



Comune di Patù

Provincia di Lecce

Piano della Mobilità Ciclistica

determinazione del responsabile n. 168 del 07/06/2017
elaborato integrativo del Piano Urbanistico Generale



Relazione generale

Progettista
Arch. Annamaria Fabrizia Gagliardi

Responsabile Unico del Procedimento
Arch. Dionino Giangrande

Collaboratore
Ing. Giulio Piero Binetti

Luglio 2017

Comune di Patù
Provincia di Lecce

Piano della Mobilità Ciclistica

Determina del responsabile n. 168 del 07/06/2017

Amministrazione

dott. Gabriele Abaterusso

Sindaco del Comune di Patù

avv. Gianfranco Melcarne

Assessore al Turismo, promozione e
valorizzazione del territorio

Gruppo di lavoro

arch. Annamaria Fabrizia Gagliardi

progettista incaricato

ing. Giulio Piero Binetti

collaboratore

arch Dionino Giangrande

Responsabile Unico dei Procedimento

PREMESSA: LA CICLABILITÀ IN PUGLIA COME TEMA DI PROGETTO ALLE DIVERSE SCALE.....	5
PRIMA PARTE QUADRO CONOSCITIVO.....	7
SECONDA PARTE LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA.....	8
1 La legislazione regionale	8
2 Le grandi reti ciclabili.....	8
3 Il progetto CY.RO.N.MED. - Cycle Route Network of the Mediterranean	11
4 Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017...12	12
5 Previsioni e strategie del PPTR.....	16
6 Il PTCP.....	20
7 Unione dei comuni terra di Leuca - Documento programmatico di rigenerazione urbana 2016.....	23
8 De finibus terrae. Parco culturale ecclesiale.....	27
TERZA PARTE CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE.....	28
1 Le strategie.....	28
2 Gli obiettivi	29
3 Le linee d'indirizzo	29
QUARTA PARTE IL PMC DI PATÙ.....	30
1 Il caso Patù	30
2 La gerarchia del PMC rispetto agli altri strumenti pianificatori.....	30
3 La fruizione ciclabile come strategia locale alla mobilità sostenibile.....	30
4 L'estensione.....	31
5 Le temporalità.....	31
6 Modificabilità dei tracciati (in sede di OO.PP. e/o piani integrati).....	31
7 Le fasi di elaborazione del PMC.....	31
8 Criteri generali per il Piano della mobilità ciclabile.....	31
9 La mobilità ciclistica nei piani attuativi.....	32
10 Sicurezza stradale e incidentalità ciclistica in Italia.....	33
11 Azioni da intraprendere per ridurre l'incidentalità.....	33
12 La partecipazione: <i>partecipatu'</i>	34
QUINTA PARTE La struttura del piano.....	66
1 Il sistema ciclabile nel PMC.....	67
2 Individuazione delle centralità.....	67
3 La mobilità ciclabile intercomunale.....	69
4 La gerarchia della mobilità ciclabile in ambito urbano.....	71
5 La gerarchia della mobilità ciclabile nel contesto costiero.....	72
6 Gerarchia, tipologie, descrizione e fasi di intervento.....	75
7 La struttura del PMC: una descrizione.....	79
8 Altri elementi definiti dal PMC.....	82
9 Tabelle riassuntive dei percorsi ciclabili individuati dal PMC.....	83
ALLEGATI	
1 Revisione legislativa	
2 Abachi	
3 Sezioni tipologiche	
4 Esempi di progetti di percorsi ciclabili	
5 Stima sommaria dei costi di realizzazione di percorsi ciclabili (FIAB onlus)	

LA CICLABILITÀ IN PUGLIA COME TEMA DI PROGETTO ALLE DIVERSE SCALE

La Regione Puglia ha attuato nell'ultimo decennio scelte strategiche di legislazione, pianificazione e progettazione del paesaggio e del territorio, considerando lo sviluppo sostenibile un tema fondamentale delle politiche regionali.

Attraverso il PPTR (Piano Paesaggistico e territoriale) la Regione Puglia ha rinnovato lo sguardo considerando il paesaggio l'esito finale di azioni di lungo periodo operate dall'uomo, producendo in tal modo una cultura locale identitaria delle popolazioni. Riconoscere questi segni e le invarianti di lungo periodo, richiede una conoscenza diretta dei luoghi, rallentata e legata al paesaggio.

In tale ottica, il PPTR ha prodotto un apparato progettuale, integrativo alla legislazione ed al quadro dei vincoli che si è articolato con gli scenari progettuali e con le linee guida che hanno riguardato anche la "mobilità dolce".

Nel 2013 è stata approvata la legge regionale 23 gennaio, n. 1 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" con la quale la Regione Puglia promuove e sostiene la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali pugliesi.

In tale quadro legislativo e di pianificazione, il tema del piano della mobilità lenta (PMC) si configura come fondamentale per l'amministrazione di Patù, che pone particolare attenzione all'utenza debole, pedonale e ciclabile, attivando precise strategie e proseguendo degli interventi volti a incentivare concretamente ogni forma di mobilità alternativa all'auto in condizioni di sicurezza.

Patù deve perseguire un modello di mobilità "dolce" attraverso un disegno evoluto e innovativo di una rete strategica di percorsi ciclabili, sicuri e interconnessi con altre modalità di trasporto, servizi e strutture dedicate, nonché la diffusione di zone 30 e di zone a traffico limitato ed ogni altro provvedimento volto a creare alternative all'utilizzo dell'autoveicolo in zone urbane.



MOBILITÀ URBANA E SALUTE

Promuovere politiche di mobilità sostenibile vuol dire attuare provvedimenti a sostegno dell'offerta e della domanda di sistemi di trasporto integrati, in grado di garantire gli spostamenti di persone e merci e, al tempo stesso, di ridurre notevolmente le emissioni inquinanti (gas serra), i rumori, i consumi energetici e i costi sociali ed economici.

L'importante è innanzitutto avere la consapevolezza che l'attuale sistema trasportistico basato sulla motorizzazione privata è insostenibile per la salute, l'ambiente e la qualità della vita, e che ci sono ormai anche in Italia - oltre che in Europa - realtà che hanno sviluppato buone pratiche di mobilità sostenibile, da cui trarre insegnamento.

Nelle città le principali situazioni dannose per la salute generate dal sistema di mobilità sono rappresentate da:

- incidenti stradali: il 45% dei morti ed il 75% degli incidenti accadono in ambito urbano;
- malattie dell'apparato respiratorio generate dalle polveri sottili.

UNA STRATEGIA GLOBALE PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Per promuovere la mobilità sostenibile è necessaria una strategia globale, integrata e coordinata.

- *il potenziamento del trasporto pubblico*, che deve essere confortevole ed affidabile nel rispetto dell'orario, in genere deve essere accoppiato ad una realizzazione di parcheggi di cintura per consentire un cambio modale efficace.

- *la tariffazione della sosta* con prezzi che crescono progressivamente avvicinandosi al centro ha la funzione di disincentivare coloro che cercano la sosta di lungo periodo nelle zone

centrali.

- *l'utilizzo delle zone a Traffico Limitato, ZTL*, estese ai centri storici ove entrano solo gli autoveicoli dei residenti e di alcuni operatori, a volte gestite con fasce orarie di ingresso libero;

- *la realizzazione di percorsi ciclabili continui*, sicuri, rettilinei, confortevoli e convenienti, possibilmente con una struttura a rete, che devono passare per le aree di alta affluenza come scuole, centri sportivi, strade commerciali, centri commerciali, chiese, cimiteri e quartieri popolosi.

- *la realizzazione del bike-sharing*, di ciclo-stazioni e ciclo parcheggi presso le fermate del trasporto pubblico e collettivo urbano ed extraurbano;

- *il miglioramento del sistema della pedonalità*, aumentando la larghezza ed il comfort dei marciapiedi, facilitando gli attraversamenti pedonali delle vie a maggiore traffico, migliorando l'accessibilità pedonale alle scuole, alle chiese, alle zone commerciali, ai luoghi di incontro sociale e sportivo;

- *realizzazione di interventi di moderazione del traffico attraverso modifiche infrastrutturali* delle sedi stradali finalizzati a: ridurre la velocità degli autoveicoli, in genere a 30 km/h soprattutto nei quartieri abitativi, e ad indurre ad una guida più attenta; favorire la convivenza pacifica nelle vie di ciclisti, pedoni ed automobilisti; promuovere la sicurezza stradale e l'autonomia di movimento dei soggetti deboli quali bambini ed anziani;

- *istituzione di autobus a chiamata* o organizzazione di servizi taxi a tariffe ridotte nelle zone a bassa densità abitativa o nelle ore notturne.

1 La legislazione regionale

La L.R. 1/2013 “*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*” definisce un importante strumento di pianificazione e programmazione che individua obiettivi, finalità, azioni e modalità attuative alla scala regionale, provinciale e comunale. Tali azioni interessano trasversalmente tutti i settori di intervento: trasporti, urbanistica, assetto del territorio, intermodalità, edilizia, lavori pubblici, turismo, parchi e aree naturali protette, sviluppo rurale, salute, cultura, istruzione, comunicazione e formazione.

Tale legge ha l’obiettivo di definire interventi infrastrutturali per la mobilità quotidiana con particolare attenzione agli spostamenti casa- luoghi di studio/ lavoro/ servizi e per il tempo libero e azioni di comunicazione, educazione o formazione.

Tra i primi obiettivi si definisce la costruzione di una rete regionale ciclabile, integrata con tutte le altre reti, tra cui stazioni, porti e aeroporti, che adeguatamente attrezzati, divengono nodi essenziali per il trasporto integrato.

A tal fine spetta alla Regione l’elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che individua il sistema ciclabile regionale, le cui dorsali principali comprendono gli itinerari ciclabili nazionali della rete “Bicitalia” e la trans europea “Euro-Velo”, fatti propri con il progetto CYRONMED.

In questa ottica di integrazione di competenze, alle Province ed ai Comuni spetta il compito di dotarsi di piani di rete di infrastrutture e servizi per la mobilità ciclistica e ciclopedonale sulla viabilità di propria competenza; tale piano si inquadra come piano di settore all’interno degli strumenti di pianificazione urbanistico- territoriali, dei trasporti e della mobilità.

La legge inoltre, definisce *le ciclovie* vale a dire di itinerari idonei al transito delle biciclette, dotati di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti amministrativi (es. zone km 30) o da interventi infrastrutturali (es. moderazione del traffico) che rendono agevole la percorrenza ciclistica e le as-

sicurano gradi di sicurezza variabili.

In tal modo si definisce come sistema integrato di ciclovie, siano esse urbane o extraurbane, quello costituito da diversi segmenti raccordati tra loro, descritti e segnalati con precisione, costruiti o messi in sicurezza che siano legittimamente percorribili dal ciclista. A tale azione infrastrutturale la legge associa poi obblighi per i comuni che dovranno includere nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici residenziali, per il terzario, la produzione e per le strutture pubbliche. Infine afferma che tutte le nuove strade (classificate dalle lettere B,C,D,E,F) e quelle esistenti assoggettate a manutenzione straordinaria, dovranno essere ciclabili, inclusi sottopassi, sovrappassi e rotonde, pena la revoca dei finanziamenti.

2 Le grandi reti ciclabili

Anche in Italia si va diffondendo una domanda di turismo e tempo libero che privilegia la scoperta dei territori con mezzi ecologici. La bicicletta è regina in questo campo essendo al tempo stesso mezzo di trasporto che consente spostamenti significativi e strumento di svago e attività fisica.

La bicicletta è tuttavia uno strumento tanto bello quanto vulnerabile e pertanto necessita di livelli di sicurezza tali da consentire la pratica del cicloturismo a chiunque possieda una bicicletta.

Oltre alla sicurezza del traffico, altre caratteristiche tecniche dell’infrastruttura (ampiezza, pavimentazione, pendenza ...) e l’attrattività turistica del paesaggio sono decisive per il successo di un itinerario cicloturistico.

L’Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia in partenariato con altri enti (Regioni Calabria, Basilicata, Campania, Municipalità greche di Atene e Karditsa, Ente del Turismo di Cipro e Ministero Sviluppo Urbano di Malta) ha promosso e coordinato

la realizzazione del progetto di cooperazione CY.RO.N.MED (Cycle Route Network of the Mediterranean). Ciò ha consentito di definire le dorsali di una Rete ciclabile del Mediterraneo costituita dagli itinerari delle principali grandi reti ciclabili di riferimento, peraltro adottate da FIAB: EuroVelo, la rete ciclabile transeuropea e BICITALIA.

LA PROPOSTA FIAB DI BICITALIA

Con BICITALIA si definisce una proposta di rete di percorribilità ciclistica che interessa tutto il territorio nazionale con attenzione alle connessioni europee.

LA RETE CICLABILE EUROPEA “EUROVELO”

Negli ultimi anni, nell’ambito della ECF (European Cyclists’ Federation), un apposito gruppo di lavoro, di cui fanno parte diversi membri europei, ha elaborato una proposta di rete di itinerari ciclabili (European Cycle Route Network, detta comunemente Eurovelo) coprenti tutta l’Europa, come geograficamente intesa a Ovest del meridiano di Mosca.

Dopo vari incontri e discussioni, nell’estate del 1997 esce la prima mappa che fissa, a grandi linee, 12 itinerari così schematizzati:

1. *Atlantic Coast Route*: Sagres - Capo Nord 8.186 km
2. *Capitals Route*: Galway - Mosca 5.500 km
3. *Pilgrims Route*: Trondheim - Santiago di Compostela 5.122 km
4. *Roscoff - Kiev* - 4.000 km
5. *Via Romea Francigena*: Londra - Roma – Brindisi 3.900 km
6. *Atlantic Ocean to Black Sea (Rivers Route)*: Nantes - Costanza 3.653 km
7. *Middle Europe Route*: Capo Nord - Malta 6.000 km
8. *Mediterranean Route*: Cadiz - Atene 5.388 km





9. *Baltic Sea to Adriatic Sea* (La strada dell'ambra): Danzica - Pola 1.930 km

10. *Baltic Sea Circuit* (Il circuito della Lega anseatica) 7.930 km

11. *East Europe Route*: Capo Nord - Atene 5.964 km

12. *North Sea Circuit*: il circuito del Mare del Nord 5.932 km

Complessivamente si tratta di 66.175 km. Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali; hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e di valorizzare localmente la modalità ciclabile come soluzione alternativa al traffico motorizzato.

EuroVelo dovrebbe inoltre:

- assicurare che tutte le Nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e immerso nello stesso;
- favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclabili;

- promuovere l'attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato poiché il tracciato EuroVelo può servire a portare la bicicletta e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o penalizzata da scelte di mobilità appiattite sull'automobile;

- favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e di pregio ambientale da parte di non ciclisti.

La presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta;

- catalizzare la realizzazione di itinerari ciclabili locali connessi all'itinerario europeo, che diventa quindi un elemento trainante per lo sviluppo di nuovi itinerari per ciclisti;

- promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo so-

stenibile. Uno degli elementi più critici del turismo é il mezzo di trasporto motorizzato, che comporta effetti dannosi sui territori attraversati e sulle principali destinazioni turistiche. La bicicletta invece ha tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto come portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo così ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri.

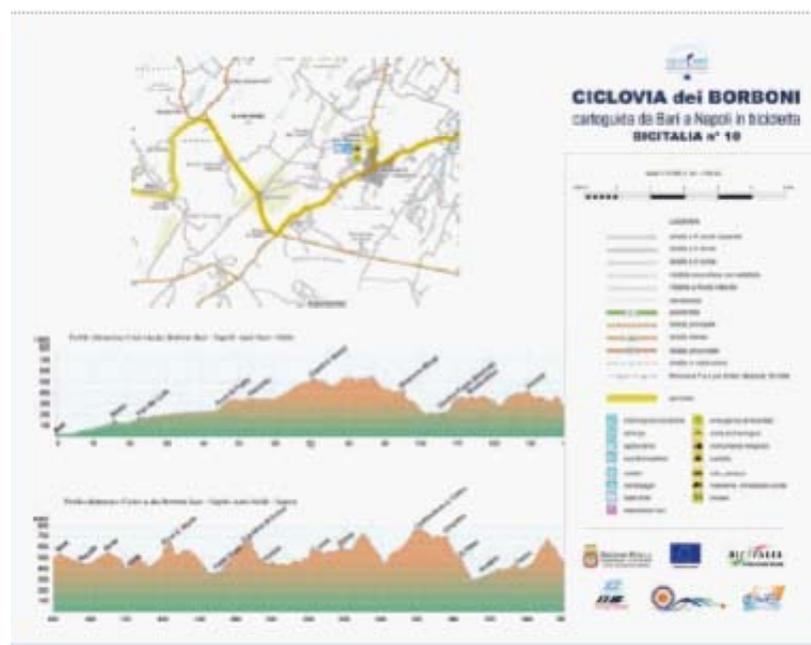
UN ESEMPIO DI CARTOGUIDA: LA CICLOVIA DEI BORBONI

La ciclovia “Via dei Borboni”, che collega Napoli con Bari, è uno degli itinerari di Bicitalia individuati nell’ambito del progetto Cyronmed che ha prodotto lo studio di fattibilità della Rete Ciclabile del Mediterraneo. L’itinerario propone il percorso migliore a disposizione del cicloturista che voglia raggiungere oggi Napoli da Bari, con l’obiettivo di iniziare subito a leggere il territorio di Puglia, Basilicata e Campania in termini di percorribilità ciclistica senza rimandare al futuro la possibilità di attraversare in bicicletta queste regioni dalle straordinarie potenzialità, avvicinandole alla pratica del turismo sostenibile tanto comune nel resto d’Europa.

In estrema sintesi il percorso unisce Bari, Bitetto, Ruvo, Castel del Monte e Minervino in territorio pugliese e prosegue in Basilicata per Venosa, Melfi, Rapolla, Atella, Ruvo del Monte e Pescopagano (bivio). In Campania attraversa sant’Andrea di Conza, Lioni, Avellino, Nola per arrivare a Napoli dopo 334 chilometri. E’ definita anche una variante passante per MATE-

3 Il progetto CY.RO.N.MED. - Cycle Route Network of the Mediterranean

Al progetto CY.RO.N.MED. - Cycle Route Network of the Me-



diterranean, finanziato con fondi del PIC Interreg IIIB Archimed, ideato, coordinato e gestito dell’Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia ha coordinato un partenariato internazionale costituito dalle Regioni Puglia (capofila), Campania, Basilicata, dalle Municipalità greche di Atene e Karditsa, dal Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta e dall’Ente del Turismo di Cipro.

La realizzazione di una rete ciclabile regionale è stata riconosciuta quale azione prioritaria dalla L.R. 23 giugno 2008, n. 16 sui “Principi e indirizzi del Piano regionale dei Trasporti”, che ha già assunto anche i risultati di CYRONMED. L’indicazione di piani della mobilità ciclistica a livello comunale e sovramunicipale è stata recepita dal DRAG tra gli indirizzi ai Comuni e alle Province impegnati nella redazione dei PUG e dei PTCP; la realizzazione di reti ciclabili urbane ed extra-urbane è stata accolta dalle Aree Vaste come azione strategica da inserire nella propria Pianificazione 2007-2013; tratturi, vie di servizio come quelle dell’Acquedotto pugliese o

della bonifica, strade forestali, sedimi ferroviari dimessi sono diventati oggetto di studi di fattibilità di percorsi ciclabili: la loro realizzazione contribuirà, favorendone la fruizione in bicicletta, non solo a conoscere, tutelare e valorizzare il territorio ma anche a promuovere l'educazione alla mobilità sostenibile e all'attività motoria.

4 Piano Attuativo 2015-2019 del Piano dei Trasporti della Regione Puglia e Piano triennale dei Servizi 2015-2017

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati.

La redazione del PA 2015-2019 (Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti) e del PTS (Piano Triennale dei Servizi) 2015-2017 ha rivestito carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché costituiscono condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l'accesso – senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

L'approccio unitario adottato è avvalorato dalla scelta di mettere al centro della nuova programmazione la visione e gli obiettivi di Europa 2020 promuovendo lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva.

INTELLIGENTE, in relazione all'innovazione nella concezione delle nuove infrastrutture, alle dotazioni tecnologiche e all'organizzazione dei servizi, all'ampio ricorso agli Intelligent Transport Systems (ITS), alla promozione della formazione e dell'informazione di operatori ed utenti.

SOSTENIBILE, dal punto di vista ambientale per la capacità di ridurre le esternalità mediante:

- la promozione del trasporto collettivo e dell'intermodalità,
- la diffusione di pratiche virtuose
- un'opzione preferenziale per modalità di trasporto meno inquinanti tra cui, in primis, quella ciclistica,
- l'impulso al rinnovo del parco veicolare privilegiando mezzi a

basso livello di emissioni.

Lo scenario di progetto è stato declinato rispetto a tre scale territoriali di dettaglio crescente, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale: *lo spazio euro-mediterraneo, l'area delle regioni meridionali peninsulari, il sistema regionale* considerato nella sua complessità caratterizzata da paesaggi, sistemi economici e sociali, poli funzionali d'eccellenza, che nel loro insieme determinano esigenze di mobilità di persone e merci, le più diverse, ma tutte degne di attenzione, al fine di garantire uno sviluppo armonico e sinergico.

Le azioni in materia di trasporti nel nuovo ciclo dei fondi comunitari confermano l'integrazione con i temi di natura paesaggistica e ambientale definiti dal Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR).

L'accento posto sulla sostenibilità ambientale il ricorso estensivo alle nuove tecnologie, l'impulso ad una crescente condivisione tra livello regionale e ambiti territoriali/città per la creazione di modelli di mobilità pienamente integrati, sono solo alcuni degli ambiti operativi comuni in cui il piano intende operare integrazioni con azioni specifiche di altri strumenti.

Sul versante del trasporto stradale, gli ammodernamenti, il potenziamento e la messa in sicurezza della rete, hanno contribuito a ridurre di oltre il 50% il numero di morti (passando da 455 morti/anno nel 2004 a 224 morti/anno nel 2013); a favore della mobilità ciclistica sono stati realizzati piste e percorsi ciclopedonali per complessivi 94 Km e nel settore ferroviario sono stati aperti all'esercizio 37 Km di nuove linee.

SCENARIO DI PROGETTO: MOBILITÀ CICLISTICA

All'art. 13 la L.R. n. 16/2008 ha previsto tra le linee di intervento la realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa

in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare il PRT, assumendo i risultati del progetto CY.RO.N.MED., ha affermato l'importanza, tanto ai fini della mobilità pendolare che della diffusione del turismo in bicicletta in Puglia, dell'integrazione modale dei percorsi ciclabili con le altre reti trasportistiche e l'accessibilità da parte dei viaggiatori in bici, di stazioni, porti e aeroporti.

Con la legge regionale 23 gennaio 2013 n. 1, il trasporto ciclistico entra a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento.

Gli interventi, distinti per provincia, sono finalizzati a dare corpo, per stralci, alle dorsali della rete ciclabile regionale. Essi si riferiscono a:

- Ciclovia Adriatica
- Ciclovia degli Appennini
- Ciclovia dell'Acquedotto,
- antenna "Matera-Santeramo-Gioia del Colle"
- Rete delle velo stazioni

Per il Salento:

- Ciclovia dell'Acquedotto, diramazione salentina: riutilizzo ai fini ciclabili della viabilità di servizio del Consorzio di Bonifica dell'Arneo lungo il tracciato del canale di irrigazione consortile per 45 Km tra i comuni di Fragagnano - Monteparano (TA) e Nardò – località Masseria Zanzara (LE), con prosecuzione lungo il tracciato dai lavori dell'Acquedotto del Sinni – III lotto – per circa 20 Km fino al serbatoio di Seclì (LE);
- Ciclovia dei tre Mari (BI 14): collegamento ciclabile nel basso Salento tra Otranto e il tratto Gallipoli-Porto Cesareo, passando per Nardò che in questo punto si interconnette con la ciclovia dell'Acquedotto, diramazione salentina.

MOBILITÀ CICLISTICA

L'ARMATURA DI RIFERIMENTO: LA RETE BICITALIA



MOBILITÀ CICLISTICA

FOCUS PREVISIONI: CITTÀ METROPOLITANA

LIVELLO DI MATURITÀ/ PRIORITÀ	CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE	Soggetti Attuatori
	c4001	BI 11 - Ciclovie degli Appennini. Ciclovie dell'Acquedotto -Tratta Ceglie Messapica-Grottaglie circa 25 KM	AQP
	c4002	BI 6 - Ciclovie Adriatica. Miglioramento della pavimentazione e della continuità della ciclovie tra Brindisi e Lecce su circa km 50. Tratta Brindisi-confine provinciale BR/LE (Torchiarolo)	Provincia di Brindisi
	c5001	BI 6 - Ciclovie Adriatica. Miglioramento della pavimentazione e della continuità della ciclovie tra Brindisi e Lecce su circa km 50. Tratta Confine provinciale BR/LE (Torchiarolo)-Lecce	Provincia di Lecce
	c5002a	BI 14 - Ciclovie dei Tre Mari. Tratto Porto Cesareo-Nardò. Interventi di messa in sicurezza I lotto	Provincia di Lecce
	c5002b	BI 14 - Ciclovie dei Tre Mari. Tratto Nardò-Otranto. Interventi di messa in sicurezza II lotto	Provincia di Lecce
	c5002c	BI 14 - Ciclovie dei Tre Mari. Tratto Nardò-Gallipoli di messa in sicurezza III lotto	Provincia di Lecce

MOBILITÀ CICLISTICA

FOCUS PREVISIONI: QUADRANTE SUD



Il nuovo piano paesaggistico per la Regione Puglia è uno strumento di pianificazione che si inserisce nelle linee generali dell'assetto del territorio (DRAG art.4, secondo comma) ed ha come finalità la "tutela e conservazione dei valori ambientali, dell'identità sociale e culturale regionale". Inoltre, le scelte strategiche assumono particolare importanza in quanto il piano assume valore anche di Piano territoriale per la regione (D. Leg. 42/2004).

Il territorio dell'Unione dei comuni Terra di Leuca ed in particolare Patù, secondo le recenti interpretazioni paesaggistico territoriali del PPTR, ricade integralmente dentro l'ambito di paesaggio denominato "Salento delle Serre", ed è composto da due figure di paesaggio: la 11.1 le Serre Joniche e la 11.2 La costa alta da Otranto a S.M. di Leuca.

Il paesaggio assume un valore patrimoniale che va non solo conservato, ma valorizzato e riqualificato attraverso progetti, incentivi, mobilitazione sociale oltre che regole, vincoli e norme.

Con l'obiettivo di elevare la qualità ecologica, paesaggistica ed insediativa su tutto il territorio regionale, il piano infatti si occupa oltre che dei paesaggi di valore anche di individuare uno scenario di trasformazione per le periferie degradate, le aree industriali, la campagna urbanizzata.

STRUTTURA PERCETTIVA E VALORI DELLA VISIBILITÀ

Il paesaggio delle serre joniche, a cui Patù appartiene, è caratterizzato dal sistema delle serre e dal paesaggio costiero da Leuca fino a Gallipoli, con una serie ininterrotta di località: Torre Vado, Marina di Pescoluse, Torre Suda, Torre Mozza, Marina di Mancaversa e Torre San Giovanni.

Dalle foto aeree emerge il paesaggio patuense con la trama delle strade interpoderali che costituiscono una vera e propria spugna contenente al suo interno delle interessanti gerarchie,

tracce di usi di lungo periodo della viabilità; ed infatti è interessante notare la continuità di una strada interpoderale che sembra seguire parallelamente la costa e che connette i due canali trasversali (Volito e Forcato), sedi importanti di relitti di naturalità. E' una strada di mezzacosta che da spessore al tratto costiero, riammagliandolo alla trama del territorio agrario.

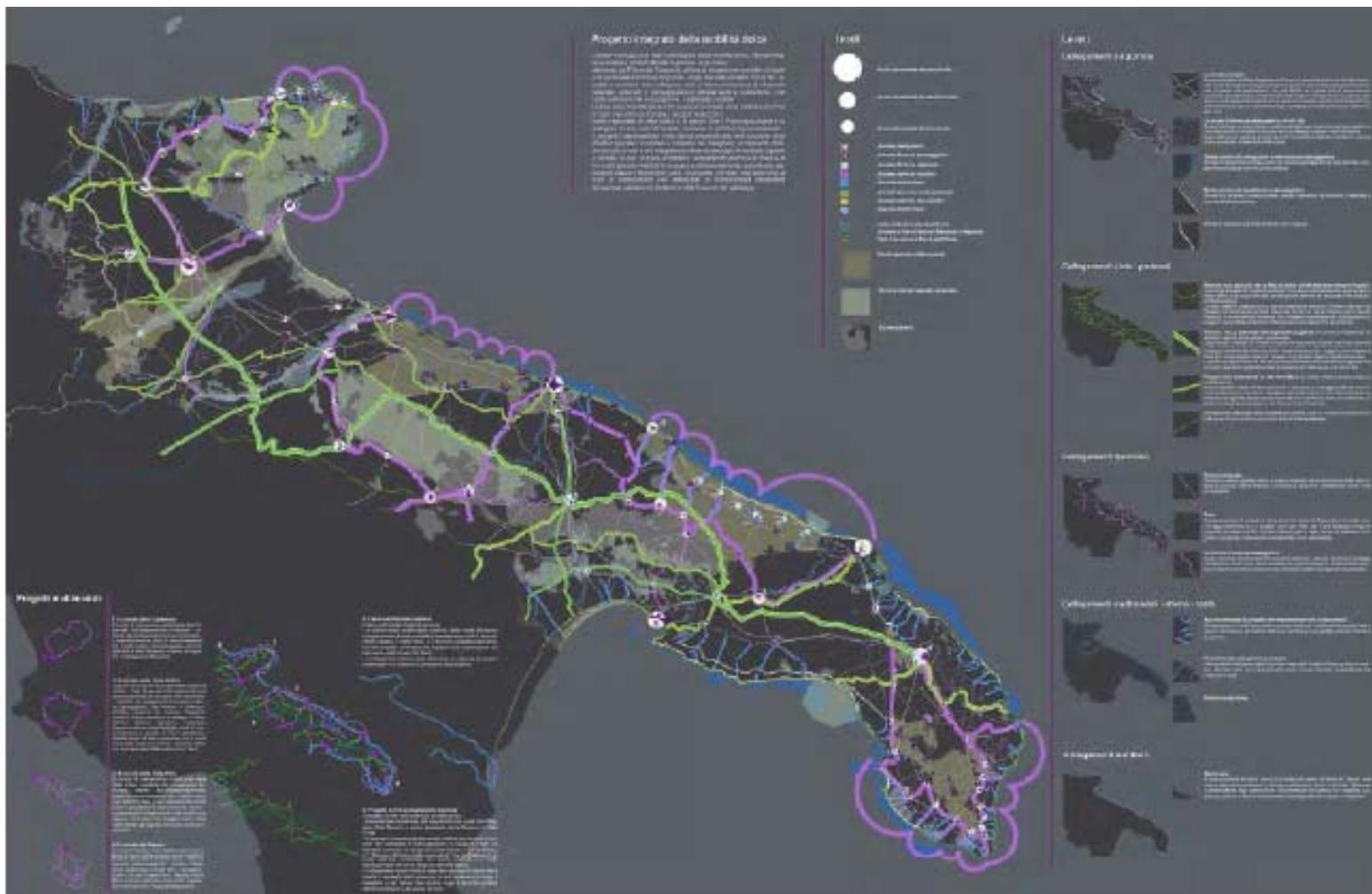
Nell'individuazione dei valori patrimoniali di tipo visivo-percettivo, emerge nella scheda come luoghi privilegiati di fruizione del paesaggio sono "i belvedere nei centri storici disposti lungo la direzione delle serre Sannicola, Tuglie, Parabita, Matino, Casarano, Taurisano, Acquarica, Presicce, Salve, Morciano, Patù, Castrignano".

Le criticità rilevate nell'analisi visivo-percettiva risultano le strade a scorrimento veloce come la SS274 Lecce, Gallipoli, Santa Maria di Leuca, per l'andamento della strada spesso in rilevato che interrompe la lettura visiva della trama insediativa. Inoltre vengono considerati come detrattori la fitta rete edilizia lungo la costa e lungo le serre, le grandi piattaforme produttive che lacerano la continuità visiva del paesaggio.

L'individuazione dell'interpretazione strutturale di sintesi per la figura territoriale a cui Patù appartiene intende conservare, lì dove è possibile, l'armatura urbana storica dei centri, valorizzando i sistemi insediativi agricoli (ville, masserie, casini, pagghiare, muri a secco). La conservazione del mosaico rurale viene promossa attraverso la protezione degli ambienti carsici, l'attenzione per la sicurezza idrogeologica, nonché da nuove forme di gestione della risorsa idrica.

L'ATLANTE E GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ

Risulta particolarmente interessante una lettura degli obiettivi di qualità e delle conseguenti azioni e progetti, alla luce degli approfondimenti conoscitivi operati sul contesto territoriale di



Patù.

Emergono in primo luogo degli obiettivi pervasivi per tutto il territorio comunale, che intendono valorizzare la struttura geo-morfologica, promuovendo il riequilibrio geomorfologico ed idraulico del territorio, la valorizzazione del modellamento fluviale- marino e dei bacini endoreici al fine di limitare la pericolosità idraulica da allagamento.

