

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE MOBILITA' SOSTENIBILE E VIGILANZA TPL 2 marzo 2017, n. 9  
**CUP B36J16001410006 - CIG Z7F1B360A9**

**Programma europeo COSME 2014-2020 - Progetto EV5-VRF – W.P. 2.2 “Mapping” - Relazione finale sullo stato delle condizioni di percorribilità ciclistica del tratto appulo-lucano del percorso “EuroVelo 5” e Action Plan. Approvazione.**

#### **IL DIRIGENTE DI SEZIONE**

**VISTA** la L.R. n. 7 del 04/02/1997, artt. 4 e 5;

**VISTA** la D.G.R. n.3261/98;

**VISTI** gli artt.4 e 16 del D. Lgs. 165/2001;

**VISTA** la L.R. n.28/2001;

**VISTA** la L. R. n. 18/2004;

**VISTO** l'art.32 della L.69/2009 che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;

**VISTO** l'art. 18 del D. Lgs. N. 169/2003 “Codice in materia di protezione dei dati personali” in merito ai Principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici;

**VISTO** il D.P.G.R. n. 443/2015;

**VISTA** la D.G.R. n. 1176 del 29/07/2016;

Sulla base della seguente relazione istruttoria predisposta dal Responsabile A.P. Mobility Manager Aziendale, RUP di progetto, Sig. Raffaele Sforza, il quale riferisce:

#### **PREMESSO CHE**

- la Regione Puglia è partner del progetto europeo EuroVelo 5 – Via Romea Francigena (EV5-VRF) finanziato dal programma COSME 2014-2020, che prevede l'individuazione e la messa in atto di tutta una serie di misure finalizzate alla valorizzazione economica, quale prodotto cicloturistico transnazionale, del percorso n. 5 della rete ciclabile europea EuroVelo;
- al progetto aderisce un partenariato internazionale di 12 soggetti tra pubblici e privati, con capofila l'Università del Lancashire Centrale (UCLAN) nel Regno Unito e con referente tecnico l'European Cyclists' Federation, titolare del progetto e del marchio EuroVelo;
- il percorso ciclabile transeuropeo EV5-VRF, che attraversa da nord a sud l'Europa lungo Regno Unito, Belgio, Lussemburgo, Francia, Svizzera e Italia, è stato dichiarato itinerario turistico-culturale dal Consiglio d'Europa nel 1994; pertanto, anche sulla base dell'esperienza del Cammino di Santiago di Compostela, presenta enormi potenzialità di valorizzazione economica dei territori attraversati e di sviluppo cicloturistico, in particolare nelle aree minori e marginali rispetto alle zone battute dai grandi flussi turistici o in degrado in quanto colpite dalla crisi industriale (come nel caso dell'area tarantina);
- il percorso EV5-VRF, che parte da Londra e ripercorre l'antica via dei Pellegrini fino a Roma prosegue lungo il corridoio dell'Appia Antica fino a Brindisi, attraversando la Puglia e la Basilicata per uno sviluppo complessivo di 320 Km, di cui 108 in territorio lucano;
- il percorso transeuropeo EV5 coincide, in territorio nazionale, con l'itinerario n. 3 della rete ciclabile nazionale Bicalitalia il cui titolare di progetto e del marchio è la FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus che, a seguito di un accordo di partenariato del 15/11/2011 con ECF - è stata riconosciuta “Centro

nazionale di coordinamento EuroVelo in Italia”;

- il percorso EV5, già individuato nel 2005 in occasione del progetto CYRONMED, è stato ritenuto uno degli itinerari principali della rete ciclabile regionale dalla DGR n. 1585/2008 e dalla L.R. n. 1/2013 sulla mobilità ciclistica e, di conseguenza, inserito nell'apposita tavola “Mobilità Ciclistica” del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti;

#### **PRESO ATTO CHE**

- la W.P. 2.2 “Mappatura della strada, raccolta e registrazione dati secondo gli Standard Europei di Certificazione” richiede che tutti i partner debbano procedere preliminarmente alla verifica e alla mappatura del percorso pre-esistente, con sopralluoghi anche in bici, per la valutazione delle condizioni del percorso, ricerca di nuovi tracciati alternativi, raccolta ed elaborazione dati, incontri con gli stakeholder, redazione del report finale e dell'action plan;
- per le attività previste dalla W.P. 2.2. il budget di progetto ha previsto una spesa di € 2.000,00;
- a seguito di indagine di mercato la Regione Puglia ha incaricato l'operatore economico Emanuele Venezia di svolgere attività di supporto al RUP per “mapping” - W.P. 2.2;
- in data 24 gennaio 2017 con nota acquisita al protocollo al n. AOO\_184/0078 del 1° febbraio 2017 il soggetto incaricato ha fatto tenere:
  - a) il Rapporto finale (Relazione regionale) sullo stato delle condizioni di percorribilità in bicicletta del tratto appulo-lucano del percorso ciclabile transeuropeo EuroVelo 5;
  - b) l'Action Plan;
- tali documenti finali sono stati già inviati al capofila per gli adempimenti di progetto;
- si rende ora necessario trasmettere tale documentazione a tutti gli enti interessati, ubicati lungo il percorso, per far crescere il livello di consapevolezza delle potenzialità di un percorso ciclabile transeuropeo della Rete EuroVelo di qualità, sia ai fini di mobilità abituale che di turismo in bici e per sollecitare il loro più rapido coinvolgimento nella eliminazione delle principali criticità inserendo gli interventi necessari nei rispettivi documenti di programmazione

#### **VERIFICA AI SENSI DEL DLGs 196/03**

##### **Garanzie alla riservatezza**

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla legge 241/90 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal Dlgs 196/03 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente regolamento regionale n.5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari. Ai fini della pubblicità legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati sensibili, trasferiti in separato documento

#### **Sezione adempimenti contabili di cui D.Lgs. 118/2011 e ss.mm.ii. e DGR n. 17/2017**

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

**RITENUTO di poter provvedere nei termini proposti nella su riportata relazione istruttoria;**

#### **DETERMINA**

- di prendere atto di quanto riportato nelle premesse;
- di prendere atto e di approvare il Rapporto finale (Relazione regionale) sullo stato delle condizioni di percorribilità in bicicletta del tratto appulo-lucano del percorso ciclabile transeuropeo EuroVelo 5 e l'Action Plan

allegati alla presente e che costituiscono parte integrante del presente provvedimento;

- di dare mandato al RUP di trasmettere il Rapporto finale e l'Action Plan a tutti gli enti interessati, ubicati lungo il percorso, per far crescere il livello di consapevolezza delle potenzialità di un percorso ciclabile transeuropeo della Rete EuroVelo di qualità, sia ai fini di mobilità abituale che di turismo in bici e per sollecitare il loro più rapido coinvolgimento nella eliminazione delle principali criticità inserendo gli interventi necessari nei rispettivi documenti di programmazione

Il presente provvedimento:

- a) sarà pubblicato all'Albo presso la sede dell'Assessorato ai Trasporti e Lavori Pubblici, Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, via Gentile, n. 52 – 4° piano – Bari;
- b) sarà trasmesso in copia conforme all'originale alla Segreteria della Giunta Regionale;
- c) sarà disponibile nel sito ufficiale della Regione Puglia: [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)
- d) sarà pubblicato sul BURP

Il presente atto, composto da n. 4 facciate è adottato in originale.

Il dirigente della Sezione  
Irene di Tria



REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



# RELAZIONE REGIONALE

## ITALIA, PUGLIA E BASILICATA

### EuroVelo 5-Via Romea Francigena

#### Percorso ciclabile transeuropeo EV5 (Londra-Brindisi)

Progetto EV5-VRF  
 Programma COSME 2014-2020  
 W.P. 2.2 "Mapping" (mappatura del percorso, raccolta e registrazione dati secondo  
 gli standard europei di certificazione)  
 versione 24.1.2017  
 Tratto appulo-lucano "Monteleone di Puglia (Fg) - Brindisi"

#### Rapporto finale sullo stato di percorribilità in bicicletta

RUP: Raffaele Sforza  
 Supporto al RUP: Emanuele Venezia







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## INDICE

1 Premessa .....	pg. 3
1.1 Obiettivi del progetto.....	4
1.2 Percorrenze regionali .....	4
1.3 Considerazioni generali sul tracciato dell'EV5 in Puglia e Basilicata .....	5
1.4 Metodologia e sezioni .....	8
2 Infrastruttura stradale .....	9
2.1 Infrastruttura stradale esistente .....	9
2.2 Infrastruttura stradale progettata.....	11
2.3 Criticità .....	12
2.4 Segnavia .....	15
3 Servizi.....	15
3.1 Servizi esistenti .....	15
3.2 Servizi pianificati.....	16
3.3 Criticità .....	17
4 Promozione.....	17
5 Organizzazione, finanziamento .....	18
6 Descrizione delle singole sezioni.....	18
7 Riassunto .....	19
8 Appendice.....	19
8.1 Relazioni delle singole sezioni .....	pgg. 19-57
8.2 Mappe delle sezioni.....	58-65
8.3 Link alla mappa dei servizi.....	66
8.4 Link alle tracce gps.....	66





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 1. PREMESSA

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, sia pur lento, di pianificazione e programmazione delle reti ciclabili in Puglia. I risultati di CYRONMED hanno anche contribuito a determinare:

- 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;
- 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;
- l'elaborazione della legge regionale n. 1/2013 su "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica";
- 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.





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 1.1. OBIETTIVI DEL PROGETTO

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.

In Puglia e Basilicata, benché il tracciato fosse già definito a grandi linee prima dell'avvio del progetto, EuroVelo 5 manca di qualsiasi segnaletica e il flusso di utenti è quasi inesistente. Bisogna anche tenere conto che il dato è affidato alla semplice osservazione diretta, e che come accade anche per il resto d'Italia, mancano purtroppo dati numerici attendibili, ricavati da ricerche di mercato e non dai semplici “contabici”, i cui dati si sono rivelati inaffidabili. In questa occasione è stato dunque possibile intraprendere una ulteriore verifica del tracciato e l'individuazione di modifiche e integrazioni rispetto al percorso già selezionato in precedenza. La tratta di EV5 che ricade nel territorio di Puglia e Basilicata presenta uno sviluppo complessivo di 320 Km. Il tratto pugliese di EV5 appare strettamente connesso a quello ricadente nella limitrofa regione Basilicata, in quanto, nella versione di tracciato qui presentata, varca per due volte il confine regionale. Ciò comporta maggiori difficoltà nel condividere con le Pubbliche Amministrazioni e con gli Enti proprietari delle strade della Basilicata, non aderenti oggi a questo progetto, la visione unica del percorso di EV5; ci si riferisce in particolare alle urgenti esigenze di ripristino delle condizioni di sicurezza di base, specie sulle strade non più interessate dai grandi flussi del traffico motorizzato, al fine di consentire il transito in bicicletta, ed in generale alla manutenzione del fondo stradale; questo vale per entrambe le regioni interessate.

## 1.2. PERCORRENZE REGIONALI

Per quanto attiene alle percorrenze regionali la ciclovia EV5, che proviene dalla regione Campania, dopo aver varcato il confine nei pressi di Monteleone di Puglia, percorre la prima tratta pugliese lunga circa 46 km. Quindi attraversa il territorio della regione Basilicata, entrando al confine posto lungo il fiume Ofanto (Rocchetta Scalo) ed uscendovi lungo la diga sul Basentello (Genzano di Lucania), per una percorrenza regionale di circa 82 km. L'EV5 rientra quindi in territorio pugliese in agro di Gravina in Puglia, ma dopo 28 km circa varca nuovamente il confine con la Basilicata. Entrata in agro di Matera, la ciclovia percorre una seconda tratta in territorio lucano per circa 26 km. L'EV5 rientra definitivamente in Puglia nei pressi della Masseria Viglione (comune di Laterza) e vi rimane fino al termine, posto a Brindisi; quest'ultima tratta è lunga 138 km circa.







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



**Per riassumere: rispetto allo sviluppo complessivo di 320 km della tratta terminale di EV5 a partire dal confine con la regione Campania, la percorrenza in Puglia risulta essere di 212 km, mentre quella in Basilicata di 108 km.**

Con il progetto EV5-VFR la Regione Puglia si è fatta carico di verificare, valutare, mappare anche quelle tratte del percorso che attraversano la Basilicata, assolutamente funzionali alla effettiva fruizione in bicicletta di EV5, in continuità, dal suo ingresso in provincia di Foggia fino alla sua fine, nella città di Brindisi. D'altronde quelle tratte erano già state individuate dalla stessa Regione Basilicata con il progetto CYRONMED. Con lettera della Regione Puglia del settembre 2016 è stato chiesto alla Regione Basilicata di inserire nel proprio Piano Regionale dei Trasporti, in corso di approvazione, i percorsi di EuroVelo e di Bicalitalia all'epoca individuati e di intervenire per ripristinare le condizioni di percorribilità in bicicletta lungo le strade provinciali di propria competenza interessate dal passaggio di EV5.

