



CITTÀ DI UGENTO, PROVINCIA DI LECCE
SETTORE 5° - POLIZIA MUNICIPALE

Incontro partecipativo per la redazione del Piano Comunale della mobilità ciclistica di Ugento



27 ottobre, 2022



TRT ingegneria

MILANO: VIA RUTILIA 10/8 - 20141 - TEL. +39 02 57410380 FAX +39 02 55212845
BRUXELLES: Avenue de la Joyeuse Entrée, 1 -1040 - Tel +32 2 6479100 | Fax +32 2 2306908
EMAIL: INFO@TRT.IT | PEC: TRT@PEC.IT
WWW.TRT.IT



INDICE

1 | Tempi / attività

2 | Che cos'è un Biciplan (PCMC)

3 | Quadro normativo e istituzionale

4 | Quadro Conoscitivo

5 | Gli obiettivi dei Biciplan

6 | Definizione dell'utenza

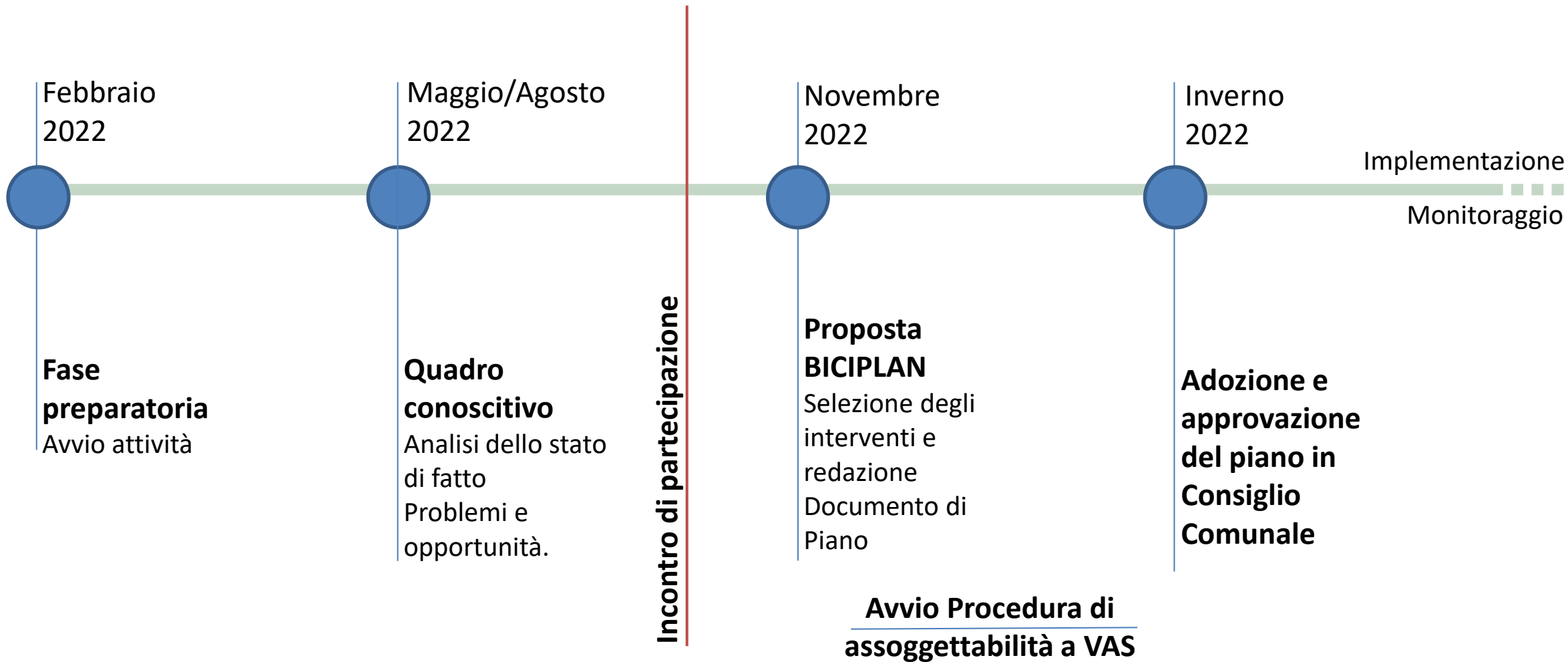
7 | La proposta del Biciplan

8 | Tipologie di intervento ed esempi pratici

9 | Diffusione della cultura della bicicletta



1 | Tempi / attività





2 | Che cos'è un BICIAN

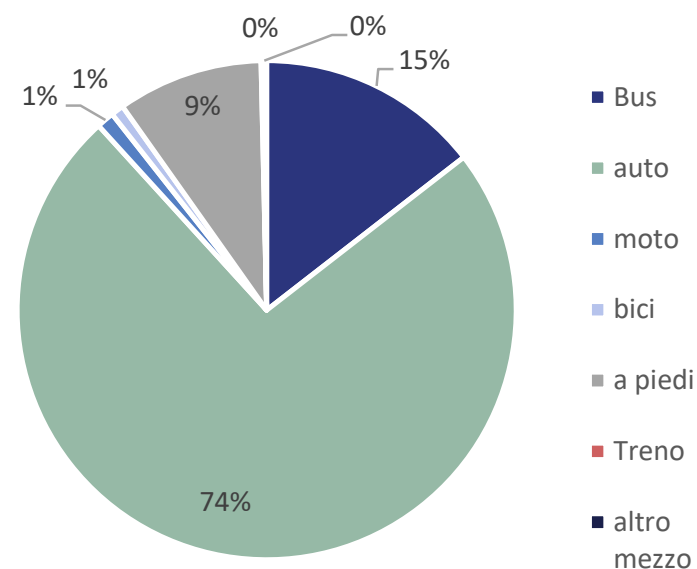
Il Biciplan

Ad Ugento è in corso la redazione del proprio Piano Comunale della Mobilità Ciclistica, o Biciplan, il documento che pianifica e programma interventi e misure per favorire gli spostamenti in bici e a piedi in città.

Il Biciplan promuove la visione di una città amica di ciclisti e pedoni, di strade più “umane” in cui si possa realizzare una **convivenza** fra mezzi e utenti diversi.

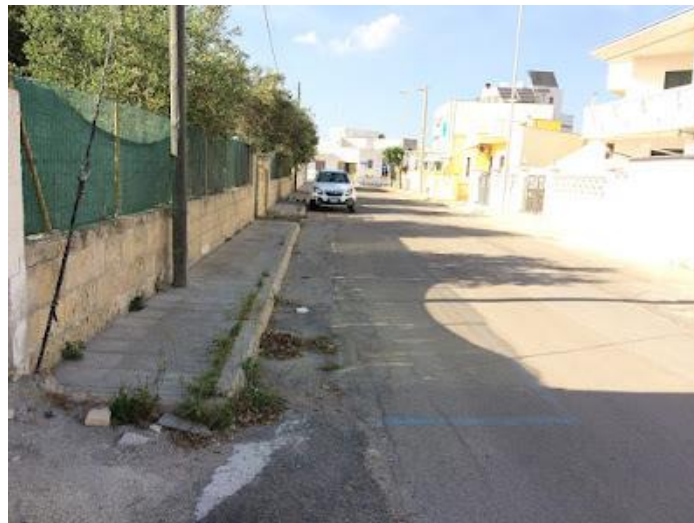
È un percorso culturale, oltre che trasportistico, che richiede però interventi e azioni pratiche per rendere gli spostamenti in bicicletta più frequenti, piacevoli e sicuri per tutti.

Modo	N° di spostamenti	% sul totale
Bus	843	14,5
Autovettura	4.290	73,7
Motorino/moto	66	1,1
bicicletta	48	0,8
a piedi	549	9,4
Treno	4	0,1
altro mezzo	17	0,3



2 | Che cos'è un BICIPLAN

Ma... ad Ugento, come è distribuito lo spazio?



