



STAZIONE APPALTANTE  
**Regione Calabria**  
 Dipartimento Infrastrutture Lavori Pubblici Mobilità

IL DIRIGENTE  
**Ing. Giuseppe Iritano**

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO  
**Ing. Roberto Luigi Ruffolo**

IL DIRETTORE ESECUTIVO DEL CONTRATTO  
**Ing. Giovanna Petrunaro**



REGIONE BASILICATA



REGIONE CALABRIA



REGIONE SICILIA

## Ciclovia della Magna Grecia



# CICLOVIA MAGNA GRECIA

## Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

RTP progettisti



Coopprogetti Soc. Coop.



MATE Soc. Coop.



Parciannelo & Partners  
 engineering s.r.l.



Netmobility s.r.l.

RESPONSABILE  
 DELL'INTEGRAZIONE  
 TRA LE VARIE  
 PRESTAZIONI  
 SPECIALISTICHE

Ing. Alessandro Placucci

# ELABORATI GENERALI ANALITICO DESCRITTIVI APPROFONDIMENTI PROGETTUALI LOCALI VALUTAZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO

Progetto	Fase	Lotto	Categoria	Sottocategoria	Progressivo	Tipo elaborato	Progressivo
20088	F	000	TRA	SG	1	SC	2
CUP	Redatto	Controllato	Approvato	Scala	Revisione	Data	
J62C17000170001	Muraca	Costa	Panfilì	-	A	31/01/2022	

## VALUTAZIONE SUI LIVELLI DI TRAFFICO

### 0. PREMESSA

Si fa presente che, nell'ambito della progettazione di una ciclovia, l'utilizzo di strade a basso volume di traffico in sede promiscua con i veicoli rappresenta un'ottima occasione di conferire all'infrastruttura maggiore linearità, contenendo i costi di realizzazione e, allo stesso tempo, non pregiudicare la sicurezza fruitiva della stessa. Al fine di comprovare l'adeguatezza delle soluzioni prospettate è stato approfondito il lotto prioritario individuato dalla regione Calabria, analizzando i diversi casi in cui si prevede promiscuità tra veicoli e ciclisti.

La normativa italiana individua i percorsi in sede promiscua tra ciclisti e veicoli e, nello specifico, nel DM557/1999, all'art. 6 si riporta quanto segue:

*6. I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.*

Nell'ambito di una Ciclovia di livello nazionale (Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche) il DM 517/2018, in merito ai percorsi in sede promiscua tra veicoli e ciclisti riporta quanto segue:

*a) Protezione dal traffico veicolare:*

- *Livello minimo: Tronco composto da tratti in promiscuo limitatamente a strade a basso traffico (500veic/giorno) e con velocità basse (<50 Km/h).*

Vale la pena qui ricordare che La Legge 2/2018 introduce delle importanti novità rispetto al modo in cui vanno riconosciuti e trattati i percorsi che compongono la viabilità per le biciclette, introducendo la definizione di "ciclovia" (Art. 2): ciclovia è "un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza più agevole e sicura". Si pone particolare risalto alla distinzione tra infrastrutture e provvedimenti insita nella definizione di ciclovia, che ha a che fare con la differenza tra i percorsi ciclabili dedicati, che corrispondono sostanzialmente alle tipologie definite dal D.M. 557/1999 che configurano un uso esclusivo per le biciclette o con promiscuità "limitata" con pedoni (percorsi ciclopedonali) a cui si possono aggiungere le strade Fbis (promiscuità "limitata" con i veicoli), e i percorsi ciclabili promiscui con il traffico veicolare, dove sono i provvedimenti di limitazione al traffico (aree pedonali, ZTL, ecc.) o della velocità (strade 30, zone residenziali) a creare le condizioni per un transito "sicuro e confortevole" per le biciclette.

Metodologicamente il gruppo di lavoro ha analizzato il tracciato procedendo per step consequenziali secondo il seguente ordine:

- Caratterizzazione del sedime di progetto (sede propria o sede promiscua);
- Analisi e categorizzazione dei tratti a traffico limitato (Divieto di transito eccetto frontisti, ZTL);
- Analisi e categorizzazione dei tratti a fruizione limitata (strade vicinali, strade sterrate o senza uscita e similari);

- Analisi dei tratti oggetto di rilevazione dei livelli di traffico (che non rientrano in nessuna delle categorie precedenti).

#### CARATTERIZZAZIONE DEL SEDIME DI PROGETTO

Il tracciato è stato categorizzato in funzione al sedime di progetto dello stesso con riferimento ai tratti in sede propria, cioè i tratti in cui il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile (PC) e un percorso ciclopedonale (PC\_PED). In suddetti tratti non sussiste il problema della promiscuità con il traffico veicolare in quanto il flusso ciclabile o ciclopedonale sarà fisicamente separato da quello veicolare attraverso cordoli delineatori che eliminano i problemi legati a tale promiscuità.

Tale categorizzazione ha permesso di limitare i tratti in cui la promiscuità potrebbero causare limitazioni alla sicurezza fruitiva della ciclovia. Di seguito si riporta un estratto planimetrico in cui si individuano i tratti di Ciclovia in sede propria ed in sede promiscua.



**LEGENDA**

- Caratterizzazione sedime di progetto
- Ciclovia in sede propria
- Ciclovia in sede promiscua



## ANALISI E CATEGORIZZAZIONE DEI TRATTI A TRAFFICO LIMITATO

In fase preliminare alla progettazione il gruppo di progettazione ha individuato, attraverso un'analisi qualitativa dei flussi di traffico, una serie di assi viari che potrebbero essere convertiti in strade a traffico limitato. In questi tratti sono state adottate strategie che impongono una serie di limitazioni dei flussi veicolari al fine di ridurre ulteriormente il numero di veicoli che possono accedervi.

