



COMUNE DI NARDO'



Rete Cicloturistica del Comune di Nardò

Rapporto Finale

Nardò, febbraio 2013

Cosimo Chiffi

economista dei trasporti – transport economist
Via Candido 6 – 73100 Lecce - chiffi@trt.it

<i>Cliente</i>	Comune di Nardò (LE)
<i>Titolo del progetto</i>	TUR.GRATE 2 "InteGRATED actions to promote sustainable ToURist development"
<i>Titolo del documento</i>	Rete Cicloturistica del Comune di Nardò – Rapporto Finale
<i>Versione e Stato</i>	02
<i>Data</i>	13/02/2013
<i>Autore</i>	Cosimo Chiffi , economista dei trasporti, consulente incaricato
<i>Revisione</i>	Luigi Siciliano , Ufficio Politiche Comunitarie del Comune di Nardò
<i>Approvazione</i>	Flavio Maglio , Assessore alle Politiche per l'ambiente, politiche per l'energia, qualità dell'aria, parchi e aree marine, demanio, servizi ecologici, politiche comunitarie, sport del Comune di Nardò

INDICE

1. INTRODUZIONE	4
2. PREMESSA: IL CICLOTURISMO	5
2.1 OBIETTIVI E AMBITI DI AZIONE DELLE POLITICHE IN FAVORE DEL CICLOTURISMO.	5
2.2 CICLOTURISMO E ASPETTI DI MERCATO	7
3. INQUADRAMENTO	12
3.1 QUADRO PROGRAMMATICO E RIFERIMENTI PER LA PIANIFICAZIONE	12
3.2 L'ASSETTO DELLE RETI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO	18
3.2.1 <i>Rete viaria</i>	18
3.2.2 <i>Regolamentazione della circolazione e zone a traffico limitato</i>	21
3.2.3 <i>Servizi di trasporto pubblico</i>	22
3.3 RETE CICLABILE ESISTENTE E PROGRAMMATA	25
3.3.1 <i>Itinerari EuroVelo</i>	25
3.3.2 <i>Itinerari BiciItalia</i>	27
3.3.3 <i>Itinerari regionali</i>	29
3.3.4 <i>Itinerari provinciali</i>	34
3.3.5 <i>Percorsi e servizi comunali</i>	36
4. PROPOSTA DI RETE CICLOTURISTICA COMUNALE	39
4.1 CONTESTO SOVRALocale	39
4.2 LA CICLOVIA DELL'ARNEO	46
4.3 RETE CICLOTURISTICA COMUNALE	50
4.3.1 <i>Criteri progettuali</i>	50
4.3.2 <i>Struttura e descrizione della rete</i>	54
4.3.3 <i>Tipologie di intervento</i>	64
4.4 LE ROTTE CICLOTURISTICHE NEL COMUNE DI NARDÒ	76
5. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI	77

Indice delle Figure

<i>Fig. 1 : Ciclo di vita di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</i>	13
<i>Fig. 2: Mappa delle strade provinciali ricadenti nel territorio del Comune di Nardò</i>	20
<i>Fig. 3: Linee ferroviarie FSE con stazioni nel Comune di Nardò</i>	22
<i>Fig. 4: Nuovi treni FSE Pesa ATR 220</i>	23
<i>Fig. 5: Mappa della rete ciclabile Eurovelo</i>	26
<i>Fig. 6: Mappa della rete ciclabile BiciItalia</i>	28
<i>Fig. 7: Mappa della rete ciclabile Cyronmed in area mediterranea</i>	29
<i>Fig. 8: Mappa dell'itinerario nr. 14 – Via dei Tre Mari</i>	31
<i>Fig. 9: Livello di ciclabilità attuale dell'itinerario nr. 14 – Via dei Tre Mari</i>	32

<i>Fig. 10: Ciclovía dell'Acquedotto – mappa del primo stralcio e rendering.....</i>	<i>33</i>
<i>Fig. 11: Strade parco, itinerari narrativi e piste ciclabili nel PTCP di Lecce.....</i>	<i>35</i>
<i>Fig. 12: Pista ciclabile in Viale Caduti di Nassirya a Nardò.....</i>	<i>37</i>
<i>Fig. 13: Rotta cicloturistica Ciclo.TurGrate in ambito pugliese.....</i>	<i>40</i>
<i>Fig. 14: PTCP Lecce, il mosaico dei Piani.....</i>	<i>43</i>
<i>Fig. 15: PTCP Lecce, un progetto di diffusione della naturalità.....</i>	<i>44</i>
<i>Fig. 16: Foto dell'itinerario "la via dei braccianti" di CicloAmici Mesagne.....</i>	<i>47</i>
<i>Fig. 17: Ciclovía dell'Arneo, foto dei sopralluoghi.....</i>	<i>48</i>
<i>Fig. 18: Mappa e profilo altimetrico della Ciclovía dell'Arneo.....</i>	<i>49</i>
<i>Fig. 19: PTCP Lecce, espansione e dispersione abitativa nel Comune di Nardò.....</i>	<i>50</i>
<i>Fig. 20: PTCP Lecce, morfologie urbane nel Comune di Nardò.....</i>	<i>51</i>
<i>Fig. 21: Rete cicloturistica di Nardò, zona nord.....</i>	<i>55</i>
<i>Fig. 22: Rete cicloturistica di Nardò, zona centrale.....</i>	<i>56</i>
<i>Fig. 23: Rete cicloturistica di Nardò, zona sud.....</i>	<i>57</i>
<i>Fig. 24: Rete cicloturistica di Nardò, centro urbano.....</i>	<i>58</i>
<i>Fig. 25: Rete cicloturistica di Nardò, tracciati dissestati.....</i>	<i>60</i>
<i>Fig. 26: Rete cicloturistica di Nardò, interruzioni.....</i>	<i>61</i>

Indice delle Tabelle

<i>Tab. 1: Spesa media giornaliera dei cicloturisti.....</i>	<i>9</i>
<i>Tab. 2: Rete viaria del Comune di Nardò.....</i>	<i>18</i>
<i>Tab. 3: Caratteristiche degli itinerari Cyronmed.....</i>	<i>30</i>
<i>Tab. 4: Rastrelliere presenti nel Comune di Nardò.....</i>	<i>38</i>
<i>Tab. 5: Sviluppo lineare della rete cicloturistica di Nardò.....</i>	<i>59</i>

1. Introduzione

Il Comune di Nardò, nell'ambito del progetto europeo transfrontaliero TUR.GRATE 2 *"InteGRATED actions to promote sustainable ToURist development"*¹ (Programma IPA Adriatico), ed in particolare con riferimento alle attività del WP8 di creazione e promozione del prodotto cicloturistico Ciclo.TurGrate, ha conferito incarico al consulente Cosimo Chiffi per l'identificazione e la sperimentazione sul campo di

- una rotta cicloturistica transfrontaliera attraverso i territori dei Comuni pugliesi partner del progetto (Mesagne, Latiano e Nardò) e di alcune località in Albania, Montenegro e Grecia tra cui Durazzo, Scutari, Podgorica, Bar e Igoumenitsa;
- alcune rotte locali nel territorio del Comune di Nardò.

Questo rapporto, unitamente al ciclo viaggio di sperimentazione delle rotte condotto nel mese di Settembre 2012 in Albania e Montenegro ed ai contenuti della pubblicazione Ciclo.TurGrate, completa le attività di progetto e restituisce il disegno e la validazione di una Rete Cicloturistica del territorio di Nardò.

L'approccio seguito nell'identificazione dei percorsi cicloturistici, in coerenza con gli strumenti di pianificazione di livello superiore e con le linee guida e la normativa regionale in materia di mobilità ciclistica, completa anche una prima fase di lavoro nell'ambito della redazione del Bici Plan comunale.

Il rapporto è organizzato in 5 capitoli: dopo questa introduzione, nel secondo capitolo vengono presentati gli obiettivi e gli ambiti di azione delle politiche in favore del cicloturismo, assieme ad una breve analisi di mercato; il capitolo 3 descrive il quadro programmatico e i riferimenti per la pianificazione, l'assetto delle reti e dei servizi di trasporto, la rete ciclabile esistente e quella programmata ai vari livelli territoriali; il capitolo 4 contiene la proposta di rete cicloturistica comunale e, infine, nel capitolo 5 trovano spazio le conclusioni e raccomandazioni.

Gli allegati al presente rapporto sono composti da

- una libreria di documenti e normativa di riferimento utile al lavoro degli uffici comunali (Allegato A, in formato elettronico);
- la Tavola 1 - Mappa Generale della Rete Cicloturistica del Comune di Nardò, in scala 1:50.000;
- le tracce in formato GPX di alcuni itinerari cicloturistici.

¹ <http://www.turgrate2.eu/en/>

2. Premessa: il cicloturismo

2.1 Obiettivi e ambiti di azione delle politiche in favore del cicloturismo.

Riprendendo la definizione fornita dalla onlus inglese Sustrans², a sua volta ripresa anche dalla European Cyclists' Federation (ECF)³, possiamo definire il cicloturismo come quell'attività di *“visita ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull'uso della bicicletta per finalità di svago”*.

Sempre Sustrans identifica tre tipologie fondamentali di cicloturismo:

- **le ciclo vacanze o ciclo viaggi (cycling holidays)**, ossia i viaggi e le vacanze che hanno come motivazione prevalente proprio l'uso della bicicletta, ed in cui di norma si pedala per almeno mezza giornata in quasi tutti i giorni di viaggio;
- **il cicloturismo durante la vacanza (holiday cycling)**, in cui l'andare in bicicletta per scopi turistici e di esplorazione è solo una delle varie attività che caratterizzano la vacanza;
- **le ciclo escursioni in giornata (cycling day visits)**, talvolta definite anche ciclo passeggiate, di mezza o intera giornata, svolte fuori dai propri luoghi abituali di residenza e le cui destinazioni possono essere raggiunte direttamente in bici o usando una combinazione di più mezzi di trasporto (ad esempio treno+bici o auto+bici).

A ciascuna tipologia sono poi associati diversi tipi di attività cicloturistiche, quali ad esempio i ciclo viaggi organizzati, quelli indipendenti, le ciclo escursioni ad anello o lungo percorsi lineari (trail), ecc. Vengono inoltre menzionate altre attività, rientranti all'interno di altre tipologie (ad es. il ciclismo sportivo), che possono essere in qualche modo associate al cicloturismo: il ciclismo da corsa e fuori strada (mountain biking), il ciclismo in ambito associativo, le gare organizzate e le iniziative a scopo benefico (raccolta fondi), le attività ciclistiche di gruppi scolastici e giovanili.

Ciò che è importante evidenziare da questa prima classificazione è che **il cicloturismo riguarda tanto le attività ricreative e di svago dei residenti** in una certa area geografica (rispetto al territorio loro circostante) **quanto le attività dei turisti e dei viaggiatori che visitano luoghi lontani dalle proprie residenze**. Chiaramente vi saranno esigenze, attitudini e interventi diversi rispetto a questi due gruppi di individui (residenti e turisti), ma andrebbe sempre tenuto presente il legame stretto tra cicloturismo e mobilità ciclistica locale.

² <http://www.sustrans.org.uk/assets/files/Info%20sheets/ff28.pdf>

³ <http://www.ecf.com/cycling-tourism/>

Rotte ed itinerari cicloturistici possono rappresentare a livello locale una importante occasione di **sviluppo turistico sostenibile**, soprattutto in un momento storico in cui il fenomeno del viaggiare slow, in modo rispettoso dei luoghi ed in sintonia con l'ambiente circostante registra una crescita sostenuta, a scapito di un'offerta turistica massificata e spesso completamente decontestualizzata. Servizi e infrastrutture idonee per favorire il cicloturismo in un dato territorio dovranno in ogni caso essere concepiti e integrati in una più ampia strategia di intervento sulla mobilità complessiva che riequilibri la condivisione e la fruizione degli spazi urbani ed extraurbani tra mezzi motorizzati e forme di mobilità dolce (spostamenti a piedi, in bicicletta, su mezzi a trazione animale).

Inevitabilmente, come tra l'altro accaduto nell'ambito di questo studio, anche la semplice selezione di itinerari cicloturistici su strade a scarso traffico porterà ad evidenziare alcuni tratti in cui la sicurezza dei ciclisti potrebbe non essere garantita ad un livello accettabile (intersezioni pericolose, assenza di piste e corsie ciclabili negli attraversamenti urbani, scarso rispetto dei limiti di velocità) e/o degradare la fruizione dell'itinerario (sosta illegale nei centri storici, livelli elevati di congestione veicolare) tanto da sconsigliarne la stessa promozione.

Ciò detto, il cicloturismo può essere un ottimo strumento per **avviare politiche di mobilità sostenibile in un contesto di elevata accettabilità sociale** e questo per due ordini di motivi:

- il cicloturismo come attività turistica favorisce gli operatori economici del territorio (imprenditori agricoli, commercianti, ristoratori, gestori di strutture ricettive, ciclo riparatori, ecc.)⁴ ed in questo senso possono essere da questi meglio accettate modifiche alla circolazione stradale, pedonalizzazioni, inserimento di corsie ciclabili al posto di parcheggi per le auto e così via;
- gli stessi cittadini hanno una più elevata sensibilità e propensione iniziale all'uso della bicicletta per motivi di svago che non per compiere spostamenti alternativi all'auto. Favorire e incentivare ciclo escursioni domenicali su percorsi sicuri riavvicinerebbe alla bici in modo quasi immediato un numero consistente di cittadini, rendendo più semplice un loro coinvolgimento in azioni successive di promozione della mobilità ciclopedonale negli spostamenti di tutti i giorni.

⁴ Pierpaolo Romio di Girolibero, il più importante tour operator cicloturistico italiano, intervistato da Radiobici.it racconta in maniera emblematica come sia cambiata la percezione e l'attenzione degli albergatori italiani rispetto al cicloturismo nel corso degli ultimi anni. Il video è disponibile al seguente link <http://www.youtube.com/watch?v=mrYxGmc-wOs>

Questi due elementi sono fondamentali anche per indirizzare la selezione di quei percorsi, in particolare a livello urbano e suburbano, che dovranno essere in ogni caso oggetto di interventi infrastrutturali (ad es. realizzazione di piste ciclabili) o anche di semplice modifica delle regole di circolazione (strade a traffico limitato, zone 30, ecc.): **in assenza di una adeguata rete ciclabile preesistente, che abbia carattere di continuità e coerenza rispetto alle diverse funzioni territoriali, preferire l'individuazione dei percorsi cicloturistici lungo assi viari che consentano una fruizione mista degli itinerari sia per spostamenti legati allo svago che per spostamenti sistematici in bicicletta.**

Questo criterio base è stato applicato nella selezione di alcuni tratti dei percorsi cicloturistici in alcune zone ed attraversamenti urbani del territorio di Nardò, essendo del tutto assente una rete ciclabile di partenza. L'approccio seguito ha privilegiato inoltre l'identificazione di una "rete cicloturistica" più che di singoli itinerari, fornendo agli amministratori locali una base di partenza su cui approfondire lo studio di una prima rete ciclabile comunale nell'ambito della redazione di un più completo Bici Plan.

2.2 Cicloturismo e aspetti di mercato

In base allo studio effettuato di recente per il Parlamento Europeo sulla rete Eurovelo "*The European Cycle Route Network Eurovelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*", citato precedentemente, è possibile riportare alcuni dati relativi alla domanda di mercato ed alle caratteristiche fondamentali dell'offerta di itinerari e pacchetti cicloturistici.

La Francia rappresenta di gran lunga la meta più importante per gli operatori turistici, seguita dall'Austria; i principali mercati di provenienza dei cicloturisti sono invece la Germania e il Regno Unito. L'elemento fondamentale di ogni destinazione cicloturistica è chiaramente l'itinerario ciclabile: un itinerario che deve necessariamente essere continuo, sicuro e piacevole, con una buona segnaletica.

Il cicloturismo non figura nelle statistiche sul turismo di Eurostat né in altre statistiche generali del turismo nazionale o internazionale. Sebbene lo sviluppo del cicloturismo, in termini sia di offerta che di domanda, non sia uniforme in Europa, lo studio ha rilevato che la maggior parte degli esperti ritiene attualmente che il mercato del cicloturismo nei rispettivi paesi sia in crescita (mentre nel precedente studio del 2009 riteneva che fosse "stagnante"), nonostante la situazione economica. In Paesi come l'Austria, il Belgio, la Danimarca, la Francia, la Germania, la Svizzera e i Paesi Bassi, il cicloturismo svolge un ruolo importante.

Per quanto concerne la domanda sul valore del cicloturismo in Europa, non esiste una risposta definitiva. È stato sviluppato un modello che utilizza frazioni dei flussi turistici esistenti in Europa per stimare il valore e il volume del cicloturismo. Si calcola che in Europa vengano effettuate 2.295 milioni di vacanze in bicicletta, per un valore di oltre 44 miliardi di euro all'anno. Questa stima rappresenta il totale delle ciclovacanze nazionali e internazionali. Il numero di pernottamenti effettuati da questa categoria di turisti ammonta a 20,4 milioni, con una spesa annua di circa 9 miliardi di euro.

Per l'Italia, il modello stima 103 milioni di cicloescursioni giornaliere e 1,05 milioni di ciclovacanze di più giorni, per un valore pari a 2,05 miliardi di euro all'anno (rispettivamente pari a 1,59 miliardi di euro per le escursioni in giornata e 460 milioni di euro per le ciclovacanze).

Lo studio traccia anche un profilo del cicloturista europeo:

- Età media: 45-55 anni;
- 60% uomini, 40% donne; più equamente distribuiti invece i cicloescursionisti;
- Buon livello di istruzione (educazione superiore e universitaria);
- Il 20% viaggia da solo, il 50% in coppia, il 20% in piccoli gruppi di 3-5 persone;
- Livello di reddito molto variegato (un recente studio effettuato in Germania riporta un reddito medio tra 24.000 e 36.000 euro all'anno⁵).

I cicloturisti sono motivati da una serie di elementi, soprattutto dal desiderio di essere a contatto con la natura e dalla possibilità di rilassarsi dallo stress della vita quotidiana.

I cicloturisti tedeschi prediligono itinerari sicuri (su strade a basso traffico), facilmente riconoscibili (buona segnaletica), con un paesaggio che varia e con la disponibilità di strutture ricettive e ristoranti lungo il percorso. Questi elementi sono ritenuti più importanti di altri quali la disponibilità di materiale informativo, la densità della rete cicloturistica, la raggiungibilità con i mezzi pubblici e la disponibilità di cicloriparatori e infrastrutture dedicate nei luoghi di sosta.

Oltre il 65% dei cicloturisti tedeschi che effettuano ciclovacanze di più giorni pedalano per più di 7 ore al giorno, contro il 5% dei cicloturisti giornalieri che invece pedalano per 1-4 ore in oltre il 62% dei casi. Studi simili effettuati in altri paesi (Olanda, Francia, Spagna e Regno Unito) indicano in 6 ore la media giornaliera in bicicletta di circa la metà dei cicloturisti di più giorni. Traducendo queste stime in km percorsi si ottengono circa 60 km al giorno per i cicloturisti di più giorni e 41 km per gli escursionisti.

⁵ Trendscape, 2010

Un altro dato interessante è quello relative alla spesa media giornaliera del cicloturista. Stime riferite agli utilizzatori della rete svizzera Veloland (cicloviaggiatori per più di 2 giorni) riportano un valore pari a € 71 al giorno, di cui € 28 spese per dormire e € 25 in alimentari e bevande. Questo valore varia in media a livello europeo tra € 50 e € 70 per i cicloturisti di più giorni e tra € 10 e € 20 per i cicloescursionisti (si veda la tabella seguente).

