

**PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA DEL COMUNE DI SURBO DI CUI AL V PROGRAMMA
DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE - PROGETTO
" PIANO..IN BICI "**
**DET. DIR. SEZ. MOBILITA' SOSTENIBILE E VIGILANZA
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE N° 88 DEL 20.09.2021 - AMMISSIONE DEL
FINANZIAMENTO**

ELABORATO

R.01

Relazione generale di piano

Il Sindaco: Prof. Oronzo Trio

**R.U.P. :
Arch. Vincenzo Paladini**

**Il Progettista:
Arch. GALLO Antonio**

DATA

Settembre 2022



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

PREMESSA	2
QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	5
LA PIANIFICAZIONE CICLABILE: EUROPEA, NAZIONALE, REGIONALE E LOCALE	6
La rete ciclabile Europea: EUROVELO	7
La rete ciclabile italiana: BICITALIA	9
Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche: SNCT	12
La rete ciclabile in Puglia: Progetto CY.RO.N.MED	14
La rete ciclabile del Piano Regionale dei Trasporti: PRT	17
La mobilità dolce del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale: P.P.T.R.	22
Il Programma di Fabbricazione Comunale vigente	25
LO STATO ATTUALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA NEL COMUNE DI SURBO	26
Dati Generali	26
LE STRATEGIE FONDAMENTALI PER IL POTENZIAMENTO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA NEL COMUNE DI SURBO	30
LA PIANIFICAZIONE CICLISTICA NEL COMUNE DI SURBO	31
I percorsi ciclabili pianificati	31
Conformità con lo strumento urbanistico locale	34
Accessibilità agli attrattori locali ed ai punti di interesse e sicurezza in prossimità	35
Priorità degli interventi	36
TIPOLOGIE DEI PERCORSI	39
Soluzioni tipologiche	39
LE MISURE DI TRAFFIC CALMING	41
Dossi stradali	41
Attraversamenti pedonali rialzati	42
Piattaforme rialzate	43
Chicanes	43
Restringimenti delle corsie e le estensioni dei marciapiedi	44



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

PREMESSA

Il Comune di Surbo ha incaricato il sottoscritto Architetto Antonio Gallo, con studio Professionale in Martano (LE) in Viale Savoia n. 20, con Determinazione n. 367 del 20.05.2022, Registro di Settore n. 57 del 20.05.2022, della redazione del Piano Comunale della Mobilità Ciclistica ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., nonché nel rispetto della vigente normativa urbanistica, ambientale, in materia di tutela del paesaggio e conservazione della natura esistente con particolare riferimento al PPTR, alla Deliberazione di Giunta Regionale n.ro 1504/2020, alla Legge Regionale 1/2013, al Progetto CY.RO.N.MED., alla D.G.R. n. 598 del 2016 con la quale è stato approvato il piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che dedica una sezione specifica alla mobilità ciclistica.

La presente relazione del Piano Urbano della Mobilità Ciclistica del Comune di Surbo, è stata redatta, a seguito di un processo di partecipazione con la cittadinanza, tenendo presente le vigenti pianificazioni locali, regionali, nazionali ed europee inerenti la mobilità ciclistica, considerando i tronchi ciclabili già pianificati e finanziati nel territorio comunale di Surbo, la conformazione socio culturale del territorio di pertinenza, adempiendo alle normative tecniche di settore inerenti la pianificazione e la progettazione di percorsi ciclabili, il tutto conducendo mirate analisi sul campo, al fine di generare scelte ottimali.

I Piani di Mobilità Ciclistica, difatti, rappresentano strumenti di fondamentale importanza per uno sviluppo sostenibile e una corretta transizione ecologica dei nostri centri urbani. Ciò è particolarmente importante per le aree del Sud Europa in quanto, come è facilmente rilevabile, nel resto del continente, la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro) oltre che per quelli occasionali è ormai una realtà consolidata. Sul punto, nel 2016 l'European Cyclists Federation ha pubblicato un report sulla valutazione dei benefici economici apportati dall'utilizzo diffuso della bicicletta i cui risultati dimostrano che la diffusione della bicicletta produce una serie di benefici per la salute, per la qualità del tempo e dello spazio urbano, benefici relativi alla mobilità, agli aspetti sociali, all'integrazione culturale, all'ambiente e al clima, al risparmio energetico e alle risorse, alla tecnologia e al design e decoro urbano. Benefici che assommano complessivamente ad oltre 513 miliardi di euro.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

I Piani di Mobilità Ciclistica (P.M.C.), che rappresentano uno dei piani di settore dei Piani della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), sono pertanto finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e ad intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Nel corso della presente relazione sono descritti ed analizzati gli elementi della pianificazione ciclabile a livello

introduttivo sovra comunale ed i principi cardine che hanno condotto alle soluzioni individuate. Le soluzioni sono state condivise con gli “stakeholder” territoriali per giungere alla versione definitiva del Piano della Mobilità Ciclistica comunale, diffuso e condiviso con i vari protagonisti del territorio.

La tipologia dei percorsi ciclabili selezionati è direttamente ricavata dalle vigenti indicazioni normative, in particolare da quanto previsto dal D.M. 557/99 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” - (G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale) e dalla Legge Regionale n.1 del 2013.

Considerando la conformazione urbanistica del centro abitato, e tenuto conto che i percorsi ciclabili sono tutti di tipo promiscuo, si ritiene efficace l'implementazione di zone a velocità limitata (Zone 30) che, nel rispetto dell'attuale normativa, possono consentire la realizzazione di tali percorsi ciclabili in sede promiscua con gli autoveicoli in massima sicurezza. Considerato che non è possibile realizzare tale tipologia di percorsi senza prendere in considerazione interventi di moderazione del traffico, si ritiene opportuna la loro implementazione diffusa e mirata nel territorio urbanizzato, ed in particolar modo nelle arterie di maggiore percorrenza quali via I Maggio e via dei Pini, oltre che nella viabilità extraurbana a scarso traffico quale via Taranto sede dei percorsi ciclabili extraurbani.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

L'insieme di tali azioni, opportunamente implementate con altri interventi gestionali ed educativi, consentirà il raggiungimento degli obiettivi principali del seguente piano:

- a) **la diffusione della mobilità ciclistica in sostituzione della mobilità veicolare motorizzata,**
- b) **la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa;**
- c) **la percorrenza veicolare lenta in tutto il territorio urbanizzato,**
- d) **gli spostamenti sistematici in bicicletta,**
- e) **la multi-modalità sostenibile e la maggiore qualità di vita.**

Il presente Piano è redatto seguendo le sezioni a seguito:

- Analisi della mobilità ciclistica nel territorio del Comune di Surbo;
- Analisi pianificazione sovraordinata della mobilità ciclistica che coinvolge il Comune di Surbo a livello europeo, nazionale, regionale, provinciale ed analisi della pianificazione locale;
- La metodologia adottata per la pianificazione, con l'analisi dei risultati ottenuti;
- Le infrastrutture a sostegno della ciclabilità.

I percorsi ciclabili sono stati individuati ed ipotizzati nell'ottica di limitare gli impatti sul territorio (tutti su strade esistenti), velocizzare l'iter approvativo (la totalità verte su strade comunali senza la necessità di espropri), inserirsi adeguatamente nel territorio poiché tutti i percorsi sono promiscui con il traffico veicolare, e conseguentemente limitando la velocità consentita a max 30 km/h.

In ambito extraurbano la sede stradale selezionata (via Taranto) è di sezione ridotta ed è caratterizzata da una presenza di basso traffico veicolare (accessibile solo ai frontisti). In tale viabilità, oltre al potenziamento della segnaletica e ad alcuni ripristini del manto stradale, sarà sufficiente inserire alcuni elementi di traffic calming ove il limite di 30 km/h possa essere disatteso (lungi rettilinei) o in corrispondenza delle intersezioni.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

In ambito urbano sono stati collegati a rete tutti i principali attrattori. In ambito extraurbano si è proceduto al raccordo del Comune di Surbo con la Frazione di Giorgilorio in senso anulare mediante la scelta di via Taranto per generare uno sviluppo quasi anulare con i due percorsi di piano e raccordo con la via Adriatica costituente l'itinerario ciclabile Bicitalia 6 previsto dalla pianificazione sovraordinata.

La porzione del percorso interessato dall'area urbana centrale è quella potenzialmente più in conflitto con il traffico veicolare; pertanto, i limiti di velocità e le opportune segnaletiche saranno adottati anche in vicinanza degli istituti scolastici e dei principali punti di aggregazione.

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

I principali riferimenti normativi posti alla base della programmazione in materia di mobilità e presi in considerazione per la redazione del Piano sono i seguenti:

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

- Legge n. 2 del 11 gennaio 2018: “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”.

LA PIANIFICAZIONE CICLABILE: EUROPEA, NAZIONALE, REGIONALE E LOCALE

Lo sviluppo della mobilità ciclistica dipende dalla domanda derivante dal desiderio del cittadino di usare la bici unitamente alla rete dei percorsi ciclabili esistenti e dalla facilità complessiva del muoversi in bici in sicurezza.

Per promuovere la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana è necessaria la produzione di strumenti che prendano in esame sia la pianificazione di reti di piste e percorsi nel territorio di pertinenza, che promuovano il desiderio ad usare la bicicletta come un mezzo di trasporto moderno, conveniente e vincente, che si occupino dei servizi forniti ai ciclisti, a partire dai ciclo-parcheggi nei punti strategici (scuole e centri attrattori), fino al bike sharing, ecc.

A seguito si riportano le reti pianificate a livello europeo, nazionale, regionale e provinciale per dare la giusta dimensione al presente Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Surbo.

