



COMUNE DI GIOVINAZZO
 Città Metropolitana di BARI
 Assessorato OO.PP. e Lavori Pubblici
 Assessorato allo Sport
 SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO



Pista ciclabile ADRIATICA tra Giovinazzo e S.Spirito.
LAVORI DI IMPLEMENTAZIONE SICUREZZA .

Progetto di fattibilità		Art. 23 co. 1-5-6	D. Lgs. 18 Apr. 2016 n° 50	Proposta di intervento da realizzare con provviste finanziarie rivenienti dal bilancio comunale.
Progetto definitivo		Art. 23 co. 1-7	D. Lgs. 18 Apr. 2016 n° 50	
Progetto esecutivo	X	Art. 23 co. 1-8	D. Lgs. 18 Apr. 2016 n° 50	

Elaborato grafico	PARERI RILASCIATI su progetto	TAV. n°	data
Titolo		14	13 Dicembre 2016
Elaborato crittografico			

ELABORAZIONE A CURA DEL SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO - SERVIZIO LL.PP.

PROGETTO U.T.C. Giovinazzo Geom. Francesco ANDRIANO	IL DIRIGENTE DEL SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO Ing. Cesare TREMATORE
--	---



Prot. n° **22.246**

Giovinazzo, **21 Ott. 2016**

Risposta a nota prot. 21781 del 18.10.2016

Mail-to:

sindaco@comune.giovinazzo.ba.it ;

A Sig. Sindaco - Sede.

ufficioviabilita@comune.giovinazzo.ba.it :

A Comando di Polizia Locale - Sede

Oggetto : **Realizzazione Ciclovia Adriatica** tratto tra Giovinazzo e Santo Spirito – lavori di Implementazione sicurezza. Richiesta pareri – Acquisizione pareri.
RELAZIONE D' UFFICIO – trasmissione.

Si trasmette copia della Relazione d'Ufficio di questo Settore, a conclusione dell'attività di acquisizione pareri del progetto in epigrafe.

Allegato : 1.

Il Responsabile del Procedimento
Geom. Francesco Andriano



Visto : Il Dirigente di Settore
Ing. Cesare Trematore



Amministrazione precedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica. - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P. : Geom. Francesco Andriano – mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336.

2016_Ott_21_trasmissione_relazione_d_ufficio.doc

Prot. n°

Giovinazzo,

21 Ott. 2016

Risposta a nota prot. ... del ...

OGGETTO : Realizzazione Ciclovía Adriatica tratto tra Giovinazzo e Santo Spirito – lavori di Implementazione sicurezza. Richiesta pareri – Acquisizione pareri.
RELAZIONE D' UFFICIO.

Premesso che :

A-La regolamentazione della viabilità è soggetta alla normativa di seguito riportata :

- D. Lgs. n. 285 del 30 Apr. 1982 – Nuovo Codice della Strada e s.m.i.;
- Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada D.P.R., testo coordinato 16/12/1992 n° 495, G.U. 28/12/1992 e s.m.i.;
- Legge n. 366 del 19 ottobre 1998 - Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica;
- DM. 557/1999 – regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (G.U. n° 225, del 26 Sett. 2000 – Serie Generale);

B- La Legge n. 366/1998 sulla mobilità ciclistica ha introdotto norme che hanno modificato il Codice della Strada.

Tali norme, tuttavia in vigore, normalmente vengono ignorate sia da chi è tenuto ad osservarle che da chi dovrebbe, eventualmente, farle osservare.

L'art. 10 della legge 366/98, ai commi 2 e 3, apportando agli artt. 13 e 14 del Codice della Strada, ha posto obbligo per gli Enti proprietari delle strade classificate come C, D, E, F ai sensi dell'art. 2 dello stesso CdS, vale a dire tutte le strade (extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere e locali) ad eccezione delle autostrade, di realizzare piste e percorsi ciclabili adiacenti nei casi di costruzione di nuove strade e di manutenzione straordinaria di strade esistenti. Da tale obbligo non vengono escluse, quindi, le nuove zone di espansione, le aree industriali o artigianali, né i sottopassi/sovrappassi ferroviari. Tutto ciò salvo comprovati problema di sicurezza. Tali problemi non risultano codificati ma, anche per il fatto di dover essere comprovati, dovrebbero limitarsi a situazioni eccezionali (es. una strada in galleria o una strada di notevole pendenza). Tuttavia, in generale, dove riesce a passare una strada, può passare in sicurezza anche una strada con pista ciclabile adiacente.

C- Con nota comunale prot. n° 16464 del 22.07.2016, il 3° Settore – Gestione del Territorio, ha inoltrato richiesta di parere, all' Autorità di Bacino della Puglia, circa la possibile realizzazione sulla pista ciclabile, in corrispondenza della "zona di possibili allagamenti della lunghezza di circa m. 1.200 in prossimità di riva del Sole, di un cordolo prefabbricato (fuori terra di=cm.20) di m. 2,00 alternato ad un intervallo di circa m. 1,25. L' Autorità di Bacino, con nota prot. n° 0010950-U del 11.08.2016 (**Allegato 1**), ha specificato che la realizzazione di cordoli alternati, così come specificato e previsti nel progetto di implementazione della sicurezza, non rappresentano ostacolo al deflusso delle acque meteoriche nei tratti di ciclovía che risultano allagabili, condividendo l'impostazione progettuale dell' Amministrazione Comunale.

D- Con nota prot. n° 17483 in data 09.08.2016 (Allegato 2**)** il Comune di Giovinazzo ha trasmesso, ai seguenti Uffici e Società :

- 1- S.T.P. – Società Trasporti Provinciale ;
- 2- Città Metropolitana di BARI ;
- 3- Acquedotto Pugliese SpA ;
- 4- ANAS – Compartimento di Bari ;
- 5- Comando di Polizia Locale ;

n° 2 copie del progetto in epigrafe, al fine di acquisire i pareri preventivi , prima dell'approvazione del progetto esecutivo in parola.

1- La **Società STP** con nota prot. n° 4253/B del 05 Set. 2016, acquisita al prot. n° 19020 del 6.9.2016, (**Allegato 3**) ha confermato gli accordi presi verbalizzati nei giorni 20.01.2016 e 03.02.2016 e riportati nei grafici della Tav. 12 di progetto.

2- La **Città Metropolitana di Bari** – Ufficio Trasporti con nota prot. n° PG 0107529 del 8.9.2016 (**Allegato 4**) nel mentre **conferma** che le modifiche riportate nel progetto trasmesso tendono ad incrementare il

Amministrazione procedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica. - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370; R.U.P. : Geom. Francesco Andriano – mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336.

2016_Ott_21_relazione_su_pareri





livello di sicurezza degli utenti, **sollecita**, in prossimità delle fermate, l'inserimento di limitatori di velocità sia del tipo ottico che acustico, oltre ad inserire un adeguato limite di velocità (30 km/h) nel tratto - Zona soggetta ad allagamenti - della lunghezza pari a m. 1200 - tra il Residence Roscini e la struttura alberghiera Riva del Sole.

A riguardo, questo ufficio aveva già previsto nei computi di progetto, la realizzazione dei richiesti limitatori di velocità sia del tipo ottico che acustico.

