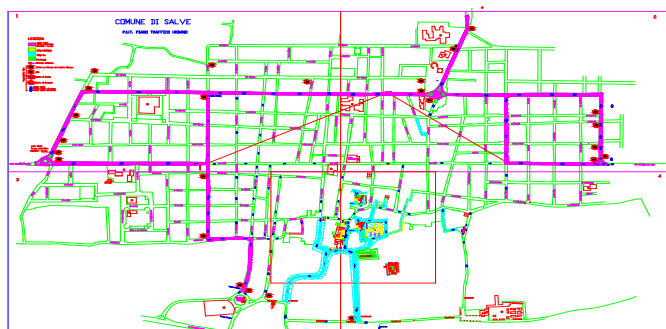


COMUNE di SALVE

PROVINCIA di LECCE

PROGETTO di : PIANO URBANO DEL TRAFFICO
COMMITTENTE: COMUNE di SALVE



Il Tecnico
Arch. Angelo Negro

DISEGNO IN SCALA :VARIE

Tav.1

RELAZIONE TECNICA

Redazione de l Piano Generale del Traffico Urbano(P.G.T.U.) del Comune di Salve

La redazione, dei piani urbani del traffico è riferita alle direttive dettate dall' art. 36 del Codice della Strada, compreso l'adozione ed attuazione del piano stesso, costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, i cui obiettivi possono essere realizzati nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Comune di Salve pur trovandosi con una popolazione compresa tra i quattromila e i cinquemila abitanti e per questo non obbligato a dotarsi del Piano Urbano del Traffico (soglia minima prevista dalla normativa nazionale 30.000 abitanti) ha ritenuto che dotarsi di tale strumento sia comunque fondamentale se si vuole migliorare la qualità della vita degli stessi abitanti, considerato comunque che durante la stagione estiva la presenza turistica nelle località marine del comune di Salve portano ad un incremento eccezionale della popolazione fino a oltre (circa 100.000 abitanti-presenti, ultimi due anni). Vedasi schede allegate anni: 2015;2016;2017 .

Regione Puglia
REPORT MOVIMENTO TURISTICO GENNAIO/DICEMBRE
Dati numerici definitivi - ANNO 2015
Provincia: Lecce
Comune: Salve

Mese	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
GENNAIO	8	13	6	15	14	28
FEBBRAIO	16	25			16	25
MARZO	28	54	3	3	31	57
APRILE	46	65	2	6	48	71
MAGGIO	121	206	15	35	136	241
GIUGNO	1.183	6.147	58	288	1.241	6.435
LUGLIO	2.723	19.109	143	1.056	2.866	20.165
AGOSTO	4.627	29.881	108	607	4.735	30.488
SETTEMBRE	737	5.725	63	336	800	6.061
OTTOBRE	21	80	17	87	38	167
NOVEMBRE	27	40			27	40
DICEMBRE	7	13	2	10	9	23
TOTALI	9.544	61.358	417	2.443	9.961	63.801

Report generato il 11/09/2018

Regione Puglia
REPORT MOVIMENTO TURISTICO GENNAIO/DICEMBRE
Dati numerici definitivi - ANNO 2016
Provincia: Lecce
Comune: Salve

Mese	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
GENNAIO	2	2			2	2
FEBBRAIO	4	4			4	4
MARZO			4	10	4	10
APRILE	35	67	13	35	48	102
MAGGIO	110	309	44	112	154	421
GIUGNO	2.367	13.839	150	706	2.517	14.545
LUGLIO	5.224	36.808	330	2.031	5.554	38.839
AGOSTO	5.822	45.438	188	1.129	6.010	46.567
SETTEMBRE	1.016	8.344	137	667	1.153	9.011
OTTOBRE	3	37	21	56	24	93
NOVEMBRE	1	2		2	1	4
DICEMBRE	4	8			4	8
TOTALI	14.588	104.858	887	4.748	15.475	109.606

Report generato il 11/09/2018

Regione Puglia
REPORT MOVIMENTO TURISTICO GENNAIO/DICEMBRE
Dati numerici definitivi - ANNO 2017
Provincia: Lecce
Comune: Salve

