

## COMUNE DI PORTO CESAREO

### INDIVIDUAZIONE DI PROPOSTE D'INTERVENTO DI IMMEDIATA REALIZZABILITÀ FINALIZZATE AL MIGLIORAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, DEI PEDONI E DELLE SOSTE NEL COMUNE DI PORTO CESAREO



|                    |                               |
|--------------------|-------------------------------|
| Oggetto            | Relazione tecnico-descrittiva |
| Commessa           | C061                          |
| Tipo del documento | Consegna                      |
| Revisione          | 6.0                           |
| Redatto            | Aleph srl                     |
| Gruppo di lavoro   | Aleph srl                     |
| Verificato         | Ing. Andrea Giaccherini       |
| Data di emissione  | 20/05/2014                    |

## **Indice generale**

---

|     |                                                                                                                     |    |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Posizionamento del problema .....                                                                                   | 3  |
| 2.  | L'area di Porto Cesareo .....                                                                                       | 3  |
| 2.1 | L'organizzazione territoriale .....                                                                                 | 5  |
| 3.  | Criticità principali durante il periodo estivo del centro urbano di Porto Cesareo .....                             | 6  |
| 3.1 | L'organizzazione dei flussi di traffico.....                                                                        | 6  |
| 3.1 | Le problematiche della sosta.....                                                                                   | 8  |
| 3.2 | Le criticità per l'utenza debole .....                                                                              | 8  |
| 4.  | Criticità principali durante il periodo estivo del centro urbano di Torre Lapillo.....                              | 8  |
| 4.1 | L'organizzazione dei flussi di traffico.....                                                                        | 9  |
| 4.1 | Le problematiche della sosta.....                                                                                   | 10 |
| 4.1 | Le criticità per l'utenza debole .....                                                                              | 10 |
| 5.  | L'approccio progettuale .....                                                                                       | 10 |
| 5.1 | Le soluzioni di breve periodo per la riduzione delle criticità all'interno del centro urbano di Porto Cesareo ..... | 10 |
| 5.2 | Le soluzioni di breve periodo per la riduzione delle criticità all'interno del centro urbano di Torre Lapillo ..... | 11 |
| 5.3 | Il nuovo collegamento di TPL "Linea Mare" .....                                                                     | 12 |

## 1. Posizionamento del problema

---

Il documento si colloca nell'ambito delle attività che l'Amministrazione Comunale intende svolgere per l'adozione di iniziative di immediata realizzazione finalizzate al miglioramento della circolazione stradale, dei pedoni e delle soste con particolare riferimento ai periodi estivi. L'ambito di studio è identificato nel centro urbano dell'abitato di Porto Cesareo e di Torre Lapillo, quest'ultimo circoscritto prevalentemente alla maglia viaria compresa a sud dell'asse identificato dalla provinciale SP340 di Torre Lapillo.

In ragione di quanto sopra esposto il lavoro si è così articolato:

- confronto ed acquisizione da parte dell'Amministrazione Comunale delle problematiche in essere;
- costruzione dello stato di fatto, con riferimento alla disciplina della circolazione, identificazione delle zone di sosta disponibili, punti a maggiore incidentalità, interazione con i principali poli attrattori;
- redazione della proposta progettuale, predisponendo in primo luogo interventi che siano di rapida attuazione e commisurati al budget a disposizione dell'Ente; la proposta è inoltre integrata da soluzioni di medio periodo caratterizzate da un maggiore impegno di risorse.

A supporto delle soluzioni proposte sono allegati al presente materiale:

- elaborati grafici (tavola 1, tavola 2, tavola 3) per la costruzione del quadro conoscitivo;
- documentazione fotografica di supporto al punto precedente;
- elaborati grafici (tavola 4, tavola 5, tavola 6, tavola 7) a chiarimento delle soluzioni proposte.

