



Comune di Lanciano

Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Lanciano Aggiornamento

Relazione tecnica



dicembre 2012

[2893SC]



Gruppo di lavoro

Comune di Lanciano
Piazza Plebiscito, 59 - 66034 Lanciano (CH)
Tel. 0872 707-1 - Numero Verde 800 015 810
E-mail Certificata: comune.lanciano.chieti@legalmail.it

Sindaco: Dott. Mario PUPILLO

Assessore Trasporti, Mobilità e Traffico: Dott. Giuseppe VALENTE

Assessore Urbanistica: Ins. Pasquale SASSO

RUP: Dir. Settore Programmazione Urbanistica Arch. Vincenzo DI FABIO

Assistenza specialistica alla progettazione: Ing. Stefano CIURNELLI

Servizi di indagine - Fornitura applicazione e formazione all'uso software di
simulazione del Traffico: TPS Transport Planning Service srl

Responsabile di commessa: Ing. Guido Francesco MARINO

Coordinamento operativo: Ing. Nicola MURINO

Implementazione modello: Ing. Paolo SMACCHIA

Responsabile operativo campagna di indagine: Ing. Leonardo DI PUMPO
Elaborazioni grafiche: Francesco FILIPPUCCI

Supporto operativo locale: Arch. Francesco COTELLESA



Indice

1	Premessa	6
2	Quadro normativo.....	10
2.1	Il PGTU.....	11
2.2	I Piani particolareggiati	12
2.3	I Piani esecutivi	12
2.4	Tempistica e modalità di adozione	13
3	Analisi dello stato attuale	14
3.1	Classifica funzionale della rete stradale	14
3.2	Campagna di rilievo dei flussi di traffico.....	18
3.3	Indagini cordonali	21
3.4	Incidentalità	23
3.5	Indagini sulla sosta.....	25
4	Obiettivi e strategie	32
5	Descrizione del progetto	34
5.1	Interventi di fluidificazione del traffico e messa in sicurezza su itinerari e nodi della viabilità urbana	37
5.1.1	<i>Intervento V0 - Modifiche della viabilità a seguito dell'istituzione di una Zona a Traffico Limitato e di Aree Pedonali Urbane</i>	<i>37</i>
5.1.2	<i>Intervento V1 - Adeguamento e prosecuzione di Via Bologna</i>	<i>42</i>
5.1.3	<i>Intervento V2 - Schema di circolazione Via del Mare</i>	<i>44</i>
5.1.4	<i>Intervento V3 - Schema di circolazione Viale Cappuccini - Viale Martiri VI Ottobre - Via Belvedere.....</i>	<i>46</i>
5.1.5	<i>Intervento V4 - Riorganizzazione dei sensi unici sulla viabilità trasversale a Via De Crecchio e Via Dalmazia</i>	<i>54</i>



5.1.6	<i>Intervento V5 - Sistemazione dell'intersezione Via per Fossacesia - Via del Mare - Via Milano - Via De Crecchio</i>	55
5.1.7	<i>Intervento V6 - Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio - Via Ferro di Cavallo - Via Dalmazia - Via del Mancino</i>	57
5.1.8	<i>Intervento V7 - Sistemazione dell'intersezione Via del Mare - SP84</i>	60
5.1.9	<i>Intervento V8 - Riorganizzazione del nodo complesso tra la SP82 e la SP84</i>	62
5.1.10	<i>Intervento V9 - Sistemazione dell'intersezione Via Tinari - Via Rosato - Via Decorati al Valor Militare</i>	68
5.1.11	<i>Intervento V10 - Sistemazione dell'uscita in Via Tinari dalla rotonda Gaeta</i>	70
5.1.1	<i>Intervento V11 - Sistemazione dell'intersezione SP Lanciano Atesa - SP Lanciano Villa Elce</i>	71
5.1.2	<i>Intervento V12 - Sistemazione delle intersezioni lungo la SP82 - Via per Treglio</i>	73
5.1.3	<i>Intervento V13 - Adeguamento di Via Bergamo per il collegamento con la SP82</i>	78
5.2	Interventi a favore della mobilità lenta	80
5.2.1	<i>Intervento M1 - Zone a Traffico Limitato e Aree Pedonali Urbane</i>	80
5.2.2	<i>Intervento M2 - Percorso ciclopedonale "Ala Nord"</i>	83
5.2.3	<i>Intervento M3 - Percorso ciclopedonale "Ala Sud"</i>	87
5.2.4	<i>Intervento M4 - Percorso pedonale Liceo Scientifico "Galilei" - Terminal Bus Valle della Pietrosa</i>	90
5.2.5	<i>Intervento M5 - Proposta opzionale di interconnessione dei percorsi ciclopedonali</i>	91
5.2.6	<i>Intervento M6 - Collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito</i>	92
5.3	Interventi di riorganizzazione dell'offerta di sosta	95
5.3.1	<i>Intervento S0 - Regolamentazione della sosta all'interno delle Zone a Traffico Limitato</i>	95
5.3.2	<i>Intervento S1 - Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata</i>	101
5.3.3	<i>Quantificazione della domanda di sosta e bilanci</i>	109
5.3.4	<i>Parcheggi in struttura programmati dall'amministrazione e di cui è stata verificata la coerenza rispetto al PGTU</i>	116
5.4	Interventi a favore del trasporto collettivo	120
5.4.1	<i>Intervento T1 - Riorganizzazione dell'accesso al capolinea bus nel piazzale della stazione storica della ferrovia sangritana</i>	120
5.4.2	<i>Intervento T2 - Creazione di un'area di fermata di sola discesa per i bus extraurbani in Via Rosato</i>	123



6	Riepilogo degli interventi, quadro economico e fasatura del Piano.....	124
7	Elenco elaborati	129



1 Premessa

Lanciano, in quanto comune con popolazione superiore ai trentamila abitanti ed interessato da flussi turistici, ai sensi dell'Art. 36 del C.d.S è obbligato a dotarsi di Piano Urbano del Traffico (PUT). Il PUT è uno strumento di pianificazione di livello "tattico", cioè di breve periodo, che opera assumendo come invariante la struttura dell'offerta infrastrutturale (viabilità e parcheggi in struttura) a meno delle previsioni finanziate e/o già in corso di realizzazione e destinate ad entrare in funzione nell'arco di validità del Piano medesimo che le Direttive fissano in 2 anni.

Il Piano è articolato in tre livelli: Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) che costituisce lo strumento di programmazione generale del Piano Urbano del Traffico esteso all'intero Centro abitato principale che di norma deve essere aggiornato ogni due anni. Il PGTU viene adottato dalla Giunta, assoggettato ad una fase di pubblicazione di trenta giorni per consentire a cittadini e portatori d'interesse in genere di formulare eventuali osservazioni ed essere successivamente approvato dal Consiglio Comunale che può rinviarlo in sede tecnica per le eventuali modifiche che dovessero rendersi necessarie alla luce degli emendamenti introdotti in fase di approvazione.

Il PGTU viene redatto sulla base di indirizzi formulati dalla G.C. ed eventualmente ratificati mediante delibera di C.C. Il PGTU una volta approvato in Consiglio Comunale viene portato in attuazione dagli Uffici Comunali per le rispettive competenze mediante la redazione di Piani Particolareggiati per settori di intervento o aree della città cui fanno seguito, ove necessario, i Piani esecutivi (nei casi più semplici i due livelli possono essere integrati in un unico procedimento denominato Piano Attuativo). Questi due livelli di progettazione vengono approvati esclusivamente dalla Giunta Comunale costituendo una attuazione del PGTU.

Il PGTU, come già accennato, deve essere aggiornato di norma ogni due anni per tener conto delle fisiologiche trasformazioni che caratterizzano il traffico all'interno della città a seguito delle modifiche del sottosistema dell'offerta (nuove strade, parcheggi ...) e della domanda (nuovi attrattori/generatori di traffico).

Esso si configura dunque anche come strumento di accompagnamento nella progressiva attuazione di uno scenario di medio lungo periodo (5-10 anni) di riorganizzazione ed infrastrutturazione del sistema della mobilità urbana che in genere trova la sua collocazione in un Piano Urbano della Mobilità (per comu-



ni o aggregazioni di comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti) ovvero, in tutti gli altri casi, all'interno del Piano Regolatore Generale.

Nel caso di Lanciano, la concomitanza con la redazione della variante al PRG costituisce dunque una favorevole congiuntura in grado di valorizzare ulteriormente la redazione del nuovo PGTU. E' infatti possibile conseguire notevoli economie di scala effettuando una fase di analisi sul sistema della mobilità che possa essere sfruttata sia per la redazione del PGTU che per sostanziare, successivamente, le scelte infrastrutturali del PRG; inoltre lo scenario di PRG può costituire il riferimento di medio-lungo periodo per i periodici aggiornamenti del PGTU che in tal modo si configura come strumento di gestione delle fasi attuative del PRG relativamente al sistema della mobilità, proponendo di volta in volta i provvedimenti e i correttivi nell'organizzazione del traffico che dovessero rendersi necessari.

In questa logica l'Amministrazione ha acquisito un modello di simulazione del traffico urbano con cui studiare le ipotesi di riorganizzazione del traffico da prevedere nel PGTU e le nuove infrastrutture da inserire nel PRG. La messa a punto del modello ha comportato l'esecuzione di una serie di indagini sui flussi di traffico e sulla sosta che hanno consentito anche di ricostruire un primo quadro del funzionamento della mobilità urbana e delle sue principali criticità sulla base del quale l'Amministrazione Comunale ha formulato un documento d'indirizzo alla redazione del PGTU di cui si riportano di seguito gli elementi tecnici più significativi.

Lanciano Polo Attrattore di traffico di rango regionale.

I rilievi di traffico effettuati sulla viabilità di accesso alla città hanno fatto registrare circa 55.000 transiti. Grazie alle interviste effettuate con il supporto dei Vigili Urbani è stato possibile riconoscere che di questi veicoli solo il 15% è riconducibile a traffico di attraversamento che non è interessato a fermarsi in città. Ciò significa che oltre 23.000 auto ogni giorno entrano nella città compatta per fruire della sua offerta di servizi. Considerando il coefficiente di riempimento medio delle auto riscontrato in sede di indagine, e pari a circa 1,2 occupanti/auto, ne consegue che, nell'arco della giornata, circa 27.000 persone si recano a Lanciano con l'auto privata provenendo da fuori città. A questi si aggiungono buona parte degli studenti pendolari delle scuole medie superiori che utilizzano i servizi di trasporto pubblico locale extraurbano. Complessivamente si stima un traffico consolidato di scambio tra la città e il territorio extraurbano pari a circa 30.000 utenti/giorno. Alla componente di traffico ordinaria si aggiungono i flussi turistici che raggiungono Lanciano soprattutto in quanto città del Miracolo Eucaristico facendone una dei principali attrattori di traffico di livello provinciale ed anche un polo attrattore di rango regionale. A titolo di raffronto basti citare il corrispondente dato relativo alla città di Chieti, capoluogo di Provincia che presenta un traffico di scambio automobilistico tra l'acropoli e il resto del territorio pari a circa 60.000 auto/giorno e, quindi, dello stesso ordine di grandezza di quello della città di Lanciano.

Questi livelli di traffico impongono, anche nel breve periodo, strategie d'intervento che coinvolgono non solo la viabilità urbana interna al centro abitato ma anche le radiali di competenza di altri Enti gestori. In questa logica l'Amministrazione comunale si è mossa di concerto con l'Amministrazione Provinciale e con la Regione Abruzzo per intervenire sulla S.P. 82 con una prima serie di interventi finalizzati a miglio-



rare la fluidità della circolazione e i livelli di sicurezza delle intersezioni principali. L'obiettivo del PGTU deve essere quello di mettere a punto la strategia di gestione delle componenti di traffico di scambio con il territorio extraurbano sia nella fase di circolazione che di sosta in città al fine di individuare gli interventi di arredo funzionale sulla viabilità (interventi di riorganizzazione delle intersezioni esistenti e segnaletica) da condividere con gli Enti gestori e quelli di riorganizzazione dei parcheggi all'interno della città.

L'obiettivo, in tema di viabilità, è quello di individuare un pacchetto di interventi prioritari da portare in attuazione entro 2/3 anni che, muovendosi in continuità con quanto già programmato, consenta di fluidificare e mettere in sicurezza le intersezioni principali presenti sulle radiali di accesso alla città.

Sul versante della sosta l'approccio è più complesso e fortemente integrato con la gestione complessiva dei parcheggi su strada nelle aree centrali della città.

Il traffico interno alla città: ricerca di un equilibrio complessivamente sostenibile

Le indagini di traffico interne alla città hanno evidenziato che, a differenza del sistema delle radiali di accesso alla città, la viabilità prettamente urbana è interessata da flussi di traffico i quali, fatta eccezione per la pausa del primo pomeriggio, si mantengono sostanzialmente costanti con un modestissimo incremento nelle ore di punta. Ciò conferma il forte ruolo attrattore dell'area centrale della città con tutti i risvolti positivi e negativi che ciò comporta. Circoscrivendo l'attenzione all'ottimizzazione del traffico e dell'accessibilità automobilistica alle aree centrali della città, i principali obiettivi specifici che il PGTU dovrà perseguire riguardano la gerarchizzazione della rete stradale urbana, la riorganizzazione della sosta e la valorizzazione del centro storico.

La gerarchizzazione della rete stradale in una città come Lanciano, in cui le caratteristiche morfologiche del tessuto insediativo e l'orografia dei luoghi hanno portato alla creazione di una maglia viaria di caratteristiche funzionali e capacità di deflusso medio/basse, costituisce il principale strumento di intervento nel breve periodo (in assenza di interventi infrastrutturali pesanti) e in tutti i contesti in cui è tecnicamente improponibile effettuare modifiche sostanziali all'impianto viario. Attraverso la gerarchizzazione della rete stradale urbana e il riconoscimento degli schemi di circolazione che si intendono proporre, il PGTU dovrà individuare l'assetto che assicura la migliore sostenibilità sotto il profilo ambientale, della sicurezza e della fluidità della circolazione.

L'organizzazione della circolazione veicolare riguarda tanto gli autoveicoli quanto i mezzi di trasporto pubblico e gli autobus turistici individuando, per questi ultimi, i provvedimenti di agevolazione della marcia e l'organizzazione delle principali aree di fermata.

Sul versante della sosta su strada il PGTU deve porre l'obiettivo di indicare la strategia generale di gestione della sosta nelle aree centrali. Le indagini effettuate hanno evidenziato che, a fronte di un'offerta di circa 3000 posti auto, sia durante la fascia mattutina che pomeridiana si assiste ad una saturazione dell'offerta disponibile con picchi che nelle aree più attrattive rasentano una sovrasaturazione del 130% con tassi elevati di sosta irregolare. Occorre procedere ad una regolamentazione estensiva dell'offerta disponibile per evitare un uso distorto dell'offerta di parcheggio disponibile in modo da non



penalizzare alcune componenti di domanda rispetto ad altre. Le linee di intervento da proporre riguardano la regolamentazione generalizzata dell'offerta di sosta nelle aree centrali attraverso un mix equilibrato di regolamentazione a pagamento e a tempo con deroghe per i residenti, accompagnata, ove necessario dalla previsione di parcheggi gratuiti senza limiti di tempo in aree perimetrali eventualmente collegati alle aree centrali anche da un servizio integrato di trasporto pubblico.

La regolamentazione estensiva dell'offerta di sosta dovrà consentire l'attivazione di Zone a Traffico Limitato all'interno del Centro Storico rendendone compatibile la gestione sotto il profilo economico senza per questo dover ricorrere ai proventi delle contravvenzioni. Il criterio fondamentale che si intende verificare ed introdurre è quello della gestione integrata ZTL-Parcheggi a pagamento in base al quale sono i proventi derivanti dalla gestione del sistema di parcheggi su strada a corona della ZTL a cofinanziare l'ammortamento degli investimenti e la gestione di quest'ultima.

L'obiettivo generale del sistema di regolamentazione/gestione dei parcheggi su strada e di istituzione della ZTL è quello di accompagnare la città verso l'assetto prefigurato dal PRG, in cui andranno necessariamente previsti un numero limitato, ma indispensabile, di parcheggi in struttura, garantendo che la fase transitoria sia complessivamente sostenibile e tutelando in maniera equilibrata e trasparente le esigenze e il diritto alla mobilità di tutte le componenti di domanda: residenti, operatori, addetti, fruitori sistemati e turisti.

La valorizzazione delle aree centrali

La riorganizzazione della sosta su strada e l'attivazione della ZTL, nella visione dell'Amministrazione comunale, debbono concorrere alla valorizzazione del Centro Storico a favore dei residenti, dei turisti e quindi delle attività commerciali che vi sono insediate. I due provvedimenti, che dovranno essere strettamente integrati tra loro, sono finalizzati a migliorare la vivibilità e la fruibilità pedonale e commerciale dei quartieri di Lancianovecchia, Sacca, Borgo e Civitanova attraverso una regolamentazione fondata su principi di perequazione nelle modalità d'uso degli spazi disponibili da parte dei diversi attori coinvolti. L'obiettivo è quello di disciplinare l'uso degli spazi stradali contrastando la sosta illegale che in alcuni casi danneggia tanto i residenti quanto i commercianti in termini di riduzione dell'accessibilità automobilistica e, in altri, sottrae alla fruibilità pedonale spazi pregiati della città.

Il presente documento costituisce la relazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Lanciano.

Sono parte integrante della relazione il capitolo 2 che riporta il quadro normativo e progettuale a cui si fa riferimento e il capitolo 3 che riassume i principali risultati delle analisi propedeutiche alla redazione del PGTU. In linea con quanto dichiarato nella normativa, il progetto è descritto suddividendo gli interventi per le quattro modalità principali: viabilità, mobilità lenta, sosta, trasporto collettivo.



2 Quadro normativo

Il Piano Urbano del Traffico, la cui adozione è resa obbligatoria, ai sensi dell'Art. 36 del nuovo Codice della Strada per comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti o che presentano situazioni critiche di circolazione¹, costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici nel rispetto dei valori ambientali. Nel Giugno 1995 sono state emanate le "Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico" che, oltre a definire nel dettaglio contenuti della progettazione, hanno distinto tre livelli di progettazione del PUT *"rappresentativi anche del suo specifico iter di approvazione da parte degli organi istituzionali competenti"*:

1. Piano Generale del Traffico Urbano,
2. Piani Particolareggiati,
3. Piani Esecutivi.

Il PUT deve essere coordinato, oltre che con i piani del traffico per la viabilità extraurbana previsti dallo stesso articolo 36, con gli strumenti urbanistici, con i piani di risanamento e tutela ambientale e con i piani di trasporto.

Il PUT è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e di mezzi di trasporto sostanzialmente invariata (offerta bloccata).

¹ All'obbligo di redazione del PUT sono tenuti anche *"[...] i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale"*. (art. 36 comma 2 Nuovo Codice della Strada)



Fermo restando che il PUT è uno strumento di pianificazione sottordinato rispetto al PUC vigente, il PUT stesso può proporre eccezionalmente aggiornamenti allo stesso PUC o agli strumenti di attuazione vigenti. L'armonizzazione fra PUT e strumenti urbanistici si realizza attraverso:

- la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PUT siano contenute negli strumenti urbanistici vigenti, avviando in caso contrario le procedure di variazione degli strumenti urbanistici, nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione vigente;
- la verifica che le trasformazioni territoriali, le modifiche di destinazione d'uso ed in generale l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici (qualora generino o attraggano traffico) siano compatibili con gli indirizzi del PUT.

Gli obiettivi prioritari previsti dalla normativa sono:

- **Miglioramento delle condizioni della circolazione**
- **Miglioramento della sicurezza stradale**
- **Riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico**
- **Riqualficazione dello spazio urbano**
- **Razionalizzazione e pianificazione degli interventi in funzione di un impiego ottimizzato delle risorse disponibili.**

2.1 II PGTU

Secondo l'articolazione proposta dalle Direttive, il primo livello di progettazione è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), *" inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (...), sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTU).*

Detto dimensionamento deve rispondere al soddisfacimento complessivo della domanda di mobilità e deve risolvere il coordinamento delle esigenze almeno delle quattro componenti fondamentali del traffico (...).

Esso pertanto riguarda, in particolare, la proposizione contestuale:

- *del piano di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari od aree pedonali (AP) e delle zone a traffico limitato (ZTL) o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato;*
- *del piano di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici (fluidificazione dei percorsi, specialmente delle linee portanti) con definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad essi riservate, e dei principali nodi di interscambio, nonché dei rispettivi*



parcheggi di scambio con il trasporto privato e dell'eventuale piano di riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze (PUT inteso come Piano della mobilità);

- *del piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati, con definizione sia dello schema generale di circolazione veicolare (per la viabilità principale), sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenza tra i diversi tipi di strade;*
- *del piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture, con definizione sia delle strade parcheggio, sia delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali ed, eventualmente, delle possibili aree per i parcheggi multipiano, sostitutivi della sosta vietata su strada, sia del sistema di tariffazione e/o di limitazione temporale di quota parte della sosta rimanente su strada."*

2.2 I Piani particolareggiati

Sono da intendersi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (circostrizioni, settori urbani, quartieri o fasce di influenza di singoli itinerari della viabilità principale) e vengono elaborati rispettando il programma generale di esecuzione del PGTU.

Essi in particolare comprendono:

- gli schemi di dettaglio per la circolazione e l'organizzazione delle intersezioni stradali (con relativo schema di fasatura e coordinamento degli impianti semaforici);
- il piano della segnaletica;
- il piano dettagliato per l'organizzazione e la gestione della sosta su strada;
- l'organizzazione di fermate, capolinea e punti di interscambio del sistema di trasporto pubblico e l'eventuale progettazione di massima dei parcheggi di interscambio (il piano di dettaglio della riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico è contemplato solo se il PUT assume tutti i connotati e i contenuti di un Piano Urbano della Mobilità).

2.3 I Piani esecutivi

Sono da intendersi quali piani esecutivi dei piani particolareggiati. La progettazione esecutiva può riferirsi sia al complesso degli interventi di un singolo piano particolareggiato che a lotti funzionali dello stesso piano.

Gli elaborati progettuali sono da redarsi in scale comprese tra 1:500 e 1:200.

2.4 Tempistica e modalità di adozione

Le scadenze temporali per la redazione e la successiva attuazione dei tre livelli di definizione precedentemente esposti sono i seguenti:

- per il PGU sono previsti 12 mesi dalla pubblicazione delle Direttive sulla G.U. (24 Giugno 1995) comprensivi dei tempi tecnici necessari per l'adozione del Piano da parte dell'Amministrazione;
- per i Piani particolareggiati e per i Piani esecutivi, ovvero per i Piani di dettaglio, nel caso in cui vengano redatti contestualmente, e per la loro completa attuazione, sono previsti due anni dall'adozione del PGU.
- in ciascuno dei bienni successivi l'Amministrazione dovrà provvedere all'aggiornamento del PUT con un anno di tempo dedicato all'adozione delle sue varianti e l'anno successivo per l'attuazione dei relativi interventi. (Figura 1)

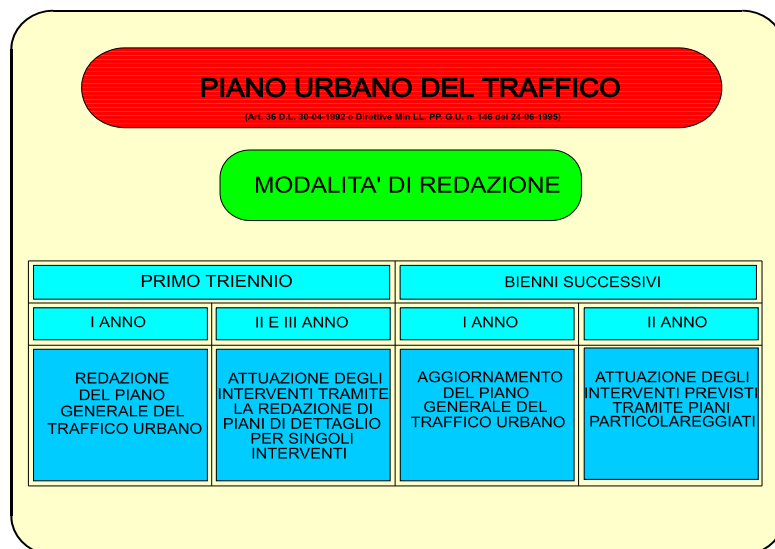


Figura 1: Modalità di redazione

L'iter amministrativo per l'approvazione del piano prevede:

- l'adozione del PGU da parte della Giunta comunale;
- la sua pubblicazione per 30 giorni con possibilità di presentare, entro il medesimo termine, osservazioni anche da parte di singoli cittadini;
- la delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni da parte del Consiglio Comunale e la sua approvazione definitiva.

Per i piani di dettaglio (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) non è prevista la fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale.



3 Analisi dello stato attuale

Nel presente capitolo vengono sintetizzati i risultati delle indagini e delle analisi propedeutiche alla redazione del PGTU commissionate dall'amministrazione comunale, che hanno riguardato:

- rilievi automatici di traffico su sezioni stradali in territorio comunale di Lanciano (**allegato C**);
- indagini origine-destinazione condotte tramite interviste ai conducenti di veicoli in transito sulle principali strade di accesso a Lanciano (**allegato E**);
- conteggi automatici classificati per manovra in corrispondenza delle intersezioni più critiche del territorio comunale (**allegati A e B**);
- conteggio dell'offerta di sosta e indagini sulla domanda di sosta su zone urbane del territorio comunale (**allegato D**);
- l'analisi dell'incidentalità degli ultimi 5 anni (**allegato F**).

Tutti i dati raccolti sono riportati negli allegati (A, B, C, D, E ed F) del presente documento mentre in questo capitolo ci si limita a fornirne una sintesi.

Si premette una descrizione della rete stradale del territorio comunale, con la relativa classifica funzionale.

3.1 Classifica funzionale della rete stradale

La classifica funzionale della rete stradale del Comune è il primo passo per poter valutare in modo compiuto l'utilizzo delle strade. Per tale classificazione si è fatto riferimento a quella adottata nel modello di macrosimulazione del traffico sviluppato in ambiente PTV-VISUM di cui l'amministrazione si è recentemente dotata.



All'interno dei confini del comune di Lanciano non sono presenti caselli autostradali, ma è di fatto a servizio della città, e il suo nome lo testimonia, il casello di "Lanciano" sulla A14, sebbene sia posto a nord, nel territorio comunale di Rocca San Giovanni, al confine con il comune di Treglio. Da esso si raggiunge Lanciano percorrendo la SP82 - Via per Treglio la quale ha visto, nel corso degli anni, addensarsi ai suoi lati sia attività produttive, sia commerciali sia abitazioni residenziali.

Le altre importanti strade di accesso a Lanciano sono:

1. La SP84 verso nord che porta al mare, anch'essa a carattere urbano fino a poco prima del confine comunale in quanto completamente costeggiata da abitazioni;
2. La SP Lanciano-Frisa verso nord;
3. La SP ex-SS524 verso est, direzione Mozzagrogna;
4. La SC di Contrada Villa Elce e la SC di Contrada Serre verso sud che portano alla SS652 di Fondo Valle Sangro, la quale corre per un breve tratto all'interno del territorio comunale lancianese;
5. La SP84 verso sud-ovest, direzione Castel Frentano;
6. La SP Orsogna-Lanciano verso ovest.

All'interno del capoluogo comunale la viabilità è così caratterizzata:

7. Il centro storico medioevale (quartieri Lancianovecchia, Borgo, Civitanova e Sacca) è attraversato da vie strette in cui la circolazione e la sosta sono difficoltose, soprattutto per i veicoli più ingombranti (SUV, Monovolume, Furgoni). Tali vie si sviluppano principalmente in direzione nord-sud, i collegamenti trasversali carrabili sono molto pochi, anche a causa del dislivello che si viene a creare tra le vie parallele a causa dell'orografia del terreno, mentre sono presenti molti collegamenti pedonali realizzati tramite scalinate;
8. Il quartiere Fiera, progettato da Filippo Sargiacomo a fine ottocento, sorto nella zona a oriente del centro storico, presenta una pianta a strade ortogonali, di cui la principale, oltre a Corso Trento e Trieste, è Via De Crecchio che collega Via Ferro di Cavallo a Via del Mare;
9. Il quartiere Cappuccini, sviluppatosi a sud dei quartieri Borgo e Civitanova presenta anch'esso una pianta a strade ortogonali e prende il nome dall'arteria principale che corre da sud a nord. È chiuso a ovest da Via Belvedere e a est da Via Rosato-Via Ferro di Cavallo, viabilità importanti che confluiscono entrambe in Via Spaventa, ovvero alle porte del centro storico medioevale;
10. Il quartiere compreso tra il tracciato della ferrovia Sangritana (chiusa all'esercizio), la SP84 e Via Rosato-Via Tinari è caratterizzato, oltre da queste perimetrali, da altre due maggiori vie di accesso alla città, Via del Mancino e Via Santo Spirito, le quali confluiscono in corrispondenza di un passaggio a livello nei pressi dell'incrocio di Via Dalmazia con Via Ferro di Cavallo;



11. Il quartiere compreso tra l'ospedale e la nuova stazione Sangritana il quale ha in Via Bergamo e Viale Sant'Antonio la sua viabilità principale;
12. Il quartiere sorto nella seconda metà del novecento a nord lungo la Via del Mare, che si è sviluppato intorno a questa arteria principale;
13. Il quartiere Santa Rita - ex 167, il quale è il frutto di un'operazione urbanistica di edilizia residenziale popolare realizzata a cavallo tra gli anni 70 e 80 del '900, presenta ampie strade e viali, collegati in più punti con la viabilità principale che è rappresentata dalla SP82 - Via per Treglio.

Nelle figure successive sono riportate delle riduzioni della tavola nella quale è rappresentata la classifica funzionale attuale della rete stradale del territorio di Lanciano utilizzata nel modello di macro-simulazione. Le figure sono seguite da una tabella che riporta la sintesi dello sviluppo chilometrico di ogni tipologia di strada modellizzata.

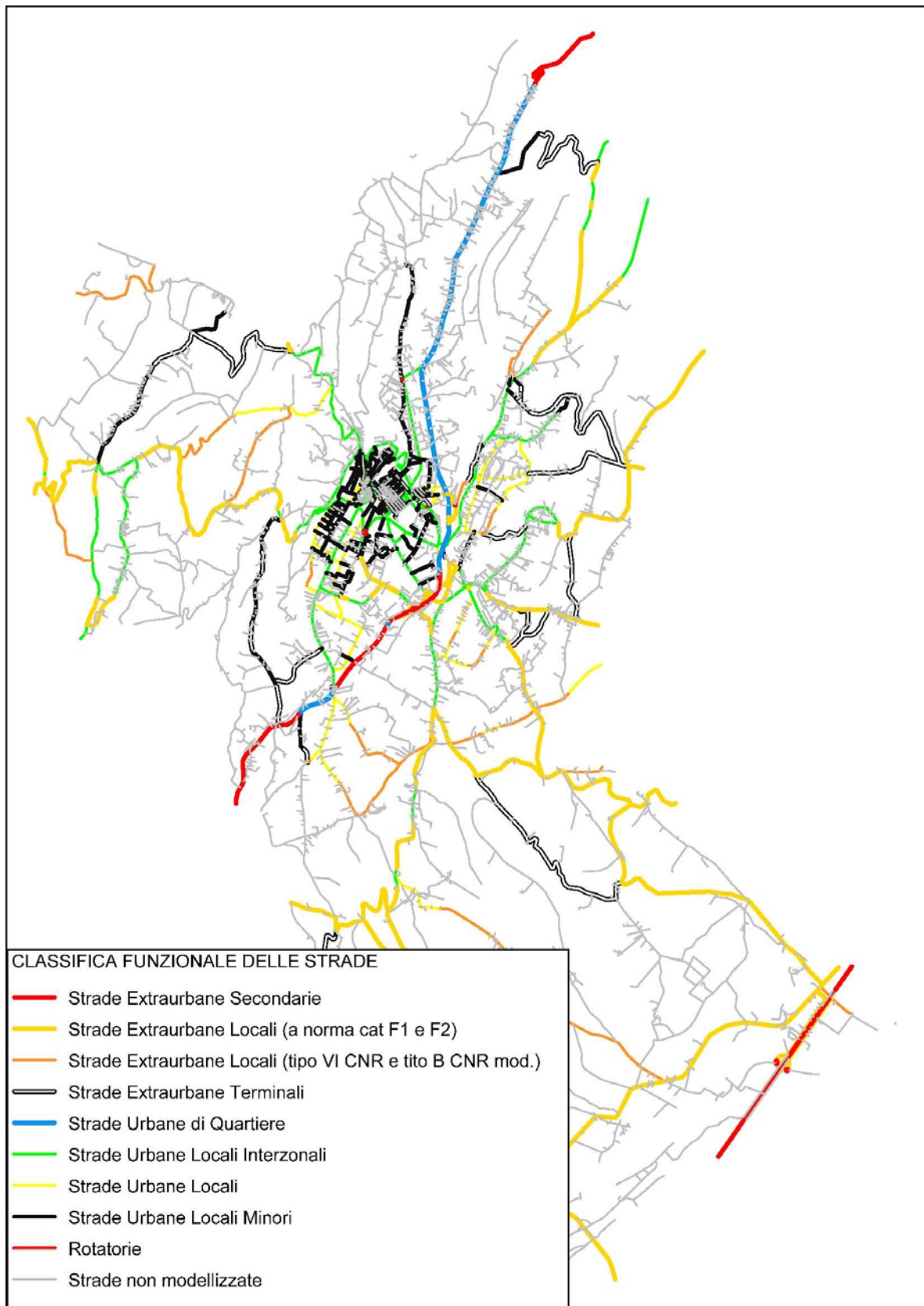


Figura 2: Classifica funzionale della rete stradale dell'intero territorio comunale di Lanciano

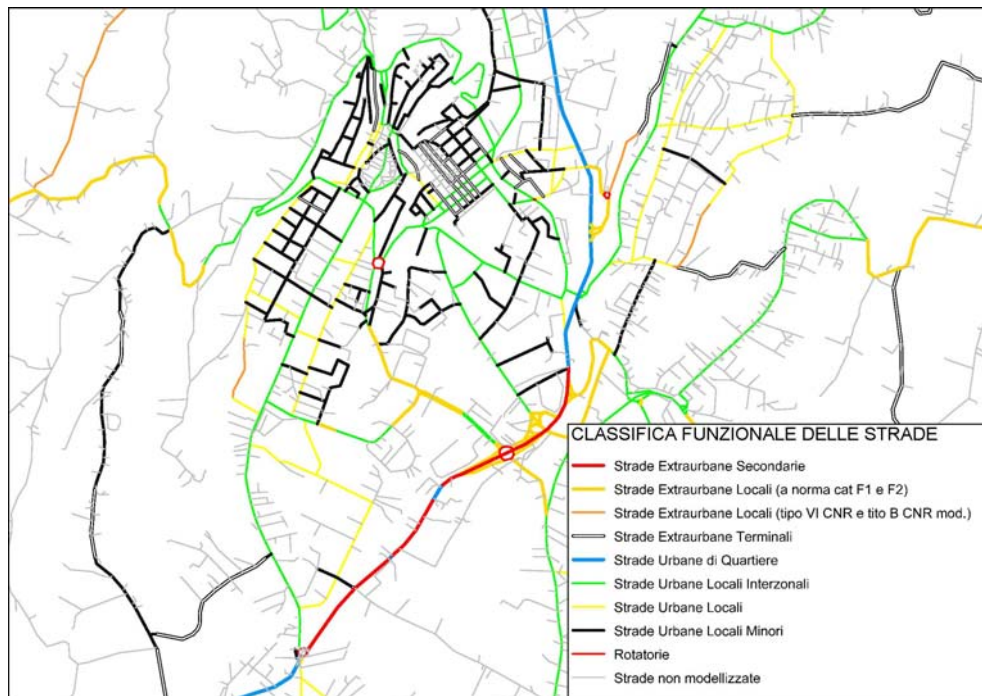


Figura 3: Classifica funzionale della rete stradale di Lanciano - Particolare del capoluogo comunale

Tabella 1: Sviluppo chilometrico della rete stradale di Lanciano per tipologia funzionale

Classifica funzionale delle strade	Sviluppo chilometrico [km]
Strade Extraurbane Secondarie	14.6
Strade Extraurbane Locali (a norma cat F1 e F2)	95.2
Strade Extraurbane Locali (tipo VI CNR e tipo B CNR mod.)	30.4
Strade Extraurbane Terminali	43.5
Strade Urbane di Quartiere	13.8
Strade Urbane Locali Interzonal	64.7
Strade Urbane Locali	31.4
Strade Urbane Terminali	52.7
Rotatorie	1.0
Strade non modellizzate	606.1

3.2 Campagna di rilievo dei flussi di traffico

La redazione del PGTU è stata preceduta da una campagna di rilievo dei flussi veicolari. Per la metodologia di rilevamento, la localizzazione delle sezioni e gli elaborati prodotti riguardo i rilievi di traffico sulle sezioni correnti si fa riferimento a quanto descritto nell'allegato C "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - Conteggi di Traffico" mentre per quanto riguarda i rilievi automatici alle manovre di svolta delle intersezioni, a quanto descritto negli allegati A e B. In questa sede ci si limita ad una sintesi dei dati ottenuti.



Di seguito è riportata una figura che illustra la localizzazione delle sezioni di rilievo e delle intersezioni indagate.

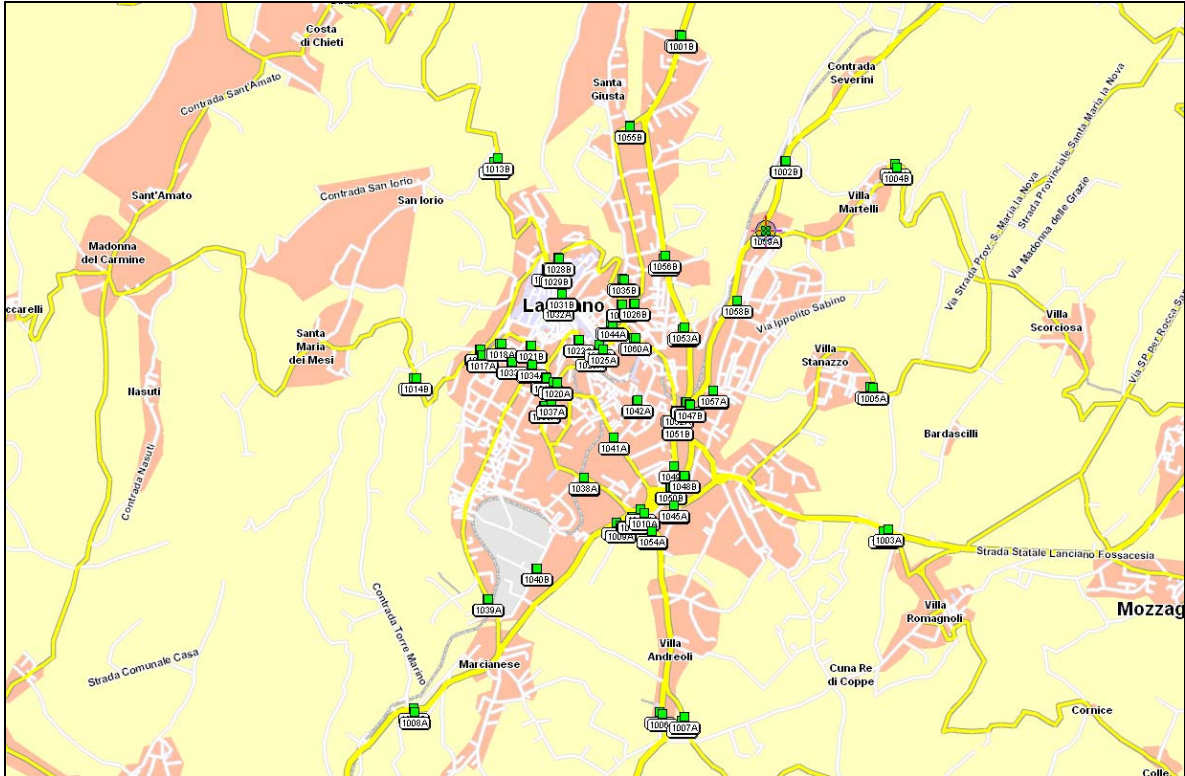


Figura 4: Localizzazione delle sezioni e delle intersezioni soggette a rilievo dei flussi di traffico

Dall'analisi del diagramma della cumulata dei flussi di tutte le sezioni di rilievo è possibile individuare 3 ore di punta: una al mattino dalle 08:00 alle 09:00, una di mezzogiorno tra le 12:30 e le 13:30 e una pomeridiana tra le 17:30 e le 18:30. E' interessante notare che i flussi di traffico si mantengono sostenuti durante tutta la giornata con i tre picchi orari delle fasce di punta poco più che accennati e comunque comparabili tra loro.

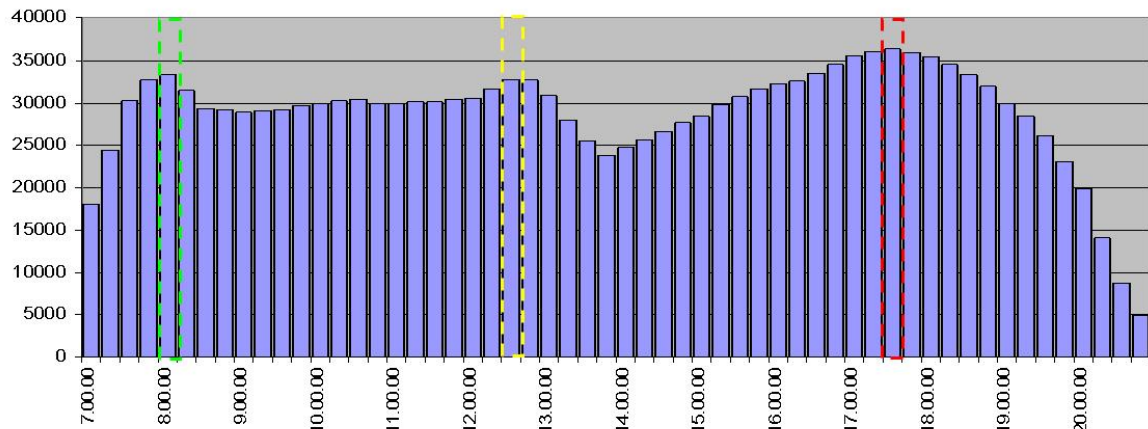


Figura 5: Diagramma dei flussi cumulati di tutte le sezioni di rilievo e individuazione delle 3 ore di punta



Analizzando solamente le sezioni al cordone urbano si evince invece come delle 10 strade principali di accesso a Lanciano, le 5 più cariche rappresentano l'80% del totale dei flussi di scambio.

