

Sommario

<b>1. INQUADRAMENTO GENERALE</b> .....	<b>2</b>
1.1. Emergenza traffico .....	2
1.2. Bici sport e salute .....	2
1.3. Bici e turismo .....	2
1.4. Bici e ambiente .....	2
1.5. Bici e cultura .....	3
1.6. azioni pregresse.....	3
<b>2. AZIONI DEL PROGETTO</b> .....	<b>3</b>
<b>3. VIA MARCONI</b> .....	<b>4</b>
<b>4. VIA S. ROSA</b> .....	<b>5</b>
<b>5. ITINERARI CICLOTURISTICI</b> .....	<b>11</b>
<b>6. PARCO SCUOLA DI EDUCAZIONE STRADALE</b> .....	<b>15</b>
6.1 Attrezzature.....	15
6.2 Programmi didattici esemplificativi .....	16
<b>8. CAMPAGNE DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE</b> .....	<b>21</b>
8.2 GUIDA ESCURSIONISTICA DI MESAGNE E DINTORNI .....	22
<b>9. SERVIZIO DI NOLEGGIO BICICLETTE</b> .....	<b>22</b>
<b>10. INIZIATIVE CICLO AMBIENTALI</b> .....	<b>23</b>

## **1. INQUADRAMENTO GENERALE**

Ancora oggi nel Sud Italia, nonostante le favorevoli condizioni geografiche e climatiche vi è una limitata diffusione della pratica ciclistica e sono ancora in pochi a fare ricorso quotidianamente alla bici quale mezzo ordinario di locomozione. Siamo ancora lontani dal poter affermare che è in atto un mutamento significativo di cultura e costume generale nella società per quanto attiene l'economia del rapporto con l'ambiente.

Si nota, al riguardo, soprattutto la carenza di un sistema organico e sistemico di tipo amministrativo, organizzativo, tecnico e didattico - formativo, che agiscano da stimolo motore costante e coerente, nella pur necessaria complessità, ad utilizzare strumenti di risparmio energetico, ma che, principalmente, informino quotidianamente, in ogni momento della vita operativa e relazionale a valori sani e naturali.

### **1.1. Emergenza traffico**

Sembra incredibile parlare di emergenza traffico in una cittadina come Mesagne con 28.600 abitanti, eppure basta spostarsi in macchina non solo in orari di punta per capire che le principali arterie stradali sono intasate di macchine, creando una rete di ingorghi che si estende per tutto il paese. Gran parte degli autoveicoli ha un solo guidatore che nella gran parte dei casi compie spostamenti urbani non superiori a 1-2 Km.

### **1.2. Bici sport e salute**

L'emergenza traffico rappresenta l'argomento più evidente che introduce il tema della promozione dell'utilizzo della bicicletta. Altri argomenti altrettanto validi sono: il clima mite, la natura estremamente pianeggiante del territorio che fanno di Mesagne un posto ideale per muoversi in bici. La bici non rappresenta solo un mezzo di locomozione bensì è riconosciuta dagli esperti come uno degli sport più salutari e senza alcuna controindicazione per cardiopatici o per chi soffre di malattie della colonna vertebrale. La bici non crea nessun trauma alle articolazioni.

### **1.3. Bici e turismo**

La Comunità Europea e lo Stato Italiano più di recente stanno comprendendo le potenzialità sociali ed economiche legate al cicloturismo.

### **1.4. Bici e ambiente**

Il risparmio economico ma soprattutto la tutela ambientale possono essere facilmente stimati:

consumare benzina significa produrre tonnellate di CO<sub>2</sub> ed una quantità imprecisata di ossidi nocivi (NO<sub>x</sub>, CO, Piombo ...).

Poter indurre una percentuale sempre maggiore di cittadini ad utilizzare la bici significa ridurre significativamente l'inquinamento ambientale e migliorare la salubrità dell'ambiente.

### **1.5. Bici e cultura**

Dalle considerazioni sopra esposte si comprende quindi come l'utilizzo della bici si accompagni ad una crescita culturale nei termini di maggiore sensibilità verso l'ambiente, maggiore attenzione al proprio benessere fisico, maggiore propensione a scoprire i tanti particolari del paesaggio in cui siamo immersi, non più velato dai vetri e dalla velocità delle automobili, nonché, momento gradevole e sereno, esso stesso, di aggregazione umana e naturale.

### **1.6. Azioni pregresse**

L'Amministrazione comunale ha avviato da diversi mesi una serie di incontri con un collettivo di associazioni locali denominato "Mesagne vivibile a piedi e in bicicletta". Al collettivo aderiscono tra le altre l'associazione Cicloamici, il WWF, Legambiente, Miniera, Pro Loco ed altre.

Sempre a Mesagne è stato realizzato un sito Internet di sensibilizzazione al mondo della bici all'indirizzo [www.cicloamici.it](http://www.cicloamici.it).

Ed è grazie a queste azioni di collaborazione tra le associazioni e l'A.C., che si è avviato il presente progetto realizzato in modo partecipato: ai tecnici comunali si sono affiancati i volontari dei gruppi su menzionati.

## **2. AZIONI DEL PROGETTO**

Le opere previste in progetto riguardano n. 2 percorsi all'interno del centro urbano (Via G. Marconi e Via S. Rosa) e n. 5 percorsi cicloturistici; quest'ultimi specificatamente trattati nel relativo capitolo.

Il complesso delle piste ciclabili collega vari ambiti urbani (Area mercato, strutture scolastiche, rioni periferici), ma anche luoghi di interesse paesaggistico come il Bosco Tagliata. In questo modo vengono favoriti oltre agli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro anche quelli legati ad attività di svago, sportive e ricreative all'aria aperta. In sintesi, ecco di seguito gli obiettivi che il Comune di Mesagne si è prefisso di raggiungere attraverso la realizzazione del nuovo sistema di mobilità:

1. Costituire un itinerario ciclabile sicuro e facilmente riconoscibile.

2. Creare un sistema continuo di connessioni urbane ed extraurbane per incoraggiare la mobilità ciclabile come valida alternativa ecologica all'uso dei veicoli a motore.
3. Valorizzare il territorio comunale attraverso la creazione di percorsi che abbiano anche valenza paesaggistica e ambientale.
4. Promuovere interventi di miglioramento ambientale e riqualificazione urbana, attraverso l'individuazione di aree del territorio non sufficientemente valorizzate.
5. Stimolare e rafforzare il "senso di appartenenza" dei mesagnesi alla propria città individuando itinerari ricreativi alla scoperta del territorio.
6. Creare un sistema organizzato e attrezzato di percorsi attraverso la connessione di sentieri e strade secondarie sia di uso già consolidato, sia di nuova realizzazione.