- 3- L'Acquedotto Pugliese con nota prot. n° 98098 del 21.09.2016 (**Allegato 5**) conferma che le aperture di varco previste in progetto, in corrispondenza degli Impianti di sollevamento n° 2-3-4-5 di Via Bari, a margine della pista ciclabile in parola, potranno garantire le esigenze di servizio;
- 4- L'ANAS, per le vie brevi ha comunicato che l'incrocio di Via Bari con Via Paul Harris (S.Spirito), in corrispondenza della bretella di innesto alla SS.16-Bis, l'impianto semaforico ivi presente è di competenza del Comune di Bari;
- 5- A seguito di contatti per le vie brevi con il Comune di Bari - Ripartizione Infrastrutture, Viabilità ed Opere Pubbliche - Sezione Traffico, Via G. Petroni, 103 - 70124 - BARI, nella persona del Geom. Rocco Proscia - si è addivenuto che, a cura del Comune di Bari, in corrispondenza del semaforo esistente in Via Napoli ang. Via Paul Harris, sarà predisposta apposita "FASE" di attraversamento pedonale, che consentirà l'attraversamento "in sicurezza" della ex. SS. 16 sia ai pedoni che ai ciclisti che percorreranno la ex. SS. 16 "da e per Giovinazzo".
Lo stesso attraversamento pedonale, sarà utilizzato anche da cittadini e/o utenti che vorranno raggiungere il complesso "Lorusso-Cipparoli, ubicato appena a monte del citato impianto semaforico, lato Giovinazzo.
- 6)- Il Comando di Polizia Municipale di Giovinazzo, invece, con nota prot. n° 19466 del 14.09.2016 (**Allegato 6**), che si allega per pronta lettura, ha evidenziato una serie di prescrizioni circa le modalità di adeguamento segnaletica per tratto di strada, che sia all'interno del Centro Urbano o all'esterno dello stesso.
A riguardo, si riportano gli articoli del Codice della Strada, al fine di chiarire che quanto richiesto, con la citata nota del Comando di PL., è solo parzialmente accoglibile :

voce A.1-Fermate BUS se ricadono all'interno del Centro Abitato :

Adeguamento e sistemazione secondo quanto disposto da :

Art. 151. Regolamento di Attuazione : Strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico collettivo di linea

1. Le strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico collettivo di linea sono costituite da una striscia longitudinale gialla discontinua, posta ad una distanza minima di 2,70 m dal marciapiede o dalla striscia di margine continua, e da due strisce trasversali gialle continue che si raccordano perpendicolarmente alle precedenti; nel caso di ingolfi di fermata le strisce trasversali possono non essere tracciate. La larghezza delle strisce è di 12 cm.
2. La zona di fermata è suddivisa in tre parti: la prima e l'ultima di lunghezza pari a 12 m, necessarie per l'effettuazione delle manovre di accostamento al marciapiede e di reinserimento nel flusso di traffico da parte del veicolo; la zona centrale deve avere una lunghezza minima pari alla lunghezza, maggiorata di 2 m, del veicolo più lungo che effettua la fermata.
3. La prima e l'ultima parte possono essere evidenziate mediante tracciamento di una striscia gialla a zig zag (**fig. II.447**).
4. Sulla pavimentazione all'interno della zona di fermata deve essere apposta l'iscrizione BUS.
5. Nelle zone di fermata è vietata la sosta dei veicoli.

Amministrazione procedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 - Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica. - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P.: Geom. Francesco Andriano - mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it; Tel. 080 390 2336.

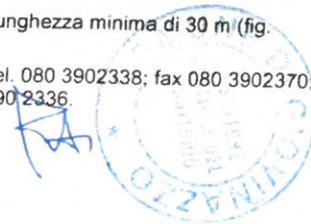


Voce A.2-Fermate BUS se le stesse ricadono al di fuori del Centro Abitato :
a mente dell' Art. 352 del Regolamento DPR n° 495/1982, ovvero (Art. 157, CdS)
Fermata degli autoveicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone.

1. La parte della carreggiata appositamente indicata con la segnaletica orizzontale, destinata alla fermata degli autobus, dei filobus, dei tram e degli scuolabus per la salita e la discesa dei passeggeri, nonché per i capilinea dei medesimi, deve essere sempre segnalata con l'apposita segnaletica verticale. L'apposizione è a cura del gestore del servizio, previa intesa con l'ente proprietario della strada.
2. Nelle strade extraurbane ad unica carreggiata e a doppio senso di marcia, le aree di fermata devono essere ubicate in posizione tale che distino tra loro almeno 50 m, in posizione posticipata l'una rispetto all'altra, secondo il rispettivo senso di marcia.
3. Nei centri abitati e sulle strade extraurbane le fermate dei veicoli di cui al comma 1, situate in corrispondenza delle aree di intersezione, sono poste, di massima, dopo l'area di intersezione, ad una distanza non minore di 20 m. Se il numero delle linee e la frequenza delle corse causa accumulo dei mezzi in modo da costituire intralcio per l'area di intersezione, la fermata deve essere anticipata ad almeno 10 m dalla soglia dell'intersezione.
4. Quando è necessario predisporre una fermata nel tratto immediatamente seguente o precedente una curva, salvo il caso di ubicazione dell'area di fermata in apposita piazzola di sosta esterna alla carreggiata, l'ente proprietario della strada dovrà determinare, caso per caso e con molta cura, la distanza più opportuna della fermata dalla curva stessa, così da evitare che il sorpasso di un autobus fermo risulti pericoloso.
5. Nei centri abitati le aree di fermata non devono essere collocate a fianco di quelle tranviarie provviste di salvagente a meno che lo spazio tra i bordi contigui del salvagente e dei marciapiedi sia di almeno 6 m. In ogni caso, le aree di fermata, ove possibile, devono essere collocate in spazi esterni alla carreggiata, dotati di agevoli raccordi di entrata e uscita.
6. Lungo le strade extraurbane, dove le fermate degli autobus, dei filobus e degli scuolabus possono costituire intralcio o pericolo per la circolazione, per la ristrettezza della carreggiata stradale, si devono prevedere, di massima, apposite piazzole di fermata fuori della carreggiata. Le piazzole di fermata devono avere una larghezza minima di 3 m in corrispondenza della fermata e una lunghezza minima di 12 m. Inoltre, dovranno essere provviste di raccordi di entrata e uscita di lunghezza minima di 30 m (fig.

Amministrazione procedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica. - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P. : Geom. Francesco Andriano – mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336.



V.2) Le piazzole di fermata devono essere completate da un marciapiede o apposita isola rialzata, opportunamente attrezzati, per la sosta dei passeggeri in attesa.

7. Le fermate degli autobus di cui al presente articolo devono essere effettuate esclusivamente nelle zone indicate nei commi che precedono, in modo da evitare che i passeggeri in salita o in discesa dai mezzi impegnino la carreggiata, diminuendo la capacità della strada ed intralciando il traffico sulla stessa.

In sintesi, essendo la viabilità interessata (ex SS.16 – Via Bari) classificata tratta interna all'abitato, si accoglie il suggerimento di cui alla voce A.1, per le fermate BUS.

Voce B- Realizzazione della segnaletica verticale ed orizzontale aggiuntiva in corrispondenza dell'inizio e fine della ciclabile :

- L'inizio e la fine della pista ciclabile va adeguatamente segnalata come sancito dai commi 9 e 10 dell' art. 122 del DPR n° 495/1982 e precisamente con fig. II 90 e con fig. II 91, soltanto all'inizio e alla fine della ciclabile, mentre lungo le varie interruzioni ed intersezioni la ciclabile andrebbe segnalata con i segnali (fig. II 472) n° 82.a e 82.b, ovvero con le frecce a 45° verso snx e verso dx., alla base del palo, con l'aggiunta del segnale FIG. 472 Art. 177 - DELINEATORE SPECIALE DI OSTACOLO, al centro del palo, e segnale indicato al B.3 – ovvero : eccetto fig. II 131.

Dalla lettura dell'art 122 del citato DPR n° 495/1982, che si riporta integralmente, invece, si legge che sia il segnale di Pista Ciclabile (fig. II 90) e (fig. II.91) devono essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;

Mentre all'inizio della pista ciclabile sarà inserito il segnale segnali (fig. II 472) n° 82.a (freccia a SX.) e alla fine della ciclabile, ovvero a S.Spirito con vista verso Giovinazzo sarà posizionato il segnale (fig. II 472) n° 82.b (ovvero freccia a DX), peraltro già presente.

Art. 122. - (Art. 39, CdS) - Segnali di obbligo generico.

1. I segnali di obbligo generico sono:

- DIREZIONE OBBLIGATORIA;
 - DIREZIONI CONSENTITE;
 - PASSAGGIO OBBLIGATORIO O PASSAGGI CONSENTITI;
 - ROTATORIA;
 - LIMITE MINIMO DI VELOCITÀ;
 - CATENE PER NEVE OBBLIGATORIE;
 - CIRCOLAZIONE RISERVATA A DETERMINATE CATEGORIE DI UTENTI.
- ... omissis...