In un'ottica generale si inseriscono inoltre, gli obiettivi di qualità che intendono valorizzare la struttura ecosistemica ed ambientale promuovendo la qualità ecologica del territorio, del sistema dei corridoi ecologici costa entroterra, ed infine la tutela delle formazioni naturali e seminaturali.

La lettura antropica e storico culturale si pone un duplice obiettivo: da un lato la valorizzazione dei patrimoni insediativi storici (rurali ed urbani), della relazione visivo percettiva, nonché il riequilibrio città- campagna; dall'altro invece intende promuovere la riqualificazione dei paesaggi contemporanei costieri e

produttivi, attraverso azioni di mitigazione paesaggistica. Infine il piano intende promuovere la valorizzazione della mobilità sostenibile, nel rispetto dei valori paesaggistici e della mobilità dolce.

All'interno della figura territoriale del Salento delle serre, il patto città campagna individua un parco agricolo multifunzionale di valorizzazione del bosco del Belvedere che si aggancia alle aree agricole delimitate dalla struttura insediativa lineare dei centri ad est e ad ovest.

Il territorio di Patù risulta inoltre interessato da un parco agricolo di riqualificazione costiera che giunge fino all'asse dei centri di Castrignano e Patù.

Il PPTR inoltre intende rafforzare i centri di mezza costa, nonché la viabilità trasversale, con i pendoli che connettono le città interne al sistema costiero, promuovendo l'uso del tram del mare.



8



LE STRATEGIE DEL PPTR

Si situa in una fase intermedia fra l'Atlante del Patrimonio e l'apparato regolativo (NTA), non ha valore normativo, ma indica, con diversi strumenti di rappresentazione e documenti, le grandi strategie del piano, che saranno da guida ai progetti sperimentali, agli obiettivi di qualità paesaggistica, alle norme tecniche.

Esso assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastare le tendenze in atto al degrado paesaggistico e costruire le precondizioni di un diverso sviluppo socioeconomico.

LO SCENARIO

Il PPTR concepisce lo scenario come un insieme di progetti per la valorizzazione attiva dei paesaggi della Puglia. Sono stati elaborati 5 progetti di livello regionale che disegnano nel loro insieme una visione strategica della futura organizzazione territoriale volta a elevare la qualità e la fruibilità sociale dei paesaggi della regione fornendo risposte ai principali problemi sollevati dagli obiettivi generali:

- 1 l'elevamento della qualità dei sistemi ambientali e della loro connessione ecologica;
- 2 l'elevamento della qualità dell'abitare dei sistemi insediativi urbani e del mondo rurale;
- 3 l'elevamento delle opportunità di fruizione dei paesaggi del-

la Puglia

- 4 l'elevamento delle opportunità di valorizzazione integrata del sistema costiero;
- 5 l'elevamento delle opportunità di fruizione dei beni patrimoniali della Puglia nei loro contesti paesaggistici.

I progetti regionali che ne sono scaturiti sono:

- 1 La Rete Ecologica regionale
- 2 Il Patto città-campagna
- 3 Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce
- 4 La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri
- 5 I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali

PROGETTO INTEGRATO DELLA MOBILITÀ DOLCE NEGLI SCENARI DEL PPTR

Il piano individua una rete multimodale della mobilità lenta, interconnessa al sistema infrastrutturale regionale al fine di rendere percorribile e fruibile con continuità il territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico. I paesaggi pugliesi vengono "narrati" individuando tratte panoramiche suggestive: la rete della mobilità lenta individuata è il risultato della messa a sistema di una serie di scenari e progetti realizzati a livello regionale,

di area vasta o di parco, che il Piano acquisisce e fa dialogare tra loro nell'ottica della fruizione di ambiti e figure territoriali. Il piano strategico disegna un impianto infrastrutturale di nodi e reti, integrato per diverse tipologie di mobilità: a piedi, a cavallo, in bici, in treno, in battello, connettendo percorsi di mare e di terra alla grande mobilità di accesso e attraversamento: autostrade, aeroporti, stazioni ferroviarie, porti. Il progetto prevede una gerarchia di nodi di interscambio per realizzare la multi modalit  necessaria all'accesso capillare al territorio e alla fruizione dei paesaggi.

LA COSTRUZIONE DELLE LINEE GUIDA

La costruzione delle linee guida per la qualit  paesaggistica ed ambientale delle infrastrutture segue il riconoscimento, all'interno del PPTR, di due macro sistemi di lettura e interpretazione dei connotati paesaggistici rilevanti del territorio pugliese, che insieme definiscono i profili paesaggistici funzionali: la presenza di "Tipologie Infrastrutturali", individuate in esempi regionali, e la ricorrenza di "Contesti Territoriali", ossia sistemi di reti, insediamenti e ambiente riconoscibili e connotanti le diverse parti del territorio.

Lo scopo delle Linee Guida dunque   quello di conferire al PPTR, in tema di connotazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture, il ruolo di Guida per gli strumenti ad esso sotto ordinati, e di attore diretto nei casi di progetti regionali o progetti d'area. Certo, lo scopo   quello di individuare tutte le azioni e tutte le componenti che in qualche modo, secondo qualche piano o progetto, dovrebbero essere messi in atto per connotare ambientalmente e paesaggisticamente le strade al quale si applicano.

Le Linee Guida, oltre al riconoscimento delle Tipologie infrastrutturali e dei Contesti Territoriali, si compongono di altri riferimenti per il riconoscimento di una strada o di una infra-

struttura nel territorio con caratteristiche paesaggistiche, ma in relazione alla connotazione pi  propria delle infrastrutture, ossia l'essere dei manufatti che devono servire per il movimento delle persone e delle cose, secondo certe caratteristiche funzionali, geometriche, tecnologiche.

Le Linee Guida, cos , tengono conto delle Classificazioni Funzionali del Codice della Strada (DLgs285/1992), che assegna ad ogni strada a seconda della sua categoria non solo una lettera di riconoscimento, ma un disegno ed una sezione ricorrenti e verso i quali tendere.

Tengono conto dell'attraversamento di un Ambito territoriale di pregio come pu  essere un parco e tengono conto della caratteristica della strada in relazione alla presenza o meno di piste ciclabili, ossia al disegno della sua sezione, complessa o semplice che sia. Dunque, la matrice che ne deriva si compone nel seguente modo:

Tipologie infrastrutturali	Contesti Territoriali	Classificazione funzionale della strada	Ambito territoriale	Caratteristica della strada
La Strada dei tessuti insediativi lineari	Colture arboree prevalenti	B	Parco (se attraversa aree parchi, SIC, riserve naturali, parchi agroliboscivi o di previsione)	Attrezzato (presenza di pista ciclabile)
La Strada-mercato e produttiva lineare	Seminativo prevalente	C		
La strada costiera di riqualificazione paesaggistica	Pascolo	E		
L'asse storico di accesso alla citt�	Mosaici agrari e associazioni prevalenti	F		
La strada di interesse paesaggistico	Mosaico agricolo perturbano			
La Strada-parco	Mosaici agro-silvo-pastorale, Paesaggi fortemente caratterizzati			
La strada costiera di valorizzazione paesaggistica	Paesaggi del mosaico naturalistico			
La Strada corridoio ecologico	Urb.			
La strada pendolo				
La strada del paesaggio agrario infrastrutturato				

Per semplificare l'applicazione delle linee guida non sono state considerate le categorie funzionali del codice della strada A e D.

bilità alle diverse parti del territorio.

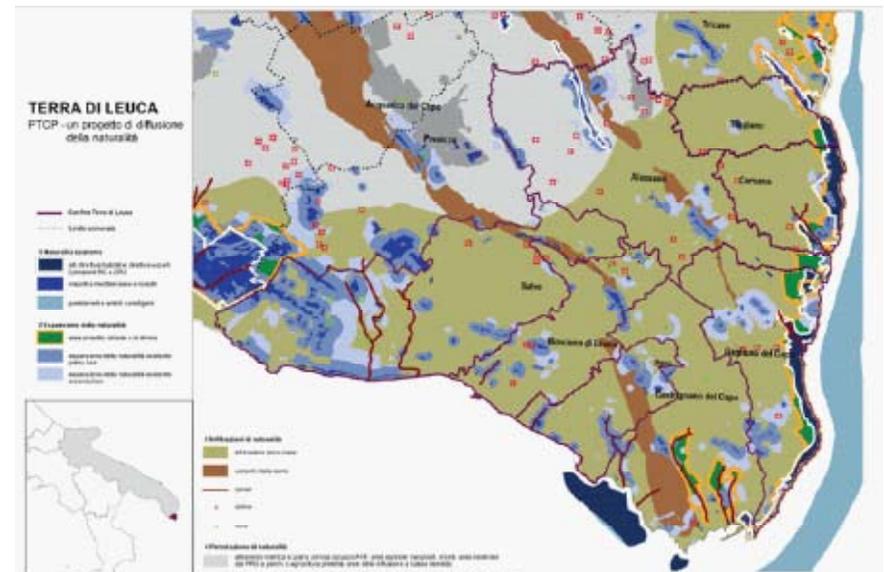
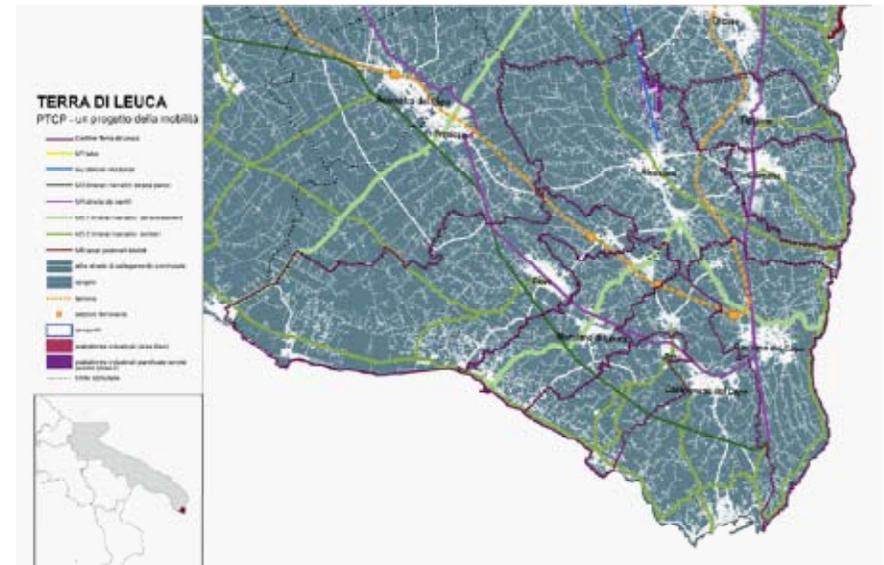
3) Politiche di Valorizzazione comprendono i temi dell'agricoltura di eccellenza, dell'integrazione tra concentrazione e dispersione, del leisure.

4) Politiche Insediative affrontano, tenendo conto della compatibilità e dell'incompatibilità tra i diversi scenari proposti dal piano, i temi della concentrazione e della dispersione.

Il progetto di diffusione della naturalità comprende territori di mare e di terra, in cui i concetti di porosità e permeabilità, espansione, infiltrazione e percolazione possono mitigare alcuni degli effetti del cambiamento climatico, aumentando la presenza di aree boscate. All'interno di questa strategia vi è un nuovo modello di interazione tra matrice paesistica ed elementi vettori (dispersione insediativa e corridoi ecologici) con un importante ruolo di connessione ecologica.

Il territorio salentino si mostra come una "spugna" all'interno del quale sono incuneati alcuni sassi. Nella spugna del mosaico agricolo si abita e si lavora all'interno di grande qualità ambientale; nei sassi, i centri urbani di antica storia, le aree agricole di preziosità, le piastre industriali e i principali quartieri di edilizia pubblica, si ricercano maggiori livelli di infrastrutturazione e servizi. Si intende in questo modo il Salento come parco, in cui sempre meno si distingue tra spazio dell'abitare e spazio del leisure.

La città diffusa ingloba i luoghi di concentrazione: antichi centri e nuove centralità intesi come "assi" densamente infrastrutturati, punti di aggregazione che dovrebbero essere connotati dalla sovrapposizione di differenti pratiche sociali, alternate lungo le stagioni e i giorni della settimana. Tale scenario di dispersione e concentrazione non implica opposizione ma l'idea di un progetto del Salento come parco ne utilizza al meglio le



caratteristiche e ne esalta l'interazione.

Gli scenari di concentrazione e dispersione si sovrappongono e implicano strumenti di infrastrutturazione differenti e il progetto per la mobilità propone di utilizzare al meglio e in modo integrato i "tubi" dell'infrastrutturazione stradale e "la spugna". Il tubo diventa una figura aperta, funzionale al trasporto pesante e connessa alle principali aree produttive con una serie di "pendoli" trasversali. Al tubo stradale si somma il tubo ferroviario, mentre i pendoli e alcuni tratti di strade compongono degli attraversamenti est-ovest che non entrano nei centri urbani. L'insieme di infrastrutture, reti stradali e tecnologiche può divenire occasione per riorganizzare il territorio come un grande parco. Tubi spugne sono anche i luoghi privilegiati della narrazione del territorio, delle diverse situazioni, della sua storia, dei luoghi notevoli, antichi e recenti: itinerari narrativi che lo attraversano e ne ricompongono le stanze.

IL PROGETTO DELLA MOBILITÀ propone di uscire e dall'idea di infrastrutture stradali come "tubi" che gerarchizzano ulteriormente il territorio salentino e di utilizzare al meglio ed in modi integrati le caratteristiche del tubo e della spugna, riconosciuti nel territorio. Il rombo viene rivisto e ripensato come una figura aperta, funzionale al trasporto pesante e connessa alle principali aree produttive, con una serie di pendoli trasversali. Risulta particolarmente rilevante la strada dei centri che unisce le città poste lungo le Serre salentine; infine i pendoli ed alcuni tratti di strade compongono una serie di attraversamenti est-ovest.

Lo schema della mobilità definito all'interno del PTCP della Provincia di Lecce, si configura come un sistema fortemente gerarchizzato, in cui l'infrastruttura non assolve solo la funzione viaria, ma diviene tema di progetto che connota e articola un paesaggio esito di una sedimentazione di segni e di pratiche di lungo periodo. La rilettura in chiave progettuale del Salento produce una visione assolutamente contemporanea e innovativa, attribuendo ai segni di lungo periodo una funzione sistemica innovativa e visionaria.

A distanza di anni la lettura del PTCP risulta ancora attuale e fortemente progettuale, rafforzata dagli scenari del PPTR che hanno in parte recepito ed articolato alla scala regionale, questi temi.

Il Salento come un "grande parco" trova nel suo lembo estremo una maggiore concretezza, un susseguirsi denso degli elementi identitari. Sassi e spugne si denotano di uno schema consueto di disegno, aggrappati sulle serre e intessuti nelle reti viarie secondarie, che si dipanano dagli assi principali d'accesso. Il parco diviene un continuo parco costiero e il progetto di diffusione della naturalità deve scendere nel dettaglio delle forme modellate dalle serre e dalla relazione diretta con il mare, valorizzando il sistema ricchissimo di visuali panoramiche, di molteplici relazioni ecologiche e visive di prossimità e distanze tra i centri e tra lo spazio agricolo ed il mare.

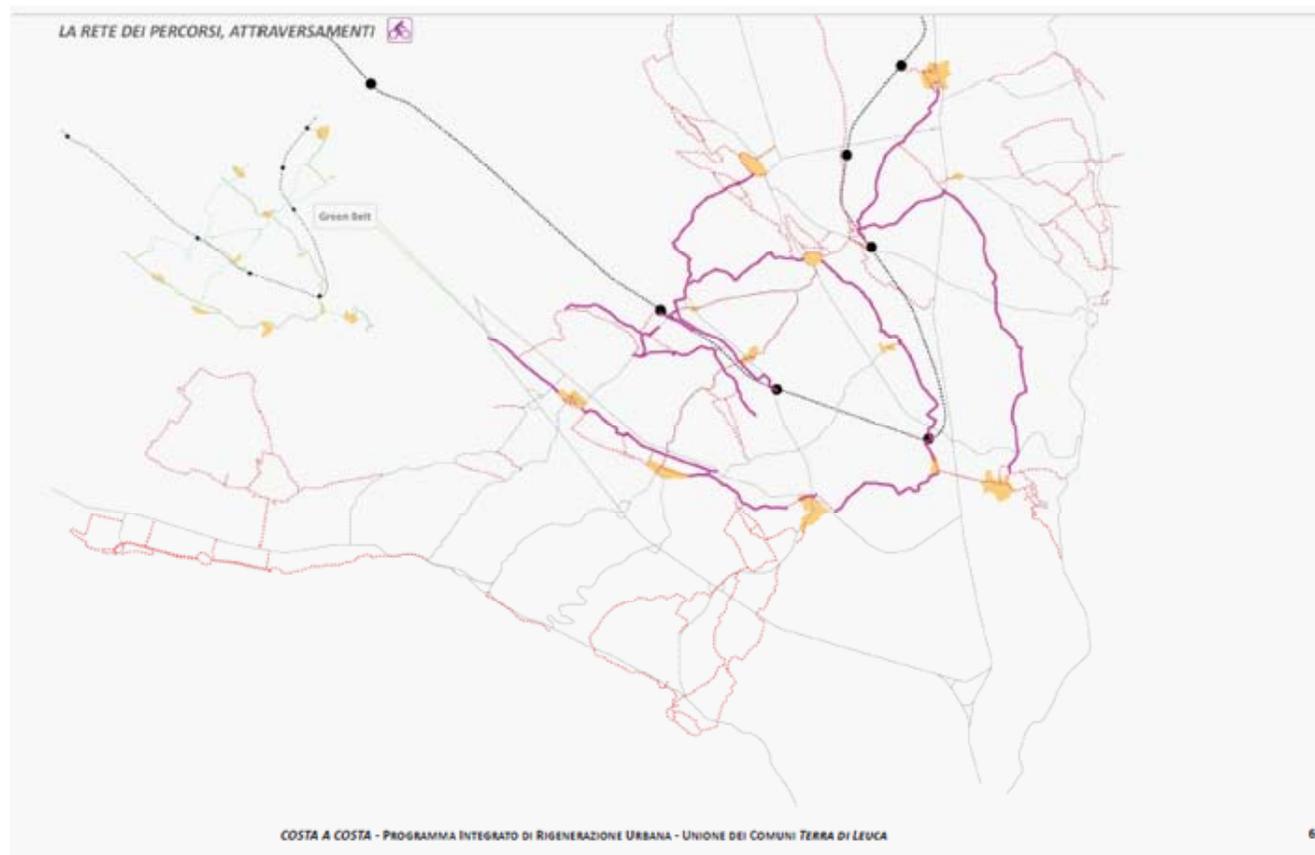
rilevanti che struttura l'intera immagine del nuovo programma di rigenerazione.

L'idea di fondo del Programma è la valorizzazione tra costa ed entroterra, tra i due versanti dell'entroterra, orientale e occidentale, rinforzando il cuore dell'Unione, facendolo diventare il perno e la cerniera dalla quale partono e si articolano un sistema di paesaggi tra loro integrati: le città, la campagna e la costa, ciò, anche per mitigare le forti pressioni sulla fascia costiera dilatando l'accessibilità al territorio, attraversandolo internamente.

I temi e i paesaggi cui il Programma affida un ruolo strategico per il futuro dell'Unione sono i paesaggi rurali, i paesaggi costieri, i beni culturali e il turismo ed il sistema della mobilità.

IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

E' un anch'esso un tema trasversale del PIRU, perché costituisce lo sfondo di riferimento di tutta l'Unione, per



un modello razionale di accessibilità ai suoi differenti paesaggi, costieri, rurali e urbani.

La figura territoriale seleziona i principali assi infrastrutturali dell'Unione che collegano longitudinalmente e trasversalmente il territorio; sugli assi longitudinali delle strade statali e provinciali nord-sud dei due versanti dell'Unione, si aggancia la trama larga e regolare degli assi trasversali che attraversano tutta l'Unione, collegando tra loro i centri e questi alla costa.

In questa trama il PIRU assume come assi strategici:

- i pendoli terra mare che collegano i centri dell'interno alle loro marine, strade di grande valenza paesaggistica, elementi di connessione che approdano spesso nelle piazze sul mare delle località costiere, da valorizzare in chiave paesaggistica e ripensarli come vettori privilegiati cui affidare il compito, con un sistema efficiente di trasporto pubblico e carsharing, di assorbire i grandi flussi di traffico privato, per alleggerire il volume delle automobili lungo le litoranee;
- le strade litoranee, pensate come assi a traffico selezionato e lento, zone km 30 costiere,



nelle quali ridisegnare i margini per garantire la mobilità dolce, pedonale e ciclabile, valorizzando la percezione del mare, e riqualificando i tratti urbani come strade belvedere;

- la fitta trama delle infrastrutture minori, strade rurali e percorsi, che irrorano tutto il territorio dell'Unione, di cui il PIRU individua una parte, per la definizione di una rete.

Una infrastruttura strategica, che oltre a collegare tra loro i centri, favorendo per gli abitanti dell'Unione una mobilità alternativa alle strade extra urbane, può diventare un'un'incredibile opportunità turistica per la rilevante diversificazione dei paesaggi costieri, rurali e culturali che attraversa, entro un sistema unico di itinerari narrativi tematici da implementare in più fasi. A questo tema si aggancia anche l'ambito della Green Belt, inteso come primo step per la costruzione di una rete incre-

mentale, prevalentemente già esistente e della quale occorre prevedere piccoli interventi di valorizzazione e ricucitura.

GLI AMBITI DI PATÙ

Analizzando per il territorio di Patù la rete dei percorsi e degli attraversamenti, emerge con forza il ruolo di continuità e connessione della "strada dei centri" che delimita e costeggia la "green belt", la funzione di relazione dei "pendoli" che congiunge le città alla costa ed alle marine; lo schema progettuale poi si articola in relazione ad alcune emergenze ambientali, divenendo itinerario narrativo e connettendosi capillarmente al suggestivo paesaggio agricolo del Capo di Leuca. A Patù questo schema si connette a lama Volito e Forcato, alla marina di San Gregorio, alle testimonianze archeologiche di Ve-

reto ed alla testata di accesso della chiesa di San Giovanni e del monumento di Centopietre. Anche quindi alla scala vasta emerge il carattere di tessuto denso di Patù, che si articola, specificandosi alla scala ravvicinata, definendo un interessante e complesso progetto di mobilità ciclabile, ulteriormente dettagliato ed in parte modificato dal presente PMC.

Inoltre a Patù il DPRU individua come ambiti da sottoporre a rigenerazione: il centro antico della città, la città consolidata, gli spazi pubblici di Piazza Indipendenza e il sistema del Torrino, le emergenze monumentali del sito archeologico di Centopietre e la chiesa di San Giovanni Battista, Piazza XX Settembre e il territorio agricolo circostante, per rafforzare il margine urbano e migliorare l'accessibilità dei luoghi.

All'interno del tema strategico dei Paesaggi Costieri, sono stati individuati la piazza di San Gregorio candidata dal PIRU come ambito prioritario di intervento con un progetto bandiera, i canali Volito e de lu Forcatu, per la tutela della loro funzione ecologica, e la valorizzazione della loro valenza paesaggistica favorendone una fruizione dolce. Per il sistema delle connessioni infrastrutturali è stata individuata la strada pendolo che connette Patù al suo litorale e ad un insieme di percorsi della mobilità lenta che attraversano paesaggi differenti tra città, campagna, costa ed emergenze storico culturali, e costituiscono una importante infrastruttura dolce del territorio da valorizzare per una rete di itinerari narrativi e un diverso modo di fruire il territorio.

L'AMBITO DEI PAESAGGI COSTIERI DI SAN GREGORIO

Obiettivo dell'ambito è il rafforzamento delle relazioni tra i margini edificato e lo spazio aperto al fine di riqualificare il paesaggio costiero di San Gregorio come unicum con un sistema integrato di semplici mosse:

- favorire una connessione longitudinale parallela alla costa



verso il limite demaniale, garantendo continuità di fruizione da est ad ovest della costa di San Gregorio, valorizzando la presenza delle spiagge pubbliche e riqualificando un sistema di sentieri esistenti per la definizione di una rete pedonale;

- riqualificare lo spazio pubblico della marina, a partire dalla Piazza di San Gregorio, tra le piazze sul mare più suggestive della costa ionica salentina, per ancorarla alla spiaggia rocciosa e per enfatizzare la percezione del mare, ridefinendo, con un chiaro disegno del suolo, la presenza del traffico veicolare, da ripensare ad accesso selezionato;
- ridefinire, mitigandoli, i flussi veicolari sulla costa, con la pre-



senza di un sistema di parcheggi localizzati a monte dell'abitato della marina.

8 De finibus terrae. Parco culturale ecclesiale

Una interessante esperienza è quella del "Parco Culturale Ecclesiale" istituito dalla Diocesi di Ugento- Santa Maria di Leuca. Con la finalità di promuovere una gestione integrata dei beni culturali e incentivare le forme di mobilità dolce al fine di garantire una maggiore fruibilità dei patrimoni paesaggistici, ambientali, archeologici, museali ed ecclesiastici del Capo di Leuca.

La visione del Parco è profondamente Euromediterranea considerandolo come nodo centrale di uno scenario ampio e contribuendo ad affermare l'eredità morale e spirituale di don Tonino Bello.

L'obiettivo è quello di realizzare un'opportunità di sviluppo sostenibile connessa a forme di accoglienza qualificata ed esperienziale per tutti: turisti, viaggiatori, pellegrini e migranti.

Con il progetto "Cammini di Leuca" il Parco ha svolto una ap-

profondita attività di analisi di tre direttrici principali storiche del Salento: la Sallentina, la Via Leucadense e la via Traiana- Calabria; il gruppo di lavoro ha individuato alcuni tracciati ciclabili e pedonali che confluiscono verso il santuario di Santa Maria di Leuca. L'insieme di questi percorsi viene idealmente connesso agli itinerari pedonali e ciclabili di media- lunga percorrenza che il Governo e la Regione Puglia stanno definendo, tra cui la Ciclovia dell'Acqua e la via Francigena ad esempio, in continuità con gli obiettivi del POR e della programmazione comunitaria.

Il 28 maggio 2017 è avvenuta la benedizione del primo tratto "Cammini di Leuca" presso il complesso monumentale "Leuca Piccola" alla presenza dei sindaci e del Vescovo e della cittadinanza.

Le città interessate sono: Acquarica del Capo, Tricase, Castignano del Capo, Gagliano del Capo, Montesano Salentino, Morciano di Leuca, Gagliano del Capo, Patù, Presicce, Ruffano, Salve, Specchia, Taurisano, Tiggiano, Tricase, Ugento, Migliano, Supersano, Alessano, Corsano.

Il progetto urbanistico, come strumento di pianificazione generale e nelle molteplici articolazioni con i piani attuativi, deve essere correlato da una pianificazione adeguata del sistema della mobilità. L'attuazione di scelte di trasformazione del territorio slegate dalle scelte trasportistiche, può portare nel tempo a rincorrere le problematiche e a risolvere gli effetti indotti, effettuando azioni, non sempre economicamente convenienti e comunque non sinergiche.

All'interno della struttura generale del PUG, in fase di conclusione, l'Amministrazione Comunale di Patù intende effettuare una riorganizzazione strutturale della mobilità urbana improntata sui principi della sostenibilità ambientale a partire dalla realizzazione di un Piano della mobilità ciclistica (PMC) (L.R. 25-01-2013 n.1) individuato quale elaborato integrativo del Piano Urbanistico Generale (PUG) di cui costituisce parte integrante e sostanziale (art. 5 comma 1).

La L.R. 25-01-2013 definisce delle azioni alle diverse scale: la scala regionale, la scala provinciale e di area vasta e la scala comunale. Tale strategia multi scalare vuole attuare con piani e progetti le finalità generali individuate dall' articolo 1:

1. promuovere e sostenere la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali pugliesi.
2. Definire il sistema della mobilità ciclistica come strategico per lo sviluppo ecocompatibile della Puglia, incentivando la conoscenza e la valorizzazione del territorio e del suo paesaggio.
3. Contribuire all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, all'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus,
4. Riduzione della congestione stradale e del rischio di incidenti e promozione della salute pubblica
5. Affermazione della Puglia nel settore del turismo in bicicletta nazionale e internazionale.

Per attivare politiche che agiscono sulla domanda di mobilità e sul comportamento dei cittadini nelle loro scelte di trasporto urbano, sostenendo gli spostamenti in bicicletta attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali e azioni di comunicazione, educazione e formazione, la Regione intende formare una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità mediante:

- 1) la realizzazione e il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali;
- 2) la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico;
- 3) l'affermazione di una nuova cultura della mobilità sostenibile attraverso l'attivazione di azioni di educazione, formazione e comunicazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica.

Per promuovere la mobilità sostenibile è necessaria una strategia complessiva, che riguardi il potenziamento del trasporto pubblico, la tariffazione della sosta e la realizzazione di percorsi ciclabili rettilinei, confortevoli e piacevoli. La definizione dei tracciati deve partire dall'analisi della maglia viaria e contestualmente individuare le aree di alta affluenza come scuole, centri sportivi, strade commerciali, chiese, cimiteri e quartieri residenziali. Inoltre la promozione della mobilità sostenibile deve considerare l'intermodalità come requisito fondamentale sia con la rete del trasporto pubblico comunale e provinciale, che con il sistema ferroviario regionale.

1 Le strategie

Alla scala comunale i principali temi che verranno affrontati nel Piano della mobilità ciclistica (PMC) sono sintetizzabili nelle seguenti strategie:

1. Sviluppare le infrastrutture ciclabili e ciclopedonali secondo una logica coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;

- orientare la mobilità sostenibile in relazione alle trasformazioni urbanistiche previste dal PUG;
- incentivare gli interventi a favore della sicurezza stradale, della creazione di aree pedonali, zone a traffico limitato;
- promuovere la ciclabilità in campo urbano ed extraurbano;
- migliorare il sistema dell'intermodalità sia nel territorio urbano che costiero.

2 Gli obiettivi

Il piano darà una risposta locale agli orientamenti dell'Unione Europea in merito alle politiche ambientali, quali quelle contenute nel Libro Verde del 2007, "Verso una nuova cultura della mobilità urbana", e alle politiche dei trasporti già definite dal Libro Bianco del 2001.

Tenuto conto che:

- quanto descritto ha contribuito e contribuirà a definire il nuovo assetto di Patù e che la qualità urbana si confronterà con le scelte trasportistiche che devono essere adeguate alla nuova configurazione del territorio e alla distribuzione della popolazione su di esso;
- il sistema della mobilità urbana deve consentire a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, congestione e incidentalità;
- si deve procedere valutando attentamente la situazione esistente, coordinando le future scelte sia in campo urbanistico che trasportistico, scelte che dovranno essere corrette soprattutto da un punto di vista della sostenibilità ambientale e sociale
- dovranno essere sviluppate politiche di regolamentazione e gestione dell'accesso all'area urbana commisurate alle esigen-

ze ambientali e logistiche, in particolare per il centro storico. Partendo da questi presupposti, il PMC pianificherà e gestirà la mobilità dei prossimi anni, con un orizzonte temporale del medio-lungo periodo (10 anni), in un quadro di complessiva coerenza con il PUG.

3 Le linee d'indirizzo

Si individuano le seguenti linee d'indirizzo del PMC, strettamente correlate fra loro, dalle quali discenderanno obiettivi strategici, azioni e programmi attuativi, corredati da indicatori dedotti dal monitoraggio dei rilievi del traffico:

1. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e di calibrarla nel rispetto delle necessità espresse dai cittadini, da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...), e di studiare le misure da adottare per le diverse tipologie, in rapporto alle esternalità economiche e sociali;
2. garantire e migliorare l'accessibilità alle persone. La Città intende quindi sostenere il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano attraverso la fruibilità del trasporto pubblico, il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni, l'integrazione e completamento dei percorsi ciclabili;
3. migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano.
4. Definire il sistema di governo del Piano. È necessario incrementare la comunicazione per informare e sensibilizzare maggiormente i cittadini sulle scelte strategiche della Città sulla mobilità sostenibile, soprattutto ove impattano fortemente su abitudini e bisogni individuali. Saranno predisposte campagne di informazione sulle alternative di mobilità e sulle convenienze economiche.
5. Attività di monitoraggio per valutare l'avanzamento della messa in campo delle azioni previste dal Piano, con la costituzione di una banca dati.

1 Il caso Patù

La redazione del PMC deve essere un momento di riflessione per attuare un cambio di rotta nelle politiche della mobilità verso un sistema cosiddetto “dolce” che parta dall’attuazione di azioni concrete per promuovere nella collettività l’utilizzo della bicicletta.

La dimensione della città risulta essere una risorsa per una fruizione principalmente ciclabile, per condizioni orografiche, dimensionali e per la prossimità delle centralità lavorative e scolastiche.

Nel caso di Patù la scelta di definire un piano della mobilità ciclabile ha un duplice obiettivo:

- la riduzione dell’uso delle auto in un territorio piccolo e denso, dove le prossimità consentono una facile relazione non solo all’interno della città, ma anche in relazione alle città contermini;
- far conoscere il territorio patuense in chiave sostenibile, riqualificando i vecchi tracciati stradali propri del territorio agricolo, valorizzando così le permanenze storico artistiche e gli elementi ambientali rilevanti e definendo degli “itinerari narrativi” nel territorio.