### 1.3. CONSIDERAZIONI GENERALI SUL TRACCIATO DELL'EV5 IN PUGLIA E BASILICATA

Le considerazioni che seguono si riferiscono alle tracce prodotte nell'ambito del presente progetto, denominato "Eurovelo 5-Via Romea Francigena", e partito il 1° aprile 2016. Il tracciato è stato ricavato sulla base del percorso, denominato BI3/EV5, già presente sul sito Bicalitalia della FIAB e rimosso dalla stessa FIAB a partire dal 31/07/2016 perché ritenuto superato. A seguito di nuove indagini, il percorso preesistente è stato integrato con i necessari aggiornamenti alla situazione attuale, attraverso un lavoro di verifica della cartografia e di successivi sopralluoghi, con una verifica finale complessiva di tutto il percorso, effettuata in bicicletta, che ha portato ad ulteriori ripensamenti e ricerche, a causa delle cattive condizioni di percorribilità di alcune tratte, non riscontrate alla prima verifica e causate da fenomeni meteorologici inconsueti e da scarsa manutenzione stradale. E' necessario sottolineare che tutte le scelte relative a modifiche e aggiornamenti al tracciato sono state concordate con il responsabile del progetto della Regione Puglia, con cui sono stati effettuati anche diversi sopralluoghi, e con gli organi nazionali della FIAB in veste di Coordinamento nazionale di EuroVelo in Italia, nei limiti della loro disponibilità al dialogo. Il lavoro di revisione ed aggiornamento ha anche tenuto conto dello svolgimento, lungo tutto il suo tragitto, dell'evento Bicistaffetta FIAB, svoltasi nel 2015, che ha portato i partecipanti a pedalare da Benevento a Brindisi; tra i partecipanti era presente il supporto al RUP del presente progetto.

In base alle condizioni reali in cui il percorso di EV5 si trova al momento presente, ed alla scarso afflusso cicloturistico che lo interessa (con la sola eccezione della zona di Matera), sono state escluse in partenza dal tracciato le varianti di percorso, contrariamente a quello che è accaduto in altre regioni italiane nell'ambito di questo stesso progetto, allo scopo di facilitare il dialogo da parte della Regione Puglia con gli enti proprietari delle strade e con le amministrazioni responsabili delle politiche del territorio, focalizzandone l'attenzione su un percorso soltanto; in caso di dubbio si è scelto, mediante sopralluoghi sul territorio, quel tracciato che meglio potesse prestarsi ad una fruibilità immediata, dunque coerente con gli scopi del presente progetto.

**Rispetto al tracciato preesistente non sono comunque state apportate modifiche sostanziali.** Anzitutto perché va sottolineato che da Melfi in avanti il tracciato di EV5 possiede ottime credenziali; esso corrisponde a grandi linee a quello della **Via Appia Antica**, e questo non può che accrescere il suo potenziale in termini di attrattività sui





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



mercato turistico, come dimostra tra l'altro il successo ottenuto in Italia nel 2015 da "Il cammino dell'Appia Antica", ideato e scritto da Paolo Rumiz, e pubblicato dal quotidiano la Repubblica. Proprio da quella esperienza di cammino, coadiuvata da ricerche sull'antico tracciato, che ha avuto il grande merito di dimostrare la fattibilità ed il fascino del percorso, nonché il suo potenziale socio-economico per la valorizzazione di aree non molto frequentate da turisti stranieri, prende le mosse il progetto "Appia Regina Viarum" del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT), presentato anch'esso nel 2015 e finalizzato alla "valorizzazione e alla messa a sistema del cammino lungo l'antico tracciato romano". Naturalmente lo sviluppo del progetto potrà fornire al percorso di EuroVelo 5 ottime opportunità di sviluppo e di promozione, a patto che il tracciato della ciclovia resti adiacente a quello dell'Appia. L'Appia Antica infatti non soltanto fornisce unità tematica a tutto il percorso EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata, ma ne nobilita il tracciato arricchendolo di testimonianze storiche e archeologiche uniche, alcune ben note, come Melfi e Venosa, ed altre tutte da scoprire, benché minori, come ad esempio il castello di Monte Serico (Genzano di Lucania, vedi foto 1), recentemente restaurato e reso fruibile. Va infine considerato che la Via Appia, Regina viarum, ha la caratteristica di collegare secondo la percorrenza più breve tutte le emergenze storiche ed architettoniche dell'area, ovvero tutto quello che c'è di interessante da vedere nella zona, e possiede dunque eccezionali potenzialità per diventare in futuro un percorso di qualità. Se accade che il percorso proposto in questa occasione abbandona temporaneamente, dopo Gravina, il tracciato storico dell'antica strada romana, che prosegue spedito verso est tra Altamura e Matera per raggiungere la **Masseria Jesce**, antica stazione di posta, è soltanto in virtù della criticità (per carico di traffico e incidentalità elevata) presente sugli assi viari che corrono lungo di essa. Si tratta quindi di una **soluzione temporanea** che privilegia la percorribilità immediata in attesa degli interventi futuri, già pianificati: è stato infatti già firmato un protocollo di intesa promosso dalla Regione Puglia con gli enti interessati, per realizzare una pista ciclabile di fianco al tratto stradale che da Gravina in Puglia porta alla Masseria Jesce (Altamura), ovvero lungo le strade provinciali n.27 e n.41. Anche le due bretelle di collegamento tra Matera e la Masseria Jesce, e tra quest'ultima ed Altamura, saranno in futuro rese ciclabili mediante la costruzione di apposite infrastrutture a cura rispettivamente dell'Amministrazione Comunale la prima e della Città Metropolitana la seconda. La variazione di percorso qui proposta collega dunque direttamente Gravina a Matera, raggiungendo il percorso di Bicalia BI10 "diramazione Matera" (di cui è disponibile il road book pubblicato nel 2015 a cura della Regione Puglia), anziché raccorderla al percorso di EV5 tramite una bretella, come era previsto dal tracciato preesistente. Va tuttavia precisato che purtroppo, a causa della completa assenza di manutenzione stradale negli anni passati, il percorso dell'Appia Antica compreso tra Candela e Gravina presenta al momento numerose carenze in termini di percorribilità, quindi potrà essere proposto sul mercato turistico come percorso di qualità, in bicicletta o anche a piedi, solo dopo la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali. L'argomento viene trattato più approfonditamente nel capitolo dedicato alle criticità.





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



foto 1

L'altra criticità importante per la scelta del tracciato è il nodo della città di Taranto. I problemi riguardano l'ingresso, l'attraversamento e l'uscita dalla città, che risulta impermeabile al transito in bicicletta anche a causa dello sviluppo urbanistico e trasportistico dell'intera area, condizionato dalla presenza dell'industria pesante (Polo siderurgico, Arsenal, Cantieri navali), ormai in declino. Ciò nonostante, proprio a causa dei problemi ambientali ed economici di Taranto, in profonda crisi industriale, confermare il passaggio di EV5 dall'area tarantina è stata una precisa volontà della Regione Puglia, nell'intento di valorizzare le tante, interessanti vestigia del suo passato, ed in coerenza con gli obiettivi del progetto EV5-VRF, che ritiene che i percorsi della rete EuroVelo, essendo attrattori di turismo sostenibile, possano rappresentare una seconda occasione, per quanto minore, di sviluppo economico locale per quei territori già fortemente penalizzati da crisi economica e sociale. Relativamente all'ingresso a Taranto, al momento non esiste alcuna alternativa al transito lungo la SS 7, caratterizzata da un alto volume di traffico; la strada per giunta passa di lato alle acciaierie ILVA e quindi è da ritenersi poco interessante per il cicloturista. In attesa di un auspicabile intervento infrastrutturale si è pensato, quindi, di consigliare il ricorso al treno dalla stazione di Palagianello (dato che al momento nessun treno ferma alla successiva, quella di Palagiano-Mottola), e per tale ragione la traccia gps relativa al percorso in questione (sezione n.83) porta proprio davanti alla stazione. Allo stesso tempo viene comunque fornita una traccia del percorso tra Palagianello e Taranto (sezione n.84), dato che il percorso resta utilizzabile eventualmente da cicloturisti esperti; esso sembra rispondere infatti ai requisiti di base forniti dall'ECF: la ciclovia percorre in effetti circa 7 km della statale 7, caratterizzata come già detto da un alto volume di traffico (4001-10.000 veicoli al giorno), dove peraltro il limite di velocità oscilla tra 30, 50, 70 km/h e, per circa 2 km, 90 km/h; inoltre, per il tratto interessato dalla ciclovia, la strada presenta un'ampia corsia di emergenza (che potrebbe diventare in futuro pista ciclabile, vedi foto 2), mentre nell'attraversamento dell'ILVA è utilizzabile una corsia laterale di accesso ai parcheggi, legalmente percorribile, separata dalla statale, con limite di velocità di 30 km/h; il percorso rispetta dunque i parametri di base forniti dall'ECF per gli itinerari della rete EuroVelo.







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



foto 2

#### 1.4. METODOLOGIA E SEZIONI

Una volta stabilito nei dettagli il percorso di EV5 in Puglia e Basilicata, sono state prodotte due tracce gps per illustrarne tutto il suo sviluppo, una denominata “verso est”, l'altra “verso ovest”: esse sono sostanzialmente uguali, tranne che per quei tratti dove si transita su strade a senso unico nell'attraversamento dei centri abitati. Si è quindi proceduto, di concerto con la FIAB/Coordinamento nazionale di EuroVelo in Italia, che si occupa dei rilevamenti nelle altre regioni italiane nell'ambito di questo stesso progetto, a dividere il percorso in tappe giornaliere, denominate sezioni (daily sections); l'obiettivo è stato, per la Puglia e la Basilicata, quello di mediare le uniformità stabilite dall'ECF con le particolarità dei territori attraversati nelle due regioni, caratterizzati da una distribuzione molto ineguale dei centri abitati rispetto alle vaste zone rurali. Le sezioni sono risultate in totale 7 per la Puglia e Basilicata, e la numerazione va dalla n. 80 alla n. 86. Per maggiore comodità di utilizzo sono state prodotte anche altrettante tracce gps contraddistinte dal numero e dalle località di partenza e di arrivo.

Lungo il percorso concordato si è quindi proceduto ad una puntuale ricognizione in bicicletta, per verificare la sua effettiva rispondenza ai parametri stabiliti dall'ECF per i percorsi cicloturistici di ambito europeo. I risultati dei rilevamenti, per ogni singolo chilometro della ciclovia, sono stati caricati sulla App fornita, corredati da immagini, e di seguito riportati sul sito dell'ECF. La presente relazione regionale contiene in Appendice una relazione per ogni singola sezione di EV5, ciascuna di una pagina, corredata da relative immagini, con riferimento al chilometro della sezione, che ne evidenziano l'aspetto, le attrattive, o i punti critici.





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## SEZIONI (O SECTIONS)

Sono così suddivise:

- n. 80 Monteleone di Puglia-Candela (km 33)
- n. 81 Candela-Palazzo S. Gervasio (km 69)
- n. 82 Palazzo S. Gervasio-Matera (km 70)
- n. 83 Matera-Palagianello stazione (km 42)
- n. 84 Palagianello-Taranto (km 30)
- n. 85 Taranto-Oria (km 44)
- n. 86 Oria-Brindisi (km 35)

## 2. INFRASTRUTTURA STRADALE

### 2.1. INFRASTRUTTURA STRADALE ESISTENTE

In merito alle infrastrutture stradali, a causa della mancanza, nei territori interessati, di reti ciclabili, e in particolare di infrastrutture ciclabili di lunga percorrenza, il percorso di EV5 in Puglia e Basilicata utilizza naturalmente per la quasi totalità del suo sviluppo (98%) strade pubbliche, dove i cicloturisti devono condividere la strada con i veicoli a motore. Tuttavia sono state inserite nelle tracce presentate due realizzazioni: la pista ciclabile in sede propria (corsia riservata alle biciclette, a doppio senso, separata dalla sede stradale mediante cordolo in cemento, asfaltata) in ingresso alla città di Matera (contrada Pantano, **sezione n.82**, foto 3) e gran parte della pista ciclopedonale (classificabile come "greenway", fondo in brecciolino stabilizzato) realizzata sul sedime di una ferrovia dismessa nel territorio comunale di Palagianello (provincia di Taranto, **sezione n.83**, foto 4), con segnaletica molto carente. La somma delle percorrenze su dette infrastrutture è pari a km 5 circa, pari al 2% circa del totale.



foto 3







Co-funded by the COSME programme of the European Union

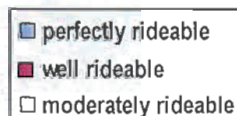
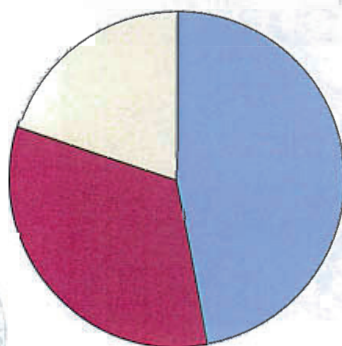


foto 4

Nella provincia di Brindisi infine, e precisamente tra Grottaglie e Oria e poco oltre (**sezioni n.85 e 86**), per una lunghezza complessiva di 17 Km, il percorso di EV5 sfrutta completamente un esistente percorso cicloturistico consigliato e segnalato: non si tratta in questo caso di piste ciclabili in sede propria, ma di strade a basso traffico, ad uso promiscuo, con limite di velocità a 30 km/h, dove sono stati effettuati interventi di moderazione del traffico.

In merito alla tipologia di **fondo stradale**, la ciclovìa si snoda per l'88% su asfalto regolare (high quality watertight), per l'8% su asfalto molto malandato o con buche (low quality watertight), per il 3% su brecciolino stabilizzato (stabilised gravel), e per l'1% su fondo naturale non stabilizzato (non-stabilised dirt).

La **percorribilità** è stata giudicata perfetta (perfectly rideable) per il 47%, buona (well rideable) per il 33%, mediocre (moderately rideable) per il 20%.