Tab. 1: Spesa media giornaliera dei cicloturisti

Cycle Route/ Area/Network (FP/FS = Federal Province/State)	Country	Year	Daily spending overnight cycle tourists	Daily spending day cyclists	Source
Danube CR Lower Austria	AT	2006	77,00	32,90	MANOVA, 2007
Danube CR Passau-Vienna	AT	2010	73,00	25,00	ARGE Donau Österreich, 2011
Lower Austria (FP)	AT	2006	72,00	9,80	MANOVA, 2007
Brugse Ommeland network	BE	2008	-	10,20	Westtoer, 2008a
Leiestreek network	BE	2007	-	7,62	Westtoer, 2008b
Westhoek network	BE	2006	-	10,94	Westtoer, 2007
EuroVelo6 (Switzerland)	CH	2006	86,00	20,00	Région Centre, 2007a
Veloland Schweiz (overnight is >2 nights)	CH	2004	71,39	8,44	Ickert et al., 2005
Brandenburg (FS)	D	2010	65,50	-	Dohmen et al., 2011
Elbe CR - Prignitz	D	2006	62,00	20,00	Öhlschläger, 2007
Elbe CR - Saxony	D	2003	57,00	12,00	TMBLM (ed.), 2008
Elbe CR – Saxony-Anhalt	D	2011	66,55	-	Peters, 2012b
Germany	D	2007	64,60	16,00	BMWi, 2009
Germany	D	2010	53,23	18,61	Trendscope, 2010
Mecklenburg-Western Pomerania (FS)	D	2003	44,00	8,50	dwif-Consulting, 2004
Mosel Radweg	D	2006	55,10	19,20	ETI, 2007
Rheinland-Pfalz (FS)	D	2006	61,95	22,16	ETI, 2007

Tab. 1: spesa media giornaliera dei cicloturisti (continua)

Cycle Route/ Area/Network (FP/FS = Federal Province/State)	Country	Year	Daily spending overnight cycle tourists	Daily spending day cyclists	Source
Ruhrtal CR	D	2011	75,60	14,20	Biermann & Weber, 2012
Saarland (FS)	D	2004	44,00	8,50	dwif-Consulting, 2005
Denmark*	DK	2008	47,00	-	Møller Munch, 2009
EuroVelo6 (France)**	F	2006	67,00	12,00	Région Centre, 2007b
Bourgogne**	F	2009	68,00	12,50	Bourgogne Tourisme, 2010
Netherlands (overnight for LF-network; day for whole country)	NL	2008	71,00	6,18	Fietsplatform, 2009a, 2009b
Öland***	SE	2009	61,00	16,40	Ramböll, 2010
C2C route, Hadrian's Cycleway, Pennine Cycleway (NE-section), Coast and Castles (NE-section)(part of EV12)	UK	2006	53,00	15,50	Downward & Sustrans, 2007
Weighted average			57.08	15.39	

*) Weighted average based on contribution to turnover per nationality (**). This daily spending figure for day cyclists is for those that actually spent money. Région Centre (2007b) and Bourgogne Tourisme (2010) report a much lower average spending for all day cyclists. ***) Currency conversion 10-2010 used (these are the average spending figures of the 2009 EuroVelo study).

Fonte: <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78331>

Uno studio effettuato nel 2010 dalla Provincia Autonoma di Trento⁶, sebbene riferito ad un contesto fortemente attrezzato con piste ciclabili in sede propria, giunge a conclusioni sostanzialmente analoghe a quelle dello studio europeo.

Seppure le caratteristiche del cicloturismo siano conformi alle politiche dell'UE in materia di turismo sostenibile, diversi ostacoli ne impediscono lo sviluppo, come ad esempio la **mancanza di interfaccia tra le modalità di trasporto e la mancanza di offerta sul**

⁶ Osservatorio Provinciale per il Turismo, Cicloturismo e cicloturisti in Trentino, 2010 -

http://www.turismo.provincia.tn.it/binary/pat_turismo_new/report_ricerche/Report_bici.1284379418.pdf

mercato. Il pacchetto treno/bici è il più importante in termini di sviluppo sostenibile. Il trasporto di biciclette sui treni è piuttosto economico, ma non è sempre possibile e in molti casi non è facile da eseguire. **Un altro ostacolo è rappresentato dalla mancanza di reti e piste ciclabili di lunga distanza e di buona qualità** in molti paesi che occupano una posizione di rilievo nel mercato del turismo. Si riscontra anche uno **scarso coinvolgimento degli operatori turistici e dei prestatori di servizi turistici** nello sviluppo del cicloturismo.

I dati emersi dallo studio effettuato per il Parlamento Europeo, indicano che i cicloturisti portano grandi vantaggi a località che attualmente non traggono alcun beneficio dallo sviluppo del turismo classico. Ciò è particolarmente vero in ambiti territoriali che ben si predispongono a sviluppare un'offerta basata sull'ecoturismo, tra i quali certamente rientra il Comune di Nardò e, in generale, tutta la Puglia.

3. Inquadramento

3.1 Quadro programmatico e riferimenti per la pianificazione

In questa sezione verranno brevemente descritti alcuni strumenti di pianificazione e riferimenti normativi che fanno da sfondo a politiche più generali in favore della mobilità sostenibile, a cui inevitabilmente anche gli interventi in favore del cicloturismo dovranno integrarsi e uniformarsi.

Tutti i riferimenti citati sono riportati nell'Allegato A al presente rapporto che di fatto costituisce un ulteriore "output" del lavoro: una libreria di norme e documenti utile al lavoro di approfondimento di tecnici ed amministratori comunali.

Il primo importante strumento di pianificazione è quello dei **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**.

Il concetto di PUMS è stato di recente elaborato a livello europeo nell'ambito del progetto ELTISplus dell'Agenzia Esecutiva per la Competitività e l'Innovazione (EACI) della Commissione Europea che ha lanciato il portale tematico www.mobilityplans.eu.

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico, eventualmente elaborato utilizzando strumenti di pianificazione già esistenti, che si basa su principi di integrazione, partecipazione e valutazione per migliorare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui.

Un PUMS è dunque un piano che definisce strategie, politiche e interventi per la mobilità urbana sostenibile in un arco temporale medio-lungo (di norma 10 anni) e che segue un processo coerente di attività preparatorie, di elaborazione, di implementazione e monitoraggio, evidenziato e dettagliato nel documento "*Linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)*", disponibile sullo stesso portale.

Le fasi e le attività del "ciclo di vita" di un PUMS sono riportate nella figura seguente.

Fig. 1 : Ciclo di vita di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Fonte: http://www.mobilityplans.eu/docs/file/sump_brochure_20120320_it_web.pdf

Nel 2011, con la pubblicazione del nuovo Libro Bianco sui Trasporti⁷, la Commissione Europea ha proposto di rendere obbligatori i PUMS per le città di una certa dimensione, sulla base di standard nazionali basati su Linee Guida europee. Lo stesso documento suggerisce di collegare l'accesso ai fondi di coesione e di sviluppo regionale alle sole città e regioni in possesso di un certificato di verifica delle performance e della sostenibilità della mobilità urbana. L'intento è dichiaratamente quello di orientare le politiche per la mobilità urbana, e dunque gli investimenti in opere infrastrutturali, servizi e tecnologie nelle città

⁷ http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_it.pdf (pagine 25, 26)

europee, seguendo il più possibile una logica di sistema e valorizzando il collegamento con la pianificazione ed il governo del territorio.

L'argomento è stato trattato di recente anche in Puglia nel corso di un workshop tecnico organizzato a Bari lo scorso 13 aprile 2012 dal consorzio ELTISplus e dall'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità della Regione Puglia. Gli atti e i video degli interventi sono disponibili al seguente indirizzo web www.ricerchetrasporti.it/pums.

Sebbene tale intendimento della Commissione sia ancora in fase di valutazione, si ritiene fondamentale avviare in ogni caso una serie di attività propedeutiche alla redazione del PUMS. Inoltre, come suggerito anche dalle Linee Guida europee, il presente lavoro sul cicloturismo potrebbe già essere integrato come piano di settore nell'ambito degli strumenti e degli iter di pianificazione già esistenti e di cui si dirà a breve.

Il concetto europeo di PUMS si avvicina molto a quello di **Piano Urbano della Mobilità (PUM)**, introdotto nel nostro ordinamento dall'art. 22 della Legge nr. 340 del novembre 2000 e riportato nelle Linee Guida ministeriali: i PUM sono da intendersi quali "*progetti del sistema della mobilità*", comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi. Nati come strumento per l'accesso ad alcuni finanziamenti e rivolti principalmente a città e aree metropolitane con una popolazione superiore ai 100.000 abitanti, anche i nostri PUM richiamano la necessità di un coordinamento e integrazione con gli altri strumenti di pianificazione.

Il carattere dei PUMS europei è tuttavia meno legato ad aspetti formali e vincoli di carattere demografico: nella loro accezione attuale, i PUMS sono visti piuttosto come metodo di pianificazione integrata della mobilità inserito nell'ambito delle pratiche e degli strumenti di pianificazione già esistenti.

In tal senso, il PUMS deve essere visto come capitolo o sezione del **Piano Urbanistico Generale (PUG)**, ricomprendente tutti gli aspetti legati alla mobilità delle persone e delle merci nel territorio comunale. Rispetto al tema di cui ci si occupa in questo studio, uno degli ambiti del PUMS riguarda in particolare la mobilità ciclistica e ciclopedonale, che viene spesso declinato in un apposito piano strategico settoriale che prende il nome di **Bici Plan**.

Sia i PUM che i Bici Plan dovrebbero a loro volta essere costruiti confrontandosi su una scala territoriale più ampia, ricomprendente i territori dei comuni limitrofi. Non mancano infatti casi interessanti di PUM e Bici Plan di “**Area Vasta**”⁸.

Vale la pena ricordare il carattere strategico degli strumenti di pianificazione sin qui citati. A livello operativo si inseriscono invece i **Piani Urbani del Traffico (PUT)**, introdotti dall’art. 36 del nuovo Codice della Strada, e gli stessi Bici Plan, che contengono spesso capitoli dedicati all’integrazione con le “regole di circolazione e sosta” definite nel PUT. I Piani Urbani del Traffico sono obbligatori per i Comuni con più di 30.000 abitanti (tra i quali rientra quindi anche Nardò) e dovrebbero sempre essere considerati degli strumenti di lavoro fondamentali per tecnici ed amministratori, flessibili ed in continua evoluzione⁹.

Tornando invece al lavoro di carattere più strategico, necessario per individuare tutti gli interventi a supporto della mobilità ciclistica sul territorio comunale (piste e corsie ciclabili, ciclo posteggi, itinerari cicloturistici, ecc.), nell’ambito del processo di redazione del PUG, avviato con delibera della Giunta Comunale n.172 del 10.5.2010, l’Amministrazione comunale dovrà in ogni caso confrontarsi con gli indirizzi della pianificazione di livello superiore contenuti nel **DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale)**¹⁰ e nel **PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale)**.

Pur senza addentrarsi in una descrizione esaustiva delle linee di indirizzo e delle previsioni dei vari strumenti di pianificazione di ordine superiore, può essere senz’altro utile richiamare qui di seguito, oltre alle relazioni dei già citati DRAG, PTCP e del **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)**, alcuni riferimenti di cui si è tenuto conto nella selezione degli itinerari cicloturistici nel territorio di Nardò:

- *Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;* Classificazione delle infrastrutture: strade parco, strade panoramiche, viali monumentali alberati, strade di mobilità dolce-rete ciclabile, sentieri, ippovie, tratturi;

⁸ Pur non avendo un proprio PUM, il Comune di Nardò “partecipa” al PUM dell’Area Vasta di Lecce, aggiornato nel luglio 2009, di cui tuttavia la mobilità ciclistica sembra essere la “grande assente” se non per alcuni riferimenti di carattere generale o riferiti al solo caso della città di Lecce.

⁹ Il PUT o PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) deve essere aggiornato ogni due anni. L’ultimo studio per il Piano Urbano del Traffico del Comune di Nardò risale al 1999.

¹⁰ Si rileva che in non poche occasioni, proprio nell’ambito delle conferenze di copianificazione per la redazione del PUG, le prime osservazioni mosse dalle strutture della Regione Puglia si sono focalizzate proprio sull’aspetto relativo alla mobilità sostenibile, trattato spesso in modo poco incisivo se non talvolta completamente tralasciato. Risultati da Google con parole chiave “copianificazione pug puglia mobilità”.

azioni di mitigazione o valorizzazione, indicazioni progettuali (con il Piano regionale dei trasporti). Elaborato nr. 4.4 dello Schema di PPTR;

- *Il Sistema Infrastrutturale per la Mobilità Dolce*, progetto territoriale dello scenario strategico del PPTR;
- *Scheda dell’Ambito di Paesaggio nr. 10 (Tavoliere Salentino)* contenuta nel PPTR;
- *Un Progetto della Mobilità*, Tavola M.21A del PTCP di Lecce;
- *Classificazione delle Strade*, Tavola M.51 del PTCP di Lecce;
- *Linee guida per la tutela, valorizzazione e fruizione dei beni naturalisti e paesaggistici*, GAL Terra d’Arneo;
- *Linee guida per il recupero dei siti e degli edifici di particolare interesse storico e culturale*, GAL Terra d’Arneo.

Scendendo più nello specifico ambito degli strumenti di pianificazione e delle principali norme che riguardano il trasporto in bicicletta, un utile e fondamentale compendio è il **Vademecum della Ciclabilità “Reti Ciclabili in Area Mediterranea”**, elaborato nell’ambito del progetto *Cyronmed* dalla Regione Puglia e redatto dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB).

Il documento contiene informazioni di dettaglio circa i criteri e le modalità di progettazione delle reti e dei percorsi ciclabili, inclusi gli interventi di moderazione del traffico, segnaletica e servizi per la mobilità ciclistica, non tralasciando riferimenti alla scala urbana (e.g. lo stesso Bici Plan e l’Abaco per sezioni e intersezioni). Il Vademecum Cyronmed include inoltre non solo un richiamo a tutta la normativa che nello specifico si occupa di mobilità ciclistica, ma offre anche alcune interpretazioni (e relativa declinazione in soluzioni di carattere tecnico-pratico) di altre norme a cui fare riferimento in assenza di istruzioni specifiche da parte del legislatore (ad es. segnaletica).

Vale la pena ricordare i risultati del progetto *Cyronmed*¹¹, che ha individuato gli itinerari percorribili e gli interventi infrastrutturali necessari per migliorare la sicurezza e il comfort della rete ciclabile mediterranea in territorio pugliese, formano parte integrante del **Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia (PRT)**, come indicato dalla L.R. nr. 16/2008, art. 13. La Relazione di Progetto al Piano Attuativo 2009-2013 del PRT riporta nello specifico il seguente passaggio:

*“Gli itinerari principali sono stati **individuati sulla viabilità esistente, per quanto possibile a minore o a basso traffico, dove sono stati previsti specifici interventi da***

¹¹ CY.RO.N.MED Cycle Route Network of the Mediterranean è un progetto finanziato nell’ambito del Programma europeo Interreg III B – ArchiMed. Ulteriori informazioni e documenti disponibili su <http://cyronmed.basilicatanet.it>

*realizzare ai fini della percorribilità ciclistica. Sono inoltre state prese in considerazione anche **strade di servizio** (bonifica, forestali, acquedotto) e reti ferroviarie dimesse che, opportunamente riconvertite, possono rappresentare delle infrastrutture di pregio in quanto separate dal traffico motorizzato”.*

Gli itinerari della rete ciclabile regionale verranno analizzati con più dettaglio nel seguito, mentre le parti evidenziate in grassetto servono a richiamare alcuni dei criteri guida applicati per la selezione dei percorsi ciclabili nel territorio di Nardò.

Infine, occorre richiamare la recente **Legge Regionale 23 gennaio 2013, n. 1 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”**. Di fatto, una “legge quadro” per la mobilità ciclistica in Puglia che prevede nello specifico:

- l’elaborazione di un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) (art. 2) e stabilisce le relative modalità di redazione (art. 3)
- azioni di sostegno in favore della mobilità ciclistica (tra cui: il riuso di opere infrastrutturali lineari, tratti ferroviari dismessi, strade di servizio e tratturi; il recupero e conservazione di stazioni e caselli ferroviari quali strutture di servizio per ciclisti e cicloturisti; accordi con gli operatori del trasporto pubblico per favorire il trasporto combinato di passeggeri e biciclette)
- l’integrazione con i Piani di Province e Comuni (art. 5) e le disposizioni particolari per l’applicazione della Legge da parte di tali enti (artt. 12 e 13) e dei soggetti privati (art. 11)
- l’adozione di programmi triennali per l’attuazione degli interventi (art. 6) e le tipologie di interventi ed azioni attuabili (art. 9)
- la classificazione delle Ciclovie (art. 7)
- Interventi di educazione, formazione e comunicazione per la mobilità ciclistica (art. 8)
- La gestione e manutenzione della rete (art. 10)
- Il finanziamento degli interventi e delle azioni (art. 14)

L’importanza di tale Legge, soprattutto ai fini della realizzazione di interventi infrastrutturali e di supporto al cicloturismo conseguenti al presente lavoro, è tale da suggerire un’attenta lettura del testo normativo (anch’esso incluso nella libreria dell’Allegato A).

In concreto, oltre al ricordare la necessità di integrazione dei Piani a tutti i livelli, si evidenzia come tale legge avrà delle inevitabili ripercussioni anche sulla pianificazione e progettazione di tutta la rete stradale. L’art. 14 comma 4 prevede infatti che:

“I finanziamenti regionali, sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o dell’Unione europea da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di

strade esistenti, sono concessi a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l'intero sviluppo dell'arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotatorie”.

3.2 L'assetto delle reti e dei servizi di trasporto

3.2.1 Rete viaria

Rispetto al sistema viario, locale e sovralocale, Nardò evidenzia un elevato livello di dotazione infrastrutturale con oltre 800 km di arterie stradali. Da una ricognizione presso gli uffici tecnici comunali si è potuto ricostruire l'assetto attuale della rete sintetizzato nella tabella seguente.

Tab. 2: Rete viaria del Comune di Nardò

Tipologia	Km	Riferimenti
Viabilità urbana	325	<i>Dato singolo fornito dall'Ufficio LL.PP. del Comune di Nardò</i>
Strade comunali (extraurbane principali e rurali)	345	<i>Dati estratti dal Piano Strade Comunali adottato con Delibera GC nr. 560 del 28.06.1978</i>
Strade Provinciali	135	<i>Dati estratti dall'elenco delle Strade Provinciali con nuovi capisaldi fornito dall'Ufficio LL.PP. del Comune di Nardò</i>
Totale	805	

Nella tabella non sono riportate le strade vicinali di uso pubblico, ovvero quelle che mettono in collegamento due o più strade comunali, che pure contribuiscono alla definizione della rete complessiva¹². Alcune strade vicinali sono risultate oltretutto fondamentali per dare continuità agli itinerari cicloturistici selezionati.

Le principali arterie con andamento radiale che connettono il centro urbano di Nardò con i Comuni confinanti e con la viabilità di ordine superiore sono:

- a nord-ovest, la direttrice per Avetrana e Taranto (SP 359, ex SS174, cosiddetta Strada Tarantina);
- a nord, le direttrici per Leverano (SP 115) e Copertino (SP 17);

¹² Sulle caratteristiche e sul regime giuridico delle strade vicinali si veda <http://goo.gl/rxC6F>

- a nord-est, la SP 19 di collegamento con la SS 101;
- a est, la direttrice per Galatone (SP 359, ex SS174) e di collegamento con la SS 101;
- a sud, la direttrice per Gallipoli (SP17) e di collegamento con la SS 101;

Altre strade provinciali mettono invece in collegamento diretto le frazioni di Nardò con i Comuni confinanti:

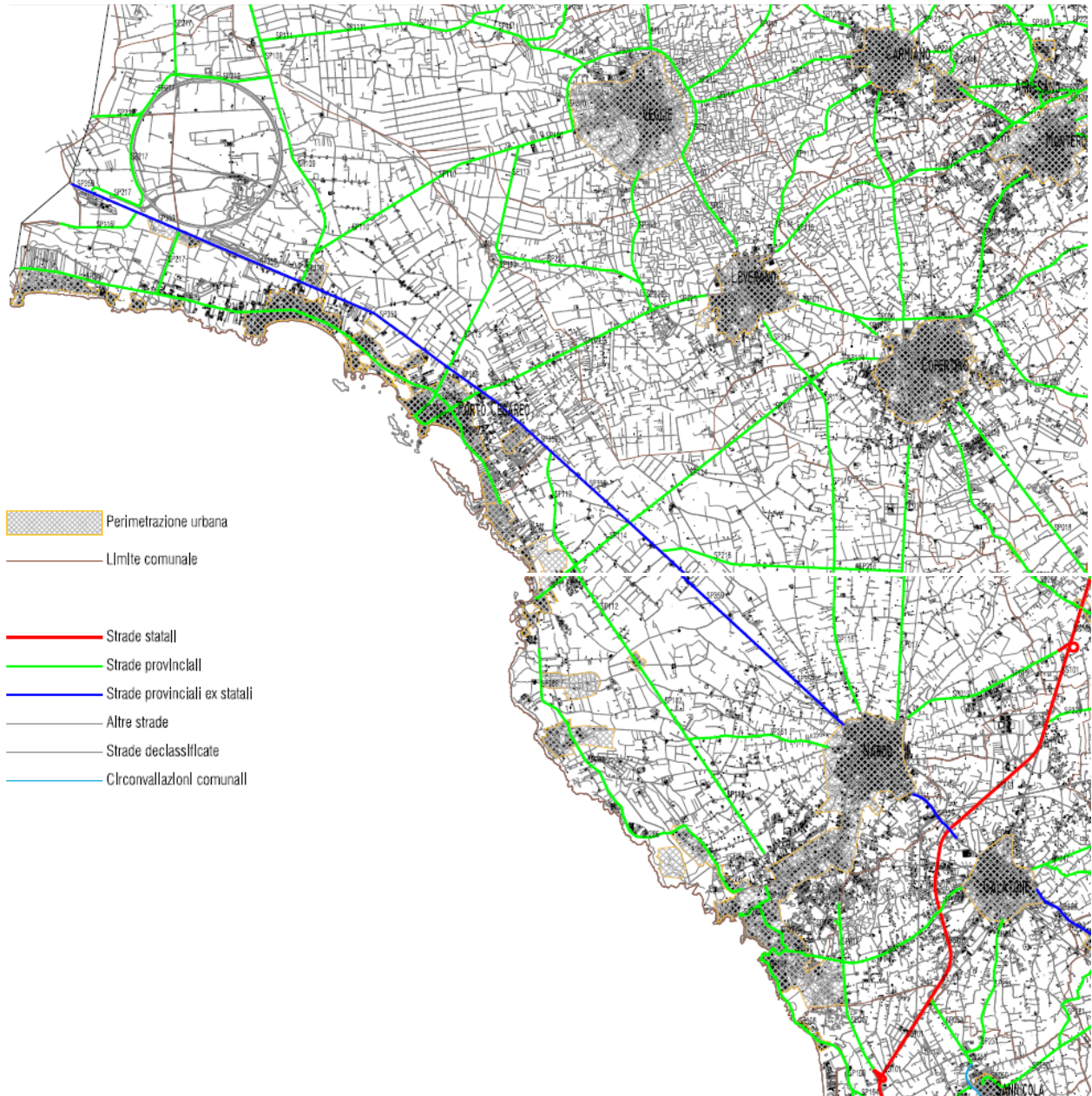
- la SP 90 tra Santa Maria al Bagno e Galatone;
- la SP 114 tra Sant'Isidoro e Copertino;
- la SP 109 tra Villaggio Boncore e San Pancrazio;
- la SP 110 tra Villaggio Boncore e Veglie.