La fattispecie può essere riassunta nelle seguenti categorie:

- **Divieto di transito eccetto frontisti e ciclisti (DT\_FRONT).** Rientrano in questa categoria quelle strade extraurbane (spesso sterrate) utilizzate solo dai pochi residenti e/o proprietari dei terreni adiacenti alle stesse. A seguito dell'intervento in queste strade sarà precluso il transito ai mezzi non autorizzati e, quindi, ai non residenti/proprietari e ai ciclisti. Di seguito si riporta a titolo esemplificativo un caso studio di una strada rientrante in questa categoria.



Il tratto analizzato è ubicato nel Comune di Scala Coeli, in provincia di Cosenza ed identificato con il codice CA15.T34. Questa strada, via Gioacchino da Fiore, è un asse viario sterrato ubicato tra la linea ferrata e la linea costiera a servizio di alcuni stabilimenti turistici e aree rurali. Il PFTE prevede in questo tratto la realizzazione della pavimentazione e la limitazione del traffico ai soli autorizzati.

- **Zona a Traffico Limitato (ZTL).** Si tratta di strade che attraversano aree urbane e che, in funzione alle sue caratteristiche geometriche e funzionali possono essere convertite in Zona a Traffico Limitato. In questi tratti, già caratterizzati da un traffico veicolare esiguo, potranno accedere solo gli utenti autorizzati e sarà precluso l'accesso a tutti coloro che non hanno specifica autorizzazione. A solo titolo esemplificativo si riporta un caso studio che rientra in questa categoria.



Il tratto in questione è localizzato nel Comune di Reggio Calabria, sul lungomare di loc. Pellaro. Attualmente questo asse viario è percorso da un numero esiguo di veicoli e, in questo tratto, il PFTE prevede l'installazione di una ZTL, precludendo l'accesso ai non residenti. A seguito dell'intervento, pertanto, si può affermare che il flusso veicolare sia ulteriormente abbattuto e mantenuto, ad ogni modo, sotto i 500 veic/giorni.

Le modifiche alle regole d'uso descritte sopra apportano grandi benefici alle esigenze della ciclovia in termini di sicurezza, linearità e riduzione dei costi di realizzazione. Limitare il numero di fruitori nelle situazioni descritte porterà sicuramente ad un drastico abbassamento dei livelli di traffico a seguito delle limitazioni e, pertanto, risulta poco efficace ed utile una misurazione dei flussi veicolari in ambito precedente alla realizzazione delle opere.

Di seguito si riporta un estratto planimetrico con riferimento ai tratti in cui si prevede la limitazione del traffico attraverso una modifica alle regole d'uso delle stesse (DT\_FRON e ZTL)



**LEGENDA**

- Caratterizzazione sedime di progetto
- Diaveto di transito eccetto frontisti
- Ciclovia in sede propria
- Altre strade
- ZTL



## ANALISI E CATEGORIZZAZIONE DEI TRATTI A FRUIZIONE LIMITATA

Dall'analisi del tracciato e della futura destinazione dei diversi tratti, con particolare riferimento ai tratti in cui la ciclovia prevede la promiscuità tra veicoli e ciclisti, il gruppo di progettazione ha individuato una serie di infrastrutture sulle quali, attraverso un'analisi qualitativa e non quantitativa, si può affermare con oggettiva sicurezza che i flussi veicolari stiano nettamente al di sotto dei 500 veic/giorno.

Rientrano in questa categoria le seguenti strade:

- **Strade di tipo vicinale.** Si tratta di assi viari che attraversano aree sub urbane e periferiche di piccoli centri urbani. Queste strade, inoltre, presentano nelle immediate vicinanze assi viari di categorie superiori (SP e SS) e, pertanto, è facilmente intuibile che il traffico motorizzato prediliga queste ultime. Premesso ciò risulta che le strade che rientrano in questa categoria siano utilizzate solo dai pochi residenti o dai proprietari dei lotti adiacenti ad esse e che, comunque, non superano i 500veic/giorno. Il PFTE, in questi casi, prevede una limitazione della velocità massima consentita (30km/h) e, ove possibile e sensato, sarà predisposta una Zona 30. Di seguito si riporta a solo titolo esemplificativo, un caso che rientra in questa categoria.



Il tratto in questione è ubicato nel Comune di Caulonia ed identificato attraverso il codice CA10.T19. Il caso studio riguarda Via Allaro Marina, una strada che collega il piccolo centro di Caulonia Marina con il resto del territorio comunale. E' facilmente ipotizzabile che questo asse viario sia utilizzato solo dai pochi residenti dell'area di Caulonia ubicata ad est della linea ferrata e che, il traffico veicolare prediliga la SS106, a pochi metri di distanza.

- **Strade extraurbane, campestri o senza uscita.** Rientrano in questa categoria quelle strade, per lo più sterrate, a servizio dei terreni o edifici limitrofi o che non sono dotate di uscita. Gli utenti che ogni giorno percorrono queste strade sono per lo più mezzi agricoli, mezzi di manutenzione o i pochi residenti/proprietari. Anche in questi casi il progetto prevede la limitazione della

velocità consentita (30km/h) senza limitarne l'accesso. Di seguito si riporta un tratto che rientra in questa categoria.



Il tratto in questione è localizzato tra il comune di Reggio Calabria e quello di Villa S.Giovanni ed identificato con il codice CA07.T77. Si tratta di una strada senza uscita che attraversa un'area poco antropizzata, ubicata sul litorale reggino ed è facilmente intuibile che non sia utilizzata dai veicoli a motore tranne che da pochissimi utenti. In questo caso il progetto prevede una limitazione della velocità massima consentita (30km/h) ma senza limitarne l'accesso.

Di seguito si riporta una planimetria con riferimento ai tratti in cui il PFTE prevede il passaggio in promiscuo su strade vicinali o su strade extraurbane, campestri e senza uscita.

#### ANALISI DEI TRATTI OGGETTO DI RILEVAZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO

Escludendo i tratti in sede propria, i tratti in cui si prevede una limitazione del traffico ed i tratti in cui oggettivamente i flussi di traffico risultano ridotti, restano da analizzare tutti i tratti che non rientrano nelle categorie descritte prima. Per questi tratti sono state svolte stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio simili, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

I casi analizzati sono 14 e sono individuati dalla planimetria riportata di seguito.

