

Fruizione ciclopedonale della costa "Otranto-Santa Maria di Leuca"



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIDO



COMUNE DI DIANZIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TIGGIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO

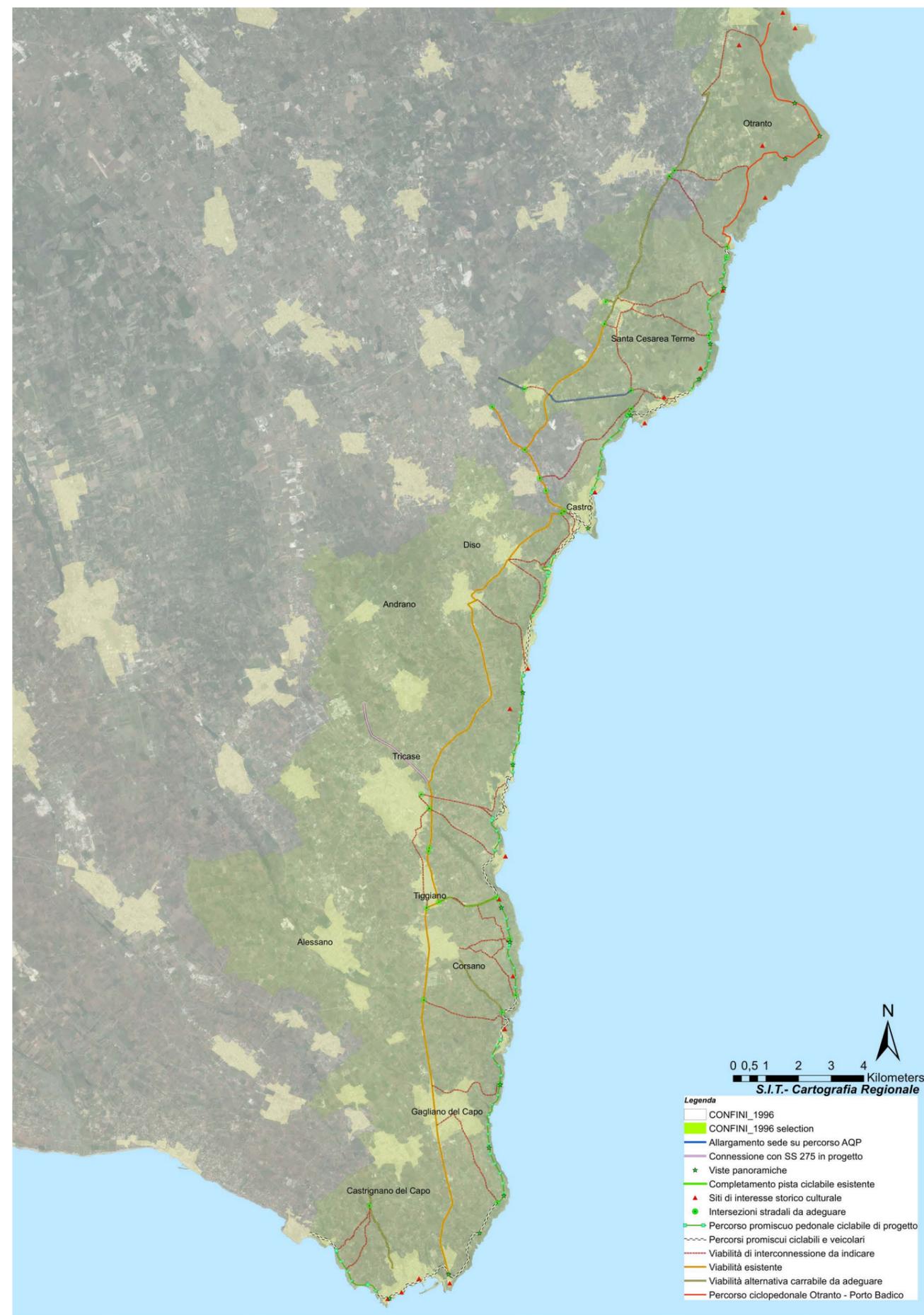


COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTIGLIONE DEL CAPO

IL PROGETTO E' LA CONTINUAZIONE DI UN TRATTO DI PISTA CICLABILE GIA' FINANZIATO DA OTRANTO A PORTO BADISCO



PROGETTO APPROVATO E GIA' FINANZIATO OTRANTO - BADISCO



La strada provinciale Otranto Porto Badisco

Lecce provincia Lunedì 7 giugno 2021
www.quotidianopuglia.it

Da Otranto a Porto Badisco: 3 milioni e mezzo per i lavori «Sarà la ciclabile più bella»

