



CITTÀ di GALATINA



REGIONE PUGLIA



Piano
Comunale
della
Mobilità
Ciclistica



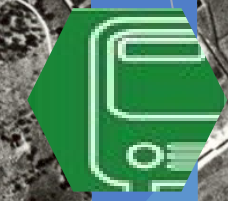
P



C



M



C



**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**



CITTÀ DI GALATINA
Via Via Umberto I, 40
73013 Galatina (Le)

Sindaco
Avv. Fabio **Vergine**

Assessore Urbanistica
Ing. Guglielmo **Stasi**

*Dirigenti e Responsabili di Servizio
Urbanistica e Attività Produttive*
Arch. Nicola **Miglietta**

*Responsabile
Urbanistica e Assetto del Territorio,
SUE - Edilizia Residenziale Pubblica
e Responsabile Unico Procedimento (R.U.P)*
Geom. Domenico Luca **Carratta**





Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

REDAZIONE A CURA DI

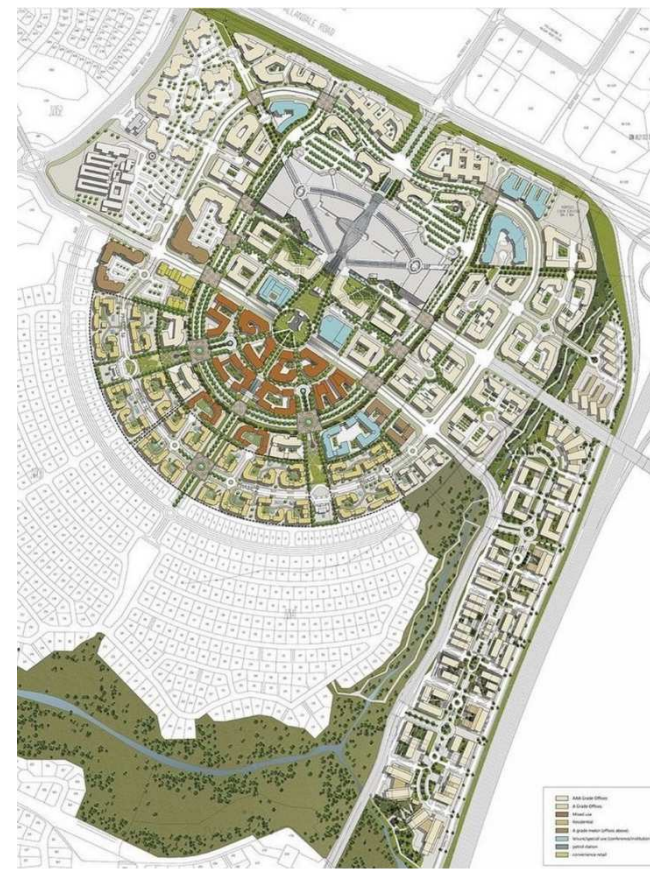
www.sandrolisiarchitetto.it
sandro.lisi@archiworldpec.it
architetto.sandrolisi@gmail.com
Tel. +39 0832 09.11.58
Fax. +39 0832 09.07.64

Architetto Sandro Lisi
Studio di Architettura

73100 Lecce - Via G. Zanardelli, 33 (Sede)
20123 Milano - Corso Magenta, 56 (Uff.)



7





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

1 FASE A ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA.....	11
1.1 PREMESSA.....	12
1.2 IL PANORAMA NORMATIVO DI RIFERIMENTO	15
1.2.1 <i>Il recente quadro normativo nell'ambito della mobilità ciclabile DL 76/2020</i>	15
1.3 ANALISI DEI RIFERIMENTI PROGRAMMATICI PER LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	18
1.3.1 <i>La ciclabilità in Puglia</i>	18
1.4 GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI: EUROVELO	19
1.5 GLI ITINERARI CICLABILI NAZIONALI - LA RETE CICLABILE ITALIANA: BICITALIA	21
1.6 IL SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (SNCT).....	23
1.7 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CY.RO.N.MED. IN PUGLIA	25
1.8 LA MOBILITÀ DOLCE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE	28
1.9 LE RETI CICLABILI INDIVIDUATE DAL PIANO ATTUATIVO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019	30
1.10 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC).....	34
1.10.1 <i>Le Strategie del Piano</i>	34
1.10.2 <i>Gli Obiettivi del piano regionale della mobilità ciclistica</i>	36
1.11 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	38
1.11.1 <i>Deliberazione della Giunta Regionale DGR n. 268 del 28.02.2022</i>	39
1.12 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI LECCE (PTCP).....	44
1.12.1 <i>Le Politiche della Mobilità del PTCP</i>	44
1.12.2 <i>La classificazione delle strade nel PTCP e corrispondenza con il Nuovo Codice della Strada (NCDS)</i>	45
2 FASE B INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE	48
2.1 LA STRUTTURA E LA DINAMICA INSEDIATIVA.....	49
2.1.1 <i>L'indagine macro-urbanistica sulle tendenze insediative</i>	49
2.2 LE CARATTERISTICHE DEMOGRAFICHE E LA DINAMICA INSEDIATIVA DEL COMUNE DI GALATINA DAL 1951 AL 2021	49
2.3 ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ.....	52
2.4 LA MOBILITÀ SISTEMATICA DELLE PERSONE PER LAVORO E STUDIO	52
2.5 ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ - MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO - LAVORO E STUDIO.....	56
2.6 INDAGINE MOBILITÀ ASSET (AGENZIA REGIONALE STRATEGICA PER LO SVILUPPO ECOSOSTENIBILE DEL TERRITORIO) ANNO 2019	58
2.7 ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLO SHARE MODALE	58
2.8 INCIDENTALITÀ, LESIVITÀ E MORTALITÀ STRADALE	60
2.8.1 <i>Analisi di incidentalità</i>	60
2.9 INCLUSIVITÀ E ACCESSIBILITÀ	64
2.10 LA RETE STRADALE DELLA CITTÀ DI GALATINA	66
2.11 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE URBANA ESISTENTE	66



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

2.11.1	Classificazione gerarchica	66
2.12	CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE URBANA SECONDO L'ART.2 CODICE DELLA STRADA (C.D.S.)	70
2.12.1	Regolamento viario	71
2.13	POLI ATTRATTORI DEL COMUNE DI GALATINA	76
2.14	RICOGNIZIONE E MAPPATURA DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE	79
2.14.1	Intervento di "Sviluppo, Messa In Rete e Miglioramento degli Itinerari Naturalistici ed Enogastronomici" Individuazione E Definizione Itinerari Turistici Nell'area Del Comune Di Galatina Ed Individuazione Degli Itinerari Di Collegamento Con Percorsi Esistenti Gal Valle Della Cupa - Psr Puglia 2014-2020 - Sottomisura 19.2 - Intervento 1.2 "Sviluppo, Messa In Rete E Miglioramento Degli Itinerari Naturalistici Ed Enogastronomici"	79
3	FASE C LA STRATEGIA DEL PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE	82
3.1	PREMESSA	83
3.2	LA PROMOZIONE DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI GALATINA TRAMITE L'USO DELLA BICICLETTA	84
3.3	METODOLOGIA DI LAVORO PER LA REDAZIONE DEL PIANO DI MOBILITÀ CICLISTICA	86
3.4	LA STRATEGIA DEL PIANO MOBILITÀ CICLISTICA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE	86
3.5	I PRINCIPI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	88
3.6	PRINCIPI GENERALI DI SVILUPPO DEL PIANO: CITTÀ PIÙ VIVIBILE, LA MOBILITÀ LENTA E LE AZIONI PER L'AMBIENTE	88
3.7	METTERE AL CENTRO IL CICLISTA E LE SUE ESIGENZE	89
3.8	APPROCCIO INTEGRATO ALLE POLITICHE CICLABILI	90
3.9	REQUISITI PRINCIPALI	90
3.9.1	Coesione	90
3.9.2	Rettilinearità	91
3.9.3	Attrattività	91
3.9.4	Sicurezza	91
3.9.5	Comfort	91
3.9.6	Convenienza	91
3.10	DEFINIZIONE DELLA RETE CICLABILE DI PROGETTO	92
3.11	I PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI: MINISTERO LL.PP. DECRETO 30.11. 1999, N. 557 "REGOLAMENTO PER LA DEFINIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI" ART.4, COMMA 1	93
3.11.1	Il criterio di scelta della sede promiscua e della corsia riservata	94
3.11.2	Il criterio di scelta della sede propria	94
3.11.3	La tipologia degli itinerari ciclabili	95
3.11.4	Definizione degli spazi dell'infrastruttura stradale	95
3.11.5	Pista Ciclabile Extraurbana in Sede Propria	98
3.11.6	Pista Ciclabile Extraurbana in Sede Propria in affiancamento e/o allargamento del corpo stradale esistente	100
3.11.7	Pista Ciclabile Extraurbana in sede Propria in affiancamento al marciapiede	101
3.11.8	Pista ciclabile Extraurbana bidirezionale in sede propria (sentiero)	102
3.11.9	Pista ciclopedonale Extraurbana bidirezionale "greenways" in sede propria	103
3.11.10	Pista Ciclabile Extraurbana Monodirezionale Corsia Riservata	104



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

3.11.11	<i>Percorso Extraurbano Promiscuo Ciclabile e Veicolare</i>	106
3.11.12	<i>Percorso Extraurbano promiscuo caratterizzato da una bassa mobilità veicolare e una ridotta velocità</i>	107
3.11.13	<i>Strade Extraurbane Statali e Provinciali</i>	109
3.11.14	<i>Strade Urbane</i>	110
3.11.15	<i>Gli attraversamenti ciclopeditoni, definizioni</i>	118
3.11.16	<i>Attraversamento ciclabile su una Strada Extraurbana</i>	119
3.11.17	<i>Attraversamento ciclabile in Ambito Urbano</i>	123
3.11.18	<i>Interventi in corrispondenza di intersezioni stradali e passi carrai Intersezioni semaforizzate – svolta a sinistra</i>	128
3.11.19	<i>Attraversamento ciclabile su una strada caratterizzata da una bassissima mobilità veicolare e ridotta velocità</i>	130
3.11.20	<i>Interventi di compatibilità ciclabile</i>	131
3.11.21	<i>Mobility manager</i>	132
3.11.22	<i>Velostazioni</i>	132
3.11.23	<i>Interventi minori in favore della mobilità ciclistica</i>	132
3.12	LE ZONE 30 E LE ISOLE AMBIENTALI IL RECUPERO DEGLI SPAZI DI RELAZIONE	133
3.12.1	<i>Quadro programmatico Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</i>	133
3.12.2	<i>Inquadramento normativo</i>	134
3.12.3	<i>Risposte articolate su più livelli</i>	135
3.13	I SERVIZI COMPLEMENTARI PER LA MOBILITÀ	136
3.13.1	<i>Rastrelliere portabici</i>	136
3.13.2	<i>Portabici coperti</i>	137
3.13.3	<i>Ciclobox - Bicistazione</i>	137
3.13.4	<i>Promuovere la cultura della bicicletta</i>	137
3.13.5	<i>Adozione di campagne di comunicazione</i>	137
3.13.6	<i>Incentivi all'uso della bicicletta</i>	138
3.13.7	<i>Promuovere la mobilità ciclabile presso le scuole</i>	138
3.13.8	<i>Aree industriali e zone per il lavoro</i>	139
3.13.9	<i>Promozione del Cicloturismo</i>	139
3.13.10	<i>Ciclofficine</i>	139
3.13.11	<i>Azioni per migliorare la conoscenza</i>	139
3.13.12	<i>Sperimentazioni tecnologiche</i>	140
3.13.13	<i>Rafforzare la massa critica locale</i>	140
3.13.14	<i>Azioni per sviluppare modelli di gestione efficaci</i>	140
4	FASE D LA REDAZIONE DEL PIANO	141
4.1	<i>PREMESSA</i>	142
4.2	<i>LA STRATEGIA, I CRITERI E GLI OBIETTIVI DEL PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DEL COMUNE DI GALATINA</i>	143
4.2.1	<i>Principi per la pianificazione delle infrastrutture urbane per la mobilità ciclistica</i>	143
4.3	<i>LA DEFINIZIONE DELLA RETE CICLABILE ECOLOGICA</i>	146
4.4	<i>PROGETTI DI QUALITÀ URBANA ZONE 30 - ISOLE AMBIENTALI</i>	151
4.4.1	<i>Recupero degli spazi di relazione</i>	151



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

4.4.2	<i>Interventi puntuali nei punti critici</i>	152
4.4.3	<i>Le otto isole ambientali di Galatina</i>	153
4.4.4	<i>Strade scolastiche e ciclopsteaggi</i>	158
4.4.5	<i>Urbanismo tattico: sperimentazioni temporanee di soluzioni progettuali</i>	158
4.5	LA RETE PRIMARIA LA BICIPOLITANA DI GALATINA	159
4.6	LE PRIORITÀ DI INTERVENTO E I TEMPI DI ATTUAZIONE	165
4.7	I COSTI PARAMETRICI DELL'INFRASTRUTTURA CICLABILE: SOLUZIONI E STANDARD TECNICI	166
4.8	LO SVILUPPO DELLA RETE E IL PIANO FINANZIARIO	176
4.8.1	<i>Gli investimenti infrastrutture e servizi</i>	176
4.9	CONCLUSIONI	178

ELENCO FIGURE

FIGURA 1	LA MOBILITÀ SOSTENIBILE OFFRE ALLE PERSONE LA POSSIBILITÀ DI SPOSTARSI CON MODALITÀ A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE, SOCIALE ED ECONOMICO	13
FIGURA 2	IMPATTI AMBIENTALI - I BENEFICI DELLA BICILETTA	14
FIGURA 3	RETE CICLABILE EUROPEA EUROVELO	20
FIGURA 4	ELENCO RETE BICITALIA	21
FIGURA 5	RETE BICITALIA 2019	22
FIGURA 6	SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE	23
FIGURA 7	RETE CY.RO.N.MED.	26
FIGURA 8	RETE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE	29
FIGURA 9	RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI 2015-2019	31
FIGURA 10	MOBILITÀ CICLISTICA - TAVOLA GENERALE DELLA RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI	32
FIGURA 11	MOBILITÀ CICLISTICA - RETE BICITALIA	33
FIGURA 12	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA	37
FIGURA 13	AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ CICLISTICA - QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI	40
FIGURA 14	AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ CICLISTICA - QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI - PARTICOLARE PROVINCIA DI LECCE	41
FIGURA 15	ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ - DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI	42
FIGURA 16	ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ - DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI	43
FIGURA 17	UN PROGETTO DELLA MOBILITÀ, TAVOLA M.1.2 DEL PTCP DI LECCE	47
FIGURA 18	CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE, TAVOLA M.51 DEL PTCP DI LECCE	47
FIGURA 19	ORTO FOTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI GALATINA	51
FIGURA 20	LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI (ORIGINE) DAL COMUNE DI GALATINA PER LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO (ANNO 2011)	54
FIGURA 21	LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI (DESTINAZIONE) DAL COMUNE DI GALATINA PER LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO (ANNO 2011)	55
FIGURA 22	PROVINCIA DI LECCE – L'ATTUALE CLASSIFICAZIONE DELLA RETE DELLE STRADE STATALI E PROVINCIALI	65
FIGURA 23	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE URBANA DEL COMUNE DI GALATINA	68



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 24	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE URBANA DEL COMUNE DI GALATINA, NOHA E COLLEMETO	69
FIGURA 25	CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI GALATINA ART. 2 DEL CODICE DELLA STRADA (C.D.S.).....	74
FIGURA 26	CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI GALATINA, NOHA E COLLEMETO ART. 2 CODICE DELLA STRADA (C.D.S.)	75
FIGURA 27	COMUNE DI GALATINA ANALISI URBANA DEI SERVIZI E DEI POLI ATTRATTORI.....	77
FIGURA 28	COMUNE DI GALATINA FRAZIONE DI GALATINA, NOHA E COLLEMETO - ANALISI URBANA DEI SERVIZI E DEI POLI ATTRATTORI	78
FIGURA 29	LA RETE CICLABILE ESISTENTE NEL TERRITORIO COMUNALE	81
FIGURA 30	LA MOBILITÀ SOSTENIBILE OFFRE ALLE PERSONE LA POSSIBILITÀ DI SPOSTARSI CON MODALITÀ A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE, SOCIALE ED ECONOMICO.....	84
FIGURA 31	IMPATTI AMBIENTALI DEI DIFFERENTI MEZZI DI TRASPORTO	87
FIGURA 32	CONFRONTO TRA VELOCITÀ DEGLI SPOSTAMENTI IN AUTO ED IN BICICLETTA	89
FIGURA 33	GLI SPAZI DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE.....	96
FIGURA 34	INSERIMENTO PISTA CICLOPEDONALE AFFIANCATA AL CORPO STRADALE.....	96
FIGURA 35	INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE	97
FIGURA 36	INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE.....	97
FIGURA 37	PISTA A CORSIA UNICA PER SENSO DI MARCIA.....	98
FIGURA 38	PISTA A DOPPIO SENSO DI MARCIA	98
FIGURA 39	PISTA BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA.....	99
FIGURA 40	SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE (STRADA TIPO C2 COME DEFINITA DAL D.M. DEL 5.11.2001 "NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE")	100
FIGURA 41	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE	100
FIGURA 42	SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE	101
FIGURA 43	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE.....	101
FIGURA 44	SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA.....	102
FIGURA 45	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA	102
FIGURA 46	SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE.....	103
FIGURA 47	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE CON PAVIMENTAZIONE IN STABILIZZATO MISTO CAVA.....	103
FIGURA 48	DETTAGLIO COSTRUTTIVO CORSIA CICLABILE RISERVATA MONODIREZIONALE	104
FIGURA 49	DETTAGLIO COSTRUTTIVO PERCORSO PROMISCUO CICLABILE E VEICOLARE	106
FIGURA 50	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE	111
FIGURA 51	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE E INTERQUARTIERE	112
FIGURA 52	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI INTERQUARTIERE E QUARTIERE	113
FIGURA 53	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE INTERQUARTIERE E QUARTIERE	114
FIGURA 54	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE	115
FIGURA 55	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI.....	116
FIGURA 56	PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI.....	117
FIGURA 57	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.)	120
FIGURA 58	ATTRAVERSAMENTO CON ISOLA CENTRALE SALVAGENTE (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.).....	120
FIGURA 59	UTILIZZO IMPROPRIO DEL CARTELLO "FINE PISTA CICLABILE" IN CORRISPONDENZA DI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI O CICLOPEDONALI.....	121



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 60	PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA TRA STRADE EXTRAURBANE ED URBANE.....	122
FIGURA 61	ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN ROTATORIA TRA STRADE EXTRAURBANE.....	123
FIGURA 62	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA.....	124
FIGURA 63	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA.....	125
FIGURA 64	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA.....	125
FIGURA 65	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA AD ALTA INTENSITÀ DI TRAFFICO IN SEDE PROPRIA.....	126
FIGURA 66	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA SEMAFORICO SU STRADA URBANA.....	126
FIGURA 67	ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN ROTATORIA STRADA URBANA SU CORSIA RISERVATA.....	127
FIGURA 68	ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA.....	127
FIGURA 69	INTERSEZIONI STRADALI E PASSI CARRAI - INTERSEZIONI SEMAFORIZZATE - SVOLTA A SINISTRA (CASA AVANZATA).....	129
FIGURA 70	LEGGE N.2/2018: SCHEMA DELLE FASI DI PROGETTO.....	144
FIGURA 71	COMUNE DI GALATINA - IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO.....	148
FIGURA 72	COMUNE DI GALATINA - IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO.....	149
FIGURA 73	COMUNE DI GALATINA - IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO FRAZIONE DI NOHA E COLLEMETO.....	150
FIGURA 74	LA BICIPOLITANA DEL COMUNE DI GALATINA.....	162
FIGURA 75	BICIPOLITANA DEL COMUNE DI GALATINA – PARTICOLARE CENTRO ABITATO.....	163
FIGURA 76	BICIPOLITANA DEL COMUNE DI GALATINA – FRAZIONE DI NOHA E COLLEMETO.....	164
FIGURA 77	COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONE – RIFERIMENTO D.M. 557/99.....	167
FIGURA 78	COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONE COLORATA - RIFERIMENTO D.M. 557/99.....	167
FIGURA 79	COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONE CON SOSTA A DX - RIFERIMENTO D.M. 557/99.....	168
FIGURA 80	COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPARAZIONE SOSTA).....	168
FIGURA 81	COSTO DEL PERCORSO DELLA CORSIA CICLABILE BIDIREZIONALE (SEPARAZIONE SOSTA).....	169
FIGURA 82	COSTO DEL PERCORSO PROMISCUO VEICOLARE CICLABILE BIDIREZIONALE (BIKE LINE).....	169
FIGURA 83	COSTO DEL PERCORSO PROMISCUO VEICOLARE CICLABILE SENSO UNICO (BIKE LINE).....	170
FIGURA 84	COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPERAZIONE CORDONATURA).....	170
FIGURA 85	COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPERAZIONE CORDONATURA).....	171
FIGURA 86	COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPERAZIONE AIUOLA).....	171
FIGURA 87	COSTO DELLA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE (SEPERAZIONE AIUOLA).....	172
FIGURA 88	COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE.....	172
FIGURA 89	COSTO DELLA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE.....	173
FIGURA 90	COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE.....	173
FIGURA 91	COSTO DELLA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE.....	174
FIGURA 92	COSTO DEL PERCORSO CICLOPEDONALE SUL MARCIAPIEDE.....	174
FIGURA 93	COSTO DELL'ITINERARIO CICLOPEDONALE STRADE FBIS (CODICE DELLA STRADA).....	175
FIGURA 94	COSTO DEL PERCORSO AD USO CICLABILE DELLE BANCHINE.....	175

ELENCO TABELLE

TABELLA 1	ITINERARI CICLABILI E ASSI STRADALI (AMBITO URBANO).....	17
-----------	--	----



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 2	LUNGHEZZE DEGLI ITINERARI CY.RO.N.MED.....	27
TABELLA 3	INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA PROVINCIA LECCE	30
TABELLA 4	LCLASSIFICAZIONE DELLE STRADE NEL PTCP E CORRISPONDENZA CON IL NUOVO CODICE DELLA STRADA (NCDS)	45
TABELLA 5	CONFRONTO DELLA TENDENZA INSEDIATIVA NEL LUNGO PERIODO (1951-2011) TRA IL COMUNE DI GALATINA E IL RESTO DELLA PROVINCIA	50
TABELLA 6	QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO NEL COMUNE DI GALATINA (ANNO 2011).....	52
TABELLA 7	QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO NEL COMUNE DI GALATINA (ANNO 2011).....	52
TABELLA 8	DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA PER MOTIVO DI LAVORO	56
TABELLA 9	DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA PER MOTIVO DI STUDIO	56
TABELLA 10	CONFRONTO TRA GLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO	57
TABELLA 11	QUANTITÀ DEGLI SPOSTAMENTI DISTINTI TRA ATTRATTI E GENERATI DAL COMUNE DI GALATINA CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO (AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO).....	59
TABELLA 12	DISTRIBUZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO (AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO).....	59
TABELLA 13	INCIDENTI STRADALI NEL COMUNE DI GALATINA DAL 2016 AL 2021 DISTINTI PER 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)	61
TABELLA 14	INCIDENTI STRADALI NEL COMUNE DI GALATINA DAL 2016 AL 2021 (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE).....	62
TABELLA 15	REGOLAMENTO VIARIO	72
TABELLA 16	LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE NEI REQUISITI DEL SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE	94
TABELLA 17	LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE NEGLI STANDARD DI CERTIFICAZIONE EUROPEA PER GLI ITINERARI EUROVELO	94
TABELLA 18	PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA E REQUISITI DEL SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE	99
TABELLA 19	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SEDE PROPRIA MONO E BIDIREZIONALE.....	100
TABELLA 20	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SEDE PROPRIA.....	101
TABELLA 21	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA A BASSO TRAFFICO	102
TABELLA 22	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE E PEDONALE IN SEDE PROPRIA.....	103
TABELLA 23	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA.....	104
TABELLA 24	STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE SNCT.....	107
TABELLA 25	CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PROMISCUO CICLABILE E VEICOLARE	107
TABELLA 26	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SU STRADE ORDinarie EXTRAURBANE SS E SP	109
TABELLA 27	CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN AMBITO URBANO	110
TABELLA 28	CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTO PEDONALE STRADA EXTRAURBANA.....	119
TABELLA 29	CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI IN AMBITO URBANO.....	123
TABELLA 30	CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI A BASSA MOBILITÀ VEICOLARE.....	130
TABELLA 31	INTERVENTI PUNTUALI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO.....	131
TABELLA 32	INTERVENTI LUNGO L'ASSE DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO	131
TABELLA 33	ELENCO STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE NEL COMUNE DI GALATINA	160
TABELLA 34	ELENCO STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE NELLA FRAZIONE DI NOHA	160
TABELLA 35	ELENCO STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE NELLA FRAZIONE DI COLLEMETO-SANTA BARBARA.....	161
TABELLA 36	RIEPILOGO DELLA LUNGHEZZA (ML) DELLE STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA BICIPOLITANA.....	161
TABELLA 37	PRIORITÀ INTERVENTO E PERIODI DI ATTUAZIONE.....	165



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 38	TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA CONSIGLIATA PER TIPO DI STRADA.....	166
TABELLA 39	STIMA DEI COSTI E RIPARTIZIONE DEI COSTI (BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO) PER LA REALIZZAZIONE DELLA CICLOPOLITANA E SERVIZI COMPLEMENTARI.....	177

ELENCO IMMAGINI

IMMAGINE 1	DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI CON MORTI E FERITI E DISTRIBUZIONE DEI DECEDUTI REGIONE PUGLIA PRIMO SEMESTRE 2022	61
IMMAGINE 2	TAVOLE PROGETTO ESECUTIVO "SVILUPPO, MESSA IN RETE E MIGLIORAMENTO DEGLI ITINERARI NATURALISTICI ED ENOGASTRONOMICI" INDIVIDUAZIONE E DEFINIZIONE ITINERARI TURISTICI NELL'AREA DEL COMUNE DI GALATINA ED INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI DI COLLEGAMENTO CON PERCORSI ESISTENTI GAL VALLE DELLA CUPA.....	80
IMMAGINE 3	VELOSTAZIONI REALIZZATE NEI PRESSI DI UNA STAZIONE FERROVIARIA.....	132
IMMAGINE 4	ORGANIZZAZIONE DELLE RASTRELLIERE.....	136
IMMAGINE 5	RASTRELLIERA COPERTA.....	137
IMMAGINE 6	CICLOBOX.....	137
IMMAGINE 7	TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI POSSIBILI PER LA CICLABILITÀ E LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO	153
IMMAGINE 8	AMBITO 1 ISOLA AMBIENTALE EX MERCATO COPERTO.....	154
IMMAGINE 9	AMBITO 2 ISOLA AMBIENTALE RIONE ITALIA VIA SPOLETO.....	154
IMMAGINE 10	AMBITO 3 ISOLA AMBIENTALE VIA CORIGLIANO	154
IMMAGINE 11	AMBITO 4 ISOLA AMBIENTALE POLO 3 GIOVANNI XXIII	154
IMMAGINE 12	AMBITO 5 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO COMPRENSIVO POLO 2	155
IMMAGINE 13	AMBITO 6 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO PROFESSIONE FALCONE E BORSELLINO.....	155
IMMAGINE 14	AMBITO 7 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO ISTRUZIONE SUPERIORE P. COLONNA	156
IMMAGINE 15	AMBITO 8 ISOLA AMBIENTALE MUSEO CIVICO P. CAVOTI CORSO RE D'ITALIA.....	157



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

**I FASE A
ANALISI
DELLA PIANIFICAZIONE
SOVRAORDINATA**



1.1 PREMESSA

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

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

La mobilità delle persone e dei beni sul territorio è generata dagli insediamenti: 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 i fattori 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 dell'evoluzione storica degli insediamenti), indirizza la tendenza insediativa verso i luoghi in cui

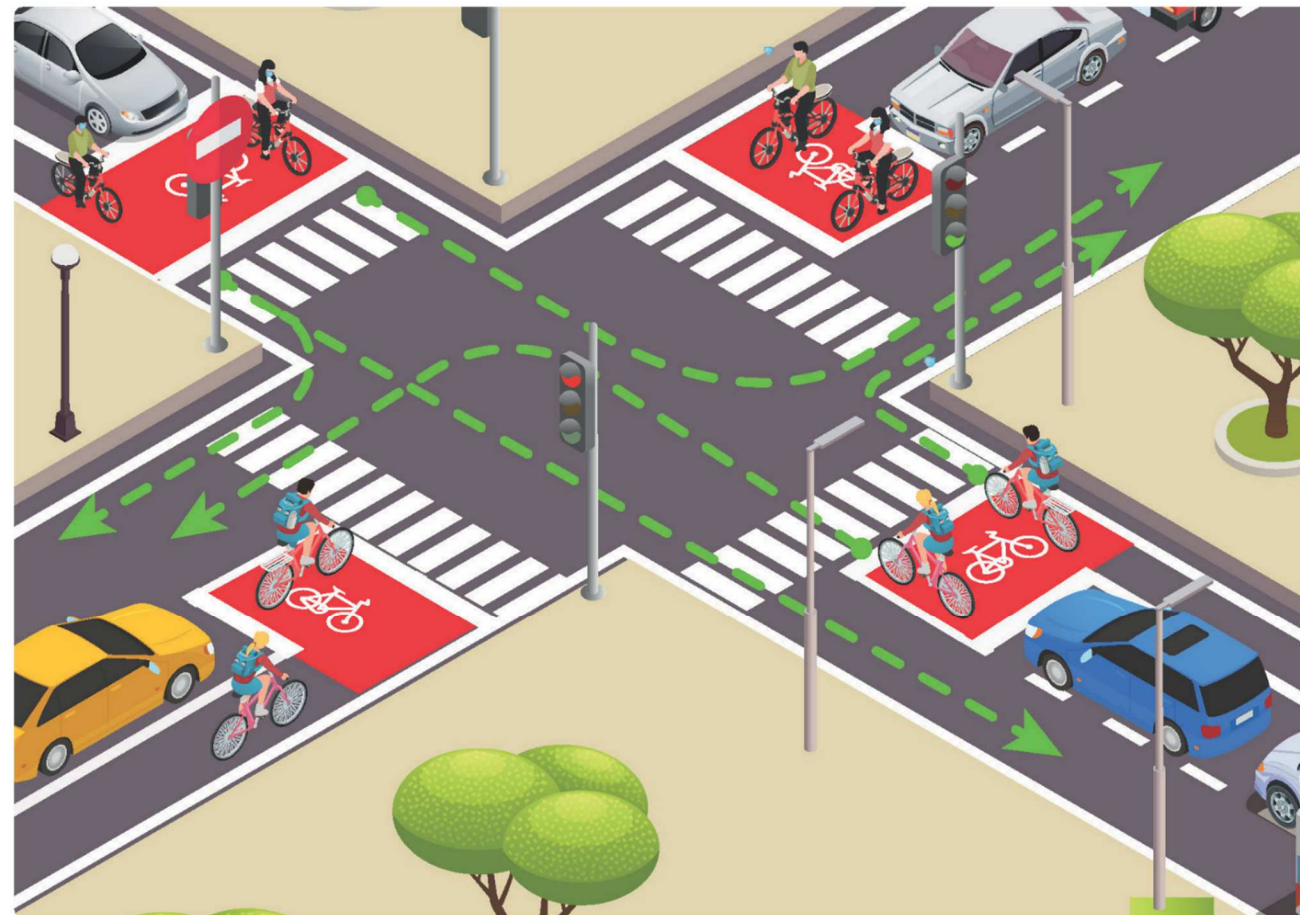
l'accessibilità è offerta con particolari condizioni di favore.

Il mutuo interagire tra la dinamica della popolazione e la 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, consente di assumere gli elementi fondamentali per giudicare la mobilità e per prevederne gli orientamenti futuri.

Il comune di Galatina ha avviato da tempo azioni coordinate per programmazioni complessive, nella realizzazione di obiettivi di sviluppo sostenibile in quanto intende 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, l'Amministrazione Comunale di Galatina considera strategico, per uno sviluppo **armonico** del proprio territorio, affrontare questi argomenti





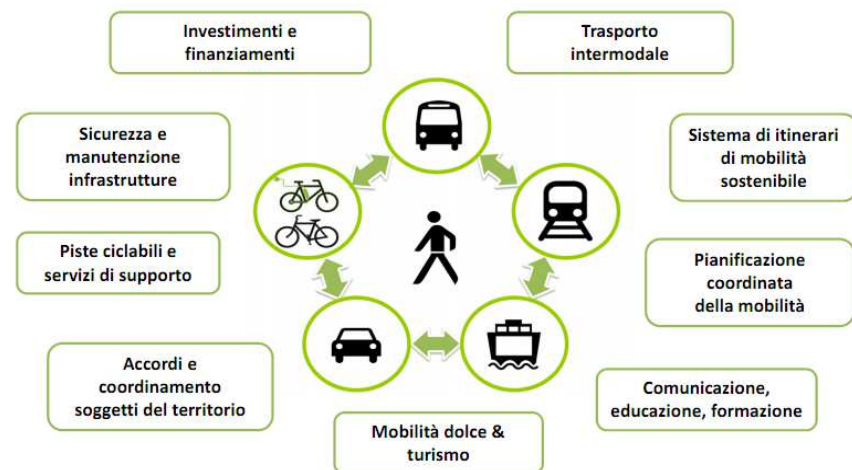
attraverso un processo di **pianificazione del trasporto urbano sostenibile**, partendo da un metodo di lavoro fondato **sull'ascolto e sulla cooperazione**.

Con la redazione del **"Piano Comunale della Mobilità Ciclistica"** 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 di settore **propedeutico** anche per la redazione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**¹.

Lo scopo è quello di valorizzare le città e rendere questa parte di territorio **attraattivo 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.

Il Piano Comunale della Mobilità Ciclistica (PCMC) del Comune di **Galatina** rappresenta 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 e dell'educazione, quindi dell'intera vita della città e dei suoi cittadini.

FIGURA 1 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE OFFRE ALLE PERSONE LA POSSIBILITÀ DI SPOSTARSI CON MODALITÀ A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE, SOCIALE ED ECONOMICO



la promozione del territorio e 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 ad accorgersi che occorre pensare al futuro in termini positivi e propositivi e a cercare di distinguersi per rientrare in competizione**.

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 (*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,

¹ 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.



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 quella 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;
- ✓ 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.*

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

Le motivazioni, pur essendo ampie e articolate, 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.

È 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 una delle più importanti risposte praticabili e efficaci.

FIGURA 2 IMPATTI AMBIENTALI - I BENEFICI DELLA BICILETTA





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



1.2 IL PANORAMA NORMATIVO DI RIFERIMENTO

L'attuale normativa di riferimento per la redazione del seguente Piano, è la seguente:

- ✓ Legge 28/06/1991, n. 208 "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane";
- ✓ D.lgs. 30-4-1992 n. 285 e s.m.i. Il Nuovo Codice della Strada;
- ✓ Legge 19/10/1998, n. 366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";
- ✓ D.M. 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" (G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale);
- ✓ Legge regionale 23/01/2013, n. 1 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica";
- ✓ Direttiva Ministeriale del 20/07/2017 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche";
- ✓ Legge n. 2 del 11 gennaio 2018: "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica";
- ✓ DL 76/2020.

1.2.1 Il recente quadro normativo nell'ambito della mobilità ciclabile DL 76/2020

L'attuale quadro normativo è definito dall'art. 229 del decreto-legge 34/2020 del 19 maggio 2020 "Decreto Rilancio" (convertito con modifiche nella legge 77/2020 del 17 luglio 2020, di qui in avanti DL 34/2020), come modificato e integrato dall'art. 49 del decreto-legge 76/2020 del 16 luglio 2020 "Decreto Semplificazioni" (convertito con modifiche in legge 120/2020 dell'11 settembre 2020, di qui in avanti DL 76/2020), che hanno novellato il Codice della strada.

A questo quadro legislativo, si è successivamente aggiunta una importante Circolare del Servizio di Polizia Stradale del Ministero dell'Interno (prot. 300/A/7923/20/101/3/3/9 del 10/10/2020), "Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale" con specifico riferimento alle novità introdotte dal decreto (di qui in avanti, CIRC MININT).

L'articolato quadro, complessivamente definito dai citati provvedimenti, per le parti rilevanti rispetto al tema in oggetto, è il seguente:

Corsia ciclabile²: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei

2 Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-bis) Cds



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...]. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.

Altri aspetti rilevanti della corsia ciclabile sono quelli dell'uso obbligatorio da parte dei ciclisti³ e quello del diritto di precedenza delle biciclette che vi circolano rispetto agli altri veicoli⁴, obbligo e diritto estesi anche alla fattispecie del doppio senso ciclabile di cui al punto successivo.

Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile⁵: è definita come *"...parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli"*.

L'emanazione del regolamento da parte del MIT era prevista entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, cioè entro il 15 novembre 2020. Alla data di pubblicazione del presente documento tale emanazione non è ancora avvenuta.

L'inserimento della corsia per doppio senso ciclabile⁶, oggetto di ordinanza sindacale, può avvenire *"su strade classificate di tipo E, E bis, F o F-bis⁷, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato"*.

Il doppio senso ciclabile *"...può essere previsto indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito."*

La modalità del doppio senso ciclabile è, recita l'articolo, *"...individuata mediante apposita segnaletica"*, che dovrà pertanto essere meglio specificata dal MIT, ma, per assicurare

un'immediata applicabilità della nuova norma, può essere già oggi ricostruita sulla base delle disposizioni vigenti e di pareri ministeriali precedenti come più oltre specificato.

Da ultimo, è esplicitato⁸ che lungo le strade in cui è istituito il doppio senso ciclabile, *"qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile"*.

Strada ciclabile⁹: la definizione è ancora quella dell'art. 229 del DL 34/2020¹⁰, che recita che *"...sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione"*.

Strada ciclabile (E-bis)¹¹: è definita come *"strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi."*

Le caratteristiche che vengono conferite alla strada ciclabile sono:

- 1.1 la particolare prudenza che deve essere adottata da parte degli utenti motorizzati nei confronti dei ciclisti all'atto del sorpasso, prudenza che in realtà deve essere sempre garantita da tutti i conducenti su qualunque strada, così come già stabilito dall'art.148 CdS (Titolo V - art. 148 comma 9 bis del CdS);
- 1.2 la precedenza che va riconosciuta ai ciclisti che vi transitano o vi si immettono, da parte di tutti i conducenti degli altri veicoli: essa cioè assume nei confronti dei ciclisti che vi circolano le prerogative delle piste ciclabili (Titolo V - art. 145 comma 4 bis del CdS);
- 1.3 la possibilità per i ciclisti di viaggiare affiancati, anche in numero superiore a due. (Titolo V - art. 182 comma 1 bis del CdS).

A queste caratteristiche la CIRC MININT ne aggiunge una, forse la più importante, relativamente alla necessità di garantire il rispetto dei limiti di velocità imposti con misure di moderazione, ivi compresa l'installazione di strumenti di telecontrollo con sanzionamento differito delle infrazioni.

3 Art. 182, c. 9 novellato Cds

4 Art. 145, nuovo c. 4-ter Cds

5 Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-ter) Cds

6 Art. 7, c. 1, nuova lett. i-bis) Cds

7 Ovvero, E Strade urbane di quartiere; E Bis Strada urbana ciclabile; F - Strade locali; F-bis. Itinerari ciclopedonali

8 Art. 150, nuovo c. 2-bis Cds

9 Art. 182, nuovo c. 9-ter Cds

10 È stata semplicemente aggiunta la "pista ciclabile" alla "corsia ciclabile" quale modalità di accesso alla casa avanzata

11 Art. 2, c. 2, nuova lett. E-bis) Cds



REGIONE
PUGLIA

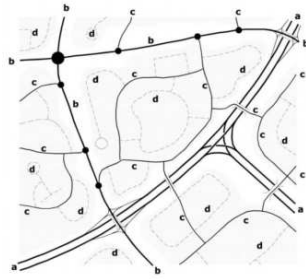


CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

TABELLA 1 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 ciclopedonali



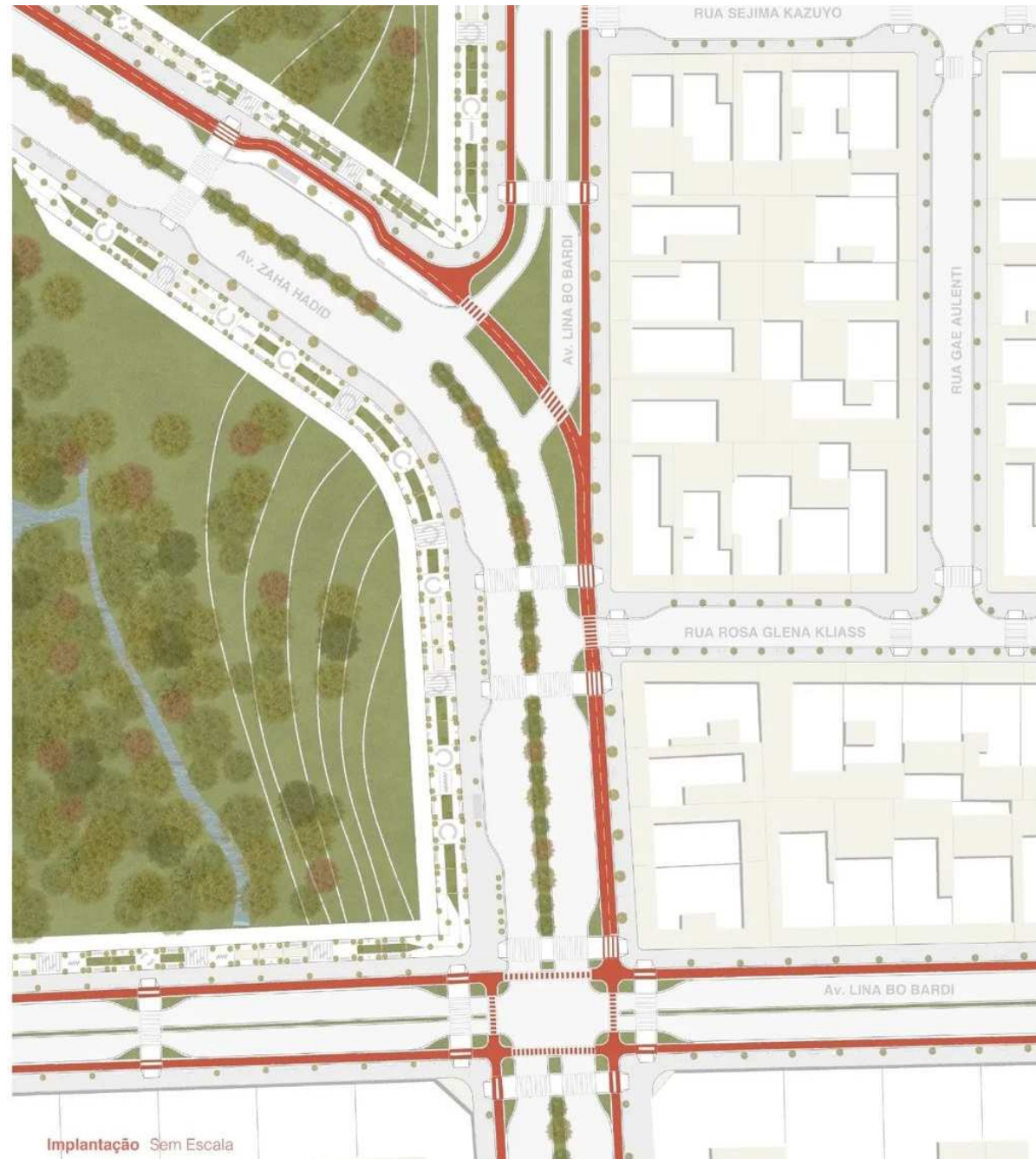
REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

1.3 ANALISI DEI RIFERIMENTI PROGRAMMATICI PER LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



Il Piano ha l'ambizione di dare una risposta alle svariate esigenze di ciclabilità, tenendo conto della conformazione e delle caratteristiche del territorio del Comune di Galatina.

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 riceverà 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 i 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.

1.3.1 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, 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) e secondo quanto previsto in materia di ferrovie turistiche (ex L. 9 agosto 2017 n. 128).



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

1.4 GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI: EUROVELO

EuroVelo è una rete europea costituita da 15 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 15 percorsi ciclistici a lunga percorrenza, che passano per ben 42 paesi. Una volta completata, i chilometri totali di percorsi da Eurovelo ammontano a più di 70.000 chilometri [ERRORE. L'ORIGINE RIFERIMENTO NON È STATA TROVATA.](#)

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.

I percorsi Eurovelo sono nati in molti casi unendo percorsi ciclistici nazionali già esistenti (soprattutto nell'Europa centro-occidentale).

In altri casi invece è stata la spinta derivante dalla voglia di far parte di questa rete a creare percorsi nazionali che potessero esservi integrati.

I percorsi Eurovelo sono numerati da 1 a 17. In generale, gli itinerari con numeri dispari percorrono il continente da nord a sud; quelli con numeri pari invece da ovest a est.

Ci sono però due eccezioni: EV10 compie il periplo del mar Baltico, mentre EV12 segue la costa del mare del nord. Un'altra curiosità riguarda EV14, che in realtà non esiste: dopo EV13 si è pensato di realizzare un altro percorso nord-sud, a cui è stato quindi dato il numero EV15, in conformità al criterio appena esposto.

La stessa cosa è accaduta nel 2016: si è deciso di accogliere nel sistema Eurovelo anche la ciclovia del Rodano; poiché anche questa corre da nord a sud, è stata battezzata "Eurovelo 17", saltando anche il numero 16.

Per avere il bollino Eurovelo, le strade non devono avere pendenze superiori all'8% e con un traffico inferiore alle 1000 auto al giorno.

Purtroppo, non tutti i percorsi sono completi, o ben segnati. In genere quelli che passano per nazioni con buone tradizioni cicloturistiche sono facili da seguire, o addirittura si dipanano lungo piste ciclabili separate dal traffico, mentre l'Europa meridionale e orientale hanno il vantaggio di far sperimentare al cicloturista un certo senso di avventura.

✓ Eurovelo 1: la costa dell'Atlantico

- ✓ Eurovelo 2: il percorso delle capitali
- ✓ Eurovelo 3: la via dei pellegrini
- ✓ Eurovelo 4: il percorso dell'Europa Centrale
- ✓ **Eurovelo 5: via Romea Francigena**
- ✓ Eurovelo 6: dall'Atlantico al Mar Nero
- ✓ Eurovelo 7: il percorso del sole
- ✓ Eurovelo 8: l'itinerario del Mediterraneo
- ✓ Eurovelo 9: dal Baltico all'Adriatico
- ✓ Eurovelo 10: il giro del Mar Baltico
- ✓ Eurovelo 11: il percorso dell'Europa orientale
- ✓ Eurovelo 12, il percorso del mare del Nord
- ✓ Eurovelo 13: il percorso della Cortina di Ferro
- ✓ Eurovelo 15, la pista ciclabile del Reno
- ✓ Eurovelo 17, la ciclovia del fiume Rodano



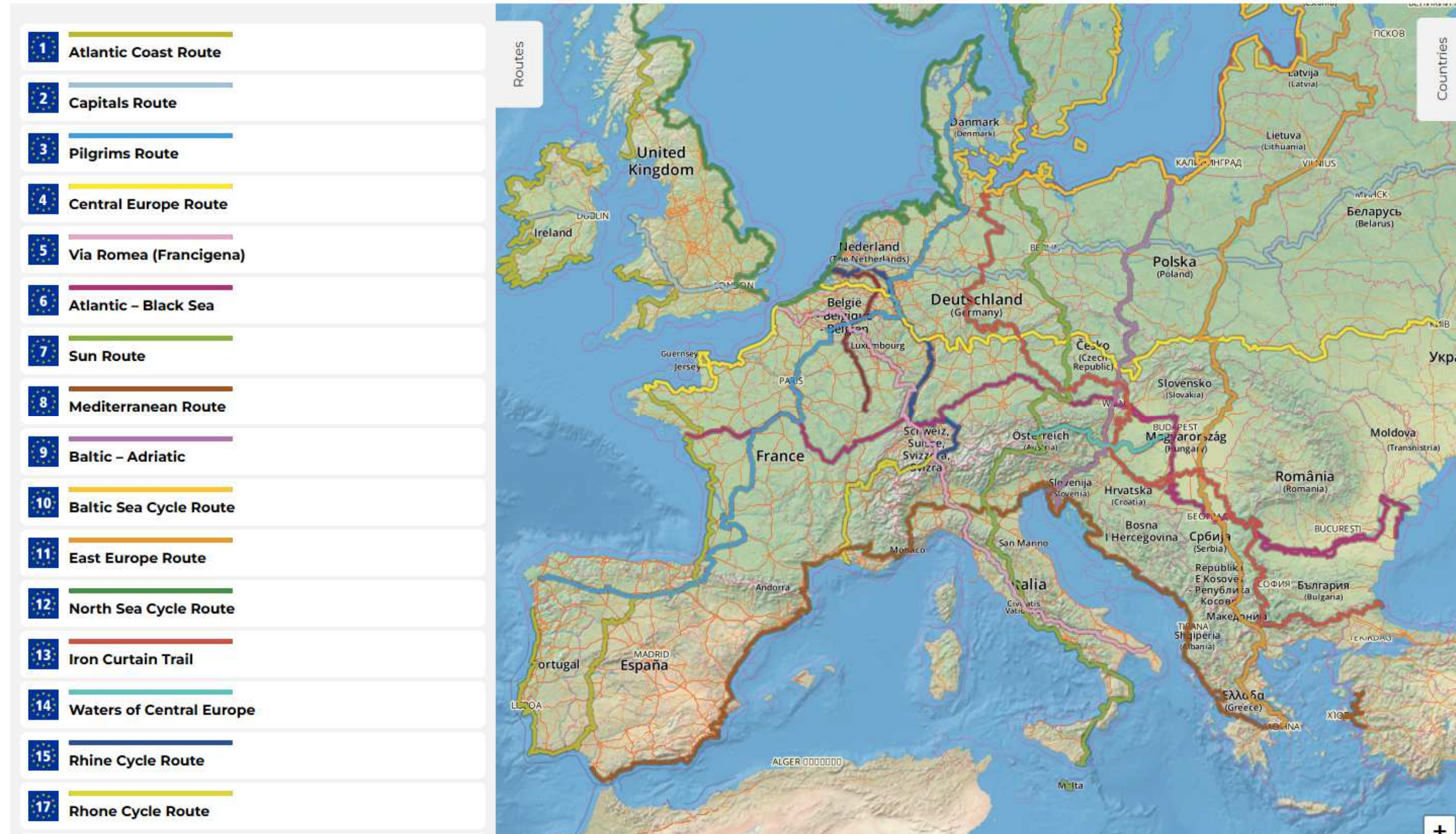
**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 3 RETE CICLABILE EUROPEA EUROVELO





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

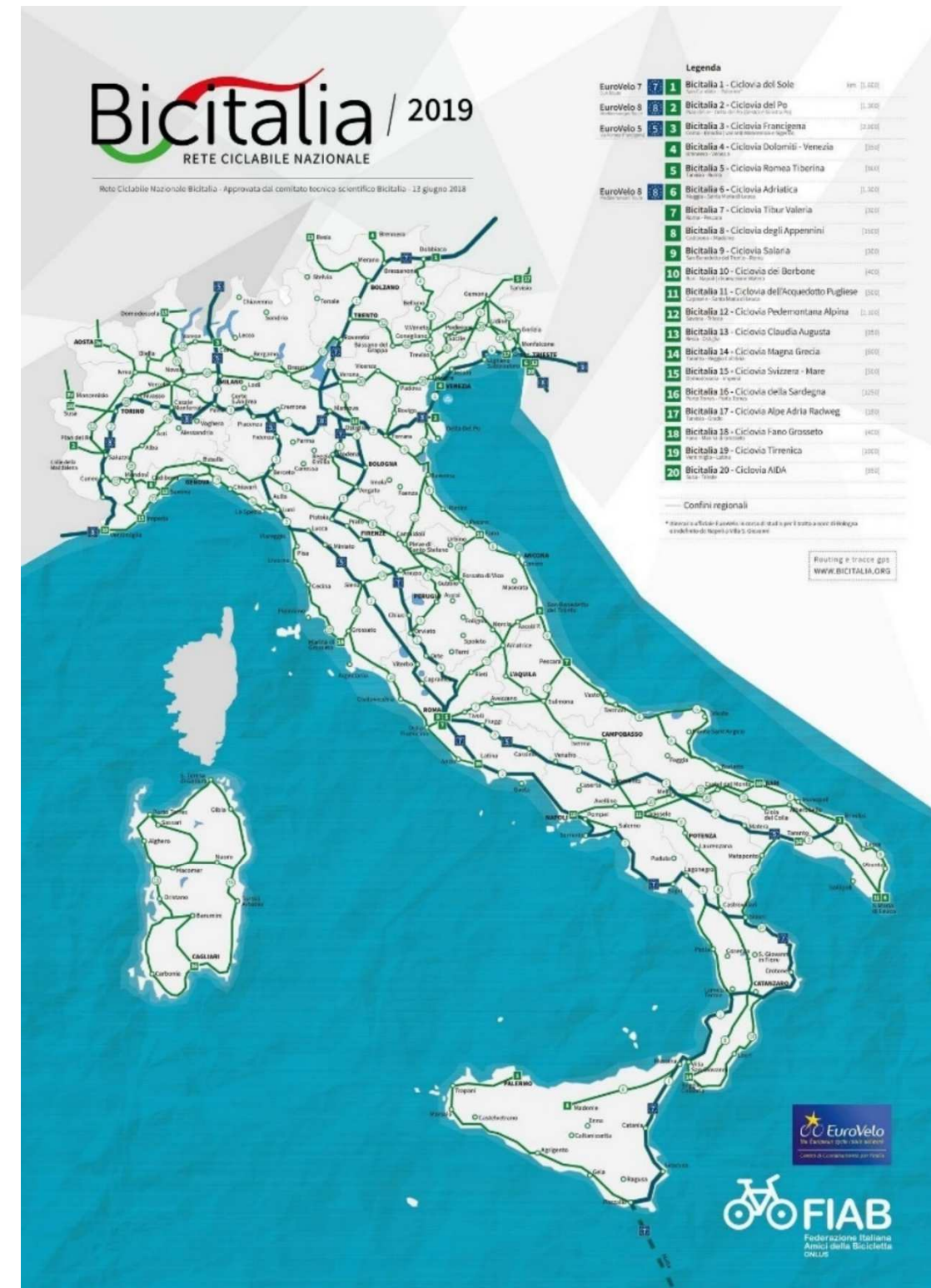
1.5 GLI ITINERARI CICLABILI NAZIONALI - LA RETE CICLABILE ITALIANA: BICITALIA

In Italia, gli itinerari EuroVelo sono stati recepiti e potenziati da Bicalita, 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 Bicalita; esse vanno a completare la rete ciclabile nazionale e consentono la connessione e l'accessibilità ciclabile di tutte le principali macroaree regionali. (VEDERE FIGURA 4).

