



PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC)

dei Comuni di
Campi Salentina
Guagnano
Novoli
Squinzano
Salice Salentino
Trepuzzi



FASE A

per una Mobilità Sostenibile



COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A



REGIONE
PUGLIA



COMUNE CAMPI SALENTINA

Sindaco
Sig. Alfredo Paolo **Fina**



COMUNE GUAGNANO

Sindaco
Dott. Claudio Maria **Sorrento**



COMUNE NOVOLI

Sindaco
Dott. Marco **De Luca**

*Responsabile Lavori Pubblici e
Responsabile Unico Procedimento (R.U.P)*
Ing. Giuseppe **Garrone**



COMUNE SALICE SALENTINO

Sindaco
Sig. Antonio **Rosato**



COMUNE SQUINZANO

*Commissione Straordinaria per la
provvisoria gestione del Comune di
Squinzano*

Dott.ssa Beatrice **Mariano**
Dott. Angelo **Caccavone**
Dott. Vincenzo **Calignano**



COMUNE TREPUIZZI

Sindaco
Avv. Giuseppe **Taurino**



COMUNE
SALICE SALENTINO

COMUNE
SQUINZANO

COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A



PROGETTISTA INCARICATO

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

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





COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

SOMMARIO

FASE A ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA ..- 7 -

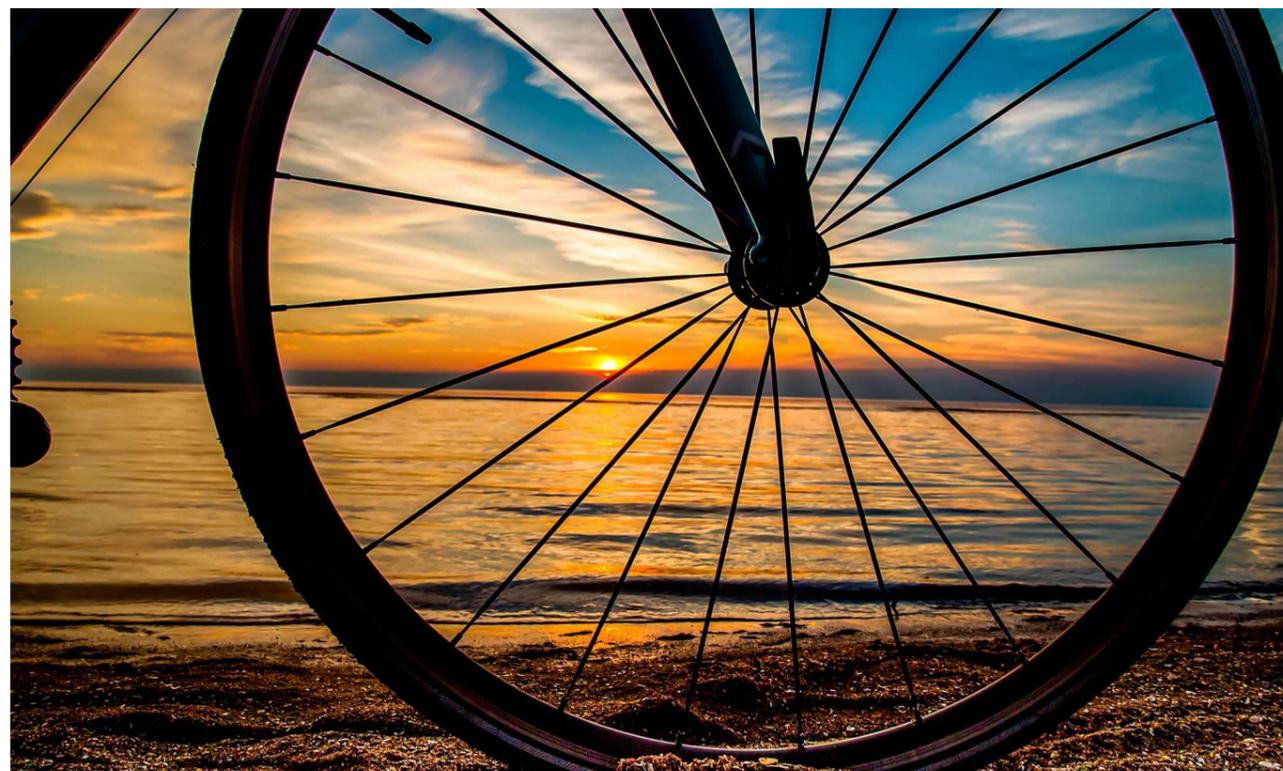
1.1	PREMESSA	8 -
1.2	ANALISI DEI RIFERIMENTI PROGRAMMATICI PER LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	9 -
1.2.1	<i>La ciclabilità in Puglia</i>	<i>9 -</i>
1.3	GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI: EUROVELO	10 -
1.4	GLI ITINERARI CICLABILI NAZIONALI - LA RETE CICLABILE ITALIANA: BICITALIA	11 -
1.5	LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CY.RO.N.MED. IN PUGLIA.....	14 -
1.6	LA MOBILITÀ DOLCE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE.....	15 -
1.7	LE RETI CICLABILI INDIVIDUATE DAL PIANO ATTUATIVO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019.....	17 -
1.8	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)	21 -
1.8.1	<i>Le Strategie del Piano</i>	<i>21 -</i>
1.8.2	<i>Gli Obiettivi del piano regionale della mobilità ciclistica. -</i>	<i>22 -</i>
1.9	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP02 - BICITALIA 6 - CICLOVIA ADRIATICA.....	24 -
1.9.1	<i>Il tratto della ciclovia adriatica che percorre la Provincia di Lecce</i>	<i>24 -</i>
1.10	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 - BICITALIA 14 - CICLOVIA DEI TRE MARI	27 -
1.11	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 - BICITALIA 11 - CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE "AQP"	30 -

1.12	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA (PTCP) DI LECCE	34 -
1.12.1	<i>Le Politiche della mobilità del PTCP</i>	<i>34 -</i>
1.12.2	<i>La classificazione delle strade nel PTCP e corrispondenza con il Nuovo Codice della Strada (NCDS)</i>	<i>35 -</i>
1.13	QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E DELLA MOBILITA' DOLCE DEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO.....	38 -
1.13.1	<i>La ciclovia "Dei Due Mari" del Nord Salento"</i>	<i>40 -</i>

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

ELENCO TABELLE E FIGURE

TABELLA 1	LUNGHEZZE DEGLI ITINERARI CY.RO.N.MED.	- 15 -
TABELLA 2	INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA PROVINCIA LECCE.....	- 17 -
FIGURA 1	RETE CICLABILE EUROPEA EUROVELO.....	- 10 -
FIGURA 2	ELENCO RETE BICITALIA	- 11 -
FIGURA 3	RETE BICITALIA 2019.....	- 12 -
FIGURA 4	SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE.....	- 13 -
FIGURA 5	RETE CY.RO.N.MED.....	- 15 -
FIGURA 6	RETE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE	- 16 -
FIGURA 7	RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI 2015-2019	- 18 -
FIGURA 8	MOBILITÀ CICLISTICA - TAVOLA GENERALE RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI	- 19 -
FIGURA 9	MOBILITÀ CICLISTICA - RETE BICITALIA	- 20 -
FIGURA 10	REGIONE PUGLIA PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA TRACCIATI DEL PRMC.....	- 23 -
FIGURA 11	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP02 BICITALIA 6 CICLOVIA ADRIATICA	- 24 -
FIGURA 12	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 BICITALIA 6 CICLOVIA ADRIATICA PARTICOLARE DEL TRACCIATO PROVINCIA DI LECCE	- 26 -
FIGURA 13	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP06 BICITALUIA 14 CICLOVIA DEI TRE MARI.....	- 27 -
FIGURA 14	TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONE RP06 BICITALUIA 14 CICLOVIA DEI TRE MARI - TRATTO PROVINCIA DI LECCE.....	- 29 -
FIGURA 15	CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP	- 30 -
FIGURA 16	TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP - TRATTO PROVINCIA DI LECCE	- 32 -
FIGURA 17	TRACCIATO CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP03 BICITALUIA 11 CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE AQP - TRATTO PROVINCIA DI LECCE	- 33 -
FIGURA 18	UN PROGETTO DELLA MOBILITÀ, TAVOLA M.1.2 DEL PTCP DI LECCE.....	- 37 -
FIGURA 19	CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE, TAVOLA M.51 DEL PTCP DI LECCE.....	- 37 -





REGIONE
PUGLIA



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 20 QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA MOBILITÀ DOLCE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO..... - 39 -

FIGURA 21 LEGENDA CICLOVIA DEI DUE MARI - 40 -

FIGURA 22 TRACCIATO DELLA “CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO” COMUNI DI GUAGNANO E DI SALICE SALENTINO - 41 -

FIGURA 23 TRACCIATO DELLA “CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO” COMUNE DI GUAGNANO..... - 42 -

FIGURA 24 TRACCIATO DELLA “CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO” COMUNI DI CAMPI SALENTINA E DI NOVOLI - 43 -

FIGURA 25 TRACCIATO DELLA “CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO” COMUNI DI SQUINZANO E DI TREPUIZZI - 44 -

FIGURA 26 TRACCIATO DELLA “CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO” COMUNE DI TREPUIZZI..... - 45 -

FIGURA 27 TRACCIATO DELLA “CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO” COMUNE DI SQUINZANO - 46 -



COMUNE SALICE SALENTINO

COMUNE SQUINZANO

COMUNE TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A



FASE A
ANALISI DELLA
PIANIFICAZIONE
SOVRAORDINATA



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A



1.1 PREMESSA

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

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

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

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

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

1.2 ANALISI DEI RIFERIMENTI PROGRAMMATICI PER LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

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

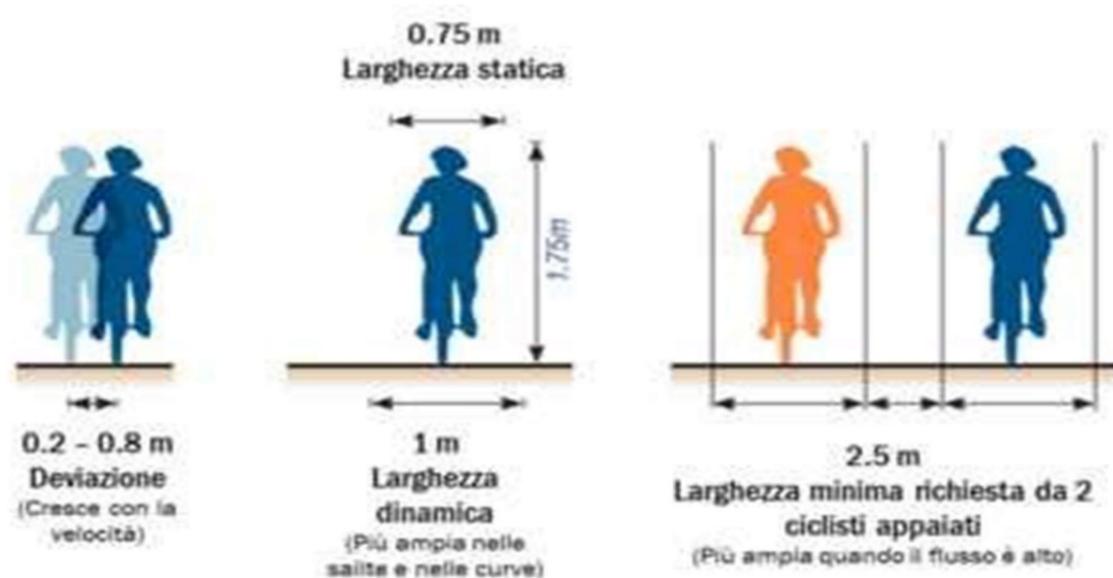
Come disciplinato dalla L.R. 1/2013 e dalla L. 2/2018, è necessario che il P.M.C. sia relazionato a quanto previsto dal P.R.M.C., nonché dal P.R.T. e dal P.P.T.R..

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

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

1.2.1 La ciclabilità in Puglia

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

1.3 GLI ITINERARI CICLABILI EUROPEI: EUROVELO

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

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

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

Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti, opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali e hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta Europa e di valorizzare localmente la modalità ciclistica come soluzione alternativa al traffico motorizzato. Lo scopo dell'*European Cyclists' Federation* è stato, appunto, quello di promuovere la bicicletta a livello europeo e internazionale nelle politiche dei trasporti, dell'ambiente e del turismo.