Quanto proposto si inserisce pertanto in un percorso di ammodernamento delle condizioni di mobilità, e quindi di fruizione del territorio

## 2. L'area di Porto Cesareo

---

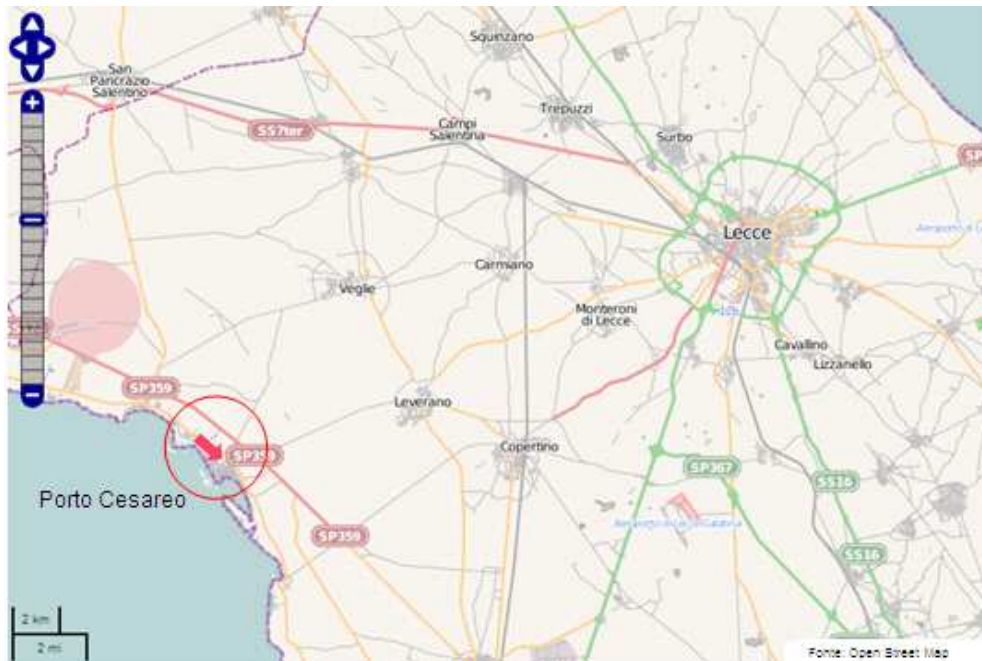
Porto Cesareo, nato come un antico villaggio di pescatori, oggi è un rinomato centro turistico del Salento in cui si ritaglia, soprattutto nel periodo estivo, un ruolo da protagonista.

Il territorio di Porto Cesareo si estende su circa 20km di costa bagnata dal mar Jonio, e comprende anche l'area marina protetta che si estende attorno al centro urbano (**Figura 1 e Figura 2**).

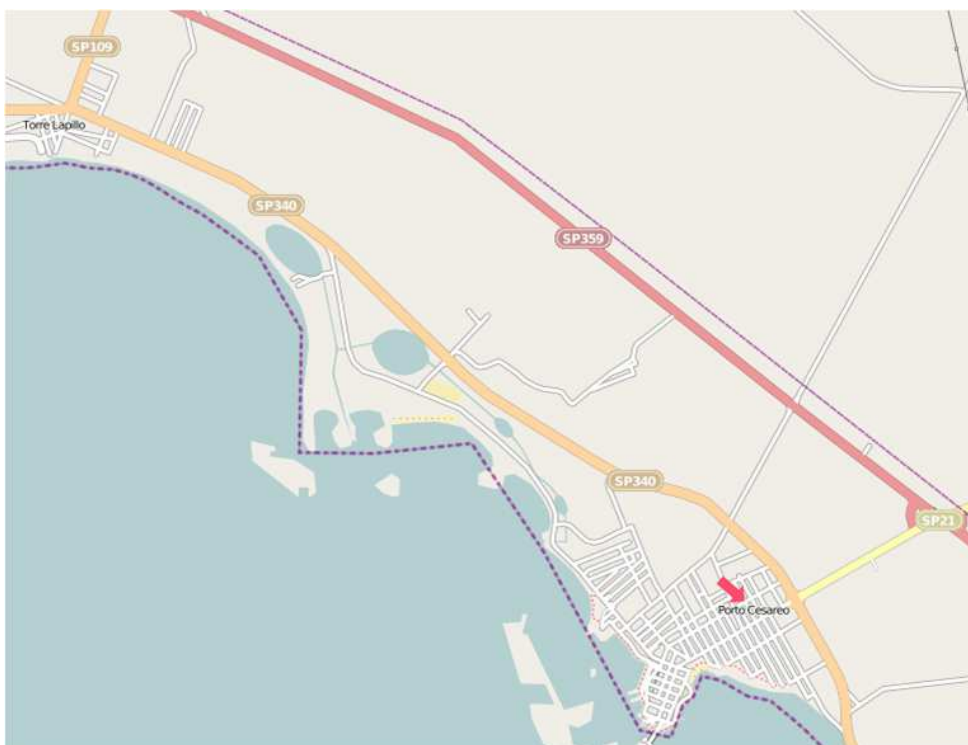
Il borgo nel corso degli ultimi anni si è affermato sempre di più come località balneare e centro culturale, viste le presenze storico – artistiche che possiede, come le torri saracene, la ceramica micenea e le masserie fortificate.

