



Società partecipata di  **ali** AUTONOMIE LOCALI ITALIANE
LEGA DELLE AUTONOMIE LOCALI

SMART CITY E PIANIFICAZIONE URBANA

Redazione del PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

RELAZIONE GENERALE



Comune di Lanciano

Sommario

PREMESSA	5
1. IL PUMS	7
1.1 Riferimenti normativi	8
1.2 Il percorso del piano.....	9
2. INQUADRAMENTO	11
2.1 Assetto territoriale	11
2.2 Assetto demografico	12
2.3 Assetto occupazionale	17
3. QUADRO PROGRAMMATICO	21
3.1 Normativa e pianificazione europea	21
3.2 Normativa nazionale	23
3.3 Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022-2035 (PRIT)	24
3.3 Piano Regionale Paesistico (PRP)	31
3.4 Piano di assetto Idrogeologico (PAI)	35
3.5 Piano Regolatore Generale del comune di Lanciano (PRG).....	37
3.6 Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	46
3.7 Interventi in fase di progettazione e/o attuazione.....	50
3.7.1 Interventi in corso già finanziati	50
4. INQUADRAMENTO TRASPORTISTICO	55
4.1 Lanciano nel sistema dei trasporti regionale	55
4.2 L'offerta di trasporto del comune di Lanciano	58

4.2.1 La rete ferroviaria.....	58
4.2.2 La rete stradale cittadina	61
4.2.3 Il trasporto pubblico su gomma	68
4.2.4 Il sistema della sosta e dei parcheggi.....	71
4.3 Il fenomeno della mobilità comunale	75
4.3.1 La domanda di spostamenti su auto stimata in occasione del PGTU del 2012	75
4.3.2 La domanda di mobilità pendolare del comune di Lanciano.....	77
4.3.3 La mobilità del comune di Lanciano al 2025.....	95
4.3.3.1 Incidentalità stradale	101
4.3.3.2 Analisi del sistema ciclabile e pedonale.....	107
4.3.3.3 Localizzazione dei principali poli attrattori	118
5. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI	124
5.1 Individuazione degli indicatori	126
5.2 Indicatori legati al modello di simulazione del traffico.....	132
6. LE STRATEGIE DEL PUMS.....	135
6.1 Il questionario sulla mobilità.....	135
6.2 Definizione delle strategie e delle azioni di intervento	154
6.3 Interventi per il potenziamento infrastrutturale - S1	156
6.4 Protezione delle aree sensibili - S2	161
6.5 Incentivare la mobilità ciclo-pedonale - S3.....	163
6.6 Incentivare l'uso del Trasporto collettivo - S4	172
6.7 Migliorare la sicurezza della mobilità - S5	177
6.8 Strategie del PUMS e Percorso partecipativo.....	186

7. PIANO DI MONITORAGGIO	188
7.1 Scelta degli indicatori del PUMS	191
7.2 Monitoraggio dell'attuazione del PUMS.....	195
7.3 Monitoraggio come strumento di governo del PUMS.....	201
GLOSSARIO	205
INDICE DELLE FIGURE.....	210
INDICE DELLE TABELLE	214

PREMESSA

Il presente documento viene redatto nell'ambito della redazione del PUMS (Piano urbano della mobilità sostenibile) per il Comune di Lanciano.

La mobilità delle persone e delle merci è il risultato di un complesso fenomeno di interazione economica e sociale tra il sistema delle attività residenziali, economiche e produttive, distribuite sul territorio ed il sistema dei trasporti: quest'ultimo, quale insieme di infrastrutture, veicoli ed organizzazione della circolazione, è il presupposto ed al tempo stesso la conseguenza dello sviluppo economico di una comunità.

In particolare il trasporto urbano ha un ruolo fondamentale nella realizzazione degli obiettivi di crescita sostenibile, coesione sociale e competitività economica.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è lo strumento *strategico* per i comuni e le città metropolitane, per affrontare le sfide della mobilità urbana di persone e merci, conciliando la lotta al cambiamento climatico e la sostenibilità ambientale con le esigenze di mobilità dei territori, considerando un orizzonte temporale decennale (Comunicazione della Commissione Europea COM 2009/490).

Redigere il PUMS significa dare avvio ad un processo complesso di pianificazione della mobilità e dei trasporti, in grado di elaborare soluzioni innovative e sostenibili dal punto di vista finanziario, sociale ed ambientale, utili a migliorare la qualità della vita, individuando nei cittadini e nelle esigenze di mobilità del territorio il fulcro della pianificazione della mobilità sostenibile.

Il termine "mobilità sostenibile" indica un sistema ideale dei trasporti che permette di ridurre l'impatto ambientale, sociale ed economico, garantendo, allo stesso tempo, spostamenti veloci ed efficaci.

Il piano ha come obiettivo il potenziamento dei sistemi di trasporto in linea con il vigente PRG del 2018 e tiene in debita considerazione le analisi e gli obiettivi contenuti nel PGTU del 2012 (Delibera di approvazione C.C. n.7 del 13.01.2016), che prevedevano una serie di interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni di mobilità e della sicurezza stradale, alla riorganizzazione della circolazione e della sosta ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico: interventi, ovviamente, condivisi dal presente PUMS.

Il documento è costituito da 7 capitoli.

Il primo capitolo definisce il PUMS nell'ambito normativo e procedimentale.

Il secondo capitolo descrive la città di Lanciano inquadrandola nel contesto socio-territoriale-economico.

Il terzo capitolo riepiloga gli attuali documenti di programmazione e pianificazione sovraordinati e locali con un focus sugli aspetti infrastrutturali e di mobilità.

Il quarto capitolo analizza l'attuale organizzazione e funzionamento del sistema dei trasporti di Lanciano.

Il quinto capitolo definisce gli obiettivi perseguiti dal PUMS partendo dalla batteria indicata nelle linee guida nazionali ed europee declinandoli per la città di Lanciano.

Il sesto capitolo descrive le strategie del PUMS di Lanciano suddivise per settori di intervento.

Il settimo capitolo illustra le operazioni di monitoraggio degli indicatori individuati nel PUMS.

Completano la documentazione del PUMS:

-R02 – Relazione metodologica a supporto dell’analisi della situazione attuale e della valutazione degli scenari di piano

-T01 - Trasporto Privato - Stato di fatto

-T02 - Ciclabilità e pedonalità - Stato di fatto

-T03 - TPL - Stato di fatto

-T04 - Trasporto Privato – Scenario

-T05 - Ciclabilità e pedonalità – Scenario

-T06 - TPL - Scenario

1. IL PUMS

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (5 – 10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Le politiche e le misure definite in un PUMS devono riguardare tutti i modi e le forme di trasporto presenti sull'intero agglomerato urbano, pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non, di circolazione e sosta.

Per le città metropolitane, i comuni e le associazioni di comuni con più 100.000 abitanti, le Linee guida italiane stabiliscono l'obbligo di adozione del PUMS (art.3, comma 1 del D.M. 397/2017 e s.m.i.).

Le Linee guida italiane costituiscono il principale riferimento normativo da seguire per la redazione del PUMS e sono costituite da:

- procedura uniforme per la redazione e approvazione dei PUMS, articolata in 8 passi procedurali e definita nell'Allegato 1 al D.M. 397/2017 e s.m.i.;
- individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici, delle azioni e degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio, secondo l'Allegato I1 al D.M. 397/2017 e s.m.i.

Introdotti dal D. Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, i PUMS sono una evoluzione dei Piani Urbani della Mobilità (PUM), previsti dall'art. 22 della Legge 340/2000, e sono *piani strategici* che si basano sugli strumenti di pianificazione esistenti, integrandoli, per soddisfare, in un arco temporale lungo (10 anni), la richiesta di mobilità di persone e cose, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città.

Inizialmente, con il D.M. 4 agosto 2017, era stato stabilito l'obbligo di predisposizione e adozione del PUMS per le città metropolitane, le province, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, pena il mancato accesso ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa. Successivamente il D.M. 326/2019 ha chiarito che tale obbligo riguarda anche i Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti non ricompresi nei territori di Città Metropolitane, (mentre per quelli ricompresi la condizione si ritiene assolta qualora sia stato adottato il PUMS metropolitano), e che l'obbligo di redigere il PUMS non si riferisce alle province.

1.1 Riferimenti normativi

Il tema della mobilità sostenibile è trattato sui diversi livelli amministrativi e ha avuto un grande sviluppo soprattutto nell'ultima decade, in cui la sensibilità è sempre maggiore e gli enti preposti hanno emanato norme da seguire al fine di perseguire uno sviluppo organico del territorio comunitario, anche sotto questo punto di vista. I principali documenti di riferimento a livello comunitario sono rappresentati dai seguenti:

- Piano d'azione sulla mobilità urbana, del 2009;
- Libro Bianco 2011;
- Urban Mobility Package del 2013;
- Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo;
- Le Linee Guida ELTIS - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile del 2014;
- Risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile;
- Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni;
- Aggiornamento Linee Guida ELTIS del 2019.

Le direttive comunitarie sono state recepite a livello nazionale attraverso:

- Legge 24 novembre 2000, n. 340 “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi” - Legge di semplificazione 1999; all'interno della quale veniva istituito il Piano Urbano della Mobilità (PUM);
- Legge 24 dicembre 2007, n. 244, e, in particolare, l'art. 1, comma 300, ha istituito l'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale;
- Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica, del 2016;
- Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture, del 2017;
- Adozione delle linee guida per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile e suoi allegati tramite il decreto 4 agosto 2017 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

1.2 Il percorso del piano

Le indicazioni ministeriali articolano la procedura di redazione ed approvazione di un PUMS in otto passi nel corso dei quali, oltre al ruolo degli enti territoriali e dei gruppi di esperti incaricati della sua redazione, sono coinvolti la cittadinanza e gli *stakeholders*. A seguito dell'approvazione è previsto un ulteriore *step* rappresentato dal monitoraggio del piano.

I passi, nel complesso, quindi, possono sintetizzarsi nei seguenti:

1. definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro di cui, oltre ai vari uffici dell'Amministrazione interessata, facciano parte tutti i soggetti interessati;
2. predisposizione delle linee di indirizzo che dettano le indicazioni a livello macroscopico del processo di Piano;
3. predisposizione del Quadro Conoscitivo, che rappresenta lo stato di fatto dell'area interessata alla redazione del Piano;
4. avvio del percorso partecipato, definendo *ex ante* l'approccio e le tecniche più opportune allo scopo di sottrarre il processo a successiva negoziazione;
5. definizione degli obiettivi, di interesse generale o specifici, che concorreranno a delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello Scenario di Piano, scelto tra un insieme di scenari alternativi che vengono messi a confronto con lo Scenario di Riferimento, ovvero lo stato di sistema che si configurerebbe in assenza del PUMS, in base ai valori assunti dagli indicatori di conseguimento dei vari obiettivi;
6. Valutazione Ambientale Strategica (VAS), procedura che accompagna l'intero percorso del Piano per garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile;
7. adozione del piano e successiva approvazione, tenuto conto di quanto previsto dalla normativa vigente;
8. monitoraggio, azione periodica di raccolta dei dati, stima degli indicatori di conseguimento degli obiettivi e valutazione di efficacia ed efficienza delle misure previste dal Piano per confronto dei valori assunti *ex ante* ed *ex post* dagli indicatori.

Il processo però è inteso come un processo flessibile e dinamico in cui gli ordini delle attività possono essere invertiti o svolgersi in parallelo. Per tanto è distinto in quattro macro-fasi:

preparazione ed analisi;
sviluppo delle strategie;
pianificazione degli interventi;
implementazione e monitoraggio.

2. INQUADRAMENTO

Il presente capitolo è dedicato all'inquadramento demografico e socio-economico del comune di Lanciano con particolare riferimento all'analisi delle caratteristiche del territorio che, attraverso la loro reciproca interazione, determinano ed influenzano i fenomeni di mobilità.

La pianificazione e la programmazione nel settore della mobilità non può, infatti, prescindere dalla comprensione di tutti gli elementi caratterizzanti il territorio in cui la mobilità stessa si esplica: è, infatti, ormai noto come qualsiasi intervento effettuato in ambito territoriale possa produrre potenziali ripercussioni sul sistema trasportistico di quel territorio e come, viceversa, ogni modifica sull'assetto della mobilità generi dei cambiamenti sull'assetto territoriale di riferimento.

La domanda di trasporto, che trae la sua origine dalla necessità degli individui di svolgere differenti attività in luoghi diversi, è il risultato dell'interazione tra le componenti del sistema delle attività localizzate sul territorio quali, per esempio, le residenze, le attività industriali, commerciali o istituzionali.

La modalità con cui gli spostamenti si realizzano dipende da un lato dalle condizioni socioeconomiche degli individui che si spostano, dall'altro dall'interazione tra la domanda di mobilità e l'offerta di trasporto presente sul territorio sia in termini di infrastrutture (strade, reti di trasporto pubblico, parcheggi) che di organizzazione.

2.1 Assetto territoriale

Lanciano è un comune italiano di 33.921¹ della provincia di Chieti situato nell'Abruzzo sud-orientale.

Il comune confina con: Atessa, Castel Frentano, Fossacesia, Frisa, Mozzagrogna, Orsogna, Paglieta, Poggiofiorito, Rocca San Giovanni, San Vito Chietino, Sant'Eusonio del Sangro, Treglio e Santa Maria Imbaro.

È situato al centro della Val di Sangro che si estende lungo il corso del fiume Sangro tra il massiccio della Maiella ed il mar Adriatico, la sua morfologia è principalmente collinare che degrada verso la parte pianeggiante della valle.

¹ *Bilancio demografico mensile anno 2023 (dati provvisori, fonte: Istat)*

Il territorio del comune di Lanciano si estende per circa 66 km² (66,12 km²) e la sua altimetria varia dai 33 m s.l.m., in contrada Serre vicino al fiume Sangro, fino ai 410 m s.l.m., che si raggiungono nella frazione San Nicolino al confine con Castel Frentano. Il centro cittadino è situato a 265 m s.l.m.

Lanciano ha una vocazione prevalentemente commerciale, artigianale e culturale, legata sia alla sua posizione strategica nella Val di Sangro, sia al suo ricco patrimonio storico. La città è un importante centro di scambi e servizi, con un'economia che si basa su commercio, piccola e media impresa, e il turismo culturale e religioso, grazie al Santuario del Miracolo Eucaristico. Inoltre, Lanciano svolge un ruolo chiave per l'industria della Val di Sangro, area che ospita uno dei principali poli industriali dell'Abruzzo, favorendo l'interconnessione tra attività produttive, logistiche e il settore terziario.

2.2 Assetto demografico

Il comune di Lanciano è un centro urbano in cui si riscontra un fenomeno di inflessione della popolazione residente che ha registrato un calo nell'ultimo decennio. (cfr. Figura 1)

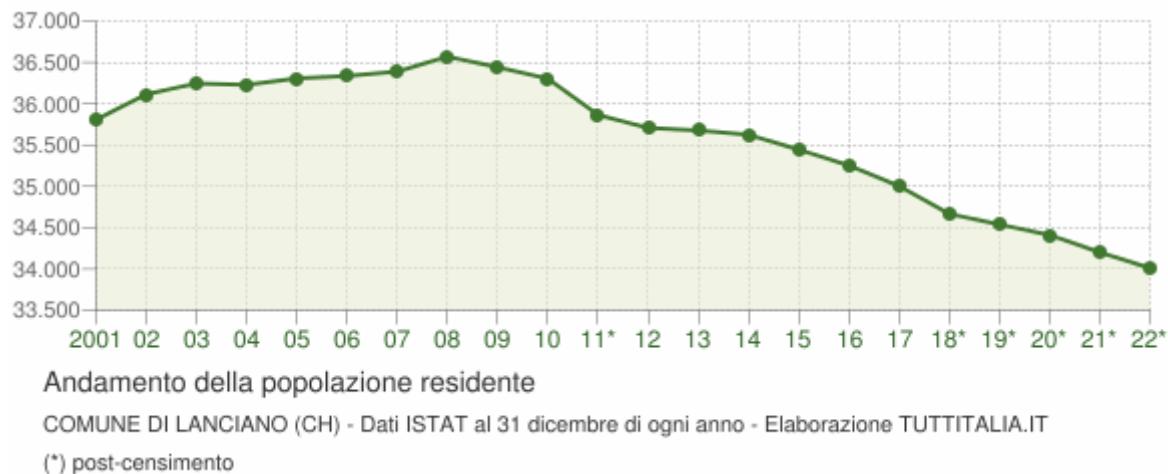


Figura 1 - Andamento della popolazione residente. Comune di Lanciano Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT

La popolazione residente totale nel Comune di Lanciano, relativamente agli ultimi dati forniti dal comune di Lanciano (al 31 dicembre 2024) è di 34.142 abitanti. Questo dato rispetto al fenomeno di inflessione della popolazione, riflette un lieve aumento della popolazione residente negli ultimi due anni.

La popolazione residente nel Comune di Lanciano, relativamente al Censimento Istat dell'anno 2022, risultava essere di 34.009 abitanti con una densità di 508,05 ab./km².

Tali valori risultano conformi rispetto ai dati degli ultimi due decenni della Provincia di Chieti, della regione Abruzzo ed in generale del trend nazionale, in cui dopo un picco in aumento della popolazione nell'anno 2010 si registra una costante decrescita ed assestamento negli anni 2020-2022 come si evince dalle Figura 2 e 3.

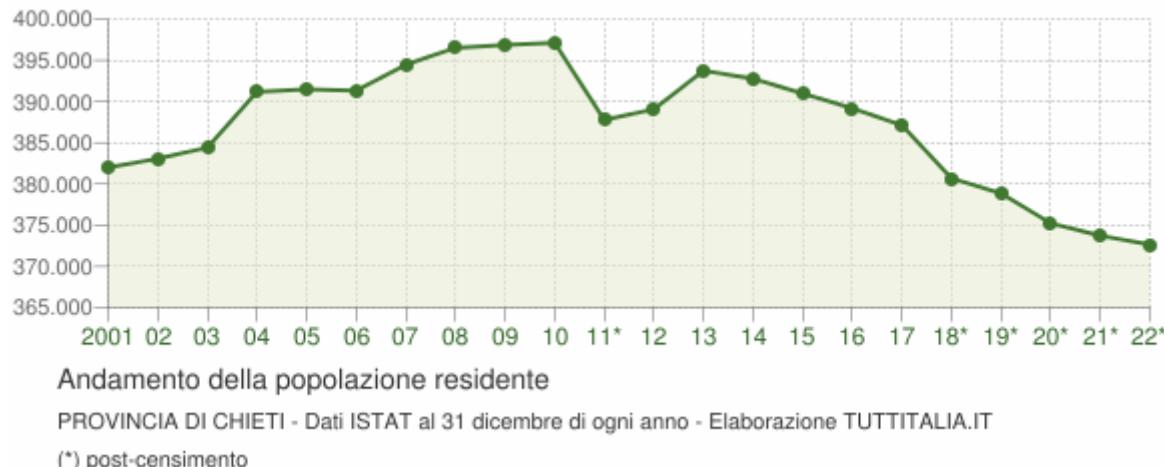


Figura 2 - Andamento della popolazione residente. Provincia di Chieti Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT



Figura 3 - Andamento della popolazione residente. Regione Abruzzo - Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT

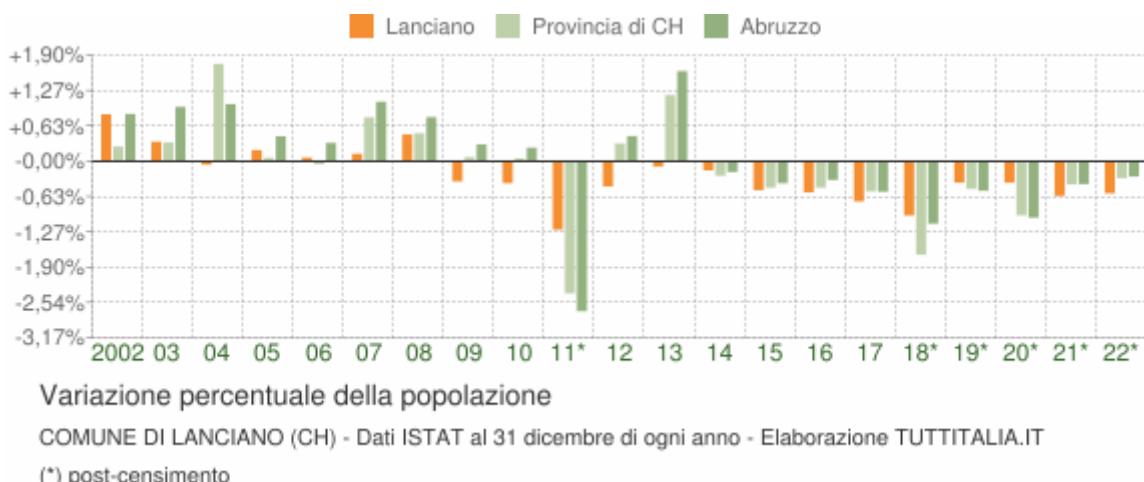


Figura 4 - Variazioni annuale della popolazione del Comune di Lanciano a confronto con la provincia di Chieti e la regione Abruzzo
Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT

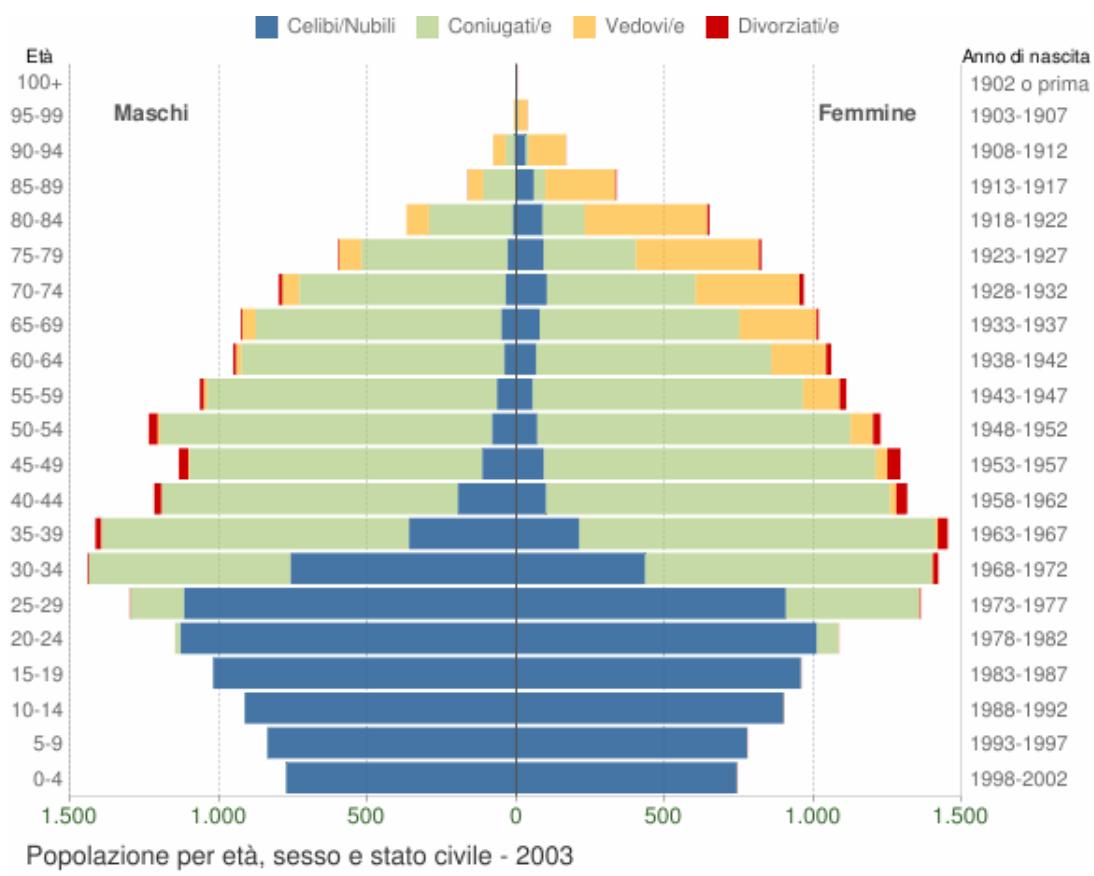
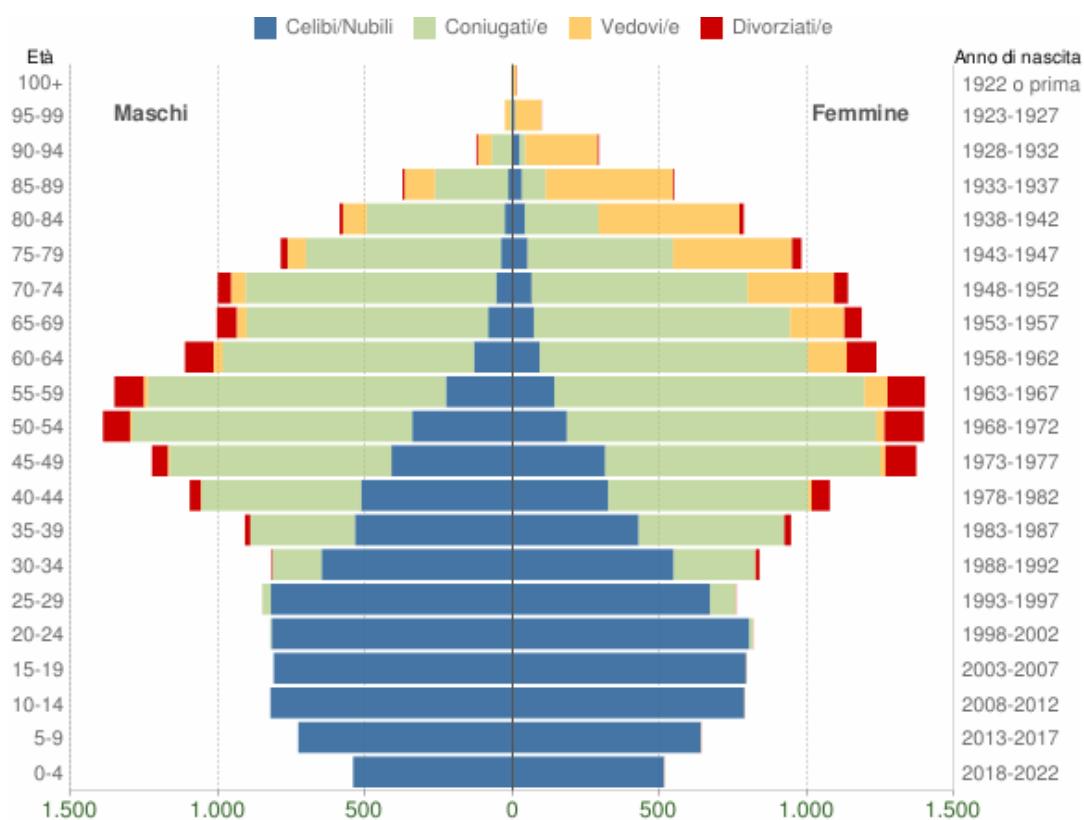