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

Gli itinerari EuroVelo

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

FIGURA 1 RETE CICLABILE EUROPEA EUROVELO





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

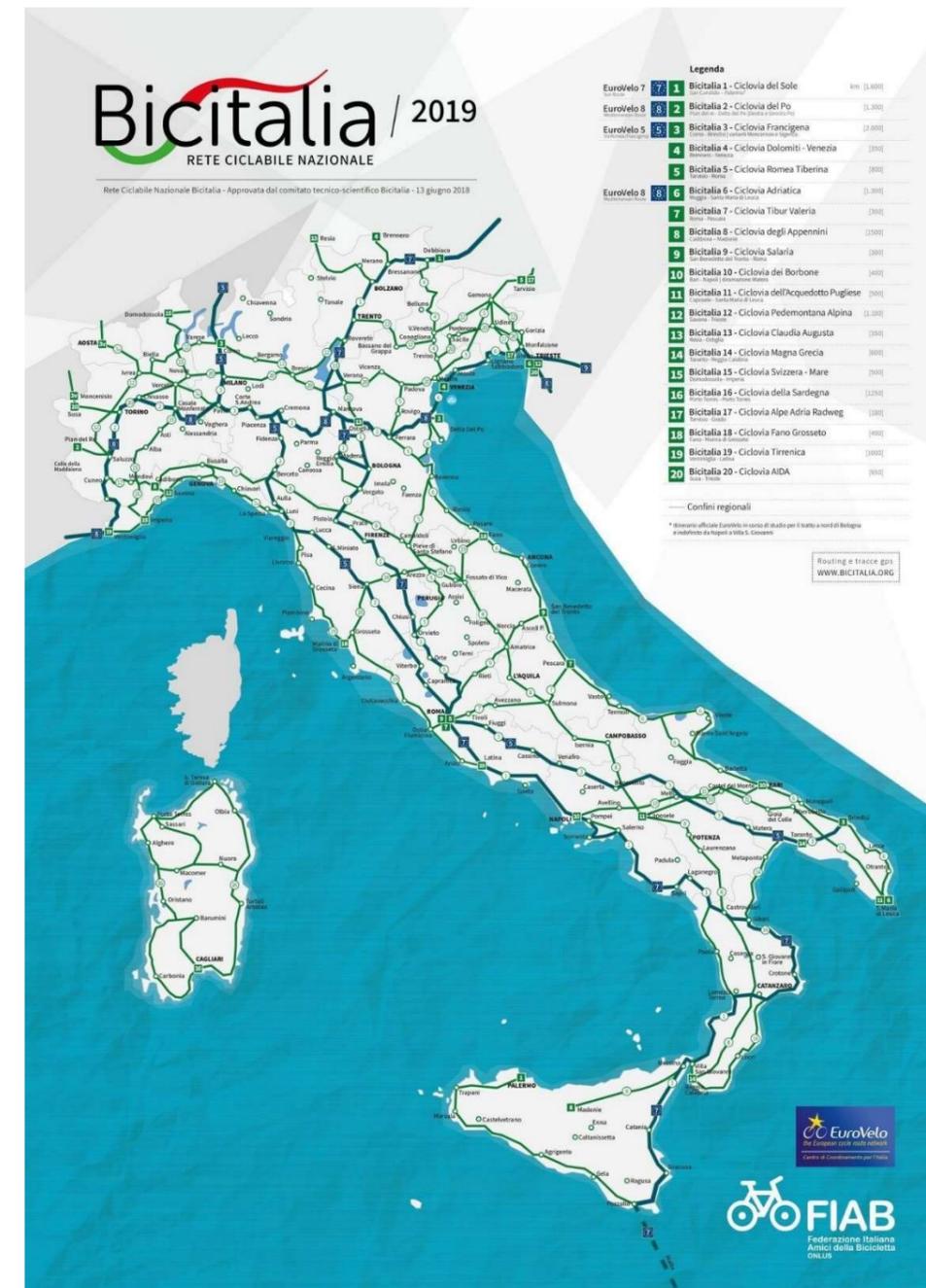
1.4 GLI ITINERARI CICLABILI NAZIONALI - LA RETE CICLABILE ITALIANA: BICITALIA

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

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

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

FIGURA 2 ELENCO RETE BICITALIA





COMUNE
SALICE SALENTINO

COMUNE
SQUINZANO

COMUNE
TREPUZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 3 RETE BICICIALIA 2019

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

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

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

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

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

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

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



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

1.5 IL SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (SNCT)

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

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

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

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

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

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

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

I protocolli di intesa prevedono nel dettaglio:

- da parte del MIT il riconoscimento delle ciclovie nella pianificazione nazionale delle infrastrutture prioritarie e la definizione degli standard e i requisiti minimi, analisi del progetto definitivo ed esecutivo;
- da parte del MIBACT la verifica della valorizzazione territoriale e l'attrattività culturale e turistica dei percorsi, nonché la promozione delle ciclovie in ambito turistico e culturale.

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

FIGURA 4 SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE



Le Regioni hanno il compito di inserire il progetto delle ciclovie nelle loro pianificazioni e programmazioni territoriali, da integrare con altri percorsi regionali; nel caso di percorsi che interessano territori di regioni differenti, la Regione Capofila deve coordinare tutte le attività volte



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

alla progettazione unitaria della ciclovia e individuare il soggetto attuatore degli interventi, quindi trasmettere al MIT gli atti per finanziare la progettazione e la realizzazione.

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



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

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

La rete di itinerari ciclabili, individuati con il Progetto Cy.Ro.N.Med., esplora tutti i disparati paesaggi pugliesi, sia percorrendo longitudinalmente tutto il litorale adriatico per risalire poi l'arco jonico fino a spingersi all'interno della Fossa Bradanica attraverso la Terra delle Gravine, sia tagliando trasversalmente la regione per collegare a nord i rilievi del sub Appennino Dauno con il promontorio del Gargano attraverso il Tavoliere, scavalcare in terra di Bari i ripiani della Murgia, e connettere la costa jonica a quella adriatica attraversando l'Alto Salento e più a sud le serre leccesi.

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

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

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

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 5 RETE CY.RO.N.MED.



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

Provincia	Itinerario: 3 Via dei Pellegrini - EV 5		Itinerario: 6 Via Adriatica*		Itinerario: 10 Via dei Borboni		Itinerario: 11 Alta via dell'Italia centrale*		Itinerario: 14 Via dei tre mari	
	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza	Comuni	Lunghezza
	n.	km	n.	km	n.	km	n.	km	n.	km
Foggia	5	45,64	23	307,38	0	0,00	13	198,63	0	0,00
Bari	3	56,47	9	128,22	18	215,35	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	60,69	6	111,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	137,67	0	0,00	0	0,00	26	171,46
Taranto	10	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,64
Regione Puglia	23	2.831,77	53	684,26	19	224,60	13	198,63	37	264,11

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

Totale Km. 1.653,36

1.7 LA MOBILITÀ DOLCE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE

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

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

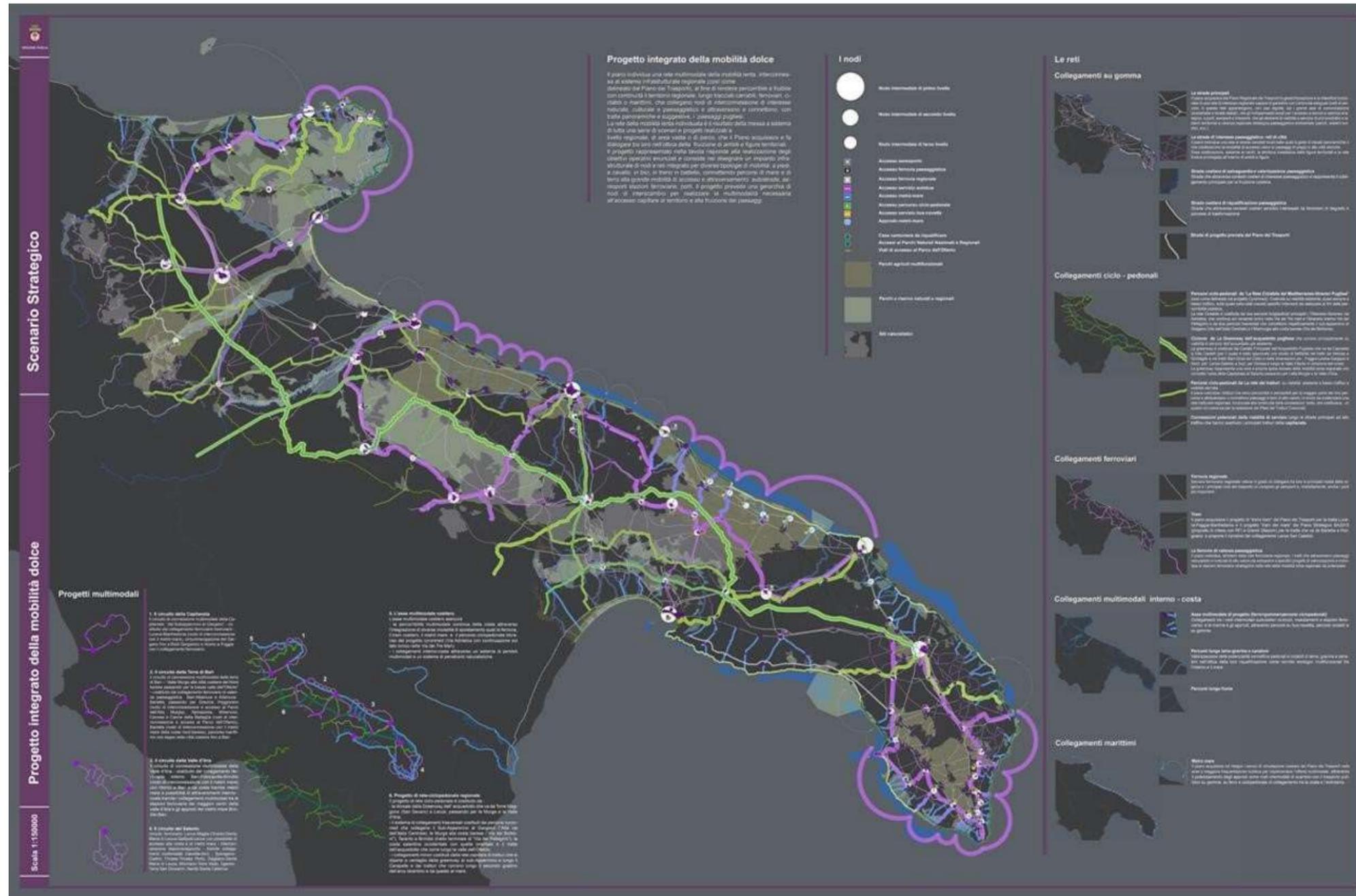
A tal fine il piano individua una rete multimodale della mobilità lenta che assicuri la percorribilità del territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico e attraversano e connettono,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

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 6 RETE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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

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

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

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

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

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

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

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

- quelli già previsti dal precedente PA e già finanziati o in corso di realizzazione, di cui si prevede il completamento entro il 2020;(colore BLU);

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

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

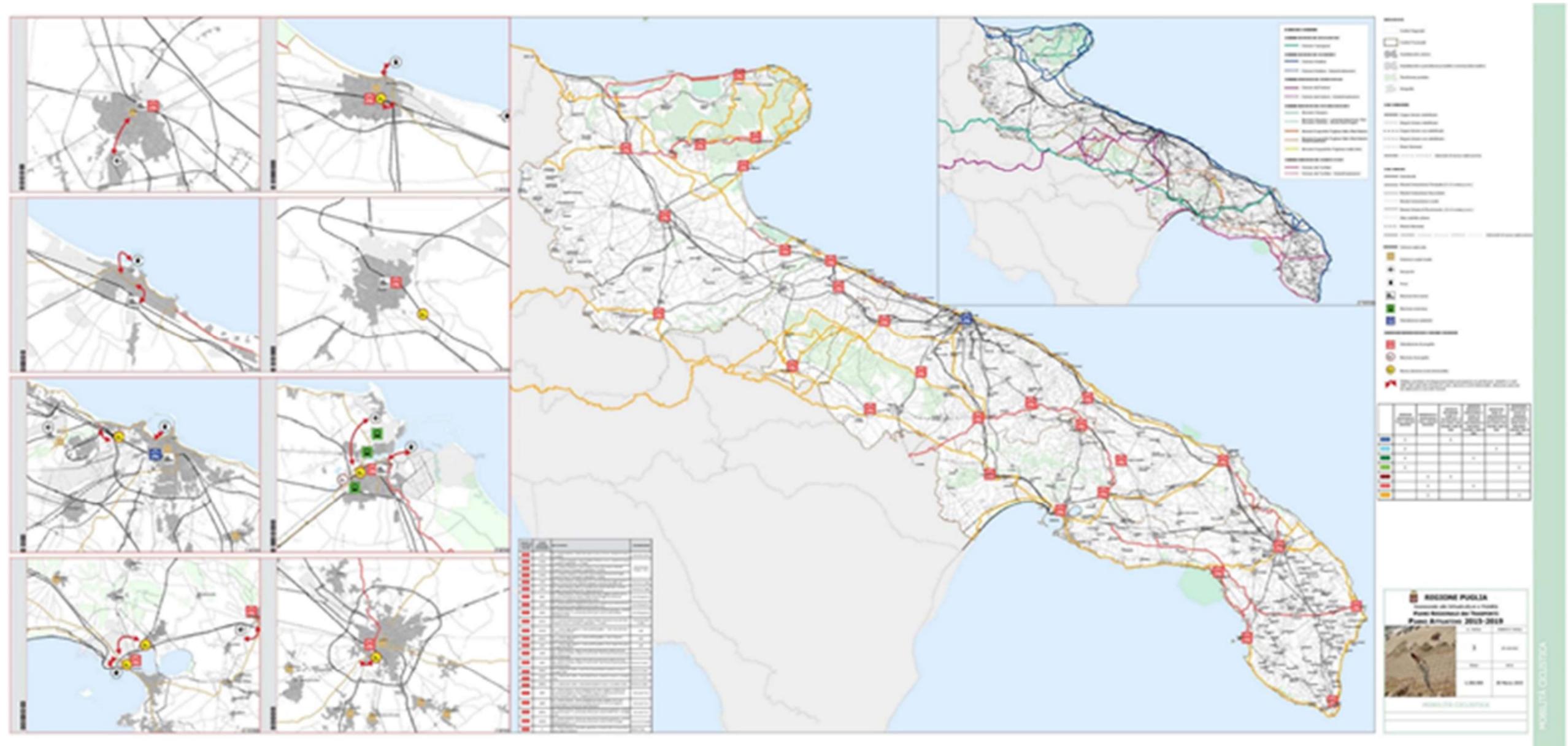
TABELLA 2 INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA PROVINCIA LECCE

