

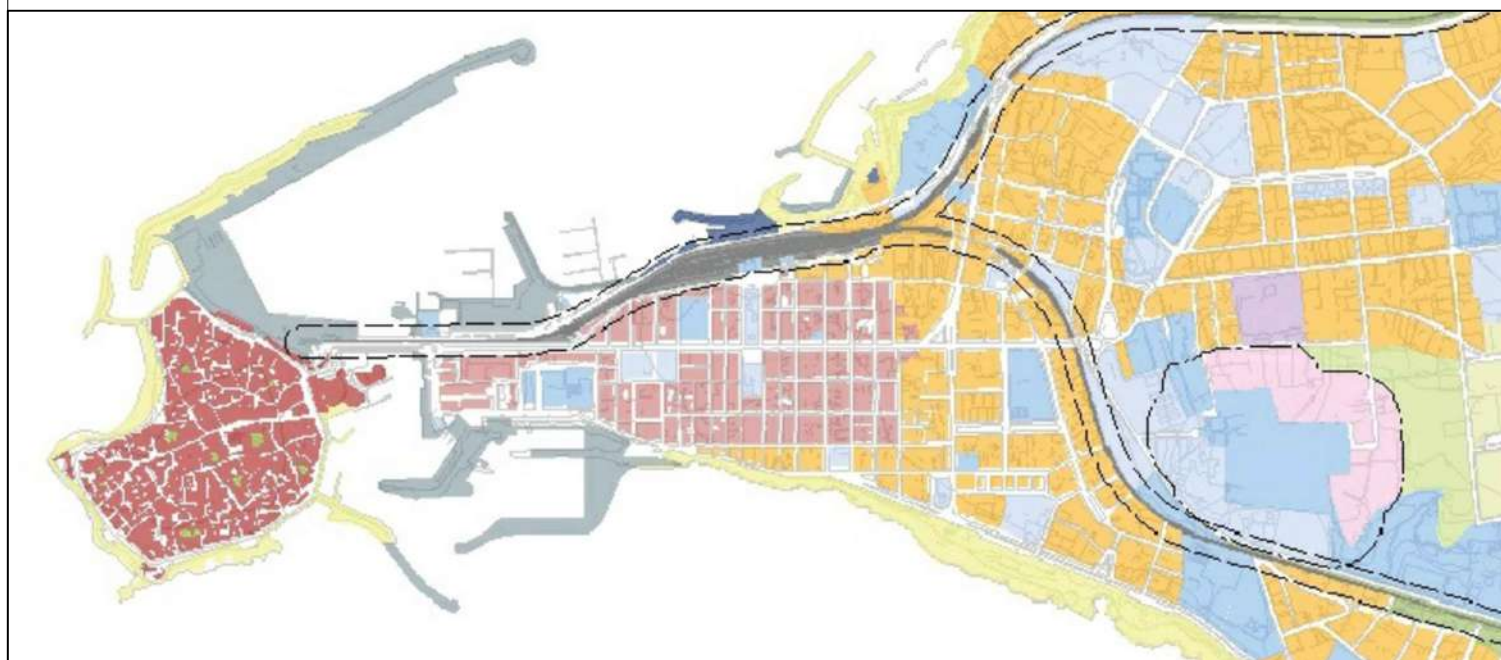


COMUNE DI GALLIPOLI
PROVINCIA DI LECCE



PIANO COMUNALE DI MOBILITA'
CICLISTICA

Committente: Comune di Gallipoli
Il RUP: Ing. Federica ZACCARIA
Il Progettista: Ing. Vincenzo CONGEDO



ELABORATO:

RELAZIONE DI PIANO

TAVOLA:

Rel.A

REV.
GENNAIO 2023

TIMBRI ED APPROVAZIONI

SCALA

DATA:
OTTOBRE 2022

Il progettista
Ing. Vincenzo CONGEDO

Il RUP
Ing. Federica ZACCARIA



Sommario

1	INTRODUZIONE	5
1.1	Perché un piano della Mobilità Ciclistica.....	5
2	INQUADRAMENTO NORMATIVO	8
2.1	Piano Regolatore Comunale.....	8
2.2	Piano Paesaggistico Regionale Territoriale (PPTR);	9
2.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....	10
2.4	Piano di Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino della Puglia (PAI) 5. Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)	11
2.5	Piano regionale di Risanamento della Qualità dell’Aria (PRQA)	11
2.6	Piano Stralcio dell’Assetto Idrogeologico (PAI)	16
2.7	Piano regionale dei trasporti (PRT)	17
2.8	Piano Regionale delle Coste (PRC).	18
2.9	Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)	19
3	I VELOCIPEDI	21
3.1	Classificazione dei velocipedi	21
3.2	Classificazione dei velocipedi a pedalata assistita	32
4	OBIETTIVI DEL PIANO DELLA MOBILITA’ CICLISTICA.....	34
4.1	Obiettivi Generali e Specifici	34
4.2	Azioni del Piano della Mobilità Ciclistica	38
5	DESCRIZIONE DEL TERRITORIO COMUNALE DI GALLIPOLI	39
5.1	Inquadramento ambientale e territoriale	39
5.2	Descrizione socio-demografica del territorio.....	42
5.2.1	Popolazione Gallipoli 2001-2020	42
5.2.2	Variazione percentuale della popolazione	43
5.2.3	Movimento naturale della popolazione	44
5.2.4	Flusso migratorio della popolazione	45



5.2.5	Popolazione per età, sesso e stato civile 2021	47
5.2.6	Distribuzione della popolazione 2021 - Gallipoli	48
5.2.7	Popolazione per classi di età scolastica 2021	49
5.2.8	Distribuzione della popolazione per età scolastica 2021	50
5.2.9	Cittadini stranieri Gallipoli 2021	50
5.2.10	Paesi di provenienza	51
5.2.11	Distribuzione della popolazione straniera per età e sesso	53
5.2.12	Struttura della popolazione dal 2002 al 2021	54
5.2.13	Indicatori demografici	56
5.2.14	Censimenti popolazione Gallipoli 1861-2011	56
5.2.15	Variazione percentuale popolazione ai censimenti dal 1861 al 2011	57
5.2.16	Dati popolazione ai censimenti dal 1861 al 2011	58
5.2.17	Censimento 2011 Gallipoli	59
6	INDIVUAZIONE DEI PERCORSI CICLABILI	60
6.1	Le strade del ciclista	61
6.1.1	Percorsi in sede riservata	63
6.1.2	Percorsi in sede promiscua	65
6.1.3	Percorsi naturalistici	67
6.1.4	Intersezioni e attraversamenti ciclistici	68
6.2	Abaco della mobilità ciclabile	72
6.2.1	Schede tipologiche d'intervento in ambito urbano	72
6.2.2	Schede tipologiche d'intervento in ambito extraurbano	100
7	FOCUS SUL SISTEMA DI MOBILITA' LENTA ESISTENTE	115
7.1	La Rete Ciclabile Europea: EuroVelo	115
7.2	La Rete Ciclabile Italiana: Bicalta	117
7.3	Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (Snct)	119
7.4	La Rete Ciclabile del Progetto Cy.Ro.N.Med. in Puglia	120
7.5	La Mobilità Dolce del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	120



7.6	Le Reti Ciclabili Individuate dal Piano Attuativo dei Trasporti 2015-2019 e il Tracciato della Ciclovía Aqp	121
7.7	Pianificazione Ciclabile Provinciale.....	122
7.8	Ciclorete del SAC “Salento di mare e di pietra”	125
7.9	Percorsi del “Progetto Litorale Lido San Giovanni/ Canale dei Samari”	128
7.10	Percorsi “Progetto Litorale Nord”	132
7.11	Percorsi “Progetto Vicinale Madonna del Carmine”	136
7.12	Percorsi “Piano del Parco”	140
7.13	Progetto per la realizzazione di una velostazione	143
8	SERVIZI IN FAVORE DELLA MOBILITA’ CICLISTICA	146
9	DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO	150
9.1	Percorsi di Progetto	150
9.2	Poli Attrattori	179
9.3	Partecipazione pubblica.....	184
9.3.1	Indagine sulla mobilità ciclistica	185
9.3.2	Indagine privilegiata agli operatori del settore	200
9.3.3	Incontro pubblico.....	203
9.4	Analisi delle alternative	204
10	ANALISI DELLA COMPATIBILITA’ E COERENZA.....	211
10.1	Premessa.....	211
10.2	Analisi di coerenza interna (coerenza tra obiettivi e azioni del Piano).....	214
10.3	Analisi di coerenza esterna (coerenza tra le disposizioni del Piano della Mobilità Ciclistica e quelle del sistema normativo di riferimento)	216
10.4	Analisi di compatibilità delle scelte di Piano con i principali Piani e normative a tutela ambientale sovraordinati	233
10.4.1	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)	240
10.4.2	Regolamento Regionale n. 6/2016 e Regolamento Regionale n.12/2017	267
10.4.3	Piano Assetto Idrogeologico (PAI), Regione Puglia.....	272



10.5	Analisi ecologica degli impatti ambientali	275
10.5.1	Aria.....	275
10.5.2	Acqua	278
10.5.3	Uso del suolo.....	281
10.5.4	Rifiuti.....	283
10.5.5	Habitat, reti ecologiche e biodiversità	286
10.5.6	Mobilità e trasporti	288
10.5.7	Paesaggio e Beni Culturali e Ambientali.....	290
11	IMPLEMENTAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO	292
11.1	Monitoraggio del Piano.....	292
11.1.1	Premessa.....	292
11.1.2	Schema del sistema di monitoraggio	293
11.1.3	Finalità dei dati raccolti con i portali	294
11.1.4	La valutazione dei dati	295
11.2	Implementazione	296
12	STIMA DEI COSTI	298
13	BIBLIOGRAFIA.....	301



1 INTRODUZIONE

Con Deliberazione di Giunta Comunale n.94 del 30.03.2021 il Comune di Gallipoli ha adottato le Linee d’indirizzo per la redazione del Piano della Mobilità Ciclistica comunale e Cronoprogramma delle attività connesse alla redazione del Piano della Mobilità Ciclistica per il proprio territorio comunale oltre che a stabilire di voler partecipare al “Bando pubblico per l'assegnazione di contributi finalizzati alla redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli Enti Locali”, approvato con Determinazione del Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale della Regione Puglia n. 67 del 16 dicembre 2020, presentando apposita domanda di partecipazione e relativi allegati e ad impegnarsi, in caso di ammissione a finanziamento e prima della sottoscrizione del Disciplinare tra il Comune di Gallipoli e la Regione Puglia, a provvedere al cofinanziamento con la somma di € 24.200,00 secondo quanto previsto nel “Prospetto di copertura di spesa” (Allegato a2) allegato alla presente Deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale.

Con Determinazione del Dirigente del Settore 3 del Comune di Gallipoli n. 641 del 11/03/2022 è stato affidato al sottoscritto Ing. Vincenzo Congedo con studio professionale in via Aradeo n.11 a Cutrofiano (LE) l’incarico di redigere il 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.

1.1 Perché un piano della Mobilità Ciclistica

In ambito urbano, diviene di importanza sempre maggiore la necessità di integrare i sistemi di trasporto e mobilità esistenti con sistemi sostenibili, al fine di limitare sempre più l’uso del veicolo privato, ridurre gli impatti negativi che il traffico urbano ha sulla qualità dell’ambiente che viviamo e favorire maggiore accessibilità ed equità sociale.

Pertanto, il Comune di Gallipoli, intenzionato a rispondere in maniera celere a tale necessità di cambiamento, ha deciso di dotarsi di un “Piano della Mobilità Ciclistica” (successivamente anche “PMC”) che ponga le basi per una politica della ciclabilità in costante crescita e miglioramento.

Il Piano, delineando una visione a medio-lungo termine nell’ambito della mobilità ciclistica, rappresenta il documento di indirizzo per le relative scelte, al fine di programmare la realizzazione di una rete ciclabile, continua e sicura, di collegamento tra i principali attrattori territoriali e di connessione dell’ambito urbano con l’extraurbano, che favorisca l’uso della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani, che per le finalità turistiche



e ricreative. Inoltre, oltre a delineare gli indirizzi per la realizzazione di una rete ciclabile territoriale, il Piano in oggetto, individua e suggerisce le iniziative di carattere suppletivo finalizzate a favorire l'uso della bicicletta e la ciclabilità in senso lato.

Affinché il Piano risulti efficace e realmente attuabile, è necessario calibrare gli obiettivi e le strategie per il loro raggiungimento in funzione delle peculiarità del contesto. Questo necessita di una approfondita analisi dello stato dell'arte sia in termini di abitudini di mobilità che di caratteristiche territoriali ed urbanistiche.

I Piani di Mobilità Ciclistica 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.

La necessità di convertire le attuali abitudini di mobilità dei cittadini verso modalità di trasporto meno impattanti, l'esigenza di rifunzionalizzare spazi pubblici destinati alla sosta verso utilizzi più nobili e sostenibili a partire dalla maggiore e migliore fruibilità pedonale, la rincorsa al soddisfacimento degli standard ambientali minimi fissati dalla Comunità Europea e la scarsità delle risorse economiche utilizzabili per tali fini, sono solo alcuni elementi che rendono imprescindibile la corretta implementazione di piani di azione integrati. Fra questi si inseriscono i Piani della Mobilità Ciclistica (P.M.C.) che, in ambito di mobilità ciclistica e di infrastrutture ciclabili, costituiscono il riferimento a cui le Amministrazioni devono tendere, nel rispetto delle priorità di intervento e della risoluzione delle principali criticità della mobilità. I piani di mobilità ciclistica possono riferirsi a vari ambiti di competenza amministrativa: nazionale, regionale, provinciale e comunale. Possono essere redatti anche da altri Enti territoriali fra cui, ad esempio, gli Enti Parco o gli Enti gestori delle infrastrutture di trasporto.

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.

Essi sono subordinati ai P.M.C. sovraordinati di valenza nazionale, regionale e provinciale.



In conclusione, il **principale obiettivo dei P.M.C.**, a prescindere dalla specifica competenza territoriale (comunale, provinciale, etc.), **è quello di incrementare l'aliquota di share modale relativa agli spostamenti in bicicletta** sistematici, ricreativi o turistici. In tal senso, l'individuazione della rete ciclabile di competenza rappresenta solamente uno degli strumenti utili a perseguire l'obiettivo principale. In realtà, i P.M.C. devono analizzare e proporre tutte le strategie e le azioni che concorrono alla diffusione della cultura della bicicletta, ciascuna commisurata al proprio territorio di competenza, alle pianificazioni sovraordinate ed alle risorse disponibili.



2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

Nel presente capitolo si riportano i principali riferimenti normativi posti alla base della programmazione in materia di mobilità e presi in considerazione per la redazione del Piano.

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, “Nuovo Codice Della Strada” e relativi decreti attuativi;
- Legge Regionale n. 18 del 31 ottobre 2002, “Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”, così come modificata dalla L.R. 32/2007;
- Legge Regionale n. 16 del 23 giugno 2008, costituente elaborato unico del Piano Regionale dei Trasporti, ha adottato principi, indirizzi e linee d'intervento in materia di piano regionale dei trasporti;
- Legge Regionale n. 1 del 23 gennaio 2013, “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”;
- Deliberazione di Giunta Regionale n. 2063 del 9 ottobre 2014 di approvazione degli indirizzi strategici del Piano Attuativo 2015-2019 del PRT (PA-PRT) e del Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 (PTS);
- Deliberazione di Giunta Regionale n.177 del 17/02/2020 di adozione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

Al fine inoltre di valutare la coerenza del Piano con gli strumenti pianificatori sovraordinati si sono considerati i seguenti riferimenti:

1. Piano Regolatore Comunale (PRG);
2. Piano Paesaggistico Regionale Territoriale (PPTR);
3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
4. Piano di Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino della Puglia (PAI) 5. Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA);
5. Piano regionale di Risanamento della Qualità dell’Aria (PRQA);
6. Piano regionale dei trasporti (PRT);
7. Piano Regionale delle Coste (PRC)
8. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

2.1 Piano Regolatore Comunale

Lo strumento urbanistico vigente del Comune di Gallipoli è la variante al P.R.G., definitivamente approvata con Del. Giunta Regione Puglia n.1613 del 09.10.2007 e pubblicata sul BURP n.151 del 24.10.2007.

L’analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti e dettagliata all’interno del Rapporto Ambientale Preliminare allegato alla documentazione di V.A.S. di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..



2.2 Piano Paesaggistico Regionale Territoriale (PPTR);

La Regione Puglia con il “Piano Paesaggistico Territoriale Regionale” (PPTR) (approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015) ha introdotto una serie di innovazioni nel proprio sistema della pianificazione. Queste innovazioni sono finalizzate a passare dall’intervento urbanistico di tipo settoriale e correttivo, all’intervento di governo integrato per la promozione di modelli di sviluppo sostenibile. Tali modelli vedono, nell’interpretazione strutturale del territorio e del paesaggio e nei loro valori patrimoniali, gli elementi costituenti la qualità dello sviluppo stesso, nella direzione peraltro indicata sia dalla Convenzione europea del paesaggio che dal Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Il Piano Paesaggistico sviluppato dalla Regione Puglia si configura, quindi, come uno strumento avente finalità complesse non più soltanto di tutela e mantenimento dei valori paesistici esistenti, ma altresì di valorizzazione di questi paesaggi, di recupero e riqualificazione dei paesaggi compromessi, di realizzazione di nuovi valori paesistici.

Il PPTR persegue la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti collegati ai caratteri peculiari dell’identità sociale, culturale e ambientale, alla tutela della biodiversità, alla realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità

Il PPTR concorre complessivamente a promuovere nei piani per il territorio degli enti locali non soltanto il recepimento dei vincoli, ma soprattutto un diverso modo di considerare i beni culturali e paesaggistici quali componenti qualificanti l’intero territorio e le sue trasformazioni.

Il PPTR Puglia individua e vincola, con particolari prescrizioni d’uso e trasformazione, le aree sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi dell’articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio). Inoltre, individua ulteriori contesti paesaggistici che il Piano intende sottoporre a tutela ai sensi dell’art. 143 co. 1 lett. e) del Codice.

L’insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

1. Componenti Geomorfologiche (6.1.1)

- Ulteriori contesti paesaggistici (Lame e Gravine; Doline; Geositi; Inghiottitoi; Cordoni dunari; Versanti e Grotte);

2. Componenti Idrologiche (6.1.2)

- Beni paesaggistici (Territori costieri; Aree contermini ai laghi; Fiumi e torrenti, acque pubbliche);
- Ulteriori contesti paesaggistici (Sorgenti; Reticolo idrografico di connessione della R.E.R; Vincolo idrogeologico);



3. Componenti Botanico Vegetazionali (6.2.1)

- Beni paesaggistici (Boschi; Zone umide Ramsar);
- Ulteriori contesti paesaggistici (Aree di rispetto dei boschi; Aree umide; Prati e pascoli naturali; Formazioni arbustive in evoluzione naturale);

4. Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici (6.2.2)

- Beni paesaggistici (Parchi e Riserve);
- Ulteriori contesti paesaggistici (Siti di rilevanza naturalistica; Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali);

5. Componenti culturali insediative (6.3.1)

- Beni paesaggistici (immobili e aree di notevole interesse pubblico, zone gravate da usi civici validate; Zone gravate da usi civici; Zone di interesse archeologico);
- Ulteriori contesti paesaggistici (Testimonianza della stratificazione insediativa dei tratturi e dei siti Storico culturali; Aree di rispetto delle componenti culturali e insediative, Città consolidata; Paesaggi rurali, Aree a rischio archeologico; Aree di Rispetto per le aree a rischio archeologico);

6. Componenti dei Valori Percettivi (6.3.2)

- Ulteriori contesti paesaggistici (Luoghi panoramici; Strade a valenza paesaggistica; strade panoramiche; Coni visuali, luoghi panoramici).

L'analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti e dettagliata all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare allegato alla documentazione di V.A.S. di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) individua strategie in grado di coniugare lo sviluppo del territorio con azioni di risanamento ambientale e tutela del paesaggio, nel tentativo di affrontare nel medio e nel lungo periodo le principali emergenze ambientali riscontrate nel territorio salentino e valorizzarne le peculiarità naturalistiche e culturali.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Lecce è stato approvato con Deliberazione di Giunta Provinciale n.75 del 24 ottobre 2008 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 8 del 15/01/2009. **Tale strumento di Piano non risulta attualmente aggiornato rispetto allo sviluppo dell'area e alle indicazioni del PPTR della regione Puglia approvato nel 2015.**

L'analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti e dettagliata all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare allegato alla documentazione di V.A.S. di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..



2.4 Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia (PAI) 5. Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque (Piano o PTA) ha la finalità di tutelare le acque superficiali e sotterranee della Regione Puglia che costituiscono una risorsa da salvaguardare ed utilizzare secondo criteri di solidarietà. Qualsiasi uso delle acque deve essere effettuato salvaguardando le aspettative ed i diritti delle generazioni future a fruire di un integro patrimonio ambientale. Gli usi delle acque devono essere indirizzati al risparmio e al rinnovo delle risorse per non pregiudicare il patrimonio idrico, la vivibilità dell'ambiente, l'agricoltura, la fauna e la flora acquatiche, i processi geomorfologici e gli equilibri idrologici. Il Piano è redatto in osservanza del D.Lgs.152/2006 (Norme in materia ambientale) e mira alla promozione dei livelli di qualità della vita umana, alla salvaguardia ed al miglioramento delle condizioni dell'ambiente, nonché all'utilizzazione attenta e razionale delle risorse naturali.

Il Piano per la Tutela delle Acque (PTA) della Regione Puglia è stato approvato con i relativi emendamenti alle linee guida allegate con Delibera del Consiglio della Regione Puglia n.230 del 20.10.2009; contestualmente, sono state apportate modifiche ed integrazioni al Piano con la Delibera G.R. n.1441/2009 (BURP n.130 suppl. del 24 agosto 2009).

Con Delibera di Giunta Regionale n. 1333 del 16/07/2019 è stata adottata la proposta relativa al primo aggiornamento che include importanti contributi innovativi in termini di conoscenza e pianificazione.

L'analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti e dettagliata all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare allegato alla documentazione di V.A.S. di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

2.5 Piano regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA)

La qualità dell'aria di una determinata area dipende dalla quantità di inquinanti emessi nella stessa dalle varie attività umane e dalle caratteristiche geografiche, climatiche e meteorologiche che la caratterizzano.

La normativa comunitaria in materia di qualità dell'aria è stata ridisegnata dalla Direttiva Quadro 96/62/CE che ha centrato il paradigma della salvaguardia della qualità dell'aria sulle azioni di pianificazione e prevenzione e fornisce un quadro di riferimento per il monitoraggio delle sostanze inquinanti da parte degli Stati membri, per lo scambio di dati e le informazioni ai cittadini. Le "direttive figlie" (direttive 99/30/CE, 2000/69/CE, 2002/3/CE; 2004/107/CE) stabiliscono sia gli standard di qualità dell'aria per le diverse sostanze inquinanti, in relazione alla protezione della salute, della vegetazione e degli ecosistemi, sia i criteri e le tecniche che gli Stati membri devono adottare per le misure delle concentrazioni di inquinanti, compresi l'ubicazione e il numero minimo di stazioni e le tecniche di campionamento e misura. La Direttiva 2008/50/CE, relativa alla qualità



dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, ha riunito in un solo testo tutte le direttive precedenti. Tale Direttiva è stata recepita in Italia con il D.Lgs n. 155/2010.

A livello nazionale l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), realizza il censimento nazionale delle emissioni in atmosfera che viene correntemente utilizzato per verificare il rispetto degli impegni che l'Italia ha assunto a livello internazionale sulla protezione dell'ambiente atmosferico (Convenzione quadro sui cambiamenti climatici, Convenzione di Ginevra sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero, Direttive europee sulla limitazione delle emissioni). La Regione Puglia, con DGR n. 1111/2009, ha affidato ad ARPA Puglia la gestione, l'implementazione e l'aggiornamento dell'Inventario Regionale delle emissioni in atmosfera conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente.

La Regione Puglia, in attuazione del disposto del D.Lgs. 155/2010, ha effettuato una zonizzazione del proprio territorio, secondo i criteri di cui all'Allegato I, come approvata dalla Deliberazione della Giunta Regionale N. 2979 del 29-12-2011 secondo la quale l'area in cui vi è l'insediamento in oggetto ricade nella Zona IT1612 "zona di pianura, comprendente le aree meteorologiche IV e V".

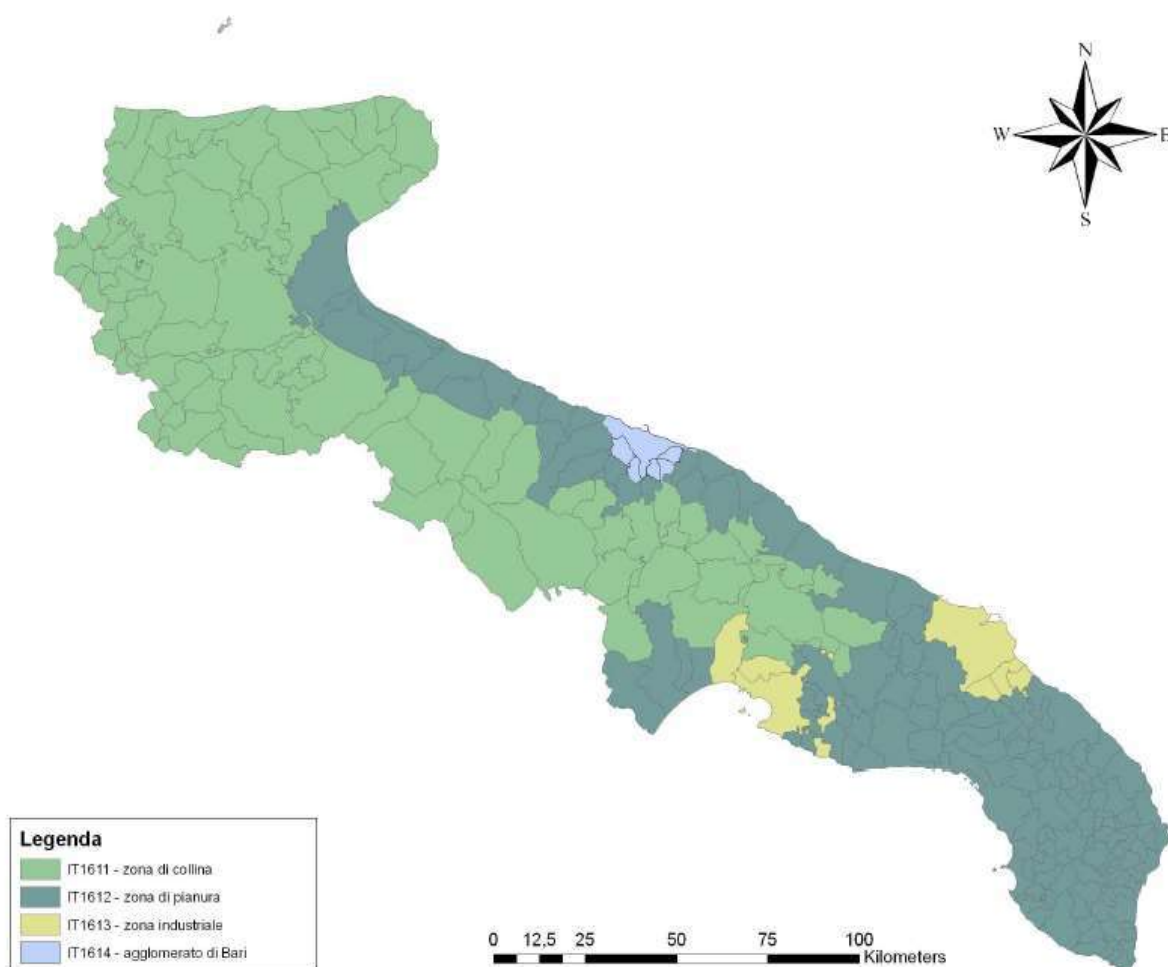


Figura 1: Carta zonizzazione del territorio pugliese



Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare:

ZONA A: comprendente i comuni in cui la principale sorgente di inquinanti in atmosfera è rappresentata dal traffico veicolare.

ZONA B: comprendente i comuni sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.

ZONA C: comprendente i comuni con superamenti dei valori limite a causa di emissioni da traffico veicolare e sul cui territorio al contempo ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.

ZONA D: comprendente tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità.

Le zone che presentano criticità sono la A, la B e la C. Pertanto le misure per la mobilità e per l'educazione ambientale previste dal Piano si applicano in via prioritaria nei comuni rientranti nelle ZONE A e C. Le misure per il comparto industriale, invece, si applicano agli impianti industriali che ricadono nelle zone B e C. Le misure per l'edilizia si applicano in tutto il territorio regionale.

Le misure di risanamento previste dal PRQA hanno l'obiettivo di ridurre le emissioni degli inquinanti in atmosfera e, conseguentemente, di abbassarne le concentrazioni in atmosfera al di sotto dei valori limite fissati dal D. M. 60/02. Considerata la limitatezza delle risorse finanziarie a disposizione con la conseguente necessità di non disperderle in molteplici interventi dalla portata ridotta e dai risultati incerti, si è preferito concentrare tutti gli investimenti in un numero limitato di azioni, valutate come le più efficaci, che si articolano secondo quattro linee di intervento generali:

- 1 Misure per la mobilità
- 2 Misure per il comparto industriale
- 3 Misure per l'educazione ambientale
- 4 Misure per l'edilizia

Traffico e impianti industriali risultano le principali sorgenti emissive: per questo motivo appare prioritario intervenire su questi due settori per i quali esistono consolidati esempi di buone pratiche da attuare o rafforzare. Le misure di educazione ambientale, invece, sono di fondamentale importanza al fine di intraprendere il percorso virtuoso della mobilità sostenibile, ripensando forme di spostamento di persone e merci consolidate ma che hanno oramai manifestamente superato la capacità di carico sia dei sistemi urbani che del territorio nel suo complesso.



Le misure per la mobilità e per l'educazione ambientale si applicano, in via prioritaria e secondo quanto disposto dal successivo par. 6.4, nei comuni per i quali è stato registrato o stimato uno o più superamenti dei valori limite, ovvero in quelli rientranti nelle ZONE A e C.

Le misure per il comparto industriale, legate agli iter autorizzatori delle procedure di VIA e IPPC, si applicano agli impianti industriali soggetti a tali norme che, in base ai criteri di zonizzazione adottati e di cui al par. 3.2, ricadono nelle zone B e C.

Le misure per l'edilizia si applicano a tutti i comuni della regione.

Non tutte le misure di risanamento previste comportano un impegno finanziario. Al contrario, si è scelto di inserire nel PRQA un ampio numero di misure di carattere prescrittivo che, senza oneri economici, possono produrre effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni, soprattutto nel campo della mobilità urbana e dell'educazione ambientale.

Le misure riguardanti il comparto industriale non comportano l'impegno di risorse finanziarie, bensì la piena e corretta applicazione di strumenti normativi che, se non ridotti a meri procedimenti burocratici, possono contribuire in maniera significativa alla riduzione delle emissioni in atmosfera. Per gli impianti industriali, nuovi o esistenti, che ricadono nel campo di applicazione del D. Lgs 59/05 questo si traduce nell'applicazione al ciclo produttivo delle migliori tecnologie disponibili, così come verrà disposto nell'AIA rilasciata dall'autorità competente (statale o regionale).

Il PRQA costituisce riferimento per le procedure di VIA, di VAS e IPPC. In particolare:

1. gli esiti dei procedimenti di VIA, di VAS e di rilascio dell'AIA ad impianti nuovi non devono compromettere le finalità di risanamento della qualità dell'aria nelle zone delimitate ai sensi dell'art. 8 del d. Lgs 351/99 e di mantenimento della qualità dell'aria nelle zone delimitate ai sensi dell'art. 9 del medesimo decreto;
2. per le zone delimitate ai sensi dell'art. 8 del D. Lgs 351/99 le prescrizioni contenute nell'AIA rilasciata a impianti esistenti o nuovi di competenza regionale devono essere riferite, sotto il profilo del contenimento delle emissioni in atmosfera sia convogliate che diffuse, all'applicazione delle BAT migliori contemplate dalle linee guida nazionali emanate ai sensi del D. Lgs. 59/05 o dai BREF (BAT reference documents) e, se del caso, contenere condizioni particolari in relazione alle peculiarità del contesto di inserimento degli impianti;

L'AIA deve contenere e dettagliare gli opportuni requisiti di monitoraggio e controllo delle emissioni dei complessi IPPC, che specificano, in conformità a quanto disposto dalla vigente normativa in materia ambientale e nel rispetto delle linee guida di cui al comma 1 dell'art. 4 del D. Lgs. 59/05, la metodologia e la frequenza di misurazione, la relativa procedura di valutazione, nonché l'obbligo di comunicare all'Autorità



competente i dati necessari per verificarne la conformità alle condizioni di autorizzazione ambientale integrata ed all'autorità competente ed ai comuni interessati i dati relativi ai controlli delle emissioni richiesti dall'autorizzazione integrata ambientale. I controlli in parola, di cui al comma 3 dell'art. 11 del D. Lgs. 59/05, sono a carico del gestore, fermo restando che l'Autorità competente può destinare specifiche risorse finanziarie per ispezioni straordinarie presso i complessi IPPC ai sensi del comma 4 dell'art. 11 del D. Lgs. 59/05.

	SETTORE D'INTERVENTO	MISURA	MOTIVAZIONE	SOGGETTI RESPONSABILI	RISORSE DESTINATE
I.1	I.P.P.C.	Rilascio Autorizzazione Integrata ambientale a impianti esistenti e nuovi di competenza statale	RIDURRE LE EMISSIONI INQUINANTI DEGLI INSEDIAMENTI INDUSTRIALI	STATO	Nessun impegno finanziario richiesto
I.2		Rilascio Autorizzazione Integrata Ambientale a impianti esistenti e nuovi di competenza regionale		REGIONE	Nessun impegno finanziario richiesto
I.3	VIA	Effettuazione nell'ambito delle procedure di VIA di valutazioni che tengano conto dell'impatto globale sull'area di ricaduta delle emissioni con riferimento alle informazioni contenute nel PRQA		STATO/REGIONE	Nessun impegno finanziario richiesto

TABELLA 6.2. MISURE DI RISANAMENTO PER IL COMPARTO INDUSTRIALE

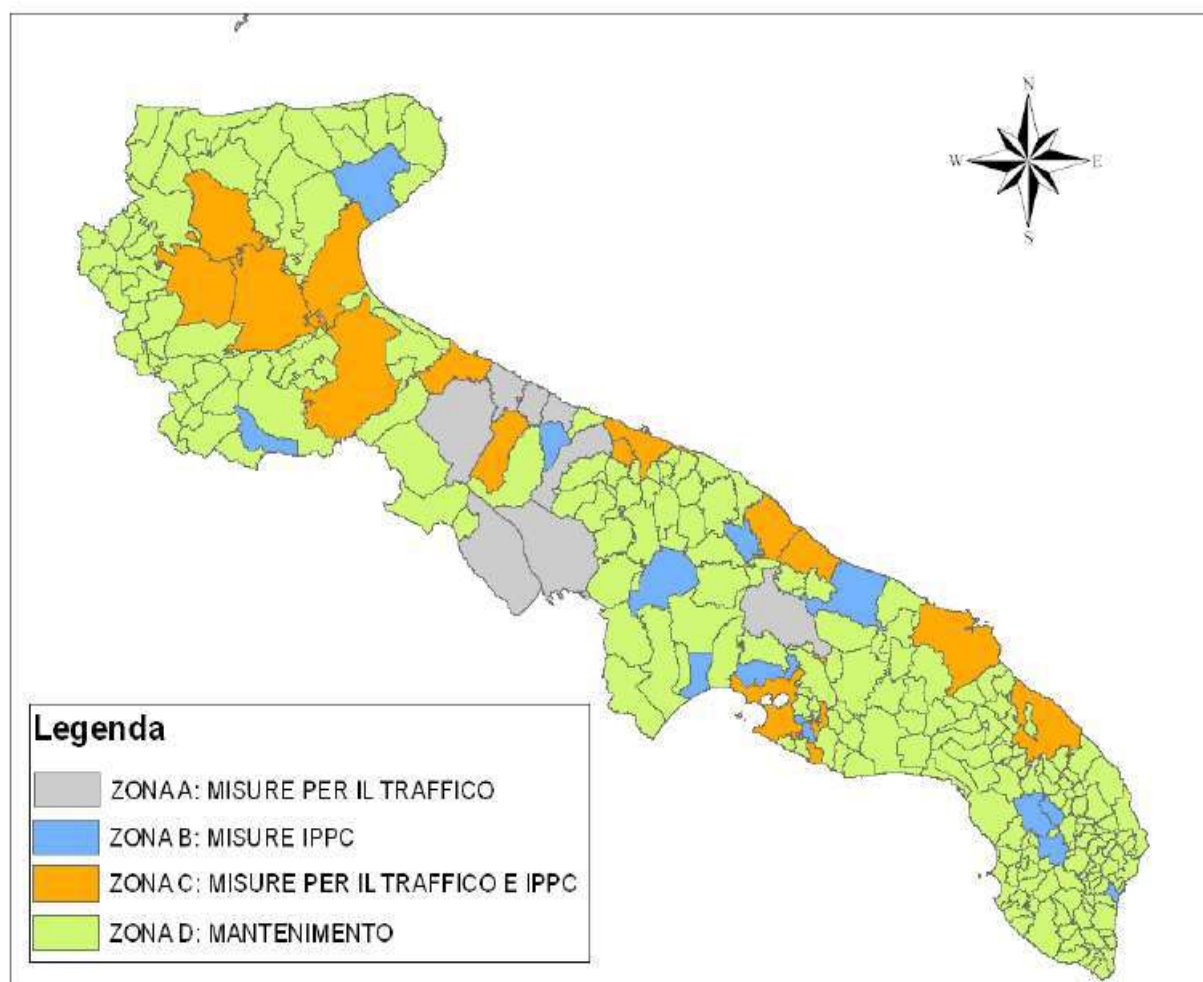


Figura 2: Carta zonizzazione del territorio pugliese



ZONA	DENOMINAZIONE DELLA ZONA	COMUNI RICADENTI	POPOLAZIONE DELLA ZONA	SUPERFICIE DELLA ZONA (Km ²)	CARATTERISTICHE DELLA ZONA
A	TRAFFICO	Altamura, Andria, Bisceglie, Bitonto, Gravina, Martina Franca, Molfetta, Trani	465395	1905,8	Comuni caratterizzati principalmente da emissioni in atmosfera da traffico autoveicolare. Si tratta di comuni con elevata popolazione, principalmente collocati nella parte settentrionale della provincia di Bari.
B	ATTIVITA' PRODUTTIVE	Candela, Castellana Grotte, Cutrofiano, Diso, Faggiano, Galatina, Gioia del Colle, Montesolara, Monte S. Angelo, Ostuni, Palagiano, Soleto, Statte, Terlizzi	204369	1197,9	Comuni distribuiti sull'intero territorio regionale, e dalle caratteristiche demografiche differenti, nei quali le emissioni inquinanti derivano principalmente dagli insediamenti produttivi presenti sul territorio, mentre le emissioni da traffico autoveicolare non sono rilevanti.
C	TRAFFICO E ATTIVITA' PRODUTTIVE	Bari, Barietta, Brindisi, Cerignola, Corato, Fasano, Foggia, Lecce, Lucera, Manfredonia, Modugno, Monopoli, San Severo, Taranto	1297490	3740,0	Comuni nei quali, oltre a emissioni da traffico autoveicolare, si rileva la presenza di insediamenti produttivi rilevanti. In questa zona ricadono le maggiori aree industriali della regione (Brindisi, Taranto) e gli altri comuni caratterizzati da siti produttivi importanti.
D	MANTENIMENTO	Tutti i rimanenti 222 comuni della regione	2016233	12511,4	Comuni nei quali non si rilevano valori di qualità dell'aria critici, né la presenza di insediamenti industriali di rilievo.

L'analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti.

2.6 Piano Stralcio dell'Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico della Regione Puglia (PAI) è stato adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia con Delibera N. 25 del 15 Dicembre 2004 e approvato in via definitiva con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia N. 39 del 30 Novembre 2005. Il PAI è composto dalla Relazione Generale, dalle Norme Tecniche di Attuazione e dagli elaborati grafici. Le Norme Tecniche di Attuazione del PAI sono organizzate secondo il relativo campo di applicazione, di seguito esposto:

- Assetto Idraulico;
- Assetto Geomorfologico;
- Programmazione ed Attuazione delle Azioni del PAI;
- Procedure di Formazione, Revisione, Verifica e Aggiornamento del PAI;
- Disposizioni Generali Finali.

Con il PAI entrano quindi in vigore le norme di salvaguardia per il territorio pugliese mirate "al miglioramento delle condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologia necessario a ridurre gli attuali livelli di pericolosità e a consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d'uso" (Art. 1, Titolo I).

A tal Proposito, il PAI ha classificato le zone del territorio regionale in base a: Pericolosità idraulica, Pericolosità geomorfologia, e Rischio.

Le aree a pericolosità idraulica sono così classificate:

- (AP) aree ad alta probabilità di inondazione;
- (MP) aree a media probabilità di inondazione;
- (BP) aree a bassa probabilità di inondazione.

Le aree a pericolosità geomorfologia sono così classificate:



- (P.G.1) aree a pericolosità geomorfologica media e moderata;
- (P.G.2) aree a pericolosità geomorfologica elevata;
- (P.G.3) aree a pericolosità geomorfologica molto elevata.

Sono definite quattro classi di rischio:

- (R1) moderato, per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali;
- (R2) medio, per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità del personale, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- (R3) elevato, per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture, con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socioeconomiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale;
- (R4) molto elevato, per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale e la distruzione di attività socioeconomiche.

L'analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti e dettagliata all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare allegato alla documentazione di V.A.S. di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

2.7 Piano regionale dei trasporti (PRT)

La Giunta regionale con Deliberazione n. 754 del 23.05.2022 pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 62 del 03.06.2022, ha adottato la proposta di Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti, contestualmente, è stata avviata, secondo quanto previsto all'art. 14, comma 3 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e all'art. 11, comma 4 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., la procedura di consultazione nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale, della proposta di Piano adottata.



Figura 3: Carta del Piano Regionale dei Trasporti

L'analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti e dettagliata all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare allegato alla documentazione di V.A.S. di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

2.8 Piano Regionale delle Coste (PRC).

Il Piano Regionale delle Coste (PRC) approvato con Legge Regionale n. 17 del 23/06/2006, disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, per un equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici e la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative. Nel più generale modello di gestione integrata della costa, esso persegue l'obiettivo imprescindibile dello sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco - compatibilità e di rispetto dei processi naturali. Il PRC è anche strumento di conoscenza del territorio costiero e in particolare delle dinamiche geomorfologiche e meteomarine connesse al prioritario problema dell'erosione costiera, la cui evoluzione richiede un attento e costante monitoraggio e interventi di recupero e riequilibrio litoraneo. In tale contesto il Piano definisce le cosiddette Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari. Il PRC costituisce altresì uno strumento di pianificazione, in relazione al recente trasferimento di funzioni amministrative agli Enti locali

(rilascio di concessioni demaniali marittime), il cui esercizio in modo efficace ed efficiente può essere garantito solo da un'azione coordinata e coerente da parte della Regione. In tal senso il PRC fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC).



Figura 4: Stralcio Piano Regionale delle Coste



L'analisi della coerenza del Piano rispetto a tale strumento è riportata nei paragrafi seguenti e dettagliata all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare allegato alla documentazione di V.A.S. di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

2.9 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

Nell'ambito della pianificazione sovraordinata e più specificatamente per quanto riguarda la Regione Puglia, con DGR n. 177 del 17/02/2020 è stato adottato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che testimonia la grande importanza riservata alla mobilità lenta nell'ambito della pianificazione strategica per il futuro del territorio. Un territorio dotato di un'orografia naturalmente vocata all'uso della bicicletta, di paesaggi unici e clima mite che permetterebbe l'uso di tale mezzo di trasporto quasi per tutto l'anno.

Il PRMC individua nell’ambito regionale una rete di percorsi, di vario tipo e livello, che permettono di percorrere l’intero territorio anche agganciando punti nodali come stazioni ferroviarie e di interscambio, permettendo così ai fruitori, turisti e cittadini, di muoversi nell’ambito regionale, in sicurezza e utilizzando servizi sicuri, con il solo mezzo a due ruote.

In questo scenario il territorio comunale di Gallipoli è attraversato per una lunghezza totale di 16,95 Km, dalla “Ciclovía dei Tre Mari”, un percorso a valenza Nazionale (Bicitalia 14), identificato con la sigla RP06 che si sviluppa su una lunghezza totale pari a 287,61 Km.

Il tratto della “Ciclovía dei Tre Mari” che interseca Gallipoli si sovrappone al Piano della Mobilità Ciclistica Comunale che si sta analizzando, in quanto i tratti definiti sulla costa da nord a sud e in corrispondenza del Parco a sud del territorio, sono sovrapponibili al Piano Regionale.

La compatibilità tra le previsioni dei due Piani è, dunque, più che evidente e pressoché totale.

E’ pacifico pensare che i pianificatori del PRMC abbiano fatto le stesse valutazioni e scelte simili dello scrivente pianificatore, anche in virtù delle richieste degli Stakeholders coinvolti nel processo di pianificazione.

Si riporta di seguito la TAV. 1000 – Ciclovía regionale a valenza nazionale RP06 – “Ciclovía dei Tre Mari” del PRMC relativo al tratto del territorio comunale di Gallipoli.

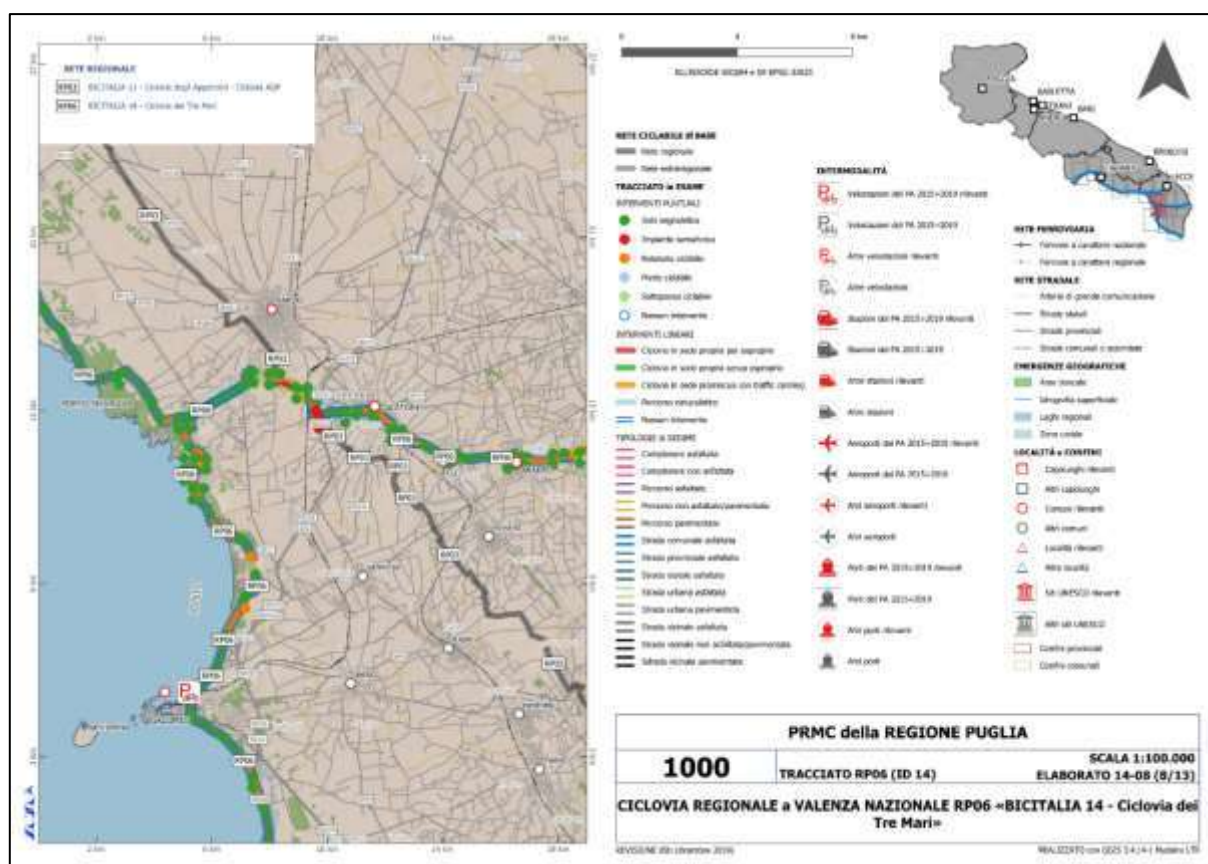


Figura 23– TAV. 1000 – Ciclovía regionale a valenza nazionale RP06 – “Ciclovía dei Tre Mari”



3 I VELOCIPEDI

I velocipedi sono veicoli a con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, prodotta, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, dalle persone che si trovano sul veicolo stesso.

Sono assimilati a i velocipedi e rientrano nella categoria anche alcuni veicoli dotati di motore che non sono azionati esclusivamente a propulsione muscolare. Si tratta di biciclette a pedalata assistita e i monopattini elettrici.

Il termine velocipede usato dal Codice della Strada può sembrare a prima vista arcaico: infatti, si chiamavano così, nel 1800 le prime biciclette. Tuttavia, questo termine oggi è necessariamente diventato di nuovo attuale e tecnicamente preciso, perché consente di fornire una definizione unitaria per una serie di veicoli molto diversi tra loro che, nella più moderna visione di mobilità sostenibile, condividono con la bicicletta tradizionale (a due ruote) la disciplina giuridica e le norme di circolazione.

I componenti principali della bicicletta sono:

- telaio;
- sistema di trasmissione e cambio;
- sterzo;
- sellino;
- ruote e pneumatici;
- freni.

3.1 Classificazione dei velocipedi

Esistono diversi tipi di bicicletta in funzione dell'uso che deve farne chi le utilizza in funzione dell'uso che deve farne chi le utilizza e delle specifiche caratteristiche funzionali. Tuttavia la classificazione di seguito riportata non è prevista dal Codice della Strada:



Figura 5: Esempio di City Bike



Figura 6: Esempio di bicicletta da corsa



Figura 7: Esempio di bicicletta da ciclocross



Figura 8: Esempio di bicicletta da Gravel Bike



Figura 9: Esempio di bicicletta da Mountain Bike



Figura 10: Esempio di bicicletta da Cicloturismo



Figura 11: Esempio di bicicletta ibrida



Figura 12: Esempio di bicicletta a scatto fisso



Figura 13: Esempio di bicicletta BMX



Figura 14: Esempio di bicicletta Downhill



Figura 15: Esempio di bicicletta Fat Bike



Figura 16: Esempio di bicicletta pieghevole



Figura 17: Esempio di Cammellino e Cammellino multiplo



Figura 18: Esempio di dispositivo Follow-Me



Figura 19: Esempio di Tandem a tre ruote



Figura 20: Esempio reclinata



Figura 21: Esempio di bicicletta Tandem e Tandem per supporto disabili



Figura 22: Esempio di Handbike



Figura 23: Esempio di bicicletta reclinata a 3 e a 4 ruote



Figura 24: Esempio di Triciclo a pedali



Figura 25: Esempio di Triciclo a pedali per trasporto persone



Figura 26: Esempio di Cargo Bike



Figura 27: Esempio di Cargo a tre ruote



Figura 28: Esempio di Cargo Bike a due ruote



Figura 29: Esempio di Quadriciclo a pedali per il trasporto persone

3.2 Classificazione dei velocipedi a pedalata assistita

I velocipedi a pedalata assistita, anche se hanno un motore elettrico, sono considerati a tutti gli effetti velocipedi. Tali veicoli sono dotati, infatti, di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 kW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

I velocipedi a pedalata assistita sono muniti di norma da:

- Telaio di un normale velocipede oppure appositamente studiato;
- Motore elettrico collegato ai pedali;
- Centralina elettronica appositamente mappata in funzione della situazione di marcia;
- Accumulatore di corrente ricaricabile



Figura 30: Esempio di velocipede a pedalata assistita



Figura 31: Esempio di Tandem a pedalata assistita



4 OBIETTIVI DEL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA

4.1 Obiettivi Generali e Specifici

In generale, il principale obiettivo del P.M.C è quello di incrementare e promuovere gli spostamenti in bicicletta rendendoli sistematici anche a scopo ricreativo o turistico. In tal senso, l'individuazione della rete ciclabile di competenza rappresenta solamente uno degli strumenti utili a perseguire l'obiettivo principale ciò in quanto, i P.M.C. devono analizzare e proporre tutte le strategie e le azioni che concorrono alla diffusione della cultura della bicicletta, ciascuna commisurata al proprio territorio di competenza, alle pianificazioni sovraordinate ed alle risorse disponibili.

Nello specifico, il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Gallipoli si pone come **Obiettivi Generali**:

1. Rendere la città di Gallipoli più attrattiva e fruibile in modo sostenibile in tutti i periodi dell'anno alla più variegata tipologia di utenti, anche favorendo la destagionalizzazione e diversificazione dell'offerta turistica (turismo legato alla natura, al paesaggio, alla storia, alla cultura), attraverso un sistema di mobilità ciclistica fortemente integrato con altri modi di trasporto e con le differenti emergenze territoriali;
2. Realizzare un sistema della mobilità ciclistica che privilegi, ove possibile, la riconversione di manufatti ed infrastrutture esistenti in disuso, puntando sulla loro riqualificazione e rigenerazione, nel rispetto e valorizzazione dei contesti in cui sono inseriti;
3. Rendere sicuro, omogeneo e continuo il tessuto dei percorsi ciclabili presenti nei singoli territori comunali della Regione, superando la frammentazione amministrativa, in modo da integrarli sia all'interno del contesto di riferimento (urbano/comunale) che in quello contermino (area vasta/Unione di comuni), in una visione sistemica ed unitaria della mobilità ciclistica, inserita all'interno della pianificazione regionale.

Per ogni Obiettivo generale sopra individuato, il PMC si pone i seguenti di **Obiettivi Specifici** che saranno realizzati attraverso Azioni mirate:

- 1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;
- 1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;



- 1.3 Creare un sistema di strutture da adibire a ciclo servizi per i differenti usi (sosta, ricovero, riparazione del mezzo, ristoro, etc.) lungo i percorsi;
- 1.4 Individuare la localizzazione dei nodi intermodali con il trasporto pubblico/privato;
- 1.5 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;
- 1.6 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;
- 2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;
- 2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;
- 3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- 3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;
- 3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.



Quadro riassuntivo Obiettivi e Strategie

Obiettivo generale del Piano	Obiettivo specifico del Piano
1. Rendere la città di Gallipoli più attrattiva e fruibile in modo sostenibile in tutti i periodi dell’anno alla più variegata tipologia di utenti, anche favorendo la destagionalizzazione e diversificazione dell’offerta turistica (turismo legato alla natura, al paesaggio, alla storia, alla cultura), attraverso un sistema di mobilità ciclistica fortemente integrato con altri modi di trasporto e con le differenti emergenze territoriali	1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario; 1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali; 1.3 Creare un sistema di strutture da adibire a ciclo servizi per i differenti usi (sosta, ricovero, riparazione del mezzo, ristoro, etc.) lungo i percorsi; 1.4 Individuare la localizzazione dei nodi intermodali con il trasporto pubblico/privato; 1.5 Individuare gli ambiti di territorio vocati all’uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale; 1.6 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;
2. Realizzare un sistema della mobilità ciclistica che privilegi, ove possibile, la riconversione di manufatti ed infrastrutture esistenti in disuso, puntando sulla loro riqualificazione e rigenerazione, nel rispetto e valorizzazione dei contesti in cui sono inseriti	2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;



	2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;
3. Rendere sicuro, omogeneo e continuo il tessuto dei percorsi ciclabili presenti nei singoli territori comunali della Regione, superando la frammentazione amministrativa, in modo da integrarli sia all'interno del contesto di riferimento (urbano/comunale) che in quello contermino (area vasta/Unione di comuni), in una visione sistemica ed unitaria della mobilità ciclistica, inserita all'interno della pianificazione regionale	1.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS); 3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili; 3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.



4.2 Azioni del Piano della Mobilità Ciclistica

Le Azioni del presente Piano sono:

- A.1: Creazione di percorsi ciclopeditoni tali da permettere a cittadini e turisti di raggiungere in sicurezza e con il loro mezzo non motorizzato tutto il territorio anche attraverso la connessione ad altre ciclovie intercomunali esistenti;
- A.2: Dotazione di aree per gli interscambi tra mezzi pubblici e mezzi non motorizzati dotate dei servizi necessari;
- A.3: Individuazione di punti di interesse più facilmente raggiungibili attraverso in nuovi percorsi ciclo-peditoni.

5 DESCRIZIONE DEL TERRITORIO COMUNALE DI GALLIPOLI

5.1 Inquadramento ambientale e territoriale

La “Città Bella”, come definita anticamente dai latini da cui prende il nome, presenta un territorio che da nord a sud si affaccia quasi del tutto sul mar Ionio a partire dal confine con il territorio comunale di Galatone (Località Montagna Spaccata – La Reggia) fino al confine con il Comune di Taviano (Località Mancaversa), un litorale di lunghezza pari a circa 20 Km per un’estensione dell’intero territorio pari a circa 5.277,59 Ha.

Il territorio comunale di Gallipoli comprende anche una piccola isola sulla quale è situato il faro della città, l’Isola di Sant’Andrea, posizionata a circa 1,30 Km al largo della città in corrispondenza del Centro Storico cittadino che a sua volta è distribuito su un’isola collegata alla terra ferma attraverso un ponte carrabile.

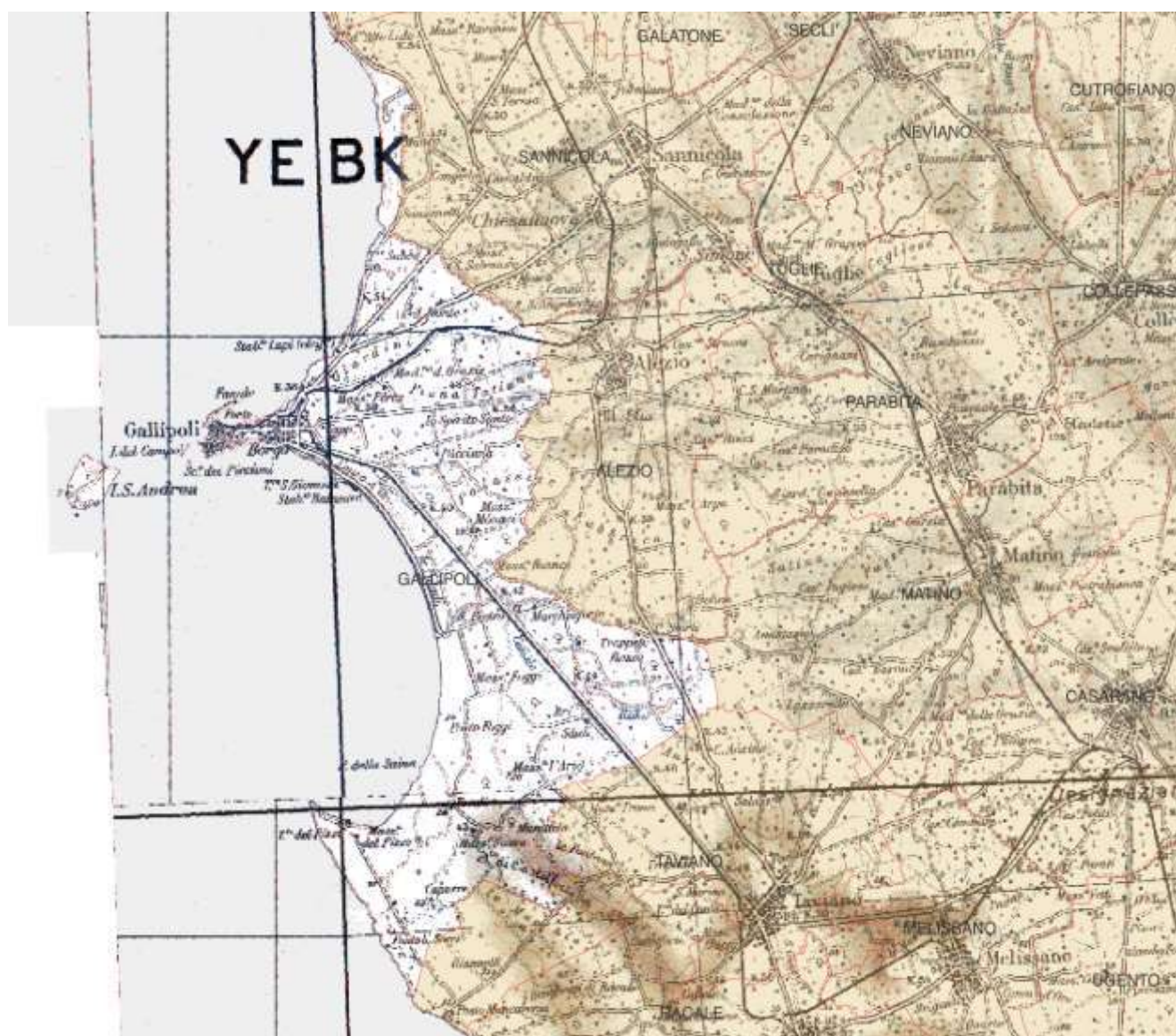


Figura 32: Inquadramento del territorio comunale di Gallipoli su Cartografia I.G.M. 1:100.000



L'abitato si distribuisce principalmente lungo la costa a partire da nord fino alla località Baia Verde situata a sud del centro cittadino; a sud del territorio comunale insiste una grande area le cui caratteristiche di naturalità sono rimaste quasi del tutto inalterate e la cui protezione è stata garantita dall'istituzione con L.R. n. 20 del 10/07/2006 del Parco Naturale Regionale “Isola di Sant'Andrea e Litorale di Punta Pizzo”; l'entroterra a confine con i territori comunali di Taviano, Matino, Alezio e Sannicola, è connotato da ampie zone agricole utilizzate sia a scopi agricoli, sia a scopi turistico-ricettivi con la presenza di agriturismi, strutture ricettive di vario genere. Le aree agricole, soprattutto a sud-est, fino all'avvento della *Xylella fastidiosa*, erano aree coltivate essenzialmente ad uliveti, ad oggi sono in atto i fenomeni di ripiantumazione degli uliveti con specie immuni all'attacco del batterio o la riconversione con altre tipologie di colture, in alcuni casi i terreni sono stati lasciati in stato di abbandono.

La città, oltre all'aspetto paesaggistico, possiede un patrimonio monumentale di valore storico-culturale inestimabile: il centro storico con le sue molteplici Chiese barocche seicentesche che si affacciano sul mare dall'alto delle mura e sulle antiche viuzze che si intrecciano nel borgo, il Castello dell'XI secolo la cui torre è circondata dal mare all'ingresso della città antica, la Fontana Greca del III secolo a.C., i Frantoi Ipogei importantissimi per la produzione di olio, soprattutto lampante, che per secoli è stato esportato in tutto il mondo per l'illuminazione delle lampade ad olio, le torri costiere appena fuori dal centro abitato, il ponte antico che collega la città vecchia alla terra ferma, le biblioteche antiche ed i musei, oltre agli edifici storici di privati che offrono uno spettacolo monumentale unico.

Come anzi descritto, il territorio comunale di Gallipoli è un territorio variegato che offre sia la bellezza, la frenesia e i servizi tipici dei paesaggi costieri, sia la tranquillità e la calma tipici dei paesaggi agricoli. Tali caratteristiche insieme, tipiche dell'intero Salento, non sono di facile reperibilità in altre zone d'Italia, muretti a secco a che degradano verso il mare con coltivazioni fino alla costa ed aree naturali incontaminate a ridosso di spiagge e stabilimenti balneari presi d'assalto da turisti provenienti da tutto il mondo ogni anno soprattutto nei mesi estivi di Luglio ed Agosto, sono, pertanto, da valorizzare e permetterne la conoscenza e la fruibilità, soprattutto lenta, da parte di turisti e residenti anche al fine di meglio tutelare un territorio così ricco paesaggisticamente e culturalmente.



Figura 33: Spiaggia Litorale di Gallipoli (foto ing. V. Congedo)

Importante presenza nell’ambito del territorio comunale di Gallipoli è, come accennato, il Parco Naturale Regionale “Isola di S. Andrea e Litorale di Punta Pizzo” che si estende per una superficie di circa 698,00 Ha, e del tutto nel territorio del Comune di Gallipoli a sud dello stesso tra la costa e l’entroterra quasi a ridosso dei territori comunali di Alezio, Matino e Taviano comprendendo anche l’intera Isola di S. Andrea sede del faro della città costiera. Nel suo ambito, il Parco, racchiude un’enorme varietà di Specie Animali, Vegetali e di Habitat di notevole importanza comunitaria.

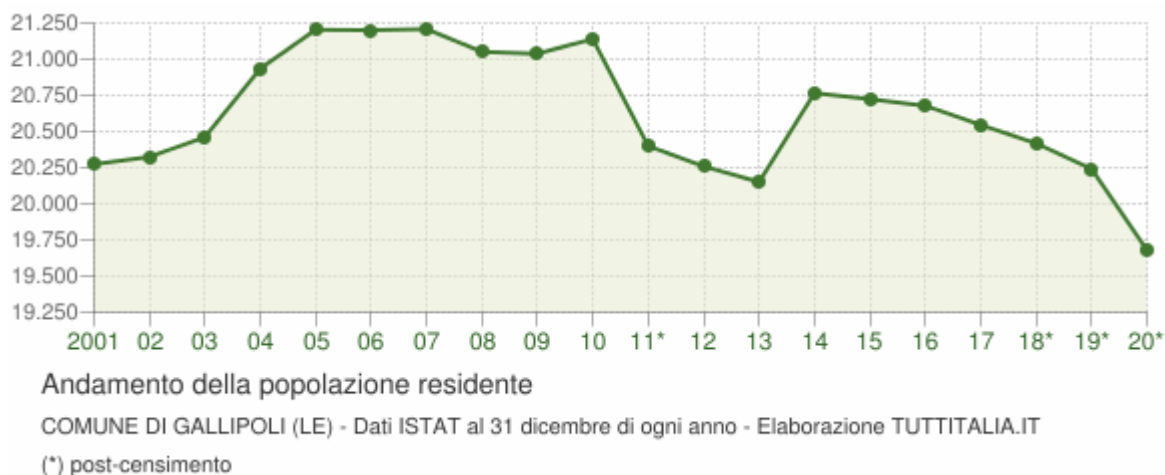
Tra le specie animali e vegetali presenti nel Parco le più importanti sono: la *Caretta caretta* (Tartaruga acquatica); il *Larus audouinii* (Gabbiano corso); l’*Ocypode cursor* (Granchio Fantasma); l’importante segnalazione della *Momachus monachus* (Foca monaca). Le specie vegetali annoverano segnalazioni di rare *Orchidacee* e importanti habitat di interesse comunitario.



5.2 Descrizione socio-demografica del territorio

5.2.1 Popolazione Gallipoli 2001-2020

Andamento demografico della popolazione residente nel comune di **Gallipoli** dal 2001 al 2020. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno.



La tabella in basso riporta la popolazione residente al 31 dicembre di ogni anno.

Nel 2011 sono riportate due righe in più, su sfondo grigio, con i dati rilevati il giorno del censimento decennale della popolazione e quelli registrati in anagrafe il giorno precedente.

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	20.274	-	-	-	-
2002	31 dicembre	20.324	+50	+0,25%	-	-
2003	31 dicembre	20.461	+137	+0,67%	7.501	2,72
2004	31 dicembre	20.935	+474	+2,32%	7.608	2,75
2005	31 dicembre	21.204	+269	+1,28%	7.713	2,74
2006	31 dicembre	21.201	-3	-0,01%	7.774	2,72
2007	31 dicembre	21.208	+7	+0,03%	7.842	2,70
2008	31 dicembre	21.051	-157	-0,74%	7.913	2,66
2009	31 dicembre	21.038	-13	-0,06%	8.026	2,62
2010	31 dicembre	21.139	+101	+0,48%	8.181	2,58
2011 ⁽¹⁾	8 ottobre	21.086	-53	-0,25%	8.226	2,56
2011 ⁽²⁾	9 ottobre	20.398	-688	-3,26%	-	-
2011 ⁽³⁾	31 dicembre	20.399	-740	-3,50%	8.244	2,47



2012	31 dicembre	20.259	-140	-0,69%	8.333	2,43
2013	31 dicembre	20.150	-109	-0,54%	8.408	2,39
2014	31 dicembre	20.766	+616	+3,06%	8.452	2,45
2015	31 dicembre	20.724	-42	-0,20%	8.572	2,41
2016	31 dicembre	20.678	-46	-0,22%	8.706	2,37
2017	31 dicembre	20.545	-133	-0,64%	8.787	2,33
2018*	31 dicembre	20.418	-127	-0,62%	(v)	(v)
2019*	31 dicembre	20.241	-177	-0,87%	(v)	(v)
2020*	31 dicembre	19.679	-562	-2,78%	(v)	(v)

(¹) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.

(²) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.

(³) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010.

(*) popolazione post-censimento

(v) dato in corso di validazione

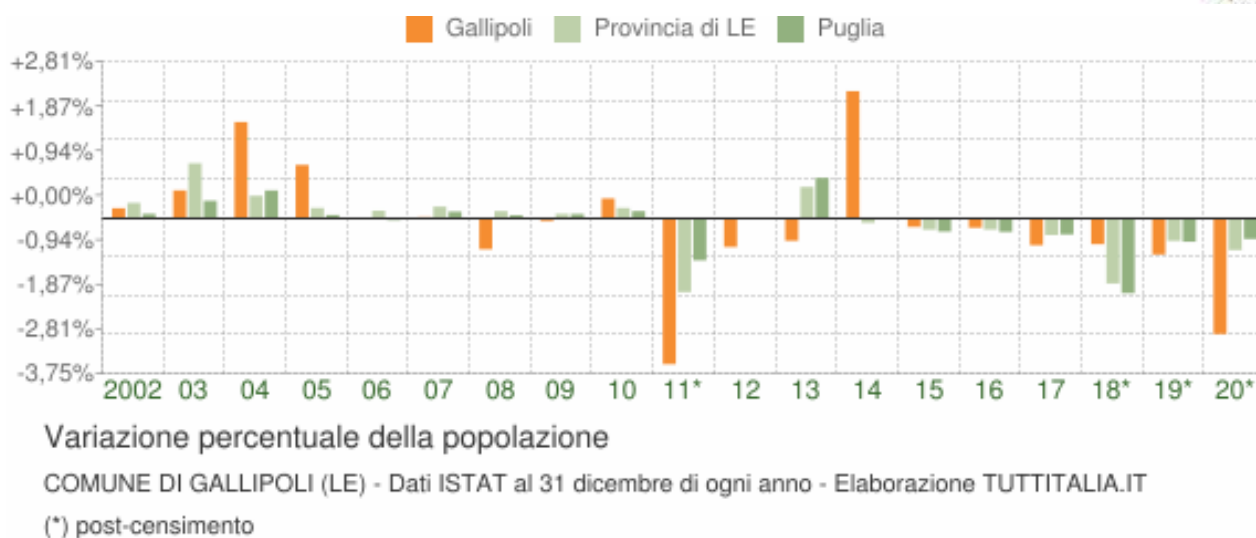
Dal 2018 i dati tengono conto dei risultati del censimento permanente della popolazione, rilevati con cadenza annuale e non più decennale. A differenza del censimento tradizionale, che effettuava una rilevazione di tutti gli individui e tutte le famiglie ad una data stabilita, il nuovo metodo censuario si basa sulla combinazione di rilevazioni campionarie e dati provenienti da fonte amministrativa.

La popolazione residente a Gallipoli al Censimento 2011, rilevata il giorno 9 ottobre 2011, è risultata composta da 20.398 individui, mentre alle Anagrafi comunali ne risultavano registrati 21.086. Si è, dunque, verificata una differenza negativa fra popolazione censita e popolazione anagrafica pari a 688 unità (-3,26%).

Il confronto dei dati della popolazione residente dal 2018 con le serie storiche precedenti (2001-2011 e 2011-2017) è possibile soltanto con operazioni di ricostruzione intercensuaria della popolazione residente.

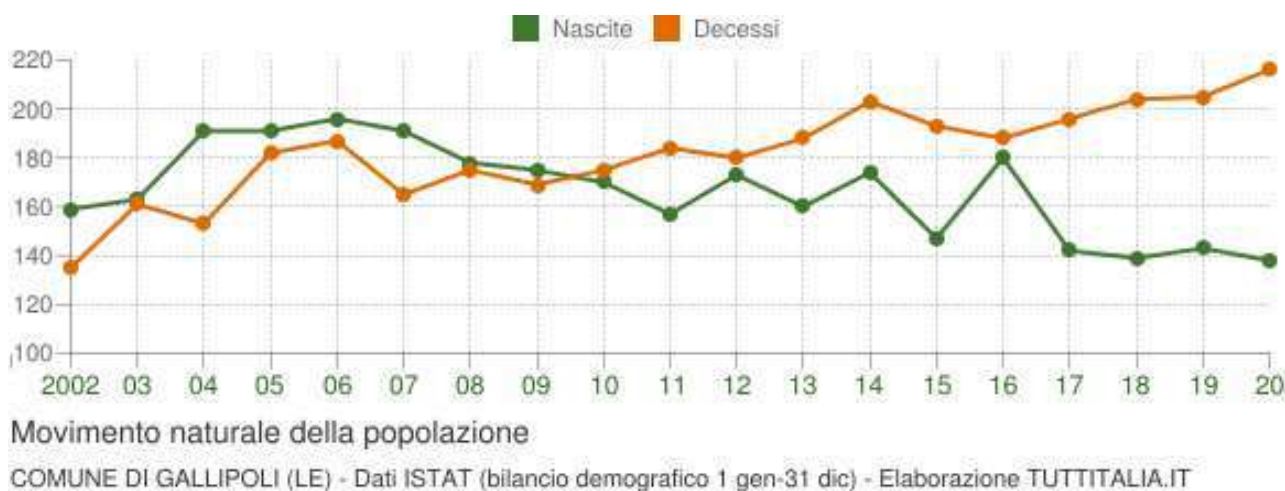
5.2.2 Variazione percentuale della popolazione

Le variazioni annuali della popolazione di Gallipoli espresse in percentuale a confronto con le variazioni della popolazione della provincia di Lecce e della regione Puglia.



5.2.3 Movimento naturale della popolazione

Il movimento naturale della popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche **saldo naturale**. Le due linee del grafico in basso riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'area compresa fra le due linee.



La tabella seguente riporta il dettaglio delle nascite e dei decessi dal 2002 al 2020. Vengono riportate anche le righe con i dati ISTAT rilevati in anagrafe prima e dopo il censimento 2011 della popolazione.

Anno	Bilancio demografico	Nascite	Variaz.	Decessi	Variaz.	Saldo Naturale
2002	1 gennaio-31 dicembre	159	-	135	-	+24
2003	1 gennaio-31 dicembre	163	+4	161	+26	+2
2004	1 gennaio-31 dicembre	191	+28	153	-8	+38
2005	1 gennaio-31 dicembre	191	0	182	+29	+9
2006	1 gennaio-31 dicembre	196	+5	187	+5	+9



2007	1 gennaio-31 dicembre	191	-5	165	-22	+26
2008	1 gennaio-31 dicembre	178	-13	175	+10	+3
2009	1 gennaio-31 dicembre	175	-3	169	-6	+6
2010	1 gennaio-31 dicembre	170	-5	175	+6	-5
2011 ⁽¹⁾	1 gennaio-8 ottobre	120	-50	138	-37	-18
2011 ⁽²⁾	9 ottobre-31 dicembre	37	-83	46	-92	-9
2011 ⁽³⁾	1 gennaio-31 dicembre	157	-13	184	+9	-27
2012	1 gennaio-31 dicembre	173	+16	180	-4	-7
2013	1 gennaio-31 dicembre	160	-13	188	+8	-28
2014	1 gennaio-31 dicembre	174	+14	203	+15	-29
2015	1 gennaio-31 dicembre	147	-27	193	-10	-46
2016	1 gennaio-31 dicembre	180	+33	188	-5	-8
2017	1 gennaio-31 dicembre	142	-38	196	+8	-54
2018*	1 gennaio-31 dicembre	139	-3	204	+8	-65
2019*	1 gennaio-31 dicembre	143	+4	205	+1	-62
2020*	1 gennaio-31 dicembre	138	-5	216	+11	-78

(¹) bilancio demografico pre-censimento 2011 (dal 1 gennaio al 8 ottobre)

(²) bilancio demografico post-censimento 2011 (dal 9 ottobre al 31 dicembre)

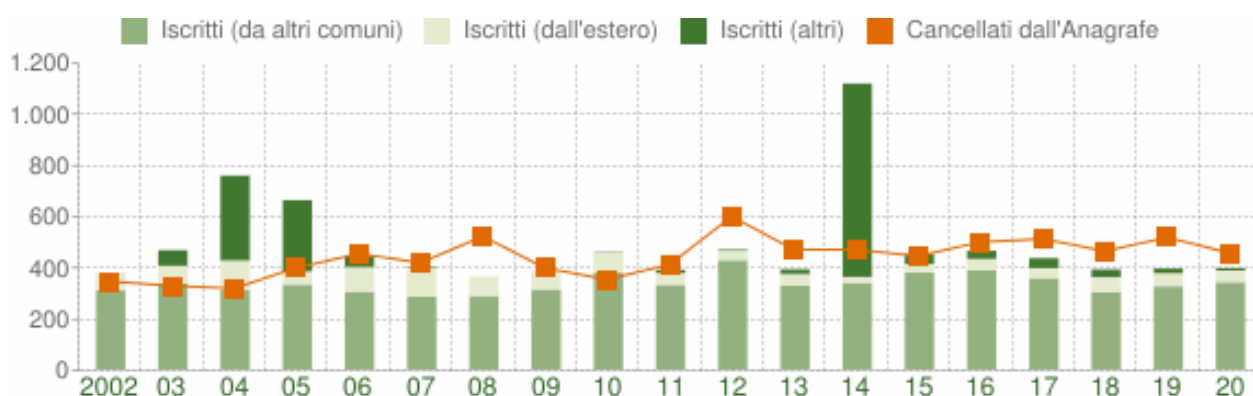
(³) bilancio demografico 2011 (dal 1 gennaio al 31 dicembre). È la somma delle due righe precedenti.

(*) popolazione post-censimento

5.2.4 Flusso migratorio della popolazione

Il grafico in basso visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Gallipoli negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come **iscritti** e **cancellati** dall'Anagrafe del comune.

Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative).



Flusso migratorio della popolazione

COMUNE DI GALLIPOLI (LE) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT



La tabella seguente riporta il dettaglio del comportamento migratorio dal 2002 al 2020. Vengono riportate anche le righe con i dati ISTAT rilevati in anagrafe prima e dopo il censimento 2011 della popolazione.

Anno 1 gen-31 dic	<i>Iscritti</i>			<i>Cancellati</i>			Saldo Migratorio con l'estero	Saldo Migratorio totale
	<i>DA altri comuni</i>	<i>DA estero</i>	<i>altri iscritti (a)</i>	<i>PER altri comuni</i>	<i>PER estero</i>	<i>altri cancell. (a)</i>		
2002	308	64	1	331	15	1	+49	+26
2003	334	70	61	295	35	0	+35	+135
2004	309	116	331	284	32	4	+84	+436
2005	331	51	278	370	25	5	+26	+260
2006	303	96	44	416	38	1	+58	-12
2007	283	114	4	399	17	4	+97	-19
2008	287	76	0	504	16	3	+60	-160
2009	312	67	1	368	27	4	+40	-19
2010	377	81	2	338	14	2	+67	+106
2011 ⁽¹⁾	241	35	6	308	8	1	+27	-35
2011 ⁽²⁾	89	11	6	83	6	7	+5	+10
2011 ⁽³⁾	330	46	12	391	14	8	+32	-25
2012	426	36	5	552	29	19	+7	-133
2013	327	45	18	423	30	18	+15	-81
2014	338	23	755	412	40	19	-17	+645
2015	377	34	39	392	30	24	+4	+4
2016	387	44	32	417	44	40	0	-38
2017	356	39	39	427	46	40	-7	-79
2018*	301	59	30	384	50	31	+9	-75
2019*	324	51	18	473	38	8	+13	-126
2020*	340	46	9	416	36	6	+10	-63

(a) sono le iscrizioni/cancellazioni in Anagrafe dovute a rettifiche amministrative.

(¹) bilancio demografico pre-censimento 2011 (dal 1 gennaio al 8 ottobre)

(²) bilancio demografico post-censimento 2011 (dal 9 ottobre al 31 dicembre)

(³) bilancio demografico 2011 (dal 1 gennaio al 31 dicembre). È la somma delle due righe precedenti.

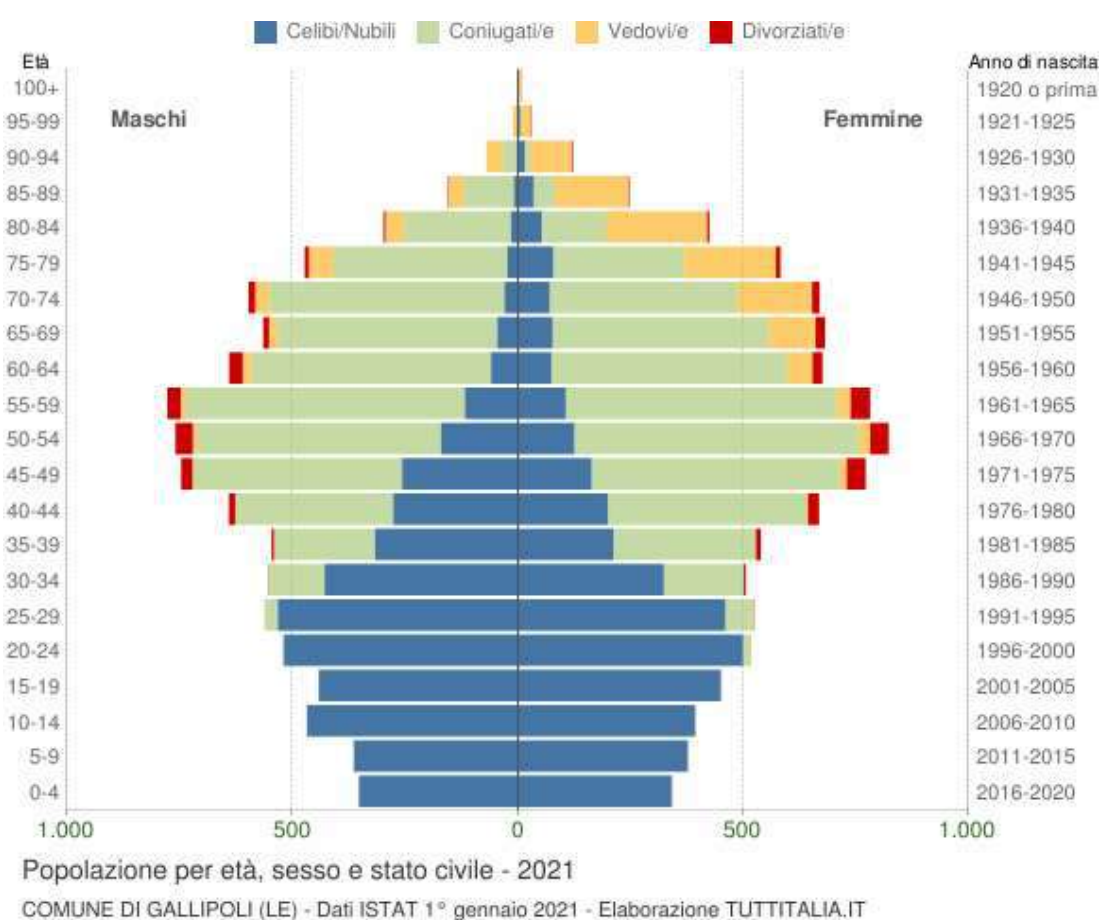
(*) popolazione post-censimento



5.2.5 Popolazione per età, sesso e stato civile 2021

Il grafico in basso, detto **Piramide delle Età**, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Gallipoli per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2021. I dati tengono conto dei risultati del Censimento permanente della popolazione, ma quelli riferiti allo stato civile sono ancora in corso di validazione.