2 | Che cos'è un BICIANO

Cambiare il paradigma è necessario

Cambiando la distribuzione dello spazio possiamo anche cambiare le abitudini delle persone



Com'è la città

Migliorare la mobilità dolce facilita i momenti di **incontro**, la **vivacità** delle strade, l'**economia** dei quartieri e il senso d'**appartenenza**.



Come dovrebbe essere



È ora che le strade delle nostre città appartengano alle persone e non alle automobili!

3 | Quadro normativo e istituzionale



L. 2 dell'11/1/2018:
Sviluppo della mobilità in bicicletta e
realizzazione della rete ciclistica nazionale

all'art. 6 prevede che:

“I Comuni predispongono e adottano (...) i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «BICIAN»», quali Piani di Settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni (...)”.



REGIONE
PUGLIA

Linee Guida per la redazione dei Piani di
Mobilità Ciclistica (P.M.C.) (DGR n. 1504 del
10/09/2020)

Approvate dalla Regione Puglia con DGR n. 1504 del 10/09/2020, vogliono rappresentare uno strumento di conoscenza delle strategie e delle soluzioni più aggiornate e avanzate per lo sviluppo della ciclabilità sia in ambito urbano che extraurbano.

Si affronta il tema della separazione o condivisione della ciclabilità all'interno dello spazio urbano, definendo il ruolo del **Biciplan** all'interno dei PUMS.

3 | Quadro normativo e istituzionale

Codice della Strada e recenti modifiche

Art. 229 del decreto-legge 34/2020 del 19 maggio 2020 “Decreto Rilancio” (convertito con modifiche nella legge 77/2020 del 17 luglio 2020), come modificato e integrato dall’art. 49 del decreto legge 76/2020 del 16 luglio 2020 “Decreto Semplificazioni” (convertito con modifiche in legge 120/2020 dell’11 settembre 2020).

Introduzione di:

- Art. 182, nuovo c. 9-ter Cds, Casa avanzata
- Art. 2, c. 2, nuova lett. E-bis) Cds, Strada ciclabile (E-bis)

Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024

Predisposto dal MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) e approvato il 3 agosto 2022.

Definisce il quadro degli interventi proposti e conferma, per la Regione Puglia, gli itinerari riportati nella mappa Bicalitalia 2022 con alcune integrazioni previste dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica



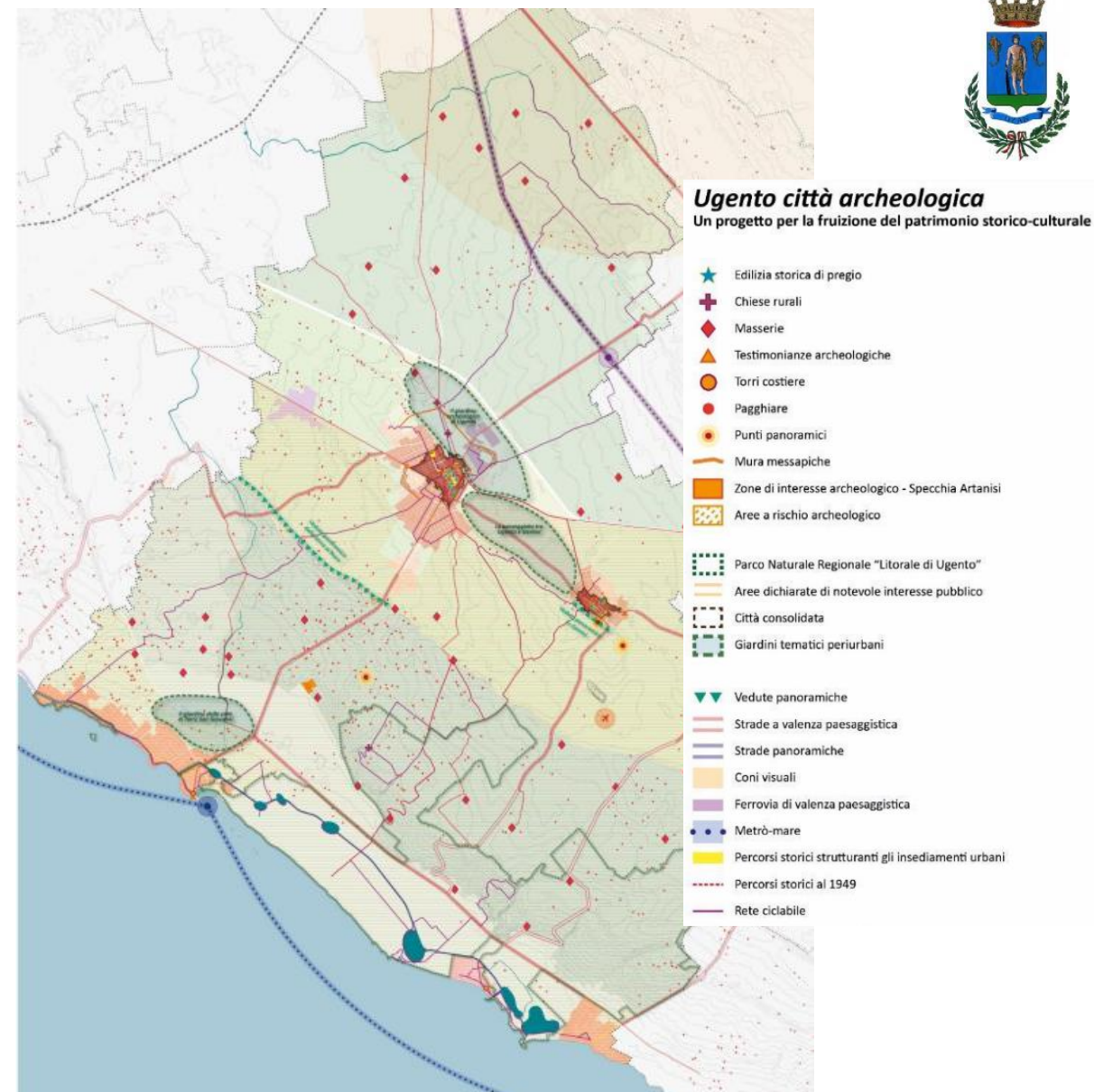
Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia



adottato con la DGR n. 177 del 17/02/2020. L’obiettivo generale del PRMC consiste nell’impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.

3 | Quadro normativo e istituzionale

Pianificazione e programmazione locale	Anno
Piano Generale del Traffico Urbano e linee di Indirizzo del PUMS	2017
Documento Programmatico Preliminare (DPP) del PUG	2020 (adozione)
Piano del Parco Naturale Regionale	2020 (adozione)
Piano Comunale delle Coste	2017 (adozione)
Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche	2018 (adozione)
Progetto paesaggi costieri	2019
Progetto di "riqualificazione del Waterfront e Insediamenti costieri"	2022
Progetto di nuovo collegamento viario, Bypass nella Marina di Torre San Giovanni	2018





4 | Risultanze del Quadro Conoscitivo

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Uso eccessivo dell'auto per gli spostamenti quotidiani e su brevi distanze
- Assenza di infrastrutture di base per la mobilità attiva (marciapiedi e percorsi pedonali)
- Scarsa considerazione e pratica dell'uso della bici
- velocità dei veicoli elevata indotta dalla eccessiva larghezza di alcune strade
- Grandi superfici stradali utilizzate per le autovetture in sosta o in circolazione
- Occupazione dello spazio pubblico da parte delle auto in sosta sia nei contesti urbani che in quelli costieri
- Fenomeni di congestione veicolare lungo la strada litoranea durante i mesi estivi
- Presenza di rifiuti e micro-discardie nelle strade locali extraurbane
- Scarsa manutenzione delle strade