L'itinerario della SP 112 (cosiddetta Nardò - Avetrana) taglia trasversalmente il territorio comunale a sud-ovest, evitando l'attraversamento del centro abitato al traffico motorizzato di lunga percorrenza in direzione sud verso la SP 17. La Nardò - Avetrana collega anche il centro urbano al Villaggio Resta attraverso la SP 261.

La strada litoranea provinciale SP286 mette in connessione le marine di Nardò e il Parco di Porto Selvaggio con Porto Cesareo, a nord-ovest, e le marine di Lido Conchiglie (Sannicola) e Rivabella (Gallipoli) a sud.

Altre strade provinciali attraversano per brevi tratti il territorio neretino mettendo in collegamento altri centri urbani tra di loro: la SP 21 Leverano - Porto Cesareo e la SP 113 Porto Cesareo -Veglie). La SP 218 collega orizzontalmente la Nardò - Copertino e la Nardò - Leverano alla direttrice tarantina (SP359). Completano il quadro delle arterie provinciali la SP 129 (Strada Santa Caterina) e la SP 127 (Santa Maria al Bagno - Cenate) che tuttavia rappresentano delle strade urbane a tutti gli effetti poiché attraversano ormai un'unica area urbana continua dal centro di Nardò fino alle marine di Santa Caterina e Santa Maria al Bagno (ricomprensive anche le zone Pagani, Cenate, Vacanze Serene, Mondonuevo e Masserei). Una visione d'insieme è fornita dalla figura seguente .

Fig. 2: Mappa delle strade provinciali ricadenti nel territorio del Comune di Nardò



Fonte: Provincia di Lecce

3.2.2 Regolamentazione della circolazione e zone a traffico limitato

Nardò dispone di un sistema di controllo elettronico degli accessi al centro storico della città, che tuttavia non è ancora entrato in funzione.

Con ordinanza dirigenziale del Settore III – Polizia Locale nr. 215 del 21/05/2012 è stata invece istituita la **Zona a Traffico Limitato nell’ambito di tutto il centro storico** dalle ore 20:00 dei giorni prefestivi alle ore 06:00 delle giornate successive ai festivi, compresi, ovviamente, i festivi per l’intero arco giornaliero.

Nei giorni e negli orari di efficacia della ZTL, l’accesso e la sosta è consentito unicamente agli aventi diritto (purché muniti di apposito “pass” da esporre in maniera visibile) così come previsto dal regolamento disciplinante l’accesso nelle zone a traffico limitato adottato con Deliberazione di Giunta Comunale nr. 126 del 03 Marzo 2004. L’accesso e la sosta è consentito dunque ai soli residenti, ai proprietari di immobili aventi destinazione d’uso privatistico, ai veicoli dei fornitori degli esercizi commerciali e pubblici per il carico e scarico delle merci (limitatamente dalle ore 08,00 alle ore 10,00 e dalle ore 16,00 alle ore 17,00), ai veicoli dei titolari di esercizi pubblici e commerciali per il carico e scarico delle merci (limitatamente dalle ore 08,00 alle ore 10,00 e dalle ore 16,00 alle ore 17,00), ai veicoli degli ospiti di strutture ricettive; ai veicoli di persone che dimostrino la necessità di dover assistere propri familiari, ai veicoli a trazione elettrica, ai veicoli delle Forze dell’Ordine ed ai veicoli al servizio di persone diversamente abili muniti dell’apposito contrassegno.

Restano inoltre valide altre ZTL in vigore nello stesso perimetro del centro storico:

- ZTL Centro Storico 1: area compresa tra Via Tripoli Italiana, Via Personè, Piazza La Rosa, piazza Biblioteca e Via Seminario – accesso consentito ai soli residenti, tutti i giorni h24;
- ZTL Centro Storico 2: area compresa tra le Vie Spinelli, Settembrini, Sofia,, Sofiaro, Duomo e Securo – accesso consentito ai soli residenti, tutti i giorni h24;
- ZTL Centro Storico 3: area compresa tra le vie Muricino, Rosario, Osanna, san Giovanni, Legnaioli – accesso consentito ai soli residenti, tutti i giorni h24;
- ZTL Via Duomo: strada chiusa al traffico veicolare dal XX al XX

L’ordinanza dirigenziale nr. 327 del 5/10/2010 ha invece introdotto una ZTL nei pressi degli edifici scolastici, misura anche questa idonea a disincentivare l’utilizzo dell’auto e ridurre il traffico veicolare negli orari di ingresso e uscita dalle scuole. La ZTL è in vigore dalle ore 08:00 alle ore 08:45 e dalle ore 13:00 alle ore 13:45 nel periodo ferialo scolastico

compreso tra il 15 settembre ed il 15 giugno. Unica eccezione, i veicoli al servizio di persone diversamente abili e delle Forze dell'Ordine, i mezzi di soccorso e gli scuolabus¹³.

A queste, vanno poi aggiunte le ZTL introdotte più di recente nelle marine di Santa Caterina e Santa Maria al Bagno (in vigore dal 15 giugno al 15 settembre). Mentre la piazzetta di Santa Caterina è un'area pedonale permanente, in Piazza Nardò a Santa Maria al Bagno una pedonalizzazione temporanea, in vigore solo per alcuni giorni di agosto, è stata istituita per la prima volta nell'estate 2012.

3.2.3 Servizi di trasporto pubblico

Riguardo al **sistema ferroviario**, Nardò può contare su un livello di accessibilità piuttosto elevato disponendo di ben due stazioni della rete delle Ferrovie del Sud Est (FSE): **Nardò Città**, nel centro cittadino, e **Nardò Centrale**, a circa 1,5 km dal centro abitato lungo la SP 359 in direzione di Galatone.

Entrambe le stazioni sono poste lungo la linea ferroviaria Novoli – Gagliano del Capo¹⁴, mentre la stazione di Nardò Centrale incrocia anche la linea Zollino – Gallipoli¹⁵ sulla quale sono operati treni diretti da e per Lecce.

Fig. 3: Linee ferroviarie FSE con stazioni nel Comune di Nardò



Fonte: Wikipedia

¹³ Dal rilievo effettuato per gli scopi del presente studio nei pressi della Scuola Media III Nucleo di Via Manieri, il dispositivo sembrerebbe essere stato revocato.

¹⁴ http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Novoli-Gagliano_del_Capo

¹⁵ http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Zollino-Gallipoli

L'esercizio ferroviario attuale risente della pesante assenza di investimenti, sia nella rete che nel materiale rotabile, interrotta solo di recente grazie all'intervento della Regione Puglia. I lavori sulla rete ferroviaria, ricompresi nel grande progetto di "Ammodernamento Area Salentina", stanno portando ad una graduale sostituzione dell'armamento ferroviario (binari e traversine), automatizzazione degli impianti di segnalamento e scambio, ammodernamento dei piazzali antistanti le stazioni e soprattutto di progressivo rinnovo del materiale rotabile e messa in esercizio di moderni treni diesel. I lavori sulla rete salentina dovrebbero concludersi entro il 2014.

La nuova flotta di materiale rotabile leggero costituita dai moderni treni Pesa ATR 220 (foto in basso) è attrezzata per il trasporto delle biciclette: alcuni sedili a "strapuntino" consentono di collocare agevolmente ed in sicurezza fino a cinque biciclette per modulo.

Fig. 4: Nuovi treni FSE Pesa ATR 220



Fonte: www.fseonline.it/

L'aspetto più importante di tali opere è naturalmente quello di portare ad un innalzamento della velocità commerciale dei servizi ferroviari (in alcune tratte interessate dai lavori il nuovo armamento consentirà di far viaggiare i treni a 120 km/h contro gli attuali 40 km/h) e ad un maggiore comfort per i viaggiatori.

Benché in tutta la Puglia il trasporto delle biciclette sui treni del servizio ferroviario regionale sia gratuito, sulle linee che interessano il Comune di Nardò non è ancora possibile garantire con efficacia tale servizio. Il gestore (FSE), per ragioni non del tutto chiare ma probabilmente legate alle turnazioni ed ai fermi tecnici dei treni, non è in grado di indicare sull'orario tabellare le corse sulle quali il trasporto delle biciclette è consentito: alcuni treni attualmente in esercizio infatti dispongono di un'area nella quale è possibile alloggiare le bici, mentre su altri convogli in esercizio tale possibilità è assente, con il risultato che su

tutta la rete salentina il trasporto delle bici non è ufficialmente consentito (mentre è indicato sull'orario relativo all'area di Bari)¹⁶.

Nonostante tale formale impossibilità, è possibile “prenotare” un treno che consente il trasporto al seguito della bici, o almeno ricevere informazioni sugli orari in cui il servizio può essere garantito, contattando anticipatamente gli uffici delle FSE di Lecce.

Rispetto invece ai **servizi di trasporto pubblico automobilistico** (autobus di linea), Nardò è collegata direttamente a diverse città e località provinciali, regionali, nazionali e internazionali.

I collegamenti diretti con diverse località del centro nord Italia, nonché con Germania, Francia, Svizzera e Belgio sono garantiti dalla società Marino Srl di Altamura (BA). La società Marozzi collega Nardò con Roma mentre, pur non essendoci un collegamento ufficiale, è possibile raggiungere anche la Sicilia attraverso i servizi della società Interbus-in, che ha il proprio deposito a Nardò. Il trasporto regionale e provinciale è garantito dal consorzio di aziende pugliesi COTRAP, mentre la Provincia di Lecce organizza nel periodo estivo il servizio aggiuntivo Salentoibus, che pure ha delle fermate nelle marine di Nardò ma non nel suo centro cittadino.

Ciò che rileva evidenziare ai fini del presente studio è il fatto che, analogamente a quanto accade nel resto d'Italia, per nessuno di tali servizi è consentito il trasporto delle biciclette. Esistono per la verità delle eccezioni e *good practices* anche in Italia, come nel caso delle autolinee provinciali di Udine, Trento e Bolzano.

Il livello di **intermodalità bici + treno e bici + bus** è quindi piuttosto scarso quando non totalmente assente, fattore questo certamente migliorabile nel breve periodo mediante l'attivazione di accordi con le società di trasporto pubblico (azione ulteriormente rimarcata nella già citata Legge Regionale sulla mobilità ciclistica e supportata dalla stessa Regione Puglia).

Analogamente a quanto fatto nelle province “virtuose” appena citate, il trasporto delle biciclette sulle linee automobilistiche provinciali e regionali potrebbe essere consentito nei limiti della capienza delle bagagliere dei bus, già disponibili date le caratteristiche dei mezzi e ampiamente sottoutilizzate dai passeggeri locali.

¹⁶ www.fseonline.it/

3.3 Rete ciclabile esistente e programmata

3.3.1 Itinerari EuroVelo

EuroVelo (European Cycle Route Network) rappresenta la rete di ciclo-itinerari europei di lunga percorrenza. Nato come progetto collaborativo nell'ambito dell'ECF (European Cyclists' Federation), viene tutt'ora sviluppato dai diversi membri europei della federazione (tra cui l'italiana FIAB) attraverso i centri di coordinamento nazionali.

La rete EuroVelo è costituita da 15 rotte cicloturistiche per un totale di oltre 70.000 km di percorsi. Di seguito, l'elenco delle rotte (con evidenziato l'unico itinerario di interesse per la Puglia, il nr. 5) e la mappa aggiornata della rete.



Itinerari Nord-Sud

- 1 – Atlantic Coast Route: North Cape – Sagres 8,186 km
- 3 – Pilgrims Route: Trondheim – Santiago de Compostela 5,122 km
- **5 – Via Romea Francigena: London – Rome and Brindisi 3,900 km**
- 7 – Sun Route: North Cape – Malta 7,409 km
- 9 – Baltic – Adriatic: Gdansk – Pula 1,930 km
- 11 – East Europe Route: North Cape – Athens 5,984 km
- 13 – Iron Curtain Trail: Barents Sea – Black Sea 10,400 km
- 15 – Rhine Route: Andermatt – Hoek van Holland 1,320 km

Itinerari Est-Ovest

- 2 – Capitals Route: Galway – Moscow 5,500 km
- 4 – Central Europe Route: Roscoff – Kiev 4,000 km
- 6 – Atlantic – Black Sea: Nantes – Constanta 4,448 km
- 8 – Mediterranean Route: Cádiz – Athens and Cyprus 5,888 km

Circuiti

- 10 – Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit): 7,980 km
- 12 – North Sea Cycle Route: 5,932 km

Fig. 5: Mappa della rete ciclabile Eurovelo



Fonte: www.eurovelo.org

Il processo di modifica degli itinerari esistenti e di aggiunta di nuovi itinerari viene sviluppato costantemente. Le ultime inaugurazioni risalgono al settembre 2011, dove nel corso di una cerimonia ufficiale a Bruxelles sono stati presentati l'itinerario 15 (Rotta del Reno) e 13 (Itinerario dell'ex Cortina di Ferro).

Tutte le rotte EuroVelo devono soddisfare i seguenti criteri:

- basarsi su itinerari esistenti o futuri delle reti nazionali coinvolte,
- ricomprendere almeno 2 nazioni,
- avere una lunghezza di almeno 1,000 km,
- consentire una facile comunicabilità ed un nome e identità del percorso riconoscibili a livello internazionale (potenziale di marketing),
- avere un piano di implementazione già adottato (progetto, business plan, partner),
- essere dotati di segnaletica conforme agli standard delle nazioni e/o regioni attraversate, in continuità e su entrambe le direzioni
- essere dotati di segnaletica integrativa conforme agli standard EuroVelo

L'iniziativa EuroVelo mira a favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche. EuroVelo dovrebbe inoltre catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dall'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti.

Lo scorso dicembre, i componenti della Commissione europarlamentare Trasporti e Turismo hanno votato a favore dell'inclusione della rete EuroVelo nella rete TEN-T. Il regolamento europeo sulle reti TEN-T ha previsto specificatamente l'inclusione nelle opere di ingegneria civile, tra cui ponti o gallerie, di infrastrutture per la mobilità ciclistica di lunga percorrenza come i percorsi EuroVelo.

Nell'agosto 2012, la stessa Commissione del Parlamento Europeo ha commissionato uno studio sulla rete EuroVelo (di fatto, un aggiornamento di un precedente studio del 2009) all'Istituto per il trasporto e il turismo dell'Università di Central Lancashire (Regno Unito) ed al Centro per il trasporto e il turismo sostenibile dell'Università NHTV Breda di scienze applicate (Paesi Bassi). Lo studio presenta una panoramica del mercato del cicloturismo in Europa, di cui si dirà più nel dettaglio nel paragrafo seguente.

Tutte le informazioni su Eurovelo, incluso il link allo studio appena citato, sono disponibili sul sito internet del progetto: <http://www.eurovelo.org>.

3.3.2 Itinerari BicItalia

A livello nazionale, la FIAB porta avanti ormai da diversi anni il progetto **BicItalia, la rete nazionale dei percorsi ciclabili**. Alcuni tratti di questi percorsi esistono già e sono su pista ciclabile (ad es. ciclopista dell'Adige in Trentino Alto Adige, ciclopista del Mincio in Provincia di Verona e Mantova) o su strade secondarie segnalate. Altri percorsi non segnalati sono comunque fattibili se descritti accuratamente (magari su tracciati che in futuro possono essere migliorati e/o modificati).

La rete nazionale è dunque costituita dai seguenti 17 itinerari principali e dalle loro varianti e collegamenti (in evidenza gli itinerari che attraversano la Puglia):

Fig. 6: Mappa della rete ciclabile Bicitalia

BI 1 Ciclopista del Sole EV7

Brennero - Santa Teresa di Gallura km 3000

BI 2 Ciclovía del Po e delle Lagune EV8

Ventimiglia - Trieste km 1300

BI 2 Ciclovía Destra Po EV8

Sorgente del Po - Foce Po km 750

BI 3 Ciclovía dei Pellegrini EV5

Chiasso - Brindisi km 2300

Moncenisio

Susa - Luni km 450

BI 4 Ciclovie dei Fiumi Veneti

Alpi - Laguna Veneta km 1000

BI 5 Ciclovía Romea

Tarvisio - Roma km 800

BI 6 Ciclovía Adriatica

Ravenna - Santa Maria di Leuca km 1000

BI 7 Ciclovía Romagna-Versilia

Rimini - Viareggio km 400

BI 8 Ciclovía Conero-Argentario

Ancona - Porto S. Stefano km 500

BI 9 Ciclovía Salaria

Roma - San Benedetto del Tronto km 400

BI 10 Ciclovía dei Borboni

Bari - Napoli km 340

BI 11 Ciclovía degli Appennini

Colle di Cadibona - Reggio Calabria km 1750

Acquedotto Pugliese

Sorgenti di Caposele - Santa Maria di Leuca km 300

Gargano

Molise - Vieste km 180

BI 12 Ciclovía Pedemontana Alpina

Val Rosandra (Trieste) - Colle di Cadibona (Savona) km 1100

BI 13 Ciclovía dei Tratturi

Vasto - Gaeta km 400

BI 14 Ciclovía dei Tre Mari

Otranto - Sapri km 600

BI 15 Ciclovía Svizzera-Mare

Domodossola - Ventimiglia km 500

BI 16 Ciclovía Tirrenica

Verona - Roma km 650

BI 17 Ciclovía dell'Adda

Passo dello Stelvio - Fiume Po km 350



Fonte: www.bicitalia.org

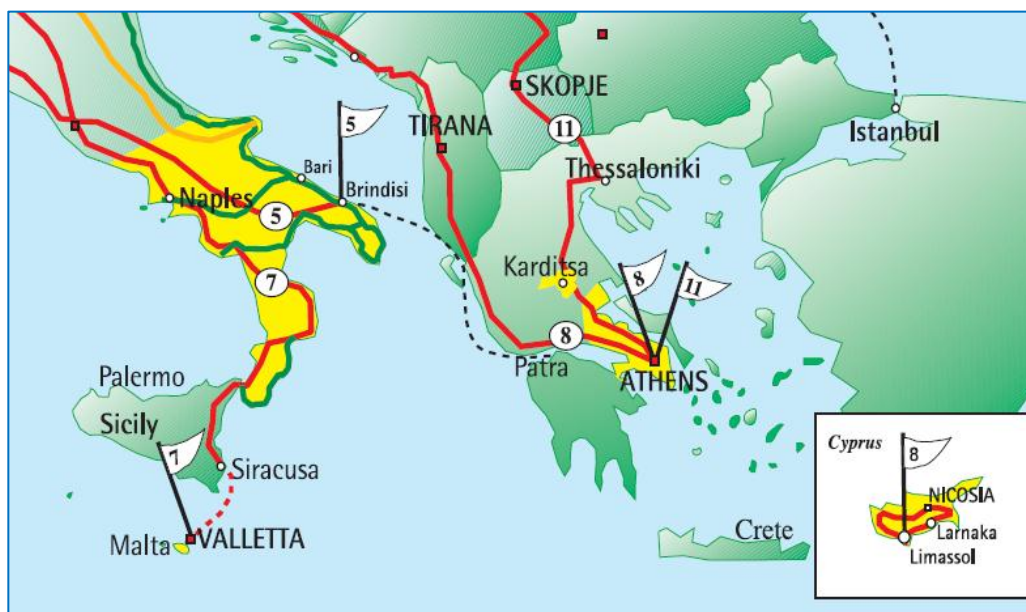
Bicitalia non è un documento di piano, quanto piuttosto una proposta culturale, sia pure con forti motivazioni tecniche e territoriali, che per realizzarsi ha bisogno del supporto di

diversi soggetti. In particolare, BicItalia rappresenta una ottima base di lavoro per la realizzazione della “rete nazionale di percorribilità ciclistica” prevista dalla delibera CIPE del 1° Febbraio 2001. I destinatari di questo progetto sono dunque tutti gli enti e le istituzioni nazionali e locali con specifici compiti in materia - Ambiente , Turismo, Lavori Pubblici- ma anche le categorie produttive (ANCMA, Operatori del turismo, ecc.) che possono raccogliere e sviluppare la proposta della FIAB per dare impulso allo sviluppo del turismo in bicicletta nel proprio territorio.