►Finanziata dal ministero la "pista" di 20 km che corre sull'Adriatico tra scogliere e pinete Svelato il maxi progetto. Il sindaco Cariddi: «Stazioni di bike sharing e noleggio gratuito»

Maurizio TARANTINO

Com'è e come sarà

Il percorso ciclabile, con questi interventi, rientra negli itinerari proposti dalla rete ciclabile Italiana Bicalitalia e nel progetto "Cy.Ro.N.Med" denominato Ciclovía Adriatica. Nei punti di arrivo e partenza del percorso - e cioè presso Piazza Umànità Migrante e piazzetta di Porto Badisco - saranno collocate, come si diceva, due postazioni di bike sharing. La strada, nei mesi estivi, è percorsa spesso a velocità elevata e per questo verrà realizzato uno spartitraffico costituito da strisce continue e riflettori, separate dalla superficie antiscivolo alternata a terreno vegetale. Obiettivo: creare una barriera che possa essere di impedimento all'attraversamento dei mammiferi, specialmente quelli più piccoli, che abitano le aree del parco costiero.

Il percorso ciclabile, dalla zona del porto di Otranto fino all'insenatura di Badisco: il maxi progetto da oltre 4 milioni prevede un percorso parallelo alla litoranea sulle scogliere più belle e lambisce Punta Palascia, estremo est d'Italia

Otranto: il caso

Chiosco-lido a Sant'Andrea, è polemica Il sindaco: «Verificare eventuali difformità»

Installato nei giorni scorsi un chiosco-lido a Torre Sant'Andrea - in territorio di Otranto, ma a ridosso del confine con Melendugno - ed esplose la polemica: la struttura si trova tra la pineta e la baia. Un'opera eretta su pali di ferro e costruita in materiale metallico. Ad accendere la protesta Palmira Surdo, consigliere comunale a Melendugno: «Un pugno nell'occhio e nello stomaco per chi Sant'Andrea la ama e non la vede come luogo d'affari, ma come un bene da custodire». La polemica ha raggiunto Otranto. Il sindaco Pierpaolo Cariddi sembra tirare il freno: «Ho convocato

M.D.G.

-  COMUNE DI OTRANTO
-  COMUNE DI SANTA CESAREA TERME
-  COMUNE DI CASTRO
-  COMUNE DI DIGO
-  COMUNE DI ANDRIANO
-  COMUNE DI TRICASE
-  COMUNE DI TIGGIANO
-  COMUNE DI CORSANO
-  COMUNE DI GALLESIANO
-  COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO
-  COMUNE DI CASTIGLIONE DEL CAPO

ALCUNE VISTE PANORAMICHE DEL TRACCIATO



Fruizione ciclopedonale della costa "Otranto-Santa Maria di Leuca"



GAGLIANO D. C.



- 
COMUNE DI OTRANTO
- 
COMUNE DI SANTA CESAREA TERME
- 
COMUNE DI CASTRO
- 
COMUNE DI DIADI
- 
COMUNE DI ANDRIANO
- 
COMUNE DI TRICASE
- 
COMUNE DI TEGGIANO
- 
COMUNE DI CORSANO
- 
COMUNE DI ALESSANO
- 
COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO
- 
COMUNE DI CASTIGLIONE DEL CAPO

Fruizione ciclopedonale della costa "Otranto-Santa Maria di Leuca"



CORSANO



OTRANTO



M. SERRA



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIBO



COMUNE DI ANDRIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TEGGIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO



COMUNE DI DIGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTROGIOVANNI DEL CAPO

LA STRADA PARCO: L'ECO SOSTENIBILITA'



Realizzazione di piste ciclo pedonali, con servizi dedicati: cartellonistica, aree di sosta attrezzate, aree verdi, ecc.