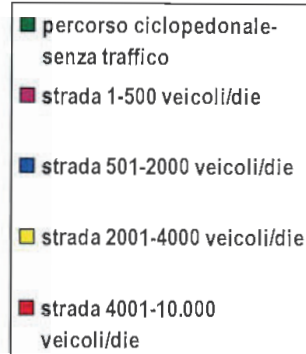
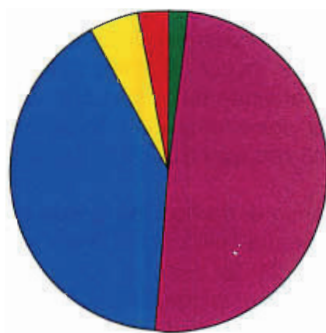




Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



Per quanto riguarda il **livello del traffico motorizzato**, il percorso in Puglia e Basilicata presenta in media una situazione buona, con lunghe percorrenze su strade a basso traffico, e precisamente: per il 2% su percorsi ciclopedonali senza traffico (traffic free), per il 49% su strade da 1 a 500 veicoli/die, per il 41% su strade da 501 a 2000 veicoli/die, per il 5% su strade da 2001 a 4000 veicoli/die e infine per il 3% su strade da 4001 a 10.000 veicoli/die. Quest'ultima categoria di strade non rientrerebbe affatto nei rilevamenti se non fosse per la sezione n.84 Palagianello-Taranto, dove come meglio specificato in precedenza, nel capitolo 1.3, si è pensato di consigliare agli utenti medi di saltare la sezione e di ricorrere al treno per raggiungere Taranto, a causa del carico di traffico presente sulla SS 7. I limiti di velocità sono per il 37% di 30 km/h o meno, per il 48% di 31-50 km/h, per il 14% di 51-79 e per l'1% di 80 km/h o più.



## 2.2. INFRASTRUTTURA STRADALE PROGETTATA

Alcune infrastrutture dedicate alla mobilità in bicicletta, in corso di progettazione, sono potenzialmente interessanti rispetto al percorso dell'EV5. Due di esse sono state citate in questo stesso documento, nel capitolo 1.3, poiché sono apparse strettamente attinenti, nel quadro dei lavori intrapresi per il presente progetto, alle modifiche di tracciato. Esse riguardano l'area compresa tra Gravina, Altamura e Matera (**sezioni n.82 e 83**). Le strade provinciali SP 27 e SP 41, che da Gravina in Puglia portano verso la Masseria Jesce, e che corrono lungo il tracciato storicamente ben determinato della Via Appia Antica, oggi caratterizzate da un alto livello di traffico e alta incidentalità, saranno interessate dalla realizzazione di una pista ciclabile a lato strada; tale dorsale, che segue il vecchio percorso di EuroVelo 5/BI 3, verrà collegata alla città di Altamura ed alla città di Matera mediante altrettante piste ciclabili.

La tratta di ferrovia dismessa che si trova a nord dell'abitato di Castellaneta (**sezione n.83**), naturalisticamente molto interessante perché posta lungo il corso della gravina, potrà essere oggetto di riconversione in pista ciclabile. Il Comune di Castellaneta si è già dotato di un progetto definitivo ed esiste l'accordo con la società ferroviaria proprietaria del sedime (RFI); il progetto è attualmente alla ricerca dei finanziamenti necessari. Il percorso qui presentato si snoda per il momento lungo una strada comunale parallela, che termina





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



nei pressi del cimitero di Castellaneta (contrada Zirifico), ma nel momento in cui l'opera verrà realizzata parte del suo percorso potrà essere adottato da EuroVelo 5. Infine tutto il tratto urbano di attraversamento della Città di Mesagne (**sezione n.86**) è oggetto di un apposito progetto dell'Amministrazione comunale per riqualificare, risistemare e valorizzare la sede stradale con appositi interventi (zone 30, moderazione del traffico, ciclopedonalità).

### 2.3. CRITICITA'

La percorrenza di EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata presenta una criticità importante per carico di traffico. Essa si trova nella **sezione n. 84**, e precisamente nel tratto che precede l'ingresso alla città di Taranto (sviluppo totale km 7), ma poiché tale nodo è strettamente connesso alle scelte sul tracciato, operate in una fase preliminare del presente progetto, esso è stato ampiamente trattato nel capitolo 1.3. Per riassumere, non essendoci al momento alternative praticabili alla strada statale n. 7 per l'ingresso a Taranto, si consiglia di non percorrere in bicicletta la sezione e di ricorrere invece al treno dalla stazione di Palagianello, dove termina la sezione precedente (o al limite dalla stazione di Massafra); ciò vale per l'utenza media o esigente; al contempo viene fornita la traccia del percorso, poiché la tratta rientra nei limiti stabiliti dall'ECF come requisiti minimi per una ciclovia, ed è dunque percorribile da cicloturisti esperti.

Una seconda criticità non riguarda strettamente il carico di traffico ma la sua pericolosità. Nella **sezione n. 83**, lungo la SP 22, nel tratto che segue l'incrocio di Masseria Viglione, fino al bivio dove la ciclovia devia a destra sulla SP 21, la sede stradale non ampia e l'assenza di corsia di emergenza, insieme con il traffico di mezzi pesanti, rendono la percorrenza non sicura, e comunque sgradevole, per i cicloturisti, sebbene la strada non sia in assoluto molto trafficata (categoria III, 501-2000 veicoli/die). Il tratto in questione misura 11 km (vedi foto 5).



foto 5







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



A proposito invece della percorribilità e in generale dello stato delle infrastrutture stradali utilizzate da EV5, sono stati riscontrati due tratti critici, per la presenza di un fondo stradale in cattivo stato di manutenzione. Se ne analizza la situazione nei paragrafi che seguono. La situazione peggiore è quella della **sezione n. 81**, e precisamente tra Candela e la stazione di Rocchetta S. Antonio, lungo la SP ex SS 303 (provincia di Foggia, vedi foto 6). Tale tratto di strada è da considerarsi assolutamente cruciale per la continuità del percorso di EuroVelo 5, in quanto, oltre a costituire il percorso più breve alla volta di Melfi, non sono reperibili alternative convenienti per la percorribilità in bicicletta, sia a causa dell'andamento collinare della zona e sia per la presenza dell'ostacolo naturale costituito dal fiume Ofanto. La strada peraltro appare chiaramente tagliata fuori dalle direttrici del traffico veicolare a causa della costruzione di arterie a scorrimento veloce, ed è pertanto molto conveniente per i cicloturisti per via del traffico molto modesto, ed anche perché supera un dislivello considerevole con pendenze moderate (pendenza media del 4.7% per un dislivello di 214 metri). Nel tratto di strada in questione, che misura circa 4.5 km, al momento chiuso al traffico veicolare, la sede stradale è interessata da un movimento franoso esistente da molto tempo, che ha causato danni rimediati a malapena da interventi; la percorribilità potrebbe risultarvi disagiata per utenti non esperti, a causa delle fratture aperte sul manto stradale e, soprattutto dopo piogge intense, per la presenza di fango sulla carreggiata e tratti di brecciolino incoerente; il passaggio più critico ha uno sviluppo di circa 200 metri (percorribilità difficile). Si segnala infine che la strada è molto probabilmente un diverticolo della Via Appia Antica.



foto 6

L'altra criticità, meno rilevante, per le condizioni del percorso, riguarda invece la **sezione successiva, la n. 82**, e precisamente tra Palazzo S. Gervasio e Gravina in Puglia, sulla SP 79 "Marascione-Lamacolma" (Basilicata, vedi foto 7) e sulla SP 26 "Lamacolma" (Puglia, vedi foto 8), ricadenti la prima nell'amministrazione provinciale di Potenza e la seconda in quella di Bari. Le strade presentano un fondo stradale a tratti in cattivo stato, con possibile presenza di fango sulla carreggiata dopo piogge intense. Il tratto in cui la percorribilità potrebbe essere particolarmente disagiata si trova lungo la SP 26 ed ha uno sviluppo complessivo di circa 3 km; parte della citata strada provinciale è al momento chiusa al traffico veicolare, benché discretamente percorribile in bicicletta. Le due strade





Co-funded by the COSME programme of the European Union



sviluppo, costituiscono ancora un tratto della Via Appia Antica, questo molto lungo (circa 40 km), dal paesaggio molto attraente ma anche isolato e privo di servizi. Ogni possibile alternativa di tracciato, dopo le opportune valutazioni, è stata scartata perché il percorso costituisce senza dubbio la rotta più conveniente dal punto di vista della lunghezza e da quello dell'altimetria, oltre ad essere paesaggisticamente molto attraente e a costituire infine un tratto storicamente ben localizzato dell'Appia Antica, dunque perfettamente adeguato agli obiettivi del presente progetto, come esposto nel paragrafo precedente. In entrambi i casi di criticità il RUP del progetto EV5-VRF della Regione Puglia si è già attivato per sollecitare gli enti proprietari delle strade a provvedere ed a porvi rimedio.



foto 7



foto 8





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 2.4. SEGNAVIA

Per quanto riguarda invece la segnaletica di direzione e indicazione presente sul territorio, va rilevato che l'EV5 in Puglia e Basilicata non è affatto segnalato, e questo vale per l'intera tratta, né con segnavia né con tabelle informative che facciano menzione espressamente della rete EuroVelo. Soltanto in provincia di Brindisi si incontrano lungo il percorso segnali di direzione recanti il logo della bicicletta; si tratta di segnali di tipo turistico, a sfondo di colore marrone; essi 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; anche qui non è presente in alcun caso il logo EuroVelo.

## 3. SERVIZI

### 3.1. SERVIZI ESISTENTI

La distribuzione sul territorio di tutti i servizi disponibili lungo il percorso dell'EV5 è indicata sulla mappa interattiva fornita in Appendice. La mappa indica i punti di connessione con il trasporto pubblico, la disponibilità di servizi di ristorazione e di pernottamento, la presenza di servizi bike-friendly certificati, ed i servizi specifici per la bicicletta. Si rimanda invece alle relazioni delle singole sezioni per un'analisi più dettagliata della situazione e delle eventuali criticità.

#### TRASPORTO PUBBLICO

Si sottolinea che il servizio di trasporto delle biciclette al seguito è possibile su quasi tutti i treni regionali delle linee di Trenitalia e delle ferrovie Appulo-lucane (quelli contraddistinti dal pittogramma sull'orario); a differenza del resto d'Italia, dove esso è soggetto a tariffa extra, in Puglia il servizio è gratuito su entrambe le linee menzionate. Le ferrovie Appulo-lucane effettuano servizi di collegamento con due località toccate dalla ciclovìa: Gravina e Matera. Su tutti gli altri treni di lunga percorrenza la bicicletta deve essere parzialmente smontata e imballata, secondo le dimensioni massime dettate dalle norme di Trenitalia, nel qual caso la bicicletta è considerata come bagaglio e dunque non soggetta a tariffa aggiuntiva.

Per quanto riguarda invece i pullman delle diverse linee connesse al percorso di EV5, il trasporto delle biciclette non è consentito; in base all'esperienza concreta è utile sapere tuttavia che la norma non viene applicata categoricamente e che resta comunque a discrezione dell'autista, in base allo spazio disponibile sul mezzo, caricare anche un numero limitato di biciclette intere nel bagagliaio. In nessun caso il trasporto della bicicletta sui pullman è soggetto a tariffa extra.

Naturalmente è sempre possibile, su tutti i treni come sui pullman, trasportare biciclette pieghevoli, che non rappresentano però la tipologia di bicicletta più comunemente utilizzata dai cicloturisti.

#### RISTORAZIONE E OSPITALITÀ

Data la caratteristica del territorio attraversato, che presenta vaste aree rurali pressoché disabitate, la distribuzione dei servizi non è uniforme lungo il percorso di EV5; inoltre, nei piccoli centri la disponibilità, soprattutto per quanto riguarda il numero di posti letto







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



limitata e potrebbe risultare insufficiente per gruppi numerosi (più di 10 persone). Il buon livello qualitativo dei servizi è invece dovuto anche al fatto che a tratti il percorso di EV5 in Puglia e Basilicata attraversa o lambisce centri interessati da flussi turistici non costanti nell'arco dell'anno ma comunque consistenti. Sono infatti molti i luoghi toccati dal percorso che risultano pregevoli dal punto di vista turistico, storico, archeologico, artistico, architettonico; alcuni di essi sono molto noti, come Melfi, Venosa, Gravina in Puglia, Altamura, Matera (sito Unesco), Taranto, Grottaglie, Brindisi; altri un po' meno ma sicuramente da scoprire, come Palazzo S. Gervasio, Francavilla Fontana, Oria e Mesagne. Tutti i centri citati sono materialmente connessi dalla direttrice della Via Appia Antica, che rappresenta non soltanto un percorso che li unisce geograficamente secondo la percorrenza più breve, ma anche un tema che si ritrova in molte pieghe del territorio, e che oggi non manca di aggiungere fascino ad un possibile viaggio in bicicletta.



Bed & breakfast della rete Albergabici a Palazzo S.Gervasio

### SERVIZI PER LA BICICLETTA

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: ad esempio avere con sé più di una camera d'aria di scorta o anche un copertone può aiutare perché è senz'altro più facile trovare un aiuto per effettuare la sostituzione che trovare il ricambio giusto.

### 3.2. SERVIZI PIANIFICATI

Non vi sono servizi pianificati o in via di realizzazione lungo il percorso dell'EV5 in Puglia e Basilicata.





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



### 3.3. CRITICITA'

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 (vedi foto 9); i cicloturisti dovrebbero sempre avere con sé una buona scorta d'acqua (almeno 2 borracce da 500cl).

A proposito della distribuzione dei servizi sul territorio va segnalata l'esistenza di un tratto della **sezione n.82**, che coincide con la percorrenza tra Palazzo S.Gervasio e Gravina (km 38), dove EV5 attraversa aree remote e disabitate del tutto prive di servizi; sono comunque presenti 2 fontane per l'approvvigionamento idrico, una delle quali è proprio a bordo strada. Si tratta di una carenza strutturale che andrebbe seriamente affrontata per rendere il percorso fruibile anche da parte di utenti meno esperti; sarebbe dunque necessario prevedere la realizzazione, lungo il tratto in questione, di almeno un'area di sosta provvista di ombra, acqua e servizi igienici.



foto 9

### 4. PROMOZIONE

Non è al momento attivo alcuno strumento di promozione sul mercato del turismo specializzato (in bicicletta o a piedi) del percorso EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata. Le mappe ed i materiali informativi cartacei prodotti dalla FIAB, comunque non aggiornati.







