



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO CONUNALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC)

dei Comuni di

Campi Salentina

Guagnano

Novoli

Squinzano

Salice Salentino

Trepuzzi

FASE A-B-C-D



per una Mobilità Sostenibile



**REGIONE
PUGLIA**



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI



**REGIONE
PUGLIA**



COMUNE CAMPI SALENTINA

Sindaco
Sig. Alfredo Paolo **Fina**



COMUNE GUAGNANO

Sindaco
Dott. Claudio Maria **Sorrento**



COMUNE NOVOLI

Sindaco
Dott. Marco **De Luca**



COMUNE SALICE SALENTINO

Sindaco
Sig. Antonio **Rosato**

*Responsabile Lavori Pubblici e
Responsabile Unico Procedimento (R.U.P)*
Arch. Gianni **Frassanito**



COMUNE SQUINZANO
*Commissione Straordinaria per la
provvisoria gestione del Comune di
Squinzano*
Dott.ssa Beatrice **Mariano**
Dott. Angelo **Caccavone**
Dott. Vincenzo **Calignano**



COMUNE TREPUIZZI
Sindaco
Avv. Giuseppe **Taurino**

PROGETTISTA INCARICATO



www.sandrolisearchitetto.it
sandro.lisi@archiworldpec.it
architetto.sandrolisi@gmail.com
Tel. +39 0832 09.11.58
Fax. +39 0832 09.07.64

Architetto Sandro Lisi
Studio di Architettura
73100 Lecce, Italy
Via Giuseppe. Zanardelli, 33
P. I.V.A. 04215750755





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

SOMMARIO

1	FASE A ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA.....	- 12 -
1.1	PREMESSA.....	- 13 -
1.2	ANALISI DEI RIFERIMENTI PROGRAMMATICI PER LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	- 14 -
1.2.1	<i>La ciclabilità in Puglia.....</i>	- 14 -
1.3	GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI: EUROVELO.....	- 15 -
1.4	GLI ITINERARI CICLABILI NAZIONALI - LA RETE CICLABILE ITALIANA: BICITALIA.....	- 16 -
1.5	IL SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (SNCT).....	- 18 -
1.6	LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CY.RO.N.MED. IN PUGLIA.....	- 19 -
1.7	LA MOBILITÀ DOLCE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE.....	- 20 -
1.8	LE RETI CICLABILI INDIVIDUATE DAL PIANO ATTUATIVO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019.....	- 22 -
1.9	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC).....	- 26 -
1.9.1	<i>Le Strategie del Piano.....</i>	- 26 -
1.9.2	<i>Gli Obiettivi del piano regionale della mobilità ciclistica.....</i>	- 27 -
1.10	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP02 - BICITALIA 6 - CICLOVIA ADRIATICA.....	- 29 -
1.10.1	<i>Il tratto della ciclovia adriatica che percorre la Provincia di Lecce.....</i>	- 30 -
1.11	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI.....	- 32 -
1.12	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 - BICITALIA 11 - CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE "AQP".....	- 35 -
1.13	PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 DELIBERAZIONE N. 754 DEL 23.05.2022 PUBBLICATA SUL BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE PUGLIA (BURP) N. 62 DEL 03.06.2022.....	- 39 -
1.13.1	<i>Deliberazione della Giunta Regionale DGR n. 268 del 28.02.2022.....</i>	- 39 -
1.14	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA (PTCP) DI LECCE.....	- 45 -
1.14.1	<i>Le Politiche della mobilità del PTCP.....</i>	- 45 -
1.14.2	<i>La classificazione delle strade nel PTCP e corrispondenza con il Nuovo Codice della Strada (NCDS).....</i>	- 45 -
1.15	QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E DELLA MOBILITA' DOLCE DEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO.....	- 48 -
1.15.1	<i>La ciclovia "Dei Due Mari" del Nord Salento".....</i>	- 50 -
1.15.2	<i>Programma integrato di valorizzazione del paesaggio costiero- waterfront urbano e mobilità sostenibile -progetto per la realizzazione del percorso ciclabile connesso all'itinerario n.6 denominato via adriatica del progetto CY.RO.N.MED.....</i>	- 57 -
1.16	STRUMENTI DI LIVELLO COMUNALE – MOSAICO DEI PIANI E PROGRAMMI.....	- 59 -
1.16.1	<i>Comune di Novoli.....</i>	- 59 -
1.16.2	<i>Comune di Trepuzzi.....</i>	- 61 -
1.16.3	<i>Comune di Squinzano.....</i>	- 63 -
2	FASE B INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE.....	- 64 -
2.1	LA STRUTTURA E LA DINAMICA INSEDIATIVA NELL'AREA URBANA DEI COMUNI NORD SALENTO (CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI).....	65
2.1.1	<i>L'indagine macroubanistica sulle tendenze insediative.....</i>	65
2.1.2	<i>La dinamica degli insediamenti urbani.....</i>	66
2.1.3	<i>Le caratteristiche demografiche e la dinamica insediativa dell'area urbana del Nord Salento dal 1951 al 2021.....</i>	68



2.1.4	La dinamica insediativa dell'area urbana del Nord Salento dal 2011 al 2021.....	69
2.2	LA DOMANDA DI MOBILITA' NELLA PROVINCIA DI LECCE E NELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO (CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI).....	71
2.2.1	Analisi della mobilità.....	71
2.2.2	La domanda mobilità sistematica della provincia di Lecce e dei Comuni del Nord Salento.....	71
2.2.3	La domanda di mobilità dell'area urbana dei Comuni del Nord Salento.....	73
2.2.3.1	La domanda di mobilità per motivo studio e lavoro.....	73
2.2.4	Share modale.....	75
2.3	LA PIANIFICAZIONE PARTECIPATA STAKEHOLDER.....	- 79 -
2.3.1	Il diario degli incontri e le principali risultanze emerse.....	- 79 -
2.3.1.1	Indicazioni per il Comune di Guagnano.....	- 84 -
2.3.1.2	Indicazioni per i Comuni di Campi Salentina, Trepuzzi e Squinzano.....	- 84 -
2.3.1.3	Indicazioni per il Comune di Novoli.....	- 86 -
2.3.1.4	Indicazione per il Comune di Salice Salentino.....	- 86 -
2.3.2	L'analisi Swot.....	- 87 -
2.4	ANALISI DI INCIDENTALITÀ.....	- 89 -
2.5	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE URBANA ESISTENTE -STATO ATTUALE DELLA MOBILITÀ.....	- 97 -
2.5.1	Ricognizione e mappatura della rete ciclabile esistente ricognizione della rete ciclabile esistente.....	- 103 -
2.5.2	Poli attrattori dei Comuni di Campi Salentina, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano E Trepuzzi.....	- 103 -
2.5.3	Classificazione prevista dal nuovo Codice della Strada.....	- 109 -
3	FASE C LA STRATEGIA DEL PIANO DELLA MOBILITA' CILISTICA.....	117
3.1	PREMESSA.....	118
3.1.1	La promozione del territorio dei comuni di Campi Salentina, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano e Trepuzzi tramite l'uso della bicicletta.....	119
3.1.2	Metodologia di lavoro per la redazione del piano di mobilità ciclistica.....	120
3.1.3	La strategia del piano mobilità ciclistica per una mobilità sostenibile.....	120
3.1.4	I principi della mobilità sostenibile.....	120
3.1.5	Principi generali di sviluppo del piano: città più vivibile: la mobilità lenta e le azioni per l'ambiente.....	121
3.1.6	Mettere al centro il ciclista e le sue esigenze.....	122
3.1.7	Approccio integrato alle politiche ciclabili.....	123
3.1.7.1	Requisiti principali.....	124
3.1.7.2	Coesione.....	124
3.1.7.3	Rettilinearità.....	124
3.1.7.4	Attrattività.....	124
3.1.7.5	Sicurezza.....	124
3.1.7.6	Comfort.....	124
3.1.7.7	Convenienza.....	124
3.1.8	Definizione della rete ciclabile di progetto.....	125
3.1.9	I principali riferimenti normativi: ministero LLPP decreto 30.11. 1999, n. 557 "regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" art.4, comma 1.....	126
3.1.9.1	Il criterio di scelta della sede promiscua e corsia riservata.....	127
3.1.9.2	Il criterio di scelta della sede propria.....	127
3.1.9.3	La tipologia degli itinerari ciclabili.....	128



3.1.9.4	Definizione degli spazi dell'infrastruttura stradale.....	128
3.1.9.5	Pista Ciclabile extraurbana in Sede Propria	130
3.1.9.6	Pista Ciclabile Extraurbana in Sede Propria in affiancamento e/o allargamento del corpo stradale esistente.....	132
3.1.9.7	Pista Ciclabile Extraurbana in sede Propria in affiancamento al marciapiede.....	133
3.1.9.8	Pista ciclabile extraurbana bidirezionale in sede propria (sentiero).....	134
3.1.9.9	Pista ciclopedonale extraurbana bidirezionale "greenways" in sede propria.....	135
3.1.9.10	Pista Ciclabile Extraurbana Monodirezionale Corsia Riservata.....	136
3.1.9.11	Percorso extraurbano Promiscuo Ciclabile e Veicolare.....	138
3.1.9.12	Percorso extraurbano promiscuo caratterizzate da una bassa mobilità veicolare e ridotta velocità	139
3.1.9.13	Strade Extraurbane Statali e Provinciali.....	141
3.1.9.14	Strade Urbane	141
3.1.9.15	Gli attraversanti ciclopedonali definizioni	150
3.1.9.16	Attraversamento ciclabile su una Strada Extraurbana.....	150
3.1.9.17	Attraversamento Ciclabile in Ambito Urbano.....	154
3.1.9.18	Interventi in corrispondenza di intersezioni stradali e passi carrai Intersezioni semaforizzate – svolta a sinistra.....	158
3.1.9.19	Attraversamento ciclabile su una strada caratterizzata da una bassissima mobilità veicolare e ridotta velocità	160
3.1.9.20	Interventi di compatibilità ciclabile	160
3.1.9.21	Mobility manager.....	162
3.1.9.22	Velostazioni.....	162
3.1.9.23	Interventi minori in favore della mobilità ciclistica	163

4 FASE D LA REDAZIONE DEL PIANO - 164 -

4.1	STRATEGIA E OBIETTIVI DELLA RETE CICLABILE DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI.....	- 165 -
4.1.1	L'Interconnessione degli itinerari sovralocali	- 166 -
4.1.2	I percorsi ciclabili come corridoi ecologici	- 166 -
4.1.3	L'accessibilità ciclistica agli attrattori e la continuità della rete tra percorsi urbani ed extraurbani	- 166 -
4.1.4	Cicloturismo.....	- 166 -
4.1.4.1	Cicloturismo enologico.....	- 167 -
4.2	IL PIANO DELLA RETE CICLABILE DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI.....	- 168 -
4.2.1	La definizione della rete ciclabile ecologica la Bicipolitana	- 168 -
4.2.2	La bicipolitana del Nord Salento	- 169 -
4.2.3	La rete di piste ciclabili di progetto	- 173 -
4.3	INTERVENTI PUNTUALI	- 177 -
4.3.1	Interventi infrastrutturali nei punti critici	- 177 -
4.4	I SERVIZI COMPLEMENTARI PER LA MOBILITÀ.....	- 186 -
4.4.1	Rastrelliere portabici.....	- 186 -
4.4.2	Portabici coperti.....	- 186 -
4.4.3	Ciclobox – Bicistazione	- 186 -



4.5	PROMUOVERE LA CULTURA DELLA BICICLETTA	- 187 -
4.6	ADOZIONE DI CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE	- 187 -
4.7	INCENTIVI ALL'USO DELLA BICICLETTA.....	- 187 -
4.8	PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLABILE PRESSO LE SCUOLE	- 187 -
4.9	AREE INDUSTRIALI E ZONE PER IL LAVORO	- 188 -
4.10	PROMOZIONE DEL CICLOTURISMO.....	- 188 -
4.10.1	<i>Ciclofficine</i>	- 189 -
4.11	AZIONI PER MIGLIORARE LA CONOSCENZA	- 189 -
4.11.1	<i>Sperimentazioni tecnologiche</i>	- 189 -
4.11.2	<i>Rafforzare la massa critica locale</i>	- 189 -
4.12	AZIONI PER SVILUPPARE MODELLI DI GESTIONE EFFICACI	- 189 -
4.13	LE PRIORITÀ DI INTERVENTO E TEMPI DI ATTUAZIONE	- 190 -
4.14	LO SVILUPPO DELLA RETE E IL PIANO FINANZIARIO	- 192 -
4.14.1	<i>Gli investimenti</i>	- 192 -
4.15	CONCLUSIONI	- 194 -

ELENCO TABELLE

TABELLA 1	LUNGHEZZE DEGLI ITINERARI CY.RO.N.MED.	- 20 -
TABELLA 2	INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA PROVINCIA LECCE	- 22 -
TABELLA 3	CONFRONTO DEI VALORI DELL'ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DELLA TENDENZA INSEDIATIVA 1951-2019 NEL LUNGO PERIODO DEI COMUNI NORD SALENTO	68
TABELLA 4	CONFRONTO SULL'ANDAMENTO INSEDIATIVO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE CENSIMENTI NELLA CITTÀ DI LECCE, NELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO E LA PROVINCIA	68
TABELLA 5	TENDENZA INSEDIATIVA DELL'ULTIMO DECENNIO 2011-2021 DELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO	69
TABELLA 6	QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI GENERATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E LAVORO DEI COMUNI DEL NORD SALENTO, DELLA PROVINCIA DI LECCE	71
TABELLA 7	MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVI DI STUDIO E LAVORO NELL'AREA URBANA DEL NORD SALENTO E CON LA CITTÀ CAPOLUOGO	74
TABELLA 8	MODO DI TRASPORTO TPL PRIVATO ALTRO (MOTO, BICI E PIEDI)	75
TABELLA 9	ANALISI SWOT CONCLUSIONE DELL'ATTIVITÀ DI ANALISI EFFETTUATA CON IL METODO DELLA PIANIFICAZIONE CONDIVISA	- 88 -
TABELLA 10	INCIDENTI STRADALI, NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SQUINZANO SALICE SALENTINO TREPUIZZI NEGLI ANNI 2016-2020 DISTINTI PER CENTRO ABITATO FUORI DAL CENTRO ABITATO PER NUMERO DI INCIDENTI, MORTI E FERITI (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE).....	- 90 -
TABELLA 11	CONFRONTO PER NUMERO DI INCIDENTI, DECEDUTI E FERITI, NEI COMUNI DELL'AREA URBANA (CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SQUINZANO SALICE SALENTINO TREPUIZZI) CON LA PROVINCIA DI LECCE NEGLI ANNI 2016-2020	- 94 -
TABELLA 12	ITINERARI CICLABILI E ASSI STRADALI (AMBITO URBANO).....	- 110 -
TABELLA 13	ITINERARI CICLABILI E ASSI STRADALI (AMBITO URBANO).....	- 110 -
TABELLA 14	ITINERARI CICLABILI E ASSI STRADALI (AMBITO EXTRAURBANO).....	- 111 -
TABELLA 15	LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE NEI REQUISITI DEL SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE.....	126
TABELLA 16	LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE NEGLI STANDARD DI CERTIFICAZIONE EUROPEA PER GLI ITINERARI EUROVELO	126
TABELLA 17	PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA NEI REQUISITI DEL SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE	131
TABELLA 18	CARATTERISTICHE PISTE CICLABILE SEDE PROPRIA MONO E BIDEREZIONALE	132
TABELLA 19	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SEDE PROPRIA.....	133
TABELLA 20	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA A BASSO TRAFFICO	134
TABELLA 21	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE E PEDONALE IN SEDE PROPRIA.....	135



TABELLA 22	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA.....	136
TABELLA 23	CARATTERISTICHE PERCORSO PROMISCUO CICLABILE E VEICOLARE.....	139
TABELLA 24	CARATTERISTICHE PISTE STRADE ORDINARIE EXTRAURBANO SS E SP.....	141
TABELLA 25	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN AMBITO URBANO.....	141
TABELLA 26	CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTO PEDONALE STRADA EXTRAURBANA.....	- 151 -
TABELLA 27	CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI IN AMBITO URBANO.....	- 154 -
TABELLA 28	CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI A BASSO MOBILITÀ VEICOLARE.....	- 160 -
TABELLA 29	INTERVENTI PUNTUALI MODERAZIONE TRAFFICO.....	- 161 -
TABELLA 30	INTERVENTI LUNGO L'ASSE DI MODERAZIONE TRAFFICO.....	- 161 -
TABELLA 31	DISTRIBUZIONE DELLE RETE DI BICIPOLITANA 1 E 2 PER I COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI.....	- 170 -
TABELLA 32	LA RETE DI PROGETTO DELLE PISTE CICLABILI DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI.....	- 173 -
TABELLA 33	COMUNE DI CAMPI SALENTINA PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE.....	- 174 -
TABELLA 34	COMUNE DI GUAGNANO PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE.....	- 174 -
TABELLA 35	COMUNE DI NOVOLI PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE.....	- 175 -
TABELLA 36	COMUNE DI SALICE SALENTINO PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE.....	- 175 -
TABELLA 37	COMUNE DI SQUINZANO PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE.....	- 176 -
TABELLA 38	COMUNE DI TREPUIZZI PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE.....	- 176 -
TABELLA 39	PRIORITÀ DI INTERVENTO E PERIODI DI ATTUAZIONE E LUNGHEZZA DELLE PISTE CICLABILI.....	- 190 -
TABELLA 40	PRIORITÀ D'INTERVENTO PER LA REALIZZAZIONE DELLE BICIPOLITANA 1 E 2 DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI.....	- 191 -
TABELLA 41	STIMA DEI COSTI PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERA RETE CICLABILE BICIPOLITANA 1 E 2.....	- 193 -

ELENCO GRAFICO

GRAFICO 1	ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE DAL 1951 AL 2021 IN LECCE, NELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO E NELLA PROVINCIA.....	69
GRAFICO 2	TENDENZA INSEDIATIVA DEI COMUNI NORD SALENTO 2011 2021.....	69
GRAFICO 3	DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2019 NELLA PROVINCIA DI LECCE E NELL'AREA URBANA DEI COMUNI NORD SALENTO.....	70
GRAFICO 4	DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO DAI COMUNI DEI COMUNI DEL NORD SALENTO E LA PROVINCIA DI LECCE.....	72
GRAFICO 5	QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E LAVORO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO (INTERNI-INTERNI ED INTERNI ESTERNI).....	72
GRAFICO 6	RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO.....	72
GRAFICO 7	DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO.....	72
GRAFICO 8	DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO.....	73
GRAFICO 9	DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI LAVORO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO.....	73
GRAFICO 10	QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI ATTRATTI E GENERATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVI DI LAVORO E STUDIO.....	74
GRAFICO 11	DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO.....	74
GRAFICO 12	DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO.....	74
GRAFICO 13	SHARE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI (TPL PRIVATO (ALTRO MOTO, BICI E PIEDI)).....	75
GRAFICO 14	LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE DI CAMPI SALENTINA PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO.....	76
GRAFICO 15	LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE GUAGNANO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO.....	76
GRAFICO 16	LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE NOVOLI PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO.....	77
GRAFICO 17	LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE GUAGNANO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO.....	77
GRAFICO 18	LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE SQUINZANO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO.....	- 78 -
GRAFICO 19	LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE TREPUIZZI PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO.....	- 78 -
GRAFICO 20	ANDAMENTO DEGLI INCIDENTI STRADALI NEGLI ANNI 2016-2020 NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SQUINZANO SALICE SALENTINO E TREPUIZZI, DISTINTI TRA CENTRO ABITATO E FUORI DAL CENTRO ABITATO PER NUMERO DI INCIDENTI, MORTI E FERITI (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE).....	- 91 -



GRAFICO 21	ANDAMENTO DEL NUMERO DI INCIDENTI AVVENUTI NEI COMUNI DELL'AREA URBANA DEL NORD SALENTO RISPETTO ALLA PROVINCIA DI LECCE 2016-2020	- 94 -
GRAFICO 22	DISTRIBUZIONE DELLE RETE DI BICIPOLITANA 1 E 2 PER I COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI	- 170 -
GRAFICO 23	DISTRIBUZIONE DELLA LA RETE DI PISTE CICLABILI DI PROGETTO RICADENTE NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI	- 173 -
GRAFICO 24	RIEPILOGO DELLA DISTRIBUZIONE DELLA RETE DI PISTE CICLABILI ESISTENTI E DI PROGETTO RICADENTE NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI	- 173 -

ELENCO FIGURE

FIGURA 1	RETE CICLABILE EUROPEA EUROVELO	- 15 -
FIGURA 2	ELENCO RETE BICITALIA	- 16 -
FIGURA 3	RETE BICITALIA 2019	- 17 -
FIGURA 4	SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE	- 18 -
FIGURA 5	RETE CY.RO.N.MED	- 20 -
FIGURA 6	RETE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE	- 21 -
FIGURA 7	RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI 2015-2019	- 23 -
FIGURA 8	MOBILITÀ CICLISTICA - TAVOLA GENERALE RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI	- 24 -
FIGURA 9	MOBILITÀ CICLISTICA - RETE BICITALIA	- 25 -
FIGURA 10	REGIONE PUGLIA PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA TRACCIATI DEL PRMC	- 28 -
FIGURA 11	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP02 BICITALIA 6 CICLOVIA ADRIATICA	- 29 -
FIGURA 12	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 BICITALIA 6 CICLOVIA ADRIATICA PARTICOLARE DEL TRACCIATO PROVINCIA DI LECCE	- 31 -
FIGURA 13	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 BICITALUIA 14 CICLOVIA DEI TRE MARI	- 32 -
FIGURA 14	TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONE RP06 BICITALUIA 14 CICLOVIA DEI TRE MARI - TRATTO PROVINCIA DI LECCE	- 34 -
FIGURA 15	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP	- 35 -
FIGURA 16	TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP - TRATTO PROVINCIA DI LECCE	- 37 -
FIGURA 17	TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP - TRATTO PROVINCIA DI LECCE	- 38 -
FIGURA 18	AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' CICLISTICA QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI	- 41 -
FIGURA 19	AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' CICLISTICA QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI PARTICOLARE PROVINCIA DI LECCE	- 42 -
FIGURA 20	ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI (FIGURA 194)	- 43 -
FIGURA 21	ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI	- 44 -
FIGURA 22	UN PROGETTO DELLA MOBILITÀ, TAVOLA M.1.2 DEL PTCP DI LECCE	- 47 -
FIGURA 23	CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE, TAVOLA M.51 DEL PTCP DI LECCE	- 47 -
FIGURA 24	QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA MOBILITÀ DOLCE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO	- 49 -
FIGURA 25	LEGENDA CICLOVIA DEI DUE MARI	- 50 -
FIGURA 26	TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI GUAGNANO E DI SALICE SALENTINO	- 51 -
FIGURA 27	TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI GUAGNANO	- 52 -
FIGURA 28	TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI CAMPI SALENTINA E DI NOVOLI	- 53 -
FIGURA 29	TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI SQUINZANO E DI TREPUIZZI	- 54 -
FIGURA 30	TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI TREPUIZZI	- 55 -
FIGURA 31	TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI SQUINZANO	- 56 -
FIGURA 32	PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEI PERCORSI E DEI SITI DI RILEVANZA STORICO-ARTISTICA E DELLE CONNESSIONI CON IL SISTEMA DI MOBILITÀ	- 60 -
FIGURA 33	PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEI PERCORSI DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO NELLA MARINA DI CASALABATE FEUDO DI TREPUIZZI	- 62 -
FIGURA 34	ORTO FOTO AREA URBANA UNIONE DEI COMUNI NORD SALENTO: CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SALICE SALENTINO SQUINZANO TREPUIZZI	- 67 -
FIGURA 35	MAPPA INCIDENTI MORTALI CON ALMENO UNA BICICLETTA COINVOLTA 2012-2018 (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)	- 95 -
FIGURA 36	MAPPA INCIDENTI MORTALI CON ALMENO UNA BICICLETTA COINVOLTA 2012-2018 (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)	- 96 -
FIGURA 37	TAVOLA 01 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI	- 98 -



FIGURA 38	TAVOLA 02 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DEI COMUNI DI GUAGNANO E SALICE SALENTINO.....	- 99 -
FIGURA 39	TAVOLA 03 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI CAMPI SALENTINA, NOVOLI E TREPUIZZI.....	- 100 -
FIGURA 40	TAVOLA 04 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI SQUINZANO.....	- 101 -
FIGURA 41	TAVOLA 05 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI TREPUIZZI 0SQUINZANO MARINA DI CASALABATE.....	- 102 -
FIGURA 42	TAVOLA 06 COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI.....	- 104 -
FIGURA 43	TAVOLA 07 COMUNI DI GUAGNANO E SALICE SALENTINO - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI.....	- 105 -
FIGURA 44	TAVOLA 08 COMUNI DI CAMPI SALENTINA, NOVOLI E TREPUIZZI - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI.....	- 106 -
FIGURA 45	TAVOLA 09 COMUNE DI SQUINZANO - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI.....	- 107 -
FIGURA 46	TAVOLA 10 COMUNE DI SQUINZANO E SQUINZANO MARIMA DI CASALBATE - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI.....	- 108 -
FIGURA 47	TAVOLA 11 COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL 'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.....	- 112 -
FIGURA 48	TAVOLA 12 COMUNI DI GUAGNANO, SALICE SALENTINO - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL 'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.....	- 113 -
FIGURA 49	TAVOLA 13 COMUNI DI CAMPI SALENTINA, NOVOLI E TREPUIZZI - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL 'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.....	- 114 -
FIGURA 50	TAVOLA 14 COMUNE DI SQUINZANO E TREPUIZZI - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL 'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.....	- 115 -
FIGURA 51	TAVOLA 15 COMUNE DI SQUINZANO E SQUINZANO MARIMA DI CASALBATE - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL 'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.....	- 116 -
FIGURA 52	FIGURA GLI SPAZI DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE.....	128
FIGURA 53	INSERIMENTO PISTA CICLOPEDONALE AFFIANCATA AL CORPO STRADALE MEDIANTE GLI INTERVENTI N. 1 E 3.....	129
FIGURA 54	INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE MEDIANTE L'INTERVENTO N. 1.....	129
FIGURA 55	INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE MEDIANTE L'INTERVENTO N. 5.....	129
FIGURA 56	PISTA A CORSIA UNICA PER SENSO DI MARCIA.....	130
FIGURA 57	PISTA A DOPPIO SENSO DI MARCIA.....	130
FIGURA 58	PISTA BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA.....	131
FIGURA 59	SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE (STRADA TIPO B2 COME DEFINITA DAL D.M. DEL 5.11.2001 "NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE).....	132
FIGURA 60	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE.....	132
FIGURA 61	SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE.....	133
FIGURA 62	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE.....	133
FIGURA 63	SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA.....	134
FIGURA 64	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA.....	134
FIGURA 65	SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE.....	135
FIGURA 66	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE CON PAVIMENTAZIONE IN STABILIZZATO MISTO CAVA.....	135
FIGURA 67	DETTAGLIO COSTRUTTIVO CORSIA CICLABILE RISERVATA MONODIREZIONALE.....	136
FIGURA 68	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PERCORSO PROMISCUO CICLABILE E VEICOLARE.....	138
FIGURA 69	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE.....	143
FIGURA 70	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE E INTERQUARTIERE.....	144
FIGURA 71	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI INTERQUARTIERE E QUARTIERE.....	145
FIGURA 72	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE INTERQUARTIERE E QUARTIERE.....	146
FIGURA 73	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE.....	147
FIGURA 74	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI.....	148
FIGURA 75	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI.....	149
FIGURA 76	ATTRAVERSAMENTO CICLABILE SEMPLICE (LA PRESENZA DI ARCHETTI E PALETTI OLTRE L'ATTRAVERSAMENTO RAPPRESENTA UN ELEMENTO DI PERICOLOSITÀ E DIFFICOLTÀ DI PASSAGGIO PER I MEZZI PIÙ INGOMBRANTI COME BICI CON CARRELLO, TANDEM ETC.).....	- 151 -
FIGURA 77	ATTRAVERSAMENTO CON ISOLA CENTRALE SALVAGENTE (LA PRESENZA DI ARCHETTI E PALETTI IN CORRISPONDENZA E OLTRE L'ATTRAVERSAMENTO RAPPRESENTA UN ELEMENTO DI PERICOLOSITÀ E DIFFICOLTÀ DI PASSAGGIO PER I MEZZI PIÙ INGOMBRANTI COME BICI CON CARRELLO, TANDEM ETC.).....	- 152 -
FIGURA 78	UTILIZZO IMPROPRIO DEL CARTELLO "FINE PISTA CICLABILE" IN CORRISPONDENZA DI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI O CICLOPEDONALI.....	- 152 -



FIGURA 79	PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA TRA STRADE EXTRAURBANE ED URBANE	- 153 -
FIGURA 80	ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN ROTATORIA TRA STRADE EXTRAURBANE	- 154 -
FIGURA 81	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA	- 155 -
FIGURA 82	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA	- 155 -
FIGURA 83	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA	- 156 -
FIGURA 84	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA AD ALTA INTENSITÀ DI TRAFFICO IN SEDE PROPRIA	- 156 -
FIGURA 85	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA SEMAFORICO SU STRADA URBANA	- 157 -
FIGURA 86	ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN ROTATORIA STRADA URBANA SU CORSIA RISERVATA	- 157 -
FIGURA 87	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA	- 158 -
FIGURA 88	INTERSEZIONI SEMAFORIZZATE	- 159 -
FIGURA 89	TAVOLA 24 BCIPOLITANA 1 DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI	- 171 -
FIGURA 90	TAVOLA 25 BICIPOLITANA 2 DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI	- 172 -
FIGURA 91	TAVOLA 16 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI	- 178 -
FIGURA 92	TAVOLA 17 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI CAMPI SALENTINA	- 179 -
FIGURA 93	TAVOLA 18 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI GUAGNANO	- 180 -
FIGURA 94	TAVOLA 19 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI NOVOLI	- 181 -
FIGURA 95	TAVOLA 20 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI SALICE SALENTINO	- 182 -
FIGURA 96	TAVOLA 21 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI COMUNE DI SQUINZANO	- 183 -
FIGURA 97	TAVOLA 22 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI TREPUIZZI	- 184 -
FIGURA 98	TAVOLA 23 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEI COMUNI DI SQUINZANO TREPUIZZI LOCALITÀ CASALABATE	- 185 -

ELENCO IMMAGINE

IMMAGINE 1	VISION STRATEGICA – WATER FRONT URBANO DGU 40/2013	- 58 -
IMMAGINE 2	COMUNE DI CAMPI SALENTINA - PRIMO INCONTRO DEL 14.12.2021 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI	- 81 -
IMMAGINE 3	COMUNE DI CAMPI SALENTINA - PRIMO INCONTRO DEL 14.12.2021 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI	- 81 -
IMMAGINE 4	COMUNE DI CAMPI SALENTINA - PRIMO INCONTRO DEL 14.12.2021 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI	- 82 -
IMMAGINE 5	COMUNE DI CAMPI SALENTINA - SECONDO INCONTRO DEL 23.02.2022 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI	- 82 -
IMMAGINE 6	COMUNE DI CAMPI SALENTINA - SECONDO INCONTRO DEL 23.02.2022 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI	- 83 -
IMMAGINE 7	MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI GUAGNANO	- 84 -
IMMAGINE 8	MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI COMUNE DI CAMPI SALENTINA, TREPUIZZI E SQUINZANO	- 85 -
IMMAGINE 9	MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI NOVOLI	- 86 -
IMMAGINE 10	MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI SALICE SALENTINO	- 86 -
IMMAGINE 11	LA MOBILITÀ SOSTENIBILE OFFRE ALLE PERSONE LA POSSIBILITÀ DI SPOSTARSI CON MODALITÀ A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE, SOCIALE ED ECONOMICO	- 119 -
IMMAGINE 12	IMPATTI AMBIENTALI DEI DIFFERENTI MEZZI DI TRASPORTO	- 120 -
IMMAGINE 13	PARAGONE PER UNO SPOSTAMENTO DI 5 KM IN CITTÀ TRA BICICLETTA E ALTRI MEZZI DI TRASPORTO (FONTE: PEDALANDO VERSO L'AVVENIRE)	- 121 -
IMMAGINE 14	CONFRONTO TRA VELOCITÀ DEGLI SPOSTAMENTI IN AUTO ED IN BICICLETTA	- 122 -
IMMAGINE 15	VELOSTAZIONI REALIZZATE PRESSO LE STAZIONI FERROVIARIA	- 162 -
IMMAGINE 16	ORGANIZZAZIONE DELLE RASTRELLIERE	- 186 -
IMMAGINE 17	RASTRELLIERA COPERTA	- 186 -
IMMAGINE 18	CICLOBOX	- 187 -





1.1 PREMESSA

Nel corso degli ultimi anni la ciclabilità è diventata praticamente ovunque un elemento centrale nelle politiche della mobilità.

Le motivazioni di questo fatto sono ampie e articolate, ma possono essere così riassunte: ogni viaggio fatto in bicicletta non solo quasi non consuma risorse (economiche, energetiche) e non impatta sull'ambiente, ma genera benessere per chi la utilizza e, attraverso la riduzione della congestione, anche per chi non la utilizza.

Inoltre attrezzare e gestire la città per la mobilità ciclistica (e pedonale) rappresenta un costo per la pubblica amministrazione incomparabilmente più basso rispetto a quelli richiesti dagli altri modi di trasporto e genera benefici che vanno ben al di là della sola utenza ciclabile (e pedonale): la città amica della mobilità attiva è una città più bella, sicura e accogliente per tutti, automobilisti compresi.

E' quindi evidente come, a fronte di obiettivi sempre più stringenti posti dalla questione ambientale e, di converso, di vincoli altrettanto stringenti di scarsità di risorse pubbliche, sia la ciclabilità a rappresentare –se non l'unica- certamente una delle più importanti risposte praticabili e efficaci.

Questo **Piano Comunale della Mobilità Ciclistica (PCMC)** dei Comuni di **Campi Salentina, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano e Trepuzzi** è un quadro integrato e coerente di 'azioni' di diversa natura e complessità tutte orientate a fare della bicicletta un elemento centrale delle politiche non solo della mobilità, ma anche dell'economia, del sociale, della salute, dello sport, dell'educazione; in una parola, dell'intera vita della città e dei suoi cittadini.



1.2 ANALISI DEI RIFERIMENTI PROGRAMMATICI PER LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il Piano Comunale della Mobilità Ciclistica (PCMC) ha l'ambizione di dare una risposta alle svariate esigenze ciclabili, tenendo conto della conformazione e delle caratteristiche del territorio dei singoli Comuni di: **Campi Salentina, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano e Trepuzzi.**

Per tale ragione è necessario che il P.M.C. sia coerentemente coniugato con gli strumenti di pianificazione già approvati ai diversi livelli di programmazione Nazionale, Regionale, Provinciale Comunale

Come disciplinato dalla L.R. 1/2013 e dalla L. 2/2018, è necessario che il P.M.C. sia relazionato a quanto previsto dal P.R.M.C., nonché dal P.R.T. e dal P.P.T.R..

Inoltre esso recepirà quanto previsto dagli strumenti di pianificazione esistenti, ampliando ed integrando il livello di dettaglio nel proprio territorio di pertinenza.

In questa fase verranno descritti alcuni strumenti di pianificazione e riferimenti normativi che determinano "l'invariante" per la definizione dello scenario di riferimento della mobilità sostenibile, a cui inevitabilmente anche gli interventi del Piano andranno ad integrarsi ed uniformarsi.

1.2.1 *La ciclabilità in Puglia*

La Puglia, in accordo con la Legge Nazionale n. 2 dell'11 gennaio del 2018 e con la Legge Regionale n. 1 del 23 gennaio del 2013, promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per esigenze quotidiane sia per esigenze turistico ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana ed accrescere e sviluppare l'attività turistica in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia e in accordo con la redazione del piano straordinario della mobilità turistica (ex art. 11 comma 1 d.lg. 31 maggio 2014 n. 83, poi convertito nella Legge del 29 luglio 2014 n. 106), secondo quanto previsto in materia di ferrovie turistiche (ex L. 9 agosto 2017 n. 128).

1.3 GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI: EUROVELO

EuroVelo è una rete europea costituita da 19 itinerari ciclabili di lunga distanza che uniscono l'intero continente.

Gli itinerari possono essere utilizzati per la diffusione del cicloturismo e, anche, dagli utenti locali, per brevi spostamenti giornalieri.

Gli itinerari EuroVelo **attualmente** comprendono 19 percorsi per circa 70.000 km totali. (Vedere FIGURA 1).

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 Europa e di valorizzare localmente la modalità ciclistica come soluzione alternativa al traffico motorizzato. Lo scopo dell'*European Cyclists' Federation* è stato, appunto, quello di promuovere la bicicletta a livello europeo e internazionale nelle politiche dei trasporti, dell'ambiente e del turismo.

Di seguito si mostra la lista degli itinerari europei ed il relativo stralcio planimetrico.

Gli itinerari EuroVelo

- EV 1 - Itinerario Costa dell'Atlantico: Capo Nord - Sagres
- EV 2 - Percorso delle Capitali: Galway - Mosca
- EV 3 - La via dei Pellegrini: Trondheim - Santiago di Compostela
- EV 4 - Il percorso dell'Europa Centrale: Roscoff - Kiev
- EV 5 - Via Romea Francigena: Londra - Roma - Brindisi**
- EV 6 - Dall'Atlantico al Mar Nero: Nantes - Costanza
- EV 7 - La via del sole: Capo Nord - Malta
- EV 8 - Il percorso del Mediterraneo: Cadice - Atene
- EV 9 - Dal Baltico all'Adriatico (La strada dell'ambra): Danzica - Pola
- EV 10 - Circuito del Baltico: (il circuito della lega anseatica)
- EV 11 - Itinerario Europa Orientale: Capo Nord - Atene
- EV 12 - Circuito del mare del Nord
- EV 13 - La strada della cortina di ferro: Kirkenes - Tsarevo
- EV 15 - Itinerario del Reno: Andermatt - Rotterdam
- EV 17 - Ciclovía del Rodano: Andermatt - Montpellier
- EV 19 - Ciclovía della Mosa: Langres Plateau - Rotterdam

FIGURA 1 RETE CICLABILE EUROPEA EUROVELO





REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

1.4 GLI ITINERARI CICLABILI NAZIONALI - LA RETE CICLABILE ITALIANA: BICITALIA

In Italia, gli itinerari EuroVelo sono stati recepiti e potenziati da Bicaltalia, un progetto proposto dalla associazione "FIAB Onlus" (Italian Federation Friends of the Bicycle) nel 2000. La rete, che ha subito numerose integrazioni nel corso dell'ultimo ventennio, è attualmente costituita da 20 itinerari che attraversano da Nord a Sud e da Ovest a Est la nazione, di cui 4 coincidenti con gli itinerari EuroVelo incidenti sul suolo nazionale.

La rete nazionale, per una estensione complessiva di circa 17.000 km, si interconnette con le reti infrastrutturali delle altre modalità di trasporto e si lega ad aree di interesse naturalistico e storico-culturale; si integra con le altre reti di percorrenza turistica e porta allo sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili dette anche *greenway*.

Di seguito viene mostrato l'elenco dei percorsi ciclabili nazionali e lo stralcio planimetrico della loro localizzazione. Una serie di varianti e di ulteriori connessioni è prevista dallo stesso progetto Bicaltalia; esse vanno a completare la rete ciclabile nazionale e consentono la connessione e l'accessibilità ciclabile di tutte le principali macro aree regionali. (Vedere FIGURA 2).

FIGURA 2 ELENCO RETE BICITALIA



FIGURA 3 RETE BICICITALIA 2019

EuroVelo 7 Sun Route		1	Bicitalia 1 - Ciclovía del Sole San Candido - Palermo*	km [1.600]
EuroVelo 8 Mediterranean Route		2	Bicitalia 2 - Ciclovía del Po Pian del re - Delta del Po (Destra e Sinistra Po)	[1.300]
EuroVelo 5 Via Romea (Francigena)		3	Bicitalia 3 - Ciclovía Francigena Como - Brindisi varianti Moncenisio e Sigerico	[2.000]
		4	Bicitalia 4 - Ciclovía Dolomiti - Venezia Brennero - Venezia	[350]
		5	Bicitalia 5 - Ciclovía Romea Tiberina Tarvisio - Roma	[800]
EuroVelo 8 Mediterranean Route		6	Bicitalia 6 - Ciclovía Adriatica Muggia - Santa Maria di Leuca	[1.300]
		7	Bicitalia 7 - Ciclovía Tibur Valeria Roma - Pescara	[300]
		8	Bicitalia 8 - Ciclovía degli Appennini Cadibona - Madonie	[1500]
		9	Bicitalia 9 - Ciclovía Salaria San Benedetto del Tronto - Roma	[300]
		10	Bicitalia 10 - Ciclovía dei Borbone Bari - Napoli diramazione Matera	[400]
		11	Bicitalia 11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese Caposele - Santa Maria di Leuca	[500]
		12	Bicitalia 12 - Ciclovía Pedemontana Alpina Savona - Trieste	[1.100]
		13	Bicitalia 13 - Ciclovía Claudia Augusta Resia - Ostiglia	[350]
		14	Bicitalia 14 - Ciclovía Magna Grecia Taranto - Reggio Calabria	[600]
		15	Bicitalia 15 - Ciclovía Svizzera - Mare Domodossola - Imperia	[500]
		16	Bicitalia 16 - Ciclovía della Sardegna Porto Torres - Porto Torres	[1250]
		17	Bicitalia 17 - Ciclovía Alpe Adria Radweg Tarvisio - Grado	[180]
		18	Bicitalia 18 - Ciclovía Fano Grosseto Fano - Marina di Grosseto	[400]
		19	Bicitalia 19 - Ciclovía Tirrenica Ventimiglia - Latina	[1000]
		20	Bicitalia 20 - Ciclovía AIDA Susa - Trieste	[950]

In Puglia sono presenti 5 itinerari ciclabili nazionali e un itinerario della rete europea di EuroVelo:

Itinerario n. 3 - Ciclovía Romea Francigena, ha inizio a Chiasso/Como transita per Roma e prosegue fino a Brindisi transitando su strade a basso traffico che un tempo furono la via preferenziale per Gerusalemme. L'itinerario coincide con l'itinerario europeo EV5.

Itinerario n. 6 - Ciclovía Adriatica, connette Muggia a S. Maria di Leuca, lambendo la costa adriatica per la sua intera estensione, con la sua variante del tavoliere che lambisce dall'interno il promontorio del Gargano.

Itinerario n. 10 - Ciclovía dei Borboni, connette le più importanti città del Meridione, Napoli e Bari, transitando, in territorio pugliese per Ruvo, Castel del Monte, per poi dirigersi verso Potenza, Avellino e Salerno.

Itinerario n. 11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese, connette Caposele, in Campania, con Santa Maria di Leuca, transitando per l'alta Basilicata e percorrendo l'interno della penisola pugliese prevalentemente lungo la condotta dell'acquedotto omonimo.

Itinerario n. 14 - Ciclovía Magna Grecia, connette Taranto con Reggio Calabria lambendo tutto l'arco costiero ionico della Basilicata e delle Calabria.

1.5 IL SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (SNCT)

Nel 2016 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e il Ministro dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo (MIBACT) hanno dato avvio alla progettazione e realizzazione di un Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, con priorità per le prime 4 ciclovie turistiche nazionali previste dalla Legge di Stabilità 2016, per un totale di 1500 km attraverso 8 Regioni italiane (Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana, Campania, Basilicata e Puglia).

Nel 2017 il sistema ciclabile nazionale è stato portato a dieci ciclovie con altre sei ciclovie di interesse nazionale e, per tre di queste, sono stati sottoscritti i Protocolli di intesa con le rispettive regioni: Ciclovia del Garda, Ciclovia della Magna Grecia e Ciclovia della Sardegna. A queste si aggiungeranno i Protocolli d'intesa di prossima stipula per gli ultimi tre percorsi: Ciclovia Venezia-Trieste, Ciclovia Tirrenica, Ciclovia Adriatica.

Alle ciclovie turistiche è riconosciuta la valenza di infrastrutture nella pianificazione nazionale del Ministero nell'ambito delle politiche di mobilità sostenibile e interconnessa.

Esse si inseriscono in una strategia più ampia del Ministero per la ciclabilità, che prevede una Rete Ciclabile Nazionale partendo dalle dorsali di EuroVelo, su cui si innestano reti regionali e ciclostazioni, e azioni per la Ciclabilità urbana e la sicurezza.

Tramite le leggi di Bilancio 2016 e 2017 il SNCT è stato finanziato con risorse nazionali per complessivi 372 milioni dal 2016 al 2024: con il cofinanziamento degli altri enti, si arriva ad una somma di 750 milioni.

Le **10 ciclovie** facenti parte del sistema nazionale delle ciclovie turistiche sono visualizzate nella **FIGURA 4** sono:

- ✓ Ciclovia Ven-To, da Venezia (VE) a Torino (TO) - 680 km;
- ✓ Ciclovia del Sole, da Verona (VR) a Firenze (FI) - 300 km;
- ✓ Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) - 500 km;
- ✓ GRAB - Grande Raccordo Anulare delle Biciclette di Roma - 44 km;
- ✓ Ciclovia del Garda, lungo le rive del lago di Garda - 140 km;
- ✓ Ciclovia della Magna Grecia, da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR) - 1000 km;
- ✓ Ciclovia della Sardegna, da Santa Teresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari - 1230 km;
- ✓ Ciclovia Adriatica, da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano - 820 km; □ Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, da Venezia a Trieste - 150 km;
- ✓ Ciclovia Tirrenica, dal confine Francia-Italia a Roma - 870 km.

I protocolli di intesa prevedono nel dettaglio:

- da parte del MIT il riconoscimento delle ciclovie nella pianificazione nazionale delle infrastrutture prioritarie e la definizione degli standard e i requisiti minimi, analisi del progetto definitivo ed esecutivo;

- da parte del MIBACT la verifica della valorizzazione territoriale e l'attrattività culturale e turistica dei percorsi, nonché la promozione delle ciclovie in ambito turistico e culturale.

I due ministeri provvedono congiuntamente all'assegnazione delle risorse necessarie alla predisposizione del progetto di fattibilità e alla ripartizione delle risorse per la realizzazione, e al reperimento di ulteriori finanziamenti, anche in sede europea.

FIGURA 4 SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE



Le Regioni hanno il compito di inserire il progetto delle ciclovie nelle loro pianificazioni e programmazioni territoriali, da integrare con altri percorsi regionali; nel caso di percorsi che interessano territori di regioni differenti, la Regione Capofila deve coordinare tutte le attività volte alla progettazione unitaria della ciclovia e individuare il soggetto attuatore degli interventi, quindi trasmettere al MIT gli atti per finanziare la progettazione e la realizzazione.

Il Governo ha come programma quello di progettare e realizzare una rete di ciclovie di interesse nazionale, così come previsto dalla Legge 11 gennaio 2018, n. 2, inglobando il sistema nazionale di ciclovie turistiche e le direttrici EuroVelo.

1.6 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CY.RO.N.MED. IN PUGLIA

Il progetto Cy.Ro.N.Med. (Cycle Route Network of the Mediterranean) ha coinvolto le regioni del Sud Italia Puglia, Basilicata, Calabria e Campania, oltre alle città di Atene, Karditsa, Mudra e agli stati di Malta e Cipro per l'identificazione particolareggiata degli itinerari ciclabili facenti parte dei piani ciclabili europei e nazionali della parte del Mediterraneo di competenza.

La rete di itinerari ciclabili, individuati con il Progetto Cy.Ro.N.Med., esplora tutti i disparati paesaggi pugliesi, sia percorrendo longitudinalmente tutto il litorale adriatico per risalire poi l'arco jonico fino a spingersi all'interno della Fossa Bradanica attraverso la Terra delle Gravine,

sia tagliando trasversalmente la regione per collegare a nord i rilievi del sub Appennino Dauno con il promontorio del Gargano attraverso il Tavoliere, scavalcare in terra di Bari i ripiani della Murgia, e connettere la costa jonica a quella adriatica attraversando l'Alto Salento e più a sud le serre leccesi.

Gli itinerari principali, con una serie di varianti, sono stati individuati sulla viabilità esistente, per quanto possibile a nullo o a basso traffico, ove sono stati previsti specifici interventi da realizzare ai fini della percorribilità ciclistica. Sono state censite inoltre altre risorse, come le strade di servizio (bonifica, forestali, acquedotto) e le reti ferroviarie dismesse che, opportunamente riconvertite a fini ciclabili, possono rappresentare delle infrastrutture di assoluto pregio in quanto separate dal traffico motorizzato e attraversando, spesso, particolari contesti ambientali. Lo studio ha consentito alla Regione Puglia di definire le dorsali della rete ciclabile regionale e con esso, per la prima volta, le reti ciclabili sono entrate a pieno titolo nella programmazione trasportistica della Regione Puglia (Vedere **FIGURA 5 E TABELLA 1**).

I cinque grandi itinerari di Cy.Ro.N.Med. attraversano tutti i territori provinciali per una lunghezza complessiva di 1.653,36 km. Di questi circa il 34% attraversa la provincia foggiana, il 24% la provincia di Bari, il 10% la provincia brindisina, il 19% la provincia di Lecce e, circa il 13%, la provincia di Taranto (ricordando che Cy.Ro.N.Med. è stato sviluppato prima della creazione della provincia BAT).

Il progetto Cy.Ro.N.Med. ha prodotto il manuale "Vademecum della ciclabilità" della Regione Puglia, che fornisce una valida guida ai progettisti; tuttavia, non è stato redatto come un piano, perché antecedente alla Legge Regionale n.1 del 2013.



FIGURA 5 RETE CY.RO.N.MED.



TABELLA 1 LUNGHEZZE DEGLI ITINERARI CY.RO.N.MED.

Provincia	Itinerario 2 Via del paesaggio SP 6		Itinerario 3 Via del mare*		Itinerario 10 Via del mare**		Itinerario 11 Via del mare sentieri*		Itinerario 14 Via del mare**	
	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km
Foggia	5	45,64	13	307,38	0	0,00	13	195,63	0	0,00
Bari	3	56,47	9	125,72	10	215,35	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	50,69	6	111,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	137,67	0	0,00	0	0,00	26	171,46
Taranto	10	132,96	0	0,00	1	5,25	0	0,00	11	82,64
Regione Puglia	33	2.051,77	33	625,22	17	227,60	13	195,63	37	364,10

* La lunghezza complessiva del itinerario comprende anche il tratto di variante

Totale Km. 2.864,32

1.7 LA MOBILITÀ DOLCE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE

La Regione Puglia, con il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, ha elaborato la rete regionale della mobilità dolce. La rete è stata recepita anche dal Piano Regionale dei Trasporti.

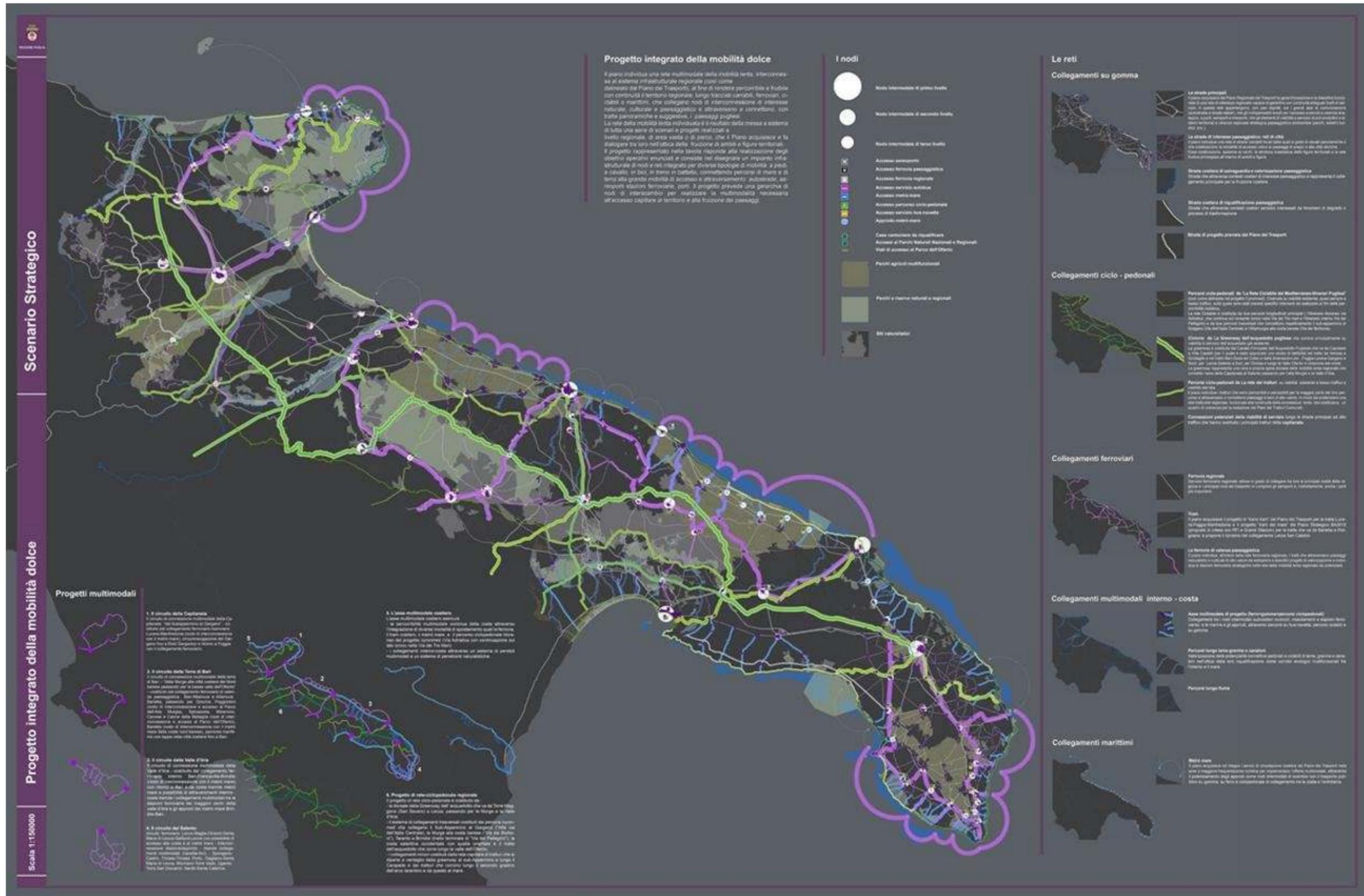
Il progetto integrato di mobilità dolce nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali.

A tal fine il piano individua una rete multimodale della mobilità lenta che assicuri la percorribilità del territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico e attraversano e connettono, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi.

Il progetto di mobilità dolce è stato costruito a partire dalla pianificazione trasportistica regionale vigente e ha tenuto conto della pianificazione d'area vasta e provinciale, delle previsioni del Piano del Parco del Gargano e dei progetti regionali e dei Parchi in materia di mobilità lenta (Vedere FIGURA 6).



FIGURA 6 RETE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.8 LE RETI CICLABILI INDIVIDUATE DAL PIANO ATTUATIVO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019

Il Piano dei Trasporti ha fornito l'ossatura infrastrutturale di collegamento e accesso regionale costituita da grandi assi di comunicazione (asse longitudinale autostrada-statale-ferrovia e trasversali extraregionali); snodi per l'accesso ai poli principali (porti, aeroporti e interporti); elementi di viabilità a servizio di sistemi territoriali a valenza regionale strategica paesaggistico-ambientale (parchi, sistemi turistici, ecc.).

Su questa modalità di accesso e attraversamento principale si innesta la rete multimodale di percorsi di terra e di mare che costituisce l'armatura fruitivo-percettiva dei paesaggi regionali; si caratterizza come un sistema integrato di reti a differenti modalità di spostamento e nodi di interconnessione, luogo di interscambio delle reti tra loro e con il territorio.

Oltre a recepire i percorsi individuati dal progetto Cy.Ro.N.Med., il Piano Attuativo ha inserito, all'interno della sua programmazione l'itinerario della ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, un percorso cicloturistico che si estende per circa 500 km e segue il tracciato di due condotte storiche dell'Acquedotto: il canale principale da Caposele (AV) a Villa Castelli (BR), e il Grande Sifone Leccese che dal punto terminale del primo giunge poi sino a Santa Maria di Leuca (LE).

Si tratta di un percorso principalmente naturalistico, che attraversa tre regioni del mezzogiorno, Campania, Basilicata e Puglia, mettendo in comunicazione luoghi molto affascinanti e poco conosciuti di una zona interna dell'Italia come Alta Irpina, Vulture e Melfese, Alta Murgia, Valle d'Itria, Terra d'Arneo e Entrotterra Salentino.

Il Piano Regionale dei Trasporti ha fornito una prima ipotesi di itinerario ciclabile della via dell'Acquedotto, che successivamente è stato modificato in alcuni tratti. Attualmente è stata completata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica dei macrolotti a Nord di Cisternino e a sud di Monte Fellone, mentre il tronco intermedio è in parte realizzato ed in parte oggetto di progettazione esecutiva.

Nella **TABELLA 2** sono riportati gli interventi contenuti nel P.A: 2015-2019 per sola Provincia di Lecce.

Si ricorda che gli interventi che concorrono a definire l'assetto del sistema dei trasporti al termine del periodo di validità del piano attuativo, sono:

- quelli già previsti dal precedente PA e già finanziati o in corso di realizzazione, di cui si prevede il completamento entro il 2020;(colore BLU);
- quelli già previsti dal precedente PA, ritenuti prioritari e che per questo debbono essere oggetto di progettazione e reperimento di risorse al fine di prevederne la realizzazione entro il 2020; (colore VERDE scuro);
- quelli di nuova previsione, già finanziati, in corso di realizzazione; (colore ROSSO scuro);
- quelli di nuova previsione, ritenuti prioritari dal PA 2015-2019 alla luce di criticità emergenti e ai fini del funzionamento dello scenario proposto. Gli interventi appartenenti a

quest'ultima sottocategoria debbono essere oggetto di progettazione e reperimento di risorse al fine di prevederne la realizzazione entro il 2020 (colore ROSSO chiaro).

Tutti gli altri interventi, siano essi già previsti dal precedente PA - in itinere (colore celeste) o da progettare (colore verde chiaro), oppure di nuova previsione (colore arancione) sono collocati, in questa fase di avvio del PA 2015-2019, oltre l'orizzonte temporale di validità del piano medesimo; una loro realizzazione anticipata potrebbe verificarsi in caso di accelerazione dell'iter progettuale alla luce di mutate esigenze e conseguenti priorità di intervento o di ritardato avvio di altri interventi (**Vedere FIGURA 7, 8, 9, 10 e 11**).

TABELLA 2 INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA PROVINCIA LECCE

MODALITA' DI TRASPORTO	PROVINCIA	DENOMINAZIONE PROVVISORIA	Soggetti Attuatori
CICLISTICA	LECCE	B16 Ciclovia Adriatica. Miglioramento della pavimentazione e della continuità della ciclovia tra Brindisi e Lecce su circa km 50. Tratta Confine provinciale BR/LE (Torchiarolo) Lecce c 5001	PROVINCIA LECCE
		B I 14 - Ciclovia dei Tre Mari. Tratto Porto Cesareo-Nardò. Interventi di messa in sicurezza I lotto c 5002a	
		B I 14 - Ciclovia dei Tre Mari. Tratto Nardò-Otranto. Interventi di messa in sicurezza II lotto c 5002b	
		B I 14 - Ciclovia dei Tre Mari. Tratto Nardò-Gallipoli di messa in sicurezza I II lotto c 5002c	

FIGURA 7 RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI 2015-2019

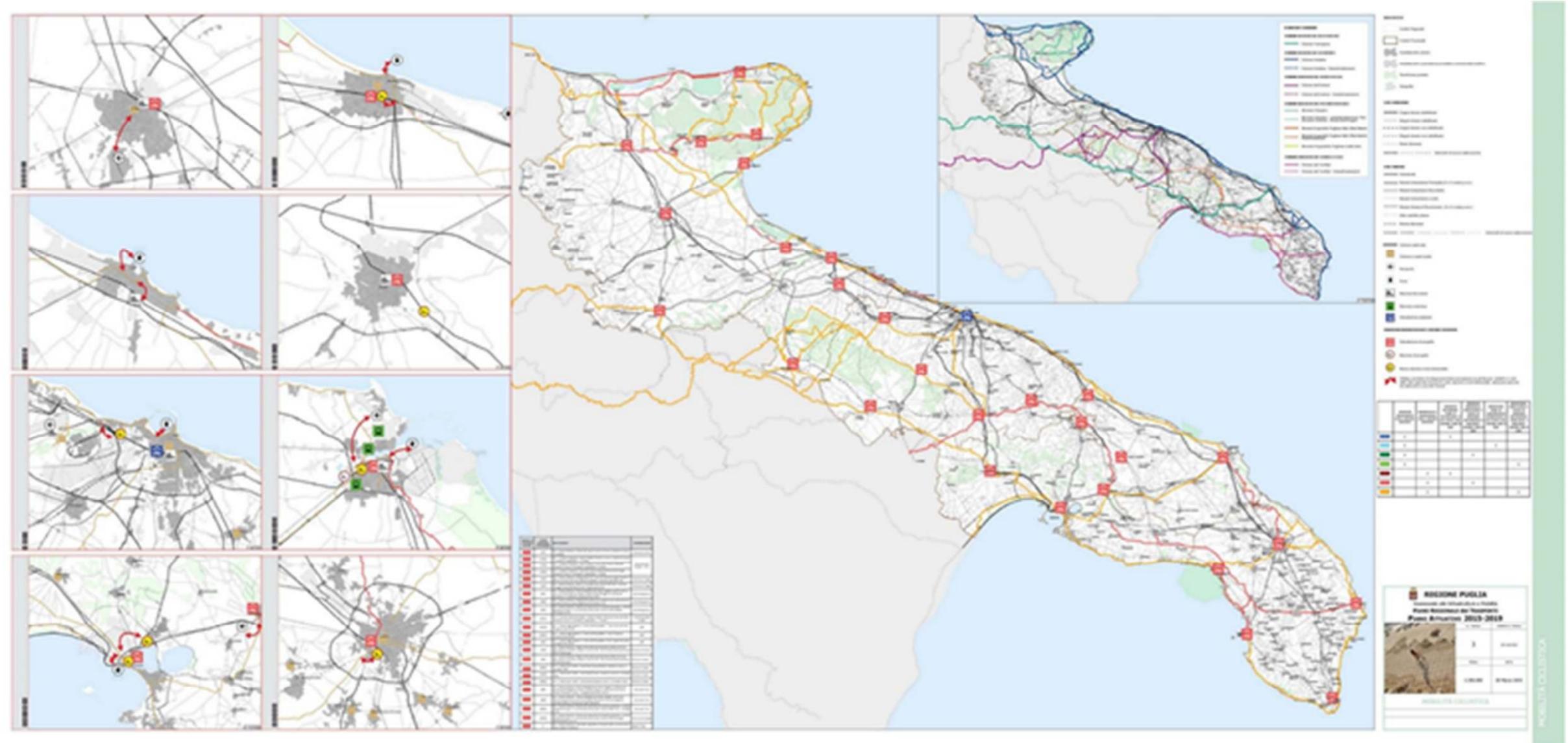




FIGURA 8 MOBILITÀ CICLISTICA - TAVOLA GENERALE RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI

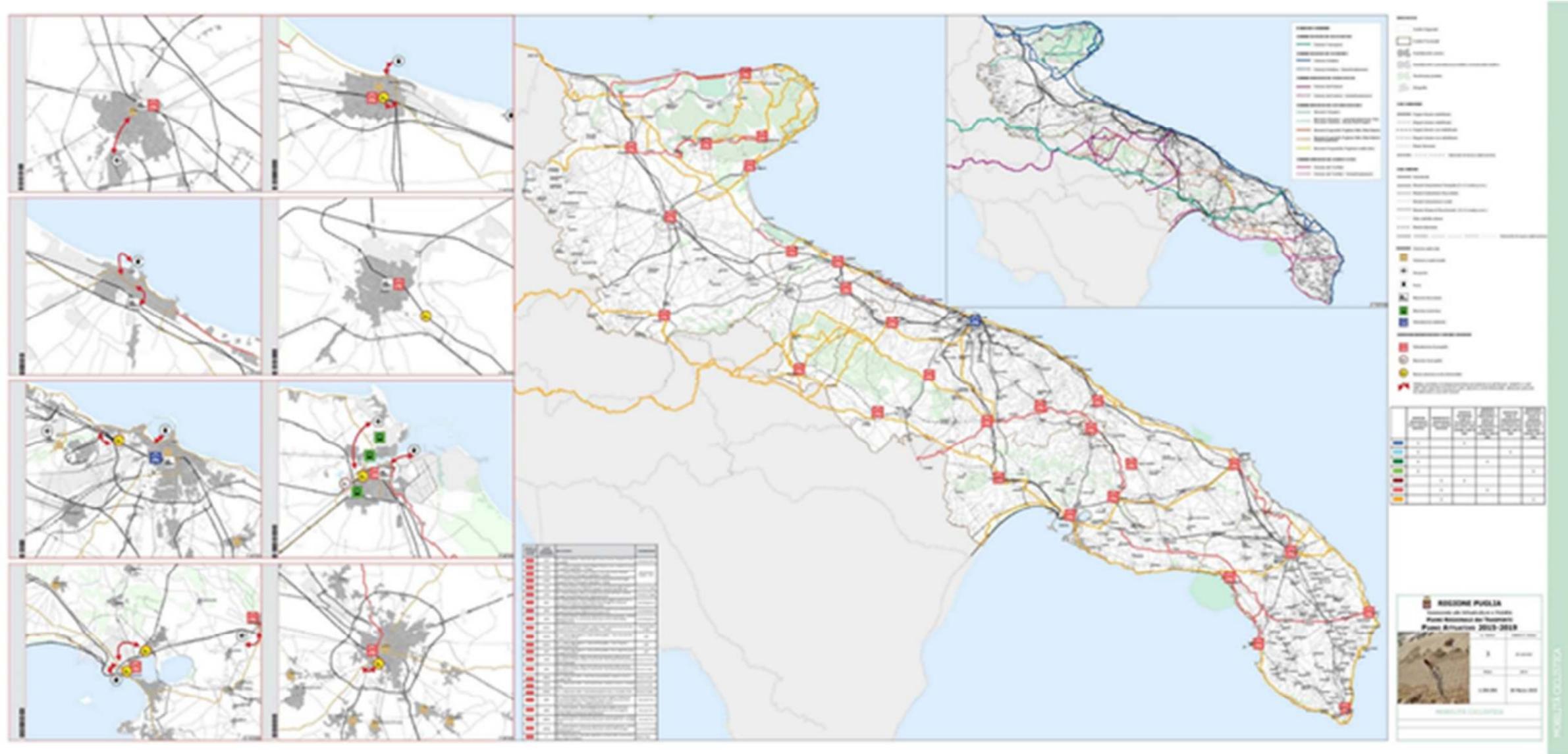
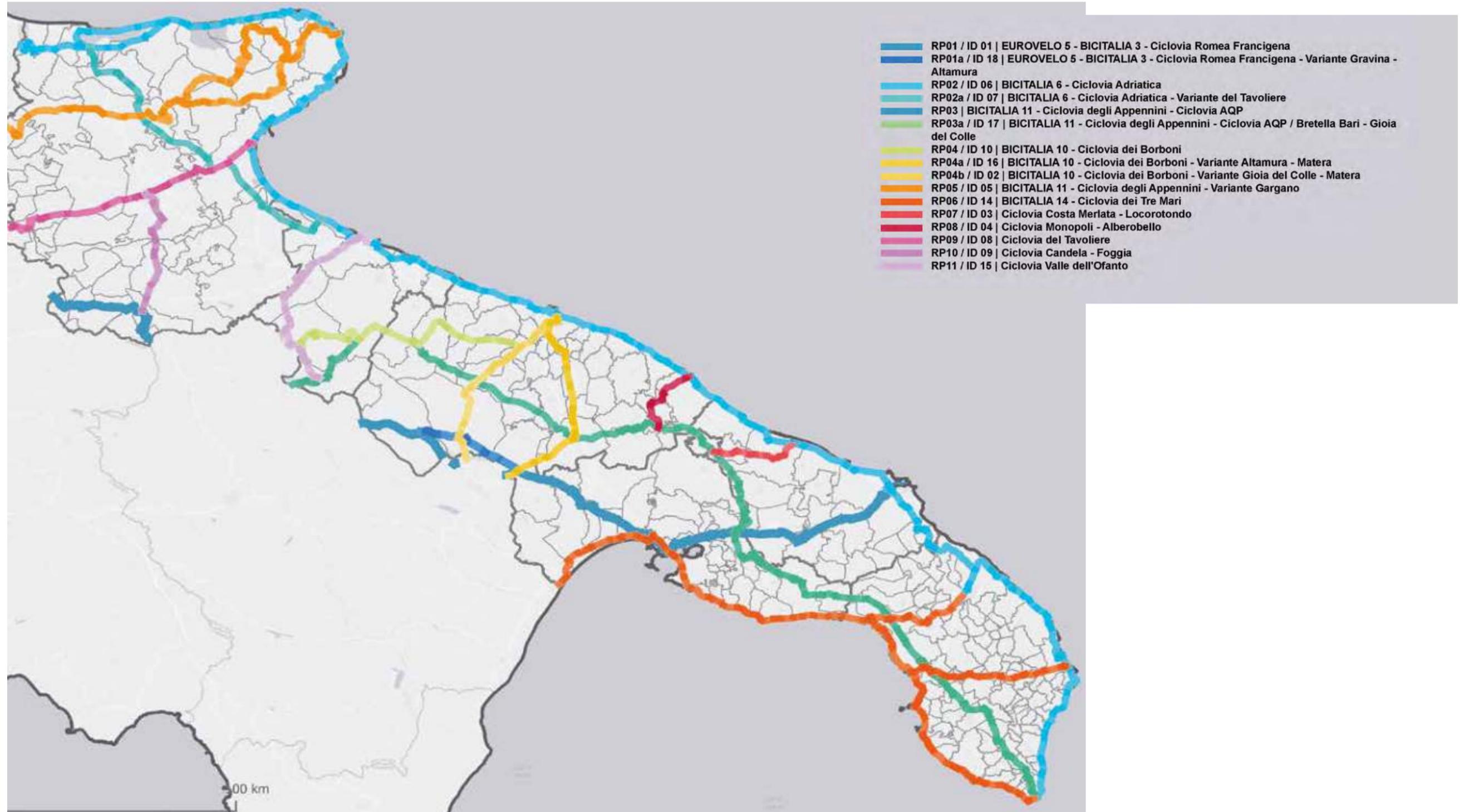


FIGURA 9 MOBILITÀ CICLISTICA - RETE BICITALIA





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.9 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)

La Giunta Regionale ha adottato con la DGR n. 177 del 17/02/2020 la "Proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica". La stessa deliberazione ha dato avvio, secondo quanto previsto dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dall'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., alla procedura di consultazione nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale, della proposta di piano adottata.

1.9.1 Le Strategie del Piano

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica propone un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica in Puglia, creando un'opportunità per la diffusione della mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale, sia in ambito urbano che extraurbano.

In tal senso, la mobilità ciclistica, così come la mobilità pedonale ed il trasporto pubblico, assume una collocazione paritetica, se non prioritaria, rispetto alle mobilità privata motorizzata.

L'identificazione di una rete ciclabile regionale sovraordinata rispetto a quanto pianificato dalle province e dai comuni, deve, a sua volta, inglobare la pianificazione nazionale ed europea e confrontarsi con i criteri di sicurezza per i ciclisti, specialmente in relazione alle altre componenti di traffico.

L'inserimento di un percorso ciclabile non può attuarsi se non in relazione alla preventiva analisi delle seguenti componenti al contorno:

- ✓ funzione della sede stradale interessata;
- ✓ dimensioni della sede stradale interessata;
- ✓ traffico relazionata sulla sede stradale interessata;
- ✓ tipologia e funzione del percorso ciclabile da pianificare/progettare.

Una volta nota la gerarchizzazione delle infrastrutture stradali presenti nel territorio, rilevati i traffici relativi alle strade interessate dall'intervento e conosciuti gli spazi a disposizione all'interno e lateralmente rispetto alle sedi stradali, può essere identificata la soluzione ciclabile ottimale da pianificare o da progettare.

Bisognerà, pertanto, privilegiare percorsi ciclabili in sede propria, ove siano disponibili gli spazi utili alla loro realizzazione e nel caso in cui le condizioni di traffico siano proibitive per l'implementazione di altre tipologie di percorsi.

Tuttavia, i percorsi ciclabili in sede propria sono relazionabili ai maggiori costi di realizzazione, specialmente in ambito extraurbano ove, oltre a prevedere eventualmente espropri per pubblica utilità a margine delle infrastrutture esistenti, si devono spesso prevedere prolungamenti o allargamenti di opere d'arte esistenti (tombini idraulici, ponti, viadotti, muri di contenimento, ecc.).

Per tale motivazione le soluzioni devono essere relazionate ai fondi a disposizione, in base alla pianificazione di medio-lungo periodo.

Qualora i costi di realizzazione di percorsi in sede propria diventino insostenibili, si deve tendere verso altre tipologie funzionali di percorsi ciclabili, dirottando le scelte verso strade esistenti a traffico nullo o a basso traffico, in cui poter realizzare una circolazione promiscua e sicura di biciclette e di veicoli motorizzati. In tal caso, gli interventi di segnaletica devono adoperarsi congiuntamente ad altre tipologie di interventi infrastrutturali e gestionali, rientranti nella vasta gamma degli interventi di moderazione della velocità.

L'iter procedurale descritto precedentemente risulta valido sia in ambito extraurbano che in ambito urbano.

La realizzazione di un percorso ciclabile parallelo ad una strada extraurbana con funzione di transito, scorrimento o distribuzione, caratterizzata da limiti di velocità superiori a 50 km/h, non può che prevedere la soluzione in sede propria, con un dispositivo di sicurezza a protezione del percorso ciclabile, libero di deformarsi in uno spazio non pavimentato.

Per strade extraurbane che hanno funzione di penetrazione, caratterizzate da limiti di velocità compresi fra 40 e 50 km/h, può prevedersi un percorso in sede propria, separato dalla carreggiata da un cordolo opportunamente dimensionato. Per strade aventi funzione di accesso, in cui la massima velocità veicolare può essere stabilita pari a 30 km/h (o a 20 km/h), si può realizzare un percorso promiscuo ciclo-veicolare, con opportuni dispositivi di moderazione del traffico che riducano "fisicamente" le velocità di percorrenza.

In ambito urbano, una volta individuate le infrastrutture stradali principali e di interquartiere, con funzione di transito, scorrimento e distribuzione, si possono differenziare facilmente le tipologie di intervento: su tali viabilità saranno realizzati percorsi in sede propria mentre, sulla restante parte, potranno essere implementate diffuse "Zone 30" che consentano percorsi ciclabili in sede promiscua con gli autoveicoli.

Considerato che non è possibile realizzare tale tipologia di percorsi senza prendere in considerazione interventi di moderazione del traffico, si ritiene opportuna la loro implementazione diffusa e mirata nel territorio urbanizzato, in particolar modo sulla rete stradale che ospiterà la rete ciclabile urbana.

Il dato metodologico e tecnico utile alla implementazione delle reti ciclabili regionali, non può costituire da solo il mezzo utile a raggiungere elevati standard di mobilità sostenibile.

Deve essere affiancato dall'insieme di tali azioni, implementate, in parallelo, con altri interventi gestionali, partecipativi e funzionali, su vari livelli. Solamente la sinergia delle varie azioni individuate consentirà il raggiungimento degli obiettivi principali del presente piano:

- ✓ la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa;
- ✓ un aumento dello share modale;
- ✓ la promozione e la diffusione del cicloturismo;
- ✓ una maggiore qualità di vita.

Altri elementi fondamentali fra gli obiettivi e le strategie da perseguire con la presente pianificazione sono legati alla identità dei luoghi attraversati dai percorsi ciclabili e alla relazione con i nodi delle altre modalità di trasporto, per incentivare la multimodalità.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

In particolare, si dovranno garantire:

- il collegamento delle ciclovie con i principali nodi del trasporto (aeroporti civili, principali stazioni ferroviarie, porti, terminal bus, velostazioni);
- il collegamento con i principali siti di interesse storico, paesaggistico e naturalistico;
- la possibilità di valorizzare e sfruttare le strade esistenti a traffico basso o nullo.

I percorsi ciclabili individuati nel presente Piano attraversano tutti gli ambiti paesaggistici della Regione Puglia, tutti i capoluoghi di provincia, tutti i territori costieri dell'intera penisola pugliese.

In tali contesti così diversificati e paesaggisticamente variegati, i tracciati delle ciclovie interessano numerose componenti culturali ed insediative, alcune aree protette e siti naturalistici, ciascuna caratterizzata da specifiche componenti botaniche e vegetazionali, idrologiche, geomorfologiche ed insediative.

Il PRMC e le successive fasi di progettazione dei singoli percorsi, partendo dalla integrazione dei percorsi con i vari territori interessati, dovrà individuare le modalità più opportune per valorizzarne i contenuti, affinché l'interfaccia fra ciclista (o cicloturista) ed il territorio diventi quasi naturale.

Oltre ad ottemperare alla commistione fra opera e territorio attraverso i materiali utilizzati, la segnaletica turistica e i vari servizi presenti lungo i tracciati, saranno possibili e premianti altre soluzioni innovative, intelligenti ed integrate che consentano il raggiungimento degli obiettivi generali.

La coerenza della progettualità con la pianificazione locale, provinciale e regionale del territorio attraversato, rappresenta sia un obiettivo che una strategia da perseguire durante l'iter progettuale, sia una vera e propria esigenza da soddisfare.

La ricognizione da parte del PRMC del tessuto ciclabile (ed infrastrutturale più in generale) pianificato ed esistente nell'ambito della mobilità ciclistica, rappresenta infatti la chiave di volta per rendere l'intervento fattibile, efficace ed affidabile.

Fondamentale importanza ha assunto la fase di ricognizione degli strumenti di pianificazione europei, nazionali e regionali, delle opere ciclabili pianificate e progettate nella regione Puglia.

Per quanto riguarda le esigenze ed i bisogni specifici che le ciclovie dovranno soddisfare, essi possono essere così sintetizzati:

1. incentivare il cicloturismo locale, su scala regionale e provinciale;
2. incentivare gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro, su scala locale;
3. valorizzare il territorio attraversato;
4. generare nuove economie positive e sostenibili, incentivando quelle esistenti;
5. garantire la sicurezza e l'attrattività del percorso;
6. implementare gli scenari di mobilità attiva e sostenibile regionali;
7. diffondere i principi di mobilità sostenibile e la cultura del rispetto del territorio;

8. garantire la fattibilità delle opere in più stralci funzionali.

1.9.2 *Gli Obiettivi del piano regionale della mobilità ciclistica*

L'obiettivo generale del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (PRMC) consiste nell'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.

Il Piano si propone di contribuire alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, ponendo particolare attenzione ai criteri utili ai fini della sua realizzazione.

La redazione del presente Piano rappresenta l'inizio di un percorso che tende a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e sicuro sia in ambito urbano che extraurbano, nell'ottica di ridurre l'utilizzo dei mezzi motorizzati privati e di aumentare lo share modale relazionale all'uso della bicicletta.

L'obiettivo generale a cui il Piano vuole tendere, in coerenza con quanto enunciato dal piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, è la salvaguardia della mobilità sostenibile, in accordo con le politiche nazionali ed europee in materia di trasporti e ambiente (così come enunciato dalla legge nazionale n. 2 del gennaio 2018).

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica intende raggiungere i seguenti obiettivi specifici:

- ✓ sviluppare il cicloturismo in Puglia;
- ✓ individuare, con esattezza, i percorsi delle dorsali ciclabili regionali;
- ✓ individuare i criteri progettuali per la realizzazione delle ciclovie;
- ✓ diffondere la cultura della ciclabilità multilivello;
- ✓ incentivare la mobilità ciclistica non solo a scopo ricreazionale, ma anche per gli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro);
- ✓ concertare in collaborazione con gli altri enti proprietari di infrastrutture lineari nel territorio, obiettivi, strumenti e prospettive per la mobilità ciclistica a medio e a lungo termine.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.10 CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP02 - BICITALIA 6 - CICLOVIA ADRIATICA

Uno degli itinerari proposti dalla rete ciclabile italiana Bicaltia e ripreso, successivamente, nel progetto Cy.Ro.N.Med. è il n. 6, comunemente denominato "Ciclovìa Adriatica".

Esso rappresenta l'itinerario più lungo (1.821 km) e si snoda lungo tutta la costa

adriatica, da Lesina al Capo di Santa Maria di Leuca, toccando tutte le principali città costiere della Puglia.

La regione Puglia presenta un territorio prevalentemente pianeggiante, in cui risultano chiaramente distinguibili aree geografiche dalle matrici paesaggistiche estremamente diversificate: il promontorio del Gargano, la pianura del Tavoliere, l'altopiano della Murgia e la penisola salentina.

La ciclovìa parte dal confine della Puglia col Molise e, dopo un primo tratto sulla Strada Statale 16, prosegue incontrando il Comune di Chieuti, interseca poi il fiume Fortore (secondo in Puglia per importanza dopo il fiume Ofanto), incrocia la Statale 16 e, dopo poco, ancora la ferrovia Adriatica, passa al di sotto dell'Autostrada A1 e circonda il Lago di Lesina, in una passeggiata molto suggestiva nella Riserva Naturale del Lago di Lesina, procedendo poi sulla costa lungo il Lago di Varano nella Riserva Naturale, interseca il torrente Romandato, meta naturalistica per le sue rocce.

Successivamente interseca nuovamente la Ferrovia Adriatica e si muove parallelamente ad essa giungendo fino al Comune di Rodi Garganico, apprezzata meta balneare (bandiera blu) inserita all'interno del Parco Nazionale del Gargano e all'interno della Comunità Montana del Gargano.

La passeggiata nel Parco del Gargano procede fino a San Menaio, fino ad imboccare la Strada Statale 89 e proseguire, di lì a poco, sulla Strada Provinciale 52 che, attraversando Monte Pucci, giunge fino a Peschici.