Mese	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
GENNAIO	3	14			3	14
FEBBRAIO	2	3	1	1	3	4
MARZO			7	18	7	18
APRILE	39	107	33	77	72	184
MAGGIO	114	297	87	303	201	600
GIUGNO	2.362	12.947	149	735	2.511	13.682
LUGLIO	5.012	36.435	334	1.797	5.346	38.232
AGOSTO	5.404	44.839	173	1.132	5.577	45.971
SETTEMBRE	1.565	11.150	181	912	1.746	12.062
OTTOBRE	10	77	47	185	57	262
NOVEMBRE	2	2			2	2
DICEMBRE	9	25	1	7	10	32
TOTALI	14.522	105.896	1.013	5.167	15.535	111.063

Report generato il 11/09/2018

Il P.U.T. redatto, è un piano che si può realizzare in maniera immediata col presupposto di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

Per il P.U.T. sono comunque consentiti aggiornamenti successivi a cadenza biennale che rendono lo stesso un cosiddetto piano-processo.

Gli obiettivi che la redazione del piano Urbano del Traffico si prefigge di raggiungere ai sensi dell'Art. 36 del Codice della strada sono diversi e molto importanti un elenco di questi prevede:

la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico,

il risparmio energetico,

il rispetto dei valori ambientali,

il miglioramento della mobilità pedonale

il miglioramento della circolazione e sosta degli autoveicoli,

il miglioramento della circolazione dei mezzi di trasporto pubblico,

la possibile riduzione degli incidenti stradali.

Il Piano Urbano del Traffico rappresenta quindi lo strumento ideale di pianificazione e di gestione della mobilità nel breve termine, con la definizione di una serie coordinata di interventi finalizzati ad ottimizzare l'esistente sistema e a soddisfare le esigenze di mobilità odierne. Gli interventi riguardano in particolare il sistema di regolamentazione del traffico (modifiche allo schema di circolazione), il sistema di controllo della sosta, il sistema delle aree pedonali e ambientali, il sistema del trasporto pubblico finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza, a garantire condizioni ambientali accettabili e comunque rispettose degli standards legislativi previsti dalle normative vigenti e a soddisfare le esigenze di sosta delle diverse categorie di utenti.

Le Direttive stesse evidenziano come le criticità possono essere generalmente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico che costituiscono il principale oggetto del piano dei trasporti realizzabile in un lungo periodo di tempo (decennale). Nel caso si prevedano anche interventi relativi alla gestione di trasporto pubblico collettivo stradale, il P.U.T. può più propriamente essere denominato piano della mobilità.

Secondo le direttive stesse i contenuti progettuali del P.U.T sono distinti su tre livelli di progettazione.

Il 1° livello è quello del piano generale del traffico Urbano (P.G.T.U.), inteso come progetto preliminare relativo all'intero centro abitato e indicante la politica intermodale, la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, le priorità di intervento.

il Comune di Salve con il presente progetto intraprende un piano generale di 1° livello che definisce le proposte progettuali tenendo conto di tutte le problematiche del territorio, l'architettura, il paesaggio, l'ambiente la storia la microeconomia, in modo da conseguire il recupero e il miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali.

Il piano si propone di definire un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il piano si prefigge l'obiettivo di dare una serie di proposte coordinate di intervento relative al sistema viabilistico al sistema di circolazione, dei parcheggi e della sosta, e quindi ambientale e pedonale e di protezione dei percorsi di trasporto pubblico. Gli interventi proposti nel piano sono stati indicati separatamente in elenco allegato, considerando il centro urbano di Salve città, della frazione di Ruggiano, delle marine di : Torre Pali e Pescoluse.

Interventi da perseguire per il centro urbano di Salve città:

-Istituire Zona Trenta per tutta l'area urbana di Salve (il cui limite di velocità sia di 30 km/orari), con apposita segnaletica verticale, in parte già esistente.

-Istituire tutto il centro storico come zona a Traffico limitato (**Z.T.L.** : aree in cui il traffico veicolare viene consentito a veicoli di classe e dimensioni limitate, ai veicoli per disabili, alle forze dell'ordine, ambulanze per urgenze ,e veicoli merci di piccola e media portata, il divieto invece per veicoli pesanti e molto ingombranti. Limitare il traffico a orari stabiliti a veicoli con specifiche emissioni).

-Rendere piazza Concordia e piazza della Repubblica aree pedonali, per le quali tuttavia resta compresa una modesta area a parcheggio per n. 6/7 posti auto, frontistante il tabaccaio a Piazza Concordia, regolata con disco orario e una corsia di transito sul lato Est delimitata dalla

zona pedonale con una serie di paletti in ferro, o da fioriere a distanza di metri due. Sia consentita la sosta/il parcheggio ai residenti eventualmente con pass.