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

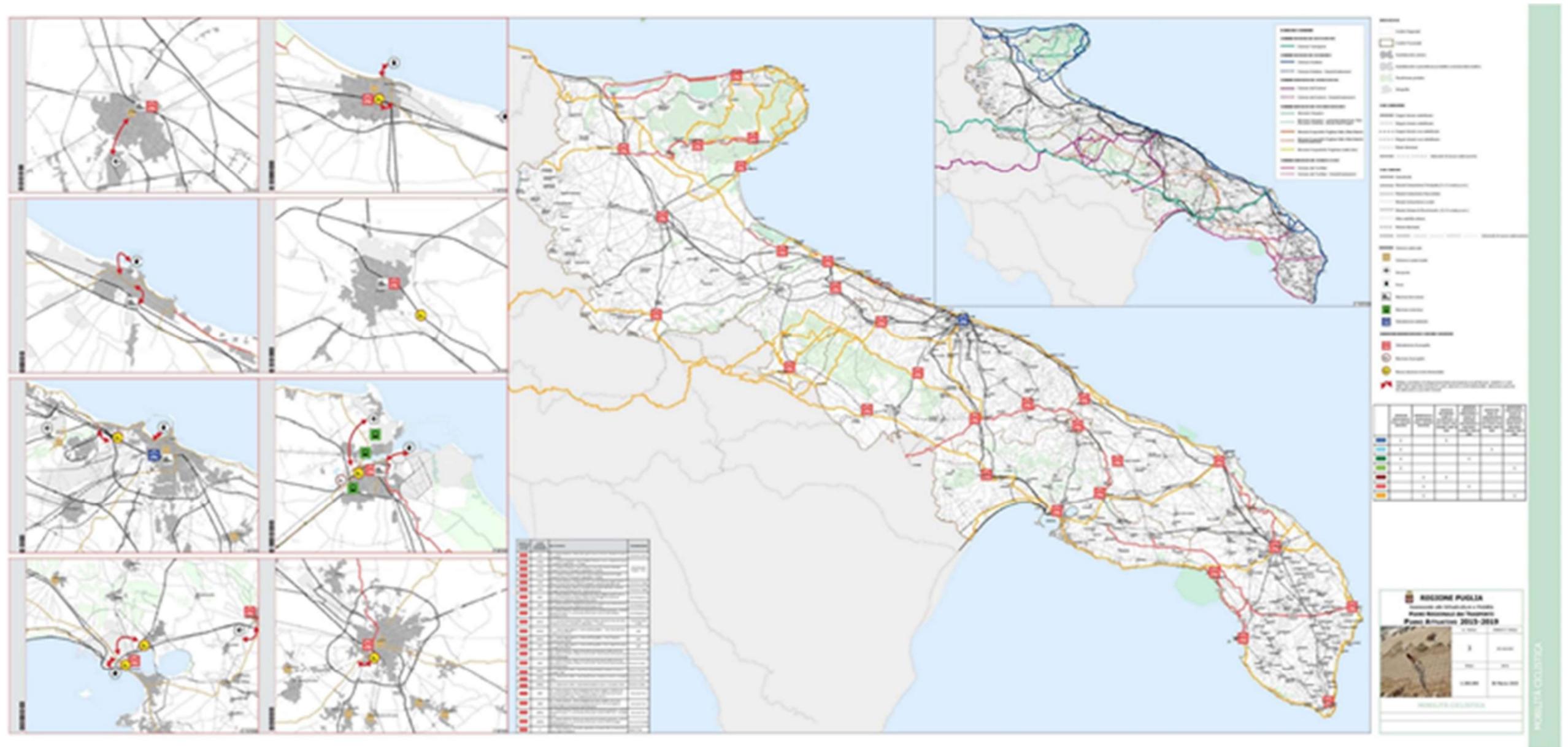
FIGURA 7 RETE INDIVIDUATA DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI 2015-2019





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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





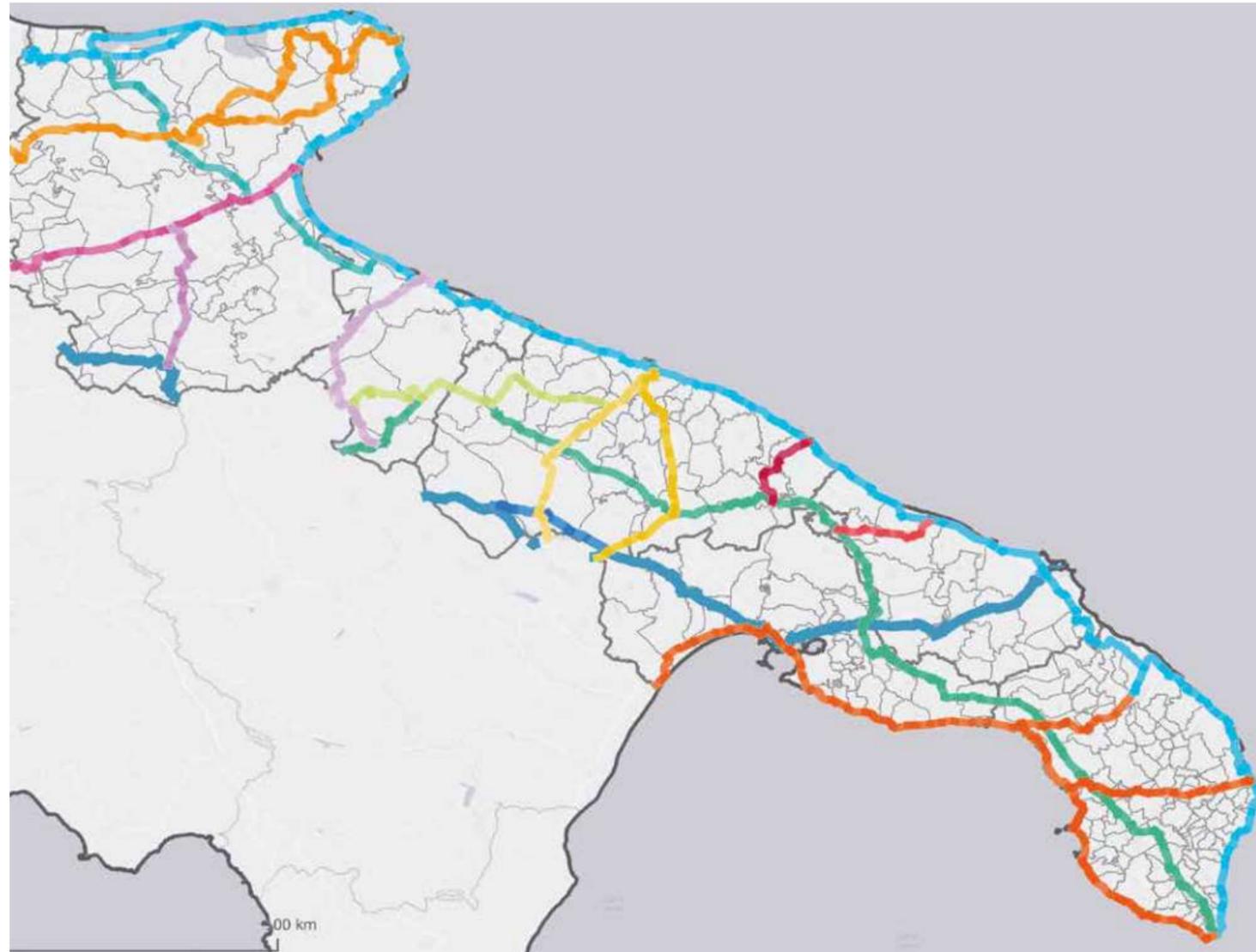
COMUNE
SALICE SALENTINO

COMUNE
SQUINZANO

COMUNE
TREPUZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 9 MOBILITÀ CICLISTICA - RETE BICITALIA



- RP01 / ID 01 | EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena
- RP01a / ID 18 | EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura
- RP02 / ID 06 | BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
- RP02a / ID 07 | BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere
- RP03 | BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP
- RP03a / ID 17 | BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP / Bretella Bari - Gioia del Colle
- RP04 / ID 10 | BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni
- RP04a / ID 16 | BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera
- RP04b / ID 02 | BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
- RP05 / ID 05 | BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano
- RP06 / ID 14 | BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari
- RP07 / ID 03 | Ciclovía Costa Merlata - Locorotondo
- RP08 / ID 04 | Ciclovía Monopoli - Alberobello
- RP09 / ID 08 | Ciclovía del Tavoliere
- RP10 / ID 09 | Ciclovía Candela - Foggia
- RP11 / ID 15 | Ciclovía Valle dell'Ofanto



COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

1.9 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)

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

1.9.1 Le Strategie del Piano

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

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

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

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

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

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

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

Tuttavia, i percorsi ciclabili in sede propria sono relazionabili ai maggiori costi di realizzazione, specialmente in ambito extraurbano ove, oltre a prevedere eventualmente espropri per pubblica

utilità a margine delle infrastrutture esistenti, si devono spesso prevedere prolungamenti o allargamenti di opere d'arte esistenti (tombini idraulici, ponti, viadotti, muri di contenimento, ecc.).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ✓ la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa;



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

- ✓ un aumento dello share modale;
- ✓ la promozione e la diffusione del cicloturismo;
- ✓ una maggiore qualità di vita.

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

In particolare, si dovranno garantire:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. incentivare il cicloturismo locale, su scala regionale e provinciale;

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

1.9.2 Gli Obiettivi del piano regionale della mobilità ciclistica

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

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

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

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

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

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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

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

Esso rappresenta l'itinerario più lungo (1.821 km) e si snoda lungo tutta la costa adriatica, da Lesina al Capo di Santa Maria di Leuca, toccando tutte le principali città costiere della Puglia.

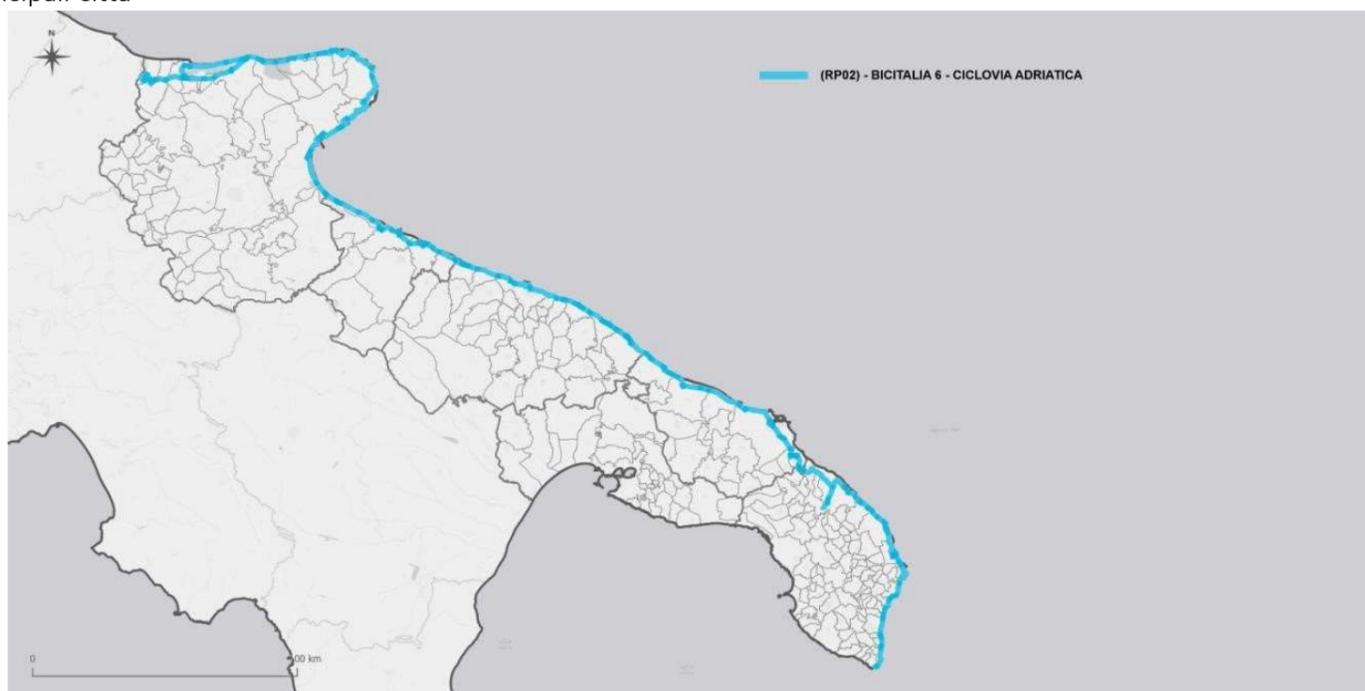
La regione Puglia presenta un territorio prevalentemente pianeggiante, in cui risultano chiaramente distinguibili aree geografiche dalle matrici paesaggistiche estremamente diversificate: il promontorio del Gargano, la pianura del Tavoliere, l'altopiano della Murgia e la penisola salentina.