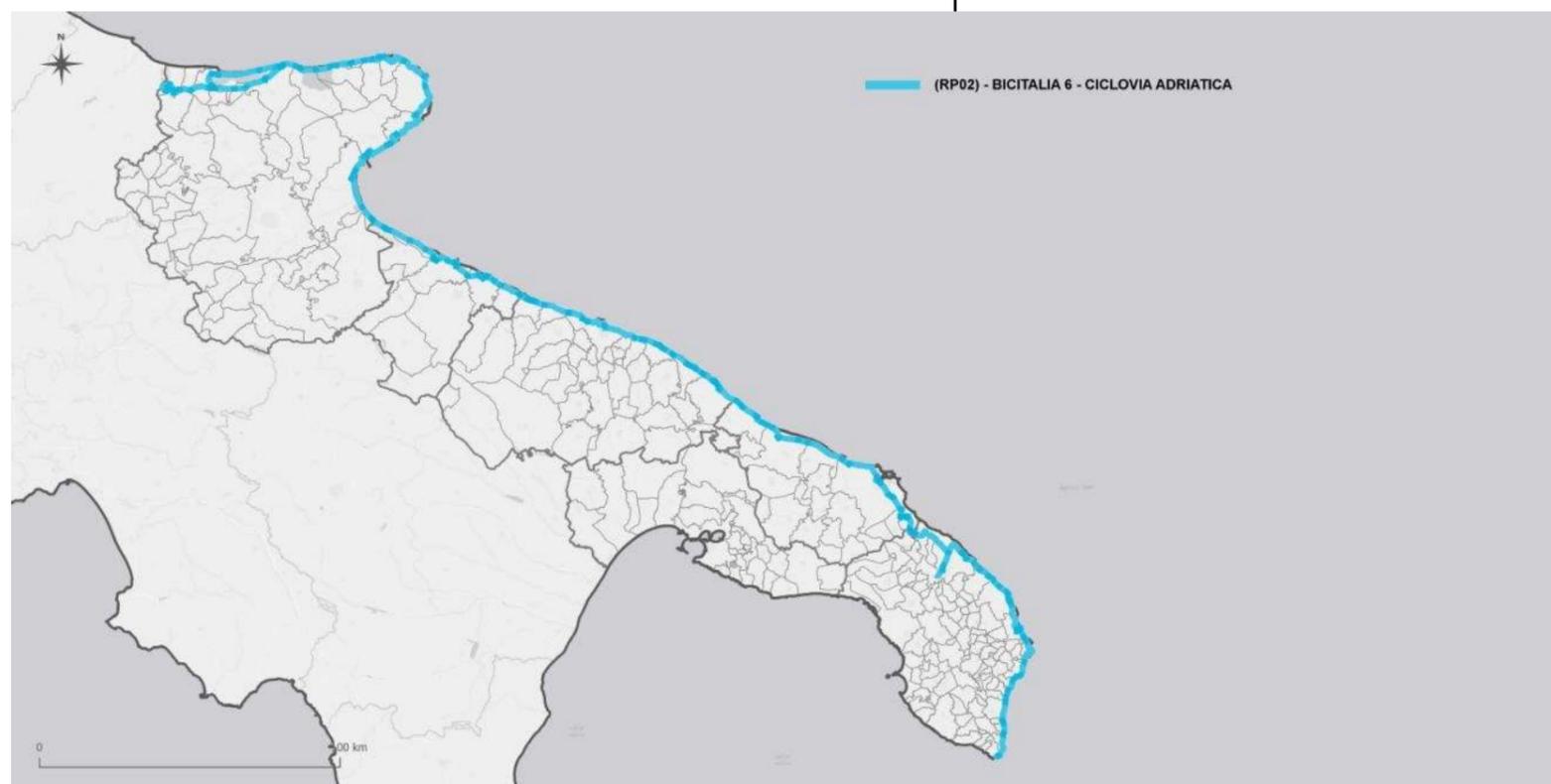
Il percorso, da Peschici, procede verso l'interno lasciando la costa, seguendo sempre la Strada Statale fino a Vieste, procedendo poi sulla Strada Statale 53, passa per molte mete turistiche e

riprende a lambire la costa del Gargano fino a giungere al Lido di Portonovo, Baia San Felice e Pugnochiuso, per proseguire ancora sulla costa fino a Baia delle Zagare, posto famoso per il suo splendido paesaggio marino, giunge fino a Mattinata e, sulla Strada Statale 89 del Gargano, fino a Manfredonia.

Nel Golfo di Manfredonia, il percorso toccherà parecchie mete turistiche, tra cui Siponto, Zapponeta, per poi arrivare a Margherita di Savoia per poi uscire, di lì a poco, dalla provincia di Foggia e entrare in territorio BAT. In territorio BAT la prima località che la ciclovìa Adriatica incontra è Barletta seguendo la Strada Provinciale 189, per un piccolo tratto segue il corso del Canale Ciappetta Camaggio, per poi, dopo circa 15 km, giungere nel centro della meravigliosa città di Trani. Da Trani, seguendo la Strada Statale 16, giunge fino a Bisceglie, Molfetta e Giovinazzo, lambendo da qui la costa dell'Adriatico da questi piccoli porti, transita per Palese Macchie, piccolo porticciolo e grande meta aeroportuale di Bari, per poi giungere nel centro della Città Metropolitana di Bari.

Da Bari, seguendo la complanare della Strada Statale 16 transita per Mola di Bari, Polignano a Mare, con

la sua suggestiva passeggiata sulla costa rocciosa, per poi giungere nella piacente città di Monopoli col suo antico porto e il successivo litorale ricco di spiagge che arriva fino a Savalletri. Di qui procede per Torre Canne, Villanova di Ostuni, Costa Merlata, Torre Santa Sabina, Specchiolla fino a giungere all'area marina protetta di Torre Guaceto. Successivamente transita per Posticeddu, Case Bianche, per poi fare ingresso nel centro della Città di Brindisi, altra meta portuale e aeroportuale della regione Puglia.





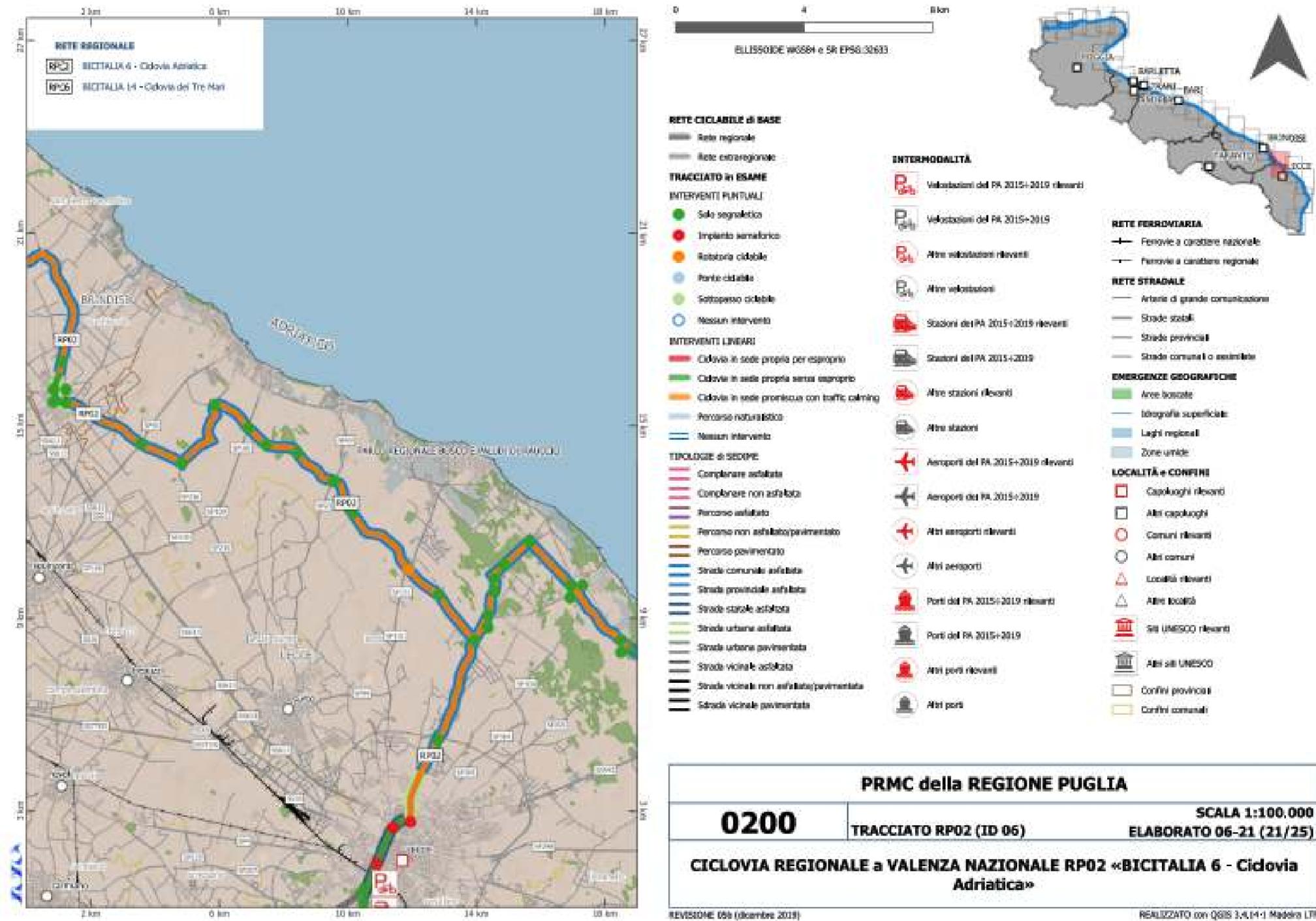
1.10.1 Il tratto della ciclovia adriatica che percorre la Provincia di Lecce

Da Brindisi in poi il percorso della Ciclovia Adriatica procede verso Lecce seguendo parallelamente la Statale Brindisi-Lecce, passa per il comune di Torchiarolo e di lì a poco entra nel Parco Naturale Regionale Bosco e Paludi di Rauccio, prosegue entrando nei centri abitati di Frigole e San Cataldo con la sua Riserva Naturale.

Dalla Strada Provinciale 133, transita sulla Strada Provinciale 366 entrando nella Riserva Naturale Le Cesine e, prosegue interessando i territori di Torre Specchia Ruggeri, San Foca, Roca Vecchia, Torre dell'Orso, Sant' Andrea, Conca Specchiulla, Frassanito, fino a giungere nella zona dei Laghi Alimini e nel comune di Otranto. Dal rinomato centro turistico procede per Porto Badisco e giunge a Santa Cesarea Terme, Castro, con le sue numerose grotte, Tricase Porto, Marina Serra e Marina di Novaglie per terminare il suo percorso facendo ingresso nel centro di Santa Maria di Leuca, sua ultima tappa.



FIGURA 12 CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 BICITALIA 6 CICLOVIA ADRIATICA PARTICOLARE DEL TRACCIATO PROVINCIA DI LECCE





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.11 CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI

La Ciclovia dei Tre Mari ha inizio al confine con la Basilicata, nei pressi di Ginosa Marina, sulla strada Contrada Marinella. Il primo tronco, fino alla città di Taranto, coincide con la Ciclovia Magna Grecia introdotta nella pianificazione Bicalitalia nel 2019. Costeggiando parallelamente la ferrovia Jonica. Interseca il Torrente Galoso ed entra nel centro abitato di Ginosa Marina, lambendo il Parco Comunale; prosegue parallelamente al Bosco di Pineto attraversando la zona di Riva dei Tessali e, dopo un tratto lungo la Strada Comunale 135, si immette sulla Strada Statale 106 Jonica per circa 4 km. Successivamente, devia sulla Strada Statale 13 in zona Castellaneta, interseca la Strada Provinciale 12 e procede parallelamente alla Strada Statale 106, intersecando il Fiume Lato e costeggiando, di seguito, la Riserva Naturale Stornara nella zona di Palagiano, per poi intersecare la Strada Provinciale 85 in direzione Chiatona.

Proseguendo nell'area di Massafra, attraversa il fiume Patemisco e poi dopo 4,5 km il fiume Tora, scavalca la Strada Statale Jonica e procede per 2 km costeggiando il fiume Tora, intersecando la Strada Provinciale 38.

Successivamente, scavalca la linea ferroviaria Statte-Taranto nei pressi della stazione Bellavista e procede sulla Strada Statale 39 fino ad incrociare e immettersi nella Strada Statale 7 – Via Appia, dove si supera il fiume Tara per transitare, di seguito, nella zona adiacente all'Ilva. Costeggiando la linea ferroviaria, fa ingresso nella Città di Taranto fino a giungere nei pressi della Stazione e del Porto. Giunge in pieno centro storico della città, lambisce il Castello Aragonese e continua nella parte nuova della Città costeggiando il Mar Grande per poi uscire dal nucleo urbanizzato percorrendo la Strada Provinciale 101. Successivamente, imbocca la Strada Provinciale 3, per poi proseguire lungo la Strada Provinciale 100, passando per Leporano Marina, fin dove incontra e imbocca la Strada Provinciale 122.

FIGURA 13 CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 BICITALIA 14 CICLOVIA DEI TRE MARI



Proseguendo verso Sud, attraversa il bosco Caggione costeggiando le marine di Pulsano e di Lizzano, transitando per la zona di Monacizzo, Torre Ovo, Acquadolce Cirenaica, fino a giungere alle dune di Campomarino. Prosegue verso la zona di San Pietro in Bevagna attraversando la Riserva Naturale della Foce del Fiume Chidro, poco dopo interseca la zona della Riserva Naturale della Salina dei Monaci di Torre Colimena.

Da questo punto si immette nell'area salentina, imboccando la Strada Provinciale 340 e giungendo nella zona di Porto Cesareo, costeggiando da una parte il Bosco Arneo e dall'altra Punta Prosciutto. La ciclovia, quindi, procede lungo la Strada Provinciale 340 fino a Torre Lapillo.

Da questo punto la ciclovia si dirama in due tracciati, uno in direzione Sud e l'altro in direzione Lecce. Il ramo che prosegue verso Lecce attraversa la Strada Provinciale 359 salentina e transita per il centro abitato di Boncore. Successivamente, attraversa le campagne del territorio di Nardò e interseca la Strada Provinciale 113, la Strada Provinciale 353 e, di seguito, la circoscrizione di Leverano, fino a giungere nel centro abitato dello stesso Comune.

Proseguendo in direzione Lecce, il percorso transita nel Comune di Copertino, interseca la Strada Provinciale 6 e, dopo un tratto lungo la Strada Provinciale 124, prosegue verso Lecce intersecando nuovamente la Strada Provinciale 6. Lambisce il Comune di Monteroni e di San Pietro in Lama dove interseca la Strada Provinciale 11, ed infine, correndo parallelamente alla Strada Provinciale 16, interseca la Tangenziale di Lecce e giunge nella capitale del Barocco Salentino.

Ritornando a descrivere il tracciato principale della ciclovia, dalla zona di Torre Lapillo il tronco che prosegue verso Sud, si dirige in direzione Porto Cesareo, attraversando la zona dei Bacini e proseguendo sulla costa in un contesto molto suggestivo anche a causa delle isole della Malva e dei Conigli che affiorano nel panorama marino.

Proseguendo sul litorale, il tracciato attraversa il centro abitato di Porto Cesareo, interseca le Strade Provinciali 21 e 340, transita per il porto e, intercettando la Strada Provinciale

286, si dirige verso Sant'Isidoro.

Da Sant'Isidoro prosegue verso Sud costeggiando la zona della Palude del Capitano e attraversando la Riserva naturale di Porto Selvaggio e della palude del Capitano. Transita nell'area di Torre Uluzzo e di Grotta del Cavallo, continuando, di seguito, sulla Strada Provinciale



286 e giungendo a Santa Caterina dove è localizzata la seconda biforcazione: un tronco procede verso Santa Maria di Leuca e l'altro verso Otranto.

Il tronco che si dirige verso l'interno salentino, interseca la Strada Provinciale 12 e la Strada Provinciale 7, lambisce il comune di Nardò, oltrepassa la linea ferroviaria, dopo aver bypassato la Strada Statale 101, entra nel comune di Galatone dove costeggiando la ferrovia, intercetta la Strada Provinciale 363 e giunge fino a Secli.

Successivamente, transita nel centro di Aradeo e segue sulla Strada Provinciale 314 verso Cutrofiano, per un breve tratto. Proseguendo in direzione Otranto, devia in una zona agreste e intercetta il Canale dell'Asso, sorpassa la Strada Provinciale 41 e, dopo poco, la Strada Provinciale 139.

Successivamente fa ingresso nel Comune di Cutrofiano e, costeggiando la Strada Provinciale 363, entra in Maglie dopo aver intercettato la Strada Provinciale 361. Lasciando il centro abitato di Maglie, supera la linea ferroviaria e bypassa la Strada Statale 16 nei pressi della zona del Muro Leccese, entra in Palmariggi e lambisce la statale per poi imboccarla nei pressi della Stazione di Giurdignano e giungere così fino ad Otranto, costeggiando la linea ferroviaria Maglie-Otranto.

Riprendendo la descrizione del tracciato principale della ciclovia, percorrendo la Strada Provinciale 129 nei pressi di Santa Caterina, il percorso devia a destra sulla Strada Provinciale 127, in direzione di Santa Maria al Bagno, entra nel suo centro abitato e si dirige lungo Strada Provinciale 108, seguendo la costa in direzione Gallipoli. In particolare, transita in adiacenza del Lido Conchiglie e, seguendo la Strada Provinciale 108 lambisce la località turistica Rivabella, prosegue sulla Strada Provinciale 108 fino ad entrare nel centro storico della città di Gallipoli.

Da questo punto la ciclovia procede lungo la costa superando la zona di Baia Verde ed immettendosi sulla Strada Provinciale 239 e, di seguito, sulla Strada Provinciale 221, costeggiando quindi la zona della Riserva Naturale dell'Isola di Sant'Andrea e del Litorale di Punta Pizzo. Successivamente, prosegue lungo la Strada Provinciale 221 e giunge alla Strada Provinciale 215 fino a Marina di Mancaversa, e, dopo pochi chilometri, a Torre Suda. La ciclovia, quindi, procede lungo la Strada Provinciale 88, giungendo nella Riserva Naturale del Litorale di Ugento.

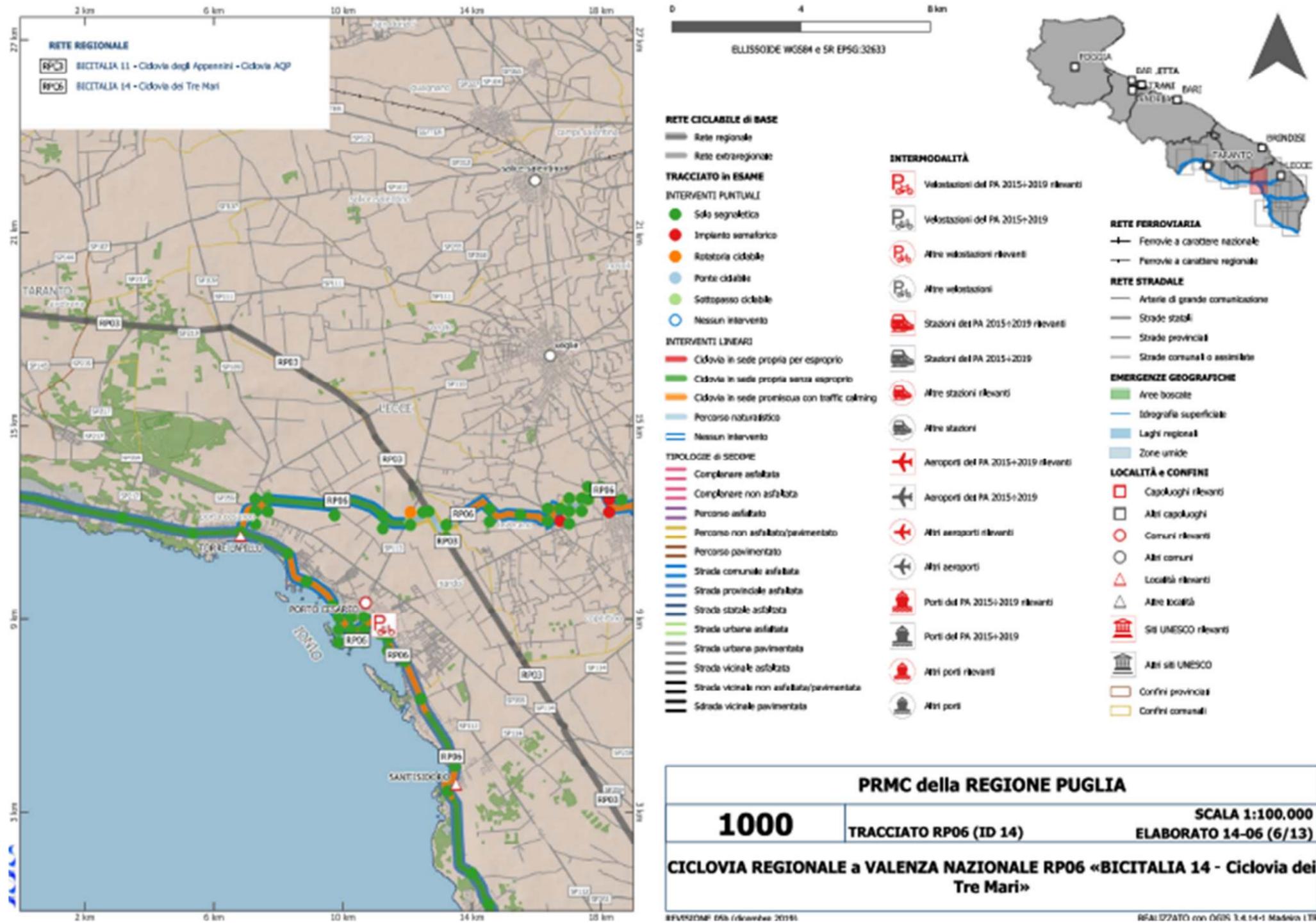
Dopo pochi chilometri lungo la strada costiera raggiunge Torre San Giovanni, lambendo il Bacino Suddenna, il Bacino Bianco, il Bacino Ulmo, il Bacino Rottacapozza Nord.

Successivamente transita per località Fontanelle, il Bacino Rottacapozza Sud, entrando, quindi, in località Torre Mozza. Lambendo il Bacino Spunderati Nord e Sud, transita nella località Lido Marini e, successivamente, utilizza il tracciato della Strada Provinciale 91. Proseguendo verso Sud, lambisce la Marina di Salve, di Torre Pali e la Marina di Pescoluse.

Successivamente, procede sulla Strada Provinciale 214 in località Torre Vado, Marina di San Gregorio e Marina di Felloniche, per infine giungere nel centro di Santa Maria di Leuca, ove, in corrispondenza del porto si congiunge con la Ciclovia Adriatica.



FIGURA 14 TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 BICITALUIA 14 CICLOVIA DEI TRE MARI - TRATTO PROVINCIA DI LECCE





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.12 CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 - BICITALIA 11 - CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE "AQP"

La **Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese** costituirà un itinerario cicloturistico di oltre 400 km che segue il tracciato di 2 condotte storiche dell'infrastruttura: il Canale Principale, da Caposele (AV) a Villa Castelli (BR), e il Grande Sifone Leccese, che origina dal nodo idraulico di Monte Fellone, nel territorio di Martina Franca (TA), a ridosso dell'abitato di Villa Castelli (BR), e giunge sino a Santa Maria di Leuca, presso Castrignano del Capo (LE), dove l'acquedotto è celebrato dalla cascata monumentale realizzata nel 1939.

Si tratta di un itinerario legato alla storia e alle vicende che portarono alla costruzione del più grande acquedotto del mondo. Un percorso principalmente naturalistico, che attraversa tre regioni del Mezzogiorno, Campania, Basilicata e Puglia, mettendo in relazione alcuni dei luoghi più affascinanti e ancora poco valorizzati dell'Italia interna come Alta Irpinia, Vulture Melfese, Alta Murgia, Valle d'Itria, Terra d'Arneo ed entroterra del Salento.

La Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese vuole essere un imponente progetto di commistione tra paesaggio, archeologia industriale e viaggio esperienziale che ha come finalità distintive non solo l'incentivazione del cicloturismo, ma anche l'identificazione marcata di un territorio vocato alla sostenibilità ed alla conservazione del patrimonio storico-culturale.

Il percorso ciclabile relativo alla Regione Puglia parte dal confine con la Basilicata, in agro di Palazzo San Gervasio, interseca la Strada Statale 655, poi procede sulla Strada Provinciale 168 e sulla Strada Provinciale 25 e, a seguire, sulla Strada Provinciale 232 e 233, dove transita al di sotto dei binari della vecchia linea ferroviaria Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle, fino a giungere, attraverso la Strada Provinciale 152, nel Comune di Spinazzola, dove sono evidenti i segni del canale dell'Acquedotto. Successivamente prosegue sulla Strada Provinciale 230 in direzione Gravina intersecando la Strada Provinciale 222, e la Strada Regionale 6 per poi scendere in una vallata dove, attraversando il Bosco di Acquatetta, inizia la galleria delle Murge facendo ingresso nel Parco Nazionale dell'Alta Murgia.

Successivamente, passando per il Bosco Finizio, incrocia numerose Strade Provinciali e Strade Statali (SP 234, SS 170) lambisce il bosco Cecibizzo, incrocia la Strada Provinciale 19, passa per la Strada Provinciale 238, costeggia la Strada Provinciale 36 e passa per Quasano.

Di seguito, incrocia la Strada Provinciale 159, interseca la Strada Statale 96, la Strada Provinciale 31, entra nella zona di Mercadante e costeggiando la

Strada Provinciale 145 passa poi per Cassano Murge. Successivamente, interseca la Strada Provinciale 127 e la Strada Provinciale 20, sorpassa la autostrada A14 e giunge a Gioia del Colle. Interseca la Strada Statale 100, e prosegue sulla Strada Provinciale 239 Gioia del Colle – Noci per poi inserirsi nelle campagne tra Gioia del Colle, Noci e Putignano fino a intersecare la Strada Provinciale 237.

Successivamente attraversa la valle d'Itria passando nel territorio compreso tra Alberobello e la Selva di Fasano, interseca la Strada Statale 172 e la Strada Provinciale 113. Passa poi in una zona compresa tra Locorotondo e Cisternino, intersecando e percorrendo per un tratto la Strada Statale 172dir, nella zona della Contrada di San Marco, prosegue poi nelle campagne tra Locorotondo e Cisternino in contrada Figazzano dove è presente il tratto già realizzato. Successivamente, interseca e percorre per un tratto la Strada Provinciale 134, interseca la Strada Provinciale 12 e nuovamente le Strade Provinciali 13 e 14 già in territorio di Ostuni.

Procede, quindi, nelle campagne di Ceglie Messapica e interseca e percorre la Strada Provinciale (ex statale) 581 nella zona di Pineta Ulmo, interseca poi la Strada Provinciale 23 entra nelle campagne del territorio di Martina Franca, in cui interseca la Strada Provinciale 66 ed entra e lambisce il centro abitato di Villa Castelli e successivamente intersecando la Strada Provinciale 24 prosegue fino al centro abitato di Grottaglie.

Qui interseca la Strada Statale 7 poi il Canale Simone, che sfocia nel Mar Piccolo, interseca la Strada Statale 603, costeggia e lambisce il Lago Pappadai, fino a intersecare e costeggiare le Strade Provinciali 90, 89 e 86, costeggia la zona della Chiesa rupestre Madonna delle Grazie e entra nel centro di San Marzano di San Giuseppe, interseca la Strada Provinciale 87 e, proseguendo in direzione Sava, interseca la Strada Provinciale 53 e la Strada Statale 7ter, entrando così nel centro storico di Manduria, percorrendo la Strada Provinciale 359 e successivamente la strada vicinale la Creta, parallelamente alla Strada Provinciale 137, dirigendosi verso la Strada Statale 138, parallelamente alla zona archeologica "li Castelli".

Così, intersecando nuovamente la Strada Provinciale 359 e la Strada Provinciale 142 lambisce Avetrana, incrociando anche la Strada Provinciale 143 e

FIGURA 15 CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11
CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP





COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

intersecando la Strada Provinciale 144, prosegue in territorio Salentino incontrando le strade provinciali 109 e 110.

Successivamente, interseca la Strada Provinciale 113, la Strada Provinciale 21, la Strada Provinciale 114 e incrocia la Strada Provinciale 359 fino a circuire Nardò, a questo punto, prosegue intersecando la Strada Statale 101 passando vicino al centro abitato di Galatone.

La ciclovia prosegue intersecando la Strada Provinciale 231 e la Strada Provinciale 50, percorre poi un'area tra Tuglie e Neviano, interseca la Strada Provinciale 43, in una zona tra Collepasso e Parabita, interseca la Strada Provinciale 361 e si dirige verso la zona industriale di Casarano, interseca la Strada Provinciale 69 e, incrocia la Strada Provinciale 174.

Di seguito, lambisce il centro di Supersano ed entra in quello di Ruffano, interseca la Strada Provinciale 71 e poi segue intersecando la Strada Provinciale 374. Successivamente, transita vicino Specchia, interseca la Strada Provinciale 76 e prosegue sfiorando il centro di Alessano, percorrendo un tratto di Strada Statale 275 fino al centro abitato di Montesardo, prosegue quindi parallelamente alla Strada Statale 275, e intersecando la Strada Provinciale 351, passa per Castrignano del Capo.

Procedendo verso Sud, intercetta la Strada Provinciale 74 e la percorre per un breve tratto, interseca poi la Strada Statale 274 e la percorre parallelamente, proseguendo parallelamente alla Strada Statale 275 per poi giungere fino al Capo di Santa Maria di Leuca, attraversandone il centro.

FIGURA 16 TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP - TRATTO PROVINCIA DI LECCE

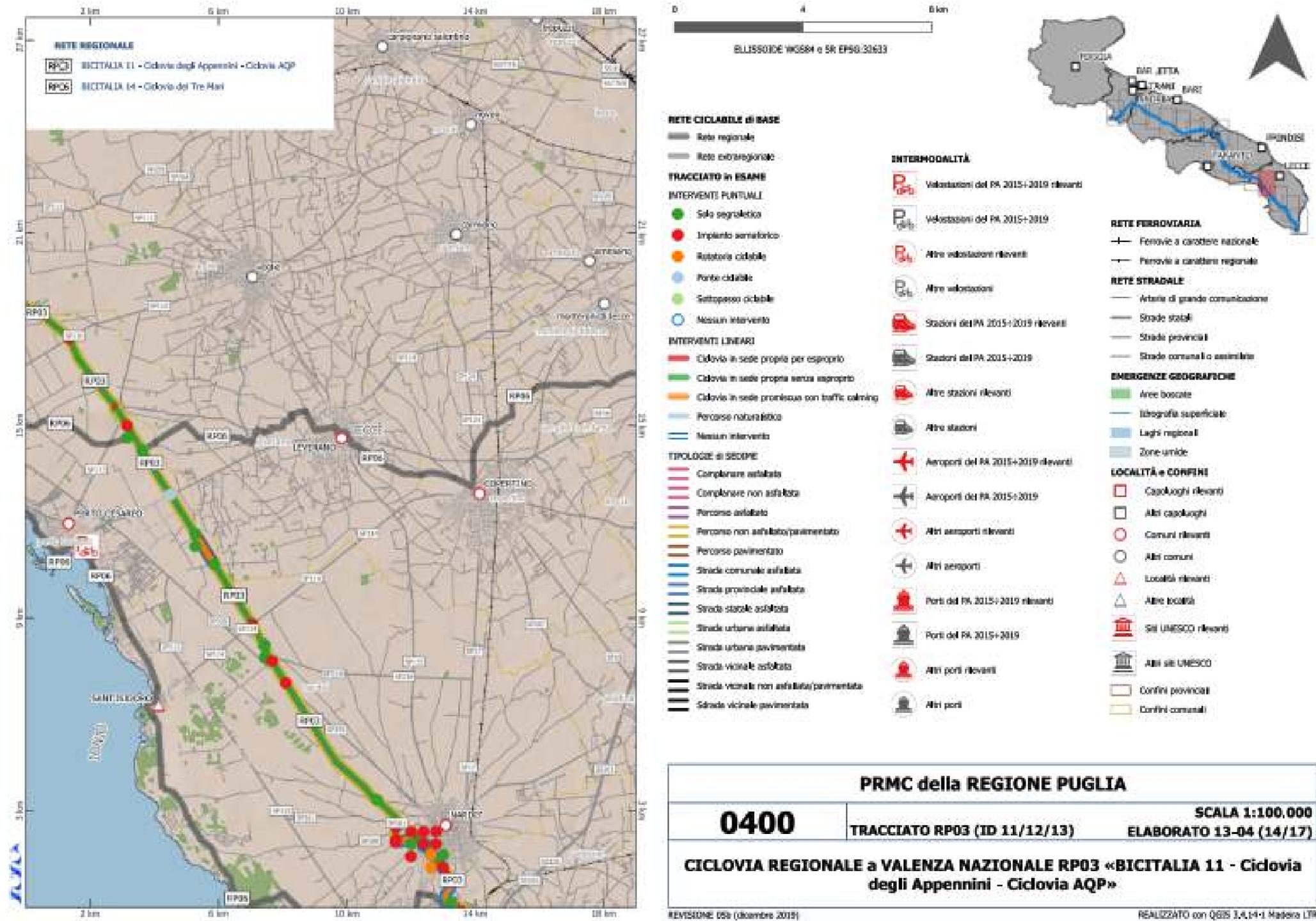
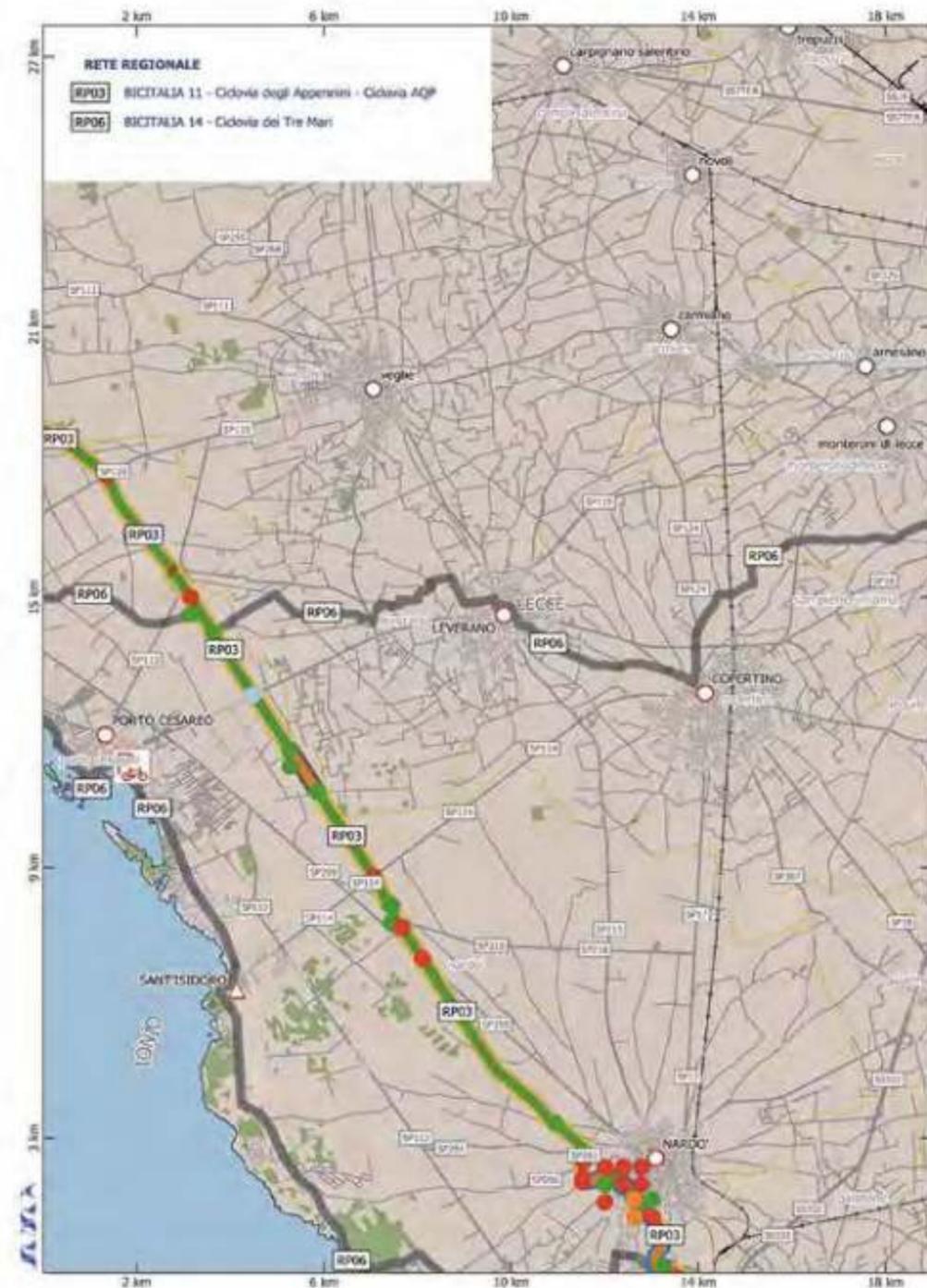
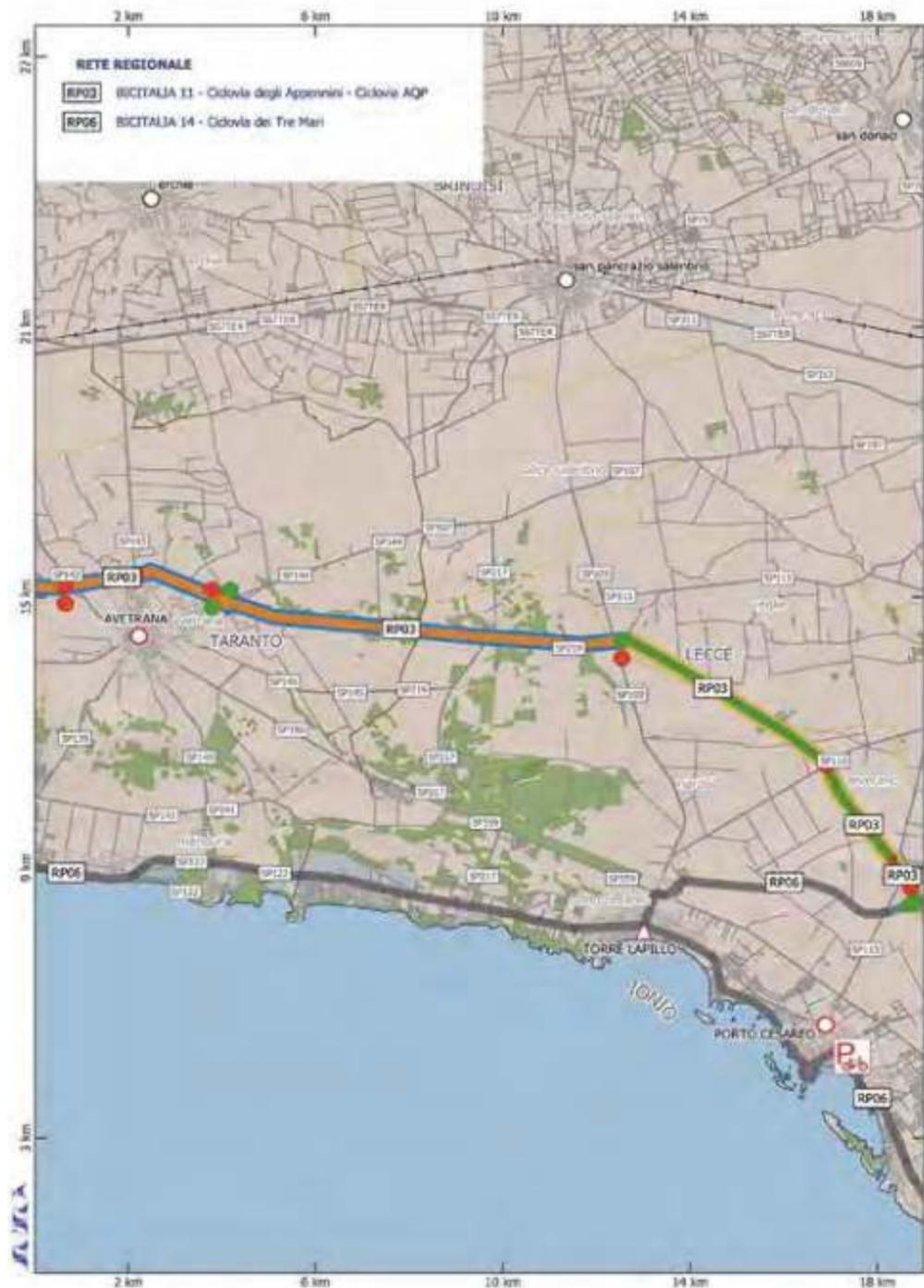




FIGURA 17 TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP - TRATTO PROVINCIA DI LECCE





1.13 PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 DELIBERAZIONE N. 754 DEL 23.05.2022 PUBBLICATA SUL BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE PUGLIA (BURP) N. 62 DEL 03.06.2022

La giunta regionale con deliberazione n. 754 del 23.05.2022 pubblicata sul bollettino ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 62 del 03.06.2022, ha adottato la proposta di aggiornamento del piano attuativo 2021-2030 del piano regionale dei trasporti.

Il Piano, inoltre, attraverso elaborazioni sulla domanda di mobilità per scopi essenziali, propone anche che gli Enti Locali si adoperino per migliorare e potenziare i tratti di rete ciclopedonale dove si concentrano numerosi spostamenti intercomunali di brevi distanze (minori di 10km) attualmente effettuati su auto ma che, se ci fosse una rete ciclabile continua e sicura, potrebbero andare in diversione da auto a bicicletta.

Le figure (FIGURA 18, 19, 20 e 21) mostrano il quadro sinottico degli interventi a scala regionale e i tratti stradali in cui si concentrano flussi su auto privata che coprono distanze inferiori ai 10 km.

Tali flussi sono stati classificati in base al valore di sezione raggiunto in corrispondenza del tratto stradale: in rosso i tratti stradali con un valore di sezione maggiore ai 3000 veicoli/giorno, in arancio con un valore di sezione tra i 2000 e 3000 veicoli/giorno, in giallo con un valore di sezione tra i 1000 e 2000 veicoli/giorno, ed in verde con un valore di sezione minori a 1000 veicoli/giorno. La domanda relativa ai tratti in rosso risulta pari a circa il 20% degli spostamenti totali giornalieri intercomunali effettuati su auto privata.

Si può dunque osservare come in tutto il territorio regionale ci siano molti tratti stradali caratterizzati da corridoi ad elevati flussi di auto che percorrono distanze "a misura di bici", e che quindi se opportunamente attrezzati con percorsi adeguati, potrebbero costituire una valida alternativa molto più sostenibile al mezzo privato.

1.13.1 *Deliberazione della Giunta Regionale DGR n. 268 del 28.02.2022*

Alla luce di quanto detto, la Giunta Regionale con DGR n. 268 del 28.02.2022 ha deliberato di:

- 1) prendere atto che i contenuti e gli obiettivi specifici del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica sono relativi ad un orizzonte temporale di riferimento sino al 2030;
- 2) confermare la coerenza tra il "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica" e gli obiettivi e gli indirizzi strategici del "Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti" relativo al periodo 2021 – 2030, elaborato dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità;
- 3) confermare l'assolvimento dei criteri di adempimento della condizione abilitante 3.1 "Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato", di cui ai numeri 2), 6) e 8) della Tabella relativa all'Obiettivo Strategico 3 dell'Allegato III del Regolamento 1060/2021 CE;
- 4) confermare il soddisfacimento del criterio di adempimento della condizione abilitante, corrispondente al numero 9) della Tabella succitata, da parte dei soggetti attuatori, anche



inserendolo come condizione propedeutica per la partecipazione ai bandi relativi ai fondi del nuovo ciclo di programmazione 2021-2027.



FIGURA 18 AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' CICLISTICA QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI

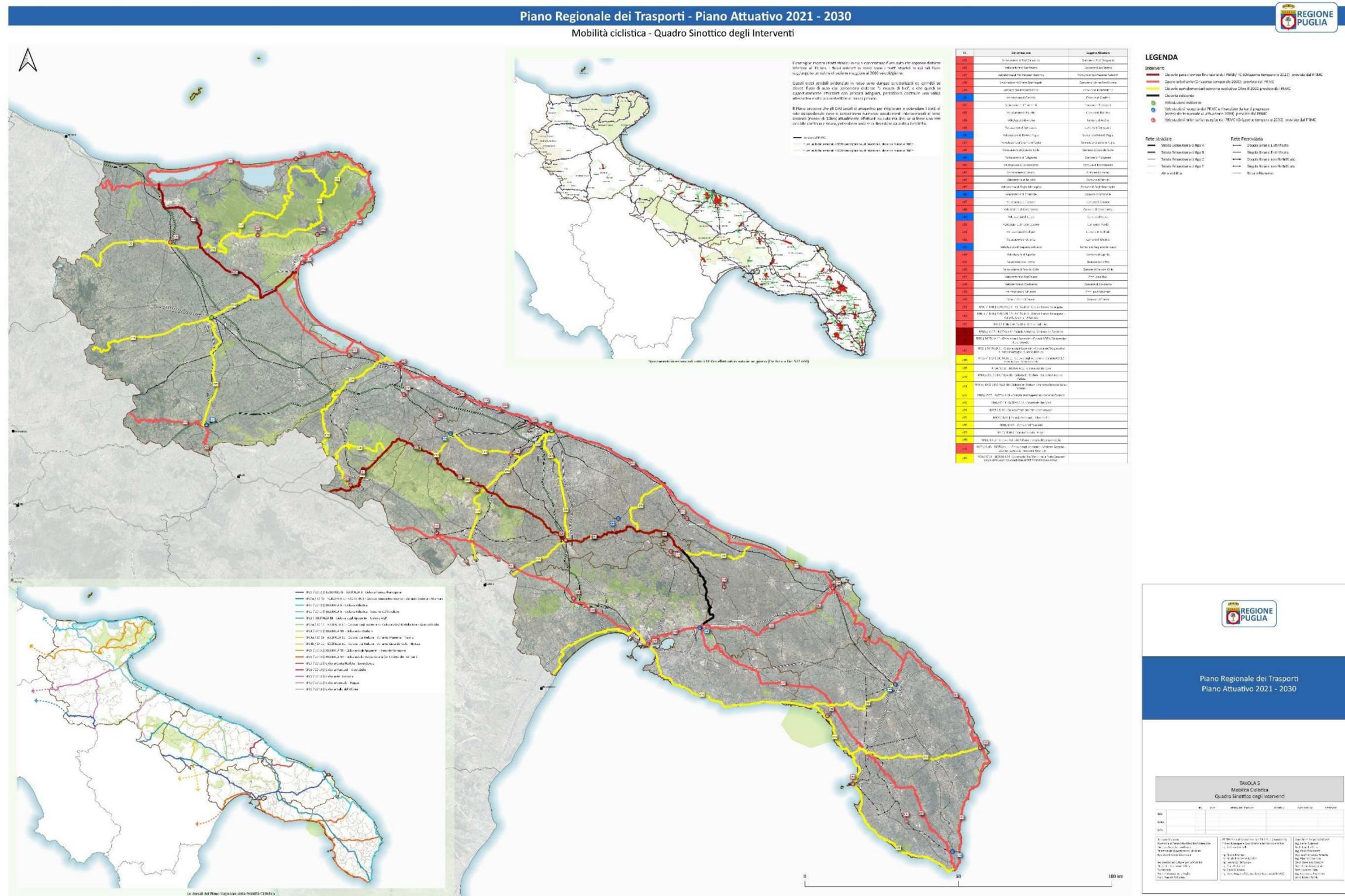


FIGURA 19 AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' CICLISTICA QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI PARTICOLARE PROVINCIA DI LECCE



FIGURA 20 ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI (FIGURA 194)

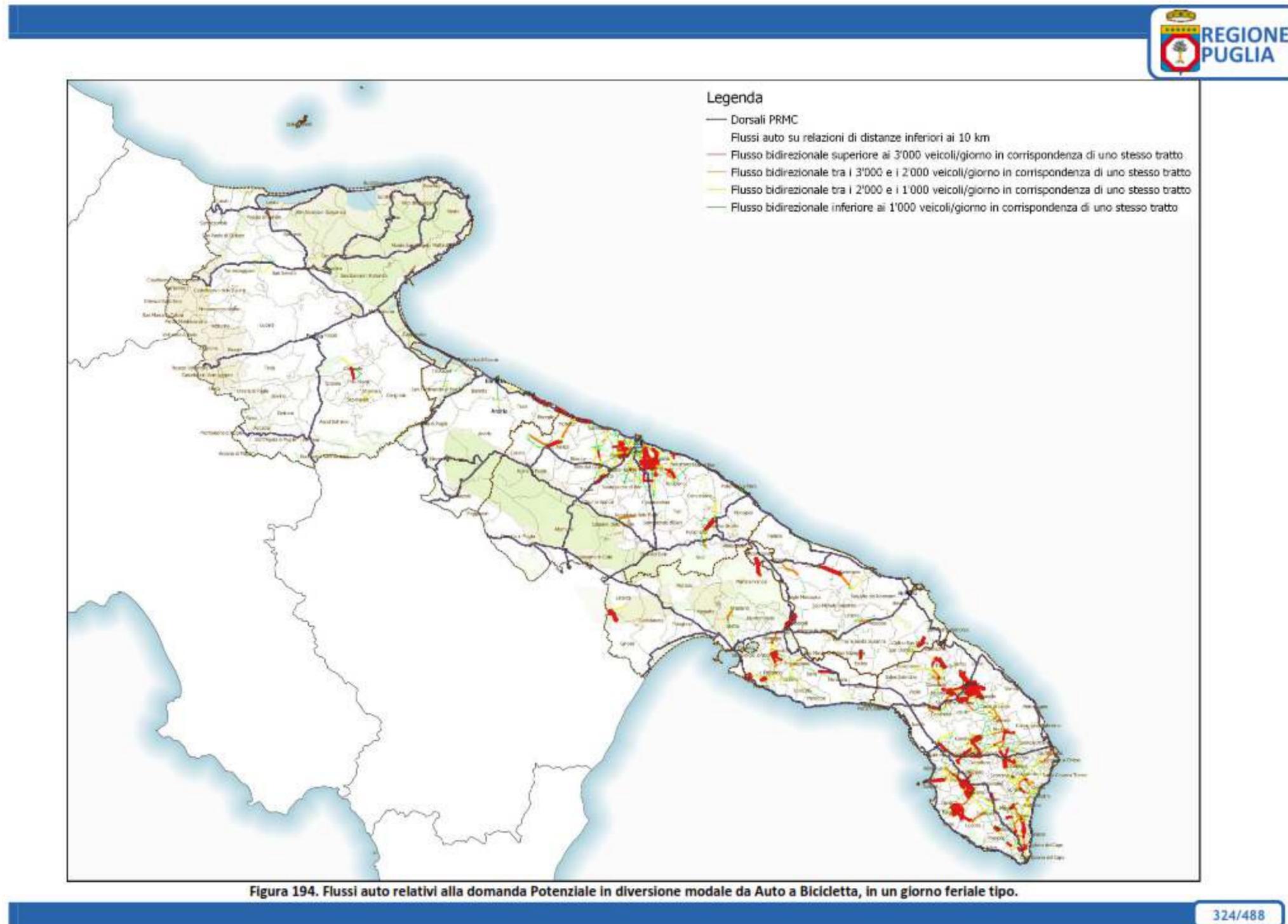
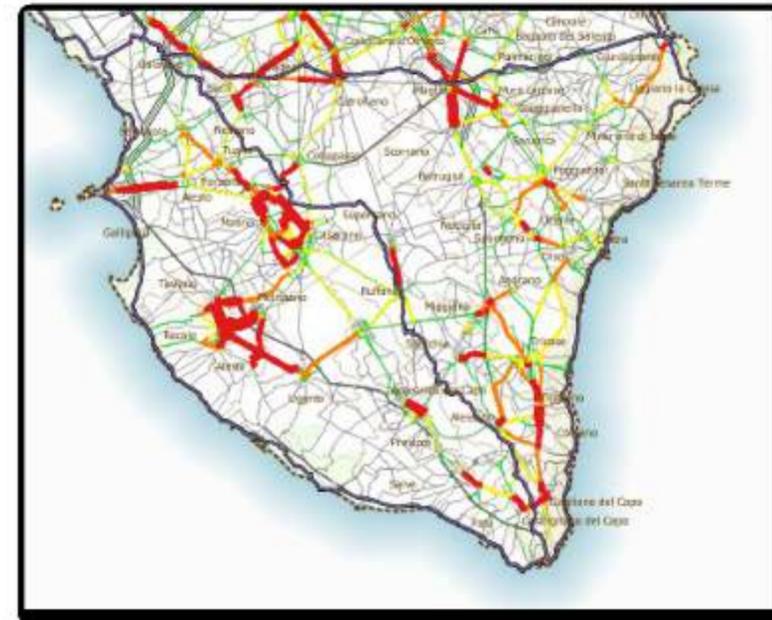
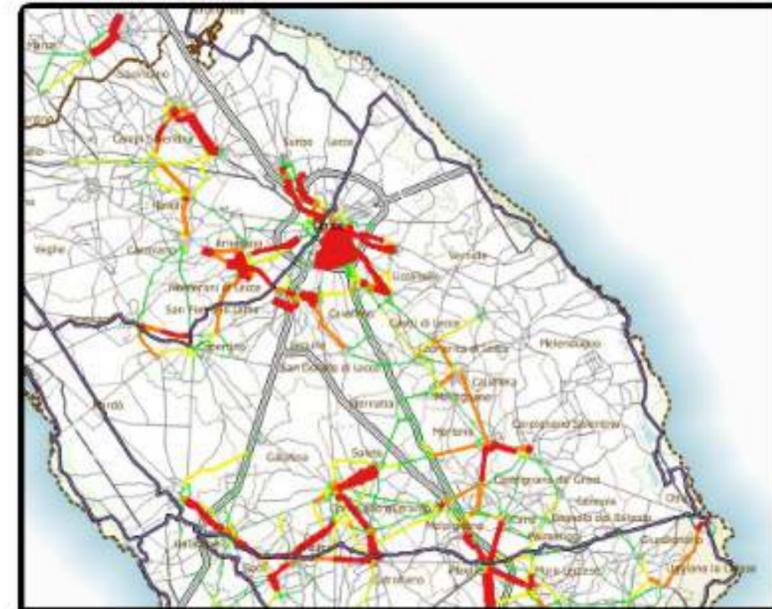
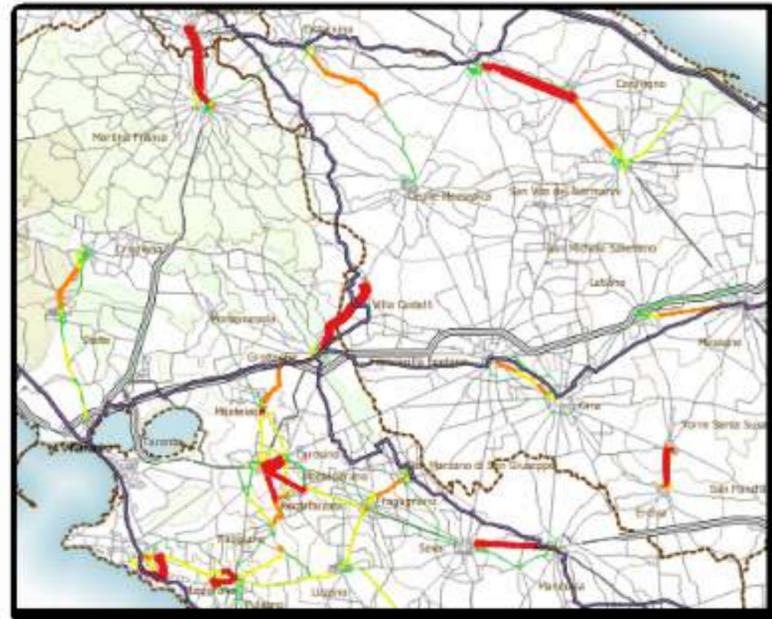


FIGURA 21 ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITA' DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.14 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA (PTCP) DI LECCE

Il PTCP della Provincia di Lecce è stato approvato con Deliberazione di Giunta Provinciale n.75 del 24/10/2008 ed analizza i rapporti che esistono tra le grandi e le piccole reti della mobilità, i loro livelli di interconnessione, i diversi sistemi di trasporto e la loro complementarità, la capacità del sistema di trasporto di soddisfare le esigenze delle economie salentine o di incentivarne di nuove.

Partendo da queste analisi, il Piano individua delle azioni in grado di migliorare l'accessibilità, i tempi di percorribilità ed il confort di viaggio in una serie di arterie di collegamento provinciali.

Dato il ruolo strategico ricoperto dalla viabilità e dai trasporti nel regolare e valorizzare le diverse economie salentine, le politiche della mobilità si muovono parallelamente ed in sinergia con le azioni che il PTCP individua nelle politiche del welfare, nelle politiche di valorizzazione del territorio con l'obiettivo di rendere il Salento e la Puglia geograficamente più vicine alle realtà circostanti e non solo.

Le politiche provinciali della mobilità considerano come aspetto fondamentale la valorizzazione ed il riordino del sistema viario presente, cercando di affiancare a questo le più opportune modifiche ed integra-zioni al fine di costituire un sistema completo di interscambio negli spostamenti dove il trasporto su gomma si interfaccia con il trasporto su rotaie e con una rete di piste ciclabili.

Obiettivo finale è quello di rendere minutamente disponibile l'accesso a tutto il territorio mantenendo sempre costanti i livelli di sicurezza e rispondendo alle esigenze di spostamento dettate dalle diverse economie del Salento.

1.14.1 Le Politiche della mobilità del PTCP

Le politiche della mobilità previste dal PTCP della Provincia di Lecce hanno l'obiettivo di delineare una strategia di lungo periodo per lo sviluppo della rete dei trasporti.

Esse consistono in un insieme di azioni tese ad aumentare l'accessibilità ad una serie diffusa di destinazioni interne ed esterne al Salento e di conseguenza ad aumentare la velocità effettiva, il comfort e la sicurezza dei movimenti materiali ed immateriali all'interno del Salento e tra questo ed il resto del mondo.

Per velocità effettiva il Piano intende il tempo complessivo necessario a compiere il tragitto tra un'origine ed una destinazione (cioè il tempo che comprende l'abbandono dell'origine solitamente coincidente con l'uscita da un centro urbano, da una zona produttiva o da un quartiere, il tragitto, l'ingresso nel luogo di destinazione ed il reperimento eventuale di un'area di sosta), non la velocità istantanea su un tratto della rete.

Le strategie proposte dal PTCP si rapportano a programmi regionali e sovra-regionali di integrazione della maglia autostradale e ferroviaria nazionale con una rete interprovinciale e

provinciale, che definisca un sistema viabilistico e ferroviario di maggiore efficacia e compatibile con la delicata situazione ambientale della Puglia e del Salento.

Il Piano, coerentemente a proposte già avanzate in passato, insiste sulla necessità della costruzione di alcuni assi con caratteristiche di superstrade, costruendo specifiche intese con i comuni e le amministrazioni dello Stato.

Oltre alla costruzione di nuovi grandi assi, il PTCP prevede una loro razionalizzazione ed integrazione entro un insieme articolato di interventi che consentano spostamenti più rapidi e sicuri tra varie origini disperse nel territorio e diverse destinazioni entro ed all'esterno della regione salentina.

Il Piano prevede altresì azioni di adeguamento incrementali delle SS. 101, 274, 275 che ne rendano costanti le caratteristiche tecniche, di nuova costruzione di alcuni tratti, di completamento dei cosiddetti "pendoli" che congiungono le superstrade alle maggiori zone produttive e di revisione di alcuni svincoli, in particolare la razionalizzazione degli svincoli del cosiddetto "tubo" mediante "rotatorie all'olandese" in prossimità delle intersezioni con i pendoli, (adeguamento e tratti di nuova costruzione).

1.14.2 La classificazione delle strade nel PTCP e corrispondenza con il Nuovo Codice della Strada (NCDS)

La denominazione delle strade nel PTCP è stata di seguito riportata con la rispettiva corrispondenza alla classificazione del Nuovo Codice della Strada:

M1 Tubo = Strada extraurbana principale (A-B)

M2 Pendoli industriali = strada extraurbana secondaria (B1)

M3.1 itinerari narrativi = strada parco tra Maglie e Otranto: strada extraurbana secondaria (B2)

M3.2 itinerari narrativi = strada parco: strada extraurbana secondaria (B2)

M4 strada dei centri = strada locale in ambito extraurbano (F)

M5.1 itinerari narrativi: attraversamenti = strada locale in ambito extraurbano (F)

M5.2 itinerari narrativi: sentieri = strada locale in ambito extraurbano (F)

M6 spazi pedonali tutelati = isole pedonali (F)

altre strade di collegamento provinciale

Di seguito sono stati riportati in una scheda sintetica i principali interventi previsti dal PTCP di Lecce, per quanto riguarda le "politiche della mobilità", con la relativa corrispondenza alla classificazione stradale del Nuovo Codice della Strada:

Denominazione dell'intervento previsto dal PTCP	Corrispondenza alla class. Stradale del NCDS	Descrizione funzionale e tecnica del tipo di intervento
STRADE		
Il Tubo (insieme dei grandi assi costituito dalle SS 101, 274 e 275)	Strada extraurbana principale (A-B del NCDS e DM 11.5.2001)	Una figura aperta (rombo), funzionale soprattutto al trasporto pesante e connessa, attraverso una serie di assi trasversali (i pendoli). Trasformazione a strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli, che si congiunge alle principali direttrici verso nord e verso sud. Revisione di alcuni svincoli mediante "rotatorie all'Olandese" in prossimità con gli assi di collegamento con le aree produttive (i pendoli).
Tratto di progetto: variante SS 613-101 al percorso tangenziale occidentale dell'area urbana di Lecce da un punto a monte della zona industriale di Surbo sino a raggiungere la SS.101 in prossimità di Lequile; Prolungamento della SS.275 verso Tricase.	Strada extraurbana principale (A-B)	Alleggerimento degli intensi flussi di traffico lungo il margine occidentale della città di Lecce. Strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli, che si congiunge alle principali direttrici verso nord e verso sud.
Tratto di progetto: SS 007 Ter variante		Strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli, che si congiunge alle principali direttrici verso nord-ovest e Tang. Ovest di Lecce.
I Pendoli (strade di collegamento tra i grandi assi stradali (i tubi) e le aree produttive, porti e aeroporti). -Adeguamento della SP 18 (tratto da SS 101 - area produttiva di Copertino); -Adeguamento della SP 19 (tratto da SS 101 - area produttiva di Nardò); -Tratto di progetto trasversale alla SS 475 Matino-Casarano.	Strada extraurbana secondaria (B1)	Tratti stradali di collegamento tra i grandi assi stradali (i tubi) e le aree produttive, porti e aeroporti. Trasformazione a due corsie ampie con spartitraffico e banchina, gli incroci sono risolti con rotatorie di dimensioni adeguate ai mezzi pesanti.
Strada Parco: -Tangenziale Est di Lecce	Strada extraurbana principale (A-B)	Trasformazione a strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli.
Strada Parco: -SS 16 Maglie-Otranto	Strada extraurbana secondaria (B2)	Trasformazione a strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli.
Strada Parco: -SS 274 Taviano-Leuca	Strada extraurbana secondaria (B2)	strada a due corsie, con rotatorie.
Strada Parco: -altri tratti	Strada extraurbana secondaria (B2)	strada a due corsie, con rotatorie.
La Strada dei Centri tratti di adeguamento e progetto: -Salice S., Veglie, Leverano, Nardò, Galatone, Neviano; - Sannicola, Casarano; - Taurisano, S.M. di Leuca, Gagliano del C., - Tricase, Miggianno, Spongano, Ortelle.	Strada locale in ambito extraurbano (F)	Le strade dei centri sono strade a due corsie con marciapiede in ambito urbano; le intersezioni sono risolte con rotatorie a raso. Elementi che completano la strada dei centri sono una rete di piste ciclabili di collegamento tra le stazioni e i centri urbani e i parcheggi di interscambio localizzati nei pressi delle stazioni ferroviarie.
Itinerari Narrativi Attraversamenti: -Salice S. – Casalabate; -Porto Cesareo – Lecce; -S.M. al Bagno-T.S. Andrea; -Gallipoli, Laghi Alimini; -Marina di Mancaversa-Porto Badisco; -T.S. Giovanni –Marina di Andrano;	Strada locale in ambito extraurbano (F)	strada a due corsie, con incroci a raso e banchine

Denominazione dell'intervento previsto dal PTCP	Corrispondenza alla class. Stradale del NCDS	Descrizione funzionale e tecnica del tipo di intervento
Sentieri: -lungo la costa e interni al territorio.	Strada locale in ambito extraurbano (F)	Strade di piccole dimensioni e di sezione variabile (da mantenere)

Gli interventi previsti dal PA 2015-2019 tengono conto dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale.

Vedere **FIGURA 18** Un Progetto della Mobilità, Tavola M.21A del PTCP di Lecce;

Vedere **FIGURA 19** Classificazione delle Strade, Tavola M.51 del PTCP di Lecce.

FIGURA 22 UN PROGETTO DELLA MOBILITÀ, TAVOLA M.1.2 DEL PTCP DI LECCE

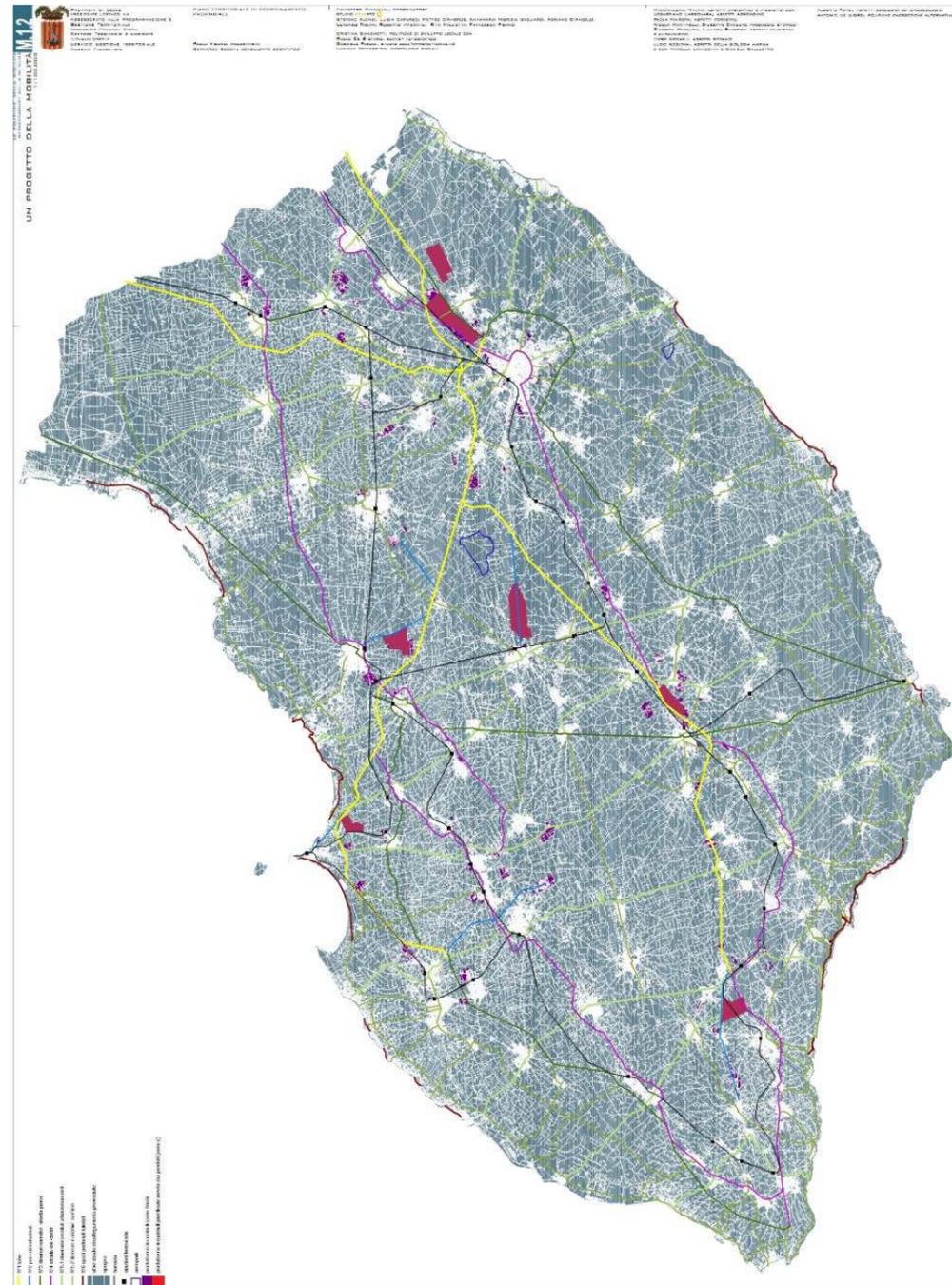
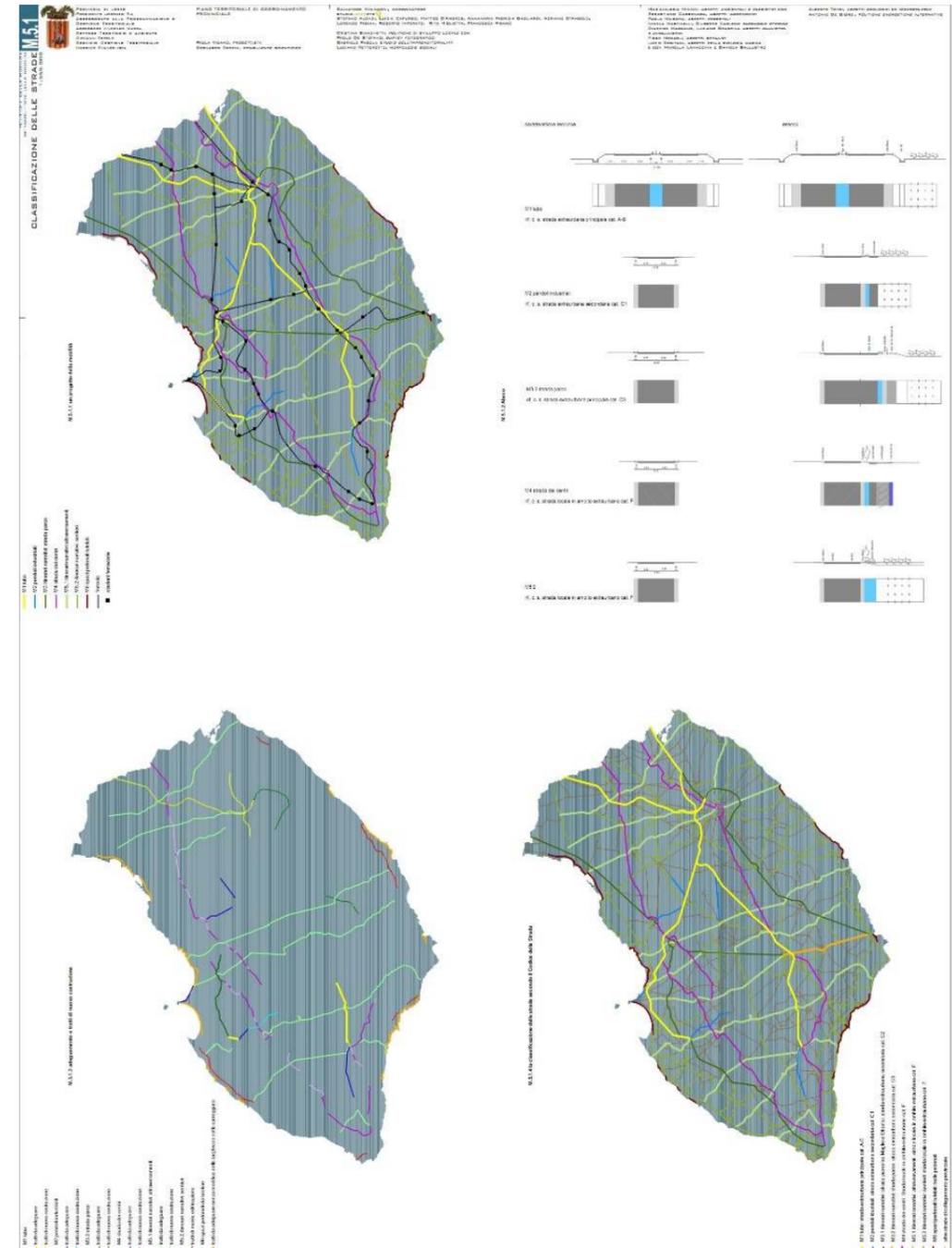


FIGURA 23 CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE, TAVOLA M.51 DEL PTCP DI LECCE.





COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

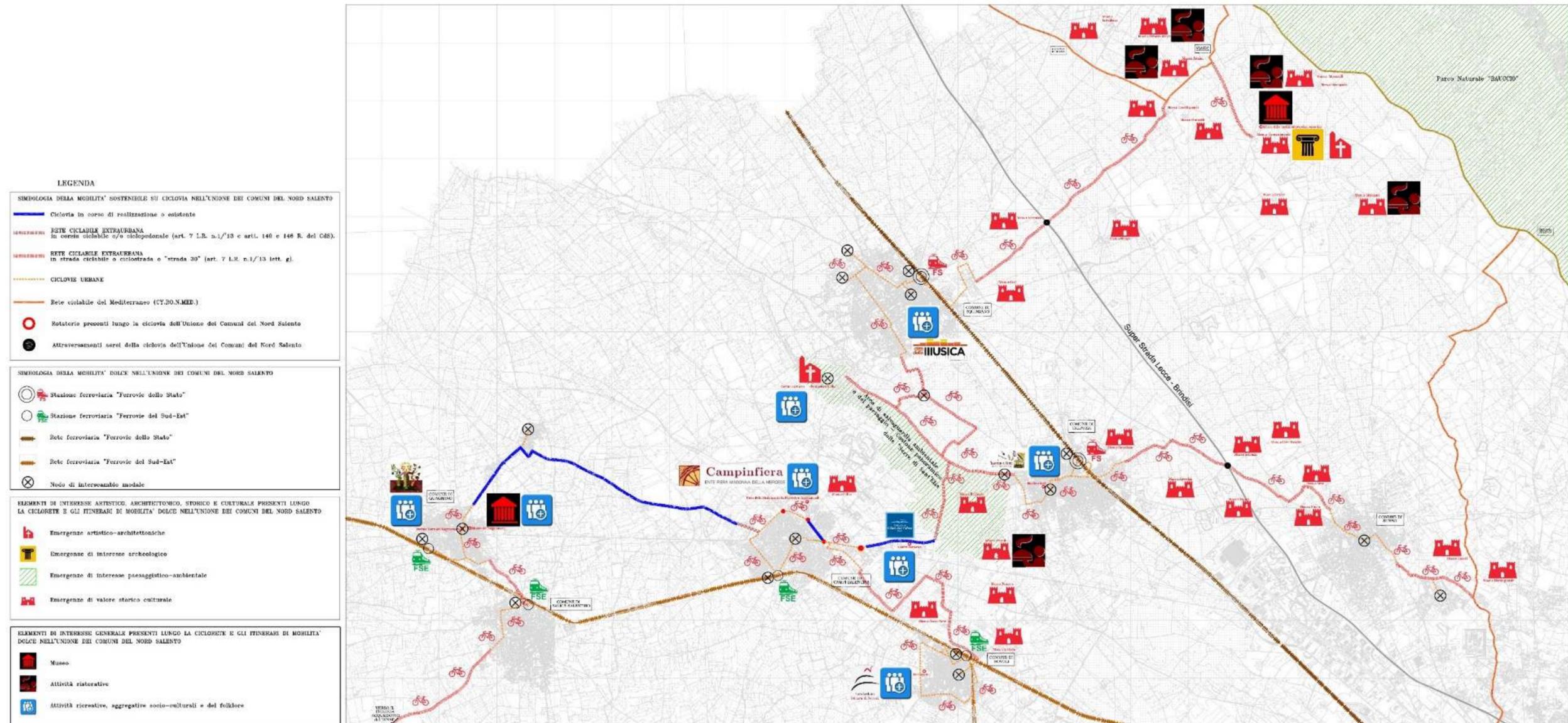
1.15 QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E DELLA MOBILITA' DOLCE DEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO

Con delibera del Consiglio N. 18. del 08/06/2017 l'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO ha approvato il "QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E DELLA MOBILITA' DOLCE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO" per partecipare all'Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali" P.O.R. Puglia FESR - FSE 2014-2010 - Asse IV - Azione 4.4.(vedere FIGURA 24).

Il Quadro Strategico è stato definito sulla base di alcuni criteri fondamentali:

- ✓ Collegamento di tutti i centri abitati dei comuni costituenti l'Unione;
- ✓ Collegamento delle stazioni delle Ferrovie del Sud-Est (Campi Sal., Guagnano, Novoli, Salice Sal.) e delle stazioni delle Ferrovie dello Stato (Squinzano, Trepuzzi), al fine di favorire lo
- ✓ sviluppo di una mobilità dolce intermodale;
- ✓ Collegamento con la Rete Ciclabile del Mediterraneo (CY.RO.N.MED.);
- ✓ Collegamento con la Ciclovia dell'acquedotto del Sinni;
- ✓ Continuità con i tratti di ciclovie già realizzate ed in corso di realizzazione;
- ✓ Collegamento con attrattori, costituiti da centri polifunzionali, musei, aree verdi attrezzate, centri fieristici, strutture per attività ricreative, aggregative, socio-culturali e del folklore;
- ✓ Organizzazione e messa in sicurezza delle rotatorie comprese nella ciclorete intercomunale;
- ✓ Sviluppo della ciclorete nel territorio tale da garantire, oltre al collegamento funzionale dei centri (primo punto), la fruizione delle emergenze artistico-architettoniche, delle emergenze di interesse archeologico, delle emergenze di interesse paesaggistico-ambientale, delle emergenze di valore storico-culturale;
- ✓ Previsione di nodi di scambio intermodale.

FIGURA 24 QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA MOBILITÀ DOLCE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO





1.15.1 La ciclovia “Dei Due Mari” del Nord Salento”

L’Unione di Comuni del Nord Salento, attraverso il Progetto “P.O.R. Puglia FESR - FSE 2014-2020 - Asse IV - Azione 4.4” ha recentemente realizzato la Ciclovia Dei Due Mari del Nord Salento.

Si tratta di una rete di percorsi ciclabili, che collegano i Comuni dell’Unione del Nord Salento e raggiungono beni culturali diffusi ed aree di interesse naturalistico e paesaggistico (vedere FIGURA 25, 26, 27, 28, 29, 30 e 31).

