati alla mobilità. In particolare, sui temi della viabilità, del trasporto delle persone disabili, dei parcheggi, della mobilità alternative e dell'occasione di ospitare un turismo transnazionale di passaggio garantendo accoglienza, servizi e ristoro.

L'interesse per il tema della viabilità e del traffico veicolare si riferisce alla difficile regolamentazione a causa del transito simultaneo di persone, auto private e mezzi di trasporto. La condizione attuale delle strade e la carenza di percorsi dedicati alla mobilità ciclopedonale, nonché ai disabili dotati di mezzi di trasporto a rotelle spiega la necessità di affrontare il tema della mobilità alternativa, peraltro strettamente collegata al tema della sicurezza favorendo la riduzione dell'inquinamento atmosferico generato dal traffico veicolare, individuando tratti stradali da regolamentare e garantire le condizioni di sicurezza della viabilità comunale riducendo i rischi per l'utenza deboli.

Il presente progetto è stato elaborato secondo una visione strategica che fa capo al PUMS adottato, che attraverso un preciso obiettivo generale si articola in obiettivi concreti e misurabili che forniscono concretamente la dimensione dei cambiamenti:

- Obiettivo generale che definisce la vision comune del Piano;
- Obiettivi specifici che forniscono i risultati che il P.U.M.S. si propone di ottenere partendo dalla visione comune. Gli obiettivi sono stati strutturati in modo che risultino chiari e misurabili.
- Strategia di Intervento in cui si individuano le azioni e le attività che dovranno essere implementate per conseguire gli obiettivi specifici. Questi sono stati generati in base a delle priorità individuate che riflettono le esigenze dei principali portatori di interesse e più in generale dei cittadini mediante riunioni e tavoli tematici.

Gli indirizzi programmatici adottati e condivisi

Il quadro che emerge dalla ricostruzione della mobilità a livello urbano evidenzia la presenza di criticità che rendono necessario prevedere delle politiche di intervento di breve, medio e lungo periodo finalizzate al conseguimento di un obiettivo strategico di miglioramento della qualità della mobilità all'interno del tessuto urbano di Monteleone di Puglia in particolare ad integrazione del tracciato transnazionale Eurovelo 5 che vada nella direzione del principio di *“Una città efficiente e orientata alla persona”*

(Dichiarazione di Brema sulla Pianificazione Urbana della Mobilità Sostenibile in Europa) nonché una opportunità di sviluppo socio economico.

Gli obiettivi del progetto sono altresì stati delineati in coerenza con gli orientamenti delle Linee Guida sulla Mobilità sostenibile della UE che prevede che un P.U.M.S. deve mirare a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

- garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini e dell'economia e della società nel suo insieme.

Il progetto, inoltre, persegue le azioni che programmate dal P.U.M.S. che perseguono i seguenti obiettivi specifici:

- A. migliorare la qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria (secondo quanto indicato dal Piano regionale sulla qualità dell'aria) ;
- B. sostenere le attività economiche;
- C. fornire elevati livelli di sicurezza per pedoni, ciclisti ed automobilisti;
- D. avere un elevato contenuto di innovazione tecnologica.

Le strategie che si propongono per conseguire l'obiettivo generale, per rispondere alle criticità evidenziate e sfruttare le potenzialità socio-economiche ed urbanistiche endogene di Monteleone di Puglia sono:

1. riduzione nelle quote di ripartizione modale nell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, e più in generale della mobilità ecocompatibile;
2. protezione delle zone residenziali dalla pervasività del traffico automobilistico favorendo la fluidificazione della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti

- inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte;
3. realizzazione zone a traffico limitato (ZTL) considerando la particolare conformazione del Centro Storico e della viabilità perimetrale;
 4. creazione e riorganizzazione di aree a parcheggio per migliorare l'accessibilità delle zone di traffico a basso grado di penetrazione ed attivazione di un nuovo modello di gestione della sosta per incrementare l'attrattività;
 5. incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo agli utenti deboli;
 6. riqualificazione, sotto il profilo ambientale, dei veicoli in circolazione tramite l'incentivazione dell'uso di carburanti ecologici o di veicoli ad emissioni ridotte o nulle;
 7. connessione alla rete regionale e nazionale delle ciclovie turistiche attraverso la integrazione con il tracciato transnazionale Eurovelo 5 con valorizzazione del paesaggio rurale e creazione di una mobilità alternativa di connessione degli ambiti urbani e periurbani;
 8. incremento dell'accessibilità degli spazi urbani e creazione percorsi ciclopeditoni urbani;
 9. garanzia di comunicazione e gestione adeguate nell'attuazione del piano facendo leva sulla sensibilità della collettività verso la mobilità sostenibile attraverso un processo ben governato.

La strategia progettuale è coerente, inoltre, con gli strumenti di programmazione comunitaria, nazionale e regionale vigenti ed in corso di realizzazione e trova adeguata convergenza con gli strumenti di pianificazione esistente, ovvero con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Piano Urbanistico Generale (PUG) e il Piano Paesaggistico regionale (PPTR), nonché con il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e con altri documenti esistenti di supporto alla programmazione di interventi a scala sovacomunale in particolare il tracciato Eurovelo 5. Va altresì evidenziato che le azioni, implementate secondo le indicazioni del Piano Urbanistico Generale (P.U.G.) dovranno essere in fase attuativa aderenti alle disposizioni ivi contenute e ai programmi operativi (Dpru).