4 | Risultanze del Quadro Conoscitivo



4 | Risultanze del Quadro Conoscitivo





4 | Risultanze del Quadro Conoscitivo

PUNTI DI FORZA

- Presenze turistiche tra le più elevate della Regione – destinazione turistica con presenza di siti culturali e **paesaggistici di grande interesse**
- Presenza di flussi cicloturistici
- **Presenza della Ciclovía di Tre Mari** che attraversa il territorio comunale
- Quadro della pianificazione completo e aggiornato
- Clima temperato, precipitazioni moderate e morfologia prevalentemente pianeggiante
- **Ampio e vario reticolo viario minore e sentieristico**, potenzialmente adatto a strutturare la rete locale di mobilità attiva
- Presenza di strade larghe, opportunità per la riorganizzazione della sede stradale
- Area da regolamentare come ZTL e Zone 30 già previste da strumenti attuativi come il PGTU vigente



5 | Obiettivi del Biciplan

Il Biciplan, in linea con la Legge 11 gennaio 2018 n. 2 e con il Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (PGMC) predisposto dal MIMS e approvato il 3 agosto 2022, deve considerare i seguenti obiettivi:

Settori di influenza	Obiettivi generali
Qualità urbana	Riduzione del degrado urbano indotto dal traffico nelle zone residenziali
	Riduzione del degrado derivante dalla sosta e da infrastrutture stradali centri storici e ambienti naturali
	Riduzione dello spazio pubblico occupato dalle automobili in sosta e in circolazione
Benessere dei cittadini	Riduzione dei morti e dei feriti negli incidenti stradali
	Relazioni tra le persone nello spazio pubblico
	Spazi per la socialità di adulti e bambini
	Migliorare la salute dei cittadini e garantire la attività fisica
Riduzioni dei costi	Riduzione dei costi per la mobilità dei singoli cittadini
	Riduzione dei costi sanitari per incidenti patologie respiratorie e inattività

Obiettivi specifici adatti alla realtà locale:

- **Diffondere la cultura della mobilità sostenibile** e la consapevolezza delle proprie abitudini di spostamento.
- Rendere la cittadinanza più consapevole dei **vantaggi dell'utilizzo della bicicletta**, sia in termini economici dovuti alla riduzione delle spese legate all'automobile, sia di salute, in quanto promuove uno stile di vita meno sedentario.
- Promuove la riqualificazione urbana e l'aumento della "vivibilità" delle strade, non solo per i ciclisti ma per tutti gli utenti della strada.
- **Contribuire alla conservazione e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico-culturale.**
- Mettere a sistema le indicazioni contenute nei diversi piani di settore e nei progetti messi in campo dall'Amministrazione Comunale.



6 | Definizione dell'utenza

Un sistema a supporto della mobilità ciclistica che tenga conto di ogni necessità e che promuova l'uso della bici in ogni momento del giorno e per fare qualsiasi attività.

LA BICI COME STILE DI VITA **Spostamenti quotidiani**

- Percorsi veloci ed efficienti tra le aree periurbane/periferiche e il centro/stazione ferroviaria.
- Percorsi funzionali a collegare i diversi servizi presenti nel territorio e dintorni.
- Percorsi adeguati e sicuri, sia attraverso percorsi dedicati o attraverso interventi di moderazione del traffico nei tratti stradali in condivisione con i veicoli a motore.

LA BICI PER FARE TURISMO **Cicloturismo**


- Percorsi che attraversano luoghi gradevoli e interessanti da visitare.
- Percorsi collegati a una serie di servizi (sia generici che dedicati).
- Segnaletica e informazione adeguata al buon orientamento e la programmazione dei viaggi.
- Garantire la sicurezza. Infrastruttura protetta o che si sviluppi su strade a basso flusso veicolare.



7 | Proposta del biciplan – prima ipotesi non definitiva



La definizione dell'assetto infrastrutturale comprende l'identificazione degli itinerari ciclabili e dei nodi di particolare rilevanza (per uso quotidiano o turistico/ricreativo)


 Strade 30 prioritarie


Piste ciclabili

 doppio senso

 senso unico

 Corsia ciclabile

 Percorsi promiscui su strade extraurbane a basso traffico

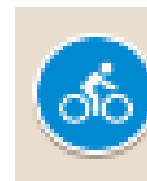
 Percorsi promiscui su strade extraurbane a traffico moderato

 Sentieri sterrati

7 | Proposta del biciplan – prima ipotesi non definitiva



La definizione dell'assetto infrastrutturale comprende l'identificazione degli itinerari ciclabili e dei nodi di particolare rilevanza (per uso quotidiano o turistico/ricreativo)



1	Piazza San vincenzo
2	Stazione F.S.E. Ugento - Taurisano
3	Gemini
4	Torre San Giovanni
5	Fontanelle
6	Torre Mozza
7	Lido Marini



8	Cripta del Crocifisso
9	Madonna del Casale
10	Rottacapozza sud
12	Bosco dei Romani
11	Chiesa Madonna di Pompignano
13	Piazzetta della Madonnina di Mare Verde



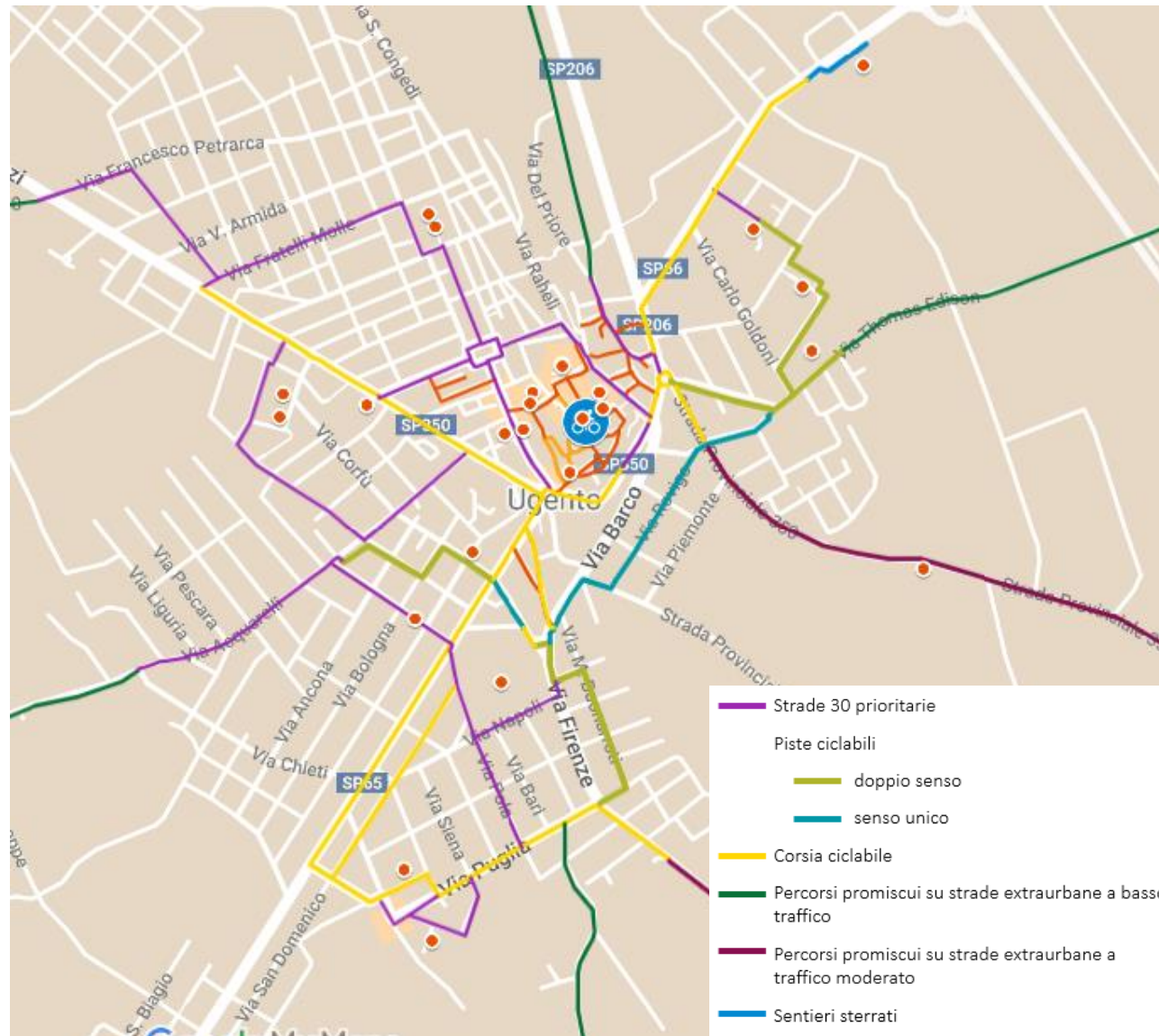
7 | Proposta del biciplan – prima ipotesi non definitiva