FIGURA 25 LEGENDA CICLOVIA DEI DUE MARI

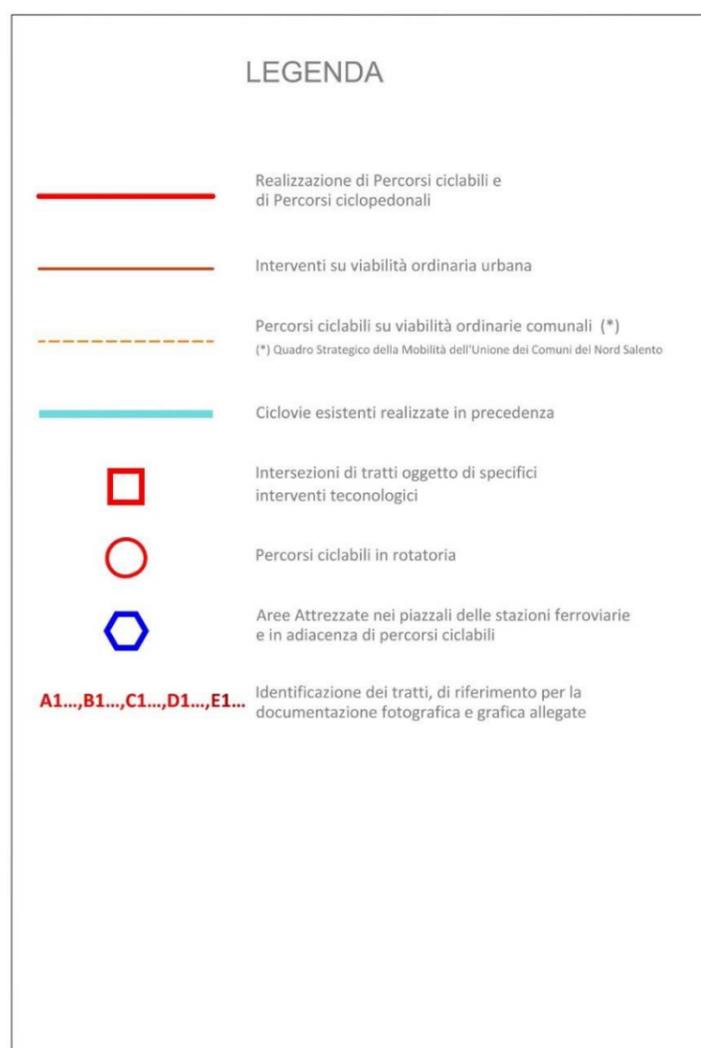




FIGURA 26 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI GUAGNANO E DI SALICE SALENTINO

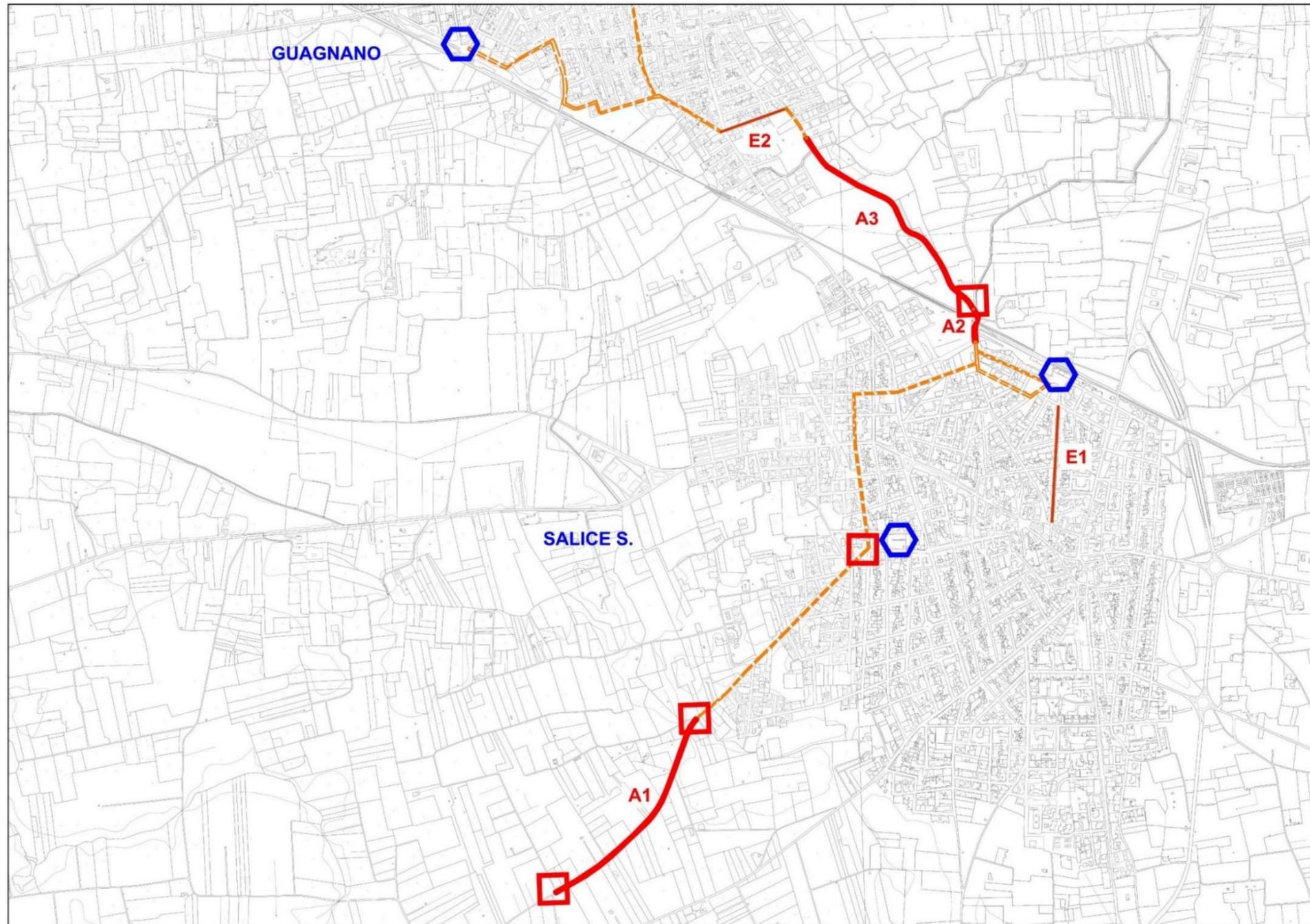




FIGURA 27 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI GUAGNANO

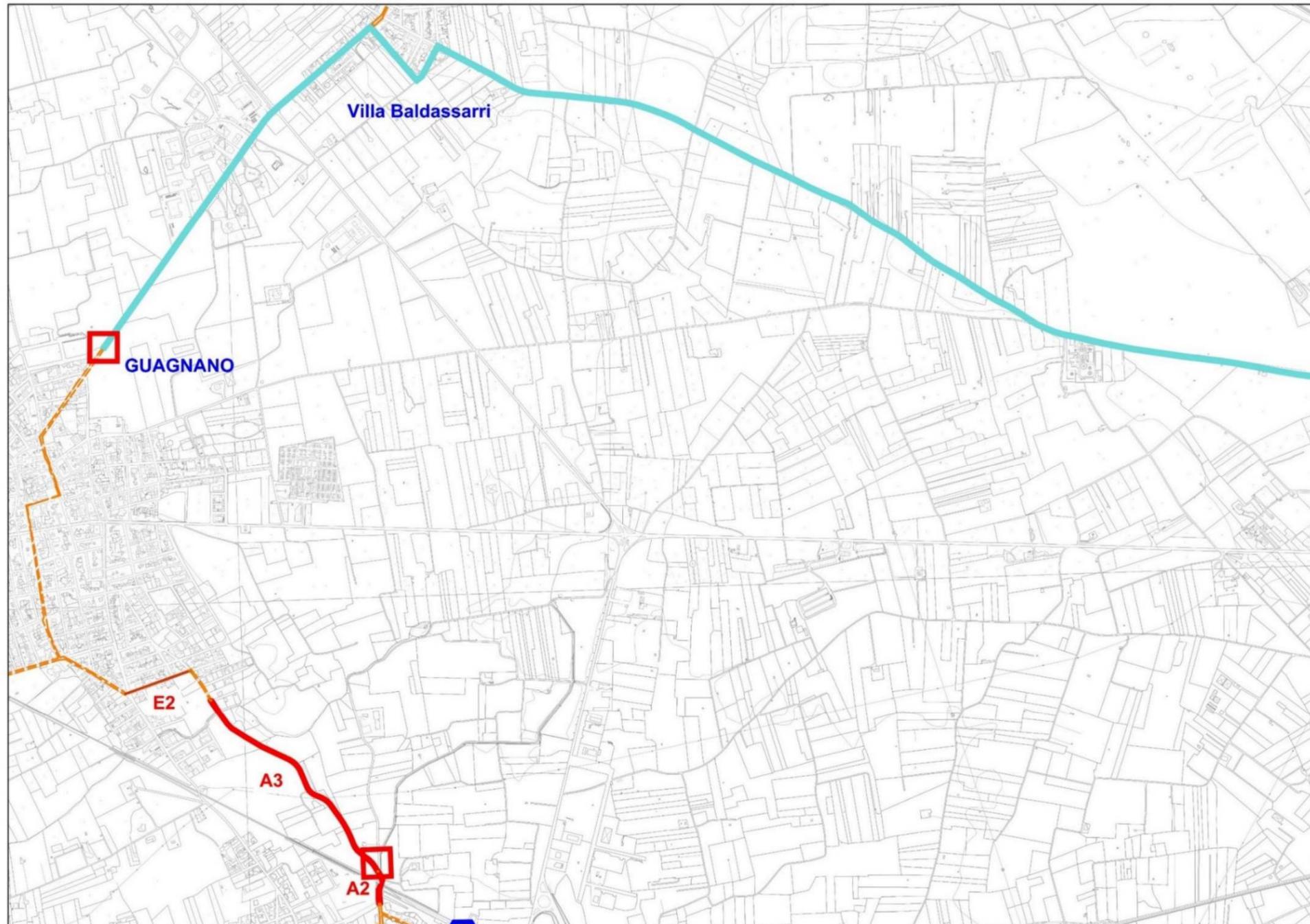


FIGURA 28 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI CAMPI SALENTINA E DI NOVOLI

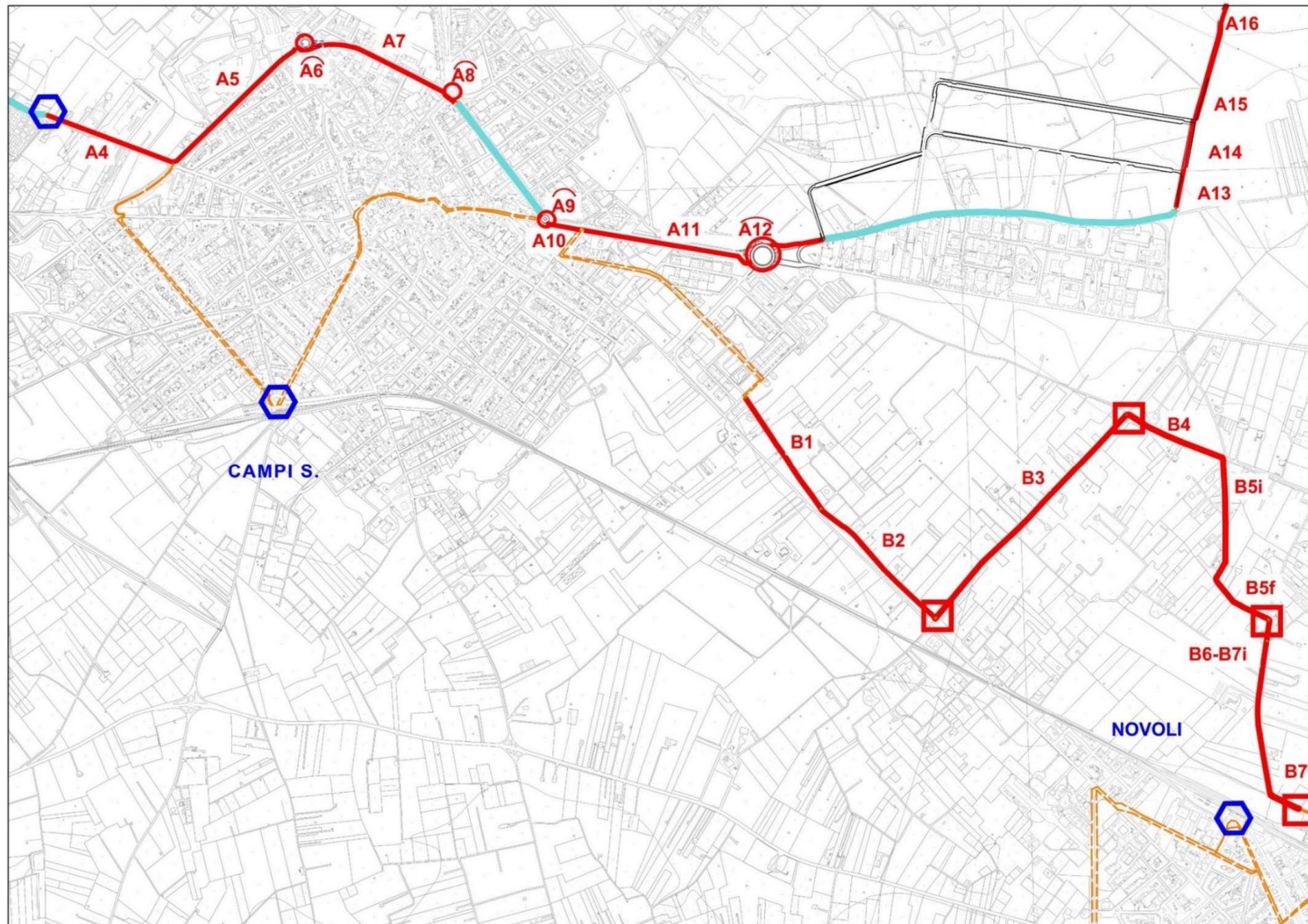




FIGURA 29 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI SQUINZANO E DI TREPUIZZI

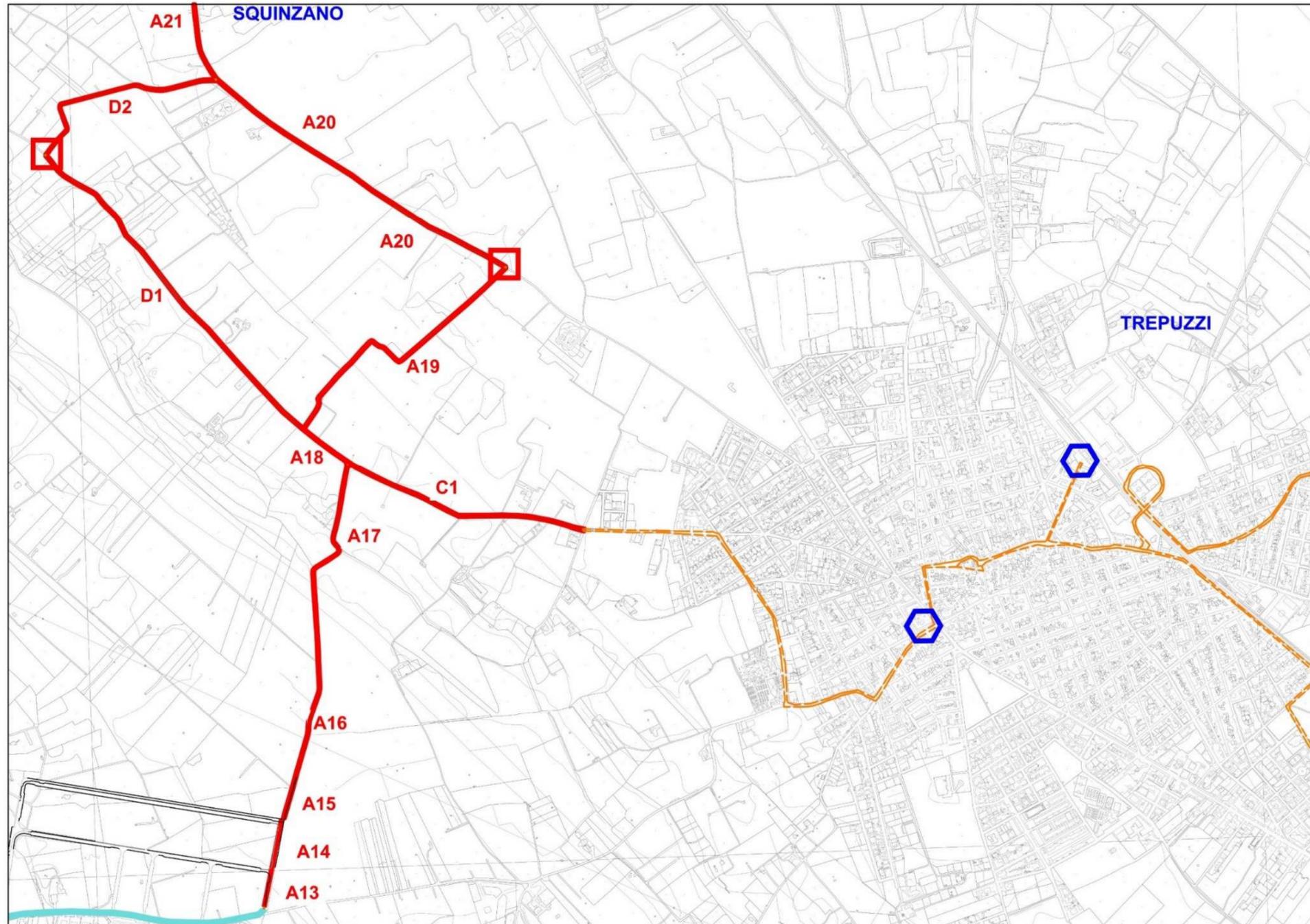


FIGURA 30 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI TREPUIZZI

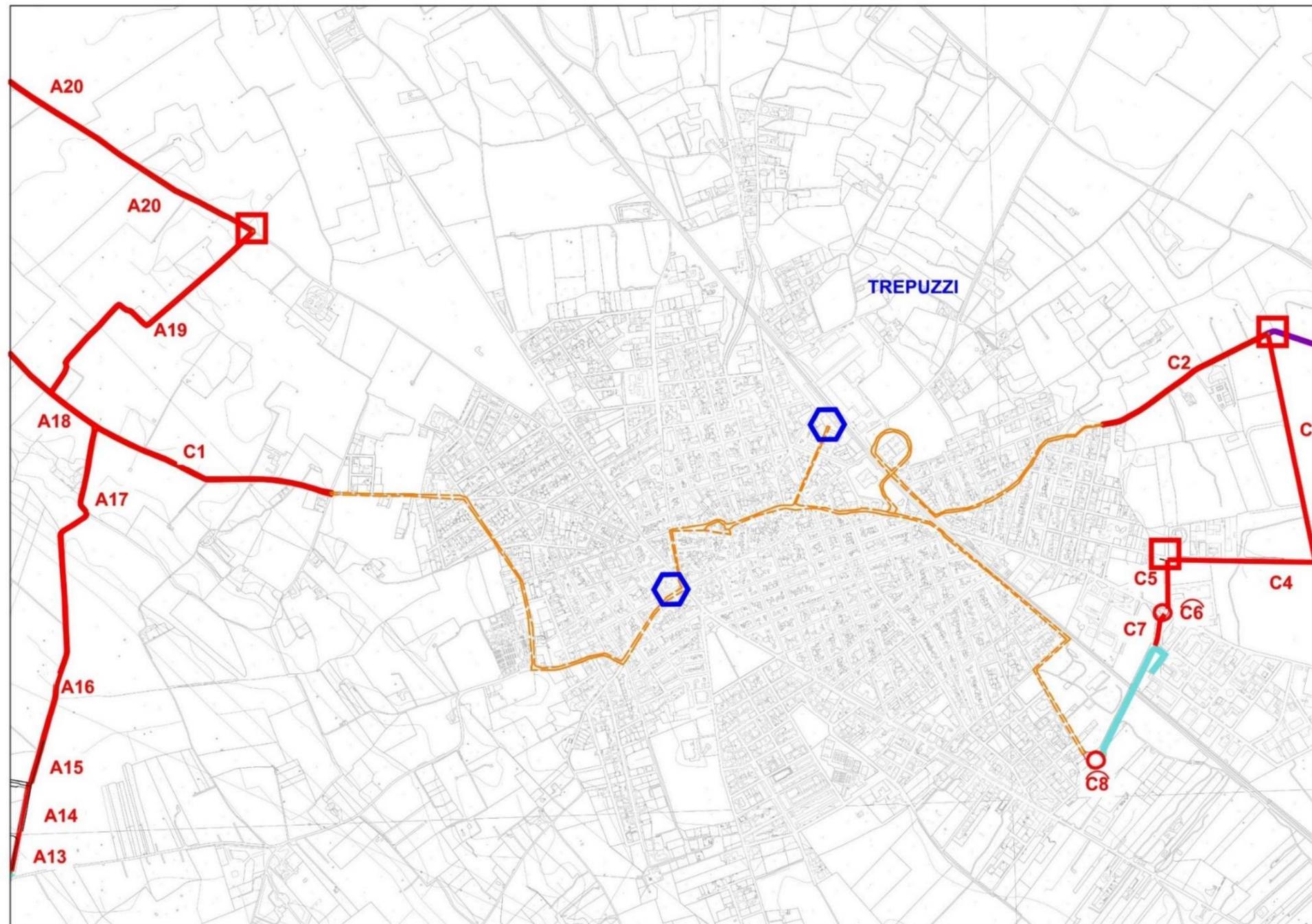
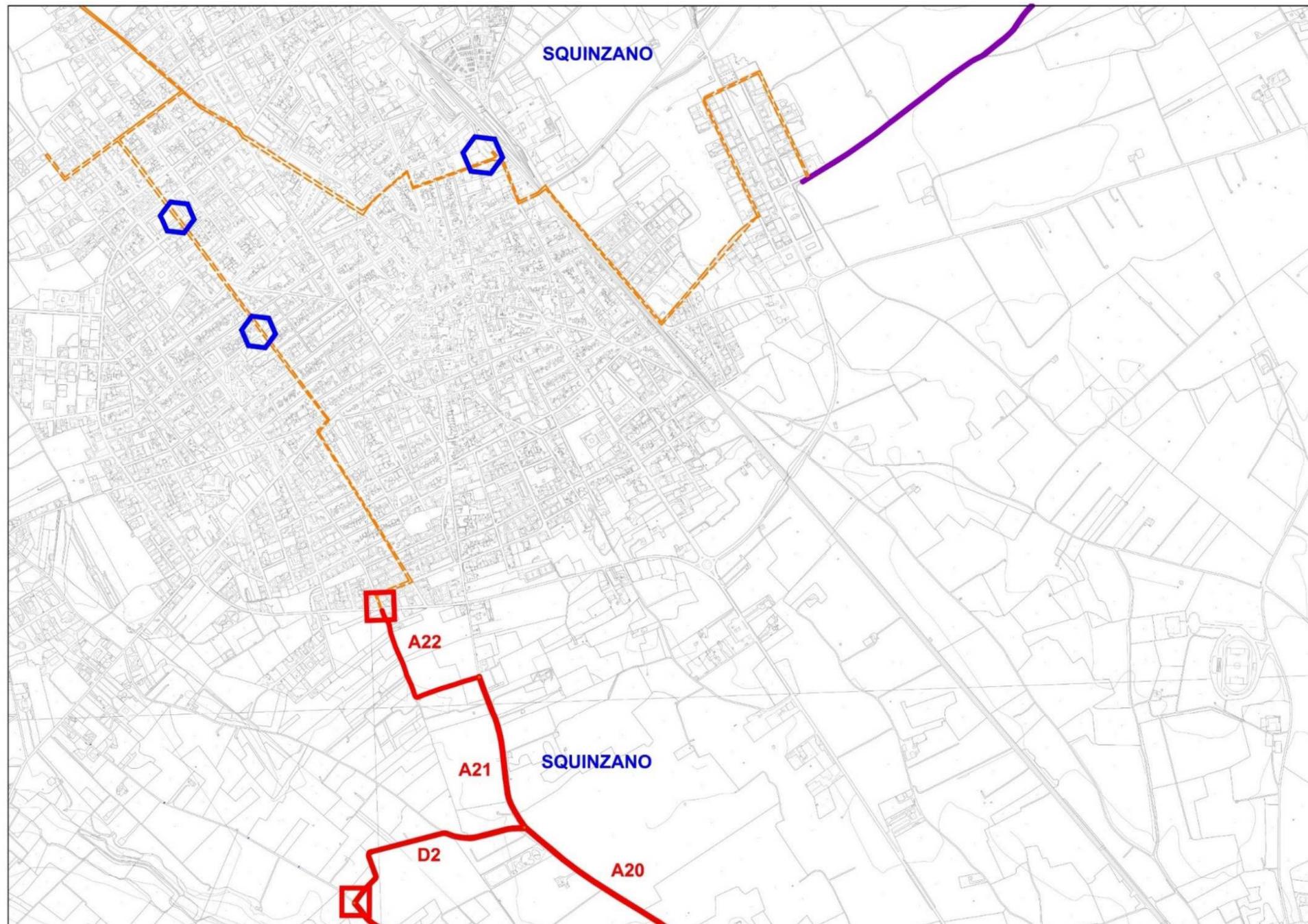


FIGURA 31 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI SQUINZANO





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPZZI

1.15.2 *Programma integrato di valorizzazione del paesaggio costiero-waterfront urbano e mobilità sostenibile -progetto per la realizzazione del percorso ciclabile connesso all'itinerario n.6 denominato via adriatica del progetto CY.RO.N.MED*

Il progetto in corso di realizzazione (fine lavori prevista per il 15 giugno 2022) nella parte ricadente nel feudo di Squinzano relativo alla "Realizzazione di un percorso ciclabile connesso all'itinerario n.6 denominato via Adriatica del Progetto CY.RO.N.MED rappresenta l'intervento principale della strategia per la riqualificazione del **water front urbano della marina di Casalabate** attraverso la promozione della mobilità sostenibile e della fruizione e conoscenza degli attrattori culturali ed ambientali del territorio costiero del Nord Salento.

La marina di Casalabate ricade per il territorio posto a Nord della Provinciale SP96 nel feudo di Squinzano mentre per il territorio posto a Sud dall'anzidetta strada provinciale nel feudo di Trepuzzi (LE).

Essa rappresenta l'unico ambito costiero del Territorio dell'Unione dei Comuni del Nord Salento e si trova al confine tra la provincia di Lecce e Brindisi pertanto viene molto spesso indicata nei percorsi turistici come "Porta del Salento".

La marina di Casalabate ricade inoltre nell'ambito di Paesaggio Costiero ad Alta Valenza Naturalistica, individuato dal PPTR come "Marine di Lecce e Torchiarolo".

A seguito della rimodulazione dei confini territoriali tra i Comuni di Lecce, Trepuzzi e Squinzano e la conseguente inclusione al territorio di Squinzano della Marina di Casalabate nord (LR n. 30 del 28/11/2011), con Delibera dell'Unione n. 40 del 14/06/2013 si procedeva all'aggiornamento del Piano Integrato di Sviluppo Territoriale del Territorio dell'Unione del Nord Salento.

La strategia di rigenerazione territoriale approvata con DGU 40/2013 persegue i seguenti obiettivi:

1. Promuovere la **qualità del paesaggio** e l'**accessibilità** agli spazi pubblici (si rileva la presenza a sud dell'area SIC "Parco del Rauccio");
2. Migliorare la dotazione di **infrastrutture**;
3. Valorizzare il **sistema dei beni culturali** presenti in relazione al sistema delle Masserie dell'entroterra costiero e delle principali emergenze storico culturali (insediamento Bizantino SS. Abazia di Cerrate (dal 2012 patrimonio del FAI);
4. Attivare politiche di **riqualificazione e valorizzazione paesaggistica del sistema costiero** come parco, con particolare riferimento alle aree interessate da fenomeni di abusivismo edilizio, degrado ambientale ed erosione costiera;
5. **Riqualificare/ rilocalizzare /rifunzionalizzare aree in prossimità della costa** con orientamento verso la qualità ecologica e paesistica.

La strategia di area indicata in parola veniva inoltre candidata nell'ambito del Progetto Territoriale di Paesaggio denominato nel quadro strategico del PPTR "Patto Città Campagna" in

seno all'avviso regionale di cui alla Determinazione n. 553 del 22/11/2013 in adempimento alla DGR n. 2102 del 11/11/2013 per la presentazione di Studi di fattibilità. Con Determinazione n. 546 del 21/11/2013 del Dirigente del Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia la strategia in parola veniva ammessa a finanziamento a valere sulle risorse di cui alla Delibera CIPE 92/2012 ma non finanziata per carenza di risorse.

Coerentemente agli obiettivi di sviluppo territoriale di cui alla Strategia di Area approvata con DGU 40/2013 il presente progetto veniva inserito nel 2015 giusta DGC n. 60 del 13/04/2015 tra le azioni strategiche del Masterplan del Documento Programmatico Preliminare del Programma Integrato di Rigenerazione Territoriale **dell'Unione dei Comuni del Nord Salento**.

Di seguito si riporta una rappresentazione grafica della strategia di sviluppo territoriale per la marina di Casalabate (**IMMAGINE 1**).

Nel 2017 i Comuni dell'Unione del Nord Salento hanno inoltre proceduto all'aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare del Piano di Rigenerazione Urbana definendo la Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) da candidare nell'ambito dell'Avviso di cui alla DGR 650/2017.

L'intervento in oggetto risulta incluso tra gli interventi pilota per l'attivazione, nella marina di Casalabate, della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) redatta per l'area territoriale del Nord Salento (Campi S.na, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano, Surbo e Trepuzzi) dal Titolo "La città policentrica che apprende" approvata con DGU n. 58 del 18/09/2017 a con i seguenti atti deliberativi dei singoli Comuni:

Comune	Delibera di Giunta Comunale
Campi Salentina	D.G.C. n. 183 del 22/09/2017
Guagnano	D.G.C. n. 118 del 21/09/2017
Novoli	D.G.C. n. 205 del 06/10/2017
Salice Salentino	D.G.C. n. 108 del 21/09/2017
Squinzano	D.G.C. n. 148 del 22/09/2017
Trepuzzi	D.C.C. n. 193 del 21/09/2017



IMMAGINE 1 VISION STRATEGICA – WATER FRONT URBANO DGU 40/2013





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.16 STRUMENTI DI LIVELLO COMUNALE – MOSAICO DEI PIANI E PROGRAMMI

1.16.1 *Comune di Novoli*

L'intervento prevede la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili, che colleghino le aree urbane ed extra urbane del comune di Novoli alla rete di ciclovie esistenti ed insistenti sia nello stesso comune sia nei restanti comuni dell'Unione del Nord Salento (attraverso la cd. "ciclovia dei Due Mari"), ed inoltre si sviluppino nel territorio raggiungendo punti di interesse storico-artistico diffusi ed aree di interesse naturalistico e paesaggistico oltre che i punti di connessione per il trasporto pubblico locale per complessivi 5.835 ml. (vedere **FIGURA 32**).

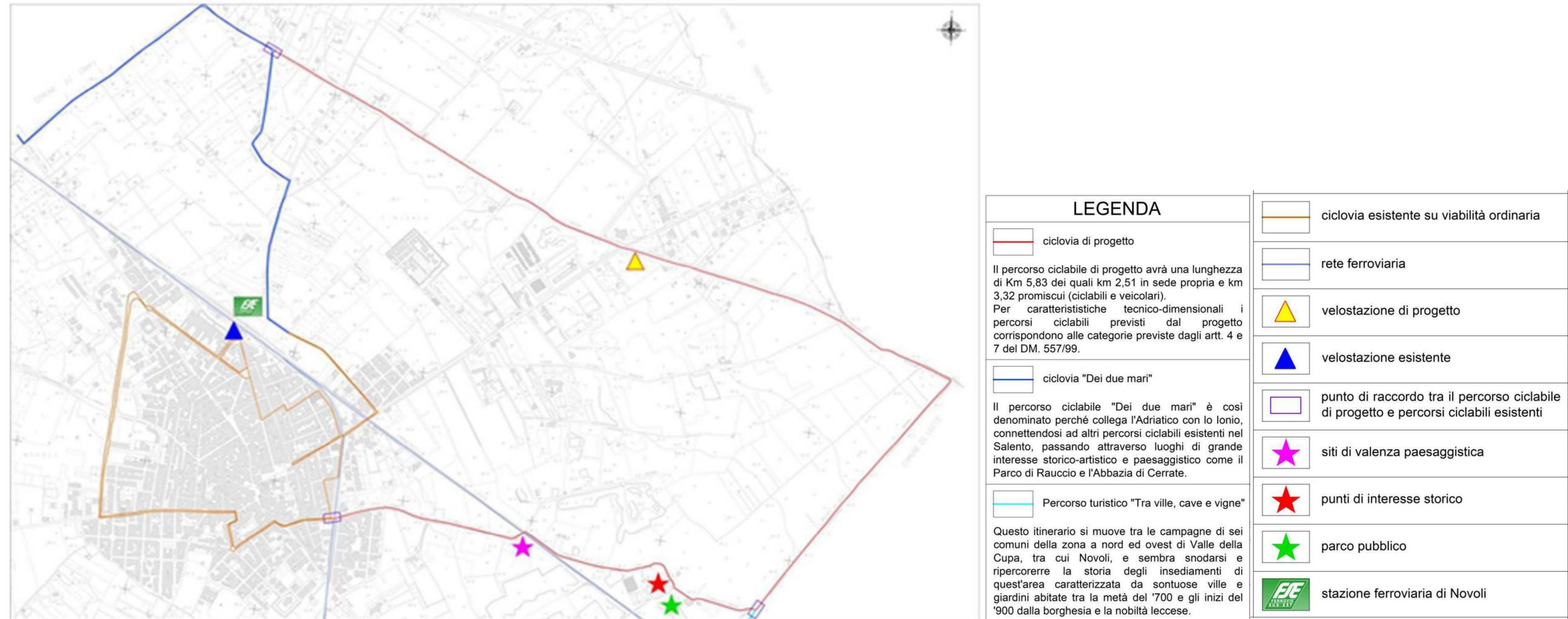
Per caratteristiche tecnico-dimensionali i percorsi ciclabili previsti dal progetto corrispondono alle categorie indicate nel Codice della Strada ed alle tipologie previste dal Bando regionale.

In particolare, i percorsi ciclabili previsti sono essenzialmente di due tipi:

- a) pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da articolo 7 del D.M. 557/99, relativamente ai percorsi in sede propria, con elemento verticale di separazione, chiaramente identificati e dettagliatamente descritti nelle tavole di progetto.
- b) pista ciclabile come da articolo 4 c.6 del D.M. 557/99, relativamente ai percorsi promiscui ciclabile e veicolare, anch'essi chiaramente individuati e descritti nelle tavole di progetto.

In particolare, per i percorsi in sede propria si prevede una larghezza della parte ciclabile pari a ml. 2,50 bidirezionale (comprese le strisce di margine), delimitate da cordone di separazione in pietra naturale; per i percorsi in sede promiscua si prevede una larghezza della parte ciclabile pari a ml. 1,50 monodirezionale (comprese le strisce di margine) per ciascuna corsia per ogni senso di marcia.

FIGURA 32 PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEI PERCORSI E DEI SITI DI RILEVANZA STORICO-ARTISTICA E DELLE CONNESSIONI CON IL SISTEMA DI MOBILITÀ





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.16.2 *Comune di Trepuzzi*

Con delibera di G.C. n.139 del 15/07/2019 è stato approvato il progetto esecutivo relativo alla REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA "TERRAMARE" NELLA MARINA DI CASALABATE.

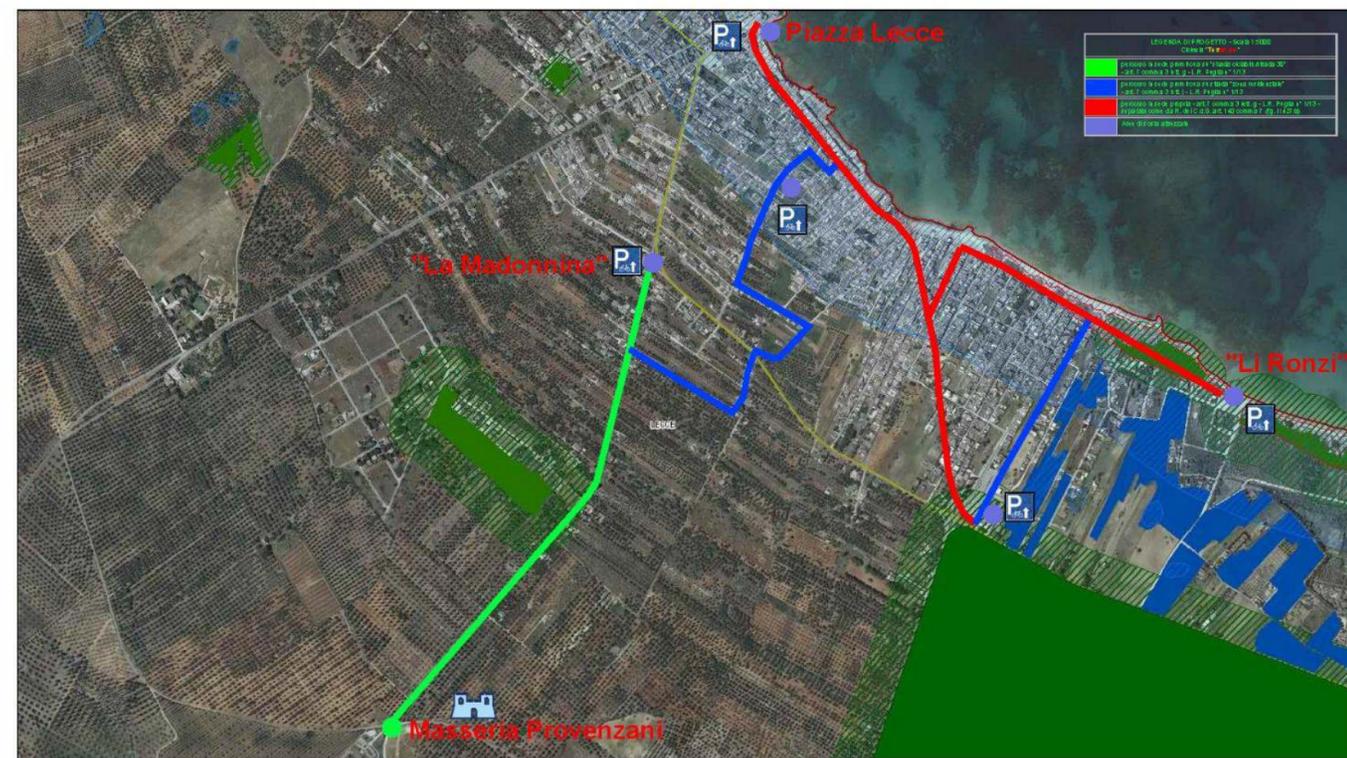
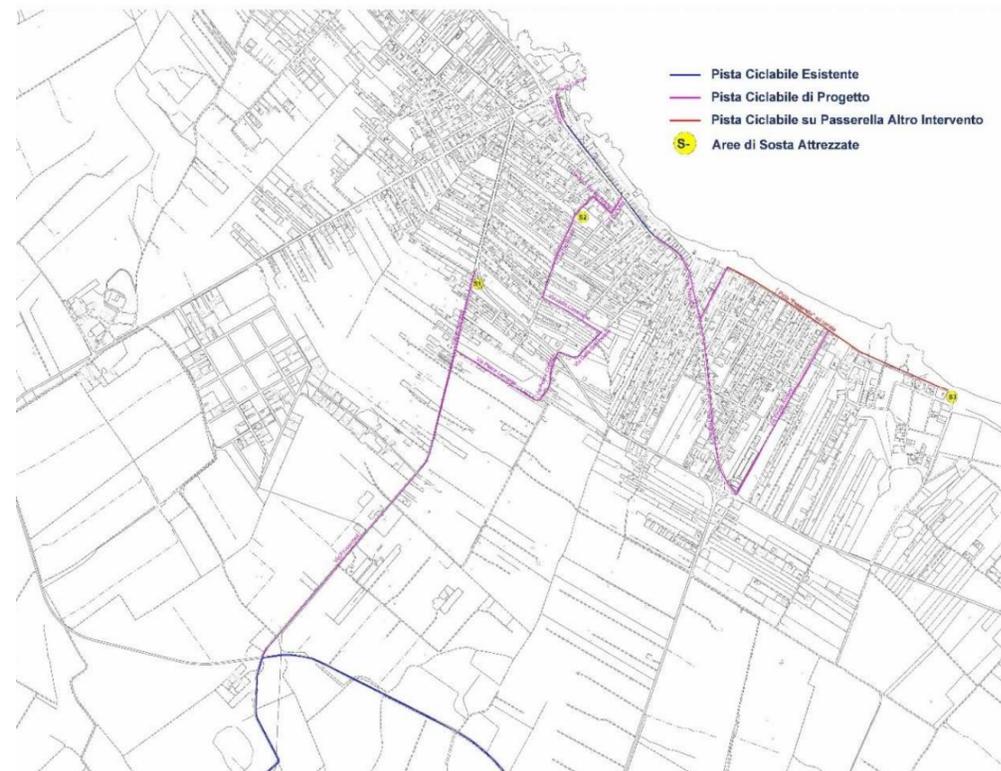
L'intervento ha come obiettivo di implementare il "Turismo" nella Marina di Casalabate, attraverso la valorizzazione e fruibilità della costa con l'integrazione e l'interconnessione delle reti di trasporto alternative a supporto delle principali modalità per poter avviare processi di sviluppo legati alla mobilità scolastica e turistica garantendo un facile accesso alle risorse territoriali, culturali ed ambientali.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di percorso ciclabile che collega la **Masseria Provenzano con la Marina di Casalabate nel territorio comunale di Trepuzzi**. La scelta del luogo di partenza della nuova ciclovia deriva dalla possibilità di intercettare in quel punto due tratti importanti di ciclovie di interesse regionale e sovranazionale, difatti insistono nello snodo sia la presenza della rete ciclabile prevista con il "Quadro strategico per la mobilità sostenibile e la mobilità dolce" dell'Unione dei Comuni del Nord Salento, sia la rete ciclabile del Mediterraneo CY. RON. MED, la cui presenza garantisce di estendere i luoghi raggiungibili dal nuovo tratto ciclabile ben oltre il territorio comunale.

Il percorso si sviluppa dalla campagna fino a raggiungere le zone abitate della Marina di Casalabate, e con un tracciato che si snoda sulla via Trepuzzi, arteria principale della marina, mettendo in collegamento tutti i principali punti d'interesse della marina; a Nord con "Piazza Lecce" mentre verso Sud con "Piazzetta Padre Pio", con l'area attrezzata a parco urbano "Chiesa di San Rocco" e con l'area "Mercatale". Infine, il percorso sarà collegato alla pista su passerella oggetto di altro intervento con la quale si potrà raggiungere la zona "Li Ronzi".

La peculiarità dell'intervento risulta essere quella di collegare le esistenti ciclovie che insistono principalmente nelle zone dell'entroterra con il paesaggio costiero; in questo modo si darà l'opportunità agli utenti di partire dagli abitati dei comuni del Nord Salento per arrivare alla costa passando attraverso le campagne, visitando masserie storiche con la possibilità di trovare luoghi in cui sostare attrezzati anche per ricaricare le batterie delle biciclette elettriche. (FIGURA 33).

FIGURA 33 PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEI PERCORSI DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO NELLA MARINA DI CASALABATE FEUDO DI TREPUZZI





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

1.16.3 *Comune di Squinzano*

Il Comune di Squinzano con delibera di G.C. N.10 2022 ha adottato il DPP che rappresenta l'azione introduttiva alla formazione del nuovo PUG, nel quale si sono definiti gli obiettivi e le linee progettuali fondamentali del PUG.

Nel DPP è stato analizzato quanto previsto negli strumenti di pianificazione vigenti locali e sovra-locali e vengono condotte specifiche indagini in campo su tutti i fronti per arrivare alla definizione di un quadro conoscitivo che offra indicazioni in merito agli aspetti paesaggistico-ambientali, insediativi storico-culturali, infrastrutturali, sulla realtà socio-economica e sulle rispettive tendenze evolutive attese.

Una volta assunto il quadro conoscitivo, ai sensi del DRAG, il DPP ed ha definito i quadri interpretativi dell'intero territorio con l'obiettivo di stabilire le invarianti territoriali, ovvero le risorse da tutelare, conservare, valorizzare e riqualificare, ed i contesti territoriali.

E' stata posta l'attenzione proprio sulla definizione dei contesti territoriali in quanto sdoganano la pianificazione urbanistica dalla vecchia zonizzazione: i contesti territoriali vengono definiti in base alle morfologie e tipologie dei tessuti edilizi e degli organismi architettonici, in base alle peculiarità e storicità dei luoghi nonché in base ai valori paesaggistici e mai meramente funzionali.

In ultima fase il DPP detta gli indirizzi generali di pianificazione del PUG definendone gli obiettivi ed i temi di progetto a livello urbano, territoriale ed infrastrutturale.

In particolare, al **paragrafo 3.3.3 (Sistema della Mobilità ed Accessibilità)** il DPP prevede le seguenti azioni per la mobilità lenta:

Mobilità lenta

- Percorsi ciclo-pedonali: organizzazione di una rete di percorsi ciclo-pedonali in ambito urbano e rurale nonché nei pressi di Casalabate, integrandolo con diverse soluzioni di attrezzamento a seconda dei differenti contesti (costa, urbano, rurale, ecc.) per favorire la fruizione del patrimonio diffuso.
- realizzare punti di bike-sharing/officine in prossimità dei principali nodi in ottica intermodale
- realizzare un percorso lungo la costa integrato con i percorsi di mobilità lenta con attrezzature differenziate per fruizione, balneazione, ecc.



**REGIONE
PUGLIA**



COMUNE
SALICE SALENTINO



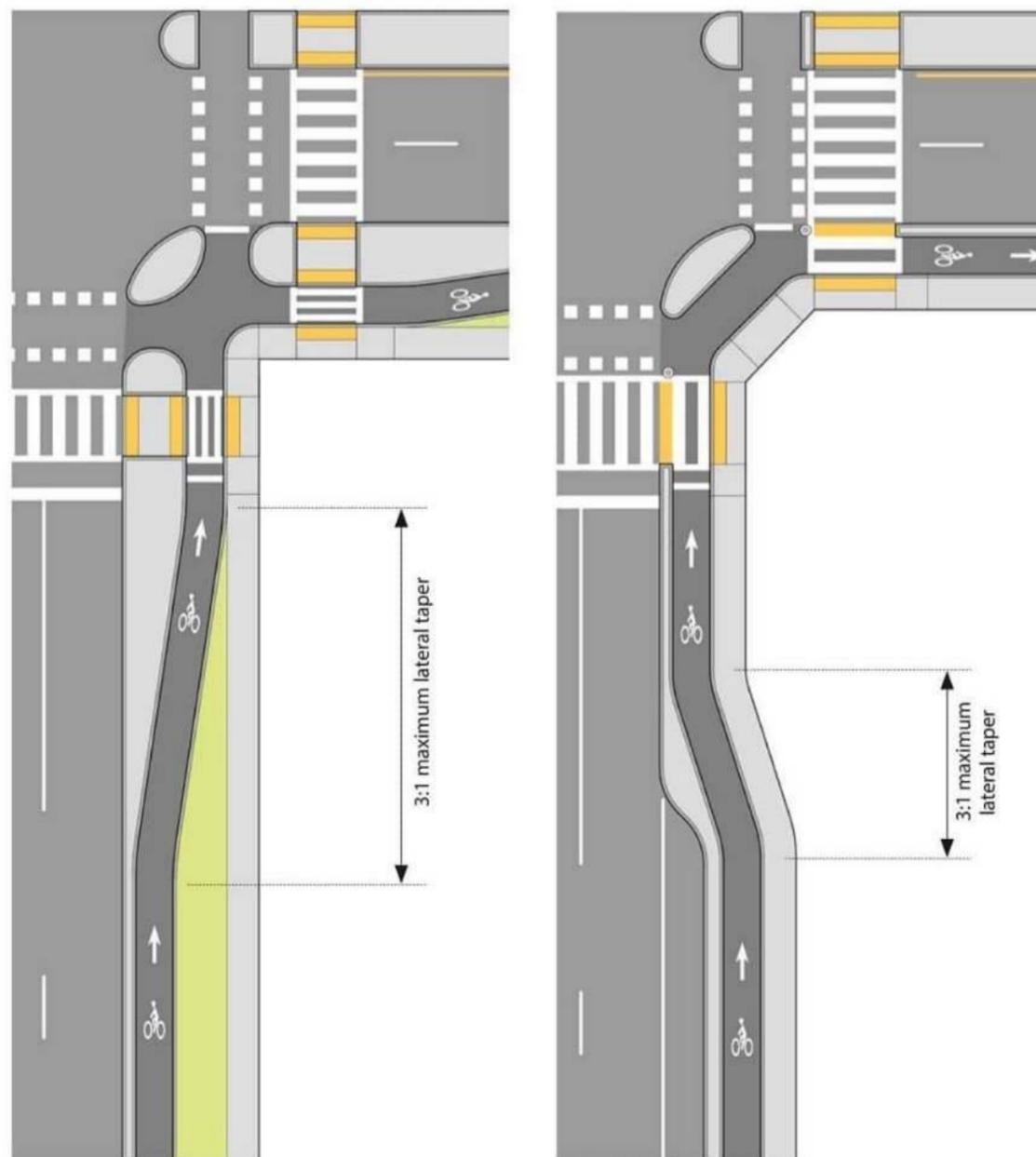
COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI



2 FASE B INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE



2.1 LA STRUTTURA E LA DINAMICA INSEDIATIVA NELL'AREA URBANA DEI COMUNI NORD SALENTO (CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI)

2.1.1 *L'indagine macroubanistica sulle tendenze insediative*

Negli studi di livello macroubanistico vengono normalmente indagate la popolazione, la tendenza insediativa e la domanda di mobilità, che costituiscono i parametri fondamentali dai quali tutti gli altri sono in qualche modo derivati.

Tali grandezze sono significative sia come indicatori assoluti della situazione strutturale delle aree urbane, sia per la valutazione dei rapporti che instaurano fra di loro.

Per tendenza insediativa si intende la propensione della popolazione ad insediarsi in alcune zone di un dato territorio (sia dal punto di vista degli insediamenti residenziali che di quelli destinati ad attività produttive) che presentano migliori opportunità vocazionali.

L'analisi delle variazioni di queste propensioni all'insediamento, che va sempre eseguita su un arco temporale più o meno lungo, permetterà di mettere in chiaro le diverse articolazioni della struttura urbanistica del territorio in esame e le trasformazioni che avvengono sul sistema insediativo.

Il modo più generale ed efficace di misurare la tendenza insediativa consiste nel valutare l'andamento degli incrementi di popolazione residente a livello comunale.

Il criterio basato sulla popolazione residente si è rivelato molto efficace e dotato di una notevole capacità di rappresentare i fenomeni nel modo più generale, comprendendo, alla grande scala, anche il riflesso dei fenomeni di localizzazione produttiva, industriale e terziaria.

A questo quadro di conoscenza quantificata delle tendenze insediative si associa la valutazione della mobilità (e del suo andamento incrementale) espressa per mezzo dei flussi di traffico sulla rete stradale e ferroviaria.

Questo tipo d'indagine, che mette in correlazione insediamenti e mobilità, è l'unico che possa fornire efficacia allo studio in termini macroubanistici.

D'altra parte, la stessa indagine sulla tendenza insediativa riceve conferme essenziali dal confronto con i dati di mobilità.

Una lettura attenta delle dinamiche insediative residenziali e occupazionali parte dai processi localizzativi che si sono andati strutturando nel corso dell'ultimo decennio, e costituisce la base per una previsione insediativa non puramente estrapolativa.

La relazione fra evoluzione localizzativa e sistema di trasporto è naturalmente complessa, ma è chiaro che una previsione della domanda di mobilità deve basarsi in prima istanza sulla dinamica insediativa prevedibile.

La distribuzione della popolazione sul territorio è l'elemento che principalmente caratterizza e struttura la domanda di trasporto.



2.1.2 *La dinamica degli insediamenti urbani*

La mobilità delle persone e dei beni sul territorio è generata dagli insediamenti (città): le attività residenziali, produttive e di servizio attraggono gli spostamenti determinando la domanda di trasporto.

Per questo motivo la configurazione, l'organizzazione e la consistenza degli insediamenti sono il fattore che più direttamente determinano la quantità di mobilità ed anche il modello di rete di trasporto.

In particolare, la **dinamica degli insediamenti urbani**, ovvero crescita, decremento e diffusione sul territorio, determina buona parte delle variazioni significative della mobilità.

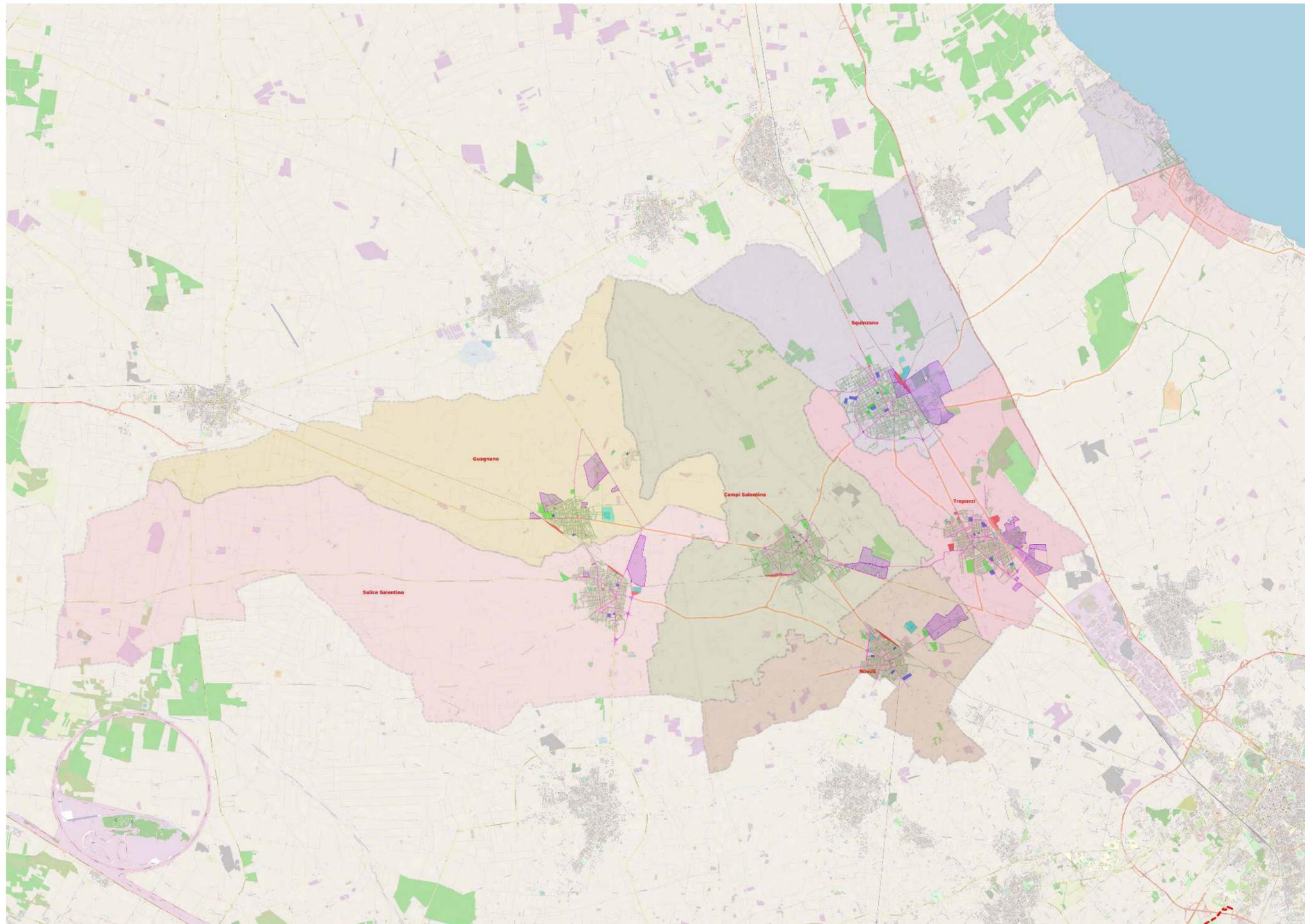
A sua volta, la configurazione geometrica della rete di trasporto (anch'essa frutto della evoluzione storica degli insediamenti), indirizza la tendenza insediativa verso i luoghi in cui l'**accessibilità** è offerta con particolari condizioni di favore.

Il mutuo interagire della dinamica della popolazione e della configurazione della rete di trasporto costituisce il contenuto implicito di ogni trasformazione territoriale.

Pertanto, lo studio degli insediamenti urbani e la ricostruzione delle trasformazioni che essi hanno subito nel tempo, consentono di assumere gli elementi fondamentali per giudicare la mobilità e per prevederne gli orientamenti futuri.



FIGURA 34 ORTO FOTO AREA URBANA UNIONE DEI COMUNI NORD SALENTO: CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SALICE SALENTINO SQUINZANO TREPUIZZI





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

2.1.3 Le caratteristiche demografiche e la dinamica insediativa dell'area urbana del Nord Salento dal 1951 al 2021

L'area urbana dei Comuni del Nord Salento è composta da **6 comuni** i comuni, le cui caratteristiche insediative vengono di seguito descritte nella **TABELLA 3** e nella **TABELLA 4**.

I dati in tabella riportano l'andamento demografico ai diversi censimenti dal 1951 in poi fino al 2021, da cui risulta che la crescita media della popolazione dell'area urbana dei Comuni del Nord Salento leccese è stata del 2%, dato al di sotto della media se paragonata a quello della crescita della Provincia 25%, ma al si dotto del comune Capoluogo + 51%.

La relazione fra evoluzione localizzativa e sistema di trasporto è naturalmente complessa; ma è chiaro che una previsione della domanda di mobilità deve basarsi in prima istanza sulla dinamica insediativa prevedibile.

L'evoluzione demografica del comune di Lecce e della sua Provincia può essere sintetizzata nella seguente **TABELLA 4**.

La popolazione residente al 2021 dei comuni della Provincia di Lecce è in totale pari a 777.507 abitanti, di cui 63.403 residenti all'interno dell'area urbana dei Comuni del Nord Salento e 96.563 nella sola città di Lecce.

La distribuzione della popolazione sul territorio è l'elemento che principalmente caratterizza e struttura la domanda di trasporto.

TABELLA 3 CONFRONTO DEI VALORI DELL'ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DELLA TENDENZA INSEDIATIVA 1951-2019 NEL LUNGO PERIODO DEI COMUNI NORD SALENTO

DENOMINAZIONE COMUNE	POP 1951	POP 1961	POP 1971	POP 1981	POP 1991	POP 2001	POPO 2011	POP 2021
LECCE	63.831	75.297	83.050	91.289	100.884	83.303	89.916	93.673
CAMPI SALENTINA	10.883	10.806	10.144	11.043	11.594	11.242	10.760	9.890
GUAGNANO	6.179	6.316	6.102	6.587	6.629	6.193	6.193	5.578
NOVOLI	9.600	9.567	9.198	9.017	8.771	8.484	8.484	7.736
SALICE SALENTINO	6.901	7.527	7.789	8.416	8.963	8.863	8.863	8.048
SQUINZANO	13.578	14.025	14.360	16.061	15.821	15.355	15.355	13.075
TREPUIZZI	10.192	11.442	12.185	13.270	14.380	14.147	14.147	14.076
somma	57.333	59.683	59.778	64.394	66.158	64.284	63.802	58.403

Fonte: nostre elaborazioni su dati ISTAT

TABELLA 4 CONFRONTO SULL'ANDAMENTO INSEDIATIVO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE CENSIMENTI NELLA CITTÀ DI LECCE, NELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO E LA PROVINCIA

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2021	TI 51/21
COMUNE LECCE	63.831	75.297	83.050	91.289	100.884	83.303	89.916	96.563	51%
COMUNI NORD SALENTO	57.333	59.683	59.778	64.394	66.158	64.284	63.802	58.495	2%
PROVINCIA DI LECCE	623.905	678.338	696.503	762.017	803.977	787.825	802.018	777.507	25%

Fonte: nostre elaborazioni su dati ISTAT

Una lettura attenta delle dinamiche insediative residenziali e occupazionali, parte dai processi localizzativi che si sono andati strutturando nel corso degli ultimi decenni e costituisce la base per una previsione insediativa non puramente estrapolativa.

Dalla **TABELLA 3** e dal **GRAFICO 1** si possono vedere a confronto i dati demografici totali della città di Lecce, dell'Area Urbana dei Comuni del Nord Salento e della Provincia, da cui risulta che:

- Il **Comune di Lecce** ha avuto un incremento demografico nell'ultimo settantennio pari a 32.732 residenti, anche i dati riferiti all'ultimo decennio (2011-2021) fanno registrare un incremento di 6.648 abitanti;
- L'**area urbana dei Comuni del Nord Salento** nell'ultimo settantennio risulta una tendenza positiva molto modesta il suo incremento è stato infatti pari a 1.162 residenti, mentre risulta un decremento dei residenti nell'ultimo decennio (2011-2021) di 5.307 residenti. In valori assoluti la popolazione totale dell'A.U. Nord Salento rappresenta un sette per cento della popolazione totale della Provincia (vedi **GRAFICO 1**);
- anche **la provincia di Lecce** ha visto un significativo trend demografico negativo dell'ultimo settantennio, infatti in totale la provincia leccese ha avuto un decremento di 245.511 di residenti.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO

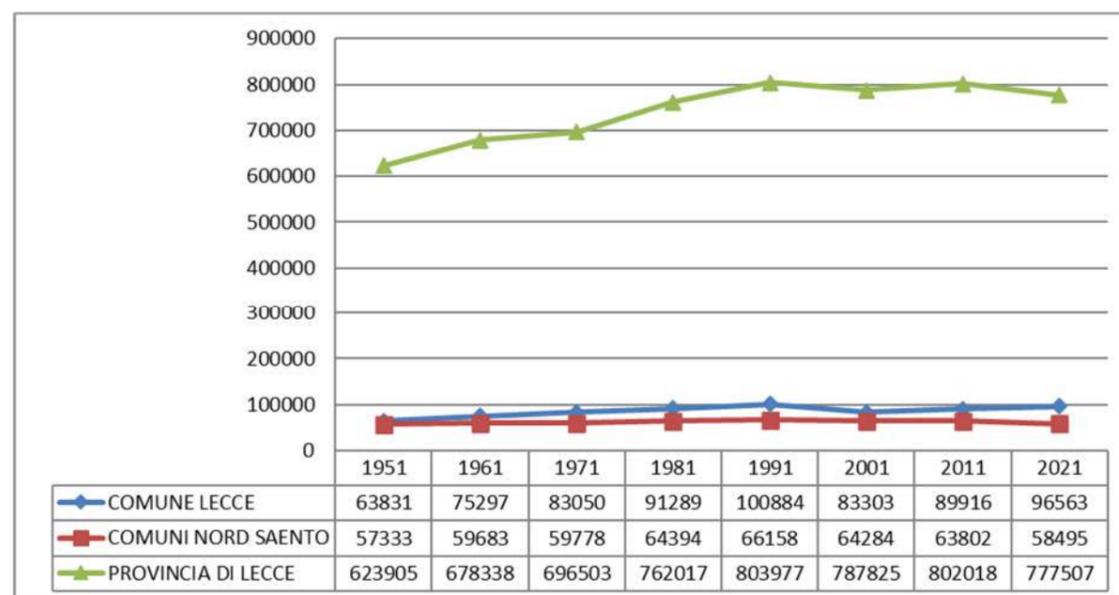


COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

GRAFICO 1 ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE DAL 1951 AL 2021 IN LECCE, NELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO E NELLA PROVINCIA



2.1.4 La dinamica insediativa dell'area urbana del Nord Salento dal 2011 al 2021

In tutti i comuni dell'A.U. dei Comuni dell'area Urbana del Nord Salento, nel decennio 2011-2021, si registra un decremento demografico, complessivo del 5,7%.

In particolare, il Comune di Campi Salentina e Salice Salentino manifesta il maggiore decremento rispettivamente del 8,1% e del 8,3%. Valori più modesti di decremento manifestano gli altri Comuni.

Complessivamente per questo periodo censuario questo sistema insediativo raggiunge complessivamente i 58.716 (vedi **TABELLA 5**).

Come si può anche vedere dal **GRAFICO 2** il **decremento** la popolazione totale dell'area urbana del Nord Salento e nel **GRAFICO 3** che rappresenta il 7% della popolazione totale della Provincia di Lecce.

TABELLA 5 TENDENZA INSEDIATIVA DELL'ULTIMO DECENNIO 2011-2021 DELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO

Città	POPOLAZIONE		VAR. ASS	TI 11/21
	Anno 2011	Anno 2021		
CAMPI SALENTINA	10.760	9.890	-870	-8,1%
GUAGNANO	5.900	5.558	-342	-5,8%
NOVOLI	8.211	7.766	-445	-5,4%
SALICE SALENTINO	8.642	7.926	-716	-8,3%
SQUINZANO	14.482	13541	-941	-6,5%
TREPUIZZI	14.277	14035	-242	-1,7%
AREA URBANA COMUNI NORD SALENTO	62.272	58.716	-3.556	-5,7%
PROVINCIA DI LECCE	802.018	777.507	-24.511	-3,1%

Fonte: nostre elaborazioni su dati ISTAT

GRAFICO 2 TENDENZA INSEDIATIVA DEI COMUNI NORD SALENTO 2011 2021

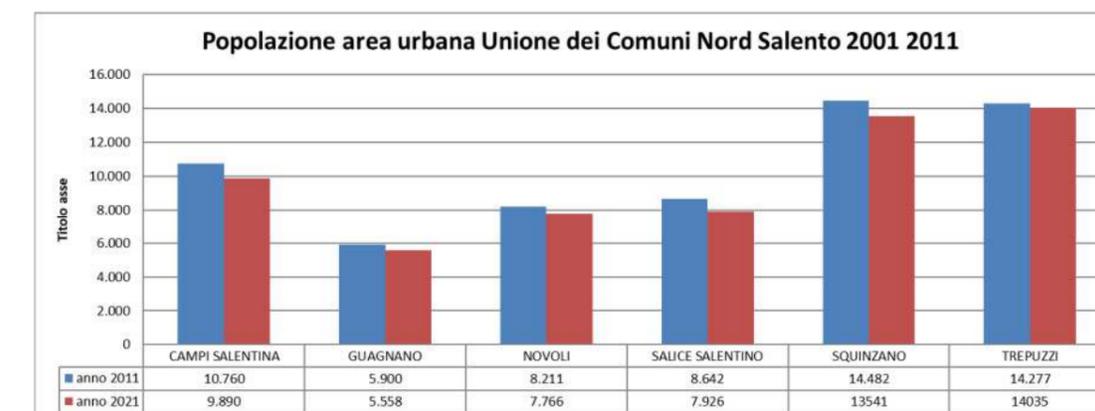
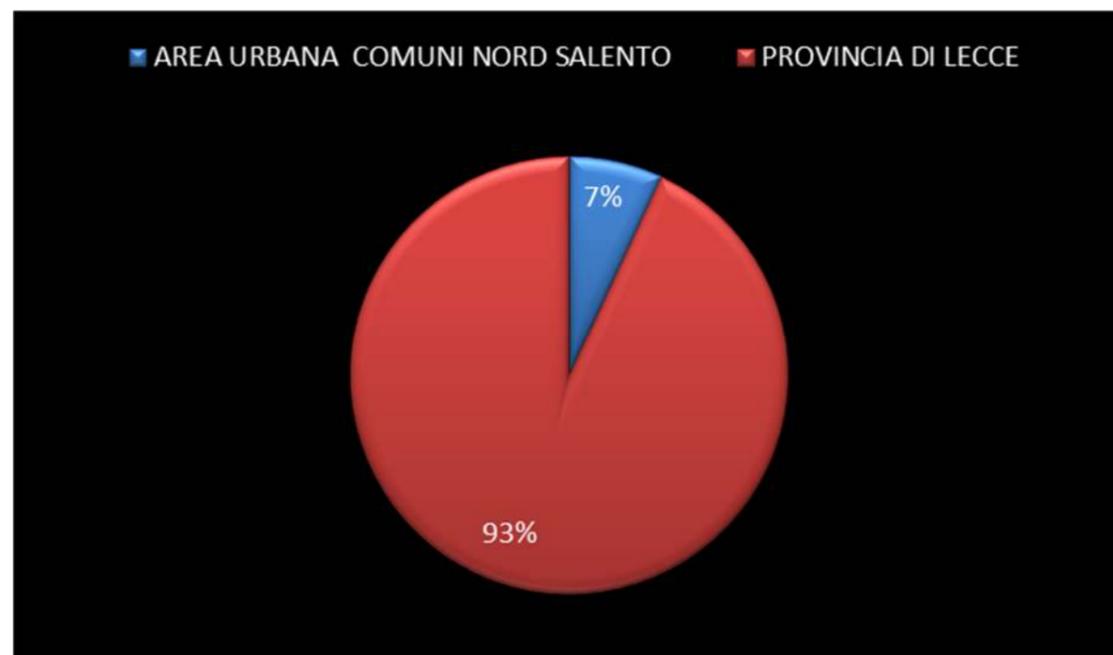




GRAFICO 3 DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2019 NELLA PROVINCIA DI LECCE E NELL'AREA URBANA DEI COMUNI NORD SALENTO





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

2.2 LA DOMANDA DI MOBILITA' NELLA PROVINCIA DI LECCE E NELL'AREA URBANA DEI COMUNI DEL NORD SALENTO (CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI)

2.2.1 Analisi della mobilità

I dati riguardanti la domanda e la modalità di trasporto sono ricavati dall'elaborazione dei dati forniti dal Censimento della popolazione effettuato dall'ISTAT3.

I dati del Censimento della Popolazione ricostruiscono la mobilità delle persone, per motivi di lavoro e di studio, nelle prime ore del mattino di un giorno feriale, con tutti i mezzi di trasporto.

Questi dati organizzati per Origine/Destinazione sono molto generali e consentono di valutare bene la mobilità di aree vaste, formate da più comuni, come nel caso del sistema insediativo policentrico jonico-salentino.

Nonostante il metodo comporti un elevato margine di errore, la grande massa di dati consente di trarre indicazioni molto utili sull'orientamento della mobilità.

Occorre precisare che nel caso delle singole città, l'ISTAT molto raramente provvede a codificare la sezione di censimento di destinazione interna in città. In genere questa elaborazione è limitata alle grandi aree metropolitane.

Nel caso non avvenga la codifica della sezione di destinazione urbana i dati elaborati forniscono indicazioni utili sugli spostamenti intercomunali, ma non su quelli urbani, di cui è possibile indicare solo il valore totale degli spostamenti (spostamenti interni-interni).

La domanda di un sistema di trasporto è il risultato delle scelte degli utenti del sistema. Essa viene espressa dalle matrici origine/destinazione i cui elementi rappresentano il numero di utenti, con assegnate caratteristiche socio-economiche, che si sposta tra ciascuna coppia di zone di origine e di destinazione (coppia O/D), in un assegnato periodo di riferimento, su ciascun modo/servizio di trasporto.

Gli spostamenti che sono stati individuati possono essere di tre tipi: quelli che avvengono all'interno dello stesso sistema (interni), dal sistema urbano verso un altro sistema (generati) e dal resto della provincia verso il singolo sistema (attratti).

Le elaborazioni dei dati ISTAT sono state effettuate considerando gli spostamenti degli attratti e dei generati, escludendo gli spostamenti interni di ogni singola città della provincia, compresa la città di Lecce.

I dati riferiti agli spostamenti interni-interni alle città infatti non sono adeguati al fine del calcolo degli spostamenti extraurbani, così come dal calcolo sono stati esclusi i valori degli spostamenti generati dai comuni esterni verso il capoluogo di Lecce, che riportiamo qui di seguito solo come dato indicativo.

2.2.2 La domanda mobilità sistematica della provincia di Lecce e dei Comuni del Nord Salento

Per quanto riguarda la mobilità della provincia di Lecce, abbiamo utilizzato i dati estrapolati dalle matrici ISTAT al 2011 risultano molto utili per evidenziare la distribuzione spaziale degli spostamenti delle persone per lavoro e studio.

Queste informazioni si ottengono dalla somma degli spostamenti sistematici che per motivi lavorativi e di studio ogni giorno le persone compiono per raggiungere il posto di lavoro e di studio.

Nella provincia di Lecce come riportato **TABELLA 6** la quantità di spostamenti sistematici per lavoro e studio è pari a 325.130 unità, mentre la quantità di spostamenti di spostamenti dei Comuni del Nord Salento è di 31.003 con una ripartizione rispettivamente del 90% e del 10% (**GRAFICO 4**).

TABELLA 6 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI GENERATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E LAVORO DEI COMUNI DEL NORD SALENTO, DELLA PROVINCIA DI LECCE

Comune	STESSO COMUNE DI DIMORA ABITUALE (Interni- Interni)			FUORI DEL COMUNE DI DIMORA ABITUALE (Interni- Esterni)			TOTALE		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Campi Salentina	1.160	1.286	2.446	662	1.203	1.865	1.822	2.489	4.311
Guagnano	461	602	1.063	318	692	1.010	779	1.294	2.073
Novoli	728	691	1.419	547	994	1.541	1.275	1.685	2.960
Salice Salentino	841	802	1.643	593	1.081	1.674	1.434	1.883	3.317
Squinzano	1.436	1.427	2.863	825	1.620	2.445	2.261	3.047	5.308
Trepuzzi	1.482	1.501	2.983	898	1.915	2.813	2.380	3.416	5.796
Somma	7.714	8.066	15.780	5.179	10.044	15.223	12.893	18.110	31.003
Totale provincia	91.001	108.192	199.193	39.537	86.400	125.937	130.538	194.592	325.130

³ Fonte:XV censimento ISTAT al 2011



GRAFICO 4 DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO E LA PROVINCIA DI LECCE

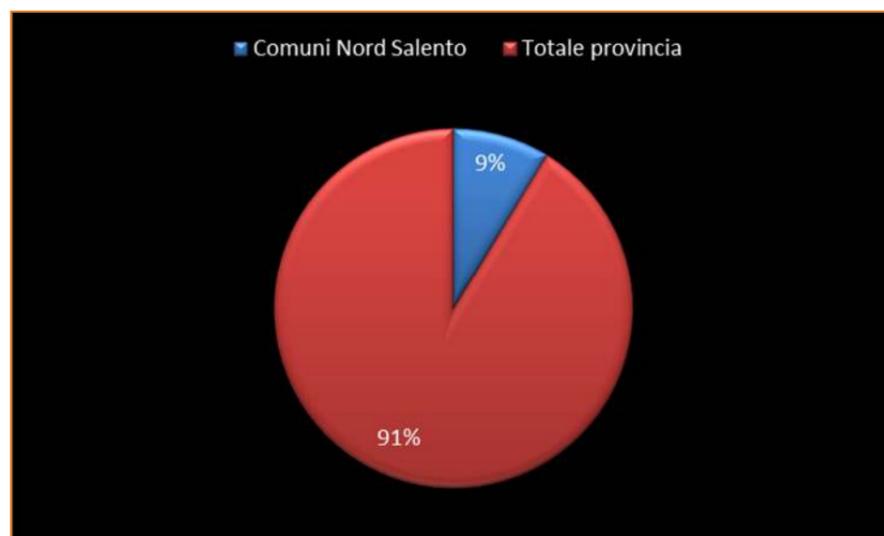


GRAFICO 5 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E LAVORO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO (INTERNI-INTERNI ED INTERNI ESTERNI)

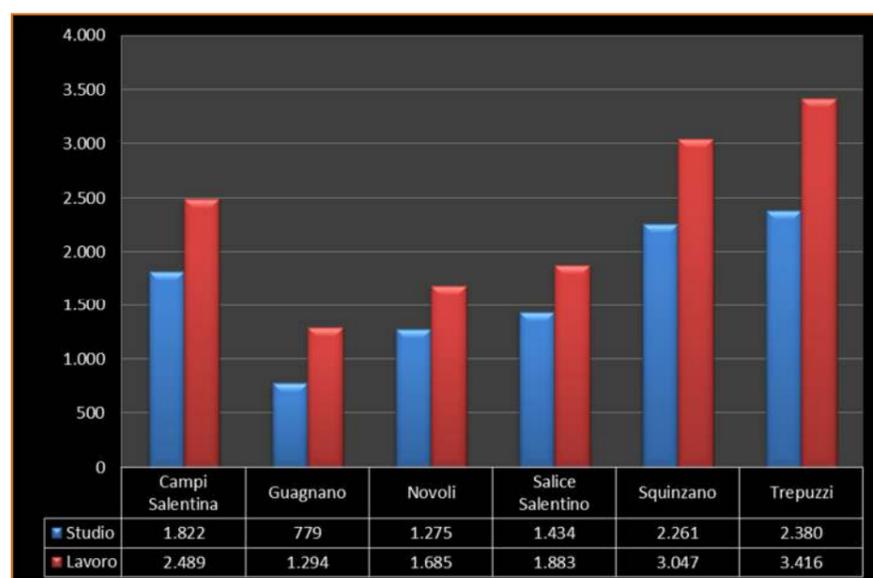


GRAFICO 6 RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO

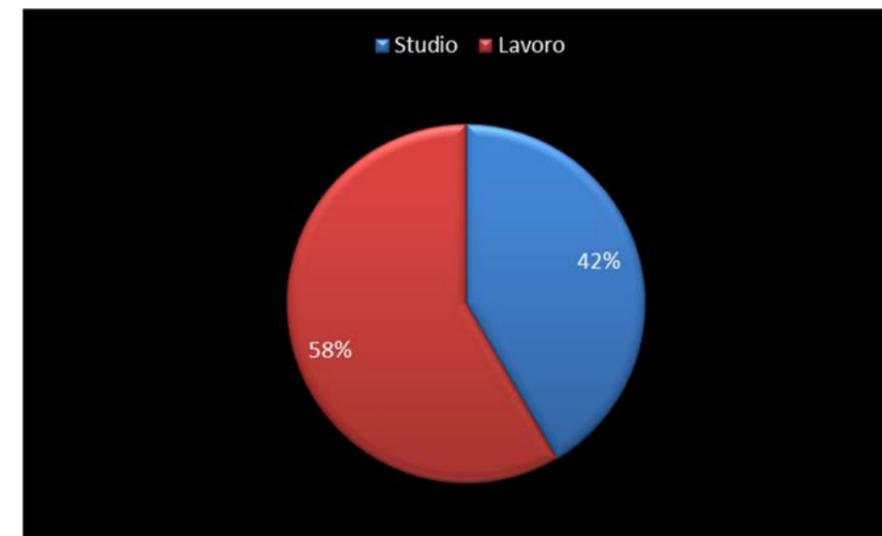
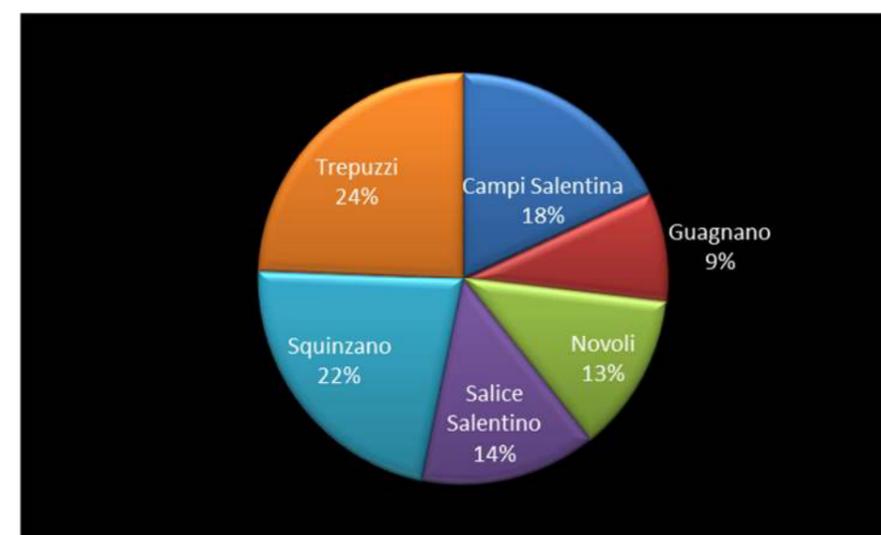


GRAFICO 7 DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO





COMUNE
CAMPI SALENTINA

COMUNE
GUAGNANO

COMUNE
NOVOLI

COMUNE
SALICE SALENTINO

COMUNE
SQUINZANO

COMUNE
TREPUIZZI

GRAFICO 8 DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO

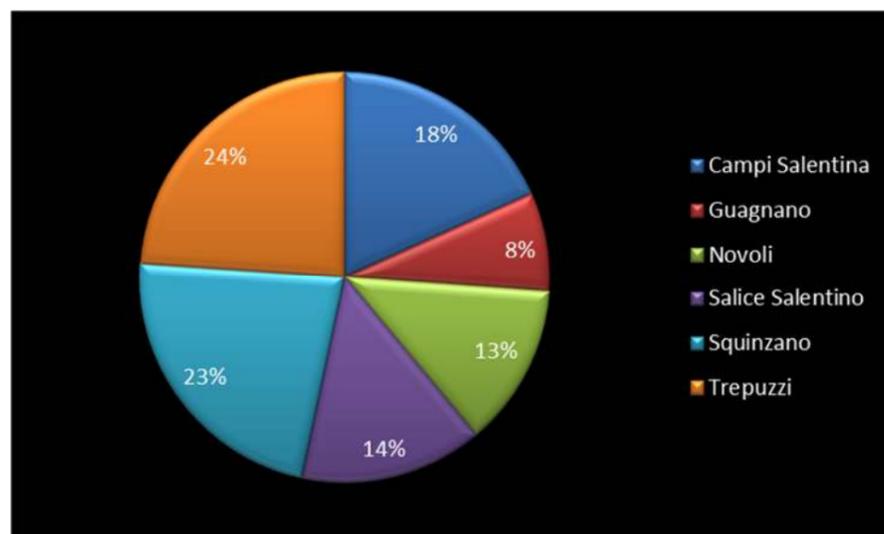
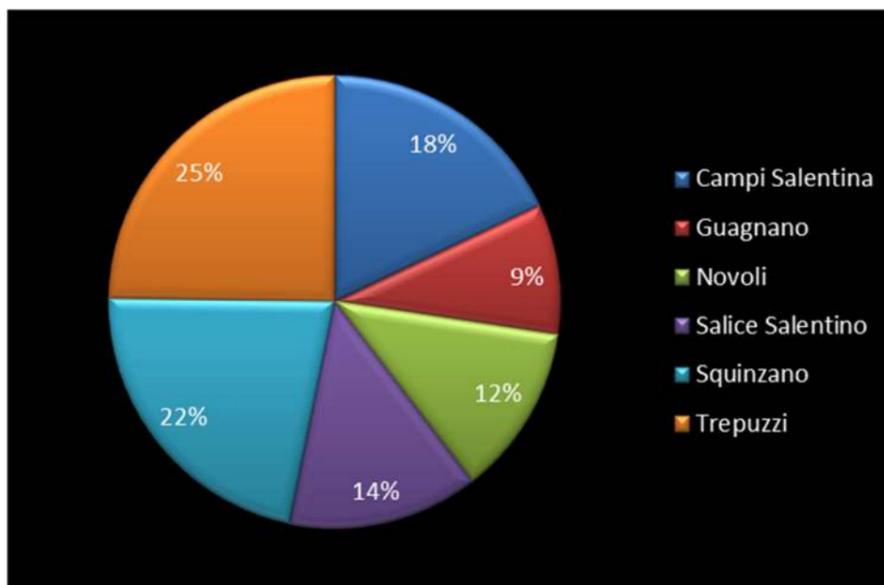


GRAFICO 9 DISTRIBUZIONE DELLA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI LAVORO DAI COMUNI DEL NORD SALENTO



2.2.3 La domanda di mobilità dell'area urbana dei Comuni del Nord Salento

2.2.3.1 La domanda di mobilità per motivo studio e lavoro

Procedere all'analisi dei dati di mobilità comporta una schematizzazione degli spostamenti che consente di interpretare la mobilità all'interno dell'area urbana dei Comuni del Nord Salento ed anche con la città capoluogo.

Nella **TABELLA 7** è stata riportata Matrice Origine/Destinazione degli spostamenti con tutte le modalità di trasporto per motivi di studio nell'area urbana del Nord Salento e con la città Capoluogo per complessivi 11.421 spostamenti.

Analizzando gli spostamenti interni nel dettaglio abbiamo che quelli relativi ai comuni della provincia (esclusi quelli interni al capoluogo e ai comuni della sua area urbana) rappresentano il 45% del totale, pari a 131.962.

Gli spostamenti interni alla città di Lecce rappresentano invece il 10% sul totale, e sono pari a 30.312. Di uguale entità (10%) sono infine anche gli spostamenti interni ai comuni dell'area urbana leccese pari a 29.980.

Il Comune dell'Unione che attrae maggiorante è il Comun di Campi che attrarre con un 6% seguono Squinzano e Trepuzzi con il 4%. Tuttavia, la maggior parte degli spostamenti genarti dai Comuni dell'Unione si sposta verso il Comune Capoluogo 78% (8.904 spostamenti).

Nel **GRAFICO 11** è visualizzato anche la distribuzione degli spostamenti generati dai Comuni dell'Area Urbana del Nord Salento da cui risulta che il Comune con il maggior numero di spostamenti e quello di Trepuzzi (18%), segue Squinzano (13%) e Campi 11%.