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIDO



COMUNE DI ANDRIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TIGGIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO



COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTROGIOVANNI DEL CAPO

LA STRADA PARCO: L'ECO SOSTENIBILITA'



La strada smart: punti di ricarica automezzi elettrici, illuminazione notturna, Wi-Fi, ecc.



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIDO



COMUNE DI ANDRIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TEGGIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO



COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTROLIBERO

NEL NOSTRO CASO SPECIFICO LA NOSTRA STRADA PARCO PER L'ECO SOSTENIBILITA'



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DISO



COMUNE DI ANDRIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TOGLIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO

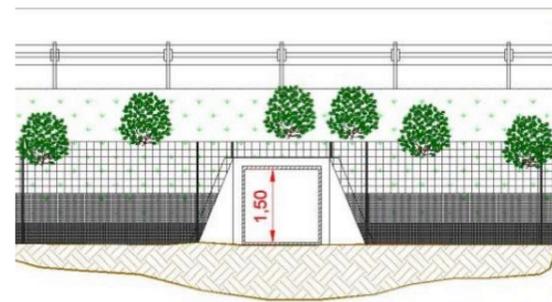
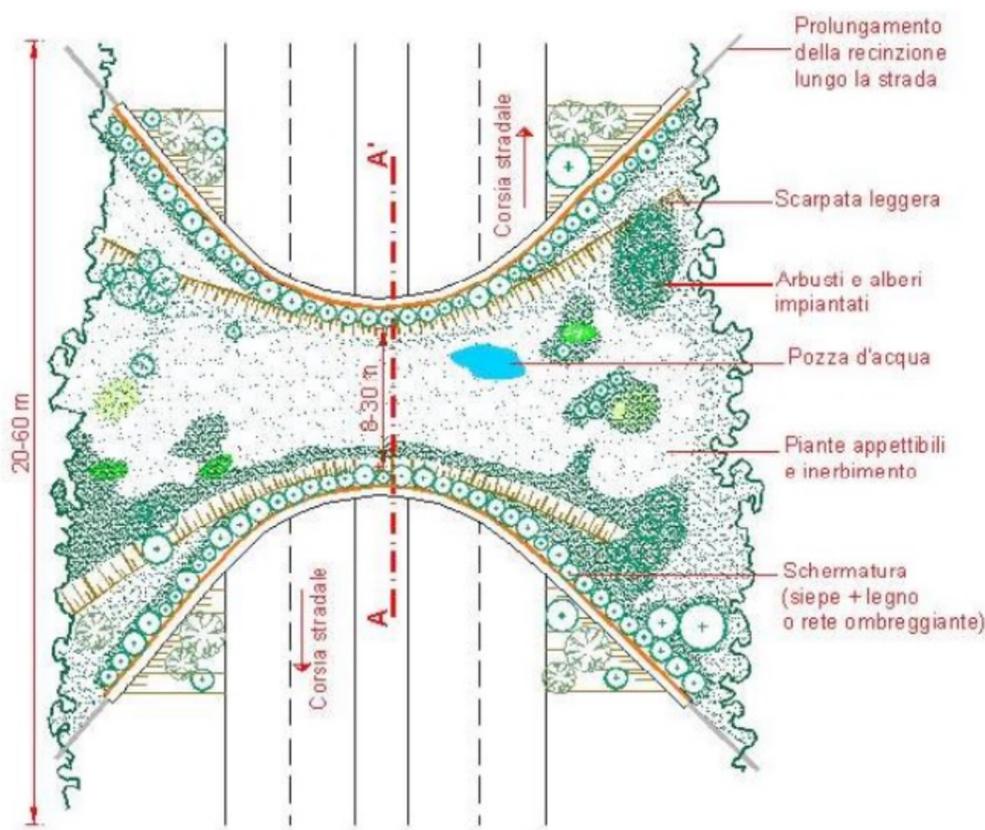


COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO

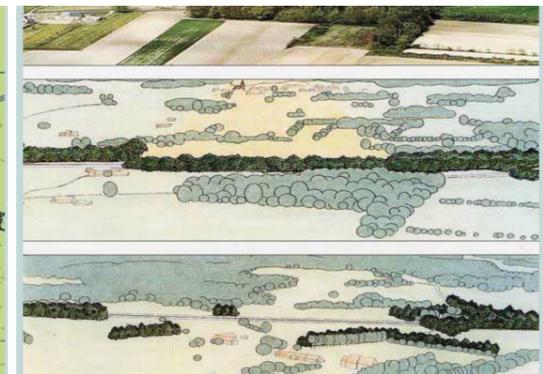
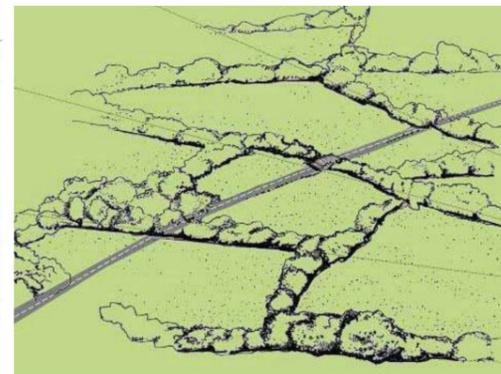


COMUNE DI CASTIGLIONE DEL CAPO

LA STRADA PARCO: L'ECO SOSTENIBILITA' ANCHE PER LA SALVAGUARDIA DELLE SPECIE ESISTENTI



Prospetto di un sottopasso per specie di media taglia



SFRUTTANDO PASSAGGI
ESISTENTI



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIANO



COMUNE DI ANDRIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TOGLIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO

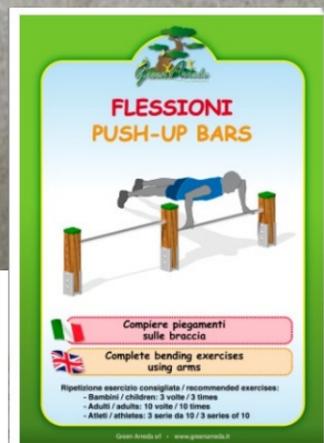


COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTELLANETA

LA STRADA PARCO ANCHE COME FRUIBILITA' ED OSSERVAZIONE TERRESTRE ED ASTRONOMICA



La strada per il relax ed il tempo libero: aree di sosta attrezzate, parcheggi, aree fitness, ecc. Esempi esplicativi



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIDO



COMUNE DI ANDRIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TIGGIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI GROTTOLE



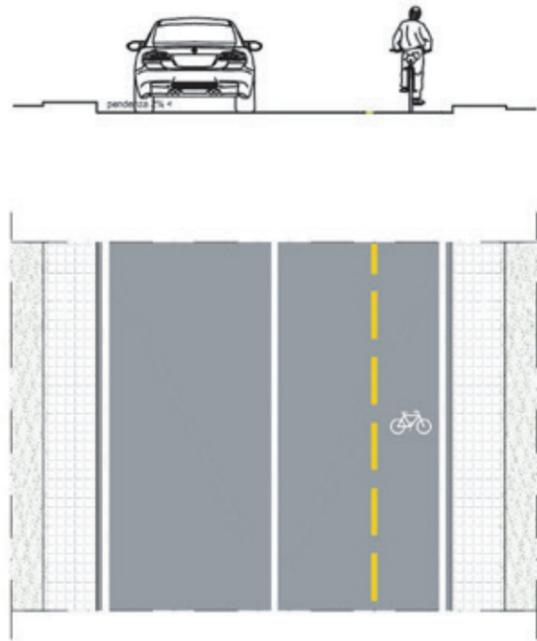
COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO



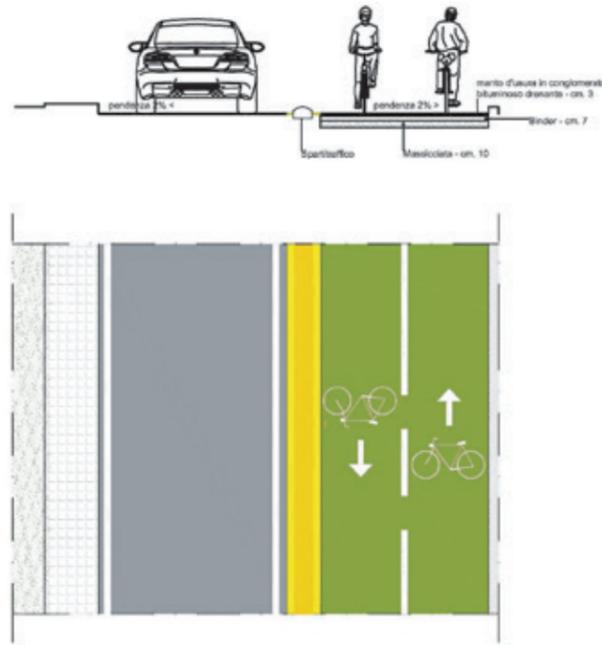
COMUNE DI CASTIGLIONE DEL CAPO

ELEMENTI INFRASTRUTTURALI

SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE PROMISCUA



SEZIONE TIPO PISTA CICLABILE



AREA SOSTA

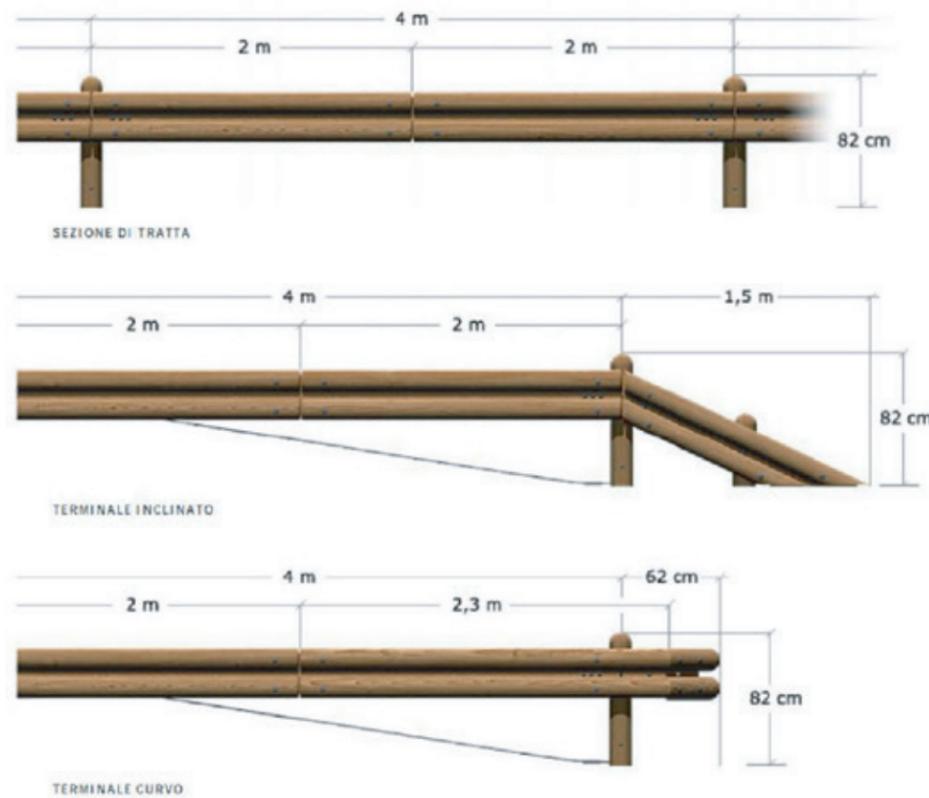


TOTEM INFORMATIVO



Prospetti

BARRIERA DI SICUREZZA IN LEGNO



RASTRELLIERA BICI



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIBO



COMUNE DI DIANZIANO



COMUNE DI TRECASE



COMUNE DI TIGGIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO



COMUNE DI DIGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTIGLIONE DEL CAPO

SEGNALETICA PER CICLISTI



La segnaletica per i ciclisti va armonizzata con il progetto più ampio della progettazione della strada, e specializzata per ciò che riguarda quella per le biciclette.