-Altra zona a parcheggio la parte superiore di Piazza della repubblica delimitata allo stesso modo, avente una ampiezza pari a ml 6,80 in modo da consentire il doppio senso di circolazione nel breve tratto a lato Est, evidenziato in planimetria; in tal modo si garantisce la continuità veicolare tra le due piazze e le diverse arterie stradali e i nuovi parcheggi da ubicare nell'area ove insiste attualmente la casa dell'acqua fino all'inizio di via fosso, da sistemare previo smobilizzo delle struttura dell'acqua e consentire il traffico in essa a senso unico, tale soluzione consentirebbe di avere a senso unico via Veneri.

-ampliamento dei due tratti di strada in cui l'area è compresa, riduzione di ampiezza della stessa area per la realizzazione di una modesta rampa(modifica) ampia 1,5 metri e alta cm.15,00 per consentire il parcheggio in modo agevole a meno che si ritenga di portare meglio l'area a lo stesso livello delle stradine. I due tratti stradali saranno a senso unico intorno a tale area e messa in relazione con il tratto di unione a Piazza Concordia, seguendo il verso di percorrenza indicato in planimetria e dalla relativa segnaletica. A Sud delle due piazze, appena fuori dell'abitato sul lato Est, è presente una zona di mq. 2.500,00 circa che si propone di sistemare a parcheggio al fine di soddisfare il fabbisogno di posti auto (usufruibile subito con modesta spesa tramite apporto e stesura di un rilevato in tufo). anzi è possibile aumentare numericamente i posti auto realizzando il parcheggio anche su più livelli, in virtù della differenza di quota esistenti. Inoltre è da far presente alla amministrazione che si potrebbe agevolare di molto la viabilità a valle del centro storico con l'adozione del progetto denominato "Strada Parco" già in possesso del Comune di Salve, si tratta di un asse viario attrezzato di grande valenza ambientale.

-Le linee autobus, trasporti collettivi e/o pesanti non dovranno attraversare il paese, Il transito su via Roma sarà limitato per detti mezzi fino all'incrocio con via Parini, provenienti da Presicce, proseguendo su detta via Parini verso Nord, fino a via Vittorio Veneto, e per quelli provenienti da Morciano limitatamente all'incrocio con via De Amicis, proseguendo su questa verso Nord fino a immettersi su via Vittorio Veneto fino alla rotatoria e proseguire per Alessano.

Lo stesso percorso deve essere rifatto in senso inverso. In tal modo il tratto centrale di via Roma sarà più sicuro per i pedoni e con vantaggio anche per le condizioni ambientali (meno inquinamento).

Tali percorsi devono essere indicati con apposita segnaletica verticale e orizzontale con relativi divieti di sosta almeno su un lato di dette vie e con eventuali segnali di obbligo per altre deviazioni.

- Via Nicola De Lecce, sarà per intero a senso unico, da via Roma fino all'incrocio con via Marsini.

- Sistemazione di aiuola a esedra, per la via verso il cimitero, Machiavelli, con deviazione del traffico veicolare nelle vicinanze di casa Pedaci, che al momento invece rende pericoloso il tratto stradale in questione, a causa della curva esistente che risulta poco agevole essendo tra l'altro la via in forte pendenza.

- Apporre segnaletica di relativi stop, sulla via T. Campanella e precisamente all'incrocio con via Bixio e con via Pisacane al fine di rallentare la velocità di transito dei veicoli nelle due direzioni. Non si ritengono necessari altri interventi che modificano il resto dell'attuale sistema di traffico esistente. Gli interventi sono visualizzati nella relativa Planimetria di Salve.

Interventi nella frazione di Ruggiano

- Rimozione del dosso esistente all'ingresso del paese

- Istituire Zona Trenta per l'intero sistema stradale in area urbana

- Deviare Linea autobus transito collettivo e pesante, da in via A. Nuzzo fino alla zona cimiteriale, svolta a sinistra fino all'incrocio con via Barbarano- Ruggiano e poi a destra per via Bergamini e a proseguire per Alessano.

Applicare segnale di stop su via S. Antonio con incrocio via Bergamini, sia in uscita da Ruggiano sia in entrata da Barbarano.

senso unico per via Madonna della neve e via Santa Marina dalla piazzetta centrale, e da questa per via S. Antonio verso Barbarano fino alla Cappelletta.