Figura 5 - Piramide dell'età Comune di Lanciano Dati ISTAT al 1° gennaio 2003. Elaborazione TUTTITALIA.IT

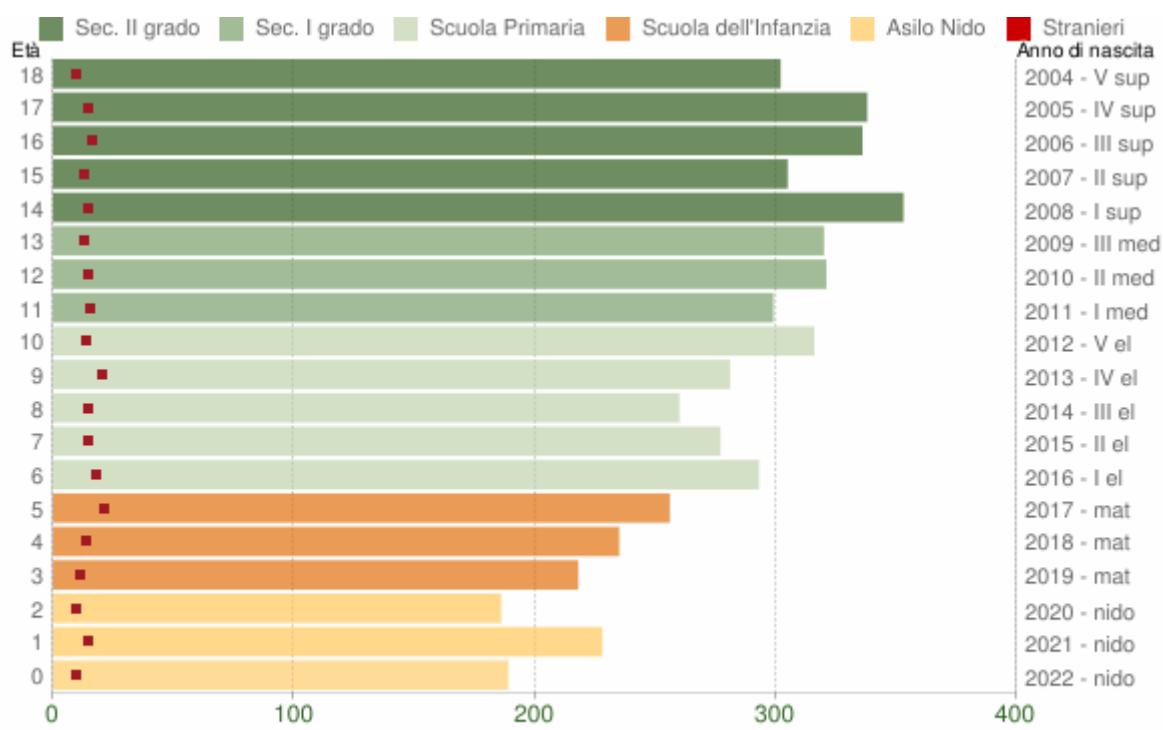


Popolazione per età, sesso e stato civile - 2023

COMUNE DI LANCIANO (CH) - Dati ISTAT 1° gennaio 2023 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Figura 6 - Piramide dell'età Comune di Lanciano Dati ISTAT al 1° gennaio 2023. Elaborazione TUTTITALIA.IT

Dall'analisi della struttura per età, sesso e stato civile della popolazione di Lanciano negli ultimi 20 anni (cfr. Figura 5 e Figura 6, riferite agli anni 2003 e 2023) emerge un significativo cambiamento nel rapporto tra le fasce di età "55 anni e oltre" e "0-29 anni". Nel 2003, queste due fasce erano quasi equivalenti in termini di numero di residenti, mentre nel 2023 il rapporto è quasi raddoppiato a favore della fascia più anziana, evidenziando una transizione demografica marcata verso un invecchiamento della popolazione.



Popolazione per età scolastica - 2023

COMUNE DI LANCIANO (CH) - Dati ISTAT 1° gennaio 2023 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Figura 7 - Andamento della popolazione per età scolastica Comune di Lanciano Dati ISTAT al 1° gennaio 2021. Elaborazione TUTTITALIA.IT

Le analisi finora elaborate si basano su dati demografici del 2022 forniti dal portale Tuttitalia.it, che offrono una panoramica aggiornata fino a tale anno.

Tuttavia, per fornire un quadro più attuale e preciso della popolazione residente, si è ritenuto opportuno integrare tali informazioni con i dati demografici aggiornati al luglio 2024, resi disponibili direttamente dal Comune di Lanciano. Questa integrazione consente di cogliere meglio le dinamiche demografiche più recenti e di comprendere le tendenze in atto, le quali hanno un impatto diretto sulla domanda di mobilità e sui futuri sviluppi urbani.

Tabella 1 – Andamento della popolazione per fasce d'età aggiornato a Luglio 2024 (fonte: Comune di Lanciano)

Popolazione per età Comune di Lanciano (agg.Luglio 2024)							
Età	< 5 anni	5 - 14 anni	15 - 18 anni	19 - 64 anni	65 - 74 anni	> 75 anni	Totale
Unità	1004	2844	1334	19787	4307	4813	34089
Percentuale	2,95	8,34	3,91	58,05	12,63	14,12	100,00

2.3 Assetto occupazionale

Dalle analisi condotte sui dati ISTAT², si rileva che nel 2011, la partecipazione maschile al mercato del lavoro nel comune di Lanciano si attestava al 58,7%, un valore leggermente inferiore rispetto alla media regionale dell'Abruzzo (59,5%) e a quella nazionale (60,7%). La partecipazione femminile, invece, raggiungeva il 42,3%, una percentuale superiore rispetto alla media abruzzese (40,3%) e nazionale (41,8%) (cfr. Tabella 3). Questo dato mostra un miglioramento rispetto agli anni precedenti, come indicato dai dati storici che segnalano un aumento progressivo della presenza delle donne nel mondo del lavoro, passando dal 35,9% del 1991 al 42,3% del 2011.

Complessivamente, la partecipazione al mercato del lavoro per la popolazione totale di Lanciano è del 50,2%, in linea con la media regionale (49,5%) e nazionale (50,8%). Questi dati un aumento nel tasso di partecipazione lavorativa nel comune, rispetto al 47,7% del 2001 e al 49,5% del 1991, dimostrando una leggera crescita dell'inclusione lavorativa negli anni (cfr: Figura 9).

Un altro dato interessante riguarda l'incidenza dei giovani (15-29 anni) che non studiano e non lavorano (NEET), pari al 18,2% a Lanciano, un valore inferiore rispetto alla media regionale (19,0%) e significativamente più basso rispetto al dato nazionale (22,5%). Questo indicatore rivela che nel comune di Lanciano il numero di giovani esclusi dal mercato del lavoro o dal sistema educativo è

² 15° Censimento della popolazione 2011

minore rispetto ad altre realtà, segno di una minore disoccupazione giovanile o di una maggiore inclusione sociale rispetto al contesto nazionale (cfr. Figura 8).

Infine, il rapporto tra giovani attivi e non attivi a Lanciano è del 35,5%, inferiore alla media regionale abruzzese (43,6%) e ancor più distante rispetto al dato nazionale (50,8%). Tuttavia, nonostante questo valore relativamente basso, l'incidenza dei giovani che non studiano e non lavorano (NEET) a Lanciano è del 18,2%, un dato migliore rispetto alla media regionale (19,0%) e nazionale (22,5%). Questo indica che, sebbene ci sia una maggiore proporzione di giovani non attivi rispetto alla media, il fenomeno dei NEET è meno diffuso a Lanciano rispetto al resto del Paese (cfr. Tabella 3).

Incidenza giovani 15-29 anni che non studiano e non lavorano

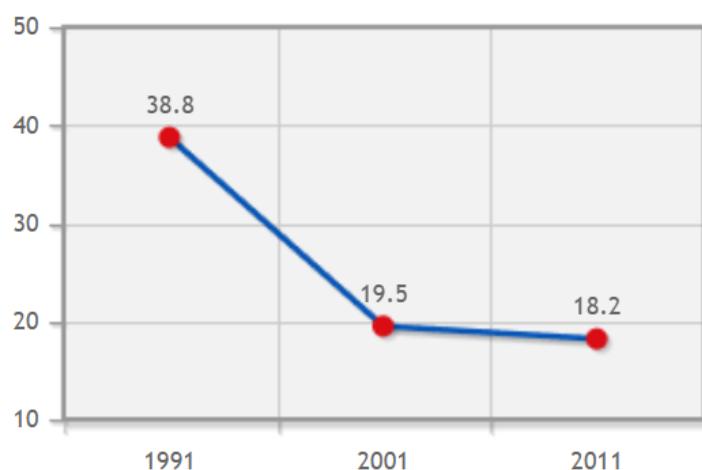


Figura 8 - Incidenza giovani 15-29 anni che non studiano e non lavorano Comune di Lanciano Dati ISTAT al 2011

Partecipazione al mercato del lavoro femminile

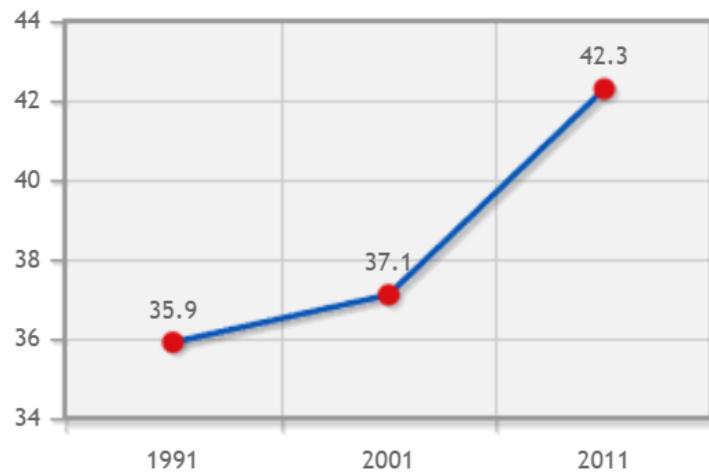


Figura 9 - Partecipazione al mercato del lavoro femminile. Comune di Lanciano Dati ISTAT al 2011

Tabella 2 - Partecipazione al mercato del lavoro di Lanciano nel ventennio 1991-2011 - Dati ISTAT al 2011

Indicatore	1991	2001	2011
Partecipazione al mercato del lavoro maschile	64.2	59.3	58.7
Partecipazione al mercato del lavoro femminile	35.9	37.1	42.3
Partecipazione al mercato del lavoro	49.5	47.7	50.2
Incidenza giovani 15-29 anni che non studiano e non lavorano	38.8	19.5	18.2
Rapporto giovani attivi e non attivi	73.9	40.1	35.5

Tabella 3 - Confronto partecipazione al mercato del lavoro tra Comune di Lanciano, Regione Abruzzo e Italia Dati ISTAT al 2011

Indicatore	Lanciano	Abruzzo	Italia
Partecipazione al mercato del lavoro maschile	58.7	59.5	60.7
Partecipazione al mercato del lavoro femminile	42.3	40.3	41.8
Partecipazione al mercato del lavoro	50.2	49.5	50.8
Incidenza giovani 15-29 anni che non studiano e non lavorano	18.2	19.0	22.5
Rapporto giovani attivi e non attivi	35.5	43.6	50.8

3. QUADRO PROGRAMMATICO

3.1 Normativa e pianificazione europea

A livello europeo il quadro normativo di riferimento per la stesura del PUMS si configura nei documenti di seguito:

- Il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 - Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni – [COM (2009) 490 final]
- Il Libro Bianco 2011- [COM (2011) 144] dove si specifica il ruolo affidato al PUMS
- l'Urban Mobility Package del 2013 che rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana.
- La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita con decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, il cui art. 3, comma 7, lettera c), prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, siano adottate linee guida per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile, tenendo conto dei principi previsti nel decreto medesimo.
- La Risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile su GU C 399 del 24.11.2017;
- La Risoluzione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2017 su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni (2018/C 369/15)
- “Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile” documento che traccia analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del PUMS.
- Le Linee Guida, approvate nel gennaio 2014 dalla Commissione Europea e il loro aggiornamento, pubblicato nell'ottobre 2019 come Seconda Edizione delle Linee Guida Europee, definiscono il PUMS: *“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la*

qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione”.

Le linee guida europee, inoltre, definiscono quale finalità principale di un PUMS quella di creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

- Migliorare l'accessibilità per tutti, senza distinzioni di reddito o status sociale;
- Accrescere la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano;
- Migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia;
- Fattibilità economica, equità sociale e qualità ambientale.

Le linee guida europee elencano inoltre i principali benefici che un PUMS genera, sia per gli Enti locali che per la collettività nel suo insieme:

- Migliorare la qualità della vita;
- Creare benefici economici e ridurre i costi;
- Dare un valido contributo al miglioramento della salute e dell'ambiente;
- Fare un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione;
- Conquistare il consenso dei cittadini;
- Realizzare piani migliori grazie a un approccio interdisciplinare e integrato;
- Riuscire a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrata;
- Sfruttare le sinergie di più istituzioni e settori per una pianificazione collaborativa;
- Muoversi verso una nuova cultura della mobilità.

Più sinteticamente, la redazione di un PUMS ha pertanto l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. In tale ottica, il tema dell'accessibilità,

intesa come insieme delle caratteristiche spaziali, distributive, organizzative e gestionali in grado di permettere la mobilità e un uso agevole, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona, è da intendersi come elemento centrale per la redazione, l'implementazione e il monitoraggio di un PUMS.

3.2 Normativa nazionale

A livello nazionale, il quadro normativo di riferimento per la stesura del PUMS si configura nei documenti di seguito:

- Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è stato istituito dalla L. 24 novembre 2000, n. 340 “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999”;
- La legge 24 dicembre 2007, n. 244, e, in particolare, l'art. 1, comma 300, ha istituito l'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale;
- Decreto MIT n. 257 del 4.8.2017 sul tema della Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile in ottemperanza della direttiva 2014/94/UE ed ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto Legislativo n. 257 del 16.12.2016;
- Vademecum per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) del 27/09/2022;

Infine, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) “Next Generation Italia” individua, tra le 6 missioni in cui è suddiviso, 2 missioni di interesse riferite al concetto di mobilità integrata:

- *Missione 2* - Rivoluzione verde e transizione ecologica, con gli obiettivi principali di migliorare la sostenibilità e la resilienza del sistema economico e assicurare una transizione ambientale equa e inclusiva;
- *Missione 3* - Infrastrutture per una mobilità sostenibile, il suo obiettivo primario è lo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto moderna, sostenibile ed estesa a tutte le aree del Paese.

Il 5 agosto 2017 sulla Gazzetta Ufficiale n.233 è stato pubblicato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità

sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”, poi aggiornate con Decreto n° 396 del 28 agosto 2019.

Il Decreto originale è stato approvato con l'esplicita finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale e consta di 6 articoli (Art. 1 “Finalità”, Art. 2 “Linee guida”, Art. 3 “Adozione dei PUMS”, Art. 4 “Aggiornamento e monitoraggio”, Art. 5 “Clausola di invarianza”, Art. 6 “Modifiche”) e due allegati contenenti il primo le “Procedure per la redazione e approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile” e il secondo gli “Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS”.

Nelle Linee guida si fa riferimento ai seguenti aspetti:

- Procedura uniforme per la redazione e l'approvazione dei PUMS, contenuta nell'allegato 1;
- Individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS (allegato 2).

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana si basa sulle Linee Guida europee ed è in linea con quanto espresso dall'allegato “Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” al Documento di economia e finanza 2017. I macro-obiettivi obbligatori che i PUMS devono raggiungere, che sono misurabili attraverso i relativi indicatori indicati nell'allegato 2, sono monitorati con le modalità indicate all'Art. 4, anche al fine di valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

Il Decreto sancisce l'obbligo di adozione del PUMS, inteso come condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, per tutti i Comuni con più 100.000 abitanti, fatta eccezione per quelli che ricadano in una Città metropolitana che abbia provvisto alla definizione di un proprio PUMS.

3.3 Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022-2035 (PRIT)

Il vigente PRIT è stato approvato dalla Giunta Regionale con due successive deliberazioni, la D.G.R. n. 934/C del 23 dicembre 2011 e la D.G.R. n. 373/C del 18 giugno 2012. Al fine di adempiere ai criteri abilitanti previsti

nel quadro della programmazione comunitaria per il periodo 2021-2027, si è reso necessario l'aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) vigente, come da procedura prevista dal combinato disposto degli articoli 9 della L.R. 152/1998 e ss.mm.ii. e 6-bis della L.R. 18/1983 e ss.mm.ii. Con Delibera di G.R. n. 776 del 29/11/2021, la Regione Abruzzo ha quindi deliberato l'avvio delle attività relative all'aggiornamento del PRIT.

Si riportano alcune analisi condotte nell'ambito della redazione del PRIT sul sistema ferroviario regionale e trasporto pubblico, con particolare riferimento al territorio del comune di Lanciano.

La rete ferroviaria di valenza regionale viene gestita dalla società TUA Spa e si articola su tre linee, la San Vito Chietino. Lanciano, la Fossacesia – Val di Sangro e la Vasto – San Salvo.

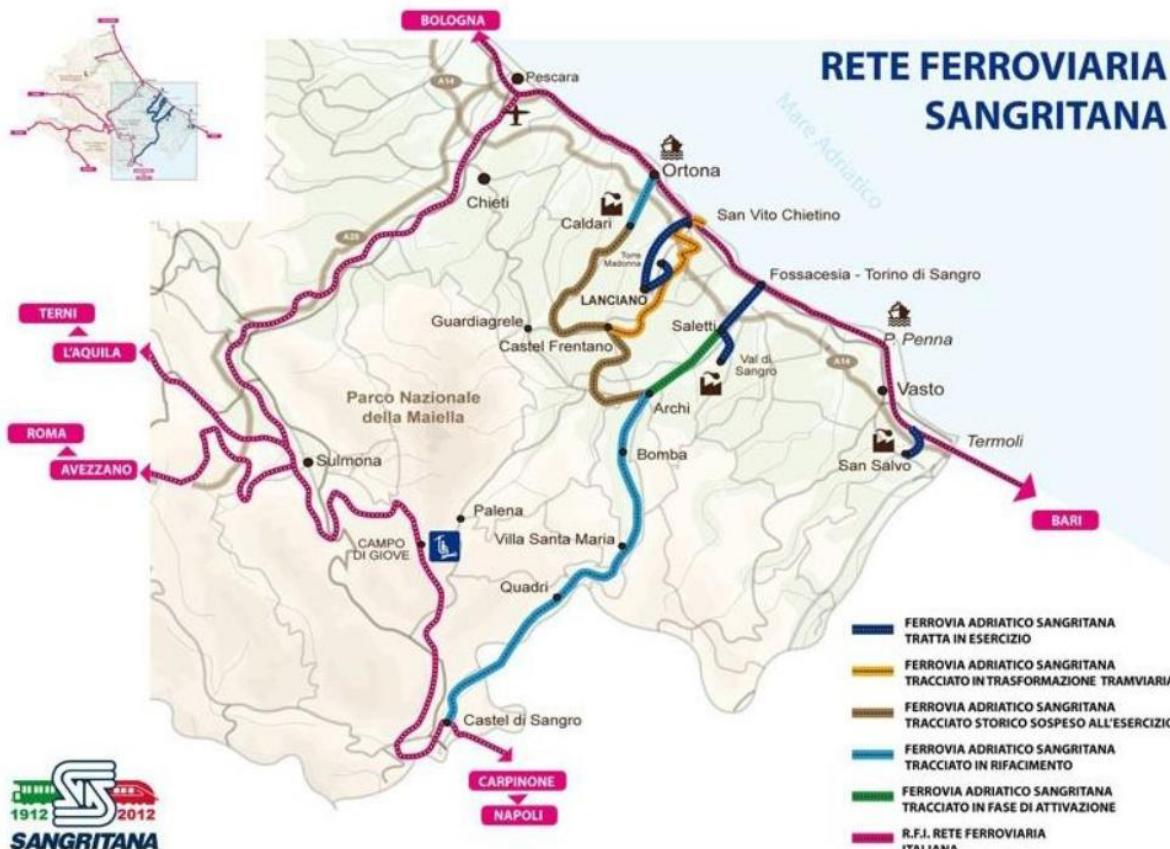


Figura 10 - Rete ferroviaria gestita da TUA Spa

Le stazioni più servite sono le due stazioni di Pescara (Centrale e Porta Nuova) seguite da Giulianova e Roseto.

La stazione di Lanciano è servita dalla Ferrovia Adriatico Sangritana in esercizio che la collega a San Vito Chietino, mentre il comune è attraversato anche dal tracciato storico sospeso della linea Adriatico Sangritana e da un tracciato in trasformazione tranviaria.

Tabella 4 – Le stazioni principali del TPL

Le stazioni principali del TPL

Stazione	Nº fermate/giorno medio feriale
Pescara	149
Pescara Porta Nuova	92
Giulianova	76
Roseto Degli Abruzzi	73
Pineto Atri	71
Sulmona	69
Montesilvano	66
Silvi	63
Francavilla Al Mare	57
Pescara Tribunale	55
Ortona	54
S.Vito Lanciano	53
Avezzano	52
Scerne Di Pineto	50

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	Nº treni al giorno medio feriale
Pescara - Termoli	30
Pescara - Teramo	28
L'Aquila - Terni	24
L'Aquila - Sulmona	24
Pescara - Sulmona	22
Ancona - Pescara	15
Avezzano - Piazzale Est Tiburtina	12
Avezzano - Cassino	11
Lanciano - Pescara	8
Avezzano - Roma Termini	7
Sulmona - Teramo	5
Pescara - Roma Termini	5
Pescara - S.Benedetto Del Tronto	5
Avezzano - Sulmona	5

La stazione di S. Vito Lanciano, da cui si dirama la linea che la collega al comune di Lanciano, rappresenta una delle principali stazioni del TPL regionale con 53 fermate in un giorno medio feriale. Le relazioni di traffico ferroviario tra Lanciano e Pescara conta un numero di 8 treni in un giorno feriale medio.

TRATTE FERROVIARIE	TRENI*KM ANNO
Lanciano - Pescara	127'842
Lanciano - S. Benedetto	224'500
Pescara - S. Benedetto	56'358
Pescara - Termoli	349'560
Lanciano - Teramo	61'812
Pescara - Teramo	38'784
Pescara - Sulmona	41'208
Pescara - Vasto S.S.	40'602
Lanciano - S. Vito/L.	23'952
Totale complessivo	964'618

Figura 11 – Riepilogo percorrenze ferroviarie per tratta - TUA

Le aree servite dalla rete gestita da TUA si trovano a Sud nell'area di Lanciano. Le tratte ferroviarie della linea TUA, le tratte che collegano Lanciano a Pescara, S. Benedetto, Teramo e S. Vito contano circa 85.764 treni*km all'anno

Si riportano in seguito i dati relativi alla frequentazione delle stazioni delle linee gestite da TUA S.p.A. e i riepiloghi generali discendenti dalle analisi e dai rilievi nel periodo di febbraio e ottobre 2021. Questi dati si osserva come le stazioni più importanti siano quelle di Pescara e Lanciano.

A livello di passeggeri sulla rete ferroviaria si registra il dimezzamento dei passeggeri di sabato e circa una grande riduzione del numero di passeggeri la domenica. In particolare, si stima il passaggio da oltre 53 mila passeggeri nei giorni feriali ai 6.700 passeggeri durante i gironi festivi.