Il Piano regionale dei Trasporti della Regione Puglia, la pianificazione nazionale di **Bicitalia** e quella europea di **EuroVelo** prevedono nel territorio di Surbo percorsi ciclabili di valenza europea, nazionale o regionale.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica ha recepito la quasi totalità delle reti ciclabili sovraordinate e le ha messe a sistema per dare la massima accessibilità ciclabile nei luoghi e nei territori urbanizzati rilevanti

La rete ciclabile Europea: EUROVELO

EuroVelo è una rete europea costituita da 15 itinerari ciclabili di lunga distanza che uniscono l'intero continente. Gli itinerari possono essere utilizzati per la diffusione del cicloturismo e, anche, dagli utenti locali, per brevi spostamenti giornalieri. Gli itinerari EuroVelo attualmente comprendono 14 percorsi che si pensava potessero essere completati entro il 2020.

Gli itinerari EuroVelo sono i seguenti:

EV 1 - Itinerario Atlantico del Litorale: Sagres - Capo Nord EV 2- Percorso delle Capitali: Galway – Mosca

EV 3 - Il percorso di Santiago: Trondheim - Santiago di Compostela

EV 4 - Dall'oceano Atlantico al Mar Nero (La strada del cibo e del vino): Nantes - Costanza

EV 5 - Via Romea Francigena: Londra - Roma - Brindisi

EV 6 - Dalla Manica al Mar Nero: Roscoff - Odessa

EV 7 - Itinerario Centrale dell'Europa: Capo Nord - Malta EV 8 - Percorso Mediterraneo: Tarifa - Atene

EV 9 - Dal Baltico all'Adriatico (La strada dell'ambra): Danzica - Pola EV 10 - Circuito del Baltico: (il circuito della lega anseatica)

EV 11 - Itinerario Europa Orientale: Capo Nord - Atene



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

EV 12 - Circuito del mare del Nord: il circuito del mare del Nord EV 13 - La strada della cortina di ferro:
Kirkenes - Tsarevo

EV 15 - Itinerario del Reno: Andermatt - Rotterdam

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



Stralcio Planimetrico itinerari EuroVelo



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

La rete ciclabile italiana: BICITALIA

In Italia, gli itinerari Eurovelo sono stati recepiti e potenziati da Bicialia, un progetto proposto dalla associazione “FIAB Onlus” (Italian Federation Friends of the Bicycle) nel 2000. Di fatto, gli itinerari Bicialia rappresentano la pianificazione, a livello nazionale, della rete ciclabile nazionale. La rete è costituita da 14 principali itinerari che attraversano da Nord a Sud e da Ovest a Est la nazione, per una estensione complessiva di 15.000 km. Di seguito si mostra l’elenco dei principali percorsi ciclabili nazionali e lo stralcio planimetrico della loro localizzazione.

Una serie di varianti e di ulteriori connessioni sono previste dallo stesso progetto Bicialia; esse vanno a completare la rete ciclabile nazionale e consentono la connessione e l’accessibilità ciclabile di tutte le principali macroaree regionali.

In Puglia sono presenti 5 itinerari ciclabili nazionali e un itinerario della rete europea di Eurovelo. Di seguito se ne riportano maggiori dettagli:

- Itinerario n. 3, via dei Pellegrini, connesso alla Via Francigena, ha inizio a Chiasso/Como transita per Rome e prosegue fino a Brindisi. L’itinerario si sovrappone all’itinerario europeo EV5.
- Itinerario n. 6, via Adriatica, connette Ravenna a S. Maria di Leuca, rasentando completamente la costa adriatica.
- Itinerario n. 10, via dei Borboni, connette e più importanti città del Meridione, Napoli e Bari.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

- Itinerario n. 11, Alta via dell'Italia Centrale, connette gli Appennini dell'Italia centrale al promontorio del Gargano; interessando la sola provincia di Foggia.

- Itinerario n. 14, via dei Tre Mari, connette i tre mari Adriatico, Ionio e Tirreno. Essa si diparte da Otranto fino a giungere a Taranto, per poi proseguire verso Sarpi, le terre di Lucania e terminare sulle pendici del Pollino che degradano sul mar Tirreno.

A seguito è riportata la mappa degli itinerari di Bicitalia.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO



Stralcio Planimetrico itinerari Bicitalia



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche: SNCT

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

Nel 2017 il sistema ciclabile nazionale è stato portato a dieci ciclovie con altre sei ciclovie di interesse nazionale e, per tre di queste, sono stati sottoscritti i Protocolli di intesa con le rispettive regioni: Ciclovie del Garda, Ciclovie della Magna Grecia e Ciclovie della Sardegna.

A queste si aggiungeranno i Protocolli d'intesa di prossima stipula per gli ultimi tre percorsi: Ciclovie Venezia-Trieste, Ciclovie Tirrenica, Ciclovie Adriatica.

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

Esse si inseriscono in una strategia più ampia del Ministero per la ciclabilità, che prevede una Rete Ciclabile Nazionale partendo dalle dorsali di EuroVelo, su cui si innestano reti regionali e ciclostazioni, e azioni per la Ciclabilità urbana e la sicurezza. Tramite le leggi di Bilancio 2016 e 2017 il SNCT è stato finanziato con risorse nazionali per complessivi 372 milioni dal 2016 al 2024: con il cofinanziamento degli altri enti, si arriva ad una somma di 750 milioni.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Infine sulla gazzetta ufficiale n. 18 del 22 gennaio 2019 è stato pubblicato il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 29 Novembre 2018 recante *“Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche”*.

Per la ripartizione delle risorse stanziare, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attende solo l'invio da parte delle Regioni degli studi di fattibilità che si auspica avvenga quanto prima, così da rendere il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche una realtà. Una realtà fatta di centinaia di chilometri di percorsi ciclabili rilevabili nelle seguenti 10 ciclovie:

- dell'Acquedotto pugliese (da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE));
- del Vento (Venezia-Torino);
- del Sole (Verona-Firenze);
- Adriatica (Da Chioggia (VE) a Santa Maria di Leuca (LE));
- Tirrenica (Da Ventimiglia (IM) a Roma (RM));
- della Sardegna(Cagliari - Bosa - Portotorres - Alghero - Santa Teresa - Dorgali - Illorai – Quartu S. Elena);
- della Magna Grecia (Da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR));
- Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia (Da Trieste a Venezia);
- del Garda (Da Peschiera del Garda (VR) a Peschiera del Garda (VR));
- Grab di Roma, il Grande raccordo ciclabile.

Per ciascuna ciclovie, i progetti di cui agli ulteriori lotti funzionali dovranno rispondere ai criteri quantitativi e qualitativi, requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione delle ciclovie turistiche (SNCT)

A seguito è riportata la mappa delle ciclovie turistiche nazionali



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO



Stralcio Planimetrico itinerari SNCT

La rete ciclabile in Puglia: Progetto CY.RO.N.MED

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

La rete di itinerari ciclabili, individuati con il Progetto Cy.Ro.N.Med., esplora tutti i disparati paesaggi pugliesi, sia percorrendo longitudinalmente tutto il litorale adriatico per risalire poi l'arco jonico fino a spingersi all'interno della Fossa Bradanica attraverso la Terra delle Gravine, sia tagliando trasversalmente la regione per collegare a nord i rilievi del sub Appennino Dauno con il promontorio del Gargano attraverso il Tavoliere,



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

scavalcare in terra di Bari i ripiani della Murgia, e connettere la costa jonica a quella adriatica attraversando l'Alto Salento e più a sud le serre leccesi.

Gli itinerari principali, con una serie di varianti, sono stati individuati sulla viabilità esistente, per quanto possibile a nullo o a basso traffico, ove sono stati previsti specifici interventi da realizzare ai fini della percorribilità ciclistica.

Sono state censite inoltre altre risorse, come le strade di servizio (bonifica, forestali, acquedotto) e le reti ferroviarie dismesse che, opportunamente riconvertite a fini ciclabili, possono rappresentare delle infrastrutture di assoluto pregio in quanto separate dal traffico motorizzato e attraversando, spesso, particolari contesti ambientali.

Lo studio ha consentito alla Regione Puglia di definire le dorsali della rete ciclabile regionale e con esso, per la prima volta, le reti ciclabili sono entrate a pieno titolo nella programmazione trasportistica della Regione Puglia.

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

A seguito sono riportati la rete e gli itinerari del progetto CY.RO.N.MED

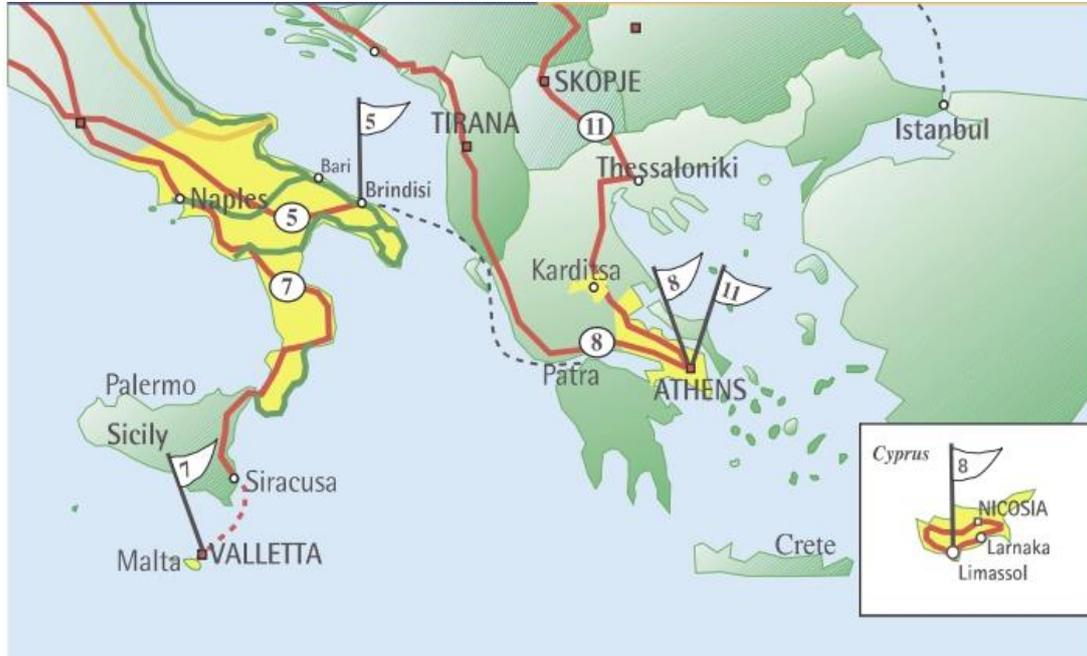


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO



Rete CY.RO.N.MED





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Itinerari CY.RO.N.MED

Provincia	ITINERARIO: 3 Via dei Pellegrini EV 5		ITINERARIO: 6 Via Adriatica		ITINERARIO: 10 Via dei Borboni		ITINERARIO: 11 Alta via dell'Italia centrale		ITINERARIO 14 Via dei tre mari	
	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km
Foggia	5	45,64	23	307,38	0	0,00	13	198,63	0	0,00
Bari	3	56,47	9	128,22	18	215,35	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	60,69	6	111,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	137,67	0	0,00	0	0,00	26	171,46
Taranto	10	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,64
Regione Puglia	23	2831,77	53	684,26	19	224,60	13	198,63	37	264,11