- Area pedonale tutta la zona antistante Santa Marina consentendo l'accesso ai soli residenti lasciando loro la facoltà di parcheggio/sosta.

- Nuova Area da adibire a parcheggio compresa tra via G.Bruno, e via A. Nuzzo, di circa mq. 1.700,00 con inserimento di essenze arboree sempreverdi.

-Divieto di sosta in via G. Mazzini, per il tratto stradale da via Sforza fino all'incrocio con via Trieste lato destro.

-Viabilità principale di via Trieste per Alessano (provinciale), resta a doppio senso di circolazione per gli autoveicoli in genere. Sono esclusi veicoli pesanti e collettivi

-Limitare la sosta sul tratto di via Trieste lato bar con disco orario, max 15 minuti, segnare n. due posti macchina per i disabili a debita distanza dal bar. Vietare su detto tratto di strada la sosta ai residenti.

- Diventano pedonali i vicoli che affacciano su via S. Antonio con assoluto divieto di sosta in essi.

Interventi nella marina di Pescoluse

Nello specifico nella marina di Pescoluse al fine di snellire il flusso veicolare, si è pensato di

- intervenire, smistando gran parte del traffico della litoranea sin dalla rotatoria principale Pescoluse -Salve, a destra in via Socrate, e la successiva via Quasimodo, con deviazione da entrambe, su via Pitagora, rendendo via Pitagora, a senso unico per Torre Vado fino all'incrocio con via Toscanini. Il tratto finale del percorso fino alla successiva rotatoria a doppio senso.

In tale strada e nell'area prospiciente sono presenti ampi spazi a parcheggio atti ad assorbire una buona parte dei veicoli.

- Rimane a Doppio senso di circolazione provenendo da Torre vado, il tratto di Corso Italia (Litoranea) dalla la rotatoria fino all'incrocio con via Toscanini, e doppio senso su via Pitagora fino all'incrocio di via Toscanini. Resta a senso unico il tratto di Corso Italia dall'incrocio di via Toscanini alla rotatoria per Salve-Torre Pali.

-L'adozione di questa soluzione può essere ritenuta sperimentale per il(periodo estivo); monitorarne la funzionalità e se migliorativa rispetto alla situazione esistente, si può passare all' adozione definitiva. Tale soluzione garantisce inoltre sicuramente senza penalizzazioni

anche gli interessi delle attività commerciali esistenti, dal punto di vista numerico delle presenze.

In tale tratto di strada sono inoltre ubicati un buon numero di parcheggi tali da poter soddisfare quasi per intero il fabbisogno locale, comprendendo, anche quelli privati a servizio degli stabilimenti balneari e o dei chioschi, che pure hanno ragion d'essere.

- Le strade perpendicolari alla litoranea verso il mare rimangono a senso unico. Via Verdi e via Archimede saranno invece rese pedonali.

- La zona urbanizzata al di sopra della litoranea manterrà l'attuale sistema circolatorio, poiché ritenuta funzionale. Poco al di sopra della litoranea e precisamente in via G.B. è presente una ampia area adibita a parcheggio pubblico che deve essere segnalato con apposita segnaletica.

- La zona marina di Pescoluse implica però (per una idonea e definitiva risoluzione) impegni di spesa importanti atti a risolvere le criticità del traffico, nel medio e lungo termine, attraverso il potenziamento della viabilità esistente, con allargamenti o raddoppi della fascia litoranea e con tratti viabili di penetrazione fino quasi al mare, e collegamenti della litoranea con le strade più interne e/o intermedie esistenti sul territorio, e realizzazione di nuovi tratti stradali, (indicati in planimetria, all'interno dell'abitato) che possano scaricare il flusso veicolare attuale (considerevole) secondo quanto riportato nelle schede allegate in termini di presenze turistiche. inoltre è necessaria la reperibilità di ulteriori aree (pubbliche/private) da destinare a parcheggio.

- Istituire tutte le strade dell'intero centro urbano - a zona trenta-, a vantaggio della sicurezza, e dell'incolumità di quanti usufruiscono della località.

- Interventi a Torre Pali

- Utilizzare il tratto di strada più esterno di Torre Pali identificata da Corso Genova e da via

U. Nobile, con attraversamento della litoranea per raggiungere l'area portuale percorrendo, via Attendolo per intero fino al porto per chi viene da Presicce, litoranea e via Attendolo per chi viene da Gallipoli. Per chi proviene da Leuca, superare la rotatoria e percorrere il tratto di litoranea fino all'incrocio con via Attendolo e da questa al porto .