Descrizione sintetica degli interventi e delle infrastrutture urbane da realizzare:

### **Via Marconi**

<b>Localizzazione intervento</b>	<b>Classificazione intervento</b>	<b>Specifiche e interventi</b>	<b>Note</b>
Tratto compreso dall'incrocio di Via Federico II Svevo a Via Brodolini	Zona 30	Lunghezza percorso: 741m	
Incrocio Via Confalonieri	Interventi di moderazione del traffico tramite attraversamento rialzato		
Tratto compreso dall'incrocio di Via Confalonieri a Via Tostine	Corsia riservata ricavata dal marciapiede	Larghezza corsia: 1,30 m Lunghezza percorso: 265 m	Monodirezionale su un solo lato
Tratto compreso dall'incrocio di Via Tostine al cavalcavia ferroviario	Percorso promiscuo ciclo / pedonale ricavato dal marciapiede	Larghezza corsia: 1,30 m Lunghezza percorso: 221 m	Monodirezionale su un solo lato. Ordinanza Sindacale
Tratto compreso dal cavalcavia ferroviario a Via Brodolini	Pista ciclabile	Larghezza corsia: 2,50 m Lunghezza percorso: 342 m	Bidirezionale su un solo lato con spartitraffico
Incrocio Via Brodolini	Interventi di moderazione del traffico	Realizzazione infrastrutture a supporto della circolazione ciclabile e pedonale	
Via Brodolini	Corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale	Lunghezza percorso: 536 m	Non accessibile il mercoledì mattina

Corsia riservata ricavata dal marciapiede: 265 m

Percorso promiscuo ciclo / pedonale: 221 m

Pista ciclabile: 342 m

Corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale: 536 m

Lunghezza complessiva: 1.364 m

## **Via S. Rosa**

<b>Localizzazione intervento</b>	<b>Classificazione intervento</b>	<b>Specifiche e interventi</b>	<b>Note</b>
Tratto compreso dall'incrocio di Via S. Vito a Via S. Ilaria	Zona 30	Lunghezza percorso: 185m	Senso unico di marcia
Tratto compreso dall'incrocio di Via S. Ilaria al cavalcavia della SS 7	Corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale	Larghezza corsia: 2,50 m Lunghezza percorso: 450 m	Bidirezionale su un solo lato e separata da segnaletica orizzontale e delimitatori di corsia
Tratto compreso dal cavalcavia della SS 7 e l'inizio zona agricola sulla S.P. 37/30 Mesagne – Serranova	Zona 30	Lunghezza percorso: 200m	
Tratto compreso dall'inizio zona agricola sulla S.P. 37/30 Mesagne – Serranova con Bosco "Tagliata"	Pista ciclabile	Larghezza corsia: 2,50 m Lunghezza percorso: 570 m	Bidirezionale su un solo lato con spartitraffico
Bosco "Tagliata"	Pista ciclabile	Larghezza corsia: 2,50 m Lunghezza percorso: 550 m	Percorso didattico

Corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale: 450 m

Pista ciclabile: 570 m

Percorso didattico: 550 m

Lunghezza complessiva: 1.020 m (escluso percorso didattico)

### **3. VIA G. MARCONI**

Il percorso su tale via nasce dall'esigenza di mettere in sicurezza il ciclista che la percorre, essendo la stessa la principale arteria della città e, come tale, attraversata quotidianamente da un notevole traffico veicolare sia leggero che pesante. Tale percorso rende possibile il collegamento ciclo pedonale tra il centro della città, la zona mercato di Via Brodolini e, nel momento in cui sarà realizzato il cavalcavia ferroviario, con il rione "Grutti". La pista riservata non è la sola infrastruttura e senza le quali la stessa sarebbe poco efficace: saranno realizzate infatti un attraversamento pedonale a raso in corrispondenza di via Confalonieri e sarà istituita la delimitazione a zona 30 nel tratto compreso tra via Federico II Svevo e via Brodolini.

La pista si compone in tre parti:

1. nel tratto compreso tra via Confalonieri e via Tostine interesserà il marciapiede esistente per una larghezza di mt 1,30 e sarà separato dalla carreggiata da delimitatori in acciaio tubolare;
2. nel tratto compreso tra via Tostine e l'attraversamento del cavalcavia ferroviario il percorso interesserà il marciapiede esistente. Tale marciapiede, tramite Ordinanza sindacale, sarà reso

ciclo/pedonale e saranno realizzate o adeguate nuove rampe, anche al fine di provvedere ad eliminare le barriere architettoniche esistenti sullo stesso;

3. nel tratto compreso tra l'attraversamento del cavalcavia ferroviario e via Brodolini la pista sarà in corsia riservata e separata dalla carreggiata da spartitraffico alberato. In corrispondenza del distributore di carburanti, la pista subirà una deviazione con passaggio della stessa avanti al predetto distributore.

## INTERVENTI PREVISTI

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione della corsia riservata ricavata dal marciapiede - Tratto compreso dall'incrocio di Via Confalonieri a Via Tostine.**

I lavori consistono in:

- disfacimento di cordoni e sottofondo. I materiali ritenuti idonei dalla D.L. saranno riutilizzati per la realizzazione del nuovo cordolo;
- disfacimento di zanelle e sottofondo;
- demolizione di pavimenti e sottofondi del marciapiede esistente per una larghezza di mt 1.30;
- demolizione di pavimenti e sottofondi in corrispondenza delle rampe per disabili previste in progetto, compresi eventuali cordoni e zanelle;
- rimozione segnaletica verticale e di sostegni in acciaio esistente in corrispondenza del percorso di progetto;
- scarifica del manto stradale esistente adiacente alle zanelle per una larghezza di mt 1,00;
- posa in opera di cordone in pietra di Trani su sottofondo in cls per la creazione del nuovo marciapiede e delle rampe per disabili e passi carrabili;
- posa di zanelle in pietra di Trani su sottofondo in cls;
- messa in opera di massetti in cls per pavimenti;
- messa in opera di pavimenti in masselli autobloccanti in corrispondenza della pista ciclabile. I masselli saranno di colore bordò per la parte interna alla pista e di color sabbia per la delimitazione della pista stessa.
- realizzazione di rampe per disabili della pendenza massima del 10%. Tali rampe saranno realizzate con pavimenti in pietrini di cemento uguali a quelli esistenti e cordoli in pietra di Trani secondo gli elaborati grafici;
- stesa di manto di usura in conglomerato bituminoso per una larghezza di mt 1,00;
- messa in opera di delimitatori in acciaio tubolare a forma di "U" verniciati secondo colorazione a scelta della D.L. e corredati di pellicola rifrangente, delle dimensioni come da elaborato grafico ed equidistanti mt 2,50 a protezione della pista.

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione del percorso promiscuo ciclo-pedonale - Tratto compreso tra Via Tostine e il cavalcavia ferroviario.**

I lavori consistono in:

- demolizione di pavimenti e sottofondi in corrispondenza delle rampe per disabili previste in progetto, compresi eventuali cordoni e zanelle;

- realizzazione di rampe per disabili della pendenza massima del 10%. Tali rampe saranno realizzate con pavimenti in pietrini di cemento uguali a quelli esistenti e cordoli in pietra di Trani secondo gli elaborati grafici.