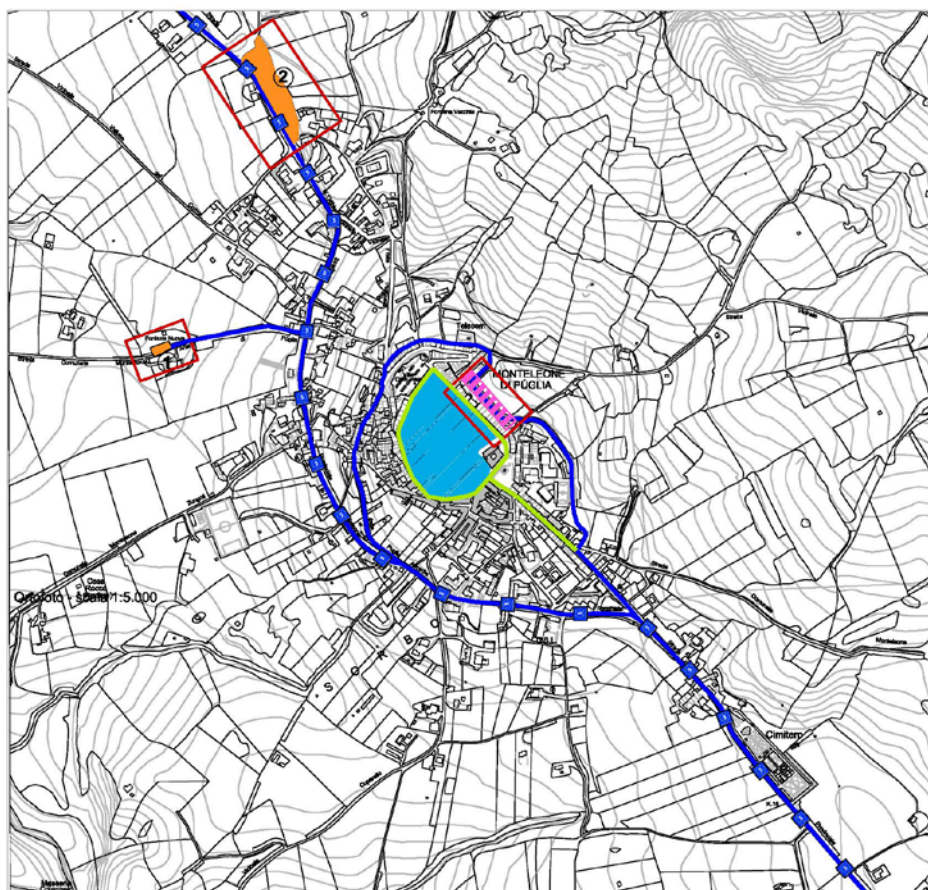


Le azioni che vengono attivate dal progetto per attuare le precedenti strategie sono di seguito illustrate più in dettaglio, ma possono esser così sinteticamente riassunte:

1. Potenziamento dell'offerta di mobilità alternativa all'auto privata attraverso:
 - realizzazione di punti di scambio intermodale;
 - realizzazione di percorsi e piste ciclabili;
 - incentivazione all'utilizzo di mobilità innovativa;
 - adozione di incentivi, anche mediante politiche di tariffazione differenziata, che favoriscano l'utilizzo di veicoli ad emissioni ridotte.
2. Regolamentazione dei percorsi ed itinerari per i veicoli pesanti e per gli autobus extraurbani decongestionando le zone ad elevata pressione urbana attraverso:
 - Creazione di zone 30 ed aree di sosta e parcheggio;
 - nuova e più adeguata circolazione del trasporto veicolare in ingresso ed in uscita dal centro abitato.
3. Regolamentazione attraverso un percorso di concertazione, in Zona a Traffico Limitato sul perimetro del centro storico, essendo il nucleo central del centro storico già in parte interdetto all'uso dei mezzi privati e creazione di una integrazione compatibile e sicura tra pedonalità mobilità ciclabile e di auto;
4. Individuazione di nuove aree a sosta e riorganizzazione dei parcheggi nei punti critici individuate;
5. Creazione di un percorso ciclabile di connessione alla rete delle ciclovie e contemporaneamente favorire l'accessibilità tra gli ambiti urbani e periurbani agli utenti deboli.
6. Valorizzazione delle zone 30 ed individuazione di ulteriori aree per incrementare la sicurezza degli utenti deboli e la riduzione delle emissioni in atmosfera. Sono zone circoscritte, in genere delimitate da assi di viabilità principale, in cui prevale la funzione residenziale. Zone della città dotate dei principali servizi di quartiere e interessate da una circolazione prevalentemente di raggio locale. Al suo interno, la strada viene pensata in prevalenza come spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti) e di funzioni e la velocità degli automezzi viene portata a 30 km/h.

La zona 30 è una riqualificazione a basso impatto che ridisegna l'area interessata, rendendola più sicura per le categorie deboli della strada.

7. Attivazione di campagne di comunicazione specifiche anche mediante l'adozione di un piano di comunicazione di progetti di sensibilizzazione con il coinvolgimento della popolazione al fine di aumentare la consapevolezza di opportunità legate all'attuazione del Piano.



PLANIMETRIA DI PROGETTO

	ZONE PEDONALI		ZTL
	ZONE 30 - PERCORSO CICLOPEDONALE		FONTANA NUOVA ZONA DI SOSTA CON APPROVVIGIONAMENTO IDRICO
	ZONE 30 - PERCORSO CICLOPEDONALE PERCORSO EUROVELO 5		BORGO S. ROCCO ZONA DI SOSTA GIORNALIERA CON SERVIZI IGIENICI, PARCHEGGIO BICI, PINETA
	TRATTO PISTA CICLABILE		

Gli interventi previsti nel presente progetto definitivo – esecutivo riguardano:

1. Realizzazione di una **zona 30** lungo la strada provinciale che attraversa il centro urbano di Monteleone, tracciato individuato dalla Regione Puglia nel progetto transnazionale Eurovelo 5. Il tracciato transnazionale attraversa la città di