L'ambiente naturale, quindi, richiama degli ingenti flussi turistici che scelgono questa località salentina come polo principale delle vacanze estive: i movimenti in gioco inducono pesanti

ricadute sulla mobilità urbana, fortemente congestionata nei suddetti periodi.



**Figura 1:** Inquadramento di area dell'abitato di Porto Cesareo



**Figura 2:** Connessione Porto Cesareo – Torre Lapillo

## 2.1 L'organizzazione territoriale

Si riportano di seguito alcuni dati territoriali del Comune di Porto Cesareo:

- Altitudine: 3m s.l.m.
- Superficie: 34,66 km<sup>2</sup>
- Abitanti: 5675 (31-12-2010)
- Densità: 163,73 ab/km<sup>2</sup>
- Comuni Confinanti: Avetrana (TA), Manduria (TA), Nardò (LE)
- Principale viabilità afferente al territorio comunale (**Figura 3**):
  - SP 21 per Leveranno – Lecce;
  - SP 359 Avetrana – Nardò;
  - SP per Veglie;
  - SP 340 per Torre Lapillo;
  - SP 286 per Torre Sant'Isidoro – Gallipoli.
- Distanze rispetto ai principali centri abitati circostanti:
  - Lecce – 25km;
  - Nardò – 16km;
  - Gallipoli – 35km;
  - Brindisi – 50km;
  - Copertino – 12km;
  - Leveranno – 9km.



**Figura 3:** Direttrici di accesso a Porto Cesareo

### 3. Criticità principali durante il periodo estivo del centro urbano di Porto Cesareo

L'importante polo turistico che il centro urbano di Porto Cesareo è divenuto in questi ultimi anni ha conseguentemente portato alla necessità di predisporre di un assetto urbanistico e di regolamentazione del traffico veicolare che sia in grado di accogliere gli elevati flussi turistici che vi si riversano prevalentemente durante il periodo estivo.

Il centro urbano, infatti, evidenzia una dilatazione molto significativa fra il numero di residenti durante tutto l'anno (6000 unità circa) ed il numero di persone che accoglie nel periodo estivo (oltre 100000 presenze), compreso le molte famiglie che a Porto Cesareo possiedono la seconda casa.

Questi aspetti, pur positivi per la comunità locale, che basa sul turismo (oltre che sulla pesca) la maggior parte della sua economia, mettono tuttavia in crisi la viabilità esistente, provocando notevoli disagi sia per chi durante l'estate abita il centro urbano, sia per coloro che visitano il paese nelle varie ore della giornata con particolare riferimento all'arco di tempo che va dalle tarde ore pomeridiane a quelle della tarda notte.

A tal proposito, le considerazioni fatte da questo punto in avanti riguarderanno proprio questo arco temporale che risulta quello di maggior carico.

Le principali criticità che vengono riscontrate riguardano essenzialmente i seguenti aspetti:

- congestione dei flussi di traffico;
- insufficienza del numero dei parcheggi;
- carenza infrastrutturale per l'utenza "debole" (ciclisti e pedoni).

Le criticità sopra evidenziate, apparentemente indipendenti fra di loro, in realtà sono collegate nella misura in cui si analizza un sistema complesso come quello di Porto Cesareo.

#### 3.1 L'organizzazione dei flussi di traffico

Se si analizza la viabilità attuale del centro urbano di Porto Cesareo (come mostrato in Tavola 1 e Tavola 2) emerge l'assoluta prevalenza del numero di vie di accesso al centro urbano rispetto alle vie di uscita.