9. I segnali di CIRCOLAZIONE RISERVATA A DETERMINATE CATEGORIE DI UTENTI il cui simbolo è in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:

a) il segnale PERCORSO PEDONALE (fig. II.88) che deve essere posto all'inizio di un viale, di un itinerario o di un percorso riservato ai soli pedoni da impiegare solo quando non risulta evidente la destinazione al transito pedonale;

b) il segnale PISTA CICLABILE (fig. II.90) che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi. **Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;**

c) il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE (fig. II.92/a) e PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (fig. II.92/b) che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi e **deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;**

Amministrazione procedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P. : Geom. Francesco Andriano – mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336.





COMUNE DI
GIOVINAZZO

SERVIZIO OO.PP.

ASSESSORATO URBANISTICA - LL.PP. AMBIENTE E SUAP

SETTORE 3° GESTIONE DEL TERRITORIO

SERVIZI URBANISTICA-SUE - OO.PP. - AMBIENTE E SUAP

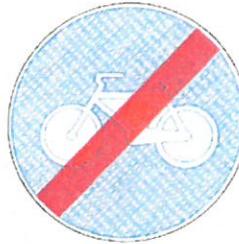
d) il segnale PERCORSO RISERVATO AI QUADRUPEDI DA SOMA O DA SELLA (fig. II.94) che deve essere posto all'inizio di una pista o di un passaggio particolare.

10. La fine dell'obbligo dei segnali di cui al comma 9 deve essere indicata con analogo segnale barrato obliquamente da una fascia rossa (figg. II.89 - II.91 - II.93/a - II.93/b - II.95).

B.1 :



(fig. II.90)



(fig. II.91)

5

B.2 – segnali (fig. II 472)



fig. II 082.a



fig. II 082.b

FIG. 472 Art. 177 - DELINEATORE SPECIALE DI OSTACOLO



Handwritten signature

Amministrazione procedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica. - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P. : Geom. Francesco Andriano – mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336.

B.3 – segnale



eccetto fig. II 131

B.4 – Interruzioni segnaletica orizzontale :

Art. 40 Cod. Str.) Attraversamenti pedonali.

1. Gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebraure con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m, sulle strade locali e su quelle urbane di quartiere, e a 4 m, sulle altre strade; la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm (Fig. II.434).
2. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata al flusso del traffico pedonale.
3. In presenza del segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA l'attraversamento pedonale, se esiste, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m; in tal caso i pedoni devono essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione (Fig. II.435).
4. Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta (Fig. II.436).

C.1- Segnalazione pali di Pubblica Illuminazione con delineatori bifacciali di ostacolo bianco /nero – Art. 175 fig. II 470 – 471 del DPR n° 495/1982.

D – Segnalazione cuspidi iniziali della pista ciclabile :

FIG. 472-D Art. 177

DELINEATORE SPECIALE DI OSTACOLO "CUSPIDE" CARATTERISTICHE: Realizzato in materiale composito di resine antiurto, tubo Ø 400 mm ht 1200 mm rifrangente giallo classe 1, frecce classe 2, base in acciaio zincato con 4 fori per ancoraggio o zavorrabili con sabbia o sacchetti di appesantimento, lampeggiatore omologato Ø 200 a led bianchi, possibilità di alimentazione tramite batterie, moduli fotovoltaici, o tensione di rete 220 V a.c., o similare .

Amministrazione procedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica. - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P. : Geom. Francesco Andriano – mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336.



Per tutto quanto sopra, preso atto che :

- A mente dell' Art. 10 della Legge 366/98, commi 2 e 3, modificando agli artt. 13 e 14 del Codice della Strada, ha posto obbligo per gli Enti proprietari delle strade classificate come C, D, E, F ai sensi dell'art. 2 dello stesso CdS, vale a dire tutte le strade (extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere e locali) ad eccezione delle autostrade, di realizzare piste e percorsi ciclabili adiacenti nei casi di costruzione di nuove strade e di manutenzione straordinaria di strade esistenti.
- L'ex SS.16 Via Bari, ricade nel caso specifico trattato;
- La nota del Comando di P.L., prot. n° 19466 del 14.09.2016, pur se finalizzata all'ulteriore miglioramento del livello di sicurezza della Ciclabile in parola, non tiene conto della declassificazione della strada in parola, da extraurbana di Categoria C – Extraurbane secondarie (C1 o C2) a strada di "Categoria F - Locali" a 2 corsie di marcia della dimensione di m.(1,50+0,50+2,75+2,75+0,50+1,50)=m. 9,50 oltre la ciclabile delle dimensioni di m. (0,50+1,25+1,25+1,50)=m. 4,50, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale di m. 13,00.
- La ulteriore segnaletica richiesta con la citata nota del Comando di P.L. ,prot. n° 19466 del 14.09.2016, risulta necessaria qualora la viabilità interessata (ex SS.16) rimanesse classificata di Categoria C, ma così non è;
- La segnaletica presente, in particolare i segnali B.1 (fig. Il 90 e fig. Il 91) già montati sulla pista, ad ogni intervallo di cordolo, che sia individuata interruzione o intersezione, a mente dell' art.122 co. 9 lettera b) e lett. c), deve essere ripetuto ogni volta, così come realizzato;

questo ufficio, accoglie solo alcuni suggerimenti espressi con i citati pareri, in quanto gli altri sono FUORI NORMA.

I suggerimenti accolti sono di seguito riportati :

- All'inizio della pista ciclabile sarà inserito il segnale delineatore speciale di ostacolo-cuspide, mentre alla fine della ciclabile stessa, ovvero a S. Spirito con vista verso Giovinazzo è **già posizionato** il segnale (fig. Il 472) n° 82.b (ovvero freccia a DX);
- Che la segnaletica orizzontale in corrispondente delle interruzioni per accessi carrabili, eseguite come le interruzioni per aree di intersezioni, ad esempio di incroci stradali, saranno adeguate con i lavori del presente progetto, mentre in corrispondenza degli incroci stradali (ad es. ingresso Tourist Village e futuro collegamento con la nuova bretella ANAS in costruzione, e le interruzioni per accessi privati (ad es. ingressi AQP ed accessi privati, la pista ciclabile sarà verniciata di rosso;
- Che la segnalazione dei pali di pubblica illuminazione, non risulta necessaria, essendo la pista ciclabile all'interno del centro urbano;
- Gli attraversamenti pedonali, sono conformi all' Art. 40 del Codice della strada, con utilizzo delle strisce di colore bianco, mentre i due attraversamenti pedonali, all'inizio (località Cala Ponte) e alla fine della Ciclabile (Località Lorusso-Cipparoli) , saranno verniciati con colorazione BIANCO-ROSSO, seppur non regolamentati dalla normativa nazionale, ma ormai in uso consolidato in corrispondenza degli attraversamenti ciclo-pedonali promiscui (vedi Reti ciclabili in Area Mediterranea – Vademecum della Ciclabilità – Regione Puglia – Edizione FIAB – Onlus Ott. 2008) – (Allegato 7).

Allegati n. 7.

Il Responsabile del Procedimento
Geom. Francesco Andriano



Il Dirigente di Settore
Ing. Cesare Trematore



Amministrazione procedente:

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità: ufficio Urbanistica. - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P. : Geom. Francesco Andriano – mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336.