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

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

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

FIGURA 11 CICLOVIA REGIONALE A VALENZA NAZIONALE RP02 BICITALIA 6 CICLOVIA ADRIATICA



Il percorso, da Peschici, procede verso l'interno lasciando la costa, seguendo sempre la Strada Statale fino a Vieste, procedendo poi sulla Strada Statale 53, passa per molte mete turistiche e riprende a lambire la costa del Gargano fino a giungere al Lido di Portonovo, Baia San Felice e Pugnochiuso, per proseguire ancora sulla costa fino a Baia delle Zagare, posto famoso per il suo splendido paesaggio marino, giunge fino a Mattinata e, sulla Strada Statale 89 del Gargano, fino a Manfredonia.

Nel Golfo di Manfredonia, il percorso toccherà parecchie mete turistiche tra cui Siponto, Zapponeta, per poi arrivare a Margherita di Savoia per poi uscire, di lì a poco, dalla provincia di Foggia e entrare in territorio BAT. In territorio BAT la prima località che la ciclovia Adriatica incontra è Barletta

seguito la Strada Provinciale 189, per un piccolo tratto segue il corso del Canale Ciappetta Camaggio, per poi, dopo circa 15 km, giungere nel centro della meravigliosa città di Trani. Da Trani, seguendo la Strada Statale 16, giunge fino a Bisceglie, Molfetta e Giovinazzo, lambendo da qui la costa dell'Adriatico da questi piccoli porti, transita per Palese Macchie, piccolo porticciolo e grande meta aeroportuale di Bari, per poi giungere nel centro della Città Metropolitana di Bari.

Da Bari, seguendo la complanare della Strada Statale 16 transita per Mola di Bari, Polignano a Mare, con la sua suggestiva passeggiata sulla costa rocciosa, per poi giungere nella piacente città di Monopoli col suo antico porto e il successivo litorale ricco di spiagge che arriva fino a Savelletri. Di qui procede per Torre Canne, Villanova di Ostuni, Costa Merlata, Torre Santa Sabina, Specchiolla fino a giungere all'area marina protetta di Torre Guaceto. Successivamente transita per Posticeddu, Case Bianche, per poi fare ingresso nel centro della Città di Brindisi, altra meta portuale e aeroportuale della regione Puglia.

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

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

Dalla Strada Provinciale 133, transita sulla Strada Provinciale 366 entrando nella Riserva Naturale Le Cesine e, prosegue interessando i territori di Torre Specchia Ruggeri, San Foca, Roca Vecchia, Torre dell'Orso, Sant' Andrea, Conca Specchiulla, Frassanito, fino a giungere nella zona dei Laghi Alimini e



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

nel comune di Otranto. Dal rinomato centro turistico procede per Porto Badisco e giunge a Santa Cesarea Terme, Castro, con le sue numerose grotte, Tricase Porto, Marina Serra e Marina di Novaglie per terminare il suo percorso facendo ingresso nel centro di Santa Maria di Leuca, sua ultima tappa.



REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



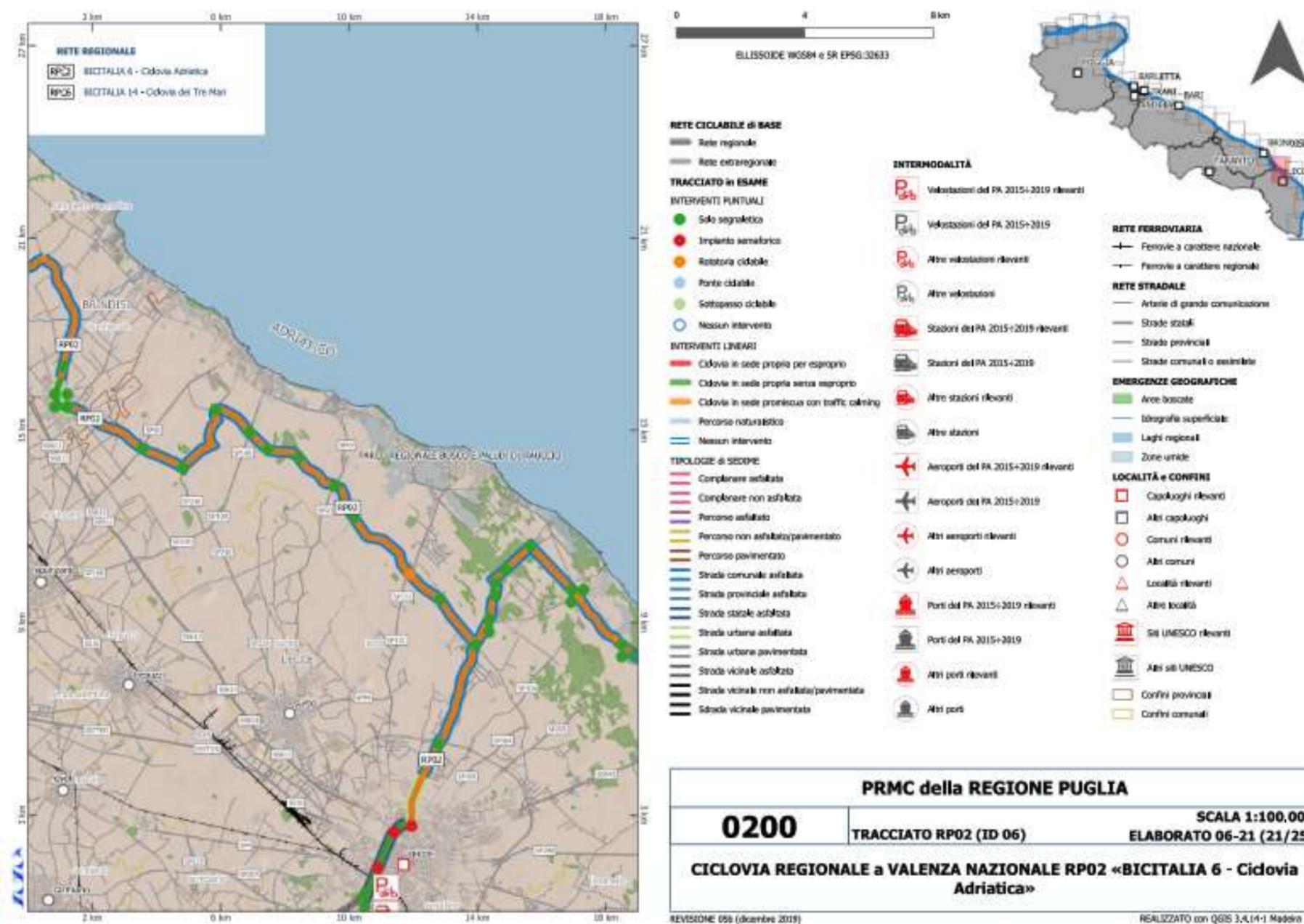
COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Proseguendo sul litorale, il tracciato attraversa il centro abitato di Porto Cesareo, interseca le Strade Provinciali 21 e 340, transita per il porto e, intercettando la Strada Provinciale 286, si dirige verso Sant'Isidoro.

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



COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

del Cavallo, continuando, di seguito, sulla Strada Provinciale 286 e giungendo a Santa Caterina dove è localizzata la seconda biforcazione: un tronco procede verso Santa Maria di Leuca e l'altro verso Otranto.

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

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

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

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

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

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

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

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



REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



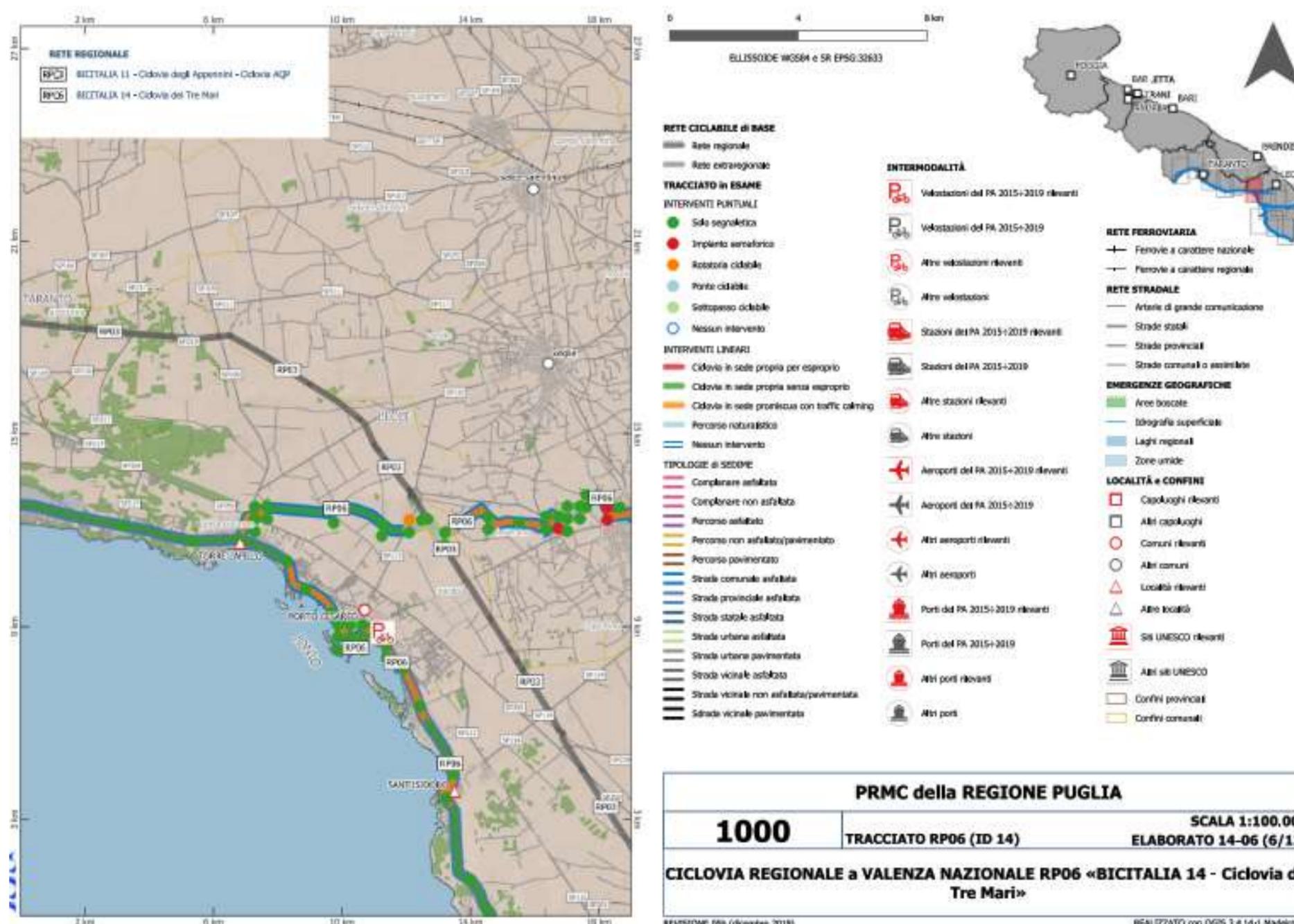
COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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

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

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

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

Il percorso ciclabile relativo alla Regione Puglia parte dal confine con la Basilicata, in agro di Palazzo San Gervasio, interseca la Strada Statale 655, poi procede sulla Strada Provinciale 168 e sulla Strada Provinciale 25 e, a seguire, sulla Strada Provinciale 232 e 233, dove transita al di sotto dei binari della vecchia linea ferroviaria Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle, fino a giungere, attraverso la Strada Provinciale 152, nel Comune di Spinazzola, dove sono evidenti i segni del canale dell'Acquedotto. Successivamente prosegue sulla Strada

Provinciale 230 in direzione Gravina intersecando la Strada Provinciale 222, e la Strada Regionale 6 per poi scendere in una vallata dove, attraversando il Bosco di Acquatetta, inizia la galleria delle Murge facendo ingresso nel Parco Nazionale dell'Alta Murgia.