3.3.3 Itinerari regionali

Il già citato progetto Cyronmed, coordinato dalla Regione Puglia e cofinanziato attraverso il programma europeo di cooperazione transfrontaliera Interreg IIB ArchiMed, ha identificato una “rete ciclabile del Mediterraneo” integrata con i tracciati degli itinerari Eurovelo e Bicitalia.

Fig. 7: Mappa della rete ciclabile Cyronmed in area mediterranea



Fonte: Cyronmed, Studio di fattibilità(2007)

Con lo studio di fattibilità del 2007¹⁷, sono stati definiti in Puglia i tracciati dei cinque itinerari principali di BicItalia proposti dal Ministero dell’Ambiente con il progetto di rete

¹⁷ Tutta la documentazione sul progetto Cyronmed, incluso lo studio di fattibilità, è scaricabile dal sito http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp?s=docs&districts_id=2

nazionale di percorribilità ciclistica inserito all'interno della rete internazionale EuroVelo. Le caratteristiche dei tracciati in territorio pugliese sono riportate nella tabella seguente.

Tab. 3: Caratteristiche degli itinerari Cyronmed

Provincia	ITINERARIO: 3 Via dei Pellegrini EV 5		ITINERARIO: 6 Via Adriatica		ITINERARIO: 10 Via dei Borboni		ITINERARIO: 11 Alta via dell'Italia centrale		ITINERARIO 14 Via dei tre mari	
	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km	Comuni n.	Lunghezza km
Foggia	5	45,64	23	307,38	0	0,00	13	198,63	0	0,00
Bari	3	56,47	9	128,22	18	215,35	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	60,69	6	111,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	137,67	0	0,00	0	0,00	26	171,46
Taranto	10	118,96	0	0,00	1	9,25	0	0,00	11	92,64
Regione Puglia	23	2831,77	53	684,26	19	224,60	13	198,63	37	264,11
									TOTALE KM. 1.653,36	

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

Fonte: Cyronmed, Studio di fattibilità(2007)

Come già ricordato, gli itinerari verificati nell'ambito del progetto Cyronmed sono inseriti nel Piano Regionale dei Trasporti tutt'ora vigente.

Il lavoro di indagine e verifica dei tracciati è stato così articolato:

1. Individuazione, su cartografia (Fogli IGM 1:50.000), degli itinerari previsti dal Ministero dell'Ambiente con il coinvolgimento del patrimonio di conoscenze del territorio delle associazioni di cicloescursionisti FIAB;
2. Verifica dello stato delle strade interessate dal progetto Cyronmed attraverso sopralluoghi diretti, tesi a conoscere:
 - predisposizione dell'infrastruttura al transito dei ciclisti (pendenza della strada, presenza di banchine, ecc.);
 - criticità ai fini della realizzazione della viabilità ciclistica (carreggiata ristretta, livello di traffico elevato, presenza di intersezioni pericolose, ecc.);
 - tipologia di opere da realizzare e quantificazione dei costi per adeguare le strade esistenti o per realizzare nuove infrastrutture ciclabili nelle diverse parti di tracciato (segnaletica, cordolature di protezione di corsie riservate, pavimentazione delle banchine, ecc.);
3. Sistemizzazione dei dati raccolti all'interno di un data base stradale gestito in ambiente GIS, contenente una serie di informazioni relative al reticolo stradale della Puglia (nome della strada, lunghezza, comune di appartenenza, ecc.). Il data base in possesso dell'Assessorato regionale al Turismo, è stato così integrato con nome dell'itinerario (rispetto alla classificazione prevista da Bicalta e da EuroVelo), pendenza, flusso di traffico, tipologia e stato di conservazione della pavimentazione,

tipologia di interventi preventivati. Dal database è stato possibile costruire 126 schede riepilogative per Comune che raccolgono dati relativi al tratto di itinerario che attraversa il singolo territorio comunale e determinare la stima sommaria dei costi.

Per quanto riguarda il Comune di Nardò, l'itinerario che attraversa il proprio territorio è quello **nr. 14 della Via dei Tre Mari**, ricadente nelle sole province di Taranto e Lecce. Il tracciato, come si può evincere dalla figura seguente, interessa tutta la fascia costiera ionica (fino a Castrignano del Capo e risalendo la litorale adriatica fino ad Otranto) nonché la tratta di attraversamento dell'entroterra verso Lecce muovendosi da Porto Cesareo in direzione Leverano.

Fig. 8: Mappa dell'itinerario nr. 14 - Via dei Tre Mari



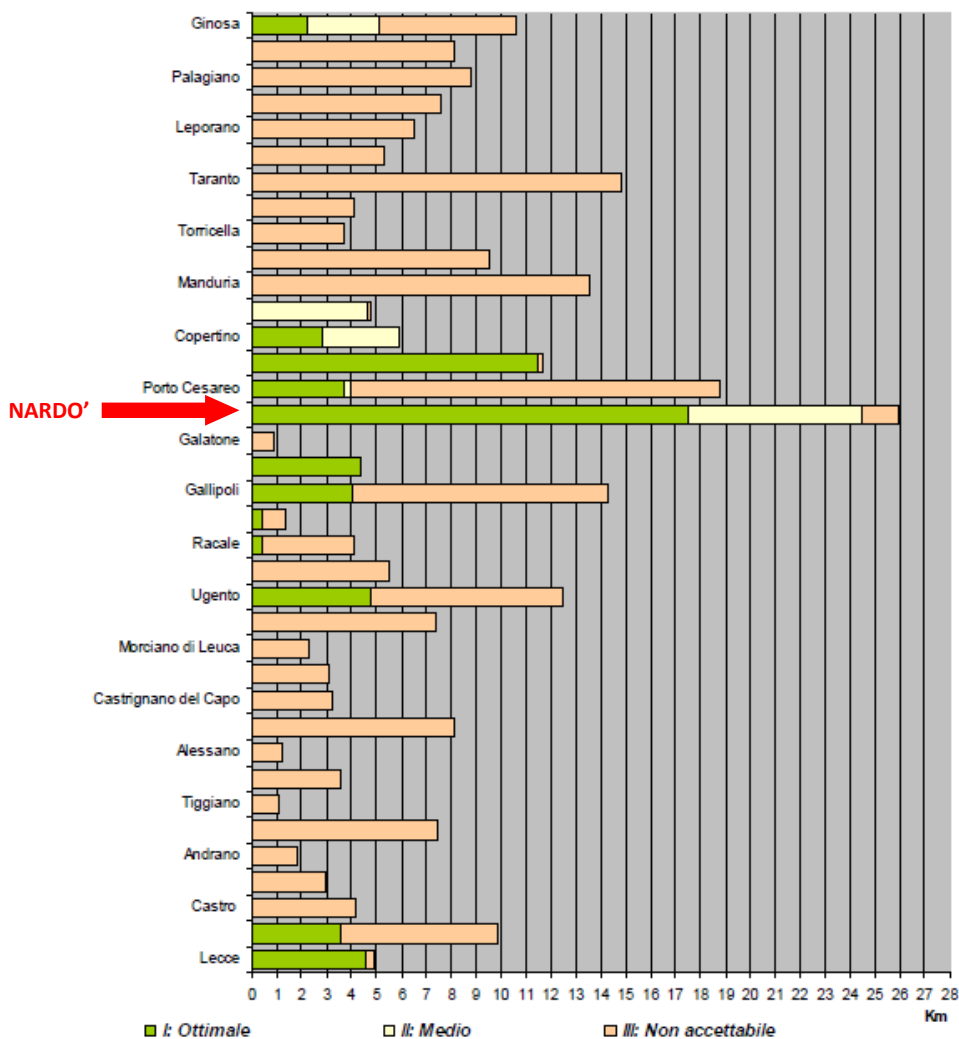
Fonte: Cyronmed, Studio di fattibilità(2007)

Dei 271 km di lunghezza dell'itinerario n. 14, 60 km hanno un livello di ciclabilità ottimale per essere localizzati lungo piste ciclabili realizzate o in corso di realizzazione, mentre quasi 193,5 km (più del 71% della lunghezza complessiva) corrono lungo tratti non adeguati alla percorribilità ciclabile. Solo i restanti 18 km percorrono tratti stradali a bassa intensità di traffico.

Il grafico seguente, estratto dallo studio di fattibilità di Cyronmed, è certamente interessante: riporta l'attuale "livello di ciclabilità" della Ciclovía dei Tre Mari, da cui vengono desunti i dati su esposti, distinti per Comune. Sebbene il grafico non riporti tutti i nomi dei Comuni attraversati, probabilmente per un errore di editing della figura, si può

desumere il dato relativo al Comune di Nardò: è il territorio che presenta le migliori condizioni di percorribilità con più di 17 km indicati come ciclabilità ottimale e 7 km circa di livello medio, su un totale di 25,96 km.

Fig. 9: Livello di ciclabilità attuale dell'itinerario nr. 14 – Via dei Tre Mari



Fonte: Cyronmed, Studio di fattibilità(2007)

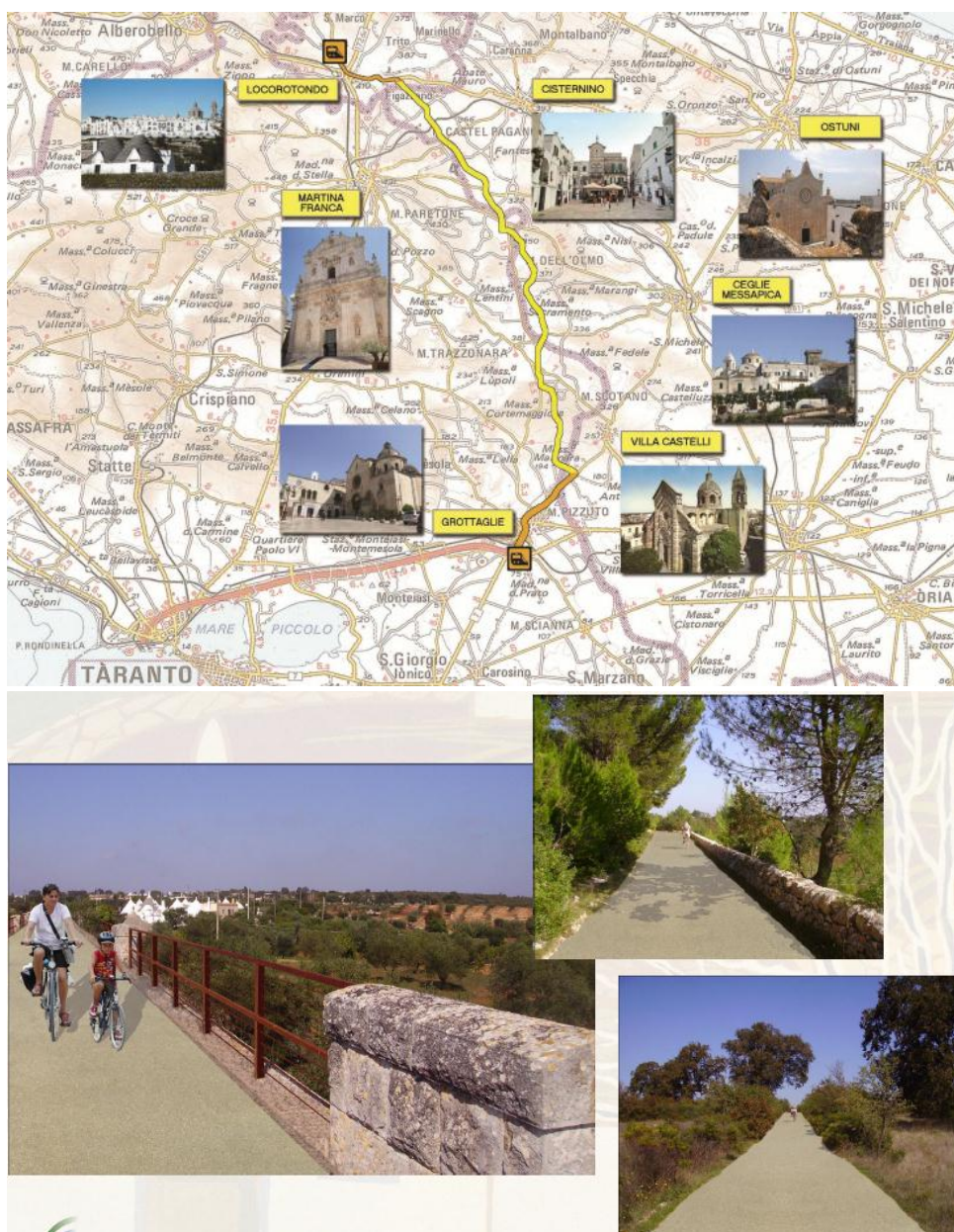
La lettura del dato potrebbe essere comunque fuorviante e le valutazioni andrebbero verificate con la Regione, non essendoci in progetto la realizzazione di piste ciclabili lungo il litorale neretino.

Una variante pugliese del percorso nazionale Bicalitalia nr. 11 della **Ciclovia degli Appennini** è rappresentata dal progetto regionale della **Ciclovia dell'Aquedotto**. L'itinerario è lungo 250 Km, da Venosa (Potenza) a Grottaglie (Taranto), ed è destinato a diventare la frontiera del cicloturismo pugliese.

Verrà utilizzato il canale principale dell'Acquedotto Pugliese che trasporta l'acqua del fiume Sele attraverso un paesaggio contraddistinto dalla macchia mediterranea e dai trulli.

I lavori sono stati avviati di recente dalla Regione Puglia. Il primo tratto, tra Locorotondo e Ceglie Messapica, circa 11 km nel cuore della Valle d'Itria, è già stato appaltato ed in corso di realizzazione per un investimento di 1,8 milioni di euro.

Fig. 10: Ciclovia dell'Acquedotto - mappa del primo stralcio e rendering



Fonte: Regione Puglia <http://goo.gl/D3oPw>

3.3.4 Itinerari provinciali

Benché non esista un vero e proprio piano degli itinerari ciclabili provinciali, può essere utile richiamare in questa sezione il concetto di itinerario narrativo, descritto nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Lecce.

Il PTCP affronta il tema della strada considerando tale infrastruttura sotto due punti di vista: accanto al movimento rapido e funzionale da un luogo all'altro, le strade dovrebbero consentire anche "percorsi narrativi" attraverso il Salento.

La descrizione degli itinerari narrativi contenuta nel PTCP (pag. 139 della Relazione finale al Piano) viene riportata integralmente nel seguente box.

Uscire dal frammento senza cadere nel parco tematico.

Migliaia di pagghiare, masserie, castelli, ville, specchie, torri, centri antichi, chiese rupestri, palazzi, ulivi secolari, muretti a secco, rocce, grotte e menhir e molto altro riempiono il Salento, un grande parco denso di storie.

Ma fruire di questa abbondanza non è semplice e l'idea del percorso tematico preconfezionato, destinato ad ipotetici turisti, non sembra del tutto convincente, anche perché non si tratta sempre di grandi opere che da sole giustificano l'intero itinerario.

Per questo proponiamo di riflettere sull'enorme potenziale narrativo dei percorsi salentini entrare in città, potersi arrestare lungo le strade. Attraversare la grande piantata olivetata, trovare piccole aree attrezzate, scoprire paesaggi luminosi tra le cave e gli ulivi, considerare insomma l'intero paesaggio, antico e contemporaneo, come oggetto di godimento estetico e poterlo fruire non solo da turisti, ma anche da abitanti. Il progetto degli itinerari narrativi è composto da numerosi interventi di piccole dimensioni che rilevano le differenze tra un luogo ed un altro, che accentuano i contrasti, tra ciò che è profondamente antico e ciò che è recente.

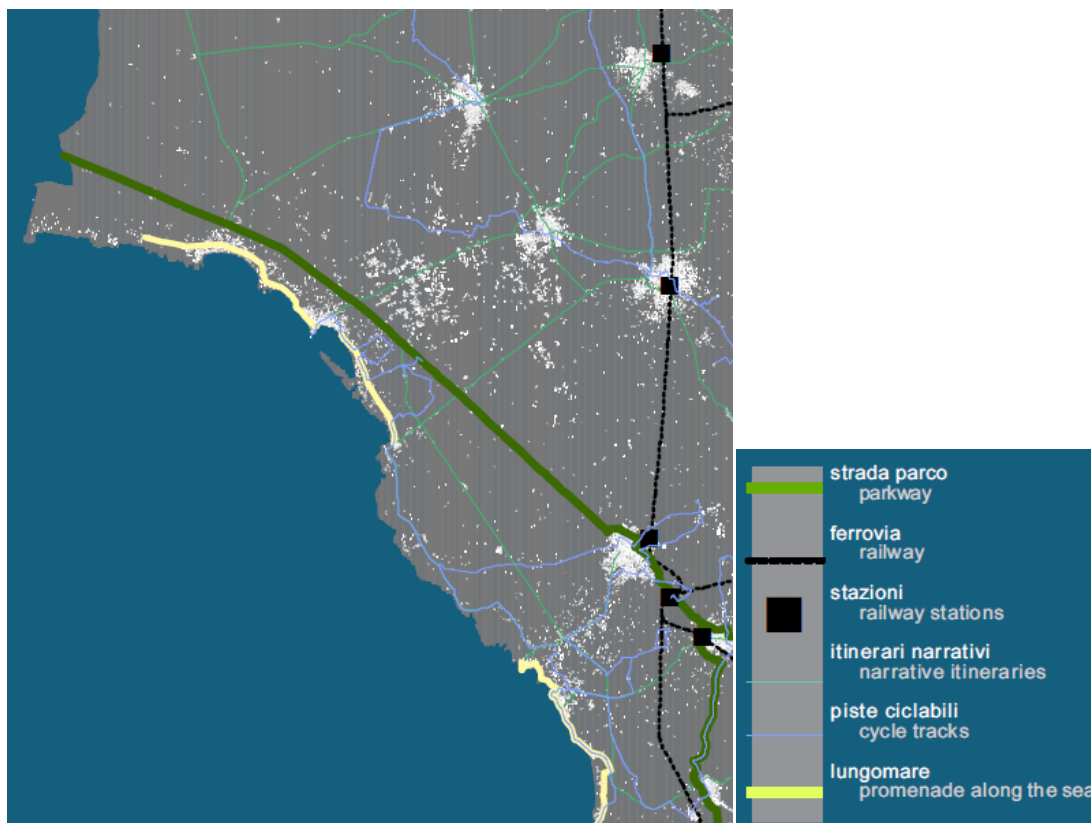
Gli itinerari ciclabili della Provincia di Lecce dovrebbero essere inseriti in un programma (i.e. il Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale secondo quanto previsto dalla LR nr. 1/2013) che organizza il territorio secondo itinerari chiusi che connettono i centri e le località maggiormente interessanti da un punto di vista turistico-ambientale. Gli itinerari narrativi proposti dal piano intersecano e coinvolgono gli itinerari ciclabili entro un progetto più ampio di descrizione e racconto del territorio.

Il PTCP propone che:

All'idea di una fruizione ciclistica prevalentemente legata ad un uso ricreativo e turistico del territorio deve essere accostata un'idea funzionale: la pista ciclabile come tracciato che consente di raggiungere un centro vicino, la stazione ferroviaria, le attrezzature scolastiche.

Non esiste opposizione tra i due modelli, narrativo e funzionale; talvolta l'itinerario che isola porzioni pregiate di territorio sarà anche utilizzato per andare a scuola e viceversa, ma le due reti sono ugualmente importanti per ampliare le tecniche del movimento entro uno stesso territorio.

Fig. 11: Strade parco, itinerari narrativi e piste ciclabili nel PTCP di Lecce



Fonte: Relazione finale al PTCP di Lecce.

Come ricordato all'inizio di questa sezione, non è facile rilevare una piena attuazione di tali principi attraverso i progetti e i lavori di infrastrutturazione viaria del territorio provinciale tutt'ora in corso. Rispetto alle risorse finanziarie messe in campo per la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle arterie stradali, nell'ultimo piano triennale delle opere pubbliche della Provincia di Lecce (2011-2013) gli investimenti in infrastrutture per la mobilità ciclabile ammontano a poco meno di 4,5 milioni di euro su un totale di oltre 254 milioni, pari al 1,8% del totale.