La popolazione è riportata per **classi quinquennali** di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.



In generale, la **forma** di questo tipo di grafico dipende dall'andamento demografico di una popolazione, con variazioni visibili in periodi di forte crescita demografica o di cali delle nascite per guerre o altri eventi.

In Italia ha avuto la forma simile ad una **piramide** fino agli anni '60, cioè fino agli anni del boom demografico.

Gli individui in unione civile, quelli non più uniti civilmente per scioglimento dell'unione e quelli non più uniti civilmente per decesso del partner sono stati sommati rispettivamente agli stati civili “coniugati/e”, “divorziati/e” e “vedovi/e”.



5.2.6 Distribuzione della popolazione 2021 - Gallipoli

Età	Celibi /Nubili	Coniugati /e	Vedovi /e	Divorziati /e	Maschi	Femmine	Totale	
								%
0-4	694	0	0	0	353 50,9%	341 49,1%	694	3,5%
5-9	741	0	0	0	364 49,1%	377 50,9%	741	3,8%
10-14	861	0	0	0	468 54,4%	393 45,6%	861	4,4%
15-19	892	0	0	0	442 49,6%	450 50,4%	892	4,5%
20-24	1.020	19	0	0	523 50,3%	516 49,7%	1.039	5,3%
25-29	994	89	1	1	562 51,8%	523 48,2%	1.085	5,5%
30-34	753	300	0	5	553 52,3%	505 47,7%	1.058	5,4%
35-39	529	536	4	16	546 50,3%	539 49,7%	1.085	5,5%
40-44	477	789	5	38	641 49,0%	668 51,0%	1.309	6,7%
45-49	421	1.012	19	67	747 49,2%	772 50,8%	1.519	7,7%
50-54	297	1.170	36	80	760 48,0%	823 52,0%	1.583	8,0%
55-59	224	1.220	42	73	778 49,9%	781 50,1%	1.559	7,9%
60-64	135	1.053	77	52	641 48,7%	676 51,3%	1.317	6,7%
65-69	123	967	123	34	565 45,3%	682 54,7%	1.247	6,3%
70-74	101	936	199	32	598 47,2%	670 52,8%	1.268	6,4%
75-79	102	674	261	19	473 44,8%	583 55,2%	1.056	5,4%
80-84	69	379	266	9	298 41,2%	425 58,8%	723	3,7%
85-89	44	157	200	3	157 38,9%	247 61,1%	404	2,1%

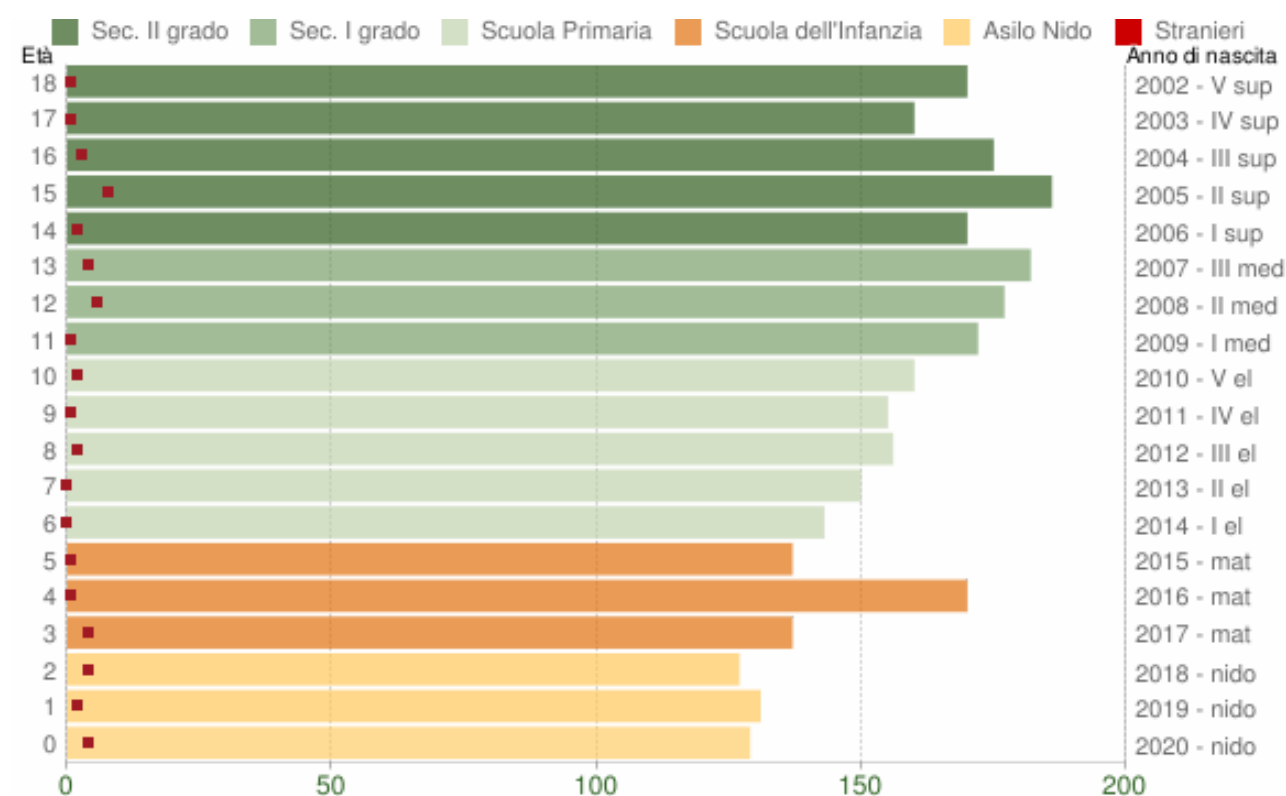


90-94	19	42	129	2	70 36,5%	122 63,5%	192	1,0%
95-99	6	1	32	1	10 25,0%	30 75,0%	40	0,2%
100+	0	0	7	0	0 0,0%	7 100,0%	7	0,0%
Totale	8.502	9.344	1.401	432	9.549 48,5%	10.130 51,5%	19.679	100,0%

5.2.7 Popolazione per classi di età scolastica 2021

Distribuzione della popolazione di Gallipoli per classi di età da 0 a 18 anni al 1° gennaio 2021. I dati tengono conto dei risultati del Censimento permanente della popolazione. Elaborazioni su dati ISTAT.

Il grafico in basso riporta la potenziale utenza per l'anno scolastico 2021/2022 le scuole di Gallipoli, evidenziando con colori diversi i differenti cicli scolastici (asilo nido, scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di I e II grado) e gli individui con cittadinanza straniera.



Popolazione per età scolastica - 2021

COMUNE DI GALLIPOLI (LE) - Dati ISTAT 1° gennaio 2021 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

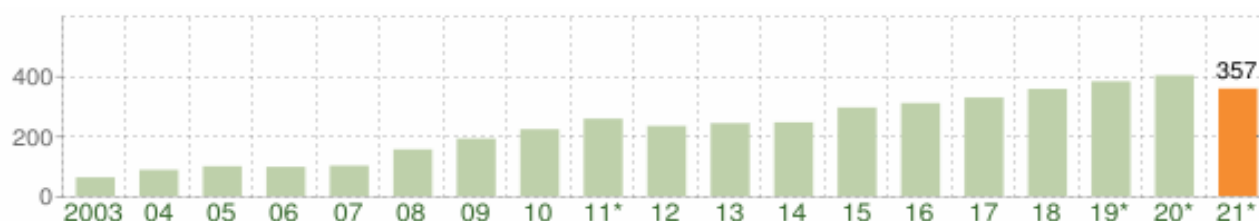


5.2.8 Distribuzione della popolazione per età scolastica 2021

Età	Totale Maschi	Totale Femmine	Totale Maschi+Femmine	di cui stranieri			
				Maschi	Femmine	M+F	%
0	65	64	129	2	2	4	3,1%
1	77	54	131	1	1	2	1,5%
2	60	67	127	3	1	4	3,1%
3	72	65	137	3	1	4	2,9%
4	79	91	170	1	0	1	0,6%
5	61	76	137	1	0	1	0,7%
6	68	75	143	0	0	0	0,0%
7	74	76	150	0	0	0	0,0%
8	83	73	156	2	0	2	1,3%
9	78	77	155	0	1	1	0,6%
10	91	69	160	2	0	2	1,3%
11	82	90	172	1	0	1	0,6%
12	94	83	177	4	2	6	3,4%
13	102	80	182	0	4	4	2,2%
14	99	71	170	1	1	2	1,2%
15	93	93	186	2	6	8	4,3%
16	77	98	175	2	1	3	1,7%
17	88	72	160	0	1	1	0,6%
18	76	94	170	0	1	1	0,6%

5.2.9 Cittadini stranieri Gallipoli 2021

Popolazione straniera residente a **Gallipoli** al 1° gennaio 2021. I dati tengono conto dei risultati del Censimento permanente della popolazione. Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia.



Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2021

COMUNE DI GALLIPOLI (LE) - Dati ISTAT 1° gennaio 2021 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

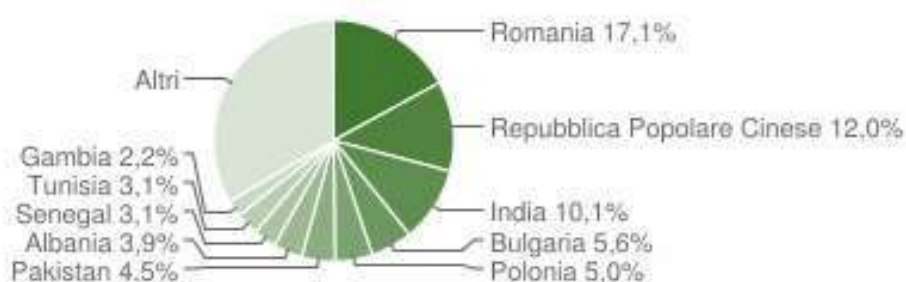
(*) post-censimento



Gli stranieri residenti a Gallipoli al 1° gennaio 2021 sono **357** e rappresentano l'1,8% della popolazione residente.



La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla **Romania** con il 17,1% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dalla **Repubblica Popolare Cinese** (12,0%) e dall'**India** (10,1%).



5.2.10 Paesi di provenienza

Segue il dettaglio dei paesi di provenienza dei cittadini stranieri residenti divisi per continente di appartenenza ed ordinato per numero di residenti.

EUROPA	Area	Maschi	Femmine	Totale	%
<u>Romania</u>	Unione Europea	13	48	61	17,09%
<u>Bulgaria</u>	Unione Europea	2	18	20	5,60%
<u>Polonia</u>	Unione Europea	4	14	18	5,04%
<u>Albania</u>	Europa centro orientale	7	7	14	3,92%
<u>Federazione Russa</u>	Europa centro orientale	3	4	7	1,96%
<u>Germania</u>	Unione Europea	4	3	7	1,96%
<u>Regno Unito</u>	Unione Europea	3	3	6	1,68%
<u>Francia</u>	Unione Europea	1	4	5	1,40%
<u>Repubblica Ceca</u>	Unione Europea	0	5	5	1,40%
<u>Spagna</u>	Unione Europea	3	1	4	1,12%
<u>Croazia</u>	Unione Europea	1	1	2	0,56%
<u>Lettonia</u>	Unione Europea	1	1	2	0,56%
<u>Estonia</u>	Unione Europea	0	2	2	0,56%
<u>Ucraina</u>	Europa centro orientale	0	2	2	0,56%



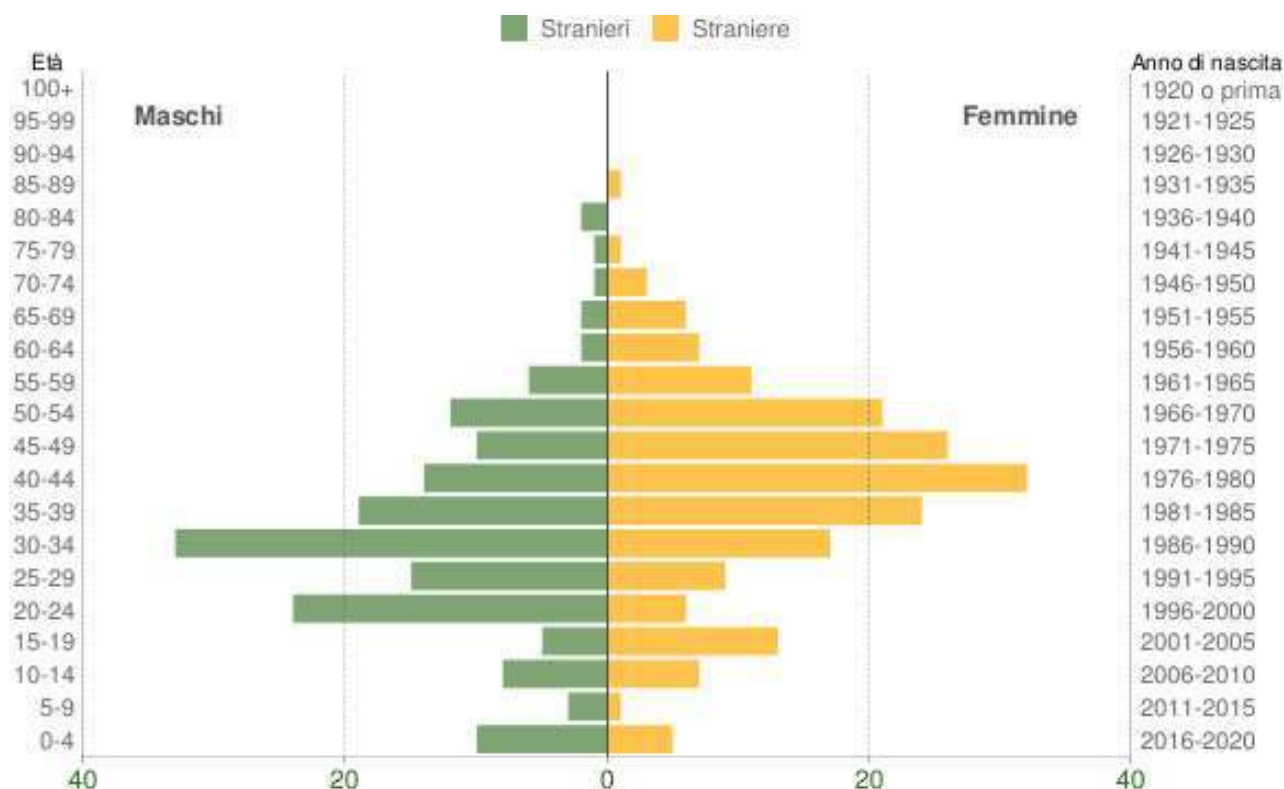
<u>Bielorussia</u>	<i>Europa centro orientale</i>	0	1	1	0,28%
<u>Moldavia</u>	<i>Europa centro orientale</i>	0	1	1	0,28%
<u>Lituania</u>	<i>Unione Europea</i>	1	0	1	0,28%
<u>Svezia</u>	<i>Unione Europea</i>	0	1	1	0,28%
<u>Paesi Bassi</u>	<i>Unione Europea</i>	0	1	1	0,28%
<u>Belgio</u>	<i>Unione Europea</i>	0	1	1	0,28%
Totale Europa		43	118	161	45,10%
ASIA	Area	Maschi	Femmine	Totale	%
<u>Repubblica Popolare Cinese</u>	<i>Asia orientale</i>	27	16	43	12,04%
<u>India</u>	<i>Asia centro meridionale</i>	22	14	36	10,08%
<u>Pakistan</u>	<i>Asia centro meridionale</i>	15	1	16	4,48%
<u>Filippine</u>	<i>Asia orientale</i>	1	4	5	1,40%
<u>Bangladesh</u>	<i>Asia centro meridionale</i>	4	0	4	1,12%
<u>Indonesia</u>	<i>Asia orientale</i>	0	2	2	0,56%
<u>Kazakhstan</u>	<i>Asia centro meridionale</i>	0	1	1	0,28%
<u>Repubblica Islamica dell'Iran</u>	<i>Asia occidentale</i>	1	0	1	0,28%
Totale Asia		70	38	108	30,25%
AFRICA	Area	Maschi	Femmine	Totale	%
<u>Senegal</u>	<i>Africa occidentale</i>	9	2	11	3,08%
<u>Tunisia</u>	<i>Africa settentrionale</i>	5	6	11	3,08%
<u>Gambia</u>	<i>Africa occidentale</i>	8	0	8	2,24%
<u>Marocco</u>	<i>Africa settentrionale</i>	5	2	7	1,96%
<u>Ghana</u>	<i>Africa occidentale</i>	3	2	5	1,40%
<u>Algeria</u>	<i>Africa settentrionale</i>	3	1	4	1,12%
<u>Nigeria</u>	<i>Africa occidentale</i>	2	2	4	1,12%
<u>Costa d'Avorio</u>	<i>Africa occidentale</i>	3	0	3	0,84%
<u>Guinea</u>	<i>Africa occidentale</i>	2	0	2	0,56%
<u>Tanzania</u>	<i>Africa orientale</i>	2	0	2	0,56%
<u>Togo</u>	<i>Africa occidentale</i>	1	0	1	0,28%
<u>Somalia</u>	<i>Africa orientale</i>	1	0	1	0,28%
<u>Niger</u>	<i>Africa occidentale</i>	1	0	1	0,28%
<u>Mali</u>	<i>Africa occidentale</i>	1	0	1	0,28%
<u>Kenya</u>	<i>Africa orientale</i>	1	0	1	0,28%
<u>Guinea Bissau</u>	<i>Africa occidentale</i>	1	0	1	0,28%
<u>Egitto</u>	<i>Africa settentrionale</i>	1	0	1	0,28%
Totale Africa		49	15	64	17,93%



AMERICA	Area	Maschi	Femmine	Totale	%
<u>Brasile</u>	America centro meridionale	1	6	7	1,96%
<u>Colombia</u>	America centro meridionale	2	3	5	1,40%
<u>Argentina</u>	America centro meridionale	0	3	3	0,84%
<u>Cuba</u>	America centro meridionale	0	2	2	0,56%
<u>Venezuela</u>	America centro meridionale	0	2	2	0,56%
<u>Messico</u>	America centro meridionale	0	1	1	0,28%
<u>Giamaica</u>	America centro meridionale	1	0	1	0,28%
<u>Stati Uniti d'America</u>	America settentrionale	1	0	1	0,28%
<u>Repubblica Dominicana</u>	America centro meridionale	0	1	1	0,28%
<u>Perù</u>	America centro meridionale	0	1	1	0,28%
Totale America		5	19	24	6,72%
		<i>Maschi</i>	<i>Femmine</i>	<i>Totale</i>	<i>%</i>
TOTALE STRANIERI		167	190	357	100,00%

5.2.11 Distribuzione della popolazione straniera per età e sesso

In basso è riportata la **piramide delle età** con la distribuzione della popolazione straniera residente a Gallipoli per età e sesso al 1° gennaio 2021 su dati ISTAT.



Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso - 2021

COMUNE DI GALLIPOLI (LE) - Dati ISTAT 1° gennaio 2021 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

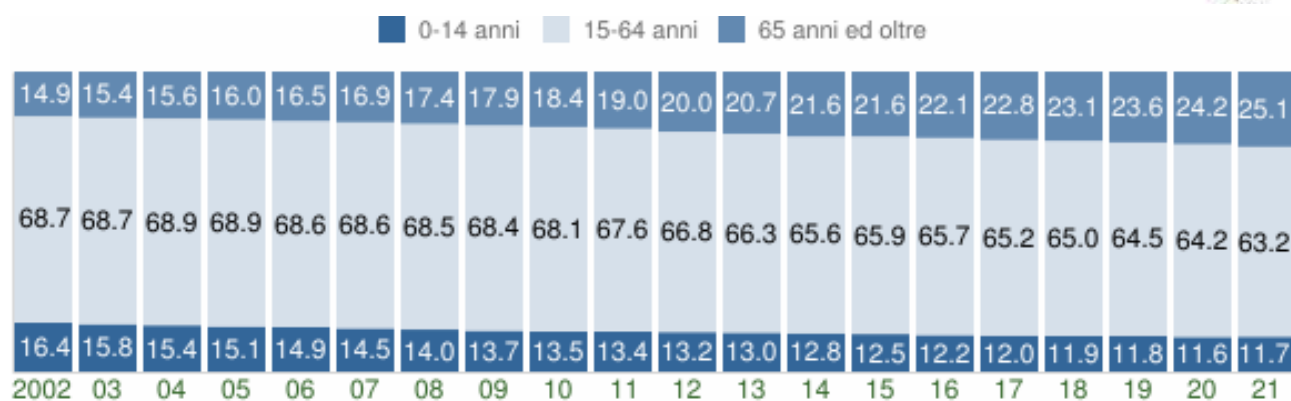


Età	Stranieri			
	Maschi	Femmine	Totale	%
0-4	10	5	15	4,2%
5-9	3	1	4	1,1%
10-14	8	7	15	4,2%
15-19	5	13	18	5,0%
20-24	24	6	30	8,4%
25-29	15	9	24	6,7%
30-34	33	17	50	14,0%
35-39	19	24	43	12,0%
40-44	14	32	46	12,9%
45-49	10	26	36	10,1%
50-54	12	21	33	9,2%
55-59	6	11	17	4,8%
60-64	2	7	9	2,5%
65-69	2	6	8	2,2%
70-74	1	3	4	1,1%
75-79	1	1	2	0,6%
80-84	2	0	2	0,6%
85-89	0	1	1	0,3%
90-94	0	0	0	0,0%
95-99	0	0	0	0,0%
100+	0	0	0	0,0%
Totale	167	190	357	100%

5.2.12 Struttura della popolazione dal 2002 al 2021

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: **giovani** 0-14 anni, **adulti** 15-64 anni e **anziani** 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo *progressiva*, *stazionaria* o *regressiva* a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

Lo studio di tali rapporti è importante per valutare alcuni impatti sul sistema sociale, ad esempio sul sistema lavorativo o su quello sanitario.



Struttura per età della popolazione (valori %)

COMUNE DI GALLIPOLI (LE) - Dati ISTAT al 1° gennaio di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Anno 1° gennaio	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media
2002	3.325	13.931	3.018	20.274	39,1
2003	3.222	13.971	3.131	20.324	39,5
2004	3.160	14.105	3.196	20.461	39,9
2005	3.154	14.426	3.355	20.935	40,3
2006	3.157	14.551	3.496	21.204	40,7
2007	3.070	14.548	3.583	21.201	41,1
2008	2.978	14.539	3.691	21.208	41,5
2009	2.884	14.396	3.771	21.051	41,9
2010	2.838	14.319	3.881	21.038	42,3
2011	2.833	14.285	4.021	21.139	42,7
2012	2.690	13.624	4.085	20.399	43,2
2013	2.642	13.421	4.196	20.259	43,6
2014	2.579	13.218	4.353	20.150	44,0
2015	2.601	13.675	4.490	20.766	44,3
2016	2.536	13.609	4.579	20.724	44,7
2017	2.490	13.475	4.713	20.678	45,1
2018	2.447	13.353	4.745	20.545	45,5
2019*	2.417	13.174	4.827	20.418	45,9
2020*	2.347	13.002	4.892	20.241	46,4
2021*	2.296	12.446	4.937	19.679	46,7

(*) popolazione post-censimento



5.2.13 Indicatori demografici

Principali indici demografici calcolati sulla popolazione residente a Gallipoli.

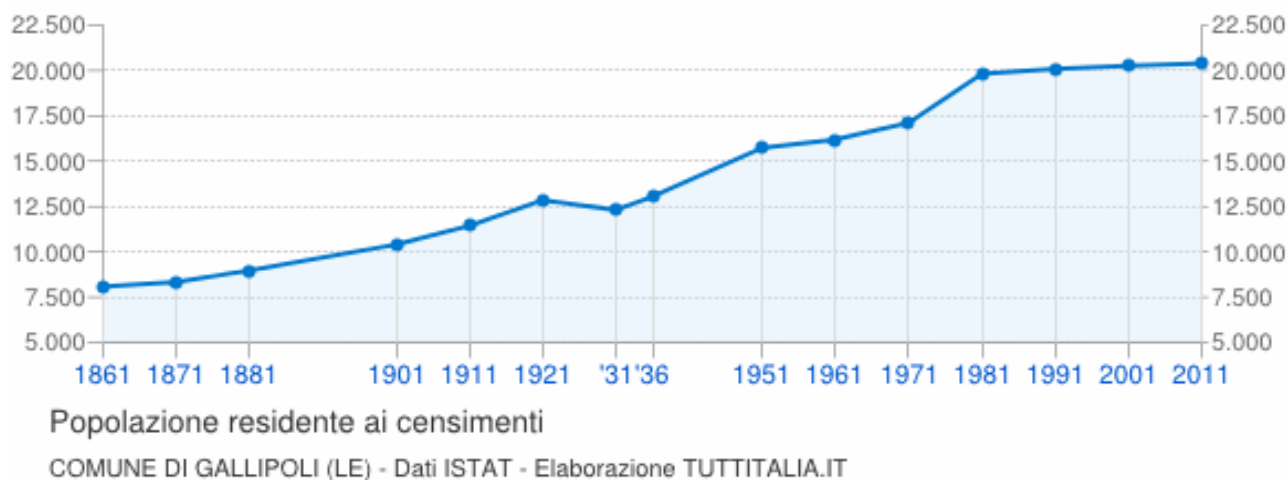
Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1 gen-31 dic	1 gen-31 dic
2002	90,8	45,5	82,5	82,8	19,2	7,8	6,7
2003	97,2	45,5	84,9	83,6	18,0	8,0	7,9
2004	101,1	45,1	90,3	84,4	17,0	9,2	7,4
2005	106,4	45,1	91,1	85,7	16,9	9,1	8,6
2006	110,7	45,7	94,5	91,7	17,1	9,2	8,8
2007	116,7	45,7	99,0	94,0	16,9	9,0	7,8
2008	123,9	45,9	101,5	97,2	17,0	8,4	8,3
2009	130,8	46,2	107,0	101,5	17,2	8,3	8,0
2010	136,8	46,9	108,2	103,9	17,1	8,1	8,3
2011	141,9	48,0	115,3	106,9	17,0	7,6	8,9
2012	151,9	49,7	119,0	109,6	17,1	8,5	8,9
2013	158,8	51,0	122,7	112,7	17,3	7,9	9,3
2014	168,8	52,4	121,9	114,2	17,5	8,5	9,9
2015	172,6	51,9	122,1	119,2	16,7	7,1	9,3
2016	180,6	52,3	121,7	122,9	16,5	8,7	9,1
2017	189,3	53,5	122,5	126,3	17,0	6,9	9,5
2018	193,9	53,9	130,7	131,9	17,0	6,8	10,0
2019	199,7	55,0	140,5	136,6	17,2	7,0	10,1
2020	208,4	55,7	149,0	140,7	16,9	6,9	10,8
2021	215,0	58,1	147,6	141,2	17,5	-	-

5.2.14 Censimenti popolazione Gallipoli 1861-2011

Andamento demografico storico dei censimenti della popolazione di Gallipoli dal 1861 al 2011. Variazioni percentuali della popolazione, grafici e statistiche su dati ISTAT.



Il comune ha avuto in passato delle variazioni territoriali. I dati storici sono stati elaborati per renderli omogenei e confrontabili con la popolazione residente nei nuovi confini.

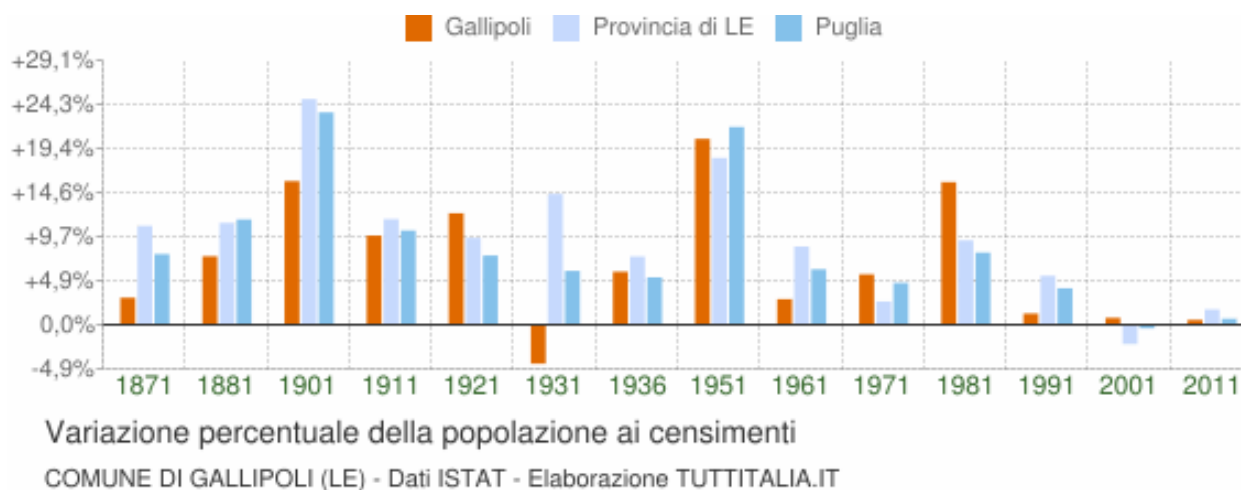


I censimenti generali della popolazione italiana hanno avuto cadenza decennale a partire dal 1861 fino al 2011, con l'eccezione del censimento del 1936 che si tenne dopo soli cinque anni per regio decreto n.1503/1930. Inoltre, non furono effettuati i censimenti del 1891 e del 1941 per difficoltà finanziarie il primo e per cause belliche il secondo.

Dal 2018 l'Istat ha attivato il censimento permanente della popolazione, una nuova rilevazione censuaria che ha una cadenza annuale e non più decennale. A differenza del censimento tradizionale, che effettuava una rilevazione puntuale di tutti gli individui e le famiglie, il nuovo metodo si basa sulla combinazione di rilevazioni campionarie e dati provenienti da fonte amministrativa trattati statisticamente.

5.2.15 Variazione percentuale popolazione ai censimenti dal 1861 al 2011

Le variazioni della popolazione di Gallipoli negli anni di censimento espresse in percentuale a confronto con le variazioni della provincia di Lecce e della regione Puglia.





5.2.16 Dati popolazione ai censimenti dal 1861 al 2011

<i>Censimento</i>			<i>Popolazione residenti</i>	<i>Var %</i>	<i>Note</i>
<i>num.</i>	<i>anno</i>	<i>data rilevamento</i>			
1°	1861	31 dicembre	8.082	-	Il primo censimento della popolazione viene effettuato nell'anno dell'unità d'Italia.
2°	1871	31 dicembre	8.332	+3,1%	Come nel precedente censimento, l'unità di rilevazione basata sul concetto di "famiglia" non prevede la distinzione tra famiglie e convivenze.
3°	1881	31 dicembre	8.970	+7,7%	Viene adottato il metodo di rilevazione della popolazione residente, ne fanno parte i presenti con dimora abituale e gli assenti temporanei.
4°	1901	10 febbraio	10.399	+15,9%	La data di riferimento del censimento viene spostata a febbraio. Vengono introdotte schede individuali per ogni componente della famiglia.
5°	1911	10 giugno	11.432	+9,9%	Per la prima volta viene previsto il limite di età di 10 anni per rispondere alle domande sul lavoro.
6°	1921	1 dicembre	12.849	+12,4%	L'ultimo censimento gestito dai comuni gravati anche delle spese di rilevazione. In seguito le indagini statistiche verranno affidate all'Istat.
7°	1931	21 aprile	12.314	-4,2%	Per la prima volta i dati raccolti vengono elaborati con macchine perforatrici utilizzando due tabulatori Hollerith a schede.
8°	1936	21 aprile	13.048	+6,0%	Il primo ed unico censimento effettuato con periodicità quinquennale.
9°	1951	4 novembre	15.734	+20,6%	Il primo censimento della popolazione a cui è stato abbinato anche quello delle abitazioni.
10°	1961	15 ottobre	16.196	+2,9%	Il questionario viene diviso in sezioni. Per la raccolta dei dati si utilizzano elaboratori di seconda generazione con l'applicazione del transistor e l'introduzione dei nastri magnetici.
11°	1971	24 ottobre	17.114	+5,7%	Il primo censimento di rilevazione dei gruppi linguistici di Trieste e Bolzano con questionario tradotto anche in lingua tedesca.
12°	1981	25 ottobre	19.822	+15,8%	Viene migliorata l'informazione statistica attraverso indagini pilota che testano l'affidabilità del questionario e l'attendibilità dei risultati.
13°	1991	20 ottobre	20.090	+1,4%	Il questionario viene tradotto in sei lingue oltre all'italiano ed è corredato di un "foglio individuale per straniero non residente in Italia".
14°	2001	21 ottobre	20.266	+0,9%	Lo sviluppo della telematica consente l'attivazione del primo sito web dedicato al Censimento e la diffusione dei risultati online.
15°	2011	9 ottobre	20.398	+0,7%	Il Censimento 2011 è il primo censimento online con i questionari compilati anche via web ed anche l'ultimo censimento di tipo tradizionale con rilevazione a cadenza decennale.



5.2.17 Censimento 2011 Gallipoli

Il 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, più brevemente Censimento 2011, è stata la rilevazione censuaria operata dall'Istat che ha fotografato la popolazione residente in Italia al 9 ottobre 2011.

È stato il primo censimento online, con i questionari che potevano essere compilati ed inviati anche via web.

Variazione della popolazione di Gallipoli rispetto al censimento 2001.

Comune	Censimento		Var %
	21/10/2001	9/10/2011	
Gallipoli	20.266	20.398	+0,7%



6 INDIVUAZIONE DEI PERCORSI CICLABILI

L'individuazione dei percorsi ciclabili rappresenta il fulcro del Piano di Mobilità Ciclistica e a tal fine è necessario far tesoro di quanto ricavato nelle fasi iniziali di screening, di partecipazione ed analisi del territorio per definire le caratteristiche prestazionali, funzionali e geometriche delle reti ciclabili.

A tale scopo occorre definire i criteri per l'individuazione dei percorsi ciclabili, stabilire gli standard geometrici e funzionali utili alla progettazione dei tronchi ciclabili e fissare gli standard geometrici e funzionali utili alla progettazione delle intersezioni e degli attraversamenti ciclabili.

L'approccio utilizzato per la definizione dei percorsi ciclabili di Piano è quello proposto dalle Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica della Regione Puglia, che definisce gli elementi che devono essere valutati per l'individuazione dei percorsi ciclabili e per la scelta delle relative tipologie. A tal fine, gli aspetti principali che sono stati considerati sono:

- la funzione e la gerarchizzazione delle reti ciclabili;
- la sicurezza dei percorsi ciclabili e del contesto attraversato;
- l'organizzazione delle sedi stradali individuate per l'implementazione della rete ciclabile.

L'individuazione della rete ciclabile qui proposta è frutto quindi dello studio del contesto territoriale e del percorso partecipativo svolto.

Una volta individuati i percorsi ciclabili previsti dalla pianificazione sovraordinata, i principali poli generatori e attrattori di mobilità che caratterizzano il territorio di pertinenza (nodi di trasporto, scuole, zone industriali o terziarie, siti di valenza sociale, architettonica o turistica) ed i desiderata espressi dai portatori di interesse, i tecnici coinvolti, di comune accordo con l'Amministrazione comunale hanno stabilito, in prima battuta, l'insieme delle reti ciclabili da prevedere sul territorio.

In base all'analisi delle condizioni al contorno di ciascun percorso, è stata individuata la più opportuna tipologia di percorso ciclabile per ciascun itinerario pianificato.

I fattori che sono stati presi in considerazione per l'individuazione in prima battuta delle reti ciclabili, dunque, sono stati:

- percorsi ciclabili e/o ciclovie previsti dalla pianificazione sovraordinata;
- percorsi ciclabili e/o ciclovie già realizzati;
- percorsi ciclabili e/o ciclovie già progettati;
- percorsi ciclabili e/o ciclovie che connettano i principali poli generatori e attrattori di mobilità, fra cui nodi di trasporto, scuole, zone industriali o terziarie, siti di valenza sociale, architettonica o turistica;
- percorsi ciclabili e/o ciclovie individuati dai portatori di interesse durante il primo incontro pubblico.



6.1 Le strade del ciclista

Nel presente paragrafo vengono riportate alcune indicazioni tecniche che possono risultare utili alla successiva progettazione delle infrastrutture ciclabili. In primo luogo, sono presentate le tipologie dei percorsi ciclabili implementabili in conformità alla normativa vigente. Successivamente, sono illustrati i principali standard geometrici che una infrastruttura ciclabile deve soddisfare. Infine, sono trattati i materiali maggiormente impiegati per la realizzazione delle sovrastrutture ciclabili e la segnaletica da installare lungo i percorsi.

I principali riferimenti normativi i cui contenuti tecnici si devono tenere in conto durante l'iter pianificatorio e progettuale sono:

- il D.M. 557/1999 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;
- l'Allegato A della Dir. M. 375/2017 “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche”.

Il primo riferimento normativo contiene gli standard geometrici inderogabili dei percorsi ciclabili. La Direttiva n. 375/2017, invece, descrive le caratteristiche, anche geometriche, delle ciclovie facenti parte del sistema nazionale delle ciclovie turistiche. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia ha stabilito che tutte le dorsali regionali, non solo quindi le ciclovie di valenza nazionale, devono tendere ai requisiti “ottimi” richiesti dalla Direttiva.

La scelta della tipologia del percorso ciclabile, dipende da una serie di condizioni al contorno di tipo funzionale, trasportistico, territoriale e, ovviamente, geometrico. La L. 2/2018 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” definisce, nell'Articolo 2, le seguenti tipologie di itinerari ciclabili, in riferimento agli specifici parametri di traffico e sicurezza:

- a) le piste o corsie ciclabili, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 39), del C.d.S., di cui al D.lgs. 285/1992 e dall'articolo 140, comma 7, del regolamento di cui al D.P.R. 495/1992;
- b) gli itinerari ciclopeditoni, come definiti dall'articolo 2, comma 3, lettera F-bis, del C.d.S., di cui al D.lgs. 285/1992;
- c) le vie verdi ciclabili;
- d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- e) le strade senza traffico e a basso traffico;
- f) le strade 30;
- g) le aree pedonali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 2), del C.d.S., di cui al D.lgs. 285/1992;
- h) le zone a traffico limitato, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 54), del C.d.S., di cui al D.lgs. 285/1992;



- i) le zone residenziali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 58), del C.d.S., di cui al D.lgs. 285/1992.

La stessa Legge fornisce ulteriori definizioni utili a inquadrare meglio le tipologie degli itinerari ciclabili:

- «via verde ciclabile» o «greenway»: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;
- «sentiero ciclabile o percorso natura»: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;
- «strada senza traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di 50 veicoli al giorno, calcolata su base annua;
- «strada a basso traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di 500 veicoli al giorno, calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- «strada 30»: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al D.P.R. 495/1992; è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

Dal punto di vista ingegneristico, le tipologie contemplate dalla normativa possono essere raggruppate nelle seguenti macrocategorie:

- Percorsi in sede riservata, che, a loro volta, si suddividono in: o Pista ciclabile in sede propria protetta (con transito consentito ai soli velocipedi);
- Percorso ciclabile in sede propria non protetta, o su corsia riservata (con transito consentito ai soli velocipedi);
- Percorsi o aree in cui è consentita la promiscuità fra ciclisti e pedoni;
- Percorsi o aree in cui è consentita la promiscuità fra ciclisti ed autoveicoli;
- Percorsi o aree in cui è consentita la promiscuità fra ciclisti, pedoni ed alcune categorie di autoveicoli.

Si riportano di seguito le principali macrocategorie tipologiche dei percorsi ciclabili, sia in sede riservata che in sede promiscua.



6.1.1 Percorsi in sede riservata

La caratteristica principale dei percorsi ciclabili che ricadono in questa macrocategoria è la separazione del flusso ciclabile dai flussi veicolari e pedonali. I percorsi ciclabili in sede riservata si suddividono in:

- Piste ciclabili (in sede propria protetta);
- Percorsi ciclabili su corsia riservata.

Appartengono a questa macrocategoria anche i percorsi ciclabili realizzati in contiguità del marciapiede che sono protetti dal traffico veicolare attraverso il cordolo di delimitazione del marciapiede e che hanno uno spazio dedicato esclusivamente ai ciclisti, anche se posto alla stessa quota del marciapiede.

Le piste ciclabili in sede propria protetta, in ambito urbano, sono solitamente localizzate tra la carreggiata e il marciapiede e sono opportunamente separate dal flusso veicolare per mezzo di elementi separatori fisici invalicabili, aventi larghezza pari ad almeno 50 cm. Sono altresì fisicamente separate dagli spazi pedonali grazie al cordolo di delimitazione dei marciapiedi. Sono generalmente posizionate alla stessa quota della carreggiata, anche se è possibile che possano giacere ad una quota intermedia fra quella del marciapiede e quella della carreggiata. Questa seconda configurazione è quella più funzionale.

Si riporta la sezione di un esempio significativo di quanto la lettura del territorio e lo studio delle condizioni al contorno siano fondamentali per la scelta della tipologia di infrastrutture ciclabili da pianificare o da progettare.



Figura 34: Stralcio di una sezione tipo

I percorsi ciclabili su corsia riservata rappresentano la seconda tipologia dei percorsi ciclabili in sede riservata. Essi sono localizzati alla stessa quota della carreggiata stradale e non sono fisicamente separati dagli spazi veicolari, se non, generalmente, tramite due strisce di segnaletica orizzontale: la prima, lato ciclabile, di colore giallo avente larghezza di 30 cm, la seconda, lato carrabile, di colore bianco, coincidente con la striscia di delimitazione della corsia di marcia e distante 12 cm dalla prima linea gialla. Oltre alla segnaletica orizzontale possono adoperarsi anche “delimitatori di corsia” di vario tipo per migliorare la percezione e l’inserimento del

percorso, costituiti da elementi in rilievo comunque valicabili (delineatori catarifrangenti, trapezoidali abbattibili, in materiale plastico o gomma, etc.). Questi dispositivi devono essere omologati e comunque “approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, e posti in opera previa ordinanza dell'ente proprietario della strada” (art. 41 D.lgs. 285/1992 C.d.S. – art. 178 D.P.R. 495/1992).



Figura 35: Stralcio di una sezione tipo

In ambito urbano, può essere accettabile la bidirezionalità della corsia ciclabile nel caso in cui possono essere interposti degli stalli per la sosta fra la corsia di marcia ed il percorso ciclabile. In questo modo, specialmente per le zone caratterizzate da elevata domanda di sosta, le auto in sosta costituiscono una netta separazione dei velocipedi dai flussi veicolari. Nel caso di stalli di sosta in linea si deve prevedere l’inserimento di uno spazio utile all’apertura delle portiere delle auto senza costituire pericolo per i ciclisti che percorrono la corsia a loro riservata. Questo franco di sicurezza deve essere largo almeno 50 cm.

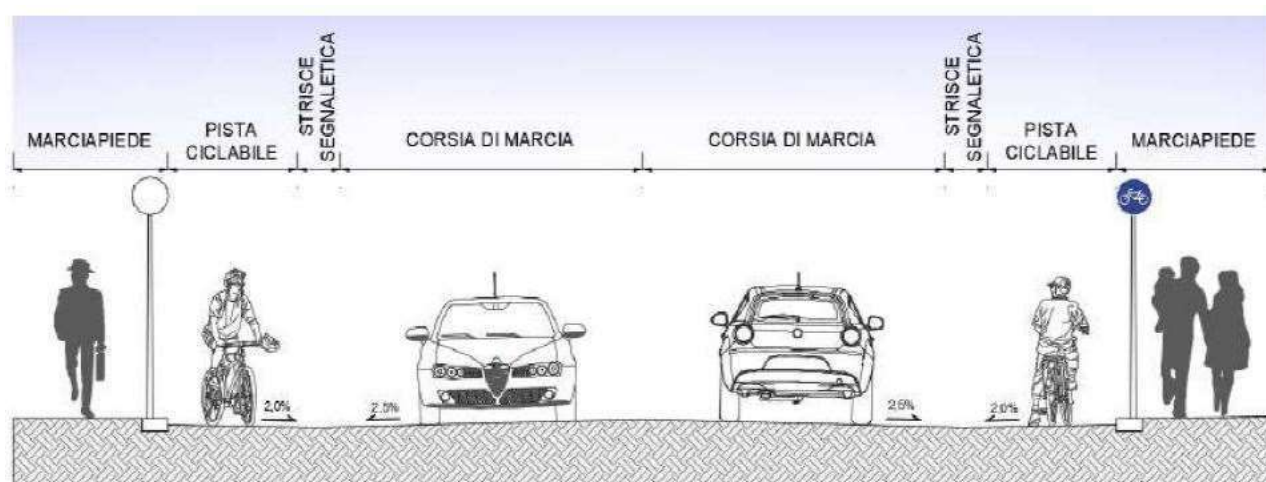


Figura 36: Stralcio di una sezione tipo

I percorsi ciclabili in contiguità del marciapiede rappresentano un caso particolare, molto diffuso, di percorso ciclabile in sede riservata. Pur essendo protetti dal traffico veicolare mediante il cordone di delimitazione del



marciapiede, avente un'altezza preferibilmente compresa fra 12 e 15 cm, sono poste alla medesima quota del marciapiede, da cui sono normalmente differenziate per colorazione e materiali di finitura. Essi possono essere monodirezionali o bidirezionali e differiscono dai percorsi promiscui ciclo-pedonali in quanto deve sempre essere presente una netta separazione fra gli spazi ciclabili e quelli pedonali. La separazione dovrebbe essere garantita da un cordolo incassato in c.l.s. che consenta di differenziare e di posare in opera con maggiore facilità i materiali superficiali delle due pavimentazioni. In alcuni casi l'elemento separatore può essere rappresentato anche da segnaletica longitudinale.

Per ottimizzare la sicurezza del percorso si consiglia di posare in opera il cordone di delimitazione fra il percorso ciclabile e gli spazi carrabili in modo tale che fra l'estradosso del cordone ed il piano di rotolamento ciclabile vi sia un'altezza compresa fra 5 e 8 cm. In questo modo si creerà un ostacolo al sormonto del cordone da parte dei velocipedi, aumentandone la sicurezza. In questa ipotesi, comunque, la larghezza del cordone non potrà essere considerata nella larghezza del percorso ciclabile. Tale tipologia di percorso può essere chiaramente adoperata solamente in ambito urbano e richiede una disponibilità di spazio tale da accogliere le corsie della pista ciclabile ed il marciapiede, rispettando le dimensioni prescritte dalla normativa:

- larghezza del marciapiede: $\geq 1,50$ m;
- larghezza del percorso ciclabile bidirezionale: $\geq 2,50$ m (in relazione alla sua funzione ed al flusso ciclistico);
- larghezza del percorso ciclabile monodirezionale: $\geq 1,50$ m (in relazione alla sua funzione ed al flusso ciclistico).

6.1.2 Percorsi in sede promiscua

I percorsi in sede promiscua possono essere sia ciclo-pedonali che ciclo-veicolari. Vi sono, inoltre, alcune particolari categorie di itinerari ciclabili che consentono la promiscuità dei ciclisti con i pedoni e con alcune categorie di veicoli motorizzati. Nel caso di Greenways, di percorsi natura o di percorsi ciclabili realizzati su strade private, consortili o di servizio ad infrastrutture lineari presenti sul territorio, infatti, è consentito il transito dei veicoli di soccorso o dedicati alle manutenzioni o degli utenti motorizzati che, essendo impossibilitati ad accedere alle proprietà da altra viabilità, debbano necessariamente percorrere tali percorsi. Anche le aree pedonali, le zone a transito limitato (ZTL) e le aree residenziali possono prevedere una condivisione delle tre componenti di mobilità; in questi casi, in genere, la componente motorizzata ha possibilità di accesso e di transito limitati sia nel tempo (orari, giorni della settimana, etc.) sia per tipologia di veicoli.

I percorsi ciclabili ad uso promiscuo con i pedoni sono realizzabili in aree urbane o in aree a valenza naturalistica. Il D.M. n. 557/99 (Comma 5, Art. 4) non definisce dimensioni specifiche per questa tipologia di percorsi ma si limita ad indicare che la dimensione trasversale del percorso ciclo-pedonale deve essere incrementata rispetto



agli standard minimi definiti per le piste ciclabili senza, appunto, definire di quanto. La Direttiva n. 375/2017, invece, non fornisce alcuna indicazione sulla promiscuità ciclo-pedonale delle ciclovie nazionali.

È evidente che questa tipologia di percorsi dovrebbe consentire di occupare spazi inferiori a quelli utili alla implementazione di piste ciclabili in affiancamento ai marciapiedi o di percorsi ciclabili in contiguità del marciapiede. Tuttavia, le larghezze devono essere opportunamente rapportate ai flussi pedonali e ciclistici, rilevati o stimati per la strada oggetto d'intervento.

I percorsi ciclabili ad uso promiscuo con i veicoli sono previsti dal D.M. n. 557/99 e così definiti (Comma 6, Art. 4): i percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - etc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore. La definizione fornita dalla normativa implica che la sicurezza dei percorsi promiscui ciclo veicolari deve essere garantita od ottimizzata attraverso interventi infrastrutturali e gestionali che limitino le velocità veicolari lungo tali itinerari a 30 km/h o meno. La riduzione della velocità da 50 km/h a 30 km/h comporta un significativo aumento della sicurezza per le utenze deboli: si riduce l'intensità del danno relazionabile all'incidentalità stradale, si assicurano spazi di arresto veicolari più brevi e si fa in modo che l'occhio dell'automobilista abbia un campo di visione distinta più ampio, dandogli modo di scorgere con maggior anticipo eventuali ostacoli laterali.

I percorsi ciclabili ad uso promiscuo con i veicoli in ambito urbano sono, dunque, implementabili in zone soggette a limitazione di velocità, note più comunemente come Zone 30, opportunamente dotate di dispositivi di moderazione del traffico, nel rispetto del D.Lgs. 235/1992 e della Circolare n. 3698 del 08/06/2001 in materia di "Linee Guida per la Redazione dei piani della Sicurezza Stradale Urbana". Dispositivi diversi dovranno essere eventualmente implementati, in via sperimentale, previa autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda l'implementazione di **percorsi ciclabili ad uso promiscuo con i veicoli in ambito extraurbano**, essi possono essere implementati solo su infrastrutture stradali a destinazione particolare o a traffico basso (max. 500 veic./giorno) o nullo (max. 50 veic./giorno). Su tali tronchi deve essere adottato un limite di velocità



veicolare pari, al massimo, a 30 km/h e, anche in questo caso, deve essere prevista l'implementazione di dispositivi di traffic calming. Oltre a tali misure, si possono anche adottare misure di tipo gestionale, quali:

- consentire solamente ai frontisti di percorrere gli itinerari con il proprio veicolo motorizzato;
- inibizione della circolazione dei mezzi pesanti;
- individuazione e segnalamento di itinerari veicolari alternativi su cui dirottare il traffico veicolare.

6.1.3 Percorsi naturalistici

I percorsi naturalistici, noti anche come Greenways (art. 7 L.R. 1/2013) possono essere annoverati tra le tipologie di percorsi ciclabili, anche se non specificatamente individuati nel D.M. 557/99. Questi percorsi sono principalmente destinati ad un uso ricreativo, sia per escursioni in bicicletta che per una fruizione pedonale. In alcuni casi può essere concesso l'accesso veicolare alle proprietà private o comunque ad una utenza motorizzata di tipo particolare (per emergenze, opere manutentive, etc.). Essi sono quindi annoverabili fra i percorsi in cui è consentita la promiscuità fra ciclisti, pedoni ed alcune categorie di veicoli a motore.

Le Greenways sono generalmente localizzate lontano dai centri urbani, in zone in cui prevale la componente naturalistica. La loro progettazione deve essere coerente con il paesaggio e prevedere tecniche di ingegneria naturalistica.

Alcuni fattori che devono essere tenuti in considerazione per la loro pianificazione e progettazione sono i seguenti:

- la continuità dei corridoi ecologici (connessione ecologica per la biodiversità);
- l'impatto visivo di tutti gli arredi e gli elementi verticali a corredo dell'intervento (segnaletica, illuminazione, recinzioni etc.);
- il mantenimento della permeabilità dei terreni e quindi la scelta di pavimentazioni stradali adatte;
- la necessità di consolidamento di banchine, sponde e scarpate con interventi commisurati al contesto ambientale;
- la promiscuità dei percorsi ciclabili con il passaggio dei mezzi motorizzati di servizio (mezzi di soccorso, mezzi per lo svolgimento delle attività agricole e forestali, etc.).

Per quanto concerne i materiali utilizzati per la pavimentazione stradale, è preferibile adottare fondi in materiale inerte stabilizzato, granulometricamente o a calce/cemento. In alternativa si possono utilizzare conglomerati cementizi, bituminosi o resinosi (che in ogni caso devono essere drenanti), i quali, diversamente dal macadam o dal sabbione calcareo, costituiscono strutture più durature e garantiscono migliore comfort di guida, in particolar modo, come già detto, per itinerari caratterizzati da importanti pendenze longitudinali.



6.1.4 Intersezioni e attraversamenti ciclistici

I percorsi ciclabili, specialmente in ambito urbano, sono sempre soggetti alla presenza di interferenze caratterizzate da vari gradi di pericolosità.

La sicurezza, infatti, è uno dei principali requisiti da rispettare per la diffusione della mobilità ciclistica. In corrispondenza di punti critici, quali intersezioni con altri flussi veicolari o in prossimità dei passi carrabili, la sicurezza si esplica con la sussistenza di misure atte a garantire sempre la mutua visibilità ciclista-ciclista e ciclista-altro utente e ad assicurare la chiara percezione della presenza di una zona di conflitto fra le utenze.

Le tipologie di intersezioni stradali previste dal D.M. 19/04/2006 recante le “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”, sono:

- lineari semaforizzate;
- lineari ordinarie (non semaforizzate);
- rotatorie;
- a livelli sfalsati.

Le **intersezioni lineari semaforizzate** non richiedono particolari misure in quanto la organizzazione dell'intersezione con impianto semaforico costituisce, già di per sé, un'azione atta ad eliminare eventuali punti di conflitto tra i flussi veicolari e quelli ciclopeditoni. L'attraversamento della intersezione in presenza della pista ciclabile deve essere regolato da apposito impianto semaforico per velocipedi. Le luci della lanterna per velocipede rappresentano una bicicletta colorata su sfondo nero. I colori sono rosso, giallo e verde e il significato è identico a quello delle tradizionali lanterne per veicoli.

Qualora non fosse previsto un impianto semaforico dedicato ai velocipedi, essi devono rispettare le disposizioni imposte dal tradizionale impianto semaforico. Tuttavia, questo tipo di organizzazione comporta eventuali tempi di attesa per i ciclisti. Essi, infatti, sono costretti a fermarsi sulla pista in prossimità dell'intersezione, prima che sia consentito l'attraversamento.

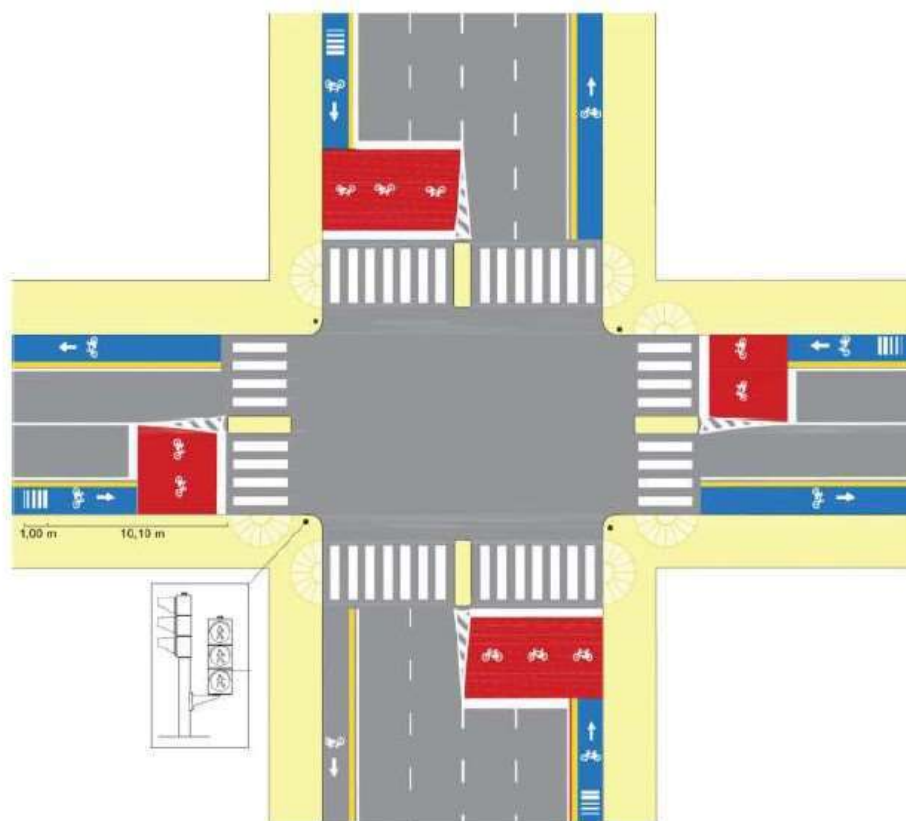


Figura 37: Esempio di intersezione semaforizzata sistemata con case avanzate

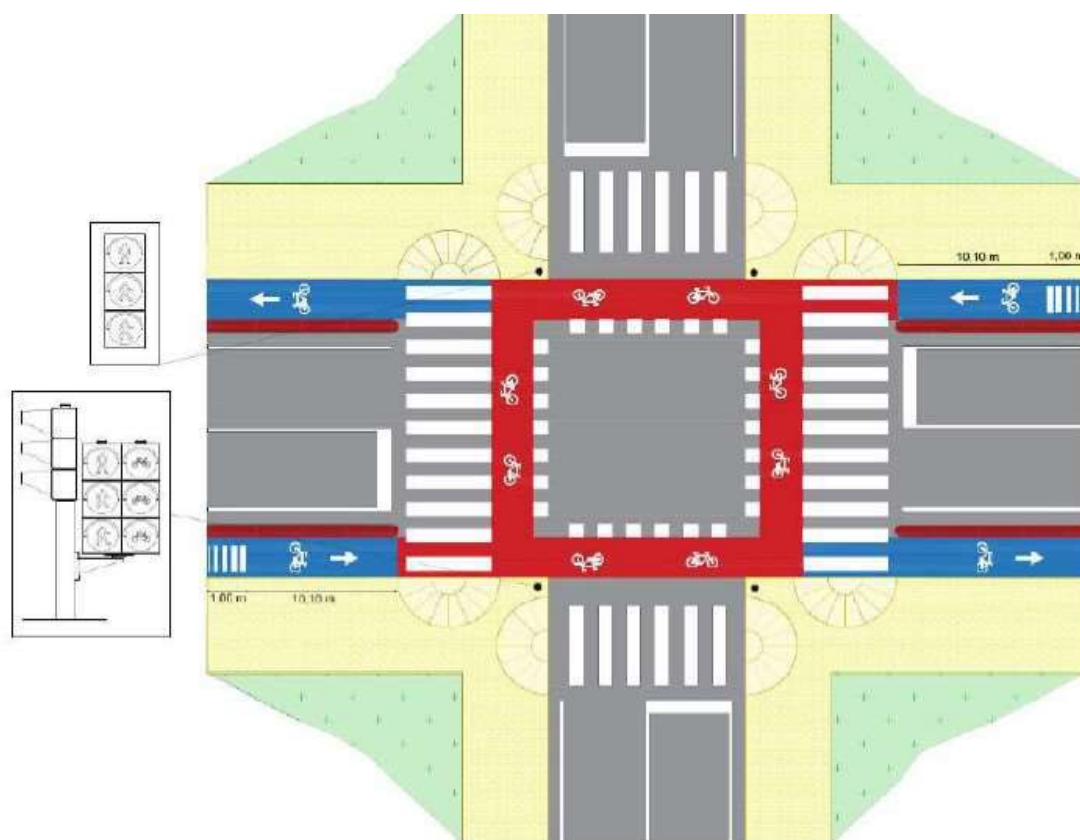


Figura 38: Esempio di intersezione semaforizzata in ambito urbano



Per quanto concerne le **intersezioni lineari non semaforizzate**, esse devono essere regolate con le classiche regole di “fermarsi e dare precedenza” o di “dare precedenza”, sia per i ciclisti che per i veicoli a motore. Chiaramente l’attraversamento ciclabile garantisce al ciclista il diritto di precedenza rispetto ai veicoli motorizzati che però devono essere adeguatamente preavvisati con opportuna segnaletica orizzontale e verticale.

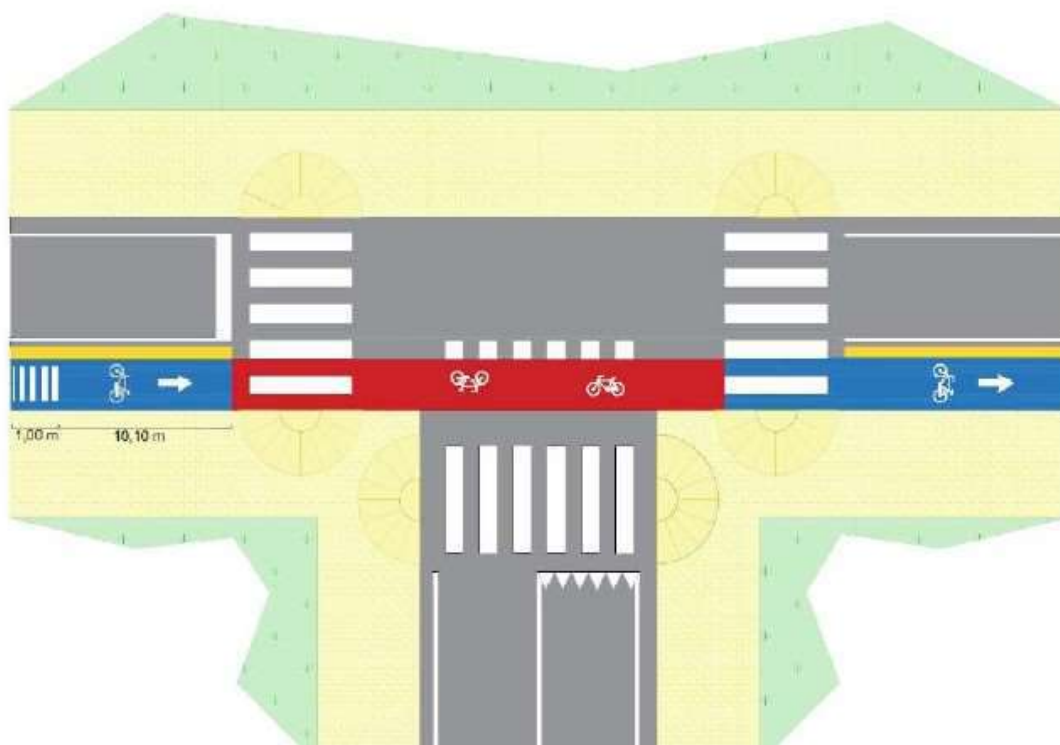


Figura 39: Esempio di intersezione ciclabile non semaforizzata in ambito urbano

La conversione di una intersezione lineare in **rotatoria** rappresenta comunque la migliore scelta progettuale per i veicoli motorizzati in quanto costringe comunque ad una riduzione di velocità ed allontana (o elimina) i punti di conflitto di intersezione, che notoriamente sono quelli associabili a maggiori danni in caso di incidente, dal nodo. La controindicazione per i ciclisti e pedoni è che essi sono spesso costretti a deviare dal loro percorso per raggiungere i punti di attraversamento predisposti a margine della rotatoria.



Figura 40: Esempio di rotatoria con banane velò



Figura 41: Esempio di rotatoria con pista ciclabile in sede propria e asse circolare



Al fine di eliminare i punti di interferenza fra utenze deboli e flusso veicolare è possibile, qualora ci sia disponibilità di spazio, realizzare un attraversamento a **livelli sfalsati**. Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) si deve in genere preferire la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso perché meno impattante e limita i dislivelli da superare da parte dei ciclisti.

6.2 Abaco della mobilità ciclabile

Si riportano di seguito alcuni esempi tipologici al fine di essere da supporto alle successive fasi di progettazione degli interventi. Viene di fatto fornito un vero e proprio abaco accompagnato da una rassegna di esempi organizzati e spiegati.

Tali esempi sono consultabili nelle Appendici B e C delle Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica approvate con Deliberazione della Giunta Regionale n.1504 del 10 settembre 2020.

Gli schemi di seguito riportati sono finalizzati a far sì che le future progettazioni e realizzazioni rispettino sia la normativa che gli aspetti qualitativi suddetti, nonché quei particolari costruttivi, soluzioni tecniche di segnaletica di direzione e di arredo funzionale, che contenga al suo interno la riconoscibilità tipica della progettazione dell'ambito del territorio gallipolino.

6.2.1 Schede tipologiche d'intervento in ambito urbano

Si riportano di seguito gli schemi relativi agli interventi possibili in ambito urbano:

- SCHEDA 1: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA SU AMBO I LATI
- SCHEDA 2: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 3: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 4: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA SU AMBO I LATI
- SCHEDA 5: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 6: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 7: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA CORSIE CICLABILI (D.L. 34/2020)
- SCHEDA 8: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA



- SCHEDA 9: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 10: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA IN AFFIANCAMENTO A STALLO IN LINEA
- SCHEDA 11: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO DI MARCIA
- SCHEDA 12: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A DOPPIO SENSO DI MARCIA
- SCHEDA 13: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO CON STALLI (SU UN LATO)
- SCHEDA 14: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO CON STALLI DI SEPARAZIONE
- SCHEDA 15: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A DOPPIO SENSO CON STALLI SU UN LATO
- SCHEDA 16: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSI CICLABILI BIDIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE SU AMBO I LATI
- SCHEDA 17: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE
- SCHEDA 18: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE SUL LATO ESTERNO DELLA SEDE STRADALE
- SCHEDA 19: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE
- SCHEDA 20: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE
- SCHEDA 21: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI PROMISCUI CON I PEDONI
- SCHEDA 22: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE PROMISCUO CON I PEDONI
- SCHEDA 23: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON DOSSI
- SCHEDA 24: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI STRADA 30 CON CUSCINI BERLINESI (NECESSARIA AUTORIZZAZIONE DEL M.I.T.)



- SCHEDA 25: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE LUNGO IL PERCORSO
- SCHEDA 26: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON ATTRAVERSAMENTI RIALZATI LUNGO IL PERCORSO

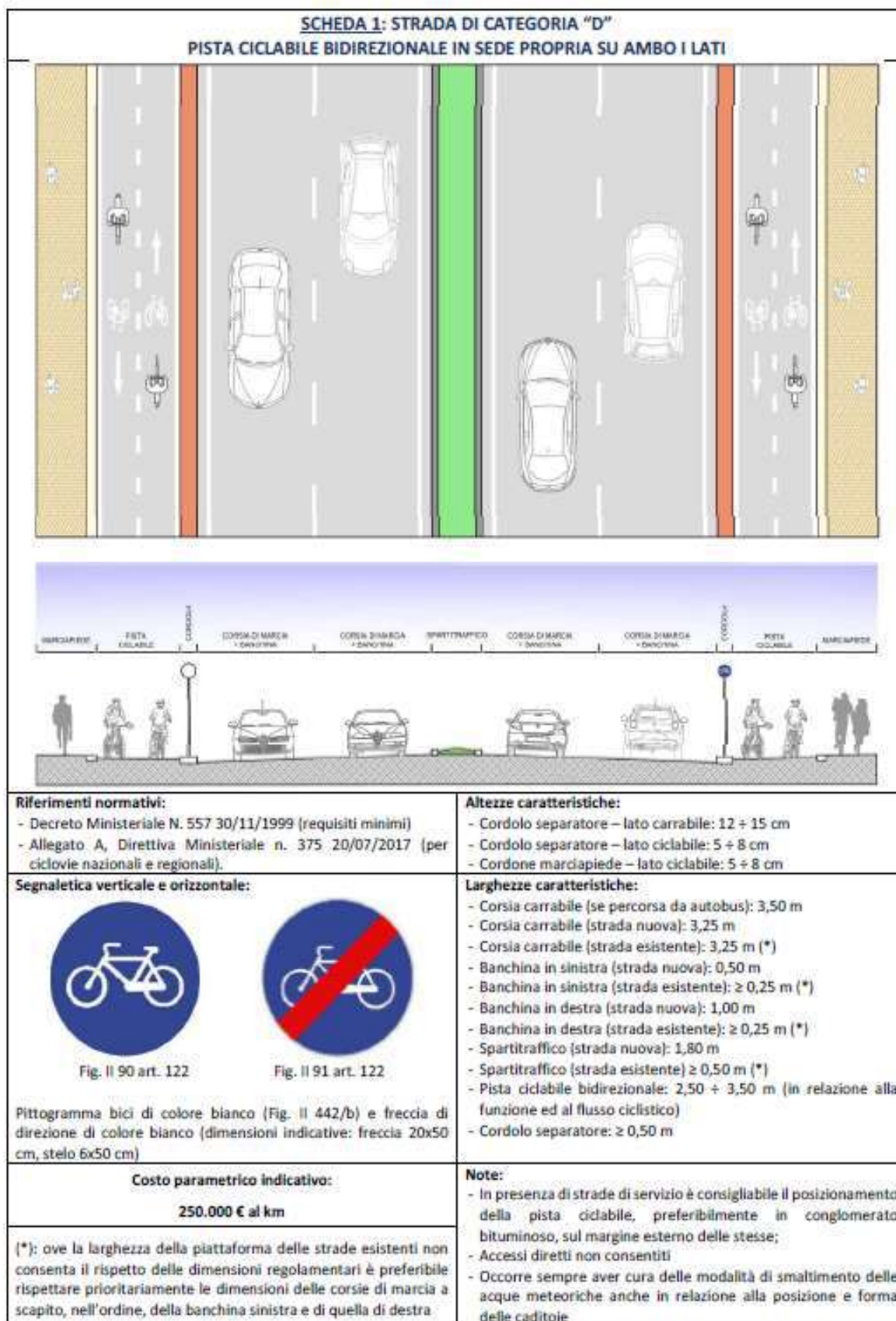


Figura 42 -SCHEDA 1: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA SU AMBO I LATI

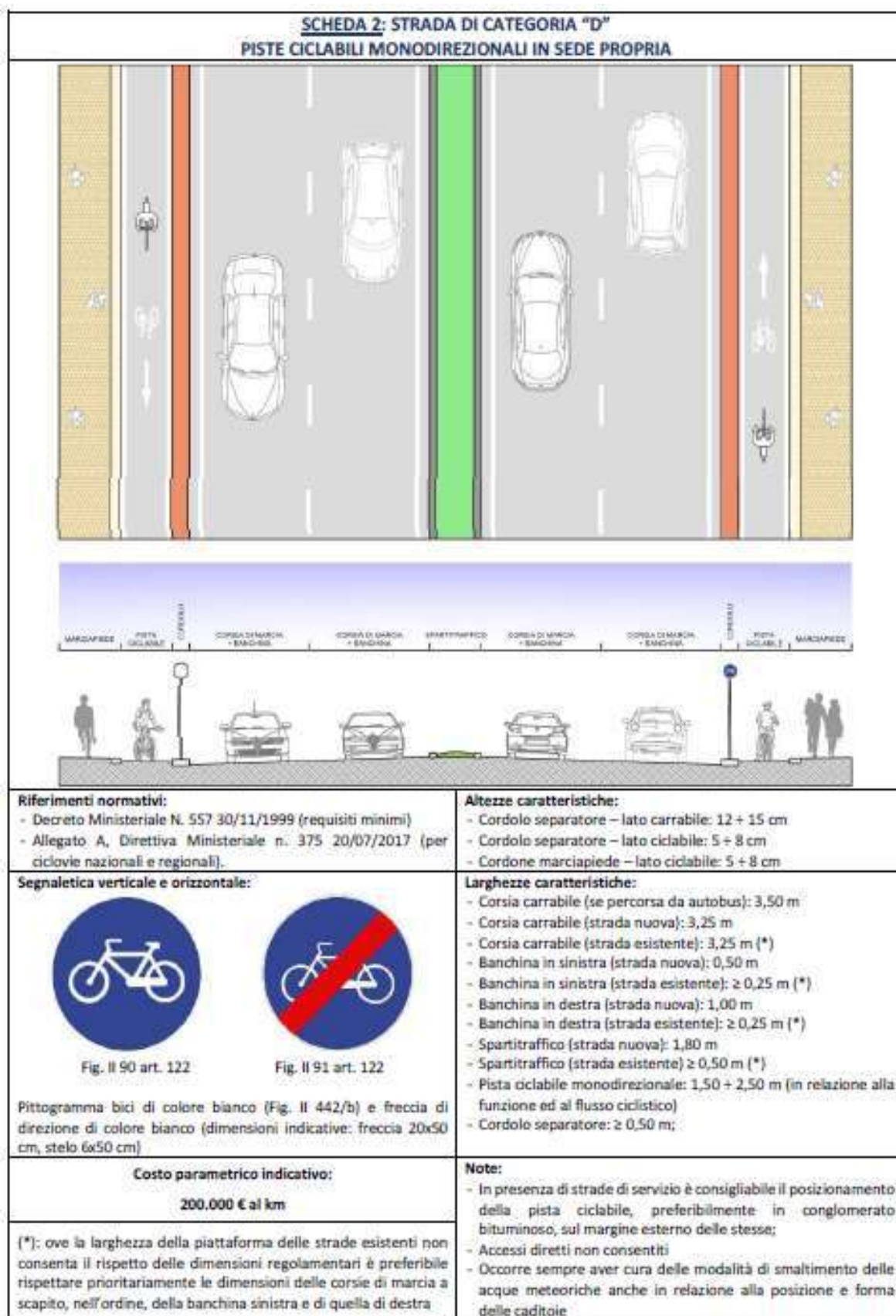


Figura 43 - SCHEDA 2: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA

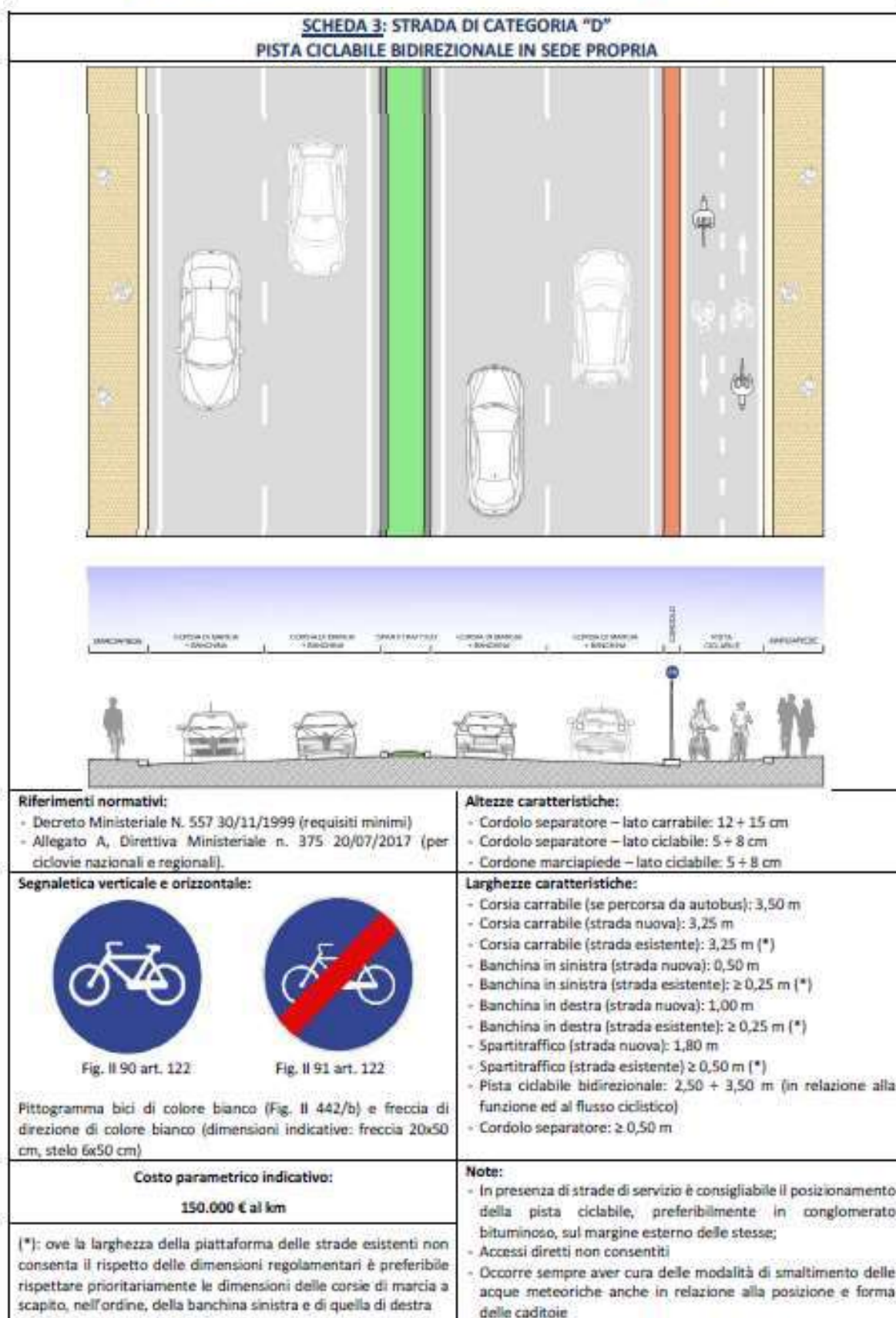


Figura 1 - SCHEDA 44: STRADA DI CATEGORIA “D” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

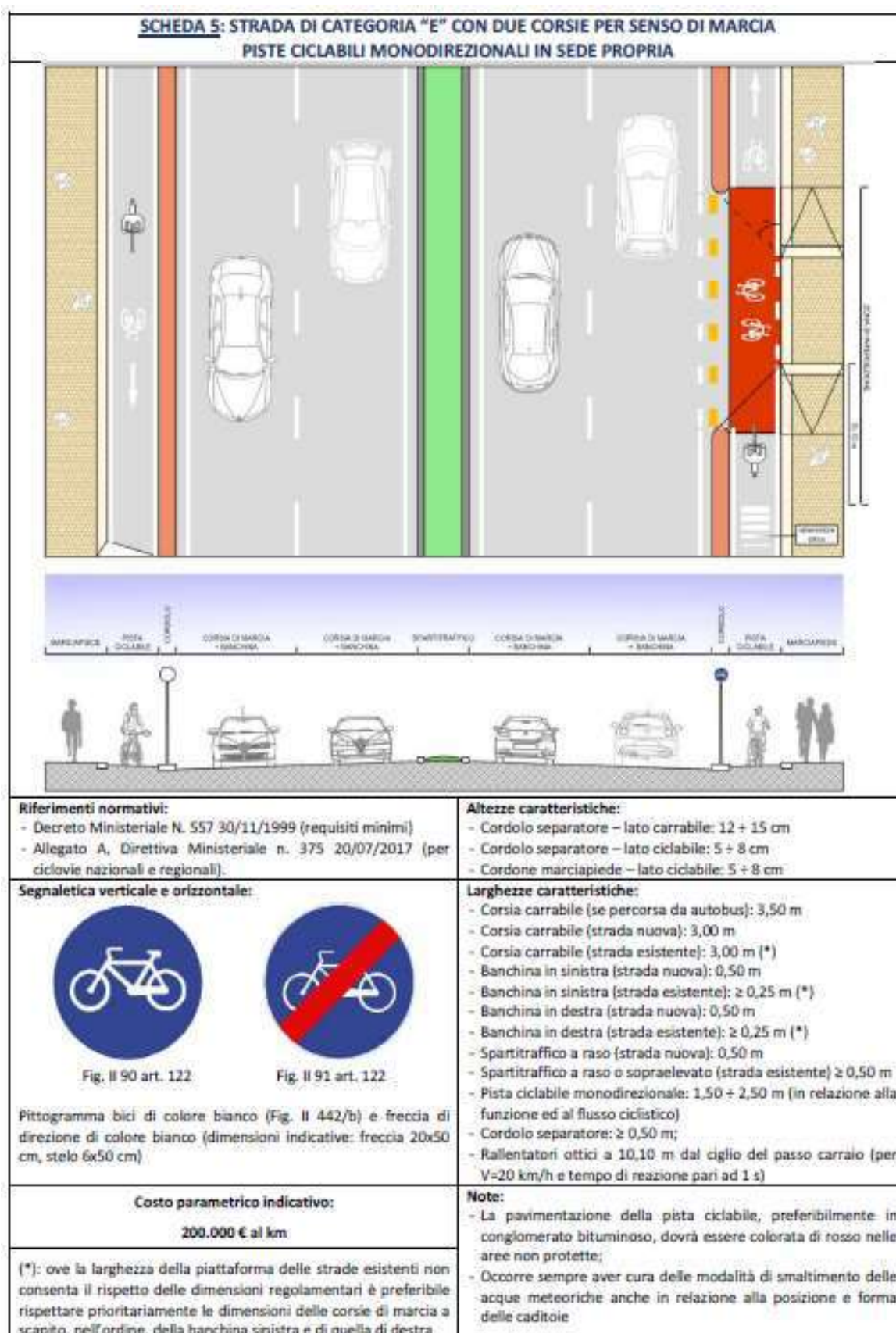


Figura 45 - SCHEDA 5: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA

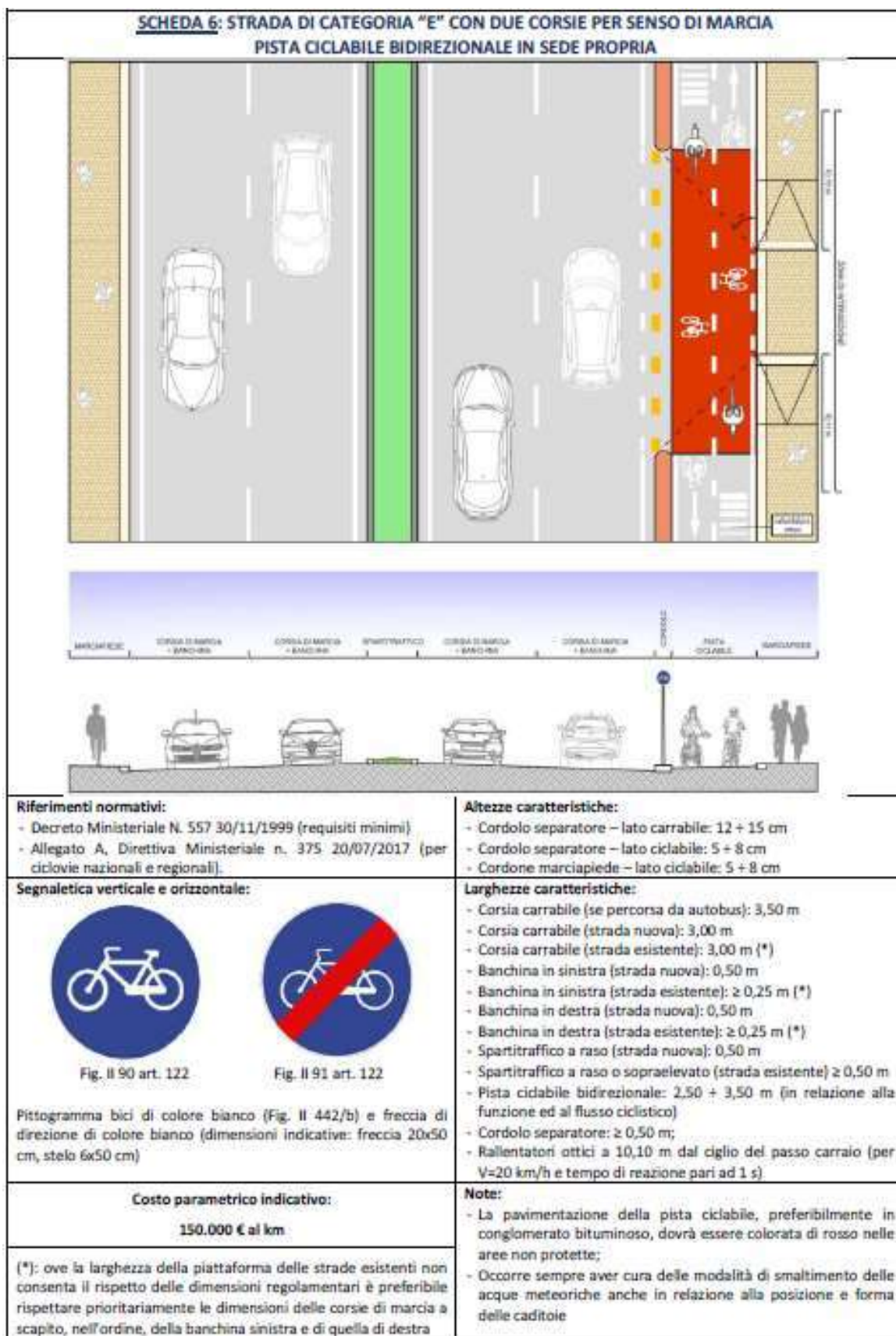


Figura 46 - SCHEDA 6: STRADA DI CATEGORIA "E" CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