Il target del PMC di Patù ha due principali raggruppamenti:

- i residenti a Patù e nelle città vicine che si spostano nel Capo di Leuca con grande facilità per utilizzare dei servizi presenti;
- i turisti che giungono a Patù non solo per usufruire della risorsa mare, ma per conoscere il paesaggio.

I tracciati legati alla fruizione urbana per i residenti, sono stati definiti secondo i criteri della brevità e della sicurezza.

2 La gerarchia del PMC rispetto agli altri strumenti pianificatori

Il piano comunale programma gli interventi a livello locale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Urbanistico Generale (PUG) è quindi “piano di settore” urbanistico in ma-

teria di mobilità ciclistica; detta le regole per la costruzione di piste ciclabili in applicazione delle normative vigenti sovra-comunali introducendo tipologie strutturali, soluzioni funzionali, schemi applicativi, manufatti complementari e d’arredo, nonché la segnaletica stradale conforme al Codice della strada.

3 La fruizione ciclabile come strategia locale alla mobilità sostenibile

La redazione del Piano della mobilità ciclistica del Comune di Patù, approfondirà il tema della mobilità sostenibile alla scala urbana e dei territori costieri, con le seguenti finalità:

- Interventi di mobilità sostenibile urbana e suburbana promuovendo l’utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale;
- sviluppo delle infrastrutture necessarie all’utilizzo della bicicletta;
- inserimento delle piste ciclabili all’interno delle sezioni stradali esistenti sovradimensionate o sottoutilizzate.

L’incremento della quota di spostamenti effettuati con modalità sostenibili passa inevitabilmente anche dall’impostazione di strada come spazio pubblico sicuro, fruibile da tutti gli utenti nonché da un riequilibrio degli spazi dedicati al traffico motorizzato ed alla “mobilità dolce” (pedonale e ciclabile) e pertanto da uno sviluppo sinergico di rete ciclabile e di strade a velocità calmierata.

E’ necessario sviluppare un processo di programmazione delle azioni che contempra:

- l’ aumento della sicurezza stradale;
- la risoluzione di criticità e carenze funzionali delle infrastrutture esistenti.
- lo sviluppo della rete ciclo-pedonale di copertura urbana e territoriale;
- la realizzazione di “Zone 30” ad integrazione della rete ciclo-

pedonale di progetto.

4 L'estensione

L'intento del PMC è volto a privilegiare una distribuzione capillare della mobilità ciclabile nel centro urbano e nel territorio agrario.

Nell'ambito urbano di Patù la media della lunghezza degli spostamenti non supera i 1,3 km e la bicicletta, per le caratteristiche di flessibilità che la rendono competitiva anche nella sosta, risulta essere il mezzo più veloce e meno impattante laddove l'automobile mostra i propri limiti come ad esempio il parcheggio nel centro antico.

Il PMC prevede ben 31,5 km di percorsi ciclabili e di 650 metri di zone a traffico limitato e con i 1,2 km di strade ed annesso piste ciclabili di nuova realizzazione. Il costo stimato per l'attuazione dell'intero piano è di 2148875 euro (stimato considerando le schede FIAB onlus).

La condizione attuale del territorio urbano di Patù non presenta una rete di percorsi ciclabili esistenti.

5 Le temporalità

A partire da un'approfondita analisi degli elementi componenti lo stato di fatto e delle criticità rilevate, ci si è posti il duplice obiettivo di definire un programma di azioni sul territorio in base a quattro orizzonti temporali di breve, medio e lungo termine.

Il PMC è un piano di medio-lungo periodo con il quale si affrontano problemi di mobilità ciclistica la cui soluzione richiede impiego di risorse e tempi tecnici di attuazione; si suddivide la sua temporalità in due quinquenni e si pone il termine del 2022 per la verifica intermedia della sua attuazione e l'anno 2027 per il completamento della rete strategica di piano.

6 Modificabilità dei tracciati (in sede di OO.PP. e/o piani integrati)

Le prescrizioni operative generali per la realizzazione di piste ciclabili richiedono attenta valutazione caso per caso in funzione delle diverse tipologie degli assi stradali interessati e delle aree da attraversare.

I corridoi primari e secondari e così anche quelli di connessione previsti dal PMC possono comunque subire modifiche ai tracciati sia in fase di realizzazione del PMC che anche successivamente in conseguenza di opportunità (da motivare) purché siano dimostrati il rispetto di tutti i criteri base di linearità, continuità, brevità e sicurezza.

7 Le fasi di elaborazione del PMC

Lo studio del PMC si articola in varie fasi:

- l'analisi del territorio urbano, delle sue criticità e risorse attuate in fase di progetto del PUG,
- l'individuazione della rete ciclabile di progetto articolata secondo una gerarchia funzionale (rete principale urbana, rete locale e rete di riqualificazione con funzioni ambientali e ricreative),
- l'individuazione della tipologia di intervento per ogni singolo tracciato, suddivisi tra percorso ciclabile in sede propria, su strada locale, di tipo ciclopeditoneo e ZTL;
- l'individuazione degli itinerari prioritari all'interno del PMC e suddivisione degli interventi per fasi temporali;
- la stesura di linee guida per la progettazione delle sezioni tipo e delle intersezioni con precisi riferimenti a materiali, dimensioni e soluzioni funzionali.

8 Criteri generali per il Piano della mobilità ciclabile

la progettazione di una rete ciclabile moderna e di qualità con funzione trasportistica per spostamenti casa-lavoro-scuola-at-

tività sociali e per il tempo libero deve rispettare alcuni rilevanti criteri di intervento:

SEPARAZIONE: per realizzare sedi proprie per le biciclette, separate da cordoli, elementi verdi, oppure a quota marciapiede, monodirezionali o bidirezionali, obbligatorie in affiancamento alle strade classificate di scorrimento.

CONTINUITÀ: per dare condizioni quanto più omogenee di comfort e di sicurezza su tutto l'itinerario, mediante infrastrutture dedicate quali piste ciclabili o provvedimenti di limitazione delle velocità, al fine di diminuirne il differenziale tra i diversi utenti;

BREVITÀ: per garantire razionalità ed efficienza dei tracciati ciclo-pedonali rendendo la bicicletta una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata, fornendo la possibilità di effettuare spostamenti rapidi e diretti.

INTEGRAZIONE: definire una promiscuità tra le biciclette e gli altri veicoli, cercando comunque condizioni di sicurezza. Si attua dove pur essendoci forte domanda non c'è spazio per la separazione o dove la domanda non è talmente forte da giustificare la separazione.

SICUREZZA: promuovere interventi per ridurre la velocità dei veicoli, per rimuovere gli ingombri dalla sede stradale, per mantenere la pavimentazione in ottimo stato e i tombini perfettamente a livello stradale.

MODERAZIONE DEL TRAFFICO: interventi all'assetto viario finalizzati a trasformare l'immagine della strada affinché l'automobilista modifichi automaticamente ed inconsciamente il suo modo di guidare. Si tratta di interventi puntuali come cambio

della pavimentazione, piattaforme rialzate, isole salvagente, rotonde, attraversamenti pedonali avanzati e/o in due tempi; oppure estesi come zone 30 e strade residenziali.

RICONOSCIBILITÀ dei percorsi che aumenta il grado di leggibilità e di conseguenza di conoscenza di un itinerario anche per utenti saltuari.

Questi criteri devono chiaramente essere rapportati alla realtà esistente adeguandosi alle disponibilità di spazio e alle funzioni stradali. Per una scelta ottimale dei percorsi della rete ciclabile ed una corretta esecuzione dei progetti è importante che in ogni fase progettuale vengano osservati i seguenti criteri qualitativi:

- privilegiare i collegamenti rapidi e preferenziali;
- attivare un piano di monitoraggio e manutenzione dei percorsi ciclabili.
- favorire la ciclabilità diffusa nelle zone a 30, ZTL e isole ambientali
- utilizzare le risorse derivate dai piani attuativi e dagli ambiti di trasformazione;
- applicare criterio di compatibilità funzionale di strutture esistenti vocate alla ciclopedonalità;
- recupero e utilizzo all'uso ciclabile di strade residenziali interne agli isolati.

9 La mobilità ciclistica nei piani attuativi

Il nuovo PUG prevede la progettazione e la realizzazione di piste ciclabili nelle nuove zone di espansione ed, in accordo con la legge regionale n. 23, la realizzazione di aree parcheggio in prossimità delle nuove abitazioni.

Lo sviluppo dei piani attuativi nel comparto urbano include nelle sezioni stadali di progetto i percorsi ciclabili. Tali percorsi sono frequentemente concepiti quali singoli tratti a servizio del lotto

in attuazione ed eseguiti all'interno delle aree del lotto stesso. Nascono così il più delle volte percorsi completamente avulsi dal tessuto ciclabile circostante e di difficile connessione.

Il PMC propone che le risorse impiegate per tali opere di urbanizzazione siano connesse alla rete urbana definita nel piano, garantendo una percolazione lenta anche nelle nuove aree di espansione. Tale opportunità deve essere recepita e regolamentata previa verifica normativa per definirne le modalità di convenzionamento.

10 Sicurezza stradale e incidentalità ciclistica in Italia

Dall'analisi dei dati ACI-ISTAT si rileva che nell'anno 2012 in Italia si sono verificati ogni giorno 512 incidenti che hanno causato 10 morti e 725 feriti. In un anno 186.726 incidenti con 3.653 morti e 264.716 feriti. Le ore di maggior rischio sono dalle 17 alle 20 quando è maggiore la mobilità.

Nell'arco della settimana il picco degli incidenti si verifica tra le ore 18 e le 19, in corrispondenza del rientro a casa dagli uffici. Aumentano le vittime tra i ciclisti (+2,5%) e calano tra i pedoni (-4,4%). Anche se gli incidenti più gravi avvengono sulla rete extraurbana, il pericolo corre in città.

Malgrado un calo complessivo del 10% di sinistri e decessi, sulle strade urbane si conta il 75% degli incidenti con il 42% delle vittime e il 72% dei feriti.

La bicicletta continua ad essere il mezzo più pericoloso: l'indice di mortalità è pari a 0,86 ciclisti per incidente (ogni 100 eventi verificatisi nei comuni capoluogo che hanno coinvolto le biciclette ISTAT-2011).

I pedoni si confermano i soggetti più "deboli" del sistema della viabilità nelle città: i tassi di lesività e mortalità nei capoluoghi sono sensibilmente più elevati di quelli medi: 70,19 feriti e 1,24 morti ogni 100 mila abitanti, a fronte di valori nazionali rispettivamente pari a 35,17 e 0,98 (ISTAT 2011).

11 Azioni da intraprendere per ridurre l'incidentalità

Il Parlamento europeo, con la "Risoluzione sulla sicurezza stradale europea per il 2011/2020 (2010/2235(INI))" del 27 settembre 2011, tra le azioni prioritarie finalizzate alla riduzione dell'incidentalità stradale, "... raccomanda vivamente alle autorità competenti di introdurre una velocità massima di 30 km/h per le zone residenziali e per tutte le strade urbane a una sola corsia che non dispongono di pista ciclabile separata, al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada". L'istituzione del limite di velocità a 30 km/h comporta infatti un aumento della sicurezza stradale, infatti passando dai 50 Km/h ai 30 Km/h si ha una riduzione di oltre la metà dello spazio di arresto ed un aumento del raggio del cono visivo del conducente del veicolo. Già a 50 km/h un'auto è in difficoltà a fermarsi in tempo per dare la precedenza ai pedoni sulle strisce nel rispetto del Codice della Strada. Un pedone investito da un veicolo che viaggia a una velocità di 50 km/h ha solo il 30% di probabilità di sopravvivere. Se l'impatto avviene invece a una velocità di 30 km/h, le probabilità salgono al 90%





IL PMC approfondisce il tema della ciclabilità del territorio di Patù, come parte sostanziale del nuovo PUG che ha avuto una interessante fase di co-progettazione con gli abitanti, nel passaggio dal DPP alla redazione del piano. Pertanto, si riporta un estratto del documento finale della relazione redatta dai progettisti tra giugno e settembre 2015.

REIMPOSTARE UN METODO DI LAVORO

La partecipazione di diversi attori al processo di piano sostanzia i contenuti del nuovo strumento urbanistico a partire dalla legge 20/2001. Con riferimento a tale quadro legislativo, si è inteso procedere alla redazione del PUG in un ambito professionale e di ricerca, in cui si è scelto di mettere in campo la cittadinanza attiva al fine di avviare e condividere una progettazione e riqualificazione urbana ed ambientale. Questi due termini non sono stati utilizzati a caso: essi non possono essere scissi, ma devono diventare costruttori di visioni e strategie che il PUG dovrà mettere a sistema. Il compito del progettista collettivo è da un lato deve mettere assieme visioni diverse, le richieste individuali che emergono nei diversi incontri (rinverdire una piazza nel centro storico, rispondere al tema della mobilità tra S. Gregorio e Patù, etc.) e dall'altro costruire sistemi di città, quella della sostenibilità ambientale, della mobilità, delle centralità, dell'abitare, ect.

IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE ALL'INTERNO DI UN PUG

La realizzazione di un nuovo strumento urbanistico in un territorio è un'esperienza complessa che attiva conoscenze, competenze e interdisciplinarietà al fine di raccontare, descrivere e normare il territorio stesso.

Lo sguardo alla legislazione ed alla pianificazione sovraordinata regola la prima mossa di un documento programmatico, definendo gli orientamenti entro i quali il PUG deve strutturarsi.

Tutto ciò però non basta. Il racconto deve assumere una pluralità di attori che devono essere coinvolti sin dalle prime fasi. I cittadini, le istituzioni, la politica e i professionisti devono quindi collaborare ed integrare un quadro di conoscenze delineato dai redattori del piano per correggerlo, ampliarlo ed accettarlo, comprendendone la valenza vincolistica ma soprattutto il ruolo progettuale per il futuro. È in tal senso che lo strumento in elaborazione perde la valenza impositiva per divenire strumento di concertazione e “contrattazione”.

Organizzare l’ascolto in una città di piccole dimensioni come Patù consente di rapportarsi ai cittadini con un “passaparola”.

È importante attivare strumenti differenti per adattarsi ai diversi interlocutori: interviste dirette, osservazione dei luoghi, questionari cartacei e online, uso dei social network; tutti questi dispositivi consentono un’ampia diffusione di conoscenze, prima fisica e poi virtuale, che articola il processo di partecipazione consentendo ad un gran numero di soggetti di assumere un ruolo nel processo.

IL RUOLO DELLA POLITICA ALL’INTERNO DEL PROCESSO

L’amministrazione comunale ha creduto profondamente nell’avvio di un reale processo di partecipazione comprendendone la portata sociale e politica. Pertanto i tecnici incaricati dell’elaborazione del piano considerano l’amministrazione come interlocutore principale con cui impostare e condividere la struttura del piano, verificando di volta in volta la rappresentatività, l’inclusività dei soggetti coinvolti e delle iniziative organizzate.

D’altro canto la presenza dell’amministrazione garantisce che questo processo faccia parte dell’agenda politica. In tal modo il cittadino riconosce il processo coerente alle scelte fatte per il governo della città.

Il ruolo della politica all’interno dei tavoli di co-progettazione, ad esempio, ha garantito la pluralità dei soggetti, la rappresentatività del campione, la coerenza tra i temi che emersi dal dibattito e le reali esigenze del territorio; questi tre aspetti assicurano l’attendibilità del processo che ha un carattere altamente innovativo perché oltrepassa la fase di consultazione definendo



una condivisione di scelte.

Inoltre, in un periodo storico di scarsa disponibilità economica, la contrattazione tra i diversi soggetti e gli imprenditori consente di individuare economie per l'attivazione e la realizzazione sia di attività private che di riqualificazione di spazi pubblici altrimenti non realizzabile. La gestione del processo verifica, alla luce del sole, il ruolo propositivo degli stakeholder.

Si tratta di un processo articolato che vede al lavoro un'unica squadra composta dagli amministratori e dai tecnici che salvaguardano l'interesse collettivo, divenendone garanti.

In un momento di crisi della rappresentatività questo processo, innovativo e sperimentale, si pone come obiettivo la riduzione della distanza tra le necessità degli abitanti e le strategie della politica, in una prospettiva fortemente progettuale e propositivo che riesce così a dare delle risposte a questioni difficili da affrontare nella contingenza del quotidiano.

Il ruolo della cittadinanza all'interno del processo

La Legge Regionale 20/ 2001 prevede all'art. 6 che la pianificazione urbanistica comunale di livello generale venga oggi effettuata con il Piano Urbanistico Generale (PUG). La legge determina un complesso e articolato approccio alle nuove modalità di pianificazione del territorio caratterizzate da un procedimento partecipato proveniente dal basso. La massima aspirazione di un piano urbanistico consiste nella capacità di interpretare la domanda dei cittadini, di saperla mediare con quella che si può definire la domanda del territorio e di restituire infine le relative decisioni agli organi elettivi.

Il processo partecipativo ha come obiettivo generale quello di costruire un pubblico della città, ossia di permettere al cittadino di nutrire un'idea di città e di interagire nei momenti di riflessione e di incontro con il pianificatore sin dalle prime fasi di redazione del piano generale.

Gli interlocutori del processo hanno, sguardi sulla città differenti; il processo partecipativo, per essere più proficuo essere flessibile ed indagare l'idea di città, raccogliendo le istanze dei cittadini, con metodi diversi: il questionario, l'intervista, il planning for real, il concorso.

D'altra parte raccontare la città è operazione difficile e complessa, che richiede capacità di analisi e lettura non solo dei tessuti urbani ed extraurbani, ma anche delle necessità e delle aspettative dei suoi abitanti. Sono quindi il rilievo e l'ascolto presupposto fondativo di ogni operazione di rilettura della città; far emergere le potenzialità, mettere a sistema parti, viste oggi come elementi isolati, individuare criticità che divengono le domande a cui rispondere attraverso il progetto.

Allontanandosi dalla manualistica, l'urbanistica da un lato deve attraversare e studiare i luoghi e dall'altro attivare pratiche di ascolto con gli abitanti. In tal modo si definiranno degli obiettivi

a breve, medio e lungo termine.

Patù è divenuta una città plurale, in cui ogni cittadino ha riconquistato il proprio ruolo; diviene perciò necessario organizzare il processo: da una richiesta individuale ad una risposta collettiva, cioè costruire un quadro di coerenza che incida sulle scelte di trasformazione della città, migliorando la qualità della vita dei suoi abitanti.

A partire da questa constatazione, i tecnici del PUG hanno istituito un processo sperimentale di ascolto e di co-progettazione (Partecipatu). L'obiettivo è stato duplice: da un lato si è diffusa la conoscenza del DPP e dall'altro si sono approfondite le problematiche e le proposte della cittadinanza esplicitate nei tre tavoli:

- riconversione e riqualificazione della costa e della centralità dei servizi;
- il turismo culturale come occasione per destagionalizzare e ripensare la città ed il suo territorio; riconoscere Patù e le emergenze ambientali all'interno del Capo di Leuca.

LA CO-PROGETTAZIONE NEL PROCESSO DI PIANO

Leggere le istanze, le proposte vuol dire riconoscere che si è così costruito un progetto implicito, che ha messo a sistema le proposte in un quadro coerente e complessivo.

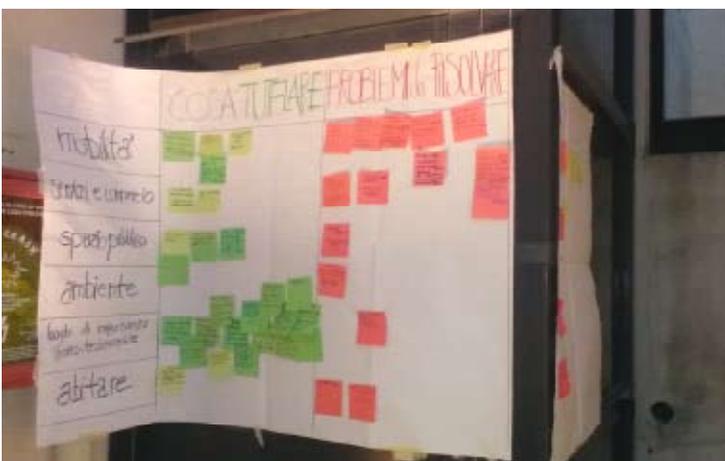
Oggi consapevolmente le proposte individuali vengono messe a sistema con l'aiuto dei progettisti, per definire progetti possibili contestuali e sostenibili per Patù.

Vuol dire riconoscere le temporalità del piano (strutturale e programmatico) per costruire un cronoprogramma attuativo del piano che ha come obiettivo comune la visione: la costa, la città, il territorio visti come beni comuni da salvaguardare attraverso una "tutela attiva".

CONSULTAZIONI: I TECNICI E LE ASSOCIAZIONI

Al percorso condotto da marzo a settembre 2015 a Patù hanno partecipato soggetti molto diversi tra loro: amministratori, tecnici, imprenditori, associazioni, cittadinanza e bambini. Le forme dell'interazione si sono





adattate ai diversi interlocutori: con incontri tematici, interviste strutturate, tavoli di co-progettazione e sopralluoghi.

Sono stati condotti poi degli incontri tematici con le diverse associazioni operanti nel territorio.

Nell'incontro con Archeorete Mediterraneo, si è discusso su come è possibile fare impresa con la gestione dei Beni Culturali. L'associazione ha descritto le attività in atto ed in particolare il progetto di "un parco agricolo multifunzionale delle serre salentine" al fine di valorizzare e riqualificare il territorio rurale a supporto del futuro ecomuseo di Comunità di Patù.

E' emersa la necessità di partire da una strategia di valorizzazione della campagna, puntando sul recupero delle reti viarie esistenti e sul recupero dei manufatti in pietra che connotano il paesaggio locale.

INTERVISTE

Le interviste strutturate rivolte principalmente agli imprenditori operanti nel territorio, si sono poste l'obiettivo di conoscere ed approfondire le peculiarità dell'offerta turistica a Patù. Ne emerge un quadro articolato, che ha nei diversi anni teso a valorizzare il territorio sia nell'aspetto paesaggistico che gastronomico. Le problematiche riscontrate dagli intervistati riguardano prevalentemente la viabilità: la segnaletica, il traffico, i parcheggi e l'illuminazione pubblica sia in relazione alla città che alla marina di San Gregorio.

Altro elemento rilevato è la necessità di realizzare un'articolata rete ciclabile per connettere sia gli elementi a valenza ambientale che turistico – culturale. Infine viene richiesto per i mesi estivi, principalmente dalle attività turistiche ubicate in città, un sistema di autobus pubblici per connettere la città alla costa evitando così un aumento del traffico veicolare privato sulla marina.

QUESTIONARI

Metodologia dell'indagine

Lo strumento di indagine prende spunto dal questionario realizzato

dall’Anci “La città che vorrei”. Il questionario prevedeva la compilazione online e la distribuzione in versione cartacea. Sono stati utilizzati i social network ed il passaparola per reclutare i soggetti che si sono sottoposti alla compilazione. Si tratta naturalmente di un campionamento non probabilistico.

Tra il 10 luglio ed il 20 agosto 2015 sono stati raccolti 83 questionari complessivamente, di cui 50 online e 33 in versione cartacea. Il campione di riferimento è composto da 59 uomini (71%) e 24 donne (29%) di età compresa tra 17 e 77 anni (età media 40 anni). Il 73% è residente a Patù ed il 27% in altre città. Il 44% degli intervistati è in possesso di diploma mentre il 58% è in condizione lavorativa di occupato.

Le risposte ai questionari sono state riorganizzate in tre gruppi: Identità, Istantanea e Proiezione. Il primo gruppo indaga i luoghi a cui i patuensi sono più legati; il secondo gruppo raccoglie criticità, necessità e pratiche che costituiscono un’istantanea su Patù e il capo di Leuca; il terzo gruppo, invece, rintraccia quelle che sono le proposte di sviluppo, valorizzazione e riqualificazione del territorio di Patù.

I TAVOLI DI CO-PROGETTAZIONE

Città e territorio come beni comuni

Si può considerare il territorio, il paesaggio e la città un bene comune?

Assolutamente sì! Questa affermazione determina uno scarto profondo nell’atteggiamento che società civile e tecnici devono assumere quando si parla del governo della città; non più motivazioni legate al “mio lotto, alla mia casa...” ma “come migliorare il quartiere per renderlo più vivibile, come sostenere l’agricoltura e la pesca per salvaguardare i luoghi, le pratiche e i saperi sedimentati nel corso dei secoli”.

Il mutamento concettuale deve naturalmente passare sia dalla società civile, spesso più incline a comprendere le trasformazioni, che dalla politica che deve accettare gli scatti in avanti della cittadinanza attiva. E’ una riaffermazione di dignità e di appartenenza che ci deve portare a conservare, attraverso una progettazione sostenibile, il nostro territorio considerandolo un bene co-

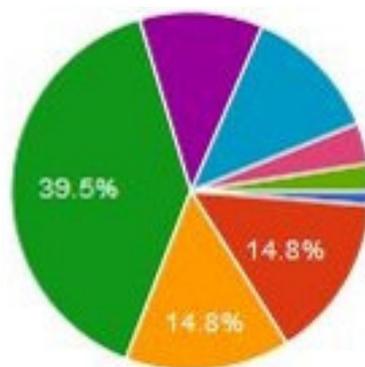


Istantanea - La Città

D 3: Valuti quanto è soddisfatto dei seguenti aspetti del suo Comune

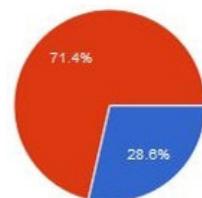
Le risposte a questa domanda sono state abbastanza differenziate, fornendo una dispersione del risultato fatta eccezione per "Qualità della vita" e "Sicurezza ed ordine pubblico" per le quali ci sono stati pochi punti di scarto rispetto alla media.

D 6: Secondo Lei la sua città è resa meno vivibile da



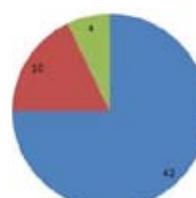
Eccessivo traffico	1	1.2%
Scarsa presenza di aree verdi	12	14.8%
Difficoltà nei rapporti con altre persone	12	14.8%
Carenza di servizi per i giovani	32	39.5%
Carenza di servizi per anziani	9	11.1%
Carenza di servizi per bambini	10	12.3%
Lontananza tra il centro e San Gregorio	3	3.7%
Altro	2	2.5%

D 22: Ritieni che Patù sia un territorio a rischio idraulico?



Sì	20	28.6%
No	50	71.4%

D 23: Crede che ci sia bisogno di nuove residenze a Patù?



Sì	10	17.8%
No	42	75%
Altro	4	7.2%

D 7: Quanto è importante che la città offra i seguenti servizi?

Le risposte a questa domanda convergono verso "Spazi di aggregazione giovanile" e "Spazi per la creatività".

Istantanea - La Città

D 17: Quali sono i luoghi del tempo libero



D 18: Quali sono i luoghi frequentati dai giova-



L'analisi delle criticità rivela il riconoscimento della carenza di servizi per i giovani come il principale deterrente per lo sviluppo della città e coerentemente la realizzazione di spazi di aggregazione giovanile come il primo servizio di cui la città ha bisogno. Non sembra essere percepito il rischio idraulico della città e sembrano essere tutti d'accordo sul fatto che non ci sia bisogno di nuove residenze.

Le domande relative alla fruizione dei luoghi invece restituiscono che di Patù i luoghi più scelti per il tempo libero sono la Marina di San Gregorio, che resta il principale attrattore, i Bar, Piazza Indipendenza ma anche Vereto. I luoghi maggiormente frequentati dai giovani restano invece i Bar e la Villetta Don Tonino Bello, ma non mancano risposte nelle quali si dice che non ve ne sono affatto, sottolineando la carenza di attrattori per i giovani, sia per il tempo libero che dal punto di vista occupazionale.

SOGGETTO	ATTIVITA'	ANNI	TARGET	LUOGO	BISOGNO	DISPONIBILITA' - VISION
Gino de Salvo	Ristorante Ruc de li Travai + Masseria B&B	15 anni	Medio alto	Centro città + Campagna	Viabilità, parcheggi e illuminazione Recupero patrimonio storico – architettonico considerando le nuove esigenze	Costruire filiera per valorizzare il patrimonio locale e la cultura gastronomica
Roberta Tortora	B&B Masseria Palane		Alto	Città, zona a confine con Castri-gnano	Luce, asfalto, n. civico	Costruire un progetto contemporaneo che porti alla valorizzazione del contesto locale (artigianato, gastronomia) anche attraverso elementi di design
Pasquale Mucchio	Hotel Volito	4 anni	Famiglie	Lama Volito, mare campagna	Piste ciclabili, parco archeologico, piscina, parco attrezzato	Costruire fruibilità del territorio attraverso azioni capillari (microinterventi, biopiscina)
Roberto Stefanetti	Magna Grecia, albergo	10 anni	Turismo costiero stanziale	Costa	Ampliamento struttura ricettiva	Riqualificare il territorio costiero migliorando offerta turistica
Giovanni Losapio	Bar del Moro, bar e ristorazione	13 anni	Coppie e famiglie: Turismo costiero stanziale	Costa	Diversificare offerta di servizi per migliorare la fruizione turistica	Articolazione attività imprenditoriali per fornire maggiori servizi al territorio, "la gente deve stare comoda, possibilità di balneazione e di un posto sicuro per rilassarsi", "che si crei uno sviluppo moderato"
Gianni Spano	Mamma Rosa, albergo e ristorazione	50 anni dal 1968	Medio - basso	Città compatta	Tramandare conoscenza e ai figli l'attività lavorativa	Relazione tra territorio e cultura per processo di destagionalizzazione del turismo, sensibilità verso il passato (gastronomia, testimonianza dell'attività, associazione)
Maria Domenica Rizzello	Lido Marinelli, lido balneare e ristorante	8 anni	Alto	Costa	Organizzare strutture adeguate per un target alto, nuova ricettività	Contesto edilizio da riqualificare (nuova realizzazione di uno stabilimento con arricchimento dell'offerta per i fruitori e nuova organizzazione dei parcheggi), disponibilità a realizzare in cambio di ciò attrezzature e luoghi da cedere al comune
Alessandro Magno	Ruri Pulcra, albergo + Clipper, ristorante	9 anni	Medio - alta	Campagna	Piste ciclabili, spazi aperti e giardini attrezzati, zona balneare, info point, ampliamento struttura ricettiva con spazio ristorazione con nuove stanze	Articolazione dei servizi prestati all'utenza turistica legandosi alle risorse presenti nel territorio (mare, masseria) innalzando anche qualitativamente l'offerta turistica e impiegando personale qualificato al momento difficilmente reperibile Problema ecomostro
Michele Brigante	Le corti di Begio	2 anni	Medio	Centro storico, città	Piste ciclabili, parcheggi, strade, illuminazione, segnaletica Palazzo Romano e dintorni da valorizzare, percorsi pedonali, nodo di scambio	Costruire relazione tra le diverse potenzialità del sud Salento anche attraverso un miglioramento dei servizi "la struttura è un volano per il recupero del patrimonio circostante", incremento dell'offerta di servizi per la loro utenza
Francesca	B&B Buongiorno Salento	8 anni	Medio	Centro storico, città	Mobilità: mezzi pubblici per un turismo culturale e balneare	Valorizzazione di luoghi ed eventi folkloristici per l'intero territorio Organizzazione della fruizione turistica di tipo culturale e ricreativo
Francesco de Salvo	Masseria San Nicola	22 anni	Medio	Campagna	Strada di accesso, allargamento per camper, pista ciclabile	Recuperare le radici storiche, valorizzazione cultura locale e della valenza paesaggistica del territorio
Mariangela Sammarco	Archeorete Mediterraneo	1 anno		campagna	Parco archeologico, mobilità lenta, ciclofficina, piccolo punto ristoro, luoghi e terreni in affitto per l'attività e la ricerca	Mettere a sistema le tradizioni, coinvolgere la comunità
Salvatore Coppola	Pachama	1 anno		campagna	Terreni e masseria, visibilità, creazione di un mercato equo-solidale	Rigenerazione del suolo, recupero di tradizione culturali, sviluppo mercato di prodotti a km 0

Documento Programmatico Preliminare



Questionari

Quali sono i luoghi a cui è stato legato nell'arco della sua vita?
Quali località di mare frequenta durante la stagione estiva?
Quali sono i luoghi frequentati dai giovani?

Tavoli di co-progettazione



Campo Scuola



Documento Programmatico Preliminare



Questionari

Idee e proposte per salvaguardare il rapporto tra Patù e il mare...
Idee e proposte per salvaguardare il rapporto tra Patù e la campagna...

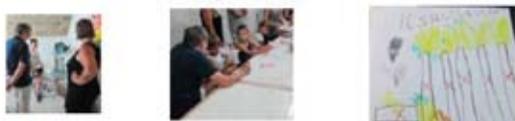
Interviste



Tavoli di co-progettazione



Campo Scuola



Documento Programmatico Preliminare



Questionari

Ritieni che Patù sia un territorio a rischio idraulico?
Secondo lei la sua città è resa meno vivibile da...

Interviste



Tavoli di co-progettazione



Campo Scuola



VISION COLLETTIVA DEGLI INTERVISTATI

Sono state collazionate le diverse proposte degli intervistati che risultano complessivamente convergenti, in primo luogo verso la necessità di coordinamento attraverso un'associazione, eliminando retaggi individualisti, in alcuni casi attualmente ancora presenti.