Tale soluzione sposterà gran parte del traffico veicolare decongestionando la principale via Colombo. E' necessario, ripristinare piazza Bove, eliminando il tratto di strada che l'attraversa, ridando il giusto valore alla piazza come spazio ricreativo e ambientale e per ogni altra diversa funzione relazionale.

Il numero di parcheggi sono inseriti in maniera diversa come riportato in planimetria, parte a lato di via Baracca e la restante parte, il maggior numero, a lato di via DE NOTARIS, previa rimozione dei cartelli di divieto di sosta che sbarrano la strada, riaprire il tratto di strada compreso tra piazza bove e via C. Colombo attualmente chiuso, consentendo da via Colombo l'immissione in via De Notaris solo a senso unico.

- Rendere via Colleoni a senso unico fino alla rotatoria in modo tale da favorire il flusso di traffico, riservando il lungo lato dell'asse stradale a fianco del canale a un rilevante numero di parcheggi.
- Rendere a senso unico via Caboto e relative traverse in maniera alterna e in ognuna su di un lato consentire il parcheggio per i residenti.
- Rendere pedonale il tratto di strada dalla rotatoria a valle del ponte fino a piazza Vanini .
- Rendere a senso unico il tratto di strada che da piazza C. Colombo passa al tratto di via caboto a fianco del ristorante le Voilier a via Ferrari e a via Duca degli Abruzzi ricollegandosi alle trasversali che si diramano dalla stessa via Caboto. Le traverse anzidette sono atte anche al parcheggio su un solo lato per i residenti.

Non ultimo rendere zona trenta l'intero centro urbano di Torre Pali a vantaggio della sicurezza e dell'ambiente(meno inquinamento atmosferico dovuto al traffico). Tutto quanto descritto è stato riportato graficamente sugli elaborati planimetrici forniti dall'Ufficio Tecnico Comunale di Salve.

MOBILITÀ CICLO-PEDONALE

La protezione della mobilità non motorizzata, pedonale e ciclabile, costituisce uno degli obiettivi fondamentali del piano del traffico di Salve, con riferimento sia agli spostamenti interni al centro abitato, sia alla frazioni / marine.

Gli interventi di sostegno della mobilità ciclopedonale non possono essere intesi alla stregua di un'azione puramente settoriale, ma debbono derivare dal perseguimento di condizioni generali di

circolazione, che possano essere ritenute «amichevoli» rispetto ai pedoni ed ai ciclisti.

Ciò non toglie che lungo gli itinerari caratterizzati dalla presenza di flussi di traffico più intensi (strade provinciali e comunali, strade locali interzonali) non sia opportuno procedere attraverso interventi specifici di protezione e/o separazione delle diverse categorie di traffico.

La definizione di una rete ciclabile strategica intende rispondere alla necessità di difendere e diffondere l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di sistemare anche gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro e di accesso ai servizi, e non solo quelli ricreativi o sportivi o di brevissimo raggio.

All'uso della bicicletta (così come la pedonalità) sono connessi grandi benefici individuali, sociali, economici ed ambientali rispetto a quelli attribuibili a qualsiasi altro sistema meccanizzato.

Lo sviluppo della ciclabilità deve basarsi, oltre che sullo sviluppo di specifiche attrezzature ad essa dedicate, anche sulla costruzione di un contesto più complessivo (urbanistico, normativo, sociale, culturale) che sia nel suo insieme favorevole all'uso della bicicletta.

La rete ciclabile deve essere formata da itinerari continui che garantiscano il collegamento tra nuclei insediati limitrofi quali SALVE, RUGGIANO, TORRE PALI, PESCOLUSE, POSTO VECCHIO DI SALVE, l'accesso ai principali poli urbanistici di interesse (i.e. poli scolastici, complessi sportivi e sanitari, emergenze storico-monumentali ecc.), ai nodi del trasporto pubblico (a partire dalle stazioni dei sistemi su ferro), ai sistemi ambientali (parchi, sistema delle acque ecc.).

La rete dei percorsi ciclabili individua una serie di assi ciclabili e percorsi ciclopedonali da realizzare che permettano di superare la frammentazione del territorio comunale, causata principalmente da una serie di barriere tra le

- Strada Provinciale n. 91 –Litoranea (Salve /Torre Pali–Marina di Pescoluse e Posto Vecchio di Salve)
- Strada Statale n. 274 –Gallipoli Leuca (Salve /Torre Pali–Marina di Pescoluse e Posto Vecchio di Salve)
- Limite Amministrativo (Salve-Ruggiano)

La rete è formata da itinerari ciclabili, definiti, a norma del Nuovo Codice della strada come “percorso stradale utilizzabile dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale)”.