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

TOTALE KM. 1.653,36

Dati Itinerari CY.RO.N.MED

La rete ciclabile del Piano Regionale dei Trasporti: PRT

Le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete BICITALIA (18.000 Km) e di quelle trans-europee EUROVELO (70.000 Km), sono state ammesse a previsione di piano, come ambito strutturato della politica regionale dei trasporti.

Il Piano dei Trasporti ha fornito l'ossatura infrastrutturale di collegamento e accesso regionale costituita: dai grandi assi di comunicazione (asse longitudinale autostrada-statale-ferrovia e trasversali extraregionali), dagli snodi per l'accesso ai poli principali (porti, aeroporti e interporti) e dagli elementi di viabilità a servizio di sistemi territoriali a valenza regionale strategica paesaggistico-ambientale (parchi, sistemi turistici, ecc.). Su questa modalità di accesso e attraversamento principale si innesta la rete multimodale di percorsi di terra e di mare che costituisce l'armatura fruitivo-percettiva dei paesaggi regionali, caratterizzata da un sistema integrato di reti a differenti modalità di spostamento e nodi di interconnessione, luogo di interscambio delle reti tra loro e con il territorio.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Il PRT assume e capitalizza i risultati del progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean) che, contribuendo all'elaborazione della L.R. 1/2013, entra a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento: trasporti, urbanistica, assetto del territorio; intermodalità, edilizia; lavori pubblici, turismo, parchi e aree naturali, sviluppo rurale, salute, cultura, istruzione, comunicazione e formazione.

Oltre a recepire i percorsi individuati dal progetto Cy.Ro.N.Med., il Piano Attuativo ha inserito, all'interno della sua programmazione l'itinerario della ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, un percorso cicloturistico che

si estende per circa 500 km e segue il tracciato di due condotte storiche dell'Acquedotto:

- il canale principale da Caposele (AV) a Villa Castelli (BR),
- il Grande Sifone Leccese che dal punto terminale del primo giunge poi sino a Santa Maria di Leuca (LE).

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

Il Piano Regionale dei Trasporti ha fornito una prima ipotesi di itinerario ciclabile della via dell'Acquedotto, che successivamente è stato modificato in alcuni tratti.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Attualmente è stata completata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica dei macrolotti a Nord di Cisternino e a sud di Monte Fellone, mentre il tronco intermedio è in parte realizzato ed in parte oggetto di progettazione esecutiva.

Tra gli interventi previsti si evidenziano:

- quelli di agevolazione e protezione della circolazione ciclistica;

- di realizzazioni in sede separata

- puntuali per garantire continuità ai percorsi;

- di arredo funzionale;

Indispensabile, ai fini dell'auspicabile sviluppo della mobilità ciclabile, sarà attrezzare progressivamente la flotta dei treni regionali ed il parco mezzi della rete portante automobilistica per il servizio di trasporto biciclette al seguito.

Di seguito si riporta la tavola della mobilità ciclista del PRT con dettaglio sull'area interessata dalla Provincia di Lecce.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO



Dettaglio Mobilità ciclistica del PRT nella Provincia di Lecce



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

La mobilità dolce del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale: P.P.T.R.

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

Il progetto complessivo di rete multimodale risponde all'obiettivo generale di valorizzazione della fruizione lenta dei paesaggi e pertanto risponde all'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali.

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

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

Di seguito si riporta la tavola della mobilità dolce del PPTR con dettaglio sull'area interessata dalla Provincia di Lecce.

