

**ALLEGATO 2**

## **CICLOVIE RURALI E STRADE VERDI**

ELABORATO ILLUSTRATIVO DI APPROFONDIMENTO TECNICO CULTURALE  
A CURA DEL GRUPPO TECNICO CITTÀ FERTILE

Il concept progettuale dell'intera operazione è quello di ridare valore e utilizzare come nuova forma di mobilità le sezioni stradali poco utilizzate dal traffico carrabile: in sostanza l'intero patrimonio di stradine rurali esistenti tra i diversi paesi di un tessuto insediativo rurale dove i centri abitati sono per conformazione storica diffusi ma prossimi tra loro.

Si intravede come elemento di forza, e risorsa infrastrutturale di partenza, la rete esistente rurale di strade a bassa intensità veicolare e le si immagina come CICLOVIE RURALI. Tuttavia è evidente come le stesse condizioni attuali non siano sufficienti per renderle delle strade a prevalente o esclusiva fruizione ciclopeditone. Sono necessari degli interventi mirati di ri-progettazione delle stesse, sia in termini di fruizione lenta che di confort.

Una "ciclovie rurale" pone le sue radici progettuali all'interno del concetto stesso di ciclovie, con esplicito riferimento al vademecum redatto da Regione Puglia Cyronmed che definisce la ciclovie *come un percorso complessivo ad alta attraversabilità ciclabile lungo il quale per la maggior parte del chilometraggio la percorrenza ciclabile è esclusiva*, mentre per la restante parte sono promiscue ma con un buon grado di difesa dalle percorrenze automobilistiche. E in effetti per quanto concerne l'infrastruttura ciclabile si prevede il riutilizzo di stradine interpoderali tra i centri, da ripensare come veri e propri percorsi verdi dall'alto valore paesaggistico e su cui si immaginano anche delle importanti opere di rigenerazione estetica e funzionale delle stesse partendo dal manto stradale della sezione orizzontale di progetto sino a coinvolgere anche il sistema dell'accessibilità per i nodi attrattori di flussi, e un lavoro complessivo su tutti i deterrenti paesaggistici.

Si prevedono soprattutto delle modifiche all'utilizzabilità della stessa sezione stradale: in questo aspetto risiede l'elemento di innovazione che rende fattibile l'intero progetto anche attraverso costi di realizzazione e di gestione non eccessivi: verranno introdotte delle regole d'uso delle stesse stradine interpoderali di campagna che prevedono una priorità per l'utilizzo della bicicletta, definendo le strade come delle cycle-road. L'utilizzo dell'auto sarà consentito soltanto ai proprietari frontisti e comunque entro il limite di velocità di 30 km orari, seguendo un modello già sperimentato durante una serie di iniziative sperimentali di alcuni Comuni della Provincia di Lecce sotto la guida dell'APS CITTÀ' FERTILE.

Le Scelte progettuali così specificate sottendono chiari principi ispiratori di seguito esplicitati:

### **Efficacia dei percorsi**

Si devono studiare e individuare percorsi di connessione tra i nodi e snodi del territorio in esame attraverso tracciati esistenti secondari che uniscono i centri abitati. Percorsi viari secondari che conservano una distanza tra i centri non superiore del 15% rispetto alle strade di comunicazione veicolare tra gli stessi. Tale strategia mira a salvaguardare l'efficacia del percorso stesso per gli utenti, in quanto anche una alternativa ciclabile

suggerita, più sicura di quella lungo il tracciato promiscuo con le autovetture, sarebbe risultata ad ogni modo sconsigliata qualora troppo lunga.

#### **Incremento della sicurezza nella percorribilità ciclistica della rete.**

Si devono studiare e progettare percorsi che attraversano solo in rari e insostituibili casi strade ad alta intensità e velocità veicolare se non che dentro i centri abitati e con velocità ridotte, dove si attuano strategie differenti di transito. Si deve provvedere ad una opportuna segnalazione del percorso ciclabile agli automobilisti dove esso passa su tracciati promiscui.

#### **Riconoscibilità della rete**

Si devono utilizzare sempre gli stessi materiali di progetto, e gli stessi colori di riferimento. Ogni potenziale svolta tra l'itinerario ciclabile suggerito proprio della ciclorete e gli altri tracciati stradali è da segnalarsi opportunamente con il segnale di riconoscibilità del percorso (segnaletica orizzontale).