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

Di seguito, incrocia la Strada Provinciale 159, interseca la Strada Statale 96, la Strada Provinciale 31, entra nella zona di Mercadante e costeggiando la Strada Provinciale 145 passa poi per Cassano Murge. Successivamente, interseca la Strada Provinciale 127 e la Strada Provinciale 20, sorpassa la autostrada A14 e giunge a Gioia del Colle. Interseca la Strada Statale 100, e prosegue sulla Strada Provinciale 239 Gioia del Colle – Noci per poi inserirsi nelle campagne tra Gioia del Colle, Noci e Putignano fino a intersecare la Strada Provinciale 237.

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

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

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

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





COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

Così, intersecando nuovamente la Strada Provinciale 359 e la Strada Provinciale 142 lambisce Avetrana, incrociando anche la Strada Provinciale 143 e intersecando la Strada Provinciale 144, prosegue in territorio Salentino incontrando le strade provinciali 109 e 110.

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

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

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

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



REGIONE PUGLIA



COMUNE SALICE SALENTINO



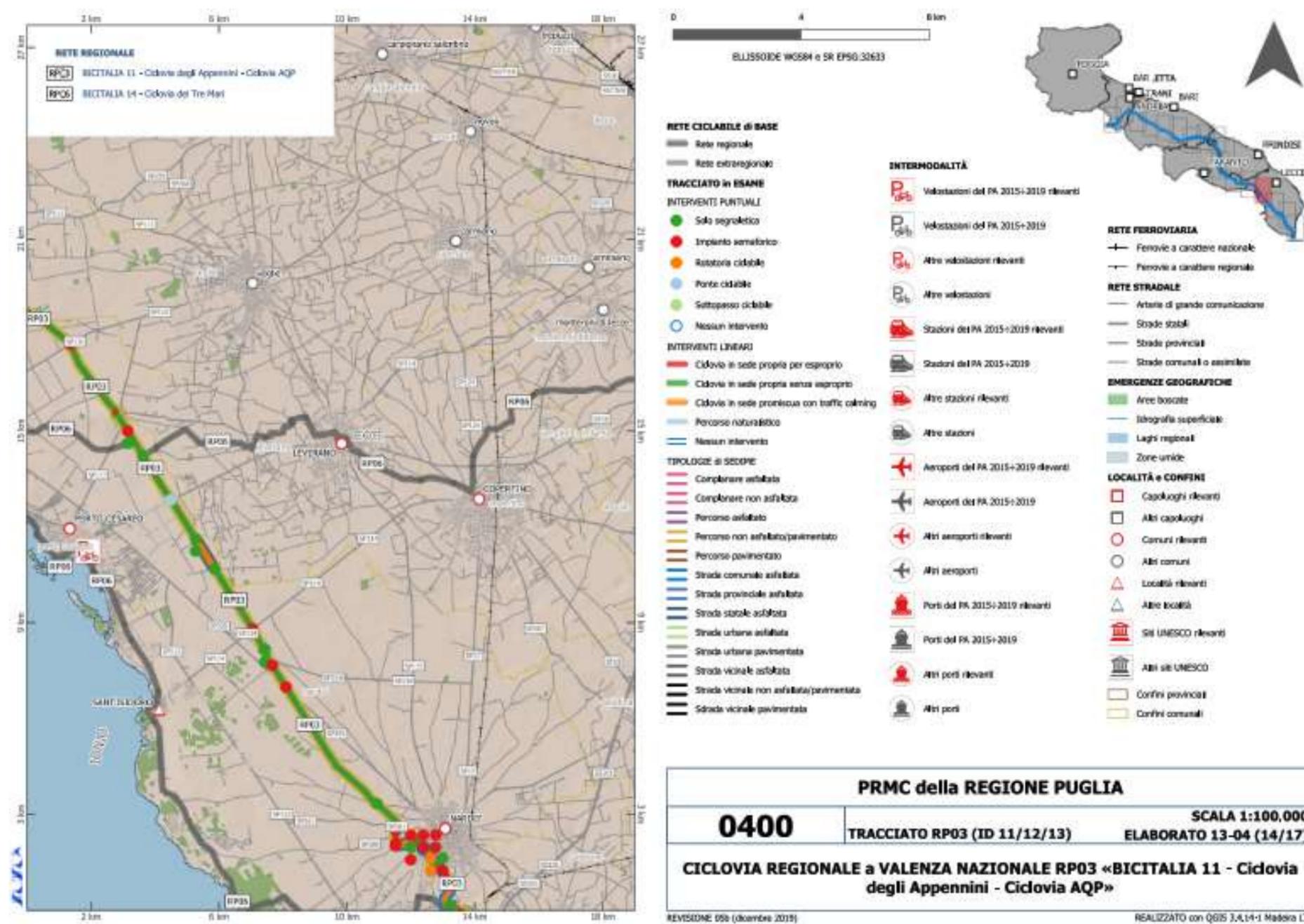
COMUNE SQUINZANO



COMUNE TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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





REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



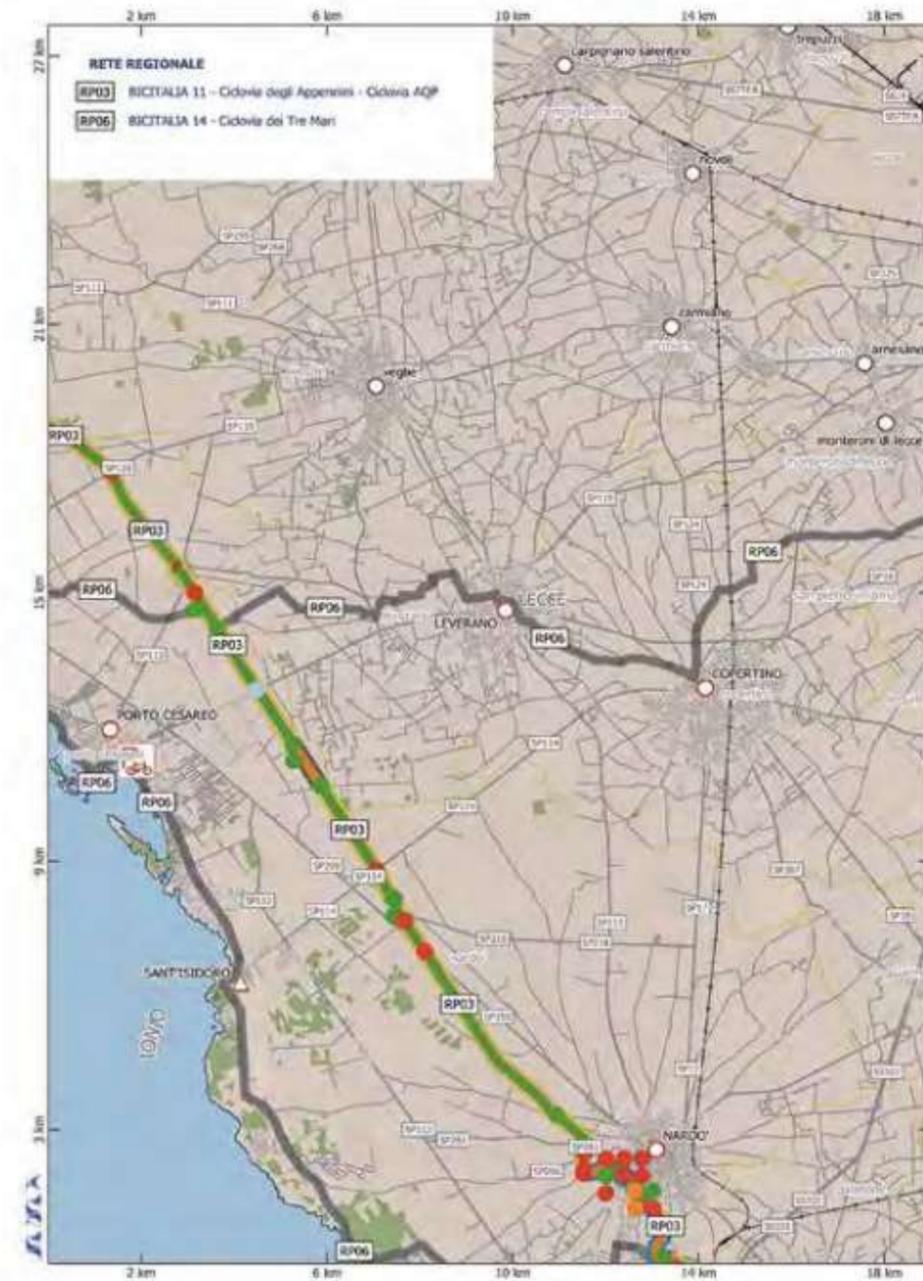
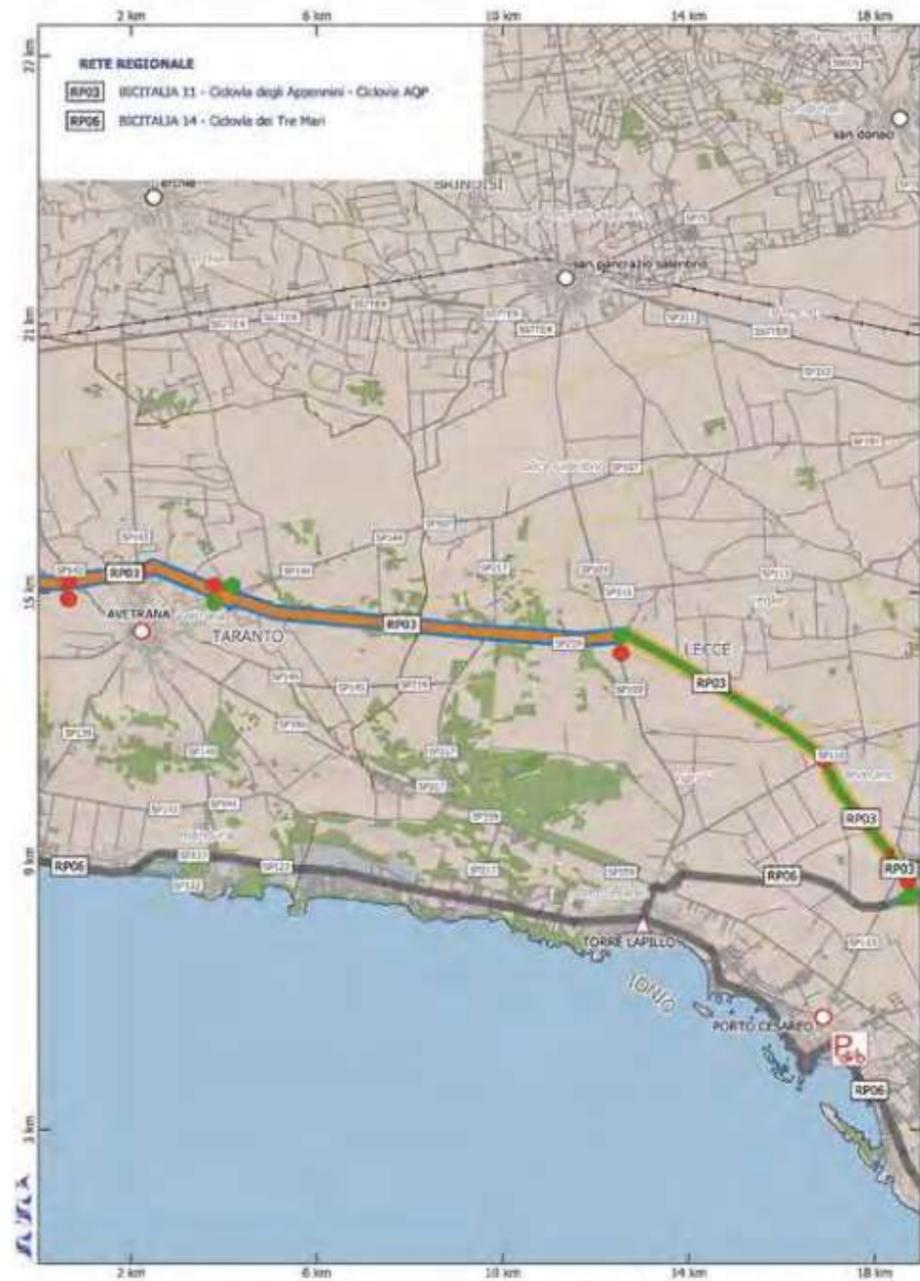
COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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





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

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

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

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

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

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

1.13.1 Le Politiche della mobilità del PTCP

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

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

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



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

Le strategie proposte dal PTCP si rapportano a programmi regionali e sovra-regionali di integrazione della maglia autostradale e ferroviaria nazionale con una rete interprovinciale e provinciale, che definisca un sistema viabilistico e ferroviario di maggiore efficacia e compatibile con la delicata situazione ambientale della Puglia e del Salento.