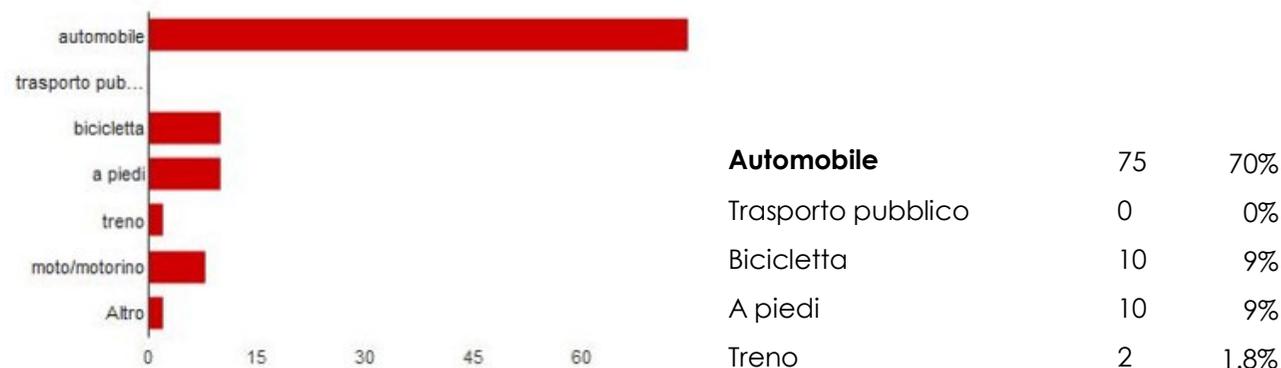
“Costruire un progetto contemporaneo che porti alla valorizzazione del contesto locale (artigianato, gastronomia), attraverso l'articolazione delle attività imprenditoriali per fornire maggiori servizi al territorio: Puntare sulla relazione tra territorio e cultura per strutturare un processo di destagionalizzazione del turismo, valorizzando la sensibilità verso il passato (gastronomia, storia, archeologia, testimonianza dell'attività, associazione) e la valenza paesaggistica del territorio”.

Istantanea - Capo di Leuca

D 4: Indichi quali sono i servizi che trova nelle città limitrofe

Il livello di fruizione di servizi nelle città limitrofe a Patù è elevato. Ci sono molti servizi che i cittadini patuensi ritrovano altrove. Tra questi però prevalgono le banche, le farmacie, i supermercati e le scuole superiori; ma anche le chiese, i bar e ristoranti.

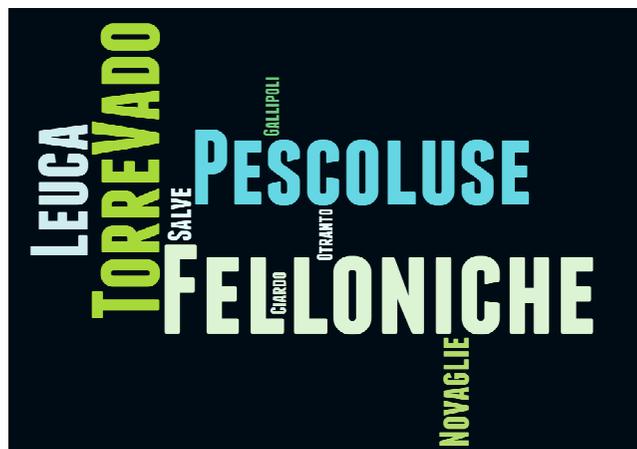
D 5: Quali mezzi di trasporto utilizza di solito per spostarsi nel Capo di Leuca?



D 15: Quali sono i luoghi che frequenta quotidianamente all'interno del Capo di Leuca?



D 16: Quali località di mare frequenta durante la stagione estiva?



Il Capo di Leuca viene frequentato quotidianamente da tutti i partecipanti al questionario, indicando una fruizione che va sempre oltre i confini comunali. L'ambito di interesse resta sempre legato ai comuni contermini: Castrignano, Morciano, Gagliano e Giuliano.

Proiezioni - Valorizzazione delle risorse

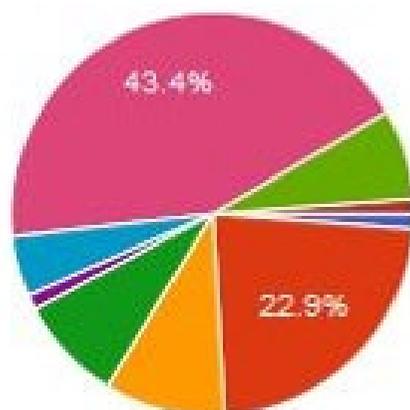
D 19: Quali beni architettonici vorrebbe fossero recuperati e valorizzati?



D 20: Quali beni ambientali vorrebbe fossero recuperati e valorizzati?



D 2: Quale attività produttiva può valorizzare il territorio di Patù?



Pesca	1	1.2%
Agricoltura	19	22.9%
Artigianato	8	9.6%
Edilizia	7	8.4%
Commercio	1	1.2%
Industria	4	4.8%
Turismo	36	43.4%
Arte e spettacolo	6	7.2%

D 26: Idee e proposte per valorizzare l'area archeologica di Vereto

La valorizzazione dell'area di Vereto trova in accordo la maggior parte delle risposte in cui si propone di realizzare un sistema sostenibile di fruizione dell'area: percorsi, illuminazione, pulizia potrebbero garantire un'attenzione maggiore da parte dei turisti. Molti reputano necessario proseguire la campagna di scavi.

Si propone anche l'istituzione di un Parco Archeologico.

Proiezioni - Valorizzazione delle risorse

D 21: Quali sono le sue proposte per lo sviluppo turistico del territorio?

Le proposte per lo sviluppo turistico del territorio si riferiscono principalmente all'ambito della costa, rispetto al quale i due temi più frequenti risultano essere: la riqualificazione della marina di San Gregorio, ad esempio con interventi sugli spazi aperti e migliorandone attrezzature e servizi,, e la valorizzazione della fascia costiera tra San Gregorio e Felloniche, attraverso la tutela del carattere naturalistico dell'area, la realizzazione di una strada pedonale e migliorandone l'accessibilità; altri temi sono: la pulizia delle spiagge e il tema della mobilità (parcheggi, trasporto con navetta, distributore di benzina).

Dalle risposte ai questionari emerge l'idea che lo sviluppo turistico non debba guardare esclusivamente alla costa, ma che l'offerta possa diversificarsi attraverso da un lato la valorizzazione dell'entroterra con la creazione di percorsi turistici, la cura delle campagne e il recupero di quelle abbandonate e la ristrutturazione di pagghjare e antichi frantoi; dall'altro, attraverso la riqualificazione de l centro storico e la creazione di una connessione tra la marina e il centro.

Un buon numero di proposte non sono rivolte ad un preciso ambito ma sono sostanzialmente riferibili a due sistemi, quello dei servizi e quello della mobilità. Molti sono convinti che il turismo possa svilupparsi attraverso un aumento e una diversificazione delle strutture ricettive (agricampeggi, alberghi diffusi), in un'ottica non raramente sostenibile ed ecocompatibile (riuso di strutture abbandonate). Si chiede la destagionalizzazione del turismo e il miglioramento della qualità dell'offerta che può seguire ad un miglioramento complessivo dei servizi pubblici, degli impianti sportivi, di aree verdi e di spazi culturali o per l'intrattenimento oltre alla semplice realizzazione di aree wifi. Anche la mobilità sembra essere un sistema non adeguato al turismo, si propone infatti: miglioramento del trasporto pubblico con collegamenti con le zone limitrofe, piste ciclabili e noleggio auto moto bici.

D 24: Idee e proposte per salvaguardare il rapporto tra Patù e il mare

Un buon numero di proposte vede la qualità ambientale come uno degli obiettivi da raggiungere: tutelare la costa, istituire un'area marina protetta, eliminare gli scarichi abusivi, garantire servizi alla balneazione con strutture ecocompatibili, salvaguardare la naturalità e la pulizia delle spiagge.

Un altro gruppo propone di salvaguardare il rapporto Patù – mare, migliorando l'accessibilità e la fruibilità della costa, realizzando una rete di mobilità dolce e rafforzando il trasporto pubblico e creando attrezzature e servizi per turisti e giovani.

Proiezioni - Valorizzazione delle risorse

D 25: Idee e proposte per salvaguardare il rapporto tra Patù e la campagna

Sul rapporto tra Patù e la sua campagna emerge un'attenzione particolare soprattutto in relazione a politiche che incentivino lo sviluppo agricolo, le nuove forme di imprenditorialità giovanile sostenibile e il recupero dei terreni abbandonati.

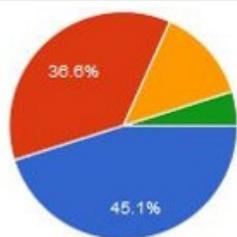
La campagna appare come un sistema di risorse da conoscere e da valorizzare per il turismo: paesaggi rurali, alberi monumentali, muretti a secco; un sistema di percorsi ciclabili consentirebbe la fruizione di questa parte del territorio da parte dei residenti e la scoperta da parte dei turisti.

Anche la pulizia, la manutenzione e il controllo (pericolo incendio, uso di pesticidi in modo sostenibile, abbandono di rifiuti tossici) sono temi che ritornano frequentemente nelle risposte e che si propongono come azioni chiave per la salvaguardia della campagna di Patù.



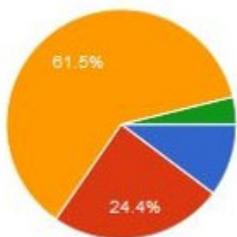
Proiezioni - Riqualificazione urbana

D 10: Anziani. Su cosa bisognerebbe investire prima?



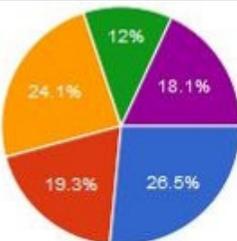
Assistenza domiciliare	37	45.1%
Sostegno e servizi per le famiglie con anziani	30	36.6%
Centri diurni e residenze per anziani	11	13.4%
Altro	4	4.9%

D 11: Bambini. Su cosa bisognerebbe investire prima?



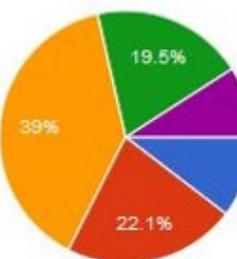
Diversificazione fascia oraria di apertura asili	8	10.3%
Nuove scuole a servizio dell'intero Capo di Leuca	19	24.4%
Più spazi giochi per bambini e famiglie	48	61.5%
Altro	3	3.8%

D 12: Disabili. Su cosa bisognerebbe investire prima?



Assistenza domiciliare per disabili	22	26.5%
Sostegno a famiglie con disabili in casa	16	19.3%
Abbattimento barriere architettoniche	20	24.1%
Centri diurni e strutture per disabili	10	12%
Attività lavorative per l'integrazione dei disabili	15	18.1%

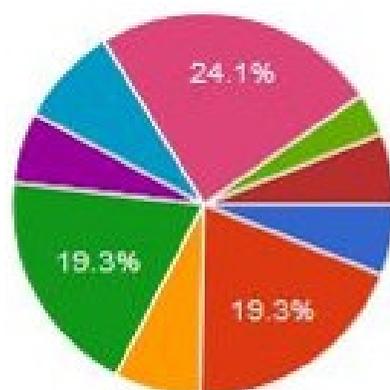
D 13: Immigrati. Quali scelte il suo comune dovrebbe fare?



Sostegno e servizi per le famiglie degli immigrati	8	10.4%
Centri per l'accoglienza degli immigrati	17	22.1%
Integrazione nel mondo del lavoro	30	39%
Riuso abitazioni non utilizzate in città	15	19.5%
Altro	7	9.1%

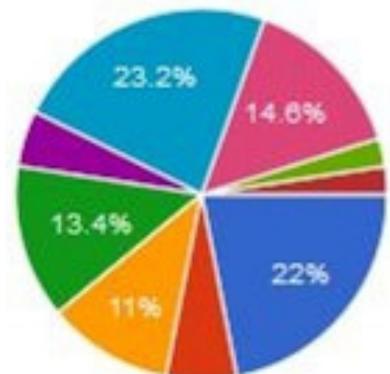
Proiezioni - Riqualificazione urbana

D1: Secondo lei cosa è fondamentale in questo momento per il futuro della città di Patù?



Soluzioni per la viabilità	5	6%
Miglioramento dei servizi	16	19.3%
Riqualificazione della città storica	6	7.2%
Sviluppo economico ed imprenditoriale	16	19.3%
Aumento delle aree verdi della città	5	6%
Realizzazione di strutture culturali e per lo spettacolo	7	8.4%
Sviluppo di servizi per il turismo	20	24.1%
Interventi a favore delle strutture sportive	3	3.6%

D 9: Riqualificazione urbana. Per lei sarebbe più utile investire



Nell'ampliamento di strutture ricreative	18	22%
Nella realizzazione di aree verdi	5	6.1%
Nel miglioramento delle strade	9	11%
Nella riqualificazione del centro storico	11	13.4%
Nella istituzione di aree pedonali	4	4.9%
Nella trasformazione di aree abbandonate	19	23.2%
Nella mobilità sostenibile	12	14.6%
In nuove abitazioni	2	2.4%

D 8 : Quali luoghi possono accogliere nuovi servizi anche attraverso una riqualificazione?



La proiezione al futuro richiesta ai partecipanti al questionario restituisce un quadro alquanto chiaro per quello che riguarda la riqualificazione urbana. L'attività principale che diventa volano dello sviluppo è il turismo e la necessità sentita come emergenziale rispetto all'attrattività della città è quella della trasformazione di aree abbandonate e l'inserimento di nuovi servizi all'interno delle stesse; prima di tutte la Filanto, Casa Valiani, ma più in generale tutto il Centro storico.

mune.

I beni comuni non si identificano né col privato e ne col pubblico; sono piuttosto un terzo elemento in quanto non rappresentano né il punto di vista dell'individuo, né quello dello Stato (P. Nicolin, 2014).”

Nell'accezione popolare definiamo bene comune uno specifico bene condiviso da tutti i membri di una data comunità; è in questo senso contestuale e circoscritto ad uno specifico ambito territoriale che suggeriamo di leggere il nostro percorso di urbanistica di strada. Sulla base di questo presupposto, per una società civile condividere le problematiche, le criticità, le potenzialità del territorio, ci porta a definire un carattere non negoziabile di alcune parti della città e a definire delle strategie per la riqualificazione. E' un riconoscimento di luoghi e tematiche non riduttivo e democratico, nel senso che la conoscenza dei suoi abitanti diviene il presupposto per un progetto di rigenerazione e conservazione attiva, oltrepassando così una semplice visione vincolistica imposta dalla legislazione. Riteniamo pertanto che un bene comune racchiude inevitabilmente il lato della conoscenza; non intendendo solo le risorse naturali, ma anche la capacità di usarle e i diritti da parte di una comunità a godere dei frutti di quella data risorsa. Pertanto le pratiche di un territorio che costruiscono il sapere e la fruizione dello stesso, presentano aspetti naturali, economici, concreti, ed in particolare includono il mondo immateriale, relazionale, affettivo legato alla relazione che le popolazioni instaurano tra loro e con il luogo in cui vivono.

LO SGUARDO DEI CITTADINI PER UN NUOVO PROGETTO DI CITTÀ

Nel percorso di urbanistica partecipata, il gruppo di lavoro si è posto come obiettivo quello di far emergere una coscienza civile sul bene comune.

Piuttosto che parlare genericamente di problematiche e scelte effettuate e legate a edificazioni o progetti, si è chiesto agli abitanti di condividere lo sguardo, di percorrere insieme il loro territorio. In tal modo si è iniziato a discutere sui problemi che assillano la quotidianità per giungere ad un futuro auspicabile.

Sapevamo di dover incontrare interlocutori molto diversi tra loro, non solo



Imprenditori intervistati**attività**

Gino de Salvo

*Ristorante Rua de li Travai+
Masseria B&B*

Roberta Tortora

B&B Masseria Palane

Pasquale Muccio

Hotel Volito

Roberto Stefanetti

Magna Grecia, albergo

Giovanni Losapio

Bar del Moro, bar e ristorazione

Gianni Spano

*Mamma Rosa, albergo
e ristorazione*

Maria Domenica Rizzello

*Lido Marinelli, lido balneare
e ristorante*

Gaspere Magno

*Ruri Pulcra, albergo +
Clipper, ristorante*

Michele Brigante

Le corti di Begio

Francesca

B&B Buongiorno Salento

Francesco de Salvo

Masseria Sannicola

per condizione culturale ed età, ma anche per disponibilità all'ascolto. Pertanto abbiamo definito unicamente gli argomenti da affrontare nei diversi incontri, modificando via via le metodologie.

La flessibilità è stata quindi la nostra vera carta vincente.

Elemento comune a tutto il nostro percorso è stata la voglia di comunicare e di confrontarsi; abbiamo registrato le osservazioni, poi abbiamo chiesto loro di proiettarsi tra vent'anni e proporre la propria vision positiva sulla città. Da ciò è emerso il tema portante a cui ogni gruppo è legato, l'affezione ai luoghi e la necessità di costruire una visione incrementale che si è arricchita nei diversi passaggi.

TEMATICHE COMUNI

Prima di tutto è emerso il forte senso identitario che si riconosce nella stretta relazione ai luoghi di abitazione e di socializzazione, così come nel riconoscimento delle caratteristiche fisiche, morfologiche, culturali.

I cittadini, inoltre, hanno dimostrato di credere nell'urbanistica partecipata, riconoscendo nel metodo adottato un carattere permanente e innovativo rispetto a tutto ciò che è avvenuto nel passato. Nei cittadini, emerge la necessità di "essere aiutati" sia a costruire strategie che ad approfondirne le problematiche.

È emersa negli incontri un territorio a più polarità: il centro antico, la 167, Vereto, la marina di San Gregorio, Felloniche, lama Forcato e Volito, la serra, gli orti costieri e la campagna.

Si riconosce la città di tutti, perché si definiscono gli elementi alla scala urbana e territoriale riconosciuti come strutturanti. Sono le lame, il valore del territorio agricolo, gli elementi storico-architettonici, i paesaggi di lunga durata, il ruolo identitario della costa.

Emerge la necessità di rappresentare nei luoghi la memoria di ciò che è stata quella parte di città nel passato, attraverso ad esempio, aree di campagna relittuale ed edifici diroccati.

CONDIVISIONE DELL'IMMAGINARIO

I tavoli di coprogettazione sono stati svolti nei giorni 27, 28 e 29 luglio 2015 ed hanno riguardato le seguenti tematiche:

- Riconversione e riqualificazione della costa e della centralità dei servizi (la costa)
- Il turismo culturale come occasione per destagionalizzare e ripensare la città e il suo territorio (la città)
- Riconoscere Patù e le emergenze ambientali all'interno del Capo di Leuca (la campagna).

D 14: Quali sono i luoghi a cui è stato più legato nell'arco della sua vita?



Questo tipo di analisi delle risposte rivela che il campione risulta molto legato ai luoghi principali della città: principalmente la Marina di San Gregorio, ma anche il centro di Patù stessa, Vereto, Centopietre; ma fornisce anche una lettura più ampia estesa al Capo di Leuca indicando città e luoghi che sono al di fuori dei confini comunali di Patù. Questo dato è in parte legato alla provenienza eterogenea del campione ed in parte alla tendenza a vivere in modo dinamico ed allargato il Capo di Leuca.

Il gruppo di progettazione ha scelto di creare tre focus differenti su tematiche che avessero una localizzazione prevalente rispetto alla città, alla campagna e alla costa. Si è guardato al territorio di Patù non come una semplice giustapposizione di tre parti (campagna, città e costa) con potenzialità e criticità differenti, ma come un insieme complesso di luoghi dalla forte identità interessati da questioni differenti.

Ciascun incontro è stato introdotto da una breve descrizione del tema e della parte del territorio maggiormente interessata attraverso l'utilizzo di tre strumenti: il Dpp (Come il DPP guarda a questo tema) il PPTR e il PTCP (quadro dei vincoli e proposte progettuali). L'obiettivo è stato quello di divulgare e mettere a disposizione dei partecipanti i contenuti del DPP e di spiegare i margini progettuali che le strategie possono adottare con riferimento alla pianificazione sovraordinata.

Possiamo considerare la costa (la campagna o la città) come bene comune? Quali sono i suoi elementi identitari?

Queste sono state le domande poste ai partecipanti in apertura dei tavoli, la definizione di un equilibrio tra interesse collettivo e bisogno individuale la regola da rispettare.

Nella prima parte, si è cercato di giungere ad una condivisione di invarianti, problematiche e priorità. Ad ogni partecipante sono stati distribuiti dei post-it verdi e rossi ed è stato chiesto di indicare sui primi quali fossero le cose da tutelare, le invarianti e i luoghi non negoziabili del contesto e da riconoscere collettivamente come elementi identitari, e sugli altri i problemi da risolvere con riferimento alla qualità dello spazio e al benessere del fruitore.

I post-it anonimi sono stati attaccati dai partecipanti su un pannello suddiviso per sistemi: Mobilità, Servizi e commercio, Spazio pubblico, Ambiente, Luoghi di importanza storico- testimoniale, Abitare e riorganizzati dai facilitatori per densità di argomenti in modo da definire la dominanza di alcuni aspetti e tematiche.

Il successivo step è stato quello della condivisione delle proposte individuate sempre rispetto ai sistemi.

IL PROGETTO IMPLICITO

Il gruppo di progettazione, in questo processo, non si è fermato a praticare la partecipazione intesa come raccolta di fabbisogni di chi abita, lavora e frequenta, anche saltuariamente, il territorio di Patù. Partecipare al processo di costruzione di un piano significa ascoltare e condividere limiti e punti di rottura di quanto è avvenuto nel governo del territorio fino ad un certo

56
Condivisione dell'immaginario

COSTA	COSE DA TUTELARE	PROBLEMI DA RISOLVERE	PROPOSTE
Mobilità	Strada a monte della litoranea che collega S. Gregorio a Torre Vado	Trasporto pubblico da e per il mare Accessibilità al mare Mancanza di aree a parcheggio Interconnessione tra aree costiere ed interno Percorso pedonale in sicurezza Collegamento da stazioni ferroviarie e aeroporti	Sentieristica per la mobilità lenta Parcheggio a monte Area pedonale Trasporti pubblici Percorsi ciclo pedonali intercomunali Area a parcheggio delocalizzate in terreni privati con accordi temporanei Valorizzazione SS 274 con accesso vicino alla costa Declassamento litoranea
Servizi e commercio	Antichi mestieri Ricettività turistica alberghiera sostenibile	Ufficio informazioni al turista Area mercatale Area intrattenimento Pochi servizi commerciali Servizio spiaggia (servizi igienici) Spazi verdi Bancomat	Programmazione di eventi Creazione di pacchetti turistici tematici per turismo responsabile e sostenibile Riqualficazione dello spazio abbandonato che una volta veniva utilizzato come campi da tennis a San Gregorio Ufficio informazioni e sistema di servizi di qualità Carta dei servizi (rete)
Spazio pubblico	Area campetti S. Gregorio Costa Accessi pubblici lungo la costa Zone dedicate ai giovani e ai bimbi	Area mercatale Mancanza di aree pubbliche Spazi per bambini Spazi attrezzati per i residenti Spazi pubblici non adeguatamente valorizzati	Creazione aree pubbliche Rendere fruibili dove possibile i vecchi accessi al mare senza stravolgere il territorio
Ambiente	Canaloni Pozzi naturali di acqua dolce Risorse naturalistiche Alberi, ulivi Macchia mediterranea	Pulizia spiagge e strade Controllo acqua falda e acque marine Cartellonistica pubblica Tutela area vereto Sistema idrografico degli antichi canali di sfogo acque	Raccolta differenziata dei rifiuti e premialità per i cittadini Riqualficazione costa Riqualficazione sostenibile delle aree naturali Spiaggia pulita anche per i residenti Obiettivo bandiera blu Individuare punti panoramici da attrezzare Controllo territorio
Testimonianze di importanza storico patrimoniale	Porto romano Vecchi trulli di particolare pregio Muretti a secco Area archeologica di Vereto	Le emergenze archeologiche non sono adeguatamente valorizzate né segnalate	Valorizzazione dei luoghi storici e siti culturali Messa a sistema dei luoghi di importanza storico - archeologica Fruibilità e salvaguardia
Abitare	Pagghiare Case a corte Liame	Case abusive della marina entro 300 mt e relative urbanizzazioni Il pdf non prevede l'utilizzo dei seminterrati a scopo abitativo Residenzialità diffusa Mancanza di un progetto complessivo	Regolamentazione uso colori delle facciate Utilizzo materiali locali Sostenibilità Ristrutturazione casa rurali Spazio rurale da rendere abitabile utilizzando edifici esistenti da ristrutturare e possibilità di utilizzare la multifunzionalità agricola

CITTÀ	COSE DA TUTELARE	PROBLEMI DA RISOLVERE	PROPOSTE
Mobilità	Aree pedonali Vicoli Spazi per aggregazione sociale Rapporto tra strade paesaggistiche rilevanti e la città Vie del centro storico Zona pedonale di via indipendenza Strada di uscita e entrata nel paese per agevolare viabilità	Viabilità Parcheggi Assenza di collegamento ferroviario Eliminare gli stop dalle strade con diritto di precedenza Manto stradale Mancanza di aree pedonali Accessibilità al centro storico	Pista ciclabile (Morciano, Patù e Castrignano) Istituire una corsa del pulman tra Patù e San Gregorio Limitare la velocità strade Parcheggi intorno e/o fuori dal centro storico Via p. di Napoli chiusa/ km 30 (stagionale) Migliorare le strade
Servizi e commercio	Ristorante "mamma Rosa" Forno di Via Liborio Romano Antichi mestieri Strada di uscita e entrata nel paese per agevolare commercio Piccoli spazi per attività sportive	Potenziare i servizi Aumento attività commerciali Servizi al commercio Area ex calzaturificio Filanto Servizi agli anziani Servizi per i giovani	
Spazio pubblico	Piazze Accessibilità dello spazio pubblico	Piazza Don Tonino Bello Mancanza di giardini Verde pubblico Mancanza Spazi per bambini Manutenzione verde pubblico	Spazi pubblici da recuperare e adibire a luoghi di incontro scambio e polmoni verdi Creazione di spazi pubblici verso Campo Re e sotto la Serra Riqualificare spazi verdi esistenti
Ambiente	La percezione dei beni storici e paesaggistici	Raccolta differenziata Monitoraggio acqua aria Scolo acqua	Ogni azione dovrebbe seguire il criterio della sostenibilità
Testimonianze di importanza storica patrimoniale	Area Centopietre Edifici storici Ipogei Necropoli Campo Re Frantoi (piazza Indipendenza, Via P. di Napoli, piazza XX settembre, via L. Romano, Ida Pedone) Palazzi della città Chiesa di San Michele Chiesa di San Giovanni Strade con valore culturale Fortino - Resti del castello Torioni Case a corte Orti interclusi - Giardini Casa Valiani - Casa Pedone Basolato centro storico Costruzioni tradizionali (volte)	Fili elettriche nelle strade del centro storico Regolamentare i colori delle facciate linee guida per architettura centro storico Tutela e apertura dei luoghi di interesse storico e archrologico	Potenziare il centro storico Acquisizione al patrimonio pubblico di cento pietre e cripta s. elia
Abitare	Recupero dell'esistente e riqualificazione sostenibile	Zona 167 Mancanza di servizi nelle periferie Lotti edificabili interclusi Urbanizzazione	Sistemare alcuni quartieri Sistema dei parcheggi Ampliamento del sistema dell'abitare secondo regole uguali per tutti e che rispettino la sostenibilità

CAMPAGNA	COSE DA TUTELARE	PROBLEMI DA RISOLVERE	PROPOSTE
Mobilità	Strade di campagna Strade vicinali (muretti a secco, pavimentazione, manutenzione) Sentiero Vereto Percorso storico territoriale collina di Vertieto Antichi sentieri di collegamento tra Patù e la costa	Viabilità tra centro storico, campagna e costa	Manutenzione strade rurali Cura maggiore delle strade di campagna, dei muretti a secco
Servizi e commercio	Area ex calzaturificio Filanto	Ex Filanto Ex discarica comunale Mancanza di valorizzazione dei prodotti e del mercato km 0	Ex Filanto: riconversione ecologica, vicinanza snodo stradale e servizi Nuovo modello di sviluppo
Spazio pubblico		Recupero spazi pubblici e terreni limitrofi alla città	
Ambiente	Collina di Vereto (serra) Lamie: Volito e Forcatu Aree rurali a macchia mediterranea Canaloni "pozzo pasulo" e "volito" Patrimonio idrogeologico Terreni agricoli e uliveti Campagna sulla collina di Vereto Campagna del canale di Pozzo Volito Falde acquifere Canali naturali Pozzi di acqua sorgiva Ulivi Viewpoint Sistema idrogeologico Cava dei tufi ai piedi della collina di Vereto Erbe spontanee commestibili (cicuredde)	Difficoltà nella ricerca di terreni da coltivare Eccessivo utilizzo di pratiche dannose per la natura Pulizia terreni privati Abbandono dei terreni Manutenzione strade e pulizia Afflussi d'acqua, punti da cui attingere acqua Rischio incendi periodo estivo Dissesto idrogeologico Xylella Discariche abusive (dell'industria locale) Inquinamento falda acquifera per percolamento delle acque che devono confluire nella fogna	Monitoraggio acque di falda attraverso i pozzi di acqua sorgiva Ricucire il sistema dei parchi Otranto – Leuca – Gallipoli – Ugento Salvaguardare canali e lame attraverso il ripristino della rete idrogeologica
Testimonianze di importanza storica patrimoniale	Muretti a secco Area archeologica di Vereto Strutture architettoniche rurali tradizionali Pagghiare Masserie (campanelle, colosso, verginelli) Architetture in pietra a secco Sistema del vivere in grotta Chiesetta di Mad. di Vereto Trulli - Lamie Cripta S. Elia	Manutenzione luoghi e percorsi storici	Recupero vecchie strade storiche Colture poco invasive in area archeologica / amovibili Recupero del reticolo centuriale
Abitare	Pagghiare - Lamie Edifici rurali - Masserie	Abusivismo edilizio	Riqualificazione

momento, ma anche proiettarsi in un tempo breve e lungo. 59

Il gruppo di progettazione estendendo la possibilità di progetto alla collettività, ha avuto la necessità di usare uno strumento che riuscisse non solo a leggere le necessità di permanenza e trasformazione che il territorio esprime attraverso i suoi abitanti, ma che assorbisse la chiave di interpretazione e proiezione di quelli stessi bisogni sul territorio.

Si prende in prestito la definizione di progetto implicito di Giuseppe Dematteis, geografo torinese, che afferma: “Lo spazio geografico non sarà più usato per mostrare stati di cose solidificati, ma per scoprire propensioni insite in essi, per passare dalla necessità dei fatti al dispiegarsi delle possibilità che essi racchiudono: in sintesi per mostrare quali sono oggi le condizioni di un divenire possibile” (Dematteis, 2008).

In questa ottica, si considerano le proposte di coloro che hanno preso parte al processo, da una parte come espressione di un'identità del contesto sul quale si intende operare, dall'altra come una rete di conoscenze carica di progettualità.