Monteleone di Puglia lungo la strada provinciale 91 bis /136 bis, un tratto che è stato valutato dal paesaggio attraente, la percorribilità buona, il traffico in una situazione accettabile, anche se non all'altezza, in qualche tratto, della media delle altre sezioni. Quindi l'attraversamento sfrutta completamente un esistente percorso ad uso promiscuo, dove sono necessarie **apposite segnalazioni**, con limite di velocità a 30 km/h, effettuando interventi di moderazione del traffico e, ove possibile, di delimitazioni di sicurezza. Tale viabilità periurbana sarà, quindi destinata all'uso promiscuo, ma sicuro e adeguatamente segnalato, con mobilità automobilistica ed il tracciato EUROVELO 5, dotato dei necessari pannelli indicativi ed informativi, con opere di messa in sicurezza e, ove necessario, di adeguamento della transibilità del percorso. Un tratto di tale percorso perturbano si connette con la viabilità ciclopedonale prevista in ambito urbano con l'obiettivo di migliorare la mobilità del centro di Monteleone di Puglia e di raccordare il turismo ciclabile transnazionale con i servizi e le opportunità di visita di un territorio naturalistico e culturale.

2. Realizzazione di una zona 30 nell'anello stradale di **via delle Puglie a sud e via Levate a nord** che cingono il centro abitato e da cui si irradia la viabilità urbana di accesso ai tessuti edificati, con la viabilità principale di via Mancini e la rete di viabilità secondaria, di dimensioni ridotte, che cinge il **centro storico e la Villa Comunale** e connette le zone di più recente espansione. Tale percorso in area urbana, a senso unico, consente di dotare la città di **un anello perimetrale ai punti critici urbani individuati, che** rappresentano una problematica particolarmente sentita e sulla quale l'Amministrazione intende intervenire al fine di ridurre il traffico automobilistico, soprattutto delle ore di punta, di diminuire l'inquinamento acustico ed atmosferico, dovuto anche alla difficoltà di parcheggio, che conetterà con un percorso di mobilità lenta e di moderazione del traffico, segnalato e sicuro, il Polo scolastico, caratterizzato dai murales, la Villa comunale e la Chiesa, entrambi a ridosso del centro storico, già a traffico limitato, il Borgo Nuovo, in fase di riqualificazione e le due zone periferiche di Borgo S.Rocco e della zona PEEP. Tale anello perimetrale, nei tratti di maggiore larghezza, sarà dotato di **pista ciclopedonale in sede propria**, a vantaggio della sicurezza e completezza del percorso;



3. **Zona a traffico limitato**, riservato ai residenti ed ai mezzi di soccorso e manutenzione del tratto di via Garibaldi anulare al centro storico tra la Piazza Municipio e la Villa comunale, in modo tale che il traffico di attraversamento della zona centrale del paese avvenga da C.so Vittorio Emanuele, sempre da Piazza Municipio alla Villa comunale, con aree parcheggio per residenti ed una area parcheggio alle spalle del Municipio a servizio degli uffici comunali.
4. La viabilità interna di parte del centro storico ed di Borgo Nuovo adiacente sono prevalentemente non percorribili da auto, sia per le loro larghezze ridotte che per tratti in forte pendenza, pertanto la zona urbana storica centrale rimane di **uso pedonale**.
5. A supporto e servizio del percorso ciclistico transnazionale EUROVELO 5 si prevede l'attuazione di interventi relativi ai 3 diversi ambiti di valutazione su cui si basa anche la tratta regionale: 1. Regolamentazione e sistemazione delle infrastrutture stradali; 2. i servizi disponibili lungo il corridoio; 3. La promozione. Alle varie proposte di azione viene inoltre associata una priorità su tre livelli (alta, media o bassa) in base all'importanza attribuita ai suoi effetti sul raggiungimento degli obiettivi del progetto, valorizzando il percorso EV5 in Puglia ed in particolare per il tratto di attraversamento del territorio del Comune di Monteleone di Puglia, adeguando le sue caratteristiche agli standard europei, e successivamente di proporlo sul mercato del cicloturismo transnazionale.