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



non sono reperibili presso i punti di informazione turistica delle maggiori città, i quali **perlopiù non** pongono al centro della loro attenzione il turismo in bicicletta o **a piedi. Non** risultano essere stati prodotti appositi materiali neppure in occasione dell'organizzazione nel 2015 di un apposito evento promozionale FIAB (Bicistaffetta). Sul sito della FIAB, sezione Bicalitalia, è presente una parte dedicata ai percorsi di EuroVelo, incluso EuroVelo 5, denominato BI 3 "Via Romea Francigena"; la traccia gps del percorso relativo a Puglia e Basilicata è stata però del tutto rimossa dalla mappa nazionale e non è scaricabile. *Il presente progetto EV5-VRF rappresenta pertanto, per la regione Puglia, un'occasione straordinaria per promuovere adeguatamente il percorso EV5 anche nel suo tratto terminale.*

## 5. ORGANIZZAZIONE, FINANZIAMENTO

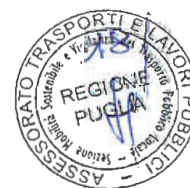
Poiché tutto il percorso di EV5 in Puglia e Basilicata si snoda interamente su strade pubbliche, gli interventi sulla viabilità e sulla relativa sicurezza sono responsabilità delle Amministrazioni proprietarie interessate, quali le Province, la Città Metropolitana di Bari, ed i Comuni, e attingono alle 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.

Le autorità responsabili sui territori interessati dal passaggio di EV5 in Puglia e Basilicata sono, nell'ordine della percorrenza verso est: la Provincia di Foggia (regione Puglia), la Provincia di Potenza (regione Basilicata), la Città Metropolitana di Bari (regione Puglia), la Provincia di Matera (regione Basilicata), la Provincia di Taranto (regione Puglia), la Provincia di Brindisi (regione Puglia); i comuni di: Monteleone di Puglia, Accadia, Sant'Agata di Puglia, Candela, Rocchetta S. Antonio (Fg); Melfi, Rapolla, Venosa, Palazzo S. Gervasio, Banzi, Genzano di Lucania (Pz); Gravina in Puglia (Ba); Matera (Mt); Laterza, Castellaneta, Palagianello, Palagiano, Massafra, Taranto, Grottaglie (Ta); Francavilla Fontana, Oria, Mesagne, Brindisi (Br).

Non vi sono al momento fonti di finanziamento dedicate appositamente all'implementazione di EV5. La Regione Puglia, con i fondi FESR 2014-2020, si propone di finanziare la realizzazione di alcuni tratti di ciclovia lungo il percorso EV5.

## 6. DESCRIZIONE DELLE SINGOLE SEZIONI

In appendice al presente documento viene fornita la descrizione delle singole sezioni; ciascuna consta di una pagina contenente un breve testo descrittivo, l'analisi dei dati emersi dal rilevamento sul territorio, le criticità ed i punti di maggior interesse, a cui seguono alcune immagini per illustrarne i vari aspetti. I dati risultanti dalla ricognizione del percorso sono stati rielaborati in percentuale allo scopo di consentire un rapido confronto tra le varie sezioni. Nel testo sono presenti riferimenti a qualcuna delle immagini, che peraltro recano sempre il riferimento al chilometro della singola sezione, che a sua volta può essere facilmente ricavato aprendo la traccia della sezione stessa, allegata al presente documento.





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 7. RIASSUNTO

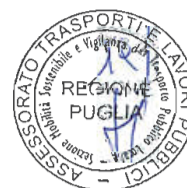
- Il percorso di EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata, a partire dal suo inizio, al confine con la regione Campania fino al termine, posto a Brindisi, misura 320 km.
- Il percorso è stato sottoposto ad un lavoro preliminare di verifica ed aggiornamento del tracciato, a cura della Regione Puglia, previo riscontro positivo con il Coordinatore FIAB Puglia; sono seguiti una prima verifica sul territorio, effettuata in auto, ed una seconda verifica complessiva in bicicletta. Durante quest'ultima ne sono state valutate le caratteristiche rispetto ai parametri forniti dalla ECF (European Cyclists' Federation).
- Sono stati evidenziati 4 punti critici importanti lungo il percorso, di cui uno per carico di traffico, uno per la sicurezza, e gli altri due per la percorribilità in bicicletta, che soprattutto in condizioni meteorologiche non ottimali può essere limitata. La ciclovía è stata pertanto valutata rispondente ai soli criteri essenziali forniti, e che la rendono, nel suo complesso, utilizzabile per il momento soltanto da utenti esperti.
- Il percorso manca completamente di segnali di direzione e di pannelli informativi.
- Sebbene il numero complessivo dei servizi disponibili lungo il percorso sia stato giudicato sufficiente in relazione al flusso turistico effettivo, la distribuzione degli stessi lungo il corridoio utilizzato da EV5 ha evidenziato qualche criticità.
- Esistono diversi punti di connessione ai trasporti pubblici lungo la ciclovía, ma essi hanno una distribuzione fortemente irregolare; non vi sono connessioni al suo punto di inizio.
- Gli strumenti promozionali sono al momento quasi inattivi; il presente progetto rappresenta pertanto la prima occasione per promuovere adeguatamente EV5 in Puglia e Basilicata, valorizzandone le molteplici potenzialità.
- La promozione di EV5 in Italia è curata dalla FIAB.
- Poiché la ciclovía utilizza quasi esclusivamente strade pubbliche, la manutenzione delle infrastrutture stradali è responsabilità delle autorità locali quali le Province, la Città Metropolitana ed i Comuni.

## 8. APPENDICE

L'Appendice contiene: 8.1. le relazioni delle singole sezioni, che includono altre immagini; 8.2. la mappa di ciascuna sezione; 8.3. il link alla mappa interattiva dei servizi lungo EV5; 8.4. i link alle tracce gps.

### 8.1. RELAZIONI DELLE SINGOLE SEZIONI

Nelle pagine seguenti le relazioni di ciascuna sezione di EV5 in Puglia e Basilicata.





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



### 8.1.1 sezione n.80 Monteleone-Candela

lunghezza: km 33, dislivello m 336

inizio: confine con la regione Campania in agro di Monteleone di Puglia

fine: Candela

**relazione:** il punto di partenza di questa sezione non può costituire l'inizio di una escursione o di una vacanza perché si trova in un'area isolata, non connessa con il trasporto pubblico (vedi foto km 0), di conseguenza questa sezione è stata pianificata di modesta lunghezza in quanto può costituire parte di una "tappa" giornaliera (che avrebbe inizio quindi in Campania). Allo scopo di semplificare la traccia gps, il percorso non entra nell'abitato di Monteleone, sebbene corra molto vicino ad esso (100 metri). Inoltre la traccia resta ai piedi della collina su cui sorge Candela (distanza 2 km); d'altro canto passa proprio davanti ad un albergo ristorante di medio livello con certificazione bike-friendly (vedi foto km 33). Il paesaggio è molto attraente; le strade sono perfettamente percorribili anche se a traffico non molto basso, in confronto al resto dell'EV5 in Puglia e Basilicata. E' stato riscontrato un buon numero di servizi lungo il corridoio per quello che riguarda ristorazione e sistemazioni, ma non per i servizi specifici per la bicicletta.

strade: pubbliche

larghezza: 3-5 metri

direzione: doppio senso di marcia

fondo stradale: asfalto di buona qualità

attrattività: paesaggio molto gradevole (81%), ambiente interessante culturalmente e naturalisticamente (3%), cani liberi (3%)

percorribilità: perfetta

traffico: 501-2000 veicoli/giorno

limiti di velocità: 51-79 km/h (3%), 31-50 km/h (97%)

strada legalmente percorribile: sì

segnaletica stradale: pienamente conformi e leggibili

EV logo: No

indicazione della cittadina successiva: sì (45%)

pannello informativo turistico: 6%

trasporto pubblico: autobus (45%)

ristorazione: ristorante standard (18%), economico (18%), bike-friendly (9%)

sistemazioni: hotel standard (18%), economico (18%), bike-friendly (9%)

assistenza bici: negozio con assistenza (9%)

promozione: nessuna

organizzazione, finanziamento: Provincia di Foggia; Amministrazioni Comunali di: Monteleone di Puglia, Accadia, Sant'Agata di Puglia, Candela

**nota bene:** laddove non vi siano numeri tra parentesi si intende che tutta la presente sezione rientra nella stessa categoria (=100%).

**punti critici:**

non vi sono centri di assistenza per le biciclette per lunghi tratti del percorso

**note:** attrazioni naturalistiche: sito naturalistico di "Valle delle Coste" (vedi le 2 foto km 16).







Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 0



km 16



km 16





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 25



km 33





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 8.1.2 sezione n.81 Candela-Palazzo S.Gervasio

lunghezza: km 69, dislivello m 1.180

inizio: Candela

fine: Palazzo S.Gervasio

**relazione:** la sezione corre lungo paesaggi molto attraenti ed è anche ricca di attrattive culturali. La percorribilità è compromessa nella prima parte a causa delle condizioni della strada, ed è pertanto consigliabile nel complesso soltanto a cicloturisti esperti. Da Melfi in poi, la percorribilità è invece molto buona; la cittadina ha anche buoni collegamenti ai trasporti pubblici ed un'ampia scelta di servizi di ristorazione e pernottamento, per cui al momento essa può essere considerata un buon punto d'inizio per un viaggio in Puglia e Basilicata lungo EV5. Il dislivello complessivo della sezione è di poco superiore alla quota massima prevista, sebbene bisogna considerare che il percorso prevede diversi saliscendi ma nessuna salita lunga o ripida. La salita più lunga è quella che porta a Melfi dal fiume Ofanto, che misura 7 km, con una pendenza media del 4.1%. In generale la pendenza media delle salite non supera mai il 4.7%.

strade: pubbliche

larghezza: 2-3 m (14%); 3-5 m (86%)

direzione: doppio senso di marcia

fondo stradale: asfalto di alta qualità (75%); asfalto di bassa qualità (25%)

attrattività: paesaggio molto gradevole (81%); ambiente interessante culturalmente e naturalisticamente (14%)

percorribilità: perfetta (29%), buona (33%), mediocre (39%)

traffico: 501-2000 veicoli/die (44%), 1-500 (56%)

limiti di velocità: 51-79 km/h (25%), 31-50 km/h (45%), 30 km /h o meno (39%)

strada legalmente percorribile: sì (91%), no (9%)

segnaletica stradale: pienamente conforme

segnali leggibili: pienamente (84%), a malapena (2%), non leggibili (14%)

EV logo: no

contenuto dei segnali: cittadina successiva (46%), attrazioni turistiche (6%)

segnale mancante: 1%

centro informazioni turistiche: 10%, pannello informativo: 1%

trasporto pubblico: treno (5%), autobus (16%)

ristorazione: ristorante standard (17%), economico (17%), bike-friendly (17%), gourmet (3%)

sistemazioni: hotel standard (21%), economico (15%), bike-friendly (17%), certificato (9%)

assistenza bici: negozio con assistenza (6%)

promozione: nessuna

organizzazione, finanziamento: Provincia di Foggia, Provincia di Potenza, Amministrazioni Comunali di: Candela, Rocchetta S.Antonio, Melfi, Rapolla, Venosa, Palazzo S.Gervasio.

**punti critici:** 1. questa sezione presenta un tratto (dal km 8 al km 12, lungo la SP ex- SS 303) che è al momento chiuso al traffico per un movimento franoso e per possibile presenza di fango sulla sede stradale in caso di pioggia (vedi foto km 8 più sotto); la Provincia di Foggia, che è responsabile per la manutenzione della strada, è stata allertata. 2. dal km 60 al km 66 della sezione il fondo stradale (SP Mulini-Matinelle) presenta molte buche (vedi foto km 60).

**note:** attrazioni culturali: centri storici molto interessanti: Melfi, Rapolla, Venosa, Palazzo S.Gervasio.







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 2



km 8





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 17



km 35







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 39



km 47





Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 60



REGIONE  
PUGLIACo-funded by the COSME programme  
of the European Union5  
Via Roma - Fasano

### 8.1.3 sezione n.82 Palazzo S.Gervasio-Matera

lunghezza: km 70, dislivello m 599

inizio: Palazzo S.Gervasio

fine: Matera

**relazione:** i primi 39 km della sezione attraversano un'area isolata dove non è disponibile alcun servizio, eccetto l'acqua, e dove la percorribilità può essere resa difficile da piogge intense; d'altro canto il paesaggio è molto attraente. La restante parte della sezione è perfettamente percorribile e densa di attrattive culturali e naturali: le città di Gravina e Matera (sito Unesco); esse sono dotate entrambe di una buona scelta di servizi di ristorazione e pernottamento e sono ben collegate alla rete dei trasporti pubblici.

strade: pubbliche (97%), pista ciclabile in sede propria (3%)

larghezza: 3-5 m (70%), 2-3 m (27%), 1-3 (3%)

direzione: doppio senso di marcia

fondo stradale: asfalto di buona qualità

attrattività: paesaggio molto gradevole (77%), ambiente interessante culturalmente e naturalisticamente (6%)

percorribilità: perfetta (33%), buona (26%), mediocre (41%)

traffico: 2001-4000 veicoli/die(1%), 501-2000 (16%), 1-500 (80%), priva di traffico (3%)

limiti di velocità: 51-79 km/h (18%), 31-50 (7%), 30 o meno (75%)

strada legalmente percorribile: sì (82%), no (18%)

segnaletica stradale: pienamente conforme

segnali leggibili: pienamente (96%), non leggibili (4%)

EV logo: no

contenuto dei segnali: cittadina successiva (21%)

centro informazioni turistiche: 3%

trasporto pubblico: treno (7%), autobus (4%)

ristorazione: ristorante standard (7%), economico (4%), bike-friendly sperimentato(7%)

sistemazioni: hotel standard (8%), economico (7%), bike-friendly certificato (1%), sperimentato (7%)

assistenza bici: negozio con assistenza (3%)

promozione: nessuna

organizzazione, finanziamento: Provincia di Potenza, Provincia di Bari, Provincia di Matera, Amministrazioni Comunali di: Palazzo S.Gervasio, Banzi, Gravina in Puglia, Matera

#### criticità:

1. questa sezione presenta un tratto che è attualmente chiuso al traffico per possibile presenza di fango sulla carreggiata (dal km 28 al km 41 della sezione, lungo la SP 26); sebbene il tratto sia risultato in effetti abbastanza percorribile, la Provincia di Bari, responsabile della manutenzione stradale, è stata contattata. Vedi foto km 28 nelle pagine seguenti.