Tabella 5 - Flusso di passeggeri - Saliti e Discesi alle stazioni TUA [Fonte: TUA 2021]

SOCIETA' UNICA ABRUZZESE DI TRASPORTO (TUA) S.p.A. - DIVISIONE FERROVIARIA (flusso passeggeri - indici di frequentazione delle stazioni)		
Stazione	Febbraio 2021 (saliti+discesi)	Ottobre 2021 (saliti+discesi)
LANCIANO	5.040	8.654
SAN VITO LANCIANO	3.704	7.068
ORTONA	3.048	4.784
TOLLO - CANOSA SANNITA	352	398
FRANCAVILLA AL MARE	2.204	3.374
PESCARA TRIBUNALE	2.546	6.329
PESCARA PORTA NUOVA	4.008	7.104
PESCARA CENTRALE	14.444	28.541
PESCARA SAN MARCO	0	0
MADONNA DELLE PIANE	190	656
CHIETI	204	667
MANOPPELLO	0	0
ALANNO	0	0
SCAFA	120	382
TORRE DEI PASSERI	82	274
POPOLI V.	90	134
PRATOLA PELIGNA	66	119
SULMONA	214	403
MONTESILVANO	2.304	4.237
SILVI	766	1.281

Si riportano ora alcune analisi sul traffico al casello di accesso all'A14.

Media di ingressi e uscite giornaliere al casello 2021

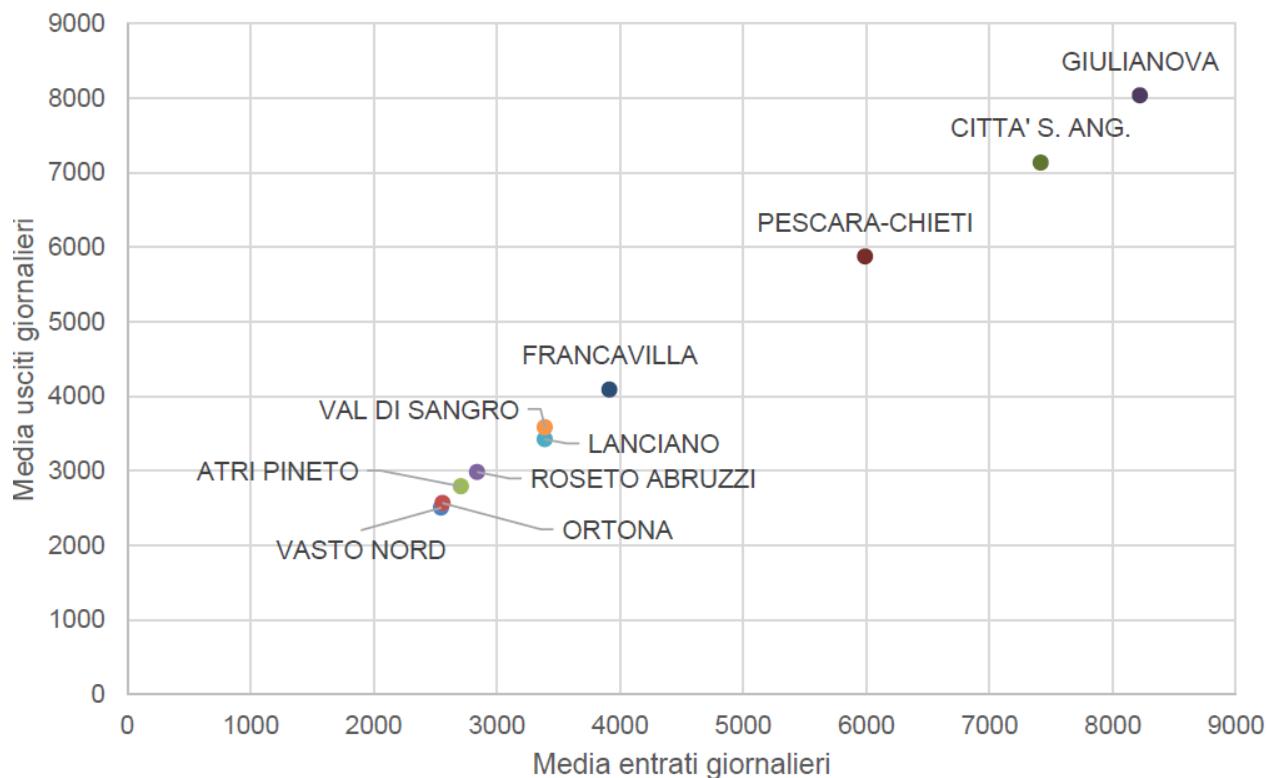


Figura 12 – Media di ingressi e di uscite giornaliere al casello 2021 [Fonte: ASPI]

Dal grafico riportato in Figura 12 si osserva come i caselli abruzzesi più trafficati dell'Autostrada Adriatica sono quelli di Giulianova, Città Sant'Angelo e Pescara-Chieti. Per tutti i restanti caselli e per il casello di Lanciano, appare che i numeri in ingresso e in uscita si equivalgano quasi.

Sulla base delle Analisi condotte nell'ambito del Quadro conoscitivo, è stata costruita una matrice di obiettivi strategici che si è concentrata nel comprendere la rispondenza tra le strategie di livello europeo e nazionale, e le previsioni presenti nei documenti di pianificazione strategica della Regione Abruzzo, con l'obiettivo di evidenziare se ci sia, allo stato vigente, una coerenza tra il livello locale regionale e quello sovraordinato, e nel contempo, di rilevare la specificità di quegli obiettivi locali che non risultano espressione di indirizzi strategici sovraordinati.

Per fare ciò si è quindi analizzata la programmazione europea e nazionale sulla materia dei trasporti e della mobilità e tratto da questa le linee di azione e gli obiettivi. Sono stati definiti 9 Obiettivi Strategici per il nuovo PRIT, quali:

- 8 Obiettivi “tematici”, riferiti cioè a specifici aspetti e caratteristiche del sistema dei trasporti che si vuole trarre in esame, a servizio dello sviluppo dei territori abruzzesi;
- 1 Obiettivo “trasversale”, per così dire metodologico, finalizzato a indirizzare la valutazione comparativa di quelli che saranno definiti come scenari alternativi di Piano.

Tabella 6 - Obiettivi strategici del PRIT

OBIETTIVI STRATEGICI DEL NUOVO PRIT	
Obiettivi tematici	
1	Valorizzazione dei nodi di trasporto principali e del ruolo nel Corridoio Baltico-Adriatico e della regione Adriatico-Ionica
2	Sviluppo e rafforzamento delle connessioni dirette verso la rete TEN-T e delle reti di connessione lunga, con focus specifico sulla modalità ferroviaria e sulla relativa interoperabilità
3	Rafforzamento e valorizzazione delle connessioni interne alla regione
4	Sviluppo dell'intermodalità
5	Riduzione delle esternalità climatiche e ambientali della mobilità passeggeri e del trasporto merci, anche tramite la diffusione dei carburanti alternativi
6	Sviluppo di soluzioni innovative e intelligenti per il trasporto e la mobilità
7	Mobilità equa e accessibile per tutti
8	Minimizzazione dei rischi per la sicurezza nel trasporto
Obiettivo traversale	
9	Perseguimento degli obiettivi tematici nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società

3.3 Piano Regionale Paesistico (PRP)

Il Piano Paesistico della Regione Abruzzo è uno strumento di pianificazione e gestione del territorio volto a tutelare e valorizzare il paesaggio della regione, in conformità con la normativa nazionale e europea, in particolare con la Convenzione Europea del Paesaggio (2000) e il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.lgs. 42/2004). Il piano è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 141/21 del 21.3.1990 e ha come obiettivo il concorso di diverse dimensioni della tutela: ambientale, culturale, sociale ed economica, per garantire uno sviluppo sostenibile del territorio.

Il Piano Paesistico della Regione Abruzzo si propone di:

- Tutela e conservazione del paesaggio, inteso come patrimonio naturale e culturale che definisce l'identità del territorio.
- Gestione e valorizzazione delle risorse paesaggistiche in un'ottica di sviluppo sostenibile.
- Prevenzione e riduzione dei rischi legati alla pressione antropica (infrastrutture, urbanizzazione, etc.) e ai cambiamenti climatici.
- Promozione di politiche territoriali integrate, che coinvolgano tutti i settori (agricoltura, turismo, cultura, infrastrutture).

Il piano è suddiviso in diverse componenti e documenti operativi:

- Carta Paesistica: una mappa che individua le aree di particolare valore paesaggistico, comprese quelle vincolate dalla legislazione nazionale e regionale, come i parchi naturali, le riserve, i siti UNESCO, le aree agricole tradizionali, ecc.
- Analisi del Paesaggio: una valutazione delle caratteristiche del paesaggio abruzzese, con l'analisi dei suoi elementi naturali (monti, fiumi, coste) e culturali (villaggi storici, borghi, edifici monumentali, ecc.).
- Strategie di intervento: indicazioni per la conservazione, la gestione e la valorizzazione delle aree di valore paesaggistico, con attenzione alle necessità di adattamento ai cambiamenti climatici, il miglioramento della qualità del paesaggio e la promozione di attività economiche sostenibili.

- Norme e regole: disposizioni che regolano l'uso del suolo, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'urbanizzazione, mirando a prevenire la frammentazione del paesaggio e a proteggere le caratteristiche distintive delle diverse aree.

Il paesaggio abruzzese è caratterizzato da una straordinaria varietà e da una netta distinzione tra le diverse tipologie ambientali. Queste includono:

- Le montagne: con i suoi massicci e parchi naturali (Gran Sasso, Majella, Sirente-Velino), habitat di biodiversità e luoghi di interesse naturalistico.
- Le colline: che caratterizzano la parte interna della regione, con paesaggi agricoli e tradizionali, vigneti, oliveti e borghi storici.
- Le aree costiere: l'area adriatica, con le sue spiagge e aree umide, che rappresentano importanti ecosistemi e luoghi di valore paesaggistico e turistico.
- I centri storici: borghi medievali, antiche città (come L'Aquila, Teramo, Chieti) che hanno un legame profondo con la storia e la cultura regionale.

Oltre alla protezione del paesaggio, il Piano Paesistico ha un forte legame con altre politiche regionali, come quelle relative alla sostenibilità ambientale, alla valorizzazione del patrimonio culturale e alla promozione del turismo sostenibile. La regione punta a un turismo che sappia apprezzare il paesaggio naturale, la cultura e la tradizione, senza compromettere l'equilibrio ecologico e sociale delle aree coinvolte.

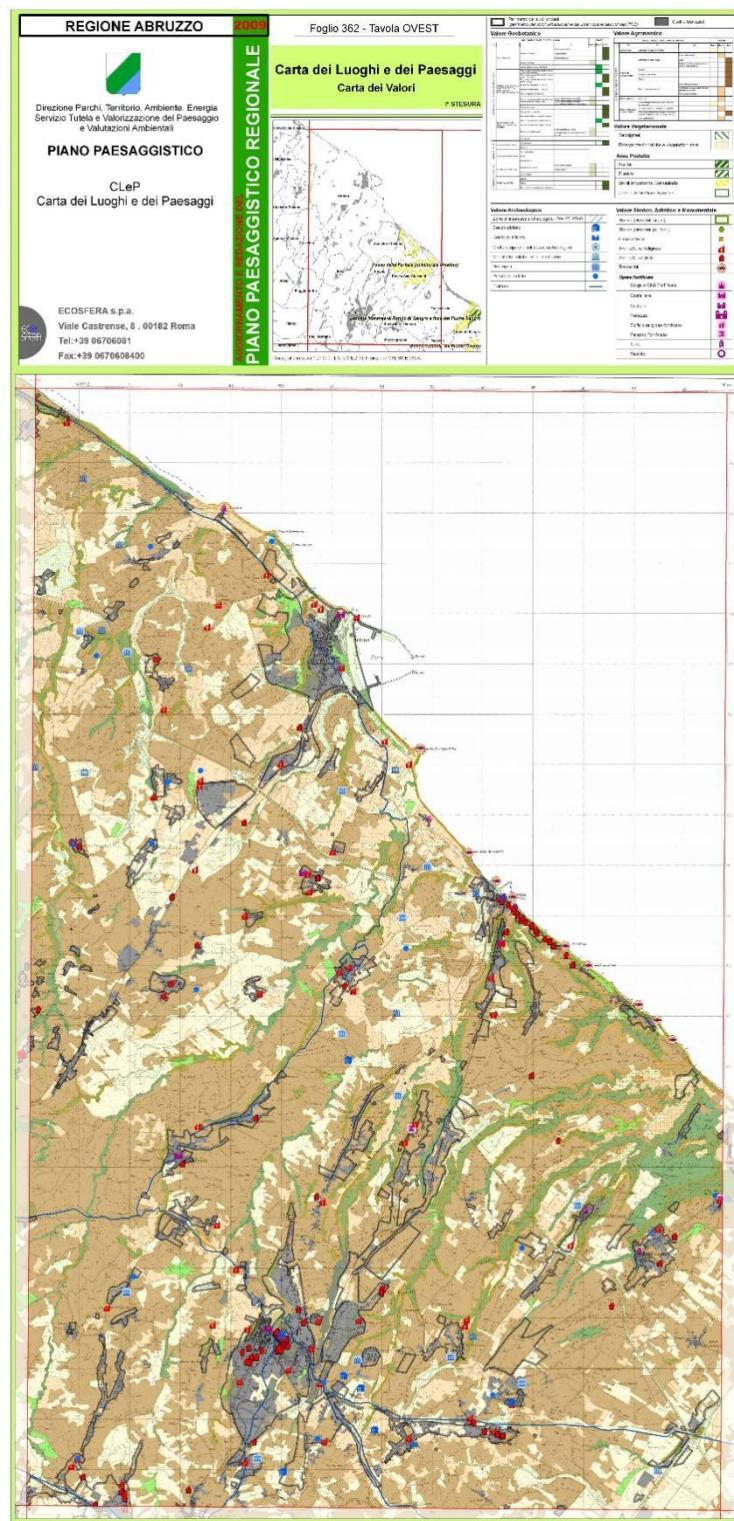


Figura 13 – Carta dei valori PRP Quadrante Nord di Lanciano (Foglio 362 ovest)

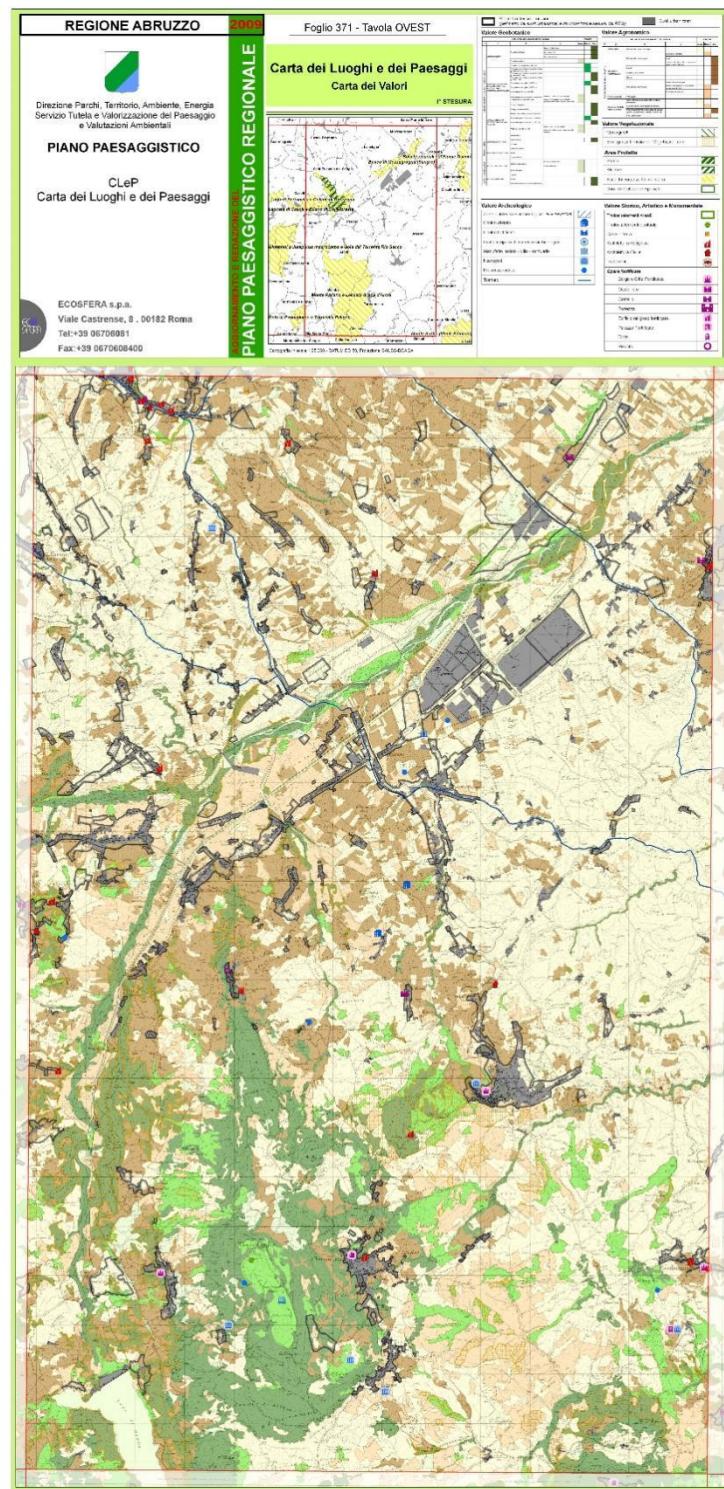


Figura 14 – Carta dei valori PRP Quadrante sud di Lanciano (Foglio 371 ovest)

3.4 Piano di assetto Idrogeologico (PAI)

Il Comune di Lanciano ricade con una superficie parziale di 65,97 km² nel bacino idrografico del Torrente Feltrino e Sangro.

Dall'intersezione degli elementi riportati sulla Carta della Pericolosità, con quelli riportati sulla Carta degli Insiamenti Urbani e Infrastrutturali deriva la Carta delle Aree a Rischio.

Le quattro classi di rischio previste dalla normativa vigente sono state definite come segue.

R4 – molto elevato. Per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi agli edifici e alle infrastrutture, la distruzione di attività socioeconomiche.

R3 – elevato. Per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socioeconomiche.

R2 – medio. Per il quale sono possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche.

R1 – moderato. Per il quale i danni sociali ed economici sono marginali.

Con riferimento all'ambito di applicazione del Piano, che comprende il territorio di Lanciano, sono 3 le zone a rischio molto elevato, quali: una porzione di territorio abitato della contrada Sant'Egidio, di Via Panoramica e della Strada provinciale Frisa-Lanciano come mostrato nella figura seguente.

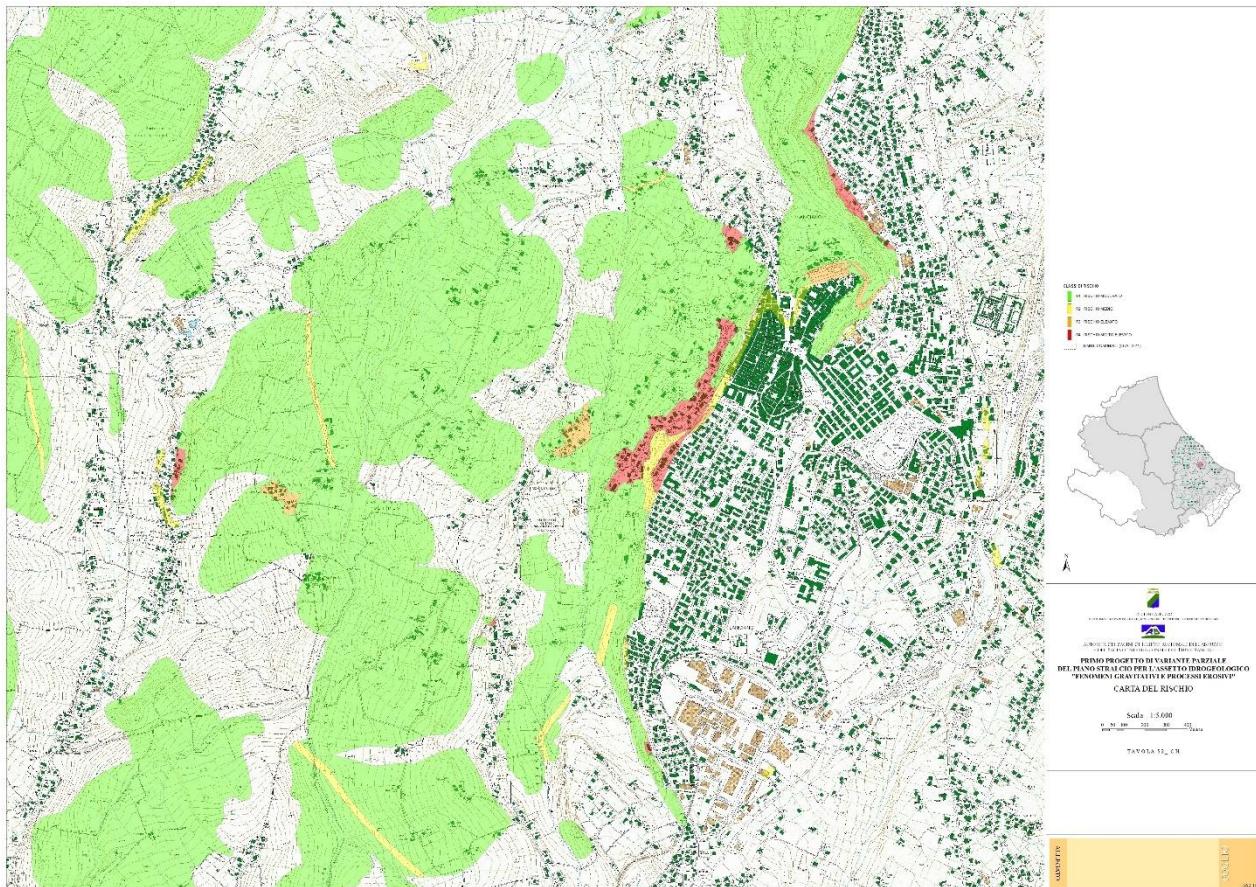


Figura 15 – Carta del Rischio idraulico PAI

3.5 Piano Regolatore Generale del comune di Lanciano (PRG)

Il processo di formazione del PRG è stato avviato nel 1996 e dopo alterne vicende ha portato all'adozione dello strumento con Delibera CC n. 76 del 22.12.2008 e alla sua approvazione con delibera del Consiglio Comunale n°113 del 17/11/2011. L'impostazione teorica, e quindi il suo contenuto tecnico, pongono alla base della nuova visione per "Lanciano futura" la centralità geografica del luogo e l'ipotesi realistica di una sua proposizione come polo urbano di livello intermedio fortemente caratterizzato dai requisiti di qualità, quali agevole accessibilità, mobilità efficace ed ecocompatibile, accesso facilitato alla conoscenza e alla pratica di attività di ricerca e sviluppo, elevata produzione culturale, soddisfacente presenza di servizi qualificati, facilitazione agli investimenti (specie quelli relativi alla produzione di innovazione), ospitalità basata sulla possibilità di offrire autentiche esperienze di vita a contatto con le strutture sociali del luogo.

La nuova visione del Piano Urbanistico di Lanciano può riassumersi in quanto segue:

- agevolmente raggiungibile in auto e in treno, sia dal suo contesto di prossimità che dal sistema delle reti lunghe, nonché dotata di una rete della mobilità locale in grado di consentire agevoli spostamenti di breve e medio raggio in bici o su sistemi di TPL ecosostenibili;
- adeguatamente provvista di strutture per l'accesso alla cultura e al sapere in genere, nonché di luoghi in grado di stimolare la ricerca, la conoscenza e lo scambio di informazioni (istituti di ricerca, laboratori, spazi per la promozione e lo scambio di saperi ed esperienze);
- caratterizzata dalla presenza di una pluralità di servizi che ne elevino la vivibilità e la fruibilità da parte dei lavoratori e delle rispettive famiglie, favorendo la nascita di reti sociali molto forti e fondate sulla condivisione di luoghi e momenti che non si identifichino con i soli spazi e tempi del lavoro;
- dotata di un appeal per le nuove localizzazioni residenziali, basato sulla qualità del sistema urbano e del paesaggio circostante, sulla peculiarità dell'offerta abitativa integrata con il tessuto insediativo preesistente, sulla completezza dei servizi e sulla varietà delle opportunità in grado di rendere il tempo libero piacevole e proficuo sotto il profilo emotivo e dell'accrescimento culturale;
- attrattiva per i nuovi investimenti produttivi e nuove imprese che basano la propria attività su processi ad alta presenza di capitale umano in cui sia preminente il ruolo della ricerca, della sperimentazione, del contatto con la realtà universitaria e con le eccellenze del mondo della cultura e della tecnologia.

La città, infatti, nel nuovo modello di sviluppo del Piano deve poter integrare il suo ruolo con quello dell'intero territorio nel quale si colloca. Il sistema urbano deve integrarsi con il sistema territoriale di scala più ampia per poter garantire quel livello di qualità della vita che non può prescindere dall'offerta di spazi per l'attività agricola, per il lavoro di tipo extraurbano, per il tempo libero collegato alla fruizione dell'ambiente naturale.

Questo insieme di spazi, altrettanto importanti per costruire il modello attrattivo ed inclusivo della nuova comunità locale, deve essere nel complesso facilmente fruibile e quindi accessibile. La buona organizzazione di un efficiente sistema delle **reti per la mobilità** è dunque essenziale, e non riguarda solo la mobilità motorizzata su mezzo proprio, bensì anche la mobilità pubblica in sede propria e la mobilità alternativa.

Il sistema urbanistico/territoriale della nuova città deve assicurare al suo interno un ottimo livello di mobilità, sia in termini di rete per l'accessibilità del sistema urbano diffuso, sia in termini di vettori pubblici. Ma deve anche garantire la connessione del territorio locale con le "reti lunghe", sia attraverso il sistema del ferro (ferrovia Sangritana), sia attraverso il sistema stradale (la nuova arteria ad "Y" Val di Sangro-Frisa-A14, che valorizza il ruolo baricentrico di Lanciano).