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

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

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

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

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

M1 Tubo = Strada extraurbana principale (A-B)

M2 Pendoli industriali = strada extraurbana secondaria (C1)

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

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

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

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

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

M6 spazi pedonali tutelati = isole pedonali (F)

altre strade di collegamento provinciale

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

Denominazione dell'intervento previsto dal PTCP	Corrispondenza alla class. Stradale del NCDS	Descrizione funzionale e tecnica del tipo di intervento
STRADE		
Il Tubo (insieme dei grandi assi costituito dalle SS 101, 274 e 275)	Strada extraurbana principale (A-B del NCDS e DM 11.5.2001)	Una figura aperta (rombo), funzionale soprattutto al trasporto pesante e connessa, attraverso una serie di assi trasversali (i pendoli). Trasformazione a strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli, che si congiunge alle principali direttrici verso nord e verso sud. Revisione di alcuni svincoli mediante "rotatorie all'Olandese" in prossimità con gli assi di collegamento con le aree produttive (i pendoli).
Tratto di progetto: variante SS 613-101 al percorso tangenziale occidentale dell'area urbana di Lecce da un punto a monte della zona industriale di Surbo sino a raggiungere la SS.101 in prossimità di Lequile; Prolungamento della SS.275 verso Tricase.	Strada extraurbana principale (A-B)	Alleggerimento degli intensi flussi di traffico lungo il margine occidentale della città di Lecce. Strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli, che si congiunge alle principali direttrici verso nord e verso sud.
Tratto di progetto: SS 007 Ter variante		Strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli, che si congiunge alle principali direttrici verso nord-ovest e Tang. Ovest di Lecce.
I Pendoli (strade di collegamento tra i grandi assi stradali (i tubi) e le aree produttive, porti e aeroporti). -Adeguamento della SP 18 (tratto da SS 101 - area produttiva di Copertino); -Adeguamento della SP 19 (tratto da SS 101 - area produttiva di Nardò); -Tratto di progetto trasversale alla SS 475 Matino-Casarano.	Strada extraurbana secondaria (C1)	Tratti stradali di collegamento tra i grandi assi stradali (i tubi) e le aree produttive, porti e aeroporti. Trasformazione a due corsie ampie con spartitraffico e banchina, gli incroci sono risolti con rotatorie di dimensioni adeguate ai mezzi pesanti.
Strada Parco: -Tangenziale Est di Lecce	Strada extraurbana principale (A-B)	Trasformazione a strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli.
Strada Parco: -SS 16 Maglie-Otranto	Strada extraurbana secondaria (C2)	Trasformazione a strada a quattro corsie, con svincoli a più livelli.
Strada Parco: -SS 274 Taviano-Leuca	Strada extraurbana secondaria (C2)	strada a due corsie, con rotatorie.
Strada Parco: -altri tratti	Strada extraurbana secondaria (C2)	strada a due corsie, con rotatorie.
La Strada dei Centri tratti di adeguamento e progetto: -Salice S., Veglie, Leverano, Nardò, Galatone, Neviano; - Sannicola, Casarano; - Taurisano, S.M. di Leuca, Gagliano del C., - Tricase, Miggiano, Spongano, Ortelle.	Strada locale in ambito extraurbano (F)	Le strade dei centri sono strade a due corsie con marciapiede in ambito urbano; le intersezioni sono risolte con rotatorie a raso. Elementi che completano la strada dei centri sono una rete di piste ciclabili di collegamento tra le stazioni e i centri urbani e i parcheggi di interscambio localizzati nei pressi delle stazioni ferroviarie.
Itinerari Narrativi Attraversamenti: -Salice S. – Casalabate; -Porto Cesareo – Lecce; -S.M. al Bagno-T.S. Andrea; -Gallipoli, Laghi Alimini; -Marina di Mancaversa-Porto Badisco;	Strada locale in ambito extraurbano (F)	strada a due corsie, con incroci a raso e banchine



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

Denominazione dell'intervento previsto dal PTCP	Corrispondenza alla class. Stradale del NCDS	Descrizione funzionale e tecnica del tipo di intervento
-T.S. Giovanni –Marina di Andrano; Sentieri: -lungo la costa e interni al territorio.	Strada locale in ambito extraurbano (F)	Strade di piccole dimensioni e di sezione variabile (da mantenere)

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

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

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 18 UN PROGETTO DELLA MOBILITÀ, TAVOLA M.1.2 DEL PTCP DI LECCE

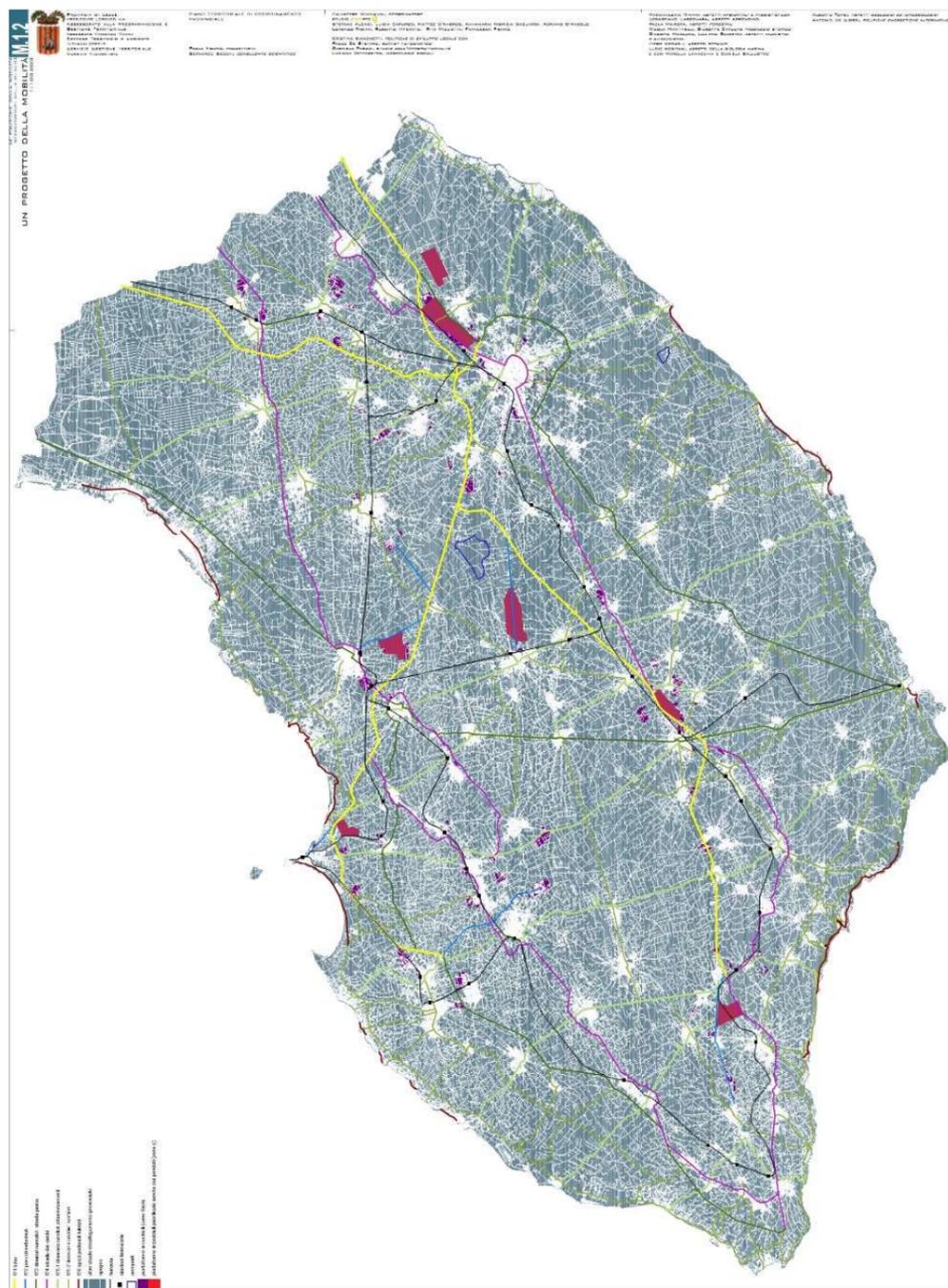
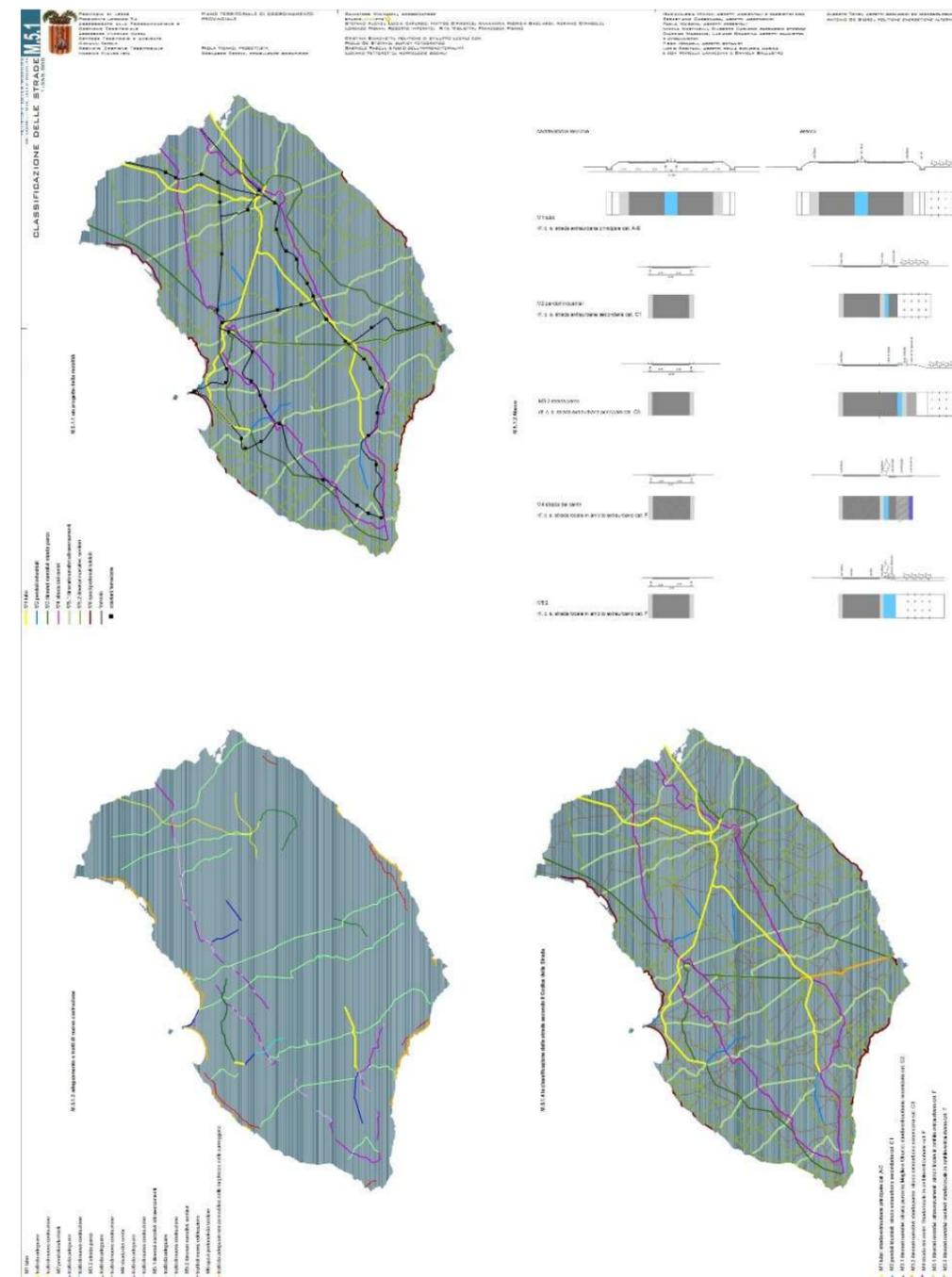


FIGURA 19 CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE, TAVOLA M.51 DEL PTCP DI LECCE.





COMUNE
CAMPI SALENTINA



COMUNE
GUAGNANO



COMUNE
NOVOLI



REGIONE
PUGLIA



COMUNE
SALICE SALENTINO



COMUNE
SQUINZANO



COMUNE
TREPUIZZI

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

I.14 QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E DELLA MOBILITA' DOLCE DEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO

Con delibera del Consiglio N. 18. del 08/06/2017 l'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO ha approvato il "QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E DELLA MOBILITA' DOLCE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO" per partecipare all'Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali" P.O.R. Puglia FESR - FSE 2014-2010 - Asse IV - Azione 4.4.(vedere [Figura 19](#)).