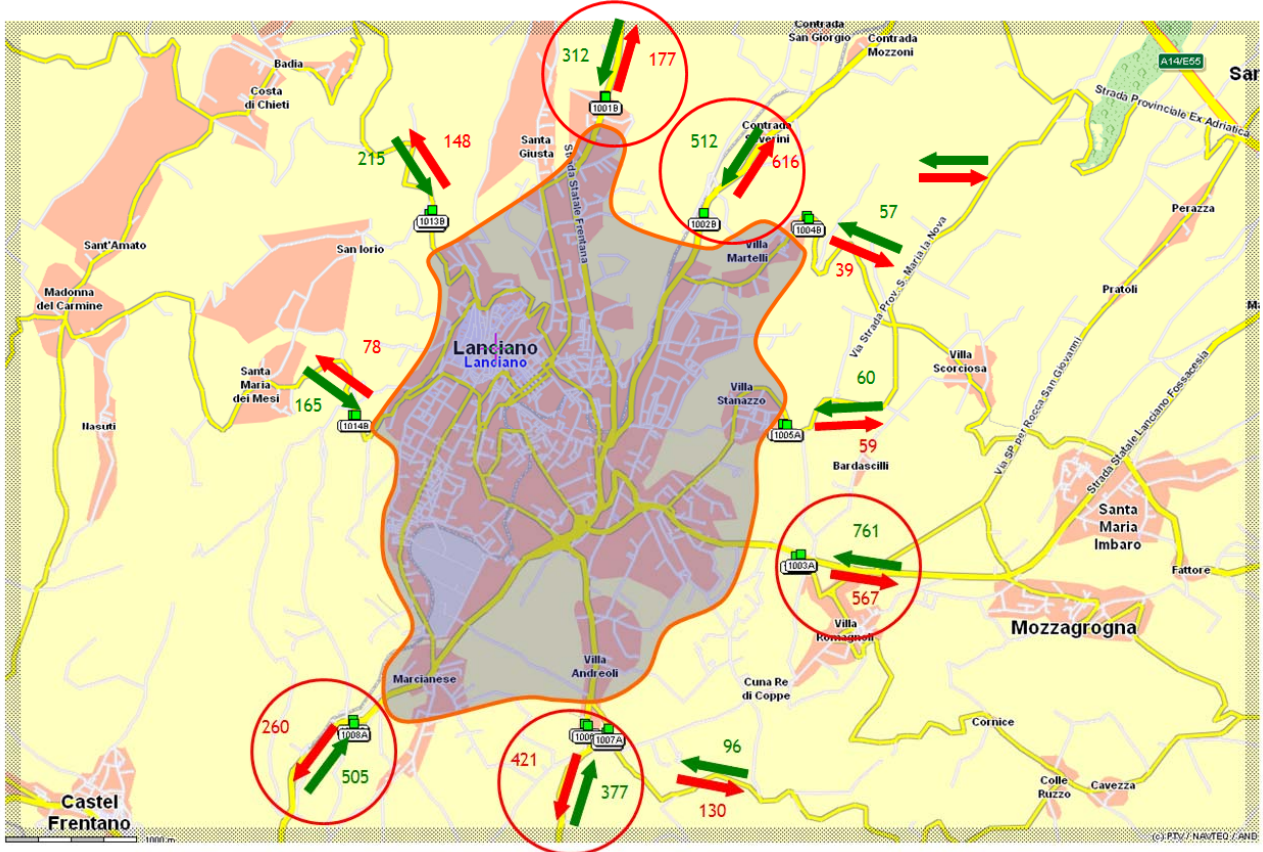


Figura 6: Sezioni di rilievo cordionali, ora di punta del mattino

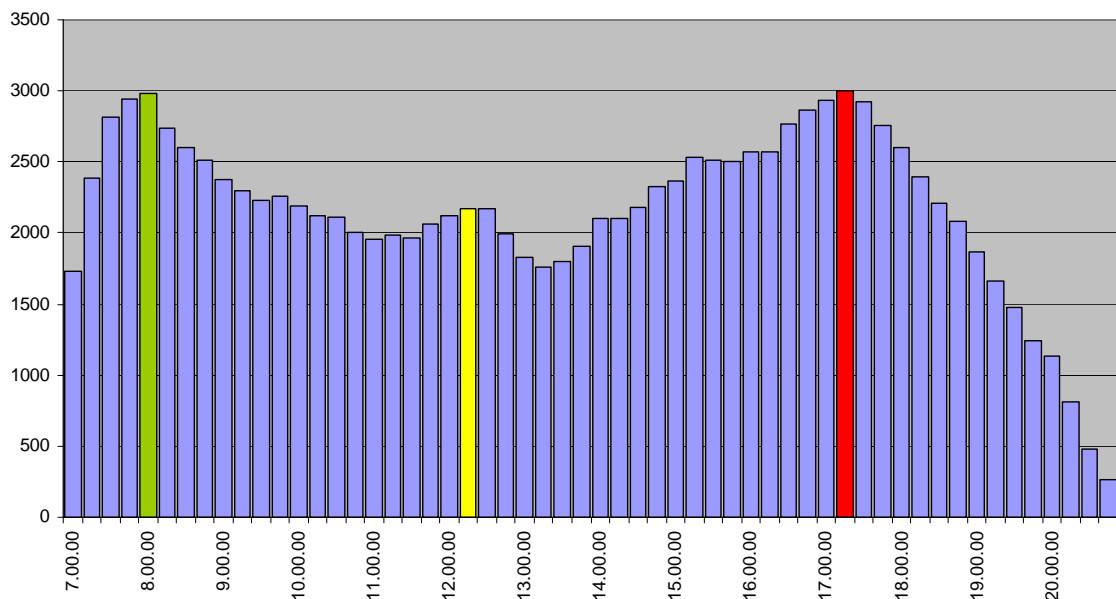


Figura 7: Diagramma dei flussi cumulati delle sezioni di rilievo cordionali in entrata a Lanciano

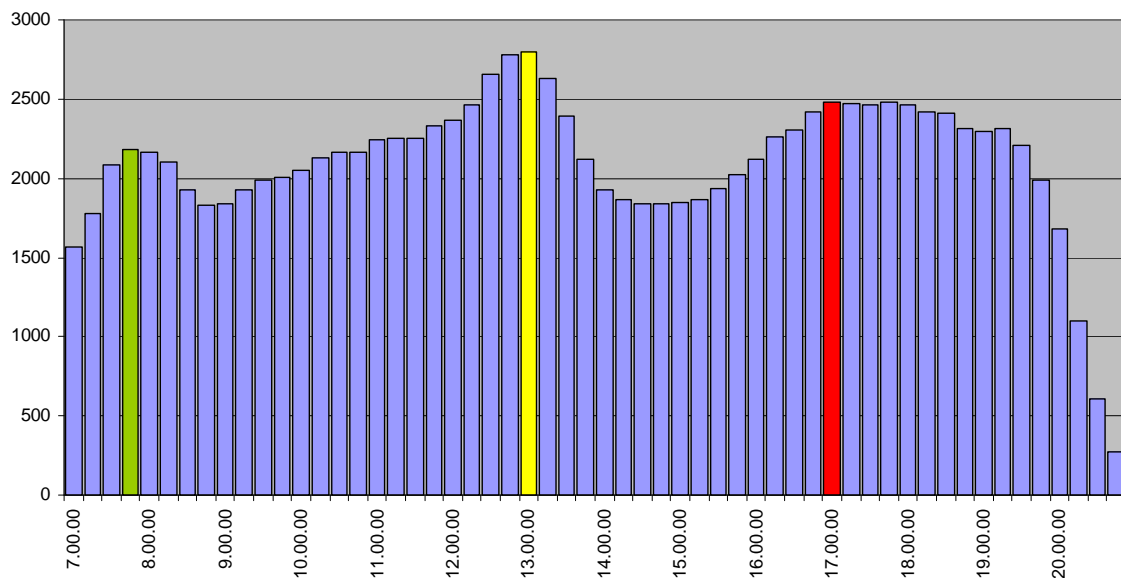


Figura 8: Diagramma dei flussi cumulati delle sezioni di rilievo cordionali in uscita da Lanciano

3.3 Indagini cordionali

Le indagini cordionali sono state svolte con il supporto della Polizia Municipale su tutta la viabilità di accesso a Lanciano. La metodologia di rilievo, la localizzazione delle sezioni e gli elaborati prodotti sono descritti nell'allegato E "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - Indagini Origine/Destinazione".

Di seguito è mostrata una figura che illustra la localizzazione delle sezioni in cui è stata eseguita l'indagine Origine/Destinazione (O/D).



Ingresso	Area centrale				48
	Area centrale	Urbano	Suburbano	Extracomunale	
Area centrale	16	19	4	9	35
Urbano	12	14	1	8	96
Suburbano	29	36	8	23	673
Esterno	259	293	19	102	
	316	362	32	142	852

Uscita	Area centrale				201
	Area centrale	Urbano	Suburbano	Extracomunale	
Area centrale	9	1	9	182	292
Urbano	19	4	21	248	43
Suburbano	6	1	10	26	120
Esterno	6	3	7	104	
	40	9	47	560	656

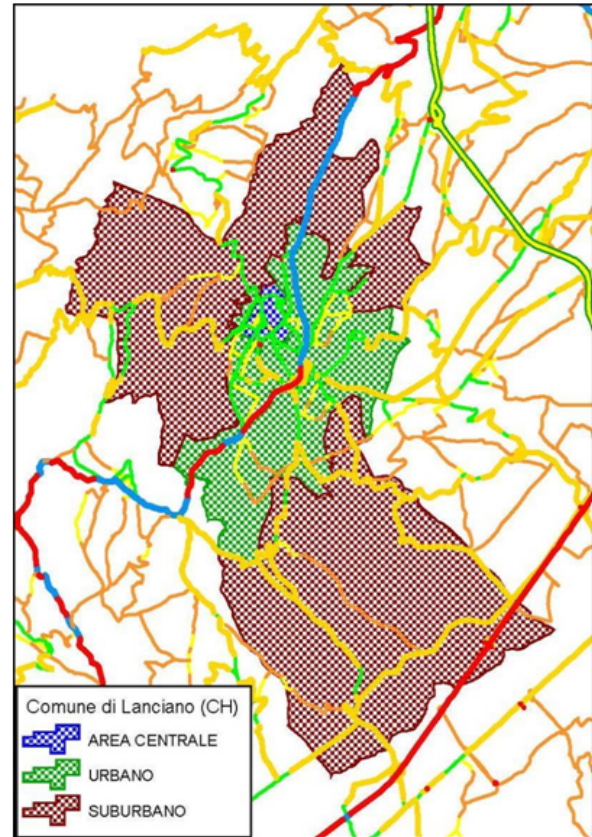


Figura 10: Matrici di Origine/Destinazione ricavate dalle indagini cordionali

3.4 Incidentalità

Lo studio dell'incidentalità è stato indirizzato alla ricerca e localizzazione dei "punti neri" della rete, cioè di quegli elementi della viabilità stradale (tratti o intersezioni) che, su base statistica, risultano maggiormente interessati da incidenti. La localizzazione dei punti critici della rete stradale in merito all'incidentalità costituisce infatti il presupposto indispensabile per individuare i provvedimenti tesi a ridurre le cause passive d'incidentalità.

Le elaborazioni, che hanno riguardato tutti gli incidenti rilevati dalla Polizia Municipale del Comune di Lanciano relativamente all'ultimo quinquennio (anni 2007-2011), hanno portato ad una classificazione degli elementi della viabilità stradale sia in base alla numerosità degli incidenti sia in base alla loro gravità, espressa in funzione del numero di feriti e dell'indice di lesività (numero di feriti ogni 1000 incidenti).

Per la metodologia di indagine e analisi, così come per gli elaborati prodotti, si fa riferimento a quanto descritto nell'allegato F "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - Analisi dell'incidentalità". Nella seguente Figura 11 sono riportate due immagini della rete stradale con la localizzazione degli incidenti del periodo in esame (2007-2011).

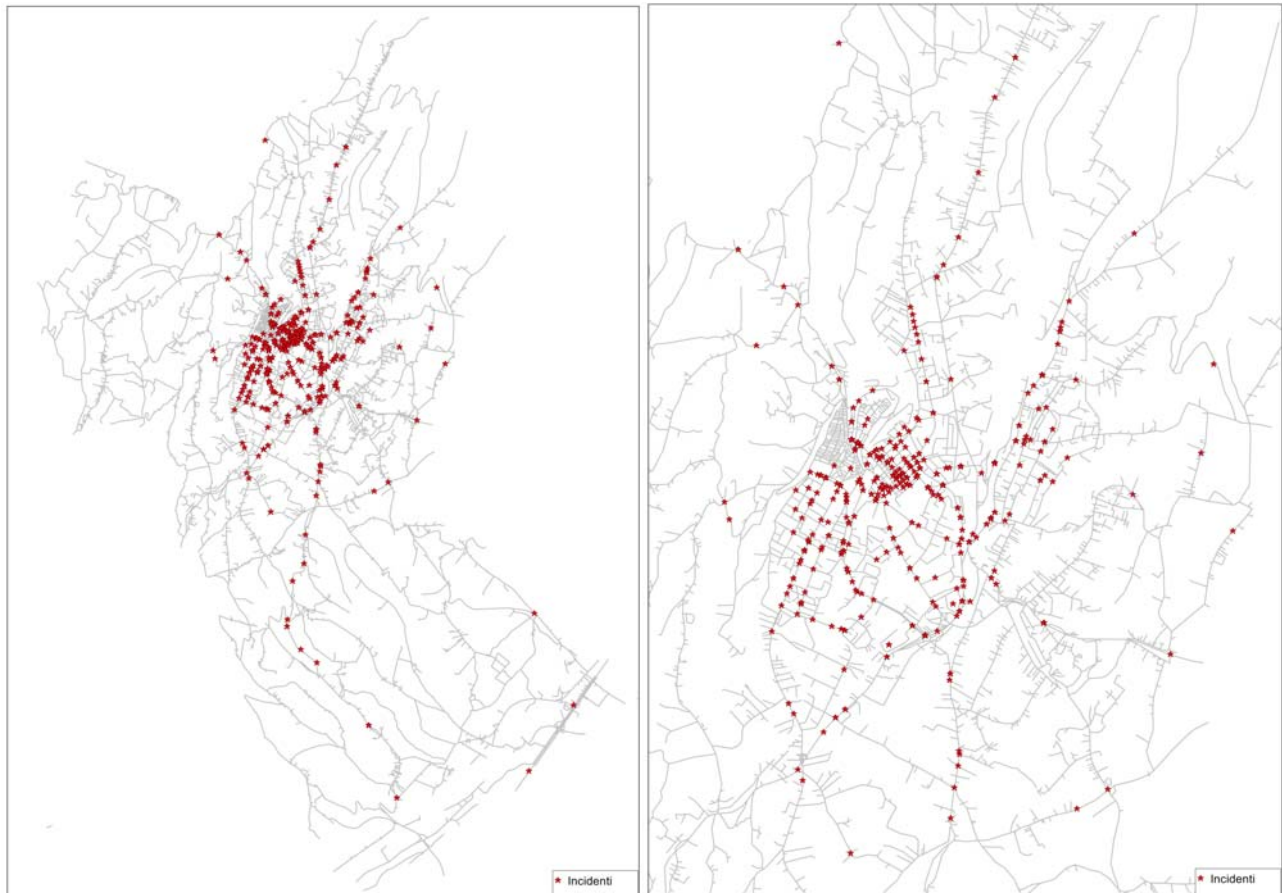


Figura 11: incidenti geolocalizzati - intero territorio comunale e zoom sul capoluogo

Si riportano di seguito i primi 10 tratti stradali classificati in termini di numero di incidenti riferito all'unità di lunghezza e le prime 10 intersezioni classificate in termini di numerosità assoluta di incidenti.

Tabella 2: Primi 10 tratti stradali classificati in termini di numero di incidenti/km

Ordine criticità	Nome Strada	Lunghezza (km)	N° Incidenti	Incidenti/km
1	Piazza Plebiscito	0.146	7.50	51.37
2	Piazza Giuseppe Garibaldi	0.098	4.00	40.82
3	Via Luigi De Crecchio	0.489	15.00	30.67
4	Largo Mario Bianco	0.109	3.00	27.52
5	Via Ferro di Cavallo - tra rotonda S.Chiera e rotonda Ferro di Cavallo	0.299	8.17	27.31
6	Via Corsea	0.062	1.67	26.88
7	Largo Bandiera	0.038	1.00	26.32
8	Via Vittorio Veneto	0.297	7.50	25.25
9	Piazza Giuseppe Di Vittoria	0.041	1.00	24.39
10	Corso Bandiera	0.364	8.83	24.27



Tabella 3: Prime 10 intersezioni classificate in termini di numero di incidenti

Ordine criticità	Nome Intersezione	N° Incidenti
1	rotonda viale s. antonio	12
2	rotatoria ferro di cavallo	9
3	rotatoria gaeta	8
4	viale martiri VI ottobre / via ferro di cavallo	6
4	villa andreoli / strada gaeta - macelleria Caporale	6
4	via per treglio / SP84	6
4	rotonda santa chiara	6
4	via dalmazia / via v. veneto	6
4	via luigi de crecchio / via v.veneto	6
10	via per fossacesia / via ciriaci	5
10	via romagnoli / via f. filzi	5
10	via dalmazia / via luigi de crecchio	5

3.5 Indagini sulla sosta

Le indagini sulla sosta sono state effettuate nelle aree urbane maggiormente attrattive. Per la metodologia di rilievo, la localizzazione delle aree indagate e gli elaborati prodotti, si fa riferimento a quanto descritto nell'allegato D "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - Rilievo dell'Offerta e Domanda di Sosta".

Di seguito si riporta una figura che illustra l'area oggetto di studio della sosta e la zonizzazione adottata (19 zone).

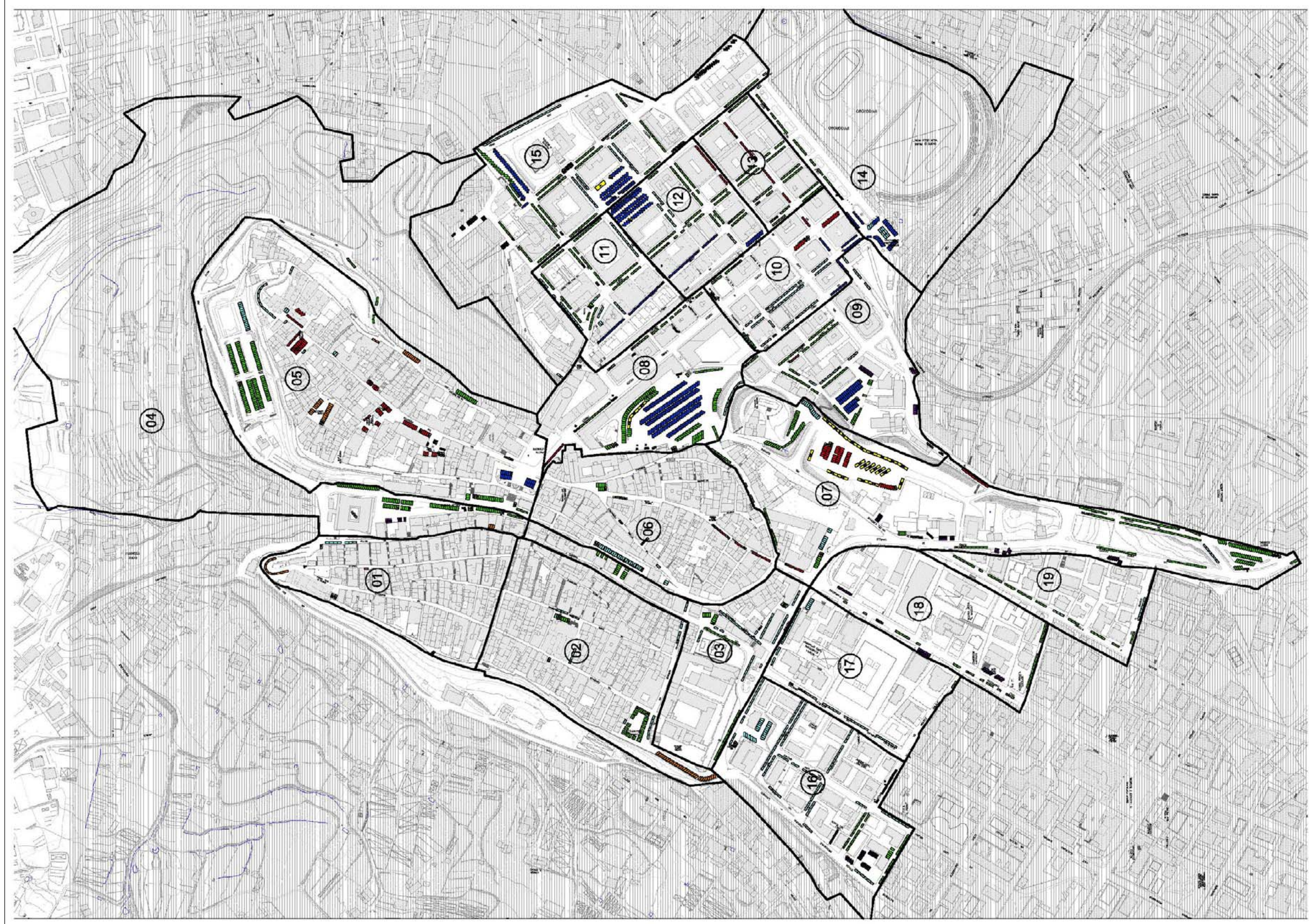


Figura 12: Area oggetto di studio della sosta e zonizzazione adottata



L'analisi dell'offerta di sosta che è stata effettuata rilevando i parcheggi su suolo pubblico in spazi concentrati e su strada, ovvero escludendo solo le autorimesse private (garage) e i parcheggi in aree chiuse, ha portato a individuare 2943 stalli, i quali sono stati classificati secondo varie categorie (sosta libera, a pagamento, a tempo etc.). Nella seguente Tabella 4 sono riportati i valori assoluti e percentuali di offerta di sosta per l'intera area di studio e per singola zona indagata, tenendo in considerazione quali stalli sono destinati ad uso pubblico e quali riservati.

Tabella 4: Offerta di sosta

Zona	Uso pubblico										Riservata														Totale riserva		Totale Zona						
	Libera		Pagamento		Disco orario		Non regolamentata		Totale uso pubblico		Riservata residenti		Privata		Disabili		Polizia Municipale		Motocicli		Carico/Scarico		Servizi Pubblici		Protezione Civile			Donne in gravidanza		Bus		Totale riserva	
	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %		Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %	Val. Ass.	Val. %
Zona 01	0	0%	0	0%	0	0%	9	38%	9	38%	11	46%	0	0%	4	17%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	15	63%	24
Zona 02	39	41%	0	0%	0	0%	22	23%	61	64%	30	32%	0	0%	4	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	34	36%	95
Zona 03	48	48%	0	0%	0	0%	47	47%	95	95%	0	0%	0	0%	5	5%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	5	5%	100
Zona 04	83	79%	0	0%	0	0%	0	0%	83	79%	3	3%	6	6%	3	3%	0	0%	9	9%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	22	21%	105
Zona 05	146	44%	21	6%	73	22%	34	10%	274	82%	31	9%	0	0%	9	3%	3	1%	10	3%	3	1%	0	0%	3	1%	0	0%	0	0%	59	18%	333
Zona 06	8	14%	0	0%	9	16%	26	46%	43	75%	0	0%	0	0%	13	23%	0	0%	0	0%	1	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	14	25%	57
Zona 07	195	56%	0	0%	57	16%	27	8%	279	80%	0	0%	28	8%	14	4%	0	0%	7	2%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	21	6%	71	20%	350
Zona 08	123	34%	168	47%	6	2%	10	3%	307	86%	0	0%	0	0%	6	2%	0	0%	37	10%	4	1%	0	0%	0	0%	1	0%	3	1%	51	14%	358
Zona 09	66	42%	48	30%	2	1%	17	11%	133	84%	0	0%	16	10%	7	4%	0	0%	0	0%	3	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	26	16%	159
Zona 10	11	9%	19	16%	19	16%	53	44%	102	85%	0	0%	0	0%	3	3%	0	0%	10	8%	5	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	18	15%	120
Zona 11	69	49%	18	13%	0	0%	47	34%	134	96%	0	0%	0	0%	2	1%	0	0%	0	0%	4	3%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	4%	140
Zona 12	76	39%	91	46%	11	6%	15	8%	193	98%	0	0%	0	0%	3	2%	0	0%	0	0%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	2%	197
Zona 13	74	76%	0	0%	17	18%	0	0%	91	94%	0	0%	0	0%	4	4%	0	0%	0	0%	2	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	6%	97
Zona 14	21	23%	36	40%	0	0%	12	13%	69	76%	0	0%	0	0%	3	3%	0	0%	19	21%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	22	24%	91
Zona 15	130	38%	83	25%	0	0%	64	19%	277	82%	0	0%	30	9%	14	4%	4	1%	0	0%	11	3%	1	0%	0	0%	1	0%	0	0%	61	18%	338
Zona 16	35	15%	0	0%	0	0%	137	57%	172	72%	0	0%	23	10%	4	2%	0	0%	40	17%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	67	28%	239
Zona 17	2	4%	0	0%	0	0%	41	89%	43	93%	0	0%	0	0%	2	4%	0	0%	0	0%	0	0%	1	2%	0	0%	0	0%	0	0%	3	7%	46
Zona 18	29	56%	0	0%	0	0%	0	0%	29	56%	0	0%	19	37%	2	4%	0	0%	0	0%	0	0%	2	4%	0	0%	0	0%	0	0%	23	44%	52
Zona 19	33	79%	0	0%	0	0%	9	21%	42	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	42
Totale	1188	40%	484	16%	194	7%	570	19%	2436	83%	75	3%	122	4%	102	3%	7	0%	132	4%	36	1%	4	0%	3	0%	2	0%	24	1%	507	17%	2943

Nelle stesse aree oggetto di rilievo dell'offerta è stata rilevata anche la domanda di sosta, applicando due differenti metodi d'indagine, ovvero, il metodo del conteggio e il metodo della targa. Con i dati raccolti è stato possibile analizzare gli "equilibri" tra domanda e offerta di sosta e quindi avere una conoscenza più approfondita delle reali dinamiche della sosta.

Come si può notare dalle immagini seguenti le aree centrali di Lanciano, in particolare il centro storico, soffrono di livelli di saturazione dell'offerta di parcheggio disponibile (rapporto stalli occupati/stalli disponibili) prossimi o superiori al 100% durante l'intero arco della giornata, comprese le ore notturne (fascia 04.00 - 06.00). Questa situazione è dovuta alla conformazione delle strade che, a motivo delle sezioni ridotte, offrono una scarsa disponibilità di stalli di sosta. Livelli critici di saturazione sia nella fascia mattutina che pomeridiana si registrano anche nelle altre aree della città, le quali però non sono sature nelle ore notturne.

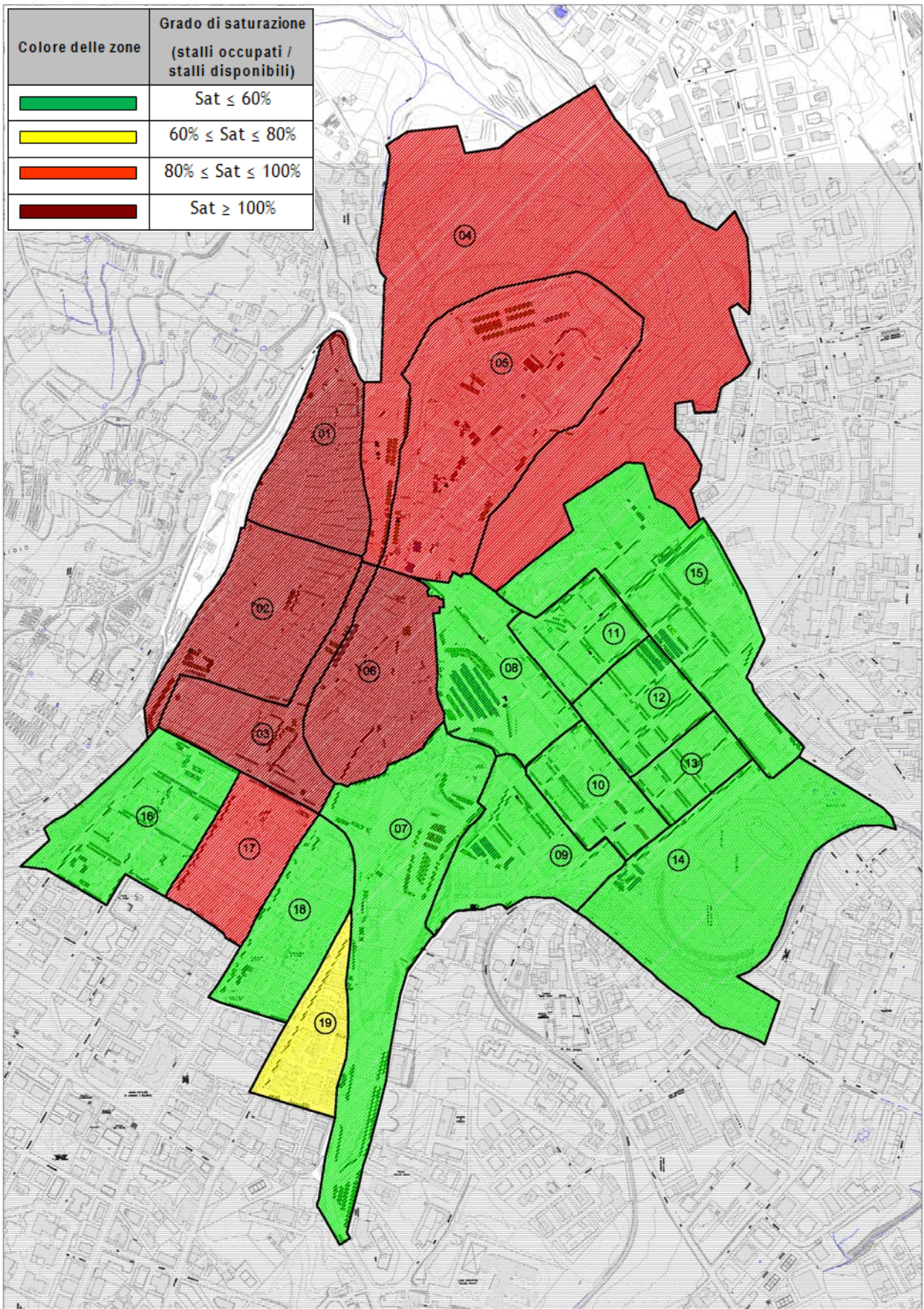


Figura 13: Saturazione notte (04.00 - 06.00)

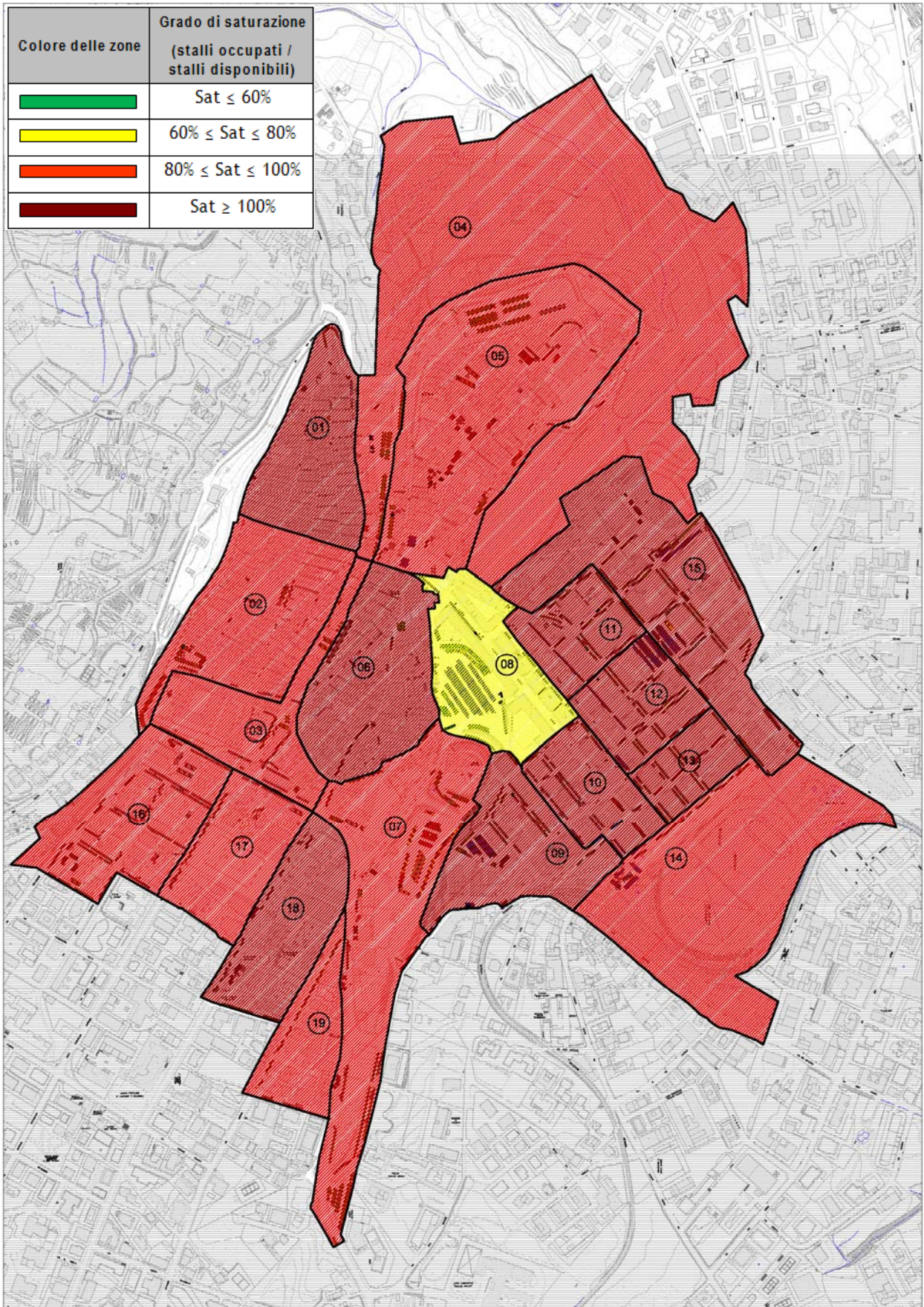


Figura 14: Saturazione mattina (09.00 - 12.00)

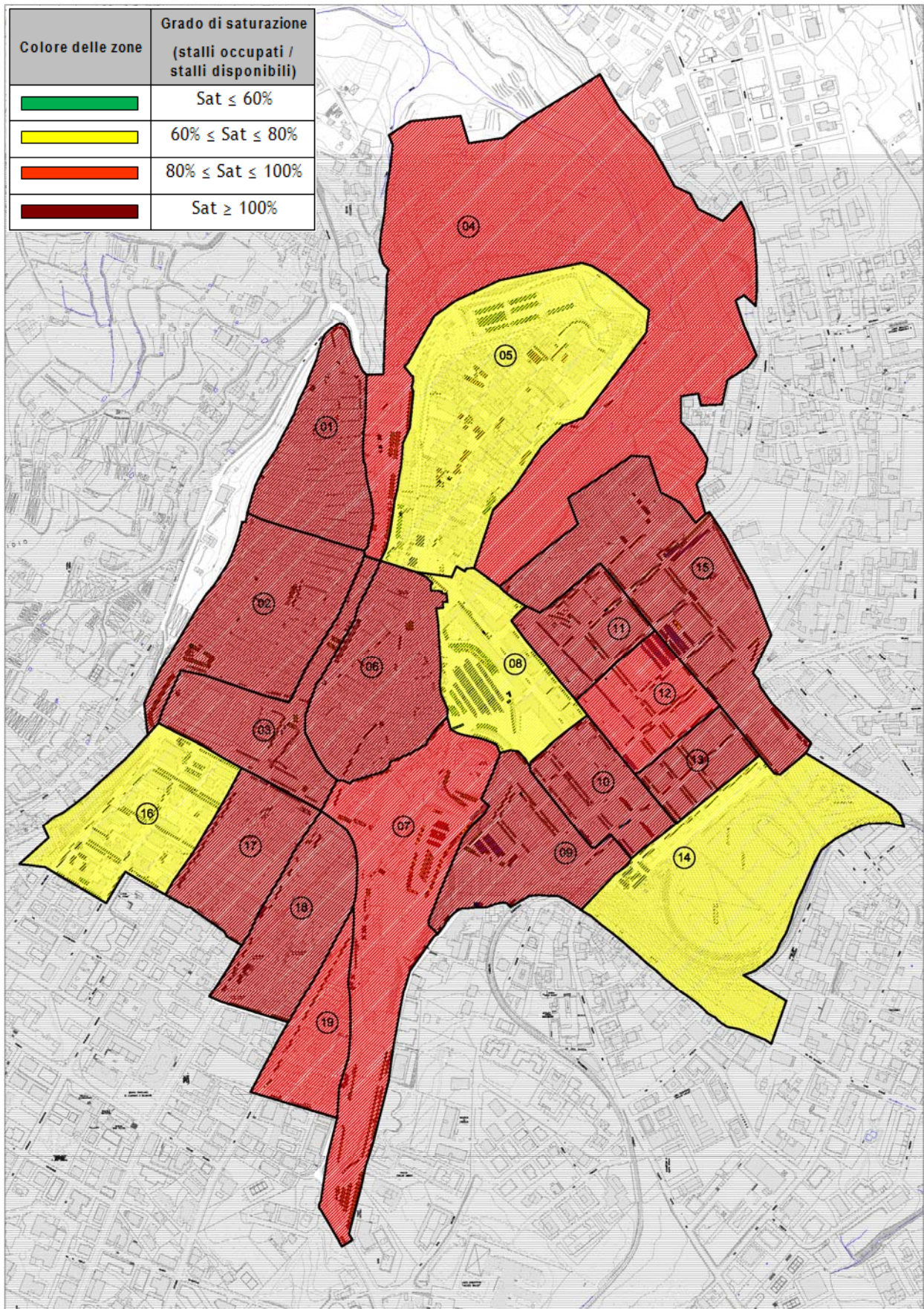


Figura 15: Saturazione pomeriggio (16.00 - 19.00)



Il quadro che si delinea è quindi quello di una città in cui in tutto il centro storico e nei quartieri più prossimi ad esso è molto difficile trovare parcheggio, situazione aggravata dal fatto che, nonostante la forte influenza attrattiva di Lanciano, non esistono parcheggi di scambio per poter offrire una diversione modale agli utenti, siano essi lavoratori pendolari o semplici turisti, che raggiungono il territorio comunale in auto privata e vogliono recarsi nelle aree centrali dello stesso. La carenza di aree di parcheggio di adeguata capacità è una caratteristica della città, valga per tutti l'esempio dello stadio che, nonostante sia in grado di ospitare 4.678 persone, non dispone praticamente di parcheggi.



4 Obiettivi e strategie

Il Piano fa propri gli obiettivi generali previsti dalla normativa sui Piani Generali del Traffico Urbano, di seguito elencati:

- miglioramento delle condizioni della circolazione,
- miglioramento della sicurezza stradale,
- riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico,
- riqualificazione dello spazio urbano,
- razionalizzazione e pianificazione degli interventi in funzione di un impiego ottimizzato delle risorse disponibili.

Per il perseguimento di questi obiettivi di carattere generale sono state individuate una serie di strategie di intervento, specifiche per la città di Lanciano, tenuto conto delle peculiarità territoriali e delle criticità riscontrate in sede di analisi.

Per migliorare le condizioni della circolazione, si intende in primo luogo regolamentare la stessa sulle principali arterie urbane (che si traduce nella riorganizzazione dei sensi di percorrenza il che comporta un conseguente incremento della disponibilità di parcheggi), in secondo luogo ottimizzare lo sfruttamento dei percorsi di accesso e uscita dalla città, soprattutto per quanto riguarda la direttrice di collegamento con l'autostrada ed infine regolamentare l'accesso dei mezzi pesanti incentivando l'uso della viabilità principale. Fanno riferimento a questa strategia gli interventi di rifunzionalizzazione o potenziamento degli svincoli della viabilità principale e degli itinerari di collegamento tra la città e la viabilità principale extraurbana.

Per migliorare la sicurezza stradale, la strategia è duplice:

- da un lato, **intervenire puntualmente sui nodi maggiormente critici** individuati a seguito dei risultati delle analisi dei dati disponibili sull'incidentalità degli ultimi 5 anni,
- dall'altro, **attuare una politica di regolarizzazione della sosta**, soprattutto nelle aree a maggiore attrattività.

Sul versante della riqualificazione urbana, il Piano intende **attuare politiche di preferenziazione per la mobilità lenta e per i mezzi pubblici e politiche di limitazione e controllo della circolazione e**



della sosta. Fanno riferimento a questa strategia gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili, dei percorsi pedonali e l'istituzione della APU, della ZTL e delle ZSR.

Infine, per promuovere un uso ottimale delle risorse, si è optato per un set di interventi limitato e attuabile nel breve periodo, di cui si fornisce anche un'ipotesi di fasatura (cfr. cap. 6).



5 Descrizione del progetto

Nel presente capitolo vengono descritti gli interventi che concorrono a definire lo scenario progettuale nelle sue diverse componenti. L'assetto proposto dal PGU è frutto delle indicazioni scaturite dalle indagini propedeutiche effettuate e della fase partecipativa che ne è seguita attraverso cui associazioni e privati cittadini hanno formulato una serie di contributi.

Il quadro progettuale risultante travalica le ordinarie competenze del PGU proponendo interventi di medio periodo che dovranno necessariamente essere recepiti nel PRG. Proprio per questo nel presente documento viene proposta una lista di interventi prioritari che, assieme agli interventi già programmati dall'Amministrazione Comunale concorrono a definire l'assetto proposto dal PGU da portare in attuazione nei prossimi 3 anni.

Gli interventi interessano l'intero centro abitato interessando il quadrante nord (quartiere di Via del Mare e quartiere Santa Rita), le zone centrali (centro storico e quartiere Fiera) e il quadrante sud (quartiere Cappuccini).

Nel presente capitolo vengono descritti gli interventi di progetto rispettando la canonica suddivisione in settori di intervento:

- viabilità;
- mobilità lenta;
- sosta;
- trasporto collettivo.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa degli interventi proposti e un'immagine che mostra il quadro sinottico degli interventi per i cui dettagli si rimanda alla tavola generale "P1 - Quadro sinottico degli interventi" e alle tavole di dettaglio "P1 Nord - Quadro sinottico degli interventi Area Nord" e "P1 Sud - Quadro sinottico degli interventi Area Sud".

Gli interventi sono codificati con una lettera, che richiama il settore di intervento (V=viabilità, M=mobilità lenta, S=sosta, T=trasporto collettivo) accompagnata da una numerazione.



Tabella 5: elenco interventi

Codice	Descrizione intervento
V1	Adeguamento e prosecuzione di Via Bologna
V2	Schemi di circolazione Via del Mare
V3	Schemi di circolazione Viale Cappuccini – Viale Martiri VI Ottobre – Via Belvedere
V3.1	Sistemazione dell'intersezione Viale Martiri VI Ottobre – Via Ferro di Cavallo
V3.2	Schemi di circolazione Viale Marconi – Via Galvani
V4	Riorganizzazione dei sensi unici sulla viabilità trasversale a Via De Crecchio e Via Dalmazia
V5	Sistemazione dell'intersezione Via per Fossacesia - Via del Mare - Via Milano - Via De Crecchio
V6	Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio – Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino
V7	Sistemazione dell'intersezione Via del Mare – SP84
V8	Riorganizzazione del nodo complesso tra la SP82 e la SP84
V9	Sistemazione dell'intersezione Via Tinari – Via Rosato – Via Decorati al Valor Militare
V10	Sistemazione dell'uscita in Via Tinari dalla rotonda Gaeta
V11	Sistemazione dell'intersezione SP Lanciano Atesa – SP Lanciano Villa Elce
V12	Sistemazione delle intersezioni lungo la SP82 – Via per Treglio
V13	Adeguamento di Via Bergamo per il collegamento con la SP82
M1	Zone a Traffico Limitato e Aree Pedonali Urbane
M2	Percorso ciclopedonale "Ala Nord"
M3	Percorso ciclopedonale "Ala Sud"
M4	Percorso pedonale Liceo Scientifico "Galilei" – Terminal Bus Valle della Pietrosa
M5	Proposta opzionale di interconnessione dei percorsi ciclopedonali
M6	Collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito
S1	Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata
T1	Riorganizzazione dell'accesso al capolinea bus nel piazzale della stazione storica della Ferrovia Sangritana
T2	Creazione di un'area di fermata di sola discesa per i bus extraurbani in Via Rosato



LEGENDA

Mobilità Lenta

- Area parco urbano
- APU: Area Pedonale Urbana - esistente
- APU: Area Pedonale Urbana - progetto temporanea opzionale
- Percorso pedonale - esistente
- Percorso pedonale - progetto
- Percorso ciclabile in sede riservata - esistente
- Percorso ciclopedonale - progetto
- Proposta opzionale interconnessione percorsi ciclopedonali - progetto
- Ascensore - esistente (da adeguare)
- Ascensore - progetto

Trasporto collettivo

- Autostazione
- Stazione Ferroviaria
- Area sosta a raso Bus Turistici: Terminal Diocleziano - progetto

Viabilità

- Zona Traffico Limitato (ZTL) - Settore 1: Lancianovecchia - progetto
- Zona Traffico Limitato (ZTL) - Settore 2: Borgo - progetto
- Zona Traffico Limitato (ZTL) - Settore 3: Sacca-Civitanova - progetto
- Varco ZTL - progetto
- Strada interdetta alla circolazione per il mercato del Sabato
- Strada interdetta alla circolazione apertura/chiusura scuole - esistente
- Suppressione interdizione alla circolazione apertura/chiusura scuole - progetto
- Strada interdetta alla circolazione in occasione di eventi culturali
- Strada interdetta alla circolazione in occasione di eventi sportivi
- Senso di circolazione - attuale
- Schemi di circolazione - progetto
- Schemi di circolazione - intervento complementare opzionale
- Opere di sostegno - progetto
- Corsia in sede riservata mezzi di soccorso - progetto
- Viabilità prevista dal PRG di prossima realizzazione

Sosta

- Sosta interdetta Sabato pomeriggio
- Area sosta a raso operativa - esistente
- Area sosta a raso pertinenziale - esistente
- Area sosta a raso mista operativa/pertinenziale - esistente
- Parcheggio operativo - esistente
- Area sosta a raso operativa - progetto
- Parcheggio pertinenziale - progetto
- Parcheggio misto pertinenziale/operativo - progetto
- Camper Service - progetto
- Zona a Sosta Regolamentata (ZSR) - progetto

Figura 16: Quadro sinottico degli interventi



5.1 Interventi di fluidificazione del traffico e messa in sicurezza su itinerari e nodi della viabilità urbana

5.1.1 INTERVENTO VO - MODIFICHE DELLA VIABILITÀ A SEGUITO DELL'ISTITUZIONE DI UNA ZONA A TRAFFICO LIMITATO E DI AREE PEDONALI URBANE

L'intervento di istituzione di una zona a traffico limitato è descritto in dettaglio al paragrafo 5.2.1, ma dato che per la sua tipologia esso ha rilevanti effetti su vari aspetti tra i quali l'organizzazione della viabilità, in questo paragrafo si riportano le modifiche che si rendono necessarie per quanto riguarda la circolazione e l'accessibilità automobilistica alle aree centrali, da parte sia delle categorie abilitate alla circolazione/sosta che ai non abilitati.

L'intervento, che prevede l'istituzione di 3 settori di ZTL e dell'APU permanente sulla parte inferiore di Corso Roma, comporta modifiche alla circolazione sia internamente che esternamente alla ZTL.

L'intervento è compatibile con la previsione della pedonalizzazione temporanea del tratto mediano di Corso Roma senza che ciò comporti ulteriori modifiche agli schemi di circolazione.

5.1.1.1 *Descrizione del progetto*

L'area in cui si propone la limitazione al traffico è quella della ZTL sostanzialmente già prevista dal Piano della Mobilità Urbana e della Sosta², ovvero interessa i quartieri di Lancianovecchia, Borgo, Civitanova e Sacca. Le modifiche rispetto all'originaria previsione riguardano:

1. estensione della limitazione alla circolazione ai soli abilitati ZTL in Via Umberto I tra i quartieri Borgo e Civitanova, al fine di evitare flussi parassiti di attraversamento da nord a sud lungo Via Umberto I per raggiungere Via Spaventa da Piazza Garibaldi;
2. estensione della limitazione alla circolazione ai soli abilitati ZTL in Via delle Capannelle ed eliminazione del collegamento carrabile con Salita Fenaroli tramite l'apposizione di elementi dissuasori ("panettoni", vasi in cemento etc), per evitare movimenti veicolari impropri che interessano Via delle Capannelle dovuti ad automobilisti che ignorando il divieto si immettono in Salita Fenaroli e da qui dopo un breve tratto contromano raggiungono Vico 2 Corsea e Via Fieramosca.
3. sensi di circolazione all'interno della ZTL invariati a meno delle modifiche in Salita Fenaroli e in Via Tribunale dove viene prevista l'inversione del senso unico. Tale modifica permette di mantenere invariati i sensi di circolazione anche in caso di pedonalizzazione dei due tronchi, inferiore e mediano, di Corso Roma.

² Piano approvato dal comune di Lanciano con delibera di C.C. n.62 del 17/10/2005



Nel tratto inferiore di Corso Roma è prevista un'APU permanente, 0-24h per 365 giorni all'anno. Questo comporta che i veicoli provenienti da Via Fieramosca e dal tratto superiore di Corso Roma sono obbligati a svoltare in destra verso Via Tribunale, inoltre il collegamento dalla zona a sud del centro storico, ovvero Via Spaventa, all'area di Piazza Plebiscito non è più diretto per Corso Roma, ma è comunque assicurato dall'itinerario Salita Fenaroli - Vico 2 Corsea - Via Agorai.