Infine, gli spostamenti di scambio tra i comuni dell'area urbana e i comuni della provincia rappresentano il 2% e sono pari a 5.163, come pure quelli tra i comuni dell'area urbana che rappresentano un altro 2% paria a 5.048.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

TABELLA 7 MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVI DI STUDIO E LAVORO NELL'AREA URBANA DEL NORD SALENTO E CON LA CITTÀ CAPOLUOGO

		DESTINAZIONE							
		STUDIO E LAVORO	Campi Salentina	Guagnano	Novoli	Salice Salentino	Squinzano	Trepuzzi	Lecce
ORIGINE	Campi Salentina	0	36	62	16	110	30	1010	1321
	Guagnano	103	0	9	62	19	12	397	618
	Novoli	106	6	0	13	13	23	892	1092
	Salice Salentino	130	140	22	0	31	19	776	1151
	Squinzano	171	12	14	5	0	130	1198	1625
	Trepuzzi	139	15	29	7	157	0	1580	2054
	Lecce	2	2	88	28	104	118	0	352
	TOTALE	651	211	224	131	434	332	5853	

GRAFICO 10 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI ATTRATTI E GENERATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVI DI LAVORO E STUDIO

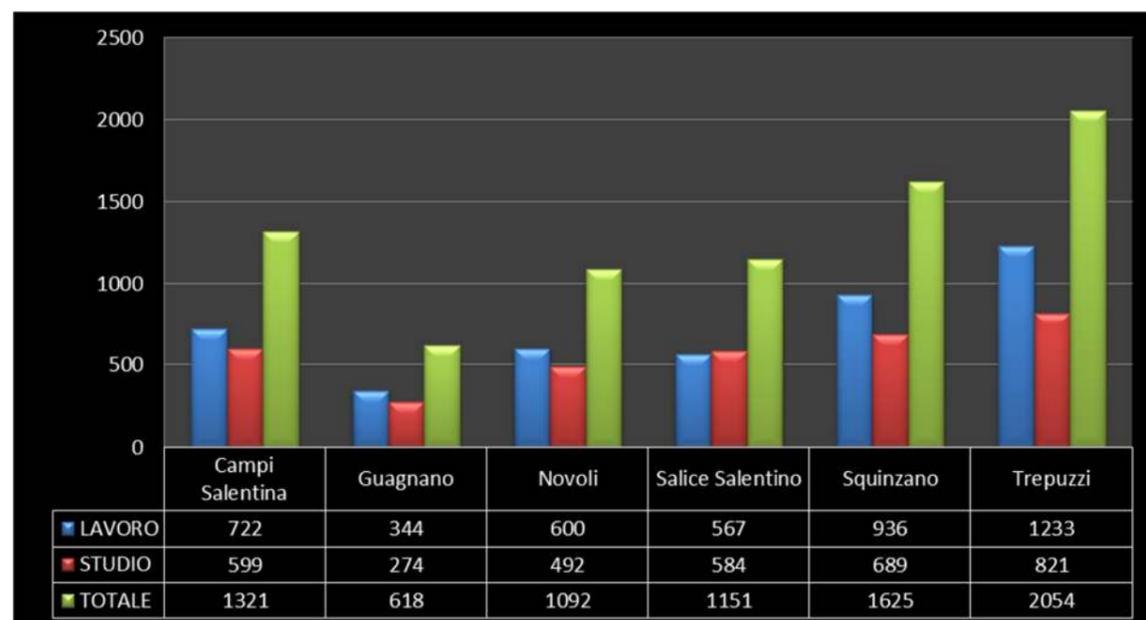


GRAFICO 11 DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO

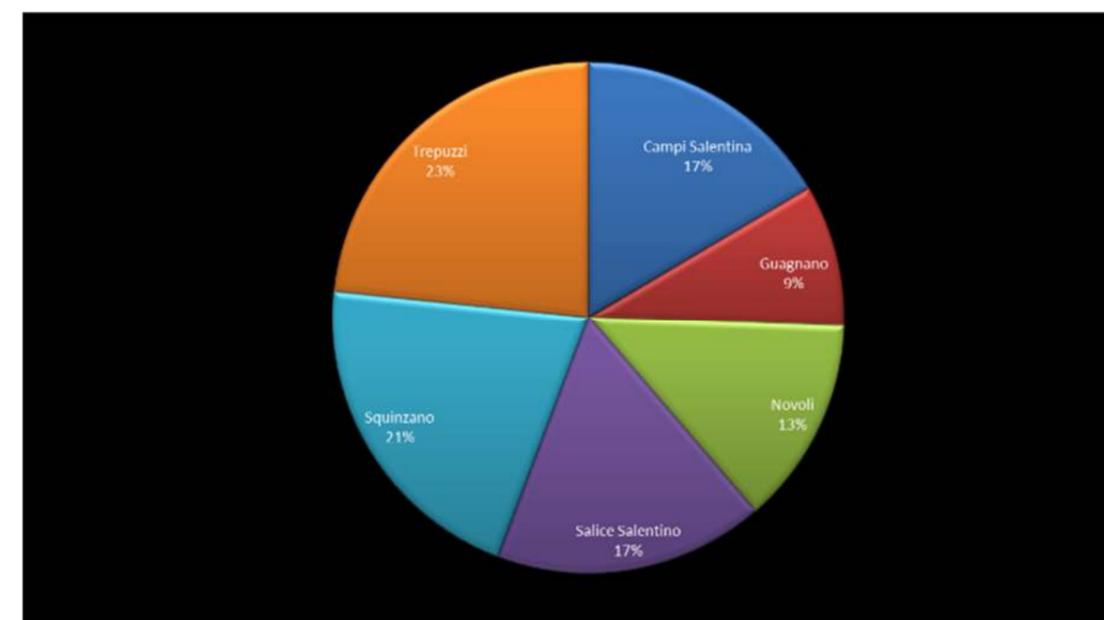
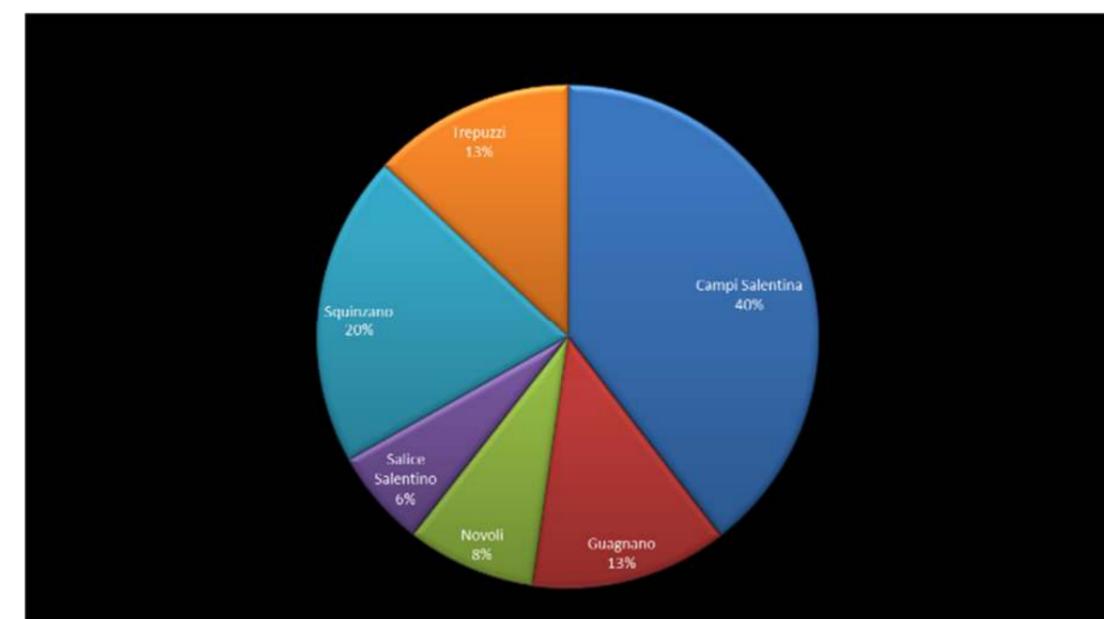


GRAFICO 12 DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO



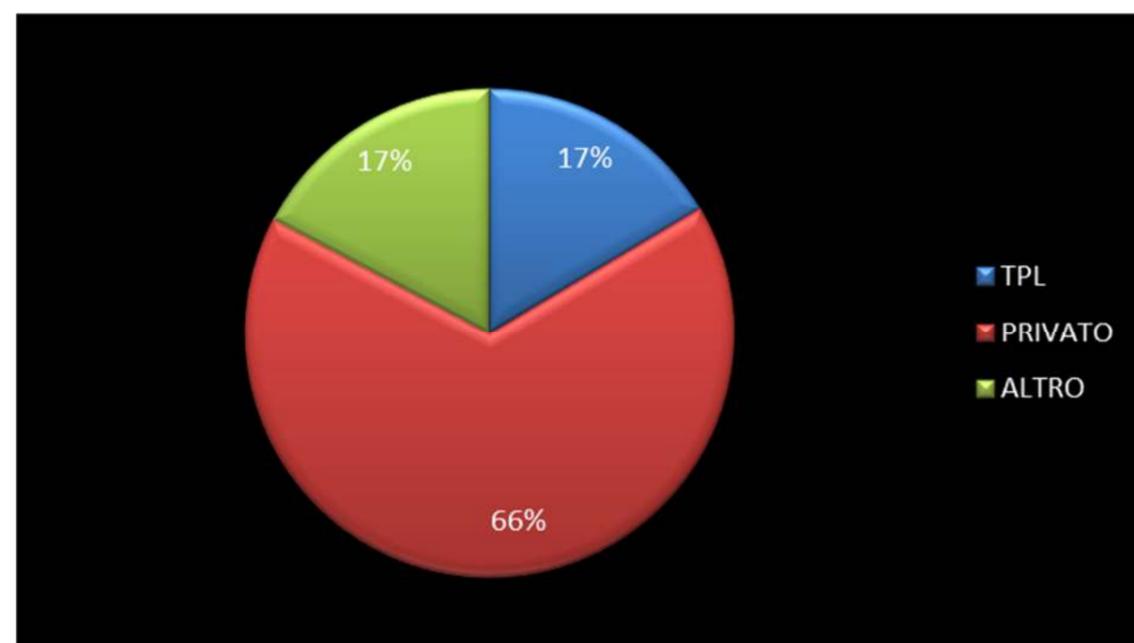


2.2.4 Share modale

TABELLA 8 MODO DI TRASPORTO TPL PRIVATO ALTRO (MOTO, BICI E PIEDI)

2011 Comune	MODO DI TRASPORTO						TOTALE
	TPL	%	PRIVATO	%	ALTRO	%	
Campi Salentina	684	16%	2.946	68%	681	16%	4.311
Guagnano	535	26%	1.109	53%	429	21%	2.073
Novoli	492	17%	1.906	64%	562	19%	2.960
Salice Salentino	702	21%	2.026	61%	589	18%	3.317
Squinzano	806	15%	3.511	66%	991	19%	5.308
Trepuzzi	1.062	18%	3.602	62%	1.132	20%	5.796
somma Comuni Nord Salento	4.281	18%	15.100	64%	4.384	18%	23.765
Totale provincia	130.538	20%	194.592	30%	325.130	50%	650.260

GRAFICO 13 SHARE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI (TPL PRIVATO (ALTRO MOTO, BICI E PIEDI))





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO

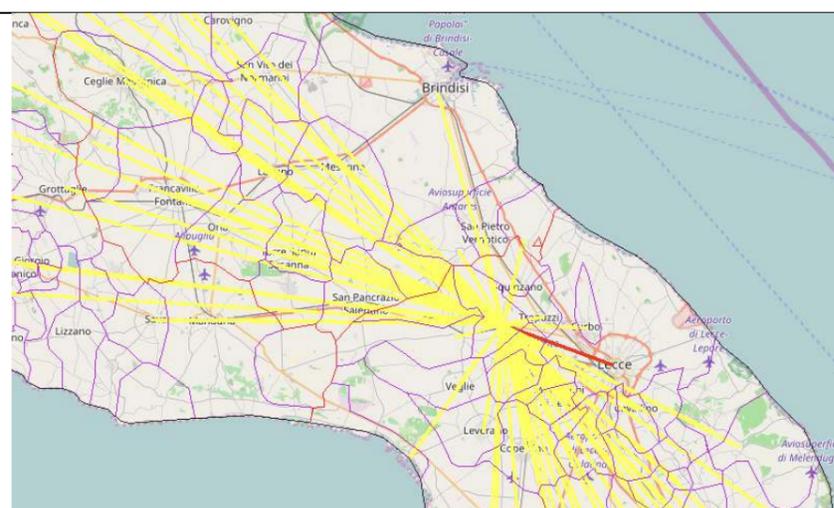


COMUNE
TREPUZZI

GRAFICO 14 LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE DI CAMPI SALENTINA PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO

Comune	STESSO COMUNE DI DIMORA ABITUALE			FUORI DEL COMUNE DI DIMORA ABITUALE			TOTALE		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Campi Salentina	1.160	1.286	2.446	662	1.203	1.865	1.822	2.489	4.311

SPOSTAMENTI GENERATI



SPOSTAMENTI ATTRATTI

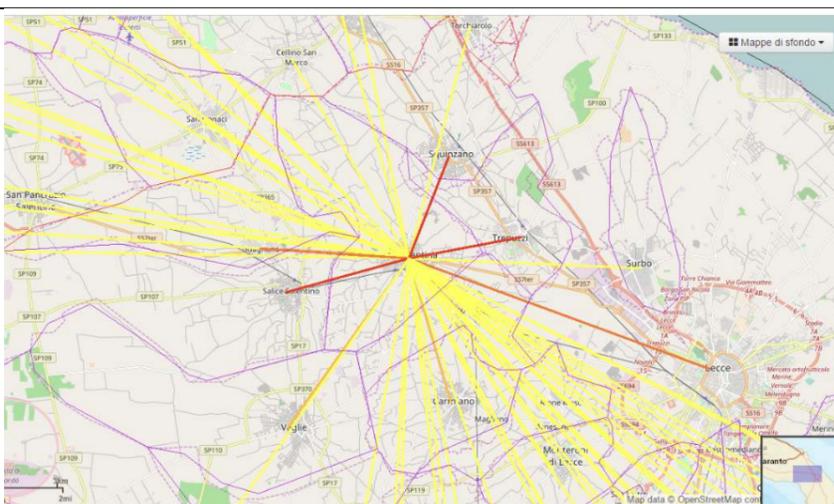
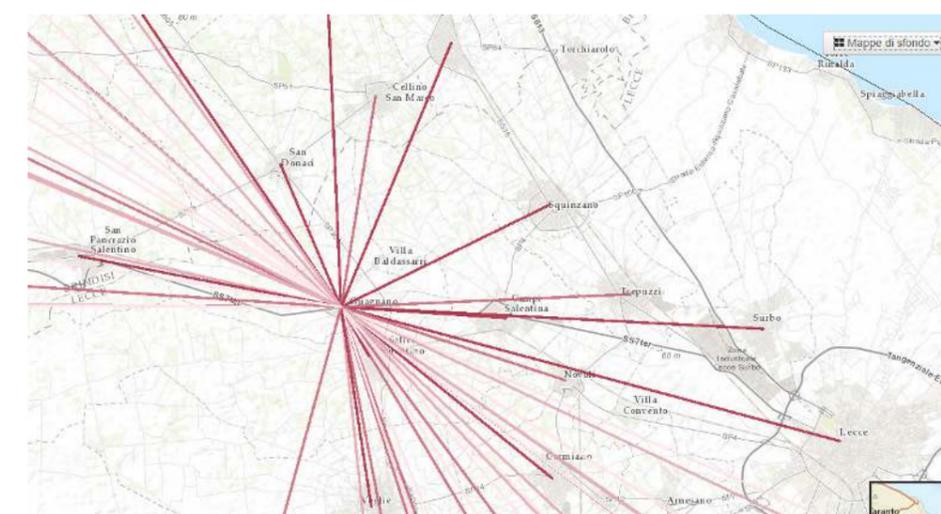


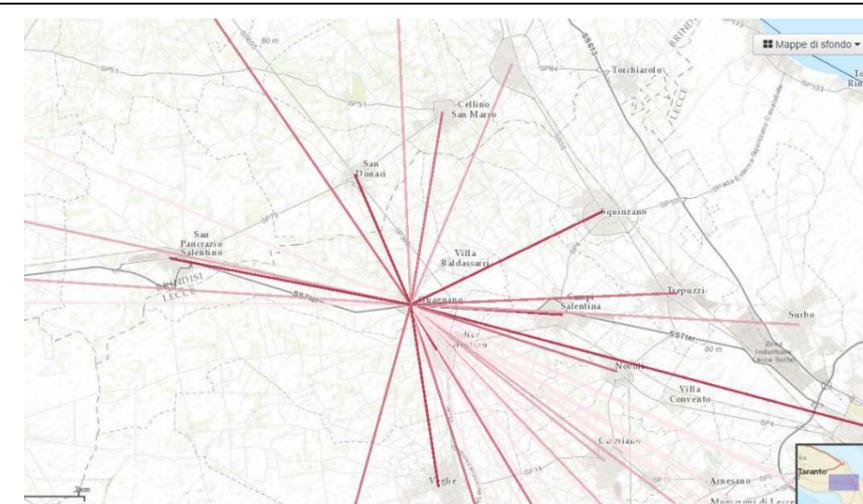
GRAFICO 15 LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE GUAGNANO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO

Comune	STESSO COMUNE DI DIMORA ABITUALE			FUORI DEL COMUNE DI DIMORA ABITUALE			TOTALE		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Guagnano	461	602	1.063	318	692	1.010	779	1.294	2.073

SPOSTAMENTI GENERATI



SPOSTAMENTI ATTRATTI





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO

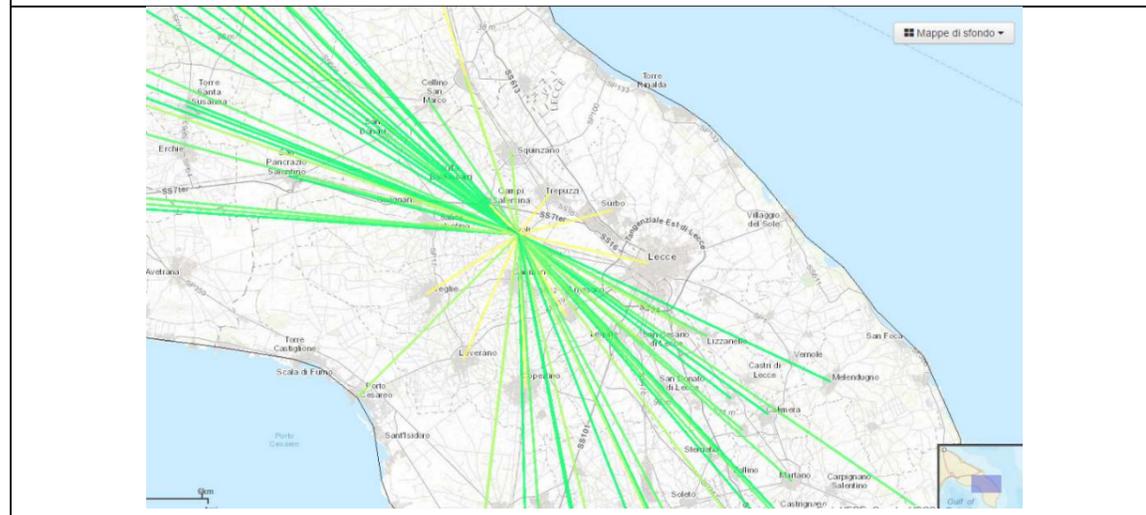


COMUNE
TREPUIZZI

GRAFICO 16 LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE NOVOLI PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO

Comune	STESSO COMUNE DI DIMORA ABITUALE			FUORI DEL COMUNE DI DIMORA ABITUALE			TOTALE		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Novoli	728	691	1.419	547	994	1.541	1.275	1.685	2.960

SPOSTAMENTI GENERATI



SPOSTAMENTI ATTRATTI

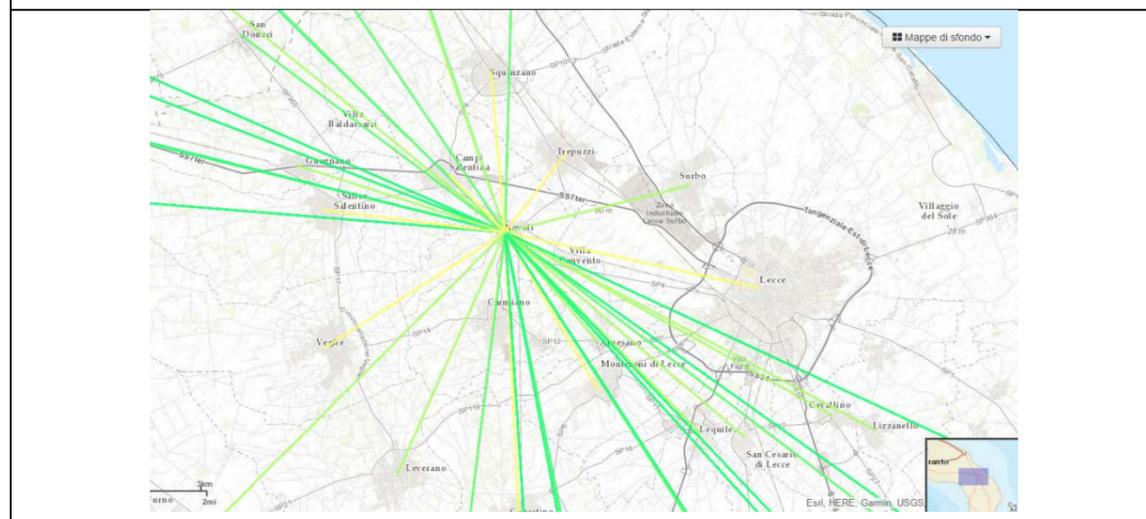
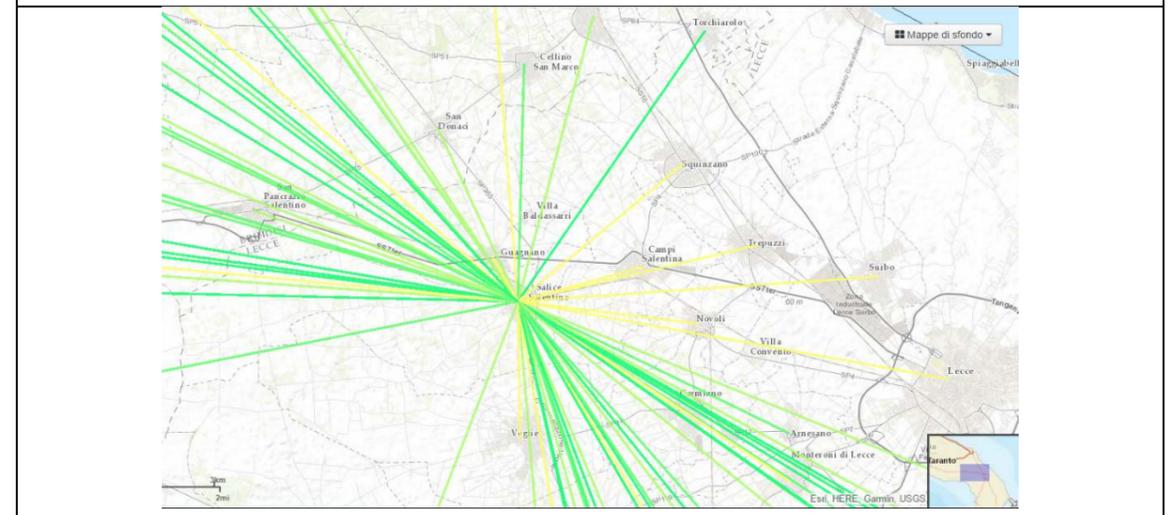


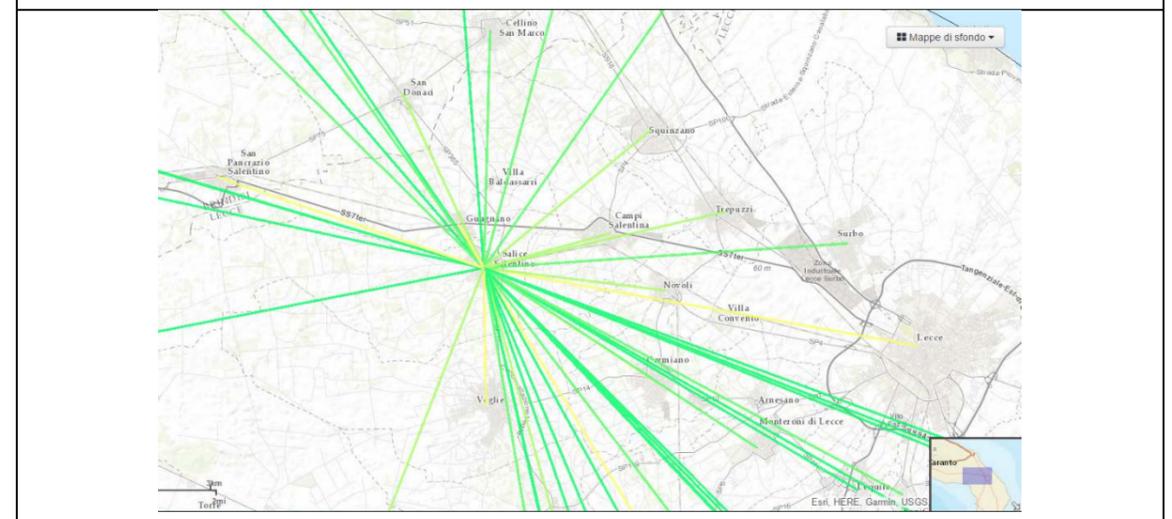
GRAFICO 17 LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE GUAGNANO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO

Comune	STESSO COMUNE DI DIMORA ABITUALE			FUORI DEL COMUNE DI DIMORA ABITUALE			TOTALE		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Salice Salentino	841	802	1.643	593	1.081	1.674	1.434	1.883	3.317

SPOSTAMENTI GENERATI



SPOSTAMENTI ATTRATTI





**REGIONE
PUGLIA**



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO

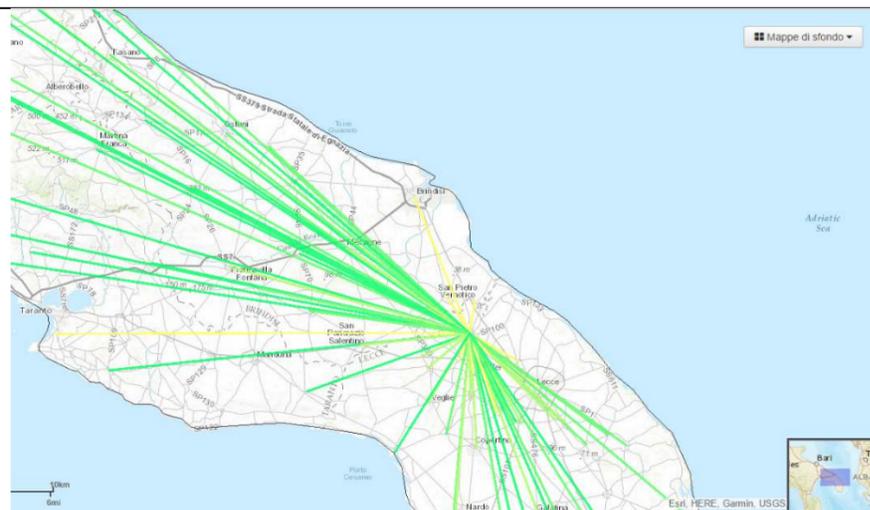


COMUNE
TREPUIZZI

GRAFICO 18 LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE SQUINZANO PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO

Comune	STESSO COMUNE DI DIMORA ABITUALE			FUORI DEL COMUNE DI DIMORA ABITUALE			TOTALE		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Squinzano	1.436	1.427	2.863	825	1.620	2.445	2.261	3.047	5.308

SPOSTAMENTI GENERATI



SPOSTAMENTI ATTRATTI

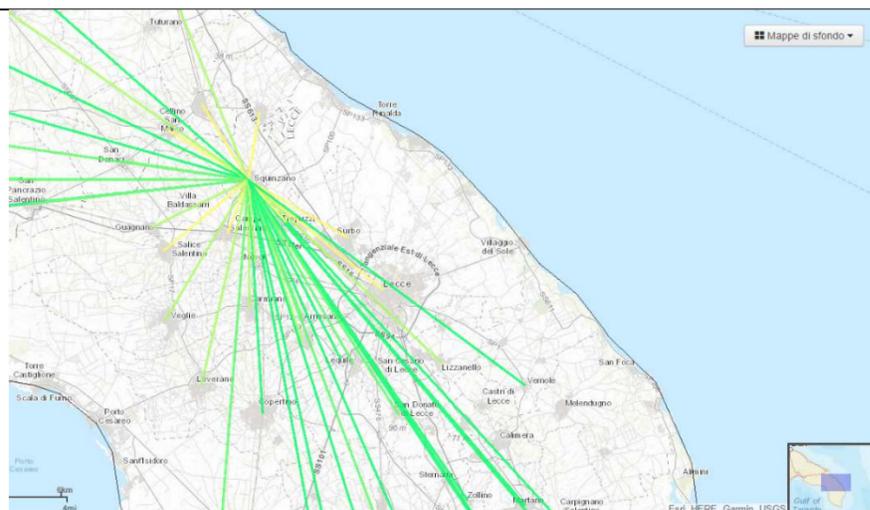
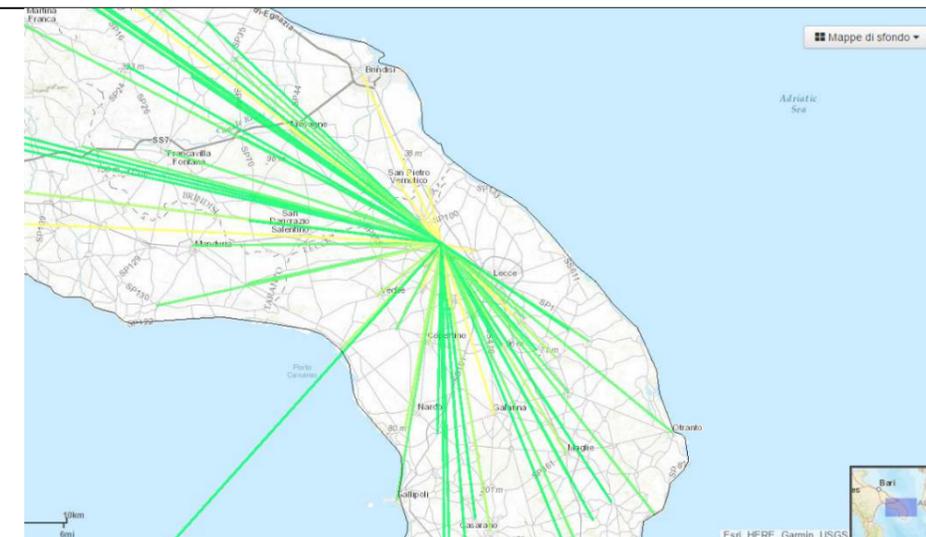


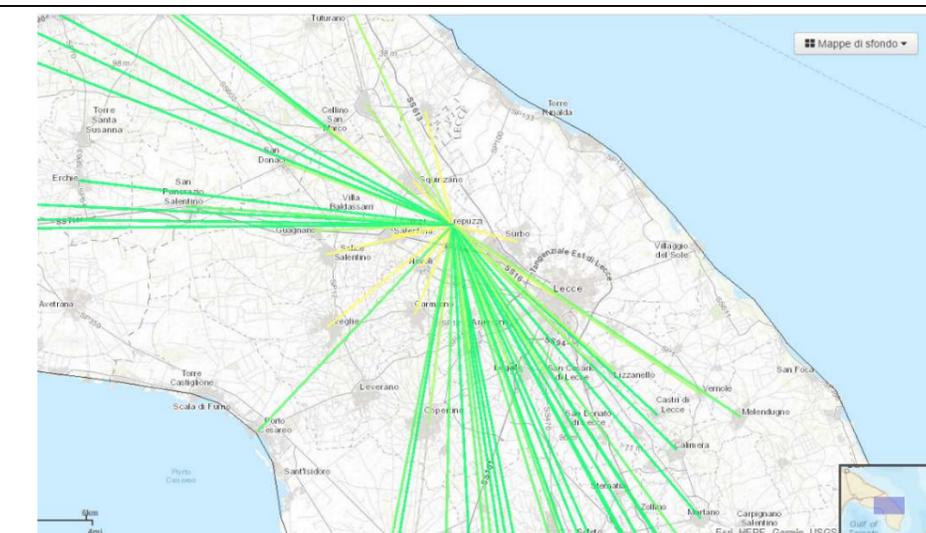
GRAFICO 19 LINEE DI DESIDERIO PER ORIGINE E DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CHE AVVENGONO TRA IL COMUNE TREPUIZZI PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO

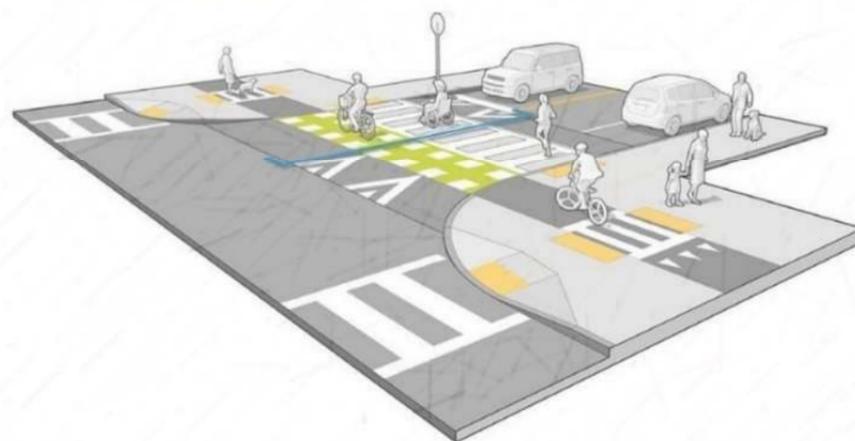
Comune	STESSO COMUNE DI DIMORA ABITUALE			FUORI DEL COMUNE DI DIMORA ABITUALE			TOTALE		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Trepuzzi	1.482	1.501	2.983	898	1.915	2.813	2.380	3.416	5.796

SPOSTAMENTI GENERATI



SPOSTAMENTI ATTRATTI





2.3 LA PIANIFICAZIONE PARTECIPATA STAKEHOLDER

Atto propedeutico alla definizione del Piano Mobilità Ciclistica, è stato quello di applicare il metodo della pianificazione condivisa¹.

Tale metodo, nel caso specifico della pianificazione trasportistica, afferisce alla gamma degli strumenti volontari, non essendo esso espressamente previsto dalla normativa vigente di riferimento².

Gli attori che sono stati coinvolti a cooperare al fine di analizzare in maniera partecipata l'attuale sistema e di avviare il percorso condiviso, che porterà all'elaborazione del PIANO MOBILITA' CICLISTICA, sono stati i rappresentanti istituzionali dei principali stakeholder territoriali.

Pertanto, è stato attivato "un forum di ascolto" basato sul metodo del confronto con tutto il partenariato, attraverso un'attività di cooperazione ed interlocuzione a mezzo di incontri bilaterali e plenari con tutte le Associazioni Comunali, oltreché con la rappresentanza dei diversi settori istituzionali.

Inoltre, questo rapporto avrà un proseguimento coordinato dal **Laboratorio di Disegno Urbano** per la Ciclabilità che, una volta istituito, avrà anche il compito di monitoraggio, verifica e attuazione del Piano.

Facendo leva su concetti di bello, di moderno, di vantaggioso e facendo sentire l'utilizzatore della bicicletta una persona che "ha fatto la scelta giusta "per se", per la sua salute, per l'ambiente e per la città, si riescono ad avvicinare alla mobilità in bicicletta un numero maggiore di persone.

2.3.1 Il diario degli incontri e le principali risultanze emerse

Nell'ambito della prima fase concertativa propedeutica alla redazione del "Piano Comunale della Mobilità Ciclistica", il Comune di Novoli capofila, per tramite degli Assessorati e con il supporto del tecnico incaricato, ha promosso l'attivazione di incontri, basati sul metodo dell'ascolto e del confronto, consentendo una proficua attività di cooperazione ed interlocuzione.

Il Diario degli incontri, inteso quale strumento di analisi e di reportistica relativamente alle attività svolte durante la prima fase concertativa, consente di evidenziare, in

1 Il percorso di lavoro è stato avviato ispirandosi al metodo di coordinamento aperto definito dall'Unione Europea. Tale metodo è stato creato nel quadro della politica dell'occupazione e del processo di Lussemburgo e definito quale strumento della strategia di Lisbona (2000). A fronte della molteplicità e complessità delle problematiche globali e locali sulle problematiche di sviluppo e di crescita sostenibile, infatti, le politiche dell'UE, e i più recenti documenti internazionali in materia, raccomandano alle istituzioni amministrative locali l'apertura di spazi di confronto sempre più

allargati ai diversi portatori di interesse e l'introduzione di modalità decisionali più inclusive secondo un approccio che prende il nome di governance.

2 La volontarietà dell'applicazione del metodo pur offrendo il vantaggio di renderlo maggiormente flessibile e adattabile, sia in termini progettuali che gestionali, ha il limite di non renderlo cogente sull'effettiva attuazione degli esiti di quanto emerso sia per chi promuove che per gli attori che vi partecipano.



relazione ai contenuti che sono emersi nei diversi incontri, i principali punti critici dell'attuale sistema di mobilità urbana.

Per questo, il lavoro è stato articolato secondo due momenti di lavoro:

1. informazione ai partecipanti sulla pianificazione di mobilità sostenibile, obiettivi e modalità di lavoro per la redazione del PCMC;
2. la mappa, con l'ortofoto di tutti i Comuni, su cui i partecipanti possono indicare punti o aree del paese da connettere in modo prioritario e proposte per migliorare la situazione attuale mediante l'annotazione su post-it.

Il percorso di partecipazione ha avuto avvio con un **primo incontro** in sessione plenaria tenutosi presso la sala Consiliare del **Comune di Campi Salentina** il 14 dicembre 2021.

In tale incontro sono stati invitati i seguenti stakeholder:

- ✓ ASD CICLISTI CAMPI SALENTINA
- ✓ ADS PODISTI CAMPI SLANTINA

Anche il **secondo incontro** è avvenuto sempre nella Sala Consiliare del Comun di Campi Salentina il 23.02.2022, alla presenza di tutti rappresentati istituzionali dei seguenti Comuni e stakeholder di:

- ✓ Comune di Campi Salentina;
- ✓ Comune di Guagnano
- ✓ Comune di Novoli;
- ✓ Comune di Salice Salentino;
- ✓ Comune di Squinzano
- ✓ Comune di Trepuzzi.

Gli incontri tenutesi si sono posti l'obiettivo di ascoltare e di raccogliere informazioni sulla valutazione in termini di efficacia e di efficienza dell'attuale sistema di mobilità urbana, nonché su eventuali esigenze di mobilità in generale e sulla mobilità ciclopedonale in particolare.

IMMAGINE 2 COMUNE DI CAMPI SALENTINA - PRIMO INCONTRO DEL 14.12.2021 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI

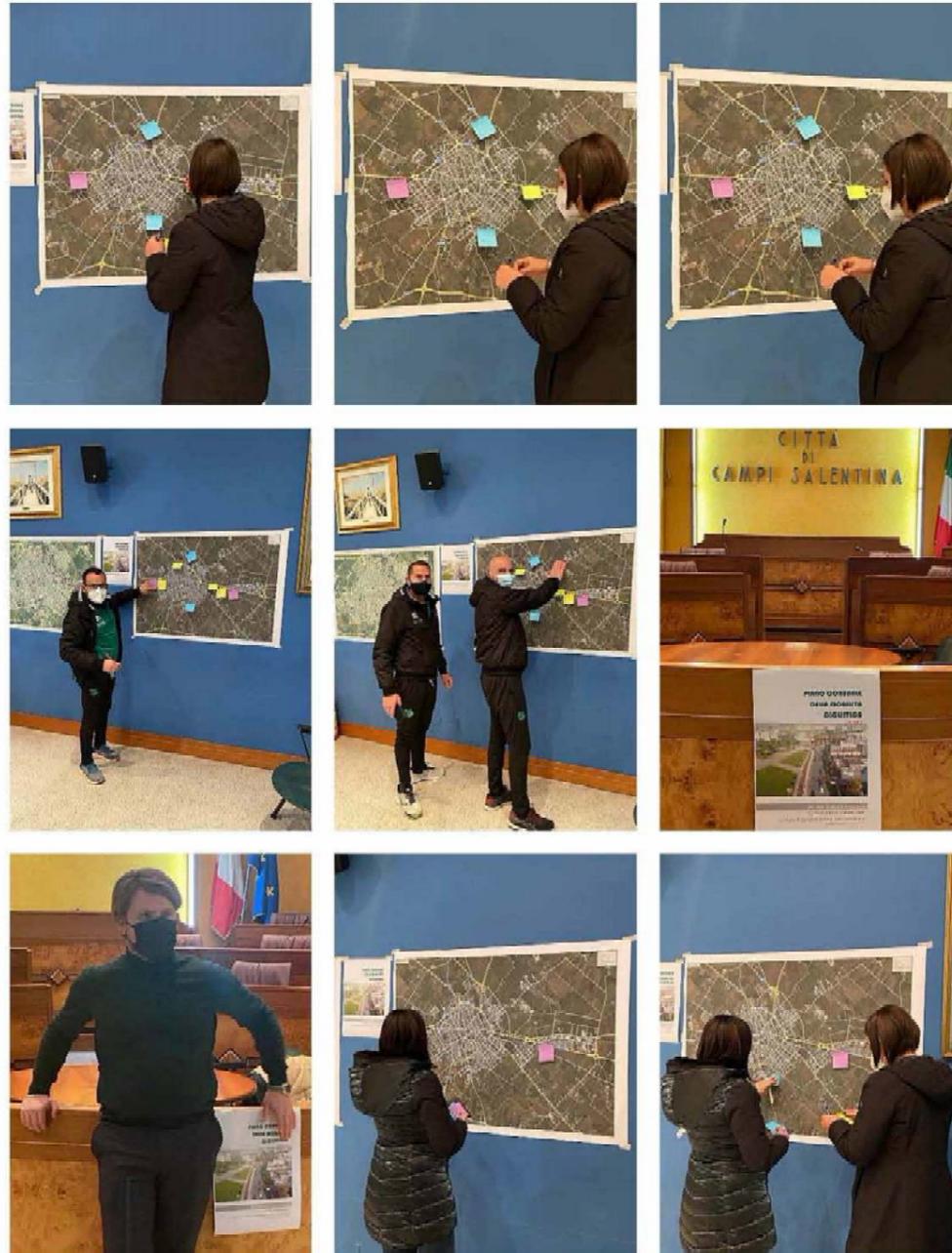


IMMAGINE 3 COMUNE DI CAMPI SALENTINA - PRIMO INCONTRO DEL 14.12.2021 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI





IMMAGINE 4 COMUNE DI CAMPI SALENTINA - PRIMO INCONTRO DEL 14.12.2021 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI

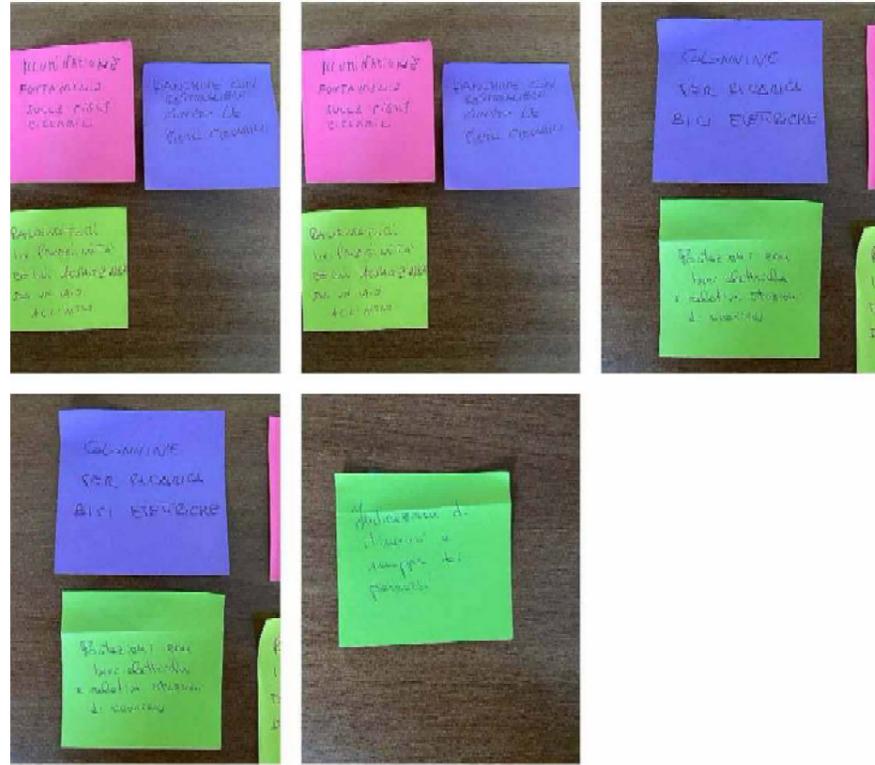


IMMAGINE 5 COMUNE DI CAMPI SALENTINA - SECONDO INCONTRO DEL 23.02.2022 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI





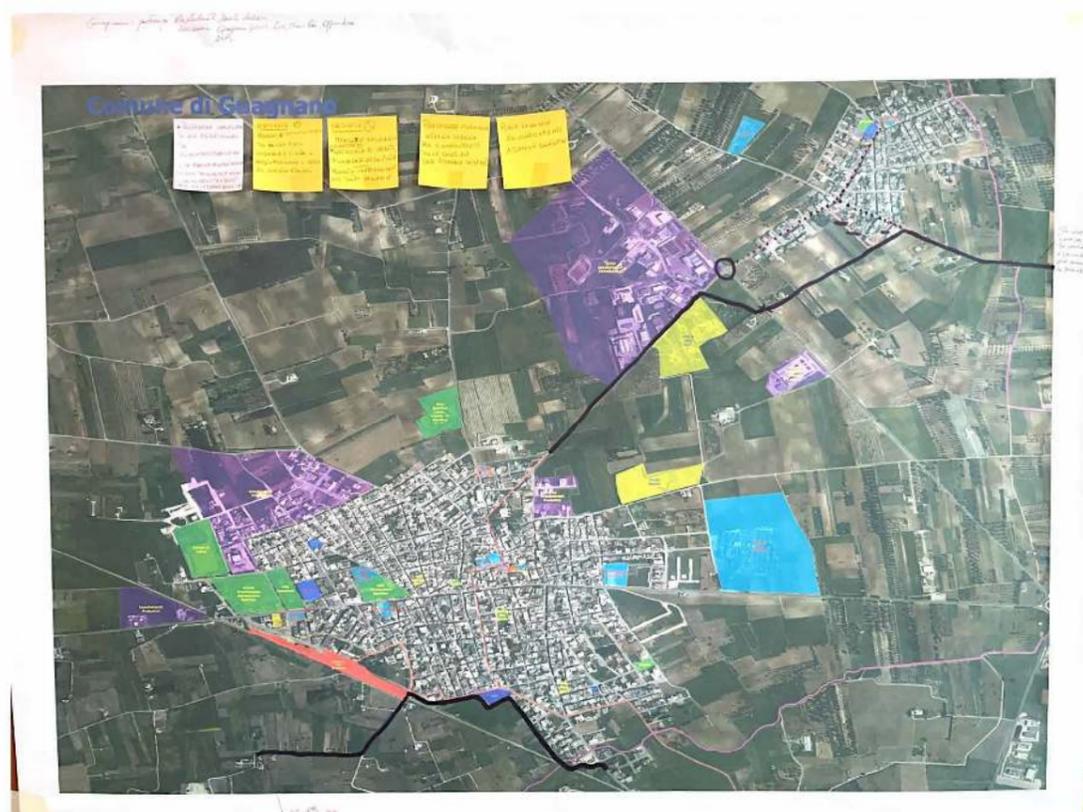
IMMAGINE 6 COMUNE DI CAMPI SALENTINA - SECONDO INCONTRO DEL 23.02.2022 CON GLI STAKEHOLDER ED INDICAZIONI DI LAVORI



2.3.1.1 *Indicazioni per il Comune di Guagnano*

Ha partecipato all'incontro l'Assessore all'Ambiente Sig. Danilo Verdoscia, insieme ad alcune associazioni associazione del Comune di Guagnano: Soccer, Ars Officina arca, ANPS

IMMAGINE 7 MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI GUAGNANO



Sono state indicate **criticità ed opportunità** come:

- ✓ prevedere collegamento con pista/e ciclabili tra:
- ✓ Guagnano/Salice Salentino e le marine di appartenenza;
- ✓ collegamento tra questi comuni con le marine adriatiche.

Alcune criticità rilevate:

- ✓ il mancato collegamento tra una pista ciclabile e l'altra questa mancanza è causa di sinistri stradali;
- ✓ mancata o quantomeno adeguata segnaletica per identificazione delle piste;
- ✓ mancata illuminazione nel tratto ciclabile;
- ✓ prevedere pista ciclabile interna urbana per il collegamento tra le cantine (ove possibile in sede);

- ✓ pista ciclabile da collegamento a salice salentino;
- ✓ collegamento alla città artistica "vincent brunetti" – tutte illuminate;
- ✓ strada Villa Baldassari Campi Salentina da collegare a Squinzano per raggiungere le marine.

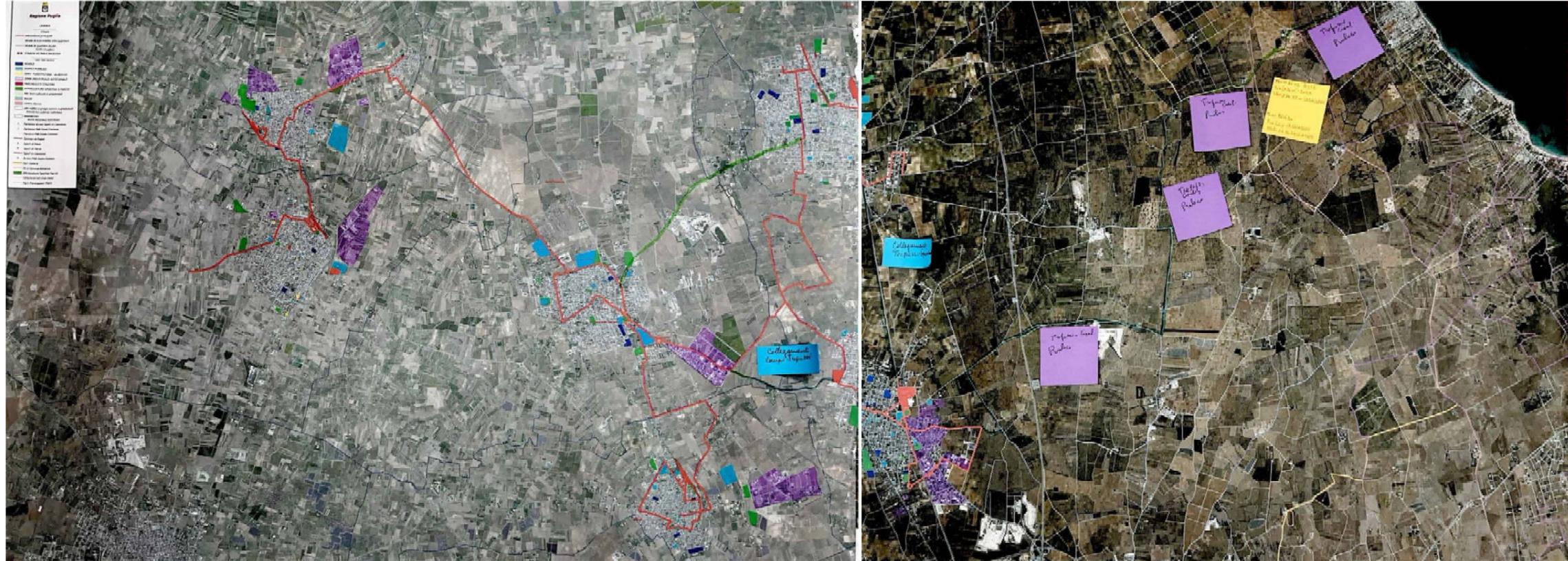
2.3.1.2 *Indicazioni per i Comuni di Campi Salentina, Trepuzzi e Squinzano*

Dai rappresentanti situazionali e dai rappresentanti della Pro Loco di Casalabate è scaturita è scaturita la necessità di intervenire per collegare

- ✓ collegamento Campi/Trepuzzi
- ✓ collegamento Trepuzzi/Squinzano
- ✓ collegamento Trepuzzi/Casalabate
- ✓ prevedere pista ciclabile sulla Squinzano Casalabate- nino patera proloco Casalabate marina di Squinzano



IMMAGINE 8 MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI COMUNE DI CAMPI SALENTINA, TREPUIZI E SQUINZANO



2.3.1.3 Indicazioni per il Comune di Novoli

IMMAGINE 9 MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI NOVOLI



- ✓ completamento pista ciclopedonale Campi Salentina/Novoli
- ✓ area evento Focara
- ✓ chiesa san Antonio Abate
- ✓ velostazione Novoli
- ✓ realizzazione pista ciclabile prolungamento sulla via vecchia Napoli via Verdi-Cupa-Milelli e la frazione di villa convento
- ✓ parcheggio di interscambio della ciclopedonalità'

2.3.1.4 Indicazione per Il Comune di Salice Salentino

IMMAGINE 10 MAPPA CON LE INDICAZIONI PER IL COMUNE DI SALICE SALENTINO



- ✓ collegamento con Torre Lapillo
- ✓ collegamento con Guagnano



2.3.2 L'analisi Swot

Il P.C.M.C. in quanto piano di settore affronta tematiche specifiche definite e circoscritte spazialmente e temporalmente, che devono essere relazionate con aspetti inerenti altri settori e obiettivi strategici di ordine più generale, stabiliti da piani di livello sovraordinato.

A conclusione dell'attività di analisi effettuata con il metodo della pianificazione condivisa e a seguito degli incontri effettuati, con riferimento agli argomenti emersi dagli interventi e con l'obiettivo di definire lo scenario complessivo del Piano, diventa importante derivare gli aspetti di maggiore rilevanza descritti ed assumerli come quadro di riferimento per le successive fasi di redazione del Piano.

A tal fine è stata effettuata un'analisi di tipo **SWOT** (Strengths, Weaknesses Opportunities e Threats), con lo scopo di identificare l'esistenza e la natura dei punti di forza e di debolezza, propri dei temi progettuali emersi durante la fase di ascolto, e la presenza di opportunità e di minacce che derivano dal contesto esterno.

La metodologia SWOT permette una lettura incrociata dei fattori in gioco che si distinguono in endogeni (ovvero sui quali è possibile intervenire direttamente), che si traducono nei Punti di Forza e Punti di Debolezza; ed esogeni (sui quali non è possibile intervenire direttamente, dipendono anche da dinamiche di contorno complesse ma è possibile tenerle in considerazione), che si traducono in Opportunità e Minacce.

La SWOT è utile per costruire quelli che sono gli obiettivi e le strategie del Piano. Occorre puntare sui punti di forza, intervenire o modificare in positivo i punti di debolezza, leggere e cogliere le opportunità e prevenire o ridurre, quando possibile, le minacce.

Tale analisi è stata svolta rispetto ai singoli capitoli tematici del P.C.M.C. ed è sintetizzata nella successiva **TABELLA 9**.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

TABELLA 9 ANALISI SWOT CONCLUSIONE DELL'ATTIVITÀ DI ANALISI EFFETTUATA CON IL METODO DELLA PIANIFICAZIONE CONDIVISA

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Presenza attrattori territoriali particolarmente significativi, oltre che di importanti progetti in corso di realizzazione di rigenerazione urbana (Vedi relazione Fase A par. 1.15) ➤ Rete viaria capillare ➤ Disponibilità al cambiamento manifestata dagli stakeholder con molte e articolate proposte (vedere paragrafo 2.3) ➤ Approccio integrato alla pianificazione degli interventi di governo della mobilità ➤ La ciclovia "Dei Due Mari" del Nord Salento" (vedere paragrafo 1.14.1) ➤ Presenza di itinerari ciclabili previsti dalla pianificazione regionale: Ciclovia Adriatica ➤ Itinerari Ciclabili GAL Valle della Cupa ➤ Progetti CIS 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Assenza di una ZTL e/o Area Pedonale in alcuni centri storici ➤ Struttura radiale della rete stradale con la presenza di elevato traffico di attraversamento del centro storico ➤ Utilizzo dell'auto per la maggior parte degli spostamenti ➤ Tessuto insediativo storico compatto e ridotta sezione della rete stradale ➤ Eccessiva presenza di ostacoli sui marciapiedi a scapito della pedonalità ➤ Eccessiva presenza di barriere architettoniche ➤ Pericolosità percepita da parte dei ciclisti dei percorsi urbani ed extraurbani <p>AMBITO TEMATICO CIRCOLAZIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Tessuto insediativo storico estremamente denso con ridotto calibro della rete stradale e forte competizione fra usi alternativi del suolo ➤ Forte domanda di sosta su strada ➤ Impianti semaforici non funzionali ➤ Presenza di direttrici consolidate di ingresso e di attraversamento del centro storico
OPPORTUNITA'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sviluppare e completare un sistema di rete di piste e percorsi ciclabili dell'area urbana del Nord Salento ➤ Possibilità di sinergia con le politiche regionali per lo sviluppo di una mobilità sostenibile (LR 1/2013) ➤ Possibilità di sinergia con politiche di valorizzazione del patrimonio storico-culturale e paesistico che determinano una maggior attrazione per il turismo e per l'insediamento di attività di eccellenza (Marketing territoriale) ➤ Attrattività per i flussi turistici della Regione Puglia ➤ Esistenza di finanziamenti Europei, Nazionali e Regionali ➤ Attivazione di una pianificazione a livello Europeo del PUMS <p>AMBITO TEMATICO CIRCOLAZIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Attuazione della gerarchizzazione della rete stradale ➤ Interventi ai nodi principali ➤ Introduzione di nuovi sensi di circolazione ➤ Zona a Traffico limitato e aree pedonali ➤ Maggiore utilizzo della ciclo-pedonalità ➤ Riqualificazione ambientale e maggiori spazi alla ciclopedonalità ➤ Approccio integrato nella pianificazione del riassetto delle intersezioni ➤ Miglioramento delle condizioni di sicurezza ➤ Attuazione di interventi capaci di promuovere il trasferimento modale e la riduzione dell'uso dell'auto privata senza pregiudicare l'accessibilità urbana e la mobilità delle persone 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mancato raggiungimento dei fondi europei e nazionali per iniziative sulla mobilità sostenibile ➤ Elevato tasso di motorizzazione privata ➤ Esposizione della popolazione a livelli elevati di inquinamento acustico ➤ Concentrazioni di alcuni inquinanti atmosferici in tutta l'area <p>AMBITO TEMATICO CIRCOLAZIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Incidentalità stradale ➤ Promiscuità dei flussi di trasporto



2.4 ANALISI DI INCIDENTALITÀ

La sicurezza stradale è uno dei principali motivi di successo o di insuccesso delle politiche volte alla mobilità ciclistica; pertanto, la conoscenza e la mappatura di incidentalità sarà estremamente utile per la scelta degli itinerari ciclabili e delle soluzioni in favore della ciclabilità.

Dai dati a disposizione riportati nella **TABELLA 10** evidenziano che nell'ultimo **quinquennio**, nei sei Comuni, si sono verificati complessivamente 623 incidenti con 990 feriti e 18 deceduti.

Il maggior numero di incidenti si è verificato nel Comune di Squinzano con 170 incidenti, segue Trepuzzi con 143, Campi Salentina con 130, Salice Salentino 84 Guagnano 59 e Novoli 37.

Il maggior numero di feriti si è registrato a Squinzano con 304, segue Trepuzzi con 222, Campi Salentina con 190, Salice con 147 Guagnano con 92 e Novoli con 55.

Il maggior numero di incidenti mortali invece si è avuto nel comune di Campi Salentina con 7 deceduti e nel Comune di Trepuzzi con 6 deceduti.

Il **GRAFICO 20** visualizza l'andamento del numero di incidenti stradali, feriti e deceduti per ogni Comune dell'area Urbana del Nord Salento.

La **TABELLA 11** ed il **GRAFICO 21** riportano il confronto per numero di incidenti, deceduti e feriti, tra i comuni dell'area urbana (Campi Salentina Guagnano Novoli Squinzano Salice Salentino Trepuzzi) con il resto della provincia di Lecce negli anni 2016-2020, da cui emerge che il numero di incidenti nel quinquennio nell'area si attesta intorno al 7% come pure il numero dei feriti.

Risulta particolarmente significativa la percentuale di deceduti nell'area che varia dal 9 all'11% fino a raggiungere il 18% nel 2018

Le **FIGURA 35 e 36** visualizzano la mappa degli incidenti mortali con almeno una bicicletta coinvolta 2012-2018.

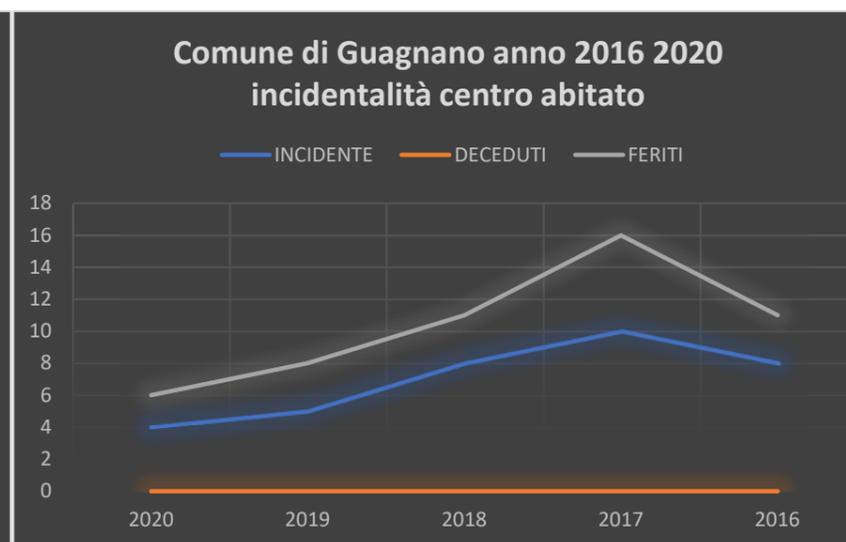
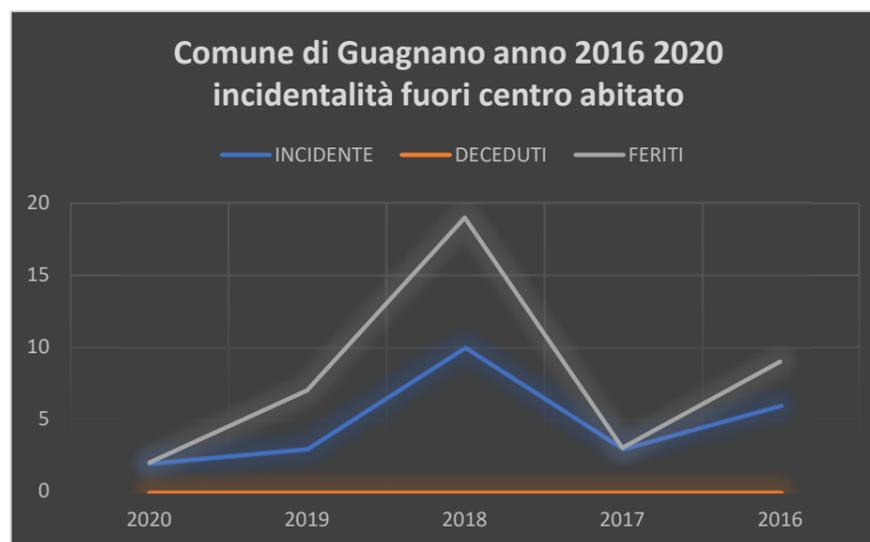
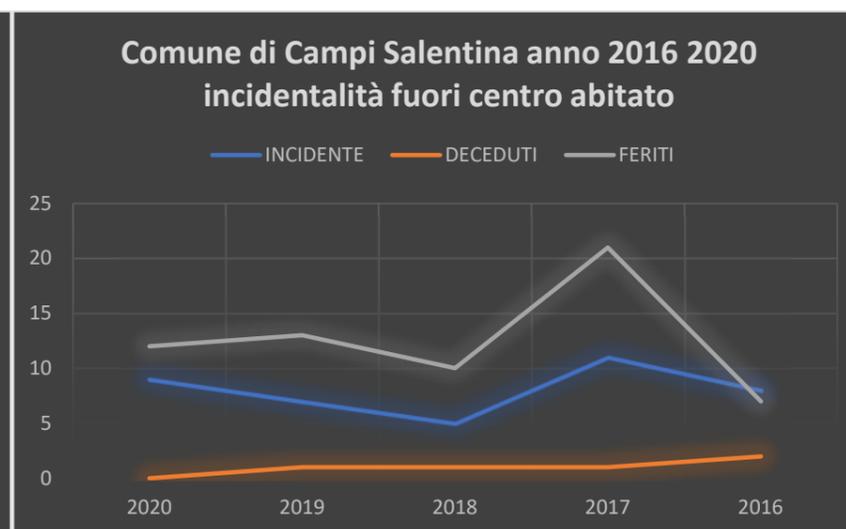
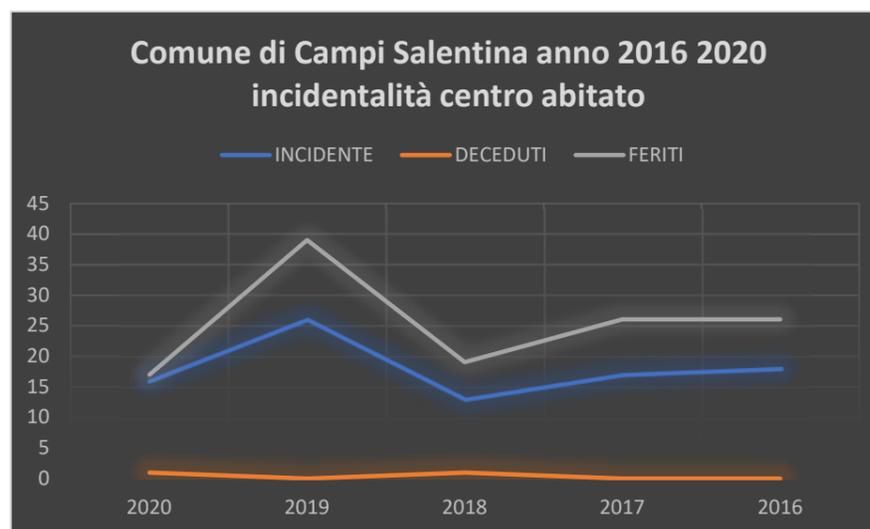


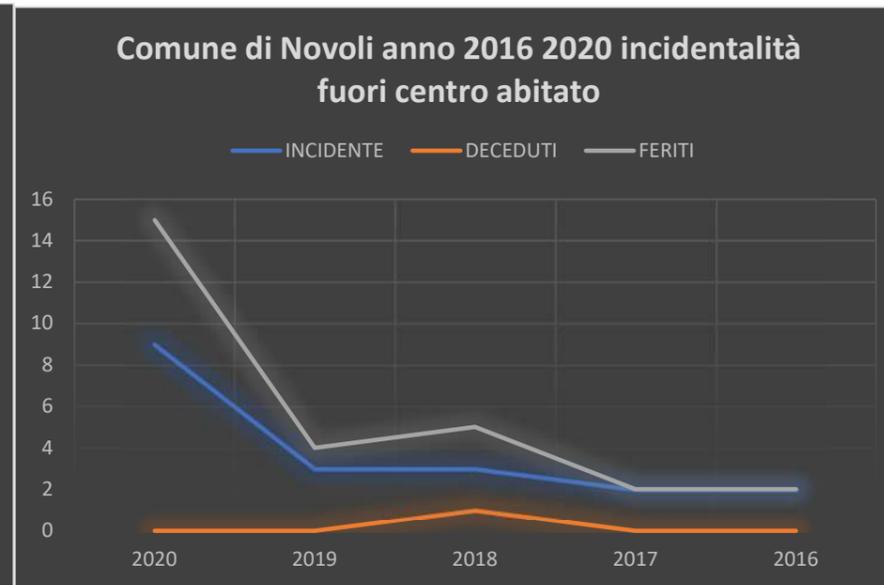
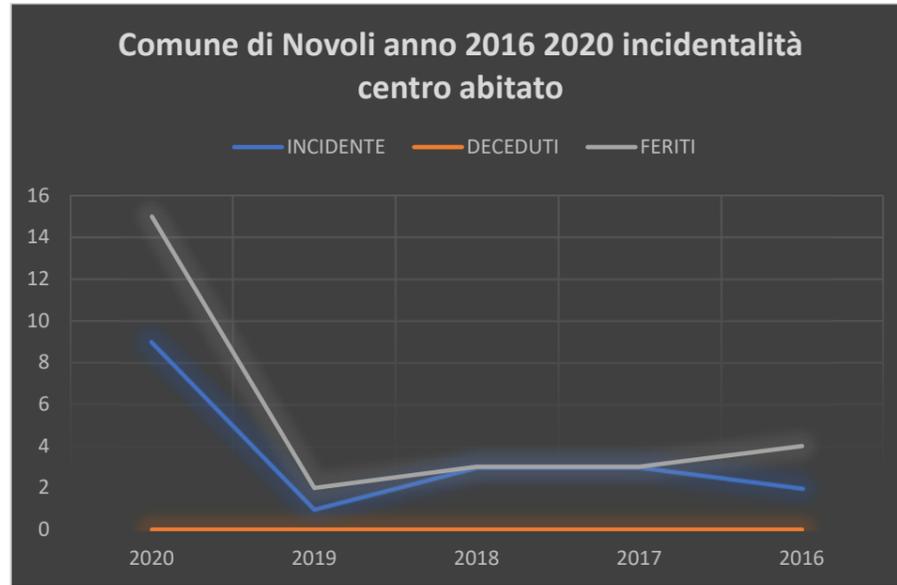
TABELLA 10 INCIDENTI STRADALI, NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SQUINZANO SALICE SALENTINO TREPUIZZI NEGLI ANNI 2016-2020 DISTINTI PER CENTRO ABITATO FUORI DAL CENTRO ABITATO PER NUMERO DI INCIDENTI, MORTI E FERITI (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)

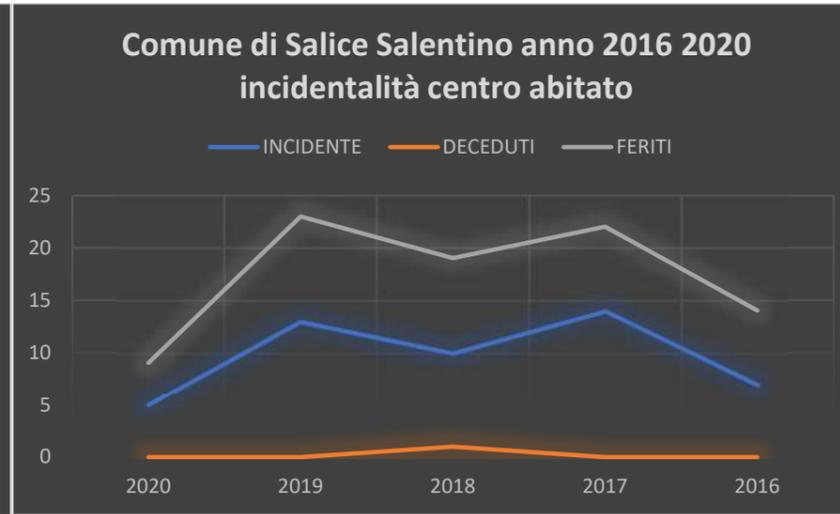
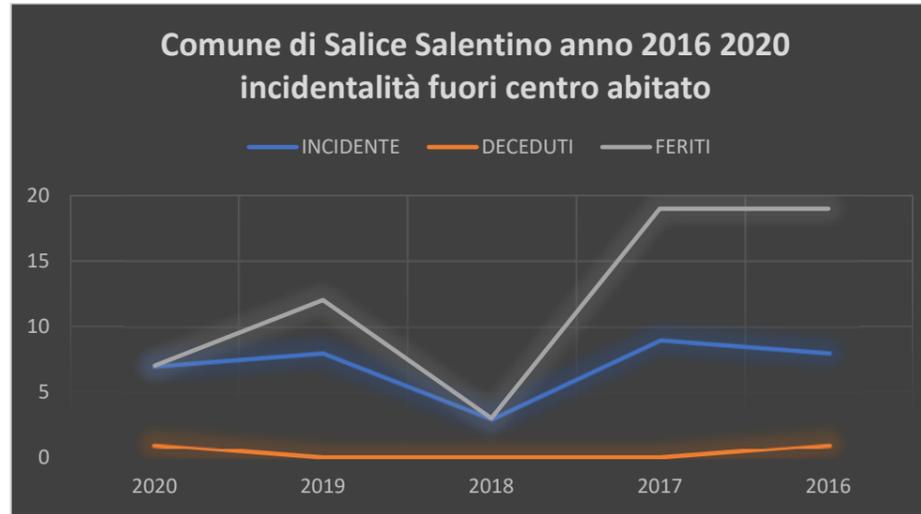
		ANNO	2020	2019	2018	2017	2016
CAMPI SALENTINA	CENTRO ABITATO	INCIDENTE	16	26	13	17	18
		DECEDUTI	1	0	1	0	0
		FERITI	17	39	19	26	26
	FUORI CENTRO ABITATO	INCIDENTE	9	7	5	11	8
		DECEDUTI	0	1	1	1	2
		FERITI	12	13	10	21	7
GUAGNANO	CENTRO ABITATO	INCIDENTE	4	5	8	10	8
		DECEDUTI	0	0	0	0	0
		FERITI	6	8	11	16	11
	FUORI CENTRO ABITATO	INCIDENTE	2	3	10	3	6
		DECEDUTI	0	0	0	0	0
		FERITI	2	7	19	3	9
NOVOLI	CENTRO ABITATO	INCIDENTE	9	1	3	3	2
		DECEDUTI	0	0	0	0	0
		FERITI	15	2	3	3	4
	FUORI CENTRO ABITATO	INCIDENTE	9	3	3	2	2
		DECEDUTI	0	0	1	0	0
		FERITI	15	4	5	2	2
SQUINZANO	CENTRO ABITATO	INCIDENTE	21	32	27	27	17
		DECEDUTI	0	0	1	0	0
		FERITI	36	54	48	51	38
	FUORI CENTRO ABITATO	INCIDENTE	5	6	13	11	11
		DECEDUTI	0	0	0	0	0
		FERITI	10	8	19	19	21
SALICE SALENTINO	CENTRO ABITATO	INCIDENTE	5	13	10	14	7
		DECEDUTI	0	0	1	0	0
		FERITI	9	23	19	22	14
	FUORI CENTRO ABITATO	INCIDENTE	7	8	3	9	8
		DECEDUTI	1	0	0	0	1
		FERITI	7	12	3	19	19
TREPUIZZI	CENTRO ABITATO	INCIDENTE	12	18	28	30	31
		DECEDUTI	0	2	1	0	2
		FERITI	14	23	48	49	53
	FUORI CENTRO ABITATO	INCIDENTE	4	4	5	3	8
		DECEDUTI	0	1	0	0	0
		FERITI	4	6	10	3	12



GRAFICO 20 ANDAMENTO DEGLI INCIDENTI STRADALI NEGLI ANNI 2016-2020 NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SQUINZANO SALICE SALENTINO E TREPUIZZI, DISTINTI TRA CENTRO ABITATO E FUORI DAL CENTRO ABITATO PER NUMERO DI INCIDENTI, MORTI E FERITI (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)









REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

TABELLA 11 CONFRONTO PER NUMERO DI INCIDENTI, DECEDUTI E FERITI, NEI COMUNI DELL'AREA URBANA (CAMPI SALENTINA GUAGNANO NOVOLI SQUINZANO SALICE SALENTINO TREPUIZZI) CON LA PROVINCIA DI LECCE NEGLI ANNI 2016-2020

	INCIDENTI			DECEDUTI			FERITI		
	COMUNI	PROVINCIA	%	COMUNI	PROVINCIA	%	COMUNI	PROVINCIA	%
2020	103	1394	7%	2	22	9%	147	2061	7,1%
2019	126	1781	7%	4	42	10%	199	2857	7,0%
2018	128	1778	7%	6	33	18%	214	2927	7,3%
2017	140	1757	8%	1	41	2%	234	2839	8,2%
2016	126	1939	6%	5	44	11%	196	3179	6,2%

Nostre elaborazioni su dati Asset Regione Puglia Cremss - Centro Regionale Di Monitoraggio Per La Sicurezza Stradale

GRAFICO 21 ANDAMENTO DEL NUMERO DI INCIDENTI AVVENUTI NEI COMUNI DELL'AREA URBANA DEL NORD SALENTO RISPETTO ALLA PROVINCIA DI LECCE 2016-2020

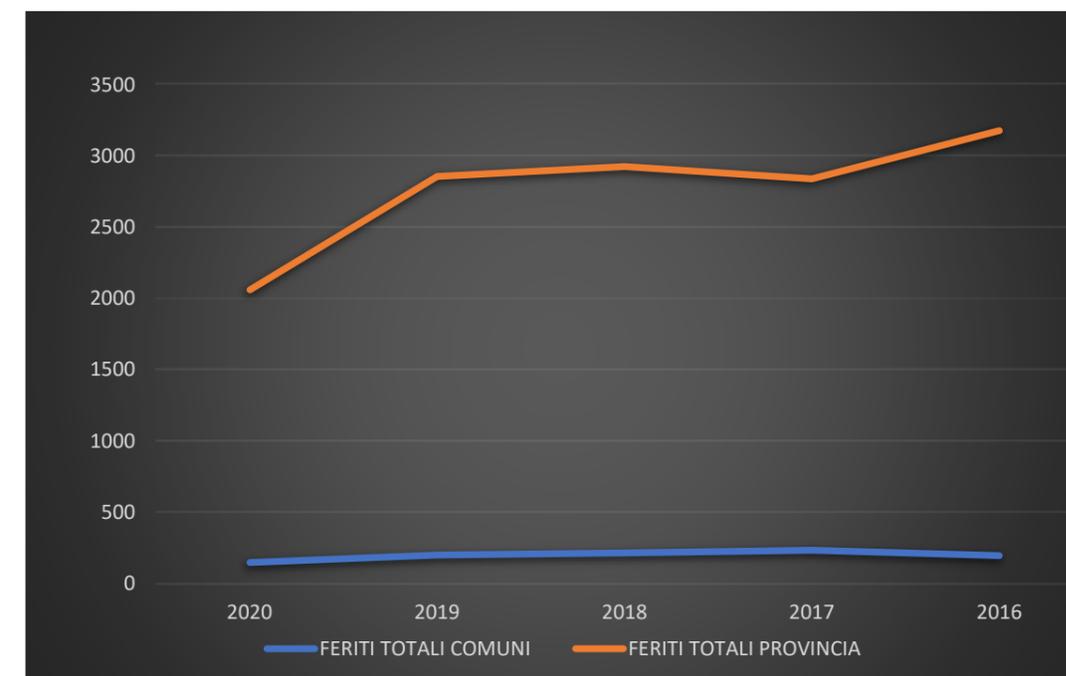
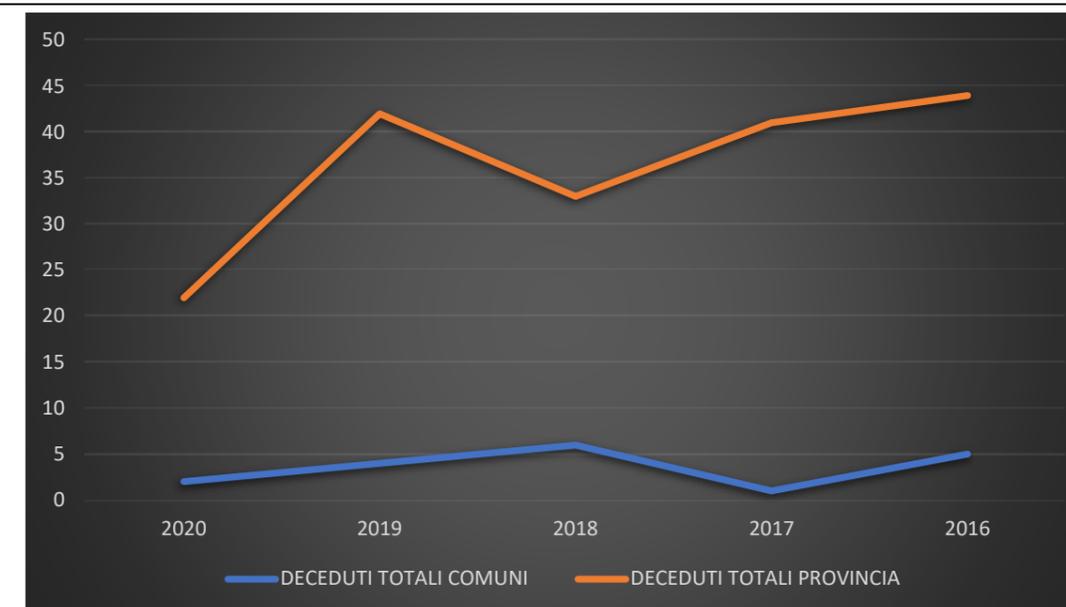
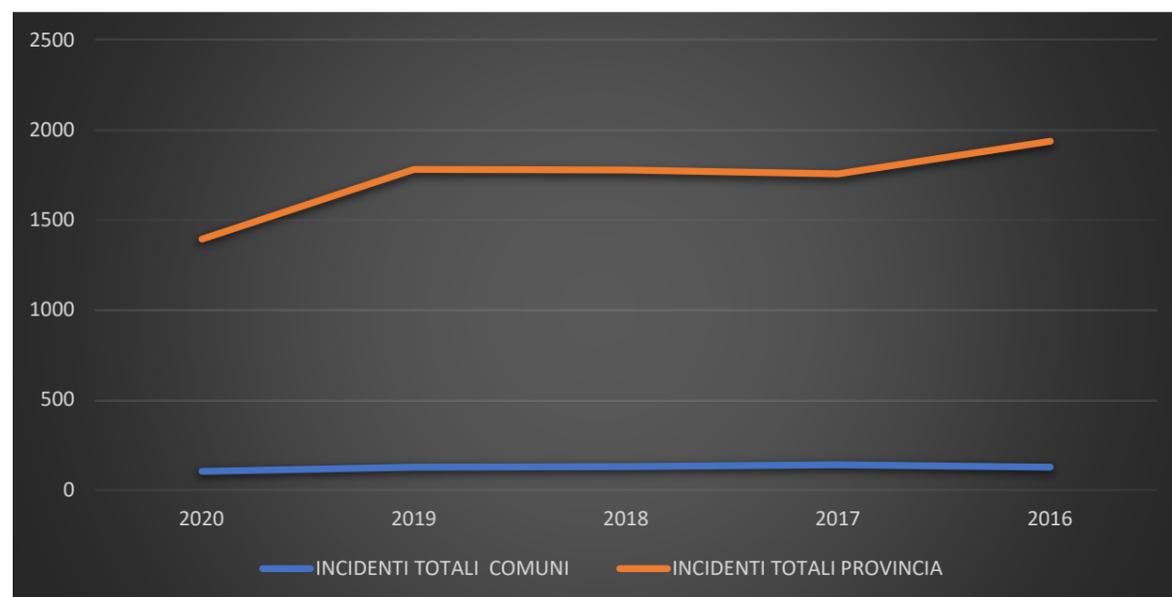




FIGURA 35 MAPPA INCIDENTI MORTALI CON ALMENO UNA BICICLETTA COINVOLTA 2012-2018 (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)

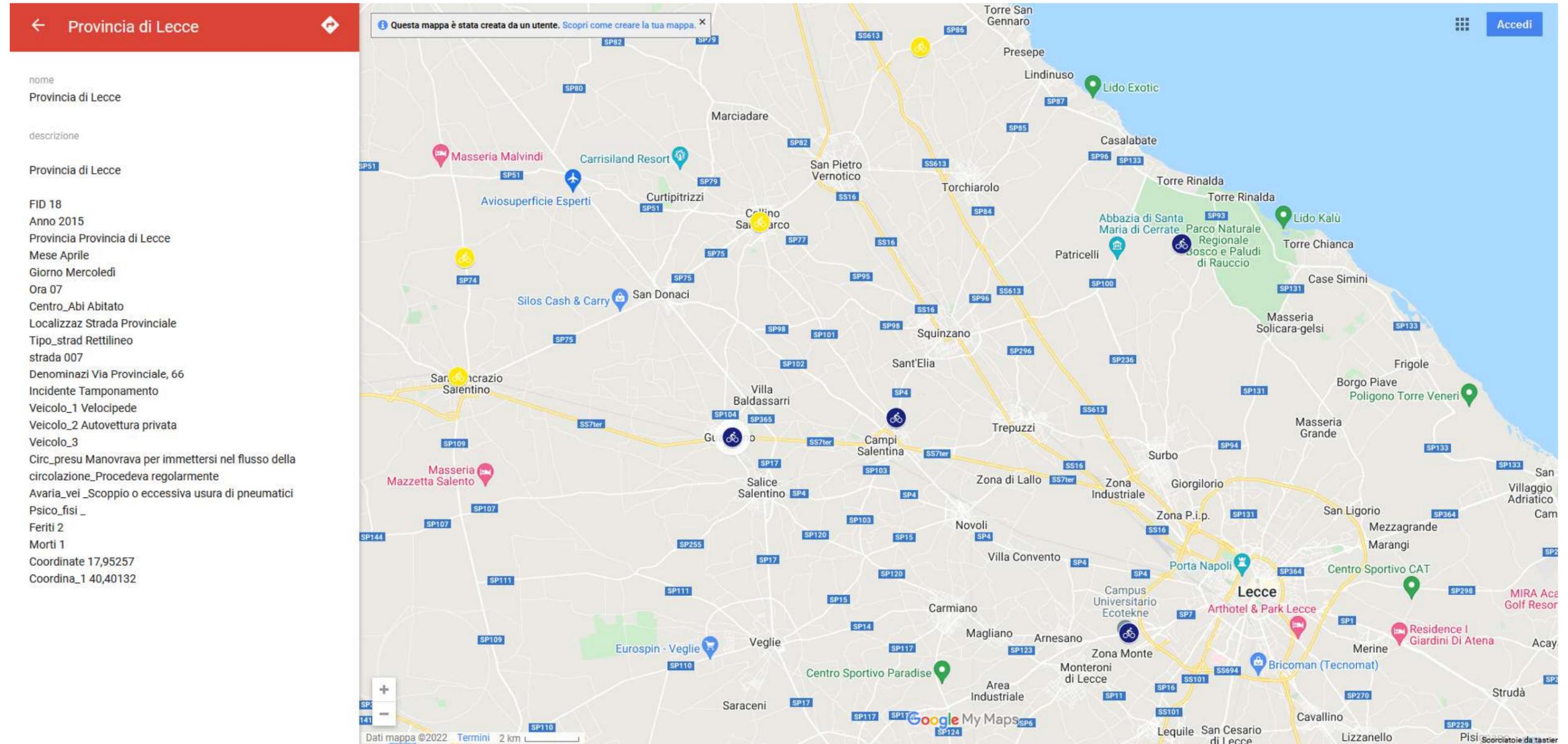
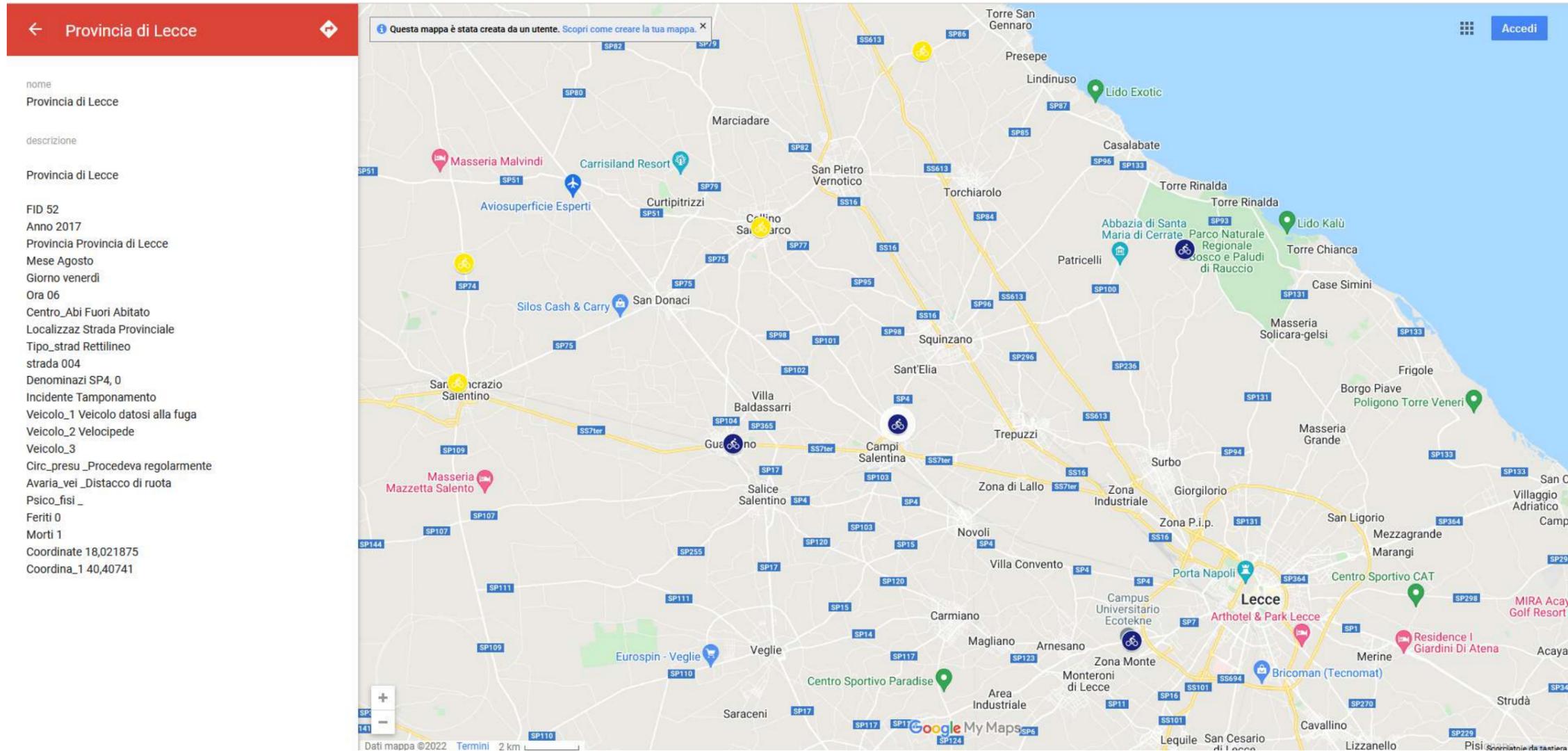




FIGURA 36 MAPPA INCIDENTI MORTALI CON ALMENO UNA BICICLETTA COINVOLTA 2012-2018 (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

2.5 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE URBANA ESISTENTE -STATO ATTUALE DELLA MOBILITÀ

La classificazione delle strade per gerarchia funzionale è uno degli strumenti più efficaci sia per lo studio che per la riorganizzazione della rete stradale urbana.