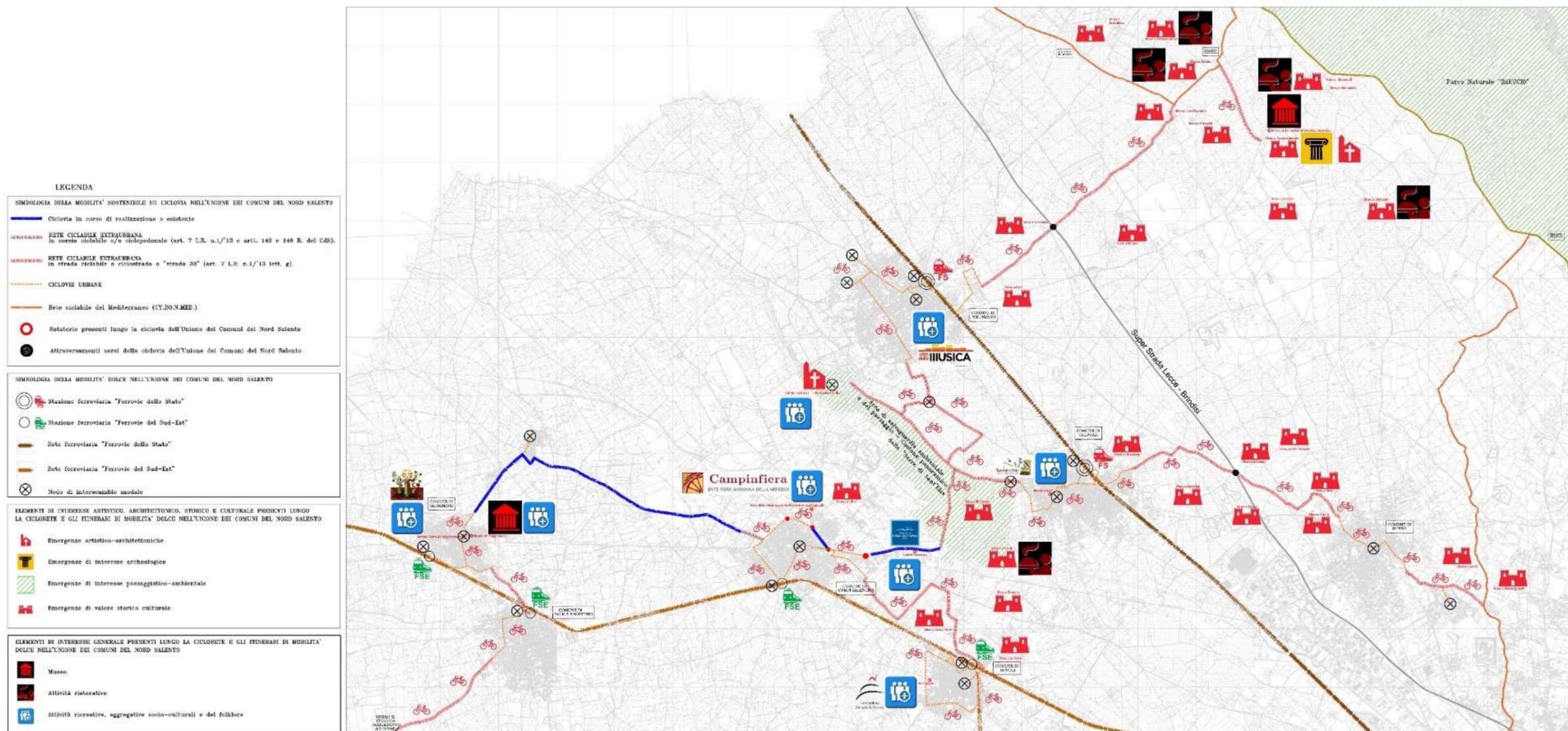
Il Quadro Strategico è stato definito sulla base di alcuni criteri fondamentali:

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 20 QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA MOBILITÀ DOLCE NEL TERRITORIO DELL'UNIONE DEI COMUNI DEL NORD SALENTO





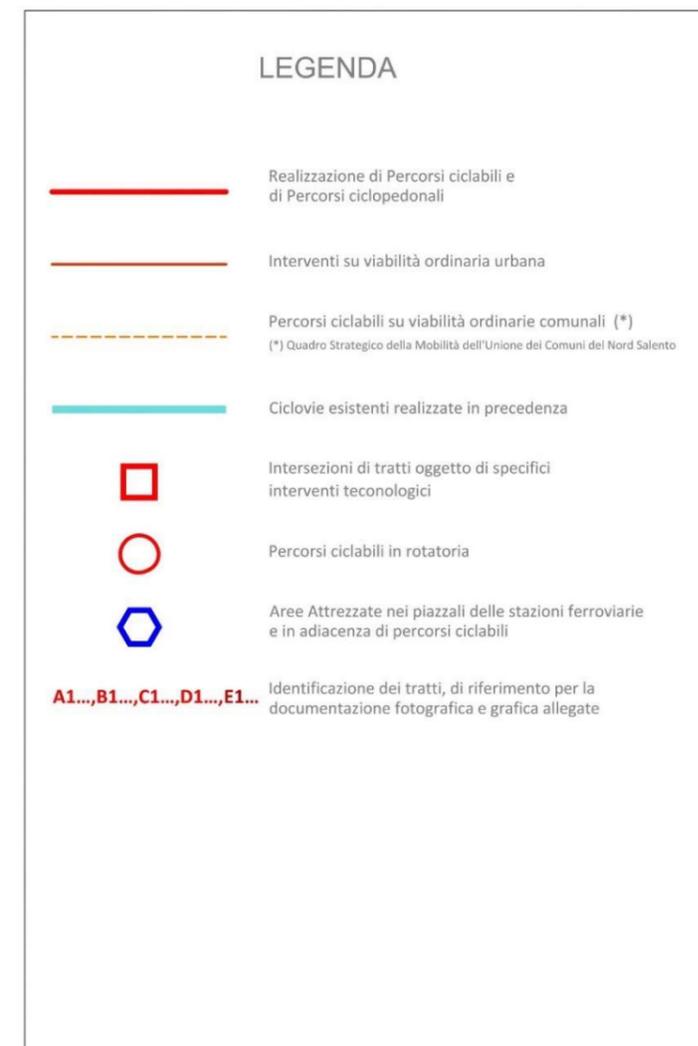
PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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

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

Si tratta di una rete di percorsi ciclabili, che collegano i Comuni dell’Unione del Nord Salento e raggiungono beni culturali diffusi ed aree di interesse naturalistico e paesaggistico (vedere **Figura 21, 22, 23, 24, 25, 26 e 27**).

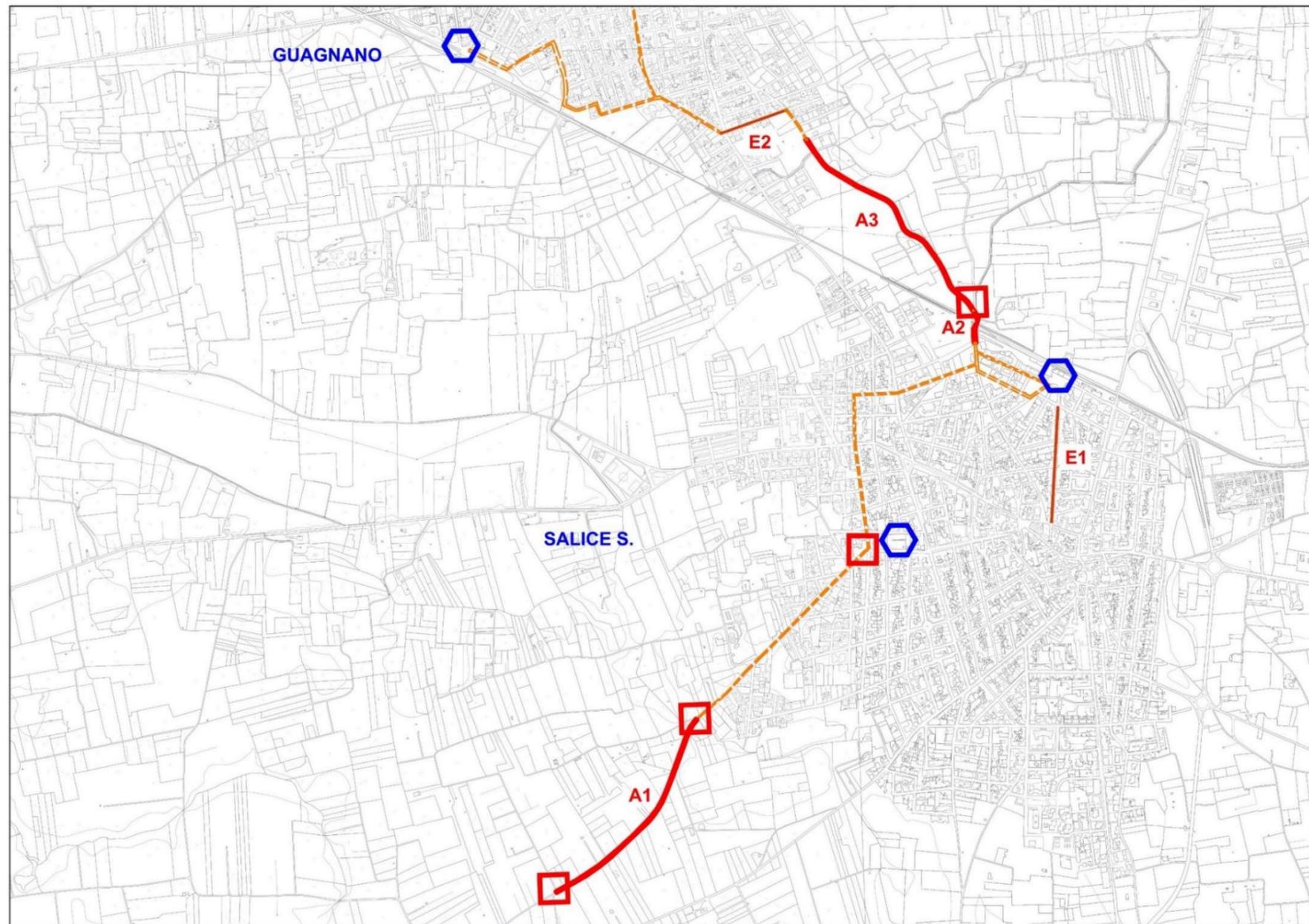
FIGURA 21 LEGENDA CICLOVIA DEI DUE MARI





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

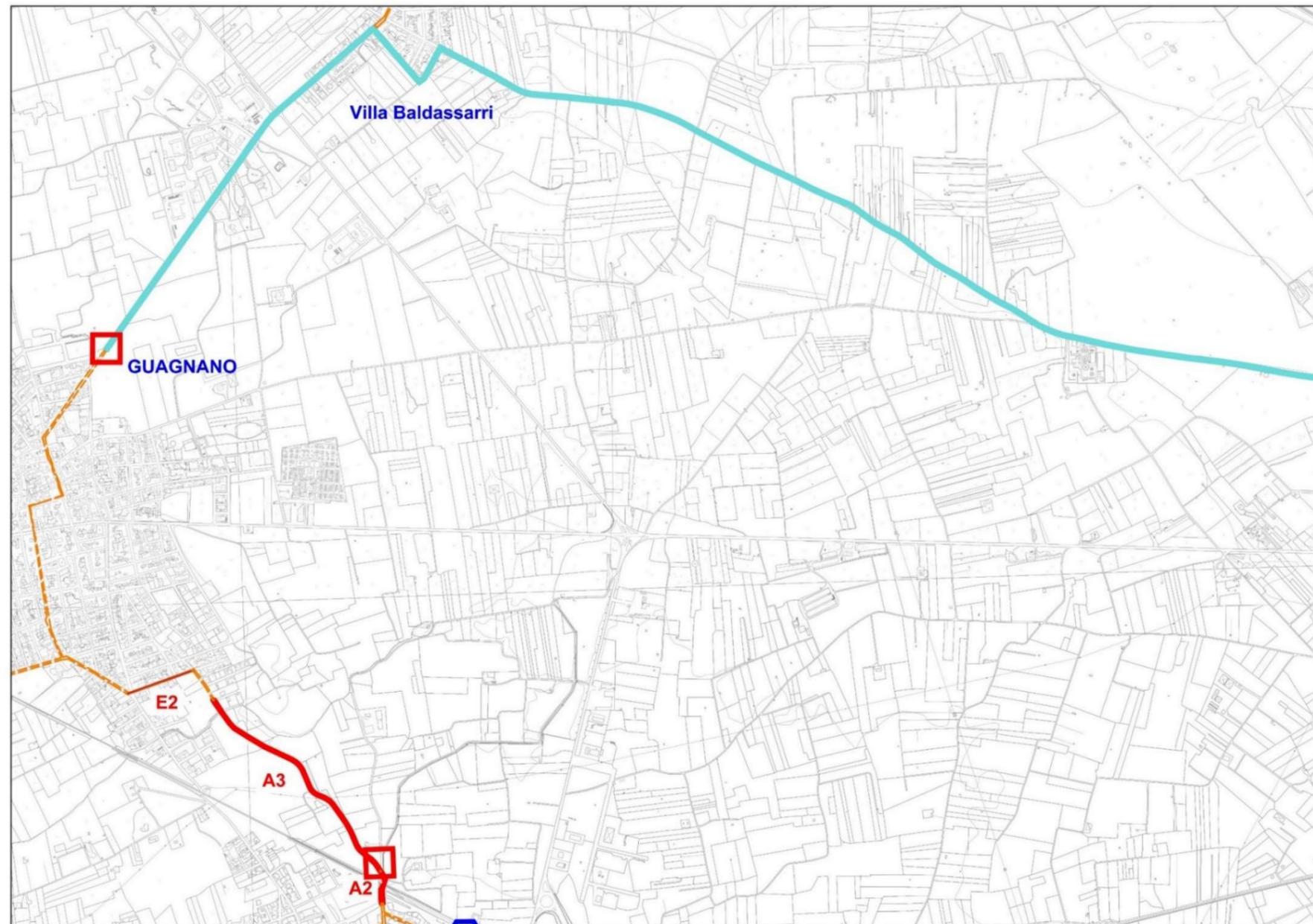
FIGURA 22 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI GUAGNANO E DI SALICE SALENTINO