Oltre alla perimetrazione della ZTL, il Piano propone l'individuazione di tre settori:

- il settore 1 - costituito dal **quartiere di Lancianovecchia**;
- il settore 2 - costituito dal **quartiere Borgo**. I limiti di tale settore sono rappresentati da Via dei Funai, Via Umberto I, Piazza Garibaldi, Piazza Plebiscito, Largo Gerardo Berenga, Via Tesauri, Piazza D'Amico, Via del Torrione e Via Spaventa;
- il settore 3 - costituito dai **quartieri Sacca e Civitanova**.

Rimane quindi fuori dalla ZTL l'area di Piazza Garibaldi, Piazza Plebiscito e il tratto finale di Corso Trento e Trieste.

Di seguito si riporta un'immagine del Progetto Base della ZTL e delle Aree Pedonali Urbane.

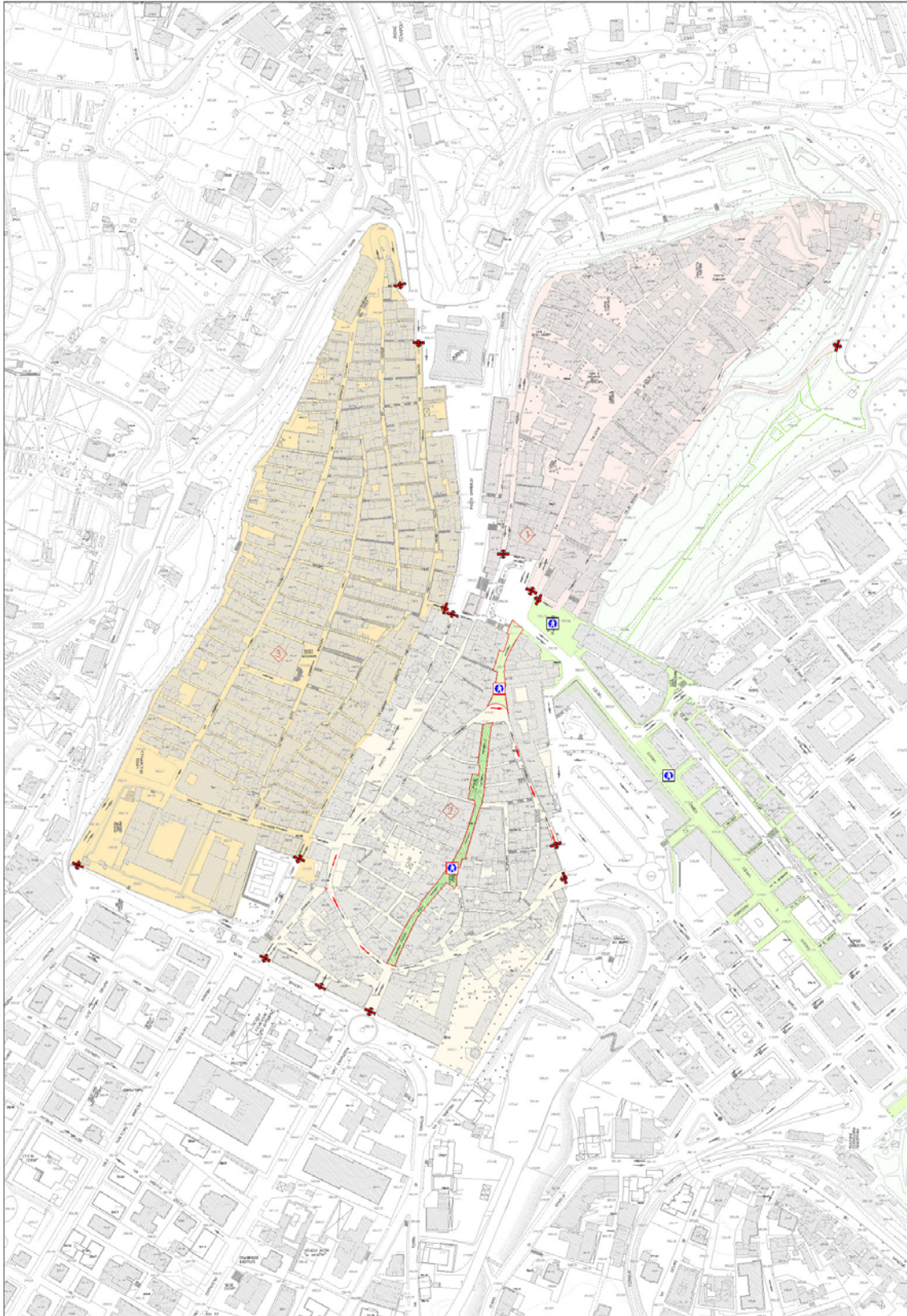


Figura 17: Definizione dei 3 settori della ZTL con riportate l'APU temporanea di Corso Roma inferiore e quella opzionale del tratto mediano dello stesso (in rosso i nuovi sensi di circolazione)

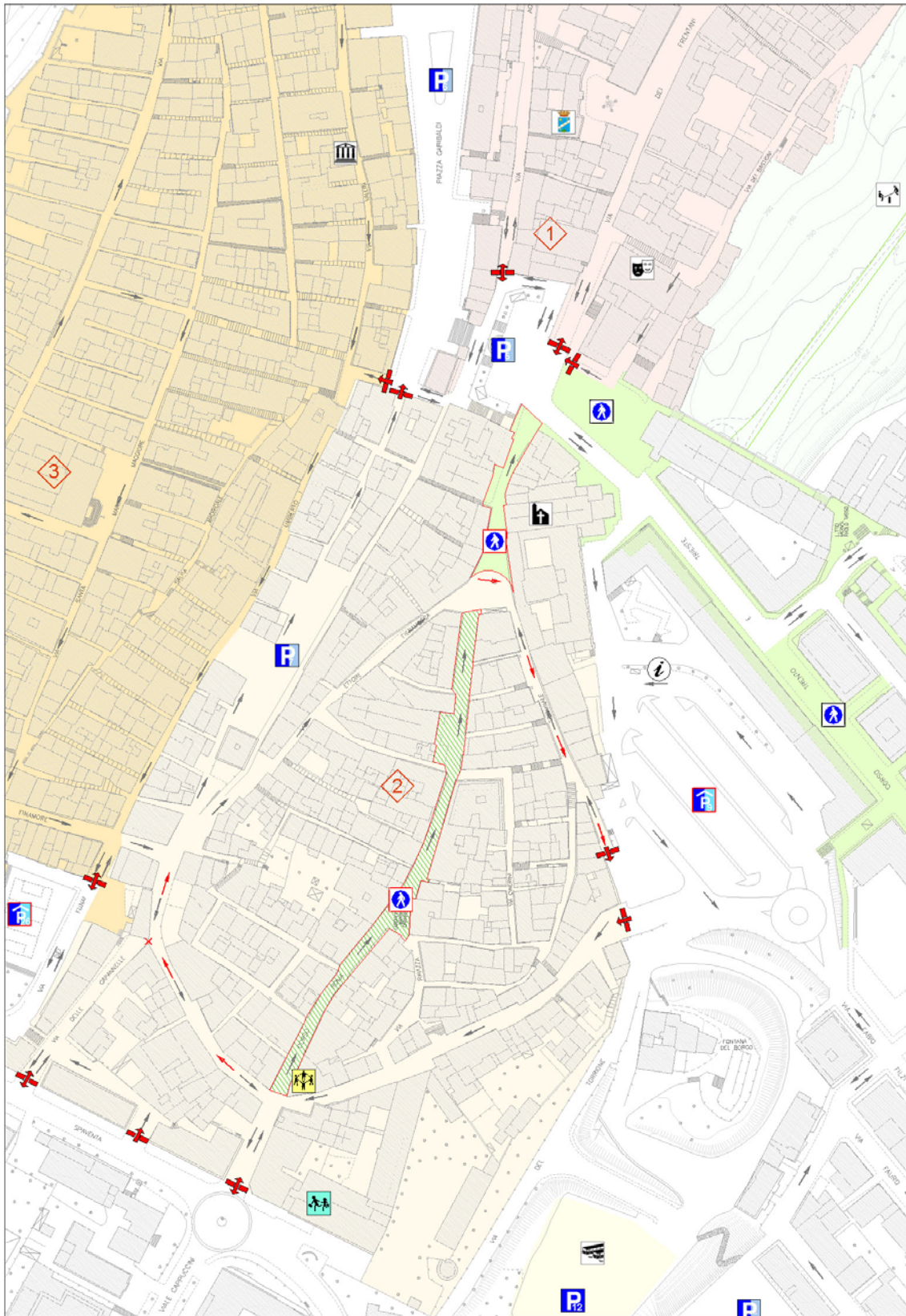


Figura 18: Riquadro di dettaglio di Borgo con riportate l'APU permanente di Corso Roma inferiore e quella opzionale del tratto mediano dello stesso (in rosso i nuovi sensi di circolazione)



I permessi ZTL garantiranno agli abilitati la circolazione su tutti i settori e la sosta in un solo specifico settore. La suddivisione in settori, quindi è funzionale solo alla gestione e al controllo della sosta: i settori costituiscono gli ambiti di validità dei permessi di sosta. Data la previsione di realizzare un parcheggio in struttura in Via dei Funai³ (cfr. Par. 5.3.4) la configurazione a regime della ZTL permetterà l'accesso in tale via per tutti coloro che sono diretti esclusivamente a questo parcheggio, di conseguenza l'installazione del portale elettronico è localizzata a valle del futuro accesso di tale struttura. La sosta ai lati di Via dei Funai rimarrà invece riservata ai soli residenti dei settori 2 e 3.

L'autorizzazione a transitare e sostare nella ZTL dovrà essere accordata previa richiesta di permessi, di sosta e/o di circolazione, rilasciati ai residenti e alle categorie aventi diritto, da individuare con apposita ordinanza.

Un aspetto cruciale del successo dell'istituzione della ZTL è la sostenibilità della restrizione alla circolazione avendo garantito l'accessibilità alle aree centrali attraverso l'apertura di nuovi parcheggi, ove necessari, la corretta regolamentazione di quelli a corona (vedi intervento S1 al Par. 5.3.1).

Proprio per questo l'individuazione dei 3 settori permette l'istituzione della ZTL in modo progressivo rispetto alla sua estensione complessiva. Le analisi effettuate sui bilanci domanda/offerta di sosta riportate al Par. 5.3.3 indicano che il quartiere di Lancianovecchia è il primo in cui può essere attuata la ZTL, grazie alla disponibilità del parcheggio di Via per Frisa, previo adeguamento dell'ascensore di risalita così come meglio descritto nello stesso paragrafo.

Perché l'intervento centri pienamente l'obiettivo di riqualificazione del centro storico e trovi la condivisione di residenti, commercianti, addetti, cittadini, turisti e pellegrini è necessario approfondire bene l'aspetto relativo agli orari di regolamentazione degli accessi, prevedendo una gradualità nell'estensione dei periodi di chiusura e ricercando un feedback rispetto ai risultati via via raggiunti. Come spunto di riflessione e dibattito si propongono i seguenti intervalli temporali di chiusura e apertura per la fase di prima attivazione:

INTERVALLI TEMPORALI DI APERTURA ZTL

(in rosa nella tabella sottostante)

0-9	9 -11	11-16	16-18	18-24

³ da Programma Triennale Opere Pubbliche 2012-2014 del Comune di Lanciano

5.1.2 INTERVENTO V1 - ADEGUAMENTO E PROSECUZIONE DI VIA BOLOGNA

Il Piano, preso atto dell'intervento urbanistico di prossima realizzazione che prevede la costruzione di edifici residenziali in un lotto compreso tra Via del Mare e la SP84 con relativa viabilità a supporto, (cfr. Figura 19), interviene creando un itinerario di collegamento tra le due strade che consenta di fornire una valida alternativa all'unico attualmente esistente.

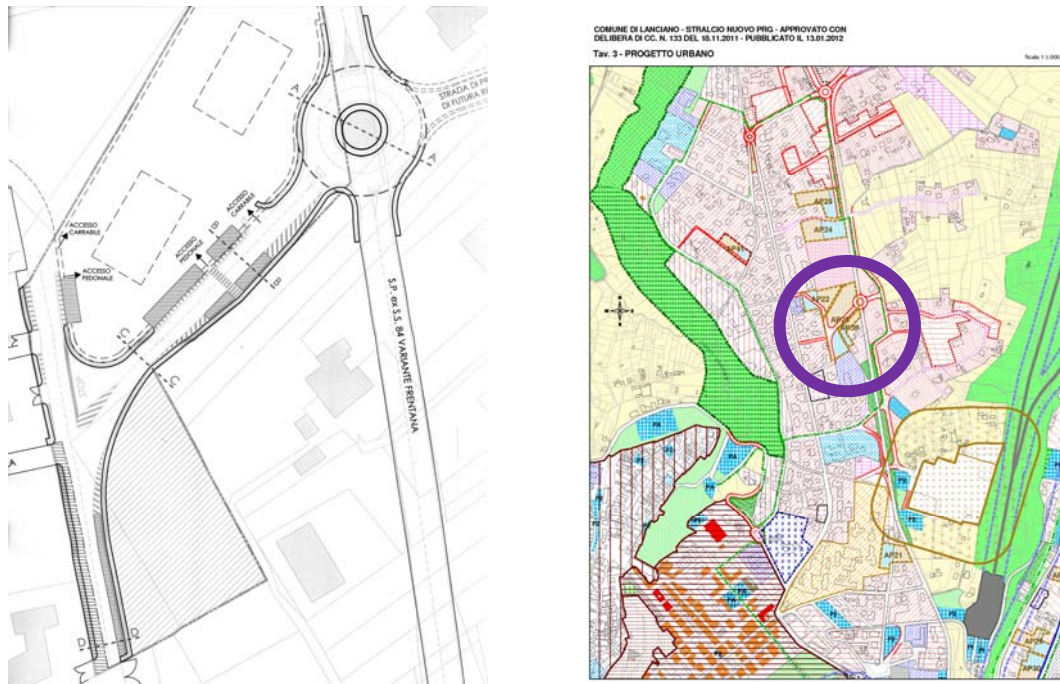


Figura 19: Viabilità a supporto dell'intervento urbanistico di prossima realizzazione e stralcio del vigente PRG

La viabilità di supporto all'intervento edilizio consiste, in accordo con il vigente PRG, nella realizzazione di una rotatoria (diametro esterno 40m) lungo la SP84 al km 78+800 e il suo collegamento con la viabilità locale, ovvero Via Maurizio Rosato e Via Vicenza. Date le caratteristiche di queste strade, le quali sono molto strette e regolate a senso unico con sosta su un lato, si ha che il nuovo itinerario che si viene a creare per collegare Via del Mare con la SP84 non sarebbe in grado di attrarre molto traffico, cosa che invece sarebbe auspicabile in quanto sarebbe opportuno alleggerire la parte settentrionale di Via del Mare dai molti flussi di attraversamento che la interessano.

Per sfruttare al meglio l'opportunità che si viene a creare con la realizzazione di questa nuova viabilità, il Piano propone di proseguire e adeguare Via Bologna fino alla viabilità di collegamento tra la nuova rotatoria e Via Maurizio Rosato. L'adeguamento, che dovrà essere realizzato a partire dal bivio con Via Santa Croce, è necessario per portare la sezione stradale alle dimensioni idonee per la circolazione dei veicoli a doppio senso di marcia. La figura sottostante illustra l'intervento con evidenziati il tratto bisognoso di adeguamento (in celeste) e il tratto di nuova realizzazione (in arancione).



Figura 20: Intervento di adeguamento (in celeste) e prosecuzione (in arancione) di Via Bologna

Dato che la nuova sistemazione della viabilità comporterà un aumento dei flussi in Via Bologna, la quale passa di fronte alla nuova caserma dei vigili del fuoco, si rende necessario integrare con due nuove lanterne, da disporre lungo la stessa Via Bologna, l'impianto semaforico già presente che ferma il traffico quando i mezzi del corpo dei pompieri escono per rispondere a delle emergenze.

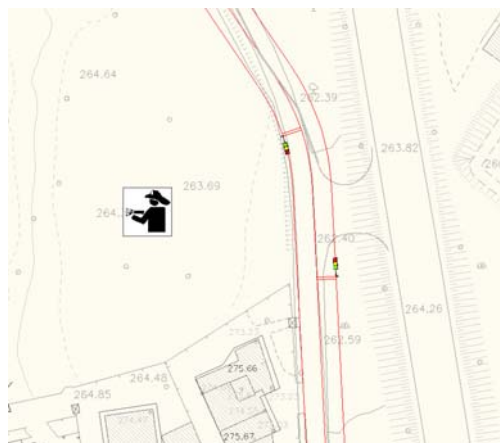


Figura 21: Particolare delle lanterne semaforiche da integrare

Infine si consiglia di aumentare le dimensioni della rotatoria posta lungo la SP84, portandola ad almeno 46m di diametro esterno, in modo da uniformarla a quelle previste lungo la stessa provinciale alle intersezioni con Via del Mare (cfr. par. 5.1.8) e con la SP82 (cfr. par. 5.1.9), condizione che permette all'utente che si sposta lungo questo asse di omogeneizzare i propri comportamenti di guida e le velocità con cui affronta queste intersezioni.

5.1.3 INTERVENTO V2 - SCHEMA DI CIRCOLAZIONE VIA DEL MARE

Il Piano, preso atto delle attuali difficoltà di circolazione su Via del Mare, dovute principalmente alla scarsa larghezza della carreggiata che non riesce a garantire un agevole deflusso dei veicoli, soprattutto quando si incrociano mezzi pesanti ovvero in presenza di auto in sosta (spesso non regolamentare), prevede la riorganizzazione dello schema di circolazione di questo importante asse viario su cui sono stati registrati anche numerosi sinistri (cfr. Figura 22).

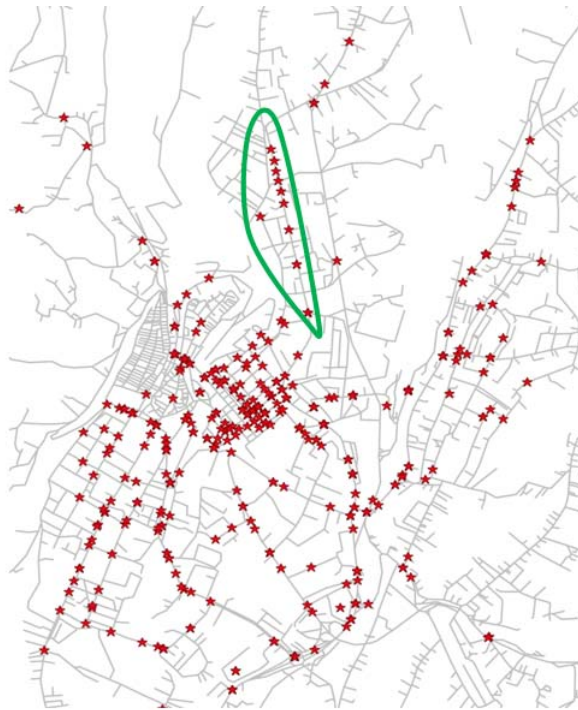


Figura 22: Distribuzione spaziale degli incidenti nel capoluogo del comune di Lanciano ed evidenziazione dell'area oggetto dell'intervento V2

L'intervento prevede l'istituzione di due sensi unici di marcia contrapposti, in Via del Mare verso nord, e sulla viabilità parallela, costituita da Via Olmo di Riccio, Via Panoramica e Via Alba, verso sud, in modo da creare un anello a circolazione antioraria. A supporto di questo intervento vengono inoltre previsti sensi unici anche nelle vie ortogonali a quelle succitate.

Il senso unico in Via del Mare come ricaduta consente di ricavare spazio per la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale intervento quest'ultimo, illustrato in dettaglio nel capitolo 5.2.2.

Nella seguente Figura 23 è illustrata la nuova circolazione dell'area.

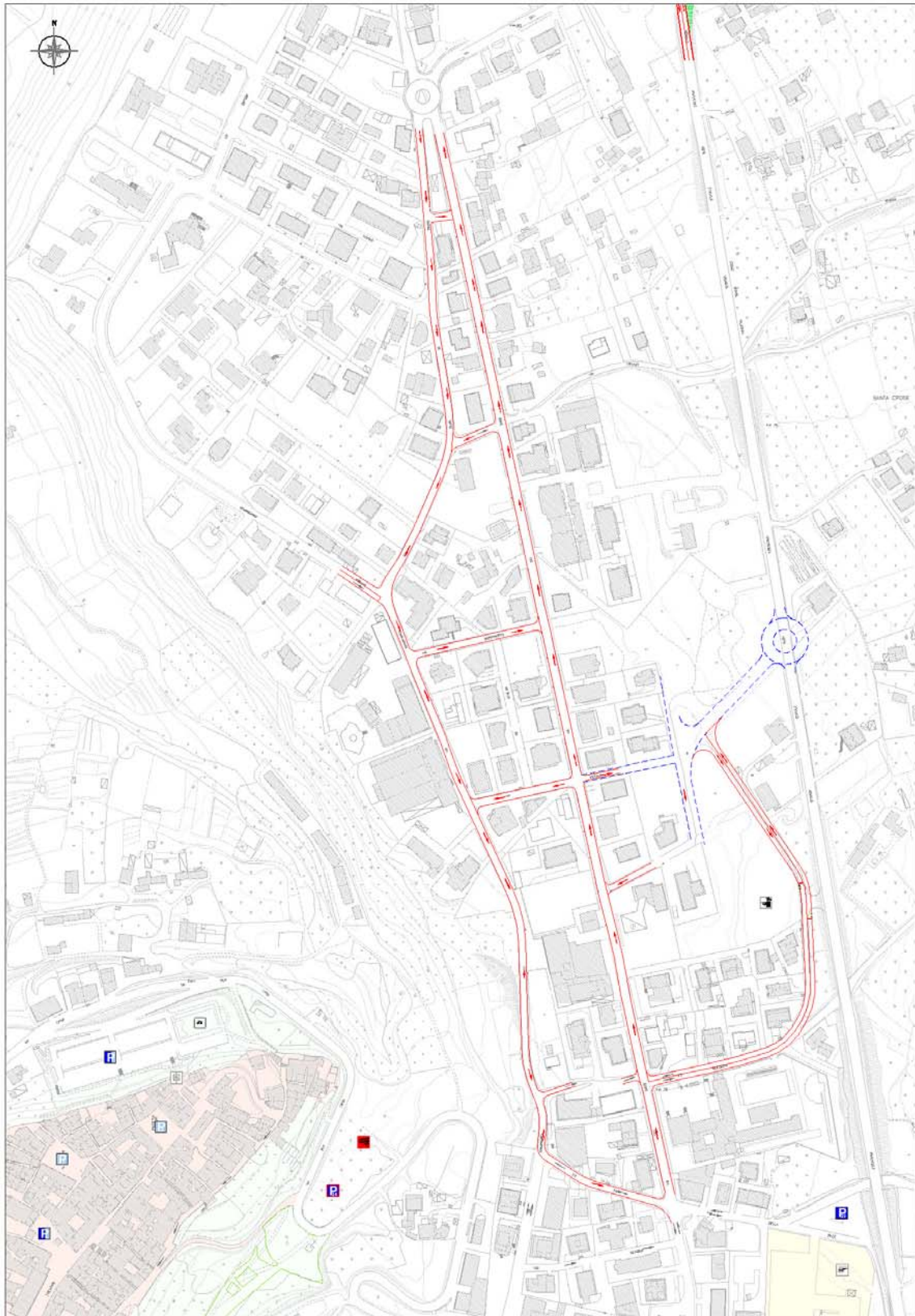


Figura 23: Intervento V2 - Schemi di circolazione



5.1.4 INTERVENTO V3 - SCHEMA DI CIRCOLAZIONE VIALE CAPPUCINI - VIALE MARTIRI VI OTTOBRE - VIA BELVEDERE

L'intervento prevede la riorganizzazione della circolazione nel quartiere Cappuccini intervenendo sui due assi principali rappresentati da Viale Cappuccini e Viale Martiri VI Ottobre, sulla viabilità minore di collegamento trasversale tra questi e su un tratto di Via Belvedere. Il Piano prevede l'istituzione di una circolazione a senso unico sulle strade principali:

- verso nord in Viale Martiri VI Ottobre;
- verso sud in Viale Cappuccini;
- verso nord in Via Belvedere nel tratto compreso tra l'intersezione con Viale Cappuccini e Via Fagiani.

Come già accennato a supporto di questo intervento vengono previsti sensi unici anche nelle vie secondarie ortogonali ai due viali, oltre alla sistemazione della rotatoria Santa Chiara il cui layout sarà leggermente modificato in accordo con la nuova circolazione in Viale Cappuccini. Come per Via del Mare a nord della città, anche in questo caso le riflessioni che hanno indotto a prevedere una simile proposta sono il riscontro di un'elevata incidentalità sui viali oggetto di intervento (cfr. Figura 24) e la volontà di realizzare una pista ciclabile su Viale Cappuccini senza per questo ridurre l'offerta di sosta su strada.

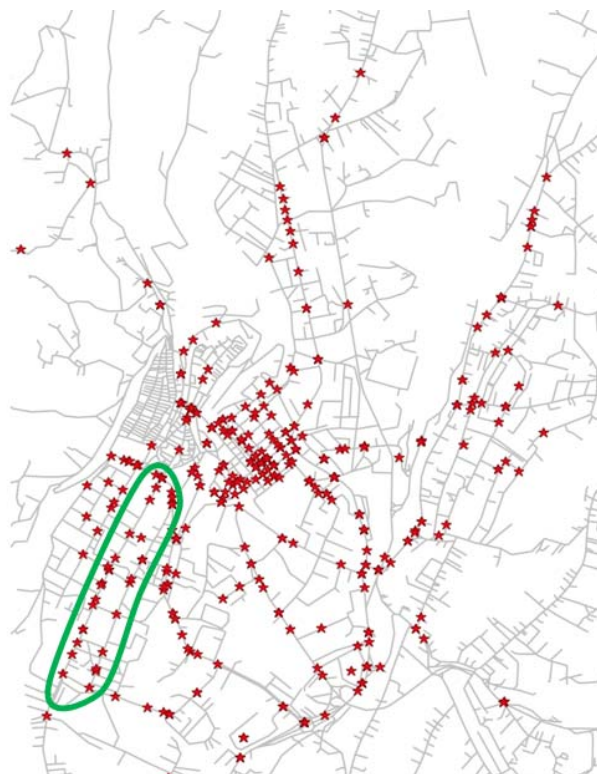


Figura 24: Distribuzione spaziale degli incidenti nel capoluogo del comune di Lanciano ed evidenziazione dell'area oggetto dell'intervento V3



La sezione trasversale tipo di Viale Cappuccini sarà caratterizzata da due marciapiedi, la sosta in linea su di un lato, la corsia di marcia veicolare e una pista ciclopedonale bidirezionale, intervento quest'ultimo illustrato in dettaglio al capitolo 5.2.3.

Nella seguente Figura 25 è riportato un estratto della tavola P.1 - Sud che illustra la nuova regolamentazione della circolazione dell'area. Si fa notare come non si rende più necessaria la chiusura del tratto iniziale di Viale Martiri VI Ottobre, nel tratto di fronte alla Scuola Media Mazzini, nel verso di percorrenza nord, negli orari di accesso e uscita degli scolari in quanto il nuovo schema prevede già il senso unico di marcia e quindi assicura una maggiore sicurezza delle utenze deboli senza necessità di intervento della Polizia Municipale per la restrizione temporanea del traffico.

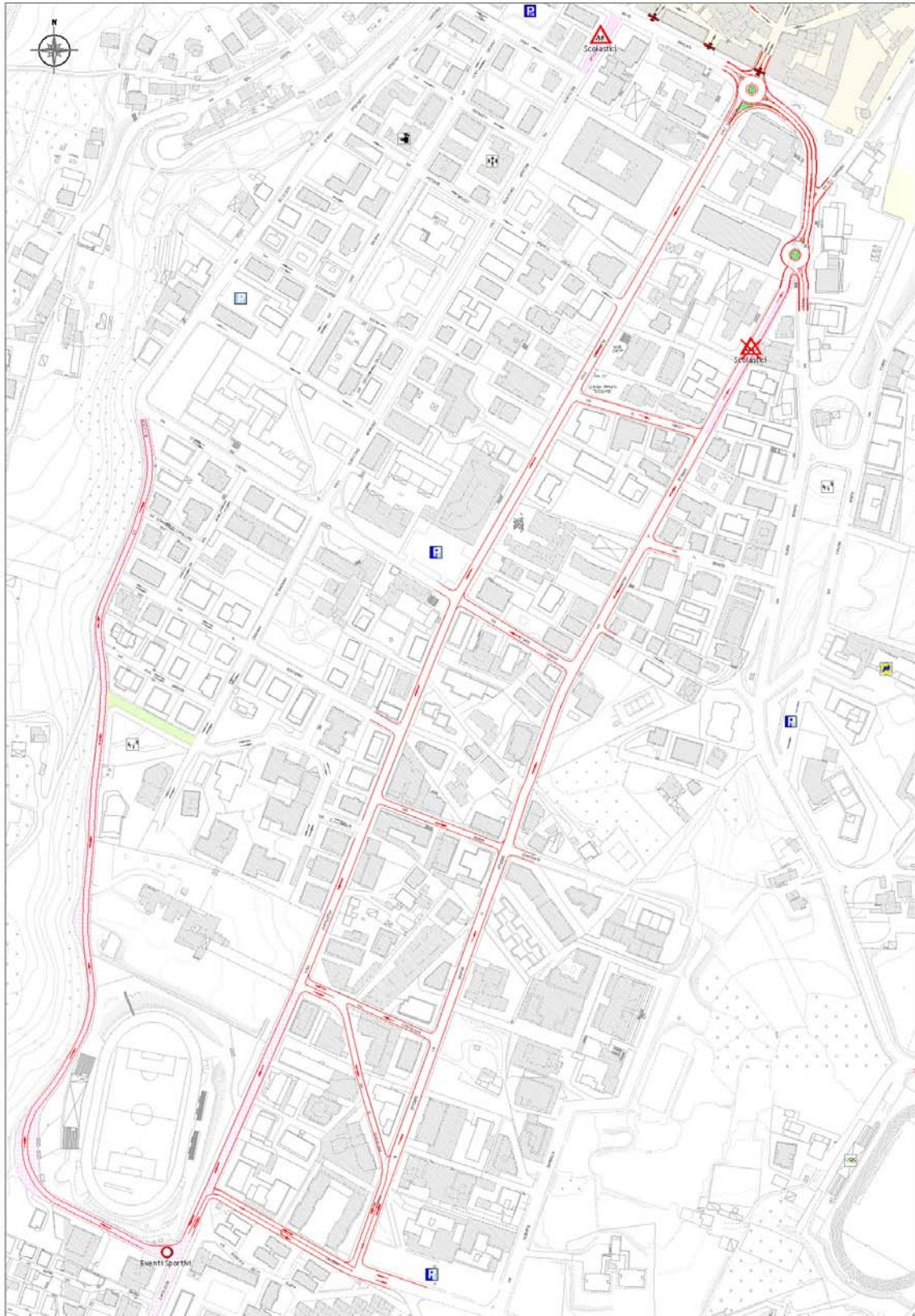


Figura 25: intervento V3 - Schemi di circolazione

I nuovi sensi di circolazione fanno sì che i veicoli provenienti da sud (direzione Castel Frentano) arrivati all'inizio del senso unico di Viale Cappuccini (contrapposto al loro senso di marcia) devono proseguire verso destra in Viale Martiri VI Ottobre (direzione Piazza Cuonzo), come riportato in Figura 26. Questa svolta è particolarmente stretta e la manovra può risultare problematica per i veicoli lunghi (mezzi pesanti e autobus) che si vedrebbero obbligati ad invadere la corsia opposta.

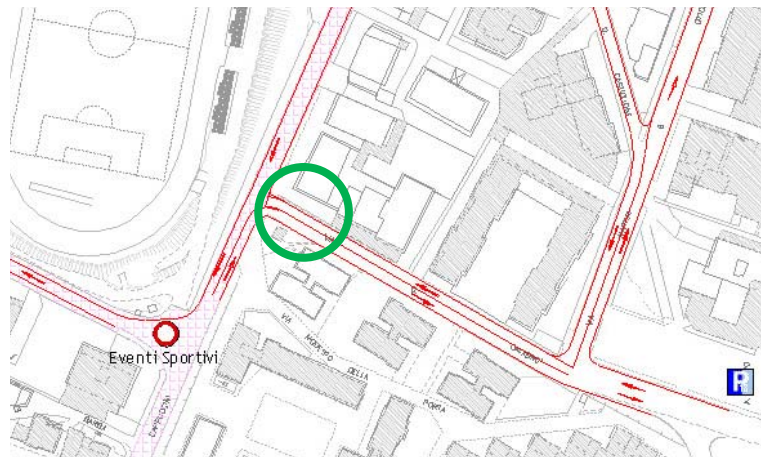


Figura 26: Intersezione tra Viale Cappuccini e Viale Martiri VI Ottobre

Si propone quindi, in fase di redazione del relativo Piano Particolareggiato, di prevedere l'allargamento della strada in curva con il conseguente spostamento del chiosco del fruttivendolo presente. In via preliminare sono state individuate due alternative possibili, la prima che prevede lo spostamento nella stessa area di pochi metri nel caso si proceda alla rettifica del tratto finale di Via Modesto della Porta, e la seconda che prevede lo spostamento di circa 150 metri nel caso lo si voglia trasferire in corrispondenza del parcheggio di Piazza Cuonzo. Nella figura seguente sono evidenziate le due ipotesi di ricollocazione.



Figura 27: Ortofoto con evidenziazione delle ipotesi alternative di ricollocazione del chiosco del fruttivendolo

La proposta di sistemazione di Via Belvedere nasce dalla volontà di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione delle utenze deboli (pedoni e ciclisti), attualmente non è presente infatti alcun marciapiede. Si propone di creare, grazie allo spazio ricavato dalla istituzione di un senso unico della circolazione, un percorso ciclopedonale protetto sul lato occidentale, in modo che da esso si possa godere in tranquillità delle splendide vedute che spaziano fino alla Majella. Per i dettagli di questo intervento si rimanda al paragrafo 5.2.3. L'istituzione del senso unico è, come già accennato, limitata al tratto compreso tra Via Fagiani e Viale Cappuccini, in modo da garantire la funzionalità della nuova sistemazione della circolazione anche nei periodi in cui è interdetto il transito veicolare nell'area intorno allo stadio, intervento che si attua in occasione delle partite della locale compagine calcistica (SS Virtus Lanciano). Il doppio senso di circolazione nel tratto superiore di Via Belvedere permette inoltre ai pullman della tifoseria ospite di raggiungere l'intersezione con Via Fagiani, fare scendere i tifosi (che verranno scortati verso lo stadio), e poi liberare l'area e andare a sostare altrove.



Figura 28: percorsi dei pullman della tifoseria ospite

Nel caso in cui si reputi conveniente è possibile, nelle giornate di chiusura della viabilità per eventi sportivi, fare accedere i soli pullman della tifoseria ospite da Via Fagiani lungo Via Belvedere in direzione contromano rispetto al senso unico previsto, al fine di portare i tifosi più vicini all'impianto sportivo.

Nei sottoparagrafi successivi sono descritti una serie di interventi complementari collegati all'intervento principale.



5.1.4.1 *Intervento V3.1 - Sistemazione dell'intersezione Via Ferro di Cavallo - Viale Martiri VI Ottobre*

L'intervento, collegato al V3, prevede la riorganizzazione della intersezione posta tra Via Ferro di Cavallo e Viale Martiri VI Ottobre. Questa intersezione, caratterizzata da una notevole microincidentalità, le cui cause sono da ricercare nell'andamento piano altimetrico delle strade interessate, che portano con sé problemi di visibilità, viene alleggerita di parte dei flussi di traffico dall'istituzione del senso unico in uscita su Viale Martiri VI Ottobre. Permanendo però i problemi di visibilità si propone una sua riorganizzazione con schema di circolazione a rotatoria (diametro esterno 25m) la quale interessa una parte di un lotto edificabile su cui attualmente non sono previsti interventi edilizi. Si dovrà quindi procedere ad un piccolo esproprio per la realizzazione dell'opera. Questa riorganizzazione a rotatoria permette inoltre di intervenire anche sull'intersezione tra Via Ferro di Cavallo e Via del Torrione, anch'essa caratterizzata da incidentalità. La nuova organizzazione prevede che siano permesse le sole svolte in destra e proibite quelle in sinistra (impedendole fisicamente con l'installazione di un cordolo insormontabile). La possibilità di dirigersi verso qualsivoglia direzione è infatti assicurata dalla nuova rotatoria e dalla rotatoria Santa Chiara già esistente. Nella seguente Figura 29 viene mostrato lo schema funzionale dell'intersezione.



Figura 29: Intervento V3.1 - Schema funzionale dell'intersezione



5.1.4.2 *Intervento V3.2 - Schemi di circolazione Viale Marconi - Via Galvani*

Questo intervento, complementare all'intervento V3, e per il quale quest'ultimo è propedeutico, prevede l'istituzione del senso unico anche in Via Galvani (verso sud) e in Viale Marconi e successivo primo tratto di Via Petragani (verso nord). Anche in questo caso il senso unico è esteso altresì alla viabilità ortogonale che corre in direzione NO-SE. Il beneficio di tale intervento è da ricercare nella omogeneizzazione della viabilità del quartiere, nella riduzione dei punti di conflitto alle intersezioni oltre che ad una maggiore disponibilità di stalli per la sosta che si creano dall'istituzione del senso unico.

Nella seguente Figura 30 è riportato il nuovo assetto di circolazione dell'area oggetto dell'intervento V3.2.

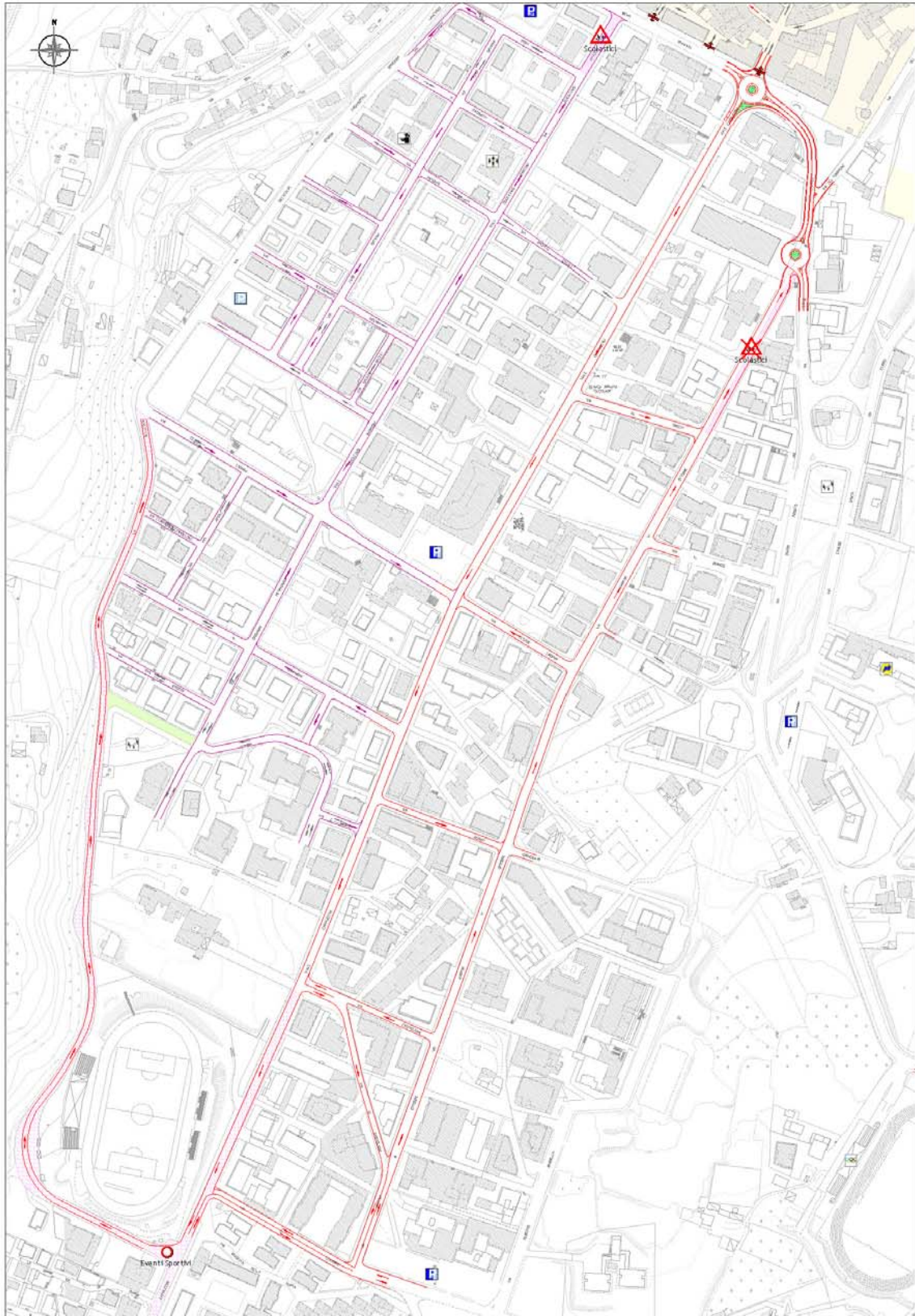


Figura 30: Intervento V3.2 - Schemi di circolazione (in viola)



5.1.5 INTERVENTO V4 - RIORGANIZZAZIONE DEI SENSI UNICI SULLA VIABILITÀ TRASVERSALE A VIA DE CRECCHIO E VIA DALMAZIA

L'intervento riguarda la riorganizzazione dei sensi di percorrenza dei tratti compresi tra Via De Crecchio e Via Dalmazia delle strade ad esse ortogonali. Il nuovo assetto prevede che i sensi unici che si affacciano su queste due strade impediscano manovre di attraversamento delle stesse, che sono generalmente pericolose e fonte di microincidentalità. Con la nuova disposizione i veicoli che vogliono attraversare Via De Crecchio o Via Dalmazia dovranno prima immettersi in esse e svoltare poi nella prima strada utile. Nella figura seguente sono illustrate delle tipiche manovre di attraversamento, in blu sono mostrate manovre attualmente consentite ma che verranno impedite e in verde le nuove manovre che dovranno essere effettuate.

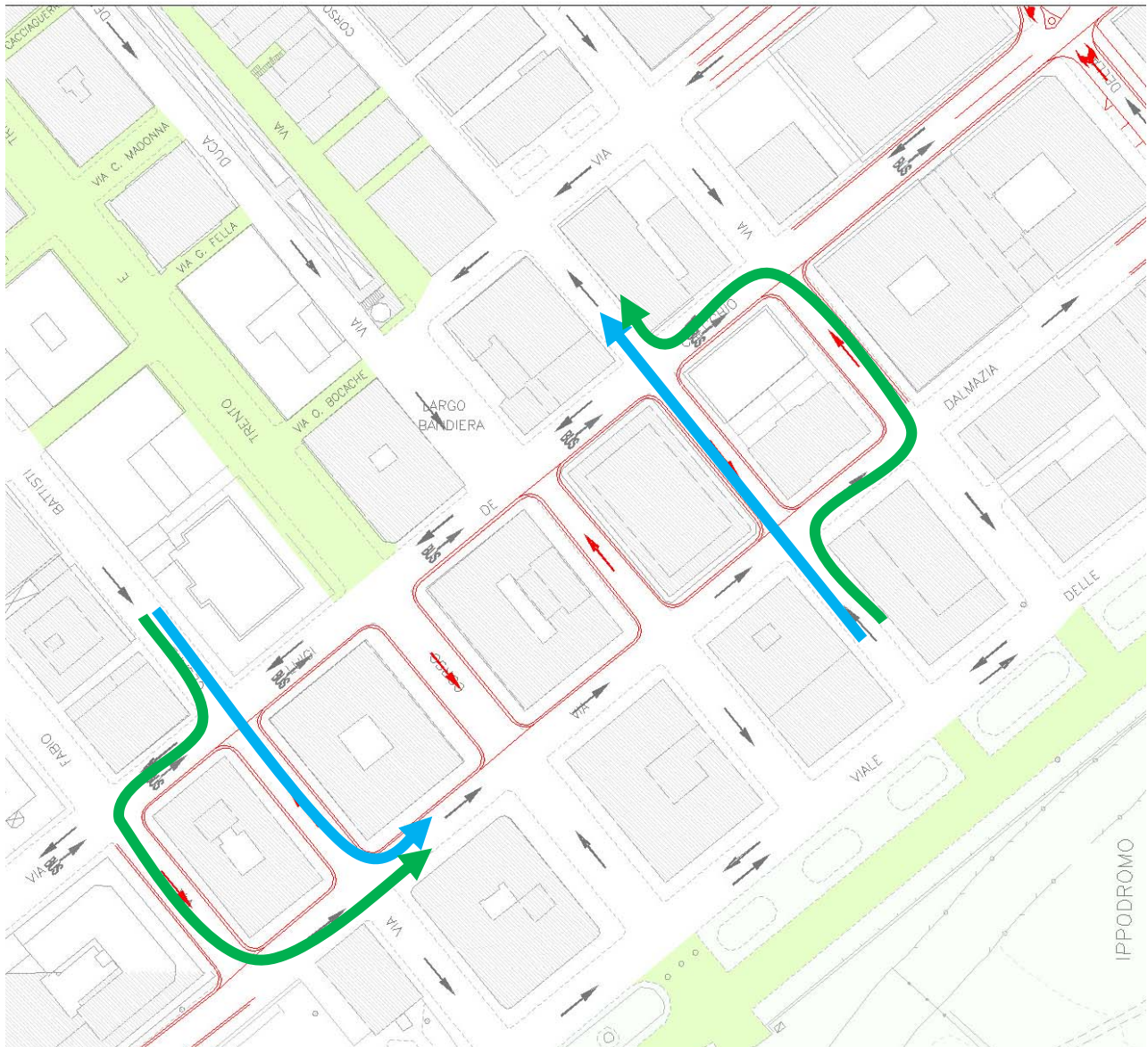


Figura 31: Intervento V4 - Schemi di circolazione, in verde i nuovi sensi di circolazione di progetto



5.1.6 INTERVENTO V5 - SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE VIA PER FOSSACESIA - VIA DEL MARE - VIA MILANO - VIA DE CRECCHIO

L'intervento progettuale prevede di riorganizzare l'intersezione complessa tra Via per Fossacesia, Via del Mare, Via Milano e Via De Crecchio. Attualmente la precedenza è dei veicoli che provengono da Via De Crecchio così che i veicoli provenienti da Via per Fossacesia (in salita) devono, nel giro di pochi metri, dare due volte la precedenza, la prima ai veicoli che da Via De Crecchio vanno verso Via Milano o verso l'entrata del pronto soccorso, e la seconda ai veicoli che sempre da Via De Crecchio continuano dritti verso Via del Mare.