#### **Inserimento delle opere nel contesto ambientale e paesaggistico**

Ogni ciclovia rurale deve essere immaginata come elemento di forte riconoscibilità, proprio per aumentare il livello di sicurezza e di percezione della sicurezza del percorso ciclabile, ingredienti essenziali per la buona riuscita di un percorso ciclabile. Tuttavia tale riconoscibilità, così come illustrata al punto precedente, non impatta sul territorio rurale e anzi con esso si integra perfettamente in quanto: - Riduce gli interventi di impatto visivo in alcuni interventi puntuali, lasciando inalterata la prospettiva lineare delle strade rurali. Si lavora solo sulle soglie tra città abitata e ambito rurale e su alcune fasce di breve misura. - Si utilizzano materiali e colori perfettamente integrabili nel contesto rurale salentino - Si fa un uso parsimonioso della segnaletica stradale.

#### **Implementazione dell'attrattività culturale e naturale del territorio**

Ogni ciclovia rurale deve avere l'obiettivo di intessere i nodi principali del territorio che sono gli attrattori di flussi sovralocali, per impattare sulla mobilità sistemica. Tuttavia la stessa rete ciclabile riesce ad essere un ottimo vettore per itinerari turistici, e a rendere maggiormente accessibile una serie di attrattori culturali dispersi e diffusi nel contesto rurale molto rilevanti.

Inoltre la sezione della ciclovia rurale deve essere accompagnata da minuti ma rilevanti azioni di riconoscibilità:

1) **Riconoscibilità delle soglie:** ciascun punto di immissione della rete dal contesto urbano al contesto rurale deve essere riprogettato ai fini di una immediata riconoscibilità del tracciato da percorrere. L'intervento deve prevedere un trattamento della superficie stradale con colorazione del tappeto d'usura per una lunghezza di circa 20 mt, comprensivi di una formazione di variazione altimetrica di circa 5 metri per implementare il grado di sicurezza nell'immissione o uscita di autoveicoli frontisti all'interno del percorso. L'inizio di ciascun percorso in ambito rurale sarà corredato da opportuna segnaletica verticale e orizzontale che indichi l'inizio di un percorso pedonale/ciclabile e riporti le condizioni di accesso in "strada 30" o "strada 20", consentito solo a frontisti e autorizzati motorizzati.

2) **Riconoscibilità delle intersezioni:**

lungo il tracciato i punti di intersezione previsti saranno probabilmente di due tipi: intersezione con strade rurali e intersezione con strade provinciali. Le prime saranno trattate con interventi simile al punto 1 sul manto stradale, prevedendo colorazione della superficie stradale per una lunghezza oltre l'intersezione di circa 10 mt in entrambe le direzioni. L'intervento deve prevedere inoltre la predisposizione di cuscini dissuasori in corrispondenza dell'intersezione lungo la strada rurale intersecata e segnaletica verticale di pericolo e orizzontale di indicazione e precedenza. I punti di intersezione con strade provinciali saranno segnalate con segnaletica orizzontale di arresto e precedenza agli autoveicoli lungo la provinciale, trattando il manto stradale con colorazione dello strato superficiale. Nel punto di immissione/uscita dal percorso ciclabile sarà posizionata opportuna segnaletica verticale che indichi l'inizio/fine di un percorso pedonale/ciclabile e riporti le condizioni di accesso in "strada 30", consentito solo a frontisti e autorizzati motorizzati.

3) **Riconoscibilità del percorso:** lungo il percorso della ciclovia rurale si prevede di intervenire con fasce di riconoscibilità disposte ogni 500 mt al fine di garantire al ciclista la sensazione di essere su un percorso continuo, predisposto per una percorrenza lenta. In concomitanza delle fasce si marcherà ulteriormente il limite di velocità attraverso il restringimento della carreggiata riducendolo ad una sezione minima di 2,75 mt. Oltre tale sezione, per una lunghezza di circa 7/10 mt, si prevede la demolizione della struttura stradale bituminosa, e il ripristino con battuto/terriccio e piantumazioni autoctone. Questa strategia progettuale agisce su un doppio obiettivo conduttore dell'intero progetto: implementare il livello di sicurezza lungo i collegamenti di medio e lungo raggio tra comuni contermini e intervenire contemporaneamente sulla ricostruzione del paesaggio, curandone e migliorando i margini stradali. Si tratta per lo più di percorsi dall'alto grado di valore paesaggistico e la scelta di regolamentare queste connessioni con soluzioni per la mobilità lenta, è certamente vettore di una più ampia visione e volontà di migliorare la fruizione di un'importante area naturale del territorio locale e regionale e valorizzare strade con forte valenza paesaggistica.