Prot. 16471/2016

Allegato 1.1



AUTORITÀ DI BACINO DELLA PUGLIA

L.R. 9 Dicembre 2002 n. 19

C/O INNOVA PUGLIA S.p.A. (Ex. TECNOPOLIS CSATA) | Str. Prov. per Casamassima Km 3 - 70010 Valenzano - Bari
TEL. 080 9182000/242 - FAX. 080 9182244 | C.F. 93289020724 | www.adb.puglia.it - E-MAIL: segreteria@adb.puglia.it - PEC: segreteria@pec.adb.puglia.it

Autorità di Bacino della Puglia

PROTOCOLLO GENERALE

adbp A00_AFF_GEN

0010950

U 11/08/2016 10:28:38

COMUNE DI GIOVINAZZO

SETTORE 3° - ASSETTO DEL TERRITORIO E AMBIENTE

C.A. ING. CESARE TREMATORE

PEC: settoreterritorio@pec.comune.giovinazzo.ba.it

OGGETTO Comune di Giovinazzo: "Ciclovía lungo la strada adriatica direzione bari CUP: J71B13000440006 - parere AdB del 15.05.2014. prot. 0005935."

rif. Vs PEC del 25/07/2016 | prot. AdB n. 10332 del 28/07/2016

In riscontro alla nota in oggetto questa Autorità fa presente che la prescrizione contenuta nel precedente parere prot. AdB n. 5935 del 15/05/2014 che impone di non realizzare *nuovi manufatti fuori terra che ostacolano i deflussi d'acqua in corrispondenza dei tratti di ciclovía che risultano allagabili dallo studio di compatibilità idrologica ed idraulica redatto*, non riguarda i cordoli discontinui che codesta Amministrazione comunale propone di realizzare. Pertanto si ritiene condivisibile l'impostazione progettuale adottata in tal senso.

Il segretario generale

Prof. Ing. Antonio Rosario DI SANTO



Giovinazzo, 22 luglio 2016

All'Autorità di Bacino della Puglia
c/o Innova Puglia SpA
Strada Provinciale per Casamassima Km 3,00
70010 VALENZANO-Bari
segreteria@pec.adb.puglia.it
segreteria@adb.puglia.it
Ing. ROCCO Bonelli
rocco.bonelli@adb.puglia.it

c.a.

p.c

Al RUP Geom. Francesco Andriano
francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it
Sig. Sindaco
sindaco@pec.comune.giovinazzo.ba.it

Assessore Attività Produttive e Polizia Locale
salvatore.stallone@comune.giovinazzo.ba.it

Al Segretario Generale
segretariogenerale@pec.comune.giovinazzo.ba.it

Loro Sedi

Oggetto: CICLOVIA LUNGO LA STRADA ADRIATICA DIREZIONE BARI CUP:
J71B13000440006 – **parere AdB** del 15.05.2014. prot.0005935

Faccio riferimento alla nostra precedente nota dell'11.07.2016 prot. 15386 che pur descrivendo in maniera esaustiva gli interventi eseguiti e quelli che si intendono eseguire, non evidenzia in maniera chiara l'effettiva esigenza di questo Civico Ente; "**esigenza**", comunque connessa al **parere già espresso da codesta spett.le Autorità il 15.05.2014 prot. 0005935** che si allega in copia.

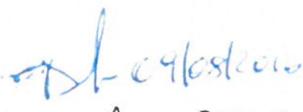
Infatti, la pista ciclabile su via Bari, finanziata e realizzata, **risulta**, per circa 1.200 ml, completamente sprovvista di cordolo **e pertanto**, sia per la tipologia del traffico veicolare (doppio senso di marcia), sia per la tipologia della pista ciclabile (doppio senso di marcia), **in contrasto** con le disposizioni del Decreto Ministero dei LL.PP. 30.11.1999, n.577. Conseguentemente, l'Amministrazione comunale, al fine di rendere fruibile la pista ciclabile di cui in oggetto (attualmente inagibile), ha deciso di finanziare con provviste, riveniente dal proprio bilancio, gli interventi di implementazione della sicurezza della pista. Tali lavori prevedono, tra gli altri, anche nella realizzazione di cordoli sul tratto che attualmente ne è

ALLEGATO 2
X UTC - FA


COMUNE DI
GIOVINAZZO
SERVIZIO OO.PP.

ASSESSORATO URBANISTICA - LL.PP. AMBIENTE E SUAP
SETTORE 3° GESTIONE DEL TERRITORIO
SERVIZI URBANISTICA-SUE - OO.PP. - AMBIENTE E SUAP

Prot. n° 17483 Giovinazzo, 09.08.2016
Risposta a nota prot del

mail-to:
ufficio viabilita@comune.giovinazzo.ba.it; 

stptrani@stpspa.it;

trasporti@cittametropolitana.ba.it;
a laricchiuta@cittametropolitana.it;

f.portincasa@agp.it;
f.avitto@avp.it;

anas.puglia@postacert.stradeanas.it;
m.bosio@stradeanas.it;

sindaco@comune.giovinazzo.ba.it;

A **Comando di Polizia Locale**
Via Cappuccini, 113
70054 - Giovinazzo (BA)
Tel. 080 390 2382 - 394 2014

A **S.T.P. - Società Trasporti Provinciale**
-Sede Legale : Via Monte Grappa, 6 - 76125 - Trani (BT)
-Direzione : Via Lovri, 22 - 70132 - Bari

A **Città Metropolitana di BARI**
Servizio Edilizia Pubblica, Territorio e Ambiente
Ufficio Trasporti
Via Re David, 178 - 70125 - BARI
Tel. 080 541 2916

A **Acquedotto Pugliese SpA**
Via Cognetti, 36 - 76121 - BARI
Tel. 080 572 3111

A **ANAS - Compartimento di Bari**
Viale Einaudi, 15
70125 - BARI
Tel. 080 509 1111

A **Sig. Sindaco di Giovinazzo - SEDE**

1

OGGETTO : Realizzazione Ciclovía Adriatica tratto tra Giovinazzo e Santo Spirito - lavori di Implementazione sicurezza.
Trasmissione copia progetto - Richiesta di parere.

Con il progetto in epigrafe, finanziato con fondi di bilancio comunale, questa Amministrazione Comunale intende realizzare alcune opere di miglioramento del livello di sicurezza della ciclabile ADRIATICA, già realizzata con fondi Regionali PO FESR 2007-2013 - Asse V Azione 5 2 2

Le opere in progetto consistono essenzialmente in :

- A- Realizzazione di cordoli (da m. 2 con parte terminale arrotondata) alternati ad un varco delle dimensioni variabili (tra m. 1,00 e m. 1,40) per la lunghezza di circa m. 1.200, in corrispondenza dei complessi residenziali esistenti lungo la ex SS. 16, in fregio a:
 - a Residence Roscini,
 - b Hotel President,
 - c Ville Giapponesi,
 - d Complesso residenziale e struttura alberghiera Riva del Sole

Nel progetto già realizzato "Ciclabile ADRIATICA tra Giovinazzo e S Spirito", con fondi Regionali PO

Amministrazione precedente
Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 - Centro di responsabilità ufficio Urbanistica - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370;
R.U.P. - Geom. Francesco Andriano - mail-to: francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it; Tel. 080 390 2336

Richiesta parere: 02/08/2016





COMUNE DI
GIOVINAZZO

SERVIZIO OO.PP.

ASSESSORATO URBANISTICA - LL.PP. AMBIENTE E SUAP

SETTORE 3° GESTIONE DEL TERRITORIO

SERVIZI URBANISTICA-SUE - OO.PP. - AMBIENTE E SUAP

FESR 2007-2013 – Asse V Azione 5.2.2. l' **Autorità di Bacino della Puglia** - Ufficio Rischio Geologico con parere prot. n° 1222 del 31/1/2014 e a seguito di documentazione integrativa dei progettisti, con parere prot. 5935 del 15.05.2014, aveva espresso condizione che con la realizzazione della Ciclabile: "non siano creati nuovi manufatti fuor terra che ostacolino d'acqua in corrispondenza dei tratti di ciclovia che risultano allaqabili dallo studio di compatibilità idrogeologica ed idraulica redatto".

Nel mentre con la documentazione fotografica, allegata al presente progetto, si trasmette la situazione verificatasi nel Dicembre 1997, da cui si evince che la portata dell' evento alluvionale, alcun effetto avrebbe risentito dalla realizzazione di eventuali cordoli per pista ciclabile di appena cm. 16, al di sopra del piano stradale.