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione della pista ciclabile - Tratto compreso tra il cavalcavia ferroviario e l'incrocio di Via Brodolini.**

I lavori consistono in:

- scavo di sbancamento per una profondità di cm 60;
- rimozione segnaletica e cartellonistica verticale esistente in corrispondenza del percorso di progetto;
- rimozione di pali in calcestruzzo e di eventuali sostegni in acciaio;
- realizzazione di muretto di contenimento in calcestruzzo armato compreso sottofondazione per una lunghezza di mt 81,44 e aventi sezioni e armature secondo disegni di progetto;
- posa in opera di telo antierba in pvc e di strato di sabbione dello spessore medio di cm 5 e trattamento del fondo con diserbante;
- fondazione stradale eseguita con materiale tufaceo ed avente altezza media di cm 50;
- massiciata stradale con misto granulare stabilizzato ed altezza di cm 10;
- posa in opera di cordoli prefabbricati di cemento vibrocompresso su entrambi i lati della pista ed aventi sez. 15x25 poggianti su dado di fondazione in cls. sez. 20/10 secondo disegni di progetto;
- pavimentazione pista realizzata con conglomerato bituminoso tipo bynder dello spessore 5 cm e manto di usura di spessore 3 mm - per una larghezza di mt 2,50;
- pavimentazione in conglomerato bituminoso colorato rosso in corrispondenza del cavalcavia ferroviario previa scarifica del manto bituminoso esistente;
- messa in opera di recinzione in acciaio zincato secondo disegni di progetto in corrispondenza del muretto di contenimento.

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'attraversamento pedonale rialzato in corrispondenza di Via Confalonieri**

I lavori previsti consistono in:

- disfacimento di cordoni e sottofondo. I materiali ritenuti idonei dalla D.L. saranno riutilizzati per la realizzazione del nuovo cordolo;
- disfacimento di zanelle e sottofondo;
- rimozione segnaletica verticale esistente in corrispondenza o in prossimità del rialzamento;
- rimozione di pali in calcestruzzo e di eventuali sostegni in acciaio;
- scarifica del manto stradale esistente in corrispondenza del rialzamento;
- rimozione e nuova posa di caditoie come da elaborato grafico;
- raccordi con la rete fognaria e raccolta acqua esistente tramite tubazione in polietilene del diametro mm 200;
- rimozione e posa in opera dei tombini esistenti, alla nuova quota del piano rialzato;
- posa di nuove cordonate in pietra di Trani e riposizionamento di cordonate esistenti per la creazione di n. 2 isole stradali, posati su sottofondo di cls dello spessore di cm 15;
- posa in opera di zanelle in pietra di Trani su sottofondo in cls;
- creazione di n. 4 rampe di raccordo, realizzate con:

- cordonata iniziale in pietra di Trani cm 30/25 posati su sottofondo di cls dello sp.re di cm 15;
- cordonata finale in pietra di Trani cm 15/25 posati su sottofondo di cls dello sp.re di cm 15;
- pavimentazione carrabile in basolato in pietra calcarea dello spessore di cm 20, posata su soletta in cls armato dello spessore di cm 12 armata con doppia rete elettrosaldata fi 8 a maglia cm 20x20;
- pavimentazione isole marciapiede in pietrini di cemento uguali a quelli esistenti su massetto in cls dello spessore cm 10;
- pavimentazione dell'attraversamento rialzato realizzata con conglomerato bituminoso tipo bynder dello spessore 5 cm e manto di usura di spessore 3 mm su soletta in cls armato dello spessore di cm 12 armata con doppia rete elettrosaldata fi 8 a maglia cm 20x20;
- messa in opera di n. 22 dissuasori in ghisa del diametro fi 200 ed altezza mm 750 a protezione del marciapiede.

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'attraversamento in corrispondenza di Via Brodolini**

I lavori previsti consistono in:

- rimozione segnaletica verticale esistente in corrispondenza o in prossimità dell'attraversamento;
- rimozione di pali in calcestruzzo e di eventuali sostegni in acciaio;
- scarifica del manto stradale esistente in corrispondenza dell'attraversamento;
- rimozione e posa in opera dei tombini esistenti a quota del piano stradale;
- posa in opera di n. 2 cordonate con funzioni di isole spartitraffico, da realizzare con cordoli prefabbricati di cemento vibrocompresso ed aventi sez. 15x25 poggianti su dado di fondazione in cls. sez. 20/10 secondo disegni di progetto;
- pavimentazione isole marciapiede in pietrini di cemento su massetto in cls dello spessore cm 10;
- pavimentazione in conglomerato bituminoso colorato rosso;
- messa in opera di n. 2 paletti sfilabili in acciaio del diametro fi 60 ed altezza mm 750 a protezione dell'area mercatale.

### **4. VIA S. ROSA**

Il percorso ciclabile rende possibile il collegamento tra via S. Vito dei Normanni e la pineta "La Tagliata". Nella stessa pineta sarà inserito un percorso didattico con annessa struttura.

La pista su tale percorso si compone come già detto da cinque parti:

1. il tratto compreso tra via S. Vito dei Normanni e l'intersezione con via S. Ilaria sarà a zona 30;
2. nel tratto compreso tra via S. Ilaria ed il cavalcavia della SS. 7, la pista sarà in corsia riservata e separata dalla carreggiata in parte da muretto a secco ed in parte da segnaletica orizzontale e delimitatori. In quest'ultimo caso, l'attuale sede stradale subirà un allargamento al fine di permettere la realizzazione della pista stessa;



3. il tratto compreso tra il cavalcavia della SS. 7 e l'inizio della zona agricola sulla S.P. 37/30 Mesagne – Serranova, sarà a zona 30;
4. l'inizio della zona agricola sulla S.P. 37/30 Mesagne – Serranova ed il bosco “Tagliata” sarà in corsia riservata e separata dalla carreggiata da spartitraffico alberato. Un tratto di questo percorso si svolgerà parallelamente al Canale Galina;
5. nel bosco “Tagliata” la pista si “trasformerà” in percorso didattico con lo scopo di promuovere l'uso della bici e tenere nell'apposita struttura annessa lezioni di educazione stradale.

## INTERVENTI PREVISTI

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione della pista ciclabile - Tratto compreso tra Via S. Ilaria ed il cavalcavia della SS 7.**

I lavori consistono in:

- scavo di sbancamento per una profondità di cm 60;
- demolizioni di murature e pilastri in tufo in corrispondenza del percorso di progetto;
- rimozione segnaletica e cartellonistica verticale esistente in corrispondenza del percorso di progetto;
- rimozione di pali in calcestruzzo e di eventuali sostegni in acciaio;
- manutenzione straordinaria sul muretto a secco esistente, mediante integrazione delle zone crollate, la pulizia e l'asportazioni di materiali non ritenuti idonei dalla D.L., la regolarizzazione dell'altezza compresa la chiusura superiore con pietre di idonee dimensioni (cappellotti) per una lunghezza di mt 109;
- realizzazione di muratura di recinzione in tufo dello spessore di cm 20, mappetta di coronamento in cls sez. 25/20, fondazioni in c.a. Rck 300 e sez. 40/35, con sottofondazione in calcestruzzo dello spessore cm 10. Tale muratura avrà altezza di cm 150 fuori terra per una lunghezza di mt 36 ed altezza di cm 50 per una lunghezza di 73. In quest'ultimo caso sarà realizzata su tale muratura, una recinzione metallica dell'altezza di cm 100 aventi montanti verticali ad interasse di cm 150, n. 4 correnti orizzontali ed un corrimano superiore come da come da elaborato grafico;
- posa in opera di telo antierba in pvc e di strato di sabbione dello spessore medio di cm 5 e trattamento del fondo con diserbante, sia per la pista che per gli allargamenti dell'attuale sede stradale;
- fondazione stradale eseguita con materiale tufaceo ed avente altezza media di cm 50 sia per la pista che per gli allargamenti dell'attuale sede stradale;
- massicciata stradale con misto granulare stabilizzato ed altezza di cm 10 sia per la pista che per gli allargamenti dell'attuale sede stradale;
- posa in opera di cordoli prefabbricati di cemento vibrocompresso su porzione di pista della lunghezza di m 108, aventi sez. 15x25 e poggianti su dado di fondazione in cls. sez. 20/10 secondo disegni di progetto;
- pavimentazione della pista e dell'allargamento stradale, realizzata con conglomerato bituminoso tipo bynder dello spessore 5 cm e manto di usura di spessore 3 mm;

- per la parte di pista non protetta da muretto a secco, saranno messi in opera n. 140 delimitatori di traffico tipo cupola di forma circolare in cls posti ad interasse di mt 3,00 ed in corrispondenza della segnaletica orizzontale.