**Il percorso di trasformazione di un tessuto viario di campagna in una vera e propria ciclovia rurale dall'alto valore paesaggistico (GREEN WAY O PARCO LINERARE) può essere anche immaginato in diversi step di trasformazione e in ogni caso adattabile al contesto, dei quali riportiamo i due estremi di opzioni multiple possibile:**

**Da un lato troviamo una ciclovia rurale che agisce solo sulle regole d'uso, immaginandone una destinazione prevalentemente ma non esclusivamente ciclabile, e sul design per potenziarne la fruibilità e la riconoscibilità;**

**Dall'altro troviamo una ciclovia rurale con destinazione d'uso esclusiva per pedoni e ciclisti e un serie di interventi di potenziamento della qualità funzionale e paesaggistica, quindi di fatto una vera strada verde.**

Le Greenway sono sistemi lineari di spazi verdi che si sviluppano lungo elementi come corsi d'acqua e tracciati stradali e ferroviari in disuso, collegando risorse puntuali del territorio (emergenze naturali, beni storici e architettonici).

Entrano negli ultimi 20 anni anche nell'immaginario progettuale italiano come un sistema di percorsi verdi alternativi in grado di fornire alla popolazione un sistema di mobilità complementare a quello tradizionale. Proprio in Italia e in Puglia la realizzazione di greenway si è confrontata con un territorio dedicato prevalentemente all'attività agricola e ricco di testimonianze di edificato rurale storico. Le greenways, nate come sviluppo ed evoluzione delle aree verdi, oggi possono essere considerate come **"strumenti" della pianificazione per la riqualificazione non solo su scala territoriale, ma anche urbana; coinvolgono emergenze sia naturali che antropiche, relazionando in tal modo città e territorio circostante.** Il concetto di riqualificazione generato dalle "vie verdi" culmina nella riscoperta di luoghi gradevoli dal punto di vista ambientale ma dimenticati, o difficilmente accessibili, da restituire al contesto urbano-territoriale, fornendo nuove occasioni per la riscoperta dell'ambiente naturale.

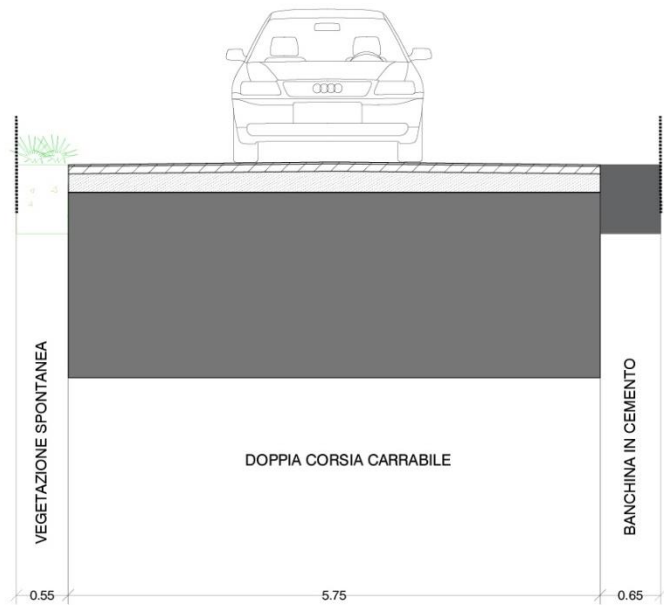
Si pone come una progettualità complessa a carattere paesaggistico in grado di agire sinergicamente su più fronti:

1. potenziamento del sistema locale di mobilità dolce e fruizione consapevole del territorio rurale;
2. valorizzazione e rivitalizzazione delle invaranti storico culturali che determinano e stratificano il senso dei luoghi;
3. ricomposizione delle scene del paesaggio rurale agendo anche sulla componente privata e ponendo al centro la produzione agricola come
4. ricostruzione di spazi pubblici lineari e puntuali ad alta densità naturalistica e con pregio botanico vegetazionale.