In particolare la Provincia ha destinato:

- € 300.000 per un itinerario ciclopedonale a Supersano;
- € 900.000 come cofinanziamento delle piste ciclabili della Grecìa Salentina e Torcito;

- € 92.000 per l'impianto di illuminazione della pista ciclopedonale Campilungo-Torre Sinfonò (Alliste);
- € 1.700.000 per la realizzazione di una pista ciclabile a servizio del polo universitario Ecotekne (Monteroni di Lecce, Arnesano, Lequile, San Pietro in Lama)
- € 1.500.000 per la realizzazione di piste ciclopedonali a servizio della litoranea sud-occidentale della penisola salentina

Lo scorso 18 gennaio 2013, la Provincia di Lecce ha approvato anche il progetto preliminare per l'allungamento della "passeggiata" ciclopedonale nel Comune di Alliste, nel tratto che va da Torre Sinfonò a Posto Rosso, fin quasi al confine con la marina di Ugento. Il progetto prevede un investimento di circa 300.000 euro.

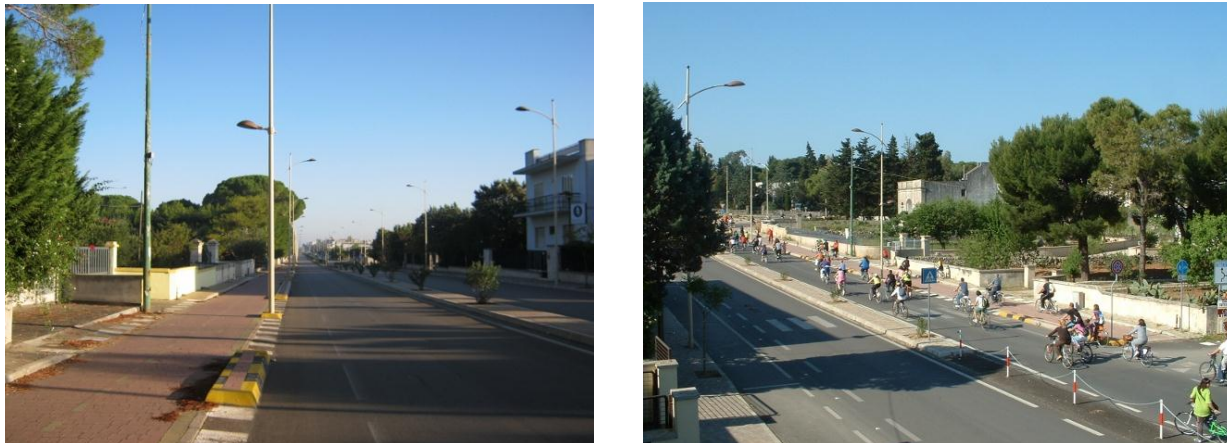
3.3.5 Percorsi e servizi comunali

Completa la disamina del quadro conoscitivo una breve descrizione delle infrastrutture e dei servizi, esistenti ed in progetto, a supporto della mobilità ciclistica nell'ambito comunale.

Nardò dispone di una sola pista ciclabile in sede propria, di circa 1 km, lungo il Viale Caduti di Nassirya, in località Pagani.

La pista ciclabile, bidirezionale e posta sul lato destro del viale, è separata dalla carreggiata stradale da uno spartitraffico fisicamente invalicabile e affiancata da un marciapiede. L'intero tratto di pista ciclabile è illuminato e dotato di segnaletica orizzontale e verticale.

La pavimentazione di tutta la pista, ad eccezione di qualche intersezione, è realizzata mediante autobloccanti in laterizio, una soluzione piuttosto infelice e insolita rispetto al più indicato asfalto (minori costi di realizzazione, migliore qualità di rotolamento). Altro aspetto "insolito" è la presenza a inizio e fine del tracciato di elementi dissuasori (2 archetti parapedoni) che sebbene siano installati in modo sfalsato, di fatto rendono impraticabile l'accesso alla pista alle stesse biciclette.

Fig. 12: Pista ciclabile in Viale Caduti di Nassirya a Nardò

Al di là degli aspetti tecnici legati alla pavimentazione della ciclabile e nonostante la limitata efficacia per la mobilità ciclistica di per se stessa (di fatto, un segmento piuttosto limitato e privo di connessioni¹⁸), occorre in ogni caso evidenziare come tale infrastruttura sia stata, da sola, capace di creare valore aggiunto a tutta l'opera stradale.

La pista ciclabile di Viale Caduti di Nassirya viene utilizzata quotidianamente non solo dai ciclisti, ma anche e soprattutto dai residenti nella zona Pagani, che la utilizzano per passeggiare, socializzare e fare jogging. Si può facilmente riscontrare come l'utilizzo della ciclabile sia pressoché costante lungo l'intero arco della giornata, dalla mattina presto alla sera tardi. Di fatto, l'esistenza del solo marciapiede non avrebbe creato una simile attrattiva (il "traffico" pedonale sul lato opposto, che pure dispone di marciapiede, è piuttosto scarso), mentre è **proprio grazie all'esistenza della pista ciclabile che un tratto stradale prima degradato e pericoloso è diventato ora uno spazio pubblico urbano a tutti gli effetti.**

L'utilizzo reale di tale infrastruttura dovrebbe far riflettere circa l'efficacia di interventi in favore della mobilità ciclopedonale: in altri spazi urbani dove la separazione con il traffico motorizzato è assente (centro storico) o dove l'ampiezza dei marciapiedi è insufficiente, il movimento di bici e pedoni è notevolmente meno percepibile rispetto alla "suburbana e

¹⁸ connessioni che, tuttavia, potevano pure essere progettate e realizzate con un investimento piuttosto limitato: ad esempio, prosecuzione dell'itinerario ciclabile su entrambi i marciapiedi dalla rotatoria di innesto con Corso Italia fino all'intersezione semaforica con Via Aldo Moro e Via Volta; o ancora corsia ciclabile lungo Strada Santa Caterina. Una corsia ciclabile ulteriore sul lato opposto dello stesso Viale Nassirya verso il centro non è stata "notata" e lungo la fascia di rispetto tra parcheggi a raso e carreggiata sono stati apposti, centralmente, dei delineatori ottici di margine (occhi di gatto).

periferica” strada Nardò-Pagani, come ancora viene comunemente chiamata dagli stessi cittadini.

Il Comune di Nardò ha già approvato il progetto per il prolungamento della pista ciclabile lungo Strada Santa Caterina (SP 129) fino alla rotonda nei pressi di “Posto di Blocco” (incrocio con la SP 112). Tale progetto, tuttavia, non dispone delle risorse finanziarie necessarie per la sua realizzazione.

Come detto, non esistono altre piste o corsie ciclabili mentre, sebbene in numero insufficiente, sono presenti alcune rastrelliere per un totale di 64 posti bici, come riportato nella tabella seguente.

Alcune delle rastrelliere disponibili sono state installate su iniziativa di alcuni commercianti, dimostrando di fatto una certa sensibilità rispetto al tema della mobilità ciclistica. Segnale, questo, certamente da cogliere per aumentare ulteriormente la disponibilità di sosta per le bici in città anche con il supporto degli operatori privati.

Tab. 4: Rastrelliere presenti nel Comune di Nardò

Luogo rastrelliera	Nr.	Posti
Piazza Salandra (Sedile)	2	10
Via Volta (Ufficio LL.PP.)	1	5
Corso Garibaldi (Poste Centrali)	2	10
Santa Caterina (Piazzetta)	1	5
Villa Comunale	2	10
Via d’Orlando (prop. Farmacia Benegiamo)	1	5
Via Volta (prop. Hab Cycle)	1	5
Via Grassi (prop. Dribbling)	4	12
Via Grassi (prop. Negozio Calzature)	1	2
Totale	15	64

Sul territorio comunale vi sono 3 attività artigianali che effettuano riparazione di biciclette, mentre sono 7 gli esercizi commerciali che nelle marine di Nardò offrono gratuitamente ai ciclisti il kit officina (pompa, camere d’aria, tip-top, mastice, toglie copertoni, chiavi, etc.) dell’iniziativa CicloStop¹⁹promossa dall’associazione Stazione Bicinema di Lecce.

¹⁹ <http://stazionebicinema.blogspot.it/>

4. Proposta di rete cicloturistica comunale

4.1 Contesto sovralocale

Come già riportato nell'introduzione, questo lavoro è stato commissionato per identificare e descrivere alcune rotte cicloturistiche locali nel territorio di Nardò ed una rotta di lunga percorrenza transfrontaliera che metta in connessione Nardò con i territori degli altri partner del progetto TurGrate2.

Oltre alla definizione della rete locale, rispetto alla tratta da sviluppare in territorio italiano, si è inteso disegnare un percorso ad anello che individua Brindisi come nodo principale dell'intera rotta transfrontaliera. La presenza dell'aeroporto e dei collegamenti marittimi con l'Albania e la Grecia permettono un elevato livello di accessibilità a quanti volessero sperimentare l'itinerario cicloturistico del Sud Adriatico e Ionio "Ciclo.TurGrate"²⁰.

Il gruppo di lavoro coordinato dall'Associazione CicloAmici di Mesagne ha sperimentato sul campo le rotte cicloturistiche nei territori di Grecia (provincia di Thesprotia), Albania e Montenegro, oltre che naturalmente in territorio italiano. La rotta pugliese identificata attraversa le tre province di Lecce, Brindisi e Taranto, nello specifico i territori di **Brindisi, Mesagne, Latiano, Oria, Manduria, Avetrana, Nardò, Copertino, Monteroni di Lecce, Lecce e si ricollega nuovamente alla città di Brindisi.**

La rotta, il cui tracciato è riportato nella figura seguente, verrà maggiormente descritta nella pubblicazione divulgativa realizzata nell'ambito delle attività di progetto.

²⁰ Nel corso dei ciclo viaggi di sperimentazione della rotta si è anche utilizzato il porto di Bari, raggiungibile comunque in treno con bici al seguito. Bari a differenza di Brindisi consente un collegamento marittimo diretto con il porto di Bar in Montenegro (la città di Bar e l'ente del turismo del Montenegro sono partner del progetto Tur.Grate2).

Fig. 13: Rotta cicloturistica Ciclo.TurGrate in ambito pugliese



Fonte: rilievo tracciati a cura di Cosimo Chiffi e dell'associazione Ciclo Amici di Mesagne

L'anello tra Ionio e Adriatico copre un'area interamente pianeggiante²¹, consentendo l'esplorazione e la visita di alcuni tra luoghi più interessanti di Puglia: **le città di Lecce e Brindisi, la campagna brindisina** e due ambiti di notevole interesse storico, artistico e narrativo quali **la Valle della Cupa**, luogo dell'antica villeggiatura intorno al capoluogo leccese, e **la Terra d'Arneo**, una vasta area rurale ricompresa tra Manduria e Nardò e che include, a nord, i territori di San Pancrazio Salentino, Veglie, Leverano, Copertino, mentre a sud è delimitata da un ampio tratto costiero ricomprensente il Comune di Porto Cesareo.

Si tratta di un anello lungo circa 200 km, percorribile in circa 4-5 giorni e che, per quanto riguarda Nardò, suggerisce una permanenza di almeno 2 notti, combinando

²¹ L'area è compresa negli ambiti di paesaggio del PPTR della Piana Brindisina e del Tavoliere Salentino.

l'attraversamento della rotta di lunga percorrenza con alcuni degli itinerari locali individuati dal presente lavoro.

La rotta di lunga percorrenza riportata in rosso nella figura attraversa l'entroterra salentino e non la fascia costiera (già parte di un itinerario ciclabile regionale), privilegiando l'identità e la varietà del **territorio dell'Arneo**.

Sebbene altri centri attraversati possano avere un diverso potenziale di attrazione (ad esempio Lecce), così come altri luoghi non attraversati potrebbero suggerire un diverso approccio più "di mercato" alla rotta (vedi Porto Cesareo o Gallipoli), l'itinerario identificato è forse quello che meglio riesce a valorizzare la narrazione e l'esperienza del vasto territorio del Comune di Nardò²².

Coerentemente con l'approccio sviluppato nell'ambito dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), l'ambito territoriale di riferimento non è dunque solo quello comunale, ma si estende oltre tali confini amministrativi per analizzare le potenzialità di integrazione della rete ciclabile e cicloturistica comunale non solo con le rete nazionale, ma anche con le reti ciclabili dei Comuni limitrofi.

L'Area Vasta d'elezione del presente studio può senz'altro essere rintracciata nel comprensorio di intervento del **Gruppo di Azione Locale (GAL) Terra d'Arneo**, in quello del **Sistema Ambientale e Culturale (SAC) di Terra d'Arneo**, di cui il Comune di Nardò è capofila, ed in quello del **Territorio di Eccellenza - Progetto EMAS Terra d'Arneo (Programma di Agenda 21)**.

Si tratta di una delimitazione territoriale più che altro funzionale e strategica, che non esclude altre interconnessioni territoriali ed il riferimento, nelle valutazioni, agli altri strumenti di piano di ordine superiore (in primis PUM di Area Vasta di Lecce e PPTR). Il GAL, il SAC e il territorio di eccellenza di Agenda 21 sono tuttavia le sedi istituzionali intercomunali più idonee per garantire una immediata "cantierabilità" di tutti o alcuni degli interventi sulla rete ciclabile individuata nel territorio comunale in un'ottica di sviluppo locale integrato.

Il modo migliore per introdurre e descrivere sinteticamente l'Arneo è forse quello di riportare qui di seguito un passaggio del fondamentale articolo di Vittorio Bodini²³, testimone nel 1951 delle lotte dei braccianti per l'occupazione delle terre culminate

²² Nardò è anche sede del Consorzio Speciale di Bonifica dell'Arneo, nel cui comprensorio rientrano tutti i territori della rotta, ad esclusione di Lecce.

²³ Vittorio Bodini, *L'aeroplano fa la guerra ai contadini*, in Barocco del Sud, Besa Editrice, Nardò, p.120.

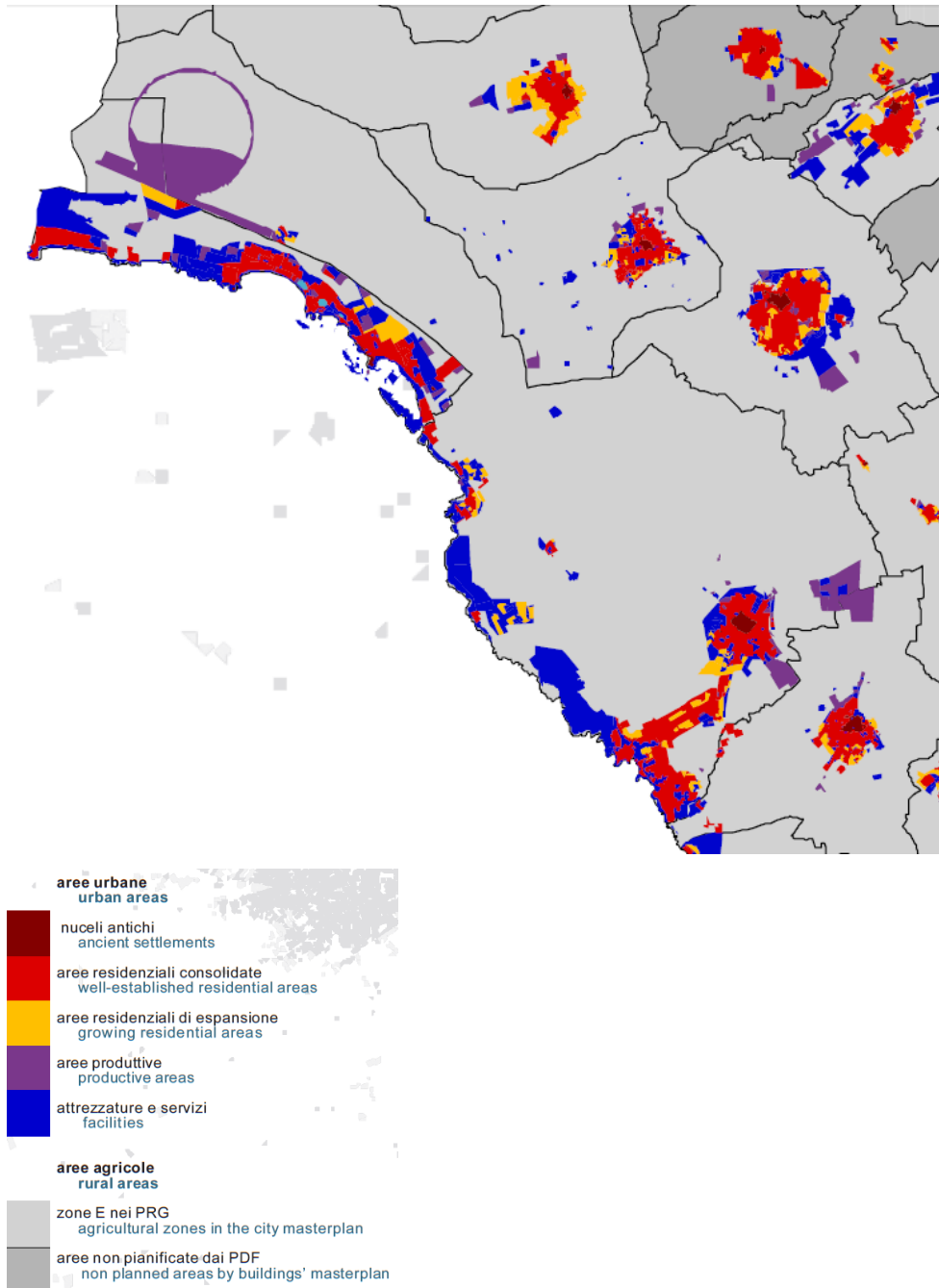
nell'episodio del "rogo delle biciclette" ad opera delle forze dell'ordine mandate a presidiare e difendere il latifondo. Scrive Bodini:

L'Arneo è un grosso bubbone sull'incrocio delle tre province che formano il Salento: Lecce, Brindisi e Taranto. Ma dei 42.000 ettari che occupa e che sottrae alla vita delle popolazioni, la parte maggiore, e per disgrazia la più deserta, la più ispida e priva d'acqua, di comunicazioni e di ogni altro segno umano che non siano i cartelli di caccia riservata, rientra nella provincia di Lecce: 28.000 ettari, di proprietà quasi tutti del senatore Tamborrino. La popolazione del Leccese è tutta ammassata e compressa dal lato dell'Adriatico; sul versante ionico, da Nardò fino a Taranto non c'è nulla, c'è l'Arneo, un'espressione vagamente favolosa, come nelle antiche carte geografiche quei vuoti improvvisi che s'aprono nel cuore di terre raggiunte dalla civiltà.

Il rogo delle bici e le vicende ben raccontate nel documentario di Luigi Del Prete "L'Arneide, lo Stato fa la guerra ai braccianti" (2002), non sono solo un riferimento all'ultima importante epoca di "fruizione" di quel territorio in bicicletta (in quegli anni, l'unico mezzo di trasporto per evitare di dormire in campagna e fare ritorno a casa) ma anche e soprattutto un utile richiamo a ciò che sostanzialmente l'Arneo è ancora oggi: un'ampia area naturale selvaggia e affascinante, un "vuoto improvviso" non interrotto da centri abitati e fenomeni di *sprawl* urbano.

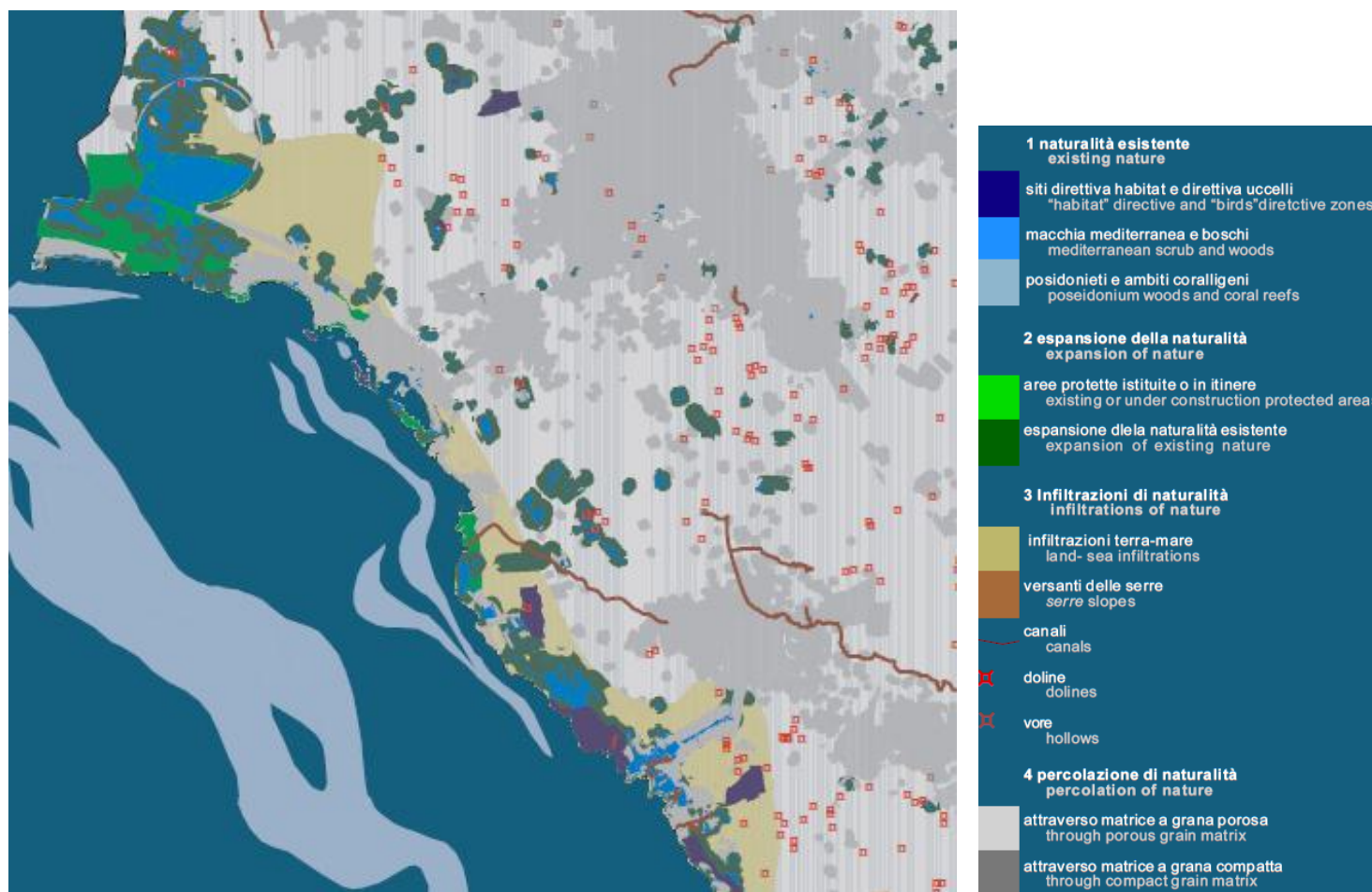
Le due figure seguenti, estratte dal PTCP della Provincia di Lecce, riassumono bene queste due caratteristiche, assenza di aree urbanizzate e ampia naturalità.