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione della pista ciclabile - Tratto compreso tra il cavalcavia della SS 7 ed il bosco “Tagliata”.**

I lavori consistono in:

- scavo di sbancamento per una profondità di cm 60;
- rimozione segnaletica e cartellonistica verticale esistente in corrispondenza del percorso di progetto;
- rimozione di pali in calcestruzzo e di eventuali sostegni in acciaio;
- posa in opera di telo antierba in pvc e di strato di sabbione dello spessore medio di cm 5 e trattamento del fondo con diserbante;
- fondazione stradale eseguita con materiale tufaceo ed avente altezza media di cm 50;
- massiciata stradale con misto granulare stabilizzato ed altezza di cm 10;
- posa in opera di cordoli prefabbricati di cemento vibrocompresso aventi sez. 15x25 e poggianti su dado di fondazione in cls. sez. 20/10 secondo disegni di progetto;
- pavimentazione della pista realizzata con conglomerato bituminoso tipo bynder dello spessore 5 cm e manto di usura di spessore 3 mm;
- protezione della pista sul tratto adiacente al canale Galina, con recinzione in pali di castagno secondo disegni di progetto e per una lunghezza di mt 300.

### **Elenco delle lavorazioni necessarie per la realizzazione della pista ciclabile nel bosco “Tagliata”.**

I lavori consistono in:

- rimozione di pali in legno e di eventuali sostegni in acciaio presenti in pineta;
- decespugliamento e pulizia in tutta la superficie interessata dalla pineta;
- messa in opera di recinzione in pali di castagno, secondo disegni di progetto, lungo il perimetro della pineta per una lunghezza di mt 800;
- scavo di sbancamento per una profondità di cm 20 in corrispondenza del percorso didattico;
- posa in opera di telo antierba in pvc e di strato di sabbione dello spessore medio di cm 5 e trattamento del fondo con diserbante;
- fondazione stradale eseguita con materiale tufaceo ed avente altezza media di cm 20;
- pavimentazione naturale in terra stabilizzata composta da miscela di terra, stabilizzato di cava, cemento e catalizzatore tipo Glorit, lungo il percorso didattico della pista ed avente altezza di cm 10;
- posa in opera di cordoli prefabbricati di cemento vibrocompresso, lungo il percorso didattico, aventi sez. 15x25 e poggianti su dado di fondazione in cls. sez. 20/10 secondo disegni di progetto;
- realizzazione di struttura didattica, avente dimensioni in pianta m 10x10 ed altezza fuori terra massima di m 4,52 realizzata mediante:

- scavo in sezione ristretta per plinti di fondazione della struttura didattica, dim. cadauno di m 1,50x1,50x0,60;
- n. 6 plinti in c.a. delle dimensioni cadauno di m 1,50x1,50x0,50 armati secondo disegni di progetto e con sottofondazione in cls. dello spessore di cm 10;
- n. 6 pilastri in muratura di tufo intonacati, delle dimensioni cadauno di cm 50x50 ed altezza di m 3,50 fuori terra;
- struttura di copertura realizzata con travi di castagno di prima scelta, aventi sez. rettangolare cm 20x60 e 16x40 rispettivamente per l'orditura principale e quella secondaria;
- copertura in cannucciato, costituiti da rotoli di altezza m 1,50 di canne del diametro di cm 1.

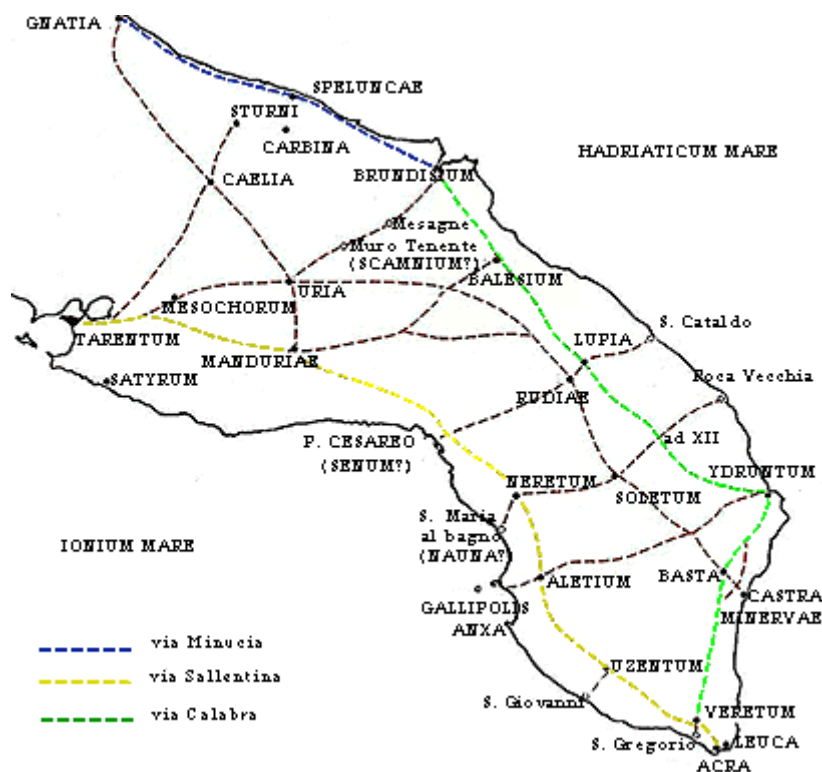
## **5. ITINERARI CICLOTURISTICI**

Questa attività si propone la realizzazione e la valorizzazione di piste ciclabili extraurbane. I percorsi progettati saranno indirizzati a soddisfare e incentivare la domanda di spostamenti in bici a carattere ricreativo e culturale. Il progetto si prefigge pertanto l'obiettivo di collegare la città di Mesagne con il suo territorio evidenziando e favorendo la fruizione delle zone di interesse culturale archeologico e ambientale utilizzando strade e percorsi già esistenti e utilizzabili con minimi interventi di sistemazione e segnalazione.

L'insieme dei percorsi già esistenti da risistemare comprende principalmente la viabilità minore comunale e le strade campestri aventi fondo stradale bitumato o in sterrato attualmente utilizzato prevalentemente dagli agricoltori e da residenti in terreni agricoli residenziali.

Gli itinerari cicloturistici, previo accordo con i comuni limitrofi potranno anche estendersi in territorio extracomunale e comunque indicare mete e percorsi al suo esterno.

La posizione del comune di Mesagne è infatti strategica per l'intera Provincia. Il nome di Mesagne ha come etimologia "terra di mezzo" e dall'antichità Mesagne era punto di collegamento tra Brindisi e Oria per mezzo della via Appia. A 7 Km a Sud di Mesagne passa un'altra importante e antica strada conosciuta come "limitone dei greci".