Pertanto, questo Ufficio del RUP ritiene doveroso, dapprima informare Codesta Spett.le **Autorità di Bacino della Puglia**, trasmettendo con separata comunicazione le informazioni relative agli eventi alluvionali verificatosi (Dic 1997) e in seconda fase, richiedere il parere finalizzato all'esecuzione dei lavori di implementazione sicurezza della Ciclabile ADRIATICA- tra Giovinazzo e S. Spirito.

- B- Realizzazione di varchi per accessi carrabili a n° 3 Impianti di Sollevamento acque nere gestiti dall' Acquedotto Pugliese, rimasti interclusi dalla realizzazione della pista ciclabile realizzata con fondi Regionali PO FESR 2007-2013 – Asse V Azione 5.2.2.
- C- Modifica di alcuni tratti di cordolo realizzato per pista ciclabile e di piazzole di sosta utenti, a seguito di richiesta ed incontri con la Società STP di Trasporti Area Metropolitana, al fine di consentire una migliore fruizione delle infrastrutture da parte dell'utenza trasportata, migliorandone il livello di sicurezza,
- D- Realizzazione di tratto di rete di Pubblica Illuminazione nella zona in fregio al Complesso residenziale e struttura alberghiera Riva del Sole apri a circa m. 180, con l'inserimento di n° 5 pali di P.I. completo di cavi ed armature stradali e lampade a vapori di sodio,
- E- Miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale.

Dette opere sono finalizzate a migliorare il livello di sicurezza :

- 1- dei ciclisti che, nel tratto di cui al punto **A**, sarebbero in movimento sulla pista ciclabile, anche in orari serali e notturni, privi di adeguata delimitazione fisica di protezione, come invece risulterebbe nella proposta di miglioramento : cordoli (di m. 2,00) alternati a varchi (di m. 1,25 circa);
- 2- degli operatori dell' AQP per la gestione degli Impianti di Sollevamento acque nere reflue, di proprietà del Comune di Giovinazzo, vedi punto **B**;
- 3- dell'utenza sia lavorativa e sia residenziale che utilizza il servizio di trasporto pubblico STP, vedi punto **C**;
- 4- dei residenti e degli utenti tutti, nel tratto del Complesso Residenziale e Struttura Alberghiera Riva del Sole, per il completamento della rete di P.I. con 5 pali e relative armature e lampade;
- 5- in corrispondenza sia degli interventi su descritti e sia all' estremità della ciclabile ADRIATICA, in corrispondenza dell' innesto con la bretella di collegamento (lato S. Spirito) con la SS 16-BIS , al fine di regimentare correttamente l'impianto semaforico ANAS, prevedendo la fase di
- 6- attraversamento pedonale in prossimità con la viabilità ivi esistente (Via Paul Harris e bretella di collegamento SS 16-bis).

Per quanto sopra, è necessario acquisire i prescritti pareri dei seguenti Uffici dello Stato Italiano e/o delle Società di gestione delle infrastrutture interessate, quali :

- **Autorità di Bacino della Puglia** ,
- **Comando di Polizia Locale** ,
- **S.T.P. – Società Trasporti Provinciale e Città Metropolitana di BARI** ,
- **Acquedotto Pugliese SpA** ,

Amministrazione precedente

Comune di Giovinazzo, Piazza Vittorio Emanuele II, 64 – Centro di responsabilità ufficio Urbanistica - Tel. 080 3902338; fax 080 3902370.
R.U.P. Geom. Francesco Andriano – mail-to francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it ; Tel. 080 390 2336

Richiesta parere 02 PL STP CMB AQD 1515

1/2



COMUNE DI
GIOVINAZZO

ASSESSORATO URBANISTICA - LL.PP. AMBIENTE E SUAP

SETTORE 3° GESTIONE DEL TERRITORIO

SERVIZI URBANISTICA-SUE - OO.PP. - AMBIENTE E SUAP

SERVIZIO OO.PP.

- Soprintendenza Architettonica di Bari,
- Soprintendenza Archeologica di Taranto,
- ANAS, Compartimento di Bari.
- Comune di Giovinazzo - 3° Settore - Sezione Urbanistica, per l'acquisizione del parere paesaggistico.

A tal fine si trasmette il progetto in epigrafe, in duplice copia, affinché ciascun Ufficio in indirizzo esprima le proprie valutazioni e dia, entro i termini previsti, i pareri necessari per l'approvazione del presente progetto che questa Amministrazione Comunale intende finanziare, approvare e realizzare in tempi ristretti.

Si allegano alla presente nota, i seguenti elaborati progettuali:

01. Relazione Tecnica Illustrativa;
02. Planimetria Generale 1 : 12.000;
03. Planimetria Intervento 1 : 2.000;
04. Planimetria opere di completamento e dettaglio 1: 2.000-200;
08. Documentazione fotografica;
12. Pareri già rilasciati sul precedente progetto : Ciclabile ADRIATICA, già realizzata, con fondi Regionali PO FESR 2007-2013 - Asse V Azione 5.2.2.

Si resta in attesa di cortese e sollecito riscontro.

Il Responsabile del Procedimento
Geom. Francesco Andriano

Il Dirigente di Settore
Ing. Cesare Trematore

sprovvisto. Orbene, poiché nello specifico si ipotizza di posare in opera cordoli lunghi 2,00 intervallati da spazi di 1,25 m, lo scrivente ufficio, **salvo diversa determinazione di codesta Spett.le Autorità, ritiene che le prescrizioni dettate nel parere dell'11.07.2014 (allegato), e tra queste (quelle riportate alla pagina 2) - testualmente:** ...*"non siano creati nuovi manufatti fuori terra che ostacolino i deflussi d'acqua in corrispondenza dei tratti di ciclovia che risultano allagabili dallo studio di compatibilità idrologica ed idraulica redatto"*.

di fatto, non siano in contrasto con le opere ipotizzate (cordoli alti 20 cm, lunghi 2,00 intervallati, con spazi privi di qualsiasi manufatto, larghi 1,25 m) sul tratto della ciclabile attualmente in contrasto con il D.M. 577/1999.

Tanto premesso, attesa urgenza per effettuare gli interventi di implementazione della sicurezza e rendere coerente l'intera opera con il D.M. 30.11.1999, n.577, si attendono utili indicazioni su quanto precedentemente illustrato.

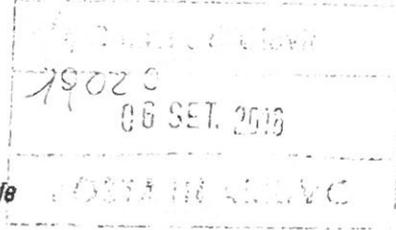
Cordialità

Il Dirigente del 3° Settore
Ing. Cesare TREMATORE





Società Trasporti Provinciale



9

Prot. 4853/B

Bari, 5 Settembre 2016

Preg.mi Sigg. Sindaco

(fax 080 3943354)

francesco.andriano@comune.giovinazzo.ba.it

Assessorato Urbanistica – LL.PP. Ambiente

COMUNE DI GIOVINAZZO

Oggetto: riscontro Vs. nota prot. 17.483 del 09/08/2016, Ciclovía Adriatica tra Giovinazzo e S.Spirito, richiesta parere.

Con riferimento alla Vs. nota in oggetto, relativa alla richiesta di parere sui lavori di implementazione della sicurezza alla Ciclovía Adriatica sul tratto Giovinazzo – S.Spirito, questa Società, al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio delle proprie autolinee, non può che confermare quanto già verbalizzato nei sopralluoghi congiunti dei giorni 20/01/2016 e 03/02/2016, così come riportati nella Tav. n° 12 degli allegati alla Vs. nota.