2. questa sezione ha un tratto iniziale molto lungo (dal km 2 al km 41) che si snoda in un'area isolata; sebbene il paesaggio sia molto attraente, non vi sono servizi disponibili, ma vi si trovano due fontane (vedi foto km 30). Almeno un'area di sosta con acqua, ombra e servizi dovrebbe essere pianificata nel lungo termine.

**note:** attrazioni culturali e naturali: castello di Monte Serico (foto km 15), centro storico di Gravina, lungo la gravina (foto km 42); i Sassi di Matera (sito Unesco).







Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 2



km 11





Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 15



km 28







Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 30



km 42





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 52



km 67





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



5  
The Number Programme

## 8.1.4 sezione n.83 Matera-Palagianello

lunghezza: km 42, dislivello m 308

inizio: Matera

fine: stazione ferroviaria di Palagianello

**relazione:** la sezione presenta una buona percorribilità, sebbene alcuni tratti siano più trafficati rispetto alla media di Puglia e Basilicata. La scelta e la distribuzione dei servizi lungo il percorso è accettabile, anche se i piccoli centri come Palagianello offrono un numero limitato di posti letto. Il paesaggio è attraente e attraversa l'area delle gravine, una zona meno nota della Puglia. La traccia gps termina presso la stazione ferroviaria di Palagianello perché è consigliabile, per l'utente medio o esigente, prendere il treno per raggiungere Taranto; le ragioni sono spiegate nella relazione della sezione successiva.

strade: pubbliche (93%), pista ciclopedonale (7%)

larghezza: 1-2 m (10%), 2-3 (62%), 3-5 (28%)

direzione: doppio senso di marcia

fondo stradale: asfalto di buona qualità (83%), asfalto di bassa qualità (5%), brecciolino stabilizzato (12%)

attrattività: paesaggio molto gradevole (93%), ambiente interessante culturalmente e naturalisticamente (19%)

percorribilità: perfetta (19%), buona (76%), mediocre (5%)

traffico: 2001-4000 veicoli/die (9%), 501-2000 (77%), 1-500 (7%), priva di traffico (7%)

limiti di velocità: 51-79 km/h (7%), 31-50 (69%), 30 o meno (24%)

strada legalmente percorribile: sì

incroci pericolosi: sì (5%), 2 incroci (vedi sotto alle criticità)

segnaletica: pienamente conforme

segnali leggibili: pienamente leggibili (57%), a malapena (43%)

EV logo: no

contenuto dei segnali: cittadina successiva (31%), attrazioni turistiche (5%)

pannello informazioni turistiche: 2%

trasporto pubblico: autobus (5%), treno (10%)

ristorazione: ristorante gourmet (2%), standard (17%), economico (5%), bike-friendly sperimentato (14%)

sistemazioni: hotel di lusso (2%), standard (17%), economico (5%), bike-friendly sperimentato (14%)

assistenza bici: negozio con assistenza (5%), negozio con ricambi (2%), stazione ricarica bici elettrica (2%), noleggio (2%)

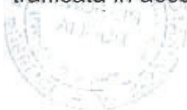
promozione: nessuna

organizzazione, finanziamento: Provincia di Matera, Provincia di Taranto, Amministrazione Comunale di: Matera, Laterza, Castellaneta, Palagianello

### criticità:

1. si segnala un incrocio pericoloso nel km 1, alla svolta a sinistra dove si lascia la SS7

2. il tratto dal km 13 al km 24 è assolutamente poco sicuro e non ospitale per i cicloturisti: esso si snoda lungo la SP 22, una strada dalla sede non ampia e priva di corsia di emergenza (vedi foto km 20), interessata da traffico di mezzi pesanti, sebbene non trafficata in assoluto (strada 501-2000 veicoli/die)





REGIONE  
PUGLIACo-funded by the COSME programme  
of the European Union

3. il tratto utile della pista ciclopedonale lungo la ferrovia dismessa (lunghezza circa 2.5 km, inizio al km 37) presenta 4 punti critici: 1. è connessa alla strada mediante un sentiero e la svolta non è segnalata, ed è una svolta pericolosa a sinistra lungo una strada trafficata (SS 7, categoria IV, vedi foto km 37); 2. lo stretto sentiero (1 metro o meno), che è lungo 300 metri, è su fondo naturale non stabilizzato (categoria IV), vedi foto km 38.1; 3. il sentiero presenta un tratto ripido di 300 metri con uno scalino in cima, dove è assolutamente consigliabile scendere dalla bicicletta (la bici con borse laterali, anche nel tratto ripido, ha spazio sufficiente per passare). 4. il passaggio sotto il viadotto della nuova linea ferroviaria è appena troppo basso (vedi foto km 38.2).

**note:** attrazioni culturali e naturali: centro storico di Castellaneta lungo il margine della Gravina grande; tratto interessante naturalisticamente lungo la pista ciclopedonale sulla ferrovia dismessa; centro storico di Palagianello e la gravina.



km 1





Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 6



km 20





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 35



km 36







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



5  
Via Roma, 100 - 00187 Roma



km 37



km 38.1







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 38



km 38.2





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 40





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 8.1.5 sezione n.84 Palagianello-Taranto

lunghezza: km 30, dislivello m 108

inizio: stazione di Palagianello

fine: stazione di Taranto

**relazione:** la sezione è consigliata soltanto ai cicloturisti esperti in quanto presenta un tratto di 7 km lungo la trafficata SS 7 (categoria IV, 4001-10.000 veicoli/die). Vedi foto km 22 e km 28. (Il punto critico è trattato in dettaglio nel Capitolo 1.3 Considerazioni generali sul tracciato). Per questa ragione è consigliabile all'utente medio o esigente (ad esempio famiglie, anziani) non percorrere in bicicletta questa sezione ed utilizzare il treno dalla stazione di Palagianello. Un'altra possibilità per raggiungere Taranto è quella di prendere il treno alla stazione di Massafra, che è la successiva lungo la stessa linea, abbandonando il percorso dopo Palagianello lungo la SP 35 o SP 36. Il percorso dall'EV5 alla stazione di Massafra è di circa 6 km, è segnalato e le strade indicate non sono trafficate. La percorribilità della sezione è molto buona, ma il paesaggio non è attraente. Vi sono servizi disponibili ai suoi estremi ed in Palagianello. Allo scopo di rendere più semplice l'utilizzo della traccia gps il percorso termina alla stazione di Taranto, che dista 1.8 km dal centro della città. La città di Taranto offre una vasta scelta di servizi ed ha attrazioni culturali come il museo ed il castello.

strade: pubbliche

larghezza: 2-3 m (10%), 3-5 (67%), più di 5 (23%)

direzione: doppio senso di marcia (90%), senso unico (10%)

fondo stradale: asfalto di buona qualità (93%), fondo naturale non stabilizzato (7%), vedi foto km 2

attrattività: ambiente interessante culturalmente e naturalisticamente (6%), paesaggio monotono e non attraente (13%)

percorribilità: perfetta (80%), buona (13%), mediocre (7%)

traffico: 4001-10.000 veicoli/die (26%), 501-2000 (47%), 1-500 (27%)

limiti di velocità: 80 km/h o più (6%), 51-79 (20%), 31-50 (40%), 30 o meno (34%)

strada legalmente percorribile: sì

segnaletica stradale: pienamente conforme

segnali leggibili: pienamente leggibili

EV logo: no

contenuto dei segnali: cittadina successiva (80%)

trasporto pubblico: autobus (10%), treno (7%)

ristorazione: ristorante standard (13%), economico (13%), bike-friendly sperimentato (10%)

sistemazioni: hotel di lusso (3%), standard (17%), economico (7%), bike friendly sperimentato (10%)

assistenza bici: negozio con assistenza (10%), negozio con ricambi (3%)

promozione: nessuna

organizzazione, finanziamento: Provincia di Taranto, Amministrazione Comunale di: Palagianello, Massafra, Palagianello, Stante, Taranto

**criticità:** la sezione corre per 7 km lungo la trafficata SS 7 (vedi foto km 22 e 28), e pertanto soddisfa soltanto i parametri di base stabiliti da ECF. Per ulteriori dettagli si rimanda al Capitolo 1.3.

**note:** attrazioni culturali e naturali: centro storico di Palagianello, città di Taranto (museo, castello).







Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 0



km 2





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 5



km 7





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 7



km 11







Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 22



km 28





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 8.1.6 sezione n.85 Taranto-Oria

lunghezza: km 44, dislivello m 323

inizio: stazione di Taranto

fine: Oria

**relazione:** la sezione ha una buona percorribilità e corre su strade a basso traffico. Il paesaggio non è attraente per i primi 20 km (vedi foto km 15 e 16) ma lo diventa dalla città di Grottaglie in avanti, da dove presenta anche molte attrattive culturali. La scelta e la distribuzione dei servizi è buona. Il percorso e la traccia gps attraversano i centri storici di Grottaglie e di Francavilla Fontana, allo scopo di evitare strade trafficate ed al contempo offrire vedute interessanti.

strade: pubbliche

larghezza: 2-3 m (34%), 3-5 (66%)

direzione: doppio senso di marcia (98%), senso unico (2%)

fondo stradale: asfalto di buona qualità (86%), asfalto di bassa qualità (14%)

attrattività: paesaggio molto gradevole (16%), ambiente interessante culturalmente e naturalisticamente (11%), paesaggio monotono e non attraente (16%)

percorribilità: perfetta (41%), buona (54%), mediocre (5%)

traffico: 2001-4000 veicoli/die (16%), 501-2000 (18%), 1-500 (66%)

limiti di velocità: 51-79 km/h (18%), 31-50 (25%), 30 o meno (57%)

strada legalmente percorribile: sì

segnaletica: pienamente conforme

segnali leggibili: pienamente leggibili

EV logo: no

contenuto dei segnali: cittadina successiva (45%), attrazioni turistiche (5%)

segnali mancanti: 2%

pannello informativo turistico: 2%

trasporto pubblico: autobus (16%), treno (18%)

ristorazione: ristorante gourmet (4%), standard (20%), economico (20%), bike-friendly sperimentato (7%)

sistemazioni: hotel di lusso (2%), standard (20%), economico (18%), bike-friendly sperimentato (13%)

assistenza bici: negozio con assistenza (11%), negozio con ricambi (7%)

promozione: nessuna

organizzazione, finanziamento: Provincia di Taranto, Provincia di Brindisi, Amministrazioni Comunali di: Taranto, Grottaglie, Villa Castelli, Francavilla Fontana, Oria

**criticità:** nessuna

**note:** attrazioni culturali e naturali: centri storici di Grottaglie (castello, quartiere delle ceramiche, vedi foto km 23), Francavilla Fontana (castello e palazzi, vedi foto km 38), Oria (città medievale).