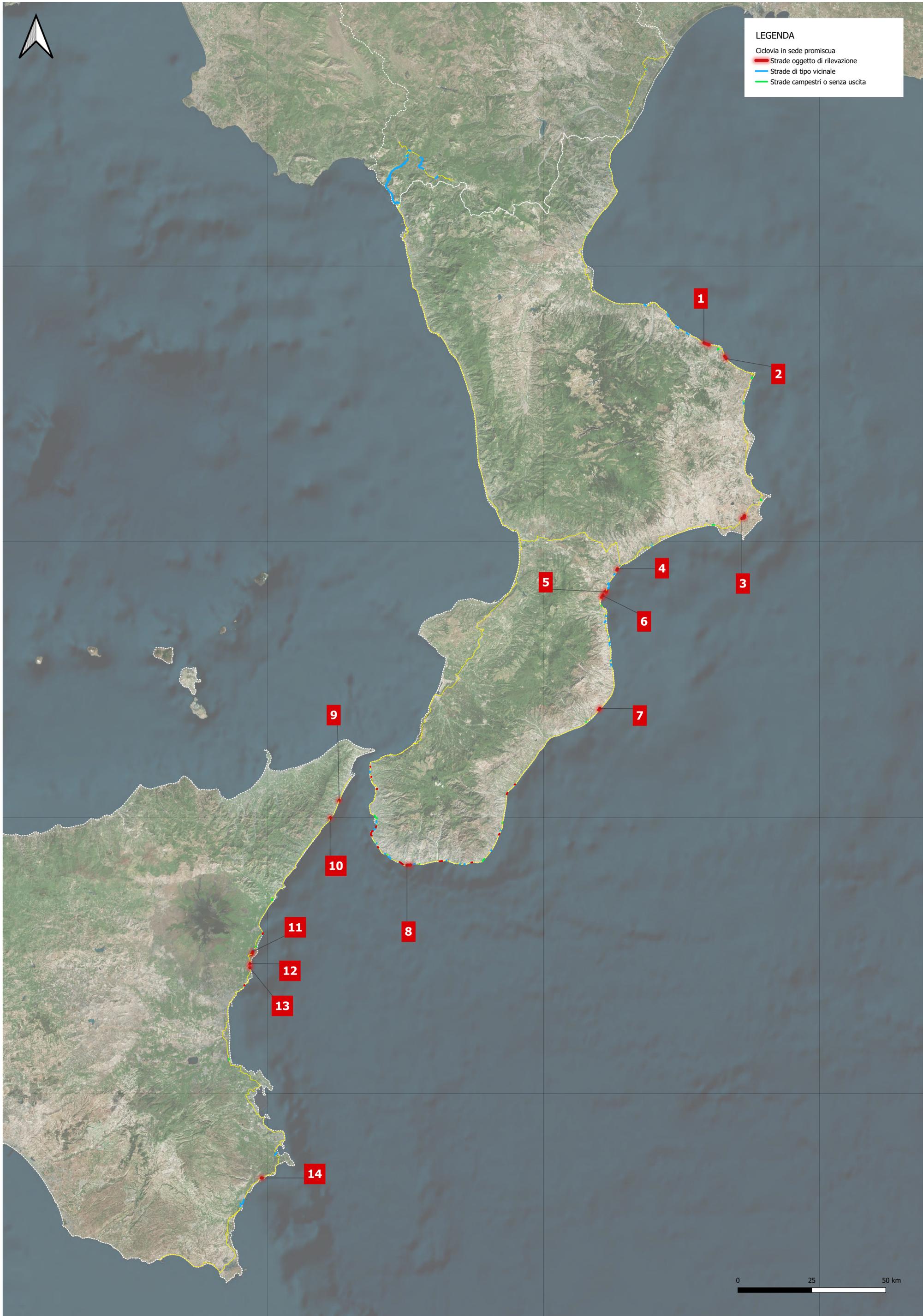
Per ciascuno di questi tratti è stata redatta una scheda con riferimento ai dati presumibili derivanti da tale valutazione. Considerato che tali analisi sono state svolte durante il periodo invernale in cui la pressione di traffico risulta particolarmente ridotta nelle aree attraversate dalla ciclovía.

Di seguito si riporta una planimetria con l'ubicazione dei diversi casi studio.



LEGENDA

- Ciclovia in sede promiscua
- Strade oggetto di rilevazione
- Strade di tipo vicinale
- Strade campestri o senza uscita



## CASO 1

MACROTRATTA	CA
TRONCO	15
ID_TRATTO	12
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Cosenza
COMUNE	Cariati
VIA	Via San Paolo
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

### Descrizione

Il tratto interessato si sviluppa su via S. Pietro e via S. Paolo a Cariati, lungo i quali sono localizzate numerose attività ricettive (ristoranti, bar, negozi, etc.) e abitazioni prettamente ad uso turistico. La scelta del percorso deriva sia dalla conformazione del territorio sia dalla esigenza di portare il cicloturista all'interno dei centri abitati in modo tale da favorire l'economia locale. Il percorso proviene da nord-ovest percorrendo il lungomare Cristoforo Colombo in sede propria interrompendosi in corrispondenza della rotatoria con via S. Paolo. Attraversata la zona est dell'abitato in promiscuo, prosegue in direzione est lungo via Santa Maria in sede propria. La presenza di importanti cesure quali la ferrovia e la SS106 Jonica (lungo la quale in area urbana è impossibile realizzare una ciclovia nazionale in sicurezza per l'elevato numero di intersezioni, passi, edifici, strettoie, etc.) e di aree collinari che hanno inizio subito subito a sud della SS106 hanno determinato la scelta del tracciato garantendo il maggior livello di sicurezza e di linearità.

