



**OGGETTO: OGGETTO: INTERVENTO "STUDI, INDAGINI E IMPLEMENTAZIONE
BANCHE DATI PER SUPPORTO ALLA REGIONE NELL'AGGIORNAMENTO
DEI PIANI DI MOBILITÀ REGIONALE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO
AI PIANI DI ESODO PER RISCHIO VULCANICO E NELLA MAPPATURA
TERRITORIALE DELLE AZIONI INTERSETTORIALI ATTIVATE
NELL'AMBITO DELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE UNITARIA". CUP:
B29D17008320001. APPROVAZIONE DELLA PROPOSTA DI "PIANO
REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA".**

Determinazione del Direttore Generale n. 339 del 15-07-2022

IL DIRETTORE GENERALE

PREMESSO CHE:

- con Delibera della Giunta Regionale n. 280 del 23.05.2017 è stato programmato a valere sulle risorse FSC 2014-2020 l'intervento denominato "Studi, indagini e implementazioni banche dati per supporto alla Regione nell'aggiornamento dei Piani di Mobilità regionale, con particolare riferimento ai Piani di esodo per rischio vulcanico, e nella mappatura territoriale delle azioni intersettoriali attivate nell'ambito della Programmazione Regionale Unitaria" per un importo complessivo di € 2.840.000,00 ed è stata individuata l'ACaMIR quale Soggetto Attuatore dello stesso;
- in esecuzione della suddetta D.G.R., il 27 Giugno 2017 è stata sottoscritta apposita Convenzione tra la Direzione Generale per la Mobilità e l'ACaMIR finalizzata all'attuazione dell'intervento in oggetto;
- con Delibera della Giunta Regionale n. 409 del 10.09.2019 l'ACaMIR è stata individuata quale supporto alla Direzione Generale per la Mobilità nell'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) della Regione Campania ai sensi dell'art. 13, commi da 1 a 5, della L.R. n. 6/2016, nonché delle disposizioni nazionali di cui alla Legge n. 2 del 11.01.2018, art. 5, comma 1;
- con la suddetta Delibera è stato, tra l'altro, stabilito di inserire l'attività di supporto all'elaborazione del PRMC nell'ambito dell'intervento in oggetto;
- successivamente, con Delibera della Giunta Regionale n. 613 del 22.12.2020, tra l'altro, l'ACaMIR è stata individuata quale soggetto attuatore del PRMC;
- con Determina del Commissario n. 265 del 22.06.2021 è stata affidata alla società IN.CO.SE.T. srl l'attività di supporto specialistico al RUP ai fini della redazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;
- con Determina del Commissario n. 319 del 15.07.2021 è stato nominato RUP dell'intervento "Studi, indagini e implementazione banche dati per supporto alla Regione nell'aggiornamento dei Piani di Mobilità regionale, con particolare riferimento ai Piani di esodo per rischio vulcanico e nella mappatura territoriale delle azioni intersettoriali attivate nell'ambito della Programmazione Regionale Unitaria" l'ing. Paolo Del Gais, funzionario dell'Agenzia, in sostituzione dell'avv. Maria Affinita;
- con Determina del Commissario n. 322 del 15.07.2021 è stato nominato RUP del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica l'ing. Paolo Del Gais, funzionario dell'Agenzia, in sostituzione dell'avv. Maria Affinita.

RILEVATO CHE:

- ai sensi dell'art. 5, comma 5, della Legge 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", *il termine di approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica*;
- ad oggi il Piano Generale della Mobilità Ciclistica non è stato ancora approvato;
- in ogni caso la Regione Campania ha inserito l'adozione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica fra gli interventi da porre in essere finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria;

DATO ATTO CHE con nota prot. n. 363 INTERNO del 15.07.2022 il Responsabile Unico del Procedimento ha trasmesso il documento di Piano ed i relativi allegati grafici che ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

RITENUTO:

- di dover prendere atto della documentazione trasmessa dal Responsabile Unico del Procedimento;
- di dover approvare la proposta di "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Campania" composto dai seguenti elaborati:
 - o Relazione di Piano;
 - o Elaborato grafico 01: QPm1 – Quadro Programmatico – Diretrici Ciclabili Europee, Nazionali e Regionali;
 - o Elaborato grafico 02: QC1 – Contesto orografico;
 - o Elaborato grafico 03: QC2 – Inquadramento infrastrutturale;
 - o Elaborato grafico 04: QC3 – Patrimonio Naturale e Paesaggistico;
 - o Elaborato grafico 05: QC4 – Sistema Natura 2000;
 - o Elaborato grafico 06: QC5 – I poli attrattori;
 - o Elaborato grafico 07: QC6 – Scenario attuale e di riferimento;
 - o Elaborato grafico 08: QP1 – Scenario di Piano;
- di dover stabilire che la presente determinazione è pubblicata sul sito istituzionale dell'Agenzia all'indirizzo <http://acamir.regione.campania.it>, alla sezione Albo informatico Online per quindici giorni consecutivi e di dover dichiarare la presente determinazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.3, comma 2, lett. c) del Regolamento per la gestione dell'Albo;
- di dover precisare che ai fini della pubblicazione dei dati rilevanti della presente determinazione gli stessi saranno estrapolati e pubblicati, in formato tabellare, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" e correlate sub sezioni di pertinenza, ai sensi e, per gli effetti, del D. Lgs. n. 33/2013 e D. Lgs n. 97/2016.

RICHIAMATI:

Determinazione del Direttore Generale n. 339 del 15-07-2022

- il Regolamento di Organizzazione dell'Agenzia Campana Mobilità Infrastruttura e Reti, approvato con deliberazione della Giunta Regionale della Campania n. 220 del 17.04.2018;
- il Regolamento di contabilità armonizzata ACaMIR approvato con Determinazione del Commissario n. 263 del 23.10.2018;
- il Regolamento per la gestione dell'albo informatico online, approvato con Determinazione del Direttore Generale n. 399 del 28.07.2020;
- il Codice di Comportamento dei dipendenti della Giunta Regionale della Campania, approvato con D.G.R.C. n. 90 del 09.03.2021;
- la Determinazione del Direttore Generale n. 560 del 29.12.2021, con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione triennale 2022 – 2024 ed il Bilancio gestionale 2022;
- il Codice etico, di comportamento e sanzionatorio dei dipendenti dell'ACaMIR, approvato con Determinazione del Direttore Generale n. 206 del 28.04.2022.

VISTI:

- la L.R. della Campania del 28 marzo 2002 n. 3, recante "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania";
- la L.R. della Campania del 7 agosto 2014 n. 16, recante "Interventi di rilancio e sviluppo dell'economia nonché di carattere ordinamentale e organizzativo (collegato alla legge di stabilità regionale 2014)";
- la L.R. della Campania n. 38 del 23 dicembre 2016, recante "Ulteriori disposizioni in materia di razionalizzazione, adeguamento e semplificazione della normativa regionale";
- la L.R. della Campania n. 10 del 31 marzo 2017, recante "Misure per l'efficientamento dell'azione amministrativa e l'attuazione degli obiettivi fissati dal DEFR 2017 - Collegato alla stabilità regionale per il 2017";
- il Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure di appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture";
- la L.R. della Campania del 2 agosto 2018, n. 26. "Misure di semplificazione in materia di governo del territorio e per la competitività e lo sviluppo regionale. Legge annuale di semplificazione 2018";
- l'art. 1, comma 4, del Decreto-Legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55, e ss.mm.ii.

DATO ATTO, ALTRESI' che non sussistono situazioni di conflitto di interessi anche potenziali in capo ai soggetti di cui all'art. 6 bis della Legge n. 241/1990.

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dal Responsabile Unico del Procedimento, ing. Paolo Del Gais, delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse sopra riportate, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dagli stessi a mezzo di sottoscrizione della presente

DETERMINA

Per i motivi espressi in premessa che di seguito si intendono integralmente richiamati:

1. di prendere atto della documentazione trasmessa dal Responsabile Unico del Procedimento;
2. di approvare la proposta di "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Campania" composto dai seguenti elaborati:
 - o Relazione di Piano;
 - o Elaborato grafico 01: QPm1 – Quadro Programmatico – Diretrici Ciclabili Europee, Nazionali e Regionali;
 - o Elaborato grafico 02: QC1 – Contesto orografico;
 - o Elaborato grafico 03: QC2 – Inquadramento infrastrutturale;
 - o Elaborato grafico 04: QC3 – Patrimonio Naturale e Paesaggistico;
 - o Elaborato grafico 05: QC4 – Sistema Natura 2000;
 - o Elaborato grafico 06: QC5 – I poli attrattori;
 - o Elaborato grafico 07: QC6 – Scenario attuale e di riferimento;
 - o Elaborato grafico 08: QP1 – Scenario di Piano;
3. di stabilire che la presente determinazione è pubblicata sul sito istituzionale dell'Agenzia all'indirizzo <http://acamir.regione.campania.it>, alla sezione Albo informatico Online per quindici giorni consecutivi e di dover dichiarare la presente determinazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.3, comma 2, lett. c) del Regolamento per la gestione dell'Albo;
4. di precisare che ai fini della pubblicazione dei dati rilevanti della presente determinazione gli stessi saranno estrapolati e pubblicati, in formato tabellare, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" e correlate sub sezioni di pertinenza, ai sensi e, per gli effetti, del D. Lgs. n. 33/2013 e D. Lgs n. 97/2016;
5. di notificare il presente atto all'ing. Paolo Del Gais, Responsabile Unico del Procedimento;
6. di trasmettere il presente atto alla Direzione Generale per la Mobilità;
7. di trasmettere il presente atto per gli adempimenti di competenza:
 - all'Unità di Staff "Trasparenza e Anticorruzione";
 - all'Unità Operativa "Risorse Finanziarie";

Determinazione del Direttore Generale n. 339 del 15-07-2022

- all'Unità Operativa "Programmazione e progettazione".

Napoli , lì 15-07-2022

ing. Maria Teresa Di Mattia

Il presente documento è sottoscritto digitalmente ai sensi del Dlgs 82/2005



ACaMIR

Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti



PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA DELLA CAMPANIA

Legge Regionale n. 6/2016 – Legge n. 2/2018

Relazione di piano



Direttore Generale ACaMIR

ing. Maria Teresa Di Mattia

Responsabile Unico del Procedimento

ing. Paolo Del Gais

Gruppo di lavoro tecnico

IN.CO.SE.T. srl (supporto al RUP)

ing. Gianfranco Felice Rossi (Assistenza Tecnica)

ing. Mario Carillo (Assistenza Tecnica)

arch. Cira Oliviero (Assistenza Tecnica)

Sommario

1.	Premessa.....	8
	Fase di INQUADRAMENTO (Quadro normativo di riferimento)	10
2.	Quadro normativo di riferimento	11
	Fase di ANALISI (Quadro Programmatico e Quadro Conoscitivo)	15
3.	Strumenti di programmazione di settore: le reti ciclabili	16
3.1	La rete Europea EuroVelo	16
3.1.1	EV_05 - Via Romea (Francigena)	17
3.1.2	EV_07 - Sun Route	19
3.2	La rete Nazionale Bicalia	21
3.2.1	BI_01 - Ciclovía del Sole	23
3.2.2	BI_03 - Ciclovía Francigena (EV_05)	26
3.2.3	BI_08 - Ciclovía degli Appennini.....	27
3.2.4	BI_10 - Ciclovía dei Borbone	29
3.2.5	BI_11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese (SNCT)	32
3.3	Il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche - SNCT	33
3.4	Programmazione regionale.....	36
3.4.1	Progetto CY.RO.N.MED	36
3.4.1.1	CY.RO.N.MED del Sole.....	36
3.4.1.2	CY.RO.N.MED dei tre Mari.....	38
3.4.1.3	CY.RO.N.MED dei Pellegrini	40
3.4.1.4	CY.RO.N.MED dei Borbone	41
3.4.2	Masterplan del litorale Domitio-Flegreo	43
3.4.3	Masterplan in corso di elaborazione coordinati dalla Regione Campania.....	46
3.5	Quadro ricognitivo degli Enti Locali	47
3.6	Quadro sinottico della rete sovraregionale	49
4.	Strumenti di programmazione e loro rapporto con i piani di sviluppo delle reti cicloviarie	52
4.1	Il sistema della pianificazione urbanistica e territoriale	52
4.1.1	Piano Territoriale Regionale - PTR.....	52
4.1.2	Piano Paesistico Regionale - PPR	53
4.1.3	Piano Territoriale di Coordinamento della città Metropolitana di Napoli	53
4.1.4	Piano Territoriale di Coordinamento - Avellino.....	53
4.1.5	Piano Territoriale di Coordinamento - Benevento.....	54
4.1.6	Piano Territoriale di Coordinamento - Caserta	54
4.1.7	Piano Territoriale di Coordinamento - Salerno	54
4.2	Il sistema della pianificazione dei trasporti	55
4.2.1	Governo dei sistemi di trasporto a scala sovracomunale.....	55
4.2.2	Governo dei sistemi di trasporto a scala comunale	56

5.	Il Sistema dell'Offerta	58
5.1	Introduzione.....	58
5.2	Offerta infrastrutturale.....	58
5.2.1	La Rete delle linee ferroviarie in esercizio	58
5.2.2	La Rete delle linee ferroviarie sospese, riattivate per fini turistici e dismesse.....	60
5.2.3	La rete dei collegamenti autostradali, raccordi autostradali e strade statali extraurbane	62
5.3	Il Sistema degli attrattori	63
5.3.1	Grandi siti UNESCO (World Heritage List)	64
5.3.2	Attrattori culturali	65
5.3.3	Patrimonio naturale e paesaggistico	66
5.4	Aree protette e rete Natura 2000.....	67
5.5	Bacini fluviali – Contratti di Fiume.....	70
6.	Domanda di mobilità ciclistica regionale.....	72
6.1	Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano	72
6.2	Mobilità Ciclistica.....	73
7.	Quadro di riferimento	82
7.1	Analisi SWOT: Punti di forza e debolezza.....	82
7.1.1	Punti di forza	82
7.1.2	Punti di debolezza	83
7.1.3	Minacce.....	83
7.1.4	Opportunità	83
7.2	Analisi degli Strumenti di Pianificazione	84
7.3	Analisi dei collegamenti ciclabili esistenti	84
	Fase di PROGETTO.....	85
8.	Rete Ciclabile Regionale – Strategia e Progetto	86
8.1	Piano Direttore della Mobilità Regionale.....	86
8.2	Definizione degli Obiettivi generali	88
8.3	Definizione degli obiettivi Specifici	88
8.3.1	Collegamenti tra reti ciclabili sovraordinate al fine della costruzione di un sistema di offerta interconnesso 89	
8.3.2	Riutilizzo del patrimonio infrastrutturale dismesso	89
8.3.3	Intermodalità.....	89
8.3.4	Completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti	89
8.3.5	Valorizzazione delle vie d'acqua (fondovalle).....	90
8.4	Gerarchizzazione della rete ciclabile regionale di Piano.....	90
8.5	Costruzione degli scenari di Piano della Mobilità Ciclistica Regionale (Azioni).....	90
8.6	Aggiornamento del Piano	91
8.7	Sistema ciclabile regionale – Lo scenario di Piano.....	92
8.7.1	La rete di I livello	92

8.7.2	La rete di II livello	95
8.7.3	Il sistema di interscambio ed aree di sosta	95
8.8	Quantificazione dei costi del Piano	96
8.8.1	Costi per tipologia di Pista Ciclabile (dati FIAB 2009)	96
8.8.2	Costi per direttrice.....	97
8.9	Fonti di finanziamento per la realizzazione della rete ciclabile	99
9.	Indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili e procedure di recepimento degli stessi negli strumenti di pianificazione ed attuazione	101
9.1	Progettualità sulla rete ciclabile regionale (riferimenti normativi)	101
9.2	Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) - Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia	104
9.3	Rete ciclabile in ambiti fluviali.....	105
9.4	Rete ciclabile in ambiti naturalistici e paesaggistici	105
9.5	Rete ciclabile in ambiti urbani.....	106
9.5.1	Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).....	106
9.5.2	Interventi in ambito urbano	107
9.6	Rete ciclabile in ambiti territoriali turistici.....	108
9.7	Rete ciclabile riuso infrastrutture dismesse	109
9.8	Procedure di recepimento degli indirizzi negli strumenti di pianificazione, regolamenti edilizi e interventi di costruzione o ristrutturazione di edifici pubblici.....	110
10.	Azioni di comunicazione, educazione e formazione	111
10.1	Forma e strumenti di comunicazione.....	111
10.2	Azioni per l'incentivazione della mobilità ciclistica	111
10.3	Effetti attesi dalle attività di promozione e supporto alla mobilità ciclistica	112

Indice delle tabelle

Tabella n. 1: EV_05 - Via Romea (Francigena)	18
Tabella n. 2: EV_07 - Sun Route.....	20
Tabella n. 3: Rete ciclabile nazionale "Bicitalia"	22
Tabella n. 4: BI_01 - Ciclovía del Sole (EV_07)	25
Tabella n. 5: BI_03 - Ciclovía Francigena (EV_05). Comuni attraversati	27
Tabella n. 6: BI_08 - Ciclovía degli Appennini. Comuni attraversati	29
Tabella n. 7: BI_10 - Ciclovía dei Borbone (EV_05 ed EV_07). Comuni attraversati.....	31
Tabella n. 8: BI_11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese (SNCT)	33
Tabella n. 9: Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche	34
Tabella n. 10: CY.RO.N.MED del Sole - Comuni interessati	37
Tabella n. 11: CY.RO.N.MED dei tre Mari - Comuni interessati	39
Tabella n. 12: CY.RO.N.MED dei Pellegrini - Comuni interessati	40
Tabella n. 13: CY.RO.N.MED dei Borbone - Comuni interessati	42
Tabella n. 14: Masterplan del litorale domitio -flegreo.....	45
Tabella n. 15: Sintesi dei riscontri analizzati per tipologia ente	47
Tabella n. 16: Sintesi dei riscontri analizzati per ripartizione territoriale	48
Tabella n. 17: Sintesi livello progettuale riscontri attività concertazione	48
Tabella n. 18: Strumenti per il governo dei sistemi di trasporto a scala sovracomunale.....	56
Tabella n. 19: Strumenti per il governo dei sistemi di trasporto a scala comunale (L.R. 3/2002)	57
Tabella n. 20: Istituti Museali più visitati della Regione Campania (MiC - 2019).....	66
Tabella n. 21: Parchi Nazionali, Riserve Naturali Statali e Regionali ed Aree protette	70
Tabella n. 22: Popolazione residente / densità abitativa (ordinamento per popolazione residente)	72
Tabella n. 23: Popolazione residente / densità abitativa (ordinamento per densità abitativa)	73
Tabella n. 24: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola – Regione Campania – Sud – Isole ...	75
Tabella n. 25: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola –Nord est, Nord ovest, Centro.....	76
Tabella n. 26: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro – Regione Campania – Sud, Isole	77
Tabella n. 27: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro –Nord est, Nord ovest, Centro.....	78
Tabella n. 28: Criteri di gerarchizzazione della rete regionale di integrazione/completamento	90
Tabella n. 29: Direttrici regionali di I Livello comprese nello Scenario di Progetto	93
Tabella n. 30: Costi parametrici (FIAB 2009 rivalutati al 2022)	97
Tabella n. 31: Valori parametrici per tipologia di tracciato e direttrice.....	98
Tabella n. 32: Direttrici I Livello – stima del costo di realizzazione	98
Tabella n. 33: Quadro economico PRMC (al netto dell'IIVA).....	99
Tabella n. 34: Tipologia di pista ciclabile per tipologia di strada	102

Indice delle figure

Figura n. 1: Rete EuroVelo – assetto complessivo della rete	17
Figura n. 2: Rete EuroVelo - Regione Campania	21
Figura n. 3: Rete Bicalia 2019.....	23
Figura n. 4: BI_01 - Ciclovia del Sole – itinerario ipotizzato	24
Figura n. 5: BI_03 - Ciclovia Francigena (EV_05). Itinerario ipotizzato.....	26
Figura n. 6: BI_08 - Ciclovia degli Appennini. Itinerario ipotizzato	28
Figura n. 7: BI_10 - Ciclovia dei Borbone. Itinerario ipotizzato.....	30
Figura n. 8: BI_11 - Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese (SNCT).....	32
Figura n. 9: Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).....	35
Figura n. 10: CY.RO.N.MED del Sole - Comuni interessati – Itinerario ipotizzato	38
Figura n. 11: CY.RO.N.MED dei tre Mari - Comuni interessati - Itinerario ipotizzato	39
Figura n. 12: CY.RO.N.MED dei Pellegrini - Comuni interessati - – Itinerario ipotizzato.....	41
Figura n. 13: CY.RO.N.MED dei Borbone - Comuni interessati – Itinerario ipotizzato	43
Figura n. 14: Masterplan del litorale domitico -flegreo.....	46
Figura n. 15: Rappresentazione della rete di livello nazionale	51
Figura n. 16: Rete delle linee ferroviarie in esercizio	59
Figura n. 17: Rete ferroviaria Regionale: linee sospese, riattivate a fini turistici e dismesse.....	61
Figura n. 18: Collegamenti autostradali, raccordi autostradali e strade statali.....	63
Figura n. 19: World Heritage List (UNESCO)	65
Figura n. 20: Articolazione del paesaggio e corsi fluviali.....	67
Figura n. 21: Sistema Natura 2000	69
Figura n. 22: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola – Regione Campania	79
Figura n. 23: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola – Sud Italia.....	79
Figura n. 24: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro – Regione Campania.....	80
Figura n. 25: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro – Sud Italia.....	80
Figura n. 26: Diretrici Regionali di I Livello (scenario di Progetto)	94

1. Premessa

La Regione Campania e la Presidenza del Consiglio dei Ministri hanno sottoscritto in data 24 aprile 2016 il *"Patto per lo sviluppo della Regione Campania"* con il quale si sono impegnati ad avviare e sostenere un percorso unitario di intervento della Regione Campania finalizzato allo sviluppo economico, produttivo e occupazionale del territorio, nonché alla sostenibilità ambientale ed alla sicurezza, per un valore complessivo di circa 7 miliardi di euro, di cui circa 2,78 a valere su risorse FSC 2014-2020. L'accordo è stato ratificato con Delibera della Giunta Regionale Campania n.173 del 26 aprile 2016.

Con la D.G.R. n.280 del 23/05/2017 relativa alla *"Presa d'atto e condivisione della proposta di riprogrammazione della D.G.R.n.173"*, la Giunta Regionale ha preso atto del piano di interventi all'esito della riprogrammazione. Tra le operazioni finanziate a valere sulle risorse FSC 2014/2020 rientra l'intervento denominato *"Studi, indagini e implementazioni banche dati per il supporto alla Regione nell'aggiornamento dei Piani di Mobilità Regionale"*, dell'importo complessivo di 2,84 milioni di euro affidato all'ACaMIR, quale Soggetto Attuatore dell'Intervento.

In attuazione della D.G.R. 280/2017, il 27 giugno 2018 è stata sottoscritta la convenzione per l'attuazione del suddetto intervento, tra la Direzione Generale per la Mobilità e l'ACaMIR.

Con Delibera della Giunta Regionale n. 409 del 10.09.2019 è stata individuata l'ACaMIR quale supporto alla Direzione Generale per la Mobilità nell'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Campania. Con medesima Delibera è stato stabilito di inserire l'elaborazione di detto Piano Regionale della Mobilità Ciclistica nell'ambito dell'intervento *"Studi, indagini e implementazioni banche dati per supporto alla Regione nell'aggiornamento dei Piani di Mobilità Regionale"* a valere sulle risorse FSC 2014/2020, di cui ACaMIR è già soggetto attuatore.

Con successiva Delibera di Giunta Regionale n. 613 del 22.12.2020 l'ACaMIR è stata nominata soggetto attuatore della redazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.

Di seguito è riportata una sintesi degli argomenti trattati nel presente documento.

Fase di INQUADRAMENTO

Nel Capitolo 2 è stata esaminata la Normativa Nazionale e Regionale di settore e sono stati individuati i contenuti del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e gli obiettivi generali che lo stesso deve considerare.

Fase di ANALISI

Nel Capitolo 3 è stato esaminato il Quadro Programmatico attraverso l'analisi dei livelli di programmazione sovraordinati (nazionale ed europeo) nonché la programmazione regionale già in essere o in corso di definizione (ad esempio progetto CY.RON.MED., Masterplan del Litorale Domitio-Flegreo e Masterplan Litorale Salerno Sud). Inoltre, sono stati forniti dei cenni circa il quadro ricognitivo degli Enti locali, di cui è stata fornita una descrizione di maggiore dettaglio in appendice al presente documento.

Nel Capitolo 4 sono stati analizzati gli strumenti di programmazione vigenti alle diverse scale territoriali (PTR, PTCP, PUMS) con particolare riferimento alle previsioni attinenti alla tematica della mobilità ciclabile.

Nel Capitolo 5 è stato analizzato il quadro infrastrutturale regionale sia con riferimento alla rete ferroviaria (in esercizio e dismessa) che alla rete stradale, ai fini di evidenziare le possibili reciproche influenze con la rete cicloviaria regionale. Inoltre, è stato condotto un approfondimento sul sistema degli attrattori regionali (siti UNESCO, Aree protette, Rete Natura 2000, bacini fluviali, etc.).

Nel Capitolo 6 è stata analizzata la domanda di mobilità ciclabile, sia con riferimento ai campionari ISTAT, per quanto riguarda gli spostamenti di tipo sistematico, che i dati dedotti dall'indagine ISNART - Legambiente per quanto riguarda gli spostamenti di tipo occasionale.

Nel Capitolo 7 è stata condotta una valutazione di tipo SWOT in base agli elementi interessati dalla Fase di Analisi, per la successiva individuazione degli obiettivi specifici per la FASE di Progetto del PRMC. Inoltre, è stato definito lo scenario infrastrutturale attuale, con riferimento alla rete cicloviaria e ne sono state evidenziate le principali criticità.

Fase di PROGETTO

Nel Capitolo 8 sono stati definiti gli Obiettivi Generali e Specifici del PRMC e sono state individuate le direttrici regionali, per le quali è stata effettuata anche la stima parametrica del costo per la loro realizzazione ed è stato definito il sistema di interscambio e delle Aree di sosta.

Nel Capitolo 9 sono stati illustrati i principali indirizzi e riferimenti normativi per la progettazione delle piste ciclabili e relative procedure di recepimento negli strumenti di pianificazione ed attuazione.

Nel Capitolo 10 sono state definite le strategie di comunicazione, educazione e formazione per sostenere con azioni immateriali i contenuti del PRMC.

Il documento di Piano, oltre che dalla presenza relazione e dall'appendice di cui si è accennato in precedenza, è composto dai seguenti elaborati grafici:

- **Quadro Programmatico: codice tavole QPm (scala 1:250.000)**
 - 01 – QPm1 – Quadro Programmatico – Diretrici Ciclabili Europee, Nazionali e Regionali;
- **Quadro Conoscitivo: codice tavole QC (scala 1:250.000)**
 - 02 – QC1 – Contesto orografico;
 - 03 – QC2 – Inquadramento infrastrutturale;
 - 04 – QC3 – Patrimonio Naturale e Paesaggistico;
 - 05 – QC4 – Sistema Natura 2000;
 - 06 – QC5 – I poli attrattori;
 - 07 – QC6 – Scenario attuale e di riferimento;
- **Quadro di Progetto: codice tavole QP (scala 1:250.000):**
 - 08 – QP1 – Scenario di Piano.

Fase di INQUADRAMENTO (Quadro normativo di riferimento)

2. Quadro normativo di riferimento

Negli ultimi decenni, sia a livello nazionale ed europeo che a livello regionale e locale, la crescente esigenza dello sviluppo di una rete ciclabile di livello sovracomunale, anche di media/lunga percorrenza, ha portato il legislatore ad approntare una serie di provvedimenti normativi per guidare il processo di trasformazione della mobilità ciclabile da un ambito prettamente per amatori/addetti ad una modalità di trasporto che possa avere non solo una valenza di tipo turistico o occasionale ma, soprattutto, di tipo sistematico, anche in ottica di integrazione con le altre modalità di trasporto.

I primi riferimenti normativi riguardanti il tema della mobilità ciclistica e le norme per il relativo finanziamento si attestano a partire dalla legge n. 208/1991, contenente indicazioni sul programma degli interventi per la realizzazione degli itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane, e dalla Legge n. 366 del 19 ottobre 1998 relativa alle norme per il finanziamento della mobilità ciclistica finalizzate alla valorizzazione e allo sviluppo della stessa.

Successivamente, con la Legge 19 ottobre 1998, n. 366 *"Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"* è stato previsto che *"gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza"*¹.

Il Decreto del ministero dei Lavori Pubblici n.557/1999 *"Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"* individua le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili (capo I) e i relativi principali standards progettuali (capo II). L'obiettivo delle Linee Guida è quello di favorire, in maniera organica ed attraverso opportune strategie di pianificazione, lo sviluppo di un sistema di mobilità caratterizzato da sicurezza e sostenibilità ambientale. In particolare, al suo interno sono contenute indicazioni di carattere:

- previsionale, attraverso strumenti di pianificazione e progettazione che i singoli Comuni devono mettere in atto per dotarsi di itinerari di piste ciclabili;
- progettuale, relative alle principali caratteristiche dimensionali delle piste ciclabili, a seconda della tipologia (sede propria, promiscua, ecc.), dell'ambito di interesse (urbano, extraurbano, ecc.) e della tipologia di strada.

La Legge di stabilità 2016 (Legge 28 dicembre 2015, n. 208) ha previsto il finanziamento di progetti per la realizzazione di ciclovie turistiche e ciclostazioni nonché per la sicurezza della ciclabilità cittadina (comma 640 e 644). L'importo del finanziamento è stato incrementato nel corso dell'esame alla Camera passando da 33 milioni di euro a 91 milioni di euro in tre anni. Il testo, come modificato, ha indicato anche quattro interventi prioritari (ciclovie del Sole Verona-Firenze; ciclovie VenTo Venezia Torino; Grab Roma; Ciclovie dell'acquedotto pugliese da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)). È stato infine previsto uno stanziamento di 3 milioni di euro destinato alla progettazione e alla realizzazione di itinerari turistici a piedi denominati "cammini".

La Legge Regionale della Campania 5 aprile 2016, n. 6, *"Prime misure per la razionalizzazione della spesa e il rilancio dell'economia campana"* – Legge collegata alla legge regionale di stabilità per l'anno 2016, individua all'art. 13 le *"Misure per la mobilità sostenibile, l'economia verde e il riequilibrio ambientale"* ed in particolare prevede che la Regione elabori il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) per *"perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano, anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi"* definendo gli obiettivi strategici per la mobilità urbana ed extraurbana.

Il *"Piano Regionale della Mobilità Ciclistica"* (PRMC) individua:

- a) il sistema ciclabile di scala regionale, quale elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali, in relazione al tessuto e alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento alle coste, ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori. Il sistema ciclabile regionale assume e valorizza le dorsali della rete ciclabile regionale, ossia gli itinerari di media-lunga percorrenza delle reti di percorribilità ciclistica nazionale e internazionale che assicurano sia i collegamenti tra Comuni e località di interesse turistico, sia gli attraversamenti dei centri urbani inseriti in sistemi sovraregionali fino al livello europeo;
- b) le priorità strategiche e gli obiettivi specifici in materia di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica;

¹ Legge 19 ottobre 1998, n. 366, art. 10. Comma 2:

Dopo il comma 2 dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 10 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente: *"2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza"*.

- c) le fonti di finanziamento europee, nazionali e regionali necessarie per la realizzazione dei suoi obiettivi.

Gli obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana, riportati nella delibera di Giunta n.656 della Regione Campania del 24 ottobre 2017, sono:

- Mobilità Ciclistica Urbana:
 - a) la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di Aree pedonali, Zone a Traffico Limitato (ZTL) e provvedimenti di moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;
 - b) il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;
 - c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti e aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali;
 - d) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta, a cominciare dai tragitti casa-scuola, casa-lavoro".
- Mobilità ciclistica extraurbana:
 - a) la formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidono con le ciclovie delle reti e la realizzazione di infrastrutture ad esse connesse;
 - b) la formazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera connessi alla mobilità collettiva e, in particolare, alle stazioni del trasporto su ferro, ai porti ed agli aeroporti, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro;
 - c) la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;
 - d) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici con treno e bici con bus.

La Direttiva Ministeriale n. 375 del 20 luglio 2017 concerne "l'individuazione del Sistema nazionale di ciclovie turistiche nonché i requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche devono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche".

La **Legge n. 2/2018** definisce le *"Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"*. Secondo l'art.1, tale legge "persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica".

L'art.3 della suddetta Legge è relativo al *"Piano generale della mobilità ciclistica"* che costituisce parte integrante del "Piano generale dei trasporti e della logistica". Sempre secondo il suddetto articolo, in particolare al comma 2, *"Il Piano generale della mobilità ciclistica è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo"*. In base al comma 3, "Il Piano generale della mobilità ciclistica" si riferisce a un periodo di tre anni e prevede:

- a) la definizione, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, (...);
- b) l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» (...);
- c) l'indicazione, in ordine di priorità, con relativa motivazione, degli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a), nei limiti delle risorse di cui alla lettera e);
- d) l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» di cui al successivo articolo 4 della stessa Legge con le altre modalità di trasporto;
- e) la definizione del quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento (...);
- f) gli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle regioni, delle città metropolitane, delle province e dei comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture, nonché a promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria;
- g) l'individuazione degli atti amministrativi, compresi quelli di natura regolamentare e gli atti di indirizzo, che dovranno essere adottati per conseguire gli obiettivi stabiliti dal medesimo Piano generale;

- h) la definizione, nei limiti delle risorse di cui alla lettera e), delle azioni necessarie a sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano, con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale”.

L'art. 4 definisce la rete ciclabile nazionale “Bicitalia” che “*costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea “EuroVelo” e che viene individuata sulla base di una serie di criteri:*

- a) sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 chilometri in base a una struttura a rete, articolata in una serie di itinerari da nord a sud, attraversati da itinerari in direzione est/ovest, che interessano tutto il territorio nazionale;
- b) integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto e con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
- c) collegamento con le aree naturali protette e con le zone a elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;
- d) integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale, con particolare attenzione alla rete dei cammini e sentieri, alle ippovie, alle ferrovie turistiche e ai percorsi fluviali, lacustri e costieri;
- e) sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili o greenway;
- f) utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;
- g) recupero a fini ciclabili, per destinazione a uso pubblico, di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, viabilità dismessa o declassata, sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario, viabilità forestale e viabilità militare radiata, strade di servizio, altre opere infrastrutturali lineari, comprese opere di bonifica, acquedotti, reti energetiche, condotte fognarie, cablaggi, ponti dismessi e altri manufatti stradali;
- h) collegamento ciclabile tra comuni limitrofi, attraversamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con il raggiungimento dei rispettivi centri storici;
- i) continuità e interconnessione con le reti ciclabili urbane, anche attraverso la realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato, nonché attraverso l'adozione di provvedimenti di moderazione del traffico;
- j) l'attribuzione agli itinerari promiscui che compongono la Rete ciclabile stessa della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dall'articolo 2, comma 2, lettera F-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ove ricorrano le caratteristiche ivi richieste, e loro assoggettamento in ogni caso a pubblico passaggio.

L'art. 5 è relativo ai “*Piani regionali della mobilità ciclistica*” (PRMC). Al comma 1 è previsto che “le regioni, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto del quadro finanziario e dei suoi eventuali aggiornamenti, predispongano e approvino con cadenza triennale, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica, il Piano regionale della mobilità ciclistica. Il PRMC individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità previste dalla legge”.

In base al comma 2 “Il piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia»”.

Il piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) definisce:

- a) la rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» ed è caratterizzata dall'integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;
- b) la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete «Bicitalia»;
- c) nell'ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;
- d) il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;
- e) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti, con particolare attenzione ai percorsi extraurbani;

- f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;
- g) la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici;
- h) l'eventuale realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

Nella redazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Campania si è tenuto conto nello scenario normativo di riferimento del Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR), rispetto al quale sono stati individuati gli Obiettivi Generali e Specifici in linea alle funzioni di tale Piano di settore, oltre a mutuarne la metodologia applicativa che realizza -nel costante aggiornamento delle previsioni del Piano- uno strumento efficace per la programmazione e la realizzazione degli interventi in coerenza con la domanda e lo scenario dell'Offerta rispetto alle fonti di finanziamento disponibili.

Il Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR) ² viene richiamato nel **Capitolo 4** e nel **Capitolo 8** della presente Relazione Generale.

² Delibera di Giunta Regionale della Campania n. 218 del 26/05/2021

Fase di ANALISI (Quadro Programmatico e Quadro Conoscitivo)

3. Strumenti di programmazione di settore: le reti ciclabili

Nel presente Capitolo è stato analizzato il Quadro Programmatico analizzando il livello di programmazione sovraordinato costituito: dalla rete ciclabile europea (Eurovelo); la rete nazionale (Bicitalia); la rete delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SNCT). Viene introdotta in tale fase l'analisi della Programmazione Regionale per quanto attiene il Progetto delle reti ciclabili CY.RO.N.MED, il Masterplan Domitio-Flegreo e gli ulteriori Masterplan in corso di elaborazione. Per ognuna delle reti sovraordinate ed in programmazione sono stati analizzati gli Obiettivi ed il legame con il territorio della Regione Campania. Nell'ultima parte del presente capitolo viene descritta l'attività di concertazione realizzata da ACaMIR per la redazione del PRMC.

3.1 La rete Europea EuroVelo

EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto del ECF (*European Cyclists' Federation*) teso a sviluppare una rete di 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente dell'Unione Europea.

La rete europea ha visto la luce alla fine degli anni '90, ma solo nel 2007 si sono resi disponibili sia un gruppo di lavoro ad hoc sia primi finanziamenti che hanno consentito al progetto di partire in concreto. Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali e hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e di valorizzare localmente la via ciclabile come soluzione contro il traffico motorizzato.

Gli obiettivi che l'ECF intende perseguire con la realizzazione della rete EuroVelo sono:

- a) assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e che consente di cogliere, grazie alle sue caratteristiche di mobilità "lenta", ogni particolare del contesto attraversato;
- b) favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclabili;
- c) promuovere una maggiore attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. La realizzazione di una rete di livello europeo può servire, infatti, ad incrementare la diffusione della mobilità ciclistica anche e le sue potenzialità anche nei luoghi dove le scelte trasportistiche sono state, storicamente, maggiormente orientate verso il traffico motorizzato;
- d) favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e di pregio da parte di non ciclisti;
- e) catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dal successo dell'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti;
- f) orientare le scelte degli utenti verso forme di turismo sostenibile;
- g) portare benefici economici alle comunità locali attraverso lo sviluppo di un indotto di prossimità che si avvantaggi della "lentezza" con cui il ciclista percorre il suo itinerario;
- h) incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. La bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.

L'Italia è attraversata dai seguenti percorsi appartenenti alla rete EuroVelo:

- EV_05 "via Romea Francigena";
- EV_07 "Sun Route";
- EV_08 "Mediterranean Route".

L'assetto complessivo della rete EuroVelo è riportato nella Figura n. 1. Nei paragrafi seguenti si fornisce una descrizione sintetica degli itinerari dei percorsi EV_05 ed EV_07 che interessano la Regione Campania e si evidenziano, in dettaglio, i territori delle unità amministrative (Comuni) che sono interessate dalla rete.



Figura n. 1: Rete EuroVelo – assetto complessivo della rete

Il dettaglio schematico degli itinerari per l'intero territorio regionale è riportato nella Figura n. 2.

3.1.1 EV_05 - Via Romea (Francigena)

L'itinerario *EuroVelo 5* unisce Londra con il sud dell'Italia, arrivando fino a Brindisi dopo circa 2.900 chilometri. L'itinerario, che segue una direttrice nord-sud passando attraverso importanti città nel cuore dell'Europa, ricalca, in gran parte, la Via Romea Francigena, usata, nel corso dei secoli, dai pellegrini per raggiungere Roma. Il percorso attraversa sei stati: il Regno Unito (130 km), la Francia (in due tratti da 145 km e 340 km), il Belgio (260 km), il Lussemburgo (75 km), la Svizzera (340 km) e l'Italia (1.500 km).

Per quanto riguarda il tratto italiano, l'itinerario EuroVelo 5 prende avvio all'altezza del ramo occidentale del lago di Como, passando per l'omonima città, procedendo in direzione di Milano, da cui il percorso muove verso Parma, attraversando prima Pavia e Piacenza. Da Parma l'itinerario si sposta verso il tratto settentrionale della costa toscana, in provincia di Massa, da dove prosegue internamente in direzione di Lucca e da qui a Siena. Nel Lazio l'itinerario attraversa Viterbo, Roma e Frosinone.

In Campania recuperando tratti lungo la Via Appia, in particolare nei pressi di Alife, dopo un tratto iniziale che attraversa la valle del Volturno, attraversa zone di pregiati vigneti del Sannio per poi raggiungere Benevento e proseguire in direzione dei territori della Provincia di Avellino seguendo l'ex tracciato della strada statale 414, entrando nella Regione Puglia a Savignano Irpino in corrispondenza della strada statale 91bis.

L'itinerario termina in Puglia dove attraversa i capoluoghi di Taranto e Brindisi.

Nella Tabella n. 1 sono stati riportati i Comuni della Regione Campania interessati dall'itinerario, raggruppati per Provincia, il Sistema Territoriale di Sviluppo (STS)³ individuato dal Piano Territoriale Regionale (PTR) ed il numero degli abitanti (dato ISTAT stimato al 1 gennaio 2022⁴).

Tabella n. 1: EV_05 - Via Romea (Francigena)

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
61001	Ailano	CE	A10	1.207
61064	Pratella	CE	A10	1.430
61095	Vairano Patenora	CE	B7	6.310
61079	San Pietro Infine	CE	A11	853
61030	Ciorlano	CE	A10	371
61059	Pietravairano	CE	B7	2.856
61066	Raviscanina	CE	A10	1.180
61086	Sant'Angelo d'Alife	CE	A10	2.077
61002	Alife	CE	A10	7.252
61041	Gioia Sannitica	CE	A10	3.284
SubTotale provincia di Caserta				26.820
62008	Benevento	BN	D1	56.939
62068	San Salvatore Telesino	BN	B6	3.827
62074	Telese Terme	BN	B6	7.638
62037	Guardia Sanframondi	BN	B6	4.631
62019	Castelvenere	BN	B6	2.387
62029	Faicchio	BN	B6	3.318
62053	Ponte	BN	B6	2.428
62073	Solopaca	BN	A9	3.498
62062	San Lorenzo Maggiore	BN	B6	1.914
62055	Puglianello	BN	B6	1.286
62076	Torrecoiso	BN	A9	3.236
62058	San Giorgio del Sannio	BN	D1	9.730
62003	Apice	BN	C2	5.330
62067	San Nicola Manfredi	BN	D1	3.502
SubTotale provincia di Benevento				109.664
64052	Montecalvo Irpino	AV	B4	3.355
64005	Ariano Irpino	AV	B4	21.243
64096	Savignano Irpino	AV	B4	1.008
SubTotale provincia di Avellino				25.606
TOTALE GENERALE				162.090

³ Aggregazioni sovracomunali, omogenee per caratteri sociali, geografici e strategie di sviluppo locale da perseguire. Le tipologie degli STS sono: A) Sistemi a dominante naturalistica; B) Sistemi a dominante rurale – culturale; C) Sistemi a dominante rurale manifatturiera; D) Sistemi urbani; E) Sistemi a dominante urbano-industriale; F) Sistemi costieri a dominante paesistico ambientale culturale.

⁴ <https://demo.istat.it>

3.1.2 EV_07 - Sun Route

L'itinerario *EuroVelo 7*, uno dei più lunghi della rete ciclistica ideata dalla ECF, procede seguendo una direttrice nord-sud: in più di 7.400 chilometri l'itinerario va da Capo Nord in Norvegia fino all'isola di Malta nel Mediterraneo, passando per Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria e Italia. La varietà di paesaggi che si incontrano lungo EV7 è molto ampia e questo ne fa uno dei percorsi più belli dal punto di vista naturalistico di tutta la rete Eurovelo.

Al suo ingresso in Italia, dopo aver attraversato il confine EV_07 segue la Val Pusteria per circa 70 chilometri fino a raggiungere Bressanone. Le più importanti città attraversate dall'itinerario considerato sono: Bolzano, Trento, Mantova, Bologna, Firenze, Arezzo, Roma, Napoli, Salerno, Crotone, Catanzaro, Vibo Valentia, Messina, Catania, Siracusa. All'interno della Regione Campania l'EV7 segue il litorale tirrenico, passando attraverso il litorale Domitio, il golfo di Napoli, la costiera sorrentina, la costiera amalfitana e quella cilentana.

Nella Tabella n. 2 vengono riportati i Comuni della Regione Campania interessati dall'itinerario, raggruppati per Provincia, il Sistema Territoriale di Sviluppo (STS) individuato dal Piano Territoriale Regionale (PTR) ed il numero degli abitanti (dato ISTAT stimato al 1 gennaio 2022⁵) mentre nella Figura n. 2 è rappresentata la rete Eurovelo che interessa la Regione Campania.

⁵ <https://demo.istat.it>.

Tabella n. 2: EV_07 - Sun Route

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
61052	Mondragone	CE	F1	28.373
61088	Sessa Aurun	CE	F1	20.279
61027	Castel Voltur	CE	F1	27.695
61102	Cellole	CE	F1	8.039
SubTotale provincia di Caserta				84.386
63084	Torre del Gre	NA	F3	80.825
63034	Giugliano in C	NA	C8	122.935
63059	Portici	NA	F3	52.224
63060	Pozzuoli	NA	F2	76.290
63049	Napoli	NA	D3	914.758
63064	Ercolano	NA	F3	50.093
63083	Torre Annun:	NA	F3	40.320
63058	Pompei	NA	F3	23.990
SubTotale provincia di Napoli				1.361.435
65134	Sapri	SA	A6	6.407
65147	Torchiaro	SA	A3	1.808
65137	Scafati	SA	C5	48.197
65054	Futani	SA	A5	1.091
65025	Capaccio	SA	F6	22.303
65116	Salerno	SA	D5	128.105
65130	Sant'Egidio d	SA	C5	8.833
65127	Santa Marina	SA	A6	3.191
65156	Vibonati	SA	A6	3.151
65157	Vietri sul Mar	SA	F7	7.278
65112	Rutino	SA	A3	766
65007	Angri	SA	C5	33.892
65103	Prignano Cile	SA	A3	1.054
65002	Agropoli	SA	A3	21.132
65050	Eboli	SA	F8	37.623
65039	Centola	SA	A5	4.978
65009	Ascea	SA	A5	5.745
65014	Battipaglia	SA	F8	49.644
65059	Ispani	SA	A6	970
65070	Montano Ant	SA	A5	1.713
65037	Cava de' Tirr	SA	F7	50.797
65028	Casal Velino	SA	A3	5.342
65064	Lustra	SA	A3	978
65032	Castelnuovo	SA	A4	2.816
65038	Celle di Bulg	SA	A5	1.748
65119	San Giovanni	SA	A5	3.593
65107	Roccaglorios	SA	A5	1.565
65040	Ceraso	SA	A4	2.262
65084	Omignano	SA	A3	1.589
65099	Pontecagnar	SA	D5	25.793
65088	Pagani	SA	C5	34.203
65049	Cuccaro Vet	SA	A5	535
65078	Nocera Infer	SA	C5	44.169
65079	Nocera Supe	SA	C5	23.763
65092	Perito	SA	A4	829
SubTotale provincia di Salerno				587.863
TOTALE GENERALE				2.033.684

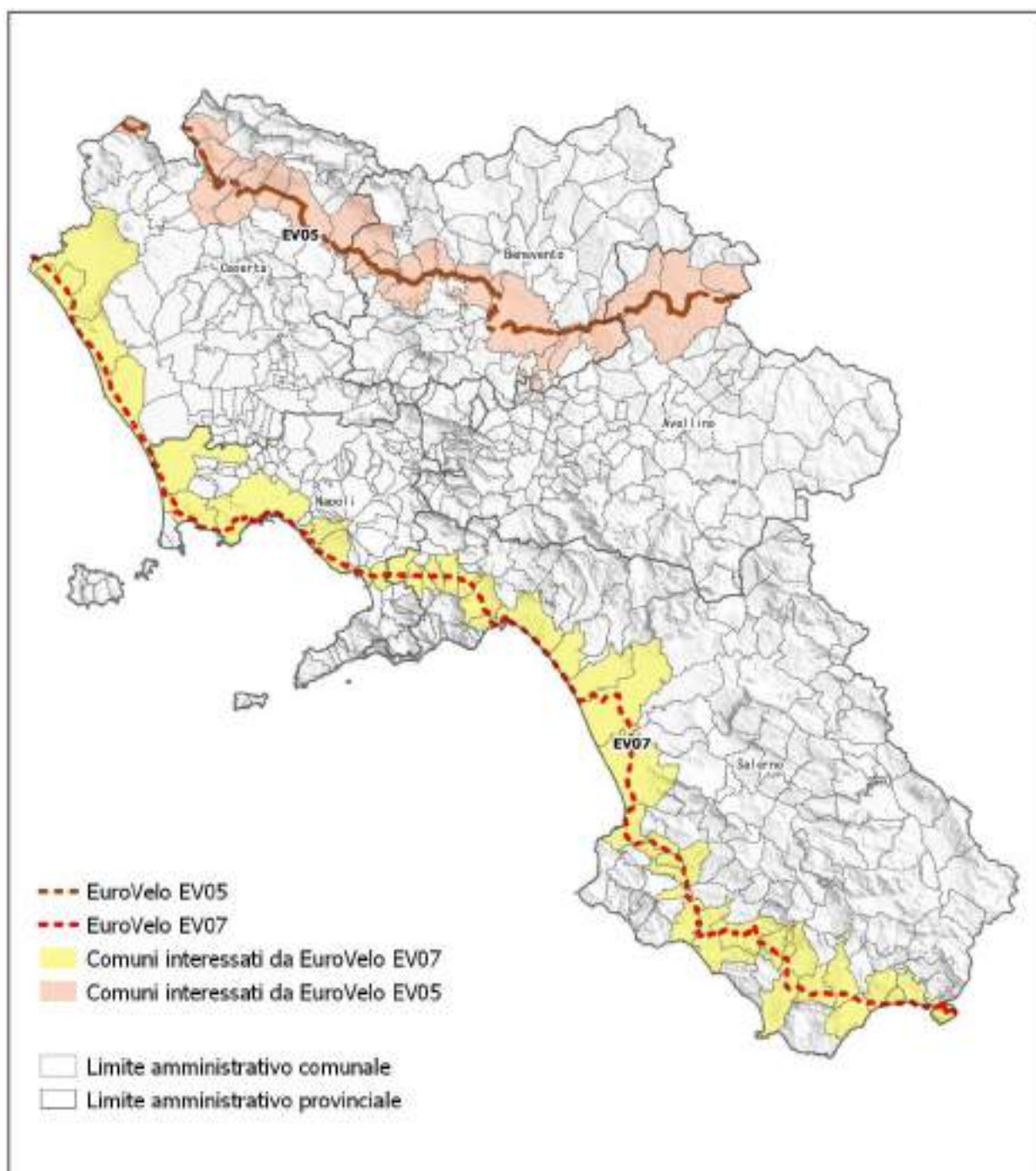


Figura n. 2: Rete EuroVelo - Regione Campania

3.2 La rete Nazionale Bicalitalia

La rete ciclabile nazionale "Bicalitalia", proposta da FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) con la finalità di promozione della mobilità ciclistica in ambito urbano ed extraurbano è definita all'art.4 della Legge 2/2018 come: *"rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea EuroVelo"*.