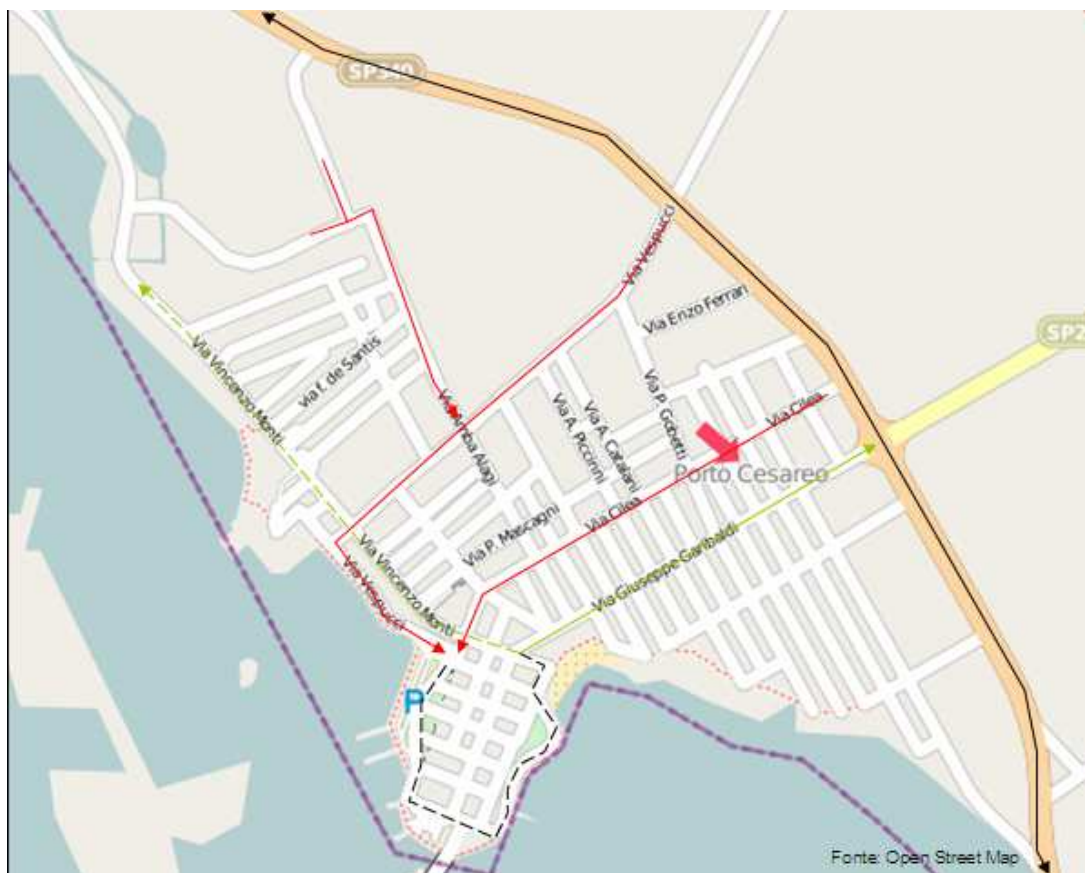
Le principali direttrici di accesso al paese sono (evidenziate in rosso in **Figura 4**):

- **Via Vespucci**, dall'incrocio (semaforizzato) con la circonvallazione (SP340), che accoglie principalmente i flussi provenienti dalla direzione di Veglie);
- **Via Cilea**, dall'incrocio (non semaforizzato) con la circonvallazione (SP340), che accoglie principalmente i flussi provenienti dalla SP 21 per Leveranno – Lecce e SP 286 per Torre Sant'Isidoro – Gallipoli;
- **Via Amba Alagi**, i cui flussi provenienti sia dagli stabilimenti balneari (zona primo ponte) che dalla SP 340 per Torre Lapillo, si innestano nella già congestionata via Vespucci.

Tutte queste vie di ingresso confluiscono in un "collo di bottiglia" in corrispondenza del Piazzale Aldo Moro, sito nella riviera di ponente della zona peninsulare: in corrispondenza di

detto piazzale i flussi passano da tre a uno, con evidenti ripercussioni nella formazione di code a monte delle tre direzioni.

A fronte di una specifica capacità in ingresso si evidenzia una “debolezza” del sistema in uscita dal paese (evidenziate in verde in **Figura 4**), per la quale arteria importante è l'allineamento di **Via Garibaldi**, che accoglie principalmente la sommatoria dei flussi di ingresso sopra citati e li fa transitare per l'incrocio (semaforizzato) con la circonvallazione, posto in fondo alla SP 21 per Leveranno – Lecce. A Via Garibaldi si potrebbe associare l'utilizzo di Via Monti, che nelle ore di maggior carico è sfruttata prevalentemente dagli abitanti locali e non dai flussi turistici i quali, seguendo le poche indicazioni presenti, imboccano direttamente la citata via Garibaldi.