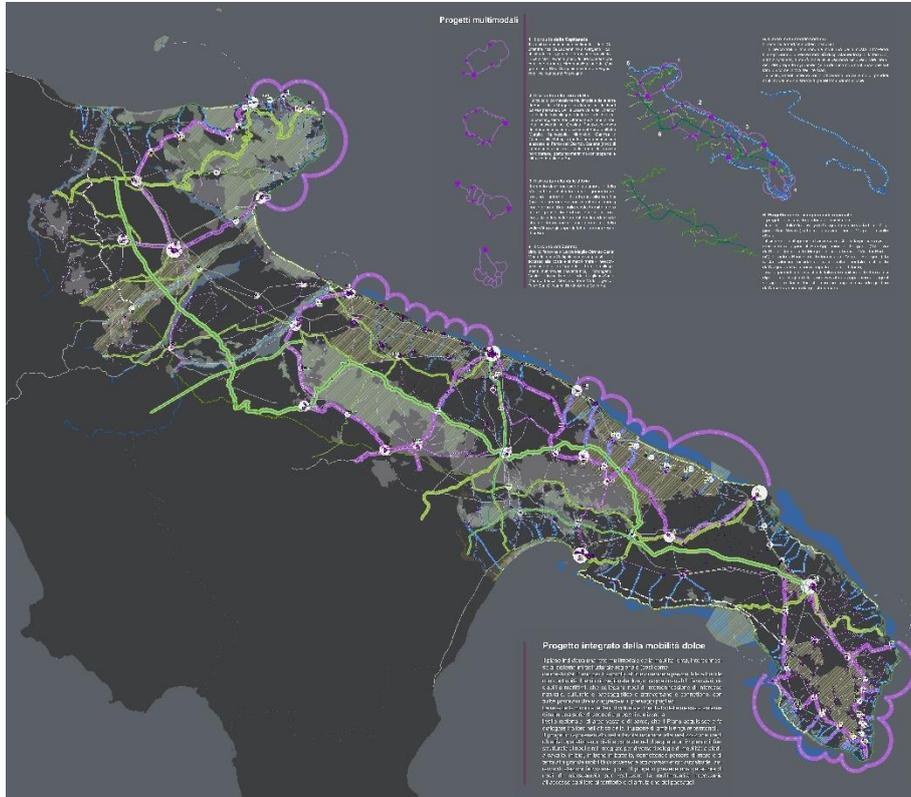


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO



Stralcio tavola della mobilità dolce del PPTR

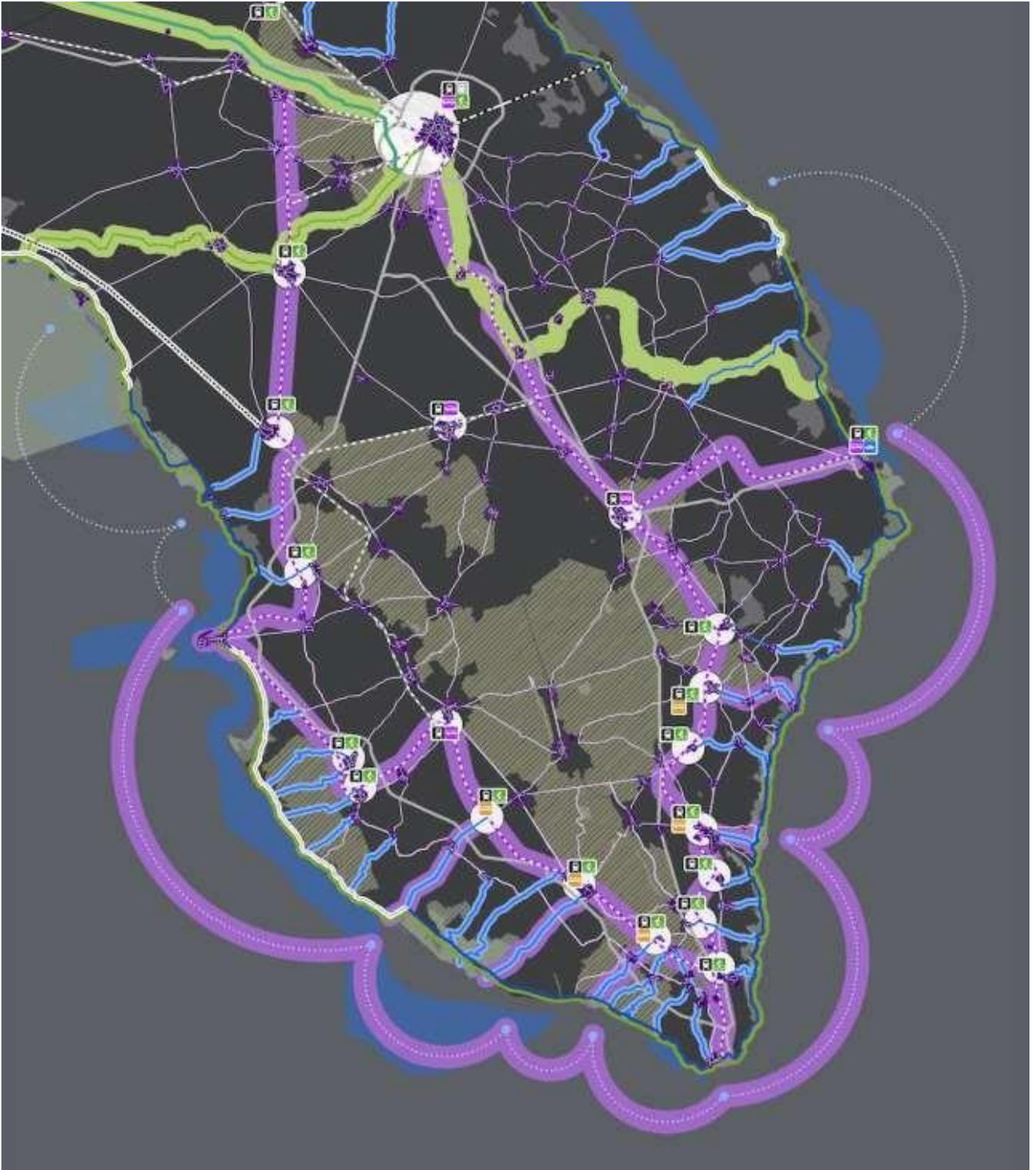


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO



Dettaglio Mobilità dolce del PPTR nella Provincia di Lecce



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Il Programma di Fabbricazione Comunale vigente

Il Programma di Fabbricazione vigente descrive la geometria urbana del Comune di Surbo e completa l'espansione della rete viaria tale da costituire un "tracciato" che circondi il centro abitato con un'espansione di tipo radio centrico, con raccordo finale con la frazione di Giorgilorio mediante le due direttrici principali costituite oggi da via I Maggio e via Taranto.

Dal punto di vista della mobilità ciclistica, il Programma di Fabbricazione comunale non prevede nessuna indicazione, tuttavia, il presente Piano della mobilità ciclistica ne tiene conto poiché inserisce dei percorsi ciclabili promiscui in corrispondenza delle viabilità previste dalla pianificazione puntuale.

A seguito si riporta la tavola del Programma di Fabbricazione vigente nel Comune di Surbo



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

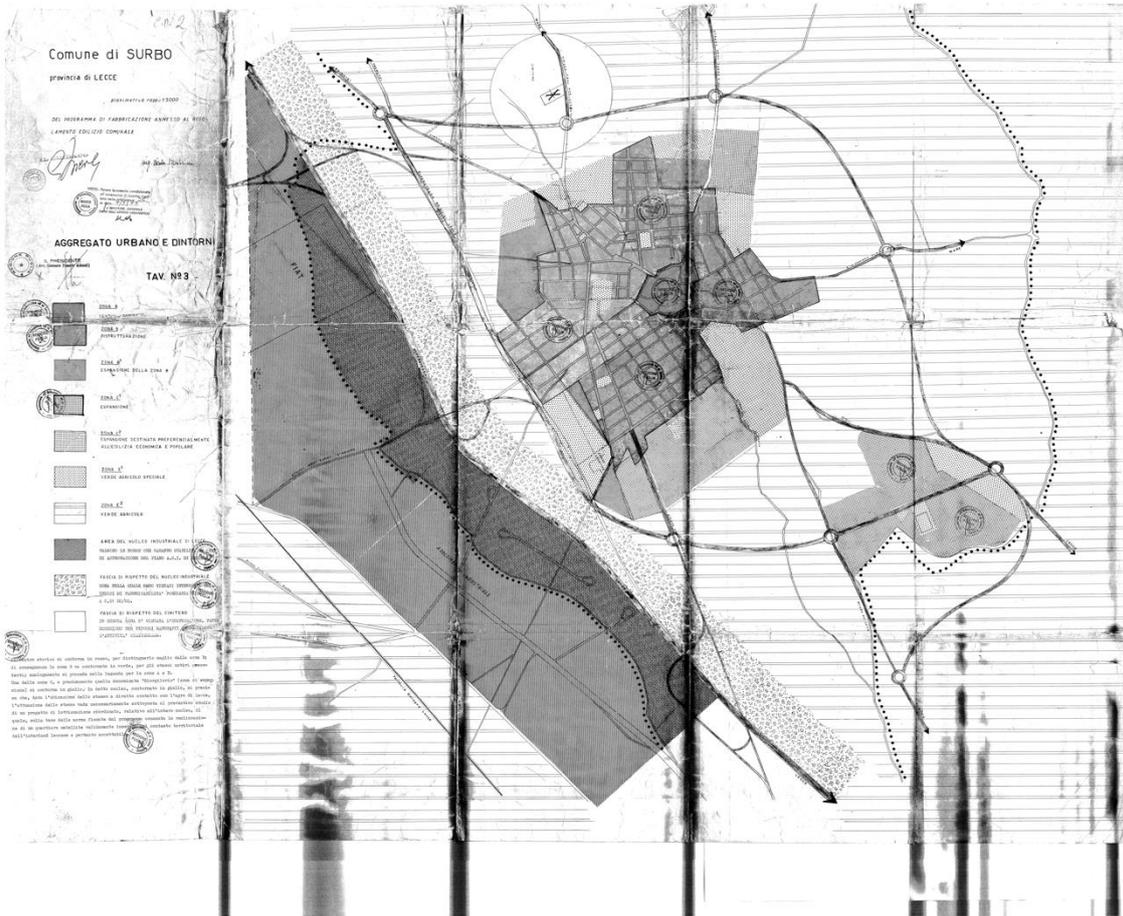


Tavola del Programma di Fabbricazione vigente nel Comune di Surbo

LO STATO ATTUALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA NEL COMUNE DI SURBO

Dati Generali



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

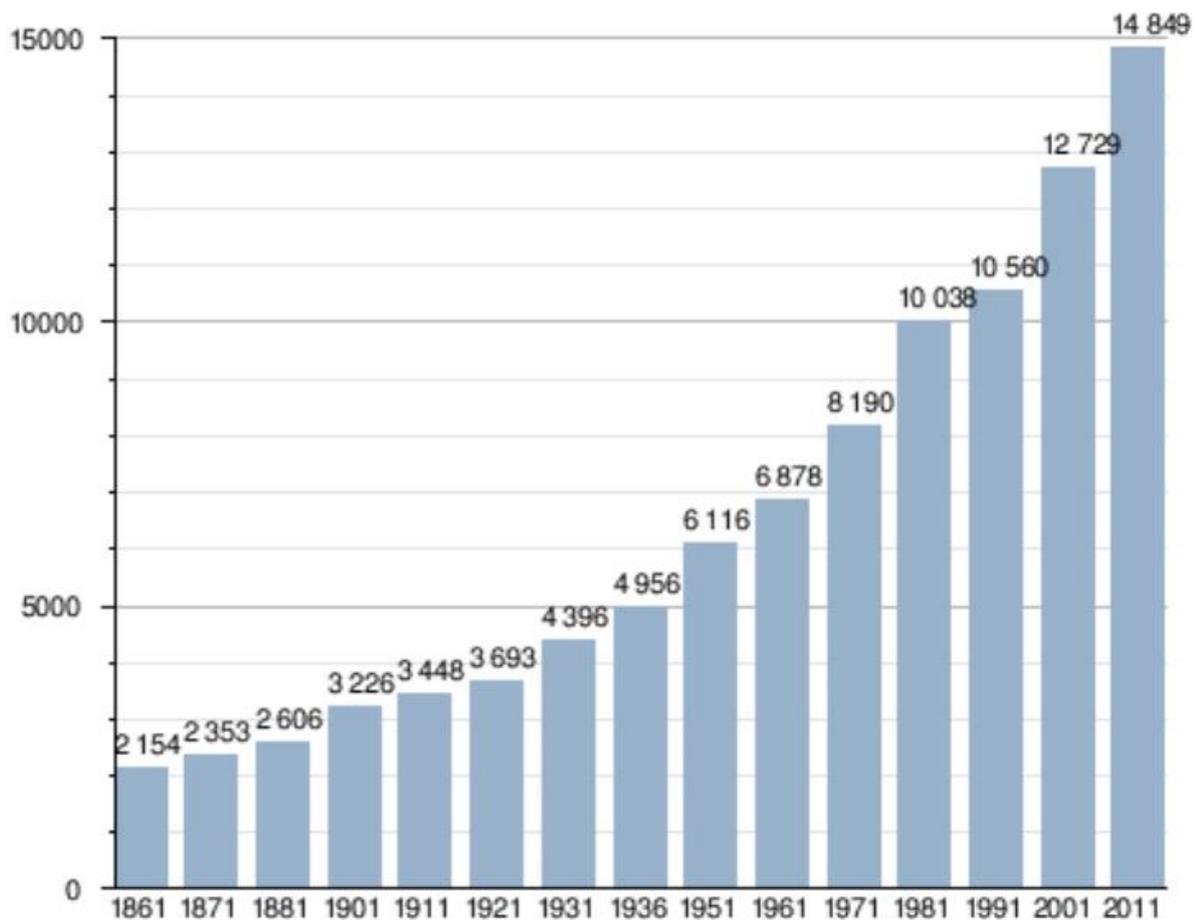
COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Il Comune di Surbo è popolato da 14.517 abitanti (dati ISTAT al 31.12.2020) con un incremento costante negli anni del numero di abitanti dovuto alla vicinanza con la città di Lecce (dista soltanto 5 km), da cui proviene la maggior parte della popolazione e nel quale territorio costituisce un'enclave.

A seguito è riportato il grafico dell'andamento demografico degli abitanti che ne evidenzia il trend evolutivo con costante crescita negli ultimi 150 anni.





