

I viali storici di Lecce, via libera al progetto di restyling

LECCE – Più alberi, marciapiedi larghi e funzionali per tutti, piste ciclabili collegate e continue, corsie preferenziali e pensiline “smart” per i bus urbani, più attraversamenti e isole pedonali per la sicurezza di chi si muove a piedi e maggiore fluidificazione del traffico veicolare: sono questi i punti di forza dei progetti definitivi della riqualificazione ecologica dei viali storici e della circonvallazione, approvati nella seduta di oggi dalla giunta comunale.

La realizzazione sarà finanziata con fondi a valere sul Piano nazionale di ripresa e resilienza per un totale di 10 milioni di euro. Entrambi i progetti sono finalizzati a garantire l’accessibilità, la percorribilità pedonale e ciclabile e la sicurezza stradale lungo gli oltre 12 km complessivi fra viali storici e circonvallazione e a conferire ai due assi stradali una adeguata dotazione di verde urbano.

I viali storici interessati sono viale Gallipoli, viale dell’Università, viale Calasso, viale De Pietro, viale XXV Luglio (solo il tratto da viale De Pietro all’intersezione con via Costa) e viale Lo Re. La restante parte di viale XXV Luglio sarà riqualificata con il progetto di recupero e sistemazione delle aree contermini al Castello Carlo V. Il progetto della circonvallazione include viale Marche, viale Alfieri, viale Foscolo, viale Rossini, viale Japigia, viale Leopardi, strade percorse nelle ore di punta da un intenso traffico veicolare, lungo le quali per numerosi tratti risulta insicuro muoversi a piedi o in bicicletta e impossibile muoversi per le persone con disabilità motorie. Ciò per la insufficiente dotazione di percorsi pedonali sicuri, con marciapiedi in precario stato manutentivo, spesso occupati da

elementi detrattori dell'accessibilità (pali, cassette elettriche, etc.) e che risultano sulla circonvallazione per circa 1,8 chilometri totali realizzati con larghezze inferiori ad un metro e mezzo, il minimo da garantire per legge.

I progetti affrontano il tema della mobilità pedonale e della rimozione delle barriere architettoniche con la costruzione ex novo di marciapiedi laddove non sono presenti, la riqualificazione di quelli esistenti e la loro messa a norma dove più stretti di 1,5 metri. Sulla circonvallazione si passerà dagli attuali 29mila mq di marciapiedi esistenti a 34.300 mq, con un incremento di oltre 5.330 mq. Sui viali storici dagli attuali 21.126 mq di marciapiedi esistenti ai 46.226 mq, con un aumento di 25.000 mq.

La segnaletica che ostacola il passaggio delle carrozzine sui marciapiedi sarà rimossa e sostituita con segnaletica "a sbraccio" montata a filo della delimitazione esterna del marciapiede, per non ridurre la larghezza effettiva del passaggio. Tutti gli attraversamenti pedonali esistenti saranno riqualificati, in molti casi anche dotati di segnaletica luminosa.

Per garantire adeguata percorribilità ed efficienza ai mezzi del trasporto pubblico locale, l'intero percorso della circonvallazione e dei viali storici sarà dotato di corsie riservate ai mezzi pubblici e di soccorso, passando, sulla circonvallazione, dalla attuale copertura di 3,6 chilometri (tra anello interno ed esterno) a 5,8 chilometri lineari, istituendo nuove corsie riservate ai bus nei tratti dove ora non ci sono (ad esempio in Viale Marche), e, sui viali storici, dagli attuali 1,99 chilometri (tra anello interno ed esterno) a 2,79 chilometri lineari.

Le corsie per il trasporto pubblico saranno allargate, dai 3 metri attuali ai 3,5/3,8 metri e integreranno al loro interno la corsia ciclabile per tutta la lunghezza della circonvallazione e su circa la metà della lunghezza dei viali

storici. Oggi, infatti, la circonvallazione non è dotata in nessun tratto di percorsi ciclabili. Con la corsia promiscua tra bus e bici e la creazione di "case avanzate" in prossimità degli incroci semaforici, anche ai ciclisti sarà garantita maggiore sicurezza.

Le fermate del trasporto pubblico saranno rinnovate. Delle attuali 51 presenti sulla circonvallazione e sui viali, 35 diventeranno pensiline "smart" completamente accessibili, dotate di illuminazione led integrata, panchina, bacheca, alloggio con sistema di ricarica wireless, accesso al wifi "Lecce wireless", display con modulo di sintesi vocale "text to speech" integrato, che rende accessibili i contenuti per gli utenti a ridotta capacità visiva, telecamera. Le altre 16 fermate saranno attrezzate con paline "intelligenti" con tabelle portaorari retroilluminate, monitor a colori e modulo di sintesi vocale "text to speech". I marciapiedi in prossimità delle fermate saranno dotati di pavimentazione tattile.

Le fermate saranno accessibili anche a non vedenti e ipovedenti con l'adozione degli accorgimenti previsti dal sistema LOGES (Linea di orientamento, guida e sicurezza).