La mappa della Rete Ciclabile Nazionale 2019 è il frutto del lavoro partecipato svolto dai volontari FIAB, grazie alle associazioni locali e ai coordinamenti regionali, e del Comitato Tecnico-Scientifico di Bicalitalia, che negli ultimi due anni si è occupato di aggiornare la rete alla luce dei nuovi sviluppi posti in essere dalla nascita del *"Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche"*.

La proposta di rete ciclabile nazionale 2019 si basa sull'identificazione di venti dorsali nazionali sui cui nodi principali si saldano a loro volta varianti ed ulteriori collegamenti interregionali e regionali, prevedendo complessivamente un'estensione di circa 18.000 km di cui circa 1.800 km esistenti. Lo schema di rete è caratterizzato da una serie di direttrici nord/sud attraversati da percorsi est/ovest (Tabella n. 3, Figura n. 3:).

Tabella n. 3: Rete ciclabile nazionale "Bicitalia"

Codice	Denominazione
BI_01	del Sole
BI_02	del Po
BI_03	Francigena
BI_04	Dolomiti – Venezia
BI_05	Romea Tiberina
BI_06	Adriatica
BI_07	Tibur Valeria
BI_08	degli Appennini
BI_09	Salaria
BI_10	dei Borbone
BI_11	dell'Acquedotto Pugliese
BI_12	Pedemontana Alpina
BI_13	Claudia Augusta
BI_14	della Magna Grecia
BI_15	Svizzera mare
BI_16	della Sardegna
BI_17	Alpe Adria Radweg
BI_18	Fano Grosseto
BI_19	Tirrenica
BI_20	Aida

Poiché il Piano Generale della Mobilità Ciclistica è ancora in corso di redazione da parte del MIMS ed in fase di condivisione in seno alla Conferenza Stato Regioni, ai fini della predisposizione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica, come rete di interesse nazionale è stata considerata la versione 2019 della rete Bicitalia, descritta nel presente paragrafo e riportata nella Figura n. 3.

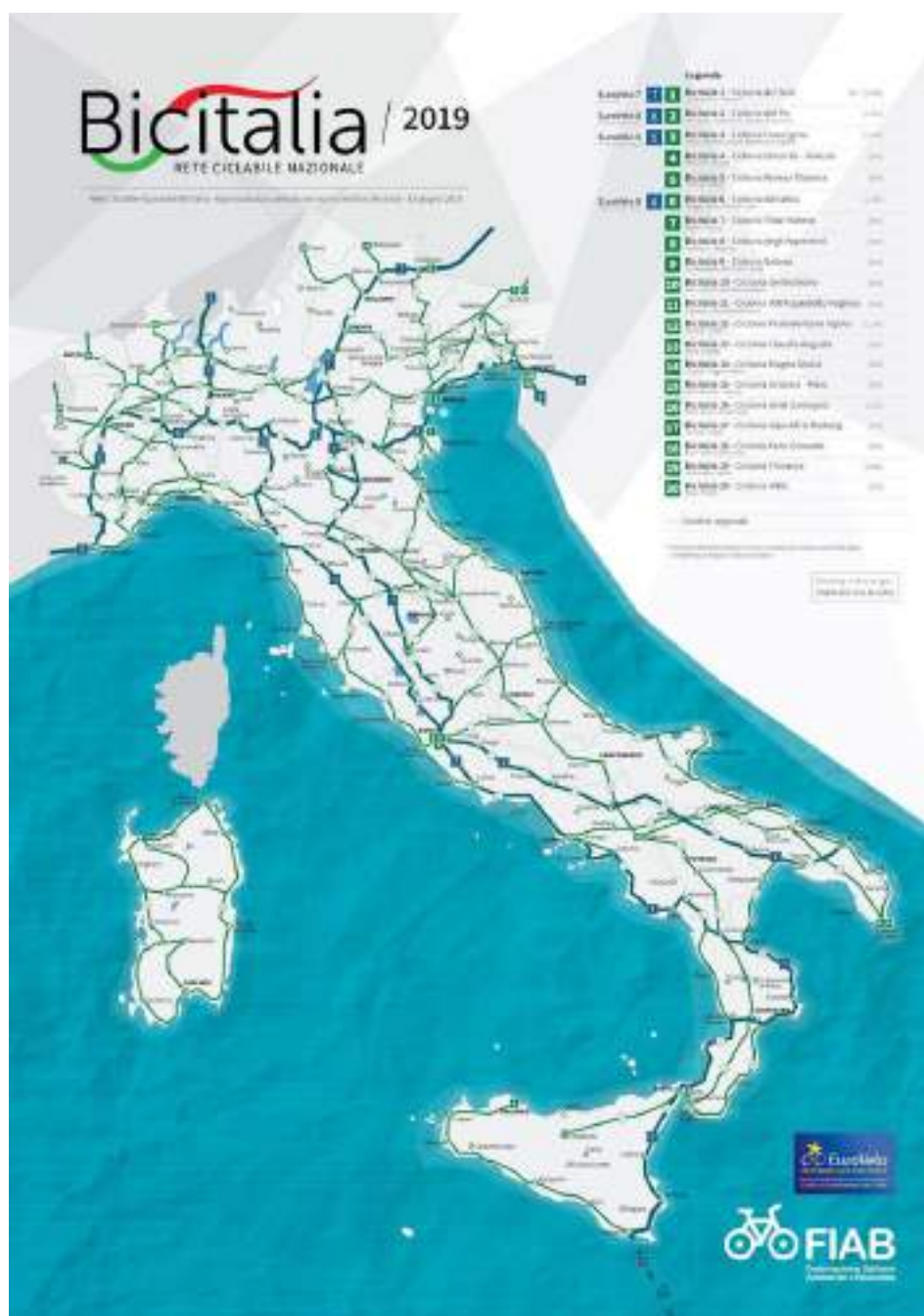


Figura n. 3: Rete Bicitalia 2019

La Regione Campania è attraversata da cinque percorsi della rete Nazionale, descritti di seguito.

3.2.1 BI_01 - Ciclovie del Sole

La Ciclovie del Sole si estende per 2.000 km da Prato della Dava a Palermo, dei quali circa 1.600 in sovrapposizione all'itinerario EuroVelo EV7. Risulta già realizzata nel tratto a nord, dalle Alpi al Po.

L'itinerario percorre la Regione Campania lungo tutta la fascia costiera, dalla foce del Garigliano a Sapri, attraversando le aree urbane di Napoli e Salerno, nonché aree caratterizzate da molteplici pregi culturali, ambientali, archeologici e monumentali: il parco regionale dei Campi Flegrei, Pompei e Ercolano, il parco nazionale del Vesuvio, la Costiera Amalfitana ed il Cilento.

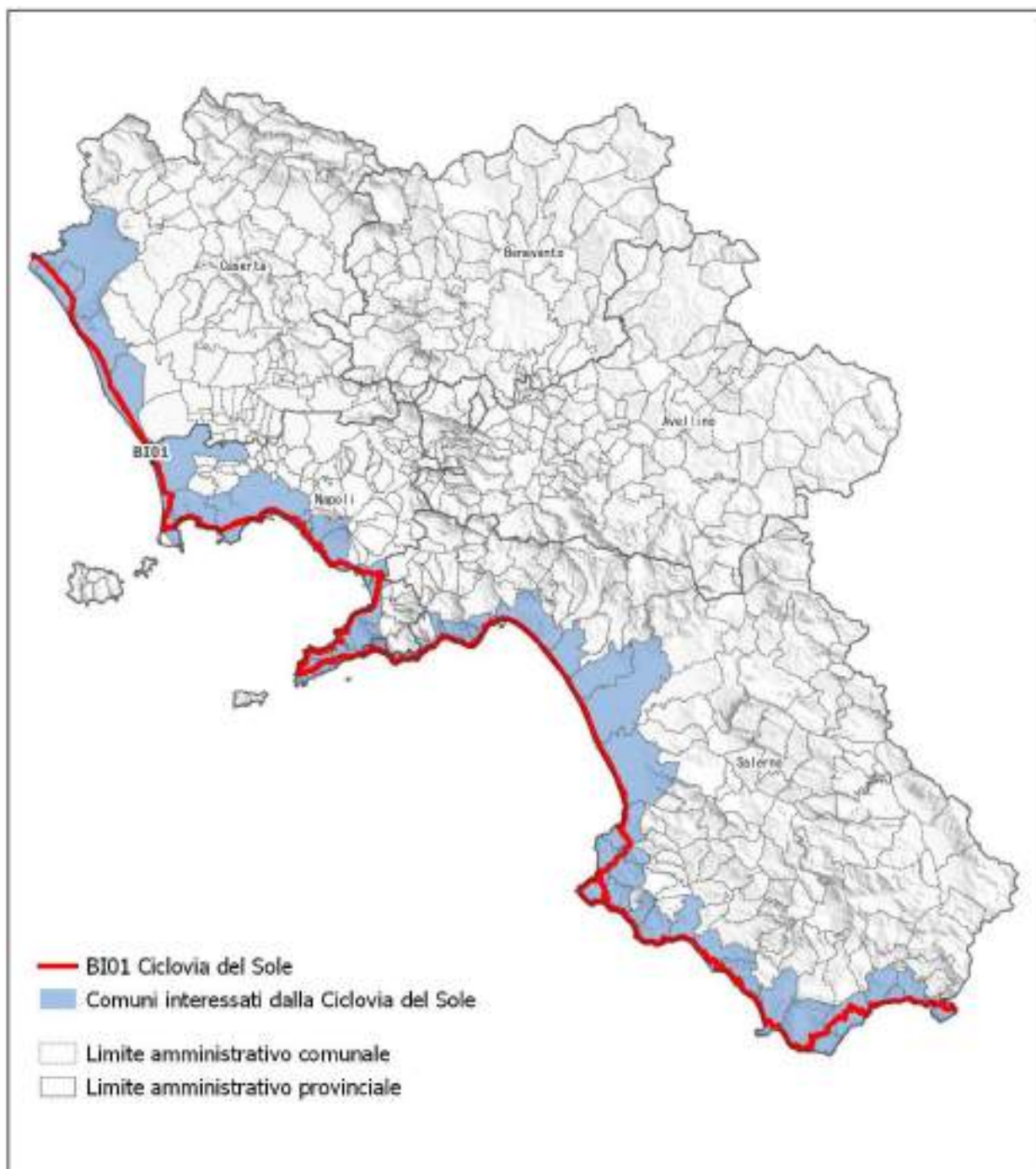


Figura n. 4: BI_01 - Ciclovia del Sole – itinerario ipotizzato

Tabella n. 4: BI_01 - Ciclovia del Sole (EV_07)

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
61052	Mondragone	CE	F1	28.373
61088	Sessa Aurunca	CE	F1	20.279
61027	Castel Volturno	CE	F1	27.695
61102	Cellole	CE	F1	8.039
SubTotale provincia di Caserta				84.386
63071	Sant'Agnello	NA	F4	8.659
63086	Vico Equense	NA	F4	20.239
63067	San Giorgio a Cremano	NA	F3	42.784
63080	Sorrento	NA	F4	15.574
63084	Torre del Greco	NA	F3	80.825
63034	Giugliano in Campania	NA	C8	122.935
63044	Massa Lubrense	NA	F4	14.046
63006	Bacoli	NA	F2	25.258
63046	Meta	NA	F4	7.796
63059	Portici	NA	F3	52.224
63060	Pozzuoli	NA	F2	76.290
63049	Napoli	NA	D3	914.758
63064	Ercolano	NA	F3	50.093
63083	Torre Annunziata	NA	F3	40.320
63053	Piano di Sorrento	NA	F4	12.381
63058	Pompei	NA	F3	23.990
63024	Castellammare di Stabia	NA	F3	63.161
SubTotale provincia di Napoli				1.571.333
65134	Sapri	SA	A6	6.407
65021	Camerota	SA	A5	6.889
65025	Capaccio	SA	F6	22.303
65116	Salerno	SA	D5	128.105
65123	San Mauro Cilento	SA	A3	861
65127	Santa Marina	SA	A6	3.191
65156	Vibonati	SA	A6	3.151
65157	Vietri sul Mare	SA	F7	7.278
65006	Amalfi	SA	F7	4.824
65102	Praiano	SA	F7	2.001
65104	Ravello	SA	F7	2.386
65002	Agropoli	SA	A3	21.132
65050	Eboli	SA	F8	37.623
65039	Centola	SA	A5	4.978
65053	Furore	SA	F7	693
65066	Maiori	SA	F7	5.374
65031	Castellabate	SA	A3	8.622
65009	Ascea	SA	A5	5.745
65011	Atrani	SA	F7	801
65014	Battipaglia	SA	F8	49.644
65059	Ispani	SA	A6	970
65060	Laureana Cilento	SA	A3	1.212
65068	Minori	SA	F7	2.583
65071	Montecorice	SA	A3	2.534
65044	Conca dei Marini	SA	F7	674
65028	Casal Velino	SA	A3	5.342
65119	San Giovanni a Piro	SA	A5	3.593
65041	Cetara	SA	F7	1.976
65096	Pisciotta	SA	A5	2.442
65098	Pollica	SA	A3	2.183
65099	Pontecagnano Faiano	SA	D5	25.793
65100	Positano	SA	F7	3.768
65091	Perdifumo	SA	A3	1.728
SubTotale provincia di Salerno				376.806
TOTALE GENERALE				2.032.525

3.2.2 BI_03 - Ciclovía Francigena (EV_05)

La ciclovía Francigena ha un'estensione di circa 2.000 km in parziale sovrapposizione alla rete EuroVelo EV5 dal lago di Como fino a Roma, da cui raggiunge Brindisi.

In Campania, come già visto per l'itinerario EV_05, praticamente sovrapposto, recuperando tratti lungo la Via Appia, in particolare nei pressi di Alife, dopo un tratto iniziale che attraversa la valle del Volturno, attraversa zone di pregiati vigneti del Sannio per poi raggiungere Benevento, sulla antica ferrovia Caserta-Benevento. Prosegue, lungo la strada provinciale 27 e diramandosi in direzione dei territori della Provincia di Avellino seguendo l'ex tracciato della strada statale 414, entrando nella Regione Puglia a Savignano Irpino in corrispondenza della strada statale 91bis. Il tracciato appena descritto è riportato graficamente nella Figura n. 5 mentre i comuni attraversati, unitamente ad alcuni dati socioeconomici sono riportati nella Tabella n. 5.

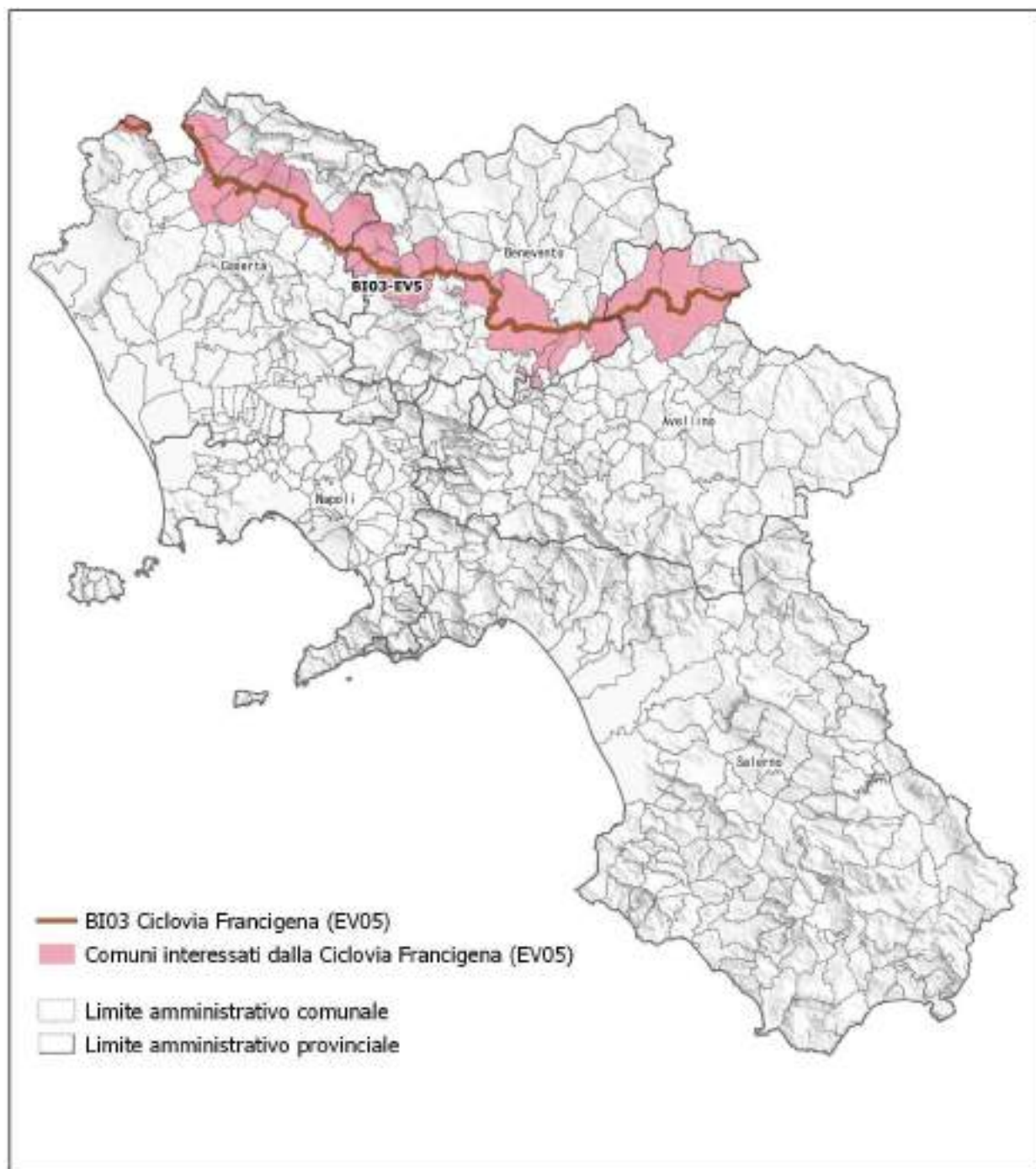


Figura n. 5: BI_03 - Ciclovía Francigena (EV_05). Itinerario ipotizzato

Tabella n. 5: BI_03 - Ciclovía Francigena (EV_05). Comuni attraversati

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
61001	Ailano	CE	A10	1.207
61064	Pratella	CE	A10	1.430
61095	Vairano Patenora	CE	B7	6.310
61079	San Pietro Infine	CE	A11	853
61030	Ciorlano	CE	A10	371
61059	Pietravairano	CE	B7	2.856
61066	Raviscanina	CE	A10	1.180
61086	Sant'Angelo d'Alife	CE	A10	2.077
61002	Alife	CE	A10	7.252
61041	Gioia Sannitica	CE	A10	3.284
SubTotale provincia di Caserta				26.820
62008	Benevento	BN	D1	56.939
62068	San Salvatore Telesino	BN	B6	3.827
62074	Teleso Terme	BN	B6	7.638
62037	Guardia Sanframondi	BN	B6	4.631
62019	Castelvenere	BN	B6	2.387
62029	Faicchio	BN	B6	3.318
62053	Ponte	BN	B6	2.428
62073	Solopaca	BN	A9	3.498
62062	San Lorenzo Maggiore	BN	B6	1.914
62055	Puglianello	BN	B6	1.286
62076	Torrecoeso	BN	A9	3.236
62058	San Giorgio del Sannio	BN	D1	9.730
62003	Apice	BN	C2	5.330
62067	San Nicola Manfredi	BN	D1	3.502
SubTotale provincia di Benevento				109.664
64052	Montecalvo Irpino	AV	B4	3.355
64005	Ariano Irpino	AV	B4	21.243
64096	Savignano Irpino	AV	B4	1.008
SubTotale provincia di Avellino				25.606
TOTALE GENERALE				162.090

3.2.3 BI_08 - Ciclovía degli Appennini

La ciclovía degli Appennini ha un'estensione complessiva di 1.500 km di cui circa 815 km interessano la Regione Campania. Il percorso in Campania, attraversando parchi ed aree interne, si sviluppa con un itinerario tra il Sannio, l'Irpinia e la provincia di Salerno ai confini con la Basilicata, a partire da Santa Croce del Sannio e terminando a Laviano (cfr Tabella n. 6 e Figura n. 6).

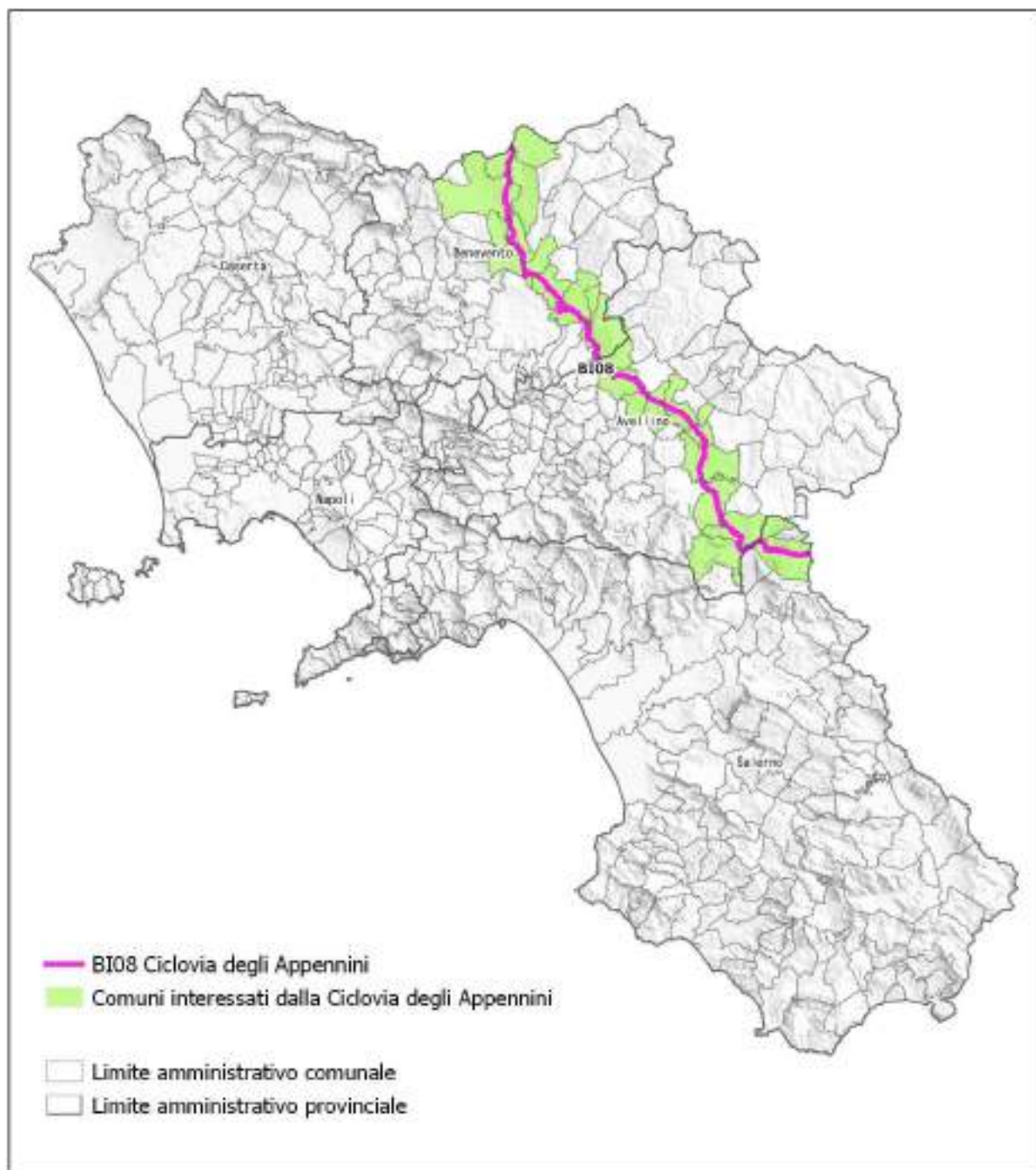


Figura n. 6: BI_08 - Ciclovía degli Appennini. Itinerario ipotizzato

Tabella n. 6: BI_08 - Ciclovía degli Appennini. Comuni attraversati

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
62003	Apice	BN	C2	5.330
62013	Campolattaro	BN	B5	968
62017	Castelpagani	BN	B5	1.358
62024	Circello	BN	B5	2.160
62033	Fragneto l'Abate	BN	B5	963
62034	Fragneto Maggiore	BN	B5	1.678
62044	Morcone	BN	B5	4.497
62045	Paduli	BN	C2	3.625
62050	Pesco Sannita	BN	B3	1.851
62052	Pietrelcina	BN	B3	2.885
62069	Santa Croce	BN	B5	857
62078	Sant'Arcangelo	BN	C2	480
SubTotale provincia di Benevento				26.652
64012	Bonito	AV	B4	2.212
64014	Calabritto	AV	A12	2.127
64017	Caposele	AV	A12	3.263
64033	Fontanarosa	AV	A12	2.863
64035	Frigento	AV	B4	3.433
64036	Gesualdo	AV	B4	3.256
64044	Lioni	AV	C1	5.976
64050	Mirabella Eclisiana	AV	A12	6.808
64079	Rocca San Felice	AV	C1	796
64092	Sant'Angelo d'Agosta	AV	C1	3.876
SubTotale provincia di Avellino				34.610
65033	Castelnuovo	SA	B2	523
65063	Laviano	SA	B2	1.318
SubTotale provincia di Salerno				1.841
TOTALE GENERALE				95.872

3.2.4 BI_10 - Ciclovía dei Borbone

La ciclovía dei Borbone ha un'estensione complessiva di circa 400 km. Attraversa la Campania, la Basilicata e la Puglia, collegando il Mar Tirreno con il Mar Adriatico.

Il percorso ha origine da una zona pianeggiante nella periferia nord di Napoli, attraversa i territori dell'Irpinia sino a raggiungere la città di Bari. Funge inoltre da collegamento per le reti EuroVelo EV_05 ed EV_07 avendo dei tratti in comune rispetto a tali percorsi (cfr Tabella n. 7 e Figura n. 7).

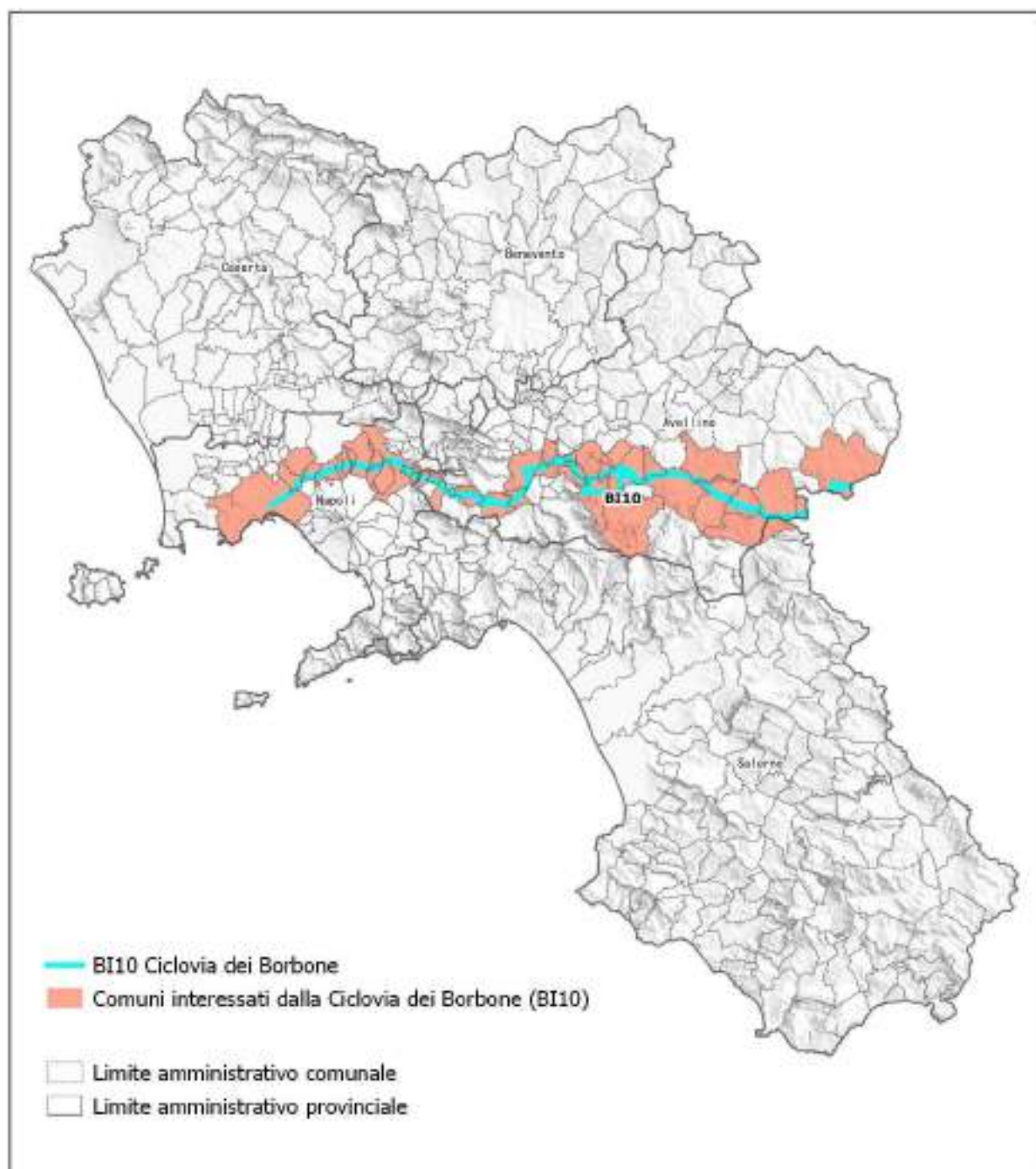


Figura n. 7: BI_10 - Ciclovia dei Borbone. Itinerario ipotizzato

Tabella n. 7: BI_10 - Ciclovia dei Borbone (EV_05 ed EV_07). Comuni attraversati

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
63002	Afragola	NA	C1	61.881
63010	Brusciano	NA	A8	15.703
63017	Casalnuovo di Napoli	NA	B8	47.019
63023	Casoria	NA	C3	73.492
63025	Castello di Cisterna	NA	C3	7.740
63040	Liveri	NA	A12	1.490
63042	Mariglianella	NA	E1	7.778
63043	Marigliano	NA	E2	28.977
63049	Napoli	NA	C1	914.758
63050	Nola	NA	E3	33.622
63057	Pomigliano d'Arco	NA	A12	39.683
63069	San Paolo Bel Sito	NA	E1	3.327
63075	San Vitaliano	NA	E3	6.351
63076	Saviano	NA	A12	15.925
63077	Scisciano	NA	A12	6.111
SubTotale città metropolitana di Napoli				1.263.857
64006	Atripalda	AV	A12	10.440
64008	Avellino	AV	B8	52.568
64015	Calitri	AV	D2	4.274
64017	Caposele	AV	C1	3.263
64023	Castelfranci	AV	E3	1.802
64024	Castelvetere sul Calore	AV	E3	1.503
64028	Chiusano di San Domenico	AV	B8	2.093
64029	Contrada	AV	A12	2.941
64030	Conza della Campania	AV	E3	1.265
64034	Forino	AV	A8	5.174
64043	Lauro	AV	A8	3.282
64044	Lioni	AV	E3	5.976
64046	Manocalzati	AV	C1	3.024
64047	Marzano di Nola	AV	A12	1.614
64057	Montella	AV	C1	7.311
64058	Montemarano	AV	A12	2.622
64064	Moschiano	AV	B2	1.565
64066	Nusco	AV	D3	3.907
64068	Pago del Vallo di Lauro	AV	E3	1.769
64069	Parolise	AV	E1	639
64081	Salza Irpina	AV	D2	721
64086	San Potito Ultra	AV	B8	1.457
64089	Sant'Andrea di Conza	AV	A12	1.353
64092	Sant'Angelo dei Lombardi	AV	B8	3.876
64102	Sorbo Serpico	AV	A12	532
64108	Teora	AV	E1	1.455
64119	Volturara Irpina	AV	E1	3.003
SubTotale provincia di Avellino				129.429
65033	Castelnuovo di Conza	SA	C1	523
SubTotale provincia di Salerno				523
TOTALE GENERALE				1.393.809

3.2.5 BI_11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese (SNCT)

La ciclovía dell'Acquedotto Pugliese ha un'estensione totale di circa 500 km ed attraversa i territori della Campania, Basilicata e Puglia. Con partenza da Caposele (AV), in Irpinia presso le sorgenti del Fiume Sele, arriva a Santa Maria di Leuca nel Salento (LE), con un percorso verde (greenway) ed un itinerario storico-culturale, seguendo, dove possibile, la strada di servizio del Canale Principale dell'Acquedotto (cfr Figura n. 8 e Tabella n. 8).

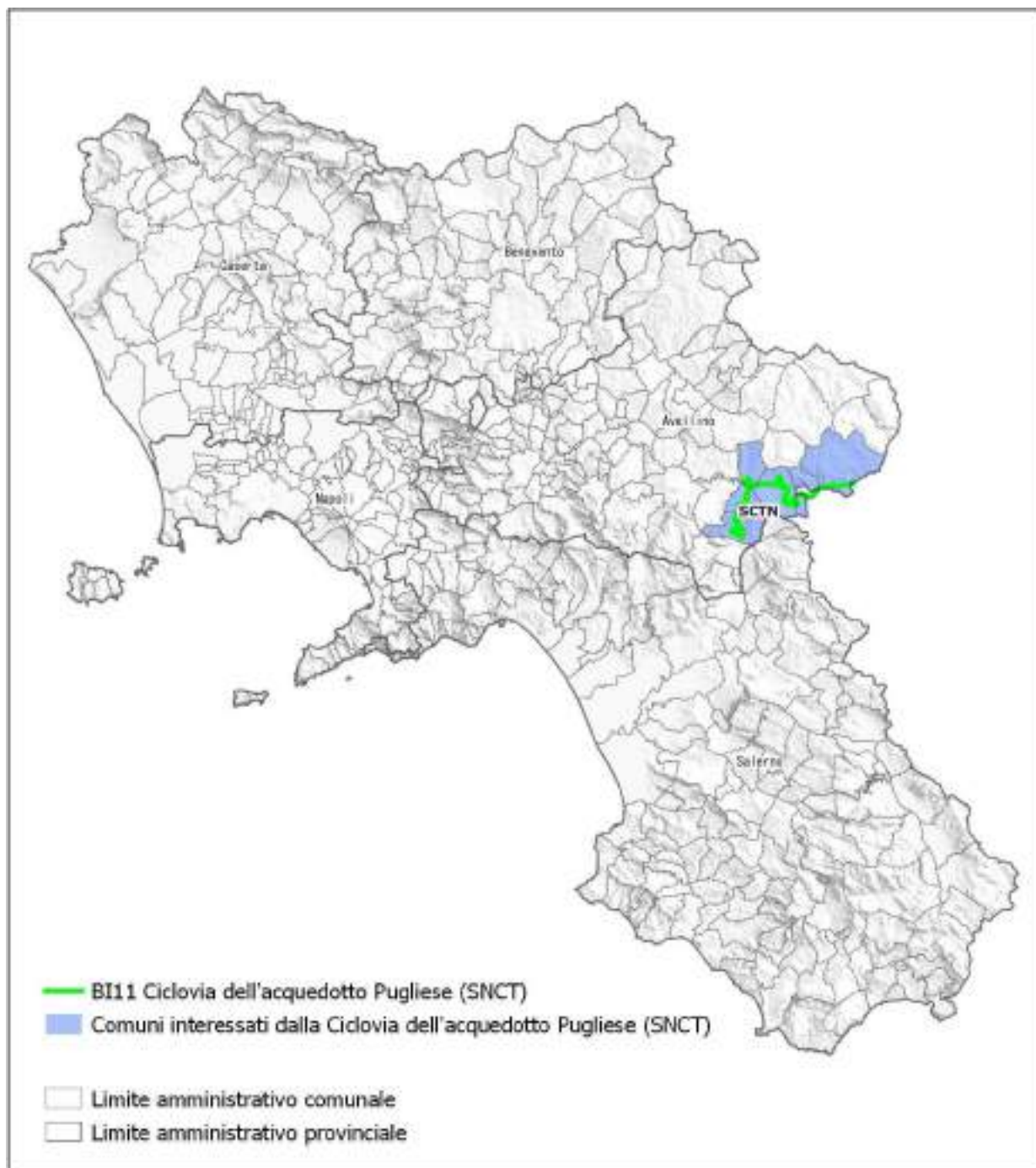


Figura n. 8: BI_11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese (SNCT)

La Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese, in particolare, segue, ove emergente, il percorso di due condotte storiche: il Canale Principale ed il Grande Sifone Leccese. Il primo dei due muove da Caposele (AV) in direzione di Villa Castelli (BR), mentre il secondo da quest'ultima a Santa Maria di Leuca (LE).

Tabella n. 8: BI_11 - Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese (SNCT)

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
64017	Caposele	AV	A12	3.263
64108	Teora	AV	C1	1.455
64030	Conza della Campania	AV	C1	1.265
64063	Morra De Sanctis	AV	C1	1.131
64089	Sant'Andrea di Conza	AV	C1	1.353
64013	Cairano	AV	C1	273
64015	Calitri	AV	C1	4.274
SubTotale provincia di Avellino				13.014

Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT), che è illustrato nel paragrafo successivo, inserisce la Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese tra le quattro ciclovie turistiche prioritarie considerate dalla Legge di Bilancio del 2016.

Ai fini della progettazione e realizzazione di tale tracciato, il 27 luglio 2016 è stato firmato un Protocollo d'Intesa tra Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Regione Puglia (capofila), Regione Campania e Regione Basilicata sulla base del quale l'ACaMIR, incaricata con apposito atto convenzionale a seguito della Delibera di Giunta Regionale n. 576/2017⁶, ha redatto il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del tratto di interesse della Campania.

Successivamente, con Delibera della Giunta Regionale n. 154/2019 l'ACaMIR, tra l'altro, è stata individuata quale soggetto attuatore dell'intervento denominato "Ciclovie dell'acquedotto Pugliese da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) relativamente al tratto di competenza della Regione Campania da Caposele a Calitri".

Con Decreto Ministeriale (Ministro Infrastrutture e Trasporti, Ministro beni e attività culturali, Ministro delle politiche agricole alimentari forestali e turismo) n. 517/2018, tra l'altro, è stato disposto un primo finanziamento per la realizzazione del SNCT con il quale, per quanto riguarda la Regione Campania, sulla base degli accordi successivi con le altre Regioni interessate, è stato finanziato il I lotto da Conza della Campania a Calitri.

Con Decreto Interministeriale (Ministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Ministro della Cultura, Ministro del turismo) n. 4/2022 tra l'altro, è stato disposto un ulteriore finanziamento per la realizzazione del SNCT con il quale, per quanto riguarda la Regione Campania, sulla base degli accordi con le altre Regioni interessate, è stato finanziato il II lotto da Caposele a Conza della Campania.

3.3 Il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche - SNCT

Il "Sistema nazionale delle ciclovie turistiche" nasce con l'individuazione delle prime quattro ciclovie prioritarie⁷⁸: la Ciclovie del Sole, la Ven-To (Venezia-Torino), il Grab (Grande Raccordo Anulare delle Biciclette) e la Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese, individuate in accordo con la rete ciclabile EuroVelo e tenendo conto dei suggerimenti di piani già redatti da associazioni ed enti locali.

L'obiettivo generale del sistema delle ciclovie turistiche, individuate congiuntamente dal MIT e MIBACT, è di offrire un cicloturismo che valorizzi il patrimonio storico, culturale e paesaggistico italiano.

Nel 2017 il sistema ciclabile nazionale è stato esteso a dieci ciclovie, individuate su proposta dei territori e delle associazioni del settore. L'estensione totale, di circa 5.800 chilometri, comprende tracciati in parte esistenti e percorribili ed in parte in via di completamento o da realizzare.

Il quadro di sintesi è riportato nella Tabella n. 9 (sviluppo chilometrico di ogni singola ciclovie ed il valore percentuale rispetto allo sviluppo complessivo ipotizzato) e nella Figura n. 9.

⁶ Bollettino Ufficiale della Regione Campania numero 70 del 25/09/2017. Dipartimento 50 Giunta Regionale della Campania - D.G. 8 Direzione Generale per la Mobilità - Delibera della Giunta Regionale n. 576 del 20.09.2017 - Rete ciclabile regionale. Legge di Stabilità 2016, art. 1 comma 640 - Attuazione del protocollo di intesa tra MIT e Regioni Campania, Basilicata e Puglia per la progettazione e realizzazione della Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese da Caposele (AV) e S.M. di Leuca (LE). Determinazioni. Bollettino Ufficiale della Regione Campania numero 70 del 25/09/2017.

⁷⁸ Legge di Bilancio 2016 (Legge n. 208 del 28 dicembre 2015)

Tabella n. 9: Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche

Nome ciclovìa	Percorso	Sviluppo (Km)	Inc. perc.
Ven-To	da Venezia a Torino	680	12%
del Sole	da Verona a Firenze	300	5%
dell'Acqua	da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)	500	9%
iRAB Roma – Grande Raccordo Anulare delle Biciclette	Roma	44	1%
del Garda	lungo le rive del lago di Garda	140	2%
della Magna Grecia	da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)	1.000	17%
della Sardegna	da S. Teresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari	1.230	21%
Adriatica	da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano	820	14%
Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia	da Venezia a Trieste	150	3%
Tirrenica	dal confine Francia-Italia a Roma	870	15%
Totale		5.734	100%

Le leggi di Bilancio 2016 e 2017 hanno previsto un finanziamento del sistema nazionale delle ciclovie turistiche con risorse nazionali per complessivi 372 milioni dal 2016 al 2024. Il Ministero, in particolare, ha deciso di intervenire non solo sugli aspetti programmatici ed economici, ma anche sugli indirizzi progettuali collegati alla realizzazione di una ciclovìa. Infatti, con Decreto Ministeriale n. 85 del 14 marzo 2017 è stato costituito presso la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali un gruppo di lavoro finalizzato a definire gli standard e i requisiti minimi che le ciclovie devono possedere su tutto il territorio nazionale, fornendo quindi un supporto tecnico di riferimento agli Enti che dovranno realizzarle.

Per la realizzazione dei primi 5.800 km del "sistema" negli anni 2016 e 2017 stati firmati nove Protocolli d'Intesa che prevedono i seguenti contenuti:

- il MIT riconosce la ciclovìa come infrastruttura prioritaria;
- il MIBACT si impegna a valorizzare e promuovere, dal punto di vista turistico, i percorsi;
- MIT e MIBACT insieme reperiscono i finanziamenti e assegnano le risorse necessarie per la progettazione e realizzazione delle ciclovie;
- le Regioni inseriscono la ciclovìa nei propri strumenti di pianificazione territoriale, con la Regione Capofila che coordina le attività di progettazione.



- requisiti di pianificazione:
 - o attrattività;
 - o fruibilità, interconnessione e intermodalità;
 - o servizi opzionali;
- standard tecnici di progettazione:
 - o attrattività;
 - o sicurezza;
 - o percorribilità;
 - o segnaletica e riconoscibilità;
 - o servizi.

Il Decreto 29 novembre 2018, n. 517¹⁰ del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e il Ministro delle politiche agricole alimentari forestali ed il turismo ha destinato le risorse stanziate dall'art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, al finanziamento della progettazione e della realizzazione

¹⁰ <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-ministeriale-numero-517-del-29.11.2018>

del sistema nazionale di ciclovie turistiche, nonché di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, al netto di quanto ripartito con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 dicembre 2017, n. 468, ed articolate come segue:

- a) annualità 2016: euro 4.780.679,60;
- b) annualità 2017: euro 50.000.000,00;
- c) annualità 2018: euro 67.000.000,00;
- d) annualità 2019: euro 40.000.000,00;
- e) per ciascuna delle annualità dal 2020 al 2024: euro 40.000.000,00.

3.4 Programmazione regionale

3.4.1 Progetto CY.RO.N.MED

Il progetto CY.RO.N.MED¹¹, "Cycle Route Network of the Mediterranean", è un progetto finanziato con i fondi del Piano di investimento di capitale Interreg III B 2000-2006 Archimed. Tale progetto riguarda l'individuazione di direttrici per la rete ciclabile del Mediterraneo, a partire dai tracciati "Bicitalia" ed "EuroVelo" già programmati. La Regione Puglia ha svolto la funzione di capofila mentre gli altri enti coinvolti sono stati: le Regioni Campania, Basilicata, Calabria, le municipalità di Atene e Karditsa, il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta e l'Ente del Turismo di Cipro.

Il progetto è consistito nella:

- redazione di studi di fattibilità condotti da ciascun soggetto partner sui percorsi di lunga percorrenza previsti da "Bicitalia" ed "EuroVelo";
- definizione di strategie per lo sviluppo del cicloturismo;
- formulazione di un manuale tecnico per la realizzazione della rete ciclabile.

I tracciati che interessano la Regione Campania sono:

- 1) CY.RO.N.MED del Sole;
- 2) CY.RO.N.MED dei tre Mari;
- 3) CY.RO.N.MED dei Pellegrini;
- 4) CY.RO.N.MED dei Borbone.

3.4.1.1 CY.RO.N.MED del Sole

L'itinerario CY.RO.N.MED del Sole interessa una serie di Comuni delle province di Caserta, Napoli e Salerno. Nella Tabella n. 10 sono riportati in dettaglio i Comuni interessati mentre nella Figura n. 10 è stato illustrato come l'itinerario CY.RO.N.MED del Sole ed i Comuni interessati si inquadrano in ambito regionale.

¹¹ Reti ciclabili in area mediterranea – Vademecum della ciclabilità

Tabella n. 10: CY.RO.N.MED del Sole - Comuni interessati

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
61027	Castel Volturi	CE	F1	27.695
61052	Mondragone	CE	F1	28.373
61088	Sessa Aurunc	CE	F1	20.279
61102	Cellole	CE	F1	8.039
SubTotale provincia di Caserta				84.386
63006	Bacoli	NA	F2	25.258
63034	Giugliano in C	NA	C8	122.935
63047	Monte di Pro	NA	F2	11.825
63049	Napoli	NA	D3	914.758
63058	Pompei	NA	F3	23.990
63059	Portici	NA	F3	52.224
63060	Pozzuoli	NA	F2	76.290
63064	Ercolano	NA	F3	50.093
63083	Torre Annun	NA	F3	40.320
63084	Torre del Gre	NA	F3	80.825
SubTotale città metropolitana di Napoli				1.398.518
65002	Agropoli	SA	A3	21.132
65007	Angri	SA	C5	33.892
65009	Ascea	SA	A5	5.745
65014	Battipaglia	SA	F8	49.644
65021	Camerota	SA	A5	6.889
65025	Capaccio	SA	F6	22.303
65028	Casal Velino	SA	A3	5.342
65031	Castellabate	SA	A3	8.622
65037	Cava de' Tirr	SA	F7	50.797
65038	Celle di Bulgr	SA	A5	1.748
65039	Centola	SA	A5	4.978
65050	Eboli	SA	F8	37.623
65059	Ispani	SA	A6	970
65060	Laureana Cile	SA	A3	1.212
65071	Montecorice	SA	A3	2.534
65078	Nocera Inferi	SA	C5	44.169
65079	Nocera Super	SA	C5	23.763
65088	Pagani	SA	C5	34.203
65091	Perdifumo	SA	A3	1.728
65096	Pisciotta	SA	A5	2.442
65098	Pollica	SA	A3	2.183
65099	Pontecagnan	SA	D5	25.793
65107	Roccaglorios	SA	A5	1.565
65116	Salerno	SA	D5	128.105
65119	San Giovanni	SA	A5	3.593
65123	San Mauro Ci	SA	A3	861
65127	Santa Marina	SA	A6	3.191
65130	Sant'Egidio d	SA	C5	8.833
65134	Sapri	SA	A6	6.407
65137	Scafati	SA	C5	48.197
65156	Vibonati	SA	A6	3.151
65157	Vietri sul Mar	SA	F7	7.278
SubTotale provincia di Salerno				598.893
TOTALE GENERALE				2.081.797

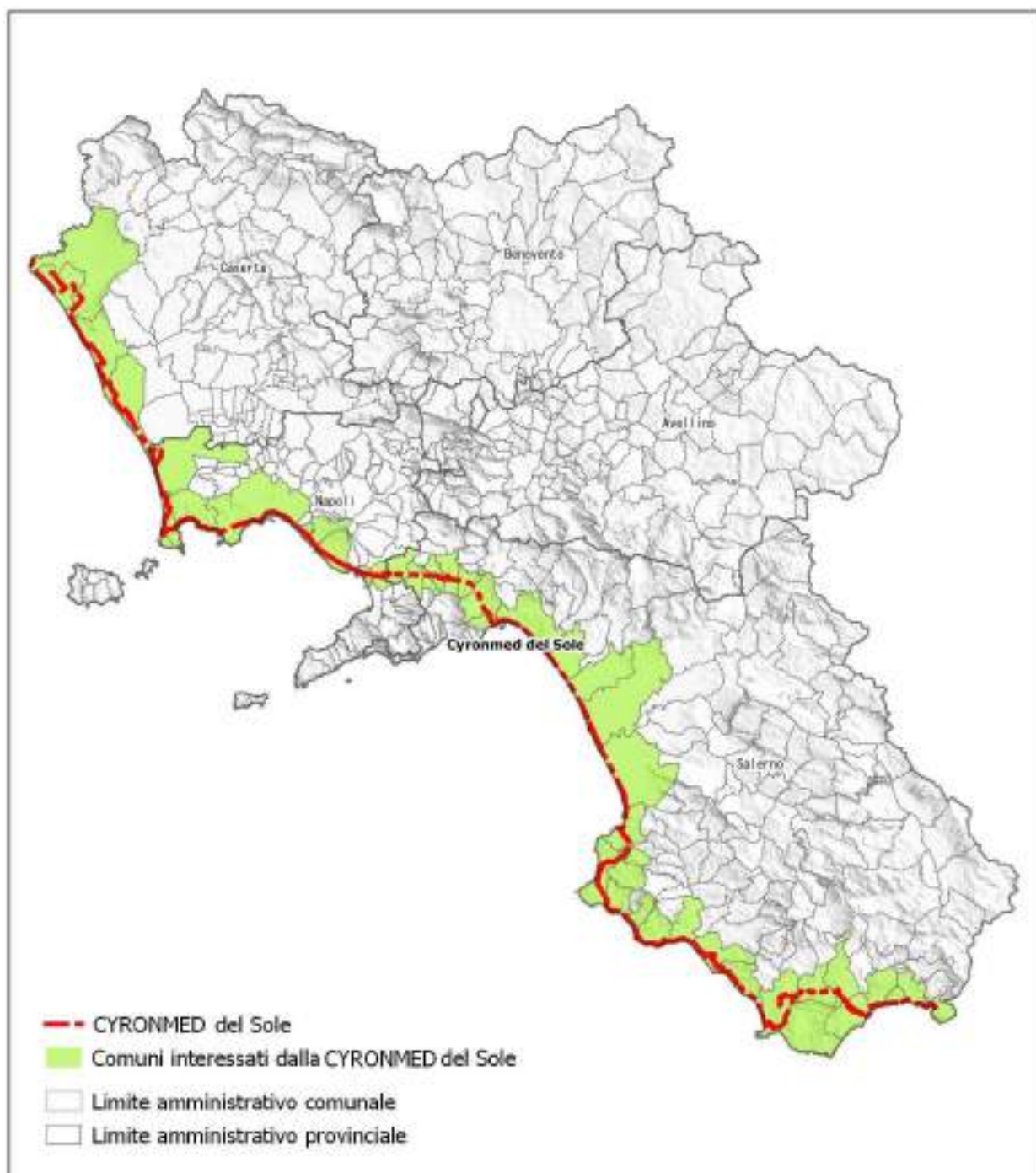


Figura n. 10: CY.RO.N.MED del Sole - Comuni interessati – Itinerario ipotizzato

3.4.1.2 CY.RO.N.MED dei tre Mari

L'itinerario CY.RO.N.MED dei tre Mari interessa una serie di Comuni della provincia di Salerno. Nella In Tabella n. 11 sono riportati in dettaglio i Comuni interessati mentre nella Figura n. 11 viene illustrato come l'itinerario CY.RO.N.MED dei tre Mari ed i Comuni interessati si inquadrano in ambito regionale.