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 1



km 7







Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 15



km 16





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 23



km 28







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 32



km 34







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 38



km 39

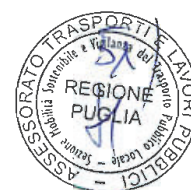




Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 40





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



### 8.1.7 sezione n.86 Oria-Brindisi

lunghezza: km 35, dislivello m 112

inizio: Oria

fine: stazione di Brindisi

**relazione:** la sezione è molto ben percorribile e corre su strade a basso traffico; i servizi sono disposti regolarmente lungo il corridoio e vi è anche una buona scelta. Il percorso è parallelo alla linea ferroviaria, e quindi vi sono diversi punti di connessione (Oria, Latiano, Mesagne, Brindisi). Il paesaggio è pianeggiante ma attraente, salvo che nel tratto di ingresso a Brindisi (4 km in totale, dal km 27 al km 30). Sono presenti anche molte attrattive culturali nelle cittadine di Oria e Mesagne e nella città di Brindisi. La traccia gps attraversa tutto il centro storico di Mesagne allo scopo di evitare il traffico e al contempo offrire vedute interessanti.

strade: pubbliche

larghezza: 2-3 m (57%), 3-5 m (43%)

direzione: doppio senso di marcia (94%), senso unico (6%)

fondo stradale: asfalto di alta qualità (86%), asfalto di bassa qualità (6%), brecciolino stabilizzato (8%), vedi foto km 9

attrattive: paesaggio molto gradevole (9%), ambiente interessante culturalmente e naturalisticamente (26%), cani liberi (3%)

percorribilità: perfetta (77%), buona (17%), mediocre (6%)

traffico: 2001-4000 veicoli/die (17%), 501-2000 (17%), 1-500 (66%)

limiti di velocità: 51-79 km/h (3%), 31-50 (91%), 30 o meno (6%)

strada legalmente percorribile: si

segnaletica: pienamente conforme

segnali leggibili: pienamente leggibili

EV logo: no

contenuto dei segnali: cittadina successiva (37%), attrazioni turistiche (17%)

centro informazioni turistiche: 6%, pannello informativo: 14%

trasporto pubblico: autobus (23%), treno (23%), nave, traghetto (6%)

ristorazione: ristorante standard (26%), economico (23%), bike-friendly sperimentato (23%)

sistemazioni: hotel di lusso (14%), standard (26%), economico (23%), bike-friendly sperimentato (23%)

assistenza bici: negozio con assistenza (26%), negozio con ricambi (23%), noleggio bici (3%)

promozione: nessuna

organizzazione, finanziamento: Provincia di Brindisi, Amministrazione Comunale di: Oria, Latiano, Mesagne, Brindisi

**criticità:** nessuna

**note:** attrazioni culturali nei centri storici di Oria e Mesagne (foto km 17) e nella città di Brindisi (foto km 34).







Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 2

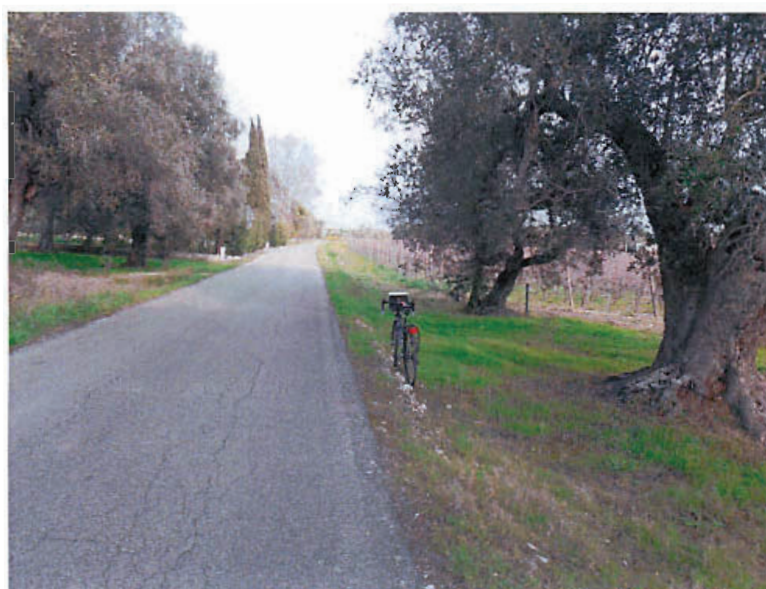


km 4





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 7



km 9





Co-funded by the COSME programme of the European Union



km 12



km 17

*Handwritten signature or mark*







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 21



km 32





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



km 34





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## 8.2 MAPPE DELLE SEZIONI

Le pagine 58-64 contengono le mappe delle sezioni di EV5 in Puglia e Basilicata, in modalità "landscape" per sfruttare meglio lo spazio disponibile sulla pagina.







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



section/sezione n.80 Monteleone-Candela, km 33





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



section/sezione n.81 Candela-Palazzo, km 69





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



section/sezione n.82 Palazzo S.Gervasio-Matera, km 70







Co-funded by the COSME programme of the European Union



section/sezione n.83 Matera-Palagianello stazione, km 42





Co-funded by the COSME programme of the European Union



section/sezione n.84 Palagianello-Taranto, km 30

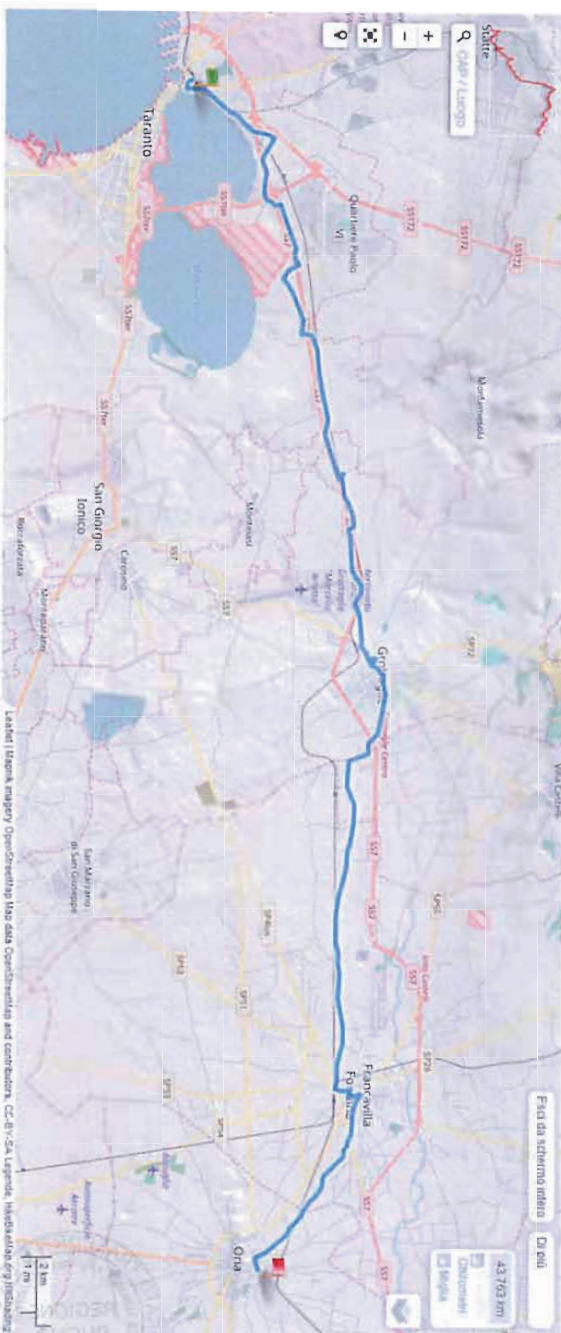




Co-funded by the COSME programme of the European Union



section/sezione n.85 Taranto-Oria, km 44







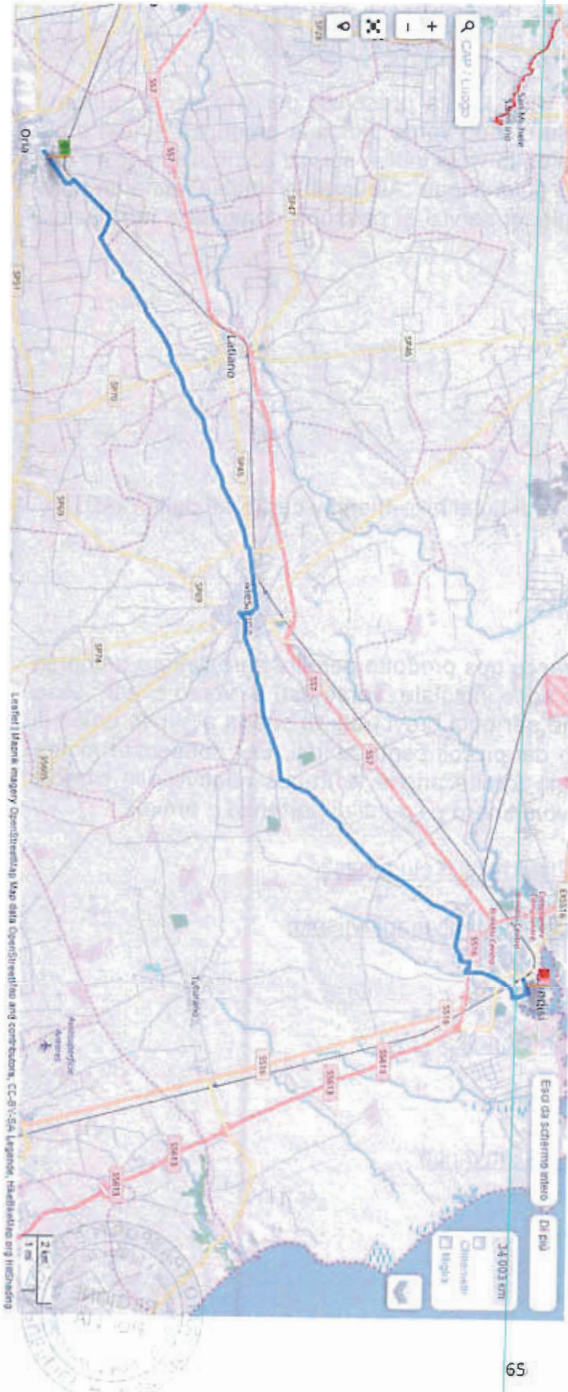
REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



section/sezione n.86 Oria-Brindisi, km 35





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



### 8.3 LINK ALLA MAPPA DEI SERVIZI

[https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1iAk5GqZAHJVjPJLmJksP-  
vt7JBk&hl=en&ll=40.93325192635734%2C15.98577554597773&z=15](https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1iAk5GqZAHJVjPJLmJksP-<br/>vt7JBk&hl=en&ll=40.93325192635734%2C15.98577554597773&z=15)

Nota bene: le icone inserite sulla mappa indicano la presenza dei vari servizi lungo il corridoio dell'EV5. L'icona della bicicletta su sfondo verde indica la presenza di uno o più hotel bike-friendly, mentre la bicicletta su sfondo viola indica servizi come un negozio di assistenza bici, o anche con servizio di noleggio. Il logo "Albergabici" indica infine un hotel bike-friendly certificato. Per ulteriori dettagli sui servizi si possono consultare le relazioni delle singole sezioni (Capitolo 8.1).



il logo di "Albergabici", la rete di hotel bike-friendly certificati dalla FIAB.

### 8.4 LINK ALLE TRACCE GPS

Come già accennato nel Capitolo 1.4, le tracce gps prodotte per illustrare l'intero percorso dell'EV5 in Puglia e Basilicata sono due, e sono intitolate "verso est" e "verso ovest"; esse sono sostanzialmente identiche, tranne che per quei brevi tratti di strada a senso unico di marcia, che ricorrono nell'attraversamento dei piccoli centri abitati. Per consentire inoltre una maggiore rapidità nell'utilizzo, vengono fornite anche le tracce relative alle singole sezioni, intitolate naturalmente con il relativo numero e i punti di partenza e arrivo.

verso est: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=xailfkeiuqgzsxr>

verso ovest: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=glvthauieytjspr>

sezione n.80 Monteleone-Candela:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=pciljbruciognlxa>

sezione n.81 Candela-Palazzo S.Gervasio:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=echjopkljgbyhpsb>





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



sezione n.82 Palazzo S.Gervasio-Matera:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=apakwnmvggpxvkti>

sezione n.83 Matera-Palagianello:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=yhjxvrdckxzkhpa>

sezione n.84 Palagianello-Taranto:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=qpeaeydsoujbrtea>

sezione n.85 Taranto-Oria:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=drafbtbtginoczwc>

sezione n.86 Oria-Brindisi:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=lnlztrleemcbkpvq>







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



# ACTION PLAN

Puglia e Basilicata

EuroVelo 5-Via Romea Francigena

Percorso ciclabile transeuropeo EV5 (Londra-Brindisi)

Progetto EV5-VRF

Programma COSME 2014-2020

W.P. 2.2 "Mapping" (mappatura del percorso, raccolta e registrazione dati secondo  
gli standard europei di certificazione)  
versione 24.1.2017

Tratto appulo-lucano "Monteleone di Puglia (Fg) - Brindisi"

RUP:

Raffaele Sforza

Supporto al RUP:

Emanuele Venezia





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



## INDICE

1 Premessa .....	3
1.1 Obiettivi dell'Action Plan.....	3
1.2 Organizzazione.....	4
1.3 Metodologia .....	4
1.4 Sezioni.....	4
2. Proposte per il miglioramento dell'infrastruttura stradale .....	6
2.1 Situazione attuale.....	6
2.2 Azioni per il miglioramento dell'infrastruttura.....	7
3. Proposte per il miglioramento dei servizi .....	8
3.1 Situazione attuale.....	8
3.2 Azioni per il miglioramento dei servizi.....	8
4. Promozione e marketing.....	9
4.1 Situazione attuale.....	9
4.2 Obiettivi di mercato .....	10
4.3 Azioni per il miglioramento della promozione.....	10
5. Organizzazione .....	11
5.1 Azioni per il miglioramento organizzativo.....	11





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



# 1 Premessa

## 1.1 Obiettivi dell'Action Plan

L'obiettivo del presente documento, denominato action plan, è quello di illustrare le proposte di intervento sul percorso cicloturistico EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata, a partire dalle condizioni rilevate nel corso dei lavori svolti nell'ambito del presente progetto, e descritte nella relazione regionale. La situazione attuale di EV5 viene sintetizzata nel capitolo 1.4, che fornisce un resoconto delle singole sezioni, e nella parte introduttiva dei capitoli che seguono (2, 3, 4, 5), in riferimento all'intero percorso. La suddivisione del percorso in Puglia e Basilicata in sezioni è stata stabilita di concerto con i rappresentanti della FIAB, in veste di Coordinamento nazionale di EuroVelo, nell'intento di proporre una possibile ripartizione in tappe giornaliere ma soprattutto per facilitarne l'analisi dettagliata rispetto ai parametri stabiliti dall'ECF per i percorsi ciclabili europei. Le proposte di intervento sono relative ai 3 diversi ambiti di valutazione su cui si è basata anche la relazione 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.