**Figura 4:** Le principali direttrici di accesso ed uscita

Lungo le direttrici principali, inoltre, (in particolare lungo Via Cilea e Via Garibaldi) si affacciano molte attività commerciali, come 3 supermercati, il forno, la farmacia comunale, due distributori, 2 alberghi, locali bar – tabacchi, etc, la fruizione dei quali contribuisce sicuramente ad aumentare il perditempo degli utenti in coda; un contributo fondamentale all'incremento di questo problema è dato anche dal fatto che attualmente la sosta davanti agli esercizi commerciali non prevede né una regolamentazione opportuna per il carico/scarico delle merci, né una limitata durata nel tempo per i clienti degli esercizi commerciali stessi.

### 3.1 Le problematiche della sosta

La mancanza di aree di sosta è oggi critica nel soddisfare la domanda di mobilità che insiste sul centro urbano di Porto Cesareo.

Si deve infatti osservare come nel periodo estivo il centro abitato sia di fatto saturo, sia a causa dei flussi turistici in transito sia a causa di coloro che abitano la propria seconda casa: conseguenza importante è che i posti auto lungo le strade secondarie si trovano a scarseggiare lasciando, quindi, a chi visita il centro un esiguo numero di parcheggi a pagamento rispetto all'effettiva richiesta.

Attualmente le principali zone adibite a parcheggio a pagamento sono:

- **Piazzale Enrico Berlinguer**, che ospita attualmente circa 160 posti auto;
- **Via C. Albano** (lungo strada), che ospita attualmente circa 60 posti auto;
- **Piazzale Aldo Moro**, che ospita attualmente circa 160 posti auto (+70 circa gratuiti);
- **Via Riviera di Levante** (lungo strada) nei pressi del Piazzale Alcide De Gasperi, che ospita attualmente circa 80 posti auto (+10 circa gratuiti);

### 3.2 Le criticità per l'utenza debole

Con il termine "carezza infrastrutturale per l'utenza debole" si vuole mettere in evidenza l'insufficiente o l'assente "viabilità" sia per i pedoni che per eventuali flussi ciclistici.

Negli orari più critici il "passeggio" (quasi esclusivamente pedonale) si estende lungo tutto il litorale che va dal Piazzale Enrico Berlinguer al piazzale Alcide de Gasperi, con prosecuzione lungo via Silvio Pellico.

Il flusso continuo di persone che camminano, pertanto, contribuisce a congestionare il traffico veicolare rallentandolo ulteriormente.

In tal senso si registra la volontà dell'Amministrazione per la realizzazione di una pista ciclabile tra Porto Cesareo e la vicina Torre Lapillo, così come dimostrato dallo stesso PUG (rif. Tavola 6a-6b).

## 4. Criticità principali durante il periodo estivo del centro urbano di Torre Lapillo

---

Il centro urbano di Torre Lapillo, analogamente a Porto Cesareo, è divenuto negli ultimi anni un agglomerato che, nel periodo estivo risulta essere molto vissuto.

Ancor più che per Porto Cesareo, l'agglomerato di Torre Lapillo (per altro avente un'estensione di diversi kmq) risente della "dilatazione" estiva, di cui al paragrafo precedente, in termini di presenze umane.

Durante il periodo invernale, infatti, a Torre Lapillo abita un esiguo numero di persone (circa 250), mentre nel periodo estivo si passa a diverse migliaia di unità.

Di conseguenza, le principali criticità che vengono riscontrate riguardano essenzialmente i seguenti aspetti:

- disciplina ed organizzazione della circolazione;
- insufficienza del numero dei parcheggi;
- carenza infrastrutturale per l'utenza "debole" (ciclisti e pedoni).

#### 4.1 L'organizzazione dei flussi di traffico

Il tessuto urbano di Torre Lapillo, nato senza il supporto di un'adeguata pianificazione urbanistica, si sviluppa attorno ad un incrocio principale (**Figura 5**), che collega la SP 340 proveniente da Porto Cesareo, la strada SP 122 per Punta Grossa, e il collegamento alla SP 359 Avetrana – Nardò (SP 109).