**Figura:** le strade romane e messapiche in Puglia. Mesagne si trova sulla via Appia che coincide con uno dei tracciati che il progetto intende trasformare in itinerario cicloturistico. Sempre nel territorio comunale vi sono resti di vie messapiche e bizantine (limitone dei greci).

In questo progetto vengono proposti 5 itinerari a sud di Mesagne. Si tratta di itinerari facili e brevi che grazie all’itinerario verde (via Messapica) possono interconnettersi.

Le principali caratteristiche degli itinerari cicloturistici proposti sono le seguenti:

Itinerario	Giallo (appia)	Verde (messapica)	Viola (bizantina)	Azzurro (cellino ciclabile)	Rosa (meridiana)
Chilometri (solo andata)	6	18	10	9	9
Percentuale di strada sterrata (%)	80	5	7	0	10
Chilometri strada da asfaltare	3,37	0,01	0,03	0	1,90
Incroci con vie a traffico sostenuto (strade statali e provinciali)	1	5	2	0	1
Estensioni possibili	Oria, Latiano		S. Pancrazio	Cellino	Oria

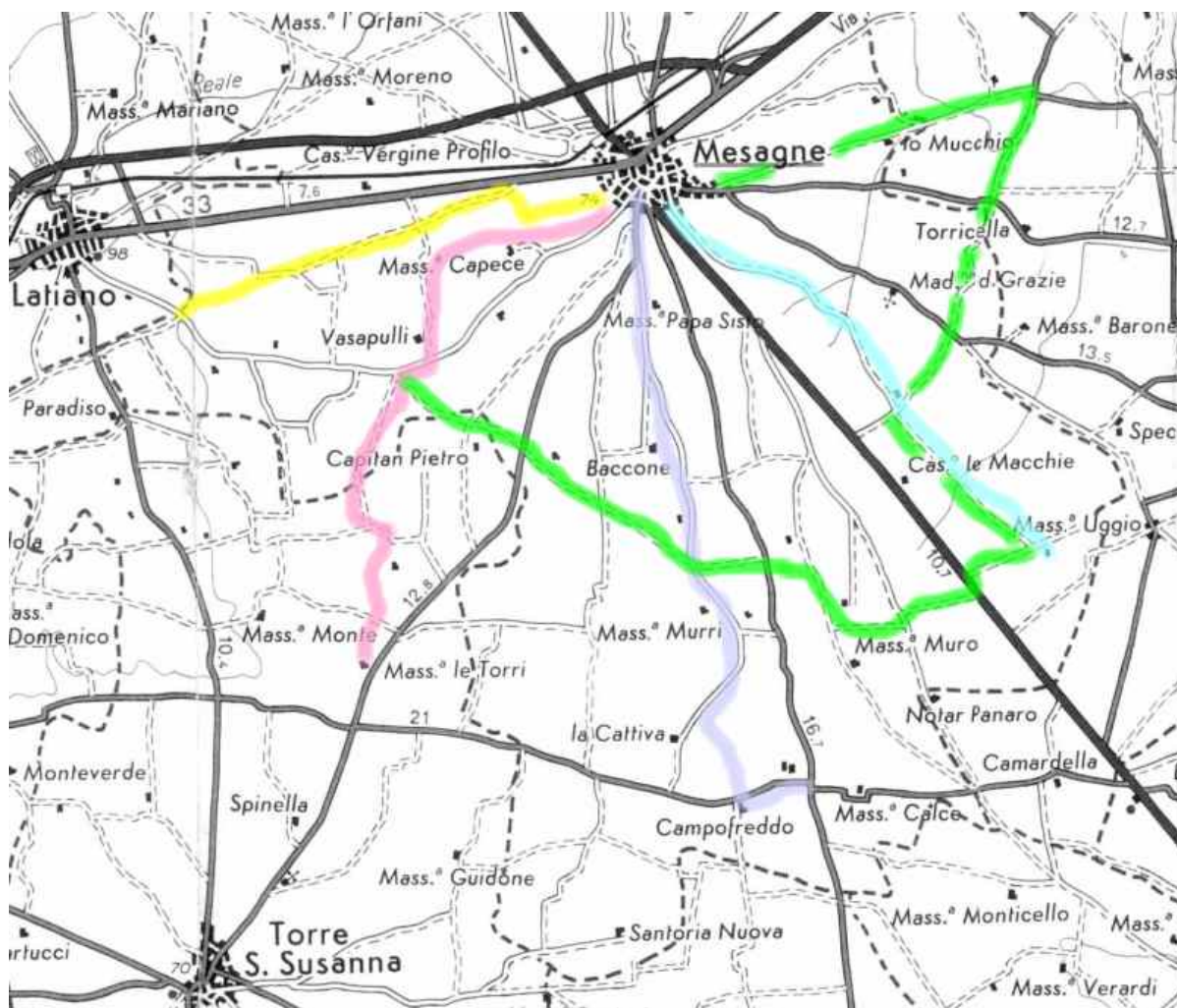


Figura: i primi percorsi da segnalare: Via Appia (giallo), Via Messapica (verde), Via Bizantina (rosa), Cellino Ciclabile (azzurra), Via Meridiana (viola)

## INTERVENTI PREVISTI

Gli interventi previsti in tali percorsi interesseranno i tratti in cui non sono presenti pavimentazioni in conglomerati bituminosi e consistono in:

- riconfigurazione della sede stradale mediante scarifica superficiale, regolarizzazione del piano stradale, la chiusura di buche e avvallamenti con misto granulare stabilizzato opportunamente compattato;
- pavimentazione realizzata con conglomerato bituminoso tipo bynder chiuso dello spessore 5 cm nei seguenti tratti:
  - via Appia per m 3.376
  - via Messapica per m 10
  - via Bizantina per m 30

### **Percorso Giallo: la Via Appia (prolungabile fino a Oria)**

Si tratta di una pista ciclabile extraurbana su un percorso facile, risultante per la quasi totalità in un sentiero sterrato nella tranquilla campagna mesagneuse immerso tra olivi, querce e viti. Secondo alcuni storici questo antico sentiero sterrato potrebbe coincidere almeno in alcuni punti con il tracciato dell'antica via Appia e che collega Mesagne all'area archeologica di Muro Tenente e continuando porta dritti a Oria già antica città Messapica. Il tragitto sarà caratterizzato dai seguenti principi base: continuità di percorso, senza soluzioni di continuità, salvo brevi e sicuri attraversamenti, sicurezza, facilità d'uso.

### **Percorso verde: via messapica**

Questo percorso coincide per la metà situata a Ovest con un'antica via Messapica che collegava le due città di Muro Tenente e Muro Maurizio. Su questo tracciato vi sono diversi rinvenimenti sia di epoca messapica che romana. Si tratta di una strada in parte sterrata e in parte asfaltata.

### **Percorso rosa: via meridiana**

Un bel percorso tra gli ulivi direzione Sud da Mesagne consente di raggiungere il sito archeologico di San Pietro di Crepacuore dove è possibile visitare una delle più belle chiese bizantine della provincia di Brindisi, vi sono inoltre i resti di un'antica villa romana. Dal prolungamento a Ovest del percorso Rosa è possibile raggiungere Oria in tutta tranquillità passando da antiche e belle Masserie (san Domenico, San Giovanni lo Pariete).