Il collegamenti con la stazione



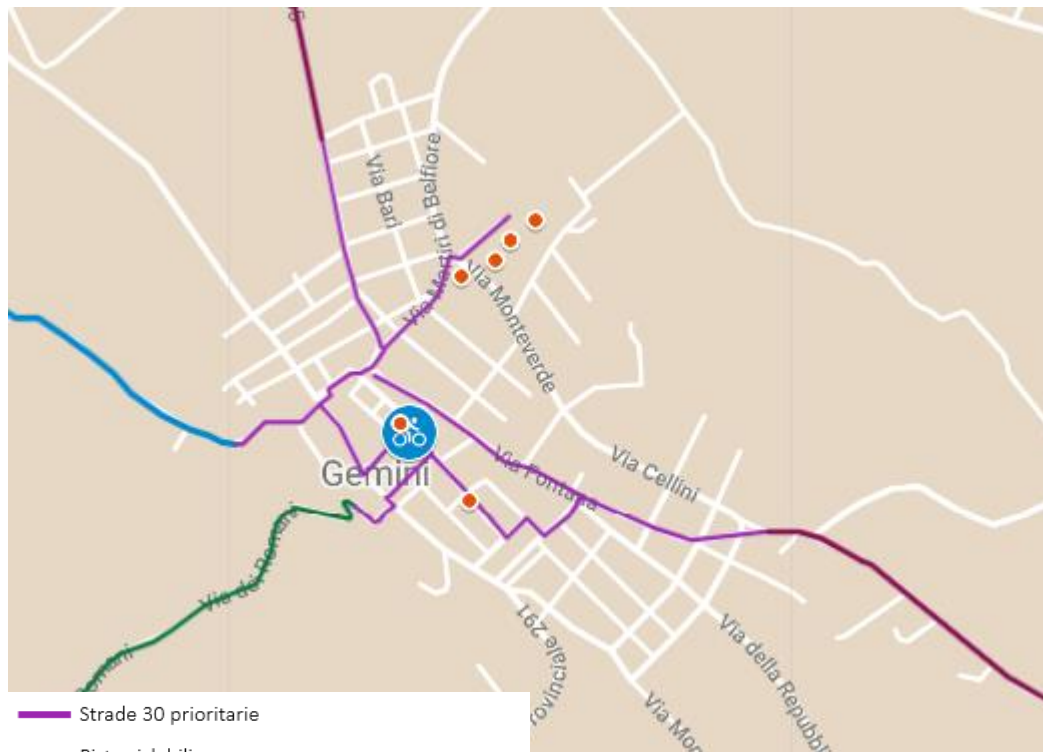
I lidi e il parco

7 | Proposta del biciplan – prima ipotesi non definitiva



- il centro storico ai margini della ZTL che raccoglie la maggior parte delle attrezzature religiose e il sistema museale di Ugento
- lo Stadio Comunale Ugento e il polo scolastico nella zona nord del centro abitato
- la scuola materna ed elementare di piazza Immacolata, l’istituto Superiore Bottazzi di via Puglia, la suola di via Isernia;
- Le principali strade commerciali come **via Messapica, via Giannuzzi,**
- l’Oratorio di S. Giovanni Bosco in via Firenze con le sue relative attrezzature sportive,
- **altri luoghi per il culto** come la curia vescovile e cattedrale in piazza S. Vincenzo, chiesa Madonna del Rosario in via del Mare, la chiesa della Madonna delle Grazie in via del Priore, la chiesa della Madonna dell’Assunta su corso Umberto I°.

7 | Proposta del biciplan – prima ipotesi non definitiva



- Strade 30 prioritarie
- Piste ciclabili
 - doppio senso
 - senso unico
- Corsia ciclabile
- Percorsi promiscui su strade extraurbane a basso traffico
- Percorsi promiscui su strade extraurbane a traffico moderato
- Sentieri sterrati

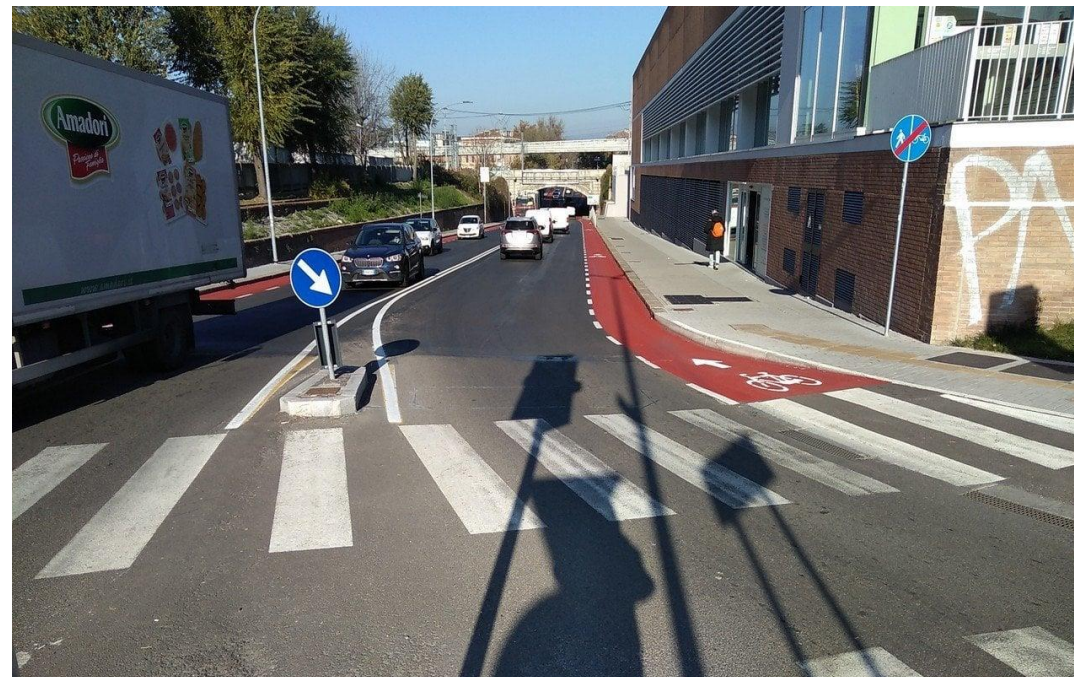
Nel Borgo di Gemini, nello stesso modo che nell'area urbana di Ugento,

Le dotazioni di quartiere a Gemini sono concentrate nell'area consolidata e su **via Martiri di Belfiore**.

- istruzione dall'infanzia al secondo grado della piazza principale
- culto, sport e tempo libero,
- area mercatale coperta.

8 | Tipologie di intervento ed esempi

Corsie ciclabili



8 | Tipologie di intervento ed esempi

Zone e strade 30

La zona 30 non si realizza semplicemente con un cartello.

Il traffico motorizzato, pur non escluso, dovrà essere subordinato a tutte le altre componenti della mobilità e della vita.

*UN CARTELLO
NON BASTA*



8 | Tipologie di intervento ed esempi

Zone e strade 30

La realizzazione di **Zone 30**, che dovrà essere oggetto di specifica progettazione, prevede:

1. la chiara individuazione di “porte” di ingresso, al fine di segnalare all’automobilista in transito la natura della zona;
2. l’allontanamento (o la significativa) riduzione dei flussi veicolari di attraversamento;
3. la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere non praticabile raggiungere velocità superiori ai limiti stabiliti;
4. l’individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luogo di incontro;
5. la gerarchizzazione della rete stradale.