FIGURA 4 ELENCO RETE BICITALIA





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 5 RETE BICICITALIA 2019

EuroVelo 7 Sun Route	7	1	Bicitalia 1 - Ciclovía del Sole San Candido - Palermo*	km [1.600]
EuroVelo 8 Mediterranean Route	8	2	Bicitalia 2 - Ciclovía del Po Pian del re - Delta del Po (Destra e Sinistra Po)	[1.300]
EuroVelo 5 Via Romea (Francigena)	5	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	8	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]

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.

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



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

1.6 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 visualizzate nella FIGURA 6 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, la definizione degli standard e i requisiti minimi, l'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, alla ripartizione delle risorse per la realizzazione e al reperimento di ulteriori finanziamenti, anche in sede europea.

FIGURA 6 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



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

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.

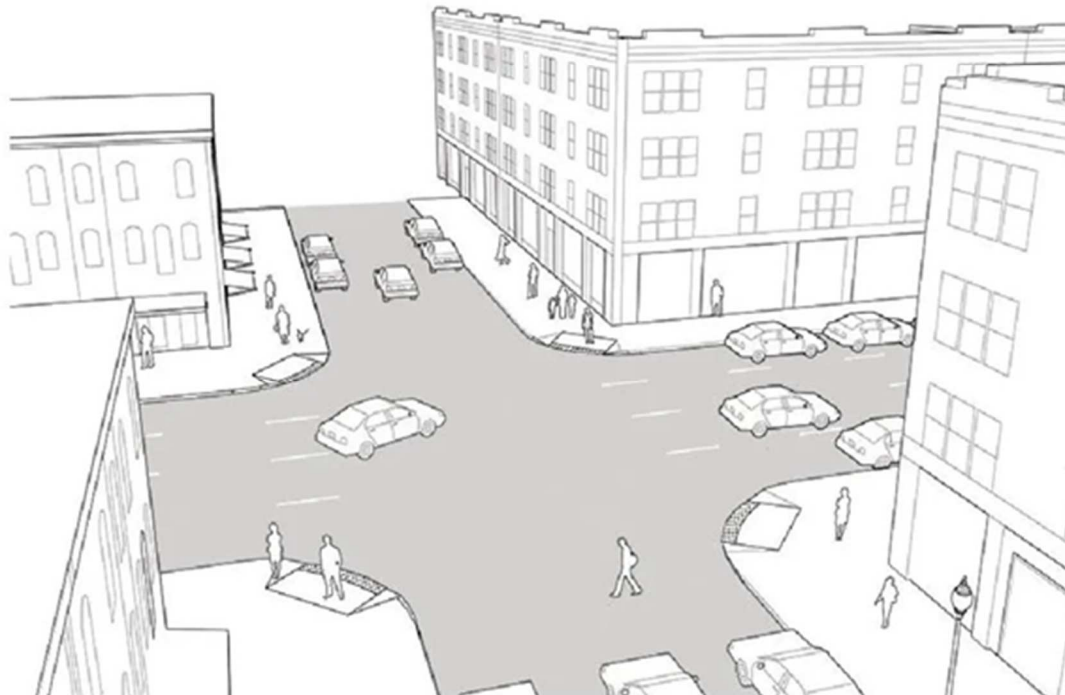


REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



1.7 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, Mudr 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 poi in terra di Bari i ripiani della Murgia e connettere la costa jonica a quella adriatica attraversando l'Alto Salento e ancora 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 poiché attraversano, 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 7](#) e [TABELLA 2](#)).

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.



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 7 RETE CY.RO.N.MED.





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 2 LUNGHEZZE DEGLI ITINERARI CY.RO.N.MED.

Provincia	Itinerario: 3 Via dei Pellegrini - EV 5		Itinerario: 6 Via Adriatica*		Itinerario: 10 Via dei Borboni		Itinerario: 11 Alta via dell'Italia centrale*		Itinerario: 14 Via dei tre mari	
	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza
	n.	km	n.	km	n.	km	n.	km	n.	km
Foggia	5	45,64	23	307,38	0	0,00	13	198,63	0	0,00
Bari	3	56,47	9	128,22	18	215,35	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	60,69	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	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,64
Regione Puglia	23	2.831,77	53	684,26	19	224,60	13	198,63	37	264,11

* La lunghezza complessiva dell'itinerario comprende anche i tratti di variante

Totale Km. 1.653,36



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



1.8 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 ed 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 8).



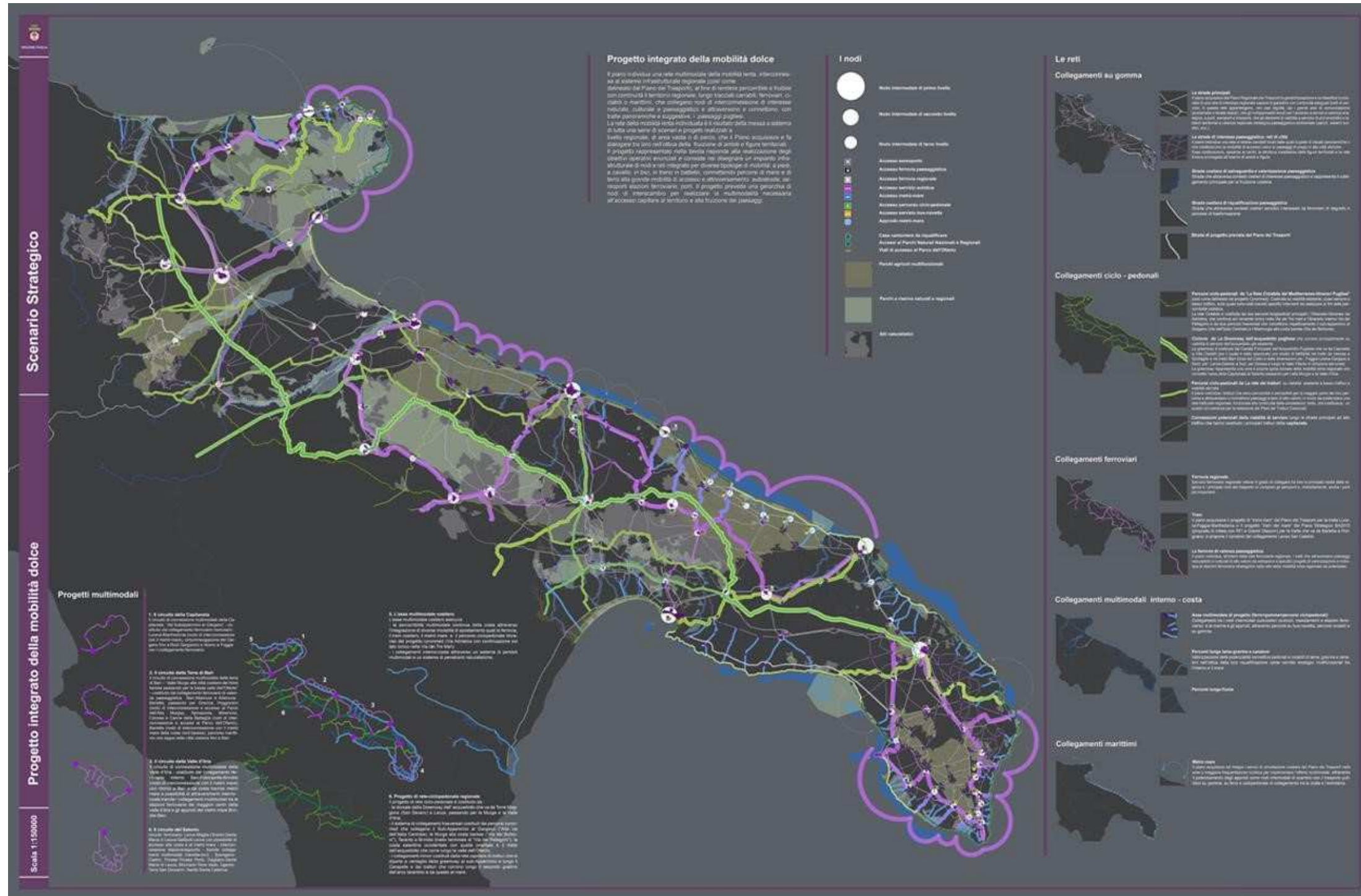
REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 8 RETE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

1.9 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 di accesso regionale costituita dai grandi assi di comunicazione (asse longitudinale autostrada-statale-ferrovia e trasversali extraregionali), dagli snodi per l'accesso ai poli principali (porti, aeroporti e interporti) e dagli elementi di viabilità a servizio di sistemi territoriali a valenza regionale strategica paesaggistico-ambientale (parchi, sistemi turistici, ecc.).

Su questa modalità di accesso e di 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 di 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. Si tratta di un percorso cicloturistico che si estende per circa 500 km e che 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 l'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 3** sono riportati gli interventi contenuti nel P.A. 2015-2019 per la 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).

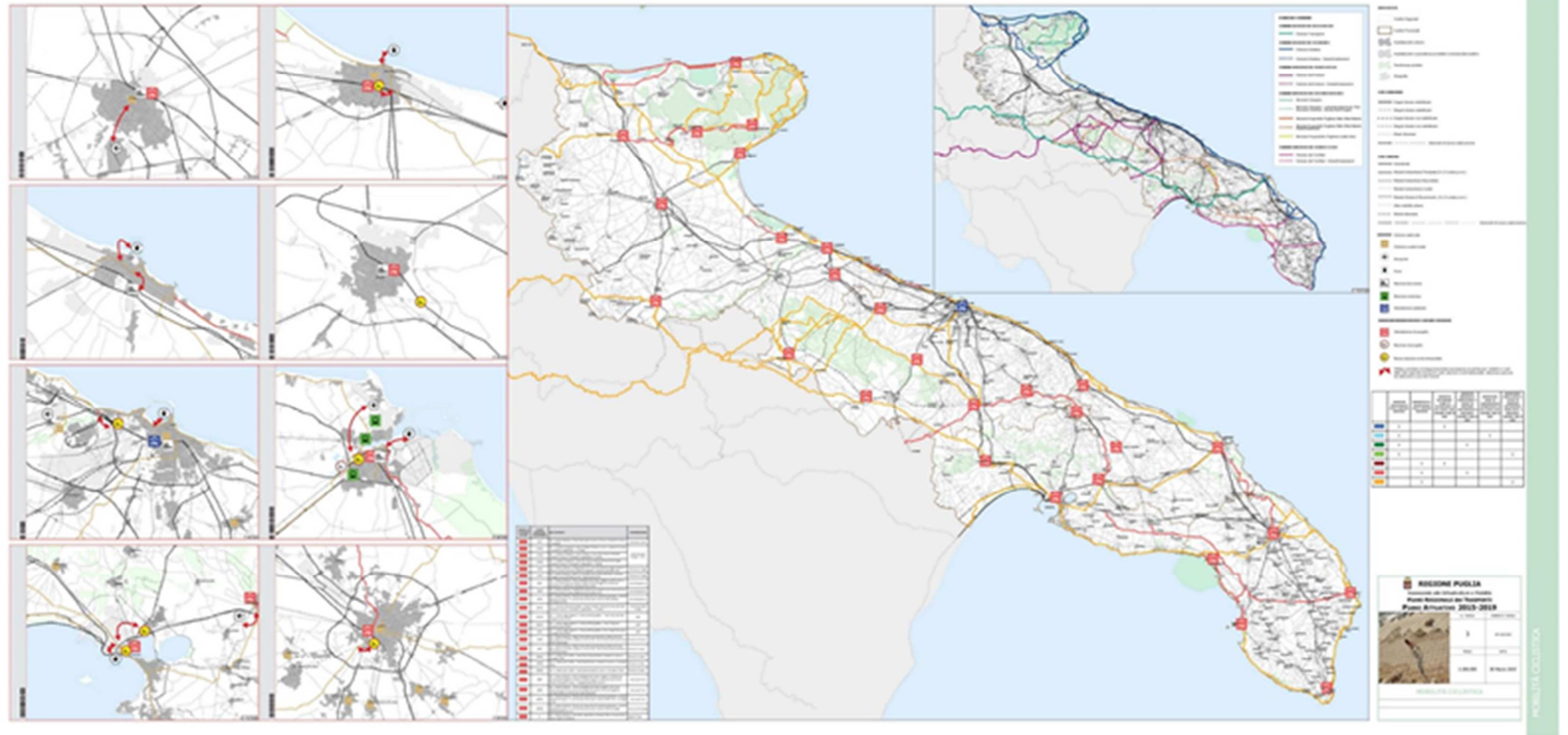
Tutti gli altri interventi, siano essi già previsti dal precedente PA - in itinere (colore celeste) o da progettare (colore verde chiaro), oppure di nuova previsione (colore arancione) sono collocati, in questa fase di avvio del PA 2015-2019, oltre l'orizzonte temporale di validità del piano medesimo; 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 9, FIGURA 10**).

TABELLA 3 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. Tratto 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 9 RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI 2015-2019





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 10 MOBILITÀ CICLISTICA - TAVOLA GENERALE DELLA RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI

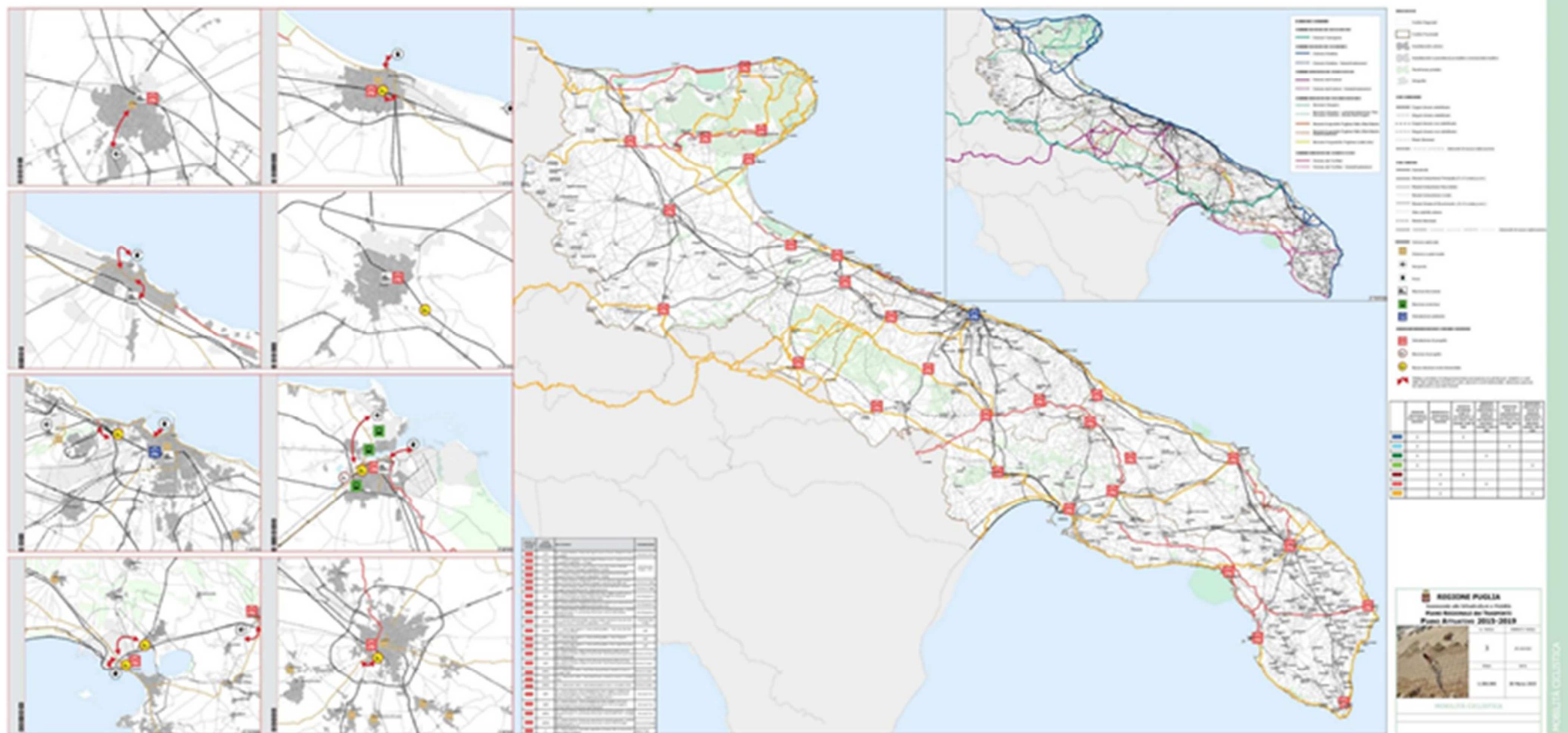
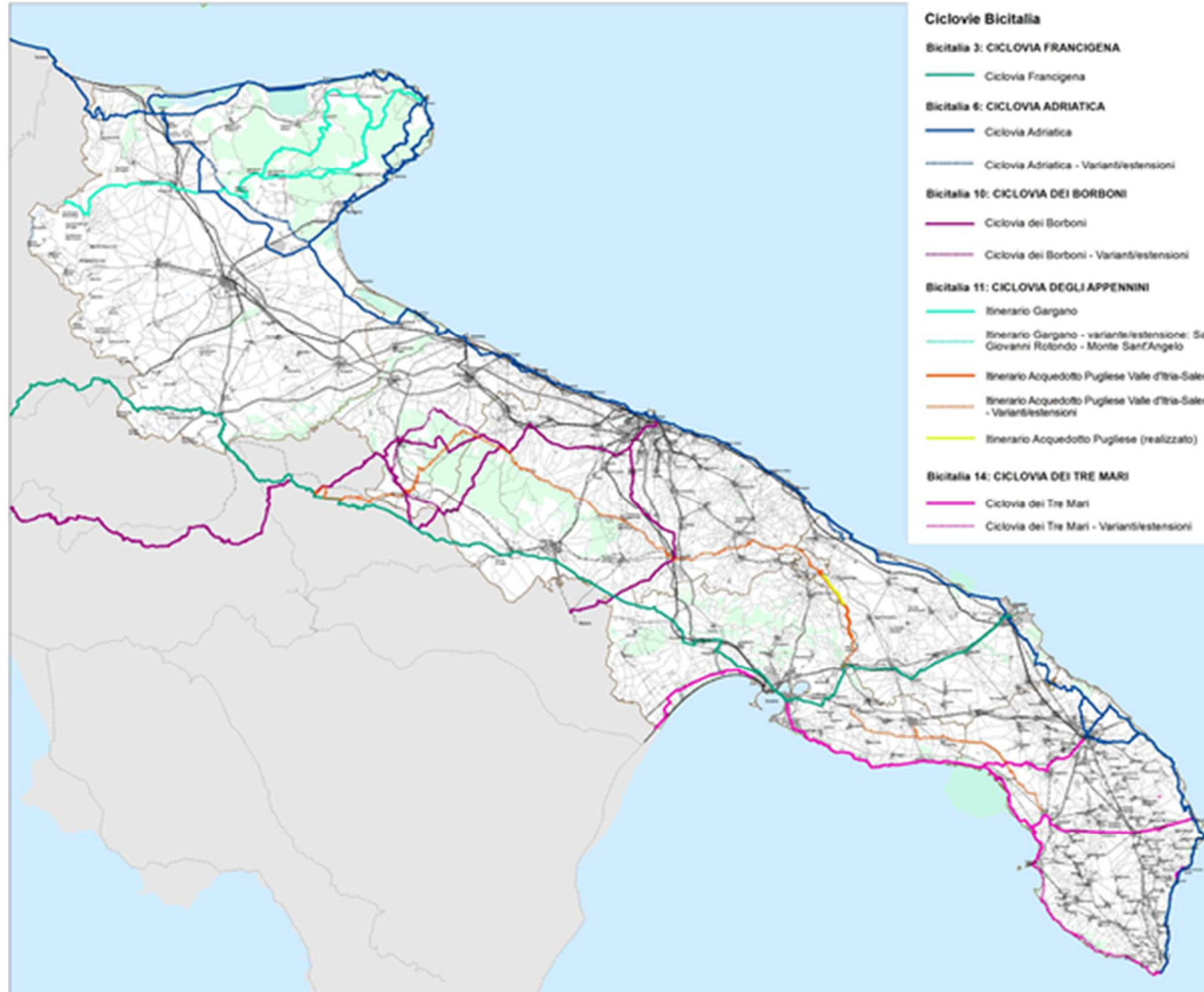




FIGURA 11 MOBILITÀ CICLISTICA - RETE BICITALIA





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**



1.10 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.

1.10.1 Le Strategie del Piano

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica propone un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica in Puglia, creando una 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 alla 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 (vedere **FIGURA 12**).

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 relazionato 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 a 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.).



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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. 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, dovranno 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 da perseguire durante l'iter progettuale, che 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;



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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.

1.10.2 *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 relazionato 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**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 12 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA





**1.11 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 10 km) 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 seguenti **FIGURA 13 FIGURA 14 FIGURA 15 FIGURA 16** 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 i tratti stradali con un valore di sezione tra i 2000 e 3000 veicoli/giorno, in giallo i tratti stradali con un valore di sezione tra i 1000 e 2000 veicoli/giorno, ed infine in verde i tratti stradali 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.



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

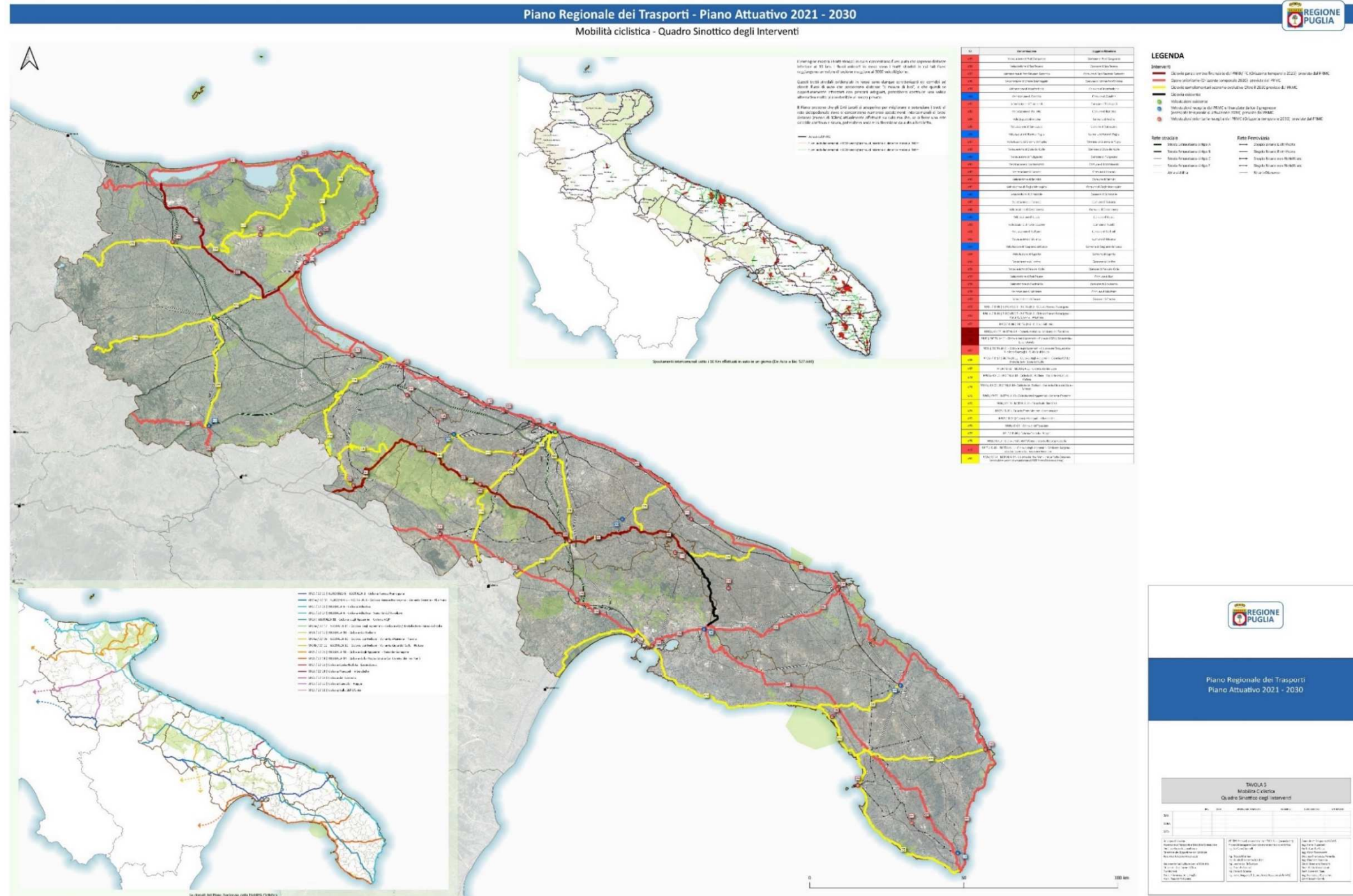
1.11.1 Deliberazione della Giunta Regionale DGR n. 268 del 28.02.2022

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 13 AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ CICLISTICA - QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI





CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 14 AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ CICLISTICA - QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI - PARTICOLARE PROVINCIA DI LECCE





FIGURA 15 ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ - DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI

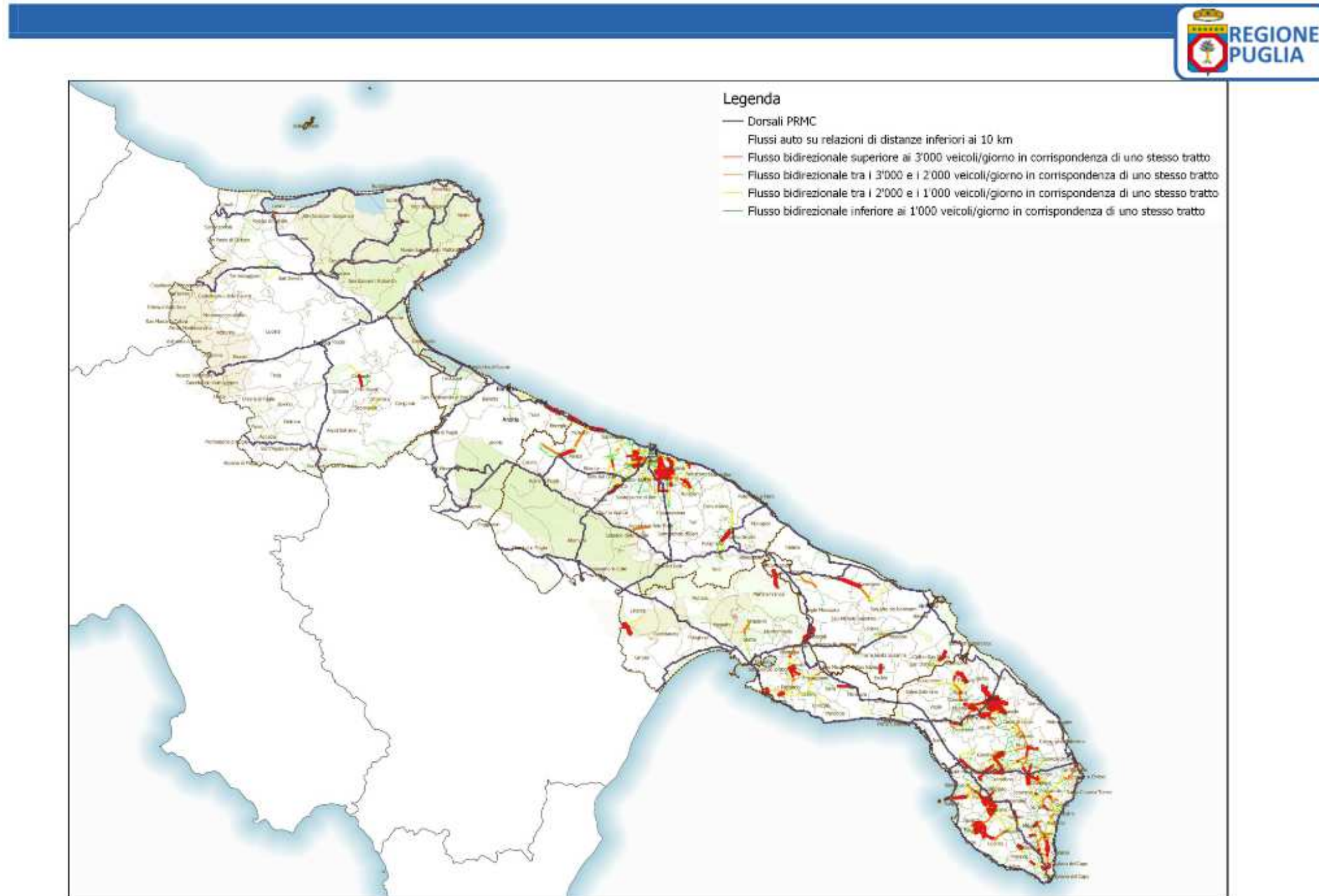
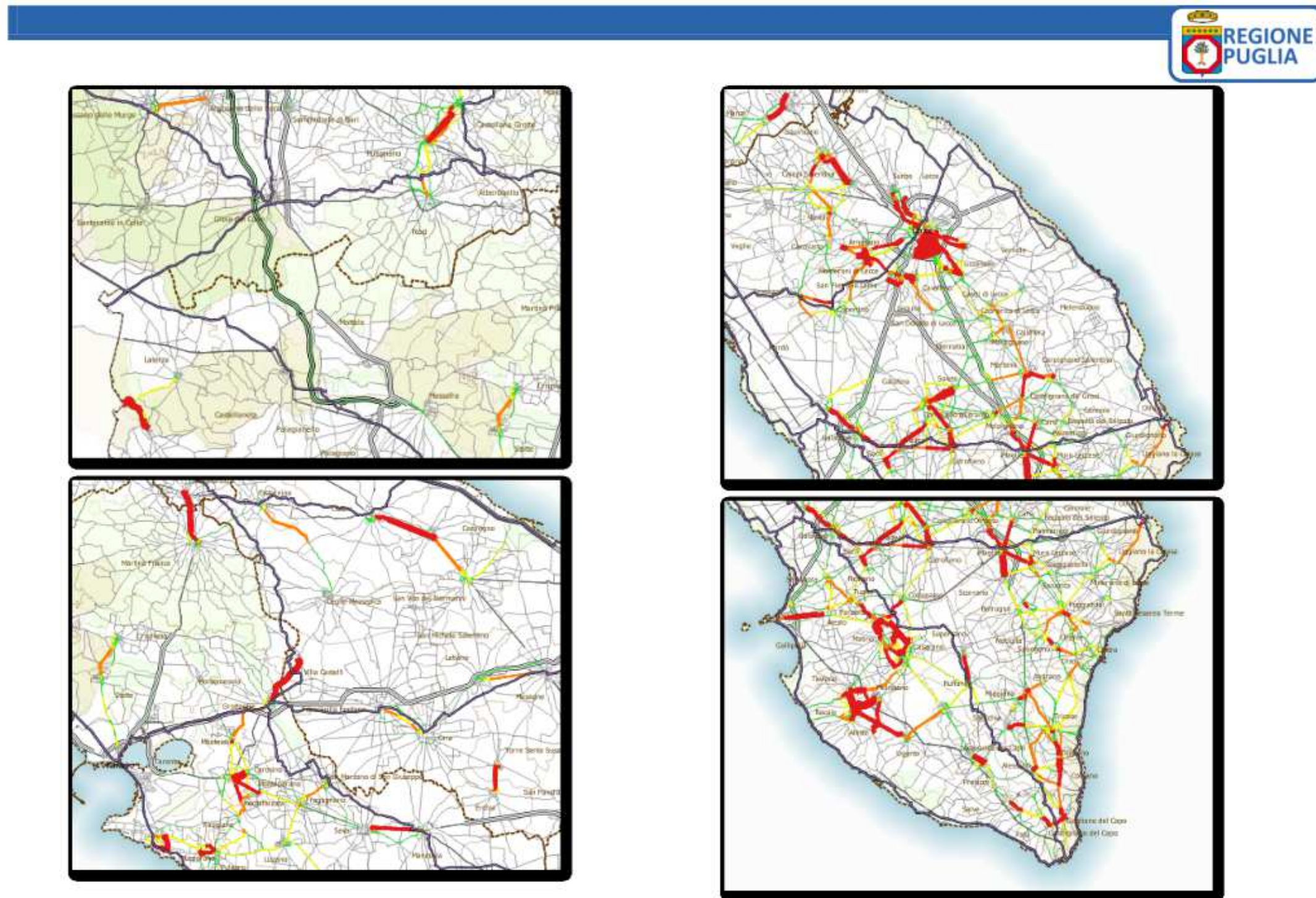




FIGURA 16 ESTRATTO DA AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PIANO ATTUATIVO 2021-2030 MOBILITÀ - DOMANDA POTENZIALE DA AUTO A BICI





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

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

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 integrazioni, 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.

1.12.1 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 territorio.

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.





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

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 all'interno ed all'esterno della regione salentina.

Si prevedono 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).

1.12.2 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 (C1)

M3.1 itinerari narrativi = strada parco tra Maglie e Otranto: strada extraurbana secondaria (C2)

M3.2 itinerari narrativi = strada parco: strada extraurbana secondaria (C2)

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

Nella **TABELLA 4** 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:

TABELLA 4 LA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE NEL PTCP E CORRISPONDENZA CON IL NUOVO CODICE DELLA STRADA (NCDS)

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 (C1)	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 (C2)	Trasformazione a strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli.
Strada Parco: -SS 274 Taviano-Leuca	Strada extraurbana secondaria (C2)	Strada a due corsie, con rotatorie.
Strada Parco: -altri tratti	Strada extraurbana secondaria (C2)	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, Miggiano, 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;	Strada locale in ambito extraurbano (F)	Strada a due corsie, con incroci a raso e banchine



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

Denominazione dell'intervento previsto dal PTCP	Corrispondenza alla class. Stradale del NCDS	Descrizione funzionale e tecnica del tipo di intervento
-Marina di Mancaversa-Porto Badisco; -T.S. Giovanni –Marina di Andrano;		
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 17** Un Progetto della Mobilità, Tavola M.21A del PTCP di Lecce;

Vedere **FIGURA 18** Classificazione delle Strade, Tavola M.51 del PTCP di Lecce.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 17 UN PROGETTO DELLA MOBILITÀ, TAVOLA M.1.2 DEL PTCP DI LECCE

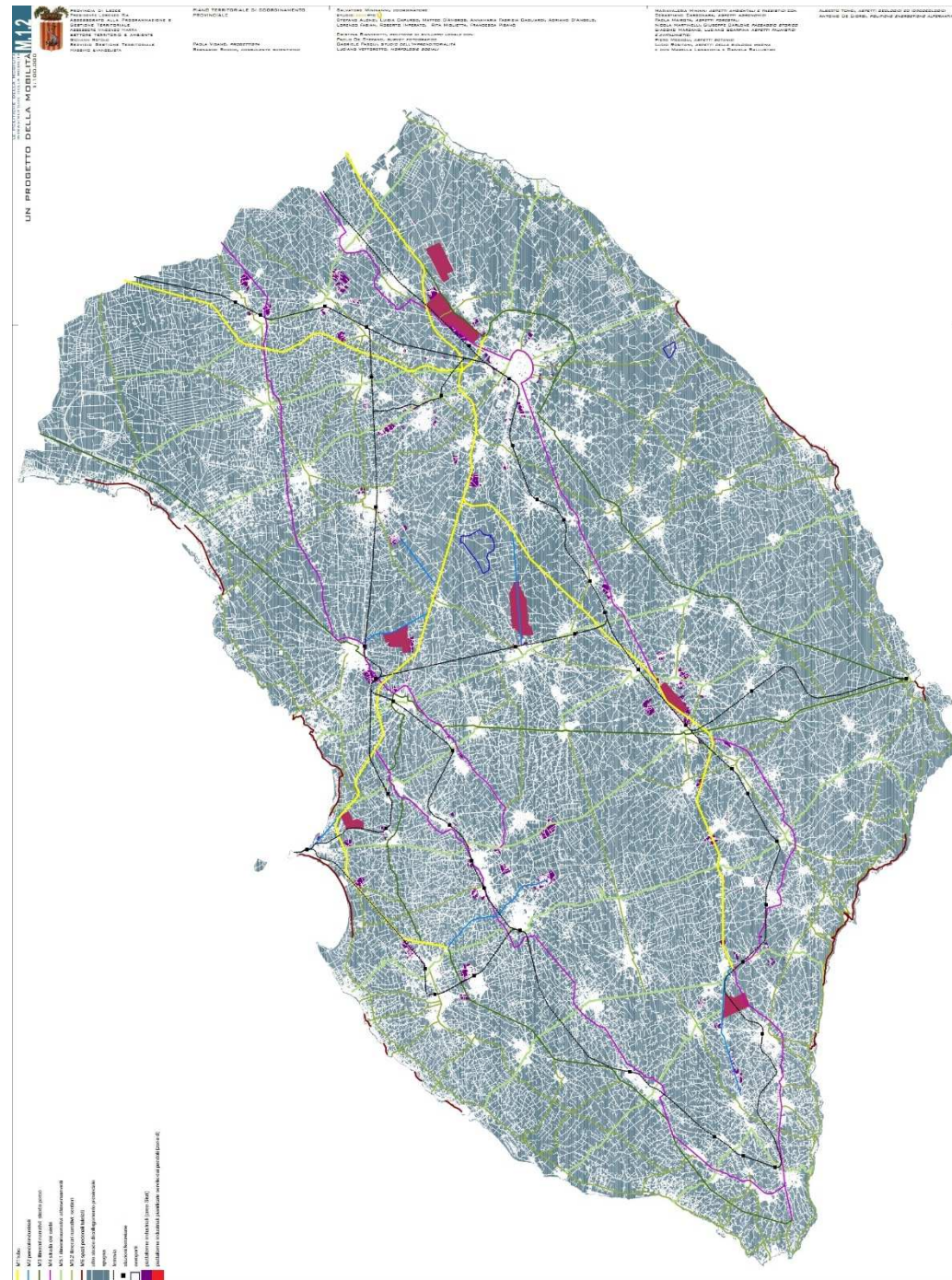
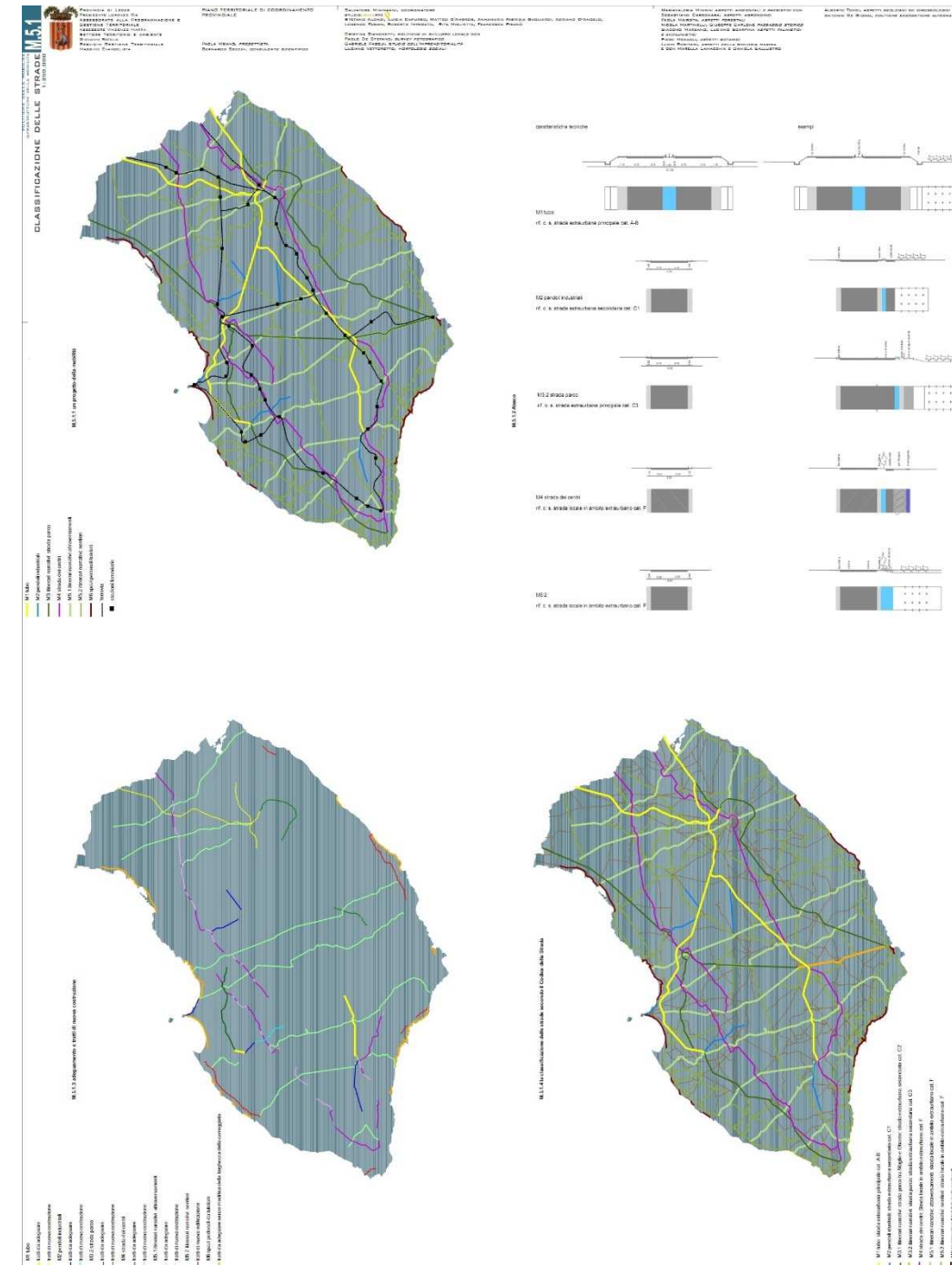


FIGURA 18 CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE, TAVOLA M.51 DEL PTCP DI LECCE





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

2 FASE B INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

2.1 LA STRUTTURA E LA DINAMICA INSEDIATIVA

2.1.1 L'indagine macro-urbanistica sulle tendenze insediative

Negli studi di livello macro-urbanistico 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 capace 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 macro-urbanistici.

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.

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 i fattori 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, consente di assumere gli elementi fondamentali per giudicare la mobilità e per prevederne gli orientamenti futuri.

2.2 LE CARATTERISTICHE DEMOGRAFICHE E LA DINAMICA INSEDIATIVA DEL COMUNE DI GALATINA DAL 1951 AL 2021

Le caratteristiche insediative del Comune di Galatina sono descritte di seguito, nella **TABELLA 5**. I dati riportano l'andamento demografico ai diversi censimenti dal 1951 in poi fino al 2021.

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.

Dalla **TABELLA 5** e dal **GRAFICO 1** si possono vedere a confronto i dati demografici del Comune; da questi risulta nell'ultimo settantennio analizzato una tendenza positiva, con un incremento della popolazione residente **pari all'8% circa e con 2.007 abitanti** in più.

Tuttavia, la stessa tabella evidenzia che il **maggior numero di residenti in assoluto** nel settantennio si è registrato nel **1991** con **29.296** residenti e quindi con un aumento della popolazione di circa il 25% rispetto al 1951, che poi nel trentennio successivo ha subito un forte calo.

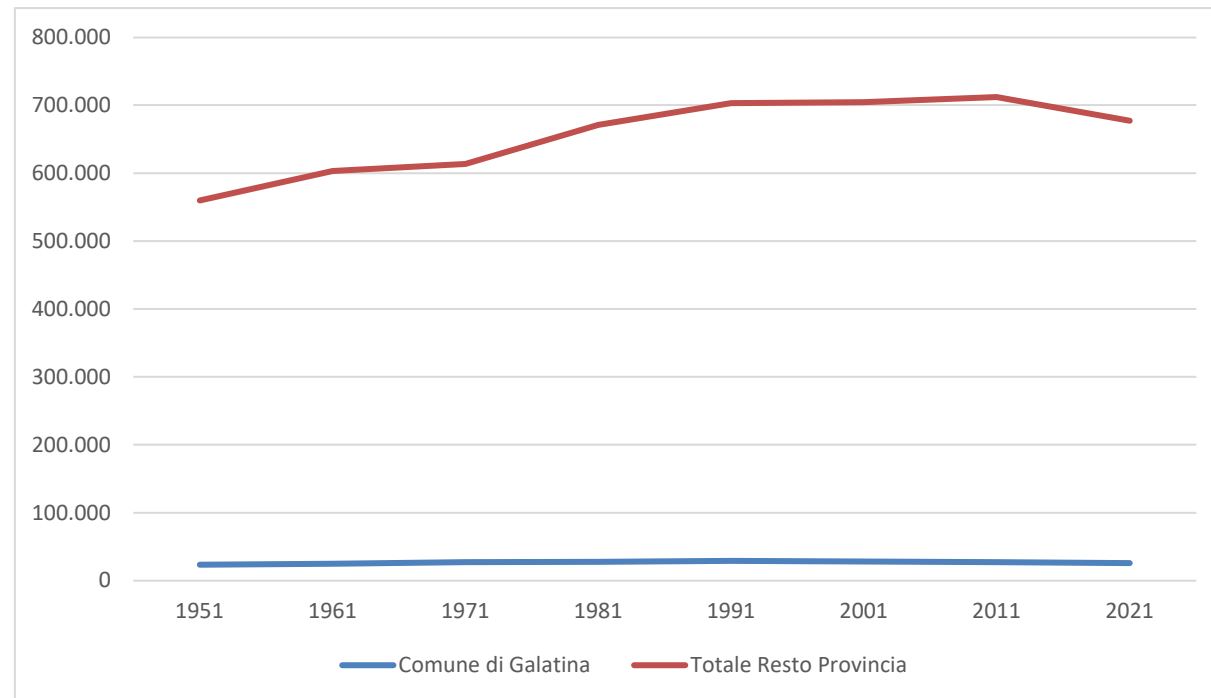


TABELLA 5 CONFRONTO DELLA TENDENZA INSEDIATIVA NEL LUNGO PERIODO (1951-2011)
TRA IL COMUNE DI GALATINA E IL RESTO DELLA PROVINCIA

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2021
Comune di Galatina	23.878	24.978	27.174	27.782	29.296	28.081	27.214	25.885
Totale Resto Provincia	560.074	603.041	613.453	670.728	703.093	704.522	712.102	677.102

Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

GRAFICO 1 CONFRONTO DELL'ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE
DI GALATINA NEL RESTO DELLA PROVINCIA NEL LUNGO PERIODO (1951-2011)



Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 19 ORTO FOTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI GALATINA



COMUNE DI GALATINA



REGIONE
PUGLIA

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica (PCMC)



LEGENDA

CONFINE COMUNALE



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

2.3 ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

La conoscenza della domanda di mobilità delle persone e delle merci sul territorio, delle condizioni d'accessibilità degli insediamenti e della domanda potenziale di trasporto pubblico è alla base delle scelte di programmazione del Piano Urbano della Mobilità.

Mentre la mobilità esprime la propensione a muoversi sul territorio di persone e merci, l'accessibilità è una caratteristica degli insediamenti e della rete di trasporto loro correlata ed esprime la loro potenzialità di essere più o meno agevolmente raggiunti da persone e merci, nel loro spostamento.

2.4 LA MOBILITÀ SISTEMATICA DELLE PERSONE PER LAVORO E STUDIO

Lo studio degli spostamenti, soprattutto di quelli sistematici che sono statisticamente meglio descritti, mette in evidenza la quantità e l'orientamento della domanda di mobilità, ovvero i "volumi" e le "linee-desiderio" degli stessi.

Con questa conoscenza è poi possibile modificare le condizioni di accessibilità degli insediamenti (con modifiche e integrazioni alla rete infrastrutturale oppure con l'attivazione di nuovi servizi di trasporto) al fine di soddisfare la domanda di mobilità o diversamente orientarla (per esempio creando migliori opportunità d'utilizzo del trasporto pubblico).

Pertanto, l'accessibilità trasportistica multimodale sarà il criterio chiave e lo strumento per raggiungere gli obiettivi del Piano.

Il dato disponibile più significativo è quello fornito dal Censimento della popolazione dell'ISTAT al 2011, che riporta gli spostamenti sistematici per lavoro e studio effettuati nelle prime ore del mattino (7,15-9,15), per Origine-Destinazione.

Nonostante riguardi solo gli spostamenti sistematici e sia censito solo ogni dieci anni, la totalità del campione (tutte le famiglie residenti) e l'estensione a tutti i modi di trasporto ne fa dato fondamentale.

Per ottenere risultati più approfonditi e più aggiornati (soprattutto per gli spostamenti non sistematici) non si potrebbe fare altro che eseguire rilevamenti diretti per O-D, sia sulle strade e sui mezzi di trasporto pubblico, il che comporta tempi e costi elevati.

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

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

Sono stati quindi elaborati i dati del Censimento ISTAT del 2011 (**TABELLA 6**).

Così come riportato in **TABELLA 6**, **TABELLA 7**, e Grafico 2 la quantità di spostamenti sistematici per lavoro e studio con tutte le modalità di trasporto è pari a **16.473**. Il numero di spostamenti

maggiori è rappresentato dagli spostamenti che avvengono all'interno del Comune (**8.384** spostamenti pari al **51%** degli spostamenti totali), mentre il numero di spostamenti esterni-interni indica che il Comune di Galatina ha un indice di attrattività del **31%**.

Nelle **FIGURA 20** E **FIGURA 21** sono state riportate le linee di desiderio degli spostamenti attratti e generati tra il Comune di Galatina e il resto della Regione.

Le relazioni più consistenti che emergono dalle figure sono quelle relative ai comuni limitrofi al Comune di Galatina ed in particolare con quelli di prima corona urbana (Soletto Aradeo Cutrofiano Sogliano Cavour, ecc.).

È evidente come il numero degli spostamenti attratti (**5.063**) sia nettamente superiore al numero degli spostamenti generati (**3.026**).