Tabella n. 11: CY.RO.N.MED dei tre Mari - Comuni interessati

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
65134	Sapri	SA	A6	6.407
65156	Vibonati	SA	A6	3.151
65148	Torraca	SA	A6	1.178
65027	Casaletto Spartano	SA	A6	1.286
65150	Tortorella	SA	A6	475
SubTotale provincia di Salerno				12.497

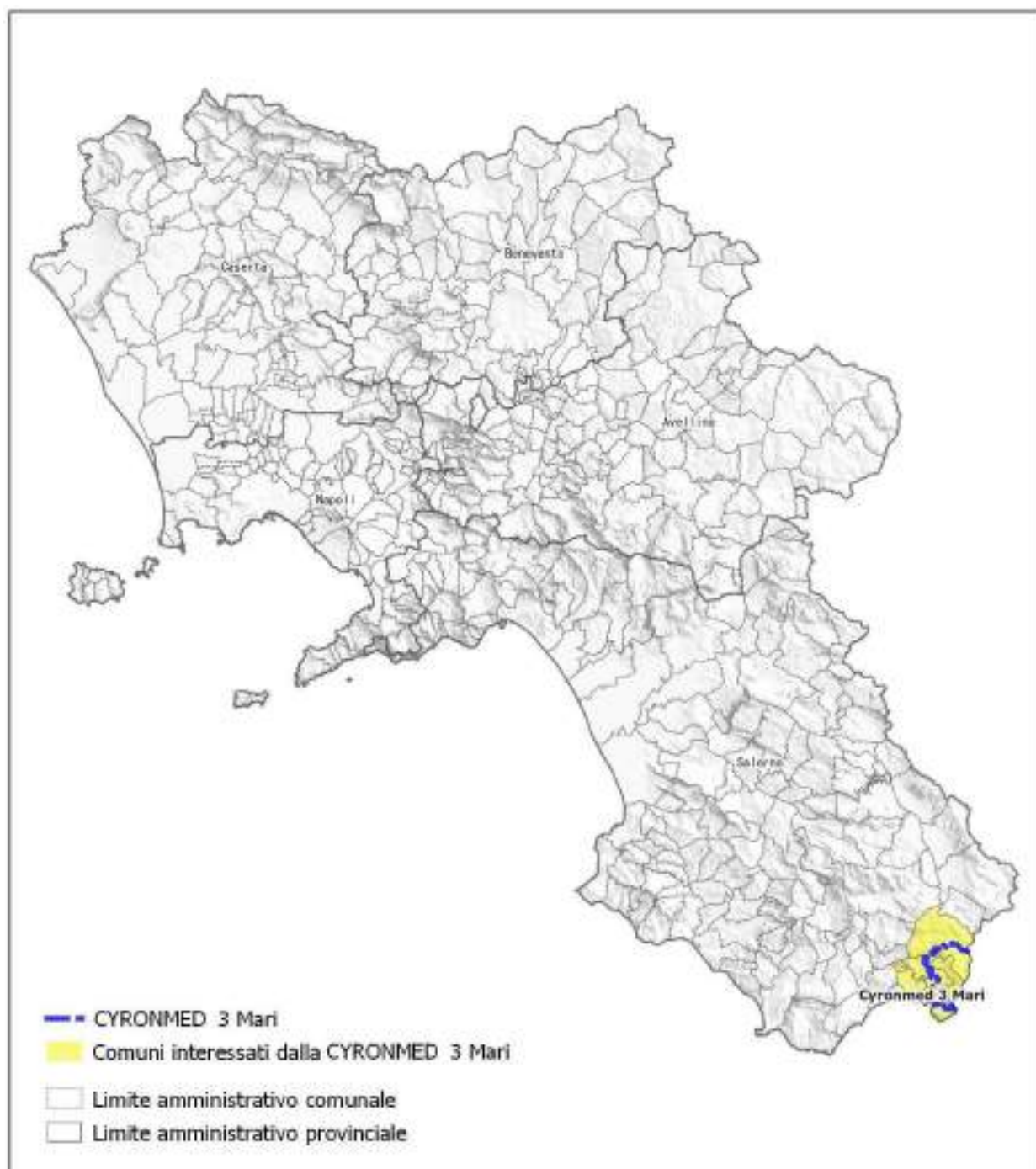


Figura n. 11: CY.RO.N.MED dei tre Mari - Comuni interessati - Itinerario ipotizzato

3.4.1.3 CY.RO.N.MED dei Pellegrini

L'itinerario CY.RO.N.MED dei Pellegrini interessa una serie di Comuni delle province di Caserta, Benevento ed Avellino. Nella Tabella n. 12 sono stati riportati in dettaglio i comuni interessati dal tracciato mentre nella Figura n. 12 è stato illustrato come l'itinerario CY.RO.N.MED dei Pellegrini ed i Comuni interessati si inquadrano in ambito regionale.

Tabella n. 12: CY.RO.N.MED dei Pellegrini - Comuni interessati

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
61003	Alvignano	CE	B7	4.512
61006	Baia e Latina	CE	B7	2.026
61009	Caiazzo	CE	B7	5.166
61015	Capua	CE	D4	17.573
61017	Carinola	CE	C6	7.163
61022	Caserta	CE	D4	73.068
61023	Castel Campagnano	CE	B7	1.473
61026	Castel Morrone	CE	D4	3.620
61031	Conca della Campania	CE	A11	1.166
61033	Dragoni	CE	B7	1.957
61036	Francolise	CE	C6	4.613
61042	Grazzanise	CE	C6	6.718
61050	Marzano Appio	CE	A11	1.983
61051	Mignano Monte Lungo	CE	A11	2.983
61052	Mondragone	CE	F1	28.373
61058	Pietramelara	CE	B7	4.475
61059	Pietravairano	CE	B7	2.856
61065	Presenzano	CE	A11	1.642
61071	Roccaromana	CE	B7	839
61073	Ruviano	CE	B7	1.703
61079	San Pietro Infine	CE	A11	853
61093	Tora e Picilli	CE	A11	786
61095	Vairano Patenora	CE	B7	6.310
61101	Falciano del Massico	CE	C6	3.344
SubTotale provincia di Caserta				185.202
62002	Amorosi	BN	B6	2.631
62003	Apice	BN	C2	5.330
62008	Benevento	BN	D1	56.939
62011	Buonalbergo	BN	C2	1.535
62019	Castelvenere	BN	B6	2.387
62037	Guardia Sanframondi	BN	B6	4.631
62038	Limatola	BN	A9	4.041
62045	Paduli	BN	C2	3.625
62053	Ponte	BN	B6	2.428
62058	San Giorgio del Sannio	BN	D1	9.730
62059	San Giorgio La Mola	BN	C2	2.789
62062	San Lorenzo Maggiore	BN	B6	1.914
62067	San Nicola Manfredi	BN	D1	3.502
62073	Solopaca	BN	A9	3.498
62074	Telese Terme	BN	B6	7.638
62076	Torreco	BN	A9	3.236
62078	Sant'Arcangelo Trimonte	BN	C2	480
SubTotale provincia di Benevento				116.334
64005	Ariano Irpino	AV	B4	21.243
64020	Casalbore	AV	B4	1.595
64037	Greci	AV	B4	590
64051	Montaguto	AV	B4	350
64052	Montecalvo Irpino	AV	B4	3.355
64096	Savignano Irpino	AV	B4	1.008
SubTotale provincia di Avellino				28.141
TOTALE GENERALE				329.677

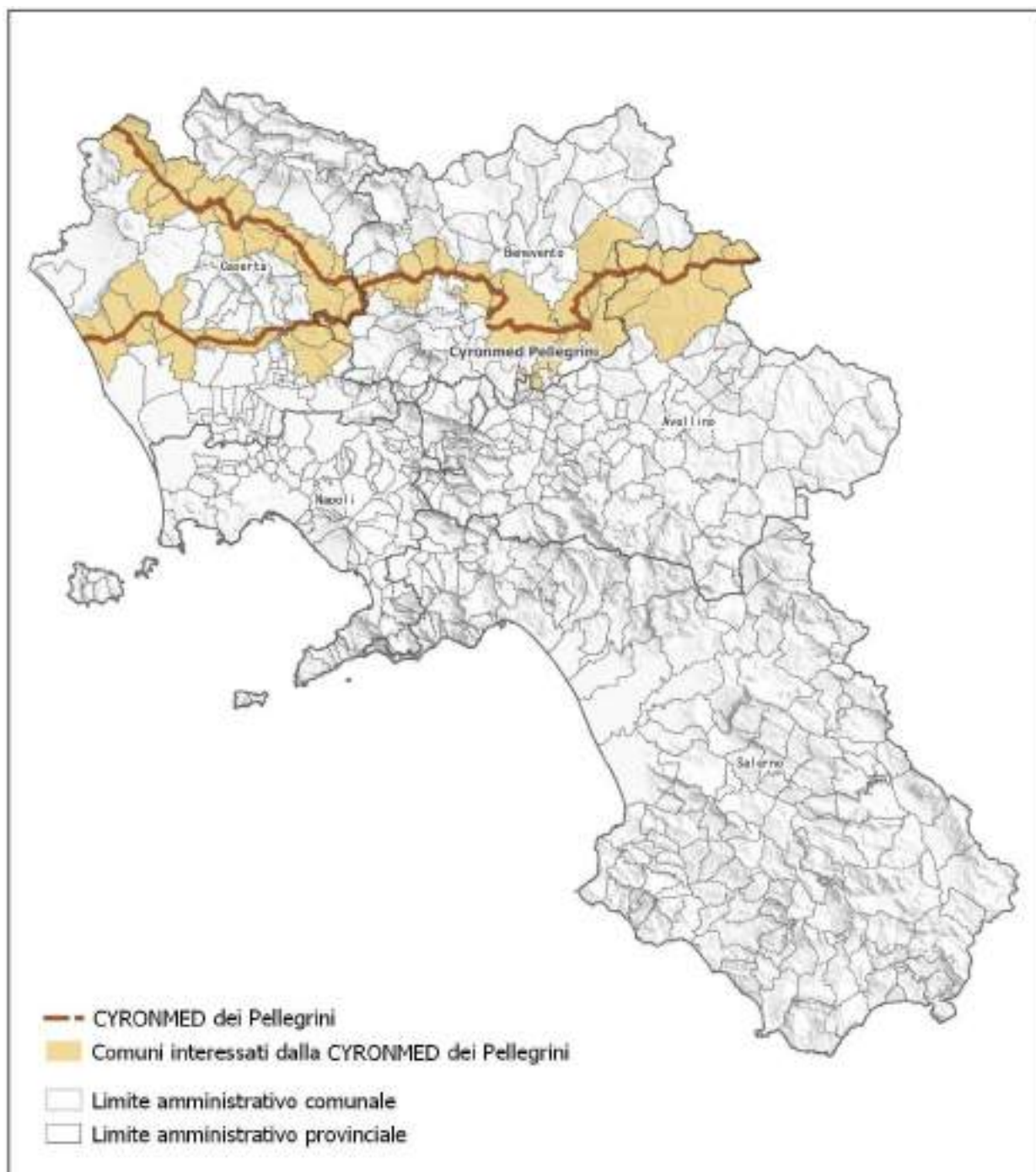


Figura n. 12: CY.RO.N.MED dei Pellegrini - Comuni interessati - - Itinerario ipotizzato

3.4.1.4 CY.RO.N.MED dei Borbone

L'itinerario CY.RO.N.MED dei Borbone interessa una serie di Comuni delle province di Napoli, Salerno ed Avellino. Nella Tabella n. 13 sono stati riportati in dettaglio i Comuni interessati dall'itinerario mentre nella Figura n. 13 è stato illustrato come l'itinerario CY.RO.N.MED dei Borbone ed i Comuni interessati si inquadrano in ambito regionale.

Tabella n. 13: CY.RO.N.MED dei Borbone - Comuni interessati

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
63002	Afragola	NA	E1	61.881
63010	Brusciano	NA	E1	15.703
63017	Casalnuovo di Napoli	NA	E1	47.019
63023	Casoria	NA	E2	73.492
63025	Castello di Cisterna	NA	E1	7.740
63040	Liveri	NA	B8	1.490
63042	Mariglianella	NA	E3	7.778
63043	Marigliano	NA	E3	28.977
63049	Napoli	NA	D3	914.758
63050	Nola	NA	E3	33.622
63057	Pomigliano d'Arco	NA	E1	39.683
63069	San Paolo Bel Sito	NA	E3	3.327
63075	San Vitaliano	NA	E3	6.351
63076	Saviano	NA	E3	15.925
63077	Scisciano	NA	E3	6.111
SubTotale città metropolitana di Napoli				1.263.857
65013	Baronissi	SA	C4	16.762
65014	Battipaglia	SA	F8	49.644
65017	Buccino	SA	B2	4.648
65022	Campagna	SA	B2	16.489
65033	Castelnuovo di Conza	SA	B2	523
65046	Contursi Terme	SA	B2	3.230
65050	Eboli	SA	F8	37.623
65052	Fisciano	SA	C4	13.871
65067	Mercato San Severino	SA	C4	21.635
65072	Montecorvino Pugliano	SA	A7	11.067
65089	Palomonte	SA	B2	3.742
65090	Pellezzano	SA	C4	10.912
65099	Pontecagnano Falano	SA	D5	25.793
65116	Salerno	SA	D5	128.105
65117	Salvitelle	SA	B2	493
65143	Sigignano degli Alburni	SA	A1	3.077
65158	Bellizzi	SA	A7	13.249
SubTotale provincia di Salerno				360.863
64006	Atripalda	AV	D2	10.440
64008	Avellino	AV	D2	52.568
64015	Calitri	AV	C1	4.274
64017	Caposele	AV	A12	3.263
64023	Castelfranci	AV	A12	1.802
64024	Castelvetere sul Calore	AV	A12	1.503
64026	Cesinali	AV	C3	2.558
64028	Chiusano di San Domenico	AV	A12	2.093
64029	Contrada	AV	C3	2.941
64030	Conza della Campania	AV	C1	1.265
64034	Forino	AV	C3	5.174
64043	Lauro	AV	B8	3.282
64044	Lioni	AV	C1	5.976
64046	Manocalzati	AV	A8	3.024
64047	Marzano di Nola	AV	B8	1.614
64057	Montella	AV	A12	7.311
64058	Montemarano	AV	A12	2.622
64064	Moschiano	AV	B8	1.565
64066	Nusco	AV	A12	3.907
64068	Pago del Vallo di Lauro	AV	B8	1.769
64069	Parolise	AV	A8	639
64081	Salza Irpina	AV	A12	721
64086	San Potito Ultra	AV	A8	1.457
64088	Santa Lucia di Serino	AV	C3	1.396
64089	Sant'Andrea di Conza	AV	C1	1.353
64092	Sant'Angelo dei Lombardi	AV	C1	3.876
64095	Santo Stefano del Sole	AV	C3	2.060
64099	Serino	AV	C3	6.643
64101	Solofra	AV	C3	12.051
64102	Sorbo Serpico	AV	A12	532
64108	Teora	AV	C1	1.455
64119	Volturara Irpina	AV	A12	3.003
64121	Montoro	AV	C3	19.248
SubTotale provincia di Avellino				173.385
TOTALE GENERALE				1.798.105

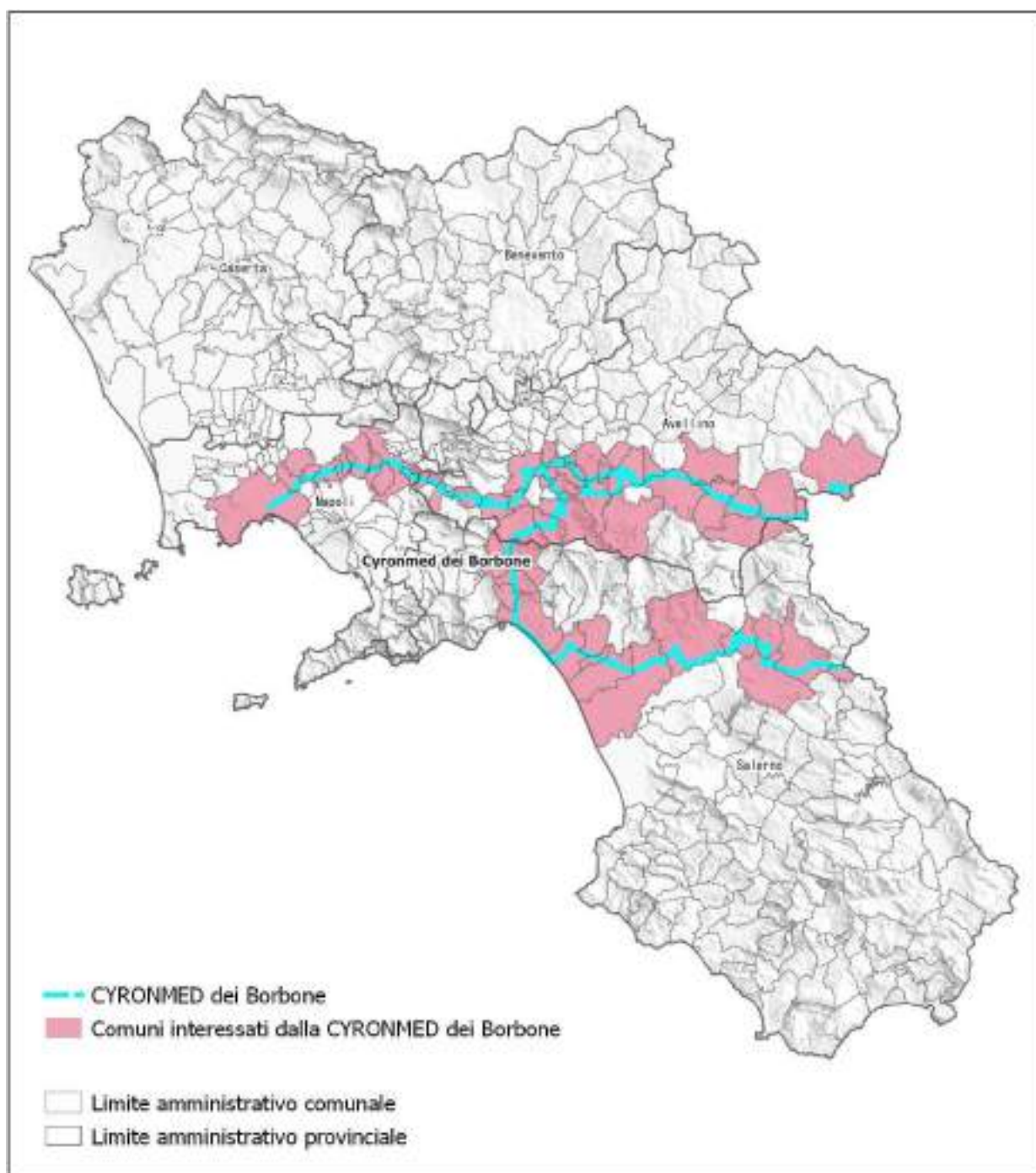


Figura n. 13: CY.RO.N.MED dei Borbone - Comuni interessati – Itinerario ipotizzato

3.4.2 Masterplan del litorale Domitio-Flegreo

Il Masterplan “Programma integrato di valorizzazione - litorale Domitio-Flegreo”, insieme alle proposte d’intervento previste, rientra tra gli strumenti per l’attuazione delle strategie a scala regionale, così come definite dal comma 2 dell’articolo 4 della L.R. n. 13/2008 “Piano Territoriale Regionale (PTR)”¹².

La Giunta Regionale con Deliberazione n. 403 del 3 settembre 2019, in attuazione delle DGRC 610/2015, 301/2016 e 620/2017, ha approvato il preliminare di Masterplan “Programma integrato di valorizzazione litorale Domitio-Flegreo”. Con

¹² Art. 4 Attività di co-pianificazione, 2. La Regione, nell’ambito del proprio ruolo istituzionale di coordinamento dei processi di sviluppo, trasformazione e governo del territorio, attua la cooperazione istituzionale di cui alla legge regionale n. 16/2004, articolo 4, anche attraverso le attività di co-pianificazione, finalizzata all’attuazione delle strategie di scala regionale.

delibera di Giunta Regionale n. 560 del 12 novembre 2019 è stato approvato il preliminare di piano paesaggistico che nella parte relativa alle *"misure e strumenti di tutela e di valorizzazione"* ha individuato come strumenti attuativi anche i programmi integrati di valorizzazione per lo sviluppo del territorio che sottendono fundamentalmente progetti di rigenerazione territoriale.

In seguito all'approvazione del preliminare di Masterplan è stata avviata l'attività partecipativa e di partenariato istituzionale anche attraverso l'istituzione di laboratori di pianificazione partecipata, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 13/2008; in particolare:

- a) con avviso pubblico allegato al DD n. 66 del 8/08/2019 si sono attivate le procedure per la partecipazione pubblica alla costituzione del partenariato socio-economico per il litorale Domitio-Flegreo;
- b) con DD n. 68 del 20/09/2019 è stata approvato l'elenco dei 143 soggetti ritenuti idonei per la costituzione del *"Partenariato socio-economico per il Programma integrato di Valorizzazione - Masterplan - del Litorale Domitio-Flegreo"*. Nei mesi a seguire, fino al dicembre 2019 sono avvenuti gli incontri per trattare i diversi macro-temi (Agricoltura, Mobilità, Sviluppo Integrato, Beni Culturali), in cui i vari attori hanno potuto presentare le proprie osservazioni e proposte in merito al progetto preliminare. Il progetto definitivo del Masterplan è stato approvato con Delibera di Giunta regionale n. 435 del 3 agosto 2020.

Gli obiettivi generali del progetto definitivo del Masterplan Litorale Domitio-Flegreo sono:

- Riqualificazione e valorizzazione del sistema ecologico e paesaggistico-ambientale;
- Valorizzazione del sistema storico-culturale;
- Sviluppo della mobilità.

In particolare, l'obiettivo relativo allo "sviluppo della mobilità", considerata quest'ultima componente costitutiva del Masterplan, è fondato sui principi della mobilità sostenibile e può essere dettagliato in obiettivi specifici relativi a:

- potenziamento dell'accessibilità del territorio attraverso la definizione di reti di trasporto primarie (ferrovia e viabilità) fortemente connesse al territorio ed ai suoi attrattori;
- individuazione di un sistema di elementi puntuali con omogenea distribuzione territoriale in relazione alla domanda attesa (stazioni ferroviarie, parcheggi, porti);
- realizzazione di una rete di mobilità dolce oltre ad azioni di comunicazione, educazione e formazione al fine di favorirne l'utilizzo;
- pianificazione di azioni finalizzate a far percepire un sistema fortemente connesso tra i vari modi di trasporto per offrire una concreta intermodalità.

Il Masterplan del litorale domitio-flegreo riguarda un'area di 741,47 kmq con 73 km di costa e che ingloba 14 comuni, di cui 10 in provincia di Caserta (Cancello ed Arnone, Carinola, Castel Volturno, Cellole, Falciano del Massico, Francolise, Mondragone, Parete, Sessa Aurunca e Villa Literno) e 4 in provincia di Napoli (Bacoli, Giugliano in Campania, Monte di Procida e Pozzuoli). La popolazione residente conta oltre 370 mila abitanti.

Il Documento di Piano indica al fine dell'aumento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi di trasporto regionale su ferro, in particolare quelli offerti sulla linea Napoli-Formia, la necessità di un ripensamento e miglioramento delle connessioni trasversali a questa linea infrastrutturale, in particolare, in corrispondenza delle stazioni / fermate. Tali nodi del trasporto si candidano ad un ruolo strategico per la costruzione di polarità intermodali (per auto, bici e bus) e di servizio (presidio, informazioni, attività collaterali). Il Piano indica, inoltre, come l'attuale posizione delle stazioni in corrispondenza dei principali corsi d'acqua, fiumi e canali dell'ambito territoriale (Savone, Volturno, Regi Lagni), e quindi dei principali assi ciclabili di penetrazione dalla costa all'entroterra, rappresenta una opportunità al fine di rafforzare e soddisfare la domanda di tipo turistico.

Il percorso ciclabile previsto dal Masterplan lungo il litorale Domitio (dal Comune di Sessa Aurunca al Comune di Pozzuoli) si sviluppa lungo i percorsi EuroVelo – EV_07, Bicalia_01 e Cyronmed del Sole, salvo leggere deviazioni di tracciato rispetto ai percorsi sovraordinati, assumendo un ruolo centrale per la connessione e la fruibilità dell'area costiera verso varie direzioni trasversali.

Nella Tabella n. 14 sono stati riportati i Comuni interessati dai percorsi ciclabili previsti dal Masterplan mentre nella Figura n. 14 è stato illustrato come l'itinerario individuato dal Masterplan ed i Comuni interessati si inquadrano in ambito regionale.

Tabella n. 14: Masterplan del litorale domitio -flegreo

Codice ISTAT	Comune	Prov	PTR - STS	Pop2022
61088	Sessa Aurunca	CE	F1	20.279
61052	Mondragone	CE	F1	28.373
61027	Castel Volturno	CE	F1	27.695
61099	Villa Literno	CE	E4	12.078
61102	Cellole	CE	F1	8.039
61042	Grazzanise	CE	C6	6.718
61015	Capua	CE	D4	17.573
61012	Cancello ed Arnone	CE	C6	5.467
61010	Calvi Risorta	CE	B7	5.485
61100	Vitulazio	CE	C6	7.581
61036	Francolise	CE	C6	4.613
61089	Sparanise	CE	C6	7.206
61060	Pignataro Maggiore	CE	C6	5.735
61055	Pastorano	CE	C6	2.915
61019	Casal di Principe	CE	E4	21.115
61084	Santa Maria la Fossa	CE	C6	2.525
61085	San Tammaro	CE	D4	5.668
SubTotale provincia di Caserta				189.065
63034	Giugliano in Campania	NA	C8	122.935
63006	Bacoli	NA	F2	25.258
63060	Pozzuoli	NA	F2	76.290
SubTotale città metropolitana di Napoli				224.483
TOTALE GENERALE				413.548

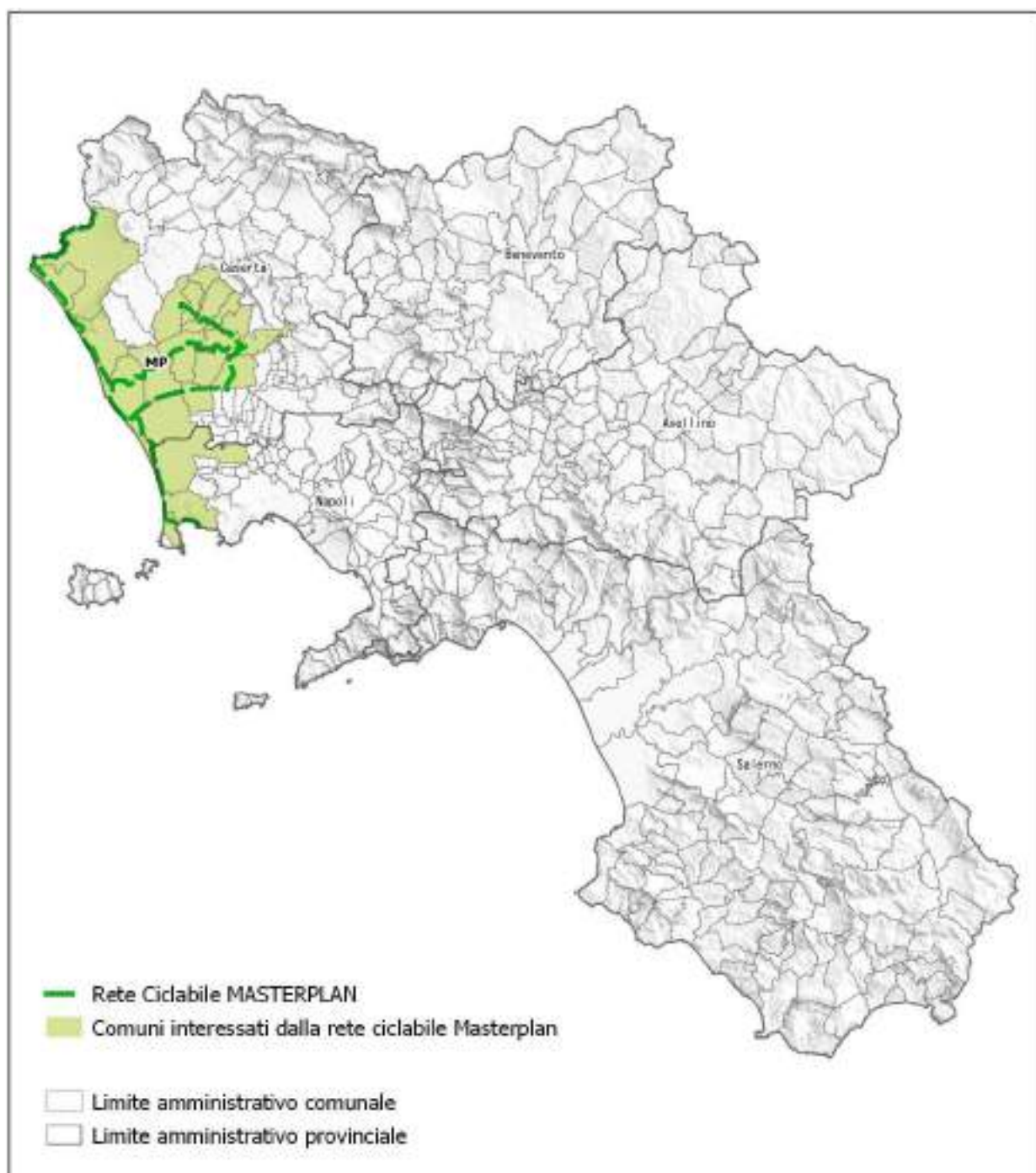


Figura n. 14: Masterplan del litorale domitio -flegreo

3.4.3 Masterplan in corso di elaborazione coordinati dalla Regione Campania

La Regione Campania ha scelto il Masterplan come strumento pianificatorio e programmatico utile allo sviluppo economico di aree nodali del proprio territorio. L'occasione offerta dal Masterplan consente di dotarsi di uno strumento capace di innescare processi di riqualificazione territoriale, ambientale e paesaggistica, che producano rilevanti risvolti economici ed occupazionali. La strategia di attuazione del Masterplan si definisce attraverso un processo che vede il coinvolgimento degli attori istituzionali e dei soggetti privati.

Oltre al Masterplan del Litorale Domitio-Flegreo, esaminato nel paragrafo precedente, sono in corso di elaborazione i seguenti Masterplan:

- 1) *Litorale Salerno Sud*: con Delibera di Giunta regionale n. 212 del 4 maggio 2022 è stato approvato il preliminare del Masterplan-Programma Integrato di Valorizzazione del Litorale Salerno Sud.

L'area target denominata Cilento Sud comprende i Comuni di Salerno, Pontecagnano-Faiano, Bellizzi, Battipaglia, Eboli, Capaccio-Paestum, Agropoli e Castellabate;

Le strategie del progetto preliminare relative alla mobilità comprendono:

- introduzione di una nuova linea di metropolitana leggera;
- creazione di una rete di mobilità ciclopedonale;
- implementazione di nuove rotte e approdi per la mobilità marittima;
- introduzione di una linea di trasporto rapido lungo la costa;
- Riorganizzazione della viabilità su gomma.

- 2) *Litorale Cilento Sud*: con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa con i Comuni della Costa Campana del litorale Cilento Sud, la Regione Campania conferma e prosegue il percorso programmatico di sviluppo della sua costa, operando uno specifico percorso di programmazione e progettazione, in analogia con quanto sperimentato sul Litorale Domitio-Flegreo e sul Litorale Salerno Sud.

L'area target denominata Cilento Sud comprende i Comuni (parte del Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano) di: Ascea, Camerota, Casal Velino, Centola, Ispani, Montecorice, Pisciotta, Pollica, San Giovanni a Piro, San Mauro Cilento, Santa Marina, Sapri e Vibonati.

Il Protocollo prevede una pluralità di azioni integrate, improntate alla sostenibilità e al consolidamento della dotazione infrastrutturale, al contrasto della povertà e del disagio e dirette al miglioramento della sicurezza, all'accessibilità dei servizi, alla valorizzazione dell'identità culturale e turistica delle aree interessate.

3.5 Quadro ricognitivo degli Enti Locali

Nel corso del 2020 l'ACaMIR ha intrapreso una intensa attività di concertazione con le Amministrazioni locali della Campania, che ha coinvolto anche altri soggetti, istituzionali e non, a vario titolo interessati dalla realizzazione di interventi sul sistema della mobilità ciclistica. Tale attività, condotta nello spirito della più ampia partecipazione al processo di formazione del PRMC, ha comportato il coinvolgimento di quasi 600 soggetti allo scopo di effettuare una ricognizione dei tracciati esistenti, in corso di realizzazione e/o in fase di progettazione, onde pervenire alla definizione dello stato dell'arte della ciclabilità in Campania, nonché delle iniziative di programmazione in termini di mobilità ciclistica.

Di seguito, per esigenze di sintesi, è riportata un'elaborazione aggregata dei risultati dell'attività di concertazione. I singoli riscontri pervenuti risultano agli atti dell'Agenzia.

Complessivamente, sono stati analizzati circa 90 riscontri all'attività di concertazione, dei quali circa 70 sono suscettibili di una rappresentazione tabellare sintetica, riportata nella Tabella n. 15.

Tabella n. 15: Sintesi dei riscontri analizzati per tipologia ente

Tipologia ente	num.	incidenza percentuale
Comuni	40	57,1%
Gruppo di Comuni	16	22,9%
Province	3	4,3%
Città Metropolitana	1	1,4%
Comunità Montana	1	1,4%
Parchi Nazionali	2	2,9%
Parchi Regionali	6	8,6%
FIAB	1	1,4%
Totale	70	100%

Nella Tabella n. 16, invece, è riportata una sintesi dei riscontri suddivisa per ripartizione territoriale.

Tabella n. 16: Sintesi dei riscontri analizzati per ripartizione territoriale

Ripartizione territoriale	num.	inc. perc.
CM Napoli	16	22,9%
prov. Salerno	20	28,6%
prov. Benevento	11	15,7%
prov. Caserta	3	4,3%
prov. Avellino	20	28,6%
Totale	70	100%

Entrando maggiormente nel dettaglio dei riscontri pervenuti (cfr. Tabella n. 17), dal punto di vista dei contenuti progettuali che si evincono dai riscontri stessi, è possibile evidenziare che nel 46% dei casi non è presente un livello progettuale definito (nel 39% dei casi è stata trasmessa un'idea progettuale, nel 3% la sola individuazione del percorso e nel 3% un Protocollo di Intesa), nel 33% dei casi è presente uno dei livelli progettuale previsti dalla normativa di settore (studio/progetto di fattibilità/masterplan – 26%, progetto definitivo e/o esecutivo – 7%). Di questi, circa il 30% è accompagnato da un provvedimento emanato da un organo di indirizzo politico-amministrativo e solo il 22% ha definito un costo complessivo per la realizzazione dell'intervento. Si precisa che nella categoria "altro" rientrano progetti inquadrati all'interno di altri strumenti di pianificazione (PUMS, PUC, PTCP, etc.).

Tabella n. 17: Sintesi livello progettuale riscontri attività concertazione

Livello progettazione	num.	inc. perc.
Protocollo d'Intesa	2	3%
Ipotesi Progettuale	27	39%
Individuazione del percorso	3	4%
		46%
Progetto di fattibilità tecnico-economica	14	20%
Studio di fattibilità	2	3%
Progetto definitivo	2	3%
Progetto esecutivo	1	1%
Progetto definitivo-esecutivo	2	3%
Masterplan	2	3%
		33%
Esistente	1	1%
Altro	7	10%
n.d.	7	10%
		21%
Totale	70	100%

In generale, dall'analisi della documentazione trasmessa è possibile dedurre che la maggior parte degli interventi analizzati è relativo ad interventi di mobilità turistica o urbana, anche se non mancano esempi di itinerari intercomunali o interprovinciali tali da costituire sottoreti di interesse regionale, con particolare riferimento al recupero e valorizzazione del patrimonio infrastrutturale ferroviario dismesso o di prossima dismissione: è il caso, per esempio, delle progettualità presentate dal Comune di Melizzano (in qualità di comune capofila) per la ciclovía "Sannio Greenway" (che prevede di utilizzare il tracciato ferroviario che sarà dismesso in occasione della realizzazione della AV Napoli-Bari), dal Comune di Palma Campania (in qualità di comune capofila) con la riconversione della tratta ferroviaria Cancellò-Torre Annunziata e dal Comune di Celle di Bulgheria con il recupero del tracciato ferroviario dell'ex Mingardina.

Altre progettualità si concentrano sulle aree parco, promosse dagli Enti Parco o Comunità Montane, mentre interventi di maggiore complessità si hanno lungo i fiumi in contesti più sensibili sotto l'aspetto ambientale (es. fiume Volturno e Sarno): è il caso, per esempio, dei percorsi del Parco del Partenio, con l'obiettivo di connettere siti culturali, come santuari aree archeologiche ed aree parco, in un'ottica di sviluppo turistico e riqualificazione paesaggistica, o della rete cicloturistica dei

tre fiumi Sele, Calore e Tanagro, dell'Ente parco riserva Foce Sele – Tanagro, che prevede la realizzazione di una infrastruttura ciclabile che interessa sia la provincia di Salerno che quella di Avellino.

In particolare, nell'elaborazione del Masterplan del Litorale Domitio-Flegreo, il quale si configura come un processo di condivisione delle diverse strategie progettuali con istituzioni, forze economiche e sociali, ricercatori e cittadini, le strategie sviluppate per la mobilità rafforzano i diversi modi di trasporto in un'ottica di sostenibilità e riqualificazione di specifici ambiti.

I territori provinciali che presentano la maggiore estensione di interventi legati alla mobilità cicloviaria (mobilità dolce) sono quello della Provincia di Salerno e Napoli, interessati dalla ciclovía Nazionale lungo la litoranea, a seguire Benevento e Caserta con il recupero di infrastrutture dismesse e sviluppo di percorsi-piste ciclabili in ambito paesaggistico ed urbano/locale. La provincia di Avellino è interessata dallo sviluppo della ciclovía turistica Nazionale dell'Acquedotto Pugliese oltre a quelle di carattere urbano nel comune capoluogo (Parco del Fenestrelle), lungo il Parco del Partenio e nei piccoli comuni ricadenti nelle aree parco o in confine con esse.

La ricognizione sulle azioni relative alle attività di incentivazione della mobilità ciclistica ha evidenziato le attività dei Comuni della Fascia costiera del Litorale Domitio-Flegreo, di Napoli, Salerno ed Avellino che propongono sistemi "smart city" in linea alle tecnologie di tipo "smart mobility technology".

Il quadro programmatico del Programma di Azione e Coesione complementare al PON "Infrastrutture e Reti" 2014-20 individua una serie di interventi di manutenzione e nuova realizzazione di piste ciclabile (circa 28 km esistenti da adeguare e circa 27 km da realizzare) in coerenza con la Ciclovía del Sole BI_01-EV_07 e del progetto CYRONMED per la fascia costiera da Salerno ad Agropoli. In particolare, viene programmata la rete dei percorsi ciclabili e pedonali nel Comune di Capaccio Paestum e la messa in sicurezza del tratto già esistente in Viale della Repubblica.

Rilevante è anche l'azione di FIAB Campania, stakeholder attivo, che focalizza l'attenzione su eventuali contenuti del PRMC e sviluppo di percorsi-itinerari ciclabili presenti nel progetto CY.RO.N.MED (Cycle Route Network of the Mediterranean).

Nell'elaborato grafico **QC06 – scenario attuale e di riferimento**, è stato, tra gli altri contenuti, riportato anche il quadro ricognitivo emerso a seguito dell'attività di concertazione con gli Enti. Si precisa che la sintesi alla quale si è pervenuti non è esaustiva del quadro programmatico locale che, per sua natura, è di tipo dinamico, in quanto in continua evoluzione; pertanto, quello rappresentato è un riscontro di quanto previsto dagli stakeholder che hanno fornito indicazioni in seguito all'attività concertativa messa in campo dall'ACaMIR.

3.6 Quadro sinottico della rete sovraregionale

Come accennato in precedenza, ad oggi, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile non ha ancora approvato il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), ai sensi dell'art. 3 comma 1 della Legge 2 del 11.01.2018, in quanto le relative attività sono ancora in corso di condivisione nell'ambito della Conferenza Unificata Stato-Regioni. Pertanto, ai fini del presente PRMC, in assenza di una rete nazionale da recepire, gli itinerari ciclabili da considerare appartenenti al livello nazionale sono stati opportunamente ipotizzati a partire dalla programmazione sovra-ordinata e da alcune, motivate, considerazioni effettuate nell'ambito del PRMC. Bisogna precisare, a tale proposito, che, laddove tali ipotesi non dovessero trovare riscontro in seno al redigendo PGMC, gli stessi itinerari sarebbero oggetto di specifica proposta di integrazione o, in ogni caso, assunti al livello regionale nell'ottica dell'aggiornamento dinamico del PRMC sulla base dell'approvazione degli strumenti di livello superiore.

In base a quanto appena detto, ai fini del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica i seguenti itinerari¹³ ciclabili sono stati considerati di livello nazionale:

1. Eurovelo 5/BicItalia 3/CYRONMED "dei Pellegrini" (via Romea-francigena);
2. Eurovelo 7/BicItalia 1 (ciclovía del sole);
3. Bicitalia 8 (ciclovía degli Appennini);
4. Bicitalia 10/CYRONMED "dei borbone" (ciclovía dei borbone). Rispetto all'itinerario Bicitalia 10, in particolare, la Regione Campania ritiene di fondamentale importanza la connessione diretta con una ciclovía di livello nazionale dei capoluoghi di Provincia Salerno ed Avellino;

¹³ Si precisa che tali itinerari, anche se già suscettibili di una rappresentazione cartografica di massima, sono da intendersi come corridoi infrastrutturali, almeno fino alla redazione delle relative progettazioni di fattibilità finalizzate all'individuazione, con un dettaglio maggiore, dei percorsi e delle relative caratteristiche geometriche. Per tale motivo, soltanto in seguito all'esecuzione delle progettazioni sarà possibile definire con maggiore contezza i reali nodi del territorio connessi attraverso la rete ciclabile.

5. Bicalia 11/SNCT (ciclovía dell'acquedotto pugliese). Per questa infrastruttura, in particolare, il tracciato rappresentato è quello emerso a valle della redazione, da parte dell'ACaMIR, del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica a seguito del quale, con Decreto Ministeriale (Infrastrutture e Trasporti) n. 517/2018 e con Decreto Interministeriale (Infrastrutture/Turismo/Cultura) 4/2022 sono stati già finanziati i successivi livelli di progettazione e la realizzazione;
6. tratto Napoli-Caserta-Amorosi. La Regione Campania ritiene di fondamentale importanza la connessione diretta con una ciclovía di livello nazionale dei capoluoghi Napoli e Caserta che si ricongiunga anche con l'itinerario nazionale Eurovelo 5/BicItalia 3/CYRONMED "dei Pellegrini" di cui al precedente punto 1;
7. CYRONMED "ciclovía dei tre mari".

Nella Figura n. 15 è riportata la rappresentazione della rete ciclabile di livello nazionale considerata ai fini del PRMC.

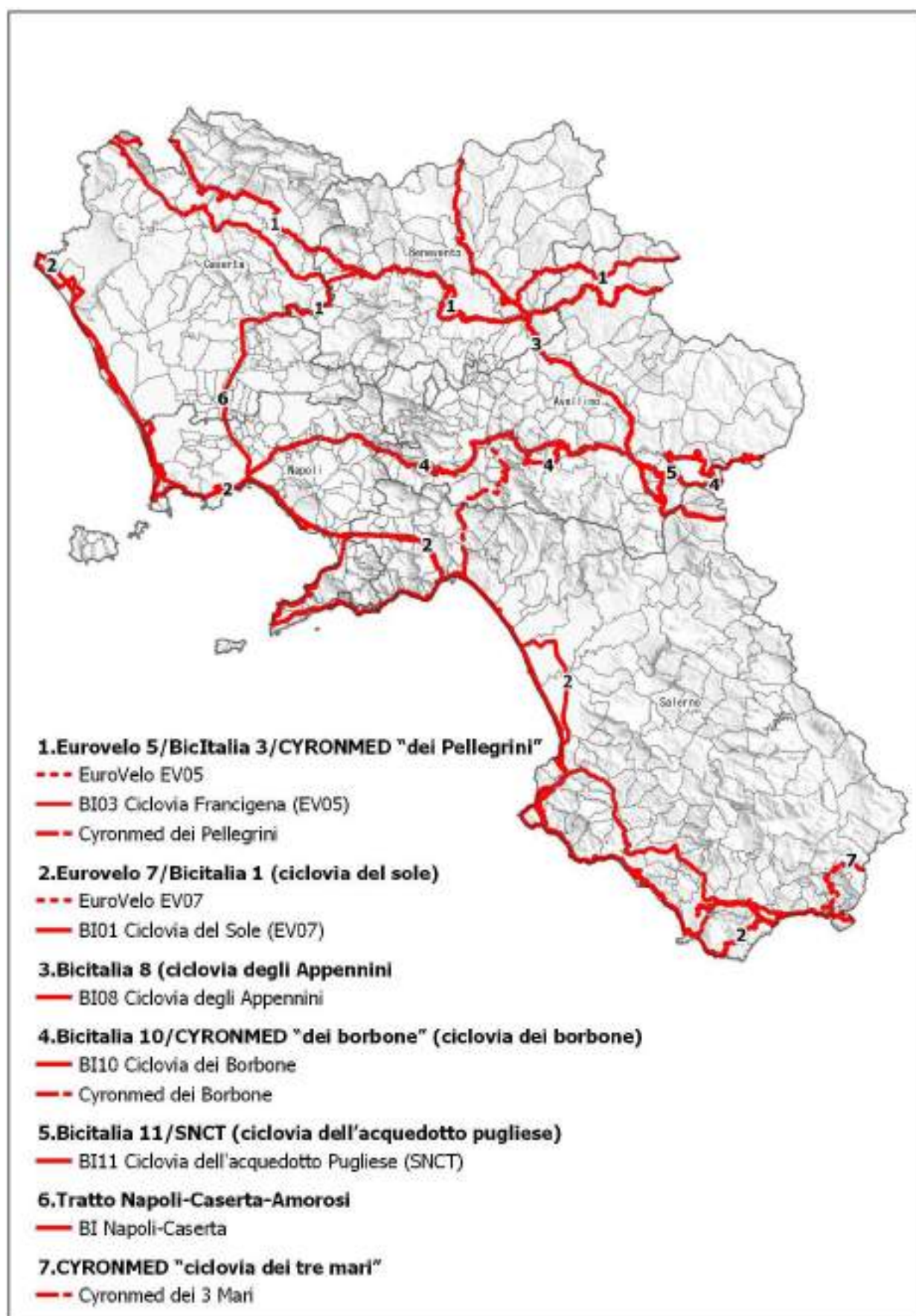


Figura n. 15: Rappresentazione della rete di livello nazionale

4. Strumenti di programmazione e loro rapporto con i piani di sviluppo delle reti cicloviarie

Nel presente Capitolo viene preso in esame il *Quadro Programmatico* che ha attinenza con la rete ciclabile regionale, prendendo in esame il livello di programmazione urbanistico (Piano Territoriale Regionale, Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale) ed il livello di programmazione nel Settore dei Trasporti ed il rapporto con la programmazione sovraordinata (EuroVelo), la rete ciclabile nazionale (Bicitalia) e la programmazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).

La prima parte di questo capitolo è dedicata all'illustrazione dei documenti programmatici alla scala di coordinamento (Regionale e Provinciale) con l'individuazione delle relative scelte prioritarie che hanno attinenza con la Pianificazione della rete ciclabile regionale.

L'analisi dei vari strumenti di Pianificazione Territoriale costituisce elemento fondamentale per l'individuazione nella successiva fase di progetto delle direttrici a scala regionale e la predisposizione delle relative norme tecniche di attuazione, in coerenza con la pianificazione di settore.

Ai fini di un inquadramento programmatico a livello paesaggistico e territoriale sono stati analizzati:

- 1) Piano Territoriale Regionale (PTR);
- 2) Piano Paesistico Regionale
- 3) Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale¹⁴ (PTCP) della Città Metropolitana di Napoli, Avellino, Benevento, Caserta e Salerno.

4.1 Il sistema della pianificazione urbanistica e territoriale

4.1.1 Piano Territoriale Regionale - PTR

La Legge regionale n. 16 del 22 dicembre 2004 "*Norme per il Governo del territorio della Campania*", dispone che "(...) la Regione approva il Piano territoriale regionale nel rispetto della legislazione statale e della normativa comunitaria vigenti nonché della Convenzione europea del paesaggio". (Articolo 13.1). L'art. 13 - che apre il Titolo II della L. 16/04 "Pianificazione territoriale e urbanistica" - "ha individuato nel PTR lo strumento deputato a garantire la coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale...nel rispetto degli obiettivi di promozione dello sviluppo sostenibile, di tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio".