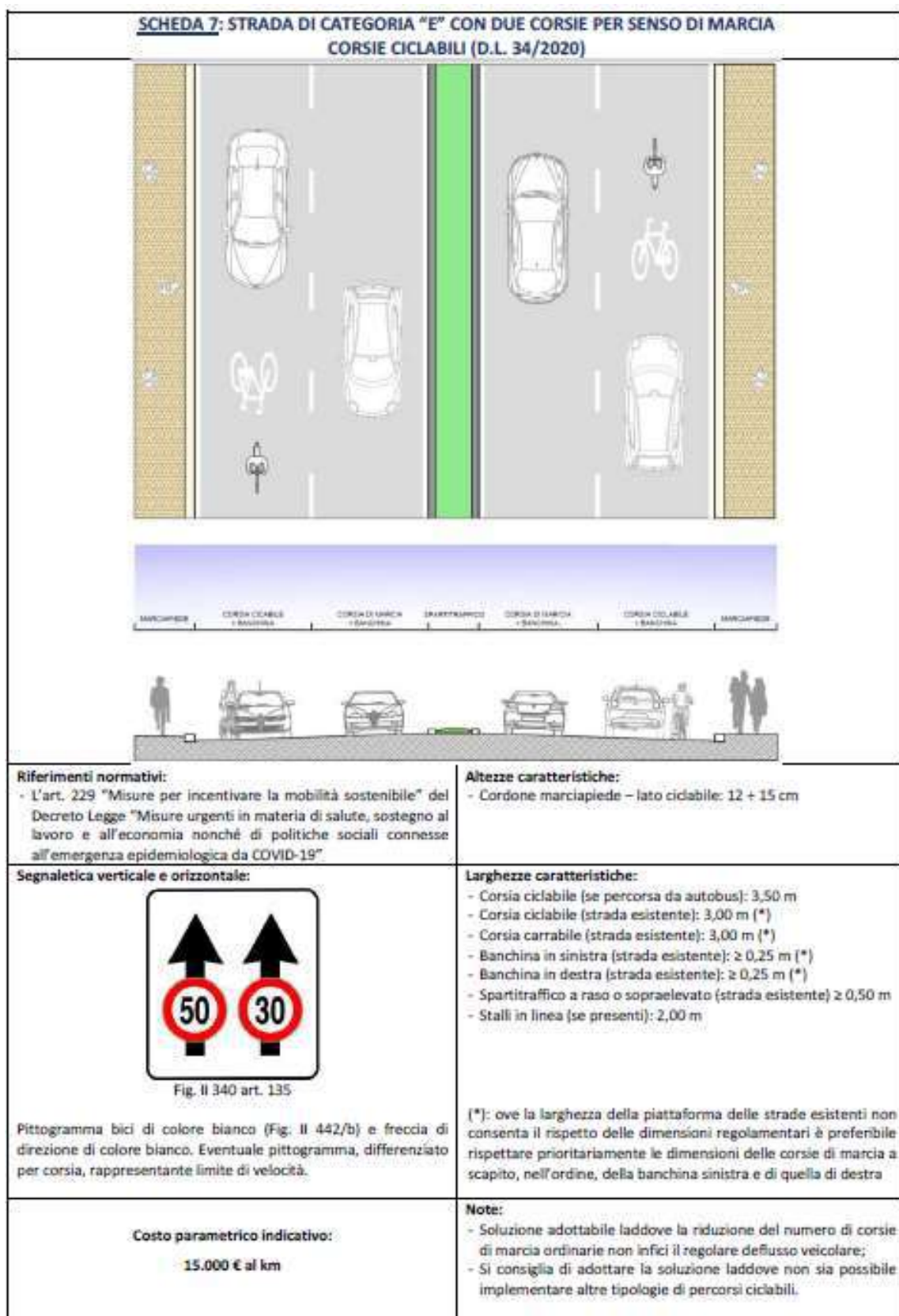


Figura 47 - SCHEDA 7: STRADA DI CATEGORIA "E" CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA CORSIE CICLABILI (D.L. 34/2020)

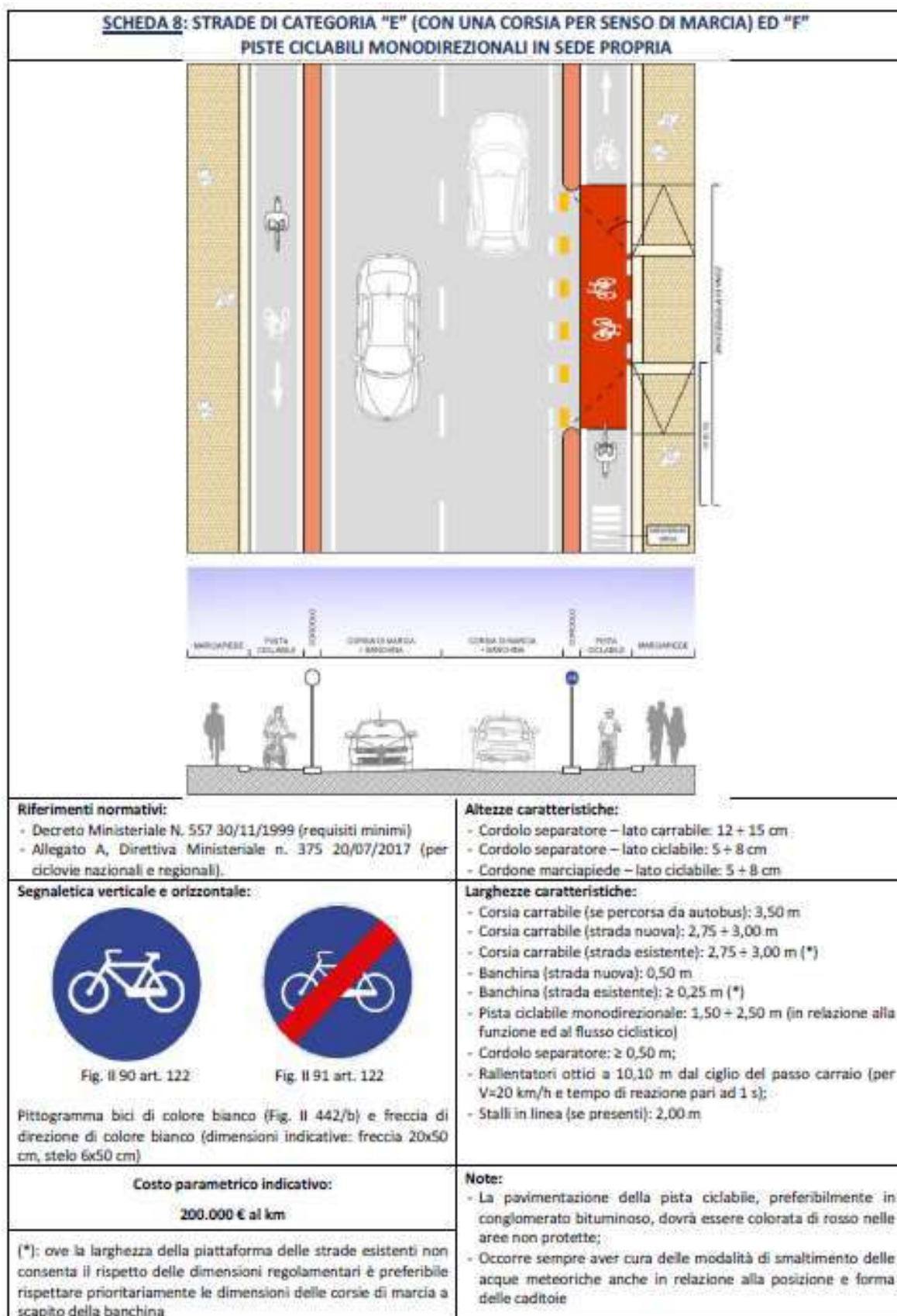


Figura 48 - SCHEDA 8: STRADE DI CATEGORIA "E" (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED "F" PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

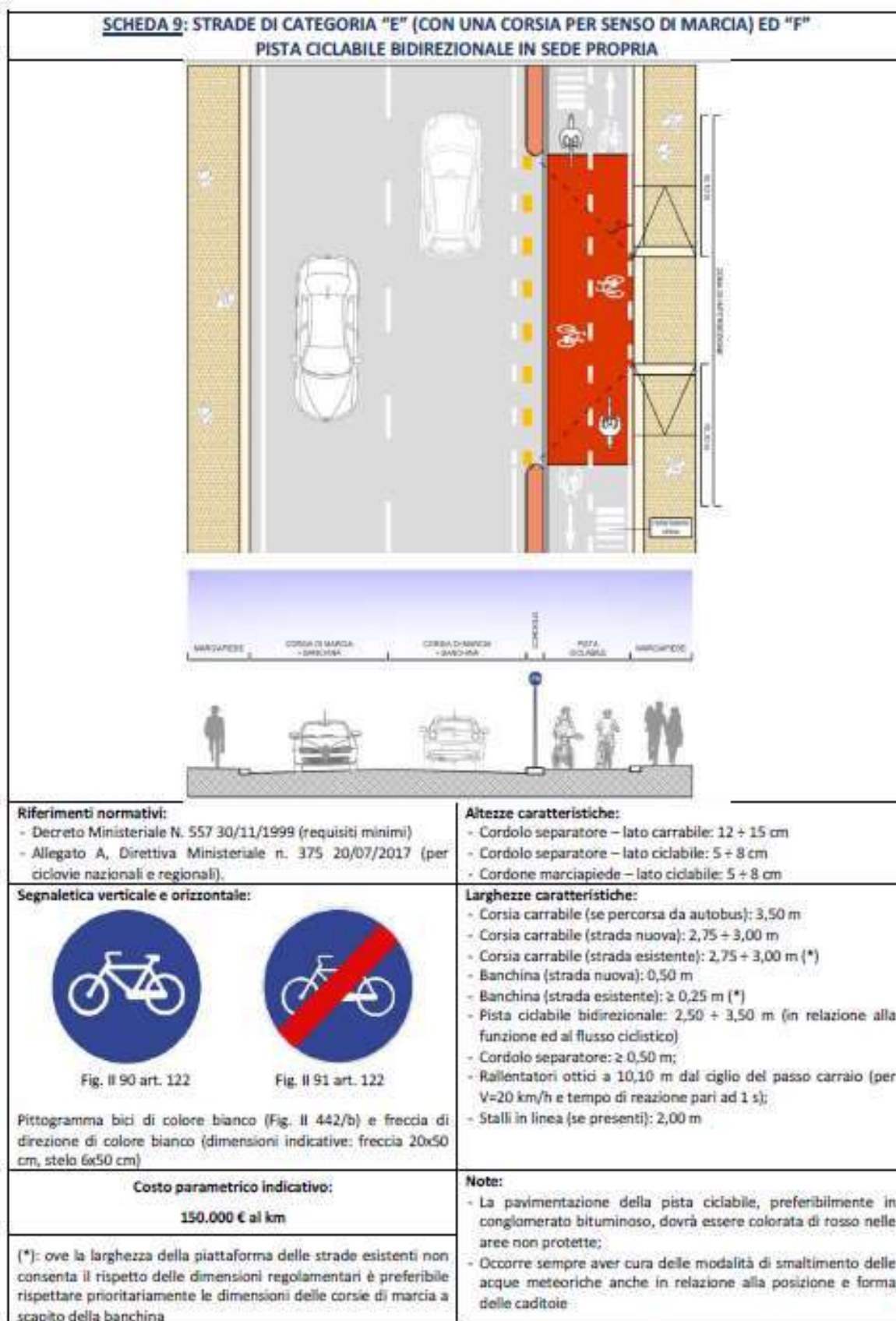


Figura 49 - SCHEDA 9: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F”PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

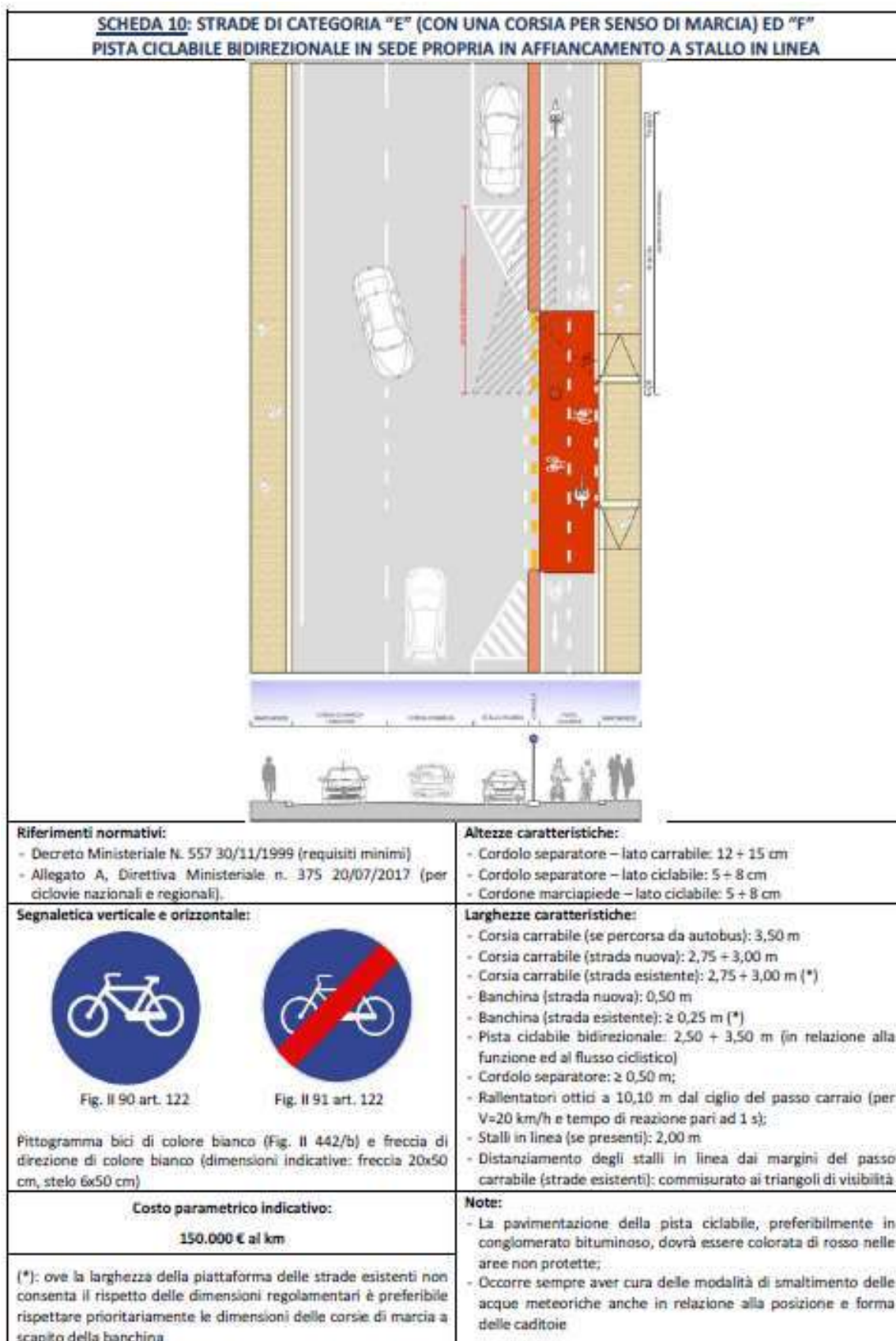


Figura 50 - SCHEDA 10: STRADE DI CATEGORIA "E" (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED "F" PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA IN AFFIANCAMENTO A STALLO IN LINEA

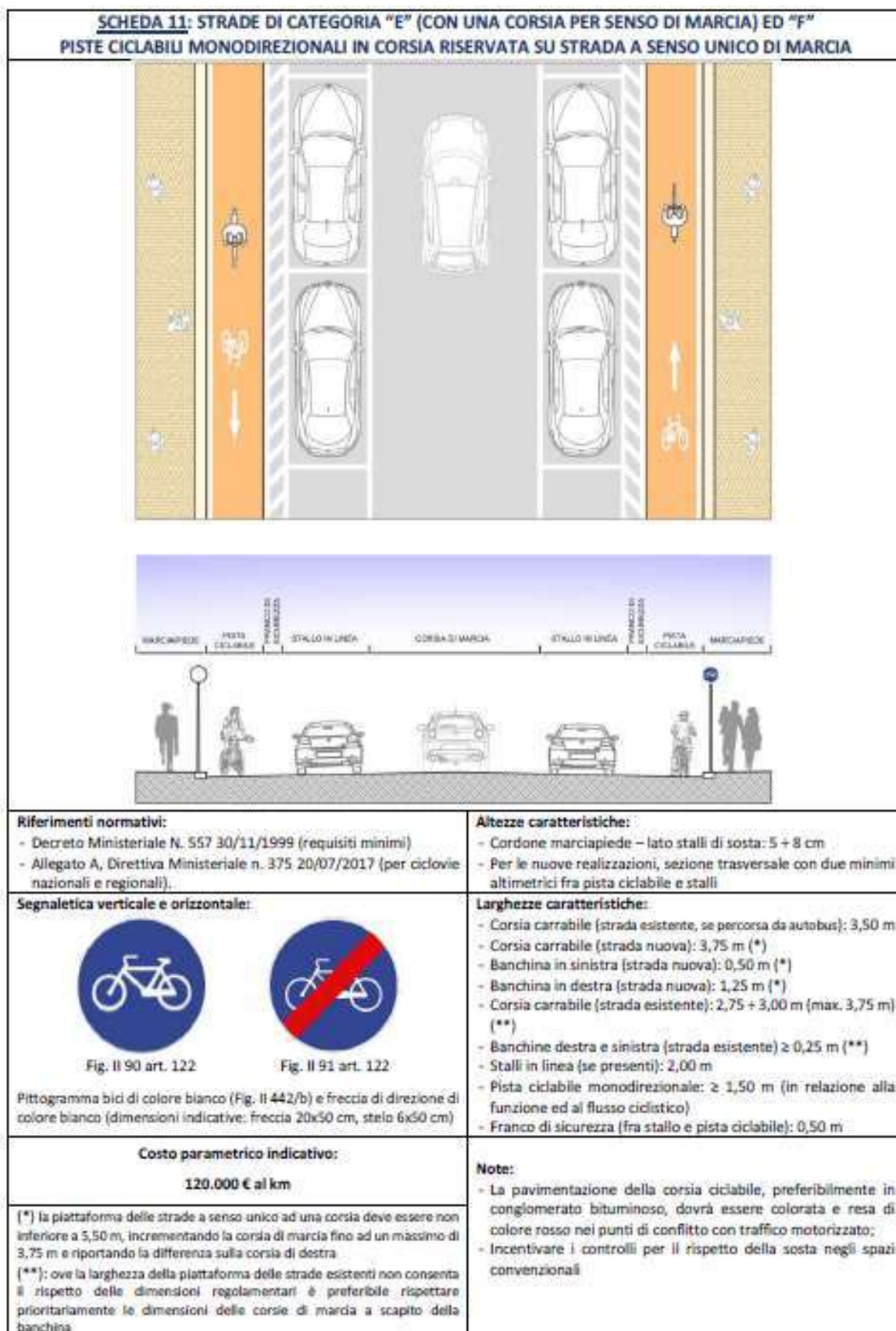


Figura 51 - SCHEDA 11: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO DI MARCIA

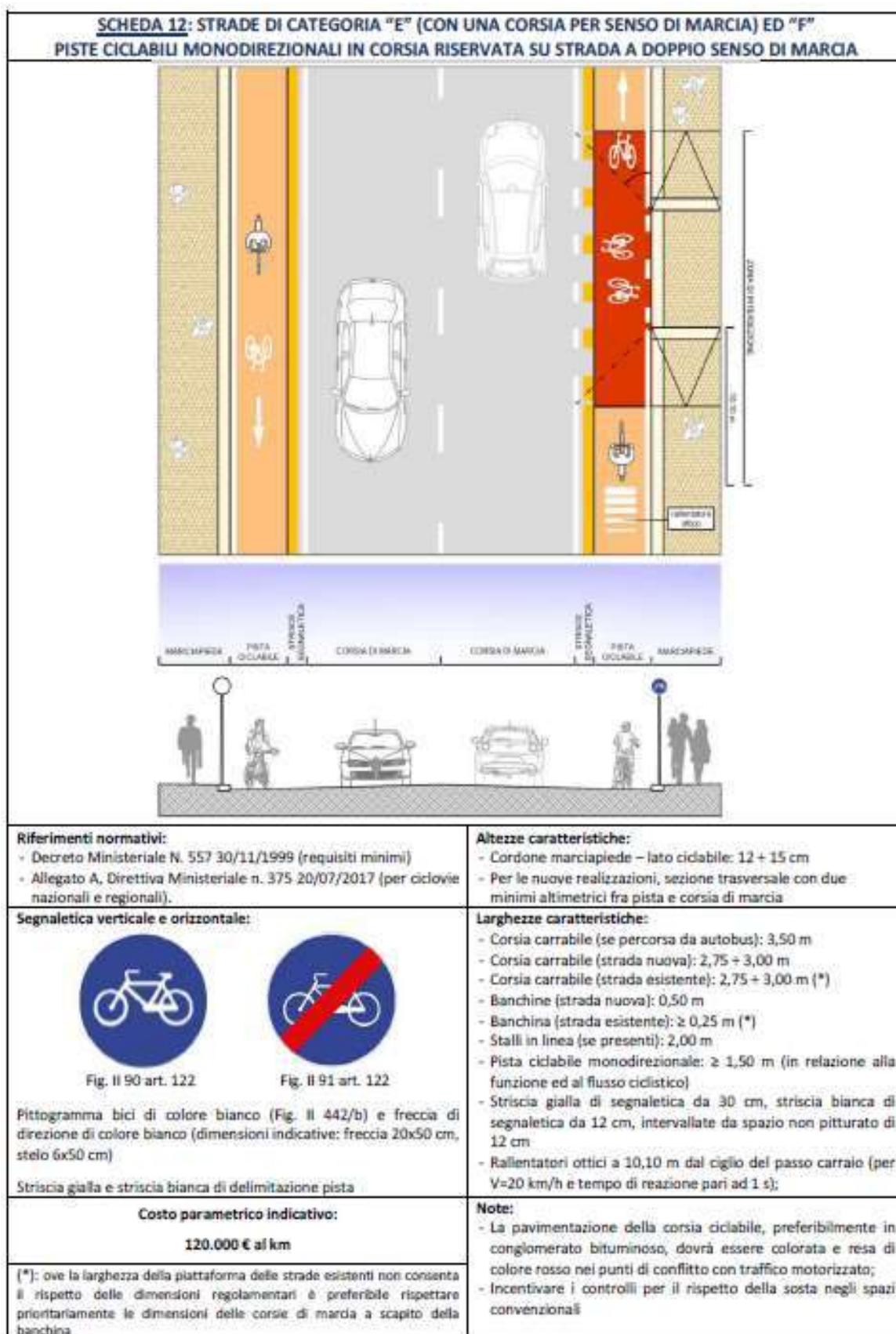


Figura 52 - SCHEDA 12: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A DOPPIO SENSO DI MARCIA

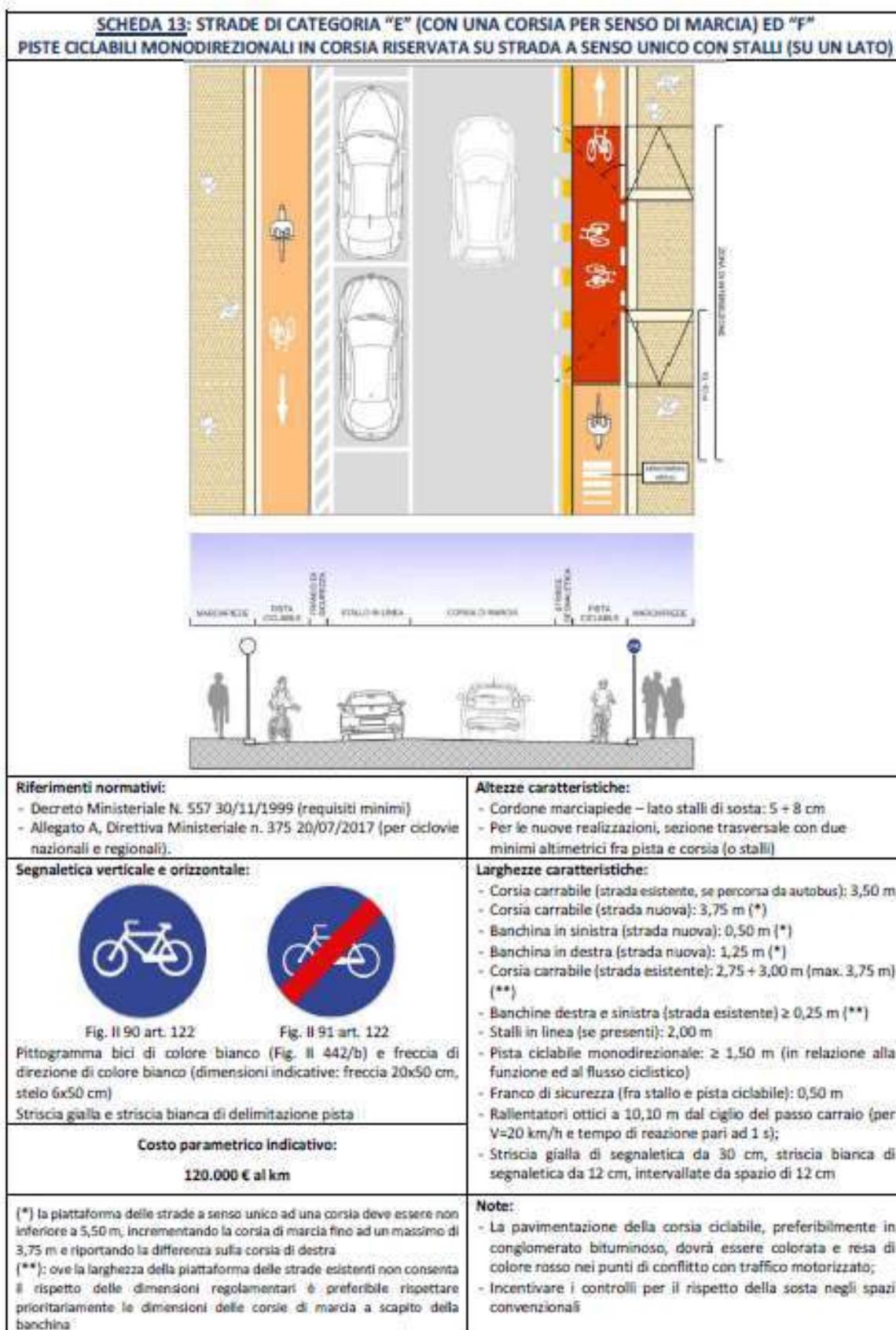
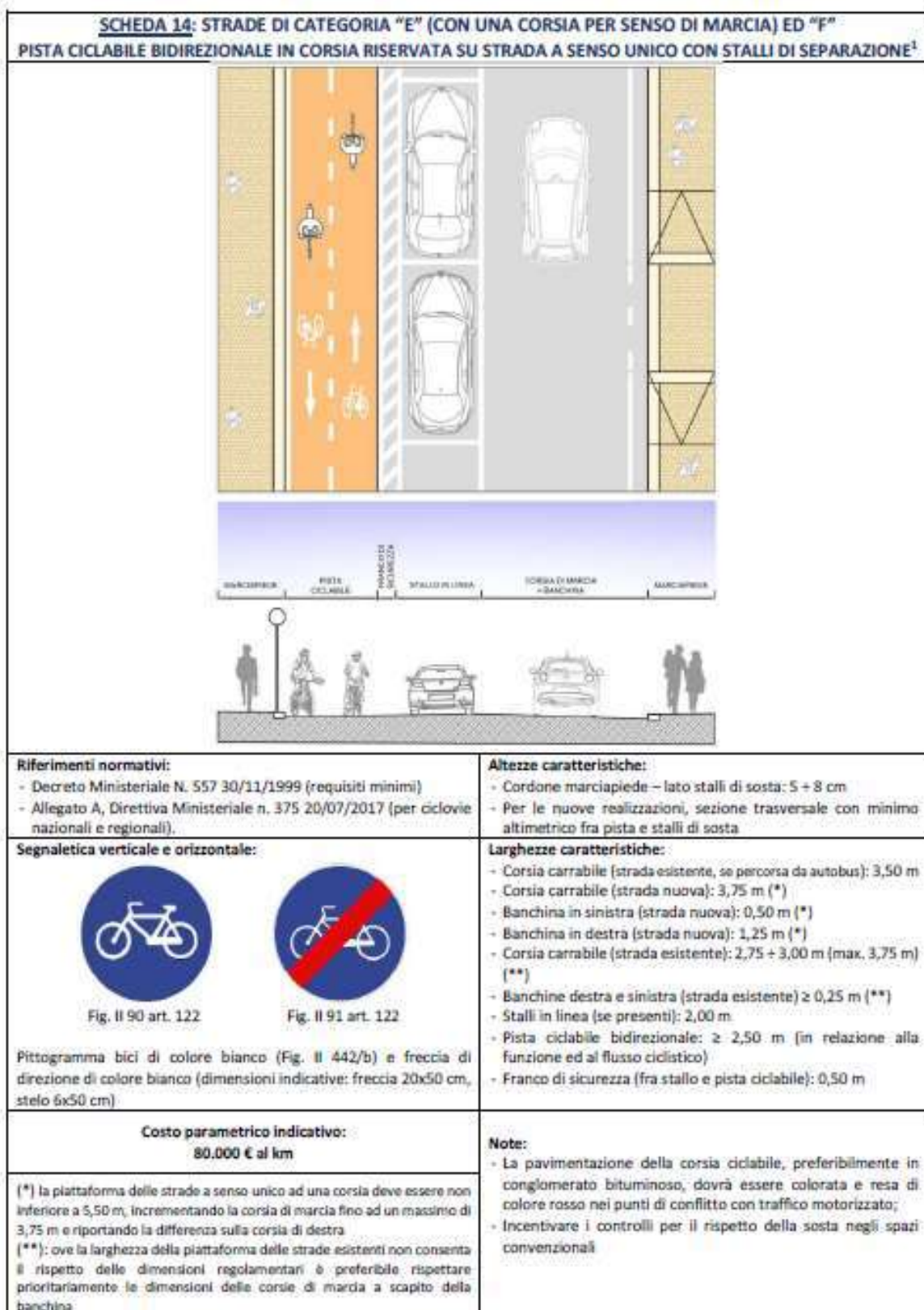
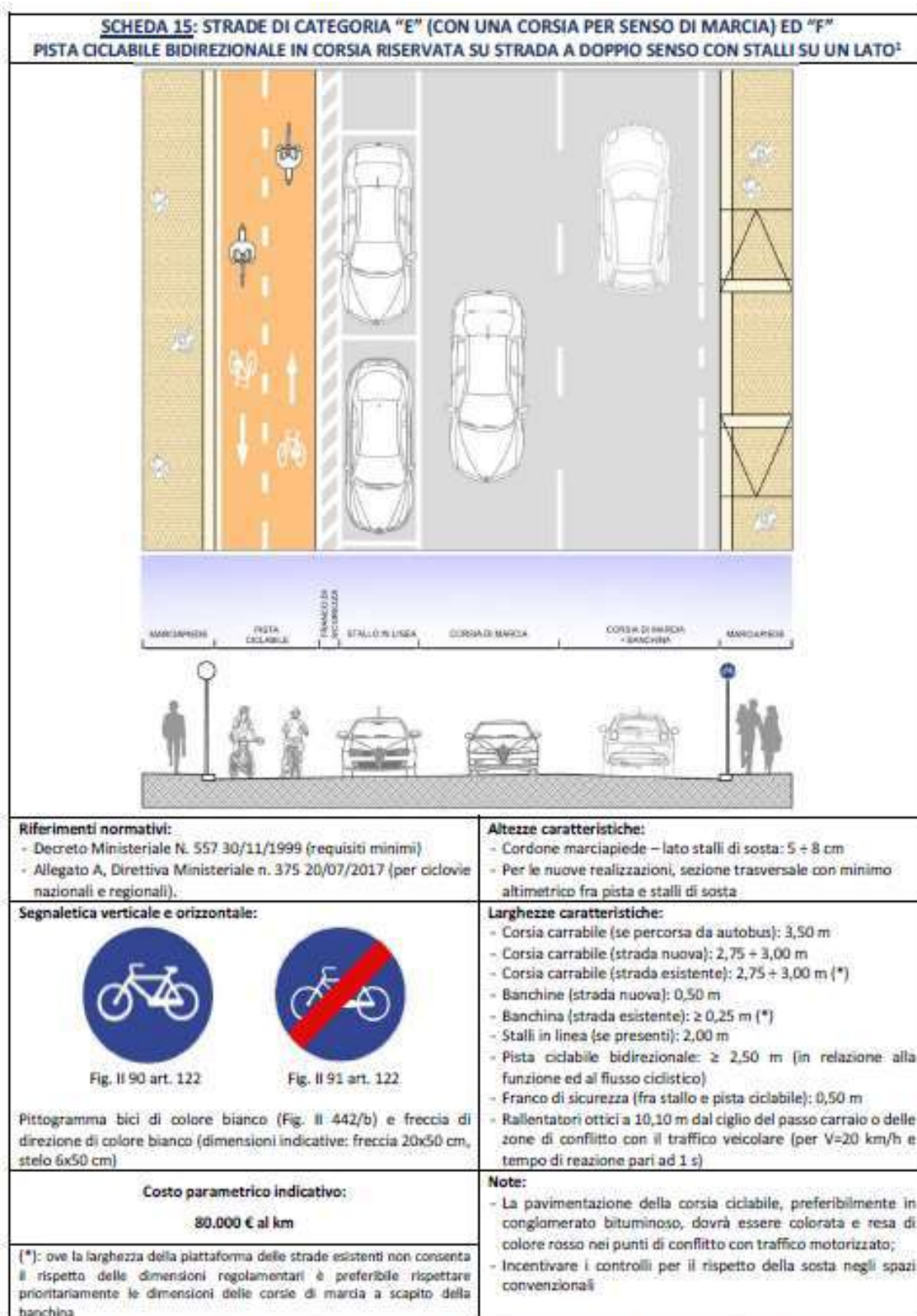


Figura 53 - SCHEDA 13: STRADE DI CATEGORIA "E" (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED "F" PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO CON STALLI (SU UN LATO)



¹ Per questa tipologia occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della sua adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione (Articolo 6, Comma 4, DM 557/99)

Figura 54 - SCHEDA 14: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A SENSO UNICO CON STALLI DI SEPARAZIONE



¹ Per questa tipologia occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della sua adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione (Articolo 6, Comma 4, DM 557/99)

Figura 55 - SCHEDA 15: STRADE DI CATEGORIA "E" (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED "F" PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN CORSIA RISERVATA SU STRADA A DOPPIO SENSO CON STALLI SU UN LATO¹

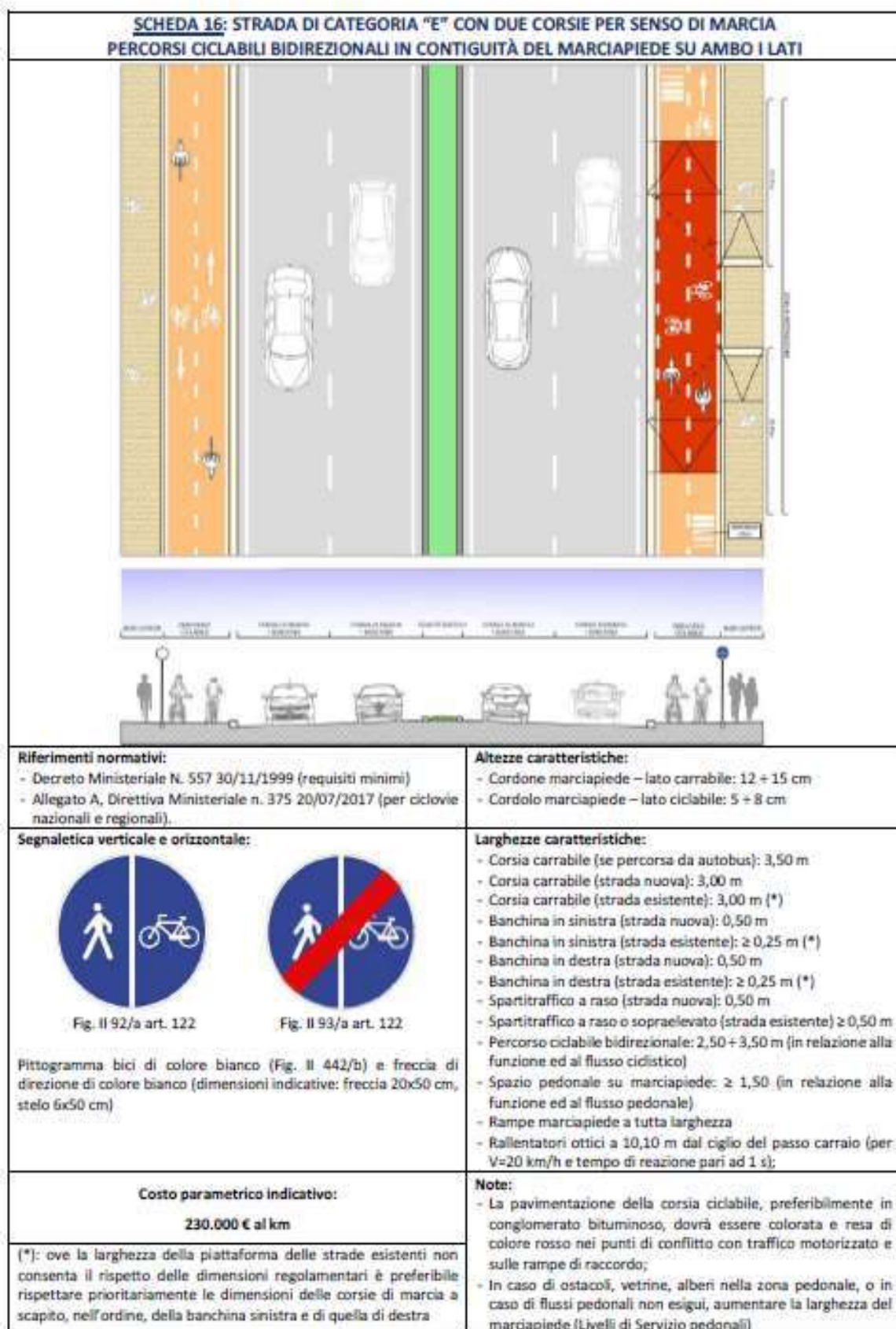


Figura 56 - SCHEDA 16: SCHEDA 16: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSI CICLABILI BIDIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE SU AMBO I LATI

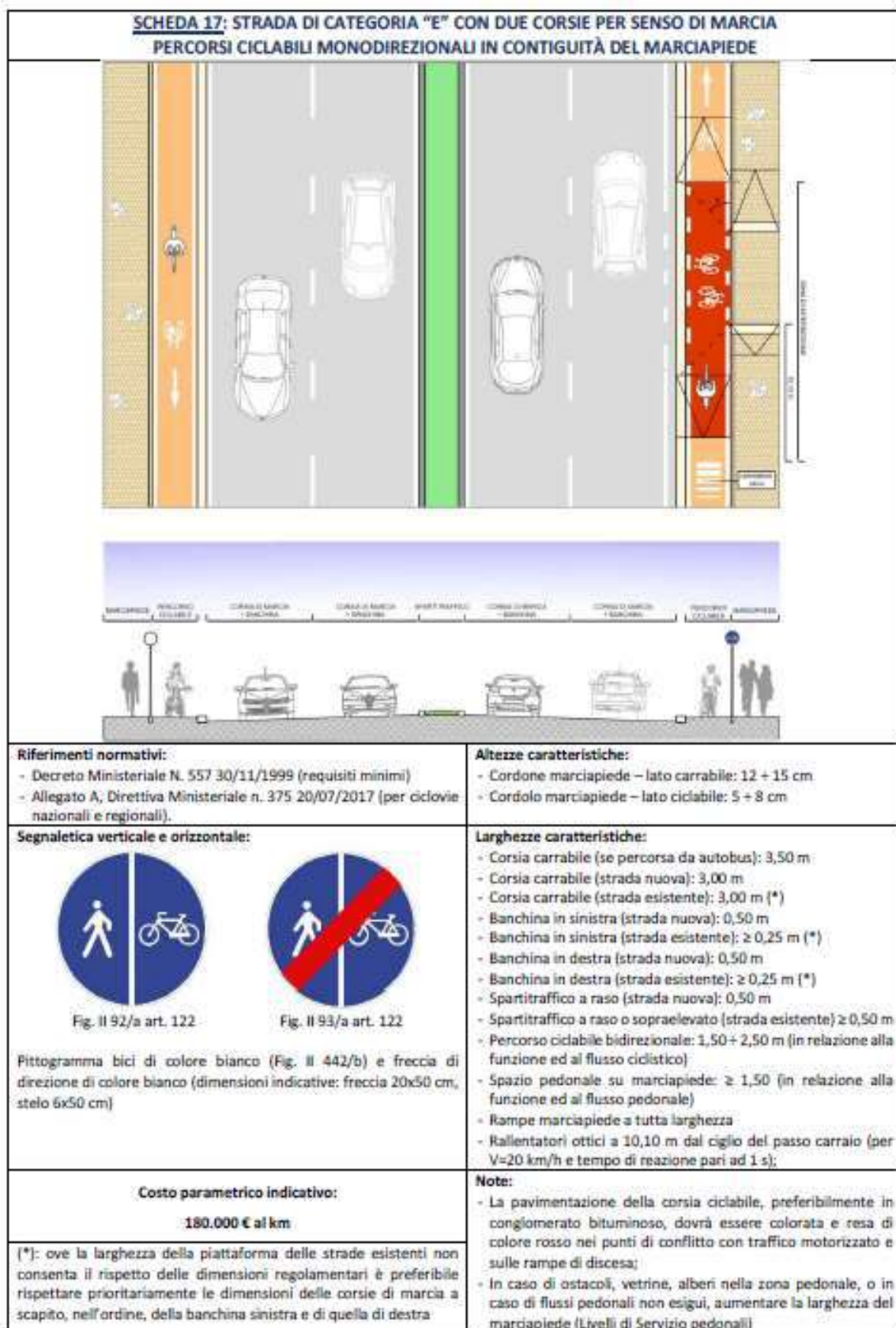


Figura 57 - SCHEDA 17: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE

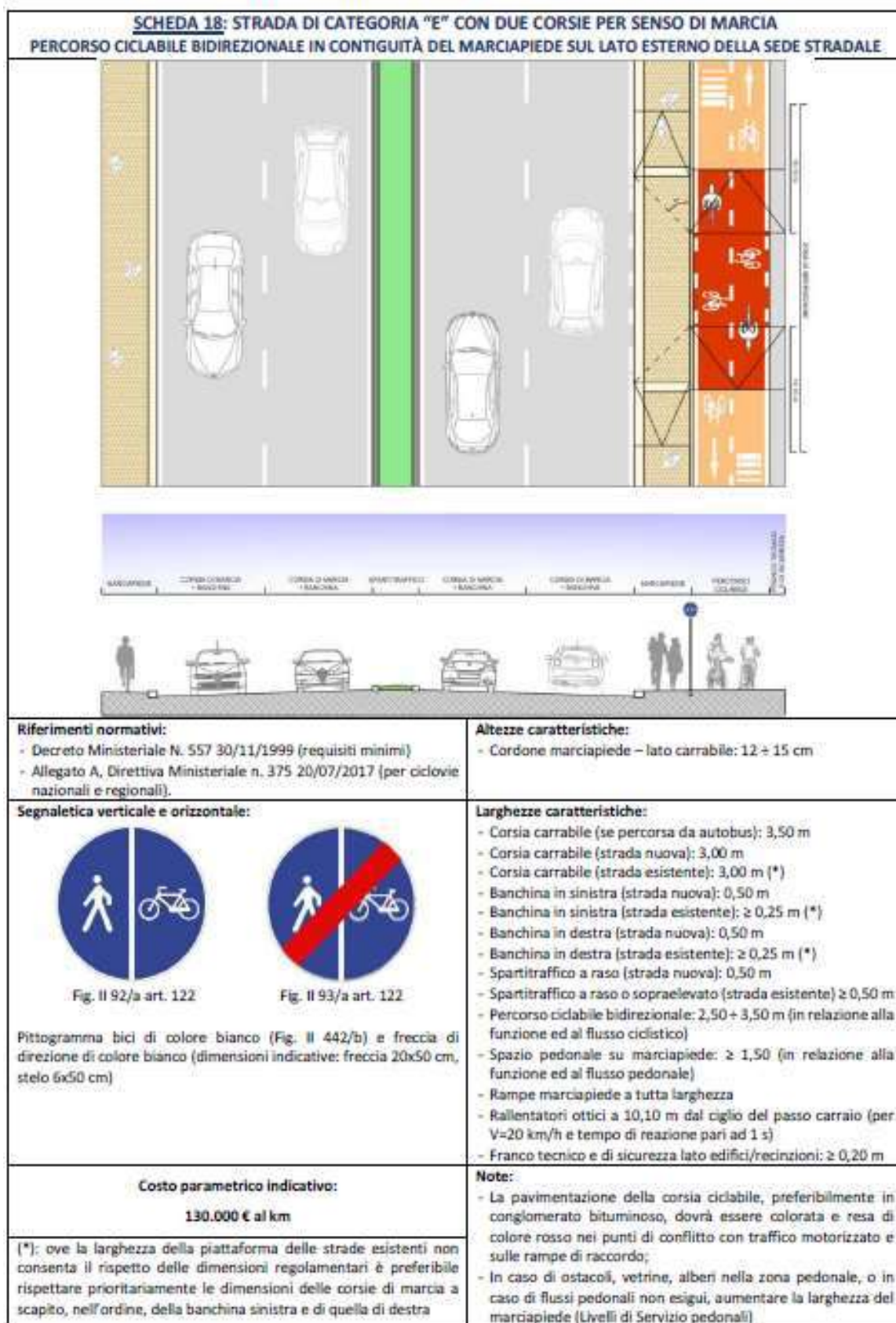


Figura 58 - SCHEDA 18: STRADA DI CATEGORIA “E” CON DUE CORSIE PER SENSO DI MARCIA PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE SUL LATO ESTERNO DELLA SEDE STRADALE

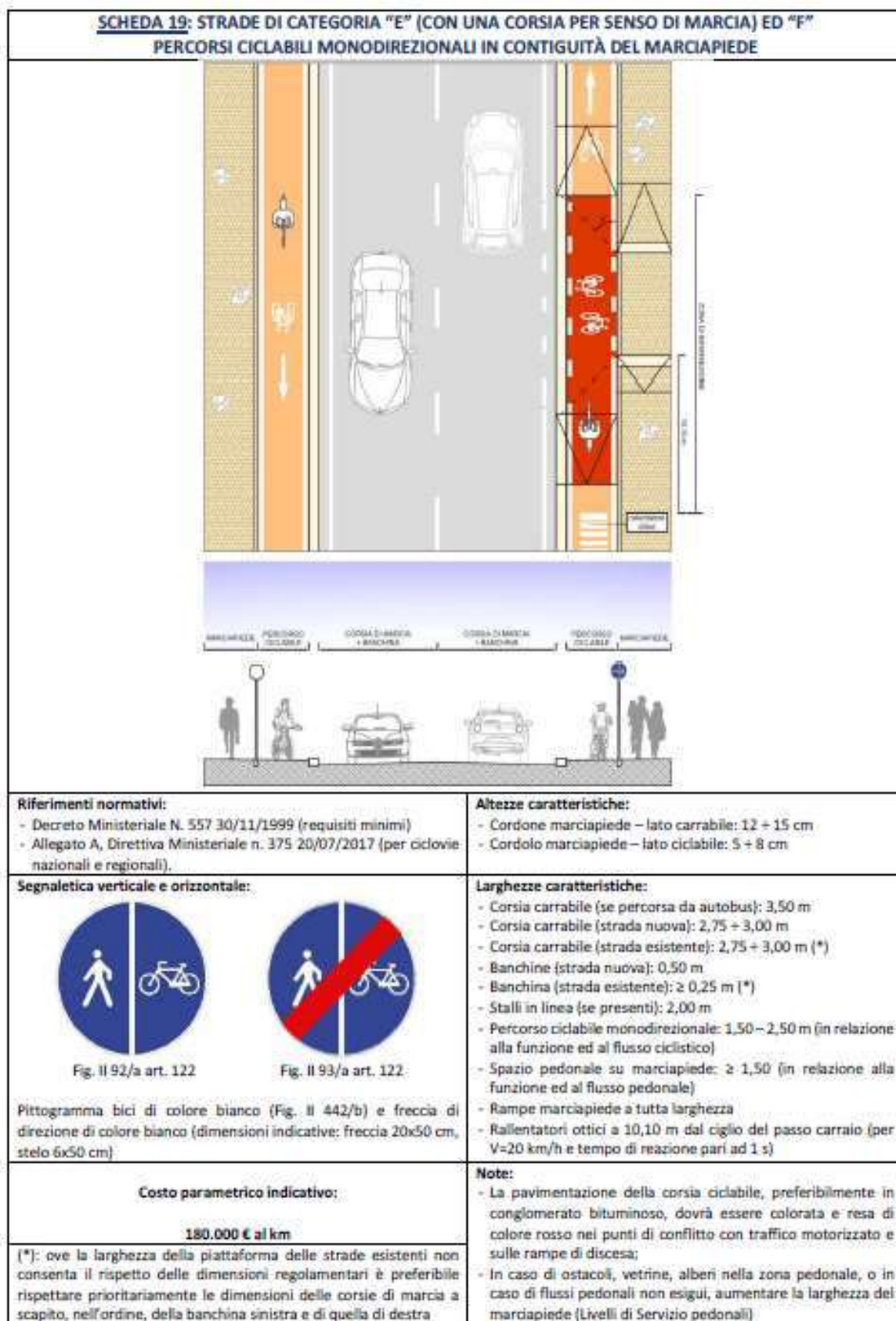


Figura 59 - SCHEDA 19: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSI CICLABILI MONODIREZIONALI IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE

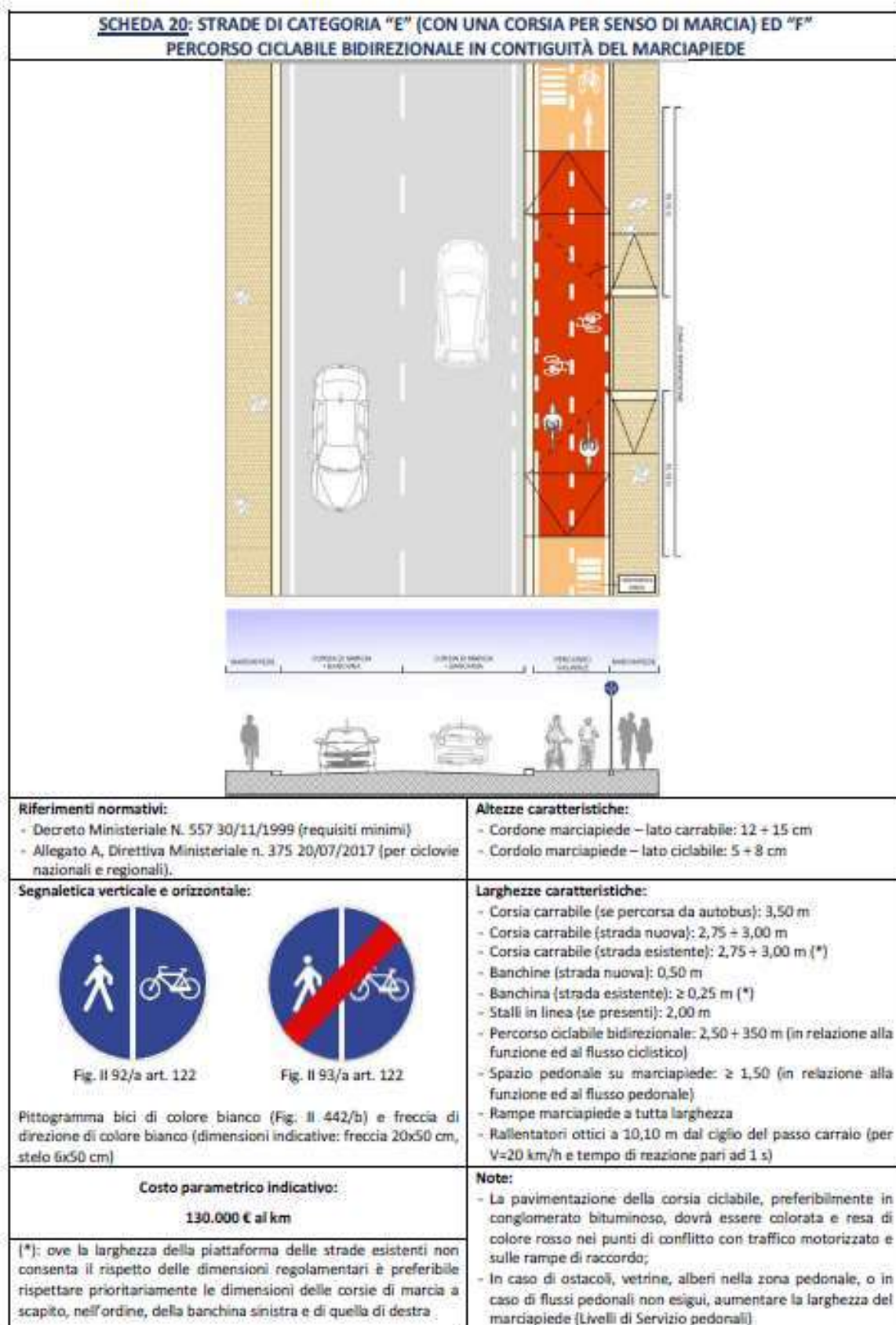


Figura 60 - SCHEDA 20: STRADE DI CATEGORIA "E" (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED "F" PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE IN CONTIGUITÀ DEL MARCIAPIEDE

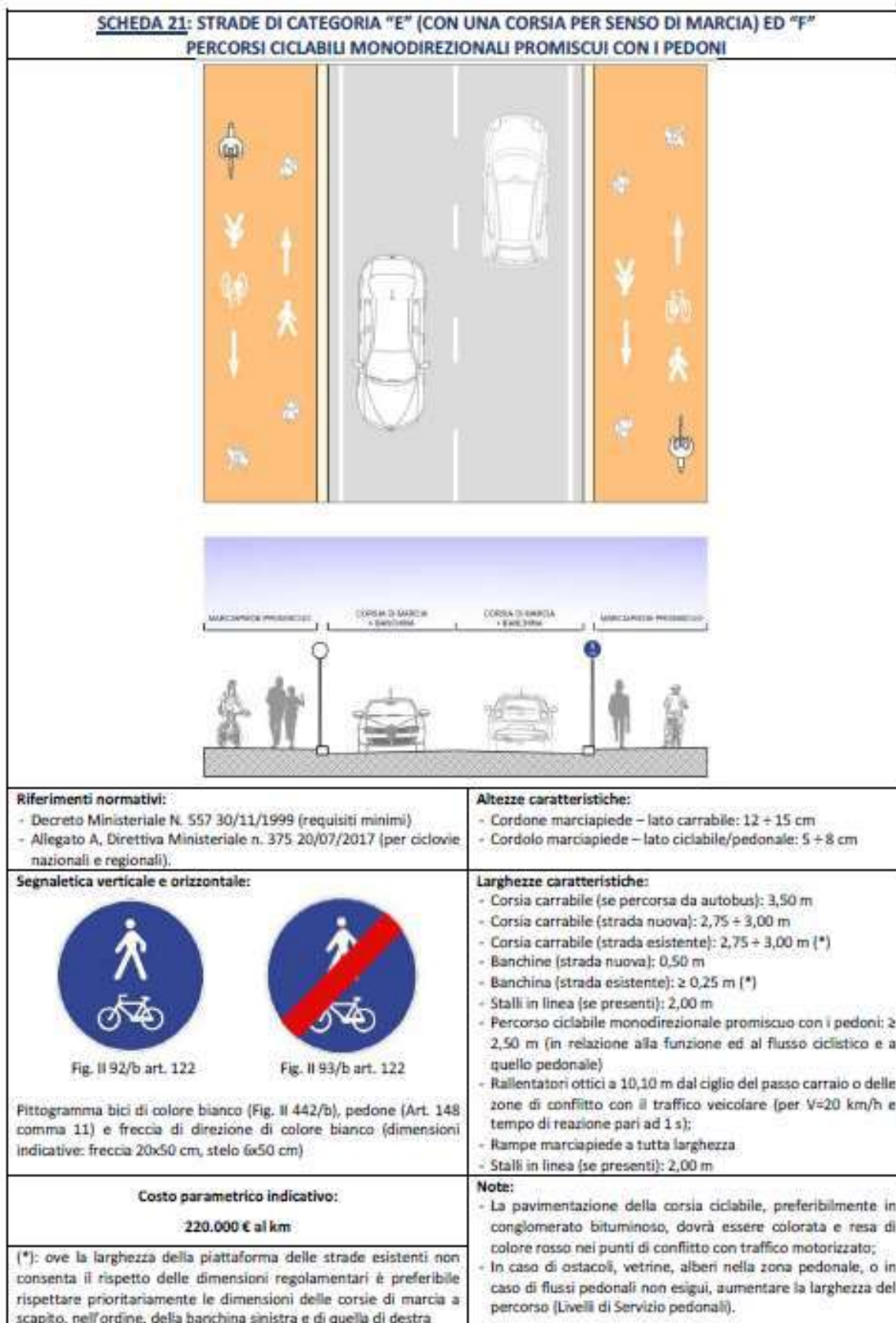


Figura 61 - SCHEDA 21: STRADE DI CATEGORIA “E” (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED “F” PERCORSO CICLABILE MONODIREZIONALE PROMISCUO CON I PEDONI

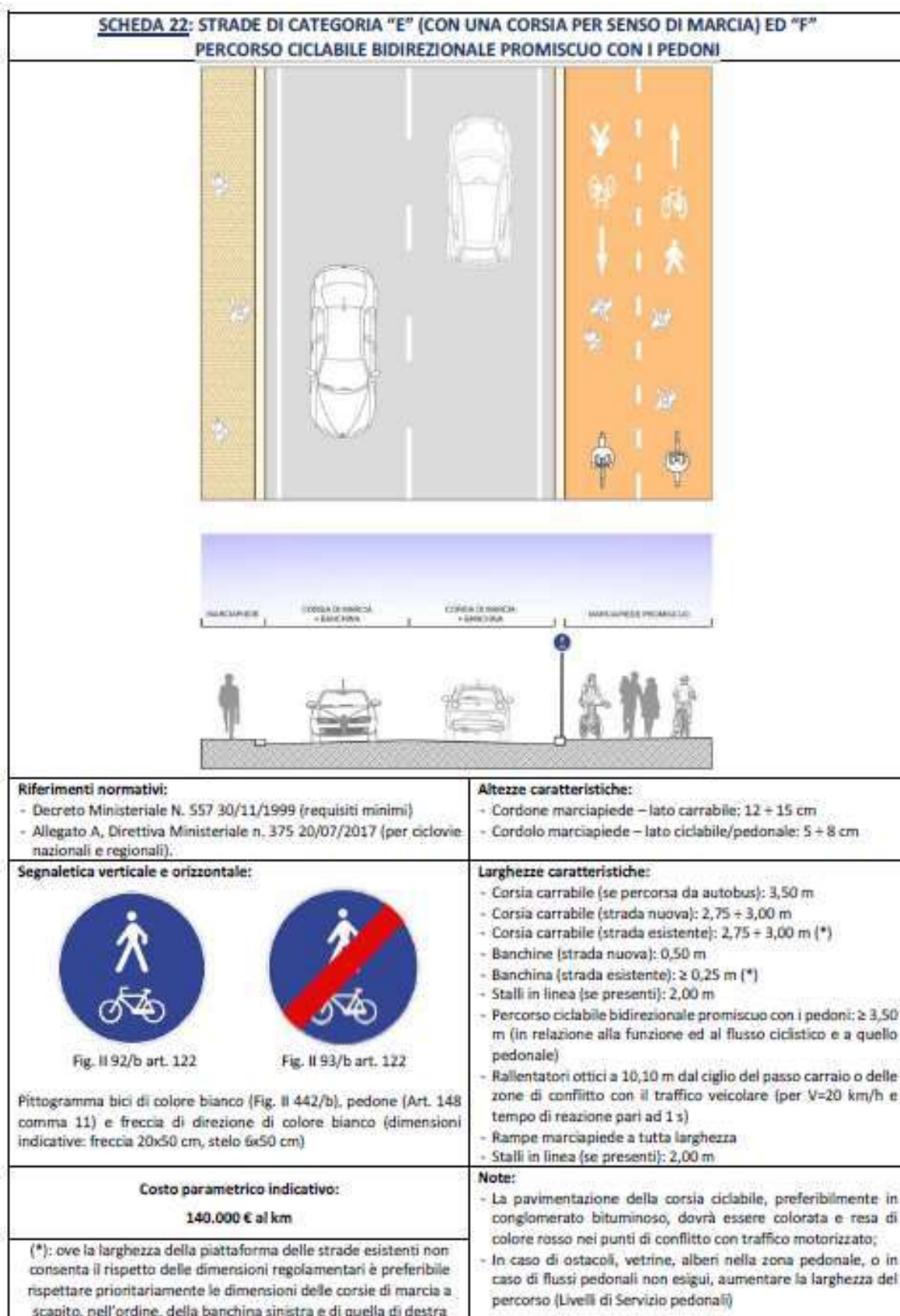


Figura 62 - SCHEDA 22: STRADE DI CATEGORIA "E" (CON UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA) ED "F" PERCORSO CICLABILE BIDIREZIONALE PROMISCUO CON I PEDONI

SCHEDA 23: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON DOSSI	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Regolamento di esecuzione C.d.S. (Art. 179, comma 6) - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001.	Altezze caratteristiche: - Dosso per $v = 30 \text{ km/h}$: $h = 7 \text{ cm}$ - Dosso per $v = 40 \text{ km/h}$: $h = 5 \text{ cm}$ - Dosso per $v = 50 \text{ km/h}$: $h = 3 \text{ cm}$
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II.50 Art. 116 Il limite di velocità può variare da 10 a 50 km/h. Eventuale pannello integrativo "dosso artificiale" Fig. II.2 Art. 85 Eventuale pannello integrativo "dosso artificiale"	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (se percorsa da autobus): 3,50 m - Corsia carrabile (strada nuova): 2,75 m (*) - Corsia carrabile (strada esistente): 2,75 + 3,00 m (**) - Banchina in destra (strada nuova): 0,50 m - Banchina in destra (strada esistente): $\geq 0,25 \text{ m}$ (**) - Stalli in linea (se presenti): 2,00 m - Eventuale spazio di sicurezza fra stalli e corsia carrabile: 0,50 m (se presenti stalli) - Larghezza dosso: $\geq 120 \text{ cm}$ ($v = 30 \text{ km/h}$) $\geq 90 \text{ cm}$ ($v = 40 \text{ km/h}$) $\geq 60 \text{ cm}$ ($v = 50 \text{ km/h}$)
Costo parametrico indicativo: 25.000 € al km	Note: - Il numero ed il distanziamento dei dossi dipendono dal rallentamento che si vuole ottenere lungo la viabilità; - È vietata l'installazione dei dossi sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso; - I dossi possono essere di materiale plastico o in conglomerato bituminoso (Art. 179 Comma 6 Regolamento C.d.S.)
(*) la piattaforma delle strade a senso unico ad una corsia deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia di marcia fino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla corsia di destra (**): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consente il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	

Figura 63 - SCHEDA 23: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON DOSSI

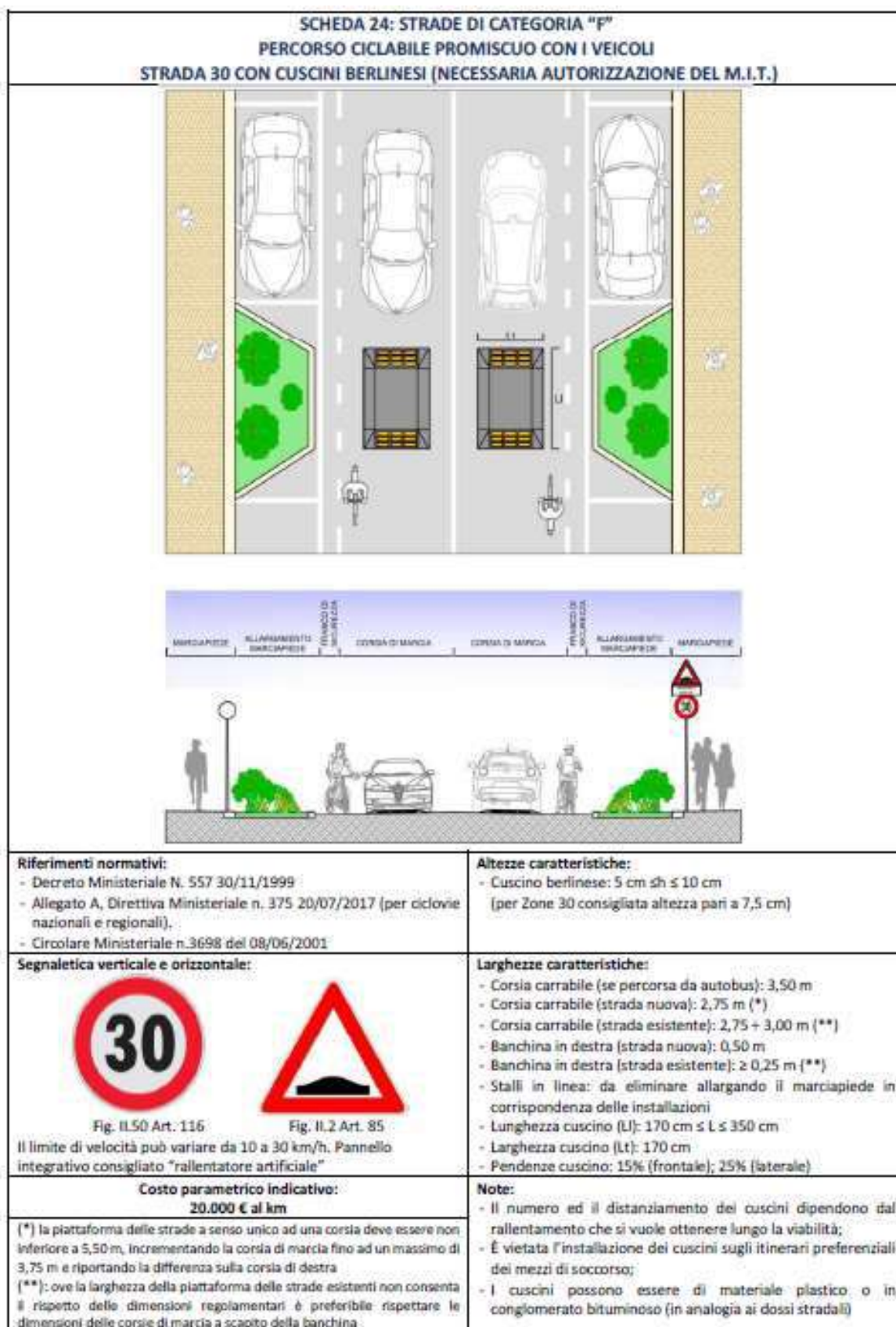


Figura 64 - SCHEDA 24: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI STRADA 30 CON CUSCINI BERLINESI (NECESSARIA AUTORIZZAZIONE DEL M.I.T.)

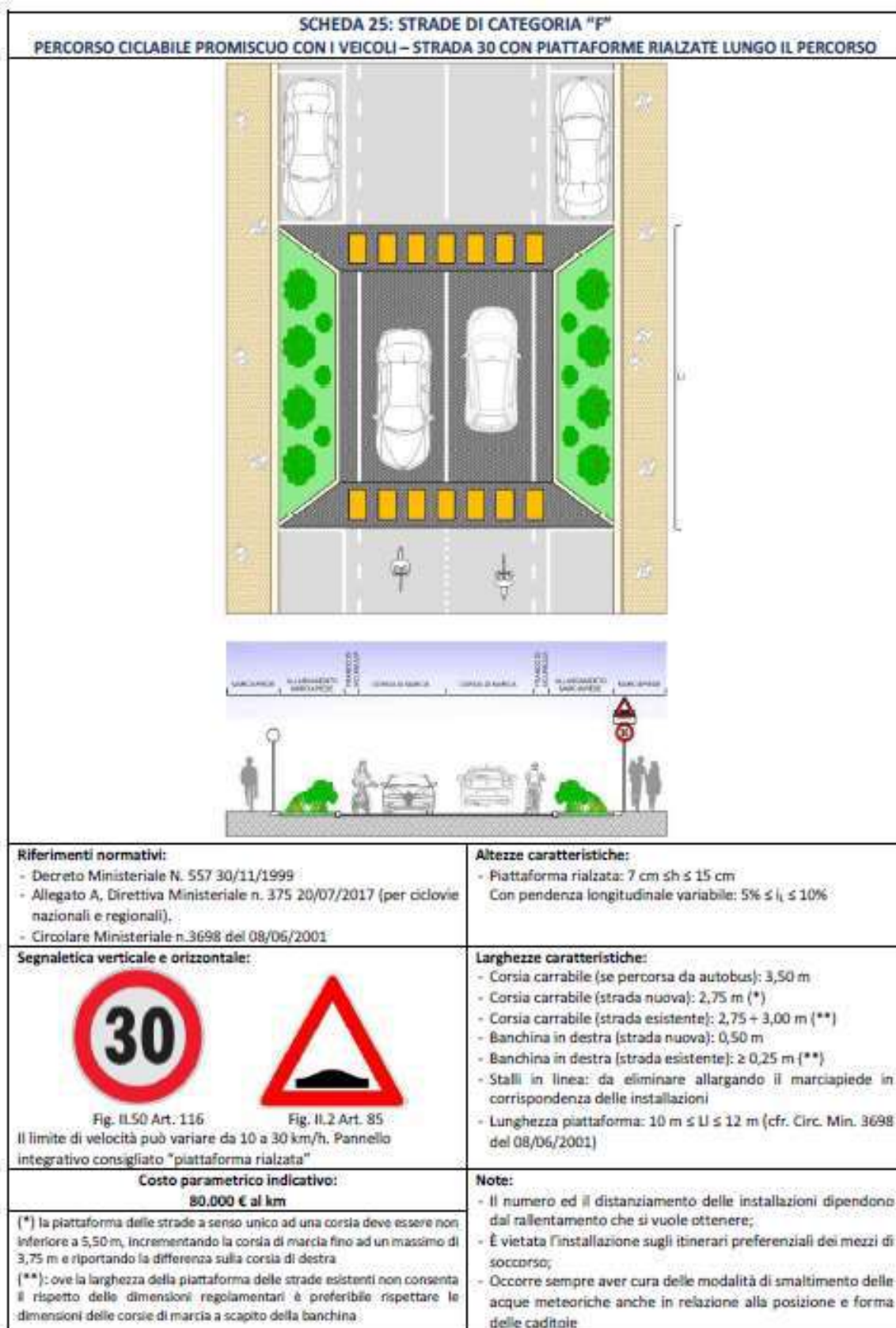


Figura 65 - SCHEDA 25: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE LUNGO IL PERCORSO

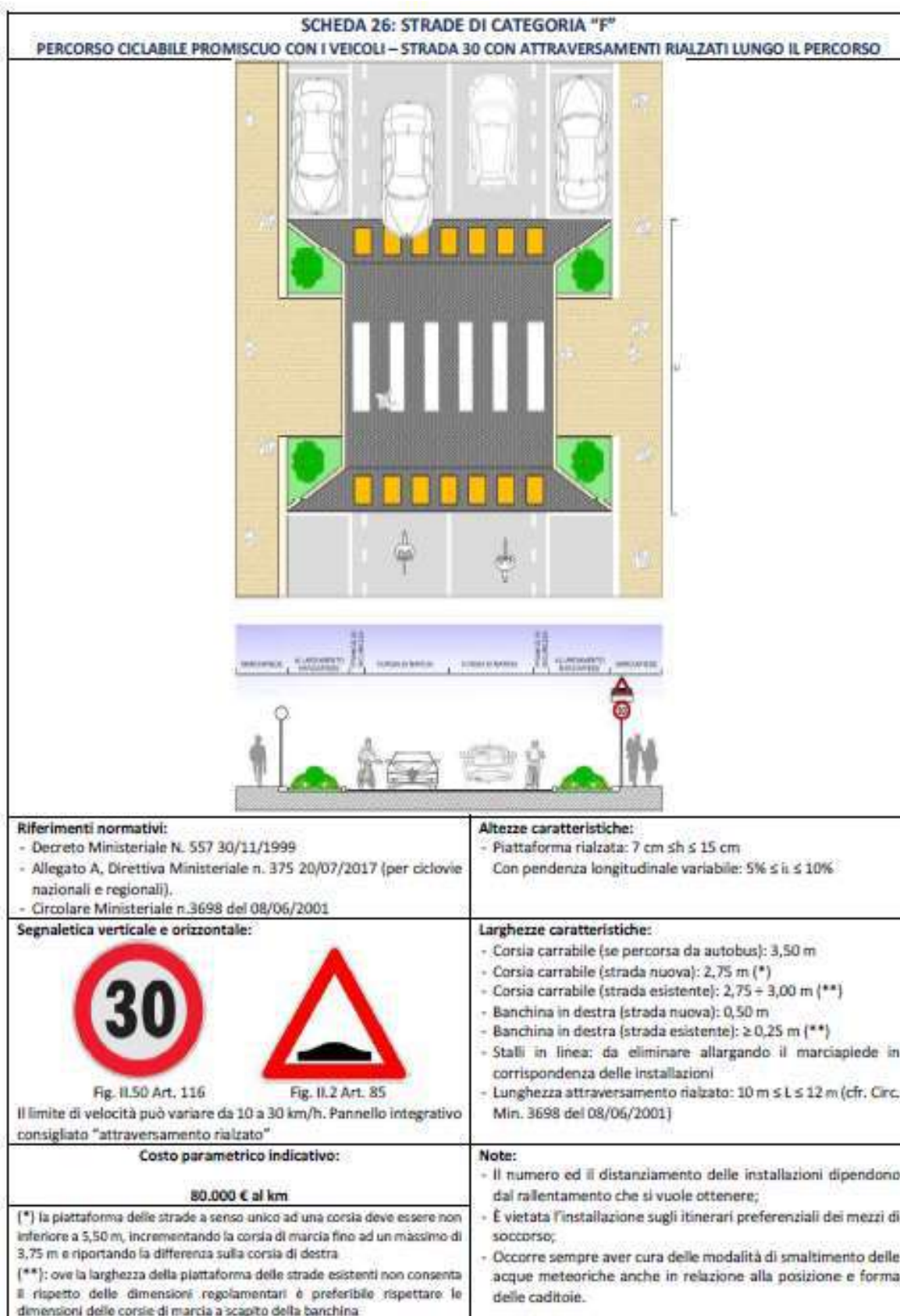


Figura 66 - SCHEDA 26: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON ATTRAVERSAMENTI RIALZATI LUNGO IL PERCORSO



6.2.2 Schede tipologiche d'intervento in ambito extraurbano

Si riportano di seguito gli schemi relativi agli interventi possibili in ambito extraurbano:

- SCHEDA 1: STRADE DI CATEGORIA "A" E "B" (O ASSIMILABILI) PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA IN AFFIANCAMENTO AL SOLIDO STRADALE
- SCHEDA 2: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 3: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 4: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" DOTATE DI BARRIERE DI SICUREZZA PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 5: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" DOTATE DI BARRIERE DI SICUREZZA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 6: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" DOTATE DI BARRIERA MURETTO O NEW JERSEY PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA
- SCHEDA 7: STRADE DI CATEGORIA "F" PISTE CICLABILI BIDIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA
- SCHEDA 8: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SEPARATA DALLA PIATTAFORMA STRADALE
- SCHEDA 9: GREEN WAY
- SCHEDA 10: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCOO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON DOSSI STRADALI
- SCHEDA 11: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCOO CON I VEICOLI STRADA 30 CON CUSCINI BERLINESI (NECESSARIA AUTORIZZAZIONE DEL M.I.T.)
- SCHEDA 12: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCOO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE IN CARREGGIATA
- SCHEDA 13: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCOO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE IN PIATTAFORMA
- SCHEDA 14: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCOO CON I VEICOLI STRADA 30 CON DIFFERENZIAZIONE DEI MATERIALI E SEGNALETICA

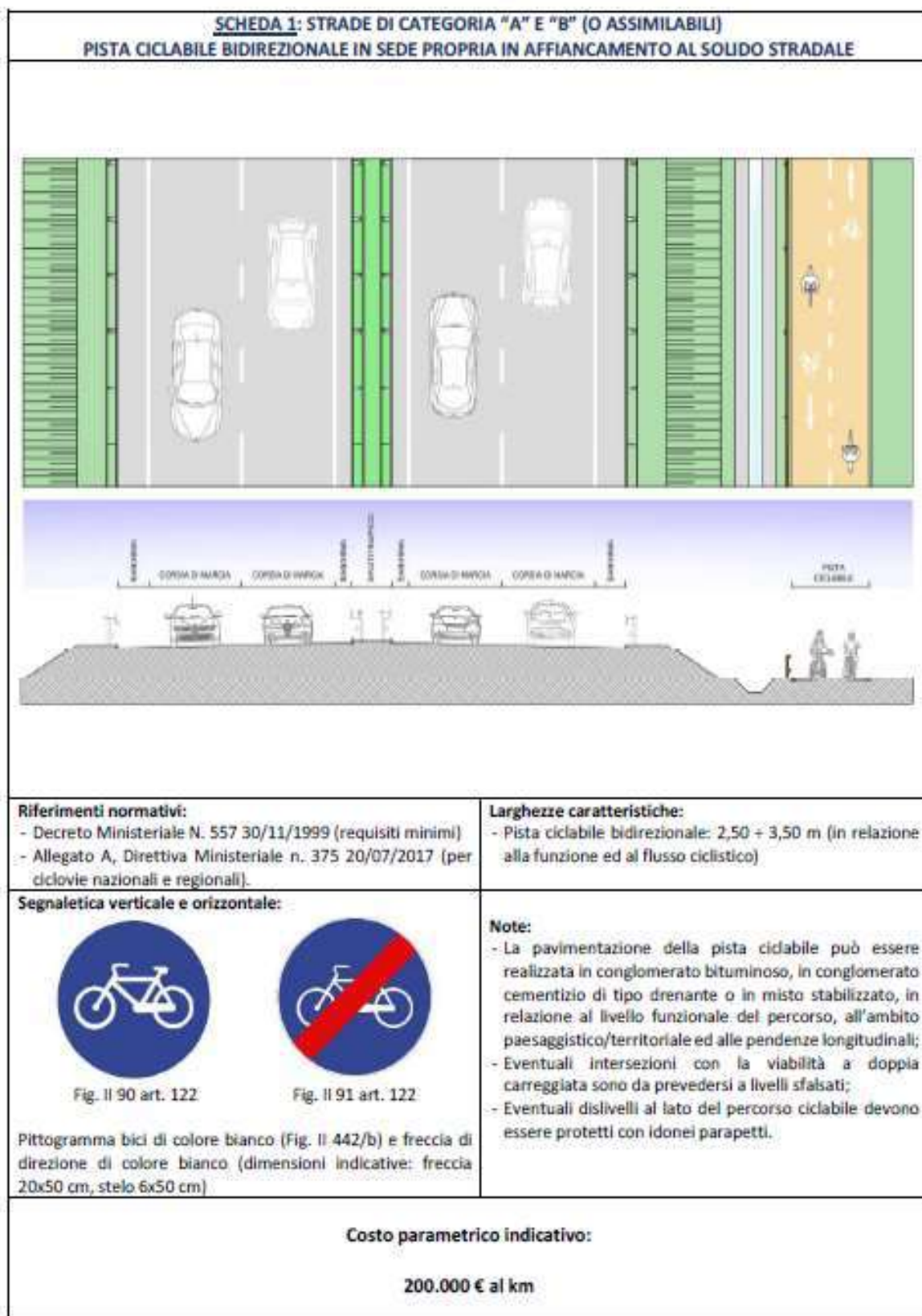


Figura 67 - SCHEDA 1: STRADE DI CATEGORIA “A” E “B” (O ASSIMILABILI) PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA IN AFFIANCAMENTO AL SOLIDO STRADALE