Questa situazione viene risolta con un intervento sul layout dell'intersezione. Viene prevista innanzi tutto l'istituzione di uno schema di circolazione a rotatoria intorno all'isolato dell'Hotel Excelsior (precedenza ai veicoli che percorrono l'"anello"), a meno dell'intersezione tra Viale delle Rimembranze e Via De Crecchio la quale rimane con la regolazione attuale, ovvero con precedenza ai mezzi del trasporto pubblico che arrivano dalla corsia preferenziale di Via De Crecchio. Il nuovo schema di circolazione comporta la ridefinizione della geometria dell'isola spartitraffico tra Via del Mare e Via Renzetti (intervento compatibile con l'ipotesi di pista ciclopedonale bidirezionale, cfr. cap. 5.2.2).

Lo schema si completa con la costruzione di un'aiuola spartitraffico alla fine di Via De Crecchio la quale ha la funzione sia di canalizzare i veicoli che effettuano la svolta in destra verso Via per Fossacesia sia di spostare verso l'ospedale l'intersezione con la stessa Via per Fossacesia. Così facendo i veicoli che provengono da Via per Fossacesia devono dare una sola volta la precedenza ai veicoli che da Via De Crecchio vogliono andare verso Via Milano o verso Via del Mare. L'intervento in questa zona del nodo complesso richiede una piccola risistemazione dell'entrata al pronto soccorso dell'Ospedale. Si prevede inoltre l'installazione di un impianto semaforico costituito da due lanterne, una posta in Via per Fossacesia e una in Via De Crecchio, che chiami il rosso per i veicoli privati quando escono le ambulanze per favorire la loro circolazione.

Nella Figura 32 viene mostrato il nuovo layout dell'intersezione.

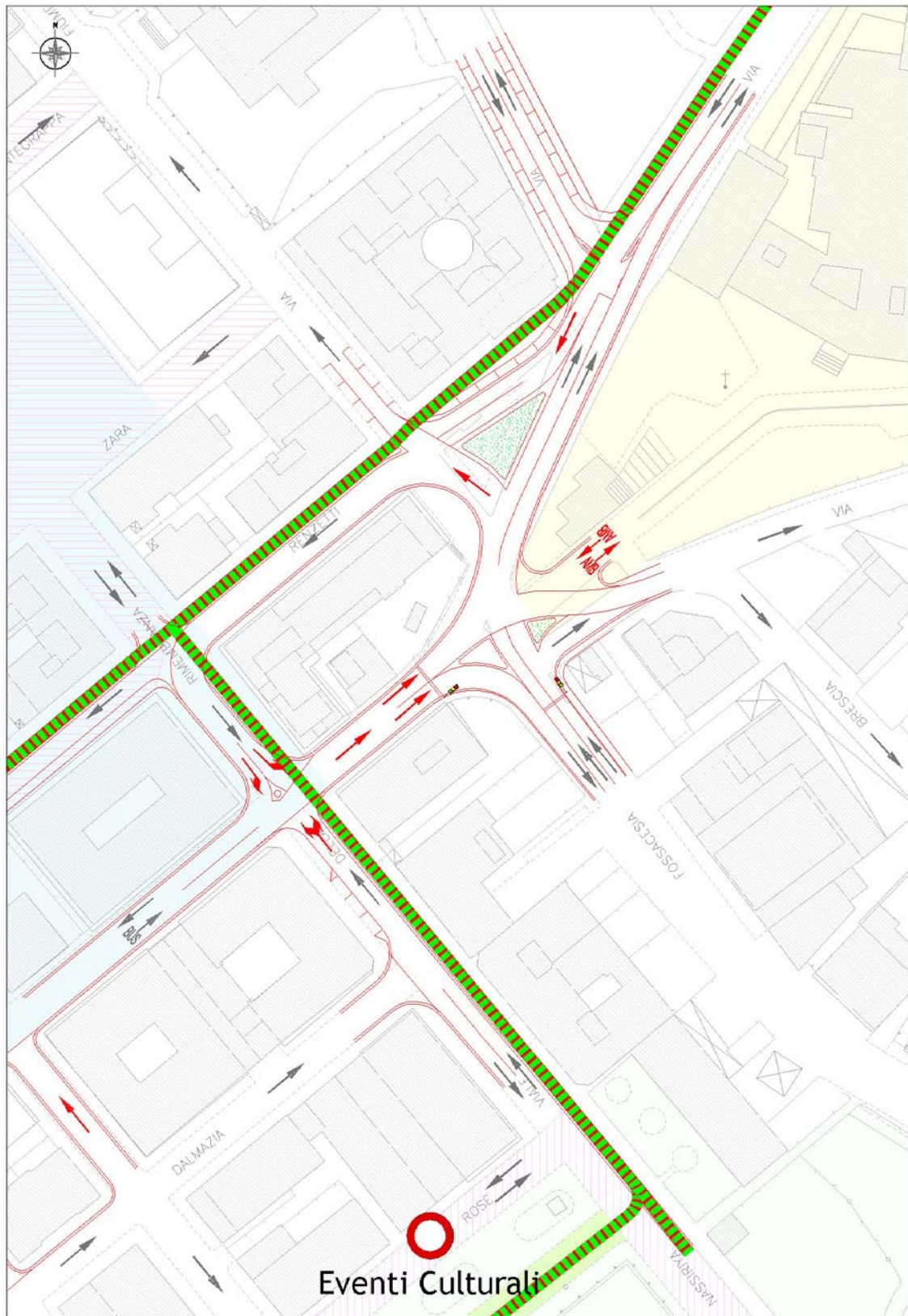


Figura 32: Intervento V5 - Layout intersezione tra Via per Fossacesia, Via del Mare, Via Milano e Via De Crecchio



5.1.7 INTERVENTO V6 - SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE VIA DE CRECCHIO - VIA FERRO DI CAVALLO - VIA DALMAZIA - VIA DEL MANCINO

L'area oggetto di questo intervento è caratterizzata da una proposta di modifica da parte della società Ferrovia Adriatico Sangritana Spa, proprietaria della vicina area della stazione storica, il cui progetto datato 05/09/2012 è riportato nella seguente Figura 33.

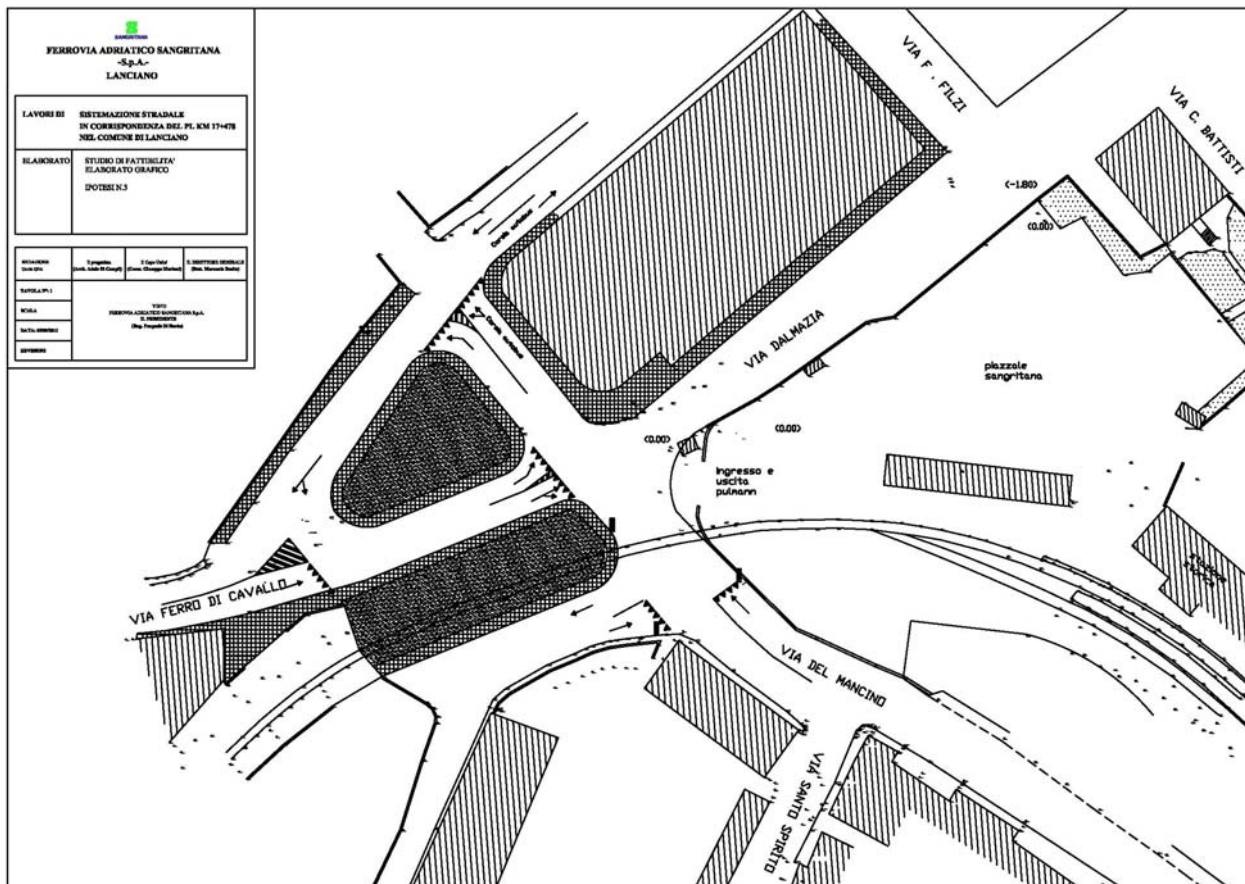


Figura 33: Layout della nuova sistemazione dell'intersezione proposta dalla Ferrovia Adriatico Sangritana Spa

Dall'analisi di questo progetto si evincono due modifiche principali infrastrutturali, ovvero l'intenzione di spostare il passaggio a livello portandolo in linea con Via del Mancino, e la conseguente modifica del punto di ingresso e uscita dei pullman nel piazzale. La nuova sistemazione della circolazione prevede che su Via Ferro di Cavallo ci siano due obblighi di precedenza in serie, quello attuale e quello alla nuova intersezione con Via del Mancino, posto circa 40 metri più a valle del primo. Una ulteriore modifica alla circolazione si ha sulla traversa tra Via Dalmazia e Via De Crecchio la quale non è più esclusiva del trasporto pubblico ma viene organizzata a due corsie, una riservata agli autobus e l'altra in cui la circolazione è per tutti i mezzi, così da permettere il rapido raggiungimento di Via Ferro di Cavallo per chi proviene da Via del Mancino. Questa configurazione mantiene la corsia riservata agli autobus in Via De Crecchio in direzione opposta a quella dei veicoli e viene inoltre previsto un impianto semaforico per il controllo del passaggio a livello.

Il Piano, a seguito di un approfondimento di analisi di questo nodo, ha predisposto tre soluzioni alternative che mantengono invariati alcuni punti cardine del progetto della Sangritana, quali il mantenimento della corsia riservata autobus verso nord su Via De Crecchio, la fermata storica sulla traversa sud tra Via Dalmazia e Via De Crecchio e il riposizionamento del passaggio a livello in asse con Via del Mancino, con regolazione dei conflitti auto/treno attraverso uno specifico impianto semaforico.

Le prime due soluzioni propongono una sistemazione a rotatoria (diametro esterno 36m) di più facile leggibilità per gli utenti; la terza soluzione prevede il recepimento della proposta progettuale avanzata dalla Sangritana (cfr. Figura 33). Di seguito la rappresentazione planimetrica delle tre ipotesi avanzate.

Tali ipotesi sono state sottoposte alla valutazione della Ferrovia Sangritana che ha espresso formalmente all'Amministrazione una preferenza per la soluzione n.3 ricevendo un assenso in proposito. La soluzione n. 3 è stata pertanto assunta come soluzione di riferimento per il breve periodo nel PGTU.

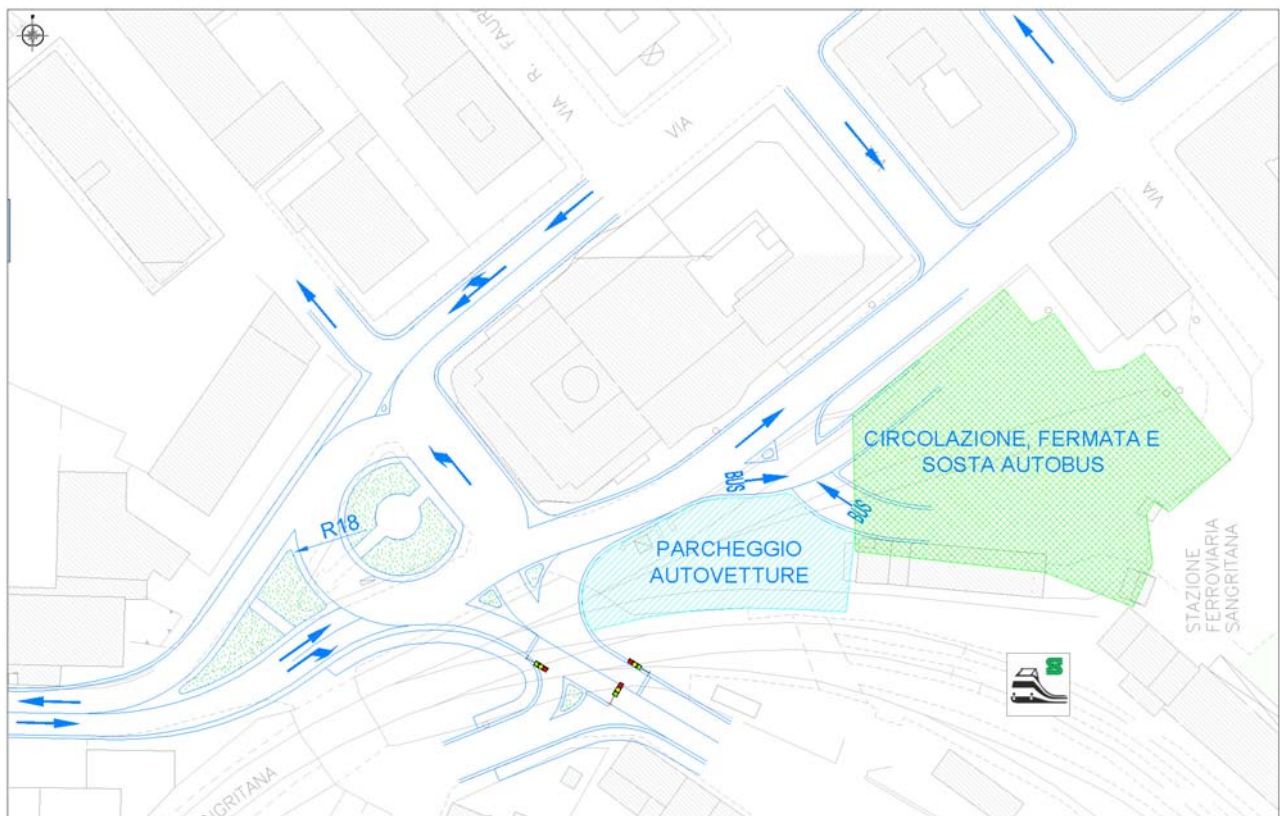


Figura 34: Ipotesi 1 di sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio - Via Ferro Di Cavallo - Via Dalmazia - Via Del Mancino



Figura 35: Ipotesi 2 di sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio - Via Ferro Di Cavallo - Via Dalmazia - Via Del Mancino



Figura 36: Ipotesi 3 di sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio - Via Ferro Di Cavallo - Via Dalmazia - Via Del Mancino



5.1.8 INTERVENTO V7 - SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE VIA DEL MARE - SP84

A seguito dell'analisi dei dati dell'incidentalità, i quali individuano questa intersezione tra le prime per pericolosità (4 incidenti e 12 feriti negli ultimi 5 anni), si è deciso di intervenire alla sua messa in sicurezza. Attualmente la sua pericolosità è riconducibile a tre fattori:

- alte velocità dei veicoli che percorrono la SP84;
- posizione in curva dell'intersezione;
- presenza di viabilità locale che si immette a raso nel tratto in curva;

L'intervento progettuale prevede la riorganizzare dell'intersezione con una rotatoria di diametro esterno 46m con anello ad una corsia di larghezza 7m, in modo da ridurre i punti di conflitto e diminuire le velocità dei veicoli.

Essa è leggermente decentrata rispetto la SP84 verso Via del Mare tanto da prevedere l'esproprio di un'area attualmente messa a seminativo, che però è già destinata all'esproprio dalle previsioni del vigente PRG per la realizzazione di una nuova strada che, nel momento in cui verrà realizzata, potrà essere facilmente connessa alla nuova rotatoria. La rotatoria presenta 5 rami, di cui due secondari, uno per il collegamento con la viabilità minore a servizio del gruppo di case poste a sud-est della rotatoria e l'altro corrispondente alla strada comunale di Contrada Santa Croce.

Nella Figura 37 viene mostrato il nuovo layout dell'intersezione:



Figura 37: Intervento V7 - Layout intersezione tra Via del Mare e la SP84 con riportata in blu la viabilità prevista dal PRG

5.1.9 INTERVENTO V8 - RIORGANIZZAZIONE DEL NODO COMPLESSO TRA LA SP82 E LA SP84

L'intervento ha per oggetto la sistemazione di un nodo critico per la viabilità lancianese caratterizzato dalla presenza ravvicinata di cinque intersezioni:

- intersezione 1: intersezione tra la SP82 e la SC Villa Stanazzo, è il punto di collegamento più meridionale, e quindi più vicino a Lanciano, del quartiere S. Rita con la viabilità principale;
- intersezione 2: impianto semaforico tra la SP84, la SP82 e Via per Fossacesia, caratterizzato da alti volumi di traffico derivanti dalla confluenza delle due provinciali, di cui la SP82 che raccoglie i flussi provenienti/diretti all'autostrada A14;
- intersezione 3: localizzata nel punto in cui Via per Fossacesia si biforca verso la SP84 o verso Via Dino Ciriaci, nodo in cui converge anche la rampa di ingresso e uscita del parcheggio di un discount;
- intersezione 4: intersezione tra Via Dino Ciriaci e Via per Fossacesia;
- intersezione 5: immissione di Via per Fossacesia nella SP84.



Figura 38: Area oggetto dell'intervento V8 - Localizzazione delle intersezioni analizzate



Lo schema funzionale prevede innanzi tutto la costruzione di due rotatorie "gemelle" per l'intersezione 1 (diametro esterno 45m) e per l'intersezione 2 (diametro esterno 46m), recependo, per quest'ultima, la soluzione proposta dallo studio presentato nell'allegato A, "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - Verifica funzionale dell'intervento previsto all'intersezione tra la SP84, la SP82 e Via per Fossacesia". L'unica differenza prevista dal nuovo schema, nata a seguito dell'analisi del nodo nel suo insieme, è un leggero potenziamento della rotatoria grazie alla realizzazione di una slip lane per la svolta a destra da Via per Fossacesia alla SP84.

Nel tratto di SP82 che collega le due rotatorie è stato rimodellato anche il ramo di collegamento alla zona insediativa posta tra la statale stessa e il tracciato della Ferrovia Sangritana, spostando verso sud tale accesso e ponendo in opera un cordolo insormontabile che consenta le sole manovre di svolta in destra sia in uscita che in entrata alla zona. La possibilità di dirigersi verso qualsivoglia direzione è infatti assicurata dalle nuove rotatorie. Un intervento del tutto analogo è pensato sul lato opposto della strada per regolare gli accessi e uscite dalla adiacente zona di lavorazione inerti.

L'intersezione 3 viene semplificata sostanzialmente attraverso la realizzazione di un cordolo insormontabile che impedisce molte delle manovre oggi possibili:

- la svolta in sinistra per chi, uscendo dalla intersezione 2, vuole raggiungere il ramo di Via per Fossacesia che la collega a Via Dino Ciriaci;
- la svolta in sinistra per chi, provenendo dal ramo di Via per Fossacesia che la collega a Via Dino Ciriaci, vuole andare verso Lanciano centro;
- tutte le manovre da/per la rampa di collegamento al parcheggio del discount che viene eliminata. Per l'accesso/uscita al/dal parcheggio del discount su Via per Fossacesia viene previsto il potenziamento della rampa attualmente presente nella parte nord dello stabile, a ridosso del rilevato del tratto dismesso della Ferrovia Sangritana. Tale potenziamento, che prevede delle opere di sostegno del rilevato, dovrà essere realizzato a carico della pubblica amministrazione e ricompreso nel progetto complessivo.

Il progetto prevede per l'intersezione 4 una rotatoria completamente sormontabile di diametro esterno pari a 17.2m, mentre per l'intersezione 5 è previsto una rampa dalla SP84 al tratto di Via per Fossacesia che la collega a Via Dino Ciriaci, in modo da permettere di raggiungere quest'ultima, non essendo, come già detto, consentita la svolta in sinistra dopo il ponte che collega Via per Fossacesia alla SP84. La costruzione della rampa comporta l'esproprio di un lotto attualmente destinato ad esposizione di veicoli agricoli, intervento comunque già contemplato nel vigente Piano Regolatore Generale, di cui si riporta un estratto.

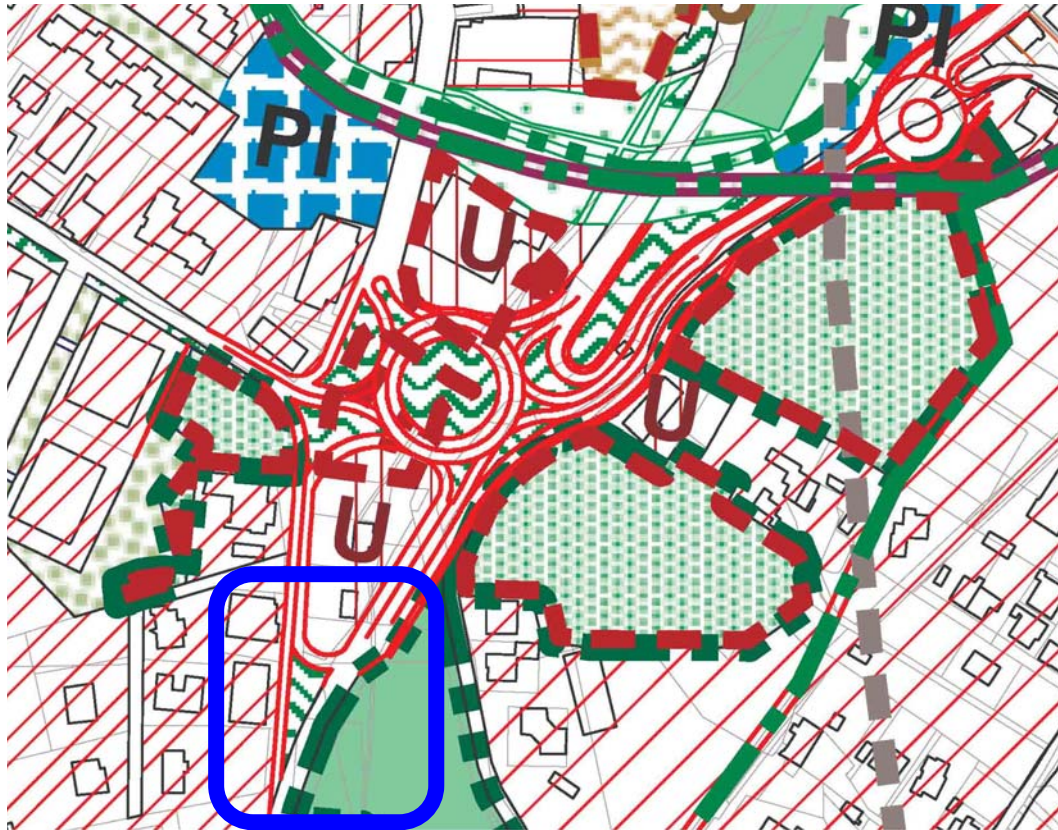


Figura 39: Estratto del PRG per l'area interessata dall'intervento V8 con particolare (in blu) dell'area in cui ricade l'intersezione 5

Sul terreno espropriato, oltre la rampa citata, potrà essere realizzato un piccolo parcheggio di 13 nuovi stalli che possono essere utilizzati dai residenti e dai clienti delle attività commerciali presenti nelle vicinanze, a sanatoria della sosta irregolare oggi effettuata sulla corsia di marcia verso nord del tratto di Via per Fossacesia tra la SP84 e Via Dino Ciriaci. Rimane invariata in questa zona invece l'immissione di Via per Fossacesia nella SP84.

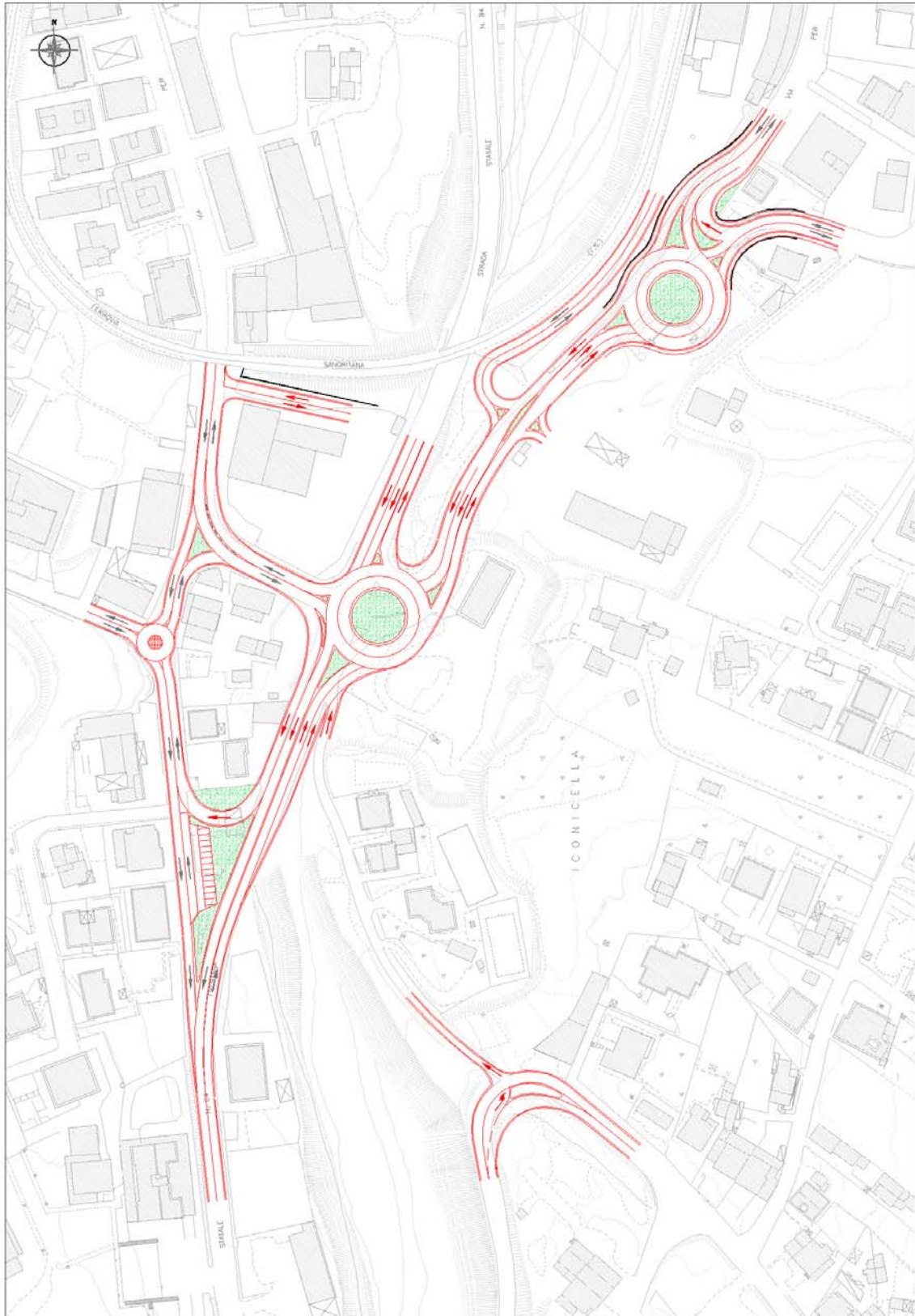


Figura 40: Intervento V8 - Nuovo layout del nodo complesso



La manovra di by-pass dell'intersezione principale (in viola nella figura seguente) rimane consentita, ma è scoraggiata dalla costruzione della rotatoria sormontabile, mentre gli utenti sono invogliati a rimanere nella viabilità principale (in azzurro nella figura seguente) dal maggior rango della strada, dall'abolizione del semaforo e dalla corsia a loro riservata nella nuova rotatoria per la manovra di svolta in destra.

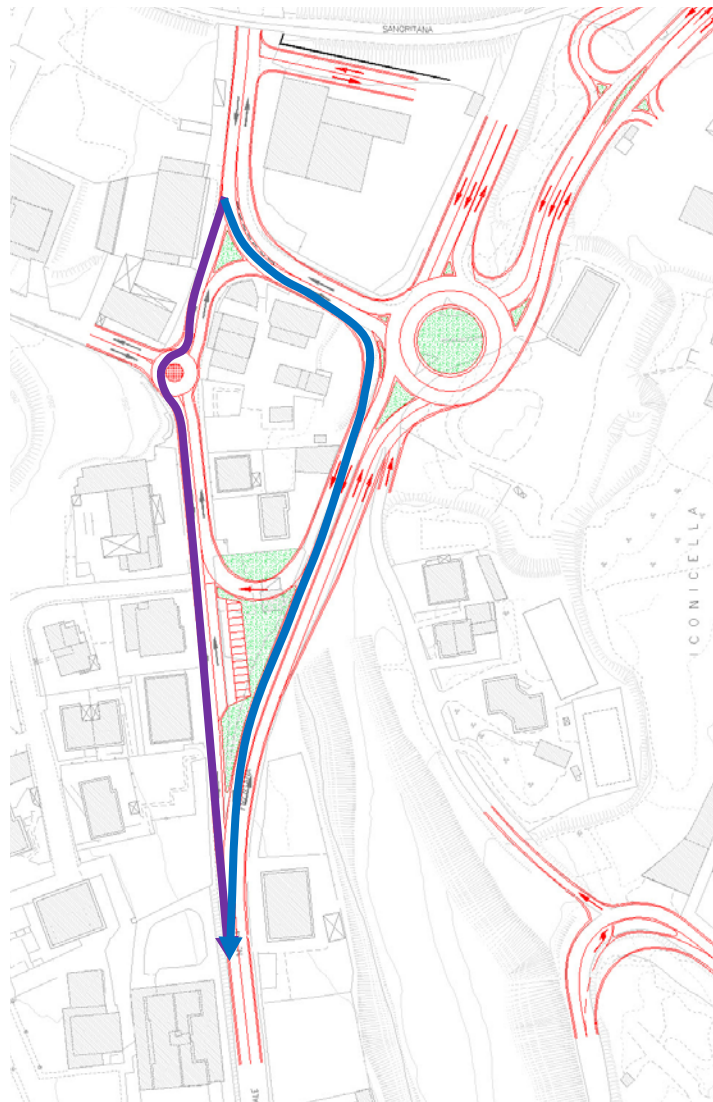


Figura 41: Intervento V8 - Intersezione 2 - Manovra preferibile (in azzurro) e manovra consentita ma scoraggiata (in viola)

La confluenza nella SP84 della viabilità minore a servizio di un gruppo di abitazioni e di impianti sportivi e ricreativi di tennis e calcetto viene a trovarsi, con il nuovo layout dell'intersezione 2, a ridosso della rotatoria, il che rende impossibile immettersi dalla principale nella viabilità minore. L'intervento prevede allora di adeguare e rendere carrabile la parte sommitale di questa viabilità ed il suo collegamento con la strada di Contrada Iconicella, istituendo il senso unico "a scendere" e consentendo l'accesso ai soli residenti e alle vetture dirette agli impianti sportivi. Per rendere sicura la svolta in sinistra dalla strada di Contrada Iconicella è prevista la realizzazione di una corsia di accumulo e un'isola spartitraffico.



Figura 42: Intervento V8 - Particolare dell'intersezione tra la strada di Contrada Iconicella e la viabilità minore da adeguare

La limitazione all'accesso è necessaria in quanto questa viabilità, per quanto minore, in assenza di regolamentazione, attirerebbe molto traffico, in quanto consente di raggiungere direttamente l'intersezione tra la SP84 e la SP82 da Contrada Iconicella, accorciando di molto il percorso. A tal proposito si riportano i risultati del modello di macrosimulazione del traffico del comune di Lanciano che mostrano, per l'ora di punta del mattino, che senza limitazioni la viabilità in oggetto sarebbe interessata da circa 230 veh/h.

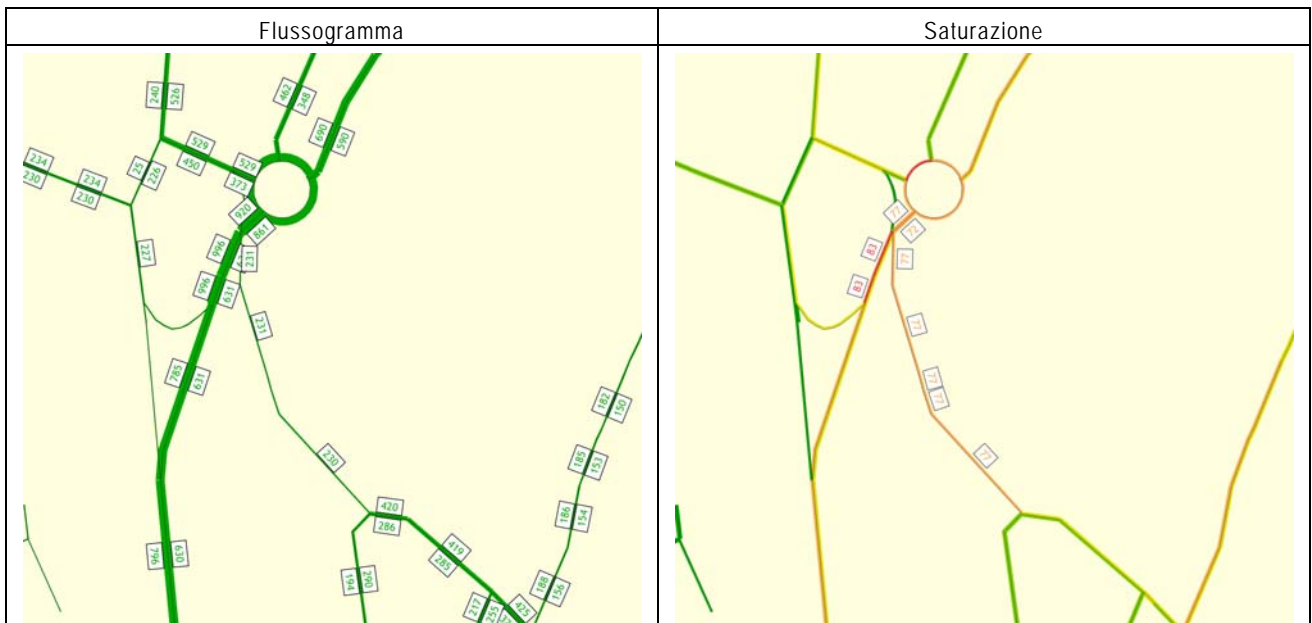


Figura 43: Intervento V8 - Flussi simulati dell'ora di punta del mattino nel caso di apertura della viabilità minore senza alcuna limitazione degli accessi



5.1.10 INTERVENTO V9 - SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE VIA TINARI - VIA ROSATO - VIA DECORATI AL VALOR MILITARE

L'intervento prevede la riorganizzazione della intersezione nelle vicinanze del passaggio a livello posto lungo Via Tinari, alla confluenza di quest'ultima con Via G.Rosato e Via Decorati al Valor Militare. L'intersezione attualmente presenta una serie di problematiche quali:

- raccordo altimetrico non perfettamente riuscito su Via Tinari al passaggio a livello con la ferrovia, tanto che spesso gli autobus toccano il fondo scocca con connesse problematiche di integrità meccanica dei mezzi;
- manovre di svolta ad U lungo Via Tinari da parte dei veicoli che si immettono nella stessa via in direzione Lanciano e sono diretti in direzione rotonda Gaeta-SP84, non essendo possibile svoltare prima a causa del cordolo che divide le due carreggiate di Via Tinari;
- pericolosità dell'intersezione in oggetto dovuta alla posizione in curva e ad una regolamentazione delle precedenza poco leggibile che dà diritto di precedenza ai veicoli provenienti da Via Tinari;
- ridotta larghezza del passaggio a livello.

Per far fronte alle criticità elencate, l'intervento proposto dal piano è la risoluzione della intersezione con una rotatoria (diametro esterno 29m) la quale è posizionata fuori asse rispetto a Via Rosato e a Via Decorati al Valor Militare, andando quindi ad occupare l'area agricola posta tra la pista di atletica e la strada attuale. Questa sistemazione prevede l'allargamento del passaggio a livello di Via Tinari e consente inoltre di riservare nella parte ovest dell'intersezione uno spazio per una pista ciclopedonale bidirezionale (descritta nel dettaglio al Paragrafo 5.2.3) e nella parte nord di Via Rosato un golfo di sosta per sola discesa per gli autobus extraurbani che portano gli studenti dei vicini ITIS "L. da Vinci" e Liceo Scientifico "Galilei", intervento descritto in dettaglio al Paragrafo 5.4.2.

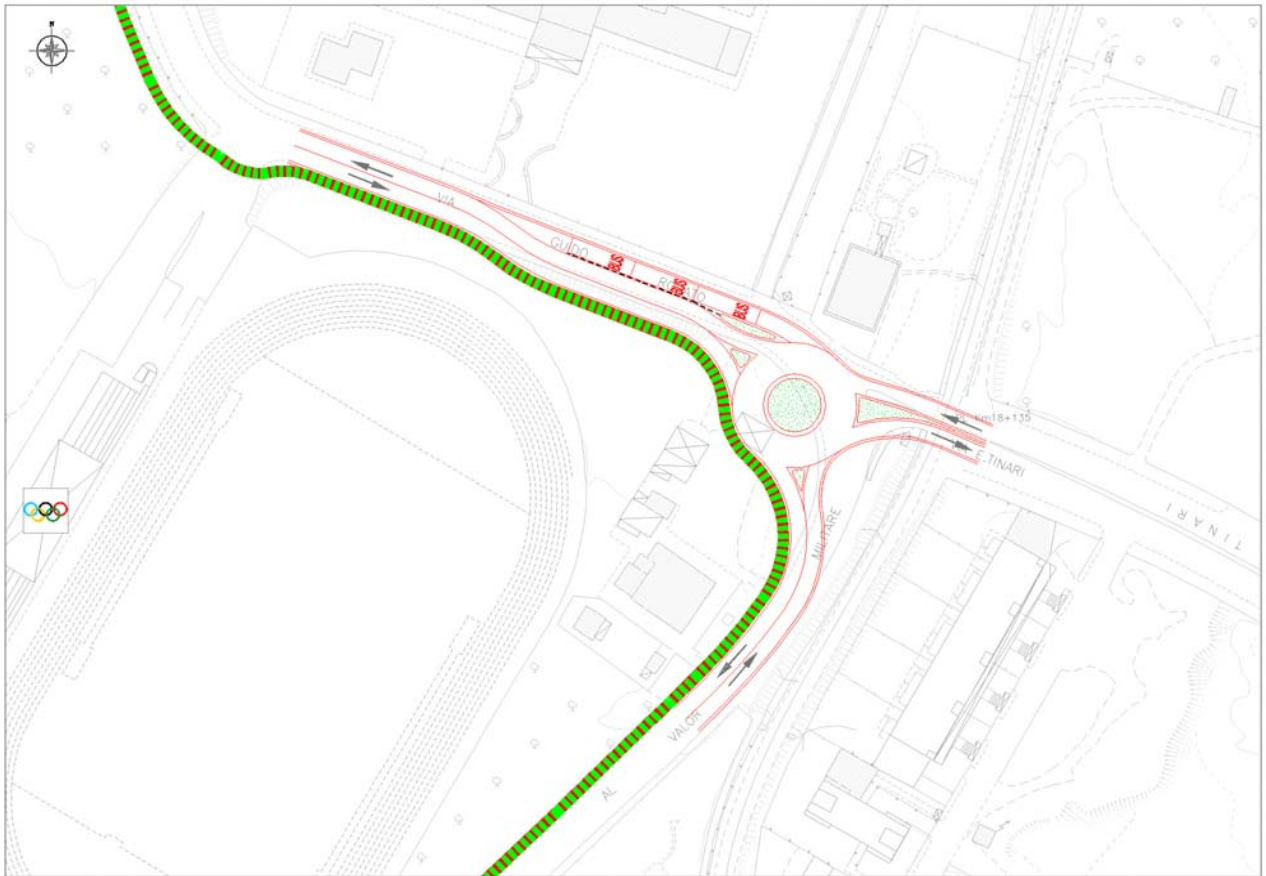


Figura 44: Intervento V9 - Layout nuova intersezione



5.1.11 INTERVENTO V10 - SISTEMAZIONE DELL'USCITA IN VIA TINARI DALLA ROTATORIA GAETA

L'intervento, volto ad eliminare un punto pericoloso della rete costituito dalla rampa di accesso alla SC Colacioppo da via Tinari prevede la eliminazione di tale rampa, con il conseguente obbligo di imboccare la strada di Colacioppo all'uscita della rotatoria Gaeta, percorrendo quindi il tratto iniziale a senso unico. Rimane invece la rampa di uscita dalla strada comunale verso Via Tinari la quale diventa a due corsie a valle della confluenza stessa.



Figura 45: Intervento V10 - Layout nuova sistemazione dell'uscita in Via Tinari dalla rotatoria Gaeta



5.1.1 INTERVENTO V11 - SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE SP LANCIANO ATESSA - SP LANCIANO VILLA ELCE

Questo intervento riguarda la messa in sicurezza dell'intersezione tra la strada provinciale Lanciano - Atessa e la provinciale Lanciano - Villa Elce, nei pressi della macelleria "Caporale". Questa intersezione è caratterizzata da un elevato numero di incidenti rilevati negli ultimi 5 anni. La causa di incidentalità è da individuarsi nella scarsa visibilità che hanno i veicoli che provengono dalla rotatoria Gaeta i quali arrivano all'intersezione in salita e si immettono con un angolo acuto sulla SP Lanciano - Villa Elce, lungo la quale le auto che procedono in discesa verso sud viaggiano a velocità elevate. Nonostante si sia provato ad agire sulle precedenze, assegnando cioè il diritto di precedenza alla SP Lanciano - Atessa, l'incidentalità è rimasta elevata. Il Piano prevede di creare una rotatoria (30m di diametro esterno) che regoli l'intersezione. Tale infrastruttura è pensata fuori asse rispetto alla SP Lanciano - Villa Elce, andando ad occupare un terreno, che dovrà essere oggetto di esproprio, attualmente adibito a vigneto.

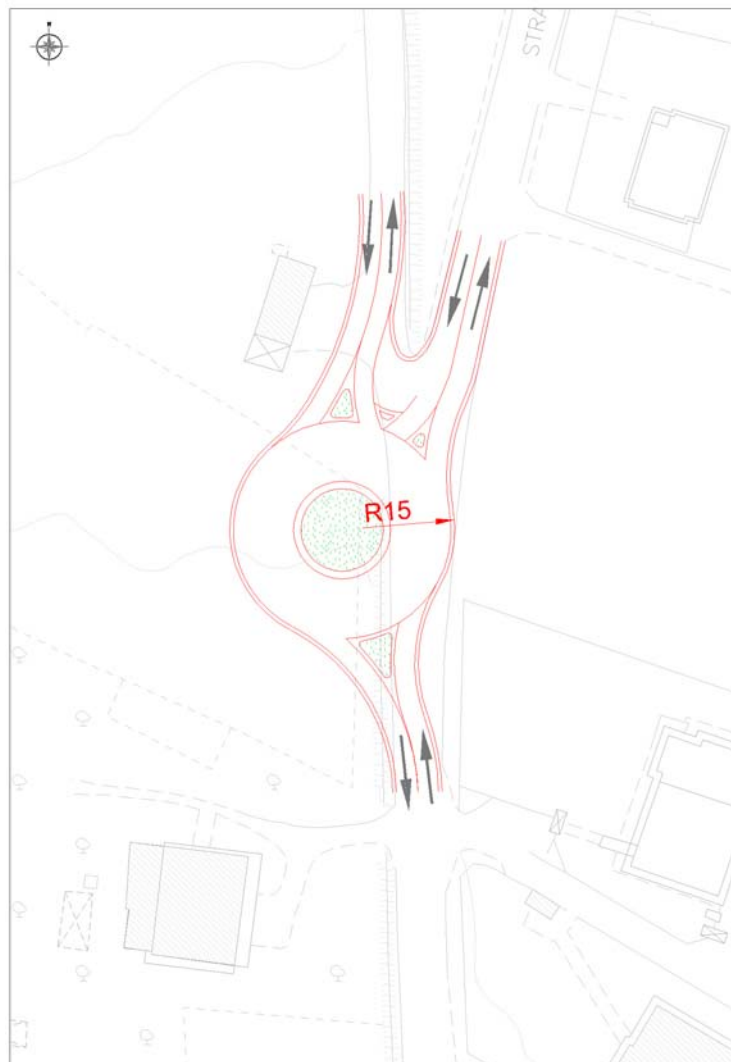


Figura 46: Intervento V11 - Layout nuova sistemazione dell'intersezione



La svolta in destra dalla SP Lanciano - Villa Elce alla SP Lanciano - Atesa può essere eseguita dai veicoli leggeri senza entrare in rotatoria grazie alla slip lane che si viene a creare nella parte di carreggiata già utilizzata per tale manovra, mentre i veicoli pesanti, avvisati tramite un segnale del tipo di quello mostrato in Figura 47, dovranno fare tale manovra percorrendo l'intero anello della rotatoria.