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Situato nel Salento centrale, comprende il borgo di Giorgilorio dal cui centro dista 1,8 km. Fa parte del Gruppo di azione Locale “Valle della Cupa” e del “parco del Negramaro”.

Il territorio comunale, che occupa una superficie di 20,34 km² nella parte nord-orientale della provincia di Lecce, presenta una morfologia pianeggiante ed è compreso tra i 15 e i 52 metri sul livello del mare. È parte della Valle della Cupa, ossia di quella porzione di pianura salentina intorno al capoluogo caratterizzata da una grande depressione carsica. Nella vasta pianura attorno al paese si estendono grandi uliveti.

Il territorio comunale di Surbo è interamente circondato da quello del comune di Lecce, del quale è pertanto un'enclave .

Dal punto di vista meteorologico Surbo rientra nel territorio del Salento orientale che presenta un clima mediterraneo, con inverni miti ed estati caldo umide. In base alle medie di riferimento, la temperatura media del mese più freddo, gennaio, si attesta attorno ai + 10 °C, mentre quella del mese più caldo, agosto, si aggira sui + 36 °C. Le precipitazioni, frequenti in autunno ed in inverno, si attestano attorno ai 626 mm di pioggia/anno. La primavera e l'estate sono caratterizzate da lunghi periodi di siccità.

Facendo riferimento alla ventosità, i comuni del Salento orientale sono influenzati fortemente dal vento attraverso correnti fredde di origine balcanica (c.d. vento di Tramontana), oppure calde di origine africana (c.d. vento di Scirocco).

A seguito sono riportati i dati climatici del Comune di Surbo.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Surbo	Mesi												Stagioni				Anno
	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	Inv	Pri	Est	Aut	
T. max. media (°C)	14,5	16,2	22,1	24,9	31,7	35,2	36,7	37,0	34,1	30,0	22,1	15,1	15,3	26,2	36,3	28,7	26,6
T. min. media (°C)	5,9	6,2	10,2	12,2	18,1	19,9	22,3	24,0	20,0	17,8	9,9	8,0	6,7	13,5	22,1	15,9	14,5
Precipitazioni (mm)	71	60	65	40	33	20	16	22	49	80	97	74	205	138	58	226	627
Umidità relativa media (%)	78,7	78,2	77,8	77,3	76,2	72,9	70,9	72,4	76,5	79,2	80,5	80,3	79,1	77,1	72,1	78,7	76,7

- Classificazione climatica di Surbo:^[7]
 - Zona climatica: C

Di origine medioevale, il feudo di Surbo è documentato per la prima volta in un diploma del normanno Tancredi d'Altavilla datato 1180, in cui il re cede terre e casali al monastero dei Santi Niccolò e Cataldo di Lecce. Tuttavia, il territorio circostante fu abitato sin dall'antichità; i ritrovamenti di alcuni oggetti in bronzo (ora conservati presso il Museo nazionale archeologico di Taranto), risalenti alla prima metà del XII secolo a.C., testimonierebbero i contatti tra gli Iapigi e il mondo egeo. Nel 1190 il casale di Surbo, facente parte della

contea di Lecce, viene ceduto da Tancredi alla zia Emma, badessa benedettina del convento di San Giovanni Evangelista in Lecce. Successivamente il potere laico della città di Lecce si rafforzò sempre di più e Surbo divenne feudo dei Sindaci di Lecce fino al XVI secolo. Costituì a tutti gli effetti un "casale de corpore" della città, dalla quale dipendeva amministrativamente ed economicamente.

Dal 1528 si succedono vari feudatari: i Pirro delli Falconi, i Capece. Nel 1643 il feudo di Surbo passa al nobile napoletano Livio Pepe, che lo acquista direttamente dalla Regia Camera. Da questi, intorno alla metà del XVIII secolo, passa ai Severino conti di Pisignano e quindi nel 1757 viene acquistato da Giuseppe Romano di Brindisi. Nel 1805 subentra la famiglia Patrizi di Brindisi che governò solo per un anno; nel 1806 Giuseppe Bonaparte promulgò le leggi eversive della feudalità con le quali abolì il feudalesimo nel Regno di Napoli.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Sito principale di interesse è sicuramente piazza Unità Europea sede dei principali luoghi attrattori. Da qui si diramano una serie di percorsi carrabili che collegano il Comune di Surbo con il borgo di Giorgilorio, ed infine da qui collegano l'enclave a Lecce.

LE STRATEGIE FONDAMENTALI PER IL POTENZIAMENTO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA NEL COMUNE DI SURBO

Nell'ottica di potenziare la mobilità ciclistica in ambito urbano ed extraurbano nel comune di Surbo, sia per scopi trasportistici (spostamenti casa lavoro e casa scuola), sia per fini puramente ricreativi e turistici, è possibile definire alcune strategie chiave da perseguire che si possono ritenere alla base del presente piano:

1. Elaborare e rendere esecutivo il nuovo Piano delle Mobilità Ciclistica con individuazione delle priorità e funzionalità delle reti costituenti.
2. Individuare la figura del Mobility Manager comunale.
3. Dare priorità "1" ai percorsi ciclabili del centro cittadino e a quelli extraurbani che consentano di connettersi alla ciclovia Adriatica ed alle tre zone terziarie del Comune.
4. Promuovere il rispetto del limite di velocità pari a 30 km/h nell'intero abitato, con l'implementazione di interventi di moderazione della velocità specialmente all'interno della città consolidata ed in vicinanza delle scuole e dei luoghi di aggregazione.
5. Promuovere l'istituzione del limite di velocità pari a 30 km/h nelle strade comunali extraurbane individuate per i percorsi ciclabili.
6. Identificare, sviluppare e promuovere i percorsi casa-scuola e casa-lavoro.
7. Promuovere programmi di educazione e diffusione sulla mobilità sostenibile, aventi come target varie fasce di utenti (studenti, automobilisti, ecc.).
8. Assicurare la funzionalità degli interventi con una serie di forniture in favore della ciclabilità (velostazioni, bike park, abbattimento di barriere architettoniche, bike sharing, intermodalità, ecc.).



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

I criteri tecnici con cui la nuova rete ciclabile comunale deve permeare il territorio derivano da semplici considerazioni urbanistiche e territoriali:

- Presenza di generatori ed attrattori di mobilità dolce nel territorio (stazione ferroviaria, istituti scolastici, fermate bus, ecc.);
- Presenza di attrattori di mobilità turistica nell'intero territorio comunale (valenze architettoniche, archeologiche, naturalistiche e di servizi);
- Diffusione delle Zone 30 nel territorio urbanizzato.

LA PIANIFICAZIONE CICLISTICA NEL COMUNE DI SURBO

Come detto, la pianificazione dei percorsi ciclabili è stata condotta tendo conto della pianificazione nazionale, regionale e intercomunale, intercettando i principali attrattori di mobilità dolce sia in ambito urbano che extraurbano e considerando quanto emerso durante gli incontri di partecipazione e di condivisione con il pubblico.

Di seguito si descrive come ciascun elemento è stato preso in considerazione per il tracciamento della rete.

I percorsi ciclabili pianificati

Lo studio effettuato ha portato all'identificazione di una rete ciclabile che interesserà tutto il territorio comunale, comprese le aree suburbane, produttive ed agricole.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

La rete complessiva può essere suddivisa in quattro ambiti di riferimento:

- il primo si riferisce ai percorsi pianificati dal progetto CYRONMED;
- il secondo si riferisce ai percorsi esistenti nella zona industriale che si snodano su sede propria;
- il terzo si riferisce ai nuovi percorsi pianificati dal presente Piano che connettono parti del territorio prevalentemente agricole;
- il quarto si svolge nel centro abitato.

Nella figura successiva si mostra l'intera rete pianificata dando risalto ai tre ambiti precedentemente introdotti.