Rispetto allo stato attuale anche la circolazione delle auto sarà resa più fluida, sicura, meno impattante. Tutta la carreggiata sarà bitumata con conglomerato ad alta prestazione, fonoassorbente e con maggiori capacità di drenaggio della pioggia, la segnaletica verticale e orizzontale rinnovata e nei tratti dove non è presente sarà posato lo spartitraffico.

Il verde presente sarà rinnovato e implementato. I progetti di riqualificazione ecologica della circonvallazione e dei viali storici sono entrambi corredati da ampia relazione agronomica sullo stato delle alberature presenti al momento e sulle previsioni di impianto di nuovo verde. Laddove sussistono alberature inadeguate, che generano danni al manto stradale, dissesto dei marciapiedi e risultano pericolose per le

persone, saranno messe a dimora nuove alberature in sostituzione, adeguate al contesto urbano. Secondo una prima stima sarà necessario espiantare, sulla circonvallazione, 107 alberi in sostituzione dei quali ne saranno piantati 153 e sui viali storici ne saranno espantati 68 in sostituzione dei quali ne saranno piantati 121. Per gli alberi rimossi, laddove possibile sarà garantito il reimpianto in altre aree verdi.

Nel progetto dei viali storici sono previste due nuove piazzette: una pedonale e ciclabile all'intersezione tra viale de Pietro, via Costadura e via di Porcigliano dove sarà eliminato il semaforo e sarà realizzata una corsia separata per l'ingresso e l'uscita in sicurezza dei veicoli dalle rampe del parcheggio ex Enel presenti a bordo strada. L'altra è prevista su viale Lo Re, davanti al cinema Massimo, con la chiusura della corsia interna fino all'intersezione con via Verardi, proprio com'era fino agli anni Sessanta.

Una sezione specifica della relazione generale sul progetto dei viali storici è stata dedicata all'intersezione fra viale Gallipoli e viale dell'Università, per la quale è stato realizzato uno studio di fattibilità per la realizzazione di una rotatoria del diametro esterno di 35 metri. Lo studio ha evidenziato alcune criticità su parametri essenziali come il raggio di deflessione, che di norma non deve superare gli 80-100 metri, che è superiore ai 100 metri per tutti e tre i bracci dell'eventuale rotatoria, e l'interferenza con l'edificio fra via De Jacobis e via Diaz che pregiudica la visibilità, parametro essenziale per la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Inoltre, è stato calcolato che il flusso di traffico in ingresso alla rotatoria è maggiore della capacità che può gestire una rotatoria di 35 metri di diametro.

Alla luce dei risultati dello studio di fattibilità, la soluzione progettuale prevede la risagomatura dell'incrocio fra viale Gallipoli e viale dell'Università in modo da permettere un allineamento delle corsie e la realizzazione di

uno spartitraffico che consolida l'attuale assetto, relativo alla svolta a sinistra riservata solo ai mezzi di trasporto pubblico urbano e di soccorso.

*“Oggi, lungo ampi tratti di queste arterie è considerato imprudente – dichiara il sindaco **Carlo Salvemini** – avventurarsi a piedi o in bicicletta, sono luoghi esclusi dall’idea di potervi passeggiare, sono strade talvolta precluse alle persone con disabilità e pericolose da percorrere per anziani e bambini, sono povere di verde e segnate dall’inquinamento atmosferico e acustico. Con questi progetti puntiamo a trasformarli in spazi pubblici per tutti, dotati di verde urbano, sicuri da attraversare e accessibili. Riconosciamo valore culturale e storico dei viali che abbracciano la città antica, rafforzandone la funzione di infrastrutture a servizio della socialità oltre che della mobilità, e sulla circonvallazione interveniamo per affermare le condizioni sufficienti di sicurezza per tutti, automobilisti, pedoni, ciclisti, garantendo ciò di cui le strade di una città non possono fare a meno, marciapiedi, scivoli, pensiline per il trasporto pubblico, corsie ciclabili. Tutto ciò che manca e che occorre recuperare. Lo facciamo nel contesto di un forte investimento sulla riqualificazione ecologica, con nuova e maggiore dotazione di verde compatibile con il contesto urbano, scelto grazie alla consulenza agronomica che accompagna il progetto. È un investimento importante e sfidante, dati i tempi stretti che il Pnrr ci impone”.*

*“Si tratta di un’opera pubblica di straordinaria importanza – dichiara l’assessore ai Lavori Pubblici **Marco Nuzzaci** – che è destinata a cambiare il volto di strade che sono l’emblema del traffico automobilistico, dei rumori che esso genera, della insicurezza per pedoni e ciclisti. Al termine dei lavori, invece, saranno viali della città sui quali sarà possibile per tutti muoversi in sicurezza, passeggiare su marciapiedi adeguati per raggiungere le attività commerciali, usare gli*

autobus grazie a pensiline di nuova generazione, muoversi in bicicletta con maggiore sicurezza. E soprattutto, finalmente, anche le persone con disabilità motorie potranno percorrere questi spazi urbani che oggi sono a loro preclusi a causa della loro totale inaccessibilità. Ringrazio i progettisti Caterine Cast e Ruggero Serrano e il settore Lavori pubblici per il prezioso lavoro svolto e per quello che resta da fare fino alla consegna dell'opera, prevista da Pnrr nell'agosto del 2026".