Figura 47: Esempio di segnaletica di avviso della manovra di svolta obbligata per i mezzi pesanti



5.1.2 INTERVENTO V12 - SISTEMAZIONE DELLE INTERSEZIONI LUNGO LA SP82 - VIA PER TREGLIO

Il piano recepisce lo "Studio di traffico di dettaglio del corridoio stradale della SP82 nel tratto compreso tra il trivio a confine con il comune di Treglio e il quadrivio tra la SP84, la SP82 e Via per Fossacesia" il quale propone e verifica, tramite valutazioni di funzionalità, alcune intersezioni critiche sulla SP82 - Via per Treglio che collega Lanciano al casello autostradale attraversando diversi abitati come Villa Martelli, Severini, Mozzoni e Santa Calcagna. Di seguito vengono riportate delle brevi descrizioni delle sistemazioni delle intersezioni previste dal suddetto studio.

5.1.2.1 Intervento V12a - Intersezione SP82 - Via Bergamo

Lo schema funzionale proposto, tenendo conto anche della vicinanza dei binari della vecchia linea ferroviaria, attualmente utilizzata solo come raccordo con il deposito della vecchia stazione di Lanciano, prevede la realizzazione di una rotonda posta circa 25 metri più a sud dell'attuale Intersezione, avente diametro esterno di 29 metri e un anello di circolazione ad unica corsia larga 7 metri. Gli approcci sono tutti organizzati con una corsia in ingresso e una in uscita.

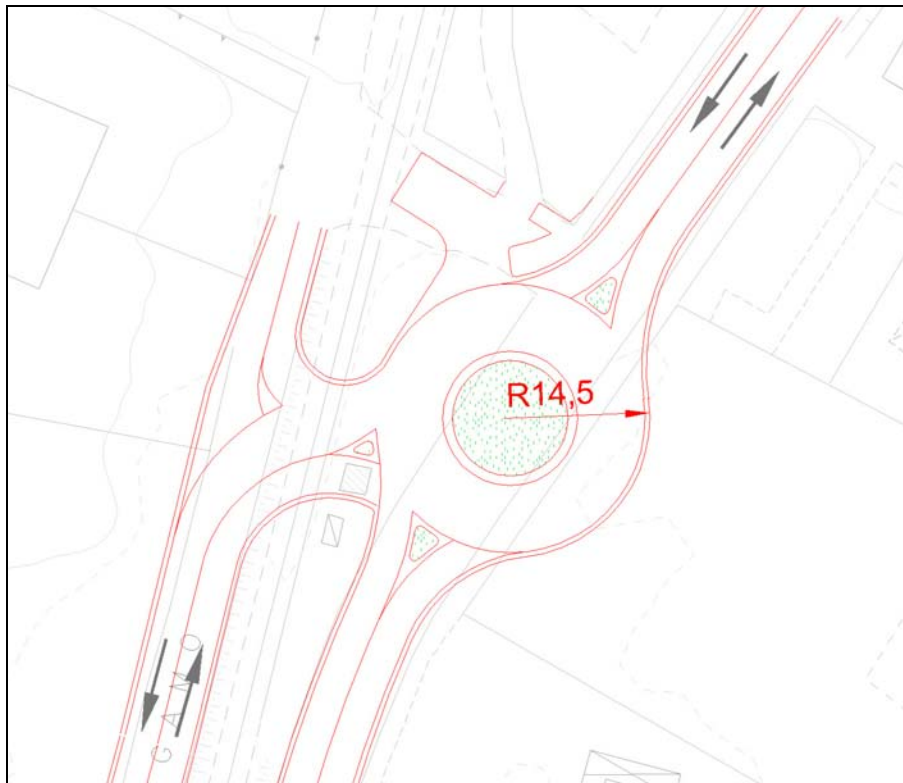


Figura 48: Schema funzionale proposto per l'intersezione SP82 - Via Bergamo

L'intervento è proposto per la criticità dell'attuale intersezione per chi si immette da Via Bergamo nella SP82 in quanto la visibilità di questi veicoli è limitata verso sinistra (direzione nord) da un muro di cinta di un'abitazione privata (cfr. figura a fianco) che costringe ogni veicolo in approccio a fermarsi per assicurarsi che non sopraggiunga nessuno.

L'intervento infine prevede la limitazione della percorribilità di Via Bergamo ai soli mezzi leggeri, introducendo la limitazione alla circolazione per i mezzi pesanti, nel caso in cui non si attui contestualmente l'intervento V13 di adeguamento di tale via (cfr. Paragrafo 5.1.3).



Figura 49: Recinzione che limita la visuale



5.1.2.2 *Intervento V12b - Intersezione SP82 - Contrada Villa Martelli*

Lo schema di intervento prevede una rotatoria con diametro esterno di 29 metri e anello ad una corsia larga 7 metri. Lo schema vuole risolvere la criticità dovuta all'area commerciale posta sul lato ovest del SP82 e prevede la chiusura dell'attuale zona di ingresso/uscita e l'apertura di due nuovi varchi lungo il perimetro che limita la proprietà, uno esclusivo per l'uscita dall'area, che è posizionato direttamente in rotatoria, così che chi esce può indirizzarsi in ogni direzione desiderata, e l'altro esclusivo per l'ingresso posto lungo il ramo sud dell'intersezione, il quale è anche "dotato" di una corsia riservata di 2,5m di larghezza, così che i veicoli in ingresso all'area commerciale non creino intralcio al regolare deflusso sulla viabilità principale neanche in caso di accodamenti. Gli approcci sono tutti organizzati con una corsia in ingresso.



Figura 50: Schema funzionale proposto per l'intersezione SP82 - Contrada Villa Martelli



5.1.2.3 Intervento V12c - Intersezione SP82 - SC Lanciano-Treglio

Lo schema funzionale proposto prevede una rotatoria con diametro esterno di 29 metri e anello ad unica corsia larga 7 metri. Gli approcci sono tutti organizzati con una corsia in ingresso e una in uscita anche se, per gli approcci lungo la SP82, sono previsti degli allargamenti i quali formano una breve corsia che consente la svolta in destra senza occupare l'anello della rotatoria.

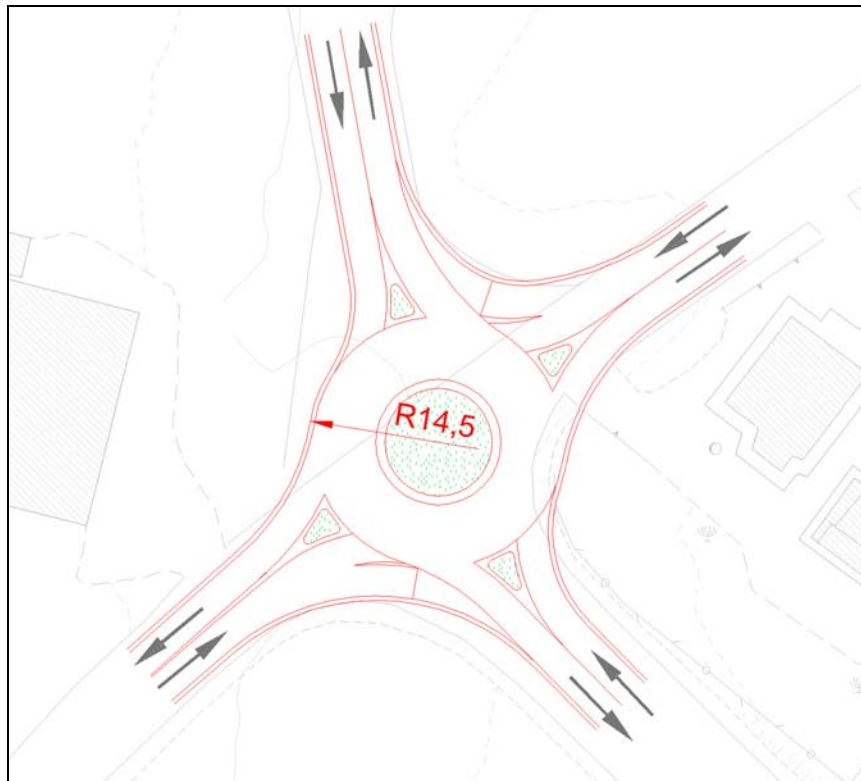


Figura 51: Schema funzionale proposto per l'intersezione SP82 - SC Lanciano-Treglio

5.1.2.4 Intervento V12d - Intersezione SP82 - Contrada San Giorgio

La soluzione progettuale proposta prevede la sostituzione dell'attuale impianto semaforico con una rotonda avente diametro esterno di 48 metri e anello ad unica corsia largo 6 metri. Gli approcci sono tutti organizzati con una corsia in ingresso e una in uscita. È inoltre prevista una corsia dedicata per la manovra di svolta in destra per chi, provenendo da nord lungo la SP82, voglia svoltare verso la strada per Contrada San Giorgio.

Le dimensioni della rotonda sono tali da impiegare le sole aree destinate alla viabilità dal PRG, senza necessità di espropri aggiuntivi. Inoltre tale sistemazione dell'intersezione è già compatibile con un successivo collegamento con la nuova viabilità di progetto, prevista dal PRG, che dovrebbe realizzarsi a sud-est.

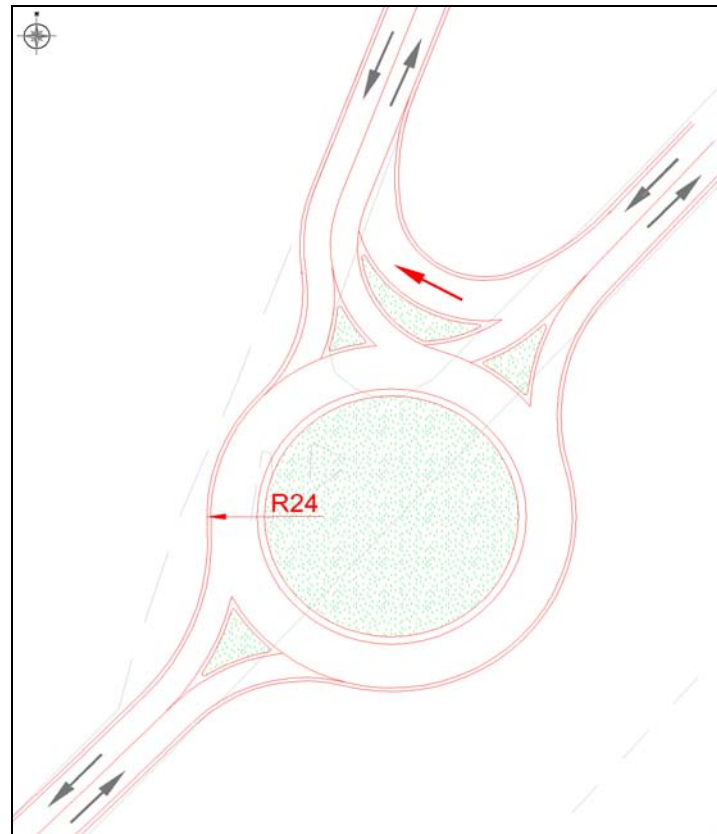


Figura 52: Schema funzionale proposto per l'intersezione SP82 - Contrada San Giorgio



5.1.3 INTERVENTO V13 - ADEGUAMENTO DI VIA BERGAMO PER IL COLLEGAMENTO CON LA SP82

L'obiettivo dell'intervento è quello di fornire agli utenti un nuovo itinerario di accesso/uscita da Lanciano da/verso la SP82 e quindi da/verso il casello autostradale, in modo da creare un'alternativa all'itinerario principale e maggiormente carico che interessa la SP82 fino all'intersezione con la SP84. Attualmente Via Bergamo, pur essendo una viabilità minore, è già utilizzata da molti utenti automobilisti che volendo raggiungere la SP84, le zone della stazione e l'ospedale la vedono come valida alternativa al tratto terminale della SP82 verso Lanciano in quanto ciò consente di evitare il maggiore traffico e due impianti semaforici.

Nello specifico, l'intervento riguarda l'adeguamento del tratto di Via Bergamo compreso tra il piazzale sul retro della nuova stazione di Lanciano e la SP82, attualmente caratterizzato da corsie a larghezza ridotta e privo di marciapiedi. La costruzione della nuova stazione ferroviaria ha infatti comportato la deviazione di Via Bergamo rispetto al suo tracciato originario e il tratto realizzato in quell'occasione è caratterizzato da un pavimentato da sette metri, per le corsie di marcia e le banchine laterali, completato da marciapiedi su ambo i lati. L'adeguamento del tratto successivo prevede quindi di uniformare l'intero tracciato a quanto già realizzato per la nuova sede stradale, al più limitando il marciapiede al solo lato ovest della strada, nel tratto parallelo alla ferrovia.

L'intervento è subordinato alla realizzazione della rotatoria oggetto dell'Intervento V12a - Intersezione SP82 - Via Bergamo (cfr. cap. 5.1.2.1), che ne aumenta le potenzialità.

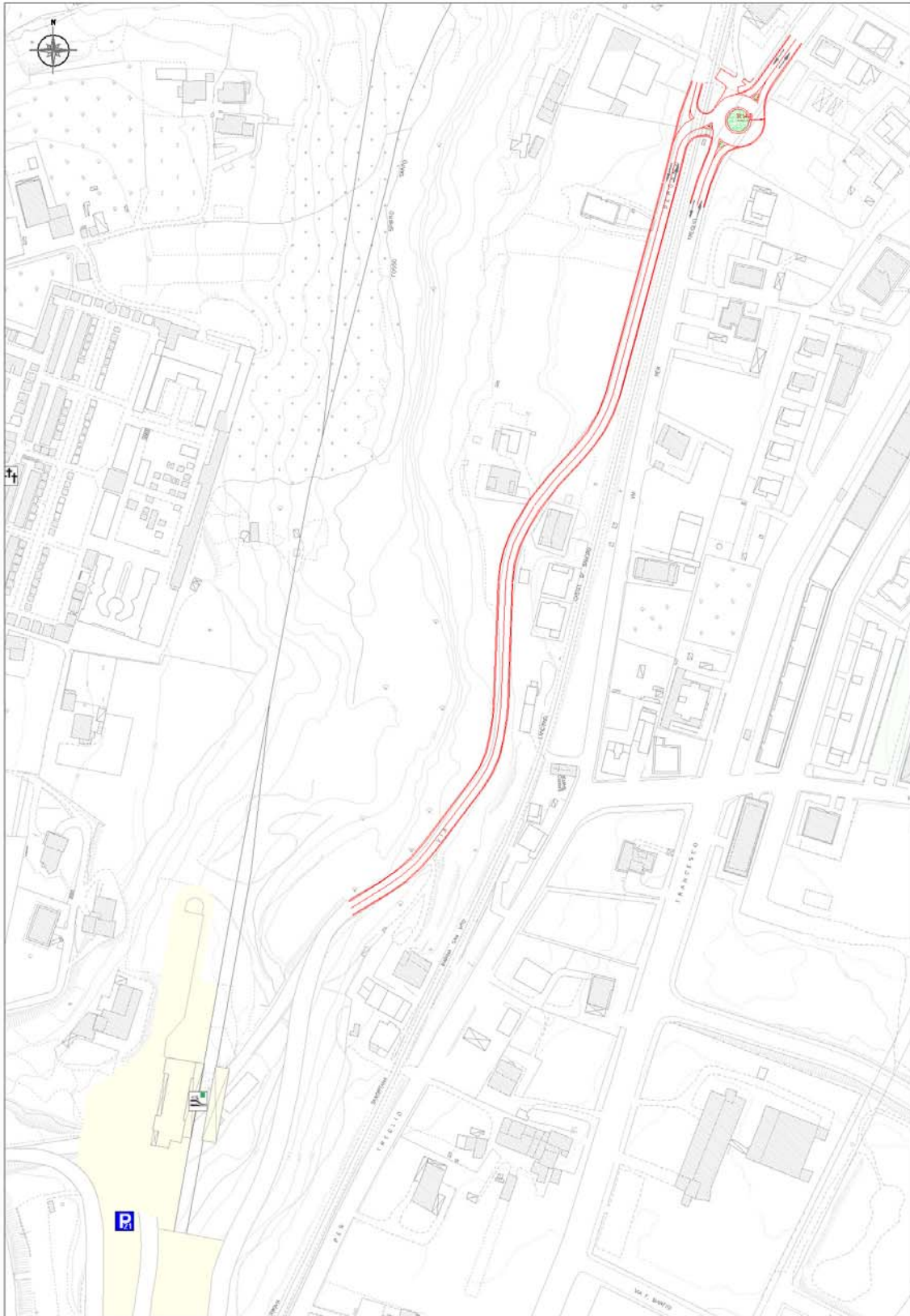


Figura 53: Intervento V13 - Tratto di Via Bergamo da adeguare e rotatoria sulla SP82 (intervento propedeutico V12a)



5.2 Interventi a favore della mobilità lenta

Il Piano intende promuovere innanzitutto la riqualificazione urbana del centro storico e la sua fruibilità da parte delle utenze deboli in condizioni di piena sicurezza. Questi obiettivi vengono perseguiti proponendo l'estensione e la riorganizzazione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), l'istituzione di una nuova area pedonale urbana (APU) e, in prospettiva, la creazione di un percorso pedonale meccanizzato che garantisca l'accessibilità al nucleo centrale dal nuovo parcheggio dell'area di Diocleziano dedicato agli autobus turistici.

Altro obiettivo del piano è quello di creare un sistema di percorsi ciclopedonali che permettano e favoriscano l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto per i brevi spostamenti.

Infine, data la vocazione della città di Lanciano di polo attrattore per una gran quantità di studenti delle scuole superiori che raggiungono la città, soprattutto dall'entroterra, usando i servizi di trasporto pubblico extraurbano, il piano ha cercato di individuare alcuni servizi e opere che consentano, almeno per una parte di essi, di migliorare i tratti pedonali tra le fermate/capolinea degli autobus e le scuole.

5.2.1 INTERVENTO M1 - ZONE A TRAFFICO LIMITATO E AREE PEDONALI URBANE

L'intervento, per la sua tipologia, ha rilevanti effetti sulla mobilità lenta, sulla sosta (cfr. Par. 5.3.1) e sulla circolazione (questi ultimi già descritti al paragrafo 5.1.1). Si è voluto inserire questo intervento articolato e complesso sotto la categoria degli interventi a favore della mobilità lenta essendo gli aspetti relativi alla pedonalità quelli più qualificanti.

L'intervento, come già descritto, prevede l'istituzione di 3 settori di ZTL e l'APU permanente nella parte inferiore di Corso Roma, oltre alla possibilità di una pedonalizzazione temporanea ulteriore del tratto mediano dello stesso Corso Roma.

L'Amministrazione, vista la delicatezza dell'intervento, tenuto conto che la definizione degli orari di apertura/chiusura della ZTL e l'istituzione di un'APU più o meno estesa modificano sensibilmente il modo di vivere la città, **può valutare l'opportunità di ricorrere ad una consultazione popolare** per raccogliere i desiderata dei cittadini.

L'attuazione della ZTL e dell'APU ad essa correlata (cfr. Par. 5.1.1.1) e la riorganizzazione della sosta all'interno della stessa ZTL (cfr. Par. 5.3.1) comportano una serie di ricadute sulla mobilità lenta quali:

1. riduzione del carico veicolare all'interno della ZTL durante le fasce orarie di libero accesso grazie alla ridotta appetibilità degli stalli di sosta che risultano essere tutti o riservati ai residenti o a pagamento;
2. drastica riduzione del carico veicolare all'interno della ZTL durante le fasce orarie di chiusura;



3. pedonalizzazione permanente del tratto inferiore di Corso Roma che:
 - a. consente a pedoni e pellegrini di godere di un'area "protetta" dai veicoli in prossimità dell'accesso della Basilica di San Francesco che conserva le reliquie del miracolo eucaristico. Si tratta quindi di ripensare completamente l'uso della sede stradale rimuovendo, a titolo indicativo anche se riduttivo, i paletti con catene parapedonali;
 - b. riduce notevolmente i veicoli circolanti in Via Fieramosca e Corso Roma superiore in quanto la loro percorrenza non è più utile a raggiungere Piazza Plebiscito;
4. pedonalizzazione temporanea ulteriore del tratto mediano di Corso Roma che, negli orari di attivazione, consente alle utenze deboli di fruire di un'arteria caratterizzata da attività commerciali e di ristoro.

Di seguito si riporta un'immagine della ZTL e delle Aree Pedonali Urbane.

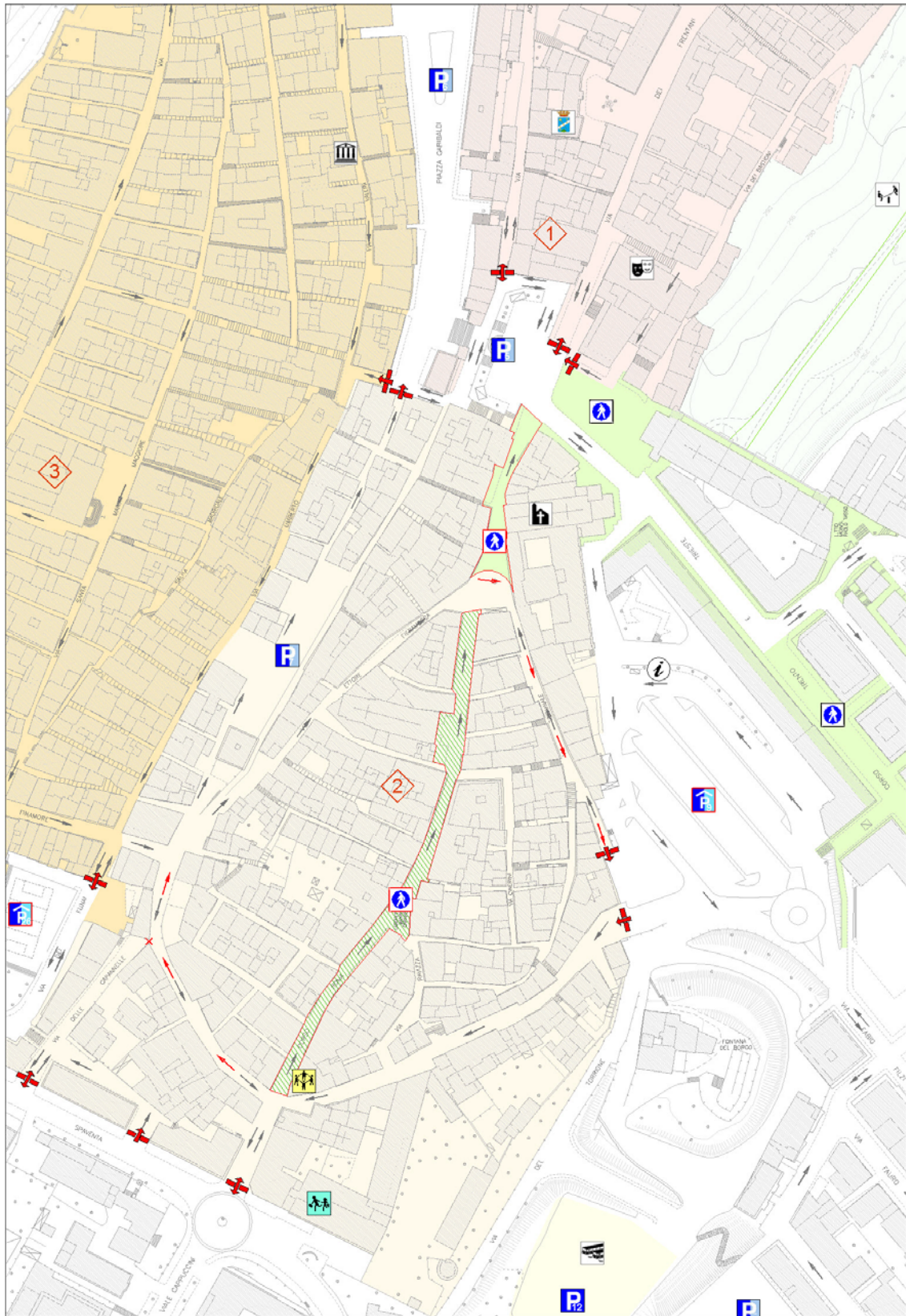


Figura 54: Riquadro di dettaglio di Borgo con riportata anche l'APU temporanea opzionale del tratto mediano di Corso Roma

5.2.2 INTERVENTO M2 - PERCORSO CICLOPEDONALE "ALA NORD"

Il percorso ciclopedonale "Ala Nord" è un itinerario previsto nelle zone settentrionali della città nei quartieri di Via del Mare e nel quartiere Fiera di Via De Crecchio, e la sua realizzazione è condizionata e contestuale all'intervento sulla viabilità V2 (cfr. Par. 5.1.1).

Tale percorso, analizzandolo da nord a sud, ha inizio nei pressi della rotonda presente tra Via del Mare e Via Olmo di Riccio, e percorre inizialmente la stessa Via del Mare dove l'istituzione del senso unico di circolazione consente di ricavare lo spazio necessario per l'inserimento della pista ciclopedonale bidirezionale. Nella figura seguente sono riportate due sezioni tipo (una nel caso di percorso posto sul lato occidentale di Via del Mare e l'altra nel caso di percorso posto sul lato orientale) in cui è esplicitato l'uso della carreggiata stradale di Via del Mare, precisando che l'area in esame dovrebbe essere oggetto di uno specifico Piano Particolareggiato.

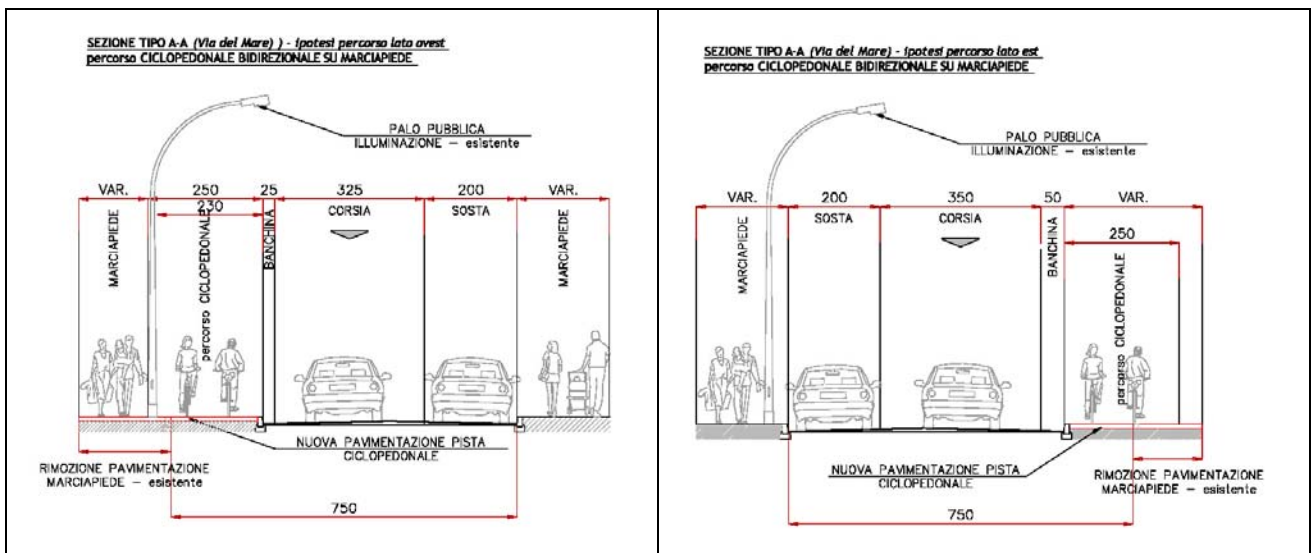


Figura 55: Sezioni tipo Via del Mare

Dopo aver passato l'ospedale la pista continua in Via Renzetti, dove lo spazio per la pista sul lato occidentale è assicurato, nel tratto compreso tra Via Fiume e Viale della Rimembranza, dallo spostamento della corsia di marcia (a seguito dell'Intervento V5 - Sistemazione dell'intersezione Via per Fossacesia - Via del Mare - Via Milano - Via De Crecchio, cap. 5.1.6) sul lato orientale della via con eliminazione della sosta.

Il percorso a questo punto prosegue formando un anello. Percorrendolo in senso antiorario si ha dapprima la continuazione lungo lo stesso lato destro di Via Renzetti (rispetto la direzione di marcia dei veicoli), dove lo spazio è assicurato dall'eliminazione della sosta veicolare, fino a raggiungere l'area pedonale di Via Bocache e Corso Trento e Trieste. Da qui andando verso est la pista riparte al termine dell'area pedonale del corso sul tratto di esso percorribile dalle auto, dove lo spazio può essere ricavato predisponendo gli stalli per la sosta in linea rispetto all'attuale disposizione obliqua a 45°. Il lato est dell'anello è costituito dal tratto attualmente pedonale di Via Cesare Battisti, adiacente al parco



dell'ippodromo. La chiusura dell'anello a nord è previsto infine sul lato nord di Viale della Rimembranza fino a raggiungere Via Renzetti.

Attraverso Corso Trento e Trieste si può inoltre raggiungere agevolmente Piazza Plebiscito senza interventi particolari in quanto l'attuazione della nuova ZTL prevista dal Piano comporterà, soprattutto negli orari di chiusura, una notevole diminuzione dei flussi veicolari nel tratto del Corso ancora aperto al traffico, ovvero in quello compreso tra Via Salita della Posta e Piazza Plebiscito.

Di seguito si riporta un estratto della tavola P.1 - Nord che illustra il percorso ciclopedonale "Ala Nord" nel suo complesso.

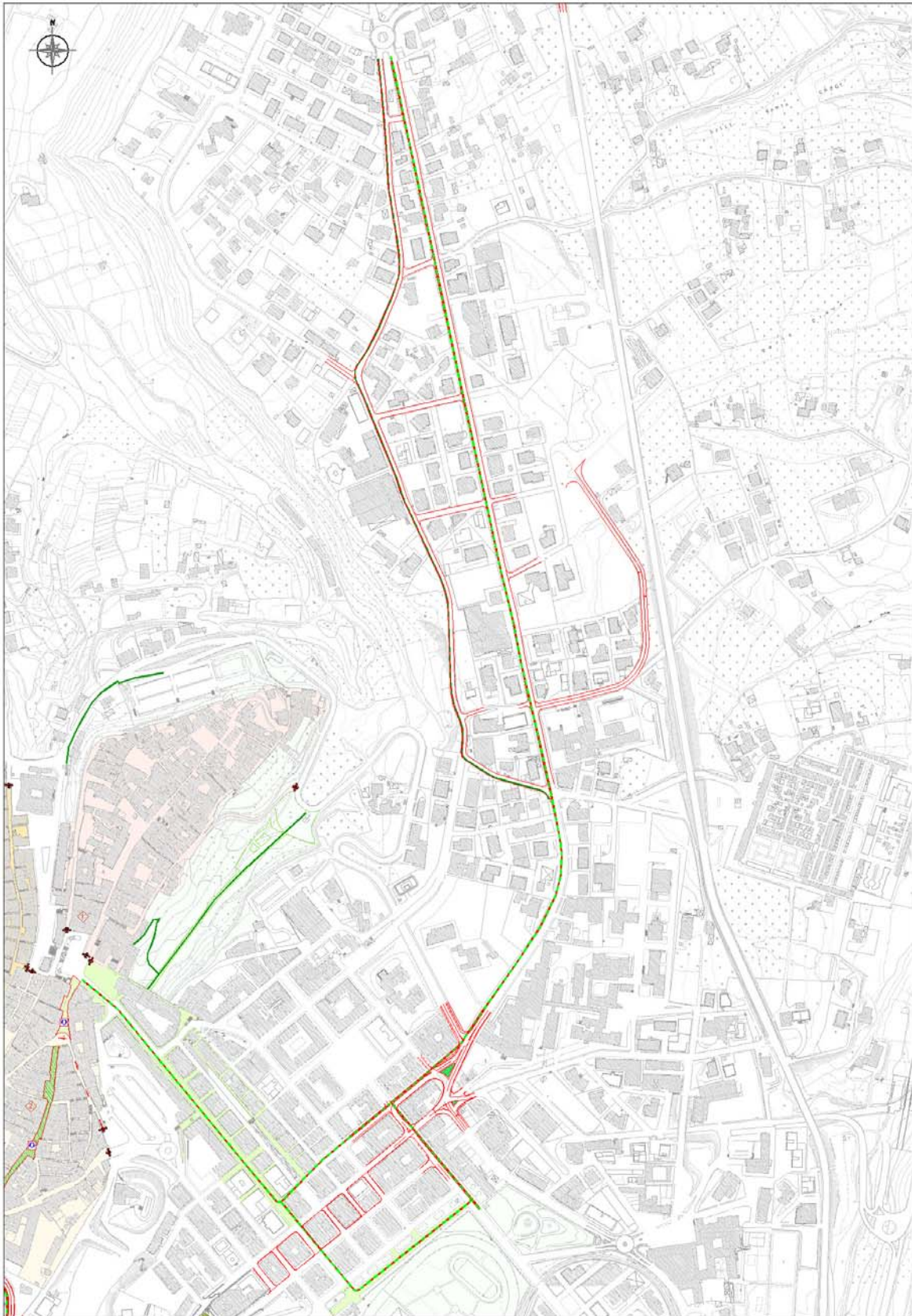


Figura 56: Percorso ciclopedonale "Ala Nord"

Si fa notare infine che a seguito dell'intervento di "Riorganizzazione degli schemi di circolazione in Via del Mare" il senso unico che si viene a creare in Via Olmo di Riccio e Via Panoramica consente la realizzazione, tramite un intervento a basso costo, di un percorso pedonale su queste vie, le quali sono già attualmente utilizzate anche dai cittadini per fare attività podistica.

La realizzazione del percorso è pensata sul lato occidentale, ovvero sul lato destro delle vie rispetto al verso di circolazione dei veicoli, in modo da rendere godibile il panorama che si ha sulla città vecchia. Dal punto di vista pratico si prevede la messa in opera di cordolo longitudinale separatore con elementi abbattibili dotati di fascia anulare retroriflettente per rendere visibile anche nelle ore con poca luce o scarsa visibilità il limite del tracciato. Di seguito si riporta una sezione tipo di questo percorso pedonale.

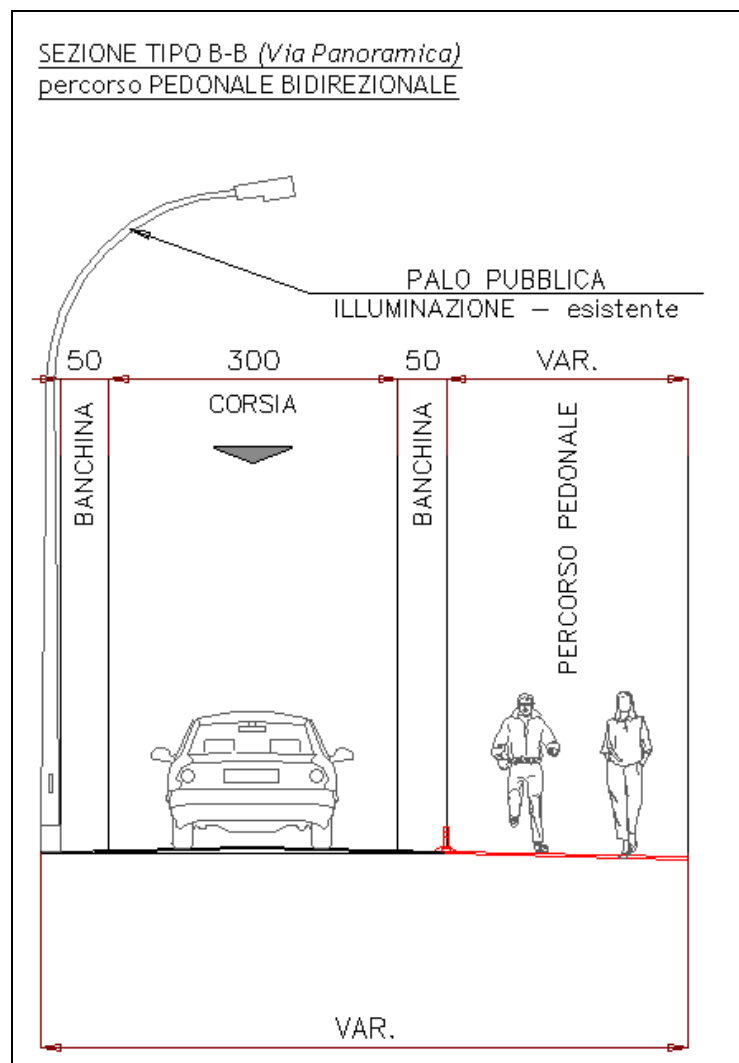


Figura 57: Sezione tipo del percorso pedonale di Via Panoramica

5.2.3 INTERVENTO M3 - PERCORSO CICLOPEDONALE "ALA SUD"

Il percorso ciclopedonale "Ala Sud" è un itinerario con due anelli (uno grande e uno piccolo) previsto nella zona a sud del centro storico della città ed è abbinato all'intervento sulla viabilità V3 (cfr. cap. 5.1.4).

Il percorso dell'anello "grande", analizzandolo in senso antiorario, ha inizio alla rotatoria Santa Chiara e corre lungo Viale Cappuccini, dove la realizzazione del senso unico di circolazione consente di ricavare sulla sede stradale spazio utile per la pista ciclopedonale bidirezionale. Nella figura seguente è riportata una sezione tipo in cui è esplicitato l'uso della carreggiata stradale di Viale Cappuccini, precisando che l'area in esame dovrebbe essere oggetto di uno specifico Piano Particolareggiato.

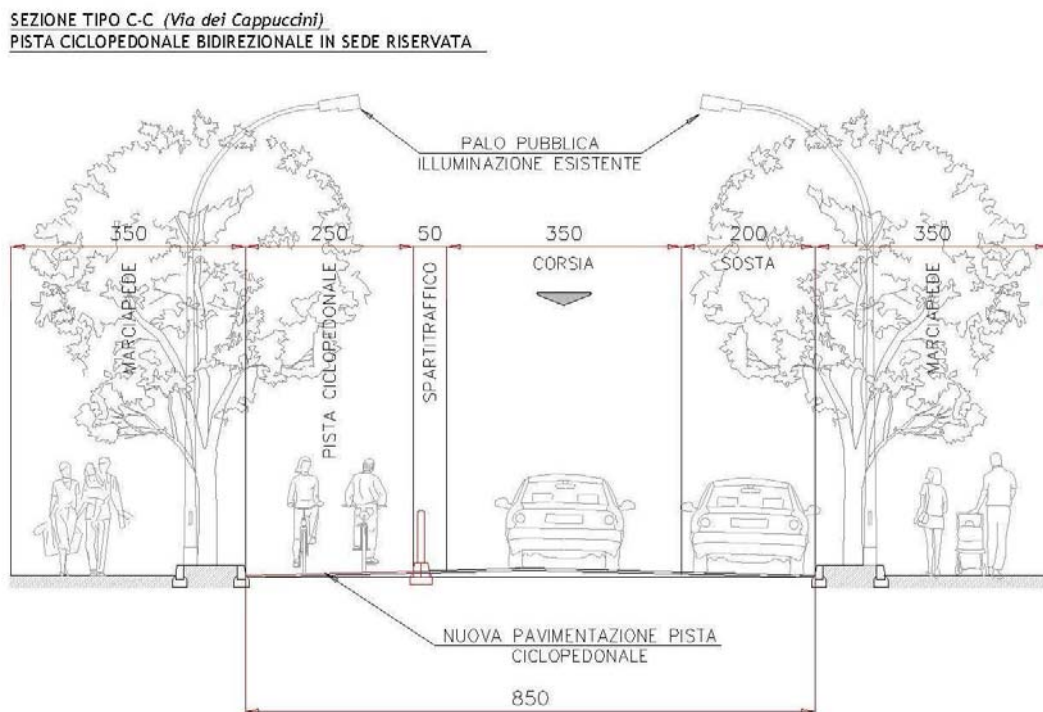


Figura 58: Sezione tipo del percorso ciclopedonale di Viale Cappuccini

Il percorso lungo Viale Cappuccini oltre a servire un quartiere molto popolato è di servizio a numerosi istituti scolastici presenti lungo questo asse viario.

Arrivati all'altezza dello stadio "Guido Biondi", il percorso lascia Viale Cappuccini per continuare lungo Via Calabrò e quindi Via Decorati al Valor Militare, lato nord. Si collega così la zona sportiva della pista di atletica e del Palazzetto delle Sport e si arriva all'intersezione con Via G. Rosato e Via Tinari. Qui, grazie all'intervento di sistemazione dell'intersezione, descritto al capitolo 5.1.10, prosegue in piena sicurezza verso Via Rosato rimanendo sul lato interno dell'anello.

La prosecuzione in Via Rosato avviene sullo stesso lato fino all'altezza dell'intersezione con Via Falcone, punto in cui la pista si sposta sul lato opposto e corre nell'area verde compresa tra Via Rosato e Via



Miscia. Prima della rotatoria Ferro di Cavallo è presente un nuovo attraversamento che riporta la pista sul lato esterno della rotatoria, dopo la quale imbecca il tratto in salita di Via Ferro di Cavallo fino a raggiungere la rotatoria Santa Chiara e chiudere l'anello.

L'anello "piccolo", analizzandolo in senso orario, ha in comune il tratto di Viale Cappuccini dall'intersezione con Via Fagiani fino all'intersezione con Via Calabrò. Da qui seguita ancora per un breve tratto in Viale Cappuccini per poi svoltare in Via Belvedere, dove prosegue sul lato occidentale, ovvero quello panoramico, in tutto il tratto portato a senso unico dall'intervento V.2. All'intersezione con Via Fagiani il percorso si sposta su questa via, servendo quindi il retro dell'Istituto d'Arte "Palizzi", per raggiungere Viale Cappuccini e chiudere l'anello.

Di seguito si riporta un estratto della tavola P.1 - Sud che illustra il percorso ciclopedonale "Ala Sud" nel suo complesso.

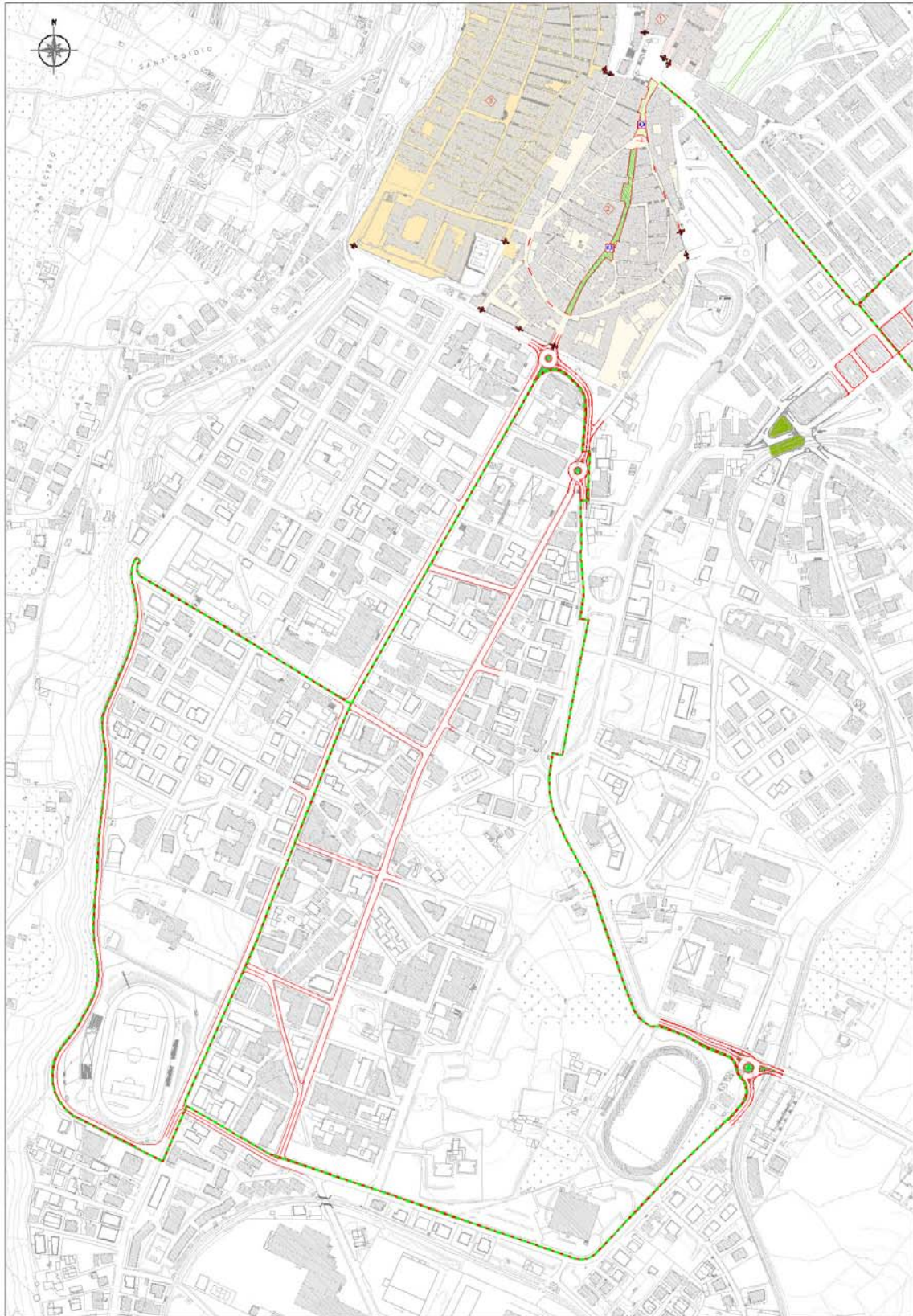


Figura 59: Percorso ciclopedonale "Ala Sud"



5.2.4 INTERVENTO M4 - PERCORSO PEDONALE LICEO SCIENTIFICO "GALILEI" - TERMINAL BUS VALLE DELLA PIETROSA

Il Piano, a seguito di indagini sul campo che hanno consentito la rilevazione degli itinerari pedonali percorsi dagli studenti degli istituti superiori che raggiungono Lanciano con i pullman del trasporto pubblico extraurbano, ha individuato, per quelli del Liceo Scientifico "Galilei" un percorso alternativo a quello che attualmente compiono per raggiungere il Terminal Bus di Valle della Pietrosa.