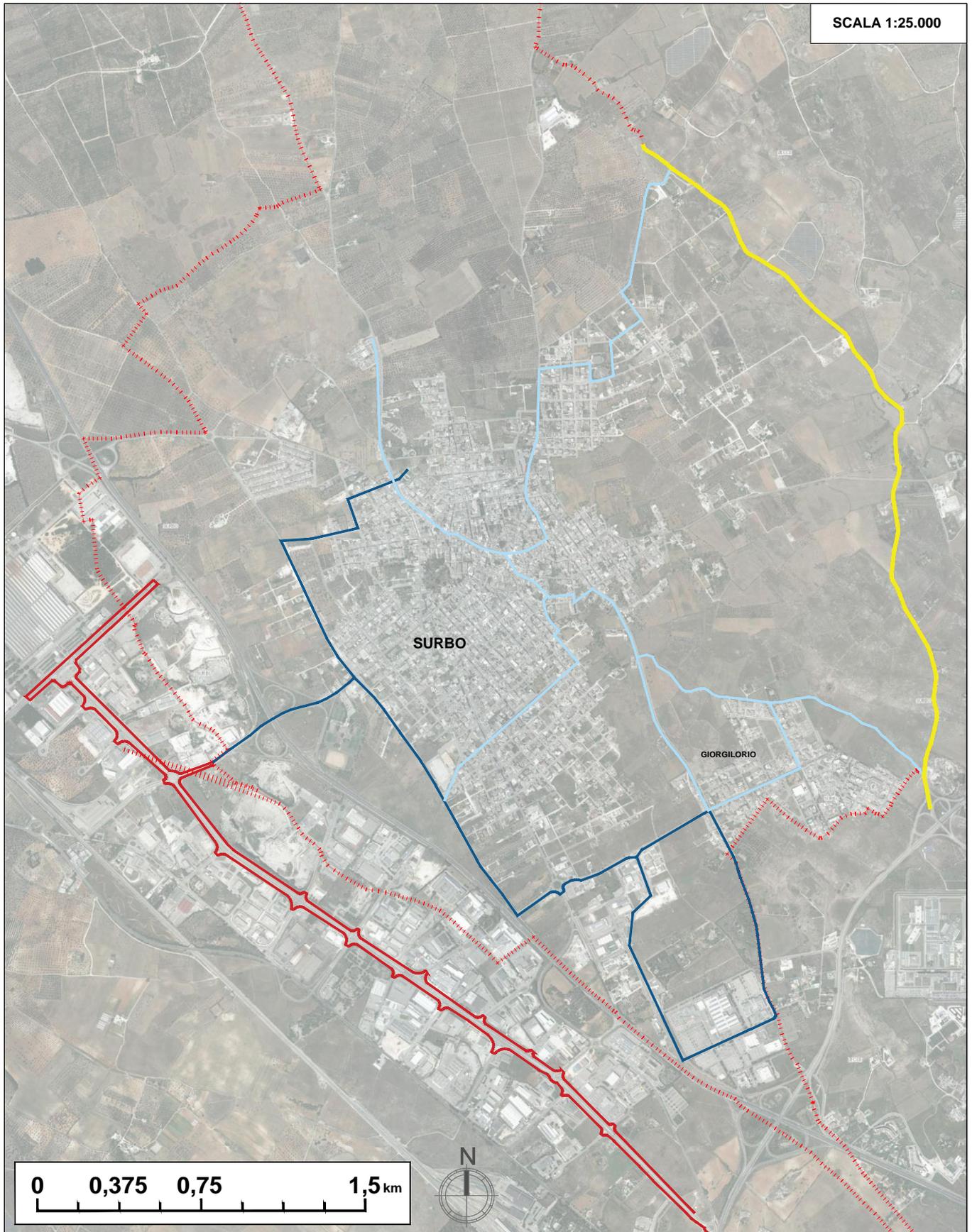


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

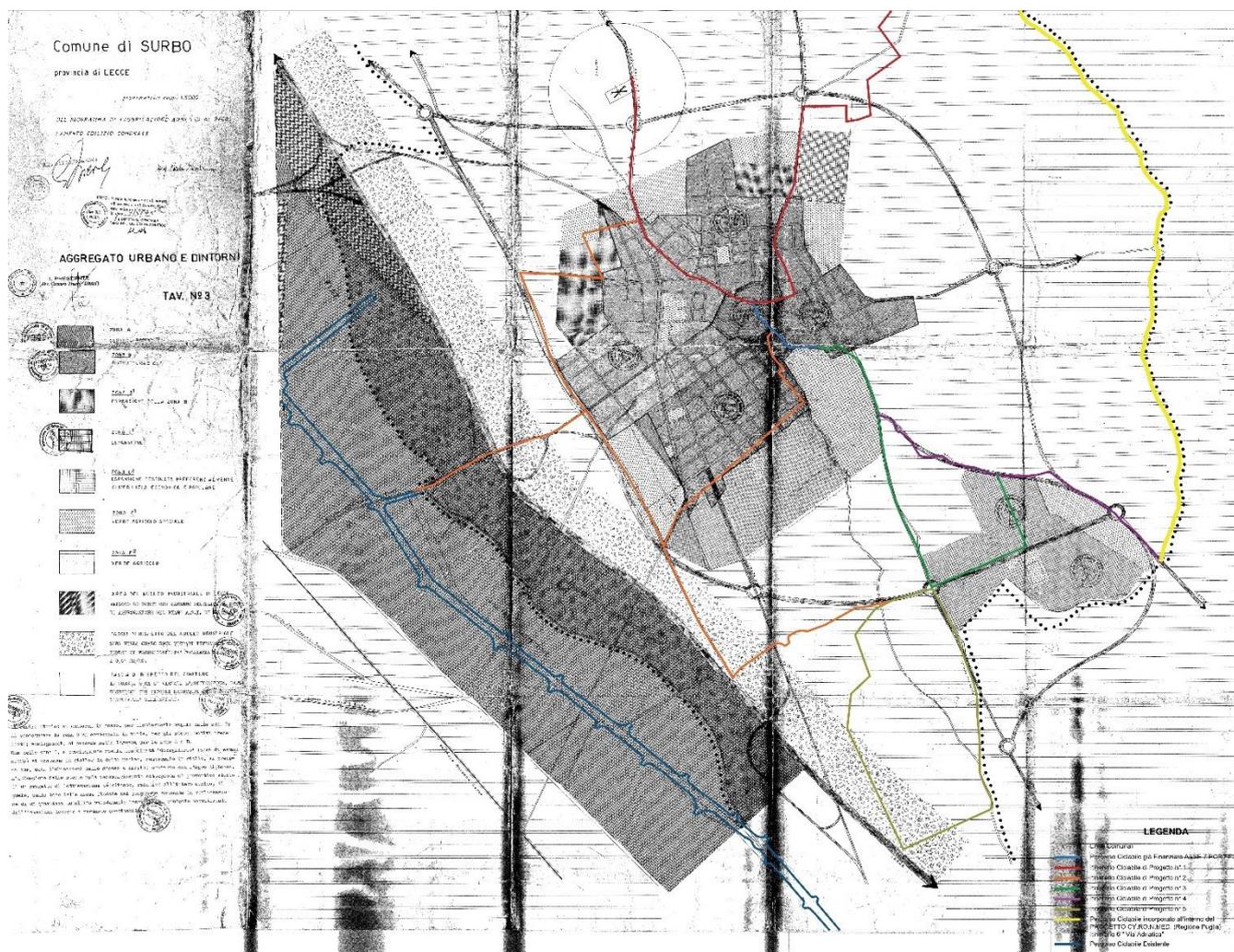
COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Conformità con lo strumento urbanistico locale

Nello stralcio planimetrico successivo si mostra come tutti i percorsi ciclabili previsti nel PUMC ricadono su viabilità esistenti o su viabilità previste dallo stesso strumento urbanistico vigente.





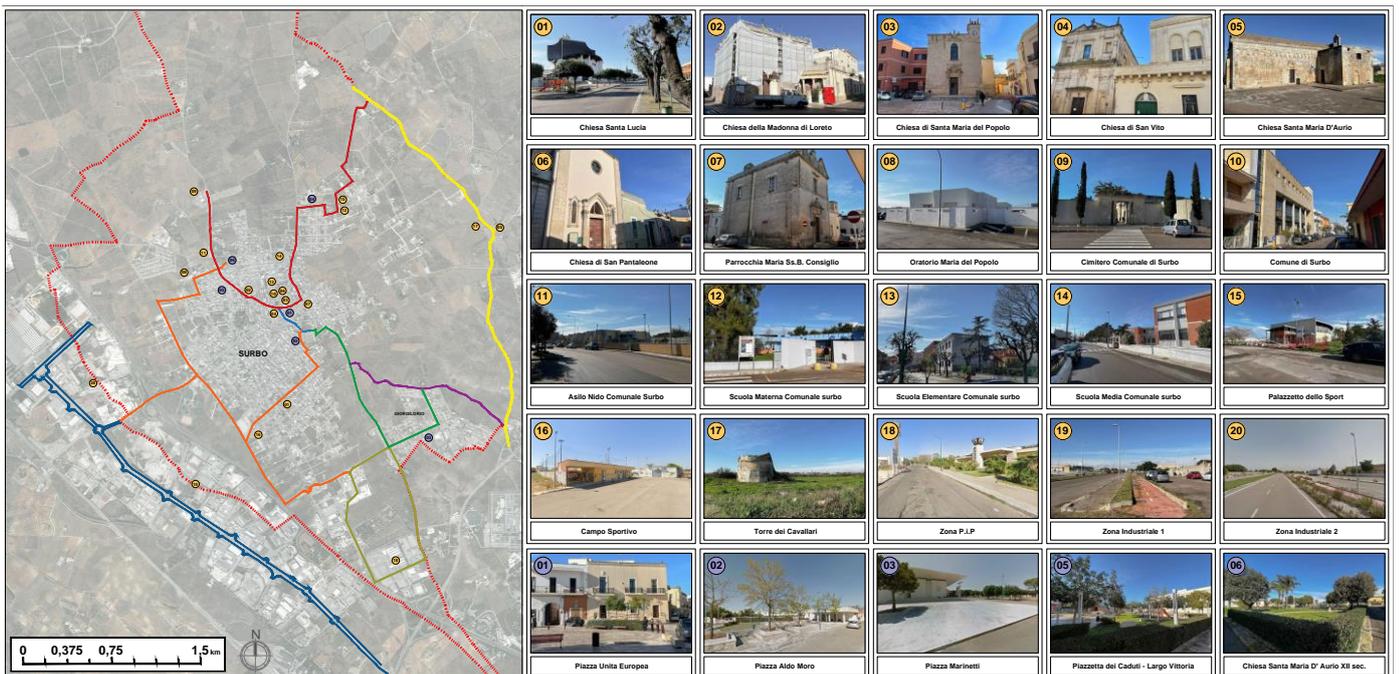
PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Accessibilità agli attrattori locali ed ai punti di interesse e sicurezza in prossimità



I fattori che definiscono le polarità relative alla generazione o all'attrazione di differenti tipologie di domanda sono costituiti dalle variabili socio-economiche che caratterizzano il territorio. I principali elementi sono riconducibili alla distribuzione delle residenze e degli addetti per quanto riguarda la mobilità in generale e la mobilità sistemática; alla localizzazione dei distretti didattici per quanto riguarda la mobilità sistemática di tipo scolastico; alla localizzazione delle aree a maggior vocazione turistica per la mobilità a forte componente stagionale.

Per quanto riguarda Surbo si sono considerati quali principali attrattori e generatori di mobilità, per l'individuazione dei percorsi ciclabili in ambito urbano:

- 1) istituti scolastici;
- 2) zone artigianali;



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

- 3) centro storico;
- 4) piazze principali / luoghi di aggregazione;
- 5) zone culturali, musei, siti di interesse storico e archeologico
- 6) Stazione ferroviaria e fermate del TPL

Questi poli rappresentano i punti maggiormente sensibili in termini di traffico, necessità di accessibilità e sicurezza e le diverse tipologie di attrattore sono dunque tenute in conto anche definizione delle priorità di realizzazione.