	<b>CICLOVIA RURALE</b>	<b>STRADA VERDE</b>
	AZIONE SULLE REGOLE D'USO DEL TRACCIATO ESISTENTE SULLA SEGNALETICA E SULLA PREDISPOSIZIONE DI LANDMARK VISIVI	AZIONE INTEGRATA SULLA VALORIZZAZIONE DI EMERGENZE STORICO CULTURALI ESISTENTI E SULLA QUALITA' ESTETICA ED ECOSISTEMICA DEL VERDE
<i>PRIMO LIVELLO:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RIDUZIONE VELOCITA' DI ATTRAVERSAMENTO PER LA MOBILITA' DEI VEICOLI A MOTORE (ZONA 30);</li> <li>- DIVIETO DI SORPASSO DELLE AUTO ALLE BICI;</li> <li>- SEGNALETICA DI SEGNALAZIONE DI UNA STRADA A PREVALENTE USO CICLISTICO E CICLOPEDONALE RIVOLTA AGLI AUTOMOBILISTI COSI' COME CODICE ELLA STRADA</li> <li>- SEGNALETICA DI SEGNALAZIONE DI UNA STRADA A PREVALENTE USO CICLISTICO E CICLOPEDONALE RIVOLTA AI CICLISTI E AI PEDONI COSI' COME CODICE ELLA STRADA</li> <li>- DESIGN URBANO E LANDMARK PER LA SEGNALAZIONE PORTE DI ACCESSO A QUESTA DIFFERENTE FORMA DI FRUIZIONE;</li> <li>- SPERIMENTAZIONE DI REGOLE D'USO PIÙ RESTRITTIVE PER LE AUTO IN PARTICOLARI MOMENTI DELL'ANNO (CICLOVIE TEMPORANEE PER FESTE ED EVENTI)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SEGNALAZIONE TRAMITE SEGNALETICA TURISTICA DI BENI RURALI SITI NEI PRESSI DEL TRACCIATO VIARIO DA RICONVERTIRE</li> <li>- PREDISPOSIZIONE AREE DI SOSTA</li> <li>- PICCOLI RESTRINGIMENTI DELLA CARREGGIATA IN CORRISPONDENZA DEI LANDMARK</li> </ul>
	<b>CICLOVIA RURALE PREVALENTE O STRADA AD USO PREVALENTE PER LA MOBILITA' DOLCE</b>	