Il Piano territoriale regionale approvato nel 2008 con la L.R. n. 13 è costituito dai seguenti elaborati: relazione, documento di piano, linee guida per il paesaggio in Campania e dalla cartografia di piano. Il documento di piano è articolato in cinque quadri territoriali di riferimento, specificando criteri, indirizzi e contenuti strategici della pianificazione territoriale regionale oltre a costituire il quadro territoriale di riferimento per la pianificazione territoriale provinciale.

Le linee guida del paesaggio rivestono una particolare importanza nel contesto paesaggistico in quanto applicano al suo interno i principi della Convenzione Europea sul Paesaggio (CEP), ratificata a Firenze, 20 ottobre 2000. In particolare, le "linee guida del paesaggio" forniscono criteri ed indirizzi di tutela, valorizzazione, salvaguardia, gestione del paesaggio e sviluppo sostenibile oltre a definire il quadro di coerenza per la definizione nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale.

La CEP mette in evidenza che il paesaggio svolge una funzione di interesse generale in diversi ambiti come quello culturale, ecologico, ambientale e sociale oltre a rappresentare un fattore importante per la qualità della vita e del benessere individuale e collettivo.

La Cartografia di Piano del PTR ed il relativo Database è stato analizzato, in particolare, per la costruzione dello scenario di riferimento degli Elementi attrattori legati alla quantificazione della Domanda di mobilità ciclistica. Nel database del PRMC sono stati integrati i dati derivanti dalla "Carta delle strutture Storiche-Archeologiche del paesaggio".

¹⁴ Il PTCP detta indirizzi sulle infrastrutture sovracomunali, sia in termini di servizi che di attrezzature, e per la valorizzazione degli ambiti paesaggistici significativi. La Legge regionale della Campania, n.16/2004, prevede che il PTCP articoli le sue disposizioni in contenuti strutturali e programmatici.

4.1.2 Piano Paesistico Regionale - PPR

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, D. Lgs. 42/2004, ha recepito la Convenzione Europea del paesaggio, la quale afferma la necessità della salvaguardia, gestione e pianificazione del paesaggio. Il Piano paesaggistico, cui all'articolo 135 del D. Lgs 42/2004, definisce criteri per la salvaguardia del paesaggio sia sotto il profilo della sua rilevanza naturalistica ed ambientale, sia come paesaggio artificiale, opera dell'uomo.

La Regione Campania, con delibera della Giunta Regionale n. 560 del 12/11/2019, ha approvato il preliminare di Piano Paesaggistico Regionale - PPR costituito da una relazione, elaborati grafici (beni paesaggistici, gli strumenti di salvaguardia paesaggistica e ambientale, la struttura del paesaggio campano, il sistema antropico e gli ambiti di paesaggio) e dal rapporto preliminare ambientale.

La Cartografia di Piano del PPR ed il relativo Database è stato analizzato, in particolare, per la costruzione dello scenario di riferimento degli Elementi attrattori legati alla quantificazione della Domanda e la definizione dell'Offerta di luoghi di fruizione correlati agli itinerari delle Ciclovie suddivise ai vari livelli gerarchici di programmazione.

Nel database del PRMC sono stati integrati, in particolare, i dati derivanti dalla "Carta degli strumenti paesaggistici per le aree protette".

4.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento della città Metropolitana di Napoli

La proposta di Piano Territoriale di Coordinamento della città Metropolitana di Napoli è stata adottata, ai sensi dell'art. 20 della LR n. 16/2004, con le Deliberazioni del Sindaco Metropolitano n. 25 del 29.01.2016 e n. 75 del 29.04.2016. Gli elaborati che costituiscono la proposta di piano sono: tavole grafiche di analisi, tavole grafiche di progetto, relazione, norme tecniche di attuazione, rapporto ambientale e studio di incidenza.

Il piano è composto da una parte strutturale e da una programmatica operativa che detta indirizzi per l'attuazione di una strategia di riqualificazione urbana, in particolare per le periferie ed intorno ai centri storici, e la formazione di reti e sistemi di centralità urbane. La logica strategica è caratterizzata dalla valorizzazione conservativa del patrimonio ambientale, dal riassetto intermodale della mobilità e dal coinvolgimento delle energie locali in processi di recupero/costruzione in modo da rafforzare le identità territoriali e distribuire nuove funzioni.

Lo scenario delle strategie del PTCP dell'area metropolitana partenopea sulla mobilità fa riferimento ad una riorganizzazione policentrica, idonea a distribuire sul territorio risorse, servizi ed attrezzature quali occasioni di "sviluppo". Gli indirizzi progettuali sono orientati ad incrementare il ruolo e il peso del trasporto collettivo a partire dalla situazione attuale, favorendo l'interscambio e l'intermodalità. Gli interventi dovranno essere finalizzati anche al miglioramento della qualità estetica delle infrastrutture e alla riduzione degli impatti sul paesaggio e sull'ambiente introducendo i nuovi ambiti di mobilità, perseguendo un modello sostenibile, attraverso la creazione di una rete ciclopedonale strutturata a scala metropolitana.

Tra gli interventi prioritari definiti dal PTCP-NA vi è la "scelta prioritaria delle aree raggiungibili ciclopedonalmente dai nodi intermodali e in particolare dalle stazioni ferroviarie".

La Cartografia di Piano del PTCP-NA è stata analizzata, in particolare, per la costruzione dello scenario di riferimento dei Nodi Intermodali, legati alla quantificazione della Domanda/Offerta. Nel database del PRMC sono stati integrati i dati derivanti dal "Quadro strategico del PTCP", dove è possibile ricavare gli indirizzi per lo sviluppo e la riorganizzazione della mobilità in prossimità dei nodi intermodali ed alle aree a carattere ambientale.

4.1.4 Piano Territoriale di Coordinamento - Avellino

La Provincia di Avellino con Deliberazione del Commissario straordinario n. 42 del 24.02.2014 ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il PTCP-AV garantisce e promuove la funzionalità ecologica del territorio provinciale attraverso la definizione della Rete Ecologica Provinciale ad integrazione e rafforzamento degli Elementi della rete Ecologica di livello regionale e sovraregionale.

Il progetto delle reti ecologiche promuove lo sviluppo di greenways. La caratteristica tecnica della linea di azione "rete ecologica" prevede interventi leggeri e ispirati a criteri polifunzionali (ecologia, fruizione, turismo, paesaggio, agricoltura) ad elevata sostenibilità ambientale in grado di garantire la tutela dell'ambiente attraverso una fruizione consapevole e responsabile delle risorse. Il paradigma di riferimento sono le "strade verdi", o "greenways". I progetti delle "strade verdi", o "greenways" recuperano vecchi percorsi (come strade interpoderali, strade vicinali, strade arginali, tratturi, vecchie ferrovie, alzaie di navigli o canali) senza intaccare le forme del paesaggio tradizionale.

Il reticolo ecologico provinciale proposto dal PTCP-AV si basa sulle numerose aste fluviali, quali il Calore, l'Ofanto, il Sabato, l'Ufita/T. Sarda e il Fiumarella/Calaggio, che collegano le Aree naturalistiche della Rete Natura 2000 e i siti di grande pregio paesaggistico con una elevata complessità ecosistemica.

La Cartografia di Piano del PTCP-AV è stata analizzata, in particolare, per la costruzione dello scenario di riferimento della rete ecologica, legata alla quantificazione dell'Offerta. Nel database del PRMC sono stati integrati i dati derivanti dal "rete ecologica a scala provinciale", dove è possibile ricavare gli indirizzi per la connessione con la rete a scala regionale e sovraregionale.

4.1.5 Piano Territoriale di Coordinamento - Benevento

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Benevento è stato approvato dal Consiglio Provinciale il 26.07.2012 con delibera n. 27. La verifica di compatibilità del Piano, da parte della Regione Campania, è stata approvata con D.G.R. n. 596 del 19/10/2012.

In seguito al progetto della linea ferroviaria AV (Napoli/Bari), il PTCP-BN individua strategie ed azioni sul sistema dei trasporti atte a migliorare l'accessibilità e la mobilità interna, potenziare l'intermodalità ed il trasporto pubblico, recuperare infrastrutture esistenti nonché adottare strategie per una valorizzazione paesaggistica.

La Cartografia di Piano del PTCP-BN è stata analizzata, in particolare, per la costruzione dello scenario di riferimento sul sistema dei trasporti, legata alla quantificazione dell'Offerta a servizio della mobilità ciclistica. Nel database del PRMC sono stati integrati i dati derivanti dai "progetti strategici" e le relative "strategie di riorganizzazione del trasporto pubblico.

4.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento - Caserta

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Caserta è stato approvato con deliberazione di C.P. n.26 del 22/04/2012, con successiva verifica di compatibilità da parte della Regione Campania con D.G.R. n. 312 del 28/06/2012.

Le previsioni relative agli interventi infrastrutturali, presenti nella componente programmatica, fanno riferimento alle reti di servizio, impianti e attrezzature; mentre gli interventi sulla mobilità sostenibile per lo sviluppo di una mobilità ciclabile integrativa e sostitutiva di quella privata focalizzano l'attenzione sui principali collegamenti a scala provinciale individuati come l'Alifana bassa, la SS Appia, la via Domizia ed i Regi Lagni.

Il PTCP-CE persegue, in particolare, la tutela e la valorizzazione delle canalizzazioni storiche dei Regi Lagni, dell'Acquedotto Carolino e delle opere a essi connesse, essendo beni dotati di un particolare valore paesaggistico. Al fine di raggiungere tale obiettivo, le previsioni di piano focalizzano l'attenzione lungo i corsi d'acqua con situazioni di degrado, molto spesso aggravate dalla presenza di rifiuti in abbandono, come il Volturno, Regi Lagni e affluenti. Questi territori vengono definiti come aree negare di pertinenza delle infrastrutture, oltre alle aree lungo le infrastrutture viarie, ad esse si aggiungono le aree negare dello spazio aperto spesso caratterizzate da rifiuti ingombranti come i comuni litoranei di Villa Literno, Castel Volturno e Mondragone.

La strategia "ferrovia Alifana", oggi denominata Metrocampania NordEst, è concepita per collegare l'area pedemontana del Matese con Napoli. La linea ferroviaria è composta dalla tratta Napoli-Santa Maria Capua Vetere detta Alifana bassa, elettrifica e dalla tratta Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese, Alifana alta, con trazione originariamente a vapore. Il tratto dell'Alifana alta, ricostruita in seguito ai danni causati dalla seconda guerra mondiale, è tutt'oggi normalmente in esercizio, mentre l'Alifana bassa è in funzione solo da Aversa Centro a Napoli ed è in completamento da Aversa verso S. Maria C.V.

La Cartografia di Piano del PTCP-CE è stata analizzata, in particolare, per la costruzione dello scenario di riferimento sul sistema dei trasporti, legata alla quantificazione dell'Offerta a servizio della mobilità ciclistica. Nel database del PRMC sono stati integrati i dati derivanti dalle tavole relative a: "Assetto del territorio. Reti e sistemi di centralità", "schede programmatiche: interventi infrastrutturali e progetti territoriali progetti strategici". Per il PRMC si è fatto riferimento al progetto europeo Cy.Ro.N.Med.

4.1.7 Piano Territoriale di Coordinamento - Salerno

Il piano territoriale di coordinamento della provincia di Salerno è stato approvato con DCP n.15 del 30/03/2012 composto da elaborati denominati Serie 0 contenente la relazione, sei allegati, norme tecniche di attuazione, rapporto ambientale e sintesi non tecnica; elaborati Serie 1 composta da 46 documenti tra tavole e schede; elaborati Serie 2 che include 11 documenti; elaborati Serie 3 composta da 1 documenti ed elaborati Serie 4 composta un solo documento.

Le strategie del PTCP-SA a livello infrastrutturale si ispirano al modello di mobilità sostenibile ottimizzando il sistema infrastrutturale esistente, realizzando nuove connessioni tra la scala locale e le reti di livello sovra provinciale privilegiando soluzioni di intermodalità.

Il PTCP-SA inoltre, ipotizza la realizzazione di una vasta rete ciclabile, in ambito urbano ed extraurbano, la previsione di sistemi ettometrici di connessione tra infrastrutture primarie e luoghi di particolare interesse ambientale, la razionalizzazione delle vie del mare (tanto sulla costa d'Amalfi quanto su quella del Cilento), ed il miglioramento della pedonalità nei centri urbani.

In particolare, dall'analisi del Piano è possibile evidenziare la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili per conseguire un'adeguata fruibilità del patrimonio naturalistico dell'Oasi Wwf di Gaiano e dei monti Mai e S. Michele, all'interno del Parco Regionale dei Monti Picentini; la riattivazione della ferrovia Lagonegro-Sicignano degli Alburni-Contursi, con funzioni plurime, anche turistiche, promovendone l'integrazione intermodale, nel quadro di intese interregionali, in direzione delle diverse valli della Basilicata da un lato e della stazione dell'Alta Velocità di Battipaglia, dall'altro; la riconversione del vecchio tracciato ferroviario, Ascea - S. Mauro la Bruca della linea Napoli - Salerno - Battipaglia - Paola, che connette Ascea-Pisciotta-Caprioli-Palinuro per la realizzazione di una pista ciclabile e pedonale, nonché per motocicli leggeri. Inoltre, tra gli interventi infrastrutturali in programmazione vi è il potenziamento e riuso della pista ciclabile lungo S.P.175 Litoranea.

La Cartografia di Piano del PTCP-SA è stata analizzata, in particolare, per la costruzione dello scenario di riferimento sul sistema dei trasporti, legata alla quantificazione dell'Offerta a servizio della mobilità ciclistica. Nel database del PRMC sono stati integrati i dati derivanti dalle tavole relative ai vari "Ambiti territoriali identitari" e relativi interventi infrastrutturali.

Per il PRMC si è fatto riferimento agli interventi: realizzazione della nuova strada Via delle Imprese, dotata di pista ciclabile (collegamento tra i Comuni di Polla, Atena Lucana, S. Arsenio, S. Pietro al Tanagro, Teggiano, Sala Consilina e Sassano sino a sfiorare il territorio di Padula).

4.2 Il sistema della pianificazione dei trasporti

Il governo della mobilità è articolato in piani sovracomunali, che interessano il sistema dei trasporti a scala nazionale, regionale e provinciale e piani di livello comunale. A ciascun livello amministrativo spetta una particolare funzione cui corrispondono determinati strumenti di Piano. Oltre alle funzioni amministrative e di pianificazione delle trasformazioni territoriali, vi sono anche le funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale. Alle Regioni spettano le funzioni amministrative, di pianificazione e di programmazione di settore.

4.2.1 Governo dei sistemi di trasporto a scala sovracomunale

Il Piano Nazionale regola le strategie e gli indirizzi per il governo della mobilità ed è stato introdotto dalla L. 245/1984 con il nome di "*Piano Generale dei Trasporti – PGT*" "al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano".

Il Piano Regionale dei Trasporti - PRT è stato istituito dalla Legge n. 151 del 10 aprile 1981 e costituisce lo strumento per la definizione della politica regionale sul tema dei trasporti. Secondo tale legge, le Regioni, nell'ambito delle loro competenze:

- definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale nazionale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;
- predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare l'integrazione e il coordinamento con i servizi ferroviari ed evitare aspetti concorrenziali con gli stessi;
- adottano programmi poliennali o annuali di intervento, sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali.

Nel 2001 sono state introdotte con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica - PGTL le Linee guida per la redazione e la gestione dei PRT, "al fine di promuovere un effettivo rinnovamento nelle modalità di predisposizione dei PRT, di assicurare il massimo coordinamento con le scelte del PGT, di consentire una chiara confrontabilità tra le proposte dei vari PRT".

Il PGTL, individua obiettivi, vincoli, metodologie e strategie per la pianificazione dei trasporti a livello regionale, sottolinea che "non vengano più intesi come mera sommatoria di interventi infrastrutturali, ma si configurino come progetti di sistema

con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale”.

Il *Piano Regionale dei Trasporti (PRT)* contiene le linee strategiche per la configurazione del sistema dei trasporti e le scelte generali per il riassetto organizzativo ed economico del settore. Il piano è coordinato con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e dei trasporti di lungo periodo, alla stessa scala territoriale ed a scala territoriale maggiore. Il Piano Regionale dei Trasporti è stato inizialmente è stato introdotto, come strumento di pianificazione della Regione Campania, con Legge n. 3/2002; successivamente sono stati elaborati una serie di aggiornamenti di cui l'ultimo prodotto in ottemperanza della DGR n. 306 del 28/06/2016 che richiese l'elaborazione del Piano Direttore della Mobilità (e dei connessi Piani Attuativi che delineano gli scenari infrastrutturali in Campania al 2023) che è stato approvato dalla Giunta Regionale nel maggio 2021.

Il *Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR)* è lo strumento programmatico alla base della pianificazione della Regione Campania nel settore dei trasporti. Esso è articolato nei vari Piani di Settore (Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale; Programma di interventi per il Sistema della Viabilità Regionale; Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e dell'Intermodalità) ed è soggetto ad aggiornamento tramite successivi Studi – Intese – Accordi e declinato, nel tempo, in successivi “Piani Attuativi”. Il Piano Direttore della Mobilità Regionale è stato inizialmente approvato in Regione Campania con delibera di Giunta regionale n. 1282 del 05.04.2002 e, successivamente, aggiornato periodicamente nel corso degli anni. Il legame procedimentale tra i due strumenti di Pianificazione e Programmazione è reso operativo nel considerare il primo uno strumento di Programmazione per la strategia di medio/lungo periodo, il secondo, invece, da intendersi strumento di Individuazione delle Azioni di breve/medio periodo. In questo stretto legame e nella possibilità di aggiornamento continuo del PDMR c'è la grande opportunità di monitorare il sistema della mobilità sul territorio regionale e rispondere con interventi incisivi e calibrati sul sistema dell'offerta. Tale caratteristica dinamica è quella che il presente PRMC intende perseguire al fine di calibrare risorse/interventi in funzione di obiettivi perseguibili nell'intervallo breve/medio.

I recenti aggiornamenti del Piano Direttore della mobilità regionale e dei connessi Piani Attuativi di settore (DGR n. 306 del 28/06/2016 e la DGR n. 218 del 26/05/2021), sulla base dell'aggiornamento dell'analisi di contesto finalizzata a delineare gli scenari infrastrutturali in Campania delineano un “Piano dinamico” che, periodicamente, assorbe quanto compiuto, registra le eventuali nuove esigenze e interviene, modificandole e/o integrandole, le previsioni d'intervento.

L'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità costituisce uno strumento di pianificazione di livello regionale dinamicamente integrato, fatte salve le interazioni previste dalle procedure amministrative/autorizzative relative agli specifici interventi, dai programmi di sviluppo delle reti e/o servizi di trasporto d'interesse nazionale promossi dai Gestori di reti nazionali RFI ed ANAS, a valere sui finanziamenti dei rispettivi Contratti di Programma o di Leggi di settore.

Nella Tabella n. 18 è stato riportato uno schema degli strumenti per il governo dei sistemi di trasporto a scala sovracomunale.

Tabella n. 18: Strumenti per il governo dei sistemi di trasporto a scala sovracomunale

		Pianificazione degli Investimenti		Pianificazione dei Servizi	
		Piani generali dei trasporti	Piani di settore	Trasporto stradale individuale	Trasporto pubblico
Livello amministrativo	Stato	PGTL	Piani Settoriali Nazionali	PNSS	--
	Regione	PRT / PDMR	Piani Settoriali Regionali	--	Linee direttive del trasporto
	Provincia	PPT	Piani Settoriali Provinciali	PGTE (Piano Generale per la Viabilità Extraurbana)	Programmazione dei servizi minimi

4.2.2 Governo dei sistemi di trasporto a scala comunale

Il livello di pianificazione comunale si articola in Piani:

- il *Piano Urbano della Mobilità - PUM* è stato introdotto dalla L. 24 novembre 2000 n. 340 ed è uno strumento di programmazione di medio-lungo periodo, con un orizzonte temporale di dieci anni. Il PUM viene definito come un progetto “del sistema della mobilità” in quanto contiene un insieme organico di interventi materiali e immateriali tesi a soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed

acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico, incrementare la capacità di trasporto, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, ridurre i fenomeni di congestione, favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto.

- Il *Piano Urbano del Traffico - PUT* è uno strumento per l'organizzazione e la gestione della mobilità in ambito urbano, limita il proprio campo d'azione alle soluzioni possibili con le infrastrutture viarie ed i mezzi di trasporto esistenti. Questo strumento tecnico amministrativo di breve periodo (due anni) è finalizzato a migliorare le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, al contenimento dei consumi energetici, stabilendo le priorità ed i tempi di attuazione degli interventi.
- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS è *"un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione"*. Le politiche e le misure definite nel PUMS riguardano tutti i modi e le forme di trasporto presenti sull'intero agglomerato urbano, pubbliche e private, di passeggeri e di merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta.

Le strategie da attuare per la creazione delle direttrici ciclabili a scala regionale si innescano con la pianificazione dei trasporti in quanto rafforzare l'intermodalità con i modi di trasporto più sostenibili, treno/bici, favorendo l'uso combinato tra mezzi di trasporto pubblico e mezzi privati a impatto zero, sia in ambito quotidiano sia per il tempo libero, vuol dire facilitare l'accesso alle stazioni e servizi adeguati in ogni momento, riqualificare pezzi di città, e anche sostenere il "turismo sostenibile", in forte espansione negli ultimi anni.

Nella Tabella n. 19 è stato riportato lo schema relativo agli strumenti per il governo dei sistemi di trasporto a scala comunale.

Tabella n. 19: Strumenti per il governo dei sistemi di trasporto a scala comunale (L.R. 3/2002)

Pianificazione degli Investimenti		Pianificazione dei Servizi per la mobilità	
Piani generali dei trasporti	Piani di settore	Piani per la gestione del traffico stradale individuale	Piani per la gestione dei servizi di Trasporto pubblico
PUM (Piano Urbano della Mobilità)	Piani Settoriali Comunali	PUT (Piano Urbano del Traffico)	Programmazione dei servizi minimi

In riferimento alla scala comunale regionale risulta di interesse la rete ciclabile individuata/in corso di definizione nei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Napoli e Salerno.

Il PUMS del Comune di Napoli è in attesa di approvazione. La rete ciclabile è parte integrante del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, in esso si definiscono i percorsi che dovranno essere realizzati utilizzando tipi diversi di piste. Il Comune di Napoli, in qualità di centro nevralgico della rete di trasporto metropolitano, svolge un ruolo cruciale per la riduzione della mobilità motorizzata privata e per le scelte orientate alla rimodulazione della ripartizione modale dell'utenza diretta o proveniente dai Comuni limitrofi, in base agli spostamenti essenzialmente di tipo sistematico ed anche occasionale;

Il PUMS del Comune di Salerno è in corso di elaborazione ed ha in corso il completamento della fase di costruzione del quadro conoscitivo ed individuazione delle strategie. La fase di indagine, con l'implementazione del primo modello di simulazione, ha permesso l'assegnazione delle matrici Origine/Destinazione per l'ora di punta del mattino, l'ora di punta della sera e l'ora di morbida del mattino. Le prime valutazioni dei risultati hanno consentito di verificare il rapporto flussi/capacità della rete. Si sono indagati, in tal modo, gli spostamenti di "corto raggio" all'interno del comune (entro i 5 km) che fungono da base al riequilibrio del riparto modale -fortemente sbilanciato nell'uso del veicolo privato- in direzione della "mobilità dolce" e della "mobilità collettiva". Un intero capitolo del PUMS è dedicato all'analisi del sistema della "mobilità dolce" (ciclabilità e pedonalità), finalizzato ad individuare proposte, in base alla sistematizzazione della programmazione e della previsione dei piani comunali (PGTU), evidenziando opportunità e minacce.

5. Il Sistema dell'Offerta

5.1 Introduzione

Il sistema ciclabile di scala regionale, in linea al quadro normativo di riferimento illustrato nel Capitolo 2, in particolare la L.R. 6/2016, ed il Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR) richiamato nel Capitolo 4 e nel Capitolo 8, rispetto all'obiettivo di caratterizzarsi come *"elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali, in relazione al tessuto e alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento alle coste, ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori"*, è stato analizzato riguardo il sistema dell'offerta legato alla "mobilità dolce", prendendo in esame i seguenti aspetti:

- 1) la rete delle linee ferroviarie in esercizio;
- 2) la rete delle linee ferroviarie sospese, riattivate a fini turistici e dismesse;
- 3) la rete dei collegamenti autostradali, raccordi autostradali e strade statali extraurbane;
- 4) il sistema degli attrattori dei grandi Siti Unesco e degli attrattori culturali;
- 5) il sistema degli attrattori costituito dal patrimonio naturale e paesaggistico;
- 6) le aree protette;
- 7) la rete Natura 2000;
- 8) la rete dei Bacini fluviali e gli indirizzi individuati dai Contratti di Fiume per la predisposizione di reti ciclabili nelle aree di fondovalle lungo le vie d'acqua.

La definizione delle Direttrici regionali, come illustrato nella Parte della Relazione Generale relativa al Progetto di PRMC, a partire dall'analisi dell'Offerta ed in seguito alla ricognizione delle attività in corso di programmazione ed attuazione in tema di mobilità Ciclistica a cura dei vari Enti Locali, assume e valorizza gli itinerari di media-lunga percorrenza delle reti ciclabili -nazionale e internazionale- che assicurano nello stesso tempo collegamenti tra Comuni e località di interesse turistico, sia gli attraversamenti dei centri urbani inseriti in sistemi sovregionali fino al livello europeo.

5.2 Offerta infrastrutturale

5.2.1 La Rete delle linee ferroviarie in esercizio

L'analisi dell'offerta della rete delle linee ferroviarie costituisce per la "mobilità dolce" un fattore importante che, in generale, può comportare:

- a) "elementi di sbarramento ed interruzione" dei percorsi ciclopeditoni, con la necessità di individuare eventuali ed idonei sistemi di attraversamento delle linee su ferro (si pensi, ad esempio, alla necessità di favorire la continuità delle direttrici Europee e/o BiciItalia lungo il territorio regionale);
- b) una opportunità fornita dalle stazioni a servizio delle linee su ferro per poter effettuare interscambi tra modi di trasporto diversi.

La rete ferroviaria campana, con un'estensione di poco superiore ai 1.400 km, copre il territorio regionale attraverso 21 direttrici di servizio principali, facenti capo a RFI ed EAV. L'accesso alla rete è garantito attraverso 359 stazioni / fermate, 319 delle quali aperte all'esercizio.

I servizi forniti da RFI comprendono:

- direttrici Napoli – Caserta; Napoli – Salerno. In particolare, la linea Napoli - Salerno si differenzia, in base al tipo di infrastrutture utilizzate, nella linea a Monte del Vesuvio, che è di tipo veloce, ed una sulla linea costiera storica (via Torre Annunziata), di tipo metropolitano;
- relazioni di collegamento trasversali tra i capoluoghi di provincia (Caserta-Salerno, Salerno-Avellino-Benevento);
- relazioni locali, come tra l'area Nocera-Cava de' Tirreni/Mercato San Severino-Salerno ed area metropolitana di Napoli.

Tra i principali hub intermodali rientrano le stazioni alta velocità di Napoli Centrale, Salerno ed Afragola.

I servizi forniti dall'EAV consentono, attraverso una serie di direttrici radiali a partire da Napoli, di servire l'area Vesuviana, la penisola Sorrentina, l'area Flegrea, la periferia a Nord di Napoli e l'Aversano, la Valle Caudina e l'alto Casertano.

La rete metropolitana gestita dall'ANM si compone di due infrastrutture tra loro non interoperabili e che servono altrettanti ambiti territoriali del capoluogo:

1. la linea 1 della metropolitana di Napoli, per una lunghezza di 16,4 km che consente di collegare la periferia nord del capoluogo con la stazione centrale;
2. la linea 6 della metropolitana per una lunghezza di 2,3 km che collega la zona di Fuorigrotta con la stazione di Mergellina.

Sono presenti, inoltre, 4 funicolari per il collegamento tra il centro storico e la parte alta della città di Napoli.

Nella Figura n. 16 è riportata la rete ferroviaria regionale. Nell'elaborato grafico (**QC2 – Inquadramento infrastrutturale**) è riportato il quadro conoscitivo ad una scala di maggiore dettaglio.

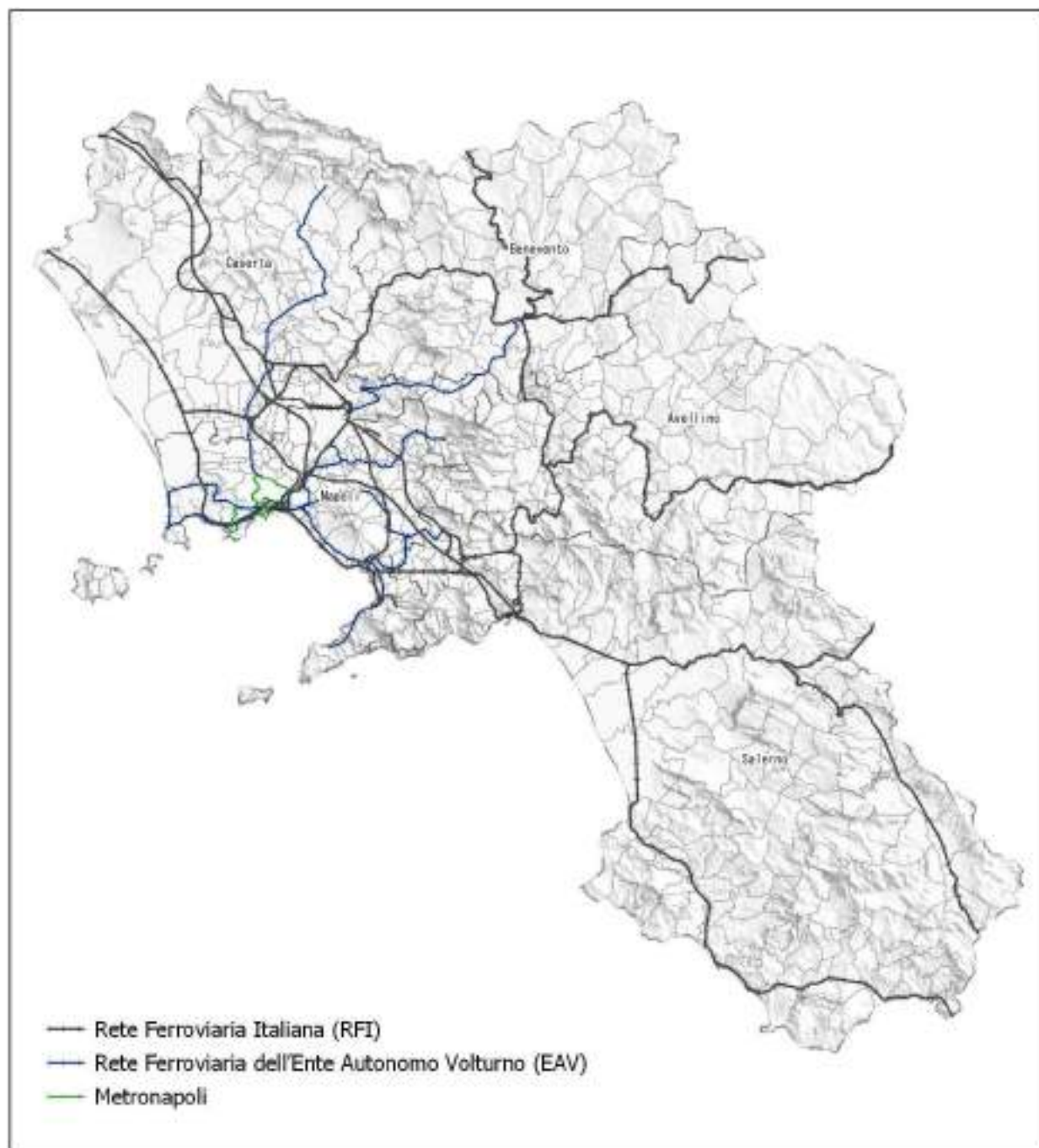


Figura n. 16: Rete delle linee ferroviarie in esercizio

5.2.2 La Rete delle linee ferroviarie sospese, riattivate per fini turistici e dismesse

L'analisi sulla rete delle linee ferroviarie sospese dall'esercizio, riattivate per fini turistici e dismesse risponde alla necessità di costruire lo scenario di intervento (in particolare per le linee riattivate a fini turistici) rispetto alle direttrici ciclabili regionali individuate dal presente PRMC che possono, insieme alla rete ciclabile sovraordinata ed in corso di realizzazione, beneficiare dell'integrazione tra sistemi di offerta di spostamento in termini di "mobilità dolce".

Le linee con esercizio ferroviario¹⁵ sospeso e/o riattivato per fini turistici sono:

1. Sicignano-Lagonegro: attraversa il Vallo di Diano nella provincia di Salerno per poi connettersi alla linea Battipaglia-Potenza, estensione di 78 km, sospesa dal 1987 (in corso uno studio di fattibilità per la riattivazione a fini turistici);
2. Castellammare-Stabia: estensione di 12 km, sospesa dal 2010. Su tale linea è stato firmato un accordo tra il Ministero del Sud e comuni dell'area napoletana e vesuviana per la riconversione della tratta ferroviaria RFI Castellammare – Stabia, con l'estensione fino a Torre Annunziata. La linea Stabia – Castellammare – Torre Annunziata nasce da uno studio EAV che è anche il soggetto attuatore. Si prevede l'impiego dell'infrastruttura ferroviaria esistente per il transito di tram a scartamento ferroviario ordinario (Tram-treno), con l'obiettivo della riqualificazione paesaggistica, l'incentivazione della fruizione turistica del litorale e la valorizzazione di percorsi tematici connessi alle produzioni eno-gastronomiche locali;
3. Benevento - Campobasso: estensione di 84 km, sospesa nel 2013 – riattivata per fini turistici nel 2017 ("Sannio Express" Regione Campania e Fondazione FS);
4. Avellino-Rocchetta Sant'Antonio: estensione 119 km, sospesa nel 2010 – riattivata per fini turistici nel 2016/2018 ("Binari senza tempo" Regione Campania e Fondazione FS).

Le linee ferroviarie dismesse¹⁶, per le quali è in corso un ulteriore censimento di dettaglio¹⁷ per la costruzione dell'Atlante della "mobilità dolce" a cura della Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) e delle associazioni che compongono l'Alleanza per la MOBilità DOLce (A.MO.DO.), sono:

5. Bivio Nocera-Bivio Grotti: estensione 3,3 km, appartenente alla linea di confluenza Cancelli-Avellino;
6. Bivio Pollena-Pontile Acca: estensione 1,4 km, appartenente alla linea di confluenza Nodo di Napoli;
7. Torre Annunziata Centrale-Torre Annunziata Marittima: estensione 1,5 km, appartenente alla linea di confluenza Napoli-Salerno;
8. Telesse Cerrato -Telesse Bagni: di estensione 1,6 km, appartenente alla linea di confluenza Napoli-Foggia;
9. Salerno-Salerno Porto: estensione 3,5 km, appartenente alla omonima linea di confluenza;
10. Vitulano Foglianise -Benevento-Apice (dismessa per variante di tracciato): estensione 22,3 km, linea di appartenenza Napoli- Foggia; dismissione definitiva 1997. Della complessiva linea il tratto Vitulano Benevento è già stato trasformato in pista ciclabile;
11. San Felice a Cancelli-Torre Annunziata: estensione 31 km, linea di confluenza Roma-Cassino-Napoli / Napoli- Reggio Calabria; a semplice binario; dismessa nel 2014;
12. Raccordo Portuale Castellammare di Stabia;
13. Raccordo Portuale Napoli.

In Figura n. 17 sono riportate le linee descritte, contraddistinte con la numerazione indicata. Nell'elaborato grafico (**QC2 – Inquadramento infrastrutturale**) è riportato il quadro conoscitivo ad una scala di maggiore dettaglio.

¹⁵ Ferrovie dello Stato Italiane (Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media), Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016 – data Base ACAMIR.

¹⁶ Ferrovie dello Stato Italiane (Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media), Atlante delle linee ferroviarie dismesse, 2016.

¹⁷ <https://www.mobilitadolce.net/avviato-latante-della-mobilita-dolce-in-italia-di-amodo-con-rfi>.

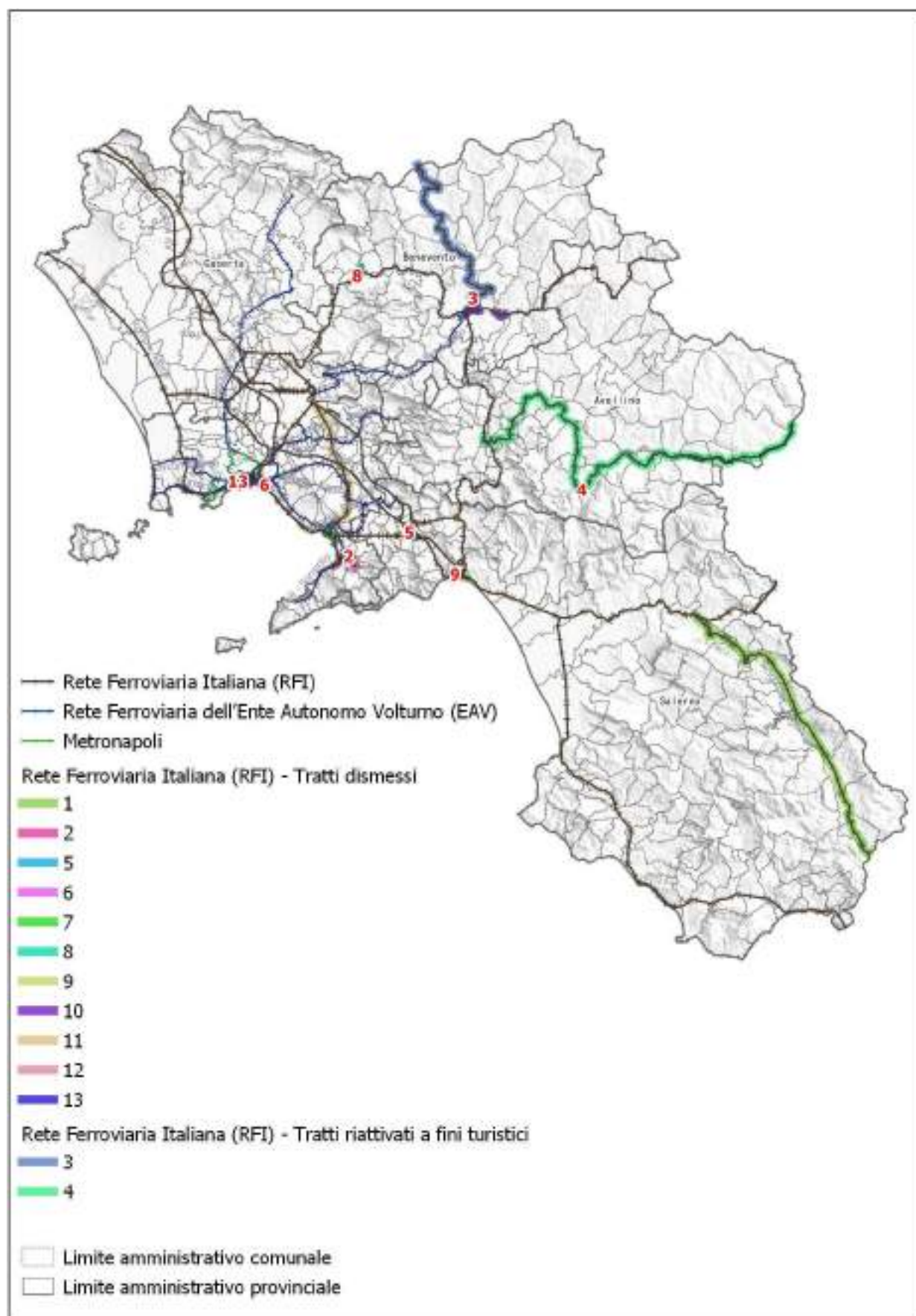


Figura n. 17: Rete ferroviaria Regionale: linee sospese, riattivate a fini turistici e dismesse

5.2.3 La rete dei collegamenti autostradali, raccordi autostradali e strade statali extraurbane

La rete dei collegamenti autostradali, raccordi autostradali e strade statali (extraurbane e/o di ruolo primario nell'ambito delle aree servite) costituisce nella fase di analisi del sistema dell'offerta per la "mobilità dolce" –come nel caso delle infrastrutture stradali primarie - un fattore cruciale che, in generale, può costituire e comportare:

- a) "elementi di sbarramento e possibile interruzione" dei percorsi ciclopeditoni, in particolare nel caso di direttrici sovraordinate (Rete Europea e Rete BiciItalia) con la necessità di individuare eventuali ed idonei sistemi di attraversamento delle diverse tipologie di correnti di traffico;
- b) la necessità di predisporre opportuni sistemi di sicurezza nelle zone di transizione tra viabilità in cui sono negati/ammessi, in base alle disposizioni del Nuovo Codice della Strada, modi di trasporto diversificati.

La rete autostradale di interesse Regionale è costituita da:

- Autostrada A1: - Milano-Napoli, tratto Caianello/Napoli – Strada Europea E45;
- Autostrada A3: Napoli-Pompei-Salerno - Strada Europea E45;
- Autostrada del Mediterraneo A2: Baronissi-Salerno-Reggio Calabria, tratto Salerno/Padula – Buonabitacolo - Strada Europea E45;
- Autostrada A16: Napoli-Canosa, tratto Napoli/Lacedonia - Strada Europea E842;
- Autostrada A56: Tangenziale di Napoli, Capodichino/ Arco Felice - Pozzuoli – Bacoli;
- Autostrada A30: Caserta – Marcianise/Mercato San Severino.

I collegamenti primari (raccordi) verso la rete autostradale sono costituiti dalle Strade Statali e da appositi raccordi autostradali:

- Area metropolitana di Napoli: SS 162 NC Asse Mediano; SS 7 bis;
- Benevento: raccordo autostradale RA9, SS 372 Telesina, SS 752 Tangenziale Ovest;
- Avellino: raccordo autostradale RA2;
- Tangenziale di Salerno (SS18 var);
- Variante alla Domitiana (SS7 quater var).

In Figura n. 18 è stata effettuata una rappresentazione dell'offerta autostradale (inclusi raccordi e tangenziali) e delle strade statali. Nell'elaborato grafico (**QC2 – Inquadramento infrastrutturale**) è riportato il quadro conoscitivo ad una scala di maggiore dettaglio.

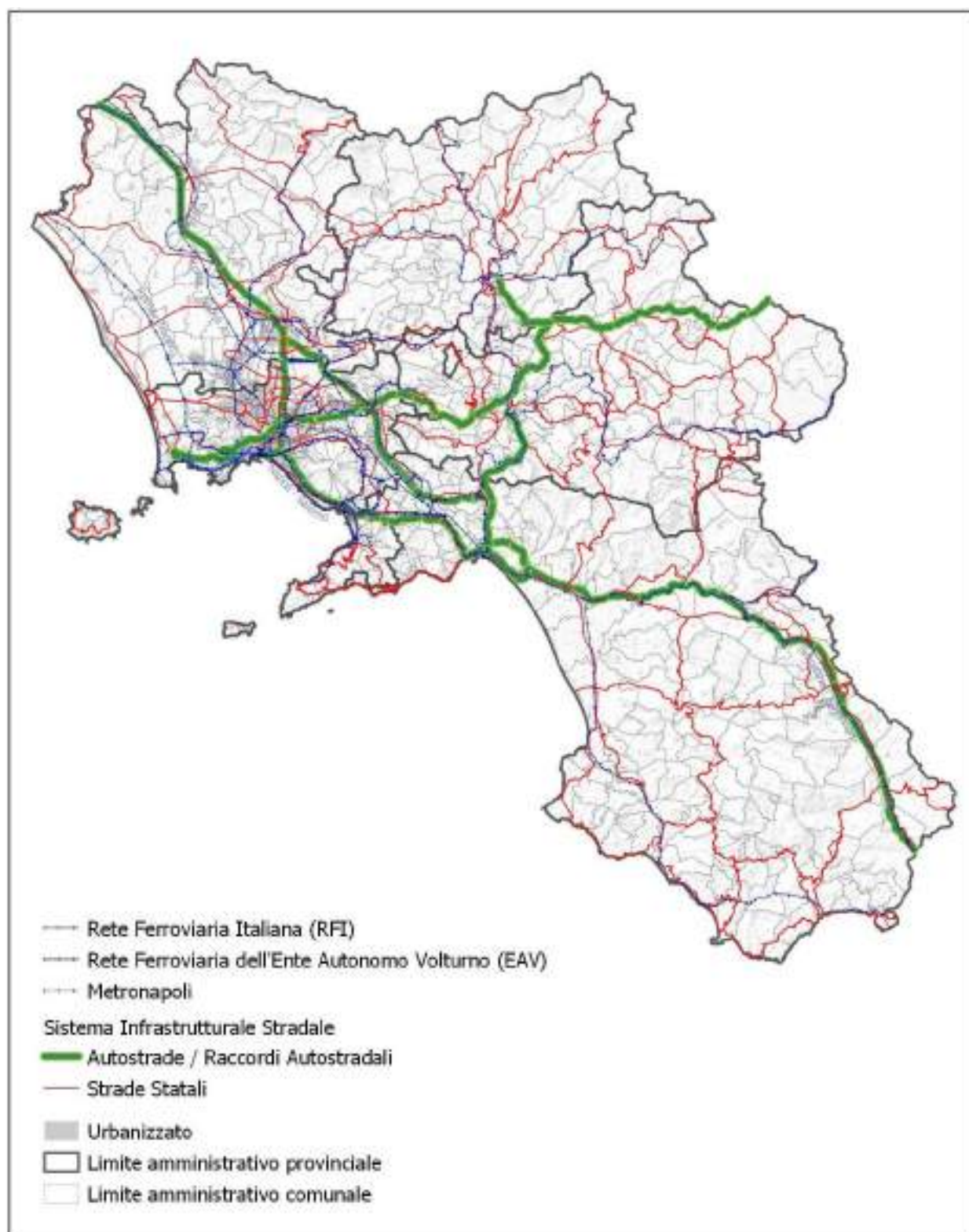


Figura n. 18: Collegamenti autostradali, raccordi autostradali e strade statali

5.3 Il Sistema degli attrattori

Il PRMC¹⁸ *disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale "Bicitalia". Il PRMC definisce, in particolare, nell'ambito della rete Regionale **gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale.***

In base alle indicazioni della Norma Nazionale si è tenuto conto del sistema definito "degli attrattori", composto da: i grandi siti UNESCO; Attrattori culturali; patrimonio naturale e paesaggistico. Successivamente nei **paragrafi 5.4 e 5.5** sono stati esaminati i sistemi regionali delle aree protette e dei siti della rete Europea Natura 2000 ed i bacini fluviali (spesso in relazione con le aree Natura 2000) tenendo in considerazione i programmi di azione innovativi previsti dai cosiddetti "Contratti di Fiume".

5.3.1 Grandi siti UNESCO (World Heritage List)

L'UNESCO, Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura, presenta tra i principali obiettivi:

- promozione dell'educazione attraverso l'accesso ad un'istruzione di qualità;
- costruzione della comprensione interculturale attraverso la protezione e salvaguardia di siti di eccezionale bellezza iscritti nel Patrimonio Mondiale dell'Umanità;
- perseguimento della collaborazione scientifica tra paesi in modo da monitorare e prevenire catastrofi ambientali e gestire le risorse idriche del pianeta;
- protezione della libertà di espressione.

I grandi siti UNESCO (beni materiali) presenti in Campania sono:

- il Centro Antico di Napoli;
- la Reggia di Caserta, San Leucio e l'acquedotto Carolino;
- il complesso di Santa Sofia a Benevento, nell'ambito dell'itinerario dei Longobardi in Italia;
- l'area archeologica di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata;
- la Costiera Amalfitana;
- il Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano, La certosa di Padula e i parchi archeologici di Paestum e Velia.

I beni immateriali UNESCO sono:

- Dieta Mediterranea;
- Arte dei "Pizzaiuoli" Napoletani;
- Macchina a spalla di Nola;
- Transumanza.

Nella Figura n. 19 è riportato l'inquadramento dei grandi siti UNESCO, inquadrati rispetto alla rete ciclabile nazionale. Nell'elaborato grafico (**07 – QC5 – I poli attrattori**) è riportato il quadro conoscitivo ad una scala di maggiore dettaglio.

¹⁸ all'art. 5) comma c) della Legge 2/2018

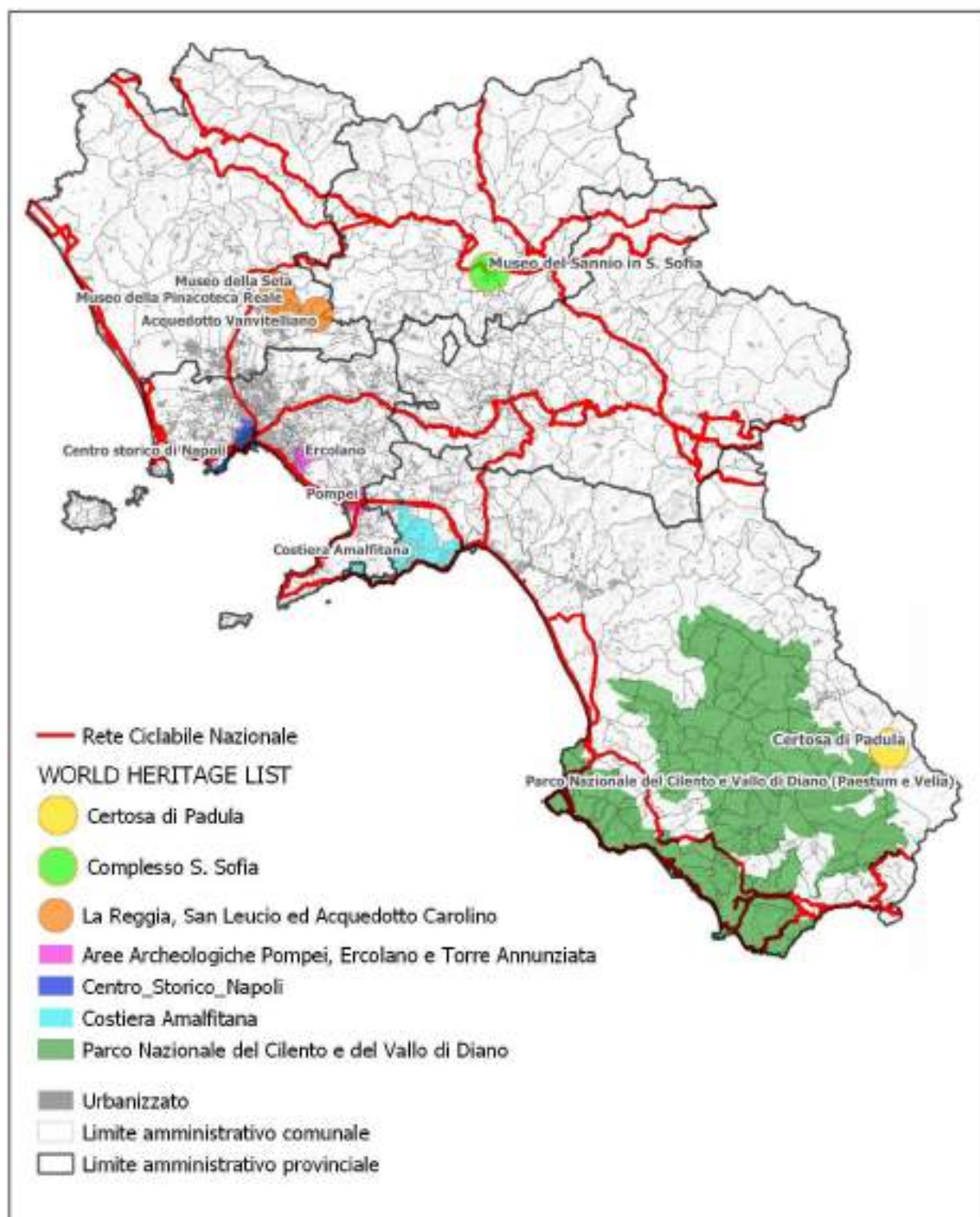


Figura n. 19: World Heritage List (UNESCO)

5.3.2 Attrattori culturali

Per i principali attrattori culturali presenti nella Regione Campania si è fatto riferimento ai primi venti Istituti Museali (musei, monumenti, aree archeologiche, circuiti museali, etc.) presenti sul territorio della Regione Campania, classificati in base al numero di visitatori, secondo i dati forniti dall'Ufficio di Statistica del Ministero della Cultura.