Fig. 14: PTCP Lecce, il mosaico dei Piani



Fonte: pag. 23 della Relazione al PTCP di Lecce

Fig. 15: PTCP Lecce, un progetto di diffusione della naturalità



Fonte: pag. 32 della Relazione al PTCP di Lecce

Il vuoto improvviso rappresentato dall'Arneo rileva anche un'altra caratteristica dell'area vasta presa a riferimento: l'assenza di un unico nucleo attrattore intorno al quale l'insieme delle politiche, incluse quelle per la mobilità, viene costruito (così come invece avviene per il PUM di Area Vasta di Lecce). Nardò è solo uno dei punti focali dell'area, sebbene forse il più importante per numero di abitanti, superficie territoriale e densità dei beni naturalistici e architettonici.

In questo senso, gli interventi in favore del cicloturismo andrebbero a creare l'unica maglia connettiva capace di interpretare e valorizzare adeguatamente la terra d'Arneo: **la rete intercomunale dei percorsi ciclabili**. Una rete lenta, per lo più rurale, non sovrapposta alla maglia delle infrastrutture stradali veloci, rappresentata dalle Strade Provinciali, che pure nei documenti di piano sono immaginate come strade parco ma attualmente ancora molto lontane dall'assumere tale caratteristica²⁴.

Pur avendo approfondito la conoscenza del contesto di area vasta fin qui descritto, questo studio non restituisce un disegno completo di rete cicloturistica, rimandando ad una successiva azione di coordinamento tra i Comuni interessati la definizione finale della rete di area vasta.

Rispetto invece all'obiettivo di identificare una rotta cicloturistica di lunga percorrenza, questo lavoro restituisce un primo elemento importante intorno al quale poter costruire un progetto strategico per tutti i Comuni dell'area: tale elemento è rappresentato dall'itinerario di quella che viene indicata come **Ciclovia dell'Arneo**, un percorso lineare già esistente in ambito esclusivamente rurale lungo circa 50 km tra i Comuni di Manduria, Avetrana e Nardò, in gran parte su viabilità di servizio del Consorzio di Bonifica dell'Arneo. Il percorso è riportato in rosso nella precedente figura 13 e meglio descritto nella sezione successiva.

²⁴ Nel corso delle campagne di rilevazione e verifica dei percorsi cicloturistici si sono riscontrati non pochi casi di nuove strade in costruzione (circonvallazione esterna di Nardò) e adeguamenti di strade esistenti (rotatoria sulla S.P. 21 all'altezza della Masseria Manieri d'Arneo), nessun intervento però sembra aver tenuto in debito conto la necessità di tutelare e proteggere i ciclisti.

4.2 La Ciclovía dell'Arneo

Il progetto di una Ciclovía dell'Arneo è una assoluta novità, enunciata per la prima volta in questo lavoro: un percorso di 50 km che corre per la gran parte lungo viabilità di servizio del Consorzio di Bonifica dell'Arneo, parallelamente alla condotta ed agli impianti di convogliamento e regolazione delle acque.

Si tratta di un vero e proprio progetto strategico per tutti i Comuni della Terra d'Arneo che, attraverso lo studio di un ulteriore tracciato di collegamento da Manduria a Grottaglie con la Ciclovía dell'Acquedotto (di cui diverrebbe la naturale prosecuzione), consentirebbe di collegare Nardò e tutto il Salento direttamente alla Valle d'Itria attraverso un percorso continuo, affascinante e dal sicuro potenziale di marketing (forte identità della rotta).

Il percorso è stato individuato nell'ambito del progetto Tur.Grate 2 nel corso dei sopralluoghi effettuati per la stesura del presente lavoro e, soprattutto, dai soci dell'Associazione CicloAmici di Mesagne, cui va dato il merito di aver per primi individuato e raccontato le enormi potenzialità della rotta già da diversi anni.

Parte del tracciato è descritto nell'itinerario dei CicloAmici "La via dei braccianti per l'occupazione delle terre d'Arneo", a cura di Davide Elia con foto di Antonio Licciulli, disponibile all'indirizzo web <http://www.cicloamici.it/arneo.htm> e da cui sono tratte le foto riportate qui di seguito.

Fig. 16: Foto dell'itinerario "la via dei braccianti" di CicloAmici Mesagne

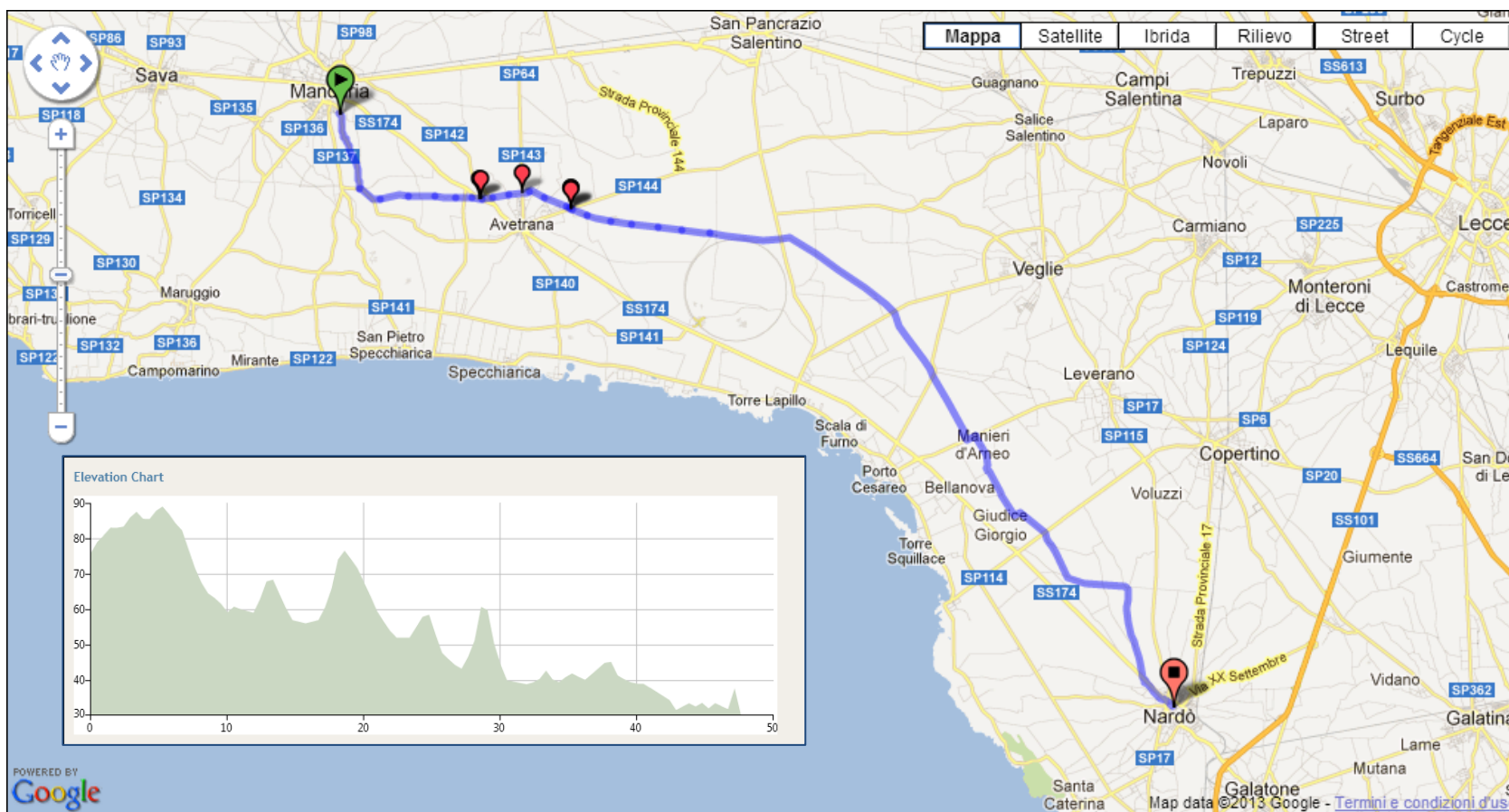


Fig. 17: Ciclovía dell'Arneo, foto dei sopralluoghi



La figura seguente riporta invece la mappa completa del tracciato con il profilo altimetrico, per una lunghezza totale pari a circa 50 km.

Fig. 18: Mappa e profilo altimetrico della Ciclovía dell'Arneo



4.3 Rete cicloturistica comunale

4.3.1 Criteri progettuali

Questa sezione presenta in sintesi le motivazioni, i riferimenti ed i criteri adottati per l'identificazione della rete cicloturistica del Comune di Nardò.

Per quanto riguarda le rotte locali, lo studio si concentra sul solo territorio di Nardò e questo per tre ordini di motivi:

- l'obiettivo principale di costruire una rete cicloturistica comunale, base di partenza per la futura rete ciclabile inserita nel PUG della città;
- la necessità di identificare itinerari da adeguare immediatamente ad opera degli uffici comunali (strade di proprietà del Comune di Nardò);
- la volontà di rimandare l'identificazione e la realizzazione di percorsi che attraversano più territori (ad eccezione delle tratte di collegamento con Manduria e Copertino) ad una successiva fase di condivisione e coordinamento con le amministrazioni comunali interessate (e.g. Galatone, Sannicola e Gallipoli).

Come ricordato nel paragrafo 2.1, l'intento è anche quello di integrare un primo ragionamento su quegli itinerari utili a soddisfare anche motivazioni di spostamento in bicicletta diverse dallo svago (casa-lavoro, casa-scuola, ecc.)

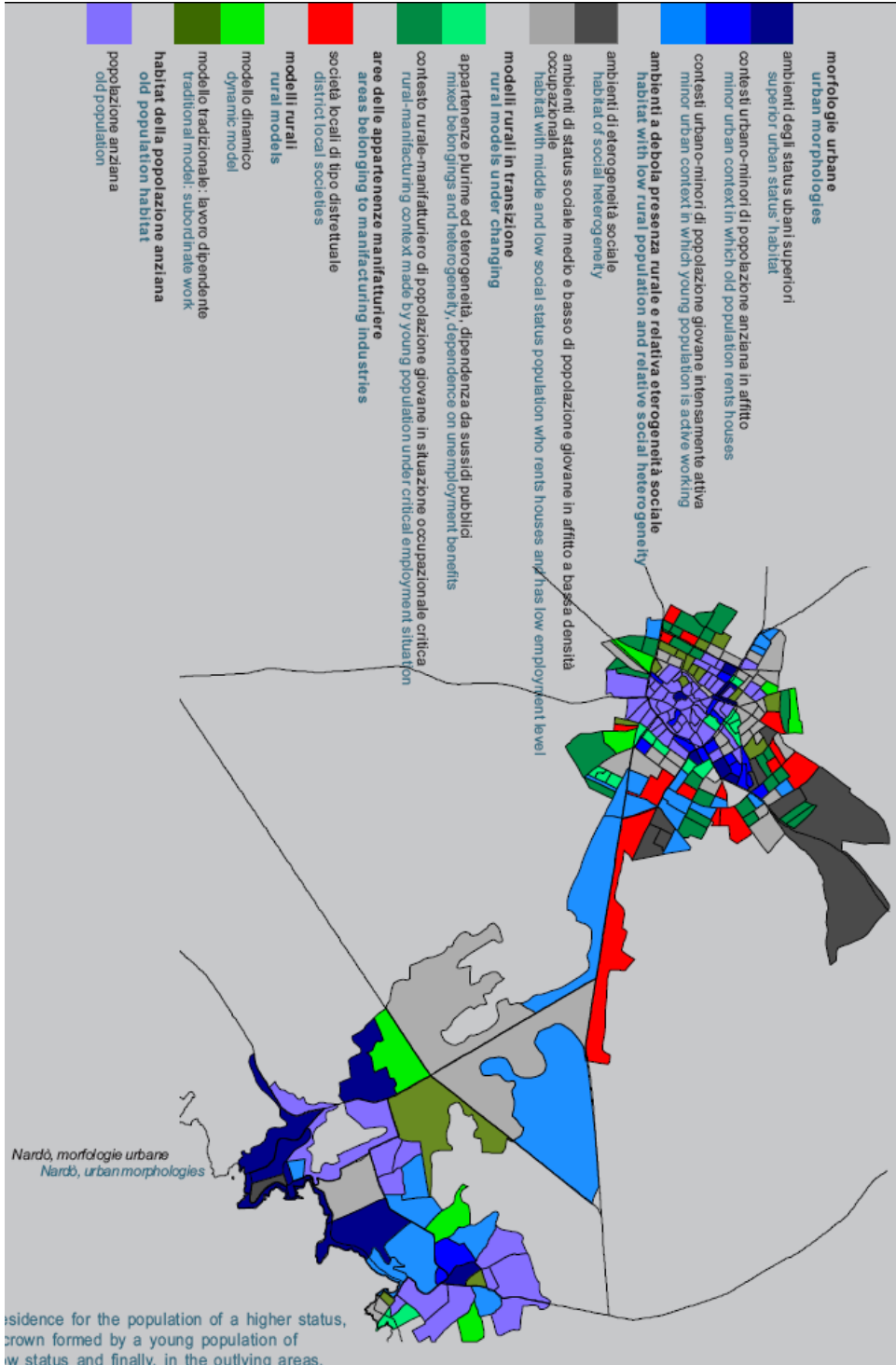
Su questo l'attenzione è stata posta più che altro alla dimensione urbana, anche per contrastare incrementi di traffico motorizzato conseguenti a fenomeni di dispersione urbana già in atto (si vedano le due figure seguenti).

Fig. 19: PTCP Lecce, espansione e dispersione abitativa nel Comune di Nardò



Fonte: Relazione al PTCP di Lecce

Fig. 20: PTCP Lecce, morfologie urbane nel Comune di Nardò



Fonte: Relazione al PTCP di Lecce

Il campo d'azione è anche dettato dalla eccezionale concentrazione, nel solo Comune di Nardò, di testimonianze storiche e di siti di notevole interesse artistico e architettonico, dal centro storico alle aree rurali, nonché dalla presenza di un'area naturale protetta di interesse regionale, il Parco naturale regionale di Porto Selvaggio e Palude del Capitano, così come dalla presenza dell'Area Marina Protetta di Porto Cesareo.

La città di Nardò è chiaramente un nodo importante del cicloturismo e della mobilità ciclistica pugliese, un luogo in cui decisamente vale la pena sperimentare e sviluppare politiche ed azioni in favore della mobilità sostenibile, magari proprio partendo dalla componente cicloturistica e con il dovuto coinvolgimento degli enti locali superiori, Provincia di Lecce e Regione Puglia, che in più occasioni hanno dimostrato di essere particolarmente sensibili al tema della mobilità dolce.

Partendo dalle conclusioni del presente studio, Nardò ha la possibilità di attivare immediatamente i meccanismi introdotti dalla Legge Regionale 23 gennaio 2013 nr. 1, inoltrando da subito tale schema quale **prima fase del Bici Plan Comunale** e richiedendo **l'immediata attivazione di un Accordo di Programma con la Regione Puglia** per il coordinamento degli interventi in favore della mobilità ciclistica (Piano Triennale degli interventi da realizzare ad opera degli uffici comunali) e per la realizzazione del progetto di Ciclovía dell'Arneo.

Vale la pena evidenziare che il Consorzio di Bonifica dell'Arneo, che ha sede a Nardò e che dispone della viabilità di servizio che si vorrebbe utilizzare ai fini della ciclovía, è attualmente commissariato dalla Regione Puglia, fatto questo che facilita non poco l'iter di discussione e realizzazione degli interventi.

Sebbene il progetto Tur.Grate 2 richiedesse la sola identificazione di alcune rotte locali, si è ritenuto opportuno procedere in ogni caso seguendo un approccio più completo, idoneo a definire una maglia di percorsi cicloturistici più che singoli itinerari.

La rete cicloturistica così identificata costituisce perciò a tutti gli effetti una prima versione di "rete ciclábile comunale", da integrare con approfondimenti e rilevazione degli spostamenti sistematici dei cittadini di Nardò nell'ambito della stesura di un più completo Bici Plan ai sensi della già citata Legge Regionale nr. 1/2013.

La maglia cicloturistica identificata copre in ogni caso tutta l'area extraurbana, collegando opportunamente le frazioni principali, oltre ad alcune direttrici del centro urbano.

Alcuni criteri guida che hanno orientato la definizione della rete sono già stati presentati nel capitolo 2. Più in generale, sono stati applicati i principi e gli standard definiti nel documento *Vademecum per la Ciclabilità*, elaborato nell'ambito del progetto Cyronmed e

che costituisce di fatto il riferimento regionale per la progettazione e la programmazione di interventi nel campo della mobilità ciclistica (linee guida).

Le caratteristiche generali di un itinerario ciclabile, indicate nella sezione 8.5 del Vademecum, considerano i seguenti attributi:

- **Sicurezza:** l'itinerario deve minimizzare i pericoli per i ciclisti, i pedoni e gli altri utenti e dare loro una sensazione di sicurezza.
- **Coerenza:** deve essere continuo con un proprio e identificabile carattere nazionale, integrato con strade e percorsi ciclistici locali.
- **Linearità:** deve evitare inutili tortuosità, sebbene possa deviare per consentire la visita di paesaggi caratteristici o siti d'interesse.
- **Attrattiva:** deve integrare e arricchire l'ambiente in cui è collocato in modo tale che sia attraente percorrerlo in bicicletta.
- **Comfort:** deve permettere un flusso agevole di traffico ciclistico e deve essere facilmente utilizzabile.

Accanto a questi criteri generali per l'identificazione e selezione dei percorsi, ne sono stati utilizzati altri più specifici e dettati da precise scelte progettuali.

In particolare si è scelto di:

- **valorizzare la viabilità rurale esistente**, evitando la costruzione di nuove infrastrutture sul territorio e **privilegiando le strade di proprietà comunale** per facilitare la realizzazione degli interventi (ricorso limitato alle strade vicinali);
- applicare in modo prioritario e diffuso il concetto di **strada ciclabile**, le **Zone 30** e gli interventi di **moderazione del traffico**;
- concentrare le risorse finanziarie per la realizzazione di **nuove piste ciclabili** solo sui tratti urbani a maggiore interferenza con il traffico motorizzato ed a più alto potenziale di utilizzo per spostamenti sistematici;
- evitare per quanto possibile l'identificazione degli itinerari lungo tratti paralleli alle strade provinciali e **limitare le interferenze ai soli attraversamenti con le SP**;
- applicare il concetto di **area a ciclabilità diffusa** a tutto il centro storico cittadino.

I concetti di strada ciclabile e area a ciclabilità diffusa, nonché le proposte di intervento infrastrutturale sulla rete verranno descritte nella sezione 4.3.3.

Per l'identificazione dei singoli itinerari e la successiva costruzione della rete cicloturistica, è stato applicato il seguente metodo di lavoro:

1. raccolta preliminare di dati e informazioni di carattere cartografico sulle caratteristiche della viabilità esistente e su quella di progetto presso gli uffici del Settore Lavori Pubblici del Comune di Nardò;
2. raccolta di informazioni relative ai punti di interesse (beni culturali e paesaggistici);
3. raccolta di informazioni relative a vicende storiche, eventi e fatti rilevanti che potessero raccontare alcuni itinerari in forma narrativa;
4. prima identificazione “a tavolino” della rete principale derivante dalla combinazione dei diversi elementi raccolti;
5. verifica puntuale degli itinerari mediante rilievo in bicicletta dello stato di fatto, del livello di percorribilità e dell’attrattiva de singoli tratti selezionati;
6. modifica e costruzione incrementale della rete e nuovo *loop* di verifica puntuale (ritorno al punto 5).