La viabilità esistente, posta tra due cortine di edifici, ha sezione insufficiente per inserirvi una pista ciclabile in sede propria, anche di dimensioni minime. Pertanto l'inserimento di elementi di moderazione del traffico, garantirebbe la sicurezza del cicloturista. Qualora durante lo sviluppo del progetto definitivo si ritenessero tali misure insufficienti, si potrebbe realizzare una nuova infrastruttura ciclabile in fregio alla spiaggia, interferendo localmente con alcune attività balneari alle quali si dovrà espropriare un'area pertinenziale.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 1 - CARIATI</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	144



**LEGENDA**

— Tracciati alternativi

Tracciato di progetto

— Tratto oggetto di valutazione

— Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 2

MACROTRATTA	CA
TRONCO	14
ID_TRATTO	93
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Cosenza
COMUNE	Crucoli
VIA	Viale John Fitzgerald Kennedy
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

## Descrizione

Il tratto interessato si sviluppa sul lungomare Kennedy in località Torretta, nel comune di Crucoli, lungo il quale sono localizzate numerose attività ricettive (ristoranti, bar, negozi, etc.) e abitazioni prettamente ad uso turistico. La scelta del percorso deriva sia dalla conformazione del territorio sia dalla esigenza di portare il cicloturista all'interno dei centri abitati in modo tale da favorire l'economia locale. Il percorso proviene da nord percorrendo il lungomare Kennedy che, al di fuori del centro abitato è già attrezzato con una pista in sede propria da adeguare, prosegue verso sud attraversando la ferrovia in corrispondenza del passaggio a livello di viale Kennedy e continuando in sede propria in affiancamento alla strada statale 106 Jonica. La presenza di importanti cesure quali la ferrovia e la SS106 Jonica (lungo la quale in area urbana è impossibile realizzare una ciclovia nazionale in sicurezza per l'elevato numero di intersezioni, passi, etc.) e di aree collinari che hanno inizio subito subito ad ovest della SS106 hanno determinato la scelta del tracciato garantendo il maggior livello di sicurezza e di linearità. Non di meno la valenza turistica del lungomare ha contribuito alla scelta. La viabilità esistente, posta tra la spiaggia e una cortina di edifici, ha sezione insufficiente per inserirvi una pista ciclabile in sede propria, anche di dimensioni minime. Pertanto l'inserimento di elementi di moderazione del traffico, già in parte presenti e solamente da potenziare, garantirebbe la sicurezza del cicloturista. Qualora durante lo sviluppo del progetto definitivo si ritenessero tali misure insufficienti, sul tratto di lungomare in oggetto può essere inserita una zona a traffico limitato, con eccezione per i residenti, per i turisti che si recano alle case di villeggiatura e per il carico e scarico merci delle attività commerciali, garantendo un livello di sicurezza maggiore per i ciclisti. Se anche questa strategia potrebbe rivelarsi insufficiente a garantire la sicurezza fruitiva della ciclovia, potrebbero essere adottati dei tracciati alternativi.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio simili, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

CASO 2 - CRUCOLI	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	36



CRUCOLI

**LEGENDA**

— Tracciati alternativi

Tracciato di progetto

— Tratto oggetto di valutazione

— Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 3

MACROTRATTA	CA
TRONCO	13
ID_TRATTO	55-61
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Crotone
COMUNE	Isola Capo Rizzuto
VIA	Via Le Castella, Via Fiume Reno, Via Ascoli Piceno
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

## Descrizione

Il tratto in oggetto si sviluppa all'interno del centro abitato di Isola di Capo Rizzuto lungo viabilità locale e lungo la strada provinciale 47. La prima metà del tracciato percorre sola viabilità locale di accesso alle residenze caratterizzata da sezione stradale ridotta e dalla presenza di una cortina di edifici su entrambi i lati della carreggiata, spesso in assenza di marciapiedi. Tale viabilità viene utilizzata solamente dai residenti diretti alle proprie abitazioni e pertanto il traffico è notevolmente ridotto. La seconda parte si sviluppa lungo la SP47 che presenta sezione maggiore rispetto alle viabilità precedenti ma comunque insufficiente per l'inserimento di una pista ciclabile in sede propria e un traffico maggiore rispetto ai tratti precedenti solamente di carattere locale in quanto la viabilità principale non entra nel centro abitato e prosegue lungo il perimetro ovest lungo la SS106 Jonica. Il tracciato consente ai turisti di raggiungere il centro dell'abitato ed usufruire dei servizi ivi presenti, percorrendo strade con traffico ridotto e dove la velocità viene ridotta a 30 km/h. Il percorso scelto è il più diretto e lineare possibile, tenendo conto che lungo nessuna viabilità centrale del paese è possibile costruire una ciclabile in sede propria continua, sicura e di dimensioni adeguate.

Qualora durante lo sviluppo del progetto definitivo si ritenessero tali misure insufficienti, si potrebbe realizzare una nuova infrastruttura ciclabile in sede propria lungo il perimetro sud-est del centro abitato (che necessita di numerosi espropri e che farebbe transitare i turisti in aree periferiche in cui non sono presenti servizi e attrazioni) o lungo il perimetro nord-ovest del territorio comunale utilizzando viabilità secondaria locale.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

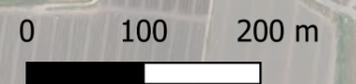
<b>CASO 3 – ISOLA CAPO RIZZUTO</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	391



ISOLA DI CAPO RIZZUTO

**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 4

MACROTRATTA	CA
TRONCO	11
ID_TRATTO	124
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Catanzaro
COMUNE	Borgia
VIA	Viale Nausicaa
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

### Descrizione

L'uscita dalla città di Catanzaro è forzosamente posizionata a sud della ferrovia. Ciò conduce l'itinerario a sovrapporsi a via Nausicaa. Si tratta di 500 metri di una strada a fondo cieco su cui si affaccia un piccolo agglomerato di residenze destinate ad uso turistico. La strada quindi è per molti mesi completamente scarica, mentre nei mesi di luglio e agosto presenta una movimentazione di veicoli correlata unicamente ai domiciliati. La strada può essere comunque assoggettata a interventi di moderazione del traffico per la messa in sicurezza dei movimenti ciclabili.