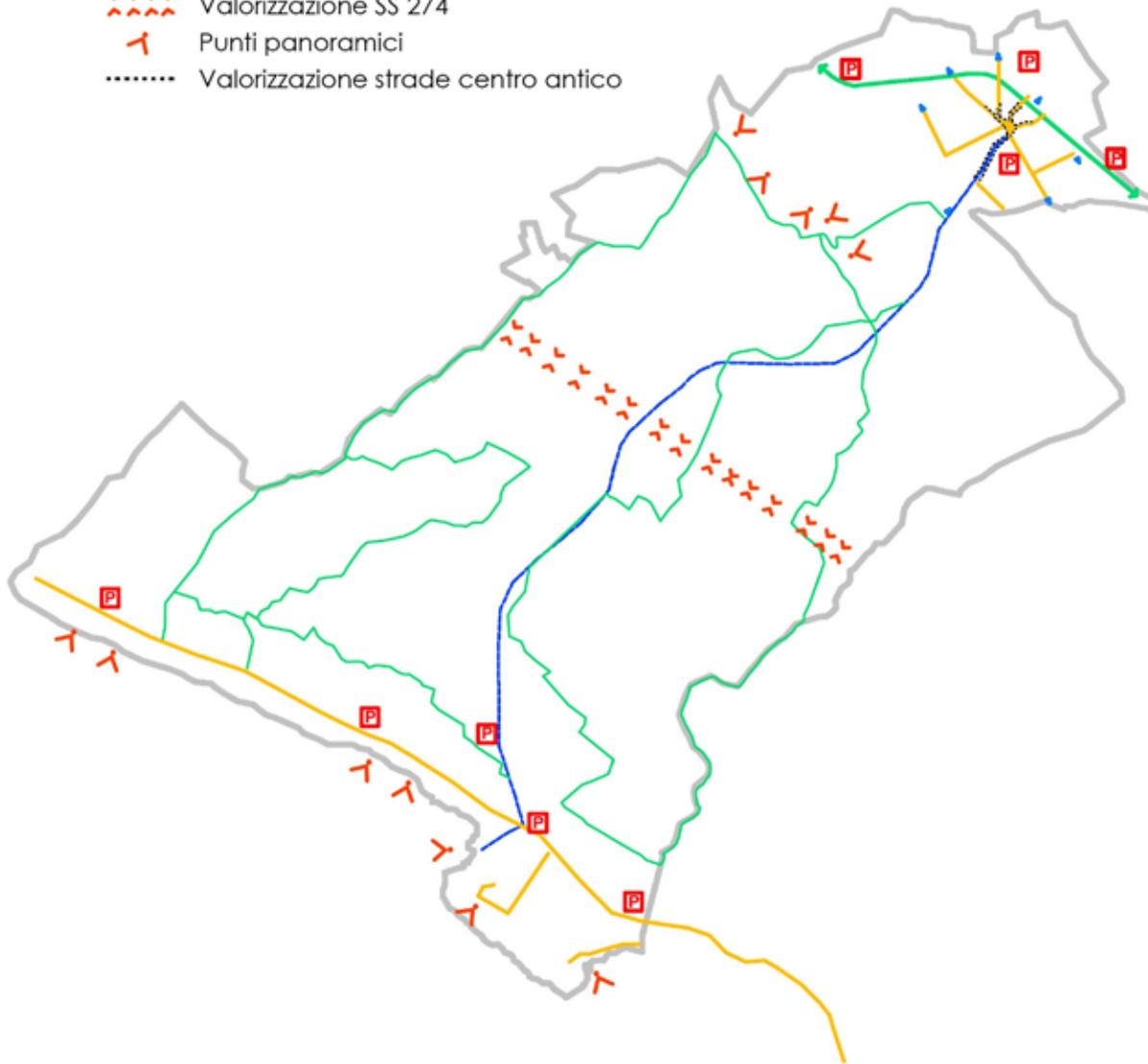
Leggere le istanze, le proposte nelle mappe dell'accessibilità, dei servizi e della spazio collettivo, dell'abitare e della mobilità sostenibile, vuol dire riconoscere che si è così costruito un progetto implicito, che ha messo a sistema le proposte in un quadro coerente e complessivo. Oggi consapevolmente le proposte individuali vengono messe a sistema con l'aiuto dei progettisti, per definire progetti possibili contestuali e sostenibili per Patù.

Guardando trasversalmente i risultati dei questionari, delle interviste e dei tavoli di co-progettazione e tenendo a mente tutte le suggestioni ricevute nelle attività con i bambini, durante le passeggiate o semplicemente nelle chiacchierate con i residenti, i progettisti disvelano una rappresentazione interpretativa del contesto locale, che viene assorbita all'interno del Documento Programmatico Preliminare (DPP), come un insieme di pratiche che regolamentano le azioni tra collettività e territorio, e diviene parte delle strategie del Piano Urbanistico Generale (PUG), come sistema di progetti, in alcuni casi puntuali, che esprimono le condizioni di un divenire possibile.

Mappa dell'accessibilità

Il tema dell'accessibilità alla costa, alla campagna e alla città si proietta in una dimensione di mobilità lenta e sostenibile, con proposte di piste ciclabili, mobilità pubblica e strade a km 30; il sistema della mobilità si distribuisce nel territorio con uno sguardo al sistema ambientale e storico testimoniale, dando forza ai punti panoramici e alle strade del centro antico.

-  Pista ciclabile
-  Mobilità pubblica
-  Parcheggio di interscambio
-  Zona km 30 / declassamento litoranea
-  Segnaletica
-  Valorizzazione SS 274
-  Punti panoramici
-  Valorizzazione strade centro antico

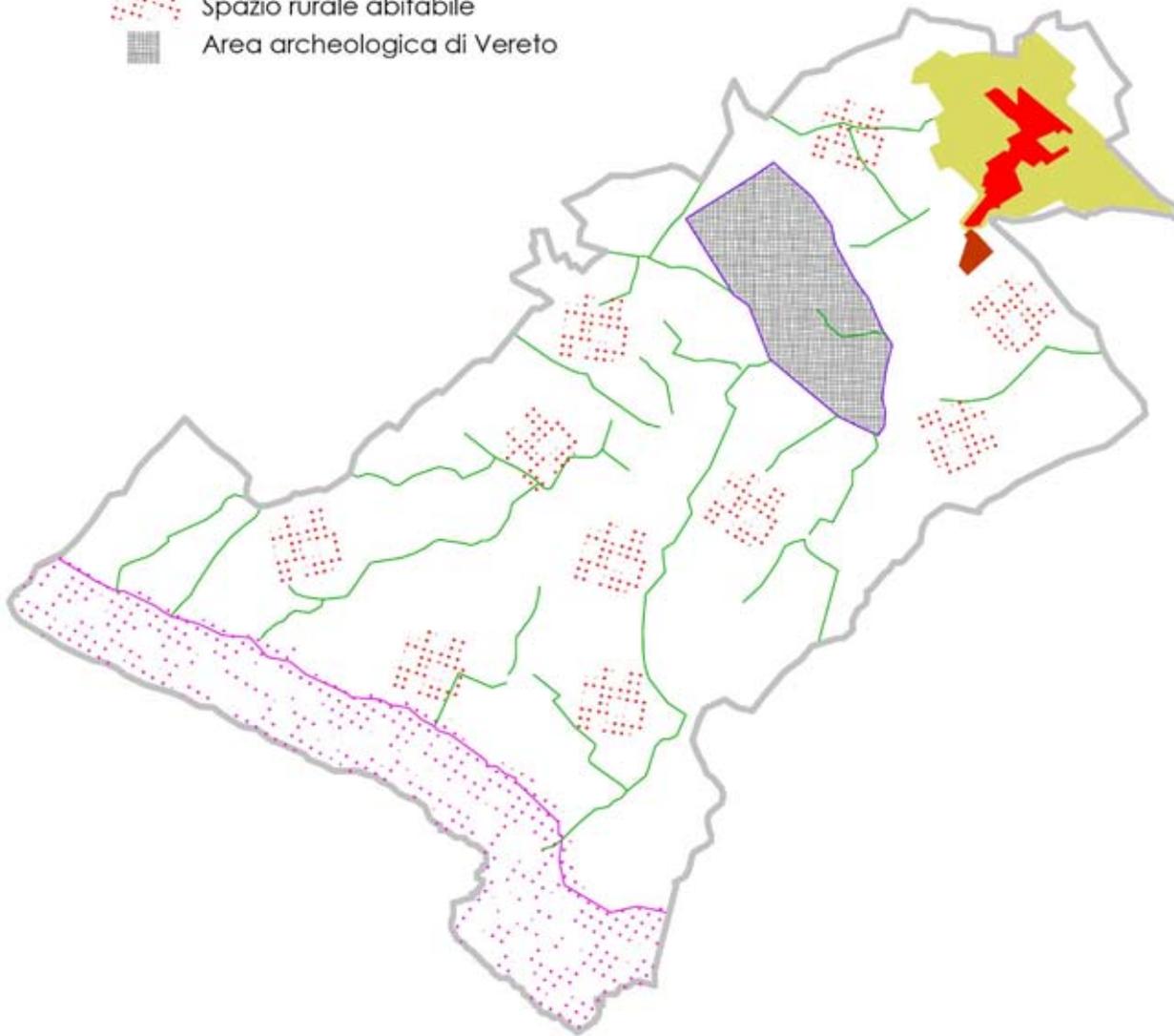


Mappa dell'abitare

La mappa dell'abitare mette in evidenza un interesse rispetto alla qualità del vivere e individua dei temi prioritari quali quelli del recupero del centro antico, della riconversione sostenibile degli edifici e del riuso di spazi rurali abitabili attraverso l'integrazione all'interno di un parco agricolo multifunzionale come albergo diffuso.

Si richiede di guardare con una lente di ingrandimento il sistema edilizio abusivo entro i 300 mt dalla linea di costa da considerarsi come una criticità che consuma e frammenta il territorio.

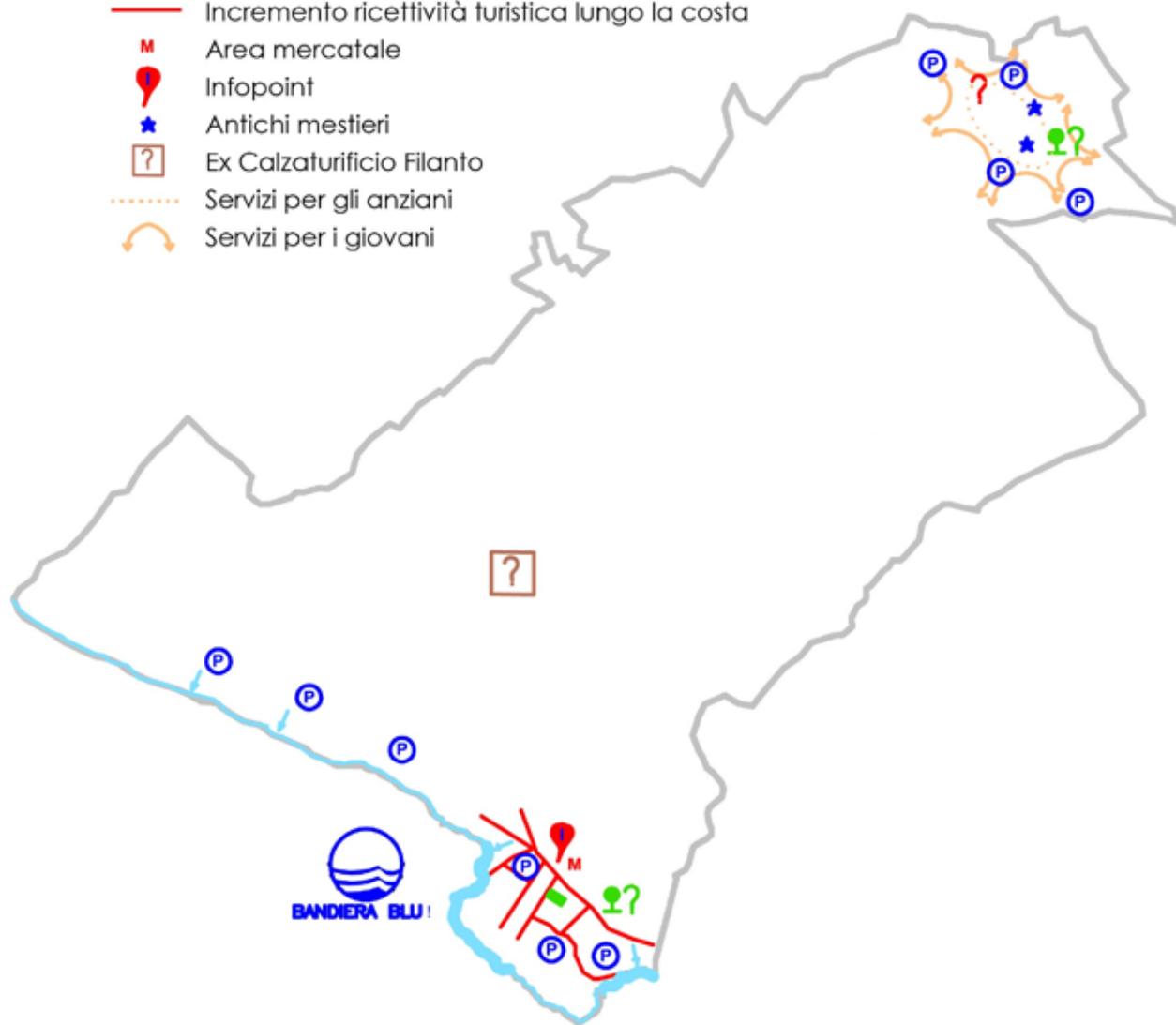
-  Recupero centro antico
-  Riconversione sostenibile degli edifici
-  Periferia (167)
-  Abusivismo edilizio entro 300 m dalla costa
-  Agricoltura multifunzionale (albergo diffuso)
-  Spazio rurale abitabile
-  Area archeologica di Vereto



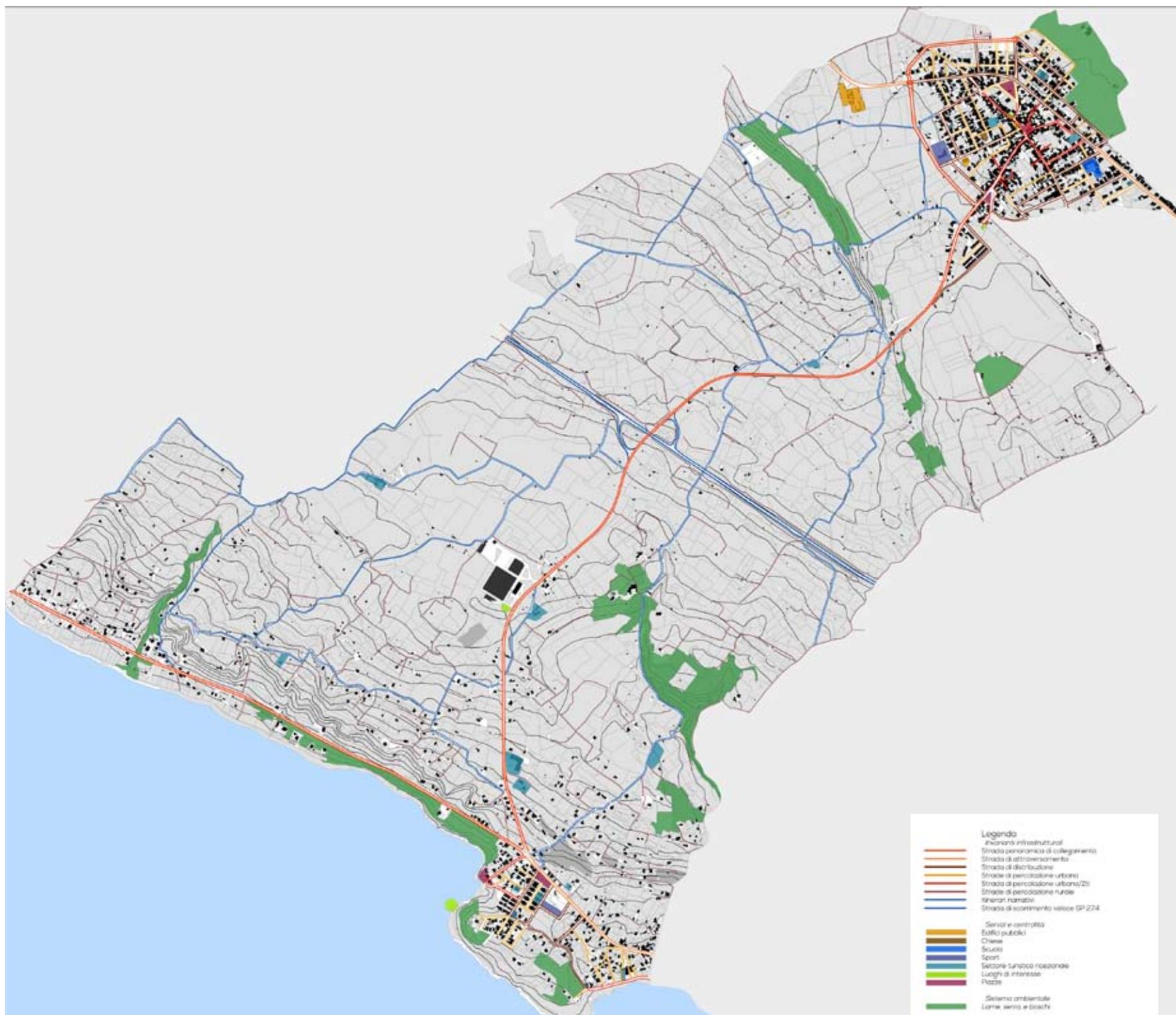
Mappa del patrimonio

La ricognizione sul patrimonio identitario, sia ambientale che storico testimoniale, ha visto in campo una serie di soggetti con l'effetto di una moltiplicazione delle informazioni puntuali e di una comprensione profonda del senso di attaccamento dei patuensi al proprio territorio. Nella città le proposte in linea di massima tendono tutte alla tutela e alla salvaguardia del centro storico, attraverso due azioni principali: la messa a sistema dei luoghi di rilevanza storica (ad esempio i frantoi ipogei) e il riutilizzo degli spazi interclusi. Sulla costa viene riservata una particolare attenzione al Porto Romano, come bene archeologico, e alla poseidonia, come bene ambientale. Tra la città e la costa, la campagna viene riscoperta come un territorio ricco di risorse: i muretti a secco, gli elementi ambientali, gli ulivi e gli alberi, le pagghjare, le masserie, individuati puntualmente durante il *planning for real*. Nella mappa rientra senza ombra di dubbio la serra di Vereto, sia come patrimonio archeologico, sia come sistema di terreni abbandonati in cui si potrebbe praticare un'agricoltura sostenibile.

-  Mancanza di spazi verdi
-  Accessi costieri
-  Spazio pubblico della costa
-  Campetti San Gregorio
-  Parcheggi
-  Incremento ricettività turistica lungo la costa
-  Area mercatale
-  Infopoint
-  Antichi mestieri
-  Ex Calzaturificio Filanto
-  Servizi per gli anziani
-  Servizi per i giovani



Il sistema infrastrutturale e delle centralità



1 il sistema ciclabile nel PMC

La rete dei percorsi ciclabili urbana connette le principali centralità presenti a Patù, come le scuole elementare e media, la posta, il comune e la parrocchia, con zone a km 30 o con piste ciclabili che consentono una più agevole e sicura relazione con le principali centralità urbane.

Inoltre in tal modo si stabilisce una connessione con il territorio periurbano caratterizzato da importanti testimonianze della stratificazione insediativa (casali, muri a secco, aje, pagghiare...) e con una campagna che valorizza un margine urbano spesso dequalificato da interventi edilizi sporadici.

Anche le aree naturali protette, le aree archeologiche, i parchi e i giardini pubblici sono ricettori sensibili che, al pari delle scuole, vanno dotati di ciclabili di prossimità per favorirne la fruibilità; si otterrà così un sistema esterno che una volta connesso alla rete primaria, potrà garantire una relazione capillare tra città e paesaggio: Vereto, Centopietre, la chiesa di San Giovanni Battista, il centro antico, piazza don Tonino Bello, le lame Forcato e Volito, la cripta di Sant'Elia, la marina di San Gregorio.

Il PMC definisce le connessioni tra i tali centralità con il sistema della rete primaria realizzando il progetto degli "itinerari narrativi" connessi alla matrice olivetata del paesaggio patuense e ai relitti di naturalità, giungendo fino alla costa con un sistema a pettine che si connette anche alla marina di Morciano e di Castrignano.

In tal modo si definisce una rete di piste ciclabili che connette il centro urbano non solo alle polarità ambientali ed architettoniche di Patù ma di tutto il Capo di Leuca, così come definito dal Documento programmatico di rigenerazione urbana 2016 (LR 21/2008).

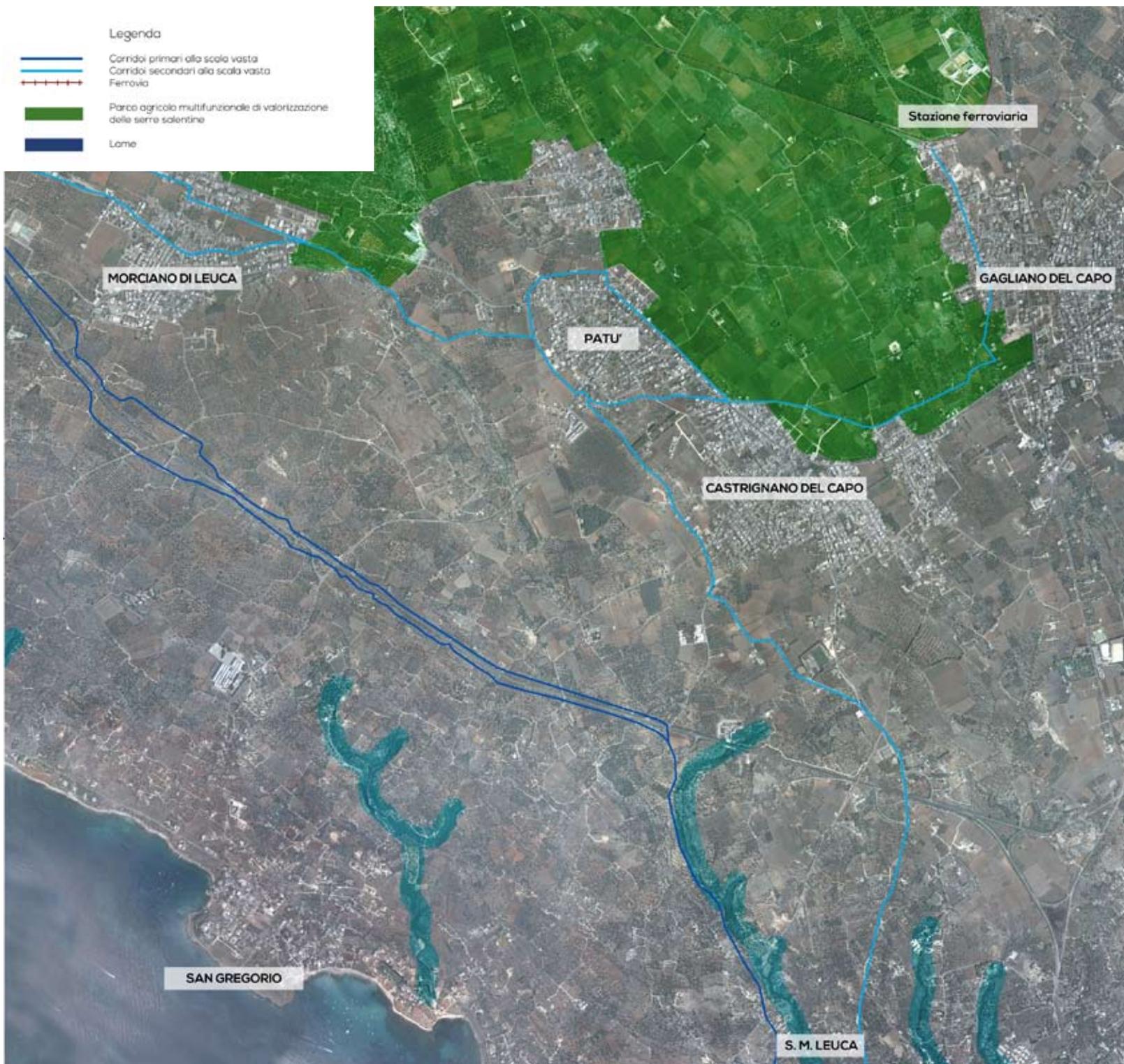
2 Individuazione delle centralità

Nel centro urbano i principali attrattori nelle ore di punta (ore 8.00 e 12,30/13) sono le scuole pubbliche poste a sud ovest della città, in via Giovanni Romano/ via G. Pascoli; inoltre sulla stessa strada si colloca il Municipio, producendo in tal modo un traffico su via Papa Giovanni XXIII (SP351- SP192) di attraversamento da est ad ovest della città.

Un altro asse su cui si concentrano alcuni servizi è via G. Romano (SP 192), lungo la quale si colloca il centro diurno e la Casa dell'Acqua, il Comune di Patù, la chiesa di San Michele Arcangelo e la Posta; l'accessibilità a tale asse in ingresso alla città è resa difficoltosa dall'innesto con la strada pendolo (SP 192) che giunge a Piazza Indipendenza, per poi defluire ad est su via Solferino e ad ovest su via Liborio Romano. A tali centralità storiche, si affiancano poi le nuove di carattere turistico definite dai B&B e dai ristoranti, tutti presenti nel tessuto antico della città, producendo quindi un consistente flusso di traffico in estate con conseguenti problemi di parcheggio.

CENTRALITA' SULLA COSTA

La marina di Patù è interessata da un turismo stagionale che si concentra prevalentemente in estate; i servizi per tali attività sono ristoranti, pub e punti ristoro che si localizzano tra il capo di San Gregorio e la marina di Felloniche. Seppur adiacenti, le due aree sono caratterizzate da un tessuto denso privo di un'organizzazione insediativa. A San Gregorio il Programma di Fabbricazione ha generato nella zona B, un tessuto denso di case unifamiliari e/o a schiera che si è disposto su una maglia viaria di nuovo impianto; a Felloniche invece, la densificazione di seconde case è avvenuto lungo la viabilità esistente, con conseguenti problemi di traffico e parcheggi. E' a Felloniche che si concentrano sul lungomare alcune centralità (pizzerie, ristoranti, alberghi e lidi balneari) generatrici di flussi

Il sistema ciclabile alla scala vasta

considerevoli in quanto caratterizzati da una alta transitabilità in ingresso ed in uscita.

Inoltre sulla SS 192 è presente un'area a parcheggi ed attività sportive che manca di attività commerciali, non riuscendo quindi ad attrarre flussi considerevoli di turisti. A San Gregorio i parcheggi avvengono lungo le strade che portano dalla litoranea alla costa, con grattini a pagamento. Sono assenti percorsi ciclabili ed aree di sosta.

3 La mobilità ciclabile intercomunale

Le prossimità dei centri urbani poste tra i due mari del Capo di Leuca, rende questi paesi fortemente connessi tra loro con un sistema viario pervasivo e non gerarchizzato.

La progettazione del PMC del comune di Patù parte quindi dall'osservazione delle dinamiche di fruizione del Capo di Leuca e dalle innumerevoli risorse non riconducibili unicamente al mare. Il Documento per la rigenerazione urbana del 2016 struttura un'ipotesi di progetto territoriale a scala vasta, senza però includere la città di Castrignano. Pertanto si è partiti da questo studio per articolare una fruizione ciclabile alla scala vasta nelle relazioni con i comuni contermini di Morciano, Castrignano e Gagliano. I materiali considerati come strutturanti sono: la vecchia strada dei centri, la fermata della ferrovia a Gagliano del Capo, la green belt del Parco di valorizzazione delle serre salentine ed il sistema dei pendoli che dai centri giunge alla costa.

Si distingue quindi, una mobilità ciclabile a scala vasta di tipo primario e secondario così definita:

- mobilità ciclabile PRIMARIA a scala vasta; risponde al principio progettuale di continuità e regolarità dei tracciati, utilizzando le strade complanari alla 274 che attraversa i centri salentini. La strada a scorrimento veloce è realizzata

in sopraelevato, lasciando le complanari a quota del piano di campagna; ciò rende la localizzazione delle ciclabili più sicura, consentendo anche la realizzazione di tre varchi perpendicolari alla 274 che ricongiungono la maglia agricola interpodereale, giungendo alla costa. Il primo varco ad ovest, unificando le strade interpoderali tra Patù e Morciano; gli altri due varchi sono stati ipotizzati in prossimità dello snodo tra 274 e la strada pendolo. Infine ad est viene riutilizzato un varco esistente lungo la strada interpodereale Volito II.

Tale percorso parallelo alla 274 si può definire, per regolarità del tracciato un asse primario più veloce per le biciclette.

- La viabilità ciclabile SECONDARIA a scala vasta invece, riprende il tracciato della vecchia strada dei centri, correndo quasi parallelamente al sistema della serra di Vereto e legandosi ai centri antichi ed a Patù anche con l'area monumentale di Centopietre e della chiesa di San Giovanni Battista.

- Nel territorio di Patù si sono poi definiti gli itinerari narrativi nel paesaggio agrario che articolano il tema della fruizione turistica connessa alle grandi risorse; vengono utilizzate le strade di campagna, oggi sottoutilizzate, ipotizzando un percorso misto auto- bicicletta.

Alcuni di questi itinerari sono in fase di progettazione dal gruppo "Metamor", di cui si riporta un estratto della relazione.

"Nel 2014 è stato avviato un lungo processo di condivisione, maturato all'interno del Laboratorio dal Basso Archeorete, finanziato dalla Regione Puglia, (programma Bollenti Spiriti e ARTI) che ha coinvolto le istituzioni locali, le associazioni, gli abitanti ed esperti intorno a un'idea di tutela e valorizzazione del patrimonio rurale, storico e culturale di Patù, in cui sperimentare nuove forme di fruizione, e gestione del territorio. Un'idea nata dal basso, che ha accresciuto la consapevolezza

za del valore paesaggistico nei suoi abitanti e ha orientato le strategie di sviluppo urbano dell'Amministrazione Comunale. Oggi, l'Amministrazione Comunale, le associazioni e gli abitanti lavorano insieme per l'istituzione di un Ecomuseo di Comunità.

Ai fini di elevare la qualità paesaggistica del territorio rurale, del tessuto urbano storico, delle periferie urbane e delle aree agricole periurbane si è proceduto ad individuare cinque interventi integrati:

1. Sistema di interconnessione a mobilità lenta a sostegno del futuro ecomuseo di Patù. Pista ciclopedonale.
2. Progetto di recupero di un manufatto rurale. Frantoio ipogeo in Piazza Pedone.
3. Progetto di recupero, rifunzionalizzazione e rimboschimento dell'area bonificata in località Vereto. Area a servizio della pista ciclabile.
4. Progetto di recupero rifunzionalizzazione e disimpermeabilizzazione dell'area in località Volito. Area a servizio della pista ciclopedonale.
5. Progetto di recupero e miglioramento dell'accessibilità alla cripta di Sant'Elia a Patù. Il Giardino Paleobotanico. area a servizio della pista ciclopedonale.

L'intervento pone due livelli di azioni:

- a) la sperimentazione di azioni finalizzate a contrastare il consumo di suolo, a riqualificare il patrimonio edilizio rurale, abbandonato e degradato recuperando spazi di proprietà pubblica e manufatti inseriti in contesti storici e periurbani, incrementando la superficie a verde, l'indice di imboschimento, disimpermeabilizzando le superfici asfaltate con l'obiettivo di restituire valore alle aree agricole intorno al nucleo urbano così come indicato dal DPP, del redigendo PUG;
- b) l'individuazione di azioni sostenibili e partecipate finalizzate alla sperimentazione modelli di valorizzazione e gestione del

patrimonio culturale, dove la tutela e valorizzazione di un territorio non è più solo circoscritta alla conservazione degli aspetti fisici, architettonici o archeologici del bene stesso, ma estende la propria azione a tutte le possibili relazioni che il bene stringe col territorio, e con la comunità.

Considerate le politiche territoriali che il Comune di Patù ha posto in essere negli ultimi anni, e considerato il valore delle risorse in campo si comprende come l'obiettivo generale del progetto sia quello di ambire alla valorizzazione di un bene, attraverso una complessa operazione di ricostruzione, integrazione e comunicazione di quegli invisibili legami fra il bene e il paesaggio agricolo, fra il bene e la città, fra il bene, la storia e la comunità”.

4 La gerarchia della mobilità ciclabile in ambito urbano

La definizione dei percorsi ciclabili alla scala urbana, si ricollega al progetto della nuova mobilità del PUG di Patù. "La pervasività delle auto, l'inadeguatezza delle sezioni stradali, la mancanza di articolazione nella sezione stradale della città compatta e l'assenza di gerarchia nelle relazioni tra le strade di percolazione e le strade di collegamento con le città limitrofe, rappresentano le principali criticità del sistema infrastrutturale di Patù.

Il PUG ha assunto i seguenti obiettivi generali:

- gerarchizzazione della viabilità esistente nel raccordo con la nuova tangenziale;
- definizione di punti di interscambio (aree parcheggio) con l'obiettivo di articolare la fruizione della città;
- riqualificare le sezioni stradali con marciapiedi, piste ciclabili e parcheggi lineari;
- liberare il centro antico dal traffico carrabile
- considerare la mobilità come strategia per fruire a diverse

velocità la città ed il territorio.

La nuova tangenziale diviene una strada panoramica di collegamento che definisce un percorso esterno, anulare verso Morciano, collegando la SP192 alla strada dei centri SP 351 verso Morciano e la strada di distribuzione verso la parte Nord della città.

Alla nuova tangenziale si collegano poi le *strade di attraversamento* che per attribuzione funzionale e per dimensione assumono un ruolo prioritario nella riorganizzazione del tessuto urbano; da queste poi si dipartono le strade di distribuzione agli isolati. Il tema delle aree parcheggio è trattato in modo “diffuso” nella città, evitando grandi aree parcheggio.

Il centro antico infine viene liberato dall’attraversamento N/S E/O, per riappropriarsi del sistema delle piazze e degli spazi semicollettivi, come le corti e i giardini, innalzando così la qualità della fruizione che scopre scorci e visuali in relazione a questi tesori nascosti.

Al di fuori della città il piano ipotizza una serie di aree parcheggio che fungono da punti di scambio sia per i principali monumenti e /o centralità, come Cento Pietre- San Giovanni, Palazzo Romano, il Municipio arrivando così alla zona a traffico limitato che attraversa tutto il centro antico.

Tali articolazioni progettuali sulla mobilità urbana di Patù e San Gregorio, vengono recepite ed articolate nel PMC, connettendo la mobilità ciclabile non solo alla nuova tangenziale, ma anche alle nuove strade di distribuzione individuate dai progetti norma” del PUG.

E’ lungo la tangenziale che si definisce un *corridoio primario di scala urbana* (bidirezionale in sede propria), attraversando così quei lembi agricoli presenti nel margine urbano. L’anularità del corridoio primario verso N/E si connette alle strade esistenti: la SP 192 verso Giuliano, il ridisegno della sezione stradale di via Dante Alighieri, per poi raccordarsi con la SP

351. Ad ovest il percorso ciclabile ripercorre la strada interfeudo di via G. Pascoli e via L. Grassi fino ad arrivare alla SP 192 e ritornando così all’innesto della nuova tangenziale.