La classificazione delle strade non è un'operazione meramente definitoria; da essa discendono regolamenti, modalità d'uso ed interventi adeguati alla gerarchia stradale.

Quindi per interpretare correttamente le funzioni svolte dalle strade urbane della città, si è proceduto ad un'ulteriore classificazione della rete al di fuori dei limiti imposti dal Codice della Strada.

Quindi, si sono classificate le strade urbane in base alla funzione svolta senza tener conto della sezione stradale, secondo tre livelli gerarchici molto semplici:

- strade primarie extraurbane;
- strade secondarie extraurbane ed urbane;
- strade locali urbane.

Questa schematica interpretazione della rete esistente consente di meglio comprendere quale sia il ruolo effettivamente svolto dalle strade della città, indipendentemente dalle loro caratteristiche geometriche e di competenza amministrativa.

Sul territorio di dell'area Urbana dei Comuni del Nord Salento è stata eseguita un'analisi che ha identificato lo stato di mobilità attuale, inteso come assetto attuale dell'offerta di trasporto stradale.

È stata definita la mappatura delle reti al trasporto privato, del sistema della sosta disponibili sul territorio che esplicano la funzione di soddisfare la domanda di mobilità.

Nella **FIGURA 37, 38, 39, 40 e 41** è visualizzato il territorio del Nord Salento in diretta connessione con Lecce.

Dal punto di vista delle reti di trasporto in questo territorio è attraversato dalla SS 613 e della SS 7ter la quale assume una funzione di strada primaria

e da una serie di strade provinciali.

Il ruolo di strade secondarie extraurbane ed urbana che ne garantiscono la relazione tra i singoli Comuni è svolto dall'insieme di strade che insistono sul territorio dei Comuni del Nord Salento che nonostante la ristrettezza della loro sezione rispetto ai livelli previsti svolgono anche un importante ruolo di distribuzione urbana e di collegamenti tra centri.

Per il resto della rete sono state classificate come **Strade locali tipiche** dell'organizzazione territoriale salentina, un reticolo di strade di dimensioni contenute e non funzionalmente gerarchizzate una fitta rete stradale di strade di quartiere, vicinali, vecchi tratturi, strade interpoderali, che costituiscono il paesaggio Salentino.

FIGURA 37 TAVOLA 01 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUZZI



FIGURA 38 TAVOLA 02 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DEI COMUNI DI GUAGNANO E SALICE SALENTINO

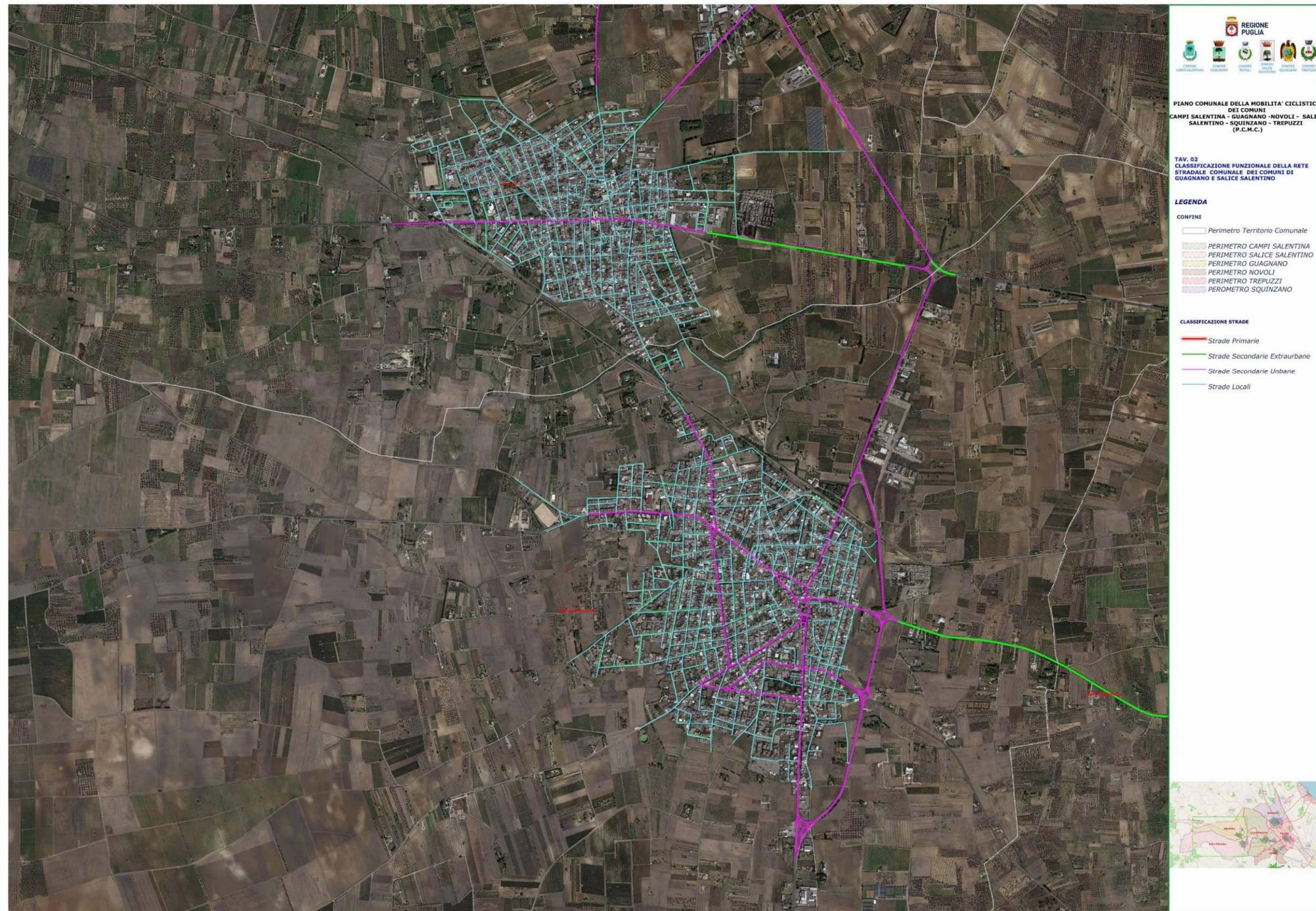




FIGURA 39 TAVOLA 03 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI CAMPI SALENTINA, NOVOLI E TREPUIZZI

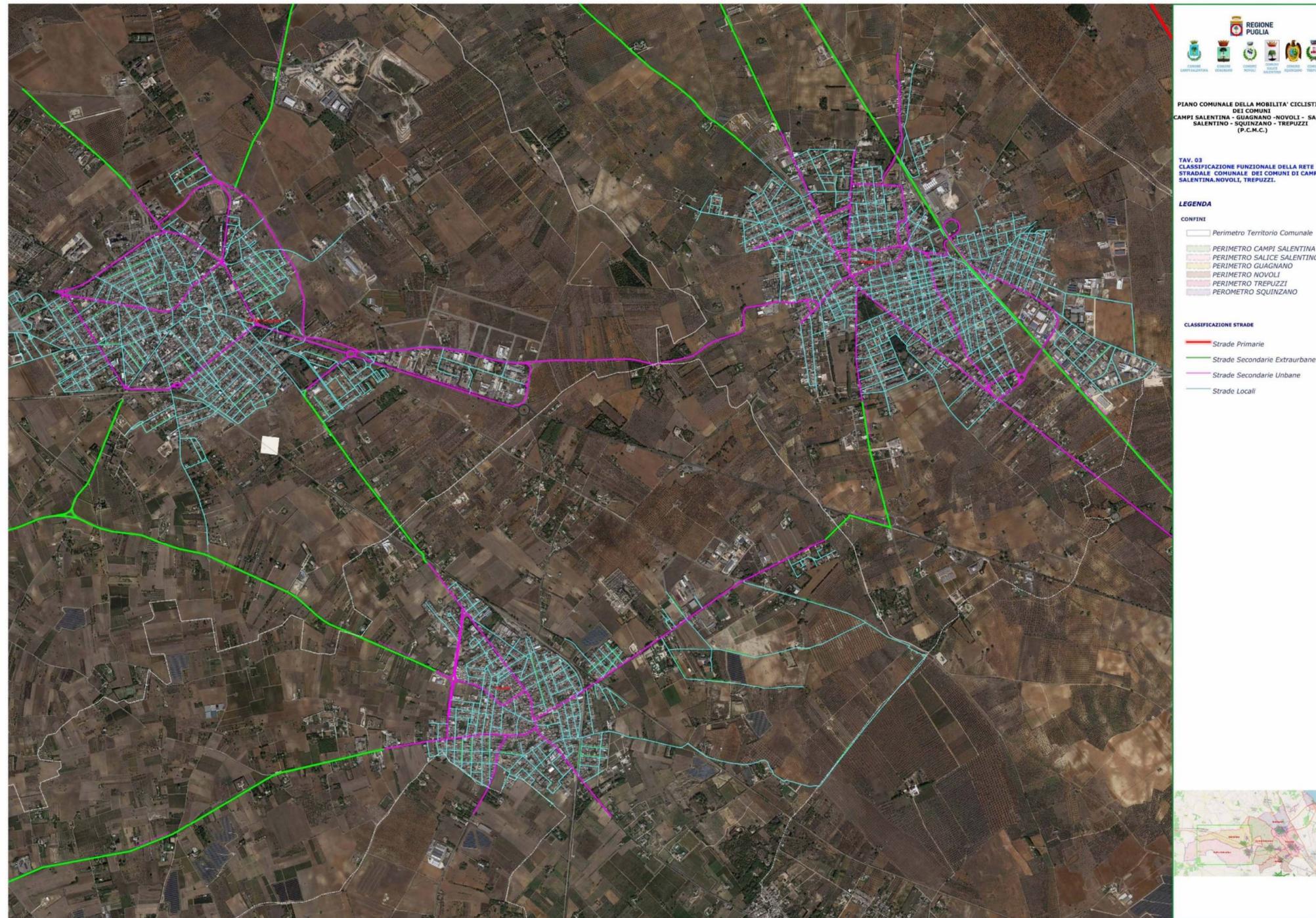




FIGURA 40 TAVOLA 04 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI SQUINZANO

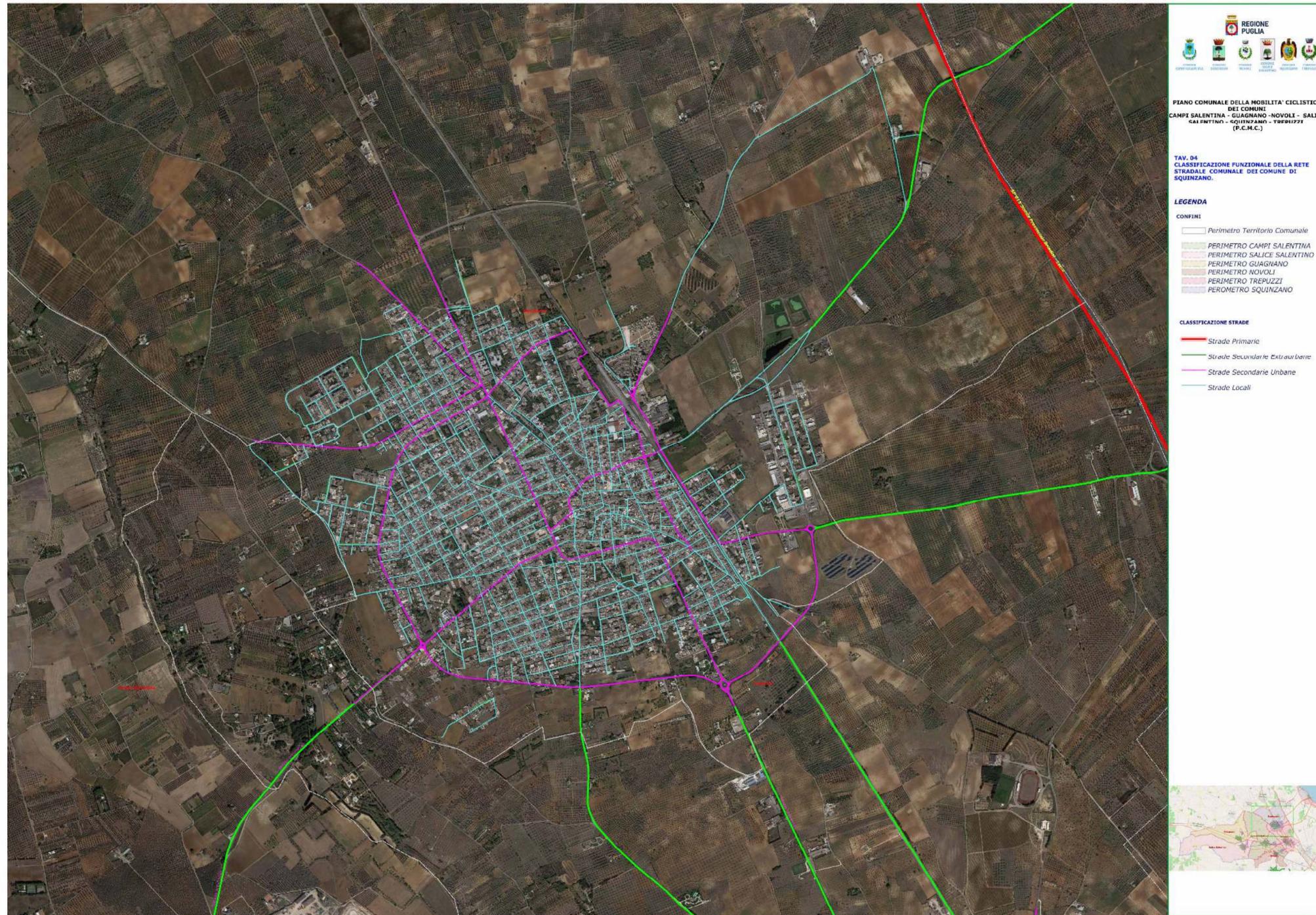




FIGURA 41 TAVOLA 05 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI TREPUIZZI OSQUINZANO MARINA DI CASALABATE





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

2.5.1 *Ricognizione e mappatura della rete ciclabile esistente ricognizione della rete ciclabile esistente*

Per quanto riguarda la viabilità ciclabile i due Comuni non sono dotati di un sistema di piste e di percorsi ciclopeditoni, ma sono presenti solo degli itinerari cicloturistici e tuttavia questi percorsi non sono connessi tra di loro e non fanno parte, al momento, di una rete continua ed interconnessa. Meno valorizzata è l'utilizzo della bicicletta ad uso quotidiano mancano infatti percorsi e piste sia all'interno dei due centri abitati, ed inoltre non sono presenti sul territorio servizi cicloturistici di Sharing.

2.5.2 *Poli attrattori dei Comuni di Campi Salentina, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano E Trepuzzi*

Gli itinerari ciclabili esistenti costituiscono i luoghi di interesse pubblico, culturale-artistico e naturalistico che generano nell'utente la necessità o il desiderio di spostamento.

Essi rappresentano quindi i punti maggiormente sensibili in termini di traffico, accessibilità e sicurezza.

Come tali, richiedono infrastrutture che rispondano alla domanda di mobilità, la quale costituisce l'aggregazione dei singoli spostamenti generati dagli individui e che hanno luogo in una data area ed in un dato periodo temporale.

Quindi, l'ubicazione dei punti di interesse, sia a livello urbano che extraurbano, è stata propedeutica alla individuazione dei percorsi ciclabili che garantiscano l'accesso diretto e la connessione tra le varie aree e dei livelli di importanza relazionabili a ciascun percorso.

Questa fase è stata di supporto nella definizione della gerarchizzazione delle reti di cui il sistema delle ciclovie comunali dovrà comporre e nella definizione delle priorità e della tipologia di interventi da adottare.

La continuità dei percorsi ciclabili rappresenta una buona soluzione per la definizione di una rete ciclabile che sia efficace e fruibile.

L'individuazione dei principali funzioni di vita associata sarà fondamentale per la pianificazione e per la localizzazione sul territorio dei ciclo-servizi.

Pertanto, gli attrattori sono stati possibile classificati in due categorie.

1. attrattori di spostamenti sistematici (zone lavorative, istituti scolastici, impianti sanitari), che interessano la maggior parte della popolazione.
2. attrattori seconda è più legata al turismo o al momento dello svago e raccoglie i luoghi che principalmente che vengono raggiunti dai turisti in alcuni giorni della settimana o periodi dell'anno.

La FIGURA 42, 43, 44, 45, e 46 visualizza la localizzazione delle principali funzioni urbane di vita associata distinte per:

- ✓ Attrezzature per l'Istruzione;

- ✓ Attrezzature di interesse comune (Edifici Pubblici, chiese, ecc.);
- ✓ Attrezzature produttive;
- ✓ Spazi pubblici di interesse generale ed attrezzati (Verde e attrezzature Sportive);
- ✓ Spazi pubblici e per la sosta ed il parcheggio Parcheggi e Stazioni;
- ✓ Servizi Turistici (Alberghi B&B ecc.).

FIGURA 42 TAVOLA 06 COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUZZI - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI

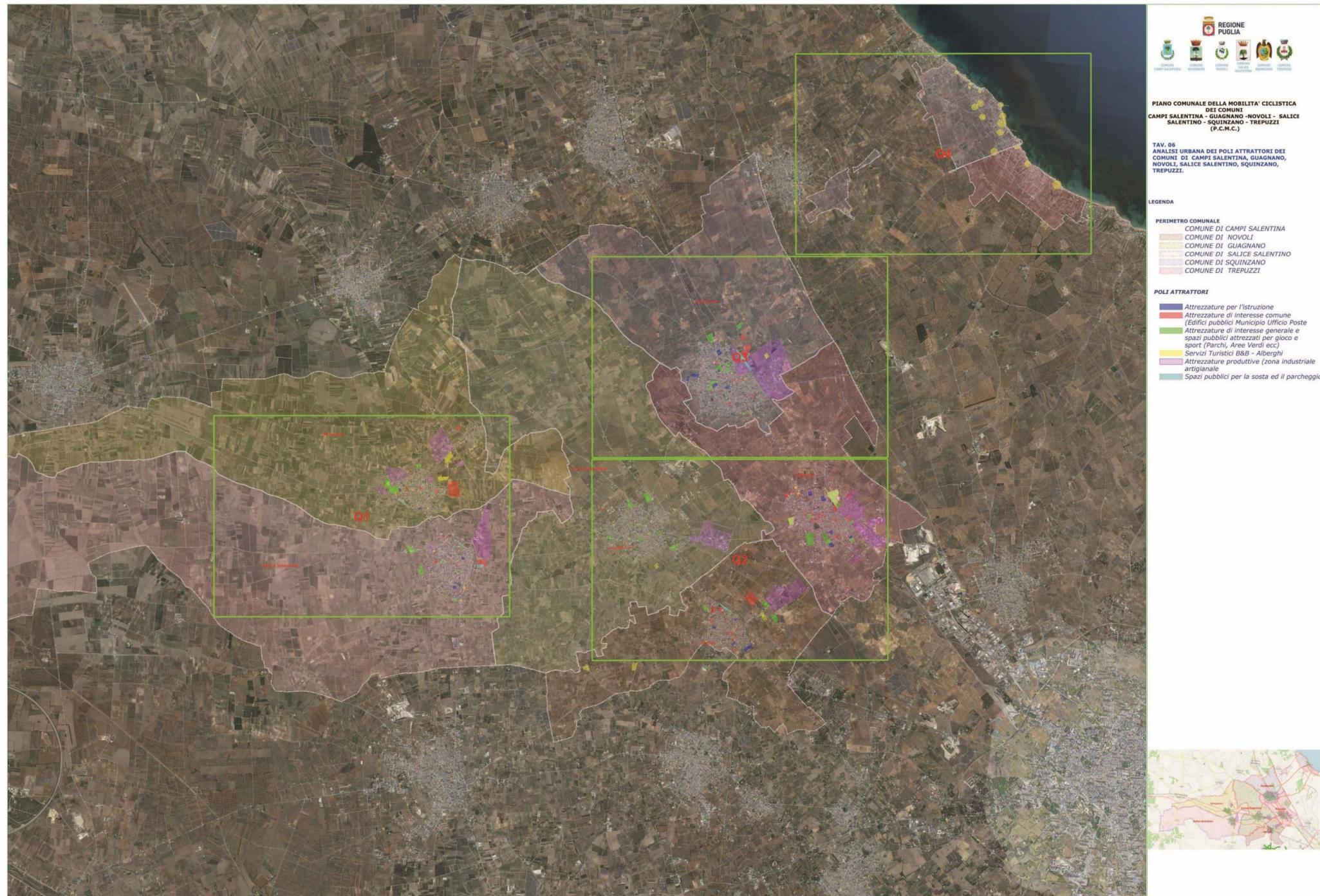


FIGURA 43 TAVOLA 07 COMUNI DI GUAGNANO E SALICE SALENTINO - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI

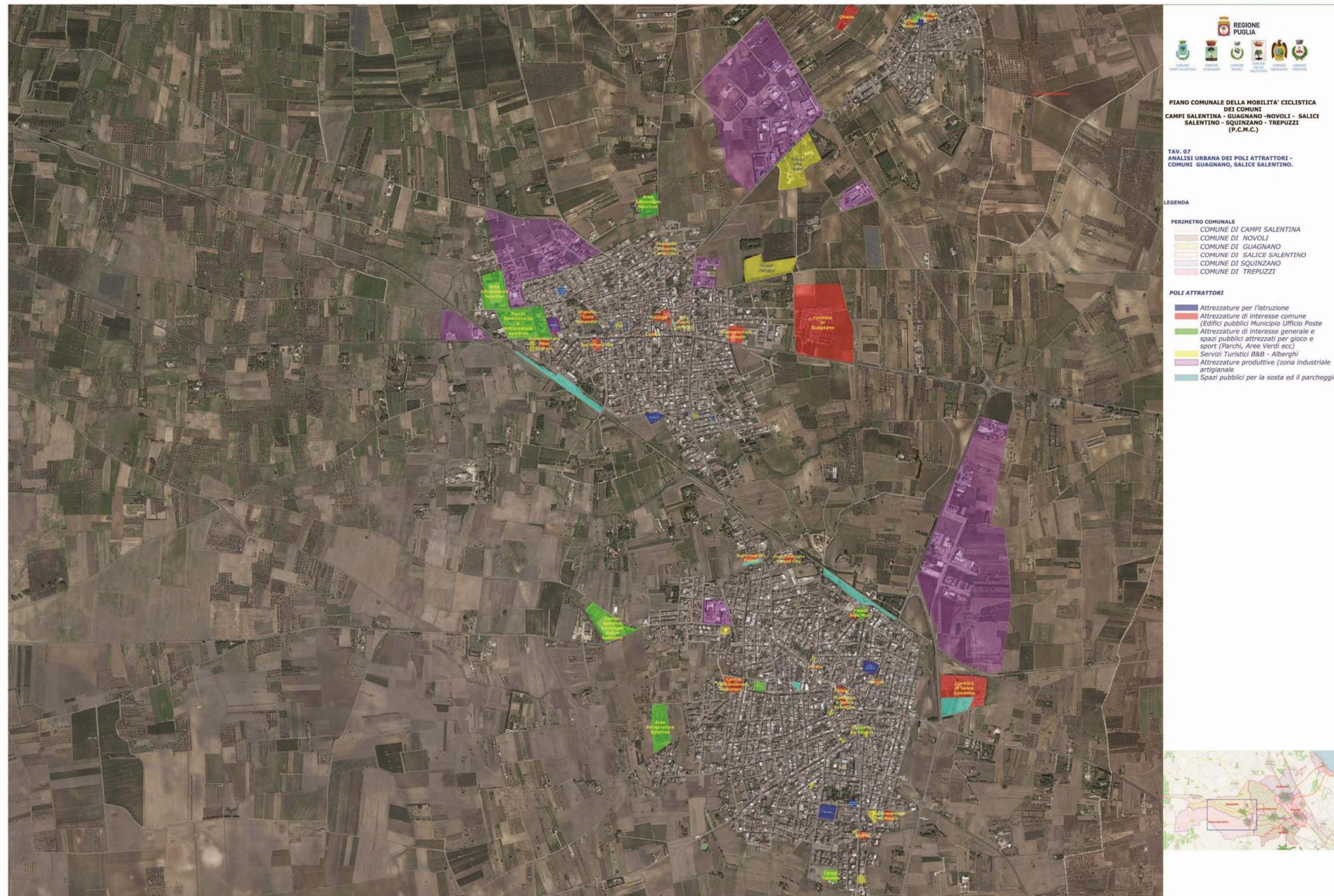


FIGURA 44 TAVOLA 08 COMUNI DI CAMPI SALENTINA, NOVOLI E TREPUZZI - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI

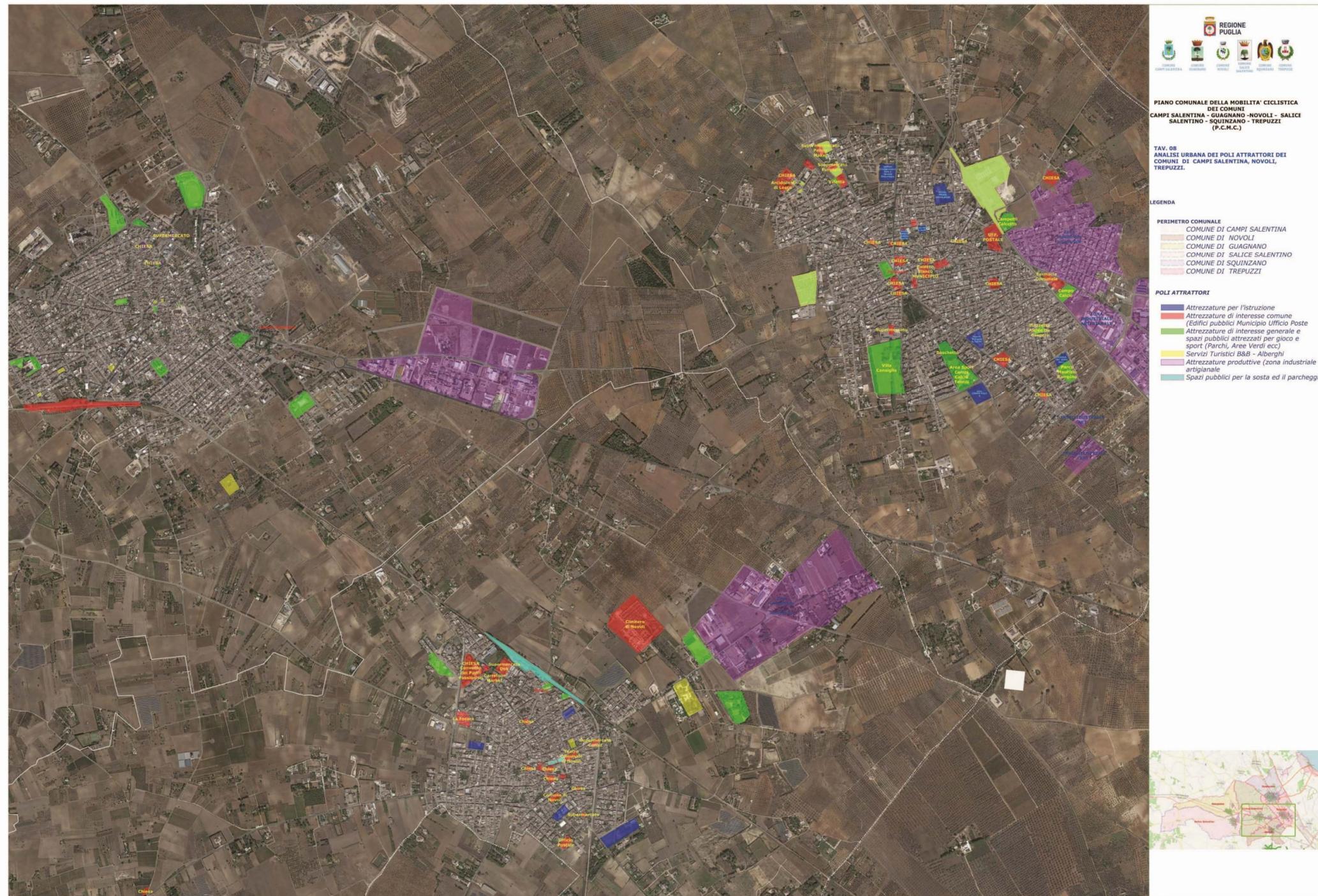


FIGURA 45 TAVOLA 09 COMUNE DI SQUINZANO - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI

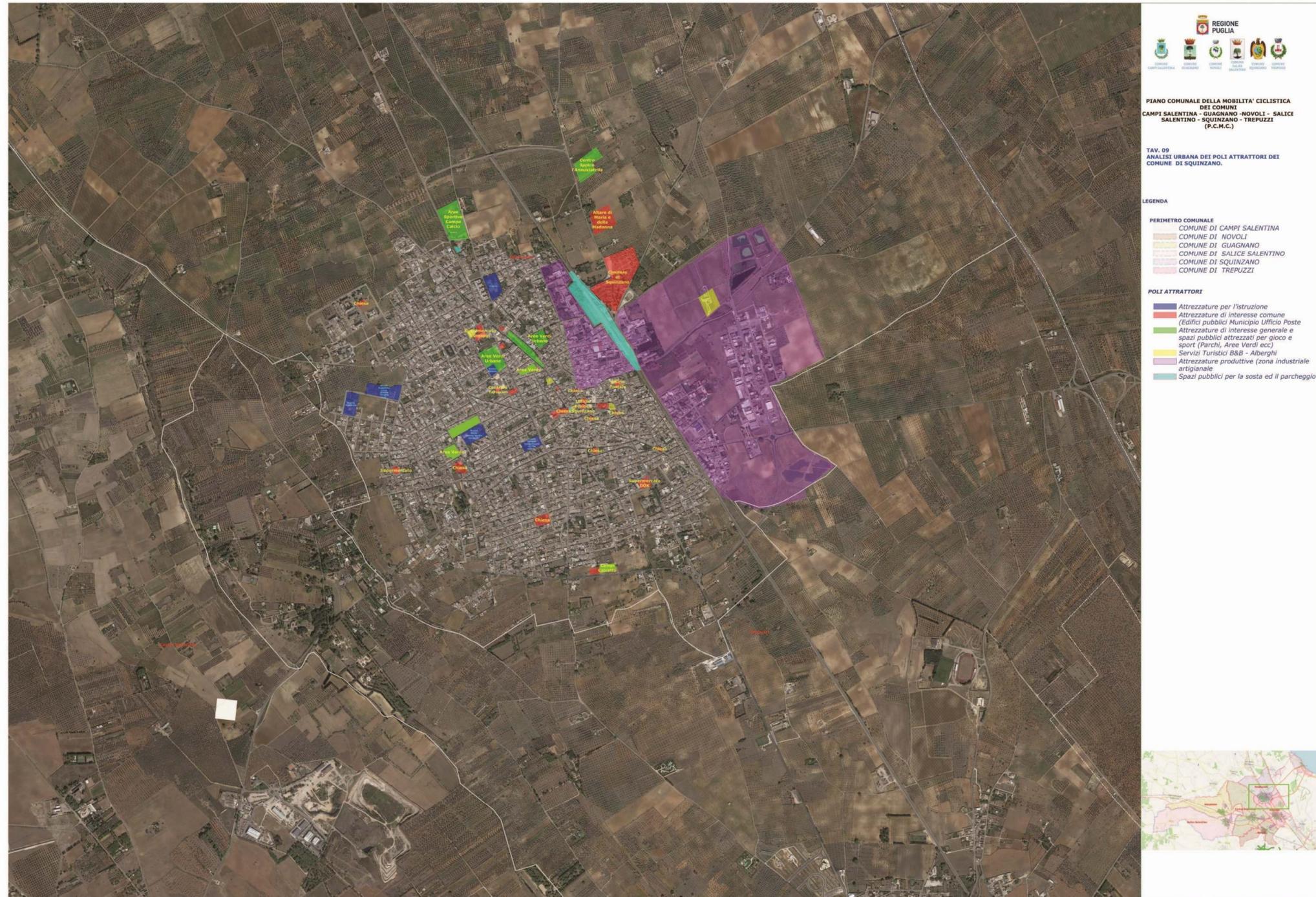


FIGURA 46 TAVOLA 10 COMUNE DI SQUINZANO E SQUINZANO MARIMA DI CASALBATE - ANALISI URBANA DEI POLI ATTRATTORI



2.5.3 *Classificazione prevista dal nuovo Codice della Strada*

Ai fini della classificazione, riguardo alle “*caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali*”, il Codice della Strada definisce i seguenti tipi di strade³:

- A autostrade
- B strade extraurbane principali
- C strade extraurbane secondarie
- D strade urbane di scorrimento
- E strade urbane di quartiere
- F strade locali

Il Codice della Strada assegna a questi tipi le seguenti “*caratteristiche minime*”:

- A - **AUTOSTRADA:** strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsie di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e di fine; per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
- B - **STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE:** strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchine pavimentate; priva di intersezione a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e di fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di accelerazione e di decelerazione.
- C - **STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA:** strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
- D - **STRADA URBANA DI SCORRIMENTO:** strada a carreggiate indipendenti o separate da traffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed un'eventuale corsia di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata entrambe con immissioni ed uscite concentrate.
- E - **STRADA URBANA DI QUARTIERE:** strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.
- F - **STRADA LOCALE:** strada urbana o extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.”⁴

³ D.l. n.285/92, *Nuovo Codice della Strada*, art.2 “*Definizione e classificazione delle strade*”.

⁴ Art.2 D.l. n.285/92, cit.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

(Vedere **TABELLA 12, 13 e 14**).

Risulta evidente come questa classificazione sia particolarmente restrittiva, soprattutto per il requisito minimo di sezione a due carreggiate separate assegnato alle strade urbane di scorrimento.

Per una classificazione della rete più rispondente alle caratteristiche delle strade e del traffico che vi scorre, le Direttive recitano che "possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzione e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati".

- ✓ **gli itinerari di scorrimento interquartierere:** la funzione di questi itinerari è quella di distribuire il traffico extraurbano di penetrazione a tutte le zone delle città e, in moto opposto, di convogliare verso la viabilità extraurbana tutto il traffico di emissione; essi rappresentano anche i collettori portanti del traffico interno, oltre che i percorsi preferenziali per i mezzi pubblici ordinari e di pronto intervento (vigili del fuoco, autoambulanze, e similari), per la qual cosa occorre che la loro capacità stradale e la velocità di deflusso siano migliorate, anche se con restrizioni di sosta e con interventi di controllo e vigilanza;
- ✓ **gli itinerari interzonali o di quartiere:** per collegare, a due a due fra loro e con la maggior fluidità e sicurezza possibile, le diverse zone della città, per spostamenti, naturalmente, tutti ad essa interni;
- ✓ **gli itinerari locali:** per spostamenti interni a ciascuna zona.

Nel caso della città oggetto di studio nessuna strada ha caratteristiche di strada di scorrimento ma alcune strade possono essere assimilate strada di scorrimento interquartiere, a nessuna altra strada urbana può essere assegnato un livello gerarchico superiore a quello di strada urbana di quartiere.

Nella **FIGURA 47, 48, 49, 50 e 51** sono evidenziate la classificazione della rete urbana esistente secondo le caratteristiche di sezione prescritte dal Codice della Strada.

Tuttavia, occorre osservare che la classificazione della rete che discende dalle norme del Codice non fornisce una esatta interpretazione delle funzioni svolte dalle strade

, poiché tiene conto appunto delle caratteristiche di sezione stradale.

E' evidente che nella sopracitate figure non si rappresenta la reale configurazione della rete stradale della città né si fornisce alcuna interpretazione sulle funzioni di tale rete e sulle sue modalità di utilizzo.

Le prescrizioni del codice sono tecnicamente corrette ed assegnano ad ogni tipo di strada la sezione più opportuna per l'efficace smaltimento del traffico.

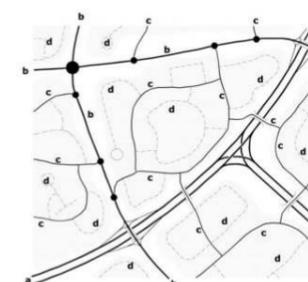
Tuttavia, molte strade hanno sezioni assolutamente inadeguate alle funzioni che devono svolgere; hanno per esempio un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, pur essendo utilizzate alla stessa stregua, con le stesse origini/destinazioni e con la stessa intensità di traffico delle strade principali.

Questa situazione è comune a gran parte delle città italiane, per via della maggiore vetustà della rete.

Lo squilibrio tra funzione e caratteristiche fisiche delle singole infrastrutture ha caratterizzato negli ultimi decenni la rete stradale delle città e per altro le uniche azioni di intervento, riguardano itinerari di tipo tangenziale, senza invece interessarsi dell'adeguamento delle relazioni di scambio della città (che, come si è visto, sono consistenti) e quindi delle penetrazioni nell'urbano secondo itinerari passanti che potessero perfezionarne l'accessibilità.

TABELLA 12 ITINERARI CICLABILI E ASSI STRADALI (AMBITO URBANO)

L'art. 2 del **Codice della Strada** (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni) definisce **strada** l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione di pedoni, veicoli ed animali. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:



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

TABELLA 13 ITINERARI CICLABILI E ASSI STRADALI (AMBITO URBANO)

Tipo di strada urbana	Circolazione ciclistica	Itinerari ciclabili
A - Autostrade	-	-
<i>Strade urbane di scorrimento veloce</i>	-	-
D - Strade urbane di scorrimento	SI	Pista ciclabile in sede propria, in piattaforma Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
<i>Strade urbane interquartiere</i>	SI	Pista ciclabile in sede propria, in piattaforma Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
E - Strade urbane di quartiere	SI	Pista ciclabile in sede propria, in piattaforma Pista ciclabile in corsia riservata, su carreggiata Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
<i>Strade urbane locali interzonali</i>	SI	Pista ciclabile in sede propria, in piattaforma Pista ciclabile in corsia riservata, su carreggiata Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
F - Strade urbane locali	SI	Pista ciclabile in corsia riservata, su carreggiata Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
F-bis. Itinerari ciclopeditoni	SI	SI



TABELLA 14 ITINERARI CICLABILI E ASSI STRADALI (AMBITO EXTRAURBANO)

Tipo di strada extraurbana	Circolazione ciclistica	Itinerari ciclabili
A - Autostrade	-	-
B - Strade extraurbane principali	-	-
C - Strade extraurbane secondarie	SI	Pista ciclabile in sede propria, in piattaforma Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
F - Strade extraurbane locali	SI	Pista ciclabile in sede propria, in piattaforma Pista ciclabile in corsia riservata, su carreggiata Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
F-bis. Itinerari ciclopedonali	SI	

FIGURA 47 TAVOLA 11 COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

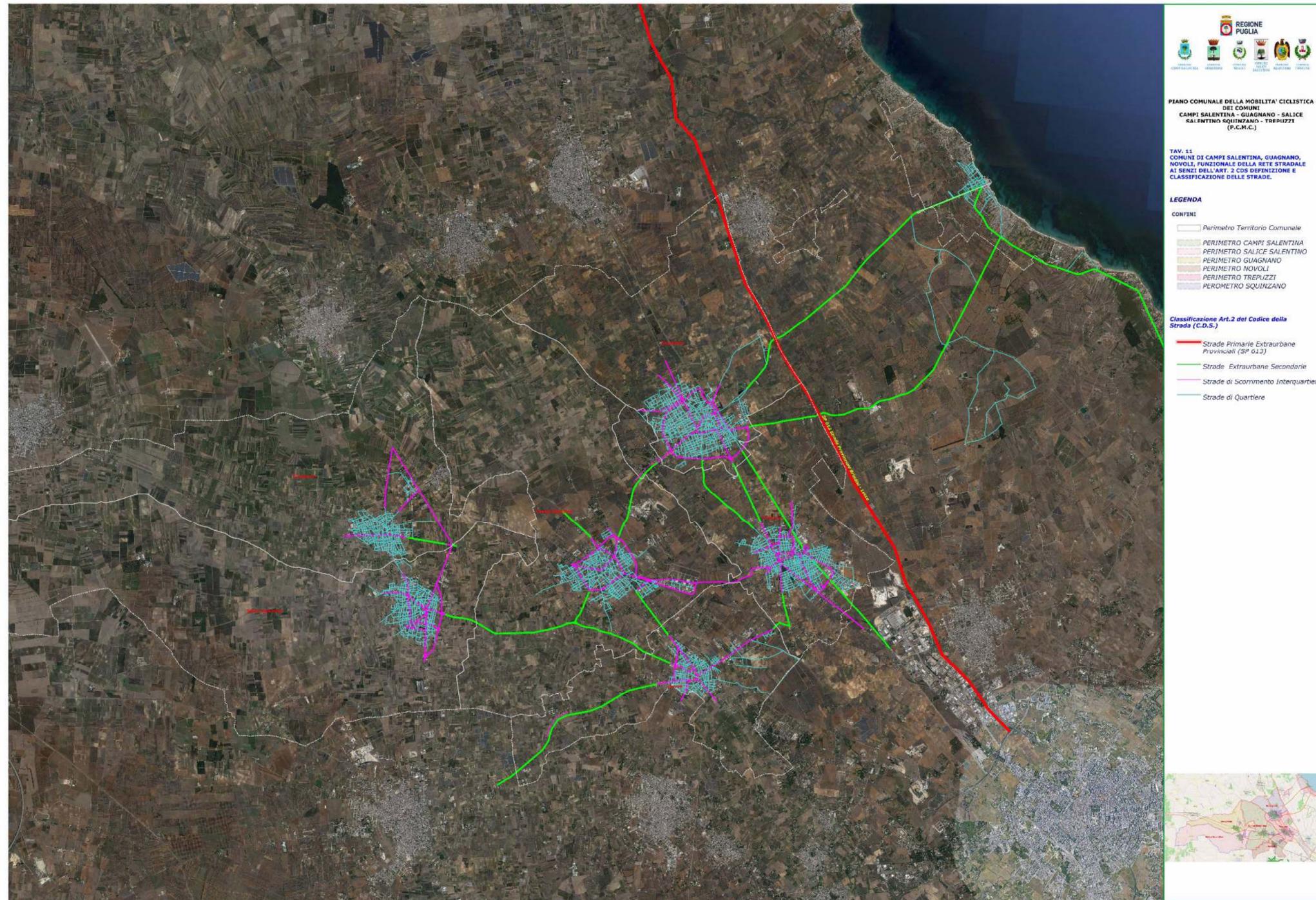




FIGURA 48 TAVOLA 12 COMUNI DI GUAGNANO, SALICE SALENTINO - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

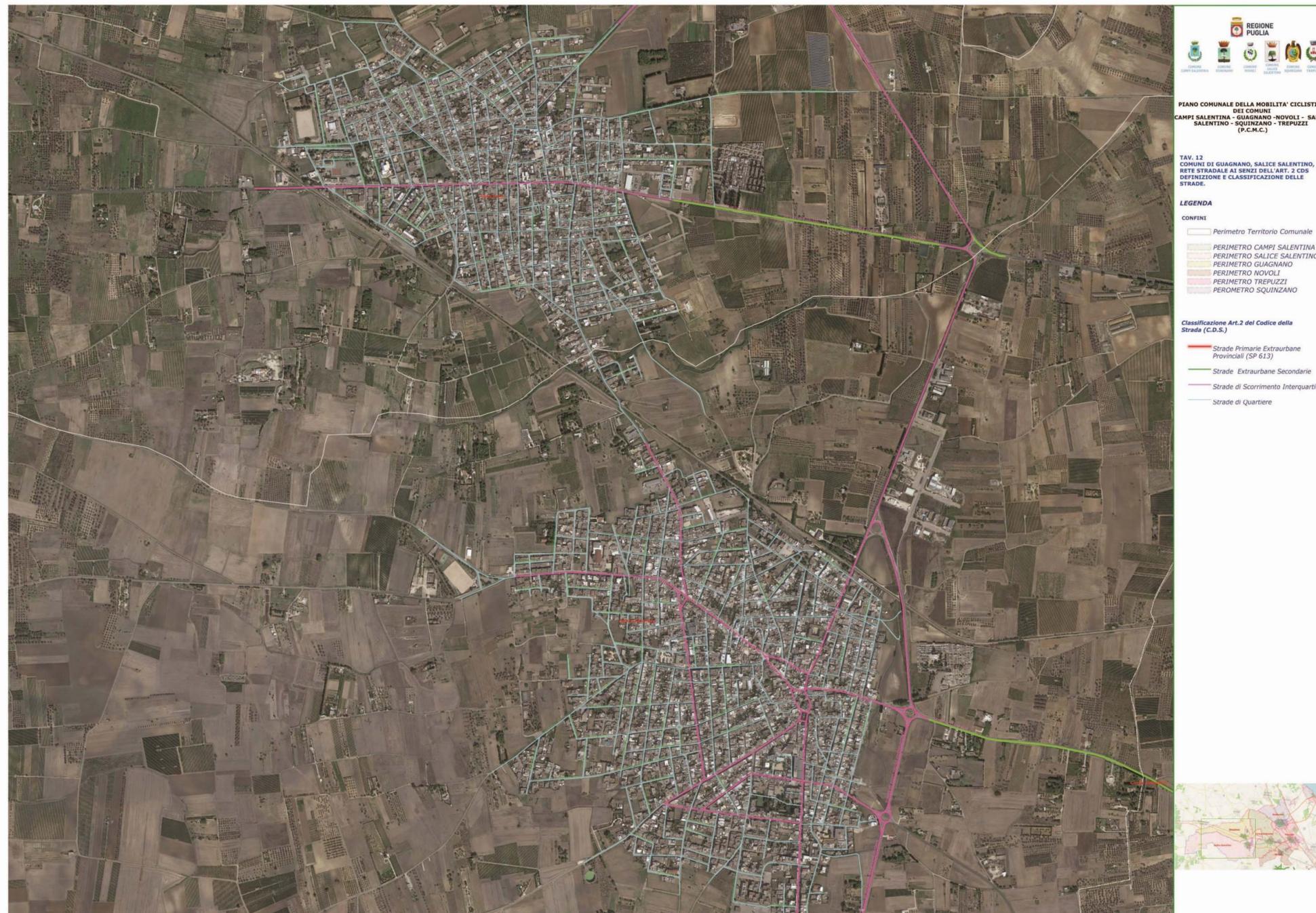


FIGURA 49 TAVOLA 13 COMUNI DI CAMPISALENTINA, NOVOLI E TREPUIZZI - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

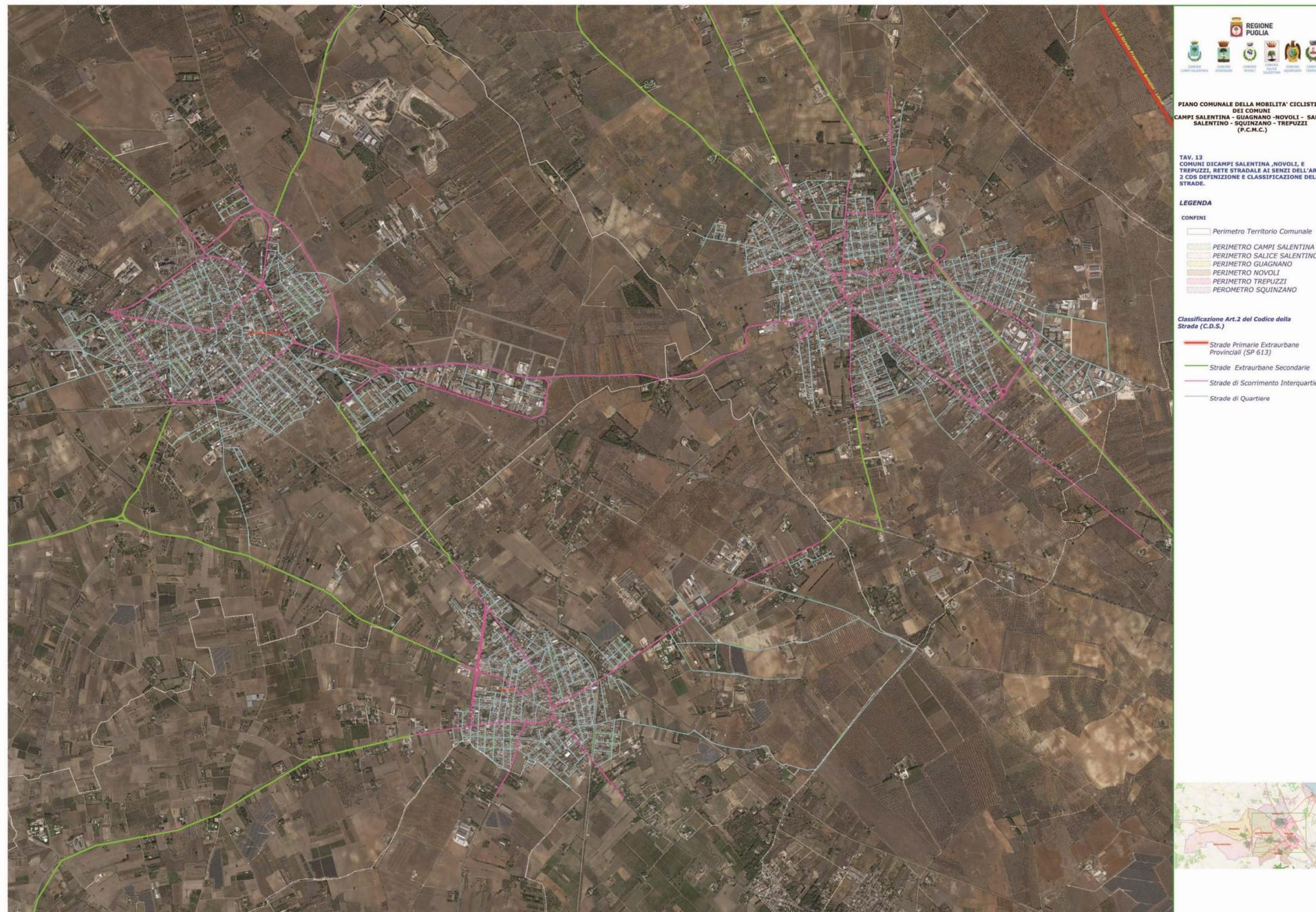




FIGURA 50 TAVOLA 14 COMUNE DI SQUINZANO E TREPUIZZI - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

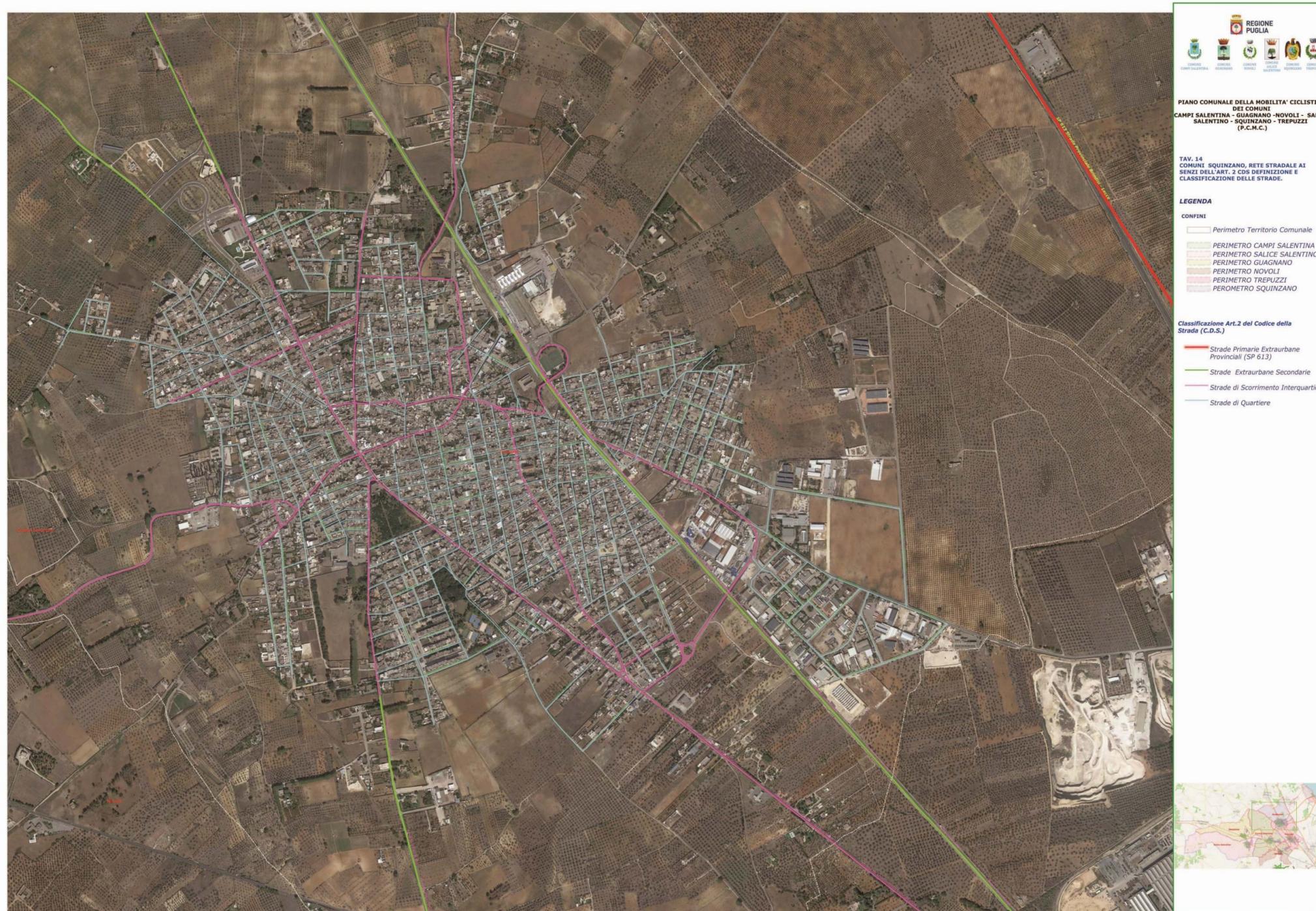


FIGURA 51 TAVOLA 15 COMUNE DI SQUINZANO E SQUINZANO MARIMA DI CASALBATE - CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE AI SENSI DELL'ART. 2.CDS - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE





3 FASE C LA STRATEGIA DEL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZI

3.1 PREMESSA

Trasporti e mobilità sono elementi vitali per la nostra società.

L'interazione socioeconomica richiede il movimento fisico di beni e persone, che condiziona inevitabilmente la qualità della vita.

Il tema della **Pianificazione del trasporto urbano sostenibile** vedere **FIGURA 48** implica delle scelte che riguardano fortemente la società nel suo insieme: si decide del futuro ambientale, economico, sociale e culturale delle nostre città non solo di trasporti, infrastrutture e servizi.

In particolare, le presenti linee di indirizzo, riguardano il tema della mobilità sostenibile, rivolto alla partecipazione al Bando pubblico emanato dalla Regione Puglia per l'assegnazione di contributi finalizzati alla redazione dei Piani Della Mobilità Ciclistica degli Enti Locali⁵.

Questi Comuni hanno avviato da tempo azioni coordinate per programmazioni complessive, nella realizzazione di obiettivi di sviluppo sostenibile in quanto intendono migliorare la qualità della vita e promuovere la diversificazione delle attività economiche in tutto il territorio di propria competenza, costruendo percorsi e promuovendo anche forme alternative di mobilità e di trasporto.

Pertanto, le Amministrazioni Comunali considerano strategico, per uno sviluppo **armonico** del loro territorio, affrontare questi argomenti attraverso un processo di **pianificazione del trasporto urbano sostenibile**, partendo da un metodo di lavoro fondato sull'ascolto e sulla cooperazione.

Si vuole dare avvio ad un percorso di pianificazione, programmazione e riorganizzazione nel settore della mobilità e dei trasporti attraverso la redazione di un **"PIANO MOBILITA' CICLISTICA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**, come piano di settore e **propedeutico** anche per la redazione del **"PUMS"**⁶.

Lo scopo è quello di valorizzare le città e rendere questa parte di territorio attrattivo e competitivo, ben collegato con il resto del territorio, dove **mobilità urbana e sviluppo degli attrattori culturali** rappresentano gli **"asset"** fondamentali da cui far derivare un sistema di mobilità **"dolce"** e cicloturistica, al fine di apportare un efficace miglioramento al sistema, questo proprio perché si ritiene che un efficiente sistema di trasporti rappresenti uno degli elementi **"culturali"** determinanti per la crescita delle nostre città.

Questo strumento di pianificazione della mobilità sarà considerato un piano della mobilità cittadina perché basato su due elementi essenziali richiamati **dall'Accordo di Partenariato 2014/2020, ovvero "il concetto di sostenibilità" e "l'approccio integrato"**.

Infatti, **l'accordo di Partenariato 2014 -2020 ha stabilito che con P.O.R. FESR il possano essere finanziati** gli interventi per il trasporto urbano, solo per i Comuni provvisti di pianificazione della mobilità, che metta al centro dell'azione il concetto di sostenibilità e, di conseguenza, la riduzione

⁵ Determina Dirigenziale N.67 del 16.12.2020.

⁶ Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017 *"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"* e Deliberazione

di Giunta Regionale. n. 193 del 20 febbraio 2018 di approvazione delle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS – Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



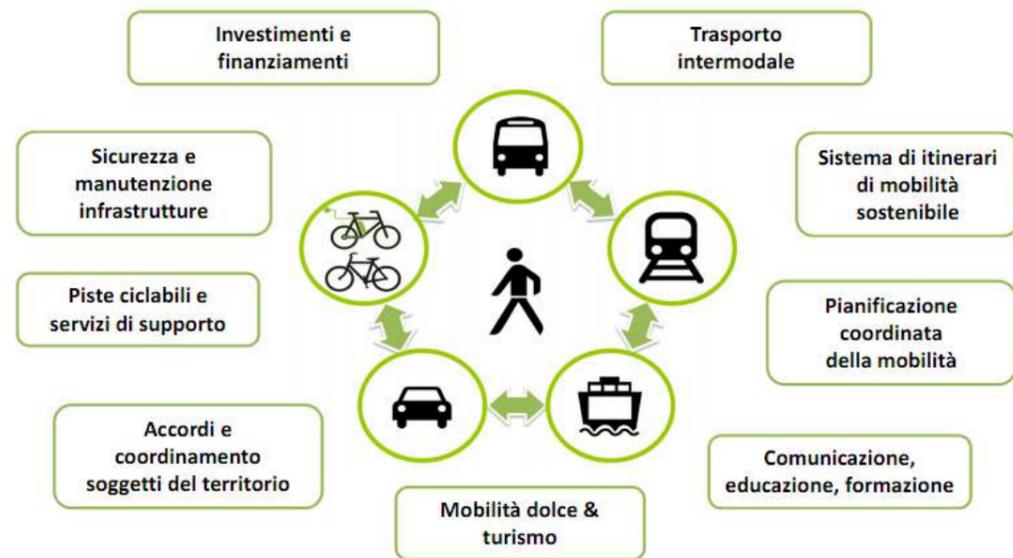
COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

di gas inquinanti, tenendo conto degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali istituiti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

IMMAGINE 11 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE OFFRE ALLE PERSONE LA POSSIBILITÀ DI SPOSTARSI CON MODALITÀ A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE, SOCIALE ED ECONOMICO



3.1.1 La promozione del territorio dei comuni di Campi Salentina, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano e Trepuzzi tramite l'uso della bicicletta

Seppur in un contesto generale caratterizzato da una crisi economica particolarmente acuta e da un drastico peggioramento delle condizioni insediative, **le città e i territori cominciano a cercare di distinguersi per rientrare in competizione** e ad accorgersi che occorre pensare al futuro in termini positivi e propositivi.

All'interno dei territori, la popolazione residente ed i fruitori che arrivano dall'esterno a vario titolo, si aspettano di **vivere delle città belle, interessanti e attraenti**, di abitare o di visitare delle città dove la qualità della vita renda piacevole la dimensione urbana.

Nel Medioevo le città competevano cercando di costruire la cattedrale più bella o di avere la reliquia più importante.

Oggi la **competizione** riprende in modo nuovo: tutte le più importanti città europee e mondiali, per competere tra loro, cercano di riposizionarsi con grandi infrastrutture, investendo in nuove tecnologie che mirano al miglioramento della qualità della vita cittadina.

Il modello di rilancio è teoricamente simile per tutti i territori (ovvero: *occorre far ripartire l'economia locale diventando più competitivi nell'economia globale*), ma per essere veramente competitivi i territori hanno bisogno di un qualcosa di più che ha a che fare con la creatività e l'immagine.

L'aspetto fondamentale, quello che fa la reale differenza nello sviluppo delle città (e dei territori) è la **qualità del vivere**.

Uno degli aspetti più importanti della qualità della vita sta nell'organizzazione e nella gestione dello spazio e del tempo, ovvero dei sistemi di viabilità e di trasporto, dell'arredo urbano, del verde pubblico, delle strutture sportive e del tempo libero.

La crescente competizione tra aree diverse nell'attrarre e trattenere risorse utili al proprio sviluppo, spinge i territori a considerare centrale l'utilizzo del marketing nell'ambito delle scelte di governo del territorio.

Inoltre, il ruolo degli **enti territoriali**, in questi ultimi venti anni, ha subito profondi cambiamenti. Non solo le funzioni amministrative, ma anche quelle di carattere programmatico, sono oramai di competenza dei livelli istituzionali territoriali periferici, ai quali sono stati trasferiti gli strumenti necessari per attuare le politiche di promozione dello sviluppo economico del territorio.

La responsabilità di programmare gli investimenti sul territorio è passata ai livelli istituzionali più vicini ai cittadini: diviene pertanto indispensabile fornire agli attori pubblici elementi e ingredienti di un modello di marketing territoriale capace di interpretare le aspettative strategiche e rendere esplicito "cosa fare" e "come fare" per perseguire tali esigenze.

Con l'espressione **marketing territoriale** si fa riferimento a quella specifica attività sia di raccordo di azioni collettive finalizzate alla promozione e sviluppo, di medio-lungo periodo delle attività presenti sul territorio, sia di rappresentazione delle opportunità che il contesto istituzionale, imprenditoriale, sociale ed economico offre a potenziali iniziative in grado di inserirsi in modo coerente rispetto alle variabili endogene che caratterizzano e contraddistinguono l'ambientale territoriale oggetto dell'azione.

Il marketing urbano considera la città come un mercato. **Il marketing territoriale, inteso come strumento di competizione tra le città, vede le città come imprese, in cui bisogna vendere ciò che si ha; pertanto le città diventano merce per attrarre investimenti. Il marketing massimizza l'efficienza sociale ed economica del territorio.**

La strategia del **marketing del territorio** è quello di contribuire allo sviluppo equilibrato di un'area attraverso l'ideazione e l'attuazione di una interpretazione delle caratteristiche territoriali in chiave di offerta, che soddisfi segmenti identificati di domanda attuale e potenziale.

Gli elementi principali del marketing applicati ad un territorio sono:

- ✓ il mercato target, cioè la popolazione e il territorio obiettivo dell'azione di marketing;
- ✓ il sistema di interazione e integrazione tra i diversi attori economici e i soggetti preposti al raggiungimento degli obiettivi dell'azione di marketing prefissati;



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

- ✓ il valore aggiunto di un territorio, determinato dal sistema di relazioni degli “ingredienti” che lo costituiscono, nel fornire servizi e creare opportunità di sviluppo.

Con il termine marketing applicato al territorio, si vuole, dunque, intendere, in modo sommario, *l'applicazione di regole di programmazione, valutazione, governo e promozione di un territorio al fine di attrarre il mercato dei produttori e consumatori in un ambiente variamente considerato.*

IMMAGINE 12 IMPATTI AMBIENTALI DEI DIFFERENTI MEZZI DI TRASPORTO



3.1.2 Metodologia di lavoro per la redazione del piano di mobilità ciclistica

Per la redazione del Piano Mobilità Ciclistica si è fatto riferimento ad una **metodologia di lavoro** che si basa su quanto contenuto nelle Linee Guida della **Regione Puglia**⁷ e nel **Piano Regionale di Mobilità Ciclistica**⁸.

Il principale strumento di valutazione degli interventi si è basato sulle risultanze dell'attività di ascolto **sull'ascolto e sul confronto con gli attori locali** interni ed esterni all'amministrazione (stakeholder) vedere **Fase B Paragrafo 2.3.**

La pianificazione partecipata si è basata su processi di coinvolgimento “dal basso”, di cittadini e stakeholder che, proprio grazie al confronto tra visioni ed interessi, sono in grado di generare la conoscenza necessaria per prendere decisioni nelle condizioni di “razionalità limitata” tipiche dei processi complessi.

⁷ Deliberazione di Giunta Regionale. n. 1504 del 10 settembre 2020 di approvazione delle “Linee Guida per la redazione dei P.M.C. (Piani di Mobilità Ciclistica)”.

Questa procedura partecipativa è stata finalizzata alla costruzione di una strategica condivisa per la l'elaborazione del Piano della mobilità ciclistica, la quale assicuri una specifica attenzione agli interventi sulle relazioni fra mobilità e attrattori culturali.

3.1.3 La strategia del piano mobilità ciclistica per una mobilità sostenibile

La strategia del Piano si basa sulla volontà di promuovere la conoscenza e la valorizzazione del territorio attraverso l'individuazione di itinerari **paesaggistico-culturali** da percorrere in bicicletta.

Il **concetto di paesaggio** è maturato sino ad arrivare alla sua attuale accezione: il termine “paesaggio” si può intendere, oggi, come un insieme di elementi naturali e di manufatti, di somma ed interazione tra **natura e cultura**, come “forma che l'uomo coscientemente e sistematicamente ha impresso al paesaggio naturale”.

L'ambiente naturale, insieme ai segni e alle opere realizzati nel tempo dall'attività umana, costituisce il patrimonio culturale e l'identità di un luogo, la sua risorsa unica e irripetibile.

La **strategia** si è fondata su una interazione tra paesaggio-culturale e una rete di percorsi per la **mobilità dolce e cicloturistica** opportunamente studiata, dotata di adeguate attrezzature, servizi e operatori, che colleghi e renda fruibili i beni paesaggistici, ambientali e culturali di un territorio, generando una puntuale conoscenza dell'ambiente circostante, che ci permetta di riappropriarcene grazie alla compresenza sia di “risorse” che di servizi ricettivi ed offerte turistiche.

Altro obiettivo del PIANO MOBILITA' CICLISTICA sarà quello di creare le basi per incentivare la **mobilità ciclabile per gli spostamenti quotidiani al fine di ridurre l'uso delle automobili**, migliorando così le condizioni viabilistiche nelle aree pubbliche e conseguentemente la qualità dell'aria che respiriamo.

Partendo dall'assunto fondamentale che non è tanto la domanda che genera l'offerta di servizi per la bicicletta, ma è il contrario, cioè l'offerta di servizi, di strutture, di posti bici, di piste ciclabili, di attività promozionali, che garantisce qualità e valore, così da moltiplicare il numero di ciclisti, deve essere uno strumento utile per le amministrazioni pubbliche e i privati cittadini che hanno voglia di ripensare il modo di concepire la vita urbana e intendono realmente tutelare e contemporaneamente valorizzare il **territorio attraverso interventi sostenibili, anche sotto l'aspetto economico.**

3.1.4 I principi della mobilità sostenibile

Con l'espressione **Mobilità Sostenibile** si fa riferimento alle modalità di spostamento (e in generale ad un sistema di mobilità urbana) in grado di diminuire gli impatti ambientali generati dai veicoli privati e cioè:

- 1 l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra;
- 2 l'inquinamento acustico;

⁸ Deliberazione di Giunta Regionale. n. 177 del 17 febbraio 2020 di adozione della proposta di “Piano Regionale della Mobilità Ciclistica”.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZI

- 3 la congestione;
- 4 l'incidentalità.
- 5 il degrado delle aree urbane (causato dallo spazio occupato dagli autoveicoli a scapito dei pedoni)
- 6 il consumo di territorio (causato dalla realizzazione delle strade e infrastrutture)

I principali responsabili della promozione e dell'organizzazione della mobilità sostenibile sono le amministrazioni pubbliche; gli interventi necessari sono finalizzati a ridurre la presenza degli autoveicoli privati negli spazi urbani per favorire la "mobilità alternativa" che in ordine d'importanza viene svolta:

- 7 a piedi;
- 8 in bicicletta;
- 9 con i mezzi di trasporto pubblico;
- 10 con i mezzi di trasporto privato condivisi (car-pooling e car-sharing).

Le città e gli ambiti urbani dove le politiche di sostenibilità dei trasporti hanno avuto più successo sono state quelle nelle quali le diverse tipologie di intervento sono state applicate in maniera integrata, in modo da rafforzarsi una con l'altra.

I singoli interventi applicati senza curarne i sincronismi e le sinergie risultano quasi sempre inefficaci.

Alla base di queste misure ci sono tre principi di riferimento:

- 11 migliorare i servizi di prossimità in modo tale da ridurre la necessità di spostamenti automobilistici sia in termini numerici che di distanze;
- 12 destinare una parte della superficie stradale alla mobilità di tipo sostenibile a scapito dei veicoli privati, riducendo in questo modo il costo generalizzato del trasporto sostenibile;
- 13 realizzare una rete intermodale di trasporto che consenta spostamenti più veloci di quelli realizzati dagli autoveicoli privati.

3.1.5 *Principi generali di sviluppo del piano: città più vivibile: la mobilità lenta e le azioni per l'ambiente*

Partendo da quanto anzidetto nella redazione del PIANO MOBILITA' CICLISTICA, i possibili approfondimenti progettuali riguarderanno i temi della mobilità lenta, della ciclo-pedonalità e del cicloturismo.

I Comuni **dell'area Urbana del Nord Salento** vogliono promuovere, dove possibile, la fruizione degli spazi della città in condizioni di piena sicurezza da parte delle utenze deboli, favorendo una migliore qualità della vita.

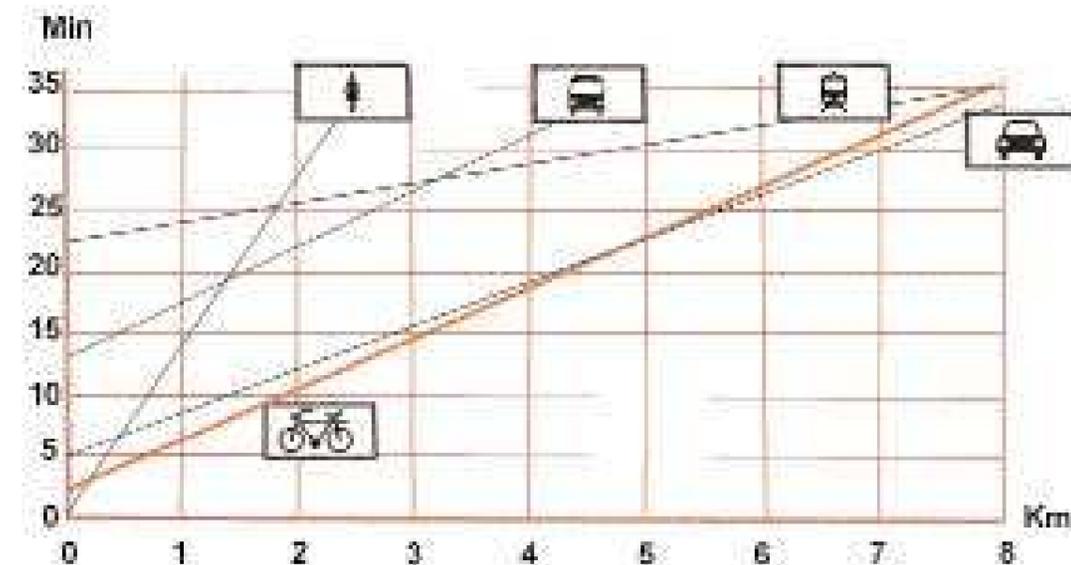
Questo obiettivo viene perseguito su scala urbana attraverso la valorizzazione delle principali funzioni urbane e l'indicazione di una rete principale di percorsi ciclopedonali.

Secondo molte ricerche, nelle città italiane, il 50% degli automobilisti percorre una distanza inferiore ai 5 km per raggiungere i luoghi di lavoro o studio.

Questa distanza viene percorsa in bicicletta in circa 20 minuti (alla velocità media di 15 km/h).

Se si considerano i tempi necessari per raggiungere il parcheggio di casa, l'accensione e il riscaldamento del motore, il tragitto stradale (spesso rallentato da semafori e dall'ingorgo), la ricerca di un parcheggio, e finalmente raggiungere l'edificio dove si lavora, la bicicletta costituisce il mezzo più veloce, economico, pratico e meno inquinante per spostarsi, oltre ad essere il più ecologico e salutare. Per tragitti in piano più brevi di 500 m risulta più conveniente camminare. Vedere **IMMAGINE 13 e 14**.

IMMAGINE 13 PARAGONE PER UNO SPOSTAMENTO DI 5 KM IN CITTÀ TRA BICICLETTA E ALTRI MEZZI DI TRASPORTO (FONTE: PEDALANDO VERSO L'AVVENIRE)





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

IMMAGINE 14 CONFRONTO TRA VELOCITÀ DEGLI SPOSTAMENTI IN AUTO ED IN BICILETTA



3.1.6 *Mettere al centro il ciclista e le sue esigenze*

Pianificare efficacemente per la mobilità ciclistica richiede una approfondita conoscenza degli utenti e delle esigenze specifiche. Non esiste un'unica "tipologia" di ciclista ma ve ne sono molteplici:



Ciclista feriale: casa-lavoro

come mezzo di spostamento quotidiano per lavoro, prevalentemente in ambito urbano e periurbano. Ha un valore del tempo alto e predilige percorsi diretti e veloci che colleghino in maniera logica i principali poli attrattori. L'infrastruttura deve essere confortevole e ampia a sufficienza da consentire un flusso di ciclisti numeroso che viaggiano anche affiancati e/o l'utilizzano biciclette per le spedizioni (es. cargo bike). È altresì importante porre attenzione alla manutenzione, alla visibilità e alla riconoscibilità e limitare per quanto possibile il numero di interruzioni lungo la stessa direttrice (intersezioni semaforiche, etc.).

Sono necessari adeguati servizi al ciclista sia presso il posto di lavoro (stalli sicuri e docce), sia presso i punti d'interscambio modale (bicicletto) come velostazioni e punti di ricarica delle biciclette elettriche. Assicurare, infine, che l'infrastruttura sia adeguatamente illuminata.



Ciclista feriale: casa-scuola

Il ciclista feriale che si reca a scuola / università in bicicletta ha un valore del tempo ed esigenze simili al ciclista che si sposta per lavoro. Ancora più importante è la questione della sicurezza nel traffico (sia oggettiva che percepita) poiché questa rappresenta la principale barriera che scoraggia i genitori a lasciare andare i propri figli da soli in bicicletta. Importantissimo, in particolare, è la messa in sicurezza dei nodi e degli attraversamenti lungo le direttrici, la moderazione del traffico nei pressi di scuole e nelle aree residenziali. Quando possibile, prediligere percorsi lontani dal traffico senza sacrificarne l'immediatezza. All'interno delle scuole deve essere garantito il ricovero delle biciclette e sistemi di stoccaggio dei caschi.



Il ciclista ricreativo

Il ciclista ricreativo utilizza la bicicletta per motivi occasionali (shopping, visitare amici e parenti, etc.). Ha un valore del tempo più basso rispetto al ciclista feriale, ma valuta positivamente il comfort, la sicurezza e l'immediatezza dei percorsi. Ha esigenza di poter sostare presso le aree commerciali, i parchi ed altri luoghi di aggregazione sociale. La sosta deve garantire un alto livello di sicurezza in quanto è possibile che questi ciclisti dispongano di biciclette di fascia medio-alta di costo ed una inadeguatezza degli stalli può fortemente disincentivarne l'utilizzo.



REGIONE
PUGLIA



Il cicloturista

Il cicloturista è alla scoperta del territorio e ha bisogno di essere guidato nell'individuare le ricchezze storico-culturali presenti in città. Fondamentale è tenere conto dell'informazione pubblica, il personale degli uffici turistici, se

esistenti, deve essere formati sulle esigenze di questa particolare categoria di viaggiatori. Pur avendo un valore del tempo negativo (più pedala meglio è), è altresì importante che i percorsi siano confortevoli e attrattivi. Se l'offerta è di buon livello, questa attirerà nuovamente il ciclista. A livello di offerta di strutture ricettive è importante che il Comune si faccia promotore di iniziative di formazione rivolte agli operatori per sensibilizzarli sulle opportunità del cicloturismo e per promuovere la realizzazione di adeguati servizi, specifici per il cicloturista nelle loro strutture, come un ricovero custodito per le biciclette e servizi alberghieri specifici (asciugatrice, flessibilità su check in e pasti etc..)



Il ciclista sportivo

Il ciclista sportivo si distingue tra il ciclista da strada e quello da trekking / mountain bike etc. Mentre il primo è alla ricerca di percorsi veloci dove potersi allenare, l'altro predilige il contatto con la natura. Per il primo è fondamentale realizzare percorsi ampi a sufficienza da poter consentire al ciclista di prendere velocità e sorpassare in sicurezza altri utenti in bicicletta. I percorsi inoltre dovrebbero potersi collegare agilmente con le ciclovie e ciclostrade veloci d'interesse regionale.

Questo per consentire l'accesso alle ciclovie senza dover utilizzare l'automobile. Fondamentale è la cura dell'asfalto e la manutenzione costante delle piste ciclabili. I ciclisti da trekking e mountain bike, invece, non ricercano necessariamente percorsi asfaltati ma sono alla ricerca di tracciati in natura e dei sentieri.