Nel caso di Lanciano, in accordo con le oggettive potenzialità che il territorio esprime, si opta per la costruzione di un progetto di sviluppo impostato su quattro assi strategici:

- l'offerta di servizi territoriali di rango elevato;
- l'attività turistica;
- il commercio;
- l'attività direzionale.

L'offerta di servizi territoriali di rango elevato

Nello specifico per l'offerta di servizi territoriali di rango elevato, le azioni adottate attraverso la Variante di PRG riguardano:

- la previsione di localizzazione del nuovo Polo ospedaliero;
- la realizzazione di interventi per il social housing;
- lo spostamento dell'area fiera;
- la possibilità di creazione della "città degli studi";

- realizzazione di servizi per l'*automotive*;
- realizzazione di nuovi servizi, anche privati, ad alto contenuto innovativo;
- introduzione dei servizi flessibili, ovvero la messa a disposizione di aree per rispondere alle eventuali esigenze future derivanti dall'evolversi della città.

L'offerta turistica

L'attività turistica di Lanciano è relativa a due distinti flussi che proprio sulla città di Lanciano trovano un loro possibile punto di intersezione e sinergia: il turismo religioso e il turismo naturalistico-paesaggistico.

Il turismo religioso (dal Gran Sasso del Santuario di San Gabriele al Gargano di Padre Pio) viaggia secondo una direttrice parallela alla costa e trova in Lanciano una buona integrazione con l'offerta di risorsa culturale in senso lato: il patrimonio storico-monumentale, il sistema dei luoghi religiosi, la tradizione culturale della città.

Il turismo naturalistico (dal costituendo Parco della Costa Teatina ai Parchi Naturali della Maiella e del Parco Nazionale d'Abruzzo) viaggia invece secondo una direttrice perpendicolare alla costa e trova in Lanciano un possibile snodo logistico e ricettivo, nonché un'attrazione per il patrimonio storico architettonico e per le azioni di valorizzazione del paesaggio non solo antropico ma anche naturale.

Rispetto a questo doppio flusso di turisti, la città di Lanciano può predisporre un'offerta organizzativa e ricettiva che può essere pensata come risposta valida anche a soddisfare tutta l'altra domanda che proviene dai city user e dai pendolari interni. In particolare, sono previste azioni riguardanti:

- ristrutturazione e/o nuova localizzazione di strutture alberghiere (privilegiando la micro-ricettività diffusa, il B&B, l'agriturismo);
- attraverso le NTA si è data possibilità di aumentare l'intervento nel centro storico e pertanto favorire la "istituzionalizzazione" dell'albergo diffuso nel centro storico;
- realizzazione di infrastrutture e parcheggi per il turismo;
- percorsi attrezzati per la fruizione turistica;
- previsione di una rete ecologica comunale che sia collegata anche alle risorse territoriali in grado di valorizzare le risorse naturali finora inespresse dal territorio comunale;
- percorsi attrezzati per la fruizione naturalistica.

Il commercio

Lanciano come “centro di scambi e di affari” rappresenta la terza dimensione dello stesso progetto di sviluppo, più esplicitamente legata all’attività commerciale (che da sempre ha caratterizzato l’area e la comunità locale lancianese). Si tratta dunque di favorire la crescita ed incentivare la nuova localizzazione di luoghi di concentrazione di attività commerciali, centri commerciali al servizio di una dimensione territoriale che supera la stessa dimensione locale per fare da riferimento all’intera area centrale della provincia di Chieti.

Sempre più, anche in questo settore, vige la legge dell’integrazione. Alla pluralità di offerta settoriale (che può attrarre il consumatore per la sua intrinseca potenzialità di confronto tra prodotti) si deve aggiungere l’integrazione con altre funzioni che possano arricchire l’esperienza del visitatore e stimolare l’attrattività dell’area commerciale.

L’ibridazione delle funzioni, il disegno di nuovi luoghi commerciali più inclusivi, l’organizzazione programmata delle nuove localizzazioni per settore merceologico e specializzazione dell’offerta, sono tutte direzioni di programma che possono rendere riconoscibile ed attrattivo il nuovo sistema commerciale dell’area lancianese. In particolar modo:

- tramite la maggior possibilità di intervento offerta dalle NTA nell’ambito del centro storico, seppur consapevoli della necessità di altrettante azioni delle politiche di governo e di marketing della città, si favorisce la realizzazione del “centro commerciale naturale” nel centro storico;
- creazione di aree attrezzate per il commercio e l’artigianato.

Il direzionale

Completa il progetto (e la relativa vision) una quarta dimensione legata all’attività direzionale. Non più intesa solo come mera prestazione di servizi istituzionali (sede del tribunale, sede di uffici provinciali, ecc.), bensì connessa ad un nuovo concetto di direzionalità, più vicino all’immagine della città sostenibile di cui si è detto.

Dunque, attività di elaborazione delle informazioni, di alta formazione (anche connessa alla presenza dell’Università), fornitura di servizi di rango elevato legata alla specifica caratterizzazione del sistema produttivo (automotive e altro), anche e soprattutto in relazione fisica e virtuale con le aree di sviluppo della bassa Val di Sangro. A tal proposito sono stati previsti:

- previsione di nuovi poli integrati per le funzioni direzionali (Villa Martelli e basso Sangro);

- centro direzionale per il trasporto su ferro;
- possibilità di creazione di un centro logistico in Val di Sangro;
- flessibilità nell'offerta dei servizi per permettere la realizzazione di servizi mirati alle attività presenti nel territorio.

Infine, in accordo con la visione strategica di scala territoriale, la variante strategica al nuovo PRG si assume il compito di predisporre le “opportunità tattiche” capaci di dare praticabilità attuativa alle scelte strategiche, garantendo la compatibilità urbanistica delle previsioni di intervento e definendo gli indispensabili requisiti di qualità insediativa che solo operando alla scala urbanistica possono salvaguardare le imprescindibili esigenze di sostenibilità e coerenza dei futuri assetti.

Nell'ambito della redazione del PUMS, si evidenziano, tra i contenuti della variante, i seguenti:

- *2. Nuova previsioni localizzative di tipo strategico:*
 - previsione ambito per insediamento nuovo Ospedale;
 - previsione ambito per delocalizzazione polo Fieristico;
 - previsione ambito per la nuova “città degli studi”.
- *4. Interventi di razionalizzazione della rete stradale:*
 - recepimento delle previsioni del PGTU.
- *8. Valorizzazione della rete ecologica*
 - azioni di valorizzazione e tutela del patrimonio esistente e la previsione di nuove aree atte a favorire tale rete;
 - previsione di percorsi ciclopedonali per favorire i collegamenti tra le varie aree che compongono la rete ecologica.

Il comune di Lanciano ha approvato con Delibera di C.C. n°116 del 28/12/2018 la **nuova perimetrazione di centro abitato** contenuta nell'elaborato Tav2a – Carta dei vincoli della Variante al Piano Regolatore Generale DCC n. 8 del 13/01/2016, riportata di seguito.

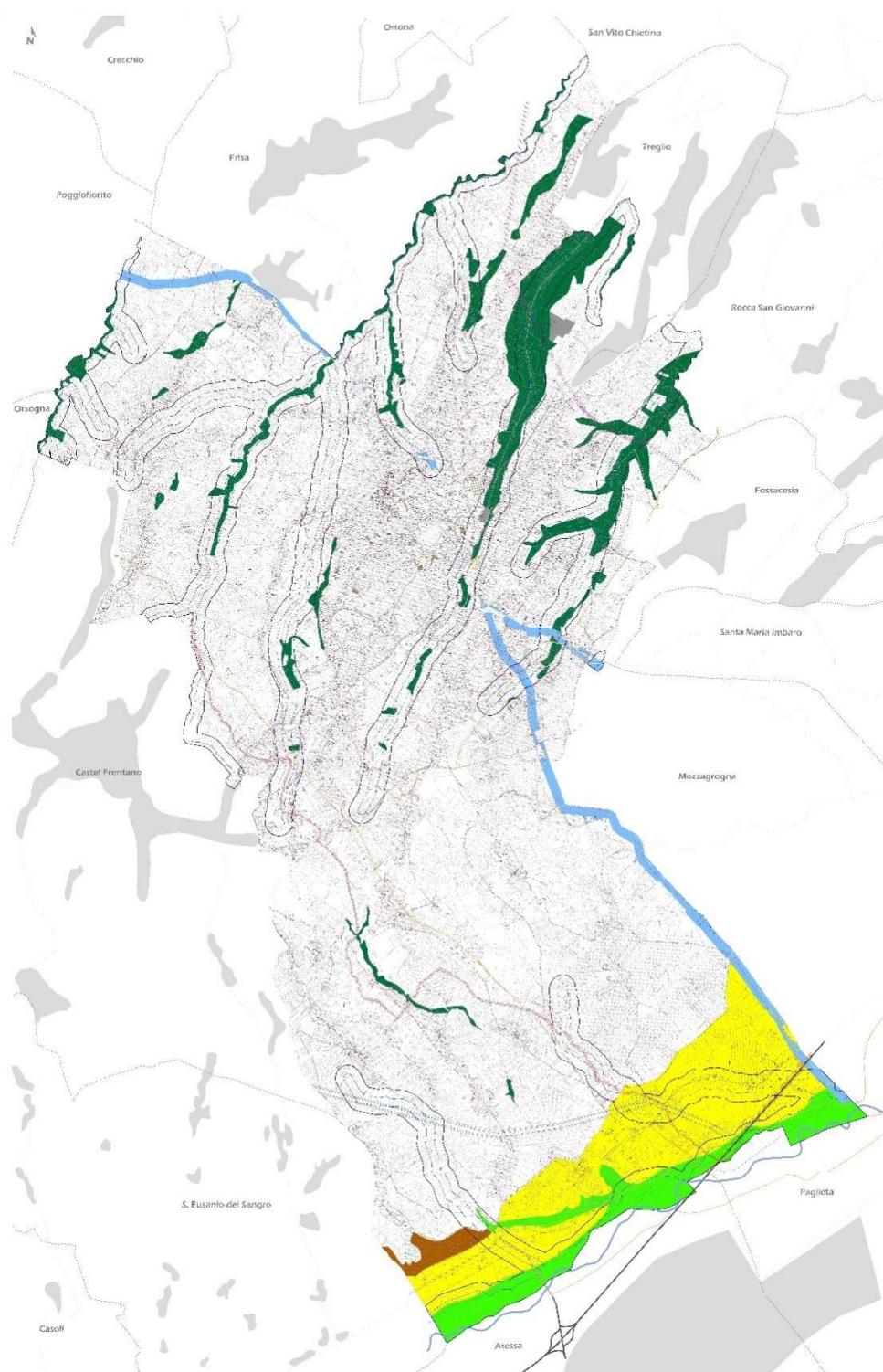


Figura 16 – Tav. 2a Carta dei Vincoli PRG Lanciano

■ Piano Regionale Paesistico - Aree a conservazione integrale A1 - Art. 10	■ Ferrovia Sangritana - Stazione via Bergamo e deposito
■ Piano Regionale Paesistico - Aree a conservazione integrale A1 (A4 Ambito 11) - Art. 10	■ Gasdotto Snam - Art. 10
■ Piano Regionale Paesistico - Aree a trasformabilità mirata B1 - Art. 10	■ Fasce di rispetto gasdotto Snam - Art. 10
■ Aree sottoposte a vincolo storico architettonico e monumentale - Art. 10, comma 2, art. 71	■ Impianto Gas-Metano - Art. 40
■ Impianti cimiteriali - art. 51	■ Distanza di prima approssimazione (DPA) - Eletrodotto "Gissi-Villanova" 380.000 V
■ Aree di rispetto cimiteriale - art. 10, comma 2; art. 51, comma 3	■ Area asservita - Eletrodotto "Gissi-Villanova" 380.000 V
■ Aree di rispetto eletrodotti - art. 10, comma 2	■ Metanodotto Lario-Chieti - Vincolo preordinato all'esproprio
■ Eletrodotto 150.000 V	
■ Boschi e/o aree boschate	
■ Aree Calanchive - art. 10, comma 5	
■ Scarpate Golenali - art. 10, comma 5	
■ Aree agricole di rispetto ambientale - art. 10, comma 5	
■ Aree tratturali demaniali - art. 10, comma 8	
■ Aree di interesse archeologico - art. 10, comma 2, 9	
■ Sito di interesse comunitario IT7140112 - art. 10, comma 10	
■ Fasce di rispetto del Fiume Sangro - art. 10, comma 4	
■ Vincolo di inedificabilità fiumi, torrenti e corsi d'acqua ml 50 - art. 10	
■ Fascia di rispetto fiumi, torrenti e corsi d'acqua ml 150 - art. 10	
■ Limite golenale Fiume Sangro - art. 10	
● Siti esistenti impianti telefonia mobile - art. 40	
■ Perimetrazione centri abitati	
■ Discariche	
■ Rete stradale esistente	
■ Aste stradali da adeguare	
■ Fiume Sangro	
■ Fondovalle Sangro	
■ Ferrovia Sangritana - tracciato	

Figura 17 – Legenda Tav. 2a Carta dei vincoli PRG Lanciano

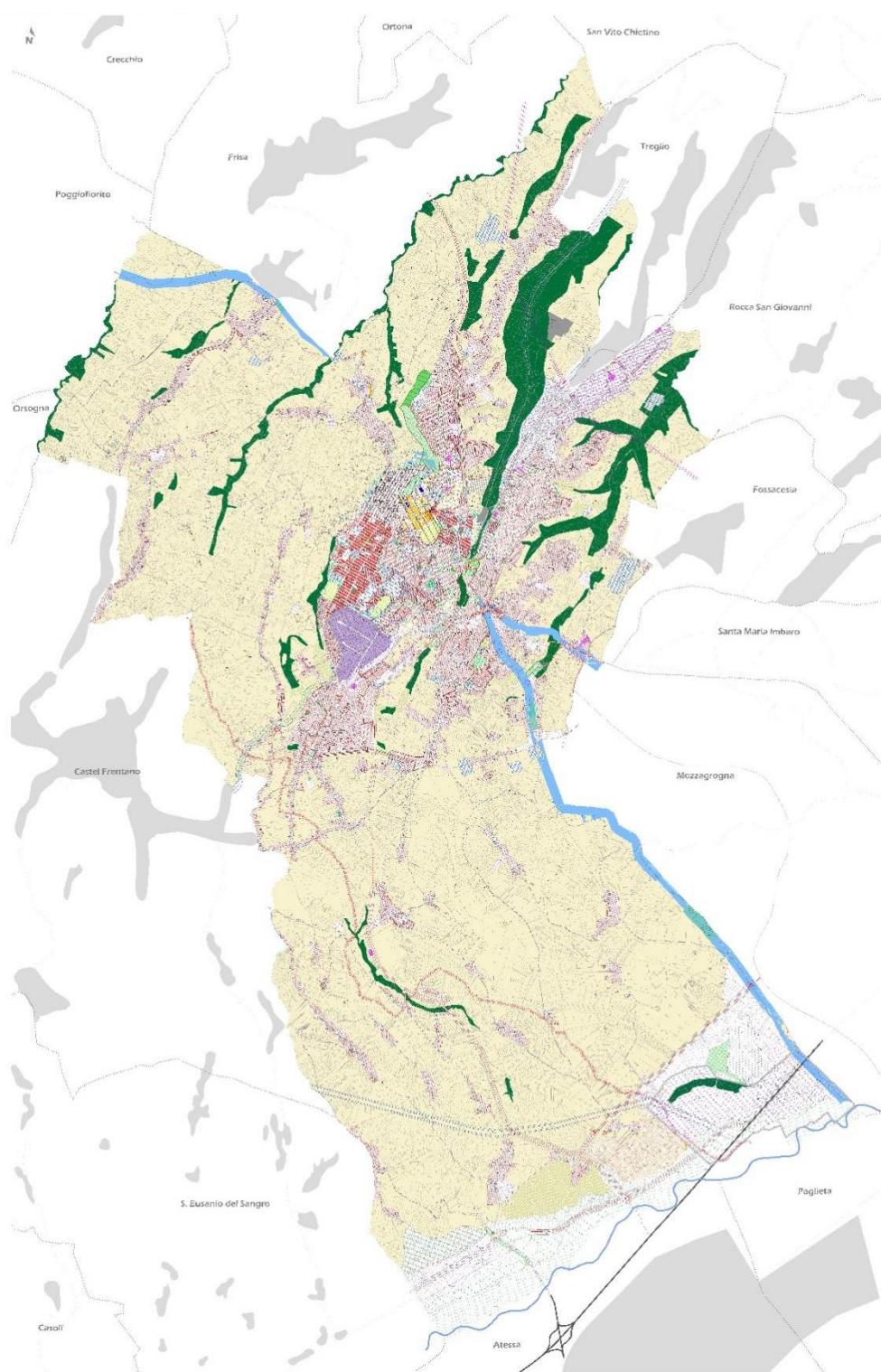


Figura 18 – Tav. 4° Progetto Urbano – Sintesi PRG comune di Lanciano

CITTÀ' DEI SERVIZI

Area per il soddisfacimento dello standard minimo

- Area per l'istruzione (AI) - art. 43
- Area per attrezzature di interesse comune (IC) - art. 44
- Area a verde attrezzato (VA); verde pubblico parchi e giardini - art. 45
- Area a verde attrezzato (VA); attrezzato per lo sport - art. 45
- P1A: Area per i parcheggi pubblici di attestamento (P1A) - art. 41, art. 46
- P1I: Area per i parcheggi pubblici di interscambio (P1I) - art. 41, art. 46
- P2: Area per i parcheggi pubblici di servizio (P2) - art. 41, art. 46
- Area per la flessibilità dello standard - art. 33, comma 4

Area per il soddisfacimento dello standard aggiuntivo

- Parchi urbani (PU) - art. 48
- Leceta Barbati - art. 48

Area per i servizi di rango superiore

- Attrezzature per l'istruzione superiore - art. 49
- Polo scolastico - art. 49
- Strutture sanitarie - art. 50
- Strutture sanitarie, previsione nuovo ospedale - art. 50, comma 3
- Impianti cimiteriali - art. 51

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- Asia Ferroviaria Sangritana Lanciano-San Vito Chietino - art. 39, comma 1
- Ferrovia Sangritana - Stazione via Bergamo e deposito - art. 39, comma 1
- Prolungamento Ferrovia Sangritana di progetto - galleria - art. 39, comma 1
- Ferrovia Sangritana, sedimi - art. 39
- Fascia di rispetto - Ferrovia Sangritana - art. 39
- Fascia di rispetto stradale - art. 38, comma 1
- Zone di rispetto stradale - art. 38, comma 3
- Rete stradale esistente - art. 38
- Fondovalle Sangro
- Nuove aste stradali - art. 38
- Aste stradali da adeguare - art. 38
- Aste stradale in galleria - art. 38

CITTÀ' STORICA E TUTELA

- Zona A1, città storica - art. 58
- Vincolo Storico Architettonico - Monumentale - art. 10, comma 2, art. 71
- Fabbriktati di valore storico e testimoniale - art. 71
- Fabbriktati in terra cruda - art. 71
- Verde privato - art. 72

CITTÀ' PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE

- Zona A2, residenziale di riqualificazione urbana - art. 54
- Zona B1, residenziale di ristrutturazione urbana - art. 55
- Zona B1, residenziale di ristrutturazione frazionale - art. 55
- Zona B2, residenziale di completamento-urbana intensiva - art. 56, comma 4
- Zona B2, residenziale di completamento-urbana semintensiva - art. 56, comma 4
- Zona B2, residenziale di completamento-urbana estensiva - art. 56, comma 4
- Zona B2, residenziale di completamento-frazionale estensiva - art. 56, comma 4
- Zona B3, residenziale perquata nel capoluogo - art. 57
- Zona B3, residenziale perquata nelle frazioni - art. 57
- Zona C1, residenziale di espansione urbana - art. 58, comma 3
- Zona C1, residenziale di espansione frazionale - art. 58, comma 3
- Zona C2, residenziale di sviluppo strategico - art. 59
- Ambiti zone di espansione e zone di sviluppo strategico

CITTÀ' PREVALENTEMENTE PRODUTTIVA

- Zona D1, agglomerato di Lanciano Centro - art. 61
- Zona D2, aree produttive esistenti e/o dismesse - art. 62
- Zona D3, per artigianato produttivo integrato-completamento - art. 63, comma 4
- Zona D3, per artigianato produttivo integrato-espansione - art. 63, comma 5
- Ambiti zone per l'artigianato produttivo
- Zona D4, strutture commerciali esistenti - art. 64
- Zona D5, terziaria di sviluppo strategico - art. 65
- Ambiti zone per attività terziarie
- Zona D6, attività fieristiche e servizi connessi - art. 66
- Insediamenti industriali Agglomerato Consorzio ASI - art. 2, comma 2
- Ambito insediamenti industriali agglomerato consorzio ASI

Figura 19 – Legenda Tav. 4° Progetto Urbano – Sintesi PRG comune di Lanciano

■■■■■ Distributori di carburante - art. 38, comma 3

■■■■■ P3: Area per i parcheggi pubblici pertinenziali (P3) - art. 41, art. 46

■■■■■ Pista ciclopedinale - art. 40, comma 1

■■■■■ Elettrodotto 150.000 V

TERRITORIO AGRICOLO

- Zona E1, agricola - art. 68
- Zona E1, agricola di valore paesistico - art. 68 bis
- Zona E1, agricola sportiva - art. 68 comma 4

VINCOLI DI TUTELA

- Fasce di rispetto del Fiume Sangro - art. 10, comma 4
- Scarpato Golenali - art. 10, comma 5
- Aree agricole di rispetto ambientale - art. 10, comma 5
- Aree Calanchive - art. 10, comma 5
- Boschi e/o aree boschive - art. 10, comma 5
- Aree di rimboschimento - art. 10, comma 5
- Aree tratturali demaniali - art. 10, comma 8
- Discariche - art. 75
- Area di rispetto cimiteriale - art. 10, comma 2; art. 51, comma 3
- Area di rispetto elettrodotti - art. 10, comma 2
- Fiume Sangro
- Distanza di prima approssimazione (DPA) - Elettrodotto "Gissi-Villanova" 380.000 V
- Area assevita - Elettrodotto "Gissi-Villanova" 380.000 V
- Metanodotto Larino-Chieti - Vincolo preordinato all'esproprio

PIANIFICAZIONE IN ESSERE

- Fabbriktati in contrasto con le previsioni infrastrutturali - art. 79, comma 3
- Fabbriktati di consistenza incompatibile - art. 79, comma 4
- Piano per l'edilizia economica e popolare vigente - art. 69, comma 1
- Piano per gli insediamenti produttivi vigente - art. 69, comma 1
- Ambiti urbanistica concertata - art. 69, comma 5
- Programma Integrato di Intervento - "Aree STU" - art. 69, comma 2
- Programma Integrato di Intervento - "Cava della breccia" - art. 48
- Ambiti PEEP e PIP - art. 69, comma 1
- Piani attuativi adottati - art. 69, comma 3
- Varianti specifiche realizzate ai sensi dell'art.5 del DPR 447/98 - art. 69, comma 4

3.6 Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

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.

Gli interventi del PGTU interessano l'intero centro abitato, 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 7 - Elenco degli interventi del PGTU di Lanciano

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 rotatoria Gaeta
V11	Sistemazione dell'intersezione SP Lanciano Atessa – 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

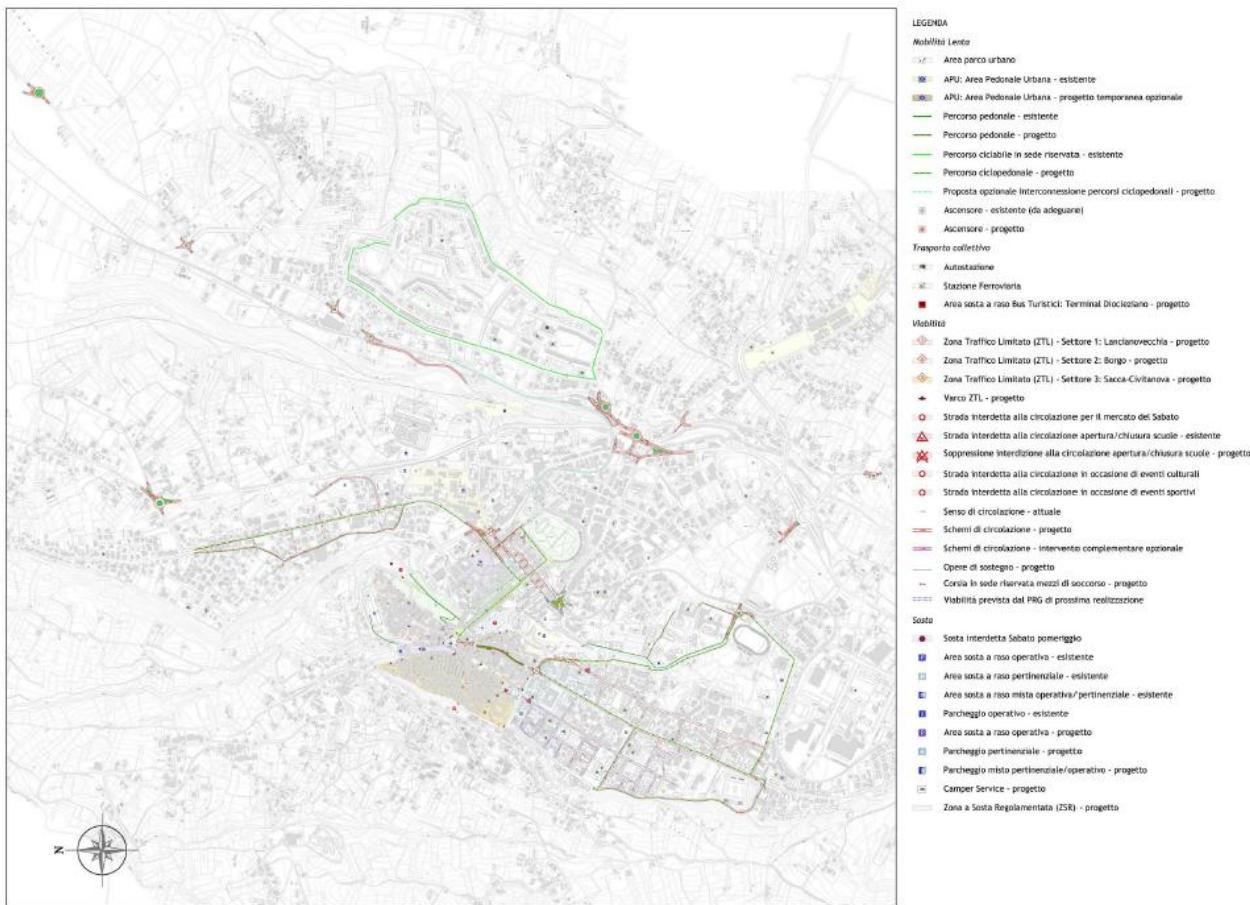


Figura 20 – Quadro sinottico degli interventi del PGTU

Nell'ambito delle analisi del PUMS in oggetto, è stata svolta una ricognizione dello stato di attuazione degli interventi del PGTU.