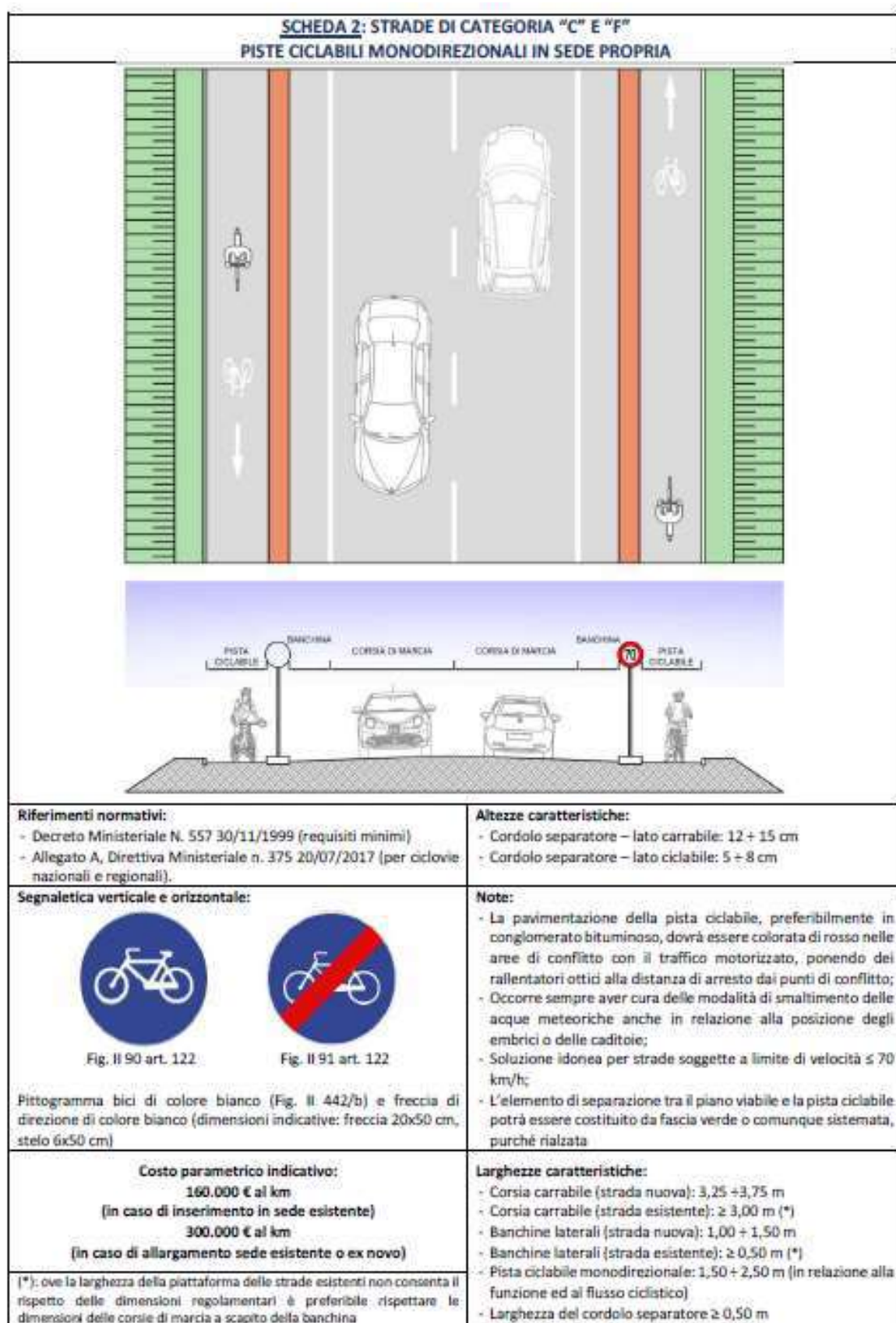


Figura 68 - SCHEDA 2: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA

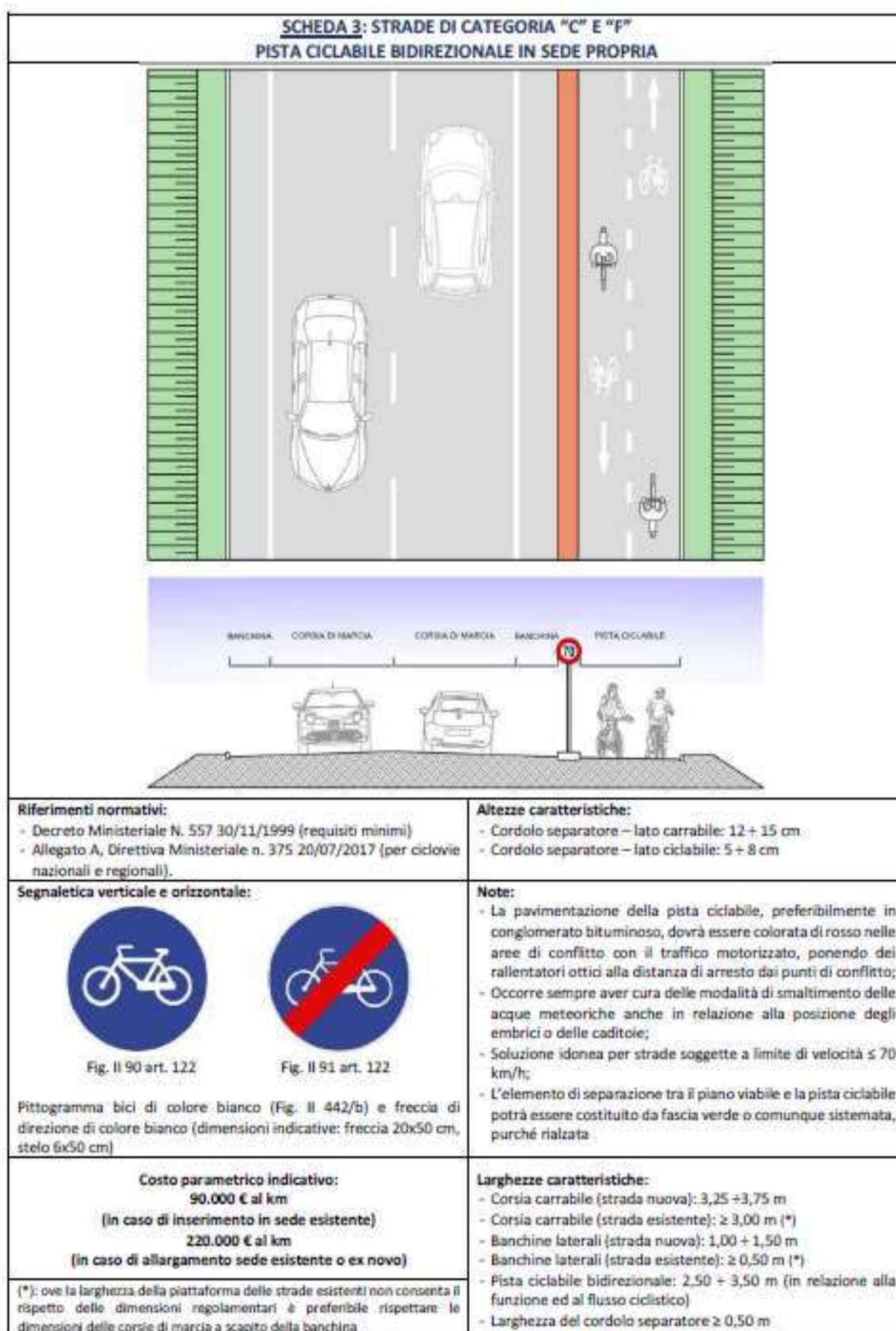


Figura 69 - SCHEDA 3: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

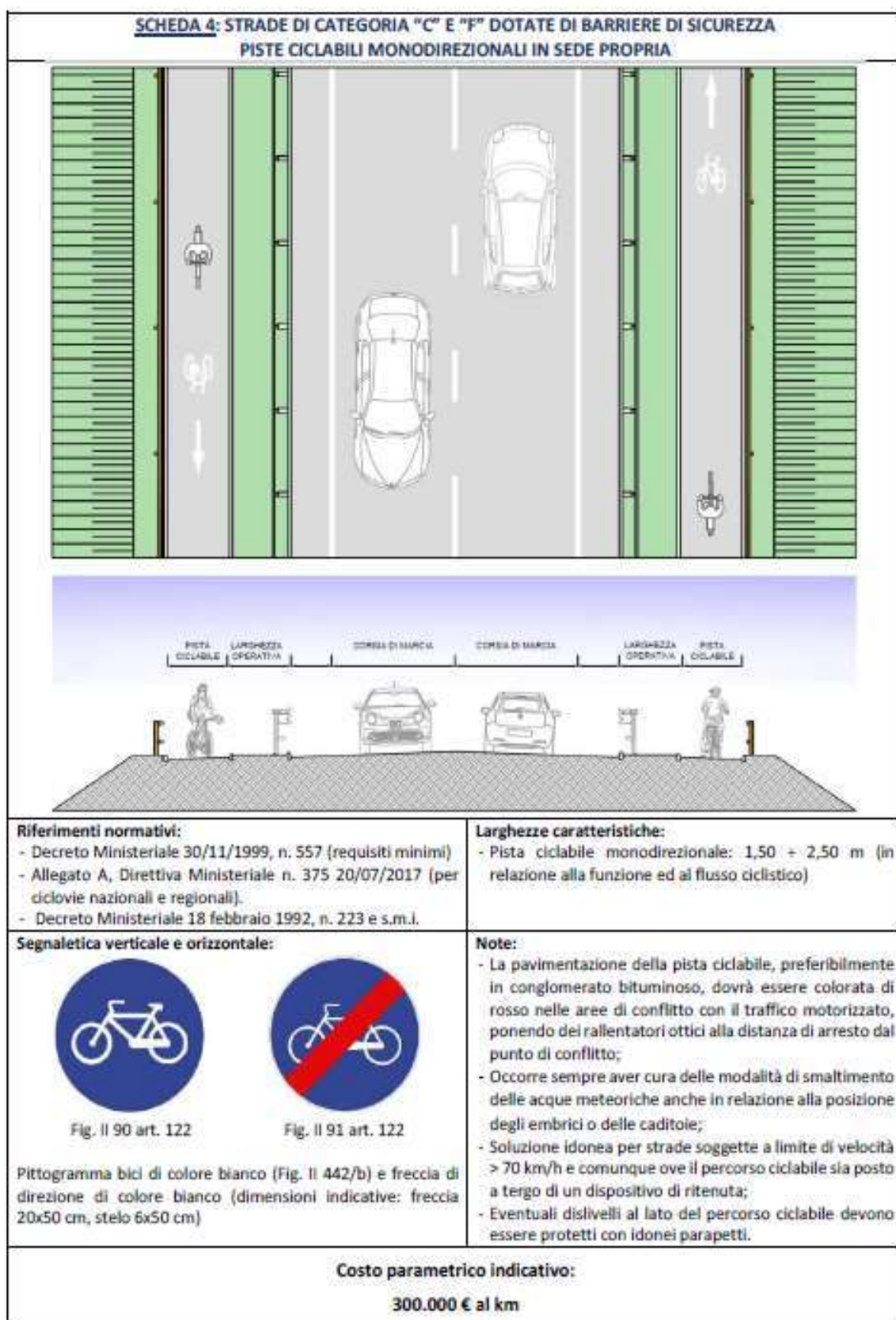


Figura 70 - SCHEDA 4: STRADE DI CATEGORIA “C” E “F” DOTATE DI BARRIERE DI SICUREZZA PISTE CICLABILI MONODIREZIONALI IN SEDE PROPRIA

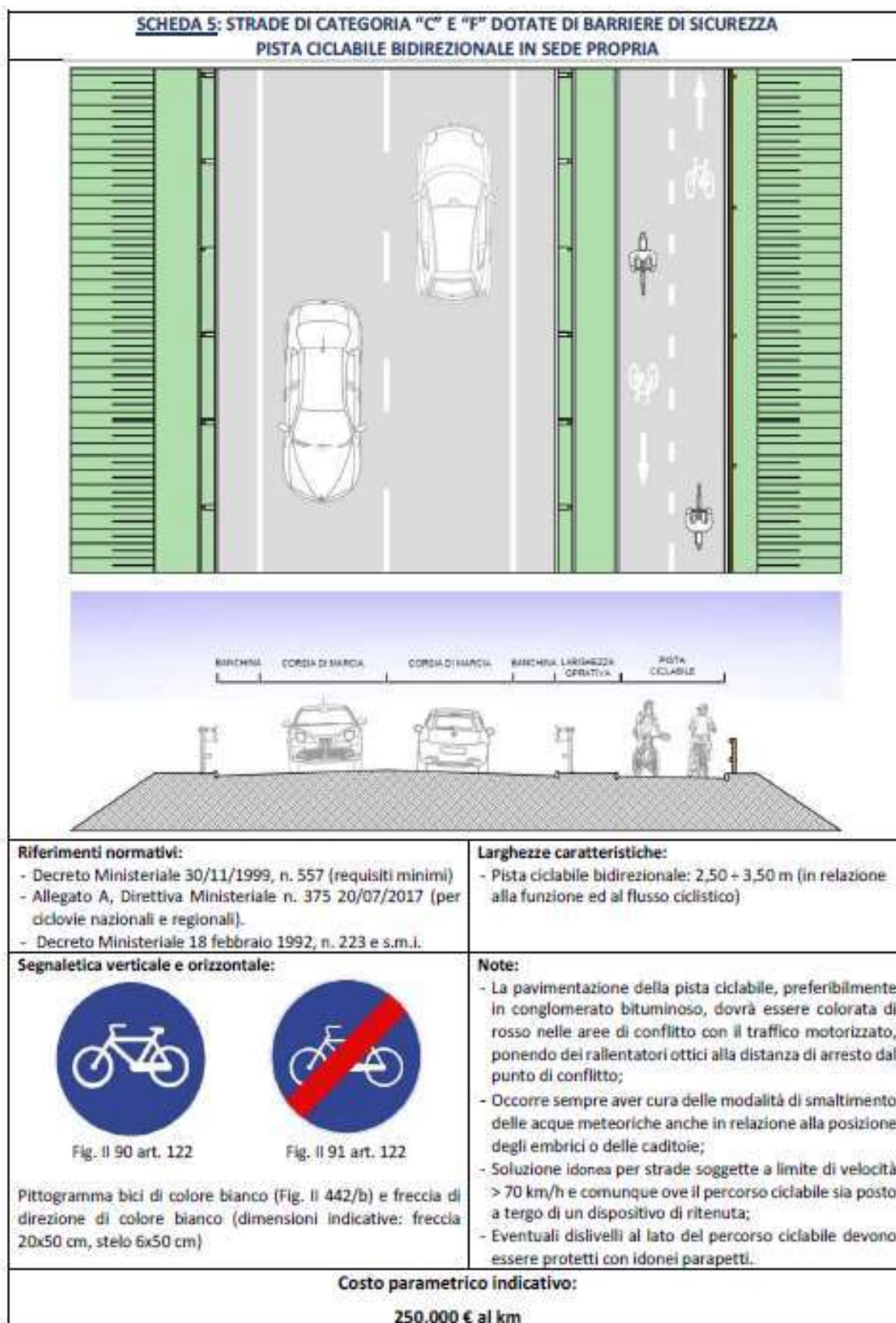


Figura 71 - SCHEDA 5: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" DOTATE DI BARRIERE DI SICUREZZA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

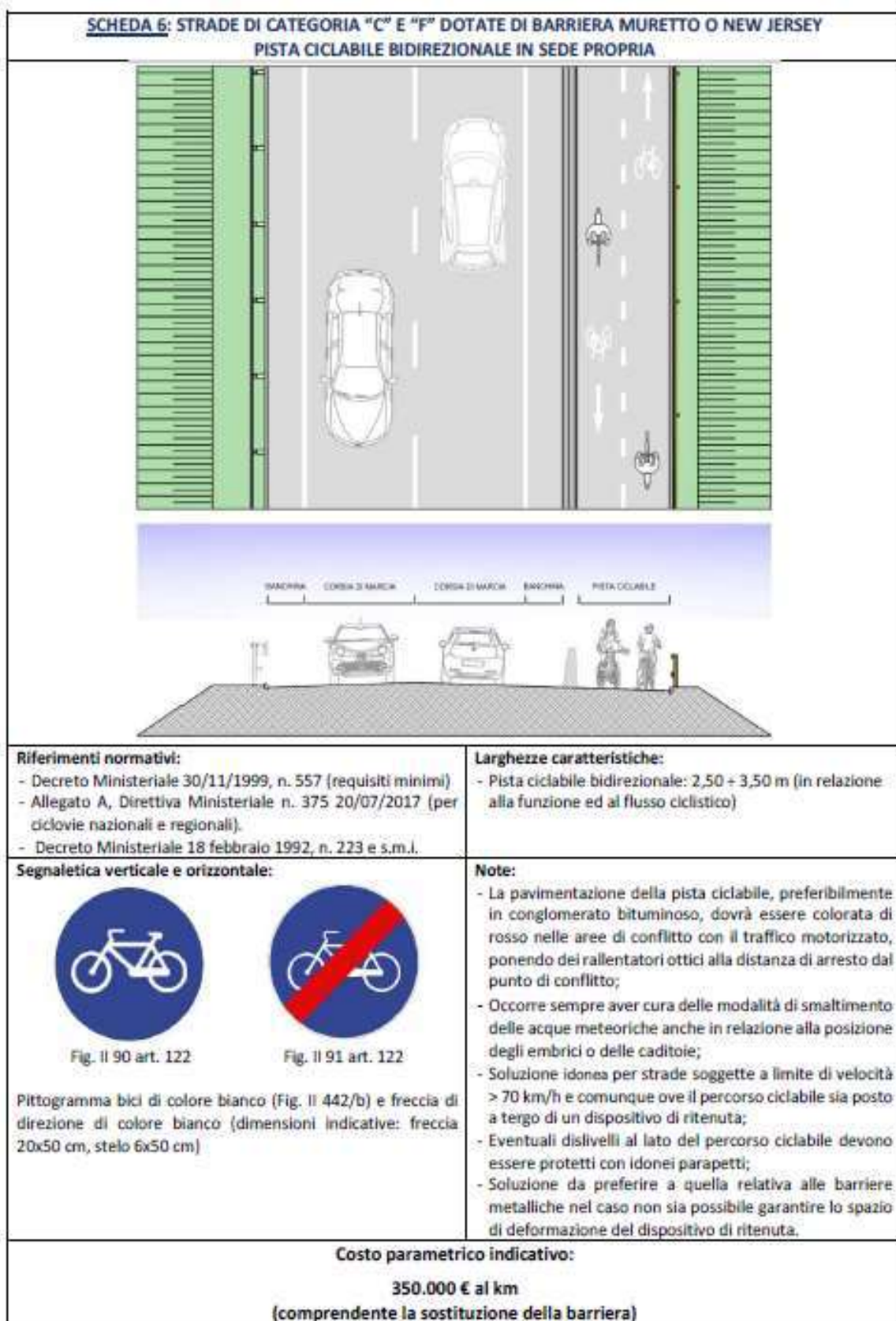


Figura 72 - SCHEDA 6: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" DOTATE DI BARRIERA MURETTO O NEW JERSEY PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE IN SEDE PROPRIA

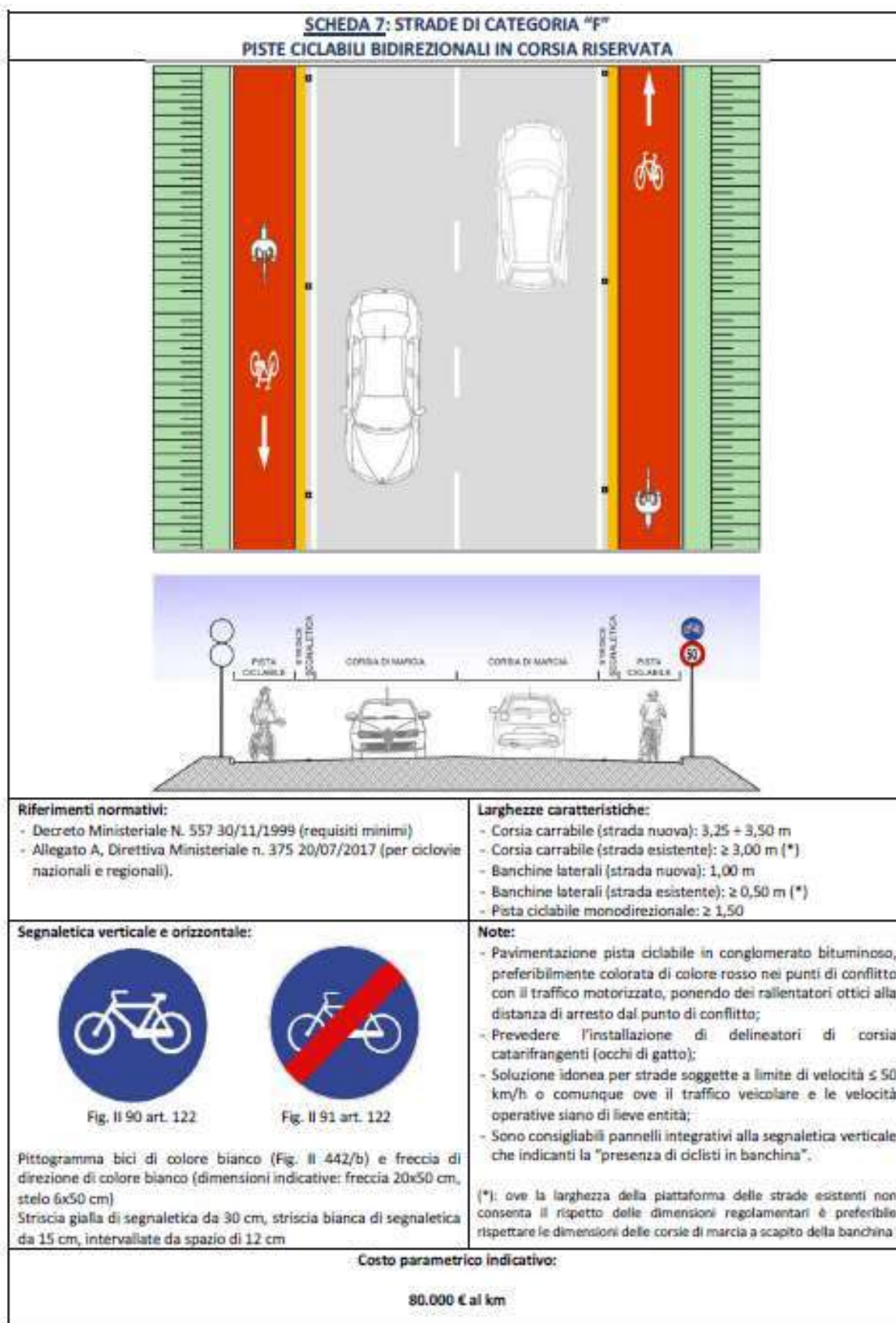


Figura 73 - SCHEDA 7: STRADE DI CATEGORIA "F" PISTE CICLABILI BIDIREZIONALI IN CORSIA RISERVATA

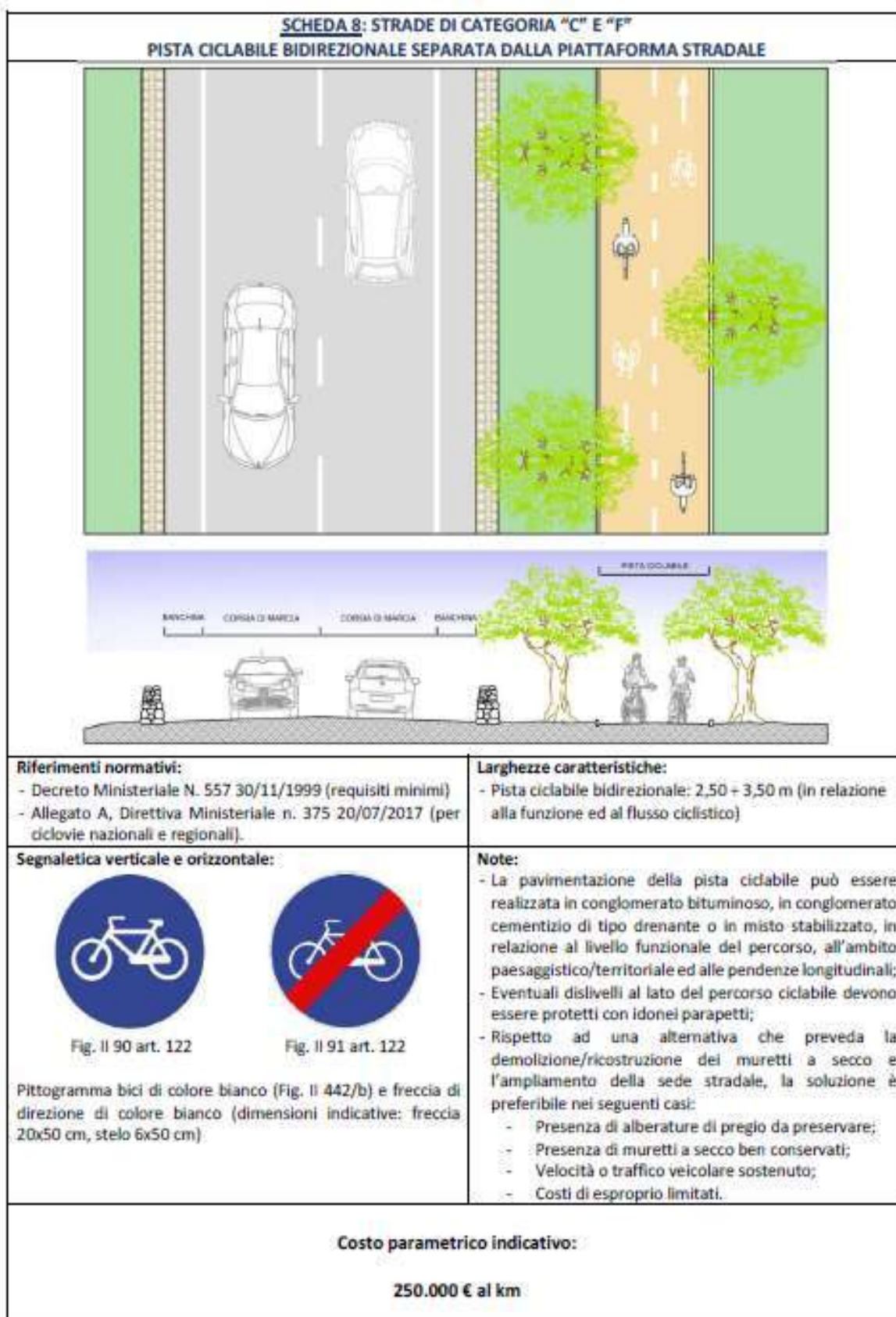


Figura 74 - SCHEDA 8: STRADE DI CATEGORIA "C" E "F" PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE SEPARATA DALLA PIATTAFORMA STRADALE

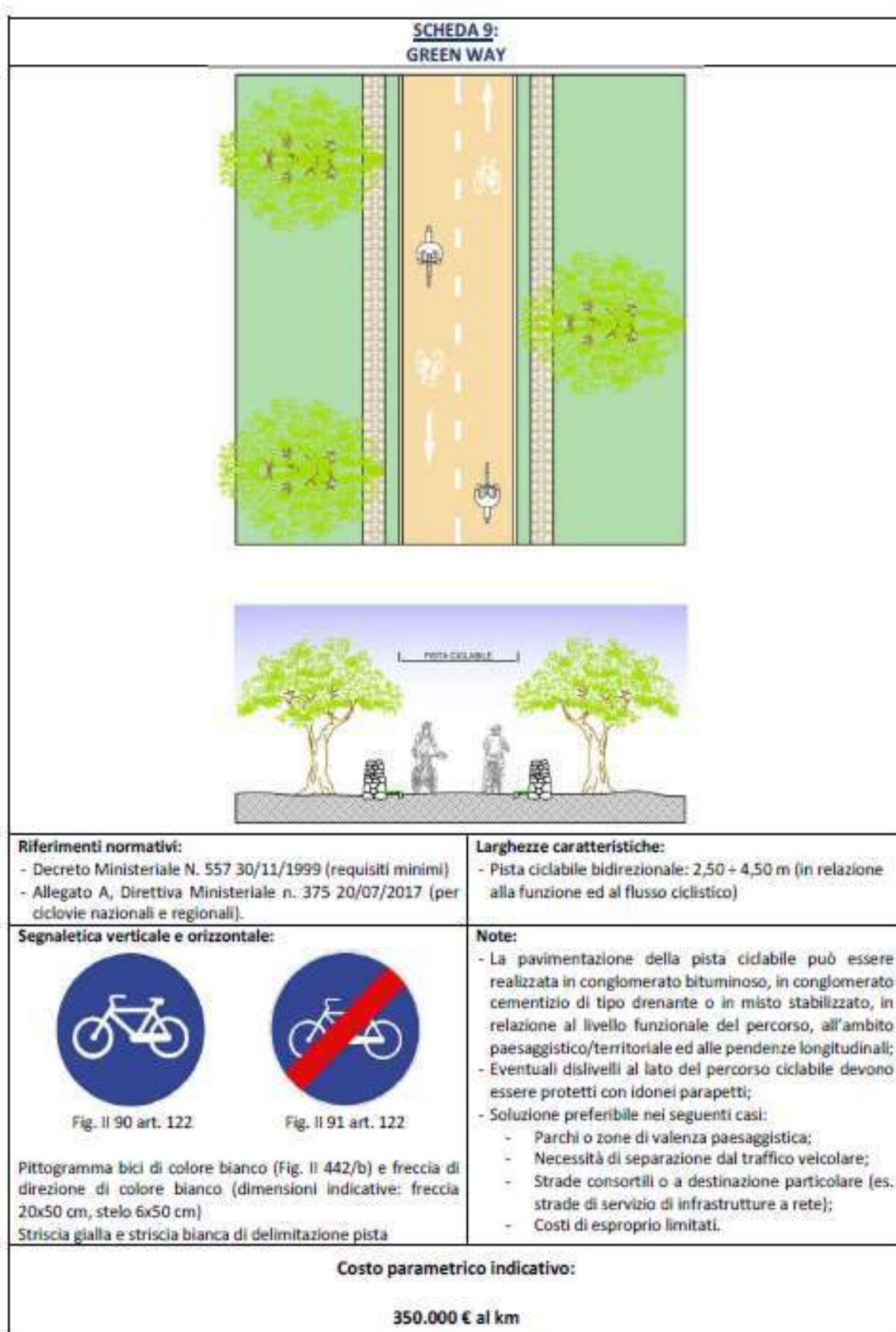


Figura 75 - SCHEDA 9: GREEN WAY



SCHEDA 10: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON DOSSI STRADALI	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 (requisiti minimi) - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Regolamento di esecuzione C.d.S. (Art. 179, comma 6) - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001	Altezze caratteristiche: - Dosso per $v = 30 \text{ km/h}$: $h = 7 \text{ cm}$ - Dosso per $v = 40 \text{ km/h}$: $h = 5 \text{ cm}$ - Dosso per $v = 50 \text{ km/h}$: $h = 3 \text{ cm}$
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II.50 Art. 116 Fig. II.2 Art. 85 Il limite di velocità può variare da 10 a 50 km/h. Eventuale pannello integrativo "dosso artificiale"	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (strada nuova): 3,25 ÷ 3,50 m - Corsia carrabile (strada esistente): $\geq 3,00 \text{ m}$ (*) - Banchine laterali (strada nuova): 1,00 m - Banchine laterali (strada esistente): $\geq 0,50 \text{ m}$ (*) - Larghezza dosso: $\geq 120 \text{ cm}$ ($v = 30 \text{ km/h}$) $\geq 90 \text{ cm}$ ($v = 40 \text{ km/h}$) $\geq 60 \text{ cm}$ ($v = 50 \text{ km/h}$) - Franco per smaltimento acque (Lt): $\geq 0,15 \text{ m}$
Costo parametrico indicativo: 25.000 € al km	Note: - Il numero ed il distanziamento dei dossi dipendono dal rallentamento che si vuole ottenere; - È vietata l'installazione dei dossi sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso; - I dossi possono essere di materiale plastico o in conglomerato bituminoso (Art. 179 Comma 6 Regolamento C.d.S.)
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	

Figura 76 - SCHEDA 10: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON DOSSI STRADALI

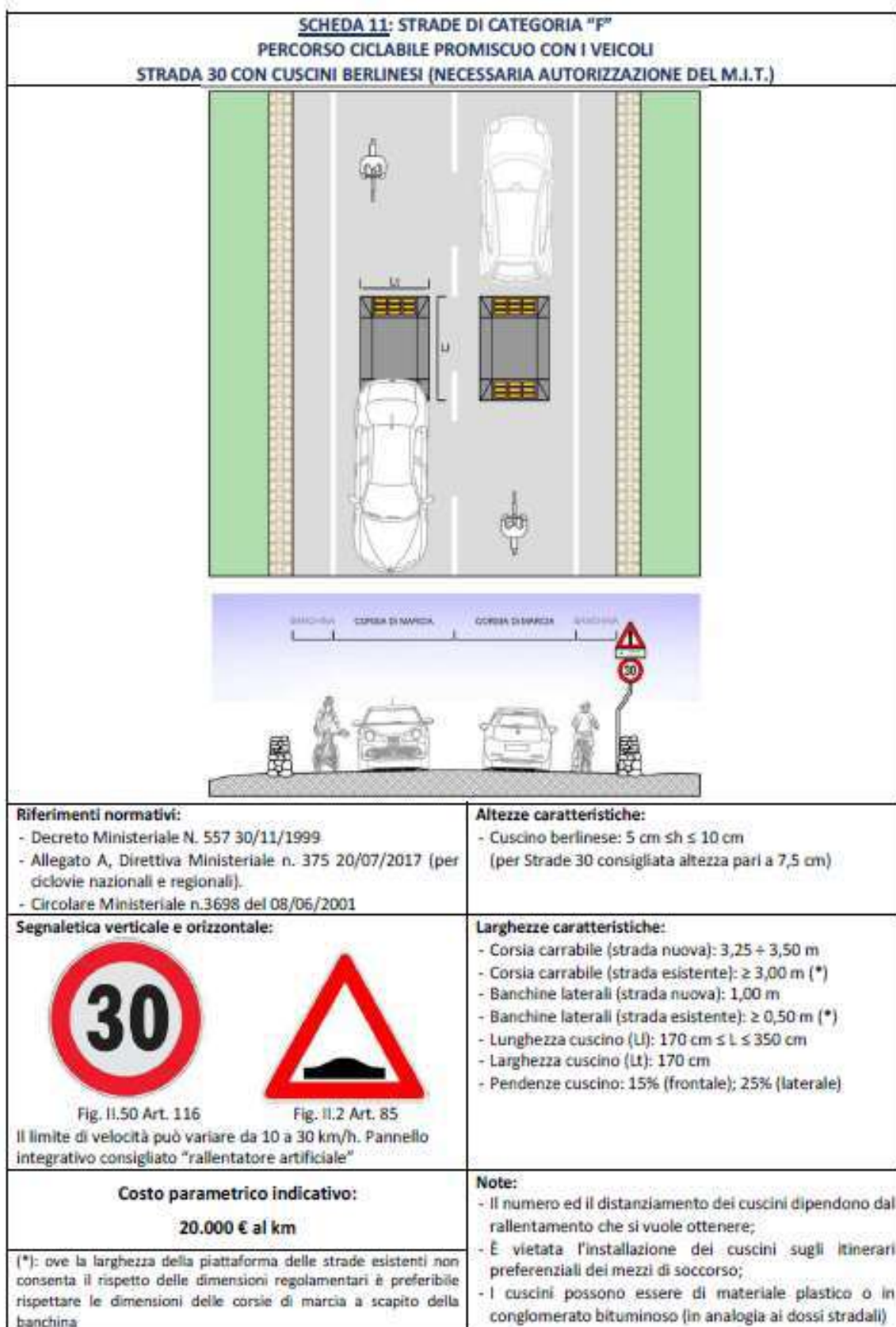


Figura 77 - SCHEDA 11: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI STRADA 30 CON CUSCINI BERLINESI (NECESSARIA AUTORIZZAZIONE DEL M.I.T.)

SCHEDA 12: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCOO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE IN CARREGGIATA	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001	Altezze caratteristiche: - Piattaforma rialzata: $7\text{ cm} \leq h \leq 15\text{ cm}$ - Con pendenza longitudinale variabile: $5\% \leq i \leq 10\%$
Segnaletica verticale e orizzontale: Fig. II.50 Art. 116 Fig. II.2 Art. 85 Il limite di velocità può variare da 10 a 30 km/h. Pannello integrativo consigliato "piattaforma rialzata"	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (strada nuova): $3,25 \div 3,50\text{ m}$ - Corsia carrabile (strada esistente): $\geq 3,00\text{ m}$ (*) - Banchine laterali (strada nuova): $1,00\text{ m}$ - Banchine laterali (strada esistente): $\geq 0,50\text{ m}$ (*) - Lunghezza piattaforma: $10\text{ m} \leq h \leq 12\text{ m}$ (cfr. Circ. Min. 3698 del 08/06/2001) - Pendenze rampe: 10% (frontale); 20% (laterale) - Franco per smaltimento acque (Lt): $\geq 0,15\text{ m}$
Costo parametrico indicativo: 70.000 € al km	Note: - Il numero ed il distanziamento delle installazioni dipendono dal rallentamento che si vuole ottenere; - È vietata l'installazione sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso; - La soluzione è preferibile in assenza di banchine inerbite
(*): ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina	

Figura 78 - SCHEDA 12: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCOO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE IN CARREGGIATA

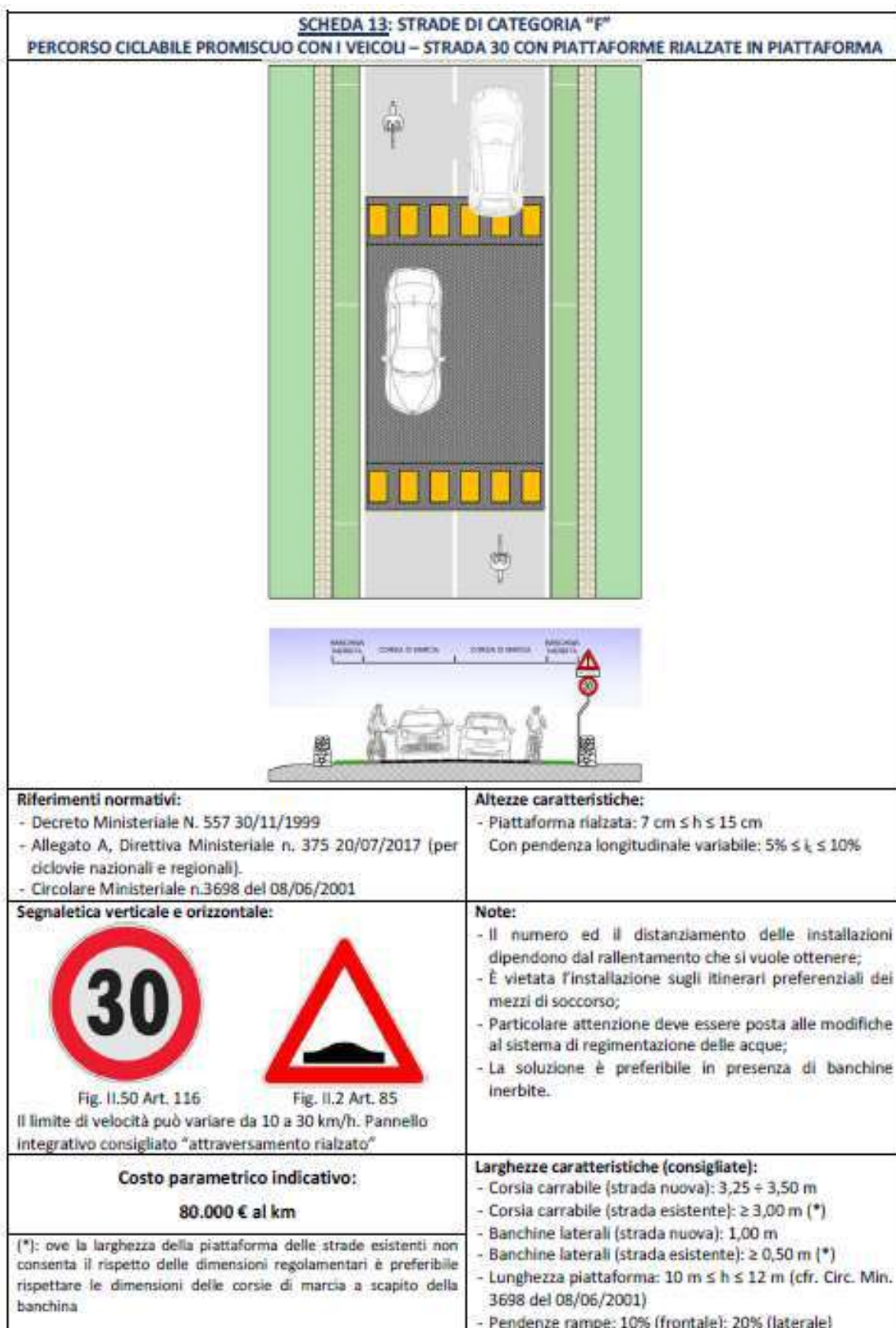


Figura 79 - SCHEDA 13: STRADE DI CATEGORIA "F" PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI – STRADA 30 CON PIATTAFORME RIALZATE IN PIATTAFORMA

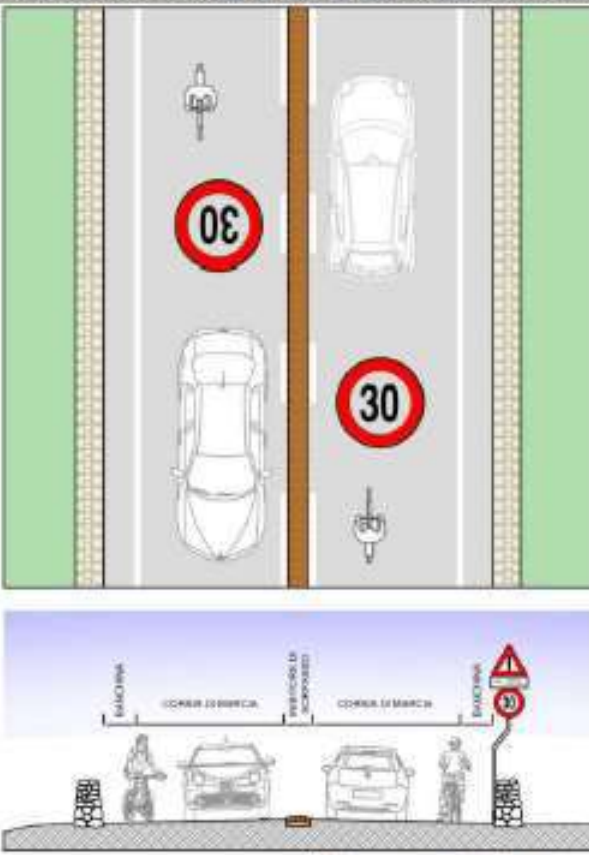
SCHEDA 14: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI STRADA 30 CON DIFFERENZIAZIONE DEI MATERIALI E SEGNALETICA	
	
Riferimenti normativi: - Decreto Ministeriale N. 557 30/11/1999 - Allegato A, Direttiva Ministeriale n. 375 20/07/2017 (per ciclovie nazionali e regionali). - Circolare Ministeriale n.3698 del 08/06/2001	Altezze caratteristiche - Elemento dissuasore spartitraffico: $3\text{ cm} \leq h \leq 7\text{ cm}$
Segnaletica verticale e orizzontale:  Fig. II.50 Art. 116 Il limite di velocità può variare da 10 a 30 km/h. Pannello integrativo consigliato “ciclisti in carreggiata”  Fig. II.35 Art. 103	Larghezze caratteristiche: - Corsia carrabile (strada nuova): $3,25 + 3,50\text{ m}$ - Corsia carrabile (strada esistente): $\geq 3,00\text{ m}$ (*) - Banchine laterali (strada nuova): $1,00\text{ m}$ - Banchine laterali (strada esistente): $\geq 0,50\text{ m}$ (*) - Larghezza elemento dissuasore: $\geq 30\text{ cm}$ (*) : ove la larghezza della piattaforma delle strade esistenti non consenta il rispetto delle dimensioni regolamentari è preferibile rispettare le dimensioni delle corsie di marcia a scapito della banchina
Costo parametrico indicativo: 30.000 € al km	Note: - La soluzione può essere realizzata su strade a destinazione particolare o su strade a traffico veicolare basso/nulla; - Gli elementi dissuasori devono creare discomfort agli utenti che li sormontino e devono essere ben riconoscibili, anche di notte.

Figura 80 - SCHEDA 14: STRADE DI CATEGORIA “F” PERCORSO CICLABILE PROMISCUO CON I VEICOLI STRADA 30 CON DIFFERENZIAZIONE DEI MATERIALI E SEGNALETICA



7 FOCUS SUL SISTEMA DI MOBILITA' LENTA ESISTENTE

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

Ai fini di ottenere risultati che favoriscano una mobilità sostenibile, bisognerebbe avere un modello di mobilità che consenta di muoversi con il minimo impatto possibile sull'ambiente; per questo bisognerebbe ridurre le emissioni di CO₂, nocive per il pianeta, che sono prodotte dai veicoli a motore. Considerato che in Puglia prevale l'uso dei mezzi motorizzati, soprattutto privati, bisognerebbe attuare politiche a lungo termine, per istruire la popolazione a un uso consapevole e migliore dei mezzi pubblici e privati, incentivando i cittadini all'uso di mezzi a emissioni nulle come le biciclette.

Si tratta di un procedimento lento e, proprio per questo, risulta fondamentale iniziare ad avere la consapevolezza che il modello di trasporto basato sulla motorizzazione privata è insostenibile per la salute del pianeta e per la qualità della vita dei suoi esseri viventi.

Per ottenere i risultati attesi, si dovrebbe iniziare a mettere in risalto le potenzialità dei percorsi ciclabili di media e lunga percorrenza sia ai fini turistici che di trasporto in genere, bisognerebbe favorire attività che promuovano uno stile di vita salutare, all'insegna dell'attività fisica e della tutela dell'ambiente.

È doveroso partecipare attivamente a questo processo che miri all'utilizzo della rete ciclabile regionale; per questo ogni Ente locale e ciascun singolo cittadino, dovrebbe adottare una politica di sostenibilità, di integrazione e di intermodalità in materia infrastrutturale e trasportistica, prima ancora di potersi occupare di mobilità ciclistica. In tale visione generale risulta fondamentale l'implementazione e l'ottimizzazione delle stazioni intermodali e multimodali che riguardano lo scambio tra mezzi pubblici e bicicletta e rappresentano un supporto significativo alla mobilità sostenibile e alle politiche ad essa affini.

7.1 La Rete Ciclabile Europea: EuroVelo

EuroVelo è una rete europea costituita da 16 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 16 percorsi di circa 70.000 km totali.

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.



Figura 81: Itinerari EuroVelo



Figura 82: Itinerari italiani della rete EuroVelo



Il territorio pugliese è interessato dalla presenza dell'itinerario EuroVelo 5 – Via Romea (Francigena) un percorso che ripercorre l'antico itinerario che conduceva i pellegrini dall'Inghilterra a Gerusalemme passando per Roma e giungendo a Brindisi.

7.2 La Rete Ciclabile Italiana: Bicalia

In Italia, gli itinerari EuroVelo sono stati recepiti e potenziati da Bicalia, 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 Bicalia; esse vanno a completare la rete ciclabile nazionale e consentono la connessione e l'accessibilità ciclabile di tutte le principali macro aree regionali.

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.

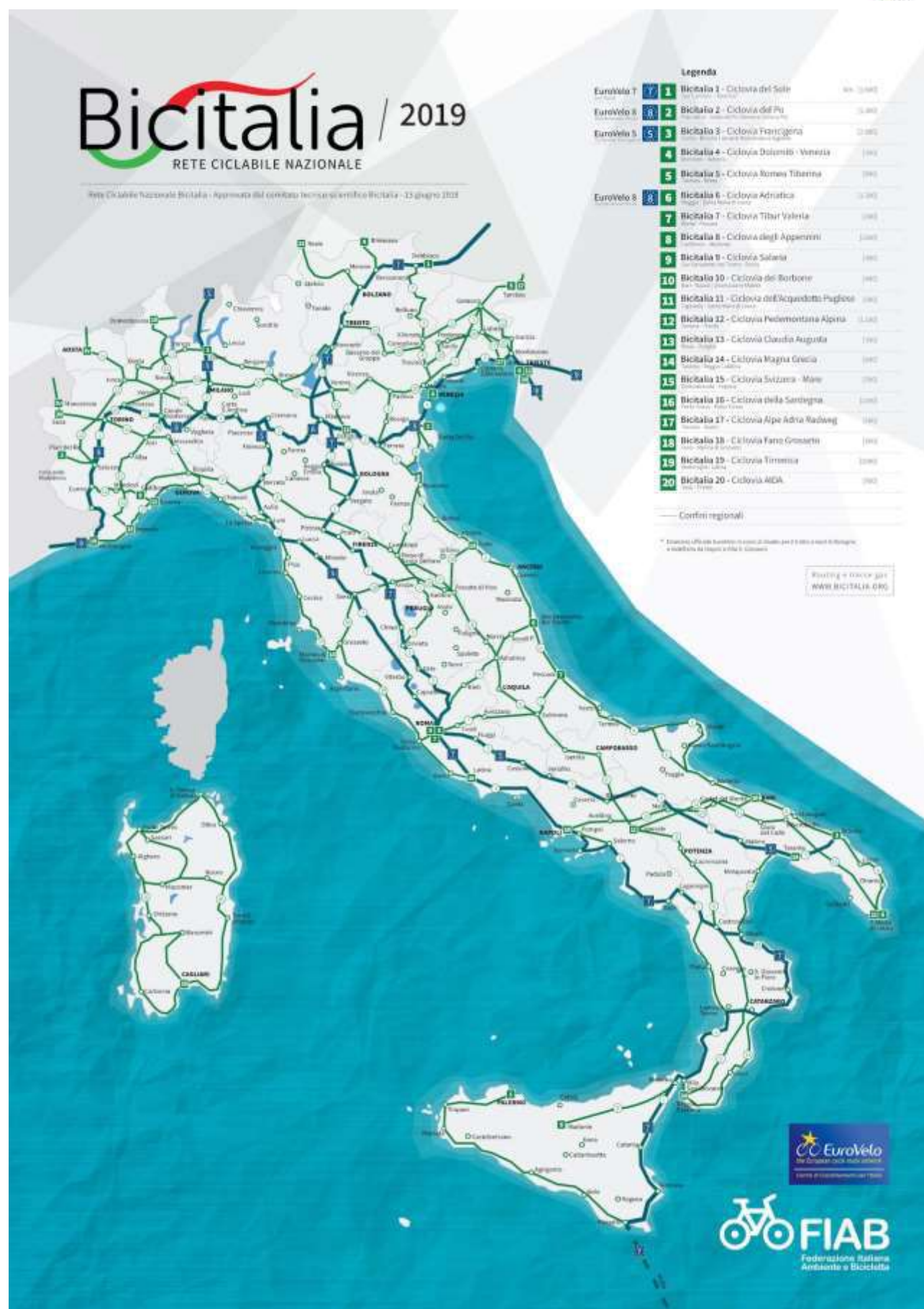


Figura 83: Itinerari italiani Bicalitalia



7.3 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.



Figura 84: Itinerari Ciclovie Turistiche Nazionali



7.4 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.

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).

7.5 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.

7.6 Le Reti Ciclabili Individuate dal Piano Attuativo dei Trasporti 2015-2019 e il Tracciato della Ciclovia Aqp

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.

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.



Figura 85: Itinerari Ciclovía Aqp

7.7 Pianificazione Ciclabile Provinciale

Nell'ambito della pianificazione ciclabile provinciale in relazione alla mobilità ciclistica rientrano i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP), i Biciplan Metropolitan, i Piani della Mobilità Ciclistica Provinciale. Gli strumenti elaborati nelle province pugliesi sono i seguenti:

- > Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia (PTCP) di Lecce
- > Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia (PTCP) di Brindisi
- > PTCP / PPMCC della Provincia Barletta-Andria-Trani
- > Piano della Mobilità Ciclistica della Città Metropolitana di Bari (Biciplan Metropolitan)
- > Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale (PMCP) della Provincia di Foggia

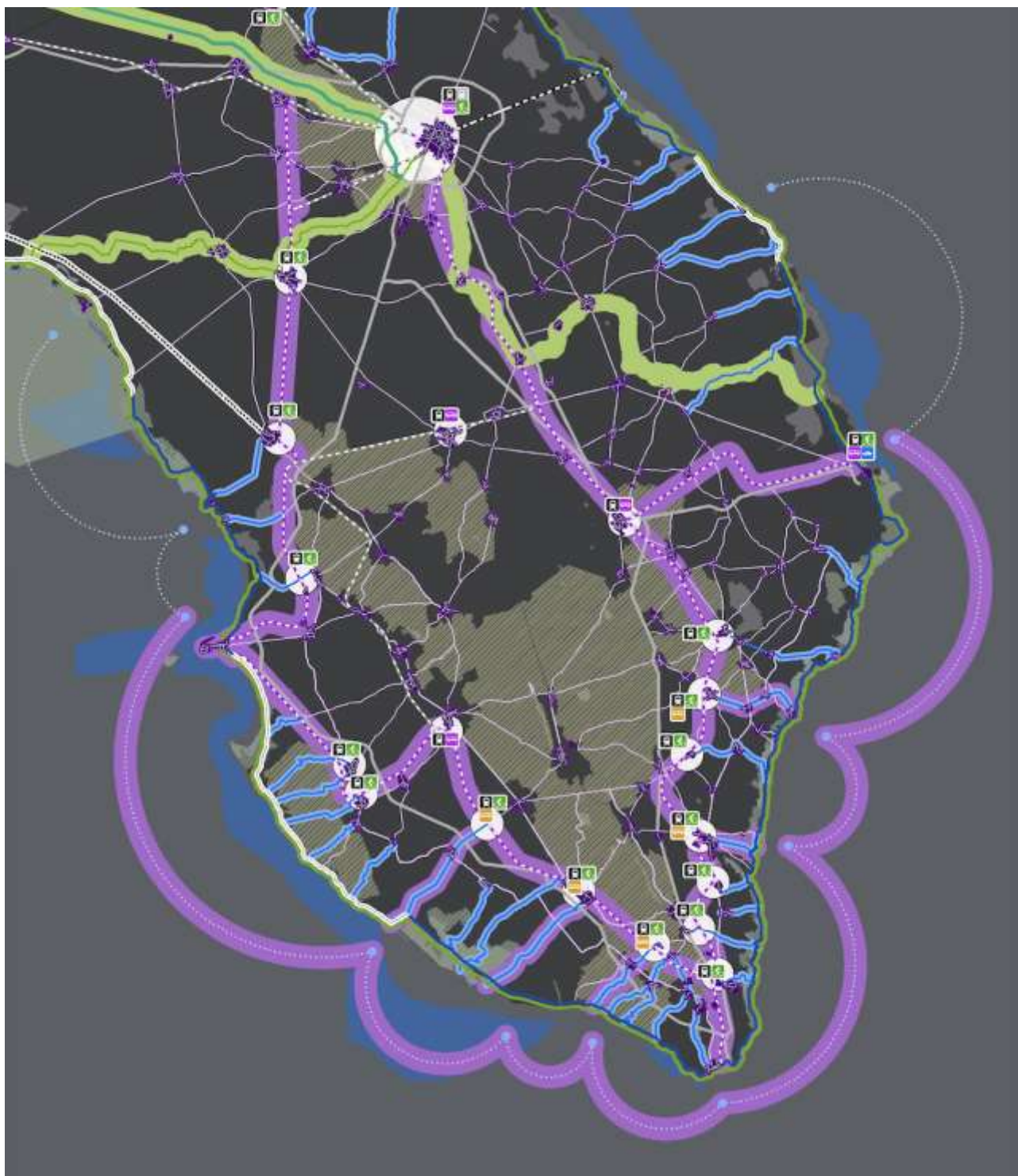


Figura 86: Stralcio tavola 4.2.3. PPTR



Figura 87: Stralcio Tav. 3 Mobilità ciclistica Piano Attuativo Trasporti



7.8 Ciclorete del SAC “Salento di mare e di pietra”

Il SAC Salento di Mare e di Pietre è composto da 14 comuni: Alezio, Alliste, Aradeo, Collepasso, Gallipoli, Matino, Melissano, Neviano, Parabita, Racale, Sannicola, Seclì, Taviano, Tuglie, e dal Parco Naturale regionale Isola di Sant’ Andrea e Litorale di Punta Pizzo oltre che dalla Provincia di Lecce, dall’Università del Salento e dal GAL Serre Salentine; Sono stati individuati 23 beni culturali su cui agire come nodi per fornire i servizi base di potenziamento dell’offerta culturale e turistica. I beni possono essere immaginati anche come nodi del SAC, nella loro funzione di rendere più densa la presenza di azioni e attività culturali e ambientali con evidente fruizione turistica.

Questi i 23 nodi del SAC Salento di Mare e di Pietre

- Alezio – Museo Civico Messapico / Biblioteca
- Alezio – Parco Archeologico / Necropoli Messapica
- Alliste, Bibliomediateca AAPE
- Fellingine, frazione di Alliste – Castello Baronale
- Aradeo – Palazzo Grassi
- Aradeo – Biblioteca / Teatro
- Collepasso – Castello Baronale
- Gallipoli – Chiostro di San Domenico
- Gallipoli – Museo Civico “Emanuele Barba”
- Gallipoli – Biblioteca Comunale
- Gallipoli – Parco Naturale Regionale “Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo”
- Matino – Palazzo Marchesale Del Tufo
- Melissano – Palazzo Santaloja
- Neviano – Ecomuseo “Macugno”
- Parabita – Palazzo Ferrari
- Racale – Biblioteca Comunale c/o Palazzo D’Ippolito
- Racale – Torre Suda (torre costiera)
- Sannicola, Area SIC – Rupi di San Mauro – Abbazia di San Mauro – Colonia Staiano
- Sannicola – Laboratorio Urbano Aperto / Frantoio Ipogeo
- Seclì – Palazzo dei Sanseverino
- Taviano – Biblioteca Comunale “M. Abatellillo”
- Tuglie – Museo delle Radio
- Tuglie – Biblioteca Comunale Fiore Gnoni

Interesse prioritario e obiettivo strategico del SAC è quello di incentivare la mobilità dolce finalizzata anche alla scoperta e fruizione turistica del territorio. In tale ambito, la CICLORETE TURISTICA DEL SAC DI MARE E DI PIETRA rappresenta un’infrastruttura leggera di accesso ai beni caratterizzanti l’area.

Il risultato ad oggi è un sistema complesso di segnalazione dei beni SAC non solo come attrattori assestanti, ma come nodi di una rete che viene anch’essa segnalata e in qualche modo evidenziata (nell’ottica di essere resa riconoscibile), e che al suo interno considera e intesse anche altri punti focali, che per comodità chiamiamo Snodi del SAC, ovvero le stazioni FSE, e le centralità dei tanti luoghi abitati del SAC (paesi e marine).

Lo sforzo preliminare interpretativo e concettuale è stato quello di considerare anche nel sistema di connessioni dolci il SAC come un territorio-sistema che vive di sinergie tra beni SAC e altri luoghi, e la stessa rete non come un insieme di itinerari che connettono un bene all’altro, ma come una ragnatela di strade bike-friendly che intessono stazioni FSE (hub di accesso esterno), centralità (luoghi della vita sociale e comunitaria) e beni del SAC.

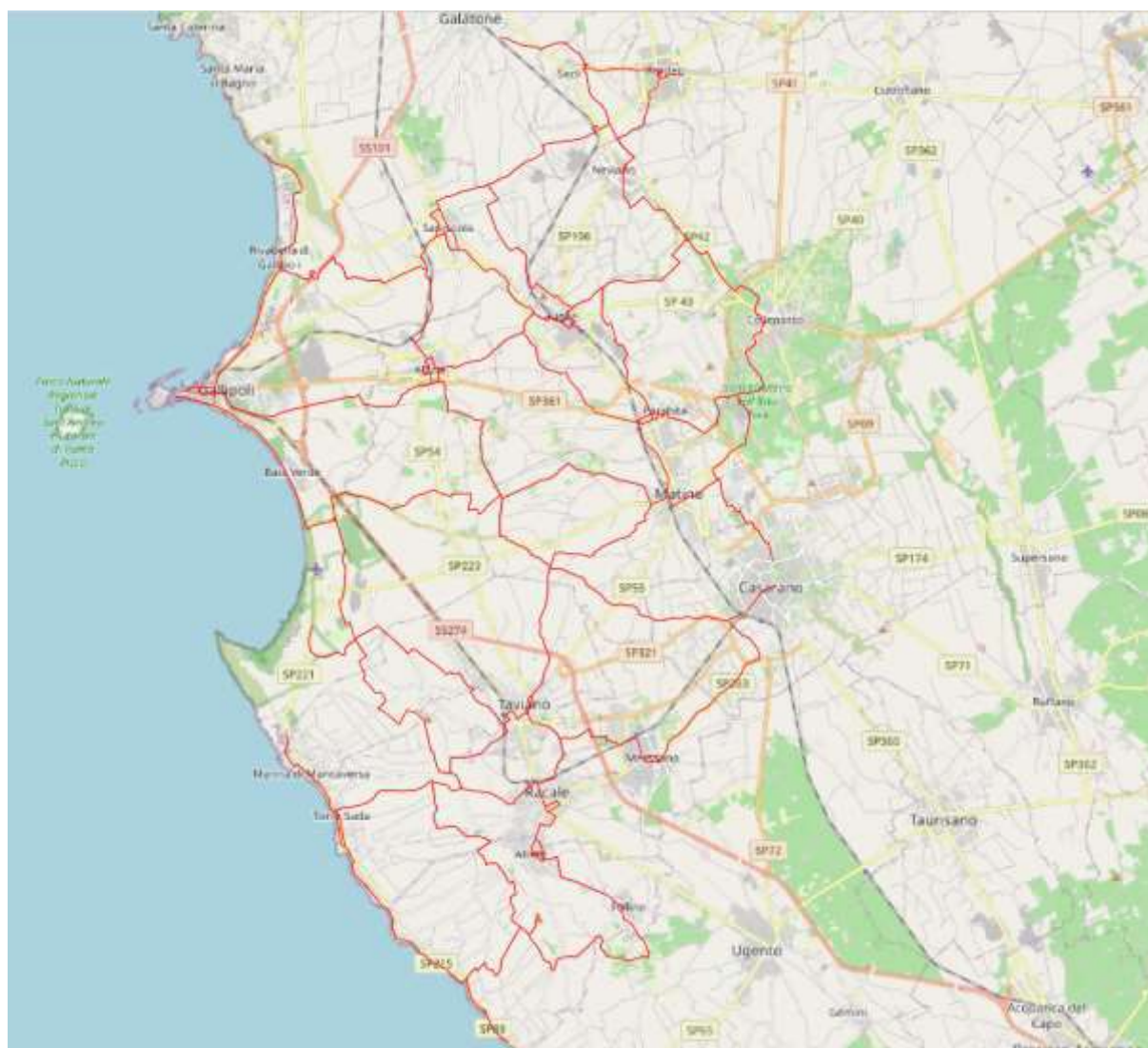


Figura 88: Inquadramento generale della Ciclorete Turistica del SAC

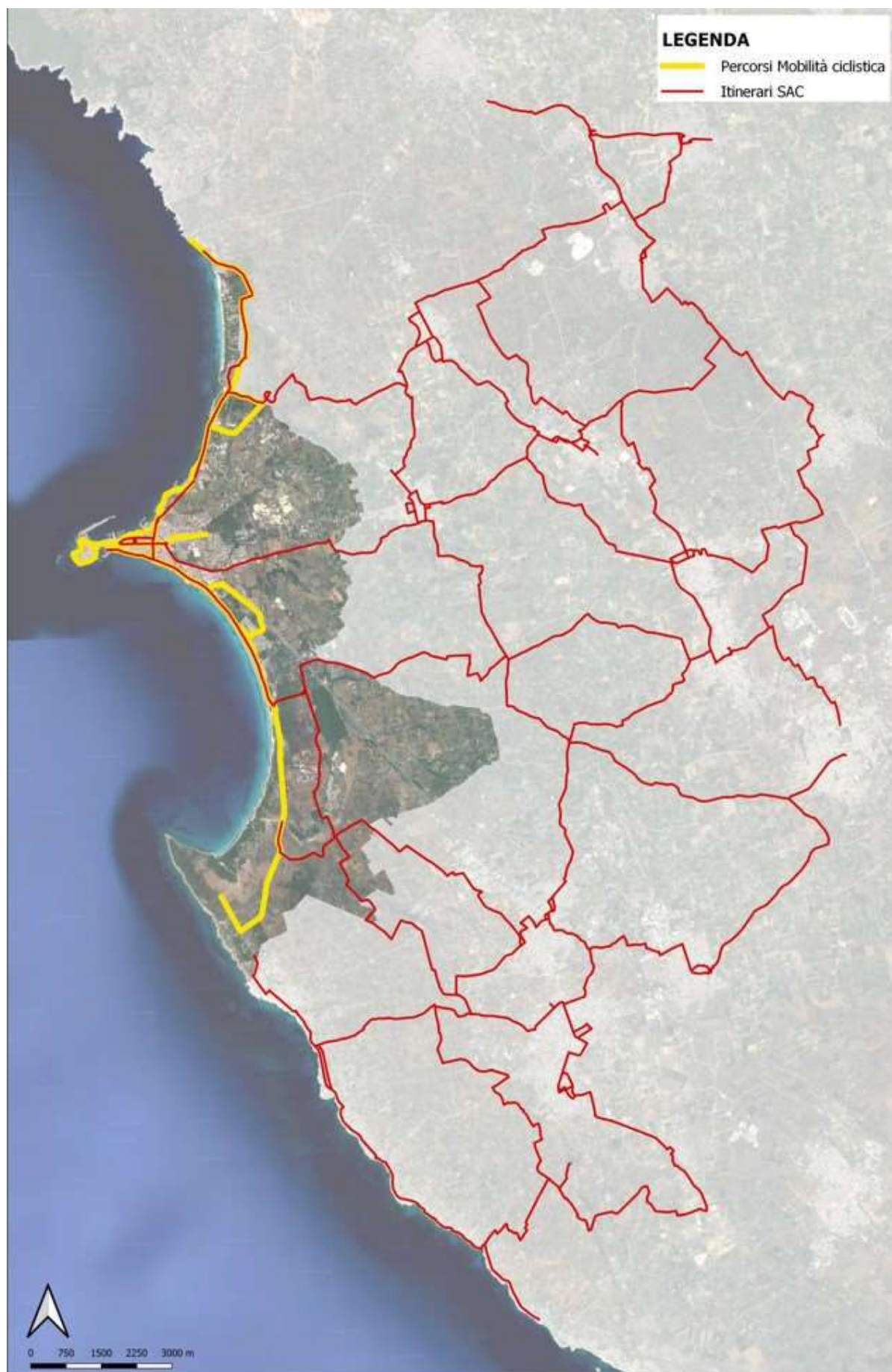


Figura 85: Integrazione dei percorsi del SAC con i la rete del Piano della Mobilità Ciclistica

7.9 Percorsi del “Progetto Litorale Lido San Giovanni/ Canale dei Samari”

Il progetto prevede la valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi costieri della Puglia ad alta valenza naturalistica. L'intervento è previsto sul tratto del Litorale San Giovanni/Canale dei Samari per uno sviluppo complessivo di circa di circa 3 km.

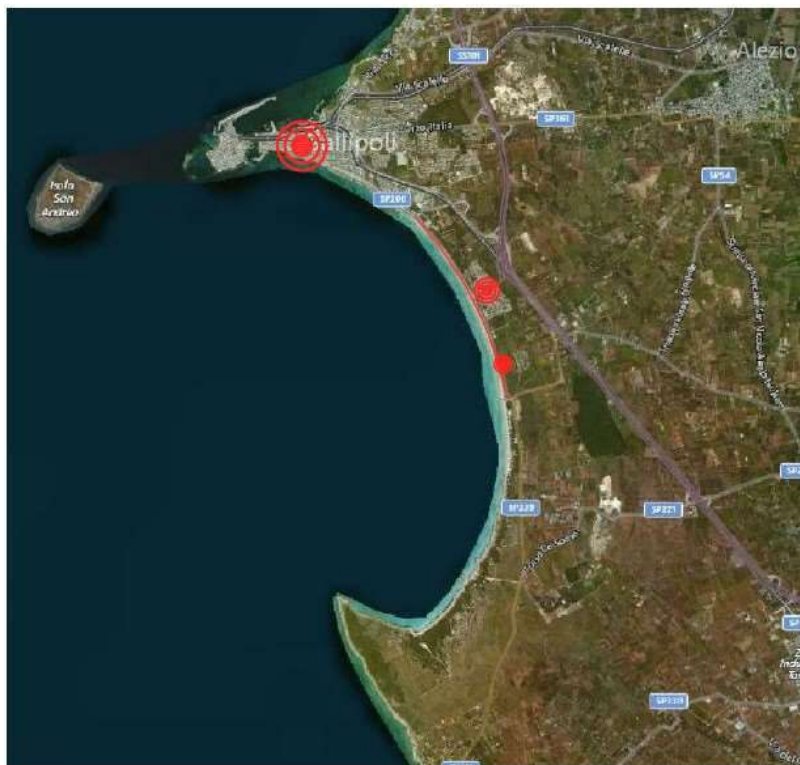


Figura 86: Inquadramento generale dell'intervento

Oltre al tratto di costa interessato dalla valorizzazione e riqualificazione è prevista la qualificazione di due aree destinate a parcheggio con conseguente rinaturalizzazione dell'area a verde.

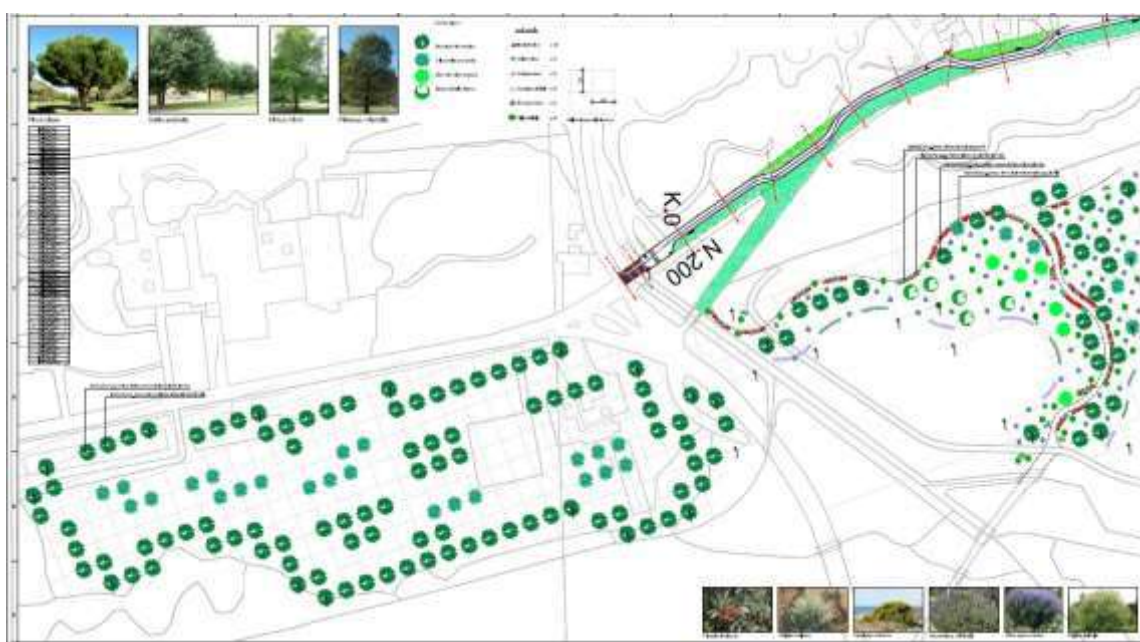


Figura 87: Intervento 1 di rinaturalizzazione dell'area a verde



Figura 88: Intervento 2 di rinaturalizzazione dell'area a verde

Inoltre, è prevista la sistemazione della viabilità esistente intorno all'area stadio comunale con conseguente realizzazione di rotatoria, percorsi pedonali in terreno stabilizzato, isola spartitraffico, aiuole verdi, marciapiedi in san pietrini e rifacimento del manto stradale. Si riportano due stralci del progetto esecutivo:

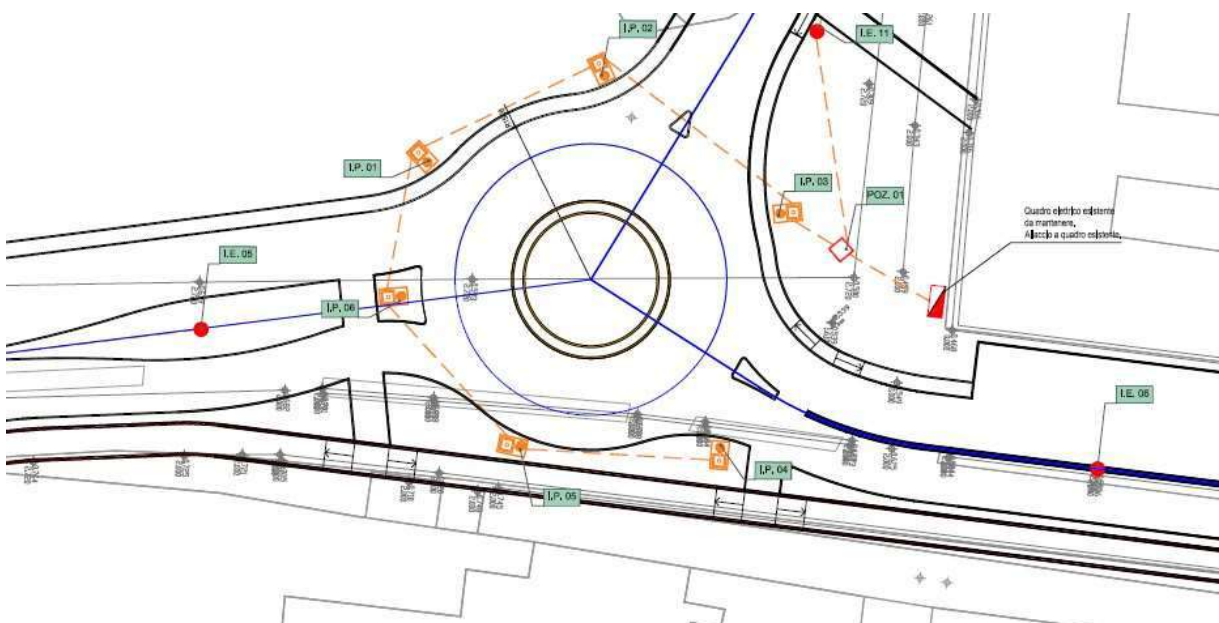


Figura 89: Stralcio 1 dell'intervento sulla viabilità esistente



130



Il progetto di riqualificazione concerne anche la sistemazione con arredo urbano. In particolare sono previsti cestini per la raccolta differenziata dei rifiuti, panchine, mappe tattili dotate di targhe e leggìo, dispenser per raccolta di deiezioni canine e rastrelliere portabicì.

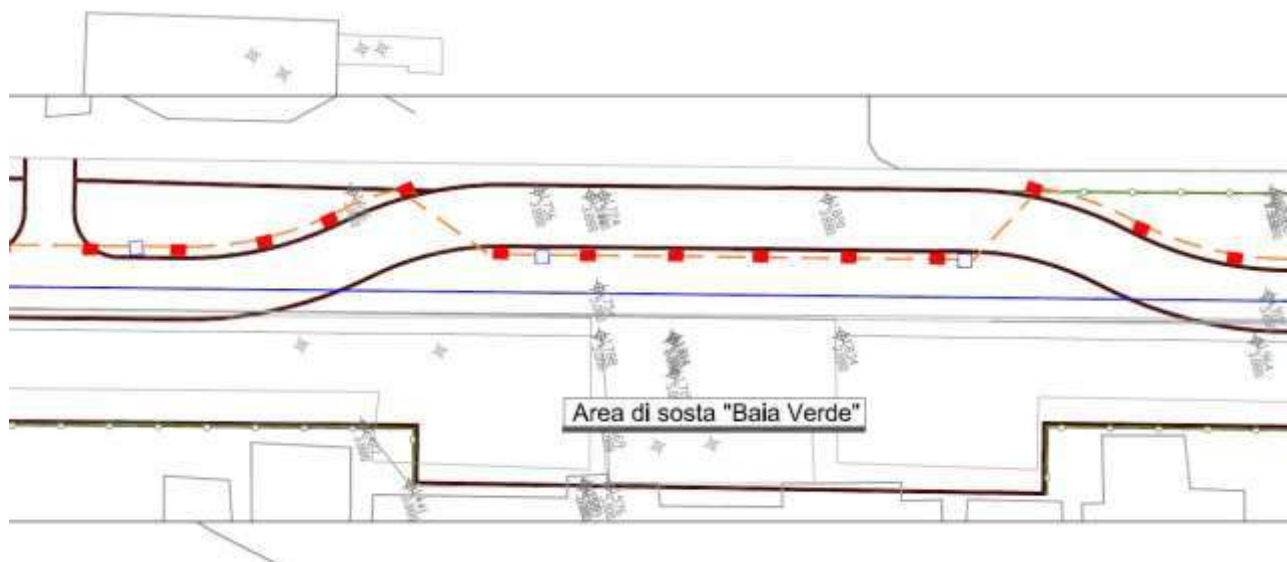


Figura 92: Stralcio 2 dell'intervento di riqualificazione del litorale



7.10 Percorsi “Progetto Litorale Nord”

Il percorso è sito in adiacenza alla vecchia struttura ospedaliera oggi riconvertita in distretto Sanitario, Guardia Medica, Sert, ecc. e punto di snodo di accesso alla città per chi proviene da nord, dalla S.S. 101, quindi da Lecce. La pista ha una larghezza di 2,50 m.

Il percorso si snoda a partire dall’ “Ospedale Vecchio” per circa 125 m sulla via per Lecce, per poi svoltare su via Fiume e dopo circa ulteriori 307 m raggiungere il percorso sterrato; il percorso del tratto sterrato, che corre parallelo alla linea di costa e di 622,60 m al termine del quale, in corrispondenza di Porto Gaio, dopo un tratti di circa 60 m si ricollega alla via per Lecce, tale tratto ha la lunghezza di 179 m e successivamente il percorso di ripiega verso la linea litoranea, su terreno sterrato per circa 507 m; infine si immette sulla S.P. 108 che viene percorsa per bene 826 m fino ad arrivare in adiacenza a Torre Sabea. La lunghezza totale è di 2.627,60 m.

Il litorale nord è interessato, oltre che da numerose infrastrutture pubbliche ed attività commerciali, da strutture portuali, di rimessaggio delle imbarcazioni, e soprattutto da due grosse strutture ricettivo-turistiche, due campeggi.

I punti di interesse lungo il percorso, come già accennato, sono molteplici e di diverse tipologia: dalla stazione di partenza, sede del Distretto sanitario e di strutture socio-assistenziali, si incontrano la Chiesa della Madonna del Carmine, la Stazione di Polizia e la Stazione dei Carabinieri, ospitate in un unico nuovissimo stabile, una grande superficie per la sosta ed il rimessaggio dei natanti, Porto Gaio (porto per imbarcazioni da diporto), una sede per informazioni turistiche, il più grande centro commerciale del comune, il Campeggio “La Masseria “, il Parco acquatico Splash” e infine Torre Sabea con in adiacenza il Campeggio “La Vecchia Torre”; durante il percorso si incontrano inoltre numerosi ristoranti (Fontanelle, L’Ostricarò, il Vesuvio, ecc.)

Considerando soltanto i punti strategici pubblici di interesse, si intercettano nel percorso: la sede dell’ASL LE – Distretto Socio Sanitario di Gallipoli (struttura sanitaria pubblica); la sede del Comando della Compagnia dei carabinieri di Gallipoli (ufficio pubblico); la sede del Commissariato della Polizia di Stato dei Gallipoli (ufficio pubblico); l’info-point (ufficio pubblico) sito in via Lecce.



Figura 93: Inquadramento territoriale comunale con indicazione dell'area



Punti di interesse:

1. S.E.R.T., A.S.L. e Guardia Medica;
2. Ormeaggio barche da diporto;
3. Caserme Corpo di Polizia e Corpo dei Carabinieri;
4. Ormeaggio barche da diporto;
5. Ormeaggio barche da diporto -Porto Gaio;
6. Campeggio;
7. Parco acquatico;
8. Torre Sabea - Bene storico-artistico;
9. Campeggio;
10. Punto Informazioni turistiche;
11. Chiesetta Madonna del Carmine;
12. Centro commerciale;
13. Fermata autobus urbano;
14. Fermata autobus urbano.



Figura 94: Stralcio del progetto



Figura 95: Stralcio del progetto

7.11 Percorsi “Progetto Vicinale Madonna del Carmine”

La Strada Vicinale Madonna del Carmine si colloca parallelamente al lungomare di Gallipoli e collega la zona di Baia Verde con il lungomare G. Galilei attraverso Via K. Gandhi.



Figura 96: Ortofoto – Strada Vicinale Madonna del Carmine



Figura 97: Stralcio Planimetria Aerofotogrammetria



Le aree interessate ricadono nel Comune Censuario di Gallipoli e interessano i seguenti fogli: Fig. 21–25. Dal punto di vista urbanistico le aree ricadono parzialmente in zone destinate alla viabilità esistente e in zona E2.



Figura 98: Stralcio PRG

STATO DI FATTO:

L’asse stradale interessata dal progetto ha una lunghezza di circa 1450 m.

La strada si presenta con nastro asfaltato di larghezza variabile tra i 4,50 m e i 3,00 m; risulta delimitata, per quasi tutto il suo tracciato da muretti a secco, ad eccezione del tratto a sud (lato Baia Verde) che per un lato non presenta nessuna barriera mentre l’altro confina con la scarpata della sovrastante viabilità.

Il tratto in esame oggi si presenta con una larghezza di carreggiata insufficiente a sopportare il traffico veicolare estivo anche limitato a solo un senso di marcia, priva di marciapiede e di illuminazione pubblica. Infatti nel periodo estivo risulta molto trafficata in quanto collegamento diretto tra il lungomare e le spiagge poste a sud.

Per garantire una maggiore sicurezza, vista la scarsa larghezza della carreggiata, la strada viene interdetta nel periodo estivo ai veicoli quali camper, furgoni ecc.

PROGETTO:

Il progetto ha come obiettivo la riqualificazione e messa in sicurezza della strada vicinale M. del Carmine dotandola di un percorso ciclopedonale, in modo da garantire un collegamento efficiente tra Baia Verde e il lungomare G. Galilei.