Il nuovo percorso assicura minori distanze da percorrere a piedi e interessa, per buona parte, viabilità locale poco trafficata.

Il percorso inizia dalla rampa di uscita del Liceo sul lato di Via Virgilio e raggiunge Via Don Minzoni passando per l'area verde adiacente alla scuola. Si raggiunge così Piazza E. Miscia dalla quale si imbecca l'omonima via dotata di marciapiede che porta alla rotatoria Ferro di Cavallo e quindi all'autostazione della Valle della Pietrosa. Nella figura sottostante è mostrato il percorso di progetto.

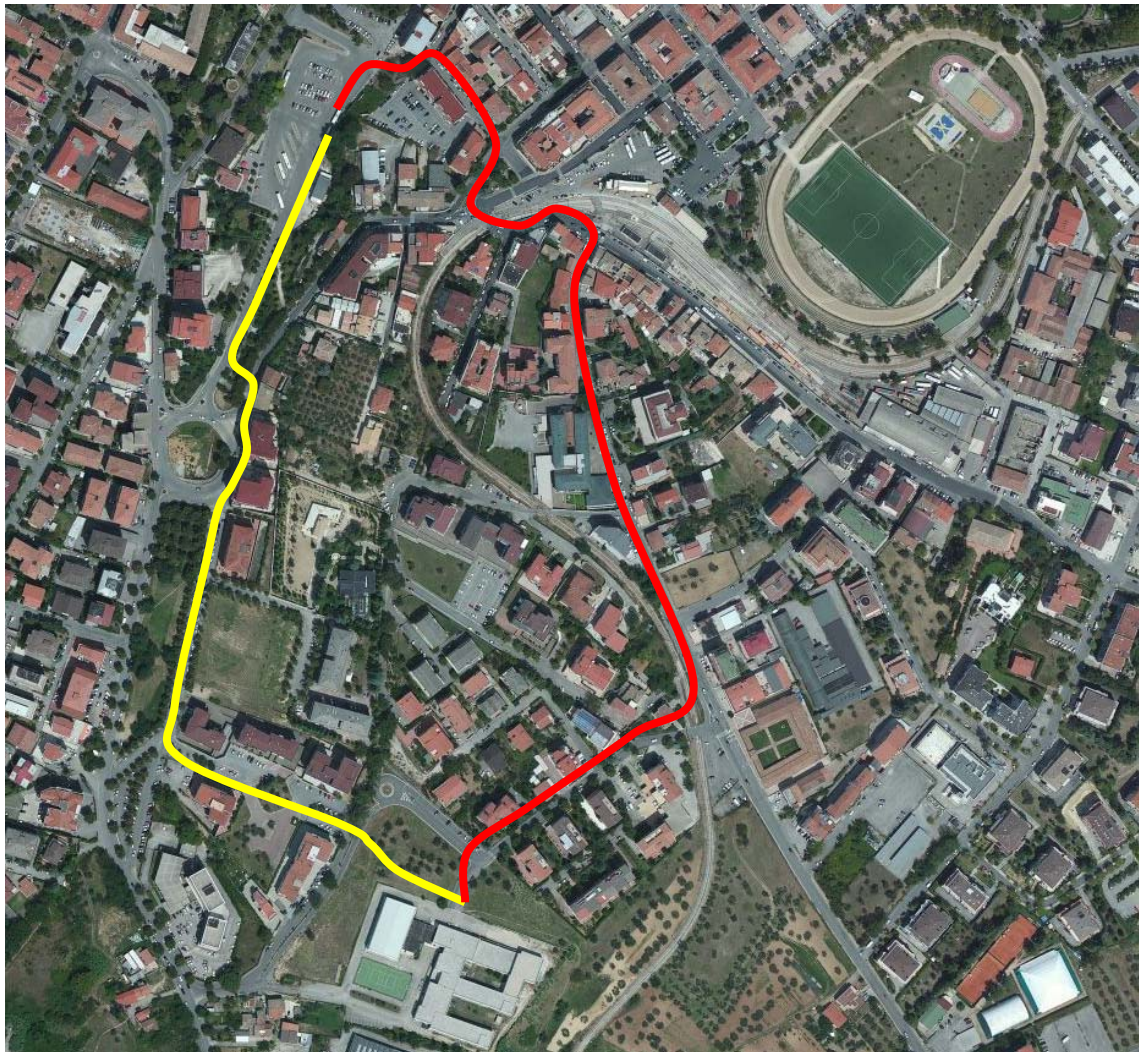


Figura 60: Itinerario pedonale di progetto (giallo) e attuale (rosso) per il collegamento Liceo Scientifico "Galilei" - Terminal Bus Valle della Pietrosa



Il percorso suggerito è già tutto percorribile a meno del tratto iniziale che insiste sull'area verde perimetrale della scuola che collega Via Don Minzoni alla rampa del Liceo e dell'attraversamento pedonale della stessa Via Don Minzoni. Questo attraversamento richiede l'interruzione dello spartitraffico longitudinale, posto a separazione dei due sensi di marcia. I ragazzi dovranno essere "accompagnati" verso questa scelta di itinerario rispetto a quella "storica" attuale da una chiara segnaletica orizzontale e verticale che consenta la facile individuazione del percorso e lo renda appetibile. Sensibilizzazione all'uso del nuovo itinerario potrà essere effettuata anche in occasione dei corsi di formazione ed educazione stradale tenuti regolarmente dalla Polizia Municipale nelle scuole superiori.

5.2.5 INTERVENTO M5 - PROPOSTA OPZIONALE DI INTERCONNESSIONE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI

Il Piano, al fine di mettere a sistema tutti i percorsi ciclopedonali proposti e quello ad anello già realizzato nel quartiere Santa Rita, propone un collegamento che garantirebbe la funzionalità propria di una rete ciclopedonale. I problemi al collegamento sono rappresentati dal superamento di viabilità molto trafficata quale la SP84 e dal forte dislivello dovuto alla piccola vallata sul cui fondo corre la stessa strada provinciale. Per ovviare a questi problemi il Piano propone di sfruttare il tratto dismesso della vecchia Ferrovia Sangritana dal passaggio a livello presente tra Via del Sangro e Viale della Rimembranza fino alla piccola chiesa posta all'incrocio tra la SP82 e Via Sigismondi, per una lunghezza pari a 1600 metri e un dislivello di appena 13,3 metri. Arrivati all'altezza della chiesa, il percorso attraversa poi la stessa SP82 per poi ricollegarsi all'anello del quartiere Santa Rita.

Nel caso in cui l'attuale binario venga riutilizzato per il tram-treno, si dovrà valutare la fattibilità di costruire tale percorso in adiacenza alla futura sede tranviaria.

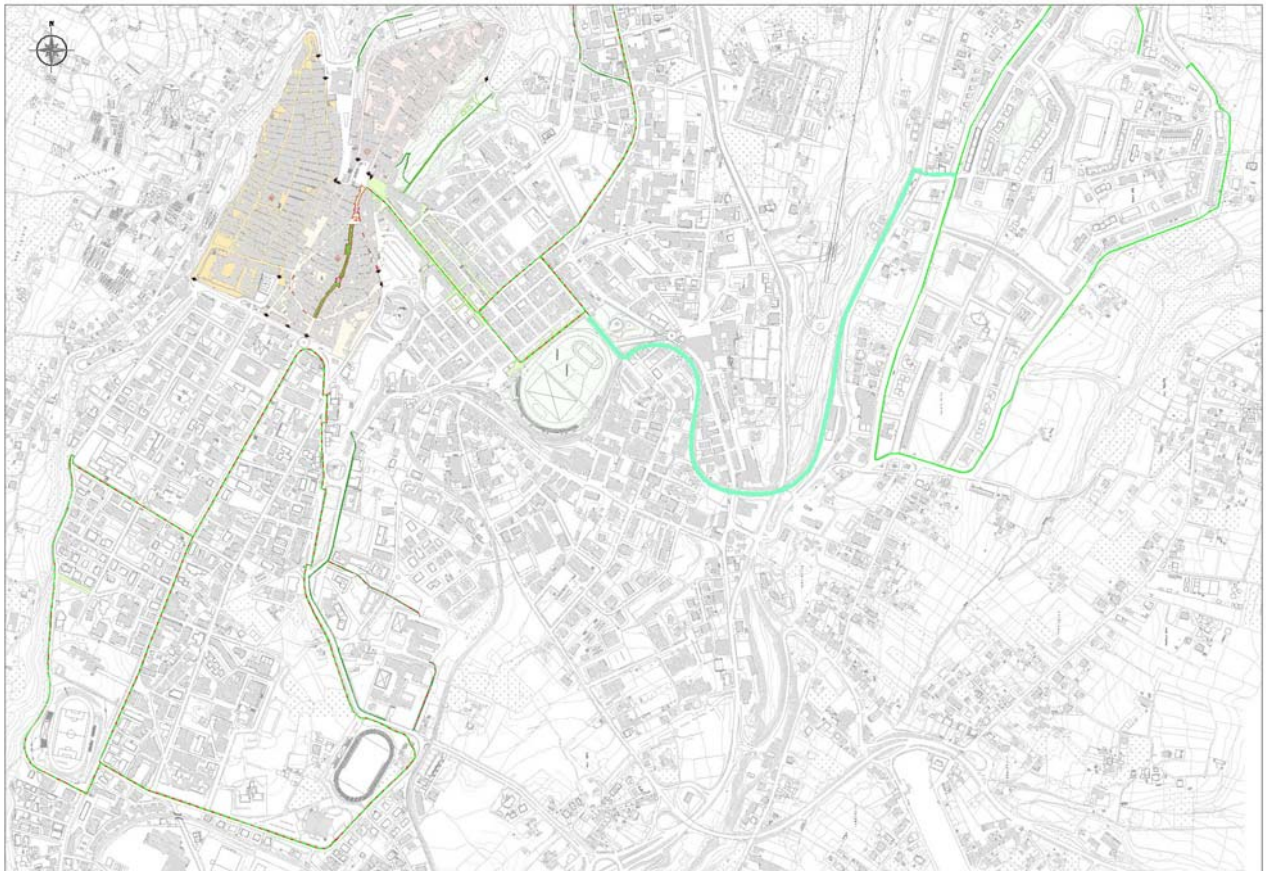


Figura 61: Itinerario, in celeste, per l'interconnessione dei percorsi ciclopedonali

5.2.6 INTERVENTO M6 - COLLEGAMENTO MECCANIZZATO DI RISALITA DA PARCO DIOCLEZIANO A PIAZZA PLEBISCITO

La delocalizzazione all'Area di Diocleziano dell'attuale sosta dei bus turistici (cfr. Par. 5.3.4), che oggi avviene all'autostazione di Valle della Pietrosa, ridefinisce nuovi percorsi pedonali di turisti e pellegrini. Si ritiene che il dislivello presente tra l'Area di Diocleziano e il centro storico possa risultare una grossa limitazione all'accessibilità pedonale turistica, soprattutto per le persone anziane e per i disabili, con un grave peggioramento rispetto alla situazione attuale. Pertanto l'intervento di realizzazione del parcheggio dei pullman all'Area di Diocleziano necessita, come giusto completamento, di un percorso pedonale meccanizzato che consenta di raggiungere Madonna del Ponte e quindi Piazza Plebiscito.

Il Piano prevede la realizzazione di un ascensore localizzato sotto la chiesa della Madonna del Ponte che persegue il duplice obiettivo di maggior frequentazione del parco e di supporto al nuovo parcheggio che sarà non solo per autobus turistici ma anche per una sessantina di auto private, migliorando la sua appetibilità in quanto consente un agevole accesso alle zone centrali della città.

Il Piano ritiene che il parcheggio dei bus all'Area di Diocleziano e l'ascensore per raggiungere Madonna del Ponte siano un unicum progettuale indissolubile.



Il dislivello da superare è stimato in circa 18,5 metri e la localizzazione dell'ascensore è stata ipotizzata in 3 posizioni alternative, le quali portano a 3 differenti luoghi di attestazione al livello superiore e di uscita verso il centro storico.

L'ipotesi 1 prevede:

- ascensore localizzato nello spazio vuoto tra il ponte di Diocleziano e le mura di sostegno degli edifici di Corso Trento e Trieste, lato est;
- punto di arrivo al livello superiore nell'area posta tra la Chiesa della Madonna del Ponte e il retro degli edifici di Corso Trento e Trieste;
- uscita nel Larghetto Mons. P. Tasso, nei pressi dell'accesso al ponte di Diocleziano.

L'ipotesi 2 prevede:

- ascensore localizzato nello spazio vuoto tra il ponte di Diocleziano e le mura di sostegno degli edifici di Corso Trento e Trieste, lato ovest;
- punto di arrivo al livello superiore nell'area dietro la Chiesa della Madonna del Ponte;
- uscita diretta in Piazza Plebiscito.

L'ipotesi 3 prevede:

- ascensore esterno panoramico a ridosso della spalla est del Ponte di Diocleziano;
- punto di arrivo al livello superiore nell'area posta tra la Chiesa della Madonna del Ponte e il retro degli edifici di Corso Trento e Trieste, dopo un percorso pedonale coperto sotto gli archi di sostegno delle mura;
- uscita all'esterno nel Larghetto Mons. P. Tasso, nei pressi dell'accesso al Ponte di Diocleziano.

Per i dettagli dell'intervento si rimanda alla Tavola P4 che illustra le tre ipotesi sopra descritte.

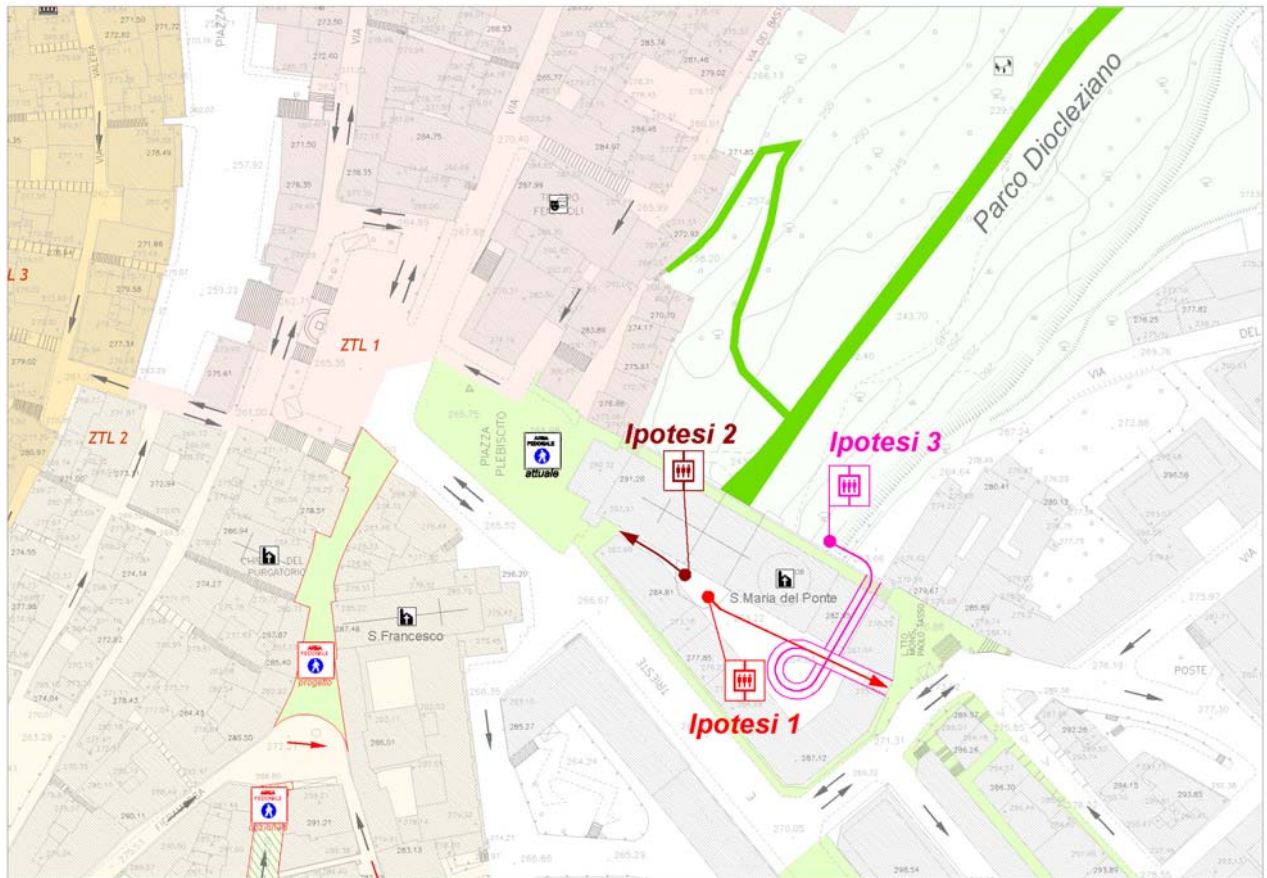


Figura 62. Le 3 ipotesi di localizzazione dell'ascensore per il collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito



5.3 Interventi di riorganizzazione dell'offerta di sosta

L'obiettivo specifico che si vuole perseguire è ridistribuire la sosta nel centro città secondo criteri che tengano conto sia delle peculiarità delle diverse zone all'interno dell'area centrale, che della tipologia di sosta, in termini di categorie di utenti da servire, durata della sosta e tipo di parcheggio.

Il Piano punta a ridurre drasticamente la "sosta lunga" dei non residenti in centro attraverso la seguente regolamentazione, integrata all'istituzione delle ZTL (intervento M1 descritto nel paragrafo 5.2.1):

- nelle aree centrali regolate come ZTL, la sosta distribuita su strada viene riservata ai residenti mentre quella in aree concentrate sarà a pagamento per i non abilitati (usufruibile dai non abilitati alle ZTL solo negli orari di apertura);
- nelle aree circostanti le ZTL del nucleo storico, viene istituita una **Zona a Sosta Regolamentata (ZSR)** in cui viene eliminata la sosta non regolamentata, ovvero dov'è possibile sostare lo stallo viene segnalato attraverso la segnaletica orizzontale e verticale, e viene esteso il pagamento della sosta ai soli stalli ricadenti nelle strade perimetrali alle ZTL/APU (con deroghe per i residenti delle stesse strade e del settore della ZTL limitrofa).

5.3.1 INTERVENTO SO – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA ALL'INTERNO DELLE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

Le ZTL, come già specificato, avranno orari di apertura/chiusura per cui è necessario specificare la regolamentazione della sosta rispetto alle due condizioni di accessibilità.

Quando le ZTL sono chiuse, cioè sono vietati l'accesso, la circolazione e la sosta ai non abilitati⁴: gli spazi di sosta interni saranno tutti usufruibili dai soli residenti di ciascun settore della ZTL. I non abilitati hanno l'obbligo di liberare gli eventuali spazi di sosta interni alle ZTL da loro occupati prima dell'orario di chiusura in modo da poter uscire dalla ZTL in orario ancora di apertura.

Quando le ZTL sono aperte, cioè l'accesso è consentito a tutti (abilitati e non abilitati), la sosta, quando possibile, sarà comunque a pagamento in modo da disincentivare l'accesso alla ZTL da parte dei non abilitati. Deve passare il concetto che le ZTL, anche se aperte, definiscono aree storiche dagli equilibri rispetto l'uso dell'auto molto precari che, per quanto possibile, vanno tutelate limitando l'uso dell'auto a favore di una pedonalità più sicura e gradevole. Più in particolare si ritiene opportuno consentire ai non abilitati la circolazione sulla sola viabilità di una certa rilevanza autorizzando la sosta a pagamento dove è possibile ricavare stalli in numero tale da giustificare l'installazione di un parcometro per l'esazione; inoltre, per evitare la circolazione dei non abilitati nella viabilità minore, la sosta sulle strade secondarie e/o terminali sarà riservata permanentemente ai soli residenti. Gli orari del pagamento della

⁴ Negli orari di chiusura gli accessi non regolarizzati potranno essere sanati in modo automatizzato mediante pagamento di una somma di denaro entro 48h



sosta potranno essere ridotti rispetto a quelli di apertura della ZTL per consentire, ad esempio, la sosta gratuita in occasione delle celebrazioni liturgiche, se tali eccezioni non coincidono nell'orario con una domanda di traffico/sosta troppo sostenuta.

Si noti che la nuova regolamentazione della sosta può essere attivata anche se non sono maturate le condizioni di attivazione di ogni singolo settore ZTL; la riduzione dell'offerta di sosta per i non residenti, conseguente alla riserva degli stalli di sosta ai soli residenti sulla viabilità non di transito, e l'istituzione generalizzata del pagamento della sosta nelle aree concentrate selezionate, costituisce già un primo valido passo verso un'adeguata pianificazione degli accessi al centro città, sia per i residenti che per i non residenti.

Nella tabella seguente si riportano in sintesi gli effetti delle modifiche proposte alla regolamentazione dell'offerta di sosta nelle aree interne ai 3 settori delle ZTL. Come si può notare la dotazione complessiva di sosta rimane invariata, con l'unica variazione nel settore 2 di Borgo, a seguito della riduzione di 2 stalli di sosta nello slargo tra Corso Roma, Via Tribunale e Via Fieramosca conseguente alla modifica dei sensi di circolazione.

Tabella 6: Offerta di sosta attuale e di progetto nei 3 settori ZTL

Settori. Quartieri	Scenario	Libera	Pagamento	Disco Orario	Non regolamentata	Riservata residenti	Disabili	Altra riservata	TOTALE
1. Lancianovecchia	Attuale	19	-	73	18	31	6	5	152
	Progetto - ZTL aperta	-	35	-	-	106	6	5	152
	Progetto - ZTL chiusa	-	-	-	-	141	6	5	152
2. Borgo	Attuale	40	-	13	48	-	18	2	121
	Progetto - ZTL aperta	-	43	-	-	56	18	2	119
	Progetto - ZTL chiusa	-	-	-	-	99	18	2	119
3. Sacca e Civitanova	Attuale	51	-	-	34	44	9	-	138
	Progetto - ZTL aperta	-	52	-	-	77	9	-	138
	Progetto - ZTL chiusa	-	-	-	-	129	9	-	138

Nelle pagine seguenti si riportano le immagini dell'offerta di sosta attuale e di quella di progetto, distintamente per i tre settori previsti. I colori utilizzati per rappresentare la diversa regolamentazione degli stalli di sosta sono quelli specificati nella figura seguente.



LEGENDA








	Sosta libera		Sosta riservata
	Sosta a tempo	CS	- <i>Carico/scarico merci</i>
	Sosta a pagamento	HP	- <i>Disabili</i>
	Sosta riservata ai residenti	M	- <i>Motocicli</i>
	Sosta non regolamentata	PC	- <i>Protezione Civile</i>
	Sosta privata:	PL	- <i>Polizia Municipale</i>
	CL	SP	- <i>Servizi Pubblici</i>
	CN	BUS	- <i>Autobus</i>
		DG	- <i>Donne in gravidanza</i>

Figura 63: Legenda colori per la diversa regolamentazione della sosta

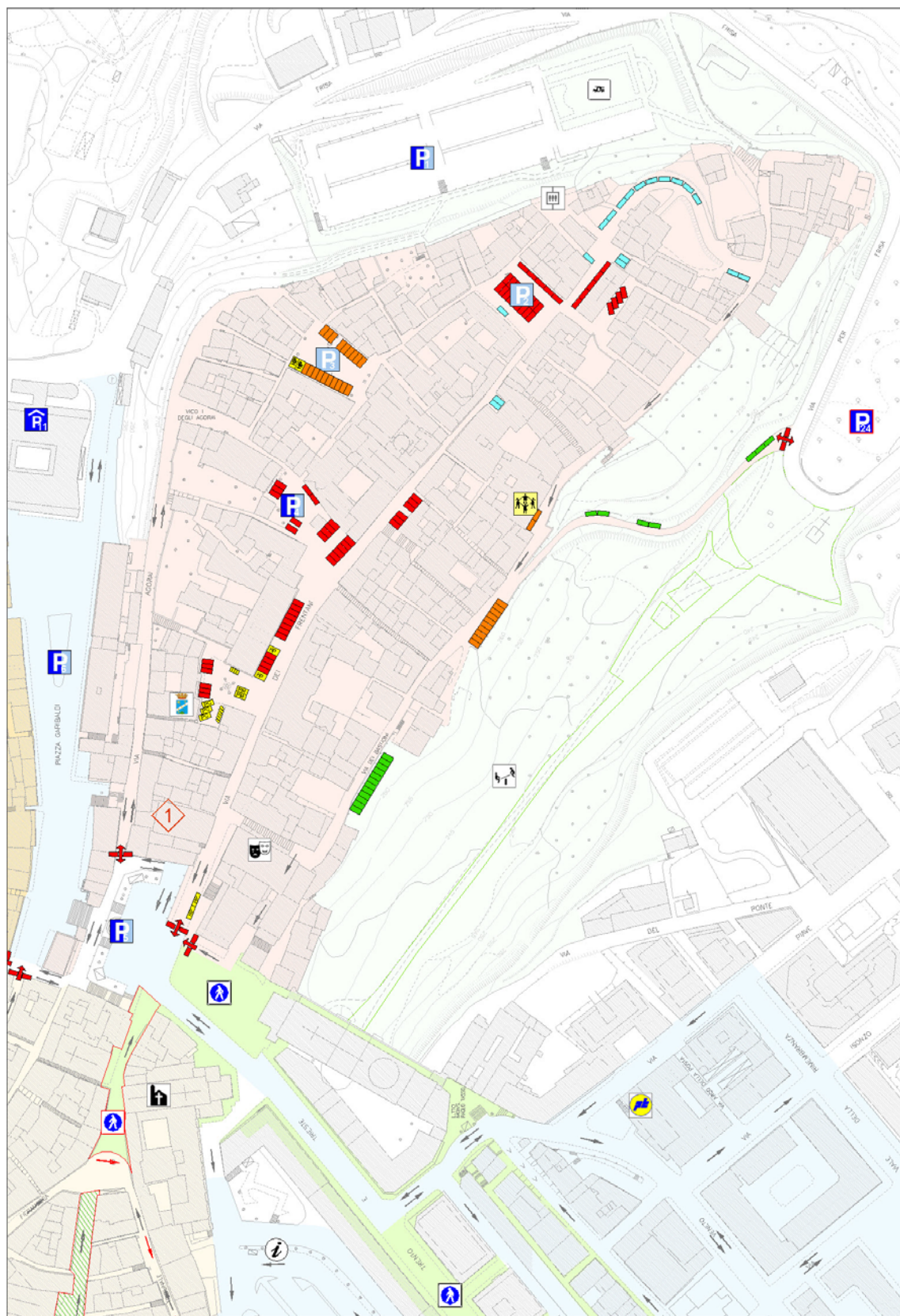


Figura 64: Settore 1 - Quartiere Lancianovecchia. Regolamentazione sosta attuale

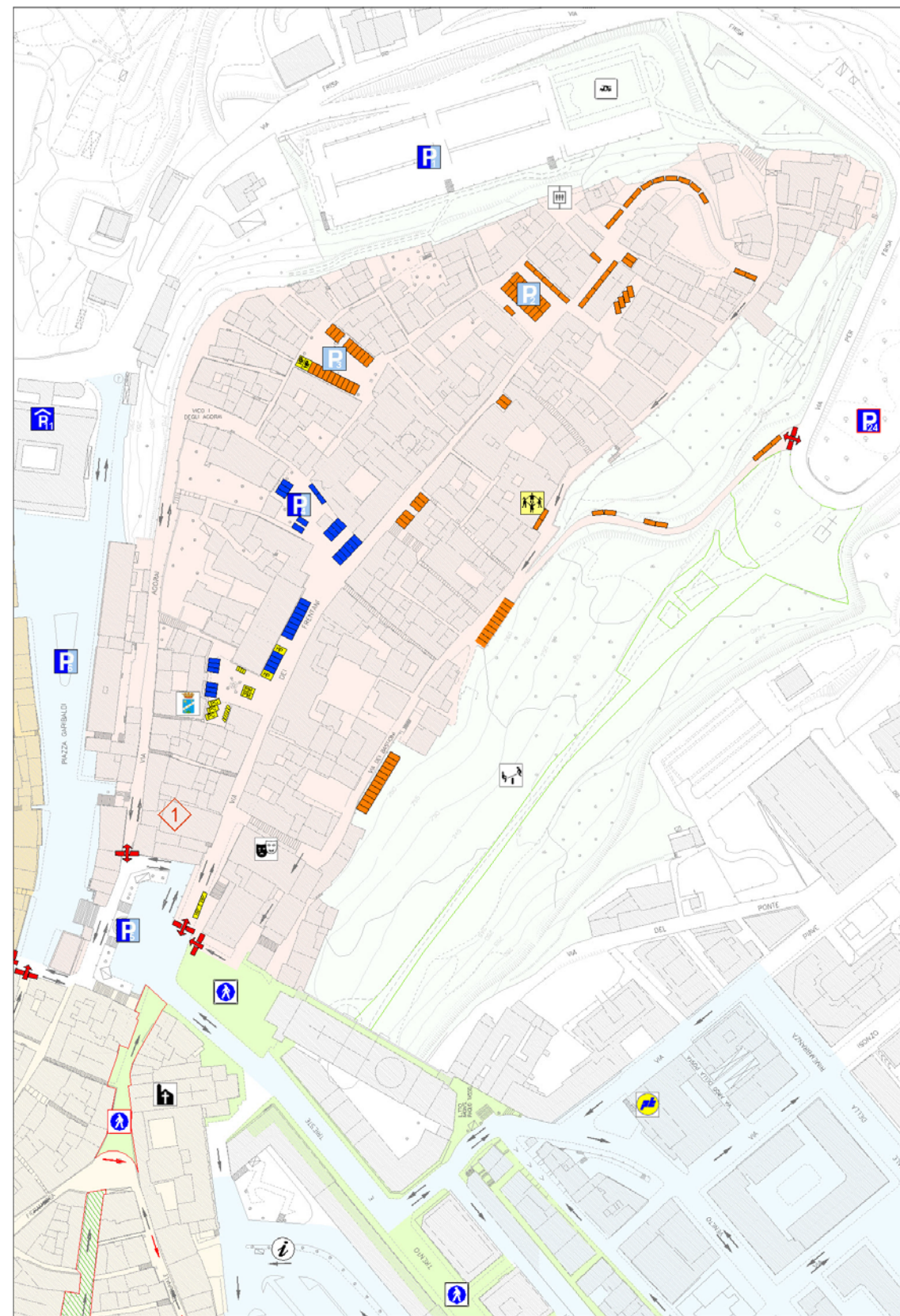


Figura 65: Settore 1 - Quartiere Lancianovecchia. Regolamentazione sosta di progetto

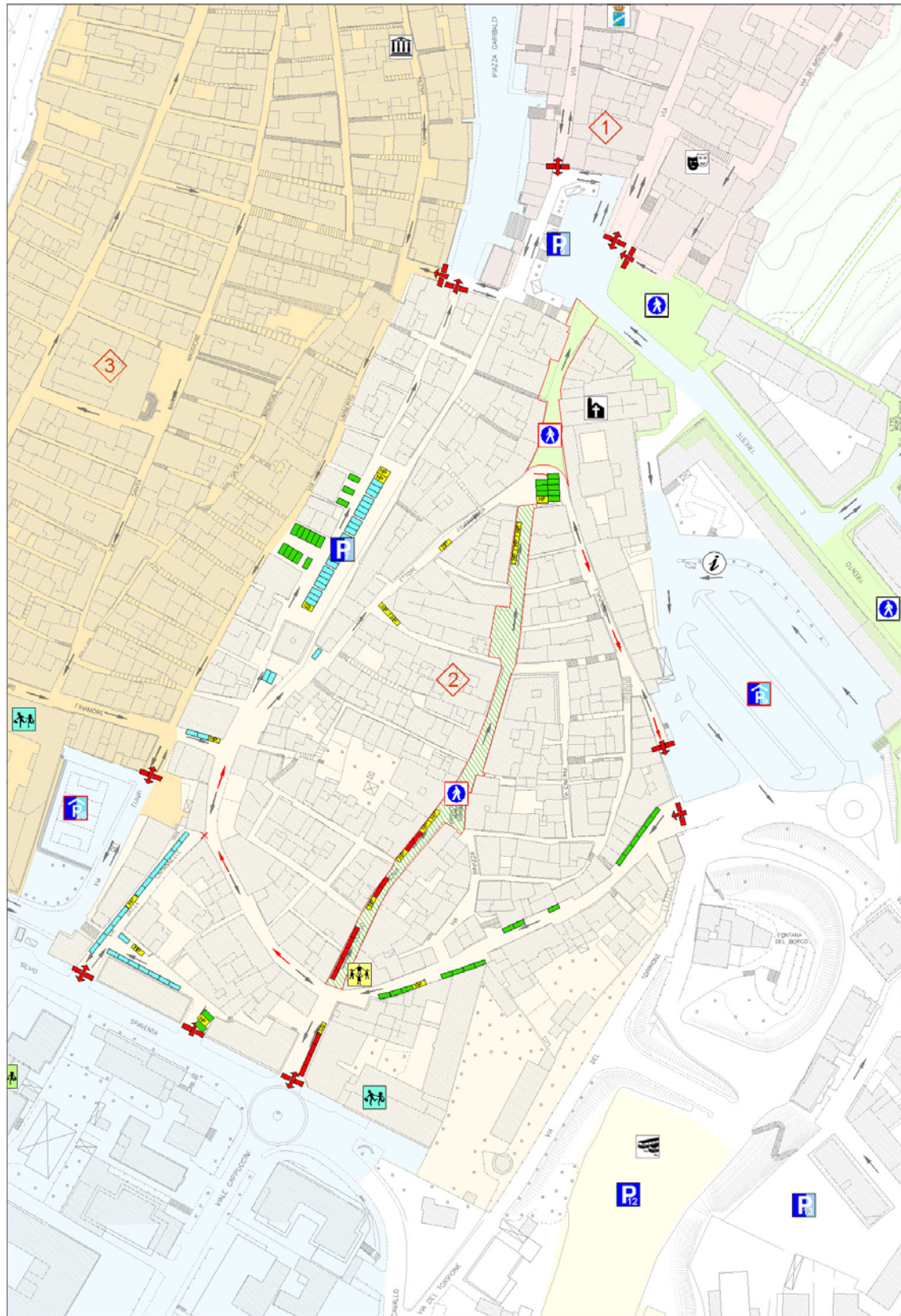


Figura 66: Settore 2 - Quartiere Borgo. Regolamentazione sosta attuale

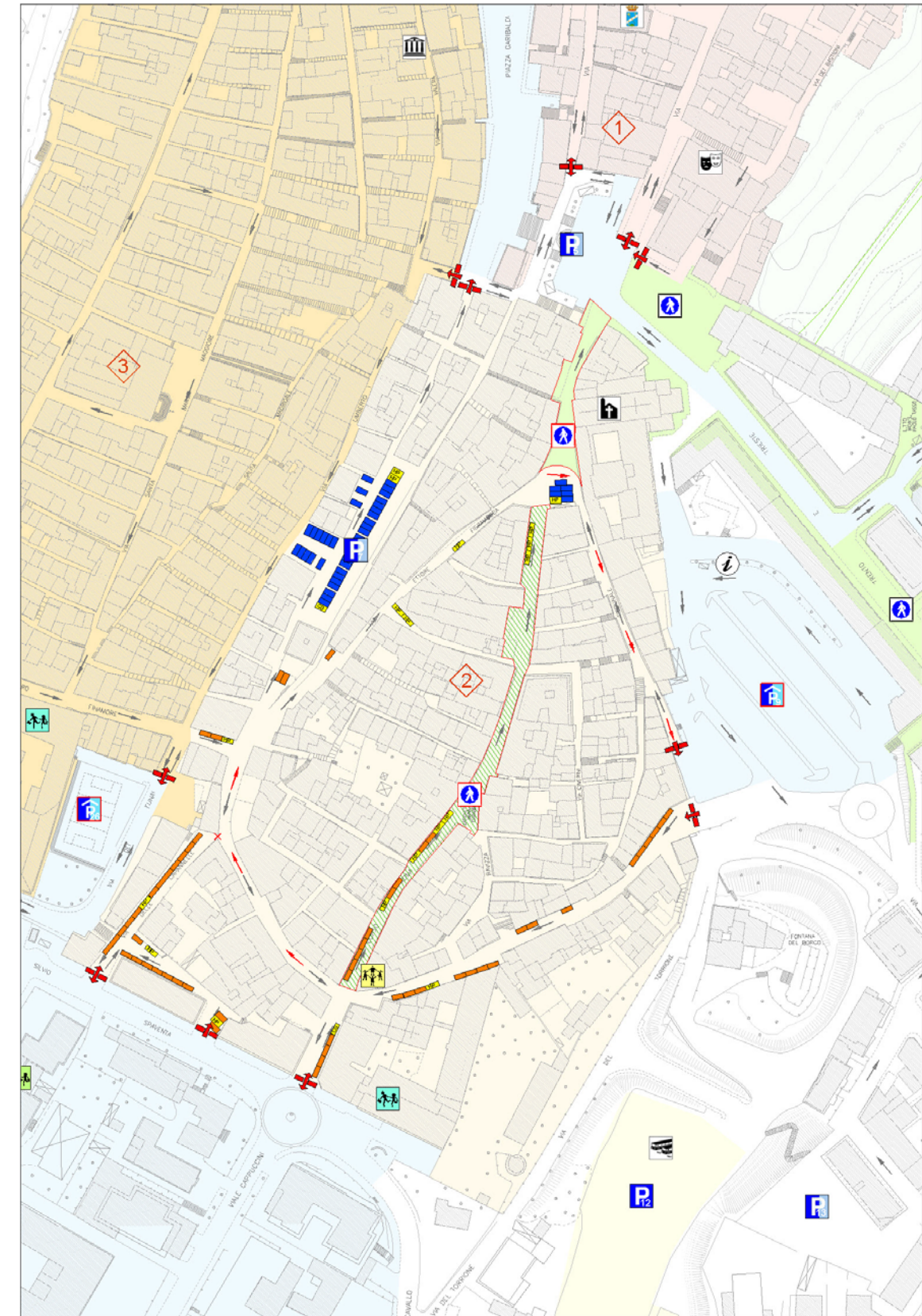


Figura 67: Settore 2 - Quartiere Borgo. Regolamentazione sosta di progetto

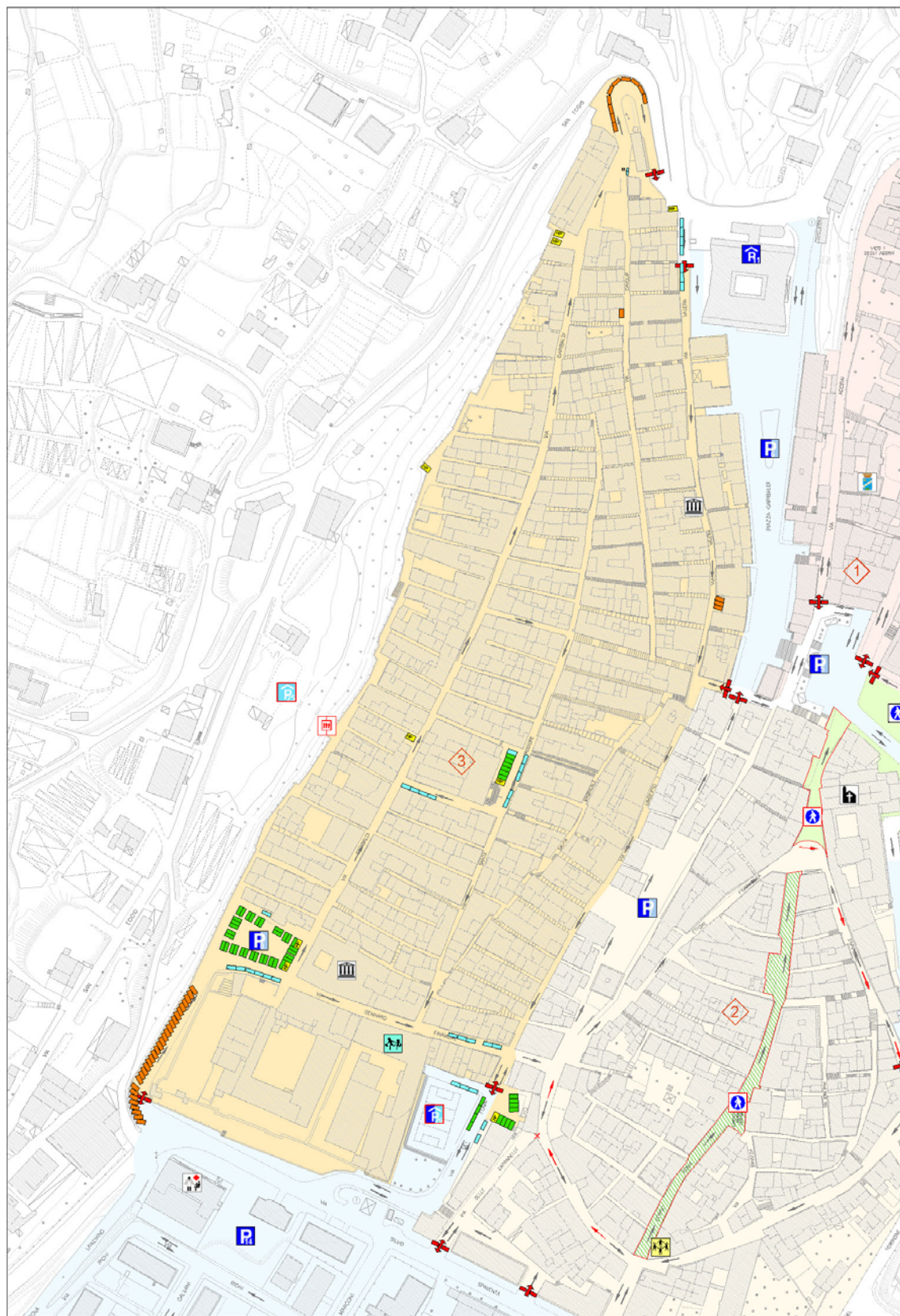


Figura 68: Settore 3 - Quartieri Sacca e Civitanova. Regolamentazione sosta attuale

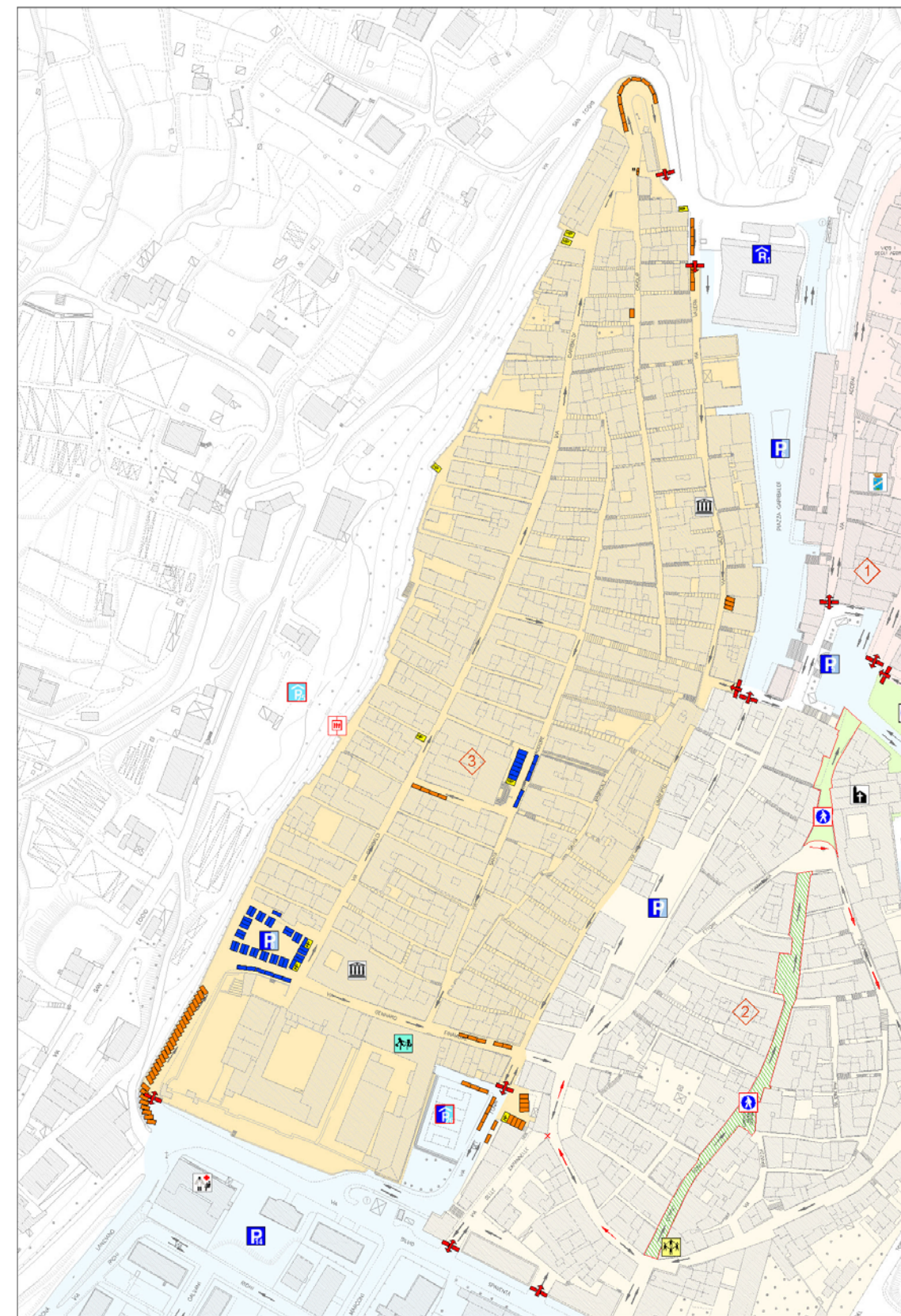


Figura 69: Settore 3 - Quartieri Sacca e Civitanova. Regolamentazione sosta di progetto



5.3.2 INTERVENTO S1 - ISTITUZIONE DI ZONE A SOSTA REGOLAMENTATA

L'istituzione della ZTL comporta la necessità di prevedere interventi di riorganizzazione dell'offerta di sosta nelle aree adiacenti a quelle chiuse al traffico, in particolare per evitare che al miglioramento delle condizioni di circolazione (più elevati livelli di servizio della viabilità interna, a beneficio di mobilità lenta e TPL) e della sosta (a beneficio degli utenti deboli e dei residenti) all'interno della ZTL corrisponda il peggioramento delle condizioni nelle aree immediatamente esterne. I benefici ottenuti, in questo caso, verrebbero annullati sia perché il TPL non sarebbe incentivato ma anzi penalizzato dall'aumento della sosta irregolare sia perché verrebbe a mancare ogni beneficio ambientale di riduzione delle emissioni; sarebbero inoltre penalizzati i residenti delle aree adiacenti alla ZTL, che dovrebbero sopportare una riduzione della sosta disponibile causata dalla migrazione degli utenti esclusi dalla ZTL.