Gli interventi che sono non stati attuati sono i seguenti:

- Definizione dei 3 settori della ZTL con riportate l'APU temporanea di Corso Roma inferiore e quella opzionale del tratto mediano dello stesso;
- V1: Adeguamento e prosecuzione di Via Bologna,
- V2: schemi di circolazione Via del Mare: senso di marcia di Via Vicenza, via Marzabotto, Via Maurizio Rosato;)
- V3: Schemi di circolazione Viale Cappuccini – Viale Martiri VI ottobre – Via Belvedere;
- V3.1 Sistemazione dell'intersezione Viale Martiri VI Ottobre – 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 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
- V8 Riorganizzazione del nodo complessivo 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 rotatoria Gaeta;
- V11 Sistemazione dell'intersezione SP Lanciano Atessa – SP Lanciano Villa Elce
- V12a,d Sistemazione delle intersezioni lungo la SP82 – Via per Treglio;
- M1 Zone a traffico limitato e Aree Pedonali Urbane
- M3 Percorso Pedonale "Ala Sud"
- M4 Percorso pedonale Liceo Scientifico "Galilei" – Terminal Bus Valle della Pietrosa
- M5 Proposta opzionale di interconnessione dei percorsi ciclopedenonali
- M6 Percorso Meccanizzato di risalita da Parco di Diocleziano a Piazza Plebiscito
- 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.

Gli interventi che sono stati attuati sono i seguenti:

- V2: schemi di circolazione Via del Mare: parzialmente (solo modifica senso di marcia di Via del Mare);
- V7 Sistemazione dell'intersezione Via del Mare – SP84;
- V12b Sistemazione delle intersezioni lungo la SP82 – Via per Treglio;
- V12c Sistemazione delle intersezioni lungo la SP82 – Via per Treglio;
- V13 Adeguamento di Via Bergamo per il collegamento con la SP 82;
- M2 Percorso pedonale "Ala Nord";
- S1 Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata.

3.7 Interventi in fase di progettazione e/o attuazione

3.7.1 Interventi in corso già finanziati

Dal **Programma triennale delle opere pubbliche 2024-2026** gli interventi oggetto di finanziamento sulla sicurezza urbana, opere stradali sono:

- Interventi di sicurezza urbana attraverso la riqualificazione di spazi pubblici degradati e l'installazione di sistemi sicurezza e controllo del territorio con Contributo statale di 200.000,00 €;
- Realizzazione parcheggio a raso Pozzo Bagnaro e adeguamento viabilità con Contributo statale di 1.250.000,00 €;
- Interventi di miglioramento viabilità e sicurezza stradale con Mutuo di 250.000,00 €;
- Progetto pilota Sangro Aventino Realizzazione sistemi di risalita e percorsi i all'interno del Parco Diocleziano 390.400,00 €;
- Lavori di allestimento arredo urbano, con Alienazioni di 100.000 €;
- Lavori di messa in sicurezza e adeguamento stradale tratto di Via Bergamo dall'area della nuova stazione ferroviaria all'innesto con la S.P. Lanciano- San Vito Chietino. 2° STRALCIO, con Fondi Regionali di 500.000,00 €;
- Realizzazione strada di collegamento via Giangilio, Via Barrella, via Rosato con Fondi regionali e statali di 550.000,00 €;
- Intersezione tra via Iconicella e strada comunale via Colacioppo - via Mameli con Mutuo di 350.000,00;
- Nuova strada via per Treglio - zona ZES 1 LOTTO con Permuta e Mutuo di 400.000,00 €.

Si riportano di seguito le planimetrie di progetto degli interventi in fase di progettazione esecutiva.



Figura 21 – Planimetria di progetto: Realizzazione di una nuova strada Via per Treglio

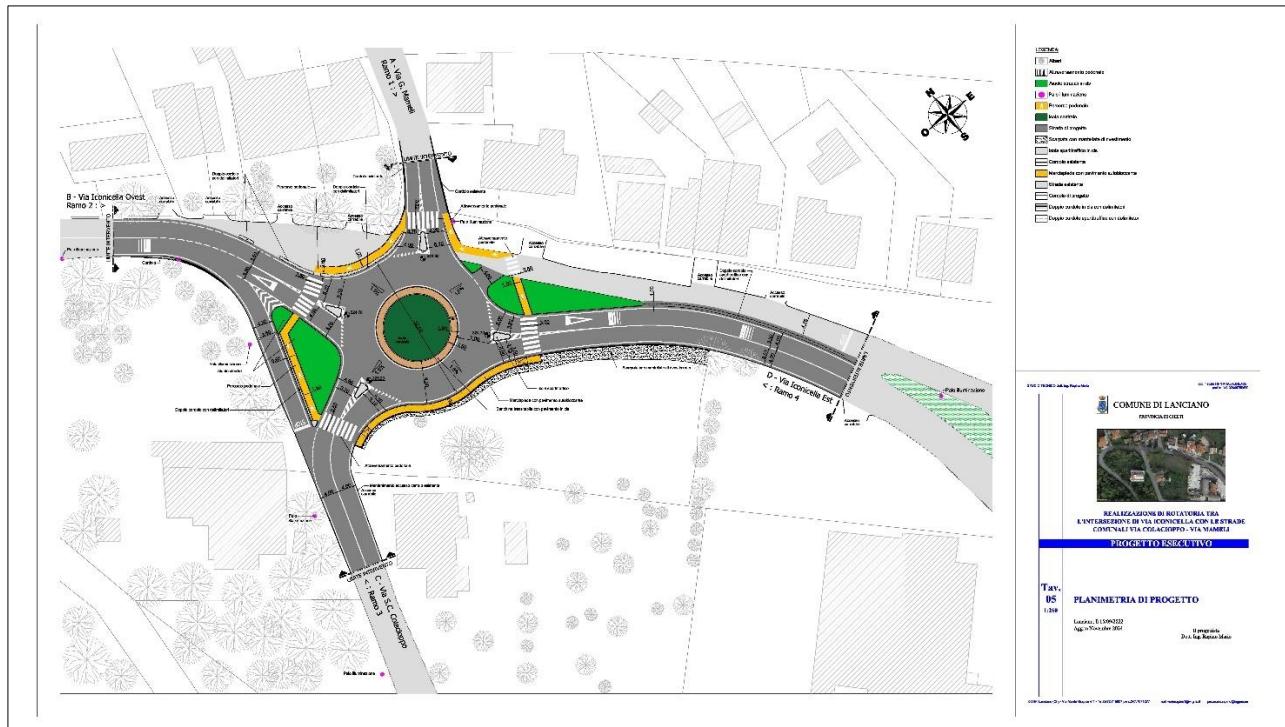


Figura 22 – Planimetria di progetto: Realizzazione di rotatoria tra l'intersezione di Via Iconicella con le strade comunali Via Calacioppo – Via Mameli

Progetto di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario (Tratta Marina di San Vito – Castel Frentano) sospesa all'esercizio

Il tracciato storico dell'ex Ferrovia Adriatico Sangritana, che collega San Vito Marina a Castelfrentano, sarà riconvertito in una pista ciclabile. L'intervento è stato finanziato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e dalla Regione Abruzzo, con un importo complessivo di €7.578.255,66.

L'accordo di programma è stato approvato con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 361 del 20 giugno 2023. Il soggetto attuatore del progetto è Tua Spa.

Il progetto rappresenta un modello innovativo di mobilità sostenibile, finalizzato a collegare la Via Verde alle aree interne del territorio. La pista ciclabile si estende per circa 23 km, attraversando i comuni di San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Treglio, Lanciano e Castelfrentano. La realizzazione dell'opera è prevista in un arco temporale di 360 giorni.

Le strutture ex ferroviarie, quali fermate, caselli e stazioni, saranno riqualificate in ciclostazioni attrezzate, offrendo servizi di noleggio e-bike, con colonnine di ricarica, rastrelliere, officine per la manutenzione delle biciclette, punti informativi e aree dedicate alla piccola ricettività diffusa. Tali servizi mirano a rendere l'esperienza cicloturistica più confortevole e accessibile, promuovendo la mobilità sostenibile e valorizzando il patrimonio territoriale.

La ciclovia sarà dotata di sistemi di illuminazione a basso impatto ambientale, alimentati da fonti rinnovabili e con tecnologia LED ad alta efficienza energetica. La connessione con la Via Verde avverrà all'altezza di San Vito Marina, creando un sistema integrato che collega le aree interne con la costa, favorendo un sistema a pettine di mobilità dolce.

L'infrastruttura contribuirà a rafforzare il turismo sostenibile e avrà un impatto sociale positivo, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale. Il progetto si inserisce in una strategia di sviluppo territoriale più ampia, volta a promuovere un sistema di mobilità integrato e interconnesso.

In questa prospettiva, si segnalano, inoltre, i prossimi interventi lungo la tratta Ortona-Orsogna, già finanziata dalla Regione Abruzzo con circa 1 milione di euro assegnati al Comune di Ortona, e il collegamento tra Castelfrentano e Archi, dove i lavori di ammodernamento della tratta Fossacesia-Castel di Sangro consentiranno l'utilizzo del treno per raggiungere le aree del medio e alto Sangro.

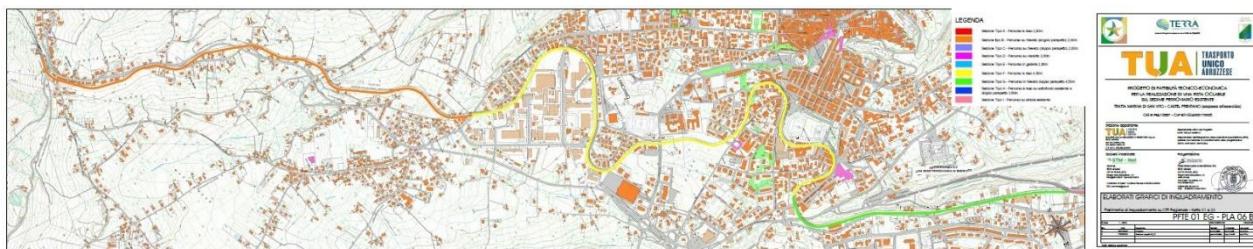


Figura 23 – PFTE 01 EG – PLA 06B Planimetria di inquadramento su CTR Regionale – tratto 21 e 23

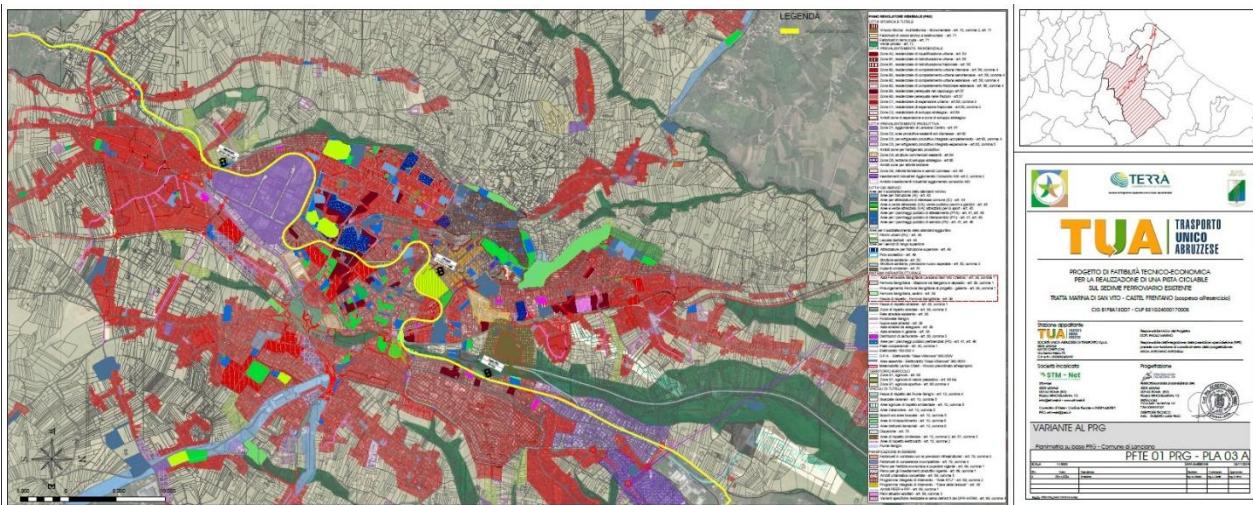


Figura 24 – PFTE 01 PRG – PLA 03 A Variante al PRG Planimetria su base PRG – Comune di Lanciano

4. INQUADRAMENTO TRASPORTISTICO

4.1 Lanciano nel sistema dei trasporti regionale

L'Abruzzo si presenta come una regione con una rete infrastrutturale e trasportistica strategica, data la sua posizione nel centro-sud Italia e il suo ruolo di collegamento tra le aree interne montane e la costa adriatica. Qui di seguito si riporta un quadro generale delle principali caratteristiche della mobilità e delle infrastrutture di trasporto dell'Abruzzo rispetto alle quali si andrà a descrivere nel dettaglio la rete dei trasporti cittadina.

1. Rete stradale e autostradale

La rete stradale e autostradale in Abruzzo è ben sviluppata e rappresenta uno dei principali sistemi di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, oltre che tra il centro Italia e le regioni meridionali.

- Autostrade principali
 - **A14 (Autostrada Adriatica)**: corre lungo la costa adriatica e rappresenta la principale arteria autostradale per il collegamento nord-sud, connettendo l'Abruzzo a città come Bologna, Ancona e Bari.
 - **A25 (Torano-Pescara)**: questa autostrada collega la costa adriatica con l'A1 (Autostrada del Sole) vicino a Roma, rappresentando uno dei collegamenti cruciali tra la capitale e l'Abruzzo, soprattutto per la città di Pescara.
 - **A24 (Autostrada dei Parchi)**: collega Roma all'Abruzzo, passando per L'Aquila e Teramo. È un importante corridoio per il traffico merci e passeggeri tra il Tirreno e l'Adriatico.
- Strade statali e regionali
 - La regione è attraversata da numerose strade statali e provinciali che collegano le principali città interne, come L'Aquila, Sulmona e Avezzano, con la costa. Tra le più importanti vi è la **SS16 Adriatica**, che corre parallela alla costa e collega vari centri abitati lungo il litorale.

2. Rete ferroviaria

La rete ferroviaria abruzzese è centrata sulla linea **Adriatica** (ferrovia Bologna-Lecce), che attraversa la regione da nord a sud lungo la costa, e su alcune linee trasversali che collegano la costa con l'entroterra.

- **Linea Adriatica (Bologna-Lecce):** questa linea ferroviaria è la dorsale principale della regione. I principali centri urbani lungo la costa, come Pescara, Chieti, Vasto e Giulianova, sono serviti da treni regionali, intercity e ad alta velocità. I treni ad alta velocità collegano Pescara con Bologna, Milano, Ancona e altre città settentrionali.
- **Collegamenti trasversali:** l'Abruzzo è attraversato da alcune linee ferroviarie trasversali che collegano la costa con le aree interne e con il Lazio. Tra queste:
 - **Pescara-Sulmona-Avezzano-Roma:** è uno dei principali collegamenti ferroviari tra la costa adriatica e la capitale, attraversando le aree montane della regione. La linea ha un'importanza strategica sia per i passeggeri che per il trasporto merci.
 - **Teramo-Giulianova:** una linea minore, ma che collega l'entroterra teramano con la costa adriatica.

La rete ferroviaria interna è caratterizzata da linee a binario unico e a bassa velocità, e per questo motivo sono in corso valutazioni e proposte per il potenziamento e l'ammmodernamento delle infrastrutture, soprattutto lungo l'asse Pescara-Roma.

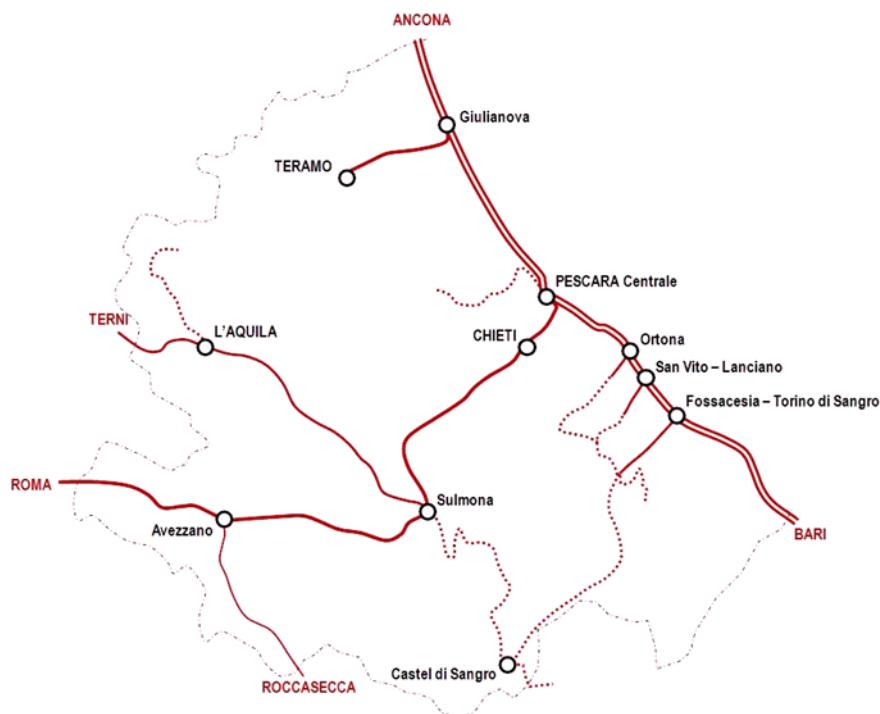


Figura 25 – Mappa della rete ferroviaria abruzzese

3. Trasporto pubblico locale (TPL)

Il trasporto pubblico locale in Abruzzo si basa principalmente su **autobus regionali e urbani**, poiché molte delle aree interne non sono servite in maniera capillare dalla rete ferroviaria.

- **Autobus regionali:** le principali aziende di trasporto, come **TUA (Trasporto Unico Abruzzese)**, gestiscono linee che collegano le città interne come L'Aquila, Sulmona e Avezzano con i principali centri costieri. Il sistema di autobus è essenziale per collegare le aree montane e rurali con i centri urbani.
- **Trasporto urbano:** nelle città principali, come Pescara, Chieti e L'Aquila, esiste una rete di autobus urbani che facilita gli spostamenti all'interno dei centri abitati. Pescara ha il sistema di trasporto pubblico più sviluppato della regione, con linee frequenti e una buona copertura territoriale.

4. Aeroporti

L'Abruzzo è servito dall'**Aeroporto d'Abruzzo (Pescara)**: situato vicino a Pescara, è l'unico scalo internazionale della regione. L'aeroporto collega l'Abruzzo con diverse città italiane ed europee, tra cui Milano, Torino, Londra, Bruxelles e Francoforte, ed è strategico per i flussi turistici e commerciali. Negli ultimi anni, l'aeroporto ha visto una crescita nel traffico passeggeri, in parte grazie alla presenza di compagnie low-cost.

5. Porti

L'Abruzzo ha diversi porti lungo la costa adriatica, principalmente utilizzati per il traffico commerciale e la pesca, con un crescente interesse per il traffico passeggeri e turistico.

- **Porto di Pescara:** è il principale porto della regione. Sebbene storicamente sia stato utilizzato per la pesca e il traffico merci, negli ultimi anni sono aumentate le attività turistiche, con collegamenti verso le isole Tremiti e progetti di ampliamento delle strutture turistiche.
- **Altri porti:** Vasto, Ortona e Giulianova sono porti minori, principalmente orientati al traffico merci e alla pesca. Tuttavia, stanno crescendo gli investimenti in infrastrutture per accogliere il turismo nautico e migliorare i collegamenti passeggeri.

Nonostante l'Abruzzo disponga di una buona rete di trasporti, esistono alcune criticità che riguardano soprattutto le aree interne montane, dove il trasporto pubblico risulta meno efficiente. Le **linee ferroviarie trasversali** richiedono potenziamenti, soprattutto in termini di velocità e frequenza, per migliorare i

collegamenti tra la costa e Roma. Il miglioramento delle **infrastrutture portuali e aeroportuali** potrebbe favorire un ulteriore sviluppo del turismo, uno dei settori chiave per l'economia della regione.

L'Abruzzo ha intrapreso un cammino verso l'ammodernamento delle proprie infrastrutture, con **investimenti in mobilità sostenibile**, come il potenziamento dei trasporti pubblici elettrici e dei percorsi ciclabili lungo la costa. Le sfide future riguardano principalmente l'inclusione delle aree interne in un sistema di trasporti più efficiente e sostenibile.

4.2 L'offerta di trasporto del comune di Lanciano

4.2.1 La rete ferroviaria

Come già anticipato nel paragrafo precedente, il comune di Lanciano è servito dalla rete ferroviaria italiana RFI, che collega la città con altre località regionali e nazionali. La principale stazione ferroviaria di Lanciano è la **Stazione di Lanciano**, che è una fermata sulla linea **Pescara – Foggia**, una delle principali direttive ferroviarie che collega il comune di Lanciano con la città di Pescara a nord e con Foggia a sud, attraversando diverse località abruzzesi e pugliesi.

A Lanciano sono presenti due stazioni ferroviarie:

1. La **stazione ferroviaria di Lanciano FS** gestita da Trenitalia. La stazione offre servizi di treni regionali (diretti a Pescara e Chieti e altre località vicine) e treni interregionali verso Foggia e Bari e anche treni a lunga percorrenza intercity verso altre destinazioni, come Roma e Napoli. La stazione di Lanciano è ben servita dai mezzi pubblici e, grazie alla sua posizione strategica, è un punto di collegamento importante per chi desidera spostarsi verso la costa adriatica o le aree interne dell'Abruzzo. La stazione è stata realizzata nel 2009-2011 in via Bergamo, dotata dei servizi essenziali, 2 coppie di binari, alcuni usati per il deposito vagoni, che successivamente si riducono a uno solo, per allacciarsi alla stazione di San Vito Marina, e collegarsi alla tratta della Ferrovia Adriatica Ancona-Lecce, a nord andando verso Pescara, Teramo e San Benedetto del Tronto, a sud verso Vasto e Termoli.
2. **Stazione di Lanciano (Ferrovia Sangritana)**: questa è una stazione separata, gestita dalla Ferrovia Sangritana, che serve la linea che collega Lanciano a Castel di Sangro e altre località nel Molise e in Abruzzo. La stazione conserva ancora i caratteri stilistici storici novecenteschi, è stata realizzata tra il 1912 e il 1915, prospettante nella Piazza Camillo dell'Arciprete, all'ingresso del viale della villa pubblica, ed ancora in parte funzionante, ma con offerta ridotta, dopo che dagli anni '90 al 2011 sono state

interrotti i traffici delle storiche stazioni presso Guardiagrele, Castelfrentano, Casoli, San Vito Marina ecc. L'area viene usata per i servizi essenziali dei viaggiatori, locale di ristoro, e piazzale di parcheggio delle autolinee urbane ed extraurbane. Nei primi anni 2000 è stata realizzata una seconda palazzina più moderna per ospitare gli uffici amministrativi e la biglietteria. Il tracciato dei binari della vecchia stazione, tuttavia, è ancora ben conservato, e attraversa i quartieri moderni della città di Santo Spirito e dei Cappuccini, sicché sono stati presentati vari progetti per un recupero, anche turistico, per essere usufruiti da una tranvia.