Questi percorsi nel verde devono essere dotati di servizi come aree di sosta attrezzate in cui posizionare punti acqua, pannelli informativi e stazioni di riparazione self-service. Queste aree potrebbero essere date in gestione a strutture private che erogano altri servizi ai turisti (bar, agriturismo).

Questo aumenta il livello di vigilanza sulle attrezzature e, allo stesso tempo, amplia l'offerta, valorizzando l'offerta commerciale della città. Tale valorizzazione aumenta, di conseguenza, l'attrazione nel confronto di altri utenti come famiglie e cicloturisti.

3.1.7 *Approccio integrato alle politiche ciclabili*

Si riconosce che promuovere la mobilità ciclistica non si limita alla realizzazione di infrastrutture fisiche ma anche alla realizzazione di quelle che sono definite come "infrastrutture sociali". In questo schema si identificano quattro tipi di "policy".

- Le policy "hardware" sono misure fisiche che possono includere diversi tipi di infrastrutture, tra cui piste ciclabili, ponti per biciclette, tunnel e parcheggi per biciclette. L'implementazione di una rete estesa e completa di infrastrutture ciclabili è un prerequisito fondamentale, poiché fornisce il livello di sicurezza di base necessario per incoraggiare le persone a lasciare a casa l'auto. Inoltre, garantire un'esperienza ciclistica di alta qualità attraverso percorsi confortevoli, diretti e attraenti è fondamentale per rafforzare la posizione e la competitività dei ciclisti sulle strade.
- Accanto alle misure "fisiche" è necessario introdurre una serie di misure "Software" o "morbide" che hanno l'obiettivo di cambiare le percezioni, le credenze e gli atteggiamenti della popolazione, motivando così il cambiamento volontario nelle scelte di trasporto. Esempi di misure "software" sono campagne educative, informazione e comunicazioni al pubblico.
- Accanto alle misure "fisiche" è necessario introdurre una serie di misure "Software" o "morbide" che hanno l'obiettivo di cambiare le percezioni, le credenze e gli atteggiamenti della popolazione, motivando così il cambiamento volontario nelle scelte di trasporto. Esempi di misure "software" sono campagne educative, informazione e comunicazioni al pubblico.
- Le policy "Orgware" si riferiscono alle attività legate al governo del territorio e degli stakeholder locali. Accordi di governance e gestione efficaci sono fondamentali per assicurare l'omogeneità degli interventi, identificare obiettivi comuni, condividere responsabilità, risorse e rischi e fornire servizi adeguati all'utente finale. Questo è particolarmente vero quando vengono implementati progetti infrastrutturali di grandi dimensioni come parcheggi per biciclette di grandi dimensioni nelle stazioni, si formano partenariati pubblico-privati tra comuni, autorità di trasporto e altri soggetti interessati. Oppure in occasione di bandi, le attività di cooperazione con i comuni limitrofi sono fondamentali. Infine, la realizzazione di un ufficio o di figure specializzate che si occupano in maniera specifica di portare avanti l'agenda sulla bicicletta è fondamentale.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

3.1.7.1 *Requisiti principali*

Per la realizzazione di tutti gli interventi a favore della mobilità ciclistica, si intende adottare diversi criteri di qualità che i futuri interventi progettuali (pubblici o privati) dovranno rispettare.

I criteri previsti sono, in linea con la normativa di riferimento seguenti sei:

3.1.7.2 *Coesione*

La rete ciclabile dovrà formare un tutt'uno coeso con interventi che mettono in collegamento punti d'origine e di destinazione degli spostamenti in maniera logica e coerente con il contesto di inserimento.

I tracciati dovranno garantire continuità anche nel caso di cantieri e le nuove realizzazioni dovranno tenere conto degli interventi precedenti. Nel caso di inevitabili interruzioni, bisognerà assicurare un adeguato e sicuro reinserimento sulla strada.

Gli interventi dovranno essere raccordati con i percorsi individuati a livello di Area Metropolitana e Regionale, in modo da garantire la continuità delle reti anche all'esterno del centro urbano. Elementi che rafforzano la coesione della rete sono: la riconoscibilità dei percorsi e la consistenza nella scelta dei materiali.

Per rendere immediata la riconoscibilità dei percorsi e delle piste ciclabili è inoltre consigliabile l'utilizzo di materiali in pasta di colorazione rossa e l'utilizzo di segnaletica di indirizzamento.

3.1.7.3 *Rettilinearità*

Rendere la ciclabilità competitiva significa offrire ai ciclisti sempre il percorso più diretto possibile. Sarà pertanto necessario ridurre al minimo le deviazioni e i cambi di direzione/carreggiata. Studiando le nuove direttrici, assicurarsi che la bicicletta sia competitiva in termini di tempi di viaggio rispetto all'automobile ed il trasporto pubblico. Tra gli aspetti da osservare vi sono quindi: velocità di deflusso ciclistico, ritardo ai nodi e fattore di detour.

3.1.7.4 *Attrattività*

Il criterio di attrattività significa che l'infrastruttura ciclistica deve essere progettata affinché sia correttamente inserita rispetto al contesto per essere il più possibile intuitiva. Ulteriore aspetto è il fattore di domanda. Le infrastrutture vengono utilizzate se vi è domanda o se si inseriscono in un contesto dove è possibile attrarre un bacino di utenza potenziale. Ne consegue che la rete ciclabile dovrà risultare facilmente accessibile.

3.1.7.5 *Sicurezza*

Aspetto fondamentale per rendere il percorso appetibile ed invogliare sempre più persone ad utilizzare la bicicletta è la sicurezza delle strade. Studi europei e locali dimostrano come il tema della sicurezza sia la barriera numero uno all'utilizzo delle due ruote e l'Italia è il paese che detiene il

primato di incidenti mortali che coinvolgono ciclisti per miliardo di km pedalati^{14F 15}. I ciclisti si trovano in una situazione di vulnerabilità soprattutto quando si trovano a condividere il medesimo spazio con veicoli di massa e velocità superiore il cui flusso supera la soglia dei > 500 veicoli/ora (o i > 2.500 al giorno) e i > 30 km/h. In base alla tipologia di contesto (come individuato nella figura a pagina 18) si dovrà agire scegliendo un maggiore o minore grado di protezione.

Oltre alla separazione lungo i rettilinei, ancora più importante sono le intersezioni che spesso rappresentano dei vicoli ciechi. In via generale, si dovrà optare per intersezioni rialzate e/o protette dove la viabilità ciclistica principale incontra la viabilità automobilistica secondaria. Intersezioni possibilmente a livelli sfalsati o con maggior margine di protezione, ove la viabilità ciclistica principale si interseca con la viabilità automobilistica principale.

Oltre alla conflittualità con il traffico veicolare, le pubblicazioni dell'International Cycling Infrastructure. Best Practice Study, Lo studio "Making space for cyclists", il "Design Manual for Bicycle Traffic" progettisti dovranno evitare il più possibile la conflittualità con i pedoni scegliendo percorsi promiscui solo dove non è presente alternativa o nel caso in cui vi sia sufficiente spazio per accogliere entrambi in maniera sicura.

3.1.7.6 *Comfort*

Oltre alla competitività in termini di tempo di viaggio è importante tenere conto del fattore comfort. Pur essendo un aspetto qualitativo soggettivo. In linea di principio, è importante considerare i seguenti aspetti:

Evitare che i percorsi individuati siano tortuosi per evitare sforzi aggiuntivi.

Privilegiare percorsi gradevoli, poco rumorosi, sicuri da un punto di vista sociale ed inseriti in un territorio pianeggiante o con pendenze < 5-10%.

Assicurarsi che la pavimentazione sia liscia e non causi eccessive vibrazioni.

Ai criteri sopra, si aggiunge il criterio:

3.1.7.7 *Convenienza*

Per rendere un piano realizzabile ed efficace nel più breve tempo possibile, si privilegiano interventi rapidi e low-cost senza un eccessivo dispendio di risorse economiche. Il criterio con cui saranno realizzati gli interventi è progressivo, ossia si mirerà ad ottenere una rete accettabile in un primo momento per procedere poi con successivi miglioramenti ed estensioni.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

3.1.8 *Definizione della rete ciclabile di progetto*

Nella definizione della rete della circolazione ciclistica in ambito urbano, si è seguito il principio della separazione dei flussi, in funzione della diversa velocità con cui differenti tipologie di ciclisti impegnano la strada.

La separazione dei flussi avviene attraverso la scelta di percorrere la carreggiata stradale, la pista o la corsia ciclabile, la corsia riservata su marciapiede o, come avviene spesso, di utilizzare i normali marciapiedi.

Questa attività ha fatto tesoro di quanto dedotto nelle fasi iniziali di screening, di partecipazione ed analisi del territorio, definendo le caratteristiche prestazionali, funzionali e geometriche delle reti ciclabili.

In questa attività saranno definiti:

- ✓ i criteri per l'individuazione dei percorsi ciclabili;
- ✓ gli standard geometrici e funzionali utili alla progettazione dei tronchi ciclabili;
- ✓ gli standard geometrici e funzionali utili alla progettazione delle intersezioni e degli attraversamenti ciclabili.

Nella Legge 2/2018 gli itinerari ciclabili sono identificati con le ciclovie, intese come itinerari che consentono il transito delle biciclette nelle due direzioni e sono dotati di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura.

In particolare, secondo la **Legge 2/2018** una **ciclovia** un itinerario ciclabile è un'entità complessa costituita da una successione di tratti ciclabili aventi caratteristiche tecniche e funzionali che comprende una o più delle seguenti categorie:

- ✓ piste ciclabili
- ✓ itinerari ciclopeditoni
- ✓ vie verdi ciclabili (greenway)
- ✓ sentieri ciclabili (percorsi natura)
- ✓ strade senza traffico e a basso traffico
- ✓ strade 30
- ✓ aree pedonali
- ✓ zone a traffico limitato
- ✓ zone residenziali



REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

3.1.9 *I principali riferimenti normativi: ministero LLPP decreto 30.11. 1999, n. 557 "regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" art.4, comma 1*

Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Con l'obiettivo di realizzare percorsi che siano potenzialmente utilizzabili e appetibili dal più alto numero e dalla tipologia più diversificata di utenti, compresi soprattutto quelli che ad oggi non usano ancora la bici di tutte le età e abilità, la pianificazione della configurazione di rete proposta si basa:

- ✓ sull'utilizzo del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato e sul recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse;
- ✓ sull'individuazione di tratti o di interi itinerari dove è possibile realizzare una segregazione completa dello spazio dedicato alla circolazione della bicicletta, attraverso la realizzazione di una vera e propria infrastruttura ciclabile (piste ciclabili in sede propria) che garantisca massima sicurezza e comfort.

Inoltre, la scelta delle tipologie di sede ciclabile con cui articolare una rete o un itinerario della stessa deve tenere conto della sua eventuale appartenenza a reti ciclabili sovraordinate, di livello nazionale (Sistema Nazionale delle ciclovie turistiche e Bicaltia) o europeo (EuroVelo).

Infatti, la possibilità per un itinerario ciclabile di entrare a far parte di una rete nazionale o internazionale può essere vincolata al rispetto di determinati parametri imposti dalle relative normative di riferimento, che stabiliscono standard di progettazione e criteri di certificazione da applicare a ciascun itinerario per consentirne il suo inserimento.

Di seguito si riportano alcuni parametri definiti dalla Direttiva MIT prot. 375 del 20.07.2017 - Allegato A per il Sistema Nazionale delle ciclovie turistiche in **TABELLA 15** e dagli Standard di certificazione europea per gli itinerari EuroVelo in **TABELLA 16**.

TABELLA 15 LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE NEI REQUISITI DEL SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE

SNCT STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE	
Allegato A - Direttiva MIT prot. 375 del 20 07 2017	
B.2 SICUREZZA punto a) PROTEZIONE DAL TRAFFICO MOTORIZZATO	Livello OTTIMO - tronco composto interamente da tratti in sede propria o promiscua con pedoni, fatte salve le intersezioni con la rete stradale che devono essere risolte con attraversamenti ciclabili o ciclopedonali in sicurezza
	Livello BUONO - tronco composto per un estensione max del 25% della lunghezza da tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico < 500 veic/gg e basse velocità < 50 km/h
	Livello MINIMO - tronco composto da tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico < 500 veic/gg e basse velocità < 50 km/h
punto c) CARATTERISTICHE GEOMETRICHE	- Nel caso di ciclovie turistiche con livello standard OTTIMO non è consentita la circolazione in promiscuo

TABELLA 16 LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE NEGLI STANDARD DI CERTIFICAZIONE EUROPEA PER GLI ITINERARI EUROVELO

EV STANDARD DI CERTIFICAZIONE EUROPEA	
1 INFRASTRUTTURA DELLA RETE 1.3 Livelli e velocità del traffico motorizzato, sicurezza delle intersezioni	Criterio ESSENZIALE - percorso promiscuo su strade con alti livelli di traffico e alte velocità < 50% tappa giornaliera e/o < 25% intera rete - percorso promiscuo su strade con livelli di traffico e velocità molto alti (> 10.000 veic/gg per limite > 30 km/h) < 10% tappa giornaliera
	Criterio IMPORTANTE - percorso promiscuo su strade con livelli di traffico e velocità alti (> 4.000 veic/gg per limite > 30 km/h) < 10% tappa giornaliera
	Criterio AGGIUNTIVO - la rete certificata non dovrebbe contenere nessun incrocio pericoloso o altamente pericoloso
	+ Ridotti limiti di velocità, bassa intensità di traffico e assenza di incroci pericolosi saranno valutati positivamente.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

3.1.9.1 Il criterio di scelta della sede promiscua e corsia riservata

Le strade esistenti utilizzate per costituire gli itinerari e le ciclovie della rete ciclabile sono quelle che, dopo opportuni ma contenuti interventi di compatibilità ciclabile, possono essere considerate come degli itinerari ciclabili quasi autonomi o a segregazione completa (molto simili a quelli in sede propria), tali da garantire livelli di sicurezza e comfort elevati e attrarre un elevato e diversificato numero di ciclisti e futuri ciclisti.

Rientrano in questa categoria le strade comunali extraurbane, campestri, rurali, vicinali, di penetrazione agraria, arginali e di servizio ai canali, caratterizzate da una bassa o bassissima mobilità veicolare (inferiore ai 500 veicoli/giorno) e da ridotta velocità (inferiore ai 50 km/h) e, ove possibile, lungo le quali sussista il divieto di circolazione dei mezzi pesanti.

 **Sede Promiscua o Corsia Riservata**

-  Strade comunali extraurbane, vicinali, rurali, campestri, arginali, di ferrovia dismessa etc.
 - a bassa mobilità veicolare < 500 veic/gg
 - a bassa velocità < 50 km/h
-  Strade ordinarie SS/SP non modificabili ma necessarie a dare continuità alla rete ciclabile




Lungo queste tipologie di strade l'itinerario ciclabile si sviluppa in sede promiscua con il modesto traffico veicolare o lungo una corsia riservata posta sul lato della strada e opportunamente segnalata.

Inoltre, la condivisione della sede stradale risulta obbligata anche quando, per garantire continuità all'itinerario e alla dorsale o per completare la struttura della rete ciclabile, è necessario percorrere una strada ordinaria (strade statali e provinciali extraurbane) che presenta una configurazione planimetrica non modificabile e pertanto non ammette la possibilità di un allargamento per la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria.

Di conseguenza questa categoria di strade sarà soggetta a interventi specifici e più radicali al fine di renderla compatibile con l'uso sicuro della bicicletta anche in sede promiscua.

3.1.9.2 Il criterio di scelta della sede propria

Nei casi in cui non esiste un'infrastruttura stradale con le caratteristiche descritte in precedenza (strade a bassa velocità e bassissimo traffico veicolare) o, pur esistendo, non risulta coerente con i requisiti di sicurezza, attrattività, linearità, continuità e confortevolezza, si ritiene preferibile realizzare tracciati in sede propria autonomi e segregati.

La tipologia in **sede propria** è proposta anche nelle situazioni in cui, pur esistendo un collegamento stradale per raggiungere la destinazione prescelta, questo ha caratteristiche non coerenti con una

possibile condivisione dello spazio stradale tra veicoli e biciclette (ad esempio per alto traffico, velocità elevate, bassi livelli di sicurezza etc.).

Quando è possibile intervenire sulla sua configurazione tramite ridimensionamenti e allargamenti della piattaforma o sede stradale la pista in sede propria viene realizzata lungo lo sviluppo dell'infrastruttura stradale, nelle altre situazioni anche aprendo nuovi collegamenti dedicati al transito ciclabile.

 **Sede Propria affiancata o non affiancata**

-  Infrastruttura stradale esistente
 - inadatta alla condivisione dello spazio con i veicoli
 - dotata di spazio a bordo strada o in adiacenza
-  Infrastruttura esistente ma non più interessata dal traffico veicolare o tracciato di ferrovia dismessa




Infine, nei casi in cui non sia possibile adeguarsi ai criteri richiamati lungo una porzione di itinerario la continuità è garantita dall'intermodalità con il trasporto pubblico su gomma e su ferro o con altri servizi dedicati al fine di garantire la percorribilità dell'itinerario, della ciclovia e/o della direttrice anche da parte dell'utenza debole e inesperta.



REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

3.1.9.3 La tipologia degli itinerari ciclabili

In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è da osservare che:

- a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, **la circolazione ciclistica è vietata**, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;
- b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;
- c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;
- d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

L'individuazione delle **tipologie di sede ciclabile** con cui particolare gli itinerari di un sistema di mobilità ciclistica è avvenuta attraverso lo studio di situazioni ricorrenti, presenti nei diversi contesti attraversati, al fine di ottenere una serie di "disegni" comuni in grado di definire un'identità unica per l'intero sistema ciclistico regionale.

Per fare ciò è stato realizzato un abaco di soluzioni tecniche semplici, appunto ricorrenti ma soprattutto funzionali, che costituiscono un insieme di soluzioni adeguate ai diversi casi riscontrati durante la fase di pianificazione degli itinerari.

Per elaborare questo abaco sono stati analizzati i diversi tipi di strade e sentieri carrabili ricompresi all'interno degli itinerari ciclabili, ed alle casistiche incontrate sono state associate diverse soluzioni tecniche per ciascuna tipologia di sede ciclabile.

Le soluzioni vengono proposte assegnando una rilevante importanza ai requisiti di sicurezza, che costituiscono un elemento essenziale ed imprescindibile per l'inserimento dell'itinerario ciclabile nella rete regionale.

Questa importanza dovrà essere confermata anche nelle fasi di progettazione dell'itinerario ciclabile, nelle quali gli aspetti legati alla sicurezza dell'itinerario andranno approfonditi evidenziando i punti e tratti potenzialmente pericolosi, per i quali occorrerà predisporre opportuni interventi infrastrutturali o di moderazione e/o regolazione del traffico.

3.1.9.4 Definizione degli spazi dell'infrastruttura stradale

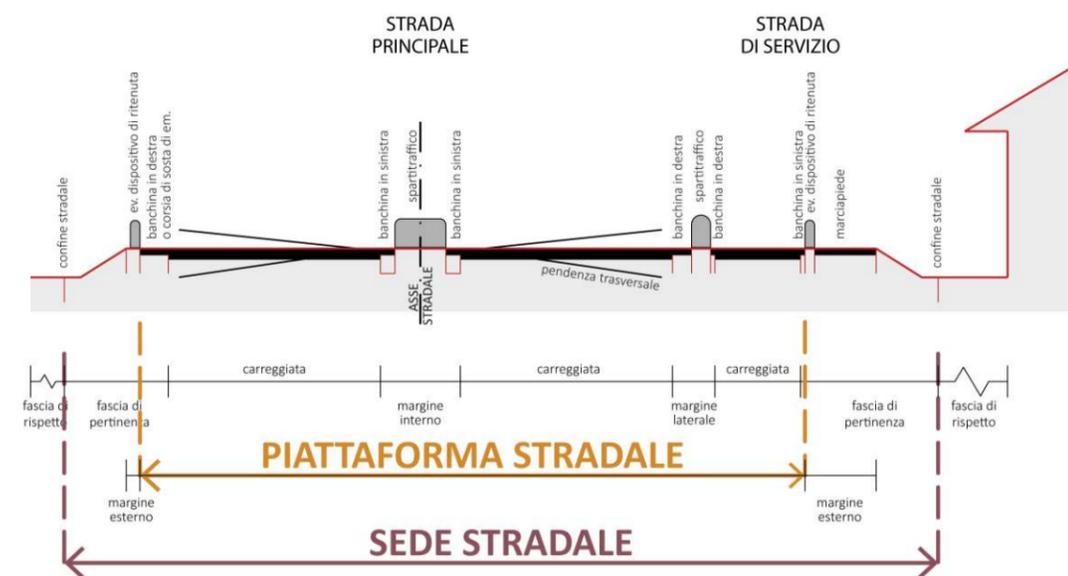
La possibilità di realizzare dei percorsi ciclabili segregati in affiancamento alle strade esistenti dipende dalla configurazione degli elementi costitutivi dello spazio stradale (FIGURA 52).

Infatti, a seconda delle dimensioni di questi ultimi **la sede ciclabile** può essere ricavata intervenendo sulla piattaforma stradale, ad esempio con una riduzione delle dimensioni della carreggiata se

funzionalmente possibile e in accordo con l'ente gestore, o recuperando i margini laterali attraverso un ridimensionamento di banchine, spartitraffico, etc.

Inoltre, è possibile utilizzare parte della sede stradale disponibile, quando di larghezza sufficientemente ampia, attraverso una riconfigurazione delle fasce di pertinenza, oppure prevedere un allargamento della sede stradale stessa oltre il confine stradale, ricorrendo anche all'esproprio o ad interventi infrastrutturali più rilevanti nel caso di corpo stradale in trincea o a mezza costa.

FIGURA 52 FIGURA GLI SPAZI DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE



È importante osservare che generalmente il patrimonio stradale ordinario (strade statali, provinciali e comunali extraurbane) si articola secondo una diversificata configurazione tipologica, spesso non riconducibile alle categorie previste dalla normativa (DM 5/11/2001).

Queste infrastrutture presentano larghezze della carreggiata di dimensioni variabili e spesso sono prive di alcuni elementi costitutivi, tra cui in particolare le banchine laterali. Queste ultime, quando presenti e regolarmente dimensionate, raramente sono pavimentate ma per lo più in terreno naturale. In conclusione, le tipologie di intervento devono adattarsi alla varietà di configurazioni presenti e spesso richiedono un inevitabile allargamento dello spazio stradale.

Le tipologie di intervento sul patrimonio stradale esistente per l'inserimento di una sede ciclabile autonoma e segregata (pista ciclabile in sede propria o corsia riservata) si possono riassumere in:

Interventi di modifica della piattaforma stradale:

1. Ridimensionamento della carreggiata e delle corsie veicolari, con eventuale declassamento funzionale della strada in accordo con l'ente gestore e verificata la compatibilità con i dati di volumi di traffico (TGM) di progetto/gestione della strada.
2. Riduzione degli spazi di margine laterale (banchina, spartitraffico, etc.).



REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

- Allargamento della piattaforma stradale su spazi della sede stradale, con eventuale ripristino del sistema di smaltimento delle acque meteoriche in caso di tombatura delle cunette laterali.

Interventi di modifica della sede stradale:

- Allargamento degli spazi della sede stradale (fascia di pertinenza) entro il confine stradale.
- Allargamento della sede stradale oltre il confine stradale, anche attraverso l'esproprio.
- Allargamento della sede stradale in trincea attraverso scavo di sbancamento.
- Allargamento della sede stradale a mezza costa attraverso l'utilizzo di strutture a sbalzo.

FIGURA 53 INSERIMENTO PISTA CICLOPEDONALE AFFIANCATA AL CORPO STRADALE MEDIANTE GLI INTERVENTI N. 1 E 3

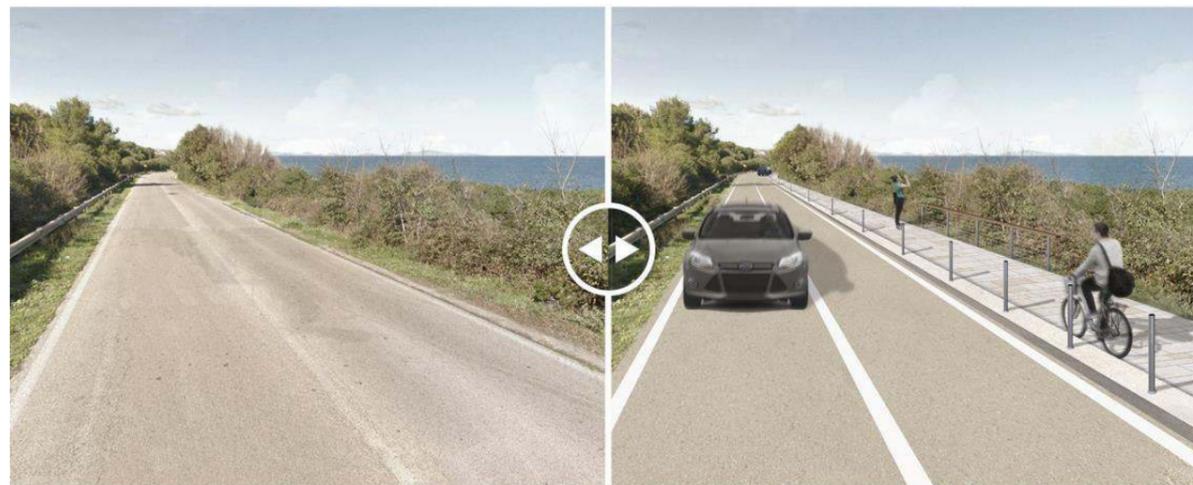


FIGURA 54 INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE MEDIANTE L'INTERVENTO N. 1



FIGURA 55 INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE MEDIANTE L'INTERVENTO N. 5





REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

3.1.9.5 Pista Ciclabile extraurbana in Sede Propria

Dm 30.11.1999, N. 557 Art. 6, Comma 2

La pista ciclabile può essere realizzata: a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili.

La pista ciclabile in **sede propria**, monodirezionale o bidirezionale, presenta una sede ciclabile segregata e separata dalle corsie veicolari e pedonali attraverso uno spartitraffico longitudinale invalicabile.

Come da normativa di riferimento, in una pista in sede propria monodirezionale la larghezza minima della corsia ciclabile è pari a 1,50 metri, compresa la striscia di margine; tale dimensione è riducibile a 1,25 metri nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima di 2,50 metri.

I parametri definiti dalla normativa di settore possono essere considerati come il livello minimo con cui progettare una pista ciclabile in sede propria all'interno degli itinerari di livello regionale, fermo restando che in relazione ai flussi di ciclisti previsti e per elevare il livello di qualità dell'itinerario possono essere proposte larghezze superiori, pari a 2,00/2,50 metri per le monodirezionali e 3,00/3,50 metri per la bidirezionale. Inoltre, lungo queste piste ciclabili l'eventuale presenza di strutture orizzontali o altri ostacoli deve garantire un'altezza libera di almeno 2,20 metri dal piano ciclabile.

Inoltre, nel caso di itinerari appartenenti a reti ciclabili o ciclovie di scala nazionale (Bicitalia, Sistema Nazionale delle ciclovie turistiche) o europea (EuroVelo), la progettazione di piste ciclabili in sede propria dovrà tenere conto dei requisiti e degli standard tecnici imposti dalla relativa normativa di riferimento, di cui si riportano alcune indicazioni in **TABELLA 17**.

La pista ciclabile in sede propria può essere distinta in due tipologie principali:

in affiancamento o allargamento del corpo stradale esistente ma separata fisicamente dalle corsie veicolari e pedonali, a corsia unica per senso di marcia (**FIGURA 56**) o a doppio senso di marcia (**FIGURA 57** e **FIGURA 58**).

La pista è realizzata utilizzando del tutto o in parte gli spazi disponibili della piattaforma o della sede stradale o gli spazi disponibili oltre la sede stessa, qualora non sufficiente.

FIGURA 56 PISTA A CORSIA UNICA PER SENSO DI MARCIA

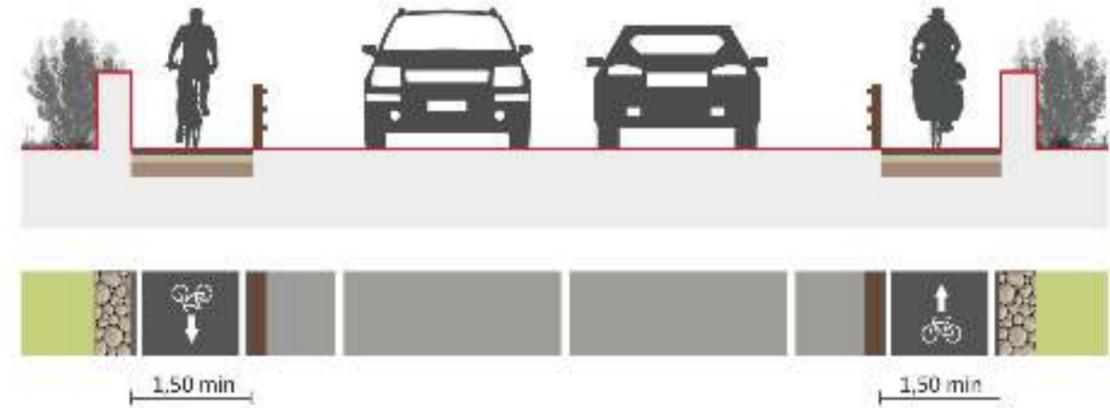
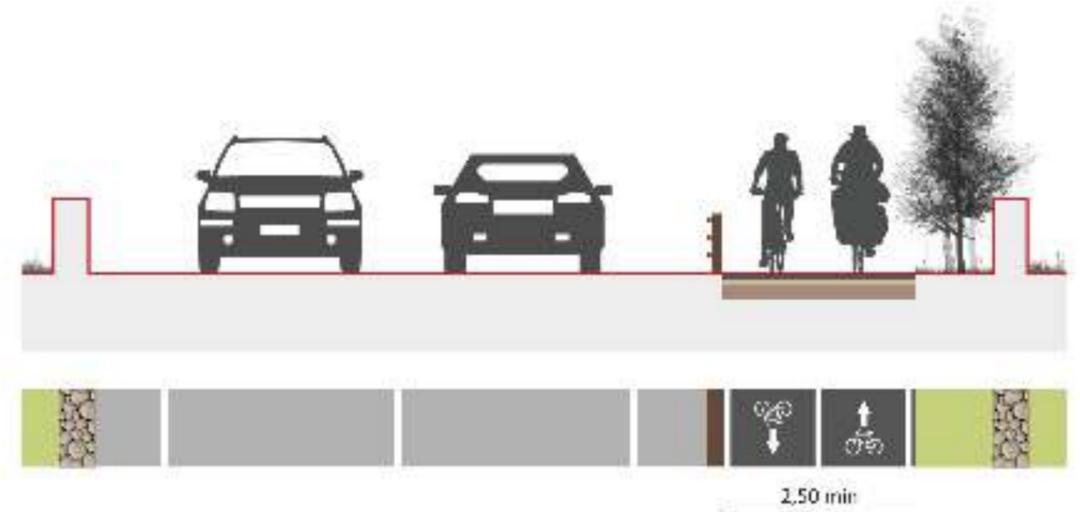


FIGURA 57 PISTA A DOPPIO SENSO DI MARCIA



non in affiancamento, denominata anche *greenway* o via verde, posta lontana da strade a traffico motorizzato. La pista bidirezionale (c) è realizzata tramite la definizione di un nuovo tracciato oppure riutilizzando il sedime dismesso di un tracciato stradale o ferroviario non riutilizzato o di un sentiero posto all'interno di un parco o di una zona protetta, spesso in condivisione con i pedoni.



FIGURA 58 PISTA BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA



TABELLA 17 PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA NEI REQUISITI DEL SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE

SNCT		STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE <small>Allegato A - Direttiva MIT prot. 375 del 20 07 2017</small>
B.2 SICUREZZA <small>punto c)</small> CARATTERISTICHE GEOMETRICHE ↓ Trattati in sede propria	Livello OTTIMO	- Larghezza min: 2,50 m Monodirezionale, 3,50 m Bidirezionale - Assenza di curve pericolose e per intersezioni su strade a velocità > 50 km/h e carreggiata > 7,00 m obbligo di sovrappasso/sottopasso - Rispetto del DM 30/11/99, n.557
	Livello BUONO	- Larghezza min: 2,00 m Monodirezionale, 3,00 m Bidirezionale - Assenza di curve pericolose, possibilità di intersezioni semaforizzate su strade a velocità > 50 km/h e carreggiata > 7,00 m - Rispetto del DM 30/11/99, n.557
	Livello MINIMO	- Rispetto del DM 30/11/99, n.557 in termini di larghezza minima, raggi, pendenze trasversali etc.
Ulteriori requisiti:	- In corrispondenza di attraversamenti urbani la ciclovia deve possedere standard tecnici almeno di livello BUONO - Lungo tutta la ciclovia deve essere garantita un'altezza libera min. di 2,20 m dal piano ciclabile - Puntuali restringimenti, mai < 1,00 m e limitati longitudinalmente ai 30 m o alla lunghezza dei ponti, possono essere presenti ma segnalati adeguatamente.	



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZI

3.1.9.6 Pista Ciclabile Extraurbana in Sede Propria in affiancamento e/o allargamento del corpo stradale esistente

La pista ciclabile in affiancamento alla strada, ad unico o doppio senso di marcia, è realizzata all'interno della sede stradale attraverso la riduzione della carreggiata, se funzionalmente possibile, e l'utilizzo di parte degli spazi della piattaforma stradale e della sede stradale, oppure attraverso un allargamento della stessa sede stradale (FIGURA 59 E FIGURA 60).

In entrambi i casi è d'obbligo l'inserimento di un cordolo o barriera di protezione e separazione dalla carreggiata stradale adibita al traffico dei veicoli motorizzati, che aumenta notevolmente il livello di sicurezza dei ciclisti. Per quanto riguarda la pavimentazione si predilige l'utilizzo di bitume/asfalto drenante di spessore adeguato, simile a quello della strada esistente o eventualmente colorato per distinguerlo dalle corsie motorizzate.

TABELLA 18 CARATTERISTICHE PISTE CICLABILE SEDE PROPRIA MONO E BIDEREZIONALE

TIPOLOGIE	- Monodirezionale	- Bidirezionale
DIMENSIONI MINIME	1,50 m riducibile a 1,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati	2,50 m riducibile a 2,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati
SEPARAZIONE	Spartitraffico fisicamente invalicabile di larghezza 0,50 m	
PAVIMENTAZIONE	Bitume/asfalto drenante di colore simile alla strada esistente o di colore utile a distinguere il tracciato ciclabile dalle corsie veicolari	
SEGNALETICA ORIZZONTALE	Linee di margine, mezzera, simbolo bici e frecce di colore bianco	
SEGNALETICA VERTICALE	I segnali d'obbligo PISTA CICLABILE e FINE pista ciclabile indicano l'inizio e la fine della pista riservata ai velocipedi	
PROTEZIONE LATERALE	In situazioni di pericolosità si prevede l'utilizzo di barriere di protezione laterale con guard-rail in metallo o staccionata lignea a seconda dei contesti ambientali	
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso - Sistema di smaltimento delle acque meteoriche	

FIGURA 59 SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE (STRADA TIPO B2 COME DEFINITA DAL D.M. DEL 5.11.2001 "NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE")

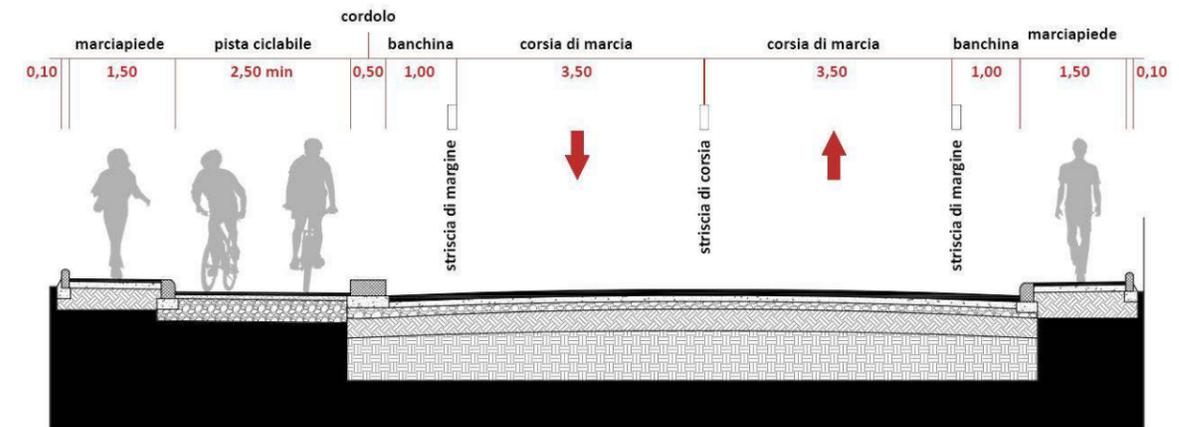
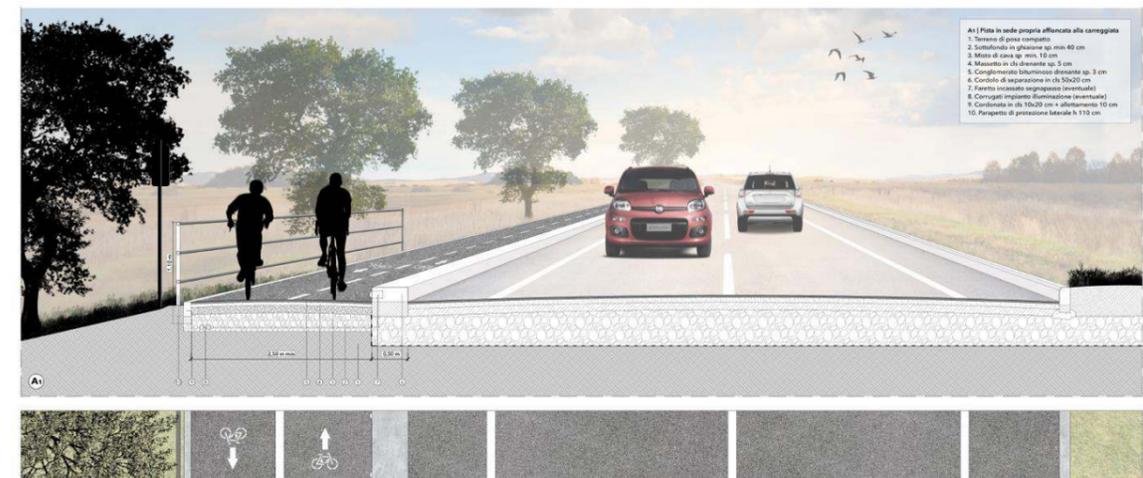


FIGURA 60 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

3.1.9.7 Pista Ciclabile Extraurbana in sede Propria in affiancamento al marciapiede

La pista ciclabile in affiancamento può essere realizzata all'interno della sede stradale anche mediante l'allargamento della fascia di pertinenza e l'inserimento della sede ciclabile accanto al marciapiede dedicato al transito pedonale. In questo caso la pista ciclabile si colloca a quota marciapiede e dovrà rimanere tale anche in corrispondenza dei passi carrai o delle intersezioni con la viabilità minore traversante.

Inoltre, può essere opportuno distinguere la sede ciclabile da quella pedonale anche attraverso l'utilizzo di differenti pavimentazioni al fine di evitare pericolose interferenze tra le differenti tipologie di utenza (FIGURA 61 E FIGURA 62).

TABELLA 19 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SEDE PROPRIA

TIPOLOGIE	- Monodirezionale	- Bidirezionale
DIMENSIONI MINIME	1,50 m riducibile a 1,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati	2,50 m riducibile a 2,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati
SEPARAZIONE	Si ritiene debba valere anche in questo caso la separazione dalla carreggiata tramite spartitraffico fisicamente invalicabile di larghezza 0,50 m. È opportuno valutare le modalità di divisione dello spazio ciclabile da quello pedonale	
PAVIMENTAZIONE	- Bitume/asfalto drenante di colore utile a distinguere la corsia ciclabile dalla corsia pedonale - Stabilizzato misto cava nei contesti di particolare pregio ambientale	
SEGNALETICA ORIZZONTALE	Linee di margine, mezzeria, simbolo bici e frecce di colore bianco per pavimentazioni in bitume/asfalto	
SEGNALETICA VERTICALE	I segnali d'obbligo PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE e FINE pista ciclabile contigua al marciapiede indicano l'inizio e la fine della pista riservata ai velocipedi parallela ad un percorso riservato ai pedoni	
PROTEZIONE LATERALE	In situazioni di pericolosità si prevede l'utilizzo di barriere di protezione laterale con guard-rail in metallo o staccata lignea a seconda dei contesti ambientali	
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso	

FIGURA 61 SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE

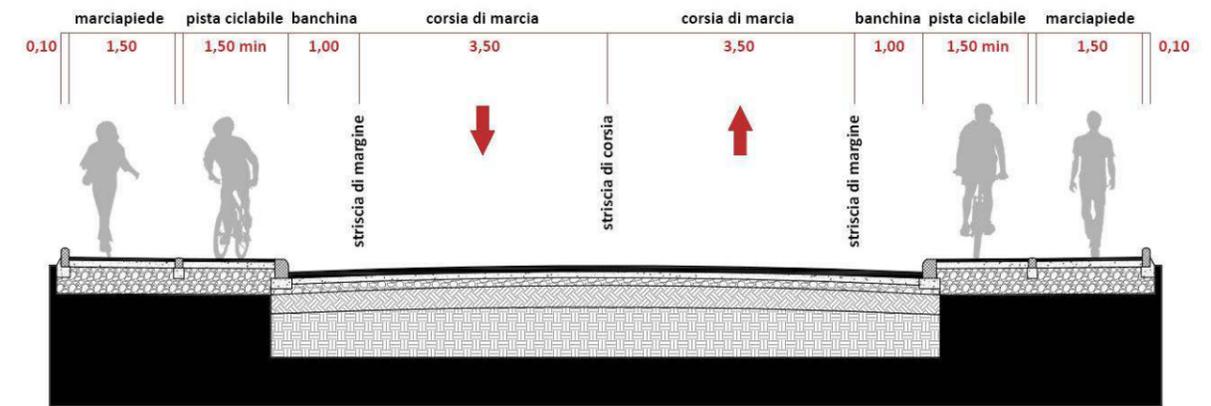


FIGURA 62 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

3.1.9.8 Pista ciclabile extraurbana bidirezionale in sede propria (sentiero)

La pista ciclabile non in affiancamento è una sede ciclabile posta lontana da strade a traffico motorizzato (FIGURA 63 E FIGURA 64).

In questo caso la pista a doppio senso di marcia può essere realizzata attraverso la definizione di un nuovo tracciato oppure tramite il riutilizzo del sedime dismesso di un tracciato ferroviario non riutilizzato, di una strada non più interessata dal traffico veicolare o di un sentiero posto all'interno di un parco o di una zona protetta.

TABELLA 20 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA A BASSO TRAFFICO

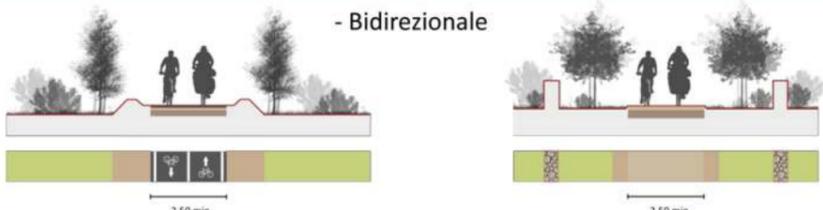
TIPOLOGIE	
DIMENSIONI MINIME	2,50 m riducibile a 2,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati
PAVIMENTAZIONE	- Bitume/asfalto drenante nel caso in cui il materiale sia già presente o congruo al contesto di inserimento - Stabilizzato misto cava nei contesti di particolare pregio ambientale
SEGNALETICA ORIZZONTALE	 Linee di margine, mezzera, simbolo bici e frecce di colore bianco per pavimentazioni in bitume/asfalto
SEGNALETICA VERTICALE	 I segnali d'obbligo PISTA CICLABILE e FINE pista ciclabile indicano l'inizio e la fine della pista riservata ai velocipedi
PROTEZIONE LATERALE	In situazioni di pericolosità si prevede l'utilizzo di barriere di protezione laterale con guard-rail in metallo o staccionata lignea a seconda dei contesti ambientali
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso - Sistema di smaltimento acque meteoriche - Adeguata illuminazione di tratti in galleria lungo ferrovia dismessa

FIGURA 63 SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA



FIGURA 64 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA





REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

3.1.9.9 Pista ciclopedonale extraurbana bidirezionale "greenways" in sede propria

La pista in sede propria non affiancata può accogliere anche i flussi pedonali, previa predisposizione di apposita segnaletica e di una larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili. In questo caso si costituisce un percorso promiscuo riservato alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti, di norma realizzato all'interno di parchi, aree naturali, zone protette o zone a traffico prevalentemente pedonale e quando la ridotta entità del traffico ciclistico non richieda la realizzazione di specifici percorsi ciclabili.

Rientrano in questa categoria anche le cosiddette "vie verdi" o "greenways", percorsi chiusi al traffico motorizzato ed indirizzati generalmente non solo al transito ciclistico ma anche ad altre tipologie di utenti, tra cui pedoni, escursionisti a cavallo etc. (FIGURA 65 e 66).

TABELLA 21 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE E PEDONALE IN SEDE PROPRIA

TIPOLOGIE	
DIMENSIONI MINIME	2,50 m riducibile a 2,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati + 1,50 m per il transito pedonale per un totale di 4,00 m
SEPARAZIONE	È opportuno valutare le modalità di divisione dello spazio ciclabile da quello pedonale, al fine di favorire la chiara percezione degli stessi e limitare i rischi di interferenza tra le due tipologie di utenza
PAVIMENTAZIONE	- Bitume/asfalto drenante di colore utile a distinguere la corsia ciclabile dalla corsia pedonale - Stabilizzato misto cava nei contesti di particolare pregio ambientale
SEGNALETICA ORIZZONTALE	Può essere utile identificare gli spazi ciclabili e quelli pedonali con pittogrammi di colore bianco su pavimentazioni in bitume/asfalto
SEGNALETICA VERTICALE	I segnali d'obbligo PERCORSO PEDONALE E CICLABILE e FINE percorso pedonale e ciclabile indicano l'inizio e la fine del percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi
PROTEZIONE LATERALE	In situazioni di pericolosità si prevede l'utilizzo di barriere di protezione laterale con guard-rail in metallo o staccionata lignea a seconda dei contesti ambientali
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso

FIGURA 65 SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE

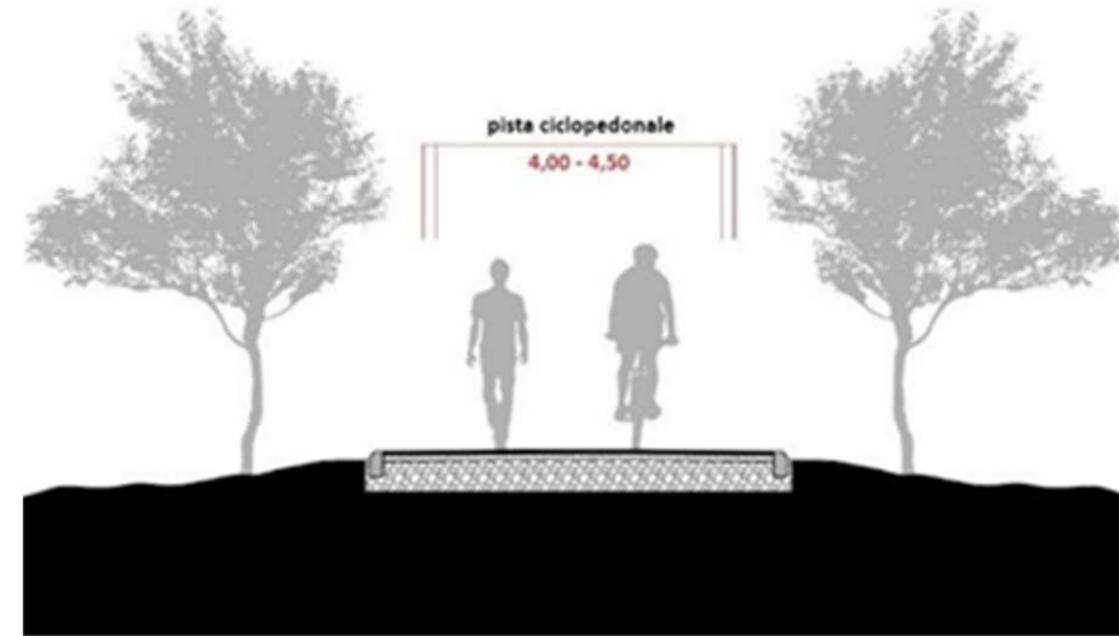


FIGURA 66 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE CON PAVIMENTAZIONE IN STABILIZZATO MISTO CAVA





REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

3.1.9.10 Pista Ciclabile Extraurbana Monodirezionale Corsia Riservata

dm 30 novembre 1999, n. 557 art. 6, comma 2

La pista ciclabile può essere realizzata: b) **su corsia riservata**, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia.

La pista ciclabile su **corsia riservata** si sviluppa su parti riservate di carreggiata sempre in affiancamento o allargamento della carreggiata esistente.

A differenza della pista ciclabile in sede propria, la corsia riservata è sempre monodirezionale e segue il senso di marcia dei veicoli motorizzati, non ha cordoli o barriere di separazione dalle corsie veicolari ma, trattandosi di una semplice corsia, la delimitazione è rappresentata dalla segnaletica longitudinale orizzontale o da un elemento definito "delineatore di corsia" (FIGURA 67).

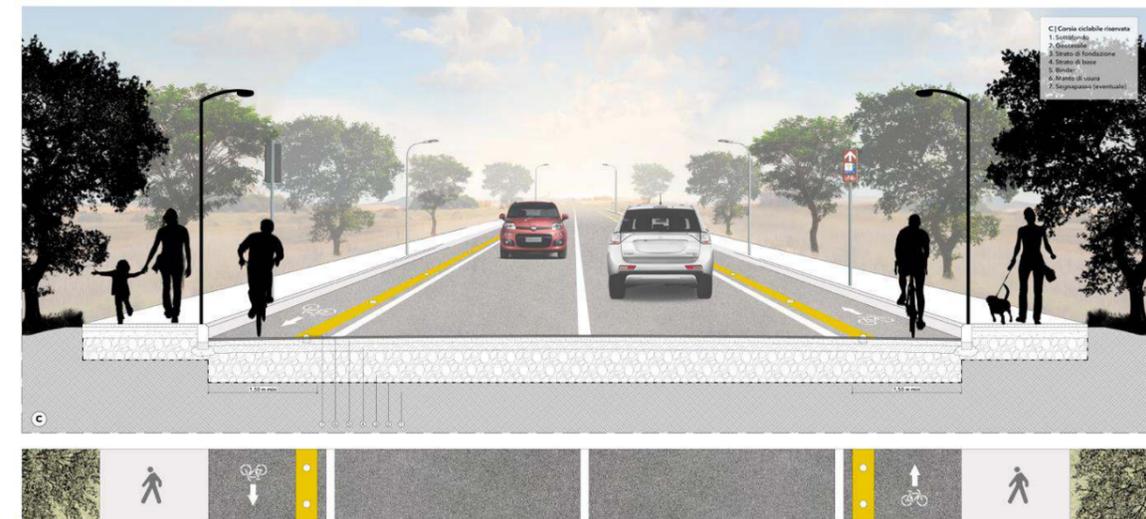
TABELLA 22 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA

TIPOLOGIE	
DIMENSIONI MINIME	1,50 m comprensivi di strisce di margine riducibile a 1,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati
SEPARAZIONE	Trattandosi di una corsia ad unico senso di marcia concorde a quello della contigua corsia veicolare e ubicata di norma alla sua destra l'elemento separatore è realizzato tramite segnaletica longitudinale orizzontale oppure con un elemento in plastica definito dal codice "delineatore di corsia"
PAVIMENTAZIONE	- Bitume/asfalto esistente qualora la corsia sia ricavata dalla carreggiata stradale - Bitume/asfalto drenante qualora la corsia sia ricavata dall'allargamento della piattaforma stradale
SEGNALETICA ORIZZONTALE	La corsia ciclabile deve essere delimitata da segnaletica longitudinale: striscia bianca di spessore 12 cm e striscia gialla di spessore 30 cm intervallate da uno spazio di 12 cm
SEGNALETICA VERTICALE	I segnali d'obbligo PISTA CICLABILE e FINE pista ciclabile indicano l'inizio e la fine della corsia riservata ai velocipedi
PROTEZIONE LATERALE	In situazioni di pericolosità si prevede l'utilizzo di barriere di protezione laterale con guard-rail in metallo o staccionata lignea a seconda dei contesti ambientali
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso

Questa tipologia di intervento deve essere utilizzata lungo strade a modesta intensità di traffico e sufficientemente larghe, in modo da evitare o limitare la possibilità di interferenze tra il transito

ciclabile e quello veicolare. Inoltre, è importante ricordare che la normativa ammette la realizzazione di piste ciclabili su corsie riservate in ambito extraurbano soltanto sulle strade locali extraurbane (categoria F).

FIGURA 67 DETTAGLIO COSTRUTTIVO CORSIA CICLABILE RISERVATA MONODIREZIONALE



L'ammissibilità di queste soluzioni è da porre in relazione alla categoria e al livello funzionale della strada, oltre che al traffico motorizzato che la interessa. Infatti, in ambito extraurbano la pista ciclabile può essere realizzata su corsie riservate solo su strade locali extraurbane (categoria F).

La corsia riservata può essere utilizzata anche per attuare il cosiddetto "controsenso ciclabile" (doppio senso per le bici in strade a senso unico per veicoli a motore), ovvero per consentire ai ciclisti di percorrere una strada a senso unico in direzione contraria al flusso principale, in particolare quando ciò può rappresentare una soluzione altamente attrattiva per i ciclisti in quanto consente di realizzare percorsi più brevi lungo strade interessate da ridotti flussi di traffico e velocità moderate.

In questo modo si offre ai ciclisti delle scorciatoie di collegamento non percorribili dal traffico motorizzato, consentendo agli utenti di evitare il transito su strade più trafficate. Nonostante il controsenso ciclabile possa apparire una soluzione pericolosa per l'utenza ciclistica, diverse esperienze internazionali hanno dimostrato che si tratta di uno strumento in grado di apportare un complessivo aumento della sicurezza.

Infatti, ponendo in diretto contatto visivo ciclista e automobilista, questo strumento consente ad entrambi di valutare la necessaria cautela con cui possono incrociarsi ed eventualmente adeguare il proprio comportamento.

Il **controsenso ciclabile** (doppio senso per le bici in strade a senso unico per veicoli a motore) è ritenuto ammissibile (Pareri M.I.T. n. 6234 del 21.12.2011 e n. 4635 del 18/09/2015) in presenza di specifiche condizioni che consentono il transito delle biciclette in senso opposto ai veicoli in coerenza con le previsioni del CdS e del Regolamento.



In questo caso la strada non risulta più a senso unico, ma si configura come una strada a doppio senso di circolazione, con direzione obbligata per i veicoli a motore ed esclusione per le biciclette (come specificato da apposito pannello integrativo), che possono così transitare in entrambi i sensi.

Inoltre, riconducendo le strade interessate alla tipologia di strada locale urbana, si ritiene che la dimensione minima della carreggiata debba essere almeno pari a 4,25 m, valore corrispondente al modulo minimo di corsia pari a 2,75 m maggiorato della larghezza minima di corsia ciclabile pari a 1,50 m comprensivi delle strisce di margine.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

3.1.9.11 Percorso extraurbano Promiscuo Ciclabile e Veicolare

Dm 30 Novembre 1999, N. 557 Art. 4, Comma 6

I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili.

Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

Codice della strada vigente - D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 Art. 2F 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.

Nei tratti di itinerario ciclabile in cui la circolazione delle biciclette avviene in sede promiscua con i veicoli motorizzati - definiti percorsi promiscui - si prevede l'utilizzo di infrastrutture stradali esistenti, senza la realizzazione di una vera e propria infrastruttura ciclabile autonoma e segregata ma tramite la condivisione della sede stradale indicata da apposita segnaletica (FIGURA 68).

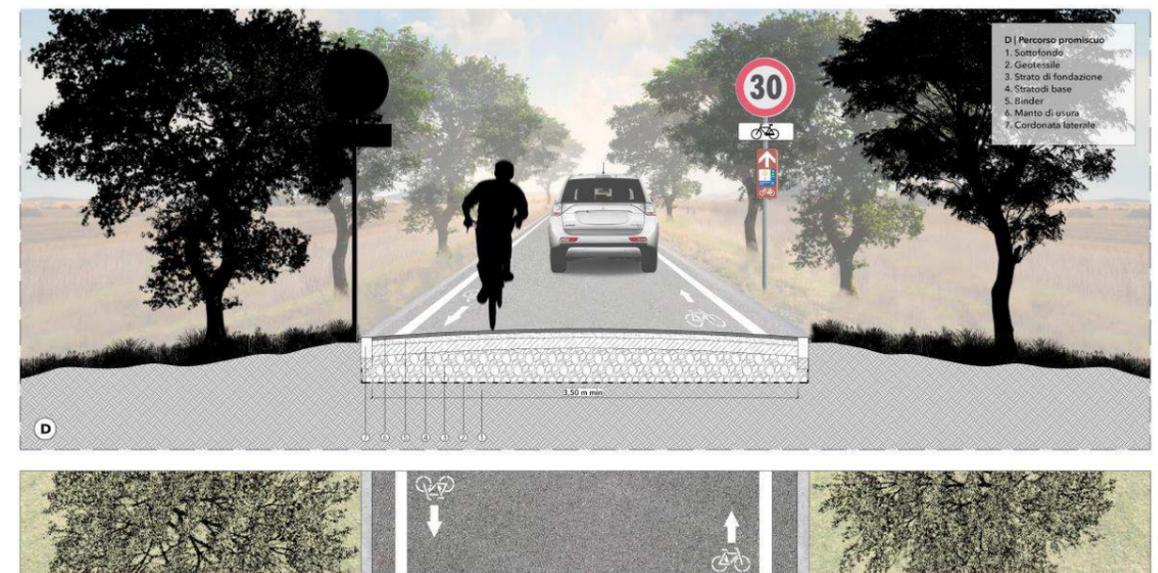
Questa soluzione consente di recuperare e dare nuova vita all'enorme patrimonio di strade minori esistenti e caratterizzate da ridotti volumi di traffico (strade di penetrazione agraria, di bonifica, ricavate da ferrovia dismessa, arginali e lungo canali etc.), lungo le quali attraverso l'adozione di opportuni accorgimenti è possibile costituire dei percorsi destinanti prevalentemente alla percorrenza ciclistica e dotati di una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza più debole.

Tuttavia, è opportuno sottolineare che i percorsi ciclabili in sede promiscua con i veicoli a motore possono rappresentare la tipologia di itinerario a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e per tale motivo devono essere accompagnati da opportune analisi dei flussi di traffico che interessano l'infrastruttura e devono essere realizzati in sicurezza, introducendo elementi di moderazione del traffico lungo le strade in cui sono previsti al fine di favorirne la compatibilità con il transito veicolare.

Questi interventi di compatibilità ciclabile sono ritenuti necessari in tutti i casi in cui ci sia una possibile interferenza tra itinerario ciclabile e viabilità esistente. I provvedimenti e le trasformazioni per rendere sicuro il transito ciclabile riguardano principalmente la segnaletica orizzontale e verticale e la pavimentazione stradale ma possono comprendere anche interventi puntuali o lungo l'asse mirati alla riduzione della velocità dei veicoli, oltre all'istituzione di specifiche Zone 30 e isole ambientali.

Inoltre, nella definizione di un percorso ciclabile in sede promiscua con i veicoli a motore è opportuno verificare che le dimensioni della carreggiata stradale consentano il passaggio e il sorpasso delle biciclette da parte dei veicoli motorizzati in totale sicurezza, anche attraverso l'utilizzo di adeguata segnaletica di pericolo. Eventuali tratti in sede promiscua lungo galleria sono ammessi solo se la velocità massima non supera i 50 km/h e attraverso la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale di almeno 1,50 metri, unitamente al potenziamento dell'illuminazione e della segnaletica orizzontale e verticale.

FIGURA 68 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PERCORSO PROMISCUO CICLABILE E VEICOLARE



Come sintetizzato nei *Criteri di scelta della sede ciclabile*, la promiscuità con i veicoli motorizzati può avvenire su diverse tipologie di strade ed in particolare possiamo distinguere tra:

percorso promiscuo lungo strade caratterizzate da una mobilità veicolare bassa (inferiore ai 500 veicoli/giorno) o bassissima (inferiore ai 50 veicoli/giorno), da una ridotta velocità (inferiore ai 50 km/h) e, ove possibile, lungo le quali sussista il divieto di circolazione dei mezzi pesanti. Rientrano in questa tipologia le strade comunali extraurbane, vicinali, poderali, di penetrazione agraria, di bonifica, arginali, di servizio ai canali, di ferrovia dismessa, i sentieri carrabili etc., che si possono differenziare tra loro per caratteristiche geometriche (larghezza di carreggiata, piattaforma e sede stradale), costruttive (tipo di sottofondo, sovrastruttura e pavimentazione) e funzionali (intensità di traffico e velocità di marcia).

Percorso promiscuo lungo strade ordinarie statali e provinciali extraurbane con una configurazione planimetrica non modificabile per l'inserimento di una pista ciclabile in sede propria, ma lungo le quali è necessario transitare per garantire continuità alla rete ciclabile in assenza di alternative migliori.

Percorso promiscuo lungo strade ordinarie urbane, nei tratti di attraversamento dei centri urbani intercettati lungo gli itinerari ciclabili, da concordare con le relative amministrazioni comunali.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

SNCT		STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE <small>Allegato A - Direttiva MIT prot. 375 del 20 07 2017</small>
B.2 SICUREZZA punto c) CARATTERISTICHE GEOMETRICHE	Livello MINIMO	Nei tratti di ciclovia turistica in cui la circolazione delle biciclette avviene in promiscuo con i veicoli - fermo restando il rispetto del Cds e del Regolamento al DM 30/11/99, n. 557 - le dimensioni della carreggiata stradale devono consentire il passaggio e il sorpasso in sicurezza delle biciclette da parte dei veicoli motorizzati e deve essere installata adeguata segnaletica di pericolo. Particolare cura dovrà essere posta negli elementi della infrastruttura caratterizzati da insufficiente visibilità ai fini del reciproco avvistamento tra veicoli.
Ulteriori requisiti:		Tratti in galleria promiscui con il traffico motorizzato sono ammessi solo con velocità max di 50 km/h, uno specifico potenziamento dell'illuminazione, adeguata segnalazione e una corsia ciclabile monodirezionale di 1,50 m min.

3.1.9.12 Percorso extraurbano promiscuo caratterizzate da una bassa mobilità veicolare e ridotta velocità

Il percorso promiscuo ciclabile e veicolare lungo strade caratterizzate da una mobilità veicolare bassa (inferiore ai 500 veicoli/giorno) o bassissima (inferiore ai 50 veicoli/giorno), da ridotti limiti di velocità (inferiori ai 50 km/h) e, ove possibile, lungo le quali sussista il divieto di circolazione dei mezzi pesanti, interessa essenzialmente le strade comunali extraurbane, vicinali, poderali, di penetrazione agraria, di bonifica, arginali, di servizio ai canali, di ferrovia dismessa, i sentieri carrabili etc..

Queste tipologie di strade si possono differenziare tra loro per caratteristiche geometriche (larghezza di carreggiata, piattaforma e sede stradale), costruttive (tipo di sottofondo, sovrastruttura e pavimentazione) e funzionali (intensità di traffico e velocità di marcia).

TABELLA 23 CARATTERISTICHE PERCORSO PROMISCUO CICLABILE E VEICOLARE

- Concorde al senso di marcia veicolare	
TIPOLOGIE	
SEGNALETICA VERTICALE	<p>La Normativa non prevede una segnaletica dedicata per i percorsi ciclabili in sede promiscua in ambito extraurbano. Si propone l'utilizzo del cartello di pericolo generico con pannello integrativo per segnalare la probabile presenza di ciclisti o di un itinerario cicloturistico. Laddove la promiscuità richieda una moderazione della velocità dei veicoli, si propone l'uso del cartello di limite massimo 30 km/h</p>
SEGNALETICA ORIZZONTALE	<p>Quando il tipo di pavimentazione consente l'inserimento di segnaletica orizzontale il transito ciclabile in sede promiscua è indicato dal segnale "ciclista" (pittogramma) con freccia direzionale lungo il lato esterno della corsia veicolare</p>
PAVIMENTAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> - su strada in bitume/asfalto: eventuale sistemazione del fondo stradale in base al suo stato di conservazione - su strada sterrata: stesura di stabilizzato misto cava per creare una superficie più regolare e facilmente percorribile
PROTEZIONE LATERALE	<p>In situazioni di pericolosità si prevede l'utilizzo di barriere di protezione laterale con guard-rail in metallo o staccionata lignea a seconda dei contesti ambientali</p>
MODERAZIONE DEL TRAFFICO	<p>Quando necessario, si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30 e dei relativi interventi di moderazione del traffico, al fine di ridurre la velocità di transito dei veicoli motorizzati.</p>
ULTERIORI INTERVENTI	<ul style="list-style-type: none"> - Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

Gli interventi di compatibilità ciclabile su queste strade dipendono dalle caratteristiche dell'infrastruttura stradale e riguardano principalmente l'integrazione della segnaletica orizzontale e verticale e l'eventuale sistemazione del fondo stradale, in base al suo stato di degrado.

Per strade con piattaforma stradale di larghezza $\geq 3,50$ m, adeguata pavimentazione (in bitume/asfalto o misto di cava stabilizzato) e bassissimo traffico veicolare (≤ 50 veicoli/giorno), gli interventi sopra descritti possono essere considerati sufficienti. Un eventuale ampliamento di carreggiata è da porre in relazione al transito ciclistico stimato e può essere accompagnato da interventi di moderazione della velocità.

Per carreggiate di larghezza più ampia ($\geq 4,00-6,00$ m) e flussi veicolari più sostenuti, ma sempre contenuti, gli interventi suddetti possono essere integrati da accorgimenti aggiuntivi di compatibilità ciclabile per incrementarne il livello di sicurezza, mediante interventi puntuali o lungo l'asse (dissuasori, chicane, restringimenti laterali di carreggiata, isole centrali etc.), soprattutto in considerazione del fatto che le strade più isolate e caratterizzate da basso traffico sono spesso percorse dai veicoli a velocità elevate.

Inoltre, a tale proposito si ricorda che lungo strade extraurbane e fuori dai centri abitati non è consentito l'utilizzo di dossi artificiali, come prescritto dal Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/1992, come modificato dal DPR 610/96) che all'art. 179 (art. 42 Cod. Str.) comma 5, prescrive per i rallentatori di velocità: *"I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, etc. [...]. Ne è vietato l'impegno sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per il servizio di soccorso o di pronto intervento"*.

Per strade di larghezza $\leq 2,00-3,00$ m, in aggiunta agli interventi descritti è opportuno intervenire con un contenuto allargamento della sezione stradale che possa rendere più sicuro sia il transito ciclabile che il passaggio e il sorpasso in sicurezza delle biciclette da parte dei veicoli motorizzati.

In alcuni casi può essere prevista una manutenzione straordinaria della pavimentazione su particolari tratti, a seconda dello stato di degrado degli stessi. L'intervento sulla pavimentazione deve prevedere come soluzione minima un fondo in terra naturale o in misto di cava stabilizzato con l'eliminazione di buche, avvallamenti e altre discontinuità che generano anche ristagni d'acqua in presenza di condizioni meteorologiche avverse. In situazioni ottimali è possibile prevedere un fondo pavimentato, compatto, scorrevole e privo di avvallamenti, caditoie etc., realizzato con materiali naturali o artificiali.

Nella definizione di un itinerario **ciclabile in ambito extraurbano**, il percorso ciclabile può essere realizzato in sede promiscua con i veicoli a motore lungo strade a bassa o bassissima mobilità veicolare e ridotta velocità di transito secondo le seguenti casistiche:

- ✓ percorso inserito su strada comunale extraurbana, vicinale, poderale, di penetrazione agraria, di bonifica, arginale, di servizio ai canali, di ferrovia dismessa etc. a bassa mobilità veicolare e bassa velocità, in asfalto e di larghezza $\geq 3,50$ m, tramite l'eventuale sistemazione del fondo stradale e l'utilizzo di adeguata segnaletica orizzontale e verticale (D2 e D5);

- ✓ Percorso inserito su strada comunale extraurbana, vicinale, poderale, di penetrazione agraria, di bonifica, arginale, di servizio ai canali, di ferrovia dismessa etc., a bassa mobilità veicolare e bassa velocità, in sterrato e di larghezza $\geq 3,50$ m, tramite la realizzazione di pavimentazione in stabilizzato misto cava e l'utilizzo di adeguata segnaletica verticale (D3 e D6);
- ✓ percorso inserito su strada comunale extraurbana, vicinale, poderale, di penetrazione agraria, di bonifica, arginale, di servizio ai canali, di ferrovia dismessa etc., a bassa mobilità veicolare e bassa velocità, in sterrato e di larghezza $\leq 3,50$ m, tramite l'allargamento della carreggiata, la realizzazione di pavimentazione in stabilizzato misto cava e l'utilizzo di adeguata segnaletica verticale (D4 e D6).



REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

3.1.9.13 Strade Extraurbane Statali e Provinciali

La scelta di inserire il percorso promiscuo su questa tipologia di strade deve essere limitata ai casi strettamente necessari, resi obbligati dall'assenza di alternative migliori. Infatti, questa viabilità non è in grado di offrire condizioni adeguate di sicurezza per effetto della quantità e della tipologia di traffico motorizzato che la interessa (presenza di veicoli pesanti), oltre che per la velocità dei veicoli che vi transitano.

Quando risulti necessario prevedere un percorso promiscuo lungo queste strade si ritiene opportuno realizzare alcuni interventi di compatibilità ciclabile.

Questi riguardano principalmente l'apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale di pericolo e avviso della possibile presenza di ciclisti e di eventuale riduzione della velocità nei tratti in condivisione, che dovrà essere formalizzata con l'assenso dell'ente gestore della strada.

Particolare attenzione è richiesta nei contesti caratterizzati da insufficiente visibilità ai fini del reciproco avvistamento tra veicoli e ciclisti.

L'intervento sul fondo stradale, riguardando una pavimentazione già in bitume/asfalto, si limita all'eventuale ripristino a seconda del suo stato di degrado.

TABELLA 24 CARATTERISTICHE PISTE STRADE ORDINARIE EXTRAURBANO SS E SP

TIPOLOGIE	
SEGNALETICA VERTICALE	<p>La Normativa non prevede che un itinerario ciclabile si sviluppi lungo strade ordinarie extraurbane, ritenute poco sicure. Quando tale soluzione risulta obbligata si propone l'utilizzo del cartello di pericolo generico con pannello integrativo per segnalare la probabile presenza di ciclisti o di un itinerario cicloturistico.</p> <p>Laddove la promiscuità richieda una moderazione della velocità dei veicoli, si propone l'uso del cartello di limite massimo 30 km/h</p>
SEGNALETICA ORIZZONTALE	<p>- tracciamento del segnale "ciclista" (pittogramma) con freccia direzionale lungo il lato esterno della corsia veicolare per ricordare al guidatore la potenziale presenza di un ciclista</p> <p>- tracciamento della <i>cycle strip</i>, una linea continua a lato della carreggiata che garantisce una continuità dell'itinerario pur non definendo una vera corsia ciclabile in quanto sottodimensionata</p>
PAVIMENTAZIONE	Per questa tipologia di strade generalmente non è necessario alcun intervento sulla pavimentazione, in quanto la natura del percorso promiscuo prevede l'utilizzo di strade che già vengono utilizzate per la viabilità.
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso

3.1.9.14 Strade Urbane

Anche in questo caso gli interventi previsti sono quelli di compatibilità ciclabile che riguardano principalmente l'utilizzo di adeguata segnaletica verticale ed orizzontale.

Su queste strade possono essere previsti interventi di moderazione del traffico e della velocità, che possono riguardare l'individuazione di specifiche zone 30 o di cosiddette isole ambientali, ovvero zone circoscritte in cui prevale generalmente la funzione residenziale e/o ricreativa/commerciale, con particolari regole di circolazione che limitano le velocità eccessive.

Inoltre, è possibile predisporre interventi puntuali o lungo l'asse come dossi, platee e attraversamenti rialzati, isole di traffico, disassamenti orizzontali, restringimenti laterali delle corsie, etc.

TABELLA 25 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN AMBITO URBANO

TIPOLOGIE	
SEGNALETICA VERTICALE	<p>La Normativa non prevede una segnaletica dedicata per i percorsi promiscui su strade ordinarie in ambito urbano. Per segnalare la probabile presenza di ciclisti o di un itinerario cicloturistico si propone l'utilizzo del cartello di pericolo generico con pannello integrativo</p> <p>Per le Zone 30 la Normativa prevede un segnale di limite massimo di velocità 30 km/h e la scritta "zona", da apporre all'ingresso e all'uscita di tali zone, in corrispondenza delle cosiddette "porte", anche in combinazione con altre misure di moderazione</p>
SEGNALETICA ORIZZONTALE	<p>- tracciamento del segnale "ciclista" (pittogramma) con freccia direzionale lungo il lato esterno della corsia veicolare per ricordare al guidatore la potenziale presenza di un ciclista</p> <p>- tracciamento della <i>cycle strip</i>, una linea continua a lato della carreggiata che garantisce una continuità dell'itinerario pur non definendo una vera corsia ciclabile in quanto sottodimensionata</p> <p>- per le Zone 30 tracciamento del segnale "Zona 30" e delimitazione dell'area con pavimentazione di colore rosso in corrispondenza delle "porte"</p>
PAVIMENTAZIONE	Per questa tipologia di strade generalmente non è necessario alcun intervento sulla pavimentazione, in quanto la natura del percorso promiscuo prevede l'utilizzo di strade che già vengono utilizzate per la viabilità. In caso di Zona 30 è possibile sostituire l'asfalto con pavimentazione in pietra per aumentare la riconoscibilità dell'area e produrre un rallentamento dei veicoli.
ULTERIORI INTERVENTI	- Interventi di moderazione del traffico puntuali o lungo l'asse

Nella definizione di un itinerario ciclabile, il percorso ciclabile può essere realizzato in sede promiscua con i veicoli a motore su strade ordinarie in ambito urbano secondo le seguenti casistiche:

- percorso inserito su strada ordinaria urbana tramite l'eventuale sistemazione del fondo stradale in asfalto a seconda del suo stato di degrado e l'utilizzo di adeguata segnaletica e verticale.



- percorso inserito su strada ordinaria urbana tramite l'istituzione di una Zona 30 urbana o di un'isola ambientale l'utilizzo di adeguata segnaletica orizzontale e verticale e di interventi di moderazione del traffico puntuali o lungo l'asse.

Quando possibile, nei tratti urbani in cui prevale la funzione residenziale si prevede l'istituzione di isole ambientali e zone 30, sulle quali insistono particolari regole di circolazione che limitano le velocità eccessive.

Non si tratta di zone riservate a pedoni e ciclisti poiché le automobili possono circolarvi liberamente, ma piuttosto di aree in cui la circolazione dell'utenza "debole" è resa sicura su tutta la rete stradale al suo interno.

I vantaggi di tali soluzioni sono minor traffico, minore velocità (limite massimo di velocità di 30 km/h) con conseguente minor rumore e maggiore sicurezza di pedoni e ciclisti.

(Vedere **FIGURA da 69 a 75**).