I dati sono riferiti al 2019, antecedente gli effetti sul trend della domanda legati alla pandemia da Covid 19. I dati sono riportati nella Tabella n. 20.

Tabella n. 20: Istituti Museali più visitati della Regione Campania (MiC - 2019)

Denominazione	Visitatori
1 Area archeologica di Pompei	3.804.022
2 Parco di Capodimonte	1.911.344
3 Circuito Museale Complesso Vanvitelliano - Reggia di Caserta (Palazzo Reale, Parco e Giardino all'inglese)	728.231
4 Museo Archeologico Nazionale di Napoli (MANN)	670.594
5 Area archeologica di Ercolano	558.962
6 Circuito Archeologico di Paestum (Museo Archeologico Nazionale di Paestum, Area Archeologica di Paestum)	378.674
7 Palazzo Reale di Napoli	272.116
8 Castel Sant'Elmo	266.971
9 Museo di Capodimonte	252.723
10 Grotta Azzurra	236.464
11 Museo di San Martino	128.205
12 Certosa di San Lorenzo a Padula	87.451
13 Area Archeologica di Paestum	62.922
14 Complesso Archeologico Area Flegrea (Parco archeol. Cuma, Parco archeol. Terme di Baia, Museo archeol. Campi Flegrei, Tempio di Serapide, Circuito Museale)	53.351
15 Circuito Archeologico di S.M.Capua Vetere "Anfiteatro Campano - Mitreo e Antiquarium - Museo Archeologico Statale dell'Antica Capua"	53.063
16 Scavi archeologici di Stabiae	52.033
17 Parco Archeologico di Cuma	36.378
18 Scavi archeologici di Oplontis	36.322
19 Tomba di Virgilio	35.271
20 Anfiteatro Flavio, Puteoli	30.897

5.3.3 Patrimonio naturale e paesaggistico

Dal punto di vista orografico, la Regione Campania è caratterizzata da un territorio prevalentemente collinare (51 %), seguito dalla porzione di territorio montuosa (34%) ed infine da quella pianeggiante (15%). Le principali aree montuose sono i vulcani di Roccamonfina e Vesuvio, Matese, Alburni, costiera amalfitana e sorrentina. Le principali aree pianeggianti sono l'Agro nocerino-sarnese, la piana del Sele, il Vallo di Diano e la Terra di Lavoro.

Il Patrimonio Naturale e Paesaggistico della Regione Campania è stato analizzato in base alle caratteristiche dei 1) Parchi Nazionali; 2) Parchi Regionali; 3) Riserve naturali statali; 4) Riserve naturali regionali. Diversi dei siti citati rientrano nella Rete Natura 2000, come zone SIC (Siti di Interesse Comunitario) o ZPS (Zone di Protezione Speciale).

Tra gli attrattori naturali assumono grande rilevanza i principali corsi fluviali: 1) Volturno, 2) Calore, 3) Sele, 4) Garigliano, 5) Tanagro, 6) Ofanto.

Nella Figura n. 20 è riportata l'articolazione del paesaggio ed il reticolo idrografico superficiale principale, inquadrati rispetto alla rete ciclabile nazionale. Nell'elaborato grafico (**03 – QC1 – Contesto orografico**) è riportato il quadro conoscitivo ad una scala di maggiore dettaglio.

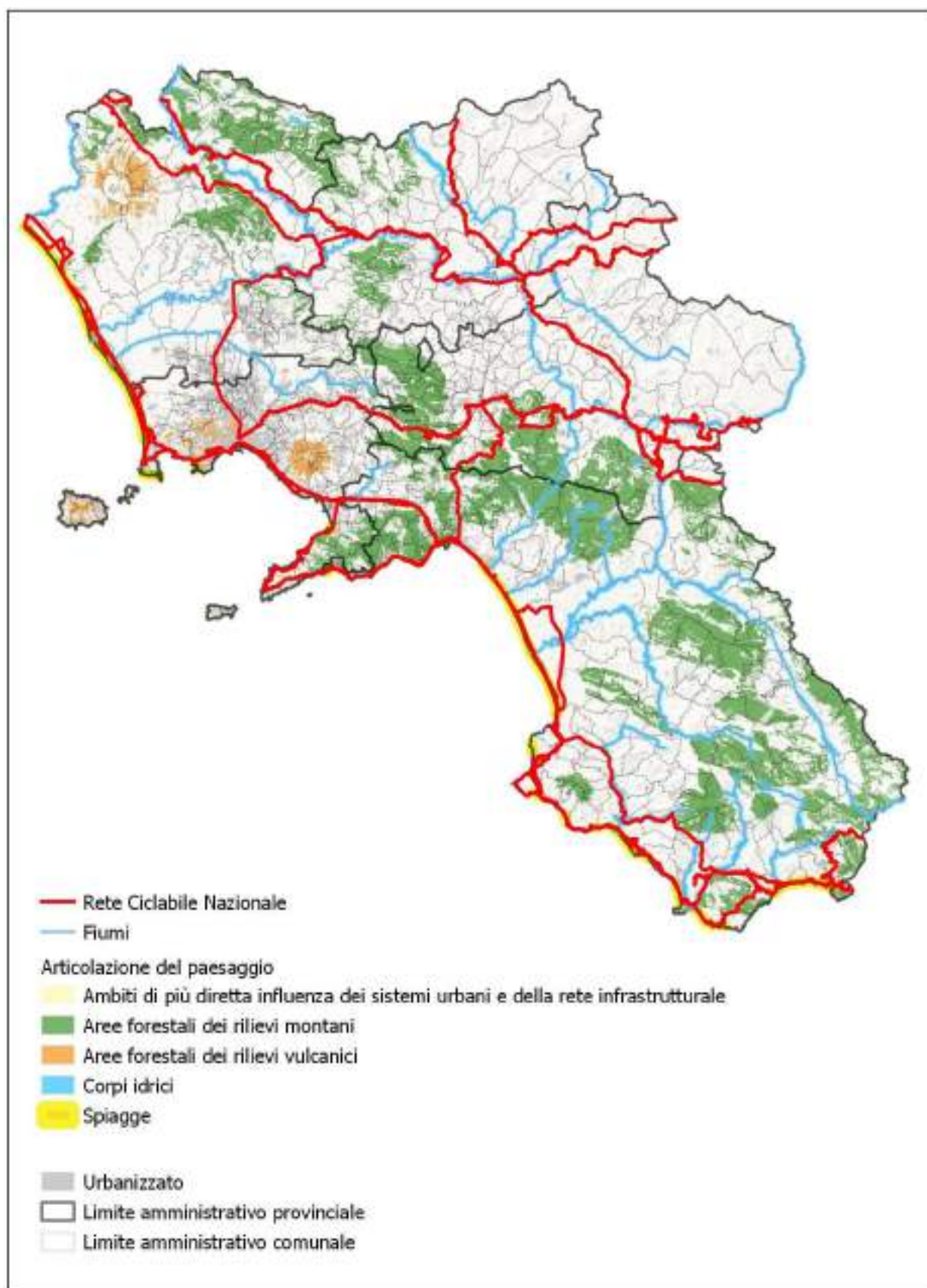


Figura n. 20: Articolazione del paesaggio e corsi fluviali

5.4 Aree protette e rete Natura 2000

Il sistema dei parchi e delle riserve nazionali si configura come la disciplina delle aree protette con specifica normativa. La Legge quadro di riferimento sulle "Aree Protette" è la L. 394/1991 che sottopone determinati territori ad un regime speciale di tutela e di gestione. Secondo quanto previsto dall'art. 2, L. n. 394/1991, le aree protette sono classificate, a seconda delle loro caratteristiche, in parchi nazionali, parchi naturali regionali, riserve naturali, aree terrestri, fluviali, lacuali o marine e aree marine protette.

La classificazione della L. n. 394/1991 è stata successivamente integrata con una Deliberazione del Ministero dell'Ambiente del 2 dicembre 1996 che ha incluso ZPS "Zone di Protezione Speciale" -ai sensi della Direttiva 79/409/CEE sulla conservazione degli uccelli selvatici- e ZSC "Zone Speciali di Conservazione" - ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CEE-. A livello regionale i parchi e le riserve naturali sono disciplinati dalla legge n. 33 del 1993.

La gestione del parco è affidata ad un ente specifico, denominato Ente Parco. Detto ente ha il fine di garantire il rispetto delle caratteristiche naturali, paesaggistiche, storiche e culturali della struttura attraverso un proprio regolamento. Gli strumenti di gestione del Parco, quindi, hanno compiti specifici (attribuiti per legge) per la disciplina dell'esercizio delle attività consentite dal Regolamento del Parco (RP), di attuazione della tutela dei valori naturali ed ambientali affidata all'Ente per il Piano del Parco (PP), di promozione delle attività compatibili nel Piano Pluriennale economico e sociale (PPES).

Le aree parco al fine di promuovere la loro fruizione con le diverse modalità di trasporto (pedonale, equestre, ciclabile, veicolare) prevedono la promozione di un sistema di percorsi che integrano i valori identitari (storici, paesaggistici e naturali) attraverso la realizzazione itinerari e sistemi di ospitalità integrati al trasporto pubblico.

La legge 2/2018 rappresenta il primo tentativo di creare un quadro di riferimento omogeneo per le politiche di promozione della mobilità ciclistica, indicando come obiettivo *"promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo"*.

In questo quadro la novità più rilevante nella realizzazione delle reti ciclabili, in ambito protetto, è il superamento del concetto di pista ciclabile, introducendo il concetto di "ciclovía", intesa come un insieme di soluzioni viabilistiche differenti. La ciclovía può essere costituita dalle classiche infrastrutture, come la pista ciclabile (separata dalla strada) o la corsia ciclabile (delimitata sulla piattaforma stradale), ma può essere realizzata anche limitando la velocità delle auto (zone 30) e, negli ambiti naturali, attraverso la realizzazione delle cosiddette "greenway" o i sentieri ciclabili.

La "via verde ciclabile" o greenway è una strada sulla quale non è consentito il traffico motorizzato ma solo quello ciclabile mentre il "sentiero ciclabile o percorso natura" è definito come un *"itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette"*.

Quest' ultimo aspetto caratterizza l'uso della bicicletta all'interno delle aree protette, fornendo la possibilità di utilizzare sentieri, senza ricorrere a particolari accorgimenti costruttivi per definire itinerari ciclabili. L'uso dei sentieri per la percorrenza della bicicletta, soprattutto se all'interno delle aree protette, costituisce un aspetto di cui è necessario tener conto, in particolar modo nelle zone naturali più delicate e di possibile interferenza con chi effettua escursioni a piedi.

La rete Natura 2000 è costituita dall'insieme dei siti denominati ZPS (zone di protezione speciale) e SIC (siti di importanza comunitaria); questi ultimi su proposta dalla Commissione Europea sono designati come ZSC (zone speciali di conservazione). Le ZPS e le ZSC garantiscono la presenza, il mantenimento e/o il ripristino di habitat e di specie peculiari del continente europeo. La costruzione della rete europea è delineata dalle direttive Habitat, le quali definiscono un percorso metodologico. La rete Natura 2000 non sostituisce la rete dei parchi ma la integra per garantire una piena funzionalità.

I piani di gestione di un sito sono strettamente legati alla funzionalità dell'habitat e alla presenza della specie che ha dato origine al sito stesso. Ciò significa che l'eventuale uso del suolo e la sua pianificazione non compromette tale funzionalità.

La Regione Campania con D.D. n. 51 del 26/10/2016 approva le "Misure di conservazione dei SIC per la designazione delle ZSC della Rete Natura 2000". Il documento contiene misure di conservazione ed indirizzi di gestione ai sensi della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche al fine di evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate. Il documento è composto da tre parti riguardanti le misure generali di conservazione, misure sito specifiche di conservazione e piano di monitoraggio.

In Tabella n. 21 è riportato l'elenco per la Regione Campania dei Parchi Nazionali, Riserve Naturali Statali e Regionali ed Aree protette.

Nella Figura n. 21 è riportato il Sistema Natura 2000 inquadrato rispetto alla rete ciclabile nazionale. Nell'elaborato grafico (**QC4 – Sistema Natura 2000**) è riportato il quadro conoscitivo ad una scala di maggiore dettaglio.

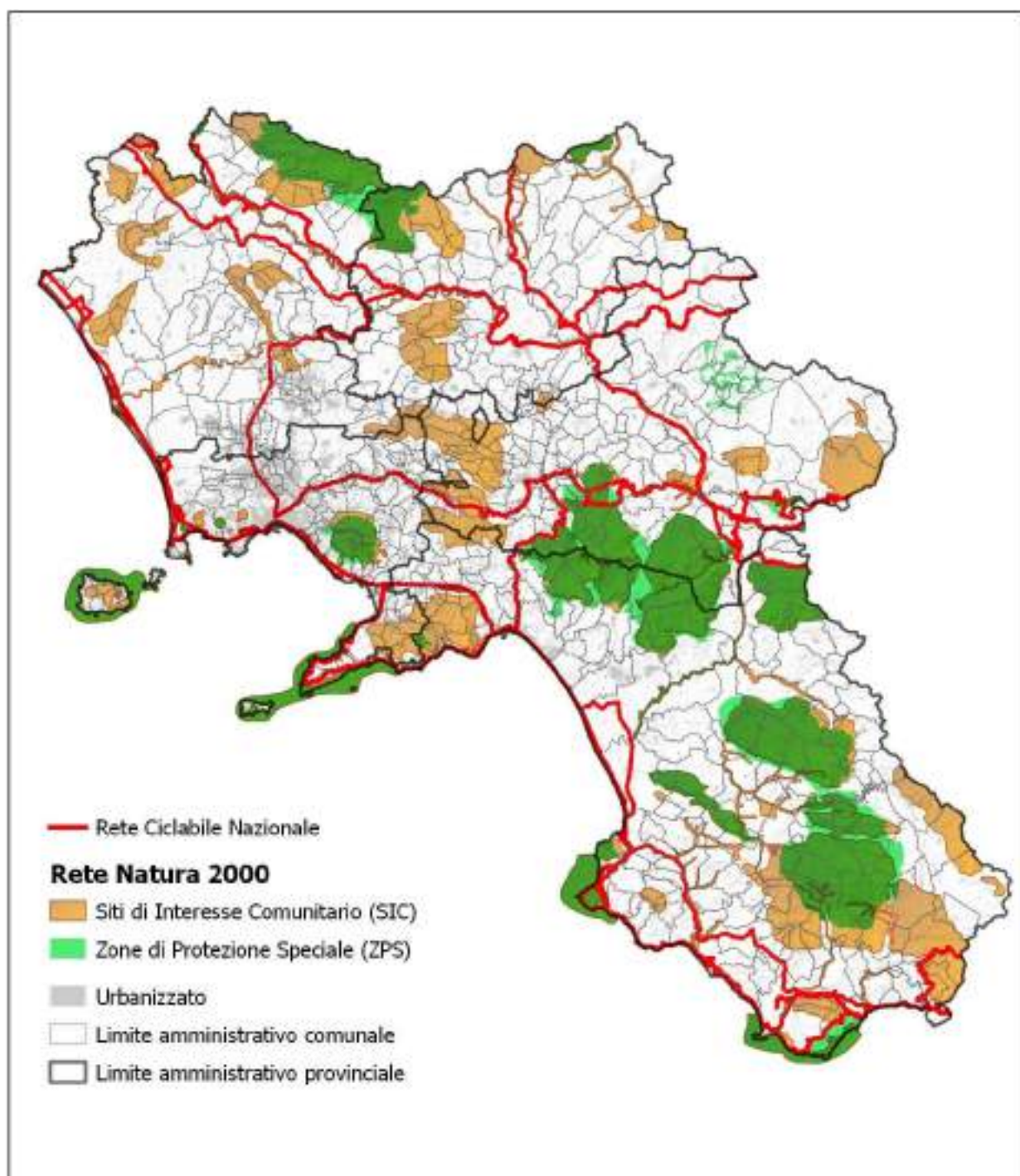


Figura n. 21: Sistema Natura 2000

Tabella n. 21: Parchi Nazionali, Riserve Naturali Statali e Regionali ed Aree protette

Parchi nazionali

Parco Nazionale del Vesuvio, istituito il 5 giugno 1995, si sviluppa attorno al complesso vulcanico Somma-Vesuvio e comprende, parzialmente, il territorio di 13 comuni;

Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano, istituito nel 1991, presenta un'estensione di circa 181.000 ettari e ed è compreso tra la piana del Sele a nord, la Basilicata a est e a sud e il mar Tirreno ad ovest. Al suo intorno ricadono, del tutto o parzialmente, i territori di 8 comunità montane e 80 comuni, tutti appartenenti alla Provincia di Salerno. Rientra tra i siti UNESCO dal 1998, dal 1997 è Riserva della biosfera e dal 2010 è il primo parco nazionale italiano a diventare geoparco.

Riserve naturali statali

Riserva naturale Castelvolturno in Provincia di Caserta;

Riserva naturale statale Isola di Vivara nella città metropolitana di Napoli;

Riserva naturale Cratere degli Astroni nella città metropolitana di Napoli;

Riserva naturale Tirone Alto Vesuvio nella città metropolitana di Napoli;

Riserva naturale Valle delle Ferriere in Provincia di Salerno.

Riserve naturali regionali

Riserva naturale Foce Sele - Tanagro in Provincia di Avellino e Salerno;

Riserva naturale Foce Volturno - Costa di Licola in Provincia di Caserta e nella città metropolitana di Napoli;

Riserva naturale Lago Falciano in Provincia di Caserta;

Riserva naturale Monti Eremita - Marzano in Provincia di Salerno.

Aree protette

Parco naturale Decimare in Provincia di Salerno;

Parco urbano dell'Irmo;

Area naturale protetta Oasi Bosco di San Silvestro

Area naturale protetta Oasi naturale del Monte Polveracchio

Area naturale protetta Baia di Ieranto

Area marina protetta Costa degli Infreschi e della Masseta

Area naturale marina protetta Punta Campanella nella città metropolitana di Napoli;

Area marina protetta Regno di Nettuno nella città metropolitana di Napoli;

Area marina protetta Santa Maria di Castellabate in Provincia di Salerno;

Area marina protetta Costa degli Infreschi e della Masseta in Provincia di Salerno;

Parco sommerso di Baia nella città metropolitana di Napoli;

Parco sommerso di Gaiola nella città metropolitana di Napoli.

In Regione Campania con la L. 33/1993 sono stati istituiti i "Sistemi Parchi e Riserve", la cui gestione è affidata ad appositi Enti Parco con personalità giuridica di diritto pubblico:

- 1) Ente Parco Metropolitano delle Colline di Napoli;
- 2) Ente Parco Regionale dei Monti Lattari;
- 3) Ente Parco Regionale del Bacino Idrografico del Fiume Sarno;
- 4) Ente Parco Regionale Area Vulcanica di Roccamonfina, foce Garigliano;
- 5) Ente Parco Regionale del Partenio;
- 6) Ente Parco Regionale Taburno/Camposauro;
- 7) Ente Parco Regionale del Matese;
- 8) Ente Parco Regionale Foce Volturno, costa di Licola e Lago di Falciano;
- 9) Ente riserve naturali Regionali Foce Sele, Tanagro e monti Eremita Marzano;
- 10) Ente Parco Regionale dei Monti Picentini;
- 11) Ente Parco Regionale dei Campi Flegrei.

5.5 Bacini fluviali – Contratti di Fiume

I bacini fluviali con le aree di fondovalle costituiscono un particolare sistema di attrattori nell'ambito del sistema paesaggistico e naturalistico. L'utilizzo di tali aree per la realizzazione di piste ciclabili legate all'opportunità di frequentazione degli ambienti acquatici, come emerge dalle Normative di settore negli ultimi anni, pone la problematica di

verifica delle soluzioni di progetto rispetto alla sicurezza idraulica e contenimento del rischio a cui sono soggetti gli utenti di queste particolari piste ciclabili, nella contemporanea attività di verifica degli impatti che le soluzioni previste possono arrecare all'ecosistema fluviale nel suo complesso. L'equilibrio tra le opportunità di fruizione, sicurezza idraulica e tutela dei corsi d'acqua si può raggiungere mediante strumenti di programmazione partecipata tra cui emergono i cosiddetti "Contratti di Fiume".

La Legge 28 dicembre 2015, n. 221, recante "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" (c.d. "collegato ambientale" alla Legge di stabilità 2016), pubblicata nella G.U. n.28/12/2015, con l'introduzione dell'art.68 bis al Dlgs 152/06, ha stabilito che i contratti di fiume concorrono alla *"definizione e all'attuazione degli strumenti di pianificazione di distretto a livello di bacino e sottobacino idrografico, quali strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali, unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale di tali aree"*.

La Regione Campania, con Legge regionale 6 maggio 2019, n. 5, "*Disposizioni per la tutela dei corpi idrici della Campania, per la valorizzazione integrata sostenibile dei bacini e sottobacini idrografici e la diffusione dei Contratti di Fiume"*, in attuazione delle direttive 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, relativa all'azione comunitaria in materia di acque, 2007/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni, e delle direttive 43/92/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa alla strategia per l'ambiente marino, nonché della parte III del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), promuove *"l'utilizzo sostenibile delle acque interne, superficiali e sotterranee, costiere e di transizione, il recupero e il mantenimento delle condizioni di naturalità, la riqualificazione ambientale-paesaggistica e la connessa riqualificazione socioeconomica dei bacini e sottobacini idrografici in funzione del raggiungimento e del mantenimento degli obiettivi di tutela qualitativa e quantitativa delle acque, di riduzione dei rischi naturali e antropici e integrazione degli interventi per ambiti territoriali omogenei"*.

Le finalità dei CdF, perseguite attraverso l'approntamento e l'attuazione del "Piano d'Azione del Contratto", concorrono al conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale del Piano di Tutela delle Acque della Regione Campania (PTA), del Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, della Direttiva 2000/60/CE e riguardano, ***in sinergia con la riduzione e prevenzione del rischio idraulico:***

- a. la riduzione dell'inquinamento delle acque e la salvaguardia dell'ambiente acquatico e degli ecosistemi ad esso connessi;
- b. l'uso sostenibile delle risorse idriche;
- c. il riequilibrio del bilancio idrico;
- d. la riqualificazione e la valorizzazione dei sistemi ambientali e paesistici afferenti ai corpi idrici;
- e. il miglioramento della fruizione turistico-ambientale dei contesti territoriali interessati;
- f. la condivisione delle informazioni e la diffusione della cultura dell'acqua.

Il presente PRMC, per un particolare corso Fluviale afferente ad un bacino o sottobacino Idrografico, rimanda al "Piano d'Azione del Contratto" di Fiume, in linea agli obiettivi generali della Legge 221/2015 e della Legge Regionale 5/2019 per la definizione di soluzioni (preliminari, definitive ed esecutive) di reti ciclabili orientate al *miglioramento della fruizione turistico-ambientale dei contesti territoriali interessati*, in costante e prioritaria ***sinergia con la riduzione e prevenzione del rischio idraulico.***

6. Domanda di mobilità ciclistica regionale

6.1 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano

Il contesto territoriale della Regione Campania si presenta di notevole complessità, sia per le caratteristiche orografiche e morfologiche, ma anche per la sua antropizzazione, caratterizzata da zone dove prevale un'estesa area metropolitana senza soluzione di continuità e da altre dove prevale la presenza di centri di medie e piccole dimensioni, localizzati soprattutto nelle aree interne.

Dal punto di vista territoriale, la Campania ha una superficie di 13.670,95 km², è situata tra il mar Tirreno a sud-ovest e l'Appennino meridionale a nord-est, confina a nord-ovest con il Lazio, a nord con il Molise, a nord-est con la Puglia e a sud-est con la Basilicata. Oltre al capoluogo di regione, Napoli, le città capoluogo di provincia sono Avellino, Benevento, Caserta e Salerno.

Per quanto riguarda la popolazione residente (riportata nella Tabella n. 22 e nella Tabella n. 23 su dati ISTAT 2021 - 1 gennaio), la Regione Campania si colloca al terzo posto in Italia (dietro Lombardia e Lazio) e seconda per densità di popolazione, preceduta solo dalla Lombardia.

Tabella n. 22: Popolazione residente / densità abitativa (ordinamento per popolazione residente)

Regione	Residenti	Densità (ab/km ²)
Lombardia	9.966.992	418
Lazio	5.720.796	332
Campania	5.679.759	415
Veneto	4.852.453	265
Sicilia	4.840.876	187
Emilia-Romagna	4.445.549	198
Piemonte	4.273.210	168
Puglia	3.926.931	201
Toscana	3.668.333	160
Calabria	1.877.728	123
Sardegna	1.598.225	66
Liguria	1.509.805	279
Marche	1.501.406	160
Abruzzo	1.285.256	119
Friuli Venezia Giulia	1.198.753	151
Trentino-Alto Adige	1.078.460	79
Umbria	865.013	102
Basilicata	547.579	54
Molise	296.547	66
Valle d'Aosta	123.895	38

Tabella n. 23: Popolazione residente / densità abitativa (ordinamento per densità abitativa)

Regione	Residenti	Densità (ab/km ²)
Lombardia	9.966.992	418
Campania	5.679.759	415
Lazio	5.720.796	332
Liguria	1.509.805	279
Veneto	4.852.453	265
Puglia	3.926.931	201
Emilia-Romagna	4.445.549	198
Sicilia	4.840.876	187
Piemonte	4.273.210	168
Toscana	3.668.333	160
Marche	1.501.406	160
Friuli Venezia Giulia	1.198.753	151
Calabria	1.877.728	123
Abruzzo	1.285.256	119
Umbria	865.013	102
Trentino-Alto Adige	1.078.460	79
Sardegna	1.598.225	66
Molise	296.547	66
Basilicata	547.579	54
Valle d'Aosta	123.895	38

6.2 Mobilità Ciclistica

Dalla lettura dei dati ISTAT¹⁹ è possibile, mediante l'indagine campionaria multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana", facente parte di un sistema integrato di indagini sociali Istat avviato a partire dal 1993 (dal 2005 l'indagine viene condotta ogni anno nel mese di febbraio), conoscere le abitudini dei cittadini e delle criticità che affrontano quotidianamente. L'indagine rientra tra quelle comprese nel Programma Statistico Nazionale, che raccoglie l'insieme delle rilevazioni statistiche di base ed ausilio per le scelte e gli indirizzi di Governo.

In particolare, per la mobilità ciclistica sono stati analizzati i dati relativi a due ambiti specifici: gli spostamenti casa/scuola e gli spostamenti casa/lavoro.

Nella Tabella n. 24 vengono riportati i dati estratti dal data base I.stat dal 2011 al 2021 in riferimento agli aspetti della vita quotidiana per gli spostamenti verso Scuola, mettendo a confronto la Regione Campania con la circoscrizione statistica Sud Italia²⁰ ed Isole. Nella Tabella n. 25 vengono riportati i dati nello stesso intervallo di osservazione per le Circoscrizioni statistiche Nord est, Nord ovest, Centro.

Nella Tabella n. 26 sono stati riportati i dati estratti dal data base I.stat dal 2011 al 2021 in riferimento agli aspetti della vita quotidiana per gli spostamenti verso il luogo di lavoro, mettendo a confronto la Regione Campania con la circoscrizione statistica Sud Italia ed Isole. Nella Tabella n. 27 vengono riportati i dati nello stesso intervallo di osservazione per le Circoscrizioni statistiche Nord est, Nord ovest, Centro.

Nella Figura n. 22 sono stati analizzati i dati in riferimento agli aspetti della vita quotidiana per gli spostamenti verso Scuola della Regione Campania negli anni 2011/2021. Sono messi a confronto gli spostamenti che utilizzano come mezzo di trasporto la bicicletta, gli spostamenti pedonali e quelli con un mezzo di trasporto (pubblico e/o privato). Nella Figura n. 23 sono analizzati con il medesimo criterio i dati in riferimento agli aspetti della vita quotidiana per gli spostamenti verso Scuola nelle regioni Sud Italia negli anni 2011/2021.

¹⁹ I.stat = indagine multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana - parte generale.

²⁰ Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria

Nella Figura n. 24 e nella Figura n. 22 sono stati analizzati i dati in riferimento agli aspetti della vita quotidiana per gli spostamenti verso il luogo di lavoro della Regione Campania negli anni 2011/2021. Sono messi a confronto gli spostamenti che utilizzano come mezzo di trasporto la bicicletta, gli spostamenti pedonali e quelli con un mezzo di trasporto (pubblico e/o privato). Nella Figura n. 25 sono analizzati con il medesimo criterio i dati in riferimento agli aspetti della vita quotidiana per gli spostamenti verso il luogo di lavoro nelle regioni Sud Italia negli anni 2011/2021.

Tabella n. 24: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola – Regione Campania – Sud – Isole²¹

Anno	Territorio	Piedi o mezzi di trasporto		Tipologia di mezzo di trasporto								
		% spost. a piedi	% uso mezzi di trasporto	% treno	% tram, bus	% metropolitana	% pullman, corriera	% pullman aziendale	% auto privata (come conducente)	% auto privata (come passeggero)	% motocicletta, ciclomotore	% bicicletta
2011	Campania	35,4	63,8	8,5	7,5	4,7	12,4	8,9	3,2	27,3	1,2	0
2012	Campania	36,1	63,6	6,7	10,8	5	13,8	5,7	2,5	28,9	0,9	0
2013	Campania	40,8	58,7	7,1	8,3	5,4	9,6	5,9	2,2	28	0,4	0,1
2014	Campania	40,3	59,1	6	8,9	5,6	9,5	4	3,7	28,3	0,9	0,4
2015	Campania	34,5	64,8	5,5	8,8	3,6	10,6	5,3	3,8	32,1	1,2	0,1
2016	Campania	39,4	59,4	7	7,8	5,7	10,5	3,4	3,1	31,2	1,2	0,3
2017	Campania	34,4	65	5,1	9,4	5,3	12	3,9	4,8	33,1	1,2	1,6
2018	Campania	33,8	65	8,7	9,3	3,8	10,8	5,5	3,9	35,1	0,8	0
2019	Campania	36,1	63,9	8	7	5,5	10,6	3,4	3,4	34,4	1,2	0
2020	Campania	37,6	62,4	10,4	5,3	5,9	8,5	1,7	5,2	33,2	1,6	0
2021	Campania	34,3	65,7	6,7	6,4	4,9	6,4	2,5	4	38,7	0,8	0,4
2011	Sud	33	66,3	6,7	9,9	3	13,6	6,8	4	30	0,9	0,3
2012	Sud	34,4	65,1	5,5	9,7	2,8	14	6	4,1	31	1,3	0,3
2013	Sud	36,6	62,9	5,8	9	2,9	12,6	5,8	3,6	29,3	0,5	0,7
2014	Sud	35	64,2	5,2	9,6	3,3	12,2	4,4	4,5	32	0,8	0,6
2015	Sud	32,3	67,1	5,7	9,1	1,9	12,2	5,4	4,3	34,4	1	0,6
2016	Sud	34,8	64,3	5,1	10,4	3	12,3	4,2	3,6	34,2	0,9	0,3
2017	Sud	31,7	67,6	5,3	10	2,8	13,3	4,6	4,8	34,8	1	1,6
2018	Sud	32,4	66,4	7,1	9,4	2,1	11,8	4,9	4	36,1	0,8	0,6
2019	Sud	32,3	67,7	5,6	9,9	3,2	12,5	4,2	3,7	34,8	0,7	0,6
2020	Sud	34,8	65,2	6,9	7,4	3,2	10,2	2,1	4,7	35,9	0,9	0,2
2021	Sud	33,1	66,9	5,4	6,3	2,8	9,4	4,8	3,8	37,5	0,8	0,7
2011	Isole	32,8	66,1	1,6	10,2	0,4	7,9	3	5	40	4,2	0,5
2012	Isole	31,5	67,1	1,5	9,4	0,7	10,7	4,3	5,1	36,8	3,6	0,4
2013	Isole	31,9	67,2	2,2	12,5	0,6	14,1	1,9	3,5	36,3	3,6	1,4
2014	Isole	30,8	68,3	1,6	9,4	0,5	10,8	3,7	4,2	39,4	3,5	0,2
2015	Isole	29	70,7	1,8	9,9	0,8	11,3	4,2	4,1	42,9	2,5	0,2
2016	Isole	33,5	65,5	1	12,5	1,1	9,7	2,2	5,1	34,2	4,1	0,3
2017	Isole	30,9	68,7	1,4	8,7	0,3	9,2	4	5,3	43,4	4	1,6
2018	Isole	29,9	69,6	1,2	9,9	1,3	11,9	2	4	42,7	4,1	0,8
2019	Isole	28,7	71,3	1,8	11,6	1,9	9,4	3,1	4,1	42,4	2	0,4
2020	Isole	34,1	65,9	3	9,8	1,3	12,2	2,9	5,6	37,6	1,5	0,3
2021	Isole	34,4	65,6	2,5	6,2	0,5	7,4	1,9	3	43,2	3,8	0,4

²¹ Dati I.stat. Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all'università, per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato. Misura: per 100 persone con le stesse caratteristiche.

Tabella n. 25: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola –Nord est, Nord ovest, Centro²²

Anno	Territorio	Piedi o mezzi di trasporto		Tipologia di mezzo di trasporto								
		% spost. a piedi	% uso mezzi di trasporto	% treno	% tram, bus	% metropolitana	% pullman, corriera	% pullman aziendale	% auto privata (come conducente)	% auto privata (come passeggero)	% motocicletta, ciclomotore	% bicicletta
2011	Nord-est	19,4	80,3	5,5	12,9	0,1	13,1	6,2	5,5	40,9	2,3	7,3
2012	Nord-est	21	78,7	6,5	11,7	0,5	14,6	6,4	5,1	36,8	1,8	9,8
2013	Nord-est	23,8	76,1	6	11	0,2	13,2	6,3	5,3	37,4	2	6,9
2014	Nord-est	20,4	79,4	5,5	11,9	0,4	13,1	6,3	4,8	39,2	1,7	9,1
2015	Nord-est	18,7	80,9	6,1	11,5	0,4	14,6	7	4,4	40,4	1,4	7,6
2016	Nord-est	20,2	79,5	7	14,5	0,3	13,7	5,2	5	37,7	1,4	7,6
2017	Nord-est	22,3	77,3	6,7	13,6	0,4	13,8	5,2	4,8	40	1,6	6,5
2018	Nord-est	23	76,7	6,3	12,9	0,4	15,3	6,5	5	39	1,1	6,8
2019	Nord-est	22,4	77,6	6,8	14,2	0,2	14,1	4,8	4,4	39,2	0,8	6,8
2020	Nord-est	26,7	73,3	6,4	14,1	0,4	15,3	4,4	4,8	34	1,3	5,6
2021	Nord-est	23	77	5,8	13,4	0,1	11,5	5,5	3,3	41,7	1,7	6,7
2011	Nord-ovest	25,7	74	7,9	13,7	5,9	12,4	5	4,1	34,7	1,8	3,3
2012	Nord-ovest	28,2	71,5	6,3	13,7	6,5	11,4	4,7	4,4	34,9	2,1	3,1
2013	Nord-ovest	27,9	71,8	7,4	13,2	7,1	11	4,9	4,5	35,2	2,3	2,5
2014	Nord-ovest	27,6	72,2	8,7	13	5,2	11,8	4,7	4,7	35,3	1,7	3,8
2015	Nord-ovest	24,8	75	8,6	12,4	7,1	12,1	4,7	4,6	39,2	1,7	2
2016	Nord-ovest	23,6	75,8	7,4	12,8	6	11,5	4,4	5,1	39,2	1,4	2,6
2017	Nord-ovest	28,5	70,9	7,1	13	6,8	14,2	5,1	3,8	34,6	1,7	2,2
2018	Nord-ovest	27,7	71,9	8,5	13	8,2	12,7	3,4	4,9	37,5	1,2	2,9
2019	Nord-ovest	28,3	71,7	8	14	6,9	11,6	3,5	4,8	34,9	1,4	1,8
2020	Nord-ovest	32	68	6,3	13,1	6,2	12	3,2	4,5	32,4	1,6	3,3
2021	Nord-ovest	32,5	67,5	6,4	8,6	5	11	2,6	4	38	1,6	3,5
2011	Centro	17,9	81,5	6,6	15,1	3,8	9,4	6,8	8	41,6	4,8	1,1
2012	Centro	22,1	77,4	5	14,8	3,9	10,5	6,8	6,4	36,2	4,3	1,4
2013	Centro	21,8	77,8	6,7	16,9	4,7	7,7	6,7	6,7	40	2,2	1
2014	Centro	22	77,1	6,8	15,3	4,6	9,9	7,8	5,4	37,3	3,4	0,9
2015	Centro	22,1	77,2	6,8	16,9	4,9	7,2	4,2	6,7	42,3	2,6	1,6
2016	Centro	22,6	77,2	6,8	15,7	4,5	7,1	6,9	5,2	40	3,4	1
2017	Centro	26,4	73,1	7,1	16	6,1	8,9	6,1	6,8	36,2	2,7	1,5
2018	Centro	24,7	74,9	6,3	15,2	5,6	8,3	5,4	6,1	39,4	2,3	1,8
2019	Centro	24,8	75,2	6,7	15,1	6,5	9,3	3,6	6,3	36,9	2,4	1,6
2020	Centro	24,6	75,4	5,1	16,8	4,3	8,7	4,1	6,4	36,6	3,3	1,6
2021	Centro	27,1	72,9	5,8	11,9	4,1	7	3,9	6	42	3,2	0,9

²² Dati I.stat. Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all'università, per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato. Misura: per 100 persone con le stesse caratteristiche

Tabella n. 26: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro – Regione Campania – Sud, Isole²³

Anno	Territorio	Piedi o mezzi di trasporto		Tipologia di mezzo di trasporto									
		% spost. a piedi	% uso mezzi di trasporto	% treno	% tram, bus	% metropolitana	% pullman, corriera	% pullman aziendale	% auto privata (come conducente)	% auto privata (come passeggero)	% motocicletta, ciclomotore	% bicicletta	
2011	Campania	18,6	80,4	3,4	4,4	3,5	2,8	0,8	61,5	8,4	2,6	0,5	
2012	Campania	18,1	80,9	2,7	4	2,5	2,4	0,4	62,6	8	2,4	0,4	
2013	Campania	18,4	80,8	3,1	5	3,3	1,3	0,9	62,2	7,6	2,5	1	
2014	Campania	17,6	80,5	3,5	4,1	3,6	1,9	0,7	59,4	9,3	2,1	0,8	
2015	Campania	20,1	78,9	3,9	3,9	3,8	3,1	0,7	57,8	6,9	2,6	1,1	
2016	Campania	17,5	81	3,6	4,8	3,7	2,2	0,5	62	8,9	1,6	1,1	
2017	Campania	18,2	80,1	2,7	3,9	2,8	3,7	0,6	63,5	7,6	2,7	0,8	
2018	Campania	17,4	80,6	4,9	4,5	3	2,1	0,6	63,2	8,8	2,5	1,1	
2019	Campania	17,1	82,9	3,8	3,5	2,7	1,6	0,2	64,3	7,2	5,1	1	
2020	Campania	20,3	79,7	4,5	3,2	2,5	1,6	0,1	63,3	6,4	4,2	0,6	
2021	Campania	17,2	82,8	2,3	3,7	3,3	1	0,4	65,5	6,4	3,8	1,4	
2011	Sud	16,2	82,9	2,1	3,1	1,7	3,2	1,2	66,9	9	1,9	0,8	
2012	Sud	17,3	81,9	2,2	2,7	1,2	2,7	0,6	66,7	8,2	1,5	0,9	
2013	Sud	17,2	82,1	2,5	3,2	1,6	2,3	1,5	65,9	8,2	1,4	1	
2014	Sud	15,6	83,4	2,4	2,9	1,8	2,5	0,8	66,6	8,9	1,4	0,8	
2015	Sud	17,5	81,3	2,6	2,9	1,7	3,1	0,8	64,2	7,9	1,5	1	
2016	Sud	15,7	83,4	2,7	3,2	1,9	2,8	0,9	67,8	9,3	1,4	1,5	
2017	Sud	16,6	82,1	2,3	3,1	1,5	3,2	0,6	67,7	8	1,7	1,1	
2018	Sud	16,1	82,3	2,8	3,1	1,6	2,3	0,9	67,9	9,3	1,8	1,3	
2019	Sud	14,8	85,2	2,4	2,8	1,5	2,3	0,5	68,1	8,2	2,7	1,3	
2020	Sud	16,7	83,3	2,5	2,5	1,4	1,9	0,5	67,4	8,3	2,6	1,3	
2021	Sud	16,2	83,8	1,8	2,5	1,6	1,6	0,4	70	6,7	2,2	1,2	
2011	Isole	11,4	88,2	1,2	2,5	0,3	1,8	0,5	73,1	10	5,2	0,5	
2012	Isole	15,7	83,6	0,8	2,6	0,2	1,2	0,2	70,7	6,4	5	0,5	
2013	Isole	13,5	85,8	1	2,9	0,4	1,4	0,7	70,4	8,1	4	0,8	
2014	Isole	14,2	84,8	1	4,1	0,6	1,3	0,3	71,1	6,9	5	1	
2015	Isole	14,9	83,1	0,8	3,7	0,4	1,6	0,5	69,7	7,3	3,3	0,7	
2016	Isole	13,1	85,9	0,8	3,4	0,9	1,4	0,6	71,4	7,9	4	1	
2017	Isole	13,5	85,5	1,2	3,8	0,6	1,7	0,5	72	7,8	4,4	1,4	
2018	Isole	14,7	84,1	1	3,6	1,1	1,4	0,1	69,9	7,5	5,6	1,1	
2019	Isole	13,4	86,6	0,9	3,5	1,3	1,3	0,3	72,4	6,5	5	1,3	
2020	Isole	13,8	86,2	0,9	1,5	0,4	0,7	0,6	71,5	6,8	4,1	1,2	
2021	Isole	12,1	87,9	0,8	2	0,5	1,1	0,3	72,3	8,5	5	2	

Tabella n. 27: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro –Nord est, Nord ovest, Centro²⁴

Anno	Territorio	Piedi o mezzi di trasporto		Tipologia di mezzo di trasporto									
		% spost. a piedi	% uso mezzi di trasporto	% treno	% tram, bus	% metropolitana	% pullman, corriera	% pullman aziendale	% auto privata (come conducente)	% auto privata (come passeggero)	% motocicletta, ciclomotore	% bicicletta	
2011	Centro	9,4	90,2	4	7,3	4,2	1,4	0,4	71	5	6	1,6	
2012	Centro	9,1	90,3	4,3	7	4,5	1,6	0,4	70,6	4,4	5,5	2	
2013	Centro	9	90,3	5,2	8,3	5,1	2	0,7	69,2	5	5,3	2,5	
2014	Centro	9,1	89,9	4,6	8,2	4,7	1,7	0,6	68,7	4,9	5,7	2,2	
2015	Centro	11	88,2	4,3	8,3	4,9	1,7	0,3	67,9	4,9	6,2	2,2	
2016	Centro	9,6	89,7	5,2	8	5,1	1,4	0,3	68,8	4,6	5,7	1,9	
2017	Centro	11	87,9	4,5	7,3	4,9	2	0,5	69,2	6,1	5,9	3,7	
2018	Centro	10,5	87,8	5,4	7,4	5,1	1,9	0,2	69,3	4,3	5,1	2,8	
2019	Centro	11,1	88,9	3,8	7,4	4,8	1,6	0,5	68,8	4,5	4,2	2,4	
2020	Centro	10,1	89,9	3,6	6,1	5,9	1,7	0,6	72,6	3,9	5,3	1,9	
2021	Centro	10,6	89,4	4,1	4,8	4,6	1,1	0,2	70,8	4,8	5,4	2	
2011	Nord-est	10,6	89,1	1,5	3,3	0,2	1,5	0,4	73,7	3,6	3	7,3	
2012	Nord-est	9,1	90,4	1,8	3,5	0,1	2	0,6	73	3,3	3,5	7,5	
2013	Nord-est	8,7	91,2	2,6	4,6	0,2	1,4	0,3	73,8	4,1	3,4	7,5	
2014	Nord-est	9,4	90,1	2,4	4,2	0,1	2,1	0,3	71,1	3,4	3,7	9,2	
2015	Nord-est	9	90,3	2	3,5	0,1	1,8	0,5	73,7	3,8	3,1	7,6	
2016	Nord-est	9,1	90,6	2	3,8	0,1	1,5	0,4	72,3	4,8	3,1	7,5	
2017	Nord-est	10,2	89,2	2,9	4	0,2	2	0,5	73,2	3,1	3,4	8,3	
2018	Nord-est	11	88,3	2,7	4,2	0,3	1,6	0,5	73,9	4,1	3,6	7,5	
2019	Nord-est	10,4	89,6	2,1	3,1	0,2	1,2	0,2	74	4,6	2,5	6,5	
2020	Nord-est	9,2	90,8	1,9	3,3	0,1	1,1	0,1	75,5	3,9	3,1	5,9	
2021	Nord-est	9,3	90,7	1,9	2,6	0,1	1,3	0,2	76,6	3,5	3	6,3	
2011	Nord-ovest	11,8	87,6	3,7	6,5	5,1	2,7	0,4	67,9	3,9	5	3,5	
2012	Nord-ovest	10,1	89,1	4,3	6,6	5,8	2,2	0,5	67,5	4,4	4,8	5,5	
2013	Nord-ovest	10,9	88,4	5	8,3	6,6	2,1	0,6	66,9	4	3,6	4,6	
2014	Nord-ovest	10,3	88,9	4,7	7,2	6	1,6	0,5	66,3	4,1	5	5	
2015	Nord-ovest	10	89,4	4,1	6,3	4,9	2,1	0,3	68,5	4,6	5,1	3,8	
2016	Nord-ovest	11,4	87,9	3,7	6,8	6	2,7	0,2	66,4	4,4	3,7	4,5	
2017	Nord-ovest	10,7	87,5	4,8	6,9	6,9	2,5	0,4	66,4	4,5	5,4	4,2	
2018	Nord-ovest	11,8	87,3	6,3	7	8,6	2,4	0,4	66	4,6	3,9	4,5	
2019	Nord-ovest	11,5	88,5	5,1	6,3	6,3	1,7	0,3	67,3	5,3	3,6	3,6	
2020	Nord-ovest	10,8	89,2	4,8	6,5	7,6	2,1	0,2	67,7	3,8	3,8	3,8	
2021	Nord-ovest	13,3	86,7	3,3	4,7	4,7	1,3	0,2	69,1	3,5	3,8	3,9	

²³ Dati I.stat. Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare a lavoro per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato. Misura: per 100 persone con le stesse caratteristiche

²⁴ Dati I.stat. Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare a lavoro per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato. Misura: per 100 persone con le stesse caratteristiche

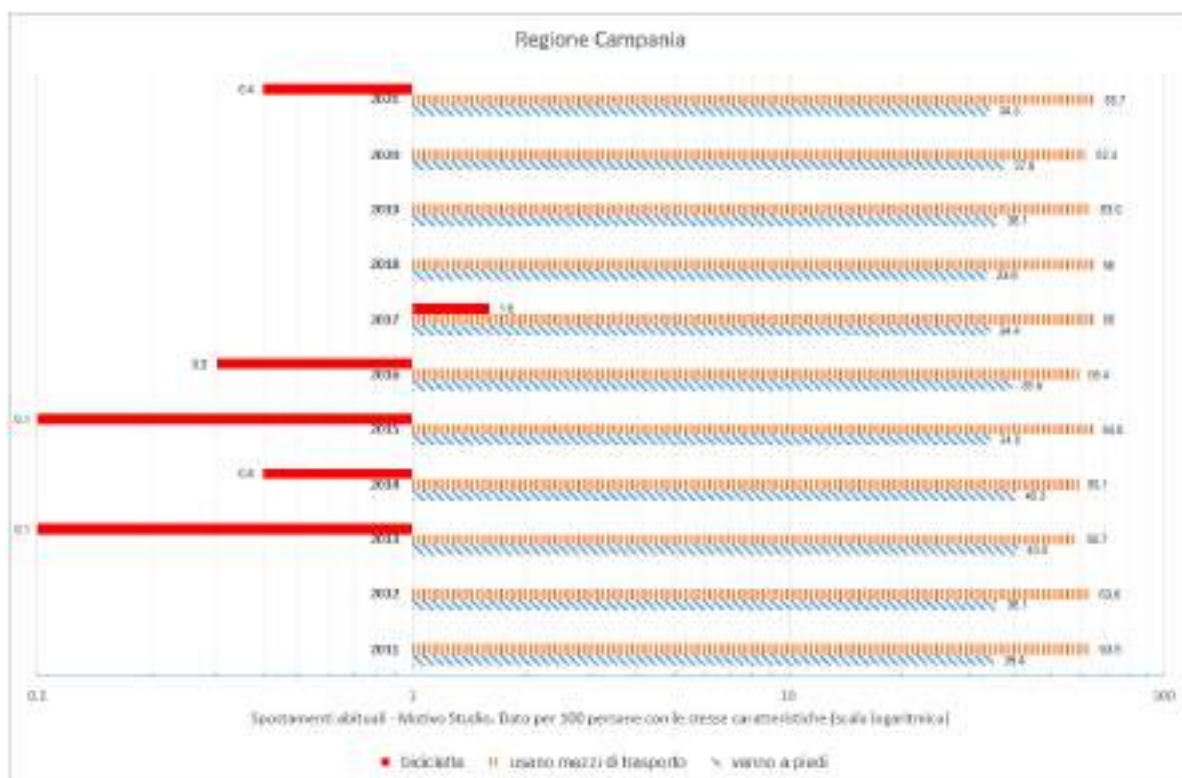


Figura n. 22: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola – Regione Campania



Figura n. 23: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso scuola – Sud Italia

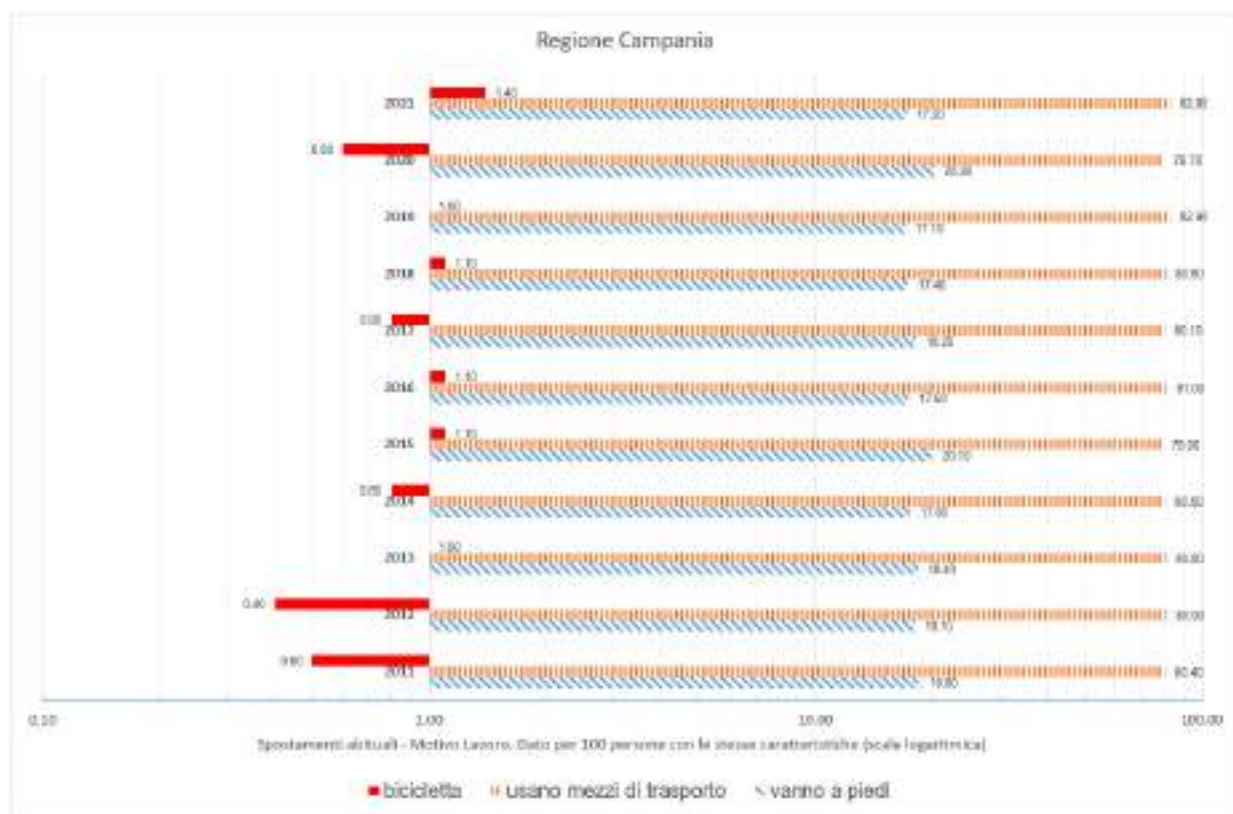


Figura n. 24: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro – Regione Campania

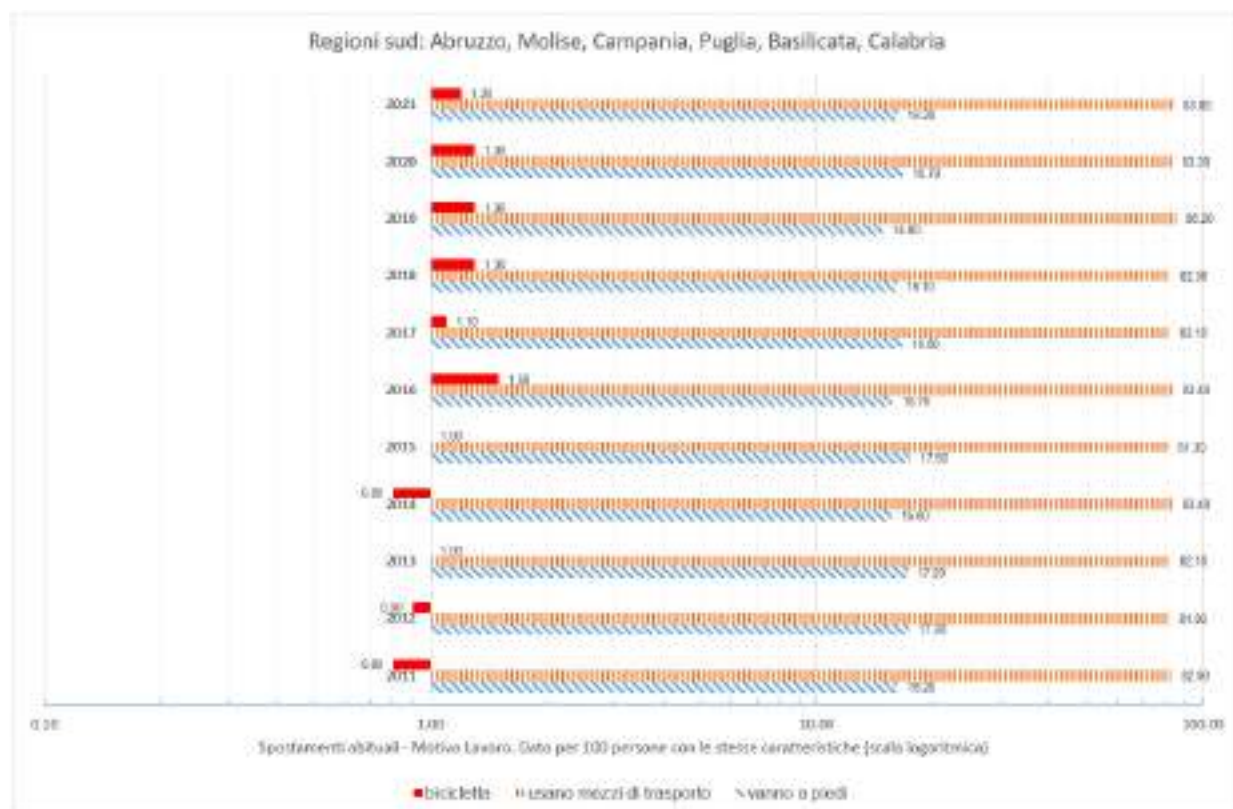


Figura n. 25: Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti percentuali verso lavoro – Sud Italia

Per quanto riguarda la mobilità non sistemata, dati specificamente riferiti al cicloturismo in Italia sono forniti dal "II rapporto ISNART - Legambiente - Bike Summit 2020". I dati elaborati a cavallo tra il 2019 ed il 2020, nonostante le

limitazioni prodotte dalla pandemia di COVID-19²⁵ nel periodo di osservazione estivo, rappresentano per la domanda di turismo interno, soprattutto per la modalità di spostamento con bicicletta una indicazione sui luoghi che generano una maggiore attrattività.