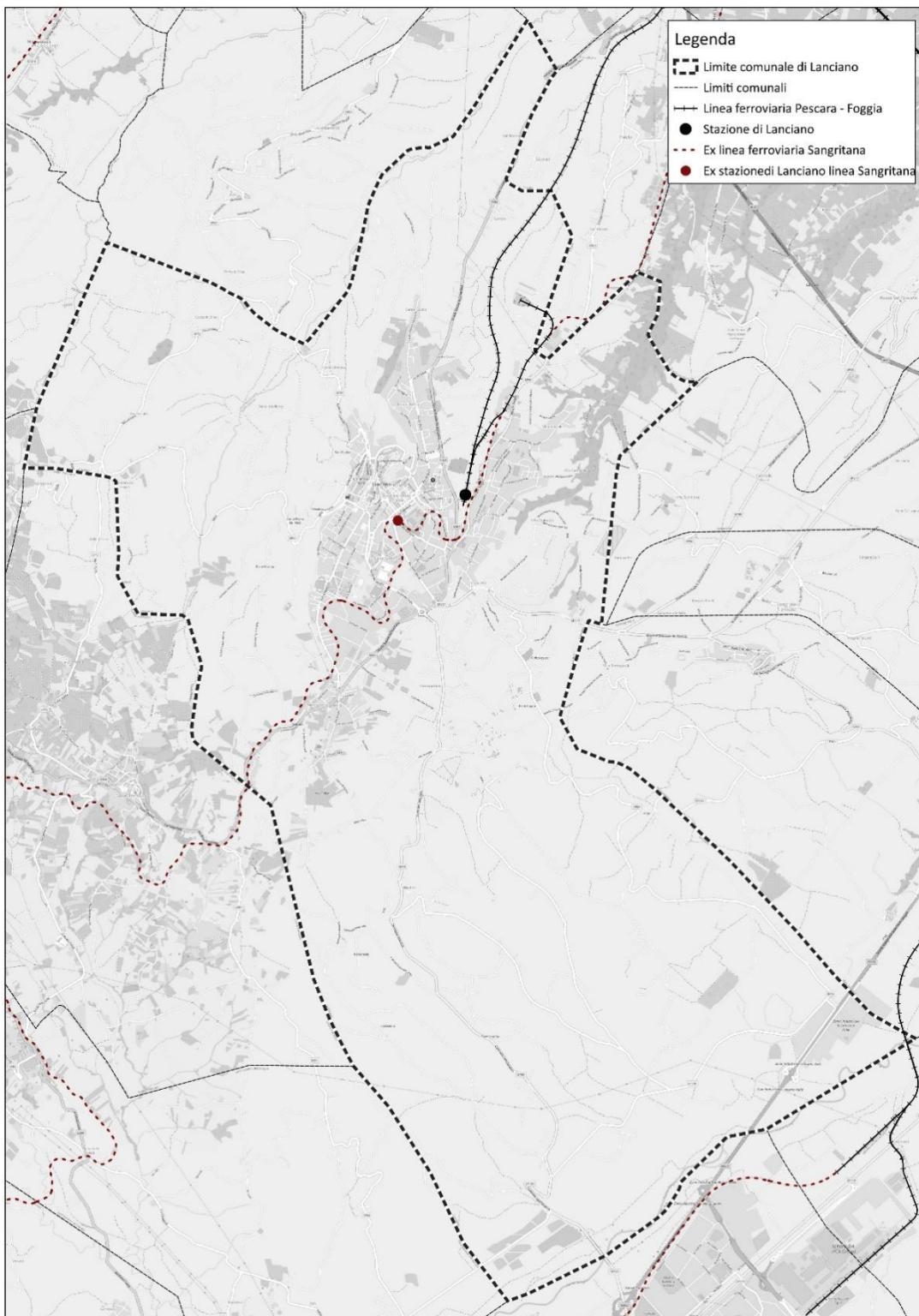


Figura 26 – Rete ferroviaria e stazioni

4.2.2 La rete stradale cittadina

Come riportato nella figura 27 (fonte Open Street Map), la rete stradale a servizio del comune di Lanciano è una rete capillare che va ad infittirsi in prossimità dei nuclei storici e degli insediamenti (residenziali, industriali, commerciali, ecc.).

Dal punto di vista funzionale, è necessario analizzare il sistema stradale prendendo in considerazione la “classifica funzionale delle strade” che in Italia prevede le seguenti categorie:

- Autostrade (A) (Strade di grande comunicazione, sia extraurbane che urbane, progettate per il transito rapido e sicuro di veicoli)
- Strade extraurbane principali (B) (Collegamenti extraurbani a lunga percorrenza che garantiscono un flusso di traffico elevato)
- Strade extraurbane secondarie (C) (Strade extraurbane che servono a collegare centri di minore importanza e a penetrare nel territorio)
- Strade urbane di scorrimento (D) (Strade all'interno dei centri abitati con caratteristiche simili alle autostrade, ma per il movimento interno all'area urbana)
- Strade urbane di quartiere (E) (Strade che distribuiscono il traffico all'interno di quartieri e zone edificate)
- Strade locali (F) (Strade di accesso ai centri abitati o alle proprietà private, con funzioni di servizio locale)

raggruppandole in base al tipo di servizio e movimento che svolgono all'interno della rete stradale.

Questa classificazione è stabilita dal Codice della Strada e serve a organizzare il traffico in modo efficiente, determinando anche norme per la progettazione e la costruzione delle strade.

La distinzione tra strade urbane ed extraurbane avviene in funzione della delimitazione di “centro abitato” come definito all'art. 3 p. 8 e individuato secondo l'art. 4 del Codice della Strada.

Secondo quanto previsto dall'articolo 2 del Codice della Strada e dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, si definisce nel contesto del P.U.T. la classifica funzionale delle strade.

Nel definire la classificazione, si fa riferimento al Codice e al relativo Regolamento, alle Direttive per i Piani Urbani del Traffico e alle altre Normative esistenti, in particolare i principali contenuti del D.M. del 5-11-2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, che rappresenta la norma di riferimento più recente per la costruzione di nuove strade, relativamente agli aspetti dimensionali delle diverse categorie di strade e delle eventuali relative strade di servizio.

La delimitazione del centro abitato da cui discende la classificazione delle strade in urbane e ed extraurbane, e, dunque, la delimitazione delle fasce di rispetto, comporta influenze sulle limitazioni dell’edificabilità, sulla salvaguardia e sicurezza degli itinerari e, quindi, sulla redazione degli strumenti urbanistici.

Ad oggi il comune di Lanciano non ha previsto nel PGTU approvato nel 2013 la classifica **funzionale** delle strade, pertanto nel prosieguo, anche per operare alcune analisi trasportistiche, si farà riferimento alle strade urbane, intese quelle rientranti nella delimitazione di centro abitato approvato con Delibera di C.C. n°116 del 28/12/2018 (nuova perimetrazione di centro abitato contenuta nell’elaborato Tav2a – Carta dei vincoli della Variante al Piano Regolatore Generale DCC n. 8 del 13/01/2016) e a quelle extraurbane esterne al perimetro del centro abitato come riportate nella figura 28, suggerendo al comune di procedere all’aggiornamento del PGTU e alla relativa classifica funzionale delle strade.

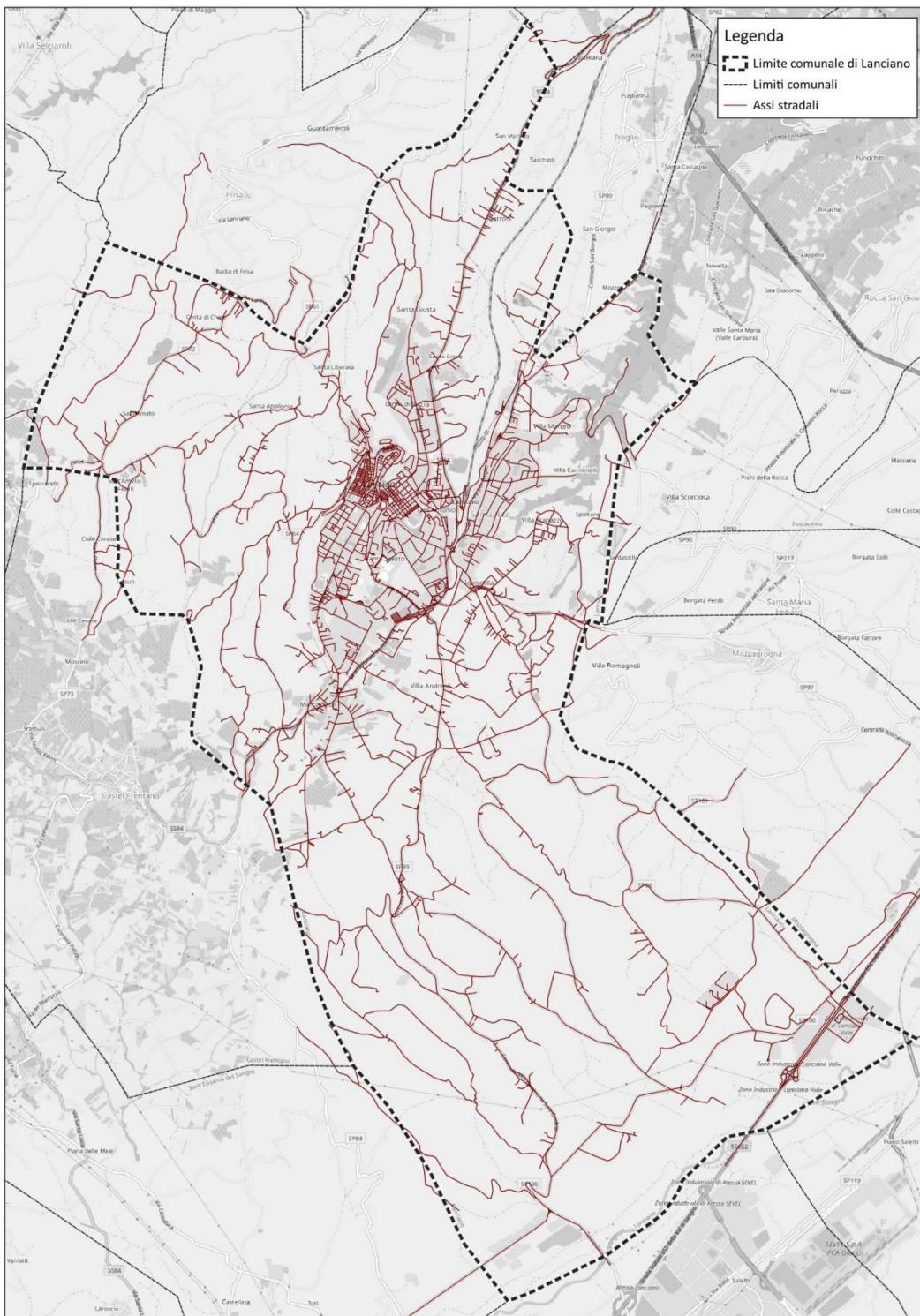


Figura 27 – Rete stradale a servizio del comune di Lanciano (fonte: Open Street Map)

Con riferimento, dunque, alla figura 28 e alla corrispondente tavola T01, si individua una rete stradale a maglie fitte a servizio dei nuclei storici del comune e degli insediamenti nella parte centrale del territorio comunale che può essere così descritta:

- le strade a servizio del centro storico medioevale (quartieri Lancianovecchia, Borgo, Civitanova e Sacca) sono caratterizzate da sezione ridotta in cui la circolazione e la sosta sono difficoltose, soprattutto per i veicoli più ingombranti; si sviluppano principalmente in direzione nord-sud, con limitati i collegamenti trasversali, a causa dell'orografia del territorio e del dislivello esistente tra le strade parallele; sono presenti molti collegamenti pedonali realizzati tramite scalinate realizzate nel tempo per superare il salto di quote esistente nel centro storico;
- la rete stradale a servizio del quartiere Fiera, nella zona a oriente del centro storico, presenta una pianta a maglie ortogonali, con Corso Trento e Trieste e Via De Crecchio che collega Via Ferro di Cavallo a Via del Mare;
- la rete stradale a servizio del quartiere Cappuccini, a sud dei quartieri Borgo e Civitanova presenta anch'essa una maglia ortogonale, si individuano a ovest Via Belvedere e a est Via Rosato-Via Ferro di Cavallo, viabilità importanti che confluiscono entrambe in Via Spaventa, ovvero alle porte del centro storico medioevale;
- la rete stradale a servizio del 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;
- la viabilità principale a servizio del quartiere compreso tra l'ospedale e la nuova stazione Sangritana è costituita da Via Bergamo e Viale Sant'Antonio;
- la rete stradale a servizio del quartiere Santa Rita - ex 167, presenta ampie sezioni ed è collegata in più punti con la viabilità principale, rappresentata dalla SP82 - Via per Treglio;
- si rileva, infine, verso nord, la Via del Mare lungo la quale si è sviluppato un interno quartiere.

A queste si aggiungono una serie di strade radiali di collegamento tra questa maglia e il resto del territorio comunale, costituite dalle seguenti:

- SS84 verso nord che porta al mare, a carattere urbano fino a poco prima del confine comunale in quanto completamente costeggiata da abitazioni verso sud-ovest, direzione Castel Frentano;
- SP61 Lanciano-Frisa verso nord;
- SP 80 e SP82 per Treglio e San Vito Chietino;
- SP217 (ex-SS524) verso est, direzione Mozzagrogna;
- SP64 Orsogna-Lanciano verso ovest;
- SP89 di Contrada Villa Elce, la SP100 e SP101 di Contrada Sant'Onofrio ed SP88 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.

Non sono presenti caselli autostradali, ma è di fatto a servizio della città il casello di Lanciano sulla Autostrada A14 Adriatica 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.

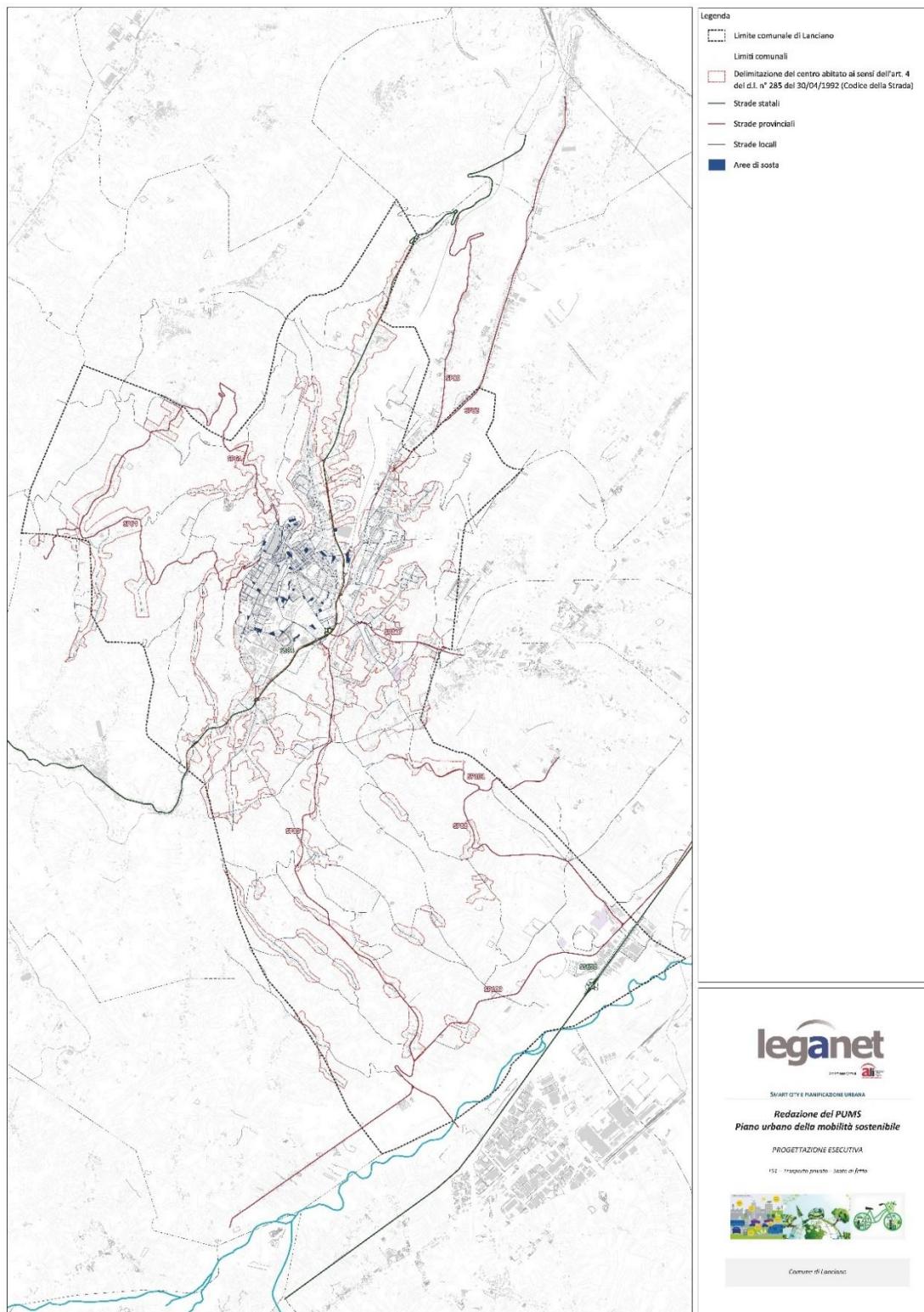


Figura 28 – T01 Trasporto privato – Stato di fatto

Nel comune di Lanciano sono presenti n.5 impianti semaforizzati localizzati nelle seguenti intersezioni:

Tabella 8 – Impianti semaforici nel comune di Lanciano

n. impianti	denominazione strada	veicolare	pedonale	Latitudine	Longitudine
1	Viale Cappuccini intersezione Via C. Fagiani	x	x	42.22375493125285	14.385421785662603
2	Via Per Treglio intersezione Via G. Sigismonti	x		42.23097713966624	14.405333029969311
3	Piazza Plebiscito intersezione Piazza Garibaldi/Via Corsea	x		42.23105242623815	14.38983253443698
4	Via Santo Spirito intersezione Via P. Borsellino	x		42.21948326653066	14.39736297064198
5	S.S. 84(km74+600) intersezione S.C. Marcianese	x		42.20699851990469	14.38342102482387

4.2.3 Il trasporto pubblico su gomma

La mobilità all'interno del territorio comunale è assicurata da:

- Linee di autobus extraurbani-suburbani che collegano Lanciano alle principali località abruzzesi e italiane gestiti dalla Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. TUA; quali:
 - Atessa – Archi staz. – Lanciano;
 - Atessa Pescara;
 - Chieti – Tollo – Lanciano;
 - Gamberale – Lanciano;
 - Guardiagrele – Orsogna – Lanciano;
 - Lanciano stazione storica – Lanciano stazione nuova;
 - Lanciano – Castel di Sangro;
 - Lanciano – Cotti;
 - Lanciano – Guardiagrele – Chieti;
 - Lanciano – L’Aquila;
 - Lanciano – Madonna del Carmine;
 - Lanciano – Ortona stazione;
 - Lanciano – Ortona – Francavilla – Chieti
 - Lanciano – Pescara via A/14 (Dev. Chieti Scalo)
 - Lanciano – San Vito stazione;
 - Lanciano – Treglio;
 - Palena – Lama dei Peligna – Pescara;
 - Palombaro – Lanciano;
 - Pennadomo – Lanciano;

- Villa S. Maria – Lanciano.
- 11 linee di autobus urbani gestiti dall'azienda privata DiFonzo Bus, quali:
 - Linea 1 Torre Sansone;
 - Linea 1/ Santa Giusta;
 - Linea 2 Centro – Marcianese;
 - Linea 2/ Centro – Marcianese – Fonte Barile;
 - Linea 3 Centro – S. Rita – Stanazzo - Scorciosa;
 - Linea 4 Centro – S. Rita – Villa Martelli;
 - Linea 6 Centro – Villa Elce – Sant'Onofrio Scolastico;
 - Linea 7 Centro – Iconicella – Re di Coppe – Serre – Camicie;
 - Linea 8 Centro – Torre Marino C. da Morge;
 - Linea 9 Mercato coperto – S. Iorio Scolastico;
 - Linea 10 Q. Civitanova – V. Rosato – Mancino – Tinari;
 - Linea 11 Via del Verde Scolastico.

Il piazzale della storica stazione della linea Sangritana viene utilizzato come terminal bus della linea "Sangritana - TUA", mentre lo stazionamento degli autobus della linea privata DiFonzo Bus è in Piazzale Memmo o della Pietrosa, nei pressi nel rione Borgo.

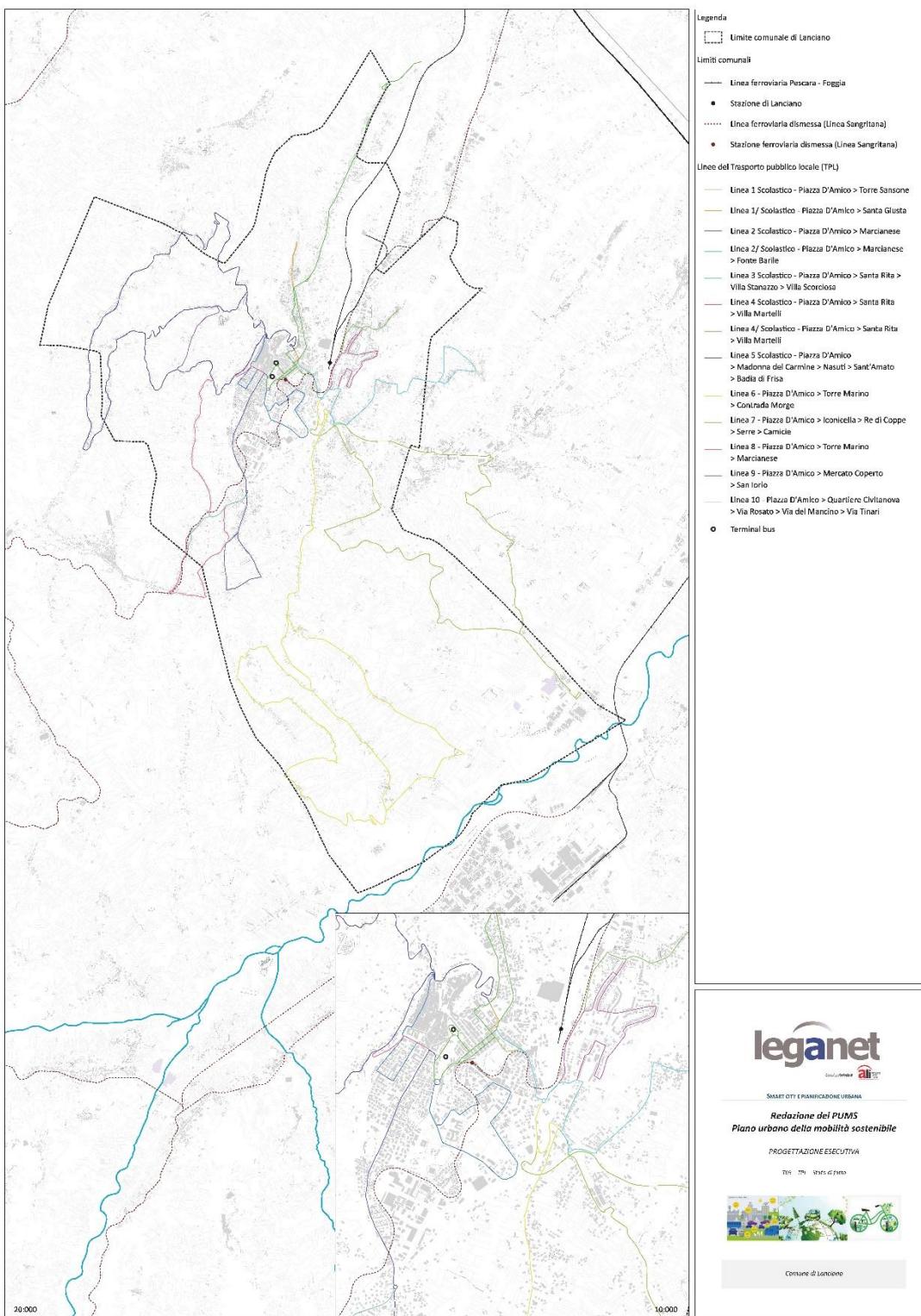


Figura 29 – T03 TPL – Stato di fatto

4.2.4 Il sistema della sosta e dei parcheggi

Il sistema della sosta e dei parcheggi del Comune di Lanciano viene individuato attraverso la localizzazione dei parcheggi e delle aree di sosta con o senza sistema tariffario. In particolare, sono state individuate:

Arearie di sosta a pagamento

- Piazza d'Amico (173 posti auto);
- Via Isonzo (41 posti auto);
- Piazza Plebiscito (21 posti auto);
- Largo Mario Bianco (46 posti auto);
- Piazzale Stazione (19 posti auto);
- Piazza Vittoria (92 posti auto);
- Corso Bandiera (33 posti auto);
- Via Dalmazia (7 posti auto);
- Largo Mastrogiovanni (10 posti auto);
- Via Cesare Battisti (25 posti auto);
- Via delle Rose (8 posti auto).

Le aree di sosta a pagamento sono gestite da My Cicero S.r.l con il sistema tariffario dalle 8:00 alle 13:00 e dalle 15:30 alle 19:30 nei giorni feriali ora solare, dalle 8 alle 13:00 e dalle 16:00 alle 21 nei giorni feriali ora legale con tariffa di €0,50/h per le prime due ore e €1,50/h per le ore successive;

Arearie di sosta gratuite

- Parcheggio Piazza Alfieri (parcheggio Camper) su S.P. Frisa-Lanciano;
- Parcheggio Piazza Garibaldi;
- Parcheggio Sant'Egidio in via S. Egidio;
- Parcheggio Polo Museale in via Santo Spirito;
- Parcheggio Distretto in via Mammarella;

-
- Parcheggio Piazza Pier Giorgio Frassati

Nel territorio comunale è presente un parcheggio multipiano gestito dalla società Lanciano Park S.p.A. e sito in via Parma, a servizio dell'ospedale e del centro storico. Il parcheggio complessivamente ha un'offerta di 266 posti ed è gestito dalla società Lanciano Park. È aperto 24 ore su 24 tutti i giorni dell'anno e la tariffa è di 1,00 €/h la prima ora e 0,50 € dalla seconda ora e successive.