Se in ambito delle successive fasi progettuali le misure di moderazione e limitazione del traffico veicolare non dovesse risultare idoneo a garantire la sicurezza dei ciclisti, si potrebbero analizzare dei tracciati alternativi che, comunque, risultano meno attrattivi di quello proposto. Tali valutazioni saranno, ovviamente, oggetto di contraddittorio con le amministrazioni interessate dall'intervento.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 4 – BORGIA</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	48



**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 5

MACROTRATTA	CA
TRONCO	11
ID_TRATTO	104
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Catanzaro
COMUNE	Staletti/Montauro
VIA	SP124
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

## Descrizione

Il percorso lungo la SP 124 a Staletti è stata oggetto di approfondita analisi oltre che di sopralluoghi congiunti fra progettisti, Sindaco e tecnici di fiducia dell'Amministrazione. L'itinerario in promiscuo prende avvio da un percorso ciclopedonale esistente di circa 1,7 km, percorso ciclo pedonale che si snoda lungo il costone sopra la baia di Caminia su sedime della vecchia strada, ora chiusa al traffico delle auto. Nel tratto successivo scendendo verso sud il percorso non trova altre alternative che svilupparsi lungo la strada provinciale. L'orografia del luogo, con il costone roccioso della scogliera che scende velocemente verso località Pietragrande, non permette di avere lungo questo tratto varianti possibili di tracciato o spazi adeguati alla formazione di una pista ciclabile separata, come è stato acclarato nei detti sopralluoghi. L'asse viario risulta a servizio unicamente del borgo a sud della spiaggia di Caminia, non presenta flussi viari in attraversamento. Dalle analisi qualitative condotte dal gruppo di progettazione risulta che per la maggior parte del periodo dell'anno registra flussi veicolari ridotti, che incrementano nei mesi di luglio e agosto per effetto degli accessi turistici.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

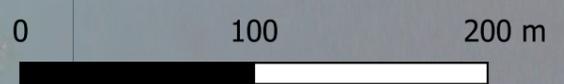
<b>CASO 5 – STALETTI'/MONTAURO</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	188

## CASO 6



**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione



MACROTRATTA	CA
TRONCO	11
ID_TRATTO	100
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Catanzaro
COMUNE	Montauro/Montepaone
VIA	SP124
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

## Descrizione

A Montepaone Lido l'itinerario si sviluppa in fregio alla Strada Provinciale SP124, in sede protetta. All'interno del tratto urbano gli spazi della sezione stradale non permettono di ricavare un percorso protetto. Il percorso deve quindi svilupparsi necessariamente in promiscuo con interventi di moderazione del traffico e la realizzazione di corsie ciclabili (DI76/2020). Se in fase di progetto definitivo, anche in contraddittorio con le amministrazioni locali interessate dall'intervento, dovesse risultare che tali accorgimenti progettuali non rispecchiano la volontà del Comune e le esigenze di sicurezza fruitiva della ciclovia, si potrebbero adottare soluzioni alternative.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio simili, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 6 – MONTAURO/MONTEPAONE</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	167



MONTAURO

GASPERINA

MONTEPAONE

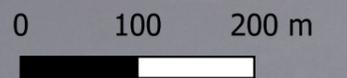
**LEGENDA**

— Tracciati alternativi

Tracciato di progetto

— Tratto oggetto di valutazione

— Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 7

MACROTRATTA	CA
TRONCO	10
ID_TRATTO	28
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Reggio Calabria
COMUNE	Riace
VIA	Strada senza nome
INTERVENTO DI PROGETTO	Limite 30km/h

## Descrizione

Il caso in questione è ubicato nel Comune di Riace e attraversa un ambito urbano. Il tracciato di progetto si sviluppa su viabilità locale, in contrada Pipedo fino all'intersezione con la SP93 che consente il collegamento con l'area costiera comunale. Le scelte progettuali rispecchiano la volontà di realizzare un'infrastruttura il più possibile lineare e non frammentata e di garantire sicurezza fruitiva agli utenti utilizzatori della ciclovía.

Il progetto prevede, in questo tratto, la modifica alle regole d'uso della strada, imponendo un limite di velocità a 30km/h. Naturalmente il tratto oggetto di valutazione sarà dotato di dispositivi di traffic calming e opportuna segnaletica che minimizzano le criticità legate alla promiscuità tra veicoli a motore e ciclisti.

Nelle successive fasi di progettazione si dovranno approfondire i temi legati alla promiscuità e, anche in contraddittorio con le amministrazioni locali interessate dall'intervento, si dovrà provvedere all'individuazione dei dispositivi di moderazione del traffico e, se questo dovesse risultare insufficiente al fine di garantire la sicurezza fruitiva alla ciclovía, si potrebbero adottare delle soluzioni alternative.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio simili, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

CASO 7 – RIACE	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	22

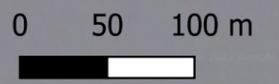


RIACE

STIGNANO

**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 8

MACROTRATTA	CA
TRONCO	8
ID_TRATTO	31
REGIONE	Calabria
PROVINCIA	Reggio Calabria
COMUNE	Melito Porto Salvo
VIA	Via Cristoforo Colombo, Via Francesco Ramirez
INTERVENTO DI PROGETTO	Limite 30km/h

### Descrizione

Il tratto oggetto di valutazione è ubicato nel Comune di Melito Porto Salvo e attraversa un ambito urbano del piccolo centro urbano reggino. Le motivazioni che hanno spinto il gruppo di progettazione a prevedere, in questo tratto, la realizzazione della ciclovia in sede promiscua sono dettate dalla volontà di mantenere la linearità dell’infrastruttura, senza quindi frammentarla troppo e, allo stesso tempo, dalla mancanza di soluzioni alternative. In questo tratto, infatti, è impossibile realizzare la ciclovia sulla spiaggia considerando che la linea ferroviaria risulta quasi addossata alla linea di costa. La scelta del tracciato rispecchia anche la volontà di collegare la ciclovia con la rete ferroviaria attraverso il nodo intermodale della stazione F.S. di Melito di Porto Salvo. Si evidenzia, inoltre, che l’agglomerato urbano di Melito di Porto Salvo è caratterizzato da una trama fitta e poco regolare con strade strette che non consentirebbero la realizzazione di una ciclovia in sede propria. Ad ogni modo, da un’analisi qualitativa dei flussi veicolari lungo tali direttrici risulta un volume di traffico ridotto, soprattutto nei periodi invernali, considerata la presenza della SS016 a poche centinaia di metri di distanza.