La continuità di ciascun itinerario è ottenuta facendo ricorso a soluzioni progettuali differenziate, riconducibili alle categorie introdotte dal Codice:

- a) piste ciclabili in sede propria
- b) piste ciclabili su corsia riservata
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari

Le differenti soluzioni vengono adottate, in relazione alla classificazione della rete ed al regolamento viario, graduando i livelli di protezione in base al potenziale di vulnerabilità per i ciclisti, derivante dalle caratteristiche dei flussi motorizzati presenti.

Rete degli itinerari ciclabili nel comune di Salve

È stata costruita una rete integrata di trasporto per garantire la mobilità dei visitatori nel territorio di Salve, la rete dei percorsi ciclo-pedonali ha previsto un sistema intermodale treno-auto-bici attraverso punti/parcheggi scambio-sosta auto dove poter scambiare auto - bicicletta.

Gli obiettivi che si vogliono raggiungere con la realizzazione dei percorsi ciclabili sono:

- Migliorare l'accessibilità ai siti turistici del territorio di Salve attraverso servizi di mobilità sostenibile in sostituzione del mezzo privato.
- Favorire l'intermodalità e le differenti combinazioni di mobilità dei turisti
- Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (Riqualificazione della stazione di Ruggiano in disuso)

Si prevedono le seguenti realizzazioni:

1. **ASSE RUGGIANO- SALVE** Le rete parte dalla Chiesa di S. MARINA, importante luogo di culto, attraversando l'abitato di Ruggiano incrocia la stazione FSE di SALVE Ruggiano e si sviluppa lungo via Silvio Pellico in sede propria, dopo attraversare via Lame penetra nel territorio rurale di Salve con percorsi promiscui ciclabili e veicolari. La ciclo-via penetra in Salve attraverso via Cavalieri di V.Veneto con una pista ciclabile su corsia riservata fino alla via PP.Cardone.
2. **ASSE URBANO SALVE EST – OVEST** parte da Piazza Mercato e si sviluppa lungo via Carlo Alberto e via Carducci, attraversando il centro abitato (piazza Matteotti) con percorsi promiscui e raggiungendo la colonna di san Nicola Magno in Piazza della Concordia;
3. **ASSE SANTU LASI (SALVE – POSTO VECCHIO)**, raccorda Salve alla marina di Posto vecchio attraverso il nucleo storico (percorsi promiscui), piazza della Concordia, zona "Ortu Masciu" e si porta per via Santu Lasi dopo aver attraversato il sottopasso della SS.274 fino ad arrivare alla marina

4. **ASSE CICLOVIA DEI TRE MARI**, che si sviluppa lungo la litoranea seguendo il tracciato della Ciclovia Regionale
5. **ASSE PROMENADE ECOLOGICA DI TORRE PALI**, (variante CICLOVIA REGIONALE DEI TRE MARI) che si sviluppa lungo i canali e il bacino di Torre Pali fino alla zona portuale e al caseggiato della MM. (percorsi promiscui pedonali e ciclabili)
6. **ASSE DEL FANO** si sviluppa lungo Corso Colombo a Torre Pali in sede propria, prosegue per via Anna Magnani intercettando una strada interpoderale si porta al Canale del Fano per portarsi verso l'abitato di Salve come riportato in mappa.

Si osserva in particolare che lungo la rete stradale di distribuzione interna al nucleo storico di Salve l'esiguità degli spazi disponibili e la ricchezza funzionale del contesto sconsigliano la realizzazione di percorsi pedonali o ciclopeditoni separati dalla rete stradale.

Su tali assi si ammette dunque la coesistenza in carreggiata di ciclisti e mezzi motorizzati.