L'intervento in progetto prevede il raddoppio della carreggiata e la realizzazione di una pista ciclo pedonale bidirezionale riservata, ubicata sul lato ovest della strada.



Figura 99: Planimetria di progetto

La sezione trasversale di progetto prevede un percorso ciclabile dedicato di larghezza utile pari a 2.50m, un percorso pedonale di 1.50 m, che separa la pista ciclabile dalla strada e una strada a doppia corsia di 7.00 m, per una larghezza globale di m 11.00;

Per la realizzazione dell'intervento sarà necessario acquisire le aree necessarie all'allargamento della sede stradale e spostare le recinzioni che delimitano attualmente la strada. Pertanto si prevede la demolizione dei muretti di recinzione e la loro ricostruzione al margine della nuova strada. L'allargamento della sede stradale comprenderà l'attuale strada e si espanderà solo da un lato. Tutti muretti a secco preesistenti verranno ripristinati.

Sarà necessario nella progettazione di livello superiore individuare con precisione il lato di allargamento in modo da preservare i manufatti esistenti.

Per l'intero tratto di strada è presente una linea elettrica aerea, il progetto prevede il suo interrimento in cavidotto interrato.

Per la realizzazione della pista ciclabile per meglio integrarla nel contesto peri agricolo dell'area si è optato per una pavimentazione in terra stabilizzata che permette di realizzare una pavimentazione permeabile, con spessore ridotto, immediatamente praticabili e altamente resistenti all'usura. La pavimentazione realizzata con i prodotti Nature Stabil Road è riciclabile al 100%, non è classificata come rifiuto speciale e non rilascia



sostanze inquinanti per tutto il suo ciclo vitale. Inoltre l'utilizzo abbinato a inerti del luogo mantiene la colorazione naturale della terra utilizzata e fa ridurre i costi per il trasporto e il conseguente rilascio di emissioni nell'atmosfera.

La nuova strada sarà dotata di illuminazione a led, in modo da consentire un utilizzo sicuro anche nelle ore notturne. L'impianto sarà dotato, per quasi tutto il tracciato, di un singolo palo con due armature stradali a led di potenza differente una posizionata alla quota di 3.50 per la pista ciclopedonale l'altra ad una quota di 6,50 dedicata all'illuminazione della strada.

L'intero tracciato del progetto ha una lunghezza complessiva pari a circa 1450 m, che nella rappresentazione progettuale è stato suddiviso in 4.



7.12 Percorsi “Piano del Parco”

I contenuti che il Piano Territoriale per il Parco deve perseguire sono coerenti con le finalità di cui alla legge regionale istitutiva n. 20/2006 ed in particolare:

- a) conservare e recuperare le biocenosi, con particolare riferimento alle specie animali e vegetali e agli habitat contenuti nelle direttive comunitarie 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, nonché i valori paesaggistici, gli equilibri ecologici, gli equilibri idraulici e idrogeologici superficiali e sotterranei;
- b) salvaguardare i valori e i beni storico architettonici;
- c) incrementare la superficie e migliorare la funzionalità ecologica degli ambienti umidi;
- d) recuperare e salvaguardare la funzionalità del sistema dunale;
- e) monitorare l'inquinamento e lo stato degli indicatori biologici;
- f) allestire infrastrutture per la mobilità lenta;
- g) promuovere attività di educazione, di formazione e di ricerca scientifica, nonché attività ricreative sostenibili;
- h) promuovere e riqualificare le attività economiche compatibili con le finalità del presente articolo, al fine di migliorare la qualità della vita delle popolazioni residenti.

Ulteriore obiettivo del Piano è il raggiungimento di un'integrazione ecosostenibile tra uomo e ambiente naturale attraverso la salvaguardia e la valorizzazione dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici e delle attività agro-silvo-pastorali e tradizionali e ciò individuando le caratteristiche e le dinamiche di ogni singola sotto unità territoriale, attribuendole una funzione, normandone l'uso con specifici regolamenti di settore e programmandone gli interventi mediante appositi sotto piani. Il modello prevede l'individuazione di diverse fasi lavorative di raccolta ed elaborazione dati. Ogni fase è propedeutica alla realizzazione dell'altra e consente l'individuazione di indicatori utili non solo nella fase di pianificazione e gestione dei siti del Parco ma anche nella fase di monitoraggio degli obiettivi e degli interventi.

Il Piano territoriale per il Parco Regionale “Isola di S. Andrea e Litorale di Punta Pizzo” ed il Regolamento del Parco disciplinano e regolamentano tutti gli interventi connessi all'utilizzo del territorio, alla conservazione ed alla valorizzazione in forma coordinata del patrimonio di valori naturalistici, ambientali, nonché storici, culturali e antropologici tradizionali, nonché alla presenza ed all'attività dell'uomo nell'ambito del Parco. Il Piano del Parco eseguito nell'ambito della perimetrazione dell'Area naturale protetta, suddivide la stessa in zone come disposto dall'art. 12, comma 2, della legge 6 dicembre 1991 n. 394, ed in particolare in:

- Zona A classificata come “Riserva Integrale”;



- Zona B “Riserva Generale Orientata”;
- Zona C “Area di Protezione”;
- Zona D “Area di Promozione Economica e Sociale”

Gli interventi strutturali agiscono quindi sul paesaggio inteso come unità ecologica gerarchicamente sovraordinata all’ecosistema, in cui il Piano di Azione individua due ambiti di intervento:

- a) il “paesaggio della natura”, dove i segni e le dinamiche evolutive naturali - attuali o potenziali - sono prevalenti rispetto all’azione dell’uomo, che si definisce “ambito 1”;
- b) il “paesaggio dell’uomo”, in cui le attività umane modellano il paesaggio e la natura, costruendo e mantenendo nel tempo ecosistemi peculiari, definito “ambito 2”.

Nell’Ambito 1 si distinguono quindi aree ad alto dinamismo evolutivo, prevalentemente negativo, e aree a basso dinamismo evolutivo. Le prime comprendono i sistemi dunari, le aree umide, corsi d’acqua (Canale dei Samari e canali di bonifica affluenti) e richiedono azioni di ripristino mediante tempestivi interventi di ingegneria ambientale in attuazione di specifici Piani Riequilibrio Ambientale Funzionale. Le seconde comprendono la pineta litorale e l’ampia pineta “Bardoscia”, da mettere in sicurezza e avviare alla evoluzione verso le reali potenzialità vegetazionali con il Piano di Gestione Forestale, ma anche le aree a prateria, la macchia-gariga dell’area sud del parco e i tratti di costa rocciosa, già attestata o prossima allo stadio di climax, la cui evoluzione va seguita con un apposito Piano di monitoraggio.

L’Ambito 2 richiederà interventi di recupero del paesaggio agrario e riqualificazione produttiva a mezzo di un Piano di Incentivazione agricolo-produttiva che porti ad un tempo al miglioramento della qualità ambientale e ad un incremento del reddito attraverso il ripristino e la reintroduzione di culture tradizionali, a basso consumo idrico e prive di fitofarmaci, ed un accorto marketing di territorio.

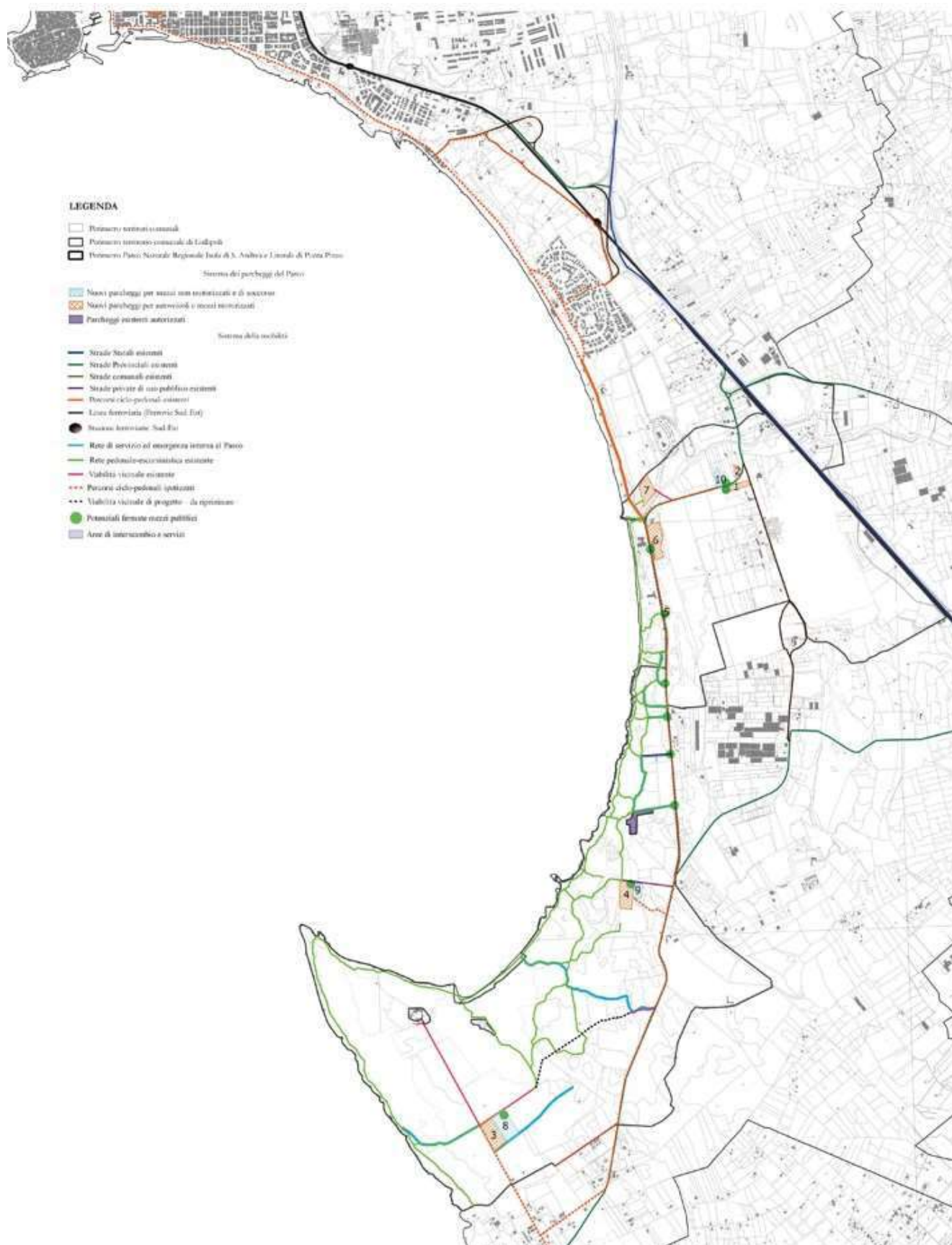


Figura 100: Piano del Parco – PNR Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo

7.13 Progetto per la realizzazione di una velostazione

Con Determinazione del Dirigente Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Tpl 1 settembre 2020 n. 37, pubblicata sul BURP n. 134 del 24-9-2020, la Regione Puglia ha adottato l’ “Avviso per la selezione di proposte progettuali finalizzate alla realizzazione di velostazioni all’interno o in prossimità di stazioni ferroviarie”.

La proposta progettuale è inclusa nel Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia.

Effettuata una attenta valutazione dell’Avviso regionale e delle caratteristiche richieste ai fini della partecipazione, l’Amministrazione Comunale di Gallipoli ha ritenuto opportuno procedere, compatibilmente con le risorse a disposizione e puntando ad effettuare l'intervento coerentemente ad una più ampia idea di pianificazione della mobilità dolce, alla presentazione del presente progetto di ristrutturazione di alcuni locali al piano terra e degli ambienti esterni per la realizzazione di una velostazione all’interno della ex Caserma dei Carabinieri di via Pagliano.



Figura 101: Ubicazione dell’immobile

La velostazione è stata progettata per avere un funzionamento semplice e intuitivo. Dall'ingresso, ben segnalato dalla grande insegna in lamiera traforata, si accede al cortile anteriore dove sono collocate le biciclette elettriche con 4 punti di ricarica. Questi sono utilizzabili sia dall'utenza esterna con propria bici con pedalata assistita, sia dagli utenti che vorranno noleggiare una bicicletta elettrica direttamente dai gestori della velostazione. Tutte le operazioni di informazione, identificazione, pagamento, verranno gestite nel primo ambiente all'interno della struttura destinato a infopoint, fornito di un desk e di personale competente.



Figura 102: Render dell'ingresso principale

A seguire è posto un grande ambiente di deposito in cui sarà possibile lasciare i propri bagagli in armadietti numerati e dotati di chiusura con combinazione. Si immagina infatti che soprattutto gli utenti estivi possano avere la necessità di ottimizzare i tempi e gli spostamenti per arrivare il prima possibile alla zona delle spiagge, usufruendo quindi del deposito giornaliero per non essere costretti a portare con sé i bagagli fino alla sera.



Figura 103: Render dell'ingresso principale



Dopo aver effettuato l'accesso ed eventualmente aver lasciato i bagagli, gli utenti possono accedere al cortile retrostante dove sono custodite le biciclette, in parte all'aperto e in parte al coperto, e da qui uscire dal tornello per il controllo degli accessi per visitare in bicicletta la città di Gallipoli. La velostazione è inoltre dotata di una ciclofficina che sarà fruibile dagli utenti sia autonomamente, sia con l'ausilio di personale specializzato. La velostazione è stata inoltre progettata per essere completamente accessibile a qualsiasi utenza superando le differenze di quota tra l'interno e l'esterno con due servoscale, e sarà possibile noleggiare anche mezzi per disabili, opportunamente custoditi nella parte di tettoia chiusa. Al rientro in velostazione un altro tornello per il controllo degli accessi, stavolta in entrata, consentirà agli utenti di poter depositare la bicicletta al sicuro, in uno dei 288 posti disponibili. La velostazione è inoltre fornita di alcuni ambienti per conservare strumentazioni, cartellonistica, materiali vari e di servizi igienici.



8 SERVIZI IN FAVORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

I Piani di Mobilità Ciclistica sono 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, oltre che a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. Il principale obiettivo del P.M.C., a prescindere dalla specifica competenza territoriale (comunale, provinciale, etc.), è quindi quello di incrementare l'aliquota di share modale relativa agli spostamenti in bicicletta sistematici, ricreativi o turistici. In tal senso, l'individuazione della rete ciclabile di competenza rappresenta solamente uno degli strumenti utili a perseguire tale obiettivo.

Di seguito si riportano le azioni, i servizi e gli interventi da prevedere come supporto alla mobilità ciclistica e per il suo incremento in termini di share modale. Tali strumenti non sono da ritenersi esaustivi ma indicativi di quanto un P.M.C. debba prevedere.

In particolare, occorre pensare di attuare le seguenti tematiche:

- istituzione della figura del mobility manager;
- intermodalità con altri mezzi di trasporto;
- velostazioni;
- servizi dedicati al cicloturismo;
- servizi di bike sharing;
- interventi minori in favore della ciclabilità.

Il presente Piano di Mobilità Ciclistica promuove e auspica lo sviluppo congiunto di tali iniziative, incentivando l'uso di tecnologie quanto più possibile avanzate che consentano una più agevole ed efficace condivisione e gestione delle biciclette.

Il **Mobility Manager** è una figura introdotta in Italia con il Decreto Ministeriale 27 marzo 1998, recante norme in materia di “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”. In base a tale testo normativo, il compito principale del Mobility Manager Aziendale è la redazione del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (P.S.C.L.) del personale dipendente di una data azienda, finalizzato alla “riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico”.

Per quanto concerne l'**intermodalità con altri mezzi di trasporto** è opportuno notare come la scelta del mezzo pubblico su cui investire prioritariamente per l'intermodalità con il trasporto ciclistico dipenda da diversi fattori: l'utenza, la disposizione dei percorsi ciclabili, la localizzazione dei poli turistici, il percorso e le dotazioni delle linee ferroviarie e/o di trasporto pubblico regionale. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, previsto dalla succitata Legge Regionale, ha posto i seguenti obiettivi per la promozione dell'intermodalità:



- Realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (in particolare in prossimità di stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico), connessi con la rete delle ciclovie accessibili a breve distanza;
- Implementazione di dispositivi per il carico e trasporto di biciclette a bordo della flotta di autobus (in ragione dei diversi itinerari percorsi);
- Predisposizione di carrozze ferroviarie attrezzate per il trasporto delle biciclette (in ragione dei diversi itinerari percorsi);
- Individuazione di itinerari bici + treno serviti da Trenitalia e dalle Ferrovie regionali ed attuazione degli stessi tramite accordi diretti con gli Enti gestori.

Per **Velostazione** si intende una struttura dedicata al parcheggio delle biciclette e dotata di servizi per i ciclisti (gratuiti e/o a pagamento). In particolare, nella L.R. n. 1 del 23/01/2013, le velostazioni vengono definite come “adeguati centri per il deposito custodito di cicli, l’assistenza tecnica e l’eventuale annesso servizio di noleggio biciclette”.

Come indicato in precedenza, il Comune di Gallipoli è già in possesso di un progetto definitivo per la realizzazione di una velostazione all’interno della ex Caserma dei Carabinieri di via Pagliano.

Da un punto di vista generale, una velostazione dovrebbe essere dotata dei seguenti servizi:

- parcheggio coperto o altre forme di ricovero per biciclette;
- sistemi di sicurezza (chiavi meccaniche o elettroniche, videosorveglianza);
- servizi di assistenza (servizio riparazioni, vendita ricambi e/o accessori, servizio gonfiaggio self-service);
- servizi di noleggio biciclette;
- servizi agli utenti (armadietti, spogliatoi, bagni, servizi di ristoro);
- punti informazione (bacheche, totem, altre forme di informazioni agli utenti, anche in relazione ai percorsi ciclabili in prossimità della velostazione).

Primi due servizi sono requisiti fondamentali per una velostazione, mentre gli altri sono servizi opzionali che ne possono caratterizzare la funzione nel territorio al di là della basilare funzione di parcheggio.

Il **cicloturismo** è un fenomeno relativamente recente ma in grande crescita, in particolar modo nella Regione Puglia. Le sue forme di manifestazione sono variegata, perché legate ad attività (apparentemente) molto diverse tra loro: sportiva, escursionistica, naturalistica e, in genere, vacanziera. Il cicloturismo rientra sicuramente nella categoria più grande del turismo sostenibile, includendo attività che, come definito dall’Organizzazione mondiale del Turismo, “si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un’area turistica per un tempo illimitato, non alterano l’ambiente (naturale, sociale e artistico) e non ostacolano o inibiscono



lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche”. Con riferimento a tale definizione, il cicloturista non solo è un turista “virtuoso” dal punto di vista ambientale, ma è anche una potenziale fonte di sviluppo per l’economia locale.

Il **bike sharing** rientra tra i servizi in favore della mobilità ciclistica. È basato sul concetto della condivisione, da parte di più utenti, di una bicicletta che non è proprietà di un singolo utente. Le biciclette (che possono essere sia tradizionali, sia a pedalata assistita o elettriche) possono essere messe a disposizione in diverse modalità e gestite tramite molteplici tipi di provider del servizio (piattaforme, applicazioni per smartphone, etc.). I sistemi di bike sharing si dividono essenzialmente in due categorie:

- sistemi basati su stazioni (“station-based”);
- sistemi “free-floating”.

Nel primo caso, più tradizionale, le biciclette sono prelevate e consegnate in specifiche stazioni di bike sharing, dotate degli appositi stalli. Con tale sistema, le biciclette sono normalmente utilizzabili da parte degli utenti a seguito di sblocco con chiave o scheda magnetica. A seconda della tipologia del sistema e delle scelte gestionali (che potrebbero essere anche progressive o comunque variabili nel tempo a seconda della risposta dell’utenza), l’utilizzo della bicicletta può essere gratuito, a tariffazione oraria, in abbonamento o in una modalità mista.

Nel secondo caso, più recente, ma ormai molto diffuso, le biciclette sono prelevate e rilasciate in qualsiasi luogo pubblico (nel rispetto del C.d.S.), senza bisogno della presenza fisica di stazioni. Con tale sistema, gli utenti scaricano una applicazione per smartphone (app) dedicata, effettuano la registrazione e cercano in base alla propria posizione la bicicletta più vicina. Ovviamente le biciclette della flotta condivisa devono essere all’uopo equipaggiate con antenna GPS. La bicicletta disponibile può essere sbloccata scansionandone il QR Code sul telaio a mezzo della stessa app. Questo sistema è attualmente implementato nelle due piattaforme di bike sharing più diffuse a livello mondiale, le cinesi Mobike e Ofo, e, ed è operativo, a partire dal 2017.

In questo paragrafo si fa cenno ad una serie di interventi e di misure cosiddetti “minori” la cui implementazione può però rendere la ciclabilità più diffusa e sicura. In molti casi sono interventi che, a fronte di una relativamente piccola spesa, garantiscono maggiore accessibilità e sicurezza ai mezzi a due ruote. Si riporta di seguito un elenco, non esaustivo, dei principali interventi di questo tipo:

- realizzazione di passerelle (o canaline) per ciclisti lungo tutte le scale pubbliche;
- realizzazione di trattamenti di irruvidimento superficiale nelle zone in discesa;
- posa di griglie a livello per lo smaltimento delle acque di piattaforma a maglia quadrata ovvero con griglia a barre longitudinali, montate però trasversalmente al verso del moto dei ciclisti;
- realizzazione di adeguati attraversamenti ciclabili (materiali, finiture e segnaletica di qualità);



- realizzazione nelle zone interessate da lavori stradali, di piattaforme temporanee dotate di adeguata aderenza.



Figura 104: Esempio di canalina per ciclisti e di caditoia in favore della mobilità ciclistica



Figura 105: Esempio di trattamento di irruvidimento superficiale e di attraversamento in asfalto stampato



9 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

I percorsi proposti nella presente Piano di Mobilità Ciclistica, mettono in collegamento due zone del territorio di Gallipoli diametralmente opposte: vale a dire la zona di Torre del Pizzo (ricadente nell'area del Parco Naturale Regionale “Isola di S. Andrea e litorale di Punta Pizzo ai sensi della L.R. n.20 del 10 luglio 2006) e la località Lido Conchiglie (ricadente nell'area Natura 2000 SIC “Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro). Inoltre, tali percorsi mettono in connessione il litorale Lungomare G. Galilei con il Lungomare Marconi mediante il collegamento comune alla Città Vecchia. Infine, tali percorsi attraversano Gallipoli mediante i due assi di spina principali della città: vale a dire il collegamento tra Lungomare G. Galilei e il Lungomare Marconi attraverso via Kennedy e un tratto interno alla città di via Lecce, e il collegamento tra il Parco della Pace (situato alla fine di Corso Italia in direzione Alezio) e la Città Vecchia attraverso l'asse di spina di Corso Roma.

Come si evince dalle schede sintetiche di seguito riportate, tutta la città viene connessa, seppur con percorsi che prevedono diversi tracciati stradali, da un'unica grande rete di mobilità a passo lento.

9.1 Percorsi di Progetto

Per meglio comprendere le scelte di Piano va considerato che i percorsi saranno di vario tipo: in sede propria, in sede promiscua, su percorsi già esistenti e su nuovi tracciati da realizzare. Le scelte effettuate tendono a prevedere la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali su percorsi già esistenti (strade comunali, provinciale, vicinali, ecc.) al fine di limitare il consumo di suolo e l'impatto paesaggistico ed ambientale, solo laddove la realizzazione di nuovi percorsi non fosse tecnicamente possibile, si sono previsti tracciati ex novo.

I percorsi di progetto individuati in seno al Piano sono i seguenti:

DENOMINAZIONE PERCORSO - LUNGHEZZA PERCORSO [ML] - TIPO DI SEDE STRADALE

- 1 - Samari - 1700 m - sede promiscua
- 1 - Samari esistente - 1170 m - sede propria
- 2 - Lungomare Galilei - 1600 m - sede propria
- 2 - Lungomare Galilei - 750 m - sede promiscua
- 3 - Via Kennedy - 340 m - sede propria
- 4 - Corso Roma - 1000 m - sede propria
- 5 - Lungomare Marconi - 1360 m - sede promiscua
- 6 - Centro Storico - 1870 m - sede promiscua
- 7 - Via Lecce - 670 m - sede propria
- 8 - Litoranea Nord - 300 m - sede propria
- 8 - Litoranea Nord - 655 m - sede propria su sterrato



- 8 - Litoranea Nord - 80 m - sede propria
- 8 - Litoranea Nord - 180 m - sede propria
- 8 - Litoranea Nord - 500 m - sede propria su sterrato
- 8 - Litoranea Nord - 870 m - sede propria
- 9 - Deviazione da S.P. 198 - 1500 - sede promiscua
- 9 - Deviazione da S.P. 198 - 770 m - sede promiscua su sterrato
- 10 - Tratto Padula Bianca - 1200 m - sede propria
- 11 - Tratto Padula Bianca/Lido Conchiglie - 1860 m - sede promiscua
- 12 - Tratto Padula Bianca/SP108 - 215 m - sede promiscua
- 13 - Tratto SP108/Padula Bianca - 930 m - sede promiscua
- 14 - Tratto SP 108 - 840 m - sede promiscua
- 15 - Tratto Baia Verde - 760 m - sede promiscua
- 16 - Tratto Strada Vicinale Madonna del Carmine - 2150 m - sede propria
- 17 - Tratto Corso Capo di Leuca - 320 m - sede propria
- 18 - Tratto Corso Italia-Parco della Pace - 850 m - sede propria
- 19 - Percorsi del Piano del Parco - 6100 m - sede promiscua

LUNGHEZZA TOTALE DEI PERCORSI 30.540 m

Si riportano di seguito delle schede sintetiche dei percorsi individuati in seno al presente Piano:



1 - Samari - 1700 m - sede promiscua

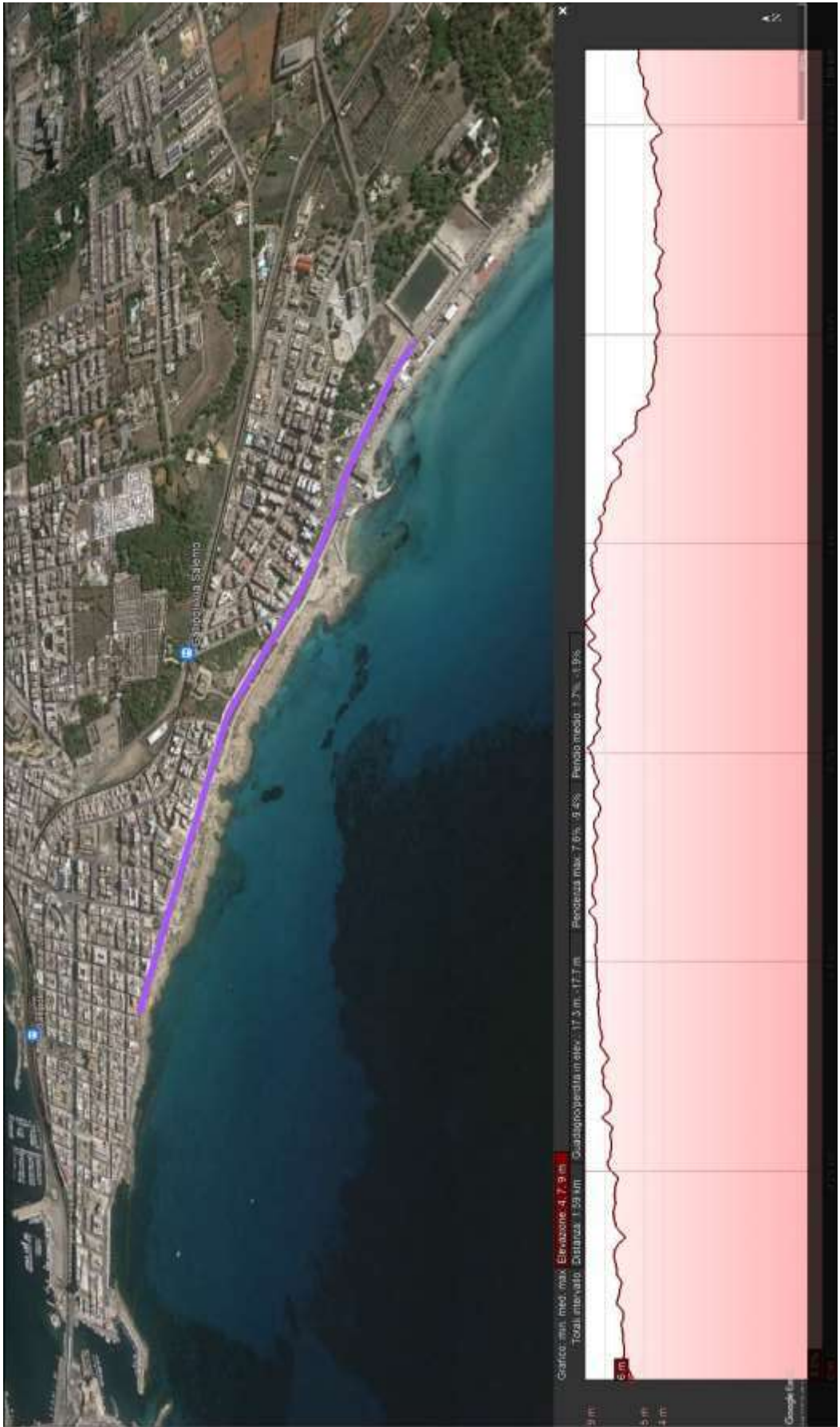


Google Earth interface showing a coastal area. A green line highlights a path or boundary along the shoreline. A red arrow points to a specific location on the line. The data panel on the right displays the following information:

- Grafico: min: mod: max: Elevazione: 1.3-3.4 m
- Totale percorso: Distanza: 1.15 km
- Quadrato superiore in km: 18.0 m - 16.7 m
- Perimetro max: 18.2 m - 15.4 m
- Perimetro medio: 2.4 m - 2.6 m



2 - Lungomare Galilei - 1600 m - sede propria





2 - Lungomare Galilei - 750 m - sede promiscua



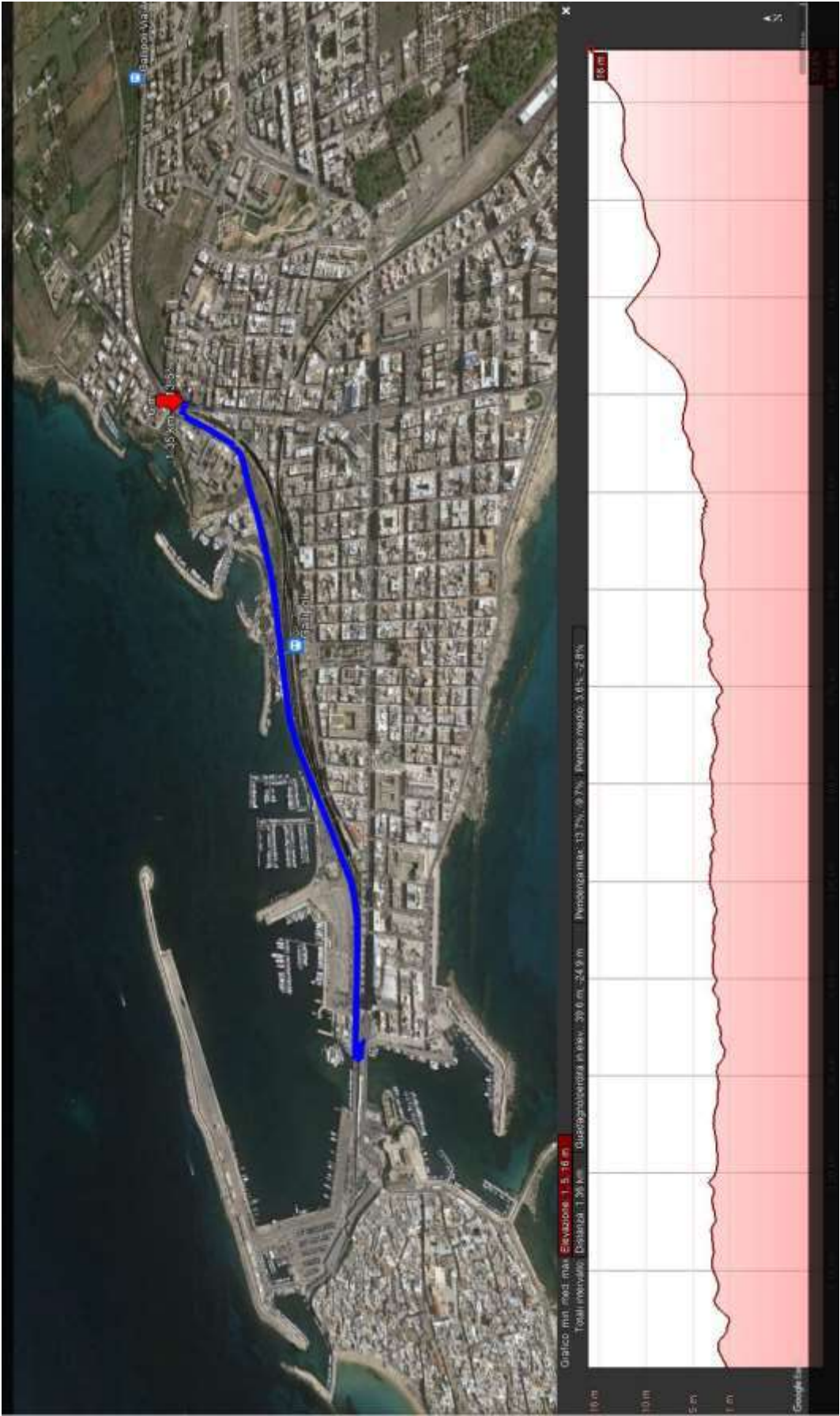


4 - Corso Roma - 1000 m - sede propria





5 - Lungomare Marconi - 1360 m - sede promiscua





6 - Centro Storico - 1870 m - sede promiscua





7 - Via Lecce - 670 m - sede propria



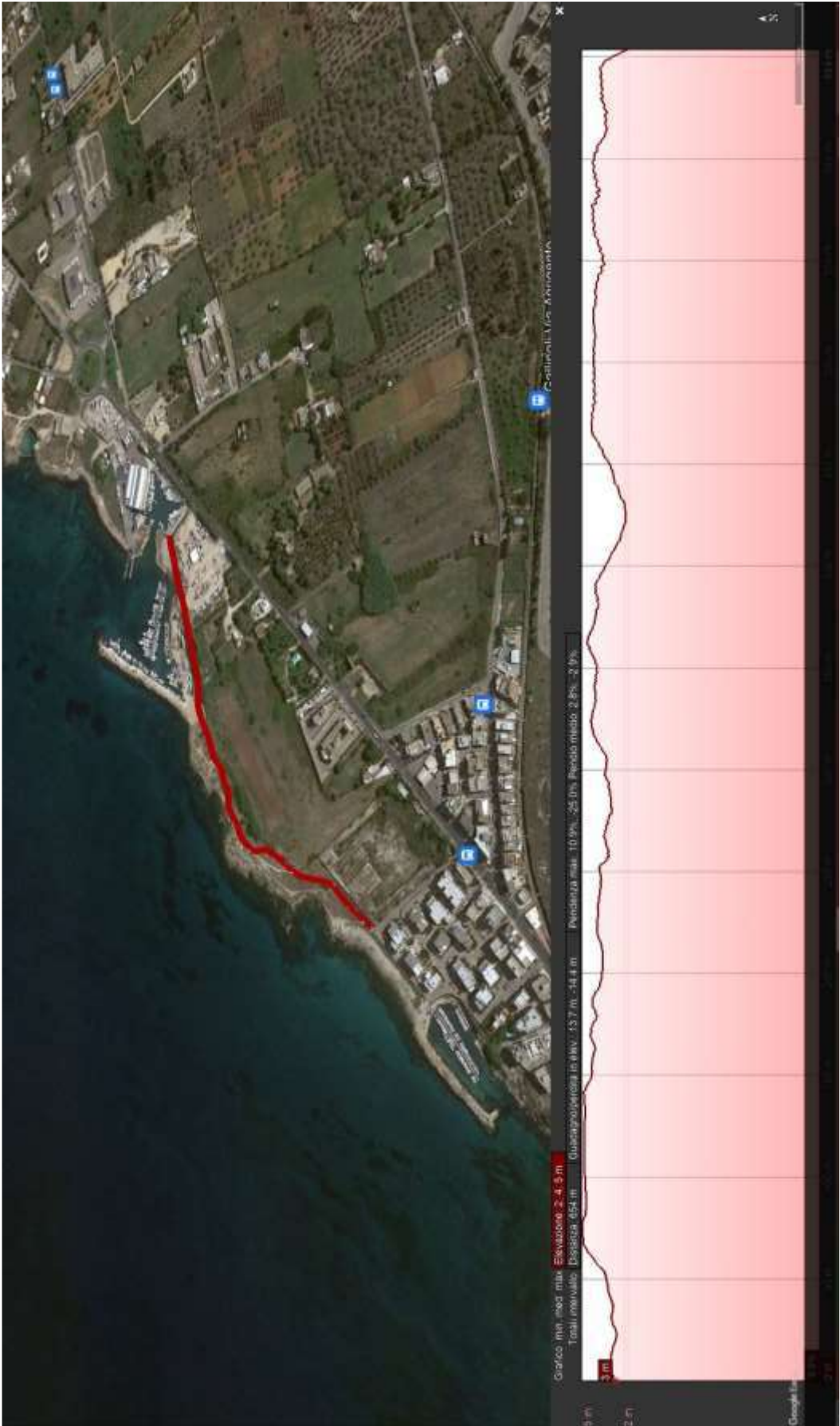


8 - Litoranea Nord - 300 m - sede propria



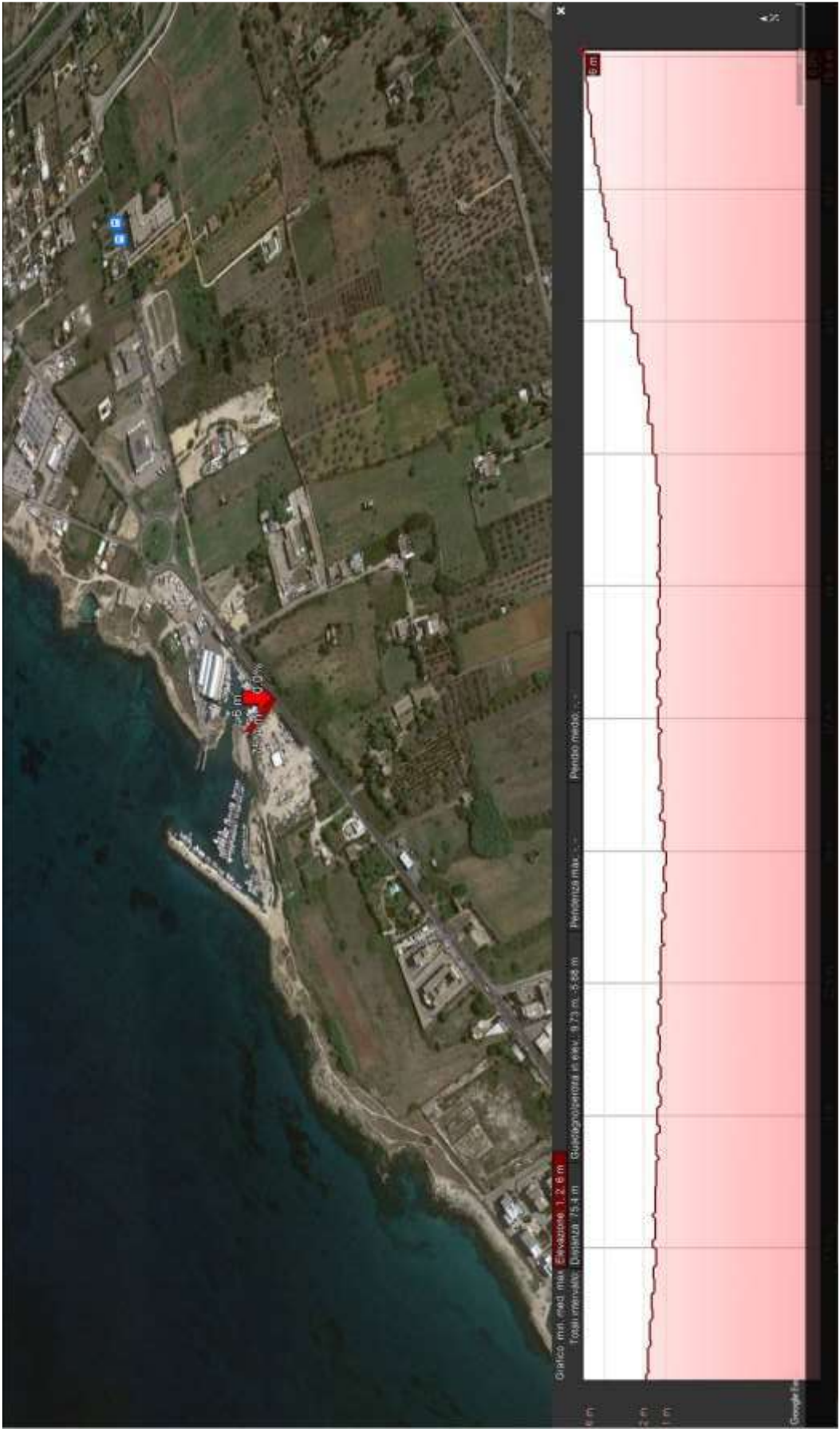


8 - Litoranea Nord - 655 m - sede propria su sterrato





8 - Litoranea Nord - 80 m - sede propria



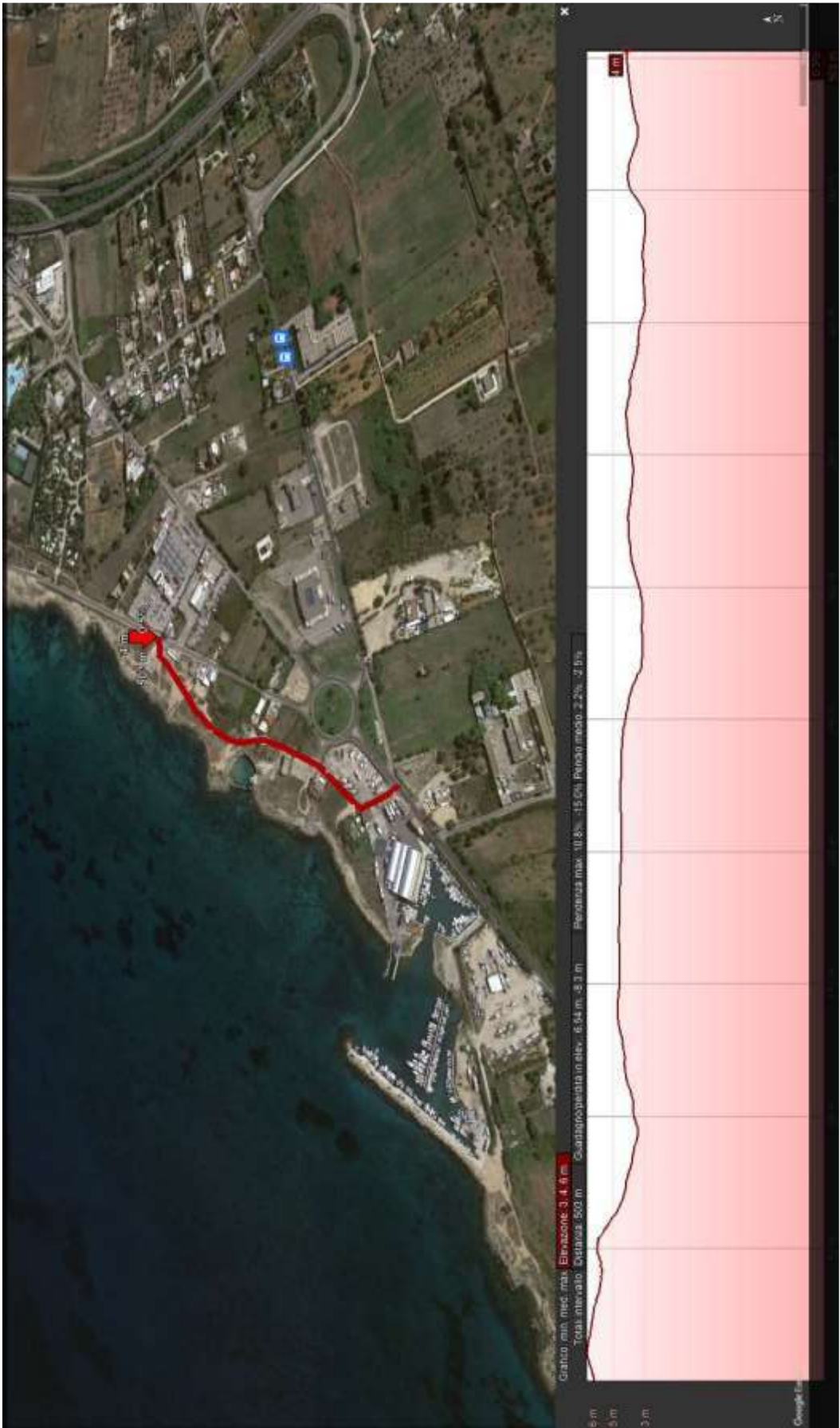


8 - Litoranea Nord - 180 m - sede propria





8 - Litoranea Nord - 500 m - sede propria su sterrato





9 - Deviazione da S.P. 198 - 1500 - sede promiscua



Gráfico: min. med. max. Elevazione: 2.6, 11 m
 Totali intervallo: Distanza: 765 m
 Pendenza max.: 10.2%, -13.9% Periodo medio: 2.9%, -2.9%



10 - Tratto Padula Bianca - 1200 m - sede propria





11 - Tratto Padula Bianca/Lido Conchiglie - 1860 m - sede promiscua



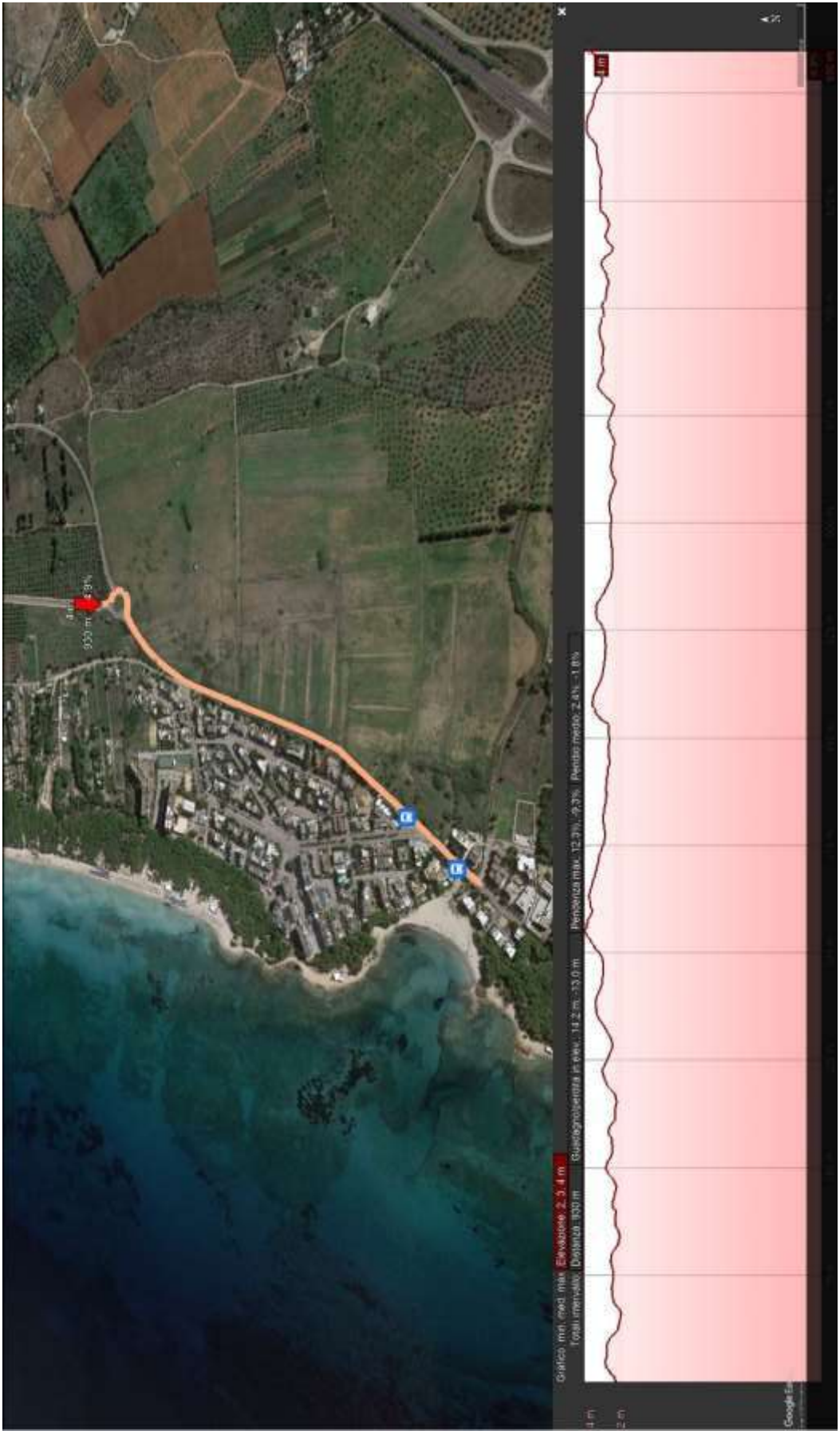


12 - Tratto Padula Bianca/SP108 - 215 m - sede promiscua





13 - Tratto SP108/Padula Bianca - 930 m - sede promiscua



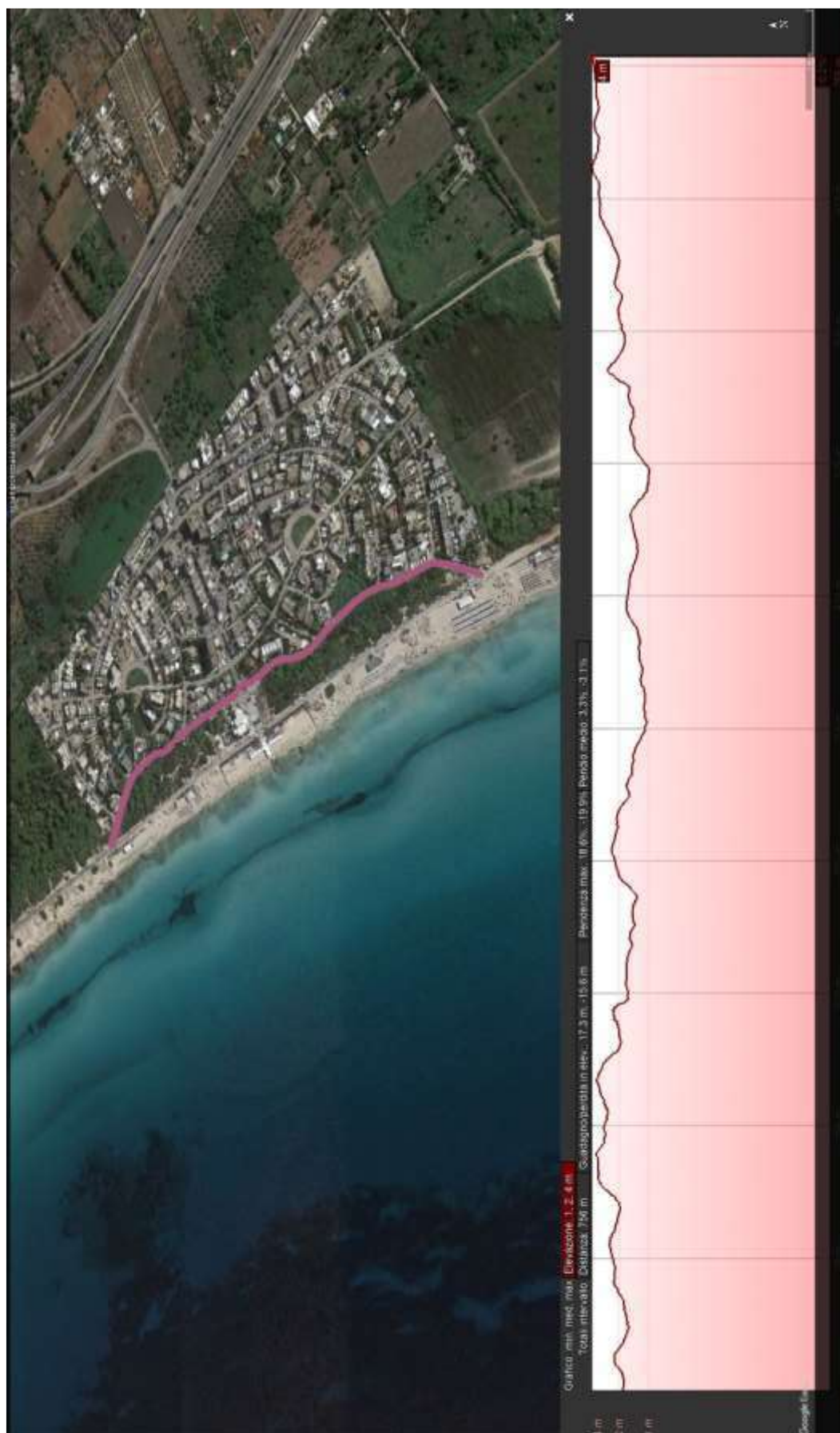


14 - Tratto SP 108 - 840 m - sede promiscua



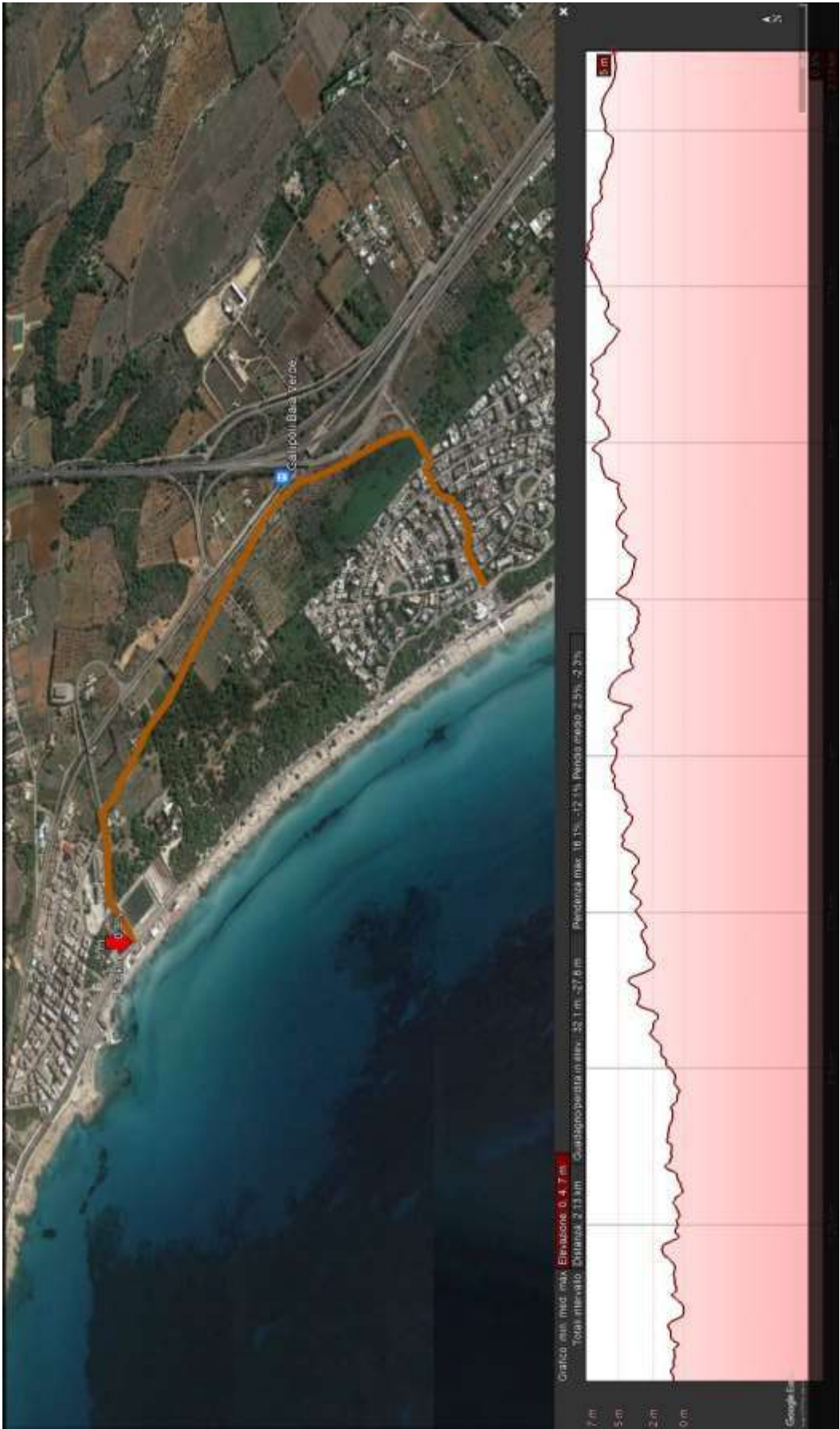


15 - Tratto Baia Verde - 760 m - sede promiscua





16 - Tratto Strada Vicinale Madonna del Carmine - 2150 m - sede propria





17 - Tratto Corso Capo di Leuca - 320 m - sede propria



Google Earth interface showing a street profile. The main view is an aerial image of a city street in Rome, Italy, with a red line indicating the profile path. The right side displays a 3D elevation profile graph. The status bar at the bottom provides the following data:

- Graticolo min, med, max: Elevazione: 16, 34, 46 m
- Totale allineato: Distanza: 848 m
- Quadrato perpendicolare in elev.: 32.2 m, 3.32 m
- Pendenza max: 13.4%, 7.2%
- Pendenza medio: 4.2%, 1.9%

Google Earth interface showing a cross-section profile of a coastal area. The profile line is blue, and the elevation graph on the right shows a red line with a pink shaded area below it. The graph includes a grid and a scale bar at the bottom.

Gráfico: msl, msl, max. Elevazione: 1,10 - 19 m
 Totali mersato: Distanza: 8,02 km
 Pendenza max: 2,4% - 4,4% Pendenza medio: 1,5% - 1,6%



9.2 Poli Attrattori

Il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Gallipoli nasce dall'esigenza di dotare la Città di un circuito protetto destinato alla sola mobilità lenta al fine di rendere l'intero territorio comunale fruibile senza necessariamente utilizzare l'automobile permettendo in tal modo di rendere più vivibile, soprattutto nei periodi estivi, l'intero territorio, di contenere la richiesta di parcheggi ed aree di sosta per gli autoveicoli, decongestionare il traffico veicolare, contenere l'inquinamento atmosferico e territoriale in genere, rendere più attrattiva turisticamente la Città anche a chi sempre di più si avvicina al turismo green.

I poli attrattori e generatori di mobilità costituiscono i luoghi di interesse pubblico, culturale-artistico e naturalistico che generano nell'utente la necessità o il desiderio di spostamento. I poli attrattori rappresentano quindi i punti maggiormente sensibili in termini di traffico, accessibilità e sicurezza. Come tali, essi richiedono infrastrutture che rispondano alla domanda di mobilità, la quale costituisce l'aggregazione dei singoli spostamenti generati dagli individui e che hanno luogo in una data area ed in un dato periodo temporale. La domanda di mobilità di un'area può essere descritta dal volume degli spostamenti che possono essere interni, in uscita, in entrata o di attraversamento.

Gli attrattori di mobilità possono essere suddivisi secondo la tipologia di spostamento che generano. Generalmente, nell'ambito dei comuni della Regione Puglia, è possibile individuare le seguenti tipologie di poli attrattori e generatori di mobilità:

- 1) aree residenziali (livello 1);
- 2) istituti scolastici/università (livello 2);
- 3) ospedali (livello 1);
- 4) zone di culto (livello 2);
- 5) aree industriali (livello 1);
- 6) zone commerciali e artigianali (livello 1);
- 7) centri storici (livello 1);
- 8) piazze principali/luoghi di aggregazione (livello 2);
- 9) zone verdi, parchi (livello 3);
- 10) zone culturali, musei, siti di interesse storico e archeologico (livello 3);
- 11) stazioni ferroviarie, fermate di trasporto pubblico, velostazioni (livello 1);
- 12) zone di interesse paesaggistico (livello 3);



13) uffici pubblici (livello 1)

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

I percorsi che si intendono realizzare non solo permettono di raggiungere il litorale da nord a sud del territorio comunale ma anche i luoghi di maggiore interesse.

L'assetto territoriale di Gallipoli, può essere rappresentato da un sistema composto di attrattori di traffico costituito da scuole, uffici pubblici, attrattori collettivi, centri commerciali, chiese e attività commerciali.

A titolo di esempio non esaustivo se ne riportano alcuni:

ELENCO SCUOLE

- Scuola statale dell'Infanzia – Via Spoleto (Gallipoli Polo 3)
- Scuola statale dell'Infanzia – Via Giorgio da Gallipoli (Gallipoli Polo 3)
- Scuola statale dell'infanzia – Piazza Carducci n.3 (Gallipoli Polo 2)
- Scuola statale dell'infanzia – Via Piccioli n.6 (Gallipoli Polo 2)
- Scuola statale dell'infanzia – Via Milano n.23 (Gallipoli Polo 2)
- Scuola paritaria dell'infanzia – Via Kennedy n.7

- Scuola statale primaria “San Lazzaro” – Via Gorizia n.14 (Gallipoli Polo 3)
- Scuola statale primaria – Via Modena (Gallipoli Polo 3)
- Scuola statale primaria – Via Giorgio da Gallipoli (Gallipoli Polo 3)
- Scuola statale primaria “Polo 2” (borgo) – Piazza Carducci n.3 (Gallipoli Polo 2)
- Scuola statale primaria “Santa Chiara” – Via A. De Pace n.97 (Gallipoli Polo 2)
- Scuola statale primaria – Via Milano n.23 (Gallipoli Polo 2)

- Scuola Secondaria di primo grado “Polo 3 Via Torino” – Via Torino (Gallipoli Polo 3)
- Scuola Secondaria di primo grado “Polo 2 Carducci” – Piazza Carducci n.1 (Gallipoli Polo 2)

- Scuola Secondaria di secondo grado “Liceo Classico Quinto Ennio” – Corso Roma n.100
- Scuola Secondaria di secondo grado “Liceo Linguistico e delle Scienze Umane Quinto Ennio” – Via Torino
- Scuola Secondaria di secondo grado “Liceo Scientifico Quinto Ennio” – Via Stevens
- Scuola Secondaria di secondo grado “Istituto Professionale IPSEO Amerigo Vespucci” – Via S.P.52 per Sannicola
- Scuola Secondaria di secondo grado “Istituto Professionale Servizi” – Corso Capo di Leuca n.32
- Scuola Secondaria di secondo grado “Istituto Tecnico Economico Amerigo Vespucci” – S.P. n.52 per Sannicola
- Scuola Secondaria di secondo grado “Istituto Tecnico Tecnologico Giannelli” – Corso Capo di Leuca n.32
- Scuola Secondaria di secondo grado “Istituto Tecnico Amerigo Vespucci” – Via Pedone



ELENCO UFFICI PUBBLICI

- Comune di Gallipoli – via Antonietta de Pace n.78 (Centro Storico)
- Municipio – Via Piccioli (Centro Storico)
- Agenzia delle Dogane – Via Banchina Porto n (Centro Storico)
- Giudice di Pace – via Pedone angolo via Quartini
- Poste Italiane Ufficio Postale di Gallipoli Centro – Via Quartini
- Palazzo di Giustizia – Pretura – Via Quartini n.5
- Sportello del Cittadino – Via B. Ravenna n.2°
- Acquedotto Pugliese – Viale Giovanni Bovio n.34
- Poste Italiane Ufficio Postale – Via Genova n.7
- Comando di Polizia Municipale – Via Pavia n.1
- Municipio – Uffici Comunali – Via Pavia n.1
- INPS Gallipoli – Via Vittorio Alfieri snc
- Commissariato di Polizia Stradale Gallipoli – Via Lecce
- Carabinieri di Gallipoli – Via Lecce
- Vigili del Fuoco distaccamento di Gallipoli – SP52
- Delegazione ACI Gallipoli – Viale Europa n.5
- ASL LE – DSS Gallipoli – Lungomare Marconi n.1
- Guardia Medica – Lungomare Marconi n.1
- Consultorio Familiare – Lungomare Marconi n.1
- Guardia di Finanza Compagnia di Gallipoli – Via Don Giovanni Minzoni

ELENCO ATTRATTORI COLLETTIVI

- Stadio Comunale “Antonio Bianco” – Lungomare G. Galilei
- Cimitero Comunale di Gallipoli – Via Cimitero
- Parco della Filosofia – Via Firenze
- Parco dei Cactus – Via Torino
- Mercato settimanale di Gallipoli – Via Giovanni Pascoli n.31
- Ecocentro Comunale di Raccolta – Via Pier Paolo Pasolini
- Ospedale “Sacro Cuore di Gesù” – Strada provinciale per Sannicola-Alezio
- Centro Sportivo Montefiore – SP52
- Torre Sabea – Litoranea per Santa Maria al Bagno
- Fontana Greca – Corso Roma
- Castello di Gallipoli – Piazza Imbriani
- Porto Turistico di Gallipoli – Lungomare Marconi
- Parcheggio Porto
- Mercato del Pesce – Riviera Cristoforo Colombo n.28
- Città vecchia di Gallipoli
- Basilica Concattedrale di Sant’Agata – Via Duomo n.1
- Lungomare Riviera Sauro (Centro Storico)
- Lungomare Riviera Armando Diaz (Centro Storico)
- Spiaggia della Purità (Centro Storico)
- Bastione di San Domenico (Centro Storico)
- Teatro Garibaldi (Centro Storico) – Via Giuseppe Garibaldi n.8



- Spiagge di Gallipoli “Baia Verde”
- Spiagge di Gallipoli “Rivabella”
- Cinema Teatri Riuniti – Corso Roma n.217
- Cinema Teatro “Tito Schipa” – Corso Roma
- Corso Roma
- Stazione ferroviaria – Via Franco
- Parcheggio stazione ferroviaria
- Zona Industriale
- Fontana Monumentale di Piazza Aldo Moro
- Cave di carparo – Vicinale Madonna delle Grazie
- Piazza De Amicis
- Piazza Castello
- Piazza Giosuè Carducci
- Piazza Tellini
- Piazza Aldo Moro

ELENCO CENTRI COMMERCIALI

- Supermercato Coop – Corso Italia n.2
- Eurospin – Via Arene
- Eurospin Puglia – Via Litoranea Gallipoli-Leuca
- Discoverde Srl -Via Corazzini n.1
- Supermercato Famila – Via Lecce n.89
- R.A.F. Sas di Caiffa Antonio & C. – Via Udine
- MD Spa – Strada Statale 274
- MD – Traversa Interna
- Conad Superstore – Via Sergio Corazzini
- Supermac – Via Sergio Corazzini
- Gaetani Srl – Via Ganghi
- Gaetani Srl – Via Vittorio Alfieri
- Gaetani Srl – Via Arene
- Minimarket – Via Galilei n.119
- Megagest Srl – Corso Capo di Leuca
- Cr.Tre Srl – Via delle Dune
- Beerfood Srl – Via d’Angiò n.6
- Dorato Srl – Via Gandhi Mohandas n.1/B
- Sisa – Via Udine n.244

ELENCO CHIESE GALLIPOLI

- Basilica/Cattedrale Sant’Agata – Via Duomo n.1
- Santuario di Santa Maria del Canneto – Piazza Aldo Moro
- Chiesetta di Santa Cristina – Piazza Aldo Moro
- Chiesa Rettoria “San Francesco di Paola” – Riviera Cristoforo Colombo
- Chiesa Rettoria “Santa Maria della Purità” – Via Riviera Sauro



- Chiesa di "San Francesco d'Assisi" – Riviera Nazario Sauro
- Chiesa di "Santa Maria degli Angeli" – Riviera Nazario Sauro n.123
- Oratorio della Confraternita del SS. Crocifisso – Riviera Nazario Sauro n.133
- Chiesa di "San Domenico al Rosario" – Riviera Nazario Sauro
- Chiesa della "Santissima Trinità e delle Anime del Purgatorio" – Via Anime
- Chiesa di "Santa Teresa" – Via Duomo
- Palazzo Vescovile – Via C. Muzio n.1/B
- Chiesa Rettoria "Maria Santissima del Monte Carmelo e della Misericordia" – Via Carmine Fontò n.2
- Chiesa Rettoria "Oratorio dei Santi Medici" – Via S. Giovanni
- Chiesa Rettoria di "San Luigi Gonzaga" – Via S. Luigi n.4
- Oratorio della Confraternita di San Giuseppe e della Buona Morte – Via Antonietta de Pace n.87
- Chiesa "Ex Conventuale Dei Paolotti" – Riviera Cristoforo Colombo
- Chiostro dei Domenicani – Via Nazario Sauro n.30
- Chiesa del Buon Pastore – Lungomare G. Galilei
- Chiesa di Sant'Antonio da Padova – Via Arene n.4
- Chiesa di San Gabriele dell'Addolorata – Via Enrico Berlinguer snc
- Parrocchia di San Lazzaro – Via Pisa
- Chiesa (sconsacrata della Madonna del Carmine) – Strada Vicinale Madonna del Carmine

ELENCO BANCHE GALLIPOLI

- Banca Monte dei Paschi di Siena – Corso Roma n.207/209/213
- Banca Popolare Pugliese – Corso Roma n.10
- Banca Popolare Pugliese – Corso Roma n.203
- Banca Sella – Corso Roma n.123
- BPER Banca – Corso Italia n.27/29
- Compass Banca – Via d'Elia n.10
- Intesa Sanpaolo – Corso Roma n.85
- Intesa Sanpaolo – Via Lecce n.19
- Unicredit – Corso Roma n.90

Per l'ubicazione degli attrattori di traffico sopra riportati si veda la Tav.05 "Poli attrattori" allegata alla presente relazione di piano.



9.3 Partecipazione pubblica

Secondo quanto previsto dalle Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica, la pianificazione partecipata rappresenta uno strumento di condivisione tra i cosiddetti stakeholder e le Amministrazioni Pubbliche in cui i tecnici, specialmente nei primi incontri, devono svolgere il ruolo di uditori o, eventualmente, di coordinatori.

Con il termine stakeholder si individuano i portatori di interesse, in senso positivo e negativo, cioè non solo coloro che condividono lo stesso obiettivo di promozione della mobilità ciclistica ma, anche, coloro che, non condividendolo, reputano possa ledere i propri interessi.

Nella fase preliminare di pianificazione sono stati coinvolti tutti i portatori di interesse permettendo di ampliare il quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità e contribuendo alla definizione preliminare del P.M.C. Con questo strumento, i soggetti coinvolti acquisiscono maggiore sensibilità nella fase di cambiamento socioculturale che un piano di mobilità ciclistica può portare nei territori e nelle città. Sono state recepite le esigenze degli stakeholder al fine di individuare le priorità politiche e di intervento e di effettuare analisi mirate volte a soddisfare i concreti bisogni di mobilità della collettività.

Il settore tecnico, coadiuvato dal supporto del personale tecnico competente, ha scelto l'approccio e le tecniche di partecipazione più opportune, in relazione anche alle risorse disponibili.

La prima modalità ha previsto, nel mese di aprile, la redazione e la somministrazione di un questionario alla comunità di Gallipoli. L'obiettivo di tale indagine è stato acquisire, in prima istanza, le conoscenze e gli interessi dei cittadini, o di alcune specifiche categorie, nei confronti della mobilità ciclistica. È stato necessario quindi predisporre le modalità di somministrazione dei questionari. Al fine di rendere possibile la compilazione del questionario da parte di tutti i portatori di interesse, è stato pubblicizzato sia mediante pubblicazione sulla pagina istituzionale del Comune di Gallipoli l'avviso pubblico denominato “Questionario/Indagine sulla mobilità ciclistica nel Comune di Gallipoli”, sia mediante affissione di manifesti pubblici riportanti il QR code di collegamento al link del questionario e sia una divulgazione sui principali social network.

La seconda modalità di partecipazione ha previsto, prima dell'organizzazione dell'evento pubblico, un'indagine/serie di interviste ad operatori privilegiati del territorio, coinvolti direttamente nel settore della mobilità, al fine di comprendere meglio i bisogni, le esigenze e le problematiche.

Infine, la terza modalità ha previsto come processo di partecipazione un incontro pubblico tenutosi in data 21 luglio 2022 presso la Biblioteca Comunale Sant'Angelo insieme ai vari portatori di interessi (LEGAMBIENTE, FIDAS, FIDAPA Sez. Gallipoli, SALENTO BICI TOUR), cittadini e turisti.



9.3.1 Indagine sulla mobilità ciclistica

Nel mese di aprile il Comune di Gallipoli ha voluto approfondire le abitudini sull'uso dei mezzi di trasporto in generale e della bicicletta in particolare dei cittadini che abitano o anche frequentano la Città al fine di elaborare il "Piano Comunale della Mobilità Ciclistica" in modo più adeguato ai desideri e alle aspettative degli abitanti di Gallipoli. Per tale motivo è stata elaborata e predisposta un'indagine sulla "Mobilità Ciclabile nel Comune di Gallipoli" ed essa è stata diffusa per tutto il mese tra i cittadini che frequentano la Città, sia residenti che non.

Il questionario è stato strutturato in quattro parti: la prima contenente le caratteristiche dell'utenza; la seconda riguardava gli spostamenti, sia in generale, che quelli casa-lavoro e casa-scuola; la terza il possesso o meno della bicicletta e il relativo uso; la quarta incentrata sull'organizzazione e la comunicazione. Tutte le domande avevano obbligo di risposta ad esclusione delle ultime due dedicate alle opinioni personali e ad altre eventuali comunicazioni che si voleva aggiungere.

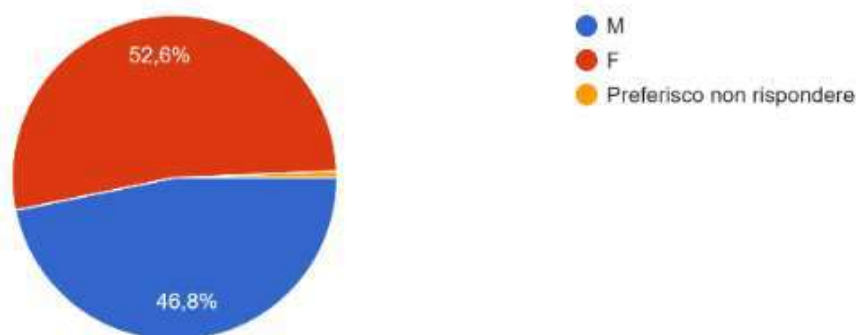
Il Comune si era prefissato l'obiettivo di ricevere almeno 300 risposte, corrispondente al un campione pari al 3% della popolazione in età "lavorativa" (tra 15 e 64 anni), al fine di considerare tale indagine rappresentativa. Tale obiettivo è stato ampiamente raggiunto in quanto il questionario è stato compilato da 464 persone.

Di seguito l'analisi delle risposte con i relativi risultati grafici. Si specifica che le risposte aperte sono state raggruppate per macroaree e l'elenco delle risposte sono state allegate in coda.

1) CARATTERISTICHE DELL'UTENZA

- Hanno risposto al questionario sia uomini che donne, quasi in egual misura, di fatto il campione risulta molto equilibrato tra i sessi, in quasi perfetta parità.

1. Sesso
464 risposte



- Hanno risposto maggiormente le persone adulte e mature, non ancora considerabili anziane (il 36,2% tra i 45 e i 65 anni e il 31,7% tra i 31 e i 45 anni). La fascia d'età al di sotto dei 30 anni ha risposto in

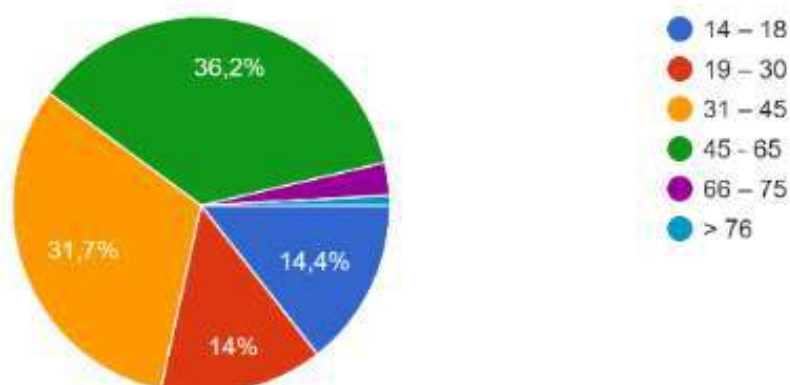


misura minore (il 14% tra i 19 ed i 30 anni e il 14,4% tra i 14 e i 18 anni). Si tratta quindi di giudizi espressi dalle classi d'età che hanno il maggiore peso politico e decisionale nella Città di Gallipoli.

- o Le classi d'età sono state suddivise secondo le fasi cruciali della vita delle persone, per evidenziare anche eventuali differenze nell'uso della bici e nelle opinioni, a seconda del periodo che si sta vivendo:
 - **14-18 anni:** adolescenza, frequenza scuola secondaria superiore, maggiore autonomia negli spostamenti, limitati mezzi a disposizione (ciclomotore, bus, bicicletta);
 - **19-30 anni:** frequenza università e/o inserimento nel mondo del lavoro, massima autonomia negli spostamenti con qualunque mezzo;
 - **31-45 anni:** matrimonio/convivenza e famiglia, sviluppo della carriera lavorativa, piena maturità, partecipazione attiva alla vita sociale, figli in famiglia, massima autonomia negli spostamenti con qualunque mezzo;
 - **45-65 anni:** esperienza e competenza, attenzioni per i figli grandi, desiderio di fare esperienze nuove e maggiore libertà, ancora grande autonomia negli spostamenti e nell'uso dei mezzi a disposizione;
 - **66-75 anni:** pensione, maggiore tempo libero, vita sociale più rilassata, problemi di salute, progressiva riduzione dell'autonomia degli spostamenti fino quasi alla non mobilità.

2. Fascia di età

464 risposte

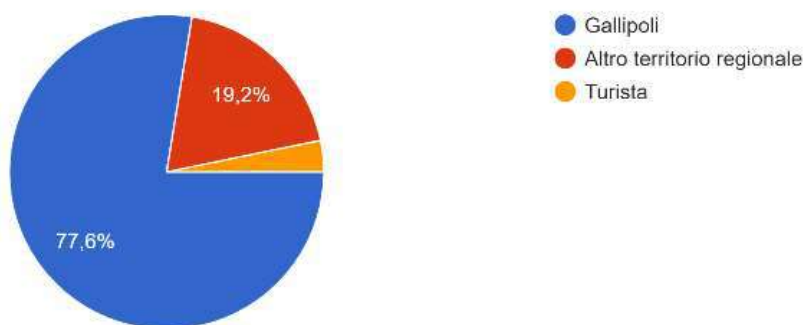


- o Inoltre si è tenuto conto anche del luogo di provenienza considerando 3 macroaree:
 - abitanti della Città di Gallipoli;
 - abitanti provenienti da altro territorio regionale;
 - turisti.



3. Città di provenienza

464 risposte

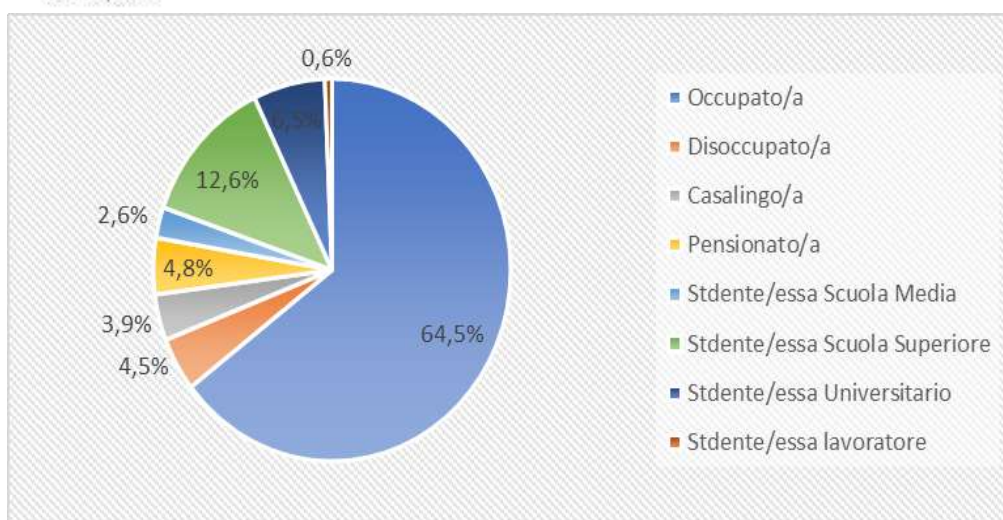


o La condizione occupazionale dei singoli cittadini e non, è stata così suddivisa

- occupati;
- disoccupati;
- casalingo/a;
- pensionato/a;
- studenti.

4. Condizione occupazionale

464 risposte



2) SPOSTAMENTI

Gli spostamenti sono stati così suddivisi:

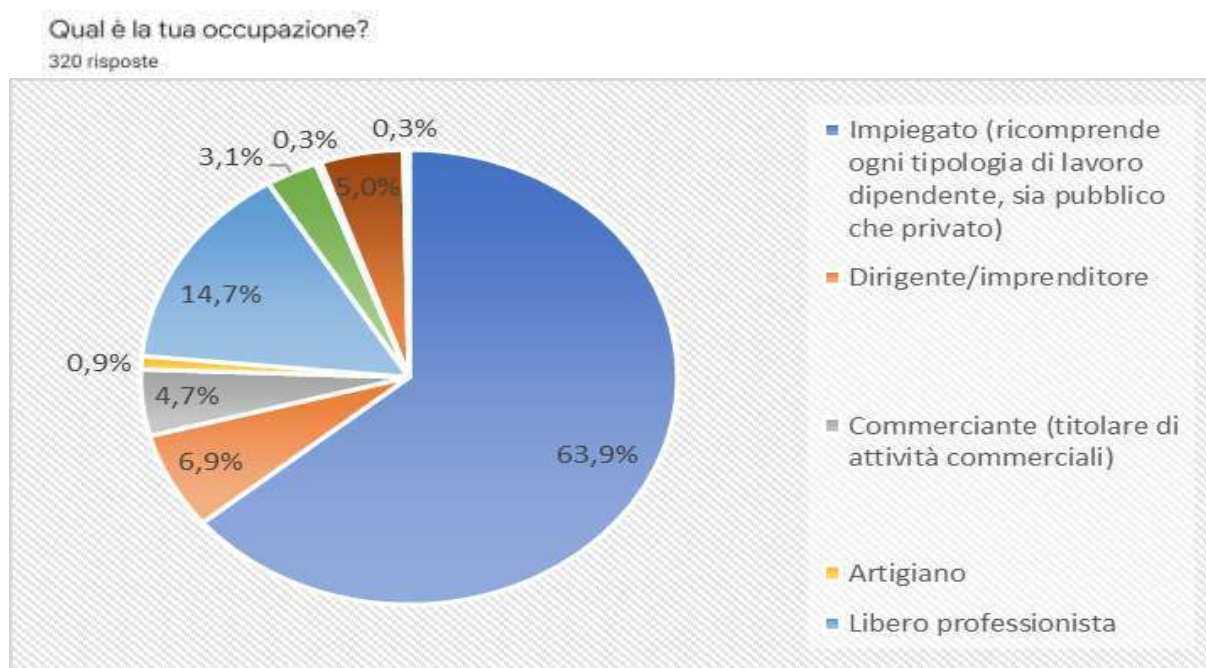
- Spostamenti casa-lavoro;
- Spostamenti casa-scuola;
- Spostamenti in generale.