### **Percorso azzurro: Cellino ciclabile**

Un percorso tranquillo quasi del tutto asfaltato dal prolungamento del quale si raggiunge Cellino San Marco passando da Masseria Curtipitrizzi.

### **Percorso viola: via bizantina**

E' il percorso che consente di raggiungere "il limitone dei greci" la strada più importante in periodo bizantino ricchissima di testimonianze storiche: terme romane, chiesa di San Misurino, San Pietro di Crepacuore, Masseria la Cattiva.

## **6. PARCO SCUOLA DI EDUCAZIONE STRADALE**

Il Parco Scuola di educazione stradale simulerà una mini città con strade, piazze, incroci, parcheggi, passaggi pedonali, in cui i ragazzi circolano a piedi, in bicicletta o in motorino, come nella realtà. Il parco sarà fruibile dalle famiglie e dalle scolaresche e gli insegnanti potranno efficacemente impartire le lezioni di educazione stradale.

Il parco sarà realizzato nella zona verde del bosco “La Tagliata”, dove l’Amministrazione comunale ha già provveduto a piantare alberi e realizzare staccionate di perimetrazione. Si tratta di una zona che, come già detto, sarà raggiungibile dalla pista ciclabile prevista su via S.Rosa.

La finalità generale del Parco è quella di realizzare percorsi didattici interattivi per bambini e studenti dai 5 ai 18 anni.

Gli obiettivi sono:

- 1) creare un luogo fisico e reale con una pista, una vera e propria strada di circa 1 km, dove giovani e adulti possano apprendere in situazione;
- 2) erogare un servizio continuativo e duraturo per le scuole del comune e della provincia;
- 3) percorsi modulari strutturati come laboratori dinamico-esperenziali;
- 4) valutazione sul bilancio delle competenze acquisite che consentirà ai consigli di classe (quelli appartenenti agli studenti) di avere uno standard di qualità dei comportamenti e degli apprendimenti in situazione degli alunni;
- 5) nuove professionalità con nuove competenze a sostegno ed integrazione degli insegnanti, che ad oggi non hanno esperienze mirate in materia di prevenzione e sicurezza;
- 6) il parco opererà in sinergia con tutte le risorse del territorio per ottimizzare tempi di apprendimento e risultati;
- 7) monitoraggio dei percorsi per verifica dell'accreditamento di qualità;
- 8) sviluppo del modello ecologico, inteso come rispetto della vita, delle regole e dell'ambiente;
- 9) creazione di un luogo fisico di scambio tra diverse generazioni: qui gli anziani avranno modo di apprendere in situazione la sicurezza stradale in rapporto alle trasformazioni fisiche dovute agli anni.

### **6.1 Attrezzature**

- biciclette;
- caschi di varie misure;
- semafori e cartelli stradali;
- attrezzature per il controllo, il coordinamento e l'insegnamento ai bambini.

## 6.2 Programmi didattici esemplificativi

### SCUOLA ELEMENTARE

#### Seconda classe

Si faranno dei giochi nei quali i bambini inizieranno a conoscere le regole della strada e, in particolare, chi è e come deve comportarsi il pedone.

1. Camminare sul marciapiede: gioco del pedone (due file di bambini di fronte; al via dovranno spostarsi da una fila all'altra cambiando di posto: massima confusione. Riprovare muovendosi tutti verso destra in senso circolare).
2. Conoscenza dei signori triangolo, cerchio e quadrato e del signor semaforo.
3. Creazione di cartelli e conoscenza dei segnali manuali degli agenti.
4. Gioco del percorso (serpentone con percorso attrezzato. I colori del semaforo dirigeranno la circolazione: chi sbaglia verrà rimosso dal gioco dall'educatore/carro attrezzi).

#### Terza classe

Si prosegue con la conoscenza delle regole, con l'obiettivo di far capire che i segnali sulla strada visualizzano le regole e stabiliscono i comportamenti.

1. I segnali che "accompagnano" i bambini durante il loro tragitto casa-scuola.
2. Conoscenza dei segnali orizzontali e verticali.
3. Assegnazione dei segnali (ogni bambino avrà il ruolo di un cartello stradale e si costruirà un "costume").
4. Gioco del percorso (si uniranno il serpentone ed il percorso attrezzato con i segnali stradali viventi e si simulerà un momento della circolazione).
5. E' consigliabile prevedere un momento di uscita in strada con palette e fratini (magari autocostruiti) dove i bambini testeranno le loro conoscenze, verbalizzeranno le infrazioni e stileranno le loro relazioni.

#### Quarta classe

1. Sicurezza e pericoli (casco, cinture, salita e discesa dai mezzi pubblici etc.).
2. Verifica del comportamento altrui (ruolo attivo e passivo).
3. Gioco dell'oca (a squadre con tabellone modificato con segnaletica e comportamenti).
4. Vado in bicicletta.



5. E' consigliabile prevedere un momento di uscita in strada con palette e fratini (magari autocostruiti) dove i bambini testeranno le loro conoscenze, verbalizzeranno le infrazioni e stileranno le loro relazioni.

#### Quinta classe

Conoscenza della strada oltre che come utente anche "criticamente".

1. Test d'ingresso/verifica.
2. Conosco la strada (cos'è, le sue parti etc.).
3. Come "guido" (in bicicletta, sui pattini, a piedi).
4. Percorso all'Eur (si tratta di un percorso attrezzato con automobiline, biciclette etc.).

#### SCUOLA MEDIA

I bambini diventano "grandi", si avvicinano all'età in cui potranno passare dalla bicicletta al ciclomotore; è quindi importante aiutarli a sviluppare il loro senso critico ed a capire come comportarsi in strada. Si faranno test d'ingresso e di uscita che ci consentiranno di valutare il loro livello.

#### Prima classe

Test d'ingresso simile a quello di quinta elementare; si seguirà a grandi linee il programma di tale classe ampliandolo con la conoscenza di tutte le altre categorie di utenti della strada.

1. Chi siamo (conoscenza reciproca e attività della Polizia Municipale).
2. Conoscenza della strada e comportamenti degli utenti.
3. Uscita con paletta e fratini per verificare insieme la "vita" sulla strada.
4. Percorso all'Eur o con i riscio.

#### Seconda classe

Sviluppo del senso critico.

1. Comportamenti sulla strada; la segnaletica; le infrazioni.
2. In viaggio: come di comportano i miei genitori?
3. Uscita in strada con vari percorsi e uso di fotografie e/o telecamera.
4. Relazione finale con lavori svolti, mostra fotografica/film.

Terza classe

Argomento centrale sarà il ciclomotore.

1. Conoscenza della strada e di tutta la segnaletica.
2. Tempi di reazione e comportamenti (in bicicletta o risciò).
3. Il casco.
4. Verifica finale, presentazione lavori svolti e schede di valutazione.

E' importante inserire l'educazione stradale trasversalmente rispetto alle altre materie, spiegare cioè i vari argomenti sfruttando le materie "classiche" (limiti di velocità insieme a matematica, comportamenti insieme

## **7. LA SEGNALETICA**

Per consentire il corretto uso dei percorsi, la riconoscibilità del tracciato e la sicurezza degli utenti, verrà data particolare attenzione alla localizzazione della segnaletica sia orizzontale che verticale e all'inserimento di elementi dissuasori.