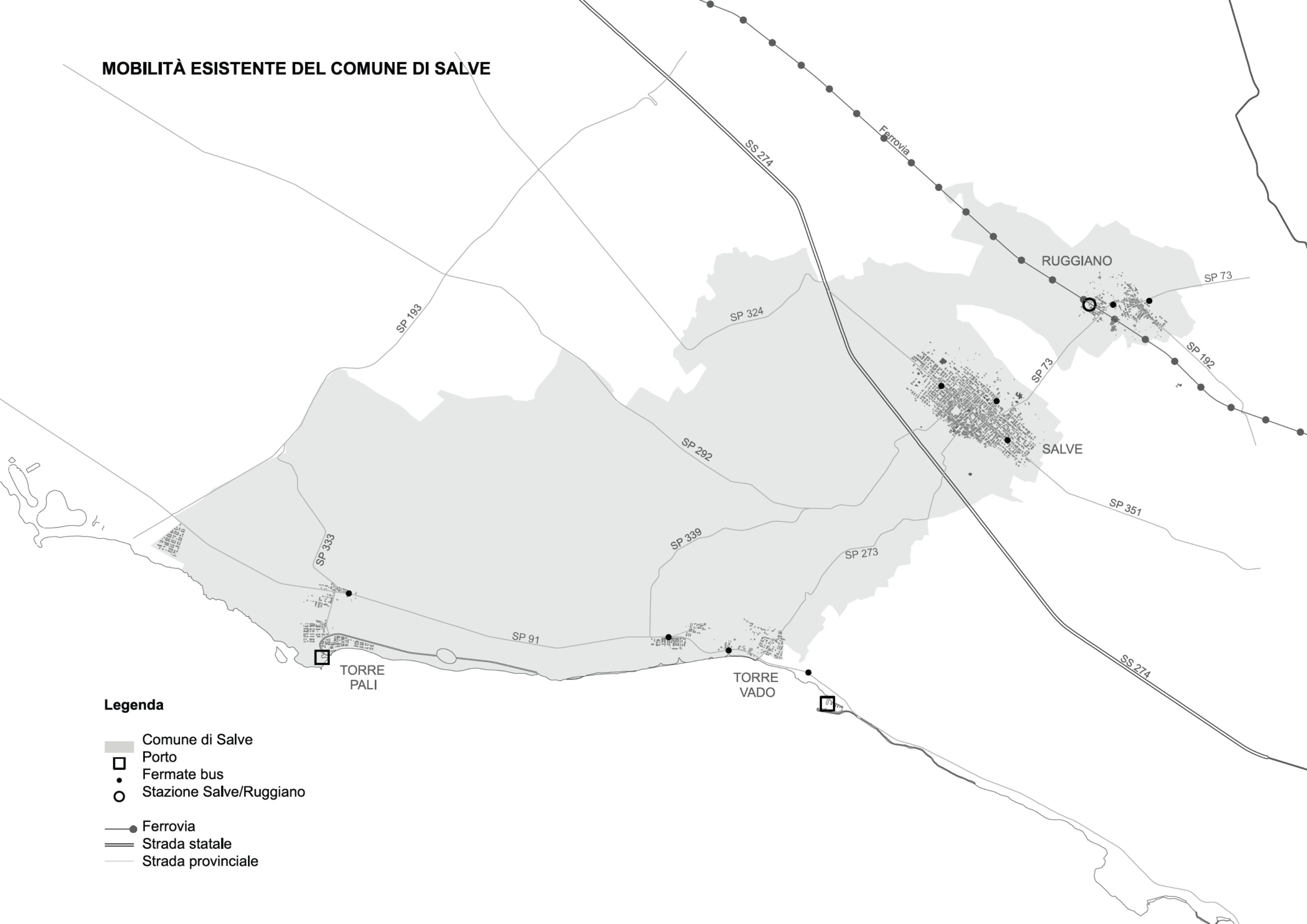
Il Piano prevede la istituzione di corsie ciclabili contromano entrando a far parte della rete ciclabile «sicura». E' prevista la presenza di indicazioni volte ad evidenziare la continuità degli itinerari, anche in assenza di specifici elementi fisici di protezione.

Particolare attenzione dovrà essere posta nei punti di maggiore conflitto con le altre componenti di traffico. A tale proposito, i punti di intersezione della rete stradale con la rete ciclabile fondamentale sopra definita saranno sistematicamente verificati e, dove necessario, esplicitamente trattati per recuperare le migliori condizioni possibili agli attraversamenti dei ciclisti.