TABELLA 6 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO NEL COMUNE DI GALATINA (ANNO 2011)

Comune	SPOSTAMENTI (interni-interni)				SPOSTAMENTI (interni esterni)				SPOSTAMENTI (esterni interni)		
	Studio	Lavoro	Totale		Studio	Lavoro	Totale		Studio	Lavoro	Totale
Galatina	3.755	4.629	8.384	51%	558	2.468	3.026	18%	1.670	3.393	5.063

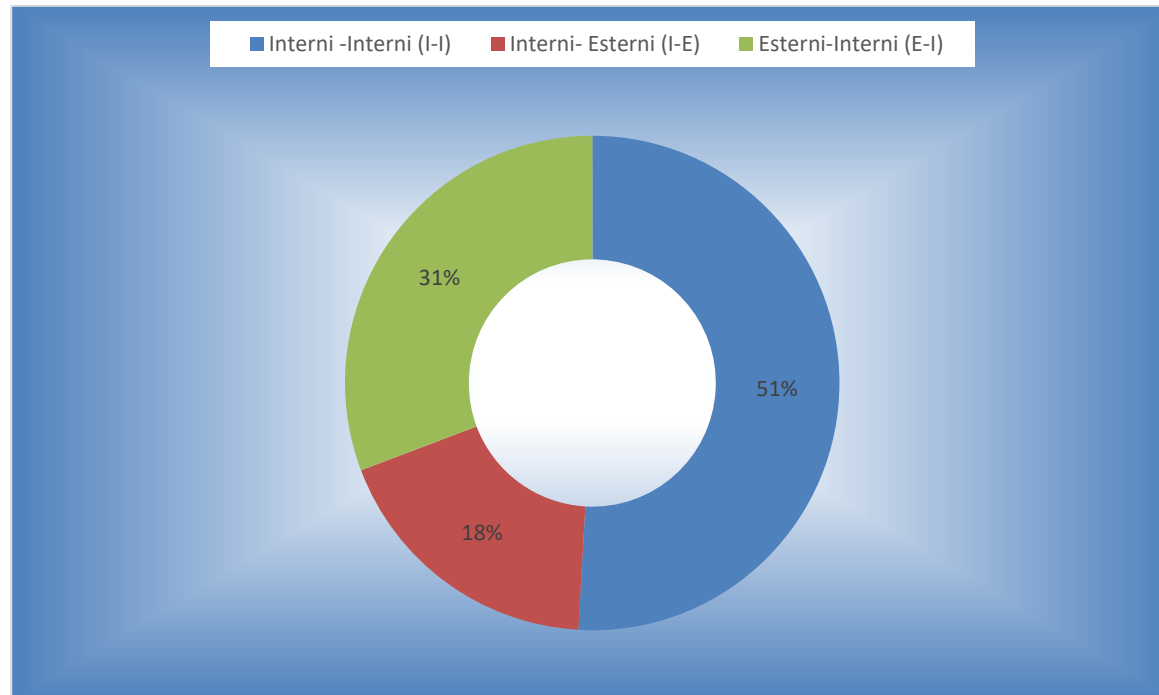
TABELLA 7 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO NEL COMUNE DI GALATINA (ANNO 2011)

SPOSTAMENTI LAVORO E STUDIO	QUANTITÀ	%
Interni -Interni (I-I)	8.384	51%
Interni- Esterni (I-E)	3.026	18%
Esterni-Interni (E-I)	5.063	31%
TOTALE	16.473	100%



Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

GRAFICO 2 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI GENERATI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO NEL COMUNE DI GALATINA (ANNO 2011)





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 20 LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI (ORIGINE) DAL COMUNE DI GALATINA PER LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO (ANNO 2011)

COMUNE GALATINA	SPOSTAMENTI GENERATI DAL COMUNE (interni-esterni)		
	Studio	Lavoro	Totale
	558	2.468	3.026

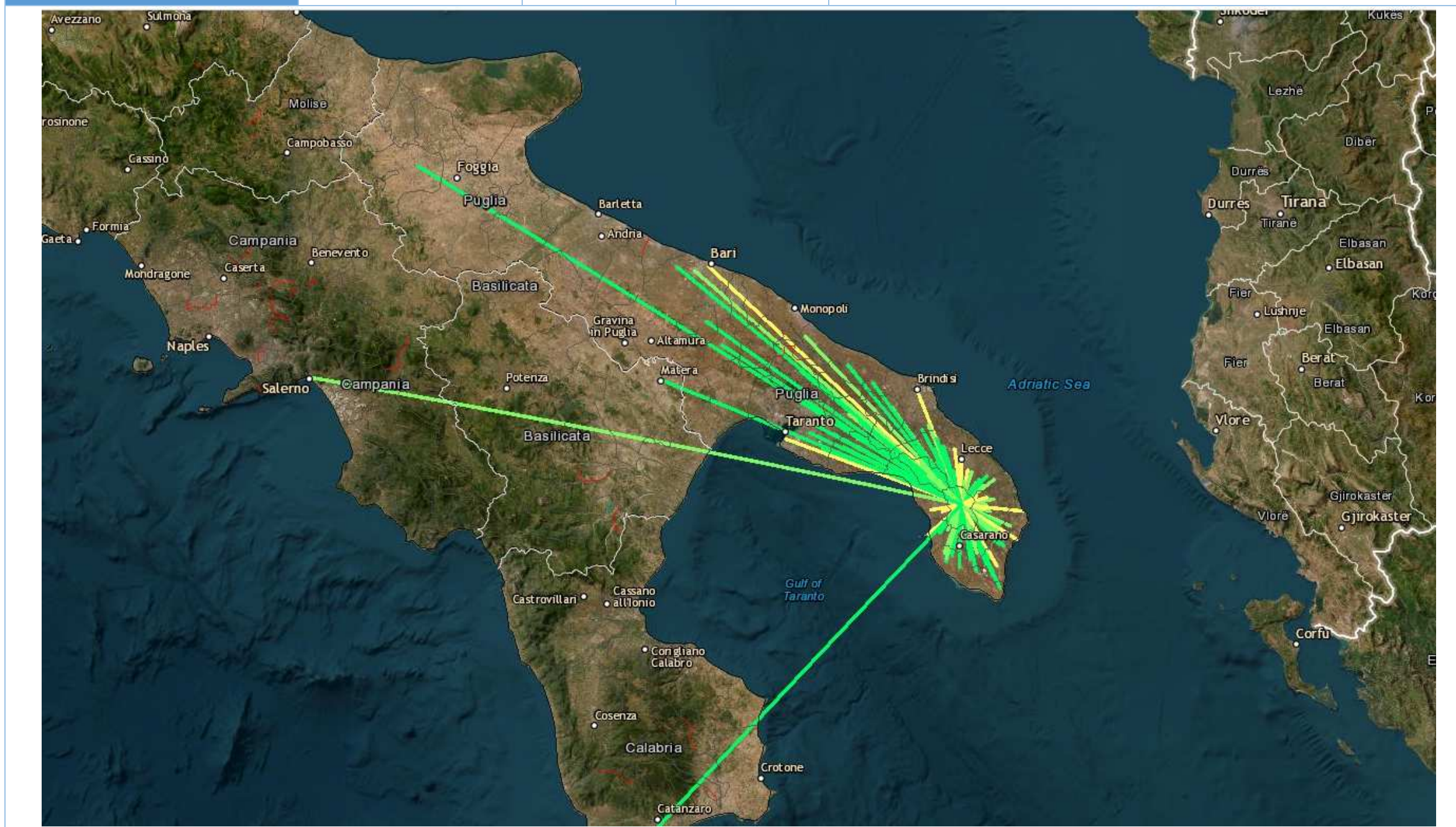
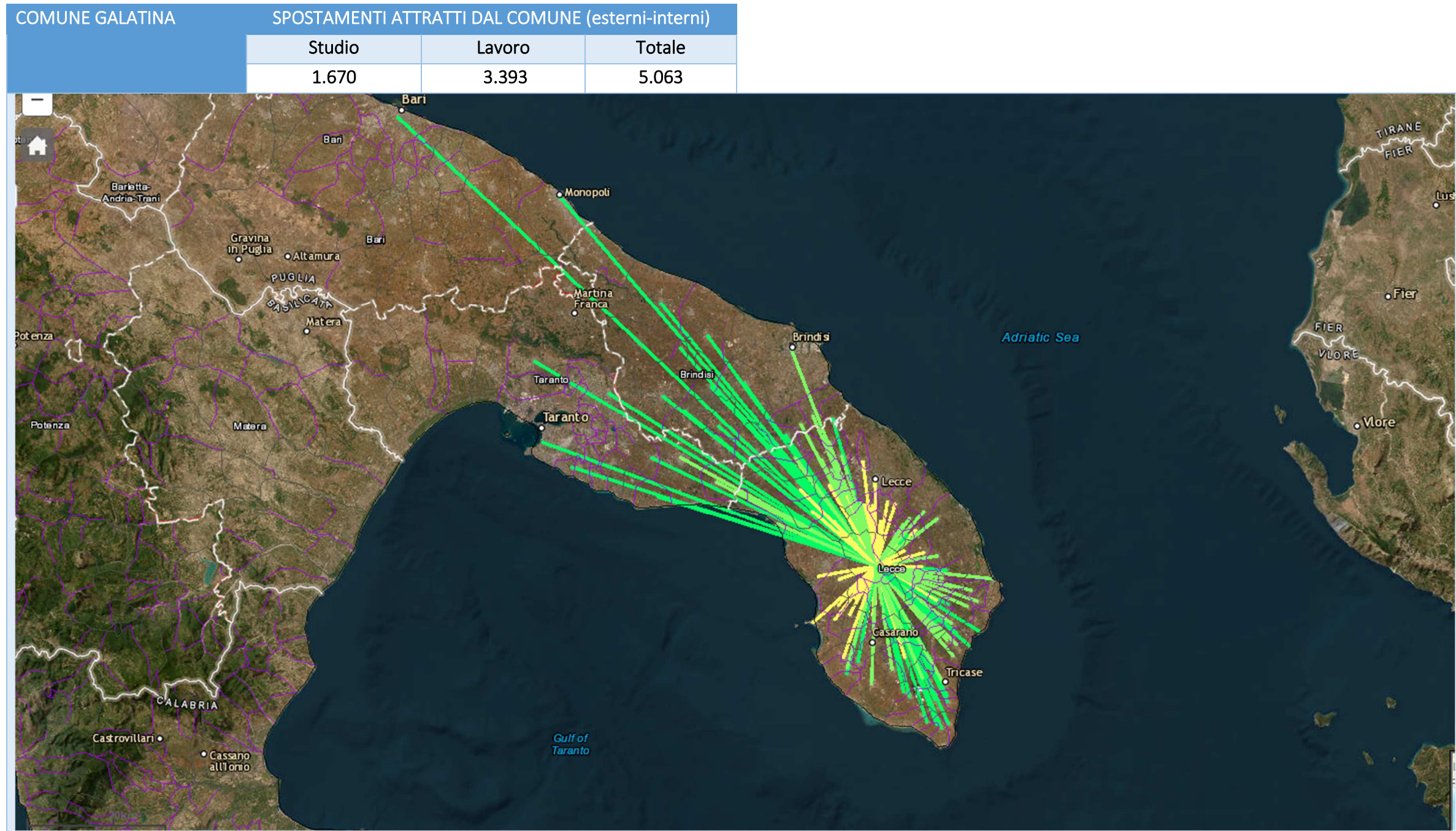




FIGURA 21 LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI (DESTINAZIONE) DAL COMUNE DI GALATINA PER LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO (ANNO 2011)





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

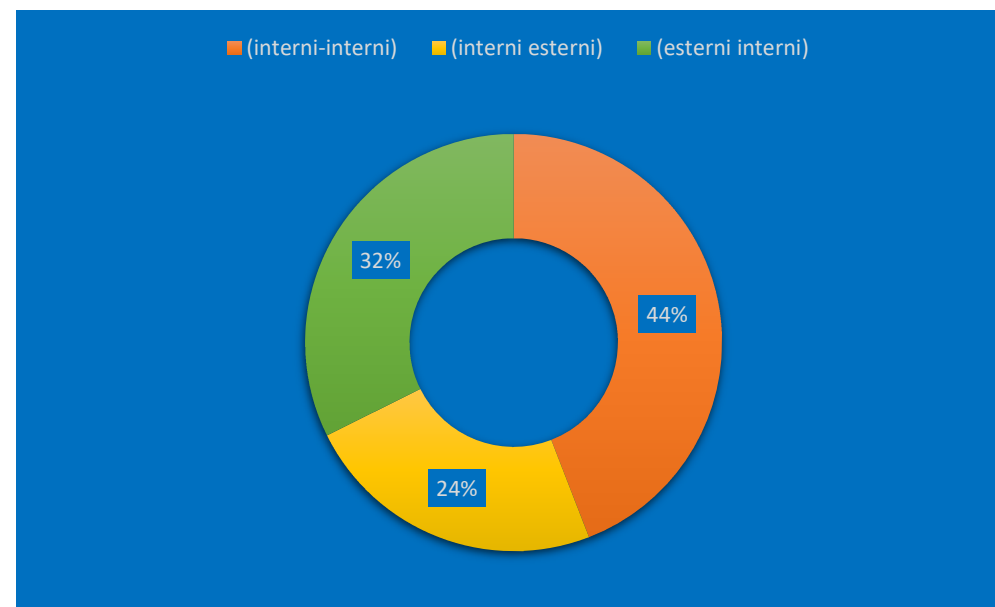
2.5 ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ - MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO - LAVORO E STUDIO

È stato analizzato il dato relativo al motivo dello spostamento in modo **disaggregato** ed in relazione alla destinazione (Interno-Interno, Interno-Esterno ed Esterno-Interno) Vedere TABELLA 8 e GRAFICO 3.

TABELLA 8 DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA PER MOTIVO DI LAVORO

SPOSTAMENTI PER LAVORO		%
Interni -Interni (I-I)	4.629	44%
Interni- Esterni (I-E)	2.468	24%
Esterni-Interni (E-I)	3.393	32%
TOTALE	10.490	100%

GRAFICO 3 DIREZIONE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA PER MOTIVO DI LAVORO

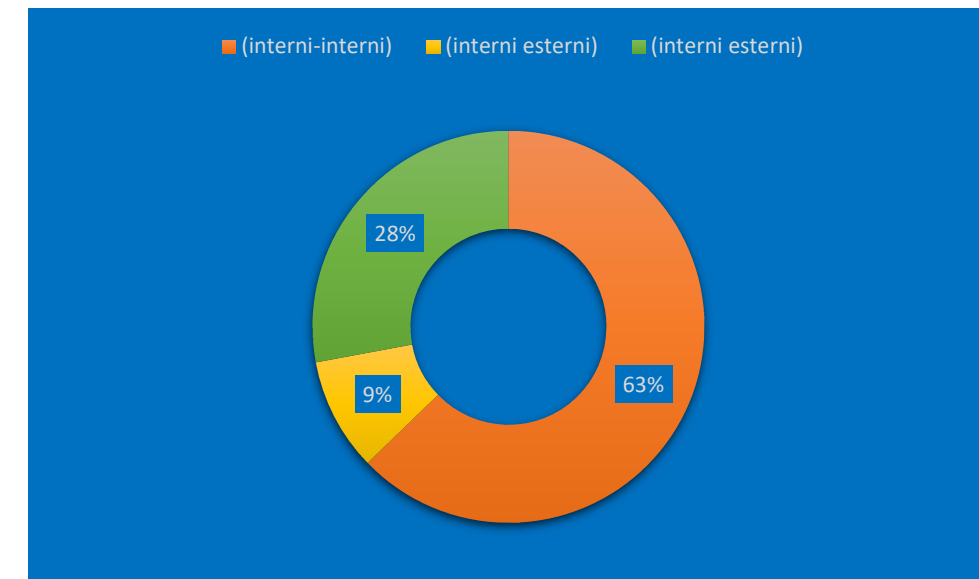


Per motivo di lavoro vengono effettuati in tutto **10.490** spostamenti; di questi il maggior numero (**4629**) è costituito dagli spostamenti che avvengono all'interno del Comune per il **44%**.

TABELLA 9 DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA PER MOTIVO DI STUDIO

SPOSTAMENTI PER STUDIO		%
Interni -Interni (I-I)	3.755	63%
Interni- Esterni (I-E)	558	9%
Esterni-Interni (E-I)	1.670	28%
TOTALE	5.983	100%

GRAFICO 4 DIREZIONE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA PER MOTIVO DI STUDIO



Per quanto riguarda il numero degli spostamenti totali per motivo di studio è di **5.983**. Anche in questo caso il maggior numero di questi avviene all'interno del Comune, infatti gli spostamenti interni-interni sono **3.755** pari al **63%** degli spostamenti totali.

In termini assoluti risulta che il motivo predominante degli spostamenti è per il lavoro, per il quale vengono effettuati **10.490** spostamenti pari al **64%** del totale, mentre gli spostamenti per motivi di studio sono **5.983** pari al restante **36%**.



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 10 CONFRONTO TRA GLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO

SPOSTAMENTI	STUDIO	LAVORO
Interni -Interni (I-I)	63%	44%
Interni- Esterni (I-E)	9%	24%
Esterni-Interni (E-I)	28%	32%
TOTALE	100%	100%

Se si mettono a confronto gli spostamenti per motivo di studio e di lavoro in termini percentuali, invece, il maggior numero degli spostamenti è rappresentato dagli spostamenti per **motivo di studio (Interni-Interni)**, con il **63%**.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

2.6 INDAGINE MOBILITÀ ASSET (AGENZIA REGIONALE STRATEGICA PER LO SVILUPPO ECOSOSTENIBILE DEL TERRITORIO) ANNO 2019

Nel 2019 è stata realizzata dall'ASSET un'indagine sulla mobilità dei cittadini residenti nel territorio regionale, finalizzata allo studio della domanda di trasporto in Puglia. Nel comune di Galatina sono state effettuate, dal 26/10/2018 al 12/02/2019, 35.208 interviste valide e sono stati iscritti nel database 83.136 spostamenti.

Nel giorno feriale medio sono stati quindi stimati oltre due milioni di spostamenti a livello Regionale e analoghe stime sono state riferite alla giornata del sabato e del giorno festivo medio.

Dai dati dell'indagine è stata ricostruita una matrice Origine Destinazione (O/D) degli spostamenti, che ha consentito di analizzare la distribuzione oraria degli spostamenti nell'arco della giornata tipo, il mezzo di trasporto prevalente utilizzato e il motivo dello spostamento.

2.7 ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLO SHARE MODALE

Il riparto modale degli spostamenti è stato analizzato per i seguenti mezzi di trasporto:

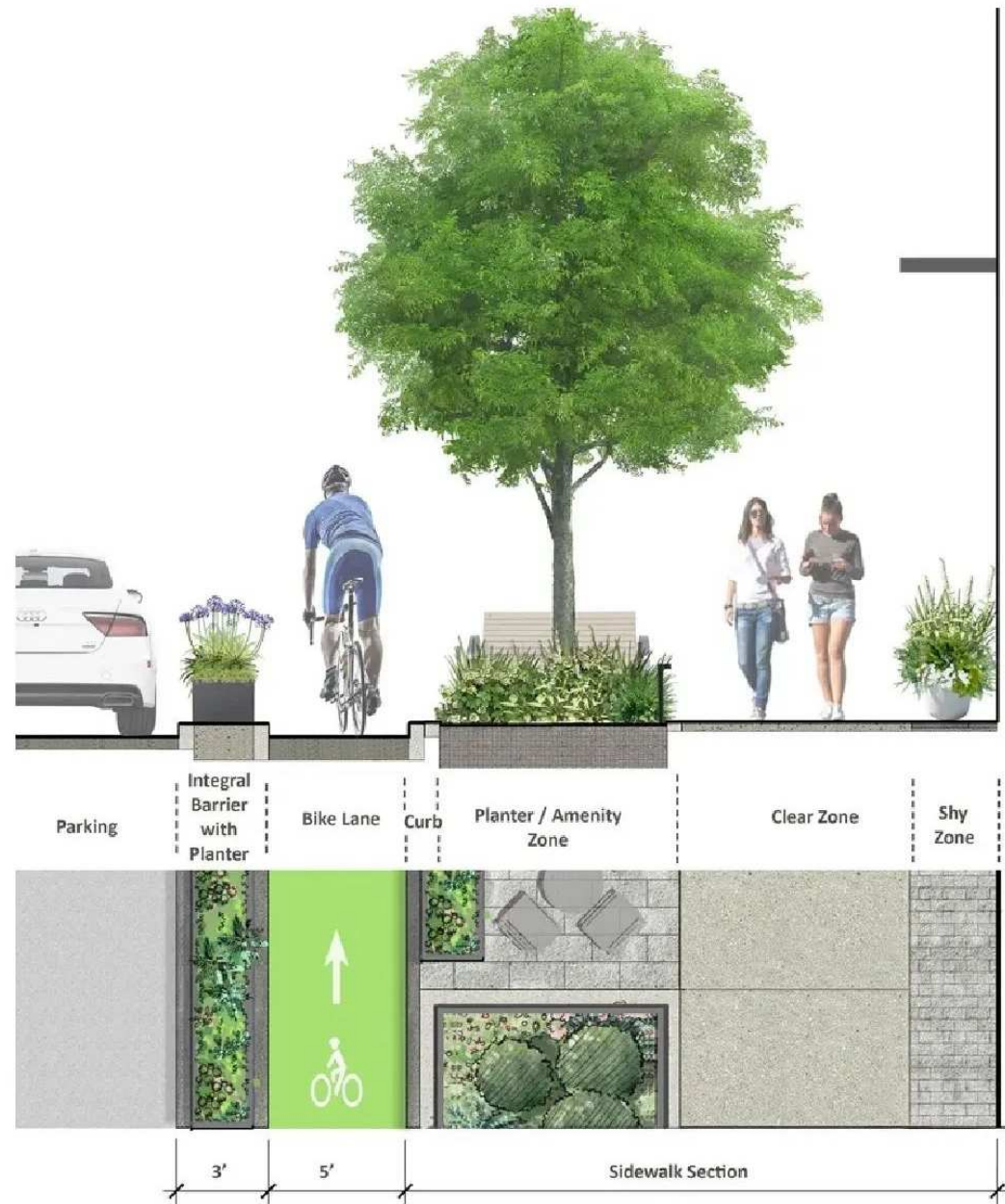
- 2 trasporto privato (auto)
- 3 trasporto pubblico su gomma (autobus);
- 4 trasporto pubblico su ferro (treno);
- 5 altro (piedi, bici, scooter, ecc.).

Il principale obiettivo del PCMC sarà quello di incrementare l'aliquota di share modale relativa agli spostamenti sistematici in biciletta, siano essi condotti per finalità di lavoro, di studio o semplicemente ricreativi e turistici.

Dalla ripartizione modale degli spostamenti del Comune di Galatina emerge che il mezzo di trasporto più utilizzato per gli spostamenti è l'**automobile** con **40.836** spostamenti, pari all'**87%** degli spostamenti totali (vedi **TABELLA 11** **TABELLA 12**).

Il trasporto pubblico locale su **gomma** conta **5.636** spostamenti e rappresenta circa il **12%** sul totale mentre il dato relativo al trasporto pubblico su **ferro** è assolutamente irrilevante perché raggiunge appena **26** spostamenti giornalieri con lo **0,06%**. Anche gli spostamenti effettuati con **altri mezzi** sono assolutamente limitati, con **126** spostamenti pari allo **0,35%** del totale (**GRAFICO 5**, **GRAFICO 6** e **GRAFICO 7**).

Tali dati, finalizzati a ricostruire il quadro della mobilità nel territorio, consentiranno anche di ricostruire la motivazione dello spostamento; in particolare sarà possibile individuare la percentuale degli share modali per gli spostamenti casa-lavoro e per gli spostamenti casa-scuola.





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

TABELLA 11 QUANTITÀ DEGLI SPOSTAMENTI DISTINTI TRA ATTRATTI E GENERATI DAL COMUNE DI GALATINA CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO (AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO)

MODALITA' DI TRASPORTO	ATTRATTI	GENERATI	SOMMA
Auto	24.597	15.789	40.386
Tpl Gomma	3.584	2.052	5.636
Tpl Ferro	2	24	26
Altro (Bicicletta, Moto, Piedi)	108	56	164
Somma	28.291	17.921	46.212

Fonte: nostre elaborazioni su dati indagine mobilità ASSET 2019

TABELLA 12 DISTRIBUZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI DEL COMUNE DI GALATINA CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO (AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO)

MODO DI TRASPORTO	AUTO	TPL GOMMA	TPL FERRO	ALTRO	
	40.386	5.636	26	164	46.212
%	87,39%	12,20%	0,06%	0,35%	100%

Fonte: elaborazione sui dati indagine mobilità ASSET 2019

GRAFICO 5 DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI E GENERATI DAL COMUNE DI GALATINA CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO

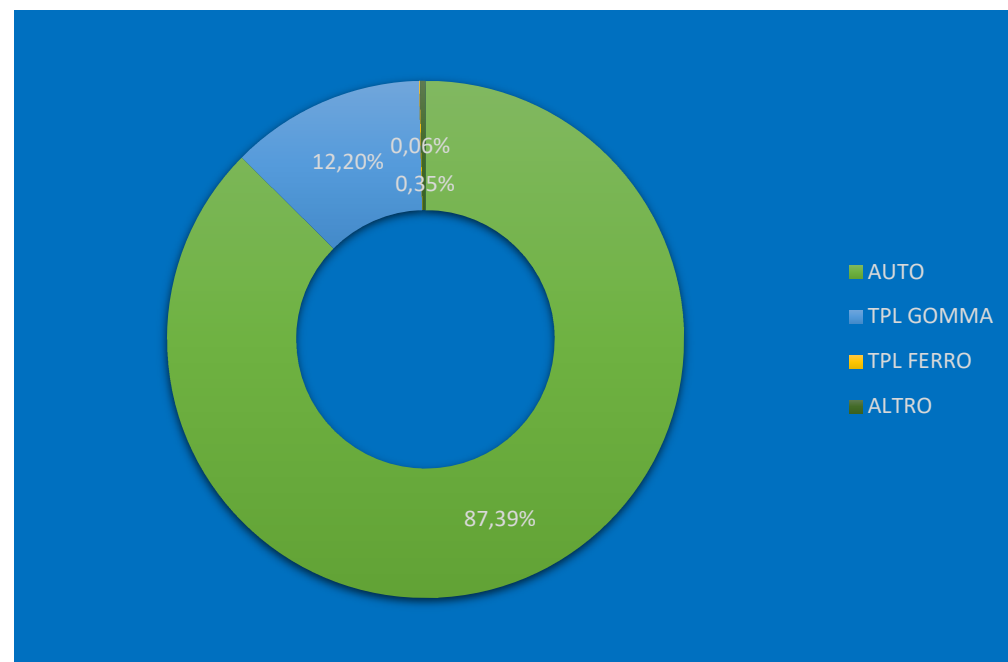


GRAFICO 6 DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI DAL COMUNE DI GALATINA CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO

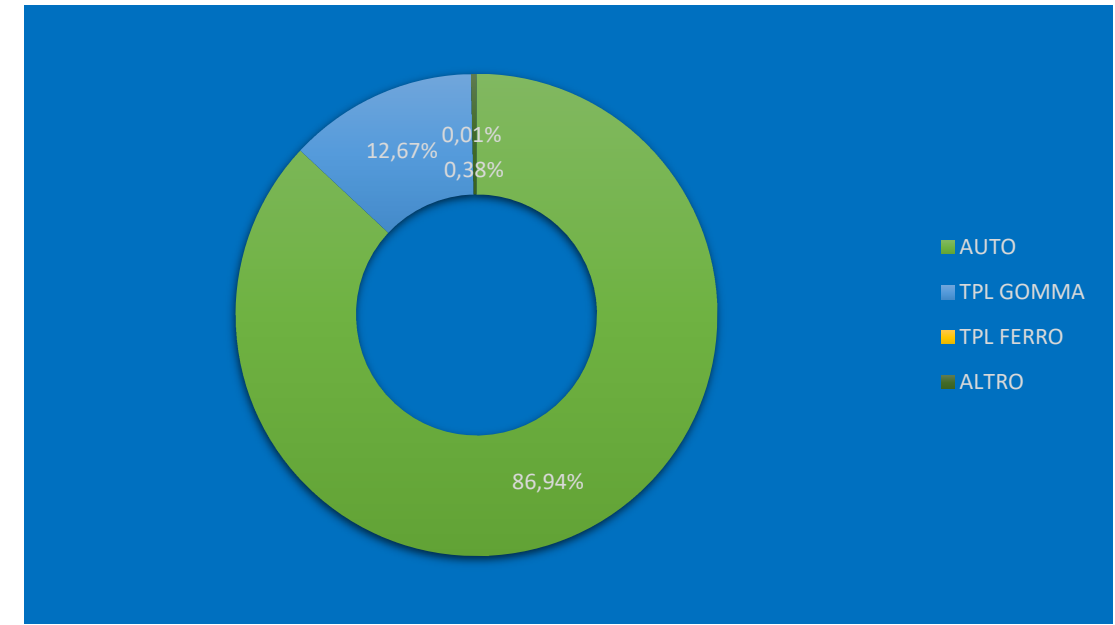
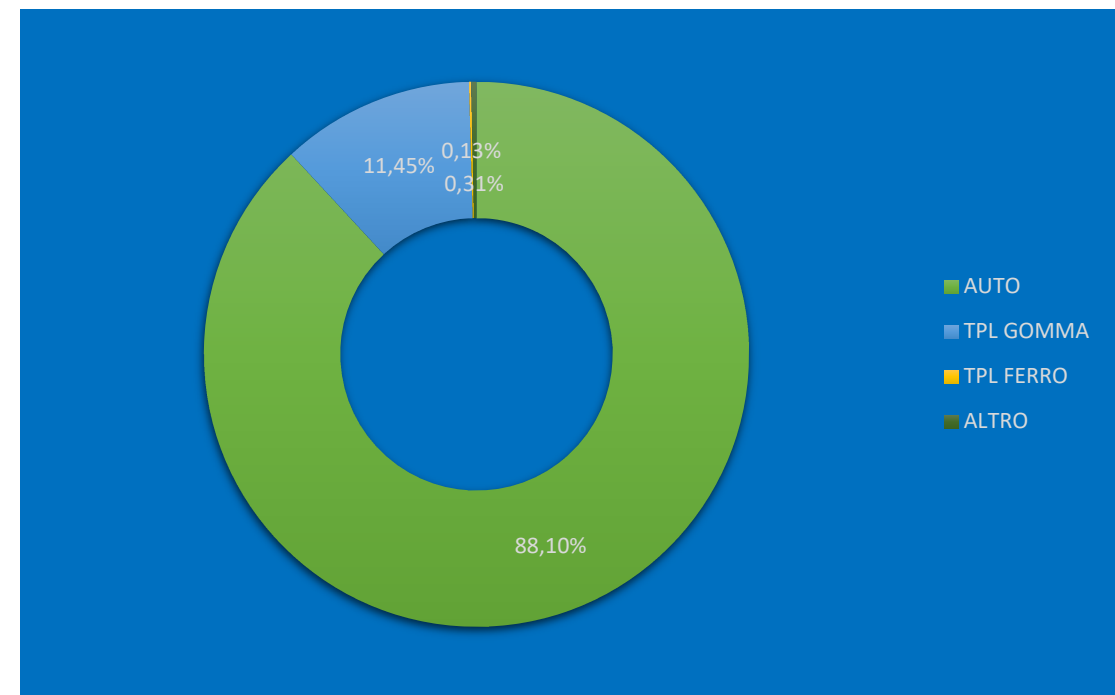


GRAFICO 7 DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI DAL COMUNE DI GALATINA CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO





2.8 INCIDENTALITÀ, LESIVITÀ E MORTALITÀ STRADALE

In questo paragrafo del piano vengono considerate le condizioni della sicurezza stradale ed in particolare i valori di incidentalità (incidenti, morti e feriti), nonché gli impatti sociali che ne derivano.

Questo fenomeno è stato analizzato sulla base dei dati di incidentalità resi disponibili dal Centro Regionale di Monitoraggio e governo della Sicurezza Stradale (CREMSS) istituito presso l'Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) e che dal 1° luglio 2009 si occupa della gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT.

2.8.1 Analisi di incidentalità

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





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

IMMAGINE 1 DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI CON MORTI E FERITI E DISTRIBUZIONE DEI DECEDUTI REGIONE PUGLIA PRIMO SEMESTRE 2022

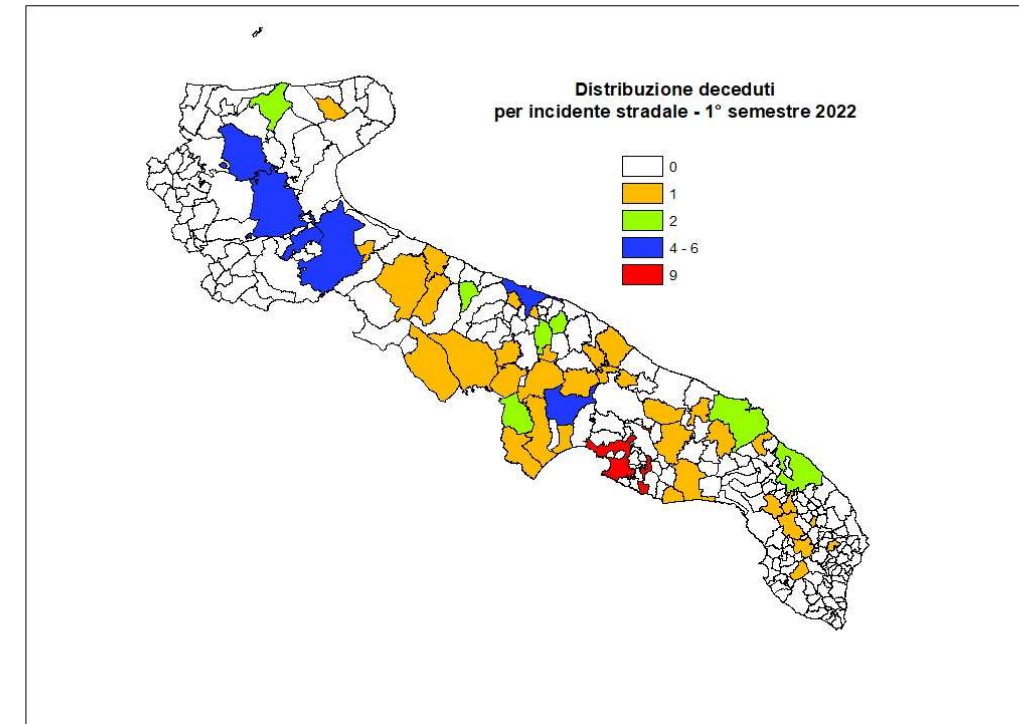
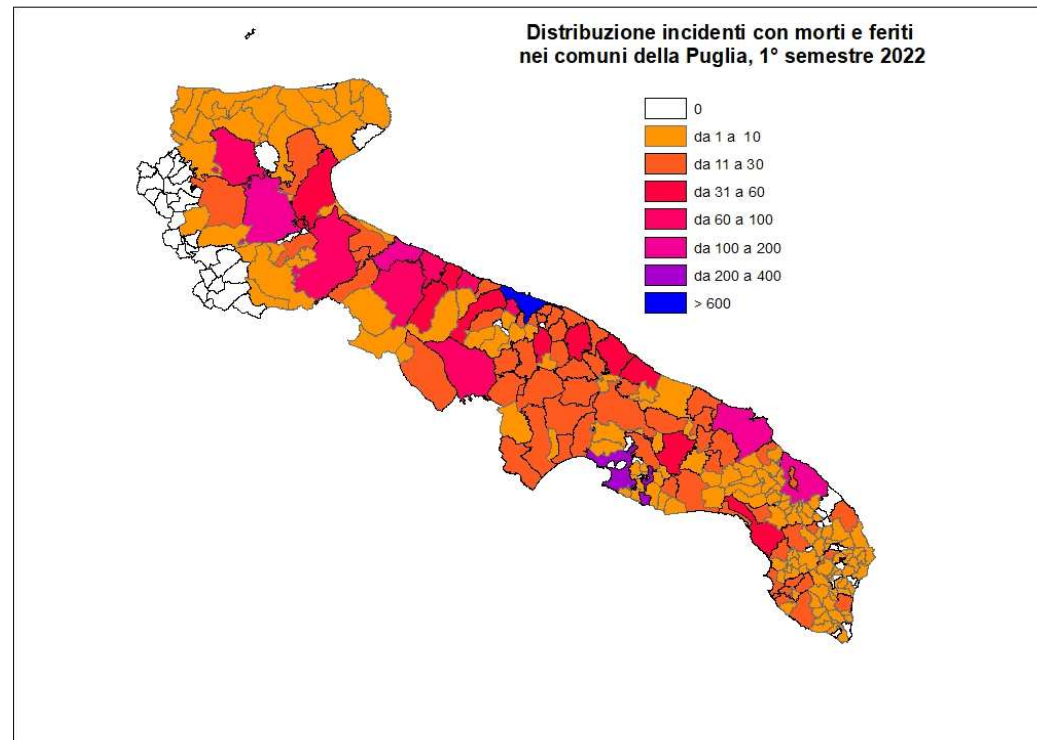


TABELLA 13 INCIDENTI STRADALI NEL COMUNE DI GALATINA DAL 2016 AL 2021 DISTINTI PER CENTRO ABITATO E FUORI DAL CENTRO ABITATO PER NUMERO DI INCIDENTI, MORTI E FERITI (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)

	ANNO	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CENTRO ABITATO	INCIDENTE	51	52	63	41	32	41
	DECEDUTI	0	0	0	0	0	0
	FERITI	86	91	109	70	40	65
FUORI DAL CENTRO ABITATO	INCIDENTE	17	24	25	32	19	18
	DECEDUTI	1	1	0	0	1	12
	FERITI	29	35	58	69	32	30

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Regione Puglia Asse

t

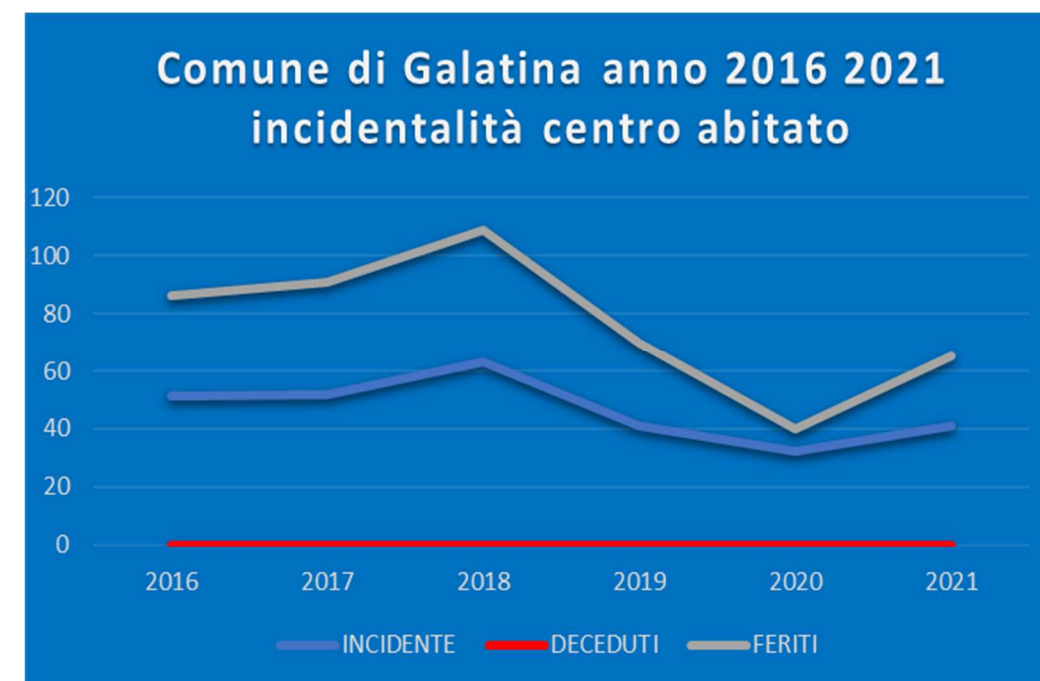
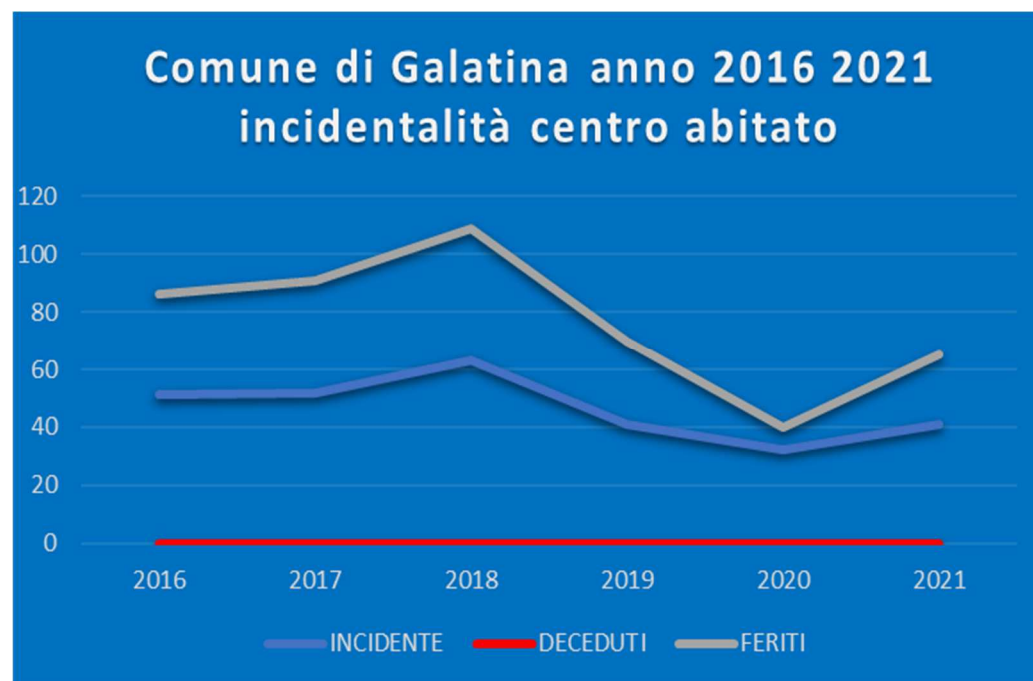


TABELLA 14 INCIDENTI STRADALI NEL COMUNE DI GALATINA DAL 2016 AL 2021 (FONTE ASSET REGIONE PUGLIA CREMSS - CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO PER LA SICUREZZA STRADALE)

	CENTRO ABITATO	FUORI DAL CENTRO ABITATO	TOTALE
INCIDENTE	280	135	415
DECEDUTI	0	15	15
FERITI	461	253	714

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Regione Puglia Asset

GRAFICO 8 INCIDENTI STRADALI NEL COMUNE DI GALATINA DAL 2016 AL 2021 DISTINTI PER 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



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

I dati a disposizione riportati nella **TABELLA 13** **TABELLA 14** **GRAFICO 8** evidenziano che dal 2016 al 2021 si sono verificati in tutto **415** incidenti.

Il maggior numero di incidenti si è verificato all'interno del centro abitato con **280** incidenti mentre al di fuori del centro abitato se ne sono verificati **135**.

L'anno con il maggior numero di incidenti è stato il **2018** con **88** incidenti.

Nei numerosi incidenti verificatisi all'interno del **centro abitato** non sono stati registrati **deceduti (0)** mentre ci sono stati ben **461 feriti**.

Sul totale degli incidenti che si sono verificati al di **fuori del centro abitato** sono stati registrati **15 deceduti e 253 feriti**.

Per quanto riguarda l'anno 2022 non sono disponibili dati Regionali per singolo Comune ma sono disponibili le mappe che visualizzano la distribuzione degli incidenti con morti e feriti e la distribuzione dei deceduti per incidente stradale nel primo semestre 2022.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

2.9 INCLUSIVITÀ E ACCESSIBILITÀ

Dall'analisi generale svolta in materia di inclusività ed accessibilità nel Comune di Galatina, si è osservato un discreto livello di manutenzione degli attraversamenti pedonali ed anche la presenza di stalli riservati alla sosta dei disabili.

La maggior parte delle strade localizzate nelle aree urbane non presentano idonei standard di percorribilità pedonale e di accessibilità per gli utenti con difficoltà motoria. Ciò è dovuto anche dal livello di occupazione dello spazio causato da auto in sosta irregolare.

Buona parte dei marciapiedi presenti non rispettano gli standard e le dimensioni minime previste dalla normativa: il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 6792/2001, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, dispone infatti che la larghezza del marciapiede, al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta, non può essere inferiore a metri 1,50.

Tale ampiezza aumenta a metri 2,00 in presenza di occupazioni di suolo pubblico localizzate e impegnative (edicole di giornali, cabine telefoniche, cassonetti, ecc.)

Nello spazio pubblico inoltre deve essere sempre garantito almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità degli utenti vulnerabili.

Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm; deve però prevedere, al fine di consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a rotelle, allargamenti del percorso da realizzare in piano almeno ogni 10 m di sviluppo lineare (rif: articolo 4, comma 2.1, D.M. 236/89).

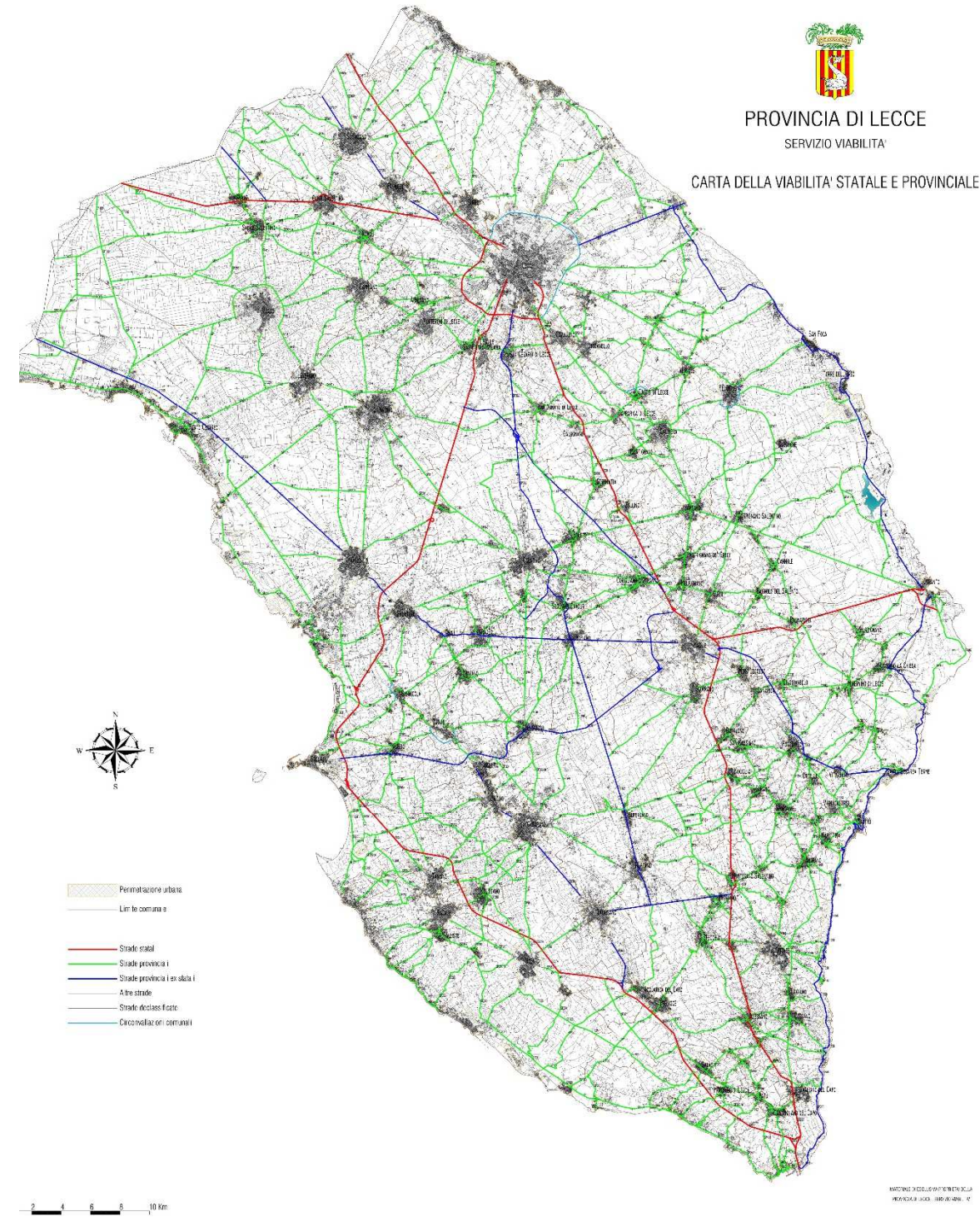
Nel Comune vi sono inoltre diverse variazioni di livello tra il marciapiede e piano stradale in prossimità degli attraversamenti e degli ingressi carrabili alle abitazioni che dovrebbero essere superati mediante rampe.



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 22 PROVINCIA DI LECCE – L'ATTUALE CLASSIFICAZIONE DELLA RETE DELLE STRADE STATALI E PROVINCIALI





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

2.10 LA RETE STRADALE DELLA CITTÀ DI GALATINA

L'insediamento di Galatina è all'intersezione dei tracciati Nord-Sud Lecce-Galatina-Cutrofiano-Ruffano (SS 474) e dell'itinerario Est-Ovest Gallipoli-Otranto (SS 101 – SP47 – SP48 - SP 16); ciò consente alla città di partecipare del sistema di relazioni di livello superiore con le polarità capoluogo -per il tramite della connessione a Lecce- e di usufruire di un sistema di relazioni locali con il sistema insediativo del Basso Salento (Casarano, Maglie e gli insediamenti costieri).

Infatti, i tracciati primari passanti per Galatina assicurano accessibilità a Lecce, Nardò, Galatone, Gallipoli, Maglie e connessioni agli altri tracciati primari del Basso Salento:

- ✓ l'itinerario della ex SS 476-475 (Lecce-Galatina-Presicce);
- ✓ l'itinerario della SS 101 (Lecce-Galatone-Gallipoli);
- ✓ il tracciato della strada istmica settentrionale (Gallipoli-Galatone-Galatina-Martano-Otranto);
- ✓ il tracciato della ex SS 174 (Galatone-Manduria e -per il tramite la SS 7ter- Taranto);
- ✓ il tracciato della SS 274 (Gallipoli-Gagliano del Capo);
- ✓ la superstrada Maglie-Galatina.

Sempre dal punto di vista dell'offerta stradale, la rete urbana della città ha uno sviluppo di circa 176 km, di cui la maggior parte (oltre il 70%) ha una larghezza della carreggiata compresa tra 3,5 e 4,5 metri mentre soltanto il 2% ha una sezione stradale maggiore di 6 metri.

Nel 2004 è stata inoltre aperto al traffico anche un nuovo percorso provinciale di tipo tangenziale che attraversa ad Est l'abitato di Galatina congiungendo la ex SS 476 con le strade provinciali per Soletto e Corigliano d'Otranto alla strada provinciale per Collepasso.

2.11 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE URBANA ESISTENTE

La rete stradale è in genere considerata come un insieme univoco di spazi a disposizione per la circolazione, liberi a tutti e per qualsiasi uso.

Nella mentalità corrente qualsiasi spazio non occupato dall'edificazione è disponibile per la circolazione e per la sosta¹².

Questa mentalità si riflette nei comportamenti, oggi è normale attraversare una città utilizzando qualsiasi strada, anche le più strette e quelle che hanno caratteristiche esclusive di servizio alla residenza, con grave detrimento della qualità della vita dei cittadini.

Analogamente oggi è possibile utilizzare qualsiasi strada, anche un importante asse di scorrimento, come autorimessa all'aperto.

Al contrario la rete delle strade, al pari di un sistema idraulico, è un insieme complesso di collettori, con caratteristiche, funzioni e capacità di deflusso differenti, che non può e non deve essere utilizzato in modo totalmente promiscuo.

Da questo nasce la necessità di classificare la rete, sulla base della funzione, definendo una precisa gerarchia tra le varie strade.

Alcuni assi sono destinati ai movimenti di attraversamento, altri alla comunicazione tra varie zone della città, altri alla distribuzione di quartiere, altri ancora al solo servizio delle residenze.

La classificazione funzionale della rete è prevista sia dalla Circolare Ministeriale sui Piani Urbani di Traffico, sia dal Nuovo Codice della Strada; lungi dal costituire un mero adempimento formale, essa sta alla base di ogni politica di riqualificazione del sistema della viabilità urbana.

Infatti, ogni livello gerarchico e funzionale impone modalità d'uso differenti e diversa collocazione dell'infrastruttura nel contesto urbanistico della città.

2.11.1 Classificazione gerarchica

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 definitiva; 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.

¹² Purtroppo, questo concetto distorto, o perlomeno antiquato, è diffuso anche a livello giuridico. Per alcuni giuristi la strada è "proprietà collettiva dei cittadini" sia per la sosta che per la circolazione, concetto ormai

superato in tutti gli stati che hanno trovato i modi per disciplinare la circolazione stradale. Per questo motivo il nuovo Codice della Strada non contiene le tanto attese norme per rendere onerosa la sosta su strada.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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

- 1 viabilità principale;
- 2 Viabilità secondaria;
- 3 viabilità locale.

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 Galatina è stata eseguita un'analisi che ha identificato lo stato di mobilità attuale, inteso come assetto attuale dell'offerta di trasporto stradale (vedere [FIGURA 23](#) [FIGURA 24](#)).