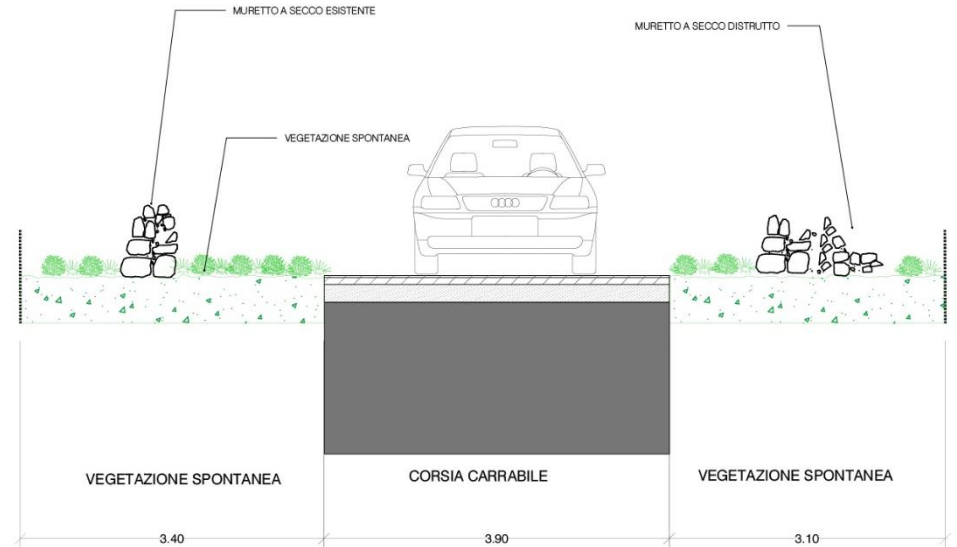
<p><i>SECONDO LIVELLO</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RIDUZIONE INTENSITA' VEICOLARE PER LA MOBILITA' DEI VEICOLI A MOTORE TRAMITE L'ACCESSO CONSENTITO AI SOLI FRONTISTI, O AI MEZZI DI SICUREZZA O AI MEZZI PER LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE OPERE PRESENTI E DELLE PRATICHE AGRICOLE</li> <li>- RIDUZIONE VELOCITA' DI ATTRAVERSAMENTO PER LA MOBILITA' DEI VEICOLI A MOTORE (ZONA 20);</li> <li>- DIVIETO DI SORPASSO DELLE AUTO ALLE BICI;</li> <li>- SEGNALETICA DI SEGNALEZIONE DI UNA STRADA AD ESCLUSIVO USO CICLISTICO E CICLOPEDONALE RIVOLTA AI CICLISTI E AI PEDONI COSI' COME CODICE DELLA STRADA</li> <li>- DESIGN URBANO E LANDMARK PER LA SEGNALEZIONE PORTE DI ACCESSO A QUESTA DIFFERENTE FORMA DI FRUIZIONE;</li> <li>- PREDISPOSIZIONE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE PER INDIRIZZARE I PEDONI VERSO I MARGINI STRADA E I CICLISTI VERSO IL CENTRO STRADA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SEGNALEZIONE TRAMITE SEGNALETICA TURISTICA DI BENI RURALI SITI NEI PRESSI DEL TRACCIATO VIARIO DA RICONVERTIRE</li> <li>- PREDISPOSIZIONE AREE DI SOSTA COME VERI PUNTI DI RINATURAZIONE E COSTRUZIONE DI INFRASTRUTTURE VERDI EX NOVO</li> <li>- RESTRINGIMENTI DELLA CARREGGIATA IN CORRISPONDENZA DEI LANDMARK</li> <li>- INTRODUZIONE FILARI ALBERATI SUL LATO SUD DOVE POSSIBILE</li> <li>- ELIMINAZIONE DETTRATTORI PAESAGGISTICI MAGGIORI PUNTUALI O LINEARI DOVE E COME POSSIBILE</li> <li>- VALORIZZAZIONE SCENE DI PAESAGGIO PROSSIME AL TRACCIATO ACHE TRAMITE ACCORDI DI PROGRAMMA CON I FRONTISTI</li> <li>- VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI RURALI SITI IN PROSSIMITA' anche attraverso azione combinata di comunicazione del tracciato e del bene</li> </ul>
<p><b>CICLOVIA RURALE ESCLUSIVA O STRADA AD USO ESCLUSIVO DELLA MOBILITA' DOLCE O PARCO LINEARE - GREENWAY</b></p>		