L'universo oggetto dell'indagine ISNART è un utente del mezzo bicicletta, che comprende: 1) il ciclista che considera la bici un vero e proprio mezzo di locomozione per vivere la vacanza in una determinata destinazione; 2) il ciclista per il quale l'uso della bici non è il fine del viaggio ma un mezzo per svolgere un'attività fisica e sportiva, per effettuare escursioni, etc. In base a tale definizione, nel 2019 il cicloturismo ha generato circa 55 milioni di pernottamenti (6,1% dei totali registrati in Italia). La maggioranza dei cicloturisti hanno provenienza straniera (63%). La spesa totale, che include sia italiani che stranieri, si attesta sui 4,6 miliardi di euro.

Dal punto di vista della distribuzione, il cicloturismo è un fenomeno che riguarda sostanzialmente l'area settentrionale dell'Italia, nonostante una leggera inversione di tendenza si cominci a manifestare per le Regioni del Sud Italia. Le regioni Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna rappresentano il punto di origine di circa il 50% del movimento cicloturistico italiano, seguite dalle regioni Toscana e Piemonte. Le regioni del Sud Italia si collocano a metà della graduatoria nazionale, ovvero regione Campania, Calabria e Sicilia, che manifestano meno del 10% del movimento nazionale legato al cicloturismo.

Anche l'origine dei flussi internazionali appare molto concentrata. I cicloturisti stranieri provengono soprattutto dalle nazioni più vicine, i cui residenti sono favoriti dalla ridotta distanza: la sola Germania rappresenta oltre un quarto del movimento cicloturistico d'oltralpe; con Austria e Francia si arriva praticamente al 60% del totale dei flussi d'ingresso in Italia.

I cicloturisti che scelgono di trascorrere le loro vacanze in Italia scelgono prevalentemente le Regioni del Nord Italia, che offrono piste ciclabili dedicate con numerosi servizi accessori.

²⁵ Secondo dati riferiti allo scenario Europeo, precedenti alla pandemia (2012), il cicloturismo ha contato oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti per un valore totale di 44 miliardi di euro (www.mit.gov.it).

7. Quadro di riferimento

L'elaborazione del PRMC all'interno del quadro territoriale di riferimento deve confrontarsi con la complessità, non solo in virtù delle particolarità orografiche e morfologiche del territorio, ma anche e soprattutto per le caratteristiche urbanistiche della Campania. La Regione presenta un'estesa e densa area metropolitana, contornata da centri di medie e piccole dimensioni, con aree interne a bassa densità abitativa, con la compresenza di contesti antropizzati e luoghi di eccezionale bellezza. Il disegno del territorio è fortemente segnato dall'armatura degli insediamenti e dalla rete infrastrutturale dei trasporti, in particolare la rete stradale storica e quella di realizzazione recente.

La Campania, come analizzato nel **capitolo 3** e nel **capitolo 5**, pur presentando una molteplicità di percorsi ciclabili di livello Europeo e Nazionale, nella maggior parte dei casi utilizzabili in sede promiscua con altre componenti del trasporto (EV_05, EV_07, BI_01, BI_03, BI_08, BI_10 e BI_11) ed una diffusa offerta di attrattori legati alla "mobilità dolce", presenta ancora un basso dato di utilizzo del modo di trasporto cicloviario, come evidenzia l'analisi della domanda riportata al **capitolo 6**. L'analisi della Domanda contenuta nella prima parte del capitolo 6, disponibile in una sequenza temporale decennale è -in verità- un dato parziale relativo agli spostamenti sistematici per motivi studio e lavoro ma anche il dato disponibile (non in sequenza temporale e confrontabile con gli spostamenti sistematici) nel rapporto ISNART – Legambiente conferma che in Regione Campania gli spostamenti ciclistici nel settore turistico sono modesti rispetto a quelli effettuati mediante i sistemi di trasporto individuali motorizzati (pubblici e privati).

Il resoconto, d'altra parte, della Pianificazione Urbanistica e territoriale svolta nel **capitolo 4** mostra una disomogeneità nella indicazione degli obiettivi relativi al settore della mobilità ciclistica, probabilmente in mancanza di un quadro unitario di riferimento rispetto al quale orientare le scelte di Piano ed i relativi investimenti. Il fattore finanziario ha -di fatto- un ruolo importante soprattutto nei casi in cui, per particolari conformazioni territoriali e per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, l'Ente ha necessità di programmare investimenti che presentano costi significativi, sia nella realizzazione che nella successiva gestione/manutenzione dell'infrastruttura cicloviaria.

Alla luce delle precedenti considerazioni risulta necessario approfondire l'analisi del quadro di riferimento per ricavare indicazioni appropriate per la successiva fase di Progetto. L'analisi SWOT è indicata in questo contesto per valutare i punti di forza (Strengths), le debolezze (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) che possono essere dedotte dalle Analisi condotte. I vantaggi di questo tipo di analisi si possono sintetizzare in tre punti:

- puntuale indicazione delle strategie, in base all'analisi del contesto con la preliminare raccolta di dati e da una loro interpretazione;
- maggiore efficacia delle soluzioni, generata dal raffronto tra le necessità evidenziate e le strategie adottate;
- maggiore consenso sulle strategie introdotte, in quanto l'analisi muove dal coinvolgimento dei soggetti interessati (attività di concertazione).

7.1 Analisi SWOT: Punti di forza e debolezza

Nel seguito si riportano rispetto al sistema cicloviario regionale i punti di forza, di debolezza dell'ambiente cosiddetto "interno", le minacce e le opportunità riguardo le condizioni "esterne".

7.1.1 Punti di forza

- Compatibilità con l'ambiente: la bicicletta è un modo di trasporto che non produce emissioni, permette una percezione approfondita del paesaggio e dell'ambiente e rende possibile la fruizione di particolari contesti naturalistici;
- Diffuso sistema di attrattori presenti sul territorio regionale e buon livello di dettaglio raggiunto nella definizione degli Itinerari Europei e Nazionali;
- Basso consumo di spazio e di suolo rispetto a modalità di trasporto alternative;
- Relativa facilità d'inserimento infrastrutturale e funzionale, per effetto di una nuova redistribuzione e/o riequilibrio e/o riuso di spazi disponibili;
- Integrazione multimodale per effetto della possibilità con cui può, in generale, connettersi con gli altri modi di trasporto;
- Potenzialità di uso da parte di diverse fasce di età (adulti, giovani, bambini) e per diverse motivazioni (sport, turismo, studio, lavoro, svago, etc.);
- Generatore di effetti positivi sulla salute e sul benessere fisico, mentale e sociale degli individui;
- Compatibilità con contesti urbanistici di tipo storico, attraverso l'implementazione di idonei sistemi di accessibilità;

- Fattore di accrescimento della qualità della vita, sia a livello urbano che territoriale;
- Forte integrazione con le politiche di riqualificazione e rigenerazione locale, urbana, e territoriale;
- Forte integrazione con le politiche di sviluppo locale legate al turismo, al tempo libero ed al commercio, sia in realtà ad elevata densità (centrali) che in quelle a bassa densità (marginali).

7.1.2 Punti di debolezza

- Mancanza di connessione del sistema della rete ciclabile. Il sistema è caratterizzato: 1) a livello locale: da singole opere con bassi livelli di interazione ed interscambio; 2) a livello sovraordinato: le direttrici Europee e Nazionali attraversano prevalentemente in senso longitudinale il territorio regionale (per la necessità di mettere in connessione le Regioni circostanti) lasciando aperta la questione dello scambio tra varie aree geografiche all'interno dello stesso territorio Regionale;
- Mancanza di un quadro di riferimento e guida per gli Enti Locali nella predisposizione di una rete integrata di percorsi ciclabili che possa essere considerata: 1) a servizio delle direttrici europee e nazionali; 2) rete capace di offrire una offerta tra le possibili alternative di attrazione diffuse sul territorio regionale;
- Scarso coordinamento delle varie Amministrazioni Locali e dei diversi operatori economici in relazione ai percorsi sovraordinati che attraversano le varie Province della Campania;
- Scarsa manutenzione e sicurezza dei percorsi Ciclabili esistenti a livello locale, fattore che scoraggia l'uso delle infrastrutture, spesso proprio quelle dedicate ai percorsi ciclistici;
- Scarsa attenzione nella connessione con le diverse modalità di trasporto, in termini di sicurezza dell'utente ed in termini di offerta integrata (infrastrutture di trasporto, assistenza all'utenza, etc.);
- Carenza di azioni promozionali integrate ed uniformi sul territorio della Regione ed informazioni dedicate all'utenza della rete cicloviaria;
- Carenza di strutture attrezzate: si registra un basso livello di diffusione di infrastrutture dedicate e di servizi ad esse connessi, mancando in tal modo la possibilità di esercitare un impulso efficace alla azioni promozionali.

7.1.3 Minacce

- Perdurare dei fattori che tengono lontano gli utenti potenziali dal mezzo ciclistico a vantaggio del trasporto motorizzato tradizionale;
- Incremento dell'uso del mezzo privato automobilistico negli spostamenti giornalieri;
- Crescita della congestione veicolare, con conseguente aumento dei costi generalizzati di trasporto e disincentivo all'utilizzo del mezzo ciclistico in condizioni di sicurezza;
- Depauperamento delle infrastrutture cicloviarie disponibili per bassa utilizzazione;
- Perdita di competitività economica dei centri storici, delle zone commerciali e di contesti paesisticamente pregevoli ma non serviti da idonei sistemi di mobilità alternativa (ciclistica e pedonale);
- Aumento di emissioni;
- Incremento del numero di incidenti;
- Incremento delle spese per la salute di cittadini.

7.1.4 Opportunità

- Segmento della popolazione ciclo-attiva potenzialmente vasto;
- Esperienze e buone pratiche a livello internazionale e nazionale sugli effetti positivi ed i vantaggi raggiunti attraverso l'attivazione di politiche di sviluppo della mobilità sostenibile e ciclistica.
- Crescita dell'offerta di biciclette, anche con innovativi sistemi di trazione assistita;
- Crescita del segmento di turismo attivo e del cicloturismo a livello europeo e nazionale;
- Rinnovato interesse della popolazione per l'uso della bicicletta e per stili di vita più sostenibili, sani e rispettosi dell'ambiente;
- Coinvolgimento della popolazione nello sviluppo di sistemi di mobilità ciclistica;
- Presenza di numerose e qualificate associazioni (FIAB ed ECF) di promozione dell'uso della bicicletta;
- Disponibilità di risorse comunitarie, nazionali e regionali per la mobilità sostenibile, la ciclabilità ed il cicloturismo;
- Esistenza di metodologie e tecniche operative (manualistica), utili a pianificare, progettare e realizzare un sistema di mobilità ciclistica di buona qualità infrastrutturale, gestionale e informativa/comunicativa;
- Governi e Istituzioni pubbliche europee, nazionali e regionali sensibili allo sviluppo di politiche di promozione della mobilità ciclistica.

7.2 Analisi degli Strumenti di Pianificazione

Dall'esame dei vari strumenti di Pianificazione e Coordinamento Provinciale non si riscontra una omogenea indicazione rispetto alle reti Cicloviarie ed alla questione della mobilità Ciclistica in generale. Nella formazione ed adeguamento dei Piani di Coordinamento e dei Piani Urbanistici, per agevolare l'accessibilità ai nodi del trasporto pubblico, ai servizi e ai luoghi di attrazione - mettendo a sistema le reti ciclabili sovraordinate con le direttrici indicate dal PRMC **nel capitolo 8** - sono state indicate delle strategie di azione nel **capitolo 11**, in linea ai contenuti minimi di un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, come indicati dalla Legge n. 2/2018²⁶.

Il tema della mobilità ciclistica presenta significative relazioni con la pianificazione paesistica, relazioni rese possibili, come già anticipato nei capitoli precedenti da una normativa "pro" pianificazione ciclabile all'interno delle aree protette, fornendo al tempo stesso indicazioni per le varie forme di valorizzazione dei luoghi e percorsi di interesse paesistico. A tale proposito devono essere promossi, con maggior forza, interventi destinati alla messa in rete di piste ciclabili con valenza ricreativo-ambientale. L'adeguamento della pianificazione provinciale renderà possibile una maggiore definizione del sistema di mobilità ciclistica diffusa a livello regionale in cui saranno individuati i percorsi ciclabili (intesi come una successione di varie infrastrutture idonee ad essere percorse in sicurezza e comfort dalle biciclette) e le componenti del sistema che, in una configurazione a rete, consentano a chi usa la bicicletta, di viaggiare su tutto il territorio della Campania.

7.3 Analisi dei collegamenti ciclabili esistenti

La rete dei collegamenti ciclabili negli ultimi anni risulta realizzata, nella maggior parte dei casi, su iniziativa degli Enti Locali. Si tratta, in qualche caso, di percorsi Ciclabili di interesse ed ambito locale che non presentano opportuna integrazione con le reti sovraordinate. Si citano, per esempio:

- 1) pista ciclopedonale Benevento Vitulano "Paesaggi Sanniti", con lunghezza di circa 7 km, realizzata attraverso il recupero di un tratto di ferrovia oggetto di variante di tracciato sulla linea Foggia-Caserta;
- 2) litoranea di Salerno, con lunghezza di circa 39 km, parte da Salerno e attraversa Pontecagnano, Eboli e Capaccio. L'itinerario ciclabile ha necessità di interventi di manutenzione;
- 3) pista ciclabile Napoli, via Marina, Fuorigrotta.

Le principali criticità emerse dall'analisi SWOT, insieme alla costruzione di un primo data base degli interventi realizzati ed in corso di realizzazione, ha evidenziato la mancanza di:

Aspetti di programmazione

- 1) coordinamento e di un quadro di riferimento per gli Enti Locali nella costruzione di una rete integrata di percorsi Ciclabili

Aspetti Infrastrutturali rispetto alle scelte di progetto

- 2) connessione del sistema ciclabile, rispetto ai vari ambiti di attrazione ed al sistema degli attrattori di interesse regionale;
- 3) connessione con altre modalità di trasporto ed assenza di strutture attrezzate dedicate ai fruitori delle piste ciclabili;

Aspetti gestionali e promozionali

- 4) Scarsa manutenzione dei percorsi Ciclabili esistenti e contestuale diminuzione delle condizioni di sicurezza dei percorsi;
- 5) azioni promozionali mirate alla divulgazione della mobilità ciclistica.

²⁶ Legge n. 2/2018, art. 5 - Piani regionali della mobilità ciclistica

Fase di PROGETTO

8. Rete Ciclabile Regionale – Strategia e Progetto

8.1 Piano Direttore della Mobilità Regionale

Con delibera di Giunta Regionale della Campania n. 218 del 26/05/2021 (Direzione Generale 8 - Direzione Generale per la Mobilità U.O.D. 93 - staff - società, enti e organismi di riferimento) è stato approvato l' *Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale e dei Relativi Piani Attuativi*.

Nel capitolo 9 del Piano Direttore viene affrontato il tema della Mobilità Sostenibile all'interno del quale è ricompreso il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.

Secondo la strategia europea in materia di sviluppo sostenibile, approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo, la mobilità sostenibile ha l'obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società stessa e l'ambiente. Si tratta, in particolare, di definire delle strategie di medio-lungo periodo che siano in grado di combinare uno sviluppo dei territori senza impattare, o impattando il meno possibile, sulle altre componenti, con particolare riferimento a quelle ambientali.

L'ambito di interesse della tematica mobilità sostenibile, pertanto, non si esaurisce all'interno del mondo dei trasporti ma è strettamente legato anche alle politiche ambientali (locali, nazionali e internazionali), volte a ridurre l'impatto ambientale derivante dalla mobilità delle persone e delle merci, nonché alle politiche del welfare.

La Regione Campania, nell'ambito delle azioni per il miglioramento della qualità della vita nelle città, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale, favorisce e promuove l'attuazione di programmi sperimentali di rigenerazione urbana comprendenti una pluralità di azioni integrate tra cui riveste un ruolo strategico e primario la promozione della mobilità sostenibile. L'elemento di partenza è la constatazione che la promozione della mobilità sostenibile genera un miglioramento sia per la qualità di vita dei cittadini che si spostano che di quelli che, semplicemente, vivono gli spazi cittadini.

Le possibili linee di intervento, nell'ambito della mobilità, sono riferibili ad interventi infrastrutturali, puntuali e lineari, ad interventi relativi a servizi di mobilità per i cittadini e ad interventi relativi a politiche di governo della mobilità. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si riportano le seguenti principali linee di azione a supporto della mobilità sostenibile:

- a. riorganizzazione degli spazi urbani con separazione degli spazi dedicati alla mobilità veicolare o ciclabile ed alla sosta, rispetto agli spazi dedicati alla mobilità pedonale a loro volta integrati rispetto alle funzioni urbane e commerciali ed alla installazione di elementi fissi (spazi pubblicitari, segnaletica verticale e pubblica illuminazione, arredi urbani, raccolta rifiuti etc.);
- b. realizzazione di piste ciclabili;
- c. realizzazione di spazi per la sosta dedicati alla mobilità veicolare o ciclabile o ai motoveicoli;
- d. realizzazione di specifiche aree di sosta dedicate ai veicoli utilizzati in modalità condivisa;
- e. realizzazione di aree dedicate alla distribuzione delle merci;
- f. ammodernamento della rete semafori con sincronizzazione in funzione della velocità (onda verde) e sensore sonoro della fase di attraversamento per bambini, anziani, non vedenti ecc.;
- g. ammodernamento degli attraversamenti con la funzione smart delle strisce pedonali;
- h. trasformazione e riutilizzo dei vecchi tracciati ferroviari per piste ciclabili e passeggiate tematiche all'interno delle Infrastrutture verdi;
- i. incremento dell'offerta di trasporto pubblico auto-filo-metro-tranviario;
- j. iniziative di integrazione tra TPL e forme di mobilità complementari (in particolare di sharing);
- k. servizi ai cittadini per la distribuzione delle merci;
- l. servizi per la mobilità a Km 0 (e-government);
- m. azioni per l'info mobilità e l'orientamento/la gestione della domanda;
- n. rinnovo del materiale rotabile;
- o. incremento dell'offerta di servizio ferroviario;
- p. politiche di agevolazione tariffaria e sviluppo dell'integrazione tariffaria e della bigliettazione elettronica;
- q. incremento della mobilità elettrica.

Per la redazione del PRMC il Piano Direttore prevede le seguenti attività:

- a) analisi dello scenario infrastrutturale attuale, del contesto normativo, culturale e paesaggistico di riferimento;

- b) analisi dello scenario infrastrutturale programmatico, con particolare riferimento agli strumenti di programmazione di livello europeo (rete Eurovelo), nazionale (ciclovie turistiche MIT e Piano Generale della mobilità Ciclistica) e definizione dello scenario di non intervento;
- c) valutazione delle criticità emerse dalle analisi di contesto e formazione di uno scenario di Piano attraverso la definizione di una rete ciclabile a scala regionale che si integri con le altre modalità di trasporto collettivo, sia per quanto riguarda la domanda sistematica che quella occasionale;
- d) definizione delle strategie e delle azioni da attuare per incentivare l'utilizzo della mobilità ciclistica, in coerenza con gli obiettivi della Legge Regionale, sia per quanto riguarda la mobilità urbana che extraurbana;
- e) stima parametrica delle risorse complessivamente necessarie per l'attuazione del PRMC, delle relative fonti di finanziamento e delle tempistiche di attuazione;
- f) promozione del PRMC e sensibilizzazione all'utilizzo della bicicletta anche per gli spostamenti quotidiani, a partire da quelli sistematici, secondo un principio di integrazione con gli altri modi di trasporto.

A partire dall'analisi degli scenari infrastrutturale attuale e programmatico, ai diversi livelli territoriali (europeo, nazionale e locale), e dalle analisi di contesto, sarà definito uno **scenario di non intervento**, costituito dalle **ciclovie esistenti, in corso di realizzazione**, già **finanziate** o già **previste negli strumenti di programmazione** ai diversi livelli territoriali, anche se non oggetto di finanziamento. Fanno parte di questo scenario anche le piste ciclabili di livello sovraregionale, in quanto considerate come un dato esogeno.

Atteso il recepimento delle infrastrutture ciclabili di livello nazionale all'interno dello scenario, il passo successivo sarà la definizione di una rete ciclabile regionale, come riportato nel successivo paragrafo, che si configuri come elemento di connessione fra la rete individuata con lo scenario di non intervento e le opportunità offerte dal territorio (in termini di vocazione turistica, ambientale e paesaggistica, etc.), nonché come elemento di guida verso lo sviluppo e la valorizzazione dei territori stessi, resi fruibili in modalità dolce e lenta, che consente di apprezzarne le caratteristiche di dettaglio, esaltandone le diversità.

E' fondamentale sottolineare che lo schema di rete definito dal PRMC, così come tutte le azioni previste, è caratterizzato dalla possibilità di aggiornamento dinamico che, nel seguire i mutamenti prodotti dalla realizzazione delle azioni, tenda ad integrarsi con i territori e rispondere alle esigenze espresse dagli stessi.

In linea generale, pertanto, il sistema ciclabile di scala regionale dovrà essere gerarchicamente composto da due tipologie di itinerari, come illustrato nel seguente **paragrafo 8. 4**:

1. **rete principale**: costituita da itinerari definiti a partire dal recepimento della programmazione nazionale ed europea, che definiscono l'ossatura principale del sistema ciclabile regionale;
2. **rete di completamento**: costituita da itinerari definiti con lo scopo di assicurare i collegamenti fra la rete principale di cui al punto precedente ed i principali poli di attrazione, naturali ed antropici, presenti in Regione, in un'ottica di sistema che integra e valorizza anche le previsioni provinciali e comunali.

Entrambi gli itinerari dovranno rispondere alla esigenza di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali, come illustrato nel seguente **paragrafo 8.3**, in relazione:

- al tessuto e alla morfologia territoriale (carta dei rischi, val. ambientali);
- allo sviluppo urbanistico e insediativo;
- al sistema naturale (sistemi fluviali e lacuali, ai parchi regionali);
- ai grandi poli attrattori (chiese, castelli, musei, siti UNESCO);
- alle reti stradali esistenti e di progetto;
- all'intermodalità.

La definizione di uno schema di rete, unitamente alla valutazione delle risorse necessarie per realizzarlo ed alla esecuzione dei primi interventi, è condizione necessaria ma non sufficiente a consentire alla mobilità ciclistica di ritagliarsi il proprio spazio, non marginale, nel panorama delle modalità di trasporto percepite dagli utenti; sarà necessario, infatti, accompagnare il processo di sviluppo anche con opportune strategie ed azioni da attuare per incentivare l'utilizzo della mobilità ciclistica.

Tutto ciò, anche al fine di creare le condizioni per incentivare uno sforzo di cambiamento nelle abitudini da parte dei cittadini, promuovendo un uso più diffuso e più sicuro della bicicletta, garantendo non solo una rete ciclabile, ma anche parcheggi sicuri, trasporto pubblico che consenta il trasporto della bici, diffusione delle informazioni sui percorsi ciclabili.

A valle di tutto ciò, saranno messe in campo mirate campagne di promozione del PRMC, come illustrato nel **capitolo 12**, e sensibilizzazione all'utilizzo della bicicletta sia come alternativa di fruizione del territorio e dei suoi molteplici aspetti che

per gli spostamenti quotidiani, a partire da quelli sistematici, secondo un principio di integrazione con gli altri modi di trasporto.

8.2 Definizione degli Obiettivi generali

Come esaminato nel precedente paragrafo, in base alle indicazioni del Piano Direttore della Mobilità Regionale gli itinerari della rete ciclabile (**rete principale** e **rete di collegamento**) devono rispondere alla esigenza di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali, in relazione:

- a) al tessuto e morfologia territoriale;
- b) allo sviluppo urbanistico ed insediativo;
- c) al sistema naturale (sistemi fluviali e lacuali, ai parchi regionali);
- d) ai grandi poli attrattori (chiese, castelli, musei, siti UNESCO);
- e) alle reti stradali esistenti e di progetto;
- f) all'intermodalità.

Il presente PRMC introduce, come illustrato nei successivi paragrafi, il concetto di direttrice di I e II livello in linea alla classificazione di "rete principale" e "rete di collegamento", in corrispondenza di corridoi (itinerari e/o collegamenti) ritenuti prioritari, in questa prima versione del PRMC, per realizzare la rete degli spostamenti ciclabili regionali.

Secondo il Centro Studi FIAB gli Obiettivi Generali per una infrastruttura ciclabile, al fine di ottenere un sistema integrato, connesso e sicuro si articolano in una ulteriore serie di aspetti che, a partire dall'intermodalità e dall'attrattività (fattori invarianti) tengono conto della sicurezza, coerenza e linearità degli itinerari, del comfort, della segnaletica, dei servizi e della promozione:

- a) *intermodalità*: l'itinerario deve avere nodi di connessione con le principali infrastrutture (ferrovie, TPL etc.);
- b) *attrattività*: l'itinerario deve essere collocato in un contesto ricco di siti culturali ed ambientali;
- c) *sicurezza*: l'itinerario deve prevedere attraversamenti sicuri e possibilmente essere realizzato lungo strade a basso traffico;
- d) *coerenza*: l'itinerario di livello gerarchico superiore deve essere integrato coi circuiti locali;
- e) *linearità*: l'itinerario deve evitare un'eccessiva tortuosità ma allo stesso tempo non essere totalmente rettilineo;
- f) *comfort*: l'itinerario oltre ad essere facilmente accessibile deve presentare una pavimentazione confortevole e senza eccessivi dislivelli;
- g) *segnaletica dedicata*: l'itinerario deve essere correttamente segnalato in modo da agevolare la fruizione dello stesso ed evitare pericoli per i ciclisti;
- h) *servizi*: l'incentivazione della mobilità ciclistica passa anche per attraverso la realizzazione di servizi quali bike-hotel, servizi per la sosta etc.;
- i) *promozione*: campagne di comunicazione.

Infine, in accordo alla L.R. 6/2016, una rete ciclabile di livello regionale deve possedere una serie di caratteristiche tecniche e funzionali, tali da renderne immediatamente riconoscibile, da parte dell'utenza, il livello gerarchico.

Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche, le ciclovie dovranno essere realizzate in coerenza con le normative di settore:

- a) D. Lgs n.285 del 30/04/1992 e s.m.i. (aggiornato al 4/3/2016), "*Nuovo Codice della Strada*;
- b) D.M. n. 557 del 30/11/1999, "*Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*";
- c) Legge n. 2 del 11/01/2018, art. 2, art. 9, "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*".

8.3 Definizione degli obiettivi Specifici

Per la definizione delle Diretrici Principali e delle indicazioni per la formazione di nuove piste ciclabili a cura degli Enti Locali, il PRMC definisce i seguenti "**obiettivi specifici**":

- 1) collegamenti tra reti ciclabili sovraordinate al fine della costruzione di un sistema di offerta interconnesso;
- 2) riutilizzo del patrimonio infrastrutturale dismesso, in particolare quello ferroviario;
- 3) perseguimento e promozione della intermodalità;
- 4) completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti;
- 5) valorizzazione delle vie d'acqua (fondovalle) nei limiti ed in coerenza con i principi di riduzione del rischio idraulico ed idrogeologico.

8.3.1 Collegamenti tra reti ciclabili sovraordinate al fine della costruzione di un sistema di offerta interconnesso

L'obiettivo specifico punta alla realizzazione di una rete interconnessa che possa superare uno dei punti di debolezza evidenziato nelle Analisi, ovvero la preponderanza -nelle direttrici di scala Europea e Nazionale- di collegamenti prevalentemente longitudinali, che non favoriscono lo scambio trasversale tra le diverse aree provinciali e/o sovracomunali del territorio regionale. Tale obiettivo specifico si accompagna ai seguenti benefici: 1) diminuzione dei percorsi medi in relazione alla necessità dell'utente di attraversare varie zone geografiche della Regione (ad esempio: percorsi dalla fascia costiera verso la fascia delle pianure interne; percorsi dalla fascia costiera verso la fascia collinare interna); 2) opportunità di valorizzazione di beni ambientali, paesaggistici, culturali ed archeologici poco frequentati anche per la mancanza di una rete capillare di comunicazione compatibili ai valori da tutelare (aree protette, aree parco, aree SIC, aree ZPS).

8.3.2 Riutilizzo del patrimonio infrastrutturale dismesso

Tra gli obiettivi specifici per la realizzazione della rete regionale rientra il recupero a fini ciclabili della viabilità dismessa o declassata e dei sedimi di strade ferroviarie dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario.

In riferimento alle infrastrutture ferroviarie, in Italia sono presenti circa 1.500 km di linee dismesse, di cui 95 km nell'ambito della Regione Campania (il dato è stato analizzato nel paragrafo 5.2.2). La stima relativa alle infrastrutture stradali risulta più complessa e, comunque, costituendo un patrimonio utilizzabile per tratte, non permette facilmente la loro riutilizzazione come tracciati di piste ciclabili.

La realizzazione delle Greenways rappresenta l'occasione per riqualificare le linee ferroviarie non più in esercizio e sviluppare un turismo ecosostenibile. L'utilizzo delle linee dismesse, infatti, offre numerosi vantaggi, sia relativi alla minimizzazione degli espropri e del consumo di suolo che legati agli aspetti plano-altimetrici, particolarmente compatibili con la circolazione ciclabile. Inoltre, non è raro che almeno uno degli estremi di una linea dismessa coincida con una stazione di una linea aperta all'esercizio, consentendo, in questo caso, di conseguire una intermodalità "di fatto" con i servizi ferroviari.

8.3.3 Intermodalità

Un aspetto rilevante nella realizzazione di una rete ciclabile regionale è l'intermodalità. L'art.13 della Legge Regionale n.6 del 5 aprile 2016 fa specifico riferimento alla promozione dell'intermodalità del mezzo di trasporto bici con treno e bus.

L'art. 5, comma 3, della Legge n.2 dell'11 gennaio 2018, prevede che per promuovere la fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali possano stipulare accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale, in modo da consentire, attraverso appositi accordi, la rimozione di ostacoli infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ecc., fornire precise indicazioni sui percorsi e le modalità di accesso ai mezzi di trasporto e sulla possibilità di portare a bordo la bicicletta.

L'intermodalità ha la funzione di disincentivare l'utilizzo dell'auto privata e fornisce la possibilità di poter compiere anche spostamenti su lunghe distanze. In questo contesto, la pandemia da COVID-19 ha cambiato drasticamente i modelli di mobilità. Alcuni cambiamenti riguarderanno solo il breve periodo, altri permarranno nel lungo periodo.

Poiché il PRMC costituisce un documento di riferimento generale che definisce gli obiettivi, stabilisce gli standards ed individua le direttrici d'intervento, l'individuazione dei nodi di scambio e la loro definizione quali-quantitativa dovrà essere definita successivamente nell'ambito dei successivi livelli di progettazione a supporto delle richieste di finanziamento che le Amministrazioni locali potranno presentare alla Regione per i necessari finanziamenti.

8.3.4 Completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti

L'obiettivo specifico che punta al completamento e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili esistenti (sia di tipo locale che di ambito regionale) viene considerato, nella prima versione del PRMC costituito dal presente documento, soggetto a successivi aggiornamenti nel rispetto di quanto auspicato nell'ambito Piano Direttore della Mobilità Regionale di cui è diretto approfondimento settoriale, al fine di poter disporre di una rete locale consolidata e rispondente agli obiettivi generali indicati nel precedente paragrafo e che possa rendere possibile una capillare fruizione del territorio a partire dalla *rete principale*.

8.3.5 Valorizzazione delle vie d'acqua (fondovalle)

La valorizzazione delle vie d'acqua è connessa alla riqualificazione ambientale e paesaggistica. La Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018 "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta*", ha previsto il recupero a fini ciclabili, con destinazione a uso pubblico, delle strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, comprese le opere di bonifica, gli acquedotti, le reti energetiche, le condotte fognarie, i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali. Si tratta, pertanto, di coniugare le molteplici funzionalità di tali infrastrutture per poterne sfruttare appieno le opportunità legate alla fruizione sostenibile del territorio.

Il presente PRMC contempla la possibilità di connettere la rete ciclistica regionale con i percorsi d'acqua rilevanti, nei limiti ed in coerenza con i principi di riduzione del rischio idraulico ed idrogeologico.

8.4 Gerarchizzazione della rete ciclabile regionale di Piano

Nel presente paragrafo sono definiti in generale i livelli gerarchici della Rete Ciclabile introdotta dal presente PRMC e le relative caratteristiche. Per gli obiettivi indicati nei precedenti paragrafi, la Rete Ciclabile Regionale *-prevista a completamento e/o integrazione delle reti esaminate nel capitolo 3 -* è stata suddivisa in due livelli gerarchici, in base a criteri generali indicati in Tabella n. 28.

Tabella n. 28: Criteri di gerarchizzazione della rete regionale di integrazione/completamento

Livello della rete	Criteri generali
I livello	Costituito dai collegamenti tra ciclovie di programmazione europea e nazionale, prevalentemente mediante percorsi trasversali tra le dorsali ciclabili di attraversamento del territorio regionale. Ad integrazione della rete sovraordinata, costituisce l'ossatura portante della rete regionale.
II livello	Costituito dai collegamenti che consentono la penetrazione capillare verso il territorio regionale ed i suoi principali poli attrattori.

La *rete di I livello del PRMC* costituisce, unitamente alla rete europea e nazionale, nonché a quella in programmazione regionale, lo "scheletro" della futura infrastruttura ciclistica regionale. L'effetto della rete interconnessa potrà generare opportunità di fruizione di siti di rilevanza nazionale (siti UNESCO, parchi nazionali, etc.) mediante spostamenti attraverso itinerari poco frequentati, incrementando la fruizione turistica di aree a ridosso di elementi turistici di elevata attrattività. Su tale rete sarà possibile implementare collegamenti di servizio a partire dai nodi intermodali (stazioni/fermate Alta Velocità e/o stazioni con servizi di carattere nazionale).

La *rete di II livello del PRMC* è una rete ciclabile "diffusa" non definibile nella sua articolazione finale già all'interno di questa prima versione del PRMC in quanto scaturisce direttamente dalle esigenze dei territori, ad un livello di approfondimento tale da non renderla ancora compatibile con la scala del PRMC. In particolare, come anticipato nella precedente tabella, tale rete svolge la funzione di penetrazione all'interno del territorio regionale ai fini della connessione dei poli attrattori e/o dei centri abitati, non direttamente serviti da itinerari appartenenti alla rete regionale di I livello o alla rete nazionale. In pratica, la rete di II livello del PRMC può essere definita come quella di penultimo ed ultimo miglio, prevalentemente contenuta nella programmazione degli Enti locali, che si dirama dalla rete sovraordinata (prevalentemente di I livello) ai fini della capillare penetrazione all'interno del territorio regionale. Tale rete, per come è stata definita, per poter essere costruita in maniera efficace necessita della esatta individuazione dei percorsi della rete sovraordinata, pertanto, per la sua rappresentazione di dettaglio si rimanda ai successivi aggiornamenti del Piano, in corrispondenza dei quali, a seguito degli opportuni approfondimenti progettuali da condurre sulle reti sovraordinate, sarà possibile effettuare delle considerazioni più avanzate rispetto a quelle che possono essere fatte allo stato attuale. A solo titolo di esempio, nell'elaborato grafico **QP1 – Scenario di Piano** sono stati rappresentati graficamente i risultati dell'attività di ricognizione delle programmazioni degli Enti locali; alcune delle piste ciclabili ivi riportate, in un'ottica di rete, a seguito della specificazione degli itinerari appartenenti alla rete nazionale ed a quella regionale di I livello potranno essere incluse nella rete regionale di II livello.

8.5 Costruzione degli scenari di Piano della Mobilità Ciclistica Regionale (Azioni)

Gli scenari considerati dal Piano della Mobilità Ciclistica Regionale:

- **scenario attuale:** definito sulla base della composizione del quadro conoscitivo in termini di infrastrutture esistenti e corridoi serviti da ciclovie previste al livello comunitario e nazionale che si suppongono essere elementi invarianti;
- **scenario di riferimento:** definito, insieme allo scenario attuale, sulla base della rete ciclale alle diverse scale territoriali (europea, nazionale, regionale e locale) che risulta essere in corso di realizzazione o che, comunque, gode di finanziamenti certi;
- **scenario di piano o di progetto:** si configura nel Piano della Mobilità Ciclistica come scenario di lungo periodo, finalizzato ad organizzare uno schema di rete mediante direttrici di completamento/integrazione rispetto allo scenario di riferimento.

Dalle analisi dello scenario infrastrutturale e cicloviario attuale emerge, in particolare, che:

- la rete ferroviaria regionale presenta diversi tronchi non attivi o dismessi ed alcuni di questi tratti sono già oggetto di progetti di riconversione ad uso turistico: 1) Avellino-Rocchetta Sant'Antonio; 2) Napoli-Pietrelcina-Bosco Redole "Sannio Express". Tali linee, riattivate ai fini turistici, rientrano nel progetto "Binari senza Tempo" promosso da Fondazione Fs (dieci linee ferroviarie che attraversano la provincia italiana) e finanziato dalla Regione Campania con il "Piano di mobilità turistica 2019/2020";²⁷
- la rete stradale, interessata dalle direttrici ciclali Bicalia, rientra in diverse categorie, sia per quanto riguarda le caratteristiche geometriche che di traffico. Lungo tali tracciati sono presenti ponti e cavalcavia. Dal punto di vista amministrativo vengono interessate strade statali, provinciali e, per determinati tratti rientrano strade comunali e locali. In ambito urbano la rete dei percorsi nazionali segue i tracciati all'interno degli aggregati edilizi, in qualche caso all'interno del tessuto urbano storico;
- le aree parco della Regione Campania (attrattori) hanno in programma/definito sistemi di accessibilità con la previsione di recupero della sentieristica e di percorsi naturalistici al fine di favorire la mobilità sostenibile. Tale aspetto costituisce un elemento strategico per la realizzazione di un sistema di collegamento alle reti ciclali europee/nazionali ed il successivo collegamento ai nodi di interscambio modali;
- la rete ciclale di livello europeo e nazionale attraversa il territorio della Regione Campania con percorsi prevalentemente di "tipo longitudinale" (Nord_Ovest – Sud_Est; Ovest – Est) lungo le dorsali di collegamento, sia costiero che appenninico, fatto salvo il percorso della linea BI_08 (Ciclovie degli Appennini).

Lo *scenario di riferimento* è costituito dallo scenario attuale al quale si aggiungono le ciclovie previste a livello nazionale nonché quelle comunicate dagli Enti locali che risultano essere in corso di realizzazione o finanziate con impegno contabile. Tale scenario di riferimento è suscettibile di ulteriore e continua integrazione a valle della acquisizione di ulteriori informazioni da parte degli Enti Locali.

Per la messa a punto dello *Scenario di Progetto o Scenario di Piano* devono essere tenuti in conto alcuni vincoli/opportunità costituite da *Azioni*, in ordine di priorità:

- utilizzo del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso traffico motorizzato;
- recupero dei sentieri esistenti, in particolare nelle aree parco, al fine di favorire l'accesso e fruizione dei nodi di interscambio;
- recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse;
- individuazione di tratti ciclali dove è possibile realizzare la separazione dello spazio per la circolazione della bicicletta, con la realizzazione di una infrastruttura ciclale dedicata (piste ciclali in sede propria).

8.6 Aggiornamento del Piano

Il "*Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*" è approvato con deliberazione della Regione ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti²⁸.

Il monitoraggio dello stato di avanzamento del PRMC sarà in grado di recepire i percorsi ciclali, nel caso in cui la progettazione definitiva/esecutiva sia proseguita lungo le direttrici regionali, e ipotizzare ulteriori direttrici per tenere conto della nuova programmazione o delle esigenze dei territori in coerenza con il Piano Direttore della Mobilità.

²⁷ Lungo il percorso del treno storico che viaggia sulla linea Benevento-Bosco Redole sono presenti delle iniziative per il cicloturismo in collegamento con la ciclovie della Falanghina (percorso con partenza da Telesse Terme). Altre progettualità di questo tipo si hanno lungo la Linea Avellino Rocchetta, mediante collegamenti ciclali dalle stazioni fino ai centri abitati.

²⁸ Legge 2/2018, art. 5

Con l'opportuna frequenza, sarà quindi utile "aggiornare" il PRMC al fine di recepire il progressivo evolversi della rete, valutarne le necessità, definirne i costi per l'implementazione/completamento ed individuare le possibili fonti di finanziamento.

8.7 Sistema ciclabile regionale – Lo scenario di Piano

All'interno dello scenario di PRMC (elaborato 09 - Qp1 – Scenario di Piano) viene riportato il dettaglio delle direttrici ipotizzate e del relativo livello gerarchico. Le direttrici rappresentano un livello sovraordinato che è mirato ad individuare un collegamento prioritario, successivamente suscettibile di approfondimento in fase di progettazione definitiva/esecutiva.

8.7.1 La rete di I livello

Il PRMC individua le seguenti direttrici di **I livello**, il cui sviluppo chilometrico (stimato, da consolidare sulla base delle relative progettazioni) è riportato nella Tabella n. 29 mentre nella Figura n. 26 ne è riportata la rappresentazione grafica d'insieme, per la quale si rimanda anche all'elaborato grafico **QP1 – Scenario di Piano**.

L'insieme delle *direttrici di I Livello*, pertanto, completa lo schema della rete dei collegamenti ciclabili Europei e Nazionali, introducendo una serie di percorsi che costituiscono l'ossatura principale della rete ciclabile regionale:

- 1) **direttrice n. 01 "dell'Appia antica"**: rappresenta il collegamento longitudinale intermedio tra i due itinerari nazionali "ciclovie del sole" e "ciclovie dei pellegrini/francigena" che dal confine con la Regione Lazio arriva fino a Benevento passando per la Caserta;
- 2) **direttrice n. 02 "del Garigliano"**: l'itinerario, che corre lungo il corso del fiume Garigliano, rappresenta il collegamento trasversale tra i due itinerari nazionali "ciclovie del sole" e "ciclovie dei pellegrini/francigena". Tale itinerario è stato definito anche a partire dai contenuti del Masterplan Domitio Flegreo;
- 3) **direttrice n. 03 "del Savone"**: l'itinerario, che corre lungo il corso del fiume Savone, rappresenta il collegamento trasversale tra la "ciclovie del sole" e la direttrice regionale n. 01;
- 4) **direttrice n. 04 "del basso Volturno"**: l'itinerario, che corre lungo il corso del fiume Volturno, rappresenta il collegamento trasversale tra la "ciclovie del sole" e la direttrice regionale n. 01. Tale itinerario è stato definito anche a partire dai contenuti del Masterplan Domitio Flegreo;
- 5) **direttrice n. 05 "del medio Volturno"**: l'itinerario, che corre lungo il corso del fiume Volturno, rappresenta il collegamento trasversale tra la direttrice regionale n. 01 (incluse, pertanto, le diramazioni ad essa afferenti) e quella nazionale "collegamento Napoli-Caserta-Valle Telesina";
- 6) **direttrice n. 06 "dei Regi Iagni"**: l'itinerario, che corre lungo il corso finale del canale principale dei Regi Iagni, rappresenta il collegamento trasversale tra i due itinerari nazionali "ciclovie del sole" e "collegamento Napoli-Caserta-Valle Telesina". Tale itinerario è stato definito anche a partire dai contenuti del Masterplan Domitio Flegreo;
- 7) **direttrice n. 07 "ferrovia Cancellotto-Torre"**: l'itinerario segue, prevalentemente, il tracciato della ferrovia RFI dismessa "Cancellotto-Torre Annunziata" e rappresenta il collegamento trasversale tra i due itinerari nazionali "ciclovie del sole" e "via dei Borbone" con la direttrice regionale n. 01;
- 8) **direttrice n. 08 "dell'Agro Nocerino-Sarnese"**: l'itinerario, che attraversa l'omonimo agro in direzione nord-sud, rappresenta il collegamento trasversale tra i due itinerari nazionali "ciclovie del sole" e "via dei Borbone";
- 9) **direttrice n. 09 "del basso Sabato"**: l'itinerario, che corre lungo il corso del fiume Volturno, rappresenta il collegamento trasversale tra i due itinerari nazionali "ciclovie del sole" e "via francigena/pellegrini" e la direttrice regionale n. 01;
- 10) **direttrice n. 10 "della Valle Ufita"**: l'itinerario, che corre lungo il corso del fiume Ufita, rappresenta il collegamento tra l'itinerario nazionale "ciclovie degli appennini" e l'estrema provincia di Avellino fino al confine con la Regione Puglia e la direttrice regionale n. 11;
- 11) **direttrice n. 11 "delle Fontane"**: l'itinerario rappresenta il collegamento tra l'itinerario nazionale "ciclovie dell'acquedotto pugliese" e la direttrice regionale n. 10 fino al confine con la Regione Puglia;
- 12) **direttrice n. 12 "della piana del Sele"**: l'itinerario, che nel tratto finale segue il corso del fiume Sele, rappresenta il collegamento tra l'itinerario nazionale "ciclovie del sole" e la direttrice regionale n. 13 fino alla connessione con gli itinerari nazionali "ciclovie dei Borbone" e "ciclovie dell'acquedotto pugliese". Tale itinerario è stato definito anche a partire dal tratto "Salerno-Salvitelle" del progetto CY.R.ON.MED;

- 13) **direttrice n. 13 "della valle del Sele"**: l'itinerario, che segue il corso del fiume Sele, rappresenta il collegamento tra gli itinerari regionali n. 12 e n. 14 finalizzato alla connessione trasversale fra gli itinerari nazionali "ciclovie dei Borbone" e "ciclovie dell'acquedotto pugliese";
- 14) **direttrice n. 14 "alto Tanagro"**: l'itinerario, che segue il corso del fiume Tanagro, rappresenta il collegamento tra gli itinerari regionali n. 12, n. 13 e n. 15 fino alla connessione di un'ampia porzione della provincia di Salerno (il vallo di Diano) con gli itinerari nazionali "ciclovie dei Borbone" e "ciclovie dell'acquedotto pugliese". Tale itinerario è stato definito anche a partire dal tratto "Salerno-Salvitelle" del progetto CY.R.ON.MED;
- 15) **direttrice n. 15 "del Vallo di Diano"**: l'itinerario rappresenta il collegamento ciclabile che mette in comunicazione il vallo di Diano con la rete nazionale, sia indirettamente attraverso le direttrici regionali n. 14, n. 12 e n. 13, che direttamente con la "ciclovie dei 3 mari" (estremo inferiore);
- 16) **direttrice n. 16 "foce Sele"**: l'itinerario, che segue il corso del fiume Sele fino alla foce, rappresenta il collegamento tra l'itinerario nazionale "ciclovie del sole" e la direttrice regionale n. 12;
- 17) **direttrice n. 17 "degli Alburni"**: l'itinerario rappresenta il collegamento trasversale tra l'itinerario nazionale "ciclovie del sole" e la direttrice regionale n. 15;
- 18) **direttrice n. 18 "del Bussento"**: l'itinerario, che segue il corso del fiume Bussento, rappresenta il collegamento trasversale tra l'itinerario nazionale "ciclovie del sole" e la direttrice regionale n. 15.