Il Piano prevede quindi l'istituzione di 3 Zone a Sosta Regolamentata (ZSR) adiacenti alle ZTL entro le quali gestire con specifici meccanismi di regolamentazione la domanda di sosta eliminata dalla ZTL.

La ZSR a nord, a protezione sia del Settore 1 - Lancianovecchia che del settore 3 - Sacca e Civitanova della ZTL, coincide con Piazza Garibaldi.

La delimitazione delle ZSR ad est, a protezione del Settore 1 - Lancianovecchia e del settore 2 - Borgo della ZTL, prevede: in senso orario: Piazza Plebiscito, Corso Trento e Trieste, Via Salita della Posta, Via Piave, Viale della Rimembranza, tutta Piazza della Vittoria, Via De Crecchio, per richiudersi con Via Monte Majella.

La ZSR a sud, a protezione del Settore 3 - Sacca e Civitanova della ZTL, interessa la parte nord del quartiere Cappuccini delimitata da (procedendo in senso antiorario) Via Spaventa, Via Belvedere, Via Cotellessa, Via Meucci, Via Colalè, Viale Cappuccini, Via Trozzi e Viale Martiri VI Ottobre. Questo perimetro coincide con le aree di sosta n° 16, 17 e 18 indagate in occasione della campagna di rilievo della sosta più Via Spaventa.

Inoltre è inclusa nella ZSR anche Piazza D'Amico, dove la regolamentazione attuale viene recepita integralmente nel progetto, a meno di 3 stalli posti al limite con Via Tesauri i quali da liberi diventano a pagamento.

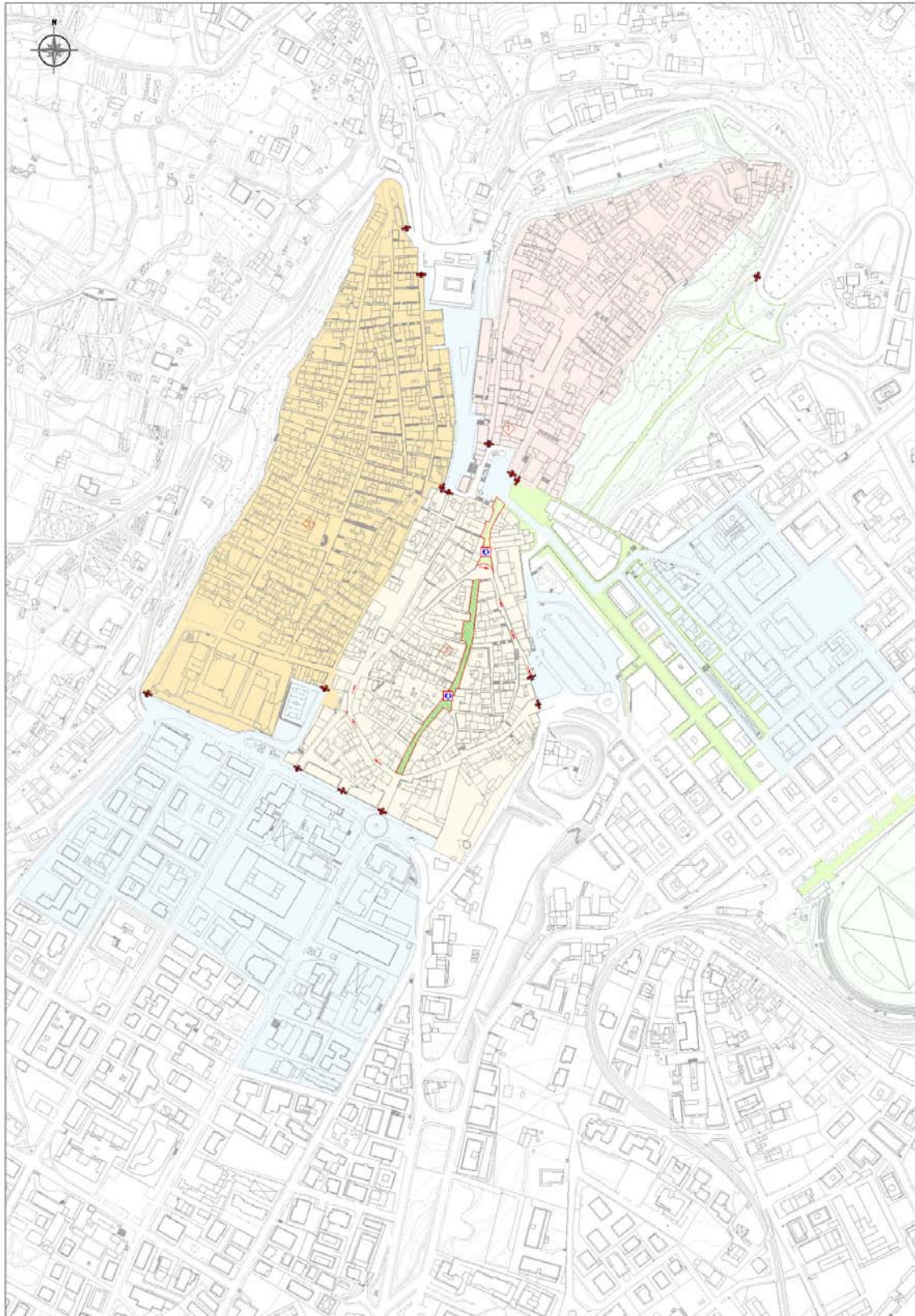


Figura 70: Localizzazione delle ZSR (in celeste) a protezione dei 3 settori della ZTL



Tabella 7: Offerta di sosta attuale e di progetto nelle 3 ZSR

Settori	Scenario	Libera	Pagamento	Disco Orario	Non regolamentata	Riservata residenti	Disabili	Altra riservata	Privata	TOTALE
1. ZSR nord	Attuale	97	-	-	-	-	4	4	6	111
	Progetto	-	97	-	-	-	4	4	6	111
2. ZSR est	Attuale	193	180	17	72	-	9	19	-	490
	Progetto	246	205	11	-	-	9	19	-	490
3. ZSR sud	Attuale	92	-	-	207	-	10	3	42	354
	Progetto	224	62	-	-	13	10	3	42	354

Nelle aree a pagamento interne alle ZSR possono essere previste delle autorizzazioni alla sosta in deroga al pagamento ai residenti delle ZTL adiacenti e delle ZSR stesse, magari con limitazione temporale alla sosta a 24 ore consecutive in modo da evitare la sosta protratta per più giorni e favorire comunque una certa rotazione in tali aree a ridosso delle ZTL. Nella sola Via Funai si ritiene che la sosta vada autorizzata ai soli residenti del Settore 3 della ZTL.

Essendo previste agevolazioni per la sosta ai residenti della ZSR, questi ultimi dovranno essere forniti di appositi **contrassegni** che attestino l'effettiva autorizzazione alla sosta, e che l'utente avrà l'obbligo di esporre in maniera ben visibile dall'esterno del veicolo. Il contrassegno deve riportare chiaramente tutte le informazioni relative al permesso rilasciato (identificativo del titolare, periodo di validità del permesso) e soprattutto il settore per cui il permesso è rilasciato.

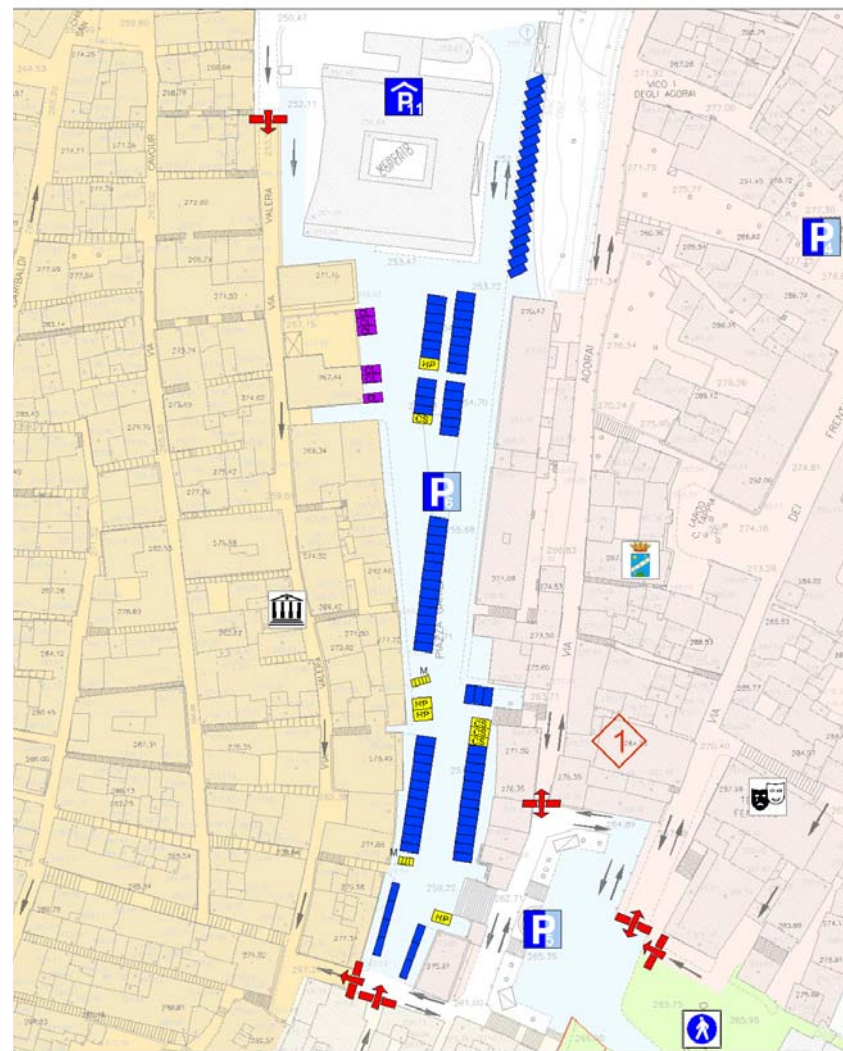
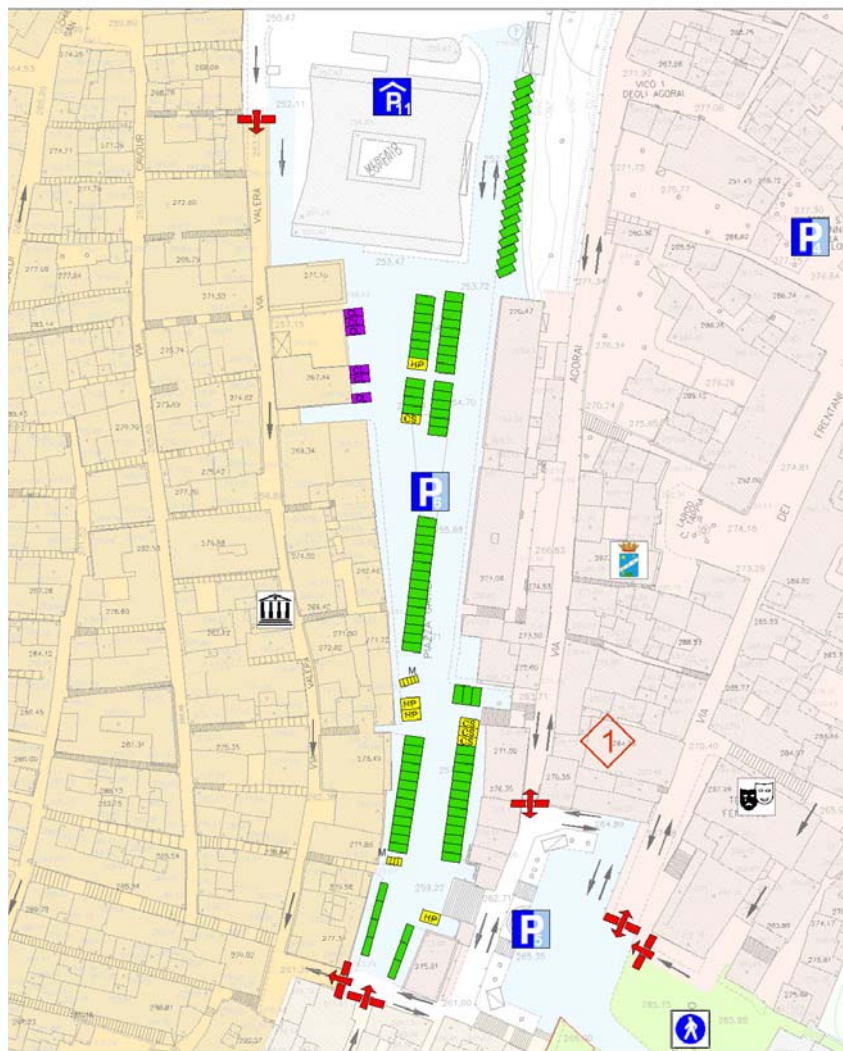


Figura 71: ZSR nord - Regolamentazione della sosta (attuale a sinistra e di progetto a destra)

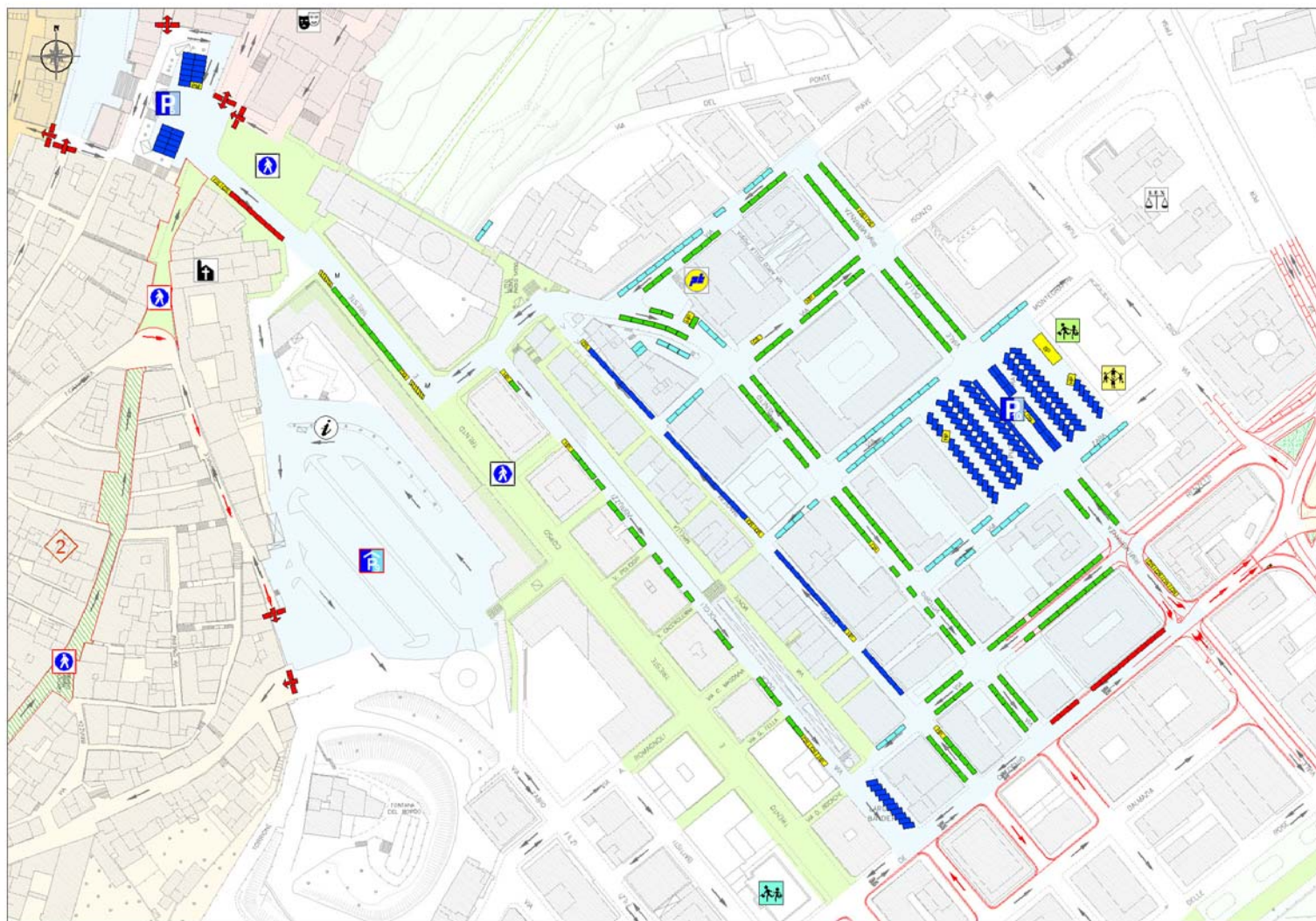


Figura 72: ZSR est - Regolamentazione della sosta attuale

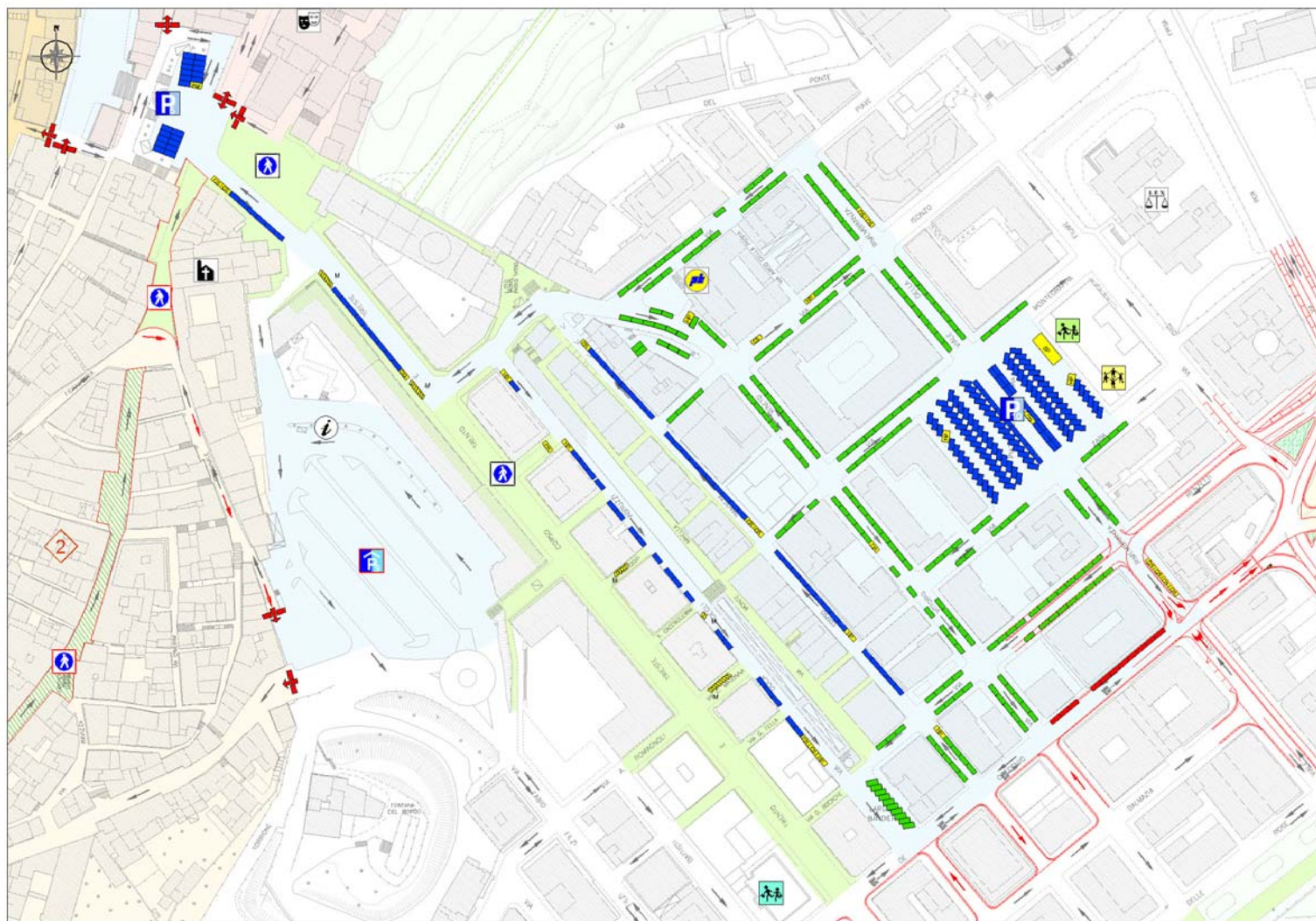


Figura 73: ZSR est - Regolamentazione della sosta di progetto

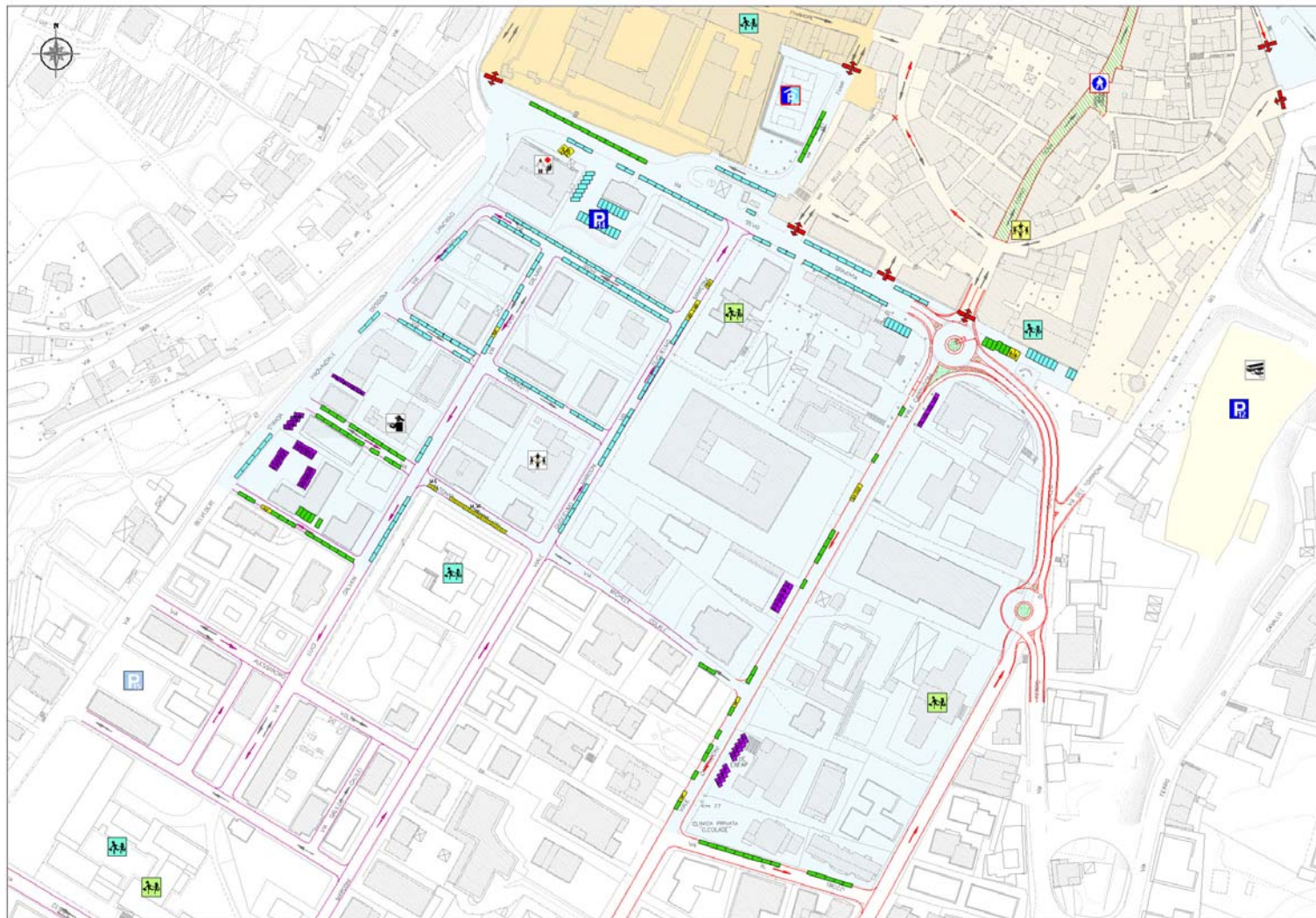


Figura 74: ZSR sud - Regolamentazione della sosta attuale

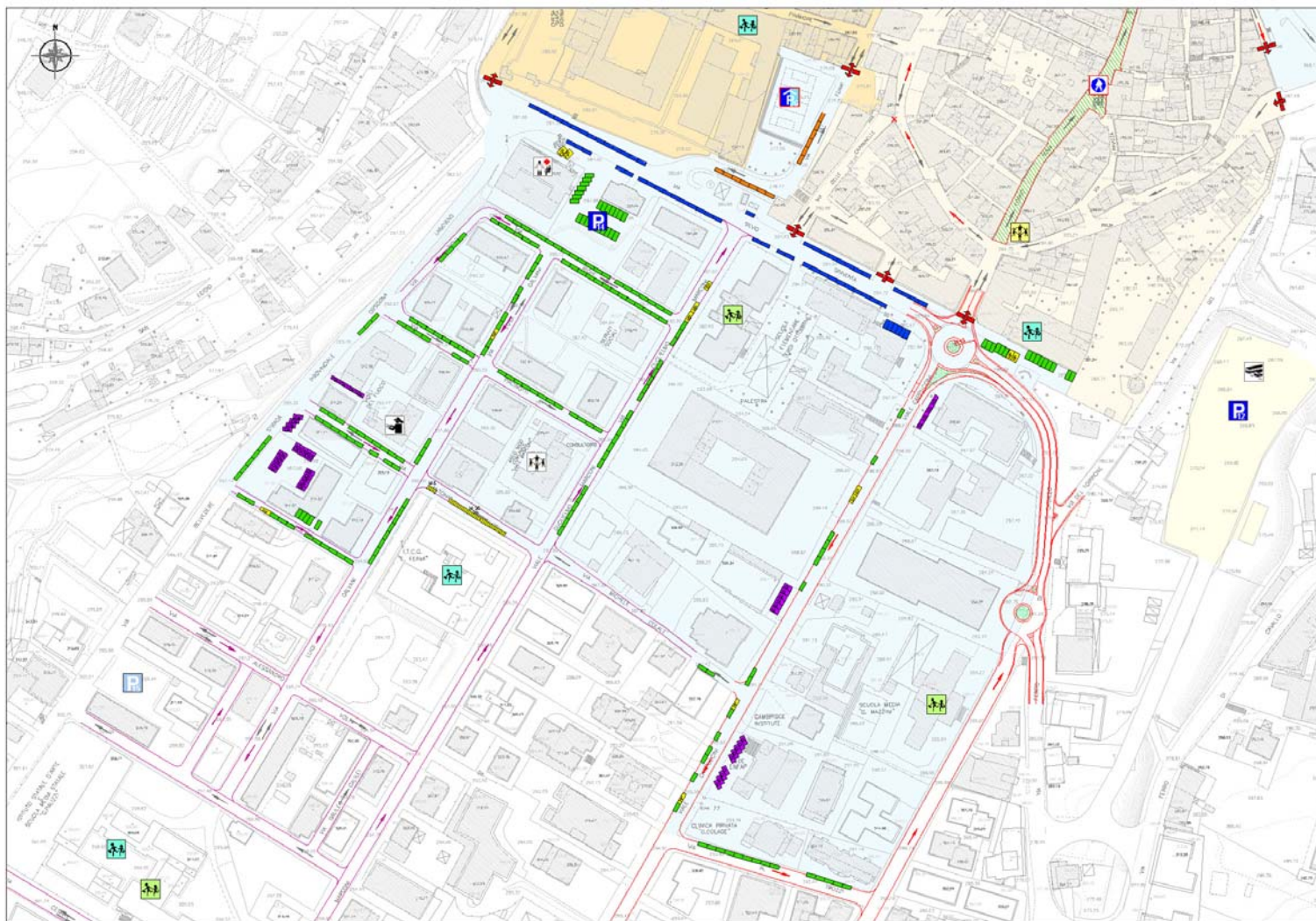


Figura 75: ZSR sud - Regolamentazione della sosta di progetto



5.3.3 QUANTIFICAZIONE DELLA DOMANDA DI SOSTA E BILANCI

Nelle seguenti tabelle sono riportati i risultati delle elaborazioni della domanda di sosta nel centro storico, per ciascuno dei tre settori della ZTL, e per le zone ricadenti nella ZSR. Tali elaborazioni sono state effettuate a partire dai dati sulla domanda di sosta rilevati durante la campagna di indagine effettuata per la redazione del PGTU (cfr. Allegato D).

I risultati mostrano il rapporto fra la domanda e l'offerta di sosta (saturazione) nelle diverse fasce temporali rilevate in occasione delle campagne di indagine.

Tabella 8: Domanda di sosta rilevata nei settori interessati dalla ZTL

		Numero di veicoli in sosta durante la notte	Numero di veicoli in sosta durante il mattino	Numero di veicoli in sosta durante il pomeriggio
Settore 1 ZTL	TOT Domanda	198	202	168
	Offerta	152	152	152
	% saturazione	130%	133%	111%
Settore 2 ZTL	TOT Domanda	145	167	154
	Offerta	121	121	121
	% saturazione	120%	138%	127%
Settore 3 ZTL	TOT Domanda	174	104	139
	Offerta	138	138	138
	% saturazione	126%	75%	101%

Tabella 9: Domanda di sosta rilevata nei settori interessati dalla ZSR

		Numero di veicoli in sosta durante la notte	Numero di veicoli in sosta durante il mattino	Numero di veicoli in sosta durante il pomeriggio
Settore ZSR Sud	TOT Domanda	244	375	347
	Offerta	354	354	354
	% saturazione	69%	106%	98%

		Numero di veicoli in sosta durante la notte	Numero di veicoli in sosta durante il mattino	Numero di veicoli in sosta durante il pomeriggio
Settore ZSR Est	TOT Domanda	181	578	534
	Offerta	490	490	490
	% saturazione	37%	118%	109%

		Numero di veicoli in sosta durante la notte	Numero di veicoli in sosta durante il mattino	Numero di veicoli in sosta durante il pomeriggio
Piazza D'Amico	TOT Domanda	87	305	245
	Offerta	282	282	282
	% saturazione	31%	108%	87%



		Numero di veicoli in sosta durante la notte	Numero di veicoli in sosta durante il mattino	Numero di veicoli in sosta durante il pomeriggio
Settore ZSR Nord (Piazza Garibaldi)	TOT Domanda	103	108	105
	Offerta	111	111	111
	% saturazione	93%	97%	95%

L'ipotesi di riassetto della sosta legata all'istituzione della ZTL prevede di mantenere nel centro storico la sola sosta dei residenti, per cui il dato di maggiore interesse è l'osservazione del livello di saturazione notturna che si raggiunge nei settori della ZTL: tale valore evidenzia, infatti, il rapporto tra dotazione di parcheggi e capacità di soddisfare la domanda dei residenti. Come si evince dalla Tabella 8 tutti e tre i settori mostrano criticità con livelli di saturazione superiori al 100%.

Per quanto riguarda il settore 1 si ha però che il vicino parcheggio di Via per Frisa è praticamente vuoto, come dimostrano le indagini sull'offerta e domanda di sosta condotte con il metodo della targa. Qui si ha infatti che a fronte di 148 stalli di sosta⁵, la domanda non supera mai le 49 vetture contemporaneamente presenti (saturazione del 33%).

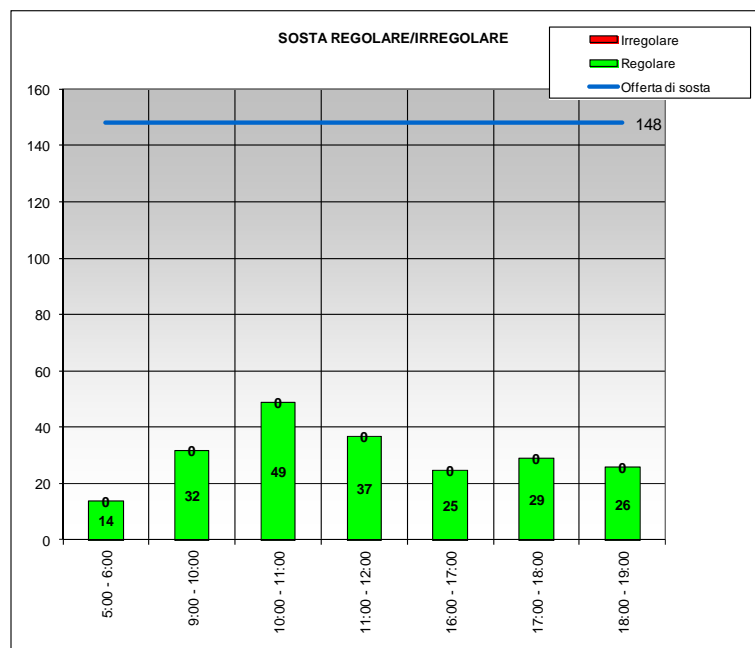


Figura 76. Grafico della domanda di sosta del parcheggio di Via per Frisa

Il margine di capacità di tale parcheggio è quindi tale per cui l'attivazione della ZTL per il settore 1 è sostenibile nell'immediato dal punto di vista della sosta dei residenti. Il parcheggio è infatti in grado di accogliere le auto dei residenti in eccesso nella fascia notturna (46 auto). Si rende però necessario mi-

⁵ Nelle giornate di rilievo dell'offerta di sosta (cfr. Allegato D) nel parcheggio di Via per Frisa non erano accessibili 17 stalli. Le considerazioni sui bilanci di sosta riportate in questo capitolo, essendo di carattere generale, sono state però riferite alla condizione a regime del parcheggio, ovvero 148 stalli.



gliorare l'appetibilità del parcheggio, il quale è dotato di un ascensore per la risalita nei pressi della chiesa di San Biagio, che necessita di interventi per migliorare la sicurezza. Tale ascensore, il cui funzionamento dovrà essere assicurato 24/24h, prevede infatti 4 piani di fermata (T, 1, 2, 3), ma il piano 1 e 2 non hanno alcuna funzione, le porte si aprono infatti sulla scalinata che sale parallela all'ascensore. Si consiglia quindi di disabilitare queste fermate intermedie e di installare telecamere di videosorveglianza a circuito chiuso per aumentare la sicurezza dell'area.

Infine un ulteriore intervento che potrebbe portare ad una maggiore utilizzo di questo parcheggio anche da parte di non residenti è il miglioramento e la segnalazione con opportuna segnaletica orizzontale e verticale del percorso pedonale di collegamento con il mercato coperto (e quindi Piazza Garibaldi), il quale dista appena 150m.



Figura 77. Percorso pedonale da potenziare tra il parcheggio di Via per Frisa e Piazza Garibaldi

In una prospettiva di medio periodo è possibile prevedere la realizzazione di box auto interrati privati da rendere disponibili, in modo oneroso, ai residenti del settore 1. Tali box, di cui è già presente una certa richiesta da parte dei residenti di Lancianovecchia, sarebbero ideali per il ricovero della seconda auto, anche in vista di un possibile regolamento della ZTL che può prevedere il rilascio del permesso alla circolazione e alla sosta ad una sola auto per nucleo familiare. Per essere appetibili, e quindi riscontrare successo verso i privati che potrebbero essere interessati al loro acquisto, tali box dovranno essere di di-

menzioni tali da poter ospitare oltre ad un'autovettura anche un ripostiglio o per ricoverare un ciclomotore. Si consiglia la realizzazione sotto il livello più alto dell'attuale parcheggio e prevedere l'uscita pedonale nei pressi dell'ascensore (cfr. Figura 78). Tale realizzazione consente di ricavare 21 box e può essere vista come primo modulo prototipale per la valutazione di ulteriori interventi che possono essere ripetuti in modo analogo nel resto del parcheggio che per la sua organizzazione ben si presta ad una lavorazione modulare, per un totale massimo di 5 moduli. Si consiglia infine di recuperare l'area verde attualmente inutilizzata creandovi un'area di camper service custodita, intervento che consente di recuperare anche qualche stallo al posto dell'attuale zona di carico/scarico delle acque dei camper presente nell'angolo sud-ovest del parcheggio.



Figura 78. Localizzazione dell'ipotesi di prima realizzazione dei box auto interrati privati e del camper service

Per quanto riguarda i settori 2 e 3 le analisi mostrano una sovra saturazione durante la fascia notturna quantificabile in 24 veicoli in eccesso rispetto alla sua capacità per il settore 2, mentre il settore 3 fa registrare 36 vetture in eccesso.

I veicoli dei residenti in eccesso dal settore 2, anche a seguito dell'attuazione dell'APU permanente, possono essere accolti nelle ore notturne dal parcheggio di Piazza D'Amico; è inoltre possibile preve-



dere di riservare, durante le ore notturne, ai residenti di questo settore, gli stalli di sosta su Via Spaventa tra Viale Marconi e Viale Cappuccini lato nord (13 stalli). I residenti della ZSR sud avranno comunque disponibilità di sosta grazie all'intervento di riorganizzazione degli schemi di circolazione su Viale Cappuccini e strade limitrofe, intervento che, istituendo il senso unico di circolazione, rende disponibile una corsia per la sosta dei veicoli (la quantificazione del numero di stalli di sosta che tale intervento rende disponibili esula dalle finalità del PGTU e dovrà essere affrontato nella redazione dei successivi piani particolareggiati previsti dalla normativa).

I veicoli in eccesso dal settore 3, per quanto riguarda la sua parte nord (sostanzialmente il quartiere Sacca) attualmente non trovano posti liberi nemmeno nel parcheggio di Piazza Garibaldi, il quale è saturo anche nelle ore notturne. La sua capacità è inoltre inficiata da molte auto in sosta lunga (>2h) favorita dal fatto che il parcheggio è libero. In particolare il 40% degli stalli di sosta è occupato da residenti che lasciano l'auto ferma tutta la giornata mentre il restante 60% è occupato dalle auto dei non residenti.

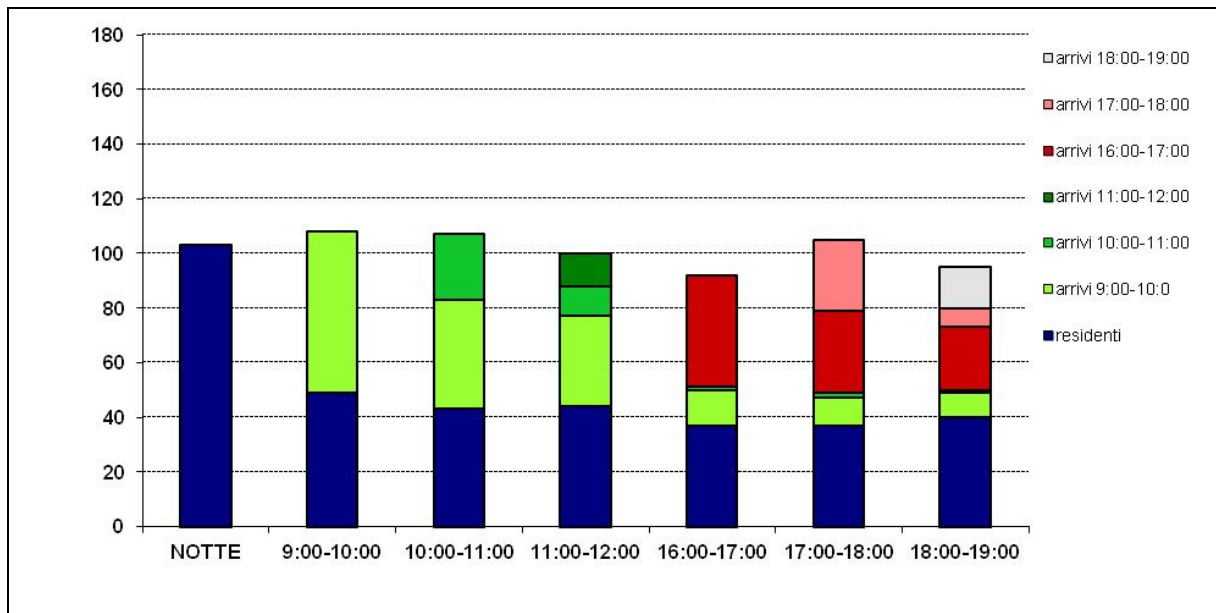


Figura 79. Piazza Garibaldi - istogramma della durata della sosta

È ragionevole ipotizzare che una parte di questi siano residenti del settore 1 della ZTL: la politica di gestione della sosta che si potrebbe adottare in questo caso è quella di riservare, almeno per le ore notturne, alcuni stalli ai residenti del settore 3, così da spostare verso il parcheggio di Via per Frisa le auto dei residenti del settore 1.

Per quanto riguarda la parte sud del settore (quartiere Civitanova) è possibile operare analogamente a quanto descritto per il settore 2, ovvero riservare durante le ore notturne la sosta sul lato nord del tratto di Via Spaventa compreso tra Via Finamore e Viale Marconi (14 stalli) ai residenti del settore 3 della ZTL. La sosta dei residenti della ZSR è salvaguardata, soprattutto qualora si intervenga anche con la riorganizzazione della circolazione di cui al cap. 5.1.4.2, dall'aumento dell'offerta di sosta che si avrà a segui-



to della riorganizzazione degli schemi di circolazione del quartiere descritti al precedente paragrafo 5.1.4.

Per quanto riguarda la quantificazione della domanda espulsa dalla ZTL nelle ore diurne è possibile effettuare una stima basandosi sui dati raccolti durante le indagini nelle aree indagate che ricadono all'interno della futura ZTL. Si può notare, come già riportato, che le auto dei non residenti rappresentano, nel corso delle ore del giorno, circa il 60% dei veicoli totali. Tale assunzione è da considerarsi a favore di sicurezza in quanto le zone prese in considerazione per la stima sono quelle di Piazza Garibaldi e viabilità limitrofe che presentano un tasso di rotazione certamente superiore a quello delle altre viabilità locali interne ai futuri settori delle ZTL.

Nella tabella seguente si mostra una stima della domanda espulsa dalla ZTL.

Tabella 10: Sosta rilevata nei settori oggetto di ZTL

		Numero di veicoli in sosta durante il mattino	Numero di veicoli in sosta durante il pomeriggio
Settore 1 ZTL	TOT Domanda	202	168
	% non residenti (stima)	60%	60%
	Domanda non residenti espulsa	121	101
Settore 2 ZTL	TOT Domanda	167	154
	% non residenti (stima)	60%	60%
	Domanda non residenti espulsa	100	92
Settore 3 ZTL	TOT Domanda	104	139
	% non residenti (stima)	60%	60%
	Domanda non residenti espulsa	62	83
TOTALE		283	276

Ne consegue che attualmente la domanda massima da ricollocare è pari 283 auto espulse dalla ZTL. Di queste, sempre dall'analisi del parcheggio di Piazza Garibaldi, si ha che il 30% (85 auto) effettua una sosta lunga (>2h). Questa domanda (peraltro abbastanza contenuta), in prospettiva dovrà essere ricollocata nei parcheggi in struttura programmati dall'Amministrazione comunale mentre, nel breve periodo, dovrà essere soddisfatta mediante collegamenti delle principali aree esterne di parcheggio con il centro storico sia mediante la riqualificazione dei percorsi ciclopedonali previsti dal PGTU sia, eventualmente, mediante il potenziamento in alcune fasce orarie del servizio di trasporto pubblico urbano da studiare nell'ambito di un apposito Piano del Trasporto Pubblico. Per quanto riguarda i parcheggi in struttura, pur non trattandosi di interventi che possono essere ricompresi nel PGTU, nel paragrafo 5.3.4 sono riportati e descritti al fine di valutarne la compatibilità con il PGTU stesso. Viene proposta una breve analisi dei parcheggi già inseriti nella programmazione comunale, limitatamente a quelli che risultano pienamente coerenti con la strategia generale messa in atto dal PGTU.

Le restanti $(283-85)=198$ auto, che effettuano sosta breve, nel breve periodo potranno trovare posto in parte nel parcheggio di Via per Frisa e in parte nella ZSR.



In una prospettiva di medio-lungo periodo, al fine di salvaguardare e incentivare il ruolo attrattore del Centro Storico è indispensabile dare attuazione al programma di realizzazione di parcheggi pertinenti e ad uso misto pertinenziale/operativo a corona della ZTL. A tal fine nella presente relazione, al Par. 5.3.4 sono stati riportati i parcheggi in struttura ritenuti coerenti e funzionali alla piena attuazione delle strategie progettuali del PGTU.

Ritornando alla fase di immediata attuazione, il parcheggio di Via per Frisa, a fronte di un'offerta di sosta di 148 stalli, è interessato da una domanda di punta pari a 49 auto (vedi Figura 76) alla quale vanno aggiunte le auto dei residenti del settore 1 della ZTL (46 auto) che per la sosta nelle ore notturne utilizzano questo parcheggio a seguito della sua maggiore sicurezza e appetibilità. E' lecito ipotizzare (sempre a seguito dell'analisi delle dinamiche di sosta) che il 40% (18 auto) rimanga tutto il giorno, mentre il restante 60% liberi gli stalli. Tale parcheggio ha quindi una capacità residua stimata di $(148-49-18)=81$ auto.