**ESEMPIO DI PORTA D'ACCESSO A CICLOVIA RURALE**



**STATO DI FATTO**

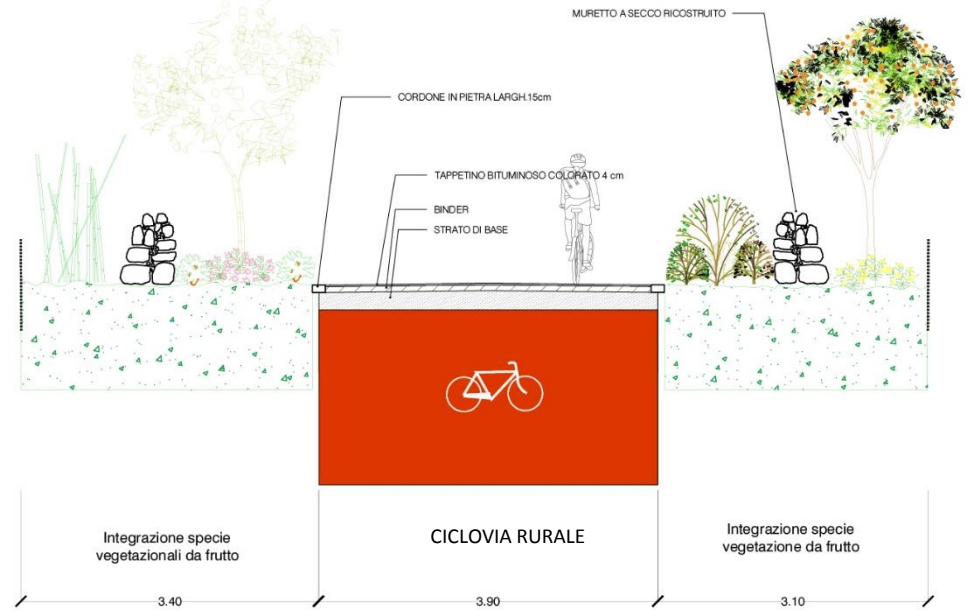
**ESEMPIO DI CICLOVIA RURALE**