Il ruolo di strada secondaria extraurbana ed urbana è svolto dall'insieme di strade che insistono sul territorio di Galatina che, nonostante la ristrettezza della loro sezione rispetto ai livelli previsti, svolgono anche un importante ruolo di distribuzione urbana e di collegamenti tra centri.

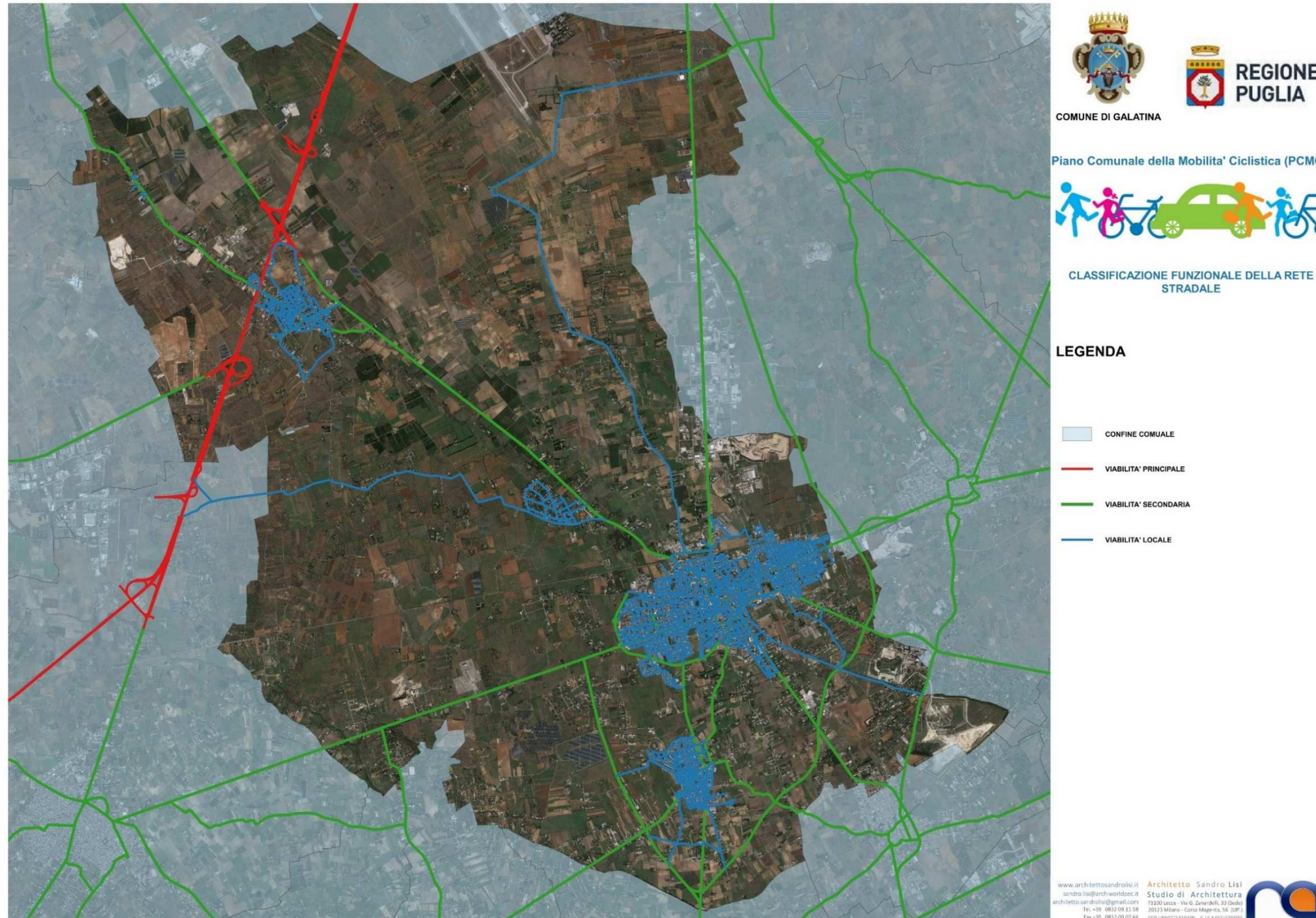
Per il resto della rete sono state classificate come **Strade locali tipiche** dell'organizzazione territoriale salentina, un reticolo di strade di dimensioni contenute e non funzionalmente gerarchizzate, una fitta rete stradale di strade di quartiere, vicinali, vecchi tratturi, strade interpoderali,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



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 23 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE URBANA DEL COMUNE DI GALATINA





CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 24 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE URBANA DEL COMUNE DI GALATINA, NOHA E COLLEMETO





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

2.12 CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE URBANA SECONDO L'ART.2 CODICE DELLA STRADA (C.D.S.)

Ai fini della classificazione riguardo le "caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali", il Codice della Strada definisce i seguenti tipi di strade¹³:

- 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.¹⁴ "strade...opportunitamente sistemate ..non facenti parte degli altri tipi di strade"; in questa categoria rientrano tutte le strade di gerarchia inferiore alla strada di quartiere (quindi anche strade parcheggio, strade a traffico limitato, strade pedonali). All'interno della rete di strade locali sono previste altre due tipologie di strade di categoria inferiore:
 - ✓ **strade parcheggio:** la loro funzione è quella di fornire spazi di sosta per i veicoli, al servizio degli edifici. In queste strade è presente soltanto il traffico veicolare destinato al parcheggio o originato da esso. È ammessa anche la presenza dei pedoni con eguali diritti nei confronti degli autoveicoli.
 - ✓ **isole residenziali:** strade (dette anche "woonerf") nelle quali la priorità è data alla presenza ed agli spostamenti dei pedoni ed in cui non è previsto il transito veicolare. Sono tollerati i soli traffici veicolari destinati alla sosta ed effettuati alla stessa velocità del traffico pedonale. Nelle isole residenziali possono essere effettuate le seguenti trasformazioni della sede stradale al fine di adeguarle alla loro funzione:
 - accesso alla strada mediante passi carrai;
 - rialzo della sede stradale;
 - disposizione alternata degli spazi di sosta.

Normalmente l'accesso alle isole residenziali è limitato ai residenti ed ai servizi strettamente connessi alla residenza (manutenzione, autoambulanze, traslochi, ecc).

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.

Nel caso della città di Galatina soltanto alcune strade presentano caratteristiche funzionali assimilabili alla tipologia di strada di scorrimento.

A nessuna altra strada urbana può essere assegnato un livello gerarchico superiore a quello di strada urbana di quartiere.

NELLE FIGURA 25 E FIGURA 26 è evidenziata la classificazione della rete urbana esistente

¹³ D.l. n.285/92, Nuovo Codice della Strada, art.2 "Definizione e classificazione delle strade".

¹⁴ Art.2 D.l. n.285/92, cit.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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 del Comune di Galatina, poiché tiene conto solo delle caratteristiche di sezione stradale.

È evidente che nelle 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 del Comune di Galatina presentano 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 della città di Galatina e per altro le uniche azioni di intervento, realizzate, hanno riguardato 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.

2.12.1 Regolamento viario

La classificazione della rete stradale, come prevista dall'art. 2 del Codice della Strada, è stata integrata da un apposito regolamento viario che determina le caratteristiche geometriche e l'uso di ogni singolo arco stradale.

La predisposizione di questo regolamento è esplicitamente prevista dalle direttive ministeriali sulla redazione dei Piani di Traffico.

Il regolamento viario detta norme sia per l'uso e la gestione delle strade esistenti, sia per la realizzazione e l'uso delle strade di nuova costruzione o ristrutturate.

Esso considera le diverse strade secondo la gerarchia assegnata ed è diviso nelle seguenti sezioni:

- ✓ caratteristiche tecniche,
- ✓ componenti di traffico ammesse,

- ✓ disciplina della sosta, accessi carrai e pedonali di insediamenti ad alta affluenza di utenti, funzioni ammissibili lungo le sedi stradali e le pertinenze delle sedi stradali.

Nella successiva **TABELLA 15** sono riportate in dettaglio le norme del regolamento viario.



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 15 REGOLAMENTO VIARIO

ELEMENTO OGGETTO DELLA NORMA	STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI		STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE	
	ESISTENTI	DI NUOVA REALIZZAZIONE	ESISTENTI	DI NUOVA REALIZZAZIONE
Caratteristiche tecniche (art. 2 Codice della Strada)				
Sezione	almeno 2 corsie per senso di marcia e banchine		almeno una corsia per senso di marcia e banchine	
Spartitraffico	da realizzare in caso di ristrutturazione della sede stradale	Si	non indispensabile	
Intersezioni	svincoli a due livelli		<i>semaforizzate o canalizzate o roatorie a precedenza interna</i>	
Accessi alle proprietà laterali (art 45 dpr 16.12.1992 n°495)	numero limitato di immissioni dotate di corsie di accelerazione e decelerazione		consentiti	consentiti con una distanza minima di 300 m tra due accessi o tra un accesso e un incrocio
COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE				
«a» = movimento di autoveicoli	Si		Si	
«b» = autoveicoli in servizio pubblico	Si		Si	
«c» = sosta di autoveicoli privati	No		No	
«d» = movimento e sosta dei pedoni	No		Si	
DISCIPLINA DELLA SOSTA: (art. 2 Codice della Strada)	consentita solo in aree esterne alla carreggiata stradale		consentita anche su spazi compresi nella carreggiata ma nettamente distinti dalle corsie di transito	
ACCESSI CARRAI E PEDONALI DI INSEDIAMENTI AD ELEVATA AFFLUENZA DI UTENTI				
Scuole di ogni ordine e grado comprese università	non consentiti		non consentiti	
Nuovi centri commerciali superiori ai 10.000 mq di s.l.p.	consentiti mediante svincoli a due livelli		consentiti mediante svincoli a due livelli	
Nuovi uffici pubblici e privati	non consentiti tranne che per l'accesso ad apposite aree a parcheggio esterne alla carreggiata		non consentiti tranne che per l'accesso ad apposite aree a parcheggio esterne alla carreggiata	
Nuove discoteche e parchi divertimenti	non consentiti tranne che per l'accesso ad apposite aree a parcheggio esterne alla carreggiata		non consentiti tranne che per l'accesso ad apposite aree a parcheggio esterne alla carreggiata	
FUNZIONI AMMISSIBILI LUNGO LE SEDI STRADALI E LE PERTINENZE DELLE SEDI STRADALI				
Aree di servizio (distributori di carburante e servizi annessi)	solo in aree esterne alla carreggiata stradale con apposite corsie di accelerazione e decelerazione		solo in aree esterne alla carreggiata stradale	
Cabine e paline telefoniche	consentite solo in presenza di spazi di sosta		consentite solo in presenza di spazi di sosta	
Mercati ambulanti e fiere	non consentiti		non consentiti	
Edicole, chioschi di vendita	non consentiti		non consentiti	
Elemento oggetto della norma	STRADA URBANA DI SCORRIMENTO		STRADA DI SCORRIMENTO INTERQUARTIERE	
	ESISTENTI	DI NUOVA REALIZZAZIONE	ESISTENTI	DI NUOVA REALIZZAZIONE
Caratteristiche tecniche (art. 2 Codice della Strada)				
Sezione	Almeno 2 corsie per senso di marcia		almeno una corsia per senso di marcia e banchine	
Spartitraffico	non indispensabile		non indispensabile	
Intersezioni	svincoli a due livelli o <i>semaforizzate o roatorie a precedenza interna</i>		<i>semaforizzate o canalizzate o roatorie a precedenza interna</i>	
Accessi alle proprietà laterali (art 46 dpr 16.12.1992 n°495)	Consentiti		consentiti	
COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE				
«a» = movimento di autoveicoli	Si		si	
«b» = autoveicoli in servizio pubblico	Si		si	
«c» = sosta di autoveicoli privati	No		no	



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

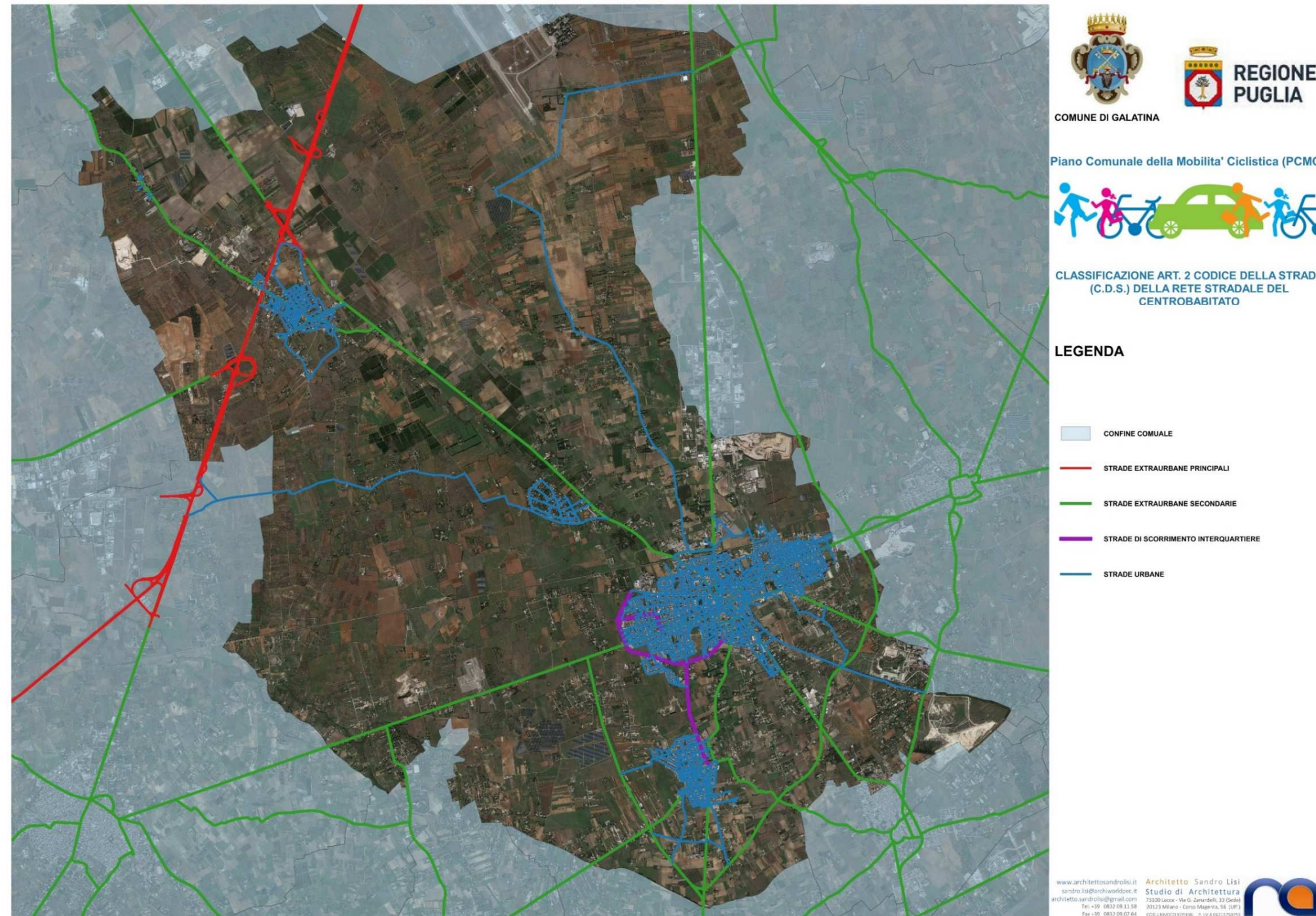
«d» = movimento e sosta dei pedoni	Si		si	
DISCIPLINA DELLA SOSTA: (art. 2 Codice della Strada)	divieto di sosta su spazi compresi nella carreggiata salvo deroghe		divieto di sosta su spazi compresi nella carreggiata salvo deroghe	
ELEMENTO OGGETTO DELLA NORMA	STRADA DI QUARTIERE		STRADA LOCALE	
Elemento oggetto della norma	ESISTENTI	DI NUOVA REALIZZAZIONE	ESISTENTI	DI NUOVA REALIZZAZIONE
Caratteristiche tecniche (art. 2 Codice della Strada)				
Sezione	almeno una corsia per senso di marcia e banchine		almeno una corsia per senso di marcia	
Spartitraffico	non indispensabile		non indispensabile	
Intersezioni	semaforizzate o canalizzate		canalizzate o semaforizzate	
Accessi alle proprietà laterali (art 45 dpr 16.12.1992 n°495)	Consentiti		consentiti	
COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE				
«a» = movimento di autoveicoli	Si		si	
«b» = autoveicoli in servizio pubblico	Si		no	
«c» = sosta di autoveicoli privati	Si		si	
«d» = movimento e sosta dei pedoni	Si		si	
DISCIPLINA DELLA SOSTA: (art. 2 Codice della Strada)	Consentita		consentita	
ACCESSI CARRAI E PEDONALI DI INSEDIAMENTI AD ELEVATA AFFLUENZA DI UTENTI				
Scuole di ogni ordine e grado comprese università	Consentiti		consentiti	
Nuovi centri commerciali superiori ai 10.000 mq di s.l.p.	non consentiti		consentiti	
Nuovi uffici pubblici e privati	Consentiti		Nessuna prescrizione	
Nuove discoteche e parchi divertimenti	Consentiti		Nessuna prescrizione	
FUNZIONI AMMISSIBILI LUNGO LE SEDI STRADALI E LE PERTINENZE DELLE SEDI STRADALI				
Aree di servizio (distributori di carburante e servizi annessi)	solo in aree esterne alle carreggiate stradali		solo in aree esterne alle carreggiate stradali	
Cabine e paline telefoniche	nessuna prescrizione		Nessuna prescrizione	
Mercati ambulanti e fiere	Consentita		consentita	
Edicole, chioschi di vendita	consentiti sui marciapiedi		Consentiti sui marciapiedi	



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 25 CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI GALATINA ART. 2 DEL CODICE DELLA STRADA (C.D.S.)





CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 26 CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE COMUNE DI GALATINA, NOHA E COLLEMETO ART. 2 CODICE DELLA STRADA (C.D.S.)





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

2.13 POLI ATTRATTORI DEL COMUNE DI GALATINA

Gli itinerari ciclabili 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, che hanno luogo in una data area ed in un dato periodo temporale.

Questa fase è stata di supporto nella definizione della gerarchizzazione delle reti di cui il sistema delle ciclovie comunali si 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 punti di interesse e delle principali funzioni di vita associata, sia a livello urbano che extraurbano, è stata propedeutica per la pianificazione e per la localizzazione sul territorio dei percorsi ciclabili e dei ciclo-servizi.

Pertanto, gli attrattori sono stati classificati in due categorie:

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

Le **FIGURA 27 E FIGURA 28** visualizzano la localizzazione delle principali funzioni urbane di vita associata del territorio del Comune di Galatina e delle frazioni di Noha e Collemeto, 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.).



Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 27 COMUNE DI GALATINA ANALISI URBANA DEI SERVIZI E DEI POLI ATTRATTORI

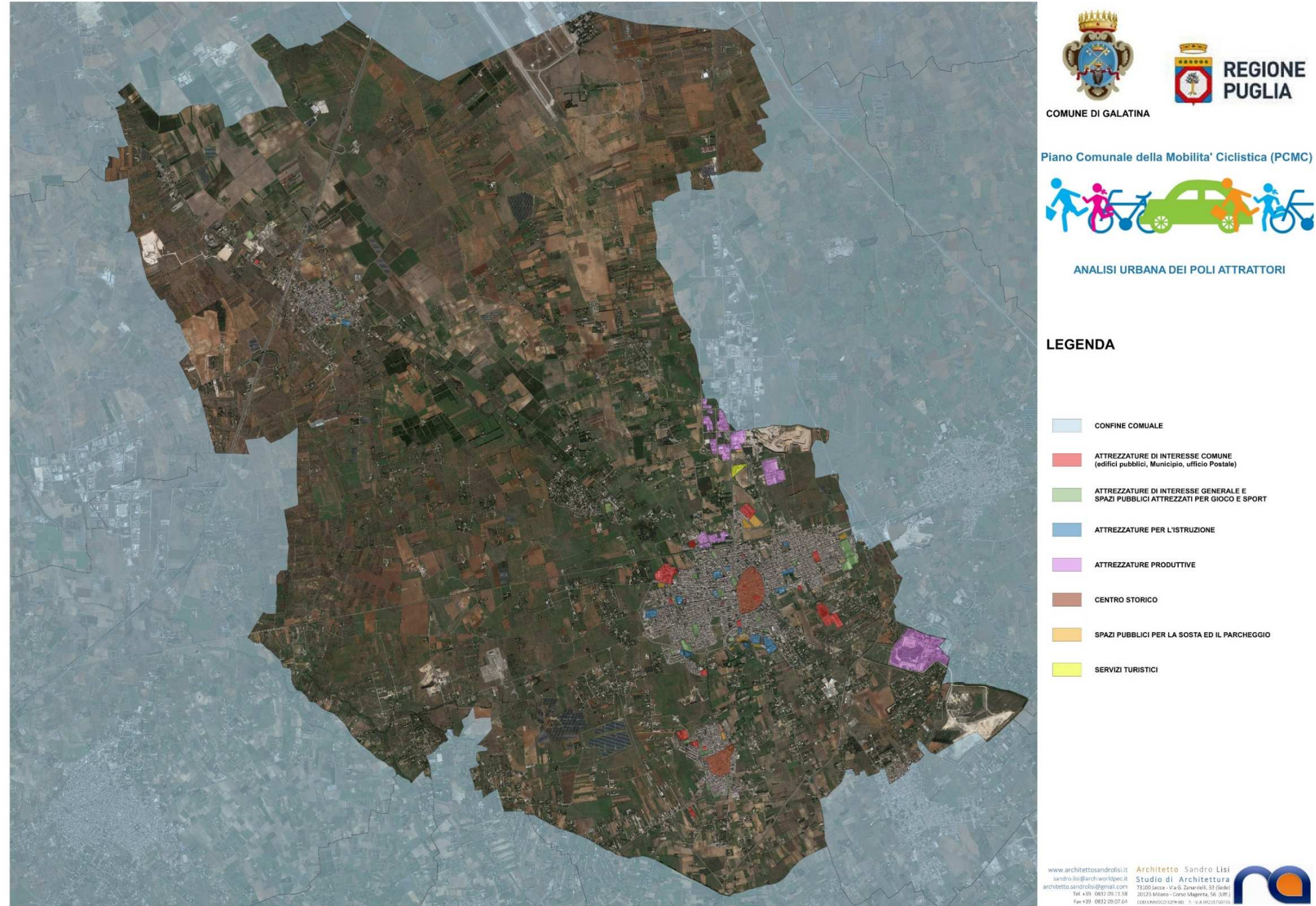




FIGURA 28 COMUNE DI GALATINA FRAZIONE DI GALATINA, NOHA E COLLEMETO - ANALISI URBANA DEI SERVIZI E DEI POLI ATTRATTORI





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

2.14 RICOGNIZIONE E MAPPATURA DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE

Per quanto riguarda la viabilità ciclabile il Comune di Galatina non è dotato di un sistema articolato di piste e di percorsi ciclopeditoni; tuttavia, sono presenti alcuni itinerari cicloturistici del Country Ride Around.

Nel centro abitato risultano già realizzati alcuni tratti di pista ciclabile lungo Viale Ofanto e Largo Banchini. Vedere [FIGURA 29](#).

Tuttavia, questi percorsi non sono connessi tra di loro e non fanno parte, al momento, di una rete continua ed interconnessa. L'utilizzo della bicicletta ad uso quotidiano è scarsamente valorizzato anche in funzione della mancanza di percorsi e piste all'interno dei centri abitati. Inoltre, sul territorio, non sono presenti servizi di Sharing.

2.14.1 *Intervento di "Sviluppo, Messa In Rete e Miglioramento degli Itinerari Naturalistici ed Enogastronomici" Individuazione E Definizione Itinerari Turistici Nell'area Del Comune Di Galatina Ed Individuazione Degli Itinerari Di Collegamento Con Percorsi Esistenti Gal Valle Della Cupa - Psr Puglia 2014-2020 - Sottomisura 19.2 - Intervento 1.2 "Sviluppo, Messa In Rete E Miglioramento Degli Itinerari Naturalistici Ed Enogastronomici"*

Con Deliberazione della Giunta Comunale N. 253 del 01/12/2020 è stato approvato ed è in corso di realizzazione il progetto "SVILUPPO, MESSA IN RETE E MIGLIORAMENTO DEGLI ITINERARI NATURALISTICI ED ENOGASTRONOMICI" INDIVIDUAZIONE E DEFINIZIONE ITINERARI TURISTICI NELL'AREA DEL COMUNE DI GALATINA ED INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI DI COLLEGAMENTO CON PERCORSI ESISTENTI GAL VALLE DELLA CUPA.

Il progetto prevede specificatamente:

- ✓ un itinerario open-air che, collegandosi a quello già esistente nel territorio del Comune di San Donato, si sviluppa nelle campagne tra Galatina, Collemeto e San Donato, ed uno nelle campagne tra Galatina e Noha, con dei "Punti Sosta" mediante gazebo in legno con tavoli, rastrelliere per biciclette e cartellonistica esplicativa dei percorsi dell'area;
- ✓ un "Percorso Vita" per footing e passeggiate, nell'ambito di quello già esistente in viale Ofanto, con la realizzazione di un punto sosta munito di attrezzi per riscaldamento, flessioni, ecc;
- ✓ un percorso nel centro storico cittadino con l'installazione di bacheche identificative e descrittive dei siti di maggior interesse storico-culturale, la sostituzione ed integrazione di fioriere e panchine;

Il progetto sarà realizzato in due fasi, la prima di collegamento con i percorsi esistenti e la seconda incentrata ha individuato, un itinerario open-air che collegandosi a quello esistente

nel territorio del comune di San Donato si sviluppa nelle campagne tra San Donato, Galatina e Collemeto e permette di toccare alcune aziende agrituristiche prima di raggiungere i centri urbani di Collemeto e Galatina.

Un altro itinerario open-air di mobilità lenta interessa la campagna tra Galatina e la sua frazione Noha, percorso già utilizzato per passeggiate e footing.

All'interno dell'abitato di Galatina sono stati individuati due interventi:

- ✓ il primo riguarda un percorso per footing e passeggiate già esistente e già attrezzato con illuminazione e che viene migliorato con la realizzazione, in un'area pubblica, di un "Percorso Vita" e punto sosta con attrezzi per riscaldamento, flessioni, piani inclinati, ecc. dove si è anche prevista una pavimentazione con mattoni autobloccanti;
- ✓ il secondo riguarda il Centro Storico, particolarmente ricco di immobili di grande valore storico e artistico, in cui è stato individuato un percorso che aiuti ed evidenzi le bellezze architettoniche; nelle vicinanze di questi immobili è prevista l'installazione di tabelle bacheche descrittive; Inoltre sono stati individuati gli ingressi principali in cui è ipotizzato di installare "Punti Informativi" con cartelloni tematici e portabiciclette a disposizione in cui saranno realizzati un gazebo in legno con dei tavoli per la sosta, rastrelliere per le biciclette, una cartellonistica esplicativa dei percorsi dell'area.

Tutti i percorsi saranno individuati con una segnaletica turistica con la quale sarà riportata una descrizione del percorso stesso. Vedere [IMMAGINE 2](#)



**REGIONE
PUGLIA**

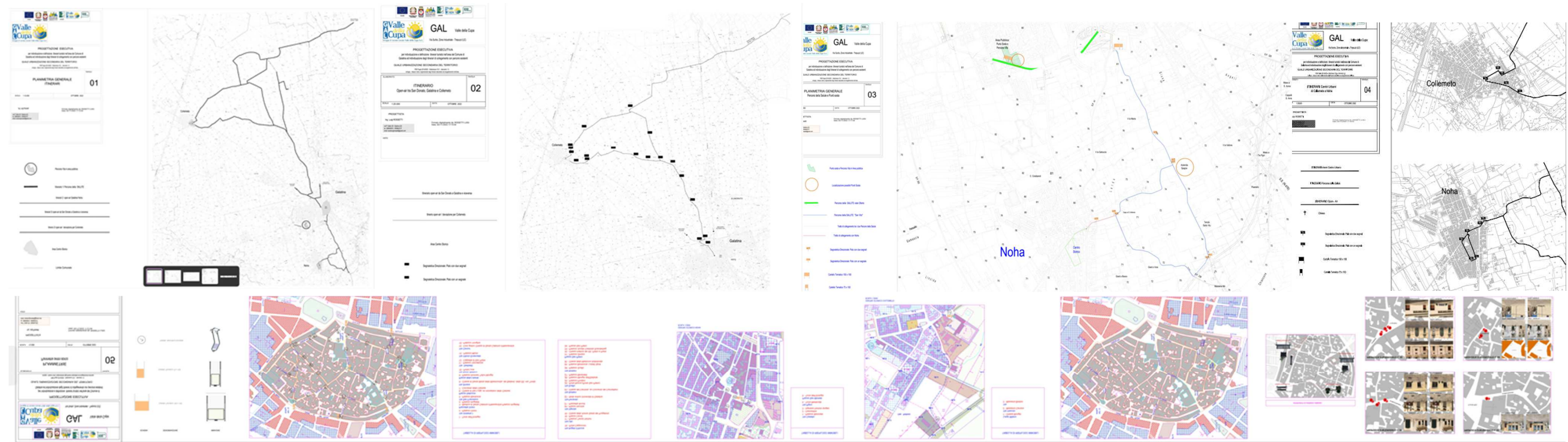


CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

IMMAGINE 2

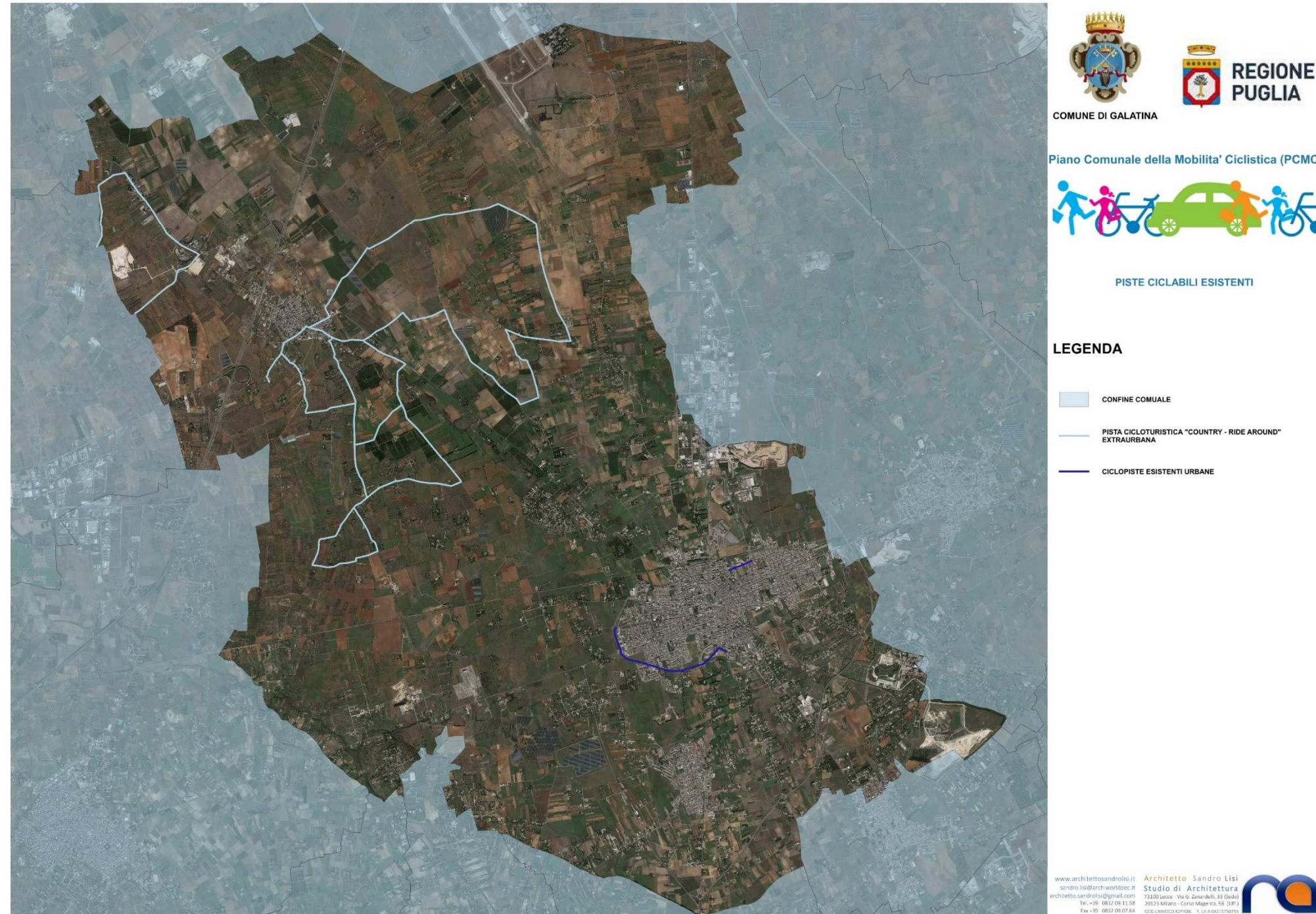
TAVOLE PROGETTO ESECUTIVO "SVILUPPO, MESSA IN RETE E MIGLIORAMENTO DEGLI ITINERARI NATURALISTICI ED ENOGASTRONOMICI" INDIVIDUAZIONE E DEFINIZIONE ITINERARI TURISTICI NELL'AREA DEL COMUNE DI GALATINA ED INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI DI COLLEGAMENTO CON PERCORSI ESISTENTI GAL VALLE DELLA CUPA





Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 29 LA RETE CICLABILE ESISTENTE NEL TERRITORIO COMUNALE





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3 FASE C LA STRATEGIA DEL PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE



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.

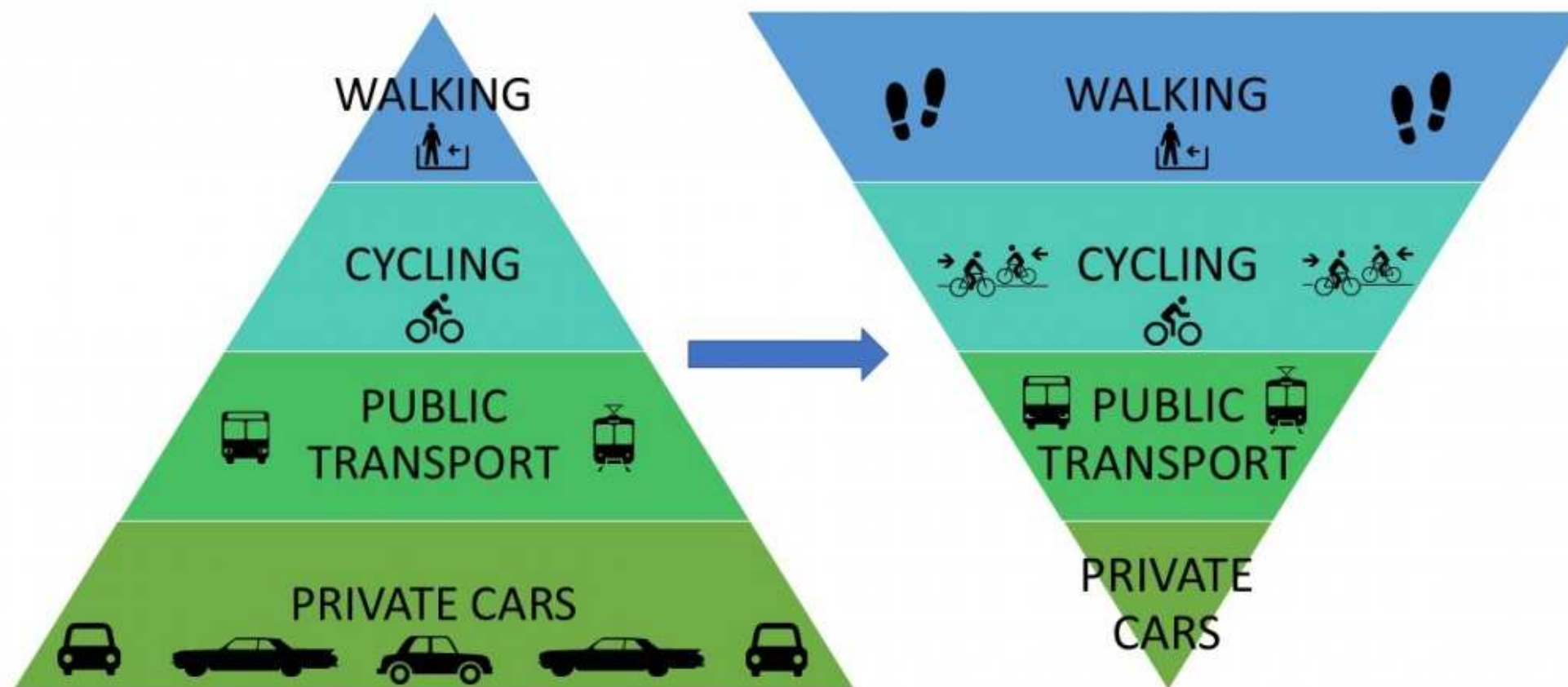
Il tema della **Pianificazione del trasporto urbano sostenibile** implica delle scelte che riguardano fortemente la società nel suo insieme: si decide del futuro ambientale, economico, sociale e culturale delle nostre città non solo di trasporti, infrastrutture e servizi.

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 Locali¹⁵.

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, l'Amministrazione Comunale di Galatina considera strategico, per uno sviluppo **armonico** del proprio 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 MOBILITÀ CICLISTICA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE"**, come piano di settore e **propedeutico** anche per la redazione del "PUMS"¹⁶.



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 che 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 di gas

¹⁵ Determina Dirigenziale N.67 del 16.12.2020.

¹⁶ 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

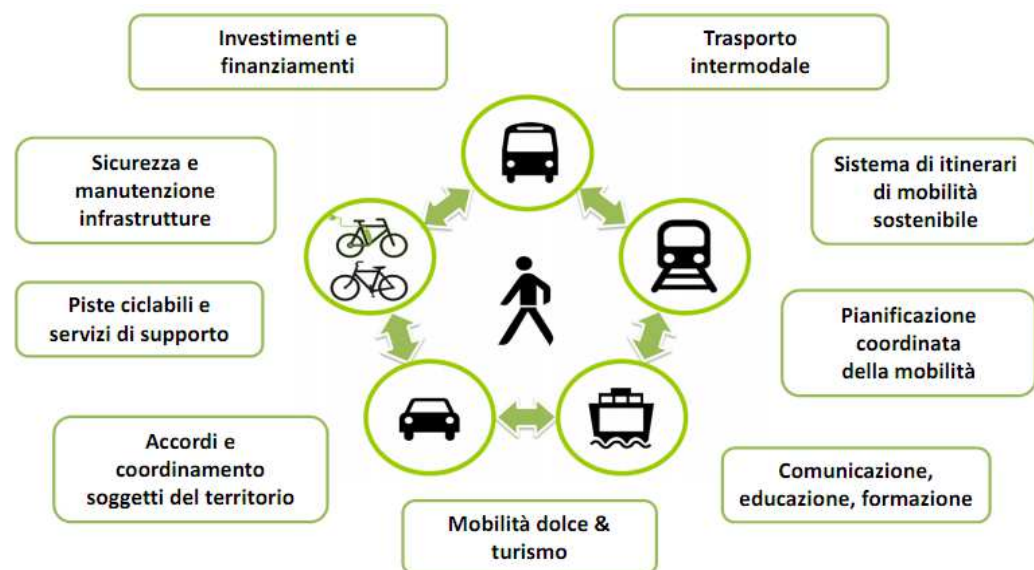


CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

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

FIGURA 30 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE OFFRE ALLE PERSONE LA POSSIBILITÀ DI SPOSTARSI CON MODALITÀ A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE, SOCIALE ED ECONOMICO



3.2 LA PROMOZIONE DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI GALATINA TRAMITE L'USO DELLA BICICLETTA

Sebbene il contesto generale sia caratterizzato da un peggioramento delle condizioni insediative, le città e i territori cominciano a cercare di distinguersi per rientrare in competizione e a 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 invece 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



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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 quella 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;
- 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.*



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



3.3 METODOLOGIA DI LAVORO PER LA REDAZIONE DEL PIANO DI MOBILITÀ CICLISTICA

Per la redazione del Piano di Mobilità Ciclistica del Comune di Galatina, si è fatto riferimento ad una **metodologia di lavoro** che si basa su quanto contenuto nelle Linee Guida della **Regione Puglia**¹⁷ e nel **Piano Regionale di Mobilità Ciclistica**¹⁸.

Il principale strumento di valutazione degli interventi si baserà sulle risultanze dell'attività di **ascolto** e sul **confronto** con gli attori locali, interni ed esterni all'amministrazione, **gli stakeholder**.

La pianificazione partecipata 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.

Questa procedura partecipativa è finalizzata alla costruzione di una strategia 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.

3.4 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.

17 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)".

18 Deliberazione di Giunta Regionale. n. 177 del 17 febbraio 2020 di adozione della proposta di "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica".



Altro obiettivo del PIANO DELLA MOBILITÀ 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, il piano 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.

FIGURA 31 IMPATTI AMBIENTALI DEI DIFFERENTI MEZZI DI TRASPORTO





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.5 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:

- l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra;
- l'inquinamento acustico;
- la congestione;
- l'incidentalità.
- il degrado delle aree urbane (causato dallo spazio occupato dagli autoveicoli a scapito dei pedoni);
- 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:

- a piedi;
- in bicicletta;
- con i mezzi di trasporto pubblico;
- 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 in cui 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:

- migliorare i servizi di prossimità, in modo tale da ridurre la necessità di spostamenti automobilistici sia in termini numerici che di distanze;
- 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;
- realizzare una rete intermodale di trasporto che consenta spostamenti più veloci di quelli realizzati dagli autoveicoli privati.

3.6 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 MOBILITÀ CICLISTICA, i possibili approfondimenti progettuali riguarderanno i temi della mobilità lenta, della ciclo-pedonalità e del cicloturismo.

Il Comune di Galatina vuole promuovere 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.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

GRAFICO 9 PARAGONE PER UNO SPOSTAMENTO DI 5 KM IN CITTÀ TRA BICICLETTA E ALTRI MEZZI DI TRASPORTO (FONTE: PEDALANDO VERSO L'AVVENIRE)

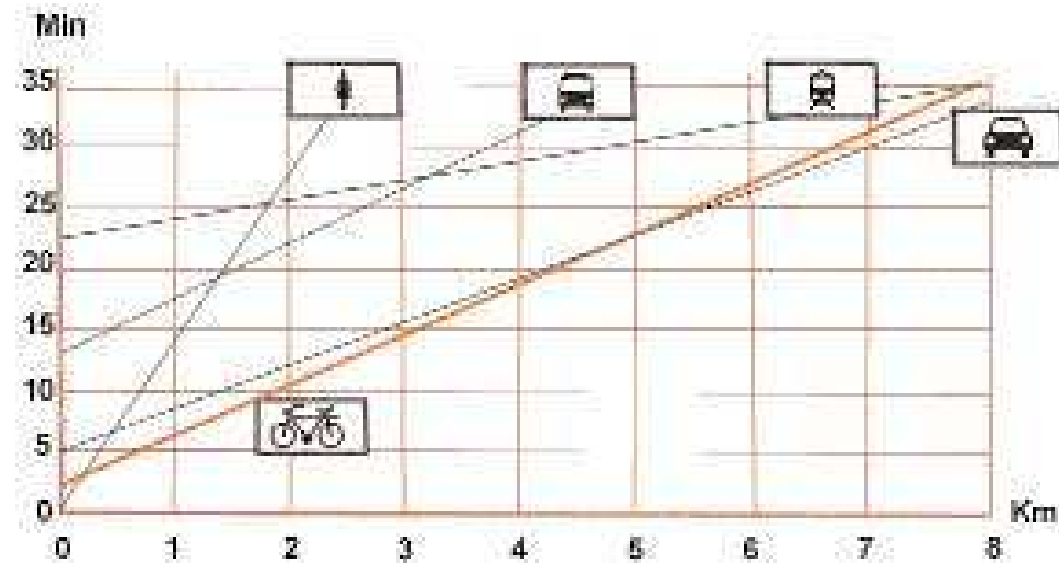


FIGURA 32 CONFRONTO TRA VELOCITÀ DEGLI SPOSTAMENTI IN AUTO ED IN BICICLETTA



3.7 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

Il **ciclista feriale** utilizza la bicicletta 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 che 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 (bicitreno) come velostazioni e punti di ricarica delle biciclette elettriche. Assicurare, infine, che l'infrastruttura sia adeguatamente illuminata.

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 esser garantito il ricovero delle biciclette e sistemi di stoccaggio dei caschi.



Ciclista feriale:
casa-scuola

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



Il ciclista ricreativo



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



Il cicloturista

biciclette di fascia medio-alta di costo ed una inadeguatezza degli stalli può fortemente disincentivarne l'utilizzo.

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 formato 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, agriturismi).

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.

3.8 APPROCCIO INTEGRATO ALLE POLITICHE CICLABILI

Si riconosce che per promuovere la mobilità ciclistica non basta realizzare infrastrutture fisiche ma è indispensabile realizzare anche quelle che sono definite come "infrastrutture sociali". In questo schema si identificano tre 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.
- ✓ 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.

3.9 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. In linea con la normativa di riferimento sono previsti i seguenti sei criteri:

3.9.1 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.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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.

3.9.2 Rettilineità

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.

3.9.3 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.

3.9.4 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. 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, si dovrà 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.

3.9.5 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.

3.9.6 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



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.10 DEFINIZIONE DELLA RETE CICLABILE DI PROGETTO

Nella definizione della rete della circolazione ciclistica in ambito urbano, si seguirà 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 sarà ricavata dalle fasi di screening, analisi del territorio e di ascolto ed interlocuzione in modo da definire 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** 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





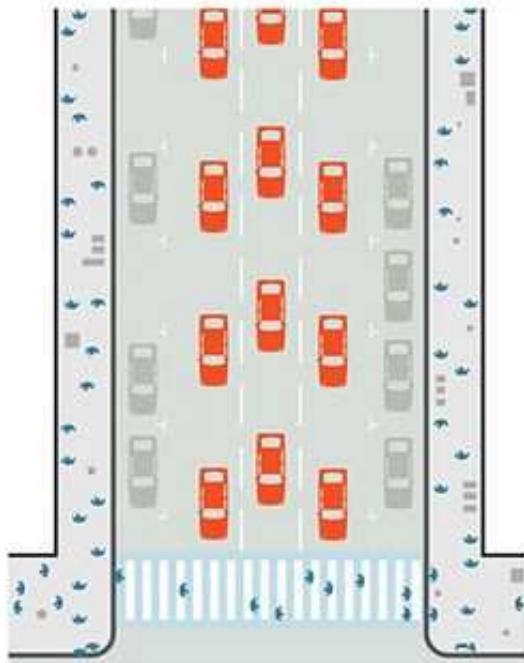
**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

Car-Oriented Street



The capacity of car-oriented streets and multimodal streets.
These two diagrams illustrate the potential capacity of the same street space when designed in two different ways. In the first example, the majority of the space is allocated to personal motor vehicles, either moving or parked. Sidewalks accommodate utility poles, street light poles and street furniture narrowing the clear path to less than 3 m, which reduces its capacity.

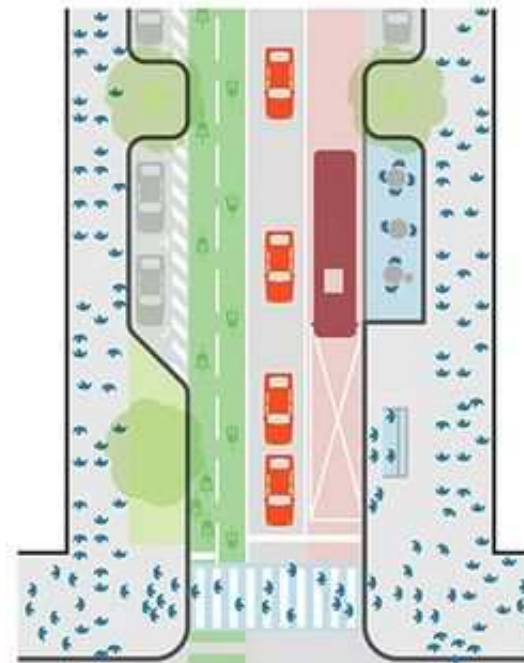
Hourly Capacity of a Car-Oriented Street

	4,500/h	x2	9,000 people/h
	1,100/h	x3	3,300 people/h
	0	x2	0 people/h



Total capacity: 12,300 people/h

Multimodal Street



In the multimodal street, the capacity of the street is increased by a more balanced allocation of space between the modes. This redistribution of space allows for a variety of non-mobility activities such as seating and resting areas, bus stops, as well as trees, planting and other green infrastructure strategies. The illustrations show the capacity for a 3-m wide lane (or equivalent width) by different mode at peak conditions with normal operations.

Hourly Capacity of a Multimodal Street

	8,000/h	x2	16,000 people/h
	7,000/h	x1	7,000 people/h
	6,000/h	x1	6,000 people/h
	1,100/h	x1	1,100 people/h
	0	x1	0 people



Total capacity: 30,100 people/h"

3.11 I PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI: MINISTERO LL.PP. 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.

La pianificazione della configurazione di rete proposta, si pone 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. Essa 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 Bicalta) 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 16** e dagli Standard di certificazione europea per gli itinerari EuroVelo in **TABELLA 17**.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

TABELLA 16 LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE 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 a)</small> 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
<small>punto c)</small> CARATTERISTICHE GEOMETRICHE	- Nel caso di ciclovia turistica con livello standard OTTIMO non è consentita la circolazione in promiscuo

TABELLA 17 LE TIPOLOGIE DI SEDE CICLABILE NEGLI STANDARD DI CERTIFICAZIONE EUROPEA PER GLI ITINERARI EUROVELO

 EV STANDARD DI CERTIFICAZIONE EUROPEA	
1 INFRASTRUTTURA DELLA RETE <small>1.3</small> 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.


3.11.1 Il criterio di scelta della sede promiscua e della 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), 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.

3.11.2 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.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

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.

3.11.3 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:

- 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;
- 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;
- 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;
- sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

L'individuazione della **tipologia di sede ciclabile** con cui progettare 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, e, 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.

3.11.4 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 33**.