Distinti saluti

cfp/CFP

Il Direttore di Esercizio
Ing. Francesco Lucibello

Numero R.E.A. 345517 – Registro Imprese n. 712904/1996 CCIAA Bari
Capitale Sociale € 4.648.140,00 i.v. - C.F. e P.I. 04914290723

Sede Legale:

Via Barletta, 156 – 76125 TRANI (BT)
Tel. 0883 491800 – 492532
Fax 0883.588161
e-mail: stprani@stpspa.it
pec: segreteria.trani@pec.stpspa.it



Direzione:

Viale Leoni, 22 – 70132 BARI (BA)
Tel. 080 5058229 – 080 5058280
Fax 080 5058154
e-mail: stpbari@stpspa.it
pec: segreteria.bari@pec.stpspa.it

Allegato 4

CITTA' METROPOLITANA DI BARI
SERVIZIO TERRITORIALE GENERALE, VIABILITA' E TRASPORTI
UFFICIO TRASPORTI
Via Re David 178/D - 70125 BARI
Tel. 080/5412907 - Fax 080/5412916
Pec: provincia.ba.it.trasporti@pec.rupar.puglia.it

A mezzo PEC

Spett.li:

Ing. Cesare Trematore
Dirigente Settore 3 - Gestione del Territorio del Comune di
Giovinazzo

cmba ADOCMBA RGP
Pianificazione territoriale generale, Viabil
PG 0107529 del 08/09/2016
Flusso: Uscita

Geom. Francesco Andriano
Comune di Giovinazzo
Responsabile Unico del Procedimento
Comune di Giovinazzo

e, p.c.

S.T.P. S.p.A.
segreteria.bari@pec.stpspa.it
segreteria.trani@pec.stpspa.it

Oggetto: Progetto di "realizzazione della ciclovia tratta Giovinazzo-S.Spirito". Richiesta parere lavori di implementazione sicurezza.

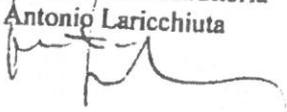
In merito a quanto richiesto con nota 17483 del 9 agosto 2016, questo Ufficio non può che ribadire quanto già espresso nelle precedenti note e riportate nella tavola 12 del 15 giugno 2016, allegata alla predetta richiesta, e nella nostra nota del 14 aprile 2016 PG 0051318.

In particolare la modifica di alcuni tratti di cordolo in corrispondenza delle fermate degli autobus di linea, tesa a incrementare il livello di sicurezza dei trasportati, rientra nell'ambito di quanto emerso negli incontri tenutisi in loco.

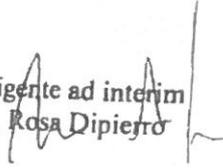
Tuttavia, considerata la larghezza degli autobus in transito e la larghezza delle corsie di marcia, unitamente alla circostanza che le fermate dovranno essere effettuate occupando le suddette corsie, il funzionario incaricato, come già scritto nel verbale del 20 gennaio 2016, aveva già suggerito un adeguato limite di velocità sulla strada in questione e idonei rallentatori di velocità ad effetto ottico ed acustico posti in corrispondenza delle suddette fermate e, pertanto, poiché dall'esame della documentazione prodotta in visione non sembrano evincersi elementi comprovanti i suddetti suggerimenti, pur esprimendo in generale, per la parte di propria competenza, un parere favorevole alla realizzazione delle opere ivi indicate, si ritiene importante, ai fini di una ancora maggiore sicurezza, che codesto Ente segua i predetti suggerimenti.

Distinti saluti

Il Responsabile dell'istruttoria
Ing. Antonio Laricchiuta



Il Dirigente ad interim
Avv. Rosa Dipietro



Prot. 20305 del 27.9.2016

Allegato 5



Direzione Reti e Impianti
Macro Area Territoriale BARI-BAT
Area Manutenzione & Engineering

Il Direttore dei Lavori Ambito 5

Acquedotto Pugliese
U - 21/09/2016 - 0098098



Bari 21 settembre 2016

Al Sindaco Comune di Giovinazzo

All'Ufficio Tecnico Comunale
c.a. geom Francesco ADRIANO
Responsabile del Procedimento

Oggetto: Realizzazione Ciclovia Adriatica tratto tra Giovinazzo e Santo Spirito – lavori di implementazione sicurezza.

Rilascio Parere

In riscontro alla vs nota prot. n. 17483 del 09/08/2016, acquisita da questa Società il 12/08/2016 al prot. n. 86818, con la quale è stato chiesto a questa Macro Arca il parere di competenza, si comunica che, a seguito di verifica degli elaborati, gli interventi previsti in corrispondenza degli ISF gestiti da questa Società verosimilmente garantiranno le esigenze di servizio.

Cordiali saluti.

Il Direttore dei Lavori e del Servizio
ing. Francesco Avitto

Visto: Il Responsabile A.M.&E.
ing. Emilio Tugno

F. De Francesco nota dista ciclabile Giovinazzo

AQP

Acquedotto Pugliese S.p.A. con Unico Azionista
Sede legale: Via Cognetti, 38 - 70121 - Bari - Telefono +39 080.5723111 - www.aqp.it
Cap. Soc. € 41.385.573,60 i.v. Registro delle Imprese di Bari
C.F. e P.IVA. 00347000721. REA C.C.I.A.A. di Bari n. 414092





COMUNE DI GIOVINAZZO

Città Metropolitana di Bari

COMANDO POLIZIA LOCALE

UFFICIO VIABILITÀ

Via Cappuccini, 113 - Tel. 080.3902382 - 080.3942014 - Fax 080.3901503 - e-mail ufficio.viabilita@comune.giovinazzo.ba.it - CF 80004510725

Prot. n. 19466

Giovinazzo 14.09.2016

Dirigente 3° Settore
Gestione del Territorio
Ing. Cesare TREMATORE
SEDE

OGGETTO: Realizzazione della ciclovia Adriatica tratto Giovinazzo – S. Spirito.
Lavori di implementazione sicurezza.

In riferimento alla Vostra nota del 09.08.2016 prot. n. 17483, dopo aver verificato il progetto esecutivo, si esprime Nulla Osta per quanto di competenza di questo Comando, a condizioni che tutta la segnaletica stradale e i dispositivi di regolamentazione e disciplina della circolazione stradale (pedoni, veicoli ed animali) siano conformi a quanto stabilito dal C.d.S. – D.L.vo n. 285/1982 e sancito dall'art. 45, oltre che la stessa pista ciclabile sia conforme a quanto prescritto dal D.M. n. 557/1999. Le non conformità sono evidenziate e dettagliate nella precedente relazione redatta dal Comando di Polizia Locale, prot. n.392/P.L. del 02/04/2014 ai punti 2 e 9. Inoltre si evidenzia quanto segue:

A - ADEGUAMENTO E SISTEMAZIONE DELLE FERMATE S.T.P.

- Le fermate autobus come da progetto se realizzate all'interno della delimitazione del Centro Abitato, sono conformi a quanto sancito dalla
- A1 - fig. II 447 - art. 151 del D.P.R. n 495/1982, diversamente se ricadono fuori dalla predetta delimitazione devono essere realizzate in conformità alla
- A-2 fig. V 2 - art. 352 del D.P.R. n 495/1982.

B - REALIZZAZIONE DELLA SEGNALETICA VERTICALE ED ORIZZONTALE AGGIUNTIVA IN CORRISPONDENZA DELL'INIZIO E FINE DELLA PISTA CICLABILE NEL TRATTO ex SS. 16.

- L'inizio e la fine della pista ciclabile va adeguatamente segnalato come sancito dai commi 9 e 10 dell'art. 122 del D.P.R. n 495/1982 e
- B.A precisamente con fig. II 90 e con fig. II 91. Per inizio e fine pista ciclabile



COMUNE DI GIOVINAZZO

Città Metropolitana di Bari

COMANDO POLIZIA LOCALE
UFFICIO VIABILITA'

Via Cappuccini, 113 - Tel. 080 3902382 - 080 3942014 - Fax 080 3901503 - e-mail ufficio.viabilita@comune.giovinazzo.ba.it - CF 80004510725

- il C.d. S. intende i due estremi della stessa. Le interruzioni del cordolo per motivi legati agli accessi o presenza di intersezioni devono essere
- B, 2 segnalati in conformità alla **fig. II 472** Art. 177 del DPR 16.12.1992 n. 495, con orientamento del segnale freccia **45°a SX** vista dai conducenti in direzione Bari e **freccia 45°a DX** vista dai conducenti in direzione Giovinazzo, **inserendo tra il segnale ed il delineatore speciale di ostacolo un pannello integrativo con la dicitura "eccetto fig. II 131"**. L'altezza del primo segnale (delineatore) dal basso deve essere dal piano di calpestio max m 1, in modo che il complesso dei segnali montati rientri nel cono di visibilità dei conducenti in assetto di guida.
- B, 3
- B, 4 Le interruzioni vanno segnalate anche con la segnaletica orizzontale con le strisce discontinue a collegamento dei cordoli che delimitano la pista ciclabile e non con segnaletica orizzontale **attualmente in opera** prevista solo ed esclusivamente per segnalare gli "attraversamenti ciclabili" nelle aree di intersezione, giuridicamente errata in quanto gli accessi privati non possono essere considerati aree di intersezione.
- Per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali e ciclabili fermo restando il tipo di materiale e le modalità di realizzazione si ribadisce che gli stessi devono essere realizzati con i colori conformi alle figg. II 434 - 437 del D.P.R. n 495/1982 e come richiamato dal parag. 5 della Direttiva Ministero delle II. e dei TT. D.M. 777/2006.