Tale incrocio, durante il periodo estivo, risulta essere crocevia non solo per coloro che abitano il centro urbano di Torre Lapillo ma, soprattutto, per i flussi di traffico che procedono lungo l'asse Porto Cesareo – Punta Grossa nelle due direzioni.



**Figura 5:** Il nodo viario di "accesso" al centro di Torre Lapillo

A differenza del centro urbano di Porto Cesareo, la viabilità che transita per Torre Lapillo presenta flussi di traffico piuttosto sostenuti in più fasce orarie della giornata, ovvero dalle ore mattina in cui gli utenti si recano alle località balneari a quelle pomeridiane in cui avviene il rientro presso gli alloggi.

La maggior parte delle strade risulta essere a doppio senso andando a creare, nei periodi di maggior carico veicolare, notevoli disagi per ciò che concerne la disciplina dei flussi. Questo fattore, unito alla carenza di adeguata segnaletica stradale contribuisce ad aumentare il

disorientamento degli utenti non abituali (specialmente i turisti) che non hanno una chiara idea sugli itinerari da percorrere.

#### **4.1 Le problematiche della sosta**

Allo stato attuale, se si escludono i posti auto non segnalati che possono essere individuati lungo le strade secondarie, i quali per altro risultano occupati dai frontisti, la maggior parte dei parcheggi a pagamento si sviluppa lungo Via Ivanohe Bonomi (con un numero di posti auto pari a circa 200 unità) e lungo Via Filangeri (con un numero di posti auto pari a circa 90 unità).

#### **4.1 Le criticità per l'utenza debole**

In relazione a tale componente della mobilità ad oggi non esiste una vera e propria infrastruttura dedicata: ciò comporta, oltre ad una inferiore sicurezza per la stessa utenza debole, anche ad un incremento della congestione veicolare con la quale interferisce.

### **5. L'approccio progettuale**

---

A valle delle criticità descritte nelle precedenti sezioni, l'approccio progettuale (per le realtà di Porto Cesareo e Torre Lapillo) seguito è stato duplice:

- da un lato prendendo visione degli strumenti urbanistici resi disponibili dall'Amministrazione (PUG), dai quali, per la tipicità dello studio in oggetto, si è attinto limitatamente agli interventi di breve periodo previsti ed alcuni in fase di avanzata progettazione (ad esempio in riferimento alle due rotatorie previste in corrispondenza degli incroci semaforizzati tra la circonvallazione e le strade Via Garibaldi e Via Vespucci);
- dall'altro sviluppando una diversa disciplina della circolazione finalizzata a regolarizzare le direttrici di massimo carico, nonché una riorganizzazione del sistema della sosta, predisponendo punti di scambio al bordo del centro città e servizi di connessione agli itinerari ciclo-pedonali di accesso al centro.

Contestualmente agli interventi di cui sopra, il progetto si completa con l'individuazione di un nuovo servizio di Trasporto Pubblico Locale finalizzato al collegamento giornaliero dei principali punti balneari del territorio comunale (La Strea – Porto Cesareo – Torre Lapillo – Punta Prosciutto).

#### **5.1 Le soluzioni di breve periodo per la riduzione delle criticità all'interno del centro urbano di Porto Cesareo**

Le soluzioni di breve periodo da adottare per il miglioramento della viabilità e della regolazione della sosta nel centro urbano di Porto Cesareo sono riportate nella Tavole 4 e Tavola 5 e riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- realizzazione di una zona a traffico limitato nella fascia peninsulare a sud di Via Monti, compresa tra Piazzale Aldo Moro e Piazzale Alcide De Gasperi, consentendo

in ogni caso la percorribilità perimetrale della suddetta zona da parte dei mezzi a motore.

La regolazione della suddetta zona è differenziata secondo il seguente calendario:

- o dalle 18.00 alle 02.00 tutti i giorni nel periodo compreso tra il 15.06 ed il 15.09;
  - realizzazione di un'area pedonale limitata al corridoio viario definito da:
    - o Via Garibaldi;
    - o Piazza Risorgimento;
    - o Via Petrarca.
- con la seguente regolamentazione:
- o periodo invernale – prefestivi dalle 16 alle 02;
  - o periodo invernale – festivi dalle 09 alle 02;
  - o periodo estivo – tutti i giorni dal 15.06 al 15.09 dalle 09 alle 02.
  - riorganizzazione della disciplina di circolazione, centrata sull'inversione di Via Vespucci e di Via Amba Alagi in uscita dal centro e di una conseguente sistemazione del reticolo viario adiacente.
    - o predisposizione di nuove aree da destinare alla sosta identificate in Via Murri;

Nel medio periodo si prevede inoltre la realizzazione di intersezioni a rotatoria in accordo a quanto previsto dalle linee di indirizzo del PUG e così come indicato nelle Tavole Allegate.