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



REGIONE
PUGLIA



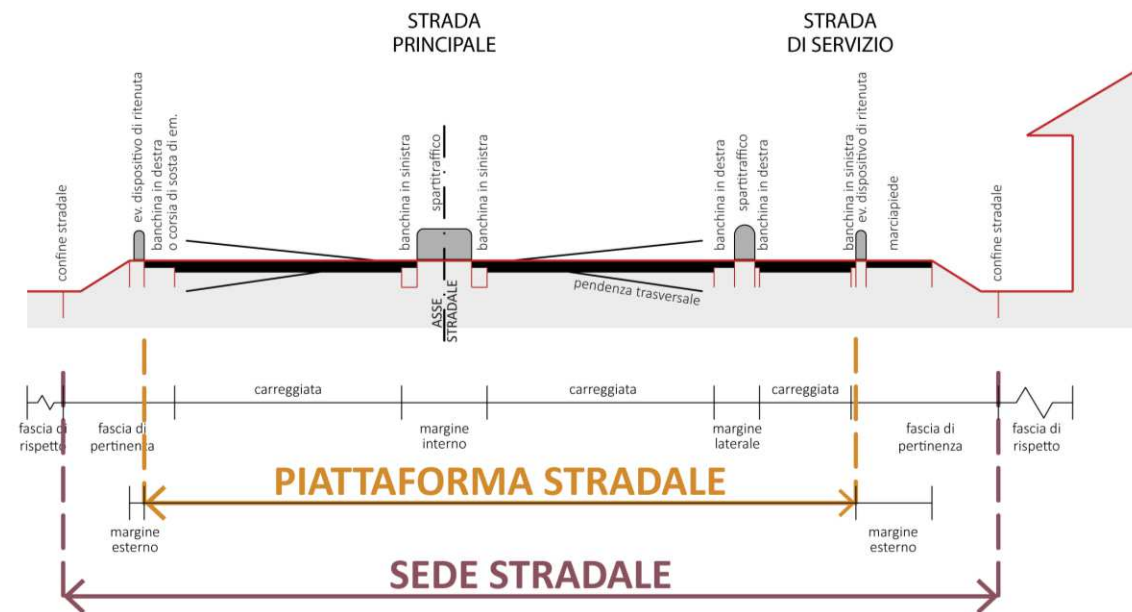
CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

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 33 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 verifica della compatibilità con i dati di volumi di traffico (TGM) di progetto/gestione della strada.
2. Riduzione degli spazi di margine laterale (banchina, spartitraffico, etc.).
3. 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 34 INSERIMENTO PISTA CICLOPEDONALE AFFIANCATA AL CORPO STRADALE

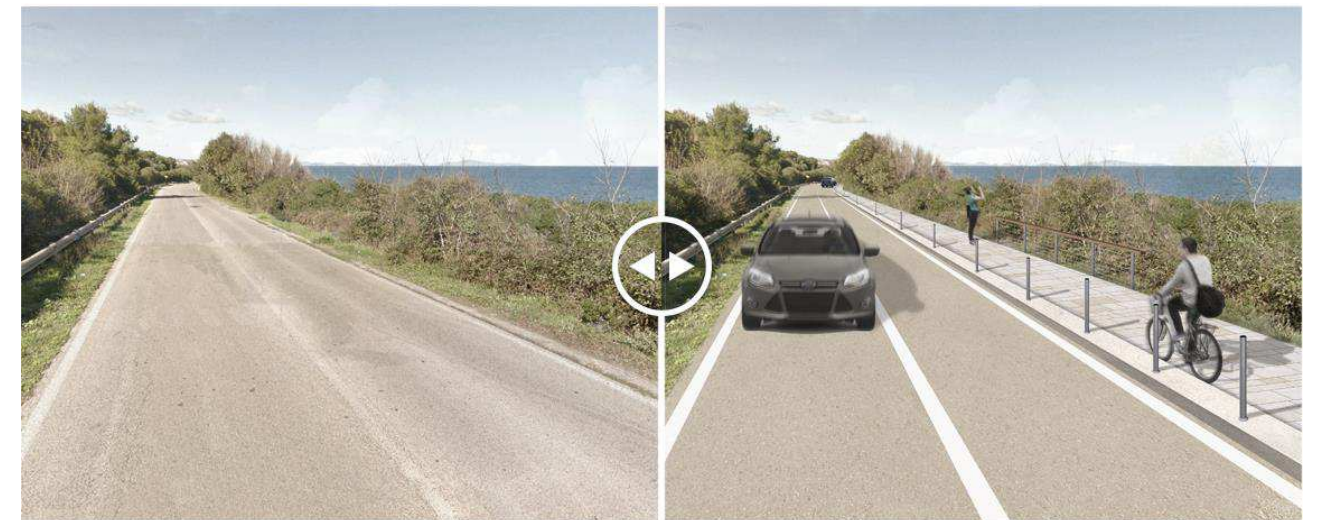




FIGURA 35 INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE



FIGURA 36 INSERIMENTO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.5 Pista Ciclabile Extraurbana in Sede Propria

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

La pista ciclabile può essere realizzata 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.

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 37) o a doppio senso di marcia (FIGURA 38). 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 37 PISTA A CORSIA UNICA PER SENSO DI MARCIA

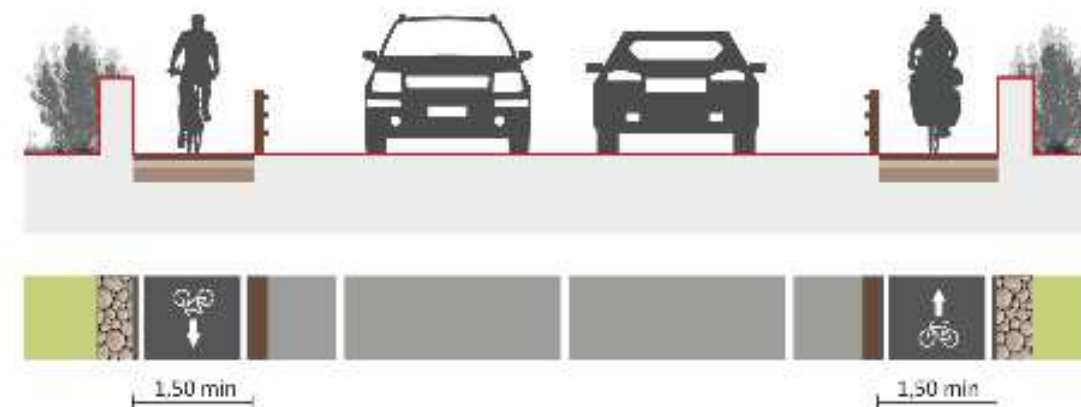
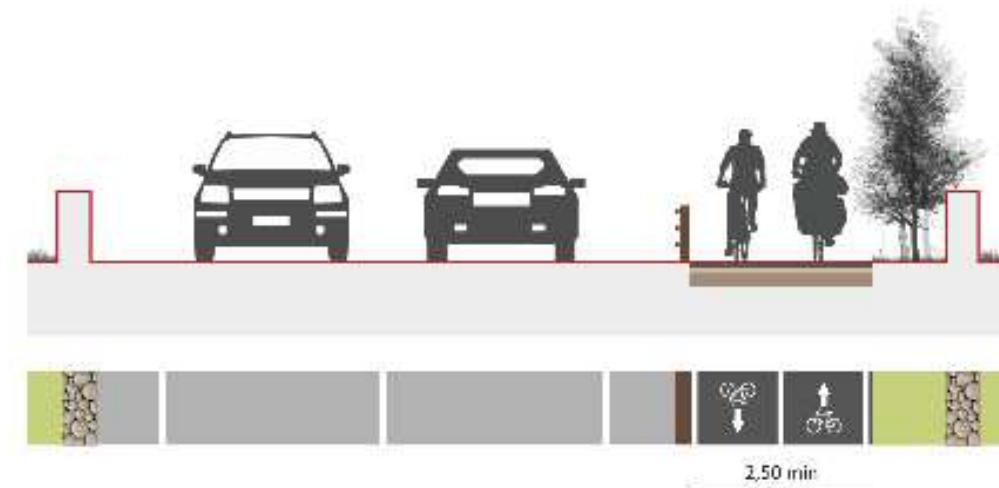


FIGURA 38 PISTA A DOPPIO SENSO DI MARCIA



- non in affiancamento, denominata anche greenway o via verde, posta lontana da strade a traffico motorizzato. La pista bidirezionale (FIGURA 39 TABELLA 18) 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



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 39 PISTA BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

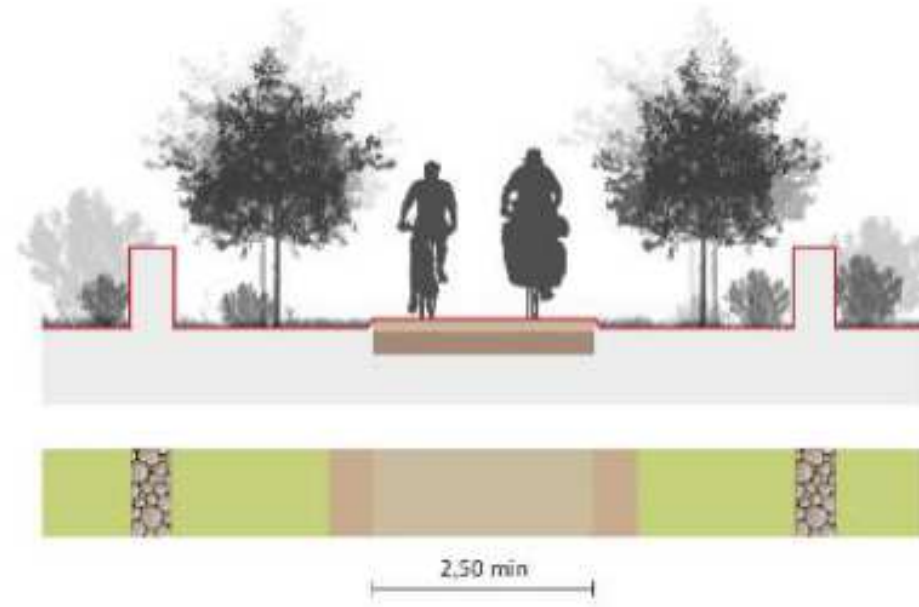


TABELLA 18 PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA E REQUISITI DEL SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE

SNCT STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE <small>Allegato A - Direttiva MIT prot. 375 del 20 07 2017</small>	
B.2 SICUREZZA punto c) 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



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.6 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 40 FIGURA 41).

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 19).

TABELLA 19 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SEDE PROPRIA MONO E BIDIREZIONALE

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, mezzeria, 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 staccata lignea a seconda dei contesti ambientali	
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso - Sistema di smaltimento delle acque meteoriche	

FIGURA 40 SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE (STRADA TIPO C2 COME DEFINITA DAL D.M. DEL 5.11.2001 "NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE")

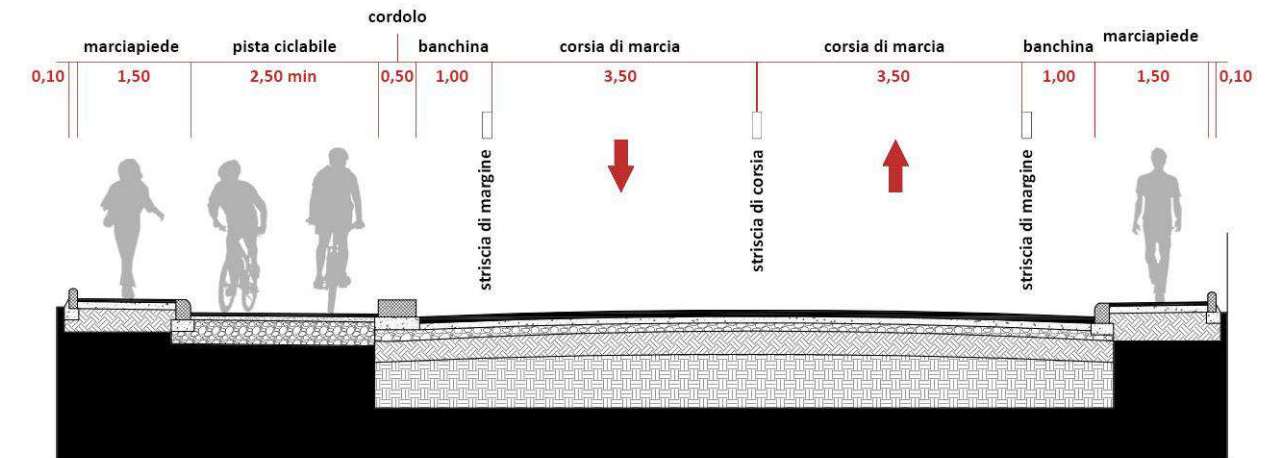
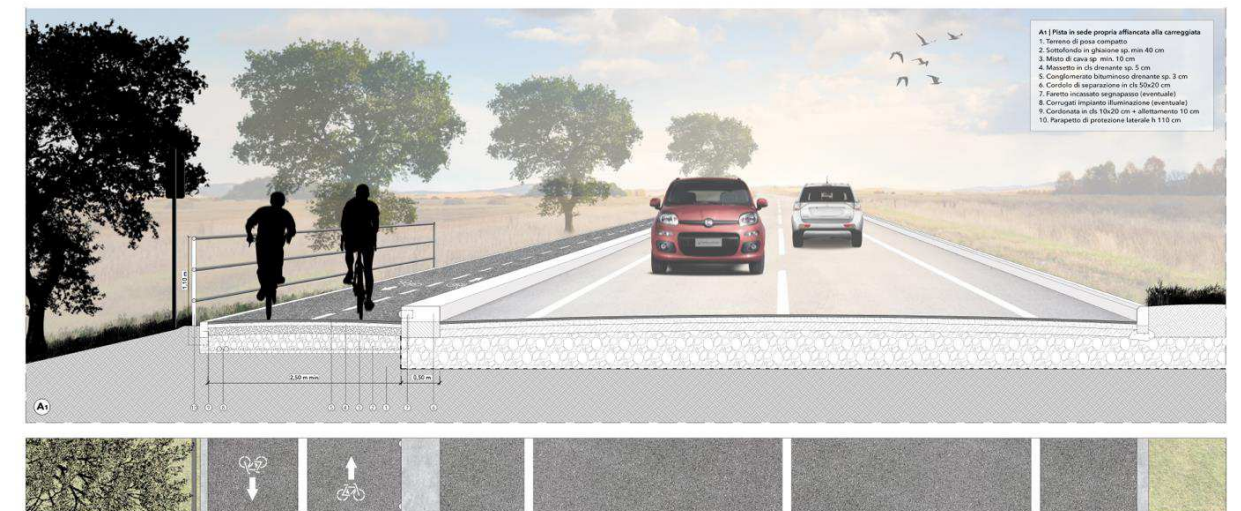


FIGURA 41 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL CORPO STRADALE ESISTENTE





REGIONE PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.7 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 (vedere TABELLA 20 FIGURA 42 FIGURA 43).

TABELLA 20 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 staccinata lignea a seconda dei contesti ambientali	
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso	

FIGURA 42 SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE

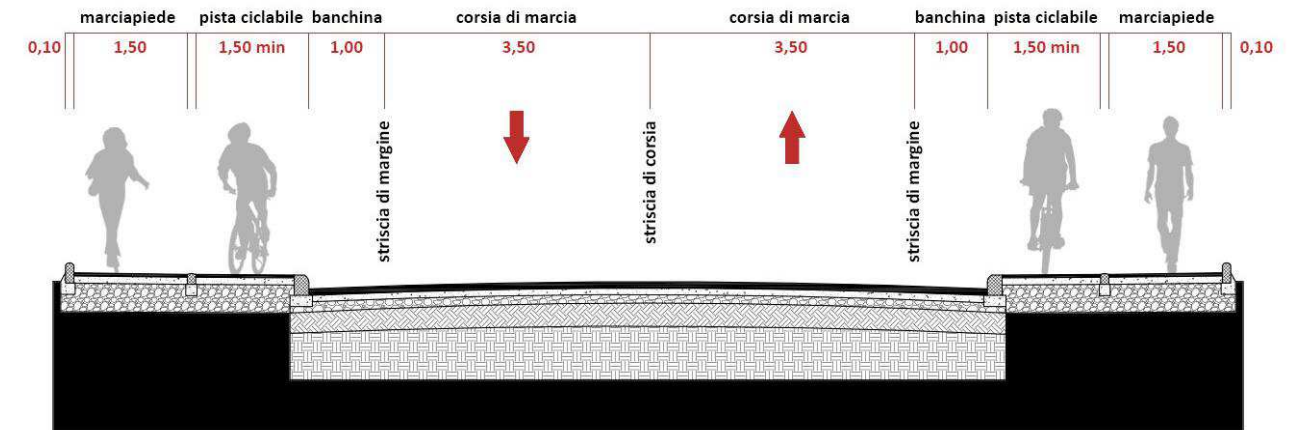
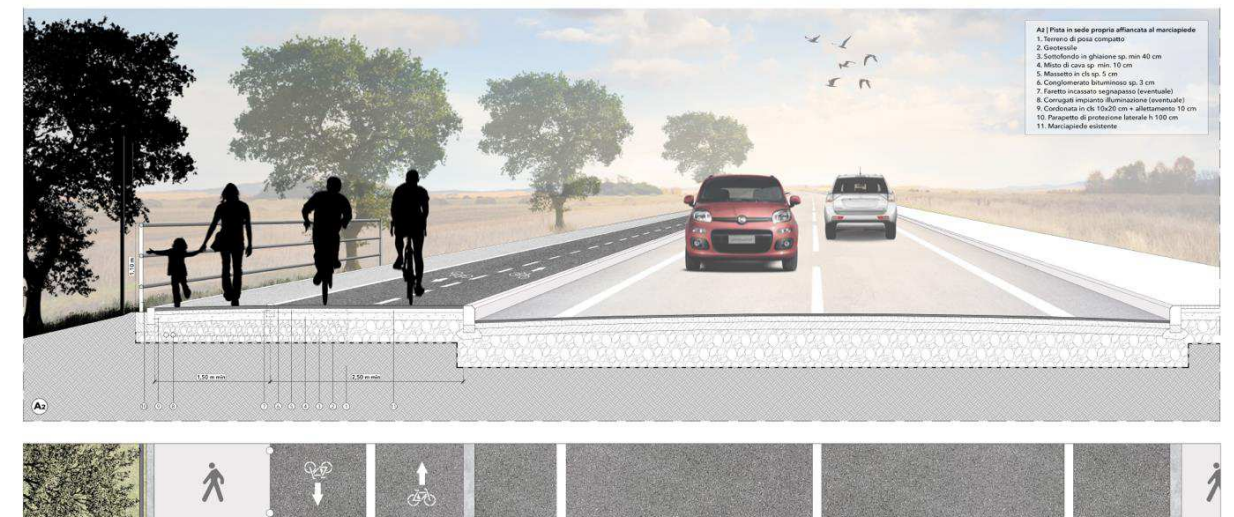


FIGURA 43 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA AFFIANCATA AL MARCIAPIEDE





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.8 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 (TABELLA 21 FIGURA 44 FIGURA 45).

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 21 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA A BASSO TRAFFICO

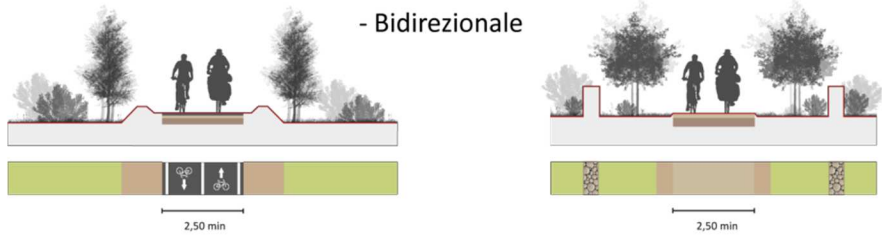
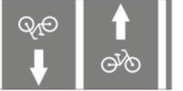

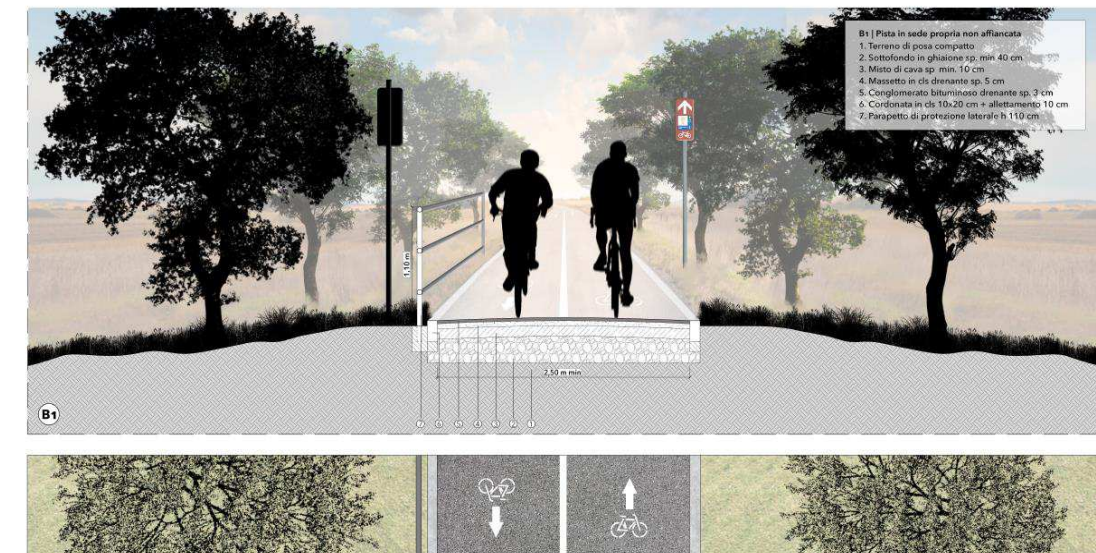
TIPOLOGIE	- Bidirezionale 
DIMENSIONI MINIME	2,50 m riducibile a 2,00 m per brevi tratti opportunamente segnalati
PAVIMENTAZIONE	- Bitume/asfalto drenante nel caso in cui il materiale sia già presente o congruo al contesto di inserimento - Stabilizzato misto cava nei contesti di particolare pregio ambientale
SEGNALETICA ORIZZONTALE	 Linee di margine, mezzeria, 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 44 SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA



FIGURA 45 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.9 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. (vedere TABELLA 22 caratteristiche pista ciclabile e pedonale in sede propria FIGURA 46 FIGURA 47).

TABELLA 22 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE E PEDONALE IN SEDE PROPRIA

TIPOLOGIE	- Bidirezionale
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 staccata lignea a seconda dei contesti ambientali
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso

FIGURA 46 SEZIONE TIPO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE

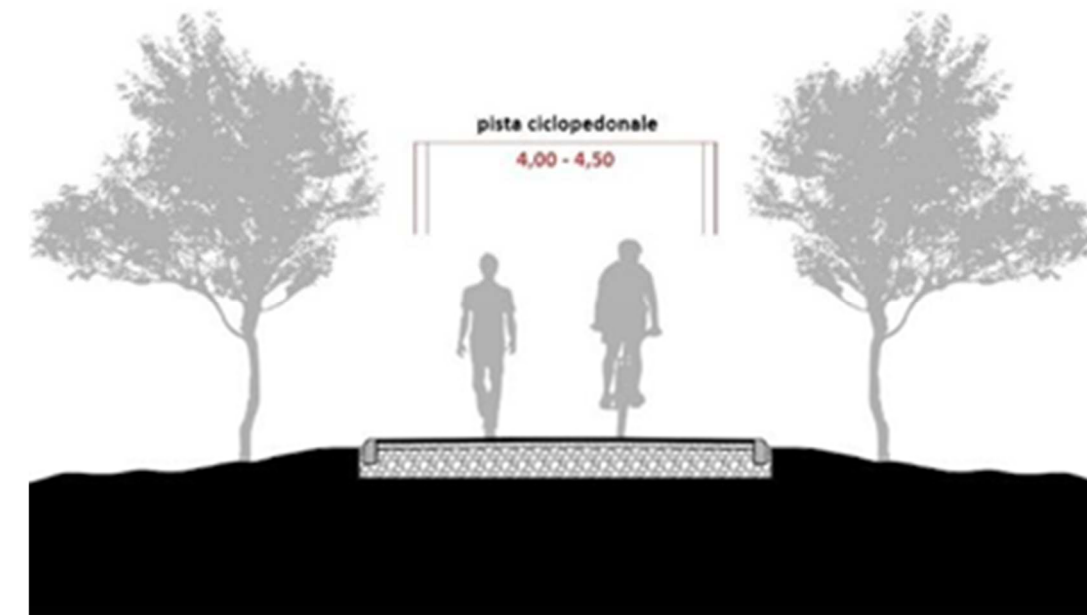


FIGURA 47 DETTAGLIO COSTRUTTIVO PISTA IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE NON AFFIANCATA CICLOPEDONALE CON PAVIMENTAZIONE IN STABILIZZATO MISTO CAVA





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.10 Pista Ciclabile Extraurbana Monodirezionale Corsia Riservata

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

La pista ciclabile può essere realizzata **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 a 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" (TABELLA 23 FIGURA 48 Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.).

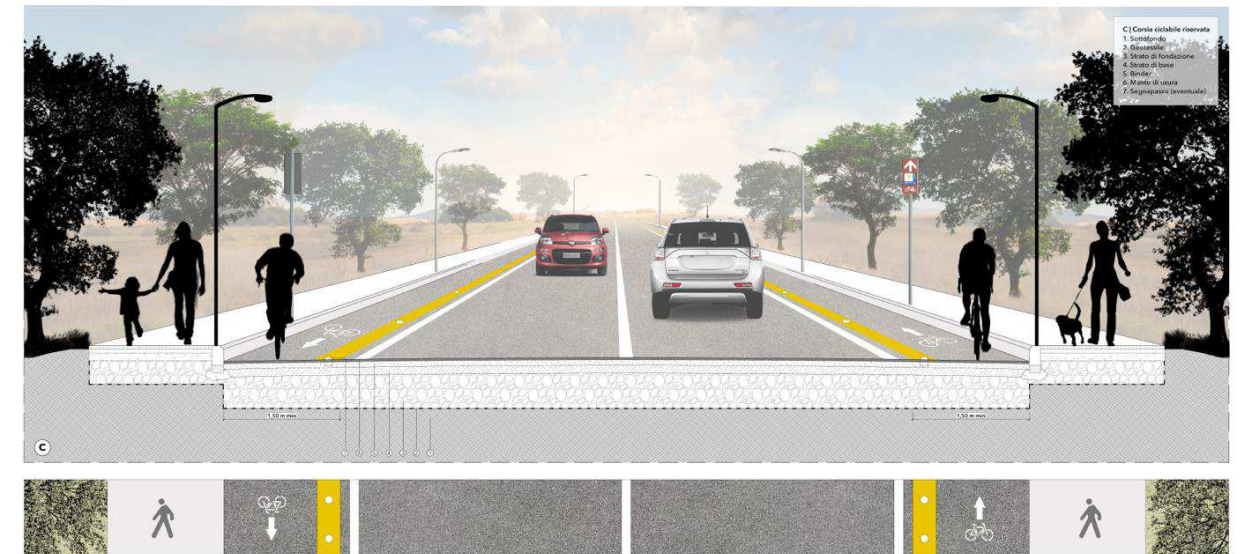
TABELLA 23 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA

TIPOLOGIE	<p>- Monodirezionale</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>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</p>
SEGNALETICA VERTICALE	<p>I segnali d'obbligo PISTA CICLABILE e FINE pista ciclabile indicano l'inizio e la fine della corsia riservata ai velocipedisti</p>
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

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 48 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 offrono 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



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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, 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



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.11 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 49).

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 destinati prevalentemente alla percorrenza ciclistica e dotati di una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza più debole.

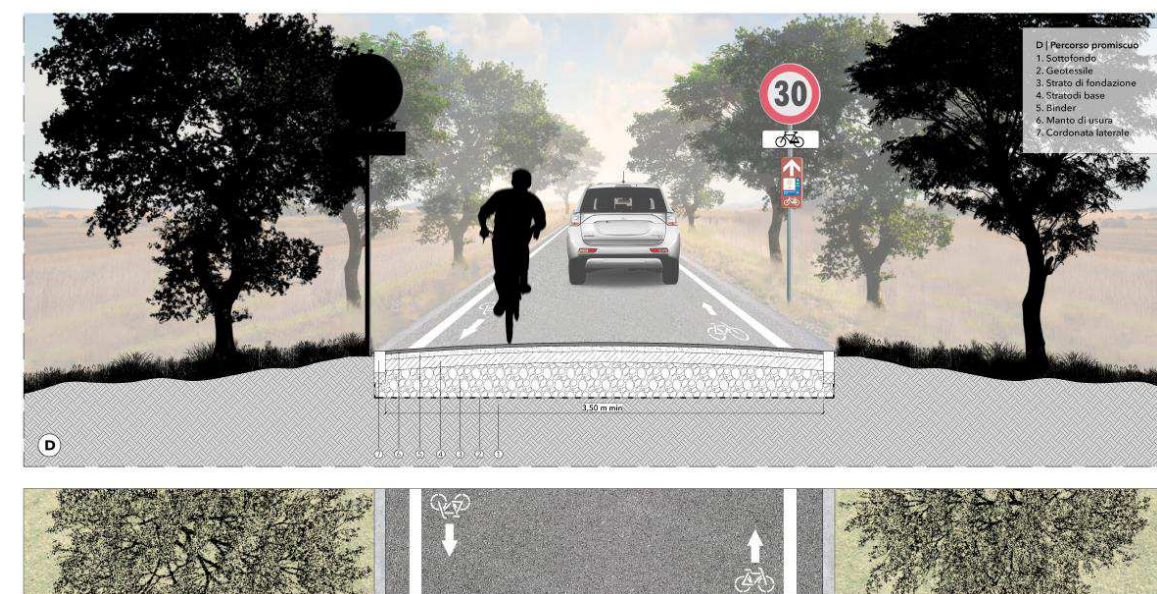
Tuttavia, è opportuno sottolineare che i percorsi ciclabili in sede promiscua con i veicoli a motore possono rappresentare la tipologia di itinerario a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e per tale motivo devono essere accompagnati da opportune analisi dei flussi di traffico che interessano l'infrastruttura 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 49 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).



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

- ✓ 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.

TABELLA 24 STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE SNCT

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.

3.11.12 Percorso Extraurbano promiscuo caratterizzato da una bassa mobilità veicolare e una 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.. (vedere TABELLA 25).

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 25 CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PROMISCUO CICLABILE E VEICOLARE

TIPOLOGIE	- Concorde al senso di marcia veicolare
SEGNALETICA VERTICALE	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
SEGNALETICA ORIZZONTALE	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
PAVIMENTAZIONE	- 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	In situazioni di pericolosità si prevede l'utilizzo di barriere di protezione laterale con guard-rail in metallo o staccinata lignea a seconda dei contesti ambientali
MODERAZIONE DEL TRAFFICO	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.
ULTERIORI INTERVENTI	- Alberatura utile a fornire ombra lungo il percorso



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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;

- 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;
- 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.



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

3.11.13 Strade Extraurbane Statali e Provinciali

La scelta di inserire il percorso promiscuo su questa tipologia di strade deve essere limitata ai casi strettamente necessari, 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.

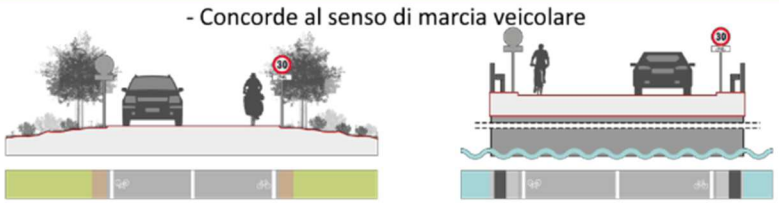




Quando risulti necessario prevedere un percorso promiscuo lungo queste strade si ritiene opportuno realizzare alcuni interventi di compatibilità ciclabile.

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 (vedere [TABELLA 26](#)).

TABELLA 26 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE SU STRADE ORDinarie EXTRAURBANE SS E SP

TIPOLOGIE	- Concorde al senso di marcia veicolare 
SEGNALETICA VERTICALE	 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.  Laddove la promiscuità richieda una moderazione della velocità dei veicoli, si propone l'uso del cartello di limite massimo 30 km/h
SEGNALETICA ORIZZONTALE	 - 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  - 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
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



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.14 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 27).

TABELLA 27 CARATTERISTICHE PISTA CICLABILE IN AMBITO URBANO

TIPOLOGIE	<p>- Concorde al senso di marcia veicolare</p>
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	<p>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.</p>
ULTERIORI INTERVENTI	<p>- Interventi di moderazione del traffico puntuali o lungo l'asse</p>

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 e minore velocità (limite massimo di velocità di 30 km/h) con conseguente minor rumore e maggiore sicurezza di pedoni e ciclisti. (Vedere FIGURA 50, FIGURA 51, FIGURA 52, FIGURA 53, FIGURA 54, FIGURA 55 E FIGURA 56).



FIGURA 50 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE

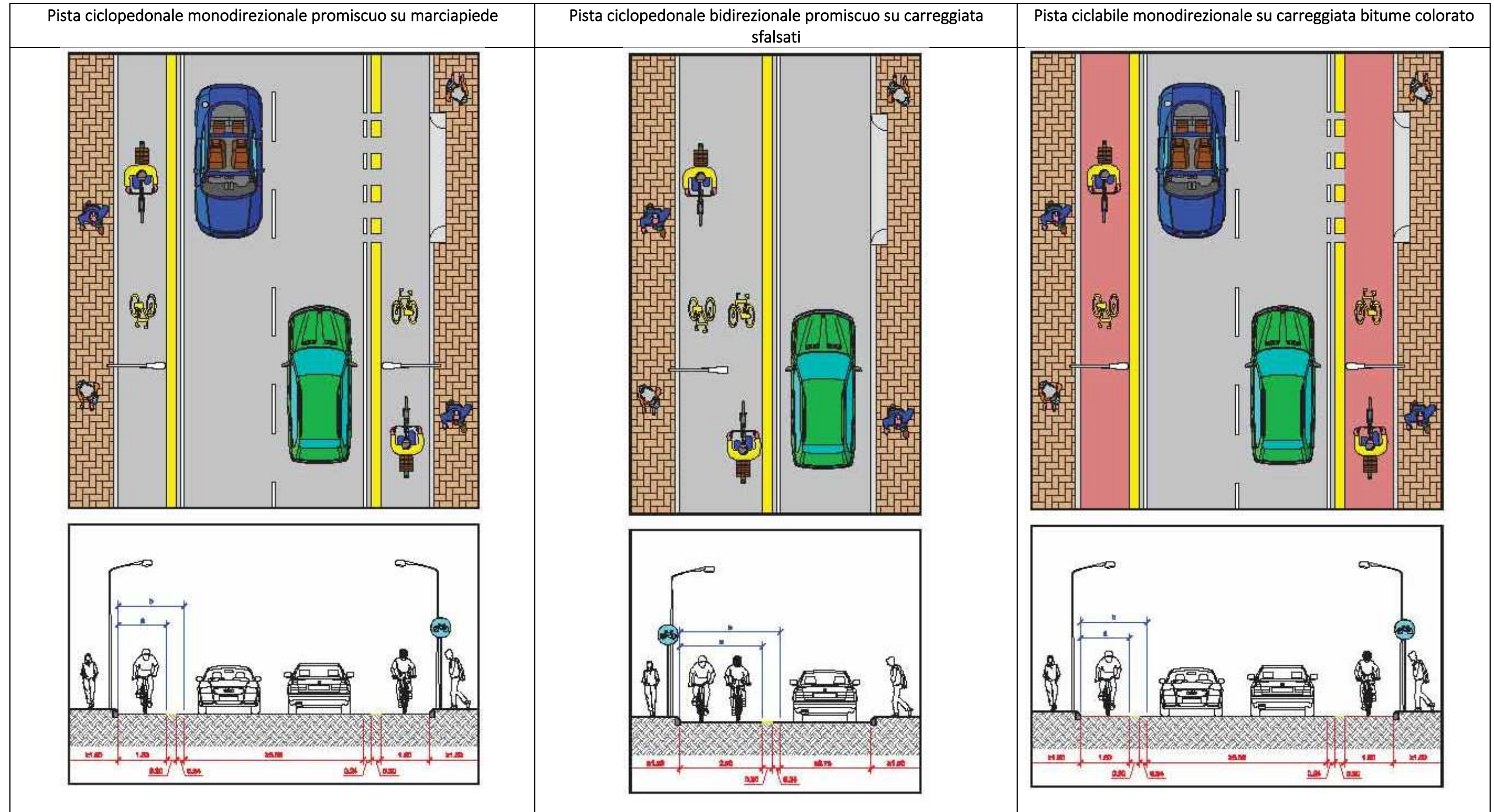




FIGURA 51 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI QUARTIERE E INTERQUARTIERE

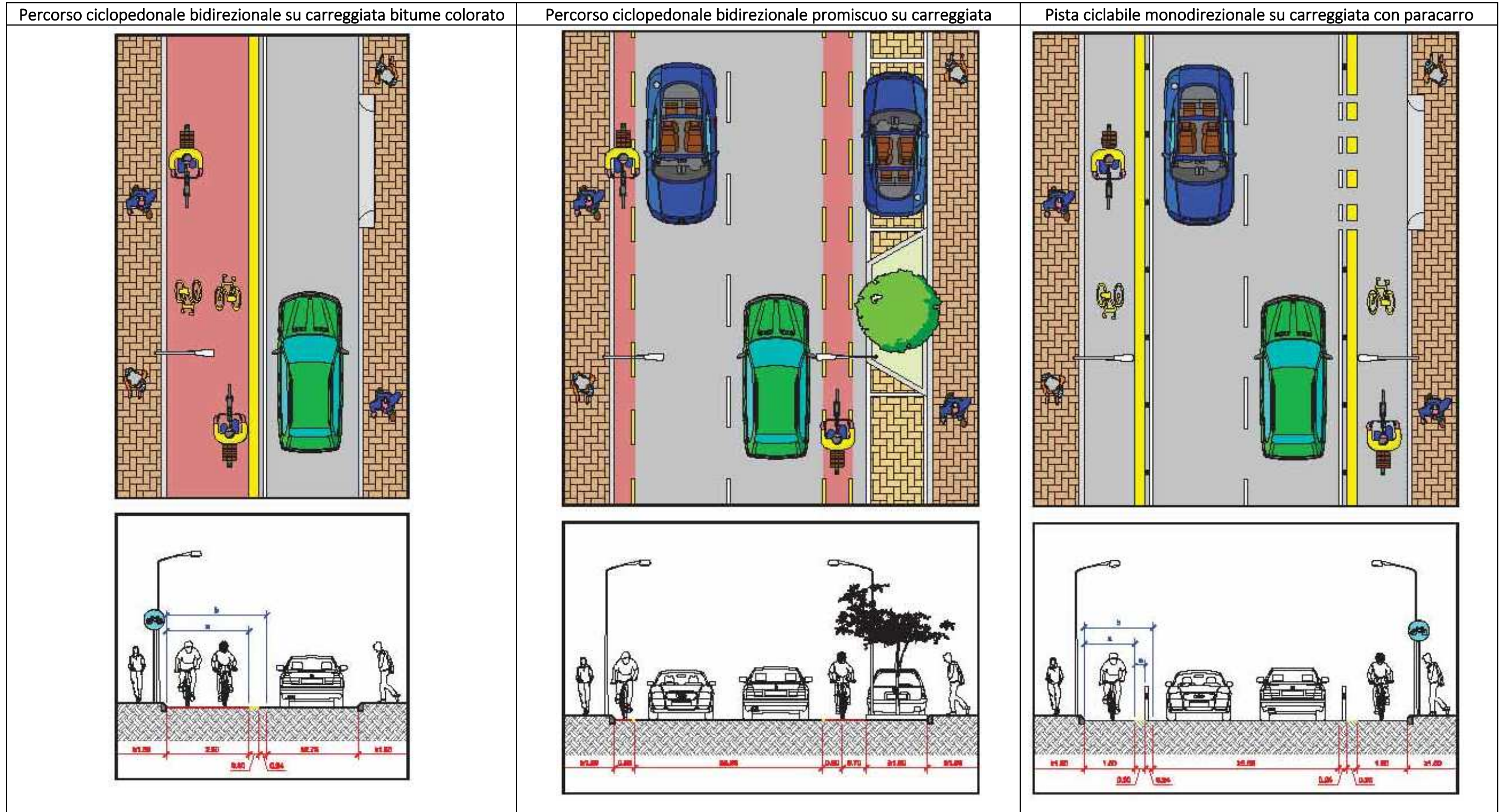




FIGURA 52 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE DI INTERQUARTIERE E QUARTIERE

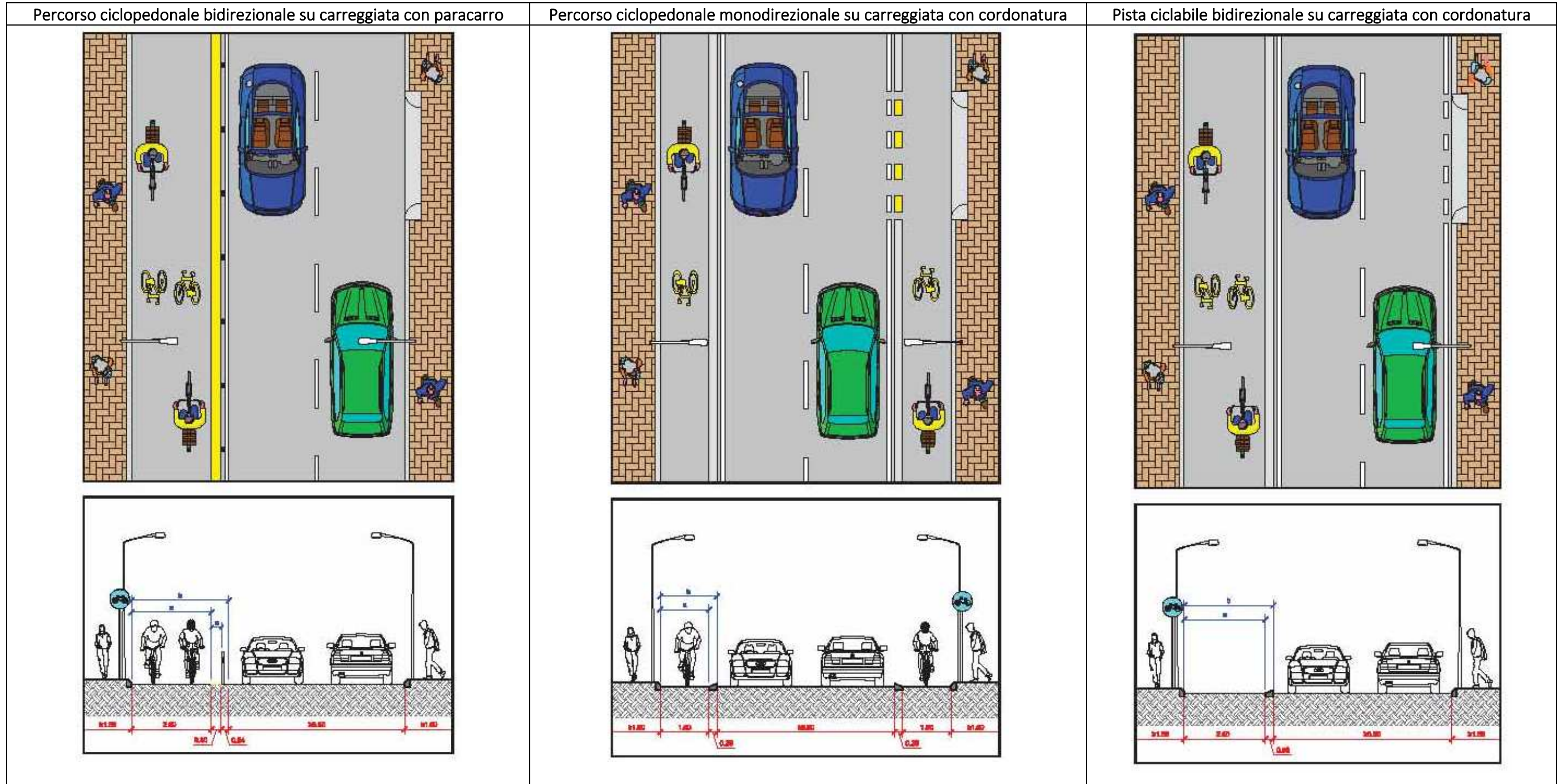




FIGURA 53 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE INTERQUARTIERE E QUARTIERE

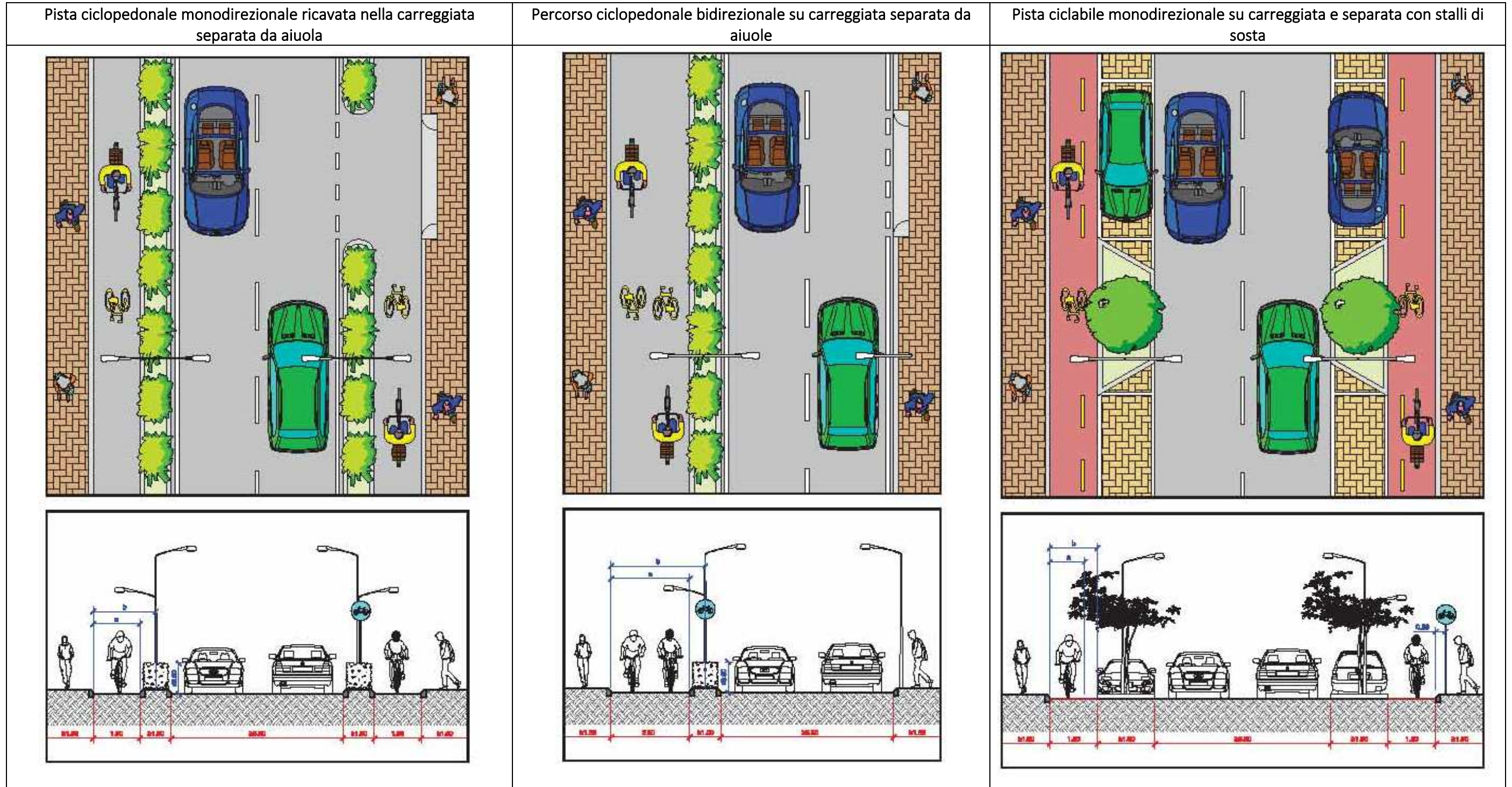




FIGURA 54 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE

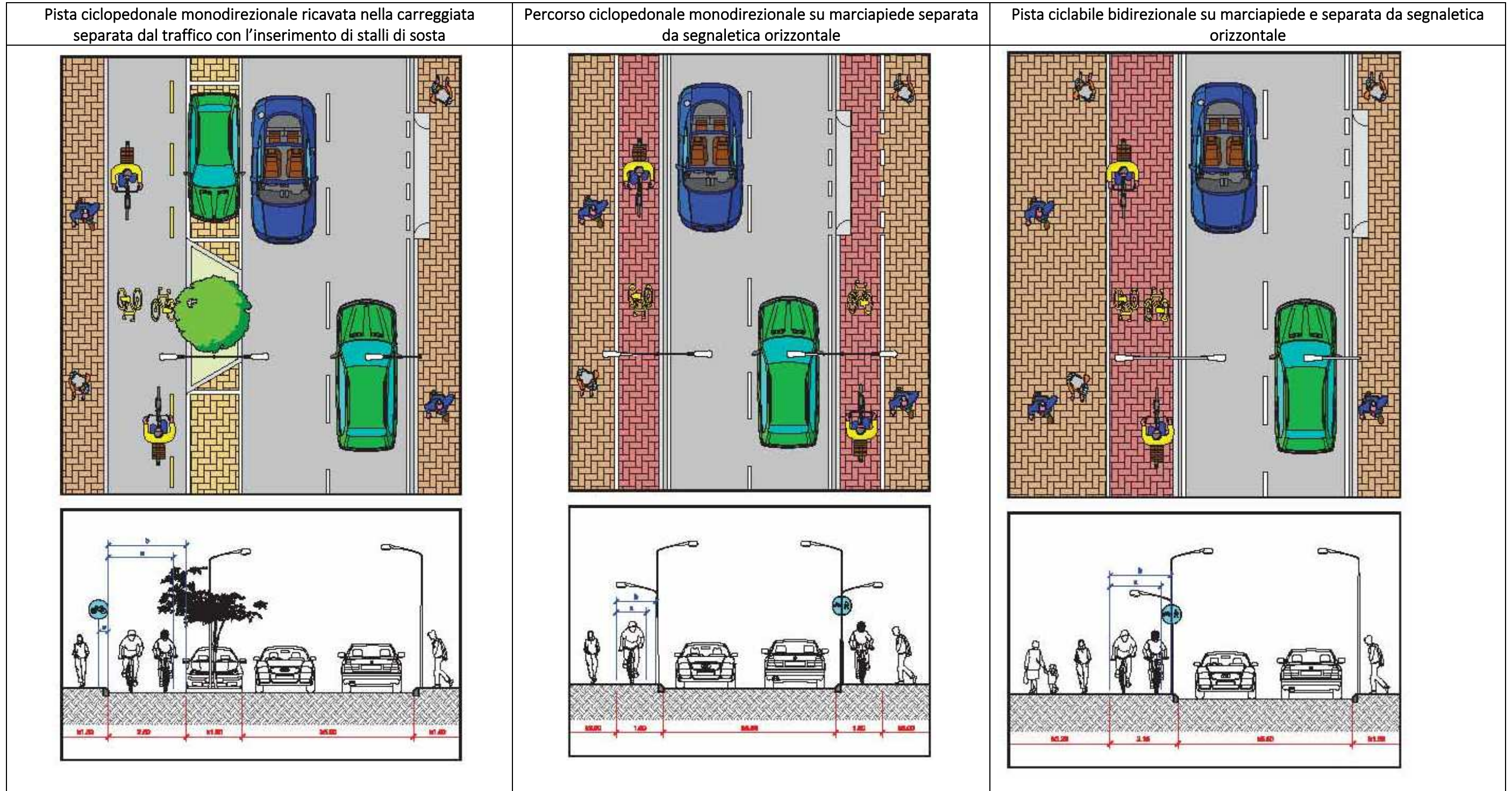




FIGURA 55 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI

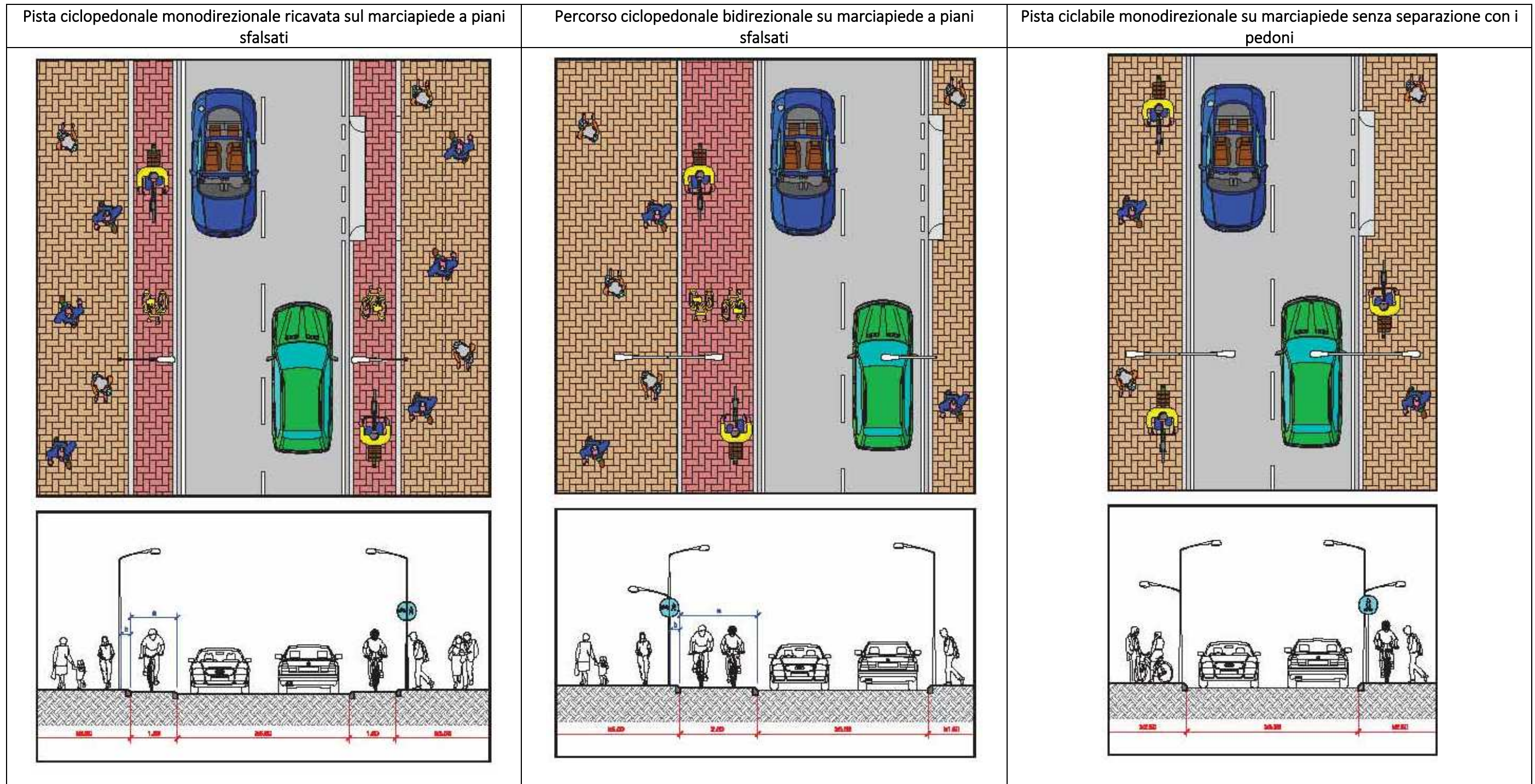
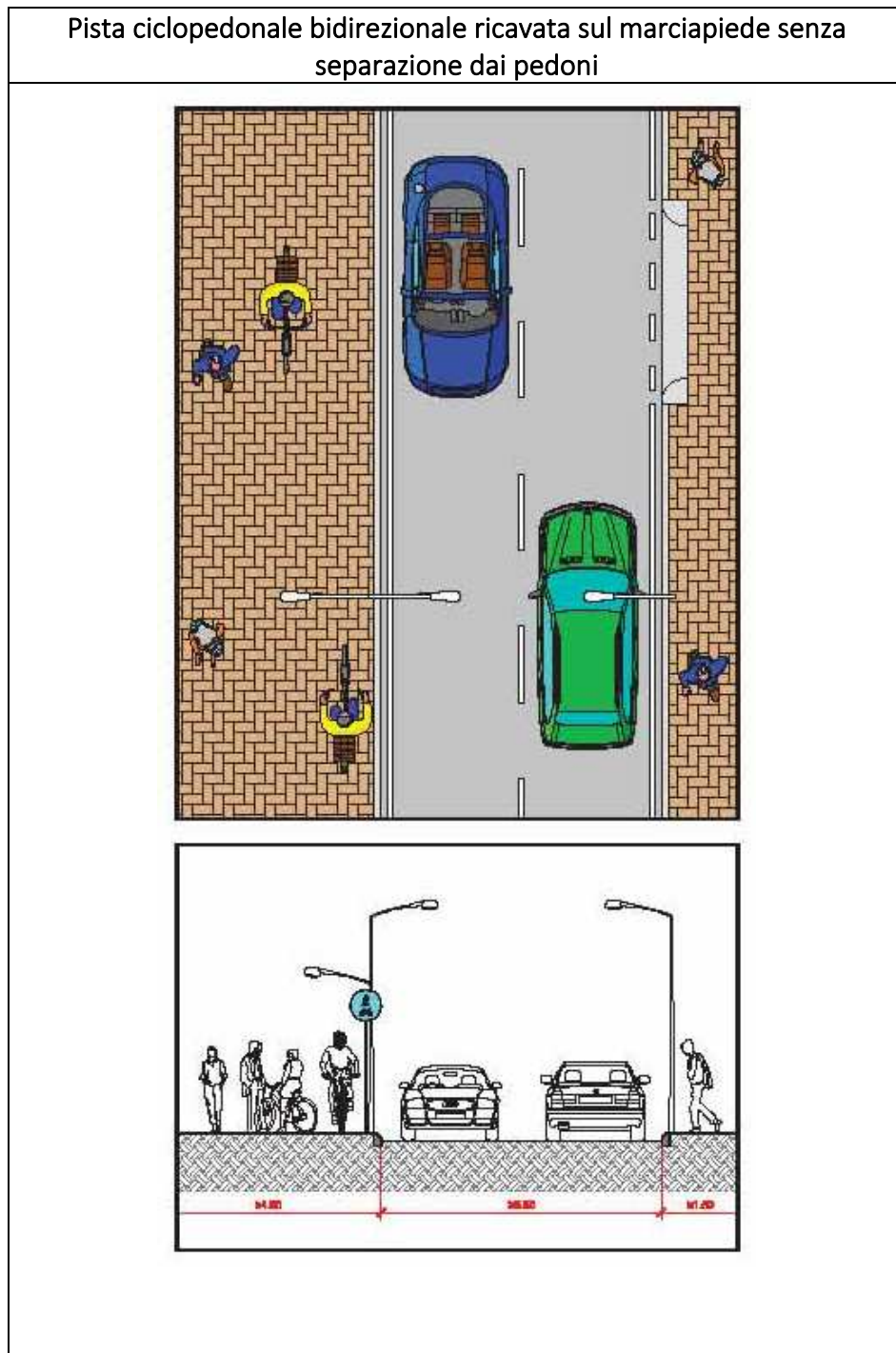




FIGURA 56 PISTA CICLABILE SU CARREGGIATA - STRADE QUARTIERE LOCALI





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

3.11.15 *Gli attraversamenti ciclopedonali, 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.