L’individuazione dei corridoi ciclabili urbani secondari definisce il ridisegno della mobilità carrabile urbana ed i sensi di marcia, definendo così una rete di mobilità sostenibile che si connette alla zona della ZTL nel centro antico. Le strade interessate sono:

SP 351, SP 192, Via L. Romano, via Martiri d’Ungheria, via Principe di Napoli, via Solferino, via Roma, via G. Romano, via F. Petrarca, via G. Boccaccio, via L. Ariosto.

5 La gerarchia della mobilità ciclabile nel contesto costiero

“La marina di San Gregorio copre un’area particolarmente degradata e compromessa da processi di edificazione spontanea che ne hanno compromesso nel tempo i valori ambientali e paesaggistici. Difficoltà di accesso al mare, carenza di spazi pubblici e servizi, sono alcune delle criticità che contraddistinguono il contesto.

Il progetto intende definire gli elementi irrinunciabili per il miglioramento della fruizione turistica e per la valorizzazione ambientale della Marina. L’operazione parte dall’individuazione di una mobilità di relazione, al fine di congiungere tratti frammentati, dalla contestuale identificazione degli spazi aperti e delle possibilità di fruizione sostenibile (ciclabile e pedonale) per una valorizzazione paesaggistica.

In un tessuto così densamente edificato, non possiamo pensare a nuove infrastrutture, ma piuttosto a una operazione di ricucitura. Le strade necessitano di un vero e proprio progetto di riqualificazione paesaggistica che preveda degli interventi di reintegrazione di detti tracciati con il paesaggio al fine di una migliore fruizione degli stessi.

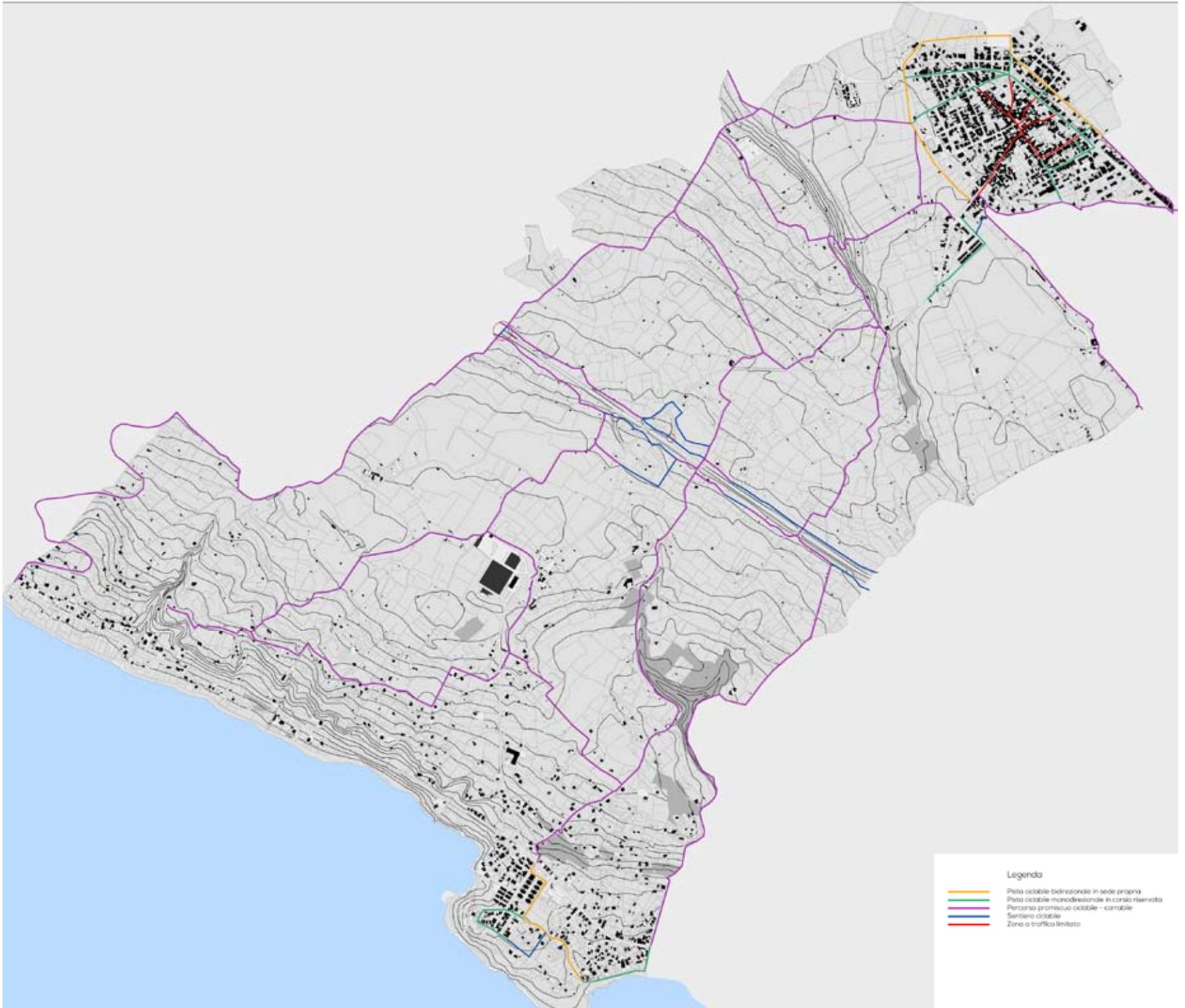
Le scelte operate dal Piano sulla mobilità costiera sono strettamente connesse al progetto norma della strada panoramica di collegamento Patù San Gregorio, pensata con i parcheggi di interscambio e i servizi per il turismo. La localizzazione di tali punti intermodali, consentirà un alleggerimento della mobilità turistica che oggi raggiunge in auto San Gregorio per mancanza di alternative (dalle NTA del PUG)”.

Sulla costa l’arrivo degli itinerari narrativi, connette la fruizione del paesaggio agrario al mare. Risulta molto difficile disegnare una mobilità ciclabile capillare in un tessuto denso. Vengono quindi individuate le seguenti strade come corridoi ciclabili urbani secondari: da via C. Colombo si costeggia la zona dei servizi per proseguire su via E. Ferrari, si giunge su via A. Vespucci; questa strada taglia il capo di San Gregorio e definisce un’anularità su strade in parti esistenti (strada senza nome) connettendosi al percorso pedonale esistente del capo e giungendo così in un’area di parcheggio per biciclette.

Verso Morciano risulta impraticabile la realizzazione di un percorso ciclabile costiero, per cui il PUG individua un percorso pedonale continuo parallelo alla linea di costa che rispetta la geometria della parcellizzazione fondiaria, riqualificando i muri a secco contigui.

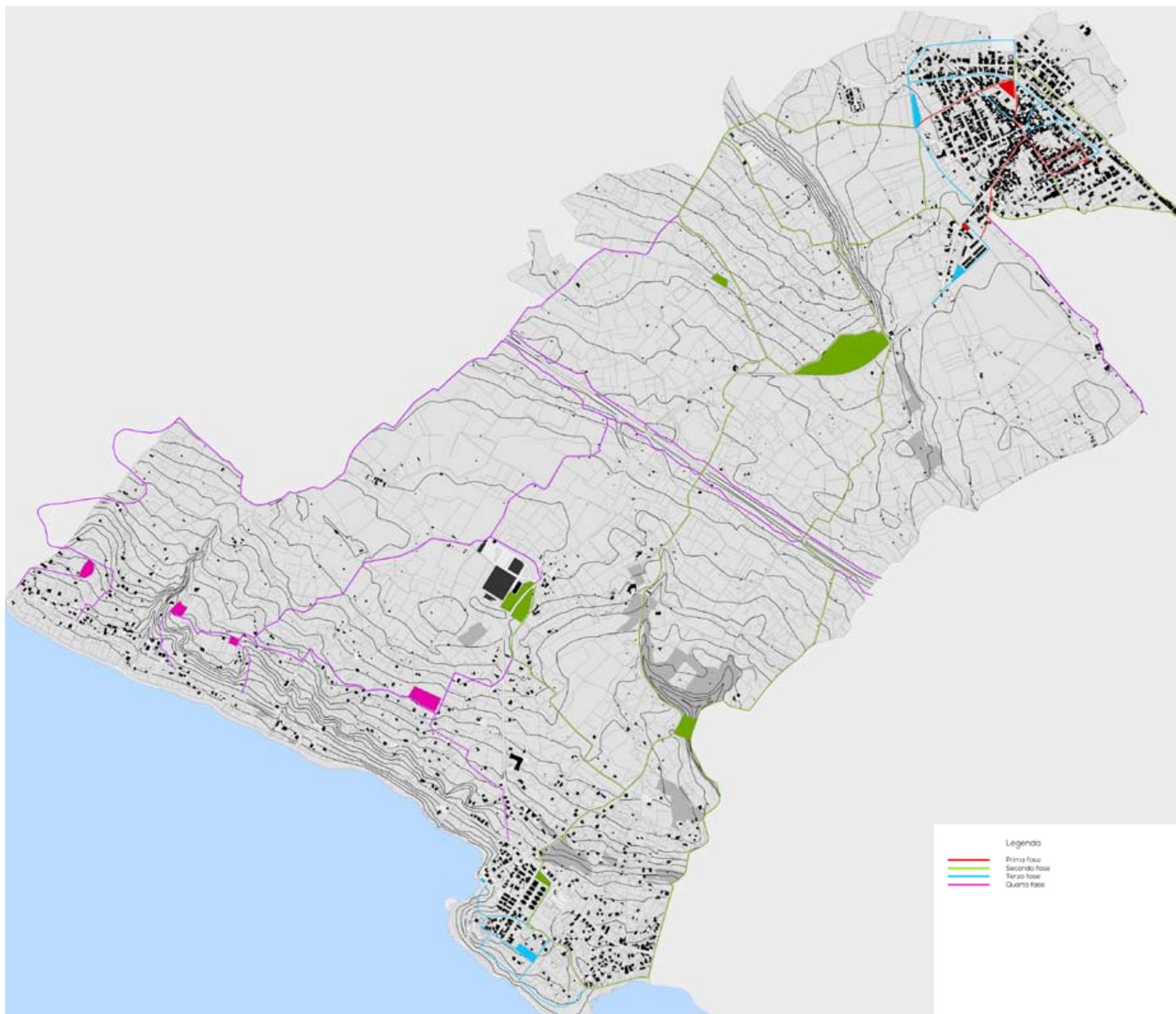
La zona di Felloniche verso Castrignano invece, viene definita un corridoio ciclabile urbano secondario che da via A. Vespucci giunge al lungomare esistente per poi risalire ed agganciarsi all’itinerario narrativo di via Volito II. Da qui il percorso ciclabile secondario si connette agli itinerari narrativi individuati su di un percorso a mezza costa che presenta un’alta valenza panoramica, giungendo all’area di sosta intermodale del park and ride nell’area della ex Filanto. Proseguendo il percorso si giunge in un’altra area di interscambio prossima a canale Forcato. L’individuazione di tali aree di interscambio ha la fina-

lità di alleggerire il traffico nella zona costiera prevedendo un sistema di bus navetta. Dai nodi intermodali si dipartono dei sentieri pedonali che giungono puntualmente alla costa, con percorsi impraticabili in bicicletta, data la rilevante pendenza del piano di campagna.

Tipologie di percorsi ciclabili

6 Gerarchia, tipologie, descrizione e fasi di intervento

GERARCHIA	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	FASI
<i>Corridoi secondari – scala vasta</i>	Promiscua	<i>Antico corridoio Patù- Gagliano:</i> Via Grassi, via G. Pascoli	seconda fase
	Promiscua	<i>Antico corridoio Patù- Leuca:</i> prolungamento via Grassi	Quarta fase
	Promiscua	<i>Antico corridoio Patù- Morciano:</i> prolungamento via Martiri d'Ungheria	seconda fase
<i>Corridoi primari – scala urbana</i>	Sede propria	<i>Anello ciclabile nella città:</i> nuova circonvallazione sud/ovest nord/ovest SP 192	Terza fase
<i>Corridoi primari – scala urbana</i>	Sede propria	<i>Anello ciclabile nella città:</i> Via Dante Alighieri	Seconda fase
<i>Corridoi secondari – scala urbana</i>	Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata	<i>Direttrice della strada dei centri:</i> via Papa Giovanni XXIII	Terza fase
<i>Corridoi secondari – scala urbana</i>	Promiscua	<i>Connessioni tra la strada dei centri e l'anello ciclabile nella città:</i> via Garibaldi, prol. Via Roma	Seconda fase
<i>Corridoi secondari – scala urbana</i>	Traffico a traffico limitato	<i>Connessioni tra la strada dei centri e le scuole:</i> via Roma	Prima, seconda, terza fase
	Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata	via U. Foscolo via G. Romano	
<i>Corridoi secondari – scala urbana</i>	Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata	<i>Connessioni tra la strada dei centri e l'anello ciclabile nella città a sud/ovest:</i> Borgo Vereto, via Martiri d'Ungheria	Prima fase
<i>Corridoi secondari – scala urbana</i>	Sentiero	<i>Connessioni tra la zona delle aie e Centopietre:</i> sentiero nell'uliveto adiacente a Centopietre	Prima fase
	Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata	via A. Moro, via G. di Vittorio, strada di nuova costruzione	Terza fase
<i>Corridoi secondari – scala urbana</i>	Zona a traffico limitato	<i>Corridoi nel centro antico:</i> via Roma, via Solferino, via P. Napoli, via Garibaldi, via F. Cavallotti	Prima fase
		via G. Mazzini, via L. Romano	Terza fase

Fasi di attuazione del PMC

CITTA'			
GERARCHIA	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	FASI
<i>Intersezioni</i>	rotatorie	Tra Anello ciclabile nella città e via Giovanni XXII	Terza fase
<i>Intersezioni</i>	rotatorie	Tra Anello ciclabile nella città, via Garibaldi e via T. Tasso	Terza fase
<i>Intersezioni</i>	Incroci a raso	Tra Anello ciclabile nella città e via P. di Napoli	
<i>Intersezioni</i>	Incroci a raso	Tra Anello ciclabile nella città, via martiri d'Ungheria e la vecchia strada dei centri	
<i>Intersezioni</i>	Incroci a raso	Tra Anello ciclabile nella città, via Garibaldi e via D. Alighieri	

TERRITORI COSTIERI			
GERARCHIA	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	FASI
<i>Corridoi secondari – scala urbana</i>	Sede propria	<i>Connessione:</i> tra via C. Colombo, via Coubertin e via E. Ferrari	Seconda fase
	Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata	<i>Antica dorsale di San Gregorio:</i> via A. Vespucci, viale Italia	Terza fase
	Sede propria	<i>Antica dorsale di San Gregorio:</i> via A. de Gasperi, viale Kennedy	Seconda fase
	Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata	<i>Anello:</i> prol. Via A. de Gasperi	Terza fase
	Sentiero	<i>Anello:</i> prol. Via A. de Gasperi	Terza fase
	Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata	<i>Lungomare:</i> via M. Polo	Seconda fase

TERRITORIO AGRICOLO			
GERARCHIA	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	FASI
<i>Corridoi primari – scala vasta</i>	Promiscua	<i>Dorsale Leuca Salve: strada complanare alla SS 274</i>	Quarta fase
<i>Itinerari narrativi nel paseaggio agrario</i>	Sentiero	<i>Percorsi paesaggistici con vocazione turistico- ricreativa: via Volito I, via Volito II, anello di Vereto- via usca pajare, dalla serra a strada li puzzi, via Martiri d'Ungheria, contrada Tisa o Vidino</i>	Seconda fase
		<i>Strada interfeudo Patù/ Morciano, da lama Forcato a ex Filanto a 274, strada mezzacosta</i>	Quarta fase

Per facilitare la lettura del progetto, sono stati suddivisi gli interventi in tre grandi ambiti: territori costieri, città e territorio agricolo; in ognuna di esse sono state definite quattro colonne che individuano per ogni voce della gerarchia di piste ciclabili la tipologia di pista ciclabile, una descrizione delle strade coinvolte ed infine una suddivisione in fasi temporali.

LA GERARCHIA: individua le seguenti voci, esplicate graficamente nella tavola: n. 3

Corridoi primari – scala vasta

Corridoi secondari – scala vasta

Itinerari narrativi nel passeggio agrario

Sentieri pedonali

Corridoi primari– scala urbana

Corridoi secondari – scala urbana

In tal modo si intende spiegare il funzionamento del Piano delle Ciclabili in relazione alle centralità ed ai servizi che connette, alla fruizione legata agli itinerari casa- lavoro o casa- scuola oppure ad un carattere turistico ricreativo. Ad esempio il corridoio primario alla scala vasta, per continuità del tracciato alla scala intercomunale, ben si relaziona ad una fruizione ciclabile del Capo di Leuca rispondendo così all'esigenza degli abitanti a muoversi tra i comuni.

SUDDIVISIONE DEI PERCORSI IN FUNZIONE DELLA TIPOLOGIA. Individua le seguenti voci, esplicate graficamente nella tavola: n.4

Tipologia del percorso Lunghezza in metri Percentuale

Come si evince analizzando la tabella, oltre il 50% delle piste è classificabile come tipologia promiscua della biciletta con l'auto, mentre poco meno del 13% risulta riservato esclusivamente al traffico ciclistico..Una buona quota percentuale del totale è rappresentata dai percorsi in aree agricole.

La pista ciclabile è parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi; questa 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;

- *su corsia riservata*, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

- *sulle strade pedonali*, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;

- *sulla carreggiata stradale*, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

-I *percorsi promiscui pedonali e ciclabili o sentieri* 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. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e pro-

tette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. L'individuazione delle tipologie di piste ciclabili per il territorio costruito si relaziona alle dimensioni delle strade esistenti, spesso sottodimensionate soprattutto nel centro antico o nella città compatta. Inoltre è stata valutata la congruità tra la classificazione delle strade da codice della strada e le tipologie di piste ciclabili inserite. Pertanto dalla sommatoria di tali elementi è stata definita la tipologia possibile di pista ciclabile per ogni tracciato.

DESCRIZIONE

Il piano ha inoltre definito progettualmente delle denominazioni di piste ciclabili, strettamente connesse alla funzione strutturale del tracciato ed in relazione alla possibile valenza paesaggistica:

- *antico corridoio*: la pista ciclabile riprende i tracciati di vecchie

RETE	STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE	
	in ambito extraurbano	in ambito urbano
a - rete primaria (di transito, scorrimento)	autostrade extraurbane strade extraurbane principali	autostrade urbane strade urbane di scorrimento
b - rete principale (di distribuzione)	strade extraurbane principali	strade urbane di scorrimento
c - rete secondaria (di penetrazione)	strade extraurbane secondarie	strade urbane di quartiere
d - rete locale (di accesso)	strade locali extraurbane	strade locali urbane

TAB. 3.3.b - SPAZI DA ASSEGNARE IN PIATTAFORMA ALLE CATEGORIE DI TRAFFICO

	TIPI SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
				PEDONI	ANIMALI	VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	VELOCIPEDI	CICLOMOTORI	AUTOVETTURE	AUTOBUS	AUTOCARRI	AUTO TRENI AUTOARTICOLATI	MACCHINE OPERATRICI	VEICOLI SU ROTAIA	SOSTA DI EMERGENZA	SOSTA	ACCESSI PRIVATI DIRETTI
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	○	3	○	○
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	5	5	1	1-7	1	1	1	1	1	1	1	○	1/5-3	4
		URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	○	3	○	○
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	5	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1	1-2-4	1/5-3	4
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	○	1/5	4	○
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	5	5	1	1-7	1	1	1	1	1	1	○	1/5	4	8
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO		5	1/5	1	1-7	1	1	1	1	1	1	1-2	1/5	4	8
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	6	○	○	7	1	1	1	1	1	1	○	1/5	○	○
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	1/5	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1	1-2-4	1/5	4
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		6	1	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1-2-4	1/5	4	8
LOCALE	F	EXTRAURBANO		5	1	1	1-7	1	1	1	1	1	1	○	1/5	4	8
		URBANO	6	1	1	1-7	1	1	1-2	1	○	1	1-2-4	1/5	4	8	

1) CORSIA
2) CORSIA RISERVATA
3) CORSIA DI EMERGENZA

4) IN APPOSITI SPAZI
5) BANCHINA
6) MARCIAPIEDE

7) PISTA CICLABILE
8) PASSI CARRABILI
1/5 IN BANCHINA PER QUANTO POSSIBILE

○ COMPONENTE DI TRAFFICO NON AMMESSA

strade interpoderali o intercomunali;

- *anello ciclabile*: la pista ciclabile definisce un percorso circolare nel territorio costruito

- *direttrice*: la pista ciclabile ha la funzione di congiungere luoghi o città contermini

- *connessioni*: la pista ciclabile, con valenza secondaria, ha la funzione di legare due diversi tracciati primari;

- *corridoi*: la pista ciclabile stabilisce una relazione di tipo ecologico nel paesaggio agrario e/o costiero.

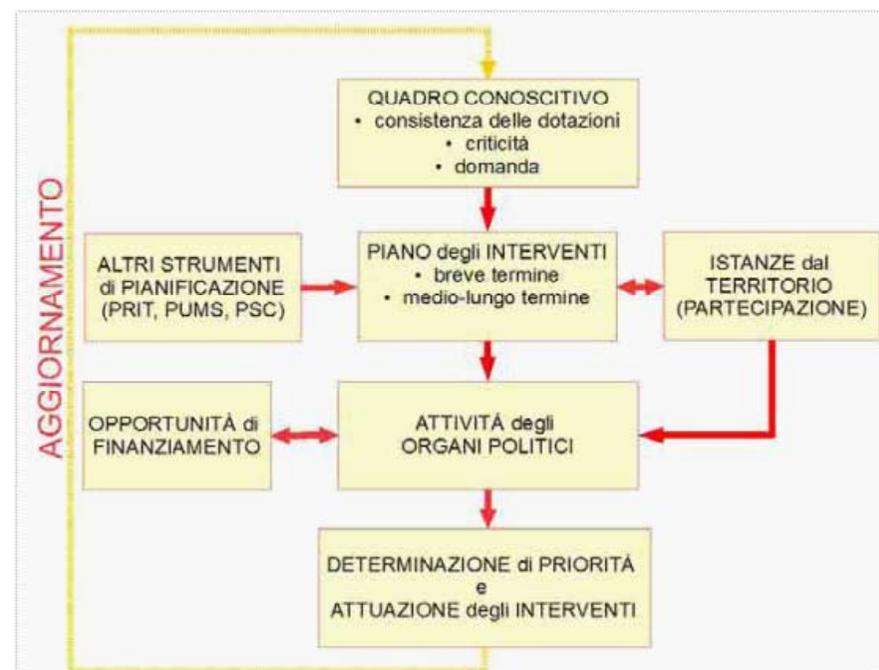
LE FASI

Il regime di attuazione del piano ha definito quattro fasi temporali che definiscono quasi un cronoprogramma degli interventi dei dieci anni di validità del PMC. Tali fasi possono essere realizzate "in autonomia" rispetto alle fasi successive, mantenendo comunque un carattere di efficienza e garantendo il funzionamento delle piste ciclabili realizzate. *I primi interventi* sono immediatamente realizzabili nella struttura urbana esistente, la *seconda fase* considera invece la progettualità già messa in campo dall'amministrazione, potendo così candidarsi a finanziamento. *La terza e quarta fase* vedono la realizzazione della nuova viabilità messa in campo dal nuovo PUG di Patù e si pongono pertanto in un orizzonte temporale più ampio. Tali fasi definiscono una pianificazione di medio-lungo periodo, su cui l'Amministrazione intende concentrare le proprie risorse, ma per cui è necessario un orizzonte temporale più ampio data la consistenza economica degli investimenti previsti per infrastrutture di scala territoriale ampia. Questo ambito anticipa e presenta gli interventi da programmare nel medio-lungo periodo che richiedono importanti modifiche infrastrutturali e/o di assetto viario e sostenuti impegni economici.

Affinché il Piano mantenga una funzionalità nel corso dei prossimi anni, è necessario prevedere un *costante aggiornamento e periodiche revisioni dello stesso*. L'obiettivo primario del Piano della Mobilità Ciclabile, infatti, è quello di disporre di

uno strumento dinamico a supporto delle decisioni strategiche della città in merito alla mobilità ciclabile.

Si intende quindi avviare un programma di attività di aggiornamento e revisione del Piano, secondo lo schema.



Zona a traffico limitato: la progettazione di una nuova strada di distribuzione urbana nel PUG, ha in realtà declassato l'attuale accesso alla città di Patù, consentendo quindi di ipotizzare una ZTL che connetta tutti gli edifici storici, le centralità come i servizi e le scuole. Inoltre ponendo ai margini della zona a km 30, delle aree di interscambio si consente una interessante intermodalità gomma/gomma o gomma/piedi.

Attraversamenti ciclabili: sono previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione. Il C.d.S (tabilisce che l'attraversamento ciclabile è in tutto assimilato a quello pedonale e che pertanto, in corrispondenza di questo i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai ciclisti che hanno iniziato l'attraversamento. Per gli attraversamenti è possibile estrapolare una suddivisione in base a:

- lo stato di realizzazione dell'attraversamento
- la tipologia dell'attraversamento
- la presenza di isole di attraversamento
- la presenza di impianto semaforico

Nodi: definiscono gli elementi che il piano considera come dei progetti da affrontare ad una scala di dettaglio, riguardando o rotatorie con piste ciclabili o incroci a raso, o sottopassi o sovrappassi.

“Sosta” ciclabile: viene inclusa nel piano con esempi e schede tecniche, demandando la riorganizzazione della sosta ad un'ulteriore piano di approfondimento. Il progetto dedicato alla sosta delle biciclette finalizzato a migliorare le condizioni dell'offerta, dell'accessibilità e della riconoscibilità in relazione alla domanda espressa e rilevata, non può che conseguire, alla realizzazione programmata delle previsioni della prima fase del PMC.

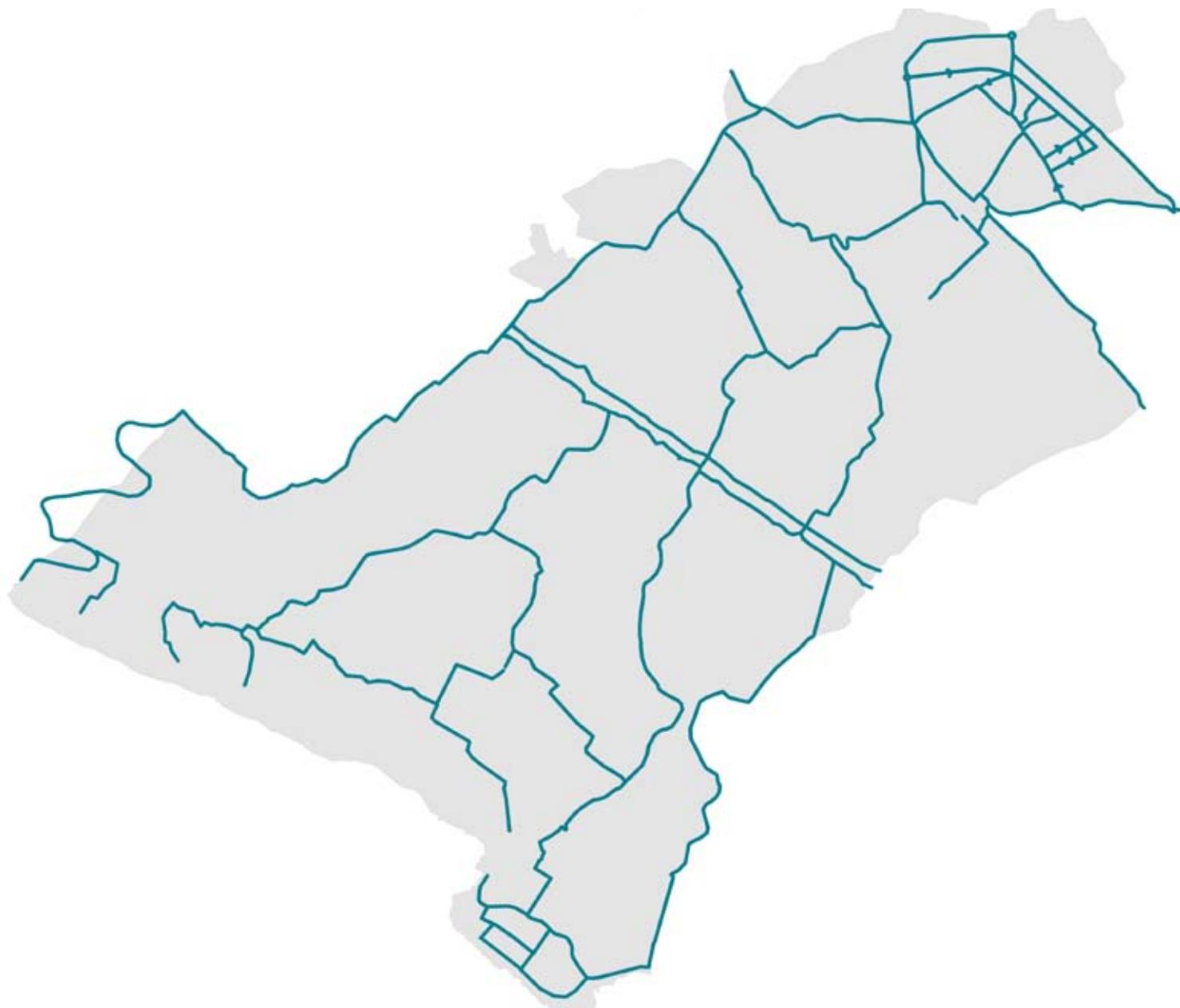
La modalità di sviluppo e messa in rete del sistema dei *parcheeggi di interscambio:* il PUG, identifica le aree per il parcheggio pubblico e di uso pubblico diffuse sul territorio. L'esistente sistema dei parcheggi di interscambio nella città deve nel tempo acquisire una diffusione sostanziale e prevedere idonei sistemi di sosta possibilmente protetta per le biciclette sia nel centro urbano che nel territorio costiero. Tali servizi devono essere necessariamente collegati alla rete ciclabile mediante idonei percorsi.

Posteggi bici possono essere distinti in due tipologie, in relazione alla durata della sosta: sosta breve o sosta medio-lunga. I posteggi a sosta medio-lunga si definiscono tali quando l'utente aggancia la bicicletta anche per l'intera giornata; possono essere realizzati in spazi aperti purchè ad una distanza che non sia superiore ai 100 metri dall'ingresso da servire. A Patù tale sosta si relaziona all'attività escursionistica o di fruizione della costa.

STIMA SOMMARIA DEI COSTI

La progettazione del PMC ha definito una prima sommaria quantificazione utilizzando i prezziari forniti dalla federazione italiana amici della bicicletta onlus (FIAB).

L'ammontare complessivo degli interventi è di 2148875 euro (duemilionicentoquattordicimilaottocentosestantacinque).