Il progetto prevede, in questo tratto, la modifica alle regole d’uso della strada, imponendo un limite di velocità a 30km/h. Naturalmente il tratto oggetto di valutazione sarà dotato di dispositivi di traffic calming e opportuna segnaletica che minimizzano le criticità legate alla promiscuità tra veicoli a motore e ciclisti.

Nelle successive fasi di progettazione, in contraddittorio con gli enti interessate dall’intervento, si dovranno approfondire i temi legati alla promiscuità di questo tratto e si dovrà provvedere all’individuazione dei dispositivi di moderazione del traffico e, se questo dovesse risultare insufficiente al fine di garantire la sicurezza fruitiva alla ciclovia, si potrebbero adottare delle soluzioni alternative.

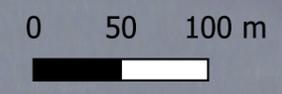
Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall’interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell’ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 8 – MELITO DI PORTO SALVO</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	163



**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 9

MACROTRATTA	SI
TRONCO	1
ID_TRATTO	34
REGIONE	Sicilia
PROVINCIA	Messina
COMUNE	Messina
VIA	Via Nazionale
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

### Descrizione

Il tratto, di circa 280m, è situato in un'area periferica di Messina caratterizzata dalla presenza della linea ferroviaria e dall'autostrada che comprimono il tessuto urbano alla fascia costiera. La scelta di realizzare una zona30 in questo tratto nasce dalla necessità di garantire linearità alla ciclovia e dalla possibilità di regolare il traffico veicolare che già risulta, a seguito di valutazioni qualitative condotte in fase preliminare alla progettazione, piuttosto basso.

Nell'ambito delle successive fasi progettuali il tratto in questione sarà oggetto di valutazioni più approfondite e, in concerto con gli enti locali interessati dall'opera, si dovranno prevedere opportuni dispositivi di traffic calming o, qualora risulti necessario, si potrebbe valutare la possibilità di utilizzare dei tracciati alternativi.

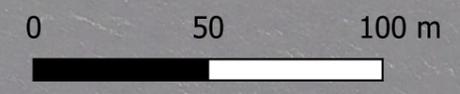
Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 9 – MESSINA</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	69



**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 10

MACROTRATTA	SI
TRONCO	1
ID_TRATTO	34
REGIONE	Sicilia
PROVINCIA	Messina
COMUNE	Messina
VIA	Via Nazionale
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

### Descrizione

Il tratto è posto nel Comune di Messina, in loc. Gianpileri Marina, in un'area condizionata dalla presenza di infrastrutture esistenti (SS114, autostrada e linea ferroviaria) e dalle condizioni orografiche che tendono a comprimere il tessuto urbano che appare particolarmente congestionato. La realizzazione di una zona30 in questo tratto permette di mantenere la linearità della ciclovia senza pregiudicarne la sicurezza. Allo stato di fatto, infatti, da un'analisi qualitativa condotta dai progettisti in una fase preliminare alla progettazione, risulta un traffico veicolare ridotto. Nell'ambito delle successive fasi progettuali, ad ogni modo, si dovranno prevedere opportuni dispositivi di moderazione del traffico e idonea segnaletica di sicurezza.

Dagli approfondimenti svolti durante la redazione del progetto definitivo del tratto potrebbe nascere la necessità di adottare delle soluzioni alternative.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 10 – MESSINA</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	92