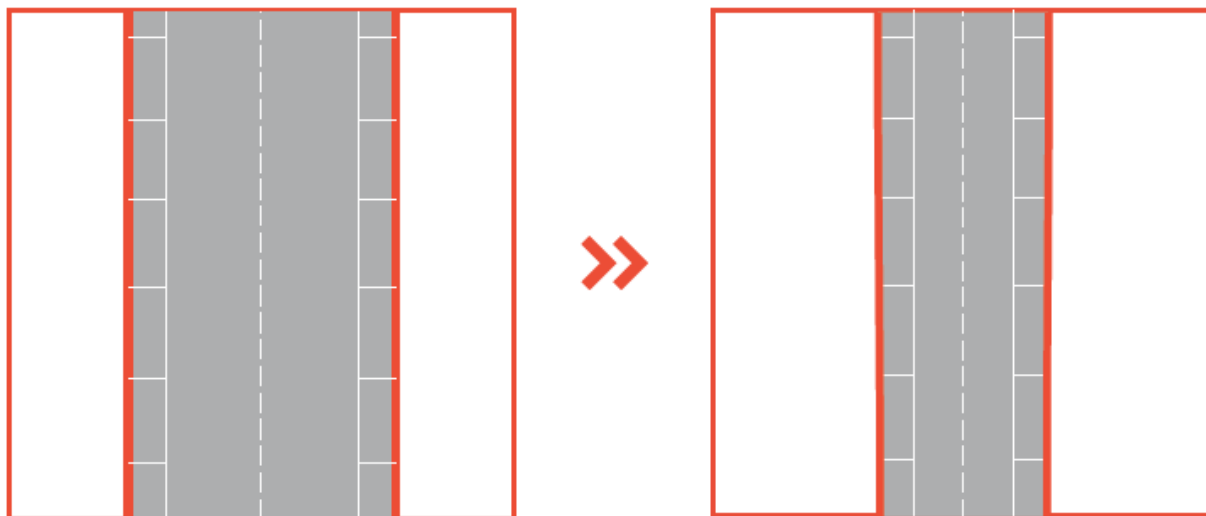
*UN CARTELLO
NON BASTA*





Ottimizzazione della larghezza delle corsie

“Il modulo di corsia va scelto tra i seguenti valori: 2,75 m - 3 m - 3,25 m - 3,5 m - 3,75 m. Negli attestamenti delle intersezioni urbane il modulo di corsia può essere ridotto a 2,5 m, purché le corsie che adottano tale modulo non siano percorse dal trasporto pubblico o dal traffico pesante” (CdS).

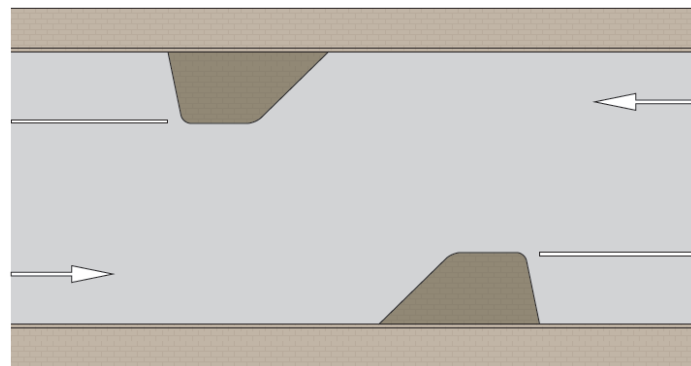


Fonte schema: Spazio pubblico, Linee guida di progettazione. Ottobre 2021

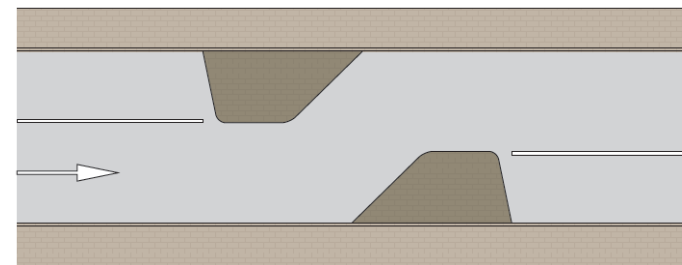


Disassamenti di corsia

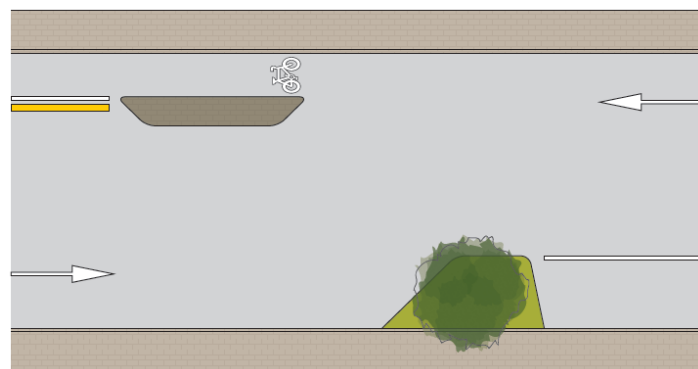
Alternare le estensioni del marciapiede in modo tale da definire un percorso ad "S", è un utile espediente per abbassare la velocità veicolare.



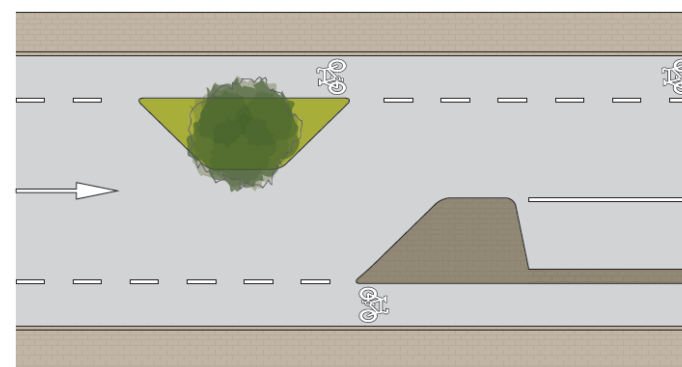
Chicane su strada a doppio senso con spazi di sosta



Chicane su strada a senso unico con spazi di sosta



Chicane su strada a doppio senso con spazio di sosta e pista ciclabile

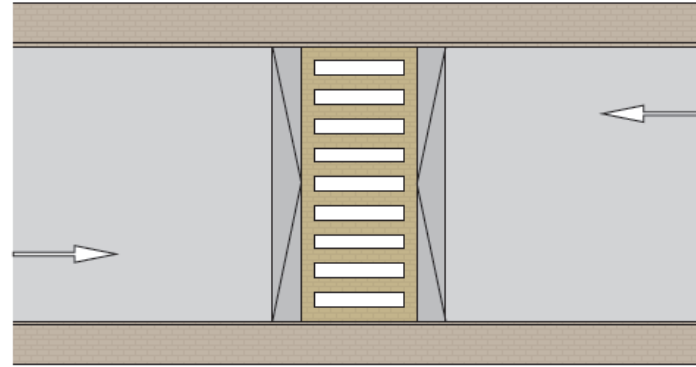


Chicane su strada a senso unico con spazio di sosta e corsie ciclabili

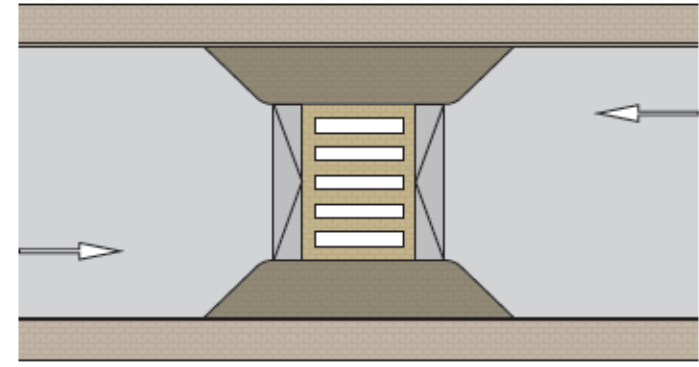


Estensione dei marciapiedi -
Rialzare l'attraversamento

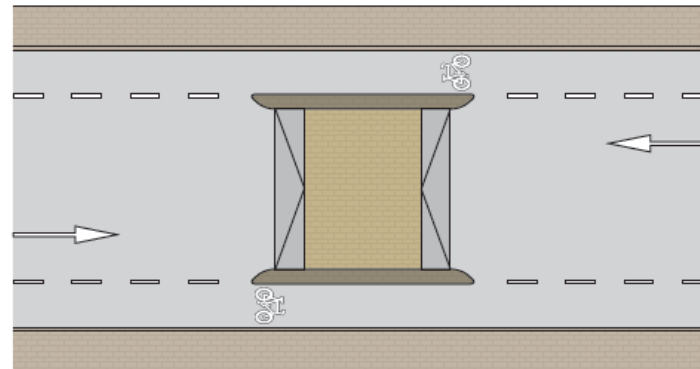
L'allargamento marciapiede in prossimità di un attraversamento e/o il rialzamento dell'attraversamento permette una maggiore sicurezza per coloro che attraversano la strada