**STATO DI FATTO**



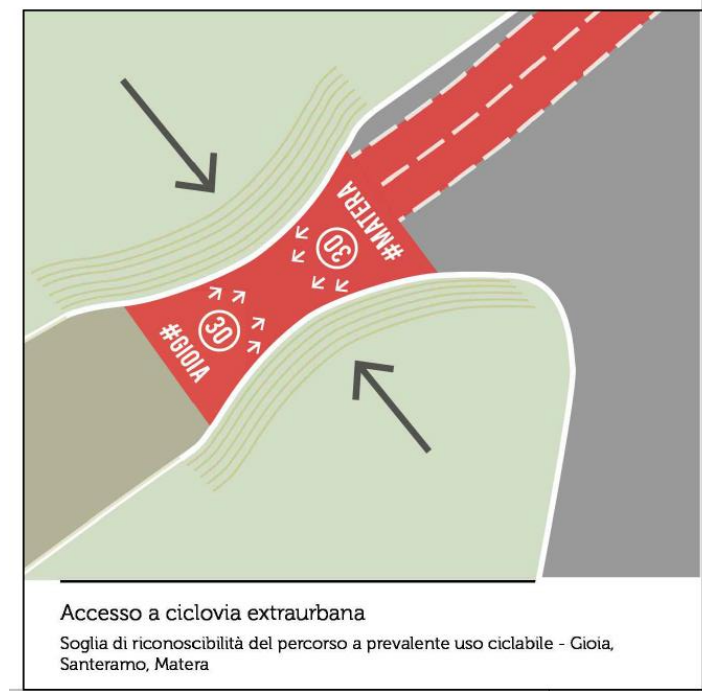
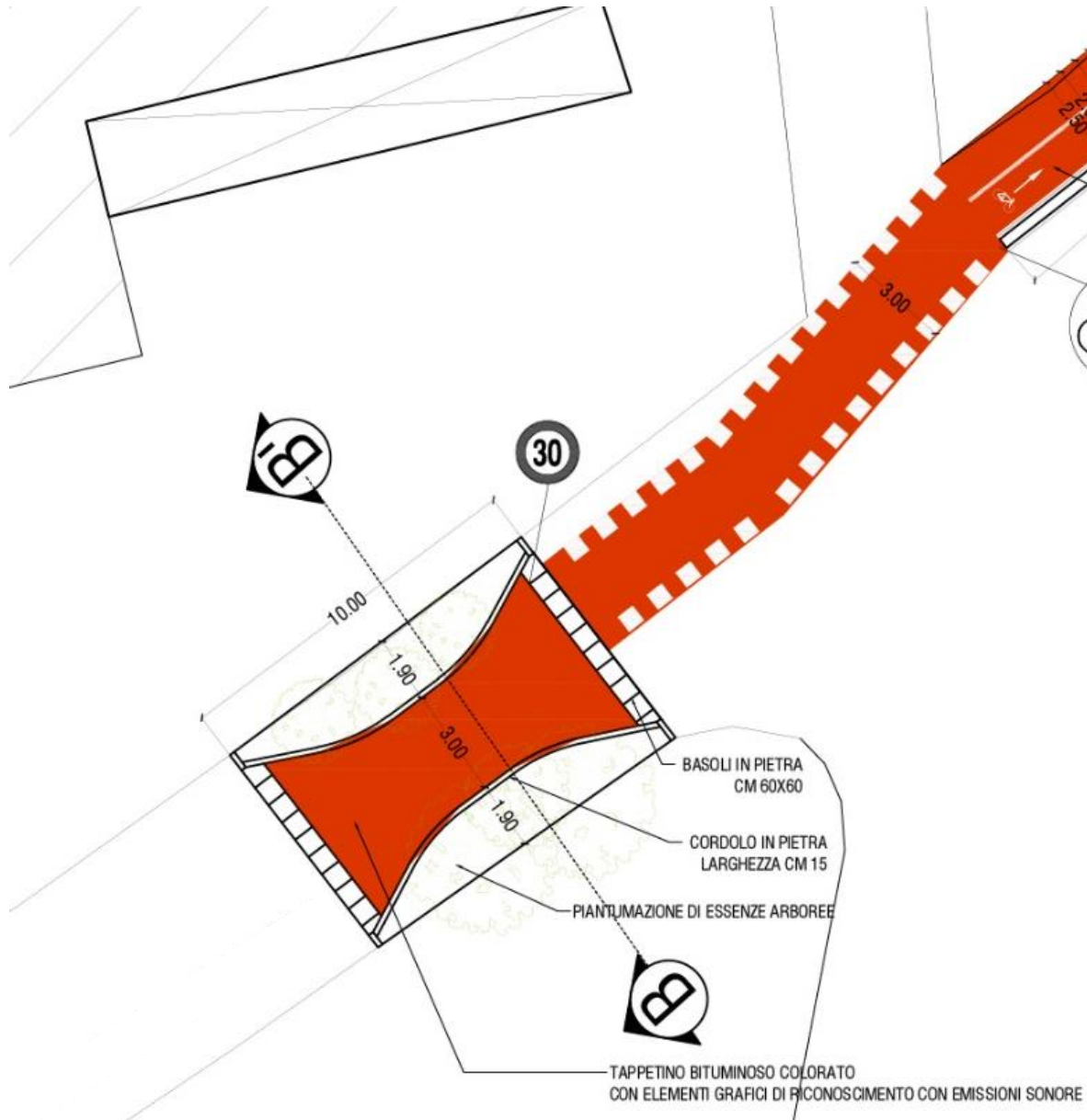
**ACCESSO A CICLOVIA  
RURALE**