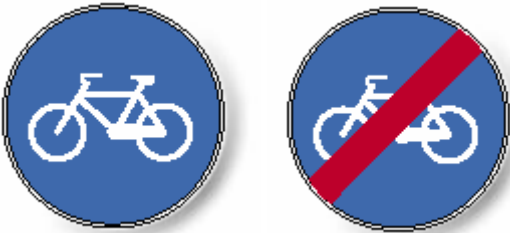
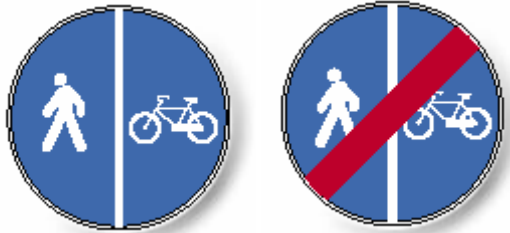
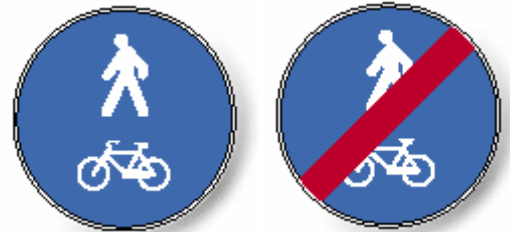



I percorsi ciclabili saranno dotati di tutta la necessaria segnaletica stradale, orizzontale e verticale, prevista dal "Nuovo Codice della Strada" e dal relativo "Regolamento di esecuzione e attuazione". Sono inoltre previsti cartelli di identificazione della pista e descrittivi dell'itinerario, da apporsi ad ogni inizio e fine del percorso ciclabile e in corrispondenza dei siti di maggiore interesse. Ad ogni incrocio saranno installate frecce direzionali.




In tutti i casi di utilizzo promiscuo, il progetto prevede, oltre alla segnaletica occorrente, l'adozione del limite di velocità di 50 km/h.

Essendo l'Amministrazione comunale di Mesagne dotata di squadra esterna specializzata nella segnaletica, tali lavori saranno realizzati in economia e quindi, nel quadro economico, le somme previste per l'acquisto di segnaletica, cartellonistica, vernici, ect. vengono inserite nelle somme a disposizione dell'Amministrazione e perciò non rientrano nell'importo dei lavori a base d'asta.

Per i percorsi cicloturistici, poiché non esiste una specifica segnaletica nel Codice della strada che segnali la presenza di un itinerario cicloturistico, al di fuori di una pista ciclabile espressamente indicata e attrezzata, si utilizzerà una segnaletica di tipo "turistico".

**Tabella:** Grafica, dimensioni e quantità della segnaletica da installare

Schema e dimensione del segnale	Identificazione	Quantità
	<p>Cartelli di inizio e fine di pista ciclabile (art.122, DPR 495/92)</p>	<p><b>6</b></p>
	<p>Cartelli di inizio e fine pista ciclabile contigua al marciapiede. (art.122, DPR 495/92)</p>	<p><b>2</b></p>
	<p>Cartelli di inizio e fine percorso pedonale e ciclabile. (art.122, DPR 495/92)</p>	<p><b>2</b></p>
	<p>Attraversamento ciclabile (art.135, DPR 495/92)</p>	<p><b>11</b></p>
	<p>Cartello di pericolo per attraversamento ciclabile in strade extraurbane o urbane con velocità superiore a quello stabilito dall'art. 142 comma 1 del CdS. (art.88, DPR 495/92)</p>	<p><b>2</b></p>
	<p>Segnalazione di inizio o di imbocco di pista ciclabile da porre all'inizio di un itinerario ciclabile o all'incrocio con strade non ciclabili</p>	<p><b>53</b></p>

	Segnalini di conferma con indicazione di svolta a sinistra	25
	Segnalini di conferma con indicazione di svolta a destra	25
	Segnalini di conferma con indicazione di proseguire dritti	30
	Segnale di limitazione di velocità da sistemare sulle strade viabilità promiscua in cui verranno indicati gli itinerari cicloturistici ( art.135 fig 323 /a)	20
	Limite massimo di velocità (art.116 fig. II 50)	43

## **8. CAMPAGNE DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE**

Le ragioni esposte sopra rappresenteranno il contenuto informativo di una campagna di sensibilizzazione, attraverso iniziative pubbliche: eventi promozionali, convegni informativi, stampa di materiale informativo, di adesivi e degli itinerari ciclabili, trasmissioni radio e comunicati a mezzo stampa, affissioni pubbliche, iniziative didattiche.

### **8.1 Modalità attuative**

Il comune cercherà di promuovere la partecipazione di associazioni e singoli cittadini accogliendone le proposte e rispondendo alle critiche o commenti eventualmente avanzate.

La campagna informativa avrà due momenti di base:

- Un momento costitutivo, consistente nell'insediamento del comitato e nella messa in opera del progetto. Questo primo momento comunicativo si proporrà prioritariamente di informare la cittadinanza di questa intenzione progettuale, dei suoi scopi e dello spirito che li animano, cercando, nel contempo, di stimolare un sempre maggiore interesse e benevolenza verso di esso.
- Un momento in corso d'opera, che avrà luogo durante tutte le varie fasi di vita del progetto, oramai iniziato, e che tenderà ad informare dinamicamente la cittadinanza di quanto è stato prodotto e di ciò che si prospetta, e, dettagliatamente, di informare e promuovere le singole iniziative caratterizzanti le diverse azioni di "Una città in bicicletta".

Entrambe poi si fonderanno sulle seguenti linee di comunicazione portanti, che si caratterizzeranno in una parte latamente informativa, rivolta al vasto pubblico cittadino; ed uno più specificamente informativo – didattico – riguardante argomenti igienistici, ambientali e sportivi - rivolto alle scolaresche e circoli.

Informazione:

- Organizzazione di specifici eventi promozionali (e.g. esposizione ed escursione intercomunale di bici d'epoca, con vecchie foto e filmati).
- Pianificazione, con tempi e contenuti specifici, di un programma di pubblica comunicazione, individuando i media più appropriati e disponibili in loco e contattando per tempo le singole testate ed enucleando i contenuti di informazione, che dovranno essere sempre coerenti, pur nella diversità specifica del momento.
- Pubblicazione e distribuzione pubblica e gratuita di materiale informativo, di programmi cartine e guide sugli itinerari cicloturistici.
- Elaborazione ed esposizione di materiale promozionale presso il museo, la biblioteca, le scuole, i chioschi multimediali.

## **8.2 Guida escursionistica di Mesagne e dintorni**

L'attività riguarda la realizzazione di una guida escursionistica contenente una raccolta di itinerari a piedi e cicloturistici pubblicata in un opuscolo che potrà avere per nome "Mesagne, città da vivere in bicicletta e a piedi".

L'opuscolo da dare in stampa conterrà itinerari, cartine e informazioni utili per cogliere tutte le opportunità offerte dal territorio. Potranno essere stampate due versioni: una estesa sotto forma di libro con descrizioni dettagliate degli itinerari e approfondite dei posti da vedere.