C - SEGNALAZIONE PALI DELLA PUBBLICA ILLUMINAZIONE

Da sopralluogo effettuato risultano, che lungo il margine opposto al cordolo vi è la presenza di pali della pubblica illuminazione. Considerata la prossimità al margine della pista è opportuno che detti pali vengano segnalati con "delineatori bifacciali di ostacolo bianco/nero" montati sugli stessi in ottemperanza all'art. 175 figg. II 470 - 471 del D.P.R. n 495/1982.

D - SEGNALAZIONE CUSPIDI INIZIALI DELLA PISTA CICLABILE.

Le cuspidi iniziali della pista ciclabile in quanto determinano una modifica logistico-ambientale dell'utilizzo della carreggiata è opportuno che le stesse vengano segnalate con dispositivi luminosi lampeggianti abbinati anche a colonnine luminose, in modo da evidenziare la presenza dell'inizio del cordolo dispositivo questo a separare fisicamente il traffico ciclabile da quello dei veicoli a motore.



COMUNE DI GIOVINAZZO

Città Metropolitana di Bari

COMANDO POLIZIA LOCALE
UFFICIO VIABILITA'

Via Cappuccini, 113 - Tel. 080 3902382 - 080 3942014 - Fax 080 3901503 - e-mail ufficio.viabilita@comune.giovinazzo.ba.it - CF 80004510725

CONCLUSIONE

Per l'istituzione e la regolamentazione della Pista Ciclabile il Comune di Giovinazzo-Comando di Polizia Municipale, ai sensi dell'art. 5, comma 3 del C.d.S- D.L.vo n. 285/1992, deve emettere l'ORDINANZA motivata e resa esecutiva e nota al pubblico mediante i prescritti segnali.

E -

Ministero delle II. e dei TT. Direttiva prot. n. 4867/RU del 05/08/2013
" Istruzioni e linee guida per la fornitura e posa in opera di segnaletica stradale"- Norma UNI EN 12899-1 e UNI EN 1436.

Cordialità.

IL COMANDANTE LA P.L.
Dott. Filomeno CAMPOREALE





EUROPEAN UNION



REGIONE PUGLIA
ASSESSORATO AI TRASPORTI
E VIE DI COMUNICAZIONE



CY.RO.N.MED PROJECT
Cycle Route Network
of the MEDITerranean



INTERREG III B
ArchMed

ALLEGATO

7



RETI CICLABILI IN AREA MEDITERRANEA

VADEMECUM DELLA CICLABILITÀ



SOGGETTO
ATTUATORE



FEDERAZIONE ITALIANA
AMICI DELLA BICICLETTA

accompagnati da un paio di adulti;

- fare concorsi premianti per gli alunni che vanno a scuola a piedi o in bicicletta al fine di decongestionare la zona attorno alla scuola. Queste iniziative in genere rientrano nelle campagne "Passi per il clima", "Miglia verdi" e hanno la funzione di promuovere la consapevolezza sul risparmio di carburante, la riduzione dell'inquinamento e dell'emissione di CO₂; queste azioni devono essere integrate con uno specifico programma educativo;
- "Messa in sicurezza dei percorsi casa scuola" e "zona 30 di scuola". Si tratta di iniziative combinate scuola-amministrazione comunale per migliorare la mobilità in bicicletta e a piedi nei dintorni della scuola. Esse hanno anche la finalità educativa di far crescere negli alunni il senso di cittadinanza, cioè di essere soggetti portatori di bisogni e sperimentare forme di richiesta collettiva.

In tutte queste azioni è fondamentale che il Comune provveda a migliorare contestualmente le possibilità di camminare ed andare in bicicletta con sicurezza nei dintorni delle scuole. Per le scuole medie e superiori ci sono meno esperienze. Si tratta di inserire all'interno dei singoli insegnamenti ordinari, possibilmente in forma coordinata all'interno di un progetto generale, contenuti legati all'inquinamento da traffico, alle varie forme di mobilità, all'analisi delle motivazioni che guidano le scelte personali di mobilità. Nelle scuole medie e superiori l'autonomia potenziale degli studenti sui percorsi casa scuola è ormai completa, entrano in campo molto spesso motivazione di comodità, pigrizia, ed esagerato senso di protezione da parte dei genitori. Sono questi gli elementi di analisi sui quali lavorare per creare cittadini futuri meno dipendenti dall'automobile.

Un apposito sito internet (<http://www.fiab-scuola.org/>) specializzato sulle attività scolastiche di promozione della bicicletta, è stato creato dalla FIAB a servizio degli operatori e degli educatori della mobilità sicura e sostenibile.

1.12 - LE PROSPETTIVE DI AZIONE

Ci sono azioni "hard" come la realizzazione di tramvie, circonvallazioni, ecc. che richiedono tempi lunghi e notevoli investimenti e azioni "soft", di gestione della domanda di mobilità, che richiedono tempi brevi e costi minori.

Bisogna:

- intervenire sugli stili di vita;
- uscire dalla logica dell'emergenza;
- proporre con forza la bicicletta ed il trasporto collettivo.

Pertanto:

- organizzare interventi gestionali;
- ridurre lo smodato uso dell'auto;
- dare alternative concrete e sicure all'auto, passare dalla auto-mobilità alla multi-mobilità;
- diversificare i sistemi di trasporto;
- creare consenso sulle alternative;

infine:

- c'è molto da fare e da sperimentare per politici, tecnici e operatori;

- andare a piedi ed in bicicletta sarà quello che "farà la differenza" per il futuro;
- ricordarsi che occupare il suolo pubblico, inquinare e fare rumore è un danno alla società;
- pensare ad una economia ecologica, a bilanci integrati tra azioni finanziarie, sociali e ambientali.

1.13 - LE PRINCIPALI NORME CHE RIGUARDANO IL TRASPORTO IN BICICLETTA

1.13.1 - Legge 366/98

Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica

[testo e storia della legge su <http://www.fiab-onlus.it/lex.htm>]

Art. 1 La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica.

Art. 6 Gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:

- a. **realizzazione di reti di piste ciclabili** e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
- b. **costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati**, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;
- c. **messa in opera di segnaletica luminosa**, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;
- d. predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'**intermodalità** tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
- e. redazione **cartografica specializzata**, posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- f. realizzazione di **conferenze, attività culturali** ed iniziative educative atte a promuovere la conversione del trasporto motorizzato a quello ciclistico;
- g. **progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici** e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi europei al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali;
- h. realizzazione di intese con il **Gruppo FS al fine di promuovere l'intermodalità** tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;
- i. realizzazione di intese con le aziende di **trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione** fra detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- l. ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

1.13.2 - DM 557/99

Regolamento recante norme per la definizione delle

caratteristiche tecniche delle piste ciclabili - (G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale)
[testo su <http://www.fiab-onlus.it:80/tecpest.htm>]

Art. 1 itinerario in sede riservata e promiscua **Premessa**

1. Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili 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). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

Art. 2. Finalità e criteri di progettazione

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a. favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;
- b. puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;
- c. valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- d. verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

Art. 3. Strumenti di pianificazione

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

- a. un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari (propensione - interviste - modal split) e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre

componenti di traffico. Nell'ambito di tale piano è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

- b. i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto (intersezioni e passi carrai) con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

1.13.3 - D.Lgs. 30-4-1992 n. 285 e s.m.i.