La segnaletica per i ciclisti nel codice della strada (CdS), nel regolamento di attuazione (RA), nel DPR 557/99.



Gli itinerari ciclabili, separati, in corsia, contigui al marciapiede o promiscui ai pedoni, devono essere provvisti di apposita segnaletica orizzontale e verticale, posta all'inizio e alla fine del loro percorso, ogni volta che esso cambia direzione e quando, per motivate condizioni di sicurezza, accessibilità e riconoscibilità, è necessario segnalare la presenza della pista.

"La segnaletica di indicazione è destinata a fornire agli utenti (art.124 c.1 RA) "(...) le informazioni necessarie per la corretta e sicura circolazione, nonché per l'individuazione di itinerari, località, servizi ed impianti stradali". Per quanto riguarda i percorsi ciclabili consigliati, è necessario integrare la segnaletica stradale standard con segnali composti che richiamano tale condizione preferenziale e consigliata.

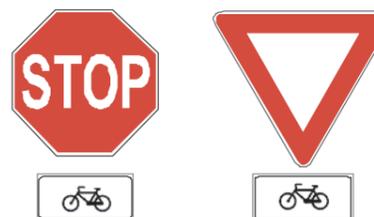
Per ridurre l'impatto visivo della segnaletica verticale, è preferibile utilizzare quella di formato ridotto, o a segnale composto, nella quale inserire anche quelli di indicazione o di conferma per i ciclisti.



L'importanza della segnaletica orizzontale e delle facilitazioni segnaletiche

La segnaletica orizzontale rappresenta "il vestito" il "dettaglio che fa la differenza" di una strada, ancor più della segnaletica verticale e alla pari della luminosa e dell'illuminazione pubblica. Con una corretta applicazione della segnaletica orizzontale, diventa superfluo un proliferare ripetitivo di segnali verticali ad ogni intersezione con strade laterali. La segnaletica orizzontale, infatti, chiarisce da sola la presenza e la continuità di un itinerario ciclabile.

Alcuni casi particolari



È necessario però segnalare il cambio d'ordinamento da pista a percorso contiguo al marciapiede o a percorso ciclo pedonale, mentre il segnale di fine deve essere posto solo alla conclusione dell'itinerario, preferendo in ogni caso dare la continuità oltre l'intersezione.

Uso dei segnali d'obbligo o divieto

L'itinerario ciclabile, poiché sede riservata al transito dei ciclisti, conducenti di veicoli, può essere sottoposta alla norma della circolazione alla pari dei veicoli a motore. L'uso dei segnali di "dare la precedenza" o "stop" per i ciclisti, possono quindi essere utilizzati in condizioni di pericolo o per motivi di opportunità, e la loro continuità lungo uno stesso itinerario ne stabilisce un comportamento omogeneo da parte dei ciclisti.

L'applicazione di tale segnaletica supera l'inutile e frequente interruzione dell'itinerario, garantendone la continuità con precedenza per il ciclista in attraversamento.

Attraversamento pedonale e ciclabile

L'attraversamento per pedoni e ciclisti va inserito ogni volta che c'è la presenza di un itinerario ciclabile ambo i lati della carreggiata, o quando c'è l'opportunità di collegare due itinerari tra loro.

La standardizzazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili rafforza l'aspetto "ciclistico" della strada, meglio se abbinato ad interventi di moderazione del traffico.

Le misure dell'attraversamento pedonale e ciclabile sono contenute, in quanto somma delle misure dei minimi può variare da 4 a 5 m di larghezza.

Corsie ciclabili e sensi unici

L'applicazione del doppio senso di marcia per i ciclisti sulle strade a senso unico, trova oggi applicazione solo in "strade locali con destinazione particolare" perciò in strade residenziali e nelle zone a velocità limitata di 30 Km/h.

Diverso l'uso delle corsie riservate a ciclisti nel senso opposto a quello di marcia.