SPOSTAMENTI CASA-LAVORO:

Per quanto riguarda gli spostamenti casa-lavoro è stato innanzitutto chiesto il tipo di occupazione e il luogo di lavoro dell'utenza che ha risposto al questionario. La percentuale di coloro che si è espressa in maggiore misura sono "impiegati" (comprendente sia gli impiegati pubblici che privati).

Il 36,6% degli utenti lavora fuori la Città di Gallipoli, mentre il 55,9 % lavora all'interno del Comune di Gallipoli, la restante parte è una piccola percentuale che ha dunque scarsa influenza nelle statistiche.



Dove lavori?
320 risposte

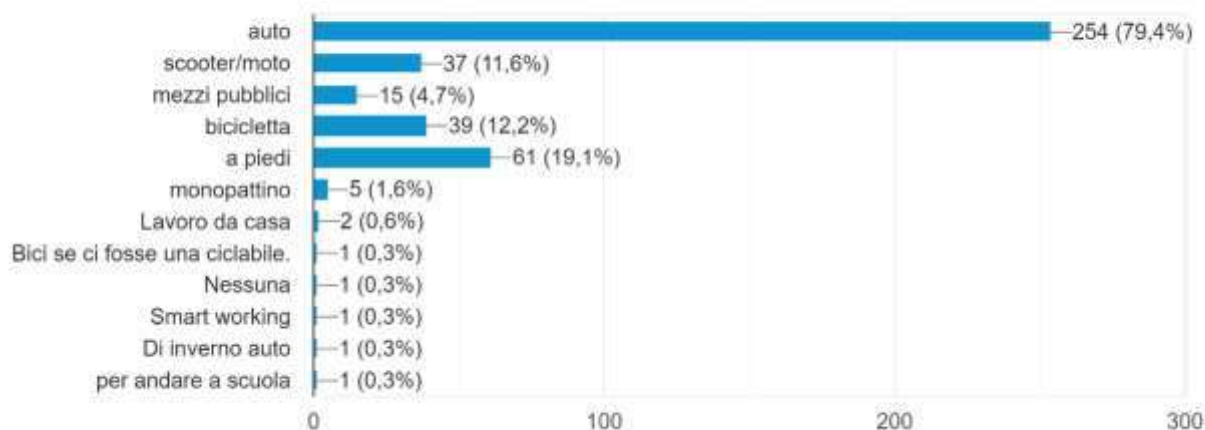




Gli spostamenti casa-lavoro vengono effettuati prevalentemente in auto o in moto per rapidità, comodità e per mancanza di alternative. Di seguito i risultati dell'indagine:

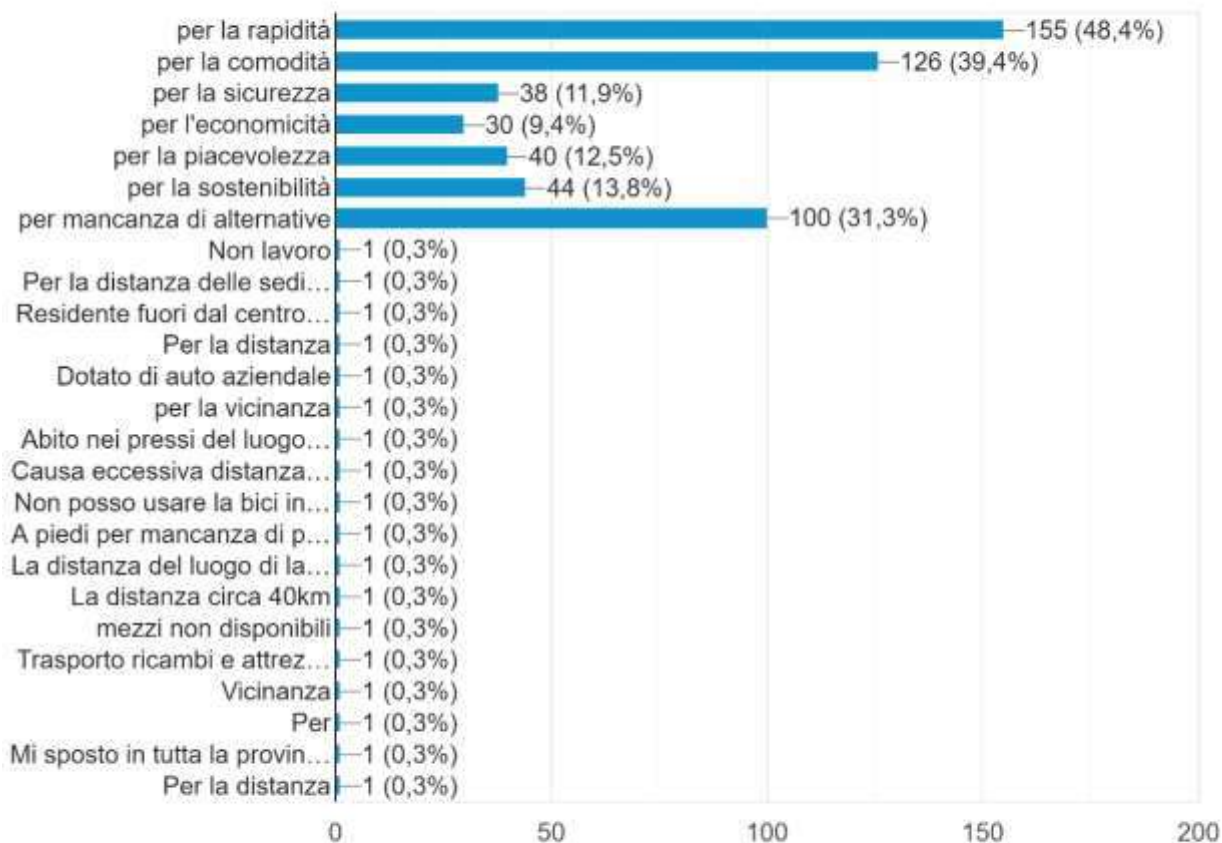
Che modalità utilizzi principalmente per raggiungere il tuo luogo di lavoro?

320 risposte



Perché scegli questa modalità?

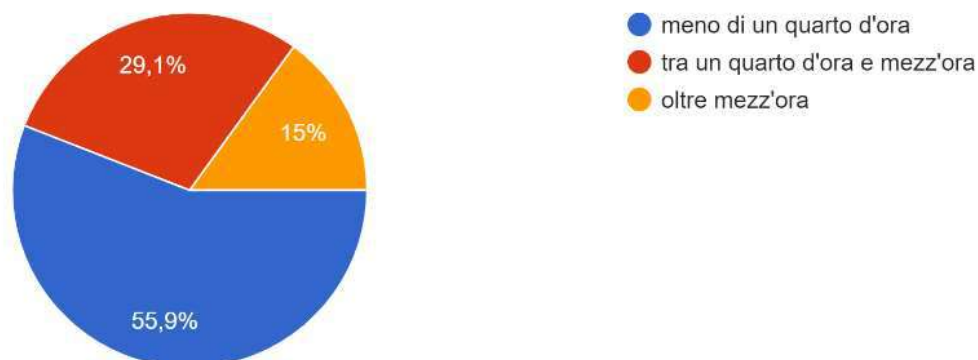
320 risposte





Quanto impieghi mediamente per il tuo spostamento casa-lavoro?

320 risposte

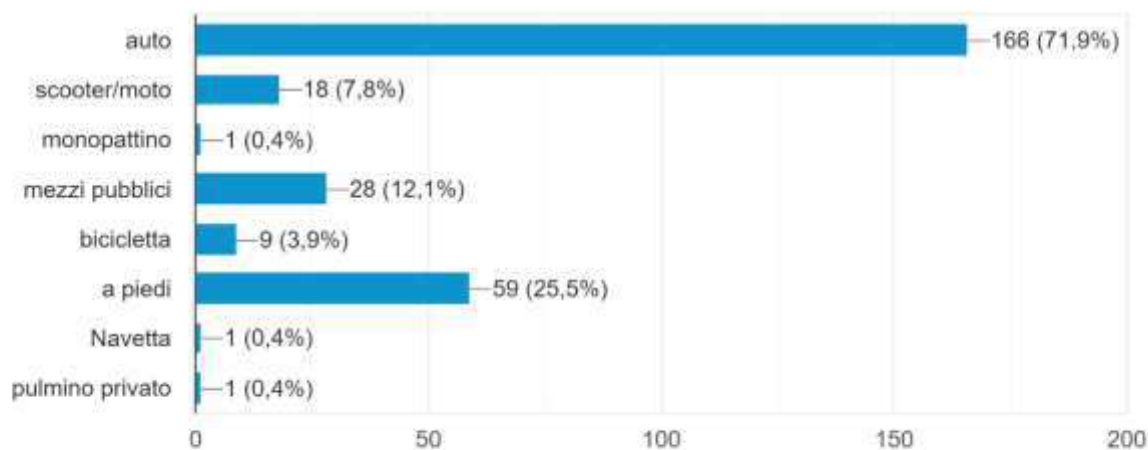


SOSTAMENTI CASA-SCUOLA

Anche gli spostamenti casa-scuola vengono effettuati prevalentemente in auto per rapidità, comodità e per mancanza di alternative. Ma vi è anche una percentuale molto alta di spostamenti a piedi. Infatti, come si evince dai risultati, la maggior parte degli utenti che ha risposto al questionario impiega un tempo breve per lo spostamento casa-scuola.

Come raggiungi la scuola? O come accompagni i figli/nipoti a scuola?

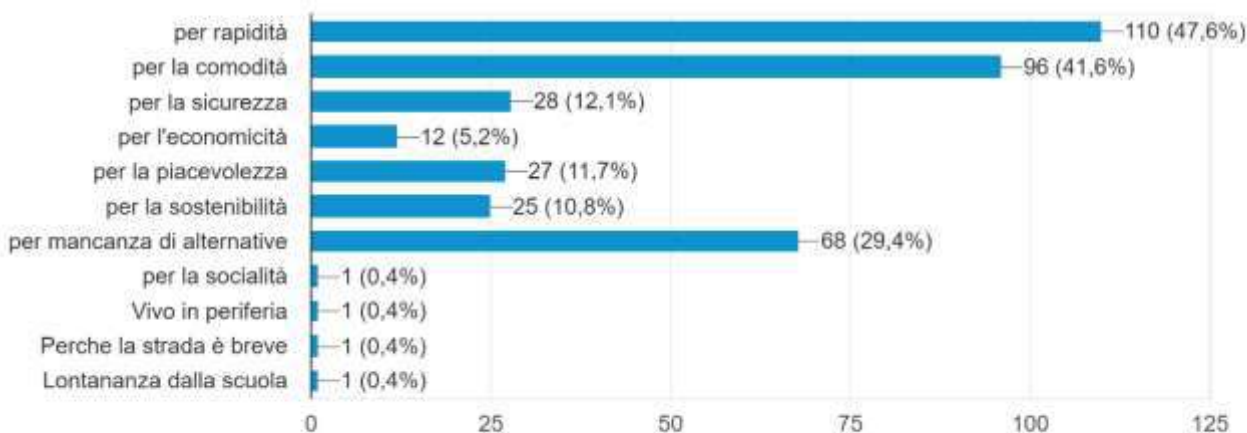
231 risposte





Perché scegli questa modalità?

231 risposte



Hai figli/nipoti che accompagni a scuola?

380 risposte



Quanto impieghi mediamente per lo spostamento casa-scuola?

231 risposte

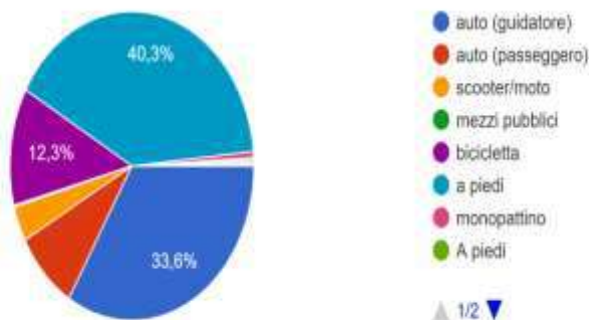




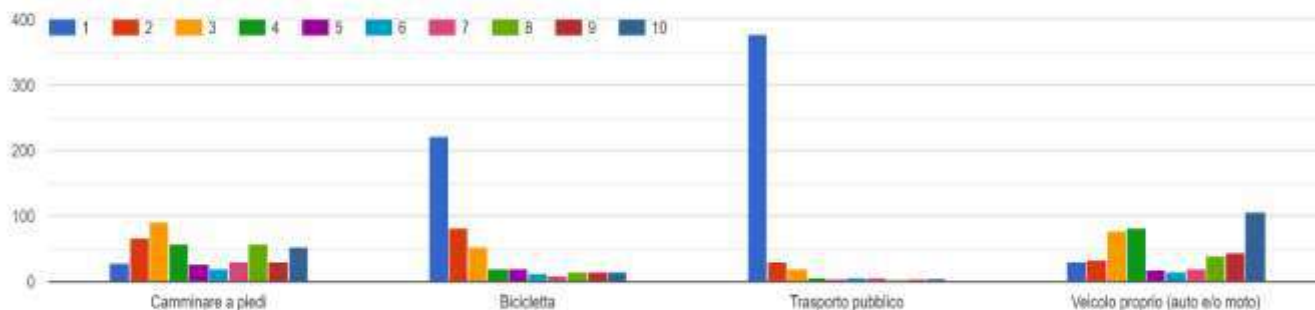
SPOSTAMENTI IN GENERALE

Durante il tempo libero ci si muove quasi in egual misura a piedi e in auto (il 40,3% si muove a piedi, mentre il 33,6% si muove in auto), molto poco si ricorre all’utilizzo della bicicletta (12,3%), mentre per quanto riguarda l’utilizzo dei mezzi pubblici, questi non vengono usati.

Come ti muovi principalmente in città durante il tempo libero?
464 risposte



Per ogni modalità di trasporto indica quanto le utilizzi considerando una settimana tipo

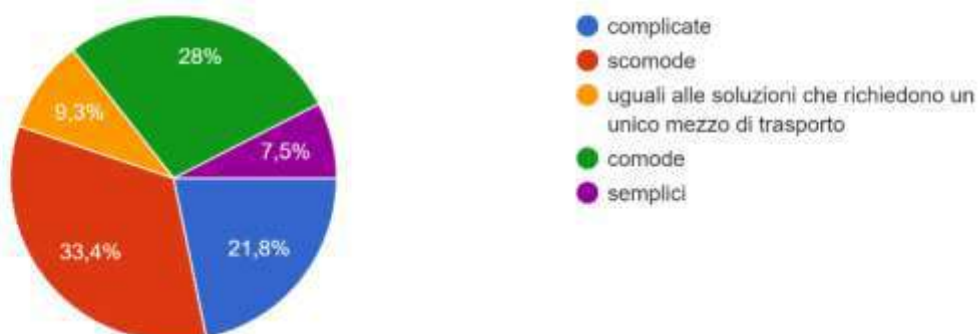


Per quanto riguarda invece il “trasporto intermodale” ci sono invece differenti opinioni, come si evince dal sondaggio.



Secondo te, le combinazioni di trasporto intermodale (cioè l'utilizzo di due o più mezzi di trasporto diverso per coprire tratti di spostamento quotidiano, come ad esempio bici-treno) sono...

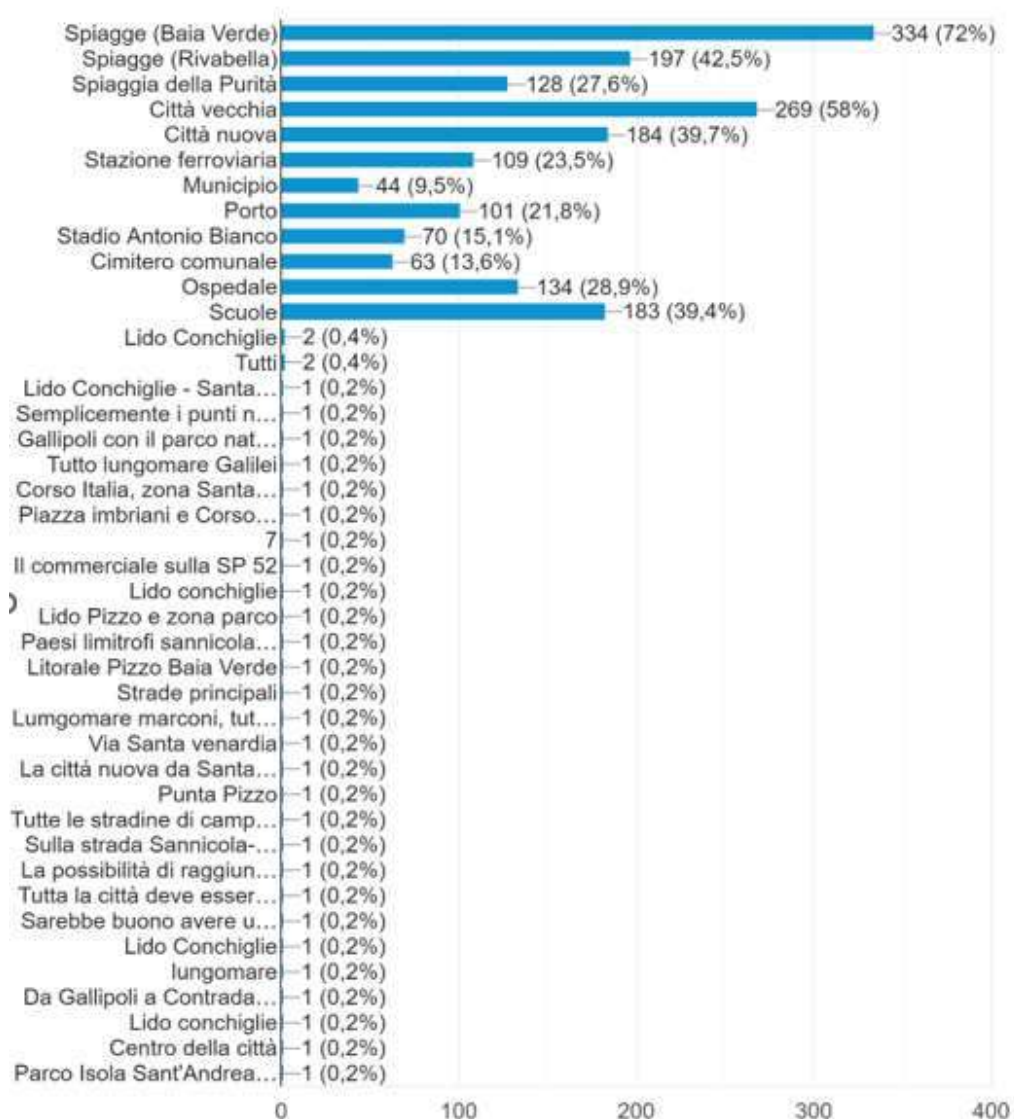
464 risposte



Molto richiesto risulta invece il collegamento con una pista ciclabile alle spiagge, principalmente la Baia Verde, ma anche alla Città vecchia, i cosiddetti "punti strategici" della Città:

Quali punti strategici di Gallipoli vorresti che fossero collegati dalla rete ciclabile?

464 risposte

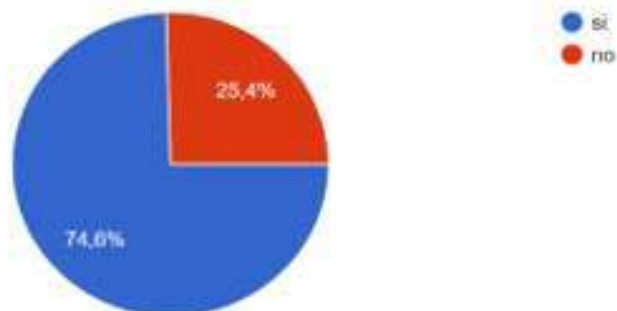




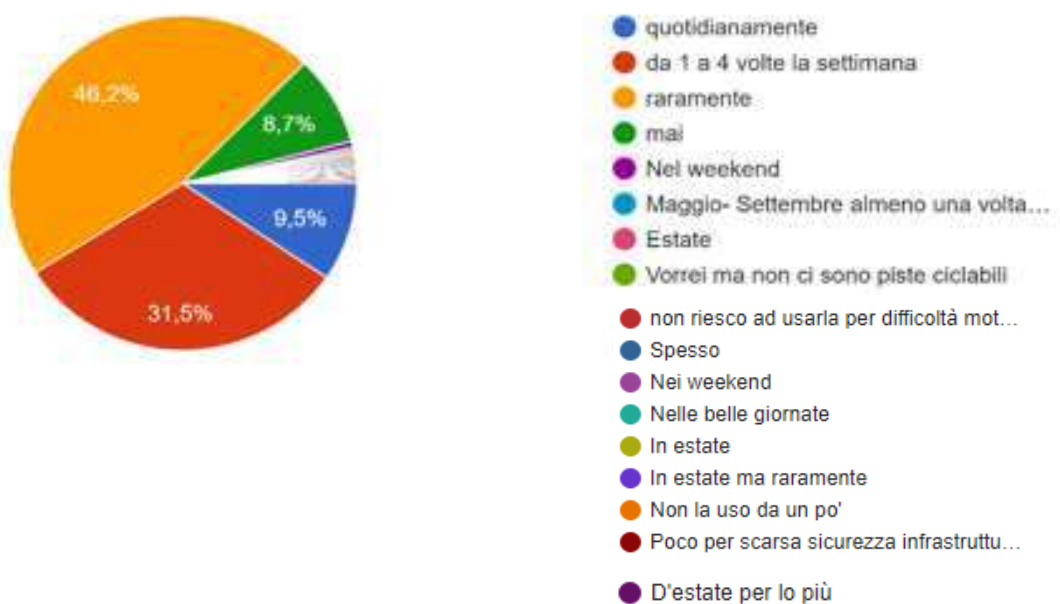
3) POSSESSO DELLA BICICLETTA E QUANTITÀ D'USO

All'incirca il 75% delle persone che hanno risposto posseggono una bicicletta nonostante la usino raramente in inverno e poco in estate:

Hai una bicicletta?
464 risposte



Quanto usi la bicicletta?
346 risposte

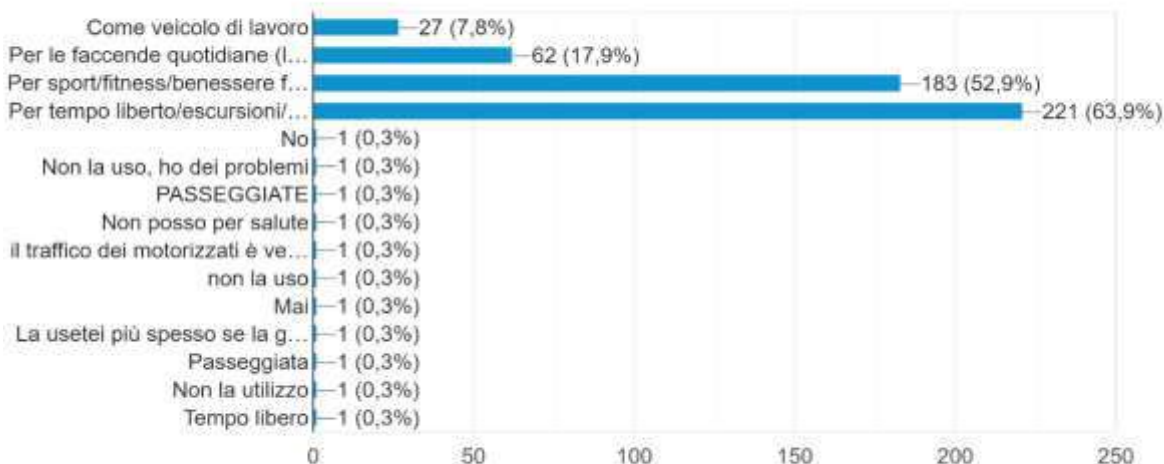


Dal sondaggio è emerso che gli spostamenti siano poco sicuri e che ci sia scarsa disponibilità a livello di infrastrutture e di segnaletica per la mobilità ciclistica. Il rischio maggiore dell'uso della bicicletta è quello di essere investito dalle auto o cadere a causa delle buche nell'asfalto. Ritengono ancora poco sufficienti la dotazione di rastrelliere in Città. Se ci fosse un servizio di bike-sharing lo userebbe saltuariamente, soprattutto nel periodo estivo. Le persone che hanno risposto sono quasi equamente distribuite tra chi è conoscenza delle iniziative a favore della mobilità ciclistica del Comune di Gallipoli e chi non lo è.



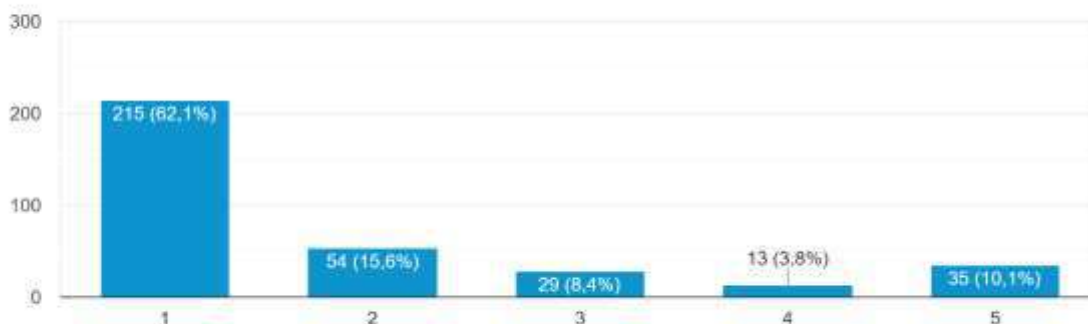
Per quale motivo la utilizzi?

346 risposte



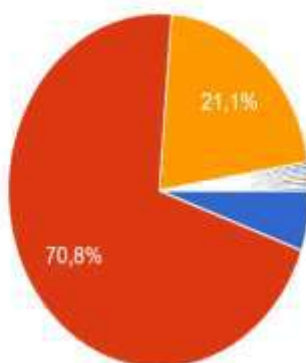
Come valuti la disponibilità di infrastrutture e segnaletica per la mobilità ciclistica?

346 risposte



Ritieni sicuri i tuoi spostamenti in bicicletta nel Comune di Gallipoli?

346 risposte

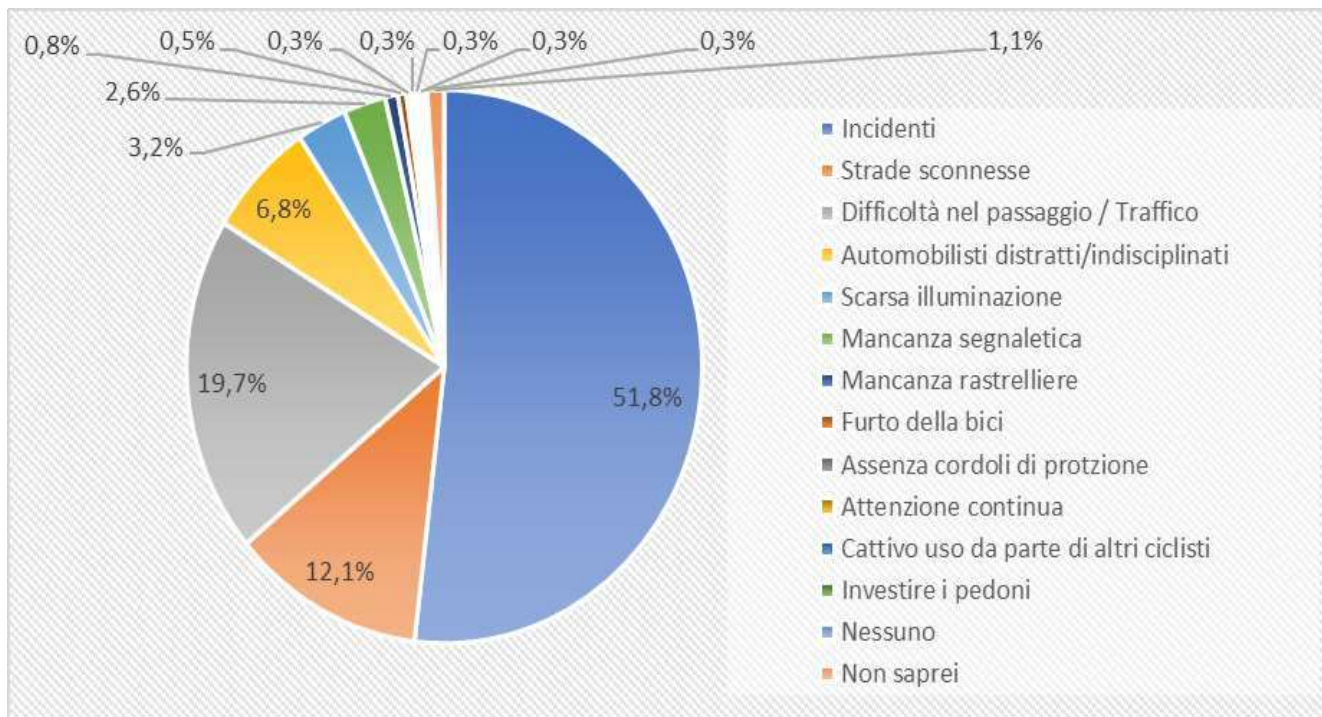


- sì
- no
- in parte
- In questo momento no
- Per niente, non ci sono carreggiate separate
- Pericolosissimo percorrere la ss 52 x...
- Pochissimo
- non abito a gallipoli
- Non ne faccio
- Poco
- Solo se percorro la passeggiata che va dai camion dei panini fino alla Torre del Lido S. Giovanni.
- NON SAPREI



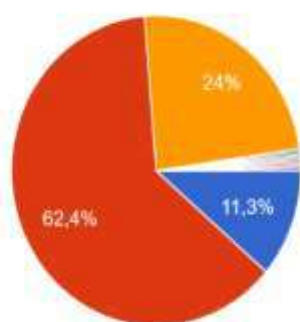
Rischi uso bicicletta

A quali rischi sei soggetto nello spostarti in bicicletta nel Comune di Gallipoli?



Ritieni sufficiente la dotazione di rastrelliere?

346 risposte



posizione rastrelliere

Dove vorresti fossero posizionate delle rastrelliere per bici?

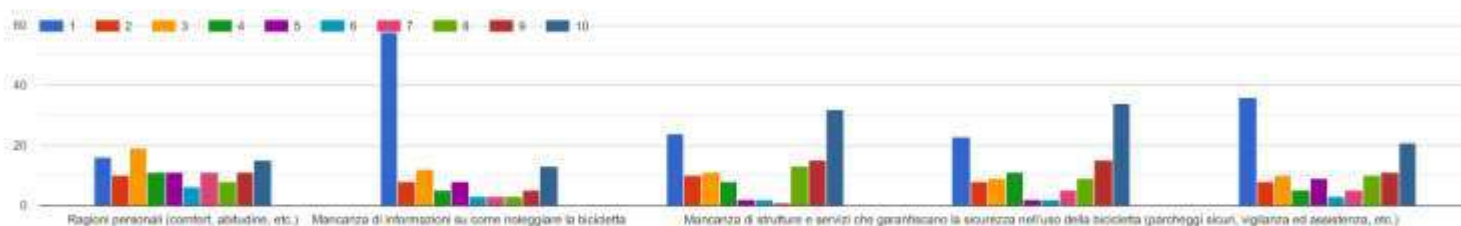
307 risposte



Le risposte non hanno fornito un’indicazione unica per i luoghi in cui allocare le rastrelliere; emerge, invece, una volontà della popolazione ad installarle un po’ ovunque, così come si può leggere nelle risposte dettagliate allegate in coda. Per chi invece non utilizza la bicicletta:

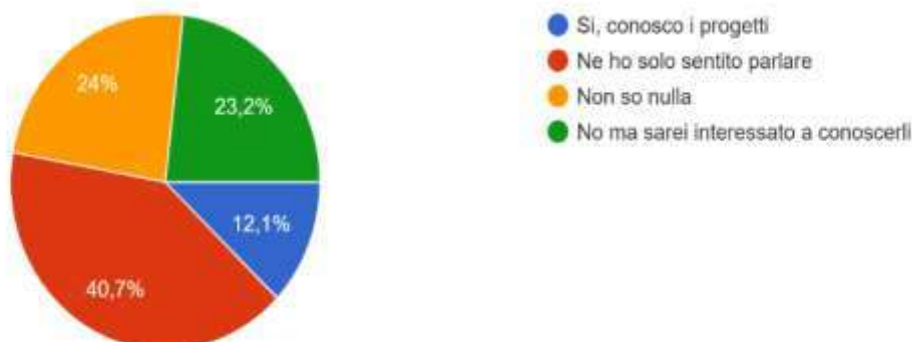
4) ORGANIZZAZIONE E COMUNICAZIONE

Se NON utilizza la bicicletta, quanto è importante, su una scala tra 1 (per niente importante) e 10 (molto importante), ciascuno dei seguenti fattori per la sua decisione di usarla?



Il Comune di Gallipoli ha adottato una serie di progetti a favore della mobilità ciclistica, inserendoli nella programmazione degli interventi dei prossimi anni. Ne sei a conoscenza?

462 risposte



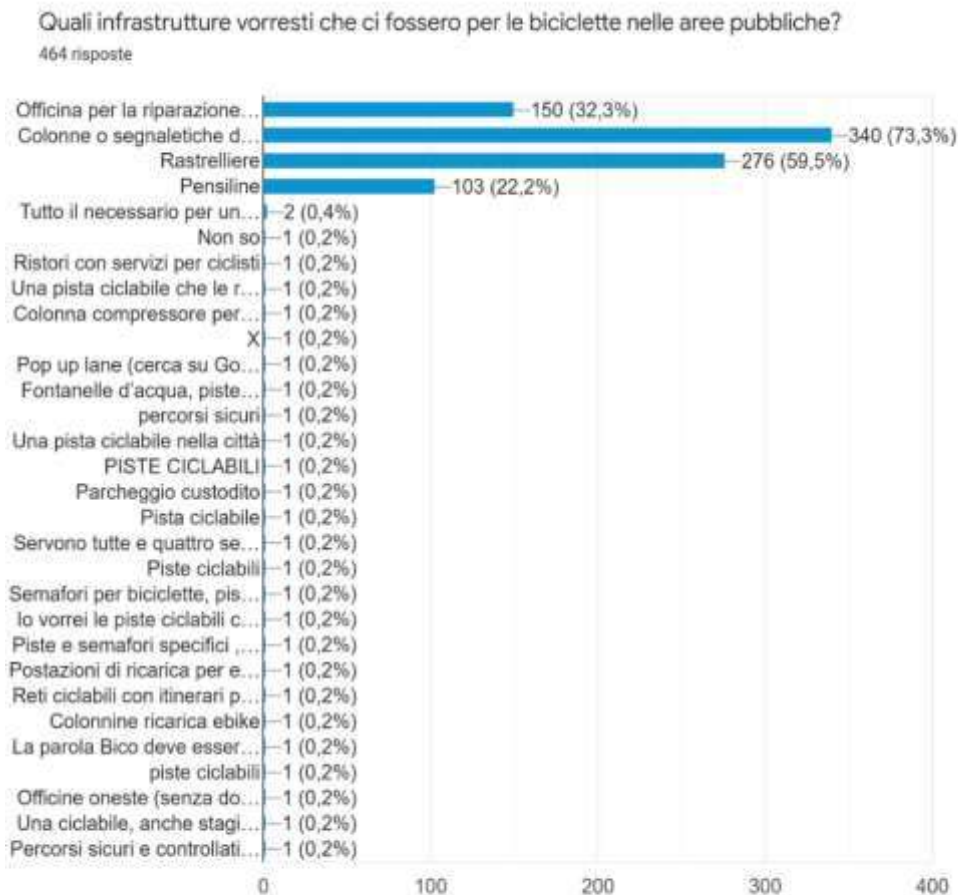
Se in città ci fosse il servizio di bike-sharing lo useresti?

464 risposte



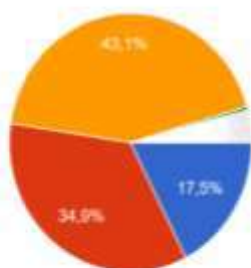


Nell’ultima parte sono state chieste opinioni personali riguardanti sempre la mobilità ciclistica.



Come vorresti essere informato della mobilità ciclabile comunale?

464 risposte

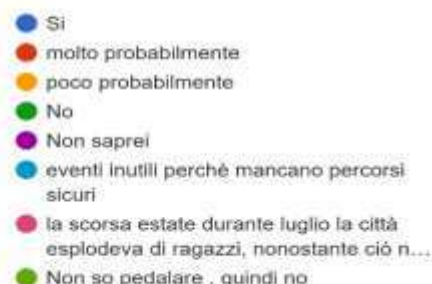
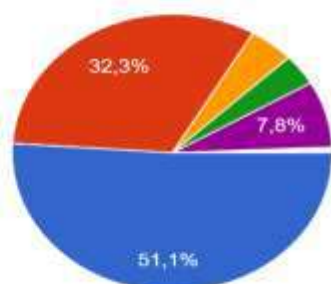


- Con informazioni sporadiche attraverso i media comunali (bollettino comunale, sito del comune)
- Informazioni aggiornate quotidianamente sul sito, rendiconti periodici (bollettino comunale, media locali, etc.)
- Con una specifica strategia di comunicazione per la mobilità ciclabile, materiali informativi su misura
- Anche attraverso l'invio di messaggi WhatsApp
- Con pannelli elettronici ubicati in zone strategiche
- Seria programmazione cadenzata
- Con una cartellonistica adeguata
- Se fatte le modifiche, le informazioni me le cerco da sola
- Email
- Info tramite i social online
- se le ciclabili vengono create, la gente...
- con una specifica strategia di comunic...
- social
- Sito ufficiale e canali social
- De visu con
- non so
- Usare un App
- Creare un app gratuita che consenta i percorsi e le rastrelliere offrano un 10% di sconto a chi fa acquisti in bici.
- Manifesti, volantini
- Tramite app/mailing list
- Social e comunicati ufficiali utilizzati, con un aggiornamento quotidiano delle novità
- Su i social che maggiormente vengono...
- ma imparare ad usare i social come Twitter



Se nel Comune di Gallipoli si organizzassero eventi, festa della bicicletta, giornata senza auto, di sensibilizzazione per la mobilità ecologica, parteciperei?

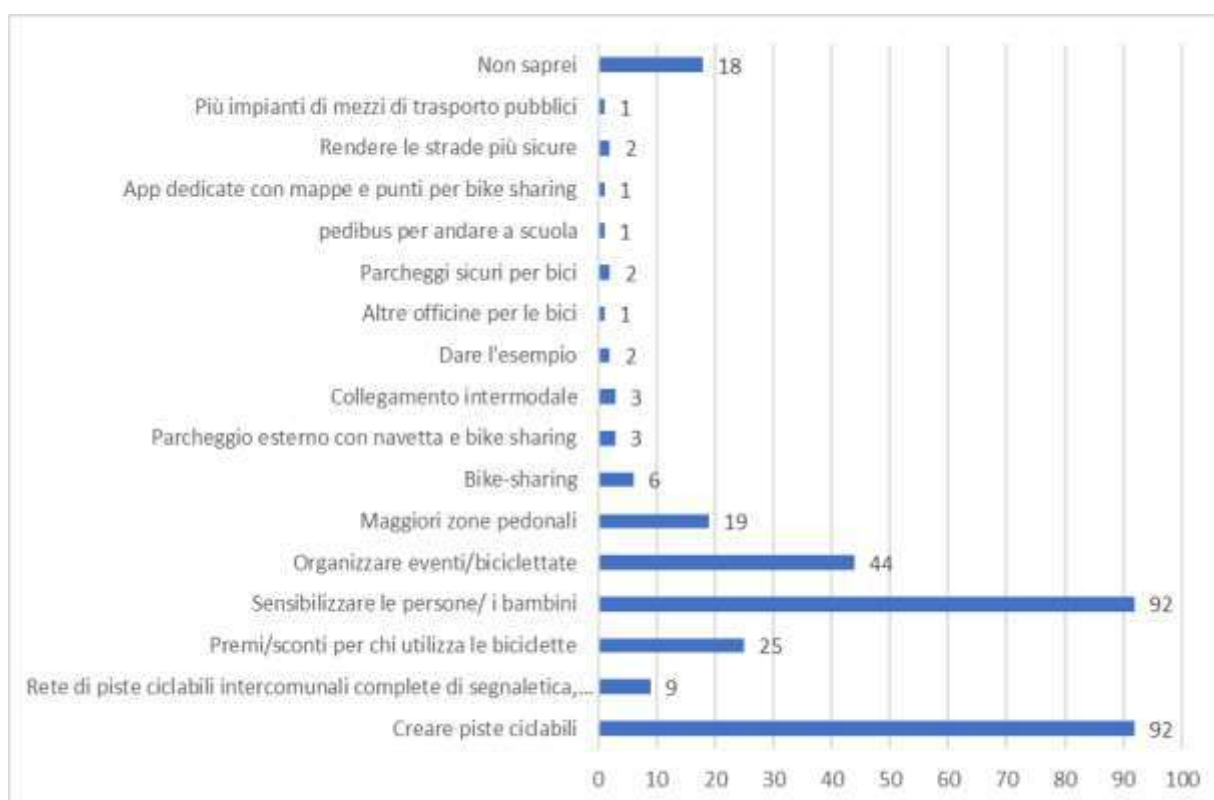
464 risposte



Le ultime due domande, a risposta aperta, sono state suddivise e raggruppate per risposte simili. In tali risposte si nota una volontà a partecipare a tale indagine e a ribadire anche concetti già espressi nelle precedenti domande. Per sensibilizzare le persone ad usare la bicicletta è forte la richiesta di creazione di piste ciclabili ma è necessario che queste siano connesse tra loro all'interno del Comune. Vi è anche la richiesta di una rete di piste ciclabili intercomunali complete di segnaletica, rastrelliere e ciclofficine.

Tra le risposte rientranti nella macroarea “Premi/sconti per chi utilizza le biciclette” vi è la segnalazione ad un sito www.pinbike.it. Pin Bike è un sistema brevettato di certificazione del traffico su due ruote pratico, economico ed infallibile (poiché è impossibile barare) utile non solo al ciclista ma anche alle amministrazioni e agli esercenti.

Secondo te, cosa sarebbe utile promuovere per sensibilizzare la popolazione alla mobilità ciclabile?





Hai qualcos'altro da aggiungere?



9.3.2 Indagine privilegiata agli operatori del settore

La redazione del Piano di Mobilità di Ciclistica della Città di Gallipoli ha previsto la partecipazione dei diversi stakeholder, infatti alla prima indagine “generalista” ne è seguita una seconda rivolta essenzialmente agli “operatori del settore”. È infatti fondamentale comprendere i bisogni, le esigenze e le problematiche percepiti dagli operatori del settore.

Tale attività ha previsto la predisposizione e successiva somministrazione di uno specifico questionario agli operatori privilegiati del territorio, coinvolti direttamente nel settore della mobilità ciclabile: noleggiatori e riparatori di biciclette; responsabili di Uffici pubblici del Comune di Gallipoli, di Poste Italiane e dell’Ospedale di Gallipoli.

Indagine Noleggiatori/riparatori

Nell’ambito dell’individuazione degli stakeholder “noleggiatori/riparatori” si sono selezionati 9 operatori a campione scelti tra quelli più strutturati e rilevanti sul territorio.

- l’indagine, svolta nel mese di giugno, ha evidenziato che:
- la percentuale maggiore (circa 60%) degli utenti è costituita da persone di età compresa tra 19 e 30 anni seguita da utenti di età compresa tra 14 e 18 anni (30%) e tra 31 e 45 anni (10%);
- le utenze caratterizzate da età superiori a 45 anni sono nulle;



- si ha una prevalenza degli affitti richiesti da gruppi composti da utenze di età inferiore a 30 anni rispetto che da singole persone; percentuali inferiori sono rappresentate da coppie di giovani;
- la quasi totalità degli utenti sono turisti.

L'attività di coinvolgimento di tali operatori ha inoltre evidenziato il fatto che – a loro parere – i cittadini residenti di Gallipoli utilizzano poco o molto raramente mezzi alternativi all'auto di mobilità lenta e sostenibile (autobus, bici e monopattini) mentre utilizzano frequentemente auto e moto per i loro spostamenti all'interno della per lavoro o necessità. I pochi cittadini che utilizzano la bicicletta lo fanno essenzialmente per sport, escursionismo, benessere o tempo libero. Circa i motivi posti alla base di tale fenomeno, gli operatori riportano che la mobilità ciclabile non è adeguatamente supportata e incentivata per assenza di infrastrutture quali piste ciclabili, raccordi e, soprattutto, rastrelliere.

L'assenza di una adeguata rete di rastrelliere ubicate nelle zone strategiche della città è assolutamente evidente soprattutto nei mesi estivi, periodo durante il quale è rilevante il problema dei furti di biciclette (a volte assicurate con lucchetti a pali della luce, segnaletica stradale, arredi vari e a volte abbandonate lungo i marciapiedi, davanti ai locali o ancora in prossimità delle spiagge) e i connessi problemi di decoro urbano e di sicurezza dei pedoni (che trovano i marciapiedi pedonali occupati) e dei conducenti dei veicoli a motore (che trovano restringimenti di carreggiata causati dalle biciclette parcheggiate).

Le aree proposte per incremento delle rastrelliere sono strettamente connesse ai “punti di interesse” e soprattutto alle aree maggiormente frequentate dalle utenze turistiche. Pertanto, la proposta si concentra

- presso le attività commerciali e i locali di ritrovo;
- nel Centro storico, nelle piazze e lungo Corso Roma;
- lungo il Lungomare, in corrispondenza degli accessi alle spiagge e presso i lidi ubicati sia a nord che a sud di Gallipoli;
- stazione ferroviaria.

Circa quest'ultimo punto, molti degli intervistati hanno sostenuto la necessità di favorire la fruizione della combinazione treno + bici e incrementare la dotazione di rastrelliere presso la stazione ferroviaria.

Appare inoltre importante sottolineare che molti noleggiatori nella sezione del questionario in cui erano previste le osservazioni libere, hanno specificato che è necessario procedere ad interventi di sensibilizzazione all'uso “corretto” delle biciclette e parallelamente sviluppare una maggiore educazione civica e per la mobilità ciclabile rivolta sia ai turisti che ai cittadini residenti. Ciò in considerazione del diffuso utilizzo improprio delle stesse biciclette e del mancato rispetto del Codice della Strada.



Indagine operatori uffici pubblici

Come riportato in precedenza, la partecipazione degli stakeholder ha previsto il coinvolgimento anche di alcuni responsabili e operatori degli uffici pubblici comunali, degli uffici postali e dell'Ospedale. In particolare, l'attività di intervista era mirata a rilevare l'utilizzo della bicicletta e/o della “mobilità sostenibile” sia da parte dell'utenza che dei dipendenti soprattutto nei loro spostamenti casa-lavoro.

L'indagine ha evidenziato che tra i dipendenti del Comune di Gallipoli, quasi nessuno utilizza la bicicletta per recarsi al lavoro in quanto poco incentivati soprattutto dall'assenza di spazi e rastrelliere dedicate alle biciclette. Tuttavia gli stessi intervistati ritengono che, con un'opportuna disponibilità di mezzi (meglio se a pedalata assistita) forniti dall'ente e di adeguati spazi per il ricovero, alcuni dipendenti potrebbero preferire la bici all'auto. Relativamente alle utenze esterne, si rileva che – sporadicamente – si osservano biciclette all'esterno degli uffici comunali, evidenza della disponibilità di alcuni cittadini alla mobilità ciclabile come alternativa all'auto per gli spostamenti all'interno della città.

Con riferimento agli uffici postali si rileva che nessun dipendente (tra i 20 circa) utilizza la bicicletta. Rispetto all'utenza degli uffici postali, è risultato complicato rilevare le diverse esigenze anche se, come per gli uffici comunali, si trovano sporadicamente alcune biciclette che, a causa dell'assenza di rastrelliere e spazi dedicati per la sosta, sono legate ai pali della luce o ai segnali stradali. Parimenti è stato rilevato come sia richiesta la realizzazione di piste e raccordi ciclabili per il collegamento con i principali uffici pubblici.

Infine, relativamente all'Ospedale di Gallipoli, l'indagine svolta ha evidenziato la necessità di un collegamento tra l'abitato e l'Ospedale stesso. Ciò in quanto, proprio a causa dell'elevato numero di turisti che utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto, sono significativamente aumentate le presenze di utenti e visitatori che arrivano all'ospedale in bicicletta e che lamentano le condizioni di scarsa o nulla sicurezza della viabilità della zona, oltre che della mancanza di rastrelliere nei pressi o all'interno dell'ospedale. L'età delle persone che giungono in ospedale rispecchia – ovviamente – quella dei turisti che si avvalgono di tale mezzo e pertanto principalmente compresa tra i 18 e i 50 anni. Queste stesse persone lamentano, oltre alle citate condizioni di scarsa sicurezza della viabilità esistente, la insufficiente frequenza del collegamento con l'ospedale fornito con autobus urbano.

Rispetto ai dipendenti, si rileva che la quasi totalità utilizza l'auto durante tutto l'anno, alcuni lo scooter/moto limitatamente ai periodi più caldi. Alcuni, tra quelli residenti in città, sarebbero disposti ad utilizzare la bicicletta ma a patto che aumentino le condizioni di sicurezza della viabilità.

Conclusioni

Dall'indagine svolta emerge chiaramente che la mobilità ciclistica connessa agli spostamenti casa-lavoro o alle esigenze quotidiane (spesa, uffici comunali, etc.) è estremamente ridotta in quanto l'assenza delle



infrastrutture (piste e raccordi ciclabili), rastrelliere e “educazione” al rispetto del Codice della strada, oggi, di fatto, ne disincentivano l’uso. Parallelamente, si osserva un diffuso utilizzo della bicicletta da parte dei turisti soprattutto nel periodo estivo e per gli spostamenti da e verso i principali “attrattori” siano essi le spiagge (sia quelle a Nord che quelle a Sud dell’abitato) che i locali della movida (bar, ristoranti, discoteche, stabilimenti, etc), che le diverse utilities presenti (strutture ricettive, uffici pubblici, supermercati, negozi di vicinato in genere, etc.).

Appare altrettanto evidente che è diffusa la consapevolezza delle scarse condizioni di sicurezza stradale connessa sia all’assenza di piste ciclabili che alla situazione delle strade e marciapiedi caratterizzate da buche, crepe e rattoppi vari che alla quasi totale assenza di rastrelliere adeguate, efficienti ed efficaci. Sul punto alcuni operatori fanno rilevare la situazione di Corso Roma dove le rastrelliere sono sì esistenti e anche di design ma poco o per nulla pratiche per lo scopo. In generale tuttavia, come sopra riportato, l’assenza di rastrelliere e di spazi per il ricovero dei mezzi si ripercuote negativamente su diversi aspetti quali principalmente decoro urbano, sicurezza stradale e pedonale.

Infine si rileva la diffusa reticenza al rispetto delle regole della mobilità ciclistica e del codice della strada in genere con comportamenti estremamente pericolosi (sensi vietati, divieti di accesso, transito su marciapiedi, al buio senza illuminazione etc.) sia per i ciclisti che per gli altri utilizzatori di strade e marciapiedi e la diffusa esigenza di “educare” gli utilizzatori (siano essi ciclisti, turisti, automobilisti e motociclisti, etc.) al corretto comportamento. Pertanto, si evince l’esigenza di strutturare, contestualmente alla realizzazione delle piste e delle strutture collegate, una costante campagna di sensibilizzazione ed educazione alla ciclabilità urbana e alla sostenibilità.

9.3.3 Incontro pubblico

Il processo di partecipazione pubblica attraverso la prima Assemblea Partecipata si è svolta in data 21 luglio 2022 presso la Biblioteca Comunale Sant’Angelo insieme ai vari portatori di interessi (LEGAMBIENTE, FIDAS, FIDAPA Sez. Gallipoli, SALENTO BICI TOUR), cittadini e turisti.

Nel corso dell’incontro, dopo l’introduzione ai lavori, i saluti istituzionali di rito e una breve introduzione su come si è giunti alla redazione del Piano della Mobilità Ciclistica, è stata illustrata la bozza del PMC entrando nel merito dei quattro elementi essenziali che compongono tale piano. Vale a dire, normativa e documentazione di analisi, questionario, redazione del Piano e il Rapporto Ambientale. Successivamente sono stati illustrati dettagliatamente tutti i percorsi previsti e viene presentata alla comunità intervenuta l’intera rete con tutti i tracciati esistenti e di progetto del piano.



A conclusione della presentazione del Piano della Mobilità Ciclistica, si è aperto il dibattito pubblico dove si sono affrontate e discusse una decina circa di tematiche/proposte pervenute dai cittadini e dalle associazioni del settore.

9.4 Analisi delle alternative

Alternativa 0 – Non attuare il Piano della Mobilità Ciclistica.

È l'ipotesi più economica ma meno sostenibile per la vivibilità della Città, la salute degli ecosistemi e del Paesaggio oltre che per l'attrattività turistica del territorio.

Si tratta di un'ipotesi, ormai, non più pensabile per una Città come Gallipoli proiettata nel futuro e meta ambitissima per i turisti che arrivano ogni anno da ogni parte del mondo. La carenza di offerta di servizi legata ai trasporti pubblici ed alla mobilità ciclabile è, ormai, divenuta un'esigenza ed un'emergenza non più prorogabile per la tenuta della salute del territorio e della vivibilità nei periodi estivi.

E', inoltre, importante rilevare che la richiesta di servizi per il turismo su due ruote è sempre più forte ed importante, viste anche le politiche green della Comunità Europea ma anche della nostra stessa normativa nazionale.

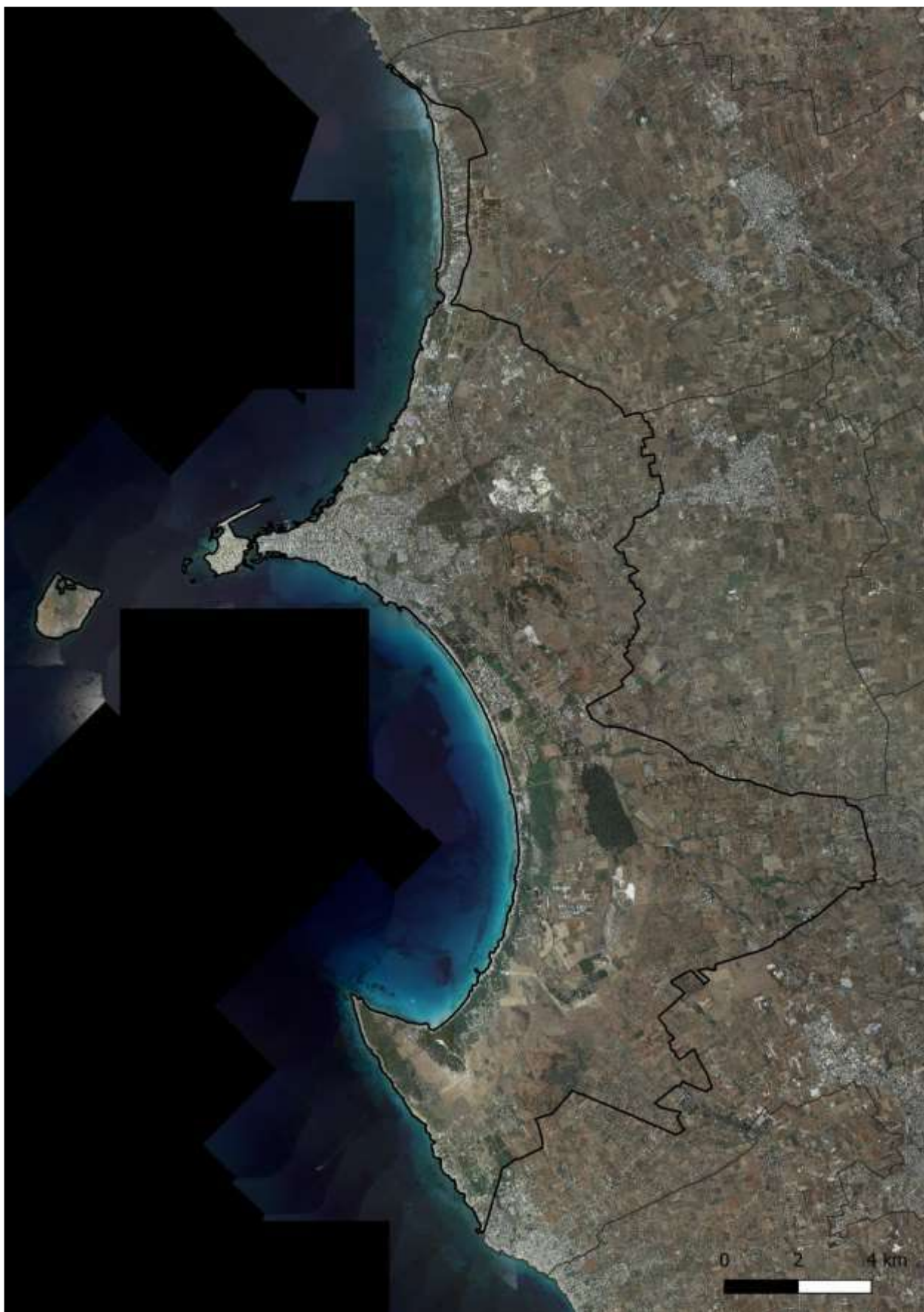


Figura 106: Alternativa 0 – Non attuare il Piano della Mobilità Ciclistica

Alternativa 1– Attuare quanto previsto nel Piano della Mobilità Ciclistica

È l’ipotesi che raggiunge gli obiettivi che il Piano si prefigge, ovvero dotare la Città di Gallipoli di una serie percorsi ciclabili e servizi legati alla mobilità che permettano di rendere la Città Bella una meta turistica di importanza internazionale, vivibile in ogni suo aspetto anche nel periodo estivo e soprattutto sostenibile ambientalmente e paesaggisticamente, al fine di preservare e conservare le bellezze naturalistiche adesso presenti anche per le generazioni future.

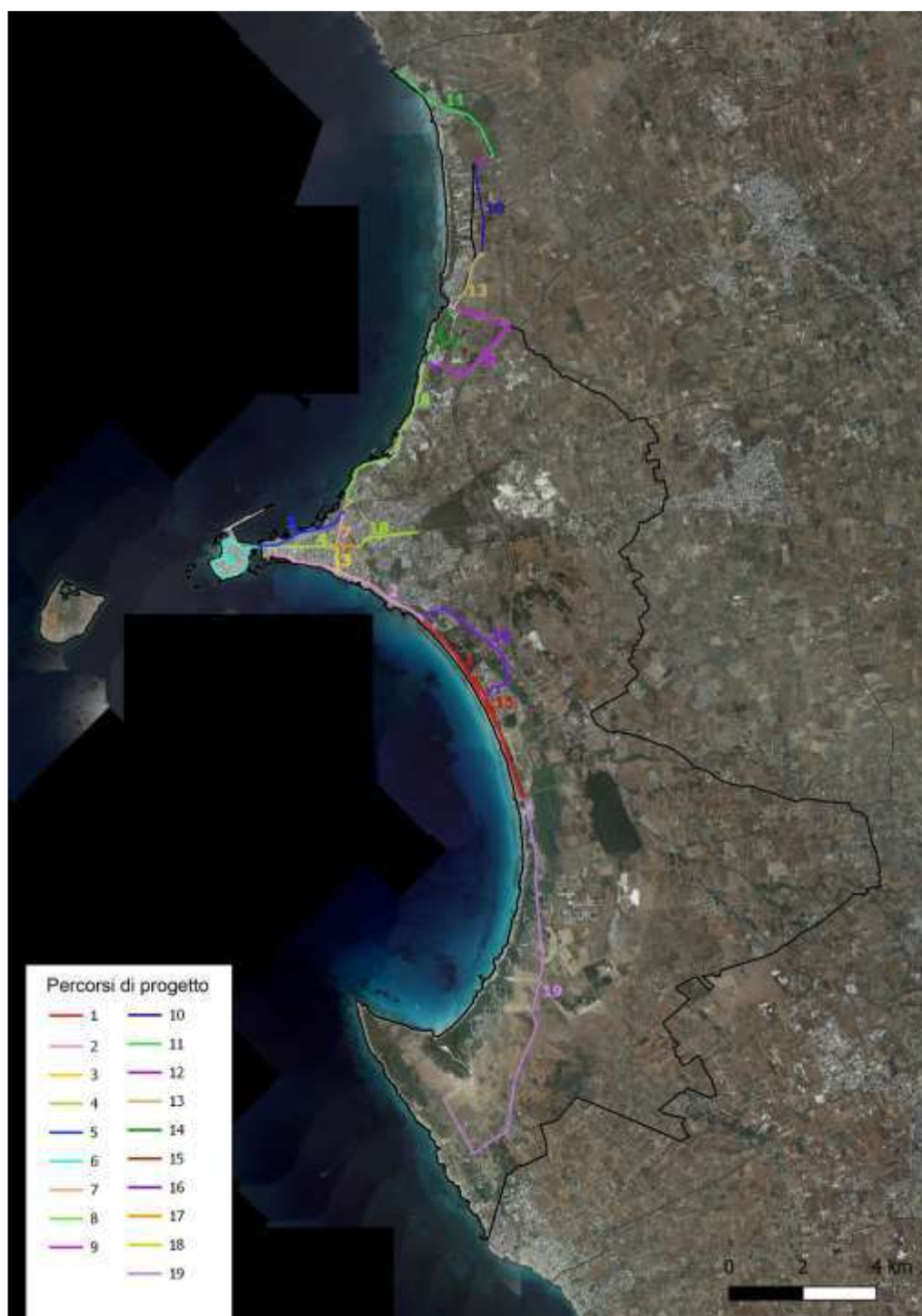


Figura 107: Alternativa 1 – Attivare le previsioni del Piano della Mobilità Ciclistica

Alternativa 2 – Modifica percorso n.8

Tale ipotesi alternativa prevede lo svilupparsi del tratto 8 in linea retta solo in corrispondenza di via Lecce in sede propria e promiscua fino a ricongiungersi con la litoranea Nord per uno sviluppo totale di circa 1700 ml.

La presente alternativa è ipotizzata al fine di eliminare alcuni tratti da realizzarsi ex-novo a ridosso della costa.

Attuando tale alternativa, però, il percorso in questa zona del territorio perderebbe le sue caratteristiche di particolarità non avendo la possibilità per il fruitore di godere del panorama della costa e soprattutto non si avrebbe la possibilità di riqualificare il tratto costiero considerato ad oggi poco conosciuto e frequentato se non dagli abitanti della zona.

Si creerebbe, inoltre, un problema di traffico veicolare e pericolosità per i ciclisti, soprattutto in corrispondenza del tratto di via Lecce all'ingresso della Città ed in corrispondenza della rotatoria tra via Lecce, la S.P. 52 e la S.P. 108.

Si considera, pertanto, questa ipotesi meno attuabile rispetto al percorso ipotizzato nel Piano.



Figura 108: Alternativa 2 – modifica del percorso n.8 del Piano della Mobilità Ciclistica

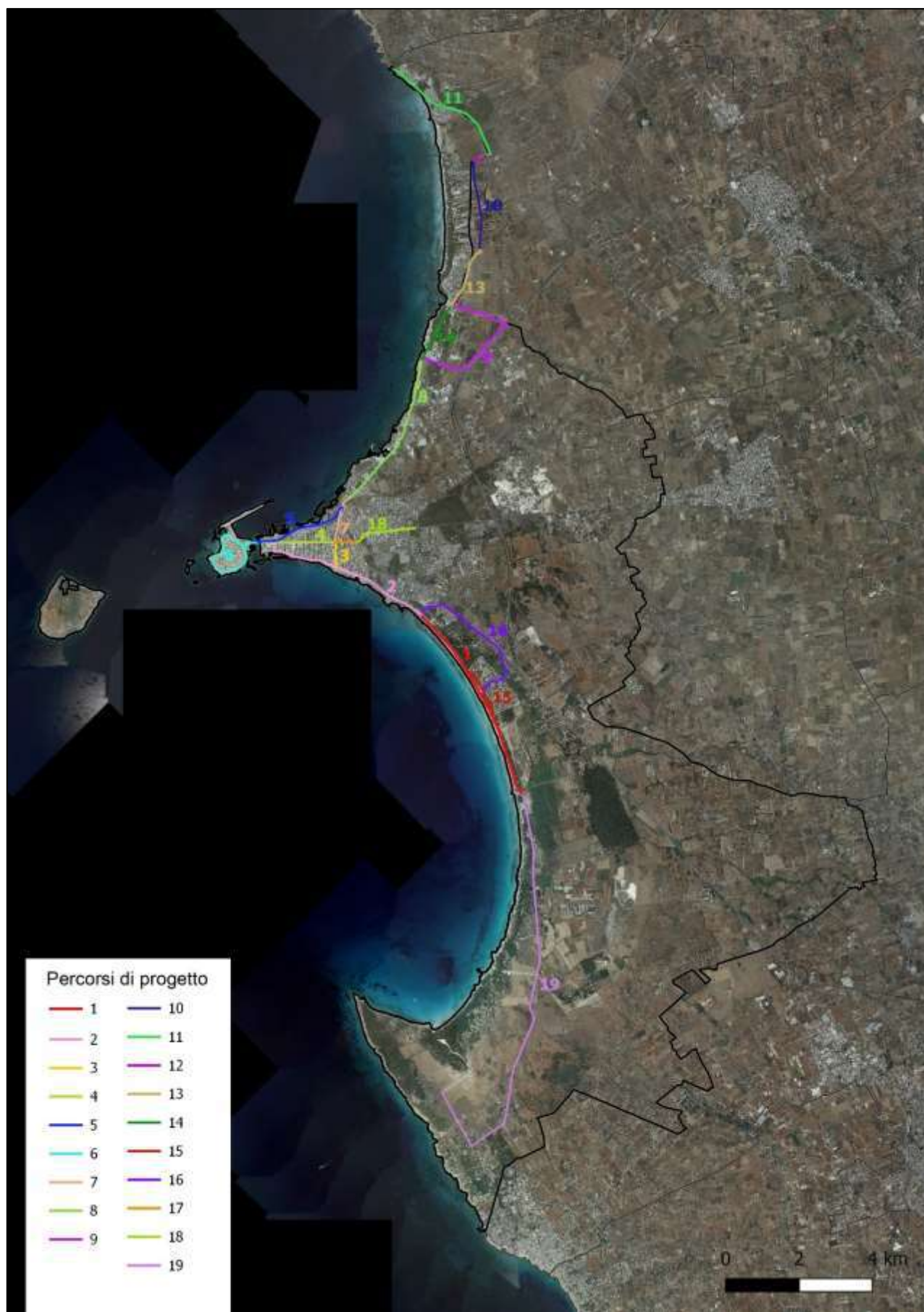


Figura 109: Alternativa 2 – modifica del percorso n.8 del Piano della Mobilità Ciclistica



Alternativa 3 – Eliminazione percorsi n. 9, 15, 16

L’alternativa prevede l’eliminazione dei percorsi che si diramano dal percorso lineare per abbracciare lembi di territorio leggermente verso l’entroterra. La scelta di inserire questi percorsi è stata fatta per alcuni motivi principali, innanzitutto si ritiene necessario permettere la possibilità di raggiungere la costa partendo dall’entroterra o venendo da comuni limitrofi e necessariamente alcuni percorsi sono preferenziali rispetto a tutti i tracciati esistenti, l’area della Baia Verde (percorsi 15 e 16) nel periodo estivo è abitata e frequentata da masse di turisti tanto da essere congestionata dal traffico veicolare che, se fermato a monte dell’area abitata attraverso appositi parcheggi sarebbe possibile raggiungere le spiagge attraverso l’utilizzo della bicicletta o a piedi. L’esistenza di percorsi ciclabili sarebbe il volano per permettere tale radicale cambiamento.

Per quanto attiene il percorso n. 9, lo stesso è stato pensato per permettere di raggiungere i percorsi sulla costa arrivando dai Comuni limitrofi o dalla zona artigianale immediatamente a ridosso del percorso.

L’eliminazione di tali percorsi sarebbe una carenza nella pianificazione generale poiché non permetterebbe la permeabilità del territorio con l’ausilio della bicicletta.

Si ritiene, pertanto utile e necessaria la presenza di tali percorsi.

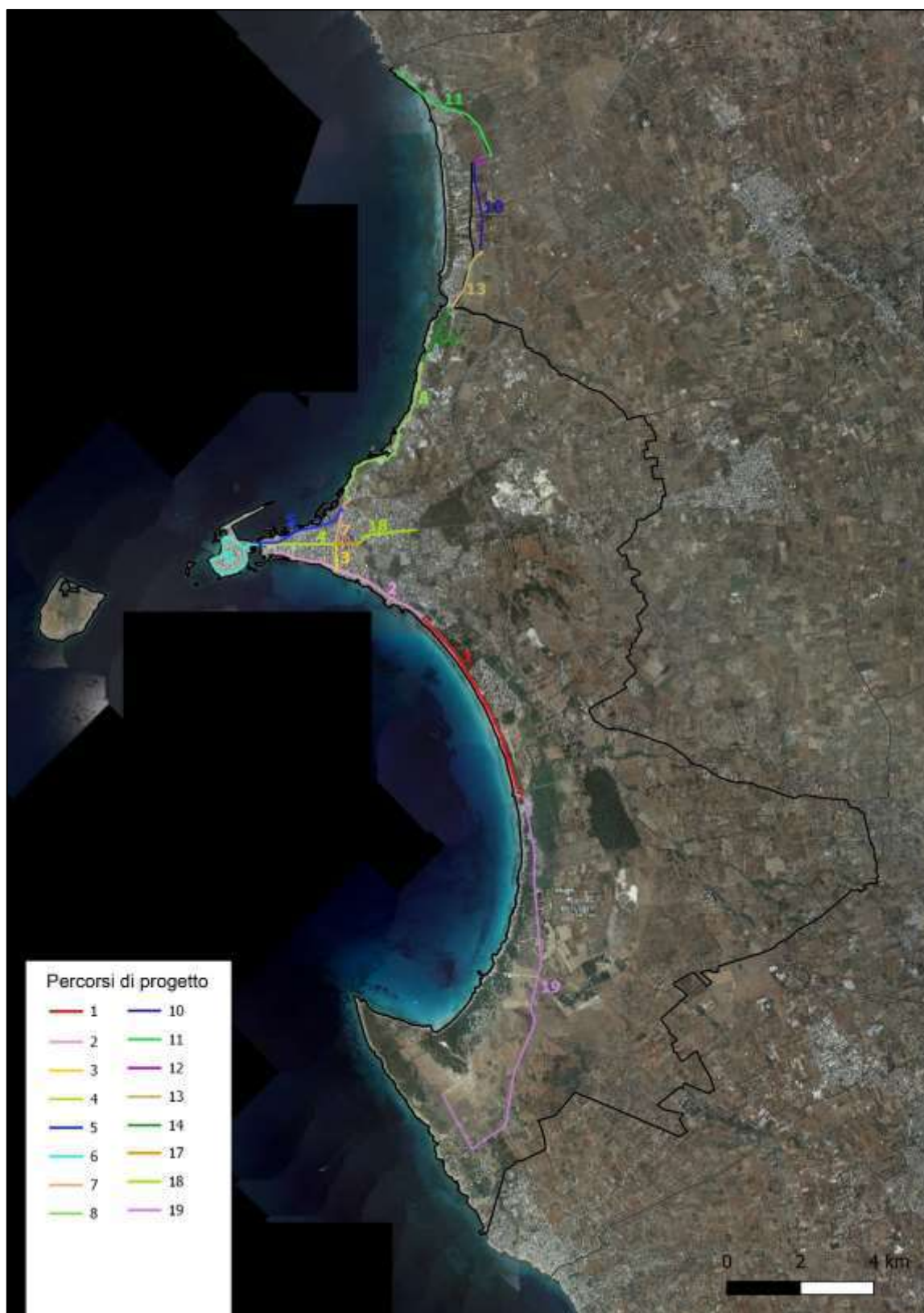


Figura 110: Alternativa 3 – Eliminazione dei percorsi 9,15 e 16



10 ANALISI DELLA COMPATIBILITA' E COERENZA

Nel presente capitolo verrà analizzata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi prefissati e rispetto agli strumenti sovraordinati elencati nei precedenti capitoli.

10.1 Premessa

Come descritto nei paragrafi precedenti, il territorio comunale della Città di Gallipoli è ricco di emergenze paesaggistiche e storico-culturali da scoprire, conoscere e valorizzare. Ad oggi residenti e soprattutto turisti che attratti dalla notorietà della Città giungono per visitarla, spesso non hanno possibilità di accedere e conoscere l'intero patrimonio che la stessa possiede per via della carenza di servizi destinati soprattutto alla mobilità. Infatti la Città non è ancora dotata di una rete di trasporti pubblici tale da soddisfare la richiesta soprattutto estiva, ma soprattutto non è dotata di una rete di percorsi destinati alla mobilità lenta, come, invece succede ormai in moltissime altre realtà anche molto vicine alla Città Bella, costringendo chi vuole arrivare a Gallipoli da lontano ma anche dai Comuni contermini, di dover raggiungere la propria meta con autoveicoli privati, congestionando il traffico, incidendo in maniera importante sulla qualità dell'aria, delle altre componenti ambientali e soprattutto sulla vivibilità della Città stessa. Stessa situazione nell'ambito del Parco Naturale Regionale, dove la carenza anche di aree di sosta, induce gli avventori a parcheggiare in maniera caotica nelle aree protette, incidendo in maniera significativa sugli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali presenti.

La proposta progettuale prevede la realizzazione di una serie di percorsi in sede propria e promiscua, tali da collegare l'intero territorio comunale e permettere gli spostamenti con mobilità lenta ed in sicurezza sull'intero territorio, anche giungendo dai Comuni contermini, innestando la rete progettata alla rete già esistente o prevista nell'ambito dell'intero territorio provinciale, rendendo così il territorio gallipolino, non solo più attrattivo, fruibile, visitabile nella sua interezza e decongestionato ma anche rispettando lo stesso, le sue peculiarità paesaggistiche e storico-monumentali e proiettando la sostenibilità derivata in un futuro ormai inevitabile.

La pianificazione in atto permette di collegare la rete, una volta realizzata, nell'ambito dei circuiti ciclabili già esistenti e segnalati come la Rete Ciclabile Nazionale Bicalia, la rete ciclistica Europea EuroVelo, il progetto CYRONMED ecc...nel rispetto del Piano Regionale dei Trasporti, delle Linee Guida Regionali PUMS del 2018 e del PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA.

Per quanto attiene allo stato dei luoghi, esistono già alcuni piccoli tratti di mobilità ciclistica realizzati, alcuni in via di progettazione, alcuni ipotizzati con Progetti di fattibilità Tecnica ed Economica, alcuni nell'ambito del Piano del Parco e della Mobilità dello stesso, il presente Piano ingloba in sé tutte le previsioni in atto e propone altri itinerari e percorsi al fine di raggiungere gli scopi anzidetti.

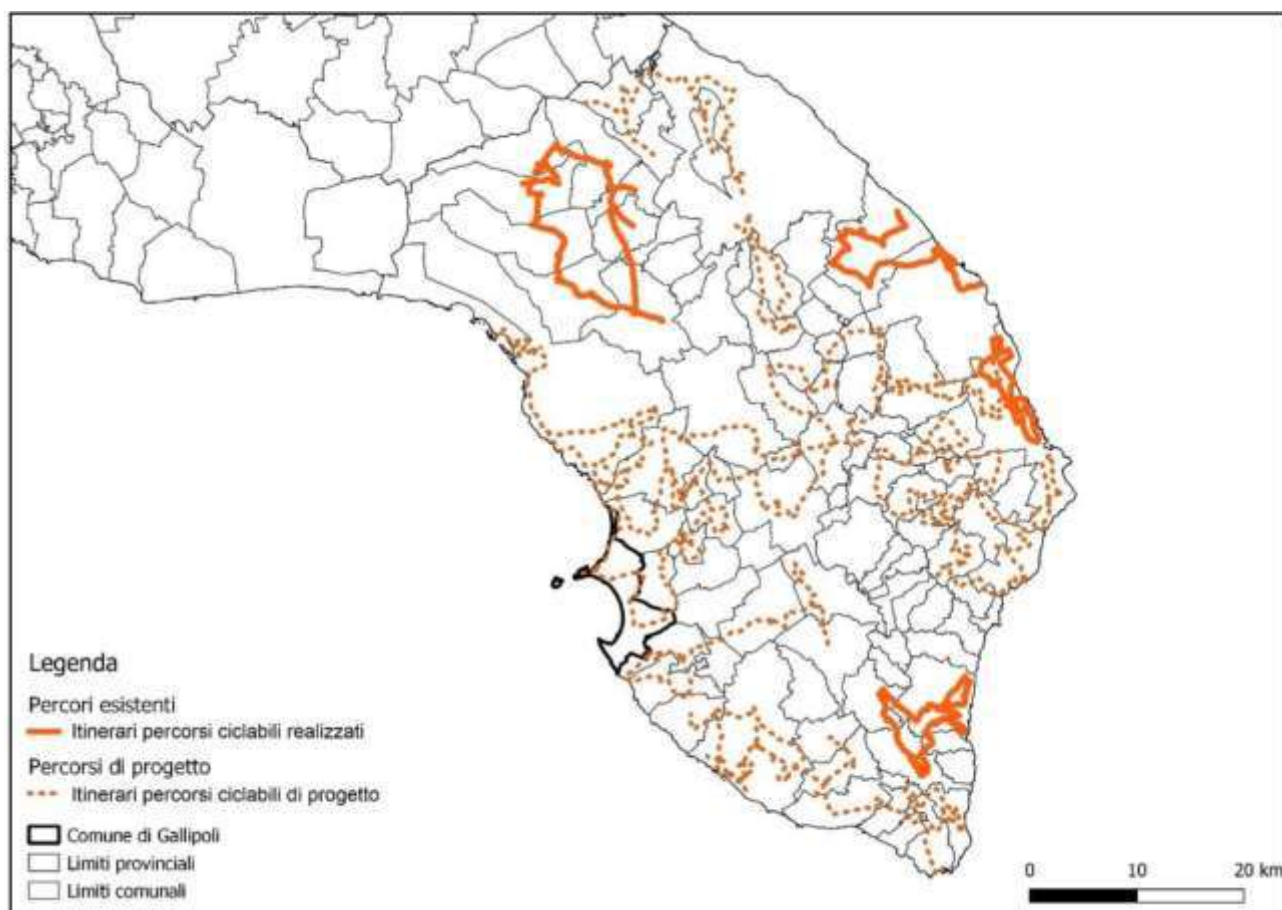


Figura 108: Inquadramento provinciale itinerari ciclabili già realizzati e di progetto

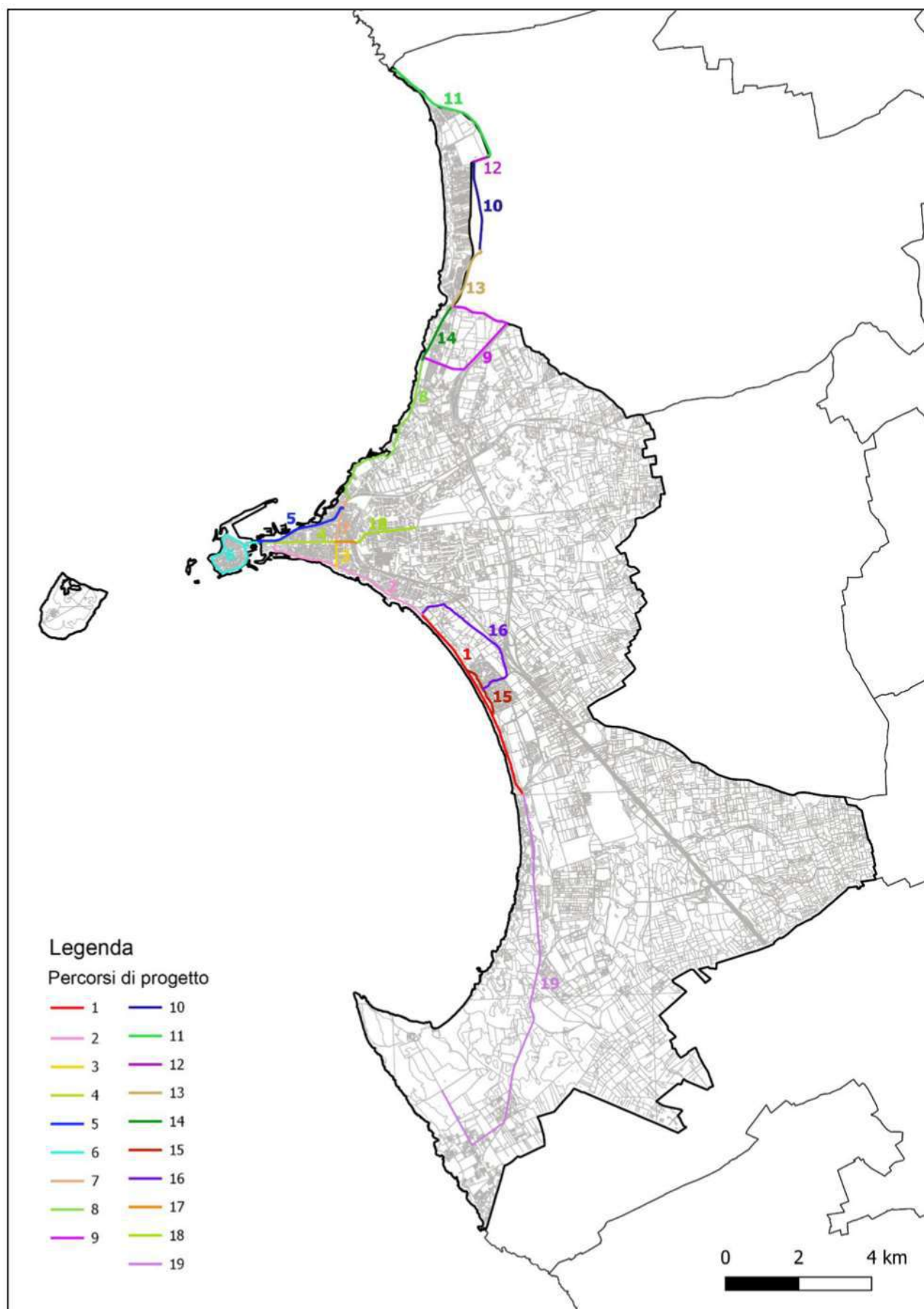


Figura 109: Itinerari ciclabili di progetto previsti dal presente Piano di Mobilità Ciclistica



10.2 Analisi di coerenza interna (coerenza tra obiettivi e azioni del Piano)

Nelle tabelle successive viene analizzata la coerenza degli Obiettivi specifici del Piano di Mobilità Ciclistica con le Azioni proposte dal Piano stesso.