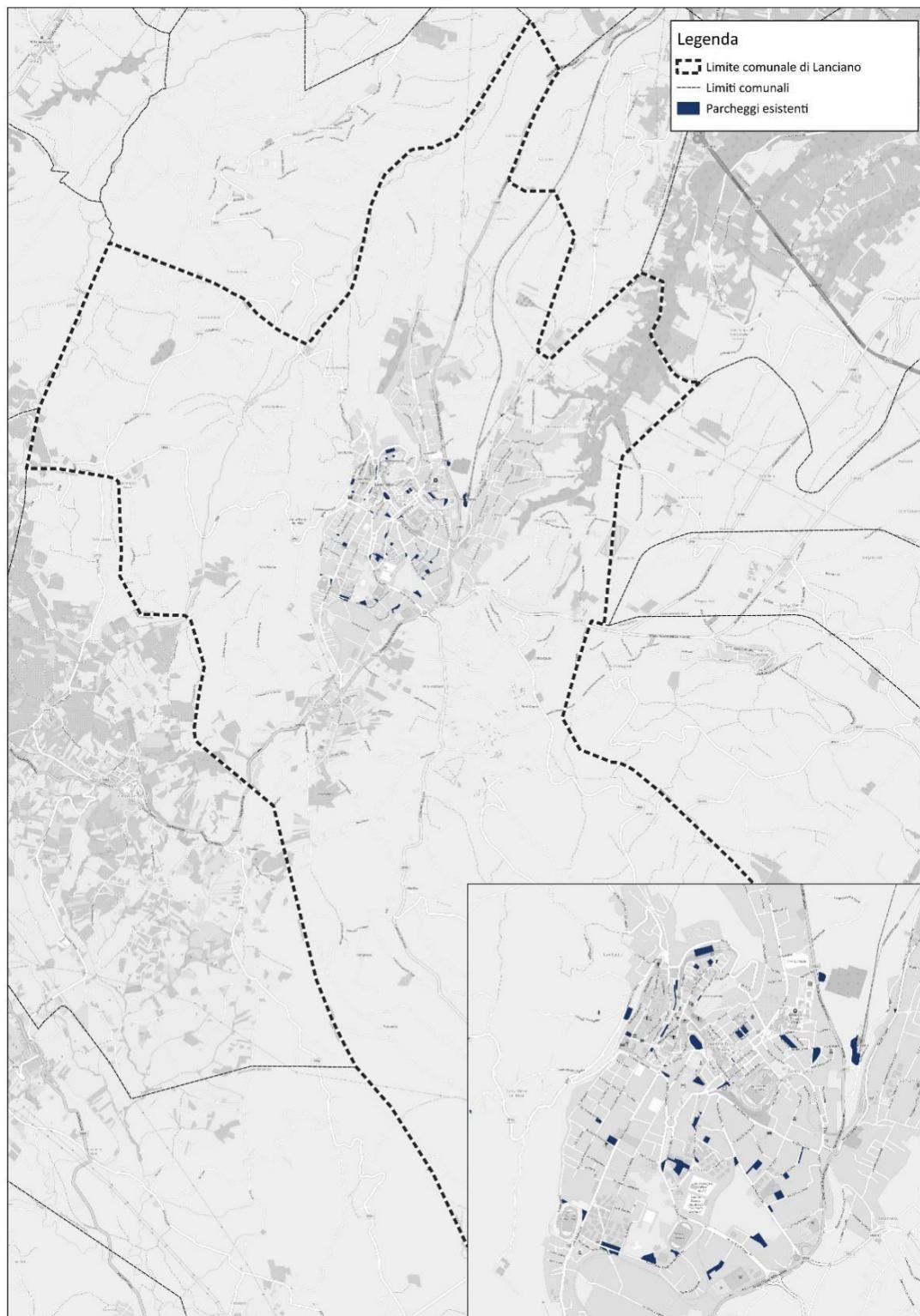


Figura 30 – Parcheggi esistenti

I parcheggi di Piazza Alfieri e di Sant'Egidio rappresentano due importanti accessi alla città storica, in quanto sono dotati di un ascensore che permette il superamento del salto di quota della città storica. L'ascensore del parcheggio di Piazza Alfieri è già praticabile, mentre l'ascensore di Sant'Egidio verrà a breve inaugurato e sarà fruibile dalla città.



Figura 31 – Torre ascensore del parcheggio di Sant'Egidio in corso di realizzazione

4.3 Il fenomeno della mobilità comunale

Introduzione

Al fine di analizzare il fenomeno della mobilità che interessa la rete dei trasporti del comune di Lanciano, si è proceduto a raccogliere i dati disponibili desunti dai seguenti documenti:

- **PGTU del 2012:** in tale documento è contenuta la stima della domanda di spostamenti su auto ottenuta a partire dai dati del pendolarismo ISTAT del 2001 aggiornando con i risultati di una campagna di indagini e rilievi di traffico e di interviste al cordone per la stima della domanda di scambio e attraversamento sempre su auto;
- **dati del pendolarismo ISTAT relativi al censimento 2011:** tali dati forniscono la matrice Origine/Destinazione degli spostamenti cosiddetti “pendolari”, ovvero per motivo lavoro e studio, effettuati dai residenti distinti per fascia oraria di partenza e per mezzo utilizzato.

4.3.1 La domanda di spostamenti su auto stimata in occasione del PGTU del 2012

Rinviano per approfondimenti e per la metodologia utilizzata ai documenti del PGTU del 2012, nel seguito si riportano i principali risultati relativi alla domanda su auto stimata (cfr. Allegato_G_Modello).

La domanda è stata stimata con riferimento ai soli spostamenti su auto privata e relativamente all'ora di punta della mattina, compresa tra le 8:00 e le 9:00 di un giorno medio feriale invernale.

La matrice complessiva stimata nell'ora di punta della mattina è riportata nella tabella 15: come si può osservare risultavano nella punta mattutina al 2012 complessivamente 11.000 spostamenti di cui circa 6.200 interni, 2.000 da Lanciano verso l'esterno, 2.600 dall'esterno verso Lanciano e 237 in attraversamento

Tabella 9 – Matrice O/D su auto – punta mattina 8.00-9.00 (fonte: PGTU 2012)

ZONA O/D	INTERNI	ESTERNI	TOTALE
INTERNI	6237	2132	8369
ESTERNI	2596	237	2833
TOTALE	8893	2369	11202

Altre informazioni rilevate in occasione del PGTU del 2012 hanno riguardato le indagini cosiddette al "cordone" ovvero al confine dell'area di Piano, di solito il confine comunale oppure al limite dell'area corrispondente all'intervento di pianificazione. Per tali spostamenti, di scambio e di attraversamento sono state desunte le seguenti informazioni:

- coefficiente di occupazione, le indagini al cordone hanno rilevato che circa il 78% delle auto in transito alle sezioni cordonali indagate aveva soltanto il conducente;
- motivo dello spostamento, nell'87,9% dei casi il luogo/motivo per lo spostamento in Origine è stato Casa, mentre per lo spostamento di Destinazione il 62,5% è per lavoro abituale; l'86,3% dei conducenti ha affermato di effettuare lo stesso viaggio anche in senso inverso;
- frequenza dello spostamento, il 40,3% degli intervistati ha dichiarato di effettuare lo spostamento almeno una volta al giorno, mentre il 19,6% che si tratta di uno spostamento occasionale, il 9,2% esegue lo spostamento 5 o più volte a settimana;
- tipo parcheggio in Origine/Destinazione, il 28,4% ha dichiarato di parcheggiare in Origine/destinazione su uno stallo si sosta libero su strada, il 9,6% su parcheggio pubblico gratuito e il 26,5% su park riservato aperto. Solo il 6,6% degli intervistati ha parcheggiato / parcheggerà a pagamento;
- durata della sosta: il 33% ha dichiarato di sostare più di 8 ore o tutta la notte, a seguire il 13,2% fino ad 1 ora.

Si evidenzia che le indagini al cordone avevano come quesito anche la zona di origine e di destinazione dello spostamento intercettato, ma tale informazione non si ritrova nelle elaborazioni visionate: sarebbe stato interessante risalire al bacino di gravitazione del comune di Lanciano, ovvero ai comuni che più interscambiano con Lanciano.

4.3.2 La domanda di mobilità pendolare del comune di Lanciano

Il fenomeno del pendolarismo viene analizzato attraverso la matrice origine-destinazione degli spostamenti per motivi di lavoro o di studio riferiti alla popolazione residente in famiglia o in convivenza al Censimento generale della popolazione condotto dall'Istat.

Attraverso i dati statistici è possibile effettuare una lettura della realtà economica, sociale, demografica e ambientale di un territorio oltre ad individuare delle strategie di sviluppo. La matrice origine/destinazione per motivi di studio e lavoro analizzata per l'area di studio, fa riferimento alla popolazione residente in famiglia o convivenza rilevata nell'ambito dell'ultimo censimento ISTAT che ha analizzato tali spostamenti, ovvero quello del 2011.

Considerando la conurbazione costituita da Lanciano, che rappresenta l'area di studio del PUMS³, e dai comuni confinanti, l'unico comune con un'estensione territoriale maggiore di Lanciano (la cui superficie è pari a 66,12 km²) è Atessa, con una superficie di ben 109,25km². A seguire i comuni confinanti registrano comunque una limitata estensione territoriale, in particolare Castel Frentano e Fossacesia con superfici rispettivamente di 21,87 km², 30,00 km².

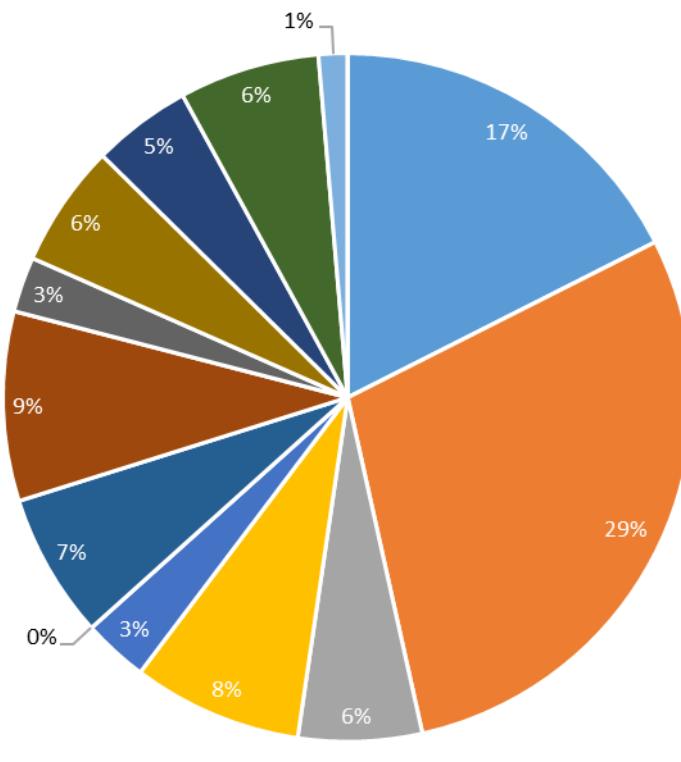
Riguardo la densità abitativa, calcolata con la popolazione residente al 1° gennaio 2024 (dati Istat) si conferma Lanciano, con i suoi 513,02 ab/km², il territorio più densamente abitato della conurbazione, con, a seguire, Castel Frentano, Fossacesia e San Vito Chietino, con, rispettivamente, 194,97, 208,20, 294,69 ab/km²: in generale si registra una bassa densità abitativa per tutti i comuni della conurbazione.

³ L'area di studio è definita come "l'area geografica all'interno della quale si trova il sistema di trasporto sul quale si intende intervenire e nella quale si ritiene si esauriscano la maggior parte degli effetti degli interventi progettati"

Tabella 10 – Superficie, popolazione e densità abitativa della conurbazione

Comuni	Superficie (km ²)	Popolazione (ab) (al 2024)	Densità abitativa (ab/km ²)
Lanciano	66,12	33.921	513,02
Atessa	109,25	10.336	94,61
Castel Frentano	21,87	4.264	194,97
Fossacesia	30,00	6.246	208,20
Frisa	11,52	1.626	141,15
Mozzagrogna	14,43	2.427	168,24
Orsogna	25,65	3.652	142,38
Paglieta	33,55	4.161	124,02
Poggiofiorito	9,79	777	79,37
Rocca San Giovanni	21,75	2.306	106,02
San Vito Chietino	17,53	5.166	294,69
Sant'Eusanio del Sangro	24,85	2.252	90,62
Treglio	5,11	1.711	334,83
Santa Maria Imbaro	5,76	2.000	347,38

Superficie territoriale (km²)



- Lanciano
- Atessa
- Castel Frentano
- Fossacesia
- Frisa
- Mozzagrogna
- Orsogna
- Paglieta
- Poggiofiorito
- Rocca San Giovanni
- San Vito Chietino
- Sant'Eusanio del Sangro
- Treglio
- Santa Maria Imbaro

Figura 32 – Distribuzione delle superficie territoriali tra i comuni della conurbazione

Densità abitativa (Ab/km²)

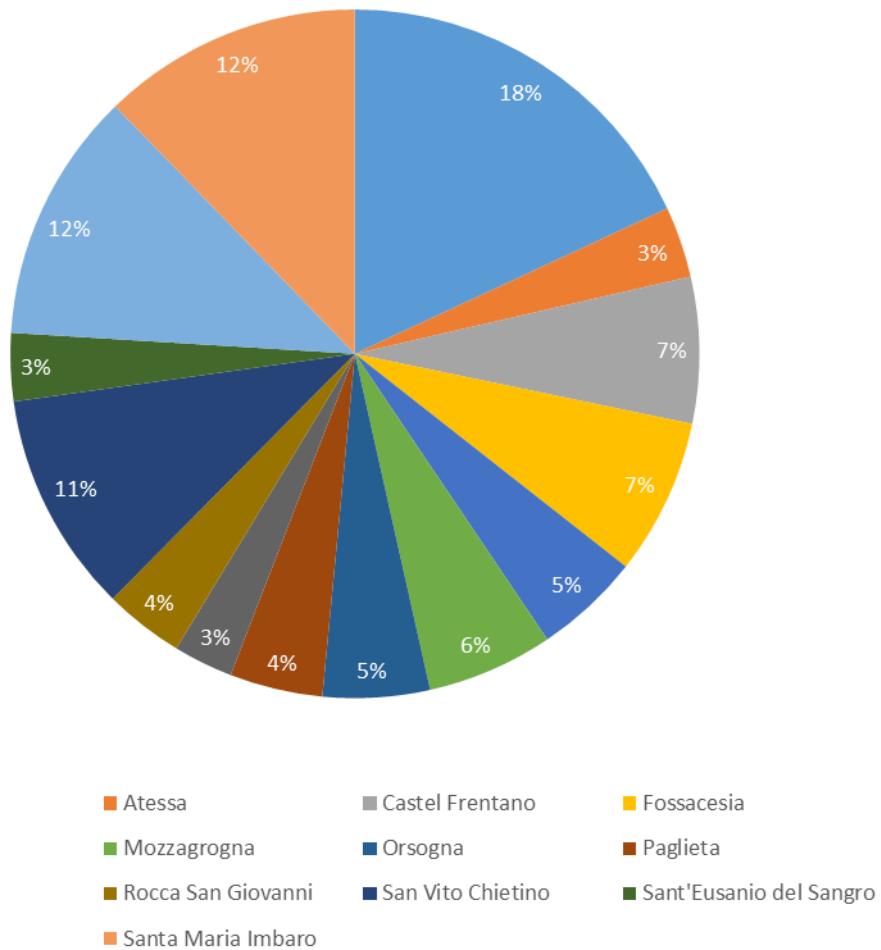


Figura 33 – Distribuzione della densità abitativa tra i comuni della conurbazione

Con riferimento alla domanda di spostamenti sono opportune le seguenti definizioni:

spostamento: l'atto di recarsi da un luogo (origine) ad un altro (destinazione), anche usando più mezzi o modi di trasporto, per svolgervi una o più attività;

domanda di trasporto: l'aggregazione dei singoli spostamenti che hanno luogo nell'area di studio e nel periodo di riferimento;

flusso di domanda di trasporto: il numero di utenti con determinate caratteristiche che “consuma” il servizio offerto da un sistema di trasporto in un periodo di tempo prefissato ovvero come un flusso di spostamenti.

La domanda di trasporto (mobilità) analizzata si è basata su:

- elementi spaziali (matrici O/D);
- modo di trasporto;
- motivo dello spostamento (studio + lavoro).

Il territorio che contiene il luogo di residenza e di lavoro di una persona determina quasi totalmente lo spazio della sua vita quotidiana senza considerare i luoghi che si raggiungono per fare shopping, per la cura della persona, per lo svago e per la vita sociale in genere. Molto spesso, proprio per una compressione dei tempi queste attività vengono collocate per comodità lungo il percorso casa-lavoro, delineando così un’ampia porzione di spostamenti pendolari all’interno della città. Avvalendosi dell’elaborazione dei dati sugli spostamenti forniti dall’ISTAT si può effettuare la lettura di tale fenomeno.

Per l’analisi della domanda di mobilità nel Comune di Lanciano è stato fatto riferimento ai dati disponibili dal censimento Istat della popolazione. L’Istat diffonde la matrice del pendolarismo per motivi di studio o lavoro elaborata in occasione dei censimenti generali della popolazione.

La matrice origine-destinazione degli spostamenti per motivi di lavoro o di studio più recente fa riferimento alla popolazione residente in famiglia o in convivenza rilevata al 15° Censimento generale della popolazione (data di riferimento: 9 ottobre 2011). Il file, scaricabile dal sito www.istat.it, contiene i dati sul numero di persone che si spostano tra comuni (o all’interno dello stesso comune) classificate, oltre che per il motivo dello spostamento, per il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto. La mobilità per motivo di lavoro e studio è legata ad una molteplicità di fattori: demografici, socioeconomici, territoriali, ecc. L’analisi della domanda di mobilità è stata quindi condotta sulla base dei dati del censimento Istat in merito agli spostamenti sistematici giornalieri per motivo studio o lavoro, eseguiti con uno dei seguenti mezzi:

- ferrovia (treno, tram e metropolitana);
- autobus (bus urbano, filobus, bus extraurbano, bus aziendale o scolastico);
- privato (auto privata da conducente o da passeggero, moto, ciclomotore);

- altro (bicicletta, altro mezzo, a piedi).

Nel 2011 si stima che il comune di Lanciano è interessato, in un giorno feriale, da 24.539 spostamenti: di questi circa il 50% sono interni al territorio comunale ed il restante 50% sono extra comunali, ossia da/verso altri comuni; di cui l'20% in uscita e il restante 30% in entrata (Tabella 11 e Figura 34).

Tabella 11 - Tipologia degli spostamenti (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Origine	Numero degli spostamenti	Percentuale di spostamenti
Interni	12.242	50%
Da Lanciano	4.897	20%
Verso Lanciano	7.401	30%
Totale	24.539	100%

Tipo di spostamenti

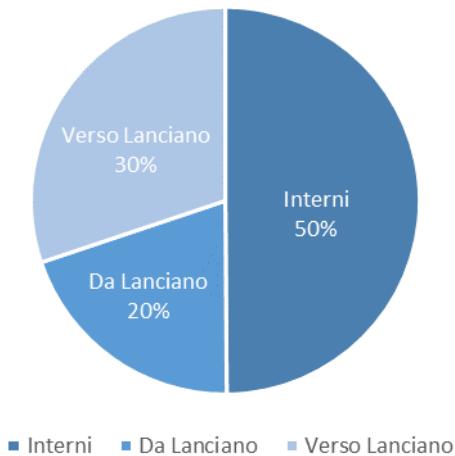


Figura 34 – Tipo di spostamenti (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

L'analisi dei dati conferma che la metà degli spostamenti è interno al territorio comunale, come stimato dal PGTU del 2012, mentre si rileva un incremento degli spostamenti di scambio da altri comuni verso quello di Lanciano, circa il 30 %, e una sostanziale stabilità degli spostamenti da Lanciano verso gli altri comuni, circa il 20%.

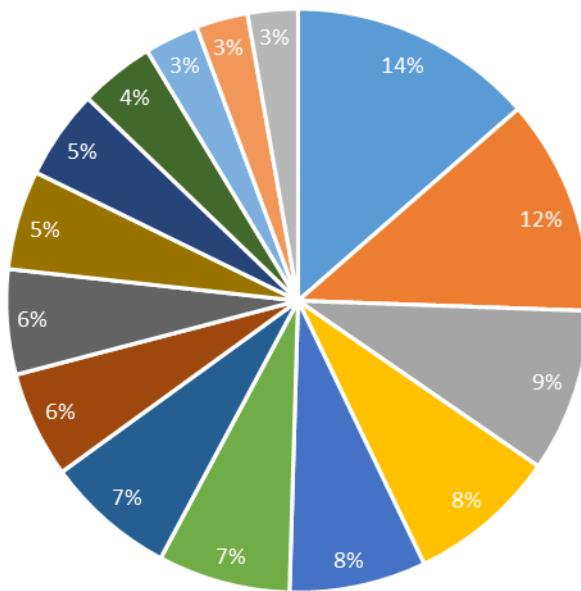
Il ruolo di generatore di domanda di mobilità pendolare è esercitato prevalentemente da Fossacesia e Castel Frentano (circa il 9% e l'8%). Seguono i comuni di San Vito Chietino e Mozzagrogna (con il 6%) e di Atessa,

Treglio e Santa Maria Imbaro, con almeno 300 spostamenti giornalieri verso il comune di Lanciano (Cfr. Tabella 12 e Figura 35).

Tabella 12 – Principali origini degli spostamenti verso Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Principali origini	Numero di spostamenti	Percentuale di spostamenti
Fossacesia	694	9%
Castel Frentano	611	8%
San Vito Chietino	462	6%
Mozzagrogna	423	6%
Atessa	387	5%
Treglio	375	5%
Santa Maria Imbaro	368	5%
Ortona	301	4%
Paglieta	297	4%
Rocca San Giovanni	281	4%
Frisa	253	3%
Sant'Eusanio del Sangro	212	3%
Torino di Sangro	153	2%
Altino	147	2%
Orsogna	142	2%

Principali origini



- Fossacesia
- Atessa
- Paglieta
- Torino di Sangro
- Castel Frentano
- Treglio
- Rocca San Giovanni
- Altino
- San Vito Chietino
- Santa Maria Imbaro
- Frisa
- Ortona
- Mozzagrogna
- Sant'Eusonio del Sangro
- Orsogna

Figura 35 – Principali generatori di spostamenti verso il comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Di seguito vengono riportate le principali destinazioni (con almeno 100 spostamenti da Lanciano e con qualsiasi mezzo) e il rispettivo numero di spostamenti (Cfr.

Tabella 13 e Figura 36).

Tabella 13 – Principali destinazioni dal comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Principali origini	Numero di spostamenti	Percentuale di spostamenti
Atessa	2.126	43%
Pescara	320	7%
Chieti	275	6%
Fossacesia	206	4%
Ortona	179	4%
Treglio	161	3%
Mozzagrogna	142	3%
Paglieta	138	3%
Santa Maria Imbaro	137	3%
Castel Frentano	132	3%
Rocca San Giovanni	132	3%
San Vito Chietino	120	2%
Casoli	77	2%
Vasto	58	1%
Villa Santa Maria	53	1%

Principali destinazioni

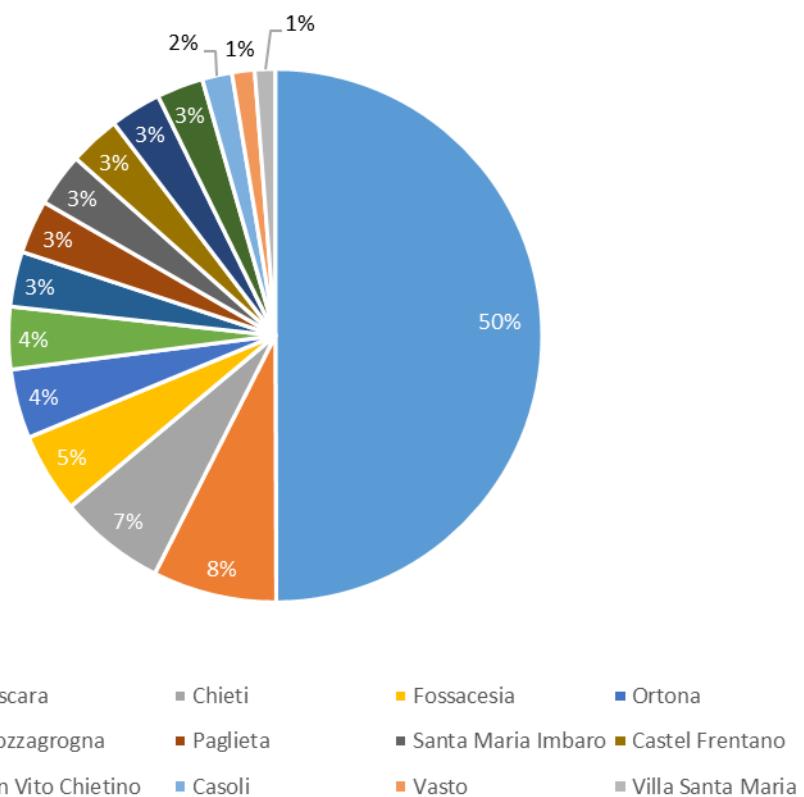
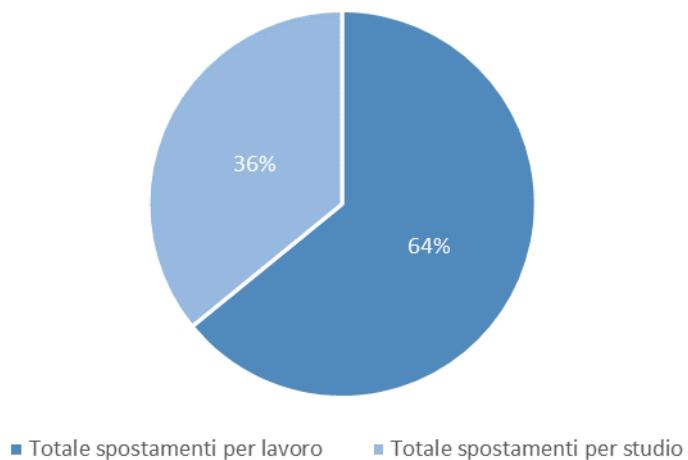


Figura 36 – Principali destinazioni dal comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Tabella 14 – Tipologia di spostamenti per motivi di lavoro e studio (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Origine	Numero degli spostamenti	Percentuale di spostamenti
Per motivi di lavoro		
Interni	7.161	29%
Da Lanciano	4.414	18%
Verso Lanciano	4.154	17%
Totale spostamenti per lavoro	15.730	64%
Per motivi di studio		
Interni	5.081	21%
Da Lanciano	482	2%
Verso Lanciano	3.246	13%
Totale spostamenti per studio	8.810	36%
Totale complessivo	24.539	100%

Motivo dello spostamento

*Figura 37 – Motivo degli spostamenti totali (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)*

Dall'analisi motivazionale degli spostamenti sistematici emerge che il motivo degli spostamenti generati dal lavoro sono prevalenti rispetto a quelli generati dallo studio, in particolare il 64% degli spostamenti avvengono per motivi di lavoro mentre il 36% avvengono per motivi di studio (Cfr. Tabella 14 e Figura 37). Inoltre, dai seguenti dati (Cfr. Tabella 14) emerge che gli spostamenti dovuti sia a motivi di lavoro che di studio sono in prevalenza interni al comune di Lanciano - rispettivamente il 29% ed il 21% dei rispettivi totali.