Tabella n. 29: Direttrici regionali di I Livello comprese nello Scenario di Progetto

Direttrici Regionali I Livello	Denominazione	sviluppo [Km]
direttrice 01	"dell'Appia antica"	109,8
direttrice 02	"del Garigliano"	33,7
direttrice 03	"del Savone"	14,9
direttrice 04	"del basso Volturno"	17,9
direttrice 05	"del medio Volturno"	4,9
direttrice 06	"dei Regi Iagni"	29,8
direttrice 07	"ferrovia Cancelli-Torre"	37,9
direttrice 08	"dell'Agro Nocerino-Sarnese"	22,7
direttrice 09	"del basso Sabato"	34,7
direttrice 10	"della Valle Ufita"	52,1
direttrice 11	"delle Fontane"	40,9
direttrice 12	"della piana del Sele"	46,9
direttrice 13	"della valle del Sele"	19,0
direttrice 14	"alto Tanagro"	30,2
direttrice 15	"del Vallo di Diano"	67,3
direttrice 16	"foce Sele"	22,6
direttrice 17	"degli Alburni"	70,6
direttrice 18	"del Bussento"	43,4
TOTALE		699,4



Figura n. 26: Diretrici Regionali di I Livello (scenario di Progetto)

8.7.2 La rete di II livello

Come anticipato nel paragrafo 8.4, la *rete di II livello del PRMC*, intesa come rete di penultimo ed ultimo miglio, non è ancora suscettibile di una rappresentazione di dettaglio in questa prima versione del PRMC. Pertanto, a solo titolo di esempio, nell'elaborato grafico **09 - QP1 – Scenario di Piano**, unitamente alla rete nazionale e regionale di I livello, sono stati rappresentati graficamente i risultati dell'attività di ricognizione delle programmazioni degli Enti locali, di cui si è fornita una sintesi nel paragrafo 3.5; alcune delle piste ciclabili ivi riportate, in un'ottica di rete, a seguito della specificazione degli itinerari appartenenti alla rete nazionale ed a quella regionale di I livello e previa verifica di coerenza con gli stessi e gli obiettivi del piano, potranno essere incluse nella rete regionale di II livello.

8.7.3 Il sistema di interscambio ed aree di sosta

Per i criteri di individuazione del *sistema di interscambio ed aree di sosta* il presente PRMC fa riferimento e rimanda al DECRETO 29 novembre 2018 "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche". In particolare, all'allegato 4: "requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)".

I requisiti di Pianificazione e standard tecnici dovranno essere considerati nella definizione definitiva/esecutiva dei tracciati delle linee ciclabili in relazione ai requisiti minimi di attrezzature e funzioni per garantire un idoneo sistema di interscambio tra mezzi di trasporto ed un idoneo sistema di aree di sosta destinate alla mobilità ciclabile.

Riferendoci all'allegato 4, su citato, di seguito una sintesi dei criteri di individuazione del sistema di interscambio.

Le ciclovie appartenenti al SNCT possono essere interconnesse tra loro a rete, connesse alle altre reti di trasporto persone e ad altre reti di "mobilità dolce", ovvero reti riferibili a forme di mobilità lenta, finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività creativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani. Le ciclovie appartenenti al SNCT possono, altresì, essere connesse alle reti ciclabili di rango regionale, provinciale e comunale. I nodi di connessione delle ciclovie appartenenti al SNCT con le altre reti di trasporto configurano terminali intermedi delle singole ciclovie.

I requisiti che devono essere posseduti dalle ciclovie appartenenti al SNCT sono stati distinti in "requisiti di pianificazione", ricomprendendo in questa classe gli elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione, e "standard tecnici di progettazione".

I requisiti di pianificazione e gli standard tecnici sono stati suddivisi in ulteriori sotto-requisiti e per ognuno di questi è stato definito un livello "minimo", "buono" ed "ottimo", tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle ciclovie appartenenti al SNCT, utili all'utente ai fini di una corretta fruizione della ciclovie, sia in termini di aspettativa turistica sia in termini di sicurezza.

Tale suddivisione è finalizzata alla riconoscibilità, da parte dell'utente, della qualità complessiva, delle facilities presenti, della facilità di percorrenza, ecc. della ciclovie o di singoli tronchi facenti parte della stessa.

I requisiti minimi necessari al fine di garantire accessibilità, interconnessione e intermodalità e, quindi, la fruibilità alla ciclovie turistica sono:

- Accesso diretto in bici, attraverso l'interconnessione con le reti ciclabili regionali, provinciali, comunali e strade a basso traffico, nei punti in cui vengono intersecate o affiancate;
- Accesso tramite specifiche aree di parcheggio per autovetture e autocaravan, garantendo la loro presenza almeno all'inizio ed alla fine del singolo tronco della ciclovie. In corrispondenza di dette aree è anche garantita la presenza di servizi di custodia delle biciclette;
- Accesso tramite altre infrastrutture attraverso collegamenti diretti con almeno una tra stazioni ferroviarie, fermate bus, traghetti, mezzi attrezzati al trasporto di biciclette;
- Accesso tramite l'interconnessione con altre infrastrutture ricadenti nell'ambito della cosiddetta "mobilità dolce", quali cammini, ippovie, ferrovie, anche storiche.

Lungo un itinerario ciclabile è necessaria la presenza di nodi attrezzati d'integrazione e scambio modale in cui sia possibile interrompere la pedalata per raggiungere la propria destinazione con il treno o con l'autobus (sui quali sia possibile trasportare la bicicletta). L'opportunità di realizzare l'interconnessione e lo scambio modale con servizi di trasporto pubblico, infatti, incrementa l'accessibilità delle differenti sezioni del percorso, fornisce alternative e/o flessibilità nella scelta dell'itinerario, consente il superamento di ostacoli naturali, permette di realizzare la continuità dello spostamento. L'intermodalità bici-transporto pubblico può avvenire o attraverso l'utilizzo di differenti modi per compiere lo spostamento o utilizzando sempre la bicicletta che, in questo caso, può essere caricata a bordo degli altri mezzi. Nel primo caso un

ciclista può raggiungere un nodo d'interscambio in bicicletta, parcheggiare la sua bici in una ciclostazione custodita e coperta e proseguire il suo viaggio con un altro modo (treno o bus), raggiungere la destinazione dove può riprendere una bici a noleggio. Nel secondo caso, invece, il ciclista raggiunge in bici il nodo di interscambio, carica la sua bicicletta a bordo del mezzo (treno o bus) che ha spazi o attrezzature dedicate per accogliere la bicicletta a bordo, raggiunge la destinazione e prosegue in bicicletta il suo percorso.

In entrambi i casi è necessario predisporre strutture e infrastrutture dedicate per realizzare l'intermodalità (utilizzo di più modi di viaggio sia individuali sia collettivi) tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico, garantendo un'adeguata capacità e disponibilità di trasporto delle bici e una sufficiente regolarità del servizio con eventuale prenotazione.

La localizzazione di questi nodi può essere pianificata anche per realizzare l'integrazione con diversi livelli di rete (urbana/locale/regionale) specie quando risulta difficile individuare degli itinerari ciclabili sicuri che consentano di raggiungere particolari destinazioni (urbane).

Nelle fasi successive di progettazione, attuative del presente PRMC, i nodi di scambio dovranno essere localizzati e progettati in modo da rispettare tutte le necessità indicate in precedenza, definendo gli interventi "aggiuntivi" minimi capaci di massimizzare la dotazione infrastrutturale già presente in corrispondenza dei nodi intermodali esistenti a cui si aggiungerà anche la modalità ciclistica.

8.8 Quantificazione dei costi del Piano

Per la quantificazione dei costi di attuazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, si è effettuato un calcolo di stima parametrico, in base allo sviluppo chilometrico della direttrice (determinato in base ad un "tracciato di prefattibilità" ricavato dal sistema informativo territoriale implementato a supporto del Piano) ed ai costi dedotti da letteratura di settore.

La Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) ha realizzato nel 2009 un utile quadro di riferimento, determinando un "elenco prezzi parametrico" in base ad una serie di caratteristiche come:

- 1) la tipologia di strada interessata dalla pista ciclabile;
- 2) gli elementi di separazione rispetto al flusso viario;
- 3) la tipologia del fondo stradale.

8.8.1 Costi per tipologia di Pista Ciclabile (dati FIAB 2009)

In Tabella n. 30 viene riportato il prezzario FIAB 2009 rivalutato al 2022, tenendo presente il valore netto, comprensivo degli imprevisti e dei lavori in economia quotati dalla FIAB al 15%.

Il costo netto al 2009 è stato rivalutato in base all'indice ISTAT²⁹ pari, nell'intervallo di osservazione, a 1,18.

Oltre alla suddetta rivalutazione monetaria è stato considerato il recente aumento degli elenchi prezzi ANAS che ha tenuto conto dell'aumento dei materiali che ha tenuto conto degli effetti cumulati di pandemia, guerra e crisi energetica; tale incremento, medio, è stato considerato pari al 25%.

²⁹ <https://rivaluta.istat.it/rivaluta>

Tabella n. 30: Costi parametrici (FIAB 2009 rivalutati al 2022)

Tipologia	euro/Km 2009 (lordo)	euro/km 2009 (netto, comprensivo di imprevisti)	euro/km 2022 (netto, rivalutato comprensivo di imprevisti ed incremento materiali)
Pista Autonoma			
<i>1.1 (per parchi e percorsi verdi le piste ciclabili autonome - livello di sicurezza alto)</i>			
fondo pavimentato in polvere di frantoio (permeabilità nulla, sicurezza alta)	165.000,00	132.000,00	194.700,00
fondo pavimentato in bitume (permeabilità bassa)	215.000,00	172.000,00	253.700,00
Pista riservata e rialzata su marciapiede			
<i>2.1 (strade di quartiere e interzonali - livello di sicurezza alto)</i>			
fondo in conglomerato bituminoso rosso (permeabilità nulla)	110.000,00	88.000,00	129.800,00
fondo conglomerato bituminoso normale (permeabilità nulla)	65.000,00	52.000,00	76.700,00
fondo conglomerato bituminoso - pista monodirezionale lungo entrambi i lati della strada	150.000,00	120.000,00	177.000,00
Pista ciclabile in sede promiscua			
<i>3.1 (strade inter quartiere / di quartiere - livello di sicurezza medio)</i>			
piste bi-direzionali lungo un solo lato della strada, a pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, segnaletica orizzontale e verticale	45.000,00	36.000,00	53.100,00
piste monodirezionali lungo ambo i lati della strada	80.000,00	64.000,00	94.400,00
<i>3.2 (strade inter quartiere / di quartiere - livello di sicurezza basso)</i>			
piste bi-direzionali lungo un solo lato della strada, a pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da paletti / archetti, segnaletica orizzontale e verticale	50.000,00	40.000,00	59.000,00
pista monodirezionale lungo ambo i lati della strada	85.000,00	68.000,00	100.300,00
<i>3.3 (strade di quartiere / inter quartiere - livello di sicurezza medio)</i>			
piste bi-direzionali lungo un solo lato della strada, a pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, paletti / archetti, segnaletica orizzontale e verticale	60.000,00	48.000,00	70.800,00
piste monodirezionali lungo ambo i lati della strada	110.000,00	88.000,00	129.800,00
<i>3.4 (strade di scorrimento / inter quartiere - livello di sicurezza medio)</i>			
piste bi-direzionali lungo un solo lato della strada a pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da aiuole di verde	75.000,00	60.000,00	88.500,00
piste monodirezionali lungo ambo i lati della strada	135.000,00	108.000,00	159.300,00

8.8.2 Costi per direttrice

In base alle caratteristiche del tracciato di ogni singola direttrice, determinato in una prima fase di prefattibilità sul Sistema Informativo Territoriale del PRMC, e valutato il peso % sul totale del percorso delle zone Urbanizzate (alto e medio livello di urbanizzazione) e delle zone extraurbane/rurali (bassa/nullo livello di urbanizzazione) sono stati individuati dalla Tabella n. 30 i costi parametrici (euro/Km) di percorso ciclabile (i valori sono stati rivalutati al 2022, al netto di IVA, oneri tecnici e sono comprensivi di imprevisti e lavori in economia al 15 % oltre incremento costi materiali).

I costi parametrici riportati nella Tabella n. 31, pertanto, sono stati diversificati a seconda della tipologia di tracciato (tipo 1 e tipo 2).

Con riferimento alla rete ciclabile regionale di II livello, si precisa che, sulla base di quanto evidenziato nel paragrafo 8.7.2, non è possibile, allo stato, effettuare una stima dell'importo necessario per la sua realizzazione. Pertanto, si propone che la Regione, annualmente, incrementi il budget stanziato per la progettazione e realizzazione della rete di I livello di una percentuale pari al 30% (o altra percentuale ritenuta congrua) da destinare alla progettazione e realizzazione della rete di II livello, previa verifica che quest'ultima sia coerente con lo schema di rete del piano e con gli obiettivi definiti all'interno dello stesso.

Tabella n. 31: Valori parametrici per tipologia di tracciato e direttrice

Categoria	Area urbana (tipo 1)	Area extraurbana/rurale (tipo 2)
Direttrice I	159.300,00 €	253.700,00 €

Nella Tabella n. 32 sono riportate le caratteristiche (sviluppo totale in km, sviluppo in km della ciclovia appartenente alla tipologia 1 e tipologia 2) di ogni singola direttrice e la stima del costo di realizzazione, in base ai "costi parametrici" FIAB 2009 attualizzati al 2022, per ogni singola direttrice di I Livello prevista dal PRMC.

Tabella n. 32: Direttrici I Livello – stima del costo di realizzazione³⁰

Direttrici Regionali I Livello	lungh. [Km]	lungh. tipo 1 [km]	lungh. tipo 2 [km]	costo tipo 1 [Meuro]	costo tipo 2 [Meuro]	costo totale [Meuro]
direttrice 01	109,8	44,6	65,2	7,1	16,5	23,7
direttrice 02	33,7	0,7	33,0	0,1	8,4	8,5
direttrice 03	14,9	2,7	12,3	0,4	3,1	3,5
direttrice 04	17,9	1,1	16,7	0,2	4,2	4,4
direttrice 05	4,9	1,5	3,4	0,2	0,9	1,1
direttrice 06	29,8	1,9	27,9	0,3	7,1	7,4
direttrice 07	37,9	14,2	23,7	2,3	6,0	8,3
direttrice 08	22,7	8,0	14,8	1,3	3,7	5,0
direttrice 09	34,7	12,9	21,8	2,0	5,5	7,6
direttrice 10	52,1	10,8	41,3	1,7	10,5	12,2
direttrice 11	40,9	6,0	34,9	1,0	8,8	9,8
direttrice 12	46,9	25,7	21,2	4,1	5,4	9,5
direttrice 13	19,0	2,6	16,5	0,4	4,2	4,6
direttrice 14	30,2	1,8	28,4	0,3	7,2	7,5
direttrice 15	67,3	8,2	59,1	1,3	15,0	16,3
direttrice 16	22,6	7,2	15,4	1,1	3,9	5,0
direttrice 17	70,6	8,6	62,0	1,4	15,7	17,1
direttrice 18	43,4	1,5	41,9	0,2	10,6	10,9
TOTALE	699,4				TOTALE	162,4

Nella Tabella n. 33 è riportato il quadro economico, suddiviso per Direttrici di I e II livello, che tiene conto: del costo di realizzazione, degli imprevisti, dei lavori in economia, degli oneri tecnici, oltre a oneri previdenziali ed IVA in base alle singole aliquote.

³⁰ Costi parametrici FIAB rivalutati al 2022. Il costo di realizzazione è comprensivo di imprevisti e lavori in economia al 15 %, al netto di IVA ed oneri tecnici

Tabella n. 33: Quadro economico PRMC (al netto dell'IVA)

Voci di costo	Direttrici I [Meuro]
Costo lavori	162,4
Sicurezza (3%)	4,9
Totale	167,2
Espropri+Somme a disp. (25%)	41,8
Totale (al netto IVA)	209,0

8.9 Fonti di finanziamento per la realizzazione della rete ciclabile

La legge di stabilità 2016 (L.208/2015) comma 640, ha previsto un ingente investimento, per il triennio 2016, 2017 e 2018, per la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche nonché per tutti gli interventi riguardanti la sicurezza di tale sistema di trasporto. Le disposizioni legislative seguenti sono Decreto 29 novembre 2018, n. 517; Decreto Ministeriale n. 344 del 12/08/2020, il Decreto 5 aprile 2022. (si veda anche paragrafo 3.3).

Tra gli interventi prioritari rientra l'itinerario da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) conosciuto come la Ciclovia dell'acquedotto Pugliese, così come individuato dalla delibera CIPE del 01/02/2001 nel progetto Basilicata. Le norme della legge di bilancio del 2017 prevedevano un ulteriore stanziamento di fondi per la mobilità ciclabile, altri finanziamenti venivano riconosciuti per gli anni dal 2019 al 2024 al fine di per realizzare i progetti individuati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito PNRR) approvato il 13.07.2021, si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (di seguito NGEU), la principale componente del programma NGEU è il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (Recovery and Resilience Facility, RRF), che ha una durata di sei anni, dal 2021 al 2026, e una dimensione totale di 672,5 miliardi di euro. Il Piano è composto da tre assi strategici: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale; e da sei mission.

La Mission 2 - Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica riguarda gli investimenti e le riforme a favore della transizione energetica e sui progetti per fonti rinnovabili. Tra le varie riforme vi è anche la componente Transizione energetica e mobilità sostenibile dedicata agli investimenti nel settore della mobilità sostenibile come la realizzazione di piste ciclabili.

L'investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie) è teso a costruire almeno 365 km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane e almeno 1235 km aggiuntivi di piste ciclabili in altre zone d'Italia. Le piste ciclabili urbane e metropolitane saranno realizzate nelle 40 città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani. Gli investimenti nelle piste ciclabili nazionali riguarderanno anche progetti nelle zone rurali.

Come già anticipato in precedenza, ad oggi il MISIM, con Decreto Ministeriale 517/2018 e con Decreto Interministeriale 4/2022 ha già stanziato le risorse per la progettazione e realizzazione della tratta campana della ciclovia dell'acquedotto pugliese. Inoltre, con il medesimo Decreto 4/2022 ha già previsto il finanziamento della progettazione e realizzazione del tratto campano della "ciclovia del sole" da erogare in seguito alla valutazione istruttoria sul Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento.

Per quanto riguarda le ciclovie urbane, il Decreto Ministeriale n. 344 del 12/08/2020³¹ reca l'assegnazione pari ad euro 137.244.458,00, di cui euro 51.444.458,00 per l'anno 2020 ed euro 85.800.000,00 per l'anno 2021. Le risorse sono destinate alla progettazione e realizzazione da parte di Città metropolitane, Comuni capoluogo di Città metropolitana, Comuni capoluogo di Regione o di Provincia, Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e Comuni nei cui territori sono ubicate le sedi di università statali o di università non statali legalmente riconosciute, di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, quali l'ampliamento della rete ciclabile e la realizzazione di corsie ciclabili, effettuati in coerenza con i relativi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) e i Piani urbani della mobilità ciclistica denominati "biciplan", qualora adottati, al fine di far fronte all'incremento elevato della medesima mobilità a seguito delle misure adottate per limitare gli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Successivamente il Decreto 5 aprile 2022³² "Ripartizione di risorse per la progettazione e realizzazione di ciclostazioni e interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina" ha

³¹ <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-ministeriale-n-344-del-12082020>

³² <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2022/05/18/22A02920/sq>

introdotto: a) modifiche all'art. 4 del decreto ministeriale 12 agosto 2020, n. 344 in riferimento alla tempistica: *"Gli enti locali beneficiari delle risorse provvedono alla realizzazione degli interventi entro il 31 dicembre 2023"; "entro il 30 aprile 2024 gli enti locali beneficiari provvedono ad inviare alla Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile, la rendicontazione relativa agli interventi finanziati"*; b) modifiche all'art. 5 del decreto ministeriale 12 agosto 2020, n. 344 in riferimento alla *"descrizione dell'intero programma di interventi attivato a seguito del finanziamento"*. Tali finanziamenti, anche se indirettamente, potrebbero contribuire alla realizzazione di tratti di ciclovie nazionali o ricadenti nella rete regionale, sia essa di primo che di secondo livello.

9. Indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili e procedure di recepimento degli stessi negli strumenti di pianificazione ed attuazione

Nell'individuazione, nella progettazione e quindi, come esito, nella realizzazione di una rete ciclabile, la definizione dei riferimenti normativi e tecnici è un presupposto indispensabile affinché siano garantite una maggiore qualità ed omogeneità formale e funzionale alla progettazione di settore.

Il D. Lgs. 285/92 e ss.mm.ii., Nuovo Codice della Strada, all'art. 1 c.2 recita: *"La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi."*

Mentre all'art. 2 Definizione e classificazione delle strade, introduce ben due nuove categorie di strade: *"E-bis - Strade urbane ciclabili: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi. F-bis Itinerari ciclopedonali: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada"*.

Ancora all'art. 3 – Definizioni stradali e di traffico, è riportata la seguente definizione di pista ciclabile: *"Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi"*.

La rete delle ciclovie proposte dal presente PRMC deve rispettare caratteristiche geometrico-funzionali derivanti dalle norme di settore, ed è evidente che il territorio della Campania, presentando diffuse emergenze e attrattori naturali, paesaggistici, archeologici, storico-culturali di particolare rilievo e significatività, richiama una domanda turistica, di attività ricreative ed ordinarie, interessata non solo al luogo ma anche al modo con cui può essere raggiunto e goduto, che si caratterizza per essere più attivo e nello stesso tempo più "soft" o "slow", e meno degenerativo. L'uso di modi e mezzi ecologici, come la bicicletta e l'andare a piedi, è quello che appare essere non solo il più idoneo ma anche il più naturale per entrare meglio in contatto con gli ambienti paesaggistici, per scoprirli e apprezzare nel modo giusto i loro valori naturali e storico-culturali, e in generale per soddisfare ciò che una specifica domanda turistica richiede (armonia, benessere fisico, tranquillità, svago, libertà, riscoprire un modo diverso, leggero, naturale di viaggiare, sentirsi parte e poter avere un rapporto corretto e cosciente con la natura e il paesaggio, poter godere di luoghi di valore e interesse naturalistico, etc.).

In questa prospettiva è importante che anche la Campania, così come hanno intrapreso molte Regioni dell'Europa e dell'Italia, si doti di una rete di grandi itinerari non solo ciclistici ma anche cicloturistici regionali che la rendano interamente percorribile, longitudinalmente e trasversalmente, in bicicletta. Per la Campania il cicloturismo può rappresentare senz'altro un segmento strategico di sviluppo locale da incoraggiare e sviluppare adeguatamente e con intelligenza, facendo tesoro delle esperienze altrui e delle esigenze del cicloturista.

In particolare, il PRMC si propone di definire un sistema di mobilità ciclistica diffusa a livello regionale in cui siano individuati i percorsi ciclabili (intesi come una successione di varie infrastrutture compatibili a essere percorse in sicurezza e comfort dalle biciclette) e le componenti del sistema che, in una configurazione a rete, consentano a chi usa la bicicletta, di percorrere senza difficoltà il territorio regionale.

9.1 Progettualità sulla rete ciclabile regionale (riferimenti normativi)

Nel presente paragrafo vengono riportati i principali riferimenti normativi relativi alle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili. Riguardo al quadro normativo, oltre a quanto riportato al **capitolo 2**, si farà riferimento a:

- D. Lgs 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm.ii. (aggiornato al 04.03.2016), "Nuovo Codice della Strada";
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e ss.mm.ii. "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada";
- "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", 1995;
- Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 557 del 30 novembre 1999. "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili". Bozza n.3 del 17 aprile 2014;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Regolamento per gli itinerari ciclabili". Bozza del 17 aprile 2014.

In particolare, di seguito sono stati descritti i principali contenuti del DM 557/1999.

I *percorsi ciclabili* dovranno essere progettati rispettando i criteri di progettazione contenuti nel D.M. 30/11/1999 n. 557, che in sintesi risultano essere i seguenti:

- continui, diretti e lineari per poter essere competitivi con le altre forme di mobilità;
- riconoscibili ed individuabili sia dagli utenti che dagli automobilisti;
- adeguatamente separati dal flusso veicolare;
- con adeguata larghezza rispetto al flusso: mai essere inferiore a 1,50 m nel caso di piste a senso unico e 2,50 m per doppio senso;
- privi di ostacoli;
- con buona regolarità delle superfici stradali;
- con adeguato andamento piano-altimetrico;
- collegato con i luoghi maggiormente attrattivi (università, scuola, cinema, teatri, centri commerciali, ecc.);
- collegati con i parcheggi per bici;
- intermodali con altri mezzi di trasporto.

Secondo quanto prescritto dal D.M. 30/11/99 n. 557 art.12, sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la *regolarità delle superfici* per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti, con specifico riferimento alle pavimentazioni realizzate con elementi autobloccanti. Non è inoltre consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse.

La Tabella n. 34, elaborata sulla base del Codice della strada e del DM 5/11/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade), riporta la tipologia di piste ciclabili realizzabili in funzione del tipo di strada.

Tabella n. 34: Tipologia di pista ciclabile per tipologia di strada

Tipo di strada	Tipo di pista ciclabile
A - Autostrada	Circolazione dei ciclisti vietata
B – Extraurbana principale	Circolazione dei ciclisti vietata
C – Extraurbana secondaria	Pista ciclabile in sede propria
	Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede
D - Urbana di scorrimento	Pista ciclabile in sede propria
	Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede
E – Urbana di quartiere	Pista ciclabile in sede propria
	Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede
	Pista ciclabile in corsia riservata in carreggiata
F extr – Extraurbana locale	Pista ciclabile in sede propria
	Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede
	Pista ciclabile in corsia riservata in carreggiata
F urb – Extraurbana locale	Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede
	Pista ciclabile in corsia riservata in carreggiata

In riferimento alla *geometria delle piste ciclabili*, all'art.7 del D.M. 30/11/99 vengono riportate le indicazioni per quanto riguarda la larghezza delle corsie. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari a 1,50 m. La larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è riducibile a 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

La larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino a 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e che tale circostanza sia opportunamente segnalata. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le dimensioni devono essere opportunamente adeguate. Inoltre, la larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore non deve essere inferiore a 0,50 m.

All'art.6, comma 3 del D.M. 30/11/99, sono riportate le prescrizioni relative al numero di corsie. Sono possibili piste ciclabili formate da due corsie contigue nello stesso senso di marcia ubicate a destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed

il suo flusso risulti superiore a 1.200 veic/h, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

All'art.8, vengono fornite prescrizioni sulla velocità di progetto a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze di visuale libera. Questa deve essere definita per ciascun tronco delle piste ciclabili tenendo conto che i ciclisti in pianura procedono ad una velocità di 20-25 km/h, mentre in discesa, con pendenze del 5%, possono raggiungere velocità anche superiori ai 40 km/h.

Per quanto riguarda la *pendenza longitudinale*, per le singole livellette questa non può superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali si può adottare una pendenza massima del 10%. Per garantire un'ampia fruibilità delle piste ciclabili la pendenza longitudinale media non dovrebbe superare il 2%, salvo deroghe.

In riferimento *all'andamento planimetrico*, i raggi delle curve orizzontali devono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, in genere, devono essere superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista) Eccezionalmente, in aree di intersezione ed in punti particolarmente vincolati, i raggi possono essere ridotti a 3,00 m purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata, specialmente nel caso e nel senso di marcia rispetto al quale essa risulti preceduta da una livelletta in discesa.

La *pendenza trasversale* in curva deve essere commisurata alla velocità di progetto ed al raggio di curvatura adottato, tenuto conto sia di un adeguato coefficiente di aderenza trasversale sia del fatto che per il corretto drenaggio delle acque superficiali è sufficiente una pendenza trasversale pari al 2%, con riferimento a pavimentazioni stradali con strato di usura in conglomerato bituminoso.

Le barriere protettive laterali devono avere un'altezza non inferiore a 1,50 metri nel caso di sovrappassi e nel caso di passerelle ciclabili di attraversamento di corsi d'acqua. Nel caso in cui lungo la ciclovia siano presenti punti pericolosi (come ad esempio scarpate, argini, ponti, interferenze o parallelismi con altre infrastrutture, ostacoli laterali, etc.) gli stessi devono essere adeguatamente evidenziati con apposita segnaletica di pericolo.

Tornando alla *pista ciclabile in sede propria*, questa viene definita tale quando la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili. Può essere ad unico o doppio senso di marcia. Per strade comunali o vicinali caratterizzate da bassi flussi veicolari (inferiori ai 500 veicoli/giorno) e da ridotta velocità (inferiore ai 50 km/h) e lungo le quali sussista il divieto di circolazione dei mezzi pesanti, l'itinerario ciclabile può svilupparsi in sede promiscua o lungo una corsia riservata posta sul lato della strada e opportunamente segnalata.

Per quanto attiene alla *segnaletica*, quella orizzontale è stata oggetto di apposite Istruzioni Tecniche emanate dal MIT nel 2014, in particolare, nel caso di piste a doppio senso di marcia è obbligatorio il tracciamento della striscia di separazione dei sensi di marcia, la striscia di separazione deve essere di tipo discontinuo, al fine di consentire l'occupazione momentanea della corsia adiacente per il sorpasso e di tipo continuo nei tratti in cui tale manovra non è consentita, i simboli di individuazione delle piste sono tracciati all'inizio di ogni tratto di pista e ripetuti in direzione longitudinale ad un intervallo tra 30 e 50 m. All'art.10 del D.M. 30/11/99 viene riportato che le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Devono inoltre essere presenti delle apposite frecce per segnalare i cambi di direzione. Per quanto riguarda la segnaletica verticale, il segnale Pista Ciclabile deve essere posto all'inizio di una pista e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni. La fine della pista ciclabile deve essere indicata con segnale analogo a quello di inizio barrato obliquamente da una fascia rossa. Nel caso di pista ciclabile su marciapiede, questa deve essere ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale e non pregiudicare la circolazione per i pedoni. La separazione tra pista ciclabile e area pedonale deve essere percepibile dall'utente tramite contrasto ottico o tattile, mediante il segnale di pista ciclabile contigua al marciapiede.

Gli *attraversamenti* devono essere previsti per garantire la continuità delle piste ciclabili. Devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali. Nel caso di attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore a 1,50 m.

In riferimento ai *parcheggi per le bici*, secondo l'art.11 del D.M. 30/11/99, ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per i velocipedisti ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità ciclistica, senza che si abbiano intralci alla circolazione stradale. Tra questi luoghi rientrano i poli attrattori di traffico e i nodi di interscambio modale.

Da un punto di vista normativo, sulle disposizioni principali che riguardano la ciclabilità, nascono a volte delle interpretazioni spesso con visioni differenti, più restrittive o più estensive che giustificano soluzioni puntuali differenti, più o meno convenienti per il ciclista. Se lungo l'itinerario individuato alcuni requisiti non potranno essere rispettati, di fondamentale importanza rimane comunque l'integrità complessiva e il soddisfacimento dei requisiti minimi:

- D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e suo regolamento di esecuzione ed attuazione, DPR 16 dicembre 1992, in particolare l'Art. 2 - Definizione e classificazione delle strade: "F-bis) Itinerario Ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada";
- Legge 19 ottobre 98, n. 366, "norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" e suo regolamento D.M. 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".

Altre norme o indirizzi da considerare sono:

- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, di cui alla deliberazione 7 aprile 1993 del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET);
- Indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- DM 14 giugno 1989, n. 236 "Regolamento per l'eliminazione delle barriere architettoniche" e DPR 24 luglio 1996, n. 503 "Eliminazione delle barriere architettoniche in spazi pubblici".

9.2 Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) - Rete Ciclabile Nazionale Bicalitalia

La direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (prot. 375 del 20/07/2017), concernente l'individuazione del Sistema nazionale di ciclovie turistiche, definisce i requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche devono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche.

La direttiva individua l'elenco delle ciclovie e in allegato i requisiti di pianificazione e standard tecnici. I requisiti che devono essere posseduti dalle ciclovie appartenenti al SNCT sono stati distinti in "requisiti di pianificazione", ricomprendendo in questa classe gli elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione, e "standard tecnici di progettazione".

A. Requisiti di pianificazione

1. A.1) Attrattività
 - luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali
2. Fruibilità, interconnessione e intermodalità
 - diretta in bicicletta
 - parcheggi
 - da altre infrastrutture
 - interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della "mobilità dolce"
3. Servizi opzionali
 - struttura ricettiva attrezzata
 - servizio bagagli
 - colonnine SOS
 - connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone
 - parco giochi per bambini

(...)

B. Standard tecnici di progettazione

1. Attrattività
 - qualità architettonica e paesaggistica
2. Sicurezza
 - protezione dal traffico motorizzato

- protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ...)
- caratteristiche geometriche
- accessibilità dei mezzi di soccorso
- 3. Percorribilità
 - pendenza longitudinale
 - fondo viabile
 - linearità, visibilità
 - copertura telefonica
- 4. Segnaletica e riconoscibilità
 - conformità segnaletica
 - identità visiva
- 5. Servizi
 - area di sosta biciclette
 - noleggio e assistenza bici
 - tecnologie smart
 - servizi igienici
 - Punti di approvvigionamento di acqua potabile

9.3 Rete ciclabile in ambiti fluviali

In riferimento agli itinerari che utilizzano aree golenali o gli argini dei fiumi, dei canali o in generale dei corsi d'acqua, bisogna attenersi, nelle varie fasi della progettazione, alla normativa vigente in ambito nazionale e regionale.

A tale scopo il presente PRMC prescrive il riferimento alle specifiche Norme di Attuazione dei rispettivi Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) che, in particolare individuano e delimitano:

- aree a rischio idrogeologico molto elevato, elevato, medio e moderato, ne determina la perimetrazione, stabilisce le relative prescrizioni;
- punti e le fasce di possibile crisi idraulica localizzata e/o diffusa, le aree ad elevata suscettibilità di allagamento ubicate al piede dei valloni, gli alvei strada e le aste montane incise;
- aree di pericolosità idrogeologica;
- tipologie per la programmazione e la progettazione degli interventi, strutturali e non strutturali, di mitigazione o eliminazione delle condizioni di rischio.

Le indicazioni del presente PRMC per la progettazione di piste ciclabili in zone con pericolosità idraulica sono:

- non aumentare il rischio idraulico con nuovi ostacoli al normale deflusso delle acque;
- contenere l'impermeabilizzazione dei suoli;
- preservare la biodiversità e naturalità dei corsi d'acqua adottando tecniche a basso impatto ambientale;
- rendere il tratto idoneo al transito periodico di macchine operatrici adibite alla manutenzione idraulica;
- prevedere vie di fuga, opportunamente segnalate;
- definire un accordo con i tecnici del/degli Ente/i per attuare programma di manutenzione che assegni le rispettive competenze.

In presenza di particolari fragilità ambientali si promuovono strumenti di partecipazione integrata come i "contratti di fiume", come indicato nei precedenti paragrafi, disciplinati a Livello nazionale dal D. Lgs 152/2006 in modo da coordinare, all'interno di un'unità territoriale funzionale, il bacino idrografico, inteso come sistema unitario, al fine di minimizzare i diversi impatti (sociali e ambientali) ed attuare processi di mitigazione, gestione e riabilitazione ambientale oltre a favorire la fruibilità del luogo.

9.4 Rete ciclabile in ambiti naturalistici e paesaggistici

Di seguito vengono riportati i principali indirizzi riferiti alla progettazione e realizzazione di percorsi ciclabili ricadenti in zone di rilevanza naturalistica e paesaggistica come per le Aree Protette e la Rete Natura 2000. Tutti gli interventi ricadenti all'interno delle aree appartenenti alla Rete Natura 2000 devono essere riconducibili all'attuazione della Legge Quadro n.394 del 6 dicembre 1991 – Strumenti di gestione in modo da salvaguardare la conservazione di habitat e specie di interesse comunitario, mentre per le aree rientranti nelle Aree Protette si seguiranno le indicazioni del Piano dell'Ente Parco gestore.

Il PRMC fornisce le seguenti indicazioni:

- verificare l'impatto paesaggistico in modo da inserire coerentemente l'opera nel contesto in cui andrà realizzata;
- ricercare percorsi in modo da abbattere gli impatti ambientali e i costi, ad esempio attraverso il riutilizzo di infrastrutture dismesse;
- utilizzo di specie arboree autoctone o comunque già presenti nel contesto paesaggistico all'interno del quale dovrà essere inserita l'opera, nell'ambito di interventi che prevedano la posa di alberature a bordo strada;
- realizzare pavimentazioni dei percorsi coerenti con il contesto naturalistico;
- favorire il riutilizzo di infrastrutture dismesse per la realizzazione di aree di sosta, velostazioni, etc.;
- realizzare segnaletica efficace, anche attraverso una corretta localizzazione che non intralci la fruizione visiva dei luoghi.

Laddove si attraversino aree di pregio naturalistico è consigliabile garantire la minore interferenza possibile realizzando percorsi brevi e adoperando delle opportune pavimentazioni. In riferimento al primo punto, sarebbe opportuno accorciare per quanto possibile il tragitto, utilizzare passerelle e creare percorsi obbligati per minimizzare l'impatto sulla flora e sulla fauna presenti. Una soluzione meno invasiva e più economica nella fase di realizzazione è rappresentata dai ponti sospesi che però sono utilizzabili solo per brevi tratti e non per tutte le tipologie di terreno.

Il ricorso all'illuminazione e la creazione di fonti di rumore dovrebbero essere minimizzati. Un esempio in tal senso possono essere aree di sosta troppo ampie e mal posizionate.

9.5 Rete ciclabile in ambiti urbani

La domanda di mobilità urbana genera "costi esterni" pagati dalla comunità, che possono essere tradotti in termini di:

- emissioni di gas serra;
- inquinamento atmosferico;
- inquinamento acustico;
- congestione da traffico;
- incidentalità;
- consumi energetici.

Una rete ciclabile in ambito urbano contribuisce alla riduzione dei "costi esterni" e viene a costituire uno strategico elemento di ausilio all'offerta di mobilità intermodale.

9.5.1 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

In risposta alla crescente domanda di mobilità urbana è stato introdotto Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), piano che si basa sugli strumenti di pianificazione esistenti e tiene in considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare, nel breve e lungo periodo, le necessità di mobilità delle persone e delle merci con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle aree urbane.

Le strategie e le misure definite da un PUMS riguardano tutti i modi e le forme di trasporto presenti nell'area urbana (pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta), a partire da piani esistenti estendendone i contenuti soffermandosi con maggiore dettaglio sulla domanda degli utenti della rete urbana. Il PUMS promuove i principi di partecipazione attiva, integrazione, pianificazione/coordinamento, monitoraggio e valutazione, rendendo i cittadini protagonisti principali della costruzione del Piano e della sua attuazione.

Gli obiettivi generali su cui sviluppare il PUMS indicati dalla normativa nazionale sono:

- Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;
- Sostenibilità energetica ed ambientale;
- Sicurezza della mobilità stradale;
- Sostenibilità socio-economica.

Le linee guida europee indicano per il PUMS i seguenti obiettivi:

- migliorare l'accessibilità per tutti, senza distinzioni di reddito o status sociale;
- accrescere la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano;
- migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia;
- fattibilità economica, equità sociale e qualità ambientale.

La redazione di un PUMS ha pertanto l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. In tale ottica, il tema dell'accessibilità, intesa come insieme delle caratteristiche spaziali, distributive, organizzative e gestionali in grado di permettere la mobilità e un uso agevole, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona, è da intendersi come elemento centrale per la redazione, l'implementazione e il monitoraggio di un PUMS.

Il 5 agosto 2017 sulla Gazzetta Ufficiale n.233 è stato pubblicato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257", poi aggiornate con Decreto n° 396 del 28 agosto 2019.

Il Decreto originale è stato approvato con l'esplicita finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale e consta di 6 articoli (Art. 1 "Finalità", Art. 2 "Linee guida", Art. 3 "Adozione dei PUMS", Art. 4 "Aggiornamento e monitoraggio", Art. 5 "Clausola di invarianza", Art. 6 "Modifiche") e due allegati contenenti il primo le "Procedure per la redazione e approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile" e il secondo gli "Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS".

Nelle Linee guida si fa riferimento ai seguenti aspetti:

- procedura uniforme per la redazione e l'approvazione dei PUMS, contenuta nell'allegato 1;
- individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS (allegato 2).

Il Decreto sancisce l'obbligo di adozione del PUMS, inteso come condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, per tutti i Comuni con più 100.000 abitanti, fatta eccezione per quelli che ricadano in una Città metropolitana che abbia provveduto alla definizione di un proprio PUMS.

9.5.2 Interventi in ambito urbano

Il contesto urbano rappresenta una grande sfida per la sostenibilità. Anche i cittadini devono essere sensibilizzati e coinvolti attraverso proposte alternative volte a stimolare la consapevolezza di scelte più opportune nel muoversi in città e la diffusione di una vera e propria cultura della mobilità sostenibile.

Negli ambienti urbani, quindi, che il soddisfacimento della domanda di mobilità dei cittadini passa attraverso un'efficace integrazione dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale (TPL), anche con l'uso della bicicletta, e in cui la logistica urbana può e deve giocare un ruolo rilevante nella catena degli spostamenti delle merci. In ambito urbano che si conferma la necessità di un sistema della mobilità che deve essere integrato con la pianificazione degli insediamenti residenziali e produttivi, che, oltre alle opere infrastrutturali, deve prevedere l'ottimizzazione dell'uso di quelle esistenti.

Per poter ottenere la massima funzionalità dei percorsi ciclabili in ambito urbano, può essere necessario adottare accorgimenti di moderazione del traffico che abbiano come diretta conseguenza sia la riduzione della velocità di marcia dei veicoli motorizzati che la diminuzione dei flussi di transito che interessano l'infrastruttura in questione. Questi accorgimenti si possono distinguere in due principali tipologie di intervento: *puntuale e lungo l'asse della pista*.

Interventi Puntuali

Le realizzazioni puntuali possono essere collocate in corrispondenza delle intersezioni, per ridurre la loro pericolosità, agli accessi dei quartieri residenziali o zone 30 per adeguare il comportamento degli utenti o lungo l'asse stradale per evidenziare punti di potenziale pericolo per l'utenza debole:

- DOSSI. Elementi in rilievo a profilo convesso prefabbricati o costituiti da ondulazioni della pavimentazione, collocati trasversalmente in modo da formare un ostacolo per i veicoli che sono obbligati a sormontarli a velocità ridotta. Poiché possono essere una fonte di rischio per il transito ciclistico è opportuno dotarli di varchi laterali larghi almeno 75 centimetri.
- STRISCE DI PAVIMENTAZIONE IN RILIEVO. Sistemi di rallentamento ad effetto ottico, realizzati con l'applicazione in serie di strisce rifrangenti, o ad effetto acustico-sonoro, realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuto con l'incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di materiale in rilievo, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti.

- **PLATEE E ATTRAVERSAMENTI RIALZATI.** Sopraelevazioni della carreggiata con rampe di raccordo ed eventuale colorazione della pavimentazione, realizzate per dare continuità ad un percorso pedonale e/o ciclabile in una parte di strada compresa tra due intersezioni o per interrompere la continuità di lunghi rettilinei, in modo da moderare la velocità dei veicoli.
- **INTERSEZIONI RIALZATE O PLATEE DI INCROCIO.** Aree piane sopraelevate che coprono l'intero spazio dell'intersezione, permettendo di ridurre il dislivello presente tra la carreggiata e il percorso pedonale e/o ciclabile e contribuendo a rallentare i veicoli motorizzati. Sono evidenziate con pavimentazione diversa dalla carreggiata per colore e/o materiale.
- **CUSCINI O "BERLINESI".** Particolare tipo di dosso con larghezza inferiore alla distanza tra le ruote dei veicoli di maggiori dimensioni ma superiore a quella delle automobili, usati da soli, affiancati o in successione. Consentono il rallentamento delle automobili mentre sia i mezzi di soccorso che i ciclisti possono superarli senza difficoltà, purché dotati di uno spazio di passaggio di almeno 75 centimetri, libero e privo di caditoie.
- **PORTE ZONE 30.** Dispositivi di ingresso ad un ambito residenziale composti da elementi volti ad enfatizzare il concetto di soglia, attraverso la sopraelevazione della superficie stradale, l'utilizzo di diversa pavimentazione, il restringimento della carreggiata e la collocazione di arredi urbani di vario tipo.

Interventi lungo l'asse della pista

Riguardano la trasformazione di un tratto esteso di strada e favoriscono l'interruzione della prospettiva lineare, con l'obiettivo di scoraggiare il traffico di attraversamento, ridurre i disturbi dovuti al traffico e favorire la mobilità ciclistica e pedonale:

- **CHICANE.** Deflessioni orizzontali dell'asse stradale a forma di S, senza riduzione della larghezza e del numero di corsie, tramite allargamenti alternati dei marciapiedi, posizionamento di isole centrali spartitraffico o tramite uno sfasamento dei parcheggi. Sono realizzate per indurre i veicoli a rallentare su rettilinei che potrebbero consentire accelerazioni.
- **STRETTOIE E ISOLE CENTRALI SPARTITRAFFICO.** Restringimenti della carreggiata ottenuti con strettoia: allargamento del marciapiede sui lati della strada in corrispondenza di un attraversamento, oppure con allargamento della banchina; interposizione di un'isola spartitraffico o salvagente tra le corsie veicolari. Inducono i veicoli a rallentare riducendo lo spazio di transito in corrispondenza di punti di potenziale pericolo. È opportuno che il loro utilizzo sia combinato con altre misure di moderazione della velocità, come gli attraversamenti rialzati. Le isole centrali, spesso arredate a verde, devono avere una larghezza minima di 1,50 m se costituiscono un rifugio per un attraversamento pedonale e/o ciclabile.
- **RESTRINGIMENTI DI CORSIA.** Riduzioni di corsie sovradimensionate, con restringimenti fino a 3 m per strade locali e urbane e 5,50 m per strade a doppio senso di marcia, finalizzati a ridurre lo spazio di transito veicolare e indurre i veicoli a rallentare.
- **ROTATORIE.** Sistemazione a rotonda di intersezioni a raso al fine di aumentare la sicurezza, costringendo tutti i veicoli a rallentare e forzandoli a percorrere una traiettoria non rettilinea, rendere la circolazione più fluida ed evidenziare la presenza dell'intersezione stessa, interrompendo la linearità di una o più strade. In corrispondenza di ogni braccio stradale le corsie devono essere separate da isole spartitraffico in rilievo, che fungono da rifugio per l'utenza debole.
- **CHIUSURA DI TRATTI STRADALI.** Chiusura di un determinato tratto stradale, generalmente in ambito residenziale, attraverso misure volte ad impedire l'attraversamento del tratto da parte dei veicoli. La chiusura può essere totale o parziale, attraverso l'utilizzo di dissuasori fissi o a scomparsa o la regolamentazione in fasce orarie.

9.6 Rete ciclabile in ambiti territoriali turistici

Il cicloturismo costituisce una grande opportunità economica per lo sviluppo del territorio regionale. La fruizione di ambiti territoriali con elevata offerta in termini di attrazione turistica, in particolare, mediante la modalità di trasporto ciclistica, richiede la risoluzione di una serie di criticità che limitano la scelta modale dell'utente verso la bicicletta.

Per l'individuazione dei percorsi della rete ciclabile, in relazione con le Diretrici Regionali indicate nella prima versione del presente Piano, il PRMC indica i seguenti criteri generali:

- rilevanza regionale dei percorsi: promuovere itinerari e tracciati identificati e identificabili dai possibili fruitori, correlazione con la rete delle direttrici europee, nazionali e regionali;
- valenza turistica dell'itinerario: percorsi che siano interessanti per un "turismo lento" dal punto di vista naturalistico, paesaggistico, culturale e delle tradizioni;

- fattibilità dei percorsi: tracciati fruibili in tempi medio/brevi;
- sicurezza dei percorsi: organizzati tenendo in considerazione tutti i fattori di sicurezza e, ove possibile, distinti dai flussi automobilistici;
- attrattività e promozione: percorsi integrati all'offerta degli operatori e tour operator.