Gli **interventi connessi** riguardano:

- **l'utilizzo dell'area di Borgo S.Rocco**, all'ingresso del paese, per una zona di sosta, riposo, parcheggio bici, riparazione bici e servizi igienici;
- **l'utilizzo dell'area di Fontana Nuova**, con area di sosta protetta ed attrezzata per l'approvvigionamento idrico, previsto nell'attraversamento dei centri abitati, dove è sempre disponibile acqua pubblica gratuita della Fontana da fonte sorgiva e dell'Acquedotto Pugliese, in quanto i cicloturisti devono sempre avere con se una buona scorta d'acqua (almeno 2 borracce da 500cl)

Il caso di Monteleone di Puglia, paese dei Monti Dauni, con una popolazione ridotta ed una superficie territoriale prevalentemente rurale, agricola e boschiva e con un centro



abitato di ridotte dimensioni, ma molto denso e compatto ha, fino ad ora, adottato poche iniziative per una regolamentazione del traffico e della mobilità, utilizzando i tracciati stradali originari e solo in parte di nuova realizzazione, che per tali motivi necessitano, oggi di una necessaria regolamentazione, sia per razionalizzare e dotare la città di sistemi di mobilità controllati, innovativi, più sicuri, anche per un decongestionamento dei punti critici individuati.

Si ribadisce che uno dei temi guida è quello di regolamentare la strada provinciale che attraversa il territorio di Monteleone dividendo due parti della città, quella più urbana da quella Agricola e di alcuni servizi, oggi percorsa anche da mezzi pesanti, e sprovvista di modalità d'uso sicure e compatibili con la mobilità locale, sia motorizzata che ciclopeditale.

Inoltre, com'è già accennato, tale viabilità è sede di un percorso transnazionale denominato EUOVELO 5 che necessita di una serie di accorgimenti per consentire il percorso turistico, da supportare con i necessari servizi e gli accorgimenti per la fruizione sicura, accogliente e capace di innescare processi di sviluppo economico, in un tempo ragionevole, anche con azioni di informazione e divulgazione legata all'attività dei Tour operator.

6. Interventi previsti

Le opere per la realizzazione della rete di mobilità lenta periurbana ed urbana nel comune di Monteleone di Puglia, già descritte in precedenza, prevedono le seguenti lavorazioni:

- Smontaggio ed eliminazione di segnaletica orizzontale e verticale esistente nei tratti di viabilità interessata dal progetto;
- svellimento e scarificazione di tratti di pavimentazione esistente, di cordature ed elementi in metallo e calcestruzzo;
- scavi in sezione ristretta per la realizzazione di nuovi sottofondi e per le reti elettriche di illuminazione;
- pulizia e decespugliamento di vegetazione infestante di alcuni tratti lungo la viabilità esistente;
- rifacimento di tratti di pavimentazione stradale con prodotti ecologici del tipo conglomerati bituminosi modificati, drenanti, in diverse granulometrie e colorazioni;
- rifacimento di tratti di bordatura dei percorsi con cordature in calcestruzzo vibrato e



colorato, con accorgimenti di deflusso, raccolta e smaltimento delle acque meteoriche;

- segnaletica orizzontale e verticale secondo le indicazioni del codice della strada e di quanto previsto dalle linee guida della FIAB;
- barriere, segnalazioni e protezioni per la sicurezza della mobilità ciclo pedonale;
- impianto di illuminazione del tratto della pista ciclabile in sede propria;
- tabelle indicative delle località d'interesse turistico e di utilità del cicloturismo transnazionale.

Le opere saranno realizzate con la predisposizione di un'area di cantiere principale e per fasi e tratti, con l'ausilio di adeguata segnaletica provvisoria, segnalazioni a norma e notturne, e con le necessarie autorizzazioni, in corso d'opera dei vigili urbani..