**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 11

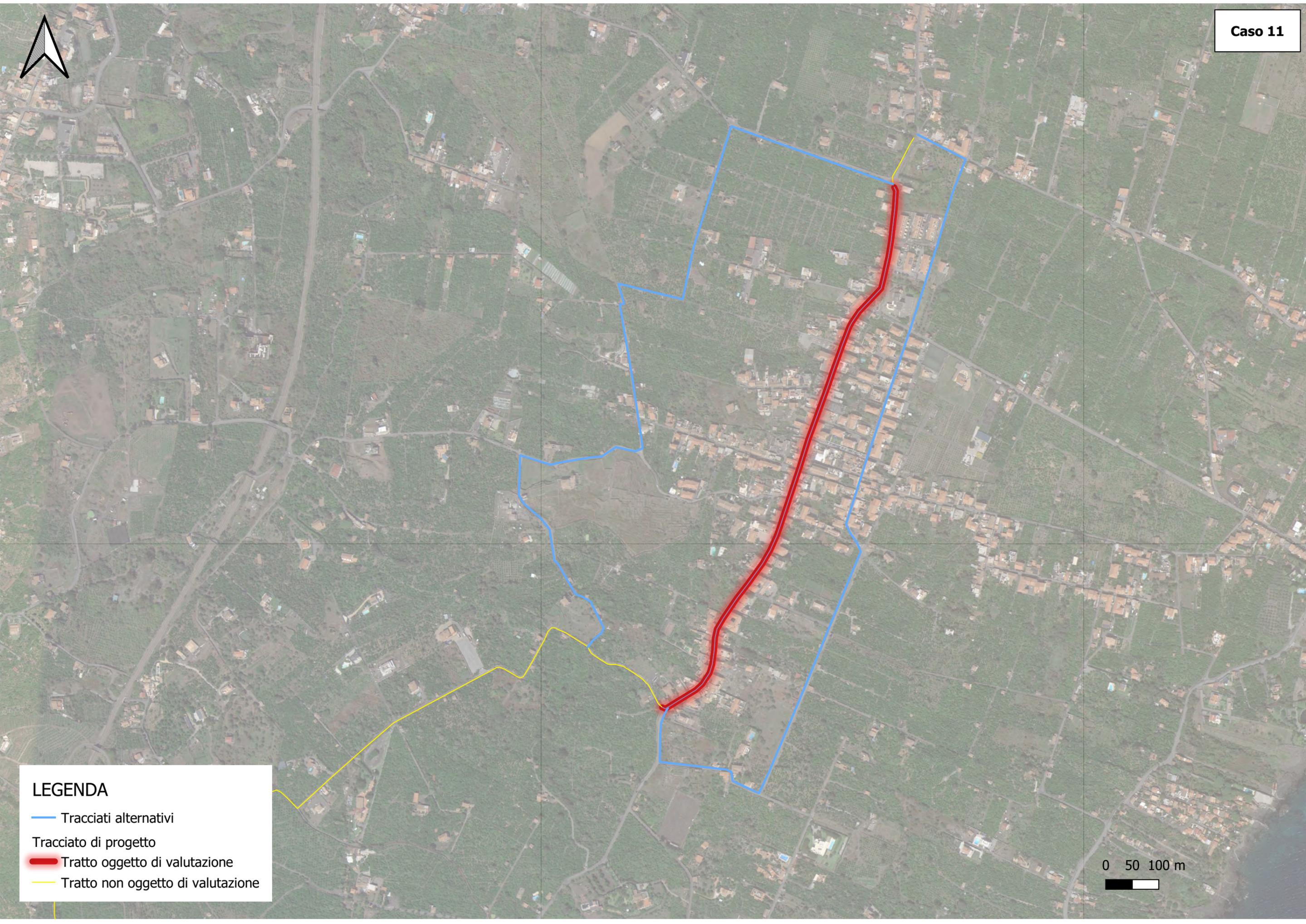
MACROTRATTA	SI
TRONCO	2
ID_TRATTO	84
REGIONE	Sicilia
PROVINCIA	Catania
COMUNE	Acireale
VIA	SP2
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

### Descrizione

Il tratto oggetto di valutazione è ubicato nel Comune di Acireale e attraversa longitudinalmente il piccolo centro di Scillichenti sviluppandosi lungo la SP2. La scelta del tracciato nasce dalla volontà di portare la ciclovía all'interno del piccolo borgo innescando un miglioramento delle economie locali attraverso il turismo. La realizzazione di una Zona30 risulta compatibile con le esigenze progettuali proprie di una ciclovía a valenza nazionale in quanto garantisce la linearità della stessa senza pregiudicarne la sicurezza fruitiva. Durante le analisi qualitative condotte dal gruppo di progettazione in fase di sopralluogo è emerso, infatti, un volume di traffico veicolare molto esiguo che, a seguito dell'intervento, sarà moderato attraverso l'installazione di dispositivi di traffic calming e opportuna segnaletica. Qualora, in fase definitiva, dovesse risultare che gli interventi di moderazione del traffico non siano bastevoli a garantire la sicurezza degli utenti in riferimento alla promiscuità con i veicoli, in contraddittorio con le amministrazioni locali, si potrebbe decidere di adottare dei tracciati alternativi prediligendo la viabilità locale e/o campestre che bypassa il borgo.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 11 – ACIREALE</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	205



**LEGENDA**

— Tracciati alternativi

Tracciato di progetto

— Tratto oggetto di valutazione

— Tratto non oggetto di valutazione

0 50 100 m



## CASO 12

MACROTRATTA	SI
TRONCO	2
ID_TRATTO	102
REGIONE	Sicilia
PROVINCIA	Catania
COMUNE	Acireale
VIA	Viale Regina Margherita
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

### Descrizione

Il tratto analizzato è situato nel centro urbano di Acireale, in prossimità del centro storico, e presenta un'estensione pari a circa 140m. La scelta di non realizzare la ciclovía in sede propria nasce dall'impossibilità di ricavare spazio sufficiente nella carreggiata da destinare al flusso ciclopedonale. Allo stesso tempo, dalle analisi qualitative condotte su questo asse viario, risulta un flusso di traffico veicolare non particolarmente elevato. La scelta del tracciato, inoltre, permette di mantenere la linearità dell'infrastruttura collegandola ad un'area urbana dotata di servizi e strutture ricettive che la rendono maggiormente attrattiva.

Qualora in fase definitiva, a seguito degli approfondimenti propri di questa fase e dal contraddittorio con l'amministrazione comunale, dovesse risultare che questo asse viario non è adatto alla promiscuità tra veicoli e ciclisti, si potrebbero adottare tracciati alternativi.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio simili, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 12 – ACIREALE</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	386