Priorità degli interventi

La scala delle priorità degli interventi deve essere intesa su due livelli:

1. livello gerarchico: realizzare prima le reti primarie, poi le secondarie ed infine le terziarie;
2. livello funzionale: realizzare prima i percorsi che sono caratterizzati dalla più alta domanda potenziale e mettono in sicurezza le connessioni fra i principali attrattori e generatori di mobilità urbana.

I due livelli dovrebbero essere sviluppati in parallelo per la maggior efficacia degli interventi, magari differenziando le fonti di finanziamento per gli uni dagli altri.

Chiaramente, i fattori di scala delle priorità derivano da alcuni parametri standardizzati che, per quanto riguarda il livello funzionale urbano possono essere raggruppati in quattro categorie: vicinanza ad edifici scolastici; presenza di punti di interesse, zone ricreative; integrazione dei sistemi di trasporto e destinazioni residenziali/commerciali/di lavoro.

Nelle immagini successive sono indicati i percorsi-stralcio.

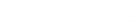


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

-  Limiti Comunali
-  Percorso Ciclabile già Finanziato ASSE 7 POR FESR 2007 - 2013
-  Itinerario Ciclabile di Progetto n° 1
-  Itinerario Ciclabile di Progetto n° 2
-  Itinerario Ciclabile di Progetto n° 3
-  Itinerario Ciclabile di Progetto n° 4
-  Itinerario Ciclabile di Progetto n° 5
-  Percorso Ciclabile incorporato all'interno del
PROGETTO CY.RO.N.MED. (Regione Puglia)
Itinerario 6 " Via Adriatica"
-  Percorso Ciclabile Esistente

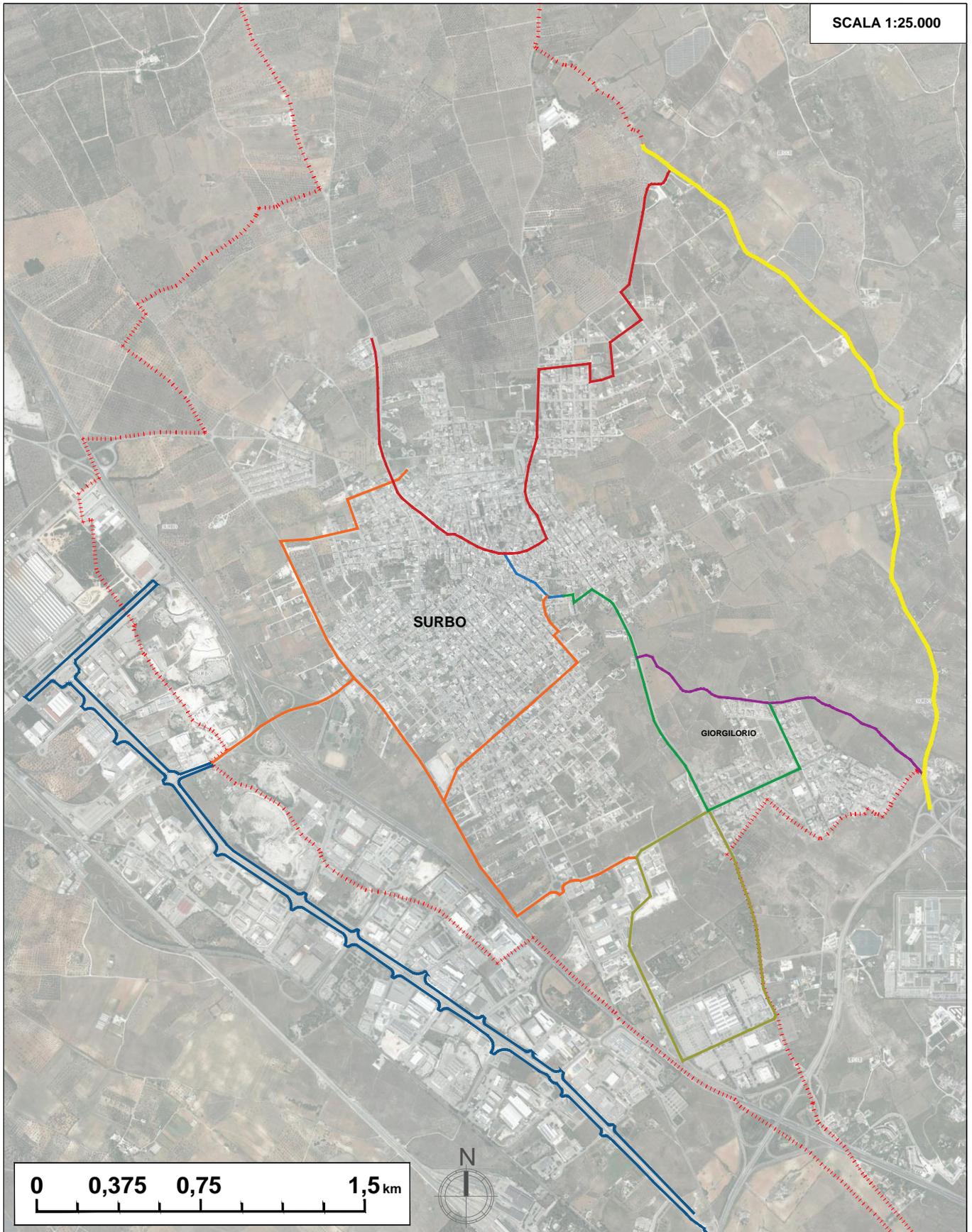


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

TIPOLOGIE DEI PERCORSI

Una rete ciclabile funzionale è costituita da una serie di percorsi che possono essere realizzati secondo alcune schemi tipologici, di cui le dimensioni minime sono prescritte dalle normative vigenti. Allo stesso tempo le reti ciclabili sono costituite anche da un insieme di componenti e soluzioni che, prescindendo dalla infrastruttura stessa, conferiscono sicurezza e attrattività. Di seguito, dopo la descrizione delle possibili tipologie dei percorsi ciclabili, si descrivono alcune soluzioni che devono essere prese in considerazione per rendere efficaci e attrattive le infrastrutture ciclabili.

Soluzioni tipologiche

Negli elaborati grafici sono esplicitate in modo specifico tutte le tipologie di intervento per ogni tipologia di strada.

In particolare i percorsi bidirezionali in sede propria saranno realizzati nel caso in cui sia verificata almeno una delle seguenti condizioni:

3) flussi di traffico medio/alti

4) strade a senso unico di marcia

Ove le dimensioni trasversali non consentano l'inserimento di un percorso in sede propria si dovrà procedere come segue:

- espropriare una fascia laterale, in ambito extraurbano o ove possibile;
- eliminare gli stalli di parcheggio in linea, in ambito urbano.

Nel caso non sia perseguibile una delle precedenti soluzioni si potrà variare la localizzazione del percorso individuando tracciati alternativi.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

I percorsi bidirezionali in sede promiscua saranno implementati nel caso in cui sia verificata almeno una delle seguenti condizioni:

3) flussi di traffico bassi

4) strade a doppio senso di marcia

Inoltre tutte le nuove viabilità previste degli strumenti di pianificazione vigenti a livello comunale dovranno essere dotate di percorsi in sede propria

- Le viabilità periferiche e dotate di ampia sezione stradale dovranno essere provviste di percorsi ciclabili in sede propria;

- Le viabilità centrali a senso unico dovranno essere provviste di percorsi ciclabili in sede propria, anche a discapito degli stalli di sosta, per l'impossibilità normativa di istituire percorsi promiscui in cui i velocipedi procedano in verso opposto rispetto ai veicoli;

- Tutti gli itinerari in cui la sezione stradale non consente l'inserimento di un percorso in sede propria dovranno quindi essere oggetto di importanti interventi di *traffic calming* per consentire, in sicurezza, la promiscuità

Tutti i percorsi individuati potranno essere soggetti a variazioni inerenti la tipologie ed il posizionamento che però non stravolgano i principi alla base del presente Piano. Tuttavia, le variazioni potranno solamente migliorare ed estendere la presente pianificazione, lasciando invariati i principi su cui è stata basata. La riduzione delle velocità veicolari, l'incentivazione del cicloturismo e dei collegamenti casa-lavoro e casa-scuola con mobilità dolce, la multimodalità ed il collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta dovranno quindi rimanere caposaldi invariati dei futuri interventi.