Il Nuovo Codice della Strada

Art. 1. Principi generali

1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.
2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

Art. 3. Definizioni di traffico

39. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

53-bis. Utente debole della strada: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

Art. 182. Circolazione dei velocipedi

9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.

1.13.4 - suppl GU 146 del 1995

Direttive per la realizzazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del Traffico

3.2. Interventi sulla domanda di mobilità

3.2.1. Tipi di componenti del traffico

Le quattro componenti fondamentali del traffico, qui di seguito esposte secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano, sono:

1. **circolazione dei pedoni** (e delle biciclette aggiungiamo noi della FIAB);
2. **movimento di veicoli del trasporto collettivo** con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
3. **movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea** (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
4. **sosta di veicoli motorizzati**, in particolare relativamente alle autovetture private.

Considerazione riassuntiva - L'adozione dell'anzidetta scala dei valori delle componenti fondamentali del traffico rappresenta una precisa strategia del Piano, dalla quale in generale consegue che, in caso di congestione di una strada dovuta alla presenza contemporanea delle quattro componenti anzidette, il problema viene risolto "allontanando" dapprima la sosta dei veicoli privati individuali e - successivamente, qualora non si fosse raggiunto il grado di riordino desiderato - le altre componenti di traffico nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato.

Naturalmente nel quadro anche di quanto esposto al paragrafo seguente, al fine di soddisfare in ogni caso le esigenze di mobilità della popolazione, al termine "allontanando" viene assegnato il significato progettuale di "fornendo l'alternativa comportamentale immediatamente più opportuna", di carattere spaziale e/o modale e/o temporale.

1.13.5 Piste Ciclabili adiacenti e proventi delle multe

La legge n. 366/98 sulla mobilità ciclistica ha introdotto norme che hanno modificato il Codice della Strada. Tali norme, tuttora in vigore, normalmente vengono ignorate sia da chi è tenuto ad osservarle che da chi dovrebbe, eventualmente, farle osservare.

a) Piste ciclabili lungo le strade

L'art. 10 della 366/98, ai commi 1 e 2, apportando modifiche agli artt. 13 e 14 del Codice della Strada, ha posto l'obbligo per gli Enti proprietari delle strade classificate come C, D, E, F ai sensi dell'art. 2 dello stesso CdS, vale a dire tutte le strade (extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere e locali) ad eccezione delle autostrade, di realizzare piste e percorsi ciclabili adiacenti nei casi di costruzione di nuove strade e di manutenzione straordinaria di strade esistenti. Da tale obbligo non vengono escluse, quindi, le nuove zone di espansione, le aree industriali o artigianali, né i sottopassi/sovrappassi ferroviari. Tutto ciò salvo comprovati problemi di sicurezza. Tali problemi non risultano codificati ma, anche per il fatto di dover essere comprovati, dovrebbero limitarsi a situazioni eccezionali (es. una strada in galleria o una strada di notevole pendenza). Tuttavia, in generale, dove riesce a passare una strada, può passare in sicurezza anche una strada con pista ciclabile adiacente.

Il Ministero delle Infrastrutture (già LLPP) - Ispettorato

Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, ha a suo tempo chiarito che il termine "adiacente" può intendersi non solo nella sua eccezione letterale ma anche nel senso che la pista o il percorso ciclabile, unendo estremi di tratti stradali oggetto di intervento, possono avere sviluppo in tutto o in parte anche disgiunto da quello della viabilità carrabile.

Tali interventi sono tanto più necessari quanto più la realizzazione delle opere viarie può interrompere, compromettere o deviare il transito ciclistico preesistente per esempio a causa della realizzazione di uno svincolo, dell'allargamento o realizzazione di strade per traffico veloce, pesanti e/o a quattro corsie.

b) Destinazione di parte dei proventi delle multe.

L'art. 10, comma 3, ha modificato, l'art. 208 del Codice della Strada relativamente alla destinazione dei proventi delle multe, comunque destinati a migliorare la circolazione e la sicurezza stradale.

Per effetto di tale modifica, una parte dei proventi delle multe deve essere utilizzata annualmente dagli Enti proprietari delle strade a favore della mobilità ciclistica, nonché, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili. Tra tali interventi possono considerarsi realizzabili quelli di moderazione del traffico o "traffic calming".

1.14 - PROMUOVERE LA BICICLETTA IN 36 SLOGAN

Dall'intervento di Gilbert Lieutier, al Corso di formazione NiceBike a Padova, intervento finalizzato a promuovere la mobilità di ciclisti e pedoni

Gilbert Lieutier, francese, abita in Provenza, già Capo Progetti al CETE Méditerranée, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et del la Mer, Dipartimento "infrastructures, Sécurité, Transport, Ouvrages d'Art", Servizio "Aménagements Urbains Sécurité & Eclairage", esperto di progettazioni ciclabili, in alcune sue conferenze in Italia riporta sempre dei messaggi estremamente sintetici ma centrati e profondi che sono la sintesi della sua lunga esperienza professionale di progettista e pianificatore della mobilità urbana. Ne citiamo alcuni che ci aiuteranno a "vedere la promozione della bicicletta in città con occhi diversi" e animati da maggiore determinazione.

1. La ciclabilità perché?... Per riequilibrare la mobilità tra i diversi modi di spostamento in città e per dare la libertà di scegliere il modo per muoversi (è scritto nel testo della legge francese! E la libertà è cosa importante!)
2. L'obiettivo non è la realizzazione di centinaia di km di piste o corsie ciclabili... il vero scopo è la «produzione» di ciclisti, soprattutto di ciclisti felici!
3. Lo scopo non è: più ciclisti con lo stesso numero di auto... ma più ciclisti con meno auto.
4. Attenzione a non sbagliarsi: non è l'aumento dell'uso della bici che riduce l'uso dell'auto... è la riduzione dell'uso dell'auto che produce l'aumento dell'uso

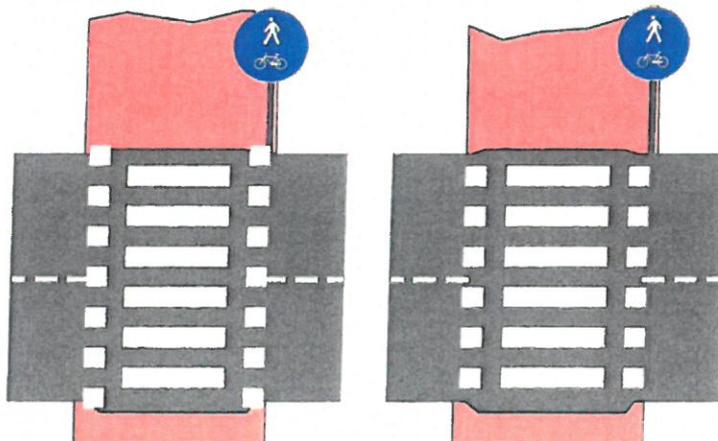
MONODIREZIONALI E INTERSEZIONI NON SEMAFORIZZATA



INTERSEZIONI DI PERCORSO PEDONALE E CICLABILE



IL CODICE DELLA STRADA NON PREVEDE LA SEGNALETICA ORIZZONTALE DA UTILIZZARSI IN QUESTA TIPOLOGIA DI ATTRAVERSAMENTO, PERTANTO A VOLTE SI TROVANO LE SOTTO ELENATE SOLUZIONI.



ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE PROMISCUEO
Non previsto dalle normative nazionali

ATTRAVERSAMENTI E MODERAZIONE DEL TRAFFICO



VILLAFRANCA DI VERONA - ATTRAVERSAMENTI AD ALTA VISIBILITÀ

ATTRAVERSAMENTI SU PIATTAFORMA RIALZATA