TERRITORIO AGRARIO

Denominazione	<i>Dorsale Leuca Salve: strada complanare alla SS 274</i>				
Lunghezza totale	3600 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Terra battuta				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	3,6 Km * 80000€/Km = 288000€				

Denominazione	<i>Percorsi paesaggistici con vocazione turistico- ricreativa: via Volito I, via Volito II, anello di Vereto- via usca pajare, dalla serra a strada li puzzi, via Martiri d'Ungheria, contrada Tisa o Vidino</i>				
Lunghezza totale	11000 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	11 Km * 80000€/Km = 880000€				

Denominazione	<i>Strada interfeudo Patù/ Morciano, da lama Forcato a ex Filanto a 274, strada mezzacosta,.</i>				
Lunghezza totale	6500 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione			Da prevedere	
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	11 Km * 80000€/Km = 520000€				

CITTÀ

Denominazione	<i>Antico corridoio Patù- Gagliano:</i> Via Grassi, via G. Pascoli				
Lunghezza totale	1000 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	1 Km * 80000€/Km = 80000€				

Denominazione	<i>Antico corridoio Patù- Leuca:</i> prolungamento via Grassi				
Lunghezza totale	1000 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	1 Km * 80000€/Km = 80000€				

Denominazione	<i>Antico corridoio Patù- Morciano: prolungamento via Martiri d'Ungheria</i>				
Lunghezza totale	1000 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione			Da prevedere	
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	1 Km * 80000€/Km = 80000€				

Denominazione	<i>Anello ciclabile nella città: nuova circonvallazione sud/ovest nord/ovest SP 192</i>				
Lunghezza totale	1200 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione			Da prevedere	
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	1,2 Km * 45500€/Km = 54600€				

Denominazione	<i>Anello ciclabile nella città: Via Dante Alighieri</i>				
Lunghezza totale	1000 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	1 Km * 60000€/Km = 60000€				

Denominazione	<i>Diretrice della strada dei centri: via Papa Giovanni XXIII</i>				
Lunghezza totale	900 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,9 Km * 15000€/Km = 13500€				

Denominazione	<i>Connessioni tra la strada dei centri e l'anello ciclabile nella città: via Garibaldi, prol. Via Roma</i>				
Lunghezza totale	200 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,2 Km * 15000€/Km = 3000€				

Denominazione	<i>Connessioni tra la strada dei centri e l'anello ciclabile nella città: via Garibaldi, prol. Via Roma</i>				
Lunghezza totale	650 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato / pavimentazione				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,65 Km * 15000€/Km = 9750€				

Denominazione	<i>Connessioni tra la strada dei centri e l'anello ciclabile nella città a sud/ovest: Borgo Vereto, via Martiri d'Ungheria</i>				
Lunghezza totale	440 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,44 Km * 15000€/Km = 6600€				

Denominazione	<i>Connessioni tra la zona delle aie e Centopietre: sentiero nell'uliveto adiacente a Centopietre</i>				
Lunghezza totale	100 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Terra battuta				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,1 Km * 80000€/Km = 8000€				

Denominazione	via A. Moro, via G. di Vittorio, strada di nuova costruzione				
Lunghezza totale	480 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Terra battuta				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,48 Km * 15000€/Km = 7200€				

Denominazione	<i>Corridoi nel centro antico: via Roma, via Solferino, via P. Napoli, via Garibaldi, via F. Cavallotti, via G. Mazzini, via L. Romano</i>				
Lunghezza totale	800 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Pavimentazione				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi					

COSTA

Denominazione	<i>Connessione: tra via C. Colombo, via Coubertin e via E. Ferrari</i>				
Lunghezza totale	250 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,25 Km * 45500€/Km = 11375€				

Denominazione	<i>Antica dorsale di San Gregorio: via A. Vespucci, viale Italia</i>				
Lunghezza totale	180 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,18 Km * 15000€/Km = 2700€				

Denominazione	<i>Antica dorsale di San Gregorio: via A. de Gasperi, viale Kennedy</i>				
Lunghezza totale	300 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,3 Km * 45500€/Km = 13650€				

Denominazione	<i>Anello: prol. Via A. de Gasperi</i>				
Lunghezza totale	250 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,25 Km * 15000€/Km = 3750€				

Denominazione	<i>Anello: prol. Via A. de Gasperi</i>				
Lunghezza totale	250 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Terra battuta				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,25 Km * 80000€/Km = 20000€				

Denominazione	<i>Lungomare: via M. Polo</i>				
Lunghezza totale	450 m				
Gerarchia PMC	Corridoi primari scala vasta	Corridoi secondari scala vasta	Corridoi primari scala urbana	Corridoi secondari scala urbana	Itinerari narrativi nel paesaggio agrario
Stato di avanzamento	In fase di progettazione		Da prevedere		
Tipologia	Pista bidirezionale in sede propria	Pista monodirezionale su corsia riservata	Percorso promiscuo ciclabile - carrabile	Sentiero ciclabile	Zona a traffico limitato
Pavimentazione	Asfalto drenante colorato				
Fase temporale	Prima	Seconda	Terza	Quarta	
Stima sommaria dei costi	0,45 Km * 15000€/Km = 6750€				

1. Revisione legislativa

Si è ritenuta opportuna una revisione legislativa complessiva al fine di verificare il quadro delle autorizzazioni e validare le scelte di progetto alle diverse scale.

Tale revisione ha riguardato le tipologie dei materiali e gli standard dimensionali e tipologici dei tracciati ciclabili.

I riferimenti legislativi principali sono:

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo Codice della Strada”

- DPR 16 dicembre 1992, n. 495 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada”

- Decreto Ministero dei Lavori Pubblici, 30 novembre 1999, n. 557 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”

1.1. Premessa e obiettivi generali

Benché occorre considerare la bicicletta un veicolo con diritti e doveri al pari degli altri veicoli, non vi è dubbio che il ciclista sia uno degli utenti deboli della strada.

L’art. 1 c. 2 del D. Lgs. 285/92 recita: “[...] Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.”

Il ciclista non solo realizza la migliore performance in termini di impatto ambientale a km percorsi, ma egli stesso è un elemento di moderazione del traffico.

Anche l’art. 1 del D.M. 557/99 evidenzia che le linee guida mirano al raggiungimento di due obiettivi fondamentali: la sicurezza e la sostenibilità ambientale della mobilità.

Sono questi gli obiettivi che il progettista ha perseguito in maniera organica in fase di redazione del progetto esecutivo.

L’art. 4 c. 2 del D.M. 557/99 sottolinea che “[...] gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative”.

1.2 Definizioni

Gli itinerari ciclabili sono definiti all’art. 1 del D.M. 557/99 come: “[...] percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale)”.

L’art. 2 del D. Lgs. 285/92 riporta: “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”.

1.3. Elementi per la progettazione

1.3.1 Opere di piattaforma stradale

L’art. 4 c.3 del D.M. 557/99 individua alcuni degli importanti elementi progettuali che hanno guidato le scelte rispetto alla piattaforma stradale:

la regolarità delle superfici ciclabili,

gli apprestamenti per le intersezioni a raso,

le sistemazioni a verde,

le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con riferimento alle griglie, purché quest’ultime non determinino ostacolo al transito dei ciclisti.

Il primo requisito per le superfici ciclabili è l’elevata scorrevolezza di rotolamento, garantita dal raccordo ottimale tra quote diverse; i materiali più adatti sono gli asfalti lisci, da preferire ai rivestimenti in betonelle. Per garantire la regolarità delle superfici, si è scelto di intervenire all’interno delle strade interessate dal progetto, con un’operazione di fresatura e di sostituzione dello strato superficiale di conglomerato bituminoso, che sarà utilizzato come superficie finale dell’intervento.

Per ciò che concerne gli attraversamenti delle ciclabili agli incroci, si è cercato di sfruttare gli attraversamenti semaforici pedonali affiancando quelli ciclabili. Per consentire una maggiore visibilità, si è scelto di colorare in rosso la parte della pista ciclabile di attraversamento in modo da richiamare l’attenzione di ciclisti ed autisti. Il D.M. 557/99, inoltre, al Capo II art. 9. afferma che “[...] 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".

La "sistemazione a verde" è uno degli elementi progettuali che caratterizzano la pista ciclabile: molti tracciati, infatti, si inseriscono in aree alberate al momento sottoutilizzate o per marginalità o per scarsa manutenzione. L'ubicazione di un tracciato ciclabile in queste aree consente in primo luogo una riqualificazione e una maggiore fruizione delle stesse, ma anche una qualità estetica dei percorsi ciclabili che si inseriscono in aree già alberate qualitativamente interessanti da un punto di vista visivo - percettivo.

In più in alcune aree si prevede l'inserimento di nuovi filari alberati o piccole siepi, articolando così la sezione stradale e riqualificando aree marginali.

In fase di rilievo si è posta una particolare attenzione all'analisi delle pendenze stradali trasversali e longitudinali e al rilievo delle griglie esistenti, in modo che il deflusso delle acque fosse un ulteriore elemento da considerare nella determinazione della tipologia del cordolo e delle sue interruzioni.

Quando la pista ciclabile intercetta una caditoia, si è deciso di intervenire con la messa in quota del tombino e la sostituzione delle griglie concave con griglie piane, disposte con le griglie perpendicolari al senso di marcia; nel caso in cui invece il cordolo è posizionato in corrispondenza delle griglie e non è possibile interromperlo, si prevede la messa in opera di bocche di lupo per assicurare il deflusso delle acque e garantendo in ogni modo l'ispezionabilità della condotta.

1.3.2 Segnaletica stradale

L'art. 4 del D.M. 557/99 individua la segnaletica stradale come altro elemento di progettazione.

Dalla revisione legislativa emerge che le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico (art. 10 del D.M. 557/99).

SEGNALETICA VERTICALE

- le piste ciclabili devono avere una specifica segnaletica verticale all'inizio ed alla fine di ogni percorso di cui ai commi 9 e 10 dell'art. 122 D.P.R. 495/92 (art. 10 del D.M. 557/99);

- il segnale pista ciclabile che deve essere posto all'inizio della pista deve essere ripetuto dopo ogni interruzione e intersezione

(art. 122 c. 9 D.P.R. 495/92);

- la segnaletica specifica la tipologia del tracciato: corsia ciclabile, pista ciclabile in sede propria, pista ciclabile



al percorso pedonale.

In fase di esecutivo inoltre è stata rilevata la presenza di cartellonistica stradale e di pali, cercando di razionalizzare l'intera segnaletica dei percorsi di progetto e evitando di compromettere l'accessibilità lungo i marciapiedi esistenti.

SEGNALETICA ORIZZONTALE

Deve essere segnalata con segnaletica orizzontale la direzione di marcia ed ogni cambio di direzione della pista (art. 10 del D.M. 557/99);

i simboli possono costituire ripetizione dei segnali verticali, in particolare sulle piste o sugli attraversamenti può essere tracciato il simbolo del segnale di pista ciclabile nel senso di marcia. Inoltre si è scelto di segnalare l'attraversamento ciclabile con il simbolo della bicicletta rivolto verso l'automobilista.

SEGNALETICA SPERIMENTALE orizzontale e verticale

Si procede all'uso di segnaletica verticale sperimentale per fornire indicazioni specifiche ai fruitori e per l'individuazione di soste ed eventuali aree di interesse collettivo lungo i tracciati. Si utilizzeranno due pannelli (2x1 m) con planimetria posti in prossimità della stazione ferroviaria e pannelli di dimensioni inferiori (1x0,7 m) in corrispondenza dei parcheggi delle biciclette all'interno delle scuole.

L'obiettivo della segnaletica sperimentale è quello di rendere altamente riconoscibile e di facile lettura l'intera rete ciclabile, con colori diversi che connoteranno gli itinerari di levante e di ponente. Inoltre un numero ed una sigla identificherà la scuola

d'arrivo. Tali indicazioni verranno indicate sulla segnaletica verticale ed orizzontale dedicata ai ciclisti e posizionata lungo i percorsi. E' un modo per permettere anche ai bambini di leggere meglio la nuova infrastruttura in tutta la sua estensione e complessità.

1.4 Standard progettuali per le piste ciclabili

RETE	STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE	
	in ambito extraurbano	in ambito urbano
a - rete primaria (di transito, scorrimento)	autostrade extraurbane strade extraurbane principali	autostrade urbane strade urbane di scorrimento
b - rete principale (di distribuzione)	strade extraurbane principali	strade urbane di scorrimento
c - rete secondaria (di penetrazione)	strade extraurbane secondarie	strade urbane di quartiere
d - rete locale (di accesso)	strade locali extraurbane	strade locali urbane

1.4.1 Relazione tra tipologia stradale e circolazione ciclistica
Al Capo II art. 6. cc. 5 - 6 del D.M. 557/99 si specifica la relazione tra tipologia stradale e circolazione ciclistica in città: "In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili."

Con riferimento alle tipologie stradali indicate nel D. Lgs. 285/92, al comma 6 art. 6 del D.M. 557/99 si individua che:
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, 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.

A tali classificazioni risulta necessario affiancare la lettura della rete viaria, presente nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" DM n. 6792/2001. In tale interessante schema si affianca la classificazione stradale secondo il codice alla lettura funzionale della viabilità, distinguendo la rete primaria di transito e scorrimento, la rete principale di distribuzione, la rete secondaria di penetrazione e la rete locale.

TAB. 3.3.b - SPAZI DA ASSEGNARE IN PIATTAFORMA ALLE CATEGORIE DI TRAFFICO

	TIPI SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO														
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
				PEDONI	ANIMALI	VEICOLI A TRAZIONE ANIMALE	VELOCIPEDI	CICLOMOTORI	AUTOVEICOLI	AUTOBUS	AUTOCARRI	AUTOTRENI AUTOMOTRICOLI	MACCHINE OPERATRICI	VEICOLI SU ROTAMA	BOTTE DI EMERGENZA	BOTTE		
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	○	○	○	○	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	5	5	1	1-7	1	1	1	1	1	1	1	○	○	1/5-3	4
		URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	○	○	○	○	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	5	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1	○	○	1-2-4	1/5-3
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	1	○	○	○	○	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	5	5	1	1-7	1	1	1	1	1	1	1	○	○	1/5	4
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	5	1/5	1	1-7	1	1	1	1	1	1	1	1-2	1/5	4	
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	6	○	○	7	1	1	1	1	1	○	○	○	○	1/5	○
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	1/5	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1	○	○	1-2-4	1/5
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO	STRADA PRINCIPALE	6	1	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1	1-2-4	1/5	4	
LOCALE	F	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	5	1	1	1-7	1	1	1	1	1	1	○	○	1/5	4	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	1	1	1-7	1	1	1-2	1	○	1	1-2-4	1/5	4		

1) CORSIA
2) CORSIA RISERVATA
3) CORSIA DI EMERGENZA
4) IN APPOSITI SPAZI
5) BANCHINA
6) MARCIAPIEDE
7) PISTA CICLABILE
8) PASSI CARRABILI
1/5 IN BANCHINA PER QUANTO POSSIBILE
○ COMPONENTE DI TRAFFICO NON AMMESSA

Spesso a tali prestazioni non corrisponde una sezione stradale adeguata, causando problemi di funzionalità nella viabilità urbana. Per avere infine un quadro complessivo del funzionamento della viabilità urbana, devono essere considerate le velocità abituali lungo alcuni tratti di strada, soprattutto se sono rettilinei, privi di intersezioni o interruzioni semaforiche. E' questo il dato che definisce la reale pericolosità di alcuni tratti stradali oggetto dell'intervento.

A tal proposito, è interessante analizzare il documento redatto da FIAB onlus - Ciclabilità urbana. Orientamenti e linee guida (documento approvato dal Consiglio di Presidenza della Fiab il 27/07/2003 e integrato dal Consiglio Nazionale del 19-

10-2003). Il criterio definito per la corretta localizzazione di percorsi ciclabili in relazione alla viabilità è la differenza nelle velocità tra mezzi motorizzati e biciclette, individuando di volta in volta la tipologia corretta di tracciato ciclabile.

Per il contenimento del traffico e lo sviluppo dell'uso urbano della bicicletta gli interventi attuabili sono i seguenti:

- pista ciclabile, quando sia necessario - a motivo della differenza nelle velocità tra mezzi motorizzati (a 50, 70 chilometri, e più, all'ora) e biciclette - la separazione fisica tra i due tipi di traffico;
- corsia ciclabile con strada/area pedonale con divieto di transito, fatta eccezione per le bici, zone residenziali, strade a 30 km/h;
- utilizzo dei marciapiedi: pista ciclabile contigua al marciapiede e percorso pedonale e ciclabile.

1.4.2 Tipologie di tracciato e puntualizzazioni

Il capo II art. 6. c. 1 del D.M. 557/99 definisce come pista ciclabile: "la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi, che 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".

Nel caso specifico delle piste ciclabili di Molfetta il progettista ha individuato come tipologia prevalente la pista ciclabile bidirezionale, per continuità di tracciato, sicurezza e unitarietà dell'intervento.

Pertanto, si è posta particolare attenzione all'art. 6. c. 3 del D.M. 557/99 in cui si specifica: "Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:

- a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto

senso di marcia ubicate in genere al centro della strada; b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore".

Inoltre il comma 4 recita che "[...] salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale".

A chiarire tale comma che può generare delle perplessità si riporta la sentenza del Consiglio di Stato sez. IV del 17/02/2014, che ha specificato che il divieto di realizzazione di piste ciclabili con doppio senso di marcia su un unico lato della strada riguarda solo l'ipotesi delle piste ciclabili su corsia riservata delimitata sull'ordinaria sede stradale, attraverso la semplice apposizione di una striscia delimitante di corsia. "Solo in tali ipotesi è evidente il rischio per l'indennità dei ciclisti posti su corsia esterna [...]. Deve invece escudersi che sussista una qualche ragione di sicurezza stradale relativamente al caso di piste ciclabili fisicamente separate da guardrail o poste su marciapiedi. [...] La decisione della creazione di un'apposita carreggiata esterna alla piattaforma stradale (ex art. 4 primo comma lett a) D.M. 30/11/1999 N° 55), è la soluzione che predetta normativa pone al vertice della sicurezza delle piste ciclabili".

1.4.3 Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

Alla classificazione tipologica dei tracciati segue nell'art. 7 del D.M. 557/99, la larghezza delle corsie e degli spartitraffico:

- la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, e' pari ad 1,50 m; tale larghezza e' riducibile ad 1,25

m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

Inoltre al comma 2 si specifica che “Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell’itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata”.

Infine il comma 4 definisce per le piste ciclabili in sede propria la larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore; esso non deve essere inferiore a 0,50 m. Il D.M. 557/99 non chiarisce né la sagoma né il materiale, lasciando molti dubbi sulla realizzazione.

Il D.P.R. 495/92 art.178 offre un riferimento per la realizzazione di salvagenti pedonali: “[...] sono realizzati generalmente in calcestruzzo, costituiti da sezioni componibili mediante appositi incastri. Essi devono essere impiegati solo nelle zone urbane per la creazione di isole pedonali di rifugio ovvero piattaforme di carico”. e E’ questo l’unico riferimento legislativo individuato per la definizione di questi importanti manufatti.

1.4.4 Velocità di progetto e caratteristiche plano-altimetriche

L’art. 8 c. 1 - 2 del D. Lgs 557/99 specifica che alla velocità di progetto devono correlarsi le distanze di arresto e le lunghezze di visuale libera e aggiunge che: “nella valutazione delle distanze di arresto si deve tenere conto di un tempo di percezione e decisione variabile tra un minimo, pari ad un secondo, per le situazioni urbane, ed un massimo di 2,5 secondi per le situazioni extraurbane, nonché di un coefficiente di aderenza longitudinale da relazionare al tipo di pavimentazione adottata e, comunque, non superiore a 0,35”.

Considerando l’orografia del luogo, prevalentemente pianeggiante e la tipologia dell’utenza, definita di “accesso locale e ciclopendolari di breve raggio” (Linee guida per la progettazione delle reti ciclabili della Provincia di Milano), si stabilisce come velocità di progetto la velocità di 22 km/h.

La distanza di visibilità va commisurata a quella di frenatura, calcolabile dalla seguente equazione:

Distanza (mt.) = $0,0146 \text{ vel}^2 - 0,339 \text{ vel}$ (strada in piano)

Distanza (mt.) = $0,0171 \text{ vel}^2 - 0,3672 \text{ vel}$ (discesa al -6%)

Velocità di progetto (km/h)	Distanza di visibilità (mt)
35	30
28	21
22	15
18	11

Distanze minime di visibilità (Linee guida per la progettazione delle reti ciclabili della Provincia di Milano)

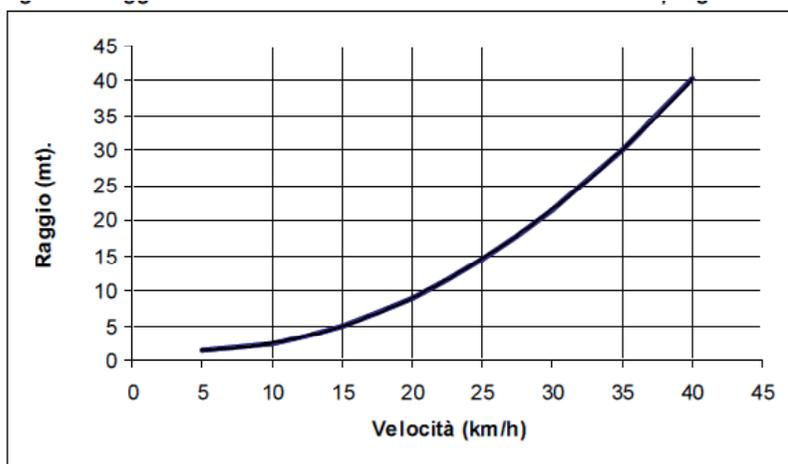
Pertanto si può desumere che il progetto delle piste ciclabili rispetta tale requisito, così come visibile dalla collocazione della segnaletica orizzontale e verticale presente lungo i tratti di progetto.

L’art. 8 c. 3 del D.Lgs 557/99, inoltre, definisce come pendenza longitudinale massima la percentuale del 5%.

Dall’analisi delle pendenze longitudinali rappresentate nella tabella a pag 11, calcolate come valori medi analizzati nei singoli tratti, si può desumere che in nessun caso la pendenza

supera il 5% e pertanto la velocità di progetto per le zone in pianura sarà di 20-25 km/h con riferimento all'art. 8 c.1 del D. Lgs 557/99.

L'art. 8 c. 5 del D.Lgs 557/99 recita: "I raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato delle piste ciclabili devono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, in genere, devono risultare superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree di intersezione ed in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m, purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata, specialmente nel caso e nel senso di marcia rispetto al quale essa risulti preceduta da una livelletta in discesa."



reti ciclabili della Provincia di Milano)

Il progetto delle piste ciclabili del comune di Patù, riutilizza in quasi tutta la sua interezza strade esistenti della città; pertanto l'andamento delle ciclabili si adegua alla rete viaria esistente ed anche alle sue curvature. Pertanto è risultato impossibile mantenere una velocità costante anche in prossimità delle curve, perché il tracciato ciclabile avrebbe alterato la viabilità

carrabile esistente.

Quindi, in corrispondenza delle curvature dei tracciati di progetto verranno predisposti appositi rallentatori di velocità, in modo da avere un rallentamento progressivo dei velocipedi.

Il progetto ha comunque risposto ai minimi raggi di curvatura obbligatori definiti dal D.Lgs.557/99, individuando come intervallo di tolleranza i valori di curvatura da 5m a 3 m, così come descritti nelle tavole di progetto.

1.4.5 Superfici ciclabili

L'art. 12 c. 1 del D. Lgs 557/99 evidenzia la necessità di curare al massimo la regolarità delle superfici sulle piste ciclabili, per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti. I materiali più adatti sono gli asfalti lisci, da preferire ai rivestimenti in betonelle.

L'art. 12 c. 2 del D. Lgs 557/99 recita: "Sulle piste ciclabili non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti."

In fase di esecutivo sono stati rilevati puntualmente le griglie di raccolta delle acque piovane già presenti lungo i tracciati di progetto. Inoltre è stato verificato il senso di orditura delle feritoie e la conformazione concava o piana delle stesse.

Sulla base delle suddette valutazioni si è deciso di sostituire le griglie concave con nuove griglie piane aventi orditura trasversale rispetto al senso di marcia dei velocipedi.

2. Abachi



Piste ciclabili

La pista ciclabile è, secondo la definizione del Codice della Strada una “parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi” (art. 3, punto 39).

Può essere delimitata da una struttura spartitraffico o dalla segnaletica orizzontale, strisce continue tracciate sul fondo stradale o sul marciapiede e dalle segnaletica verticale, cartelli stradali che segnalano l’inizio, la fine o il senso di marcia.

La pista ciclabile in sede propria

È una pista ciclabile, a unico o doppio senso di marcia, separata dalla corsia per i veicoli a motore e dal marciapiede per i pedoni con spartitraffico longitudinali invalicabili di larghezza non inferiore a cm 50. La pista ciclabile monodirezionale non può avere una larghezza inferiore a 1,5 metri, bidirezionale almeno 2,5 metri di larghezza. Il percorso riservato alle biciclette è indicato dalla segnaletica verticale, cartelli posti all’inizio e alla fine della pista ciclabile e da quella orizzontale, simboli e scritte sul fondo stradale.

La corsia riservata

solo se è a senso unico concorde a quello dei veicoli a motore

Si possono realizzare corsie ciclabili su una carreggiata dove transitano gli altri veicoli.

La corsia è evidenziata dalla segnaletica orizzontale in rilievo o da una striscia bianca continua affiancata da una gialla e dalla segnaletica verticale. Lungo il percorso ciclabile si ripetono scritte orizzontali e pittogrammi per segnalare la corsia a uso esclusivo delle biciclette.





La corsia sul marciapiede

Una parte del marciapiede, quando è abbastanza ampio, può essere dedicata alla circolazione delle biciclette. La corsia ciclabile, a unico o doppio senso di marcia, corre sul lato adiacente alla carreggiata stradale. La segnaletica verticale e orizzontale delimita e rende evidente il tracciato e l'uso specialistico.

I percorsi ciclopedonali

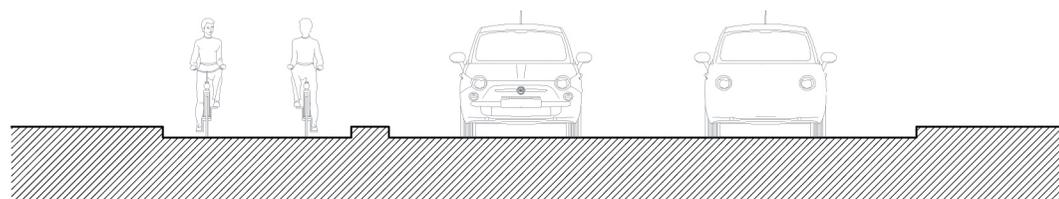
Alcuni percorsi, appositamente segnalati, possono essere utilizzati contemporaneamente da pedoni e ciclisti.

Sono piste presenti nei parchi o nelle aree pedonali oppure passerelle che superano vie trafficate o linee ferroviarie. L'inizio e la fine della pista è indicata dalla segnaletica verticale.

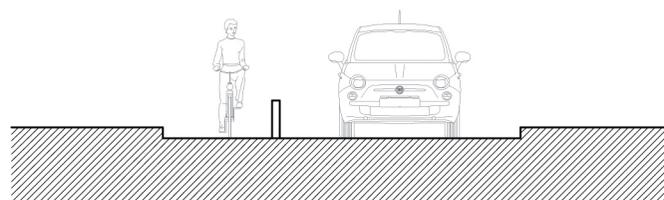


3. Sezioni tipologiche

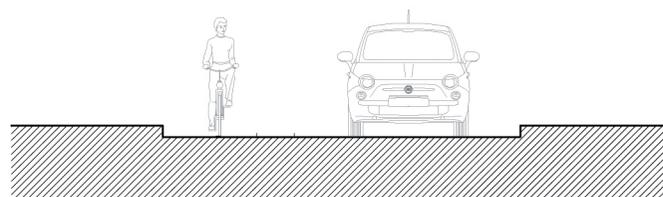
Tipologie di percorsi ciclabili utilizzate nel PMC



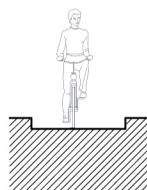
Pista ciclabile bidirezionale in sede propria



Pista ciclabile monodirezionale in corsia riservata



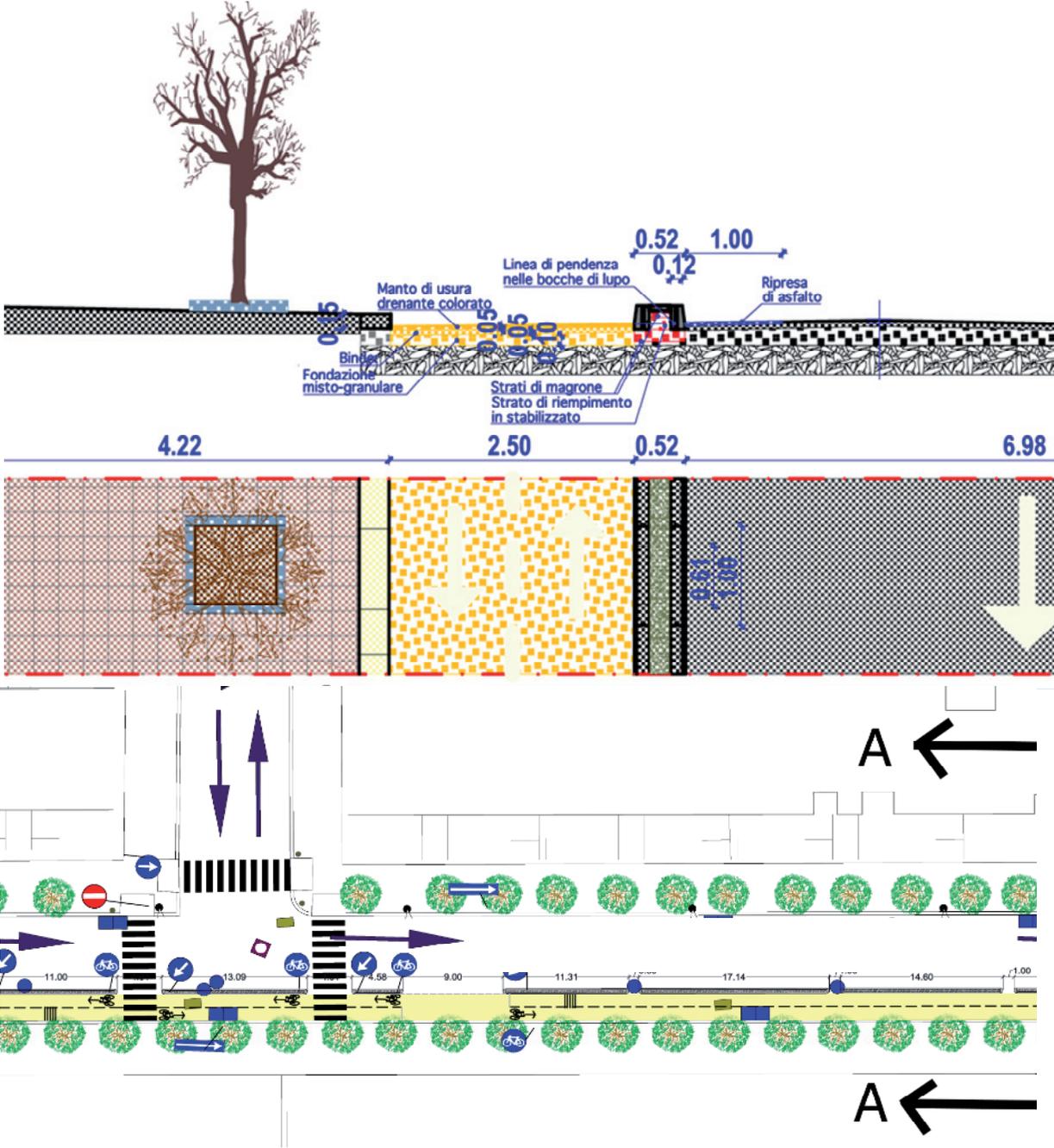
Percorso promiscuo ciclabile - carrabile



Sentiero ciclabile

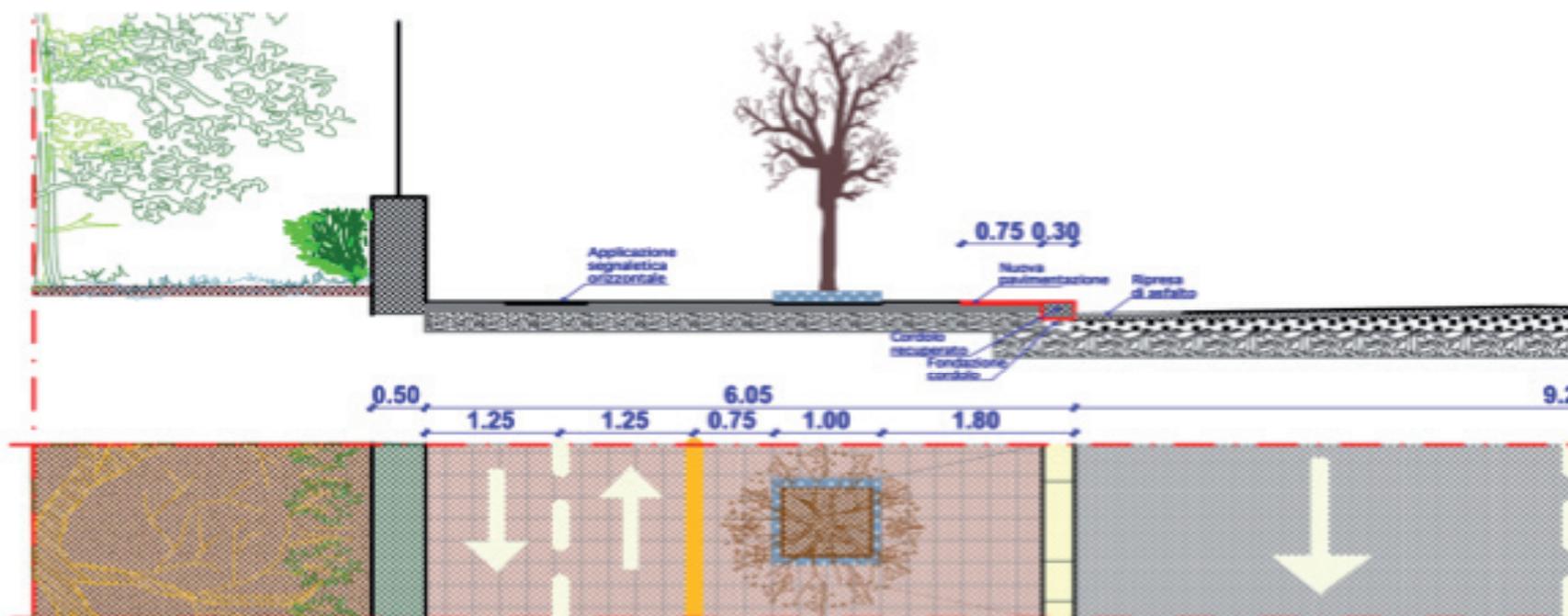
4. Esempi di progetti di percorsi ciclabili

PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEZIONE SEPARATA CON CORDOLO DA cm 50