La legenda per la tabella di coerenza è rappresentata di seguito:

Incoerenza totale degli interventi previsti nel Piano, non mitigabili	
Incoerenza moderata degli interventi previsti nel Piano, mitigabili con specifici interventi	
Coerenza moderata degli interventi previsti nel Piano	
Coerenza totale degli interventi previsti nel Piano	
Nessuna interazione riscontrabile	
Obiettivi/Azioni Piano	

Figura 110: Tabella di coerenza interna



AZIONI Piano della Mobilità Ciclistica			
	A.1: Creazione di percorsi ciclopedonali tali da permettere a cittadini e turisti di raggiungere in sicurezza e con il loro mezzo non motorizzato tutto il territorio anche attraverso la connessione ad altre ciclovie intercomunali esistenti;	A.2: Dotazione di aree per gli interscambi tra mezzi pubblici e mezzi non motorizzati dotate dei servizi necessari;	A.3: Individuazione di punti di interesse più facilmente raggiungibili attraverso in nuovi percorsi ciclo-pedonali.
OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica			
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;			
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;			
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;			
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;			
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;			
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;			
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);			
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;			
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.			



10.3 Analisi di coerenza esterna (coerenza tra le disposizioni del Piano della Mobilità Ciclistica e quelle del sistema normativo di riferimento)

Nelle tabelle successive viene analizzata la coerenza degli Obiettivi specifici del Piano della Mobilità Ciclistica e degli Obiettivi specifici con gli Obiettivi dei Piani sovraordinati (Coerenza Esterna), nello specifico:

1. Piano Regolatore Comunale (PRG)
2. Piano Paesaggistico Regionale Territoriale (PPTR)
3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
4. Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia (PAI)
5. Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)
6. Piano regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA)
7. Piano regionale dei trasporti (PRT) -2015-2019
8. Piano regionale dei trasporti (PRT) – Piano attuativo – 2021-2030
9. Piano Regionale delle Coste (PRC)

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) -Regione Puglia 2020

La legenda per le tabelle di coerenza è rappresentata di seguito:

Incoerenza totale degli interventi previsti nel Piano, non mitigabili	
Incoerenza moderata degli interventi previsti nel Piano, mitigabili con specifici interventi	
Coerenza moderata degli interventi previsti nel Piano	
Coerenza totale degli interventi previsti nel Piano	
Nessuna interazione riscontrabile	
Obiettivi Piani	

Figura 111: Tabella di coerenza interna



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti – Parte I

OBIETTIVI GENERALI Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica								
	Individuazione del ruolo specifico della Città di Gallipoli nell'ambito della programmazione e pianificazione degli Enti preposti per lo sviluppo complessivo del territorio regionale e nazionale. Con riferimento particolare al piano di Sviluppo Regionale e alla sua eventuale pianificazione territoriale di settore, agli Itinerari Turistico Culturali della Cassa del Mezzogiorno e a tutte le opere infrastrutturali di competenza degli organi provinciali.	Verifica delle interrelazioni con la strumentazione urbanistica dei Comuni limitrofi, in particolare con il Comune Sannicola.	Definizione e classificazione adeguata delle zone agricole produttive, con relativa disciplina degli interventi, in modo da salvaguardare e potenziare la produzione agricola.	Individuazione della rete stradale esistente e revisione del sistema di viabilità primaria in coerenza con l'evoluzione dei sistemi infrastrutturali territoriali già realizzati o programmati da parte degli Organi Statali, Regionali e Provinciali competenti, tenendo conto dei necessari coordinamenti ed integrazioni a livello comprensoriale.	Tutela delle risorse territoriali e dell'ambiente naturale, con appropriata individuazione degli elementi paesaggistici ed adeguate prescrizioni per la loro valorizzazione e tutela.	Adeguamento delle aree produttive a carattere industriale e artigianale in funzione dei programmi dell'ASI di Lecce, delle realistiche previsioni di sviluppo degli insediamenti esistenti e delle connesse esigenze di servizi generali, tenuto conto anche di tendenze di sviluppo comprensoriale, in supporto al trasporto via mare, che necessitano di caratteristiche ed attrezzature di livello superiore. Nel mentre il Piano per Insediamenti Produttivi già adottato dal Comune dovrà svolgere un ruolo legato ad attività economiche di servizio al tessuto urbano e alla residenza al fine di incentivare e specializzare l'artigianato locale e la piccola industria.	Dimensionamento e verifica dei fabbisogni nei settori residenziali e produttivo in rapporto alle carenze pregresse ed agli insediamenti prevedibili nei prossimi quindici anni, così come previsto nell'art. 51 della L.R. n. 56/80. A tal fine sarà attentamente valutato il patrimonio edilizio esistente con particolare riferimento, tra i vari parametri di indagine, alla situazione del titolo di godimento ed alla sua effettiva funzione (1 ^a e 2 ^a casa, residenza stabile o stagionale), ed alla sua evoluzione negli ultimi decenni.	Individuazione delle aree necessarie per il soddisfacimento dei fabbisogni suddetti, commisurate in modo da consentire all'interno delle varie zone residenziali la realizzazione dei programmi di edilizia residenziale pubblica secondo i rapporti di cui all'art. 2 della L.N. n.10/77 con l'individuazione dei comparti di intervento (art. 15 L.R. n.66)
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;								
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;								
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;								
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;								



2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;								
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;								
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);								
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;								
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.								



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti – Parte II

OBIETTIVI GENERALI Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti								
OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Valutazione dei fabbisogni nel sistema infrastrutturale, si da conseguire la dotazione di aree di uso pubblico per attrezzature e servizi di quartiere, almeno nelle quantità minime stabilite dal D.M. 2.4.1968 n.1444, con le più opportune localizzazioni nell'ambito delle aree disponibili del tessuto urbano esistente, in considerazione dei raggi di influenza ottimali per le diverse categorie di attrezzature, in modo da compensare anzitutto i fabbisogni arretrati. La verifica degli standards andrà effettuata su tutto il territorio urbano.	Recupero del patrimonio edilizio esistente, ed in particolare del Centro Storico, con tutela dei valori artistici e ambientali, e con l'individuazione delle aree di recupero (art. 14 L.R. n.56), finalizzato alla conservazione e valorizzazione dei caratteri storico-ambientali ed al mantenimento della popolazione insediata e delle attività commerciali e produttive, nel rispetto delle caratteristiche tipologiche degli edifici e della struttura urbanistica. Verranno recepite le indicazioni e prescrizioni rivimenti dal Piano Particolareggiato di restauro conservativo e di risanamento, in iter di formazione, che l'amministrazione ha da tempo avviato allo scopo di coordinare nel settore urbano di tale rilevanza socio-culturale l'intervento e l'interesse pubblico con quello di iniziativa privata.	Previsione di adeguate attrezzature e servizi di interesse generale a scala urbana e comprensoriale, con particolare riferimento a progetto generale del porto, al nodo ferroviario, al nuovo mercato del pesce, alla nuova struttura ospedaliera, alle nuove aree cimiteriali, ecc... Nel contesto delle attrezzature e servizi di interesse generale a scala territoriale, il progetto generale di massima del porto, già approvato dal Consiglio Comunale, assume un peso determinante in quanto avvia a soluzione i problemi legati alle varie funzioni che il porto dovrà svolgere, e nel contempo impone previsioni urbanistiche nel contesto urbano e territoriale in cui tale struttura dovrà necessariamente interrelarsi. In particolare dovrà essere affrontato il problema della viabilità di collegamento tra il porto e il territorio urbano ed extraurbano e del collegamento viario. In supporto alla viabilità dovranno essere previste delle adeguate strutture di servizio alla varie funzioni che il porto di Gallipoli dovrà assumere.	Adeguamento e potenziamento delle funzioni commerciali e direzionali, secondo i criteri opportuni per una adeguata organizzazione del sistema di distribuzione (L. 426/71).	Previsione nell'ambito dell'assetto territoriale di aree destinate a parco attrezzato per l'uso del tempo libero, lo sport, e la qualificazione dell'ambiente urbano secondo un sistema per quanto possibile continuo e collegato con le localizzazioni delle attrezzature di interesse generale, in generale, in particolare con quelle che abbiano specifica attinenza con le manifestazioni e spettacoli all'aperto.	Assetto degli insediamenti costieri. Organizzazione dell'intera fascia costiera, nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche e ambientali, tenendo conto della prevalente destinazione turistica, del potenziamento e sviluppo delle attività produttive, della necessità di localizzare insediamenti turistici ricettivi all'aperto, nonché di attrezzature a carattere collettivo corrispondenti alle esigenze di una corretta fruizione turistica e per il tempo libero della fascia costiera. Per gli insediamenti turistico-ricettivi all'aperto, tipo campeggi, la variante generale dovrà tenere conto di un programma specifico avviato dall'Amministrazione Comunale ai sensi della L.R. n.35/79.	Verranno recepite alla Variante generale tutte le norme ed indicazioni degli strumenti urbanistici esecutivi approvati o adottati, sempre che, non in palese contrasto con gli obiettivi e criteri sopra descritti. Per garantire organicità e funzionalità al nuovo strumento generale la Variante in oggetto assume "ruolo" di coordinamento di tutte le iniziative urbanistiche in corso (Piani Particolareggiati, Piani di Recupero, ecc.), onde evitare contrastanti soluzioni nei vari settori di intervento.	La nuova strumentazione urbanistica comprenderà, oltre le nuove Norme Tecniche di Attuazione, l'adeguamento del Regolamento Edilizio, in conformità a quanto disposto dall'art. 15 par. 4 e dall'art. 51 della L.R. n. 56/80, e dalle altre disposizioni legislative vigenti in materia. Infine nella redazione dello Strumento Urbanistico Generale, si dovrà comunque rispettare la legislazione statale e regionale in materia, e contenere specificatamente quanto previsto agli art. 14 e 15 della L.E. 56/80.
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;								
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;								
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;								
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;								



2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;								
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;								
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);								
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;								
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.								



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	1) realizzare l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici	2) sviluppare la qualità ambientale dei territori	3) valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata	4) riqualificare valorizzare i paesaggi rurali storici	5) valorizzare il patrimonio identitario culturale- insediativo	6) riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee	7) valorizzare la struttura estetico – percettiva dei paesaggi della Puglia	8) progettare la fruizione lenta dei paesaggi	9) riqualificare, valorizzare e riprogettare i paesaggi costieri della Puglia	10) definire standard di qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili	11) definire standard di qualità territoriale e paesaggistica nell'insediamento, riqualificazione e riuso delle attività produttive e delle infrastrutture	12) definire standard di qualità edilizia, urbana e territoriale per gli insediamenti residenziali e rurali
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;												
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;												
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;												
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;												
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;												
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;												
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);												
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;												
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.												



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP Lecce)

OBIETTIVI PTCP Lecce	Politiche del Welfare						Politiche della mobilità							Politiche della valorizzazione				
	Salubrità			Diffusione della naturalità	Energie rinnovabili	Infrastrutture sociali	Infrastrutture					Infrastrutture e centri urbani		Agricoltura di eccellenza			Produzione industriale	Leisure
	Ciclo dell'acqua	Percolazione delle acque negli acquiferi	Facce di salvaguardia Salento e del ciclo dei rifiuti	Politiche di diffusione della naturalità	Scenari energetici innovativi	Accessibilità e localizzazione delle grandi attrezzature sociali	Strategie incrementali per infrastrutture	Strade dei centri, ferrovia, trasporto su gomma	Itinerari narrativi: strade parco, attraversamenti, sentieri, ferrovia porti turistici, aeroporti	Rete della percolazione (spugna)	Ferrovia	Piattaforme logistiche	Attraversare i centri urbani, le strade mercato e le aree produttive	Vigneto	Frutteto	Culture in serra	Le aree produttive pianificate e non	Un nuovo modello di ricettività turistica
OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Combattere il fenomeno della desertificazione, attraverso strategie mirate alla limitazione degli sprechi e alla razionalizzazione e degli usi	Tutela del suolo rispetto agli usi ed alle attività che possono costituire potenziali fonti di inquinamento nel substrato	Razionalizzazione del prelievo delle acque dal sottosuolo e il controllo del loro utilizzo Razionalizzazione del ciclo dei rifiuti mediante l'organizzazione di un modello di smaltimento diverso da quello attuale	Favorire l'espansione di una nuova naturalità a partire dalla salvaguardia di quella esistente	Progressiva diminuzione della dipendenza energetica del Salento fino al raggiungimento della completa autonomia e possibilmente di livelli di produzione energetica che ne consentano l'esportazione verso altre regioni	Migliorare l'accessibilità alle principali infrastrutture sociali modificandone la localizzazione, migliorando le infrastrutture della mobilità che le collegano ai centri urbani, migliorando i servizi di trasporto pubblico, ferroviario ed automobilistico	Aumentare l'accessibilità ad una serie diffusa di destinazioni interne ed esterne al Salento e aumentare la velocità effettiva, il confort e la sicurezza dei movimenti materiali ed immateriali all'interno del Salento e tra questo e il resto del modo	Organizzare l'habitat dell'accessibilità lungo le due dorsali orientate a nord-ovest e a sud-est, sulle quali si affaccia il maggior numero di centri urbani salentini e lungo le quali si sono disposti negli anni più recenti molte infrastrutture sociali ed alcuni tratti di "strade di mercato"	Valorizzare l'enorme potenziale narrativo dei percorsi salentini	Valorizzare la rete stradale minuta che irriga il Salento	Contrastare il degrado della ferrovia del Sud-Est rendendola un mezzo di trasporto efficiente e competitivo al mezzo automobilistico o pubblico e privato	Organizzare e gestire il sistema dei servizi di trasporto per redistribuir e il traffico soprattutto dei mezzi pesanti destinati al trasporto delle merci sulla rete viabilistica e diminuire l'intensità	Superare l'idea di circonvallazione e realizzare maglie territoriali che integrino i centri urbani al resto del territorio	Progettazione di specifici circuiti per la degustazione e l'acquisto di vino	Recupero delle aree agricole marginali ed incolte e aumento della biodiversità nel territorio	Favorire l'insediamento di attività vivaistiche del settore floricolo, legate agli interventi di riforestazione e salvaguardia ambientale del territorio	Arricchimento delle risorse disponibili per lo sviluppo della produzione industriale in forma di aree produttive attrezzate, di infrastrutture della mobilità ed energetiche e relative alla raccolta e trattamento delle acque reflue e dei rifiuti	Evitare che lo sviluppo del turismo comporti la ripetizione di errori già commessi da altre regioni e le loro conseguenze di lungo periodo, mediante la costruzione di un'offerta turistica che si esprima in numero di alberghi, anche di piccole e medie dimensioni, ma di grande qualità interna ed esterna (albergo diffuso)
	1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste																	



ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;																			
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;																			
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;																			
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;																			
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;																			
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;																			

[illegible]



Tabella di Coerenza Esterna – Piano di Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino (PAI)

OBIETTIVI E FINALITA' PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO AdB OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idrogeologico-forestali , idraulico-agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico	la difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto	il riordino del vincolo idrogeologico	la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua	lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché della gestione degli impianti
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;					
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;					
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;					
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;					
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;					
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;					
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);					
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;					
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.					



Tabella di Coerenza Esterna – Piano di Tutela delle Acque (PTA)

OBIETTIVI E FINALITA' PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	a) prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;	b) conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;	c) perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;	d) mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;	e) mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità (...);	f) impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;						
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;						
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;						
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;						
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;						
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;						
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);						
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;						
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.						



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA)

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA) OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Obiettivo: Consequimento del rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti -PM10, NO2, ozono - per i quali nel periodo di riferimento sono stati registrati superamenti			
	linea di intervento: miglioramento della mobilità nelle aree urbane	linea di intervento: riduzione delle emissioni da impianti industriali	linea di intervento: sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale	linea di intervento: interventi per l'edilizia
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;				
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;				
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;				
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;				
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;				
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;				
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);				
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;				
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.				



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale dei trasporti (PRT) – 2015-2019

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) Aggiornamento 2015-2019 OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Macro Obiettivo 1 Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica e potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN-T			Macro Obiettivo 2 Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico	Macro Obiettivo 3 Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.			
	Obiettivo specifico: Migliorare l'accessibilità e i servizi complementari	Obiettivo specifico: Promuovere l'uso di modalità di trasporto ecocompatibili	Obiettivo specifico: Potenziare i collegamenti con la rete TEN-T	Obiettivo specifico: Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali	Obiettivo specifico: Migliorare l'accessibilità dalle e verso le aree "interne" oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature sociali, ecc.	Obiettivo specifico: Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani	Obiettivo specifico: Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità	Obiettivo specifico: Aumentare la competitività del sistema portuale regionale
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;								
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;								
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;								
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;								
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;								
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;								
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);								
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;								
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.								



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale dei trasporti (PRT) – Piano attuativo – 2021-2030

OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	OBIETTIVI SPECIFICI PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) Aggiornamento 2021-2030													
	Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;	Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell' intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;	Promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell' ambito dei sistemi urbani;	Migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;	Accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;	Garantire un' efficiente interconnessione tra le reti di rango sovrazionale e quella regionale;	Migliorare l' accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell' inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;	Potenziare e integrare l' offerta di collegamenti sovrazionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;	Riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;	Riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;	Contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alla capacità alta velocità;	Indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;	Promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;	Promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;														
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;														



1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;																	
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;																	
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;																	
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;																	
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);																	
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;																	
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.																	



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale delle Coste (PRC)

Il Piano Regionale delle Coste nel proprio Rapporto Ambientale non propone tabelle schematiche degli Obiettivi ma gli stessi sono inseriti in maniera descrittiva. Al fine di rendere confrontabili in maniera tabellare gli Obiettivi del Piano del Parco con quelli del PRC questi ultimi vengono schematizzati e inseriti in tabella.

OBIETTIVI Piano Regionale delle Coste OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Obiettivo prioritario: Ricostruire due equilibri essenziali, quello biologico e quello sedimentologico, ormai molto e diffusamente compromessi	Obiettivo: Definire le modalità attraverso cui soddisfare la domanda turistica, evitando di compromettere sia le qualità naturali e storico-culturali, sia gli interessi economici e sociali della popolazione residente e degli operatori del settore	Obiettivo: Valutare le potenzialità delle aree ancora libere anche in relazione ad un auspicabile processo di recupero e di risanamento complessivo del territorio costiero	Obiettivo: Individuazione di tutti quei processi ambientali, urbanizzativi ed economici che producono degli effetti che non si possono circoscrivere in ambiti ben definiti	Obiettivo: Tutelare e conservare il territorio costiero nel tempo, saranno analizzati i fattori di pressione che ne stravolgono i precari equilibri, disciplinandone gli usi diversi e spesso conflittuali	Obiettivo: Per dare risposte concrete alle indicazioni della L.R., ogni Comune si deve dotare di una “Cartografia della Fascia Costiera con l’indicazione delle spiagge libere, di quelle date in concessione e di quelle non utilizzabili e non fruibili ai fini della balneazione”
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;						
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;						
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;						
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;						
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;						
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;						
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);						
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;						
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.						



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale della Mobilità Ciclistica -2020 (PRMC)

OBIETTIVI GENERALI Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)				
	Creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile, diffusa	Aumento dello share modale per la mobilità ciclistica	Promozione e diffusione del cicloturismo	Maggiore qualità della vita
OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica				
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;				
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;				
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;				
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;				
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;				
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;				
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);				
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;				
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.				



10.4 Analisi di compatibilità delle scelte di Piano con i principali Piani e normative a tutela ambientale sovraordinati

Il presente paragrafo tratterà la compatibilità tra le scelte effettuate per la programmazione dei percorsi ciclo-pedonali da realizzare e la loro compatibilità con le previsioni dei Piani sovraordinati, in particolar modo con la presenza di Componenti Paesaggistiche come individuate dal PPTR e Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali di cui alla D.G.R. 2442 del 21.12.2018 e dallo studio effettuato dal Dott. Leonardo Beccarisi nell’agosto 2020 e recepito dall’Amministrazione Comunale del Comune di Gallipoli con D.C.C. n. 19 del 16.03.2021 specifico per la zona del Parco Naturale Regionale “Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo”.

Per meglio comprendere le scelte di Piano va considerato che i percorsi saranno di vario tipo: in sede propria, in sede promiscua, su percorsi già esistenti e su nuovi tracciati da realizzare. Le scelte effettuate tendono a prevedere la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali su percorsi già esistenti (strade comunali, provinciale, vicinali, ecc.) al fine di limitare il consumo di suolo e l’impatto paesaggistico ed ambientale, solo laddove la realizzazione di nuovi percorsi non fosse tecnicamente possibile, si sono previsti tracciati ex novo.

I percorsi di progetto individuati in seno al Piano sono i seguenti:

DENOMINAZIONE PERCORSO	LUNGHEZZA PERCORSO [ML]	TIPO DI SEDE STRADALE
1 - Samari	1700	sede promiscua
1 - Samari esistente	1170	sede propria
2 - Lungomare Galilei	1600	sede propria
2 - Lungomare Galilei	750	sede promiscua
3 - Via Kennedy	340	sede propria
4 - Corso Roma	1000	sede propria
5 - Lungomare Marconi	1360	sede promiscua
6 - Centro Storico	1870	sede promiscua
7 - Via Lecce	670	sede propria
8 - Litoranea Nord	300	sede propria
8 - Litoranea Nord	655	sede propria su sterrato
8 - Litoranea Nord	80	sede propria
8 - Litoranea Nord	180	sede propria
8 - Litoranea Nord	500	sede propria su sterrato
8 - Litoranea Nord	870	sede propria
9 - Deviazione da S.P. 198	1500	sede promiscua
9 - Deviazione da S.P. 198	770	sede promiscua su sterrato
10 - Tratto Padula Bianca	1200	sede propria
11 - Tratto Padula Bianca/Lido Conchiglie	1860	sede promiscua
12 - Tratto Padula Bianca/SP108	215	sede promiscua
13 - Tratto SP108/Padula Bianca	930	sede promiscua
14 - Tratto SP 108	840	sede promiscua
15 - Tratto Baia Verde	760	sede promiscua
16 - Tratto Strada Vicinale Madonna del Carmine	2150	sede propria
17 - Tratto Corso Capo di Leuca	320	sede propria
18 - Tratto Corso Italia-Parco della Pace	850	sede propria
19 - Percorsi del Piano del Parco	6100	sede propria e promiscua
LUNGHEZZA TOTALE DEI PERCORSI	30540	

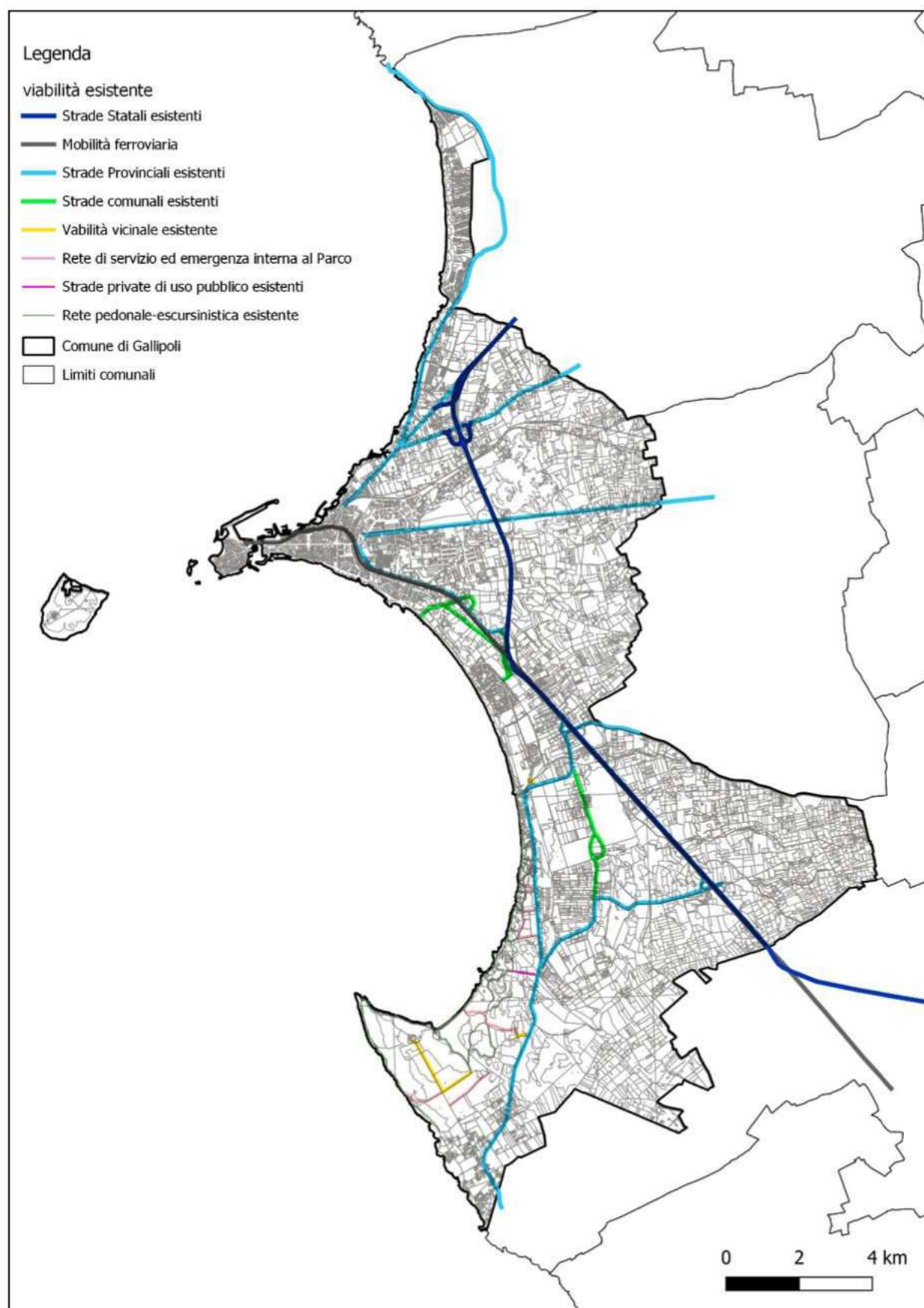


Figura 112: Viabilità esistente

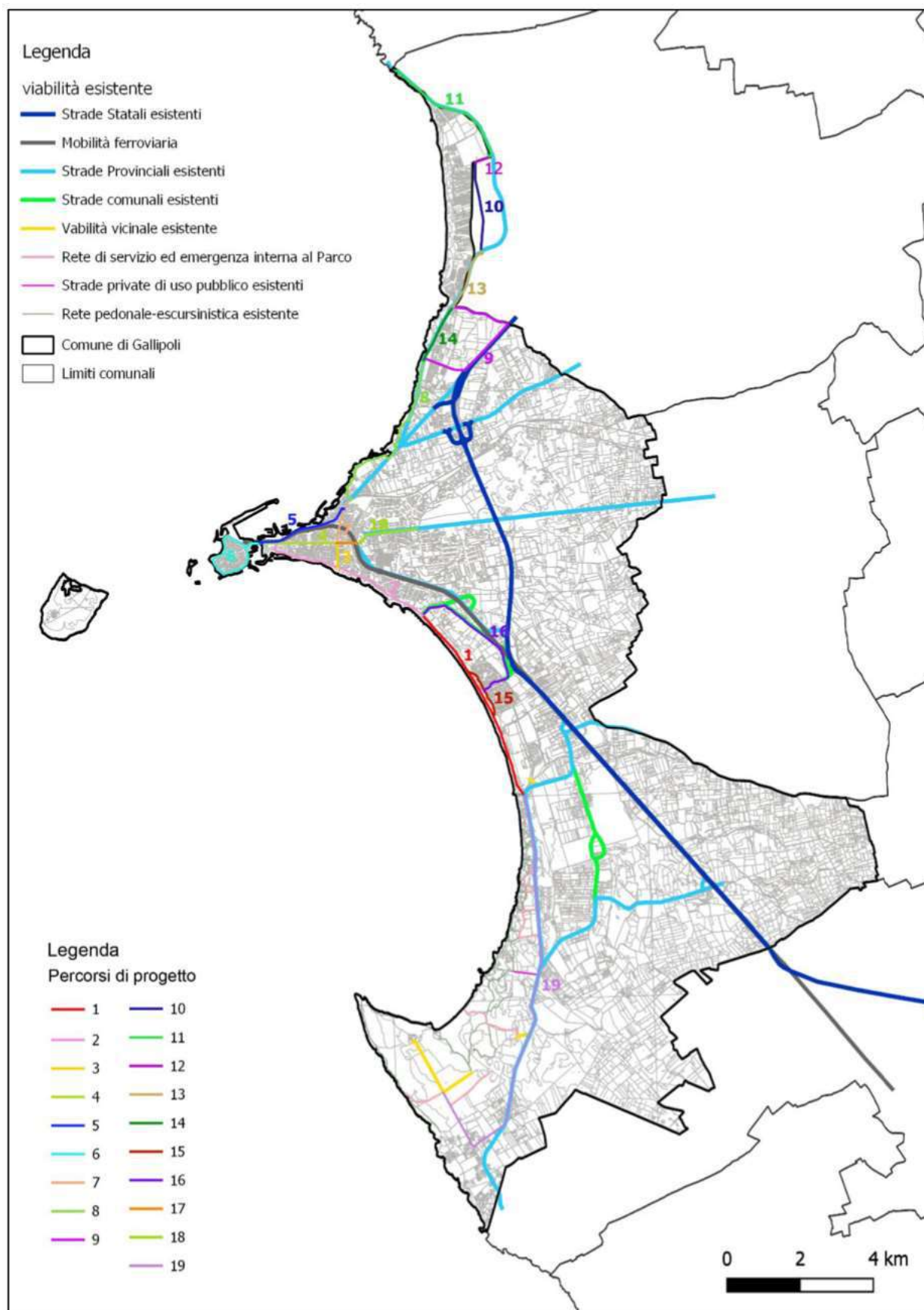


Figura 113: Percorsi di progetto rispetto a viabilità esistente

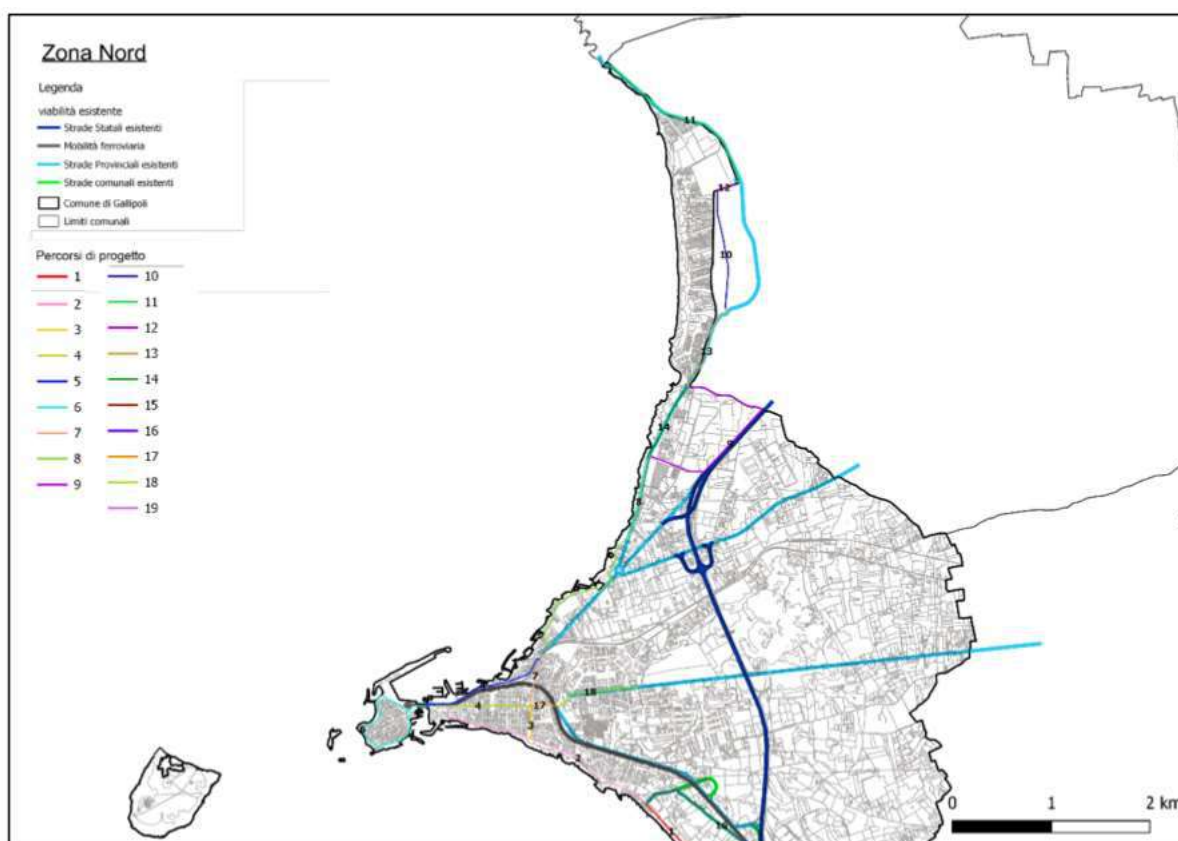


Figura 114: Percorsi di progetto e viabilità esistente - Zona NORD

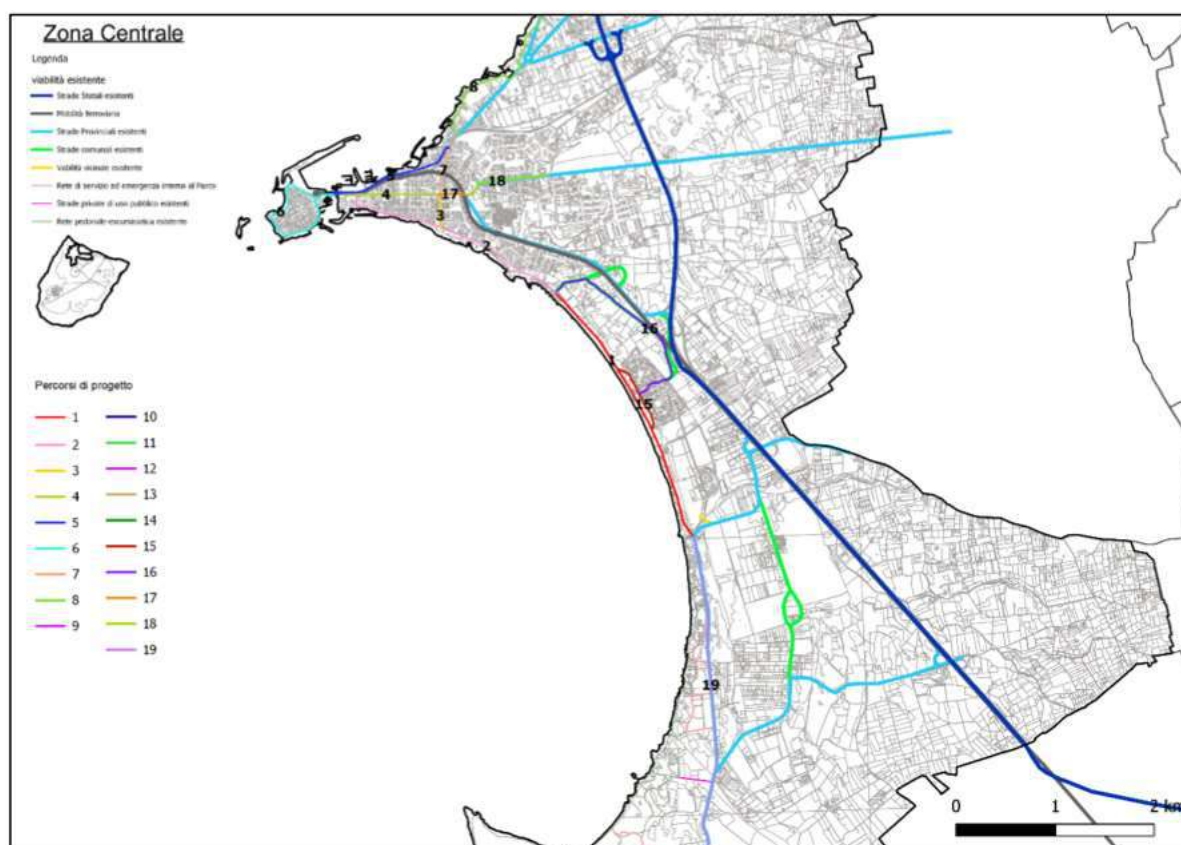


Figura 115: Percorsi di progetto e viabilità esistente - Zona CENTRALE

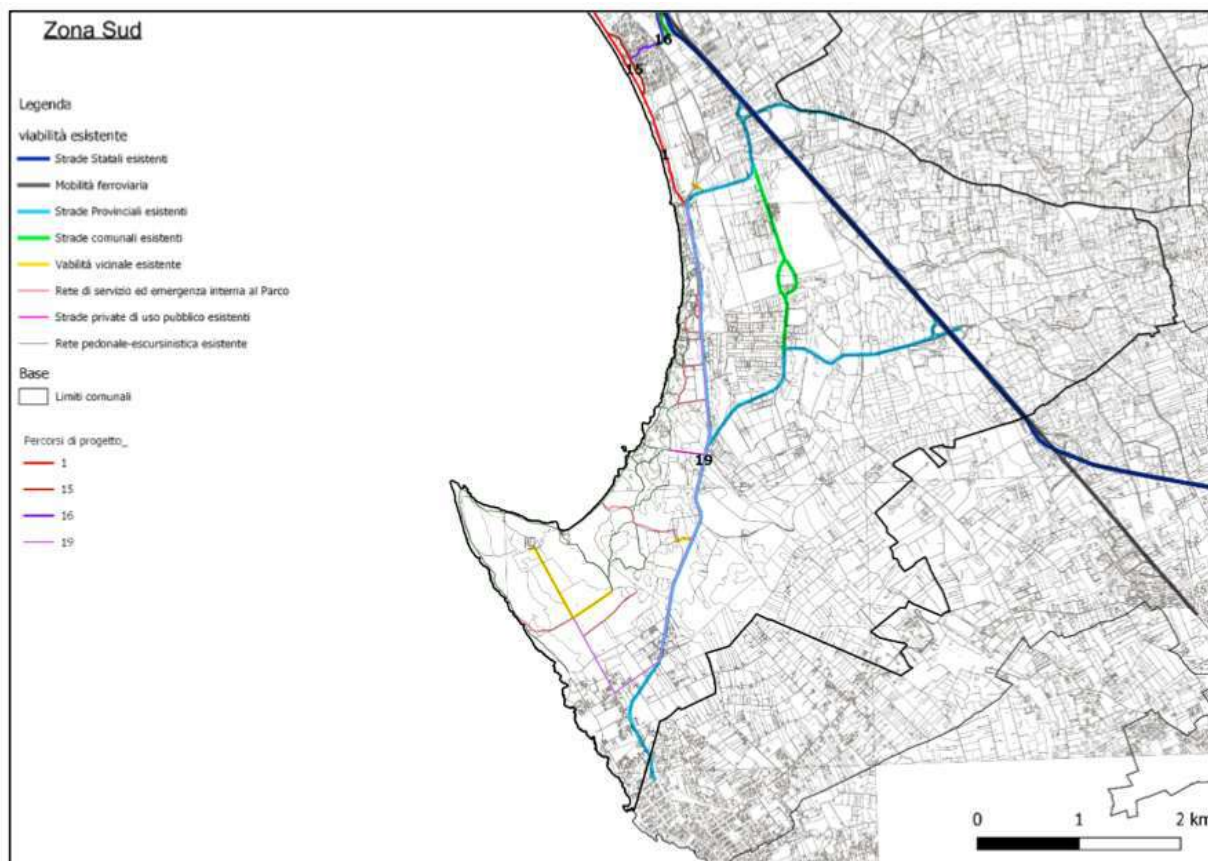


Figura 116: Percorsi di progetto e viabilità esistente - Zona SUD

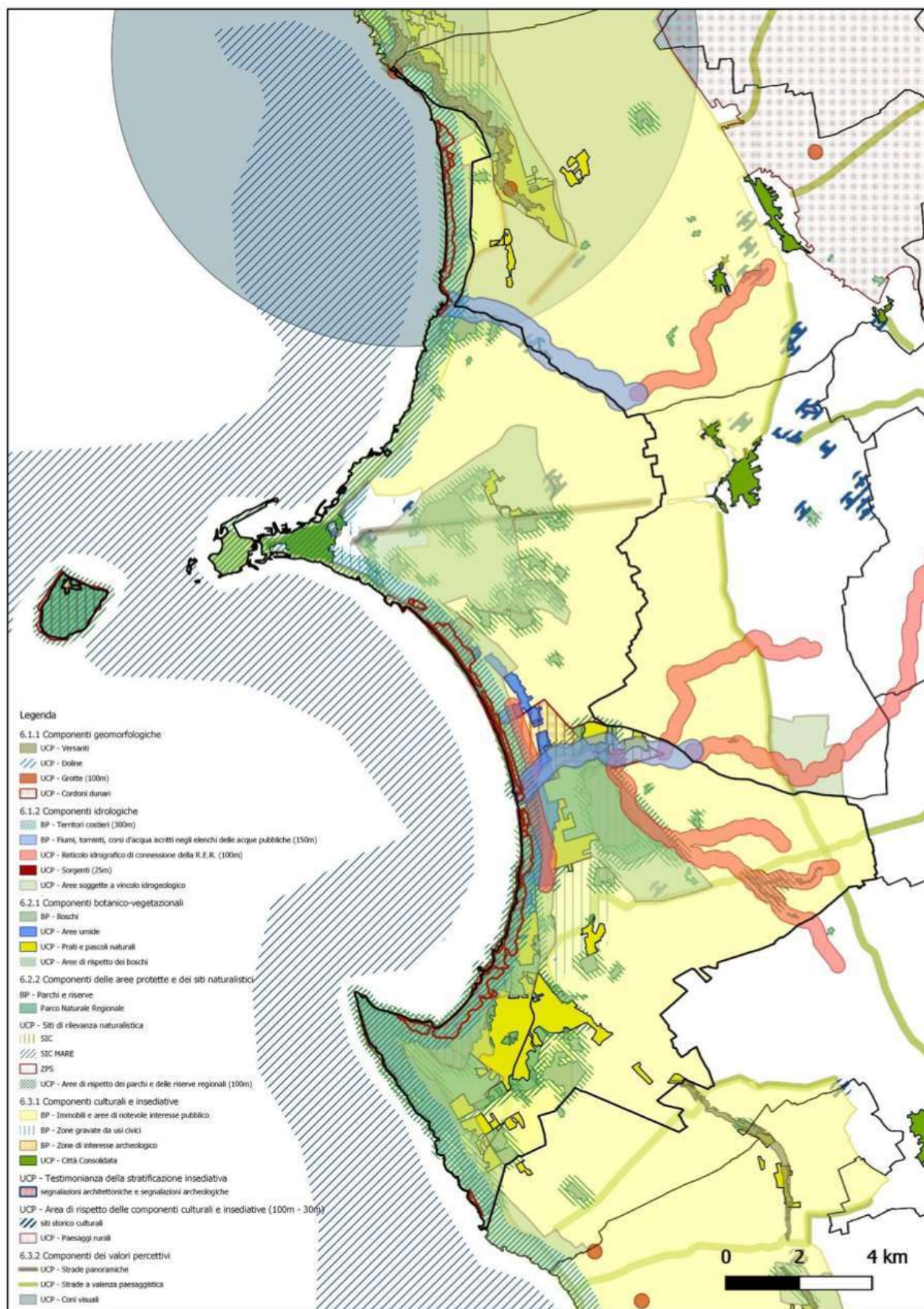


Figura 117: Componenti Paesaggistiche (PPTR) presenti sul territorio comunale di Gallipoli

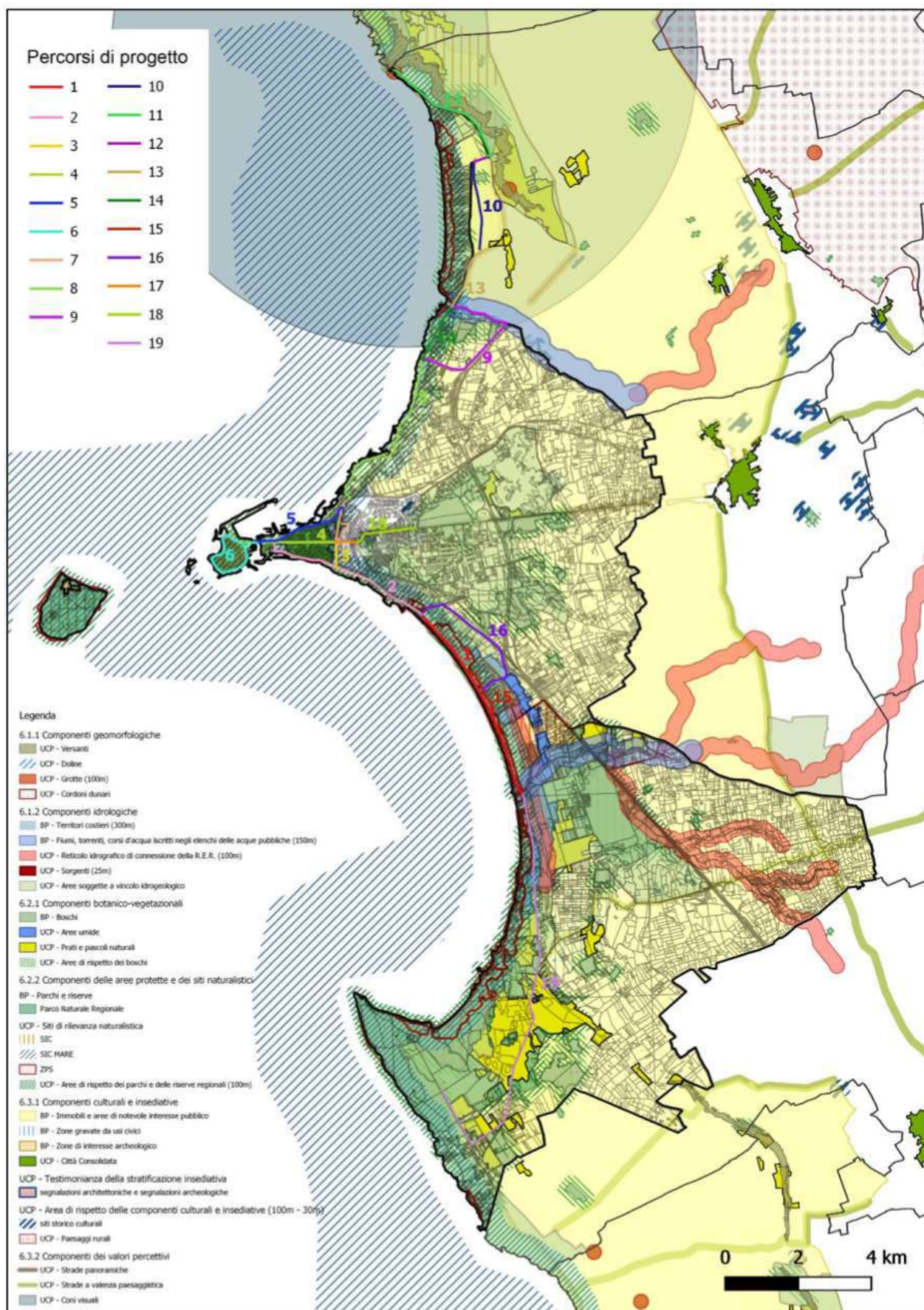


Figura 118: Compatibilità dei percorsi di progetto rispetto alle componenti paesaggistiche PPTR



10.4.1 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

I tratti di percorsi di progetto ipotizzati nel Piano della Mobilità Lenta oltre agli esistenti ricadono in buona nella zona occidentale del territorio cittadino, verso la costa.

Tale area è anche la più gravata dalla Componenti paesaggistiche definite dal PPTR, soprattutto la zona a Sud del territorio comunale è quella sulla quale insistono oltre alle altre Componenti diffuse sul territorio, anche le Aree protette, Parco e SIC, aree di particolare pregio e naturalistico oggetto di maggiore tutela rispetto al resto dell'intera superficie da tutelare.

E' da rilevare che i percorsi previsti nell'area sud sono già stati ampiamente studiati e verificati nella procedura di VAS del redigendo Piano del Parco, pertanto si considerano già compatibili con l'ambiente naturale e con il paesaggio esistenti, mentre i percorsi ipotizzati nel presente Piano corrispondenti alla zona centrale ricadono in gran parte nell'abitato cittadino e, dunque, a basso impatto paesaggistico ed ambientale. I percorsi ipotizzati nella parte nord, invece, ricadono in zone non urbanizzate e gravate da varie Componenti Paesaggistiche ma per via della loro posizione in sede promiscua o in sede propria adiacente a percorsi veicolari già esistenti, non ne fanno dubitare la compatibilità paesaggistica.

Si considera, inoltre, che l'attuazione del presente Piano sarà la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali senza realizzazione di nuovi volumi o nuove superfici coperte e la realizzazione di nuovi tratti in sede propria è prevista con l'utilizzo di materiali eco-compatibili e superfici drenanti con colorazioni terrigene a basso impatto paesaggistico ed ambientale.



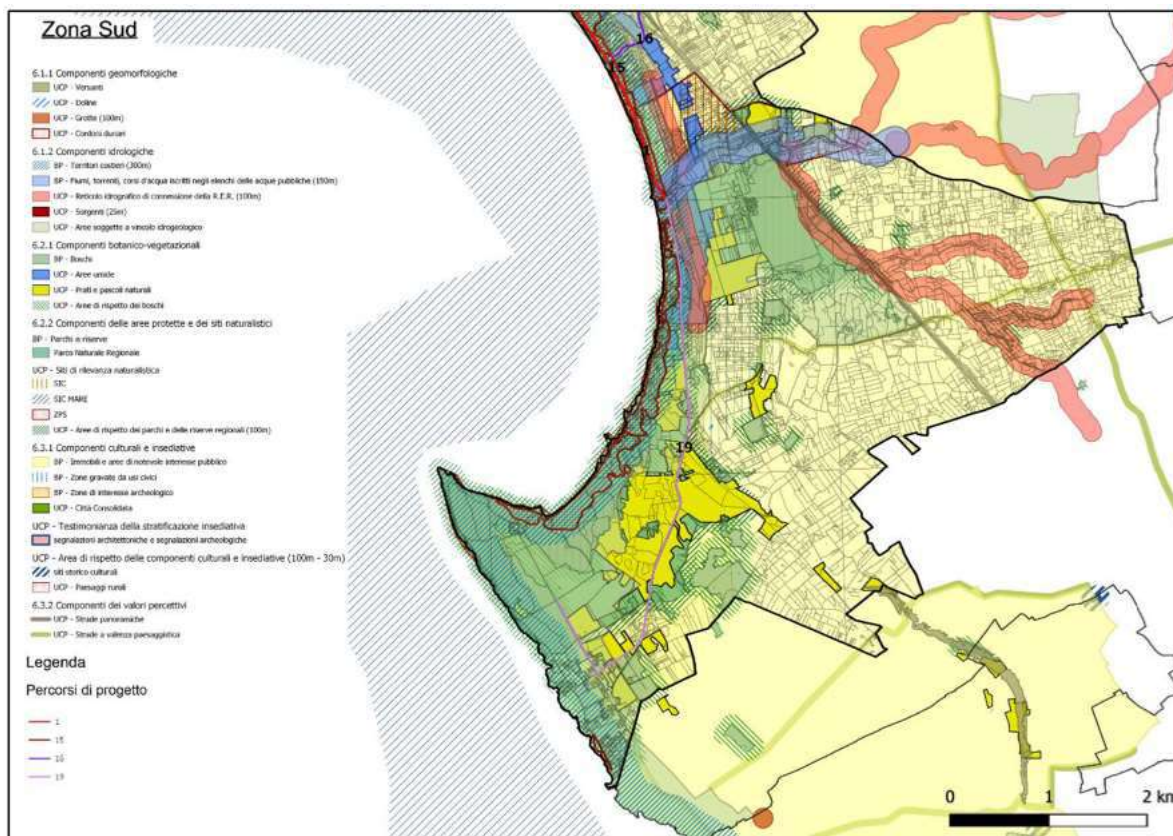


Figura 121 rapporti tra i tracciati dei percorsi di progetto e le componenti paesaggistiche - Zona SUD

Coerenza delle scelte di Piano territoriale con le NTA del PPTR

Si riportano di seguito, per ciascuna delle Componenti Ambientali e paesaggistiche definite dal PPTR, le principali prescrizioni e misure contenute nel Sistema delle Tutele.

STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA

Componenti geomorfologiche

- UCP Versanti (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Interventi non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- a1) alterazioni degli equilibri idrogeologici o dell'assetto morfologico generale del versante;
- a2) ogni trasformazione di aree boschive ad altri usi, con esclusione degli interventi colturali eseguiti secondo criteri di silvicoltura naturalistica atti ad assicurare la conservazione e integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;
- a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;



- a4) realizzazione di nuclei insediativi che compromettano le caratteristiche morfologiche e la qualità paesaggistica dei luoghi;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

Interventi ammissibili perché non indicati al comma 2, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo elevati livelli di piantumazione e di permeabilità dei suoli, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali, e prevedendo per la divisione dei fondi:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;
- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona;
- in ogni caso con un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica; 4. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

- c1) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;
- c2) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

- UCP Grotte (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice) (Grotta del Passero - Montagna Spaccata)

Interventi non ammissibili:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi che non siano finalizzate al mantenimento dell'assetto geomorfologico, paesaggistico e dell'equilibrio eco-sistemico;
- a2) interventi di nuova edificazione;
- a3) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili, salvo il trasferimento di quelli privi di valore identitario e paesaggistico al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;



- a4) sversamento dei reflui, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, o qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;
- a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a8) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

• UCP Cordoni dunari (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice) – attraversati a sud della Località Baia Verde anche dal percorso già realizzato

Interventi non ammissibili:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi;
- a2) interventi di nuova edificazione;
- a3) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili, salvo il trasferimento di quelli privi di valore identitario e paesaggistico al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;
- a4) sversamento dei reflui, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia;
- a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, o qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;
- a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;



a8) (omissis)

a9) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

Interventi ammissibili:

b1) realizzazione di passerelle o strutture simili e opere finalizzate al recupero della duna facilmente rimovibili di piccole dimensioni, esclusivamente finalizzate alle attività connesse alla gestione e fruizione dei siti tutelati che non ne compromettano forma e funzione e che siano realizzati con l'impiego di materiali ecocompatibili;

b2) ristrutturazione degli edifici legittimamente esistenti e privi di valore identitario, con esclusione di interventi che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:

- il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;
- l'aumento di superficie permeabile;
- il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili. Interventi auspicabili:

c1) finalizzati al mantenimento e all'eventuale recupero dell'assetto geomorfologico, paesaggistico e della funzionalità e dell'equilibrio eco-sistemico;

c2) che prevedano opere di rifacimento dei cordoni degradati, (per es. mediante l'utilizzo di resti morti di Posidonia oceanica, e le opere di ingegneria naturalistica che facilitino il deposito naturale della sabbia).

Componenti idrogeologiche

- BP territori costieri (300 m) (art 142, comma 1, lett. a, del Codice)

Non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano:



- a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesistico/ambientali;
- a2) mutamenti di destinazione d'uso di edifici esistenti per insediare attività produttive industriali e della grande distribuzione commerciale;
- a3) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità alla costa e la sua fruibilità visiva e l'apertura di nuovi accessi al mare che danneggino le formazioni naturali rocciose o dunali;
- a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;
- a5) escavazione delle sabbie se non all'interno di un organico progetto di sistemazione ambientale;
- a6) realizzazione e ampliamento di grandi impianti per la depurazione delle acque reflue, di impianti per lo smaltimento e recupero dei rifiuti, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
- a7) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a8) realizzazione di nuovi tracciati viari, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
- a9) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a10) eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale;

3. Fatte salve la procedura di autorizzazione paesaggistica e le norme in materia di condono edilizio, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, sono ammissibili piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

- b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti, esclusa la demolizione e ricostruzione di manufatti di particolare valore storico e identitario, per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, fatta eccezione per le attrezzature balneari e consentendo comunque per ogni tipo di intervento l'adeguamento sismico purché detti piani e/o progetti e interventi:
 - siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica degli immobili;
 - comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;
 - non interrompano la continuità naturalistica della fascia costiera, assicurando nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che



compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del mare nonché percorribilità longitudinale della costa;

- garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco- compatibili;
- promuovano attività che consentono la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità ecc.) del bene paesaggio;

b2) realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, con l'esclusione di ogni opera comportante la impermeabilizzazione dei suoli;

b3) realizzazione di attrezzature di facile amovibilità per la balneazione e altre attività connesse al tempo libero, che non compromettano gli elementi naturali e non riducano la fruibilità ed accessibilità dei territori costieri e di quelli contermini ai laghi, che siano realizzate con materiali ecocompatibili, senza utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere e fondazioni nel sottosuolo, nel rispetto delle specifiche norme di settore e purché siano installate senza alterare la morfologia dei luoghi;

b4) realizzazione di aree di sosta e parcheggio, progettate in modo che non compromettano i caratteri naturali, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e che non comportino la realizzazione di superficie impermeabili, garantendo la salvaguardia delle specie vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale e prevedendone la piantumazione in misura adeguata alla mitigazione degli impatti e al migliore inserimento paesaggistico;

b5) realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale “Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” elab. 4.2.4;

b6) realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica non contrastino con la morfologia dei luoghi e le tipologie, i materiali e i colori siano coerenti con i caratteri paesaggistici dell'insediamento;

b7) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove;



b8) realizzazione di opere migliorative incluse le sostituzioni o riparazioni di componenti strutturali, impianti o parti di essi ricadenti in un insediamento già esistente.

4. Nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) volti ad assicurare il mantenimento o il ripristino delle condizioni di equilibrio con l'ambiente per la tutela o il recupero dei caratteri idro-geo-morfologici e dei complessi vegetazionali naturali esistenti, i rimboschimenti effettuati con modalità rispondenti ai criteri di silvicoltura naturalistica e ai caratteri paesistici dei luoghi, nonché le opere di forestazione secondo le prescrizioni di Polizia Forestale;

c2) per la realizzazione di sistemi per la raccolta e di riuso delle acque piovane, di reti idrico/fognarie duali, di sistemi di affinamento delle acque reflue, preferibilmente attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione, anche ai fini del loro riciclo;

c3) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;

c4) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

• **BP fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (150 m) (art 142, comma 1, lett. c del Codice)**

Non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano:

a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica;

a2) escavazioni ed estrazioni di materiali litoidi negli invasi e negli alvei di piena;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna, nonché trasformazioni del suolo che comportino l'aumento della superficie impermeabile;

a5) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;



- a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;
- a7) sversamento dei reflui non trattati a norma di legge, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti, fatta eccezione per quanto previsto nel comma 3;
- a8) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;
- a10) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

Interventi ammissibili:

- b1) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti e privi di valore identitario e paesaggistico, destinati ad attività connesse con la presenza del corso d'acqua (pesca, nautica, tempo libero, orticoltura, ecc) e comunque senza alcun aumento di volumetria;
- b2) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:
 - siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;
 - comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi,
 - non interrompano la continuità del corso d'acqua e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua;
 - garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco- compatibili;



- promuovano attività che consentono la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità ecc.) del bene paesaggio;
 - incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;
 - non compromettano i coni visivi da e verso il territorio circostante;
- b3) sistemazioni idrauliche e opere di difesa inserite in un organico progetto esteso all'intera unità idrografica che utilizzino materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica, che siano volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici dei luoghi;
- b4) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove;
- b5) realizzazione di sistemi di affinamento delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione anche ai fini del loro riciclo o del recapito nei corsi d'acqua episodici;
- b6) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non comportino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;
- b7) realizzazione di opere migliorative incluse le sostituzioni o riparazioni di componenti strutturali, impianti o parti di essi ricadenti in un insediamento già esistente.

Interventi auspicabili:

- c1) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;
- c2) per la rimozione di tutti gli elementi artificiali estranei all'alveo, che ostacolano il naturale decorso delle acque;
- c3) per la ricostituzione della continuità ecologica del corso d'acqua attraverso opere di rinaturalizzazione dei tratti artificializzati;
- c4) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti, che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.



- **UCP Aree soggette a vincolo idrogeologico (art. 143, comma 1, lett. e) del Codice)**

Indirizzi:

Nelle aree sottoposte a vincolo idrogeologico come definite all'art. 42, punto 4), fatte salve le specifiche disposizioni previste dalle norme di settore, tutti gli interventi di trasformazione, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica e quelli non soggetti ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del Codice, (gli interventi) devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo la permeabilità dei suoli.

- **UCP Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (100 m) (art. 143, comma 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

occupazione antropica delle principali linee di deflusso delle acque; Interventi di regimazione dei flussi e artificializzazione di alcuni tratti, che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche del reticolo idrografico (SEZIONE B.2.3.1 Scheda di ambito 5.11_SALENTO_DELLE_SERRE);

Interventi ammissibili:

b1) trasformazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente a condizione che:

- garantiscano la salvaguardia o il ripristino dei caratteri naturali, morfologici e storico-culturali del contesto paesaggistico;
- non interrompano la continuità del corso d'acqua e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua;
- garantiscano la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali;
- assicurino la salvaguardia delle aree soggette a processi di rinaturalizzazione;

b2) realizzazione e ampliamento di attrezzature di facile amovibilità di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali naturali, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e non comportino l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;



- b3) realizzazione di impianti per la produzione di energia così come indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile. Interventi auspicabili:
 - c1) per la ricostituzione della continuità ecologica del corso d'acqua attraverso opere di rinaturalizzazione dei tratti artificializzati;
 - c2) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico;
 - c3) per la realizzazione di percorsi di mobilità dolce attraverso l'adeguamento della viabilità esistente, senza interventi di impermeabilizzazione e correttamente inseriti nel paesaggio;
 - c4) per la rimozione di tutti gli elementi artificiali estranei all'alveo che ostacolano il naturale decorso delle acque.

STRUTTURA ECOSISTEMICA – AMBIENTALE Componenti botanico-vegetazionali

• **BP Boschi (art. 142, co. 1, lett. g) del Codice) Interventi non ammissibili:**

- a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;
- a2) nuova edificazione;
- a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;
- a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a6) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e



bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

a9) è consentita la messa in sicurezza dei fronti di cava se effettuata con tecniche di ingegneria naturalistica
Interventi ammissibili:

b1) ristrutturazione degli edifici esistenti, con esclusione di quelli che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:

- il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;
- l'aumento di superficie permeabile;
- il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco- compatibili;

b2) miglioramento strutturale della viabilità esistente con realizzazione di strati superficiali di materiale inerte lapideo e in terra costipata, includendo, ove possibile, adeguati cunicoli di attraversamento per la fauna;

b3) realizzazione di aree di sosta e pic-nic nelle radure, senza interventi di impermeabilizzazione dei suoli ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti;

b4) divisione dei fondi mediante:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;
- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona, in ogni caso con la previsione di un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica;



Interventi auspicabili:

- c1) di demolizione senza ricostruzione, o a condizione che la ricostruzione avvenga al di fuori della fascia tutelata, di edifici esistenti e/o parti di essi dissonanti e in contrasto con le peculiarità paesaggistiche dei luoghi;
- c2) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;
- c3) di realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;
- c4) di forestazione impiegando solo specie arboree e arbustive autoctone secondo i principi della silvicoltura naturalistica;
- c5) di ristrutturazione dei manufatti all’interno di complessi campeggistici esistenti solo se finalizzati all’adeguamento funzionale degli stessi e alla loro messa in sicurezza, nell’ambito della sagoma esistente, garantendo il carattere temporaneo dei manufatti e la salvaguardia della vegetazione arborea esistente;
- c6) di sistemazione idrogeologica e rinaturalizzazione dei terreni con il ricorso esclusivo a metodi e tecniche di ingegneria naturalistica.

• UCP Aree umide (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)

Interventi non ammissibili:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi;
- a2) nuova edificazione;
- a3) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti;
- a4) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a5) bonifica e prosciugamento, anche se solo temporaneo; variazione improvvisa e consistente del livello dell’acqua; riduzione della superficie di isole o zone affioranti. Sono fatti salvi gli interventi necessari per la manutenzione, la sicurezza e il corretto funzionamento idraulico delle vasche e dei canali di bonifica;
- a6) utilizzazione dei diserbanti e del pirodiserbo per il controllo della vegetazione della rete idraulica (canali di irrigazione, fossati, scoline e canali collettori).



- a7) sversamento dei reflui, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a8) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile.

Interventi ammissibili:

- b1) ristrutturazione degli edifici esistenti che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:
 - il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;
 - l'aumento di superficie permeabile;
 - il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;
- b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni, esclusivamente per attività connesse alla gestione e fruizione dei siti tutelati che non compromettano gli elementi naturali;
- b3) realizzazione di infrastrutture a rete al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione del tracciato non compromettano gli elementi naturali oggetto di tutela.

Interventi auspicabili:

- c1) finalizzati al mantenimento e al recupero dell'equilibrio ecosistemico e al recupero della funzionalità naturale della zona umida;
- c2) di demolizione senza ricostruzione, o a condizione che la ricostruzione avvenga al di fuori della fascia tutelata, di edifici esistenti e/o parti di essi dissonanti e in contrasto con le peculiarità paesaggistiche dei luoghi;
- c3) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;
- c4) di realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.



- **UCP Prati e pascoli naturali (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

- a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvopastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;
- a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica;
- a3) dissodamento e macinazione delle pietre nelle aree a pascolo naturale;
- a4) conversione delle superfici a vegetazione naturale in nuove colture agricole e altri usi; a5) nuovi manufatti edilizi a carattere non agricolo;

Interventi ammissibili:

devono essere realizzati nel rispetto dell’assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo elevati livelli di piantumazione e di permeabilità dei suoli, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell’accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali, e prevedendo per l’eventuale divisione dei fondi:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;
- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona, e comunque con un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica.

Interventi auspicabili:

- c1) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;
- c2) di conservazione dell’utilizzazione agro-pastorale dei suoli, manutenzione delle strade poderali senza pere di impermeabilizzazione, nonché salvaguardia e trasformazione delle strutture funzionali alla pastorizia mantenendo, recuperando o ripristinando tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l’inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l’uso di tecnologie eco-compatibili;
- c3) di ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico;



- c4) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

• **UCP Aree di rispetto dei boschi (100m) (art. 142, co. 1, lett. g) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

- a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo- agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;
- a2) nuova edificazione;
- a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;
- a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

Interventi ammissibili:

- b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:
- siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;
 - comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;
 - assicurino l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono la tutela dell'area boscata;
 - garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;
 - incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;



- b2) realizzazione di impianti tecnici di modesta entità quali cabine elettriche, cabine di decompressione per gas e impianti di sollevamento, punti di riserva d'acqua per spegnimento incendi, e simili;
- b3) costruzione di impianti di captazione e di accumulo delle acque purché non alterino sostanzialmente la morfologia dei luoghi;
- b4) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e non comportino l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;
- b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture strettamente funzionali alla conduzione del fondo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, e dovranno mantenere, recuperare o ripristinare tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili; Interventi auspicabili:
 - c1) di rimboschimento a scopo produttivo se effettuati con modalità rispondenti ai caratteri paesistici dei luoghi;
 - c2) atti ad assicurare il mantenimento delle condizioni di equilibrio con l'ambiente per la tutela dei complessi vegetazionali esistenti;
 - c3) di ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti destinati ad attività strettamente connesse con l'attività alla presenza del bosco (educazione, tempo libero e fruizione, manutenzione e controllo);
 - c4) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;
 - c5) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” e spazi di sosta, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;
 - c6) di ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.



Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

- BP Parchi e riserve (art. 142, co. 1, lett. f) del Codice) – Parco Naturale Regionale “Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo”

Interventi non ammissibili:

- a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L’installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l’impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;
- a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;
- a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

- UCP Siti di rilevanza naturalistica (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice) -Area SIC “Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro” a Nord, Area SIC-ZPS “Litorale di Gallipoli e Isola di Sant’Andrea” a Sud

Interventi non ammissibili:

- a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L’installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l’impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;



- a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;
- a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

• **UCP Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (100 m) (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

- a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;
- a2) nuova edificazione;
- a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;
- a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a6) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili



tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

a9) è consentita la messa in sicurezza dei fronti di cava se effettuata con tecniche di ingegneria naturalistica.

STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE

Componenti culturali e insediative

• BP Immobili e aree di notevole interesse pubblico (Art. 136 del Codice)

PAE0054 Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera e di parte del territorio comunale di Gallipoli istituito ai sensi della L.1497, COD Sitap 160109 pubblicato sulla G.U. n. 30 del 06.02.1986;
Prescrizioni:

1.1 la normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, comma 4, in cui ricade l'immobile o l'area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR;

1.2. le disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Codice e gli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo;

1.3 per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nell'area interessata da dichiarazione di notevole interesse pubblico, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

a) per i manufatti rurali in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;

b) per i manufatti rurali non in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.6 – Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali;

c) per i manufatti pubblici nelle aree naturali protette:

- Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette;



f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture:

- Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;

PAE0135 Dichiarazioni di notevole interesse pubblico riguardanti il tratto di costa adriatica e ionica dal limite sud dell'abitato di Otranto (mare Adriatico) al confine con la provincia di Taranto (Porto Cesareo- mare Jonio) istituito ai sensi della L.1497, cod., COD Sitap 160091 pubblicato sulla G.U. n. 195 del 17.07.1982;

Prescrizioni:

1.1 la normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, comma 4, in cui ricade l'immobile o l'area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR;

1.2. le disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Codice e gli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo;

1.3 per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nell'area interessata da dichiarazione di notevole interesse pubblico, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

a) per i manufatti rurali in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;

b) per i manufatti rurali non in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.6 – Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali;

c) per i manufatti pubblici nelle aree naturali protette:

- Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette;

f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture:

- Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;



• **BP - Zone gravate da usi civici (BP_142_H non validate) (art. 142, co. 1, lett. h) del Codice)**

Indirizzi e direttive per le componenti culturali e insediative, ed in particolare:

gli enti e i soggetti pubblici, nei piani urbanistici, territoriali e di settore, anche mediante accordi con la Regione, con gli organi centrali o periferici del Ministero per i beni e le attività culturali in base alle rispettive competenze e gli altri soggetti pubblici e privati interessati allo scopo della salvaguardia delle zone di proprietà collettiva di uso civico, ed al fine preminente di rispettarne l'integrità, la destinazione primaria e conservarne le attività silvo-pastorali, approfondiscono il li-vello di conoscenze curandone altresì l'esatta perimetrazione e incentivano la fruizione collettiva valorizzando le specificità naturalistiche e storico- tradizionali in conformità con le disposizioni di cui alla L.R.28 gennaio 1998, n. 7, coordinandosi con l'ufficio regionale competente.

• **UCP Testimonianze della Stratificazione Insediativa (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

- a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali;
- a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

Interventi ammissibili:

- b1) demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco- compatibili;
- b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;
- b3) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;
- b4) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando



l'inserimento di elementi dissonanti, o con delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

- b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie ecocompatibili.

Interventi auspicabili:

- c1) per la realizzazione di opere di scavo e di ricerca archeologica nonché di restauro, sistemazione, conservazione, protezione e valorizzazione dei siti, delle emergenze architettoniche ed archeologiche, nel rispetto della specifica disciplina in materia di attività di ricerca archeologica e tutela del patrimonio architettonico, culturale e paesaggistico;
- c2) per la realizzazione di aree a verde, attrezzate con percorsi pedonali e spazi di sosta nonché di collegamenti viari finalizzati alle esigenze di fruizione dell'area da realizzarsi con materiali compatibili con il contesto paesaggistico e senza opere di impermeabilizzazione.

- **UCP Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 30m) (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

- a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico-culturali;
- a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

Interventi ammissibili:

- b1) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti, con esclusione della demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori



tradizionali del luogo evitando l’inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l’uso di tecnologie eco- compatibili;

- b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;
- b3) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;
- b4) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando l’inserimento di elementi dissonanti, o con delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;
- b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l’inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l’uso di tecnologie ecocompatibili.

Interventi auspicabili:

- c1) per la realizzazione di opere di scavo e di ricerca archeologica nonché di restauro, sistemazione, conservazione, protezione e valorizzazione dei siti, delle emergenze architettoniche ed archeologiche, nel rispetto della specifica disciplina in materia di attività di ricerca archeologica e tutela del patrimonio architettonico, culturale e paesaggistico;
- c2) per la realizzazione di aree a verde, attrezzate con percorsi pedonali e spazi di sosta nonché di collegamenti viari finalizzati alle esigenze di fruizione dell’area da realizzarsi con materiali compatibili con il contesto paesaggistico e senza opere di impermeabilizzazione.

Componenti dei valori percettivi

- **UCP Strade a valenza paesaggistica UCP (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**
- **UCP Strade Panoramiche (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**



• **UCP Coni visuali (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;
- a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;

Interventi auspicabili:

- c1) comportino la riduzione e la mitigazione degli impatti e delle trasformazioni di epoca recente che hanno alterato o compromesso le relazioni visuali tra le componenti dei valori percettivi e il panorama che da essi si fruisce;
- c2) assicurino il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde, con particolare riferimento ai coni visuali e ai luoghi panoramici;
- c3) comportino la valorizzazione e riqualificazione delle aree boschive, dei mosaici culturali della tradizionale matrice agricola, anche ai fini della realizzazione della rete ecologica regionale;
- c4) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi, la riqualificazione e/o rigenerazione architettonica e urbanistica dei fronti a mare nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo;
- c5) comportino la riqualificazione e valorizzazione ambientale della fascia costiera e/o la sua rinaturalizzazione;
- c6) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile;
- c7) comportino la rimozione e/o delocalizzazione delle attività e delle strutture in contrasto con le caratteristiche paesaggistiche, geomorfologiche, naturalistiche, architettoniche, panoramiche e ambientali dell'area oggetto di tutela.

Da quanto emerso, le scelte del Piano della Mobilità Lenta sono del tutto compatibili con le NTA del PPTR, non risultano, dunque, ipotesi di incompatibilità.



10.4.2 Regolamento Regionale n. 6/2016 e Regolamento Regionale n.12/2017

La tutela degli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali presenti, soprattutto nell’ambito delle zone SIC/ZPS/ZSC, nella Regione Puglia è affidata ai Regolamenti Regionali n.6/2016 e n.12/2017 oltre che a tutte le altre norme di settore. In particolar modo il R.R. n. 6/2016 detta le misure di conservazione per ogni Habitat, Specie Animale e Specie Vegetale presente in una determinata area e le misure trasversali relative agli interventi/attività realizzabili nella stessa area.

La Regione Puglia con D.G.R. n. 2442 del 21.12.2018 ha individuato graficamente la mappatura degli Habitat e delle Specie presenti su tutto il territorio regionale, più tardi, nell’agosto 2020 l’Amministrazione comunale di Gallipoli ha incaricato Legambiente dello studio e redazione della mappatura più specifica di tali presenze soprattutto in relazione all’area del Parco naturale Regionale “Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo”. Così nell’agosto 2020 a cura del Dott.r Leonardo Baccarisi insieme alla sezione comunale di Legambiente è stata mappata l’intera area del Parco con recepimento e approvazione dello stesso lavoro da parte del Consiglio Comunale nel Marzo 2021.

Nello specifico le misure di conservazione trasversali dei Regolamenti Regionali relative alle Infrastrutture per la mobilità dettano le seguenti prescrizioni:

- Divieto di realizzazione di nuova viabilità negli habitat: 1310, 1410, 1420, 1430, 2110, 2120, 2210, 2230, 2240, 2250*, 2260, 3120, 3140, 3150, 3170*, 4090, 5210, 5230*, 5320, 5330, 5420, 6210*, 6220*, 62A0, 6420, 7210*;
- Per progetti di nuova realizzazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti, obbligo di individuazione di misure di mitigazione quali:
 - o sottopassaggi, acquedotti o altre misure idonee alla riduzione dell’impatto veicolare per la fauna; collocazione di dissuasori adeguati e sistemi di mitigazione (catadiottri, sistemi acustici e/o olfattivi, barriere, sottopassi e sovrappassi) per la fauna;
 - o nel caso di realizzazione di barriere fonoassorbenti trasparenti, posa in opera di sistemi di mitigazione visiva per l’avifauna (strisce adesive di colore giallo poste verticalmente a 12 cm l’una dall’altra).

Gli interventi inseriti nel Piano rispettano le misure trasversali in quanto gli stessi sono da effettuarsi prevalentemente su tracciati già esistenti o adiacenti agli stessi e laddove sono da realizzare nuovi tracciati gli stessi non intercetteranno alcun habitat individuato dalla vestizione grafica della D.G.R. 2442/2018.

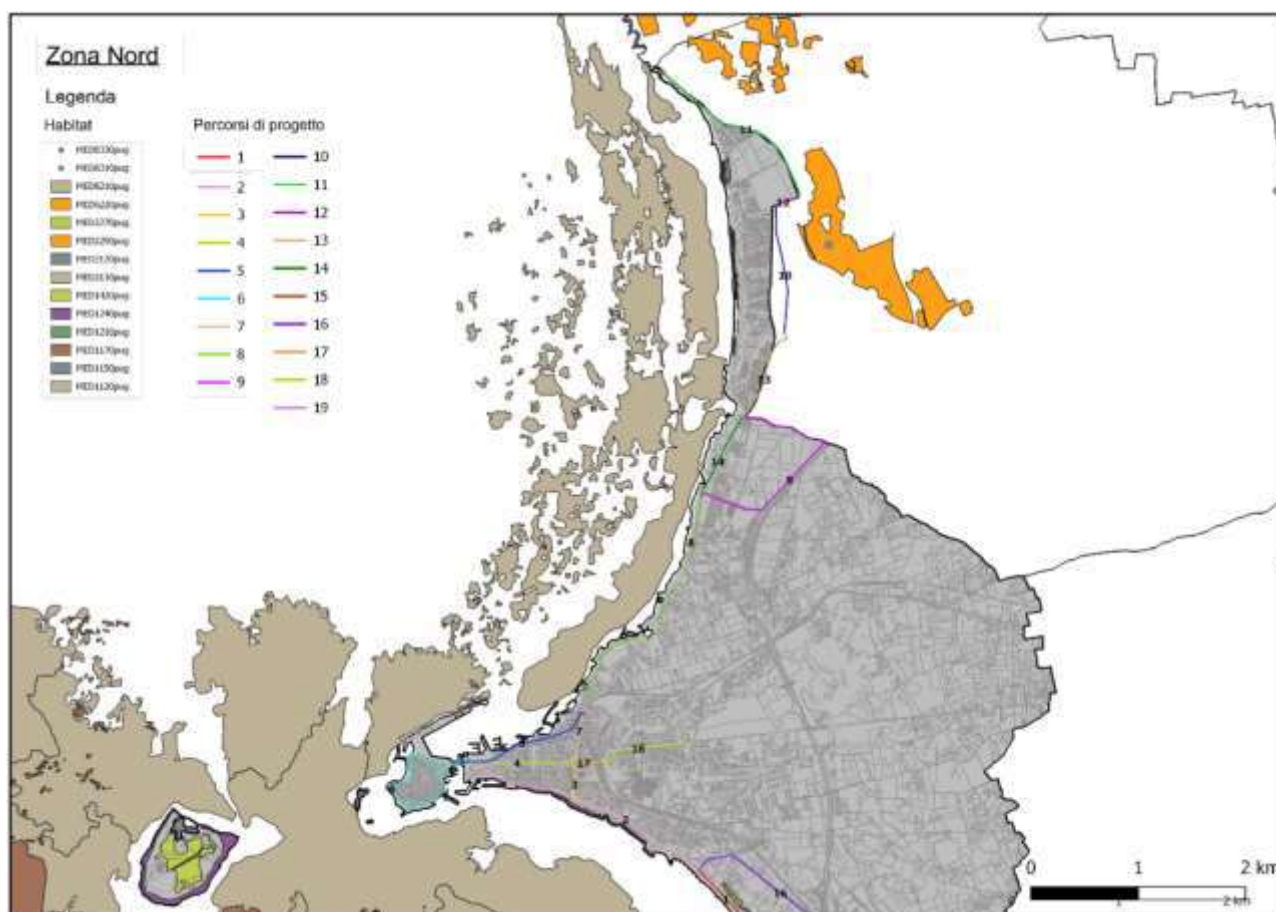


Figura 122: Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati con D.G.R. n.2442/2018 - Zona Nord

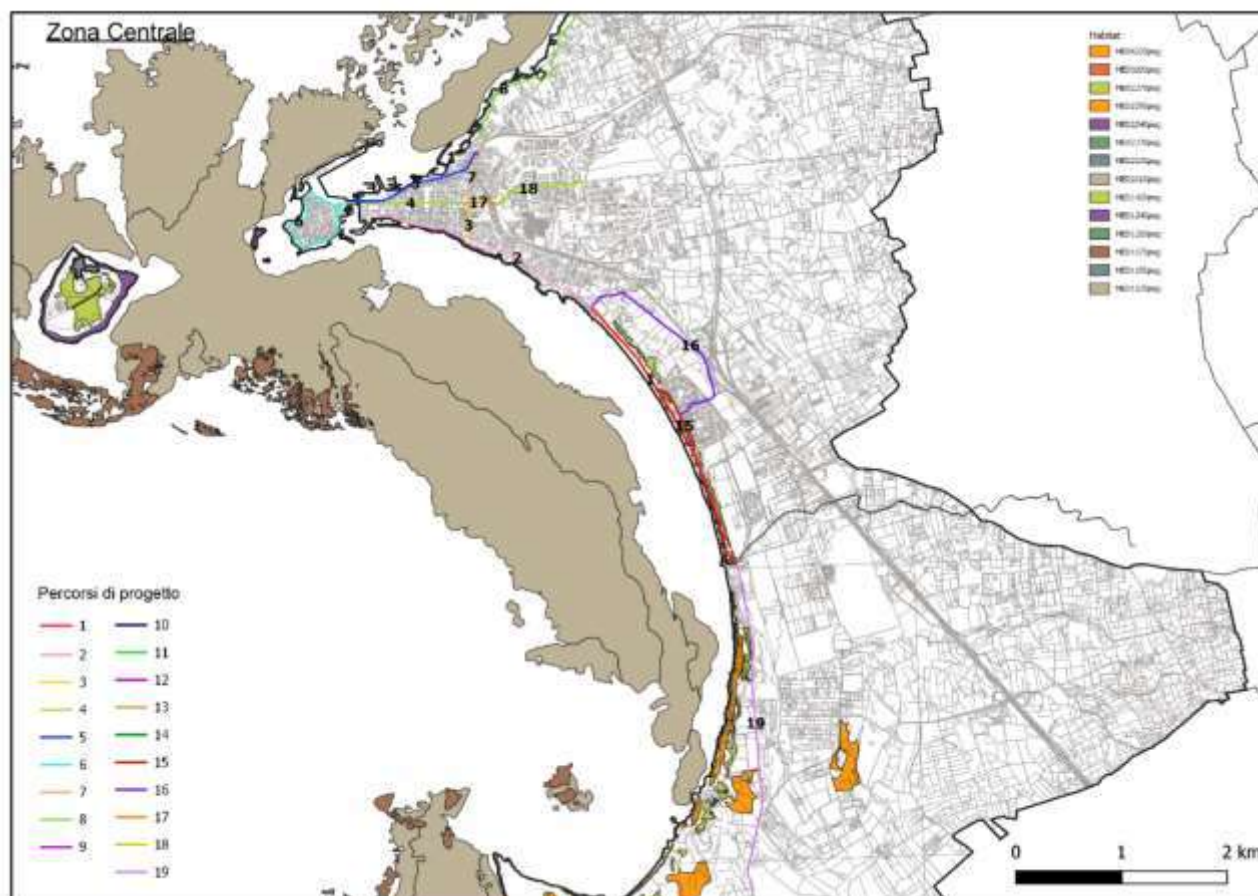


Figura 123: Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati con D.G.R. n.2442/2018 - Zona Centrale

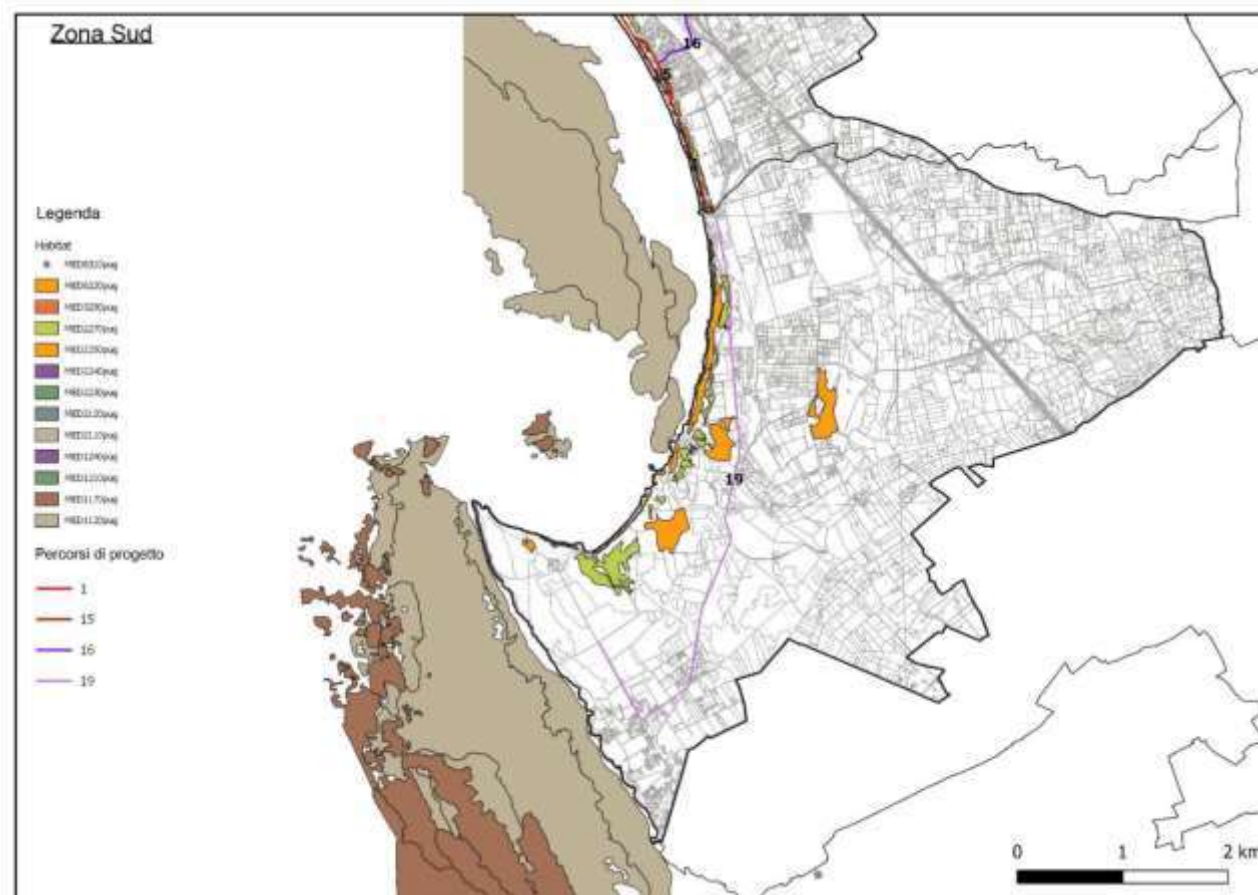


Figura 124: Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati con D.G.R. n.2442/2018 - Zona Sud

Per quanto attiene lo studio più approfondito sugli Habitat presenti, soprattutto nella zona sud corrispondente al Parco Naturale Regionale effettuato da Legambiente insieme al Dott. Leonardo Beccarisi nell’agosto 2020, si può affermare anche in questo caso che gli interventi inseriti nel Piano rispettano le misure trasversali in quanto gli stessi sono da effettuarsi prevalentemente su tracciati già esistenti o adiacenti agli stessi e laddove sono da realizzare nuovi tracciati gli stessi non intercetteranno alcun habitat individuato nel suddetto studio.