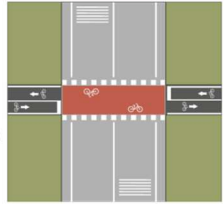
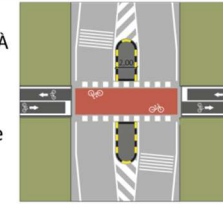


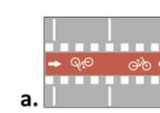
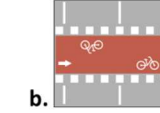
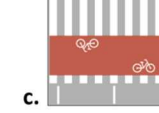

3.11.16 Attraversamento ciclabile su una Strada Extraurbana

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. (vedere TABELLA 28).

intensità di traffico e dotate di dispositivi di riduzione della velocità in corrispondenza dell'intersezione (FIGURA 57);

– 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 58).

TABELLA 28 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



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 57 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 58 ATTRAVERSAMENTO CON ISOLA CENTRALE SALVAGENTE (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.)



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 precedenze e nei comportamenti dei ciclisti e dei veicoli (FIGURA 59).

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.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 59 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.

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:

1. per la connessione di un percorso ciclabile in sede promiscua, con contestuale realizzazione di corsie di separazione dei flussi ciclabile e veicolare;
2. per la connessione di una pista ciclabile in sede propria affiancata o non affiancata;
3. 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.



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

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:

4. per la connessione di un percorso ciclabile in sede promiscua, con contestuale realizzazione di corsie di separazione dei flussi ciclabile e veicolare;
5. per la connessione di una pista ciclabile in sede propria affiancata;
6. per la connessione di una pista ciclabile in sede propria non affiancata;
7. 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;
8. 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:

9. per la connessione di una pista ciclabile in sede propria affiancata, con eventuale inserimento di isola centrale salvagente in corrispondenza delle isole spartitraffico (**FIGURA 60**);
10. 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 61**).

FIGURA 60 PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA TRA STRADE EXTRAURBANE ED URBANE





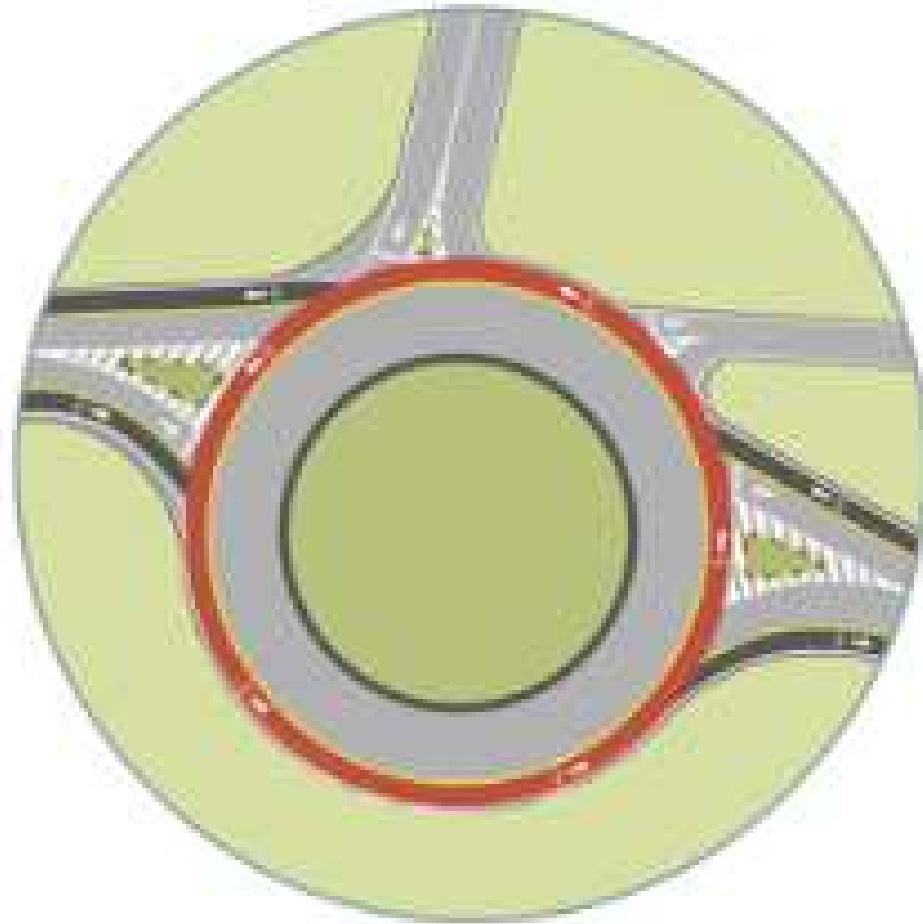
REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 61 ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN ROTATORIA TRA STRADE EXTRAURBANE







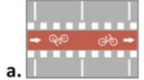




3.11.17 Attraversamento ciclabile in Ambito Urbano

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. (vedere TABELLA 29).

TABELLA 29 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:



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

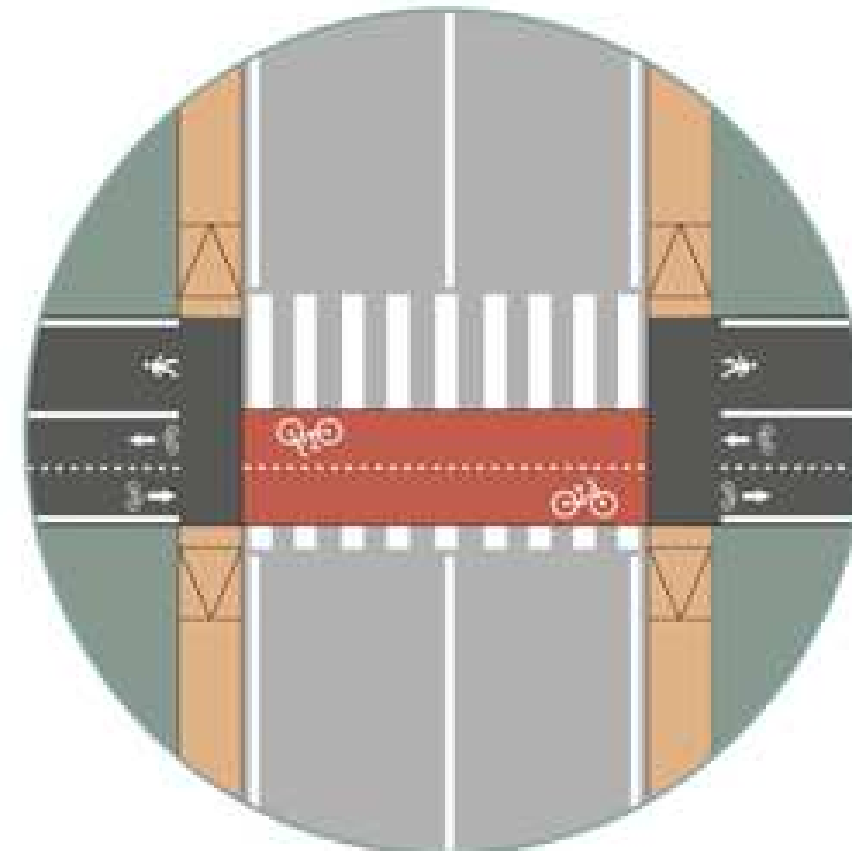
- ✓ prevedere un arretramento della pista ciclabile di almeno 5 m dall'intersezione con le strade trasversali in modo da permettere al veicolo di attestarsi per l'immissione e, contemporaneamente consentire al veicolo successivo di fermarsi prima del passaggio ciclabile. In questo caso il percorso ciclabile 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 62);

FIGURA 62 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

- ✓ 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 63) 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 64).

FIGURA 63 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA

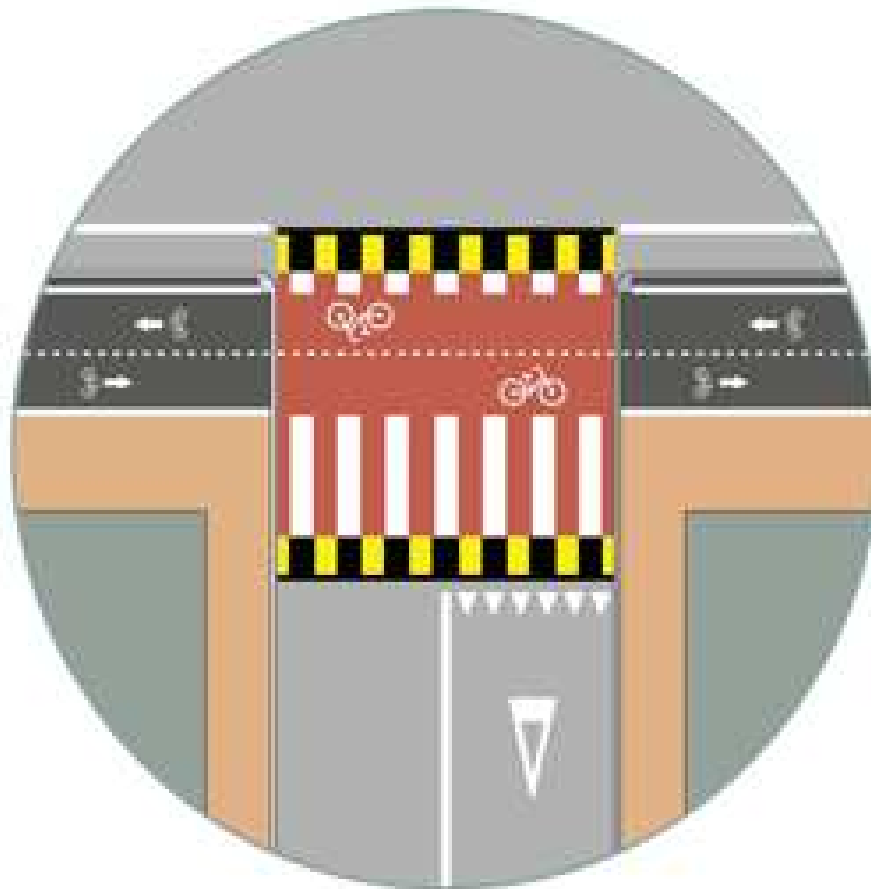
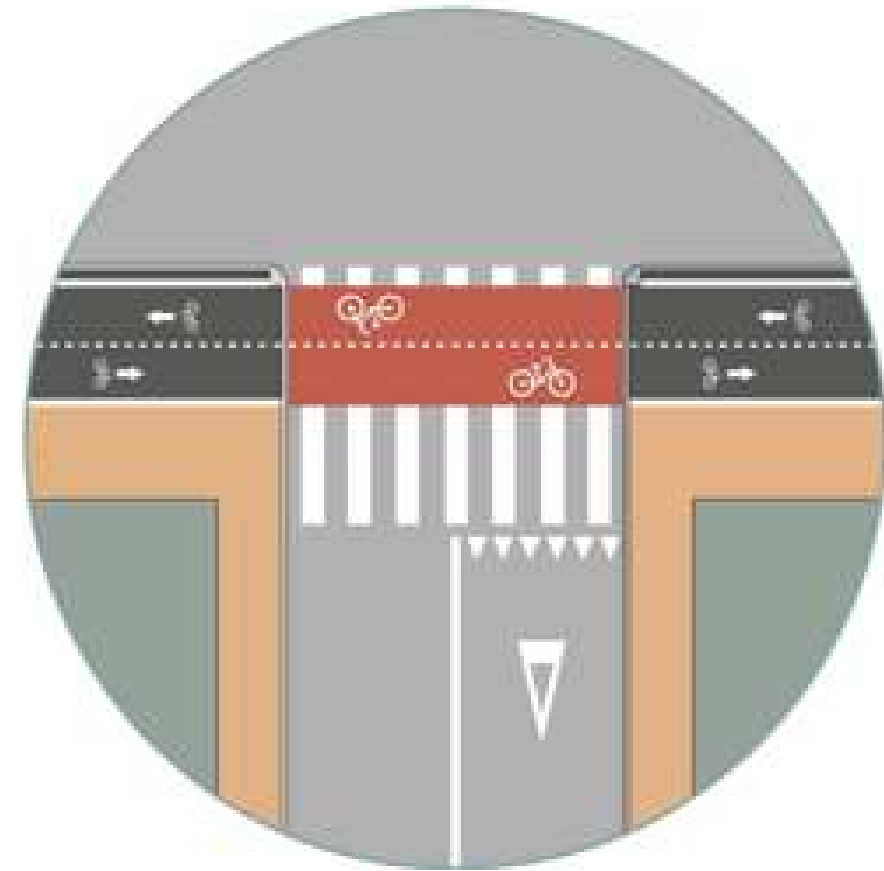


FIGURA 64 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE SU STRADA URBANA IN SEDE PROPRIA NON AFFIANCATA



- ✓ 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 65);



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 65 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA AD ALTA INTENSITÀ DI TRAFFICO IN SEDE PROPRIA

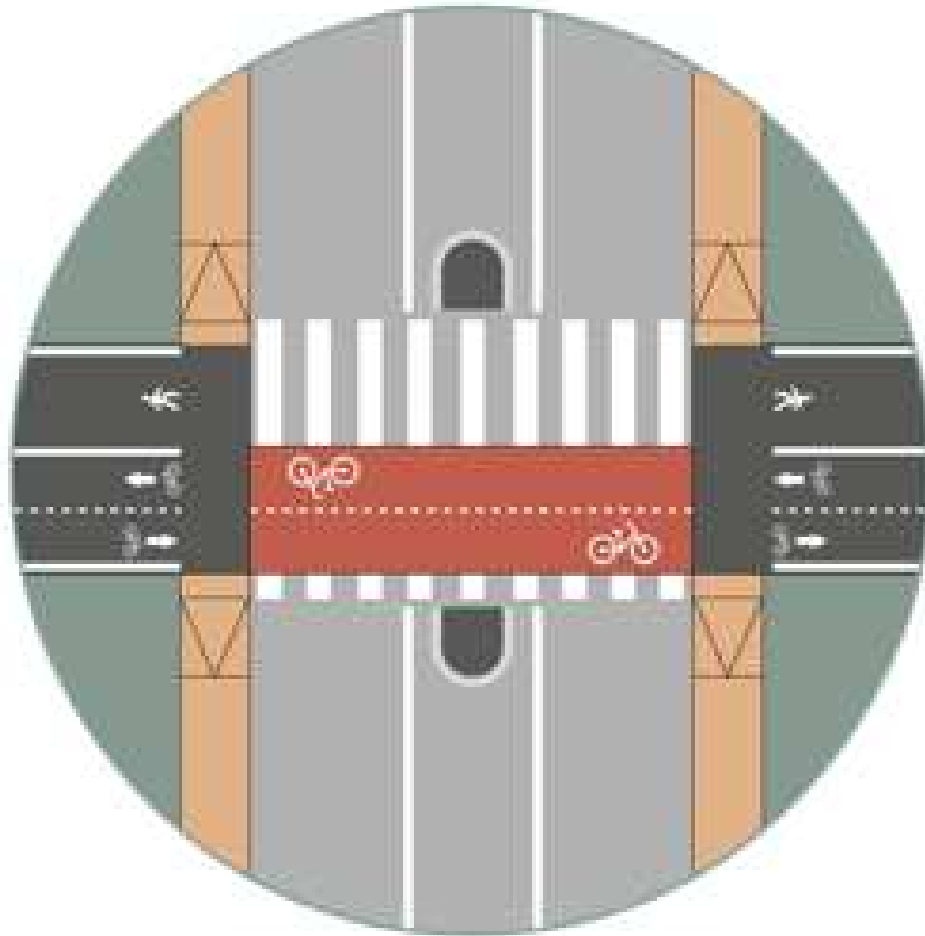
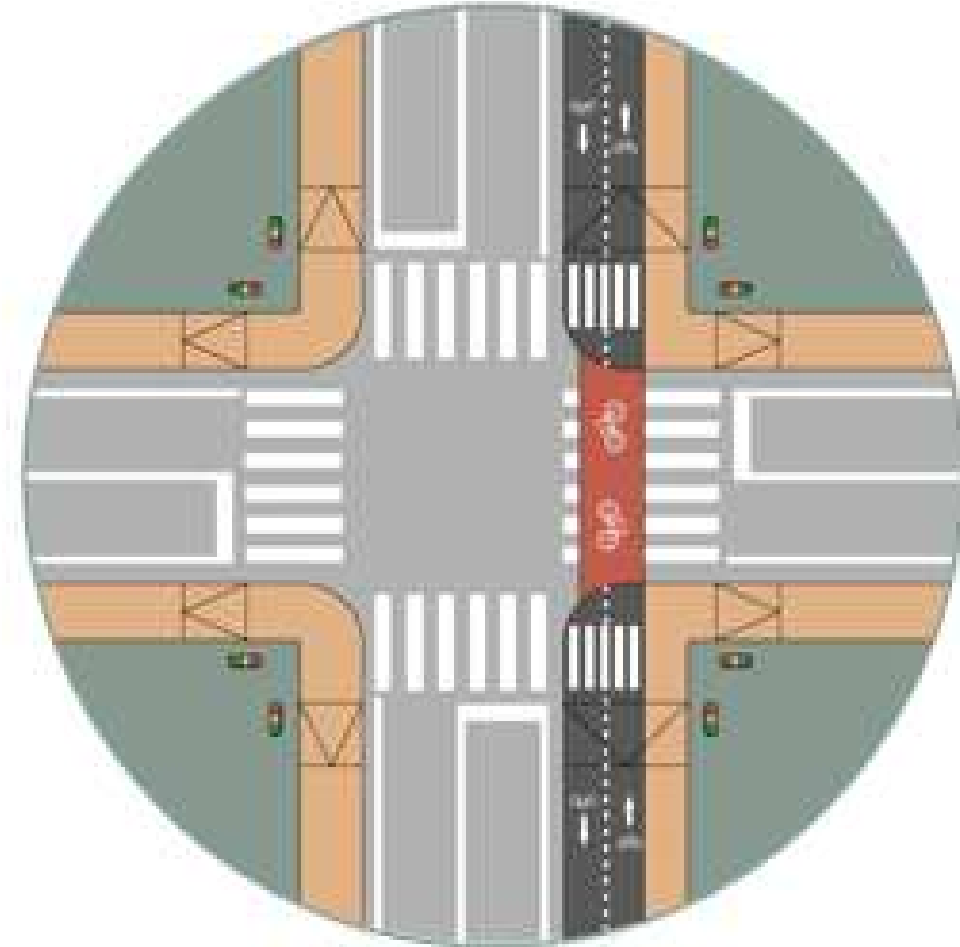


FIGURA 66 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA SEMAFORICO SU STRADA URBANA



- ✓ **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 66);



REGIONE
PUGLIA

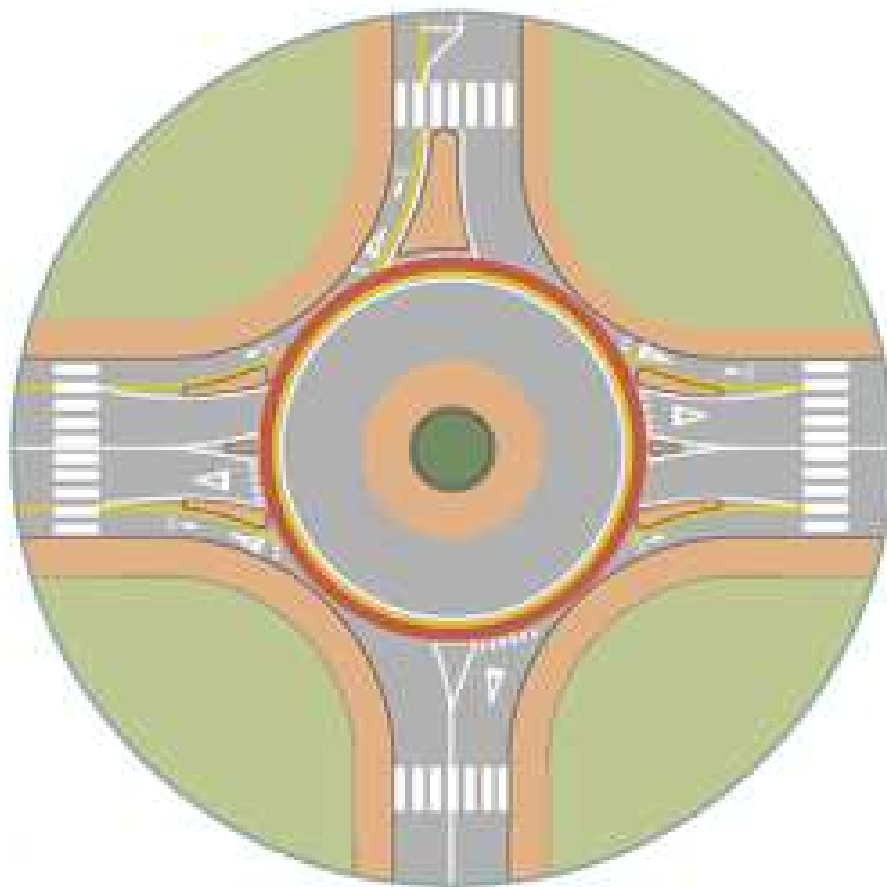


CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

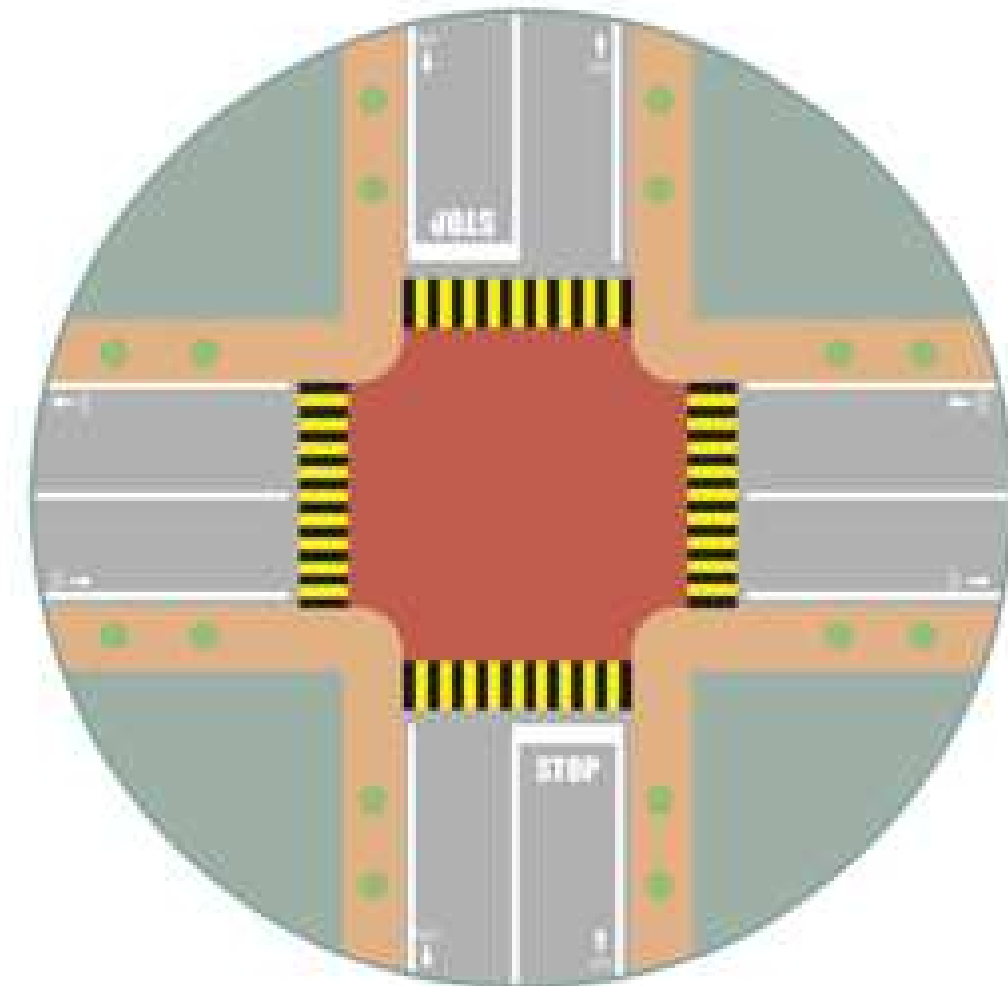
- ✓ **attraversamento ciclabile in rotatoria a connessione di corsie ciclabili:** nel caso di rotatorie con raggio inferiore ai 15-16 m è possibile realizzare una corsia ciclabile nella corona della rotatoria, evidenziata da pavimentazione di colore rosso. La soluzione detta "Banane Velò" prevede l'inserimento di elementi spartitraffico che separano le corsie veicolari da quella ciclabile, impedendo che i veicoli invadano quest'ultima. (FIGURA 67). Per rotatorie di diametro e velocità di marcia maggiori si consiglia di realizzare la pista ciclabile sul marciapiede;

FIGURA 67 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 68);

FIGURA 68 ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE RIALZATO SU STRADA URBANA





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.18 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 (vedere FIGURA 69).

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 a 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 15 m.

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.



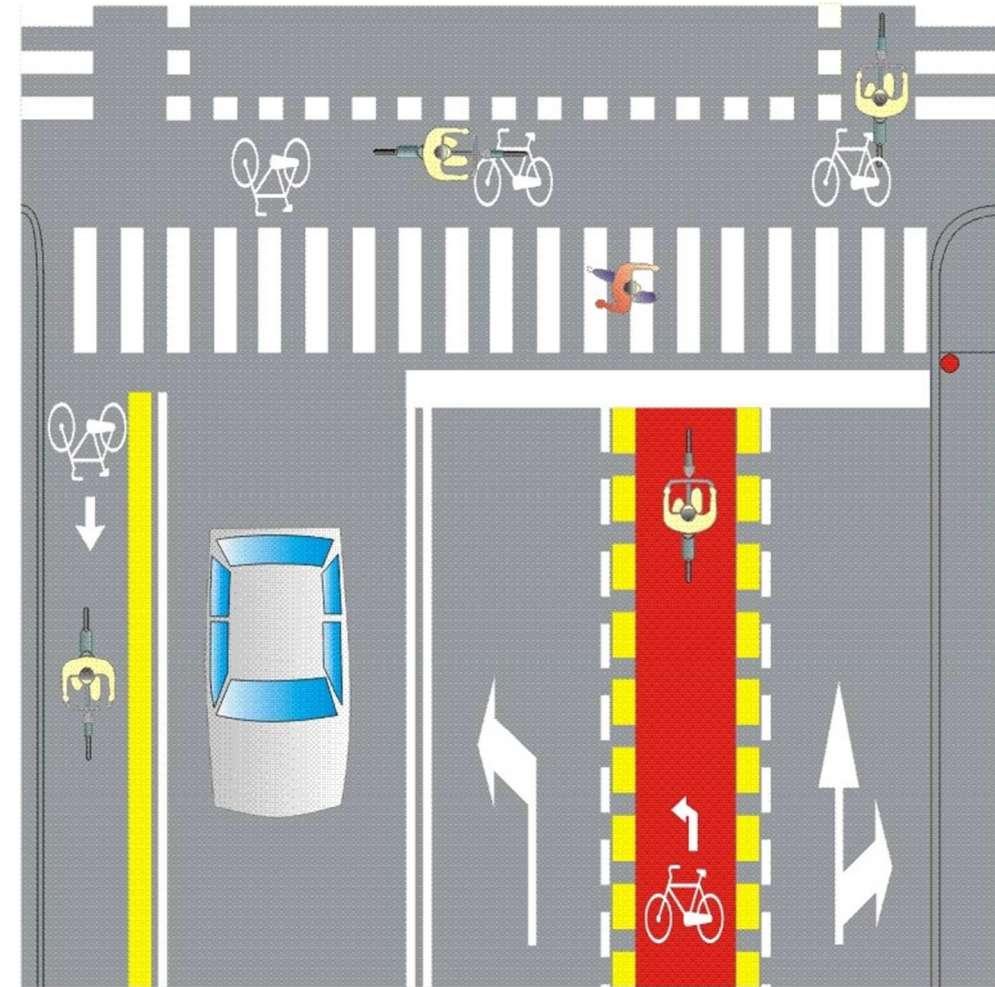
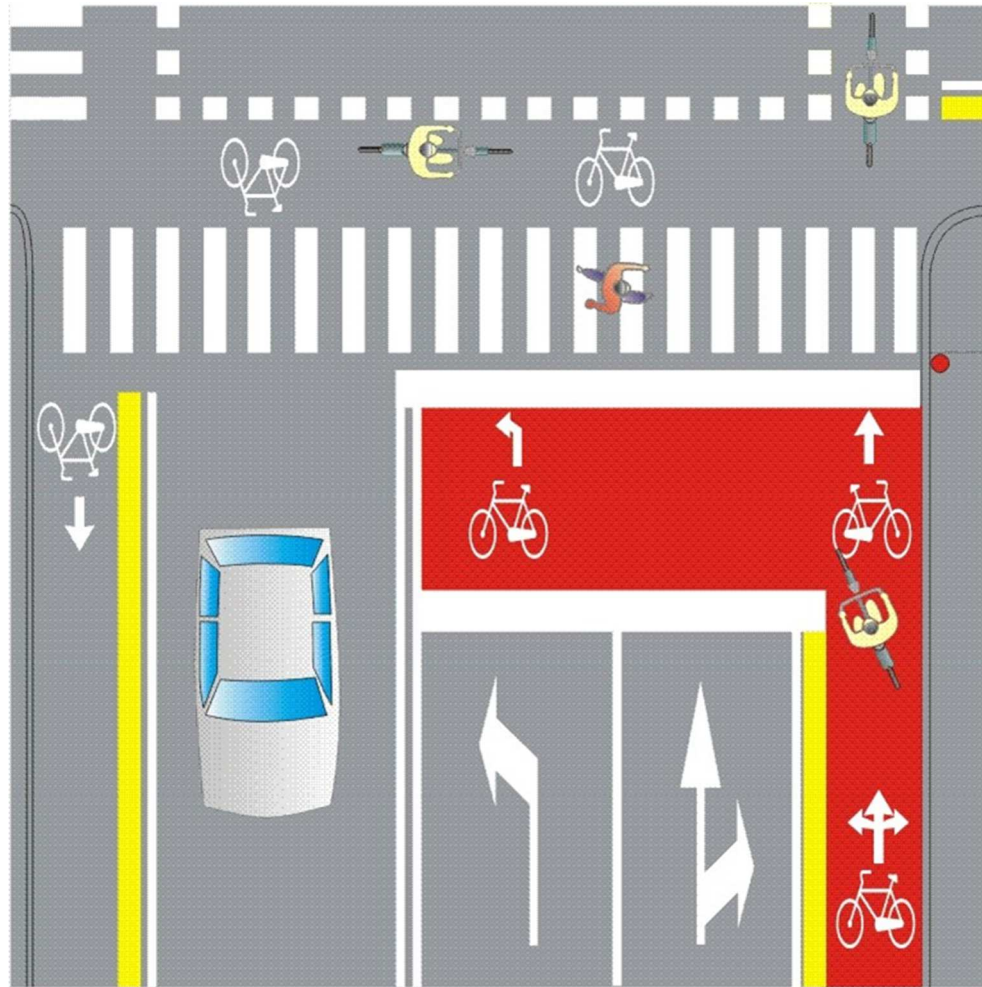
REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 69 INTERSEZIONI STRADALI E PASSI CARRAI - INTERSEZIONI SEMAFORIZZATE - SVOLTA A SINISTRA (CASA AVANZATA)





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.19 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. (vedere **TABELLA 30**).

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:

- ✓ 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;
- ✓ su strade con pavimentazione in sterrato, mediante l'inserimento della sola segnaletica verticale prevista dalla normativa di riferimento.

TABELLA 30 CARATTERISTICHE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI A BASSA 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>



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.20 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 di transito che interessano l'infrastruttura in questione.

Questi accorgimenti si possono distinguere in due principali tipologie di intervento: puntuale (TABELLA 31) e lungo l'asse (TABELLA 32).

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.

TABELLA 31 INTERVENTI PUNTUALI DI MODERAZIONE DEL 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 dello 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 rettilinei, in modo da moderare la velocità dei veicoli.
INTERSEZIONI RIALZATE O PLATEE DI INCROCIO	Aree piane sopraelevate che coprono l'intero spazio dell'intersezione, permettendo di ridurre il dislivello presente tra la carreggiata e il percorso pedonale e/o ciclabile e contribuendo a rallentare i veicoli motorizzati. Sono evidenziate con pavimentazione diversa dalla carreggiata per colore e/o materiale.
CUSCINI O "BERLINESI"	Particolare tipo di dosso con larghezza inferiore alla distanza tra le ruote dei veicoli di maggiori dimensioni ma superiore a quella delle automobili, usati da soli, affiancati o in successione. Consentono il rallentamento delle automobili mentre sia i mezzi di soccorso che i ciclisti possono superarli senza difficoltà, purché dotati di uno spazio di passaggio di almeno 75 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.

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 32 INTERVENTI LUNGO L'ASSE DI MODERAZIONE DEL 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 rotonda di intersezioni a raso al fine di aumentare la sicurezza, costringendo tutti i veicoli a rallentare e forzandoli a percorrere una traiettoria non rettilinea, rendere la circolazione più fluida ed evidenziare la presenza dell'intersezione stessa, interrompendo la linearità di una o più strade. In corrispondenza di ogni braccio stradale le corsie devono essere separate da isole spartitraffico in rilievo, che fungono da rifugio per l'utenza debole.
CHIUSURA DI TRATTI STRADALI	Chiusura di un determinato tratto stradale, generalmente in ambito residenziale, attraverso misure volte ad impedire l'attraversamento del tratto da parte dei veicoli. La chiusura può essere totale o parziale, attraverso l'utilizzo di dissuasori fissi o a scomparsa o la regolamentazione in fasce orarie.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.11.21 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.

3.11.22 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 3 VELOSTAZIONI REALIZZATE NEI PRESSI DI UNA STAZIONE FERROVIARIA



3.11.23 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.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



3.12 LE ZONE 30 E LE ISOLE AMBIENTALI IL RECUPERO DEGLI SPAZI DI RELAZIONE

I progetti delle Isole ambientali hanno come presupposto la necessità di porre ordine all'uso indiscriminato della rete stradale da parte degli autoveicoli, che si riflette sulla perdita di identità di molti luoghi emergenti della città. Ha come obiettivo il recupero ambientale dei quartieri e una maggiore sicurezza stradale.

L'ambito di un'Isola ambientale non coincide necessariamente con quello di quartiere, inteso come nucleo autonomo per tradizione o fisionomia all'interno di un agglomerato urbano, ma certamente viene delimitata entro le coordinate di una rete stradale definita da una chiara gerarchizzazione; tengono tutte in filigrana il concetto di "area ambientale" definita nel Rapporto Buchanan come il luogo dove "la gente vive, lavora, gira per negozi, si guarda attorno e passeggia con sufficiente libertà non condizionata dal pericolo e dall'irritazione derivanti dal traffico" (da *Traffic in Town: A study of the long term problems of traffic in urban areas*, London, H.M.S.O., 1963).

Si pone in primo piano la prevalenza della mobilità dei pedoni e delle biciclette sulle altre componenti veicolari, il recupero dello spazio urbano a favore di una mobilità locale che, all'interno delle isole, può svolgersi senza una definizione di percorsi obbligati, in piena sicurezza, ribaltando l'ordine di priorità rispetto agli autoveicoli.

L'eliminazione degli itinerari di attraversamento che attualmente impegnano in maniera pressoché generalizzata la rete locale, attraverso l'individuazione di itinerari di ingresso e uscita dall'area protetta, è il primo passo verso l'attuazione delle Isole ambientali e la definizione degli ambiti di intervento.

Al di fuori degli itinerari definiti, lo spazio stradale perde l'attuale connotazione di asservimento al traffico veicolare per divenire uno spazio di relazione dove movimento veicolare, pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico convivono o, all'occorrenza, si modificano per poter assolvere alle diverse funzioni.

3.12.1 Quadro programmatico Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Per quanto riguarda nello specifico il tema della mobilità dovrà essere sviluppato nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile; rispetto alle indicazioni dovrà operare un significativo approfondimento identificando nell'incremento della pedonalità, cioè della qualità e vivibilità degli spazi e dei percorsi pedonali, e nell'incremento della ciclabilità, due dei pilastri su cui fondare le politiche di rigenerazione urbana.

A tale fine si dovranno inserire azioni conseguenti la "... introduzione di tecniche di moderazione del traffico motorizzato ("zone 30", isole ambientali, zone a 10 km/h) al fine di favorire la **mobilità attiva** e l'uso dello spazio stradale come spazio condiviso".

E ancora, tra le strategie finalizzate a promuovere la qualità e la sicurezza della mobilità pedonale nel PUMS si dovrà prevedere di: "...istituire Zone 30 caratterizzate da adeguate



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

caratteristiche realizzative (interventi di moderazione del traffico, agevolazione della mobilità pedonale, valorizzazione degli spazi pubblici di prossimità) in aree della città ad alta concentrazione di servizi collettivi e attrattori urbani così come già definiti nell'accessibilità".

Affrontando il tema delle politiche per la sicurezza stradale e la fruibilità degli spazi, il PUMS riporterà una articolata tassonomia dei dispositivi utilizzabili, e precisamente:

- ✓ Aree pedonali (integrale non controllata, integrale controllata, diurna)
- ✓ Zone a Traffico Limitato (ZTL)
- ✓ Zone 30
- ✓ Isole ambientali
- ✓ Zone Residenziali

Come si vedrà il PUMS dovrà affrontare una serie molto articolata di temi e azioni, fissando i traguardi che ciascun piano esecutivo di "zona 30" dovrebbe conseguire.

Il PUMS contiene, ovviamente, molte altre indicazioni, ma i contenuti sopra elencati sono quelli che risultano indispensabili per un buon inserimento della "zona 30" nel contesto urbano e per garantire la necessaria omogeneità e coerenza con il complesso dei piani esecutivi delle altre "zone 30".

3.12.2 Inquadramento normativo

Nel Codice della Strada e in altri fondamentali riferimenti normativi¹⁹ sono diverse e non sempre compiutamente definite le diverse declinazioni delle 'zone moderate', zone cui potremmo di volta in volta associare le *isole ambientali*, le *zone residenziali*, le *zone a velocità limitata*, le *zone scolastiche*, ecc.

In generale si tratta di zone al cui interno le "funzioni urbane" sono prevalenti rispetto alle "funzioni di traffico", così che in esse risulta giustificata la modifica delle normali regole di comportamento imposte, o per meglio dire, concesse agli automobilisti, al fine di elevare la qualità dell'ambiente e della sicurezza.

Secondo tale logica, l'individuazione di tali zone deriva direttamente dalla **classificazione funzionale** delle strade, che distingue la rete stradale principale, alla quale vanno appunto affidate le funzioni di traffico, dalla rete locale urbana, che può essere chiamata a rispondere alle esigenze della mobilità lenta, della sosta e dell'accesso alle funzioni residenziali.

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (PUT), forniscono una precisa definizione delle 'isole ambientali': ... *sono tutte da considerare come "aree con ridotti movimenti veicolari", in quanto - se non altro - il transito veicolare motorizzato viene dirottato sulla viabilità principale, almeno per la quota parte di non competenza specifica delle singole zone (eliminazione del traffico di attraversamento dalle singole isole ambientali).*

Nel Codice della Strada le isole ambientali si traducono con la definizione delle "Zone Residenziali" e delle "Zone a velocità limitata":

- **zone residenziali**, come definite dall'articolo 3, comma 1, del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono "zone urbane in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine";
- **zone a velocità limitata**, ovvero le **Zone 30**, con cui si indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata dall'apposita segnaletica.

Obiettivi comuni a entrambe queste zone sono:

- ✓ recupero della funzione sociale della strada;
- ✓ adeguati livelli di sicurezza;
- ✓ impedimento dell'effetto by-pass al traffico veicolare: il sistema circolatorio deve prediligere l'accesso ai veicoli con destinazione interna al comparto, ostacolando l'attraversamento improprio;
- ✓ migliorare/incentivare la ciclopedità: tali zone vengono infatti definite come "aree con ridotti movimenti veicolari", in quanto - se non altro - il transito veicolare motorizzato viene dirottato sulla viabilità principale.

Pertanto, la **zona residenziale** mantiene il suo significato di zona dove una mobilità attenta, moderata e limitata deve garantire una maggiore vivibilità del quartiere (bambini che giocano in strada, più spazio per la sosta e per il verde urbano, ...), mentre nella zona 30 il cui significato non può più essere quello di regolare specifiche zone che, per particolari caratteristiche – funzionali, viabilistiche, ambientali, richiedono l'adozione di un più severo limite di velocità rispetto a quello generalizzato.

¹⁹ In primis, le 'Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (G.U. n.77 del 24 maggio 1995) e le 'Linee Guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale', Min.LL.PP. circ. 8.6.2001 n.3698



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.12.3 Risposte articolate su più livelli

Per risolvere un problema complesso come quello del traffico, occorrono risposte articolate che agiranno sul medio e lungo periodo, come quelle derivanti da investimenti capaci di colmare un sicuro deficit infrastrutturale con politiche che possono incidere essendo davvero efficaci sul breve e medio periodo.

Una protezione dei quartieri dal traffico, e quindi l'introduzione delle Isole ambientali, si colloca a cavallo tra le politiche di breve e di medio periodo.

Questo provvedimento di limitazione della circolazione del traffico, porta con sé diversi benefici. Da un punto vista urbanistico generale esso viene imposto dalla domanda crescente di una migliore qualità ambientale; dal punto di vista trasportistico è richiesto dalla necessità di mantenere inalterati i livelli di accessibilità altrimenti preclusi dal livello di congestione raggiunto che fa perdere efficienza e funzionalità alla città e infine, dal punto di vista della sicurezza stradale, dalla necessità di ridurre la troppo elevata incidentalità che colpisce soprattutto l'utenza debole di pedoni e ciclisti.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.13 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

3.13.1 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 4 ORGANIZZAZIONE DELLE RASTRELLIERE





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

3.13.2 Portabici coperti

La rastrelliera può essere completata con l'inserimento di una pensilina di copertura, come protezione dagli agenti atmosferici.

IMMAGINE 5 RASTRELLIERA COPERTA



3.13.3 Ciclobox - 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 6 CICLOBOX



3.13.4 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:

- ✓ Creare una identità visiva della mobilità ciclistica
- ✓ Adottare campagne di comunicazione e promozione di eventi culturali sul tema della ciclabilità mirati per i diversi gruppi target
- ✓ Promuovere la mobilità ciclabile presso le scuole
- ✓ Promuovere il cicloturismo nel territorio
- ✓ Offrire incentivi motivazionali ed economici
- ✓ Rafforzare la massa critica locale e supportare le iniziative delle associazioni ciclistiche locali, per facilitare l'attrazione del cicloturismo e valorizzare il territorio
- ✓ Diffondere pannelli informativi rivolti al cicloturismo (ma anche ai residenti) e la realizzazione di servizi di sosta.

3.13.5 Adozione di campagne di comunicazione

L'attivazione di una campagna integrata per la mobilità sostenibile si potrà articolare attraverso le seguenti azioni:



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

- ✓ 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.

3.13.6 Incentivi all'uso della bicicletta

Il comune di Galatina potrebbe partecipare attivamente nella sperimentazione di incentivi monetari e non monetari per la promozione dell'uso delle due ruote.

- ✓ fornire incentivi economici per l'acquisto di Biciclette elettriche;
- ✓ elargire contributi, per un massimo di 250 euro, 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.

3.13.7 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.

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 Galatina 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.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

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.

3.13.8 Aree industriali e zone per il lavoro

Il Piano ritiene che si debba porre particolare attenzione all'uso della bici per lavoro. L'uso della bici per lavoro prevede il raggiungimento diretto del posto di lavoro. Per questa ragione si affrontano nello specifico due 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 presidiato (come esiste in varie città, es: Amsterdam, Zurigo o Abbiategrasso (MI)).

Promozione/incentivazione dell'utilizzo della bici - disincentivazione dell'utilizzo 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:

- ✓ promuovere la figura del Mobility Manager aziendale nelle aziende del territorio almeno dove previsto dalla normativa
- ✓ promuovere l'idea delle bici aziendali
- ✓ formazione e comunicazione mirata agli imprenditori (non solo per i cittadini)
- ✓ 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.

3.13.9 Promozione del Cicloturismo

Il territorio di Galatina 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
- ✓ La mancanza di informazioni turistiche (quali percorsi, dove andare e cosa vedere) che risultano spesso frammentate o difficili da reperire.

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.

3.13.10 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 Galatina 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.

3.13.11 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.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

3.13.12 *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.

3.13.13 *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 riscontro sugli interventi. Attualmente è noto come si ha una massa critica limitata sul tema. Per rafforzare l'interesse e accrescere le competenze delle associazioni, si 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".

3.13.14 *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.

Dare continuità ai progetti ciclabili richiede persone specializzate e dedicate al tema. Per promuovere l'uso della bicicletta si ha bisogno di figure specializzate così come per gli altri mezzi di trasporto; per questo si dovrà valutare la possibilità di istituire un "Ufficio Biciclette" individuando la soluzione e le responsabilità più consone rispetto al contesto specifico.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

4 FASE D LA REDAZIONE DEL PIANO





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



4.1 PREMESSA

Il Comune di Galatina ha l'ambizione di contribuire allo sviluppo economico sostenibile di tutto il territorio e di renderlo più attrattivo, incentivando l'uso della bicicletta per tutte le esigenze.

Aumentare la quantità di spostamenti quotidiani in bicicletta, infatti, avrebbe effetti positivi non solo sulla qualità dell'aria a livello locale ma rappresenterebbe anche l'apporto di Galatina al cambiamento climatico, contribuendo a creare una città più sana, più produttiva, più sicura, più attraente per i suoi residenti e per i turisti, più divertente.

In questo documento vengono descritti gli obiettivi della città in termini di ciclabilità e vengono identificate le principali strategie ed azioni per mettere la bicicletta al centro del sistema della mobilità di Galatina, come alternativa all'uso dell'automobile privata.

L'ambizione è che le politiche di mobilità di Galatina possano contribuire a:

- **Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti e climalteranti** del settore dei trasporti, che contribuisce al peggioramento della qualità dell'aria locale e alle emissioni di CO₂ e altri gas climalteranti nel territorio del comune di Galatina e dei comuni dell'Area Urbana di Galatina (PUMS in corso di redazione, 2023-2033);
- **Migliorare le condizioni di salute dei cittadini** diminuendo i livelli di inattività fisica e sedentarietà, che sono responsabili in Italia del 15% di tutte le morti. L'OMS raccomanda infatti l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano per raggiungere i "livelli minimi" di attività fisica giornaliera, sia per gli adulti che per bambini ed anziani (OMS, 2020);
- **Stimolare il tessuto produttivo del territorio e incentivare la creazione di posti di lavoro nel settore della sostenibilità**, favorendo la filiera corta, valorizzando l'economia circolare e la manodopera locale e nazionale. Gli investimenti in ciclabilità e pedonalità, infatti, hanno un effetto moltiplicatore sull'economia che è doppio rispetto agli investimenti nella produzione di automobili (IEA, 2020);
- **Migliorare la sicurezza sul territorio comunale** riducendo il numero e la gravità degli incidenti stradali, in particolare (ma non solo) quelli che coinvolgono le persone in bicicletta, e snellire la congestione stradale contribuendo all'aumento di produttività economica del territorio;
- **Diversificare l'offerta di mobilità** e quindi aumentare l'accessibilità a servizi e beni a tutti i residenti e in particolare per chi è in condizioni più svantaggiate. Infatti, la ciclabilità contribuisce a ridurre la "povertà di accesso" e a moltiplicare le opportunità sociali ed economiche soprattutto per le fasce di popolazione a basso reddito.

In questo senso, 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 Galatina e contribuire a creare una **città più sostenibile, più attrattiva e più felice**.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

Le politiche descritte in questo documento hanno l'obiettivo di raddoppiare, e poi raddoppiare ancora, la quantità di spostamenti che vengono effettuati dai Galatinesi in bicicletta entro il 2030, "catturando" quanto più possibile gli spostamenti che attualmente vengono effettuati in automobile privata, in linea con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

L'obiettivo al 2030 è che il 15% degli spostamenti sistematici venga effettuato in bicicletta.