Naturalmente l'action plan concentra maggiormente la sua attenzione sulle criticità riscontrate durante la fase delle ultime verifiche sul territorio delle due regioni, che riguardano la percorribilità della ciclovia, e che rischiano di compromettere la continuità stessa del percorso se non verranno affrontate e risolte in tempi brevi. La valutazione dei servizi, come chiarito nel documento "Methodology for Action Plan" fornito dall'ECF, andrebbe invece riferita alla effettiva richiesta esistente; al momento invece, lungo il corridoio di EV5, con l'unica eccezione di Matera, non si registra un flusso cicloturistico consistente, tale quindi da mettere in evidenza i punti critici riscontrati; il più importante di questi ultimi è la diseguale distribuzione dei vari servizi sul territorio, che peraltro deriva da







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



una caratteristica strutturale delle regioni attraversate, vale a dire la disposizione irregolare dei centri abitati rispetto alle vaste aree agricole, pressoché disabitate e prive di servizi. Va inoltre sottolineato che in Italia sussiste da tempo una carenza di dati statistici precisi sui flussi esistenti di cicloturisti e camminatori; soltanto una determinazione precisa della consistenza quantitativa e qualitativa della richiesta, infatti, può portare a definire con esattezza le carenze del percorso e gli obiettivi da perseguire per una futura collocazione sul mercato. Inoltre una ricerca approfondita sul mercato del turismo "attivo", condotta ed elaborata a livello nazionale, potrebbe fornire una forte spinta all'individuazione degli obiettivi di mercato da perseguire nella promozione. A tale proposito, come affermato nella relazione regionale, si ritiene del tutto insufficiente il solo dato quantitativo fornito dai cosiddetti "contabili", i cui dati numerici, che peraltro si sono rivelati poco credibili in altre esperienze a livello nazionale, andrebbero elaborati e integrati con altri dati, comprese le interviste condotte direttamente con l'utenza.

## 1.2 Organizzazione

Il progetto EV5-VRF è gestito dalla Regione Puglia, che si occupa delle reti ciclabili italiana (Bicitalia) ed europea (EuroVelo) a partire dal 2005.

La tratta terminale del percorso di EV5, a partire dal confine con la regione Campania e fino al termine, nella città di Brindisi, misura 320 km; essa ha una parte ricadente nel territorio della regione Puglia, che è lunga 212 km, ed una parte nella regione Basilicata, lunga 108 km; le due parti sono strettamente connesse in quanto il percorso varca il confine regionale per due volte.

## 1.3 Metodologia

Le proposte di intervento elencate nel presente documento sono il risultato degli studi condotti sulla viabilità lungo il corridoio di EV5 in Puglia e Basilicata, e dei numerosi sopralluoghi svolti sia durante la fase di ricerca preliminare sul tracciato, che durante la verifica finale effettuata in bicicletta. Parallelamente è stata condotta una ricerca sui progetti già esistenti nelle aree interessate dal percorso attraverso diversi contatti e incontri con le pubbliche amministrazioni coinvolte.

## 1.4 Sezioni

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.

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





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



- 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.
2. sezione n.81 Candela-Palazzo S.Gervasio, km 69. La percorribilità è seriamente compromessa nel primo tratto a causa di un movimento franoso e per la possibile presenza di fango sulla carreggiata; le condizioni della strada rendono la sezione rispondente ai soli criteri essenziali stabiliti dall'ECF, e dunque consigliabile nel complesso soltanto ad utenti esperti. D'altro canto il percorso presenta grandi attrattività sia nei paesaggi attraversati che negli aspetti culturali. Poiché dalla città di Melfi in avanti la percorribilità diviene buona, e nella cittadina si riscontra la presenza di connessioni con il trasporto pubblico e la disponibilità di servizi, nonché di attrattive culturali rilevanti, parte della sezione può essere utilizzata nell'immediato.
  3. sezione n.82 Palazzo S.Gervasio-Matera, km 70. La percorribilità della prima parte può essere difficile in caso di condizioni meteorologiche avverse per la presenza di fango sulla carreggiata; per i primi 39 km inoltre il percorso attraversa aree remote e prive di servizi; di conseguenza anche la presente sezione rispetta soltanto i criteri essenziali ed è pertanto raccomandabile esclusivamente a cicloturisti esperti. D'altra parte anche questa sezione presenta grandi attrattività sia per il paesaggio collinare attraversato che per i centri storici di Gravina e Matera (sito Unesco), posti sul fianco delle rispettive gravine. Le due cittadine menzionate offrono anche frequenti collegamenti ferroviari con trasporto delle biciclette al seguito tramite la linea delle ferrovie Appulo-lucane.
  4. sezione n.83 Matera-Palagianello, km 42. La sezione presenta una buona percorribilità ma alcuni tratti sono più trafficati della media riscontrata in Puglia e Basilicata. In particolare il tratto lungo la SP 22 dopo l'incrocio di Viglione (lunghezza 11 km) è poco sicuro a causa del passaggio di mezzi pesanti su carreggiata dalla sede ridotta e priva di corsia di emergenza. La scelta ed il numero dei servizi è accettabile. I luoghi attraversati sono interessanti dal punto di vista naturalistico e culturale: ci troviamo infatti nell'area delle gravine, meno conosciuta di altre zone della Puglia ma meritevole di essere valorizzata dal punto di vista turistico. La pista ciclopedonale lungo la ferrovia dismessa è interessante dal punto di vista paesaggistico ma presenta alcune criticità.
  5. sezione n.84 Palagianello-Taranto, km 30. La sezione presenta una criticità importante per carico di traffico negli ultimi 7 km; poiché tuttavia il tratto in questione rispetta i parametri di base stabiliti da ECF, viene proposto il percorso, che però resta consigliabile soltanto a cicloturisti esperti e non "esigenti". Per l'utenza media o esigente (famiglie, anziani) viene raccomandato il ricorso al treno con bici al seguito dalla stazione di Palagianello, oppure da quella di Massafra, che è la successiva sulla stessa linea. In generale il percorso è il meno attraente tra le 7 sezioni di Puglia e Basilicata, ma la tratta davvero poco interessante è soltanto quella menzionata, cioè l'ingresso alla città di Taranto. Quest'ultima invece possiede importanti attrattività culturali (museo archeologico nazionale, castello).
  6. sezione n.85 Taranto-Oria, km 44. Buona percorribilità, su strade a basso traffico; il percorso non è attraente per i primi 20 km; tuttavia più avanti, da Grottaglie in poi, diventa interessante e presenta anche numerose attrattività culturali, come i centri storici di Grottaglie, Francavilla Fontana e Oria. Buono anche il numero e la scelta dei servizi.
  7. sezione n.86 Oria-Brindisi, km 35. La sezione è molto ben percorribile e si snoda su strade a basso traffico; la distribuzione e la scelta dei servizi è buona; sono presenti





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



diversi punti di connessione con il trasporto ferroviario. Numerose attrattività culturali lungo il percorso e nei centri storici attraversati (Mesagne e Brindisi).

## 2. Proposte per il miglioramento dell'infrastruttura stradale

### 2.1 Situazione attuale

Nonostante le sue attrattive, rappresentate dai numerosi aspetti naturalistici e culturali di grande rilevanza, il percorso di EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata presenta alcune criticità importanti che dovrebbero essere affrontate e risolte nel breve termine, se si vuole porre le basi per attirare lungo il corridoio quei flussi di cicloturisti italiani ed esteri, che risultano peraltro in crescita di anno in anno, che interessano altre zone delle due regioni. Gli arrivi di cicloturisti e di hikers che interessano la città di Matera (sito Unesco), ad esempio, non riguardano il percorso di EV5.

In base ai dati ricavati dai rilevamenti, EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata utilizza per il 98% della sua percorrenza strade pubbliche aperte al traffico motorizzato e per il rimanente 2% infrastrutture ciclabili. La situazione del traffico può tuttavia essere considerata buona, con il 49% su strade con 1-500 veicoli/die, il 41% su strade con 501-2000 veicoli/die, 5% su strade con 2001-4000 veicoli/die e 3% su strade 4001-10.000 veicoli/die. I limiti di velocità consentono una percorrenza nel complesso sicura, con il 37% a 30 km/h o meno, per il 48% a 31-50 km/h e per il 14% a 51-79 km/h. In generale il percorso, attraversando vaste aree rurali, si snoda per lunghi tratti su strade utilizzate soltanto dai proprietari delle zone coltivate; tali strade sono in larga misura prive di volumi importanti di traffico, pur essendo classificate come strade provinciali. Sono però presenti due criticità importanti legate al traffico; una si trova nella sezione n.83 e l'altra nella n.84; a causa di ciò quest'ultima è raccomandabile soltanto ad utenti esperti. Le criticità sono analizzate nel capitolo 2.2.

Per quanto riguarda il livello di difficoltà legato alle salite, bisogna tener conto che le prime 3 sezioni (n.80, 81, 82) si snodano in aree collinari. Di queste, soltanto la sezione n.81 Candela-Palazzo S.Gervasio presenta un dislivello totale in salita che supera la quota massima prescritta dalle norme dell'ECF (1.180 metri contro i 1.000 indicati); non vi sono d'altro canto nella stessa sezione salite continue molto lunghe, come specificato nella descrizione analitica, e lungo di esse la pendenza media non supera mai il 4.7%. Le restanti 4 sezioni non pongono grosse difficoltà e presentano dislivelli modesti. Il dislivello di ciascuna sezione è indicato nella relazione regionale, ad inizio pagina della descrizione analitica delle singole sezioni. I dati precisi sul dislivello e sulla pendenza delle salite sono forniti dall'elaborazione delle tracce gps ricavate dai lavori del presente progetto ed allegate alla relazione regionale tramite link.

Il fondo stradale è asfalto di buona qualità per la gran parte del percorso; tuttavia almeno il 20% della percorrenza totale in Puglia e Basilicata mostra carenze nella manutenzione; oltre alla presenza di buche vi sono infatti tratti in cui esiste il rischio di immelmamento. In totale sono state riscontrate 2 criticità importanti per la percorribilità in bicicletta, di cui una più grave, dovuta ad un movimento franoso: esse riguardano le sezioni n.81 e 82, e sono analizzate in dettaglio nel capitolo 2.3 della relazione regionale, dedicato alle criticità.







REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



Il percorso di EV5 in Puglia e Basilicata non è dotato di segnaletica di alcun tipo; le comunità ed i ciclisti locali (per la maggior parte ciclosportivi) non sono a conoscenza della sua esistenza, né come percorso nazionale, né tantomeno come percorso transeuropeo.

## 2.2 Azioni per il miglioramento dell'infrastruttura

La difficoltà nel formulare proposte per il miglioramento deriva da una differenza fondamentale rispetto agli altri paesi europei che partecipano al progetto EV5-VRF, e rispetto alle regioni del nord e del centro Italia. La differenza consiste nel fatto che il percorso EV5 in Puglia e Basilicata, pur essendo storicamente determinato ormai da molto tempo, non ha fatto alcun progresso nella realtà, e persino il tracciato non aveva raggiunto, all'avvio del presente progetto, un grado di definizione e di condivisione all'interno del principale soggetto coinvolto, cioè la FIAB, che come detto ha anche il ruolo di rappresentanza di EuroVelo in Italia attraverso il suo organismo, il centro di coordinamento nazionale. Di conseguenza, l'elenco di seguito descritto va inteso come un tentativo di sottolineare alcuni interventi, da considerare assolutamente prioritari, per superare la fase progettuale e avviare quelle azioni concrete che possano garantire la continuità del tracciato e la percorribilità nel rispetto delle condizioni di sicurezza. Le criticità da affrontare sono elencate nell'ordine della percorrenza verso est, a partire quindi dal confine con la regione Campania. Per ulteriori dettagli in merito si rimanda alla relazione regionale, nel capitolo 2.3 "Criticità" e nel capitolo 8.1, all'analisi delle singole sezioni.

1. **Alta priorità.** La prima criticità lungo il percorso EV5 è molto importante e rischia di compromettere la continuità del percorso stesso: essa si trova infatti lungo un passaggio assolutamente cruciale, dove non è possibile reperire alternative di tracciato convenienti, e precisamente nella sezione n.81 Candela-Palazzo S.Gervasio, tra il km 8 e il km 12, lungo la SP ex-SS 303, al momento chiusa al traffico nel tratto interessato dalla ciclovía. La strada è interessata da un movimento franoso esistente da diversi anni, che ha causato danni rilevanti alla sede stradale, che si presenta fratturata e sprofondata in più punti. La responsabilità della manutenzione del tratto in questione è della Provincia di Foggia. L'Amministrazione provinciale è stata contattata e si attende una risposta.
2. **Media priorità.** La sezione successiva, la n.82 Palazzo S.Gervasio-Matera, presenta una criticità minore per il rischio di presenza di fango sulla carreggiata e fondo stradale danneggiato. Essa riguarda la SP 79 "Marascione-Lamacolma", in diversi punti lungo tutto lo sviluppo della strada, che si trova in provincia di Potenza. Del problema è stata informata la Regione Basilicata, già impegnata con il progetto CYRONMED (2006-2008) nella individuazione del tracciato.
3. **Alta priorità.** La stessa sezione presenta più avanti una criticità più importante per la stessa ragione, lungo la SP 26 "Lamacolma", chiusa al traffico nel tratto compreso tra il km 28 ed il km 41 della sezione, e che si trova nella provincia di Bari. Anche in questo caso la Città Metropolitana di Bari (ex Provincia di Bari) è stata allertata e sollecitata ad intervenire; si attende una risposta.
4. 1.1.1.1-1.1.1.2.1(L): progettazione e costruzione di pista ciclabile in sede propria. **Alta priorità.** Nella sezione n.83 Matera-Palagianello, tra il km 13 e il km 24 il percorso si snoda lungo la SP 22, in un tratto dalla sede stradale ridotta e priva di corsia di emergenza; il tratto è interessato da traffico di mezzi pesanti





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



presenta quindi sufficienti condizioni di sicurezza per il transito in bicicletta. Si rende pertanto necessario costruire una pista ciclabile in sede propria di fianco alla strada. Per la determinazione dei costi sarebbe necessario dotarsi di un progetto di fattibilità.