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI GIAROLA



COMUNE DI DIBO



COMUNE DI DIANFRANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TEGGIANO



COMUNE DI CORSANO



COMUNE DI ALESSANO



COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTROGIOVANNI DEL CAPO

SEGNALETICA PER CICLISTI



La segnaletica di indicazione degli itinerari ciclabili

“Nei segnali di indicazione devono essere utilizzati specifici colori per ciascuna tipologia di segnale (art.78 RA). In assenza di una tipologia specificatamente dedicata alla ciclabilità è adottata quella di guida verso le diverse destinazioni urbane, da realiz-

zarsi con scritte nere su fondo bianco, ovvero quelli turistici indicanti località o punti di interesse storico – artistico, culturale o paesaggistico, da realizzarsi con scritte bianche su fondo marrone. Nei segnali possono essere inseriti, quando occorre, zone od inserti rettangolari, di colore diverso, rappresentativi della natura della destinazione scelti tra quelli proposti dallo stesso regolamento.

Non vi sono indicazioni sulle dimensioni e sui formati di tali segnali se si esclude quella di garantirne la leggibilità in funzione della velocità e del numero di scritte riportate. Tuttavia, una buona segnaletica di indicazione per ciclisti richiede uniformità di dimensioni, forme e colori. Una soluzione efficace usata anche negli altri paesi europei consiste nello sviluppare una segnaletica solo ciclabile di piccole dimensioni e con colori propri, tali da non distrarre il conducente né disturbare il normale traffico a motore, compatibile con la segnaletica per viabilità normale. Tale segnaletica deve tenere conto anche della possibile denominazione e numerazione degli itinerari ciclabili classificati.

Alcuni punti di riferimento per una segnaletica di indicazione omogenea:

- alta frequenza e formato ridotto del segnale
- una o più indicazioni di destinazione (parziale, con distanza dal punto di indicazione di 500 m circa, e finale) con distanza chilometrica 6/9
- rappresentazione grafica delle destinazioni secondo i segnali previsti dal Codice della Strada
- frequenza dei segnali di indicazione ad ogni intersezione; di conferma ogni 250 m circa in ambiti urbani, con distanze maggiori in contesti extraurbani
- utilizzo o integrazione con pali di segnaletica esistente
- ipotesi di ripetizione a terra del segnale, in forma semplificata, senza indicazioni, in materiale plastico, dello stesso formato della verticale.

Ambito urbano



mandatory cycle lane



advisory cycle lane



corsia riservata bus e biciclette



segnaletica di indicazione



Ambito extraurbano

I segnali di direzione, nel rispetto del CdS, sono di forma sagomati con profilo di freccia per posizioni in ambito extraurbano.

Il colore dello sfondo può essere marrone, ma si ritiene che un colore univoco identifichi al meglio la presenza e le indicazioni di un itinerario ciclabile.

La segnaletica per i ciclisti in alcuni paesi Svizzera

La segnaletica sulle strade svizzere è suddivisa in diversi colori: il rosso indica i percorsi raccomandati ai ciclisti, il bianco le strade secondarie, il blu le strade principali, il verde gli indicatori di direzione per accedere alle autostrade e semiautostrade (con divieto per le biciclette) e il giallo indica i sentieri per le escursioni a piedi.

I nove percorsi nazionali di "La Svizzera in bici" sono dotati di una segnaletica unitaria e iniziano sempre a una stazione ferroviaria. Alle biforcazioni e ai raccordi ferroviari, oltre ai simboli dei percorsi figurano anche indicazioni sulla destinazione e la distanza. I pannelli informativi ubicati alle stazioni ferroviarie e alle biforcazioni illustrano l'offerta nazionale e regionale dei percorsi ciclabili. Questi pannelli sono sempre abbinati alla segnaletica con l'indicazione della destinazione e della distanza.

Olanda

La segnaletica di indicazione per le biciclette è diffusa e capillare, come peraltro gli strumenti informativi e comunicativi. In ambito urbano di sfondo bianco con indicazioni in rosso, per gli itinerari regionali e nazionali, di formato a rombo o rettangolare, in verde su sfondo bianco.