9.7 Rete ciclabile riuso infrastrutture dismesse

Come indicato in precedenza, la pianificazione della rete ciclistica regionale ha tra i suoi punti di interesse il riutilizzo del patrimonio dismesso o in disuso, incentivando la ricerca di sedimi tali da ridurre sia i costi che gli impatti ambientali, ottimizzando in tal modo sia le risorse pubbliche che la valorizzazione di elementi territoriali di pregio esistenti.

Oggi in Italia ci sono oltre 7.000 km di tracciati ferroviari non più utilizzati, che giacciono abbandonati o utilizzati come strade campestri. La riattivazione in esercizio di tali linee appare oggi, nella gran parte dei casi, improbabile. Si tratta di un patrimonio importante, costituito da aree di sedime continue che si snodano nel territorio e collegano città, borghi e villaggi rurali, di centinaia di opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, spesso di notevole pregio ingegneristico), di quasi 2.000 stazioni e di migliaia di caselli. Un patrimonio che, se non tutelato, salvaguardato e valorizzato, col passare del tempo non può che andare distrutto: i tracciati perderanno via via la loro continuità fisica e con essa la loro caratteristica di corridoi di comunicazione; i ponti e i viadotti verranno smantellati o crolleranno; le stazioni e i caselli, già oggi in molti casi abbandonati e con evidenti segni di degrado e incuria, diventeranno rovine o scompariranno.

Tale patrimonio può essere riutilizzato per la creazione di greenways dedicate alla circolazione di pedoni, ciclisti, pattinatori, escursionisti a cavallo e persone diversamente abili. Le ferrovie dismesse, infatti, per le loro caratteristiche, costituiscono un'infrastruttura privilegiata per la realizzazione di percorsi per la mobilità dolce. Le vecchie ferrovie hanno tracciati quasi totalmente separati dalla rete stradale, con pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili e renderne più piacevole l'utilizzo.

Attraverso la trasformazione in vie verdi, è possibile preservare l'integrità dei tracciati in disuso per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario.

In merito alla scelta di quali percorsi ferroviari dismessi riconvertire, riconversione normata dalla Legge 19 ottobre 1998, n. 366 art.8 comma 1 "L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi". Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornisce delle indicazioni nel documento "Linee guida per la redazione e l'attuazione del "Biciplan".

Per valutare la qualità degli itinerari si possono definire delle check-list in cui esprimere giudizi sulle caratteristiche della ciclovia. Questo procedimento consente di avere una visione onnicomprensiva della qualità delle infrastrutture per la mobilità ciclistica ed una procedura strutturata per le ispezioni a seguito di interventi di miglioramento delle criticità rilevate. Le check list cui si fa riferimento sono quelle contenute nella Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici dell'8 giugno 2001, n. 3699 – "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade" che andranno a verificare le seguenti caratteristiche tecnico-funzionali:

- adeguatezza (organizzazione della mobilità ciclistica è adeguata rispetto alle caratteristiche del traffico stradale) – eventualmente valutare il Livello di Servizio (LoS);
- continuità e connessione dei percorsi e adeguatezza degli attraversamenti;
- visibilità e leggibilità della segnaletica;
- presenza di ostacoli a margine o sul tracciato del percorso ciclabile;
- illuminazione e visibilità del percorso;
- grado di sicurezza del percorso e dotazione di dispositivi per la sicurezza degli utenti;
- caratteristiche geometriche e costruttive (geometria della sezione, pavimentazione, andamento plano-altimetrico).

Per quanto riguarda le pavimentazioni esse sono da progettare in relazione alla tipologia dei ciclisti che si vogliono attrarre con l'infrastruttura, alla sezione dei loro copertoni e alla disponibilità ad eseguire manutenzioni.

L'asfalto a grana fine viene considerata la pavimentazione di gran lunga più consona alle piste ciclabili, è flessibile e consente un'ottima scorrevolezza con tutti i tipi di bicicletta. Asciuga subito, non mantiene pozzanghere, può essere percorsa con facilità anche subito dopo una pioggia intensa. Il colore nero tipico delle pavimentazioni bitumate si perde nel tempo e può essere mediato dall'uso di graniglie di colore chiaro che con il tempo acquistano visibilità.

Una pavimentazione che fornisce analoghi risultati alla precedente è la pavimentazione in getto di cemento, che però è una pavimentazione rigida, presenta l'esigenza dei giunti di dilatazione che interrompono la continuità, generano aggressioni di piante e possono tendere a sbriciarsi. Inoltre, al transito con la bici si perde la sensazione di comfort al passaggio sui giunti. La scorrevolezza della superficie dipende dalle lavorazioni e dalle modalità di finitura che se non sono accurate e di qualità possono presentare nel tempo vistosi e scomodi fenomeni di degrado.

Le pavimentazioni in terra naturale, battuta, lavorata a più strati, oppure il semplice stabilizzato con componenti leganti a base argillose, oppure ancora la terra naturale locale stabilizzata con resine aggiuntive o misti cementati, possono avere un miglior aspetto visivo ma dal punto di vista della scorrevolezza della bicicletta, della manutenzione per buche, pozzanghere, crescita delle erbe naturali, percorribilità dopo e durante un periodo di pioggia hanno risultati prestazionali decisamente peggiori.

9.8 Procedure di recepimento degli indirizzi negli strumenti di pianificazione, regolamenti edilizi e interventi di costruzione o ristrutturazione di edifici pubblici

Le procedure di recepimento degli indirizzi del presente PRMC all'interno degli strumenti di Pianificazione, dei Regolamenti Edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione di edifici pubblici, fanno riferimento -in via generale- alla Legge Regionale 16/2004 "Norme sul governo del territorio" e Regolamento di attuazione 5/2001 e succ.ve modifiche ed integrazioni.

In particolare, all'atto dell'entrata in vigore del presente PRMC gli strumenti di Pianificazione generale (Piano Territoriale di Coordinamento e Piano Urbanistico) dovranno tener conto degli indirizzi relativi alla definizione della rete ciclabile regionale, indicando nelle rispettive tavole di Piano e Relazioni illustrative le verifiche di coerenza.

Nei regolamenti Edilizi (Regolamento Urbanistico Edilizio Comunale) si dovrà tener conto in appositi articoli della disciplina dei percorsi ciclabili in ambito urbano ed extraurbano nel territorio di competenza dei PUC (Piani Urbanistici Comunali) in coerenza con le indicazioni e gli Obiettivi del presente Piano. In particolare, per interventi di costruzione o ristrutturazione di edifici pubblici il RUEC dovrà contenere appositi articoli che possano disciplinare ed incentivare la mobilità ciclistica mediante appositi spazi destinati alla sosta, accessi dedicati, etc. in collegamento agli itinerari secondo i vari livelli gerarchici individuati dal PRMC.

10. Azioni di comunicazione, educazione e formazione

10.1 Forma e strumenti di comunicazione

La diffusione del documento e degli elaborati di PRMC potrà essere attuata dalla Regione Campania tramite una serie di iniziative tra le quali, senza escluderne altre, possono essere citate:

- la trasmissione del PRMC a tutti i Capoluoghi di Provincia, in modo da consentire lo sviluppo dei progetti tali da collegare i percorsi regionali previsti dal Piano;
- la presentazione del PRMC ai comuni sede di stazioni rilevanti, in modo da sviluppare interventi tali da favorire l'intermodalità;
- la presentazione del PRMC ai comuni nei quali sono presenti siti UNESCO ed attrattori rilevanti di tipo culturale, ambientale e/o paesaggistico;

Gli interventi e le azioni per favorire la diffusione della cultura della mobilità ciclistica e, conseguentemente, l'incremento dei suoi praticanti, potrebbero comprendere tra l'altro:

- a) realizzazione di campagne di comunicazione a sostegno del trasporto ciclistico in condizioni di sicurezza e della mobilità sostenibile, anche tramite portali web, applicazioni dedicate, etc.;
- b) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo informatico;
- c) intese con le aziende di trasporto pubblico e collettivo per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- d) attuazione di politiche di moderazione del traffico in ambito urbano, attraverso interventi di modifica infrastrutturale della carreggiata, come Strade residenziali, Isole ambientali e Zone 30, finalizzati ad indurre gli automobilisti ad una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti;
- e) realizzazione, d'intesa con le società di gestione del trasporto ferroviario e con titolari/gestori delle infrastrutture, di attrezzature per favorire l'intermodalità bici e treno.

Al fine di garantire la semplice e più diretta consultabilità del PRMC sarà opportuno renderlo disponibile attraverso la sua pubblicazione sul sito istituzionale della Regione Campania e/o delle amministrazioni provinciali.

10.2 Azioni per l'incentivazione della mobilità ciclistica

La Regione Campania, attraverso la Legge Regionale n. 38 del 29 dicembre 2020, con l'art. 5 "Interventi per il bike to work" ha voluto incentivare la mobilità sostenibile alternativa rispetto ai servizi di trasporto pubblico locale con l'impegno, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della suddetta legge, di adottare un programma sperimentale della durata di un anno per la concessione di contributi, nei limiti delle risorse stanziare pari a 150.000 €, ai lavoratori capaci di dimostrare l'utilizzo della bici per gli spostamenti casa-lavoro.

La Giunta regionale, con deliberazione n. 240 dell'8 giugno 2021, ha individuato come soggetti beneficiari delle risorse previste secondo la LR 38/2020 i Comuni campani con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, che si sono dotati del Piano Urbano del Traffico, del Piano Urbano di Mobilità o del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile ai quali demandare, all'esito di una procedura di selezione, la predisposizione dei relativi bandi. La ripartizione delle risorse è effettuata in funzione della popolazione residente nei Comuni partecipanti. La partecipazione è riservata ai soli cittadini maggiorenni, lavoratori, residenti nel Comune che emette il bando e con sede di lavoro in Campania, che effettuano spostamenti in bicicletta almeno 10 giorni al mese, documentabili tramite applicazioni. È previsto un riconoscimento per i lavoratori pari a 20 centesimi per ogni chilometro percorso in bici sul tragitto casa-lavoro, fino ad un massimo di 50 euro mensili. Allo stato attuale le istanze di partecipazione sono all'esame degli Uffici competenti per gli adempimenti conseguenziali.

L'incentivazione della mobilità ciclistica si estrinseca anche attraverso la possibilità di realizzare una serie di servizi in suo favore. Tra questi si possono citare:

- il bike-sharing, che prevede che siano installate rastrelliere in cui sono collocate le biciclette, utilizzabili dagli utenti solo dopo averle sbloccate con una chiave o scheda magnetica. La bicicletta può, dopo l'utilizzo, essere collocata in una qualsiasi altra stazione del sistema e possono essere previsti anche abbonamenti;
- bike hotel, ovvero strutture ricettive pronte ad accogliere il target del cicloturista, che offrano servizi di deposito, spogliatoio, lavanderia per abbigliamento tecnico, assistenza medica e fisioterapia, ristorazione speciale e

trasferimenti. Queste strutture possono essere inserite all'interno di vetrine nazionali specializzate come Albergabici (FIAB) o Italy bike hotels;

- servizi per la sosta, ovvero zone destinate al ricovero delle biciclette che non dovranno trovarsi a distanza eccessiva le une dalle altre e comunque essere posizionate a non più di 50 metri dall'ingresso di stazioni o fermate;
- velostazioni, ovvero strutture sempre destinate al parcheggio delle biciclette ma dotate di un maggior numero di servizi. Hanno un ruolo fondamentale rispetto all'intermodalità, motivo per cui sono dislocate presso stazioni, metropolitane, tramvie, snodi o fermate di trasporto pubblico. Tali tipologie di parcheggio sono generalmente coperte e prevedono l'utilizzo di chiavi meccaniche od elettroniche e sistemi di videosorveglianza. Forniscono servizio di assistenza rendendo spesso disponibili ricambi e accessori di vendita e pompe di gonfiaggio in self-service.

10.3 Effetti attesi dalle attività di promozione e supporto alla mobilità ciclistica

Nel caso in cui le attività di comunicazione fossero realizzate con convinzione insieme alle conseguenti azioni descritte nei paragrafi precedenti e si riuscissero a stanziare, secondo un programma pluriennale, gli opportuni investimenti (di cui, nel precedente § 8.8 si è prodotta una stima), si potrebbero creare le condizioni per il raggiungimento degli obiettivi strategici che la Giunta della Regione Campania con delibera n.656 del 24 ottobre 2017 aveva indicato.

In particolare, si potrebbe rendere possibile:

- Per la Mobilità Ciclistica Urbana:
 - la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di Aree pedonali, Zone a Traffico Limitato (ZTL) e provvedimenti di moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;
 - il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;
 - la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti e aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali;
 - la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta, a cominciare dai tragitti casa-scuola, casa-lavoro”.
- Mobilità ciclistica extraurbana:
 - la formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidono con le ciclovie delle reti e la realizzazione di infrastrutture ad esse connesse;
 - la formazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera connessi alla mobilità collettiva e, in particolare, alle stazioni del trasporto su ferro, ai porti ed agli aeroporti, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro;
 - la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;
 - la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici con treno e bici con bus.

PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA
DELLA CAMPANIA

Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico n.01

QPM1 – Quadro Programmatico – Diretrici Ciclabili Europee,
Nazionali e Regionali

Rev. Luglio 2022

Legenda

Rete Ciclabile Europea EUROVELO

--- EuroVelo EV05

--- EuroVelo EV07

Rete Ciclabile di Livello Nazionale (Bicitalia/SNCT)

--- B101 Ciclovía del Sole

--- B103 Ciclovía Francigena (EV05)

--- B108 Ciclovía degli Appennini

--- B110 Ciclovía del Borbone

--- B111 Ciclovía dell'acquedotto Pugliese (SNCT)

Rete Ciclabile di interesse Regionale

--- Masterplan Litorale Domitio-Flegreo

--- CYRONMED 3 Mari

--- CYRONMED dei Pellegrini

--- CYRONMED del Sole

--- CYRONMED dei Borbone

Tematismi di base

■ Urbanizzato

□ Limite amministrativo comunale

□ Limite amministrativo provinciale

□ Limite amministrativo regionale



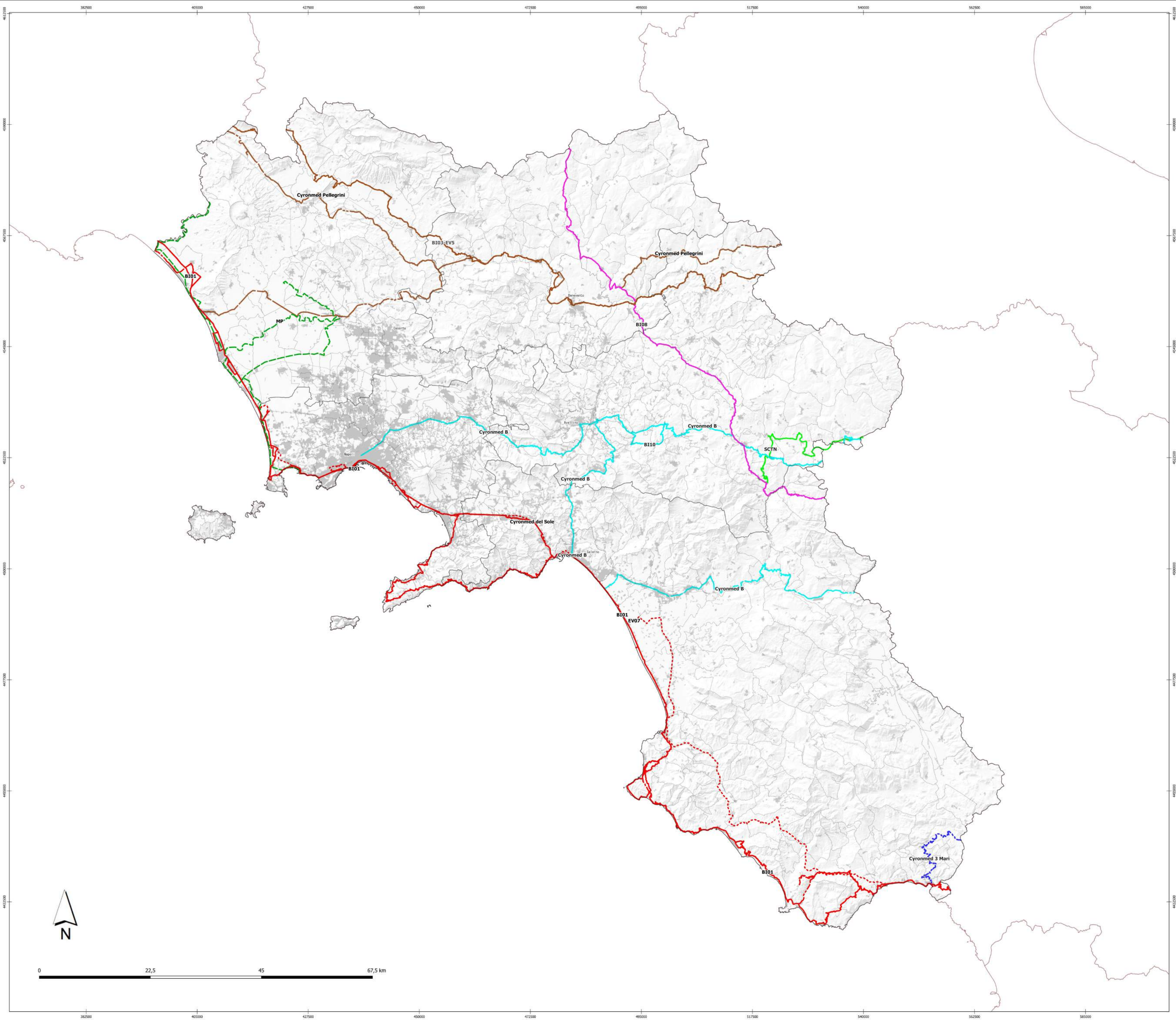
Rete livello europeo
EUROVELO



Rete livello nazionale
BICITALIA - FIAB



Rete Ciclabile Nazionale
SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE (SNCT)



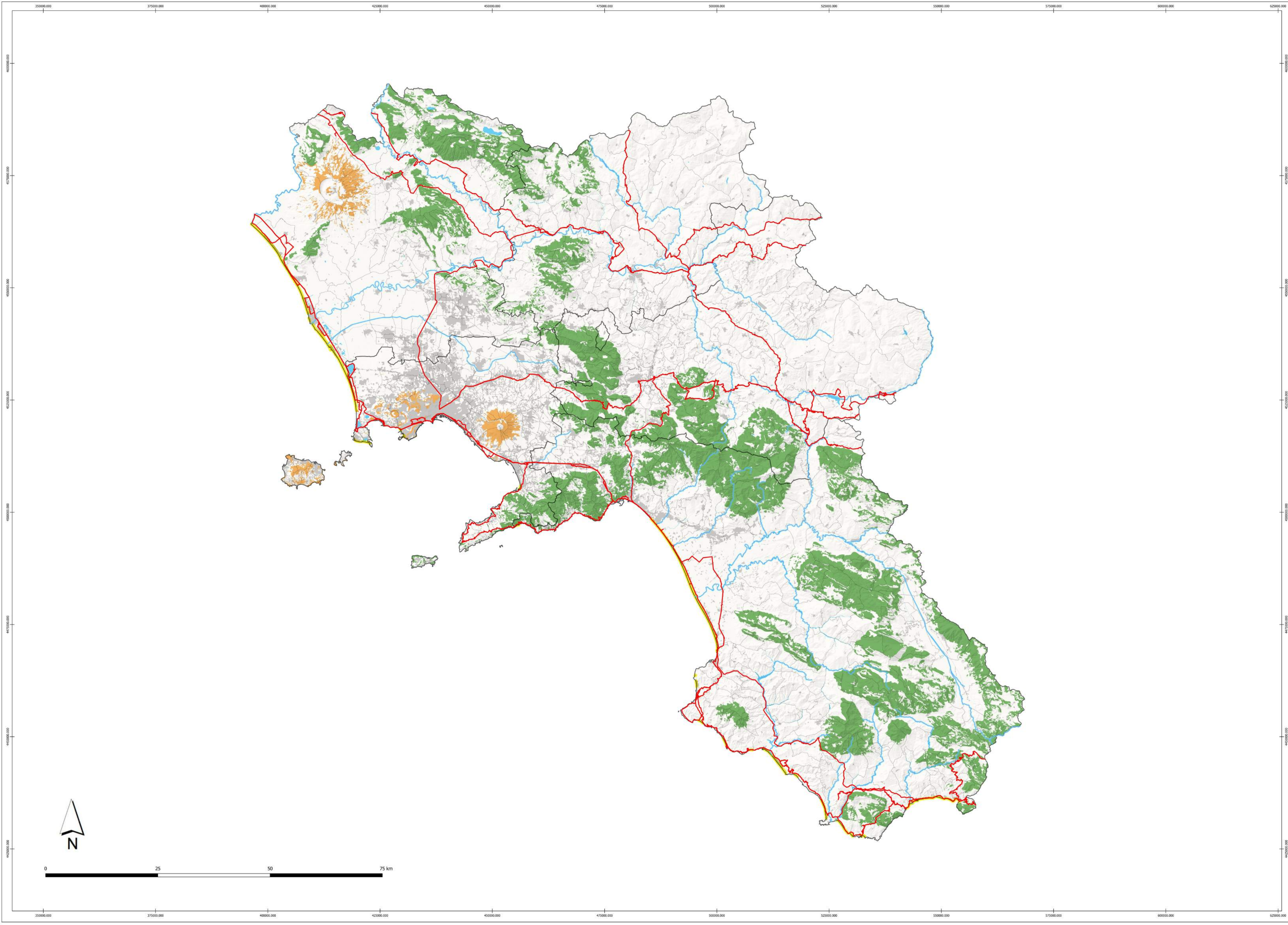
**PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA
DELLA CAMPANIA**
Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico n.02
QC1 – Contesto orografico
Rev. Luglio 2022

Legenda

- Rete Ciclabile Nazionale
- Articolazione del paesaggio campano**
 - Ambiti di più diretta influenza dei sistemi urbani e della rete infrastrutturale
 - Rilievi montani
 - Rilievi vulcanici
 - Corpi idrici
 - Spieagge
- Tematismi di base**
 - Urbanizzato
 - Limite amministrativo comunale
 - Limite amministrativo provinciale



PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA DELLA CAMPANIA

Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico n.03

QC2 – Inquadramento infrastrutturale

Rev. Luglio 2022

Legenda

Sistema Infrastrutturale Stradale

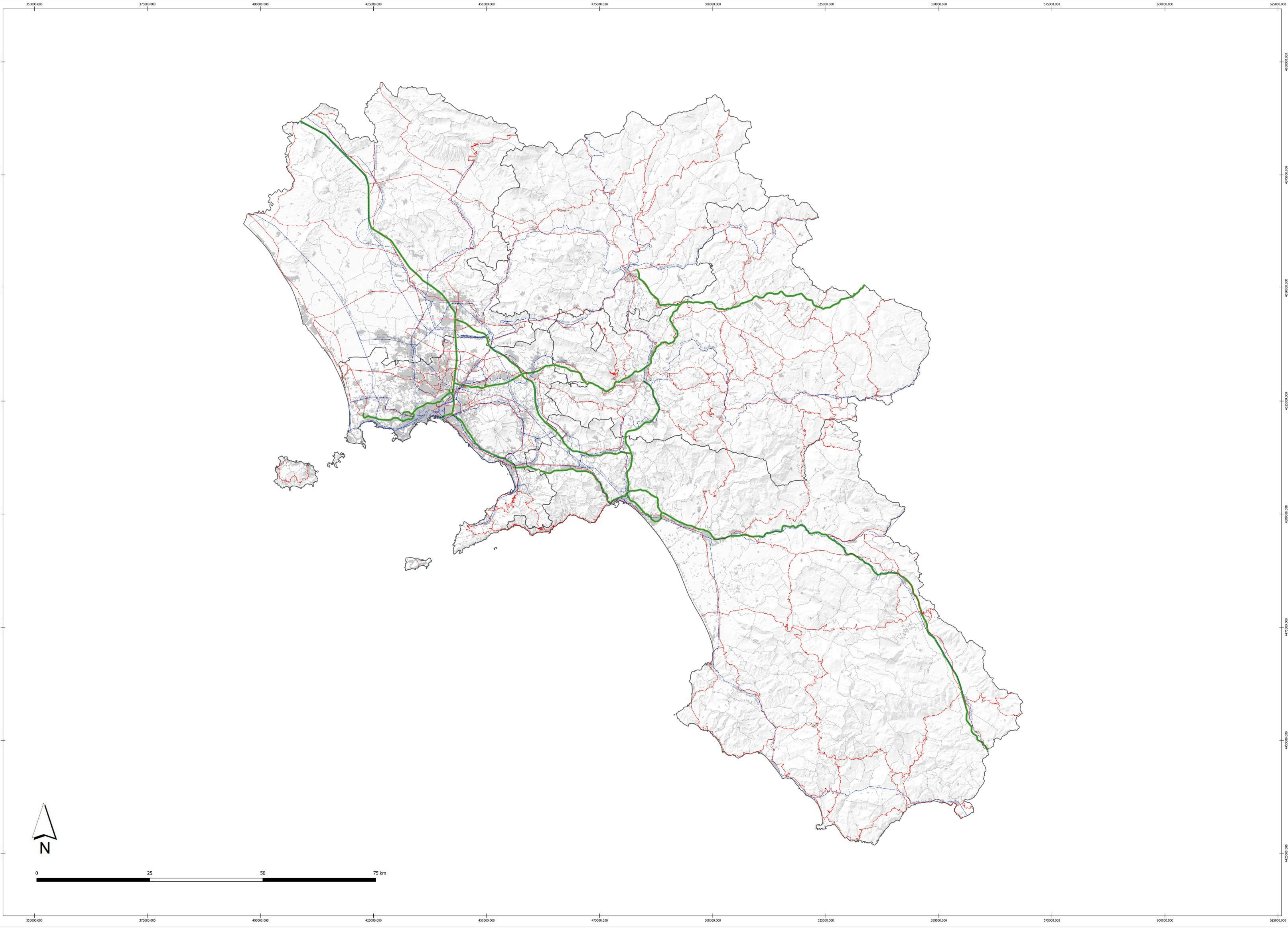
- Autostrade / Raccordi Autostradali
- Strade Statali

Sistema Infrastrutturale Ferroviario in esercizio

- Rete Ferroviaria Italiana (RFI)
- Rete Ferroviaria dell'Ente Autonomo Voltumo (EAV)
- Metronapoli

Tematismi di base

- Urbanizzato
- Limite amministrativo comunale
- Limite amministrativo provinciale



**PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA
DELLA CAMPANIA**
Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico n.04
QC3 – Patrimonio Naturale e Paesaggistico
Rev. Luglio 2022

Legenda

— Rete Ciclabile Nazionale

Reticolo idrografico

— Fiume principali

— Fiume secondari

— Regli Laghi

Parchi e Riserve

— Aree Marine Protette Nazionali

— Parchi e Riserve Nazionali

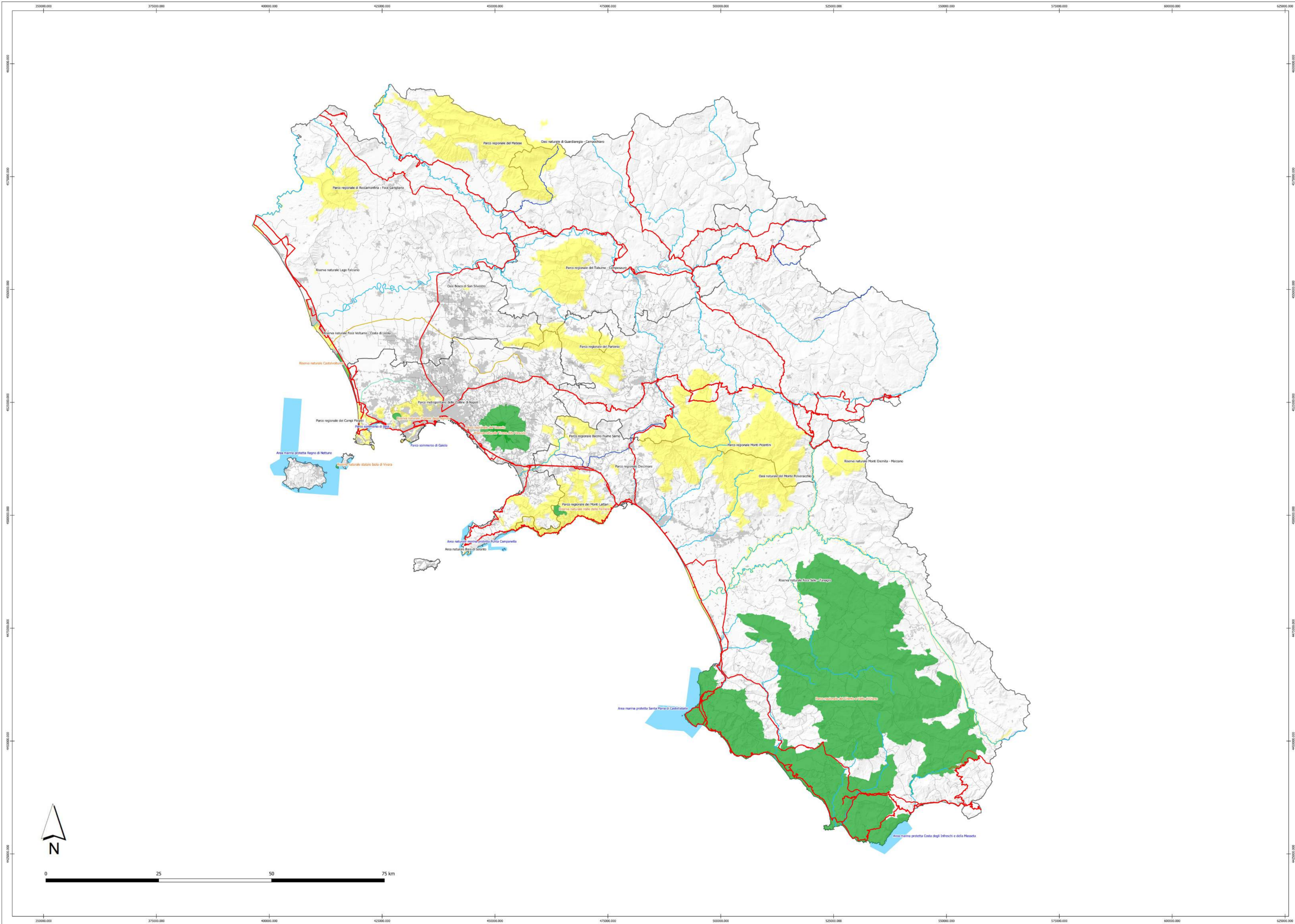
— Parchi e Riserve Regionali

Tematismi di base

— Urbanizzato

— Limite amministrativo comunale

— Limite amministrativo provinciale



**PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA
DELLA CAMPANIA**
Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico n.05
QC4 – Sistema Natura 2000;
Rev. Giugno 2022

Legenda

— Rete Ciclabile Nazionale

Rete Natura 2000

■ Siti di Interesse Comunitario (SIC)

■ Zone di Protezione Speciale (ZPS)

Tematismi di base

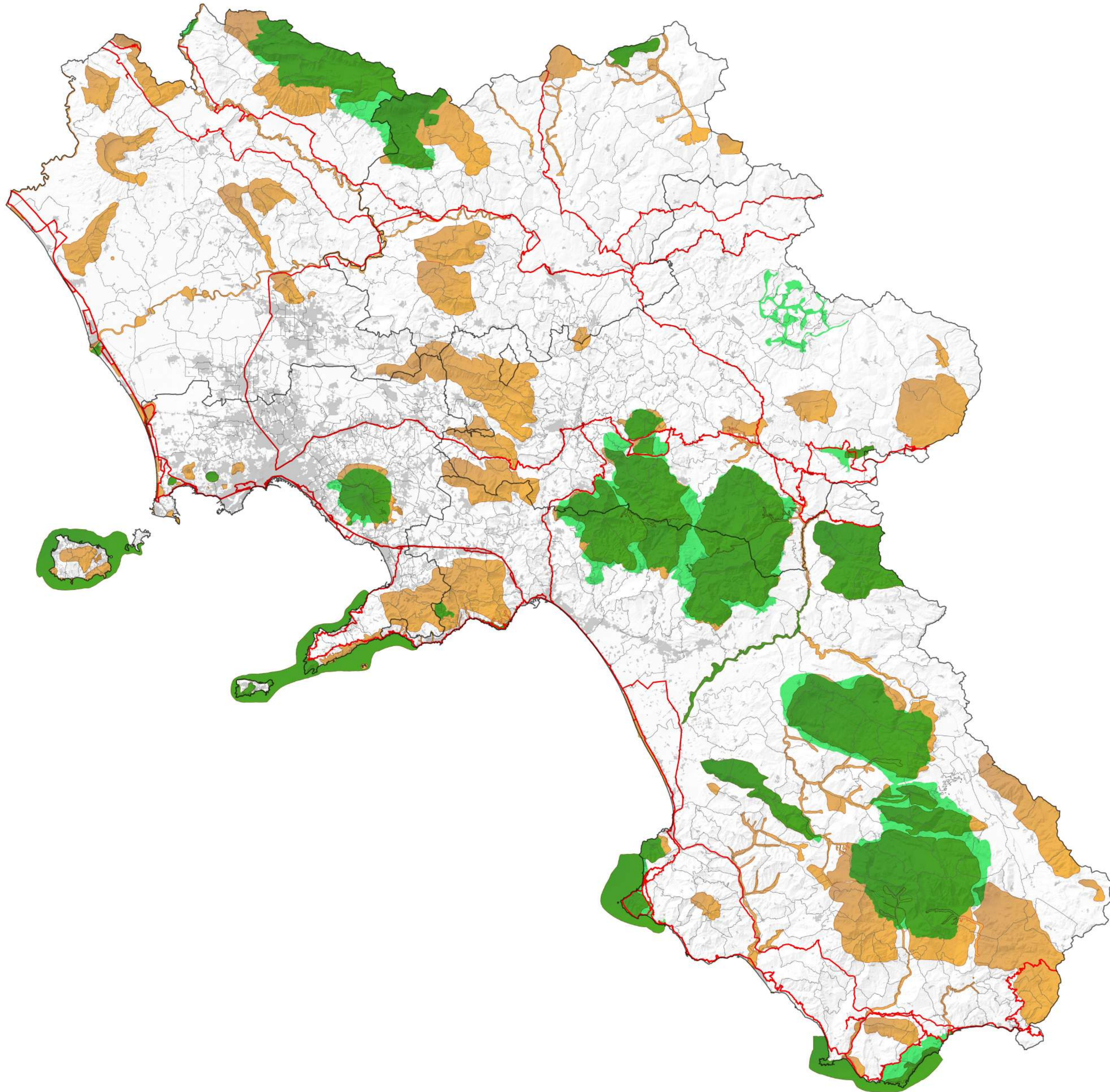
■ Urbanizzato

□ Limite amministrativo comunale

□ Limite amministrativo provinciale



0 25 50 75 km



**PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA
DELLA CAMPANIA**
Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico n.06
QC5 – I poli attrattori
Rev. Luglio 2022

Legenda

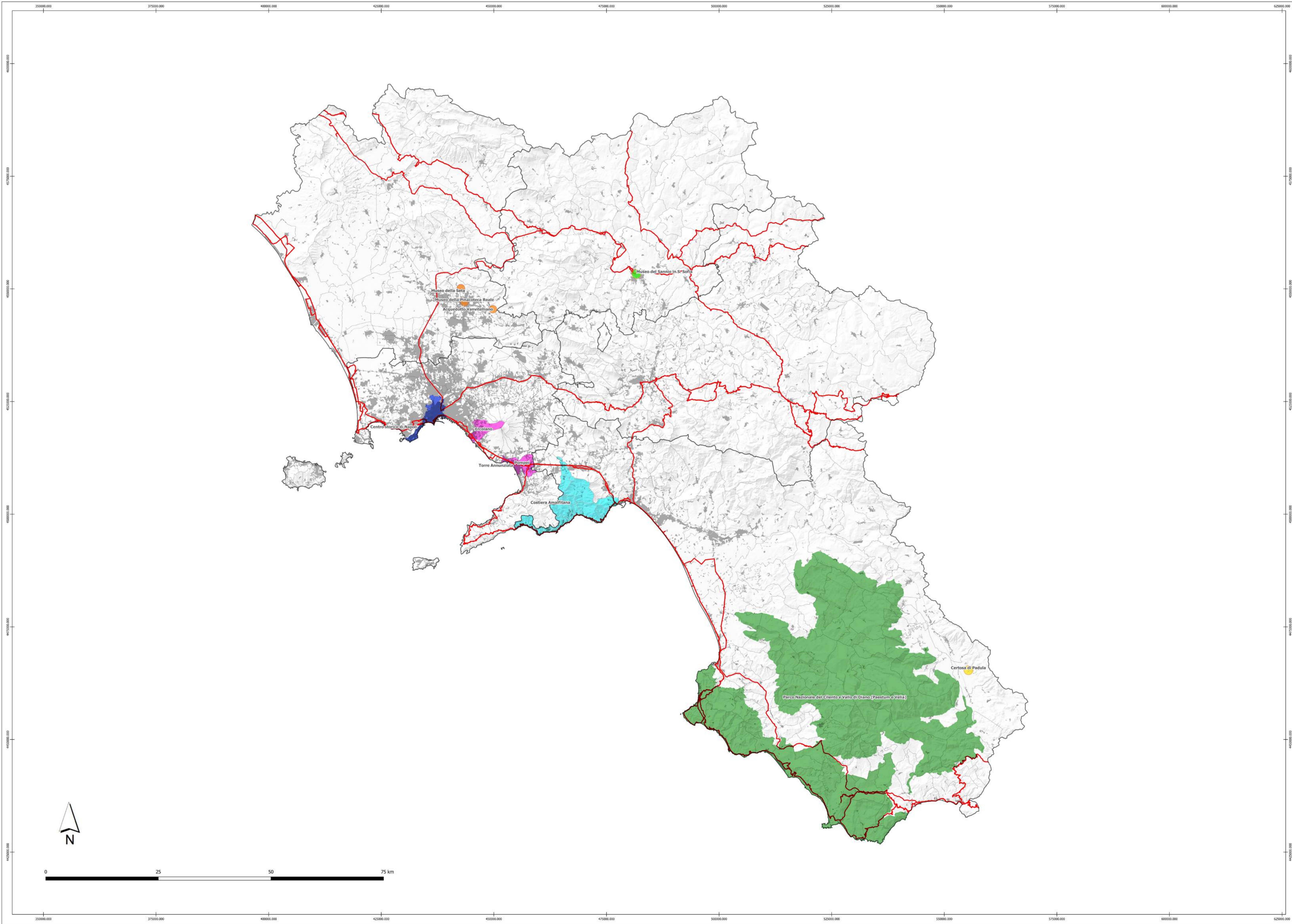
— Rete Ciclabile Nazionale

World Heritage List

- La Reggia, San Leucio ed Acquedotto Carolino
- Complesso S. Sofia
- Certosa di Padula
- Aree Archeologiche Pompei, Ercolano e Torre Annunziata
- Centro Storico Napoli
- Costiera Amalfitana
- Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano

Tematismi di base

- Urbanizzato
- Limite amministrativo comunale
- Limite amministrativo provinciale



PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA
DELLA CAMPANIA

Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico 07

QC6 – Scenario attuale e di riferimento

Rev. Luglio 2022

Legenda

- Rete Ciclabile Nazionale
- Scenario attuale e di riferimento
- Quadro conoscitivo EELL e altre programmazioni

Tematismi di base

- Urbanizzato
- Limite amministrativo comunale
- Limite amministrativo provinciale

Rete Ciclabile Nazionale

1.Eurovelo 5/Bicitalia 3/CYRONMED "dei Pellegrini"

2.Eurovelo 7/Bicitalia 1 (ciclovia del sole)

3.Bicitalia 9 (ciclovia degli Appennini)

4.Bicitalia 10/CYRONMED "dei borbone" (ciclovia dei borbone)

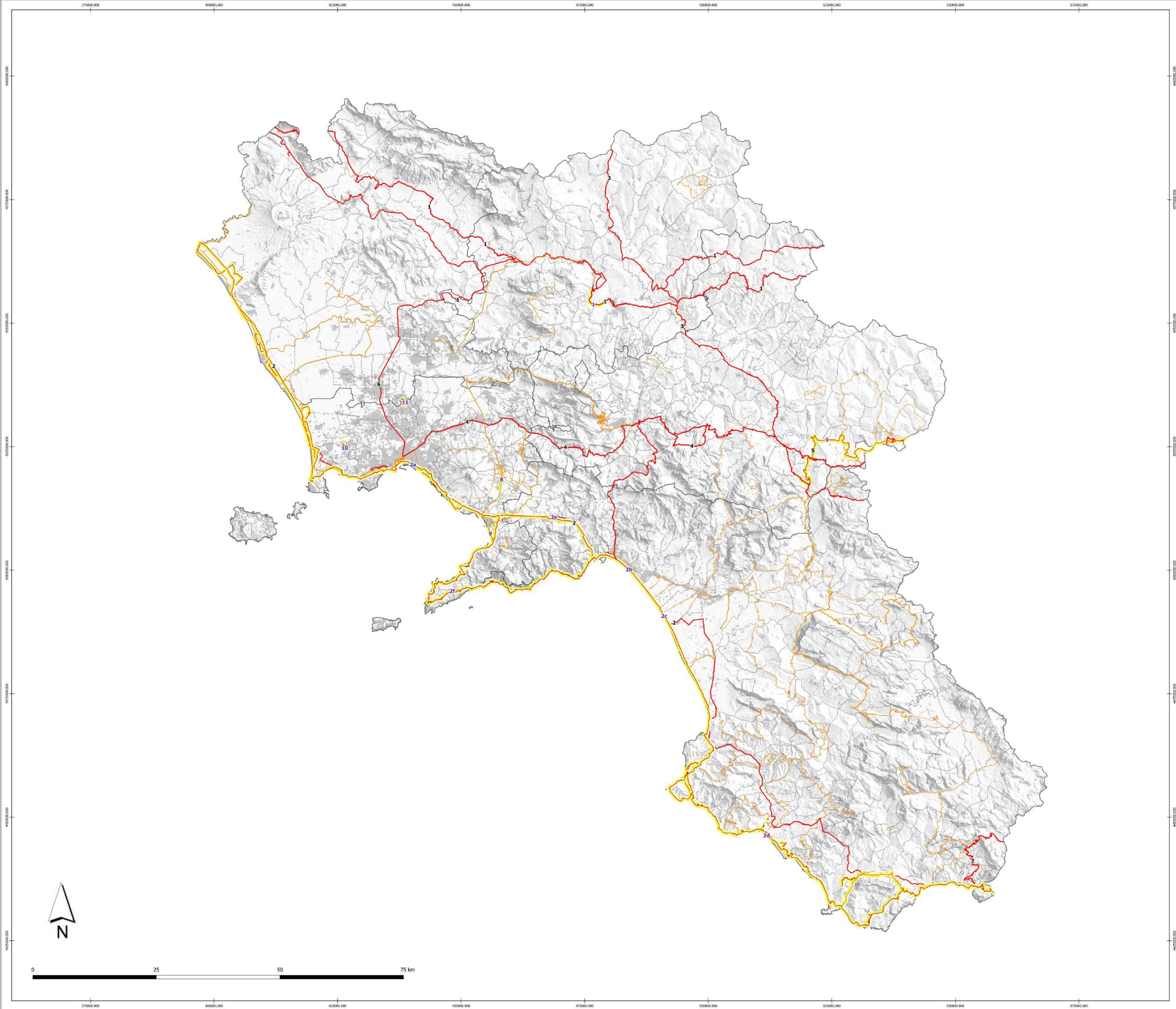
5.Bicitalia 11/SHCT (ciclovia dell'acquedotto pugliese)

6.Tratto Napoli-Caserta-Amorosi

7.CYRONMED "ciclovia dei tre mari"

Rete Attuale e di Riferimento

- 1 Ex ferrovia Vitulano-Benevento
- 2 - Ciclovia del Sole
 - 2a: tratto urbano Napoli
 - 2b: tratto urbano Salerno
 - 2c: litoranea prov. Salerno
 - 2d: tratto Ascea/Casal Velino
- 8 Tratto ex ferrovia Cancello-Torre Annunziata
- 9 Ciclovia urbana Torre Annunziata
- 10 Ciclovia urbana Quarto
- 11 Ciclovia urbana Frattaminore



PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA
DELLA CAMPANIA

Legge Regionale n.6/2016 - Legge n.2/2018



Elaborato grafico n.08

QP1 – Scenario di Piano

Rev. Luglio 2022

Legenda

— Rete Ciclabile Nazionale

Direttrici Scala Regionale

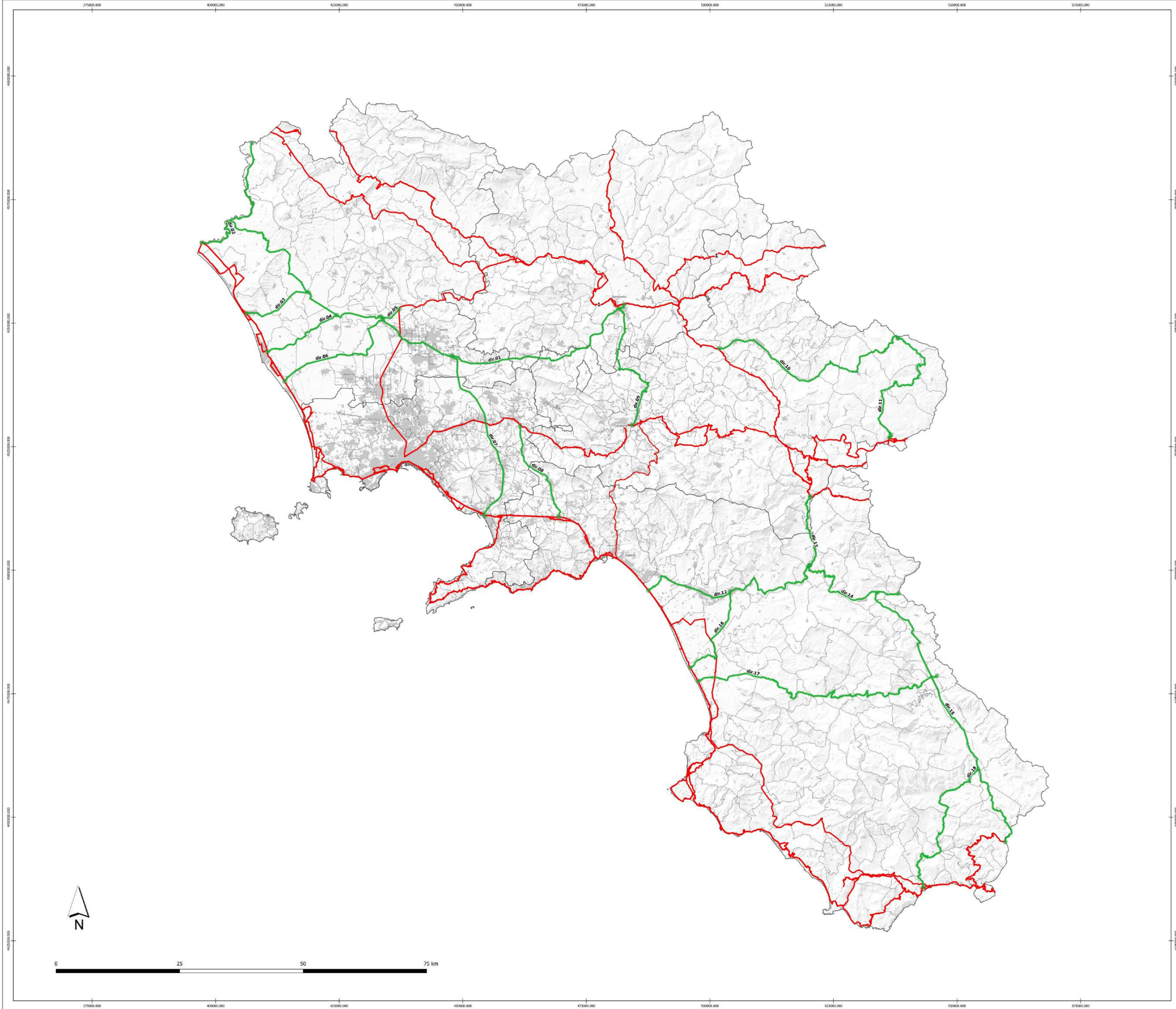
Direttrici Livello

- dir. 01 dell'Appia Antica
- dir. 02 del Garigliano
- dir. 03 del Savone
- dir. 04 del basso Volturno
- dir. 05 del Medio Volturno
- dir. 06 dei Regi Lagni
- dir. 07 ex ferrovia Cancellò-Torre
- dir. 08 dell'agro Nocerino-Sarnese
- dir. 09 del basso Sabato
- dir. 10 della valle Ufita
- dir. 11 delle fontane
- dir. 12 della piana del Sele
- dir. 13 della valle del Sele
- dir. 14 alto Tanagro
- dir. 15 del Vallo di Diano
- dir. 16 Foce Sele
- dir. 17 degli Alburni
- dir. 18 del Bussento

Tematismi di base

- Urbanizzato
- Limite amministrativo comunale
- Limite amministrativo provinciale

Direttrici Regionali I Livello	Denominazione	sviluppo [Km]
direttrice 01	"dell'Appia antica"	109,8
direttrice 02	"del Garigliano"	33,7
direttrice 03	"del Savone"	14,9
direttrice 04	"del basso Volturno"	17,9
direttrice 05	"del medio Volturno"	4,9
direttrice 06	"dei Regi Lagni"	29,8
direttrice 07	"ferrovia Cancellò-Torre"	37,9
direttrice 08	"dell'Agro Nocerino-Sarnese"	22,7
direttrice 09	"del basso Sabato"	34,7
direttrice 10	"della Valle Ufita"	52,1
direttrice 11	"delle Fontane"	40,9
direttrice 12	"della piana del Sele"	46,9
direttrice 13	"della valle del Sele"	19,0
direttrice 14	"alto Tanagro"	30,2
direttrice 15	"del Vallo di Diano"	67,3
direttrice 16	"foce Sele"	22,6
direttrice 17	"degli Alburni"	70,6
direttrice 18	"del Bussento"	43,4
TOTALE		699,4





ACaMIR
Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

Relata di Pubblicazione Albo Pretorio on-line

Pubblicazione n°366/ 2022

DETERMINAZIONI

OGGETTO: OGGETTO: INTERVENTO "STUDI, INDAGINI E IMPLEMENTAZIONE BANCHE DATI PER SUPPORTO ALLA REGIONE NELL'AGGIORNAMENTO DEI PIANI DI MOBILITÀ REGIONALE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AI PIANI DI ESODO PER RISCHIO VULCANICO E NELLA MAPPATURA TERRITORIALE DELLE AZIONI INTERSETTORIALI ATTIVATE NELL'AMBITO DELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE UNITARIA". CUP: B29D17008320001. APPROVAZIONE DELLA PROPOSTA DI "PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA". (DETERMINA/2022/339/15-07-2022)

durata pubblicazione: 15 giorni

dal 15-07-2022 al 30-07-2022

Addetto alla pubblicazione

Dott.ssa ANNA SAPIO

Il Responsabile della Pubblicazione

Dott.ssa VALERIA TORRIERI