4.2 LA STRATEGIA, I CRITERI E GLI OBIETTIVI DEL PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DEL COMUNE DI GALATINA

Attraverso la redazione del PCMC, il Comune di Galatina si pone l'obiettivo di dirottare una quota percentuale di spostamenti quotidiani attualmente effettuati in automobile verso modalità ecocompatibili, per realizzare una città **sostenibile, sicura e inclusiva**.

Il potenziale della bicicletta non può essere trascurato per gli spostamenti quotidiani per recarsi a lavoro o a scuola e nemmeno 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 tutto sommato limitati mezzi finanziari.

4.2.1 Principi per la pianificazione delle infrastrutture urbane per la mobilità ciclistica

La rete è stata pianificata tenendo conto delle **interazioni e integrazioni** che il sistema della ciclabilità ha con quello urbanistico territoriale, ambientale e trasportistico nel suo complesso, in relazione alle principali attività localizzate, al recupero ambientale, storico culturale ed estetico della città, nonché all'integrazione con i diversi modi di trasporto.

Tutti questi temi sono stati trattati congiuntamente per elevare il livello di efficacia degli interventi.

In un'ottica di integrazione con il contesto insediativo urbanistico, la rete degli itinerari ciclabili è stata costruita per rendere possibili e attrattivi i collegamenti **ciclabili tra i principali poli di generazione/attrazione della mobilità urbana (zone residenziali con sedi universitarie, scolastiche, sanitarie, direzionali, commerciali, ricreative e sportive, ecc.)**, tenendo presente i criteri trasportistici, specialmente la corretta condivisione anche **dell'interscambio con gli altri modi di trasporto**, in primo modo collettivi, elemento fondamentale per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Inoltre, a Sud del Territorio di Galatina è previsto anche il passaggio dalla **Ciclovia Regionale dei Tre Mari**²⁰ importante percorso ciclabile a valenza regionale.

²⁰ Estratto da PRMC della Regione Puglia ...omissi... "Il tronco che di 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".



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

Sarebbe auspicabile ed opportuno realizzare attraverso un prolungamento di un percorso ciclabile oltre la frazione di Noha per connettersi con questo importante tracciato (Vedere Paragrafo 1.10).

Nella individuazione dei percorsi ciclabili sono previsti anche itinerari di collegamento tra Galatina con le frazioni di Noha, Collemeto-Santa Barbara e di connessione con gli insediamenti "sparsi" nel territorio di Galatina come Guidano.

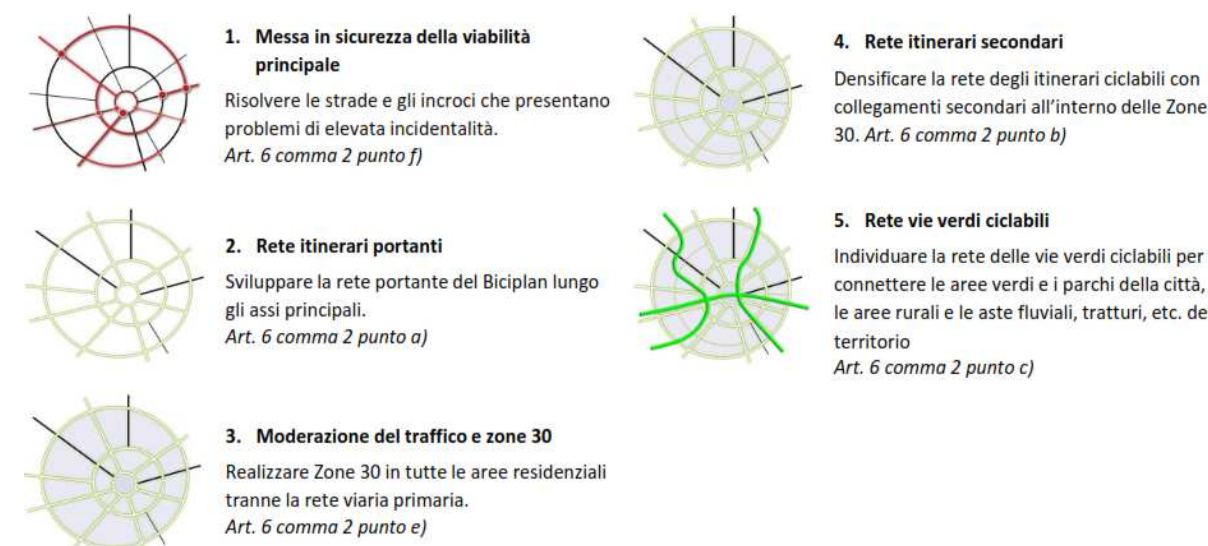
Pertanto, in relazione alle peculiarità e alle criticità del territorio, è scaturito per il Comune di Galatina definire **un'unica rete ciclabile** che favorisca l'accessibilità ai principali attrattori della **domanda sistemica e ai poli culturali e turistici di maggiore rilevanza**.

Come evidenziato anche dalla legge sulla ciclabilità la **Legge N.2/2018²¹**, la strategia ha combinato la realizzazione **di percorsi ciclabili di vario tipo con l'implementazione di un programma generale di moderazione del traffico veicolare** (vedere FIGURA 70)

Tale affermazione è confermata in particolare dalla definizione di "ciclovia", che per la legge N.2/2018 Art. 2 comma 2 comprende:

- a) le piste o corsie ciclabili;
- b) gli itinerari ciclopedonali;
- c) le vie verdi ciclabili;
- d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- e) le strade senza traffico e a basso traffico;
- f) le strade 30;
- g) le aree pedonali;
- h) le zone a traffico limitato;
- i) le zone residenziali.

FIGURA 70 LEGGE N.2/2018: SCHEMA DELLE FASI DI PROGETTO



Questo comporta una redistribuzione progressiva e più equilibrata e giusta delle strade urbane per favorire lo sviluppo della **mobilità sostenibile**.

In sintesi: va aumentato lo spazio destinato alla ciclabilità e razionalizzato quello per la circolazione e sosta dei veicoli privati, evitando invece di sottrarre alle altre componenti più vulnerabili e già povere di spazio come pedoni, bambini, anziani e disabili (sono quindi da superare, salvo eccezioni, i percorsi ciclopedonali e quelli su marciapiede).

In luogo della tradizionale "separazione/segregazione", il criterio guida per l'assunzione delle decisioni è il modello della condivisione dello spazio stradale tra gli utenti, secondo i principi "la strada di tutti" e "safety in numbers".

Molteplici esperienze e studi internazionali hanno dimostrato che la presenza delle biciclette sulla strada, dando visibilità e legittimazione all'uso della bici, aumenta accessibilità, sicurezza e quantità di ciclisti nonché l'attenzione e il rispetto da parte dei conducenti dei mezzi a motore.

²¹ Le finalità della Legge N. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" sono quelle di "promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali,

accrescere e sviluppare l'attività turistica, ...". Il comma 1 definisce il "Biciplan" come Piano urbano della mobilità ciclistica quale piano di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzato "a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni."



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

In città dovranno essere preferite soluzioni progettuali come piste ciclabili su corsia riservata in carreggiata, corsie ciclabili e interventi di ciclabilità diffusa.

Per accrescere il livello di sicurezza stradale in particolare dell'utenza più vulnerabile e incrementare così la quota di persone che scelgono di spostarsi in bicicletta, elemento di riferimento per l'ottenimento di questo obiettivo è quello di promuovere la realizzazione in ambito urbano anche le "città-zona 30" km/h".

L'adozione del limite di velocità di 30 Km/h come regola generale in ambito urbano, lasciando i 50 km/h come eccezione per gli assi di scorrimento veloce.

Questo dovrà essere associato a nuovi schemi di circolazione stradale del tipo "loop" che disincentivano l'attraversamento delle aree centrali in relazione ad una più nuova definizione funzionale della rete stradale al fine di ridurre l'incidentalità verso la vision zero, l'inquinamento atmosferico, il rumore e le emissioni climalteranti favorendo gli spostamenti a piedi, in bici, con la micromobilità elettrica e i mezzi pubblici, senza significative variazioni dei tempi medi di percorrenza veicolare

.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

4.3 LA DEFINIZIONE DELLA RETE CICLABILE ECOLOGICA

Nella redazione del PCMC 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 connessa con i percorsi ciclabili in corso di realizzazione (vedere paragrafo 2.14.1).

Quindi, sulla base di tutti quanti i criteri sopra esposti, è stata effettuata in **logica gerarchica** la rete stradale da dedicare alle "ciclovia di progetto" (vedere FIGURA 71 FIGURA 72 FIGURA 73) in relazione alla reale funzione che le infrastrutture che assumono sul territorio ed alle indicazioni sui diversi livelli di servizio.

In considerazione dei risultati attesi, la rete ciclabile del Comune di Galatina è stata pianificata seguendo la domanda di mobilità ciclistica potenziale legata agli attrattori individuati, che mira ad intensificare l'accesso ciclistico ai principali poli urbanistici di interesse, ai sistemi ambientali e storico-culturali differenziando in relazione ai seguenti criteri:

- **Percorsi ciclabili primari** del territorio comunale. La loro funzione è quella di collegare parti della città permettendo l'attraversamento rapido lungo le principali direttrici di traffico grazie ad infrastrutture efficienti, dirette e sicure.
- **Percorsi ciclabili secondari** sono i percorsi ciclabili che si sviluppano all'interno di quartieri e nelle frazioni, sempre sul territorio comunale. Rendono più capillare la rete primaria, andando a collegare gli assi di attraversamento della città alle destinazioni interne ai quartieri, su strade secondarie.
- **Greenways - vie verdi ciclabili** con specifica funzione di connessione delle aree verdi, parchi, aste fluviali e aree rurali della città, anche queste raccordate con la rete di itinerari prioritari e dei percorsi secondari. Questi percorsi seguono generalmente l'andamento degli elementi naturali, e spesso assumono una valenza paesaggistica e una connotazione più cicloturistica.

I percorsi primari, secondari e le greenways costituiranno l'ossatura dell'infrastruttura ciclabile di un territorio, e garantiscono la possibilità di spostarsi in bicicletta in maniera sicura, diretta e veloce anche per distanze relativamente grandi, garantendo il collegamento fra i quartieri, le frazioni della città e, potenzialmente, fra comuni diversi.

Allo stesso tempo, l'infrastruttura ciclabile separata e protetta (la "pista ciclabile") non può costituire l'unica possibilità di movimento per chi voglia spostarsi in bicicletta; infatti, non è pensabile costruire percorsi separati in ogni strada per unire tutti i punti della città per ragioni economiche, di spazio etc.

Tale sforzo non è solo impossibile, ma anche non necessario: l'utilizzo della bicicletta in sicurezza per tutti gli utenti è possibile anche quando lo spazio stradale è condiviso con il traffico veicolare se questo procede ad una velocità contenuta e se l'ambiente è pensato per tale scopo.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

Con gli opportuni accorgimenti, ciascuna strada può essere percorsa agevolmente in bicicletta, anche in assenza di una infrastruttura ciclabile separata e dedicata unicamente al flusso ciclistico.

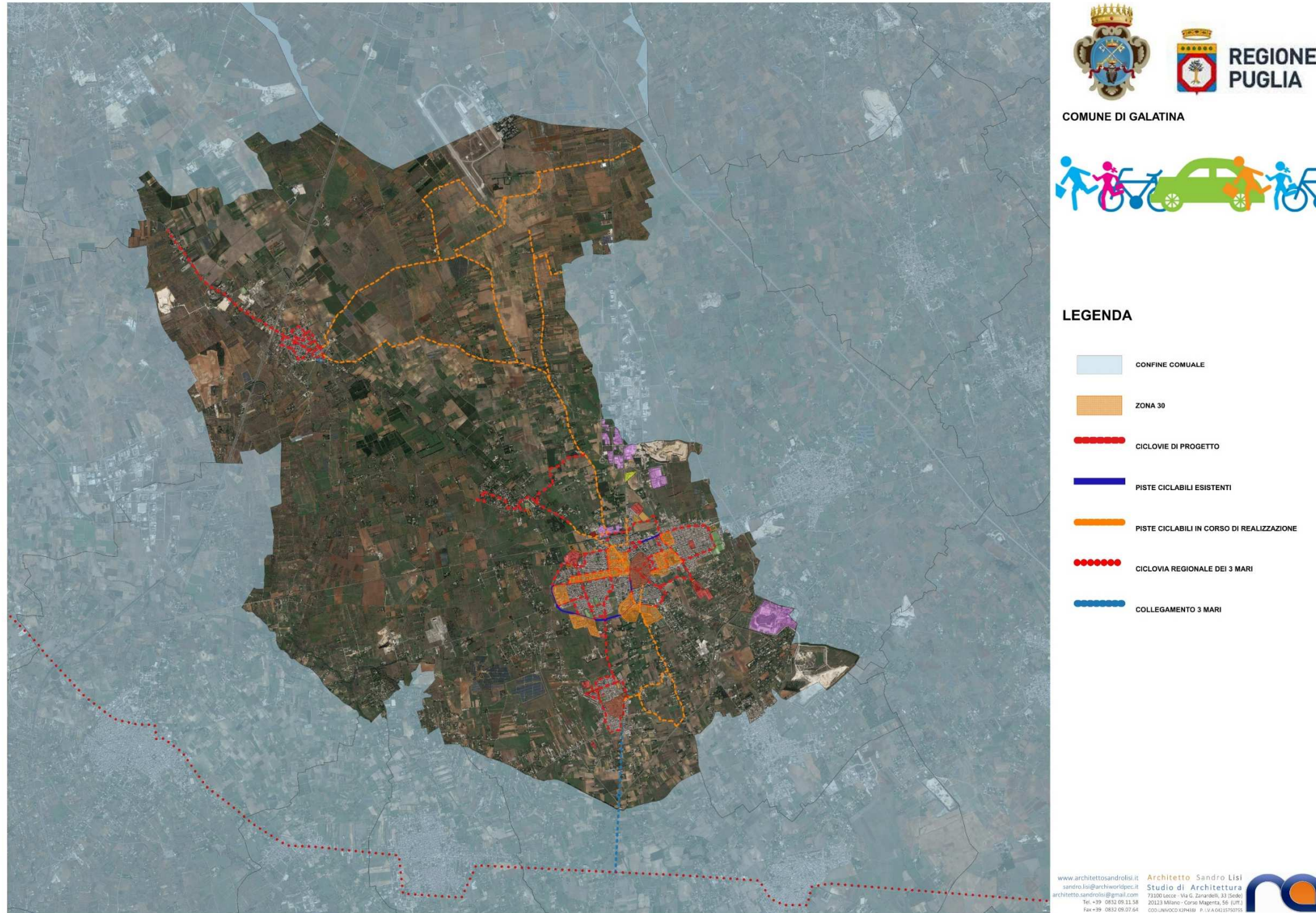
Da questa considerazione nasce l'idea di "ciclabilità diffusa": in una città come Galatina qualunque tragitto deve essere percorribile in bicicletta da qualunque punto "A" a qualunque punto "B" tramite un mix di percorsi separati e protetti (primari, secondari, greenways) e percorsi in condivisione con il traffico veicolare grazie a specifici interventi di moderazione del traffico.



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 71 COMUNE DI GALATINA - IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO

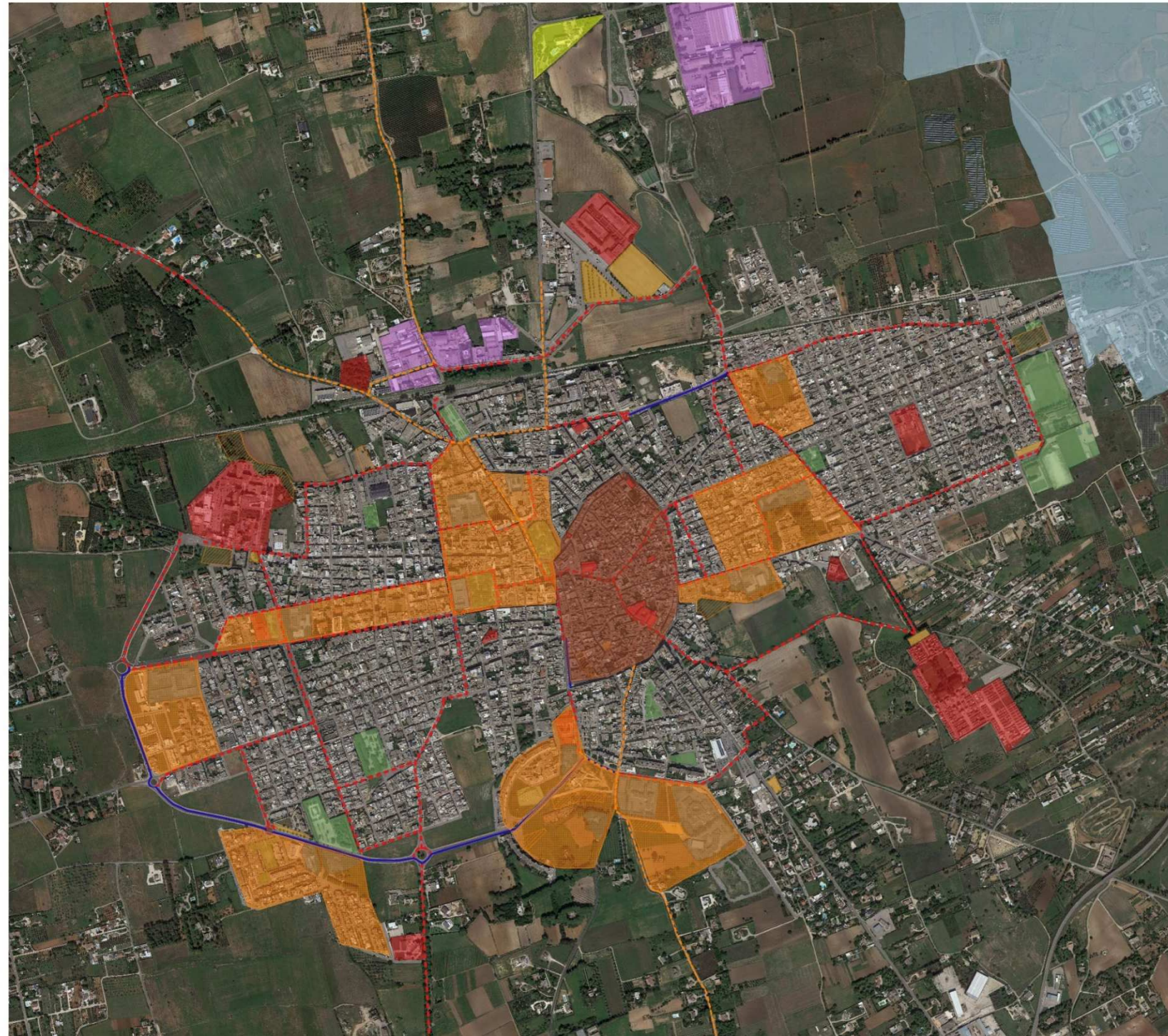




CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 72 COMUNE DI GALATINA - IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO



LEGENDA

- CONFINI COMUNALI
- ZONA 30
- CICLOVIE DI PROGETTO
- PISTE CICLABILI ESISTENTI
- PISTE CICLABILI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
- CICLOVIA REGIONALE DEI 3 MARI
- COLLEGAMENTO 3 MARI

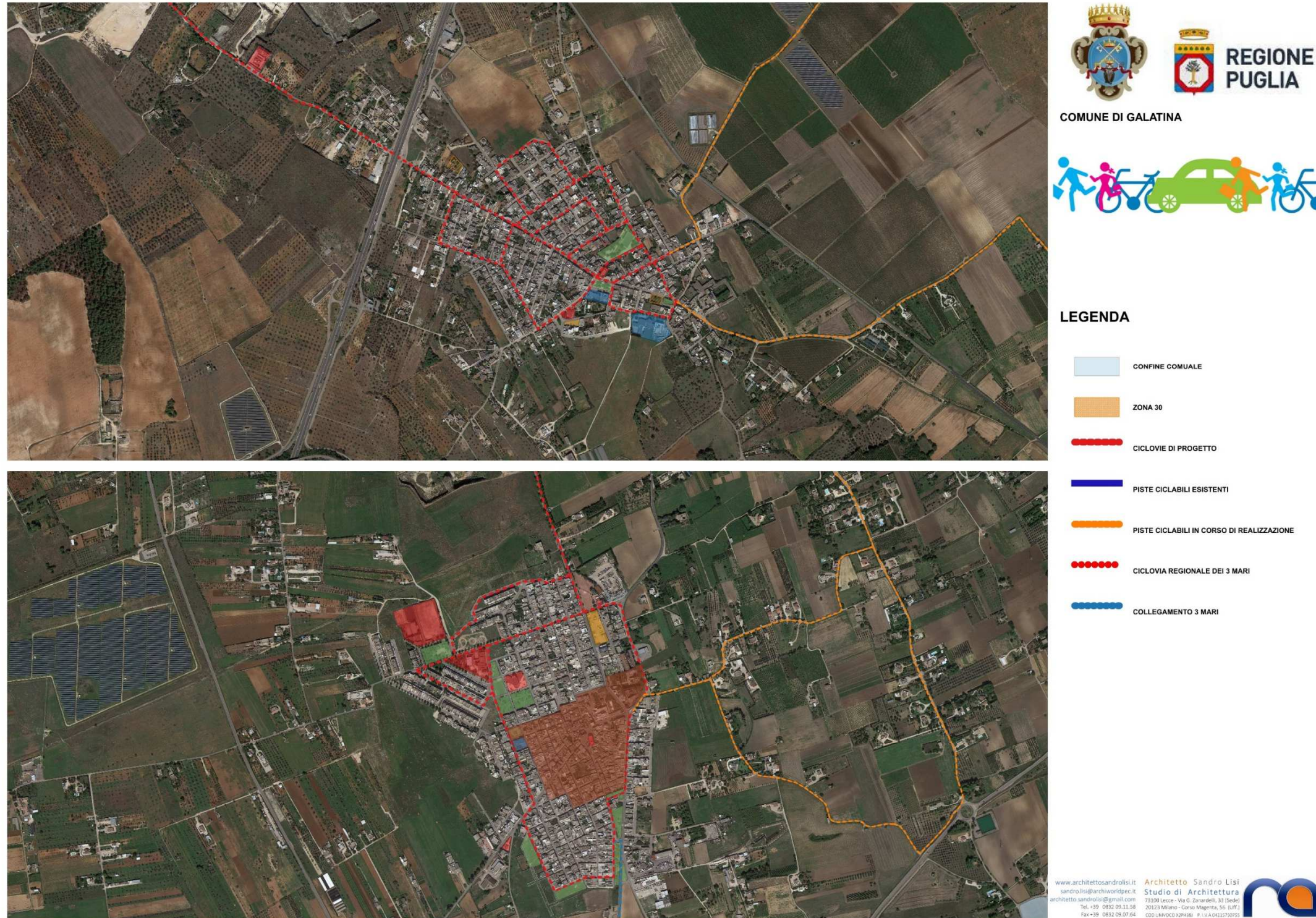
www.architetosandrolisi.it
Architetto Sandro Lisi
Studio di Architettura
sandro.lisi@architetosandrolisi.it
architetto.sandrolisi@gmail.com
73100 Lecce - Via G. Zamaroli, 33 (Cantieri)
20123 Milano - Corso Magenta, 56 (EUFI)
Tel. +39 0832 09.11.58
Fax +39 0832 09.07.64
COD. UNIVOCO 429184 - P. IVA 0451750752



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 73 COMUNE DI GALATINA - IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI DI PROGETTO FRAZIONE DI NOHA E COLLEMETO





REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

4.4 PROGETTI DI QUALITÀ URBANA ZONE 30 - ISOLE AMBIENTALI

Il PCMC vuole affrontare anche in termini di disegno urbano un tema che altrimenti poteva riduttivamente essere considerato in termini di sola moderazione del traffico, ovvero l'applicazione, a determinati contesti urbani, della normativa propria delle "Zone 30", aree entro le quali tale limite di velocità garantisce una diversa condizione di circolazione e una migliore condizione ambientale.

La città di Galatina è una città articolata e sarebbe una colpevole semplificazione prevedere trasformazioni quali quelle proposte con queste "isole ambientali" senza la consapevolezza di alcune necessarie condizioni strutturali che ne costituiscono il presupposto.

Né d'altronde aiuterebbe in un contesto come quello galatinese, caratterizzato da quartieri dove la compresenza di residenza e di attività commerciali o terziarie, le consistenze edilizie e dove a tratti è incerta l'identificazione di una rete stradale primaria distinta da quella di quartiere, la trasposizione di soluzioni in uso in molte città olandesi o tedesche, che hanno realizzato vere e proprie "stanze urbane", nelle quali la compresenza degli autoveicoli e delle persone è disciplinata, come nei woonerf, dall'osservanza di regole a misura del pedone e non dell'automobile.

Per Galatina occorre trovare uno specifico progettuale che sappia configurare soluzioni appropriate alle diverse "parti di città", diverse tra loro per carattere morfologico, destinazioni d'uso funzionale, ruolo urbano.

Occorre sperimentare soluzioni che sappiano dare risposta a quartieri prevalentemente residenziali, dove l'allontanamento del traffico di attraversamento sarebbe già di per sé risolutivo, a zone di forte capacità attrattiva come le scuole di ogni ordine e grado e la zona dell'Ospedale Santa Caterina Novella.

Questa è la via per introdurre, in termini diversi e più ampi rispetto alle esperienze di altre città europee, una diversa condizione della circolazione veicolare.

4.4.1 *Recupero degli spazi di relazione*

I progetti delle Isole ambientali hanno come presupposto la necessità di porre ordine all'uso indiscriminato della rete stradale da parte degli autoveicoli, che si riflette sulla perdita di identità di molti luoghi della città e che ha come obiettivo il recupero ambientale dei quartieri e una maggiore sicurezza stradale.

Questi ambiti progettuali fanno capire che lo spazio "Isola ambientale" non coincide necessariamente con quello di "quartiere", inteso come nucleo autonomo per tradizione o fisionomia all'interno di un agglomerato urbano, ma certamente sono delimitate entro le coordinate di una rete stradale definita da una chiara gerarchizzazione; tengono tutte in filigrana il concetto di "area ambientale" definita nel Rapporto Buchanan come il luogo dove



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

*“la gente vive, lavora, gira per negozi, si guarda attorno e passeggia con sufficiente libertà non condizionata dal pericolo e dall’irritazione derivanti dal traffico”.*²²

Pongono in primo piano la prevalenza della **mobilità dei pedoni e delle biciclette** sulle altre componenti veicolari, il recupero dello spazio urbano a favore di una mobilità locale che, all’interno delle isole, può svolgersi senza una definizione di percorsi obbligati, in piena sicurezza, ribaltando l’ordine di priorità rispetto agli autoveicoli.

L’eliminazione degli **itinerari di attraversamento** con nuovi schemi di circolazione che attualmente impegnano in maniera pressoché generalizzata la rete locale, attraverso l’individuazione di itinerari di ingresso e uscita dall’area protetta, è il primo passo verso l’attuazione delle Isole ambientali e la definizione degli ambiti di intervento.

Al di fuori degli itinerari definiti, lo spazio stradale perde l’attuale connotazione di asservimento al traffico veicolare per divenire uno **spazio di relazione** dove movimento veicolare, pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico convivono o, all’occorrenza, si modificano per poter assolvere alle diverse funzioni.

4.4.2 Interventi puntuali nei punti critici

La strategia del PCMC guarda all’individuazione di un sistema di percorsi ciclabili e ciclopedonali continuo, insieme a interventi di moderazione e riduzione del traffico veicolare.

Ulteriori punti critici potranno essere individuati durante l’attuazione dei percorsi sviluppati dalla rete e comunque in fase di successiva progettazione.

Tra gli interventi possibili per aumentare la sicurezza in area urbana si prevede la realizzazione delle zone 30, dell’attraversamento pedonale rialzato, del restringimento di carreggiata o della piattaforma rialzata.

In area extraurbana invece la sicurezza attiene prevalentemente la progettazione di intersezioni critiche (vedere **Paragrafo 3.11**).

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 sono 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 o interne alle isole ambientali anzidette». Le direttive aggiungono una specificazione importante là dove affermano che «la viabilità PRINCIPALE, [...], 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).

da Traffic in Town: A study of the long-term problems of traffic in urban areas, London, H.M.S.O., 1963.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

IMMAGINE 7 TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI POSSIBILI PER LA CICLABILITÀ E LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO



4.4.3 Le otto isole ambientali di Galatina

Quindi, non solo la scommessa può essere affrontata, ma esiste la concreta possibilità che il Comune di Galatina possa andare incontro ad una completa e straordinaria trasformazione ambientale, capace di riportare in luce ed enfatizzare la qualità del suo paesaggio.

Il Piano indica otto possibili isole ambientali, da progettare per sondarne la fattibilità e le potenzialità di rinnovo dell'ambiente urbano, pur sapendo che, in futuro, tutti i quartieri della città potranno diventare Isole ambientali.

Le otto aree di moderazione del traffico all'interno delle quali l'obiettivo è migliorare la qualità dello spazio riducendo la velocità dei mezzi e indirizzando i flussi più sostenuti nella rete delle strade principali, sono previste negli ambiti seguenti:

- **AMBITO 1 ISOLA AMBIENTALE EX MERCATO COPERTO**
- **AMBITO 2 ISOLA AMBIENTALE RIONE ITALIA VIA SPOLETO**
- **AMBITO 3 ISOLA AMBIENTALE VIA CORIGLIANO**
- **AMBITO 4 ISOLA AMBIENTALE POLO 3 GIOVANNI XXIII**
- **AMBITO 5 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO COMPRENSIVO POLO 2**
- **AMBITO 6 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO PROFESSIONE FALCONE E BORSELLINO**
- **AMBITO 7 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO ISTRUZIONE SUPERIORE P. COLONNA**
- **AMBITO 8 ISOLA AMBIENTALE MUSEO CIVICO P. CAVOTI CORSO RE D'ITALIA**

Si tratta di otto ambiti diversi per dimensioni, per struttura viaria, per funzioni insediate, ognuno dei quali con una particolare connotazione del disegno urbano.

Le operazioni di moderazione del traffico sono da sviluppare gradualmente, ad esempio mediante operazioni sperimentali di **urbanistica tattica**, al fine di trarre nel lungo termine un paesaggio urbano di qualità.

Le stesse aree di moderazione del traffico possono essere proposte anche nei centri abitati delle frazioni, in particolare in prossimità dei principali servizi.

Gli otto ambiti delle isole ambientali sono visualizzati da **FIGURA 71** a **FIGURA 76** e nell'**IMMAGINE 8** all' **IMMAGINE 15**.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

IMMAGINE 8 AMBITO 1 ISOLA AMBIENTALE EX MERCATO COPERTO



IMMAGINE 10 AMBITO 3 ISOLA AMBIENTALE VIA CORIGLIANO



IMMAGINE 9 AMBITO 2 ISOLA AMBIENTALE RIONE ITALIA VIA SPOLETO



IMMAGINE 11 AMBITO 4 ISOLA AMBIENTALE POLO 3 GIOVANNI XXIII





REGIONE
PUGLIA



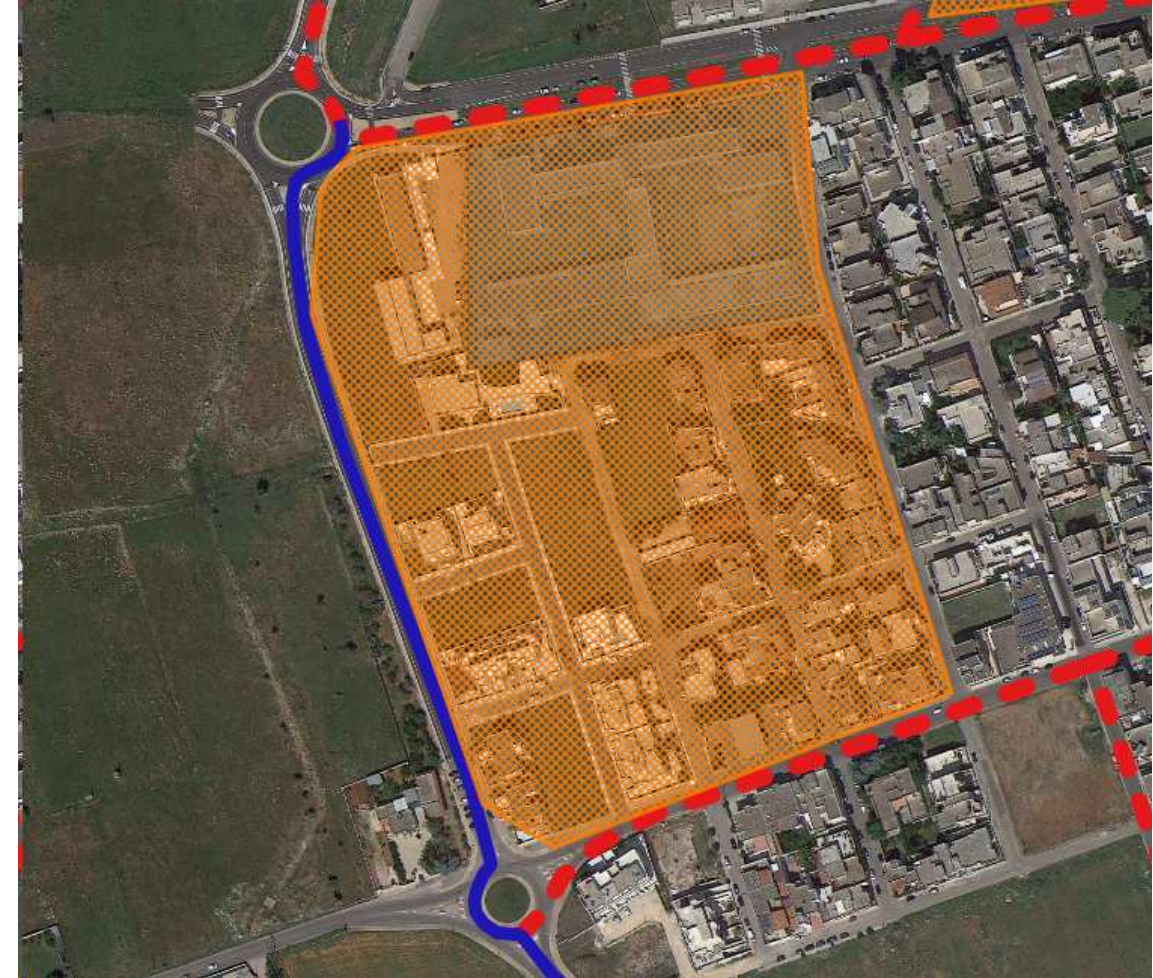
CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

IMMAGINE 12 AMBITO 5 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO COMPRENSIVO POLO 2



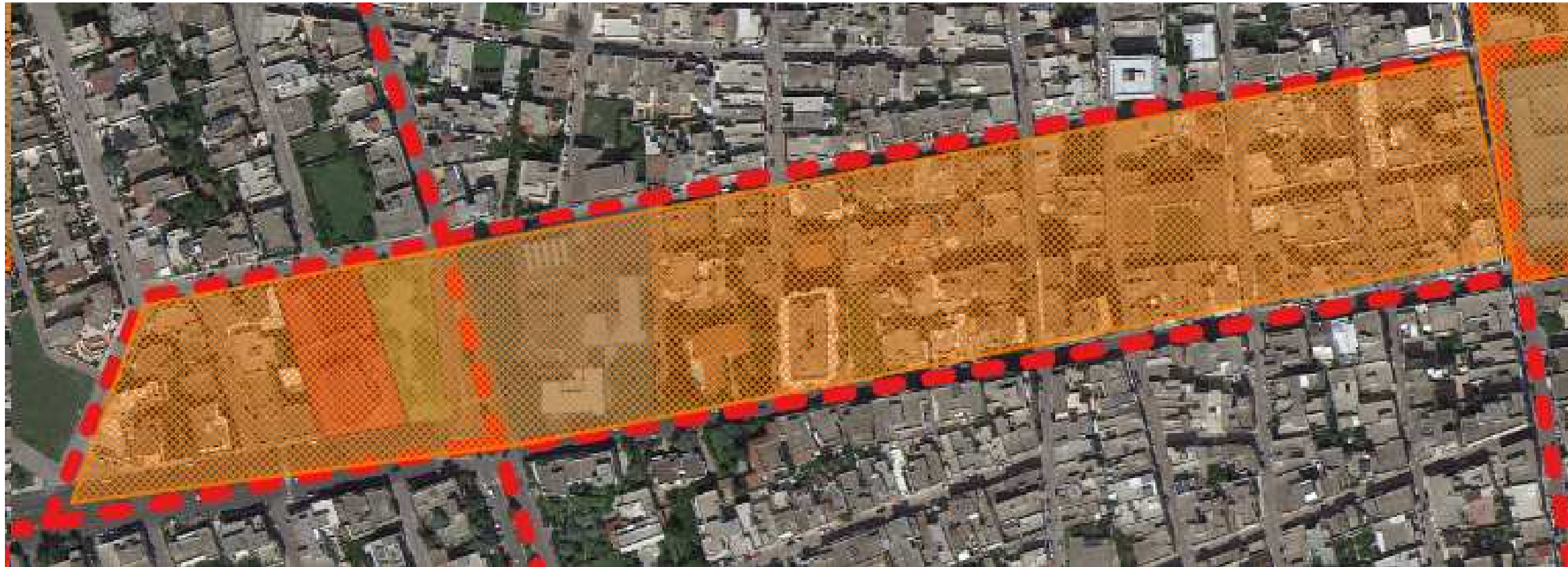
IMMAGINE 13 AMBITO 6 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO PROFESSIONE FALCONE E BORSELLINO





Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

IMMAGINE 14 AMBITO 7 ISOLA AMBIENTALE ISTITUTO ISTRUZIONE SUPERIORE P. COLONNA





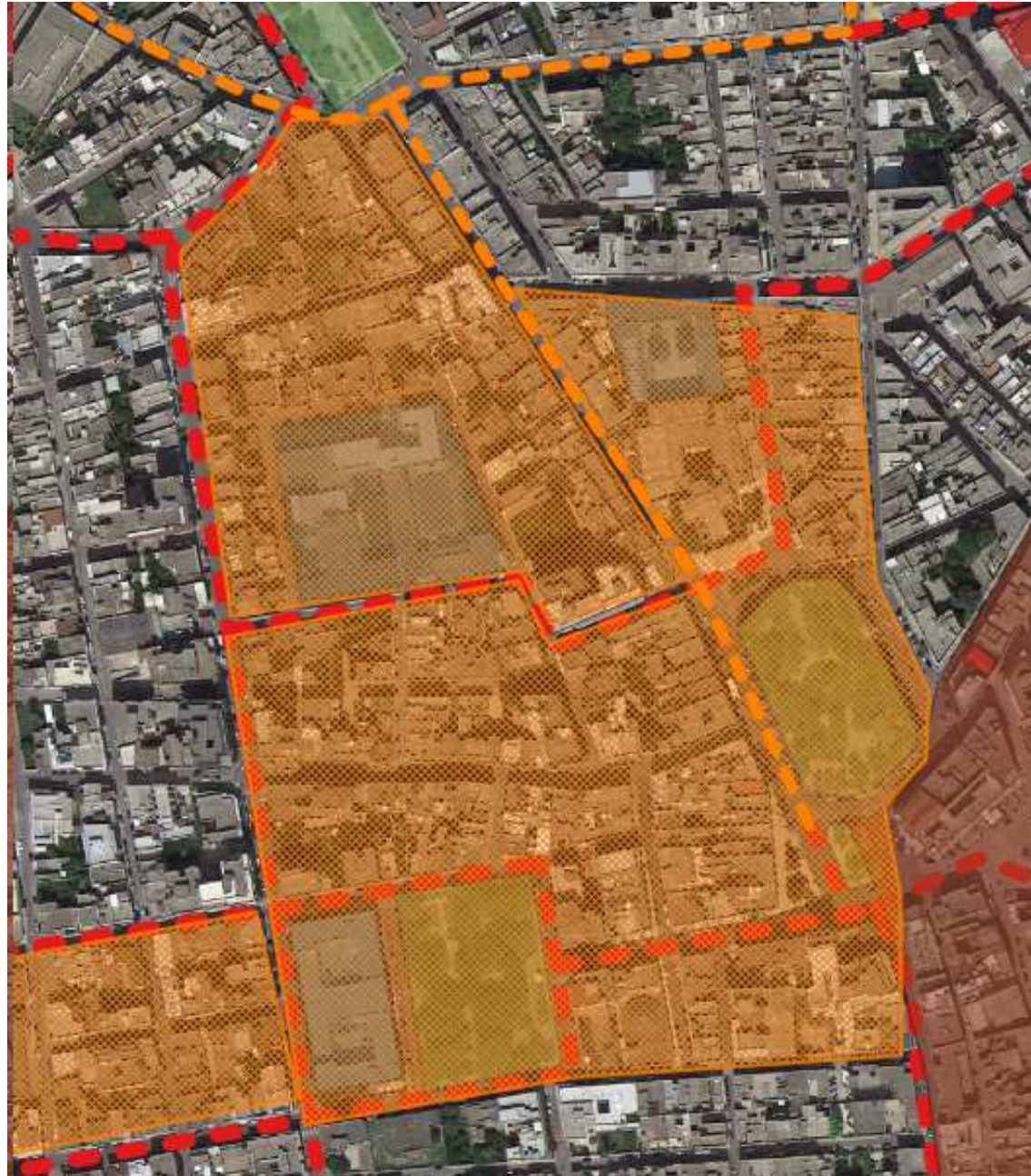
REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

IMMAGINE 15 AMBITO 8 ISOLA AMBIENTALE MUSEO CIVICO P. CAVOTI CORSO RE D'ITALIA



Ciò permette di incentivare la fruizione della strada non solo per usi legati alla necessità di spostamento, ma anche per attività commerciali, ricreative, turistiche, promuovendo al contempo l'utilizzo della **bicicletta e la camminabilità**, grazie alla creazione di percorsi dedicati e sicuri.

Nella pianificazione e progettazione delle aree a moderazione del traffico, si è tenuto conto di alcune strategie ed elementi base per massimizzarne l'efficacia.

Questi criteri possono essere riassunti nel modo seguente:

1. **Definire aree di giuste dimensioni.** Le aree a traffico moderato dovrebbero in genere rimanere entro i 2x2Km mantenendo esterni i principali flussi di traffico. Idealmente dal centro dell'area dovrebbe essere possibile raggiungere il perimetro esterno in 20-25 minuti di camminata e in 6-8 minuti di bici.
2. **Limitazione fisica delle velocità.** Non è sufficiente apporre la sola segnaletica di zona30/residenziale, ma occorre predisporre opportune soluzioni strutturali di moderazione del traffico, per limitare fisicamente velocità, favorendo la condivisione degli spazi da parte di tutti gli utenti in sicurezza
3. **Riassegnazione degli spazi di mobilità.** Nelle aree a traffico moderato lo spazio stradale spesso ad uso esclusivo dell'automobile viene riassegnato ad altre funzioni quali la socialità, il gioco, il commercio e il verde. La strada diviene luogo di condivisione fra tutti gli utenti della strada, riducendo la conflittualità.
4. **Ridurre il traffico di attraversamento.** Le aree a traffico moderato dovrebbero disincentivare l'attraversamento veicolare da parte di chi non è diretto all'interno della zona. Il numero di vie in accesso o uscita veicolare andrebbero ridotte, mantenendo su alcune l'esclusiva permeabilità pedonale ciclabile.

La riduzione della velocità e del volume di traffico, soprattutto in attraversamento, sono gli obiettivi diretti e più facilmente misurabili della realizzazione di una zona a traffico limitato.

I benefici che ne conseguono sono però molteplici e sono legati agli aspetti di mobilità, all'attrattività socioeconomica e al miglioramento della qualità degli spazi.

Si riduce il rumore e l'inquinamento acustico prodotto dal traffico anche di 7 dB.

Aumenta l'attrattività del commercio locale grazie a spazi dedicati, aree verdi e alla maggiore accessibilità per i residenti

Meno incidenti e meno gravi:

- 40% sul totale
- 50% bambini feriti o deceduti

Si promuove l'attività fisica, aiutando a prevenire patologie cardiovascolari e tumori e migliorando lo sviluppo nei bambini



Riduce la probabilità di morte di un pedone investito:

85% a 65 km/h

45% a 50 km/h

5% a 30 km/h

Migliora la qualità dell'aria riducendo incidenza e gravità delle patologie respiratorie:

– 30% ossidi di azoto

– 10% idrocarburi

Oggi le aree a traffico limitato vengono spesso realizzate installando la sola segnaletica verticale e orizzontale, senza alcuna misura strutturale che porti ad una effettiva moderazione del traffico veicolare che faccia chiaramente percepire la differenza tra questo contesto rispetto agli altri ambiti stradali, inducendo i conducenti a cambiare e mantenere comportamenti di guida adeguati. Realizzare zone a traffico moderato con queste caratteristiche non solo è inefficace, ma è anche controproducente, in quanto non induce gli utenti a procedere ad un'andatura prudente.

Le zone 30 e le strade/zone residenziali sono due importanti strumenti di moderazione del traffico che la normativa italiana prevede, i quali permettono di creare aree urbane in cui diffusamente vigono specifiche prescrizioni comportamentali e limiti di velocità, senza il bisogno di una costante ripetizione della segnaletica sui singoli tronchi stradali o isolati.

Di seguito vengono riportate le peculiarità di queste due soluzioni progettuali.

ZONE 30	ZONE RESIDENZIALI
<p>Fig. 323A e B: "Inizio e fine area a velocità limitata"</p>	<p>Fig. 318/319 art. 135: "Inizio e fine zona residenziale"</p>
<p>Livello delle misure di moderazione del traffico</p> <p>Grado di separazione degli spazi e utenze</p>	<p>Livello delle misure di moderazione del traffico</p> <p>Grado di separazione degli spazi e utenze</p>
<p>Devono essere implementate in ambiti urbani locali con caratteristiche tra loro omogenee, lungo strade di tipo E ed F.</p> <p>In queste aree la moderazione del traffico deve mirare a creare ambienti cittadini in cui i veicoli, pur mantenendo la precedenza di transito, vengono intrinsecamente spinti a rispettare e a prestare maggiore attenzione alle esigenze delle utenze pedonali e ciclabili, attraverso soluzioni strutturali che, modificando gli spazi veicolari, creino ambienti urbani sicuri, vivibili e a misura di persona.</p>	<p>Tali spazi stradali (di tipo F) sono caratterizzati per una loro ripartizione fluida in cui il transito veicolare non è vietato, ma è di fatto fortemente disincentivato. Tali zone sono particolarmente indicate in aree residenziali o vicino a poli attrattori sensibili, come scuole o parchi, mentre risultano meno efficaci in aree di passaggio con attività commerciali.</p> <p>Sono assimilabili alle "zone d'incontro" francesi o ai "woonerf" olandesi. Nelle zone residenziali pedoni e ciclisti, pur non dovendo intralciare i veicoli, godono di soluzioni di moderazione del traffico fortemente favorevoli alla condivisione degli spazi stradali con i mezzi a motore.</p>

4.4.4 Strade scolastiche e cicloposteggi

La proposta di piano prevede di dotare tutte le scuole, prioritariamente quelle secondarie di II grado, di appositi cicloposteggi (es: rastrelliere), valutandone la loro dotazione anche all'interno degli spazi di pertinenza delle scuole. La proposta di piano prevede, inoltre, la riqualificazione dello spazio esterno alle scuole per aumentare la sicurezza e anche il consolidamento delle "strade scolastiche" (con o senza stalli di "Kiss and ride") laddove già presenti e la loro istituzione nei pressi di tutti le scuole del territorio comunale.

Inoltre, si prevede la possibilità di realizzare una serie di velostazioni o cicloposteggi protetti (alcuni dei quali con la configurazione di Bike shelter o Bike box), possibilmente anche con funzioni di ciclofficina, in luogo all'introduzione di soli servizi di bike sharing, oppure la sperimentazione di servizi misti.

Ciò con l'obiettivo di promuovere l'intermodalità anche attraverso parcheggi protetti per biciclette, dotati di prese di corrente per la ricarica delle biciclette elettriche e attrezzati con dispositivi antifurto e altri elementi di utilità per gli utenti.

4.4.5 Urbanismo tattico: sperimentazioni temporanee di soluzioni progettuali

Urbanismo tattico è un termine coniato nel 2011 da un gruppo di giovani urbanisti americani per descrivere interventi in ambito urbano su piccola scala e di breve orizzonte temporale. La loro funzione è quella di apportare modifiche temporanee allo spazio pubblico con soluzioni low cost, in modo da valutare se rendere o meno la trasformazione definitiva.

Questo metodo permette, infatti, di monitorarne il gradimento della popolazione e gli effetti generati, risolvendo eventuali problematiche e/o migliorando gli aspetti deficitari, così da arrivare ad una soluzione permanente. In questo senso, la temporaneità non è un difetto, ma il fattore chiave dell'urbanismo tattico.



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

4.5 LA RETE PRIMARIA LA BICIPOLITANA DI GALATINA

La rete ciclabile di Galatina ha una maglia di percorsi di alta qualità, in sede propria e condivisa, in grado in grado di connettere uno spostamento sicuro e veloce in bicicletta coprendo tutti i quartieri, le frazioni e le zone residenziali esterne come Guidano ecc...

Questo non significa che la ciclabilità a Galatina sia “solo” la Bicipolitana; al contrario, essa diventa la struttura “portante” su cui si può appoggiare l’intera rete ciclabile della città, tanto per la rete separata e in sede propria, quanto per tutti gli interventi di riqualificazione urbana e di moderazione del traffico. L’insieme di questi interventi contribuisce a creare la rete della ciclabilità diffusa e a far sì che ogni strada di Galatina possa essere percorsa in bicicletta in sicurezza e tranquillità.

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 un autobus** e che sia dotata di spazi sicuri per il ricovero della propria bici, S.B.S., ovvero “Space Bike Safety”.

Proprio per questi motivi è stata definita una rete ecologica di piste ciclabili denominata "Bicipolitana²³" è, prima di tutto, una strategia, dove la bicicletta è la protagonista della città; in questo scenario si vuole offrire un sistema di piste ciclabili interconnesso, sicuro e sostenibile, in cui essa rappresenta un tassello fondamentale di questa strategia, associata ad altri interventi collegati ai servizi di mobilità per poter gestire al meglio la mobilità quotidiana delle persone.

La rete di ciclovia del Comune di Galatina è stata articolata in **sei percorsi** denominati “*ciclopolitana*” **FIGURA 74 FIGURA 75 FIGURA 76.**

Questi elementi sono quindi stati combinati e costituiscono la proposta del presente Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale, che individua le direttrici principali della connessione, le caratteristiche generali delle piste realizzabili e la loro gerarchizzazione in termini di priorità come descritto di seguito.

Le **TABELLA 33 TABELLA 36** il riportano l’elenco delle strade interessate dal passaggio di una pista ciclabile, suddivise per **Ciclopolitana da 1 a 6** e il riepilogo della lunghezza complessiva delle piste ciclabili.

Il **GRAFICO 10** visualizza la distribuzione delle piste ciclabili per tipologia d’intervento.

23 **La linea ciclabile come una linea di TPL** Ogni direttrice sarà studiata come una linea del Trasporto Pubblico Locale. La linea ciclabile sarà suddivisa in tratti omogenei per caratteristiche del territorio attraversato e per distanze più o meno regolari, individuando delle “fermate”, corrispondenti ai luoghi di maggiore riconoscibilità lungo di essa.