4.3.2 Struttura e descrizione della rete

Il risultato del lavoro è riportato nelle figure seguenti e nella Tavola 1 “*Mappa Generale della Rete Cicloturistica del Comune di Nardò*” allegata al presente rapporto.

La tabella immediatamente successiva riporta invece la lunghezza delle singole tratte per un totale di quasi 150 km di rete.

Fig. 21: Rete cicloturistica di Nardò, zona nord

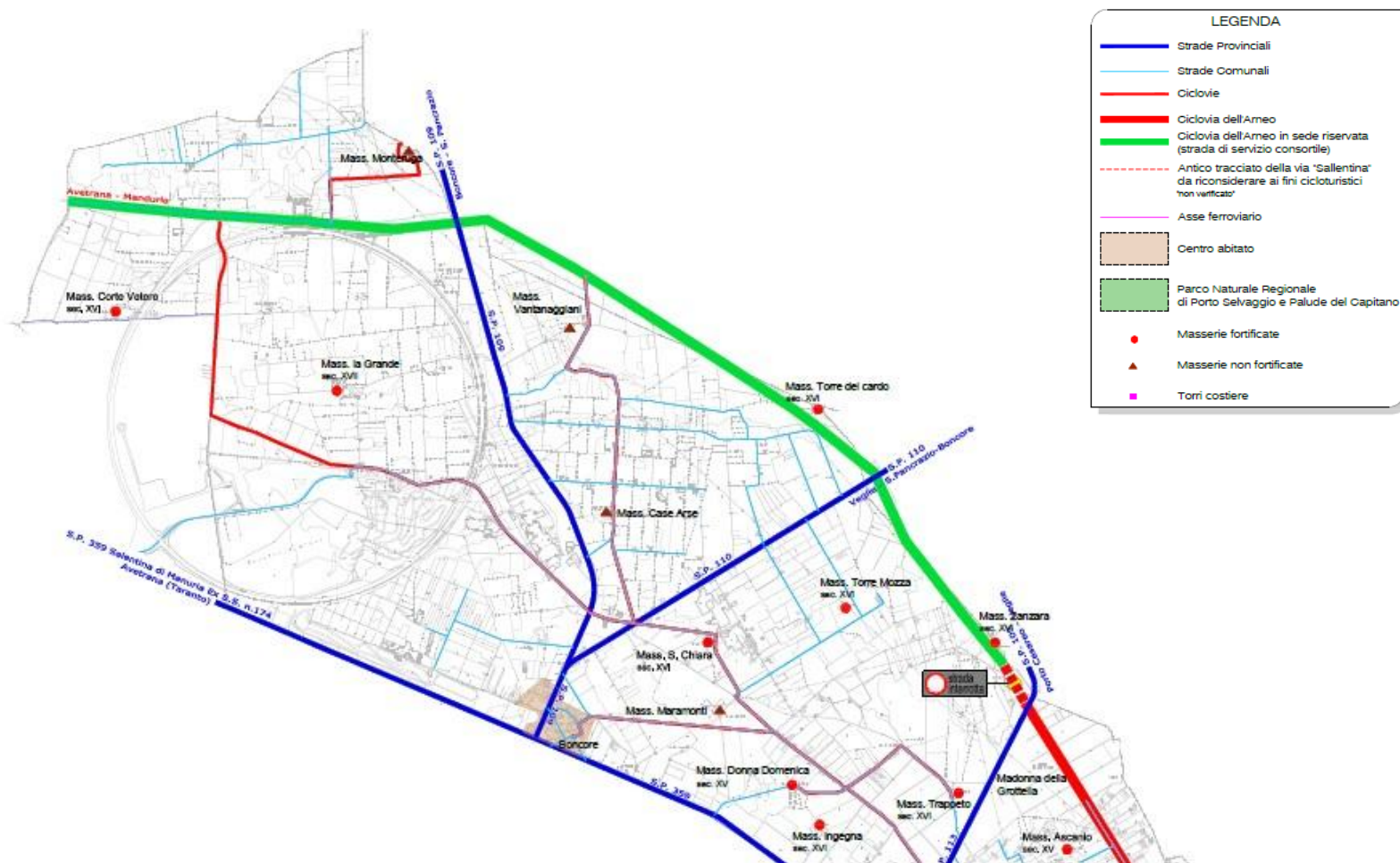


Fig. 22: Rete cicloturistica di Nardò, zona centrale



Fig. 23: Rete cicloturistica di Nardò, zona sud

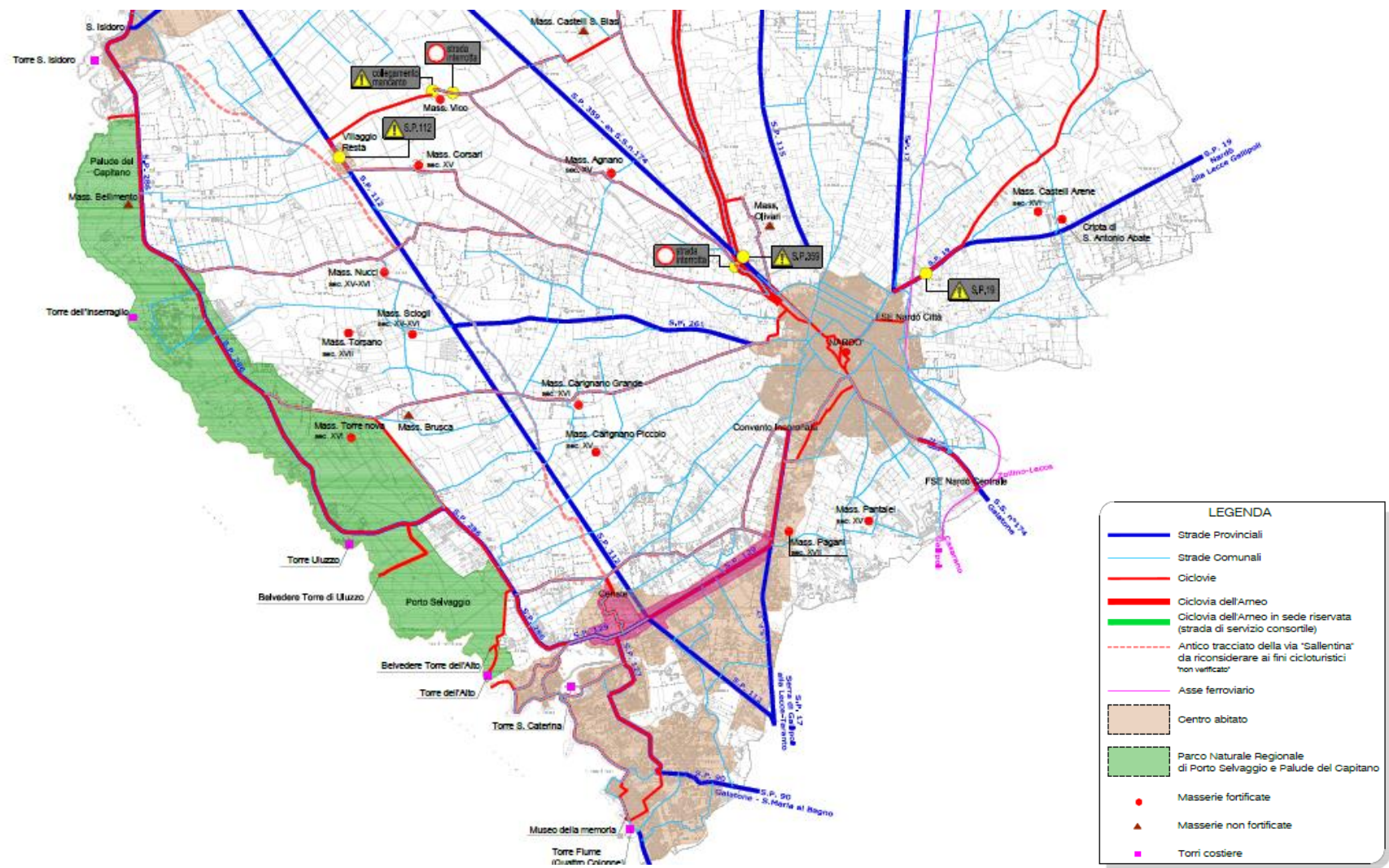
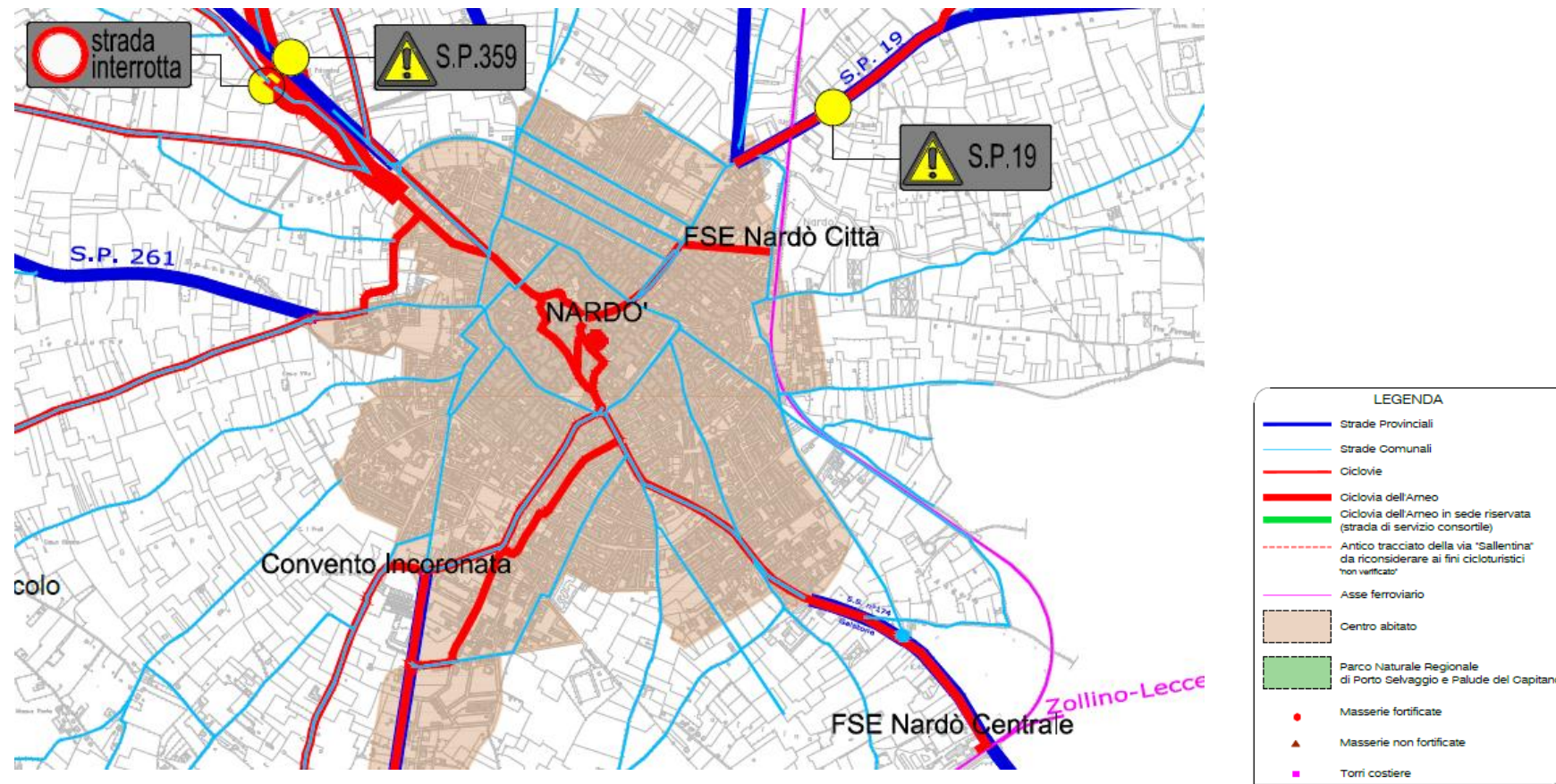


Fig. 24: Rete cicloturistica di Nardò, centro urbano



Tab. 5: Sviluppo lineare della rete cicloturistica di Nardò

Nr	Descrizione	km parziali	km totali
Ciclovia dell'Arneo			
1	da Nardò centro a SP Veglie-Porto Cesareo	20	
	tratto strada consortile nel territorio di Nardò	13	
	<i>lunghezza totale</i>		33
Itinerari cicloturistici dell'Arneo			
2	tratto SP218 - La Strea		6
3	tratto Roto Galeta - Boncore		12,8
4	tratto Fattizze - Monteruga		8,5
5	tratto Santa Chiara - Case Arse		6,5
6	tratto Agnano - Colucci		5
7	tratto Mass. Olivastro		2,2
Itinerari cicloturistici del Parco			
8	Nardò-Nucci-Bellimento-Frascone	11	
9	tratto Villaggio Resta	2,6	
10	tratto Brusca	3,5	
11	tratto Mass.Vico- Agnano	6,3	
	<i>lunghezza totale</i>		23,4
12	Nardò-Torre dell'Alto	6,2	
13	Porto Selvaggio-Brusca-Carignano Grande-Nardò	8,5	
	<i>lunghezza totale</i>		14,7
14	Litoranea SP286 itinerario regionale (km non inclusi in altre tratte)		14
Itinerari cicloturistici delle Marine			
15	Nardò-Pagani-Cenate-Santa Caterina	8	
16	Santa Caterina-Santa Maria al Bagno	2,5	
17	Tratto Vacanze Serene	3,3	
18	Tratto Corso Italia-Piazza Castello	1,6	
	<i>lunghezza totale</i>		15,4
19	Nardò - Castelli Arene		4,4
Totale rete cicloturistica			145,9

Quasi tutti i tracciati individuati risultano essere già percorribili e rientranti nella quasi totalità nella categoria della “ciclovìa minima” (tratti accettabili in traffico promiscuo), con l’eccezione dell’unica pista ciclabile esistente lungo Viale Caduti di Nassirya (breve tratto di ciclovìa pienamente soddisfacente) e di alcuni tratti all’interno del Parco Naturale di Porto Selvaggio e Palude del Capitano (ciclovie accettabili). Tra quest’ultima categoria rientra anche il tratto di strada consortile della Ciclovìa dell’Arneo, riportato in verde nella mappa relativa alla zona nord.

Una quota consistente delle strade percorse in ambito rurale è asfaltata e in buone condizioni. I tracciati rurali includono anche strade su fondo naturale che solo in alcuni casi risultano dissestate e poco praticabili: è il caso di un piccolo tratto di Strada Bernardini (prima foto e mappa) e soprattutto della strada vicinale tra la SP e Strada Roto Galeta lungo la Ciclovìa dell’Arneo (seconda foto e mappa).

Fig. 25: Rete cicloturistica di Nardò, tracciati dissestati



A livello altimetrico gli unici punti in cui si riscontrano dislivelli moderati sono i tratti di accesso alle marine di Santa Caterina e Santa Maria al Bagno e il tratto di innesto alla Ciclovìa dell’Arneo su strada consortile nei pressi della Masseria Zanzara.

Sebbene si sia riscontrata una buona percorribilità delle strade su fondo naturale, in caso di moderate o forti piogge in alcuni tratti il drenaggio dell'acqua non risulta adeguato, pregiudicando la percorribilità del tracciato anche a distanza di diversi giorni dalle precipitazioni. In questi casi, piccoli interventi di livellamento della superficie naturale potrebbero agevolmente risolvere il problema.

In diversi punti della rete, soprattutto in ambito rurale, si è riscontrato il penoso fenomeno dello sversamento illegale di rifiuti di ogni tipo lungo il ciglio delle strade. Un segno di inciviltà certamente da combattere al di là dell'utilizzo a fini cicloturistici delle strade rurali, su cui si raccomanda in ogni caso di operare controlli e interventi periodici soprattutto nei mesi di potenziale maggior utilizzo degli itinerari cicloturistici (da Marzo a Ottobre).



Sono state riscontrate **solo tre interruzioni di rilievo** su tutta la rete:

- il collegamento mancante tra il tratto di Ciclovía dell'Arneo su strade comunali e vicinali e il tratto su strada consortile all'altezza della SP 113 nei pressi della Masseria Zanzara (una interruzione "ovvia" vista la presenza di un cancello per l'accesso all'impianto del Consorzio di Bonifica – foto in basso a sinistra);
- l'interruzione della Strada Comunale Bernardini all'altezza dell'impianto dell'Acquedotto Pugliese e dell'azienda agricola Dalamà (foto in basso a destra);
- l'interruzione all'altezza della Masseria Vico su cui insiste una strada comunale non più percorribile;


Fig. 26: Rete cicloturistica di Nardò, interruzioni





Le **interferenze con la viabilità provinciale risultano ridotte al minimo** ed anche per i punti di maggior pericolo indicati in mappa è possibile percorrere in sicurezza i brevi tratti in affiancamento utilizzando alcune fasce di rispetto tra la carreggiata e le proprietà private (Villaggio Resta e SP 21).

Mentre la SP 218 può considerarsi una strada a basso traffico, in tutti gli altri casi di intersezione con la viabilità provinciale è necessario intervenire mediante apposizione di idonea segnaletica orizzontale e verticale, combinata con una riduzione del limite di velocità sulle le arterie provinciali in prossimità degli attraversamenti.

SEGNALETICA VERTICALE:		<p>Il segnale ATTRAVERSAMENTO CICLABILE (fig. II.14, art. 88 Reg. CdS) deve essere usato per presegnalare un passaggio di velocipedi, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del codice. Può essere usato nelle altre strade dei centri abitati solo quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza</p>
------------------------	---	--



I **punti maggiormente critici** che necessitano di interventi prioritari per la messa in sicurezza dei percorsi sono:

- il breve tratto lungo la SP 359 di collegamento da Strada Bernardini a Strada Colucci;
- il tratto lungo la SP 359, fuori dal centro abitato verso Galatone, di collegamento con la stazione ferroviaria di Nardò Centrale;
- il tratto lungo la SP 21 in direzione della Masseria Castelli Arene;
- il tratto lungo la SP 129 (Strada Santa Caterina) in zona Pagani Cenate;
- tutta la litoranea costiera da Torre Squillace a Torre Fiume.

Sulla rete è indicato in rosso anche un tracciato tratteggiato: si tratta di parte dell'itinerario dell'antica *Via Sallentina*, una via messapica e romana che aveva valore locale di collegamento tra i vari centri messapici e nel periodo romano servì come collegamento diretto fra Leuca e la via Appia. L'inserimento di questo tracciato, l'unico relativo ad una strada non percorribile, è dettato dalla necessità di tutela e valorizzazione di un bene

storico e paesaggistico che appare incredibilmente dimenticato. Alcune tracce dell'antica via possono essere riscontrate anche nei pressi del Villaggio Boncore²⁵.

Volendo operare una minima gerarchizzazione della rete in itinerari di primo e di secondo livello, seppur nell'ottica prevalentemente cicloturistica del presente lavoro, non può non evidenziarsi il carattere limitato di tale scelta, non avendo approfondito con rilievi e misurazioni la fattibilità tecnica di corsie e/o piste ciclabili lungo tutte le arterie su cui tali infrastrutture potrebbero risultare necessarie e realizzabili.

Un differente classamento degli itinerari identificati, con conseguente approfondimento circa gli interventi infrastrutturali da realizzare, potrà essere seguito in sede di redazione del Bici Plan comunale.

Ai fini del presente lavoro, dunque, la Ciclovía dell'Arneo e la direttrice di collegamento con le Marine (da Piazza Diaz nel centro cittadino fino a Santa Caterina e Santa Maria al Bagno), identificano gli itinerari di primo livello su cui operare scelte progettuali volte alla **realizzazione di piste ciclabili in sede propria combinate con corsie ciclabili**.

Molte delle strade identificate dalla rete cicloturistica del Comune di Nardò sono strade a nullo o basso traffico (in particolare quelle in ambito rurale ed incluso il tracciato della Ciclovía dell'Arneo insistente su strade vicinali e comunali – tratta in rosso). La soluzione progettuale più idonea è dunque quella di consentire la percorribilità in promiscuo con i veicoli a motore adottando, oltre alle normali misure di moderazione del traffico, il più moderno **concetto di strada ciclabile** secondo le indicazioni riportate nella sezione seguente.

²⁵ <http://www.archeoveglie.it/via.html>

4.3.3 Tipologie di intervento

Questa sezione presenta alcune tipologie di intervento sull'infrastruttura viaria e sulla dotazione di servizi per il cicloturismo.