FIGURA 69 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE

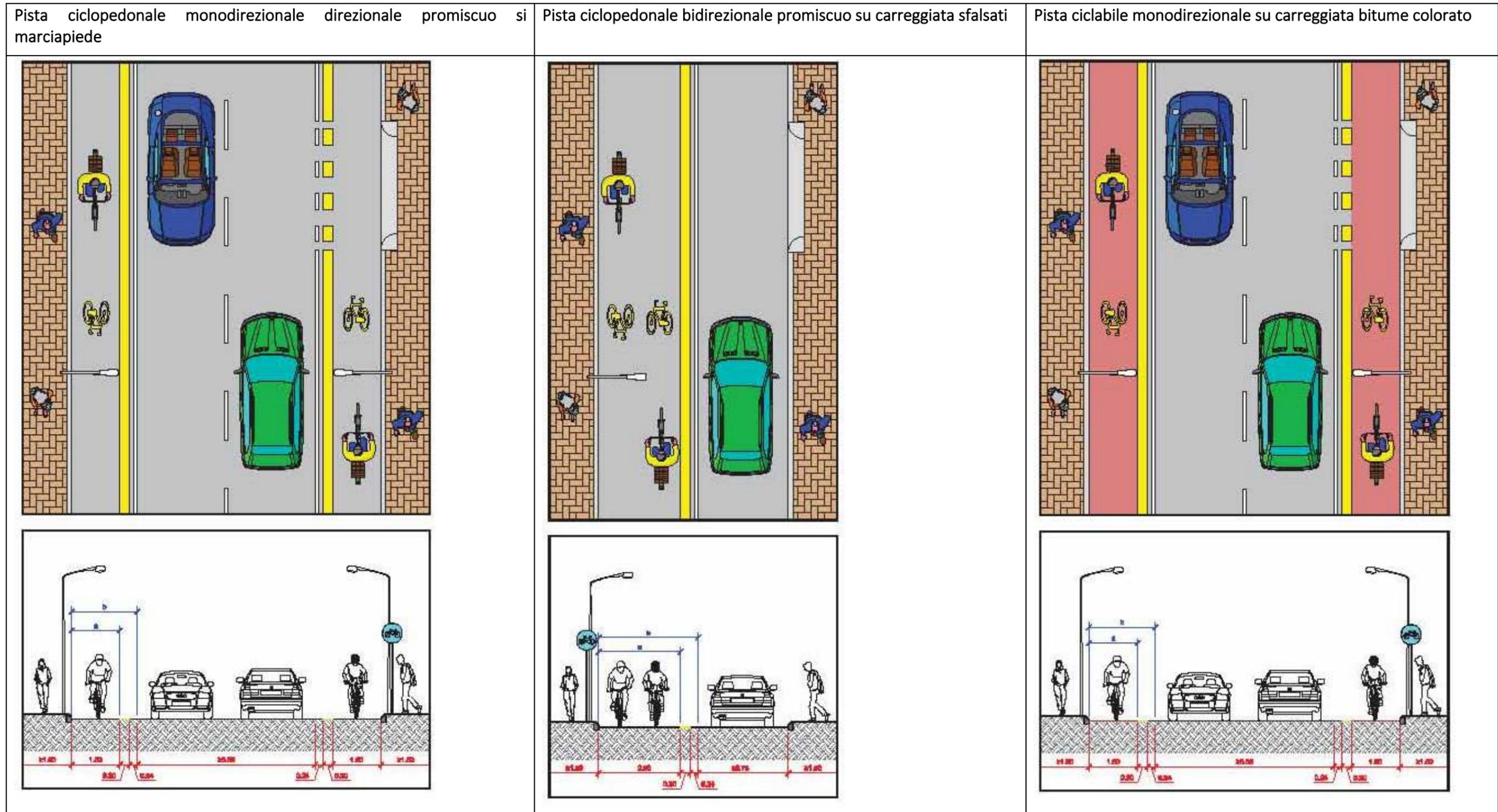
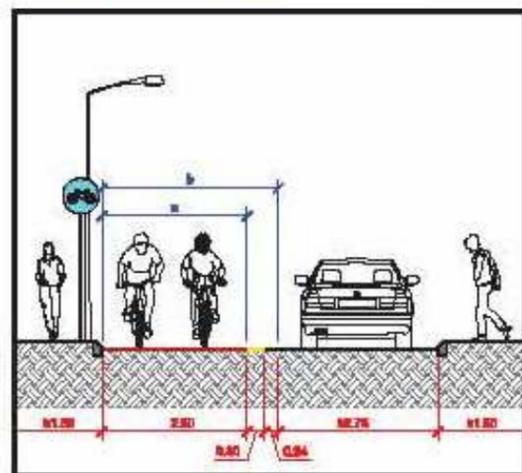
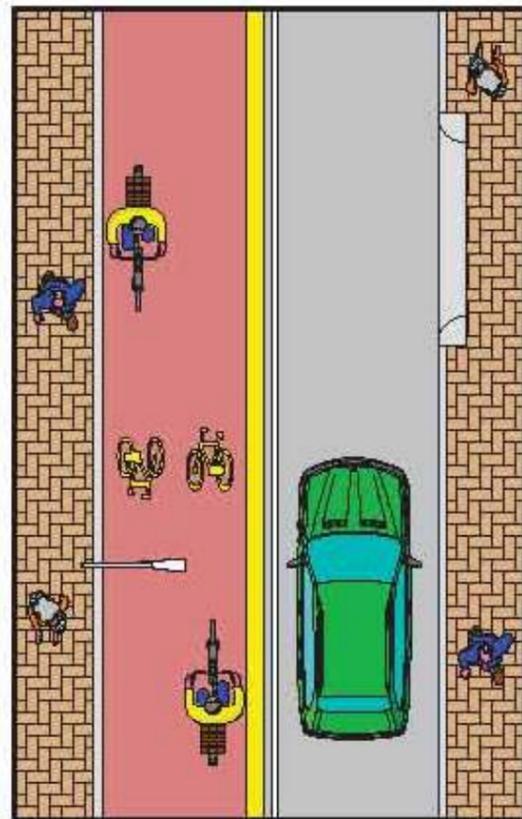
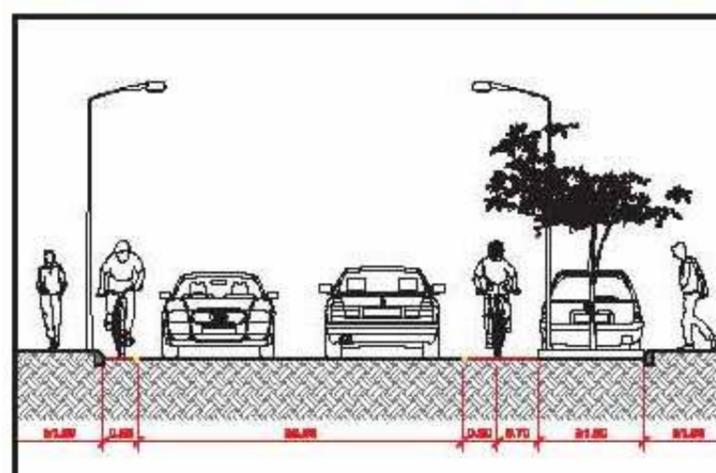


FIGURA 70 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE E INTERQUARTIERE

Percorso ciclopedonale bidirezionale su carreggiata bitume colorato



Percorso ciclopedonale bidirezionale promiscuo su carreggiata



Pista ciclabile monodirezionale su carreggiata con paracarro

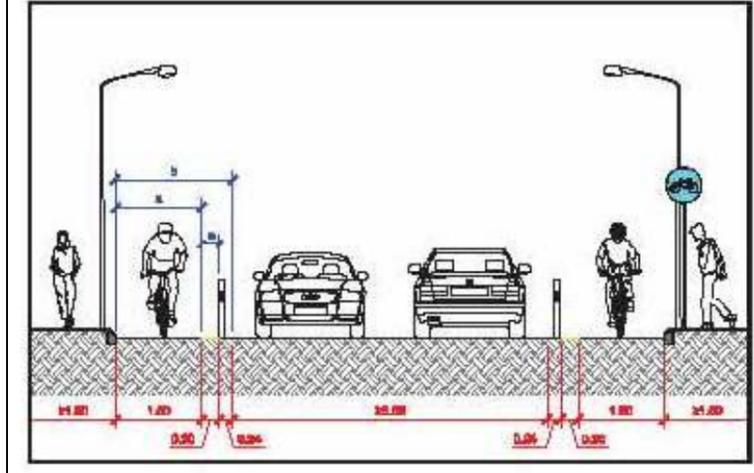


FIGURA 71 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI INTERQUARTIERE E QUARTIERE

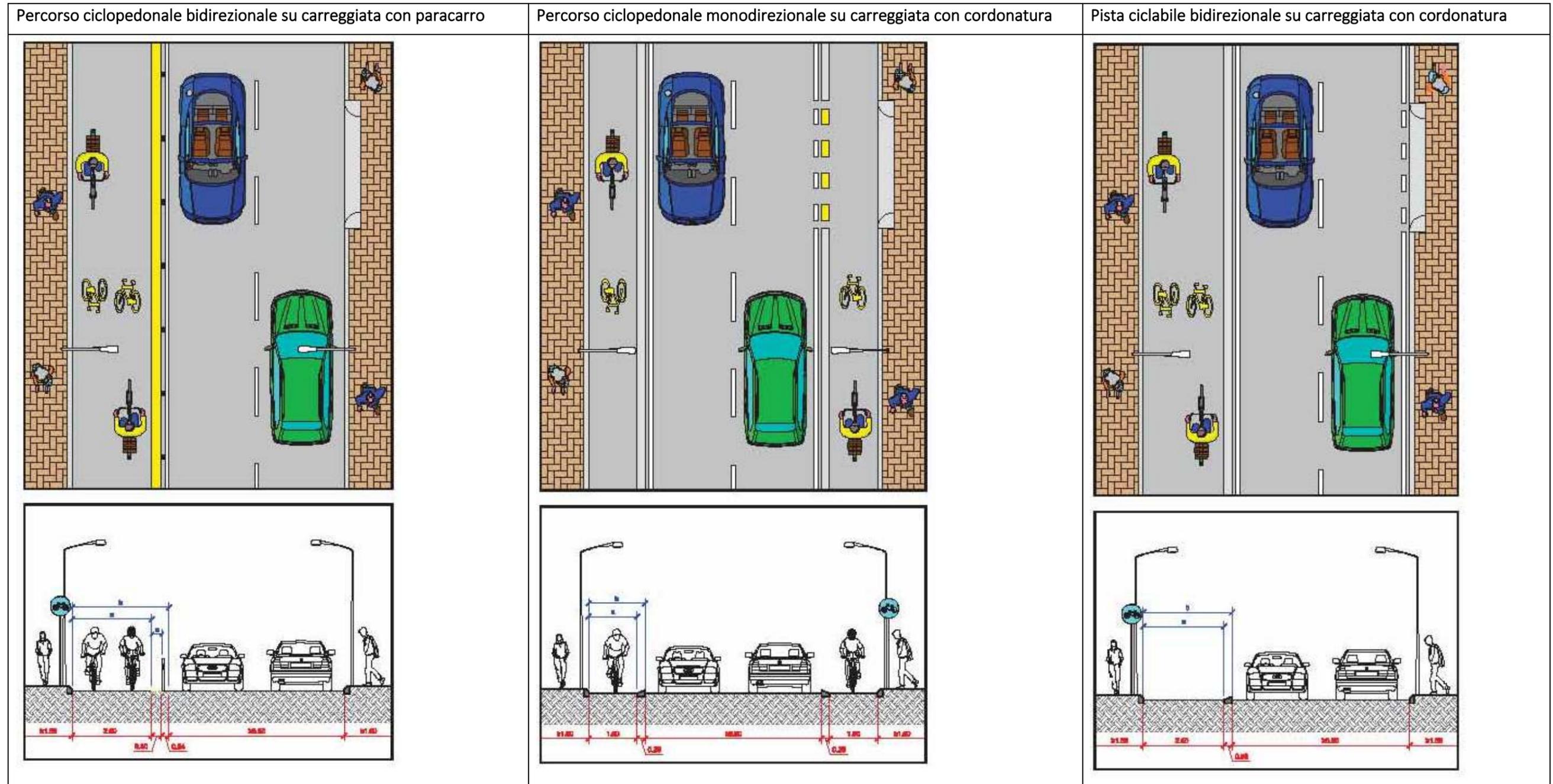


FIGURA 72 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE INTERQUARTIERE E QUARTIERE

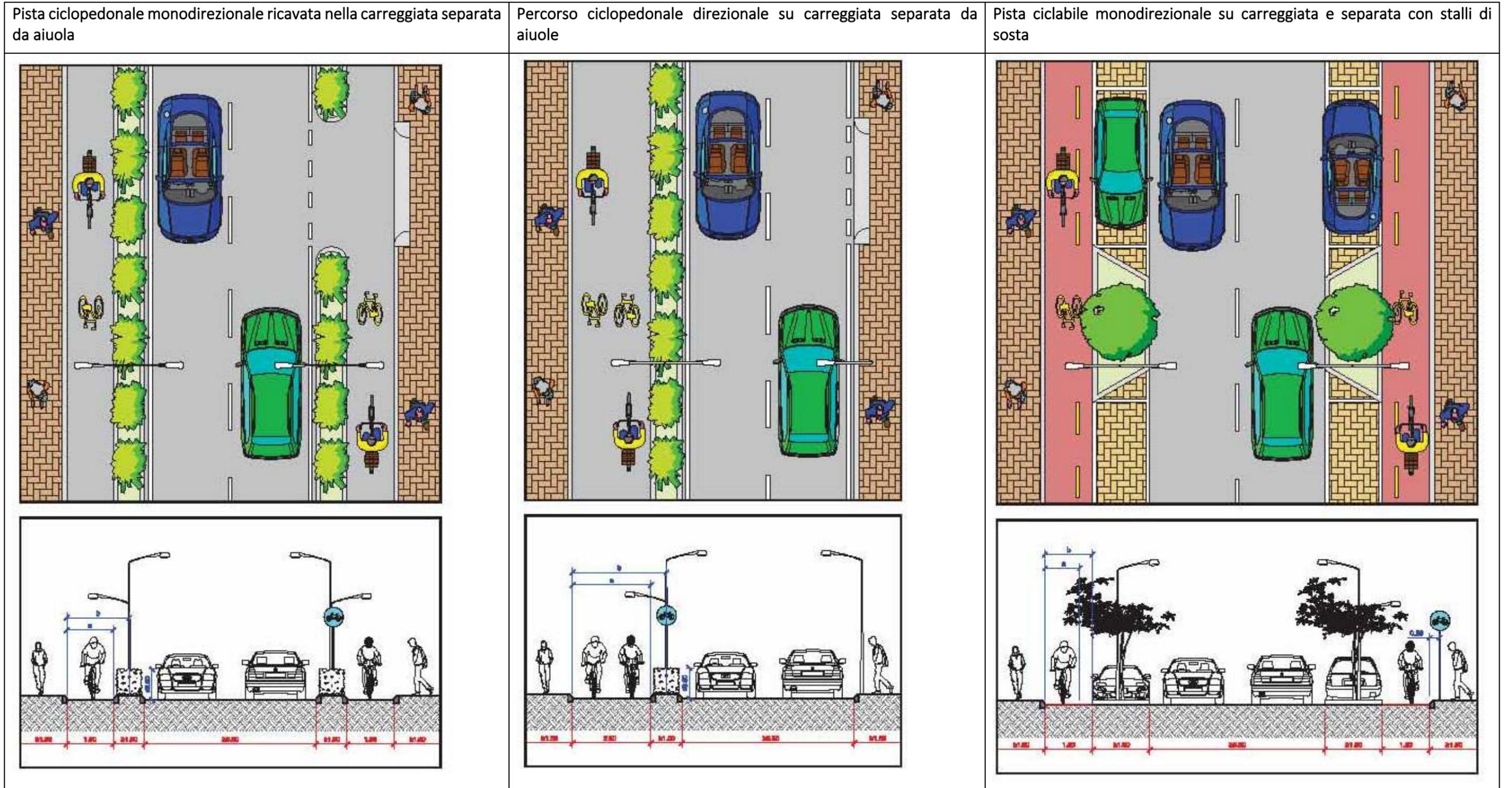
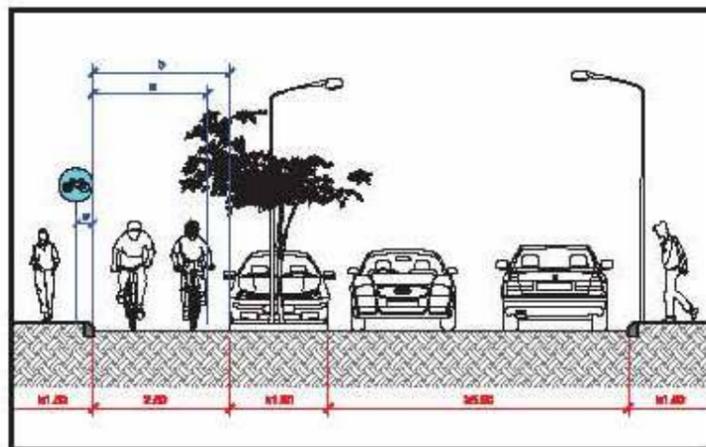
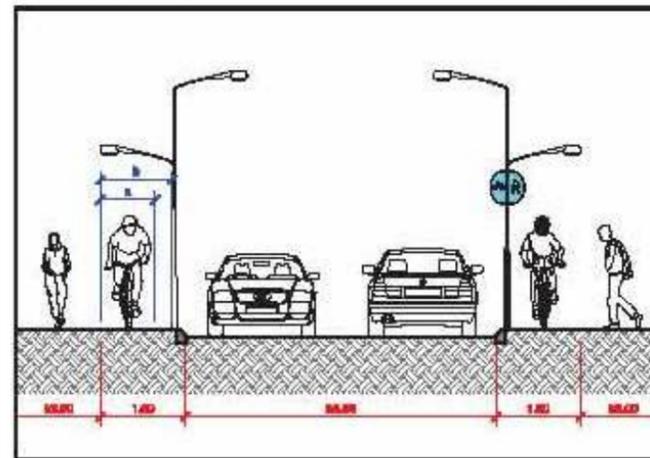
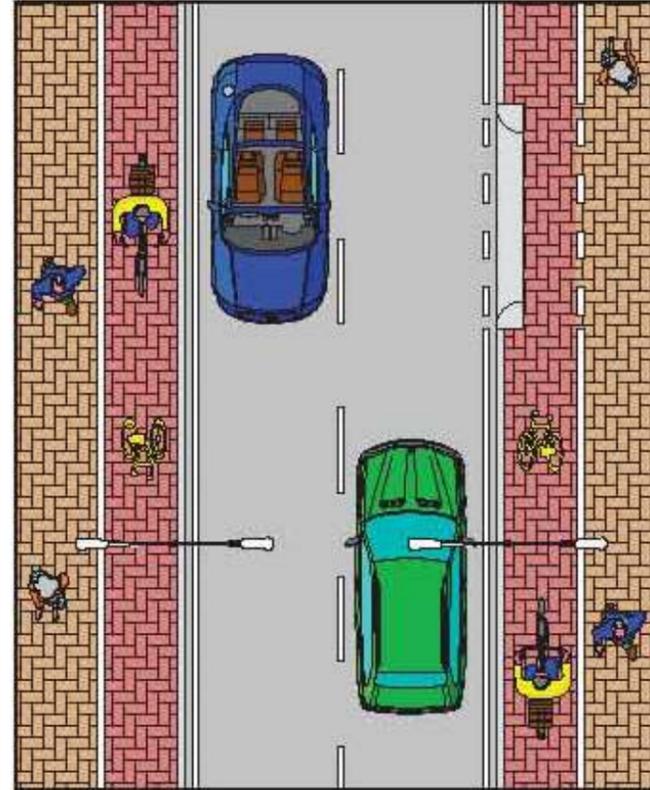


FIGURA 73 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE

Pista ciclopedonale monodirezionale ricavata nella carreggiata separata dal traffico con l'inserimento di stalli di sosta



Percorso ciclopedonale monodirezionale su marciapiede separata da segnaletica orizzontale



Pista ciclabile bidirezionale su marciapiede e separata da segnaletica orizzontale

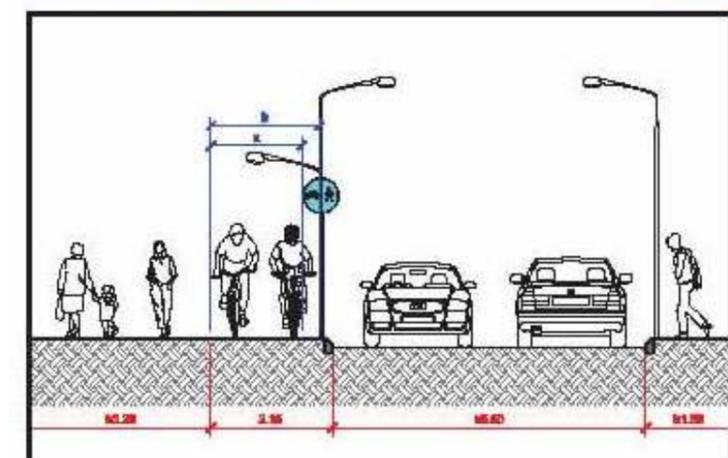


FIGURA 74 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI

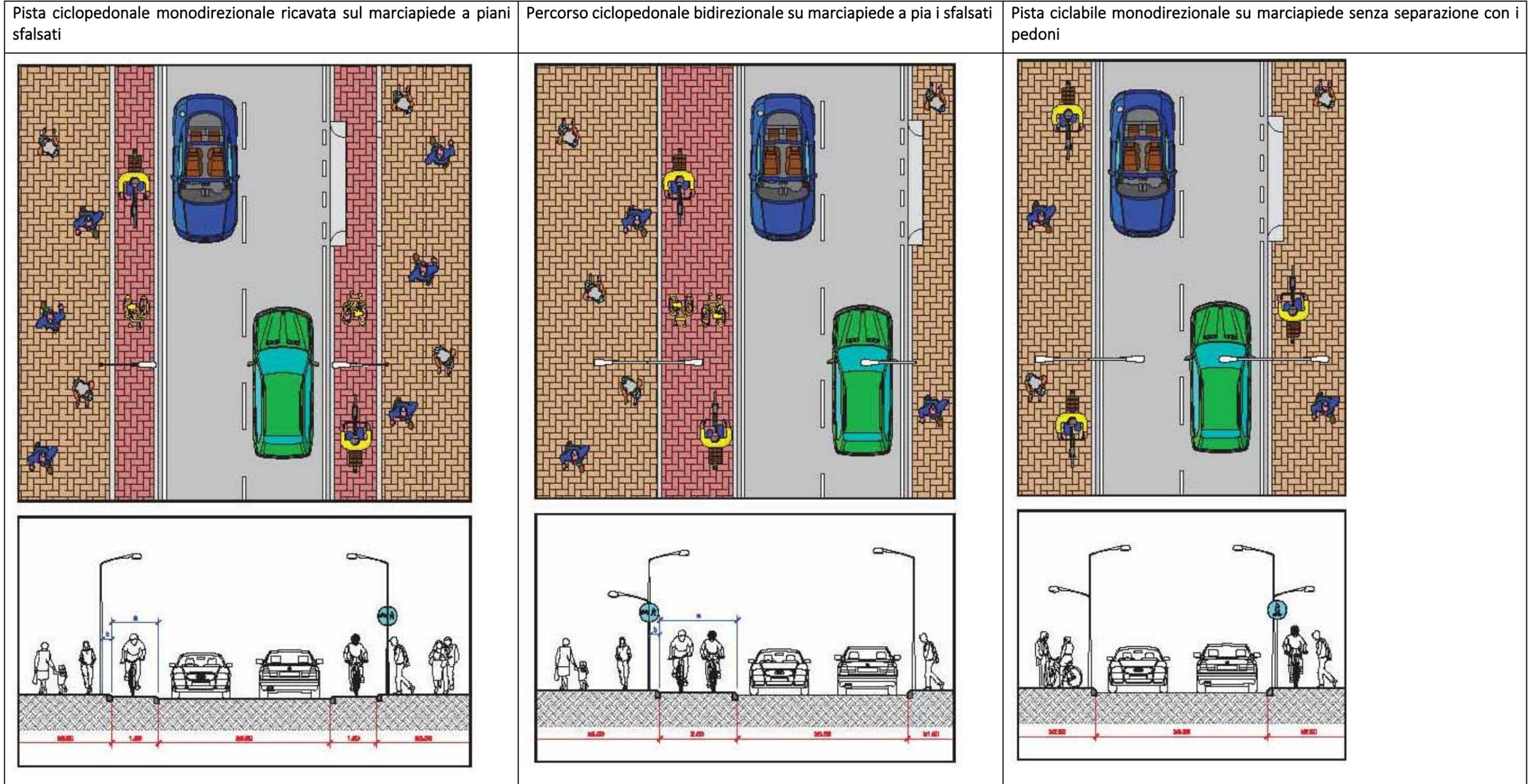




FIGURA 75 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI

<p>Pista ciclopedonale bidirezionale ricavato sul marciapiede senza separazione di pedoni</p>		



COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

3.1.9.15 *Gli attraversanti ciclopeditoni definizioni*

Codice della Strada vigente - D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 Art. 40, comma 11

In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. [...]

DPR 16 dicembre 1992, n. 495 Art. 146 (Art. 40, CdS) Attraversamenti ciclabili

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.
2. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso. In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale.
3. Analogamente a quanto previsto dall'articolo 145, comma 4, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei velocipedisti che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta.

Dm 30 novembre 1999, n. 557 Art. 9, comma 1

- ✓ Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta per attraversamenti da effettuare in più tempi).

La sicurezza reale e percepita di un percorso ciclabile è data da numerosi accorgimenti, tra cui uno dei più importanti è il rispetto della visuale reciproca tra utenza ciclistica e traffico veicolare. Di conseguenza anche l'attrattività di un percorso ciclabile è determinata dall'evidenza del diritto di precedenza che il percorso ciclabile assume in corrispondenza delle varie intersezioni, dal passo carrabile poco frequentato alla strada ad alta intensità di traffico.

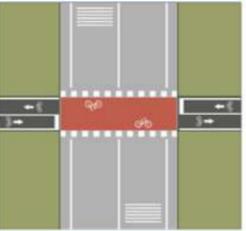
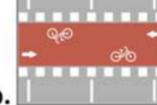
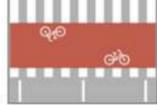
Per tali ragioni l'attraversamento ciclabile di una strada e/o di una intersezione costituisce uno degli strumenti fondamentali per dare continuità alla rete ciclabile e allo stesso tempo incrementare la sicurezza degli utenti, proprio perché le intersezioni con il traffico veicolare rappresentano una delle maggiori criticità e di conseguenza anche un freno allo sviluppo della ciclabilità. Infatti, si tratta di un elemento di immediata visibilità sulla viabilità ordinaria e pertanto contribuisce ad aumentare la percezione della presenza dei ciclisti da parte dei mezzi motorizzati.

Come stabilito dal Codice della Strada, in corrispondenza di un attraversamento ciclabile il ciclista ha sempre la precedenza sul transito veicolare, al pari dell'attraversamento pedonale. Al contrario, negli sbocchi su strada di piste ciclabili non protette da strisce di attraversamento o da impianto semaforico il ciclista deve dare la precedenza a chi circola sulla strada.

3.1.9.16 *Attraversamento ciclabile su una Strada Extraurbana*

La corretta realizzazione di un attraversamento ciclabile collocato su una strada ordinaria extraurbana a collegamento di un percorso ciclabile a unico o doppio senso di marcia deve prendere in considerazione alcuni aspetti dell'infrastruttura stradale in questione, tra cui in particolare l'intensità di traffico che la caratterizza e la velocità di transito dei veicoli.

TABELLA 26 CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTO PEDONALE STRADA EXTRAURBANA

TIPOLOGIE	<p>BASSA INTENSITÀ DI TRAFFICO ↓ Attraversamento semplice</p>  <p>ALTA INTENSITÀ DI TRAFFICO ↓ Isola centrale salvagente</p> 
SEGNALETICA VERTICALE	<p> Il segnale di pericolo Attraversamento ciclabile deve essere usato per preannunciare la prossimità di un attraversamento ciclabile posto a una distanza di 150 m.</p> <p> Il segnale di indicazione Attraversamento ciclabile è posto in corrispondenza dell'attraversamento della carreggiata da parte di un percorso ciclabile, contraddistinto da apposita segnaletica.</p>
SEGNALETICA ORIZZONTALE	<p>Il CdS prescrive di delimitare l'attraversamento ciclabile con una doppia fila di quadrati di 50x50 cm; la distanza minima tra le due file di quadrati è di 1,00 m per attraversamenti monodirezionali (a) e 2,00 m per quelli bidirezionali (b). Per l'attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente una sola fila di quadrati affiancati alle strisce pedonali (c).</p> <p>a.  b.  c. </p>
PAVIMENTAZIONE	<p>Tra le due file di quadrati e/o strisce pedonali è opportuno inserire una colorazione rossa raffigurante i pittogrammi bianchi della bicicletta rivolti verso il senso di provenienza dei veicoli.</p>
ULTERIORI INTERVENTI	<p>- Interventi di moderazione del traffico puntuali o lungo l'asse - Dispositivi di illuminazione per attraversamento ciclabile (d)</p>  <p>d.</p>

Possiamo distinguere due principali tipologie di attraversamento ciclabile:

- semplice, costituito dalla segnaletica orizzontale e verticale, con differente colorazione della pavimentazione rispetto alle corsie veicolari, lungo le strade caratterizzate da una bassa intensità di traffico e dotate di dispositivi di riduzione della velocità in corrispondenza dell'intersezione (FIGURA 76);

- con isola centrale salvagente, sormontabile o non sormontabile, per consentire l'attraversamento in due fasi successive lungo le strade caratterizzate da un'alta intensità di traffico (FIGURA 77).

FIGURA 76 ATTRAVERSAMENTO CICLABILE SEMPLICE (LA PRESENZA DI ARCHETTI E PALETTI OLTRE L'ATTRAVERSAMENTO RAPPRESENTA UN ELEMENTO DI PERICOLOSITÀ E DIFFICOLTÀ DI PASSAGGIO PER I MEZZI PIÙ INGOMBRANTI COME BICI CON CARRELLO, TANDEM ETC.)



FIGURA 77 ATTRAVERSAMENTO CON ISOLA CENTRALE SALVAGENTE (LA PRESENZA DI ARCHETTI E PALETTI IN CORRISPONDENZA E OLTRE L'ATTRAVERSAMENTO RAPPRESENTA UN ELEMENTO DI PERICOLOSITÀ E DIFFICOLTÀ DI PASSAGGIO PER I MEZZI PIÙ INGOMBRANTI COME BICI CON CARRELLO, TANDEM ETC.)



Sia che si tratti di attraversamento semplice o con isola centrale spartitraffico, per meglio segnalare l'attraversamento ciclabile si consiglia la colorazione della pavimentazione, preferibilmente di colore rosso, e l'eventuale integrazione di dispositivi luminosi lampeggianti.

Nell'area stradale interessata dall'attraversamento è necessario apporre idonea segnaletica orizzontale e verticale, oltre a bande sonore di avvertimento e rallentamento per i veicoli a motore. Riguardo la segnaletica verticale, frequente ma irregolare è l'installazione di cartelli di fine pista ciclabile prima dell'attraversamento, che non trova fondamento nel Codice della Strada e, pur non annullando affatto il diritto di precedenza di cui gode il ciclista, può generare contraddittorietà ed incertezza nella percezione delle precedenza e nei comportamenti dei ciclisti e dei veicoli (FIGURA 78).

Infatti, l'attraversamento ciclabile è realizzato proprio per garantire la continuità del percorso ciclabile, mentre la presenza di tale segnaletica (che indica esclusivamente la fine dell'obbligo di percorrere la pista ciclabile, ove esista) può indurre l'utente a ritenere di doversi fermare e scendere dal mezzo per superare l'intersezione.

FIGURA 78 UTILIZZO IMPROPRIO DEL CARTELLO "FINE PISTA CICLABILE" IN CORRISPONDENZA DI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI O CICLOPEDONALI



L'introduzione di isole salvagente con funzione di protezione di itinerari ciclabili deve essere valutata per ogni attraversamento previsto in relazione alla larghezza della carreggiata e ai tempi impegnati dalle utenze deboli sulla piattaforma viaria.

L'isola centrale può essere realizzata secondo due tipologie: sormontabile o non sormontabile. La prima costituisce la tipologia di minore impatto e permette di realizzare isole di larghezza superiore rispetto alla tipologia non sormontabile, senza penalizzare eccessivamente il transito dei mezzi pesanti.

Al contrario, la seconda tipologia presenta una maggiore visibilità e dunque risulta più sicura. La dimensione dell'isola di protezione deve essere adeguata alle previsioni di flusso ciclistico e alle proiezioni di ingombro trasversale e longitudinale dei mezzi a due ruote, in modo da consentire la sosta di più utenti in totale sicurezza nelle zone riservate.

Per garantire un attraversamento ciclabile in sicurezza la larghezza minima dell'isola centrale deve essere pari a 2,00 metri, eccezionalmente riducibile a 1,50 metri.

L'inserimento dell'isola centrale salvagente comporta una deviazione delle corsie veicolari, anche con eventuale allargamento della carreggiata, e un contestuale restringimento della loro larghezza al fine di produrre un allentamento della velocità di marcia (al di sotto dei 50 km/h in prossimità dell'attraversamento).

L'intervento non deve comportare una riduzione del numero iniziale di corsie veicolari né deve produrre un restringimento eccessivo della loro larghezza, che in ambito extraurbano deve mantenere un valore minimo di 3,00-3,50 metri.

L'eventuale allargamento della carreggiata può avvenire all'interno della sede stradale, attraverso una riduzione della carreggiata e l'utilizzo di parte o di tutti gli spazi della piattaforma stradale (banchine laterali, corsie di emergenza, marciapiedi, fascia di pertinenza etc.) o prevedendo un allargamento della stessa sede stradale.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

Le intersezioni con strade che nel tratto in attraversamento presentano velocità di percorrenza superiori ai 50 km/h o larghezza di carreggiata maggiore di 7,00 metri potranno essere dotate di impianto semaforico a chiamata per l'attraversamento ciclabile e pedonale.

Infine, nei casi in cui l'attraversamento avvenga lungo strade ad alta velocità, non riducibile salvo modificarne la funzionalità, ad alto flusso di traffico o con larghezza di carreggiata superiore a 9/10 metri, si consiglia di realizzare dei sovrappassi o sottopassi ciclabili.

Entrambe le tipologie di attraversamento possono essere realizzate per garantire la continuità di un percorso su pista ciclabile in sede propria, affiancata o non affiancata, o di un percorso ciclabile in sede promiscua con i veicoli a motore.

In quest'ultimo caso, nonostante il ciclista sia tenuto a rispettare le regole comportamentali e di traffico proprie del normale transito veicolare su strada, con l'obiettivo di aumentare il grado di sicurezza dell'attraversamento da parte dell'utenza più debole si ritiene opportuno realizzare una separazione dei flussi provenienti dalla strada interessata dal percorso promiscuo (flusso veicolare e flusso ciclistico): in questo modo veicoli e biciclette possono superare l'intersezione in sedi separate, effettuando le operazioni di manovra in modo indipendente.

Questa separazione richiede un allargamento della carreggiata, che può avvenire all'interno della sede stradale utilizzando in parte o del tutto gli spazi della piattaforma stradale (banchine laterali, corsie di emergenza, marciapiedi, fascia di pertinenza, etc.), oppure prevedendo un allargamento della stessa sede stradale.

La separazione dei flussi, con contestuale realizzazione di un breve tratto di percorso ciclabile segregato, appare utile anche dal punto di vista normativo. Infatti, secondo interpretazioni più restrittive, la normativa italiana non consentirebbe la realizzazione di attraversamenti ciclabili che non conducano da uno o da ambo i lati ad una pista ciclabile. In questo modo, pur trattandosi di un'interpretazione controversa, la separazione dei flussi consente di ovviare al problema realizzando brevi tratti di pista o corsia ciclabile prima e dopo l'attraversamento.

Nella definizione di un itinerario ciclabile in ambito extraurbano, l'attraversamento ciclabile semplice può essere realizzato su strade ordinarie extraurbane a bassa intensità di traffico secondo le seguenti casistiche:

- ✓ per la connessione di un percorso ciclabile in sede promiscua, con contestuale realizzazione di corsie di separazione dei flussi ciclabile e veicolare;
- ✓ per la connessione di una pista ciclabile in sede propria affiancata o non affiancata;
- ✓ Per la connessione di una pista ciclabile in sede propria con un percorso ciclabile in sede promiscua, con contestuale realizzazione di corsia di separazione dei flussi ciclabile e veicolare.
- ✓ Allo stesso modo, su strade ordinarie extraurbane ad alta intensità di traffico l'attraversamento ciclabile dotato di isola centrale salvagente può essere realizzato secondo le seguenti casistiche:

- ✓ per la connessione di un percorso ciclabile in sede promiscua, con contestuale realizzazione di corsie di separazione dei flussi ciclabile e veicolare;
- ✓ per la connessione di una pista ciclabile in sede propria affiancata;
- ✓ per la connessione di una pista ciclabile in sede propria non affiancata;
- ✓ per la connessione di una pista ciclabile in sede propria con un percorso ciclabile in sede promiscua, con contestuale realizzazione corsia di separazione dei flussi ciclabile e veicolare;
- ✓ doppio attraversamento a connessione di una pista ciclabile in sede propria affiancata.

Infine, l'attraversamento ciclabile può essere realizzato in corrispondenza di rotatorie secondo le seguenti casistiche:

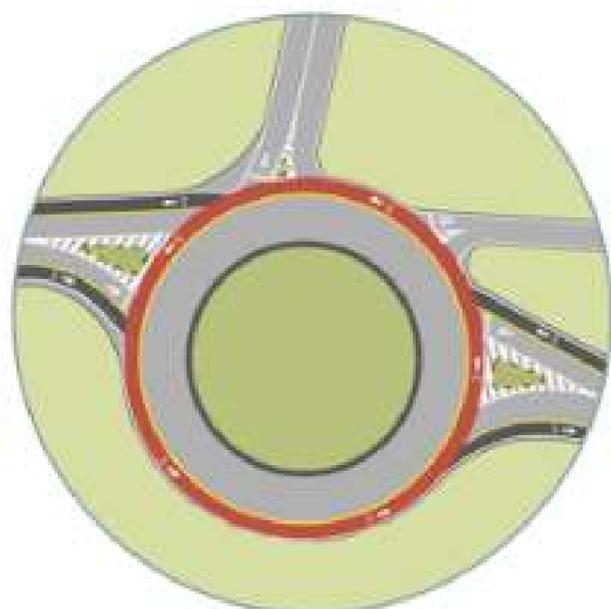
- ✓ per la connessione di una pista ciclabile in sede propria affiancata, con eventuale inserimento di isola centrale salvagente in corrispondenza delle isole spartitraffico (**FIGURA 79**);

FIGURA 79 PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA TRA STRADE EXTRAURBANE ED URBANE



- ✓ per la connessione di una pista ciclabile su corsie riservate, attraverso la realizzazione di una corsia ciclabile nella corona della rotatoria evidenziata da differente colorazione della pavimentazione (FIGURA 80).

FIGURA 80 ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN ROTATORIA TRA STRADE EXTRAURBANE



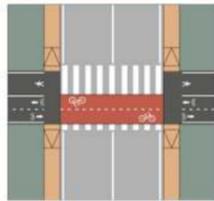
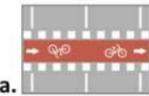
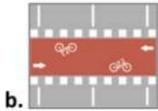
3.1.9.17 Attraversamento Ciclabile in Ambito Urbano

Come specificato dal Codice della Strada, anche in ambito urbano in corrispondenza di attraversamenti ciclabili i conducenti dei veicoli sono tenuti a dare precedenza al ciclista, ovvero a tenere un comportamento analogo a quello prescritto in corrispondenza di attraversamenti pedonali.

L'attraversamento di una strada in ambito urbano da parte di una pista ciclabile deve essere opportunamente segnalato con la colorazione del fondo stradale, generalmente di colore rosso, oltre che indicato dalla segnaletica orizzontale e verticale specificatamente prevista dal Codice della Strada.

Questi accorgimenti consentono di migliorare sia la visibilità dell'attraversamento ciclabile da parte degli automobilisti sia la percezione di continuità dell'itinerario da parte dei ciclisti.

TABELLA 27 CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI IN AMBITO URBANO

AMBITO URBANO	<p>BASSA INTENSITÀ DI TRAFFICO ↓ Attraversamento semplice</p>  <p>ALTA INTENSITÀ DI TRAFFICO ↓ Isola centrale salvagente</p> 
SEGNALETICA VERTICALE	<p> Il segnale di pericolo Attraversamento ciclabile deve essere usato per preannunciare la prossimità di un attraversamento ciclabile posto a una distanza di 150 m.</p> <p> Il segnale di indicazione Attraversamento ciclabile è posto in corrispondenza dell'attraversamento della carreggiata da parte di un percorso ciclabile, contraddistinto da apposita segnaletica.</p>
SEGNALETICA ORIZZONTALE	<p>Il CdS prescrive di delimitare l'attraversamento ciclabile con una doppia fila di quadrati di 50x50 cm; la distanza minima tra le due file di quadrati è di 1,00 m per attraversamenti monodirezionali (a) e 2,00 m per quelli bidirezionali (b). Per l'attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente una sola fila di quadrati affiancati alle strisce pedonali (c).</p> <p>a.  b.  c. </p>
PAVIMENTAZIONE	<p>Tra le due file di quadrati e/o strisce pedonali è opportuno inserire una colorazione rossa raffigurante i pittogrammi bianchi della bicicletta rivolti verso il senso di provenienza dei veicoli.</p>
ULTERIORI INTERVENTI	<p>- Attraversamento rialzato con rampe di raccordo (d)</p> <p>- Dispositivi semaforici per attraversamento ciclabile (e)</p> <p>d.  e. </p>

Inoltre, in ambito urbano nel caso di strade con elevati flussi di traffico è possibile:

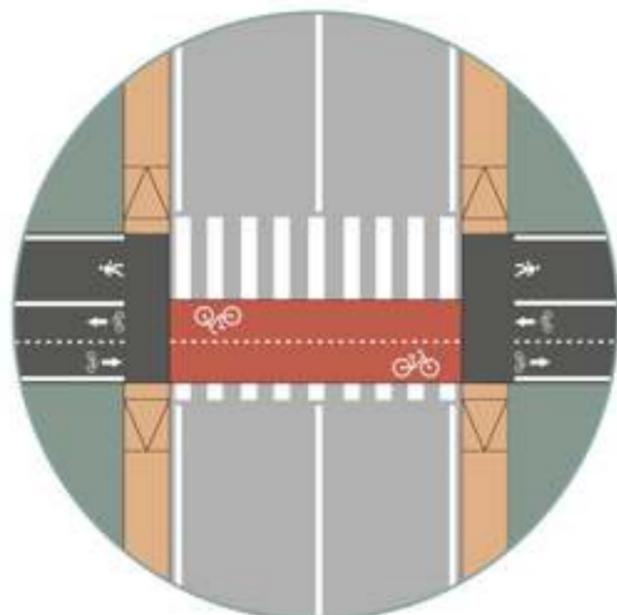
- ✓ prevedere un arretramento della pista ciclabile di almeno 5 m dall'intersezione con le strade trasversali in modo da permettere al veicolo di attestarsi per l'immissione e, contemporaneamente consentire al veicolo successivo di fermarsi prima del passaggio ciclabile. In questo caso il percorso ciclabile perde il diritto di precedenza;
- ✓ prevedere un attraversamento rialzato senza deviare l'asse della pista ciclabile. In questo caso il percorso ciclabile mantiene il diritto di precedenza.

Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio nella larghezza delle eventuali isole centrali salvagente per attraversamenti da effettuare in due tempi).

Pertanto, nella definizione di un **itinerario ciclabile in ambito urbano**, l'**attraversamento ciclabile può essere realizzato secondo le seguenti casistiche**:

- ✓ attraversamento ciclabile in continuità con il marciapiede a connessione di pista in sede propria: l'attraversamento può essere realizzato a raso ma a seconda dei flussi di traffico si consiglia di realizzarlo in rilevato rispetto al piano stradale, opportunamente raccordato col marciapiede, sempre evidenziando l'area riservata ai ciclisti con una pavimentazione di colore rosso (FIGURA 81);

FIGURA 81 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA



- ✓ attraversamento ciclabile in continuità con il marciapiede a connessione di pista in sede propria o corsia ciclabile presso lo sbocco di una strada laterale: l'attraversamento può essere realizzato a raso (FIGURA 82) ma a seconda dei flussi di traffico si consiglia di realizzarlo in rilevato rispetto al piano stradale, opportunamente raccordato col marciapiede, sempre evidenziando l'area riservata ai ciclisti con una pavimentazione di colore rosso; (FIGURA 83)

FIGURA 82 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA

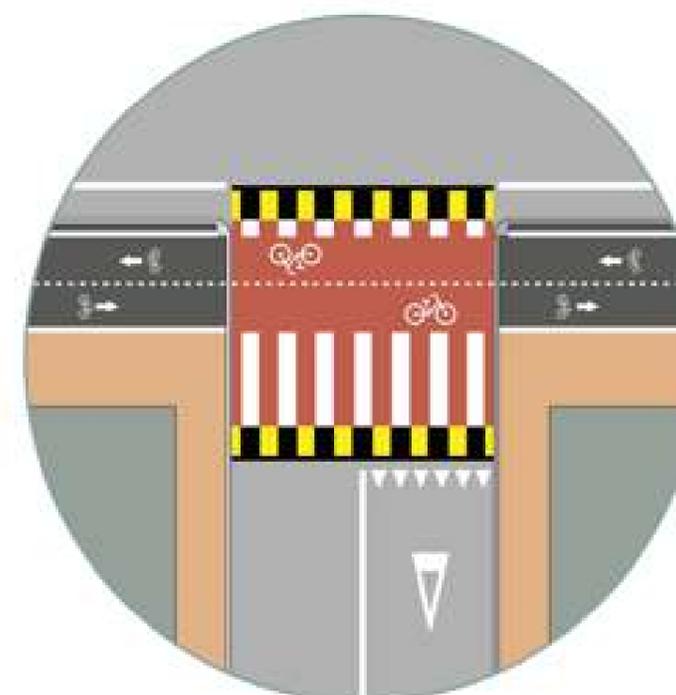
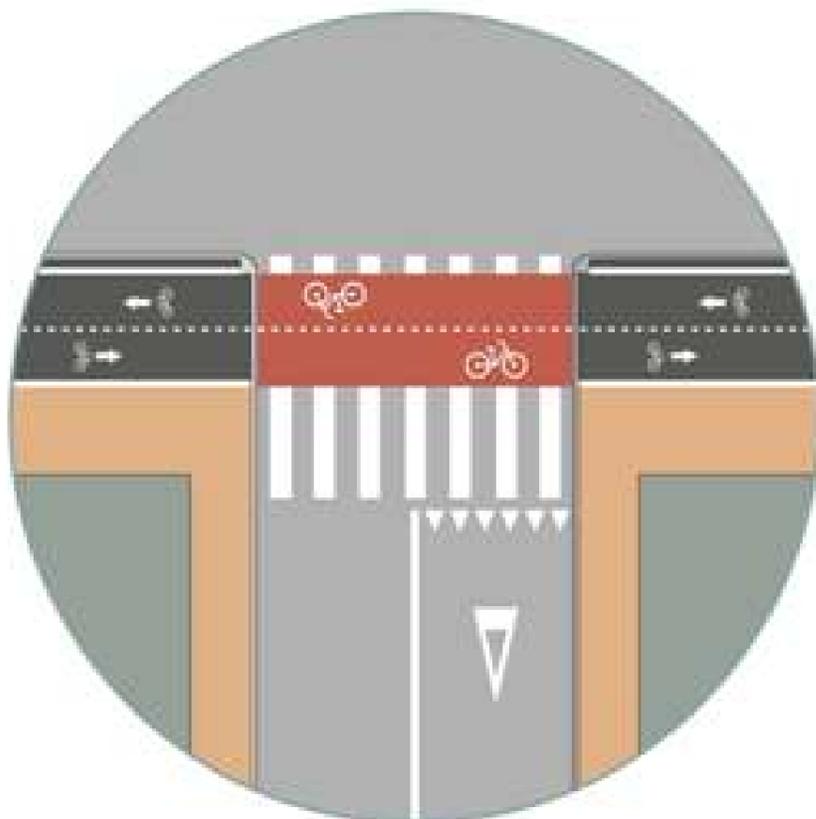
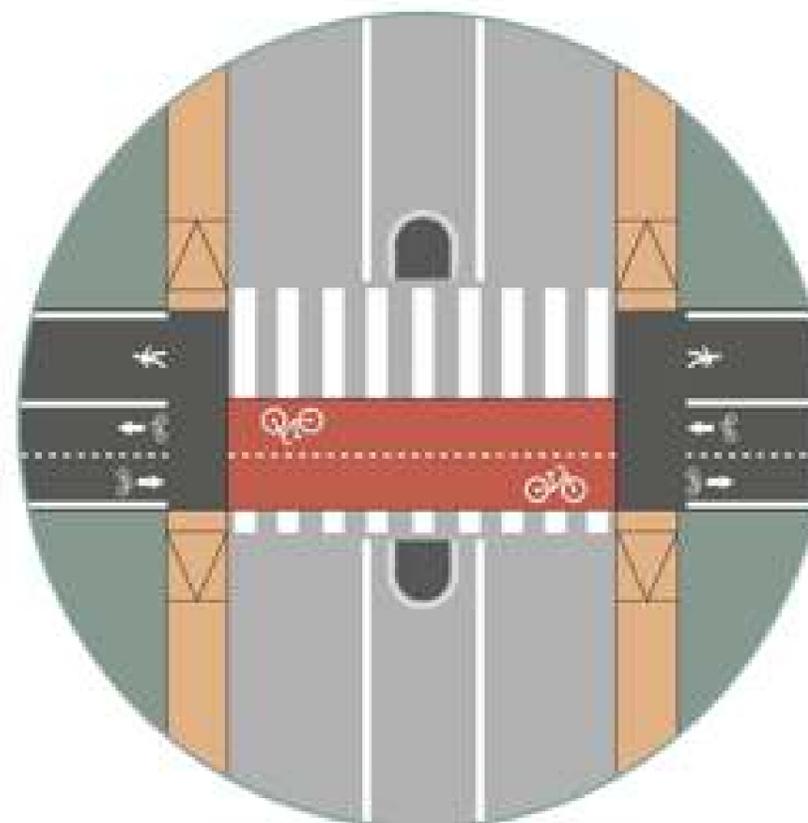


FIGURA 83 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA



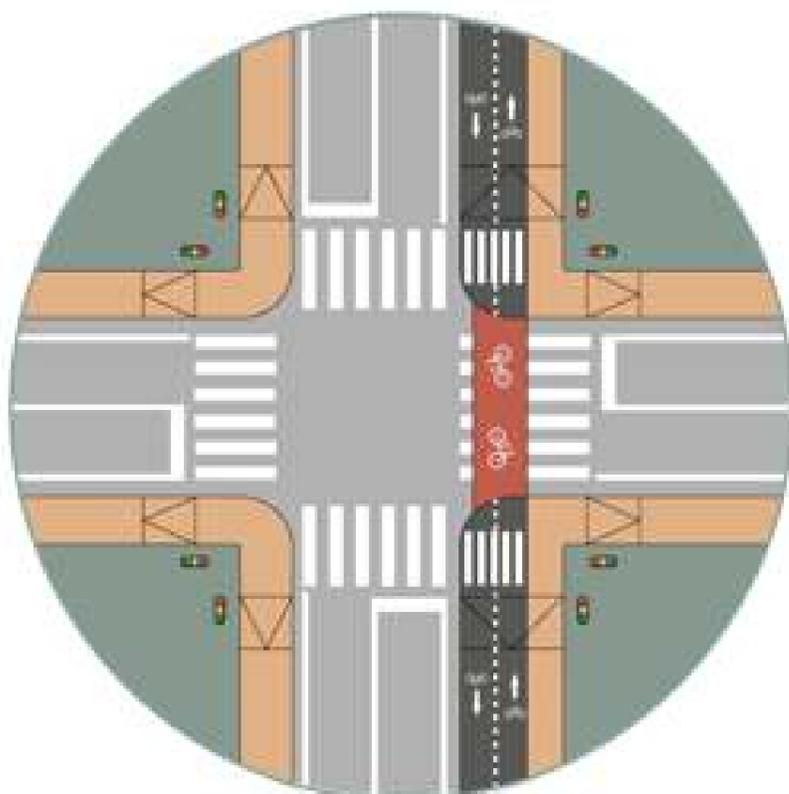
- ✓ attraversamento ciclopedonale con isola centrale salvagente a connessione di pista in sede propria o corsia riservata: l'isola centrale salvagente consente di effettuare l'attraversamento in due fasi, con maggiore sicurezza per il ciclista in caso di traffico elevato o sezioni stradali di dimensioni rilevanti. L'attraversamento è realizzato a raso, evidenziando la pavimentazione di colore rosso (FIGURA 84);

FIGURA 84 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA AD ALTA INTENSITÀ DI TRAFFICO IN SEDE PROPRIA



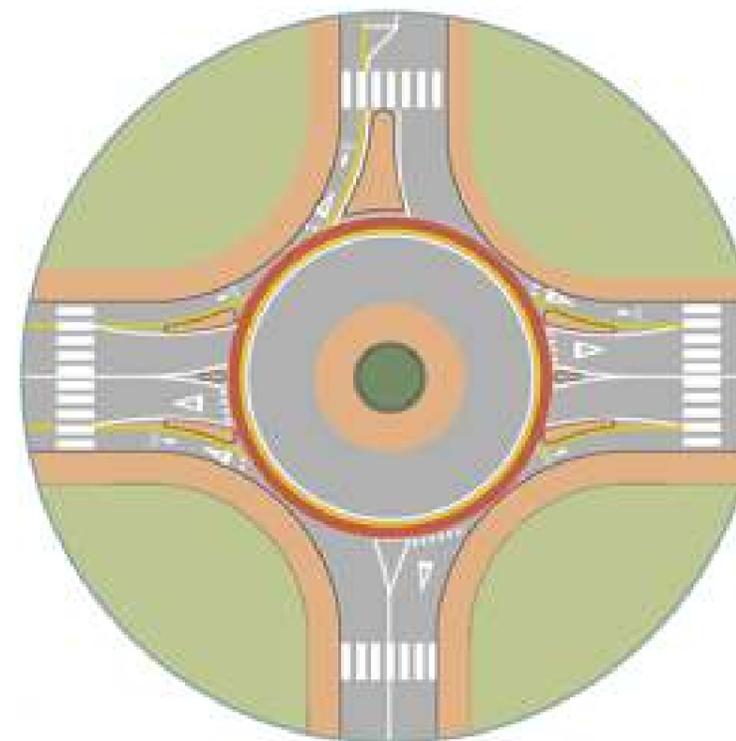
- ✓ attraversamento ciclabile semaforizzato a connessione di pista in sede propria o corsia riservata: il ciclista dovrà attenersi al dispositivo semaforico per effettuare la manovra di attraversamento. In questo caso, essendo i flussi di traffico regolati dal semaforo, l'attraversamento può essere realizzato a raso, evidenziando la pavimentazione di colore rosso; (FIGURA 85);

FIGURA 85 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA SEMAFORICO SU STRADA URBANA



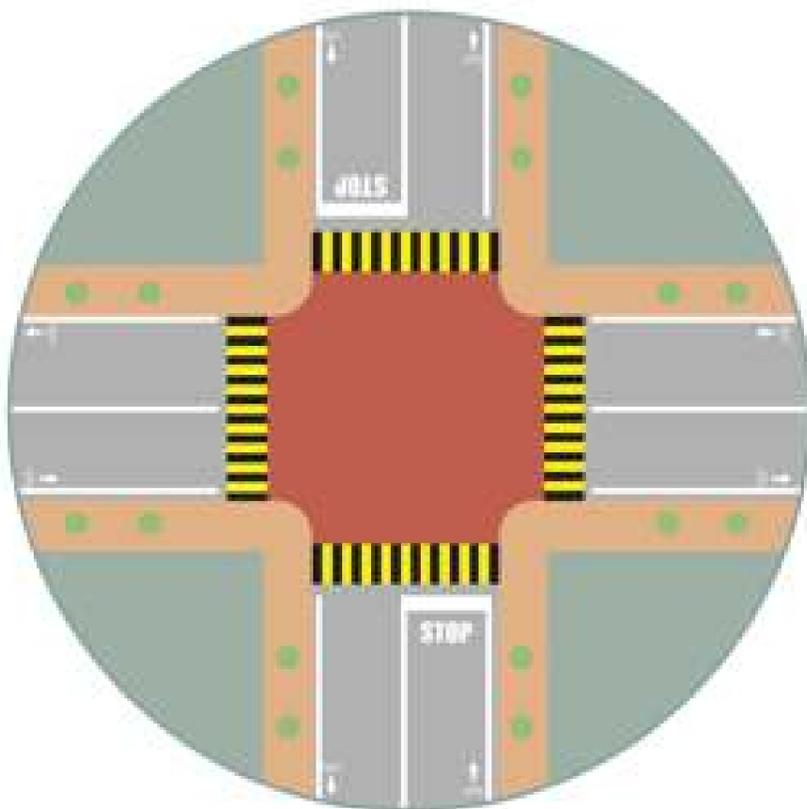
- ✓ attraversamento ciclabile in rotatoria a connessione di corsie ciclabili: nel caso di rotatorie con raggio inferiore ai 15-16 m è possibile realizzare una corsia ciclabile nella corona della rotatoria, evidenziata da pavimentazione di colore rosso. La soluzione detta "Banane Velò" prevede l'inserimento di elementi spartitraffico che separano le corsie veicolari da quella ciclabile, impedendo che i veicoli invadano quest'ultima. (FIGURA 86). Per rotatorie di diametro e velocità di marcia maggiori si consiglia di realizzare la pista ciclabile sul marciapiede;

FIGURA 86 ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN ROTATORIA STRADA URBANA SU CORSIA RISERVATA



- ✓ attraversamento su platea di incrocio a connessione di percorso ciclabile in sede promiscua: l'intero spazio dell'intersezione è coperto da un'area piana sopraelevata evidenziata da pavimentazione di colore rosso. (FIGURA 87);

FIGURA 87 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA



3.1.9.18 *Interventi in corrispondenza di intersezioni stradali e passi carrai* *Intersezioni semaforizzate – svolta a sinistra*

Il dispositivo della 'casa avanzata' di attestamento ai semafori per le biciclette garantisce il rispetto della priorità ciclabile e pedonale sancita dall'art.41 c.9 del C.d.S. e una perfetta visibilità della presenza del ciclista da parte degli altri veicoli. In assenza di svolte a sinistra e con flussi ciclistici modesti il dispositivo può essere limitato all'avanzamento della sola corsia ciclabile.

Il dispositivo è esplicitamente previsto dalle "Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" (circ.3698/2001 Min. LL.PP.) e quindi a norma.

La soluzione consiste nell'arretramento della striscia d'arresto per tutti i veicoli ad esclusione delle biciclette e ha lo scopo di garantire maggiore sicurezza per tutti gli utenti della sede stradale.

Il raggiungimento della linea d'arresto avviene attraverso un'apposita corsia riservata in destra o al centro della carreggiata.

Questo intervento di segnaletica orizzontale consente un rapido disimpegno dell'incrocio da parte dei ciclisti con una riduzione del disturbo arrecato ai conducenti degli autoveicoli.

L'adozione di una fase semaforica riservata alle biciclette con leggero anticipo sugli altri veicoli migliora le condizioni complessive di sicurezza.

La striscia d'arresto avanzata per velocipedi è applicabile solo in presenza di intersezioni semaforizzate sia in strade a senso unico che a doppio senso di marcia.

La sua applicazione è possibile dalla lettura coordinata di articoli diversi del Codice della Strada e Regolamento di esecuzione e attuazione.

Il riferimento principale è dato dalla definizione della Zona di assestamento (art.3, comma 1, n.55, CdS) e dalla possibilità di differenziazione dello stato d'attesa in relazione alle condizioni della circolazione e della sicurezza.

La striscia d'arresto deve avere una larghezza minima di 50 cm (art.144 del Regolamento) e deve collegarsi con il margine destro della carreggiata. È quindi necessario provvedere ad un restringimento della stessa con apposita striscia di margine (art.40 CdS e art.141, c.2 del Regolamento) e in dipendenza della variazione della larghezza della carreggiata, va inserita una striscia di raccordo (art.142, c.1 del Regolamento).

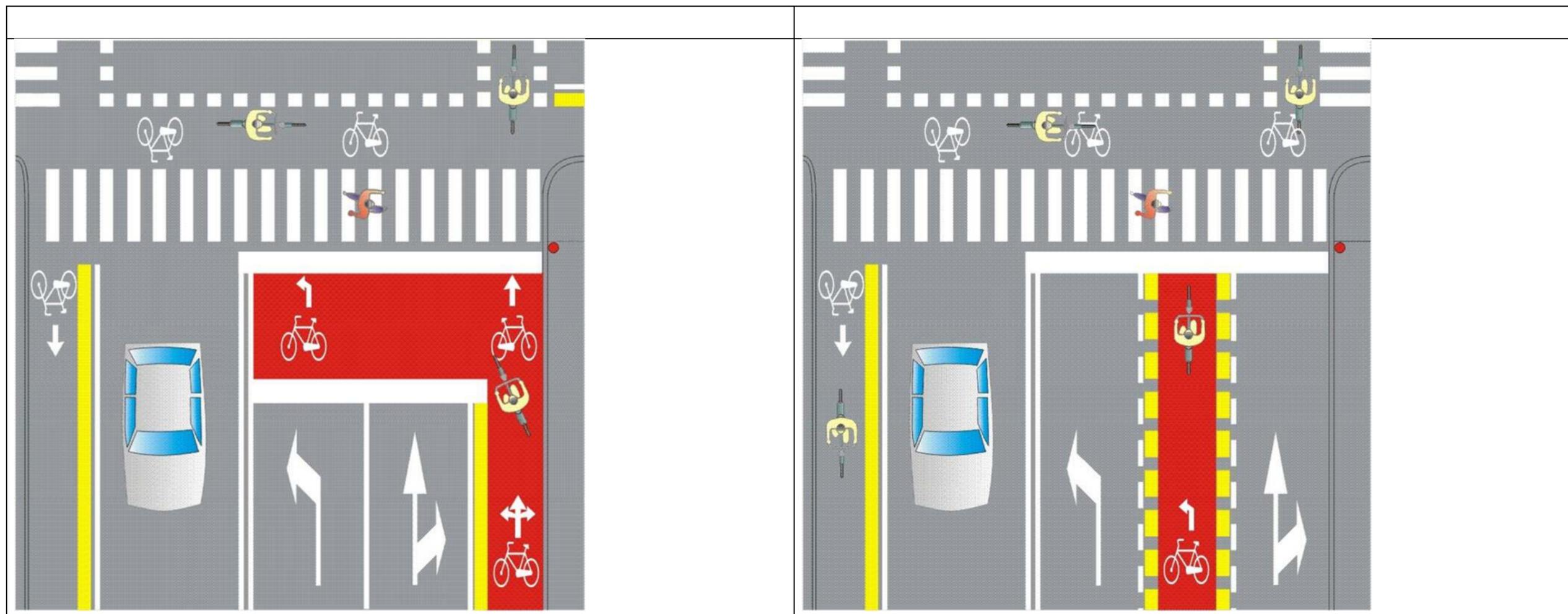
L'estensione in lunghezza della corsia ciclabile che permette il raggiungimento dello spazio di arresto avanzato deve essere di almeno 15m.

Intersezioni semaforizzate – corsie riservate per la manovra dritta

Le corsie di preselezione per la svolta a destra ai semafori, normalmente utilizzate per diversificare le fasi semaforiche dedicate a questa manovra, sono un dispositivo che riduce i tempi dedicati agli attraversamenti pedonali e mette in difficoltà e pericolo il ciclista che procede dritto.

In questi casi deve essere realizzata una pista ciclabile su corsia riservata centrale che diventa corridoio dedicato all'inserimento del ciclista.

FIGURA 88 INTERSEZIONI SEMAFORIZZTE

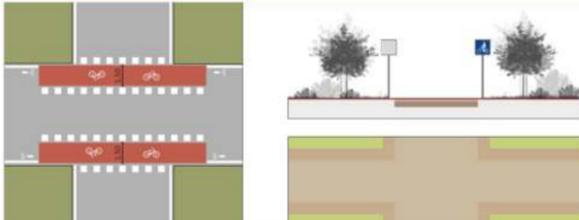
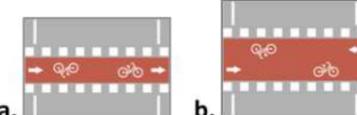


3.1.9.19 *Attraversamento ciclabile su una strada caratterizzata da una bassissima mobilità veicolare e ridotta velocità*

Nel caso di attraversamento ciclabile su strade caratterizzate da una bassa o bassissima mobilità veicolare (inferiore ai 500 veicoli/giorno) e da una ridotta velocità (inferiore ai 50 km/h) - strade comunali extraurbane, vicinali, poderali, di penetrazione agraria, di bonifica, arginali, di servizio ai canali, di ferrovia dismessa, i sentieri carrabili etc. - sia che si tratti di pista ciclabile in sede propria o di percorso in sede promiscua si ritiene sufficiente il solo inserimento della segnaletica verticale e orizzontale, unitamente alla colorazione della pavimentazione, generalmente di colore rosso, quando il tipo di pavimentazione stradale lo consente.

Questo minimo intervento è possibile proprio grazie alla natura di queste strade, che di norma si presentano a bassa o bassissima intensità di traffico e sono percorse da veicoli motorizzati a ridotte velocità anche in conseguenza della contenuta sezione stradale, generalmente compresa tra i 3 e i 4 metri di larghezza. (TABELLA 28).

TABELLA 28 CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI A BASSO MOBILITÀ VEICOLARE

TIPOLOGIE	<p>BASSISSIMA INTENSITÀ DI TRAFFICO ↓ Attraversamento semplice</p> 
SEGNALETICA VERTICALE	<p> Il segnale di pericolo Attraversamento ciclabile deve essere usato per preannunciare la prossimità di un attraversamento ciclabile posto a una distanza di 150 m.</p> <p> Il segnale di indicazione Attraversamento ciclabile è posto in corrispondenza dell'attraversamento della carreggiata da parte di un percorso ciclabile, contraddistinto da apposita segnaletica.</p>
SEGNALETICA ORIZZONTALE	<p>Il CdS prescrive di delimitare l'attraversamento ciclabile con una doppia fila di quadrati di 50x50 cm; la distanza minima tra le due file di quadrati è di 1,00 m per attraversamenti monodirezionali (a) e 2,00 m per quelli bidirezionali (b).</p> 
PAVIMENTAZIONE	<p>Tra le due file di quadrati e/o strisce pedonali è opportuno inserire una colorazione rossa raffigurante i pittogrammi bianchi della bicicletta rivolti verso il senso di provenienza dei veicoli.</p>

Pertanto, nella definizione di un itinerario ciclabile in ambito extraurbano, l'attraversamento ciclabile semplice può essere realizzato su strade a bassissima intensità di traffico e ridotta velocità secondo le seguenti casistiche:

1. su strade con pavimentazione in asfalto, attraverso l'inserimento della segnaletica verticale e il tracciamento di quella orizzontale, unitamente alla colorazione della pavimentazione, generalmente di colore rosso;
2. su strade con pavimentazione in sterrato, mediante l'inserimento della sola segnaletica verticale prevista dalla normativa di riferimento.

3.1.9.20 *Interventi di compatibilità ciclabile*

Per poter ottenere la massima funzionalità e sicurezza dei percorsi ciclabili in sede promiscua, sia in ambito urbano che extraurbano e in particolare in corrispondenza di isole ambientali e zone 30, può essere necessario adottare alcuni 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 transito che interessano l'infrastruttura in questione.

Questi accorgimenti si possono distinguere in due principali tipologie di intervento: puntuale (TABELLA 29) e lungo l'asse (TABELLA 30).

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.

Gli interventi lungo l'asse 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.

TABELLA 29 INTERVENTI PUNTUALI MODERAZIONE TRAFFICO

INTERVENTI PUNTUALI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO	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 cm.	
	STRISCE DI PAVIMENTAZIONE IN RILIEVO	Sistemi di rallentamento ad effetto ottico, realizzati con l'applicazione in serie di strisce rifrangenti, o ad effetto acustico-vibrotorio, realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuto con l'incisione superficiale della stesso 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 rettili, 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 cm, 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.	

TABELLA 30 INTERVENTI LUNGO L'ASSE DI MODERAZIONE TRAFFICO

INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO LUNGO L'ASSE	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 rotatoria 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.	



3.1.9.21 *Mobility manager*

Oltre all'intermodalità saranno anche avviate iniziative ed azioni del Mobility Manager di Area finalizzate ad eseguire campagne divulgative per la sensibilizzazione di tutti portatori di interesse verso la scelta della mobilità ciclistica combinata.

3.1.9.22 *Velostazioni*

Per "velostazione" si intende una struttura dedicata al parcheggio delle biciclette e dotata di servizi per i ciclisti (gratuiti e/o a pagamento).

Saranno individuate le aree idonee per il posizionamento delle velostazioni per favorire l'intermodalità del trasporto ciclistico con altri mezzi di trasporto, in via privilegiata saranno poste in prossimità di stazioni ferroviarie, fermate del trasporto pubblico, nodi terminali, parcheggi di scambio, etc.

Tale criterio di posizionamento, sostanzialmente incentrato sull'intermodalità, deve comunque essere integrato con la considerazione di ulteriori strategie. La localizzazione ottimale delle velostazioni, infatti, deve tener conto di questi fattori principali:

- presenza di nodi intermodali;
- presenza di poli attrattori (centri storici, università, luoghi di lavoro, etc.);
- presenza ravvicinata di ciclovie.

Il bikesharing rientrerà tra i servizi che si potranno attivare in favore della mobilità ciclistica; si tratta di servizi che si basano sul concetto della condivisione, da parte di più utenti, di una bicicletta che non è proprietà di un singolo utente.

Sarà attivato il sistema più flessibile per gli utenti come "freefloating" in quanto garantisce una maggiore libertà di utilizzo.

IMMAGINE 15 VELOSTAZIONI REALIZZATE PRESSO LE STAZIONI FERROVIARIA





3.1.9.23 *Interventi minori in favore della mobilità ciclistica*

In questo paragrafo si fa cenno ad una serie di interventi e di misure cosiddetti “minori” la cui implementazione può però rendere la ciclabilità più diffusa e sicura.

Si riporta di seguito un elenco, non esaustivo, dei principali interventi di questo tipo:

- ✓ realizzazione di passerelle (o canaline) per ciclisti lungo tutte le scale pubbliche;
- ✓ realizzazione di trattamenti di irruvidimento superficiale nelle zone in discesa;
- ✓ posa di griglie a livello per lo smaltimento delle acque di piattaforma a maglia quadrata ovvero con griglia a barre longitudinali, montate però trasversalmente al verso del moto dei ciclisti;
- ✓ realizzazione di adeguati attraversamenti ciclabili (materiali, finiture e segnaletica di qualità);
- ✓ realizzazione nelle zone interessate da lavori stradali, di piattaforme temporanee dotate di adeguata aderenza.

Particolare cura sarà anche posta nella scelta delle attrezzature per il rimessaggio temporaneo delle biciclette che insieme alle rastrelliere possono costituire servizi per tutti gli utenti.



4 FASE D LA REDAZIONE DEL PIANO



4.1 STRATEGIA E OBIETTIVI DELLA RETE CICLABILE DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

Attraverso la promozione della ciclabilità si ambisce a contribuire allo sviluppo economico sostenibile di tutto il territorio.

L'aumento della quantità di spostamenti quotidiani effettuati in bicicletta, infatti, avrebbe effetti positivi non solo sulla qualità dell'aria a livello locale ma anche più in generale sul cambiamento climatico, inoltre contribuisce a creare un'area urbana e città più sane, più produttive, più sicure.

Quindi la promozione della ciclabilità non è (solo) una politica di mobilità ma una strategia di sviluppo economico e sociale, che ha il potenziale per trasformare un territorio e contribuire a creare città più sostenibili, più attrattive.

Tra gli obiettivi del PCMC dei Comuni di **Campi Salentina, Guagnano, Novoli, Salice Salentino, Squinzano e Trepuzzi** rientra sicuramente quello di aumentare la quantità di spostamenti in bicicletta, "catturando" quanto più possibile gli spostamenti che attualmente vengono effettuati in automobile privata.

Nello specifico, le politiche descritte in questo documento hanno l'obiettivo di raddoppiare, e poi raddoppiare ancora, la quantità di spostamenti che vengono in bicicletta entro il 2030, in linea con gli obiettivi dell'Agenda **2030 dello sviluppo sostenibile⁹ (Obiettivo 11)**.

Quindi, il potenziale della bicicletta non può essere trascurato né per gli spostamenti quotidiani per recarsi al lavoro o a scuola, né per quelli di carattere turistico e ricreativo.

Certamente la bicicletta non è l'unica risposta ai problemi ambientali e del traffico in città, tuttavia essa rappresenta una soluzione che si iscrive perfettamente in una politica generale di rivalorizzazione dell'ambiente urbano e di miglioramento della qualità della città, richiedendo comparativamente pochi mezzi finanziari.

Pertanto, considerando i risultati attesi, la rete ciclabile e ciclopedonale è stata pianificata seguendo i seguenti criteri cardine:

- ✓ garantire l'interconnessione degli attrattori caratterizzati dalla maggiore domanda potenziale di ciclabilità;
- ✓ favorire l'uso dei percorsi ciclabili e ciclopedonali attraverso il rispetto degli standard geometrici;
- ✓ garantire la continuità della rete mediante il collegamento tra itinerari urbani ed extraurbani pianificati.

Il rispetto dei criteri appena elencati consente di realizzare una rete di percorsi ciclabili e ciclopedonali aventi caratteristiche tali da garantire un elevato livello di qualità della pista e di

⁹ L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità. Sottoscritta il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite, e approvata dall'Assemblea Generale dell'ONU, l'Agenda è costituita da 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – Sustainable Development Goals, SDGs –

inquadri all'interno di un programma d'azione più vasto costituito da 169 target o traguardi, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

conseguenza, di aumentare le probabilità che la percentuale di utenti che per i propri spostamenti quotidiani scelgono la bicicletta invece che l'automobile, salga.

Di seguito si entra nel merito delle scelte effettuate per ciascun criterio, fino a descrivere la rete pianificata, meglio illustrata nelle tavole allegate.

La rete ciclabile urbana, per essere sicura e per incentivare l'uso della bicicletta invece dell'auto, è bene che sia costituita da itinerari continui che garantiscano l'accesso ai principali poli urbanistici di interesse (i.e. poli scolastici, complessi sportivi e sanitari, emergenze storico-monumentali ecc.), ai principali nodi del trasporto pubblico (a partire dalle stazioni dei sistemi su ferro), nonché ai siti paesaggistici di maggiore interesse ambientale e naturalistico (parchi, corridoi verdi, sistema delle acque ecc.).

4.1.1 *L'Interconnessione degli itinerari sovralocali*

Un buon margine di crescita della componente ciclabile, in particolare per gli spostamenti diversi da quelli casa-scuola o casa-lavoro, si può auspicabilmente ottenere dal raccordo della rete locale con il sistema di Itinerari ciclabili extraurbani di interesse naturalistico e culturale, esistenti o in previsione, ed in generale con la **Rete Ciclabile Regionale Adriatica**.

4.1.2 *I percorsi ciclabili come corridoi ecologici*

La realizzazione di un'ampia infrastrutturazione di percorsi ciclabili nel territorio dell'area Urbana del Nord Salento può essere anche l'occasione per promuovere buone pratiche di gestione del territorio rurale con effetti visibili sulla qualità dell'ambiente.

Oltre al collegamento fra luoghi urbanizzati, i nuovi percorsi per la mobilità ciclistica possono fornire un importante contributo nella realizzazione e nel consolidamento dei cosiddetti "corridoi ecologici".

Per la loro natura "trasversale", rivolta alla connessione e all'integrità ambientale del territorio, le reti di corridoi ecologici (o "reti ecologiche") rispondono alle esigenze di tutela ambientale, dell'acqua, dell'aria e degli ecosistemi in generale, alla salvaguardia della biodiversità e alla rinaturalizzazione dei paesaggi.

La rete ecologica, più che un'entità fisica predefinita o un elemento statico del paesaggio, rappresenta un paradigma applicato alla pianificazione del territorio e alla politica di conservazione della natura e dei diversi ambienti del territorio stesso.

Nella progettazione di una rete ciclabile, che coinvolge elementi di paesaggio a scala locale, è necessario quindi operare verso la riconnessione dei frammenti di naturalità e pregio paesistico dispersi nei territori rurali più antropizzati. La realizzazione dei corridoi previsti dovrà essere affiancata da interventi di riqualificazione naturalistica in grado di ricostruire elementi seminaturali del paesaggio quali siepi, filari, fasce boscate, macchie di bosco, luoghi della memoria e posti di ristoro, che costituiscono i tratti distintivi di un paesaggio rurale tradizionale.

4.1.3 *L'accessibilità ciclistica agli attrattori e la continuità della rete tra percorsi urbani ed extraurbani*

Sin dai primi incontri con i cittadini, è emerso il bisogno di avere una rete di percorsi ciclabili e ciclopedonali che rendessero accessibili i principali attrattori urbani (Vedere **Fase B paragrafo 2.5**), connettendoli sia tra di loro che con il centro cittadino, senza ricorrere all'uso dell'automobile.

Pertanto, una delle strategie scelte per l'aumento del tasso di spostamento in bicicletta, è il miglioramento dell'accessibilità ciclabile e della sicurezza dei percorsi dei **poli con maggiore attrattiva per i giovani e dei poli con finalità ricreative o sportive**. Questo favorirebbe, tra le altre cose, l'educazione e l'abitudine delle nuove generazioni all'uso di sistemi di spostamento sostenibili.

Affinché la rete ciclabile risulti realmente funzionale e la bicicletta possa essere considerata una concreta alternativa all'uso dell'autovettura, oltre a collegare i principali attrattori e ad avere adeguate caratteristiche geometriche e plano altimetriche, **essa deve essere continua e connessa sia alle reti extraurbane di livello sovracomunale, che a quelle di natura ricreativa ed escursionistica esistenti o pianificate**.

In corrispondenza di questi attrattori coinvolti dalla rete pianificata, è opportuno prevedere l'installazione di cicloposteggi (dalle semplici rastrelliere, ad archetti a strutture con pensilina) che favoriscano il posteggio sicuro del mezzo e l'intermodalità con gli altri sistemi di trasporto.

Come detto, allo scopo di accrescere l'uso della bicicletta è necessario che le piste intercettino la maggiore domanda potenziale, per cui origini e destinazioni sono individuabili in tutti quei poli con maggiore attrattiva come le scuole, i parchi cittadini e le attrezzature sportive; accanto a questi non possono mancare i principali centri di interesse cittadino quali, ad esempio, gli uffici pubblici e altri servizi di pubblica utilità.

4.1.4 *Cicloturismo*

In considerazione dei contenuti sia della Legge Nazionale n. 2 del 11/01/2018 che della Legge Regionale n.1 del 23/01/2013, la Regione Puglia "promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per esigenze quotidiane che per esigenze turistico ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana e di accrescere e sviluppare l'attività turistica".

Ciò è realizzato anche in accordo con il Piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con la redazione del Piano straordinario della mobilità turistica (ex Art.11 comma 1 D.Lgs. n. 83 del 31/05/2014, poi convertito nella L. 106 del 29/07/2014) e con quanto previsto per le ferrovie turistiche (L. n. 128 del 09/08/2017).

A tal proposito, la Puglia annovera tra i propri centri di attrazione turistica numerosi siti di valenza paesaggistico/culturale (siti patrimonio dell'UNESCO, alcuni tra i "Borghi più belli d'Italia", innumerevoli spiagge, molte con "Bandiera blu", ecomusei, etc.), in gran parte servite dalle dorsali ciclabili indicate nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.



COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

Lo sviluppo del cicloturismo sarà messo in connessione con gli itinerari ciclabili di qualità (bicitalia.org, eurovelo.org), collegati con reti limitrofe, dotati di elevati standard di sicurezza e liberi dal traffico veicolare.

Inoltre, occorre anche che siano incentivati:

- ✓ la riqualificazione ed il recupero di viabilità minori esistenti, includendo i tratturi ma anche i sedimi arginali e delle strade di servizio di infrastrutture lineari, le stazioni ferroviarie e i ponti dismessi (L.R. n.1 del 23/01/2013, Art. 4);
- ✓ l'integrazione tra i percorsi di cui al precedente punto e le reti ciclabili principali, sia Nazionali che Europee;
- ✓ le iniziative pubbliche per la promozione della ciclabilità con associazioni vicine alla mobilità sostenibile e ciclistica in particolare;
- ✓ i servizi a favore dei cicloturisti;
- ✓ i servizi intermodali.

4.1.4.1 *Cicloturismo enologico*

Il "cicloturismo enologico" è una nuova forma di turismo che unisce l'amore per lo sport, la natura e l'aria aperta con la passione e l'interesse per i vini. In considerazione della specificità del territorio del Nord Salento, sono stati individuati dei percorsi alla scoperta delle zone vinicole dove potrebbe essere possibile effettuare alcune soste di degustazione presso le numerose cantine della zona.



4.2 IL PIANO DELLA RETE CICLABILE DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

La visione bicipolitana degli itinerari di business – riservati e veloci – contribuisce alla rete ciclistica con percorsi portanti di collegamento della periferia con le zone centrali, di collegamento fra le isole ambientali (Zone a Traffico Limitato, zone 30, residenziali e zone di concentrazione di servizi) e di alcuni percorsi circolari o di collegamento fra quartieri limitrofi.

Oltre al potenziamento dei principali itinerari esistenti, alla ricucitura e completamento dei tratti **monchi esistenti** nonché al miglioramento degli standard di piste o corsie realizzate negli anni passati, il Piano prevede di continuare ad investire – a tutti i livelli – nello sviluppo della rete ciclistica cittadina.

Per raggiungere gli obiettivi prefissati dal Piano, è necessario proseguire con regolarità e costanza nella realizzazione di nuovi itinerari, utilizzando soluzioni tipologiche definite da precisi standard di qualità che consentano una riqualificazione complessiva delle strade. L'obiettivo deve essere quello di avere strade sicure per tutte le categorie di utenti, garantendo la pacifica convivenza. Pertanto, le tecniche di moderazione del traffico automobilistico che si basano sulla rimodulazione dello spazio stradale cittadino, a partire dalle esigenze di pedoni, ciclisti ed utenti deboli in generale, rappresentano gli strumenti progettuali per gli interventi a favore delle ciclabilità.

4.2.1 *La definizione della rete ciclabile ecologica la Bicipolitana*

Nella redazione del P.M.C. è stata definita una rete in **logica gerarchica** in relazione alla reale funzione che le infrastrutture assumono sul territorio ed alle indicazioni sui diversi livelli di servizio, con l'individuazione della rete stradale da dedicare come viabilità ciclabile.

Pertanto, identificate le peculiarità e le criticità del territorio, è scaturita la necessità di definire un'unica rete ciclabile che, oltre a favorire l'accessibilità ai principali attrattori della domanda sistemica e ai poli culturali e turistici di maggiore rilevanza, si connette anche con la rete sovralocale (Ciclovía Adriatica).

La rete di piano è stata definita sulla base della correlazione di diverse esigenze **in logica gerarchica** che rappresentano elementi chiave per il suo corretto inserimento:

- l'interconnessione con gli itinerari ciclabili previsti dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica Ciclovía Adriatica;
- la domanda di mobilità ciclistica potenziale legata **agli attrattori individuati**, che mira ad intensificare l'accesso ciclistico ai principali poli urbanistici di interesse e ai sistemi ambientali;
- gli itinerari cicloturistici per la conoscenza del territorio dei **vigneti e delle cantine** dei Comuni di Guagnano e Salice, come connubio perfetto tra sport, natura e gusto;
- le indicazioni formulate con gli stakeholder.

4.2.2 *La bicipolitana del Nord Salento*

IL PCMC ha come obiettivo la realizzazione di città e comunità sostenibili, sicure e inclusive.

Pertanto, si è voluto reinterpretare l'elemento classico della pista ciclabile rendendola paesaggio urbano (corridoio ecologico), integrato nella città: una pista ciclabile integrata con le nuove tecnologie; una pista ciclabile dotata di un effetto scenografico che la renda accattivante e visibile anche di notte; una pista ciclabile che simuli le **linee di una metropolitana** e che sia dotata di spazi sicuri per il ricovero della propria bici, S.B.S., ovvero "Space Bike Safety,.

Inoltre, scopo del piano è anche fare **cultura della bicicletta** incentivando l'utente ad usare di più la bicicletta come mezzo di trasporto per il lavoro, la scuola, il tempo libero, la spesa e non solo per "fare sport".

Quindi rendere la pista ciclabile sicura e "bella" a vedersi diventa condizione necessaria per poter incidere sulle scelte modali.

E' stata definita una rete ecologica di piste ciclabili denominata "**Bicipolitana¹⁰ dell'area urbana del Nord Salento**"; si tratta di una rete di piste ciclabili che amplia e completa la rete esistente e perfeziona i collegamenti con tutti i principali centri abitati, poli produttivi e funzionali del territorio insieme ai collegamenti con la ciclovvia Adriatica e con le marine sul versante Adriatico (Casalabate).

La **Bicipolitana** è, **prima di tutto, una strategia**, dove la bicicletta è protagonista della città. In questo scenario si vuole offrire un sistema di piste ciclabili interconnesso, sicuro e sostenibile, la **Bicipolitana del Nord Salento** rappresenta un tassello fondamentale di questa strategia, associata ad altri interventi collegati ai servizi di mobilità per poter gestire al meglio gli spostamenti la mobilità quotidiana delle persone.

Nella **FIGURA 89** è visualizzata la linea di **Bicipolitana 1** che sviluppa una lunghezza di 42.103 ml che perfeziona e completa l'interconnessione con la rete la rete di piste esistente (24.650 ml).

La **FIGURA 90** visualizza la **Bicipolitana 2** di ambito urbano in ogni comune svolge una funzione di interconnessione con le principali poli attrattori urbani per gli spostamenti casa-lavoro e sviluppa una lunghezza di 33.670 ml per un totale di 75.773 ml (vedere **TABELLA 31**)



¹⁰ La **Bicipolitana** neologismo per descrivere il sano e antico concetto di pista ciclabile. E' una metropolitana in superficie, dove le rotaie sono i percorsi ciclabili e le carrozze sono le biciclette che collegano diverse zone della città, permettendo uno spostamento rapido, con zero spesa, zero inquinamento, zero stress.