Rimangono quindi da collocare $(198-81)=117$ auto di domanda attualmente soddisfatta. Queste auto, tendenzialmente in sosta breve, nell'immediato dovranno trovare parcheggio nella ZSR a seguito di interventi che favoriscano la rotazione della sosta quali l'istituzione di stalli a pagamento in Piazza Garibaldi, in Corso Trento e Trieste, in Via Tesauri, in Via Spaventa e in Via Duca degli Abruzzi (complessivamente +187 stalli a pagamento nelle ZSR).

Oltre a questo, in prospettiva, per rispondere adeguatamente alla domanda di sosta potenziale attualmente non soddisfatta, sono da considerare i nuovi parcheggi previsti dall'Amministrazione i quali sarebbero in grado, una volta realizzati⁶, di accogliere complessivamente oltre 600 autovetture (cfr. Par. 5.3.4). L'ipotesi di attivazione della ZTL, della ZSR e della APU nelle sue differenti configurazioni, è quindi sostenibile dal punto di vista dei bilanci tra domanda e offerta di sosta se accompagnata nella sua progressiva attuazione dalla realizzazione dei parcheggi in struttura programmati.

In questa prospettiva si ritiene quindi consigliabile intervenire in tempi rapidi, dopo la ristrutturazione dell'ascensore del parcheggio di Via per Frisa, con l'istituzione della ZTL nel Settore 1 di Lanciano-vecchia differendo l'estensione ai Settori 2 e 3 a quando saranno disponibili i parcheggi struttura di Sant'Egidio, di Via dei Funai e di Piazzale d'Amico (cfr. Par. 5.3.4).

⁶ La realizzazione dei tre parcheggi è stata inserita nel "Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2012 - 2014" nell'elenco annuale del 2013

5.3.4 PARCHEGGI IN STRUTTURA PROGRAMMATI DALL'AMMINISTRAZIONE E DI CUI È STATA VERIFICATA LA COERENZA RISPETTO AL PGTU

Nel presente paragrafo sono riportati una serie di parcheggi in struttura inseriti in documenti di programmazione comunale per i quali è stata riscontrata una sostanziale coerenza con l'impostazione e lo scenario progettuale del PGTU. I suddetti interventi infrastrutturali, quando realizzati, concorreranno a rendere più funzionale l'assetto proposto dal PGTU e a garantire un'adeguata risposta alla domanda di sosta attuale e potenziale per l'accesso alle aree centrali della città favorendo altresì la riqualificazione dello spazio urbano con particolare riferimento alle piazze e alle vie di maggiore pregio storico e valenza turistico-commerciale.

Per ogni impianto si riporta l'indicazione di massima delle rispettive funzioni e capacità.

- Area di Diocleziano: il parcheggio è previsto sull'area di fronte all'ingresso del Parco di Diocleziano e prevede 26 stalli bus e 60 posti auto; la sua funzione prevalente è quella di costituire un approdo attrezzato per gli autobus turistici in modo da proporre, attraverso il connesso impianto meccanizzato di risalita sul Ponte Diocleziano un accesso inedito e altamente suggestivo al Centro Storico.



Figura 80. Localizzazione del parcheggio di prossima realizzazione "Area di Diocleziano" (vista generale e zoom)



- Sant'Egidio: il parcheggio è previsto sul lato occidentale del perimetro del centro Storico immediatamente fuori le mura del quartiere Civitanova, con accesso carrabile da Via Sant'Egidio. La capienza prevista è di 80 posti auto integralmente riservati ai residenti. E' previsto un ascensore per il collegamento pedonale con il quartiere Civitanova;

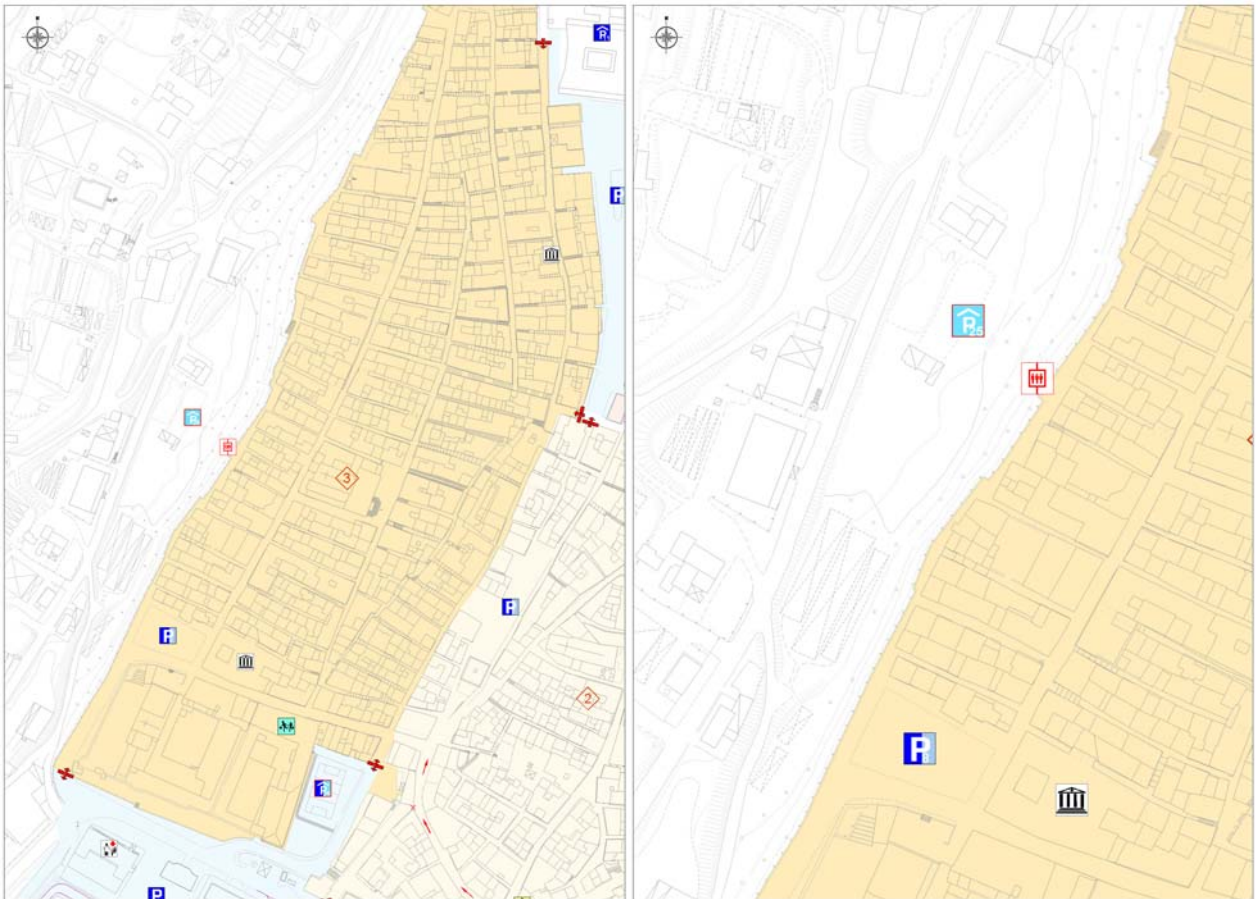


Figura 81. Localizzazione del parcheggio di prossima realizzazione "Sant'Egidio" (vista generale e zoom)

- Via dei Funai: il parcheggio è previsto in struttura multipiano (2 piani interrati) sotto il campo da calcetto di Via dei Funai; la sua capacità è di 98 posti auto di cui una parte riservata ai residenti del centro Storico e una parte ad uso pubblico a rotazione.

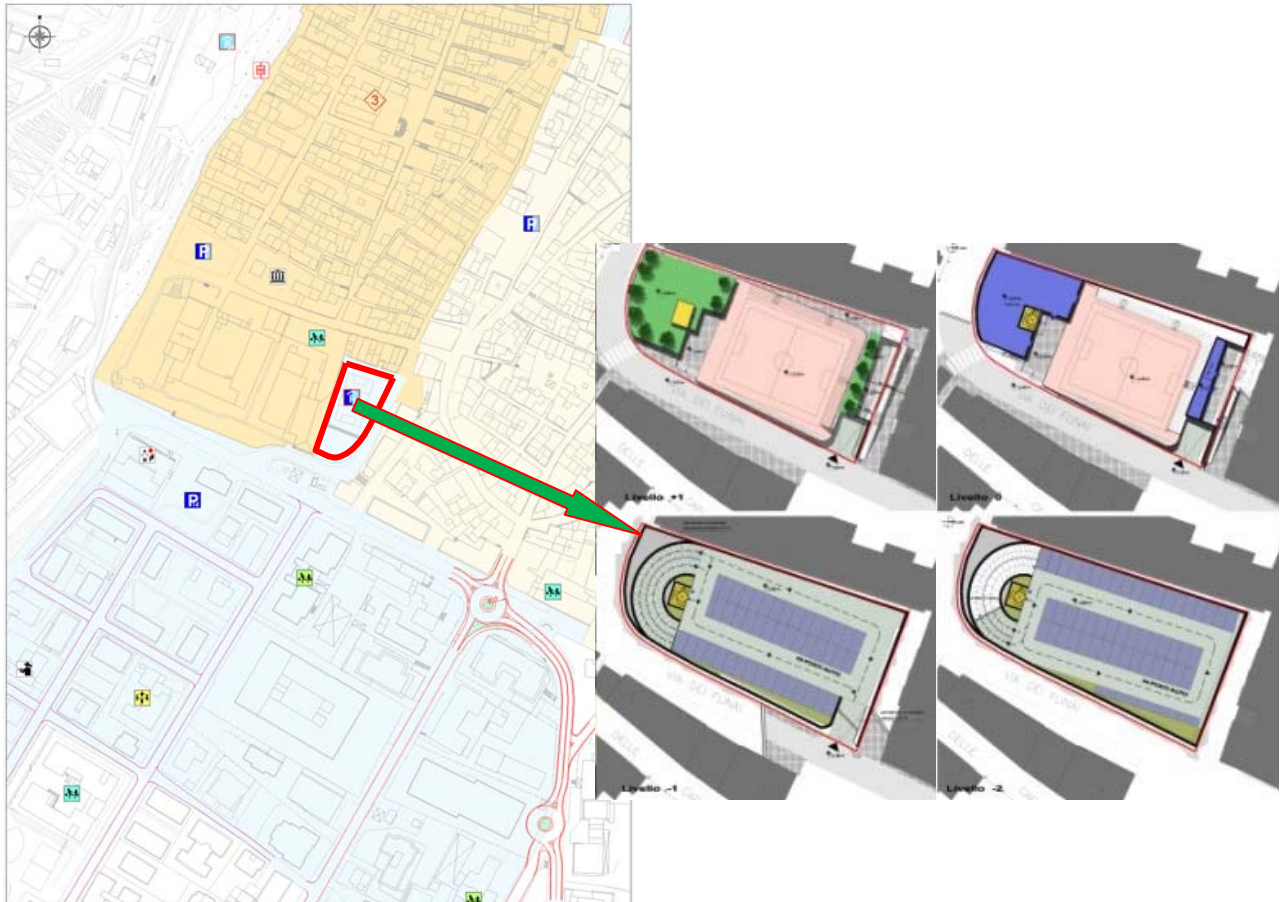


Figura 82. Localizzazione del parcheggio di prossima realizzazione "Via dei Funai"
(vista generale e zoom con rappresentazione dei 2 livelli di copertura e dei 2 piani interrati)

- Piazzale D'Amico: il parcheggio è previsto in struttura multipiano interrata nell'area occupata dall'attuale parcheggio a raso a pagamento. La sua capacità ottimale, in funzione delle analisi sulla domanda di sosta espulsa dalle aree centrali nell'auspicabile caso di completa attuazione della Z.T.L. e di estensione dell'area pedonale urbana proposte dal PGTU a regime e tenuto conto di quella degli altri parcheggi in struttura previsti, è da ritenersi compresa tra i 400 e i 500 posti auto di cui circa un quarto/un terzo da riservare ai residenti. La notevole capacità di posti auto a pagamento a rotazione è stata prevista tenendo conto delle buone caratteristiche del collegamento stradale con la viabilità extraurbana garantito dall'asse via G. Rosato - via F. Sargiacomo sul quale anche il PGTU è intervenuto per migliorare la fluidità della circolazione in corrispondenza di alcune intersezioni.

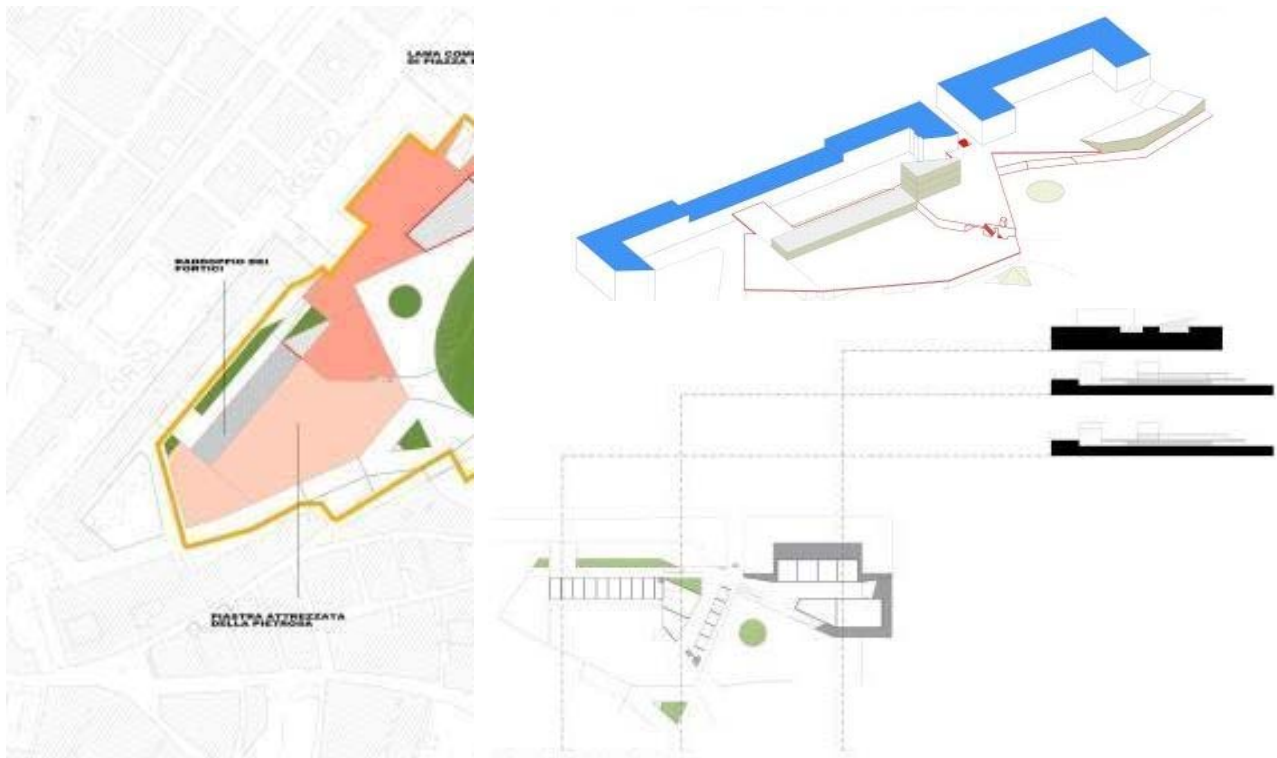


Figura 83. Parcheggio di prossima realizzazione "Piazzale D'Amico"
(planimetria, assonometria e sezioni significative tratte dal Progetto Lanciano Smartcity)



5.4 Interventi a favore del trasporto collettivo

Per il trasporto collettivo il Piano si è concentrato su due interventi principali di seguito descritti.

5.4.1 INTERVENTO T1 – RIORGANIZZAZIONE DELL'ACCESSO AL CAPOLINEA BUS NEL PIAZZALE DELLA STAZIONE STORICA DELLA FERROVIA SANGRITANA

Il Piano, in accordo con quanto previsto con l'Intervento V6 – Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio – Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino, propone una nuova sistemazione degli accessi e delle uscite dall'area del piazzale della stazione storica della Ferrovia Sangritana.

In fase di elaborazione del Piano sono state formulate tre ipotesi alternative di soluzione di questo nodo (cfr. descrizione dell'intervento V6 al Par.5.1.7). In questo paragrafo si evidenzia la differenza tra le diverse ipotesi avanzate relativamente ai movimenti autobus in ingresso/uscita dal piazzale automobilistico della stazione storica della ferrovia Sangritana:

1. La prima ipotesi prevede l'ingresso/uscita al piazzale lungo Via Dalmazia (Figura 84), con il beneficio di delocalizzare i movimenti degli autobus di emissione/immissione dalla viabilità principale rispetto all'intersezione Via De Crecchio – Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino. Gli autobus, in uscita dal piazzale della Sangritana, per raggiungere Via De Crecchio debbono percorrere un breve tratto di Via Dalmazia e poi svoltare a destra su Via Cesare Battisti. Tale percorso comporta l'eliminazione della sosta, probabilmente su entrambi i lati di Via Cesare Battisti con una perdita netta di 12/14 stalli di sosta. Tale soluzione necessita di raccordi plano-altimetrici tra il piazzale e Via Dalmazia in quanto il piazzale risulta leggermente sopraelevato rispetto alla strada adiacente: questo aspetto comporta una riduzione della superficie utile del piazzale da destinare alla circolazione/sosta degli autobus. Di converso, viene naturalmente delimitata un'area che può essere convenientemente destinata alla sosta delle autovetture, destinazione d'uso che potrebbe essere di interesse per l'ente proprietario.
2. La seconda ipotesi (Figura 85) prevede l'ingresso al piazzale lungo Via Dalmazia e la re-immissione sulla viabilità principale direttamente in rotatoria proposta a risoluzione del nodo Via De Crecchio- Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino. Tale soluzione risulta essere intermedia tra le soluzioni 1 e 3, pur garantendo la fattibilità della rotatoria che garantisce la regolazione della circolazione veicolare in forma moderna e di più facile lettura.
3. La terza ipotesi (Figura 86) prevede l'integrazione della proposta progettuale avanzata dalla Sangritana (cfr. Figura 33) nei nuovi schemi di circolazione descritti nell'intervento V4 – Riorganizzazione dei sensi unici sulla viabilità trasversale a Via De Crecchio e Via Dalmazia. Lo schema proposto prevede l'ingresso/uscita al piazzale della Sangritana direttamente al nodo intersezione fra Via De Crecchio – Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino. Tale soluzione comporta una molteplicità di punti di conflitto tra le diverse traiettorie auto veicolari e degli autobus in ingresso/uscita dal piazzale della Sangritana. La soluzione presenta anche possibili criticità dovute al fatto che i veicoli, muoven-



dosi in traiettorie poco deviate, hanno la precedenza immettendosi nel nodo secondo schemi oggi superati con l'introduzione delle rotonde con precedenza ai veicoli percorrenti l'anello.

Tali ipotesi sono state sottoposte alla valutazione della Ferrovia Sangritana che ha espresso formalmente all'Amministrazione una preferenza per la soluzione n.3 ricevendo un assenso in proposito. La soluzione n. 3 è stata pertanto assunta come soluzione di riferimento per il breve periodo nel PGTU.

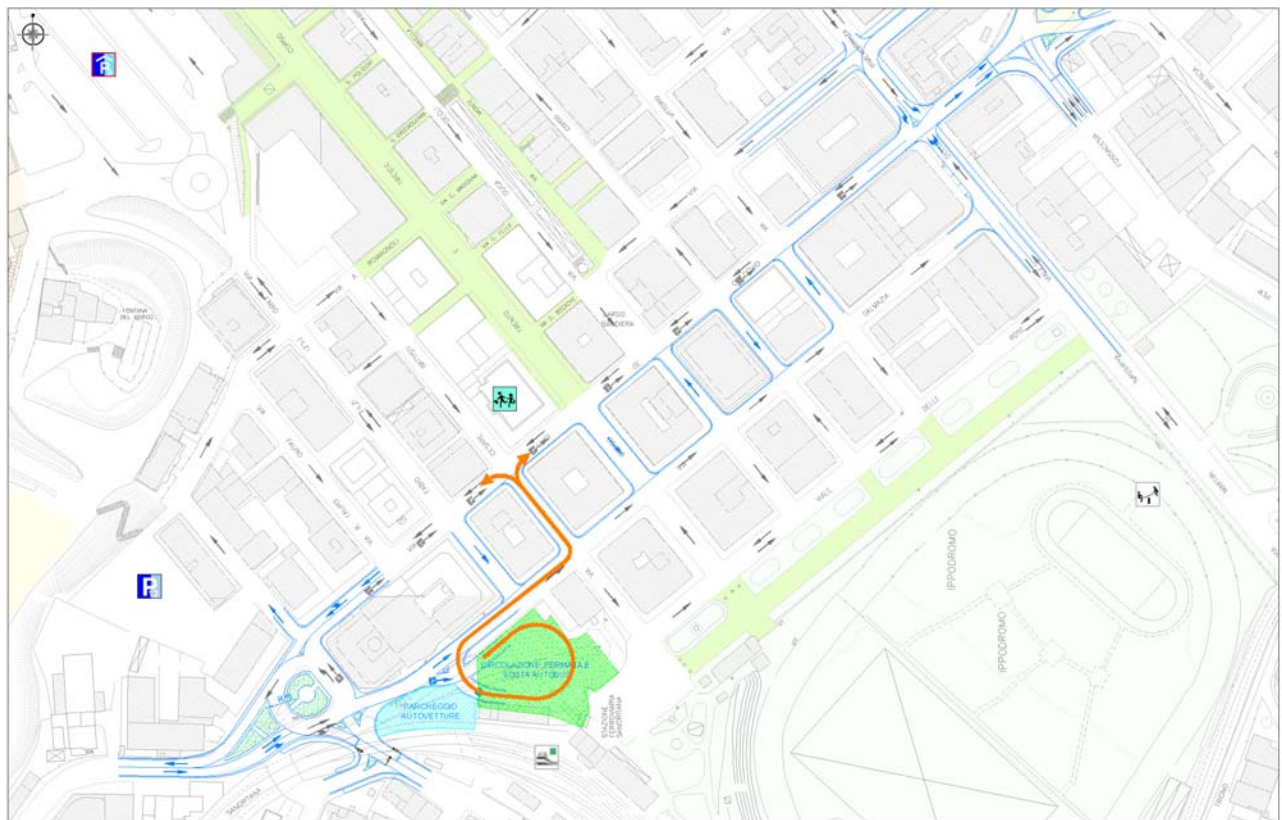


Figura 84. Percorsi dei mezzi di trasporto pubblico in entrata/uscita al piazzale della Sangritana - Soluzione n. 1

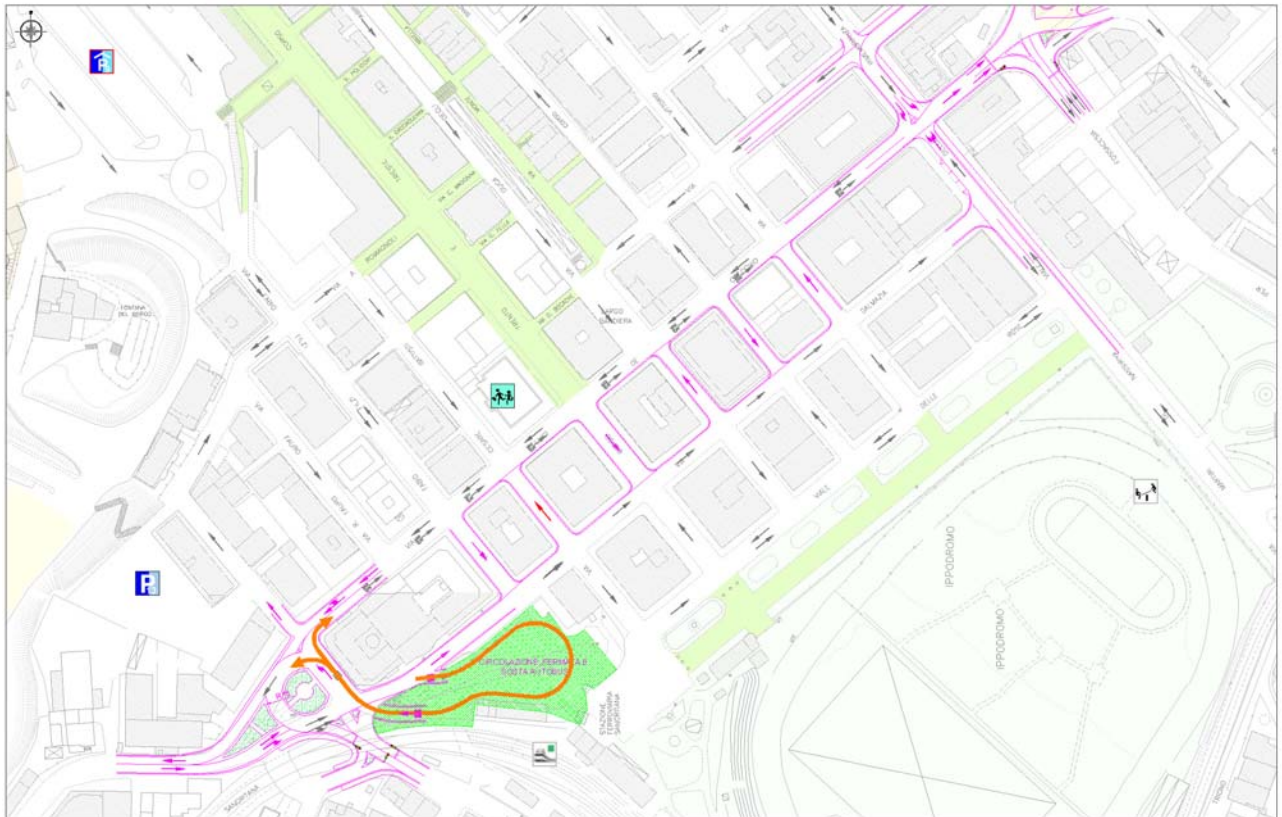


Figura 85. Percorsi dei mezzi di trasporto pubblico in entrata/uscita al piazzale della Sangritana - Soluzione n. 2

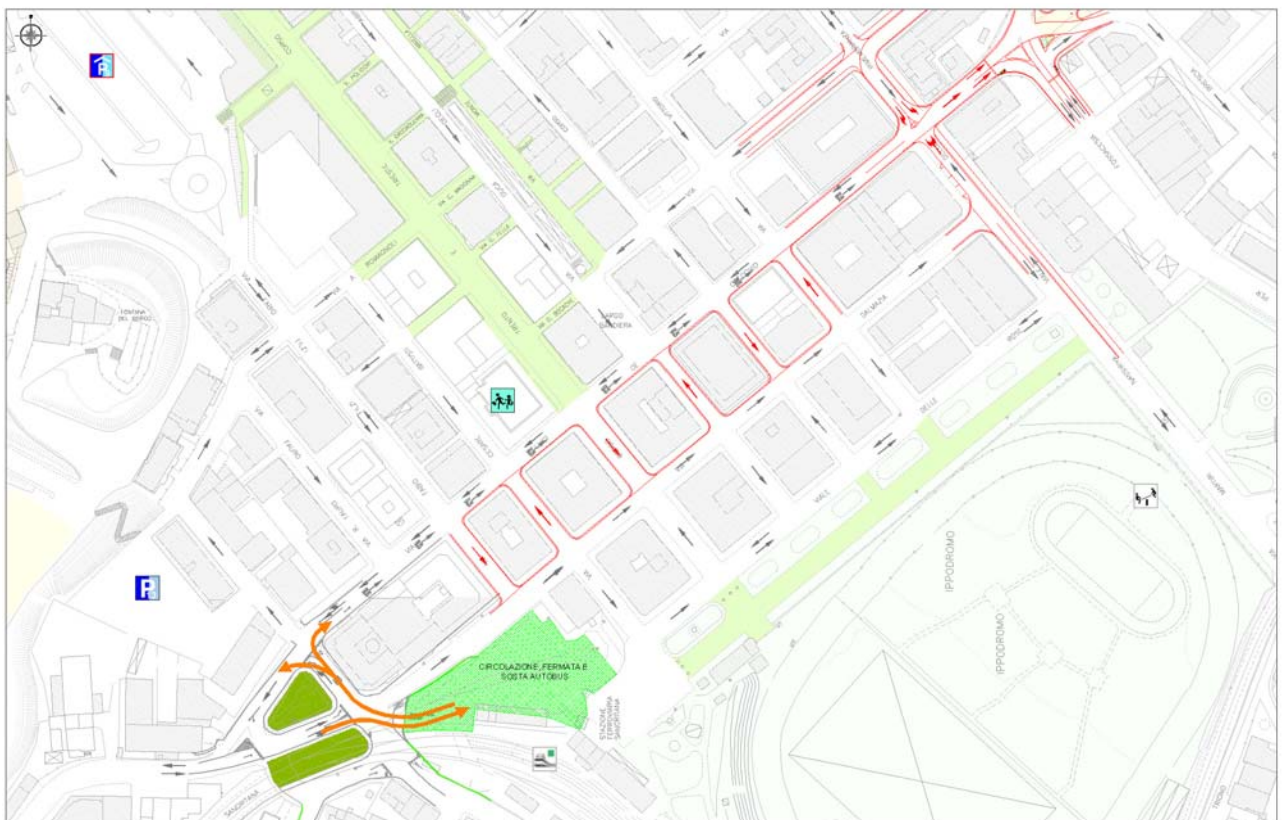


Figura 86. Percorsi dei mezzi di trasporto pubblico in entrata/uscita al piazzale della Sangritana - Soluzione n. 3



5.4.2 INTERVENTO T2 - CREAZIONE DI UN'AREA DI FERMATA DI SOLA DISCESA PER I BUS EXTRAURBANI IN VIA ROSATO

Il Piano, anche a seguito della riorganizzazione dell'intersezione tra Via Rosato, Via Decorati al Valor Militare e Via Tinari (cfr. cap. 5.1.10) individua un'area di fermata di sola discesa lungo Via Rosato per i pullman extraurbani a favore degli studenti dell'ITIS "L. da Vinci" e del Liceo Scientifico "G. Galilei".

La fermata è localizzata nel ramo di uscita della rotatoria in Via Rosato nei pressi di una strada interna all'ITIS, ed ha dimensioni tali da accogliere 3 pullman, in modo da assicurare che tali mezzi non impegnino la carreggiata di marcia anche in caso di arrivi contemporanei. Questo assicura agli studenti la possibilità di scendere in prossimità delle scuole senza dover scendere in Valle della Pietrosa per poi percorrere a ritroso Via Rosato.

Gli studenti inoltre raggiungono l'ingresso degli edifici tramite percorsi lontani dal traffico motorizzato, non essendo necessario né attraversare Via Rosato né transitare nei parcheggi delle scuole, che nei minuti prima dell'inizio delle lezioni sono interessati da molto traffico dovuto a genitori che accompagnano i propri figli. Per gli studenti del Liceo Scientifico è necessario che i due istituti si accordino per aprire un varco di accesso che li metta in comunicazione.

Nella figura seguente è evidenziata l'area di fermata oggetto dell'intervento T2.

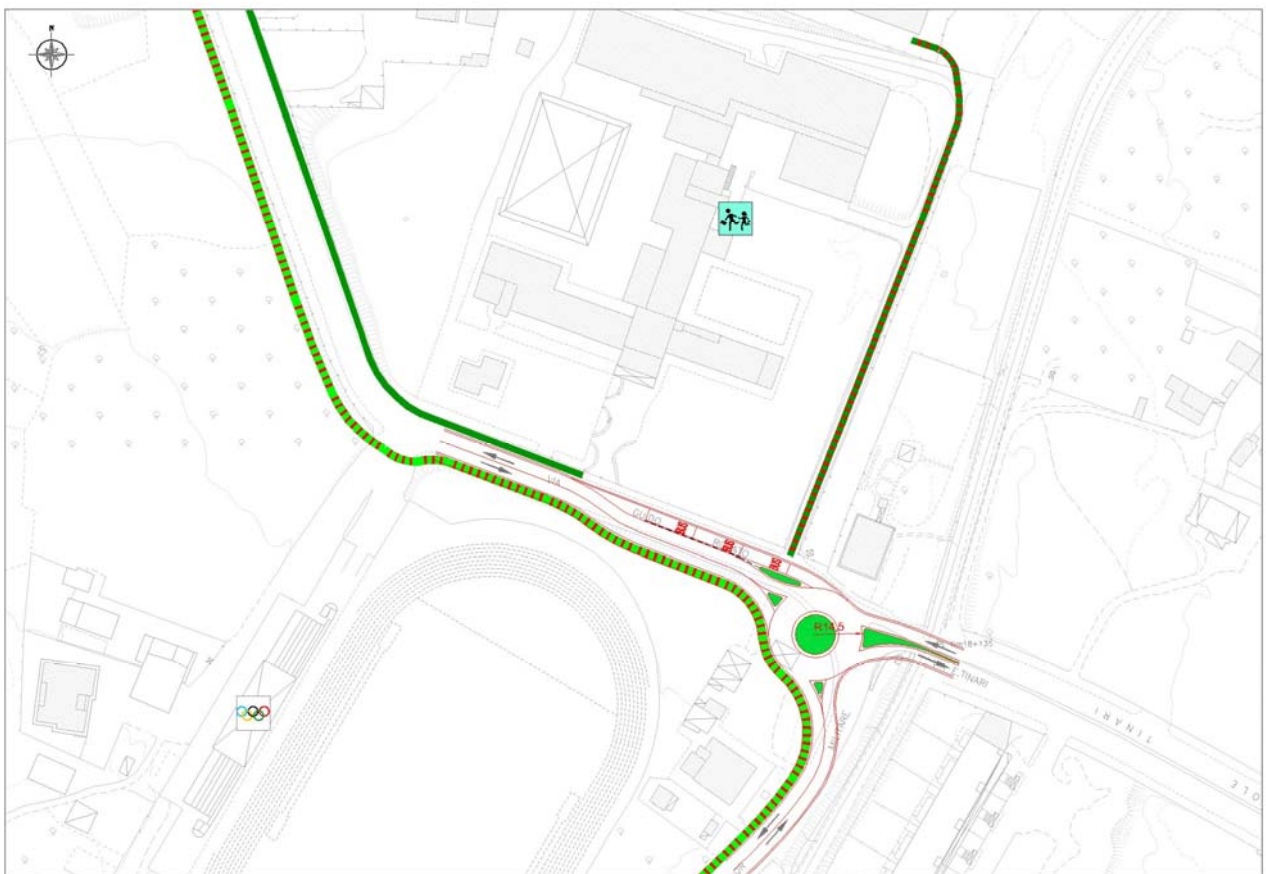


Figura 87. Sistemazione dell'intersezione con area di fermata di sola discesa per i bus extraurbani e percorso pedonale per gli studenti dei due istituti di scuola media superiore.



6 Riepilogo degli interventi, quadro economico e fasatura del Piano

Nella tabella seguente si riporta l'elenco completo degli interventi previsti. Per ognuno degli interventi, sono stati individuati i segmenti di mobilità che beneficiano dell'intervento stesso.

Tabella 11: Elenco degli interventi e indicazione dei segmenti di domanda che ne beneficiano

Modalità	Intervento	Codice	Viabilità	Mobilità lenta	Sosta	TC
Viabilità	Adeguamento e prosecuzione di Via Bologna	V1	X			
	Schemi di circolazione Via del Mare	V2	X	X	X	X
	Schemi di circolazione Viale Cappuccini – Viale Martiri VI Ottobre – Via Belvedere	V3	X	X	X	X
	Sistemazione dell'intersezione Viale Martiri VI Ottobre – Via Ferro di Cavallo	V3.1	X			
	Schemi di circolazione Viale Marconi – Via Galvani	V3.2	X		X	
	Riorganizzazione dei sensi unici sulla viabilità trasversale a Via De Crecchio e Via Dalmazia	V4	X			
	Sistemazione dell'intersezione Via per Fossacesia - Via del Mare - Via Milano - Via De Crecchio	V5	X			
	Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio – Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino	V6	X			X
	Sistemazione dell'intersezione Via del Mare – SP84	V7	X			
	Riorganizzazione del nodo complesso tra la SP82 e la SP84	V8	X			
	Sistemazione dell'intersezione Via Tinari – Via Rosato – Via Decorati al Valor Militare	V9	X	X		X
	Sistemazione dell'uscita in Via Tinari dalla rotatoria Gaeta	V10	X			
	Sistemazione dell'intersezione SP Lanciano Atesa – SP Lanciano Villa Elce	V11	X			
	Sistemazione delle intersezioni lungo la SP82 – Via per Treglio	V12	X			
Adeguamento di Via Bergamo per il collegamento con la SP82	V13	X				



Modalità	Intervento	Codice	Viabilità	Mobilità lenta	Sosta	TC
Mobilità lenta	Zone a Traffico Limitato e Aree Pedonali Urbane	M1	X	X	X	
	Percorso ciclopedonale "Ala Nord"	M2		X		
	Percorso ciclopedonale "Ala Sud"	M3		X		
	Percorso pedonale Liceo Scientifico "Galilei" – Terminal Bus Valle della Pietrosa	M4		X		
	Proposta opzionale di interconnessione dei percorsi ciclo-pedonali	M5		X		
	Collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito	M6		X		
Sosta	Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata	S1			X	
Trasporto Collettivo	Riorganizzazione dell'accesso al capolinea bus nel piazzale della stazione storica della Ferrovia Sangritana	T1				X
	Creazione di un'area di fermata di sola discesa per i bus extraurbani in Via Rosato	T2		X		X

È stata inoltre stimato il costo di ogni singolo intervento e sono stati raggruppati quegli interventi che devono necessariamente essere realizzati in contemporanea e sono stati individuati quegli interventi la cui realizzazione è invece subordinata alla realizzazione di altri. In questo modo si ha quindi una visione completa del quadro economico di ogni operazione.

Tabella 12: Elenco degli interventi e indicazione dei segmenti di domanda che ne beneficiano

Macro intervento	Subordinato a:	Intervento	Codice	Quadro Economico singolo intervento	Quadro Economico Totale
A	-	Adeguamento e prosecuzione di Via Bologna	V1	€ 536'000	€ 536'000
B	A	Schemi di circolazione Via del Mare	V2	€ 22'000	€ 375'000
		Percorso ciclopedonale "Ala Nord"	M2	€ 353'000	
C	-	Schemi di circolazione Viale Cappuccini – Viale Martiri VI Ottobre – Via Belvedere	V3	€ 31'000	€ 796'000
		Percorso ciclopedonale "Ala Sud"	M3	€ 765'000	
D	C	Sistemazione dell'intersezione Viale Martiri VI Ottobre – Via Ferro di Cavallo	V3.1	€ 122'000	€ 918'000
E	C	Schemi di circolazione Viale Marconi – Via Galvani	V3.2	€ 19'000	€ 937'000
F	-	Riorganizzazione dei sensi unici sulla viabilità trasversale a Via De Crecchio e Via Dalmazia	V4	€ 2'000	€ 2'000
G	-	Sistemazione dell'intersezione Via per Fossacesia - Via del Mare - Via Milano - Via De Crecchio	V5	€ 113'000	€ 113'000



Macro intervento	Subordinato a:	Intervento	Codice	Quadro Economico singolo intervento	Quadro Economico Totale
H	-	Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio – Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino	V6	€ 0 ⁷	€ 0
		Riorganizzazione dell'accesso al capolinea bus nel piazzale della stazione storica della Ferrovia Sangritana	T1	€ 0 ⁷	
I	-	Sistemazione dell'intersezione Via del Mare – SP84	V7	€ 379'000	€ 379'000
J	-	Riorganizzazione del nodo complesso tra la SP82 e la SP84	V8	€ 2'141'000	€ 2'141'000
K	-	Sistemazione dell'intersezione Via Tinari – Via Rosato – Via Decorati al Valor Militare	V9	€ 163'000	€ 206'000
		Creazione di un'area di fermata di sola discesa per i bus extraurbani in Via Rosato	T2	€ 43'000	
L	-	Sistemazione dell'uscita in Via Tinari dalla rotonda Gaeta	V10	€ 3'000	€ 3'000
M	-	Sistemazione dell'intersezione SP Lanciano Atesa – SP Lanciano Villa Elce	V11	€ 192'000	€ 192'000
N	-	Sistemazione dell'intersezione SP82 – Contrada Villa Martelli	V12b	€ 209'000	€ 209'000
O	-	Sistemazione dell'intersezione SP82 – SC Lanciano-Treglio	V12c	€ 134'000	€ 134'000
P	-	Sistemazione dell'intersezione SP82 – Contrada San Giorgio	V12d	€ 326'000	€ 326'000
Q	-	Sistemazione dell'intersezione SP82 – Via Bergamo	V12a	€ 236'000	€ 1'038'000
		Adeguamento di Via Bergamo per il collegamento con la SP82	V13	€ 802'000	
R	-	Zone a Traffico Limitato e Aree Pedonali Urbane	M1	€ 274'000	€ 274'000
S	-	Percorso pedonale Liceo Scientifico "Galilei" – Terminal Bus Valle della Pietrosa	M4	€ 13'000	€ 13'000
T	B - C	Proposta opzionale di interconnessione dei percorsi ciclopedonali	M5	€ 1'027'000	€ 1'027'000
U	-	Collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito	M6	€ 510'000	€ 510'000
V	R	Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata	S1	€ 122'000	€ 122'000

Con questi dati è stata inoltre ipotizzata una fasatura del Piano attribuendo ad ogni intervento un livello di priorità. Queste informazioni vengono riportate nella tabella seguente, in cui gli interventi sono ordinati per livello di priorità. In particolare con priorità 1 sono riportati gli interventi da attuare nell'arco temporale di validità del Piano medesimo che le Direttive fissano in 2 anni, mentre con priorità 2 sono elencati quegli interventi la cui attuazione può, o deve in alcuni casi, essere posticipata rispetto ai primi.

⁷ Intervento a carico della società Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.



Tabella 13: Fasatura dei macro interventi

Priorità	Macro intervento	Intervento
Intervento in parte già programmato	J	Riorganizzazione del nodo complesso tra la SP82 e la SP84
Intervento già programmato	N	Sistemazione dell'intersezione SP82 – Contrada Villa Martelli
Intervento già programmato	O	Sistemazione dell'intersezione SP82 – SC Lanciano-Treglio
Intervento già programmato	P	Sistemazione dell'intersezione SP82 – Contrada San Giorgio
1	A	Adeguamento e prosecuzione di Via Bologna
1	B	Schemi di circolazione Via del Mare
		Percorso ciclopedonale "Ala Nord"
1	C	Schemi di circolazione Viale Cappuccini – Viale Martiri VI Ottobre – Via Belvedere
		Percorso ciclopedonale "Ala Sud"
1	D	Sistemazione dell'intersezione Viale Martiri VI Ottobre – Via Ferro di Cavallo
1	E	Schemi di circolazione Viale Marconi – Via Galvani
1	F	Riorganizzazione dei sensi unici sulla viabilità trasversale a Via De Crecchio e Via Dalmazia
1	G	Sistemazione dell'intersezione Via per Fossacesia - Via del Mare - Via Milano - Via De Crecchio
1	K	Sistemazione dell'intersezione Via Tinari – Via Rosato – Via Decorati al Valor Militare
		Creazione di un'area di fermata di sola discesa per i bus extraurbani in Via Rosato
1	L	Sistemazione dell'uscita in Via Tinari dalla rotatoria Gaeta
1	R	Zone a Traffico Limitato e Aree Pedonali Urbane
1	V	Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata
1	S	Percorso pedonale Liceo Scientifico "Galilei" – Terminal Bus Valle della Pietrosa
2	H	Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio – Via Ferro di Cavallo – Via Dalmazia – Via del Mancino
		Riorganizzazione dell'accesso al capolinea bus nel piazzale della stazione storica della Ferrovia Sangritana
2	I	Sistemazione dell'intersezione Via del Mare – SP84
2	M	Sistemazione dell'intersezione SP Lanciano Atesa – SP Lanciano Villa Elce
2	Q	Sistemazione dell'intersezione SP82 – Via Bergamo
		Adeguamento di Via Bergamo per il collegamento con la SP82
2	T	Proposta opzionale di interconnessione dei percorsi ciclopedonali



Priorità	Macro intervento	Intervento
2	U	Collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito



7 Elenco elaborati

Di seguito si riporta l'elenco degli elaborati (allegati e tavole) che sono parte integrante della presente relazione. Sono incluse le tavole relative alla fase di analisi.

Tabella 14: Elenco dei documenti allegati

Allegato	Titolo documento
A	Verifica funzionale dell'intervento previsto all'intersezione tra la SP84, la SP82 e Via Fossacesia
B	Rilievo delle manovre di svolta all'intersezione tra la SP82 via per Treglio e Contrada Villa Martelli
C	Conteggi di traffico
D	Rilievo dell'Offerta e Domanda di sosta
E	Indagini Origine/Destinazione
F	Analisi dell'incidentalità
G	Modello di assegnazione del traffico in VISUM
H	Osservazioni della cittadinanza al PGTU e controdeduzioni

Tabella 15: Elenco delle tavole allegate

Numero tavola	Fase	Nome tavola	Dim.	Scala
A1	Analisi	Offerta di sosta	A0	1:2.000
A2	Analisi	Domanda di sosta	A0	1:2.000
P1	Progetto	Quadro sinottico degli interventi	A0	1:5.000
P1-Nord	Progetto	Quadro sinottico degli interventi Area Nord	A0	1:2.000
P1-Sud	Progetto	Quadro sinottico degli interventi Area Sud	A0	1:2.000
P2	Progetto	Zone a Traffico Limitato - Aree Pedonali Urbane	A1+	1:2.000
P3	Progetto	Mobilità ciclopedonale	A1+	1:5.000/ 1:100
P4	Progetto	Interventi complementari Proposte per un collegamento meccanizzato di risalita da Parco di Diocleziano a Piazza Plebiscito	A1	1:1.000



Si suggerisce inoltre di far riferimento anche all'elaborato "Studio di traffico di dettaglio del corridoio stradale della SP82 nel tratto compreso tra il trivio a confine con il comune di Treglio e il quadrivio tra la SP84, la SP82 e Via per Fossacesia. Relazione tecnica - Rev. 3"