Sarà possibile consultare l'opuscolo anche in internet grazie ad un sito oppositamente predisposto. Ogni itinerario è illustrato con una scheda dove sono indicati il percorso con la cartina e le informazioni tecniche necessarie, un elenco di manifestazioni e attrattive dei comuni toccati dall'itinerario e indirizzi di ristoranti, alberghi, centri informazione, punti di assistenza tecnica a cui potersi rivolgere in caso di emergenza.

L'opuscolo potrà comprendere anche compendio del "Turismo verde" e "ecoturismo" possibile nella provincia di Brindisi.

Lo spirito che animerà questa guida è quello di rendere consapevoli gli escursionisti e i "cicloturisti" che il territorio Mesagnese e quello della provincia di Brindisi è soprattutto una ricchezza ambientale e culturale da conoscere, amare e preservare.

Salire in bicicletta in città, attraversare lunghi tratti, ammirando paesaggi gradevoli. Raggiungere senza intoppi, come sbarre che limitano il passo o trafficate e pericolose strade provinciali e superstrade sarà possibile, grazie a questa pubblicazione che diventa strumento di consultazione sicura per i molti appassionati delle due ruote.

## **9. SERVIZIO DI NOLEGGIO BICICLETTE**

Un servizio poco oneroso ed utile ad incrementare l'uso della bici ed il ciclo turismo sarà il noleggio delle stesse.

Il comune metterà a disposizione di cittadini e turisti n. 20 biciclette che dovranno essere riconsegnate entro l'orario di chiusura del servizio noleggio. Nei giorni feriali il servizio è finalizzato a promuovere la bicicletta come sostitutivo dell'automobile soprattutto a chi, per esigenze lavorative, deve svolgere commissioni, fare acquisti etc.. Gli stessi impiegati comunali (vigili, messi, assistenti sociali) saranno stimolati a utilizzare le bici nello svolgimento del loro lavoro.

Nei giorni festivi il servizio è pensato per i turisti che vogliono visitare il centro storico di Mesagne o percorrere percorsi ciclabili extraurbani di interesse culturale o naturalistico.

Per consentire, con poche spese, il noleggio sia nei giorni festivi che feriali il servizio di nolo potrà essere collocato nel cortile del Castello Comunale e sarà curato dai custodi del castello.

Sarà anche utile come segnale rivolto alla cittadinanza e ai turisti per comunicare la nuova sensibilità e attenzione delle associazioni di volontariato e dell'Amministrazione Comunale verso la "Città vivibile".

### **9.1 Metodi di erogazione del servizio:**

Il servizio sarà inizialmente gratuito, sarà però richiesto il deposito di un documento di riconoscimento. Sarà fatto obbligo di legare le biciclette in caso di allontanamento momentaneo. In caso di furto o danneggiamento, al noleggiatore verrà trattenuta la caparra versata. La bicicletta dovrà essere perentoriamente riconsegnata entro l'orario di chiusura del servizio.

Gli addetti alla custodia del castello saranno inizialmente anche gli addetti alla gestione del servizio di noleggio.

In prospettiva, dopo avere avviato e promosso il servizio si potrà anche pensare ad una tariffa collegata e alla creazione di una cooperativa di giovani addetta al nolo, alla manutenzione alla rivendita di accessori e bici etc. Tramite il noleggio a pagamento e una serie diversificata di servizi che la cooperativa sarà chiamata a "inventare", la cooperativa convenzionata con il comune dovrebbe essere in grado di autosostenersi economicamente.

## **10. INIZIATIVE CICLO AMBIENTALI**

Le iniziative ambientali, così genericamente indicate, si possono suddividere in sottogruppi, pur condividendo tutti gli i medesimi obiettivi e principi ispiratori e saranno coordinati in un solo programma organico. Tutte si svolgeranno, per dir così, pedalando su una bicicletta.

Si hanno così:

- Iniziative ricreative sportive;
- Iniziative didattiche;
- Iniziative di promozione e salvaguardia ambientale;

Sarà compito iniziale del comitato stabilire i principi in relazione ai quali elaborare dettagliatamente le singole iniziative, individuare e mobilitare le energie umane – volontarie - che si renderanno in

seguito responsabili della loro realizzazione e promozione. Ogni iniziativa sarà quindi sviluppata in particolare, con i dovuti tempi e modalità operative e promozionali.

### ***Iniziative sportive e ricreative.***

Tra queste possono rientrare: raduni e pubbliche escursioni di ciclo amatori, cacce al tesoro, in bici ed a piedi, per le campagne della zona, bike trekking, gare di triathlon con bici, escursioni fotografiche... .

### ***Riciclo.***

Sono state sperimentate e attuate con successo in altri comuni del Centro Nord alcune iniziative volte collegare la promozione della bici alle tematiche ambientali quali quelle del riciclaggio dei rifiuti. Molto simpatica può risultare la iniziativa “Ciclo e riciclo”, con premi in biciclette per le scolaresche e le famiglie che si distingueranno nella raccolta differenziata dei rifiuti; e l’organizzazione di una serie di iniziative informative quali: corso di orientamento e di primo soccorso, ecc., a cura di esperti volontari.

### ***Didattica.***

Contattare i circoli didattici e le scuole medie inf. e sup., le parrocchie, per organizzare una serie di incontri con gli studenti di tipo informativo teorico. Gli incontri saranno improntati al più sereno e franco dialogo e saranno svolti da educatori volontari.

In tale ambito potrebbe risultare interessante proporre agli alunni delle scuole elementari e medie inf., la composizione di una raccolta di racconti di invenzione aventi per argomento storie di avventura o romantiche occorse durante viaggi in bicicletta insieme ad una raccolta di disegni sullo stesso argomento. I racconti, o i più intriganti tra questi, secondo il parere di una giuria di ragazzi e genitori, saranno tradotti in fumetti, dagli stessi autori o dai loro compagni. I fumetti saranno poi distribuiti liberamente in edicole nelle edicole.

### ***Iniziative di salvaguardia ambientale.***

#### ***Spegniamo l’auto...***

Campagna periodica – con cadenza es. una domenica al mese – “Spegniamo l’auto...”, in cui una domenica al mese la città sarà chiusa al traffico automobilistico ordinario e si inviterà la cittadinanza ad usare la bici. Perché la manifestazione consegua il vero obiettivo di fondo – una



matura consapevolezza pubblica – è necessario la piena, convinta e fattiva collaborazione da parte della gente, e non una costrizione tout-court d'ufficio.

### *Bici e terapia*

Si organizzerà una serie di iniziative volte a sensibilizzare la popolazione sui benefici sociali ed individuali derivanti dall'utilizzo della bici e ad usare la bici per favorire l'inserimento sociale dei soggetti disagiati. Tra queste l'organizzazione di itinerari ed escursioni mirate ai soggetti affetti da patologie croniche che comportino deficit di funzionalità fisiche e psicologiche tali da indurre al ritiro sociale ed alla rinuncia ad attività fisiche. Dietro specifiche consulenze mediche, e sentito il medico di base dei partecipanti, si possono individuare quei gruppi di soggetti che potrebbero essere maggiormente sensibili ad un simile discorso. Si studieranno specifici percorsi ciclabili – per ognuna di tali gruppi - con relative distanze, difficoltà e tempi di percorrenza, leggeri esercizi ginnici, sedute di rilassamento e momenti di svago da praticare in campagna.

Si ricorrerà alla consulenza ed alla continua supervisione di specialisti della ASL, di un medico che segua sul campo queste escursioni e dei volontari della protezione civile.