Di seguito le tipologie di percorsi ciclabili progettate nel piano:

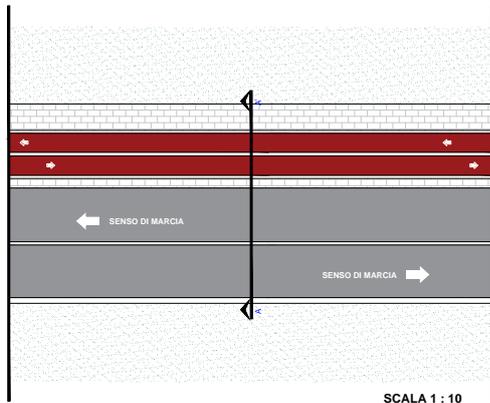


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

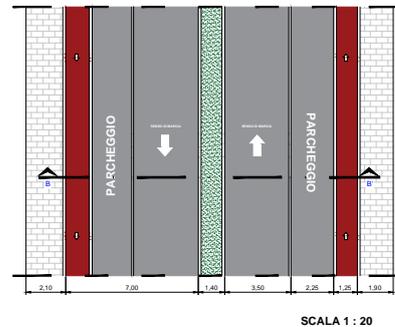
COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

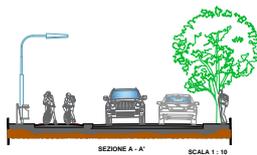
RELAZIONE GENERALE DI PIANO



SCALA 1 : 10



SCALA 1 : 20



SEZIONE A - A' SCALA 1 : 10



SEZIONE B - B'

SCALA 1 : 20

schema di percorso ciclabile su un lato in sede propria

schema di percorso ciclabile su due lati in sede propria

LE MISURE DI TRAFFIC CALMING

In questa parte sono descritte le principali misure di *traffic calming*. Le descrizioni fornite derivano dallo studio e dalla analisi di norme tecniche e prestazionali di paesi prevalentemente europei e dagli Stati Uniti d'America. Tali informazioni sono state raccolte in linee guida, redatte in Italia, purtroppo non ancora valide a livello nazionali, fra cui le linee guida per le Zone 30 redatte dalla Regione Piemonte, da cui sono state tratte le successive descrizioni. Oltre a prevedere un limite di velocità veicolare pari, al massimo, a 30 km/h, i percorsi in sede promiscua saranno dotati di dispositivi di moderazione del traffico, nel rispetto del nuovo codice della strada e della Circolare n.3698 del 08/06/2001. Dispositivi diversi dovranno essere eventualmente implementati previa autorizzazione ministeriale.

DOSSI STRADALI

Un dosso stradale artificiale, o dosso rallentatore, a volte chiamato dissuasore di velocità, è uno strumento progettato per rallentare la velocità dei veicoli nei centri abitati, con gli scossoni che provoca nei veicoli, che lo scavalcano a una velocità superiore a quella consentita in quel tratto stradale. Esso è un elemento



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

sovrapposto sulla carreggiata che può essere circolare, parabolico, oppure sinusoidale, e può avere interruzioni vicino alle giunzioni per permettere il drenaggio. La velocità alla quale un veicolo può passare sopra un dosso diminuisce con l'altezza del dosso.

I dossi rallentatori variano in altezza da circa 3 cm a quasi 15 cm, e possono variare in lunghezza da meno di 30 cm a quasi 3 m (come quelli spesso impiegati nel Regno Unito come attraversamento pedonale). I dossi rallentatori più lunghi di 3 m sono spesso chiamati dossi antivelocità, e sono spesso usati per rallentare il traffico nei quartieri residenziali.

L'utilizzo dei dossi anti-velocità è ampiamente diffuso nel mondo, e sono più spesso dislocati dove si desidera che la velocità dei veicoli che percorrono la strada sia piuttosto bassa.

Anche se i dossi rallentatori sono molto efficaci nel mantenere la velocità dei veicoli bassa, il loro uso è in qualche modo considerato controverso dal momento che possono provocare rumori e danni ai veicoli se presi a velocità troppo elevate. I dossi stradali malamente disegnati che spesso si trovano in parcheggi privati (troppo alti, troppo ampio l'angolo d'inerpicata per la velocità consentita) possono essere difficili da sormontare per i veicoli col pianale troppo basso dal suolo, come per esempio le auto sportive, anche a velocità molto basse.

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI

L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo, realizzata sia per dare continuità ai marciapiedi in una parte della strada compresa tra due intersezioni, sia per interrompere la continuità di lunghi rettili, in modo da moderare la velocità dei veicoli a motore. Quando viene impiegato in corrispondenza di edifici contenenti servizi e funzioni in grado di attrarre consistenti flussi di persone (scuole, ospedali, ecc.), l'attraversamento pedonale rialzato può essere costituito da una piattaforma avente anche un'apprezzabile estensione.

L'attraversamento pedonale rialzato persegue il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e di ridurre la velocità dei veicoli in transito. L'attraversamento dei pedoni è reso più sicuro tramite gli stessi accorgimenti che caratterizzano le intersezioni pedonali rialzate: continuità della rete dei marciapiedi, riduzione della lunghezza dell'attraversamento, creazione di una zona di accumulo sgombra dalle auto, miglioramento della visibilità. La velocità dei veicoli è ridotta grazie alla sopraelevazione in corrispondenza dell'attraversamento.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

La normativa italiana non impone né impedisce la realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati. In vari documenti vi sono riferimenti a questa misura, per la quale non vengono però fornite specifiche tecniche o indicazioni progettuali significative.

PIATTAFORME RIALZATE

La piattaforma rialzata è un dispositivo di moderazione del traffico progettato come un dosso più esteso di quelli comunemente adottati, con una sezione piatta nel mezzo, o come un innalzamento di una intera intersezione su un piano approssimabile a quello dei marciapiedi. Sono generalmente abbastanza a lunghe per ospitare sulla parte rialzata tutto il passo di un'autovettura o anche di un mezzo pesante (autobus). Consente il passaggio dei mezzi rallentando all'approccio ed in uscita, tuttavia non così significativamente come avviene con i dossi. Le piattaforme rialzate sono spesso utilizzate per garantire i limiti di velocità delle aree residenziali o in aree di pregio storico e/o artistico.

Le piattaforme rialzate possono anche costituire degli attraversamenti pedonali e possono essere realizzati in conglomerato bituminoso, cemento, gomma, masselli o in pietra. L'implementazione delle piattaforme rialzate caratterizzate da 7 m di estensione della parte piana rialzata, portano generalmente a velocità di attraversamento comprese fra 32 e 48 km/h. Studi sperimentali hanno riscontrato una diminuzione del 45% in incidenti all'anno con l'implementazione di tale dispositivo.

Le piattaforme rialzate sono efficaci nel calmierare il traffico sulle strade in cui il limite di velocità deve essere mantenuto inferiore ai 30 km/h (o comunque inferiore ai 50 km/h). Il loro utilizzo ha portato alla riduzione di velocità, volumi di traffico, e di incidentalità in quasi tutti i casi studio presenti in letteratura.

Non vi sono specifiche tecniche italiane per le intersezioni rialzate. Si fa dunque riferimento alle indicazioni elaborate in ambito europeo, sebbene anch'esse non siano numerose e dettagliate.

Per la forma e la pendenza delle rampe si rimanda a quelle degli attraversamenti rialzati.

Nel caso specifico delle intersezioni, si registra che la maggioranza delle rampe ha un profilo diritto, con una pendenza compresa tra il 7% e il 10% e un'altezza di 8-10 cm. Una rampa di 10 cm di altezza per 100 cm di larghezza è anche un segnalatore di limite di velocità, in quanto un veicolo che la superi ad una velocità di poco superiore ai 30 km/h subisce un effetto di "salto".

CHICANES



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Le chicanes sono un intervento raggruppabile negli interventi di "deflessione orizzontale" utilizzati come mitigazione del traffico. Gli automobilisti sono portati a ridurre la velocità per compiere lo spostamento laterale nella traiettoria del veicolo. Ci sono diverse varianti di chicane di moderazione del traffico, ma in genere rientrano in una delle due categorie.

Chicane a unica corsia di marcia, che consistono in restringimenti della carreggiata in modo tale che il traffico proveniente in una delle due direzioni debba fermarsi per consentire il passaggio al veicolo che procede nell'altra direzione.

Chicane a due corsie di marcia, che consentono ai due flussi di impegnare l'area di deviazione contemporaneamente, con due corsie separate da segnaletica orizzontale e in alcuni casi da isole centrali spartitraffico.

Dati rilevati in corrispondenza delle chicanes indicano cambiamenti dell'incidentalità con feriti (range da -54% a + 32%) e gravità dell'incidente. [27,28].

RESTRINGIMENTI DELLE CORSIE E LE ESTENSIONI DEI MARCIAPIEDI

I restringimenti della carreggiata possono essere ottenuti tramite l'allargamento del marciapiede su uno o su entrambi i lati della strada, generalmente con l'introduzione di un attraversamento pedonale, oppure mediante l'allargamento della banchina, ove non vi siano attraversamenti pedonali, oppure ancora mediante l'interposizione di un'isola spartitraffico o salvagente tra le corsie.

I restringimenti della carreggiata tramite strettoie ed isole spartitraffico vengono realizzati per indurre i veicoli a rallentare in corrispondenza di alcuni tratti stradali, nei quali l'eccessiva ampiezza della strada può indurre a raggiungere velocità eccessive in corrispondenza di punti di potenziale rischio. A questo fine, le strettoie e le isole riducono lo spazio per il transito dei veicoli, in modo tale che gli automobilisti abbiano la sensazione di poterli attraversare in sicurezza solo a bassa velocità.

In genere questa misura è volta ad ottenere un effetto più psicologico che fisico, perché il restringimento della carreggiata non è tale da richiedere una riduzione drastica della velocità.

Talvolta, tuttavia, quando sono collocate su strade a doppio senso di marcia, le strettoie possono anche restringere la carreggiata fino ad una sola corsia: in questo modo, il senso di marcia alternato costringe i veicoli a rallentare fortemente e talora a fermarsi, per dare la precedenza ai veicoli provenienti dalla direzione opposta. Tale misura può utilmente essere applicata su grandi piattaforme interessate da intenso flusso di pedoni.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

Le isole e le strettoie normalmente inducono correzioni di traiettoria minime rispetto, ad esempio, a quelle provocate dalle chicane. Per essere realmente efficaci, dunque, è opportuno che vengano combinate con altri dispositivi di moderazione del traffico di tipo verticale: ad esempio, possono utilmente essere abbinate ad attraversamenti pedonali rialzati (i quali già prevedono un restringimento della carreggiata al minimo necessario), così da affiancare alla funzione di moderazione della velocità quella di facilitazione dell'attraversamento da parte dei pedoni.

Peraltro è proprio in queste situazioni che tali misure trovano più frequente applicazione negli ambiti residenziali urbani.

Surbo (LE) Settembre 2022

Il progettista
Arch. Antonio Gallo