Il già menzionato *Vademecum della Ciclabilità* di Cyronmed contiene un fondamentale abaco degli interventi progettuali a cui si rimanda per maggiori dettagli ed esempi. Altri utili riferimenti per la progettazione esecutiva degli interventi possono essere rintracciati sul sito della Fiab (<http://www.fiab-areatecnica.it>).

Nel box seguente vengono presentati i concetti di strada ciclabile e area a ciclabilità diffusa, di cui si raccomanda l'applicazione rispettivamente nell'ambito extraurbano e nel centro storico cittadino.

Le strade ciclabili

Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza ed in base alle norme vigenti nel contesto italiano, si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:

1. **Pista ciclabile e/o ciclopedonale:** come da CdS.
2. **Corsia ciclabile e/o ciclopedonale:** come da CdS.
3. **Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato:** in questo caso può essere usato il termine Greenway.
4. **Sentiero ciclabile e/o Percorso natura:** sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse.
5. **Strade senza traffico:** strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.
6. **Strade a basso traffico:** strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.
7. **Strada ciclabile o ciclostrada (o "strada 30"):** strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h. > Itinerario Ciclopedonale: Art 2 C.d.S lettera F bis.

L'articolo 4, comma 6, del DM 557/99 evidenzia che 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. Questi percorsi devono essere messi in sicurezza introducendo elementi di moderazione del traffico sulle strade in cui vengono previsti al fine di rendere compatibile la coesistenza tra le due tipologie di traffico.

Le basi normative per la progettazione di tali interventi sono assolutamente carenti, però l'art. 2 F bis del C.d.S definisce l'**Itinerario Ciclopedonale** come “*Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada*”.

Per realizzare tale sicurezza intrinseca, oltre agli elementi di moderazione del traffico quali il limite di velocità a 30 km/h e l'apposizione di dispositivi verticali di rallentamento (ad esempio dosso artificiale con bypass ciclabile) si dovrebbero adottare soluzioni ulteriori volte a segnalare la presenza di ciclisti lungo il percorso, come nella figura in basso.



In Europa alcuni Codici della Strada prevedono norme specifiche e più stringenti per le cosiddette “bicycle streets”, come nel caso delle *Fahrradstrasse* tedesche o delle strade ciclabili introdotte di recente in Belgio²⁶ e Austria²⁷.

Nella sua accezione “europea”, la strada ciclabile è una strada progettata in maniera tale da consentire ai ciclisti di dominarla visualmente e su cui il traffico motorizzato è tollerato. L'aspetto ricorda una pista ciclabile in sede propria di larghezza pari all'intera strada, su cui i veicoli a motore sono ammessi. Dal punto di vista normativo una strada ciclabile è una

²⁶ http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3627 e <http://fiab-onlus.it/bici/bici-in-citta/bici-in-citta-news/item/360-in-belgio-arrivano-le-strade-ciclabili.html>

²⁷ http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news_id=4032

strada pubblica a traffico misto, ma le sue caratteristiche progettuali avvantaggiano i ciclisti fino a farla diventare un percorso ciclabile principale. Sulla strada ciclabile l'accesso del traffico motorizzato è consentito, ma le caratteristiche ne palesano il ruolo di percorso ciclabile su cui i veicoli sono percepiti come degli ospiti. Per aumentarne l'attrattiva la strada ciclabile dovrebbe avere il diritto di precedenza (anche se ciò di norma non è possibile per le strade locali).



Strada ciclabile a Ghent (Belgio)

Mutuando dall'esperienza europea, pur non potendo applicare totalmente i principi generali delle *bicycle streets* in Italia, si possono però realizzare alcuni interventi utili per aumentare la visibilità dei ciclisti e moderare ulteriormente il traffico motorizzato.

Si tratta in particolare di

- imporre un limite di velocità di 30 km/h – questo è un requisito essenziale;
- installare dossi artificiali con bypass ciclabili;
- attribuire il diritto di precedenza alle strade ciclabili in corrispondenza degli incroci con altre strade comunali;
- utilizzare in alcuni tratti una pavimentazione colorata, con lo stesso colore delle piste ciclabili in sede propria;
- dotare la strada di idonea segnaletica orizzontale e verticale (segnali d'obbligo, pericolo e di direzione) e di pannelli integrativi;
- non consentire il parcheggio sulla carreggiata.

Le zone a ciclabilità diffusa

Come suggerito dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (Fiab) le Zone a Ciclabilità Diffusa sono la soluzione migliore per consentire una agevole circolazione delle biciclette soprattutto nei centri storici. In queste aree di pregio, dove la circolazione dei mezzi

motorizzati dovrebbe essere limitata al massimo, non serve realizzare piste e corsie ciclabili.

Si tratta in sostanza di consentire alle biciclette la bidirezionalità nelle strade a senso unico, applicando nelle vie in questione un'apposita segnaletica integrativa. Aree urbane a "Ciclabilità Diffusa" sono già state realizzate a Ferrara, Reggio Emilia, Piacenza, Bolzano, Bologna, dove è consentito il doppio senso di marcia per le biciclette nei centri storici.

Tale soluzione, da sviluppare anche in altre zone nell'ambito del più generale concetto di "spazio condiviso" ([http://en.wikipedia.org/wiki/Shared space](http://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space) e <http://www.shared-space.org/>), consente una immediata moderazione (autoregolazione) del traffico veicolare motorizzato.



Qui di seguito vengono passate in breve rassegna le diverse tipologie di intervento relative a:

- a) disegno dell'infrastruttura: tipologia di sede;
- b) disegno dell'infrastruttura: risoluzione punti di discontinuità;
- c) segnaletica di direzione per il ciclista;
- d) cicloparcheggi di qualità e bicigrill;
- e) altri servizi connessi allo sviluppo del cicloturismo.

a) Disegno dell'infrastruttura: tipologia di sede

<p>1) Pista ciclabile</p>	<p>2) Corsia ciclabile</p>
<p>In sede propria</p> 	<p>Nel senso di marcia</p> 
<p>Contigua al marciapiede</p> 	<p>Contromano</p> 

3) Percorso misto pedoni-ciclisti

In area edificata



In area verde



4) Percorso misto veicoli-ciclisti

In Zona 30



In Zona a Traffico Limitato



b) Disegno dell'infrastruttura: risoluzione punti di discontinuità

1) Attraversamento stradale

Attraversamento ciclabile semplice



Semaforo ciclabile



Attraversamento ciclabile in due fasi



Sottopasso-sovrappasso ciclabile



2) Intersezione semaforica

Corsia ciclabile di attestamento



Attraversamento esterno alla carreggiata



3) Rotatoria

Anello ciclabile interno



Anello ciclabile esterno



c) Segnaletica di direzione per il ciclista

Una componente fondamentale del progetto complessivo di rete ciclabile è quello relativo alla **segnaletica orizzontale e verticale**.

In aggiunta ai segnali d'obbligo e di pericolo previsti dal Codice della Strada, coerentemente con le linee guida regionali (capitolo 5 del Vademecum della ciclabilità di Cyronmed), sull'intero territorio comunale andrà applicata in via prioritaria la segnaletica di direzione per ciclovie su fondo marrone (turistica).

Tab 4: Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali (extraurbani ed urbani) a viabilità ordinaria

Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (tabella II 14a DPR 495/92)

Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (tabella II 13a DPR 495/92)

nota: disegni non in scala

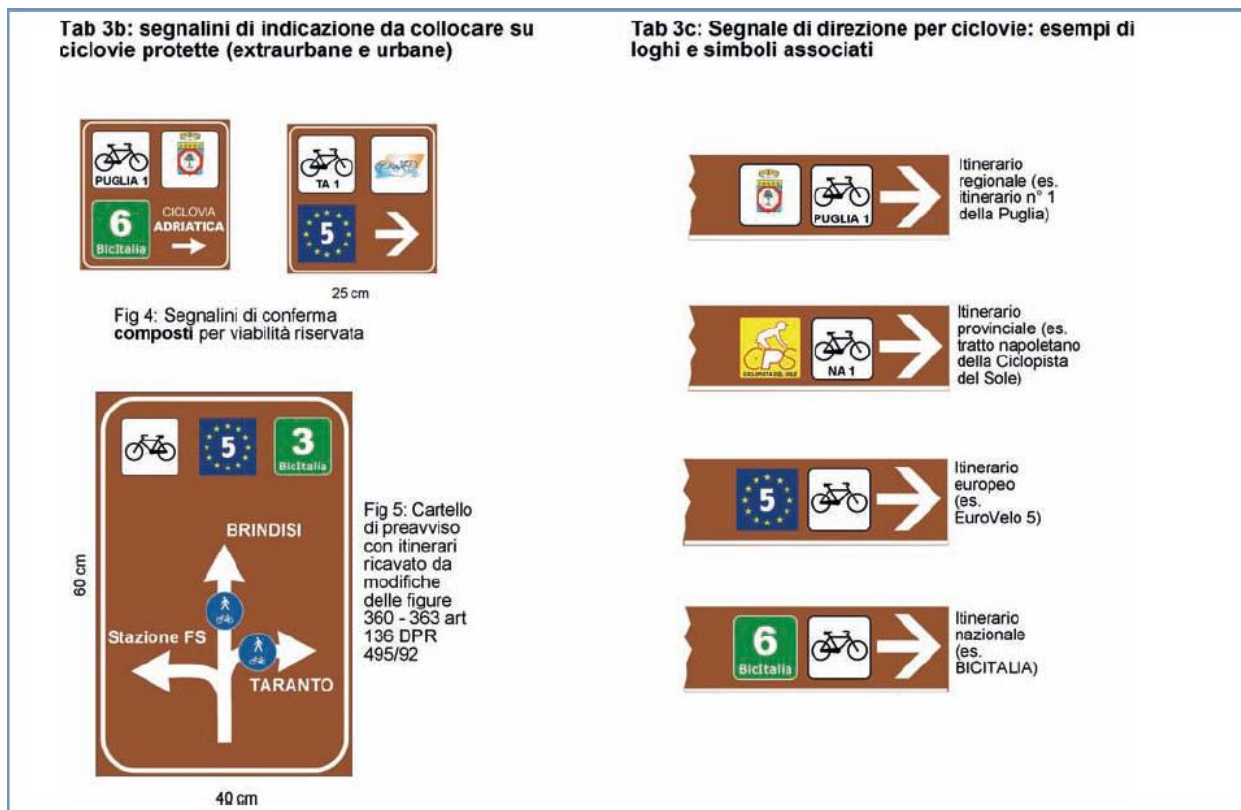
Tab 5: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)

Fig 1: Segnale di direzione avviamento a itinerario ciclop. ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (Tabella II 14a DPR 495/92)

Fig 2: Segnale di direzione (avviamento) ottenuto dai segnali turistici urbani (fig. II 294 art 134, tabella II 13a DPR 495/92)

Fig 3: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale e generico ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92

Fig 4: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale su viabilità riservata ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92

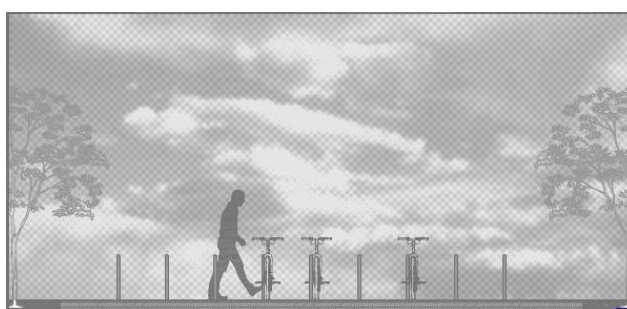
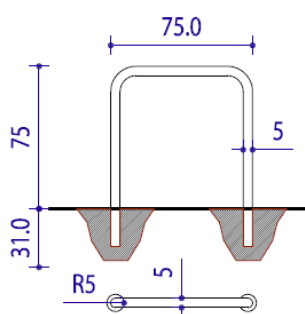


d) Cicloparcheggi di qualità e bicigrill

I cicloparcheggi sono il primo servizio da offrire a coloro che si muovono in bicicletta. Paradossalmente, nonostante i costi per l'installazione di ciclo parcheggi di qualità siano molto modesti, questo aspetto fondamentale per garantire la sicurezza delle bici contro i furti, viene risolto quasi sempre in modo poco intelligente ricorrendo alle comuni rastrelliere da arredo urbano a cui è possibile legare solo la ruota della bici.

La caratteristica fondamentale di un cicloparcheggio è quella di consentire la possibilità di legare il telaio della bici alla struttura del cicloparcheggio, per evitare che la bicicletta possa essere facilmente asportata (magari semplicemente sganciando la ruota dal telaio nel caso delle rastrelliere più comuni). Le rastrelliere che non presentano questa caratteristica sono regolarmente boicottate dai ciclisti che preferiscono agganciare le proprie bici a pali o recinzioni presenti in zona.

La soluzione più idonea è quella di creare dei punti di sosta per le bici (cicloparcheggi) composti da almeno 5 "archetti" come negli esempi riportati di seguito.



I “**bicigrill**” sono aree attrezzate per la sosta e ristoro dei ciclisti, da realizzare lungo gli itinerari cicloturistici principali o mediante allestimento di punti self-service (come per le aree pic-nic) oppure attraverso il coinvolgimento di piccole strutture ricettive (b&b, case vacanza) o esercizi commerciali (bar) da attrezzare all’uopo.

Alcune case coloniche presenti lungo il percorso della Ciclovia dell’Arneo si prestano particolarmente ad essere recuperate e riconvertite non solo come bicigrill ma anche come piccoli ciclo hotel.



e) Altri servizi connessi allo sviluppo del cicloturismo

I servizi connessi alla ciclabilità rappresentano un altro insieme di strumenti fondamentali per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica e del cicloturismo a livello territoriale.

- **servizi di assistenza ai ciclisti** (officine di riparazione, punti informativi ecc.), compresa l'installazione di pompe pubbliche nelle vicinanze delle stazioni ferroviarie e dei parcheggi auto di accesso alle attrazioni turistiche;
- **strutture ricettive** (alberghi, camping, B&B, case vacanza) che, oltre alla possibilità di pernottamento (da garantire anche solo per una notte), abbiano disponibilità di spazio per il deposito delle biciclette, offrano supporto tecnico ai ciclisti (ad es. attrezzi per le riparazioni) e possano essere un punto di riferimento per i cicloturisti (cfr. iniziativa "Albergabici" della Fiab - <http://www.albergabici.it>);
- **mappe ciclistiche** – descrivono la rete locale di piste ciclabili e ciclo itinerari (incluso il dettaglio su qualità dei percorsi, volumi di traffico, posizione dei cicloparcheggi), unitamente a informazioni sui punti di interesse, sulle strutture ricettive e sugli altri servizi connessi alla ciclabilità. Una mappa ciclistica accurata è un vantaggio per tutti gli utenti della bicicletta: cicloturisti, ciclisti regolari, ciclisti inesperti e non ciclisti (ciclisti potenziali). La facilità di lettura è un fattore chiave e si ottiene utilizzando una scala idonea (di solito tra 1:15.000 e 1:25.000, a seconda delle dimensioni della città e della rete; le mappe regionali hanno una scala compresa tra 1:25.000 e 1:150.000) e contrasto e colori adeguati. Oltre alle pubblicazioni cartacee, l'ideale sarebbe riportare la rete sulle principali mappe online gratuite (<http://www.openstreetmap.org/> e <http://www.opencyclemap.org/>) e consentire in download gratuito dal sito internet del Comune dei tracciati in formato GPX.

4.4 Le rotte cicloturistiche nel Comune di Nardò

Come già ricordato, l'obiettivo principale di questo lavoro è stato la definizione di una completa rete cicloturistica del Comune di Nardò, rete che costituisce la base di partenza della più generale rete ciclabile comunale da dettagliare in una fase successiva di redazione del Bici Plan (includendo quindi le informazioni sulle tipologie di intervento scelte per incrementare a rete).

Rispetto invece agli obiettivi del progetto Tur.Grate 2, una più accurata descrizione di alcune rotte è contenuta nella pubblicazione Ciclo.Tur.Grate, a cui si rimanda, e che è stata sviluppata seguendo l'approccio dell'itinerario narrativo suggerito dal PTCP di Lecce.

La rotta cicloturistica transfrontaliera di lunga percorrenza segue l'itinerario della **Ciclovia dell'Arneo**, descrivendo gli aspetti naturalistici, paesaggistici e culturali della Terra d'Arneo, concentrandosi in particolare sulla zona di Villaggio Boncore. La narrazione in questo caso riguarda le vicende delle lotte contadine degli anni '50 (con l'episodio simbolico del rogo delle biciclette) e della vita in ambito rurale di cui sono testimonianza le tantissime Masserie Fortificate.

Una seconda rotta (locale) inserita nella pubblicazione, riguarda invece il **percorso cicloturistico da Nardò alle Marine di Santa Caterina e Santa Maria al Bagno** e descrive l'ambito paesaggistico e architettonico del sistema di Ville delle Cenate. La narrazione si concentra sulla vicenda del Campo Santa Croce e dell'accoglienza degli Ebrei dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale e l'orrore della Shoah, concludendosi al Museo della Memoria e dell'Accoglienza di Santa Maria al Bagno.

Le descrizioni delle rotte rimandano comunque ad una mappa della rete cicloturistica comunale, anch'essa in corso di realizzazione sulla base del lavoro di mappatura tecnica già eseguito.

5. Conclusioni e raccomandazioni

Coerentemente con quanto riportato nella figura relativa al “ciclo di vita” di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), i risultati del presente lavoro non completano l’elenco delle attività necessarie per una piena condivisione e finalizzazione della rete cicloturistica comunale.

Questo rapporto dovrà necessariamente essere integrato, modificato e migliorato attraverso due azioni fondamentali:

- Il coinvolgimento dei cittadini e degli operatori economici, sia attraverso una fase di raccolta di suggerimenti e commenti attraverso un “**blog**” dedicato all’iniziativa, sia attraverso l’organizzazione di **Approfondimenti Itineranti**²⁸: delle bicicletate lungo percorsi tracciati sulla rete in cui, da un lato, spiegare meglio i principi e i contenuti del piano da parte del progettista e dei responsabili del Comune di Nardò, dall’altro, verificare con i cittadini l’attrattiva dei percorsi e il tipo di interventi necessari;
- La successiva programmazione e progettazione esecutiva degli interventi sulla rete ad opera dell’Ufficio Lavori Pubblici del Comune di Nardò.

Come già evidenziato, la rete cicloturistica comunale identificata dal presente lavoro può considerarsi a tutti gli effetti una **prima versione del Bici Plan comunale**, da inoltrare e condividere con gli enti locali di livello superiore (Provincia di Lecce e Regione Puglia) ai sensi Legge Regionale 23 gennaio 2013, n. 1 “*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*”.

Il **progetto strategico della Ciclovia dell’Arneo** si inserisce invece in un processo di condivisione del tracciato, di definizione delle scelte progettuali e di ricerca delle fonti di finanziamento con i comuni limitrofi (ambito del GAL Terra d’Arneo), con le municipalità di Avetrana e Manduria, con la Provincia di Lecce e, soprattutto, con la Regione Puglia e il Consorzio di Bonifica dell’Arneo.

Un **progetto prioritario** per l’Amministrazione Comunale di Nardò dovrebbe essere la realizzazione di due tratte di pista ciclabile in sede propria di collegamento con quella già esistente in Viale Caduti di Nassirya: da Piazza Diaz (lungo le vie Alessandro Volta e Aldo Moro) fino alla rotatoria con corso Italia (anche sfruttando dei tratti in corsia ciclabile lungo il nuovo marciapiede) e da Strada Santa Caterina fino alla rotatoria con “Posto di Blocco” (progetto già esistente). Soluzioni progettuali diverse (pista o corsia ciclabile,

²⁸ Si veda <http://pianobicialtomilanese.wordpress.com/>

anche su marciapiede) dovrebbero essere seguite per rendere continuo il collegamento lungo tutta la viabilità principale delle marine di Santa Caterina e Santa Maria al Bagno.

Azioni di accompagnamento al presente lavoro, con focus specifico sul cicloturismo, dovrebbero invece essere intraprese nei prossimi mesi per

- effettuare piccoli interventi di manutenzione di alcune strade, unitamente alla loro trasformazione in vere e proprie strade ciclabili (moderazione del traffico, segnaletica, ecc.) da utilizzare come pilota e primo intervento sulla rete;
- coinvolgere le strutture ricettive e gli operatori commerciali e turistici per essere “bike friendly” già dalla prossima stagione turistica, ad esempio mediante la certificazione delle strutture tramite l’iniziativa Albergabici della Fiab o mediante la promozione dello schema CicloStop (kit di riparazione e assistenza) e l’installazione di cicloparcheggi.

A seguito di tali azioni, la mappa tecnica della rete cicloturistica comunale, parte integrante del presente rapporto, potrebbe facilmente essere utilizzata per realizzare una prima **mappa ciclabile** degli itinerari cicloturistici e della viabilità principale, secondaria e rurale della Città di Nardò, ad uso di cittadini e turisti.

Cosimo Chiffi

chiffi@trt.it

Nardò, febbraio 2013