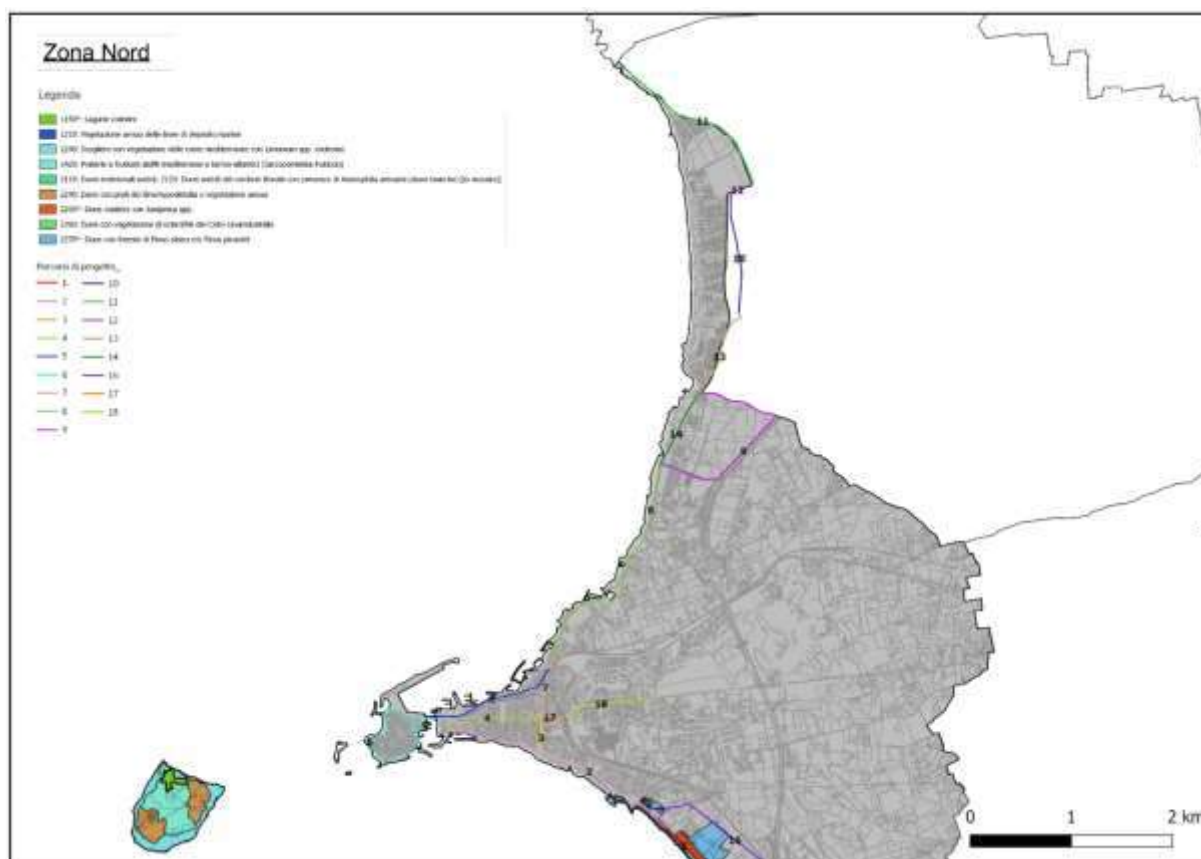


Figura 125: Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati da Legambiente nell'agosto 2020 - Zona Nord

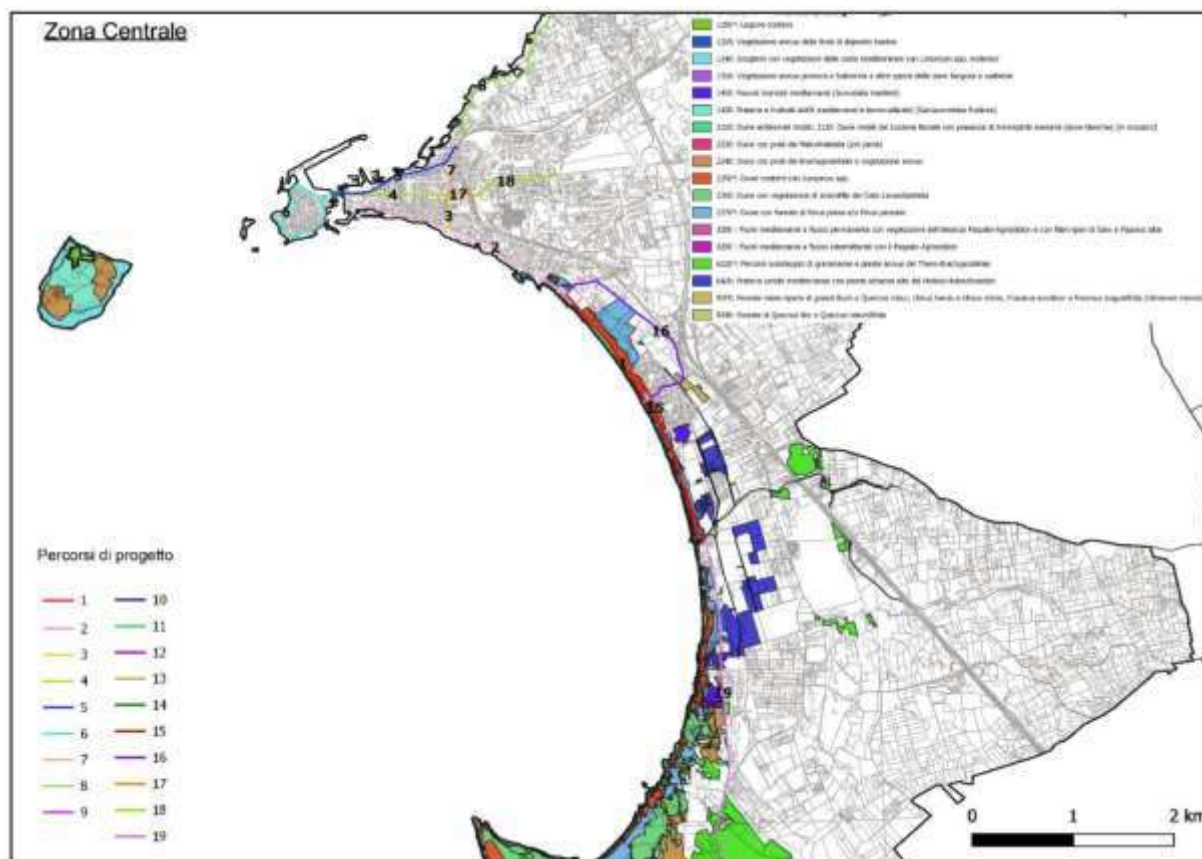


Figura 126: Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati da Legambiente nell'agosto 2020 - Zona Centrale



La tutela idrogeologica e geomorfologica nella Regione Puglia è disciplinata dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI), redatto dall'Autorità di Bacino della Puglia. Come è possibile vedere nella rappresentazione a seguire, il territorio comunale di Gallipoli è interessato dalla presenza di sole aree a pericolosità geomorfologica di tutti i livelli; la zona a maggiore pericolosità (PG3) è situata nel centro abitato (nei pressi della sede municipale di via Pavia in modo particolare nell'area di via Firenze). Lungo la costa sia nord che sud le aree a pericolosità geomorfologica sono principalmente di tipo PG1.

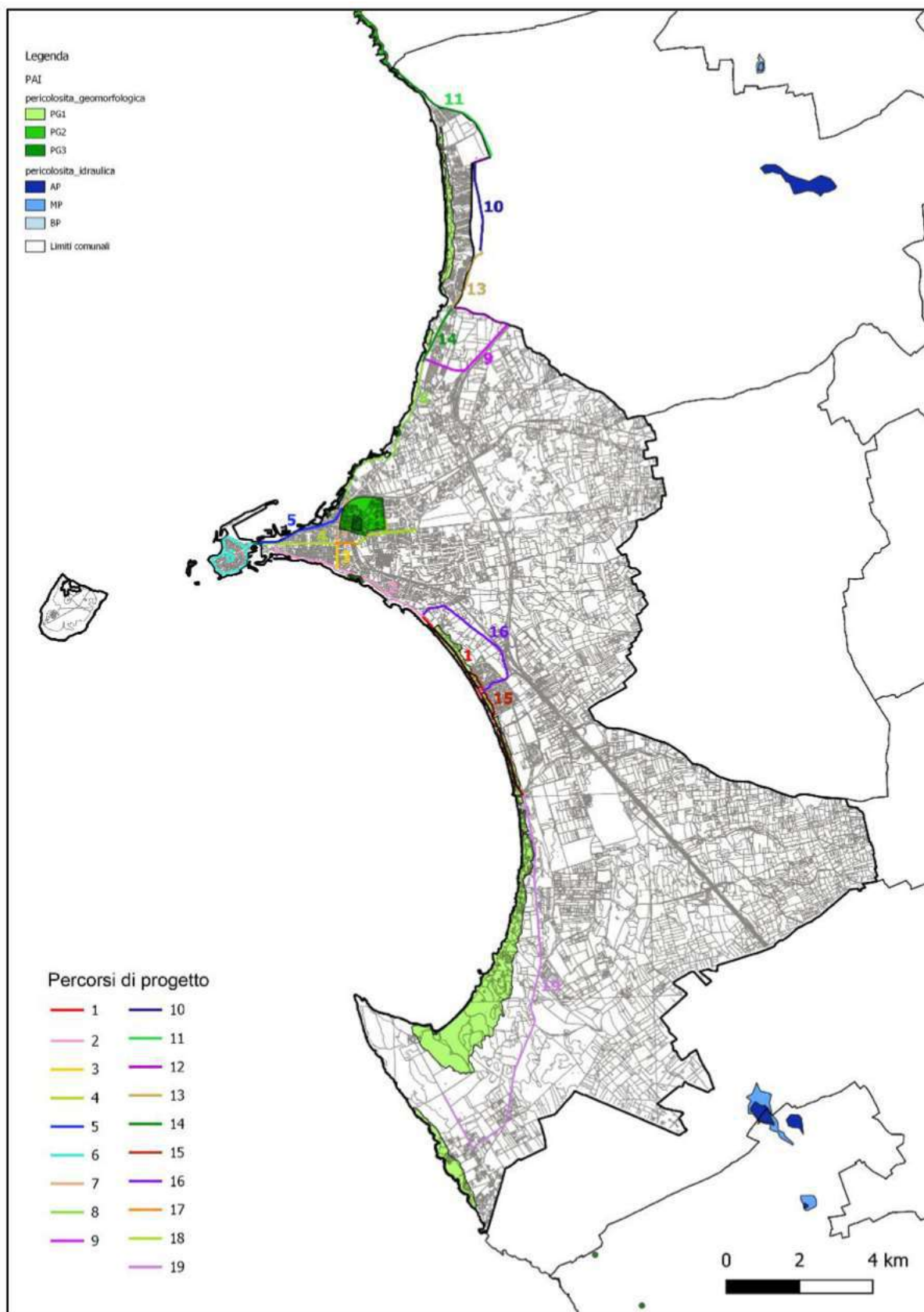


Figura 128: Stralcio PAI – Estratto dalle perimetrazioni messe a disposizione dall’AdB Puglia e Basilicata



I percorsi di cui al Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Gallipoli non intercettano mai aree individuate come PG3 dal PAI, mentre interessano soprattutto zone PG2 e PG3 dello stesso Piano di Assetto Idrografico.

L'art. 14 delle NTA del PAI disciplina gli “Interventi consentiti nelle aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2)”

1. 1 Nelle aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2), oltre agli interventi di cui all'articolo precedente e con le modalità ivi previste, sono esclusivamente consentiti:
 - a) gli ampliamenti volumetrici degli edifici esistenti esclusivamente finalizzati alla realizzazione di servizi igienici, volumi tecnici, autorimesse pertinenziali, rialzamento del sottotetto al fine di renderlo abitabile senza che si costituiscano nuove unità immobiliari nonché manufatti che non siano qualificabili quali volumi edilizi, purché corredati da un adeguato studio geologico e geotecnico da cui risulti la compatibilità con le condizioni di pericolosità che gravano sull'area.
 - b) Ulteriori tipologie di intervento sono consentite a condizione che venga dimostrata da uno studio geologico e geotecnico la compatibilità dell'intervento con le condizioni di pericolosità dell'area ovvero che siano preventivamente realizzate le opere di consolidamento e di messa in sicurezza, con superamento delle condizioni di instabilità, relative al sito interessato. Detto studio e i progetti preliminari delle opere di consolidamento e di messa in sicurezza dell'area sono soggetti a parere vincolante da parte dell'Autorità di Bacino secondo quanto previsto agli artt. 12, 24, 25 e 26 in materia di aggiornamento dal PAI. Qualora le opere di consolidamento e messa in sicurezza siano elemento strutturale sostanziale della nuova edificazione, è ammessa la contestualità. In tal caso, nei provvedimenti autorizzativi ovvero in atti unilaterali d'obbligo, ovvero in appositi accordi laddove le Amministrazioni competenti lo ritengano necessario, dovranno essere indicate le prescrizioni necessarie (procedure di adempimento, tempi, modalità, ecc.) nonché le condizioni che possano pregiudicare l'abitabilità o l'agibilità.
2. Per tutti gli interventi di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area interessata. Detto studio è sempre richiesto per gli interventi di cui ai punti a) e b) del presente articolo.

L'art. 15 delle NTA del PAI disciplina gli “Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1)”

1. Nelle aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1) sono consentiti tutti gli interventi previsti dagli strumenti di governo del territorio purché l'intervento garantisca la sicurezza, non



- determini condizioni di instabilità e non modifichi negativamente le condizioni ed i processi geomorfologici nell'area e nella zona potenzialmente interessata dall'opera e dalle sue pertinenze.
2. Per tutti gli interventi di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area interessata.
 3. In tali aree, nel rispetto delle condizioni fissate dagli strumenti di governo del territorio, il PAI persegue l'obiettivo di integrare il livello di sicurezza alle popolazioni mediante la predisposizione prioritaria da parte degli enti competenti, ai sensi della legge 225/92, di programmi di previsione e prevenzione.
 3. Gli interventi previsti nel Piano della Mobilità Ciclistica sono, dunque, consentiti inteso che in fase attuativa venga prodotta insieme al Progetto Definitivo una relazione geomorfologica qualora l'intervento ricada nelle perimetrazioni del PAI.

10.5 Analisi ecologica degli impatti ambientali

Le componenti ambientali interessate verranno di seguito descritte nel loro stato di conservazione e analizzate con il metodo SWOT (STRENGTHS (Punti di forza); WEAKNESSES (Punti di debolezza; OPPORTUNITIES (Opportunità); THREATS (Rischi)), verranno esplicitate le criticità legate all'analisi e le strategie di intervento che il Piano si propone di adottare per risolvere le stesse criticità.

10.5.1 Aria

Descrizione della Componente

Lo stato della qualità dell'aria è determinato dalla misurazione di una serie di inquinanti presenti nella componente ambientale in maniera più o meno massiccia e dovuti alla presenza nell'area interessata di fonti di produzione di tali inquinanti. I parametri considerati nella misurazione della qualità dell'aria sono generalmente rappresentati dalle seguenti sostanze che presenti in concentrazioni contenute entro i valori limite non rappresentano pericolo per la salute umana e degli Habitat naturali interessati:

- PM10: Insieme di sostanze solide e liquide con diametro inferiore a 10 micron. Derivano da emissioni di autoveicoli, processi industriali, fenomeni naturali.
 - Parametro di valutazione: media giornaliera
 - Valore limite protezione salute umana: 50 µg/m³
- O₃ (Ozono): Sostanza non emessa direttamente in atmosfera, si forma per reazione tra altri inquinanti, principalmente NO₂ e idrocarburi, in presenza di radiazione solare.
 - Parametro di valutazione: massimo giornaliero
 - Valore limite (soglia di informazione): 180 µg/m³
 - Valore limite (soglia di allarme): 240 µg/m³



- Parametro di valutazione: massimo media mobile 8h giornaliera Valore obiettivo per la protezione salute umana: 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- NO₂ (Biossido di azoto): Gas tossico che si forma nelle combustioni ad alta temperatura. Sue principali sorgenti sono i motori a scoppio, gli impianti termici, le centrali termoelettriche.
Parametro di valutazione: massimo giornaliera
Valore limite protezione salute umana: 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Soglia di allarme: 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- CO (Monossido di carbonio): Sostanza gassosa, si forma per combustione incompleta di materiale organico, ad esempio nei motori degli autoveicoli e nei processi industriali.
Parametro di valutazione: massimo media mobile 8h giornaliero
Valore limite protezione salute umana: 10 mg/m^3
- SO₂ (Biossido di zolfo): Gas irritante, si forma soprattutto in seguito all'utilizzo di combustibili (carbone, petrolio, gasolio) contenenti impurezze di zolfo.
Parametro di valutazione: massimo giornaliero
Valore limite protezione salute umana: 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Soglia di allarme: 500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Parametro di valutazione: media giornaliera
Valore limite protezione salute umana: 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Il PM₁₀ è, tra gli inquinanti su esposti, sicuramente quello maggiormente nocivo per la salute umana ed ambientale, la cui concentrazione oltre certi limiti può incidere anche sul clima e le precipitazioni atmosferiche. L'origine del particolato può essere varia, antropica (dovuta a emissioni da riscaldamento domestico, da motori a combustione interna, usura pneumatici, strofinio freni di autoveicoli a motore, usura del manto stradale, industria, attività agricola, fumo da tabacco, ...) e naturale (dovuta ad incendi boschivi, eruzioni vulcaniche, erosione, pollini, polveri da terra e aerosol marino).

Da quanto su descritto è facile intuire che la maggior parte dell'inquinamento atmosferico è di origine antropica e per buona parte derivante dal traffico veicolare.

Nel caso di specie, per quanto riguarda il territorio di Gallipoli, non si posseggono dati relativi allo stato della componente Aria pur essendo presente una centralina per la misurazione delle sostanze inquinanti posizionata in città ed essendo il territorio privo di impianti produttivi ad alto rischio di emissioni nocive.

L'intero territorio comunale di Gallipoli, da Nord a Sud è, specialmente nei mesi di Luglio e Agosto, preso d'assalto da migliaia di turisti che arrivano con la propria automobile ai quali si aggiungono i residenti e gli abitanti dei comuni limitrofi che raggiungono anch'essi in automobile le ambite spiagge cittadine. Tale carico veicolare concentrato, unitamente alle fonti naturali di generazione del PM₁₀ e di conseguenza degli altri



componenti chimici inquinanti è sicuramente motivo di fonte importante di inquinamento che, seppur con valori che rimangono al di sotto dei valori limite su descritti, risultano assolutamente dannosi per l’ecosistema interessato.

E’, inoltre, importante considerare anche la presenza di inquinanti generati puntualmente a causa degli incendi che ogni anno distruggono ettari di pinete e uliveti nelle aree più prossime alla costa e nelle zone agricole e gli inquinanti provenienti dal mare e trasportati di venti, come aerosol marino e altre sostanze generate in altri luoghi, che incidono negativamente sulla qualità dell’aria.

Il Piano della Mobilità Ciclistica tende a dare una forte e importante risposta a questa situazione, tentando di alleggerire il carico veicolare su tutto il territorio attraverso una visione complessiva del sistema Parcheggi e del Sistema Mobilità Lenta su tutto il territorio.

Le cartografie del PRQA, prevedono la distinzione del territorio regionale in 4 zone a seconda della principale fonte di inquinamento (zona A - inquinamento veicolare, zona B - inquinamento industriale, con particolare riferimento agli impianti soggetti al D.Lgs. 59/05, zona C - inquinamento veicolare e industriale, zona D - nessuna criticità), e il territorio del Comune di Gallipoli è classificato come zona “D”, in quanto non sono presenti sul territorio comunale impianti IPPC e non esiste criticità legata ai trasporti su gomma o via aerea. Per questa tipologia di Comuni, il PRQA prevede l’attuazione di sole misure di mantenimento.

Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u>	<u>W: Punti di debolezza</u>
- Assenza di fonti di inquinamento importanti (grandi industrie manifatturiere, inceneritori, ...) sia nell’area del Parco sia nell’intero territorio comunale; - Presenza di un’area naturale protetta sia nell’ambito del Parco sia in area marittima e costiera; - Presenza limitata di traffico veicolare nei periodi non estivi; - Territorio comunale ricadente in zona “D” del Piano Regionale della Qualità dell’Aria.	- Invasione di autoveicoli nel breve lasso di tempo rappresentato dai mesi di Luglio e Agosto; - Assenza di aree destinate a parcheggio per il periodo estivo e per il periodo invernale da utilizzare come aree di interscambio tra veicoli a motore e mezzi non motorizzati; - Inquinamento atmosferico concentrato nel tempo dovuto ad incendi boschivi nella pineta dovuti a fattori antropici (vandalismo, falò indiscriminati, riscaldamento dovuto alla presenza di autoveicoli a motore) - Carenza di mezzi di trasporto pubblico in alternativa ai mezzi di trasporto privati



<u>O: Opportunità</u> - Creazione di un modello di turismo sostenibile per l'ecosistema ed il confort umano;	<u>T: Minacce</u> - Eccessivo e crescente afflusso di automobili sulle strade litoranee nel periodo estivo; - Eccessivo sviluppo di incendi boschivi;
--	--

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

E' evidente che le criticità maggiori rilevate sono legate all'eccessiva frequentazione delle strade litoranee e capillari per l'arrivo alle spiagge sulle costa. Tale fenomeno è in continua crescita e sconta anche il problema della carenza di parcheggi che aggrava la situazione sia della vivibilità del territorio che della qualità dell'aria. Al suddetto problema è da aggiungere quello legato agli incendi estivi che spesso si protraggono per giorni riversando nell'atmosfera prodotti della combustione.

Strategie di intervento applicate nel Piano della Mobilità Ciclistica per la mitigazione di tali criticità:

1. Individuazione di aree di sosta sia permanenti che temporanei da collegarsi al circuito della Mobilità Ciclabile al fine di permettere un adeguato interscambio, anche attraverso la creazione di servizi (punto informazioni, punto ristoro, primo soccorso, servizi igienici), tale da soddisfare le necessità del turista che in arrivo con la propria automobile possa parcheggiare la stessa vettura e proseguire per le varie zone del territorio attraverso un veicolo non motorizzato (mezzo di trasporto pubblico, bicicletta, monopattino, a piedi, ecc) reperibile nell'area di parcheggio;
2. Elaborazione di una serie di percorsi ciclabili tali da permettere il raggiungimento della costa o la città senza l'utilizzo di autoveicoli inquinanti.

10.5.2 Acqua

Descrizione della Componente

Lo studio dello stato delle acque in questo territorio così delicato e particolare, deve necessariamente tenere in considerazione lo stato delle acque superficiali, delle acque sotterranee e delle acque marine.

Corpi idrici superficiali: al limite nord del territorio comunale in corrispondenza della Montagna Spaccata, al livello del mare, è sita una sorgente e una seconda è situata in corrispondenza della darsena nei pressi di via Fiume, entrambe sono denominate “Tulipano” e sono individuate dal PPTR Puglia. A Nord del perimetro del Parco Naturale Regionale “Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo” è sita la foce del Canale dei Samari, un lungo corso d’acqua pari a circa 7,00 Km che dall’entroterra, smaltisce le acque meteoriche provenienti dai Comuni limitrofi. Tale corso d’acqua è originato da diversi piccoli affluenti provenienti dai territori delle Serre



Salentine, ed è importante poiché il suo corso è rappresentativo della rete della biodiversità nel Salento, essendo lo stesso habitat di varie specie animali e vegetali. Il canale è delimitato per tutto il suo percorso nel territorio gallipolino da un fitto canneto che ne delimita i margini. Il suo corso a cielo aperto è tombato per un brevissimo tratto (ponticello di attraversamento) in corrispondenza della litoranea S.P. 200 nel punto di intersezione con la S.P. 239. Poco prima della suddetta foce il canale è attraversato da nord a sud da un tratto di RER rappresentata da alcuni canali di bonifica per lo smaltimento delle acque meteoriche che confluiscono nello stesso Canale dei Samari.

Ad oggi non si dispone di dati sullo stato della qualità delle acque del canale.

Acque sotterranee: il territorio in oggetto ricade nell'Acquifero superficiale area leccese Sud-occidentale il quale risulta localizzato nel sottosuolo del territorio che si estende tra gli abitati di Gallipoli, Alezio, Matino, Melissano, Taviano, Racale ed Alliste. Si tratta di una falda superficiale abbastanza estesa (circa 120 Km) e piuttosto continua, con un andamento della superficie freatica che segue all'incirca quello della superficie topografica. Essa circola nei depositi sabbiosi calabrianici ed in quelli calcarenitici post calabrianici con una potenza generalmente non superiore ai 10 metri, pur presentando modesti valori delle portate estraibili dai pozzi (1 l/s). Tali valori possono diventare consistenti (10 l/s) laddove le opere di captazione ricadono in corrispondenza delle principali direttrici di deflusso sotterraneo. Per quanto riguarda la salinità essa risulta piuttosto bassa e compresa tra 0.2 e 0.6 g/l.

Lo studio condotto per l'elaborazione dell'aggiornamento 205-2021 del PTA, classifica la vulnerabilità (quantificata con il metodo DRASTIC ovvero basato sulla Banca dati Tossicologica della Regione Puglia risalente al 2003) dell'acquifero in oggetto come Media.

Lo stesso studio classifica lo stato chimico complessivo dell'acquifero (basato sulla misurazione qualitativa di una serie di sostanze definite dalla normativa) come Scarso.

Sempre l'Elaborato C allegato al PTA - aggiornamento 205-202, individua una serie di pressioni puntuali e diffuse, potenziali e significative incidenti sullo stato di salute dell'acquifero, quelle maggiormente incidenti risultano essere Siti contaminati, potenzialmente contaminati e siti produttivi abbandonati (la pressione è elevata a livello puntuale e potenziale) e Pressioni Agricole (la pressione è elevata a livello diffuso e potenziale).

Lo studio condotto ai fini dell'elaborazione dei documenti alla base del PTA dimostra l'incidenza delle pratiche agricole e delle attività svolte in superficie sullo stato della salute degli acquiferi; lo stato delle acque sotterranee è, infatti, fortemente influenzato dalla percolazione delle sostanze presenti sulla superficie terrestre attraverso vari veicoli tra i quali le acque meteoriche. E' evidente che sostanze quali pesticidi, olii, carburanti, prodotti del deterioramento dei rifiuti, ecc. se presenti sulla superficie permeabile, sono destinati all'alterazione della falda sotterranea.



Acque marine: Il territorio di Gallipoli vanta una costa pari a circa 24 Km, pertanto, il presente studio considera anche la componente ambientale rappresentata dalle acque marine costiere immediatamente adiacenti all'intero territorio.

Sempre dallo studio effettuato a valle dell'elaborazione del PTA-aggiornamento 2015-2021, vengono estratti alcuni dati utili per la conoscenza dello stato della specifica componente esaminata. Il tratto di costa interessato ricade nell'ambito del più ampio tratto denominato dal PTA “Ugento-Torre Columena” e “Ugento-Limite sud AMP Porto Cesareo”. Si tratta di un tratto di costa misto della tipologia terrazzata identificato ai sensi del DM 17/07/2009 come TIPO 2 (ACB3). La classificazione del corpo idrico risulta essere “probabilmente a rischio” poiché al momento dello studio non esistevano dati sulla pressione antropica e dovuta ad altre attività utili alla precisa definizione dello stato del rischio del corpo idrico. Nonostante tale valutazione iniziale a seguito di monitoraggio periodico, lo stato della componente ambientale risulta “non a rischio”.

A riprova di quanto riportato nello studio di cui al PTA, sono da considerare le risultanze delle misurazioni effettuate ogni anno da Goletta Verde, la quale nel tratto di mare interessato rileva sempre valori entro i limiti stabiliti per la balneazione dal Decreto del Ministero della Salute del 30 Marzo 2010, all. A.

Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u> - Buono stato chimico-fisico delle acque superficiali, marine e sotterranee; - Assenza di fonti di inquinamento importanti (grandi industrie manifatturiere, inceneritori, ...) sia nell'area del Parco sia nell'intero territorio comunale; - Classificazione degli acquiferi superficiali “non a rischio” per il PTA-aggiornamento 2015-2021; - Classificazione delle acque marine “non a rischio” per il PTA-aggiornamento 2015-2021.	<u>W: Punti di debolezza</u> - Invasione di autoveicoli nel breve lasso di tempo rappresentato nei mesi di luglio e agosto con conseguente emissione di PM10 che con le piogge vengono dilavate e trasmesse ai corpi idrici superficiali, sotterranei e marini e con rischio di perdite di carburanti e olii che attraverso percolazione finiscono nelle falde e negli acquiferi sotterranei; - Classificazione degli acquiferi sotterranei “a rischio” per il PTA-aggiornamento 2015-2021
<u>O: Opportunità</u> - Creazione di un modello di mobilità e di turismo sostenibile per la salute della componente Acqua;	<u>T: Minacce</u> - Eccessiva affluenza di veicoli a motore nel periodo estivo con possibili versamenti di olii e carburanti durante la fase di sosta degli autoveicoli; - Eccessiva fruizione della costa con ripercussioni per le acque marine costiere nel periodo estivo;

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:



Analogamente alla Componente Aria, anche per la Componente Acqua, il rischio maggiore è legato alla massiccia presenza di autoveicoli nel periodo estivo ed alle conseguenze portate da tale problema.

Strategie di intervento applicate nel Piano della Mobilità Ciclistica per la mitigazione di tali criticità:

- 1) Individuazione di aree di sosta permanente e temporanea per veicoli a motore tale da permettere il parcheggio degli autoveicoli lontano dalle aree idrogeologicamente più delicate e la mobilità attraverso biciclette o altri mezzi non motorizzati;
- 2) Realizzazione di una serie di percorsi ciclabili che permette il raggiungimento di ogni zona del territorio e anche oltre il territorio comunale in maniera sicura e ben indicata.

10.5.3 Uso del suolo

Descrizione della Componente

L'area Nord del territorio comunale di Gallipoli si distingue dalla presenza rispettivamente a partire dalla costa verso l'entroterra da spiagge sul versante marittimo, strette fasce di pinete con retrostante edilizia spontanea densa con viabilità residua rispetto al costruito e strada litoranea verso l'entroterra; la zona centrale è quella connotata lungo la costa dall'urbanizzato cittadino e verso l'entroterra dalla zona produttiva e aree agricole prevalentemente coltivate a uliveti (residui dall'attacco della Xylella fastidiosa); la zona sud è connotata dall'importante presenza del Parco Naturale Regionale “Isola di Sant'Andrea e Litorale di Punta Pizzo” verso la costa con vaste aree a pineta e macchia mediterranea con importanti tratti di aree a pascolo, spiagge sul lato marittimo e uliveti ed aree a pascolo verso l'entroterra, tracciati viari e ferroviari lungo tutto il territorio con reti più importanti da nord verso sud.

La copertura più significativa è quella del Parco che evidenzia Boschi misti di conifere e latifoglie e Aree a vegetazione sclerofila; la zona centrale è ricoperta in gran parte da Aree a pascolo naturale, praterie, incolti, Aree a vegetazione sclerofila e Seminativi semplici in aree non irrigue mentre a nord e ad est la prevalenza di copertura appare essere a Aree a pascolo naturale, praterie, incolti, Aree a vegetazione sclerofila, Aree a vegetazione sclerofila, Boschi di conifere e Reti stradali (in misura modesta).

Nella pagina a seguire la carta regionale dell'uso del suolo aggiornata al 2006 riporta il seguente stato di copertura del suolo:

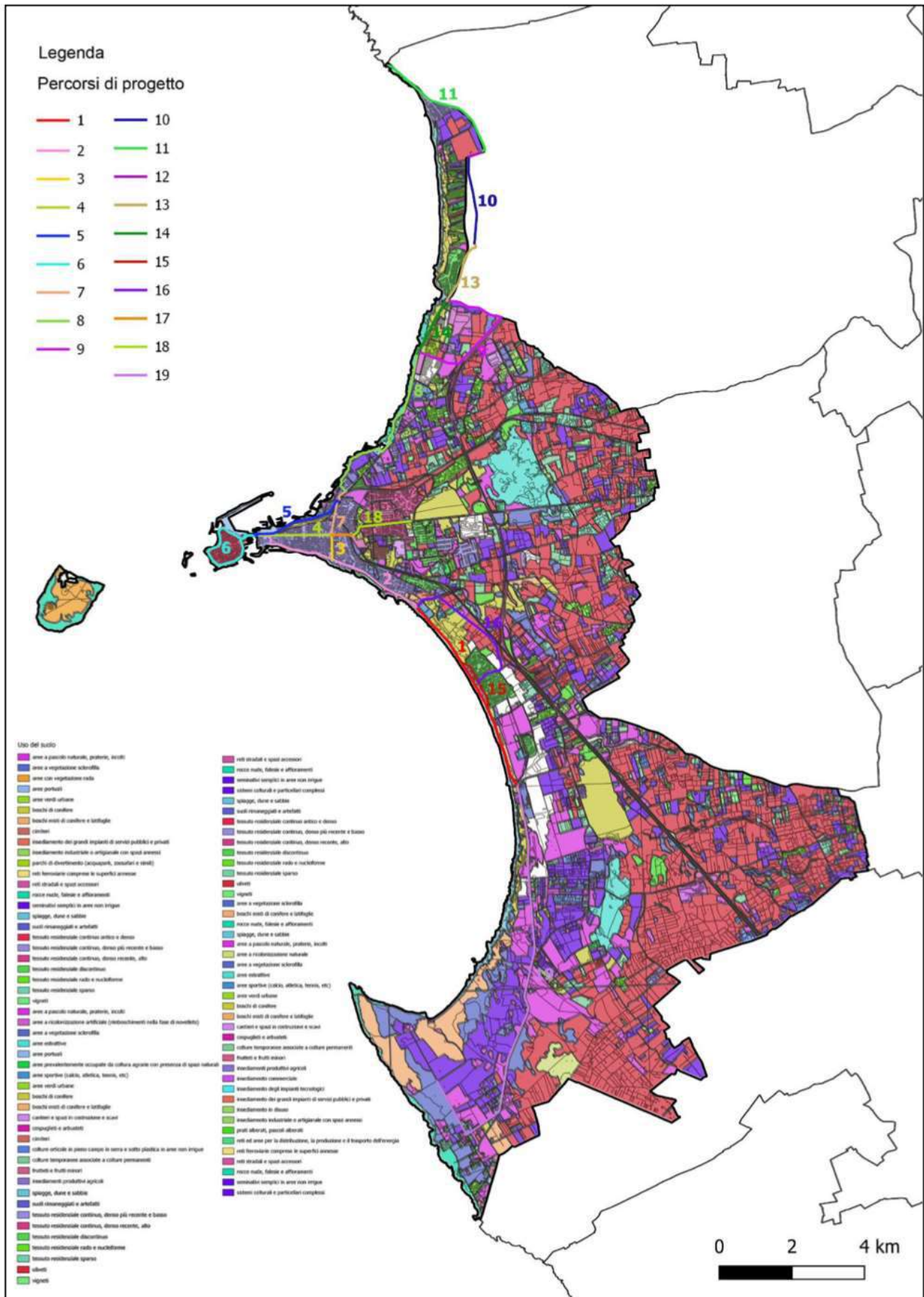




Figura 129: Stralcio Carta dell'uso del suolo aggiornata al 2006

Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u> - Ampie aree del territorio a copertura del suolo a prevalente carattere naturale;	<u>W: Punti di debolezza</u> - Eccessiva pressione antropica durante il periodo estivo;
<u>O: Opportunità</u> - Conservazione di un'area naturalistica di notevole importanza sotto l'aspetto naturalistico e paesaggistico in corrispondenza del Parco Naturale Regionale;	<u>T: Minacce</u> - Eccessiva affluenza antropica nel periodo estivo legata, oltre al passaggio ed alla sosta degli autoveicoli, anche all'attraversamento pedonale indiscriminato delle aree boscate per il raggiungimento della costa;

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità maggiori rilevate per questa componente sono quelle rappresentate dall'affluenza turistica durante il periodo estivo.

E' da rilevare che molti terreni coltivati erano fino a poco fa ricoperti da uliveti che negli ultimi anni sono stati colpiti irrimediabilmente dalla Xylella Fastidiosa fenomeno, che oltre a modificare la copertura del suolo ha anche modificato pesantemente il paesaggio gallipolino che dell'intero Salento.

Strategie di intervento applicate nel Piano della Mobilità Ciclistica per la mitigazione di tali criticità:

1. Realizzazione di percorsi ciclabili tali da permettere la limitazione del traffico veicolare soprattutto nel periodo estivo, limitando nel contempo, la nascita di parcheggi spontanei e abusivi, fenomeno in crescita, causa, tra le altre, di distruzione di grosse porzioni di Habitat;

10.5.4 Rifiuti

Descrizione della Componente

Il dato di maggiore attendibilità per quanto attiene il calcolo delle presenze turistiche nell'arco dell'anno può essere desunto dalla quantità di rifiuti solidi urbani prodotta.

Il portale internet regionale ci offre una serie di dati e di grafici che testimonia con chiarezza l'afflusso turistico nella Città di Gallipoli e la sua distribuzione nell'arco dell'anno:

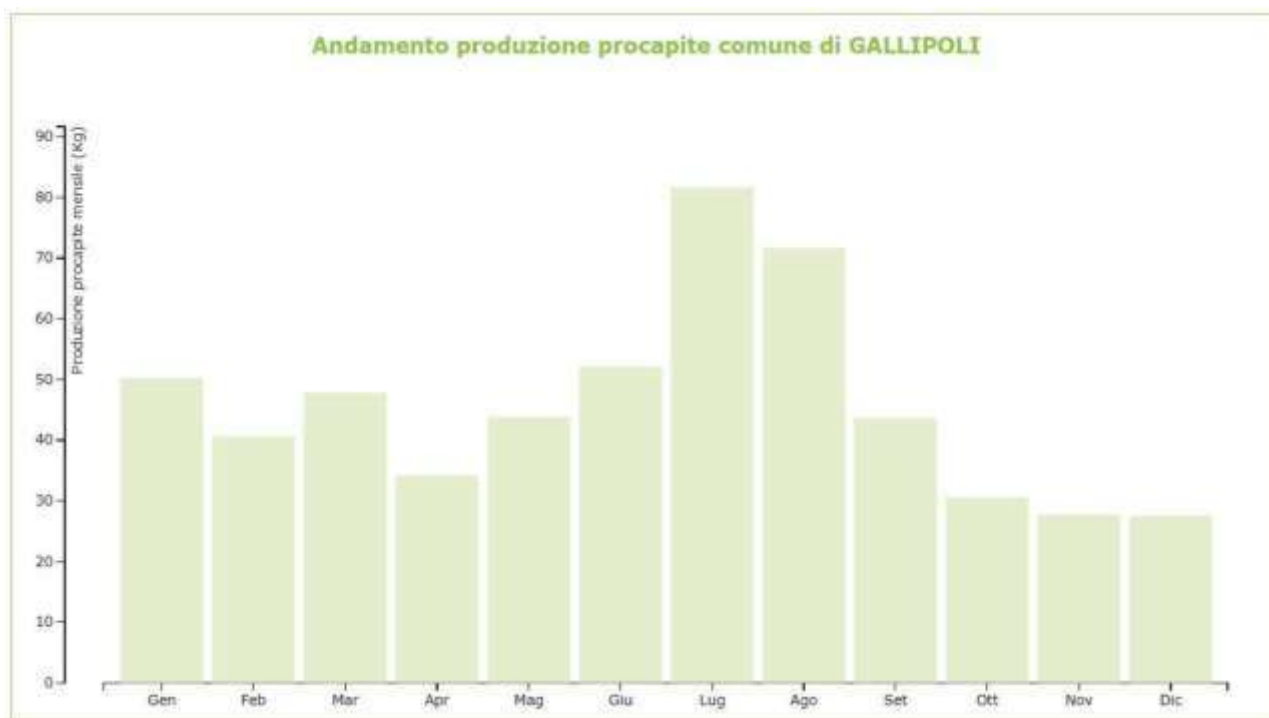


Figura 130: Grafico produzione di RSU della Città di Gallipoli nell'arco dell'anno 2019

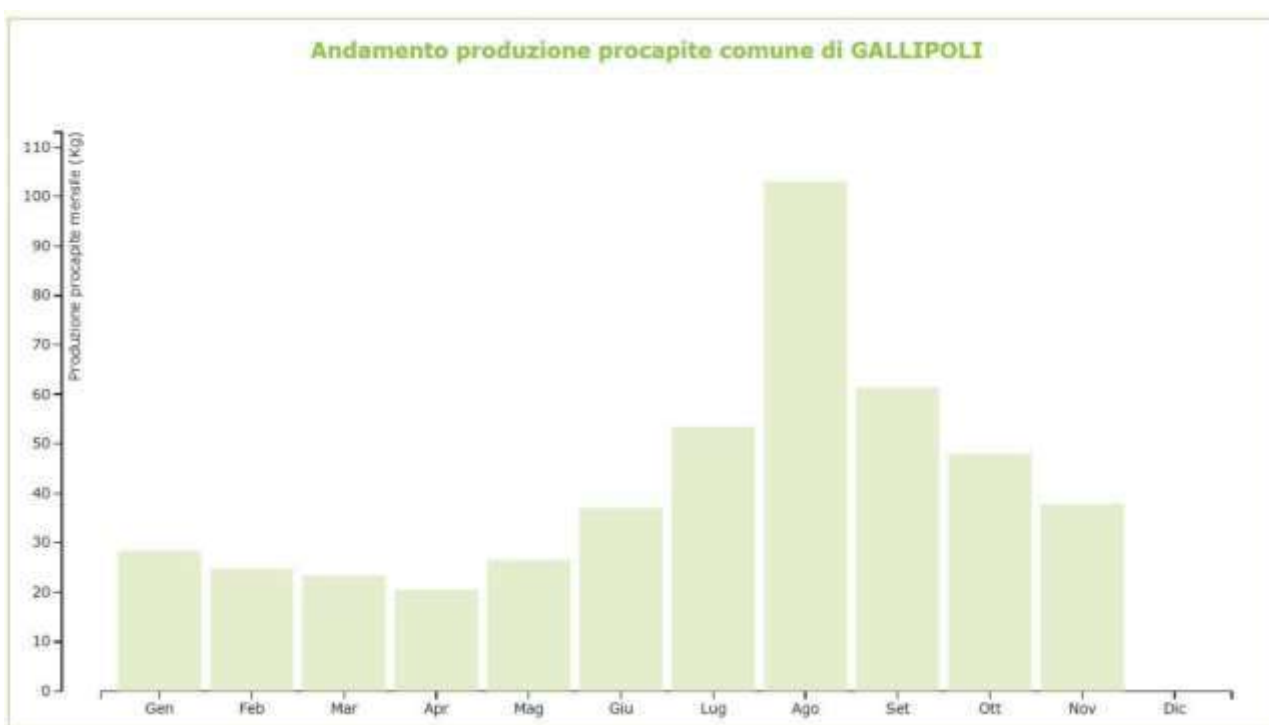


Figura 131: Grafico produzione di RSU della Città di Gallipoli nell'arco dell'anno 2020

I due grafici uno relativo all'anno 2019 e l'altro all'anno 2020 testimoniano con chiarezza il picco di produzione di RSU nel periodo estivo, soprattutto nel mese di agosto; tale dato, oltre a rappresentare una criticità puntualizzata nel dato periodo per lo smaltimento di rifiuti, testimonia in particolare l'afflusso turistico nella



Città Bella concentrato nel mese di agosto di ogni anno. Tali presenze, unitamente ai residenti della Città ed ai residenti dei Comuni limitrofi che negli stessi periodi estivi si riversano sulla costa, rappresentano una vera e propria minaccia per l’ecosistema territoriale.

Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u> - Importante produzione di rifiuti nel solo mese di Agosto;	<u>W: Punti di debolezza</u> - Carenza di regimentazione dei flussi turistici nel periodo estivo; - Abbandono dei rifiuti lungo la costa e nelle aree utilizzate per la sosta degli autoveicoli nei periodi estivi;
<u>O: Opportunità</u> - Possibilità di permettere, attraverso una rete intercomunale di percorsi ciclabili, la dislocazione dei turisti anche nei Comuni contermini nei mesi estivi, alleggerendo la Città Bella dalla pressione antropica nel mese di Agosto; - Possibilità di offrire un servizio nuovo e attrattivo per un turismo più sostenibile anche dal punto di vista della produzione dei rifiuti;	<u>T: Minacce</u> - Eccessiva pressione antropica durante il periodo estivo anche legata alla produzione ed all’abbandono dei rifiuti nelle aree ambientalmente e paesaggisticamente più sensibili ed in corrispondenza delle attuali aree di sosta di fortuna.

Criticità e strategie d’intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall’analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono sempre quelle legate all’imponente afflusso turistico nel periodo estivo ed alle conseguenze di tale afflusso, in particolar modo legate all’abbandono dei rifiuti nell’ambito delle aree “improvvisate” di sosta degli autoveicoli dopo una giornata al mare.

Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Individuazione di aree di sosta permanente e temporanea per veicoli a motore tale da permettere il parcheggio degli autoveicoli lontano dalle aree idrogeologicamente più delicate e la mobilità attraverso biciclette o altri mezzi non motorizzati;
2. Realizzazione di una serie di percorsi ciclabili che permette il raggiungimento di ogni zona del territorio e anche oltre il territorio comunale con i Comuni contermini in maniera sicura e ben indicata al fine di creare un turismo di mobilità e non solo stazionario.



10.5.5 Habitat, reti ecologiche e biodiversità

Descrizione della Componente

Il territorio comunale di Gallipoli, come il resto del territorio regionale, con D.G.R. n.2442 del 21.12.2018 è stato oggetto di mappatura delle presenze degli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali; tale mappatura ha permesso di graficizzare la presenza di tali componenti ambientali sull'intero territorio comunale e, dunque, anche nelle aree attraversate dai percorsi considerati nel Piano della Mobilità Ciclistica.

Tale mappatura ha evidenziato la presenza a Nord in corrispondenza della Montagna Spaccata una piccola frazione dell'Habitat MED8210 e dell'Habitat 8330 (Grotta del Passero), scendendo verso Suda, in corrispondenza della costa sono presenti alcune tracce di Habitat 1210, 2110, 2120, 2250; nella parte sud del centro abitato, lungo la costa, si riscontrano lunghi filoni di Habitat 1240 fino alla zona denominata “Baia Verde”, dove, sempre lungo la costa si riscontrano macchie più estese di Habitat 2270 e tracce minori di Habitat 2110, 2120, 2250, mentre nell'ambito del Parco Naturale Regionale, oltre a quelli già citati, sono evidenti grandi aree di Habitat 6220 e 2240.

Come già accennato in precedenza, nell'agosto 2020, l'area del Parco naturale Regionale, a Sud del territorio comunale, è stata oggetto di studio da parte di Legambiente che insieme al dott.r Leonardo Beccarisi ha elaborato una Carta di dettaglio degli Habitat presenti nel Parco, Carta recepita dall'Amministrazione Comunale con D.C.C. nel Marzo 2021. Tale studio ha permesso di evidenziare nell'area studiata, la presenza di una serie di Habitat di notevole importanza in precedenza non riconosciuti dagli studi regionali o confermare la presenza maggiormente dettagliata di quelli già censiti:

- 1150*: Lagune costiere;
- 1210: Vegetazione annua delle linee di deposito marine;
- 1240: Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. Endemici;
- 1310: Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose;
- 1410: Pascoli inondati mediterranei (*Juncetalia maritimi*);
- 2110: Dune embrionali mobili; 2120: Dune mobili del cordone litorale con presenza di *Ammophila arenaria* (dune bianche) [in mosaico];
- 2230: Dune con prati dei *Malcolmietalia* [pro parte];
- 2240: Dune con prati dei *Brachypodietalia* e vegetazione annua;
- 2250*: Dune costiere con *Juniperus* spp.;
- 2260: Dune con vegetazione di sclerofille dei *Cisto-Lavanduletalia*;



- 2270*: Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster;
- 3280: Fiumi mediterranei a flusso permanente con vegetazione dell'alleanza Paspalo-Agrostidion e con filari ripari di Salix e Populus alba;
- 3290 : Fiumi mediterranei a flusso intermittente con il Paspalo-Agrostidion;
- 6220*: Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea;
- 6420: Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion;
- 91F0: Foreste miste riparie di grandi fiumi a Quercus robur, Ulmus laevis e Ulmus minor, Fraxinus excelsior o Fraxinus angustifolia (Ulmion minoris);
- 9340: Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia.

La mappatura Regionale di cui alla D.G.R. 2442 del 21.12.2018 riporta, oltre agli Habitat, anche la presenza sul territorio gallipolino, di una serie di Specie Vegetali e Animali di notevole importanza per la salute ed il monitoraggio dell'ecosistema; si tratta soprattutto di uccelli, rettili, anfibi e pesci per le specie animali. Importante è la presenza di ben 2 aree SIC/ZPS presenti nel territorio comunale, una a Nord, che interessa il territorio di Gallipoli solo per un piccolo tratto in corrispondenza della Montagna Spaccata, denominata “Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro” (IT9150008); si tratta di un'area SIC che si estende, nella sua interezza anche in altri comuni, per una superficie di circa 259 Ha. A Sud, invece, in corrispondenza del Parco Naturale Regionale, insiste l'area SIC/ZPS “Litorale di Gallipoli e Isola di Sant'Andrea” (IT9150015) che riguarda, appunto, anche l'Isola Gallipolina.

Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u> - Presenza di una molteplicità e varietà di Habitat prioritari, specie animali e specie vegetali presenti sull'intero territorio comunale; - Ottimo stato di conservazione degli Habitat presenti; - Presenza di Habitat rari e rilevanti a livello nazionale ed internazionale.	<u>W: Punti di debolezza</u> - Fragilità dell'ecosistema; - Eccessivo carico antropico e veicolare durante il periodo estivo su tutto il territorio comunale;
<u>O: Opportunità</u> - Conservazione dello stato degli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali esistenti e della Biodiversità.	<u>T: Minacce</u> - Deterioramento o interruzione dell'ecosistema e degli Habitat presenti.



Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono legate all'insita fragilità degli ecosistemi naturali se sottoposti a stress da carico antropico eccessivo distribuito sull'intero territorio comunale. E' pacifico che carichi antropici elevati se non supportati da un adeguato sistema di trasporti pubblici o da una rete ciclo- pedonale adeguata, portino dietro di sé tutta la propria incidenza negativa anche da punto di vista del traffico veicolare distribuito e dell'inquinamento che lo stesso traffico produce, oltre all'inquinamento acustico e luminoso che nelle ore serali e notturne diventa una vera e propria arma letale per molte specie animali, soprattutto per molti uccelli.

Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Creazione di percorsi ciclabili tali da limitare l'incidenza veicolare e conseguentemente l'inquinamento acustico, luminoso ed emissivo prodotto da migliaia di auto accese ed in movimento su tutto il territorio nei mesi estivi.

10.5.6 Mobilità e trasporti

Descrizione della Componente

Come accennato in precedenza, il territorio comunale di Gallipoli è attraversato da Nord a Sud dalla S.S. 274 e dalla rete ferroviaria locale delle Ferrovie Sud-Est, oltre ad altre strade comunali ed intercomunali, locali e dalla viabilità vicinale che si dirama in maniera capillare nelle aree agricole.

Quello che colpisce ad oggi del sistema della mobilità della Città bella è la carenza di percorsi ciclo-pedonali destinati alla mobilità lenta ed alla carenza di parcheggi e aree di sosta permanenti tali da permettere una fruizione adeguata alla Città qual è Gallipoli.

E', inoltre, evidente la carenza di un sistema di trasporti urbani adeguato alla città ed all'offerta di servizi a turisti e residenti che dovrebbe offrire.

Attualmente il redigendo Piano del Parco sta cercando di dare una risposta alle problematiche suddette attraverso la pianificazione di una serie di percorsi ed aree di sosta nell'ambito del Parco, gli stessi percorsi sono stati ripresi nel presente Piano della Mobilità Ciclistica.



Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u> - Una ricchezza paesaggistica ed ambientale di raro pregio e bellezza; - Presenza di una serie di aree con caratteristiche tali da poter essere destinate a parcheggio nel periodo estivo di maggior afflusso; - Presenza di una linea delle ferrovie sud-est che si sviluppa da Nord a Sud del territorio comunale parallela alla S.S. 274 e presenza di una serie di fermate della stessa linea in corrispondenza di vari punti cittadini.	<u>W: Punti di debolezza</u> - Fragilità dell’ecosistema; - Carenza di controlli del rispetto della normativa; - Carenza di viabilità ciclo-pedonale alternativa all’utilizzo dell’auto privata; - Carenza di trasporti pubblici alternativi all’uso dell’auto privata.
<u>O: Opportunità</u> - Realizzazione di un modello sostenibile di viabilità e sosta dislocata su tutto il territorio comunale; - Realizzazione di una serie di percorsi ciclo-pedonali tali da permettere il raggiungimento della costa e delle aree di pregio, oltre che del centro urbano, non solo ai residenti ma anche ai non residenti attraverso l’utilizzo della linea delle Ferrovie Sud-Est.	<u>T: Minacce</u> - Eccessivo sovraccarico veicolare nei mesi estivi con conseguente pericolo sugli ecosistemi e sulla vivibilità della città e del territorio per residenti e turisti; - Incendi boschivi; - Distruzione degli ecosistemi in maniera puntuale.

Criticità e strategie d’intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall’analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono rappresentate dalla massiccia richiesta di posti-auto nel periodo estivo e del sovraccarico del traffico veicolare da parte dei fruitori delle spiagge, del centro urbano e non solo.

Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali tali da permettere a residenti e non di raggiungere ogni parte del territorio comunale e la costa anche attraverso l’utilizzo della Fermata Baia Verde delle Ferrovie Sud-Est;
2. Reperimento di aree di sosta che permettano, arrivando dai comuni contermini, di lasciare l’automobile e proseguire in bicicletta in ogni area del territorio comunale;
2. Possibilità di realizzazione di servizi per gli utenti nell’ambito delle aree individuate per la sosta dei mezzi
 2. motorizzati;
3. Attivazione di un servizio pubblico di navette per il trasporto dei residenti e non;



10.5.7 Paesaggio e Beni Culturali e Ambientali

Descrizione della Componente

L'intero territorio comunale di Gallipoli è caratterizzato da una massiccia presenza di componenti paesaggistiche tutelate dal PPTR:

Struttura Idro-geo-morfologica:

- UCP_Grotte;
- Doline;
- UCP_Cordoni Dunari;
- BP_142_A_300 m;
- BP_142_C_150 m (LE0028 Il Canale e LE0029 Canale dei Samari);
- UCP_Connessione RER_100 m; - UCP_Vincolo idrogeologico;
- UCP_Versanti;
- UCP_Sorgenti;

Struttura Botanico-Vegetazionale ed Aree Naturali Protette:

- BP_142_G (Boschi);
- UCP_Aree di rispetto dei boschi;
- UCP_Aree Umide;
- UCP_pascoli naturali;
- BP_142_F (Parco Naturale Regionale “Isola di s. Andrea e Litorale di Punta Pizzo”);
- UCP_Aree di rispetto dei Parchi;
- UCP_Aree a rilevanza naturalistica (ZPS e SIC “Litorale di Gallipoli e Isola di S. Andrea” e SIC “Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro”);

Struttura Antropica e Storico-Culturale:

- UCP_Stratificazione insediativa dei siti storico_culturali;
- UCP_Area di rispetto dei siti storico-culturali;
- BP_136 (vincoli paesaggistici codici PAE0054 e PAE0135); - BP_142_H;
- UCP_Città consolidata;
- UCP_Strade panoramiche;
- UCP_Strade a valenza paesaggistica;
- Coni visuali (Montagna Spaccata)



Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u> - Presenza di componenti paesaggistiche tutelate per legge; - Territorio di altissimo valore paesaggistico; - Presenza di grandi aree naturali di pregio.	<u>W: Punti di debolezza</u> - Nessuno
<u>O: Opportunità</u> - Realizzazione di un modello sostenibile di fruizione del paesaggio costiero e dell'entroterra.	<u>T: Minacce</u> - Eccessiva antropizzazione; - Modifica del paesaggio a causa di interventi antropici indiscriminati e carichi antropici insostenibili.

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono rappresentate dalla minaccia di eccessivo carico antropico e veicolare durante il periodo estivo.

Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Individuazione di strategie di mobilità alternative all'automobile soprattutto puntando sulla mobilità ciclistica;
2. Reperimento di aree da destinarsi a parcheggio con servizi al fine di incentivare l'abbandono dell'automobile e l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto privilegiato soprattutto nel periodo estivo.



11 IMPLEMENTAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

11.1 Monitoraggio del Piano

11.1.1 Premessa

L'utilizzo della pista ciclabile è direttamente proporzionale alla fruibilità del percorso, ai tempi di percorrenza, alla velocità media sostenibile, allo stato di manutenzione e al grado di sicurezza garantito.

Per valutare nel tempo gli effetti che il piano di intervento previsto sulle piste ciclabili genererà sulle abitudini di spostamento dei cittadini, e per verificare il raggiungimento dell'obiettivo principale del piano va messa in atto una struttura di monitoraggio informatizzata dei flussi ciclabili.

Il monitoraggio è un'attività fondamentale per valutare l'adempimento degli obiettivi prefissati, per controllare lo stato di avanzamento di realizzazione degli interventi e per misurare gli impatti significativi prodotti sull'ambiente e sulla sicurezza. L'individuazione tempestiva di eventuali impatti negativi o di criticità rivenienti dall'implementazione delle azioni consente di intervenire in tempo con l'elaborazione di misure correttive o con una diversa scala di priorità rispetto a quanto pianificato in prima battuta.

Per quanto attiene alle infrastrutture ciclabili, un monitoraggio costante nel tempo garantisce l'acquisizione di informazioni indispensabili sull'assetto delle reti, in sinergia con l'evoluzione della mobilità e degli spazi condivisi. Allo stesso tempo, il piano di monitoraggio assicura l'aggiornamento trasparente dei portatori di interesse sull'evoluzione dell'adozione del Piano e della efficacia degli interventi sul territorio.

Le esperienze attuali in merito al monitoraggio dei flussi di traffico delle due ruote sono scarse e si concretizzano abitualmente in rilievi manuali. Le esperienze di rilievo dei flussi di traffico ciclabile effettuati con strumenti automatizzati sono addirittura rare.

Qui si intende ipotizzare una possibile modalità operativa per l'installazione di punti di monitoraggio dei flussi ciclabili negli itinerari che si andranno a realizzare nell'ambito della proposta pianificazione.

La raccolta e gestione dei dati di passaggio sulle piste ciclabili permette di elaborare statistiche che confronteranno l'utilizzo dei percorsi con archi temporali differenti.

Questo fornisce uno strumento per valutare quanto è utilizzata una determinata pista ciclabile e quanto gli interventi di riqualificazione attuati ne aumentino l'appetibilità accrescendo il grado di soddisfazione dell'utente.



Vanno individuati punti, in piste esistenti e comprese negli itinerari strategici, nei quali andare a realizzare punti di misura dei flussi ciclabili. Altri punti di monitoraggio, a partire dai punti base, possono essere installati se i percorsi vengono ampliati.

La proposta schematica, qui di seguito descritta, consiste nell’installazione di strutture verticali (portali) ben identificabili e di spire per la rilevazione dei flussi di traffico a due ruote. Il layout del portale sarà dotato di uno strumento multimediale per comunicare all’utenza i dettagli relativi all’utilizzo di quel percorso (es. numero di passaggi quotidiani, numero di passaggi a partire da una certa data, prossimi incroci con altri itinerari). Inoltre il portale potrebbe essere sfruttato per comunicare altre informazioni sulla ciclabilità.

Anticipando alcuni esempi, il segnale verticale potrebbe essere utilizzato come pannello a messaggio variabile per la mobilità ciclabile comunicando tutte le iniziative legate all’utilizzo della bicicletta.

11.1.2 Schema del sistema di monitoraggio

Il monitoraggio del piano prevede la redazione di una proposta schematica del sistema di monitoraggio.

Uno schema del sistema di monitoraggio secondo modalità già ampiamente collaudate può essere il seguente:

1. Allaccio rete elettrica

La rete elettrica è necessaria per il funzionamento di tutti gli strumenti di rilevamento e multimediali

2. Realizzazione struttura Portale

Il Portale deve essere ben visibile; fondamentale della struttura è l’inserimento di uno strumento multimediale interattivo (monitor con pc incorporato che comunichi all’utenza i dettagli relativi all’utilizzo di quel percorso (es. numero di passaggi quotidiani, numero di passaggi a partire da una certa data, prossimi incroci con altri itinerari, ecc.)

3. Monitor con pc incorporato

Il monitor con pc incorporato ha lo scopo di comunicare all’utenza i dati di transito ciclabile (anche in tempo reale) e di informarla sulle iniziative riguardanti la mobilità ciclabile. Grazie al pc incorporato queste informazioni possono essere fornite in modo più accattivante e multimediale e non solo in formato testuale (come ad esempio un semplice pannello a messaggio variabile).

4. Segnalazione punto di misura

Il segnalamento del punto di misura deve essere ben riconoscibile e univoco affinché i ciclisti vengano indirizzati al passaggio sulle spire di conteggio.

5. Installazione di spire ad induzione elettromagnetica

In prossimità dei portali e in corrispondenza della segnaletica orizzontale dedicata vanno installate spire ad induzione elettromagnetica atte al rilevamento del passaggio dei mezzi ciclabili.



6. Modulo di trasferimento dati

Il modulo di trasferimento dati è necessario affinché si possa mettere in comunicazione diretta il detector spire e l'unità centrale di elaborazione.

7. Software di raccolta e gestione dati provenienti da più punti di misura

Il software va installato presso l'unità centrale e permetterà la raccolta ed interpretazione di tutti i dati. Pertanto sarà possibile scansionare temporalmente i passaggi effettuati nei singoli punti di misura installati sugli itinerari ciclabili. Questo, insieme alla storicizzazione dei dati permetterà di elaborare una statistica sull'utilizzo dell'itinerario in questione. Sarà quindi interessante valutare nel tempo gli effetti che gli eventuali interventi di miglioramento porteranno nell'utilizzo della pista ciclabile.

8. Software di regia remota per la realizzazione di contenuti

Tale software, anch'esso presente nell'unità centrale, permetterà la realizzazione e la trasmissione dei contenuti che di volta in volta si deciderà di comunicare all'utenza sfruttando la struttura portale presente presso i vari punti di misura. Come già indicato i contenuti potrebbero riguardare comunicazioni inerenti alla mobilità ciclabile ed essere integrati da informazioni commerciali.

Alcuni portali per il monitoraggio dei flussi ciclabili sono Oslo, Tampere e Bolzano.

11.1.3 Finalità dei dati raccolti con i portali

I dati ricavati attraverso i portali, localizzati in maniera da raccogliere le informazioni maggiormente significative, costituiscono un valido ausilio per valutare la bontà del piano, per verificarne e rappresentare le condizioni dello stato dei percorsi ed il conseguente gradimento da parte dell'utenza.

Un possibile schema di utilizzazione dei dati è il seguente:

- raccolta dei dati per la misura degli indicatori, con cadenza preferibilmente semestrale;
- confronto ex-post tra i valori degli indicatori stimati in fase di redazione del P.M.C. e quelli misurati in fase di monitoraggio;
- redazione di un Report di monitoraggio, con cadenza preferibilmente annuale, che sintetizzi le analisi effettuate e i risultati ottenuti;
- eventuale revisione del Piano attraverso la modifica o l'integrazione delle implementazioni o delle priorità di intervento.



11.1.4 La valutazione dei dati

Le Linee guida offrono un chiaro schema di lavoro per la valutazione dei dati attraverso una Scheda di valutazione del P.M.C. che risulta così articolata: “Essa si compone di tre sezioni: parametro, indicatore e valutazione. I parametri fanno riferimenti alle macro-tematiche contenute nel Piano, spaziando dalla gerarchizzazione della rete alla sicurezza stradale, dai servizi offerti per la mobilità ciclistica agli impatti ambientali. A ciascun parametro è poi associato un gruppo di indicatori, rappresentativi dei requisiti che ciascun intervento dovrebbe raggiungere per assicurarne la qualità. Gli indicatori sono stati generalmente discretizzati con tre livelli qualitativi (minimo, buono e ottimo), coerentemente a quanto previsto dall’Appendice A della Direttiva n. 375/2017. Per alcuni indicatori, quali la previsione di un piano di partecipazione dei portatori di interesse o la pianificazione delle operazioni di monitoraggio, è invece richiesta una valutazione binaria (esito positivo o negativo). Allo stesso modo della Direttiva n. 375/2017, la valutazione globale del P.M.C. si esplica nella attribuzione di un livello complessivo di valutazione. Tale livello è definito come “minimo”, “buono o “ottimo” in funzione dei singoli indicatori, per alcuni sulla base del soddisfacimento in termini percentuali del livello ottimo, per altri in base all’esito positivo o negativo.”

Una seconda ipotesi di lavoro è suggerita dalla Scheda è di monitoraggio del P.M.C.

Essa risulta utile alla verifica ed al monitoraggio delle azioni pianificate in prima battuta e, nel caso si verifichino criticità o riscontri poco soddisfacenti, alla implementazione di azioni correttive. Oltre alla definizione dello stato di avanzamento della realizzazione delle piste previste dal piano la scheda contiene sezioni relative ai seguenti parametri:

- stato di manutenzione della rete;
- sicurezza;
- servizi;
- impatti ambientali;
- divulgazione/promozione della mobilità sostenibile.

Una terza scheda proposta dalla Linee guida regionale è la Scheda di monitoraggio degli itinerari ciclabili dedicata ai singoli itinerari e relativi tronchi implementati o progettati.

La scheda è così articolata “La prima parte della scheda è dedicata alla identificazione dell’itinerario in funzione della localizzazione, della denominazione e della lunghezza. Viene anche richiesto il livello di progettazione e le percentuali dei tronchi progettati o implementati rispetto a quanto pianificato dal P.M.C. in merito allo specifico itinerario. Le altre sezioni della scheda si incentrano su tre parametri di valutazione: manutenzione, sicurezza ed utilizzo del percorso. Al parametro manutenzione sono associati i seguenti indicatori: visibilità, pavimentazione, segnaletica, elementi di protezione ed elementi di moderazione



del traffico.”

La cadenza di valutazione dei risultati, come schematizzati nelle schede, dovrebbe essere semestrale, mentre una valutazione sul livello di realizzazione, sul livello di adeguatezza rispetto ai risultati attesi, sul livello di manutenzione, sulle possibili migliorie da apportare alla rete va fatta almeno annualmente.

11.2 Implementazione

L’implementazione del piano assume valenza o, nel caso di località che hanno già reti ciclabili, o, in una fase successiva ad una prima realizzazione allorché, alla luce delle risultanze di quanto già fatto, si potrà all’ampliamento della rete.

Gallipoli, come già evidenziato, non ha ad oggi alcuna pista ciclabile e il presente Piano di Mobilità Ciclistica deve rappresentare l’avvio di un percorso virtuoso stante la oggettiva necessità di una adeguata rete ciclabile legata sia al fabbisogno dei residenti, sia all’enorme flusso turistico che raggiunge l’apice nei mesi estivi ma che costituisce ormai una costante durante l’intero arco dell’anno.

Vengono qui indicate alcuni fattori base per una possibile implementazione futura di una rete che dovrà prima essere progettata/realizzata.

Qualsivoglia implementazione deve essere legata alle specifiche necessità del territorio e dei portatori di interesse, ciascuna infrastruttura e ciascuna azione dovranno essere associati ad un livello di priorità, rapportando le scelte alle disponibilità economiche pianificate di breve, medio e lungo periodo.

La scala delle priorità dovrebbe essere definita almeno secondo tre livelli (alto, medio, basso), generalmente coincidente con tre intervalli temporali di riferimento. I fattori che devono essere presi in considerazione per la scelta delle priorità sono numerosi e come suggerito dalla Linee guida regionali possono così essere sintetizzati:

- infrastrutture ed azioni che rendano più funzionale ed efficiente quanto già realizzato in passato;
- infrastrutture ed azioni che, a livello locale, sono state definite dal P.M.C. come primarie e principali;
- infrastrutture ed azioni che agevolino alcune utenze particolari (es. studenti o lavoratori delle zone produttive);
- complessità degli interventi;
- tempi di realizzazione degli interventi;
- obiettivi di breve, medio e lungo termine quindi legati alla tempistica realizzativa.



È ovvio che tra gli interventi vanno esclusi quelli già frutto di programmazione da parte di strumenti sovraordinati come il PRT (Piano Regionale dei Trasporti) o il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale).

1. Un secondo, ma non secondario, livello di priorità attiene alla complessità ed ai costi della rete da implementare; anche per questo si può fare ricorso ai seguenti suggerimenti delle Linee guida regionali che attengono a tre possibili livelli:
 - 1) complessità di livello “elevato”: si riferisce agli interventi che prevedono la realizzazione di importanti infrastrutture per l’attraversamento di barriere esistenti, come ad esempio la realizzazione di viadotti o di sottopassi;
 - 2) complessità di livello “medio”: si riferisce alla realizzazione di percorsi ciclabili o di interventi che possono modificare in modo sostanziale l’assetto della sezione stradale;
 - 3) complessità di livello “minimo”: si riferisce ad interventi di manutenzione ordinaria, interventi in punti singolari, posa di segnaletica orizzontale e verticale.

In conclusione le valutazioni proposte sono funzionali, insieme alla valutazione dei costi sia di realizzazione sia di manutenzione dei nuovi tronchi di rete e dei relativi benefici a definire le priorità di intervento che, a parità di costo, apportano maggiori benefici in termini ambientali e sociali, oltre che di sicurezza stradale. La scelta delle priorità di intervento deve essere coerente con gli obiettivi di breve, medio e lungo termine individuati dal piano.



12 STIMA DEI COSTI

Al fine di individuare le risorse economiche da investire per la realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, in base ad orizzonti temporali di breve, medio e lungo periodo, è necessario inserire nel P.M.C. la stima dei costi relativi agli interventi individuati. Per la stima dei costi di realizzazione delle ciclovie si dovranno individuare degli interventi tipologici, in base alla funzione di ciascuna ciclovia, alle dimensioni trasversali ed al contesto attraversato, a cui associare un costo parametrico unitario. I costi parametrici dovranno essere dedotti dai costi standardizzati determinati dall'Osservatorio dei contratti pubblici. In assenza di costi standardizzati, potranno essere desunti applicando parametri derivanti da interventi similari realizzati, ovvero redigendo un computo metrico estimativo di massima (D.P.R. 207/2010). Nell'ambito delle Appendici "B" e "C", ciascuna tipologia di percorso ciclabile è stata associata ad un costo parametrico unitario desunto da: - costi parametrici utilizzati nel P.R.M.C.; - stime di costo di realizzazione tipologiche desunte dall'Elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche - Anno 2019; - costi parametrici desunti da opere simili realizzate. Si evidenzia che i costi parametrici riportati nelle Appendici si riferiscono alla realizzazione delle opere e dei lavori e non contemplano le spese relative alle somme a disposizione dei quadri economici. Essi, inoltre, non tengono conto di eventuali opere d'arte siano esse minori o maggiori (opere utili alla regimentazione delle acque, sottopassi, viadotti, ponti, stabilizzazione di versanti, ecc.) che, se previste nell'ambito dei P.M.C. devono essere accuratamente prese in considerazione. Di seguito si riportano i costi parametrici al chilometro presi a riferimento dalle presenti Linee Guida, diversificati per ambito urbano ed extraurbano, oltre che per tipologia di percorso ciclabile.

1) Percorsi urbani:

1. Pista ciclabile bidirezionale in sede propria su ambo i lati 250.000 €/km
2. Piste ciclabili monodirezionali in sede propria 200.000 €/km
3. Pista ciclabile bidirezionale in sede propria 150.000 €/km
4. Pista ciclabile bidirezionale in sede propria in affiancamento a stallo in linea 150.000 €/km
5. Piste ciclabili monodirezionali in corsia riservata su strada a senso unico di marcia 120.000 €/km
6. Piste ciclabili monodirezionali in corsia riservata su strada a doppio senso di marcia 120.000 €/km
7. Piste ciclabili monodirezionali in corsia riservata su strada a senso unico con stalli (su un lato) 120.000 €/km
8. Pista ciclabile bidirezionale in corsia riservata su strada a senso unico con stalli di separazione 80.000 €/km



9. Pista ciclabile bidirezionale in corsia riservata su strada a doppio senso con stalli su un lato 80.000 €/km
10. Percorsi ciclabili bidirezionali in contiguità del marciapiede su ambo i lati 230.000 €/km
11. Percorsi ciclabili monodirezionali in contiguità del marciapiede 180.000 €/km
12. Percorso ciclabile bidirezionale in contiguità del marciapiede sul lato esterno della sede stradale 130.000 €/km
13. Percorso ciclabile bidirezionale in contiguità del marciapiede 130.000 €/km
14. Percorsi ciclabili monodirezionali promiscui con i pedoni 220.000 €/km
15. Percorsi ciclabili bidirezionali promiscuo con i pedoni 140.000 €/km
16. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli – strada 30 con dossi 25.000 €/km
17. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli- strada 30 con cuscini berlinesi (necessaria autorizzazione del M.I.T.) 20.000 €/km
18. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli – strada 30 con piattaforme rialzate lungo il percorso 80.000 €/km
19. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli – strada 30 con attraversamenti rialzati lungo il percorso 80.000 €/km

2) Percorsi extraurbani:

1. Pista ciclabile bidirezionale in sede propria in affiancamento al solido stradale 200.000 €/km
2. Piste ciclabili monodirezionali in sede propria da 160.000 €/km* a 300.000 €/km**
3. Pista ciclabile bidirezionale in sede propria da 90.000 €/km* a 220.000 €/km**
4. Piste ciclabili monodirezionali in sede propria su strade (cat. C/F) con barriere di sicurezza 300.000 €/km
5. Pista ciclabile bidirezionale in sede propria
6. su strade (cat. C/F) con barriere di sicurezza 250.000 €/km
7. Pista ciclabile bidirezionale in sede propria (cat. C/F) con barriera muretto o New Jersey 350.000 €/km***
8. Piste ciclabili bidirezionali in corsia riservata 80.000 €/km



9. Pista ciclabile bidirezionale separata dalla piattaforma stradale 250.000 €/km
10. Greenway 350.000 €/km
11. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli – strada 30 con dossi stradali 25.000 €/km
12. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli strada 30 con cuscini berlinesi (necessaria autorizzazione del M.I.T.) 20.000 €/km
13. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli – strada 30 con piattaforme rialzate in carreggiata 70.000 €/km
14. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli – strada 30 con piattaforme rialzate in piattaforma 80.000 €/km
15. Percorso ciclabile promiscuo con i veicoli strada 30 con differenziazione dei materiali e segnaletica 30.000 €/km

*in caso di inserimento in sede esistente **in caso di allargamento sede esistente o ex novo ***comprendente la sostituzione della barriera

Si precisa che la Giunta Regionale con deliberazione n. 709 del 16/05/2022 ha approvato, in accordo con il Provveditorato Interregionale territorialmente competente del MIMS, l'**aggiornamento 2022 del Prezzario Regionale delle Opere Pubbliche** tenendo conto della rilevazione delle variazioni percentuali verificatesi nel primo semestre dell'anno 2021. Pertanto, i prezzi sopra riportati, a parere dello scrivente potrebbero aver subito un incremento medio di circa il 10/15%.



13 BIBLIOGRAFIA

Angelini P., Casella L., Grignetti A., Genovesi P. (Eds) (2016) Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: habitat. ISPRA, Manuali e linee guida, 140/2016.

Biondi E., Blasi C. (2015) Prodrómo alla vegetazione d'Italia. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. [online] URL: <http://www.prodromo-vegetazione-italia.org>.

Biondi E., Blasi C., Burrascano S., Casavecchia S., Copiz R., Del Vico E., Galdenzi D., Gigante D., Lasen C., Spampinato G., Venanzoni R., Zivkovic L. (2009) Manuale Italiano di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CEE. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Società Botanica Italiana. [online] URL: <http://vnr.unipg.it/habitat>.

European Commission (2013) Interpretation manual of European Union habitats. EUR 28. European Environment, Nature and Biodiversity.

Helm A., Zobel M., Moles A.T., Szava-Kovats R., Pärtel M. (2015) Characteristic and derived diversity: implementing the species pool concept to quantify conservation condition of habitats. Diversity and Distributions 21:711–721.

ISPRA (2015) Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS. Manuali e Linee Guida 124/2015, ISPRA, Roma.

La Mesa G., Paglalonga A., Tunesi L. (Eds) (2019) Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE e Direttiva 09/147/CE) in Italia: ambiente marino. ISPRA, Manuali e linee guida, 190/2019.

ISPRA (2016) Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie vegetali, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 140/2016

ISPRA (2016) Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie animali, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 141/2016

SIT&A, Farenga T., Ancora E., Salvemini A., Nuzzo G., Medagli P., Arzeni S., Marzano G., De Sario R., Iaccarino R., Schinzano L., Fusco D., Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria “Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro” (IT910008), Comuni di Galatone e Sannicola, 2008.

Legambiente Gallipoli, Beccarisi L., Relazione Aree a Parcheggio redigendo Piano del Parco Naturale Regionale “Isola di S. Andrea e Litorale di Punta Pizzo”, 2020;

Legge Regionale 23 gennaio 2013, n.1, Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica (Bollettino Ufficiale della Regione Puglia – n.14 del 25/01/2013;



Legge Regionale 14 dicembre 2012, n.44, Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica (Bollettino Ufficiale della Regione Puglia – n.183 del 18/12/2012;

Deliberazione della Giunta Regionale 10 settembre 2020, n.1504, L. 144/99 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale–V Programma di attuazione–“Pianoin bici”–Accordo di collaborazione tra Regione Puglia e il Politecnico di Bari–Percorso formativo rivolto agli Enti Locali per la redazione dei piani della mobilità ciclistica (L.R. 1/2013) assistenza e monitoraggio–Approvazione delle “Linee Guida per la redazione dei P.M.C. (Piani di Mobilità Ciclistica)” (Bollettino Ufficiale della Regione Puglia – n.135 del 29/09/2020

G. Protospataro, A. Andreoni, E. Biagetti: EGAF (2021) Mobilità ciclistica e micromobilità: Norme costruttive, veicoli e dispositivi , comportamenti e sanzioni

FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus (2011): Vademecum della Ciclabilità: Reti Ciclabili in area mediterranea