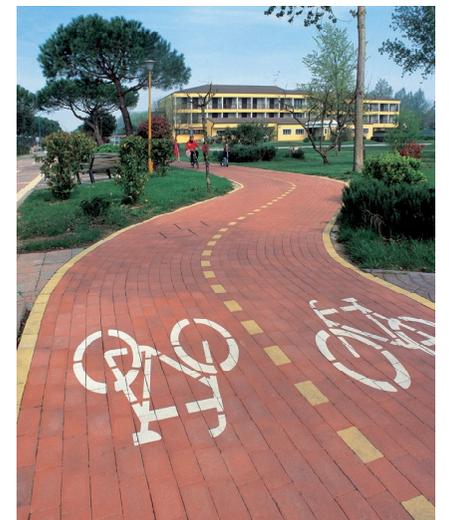
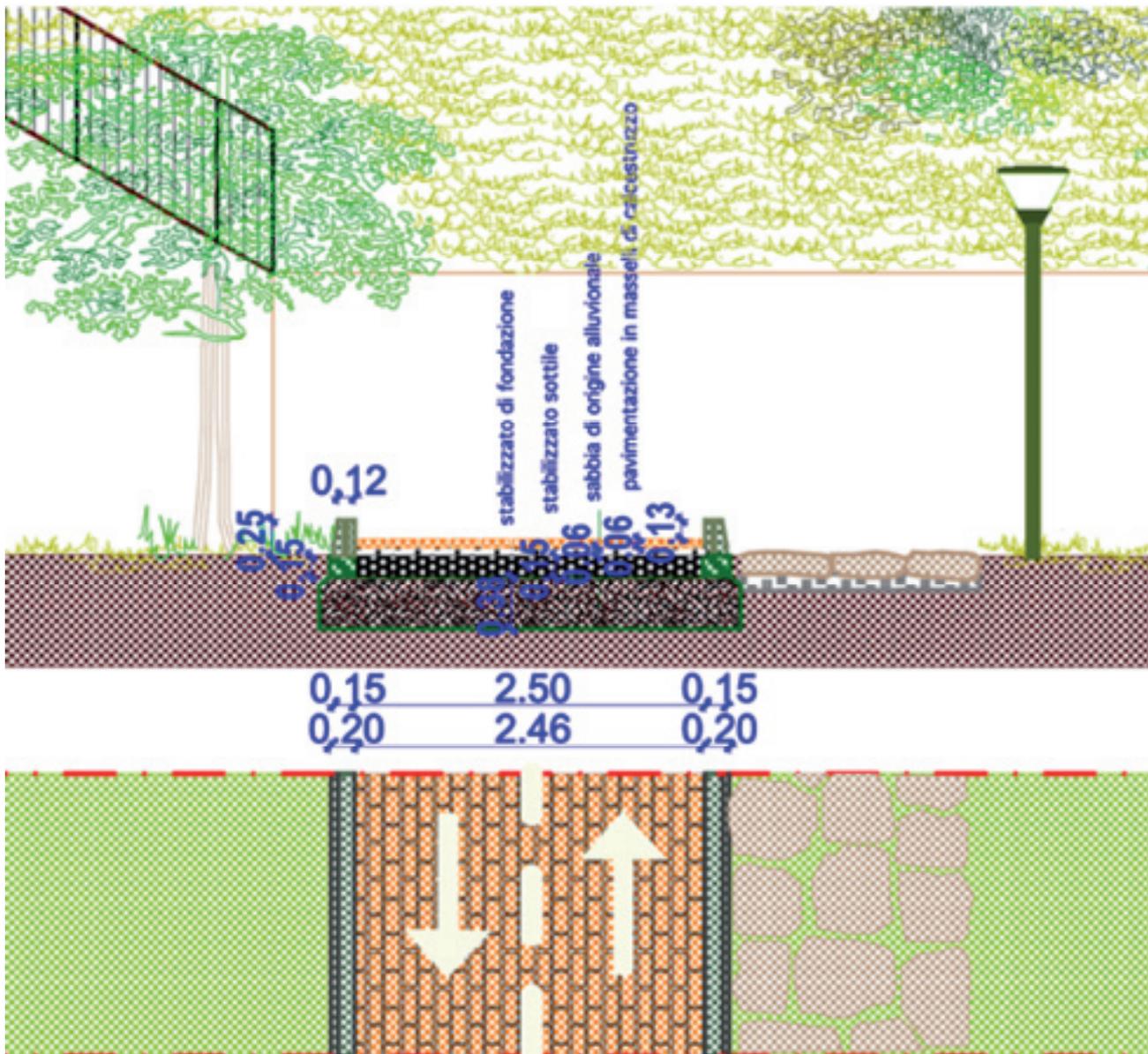




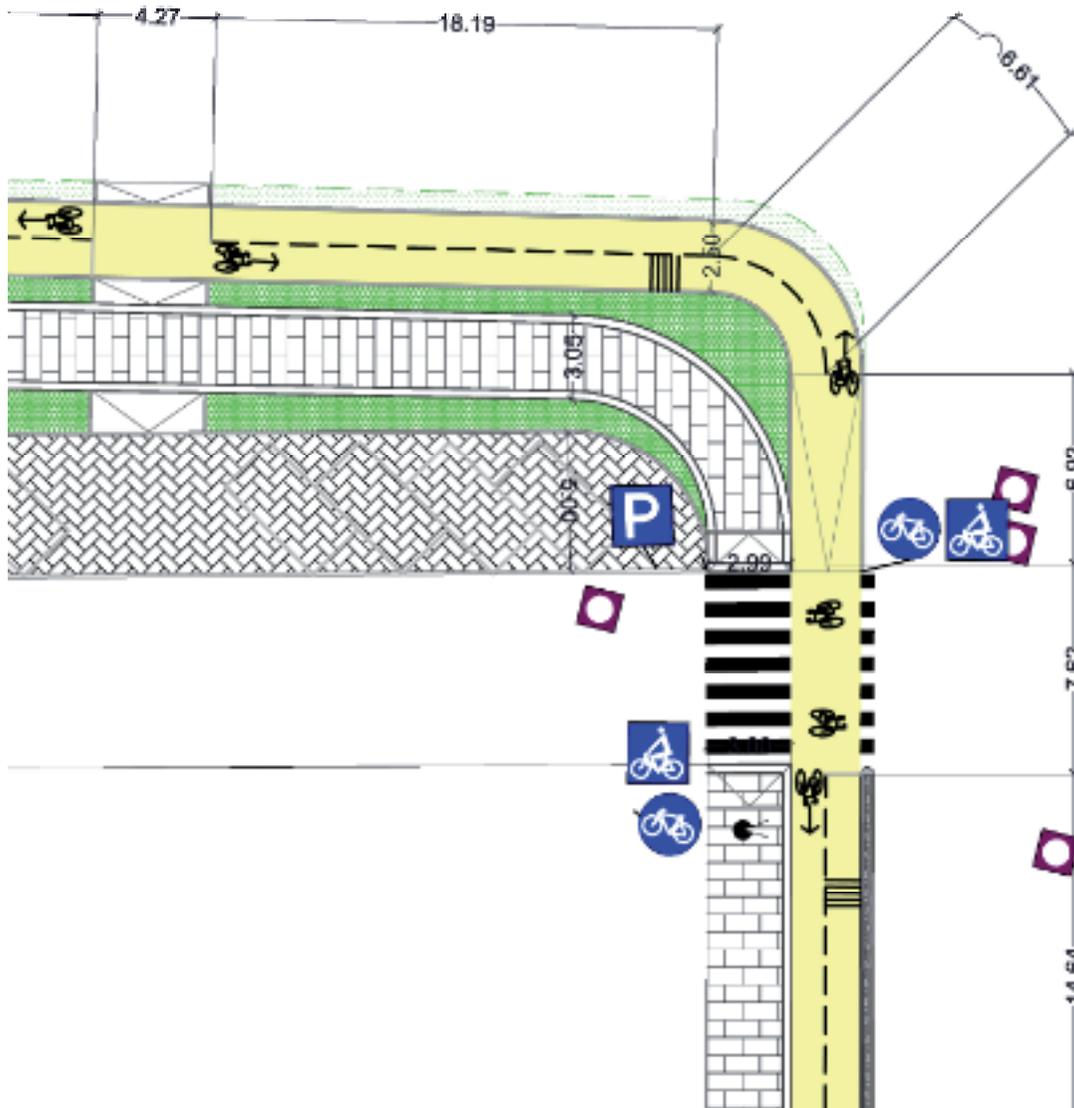
PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE



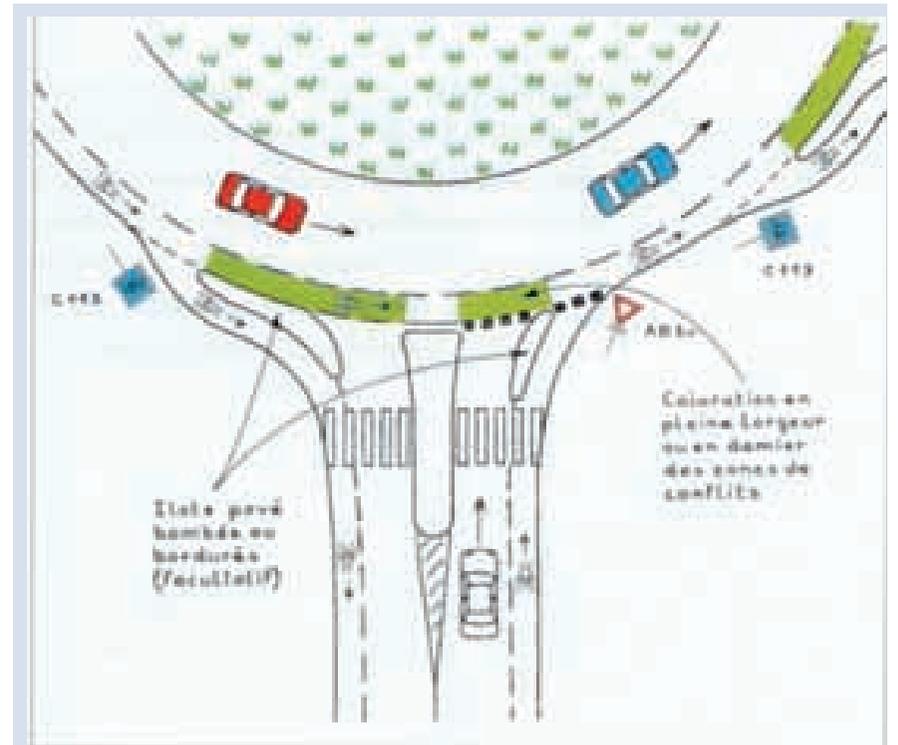
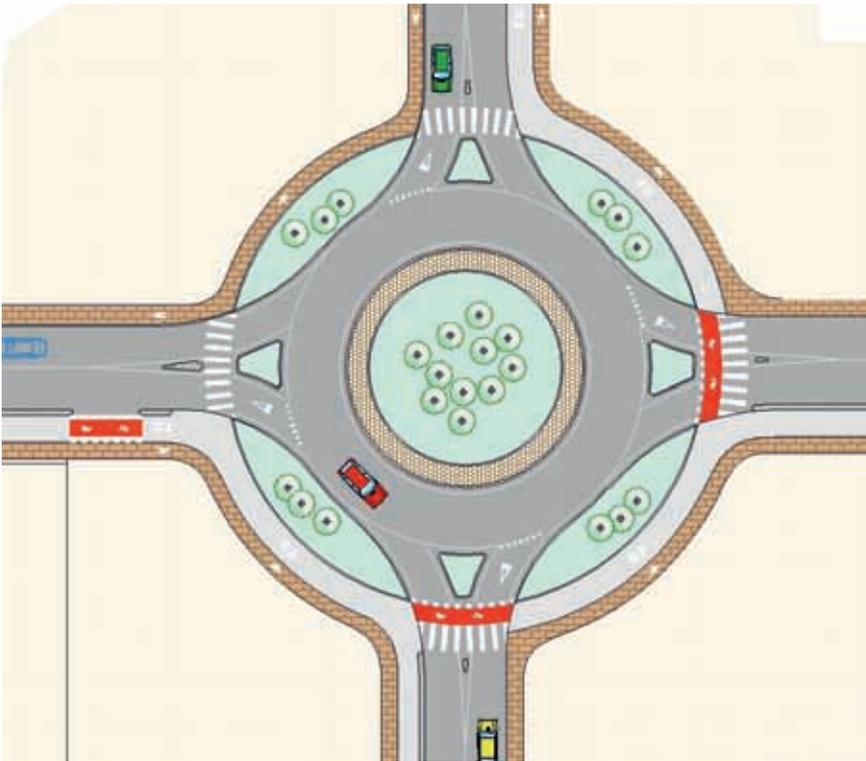
PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN ZONA ALBERATA O SENTIERO



ATTRAVERSAMENTI



ROTATORIE



SOTTOPASSI



MATERIALI

Cordolo

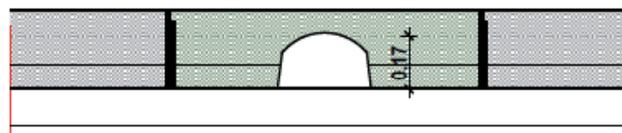
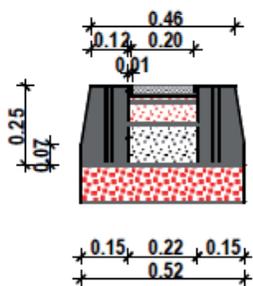
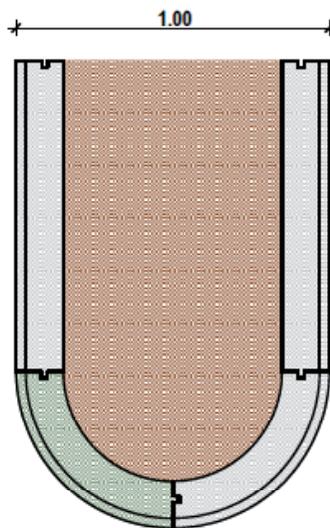
Realizzazione di cordolo larghezza cm 52 altezza cm 15

- scavo in sezione obbligata di 60 cm di larghezza e 20 cm di profondità;

- fondazione del cordolo su massetto in sabbia e cemento di spessore 10 cm e larghezza 60 cm

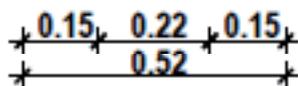
due cordoli in calcestruzzo di larghezza 12/15 cm, abbinati ed adeguatamente distanziati per costituire una barriera di protezione avente 52 cm di larghezza complessiva, con massetto di sabbia e cemento di riempimento tra i due cordoli e pavimento in cemento rivestito da ciottolame (vedi elenco materiali allegati e dettagli tecnici)



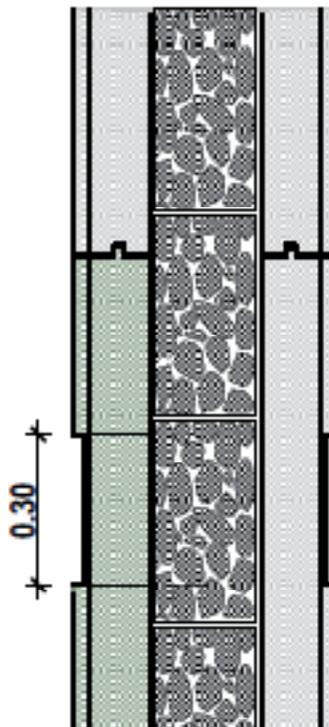
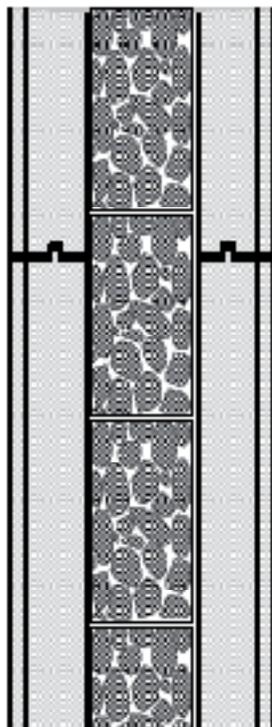


BOCCA DI LUPO

TERMINALE



BOCCA DI LUPO



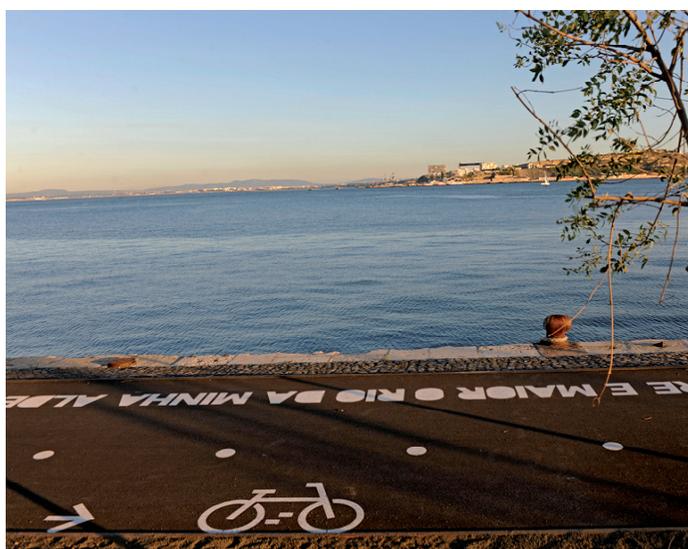
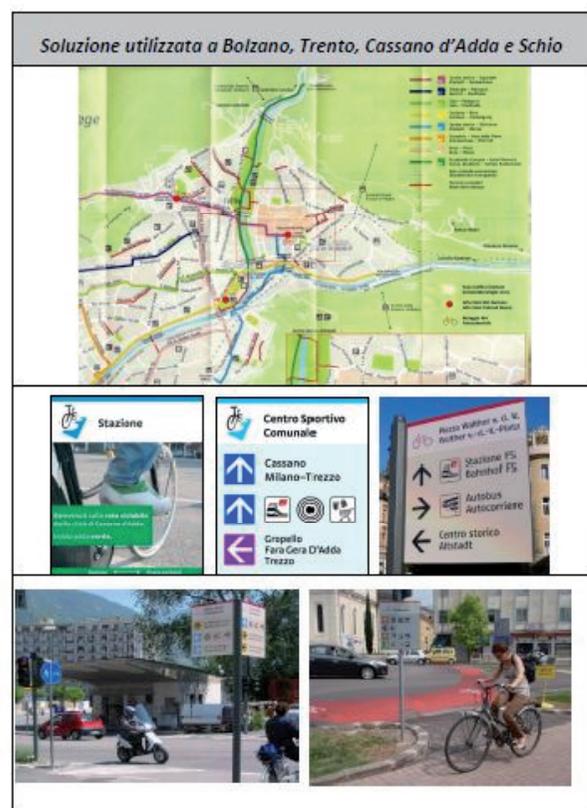
PAVIMENTAZIONE IN ASFALTO DRENANTE COLORATO

Realizzazione sede pista ciclabile:

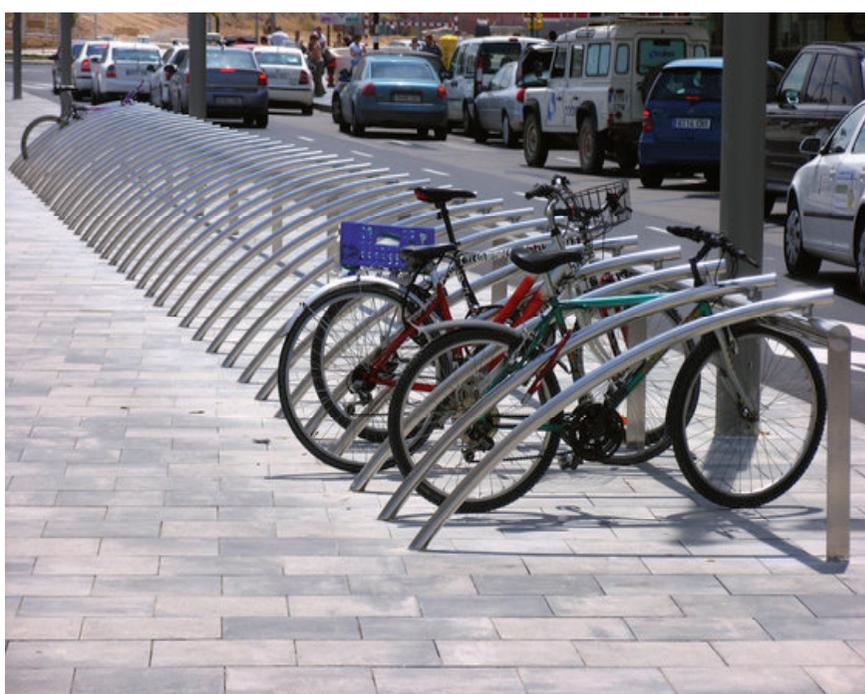
- Scavo di sbancamento per uno spessore di 20 cm e una larghezza di 2,50 m;
- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato con legante naturale per uno spessore di 30 cm;
- Strato di conglomerato bituminoso di collegamento (binder) per uno spessore di 5 cm;
- Strato di conglomerato bituminoso drenante per uno spessore di 5 cm.



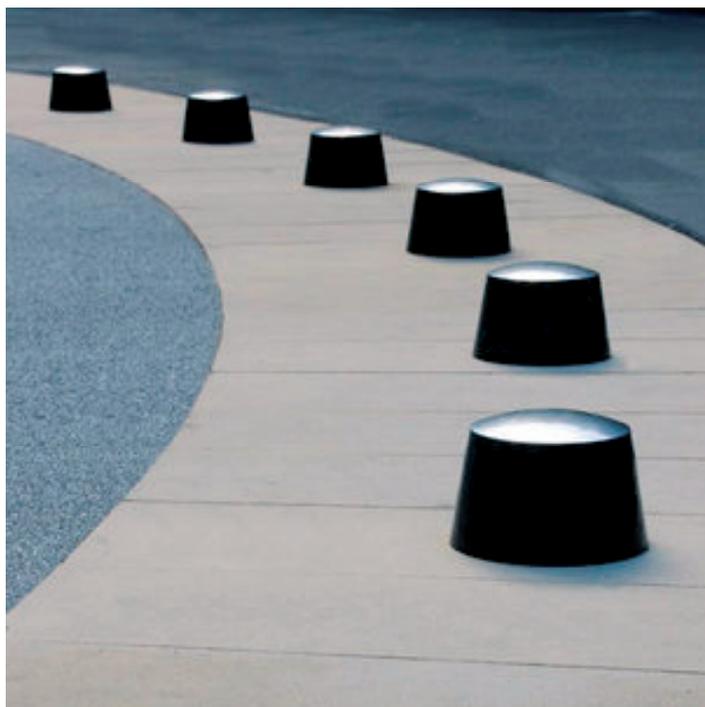
SEGNALETICA SPERIMENTALE ORIZZONTALE E VERTICALE



RASTRELLIERE PER IL PARCHEGGIO BICICLETTE

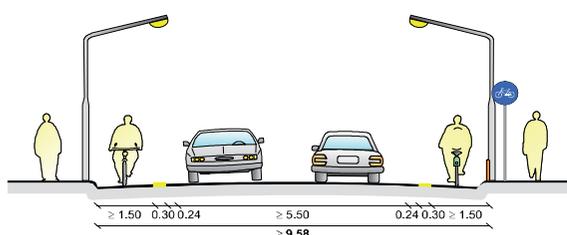
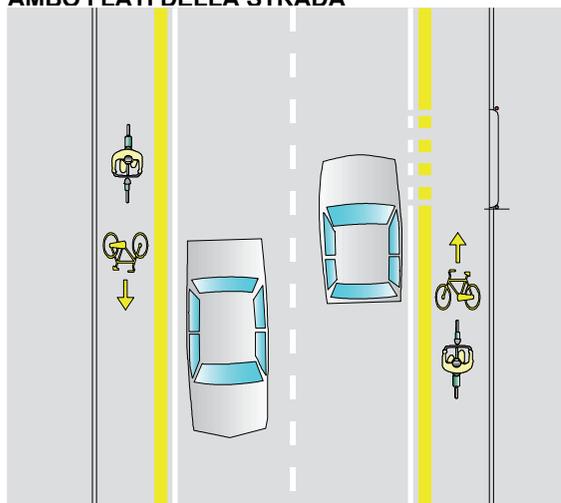


ARREDO URBANO



5. Stima sommaria dei costi di realizzazione dei percorsi ciclabili
forniti dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta ONLUS

PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA



Caratteristiche dell'intervento

A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da segnaletica orizzontale e verticale

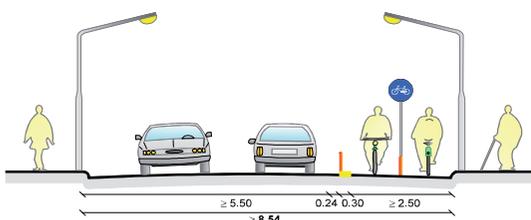
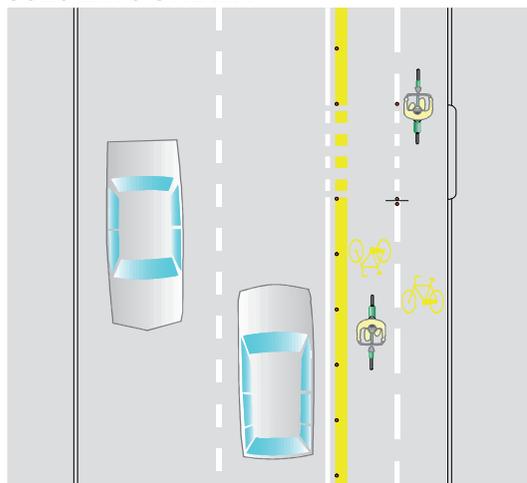
Sicurezza
(grado di protezione della pista) **nullo**
basso
medio
alto

Permeabilità
(grado di permeabilità nella pista) nullo
basso
medio
alto

Realizzazione
(tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista) Scorrimento
Interquartiere
Quartiere
Interzonali
Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m			coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 5,99	1 mq	\	5 ml	0,200	€ 1,20
Segnaletica verticale	cad	€ 165,27	1 seg	\	100 m	0,010	€ 1,65
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc circa 18 q.li)	q.le	€ 3,87	1 mc	\	100 m	0,010	€ 0,04
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 33,57	1 palet.	\	20 m	0,050	€ 1,68
Rimozione pali di linee elettr., telef.,	cad	€ 34,09	1 palo	\	200 m	0,005	€ 0,17
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 206,58	1 palo	\	200 m	0,005	€ 1,03
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 206,58	1 attr	\	500 m	0,002	€ 0,41
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 77,47	1 luce	\	200 m	0,005	€ 0,39
Costo di realizzo degli interventi minimi di base							€ 6,57
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 3.098,74	1 sem	\	1000 m	0,001	€ 3,10
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 5.000,00	1 attr	\	1000 m	0,001	€ 5,00
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 25,82	10 posti	\	500 m	0,020	€ 0,52
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera							€ 8,62
Pista ciclabile nell'altro senso di marcia							€ 6,57
<i>Imprevisti e lavori in economia 15%</i>							€ 3,26
<i>Costi tecnici 10%</i>							€ 2,50
<i>IVA 10%</i>							€ 2,75
Costo della pista ciclabile al m							€ 30,28
Costo della pista ciclabile al Km							€ 30.277,69

PISTE BI-DIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA



Caratteristiche dell'intervento

A pari livello della carreggiata, separate dal flusso viario da cordolo, segnaletica orizzontale e verticale

Sicurezza
(grado di protezione della pista) nullo
basso
medio
alto

Permeabilità
(grado di permeabilità nella pista) nullo
basso
medio
alto

Realizzazione
(tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista) Scorrimento
Interquartiere
Quartiere
Interzonali
Locali

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m		coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	m ²	€ 5,99	1 m ²	\ 3 m	0,333	€ 2,00
Segnaletica verticale	cad	€ 165,27	1 seg	\ 75 m	0,013	€ 2,20
Conglomerato bituminoso per rappezzi di piccola entità (1 mc circa 18 q.li)	q.le	€ 3,87	1 mc	\ 50 m	0,020	€ 0,08
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 33,57	1 pal.	\ 20 m	0,050	€ 1,68
Cordolo separatore per piste ciclabili	ml	€ 25,31	1 m	\ 1,5 m	0,667	€ 16,87
Rimozione pali di linee elettr., telef., ecc.	cad	€ 34,09	1 palo	\ 200 m	0,0050	€ 0,17
Posa in opera di palo in acciaio o c.a.	cad	€ 206,58	1 palo	\ 200 m	0,005	€ 1,03
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 206,58	1 attr.	\ 500 m	0,002	€ 0,41
Smontaggio e rimontaggio apparecchio di illuminazione	cad	€ 77,47	1 luce	\ 200 m	0,005	€ 0,39
costo di realizzo degli elementi minimi di base						€ 24,83
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 3.098,74	1 sem	\ 1000 m	0,001	€ 3,10
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 5.000,00	1 attr	\ 1000 m	0,001	€ 5,00
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 25,82	10 posti	\ 500 m	0,020	€ 0,52
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera						€ 8,62

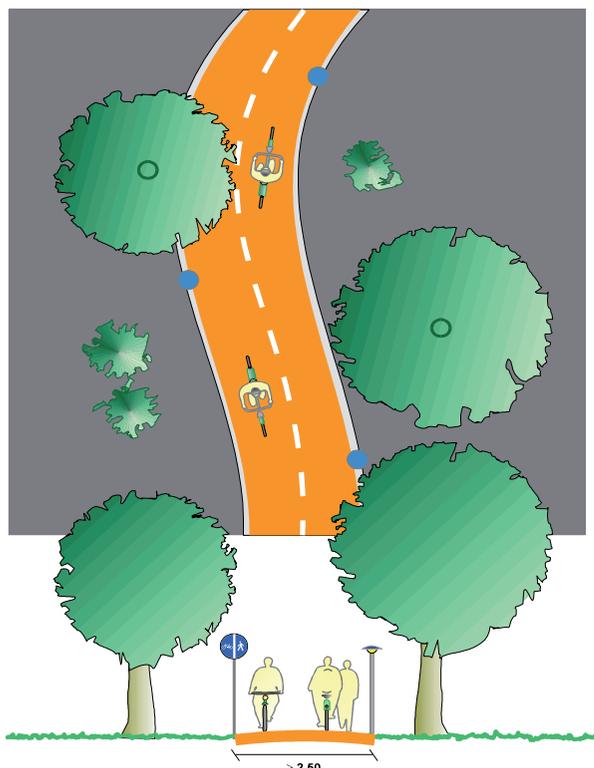
Imprevisti e lavori in economia 15% € 5,02
Costi tecnici 10% € 3,34
IVA 10% € 3,68

Costo della pista ciclabile al m € 45,49

Costo della pista ciclabile al Km € 45.487,17



PISTE CICLABILI AUTONOME



Caratteristiche dell'intervento

Vera e propria pista ciclabile (promiscua con pedoni), a doppio senso di marcia, in sede propria, staccata dal corpo stradale e **pavimentata in polvere di frantoio**.

Sicurezza
(grado di protezione della pista)

nullo
basso
medio
alto

Permeabilità
(grado di permeabilità nella pista)

nullo
basso
medio
alto

Realizzazione
(tipologia di strade sulle quali è consigliata la realizzazione di questo tipo di pista)

Scorrimento
Interquartiere
Quartiere
Interzonali
Locali
Parchi
Percorsi verdi

Descrizione breve	U.d.M.	Prezzo unitario	Calcoli dell'incidenza dei costi al m		coeff.	€/m
Verniciatura per segnaletica orizzontale (strisce, scritte, simboli)	mq	€ 5,99	1 mq	\ 100 m	0,010	€ 0,06
Segnaletica verticale	cad	€ 165,27	1 seg	\ 200 m	0,005	€ 0,83
Paracarri e dissuasori di sosta in ferro zincato e verniciato (Ø 10 cm)	cad	€ 33,57	1 par	\ 200 m	0,005	€ 0,17
Abbattimento barriere architettoniche	cad	€ 206,58	1	\ 1.000 m	0,001	€ 0,21
Scavo sbancamento con mezzi meccanici	mc	€ 7,75	1 mc	\ 1 m	1,000	€ 7,75
Cordonata in legno	ml	€ 7,75	2 m	\ 1 m	2,000	€ 15,49
costruzione di piano pedonale/ciclabile in polvere di frantoio/ghiaia	mq	€ 9,30	2,5 mq	\ 1 m	2,500	€ 23,24
Polifera per pubblica illuminazione doppio tubo Ø 100 mm	ml	€ 30,99	1 m	\ 1 m	1,000	€ 30,99
Fornitura e posa condotte di scolo	ml	€ 7,33	1 m	\ 1 m	1,000	€ 7,33
Pozzetti prefabbricati di raccordo tubazioni di scolo	cad	€ 46,48	1 poz	\ 50 m	0,020	€ 0,93
Fornitura lampione illuminazione	cad	€ 619,75	1	\ 25 m	0,040	€ 24,79
costo di realizzo degli elementi minimi di base						€ 111,78
Impianto semaforico per biciclette	cad	€ 3.098,74	1 sem	\ 1000 m	0,001	€ 3,10
Attraversamento pedonale e/o ciclabile con impianto di illum. a portale	cad	€ 5.000,00	1 attr	\ 1000 m	0,001	€ 5,00
Fornitura e posa di portabiciclette componibile (€/posto bici)	cad	€ 25,00	10 posti	\ 500 m	0,020	€ 0,50
Interventi suppletivi per completare e rendere più sicura l'opera						€ 8,60

Imprevisti e lavori in economia 15%

€ 18,06

Costi tecnici 10%

€ 12,04

IVA 10%

€ 15,05

Costo della pista ciclabile al m

€ 165,52

Costo della pista ciclabile al Km

€ 165.524,13