Dosso / Castellana con attraversamento pedonale



Strettoia con dosso e attraversamento pedonale



Dosso con strettoia e corsie ciclabili



Rialzare e evidenziare l'intersezione



STRADE «NON
STRADE»

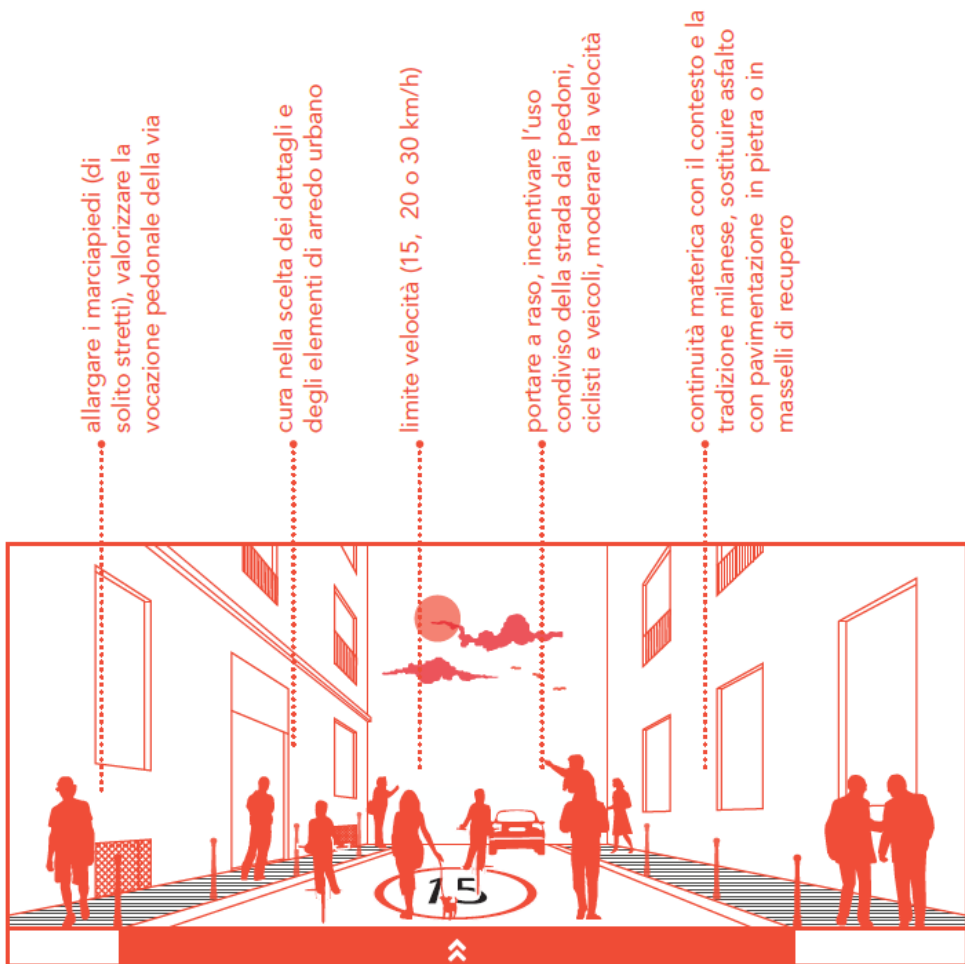
Strade 15

Strade
scolastiche

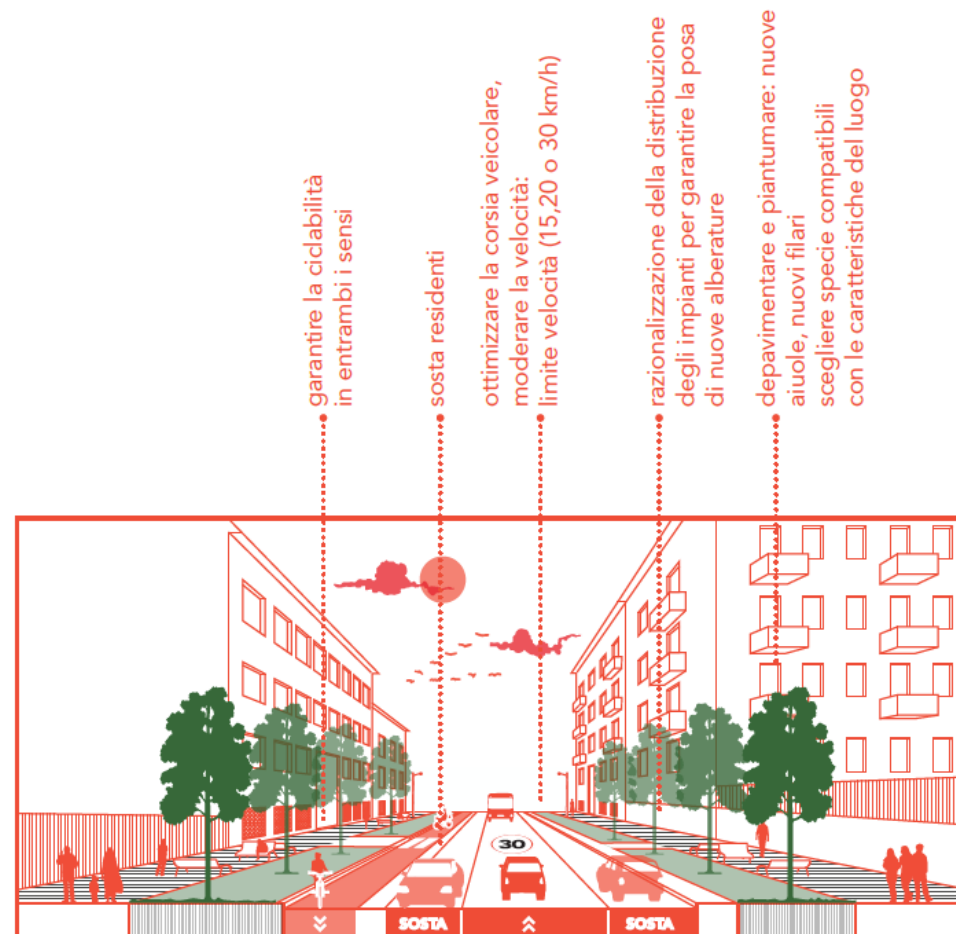


Organizzare lo spazio secondo una logica di compatibilizzazione e non di separazione; il tutto basato sulla particolare qualità nella realizzazione dello spazio pubblico e sua stretta integrazione con quello privato.