5. 1.1.1.1-1.1.1.2.1 e 1.3.1(L): progettazione e costruzione di pista ciclabile in sede propria. **Media priorità.** La sezione n.84 Palagianello-Taranto, tra il km 23 e il km 30, cioè nel tratto finale per l'ingresso nella città di Taranto, si snoda lungo la trafficata SS 7 (strada categoria IV, 4001-10.000 veicoli/die), che soltanto per parte del tratto interessato dalla ciclovia presenta un'ampia corsia di emergenza. Il tratto in questione risulta rispondente ai soli parametri di base stabiliti dall'ECF, ed è pertanto raccomandabile ai soli cicloturisti esperti. Trattandosi di strada statale, sarebbe necessario avviare contatti con l'Ente nazionale per le strade (ANAS). Per determinare la fattibilità ed i costi è necessario dotarsi di apposito progetto.

(1.3.4.2-1.3.4.3, L): apposizione di segnaletica di direzione che comprenda il logo EuroVelo; apposizione di segnaletica aggiuntiva di informazione (sui servizi, trasporti).

**Bassa priorità.** La totalità del percorso al momento non è riconoscibile né da parte dei ciclisti né da parte degli automobilisti. Si rende necessario pertanto dotarsi di un piano della segnaletica da eseguire soltanto dopo aver risolto almeno le criticità ai punti 1, 2, 3. Da valutare invece se, nelle more, si vuole intervenire parzialmente almeno nelle sezioni n.85 e 86 (Taranto-Brindisi), dove non sono presenti aspetti critici di rilievo.

## 3. Proposte per il miglioramento dei servizi

### 3.1 Situazione attuale

Il numero dei servizi lungo il corridoio di EV5 è sufficiente al fabbisogno nella situazione odierna, ma la distribuzione irregolare presenta alcuni punti critici; il più grave viene evidenziato nella sezione n.82.

Anche le connessioni con il trasporto pubblico presentano una distribuzione irregolare lungo il percorso. Per lunghi tratti, ad esempio lungo tutta la prima sezione, la n.80, non vi sono connessioni con il trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda i servizi specifici per la bicicletta, essi sono presenti in buon numero soltanto nei centri maggiori. La situazione più critica è quella che riguarda la sezione n.80, dove i piccoli centri interessati dal percorso non offrono alcun servizio di assistenza. Certamente la messa a sistema dell'intero tracciato potrebbe favorire, d'intesa con le pubbliche amministrazioni, la nascita di attività di servizi ai cicloturisti.

### 3.2 Azioni per il miglioramento dei servizi

1. 2.2.1-2.2.2-2.2.4-2.2.5 (L, L/RN): costruire o attrezzare centri di assistenza tecnica per la bicicletta-centri di noleggio biciclette-centri capaci di erogare servizi "complessi" (quali l'organizzazione di tour, il servizio di trasporto bagagli, un numero di telefono per l'assistenza lungo il percorso). **Media priorità.** fornire supporto economico e tecnico per la creazione di almeno 1 centro di assistenza per le





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



- biciclette, fornito di officina, ricambi, eventualmente con noleggio di biciclette e con servizio di trasferimento bagagli lungo le sezioni n.80 e n.81.
2. 1.4.2 (RN): migliorare le condizioni di trasporto delle biciclette sul trasporto pubblico. **Bassa priorità.** Nel lungo termine sarebbe necessario stabilire condizioni e capacità di trasporto di biciclette al seguito sugli autobus di linea lungo le sezioni n.80 e n.81, e chiedere l'adeguamento dei mezzi alle necessità del turismo e in generale degli spostamenti in bicicletta (per esempio da parte dei pendolari).
  3. 2.1.5 (L): costruire un'area di sosta. **Media priorità.** Nella prima parte della sezione n.82 il percorso attraversa una vasta area isolata e priva di servizi, tranne che l'acqua (38 km). Sarebbe necessario creare almeno un'area di sosta con acqua potabile, dotata di ombra, riparo per la pioggia, servizi igienici.
  4. 2.1.3.1 (L): rendere un hotel/ostello/bed&breakfast bike-friendly (certificato). **Media priorità.** Favorire il passaggio di diverse strutture già presenti lungo il percorso, che sono state testate e sono risultate bike-friendly, alla certificazione secondo i criteri stabiliti dalla FIAB per la rete Albergabici, è un'azione semplice ed a basso costo che può migliorare significativamente la qualità e l'attrattiva di EV5. E' anche molto importante incentivare la creazione, presso le stesse strutture, di mini officine per gli interventi più comuni (cavalletto, pompa da pavimento, attrezzi, camere d'aria), per migliorare la qualità dell'accoglienza ed anche per sopperire alla scarsa diffusione di centri di assistenza qualificati nelle aree attraversate da EV5 in Puglia e Basilicata.

## 4. Promozione e marketing

### 4.1 Situazione attuale

La promozione della rete EuroVelo in Italia è curata principalmente dalla FIAB tramite il sito web Bicalta, che contiene anche informazioni sulla rete italiana di percorsi ciclabili. La promozione di EuroVelo 5 in Puglia e Basilicata è però al momento del tutto assente in quanto il percorso nelle due regioni, oltre a non essere stato per lungo tempo ridefinito e condiviso, è stato rimosso dalla mappa interattiva a partire da luglio 2016. Gli strumenti promozionali tradizionali (mappe e guide) pubblicati in passato a cura della FIAB sono al momento da aggiornare.

La Regione Puglia ha curato la pubblicazione di 2 guide cicloturistiche (road book) per promuovere percorsi della rete nazionale ricadenti nel proprio territorio (Ciclovia Adriatica BI6) e in parte anche in Basilicata e Campania (Ciclovia dei Borboni BI10- "Bari-Napoli con diramazione Matera"). Sul territorio delle due regioni interessate da EV5 non sono attivi altri strumenti di promozione del cicloturismo in generale, e di EuroVelo in particolare. Gli sportelli di informazione presenti nelle maggiori località turistiche dislocate lungo il percorso non pongono al centro della loro attenzione il turismo cosiddetto attivo, ovvero in bicicletta o a piedi.







Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



#### 4.2 Obiettivi di mercato

Come già affermato nel capitolo 1.1, la determinazione degli obiettivi di mercato non può che partire dalla conoscenza dei flussi turistici esistenti, in senso quantitativo e qualitativo. Il semplice dato numerico fornito dai "contabici" automatici è insufficiente di per sé, e si è inoltre rivelato inaffidabile in altre esperienze condotte in passato in Italia. E' soltanto attraverso una ricerca condotta con metodo scientifico che si possono ottenere dei dati attendibili sui flussi esistenti, e, a partire da quelli, formulare proposte che abbiano dal principio l'orientamento più corretto nei confronti del mercato. Una ricerca di questo tipo non risulta sia mai stata condotta in Italia; essa sarebbe un ottimo punto di partenza per lo sviluppo di EuroVelo ma anche di tutta la rete ciclabile italiana.

Per quanto riguarda la situazione in Puglia e Basilicata, data la scarsa diffusione del turismo in bicicletta e a piedi a livello regionale, l'obiettivo di mercato più importante da raggiungere nella promozione di EV5, allo scopo di incrementare la sua rilevanza turistica, è rappresentato da una quota di turismo nazionale ed internazionale. Nella condizione in cui il percorso si trova in questo momento, l'obiettivo più immediatamente raggiungibile è il cicloturista o il camminatore appassionato, e non l'utente cosiddetto "esigente", come ad esempio la famiglia o l'anziano, che deve poter contare su standard qualitativi più alti sia per la percorribilità e la sicurezza che per la disponibilità dei servizi. Poiché inoltre alcuni siti posti lungo il percorso (Melfi, Gravina, Matera, Taranto, Brindisi) sono già interessati da flussi di turisti "normali", che anche per l'anno 2016 sono risultati in forte crescita rispetto all'anno precedente, qualche attenzione andrebbe dedicata in quelle aree a questa fetta di mercato, che si potrebbe attrarre con offerte di escursione/passeggiata di una giornata intera o di mezza giornata lungo il percorso, naturalmente includendo il servizio guida ed il noleggio di biciclette.

#### 4.3 Azioni per il miglioramento della promozione

1. 3.1.1 (RN): piano di marketing. **Alta priorità.** Un piano di marketing a livello regionale e nazionale andrebbe intrapreso, nell'intento di definire con precisione gli obiettivi di mercato su cui puntare, e per porre le basi per orientare le scelte che portino alla preparazione di strumenti promozionali più efficaci.
2. 3.1.2 (RN): rilevamento dati sull'utenza e sul mercato ad intervalli regolari. **Media priorità.** Istituire un servizio di rilevamento dati regolare (una volta l'anno) lungo il percorso, con l'obiettivo di valutare la risposta del mercato anche attraverso interviste con gli utenti, è fondamentale nella fase iniziale per orientare ed eventualmente correggere le strategie di comunicazione del prodotto.
3. 3.2.8 (RN): sviluppo del portale internet. **Alta priorità.** Reintegrare il percorso di EV5 Puglia e Basilicata nella mappa del sito Bicialia gestito dalla FIAB, da dove è stato rimosso nel luglio 2016, è un'azione della massima urgenza se si vuole perseguire un obiettivo minimo di promozione nazionale con uno strumento già esistente. Sarebbe altresì auspicabile promuovere parallelamente il cicloturismo in Puglia e Basilicata, ed in particolare lungo i percorsi di EuroVelo, su altri portali del web, come ad esempio sui portali turistici ufficiali delle due regioni.
4. 3.3.1 (RN/L): elaborazione di pacchetti di offerte cicloturistiche. **Bassa priorità.** Per valorizzare le numerose attrattive del percorso EV5 si dovrebbe intraprendere l'elaborazione di pacchetti cicloturistici a livello sia nazionale/regionale che locale.





REGIONE  
PUGLIA



Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



mediante il coinvolgimento di operatori locali, specializzati nel settore del turismo "attivo", in Puglia e Basilicata si possono formulare proposte che coniugano la conoscenza del territorio e dei suoi aspetti più attraenti (cultura, enogastronomia) con gli standard europei sulla qualità delle proposte. A causa delle condizioni di percorribilità riscontrate nell'ambito dei lavori del presente progetto, che limitano la possibilità di fruire del percorso nella sua interezza, questa proposta d'azione è da considerarsi ad oggi di bassa priorità.

5. 3.3.3 (L): stampa di materiali informativi specifici su questo percorso. **Media priorità.** In virtù della lunghezza del percorso, a partire dal suo punto d'inizio a Canterbury nel Regno Unito e fino a Brindisi, si dovrebbe affiancare, ai materiali informativi del percorso di EuroVelo 5 nella sua interezza, la pubblicazione di brochure e mappe relative alle porzioni regionali, con l'obiettivo di dare maggiore risalto a quelle tratte che possono essere oggetto di un tour settimanale. In questo caso il percorso in Puglia e Basilicata dovrebbe essere promosso in partenza da Benevento, nella regione Campania, per le ragioni espresse nella relazione regionale, all'analisi della sezione n.80, pagina 20.
6. 3.3.6 (RN): applicazioni per smart phones e audioguide. **Media priorità.** Gli strumenti promozionali interattivi possono migliorare grandemente la risposta delle proposte turistiche sul mercato, facilitando la reperibilità delle informazioni di base sul percorso e sui servizi disponibili lungo il corridoio.

## 5. Organizzazione

Le infrastrutture su cui insiste in Italia EuroVelo 5, che coincide con l'itinerario BI3 della rete nazionale Bicalitalia, sono state realizzate dalle Amministrazioni pubbliche (Regioni, Province), mentre non risultano interventi da parte di organi nazionali.

Per quanto riguarda la promozione, essa è affidata a livello nazionale principalmente alla FIAB, attraverso il portale di Bicalitalia, in quanto centro di coordinamento di EuroVelo in Italia.

### 5.1 Azioni per il miglioramento organizzativo

1. 4.0 sopralluogo, valutazione, definizione di una proposta di itinerario e di un Action plan dettagliato. L'azione è al momento in via di completamento in Puglia e Basilicata a cura della Regione Puglia, nell'ambito dei lavori del presente progetto co-finanziato con fondi COSME.
2. 4.1 (L/RN): crescita della consapevolezza nei soggetti interessati. **Media priorità.** Al momento in Puglia e Basilicata il numero di arrivi di nel settore del turismo attivo è in crescita; questo non riguarda però il corridoio di EV5; sarebbe molto utile, allo scopo di sviluppare le potenzialità di EV5, organizzare incontri con i soggetti coinvolti nelle decisioni per comunicare le potenzialità del percorso come attrattore di buone possibilità di sviluppo economico sostenibile per i territori attraversati. Nonostante i benefici che potrebbe arrecare, l'azione va considerata soltanto di media priorità in quanto purtroppo non si conoscono dati precisi sul flusso di turismo "attivo" nelle regioni interessate, né tantomeno sul fatturato sviluppato come accade d'altra parte per il resto d'Italia.





Co-funded by the COSME programme  
of the European Union



3. 4.3 (L/RN): registrazione del percorso tramite dispositivo gps. Per quanto riguarda Puglia e Basilicata l'azione è stata appena conclusa nell'ambito dei lavori del presente progetto, e le tracce ricavate sono allegate alla relazione regionale tramite link.
4. 4.9 (RN): certificazione del percorso secondo gli standard di EuroVelo. **Bassa priorità.** Nel momento in cui saranno risolte le criticità più gravi rilevate lungo il percorso, si potrà sottoporre il percorso EV5 alla certificazione di qualità secondo gli standard di EuroVelo.

Allegato alla Determina n. 9 del 2 MAR. 2017  
IL RESPONSABILE  
*[Handwritten signature]*