Danimarca

La Danimarca ha forse il sistema di segnaletica di indicazione per ciclisti più completo ed efficace, in bianco su sfondo blu con numero dell'itinerario bianco su sfondo rosso, rettangolare di direzione e quadrata di conferma.



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI GAGLIANICO



COMUNE DI GROTTOLE



COMUNE DI GROTTOLE



COMUNE DI GROTTOLE



COMUNE DI GROTTOLE



COMUNE DI GROTTOLE



COMUNE DI GROTTOLE



COMUNE DI GROTTOLE



COMUNE DI GROTTOLE

BIKE LAB STATION Public pump & Repair station



La prima stazione pubblica di riparazione e pompaggio per biciclette MADE IN ITALY. Grazie all'apposito sostegno, agli utensili incorporati e alla pompa, permette le più frequenti e semplici riparazioni su tutti i modelli di bicicletta.



Utilizzare Bike Lab è semplicissimo:



1) Appendere labicicletta



2) Utilizzare gli strumenti



3) Inquadrare il QR Code
per un aiuto on-line

TURISMO CICLABILE

Lento e consapevole, il nuovo turismo ci fa scoprire il territorio su due ruote

Bicicletta che passione: il cicloturismo quest'anno, come non mai, unirà l'Italia da nord a sud; sono moltissimi, infatti, gli italiani che si preparano a partire per una vacanza sostenibile proprio su due ruote.

Già lo scorso anno, i dati Isnat-Legambiente, avevamo dimostrato come il turismo ciclabile avesse tutte le carte in regola per diventare una tendenza, consapevole e sostenibile, ricca di potenzialità per le persone e il territorio stesso. Quest'anno i dati supereranno di gran lunga le aspettative: molte più persone, coppie, solitari e famiglie, sceglieranno una vacanza in bicicletta, per scoprire, a ritmo di pedalate lente e naturali, il meraviglioso territorio che abitiamo. Ecco perché probabilmente entro un paio di anni, organizzare una vacanza on the road, in sella a una bici, sarà la normalità.

Uno strumento, quello della bicicletta, finora sottovalutato, o comunque relegato solo a pochi appassionati, ma che ha invece tantissime potenzialità. Le due ruote, infatti, sono il simbolo della coesione sociale e di una nuova e consapevole percezione della realtà, più lenta e attenta.

Un viaggio su due ruote rivitalizza i territori, risveglia il commercio, rilancia la cultura; basta pensare alla valorizzazione delle vecchie ferrovie dismesse, che avviene proprio attraverso itinerari da percorrere in bicicletta.

E che dire della pista ciclabile sul Lago di Garda? Considerata la più bella d'Europa. Ma il nostro Paese, da nord a sud, vanta itinerari, percorsi e tracciati che attraversano campagne incredibili, parchi naturali, che superano le città e che costeggiano il mare. Per questo il progetto Otranto-Leuca avrà un successo immediato.

E se è vero che prima queste destinazioni, erano battute solo da chi, per la bicicletta aveva una vera e propria passione, oggi sempre più persone optano per questo nuovo modo di viaggiare, una vacanza slow su due ruote a ritmo di pedalate.

Ad influire sulla tendenza, senz'altro, anche l'arrivo del Coronavirus, che ha inevitabilmente cambiato la percezione del viaggio così come lo conoscevamo. E se da una parte c'è la volontà di un ritorno agli spazi aperti, ecco che dall'altra il cicloturismo fornisce il miglior strumento per un ritorno alla normalità.

Una vacanza su due ruote, infatti, garantisce un naturale distanziamento fisico, fa bene alla salute e non inquina, e ancora ci permette di scoprire le bellezze del territorio all'insegna del rispetto dell'ambiente e della sostenibilità.



COMUNE DI OTRANTO



COMUNE DI SANTA CESAREA TERME



COMUNE DI CASTRO



COMUNE DI DIDO



COMUNE DI ANDRIANO



COMUNE DI TRICASE



COMUNE DI TIGGIANO



COMUNE DI CORBANO



COMUNE DI ALESSANO



COMUNE DI GAGLIANO DEL CAPO



COMUNE DI CASTIGLIONE DEL CAPO