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

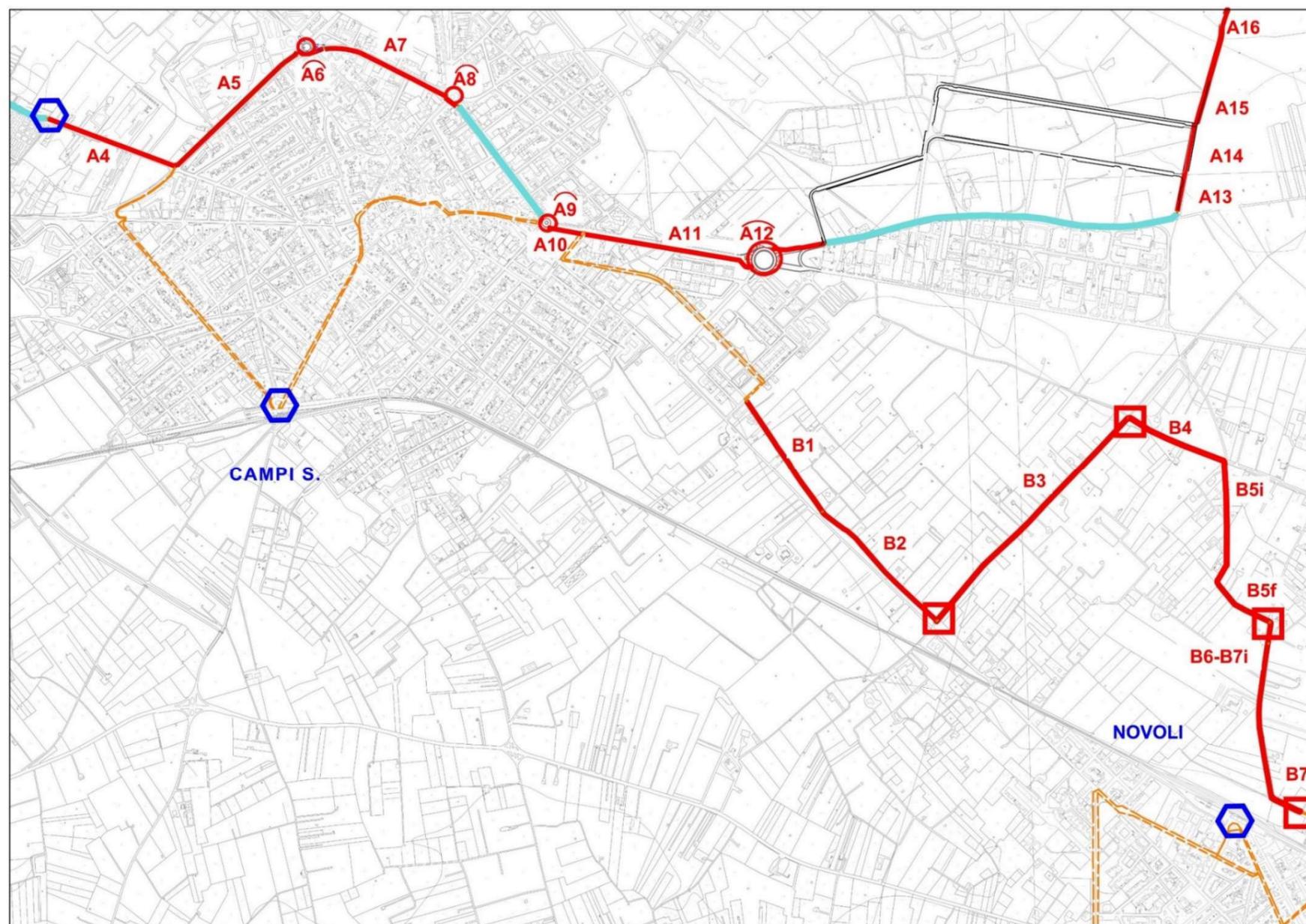
FIGURA 23 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI GUAGNANO





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

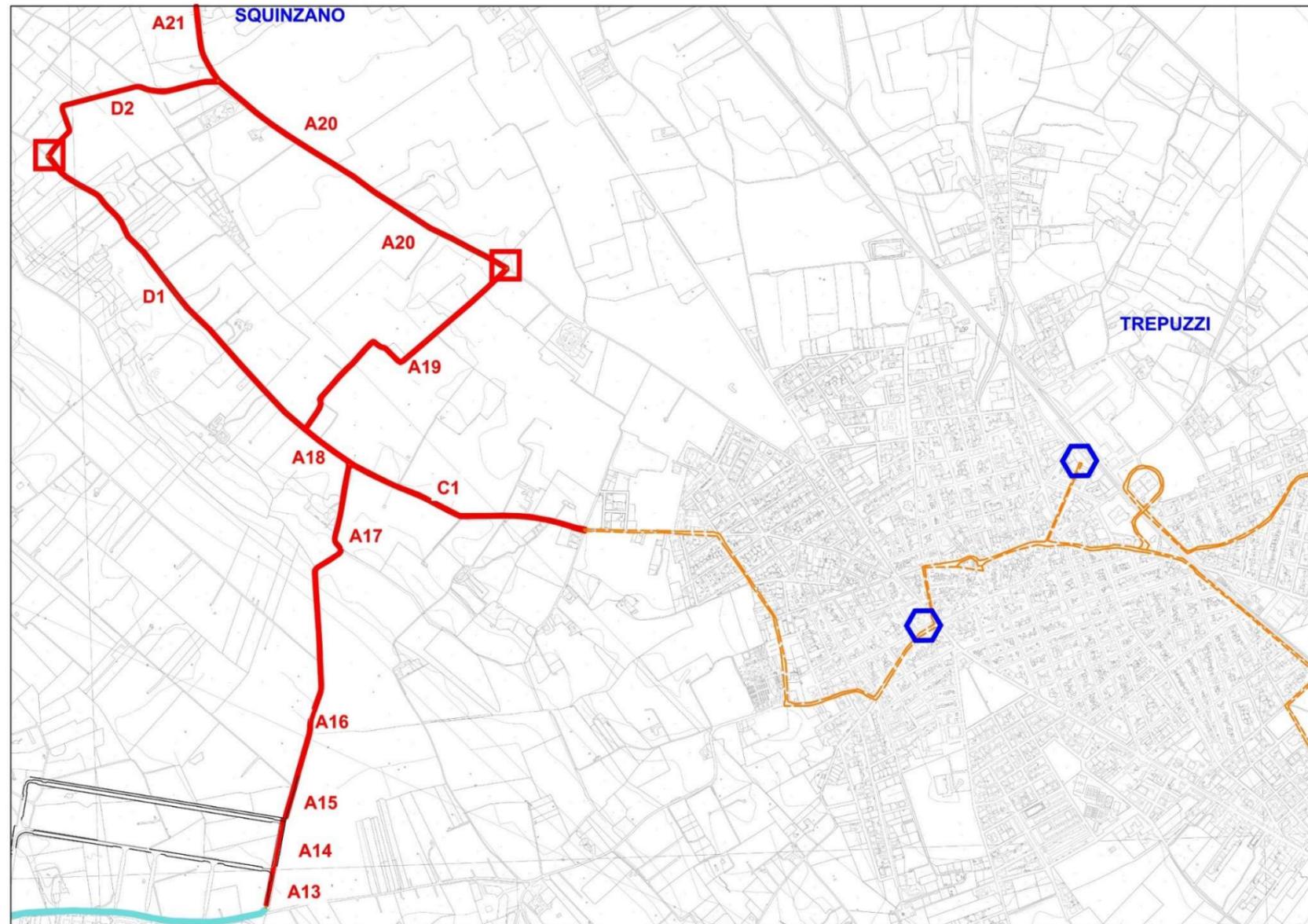
FIGURA 24 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI CAMPI SALENTINA E DI NOVOLI





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

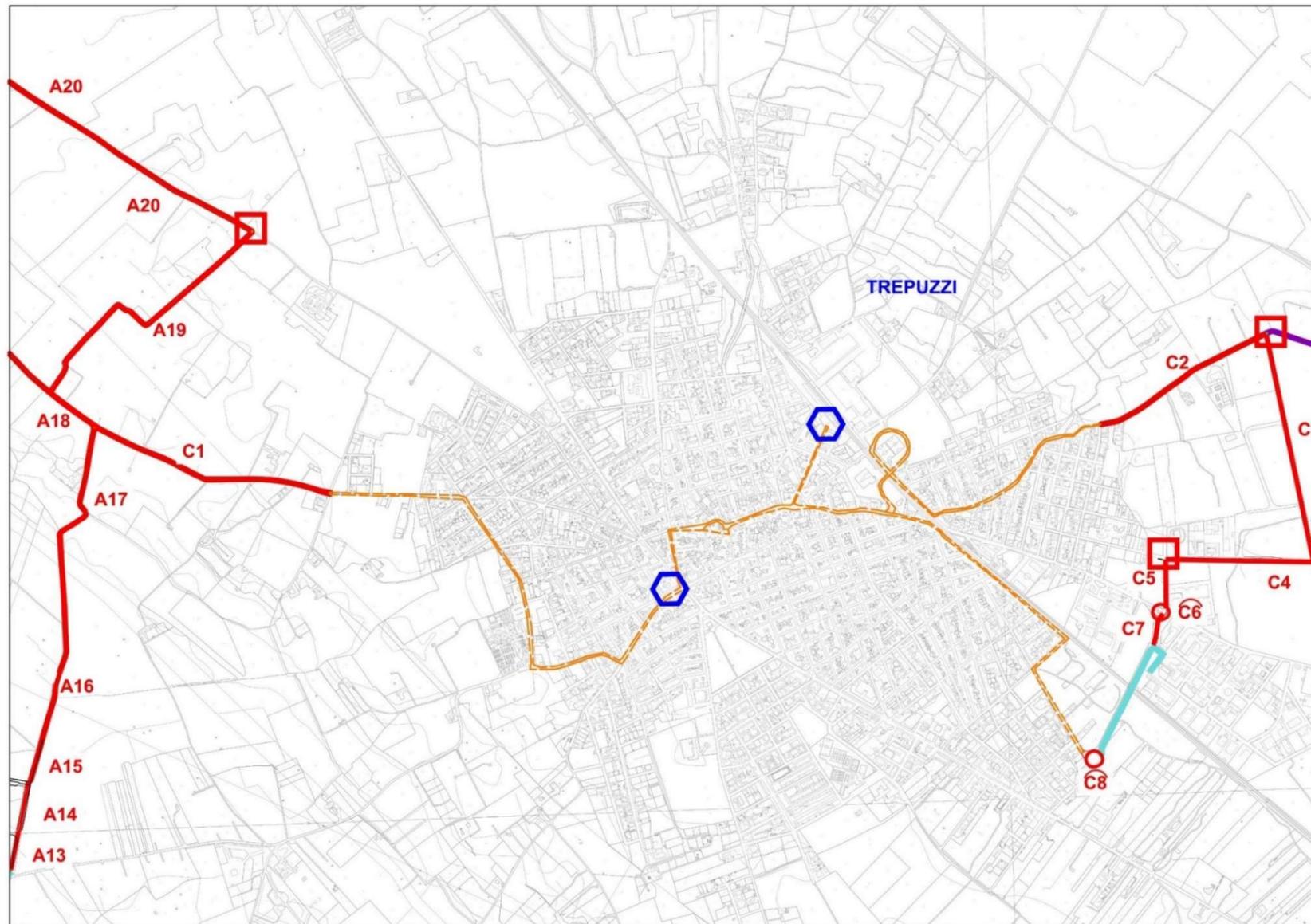
FIGURA 25 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNI DI SQUINZANO E DI TREPUIZZI





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

FIGURA 26 TRACCIATO DELLA "CICLOVIA DEI DUE MARI DEL NORD SALENTO" COMUNE DI TREPUZZI





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC) FASE A

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