TABELLA 31 DISTRIBUZIONE DELLE RETE DI BICIPOLITANA 1 E 2 PER I COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

	CAMPI SALENTINA	GUAGNANO	NOVOLI	SALICE SALENTINO	SQUINZANO	TREPUIZZI	TOTALE
BICIPOLITANA 1	5.325	3.810	8.683	7.315	11.015	5.955	42.103
BICIPOLITANA 2	5.968	5.071	1.770	12.056	2.750	6.055	33.670
TOTALE	11.293	8.881	10.453	19.371	13.765	12.010	75.773

GRAFICO 22 DISTRIBUZIONE DELLE RETE DI BICIPOLITANA 1 E 2 PER I COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

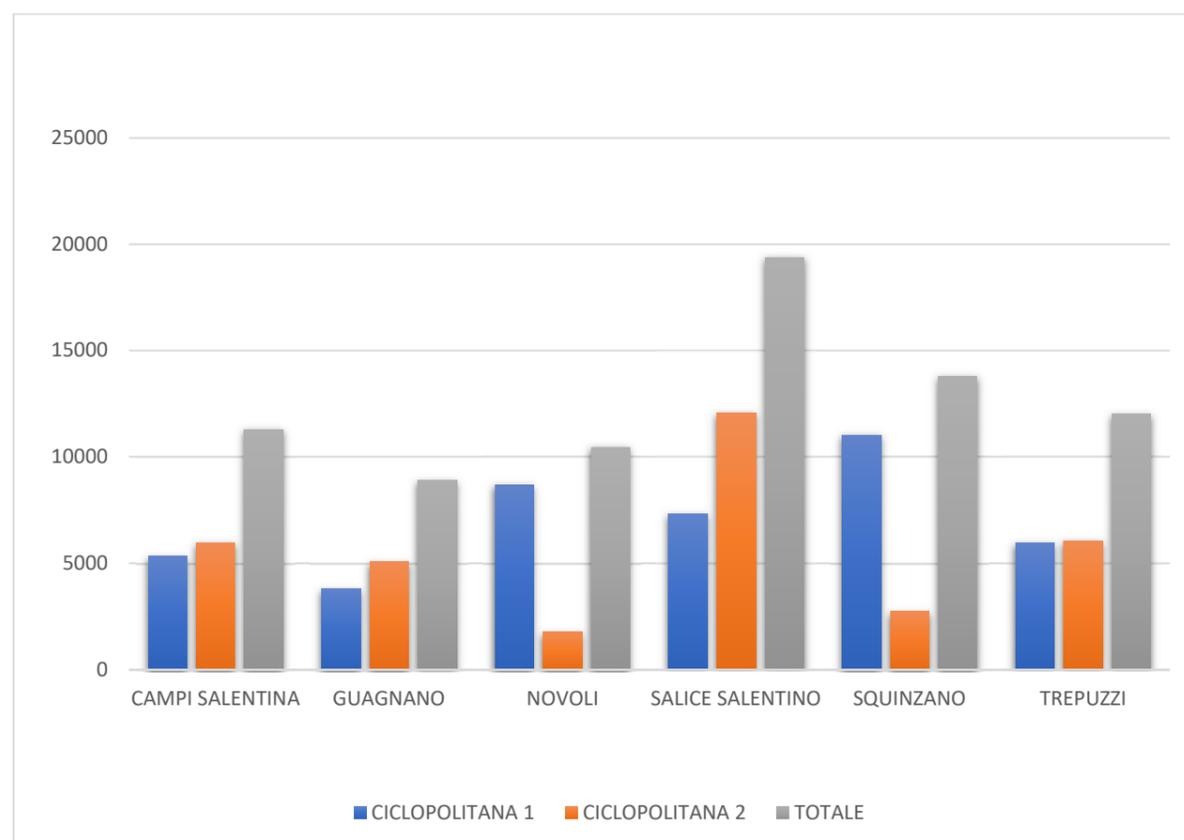




FIGURA 89 TAVOLA 24 BCIPOLITANA 1 DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

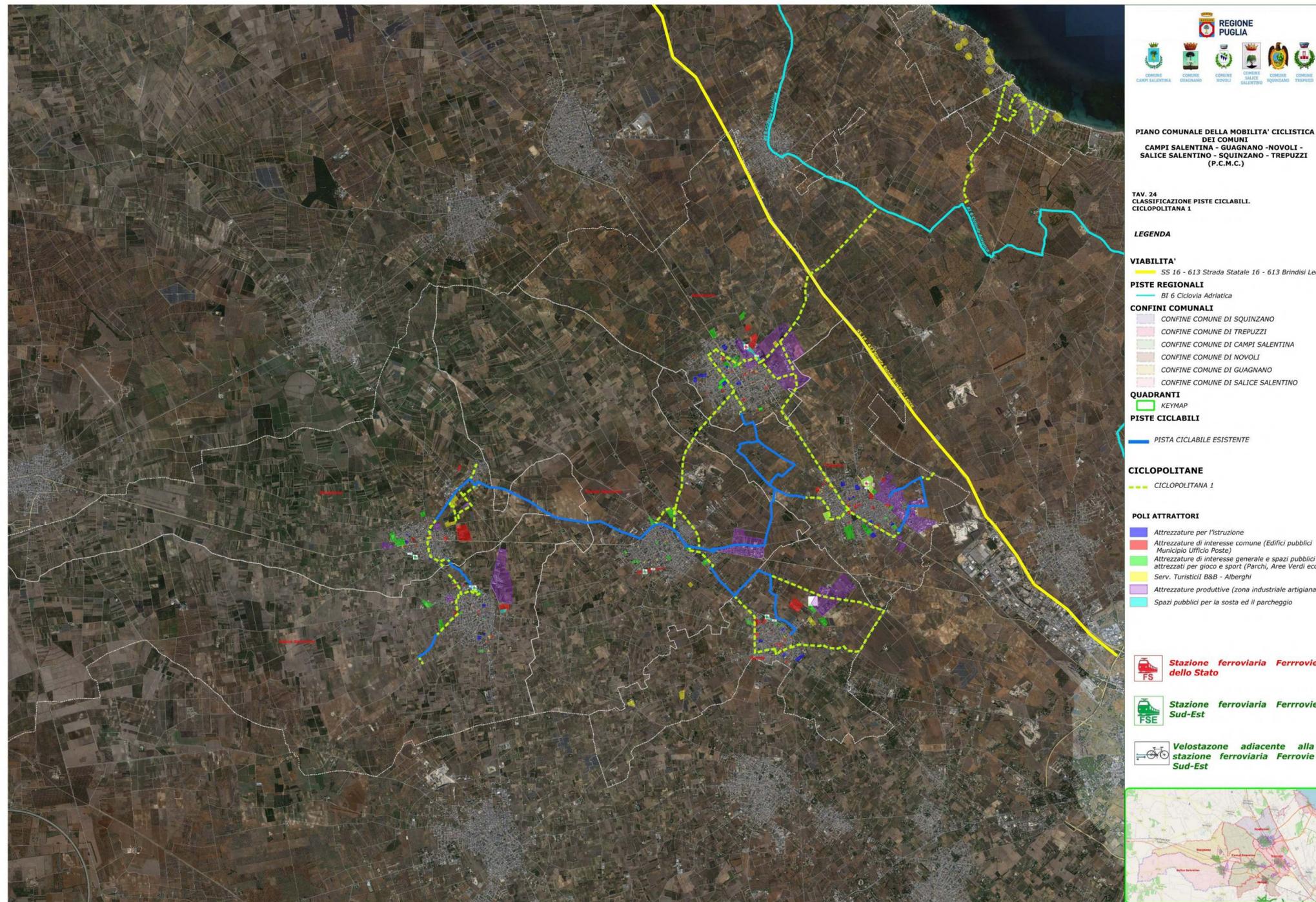
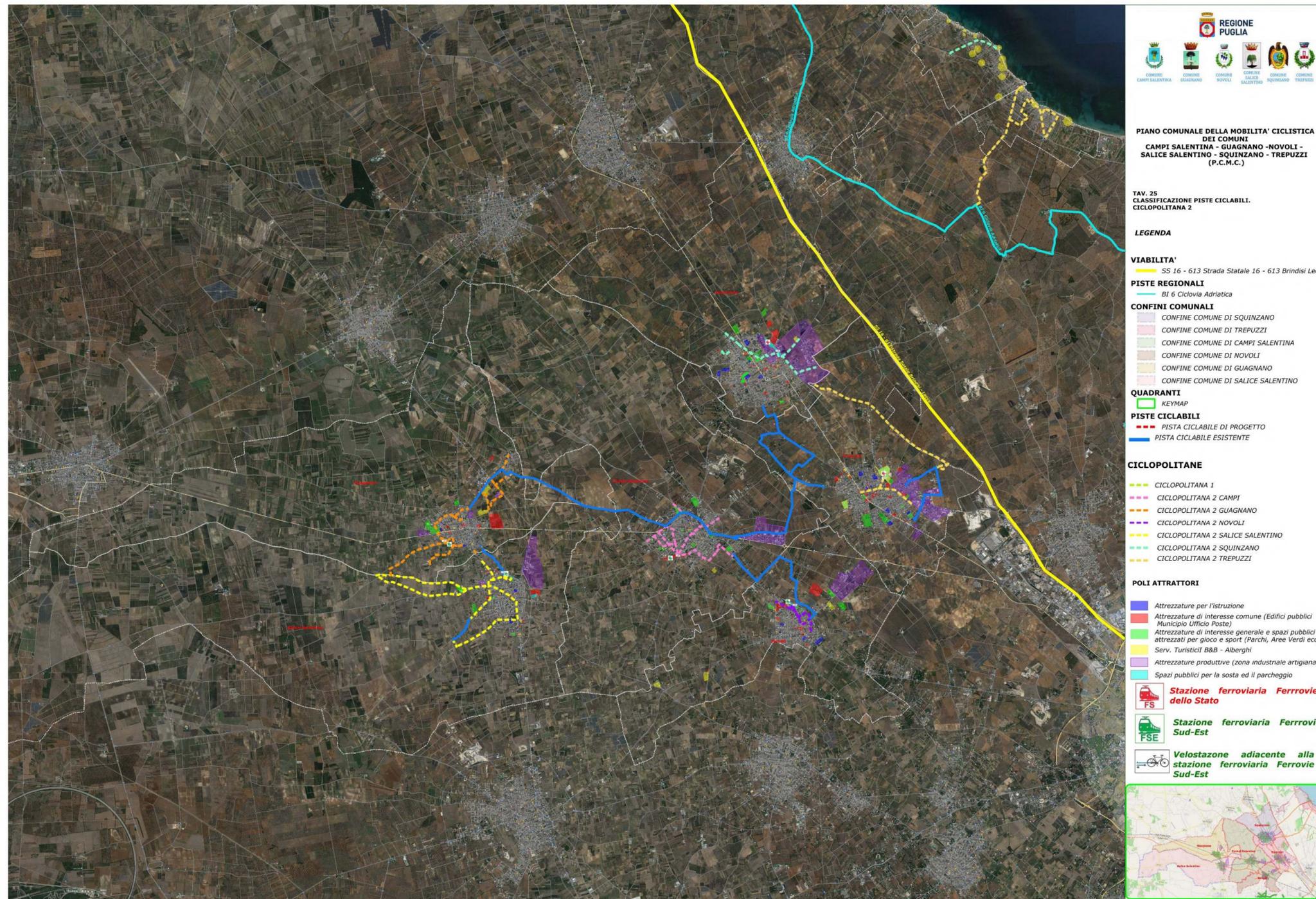




FIGURA 90 TAVOLA 25 BICIPOLITANA 2 DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI





4.2.3 La rete di piste ciclabili di progetto

La **TABELLA 33** riporta la rete di piste ciclabili che sarà composta in totale da 101.423 ml di cui 24.650 esistenti e 75.773 ml di progetto. Il progetto di una rete ciclabile così diffusa, capillare e soprattutto sicura ed efficiente, consentirà di limitare l'uso dell'auto privata (vedere **FIGURA 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 e 98**).

Il **GRAFICO 23 E IL GRAFICO 24** visualizzano la distribuzione della rete ciclabile per lunghezza di ogni singolo Comune. Nel Comune di Trepuzzi la lunghezza della rete risulta essere maggiore per via della presenza di piste di collegamento con la Marina di Casalabate, mentre per il Comune di Salice Salentino è prevista la realizzazione di una pista che intercetta la Ciclovía dei Tre Mari fino al confine del territorio comunale.

Le successive **TABELLE 32, 33, 34, 35, 36 E 37** riportano per ogni comune l'elenco e la lunghezza delle strade percorsa da pista ciclabile distinta per **B1 Bicipolitana 1 e B2 Bicipolitana 2**.

TABELLA 32 LA RETE DI PROGETTO DELLE PISTE CICLABILI DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

	ESISTENTE	PROGETTO	TOTALE	% DI PROGETTO
Campi Salentina	8.000	11.293	19.293	15%
Guagnano	2.100	8.881	10.981	12%
Novoli	2.300	10.453	12.753	14%
Salice Salentino	1.600	19.371	20.971	26%
Squinzano	1.550	13.765	15.315	18%
Trepuzzi	9.100	12.010	21.110	16%
TOTALE	24.650	75.773	100.423	100%

GRAFICO 23 DISTRIBUZIONE DELLA LA RETE DI PISTE CICLABILI DI PROGETTO RICADENTE NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

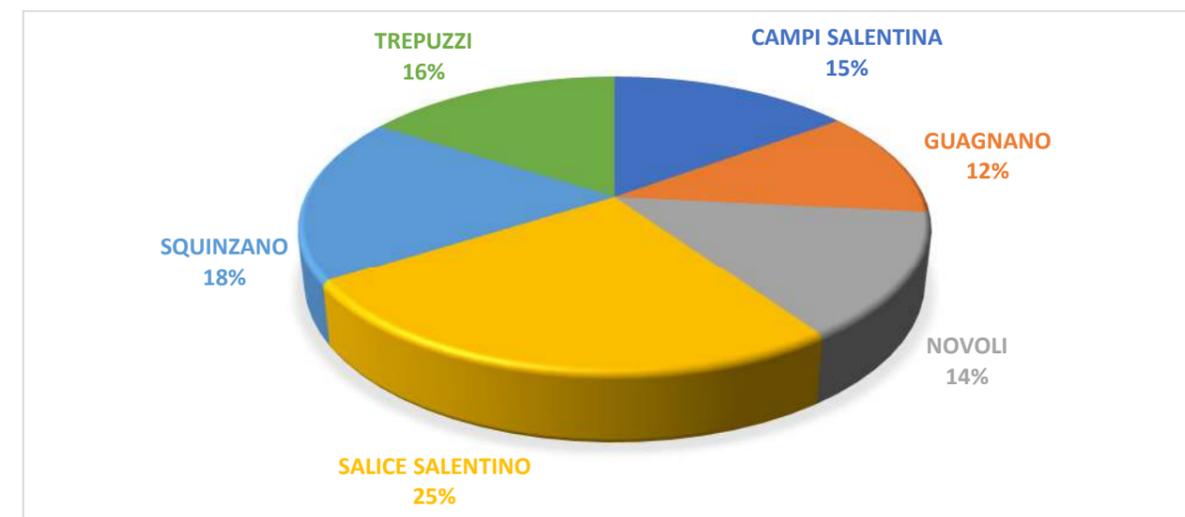
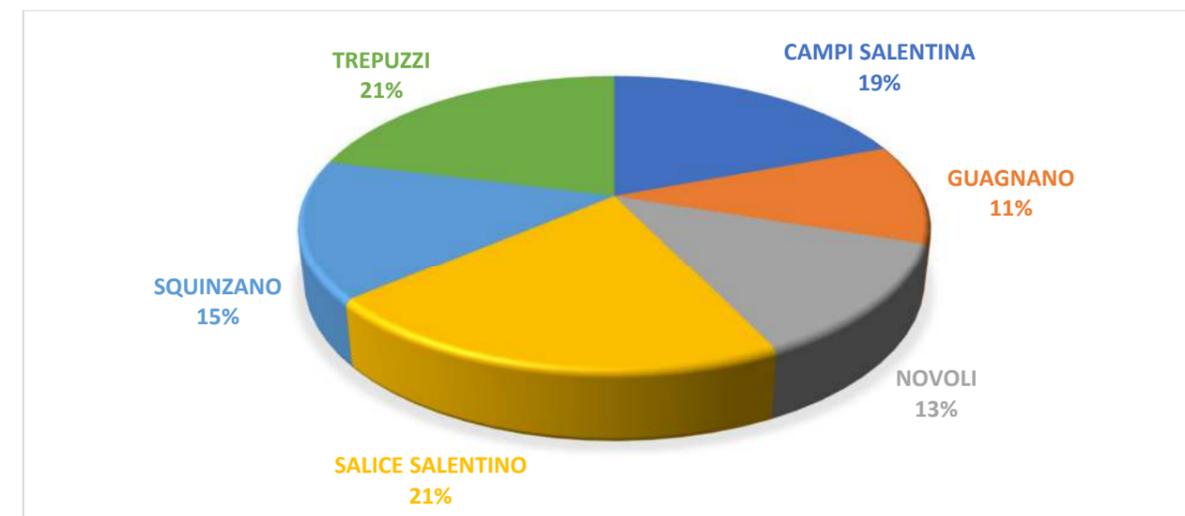


GRAFICO 24 RIEPILOGO DELLA DISTRIBUZIONE DELLA RETE DI PISTE CICLABILI ESISTENTI E DI PROGETTO RICADENTE NEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

TABELLA 33 COMUNE DI CAMPI SALENTINA PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE

N.O.	VIA	ml.	
B1	BADEN BOWELL	1.260	
B1	TOMMASO CAMPANELLA	700	
B1	SP 102	640	
B1	VITTORIO BACHELETT	100	
B1	MARCO PANTANI	470	
B1	NAPOLI	300	
B1	VIA CONCILIAZIONE	110	
B1	SP4	1.745	
	<i>Somma</i>		5.325
B2	SAN PIO	335	
B2	NOVOLI	460	
B2	SALVATORE CALABRESE	318	
B2	SAN GIUSEPPE	150	
B2	MONTEGRAPPA	315	
B2	MEDAGLIE D'ORO	690	
B2	CALABIA	410	
B2	GRAMSCI	1.150	
B2	MAMMA BELLA	360	
B2	DEI MILLE	340	
B2	DE CASPERI	420	
B2	MONTE GRAPPA	350	
B2	DEI MARTIRI	320	
B2	CARLO GOLDONI	350	
	<i>Somma</i>		5.968
Totale			11.293

TABELLA 34 COMUNE DI GUAGANO PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE

N.O.	VIA	ml.	
B1	DANTE ALIGHIERI	380	
B1	BALDASSARRI	320	
B1	VIA VECCHIA SALICE	150	
B1	SP 105 E TRAVERSE	2040	
B1	ALBERTO MARIA	480	
B1	AMERICO VESPUCCI	240	
B1	GIOVANNI PASCOLI	200	
	<i>Somma</i>		3.810
B2	CASE SPARSE	2.800	
B2	PADOVA E TRAVERSA	321	
B2	ENRICO FERMI	200	
B2	ANTONIO TOSCANINI	80	
B2	LOMBARDIA	290	
B2	CONTI	120	
B2	VERONA	225	
B2	DONINZETTI	195	
B2	RUFFINI	110	
B2	DUCA D'AOSTA	405	
B2	OSANNA	325	
	<i>Somma</i>		5.071
Totale			7.621



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

TABELLA 35 COMUNE DI NOVOLI PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE

N.O.	VIA	ml.	
B1	STRADA VICINALE VECCHIA NOVOLI	2.940	
B1	GIUSEPPE VERDI	1.200	
B1	STR. V.LE VECCHIA CUPA	1.780	
B1	SAN FRANCESCO	197	
B1	STR. VICINALE MARINI	996	
B1	SP4	1570	
	<i>Somma</i>		8.683
B2	MILANO	460	
B2	UMBERTO 1	650	
B2	FRANCESCO CRISPI	370	
B2	ROMA	290	
	<i>Somma</i>		1.770
Totale			10.453

TABELLA 36 COMUNE DI SALICE SALENTINO PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE

N.O.	VIA	ml.	
B1	NICOTERA	80	
B1	PASQUQLE LEONE	335	
B1	VESCOVI EUGENIO RAFFAELE FAGGIANO	580	
B1	CAMPANIA	340	
B1	MILANO	180	
B1	TORINO	75	
B1	MARESCIALLO BARBA	160	
B1	TITO SCHIPA	240	
B1	SP 255	4325	
B1	FILIPPO TURATI	750	
B1	GIORGIO LA PIRA	250	
	<i>Somma</i>		7.315
B2	SP 255 SALICE ALLA VEGLI-MONTERUGA	1.200	
B2	STRADA PROV 107	5.429	
B2	VIA PIETRO NENNI TRATTO FUORI CITTA'	2.930	
B2	MARIA CRISTINA FI SAVOIA	490	
B2	CAMPANIA	65	
B2	GIORGIO LA PIRA	150	
B2	PS 17	1.255	
B2	LORENZO ROSSELLI	422	
B2	VIA NERUDA	115	
	<i>Somma</i>		12.056
Totale			19.371



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

TABELLA 37 COMUNE DI SQUINZANO PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE

N.O.	VIA	ml.	
B1	SPA - VIA CAMPI	950	
B1	MONTEGRAPPA	1.070	
B1	VIA RUBICHI	250	
B1	RUBICHI	465	
B1	VITTORIO VENETO	675	
B1	GIUSEPPE GARIBALDI	200	
B1	GIOVANNI BOSCHO	55	
B1	SAN MICHE	290	
B1	LARGO STAZIONE	140	
B1	DIAZ	95	
B1	CASALABATE - PROVINCIALE 96	4490	
B1	BENEDETTO CROCE	560	
B1	SP 16	490	
	ZONA MARINA SQUINZANO		
B1	LUNGO MARE NORD	1.285	
	<i>Somma</i>		<i>11.015</i>
B2	SP 95	430	
B2	EUGENIO MONTALE	130	
B2	FRANCESCO RUBICHI	220	
B2	MARTI LUTHER KING SP100	1.050	
B2	CAMPI	920	
	<i>Somma</i>		<i>2.750</i>
Totale			13.765

TABELLA 38 COMUNE DI TREPUIZZI PISTE CICLABILI - ELENCO DELLE STRADE

N.O.	VIA	ml.	
B1	CALVARIO	420	
B1	ARIOSTO	570	
B1	VIA MADONNA BUON CONSIGLIO	295	
B1	VIA 2 GIUGNO	300	
B1	SS16	3760	
B1	BRUXELLES	215	
B1	SC RAZZANI	395	
	<i>Somma</i>		<i>5.955</i>
	ZONA MARINA CASALABATE		
B2	PROVENZANI	1.600	
B2	PESCE LEMARGO	325	
B2	PESCE CHITARRA	165	
B2	GRANCEVOLA	415	
B2	DEI RICCI	1.060	
B2	COZZA NERA	80	
B2	MITILI	60	
B2	TREPUIZZI	2.350	
	<i>Somma</i>		<i>6.055</i>
Totale			12.010



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

4.3 INTERVENTI PUNTUALI

4.3.1 *Interventi infrastrutturali nei punti critici*

La strategia del PCMC mira all'individuazione di un sistema di percorsi ciclabili e ciclopedonali continuo, insieme a interventi di moderazione e riduzione del traffico veicolare.

I punti critici dovranno essere individuati durante l'attuazione dei percorsi indicati dalla rete e comunque in fase di **progettazione**.

Tra gli interventi possibili per aumentare la sicurezza in area urbana vi sono le zone 30, l'attraversamento pedonale rialzato, il restringimento di carreggiata o la piattaforma rialzata. In area extraurbana invece la sicurezza attiene prevalentemente la progettazione di intersezioni critiche.

Vi sono due definizioni che, se opportunamente combinate, possono adeguarsi al modello di Zona 30: quella di "isola ambientale" e quella di "zona residenziale". La prima è stata introdotta dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (1995), secondo le quali le «isole ambientali, composte esclusivamente da strade locali ("isole", in quanto interne alla maglia di viabilità principale; "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani). [...] Le isole ambientali in questione, anche se periferiche, sono tutte da considerare come "aree con ridotti movimenti veicolari". [...] Costituiscono poi la premessa vincolante alla realizzazione di aree pedonali interamente coincidenti od interne alle isole ambientali anzidette». Le direttive aggiungono una specificazione importante là dove affermano che «la viabilità PRINCIPLAE, [...], viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane, alle quali viene assegnata la denominazione di isole ambientali».

Le Direttive individuano inoltre le «zone a traffico pedonale privilegiato (isole ambientali costituite in genere da strade parcheggio)». All'interno di tali zone le direttive prevedono «la precedenza generalizzata per i pedoni rispetto a veicoli (fermo restando – comunque – l'obbligo per i pedoni di attraversamento ortogonale delle carreggiate), il limite di velocità per i veicoli pari a 30 km/h, la tariffazione della sosta su spazi pubblici stradali (con agevolazioni tariffarie per i residenti) e lo schema di circolazione tale da impedire l'attraversamento veicolare della zona e da costringere le uscite dalla zona su percorsi prossimi a quelli di ingresso (percorsi ad U).

La "zona residenziale" è stata introdotta dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (d.p.r. 495/1992), il quale indica, tra i segnali utili per la guida, quello di "zona residenziale", così definito: «il segnale ZONA RESIDENZIALE indica l'inizio di una strada o zona a carattere abitativo e residenziale, nella quale vigono particolari cautele di comportamento. Può essere installato all'inizio o agli inizi della strada o zona residenziale. All'uscita viene posto il segnale FINE ZONA RESIDENZIALE.

Particolari regole di circolazione vigenti sulla strada o nella zona devono essere rese note con pannello integrativo di formato quadrato» (art. 135, comma 12; maiuscolo nel testo). Dal momento che la normativa non specifica quali possano essere le "particolari cautele di comportamento" da adottare nella zona residenziale, essa si presta ad essere interpretata in modi molto diversi da parte delle amministrazioni comunali, tra cui anche quello di "zona 30".

Come si vede, a differenza delle isole ambientali, per la zona residenziale non viene specificato il criterio di delimitazione, per cui se si interpreta l'isola ambientale come zona residenziale, si può ottenere un ambito residenziale identificabile come area di piano della "zona 30".

A questo esito si potrebbe pervenire – forse ancor più opportunamente – abbinando la nozione di isola ambientale con quella di "zona a velocità limitata" prevista dalla revisione del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada operata dal d.p.r. 16 settembre 1996, n.610, la quale ha, appunto, introdotto il segnale di "zona a velocità limitata", con l'intento di utilizzarlo per segnalare l'ingresso nelle "zone 30": «il segnale ZONA A VELOCITÀ LIMITATA indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata nel cartello» (art.135, comma 14, così modificato dall'art. 84 del d.p.r. 16 settembre 1996, n. 610).



FIGURA 91 TAVOLA 16 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

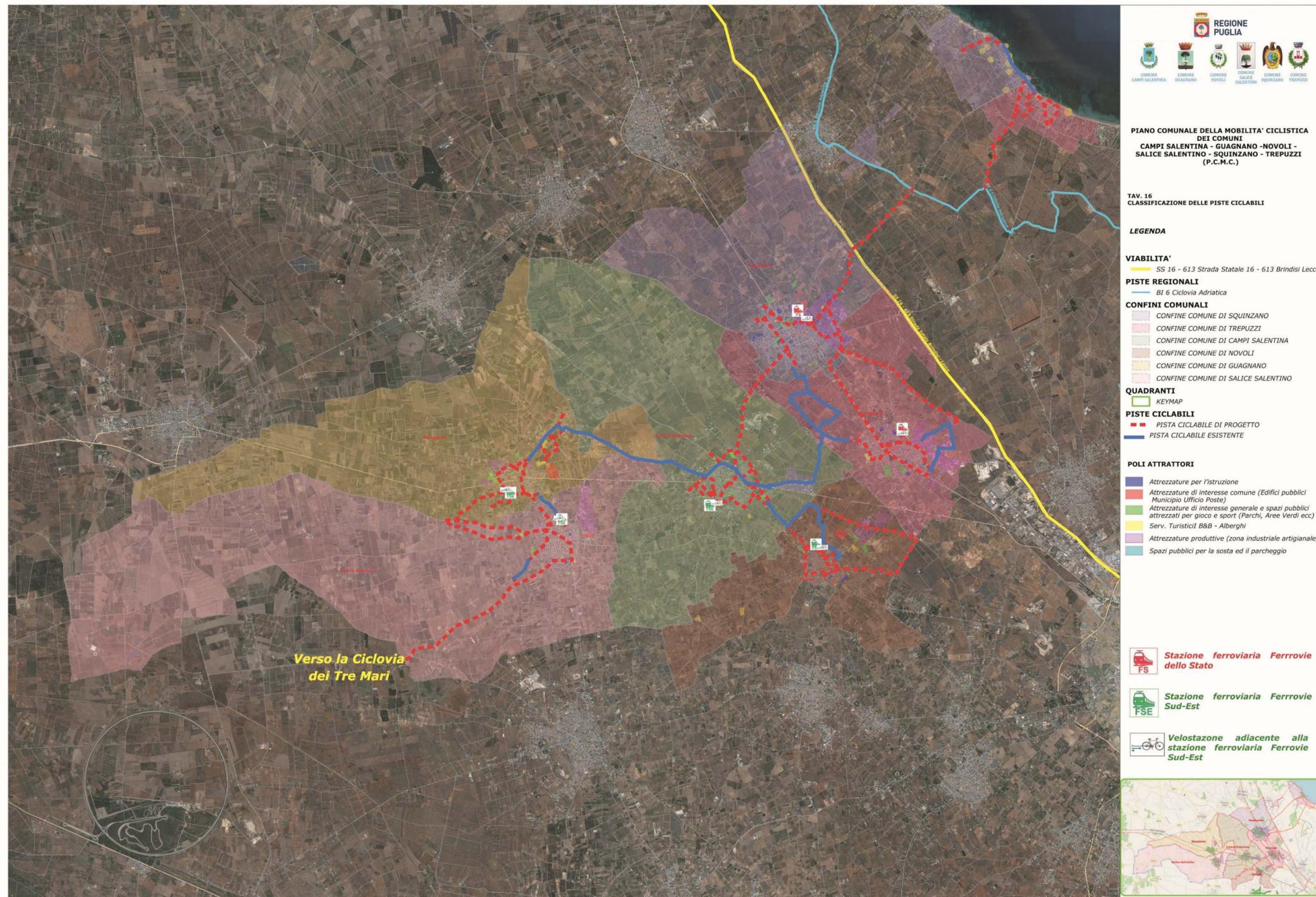




FIGURA 92 TAVOLA 17 LA RETE DELLE PISTE CICABILI DEL COMUNE DI CAMPI SALENTINA

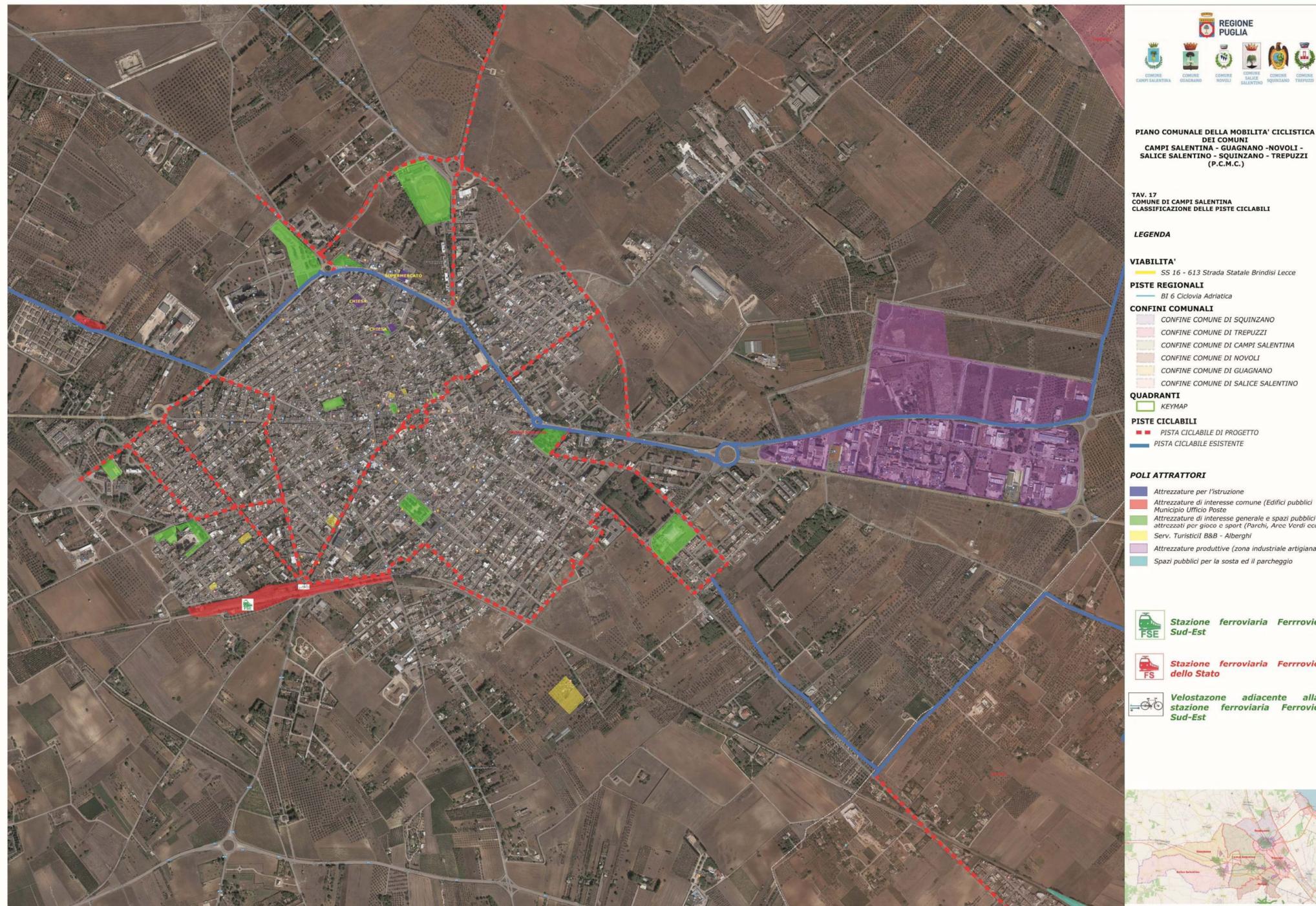




FIGURA 93 TAVOLA 18 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNI DI GUAGNANO

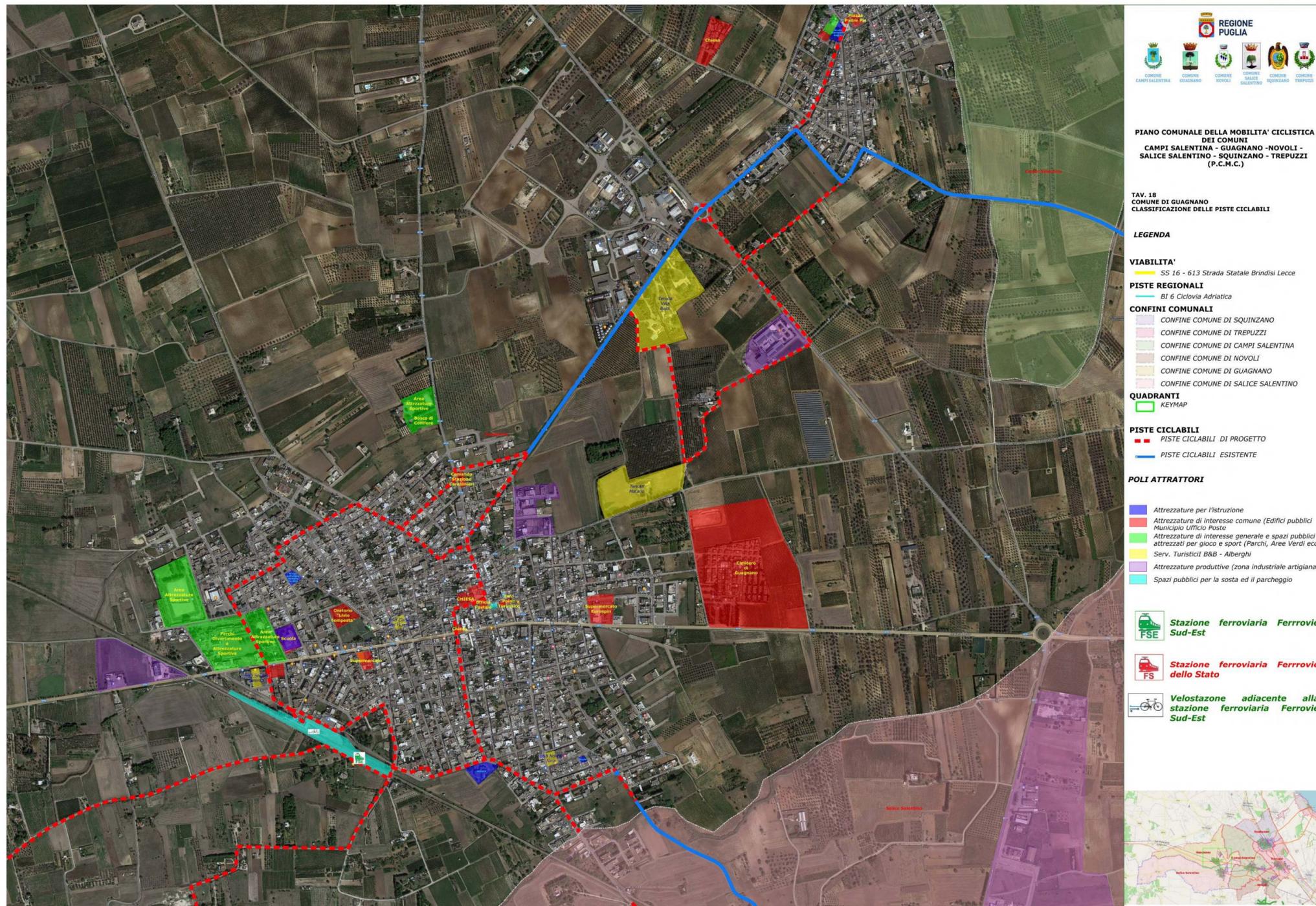




FIGURA 94 TAVOLA 19 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI NOVOLI

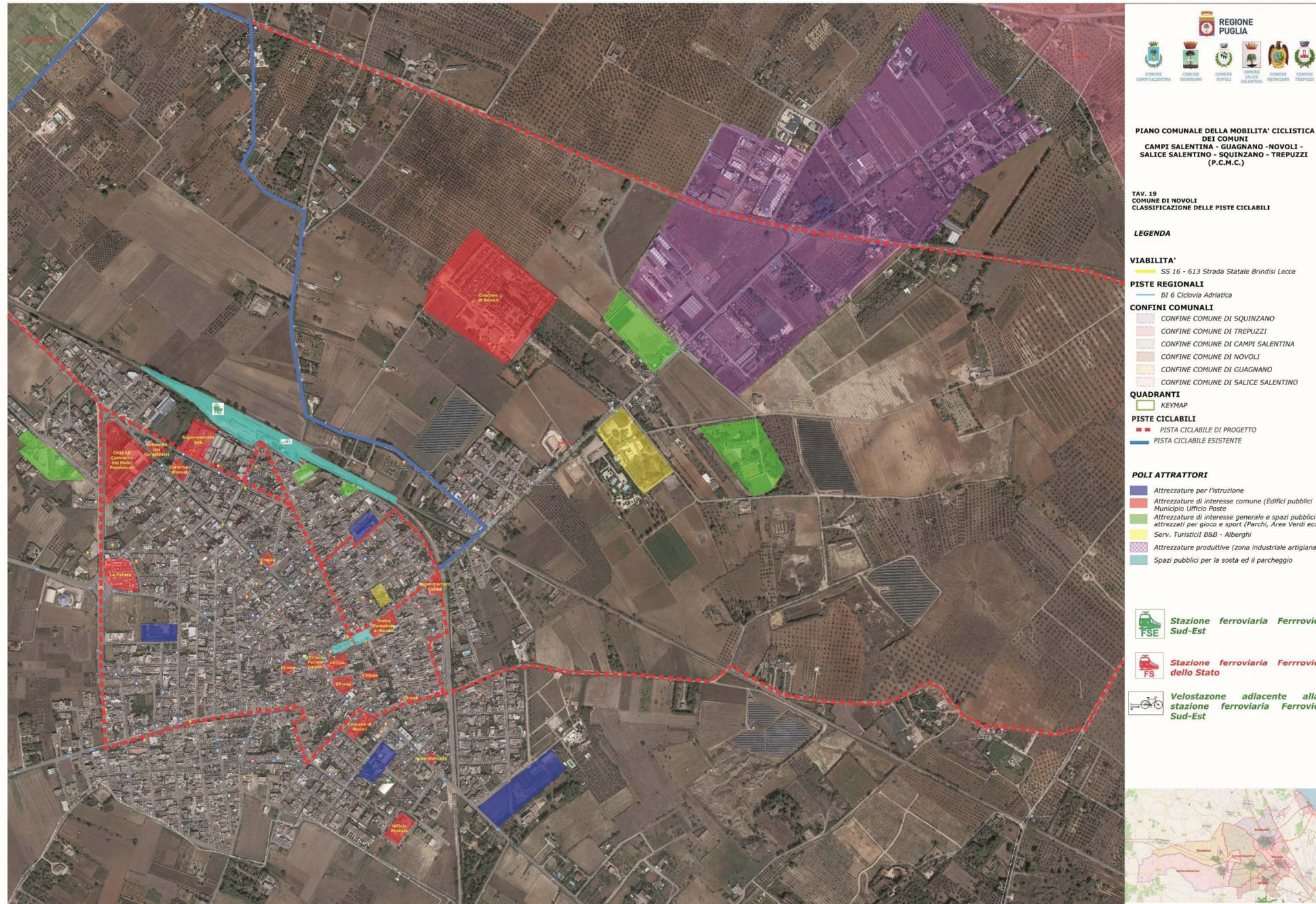




FIGURA 95 TAVOLA 20 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI SALICE SALENTINO

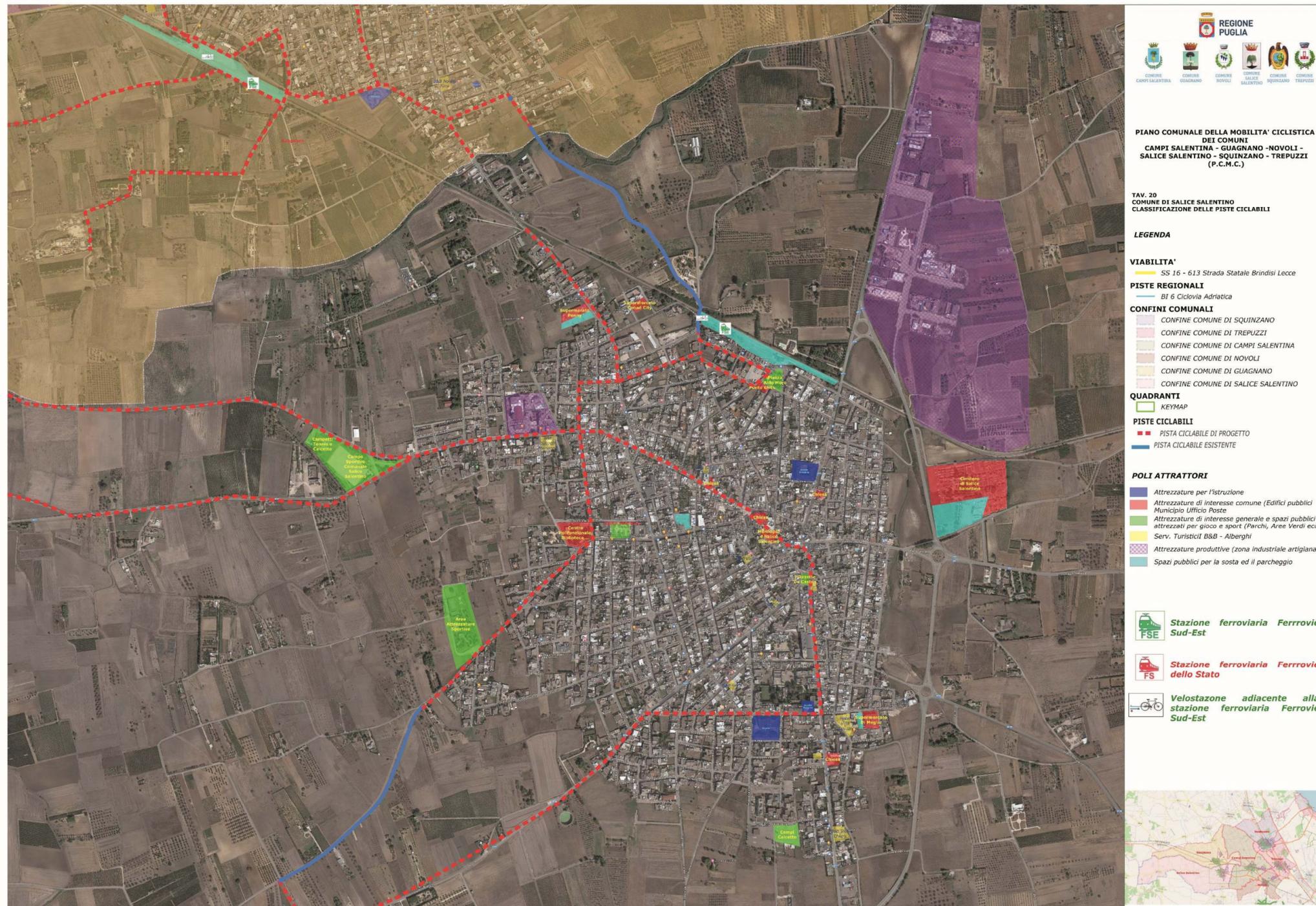




FIGURA 96 TAVOLA 21 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI COMUNE DI SQUINZANO

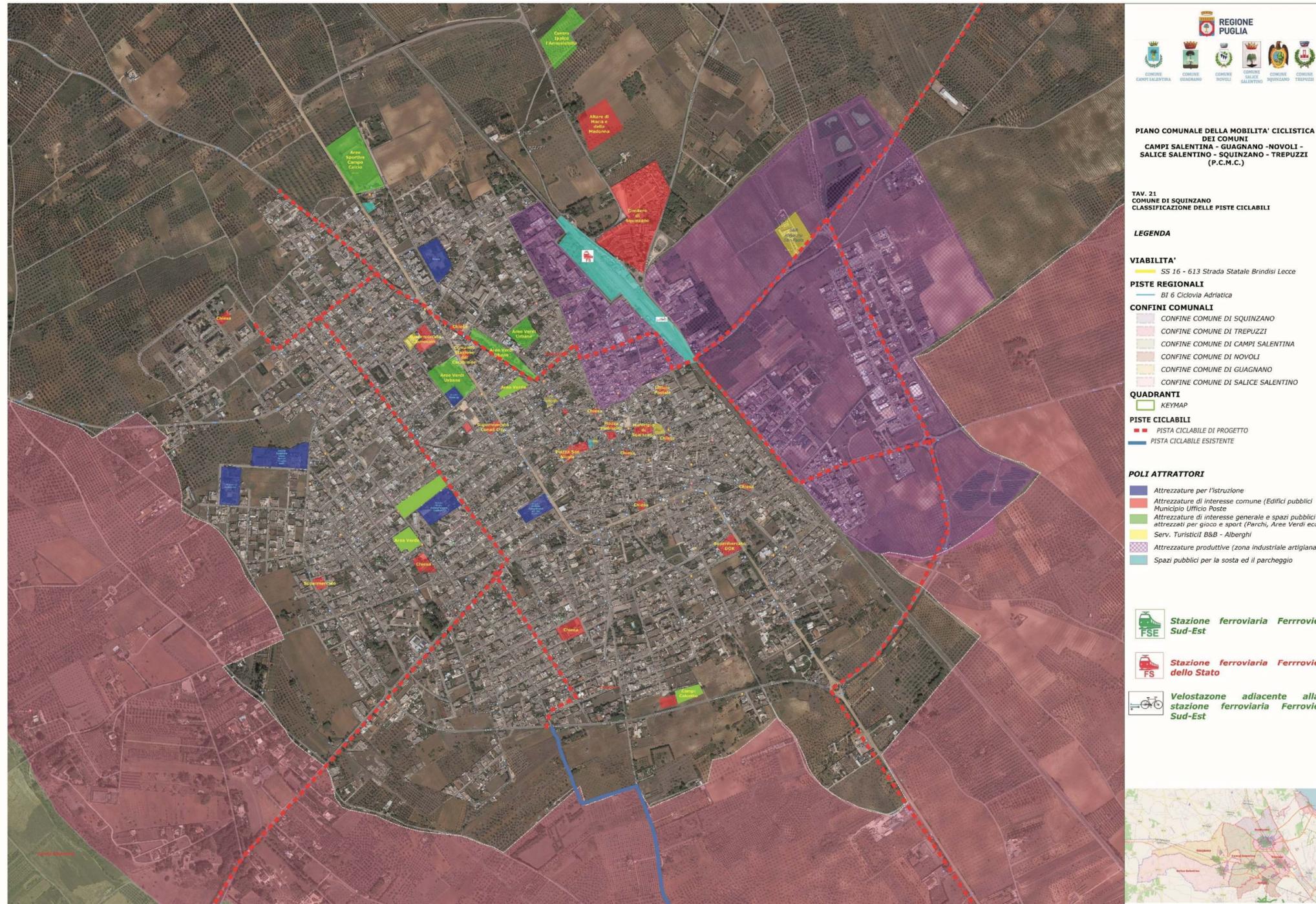




FIGURA 97 TAVOLA 22 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI TREPUZZI

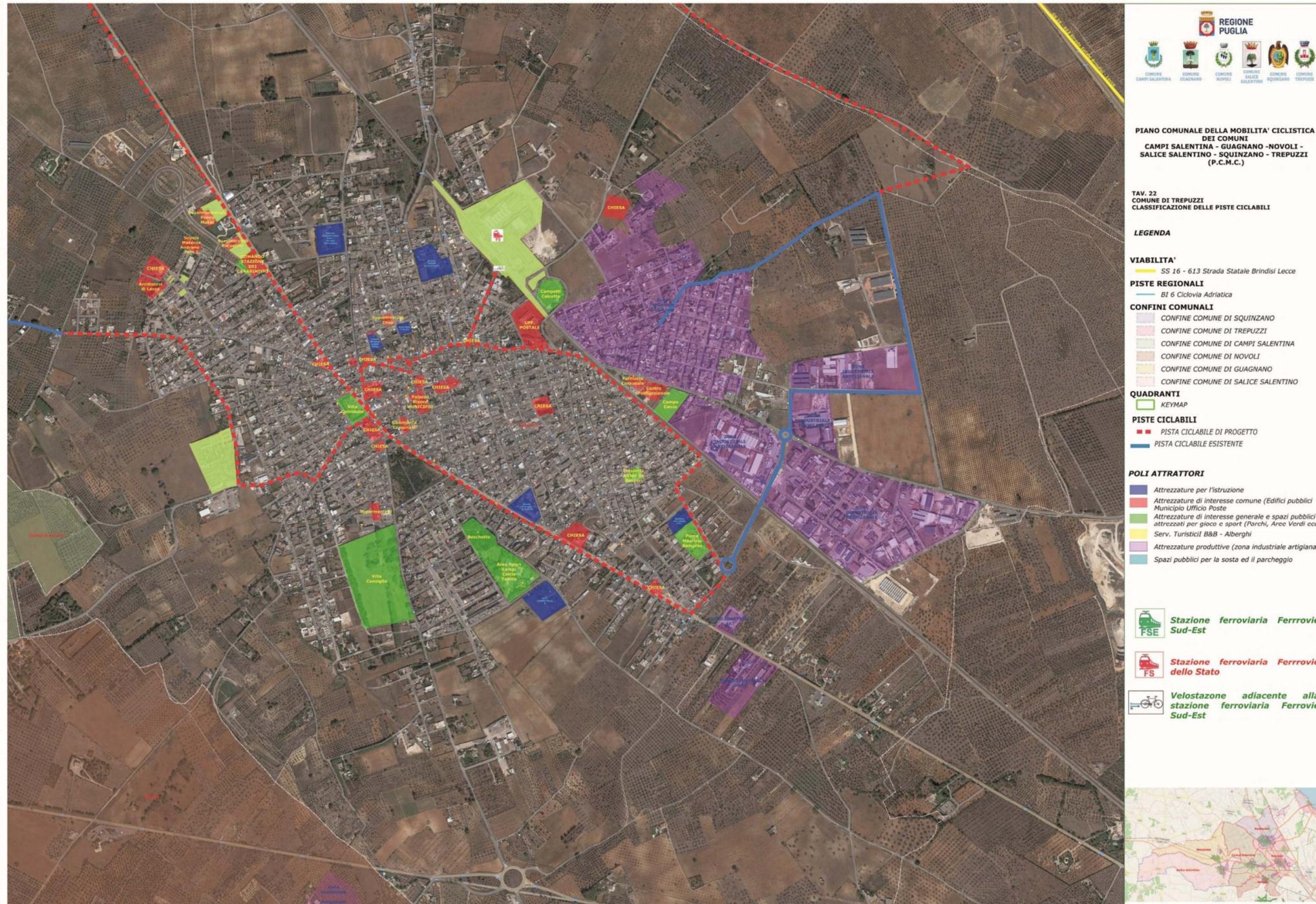
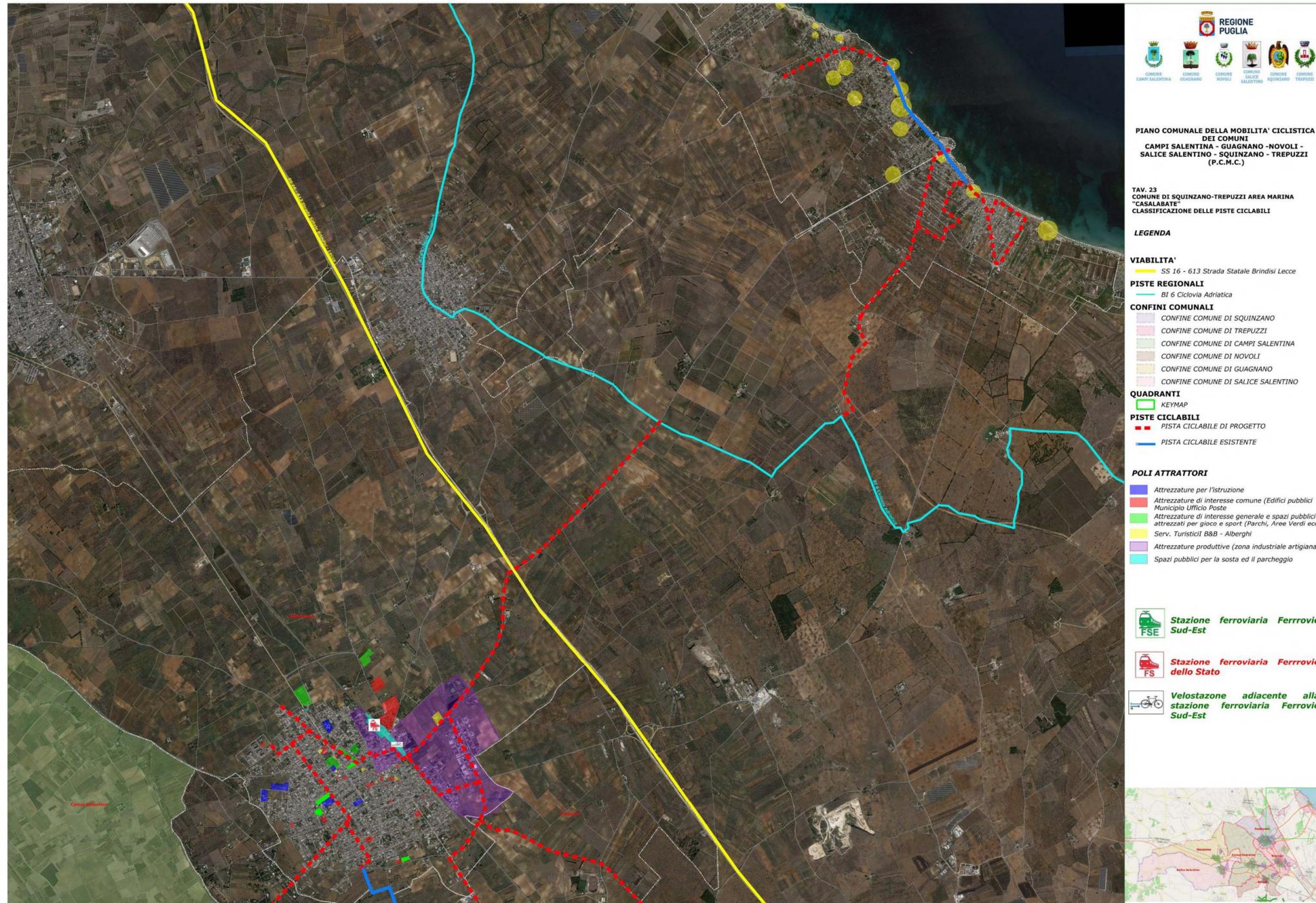




FIGURA 98 TAVOLA 23 LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DEI COMUNI DI SQUINZANO TREPUIZZI LOCALITA' CASALABATE



4.4 I SERVIZI COMPLEMENTARI PER LA MOBILITÀ

Tra i servizi di base da fornire ai ciclisti, per lo sviluppo della mobilità ciclabile, c'è sicuramente anche la sosta. Si possono distinguere tre tipologie di parcheggi, con diversi gradi di complessità e organizzazione:

- ✓ Rastrelliere portabici
- ✓ Portabici coperti (pensiline)
- ✓ Ciclo box- Bicistazione

4.4.1 Rastrelliere portabici

La diffusione capillare all'interno della città delle rastrelliere consente di risolvere il problema del parcheggio della bicicletta ai ciclisti, che spesso non dispongono di spazi adeguati o si vedono costretti ad utilizzare elementi di arredo propriamente atti ad altre funzioni, quali ringhiere, pali segnaletici, transenne, andando ad occupare talvolta parti di marciapiede e creando quindi disagio al passaggio dei pedoni.

Il modello di rastrelliera deve risultare comodo e sicuro, garantendo:

- ✓ buona adattabilità ai diversi tipi di bicicletta
- ✓ semplicità d'uso
- ✓ possibilità di legare facilmente alla struttura sia il telaio che la ruota della bicicletta

IMMAGINE 16 ORGANIZZAZIONE DELLE RASTRELLIERE



4.4.2 Portabici coperti

La rastrelliera può essere completata con l'inserimento di una pensilina di copertura, come protezione dagli agenti atmosferici.

IMMAGINE 17 RASTRELLIERA COPERTA



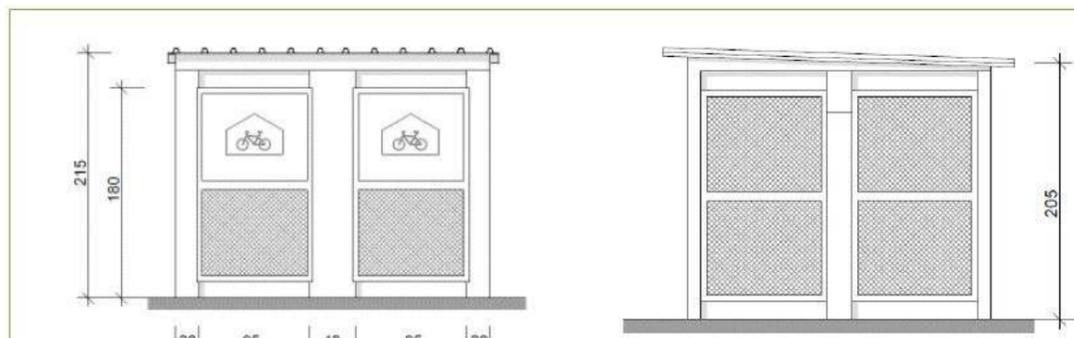
4.4.3 Ciclobox - Bicistazione

Nella Bicistazione la bicicletta può essere posteggiata in uno spazio chiuso a cui l'utente accede tramite una chiave personale.

La bicistazione offre inoltre servizi aggiuntivi quali: noleggio bici, punto di riparazioni e piccola assistenza, punto vendita di accessori dedicati alla bici, infopoint sui sistemi di mobilità, luogo in cui esistono iniziative rivolte alla promozione della bicicletta e alla mobilità lenta.

Nel caso in cui la bicistazione non voglia essere gestita da personale dedicato, è possibile strutturare il modulo con armadietti per il deposito di oggetti personali ed eventualmente la disponibilità di piccoli attrezzi per la bici.

IMMAGINE 18 CICLOBOX



4.5 PROMUOVERE LA CULTURA DELLA BICICLETTA

Al fine di creare l'infrastruttura sociale idonea per promuovere un cambio di mentalità, abitudini e cultura, sono previste le seguenti azioni:

- ✓ Creazione di una identità visiva della mobilità ciclistica
- ✓ Adozione di campagne di comunicazione e promozione di eventi culturali sul tema della ciclabilità mirati per i diversi gruppi target
- ✓ Promozione della mobilità ciclabile presso le scuole
- ✓ Promozione del cicloturismo nel territorio
- ✓ Incentivazione motivazionale ed economica
- ✓ Rafforzamento della massa critica locale
- ✓ Supporto delle iniziative delle associazioni ciclistiche locali, per facilitare l'attrazione del cicloturismo e valorizzare il territorio, la
- ✓ Diffusione di pannelli informativi rivolti al cicloturismo (ma anche ai residenti)
- ✓ realizzazione di servizi di sosta.

4.6 ADOZIONE DI CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE

Per attivare una campagna integrata per la mobilità sostenibile si dovrà procedere attraverso le seguenti attività:

- ✓ Realizzazione di un sito **web** dedicato al PCMC;
- ✓ Manifesti su strada orientati a sensibilizzare gli utenti;
- ✓ Pannelli informativi con la mappa delle ciclovie diffusa nel territorio;
- ✓ Brochure dedicata;
- ✓ Social media dedicato

4.7 INCENTIVI ALL'USO DELLA BICICLETTA

I Comuni di CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI potrebbero partecipare attivamente nella sperimentazione di incentivi monetari e non monetari per la promozione dell'uso delle due ruote.

In particolare gli incentivi possono essere strutturati nel modo seguente:

- ✓ incentivi economici per l'acquisto di Biciclette elettriche;
- ✓ contributi, per un massimo di 250 euro, a tutti i residenti o i lavoratori che posseggono almeno uno dei seguenti quattro requisiti:
 - 1) dimostrino di dover percorrere più di 10 km per gli spostamenti periodici casa-lavoro
 - 2) dimostrino di dover impiegare più di 30 minuti utilizzando i mezzi di trasporto pubblico per gli spostamenti periodici casa-lavoro
 - 3) facciano parte di un nucleo familiare proprietario di un'auto con motorizzazione diesel fino all'euro 5 o benzina euro 0 ed euro 1
 - 4) intendano ridurre il numero delle auto possedute dal nucleo familiare e diano evidenza della rottamazione.

4.8 PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLABILE PRESSO LE SCUOLE

La mobilità ciclabile casa-scuola è fondamentale per ridurre l'impatto della mobilità motorizzata in città. Per questa ragione si deve porre particolare attenzione all'implementazione di misure che invitino tutti gli studenti, insegnanti e genitori/accompagnatori ad utilizzare la bici per raggiungere la scuola.

Gli interventi che si possono attuare per facilitare la mobilità ciclabile nelle scuole, sono riassunti nell'elenco che segue, e quando è necessario suddivisi per il grado di scuola. Tutti gli interventi verranno realizzati secondo la disponibilità di risorse.

Formazione, Sensibilizzazione e Gestione della Mobilità Casa-Scuola

Individuazione di un Mobility Manager (ai sensi del DECRETO DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE del 27 MARZO 1998) che funge da riferimento per un Mobility Team, ossia un gruppo multidisciplinare di insegnanti che vogliono contribuire a rendere più sostenibile la mobilità della scuola.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

Il consiglio di istituto dà delega formale a questo gruppo di occuparsi della tematica e di fare proposte per l'anno scolastico in corso.

Il Mobility Team sarà il referente del Comunale per tutte le questioni legate alla mobilità casa-scuola.

Le azioni minime di cui si occupa il **Mobility Team** sono le seguenti.

1. **Inizio scuola in bici (scuole medie)** all'inizio di ogni anno scolastico, gli studenti appena arrivati vengono accolti da un breve corso che illustra loro i seguenti temi:
 - ✓ come andare in bicicletta in modo sicuro nel traffico come raggiungere la scuola in bici
Tutte le famiglie ricevono un invito ad utilizzare bici e piedi per raggiungere la scuola. L'invito mette in luce i percorsi sicuri, le iniziative del Mobility Team e i posteggi interni per le bici.
2. **Gruppi di accompagnamento** all'inizio dell'anno scolastico, il Mobility Team prepara -sulle principali origini degli studenti- alcuni gruppi di accompagnamento in bici (composti tipicamente da volontari, insegnanti, studenti più grandi, genitori). In collaborazione con le associazioni del territorio, ogni Mobility Team potrà attivare dei corsi di formazione da svolgere durante l'anno per tenere alta l'attenzione sul tema della mobilità sostenibile. I corsi potranno riguardare, ad esempio: come riparare la bicicletta, uso sportivo della bicicletta, inquinamento atmosferico, effetti sulla salute della sedentarietà, etc. Alcuni interventi di formazione possono essere rivolti alle famiglie e al personale scolastico, secondo le modalità da individuate dal Mobility Team.
3. **Percorsi sicuri casa-scuola** Ogni scuola, partendo dagli indirizzi di residenza degli studenti, individuerà i principali percorsi casa-scuola dei propri studenti. Su questi percorsi si aprirà un dialogo con il Comune di Lequile e San Pietro per la messa in sicurezza dei percorsi.
4. **Posteggio bici nei cortili** Ogni scuola dovrà permettere il posteggio delle bici degli studenti, degli insegnanti, del personale e dei visitatori/accompagnatori nei cortili, in una zona ben visibile e percepita come sicura. Se possibile devono essere installate delle rastrelliere di tipo coerente con quelle previste dal Piano. In alternativa le bici possono essere posteggiate in aree in cui non intralciano (es: lungo il cancello della scuola). La zona dedicata a posteggio va segnalata in modo chiaro ed evidente. In maniera coerente il posteggio delle auto nei cortili delle scuole va vietato.
5. **Moderazione del traffico** Le vie che circondano le scuole devono essere oggetto di interventi di moderazione del traffico. L'intervento minimo deve essere di Zona 30 o 20. Di caso in caso si può valutare la chiusura totale al traffico della via antistante la scuola, almeno per il momento di entrata ed uscita dalla scuola.

Le iniziative legate alla mobilità ciclabile casa-scuola vanno sostenute da un opportuno piano di incentivi, che sarà definito di anno in anno dai Mobility Team delle scuole.

Di seguito alcuni esempi di incentivo proposti dal gruppo di lavoro dedicato: materiale specifico per raggiungere la scuola in bici (es: bicicletta, caschetto, borse per bici), sconti su mensa o iscrizione a scuola, gita scolastica in bici.

Per il monitoraggio degli spostamenti si propone di utilizzare un'unica APP che consenta di "certificare" gli spostamenti sostenibili e di creare un senso di "sfida" tra chi si sposta per invitarlo a muoversi sempre più spesso in modo sostenibile.

4.9 AREE INDUSTRIALI E ZONE PER IL LAVORO

Il Piano ritiene che si debba porre particolare attenzione all'uso della bici per il raggiungimento diretto del posto di lavoro. Per questa ragione si affrontano nello specifico tre tematiche:

- ✓ Furto e vandalismo delle bici
Questa tematica è affrontata in modo particolare nel capitolo "Sosta ciclabile" e prevede posteggi di origine e destinazione sicuri e protetti, bike box presso le stazioni di interscambio. È inoltre da valutare la creazione di un grande posteggio per biciclette presidiate (come esiste in varie città, es: Amsterdam, Zurigo o Abbiategrasso (MI)).
- ✓ Promozione/incentivazione dell'utilizzo della bici – disincentivazione dell'auto.
In questa tematica rientrano le misure legate più in generale al Mobility Management Aziendale.

Alcune delle proposte emerse nel gruppo di lavoro sono le seguenti:

- ✓ promuovere la figura del Mobility Manager aziendale nelle aziende del territorio almeno dove previsto dalla normativa;
- ✓ promuovere l'idea delle bici aziendali;
- ✓ invitare le aziende a mettere a disposizione dei lavoratori docce e spogliatoi per permettere a chi si sposta con la bici di rinfrescarsi/cambiarsi prima di iniziare il lavoro;
- ✓ prevedere iniziative di promozione all'utilizzo della bici, es. applicazioni che premiano chi si sposta in modo sostenibile. Eventuale coinvolgimento dei negozi di vicinato come sponsor per mostrare loro l'impatto positivo della mobilità ciclabile sul commercio locale;
- ✓ prevedere delle compensazioni per chi effettua lo spostamento casa-lavoro in bici, es. 0,25€/km;
- ✓ individuare dei "pionieri" che diano il buon esempio e incoraggiano gli altri cittadini/dipendenti a spostarsi in bici;
- ✓ modificare la politica di sosta – disincentivare l'utilizzo dell'auto.

4.10 PROMOZIONE DEL CICLOTURISMO

Il territorio che comprende i comuni di CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI, presenta alcune risorse che lo rendono interessante sia per un turismo locale che per un turismo internazionale.

La fruizione turistica del territorio presenta però alcune criticità che questo PCMC deve affrontare; le principali criticità individuate sono:

- ✓ L'assenza di servizi specifici per i cicloturisti;
- ✓ Le informazioni turistiche (quali percorsi, dove andare e cosa vedere) sono spesso frammentate o difficili da trovare;



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

Si riconosce l'importanza della realizzazione delle ciclovie per raggiungere risultati insieme all'attivazione di una rete di strutture per il cicloturista (B&B, bar, ristoranti). Queste strutture potrebbero proporre sconti e offrire servizi ai cicloturisti. Sarebbe interessante che fossero i B&B stessi a fornire le bici. La rete potrebbe funzionare con una 'carta del ciclista' valida per accedere ai servizi e agli sconti

Le aree di sosta dovrebbero essere attrezzate con panchine, tavoli, rastrelliere, fontane ma dovrebbero esserci anche bacheche informative con indicazioni su dove ci si trova, dove si può andare e cosa si può vedere. Le bacheche informative dovrebbero essere anche presenti vicino ai punti storico-architettonici.

4.10.1 *Ciclofficine*

Risulta fondamentale l'individuazione sul territorio di punti dove poter riparare la propria bici in caso di forature o di piccoli incidenti. L'indicazione è quindi quella di aprire delle ciclofficine sul territorio dove poter ricevere assistenza, informazioni ma anche dove poter eventualmente noleggiare le bici e bici elettriche.

Le ciclofficine potrebbero essere gestite da operatori privati già attivi nel settore della ricettività.

Inoltre, far diventare il territorio di Lequile San Pietro in Lama un hub del turismo e provare a creare 'pacchetti pronti' per brevi soggiorni. Importante creare collaborazioni con agenzie di viaggio o tour operator per proporre tour tematici.

4.11 AZIONI PER MIGLIORARE LA CONOSCENZA

Al fine di promuovere un sistema decisionale razionale ed efficiente, sono previste le seguenti azioni per accrescere la capacità conoscitiva dell'ente sul tema:

- ✓ Effettuare dei monitoraggi annuali del progresso degli obiettivi e valutare l'efficacia degli interventi.
- ✓ Sperimentare innovazioni.
- ✓ Rafforzare le capacità interne di pianificazione ciclistica.
- ✓ Rafforzare la massa critica locale e supportare le iniziative delle associazioni ciclistiche locali.

4.11.1 *Sperimentazioni tecnologiche*

Il mondo attuale della tecnologia sull'ambito della bicicletta è in evoluzione costante; pertanto, si rende indispensabile rimanere al passo con i tempi, con gli sviluppi del mercato e offrire ai cittadini soluzioni sempre più interessanti nell'interesse di una città smart, sostenibile e innovativa.

In relazione con le risorse disponibili, si potranno avviare sperimentazioni per testare tecnologie innovative legate al campo della bicicletta. I proponenti avranno l'onere di valutare le sperimentazioni a loro carico e, a fine ciclo di sperimentazione, di fornire un rapporto giustificativo per eventuale upscaling delle tecnologie proposte.

4.11.2 *Rafforzare la massa critica locale*

La massa critica è fondamentale per attirare un maggior numero di persone sulle due ruote e per avere un costante feedback sugli interventi. Attualmente è noto come si ha una massa critica limitata sul tema. Per rafforzare l'interesse e accrescere le competenze delle associazioni, i Comuni creeranno sempre più occasioni di partecipazione e confronto sulle progettualità in corso con gli stakeholder associativi locali e li coordinerà con il futuro "Ufficio Biciclette".

4.12 AZIONI PER SVILUPPARE MODELLI DI GESTIONE EFFICACI

Al fine di favorire un approccio integrato e più snello sono previste le seguenti azioni organizzative:

- ✓ istituire la figura del bike manager e dell'ufficio biciclette comunale per seguire e dare continuità ai progetti di sviluppo della mobilità ciclistica, nonché supportare e coordinare gli attori presenti sul territorio
- ✓ rafforzare il coordinamento internamente tra gli uffici tecnici,
- ✓ coinvolgere le aziende sui progetti di mobilità.

Per dare continuità ai progetti ciclabili si richiede la presenza di persone specializzate e dedicate al tema della bicicletta così come accade per gli altri mezzi di trasporto; pertanto, si dovrà valutare la possibilità di istituire un "Ufficio Biciclette" individuando la soluzione e le responsabilità più consone rispetto al contesto specifico.



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

4.13 LE PRIORITÀ DI INTERVENTO E TEMPI DI ATTUAZIONE

Considerato il periodo di riferimento temporale definito per i piani di questo tipo, l'importanza della compatibilità tra i tempi di attuazione previsti e i tempi fisiologici di adattamento della popolazione ai cambiamenti affinché questi siano accettati e infine, anche se di primaria importanza, della disponibilità di risorse economiche per la messa in pratica delle azioni previste, è stata definita una scala di priorità per l'attuazione degli interventi, soprattutto infrastrutturali.

Pertanto, al fine di raggiungere gli obiettivi anzidetti, garantendo un uso razionale delle risorse, le strategie hanno come riferimento un orizzonte temporale al 2030 e le azioni sono suddivise in tre tipologie in funzione dei tempi di attuazione: Breve periodo (2-3 anni), Medio Periodo (5-7 anni), Lungo periodo (10-12 anni).

In questo modo aumentando e migliorando l'accessibilità ciclabile e pedonale dei maggiori attrattori e luoghi di interesse e costruendo una rete continua di percorsi urbani ed extraurbani, si potrà perseguire una ulteriore riduzione della componente degli spostamenti di breve raggio con mezzo motorizzato proprio ed incentivare l'implementazione di infrastrutture e servizi per il turismo lento.

La scala temporale di attuazione degli interventi si è concretizzata assegnando un dato livello di priorità ad ogni itinerario della rete ciclabile e ciclopedonale pianificata, questo è stato definito in base alla funzione del ramo all'interno della rete, al tipo e alla quantità di attrattori connessi.

Alla **linea 1 della bicipolitana** che congiunge i luoghi della rigenerazione urbana e che ha un ruolo di connessione urbana, è stato attribuito un valore di priorità maggiore di breve periodo.

Inoltre, dal livello di attrattività della zona con i suoi principali attrattori, è derivabile la domanda potenziale dell'itinerario.

Tale domanda ipotizzata, permette una gerarchizzazione della rete ciclabile differente da quella viaria: maggiore importanza è data ai rami che hanno un utilizzo potenziale più intenso sulla base delle tipologie e del numero di attrattori connessi (**TABELLA 39**).

A questa gerarchia, il PMCC associa un livello di priorità di realizzazione (alta, media e bassa) a cui corrisponde all'incirca una tempistica attuativa che tiene conto delle procedure dei Comuni di programmazione triennale e annuale.

Inoltre, in **FIGURA 89 e 94**, coerentemente con gli obiettivi del PMCC, si visualizzano i tracciati della **bicipolitana 1 e 2** aventi caratteristiche funzionali sia in sede propria – riservata che come pista extraurbana.

TABELLA 39 PRIORITÀ DI INTERVENTO E PERIODI DI ATTUAZIONE E LUNGHEZZA DELLE PISTE CICLABILI

Priorità	Periodo di attuazione	ml piste
ALTA	Breve Periodo (3 anni)	42.103
MEDIA	Medio Periodo (5 anni)	12.696
BASSA	Lungo Periodo (10 anni)	20.974

Inoltre, come riportato nella successiva **TABELLA 40** il sistema delle piste ciclabili è stato disaggregato tra le tre priorità d'intervento in relazione alle due bicipolitane.

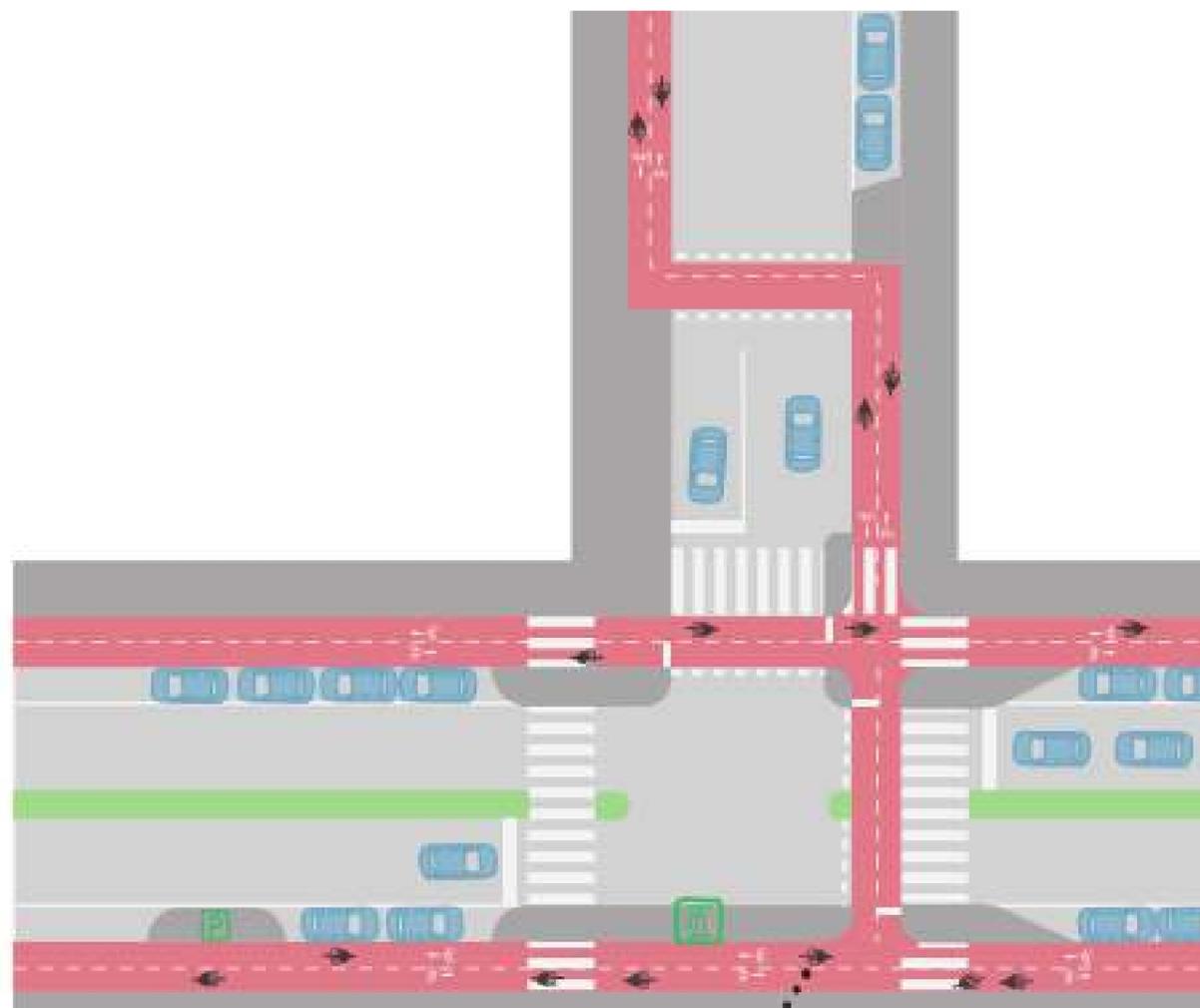
Nel breve periodo è prevista la realizzazione del percorso della **bicipolitana 1** per complessivi ml **42.103**.

Tra il medio e lungo periodo si prevede di realizzare la **bicipolitana 2** per complessivamente ml **33.670,00** di cui 12.696 nel medio periodo e 20.974 nel lungo periodo.

TABELLA 40 PRIORITA' D'INTERVENTO PER LA REALIZZAZIONE DELLE BICIPOLITANA 1 E 2 DEI COMUNI DI CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI

Priorità d'intervento della rete (ML)	BICIPOLITANA 1		BICIPOLITANA 2	
	breve periodo	medio periodo	lungo periodo	Totale
Campi Salentina	5.325	2.268	3.700	11.293
Guagnano	3.810	3.321	1.750	8.881
Novoli	8.683	1.110	660	10.453
Salice Salentino	7.315	2.442	9.614	19.371
Squinzano	11.015	1.050	1.700	13.765
Trepuzzi	5.955	2.505	3.550	12.010
somma	42.103	12.696	20.974	75.773





4.14 LO SVILUPPO DELLA RETE E IL PIANO FINANZIARIO

4.14.1 *Gli investimenti*

Nel presente piano sono esposti gli obiettivi del PMCC e la definizione della Rete Ciclabile dal punto di vista delle tipologie strutturali da realizzare, sia sulla base della gerarchia che delle priorità di realizzazione.

Si riporta di seguito una analisi di massima dei costi dell'intervento di realizzazione della rete in ambito urbano e in ambito extraurbano.

I costi parametrici sono stati dedotti dai costi standardizzati determinati dalla Linee Guida Regionali e dall'Elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche - Anno 2019.

Si sono considerati i seguenti costi unitari, rinvenienti da buone pratiche progettuali in ambito della mobilità ciclistica, di carattere locale e regionale, costi complessivi che considerano l'incidenza di interventi quali la segnaletica verticale e opere di messa in sicurezza nelle intersezioni e della pubblica illuminazione.

Si specifica che i costi così calcolati si riferiscono alle sole opere da realizzare e non ai costi da considerare nei quadri economici degli interventi (non sono contemplati gli imprevisti, le indagini, le spese tecniche, l'IVA, ecc.).

La successiva **TABELLA 41** riporta la stima dei costi per la realizzazione della rete ciclabile, tuttavia, essa dovrà essere circostanziata e dettagliata nell'ambito dell'iter progettuale di ciascun percorso. In particolare, i costi unitari non contemplano eventuali costi aggiuntivi relativi ad espropri, risoluzione di interferenze e lavorazioni particolari.

Nel **breve periodo** è prevista la realizzazione di 42.103 ml di piste ciclabili compresi i servizi complementari per un importo di **Euro 9.4ML di Euro**.

Nel **medio periodo** è prevista la realizzazione di 12.696 ml di piste ciclabili compresi i servizi complementari per un importo di **Euro 1.4ML**, ed infine nel **lungo periodo** per la realizzazione di 20.974 ml di piste è previsto un importo di **Euro 1.4 ML di Euro** compresi i servizi complementari.

Il valore complessivo degli interventi previsti nel presente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica può quindi approssimarsi a **12,2 ML di Euro**.



TABELLA 41 STIMA DEI COSTI PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERA RETE CICLABILE BICIPOLITANA 1 E 2

Priorità tipologia sviluppo della rete (ML)	BICIPOLITANA 1		BICIPOLITANA 2	
	breve periodo	medio periodo	lungo periodo	
Campi Salentina	1.171.500,00 €	226.800,00 €	220.150,00 €	1.618.450,00 €
Guagnano	953.782,00 €	348.705,00 €	104.125,00 €	1.406.612,00 €
Novoli	1.910.260,00 €	111.000,00 €	39.270,00 €	2.060.530,00 €
Salice Salentino	1.609.300,00 €	244.200,00 €	572.033,00 €	2.425.533,00 €
Squinzano	2.423.300,00 €	110.250,00 €	178.500,00 €	2.712.050,00 €
Trepuzzi	1.310.100,00 €	250.500,00 €	211.225,00 €	1.771.825,00 €
Servizi Complementari (Investimento e Gestione)	75.000,00 €	70.000,00 €	60.000,00 €	205.000,00 €
Totale	9.453.242,00 €	1.361.455,00 €	1.385.303,00 €	12.200.000,00 €



COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

4.15 CONCLUSIONI

Lo sviluppo di un piano strategico come il PCMC insieme alla programmazione sistematica degli interventi, rappresenta il primo e fondamentale passo per la trasformazione in una città ciclabile.

La redazione di questo Piano avrà risultati importanti e tangibili sullo sviluppo delle città nei prossimi dieci anni, attraverso la realizzazione degli interventi previsti insieme ai servizi ecosostenibili.

La ciclabilità gioca un ruolo determinante: una rete ciclabile sicura e interconnessa oltre a favorire l'uso della bicicletta in sostituzione all'auto privata, con la conseguente riduzione dell'emissioni e il miglioramento della qualità dello spazio urbano, migliora l'attrattiva turistica del territorio dei comuni di CAMPI SALENTINA, GUAGNANO, NOVOLI, SALICE SALENTINO, SQUINZANO E TREPUIZZI e delle sue peculiarità storiche, ambientali e culturali.

Il PMCC rappresenta il primo passo per cogliere questa opportunità, sistematizzando interventi infrastrutturali, azioni immateriali, tempi e risorse; definisce una Rete Ciclabile interconnessa, propone lo sviluppo di servizi per la ciclabilità, indica iniziative immateriali da mettere in atto per incentivare l'utenza a scegliere la sostenibilità, proponendo una visione al 2030 e un programma d'azione per fasi successive.

La sfida vera resta comunque quella di integrare la visione del PMCC attraverso la redazione del PUMS che contenga:

- l'approfondimento e la rielaborazione dell'andamento del traffico veicolare, per ridurre punti di conflitto e fenomeni di congestione;
- lo studio della sosta che ne quantifichi domanda e offerta e ne proponga una riorganizzazione;
- l'analisi del TPL extraurbano e le eventuali proposte di politiche di potenziamento;
- la eventuale revisione dei contenuti di questo documento alla luce delle analisi suddette;
- l'indicazione di politiche atte ad integrare le varie forme di mobilità e a disincentivare dell'auto da parte di cittadini e pendolari.