Salve li 14/02/2019

il Tecnico
Architetto Angelo Negro

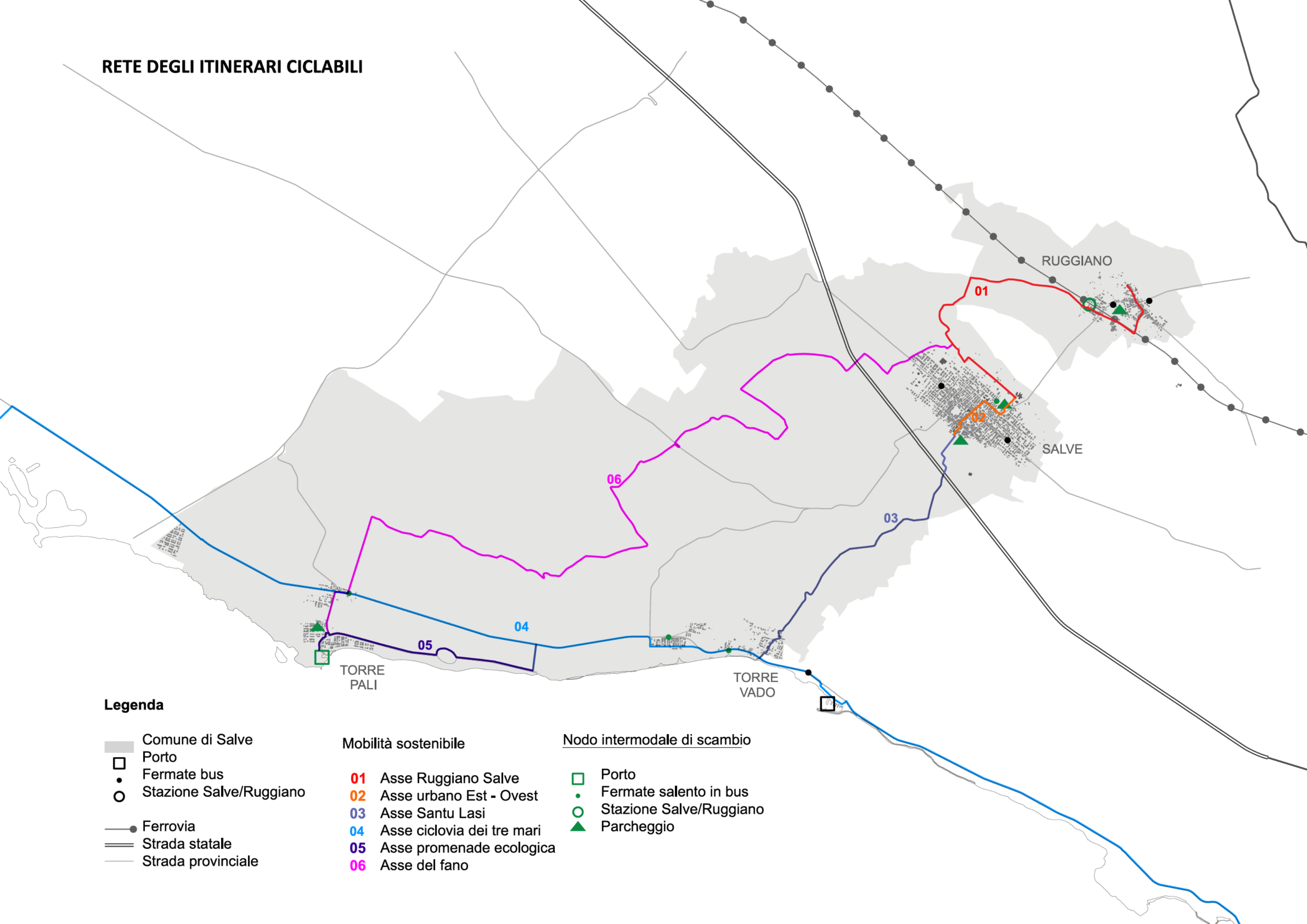
MOBILITÀ ESISTENTE DEL COMUNE DI SALVE



Legenda

- Comune di Salve
- Porto
- Fermate bus
- Stazione Salve/Ruggiano
- Ferrovia
- Strada statale
- Strada provinciale

RETE DEGLI ITINERARI CICLABILI



Legenda

- Comune di Salve
- Porto
- Fermate bus
- Stazione Salve/Ruggiano
- Ferrovie
- Strada statale
- Strada provinciale

Mobilità sostenibile

- 01 Asse Ruggiano Salve
- 02 Asse urbano Est - Ovest
- 03 Asse Santu Lasi
- 04 Asse ciclovia dei tre mari
- 05 Asse promenade ecologica
- 06 Asse del fano

Nodo intermodale di scambio

- Porto
- Fermate salento in bus
- Stazione Salve/Ruggiano
- Parcheggio