Spazi condivisi



Strade ad uso residenziale

allargare i marciapiedi (di solito stretti), valorizzare la vocazione pedonale della via

cura nella scelta dei dettagli e degli elementi di arredo urbano

limite velocità (15, 20 o 30 km/h)

portare a raso, incentivare l'uso condiviso della strada dai pedoni, ciclisti e veicoli, moderare la velocità

continuità materica con il contesto e la tradizione milanese, sostituire asfalto con pavimentazione in pietra o in masselli di recupero

garantire la ciclabilità in entrambi i sensi

sosta residenti

ottimizzare la corsia veicolare, moderare la velocità: limite velocità (15,20 o 30 km/h)

razionalizzazione della distribuzione degli impianti per garantire la posa di nuove alberature

depavimentare e piantumare: nuove aiuole, nuovi filari scegliere specie compatibili con le caratteristiche del luogo

Fonte: Spazio pubblico, Linee guida di progettazione. Ottobre 2021

Ciudades que caminan

Pontevedra 'città pedonalizzata'

Pontevedra, città di circa 83.000 che dal 1999 ha deciso di ridurre progressivamente lo spazio destinato alle auto, aumentando quello per i pedoni.

Qui ci si muove liberamente a piedi e in bicicletta, grazie a percorsi dedicati che portano a scuola, al lavoro, alle vie dello shopping, alle aree verdi, dove famiglie e bambini giocano e godono di un'esperienza urbana di alta qualità.

Il traffico automobilistico rimane 'marginalizzato' alle 'Zone 30'. I parcheggi si trovano solo nella fascia periferica (e comunque raggiungibili dal centro tramite percorsi a piedi attrezzati).



<https://ciudadesquecaminan.org/ciudades/pontevedra/>





8 | Tipologie di intervento ed esempi

Tours (Francia): Zona 20 / Zona a priorità pedonale



Piattaforma condivisa ma accessi messi in protezione con paletti e marciapiede



8 | Tipologie di intervento ed esempi

Parigi: Zone de Rencontre / Zona a priorità pedonale



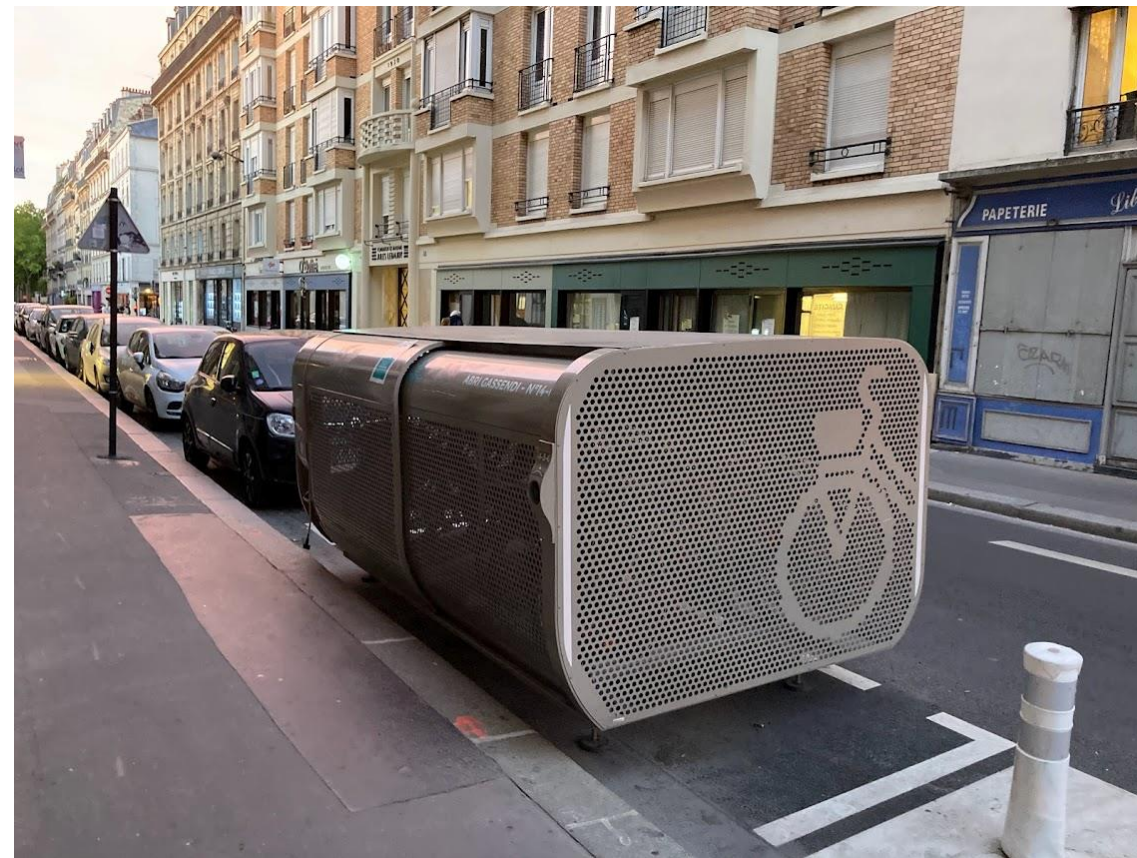
Piattaforma condivisa ma presenza di tratti in protezione con paletti e rastrelliere bici

8 | Tipologie di intervento ed esempi

Parigi: Zone de Rencontre / Zona a priorità pedonale – Strada pedonale



Piattaforma condivisa per consentire dehors e dissuasori sosta con fioriere



Parcheggio sicuro per biciclette a bordo strada



Bruxelles: Zona 30



Organizzazione della sede stradale



8 | Tipologie di intervento ed esempi

Bruxelles: Zona 30



Segnaletica orizzontale, casa avanzata e area parcheggio bici

8 | Tipologie di intervento ed esempi

Parigi: Strada 30



Dissuasori della sosta e ampliamento percorso pedonale con fioriere.

Inserimento alberature e aiuole su strada locale



8 | Tipologie di intervento ed esempi

Chenonceaux (Francia): Stazione ferroviaria e percorso ciclabile



Stazione del servizio ferroviario locale non presenziata: pannelli informativi, emettitrice e ringhiere di protezione

8 | Tipologie di intervento ed esempi

Chenonceaux (Francia): Stazione ferroviaria e percorso ciclabile



Stazione del servizio ferroviario locale non presenziata: ringhiera di protezione

8 | Tipologie di intervento ed esempi

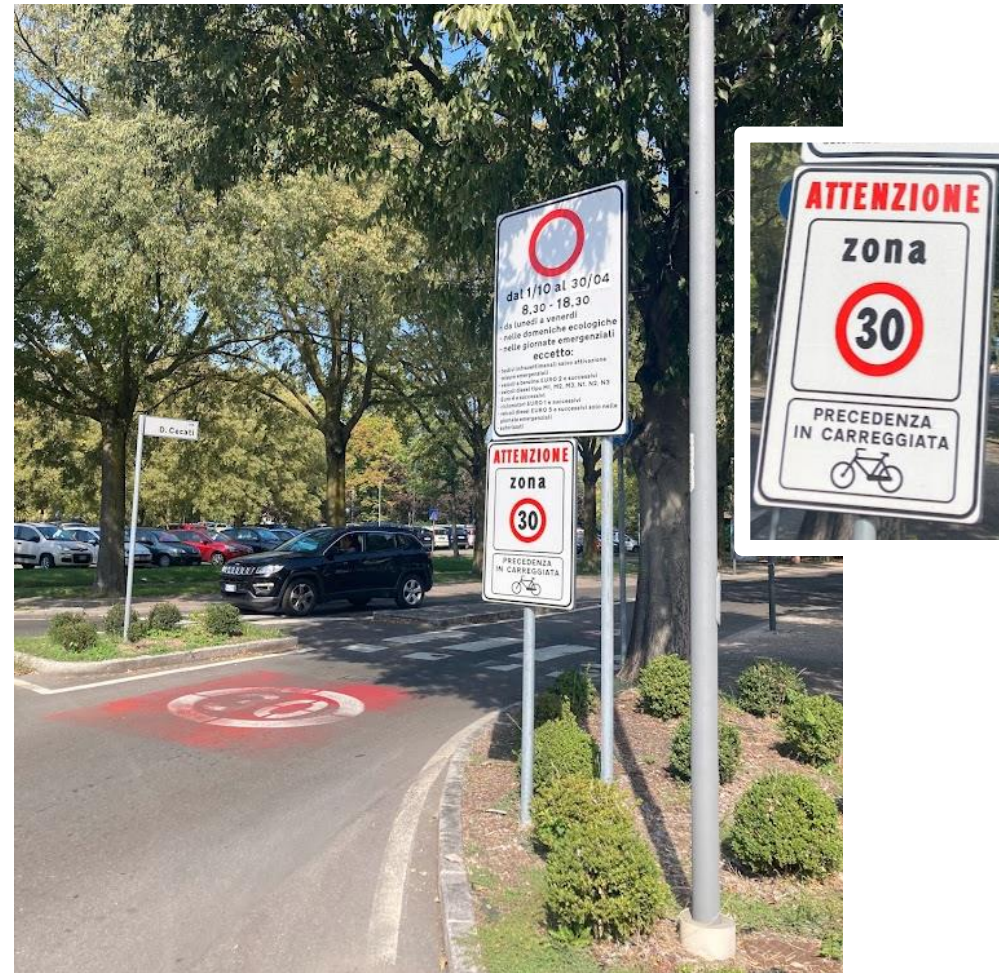
Chenonceaux (Francia): Stazione ferroviaria e percorso ciclabile