**CICLOVIA RURALE**

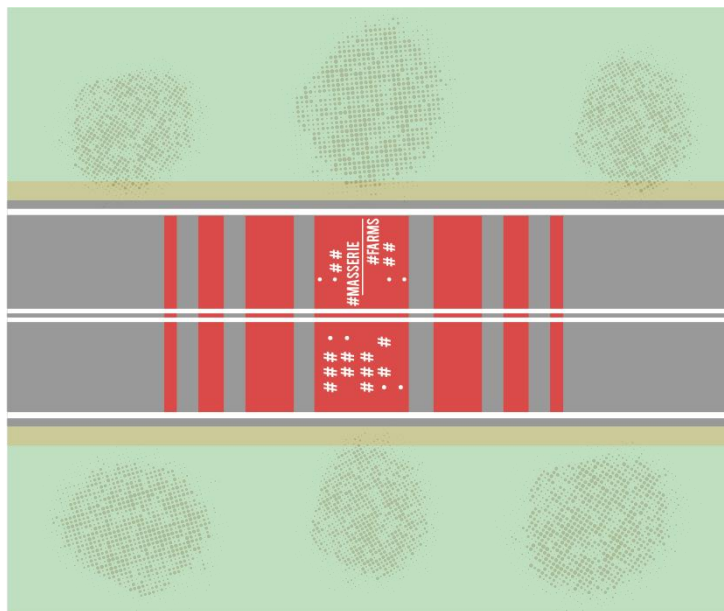


**ESEMPIO DI PORTA D'ACCESSO A CICLOVIA RURALE**

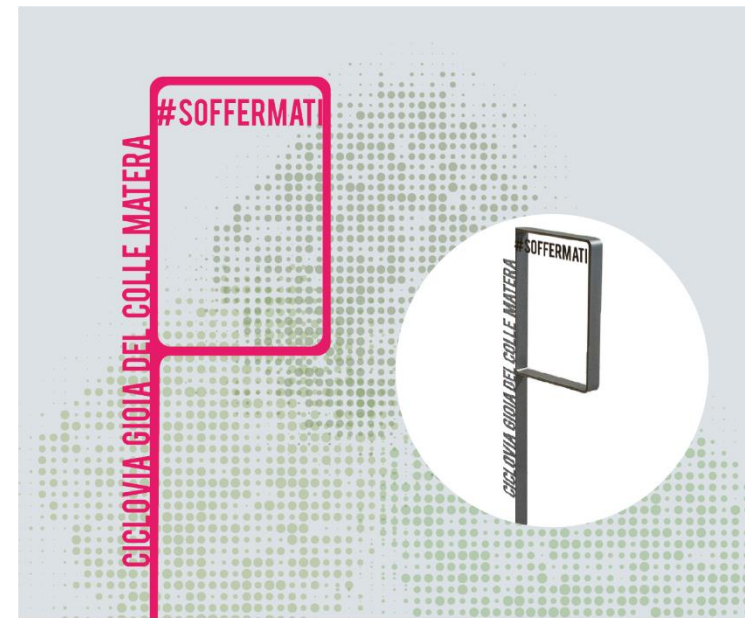




Elementi di riconoscibilità su SP - RALLENTATORI  
 Segnaletica orizzontale emozionale



Elementi di riconoscibilità su SP - RALLENTATORI  
 Segnaletica orizzontale emozionale



Elementi di riconoscibilità su S.P. - TOTEM EMOZIONALE  
 Elemento emozionale in materiale metallico, con nome ciclovia e #parola-chiave emozionale relativa al luogo di collocazione

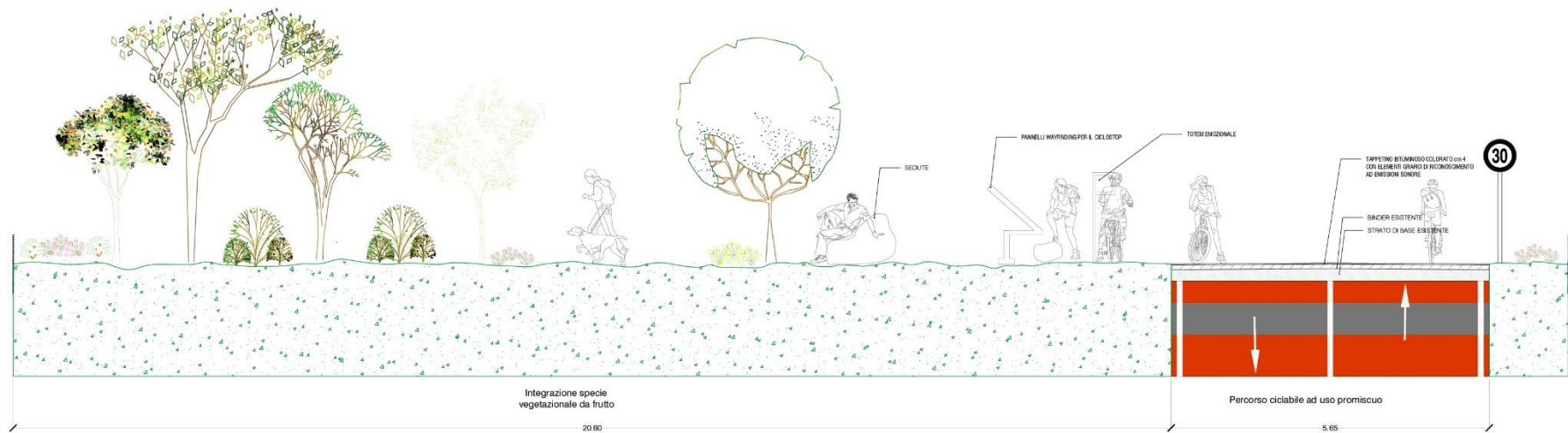


Area di sosta in zona centrale tra Gioia, Matera, Santeramo  
 Pannelli wayfinding

ESEMPIO DI PREDISPOSIZIONE AREE DI SOSTA COME PUNTO DI  
RINATURAZIONE E COSTRUZIONE DI INFRASTRUTTURE VERDI EX NOVO



STATO DI FATTO



PROGETTO