**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto
- Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 13

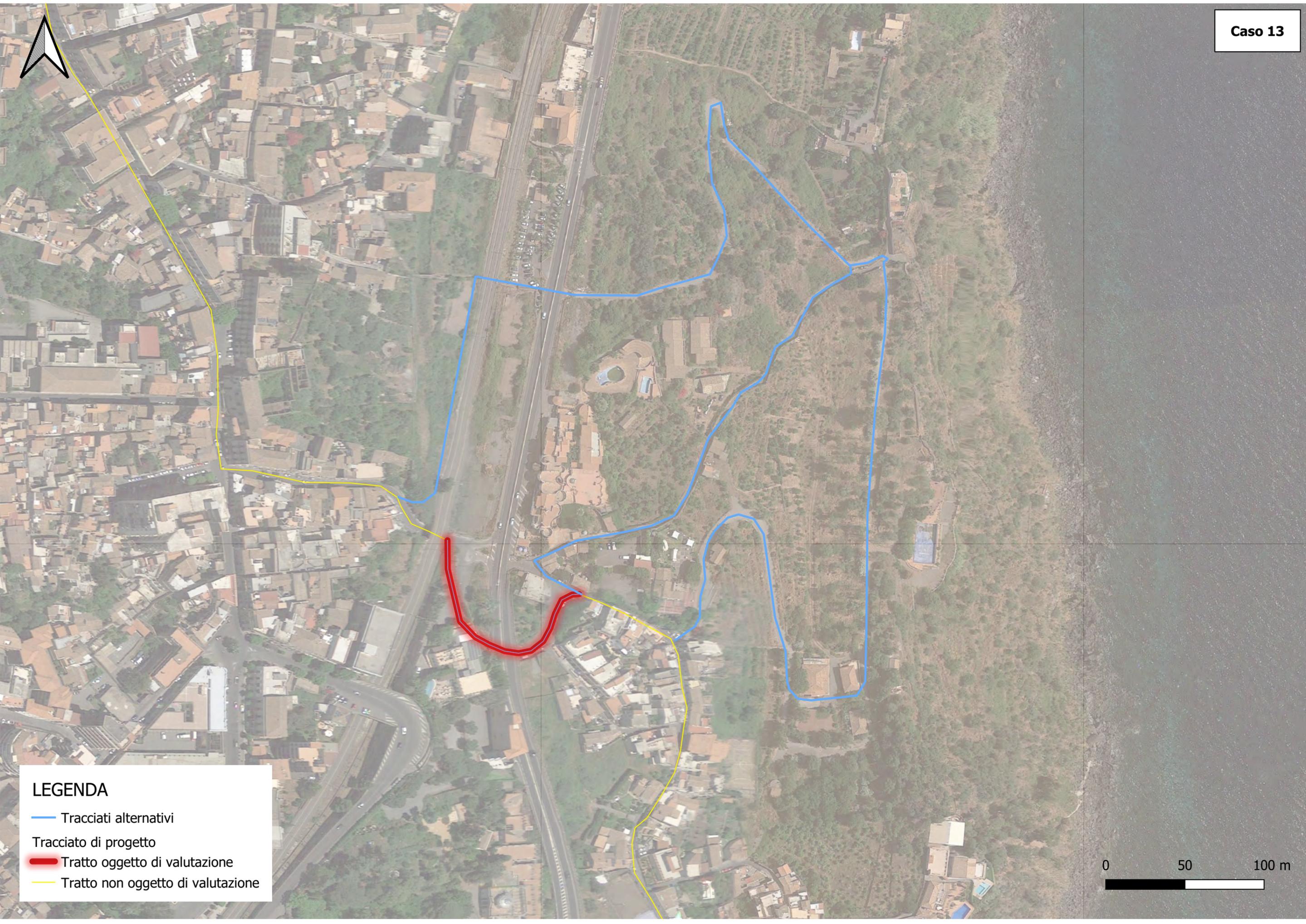
MACROTRATTA	SI
TRONCO	2
ID_TRATTO	112
REGIONE	Sicilia
PROVINCIA	Catania
COMUNE	Acireale
VIA	Via Santa Caterina
INTERVENTO DI PROGETTO	Limite 30km/h

### Descrizione

La scelta del tracciato e la volontà di realizzare una ciclovia in sede propria in questo tratto nasce dalla necessità di mantenere lineare il più possibile l'andamento della ciclovia che dal centro di Acireale passa all'area costiera del comune catanese, in località Santa Caterina. La scelta di adottare via Santa Caterina nasce, tra l'altro, dalla necessità di superare la linea ferroviaria e la SS114 attraverso il sottopasso esistente senza realizzarne di nuovi e, pertanto, limitando i costi dell'intervento. Nelle successive fasi progettuali, in contraddittorio con l'amministrazione comunale, nel tratto analizzato, lungo circa 60m, si dovranno prevedere degli interventi di moderazione del traffico attraverso l'installazione di opportuni dispositivi di traffic calming e segnaletica di sicurezza. Qualora questi non risultino sufficienti a garantire la sicurezza fruitiva della ciclovia, si potrebbero adottare dei percorsi alternativi sfruttando altri sottopassi (o sovrappassi) al fine di superare la SS e la linea ferrata.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio similari, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 13 – ACIREALE</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	57



**LEGENDA**

— Tracciati alternativi

Tracciato di progetto

— Tratto oggetto di valutazione

— Tratto non oggetto di valutazione



## CASO 14

MACROTRATTA	SI
TRONCO	3
ID_TRATTO	197
REGIONE	Sicilia
PROVINCIA	Siracusa
COMUNE	Siracusa
VIA	Viale dei Lidi
INTERVENTO DI PROGETTO	Zona30

### Descrizione

Il tratto oggetto di valutazione si sviluppa nel Comune di Siracusa, nel quartiere Fontane Bianche, in prossimità dell'area costiera in un ambito particolarmente congestionato dalla presenza di edifici che rendono impossibile la realizzazione di ciclovia in sede propria. Il gruppo di progettazione ha condotto delle analisi qualitative sui livelli di traffico su questo asse viario dalle quali risulta che, per la maggior parte dell'anno, i passaggi dei veicoli sono piuttosto limitati. Il progetto, in questo tratto, prevede l'installazione di una Zona30 dotata di opportuni dispositivi di moderazione del traffico e idonea segnaletica. Nelle fasi successive, qualora la promiscuità tra veicoli e ciclisti dovesse risultare incompatibile a garantire la sicurezza fruitiva della ciclovia, in contraddittorio con l'amministrazione comunale, si potrebbe decidere di adottare ulteriori limitazioni al transito veicolare (ad esempio attraverso una ZTL) o di utilizzare percorsi alternativi.

Di seguito si riportano le stime previsionali dei dati di traffico risultanti da valutazioni qualitative ricavate dall'interpolazione di dati desunti da casi studio simili, verifiche puntuali eseguite nell'ambito dei sopralluoghi e dai database disponibili online.

<b>CASO 14 – SIRACUSA</b>	
Data rilievo	16/02/2022
Intervallo rilievo	9:00-18:00
n. passaggi	319



**LEGENDA**

- Tracciati alternativi
- Tracciato di progetto**
- Tratto oggetto di valutazione
- Tratto non oggetto di valutazione