Stazione del servizio ferroviario locale non presenziata: ringhiera di protezione del percorso ciclabile e parcheggio bici

8 | Tipologie di intervento ed esempi

Reggio Emilia: Zona 30

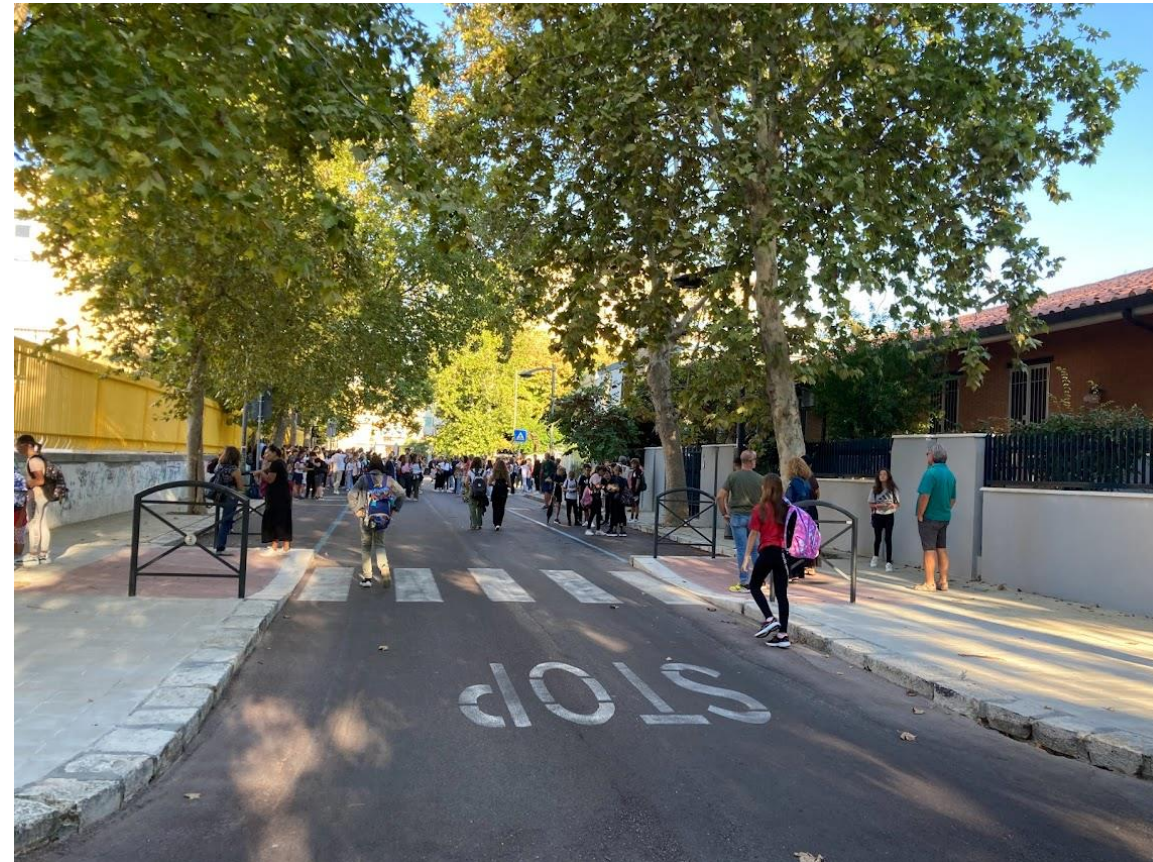


Segnaletica orizzontale e verticale



8 | Tipologie di intervento ed esempi

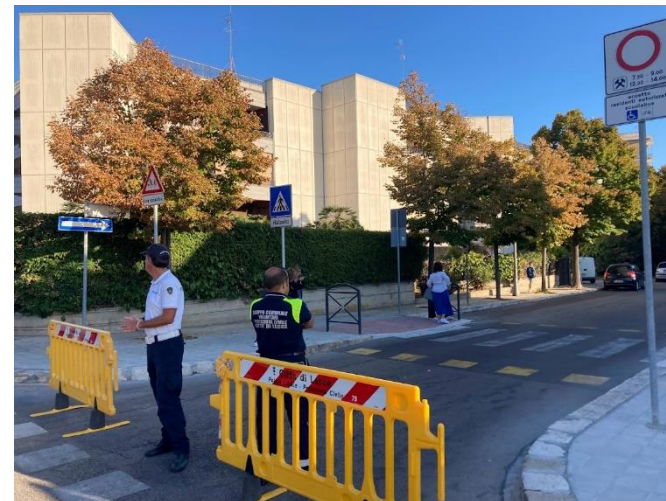
Lecce: Zona scolastica



Segnaletica orizzontale e verticale

8 | Tipologie di intervento ed esempi

Lecce: Zona scolastica



Pista ciclabile bidirezionale di accesso, attraversamenti e presidio



Educare e promuovere la mobilità sostenibile



L'azione di ridisegno delle strade deve essere accompagnata da un'efficace azione di educazione civica, che deve riuscire a diffondere comportamenti di guida più responsabili.

Quest'azione educativa trova la sua massima efficacia proprio durante il processo di progettazione e attuazione della città 30

Deve essere impostato uno specifico piano d'azione educativa e di promozione con iniziative che perdurino nel tempo.

9 | Diffusione della cultura della bicicletta

Diffondere cultura e educazione vuol dire puntare l'attenzione sui benefici sociali che possono scaturire da una maggiore diffusione della ciclabilità quale alternativa sostenibile per gli spostamenti. Questi benefici valgono sia per il ciclista che per la città nel suo complesso.. Sono stati, in tal senso, individuati i seguenti aspetti principali:

- **Sviluppare una comunicazione coordinata**, all'interno della più ampia comunicazione della mobilità sostenibile urbana;
- **Facilitare e accompagnare le azioni coordinate dei mobility manager** per aiutare a promuovere l'uso diffuso della bicicletta per gli spostamenti sistematici;
- **Incentivare e aumentare l'attrattività turistica e il ciclismo sportivo** della città e quindi la presenza e l'accoglienza dei ciclisti.
- **Migliorare la segnaletica di identificazione** per un miglior riconoscimento degli itinerari e dei servizi a disposizione dei ciclisti





Tavolo di discussione

Grazie per l'attenzione

Sofia Pechin
Cosimo Chiffi



TRT INGEGNERIA

MILANO: VIA RUTILIA 10/8 - 20141 - TEL. +39 02 57410380 FAX +39 02 55212845

BRUXELLES: Avenue de la Joyeuse Entrée, 1 -1040 - Tel +32 2 6479100 | Fax +32 2 2306908

EMAIL: INFO@TRT.IT | TRT@PEC.IT

WWW.TRT.IT