## **5.2 Le soluzioni di breve periodo per la riduzione delle criticità all'interno del centro urbano di Torre Lapillo**

Le soluzioni di breve periodo da adottare per il miglioramento della viabilità e della regolazione delle soste nel centro urbano di Torre Lapillo sono riportate nella TAV. 6 e riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- realizzazione di un'area a traffico limitato nella fascia serale 20 – 02 (con accesso garantito solo ai residenti e categorie autorizzate) con l'obiettivo di alleggerire il traffico veicolare e conseguentemente migliorare la fruibilità degli spazi per le utenze deboli (pedoni e ciclisti). L'area interessata (vedi Tavola 6) riguarda sostanzialmente la strada per Torre Lapillo, dall'incrocio principale a Via Beccarla; si prevede inoltre analoga realizzazione a sud di Via Sforza (nella parte terminale di Via Pontano) e tra Via Filangeri e l'intersezione principale al centro di Torre Lapillo. In maniera analoga a quanto previsto per il centro abitato di Porto Cesareo, l'attuazione del suddetto intervento può essere resa operativa mediante l'installazione di un adeguato sistema di monitoraggio (di cui in appendice si riportano due possibili tecnologie e relativi costi di installazione) o più semplicemente mediante l'utilizzo di segnaletica mobile. In ragione dell'approccio che la stessa Amministrazione intende perseguire nel breve periodo, riteniamo auspicabile operare in questa prima fase con l'adozione di opportuna segnaletica mobile: eventuali criticità e correzioni possono essere gestite agevolmente in una preliminare fase di "training" che si ritiene opportuno avviare già a

partire dall'inizio della stagione balneare, magari individuando giorni specifici, opportunamente comunicati alla cittadinanza ed all'utenza in generale.

- in relazione al punto precedente, conseguente riorganizzazione della principale viabilità. In particolare sono stati previsti i seguenti interventi:
  - o realizzazione di senso unico
    - in Via Beccaria, da Via Bonomi a Via Torre Lapillo;
    - in Via Arturo Graf, da Via Bonomi alla SP340;
    - in Via Sardegna e Via Pontano, da Via Bonomi alla SP340;
    - in Via della Resistenza, da Via Sforza alla SP340;
    - in Via Palmieri, fino all'intersezione con Via Sforza;
    - in Via De Dominicis, da Via Filangeri fino alla SP340;
    - in Via Borsi, dalla SP340 a Via Filangeri;
    - in Via Coco, da Via Filangeri alla SP340;
    - in Via Gozzano, da Via Sanarica alla SP340;
    - In Via Pavese, dalla SP340 a Via Filangeri;
    - in Via Sanarica e Via Filangeri, con circolazione anti-oraria attorno alle aree verdi e pedonali previste.

Nel medio periodo si ritiene inoltre auspicabile l'inversione dell'attuale senso di percorrenza di Via Torre Lapillo (nel tratto compreso tra Via Columena e Via S.Cesareo di Lecce) e Via San Pietro in Lama, al fine di evitare la presenza di punti di conflitto tra manovre veicolari.

Analogamente si prevede la sistemazione a rotatoria (in una prima fase anche con elementi provvisori tipo new-jersey), in corrispondenza dell'incrocio centrale del paese.

### **5.3 Il nuovo collegamento di TPL “Linea Mare”**

Come evidenziato in Tavola 7, sono ipotizzabili due differenti servizi:

- un servizio navetta a “corto raggio” tra Porto Cesareo e Torre Lapillo, per il quale sono ipotizzate le possibili fermate di sosta;
- una linea di “costa”, estensione della prima, in grado di collegare La Strea con Punta Prosciutto, quindi a servizio di tutte le attività balneari presenti nel litorale.

Stante le possibili modalità di gestione dei suddetti servizi si rimanda ai successivi Piani Attuativi la progettazione esecuzione del servizio e la conseguente valutazione di dettaglio dei costi.