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 33 ELENCO STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE NEL COMUNE DI GALATINA

N°	IDENTIFICATIVO LINEA	DENOMINAZIONE	LUNGHEZZA (ml)
1	BICIPOLITANA 1	VIALE DON BOSCO	440,00
2	BICIPOLITANA 1	VIA MARCHE	650,00
3	BICIPOLITANA 1	VIA CORSO PRINCIPE DI PIEMONTE	200,00
4	BICIPOLITANA 1	VIA PAPA GIOVANNI XXIII	150,00
5	BICIPOLITANA 1	VIA UMBRIA	660,00
6	BICIPOLITANA 1	PIAZZA FORTUNATO CESARI	110,00
7	BICIPOLITANA 1	VIA GORIZIA	270,00
8	BICIPOLITANA 1	VIA UMBERTO PRIMO+VIA ORSINI	150,00
9	BICIPOLITANA 1	PIAZZA TOMA	130,00
10	BICIPOLITANA 1	VIA VITTORIO EMANUELE (PIAZZA SAN PIETRO)	160,00
11	BICIPOLITANA 2	VIA VAL D'AOSTA	430,00
12	BICIPOLITANA 2	VIA EMILIA	80,00
13	BICIPOLITANA 2	VIA LIGURIA	800,00
14	BICIPOLITANA 2	VIA DALLA CHIESA	400,00
15	BICIPOLITANA 2	VIA GUIDANO	240,00
16	BICIPOLITANA 2	VIALE JONIO	330,00
17	BICIPOLITANA 3	CORSO PORTA LUCE	270,00
18	BICIPOLITANA 3	VIA A. DE GASPERI	70,00
19	BICIPOLITANA 3	VIA UGO. LISI	140,00
20	BICIPOLITANA 3	VIA MARTINEZ	150,00
21	BICIPOLITANA 3	VIA ALIGHERI-VIA VOZZA	120,00
22	BICIPOLITANA 3	CORSO RE D'ITALIA	310,00
23	BICIPOLITANA 3	PIAZZA DANTE ALIGHERI	370,00
24	BICIPOLITANA 3	VIA CAFARO+VIA TOMA	220,00
25	BICIPOLITANA 3	A. VALLONE+ROTATORIA	320,00
26	BICIPOLITANA 3	VIA GRASSI	230,00
27	BICIPOLITANA 3	VIA XX SETTEMBRE	230,00
28	BICIPOLITANA 3	VIA IV NOVEMBRE+PIAZZA STAZIONE	140,00
29	BICIPOLITANA 3	VIA TASSO	280,00
30	BICIPOLITANA 3	VIA F. BANDIERA	180,00
31	BICIPOLITANA 3	VIA SPOLETO	200,00
32	BICIPOLITANA 3	CORSO GIUSEPPINA DEL PONTE	230,00
33	BICIPOLITANA 3	VIA G. LILLO	260,00
34	BICIPOLITANA 3	VIA G. GIUSTI	250,00
35	BICIPOLITANA 3	VIA SOLETO	270,00
36	BICIPOLITANA 3	VIA G. PARINI	140,00
37	BICIPOLITANA 3	VIA BASILICATA	160,00
38	BICIPOLITANA 3	VIA SAN LAZZARO	830,00
39	BICIPOLITANA 3	VIA ENNA+VIA CHIETI	490,00

N°	IDENTIFICATIVO LINEA	DENOMINAZIONE	LUNGHEZZA (ml)
40	BICIPOLITANA 3	VIA GENOVA	520,00
41	BICIPOLITANA 4	VIALE JONIO	570,00
42	BICIPOLITANA 4	VIA IPPOLITO DE MARIA	190,00
43	BICIPOLITANA 4	VIA EUROPA	400,00
44	BICIPOLITANA 4	VIA TRAPANI	240,00
45	BICIPOLITANA 4	VIA DELLA CERAMICA	160,00
46	BICIPOLITANA 4	VIA PISTOIA	330,00
47	BICIPOLITANA 4	VIALE CIMITERO	350,00
48	BICIPOLITANA 4	VIA DEI PLATANI	620,00
49	BICIPOLITANA 4	SC ZUSE	160,00
50	BICIPOLITANA 4	VIALE DON TONINO BELLO	420,00
51	BICIPOLITANA 5	VIALE SANTA CATERINA NOVELLA	550,00
52	BICIPOLITANA 5	VIA KENNEDY	380,00
53	BICIPOLITANA 5	VIA FESTA DEL LAVORO	220,00
54	BICIPOLITANA 5	VIA ROMA	150,00
55	BICIPOLITANA 5	VIA GALLIPOLI	520,00
56	BICIPOLITANA 6	VIALE ISOLA D'ELBA	420,00
57	BICIPOLITANA 6	VIA EROI DEL MARE	190,00
58	BICIPOLITANA 6	VIA SALACINO	270,00
59	BICIPOLITANA 6	VIA FORLI'	250,00
SOMMA GALATINA			17.970,00

TABELLA 34 ELENCO STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE NELLA FRAZIONE DI NOHA

N°	IDENTIFICATIVO LINEA	DENOMINAZIONE	LUNGHEZZA (ml)
60	BICIPOLITANA 2	VIA TITO LUCREZIO	370,00
61	BICIPOLITANA 2	VIA QUINTO ENNIO	150,00
62	BICIPOLITANA 2	VIA GIOTTO	650,00
63	BICIPOLITANA 2	VIA ISOLA D'ELBA	350,00
64	BICIPOLITANA 2	VIA COLLEPASSO	230,00
65	BICIPOLITANA 2	PIAZZA XXIV MAGGIO	70,00
66	BICIPOLITANA 2	VIA CALVARIO	250,00
67	BICIPOLITANA 2	VIA GUGLIELEMO MARCONI	200,00
68	BICIPOLITANA 2	VIA GALILEO GALILEI	250,00
69	BICIPOLITANA 2	VIA ARADEO	70,00
70	BICIPOLITANA 2	VIA BENEDETTO CROCE	240,00
71	BICIPOLITANA 2	VIA DEGLI ASTRONAUTI	260,00
72	BICIPOLITANA 2	VIA CORNELIO SILLA	290,00
SOMMA NOHA			3.380,00



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 35 ELENCO STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE NELLA FRAZIONE DI COLLEMETO-SANTA BARBARA

N°	IDENTIFICATIVO LINEA	DENOMINAZIONE	LUNGHEZZA (ml)
73	BICIPOLITANA 4	VIA BETTA+VIA LA SPEZIA	155,00
74	BICIPOLITANA 4	VIA DIEGO MONGIO'	165,00
75	BICIPOLITANA 4	VIA SAN PAOLO	140,00
76	BICIPOLITANA 4	VIA FIUME	490,00
77	BICIPOLITANA 4	VIA PADOVA (PERCORSO PER SANTA BARBARA)	3.000,00
78	BICIPOLITANA 4	VIA ETENA	160,00
79	BICIPOLITANA 4	VIA RAVENNA	215,00
80	BICIPOLITANA 4	VIA SIENA	225,00
81	BICIPOLITANA 4	VIA SASSARI	240,00
82	BICIPOLITANA 4	VIA SANT'ANTONIO	170,00
83	BICIPOLITANA 4	VIA PIACENZA	310,00
84	BICIPOLITANA 4	VIA GROSSETO	170,00
85	BICIPOLITANA 4	VIA MATERA	150,00
86	BICIPOLITANA 4	VIA TINTORETTO	320,00
87	BICIPOLITANA 4	VIA MONZA	200,00
88	BICIPOLITANA 4	VIA SANTA LUCIA	130,00
SOMMA COLLEMETO			6.240,00
TOTALE			27.590,00

GRAFICO 10 DISTRIBUZIONE DELLE LUNGHEZZA DELLE STRADE PER BICIPOLITANA

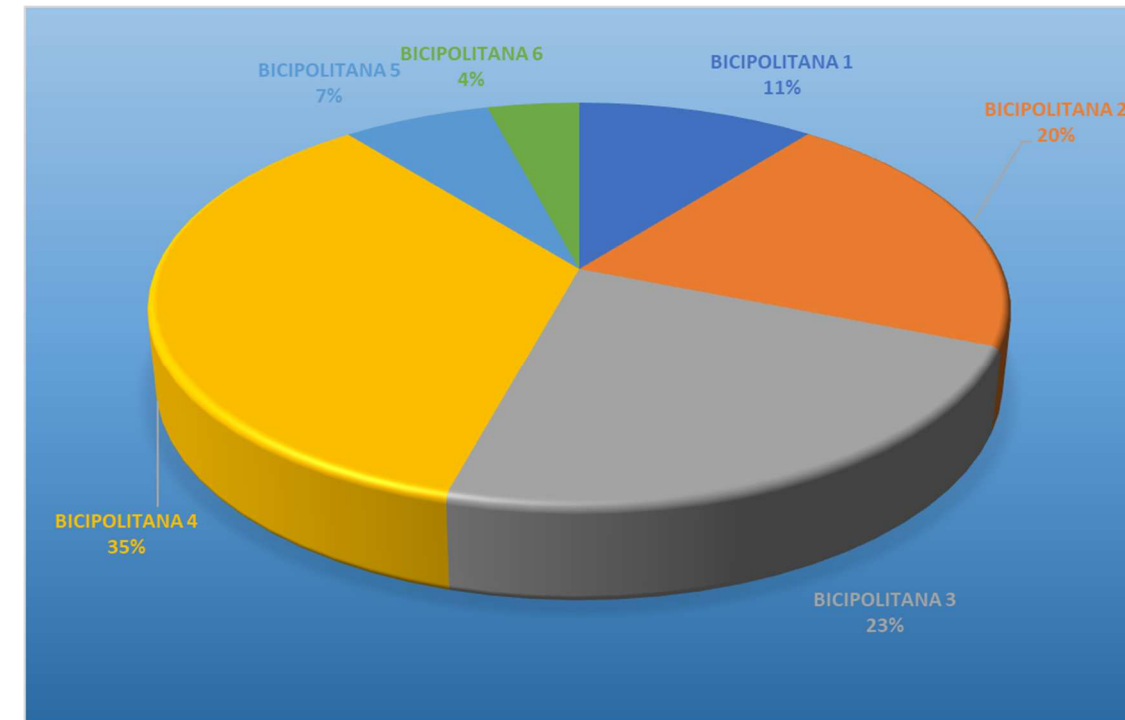


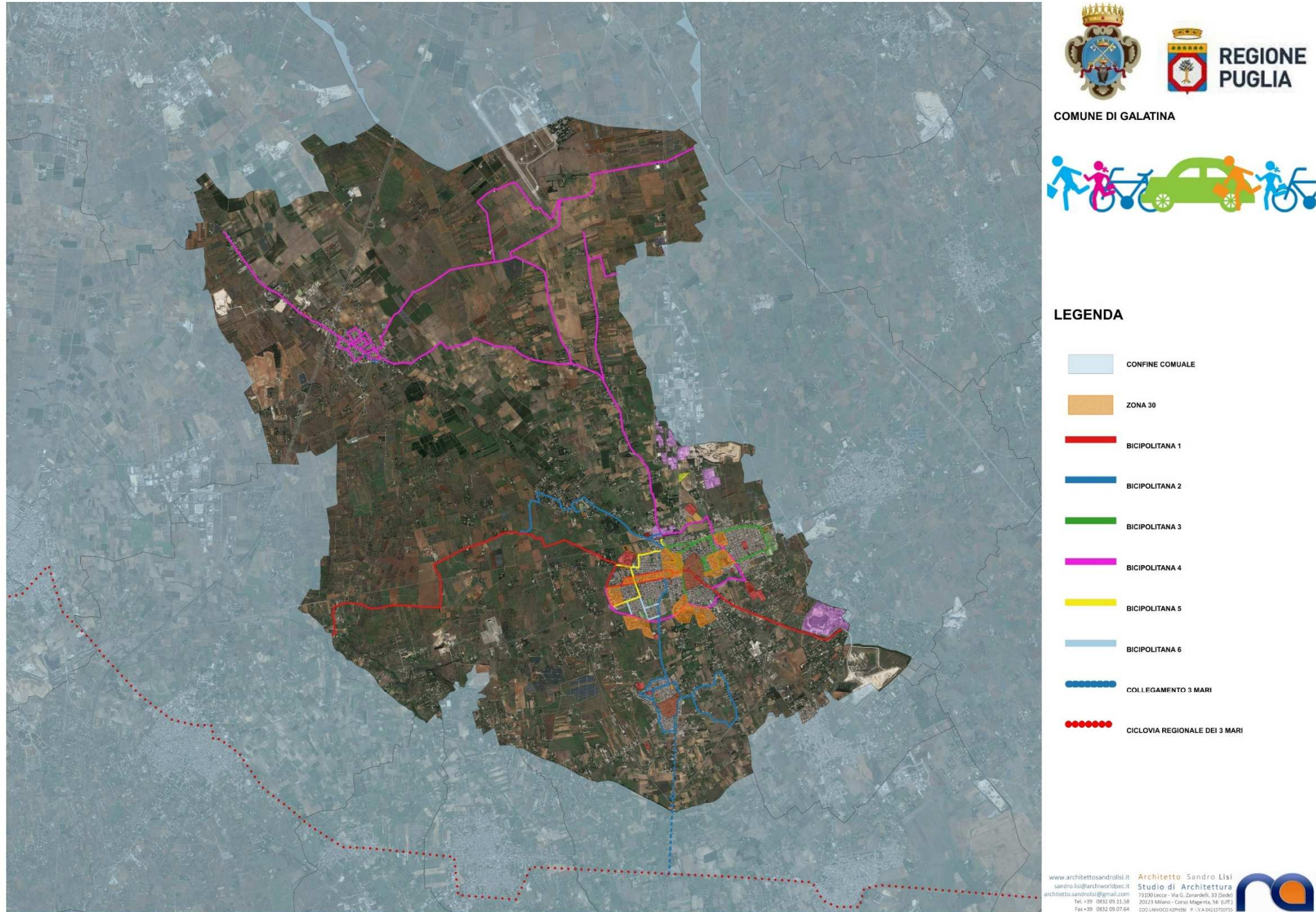
TABELLA 36 RIEPILOGO DELLA LUNGHEZZA (ML) DELLE STRADE INTERESSATE DAL PASSAGGIO DI UNA BICIPOLITANA

IDENTIFICATIVO	LUNGHEZZA	%
BICIPOLITANA 1	2.920,00	11%
BICIPOLITANA 2	5.660,00	21%
BICIPOLITANA 3	6.380,00	23%
BICIPOLITANA 4	9.680,00	35%
BICIPOLITANA 5	1.820,00	7%
BICIPOLITANA 6	1.130,00	4%
TOTALE	27.590,00	100%



Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 74 LA BICIPOLITANA DEL COMUNE DI GALATINA

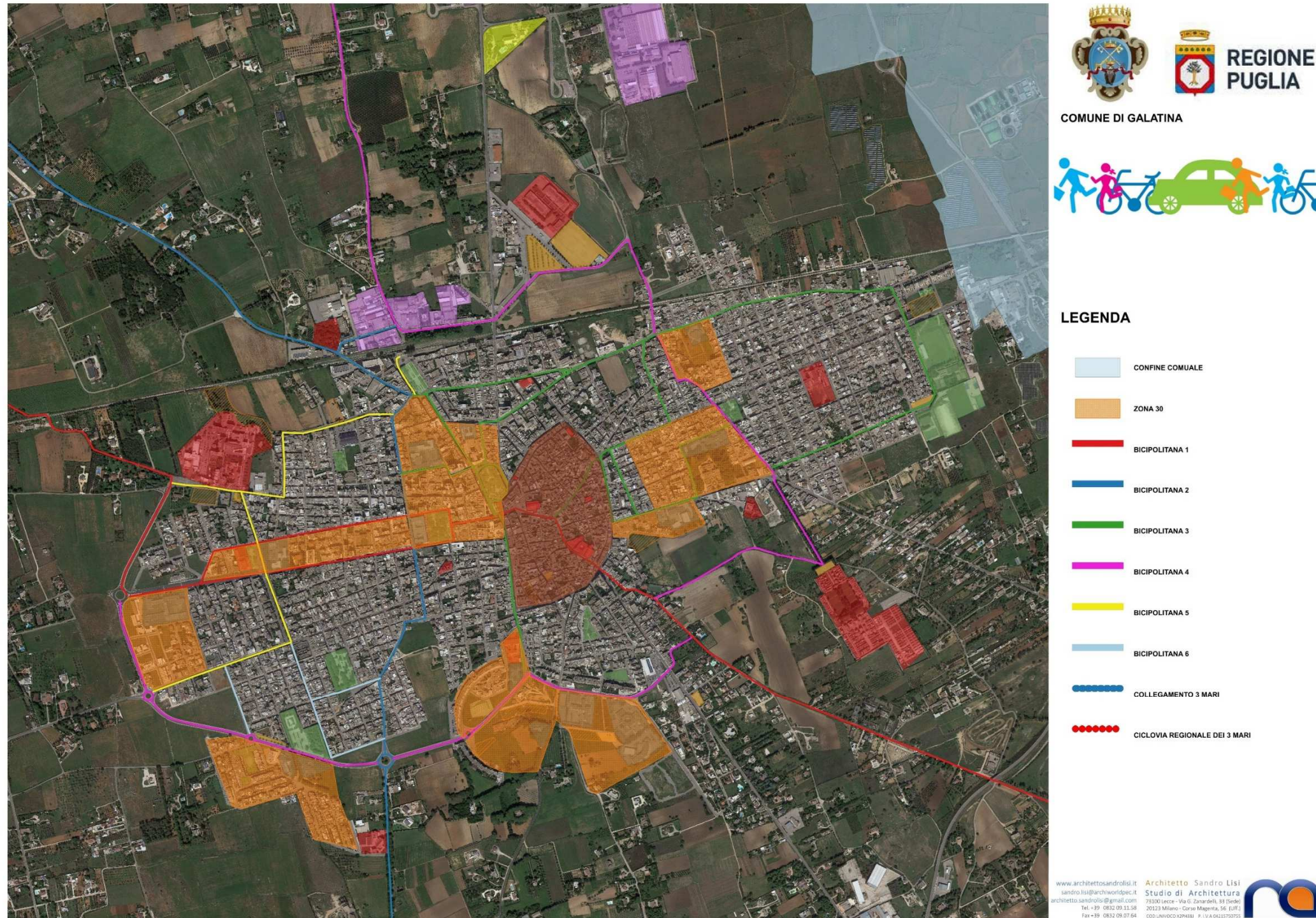




CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 75 BICIPOLITANA DEL COMUNE DI GALATINA – PARTICOLARE CENTRO ABITATO

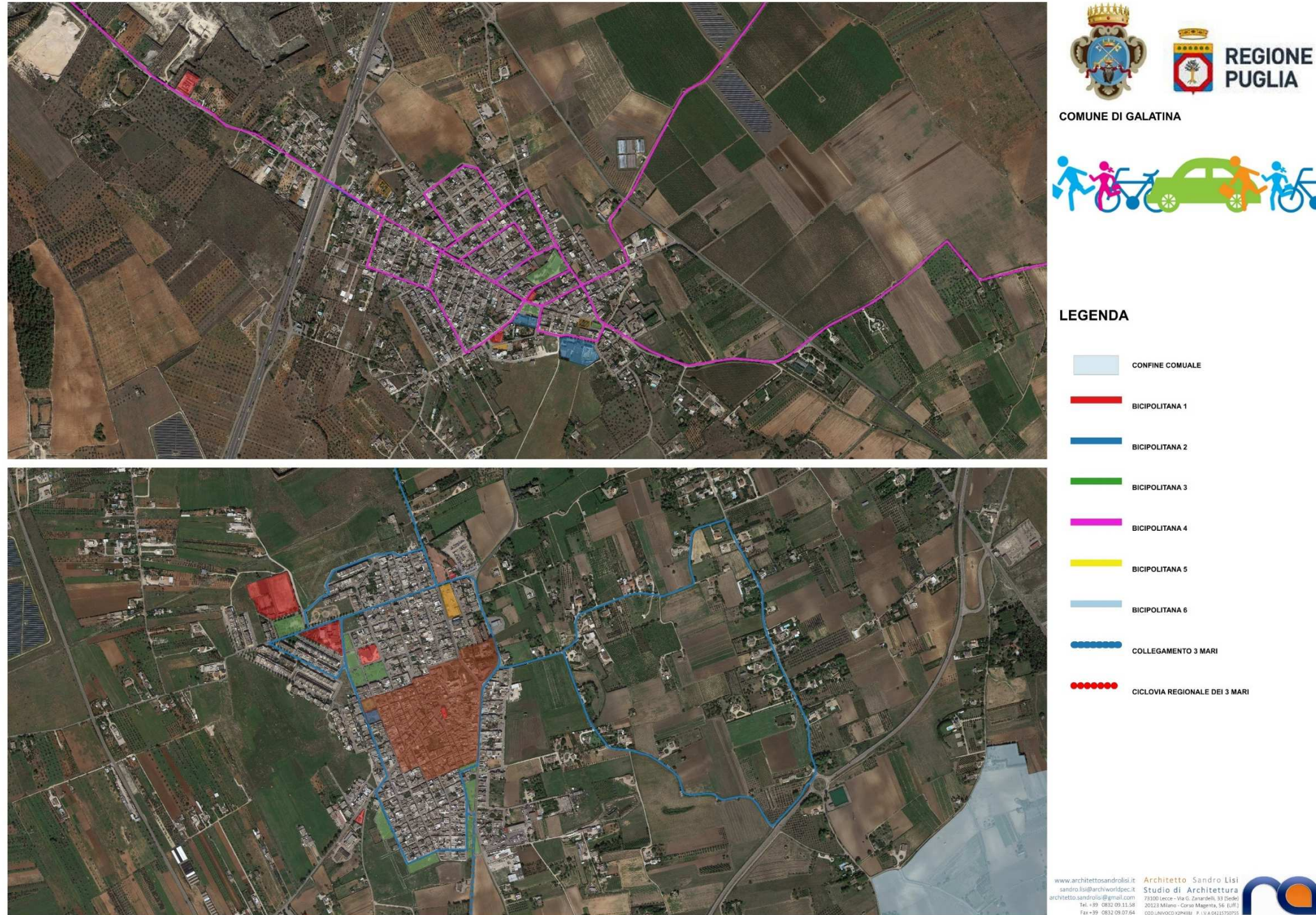




CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 76 BICIPOLITANA DEL COMUNE DI GALATINA – FRAZIONE DI NOHA E COLLEMETO



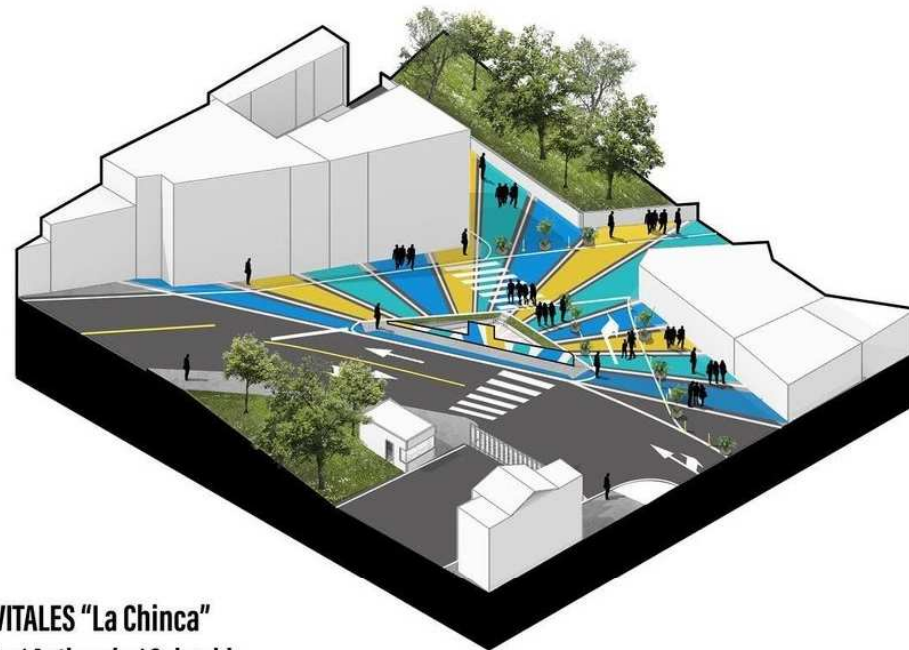


REGIONE
PUGLIA

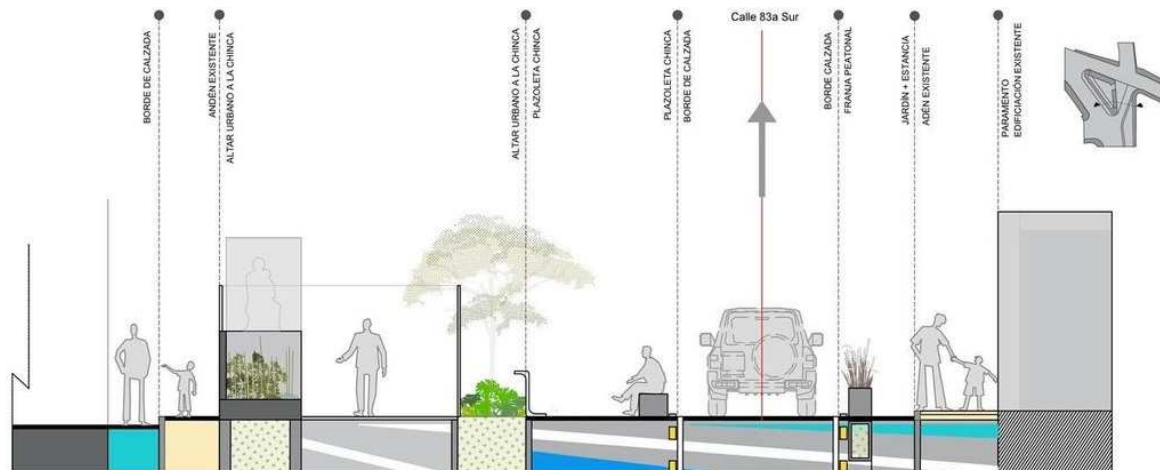


CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica



TEJIDOS VITALES "La Chinca"
La Estrella / Antioquia / Colombia



4.6 LE PRIORITÀ DI INTERVENTO E I TEMPI DI ATTUAZIONE

La scala di priorità per l'attuazione degli interventi infrastrutturali è stata definita in considerazione di una serie di elementi, tra cui 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 nonché della disponibilità di risorse economiche per la messa in pratica delle azioni previste.

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).

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, in base alla funzione del ramo all'interno della rete, al tipo e alla tipologia di attrattori connessi.

Alle sei linee della cicropolitana come riportato nella TABELLA 37 è stato attribuito un valore di priorità maggiore, di breve e medio periodo, a questa gerarchia il PCMC associa un livello di priorità di realizzazione (alta, media e bassa) a cui corrisponde all'incirca una tempistica attuativa che tiene conto delle procedure del Comune di programmazione annuale e triennale.

TABELLA 37 PRIORITÀ INTERVENTO E PERIODI DI ATTUAZIONE

	PRIORITÀ		
	ALTA	MEDIA	BASSA
	Breve Periodo (3 anni)	Medio Periodo (5 anni)	Lungo Periodo (10 anni)
BICIPOLITANA 1	X		
BICIPOLITANA 2	X		
BICIPOLITANA 3	X		
BICIPOLITANA 4		X	
BICIPOLITANA 5			X
BICIPOLITANA 6			X



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

4.7 I COSTI PARAMETRICI DELL'INFRASTRUTTURA CICLABILE: SOLUZIONI E STANDARD TECNICI

La proposta di rete di Bicipolitana prevede la realizzazione dei tracciati di percorsi ciclopedonali da cui deriva la necessità di indicare le diverse tipologie di infrastruttura ciclabile lineare previste dalla normativa con il relativo costo, che possono trovare applicazione nei percorsi delle sei linee della Bicipolitana di Galatina.

In generale, è possibile fornire delle indicazioni tecniche utili alla progettazione della rete ciclabile che tengano presente la classificazione dei singoli itinerari. Percorsi prioritari, secondari e greenways hanno infatti utilizzi e flussi diversi, a cui corrispondono indicazioni progettuali differenti.

A livello nazionale gli standard tecnici di riferimento sono definiti dal Decreto Ministeriale n. 557/1999 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". È consigliata l'applicazione di tali indicazioni per la rete secondaria dei percorsi ciclabili.

Per la rete degli itinerari prioritari si suggerisce il ricorso a standard qualitativi migliorativi delle misure minime previste dal Decreto 557/1999, avvicinandosi agli standard dell'Allegato 4 SNCT

TABELLA 38 TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA CONSIGLIATA PER TIPO DI STRADA

		BIDERIZIONE IN SEDE PROPRIA		BIDERIZIONALE SU CORDIA RISERVATA		MONODIREZIONALE SEDE PROPRIA		MONODIREZIONALE SU CORSIA RISERVATA		CORSIA CICLABILE VALICABILE		PROMISCUO SU STRADA URBANA CICLABILE		PROMISCUO VEICOLARE E CICLABILE		PERCORSO CICLABILE SU MARCIPEDE	
		U	ExU	U	ExU	U	ExU	U	ExU	U	ExU	U	ExU	U	ExU	U	ExU
Autostrada	A	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada extraurbana principale	B	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada secondaria principale	C	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada di scorrimento	D	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada di quartiere	E	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana ciclabile	Fbis	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Locale	F	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

- Applicabile
- Sconsigliato
- Normativamente Incompatibile
- U Urbano
- ExU Extraurbano



FIGURA 77 COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONE – RIFERIMENTO D.M. 557/99



FIGURA 78 COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONE COLORATA - RIFERIMENTO D.M. 557/99





REGIONE PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 79 COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONE CON SOSTA A DX - RIFERIMENTO D.M. 557/99



Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale.

- Grado di permeabilità **elevato**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere o interzonali**.

SEZIONE TIPO **IMMAGINI DI RIFERIMENTO**

Riferimenti normativi

- Soluzione realizzabile sulla base di un parere ministeriale rilasciato al comune di Roma (M_INF-SISTRA_DV2 prot.0005537-16.06.2017)
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco.

Pavimentazione

Segnaletica

Note

- Il margine di sicurezza per l'apertura delle portiere, di larghezza pari a 0,50m, può essere realizzato con semplice striscia continua (come in figura), oppure con zebrastrada

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE				COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	costo al metro	costo al chilometro
A Reti principali	150	204	- 54 cm è il valore riferito alla segnaletica da codice (30cm+12cm+12cm)	60,00 €	60.000,00 €
B Reti secondarie	120	174	- Nella pratica corrente ridurre a 12 cm la larghezza della striscia gialla		

FIGURA 80 COSTO DEL PERCORSO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPARAZIONE SOSTA)



Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare attraverso l'inserimento di stali di sosta.

- Grado di permeabilità **medio**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere o interzonali**.

SEZIONE TIPO **IMMAGINI DI RIFERIMENTO**

Riferimenti normativi

- DM 15719 Art.100 4 Comma 5a
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco.

Pavimentazione

Segnaletica

Note

- Il margine di sicurezza per l'apertura delle portiere, di larghezza pari a 0,30m, può essere realizzato con semplice striscia continua (come in figura), oppure con zebrastrada

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE				COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	costo al metro	costo al chilometro
A Reti principali	180	230	- In caso di forte discontinuità come la segnaletica verticale a illuminazione deve essere posta a non meno di 30 cm dal margine della pista.	60,00 €	60.000,00 €
B Reti secondarie	140	190			



REGIONE PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 81 COSTO DEL PERCORSO DELLA CORSIA CICLABILE BIDIREZIONALE (SEPARAZIONE SOSTA)



Pista ciclabile BIDIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare attraverso l'inserimento di stali di sosta.

- Grado di permeabilità **medio**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere o interzonali**.

SEZIONE TIPO **IMMAGINI DI RIFERIMENTO**

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco.

Note

- Il margine di sicurezza per l'apertura delle portiere, di larghezza pari a 0,50m, può essere realizzato con semplice striscia continua (come in figura), oppure con zebra.

categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
				costo al metro	costo al chilometro
A Rete principale	285	335	- ostacoli fissi discontinui come la segnaletica verticale o l'illuminazione devono essere posti a non meno di 30 cm dal margine della pista.	50,00 €	50.000,00 €
B Rete secondaria	235	285			

FIGURA 82 COSTO DEL PERCORSO PROMISCUO VEICOLARE CICLABILE BIDIREZIONALE (BIKE LINE)



Da utilizzarsi per dare **CONTINUITA' ALLA RETE** e per evidenziare la presenza di biciclette in carreggiata.

- Grado di permeabilità **elevato**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere o interzonali**.

SEZIONE TIPO **IMMAGINI DI RIFERIMENTO**

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 comma 1d
- Anche se la segnaletica attualmente non è prevista dal CdS, non presenta alcun tipo di rischio per l'utente con i conseguenti profili di responsabilità da parte del progettista. (vedi par. 6.1).
- Asfalto di colore nero.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b). Identificazione con segnaletica di "corsia" della presenza di ciclisti.

Note

- Da utilizzarsi per dare continuità alla rete e per evidenziare la presenza di biciclette in carreggiata.

categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
				costo al metro	costo al chilometro
A Rete principale	---	---	---	20,00 €	20.000,00 €
B Rete secondaria	---	---	---		



REGIONE PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

FIGURA 83 COSTO DEL PERCORSO PROMISCUO VEICOLARE CICLABILE SENSO UNICO (BIKE LINE)



FIGURA 84 COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPERAZIONE CORDONATURA)



Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale.

- Grado di permeabilità **elevato**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere** o **interzonali**.

SEZIONE TIPO

IMMAGNI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- Soluzione realizzabile sulla base del parere ministeriale n°6234 del 21/12/2011 (vedi par. 5.6).
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare.
- Nessuna o pittogramma della bici di colore bianco (fig. Il 427/b) e freccia di direzione di colore bianco.

Note

- E' indispensabile che la strada sia classificata come strada locale a traffico moderato o strada Fbis.

categoria	DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE			note	COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
	larghezza corsia ciclabile (X)	larghezza corsia veicolare (Y)	larghezza totale (Z)		costo al metro	costo al kilometro
A Rete principale	150	275	425	-54 cm è il valore riferito alla segnaletica da codice (30cm+12cm+12cm) - Nella pratica comune ridurre a 12 cm la larghezza della striscia gialla	30,00 €	30.000,00 €
B Rete secondaria	100	275	375			

Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da cordoli in granito o c/c.

- Grado di permeabilità **basso**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere** o **interquartiere**.

SEZIONE TIPO

IMMAGNI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. Il 427/b) e freccia di direzione di colore bianco.

Note

- La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50m (DM 557/99 art.7 c.4).

categoria	DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE			note	COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	larghezza corsia se al suo cordolo ribassato		costo al metro	costo al kilometro
A Rete principale	195	245	-20	----	150,00 €	150.000,00 €
B Rete secondaria	170	220	-20			



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 85 COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPERAZIONE CORDONATURA)



Pista ciclabile BIDIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da cordoli in granito o cts.

- Grado di permeabilità **basso**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere** o **interquartiere**.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco.

Segnaletica

Note

- La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50m (DM 557/99 art.7 c-4).

categoria	DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE			note	COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	larghezza corsia se si usa cordolo ribassato		costo al metro	costo al kilometro
A Rete principale	300	350	-20	----	100,00 €	100.000,00 €
B Rete secondaria	260	310	-20			

FIGURA 86 COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE (SEPERAZIONE AIUOLA)



Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da aiuole.

- Grado di permeabilità **basso**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **scorrimento** o **interquartiere**.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco.

Segnaletica

Note

- Si sconsiglia l'utilizzo di siepi che nella pratica costituiscono ostacolo e riducono la visibilità. Si consiglia l'utilizzo di alberature, utili anche per ombreggiare il percorso, e tappezzanti.

categoria	DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE			note	COSTO DEL PERCORSO CICLABILE	
	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)			costo al metro	costo al kilometro
A Rete principale	200	230	- la siepe non dovrebbe mai superare i 50 cm di altezza per non costituire ostacolo e per non ridurre la visibilità.	300,00 €	300.000,00 €	
B Rete secondaria	170	200				



REGIONE PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 87 COSTO DELLA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE (SEPERAZIONE AIUOLA)



Pista ciclabile BIDIREZIONALE ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da aiuole.

- Grado di permeabilità **basso**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di scorrimento o interquartiere.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a

Pavimentazione

- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico pedonale.

Segnaletica

- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco.

Note

- Si sconsiglia l'utilizzo di siepi che nella pratica costituiscono ostacolo e riducono la visibilità. Si consiglia l'utilizzo di alberature, utili anche per ombreggiare il percorso, e tappezzanti.

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE			COSTO DEL PERCORSO CICLABILE		
categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	costo al metro	costo al kilometro
A Rete principale	300	330	- la siepe non dovrebbe mai superare i 50 cm di altezza per non costituire ostacolo e per non ridurre la visibilità.	200,00 €	200.000,00 €
B Rete secondaria	250	280			

FIGURA 88 COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE



Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente su marciapiede e separata dal percorso pedonale da segnaletica orizzontale.

- Grado di permeabilità **nullo**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1b.

Pavimentazione

- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico pedonale.

Segnaletica

- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco.

Note

- Realizzazione consentita solo se non reca pregiudizio alla circolazione dei pedoni (Art.6c.2c). Lo spazio pedonale deve essere almeno due volte quello ciclabile, partendo da una larghezza minima di 2,00m. Deve essere realizzata sul lato adiacente alla carreggiata stradale (Art.6c.2c).



REGIONE PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 89 COSTO DELLA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE



Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente su marciapiede e separata dal percorso pedonale da segnaletica orizzontale.

- Grado di permeabilità nullo.
- E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.

SEZIONE TIPO

IMMAGNI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1b.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico pedonale.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco.

Pavimentazione

Segnaletica

Note

- Realizzazione consentita solo se non reca pregiudizio alla circolazione dei pedoni (Art.6c.2c). Lo spazio pedonale deve essere almeno due volte quello ciclabile, partendo da una larghezza minima di 3.20m. Deve essere realizzata sul lato adiacente alla carreggiata stradale (Art.6c.2c).

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE			COSTO DEL PERCORSO CICLABILE		
categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	costo al metro	costo al kilometro
A Rete principale	250	280	- lo spazio pedonale deve essere almeno due volte quello ciclabile, partendo da una larghezza minima di 3.20 metri.	130,00 €	130.000,00 €
B Rete secondaria	220	250			

FIGURA 90 COSTO DELLA PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE



Pista ciclabile MONODIREZIONALE ricavata direttamente su marciapiede a piani sfalsati.

- Grado di permeabilità nullo.
- E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.

SEZIONE TIPO

IMMAGNI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico pedonale.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco.

Pavimentazione

Segnaletica

Note

- Realizzazione consentita solo se non reca pregiudizio alla circolazione dei pedoni (Art.6c.2c). Lo spazio pedonale deve essere almeno due volte quello ciclabile, partendo da una larghezza minima di 3.00m. Deve essere realizzata sul lato adiacente alla carreggiata stradale (Art.6c.2c).

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE			COSTO DEL PERCORSO CICLABILE		
categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	costo al metro	costo al kilometro
A Rete principale	200	40	- lo spazio pedonale deve essere almeno due volte quello ciclabile, partendo da una larghezza minima di 3,00 metri.	400,00 €	400.000,00 €
B Rete secondaria	150	40			



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

FIGURA 91 COSTO DELLA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SUL MARCIAPIEDE



Pista ciclabile BIDIREZIONALE ricavata direttamente su marciapiede a piani sfalsati.

- Grado di permeabilità nullo.
- E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

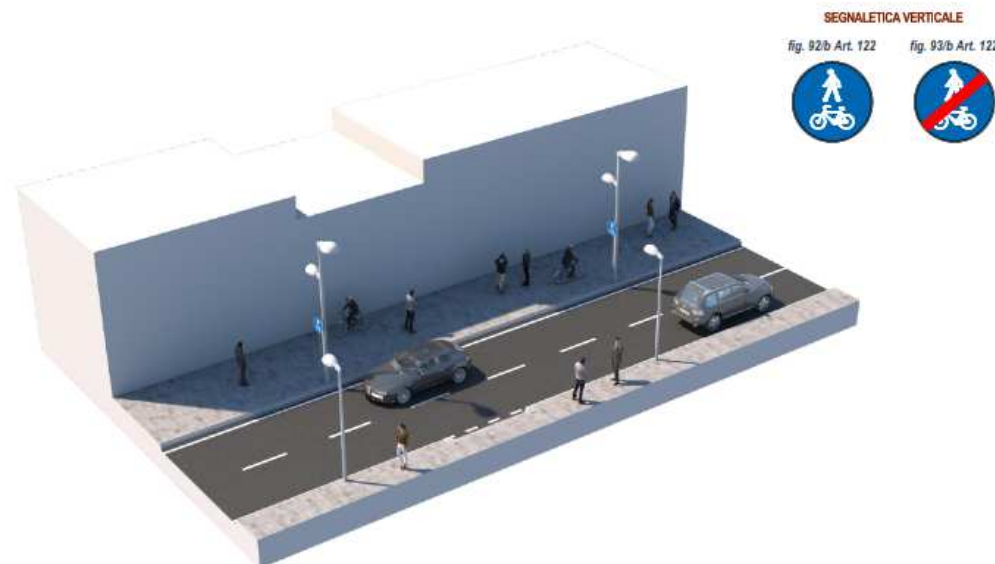
- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero. Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico pedonale.
- Pittogramma della bici di colore bianco (fig. Il 427/b) e freccia di direzione di colore bianco.

Note

- Realizzazione consentita solo se non reca pregiudizio alla circolazione dei pedoni (Art.6c.2c). Lo spazio pedonale deve essere almeno due volte quello ciclabile, partendo da una larghezza minima di 3,50m. Deve essere realizzata sul lato adiacente alla carreggiata stradale (Art.6c.2c).

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE				COSTO DEL PERCORSO CICLABILE		
categoria	larghezza corsia (X)	distacco corsia dai disostanti (Y)	larghezza corsia (Z)	note	costo al metro	costo al kilometro
A Rate principali	275	40		- lo spazio pedonale deve essere almeno due volte quello ciclabile, partendo da una larghezza minima di 3,50 metri.	300,00 €	300.000,00 €
B Rate secondarie	225	40				

FIGURA 92 COSTO DEL PERCORSO CICLOPEDONALE SUL MARCIAPIEDE



Percorso ciclabile BIDIREZIONALE ricavato direttamente su marciapiede, senza separazione dai pedoni.

- Grado di permeabilità nullo.
- E' consigliata la realizzazione su tratti suburbani a scarso traffico pedonale e ad elevato grado di conflittualità con il traffico meccanizzato, riservando la protezione ai ciclisti lenti.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- DM 557/99 Articolo 4 Comma 1c.
- Preferibilmente in asfalto di colore nero.
- Nessuna.

Note

- I percorsi promiscui pedonali e ciclabili sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alle reti di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:
 - larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
 - traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattori di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE				COSTO DEL PERCORSO CICLABILE		
categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note	costo al metro	costo al kilometro	
TIPOLOGIA NON ADOTTABILE				- la larghezza del marciapiede deve essere adeguatamente incrementata e il traffico pedonale deve essere ridotto.	40,00 €	40.000,00 €
A Rate principali	350	390				
B Rate secondarie						



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

FIGURA 93 COSTO DELL'ITINERARIO CICLOPEDONALE STRADE FBIS (CODICE DELLA STRADA)



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.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- CdS art. 2 comma 3 (vedi cap. 5.8).
- Legge 2/2018 art. 2 lett. G: "strada ciclabile o ciclostrada o "strada 30" extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (fornisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di trenta chilometri orari ovvero itinerario ciclopedonale".

Pavimentazione

- Preferibilmente in asfalto di colore nero.

Segnaletica

- Variabile.

Note

-

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE

categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note
A Rete principale	---	---	- carreggiata non inferiore a tre metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (fornisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di trenta chilometri orari ovvero itinerario ciclopedonale.
B Rete secondaria	---	---	

COSTO DEL PERCORSO CICLABILE

costo al metro	costo al kilometro
VARIABILE	

FIGURA 94 COSTO DEL PERCORSO AD USO CICLABILE DELLE BANCHINE



SEGNALETICA VERTICALE
NON INSERIBILE

Percorso ciclabile MONODIREZIONALE ricavato direttamente in banchina e separato dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale.

- Grado di permeabilità **elevato**.
- E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere o interzonali**, in ambito urbano, e su strade **C1, C2, F1 e F2** in ambito extraurbano.

SEZIONE TIPO

IMMAGINI DI RIFERIMENTO

Riferimenti normativi

- La transitabilità delle banchine da parte dei ciclisti è resa possibile dall'orientamento giurisprudenziale Cass., sez. II, 19/07/2002 n° 10577.
- Asfalto di colore nero o rosso.
- Stipicia di margine 12cm.

Pavimentazione

- Asfalto di colore nero o rosso.

Segnaletica

-

Note

- Può essere utile sia in ambito urbano, dove consentono di realizzare bande ciclabili ove non ricorrono le dimensioni minime per inserire corsie formalmente definite, sia e soprattutto in ambito extraurbano, dove rendono incomparabilmente più sicura la circolazione dei ciclisti in assenza di sistemi separati.

DIMENSIONAMENTO DEL PERCORSO CICLABILE

categoria	larghezza corsia (X)	larghezza totale (Y)	note
A Rete principale	200	---	- Può essere utile sia in ambito urbano, dove consentono di realizzare bande ciclabili ove non ricorrono le dimensioni minime per inserire corsie formalmente definite, sia e soprattutto in ambito extraurbano, dove rendono incomparabilmente più sicura la circolazione dei ciclisti in assenza di sistemi separati.
B Rete secondaria	150	---	

COSTO DEL PERCORSO CICLABILE

costo al metro	costo al kilometro
40,00 €	40.000,00 €



REGIONE
PUGLIA



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica

4.8 LO SVILUPPO DELLA RETE E IL PIANO FINANZIARIO

4.8.1 *Gli investimenti infrastrutture e servizi*

Nel presente piano sono esposti gli obiettivi del PCMC e la definizione della Rete Ciclabile del Comune di Galatina in relazione alle tipologie strutturali da realizzare ed in base alle priorità di realizzazione.

I costi parametrici sono stati dedotti dai costi standardizzati determinati dalla Linee Guida Regionali e dall'Elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche - Anno 2023.

Si sono considerati i costi unitari, rinvenienti da buone pratiche progettuali in ambito della mobilità ciclistica, di carattere locale e regionale, e i costi complessivi che considerano l'incidenza di interventi quali la segnaletica verticale e opere di messa in sicurezza nelle intersezioni per i percorsi della ciclopolitana in sede propria – riservata, in relazione ai poli attrattori.

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 39** riporta la stima dei costi di investimento per la rete ciclabile, per le Zone 30 Isole Ambientali (**vedere paragrafo 3.12 e 4.4**) oltre che i servizi complementari (**vedere paragrafo 3.13**).

Tuttavia, le stime fornite rappresentano una mera indicazione che 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** (3 anni) si prevede di realizzare la Bicipolitana 1 (ml.2.920,00), la Bicipolitana 2 (ml. 5.660,00), e la Bicipolitana 3 (ml. 6.380,00) per complessivi ml 14.960,00 oltre che le Zone 30 Isole Ambientali e i servizi complementari. Per la realizzazione degli interventi di cui sopra è previsto un investimento complessivo di **euro 3.006.920,00**.

Nel **medio periodo** (5 anni) è prevista la realizzazione della Bicipolitana 4 (ml. 9.680,00) oltre che le Zone 30 Isole Ambientali e i servizi complementari. Per la realizzazione degli interventi di cui sopra è previsto un investimento complessivo di **euro 2.797.280,00**.

Nel **lungo periodo** (10 anni) si prevede di realizzare la Bicipolitana 5 (ml.1.820,00), la Bicipolitana 6 (ml. 1.130,00), per complessivi ml 2.950,00 oltre che le Zone 30 Isole Ambientali e i servizi complementari. Per la realizzazione degli interventi di cui sopra è previsto un investimento complessivo di **euro 1.498.200,00**.

Il valore complessivo degli interventi previsti nel presente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica può quindi approssimarsi a **7,3 ML di euro**.



**REGIONE
PUGLIA**



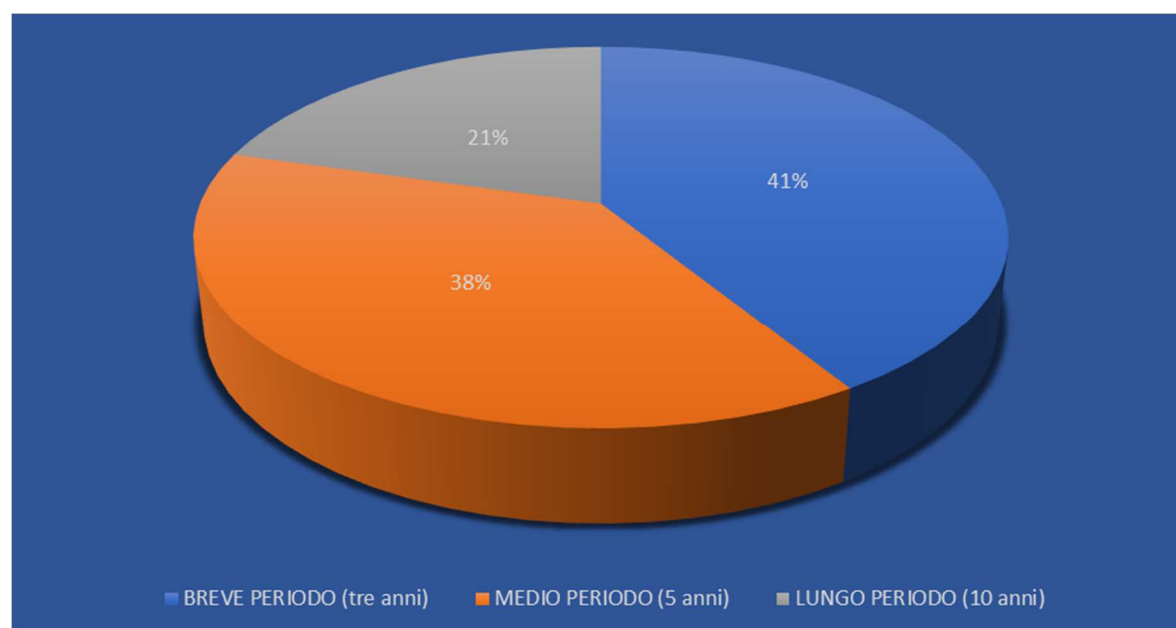
CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

TABELLA 39 STIMA DEI COSTI E RIPARTIZIONE DEI COSTI (BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO)
PER LA REALIZZAZIONE DELLA CICLOPOLITANA E SERVIZI COMPLEMENTARI

	PRIORITÀ		
	ALTA	MEDIA	BASSA
	Breve Periodo (3 anni)	Medio Periodo (5 anni)	Lungo Periodo (10 anni)
BICIPOLITANA 1	572.320,00		
BICIPOLITANA 2	1.109.360,00		
BICIPOLITANA 3	625.240,00		
BICIPOLITANA 4		1.897.280,00	
BICIPOLITANA 5			356.720,00
BICIPOLITANA 6			221.480,00
ZONE 30 ISOLE AMBIENTALI	600.000,00	800.000,00	800.000,00
SERVIZI COMPLEMENTARI (INVESTIMENTO E GESTIONE)	100.000,00	100.000,00	120.000,00
TOTALE	3.006.920,00	2.797.280,00	1.498.200,00

GRAFICO 11 RIPARTIZIONE DEGLI INVESTIMENTI PER LA REALIZZAZIONE DELLA
CICLOPOLITANA E DEI SERVIZI COMPLEMENTARI SUDDIVISA PER BREVE, MEDIO E
LUNGO PERIODO





**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

**Piano
Comunale
della Mobilità
Ciclistica**

4.9 CONCLUSIONI

La presente relazione tecnico – descrittiva del Piano Comunale della Mobilità Ciclistica del Comune di Galatina è stata redatta a valle di una complessa analisi del territorio e delle sue esigenze, tenendo presente i diversi livelli di pianificazione vigenti inerenti alla mobilità ciclistica.

È stato considerato lo stato di fatto della struttura fisica e insediativa del territorio comunale relativo alla mobilità ciclistica, valutando la conformazione urbanistica e infrastrutturale.

Le scelte per la definizione della rete di progetto hanno incorporato le indicazioni scaturite con gli incontri di co-pianificazione con gli stakeholder, rispettando il pieno soddisfacimento delle normative tecniche e dei principi di buona pratica.

Oltre ad aver individuato percorsi ciclabili in ambito urbano, il presente strumento di pianificazione ha individuato una serie di interventi da apportare utili alla moderazione del traffico, ad aumentare i livelli di sicurezza stradale, a minimizzare l'incidentalità urbana e, nel complesso, a migliorare la qualità di vita cittadina. I principi imprescindibili su cui il Piano dovrà fare riferimento sono:

- 1) la riduzione delle velocità veicolari,
- 2) l'incentivazione del cicloturismo,
- 3) l'incentivazione degli spostamenti sistematici con mobilità dolce,
- 4) la multimodalità sostenibile,
- 5) il collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta.

Le successive progettazioni delle infrastrutture e dei servizi in favore della mobilità ciclistica, partendo dai presupposti dettati dal presente Piano, avranno il compito di analizzare le specifiche esigenze e di individuare le più opportune soluzioni progettuali, commisurate anche alle contingenti condizioni al contorno ed alla evoluzione del territorio e della mobilità ciclistica.

Lo sviluppo di un piano strategico come il PCMC e la programmazione sistematica degli interventi è il primo e fondamentale passo per la trasformazione in una città ciclabile.

La redazione del Piano, con la realizzazione di questi interventi, insieme ai servizi ecosostenibili, avrà importanti e tangibili risultati nelle città nei prossimi dieci anni.

Pertanto, la ciclabilità gioca un ruolo determinante poiché 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'attrattività turistica del suo territorio e delle sue peculiarità storiche, ambientali e culturali.

Il PCMC 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



**REGIONE
PUGLIA**



CITTÀ DI GALATINA
Provincia di Lecce

Piano Comunale della Mobilità Ciclistica

per incentivare l'utenza a scegliere la sostenibilità, proponendo una visione al 2033 e un programma d'azione per fasi successive.

La sfida vera resta comunque quella di integrare la visione del PCMC con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) già in corso di redazione.