4.3.2.1 Spostamenti interni al comune

Il numero di spostamenti giornalieri interni al comune di Lanciano è 12.242.

Degli spostamenti totali il 42% è per motivi di lavoro mentre il 58% è per motivi di studio (Cfr. Tabella 15 – Motivo degli spostamenti interni al comune di Lanciano, Figura 38 -Motivo degli spostamenti interni al comune di Lanciano).

Tabella 15 – Motivo degli spostamenti interni al comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Spostamenti interni	Numero di spostamenti	Percentuale di spostamenti
Per motivi di studio	7.161	58%
Per motivi di lavoro	5.081	42%
Totale	12.242	100%

Motivo degli spostamenti interni

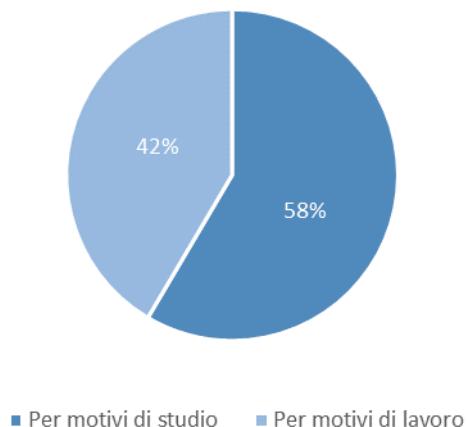


Figura 38 – Motivo degli spostamenti interni al comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Tabella 16 – Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (Motivo: lavoro) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Spostamenti interni per lavoro	Numero di spostamenti	Percentuale di spostamenti
Maschi	3.466	48%
Femmine	3.694	52%
Totale	7.161	100%

Spostamenti interni per genere - Motivo: lavoro

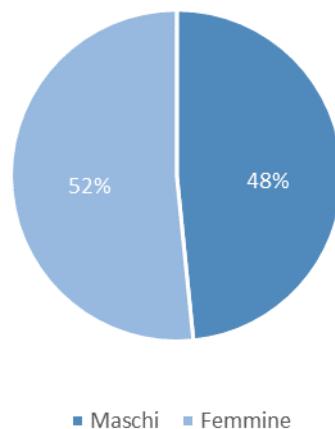


Figura 39 – Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (Motivo: lavoro) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Tabella 17 - Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (Motivo: studio) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Spostamenti interni per studio	Numero di spostamenti	Percentuale di spostamenti
Maschi	2.517	50%
Femmine	2.563	50%
Totale	5.081	100%

Spostamenti interni per genere - Motivo: studio

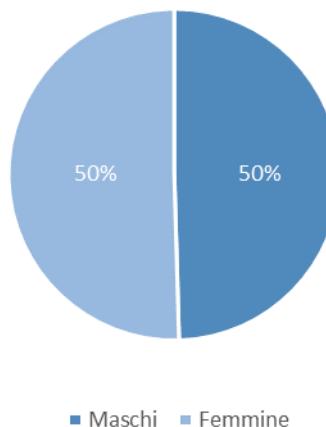


Figura 40 – Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (motivo: studio) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Tabella 18 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di studio. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Spostamenti per motivi di studio		
A piedi	1.244	24%
Con mezzi privati	2.820	55%
Con mezzi pubblici	1.017	20%
Totale	5.081	100%

Spostamenti per motivi di studio

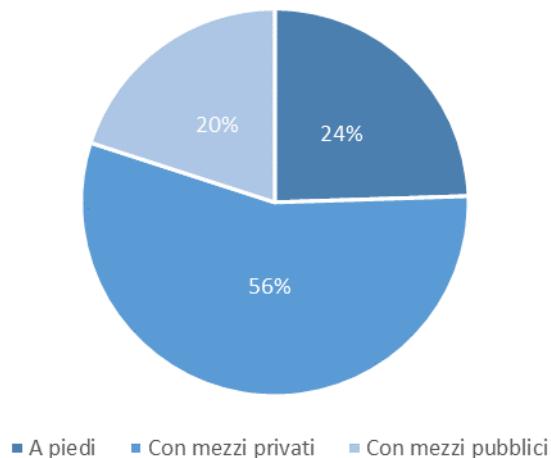


Figura 41 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di studio. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Tabella 19 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di lavoro. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Spostamenti per motivi di lavoro		
A piedi	1.489	21%
Con mezzi privati	5.558	78%
Con mezzi pubblici	114	2%
Totale	7.161	100%

Spostamenti per motivi di lavoro

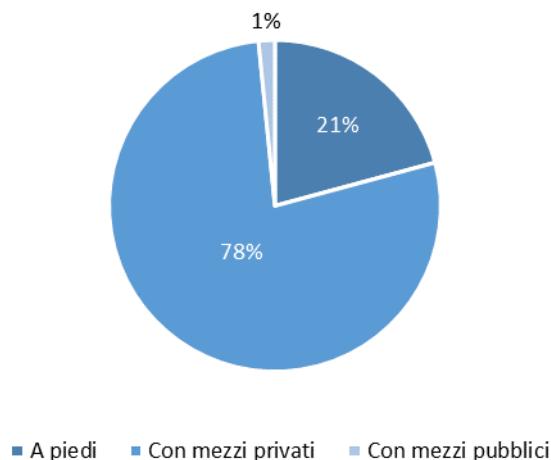


Figura 42 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di lavoro. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Gli spostamenti interni al comune di Lanciano per motivi di studio avvengono prevalentemente con mezzi privati e a piedi, rispettivamente il 55% e il 24% (Cfr. Tabella 18Tabella 19 e Figura 41). Questo trend è ancora più accentuato per gli spostamenti che avvengono per motivi di lavoro con una prevalenza di uso dei mezzi privati (ben il 78%) e di spostamenti a piedi (Cfr. Tabella 19 e Figura 42). Per entrambe le motivazioni degli spostamenti interni, si registra una bassa percentuale riguardo l'utilizzo dei mezzi pubblici, in particolare il 20% per motivi di studio e solo il 2% per motivi di lavoro.

Si riporta di seguito il tempo impiegato per gli spostamenti con mezzo pubblico all'interno del comune di Lanciano per motivi di studio e di lavoro.

Tabella 20 – Spostamenti con mezzo pubblico interni al Comune di Lanciano. Tempo Impiegato (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Spostamenti con mezzo pubblico – tempo impiegato	Numero di spostamenti	Percentuale di spostamenti
< 15 min	556	49%
tra 16 min e 30 min	456	40%
tra 31 min e 60 min	102	9%
> 60 min	16	1%
Totale	1.131	100%

Numero di spostamenti con mezzo pubblico – tempo impiegato

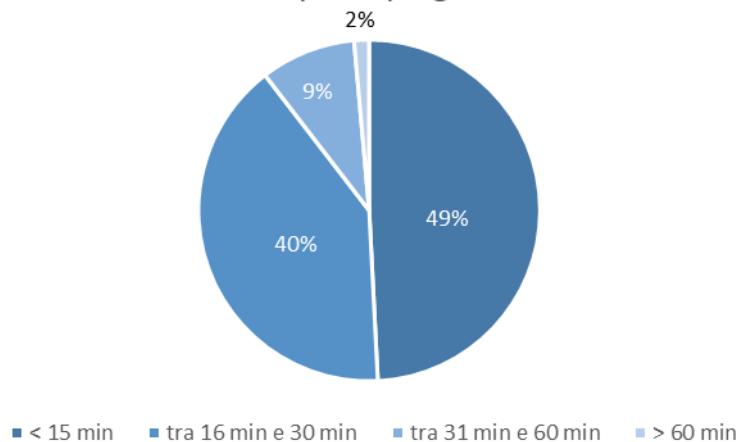


Figura 43 – Spostamenti con mezzo pubblico interni al Comune di Lanciano. Tempo Impiegato (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

4.3.2.2 Spostamenti verso/da Lanciano

Di seguito viene proposta l'analisi degli spostamenti per raggiungere Lanciano dai primi dieci comuni che rivestono il ruolo di generatore di domanda

Dai risultati ottenuti emerge che i mezzi più utilizzati per gli spostamenti sistematici per raggiungere Lanciano sono i mezzi privati (auto come conducente, auto come passeggero, moto, ecc.), mentre sono minori gli spostamenti con mezzi pubblici. Solo il comune di Atessa presenta una percentuale di utilizzo di mezzi pubblici superiore al 40%, seguito dal comune di San Vito Chietino con il 39%. (Cfr. Tabella 21).

Tabella 21 – Spostamenti verso Lanciano dalle principali origini. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Origine	Spostamenti con mezzi privati	Spostamenti con mezzi pubblici	Percentuale di spostamenti mezzi privati	Percentuale di spostamenti mezzi pubblici
Castel Frentano	481	115	81%	19%
Fossacesia	438	250	64%	36%
Mozzagrogna	339	70	83%	17%
Treglio	300	68	82%	18%
San Vito Chietino	284	178	61%	39%
Santa Maria Imbaro	269	96	74%	26%
Rocca San Giovanni	208	69	75%	25%
Atessa	203	181	53%	47%
Paglieta	120	175	41%	59%
Ortona	185	115	62%	38%

Per gli spostamenti da Lanciano verso i principali attrattori, come riportato nella tabella 27, emerge che per molte destinazioni la totalità degli spostamenti avviene con i mezzi privati.

Solo per il raggiungimento di Pescara e Chieti da Lanciano si registra un'inversione di trend con l'utilizzo dei mezzi pubblici per Pescara pari al 72% e Chieti pari al 69%, rispetto al 28% degli spostamenti che avvengono con mezzo privato per Pescara e al 31% per Chieti.

Tabella 22 – Spostamenti da Lanciano verso i principali attrattori. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)

Origine	Spostamenti con mezzi privati	Spostamenti con mezzi pubblici	Percentuale di spostamenti mezzi privati	Percentuale di spostamenti mezzi pubblici
Atessa	1.950	167	92%	8%
Fossacesia	202	2	99%	1%
Ortona	165	13	93%	7%
Treglio	146	13	92%	8%
Paglieta	138	0	100%	0%
Santa Maria Imbaro	137	0	100%	0%
Mozzagrogna	133	4	97%	3%
Pescara	91	229	28%	72%
Castel Frentano	124	8	94%	6%
Chieti	86	189	31%	69%

4.3.3 La mobilità del comune di Lanciano al 2025

In occasione della stesura del PUMS, si è proceduto ad aggiornare le stime di traffico e le relative analisi, rimandando al documento “R02 – Relazione trasportistica PUMS Lanciano” per eventuali approfondimenti relativi alle metodologie utilizzate ed alle analisi condotte, nel seguito si riporta una sintesi dei risultati mentre nei sottoparagrafi seguenti, si riportano le analisi di dettaglio di alcuni aspetti peculiari del sistema della mobilità cittadina, ovvero l'incidentalità stradale, il sistema ciclabili e pedonale ed infine, la localizzazione dei principali attrattori, utile a comprendere la generazione e attrazione degli spostamenti che impegnano il sistema dei trasporti cittadino.

Al 2025 la domanda di spostamenti su auto risulta in crescita rispetto alle precedenti stime del 2012, in particolare, con riferimento alla punta della mattina, si registra al 2025 un incremento pari al 14%, mentre restano inalterati i pesi degli spostamenti interni, di scambio e di attraversamento.

La matrice riferita all'**ora di punta del mattino** del 2025 presenta un numero totale di spostamenti su auto per macro zone pari a 12.738 così distribuiti:

1. 6.915 spostamenti interni al comune di Lanciano;
2. 2.247 spostamenti che hanno come origine il comune di Lanciano e come destinazione altri comuni;
3. 2.936 spostamenti che hanno come destinazione il comune di Lanciano e come origine comuni esterni.
4. 391 spostamenti attraversano il comune di Lanciano.

Tabella 23 - Matrice O/D spostamenti con l'auto. Ora di punta della mattina

O\D	INT	EST	Totale complessivo
INT	6 915	2 497	9 412
EST	2 936	391	3 327
Totale complessivo	9 851	2 888	12 738

La matrice O/D riferita all'**ora di punta della sera** del 2025 presenta un numero totale di spostamenti su auto per macro zone pari a 14.244 così distribuiti:

1. 7.540 spostamenti interni al comune di Lanciano;
2. 2.652 spostamenti che hanno come origine il comune di Lanciano e come destinazione altri comuni;
3. 3.545 spostamenti che hanno come destinazione il comune di Lanciano e come origine comuni esterni.
4. 507 spostamenti attraversano il comune di Lanciano.

Nell'ora di punta della sera si assiste ad un incremento degli spostamenti rispetto alla mattina a causa della concomitanza e sovrapposizione degli spostamenti di ritorno a casa con quelli per altri motivi (shopping, sport, ecc.).

Tabella 24 - Matrice O/D spostamenti con l'auto. Ora di punta della mattina

O\D	INT	EST	Totale complessivo
INT	7 540	2 652	10 193
EST	3 545	507	4 052
Totale complessivo	11 085	3 159	14 244

Per ciò che concerne il funzionamento del sistema stradale, le simulazioni effettuate mostrano i seguenti risultati.

Nell'**ora di punta della mattina**, i principali punti critici per la viabilità sono i seguenti:

1. Via per Treglio nord Lanciano (in entrambe le direzioni)
 - Il livello di congestione risulta elevato, superando il 60% della capacità stradale.
 - Il traffico intenso prosegue verso il centro di Lanciano, con un'ulteriore congestione sulla Via Contrada Villa Martelli in direzione del centro.
2. Rotatoria SS84 – Intersezione con Via per Treglio e Via per Fossacesia
 - Questa intersezione presenta un alto livello di congestione, con tassi che raggiungono fino al 90% della capacità stradale.
3. Strada Statale 84 Frentana (SS84) – Zona adiacente al centro città
 - Particolarmente critica la tratta in prossimità della rampa di Via Santo Spirito, dove si registra un'intensa congestione veicolare.
4. Strada Statale SS524, Contrada Villa Andreoli e Strada Statale SS84 Sud
 - Tutte queste arterie risultano caratterizzate da un elevato livello di traffico, con situazioni di congestione significative.
5. Centro Città – Intersezioni critiche

- L'area urbana centrale presenta un'importante intersezione critica tra Via Ferro di Cavallo, Via Luigi De Crecchio e Via del Mancino, che rappresenta un punto di conflitto per il traffico.
- Inoltre, il Corso Trento e Trieste, fino a Piazza del Plebiscito, registra un livello di congestione elevato, contribuendo alla complessiva difficoltà nella circolazione stradale.

Nell'**ora di punta della sera**, si osservano più o meno gli stessi punti di criticità della mattina, con alcune variazioni. I principali punti di congestione serale sono i seguenti:

- Via per Treglio e Contrada Villa Martelli
 - In questa fascia oraria, Via per Treglio registra livelli di congestione ancora più elevati, superando il 100% della capacità stradale, rendendo il traffico particolarmente critico.
 - Anche Contrada Villa Martelli continua a presentare elevati livelli di congestione.
- Strada Statale 84 Nord (SS84) fino alla rotatoria con Via del Mare
 - Diversamente dall'ora di punta mattutina, in serata il tratto nord della SS84 fino alla rotatoria con Via del Mare mostra un significativo aumento della congestione, diventando un punto critico per la circolazione.

Nelle figure seguenti si riportano le distribuzioni dei flussi ed i relativi livelli di congestione simulati per le due ore di punta.

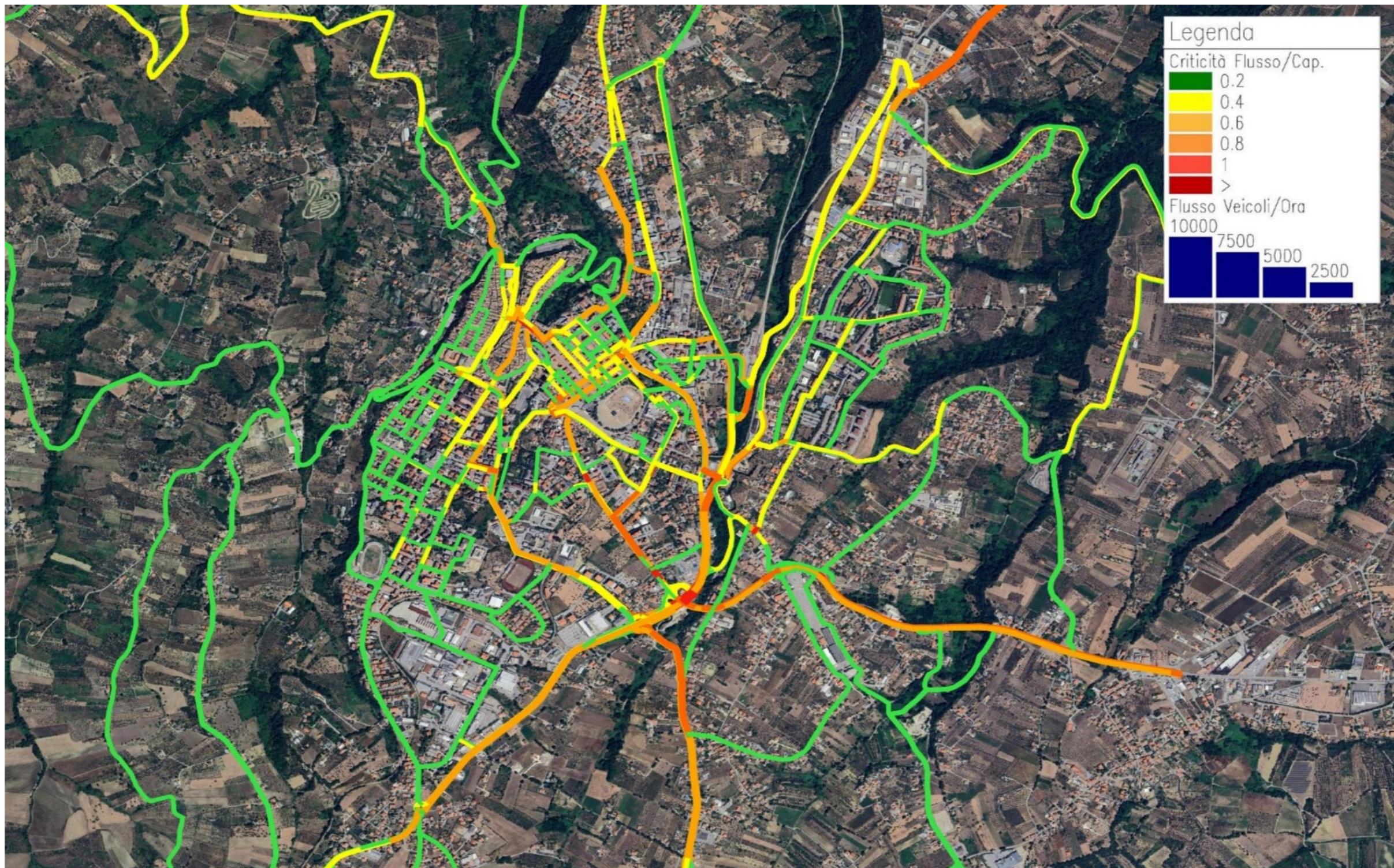


Figura 44 - Distribuzione dei flussi e relativo grado di congestione – Scenario attuale. Ora di punta della mattina. (su ortofoto)

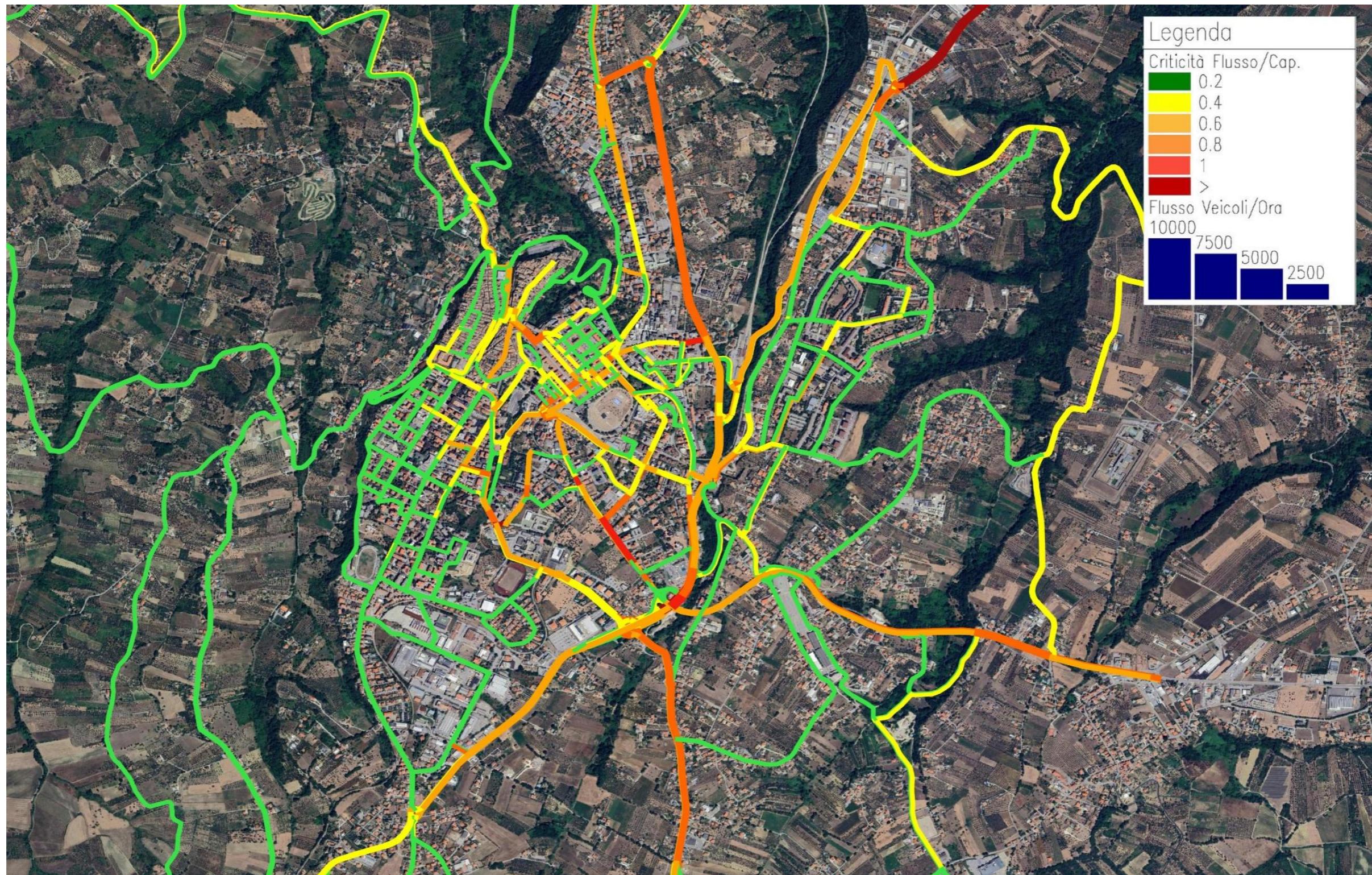


Figura 45 - Distribuzione dei flussi e relativo grado di congestione. Scenario Attuale. Ora di punta della sera. (ortofoto)

4.3.3.1 Incidentalità stradale

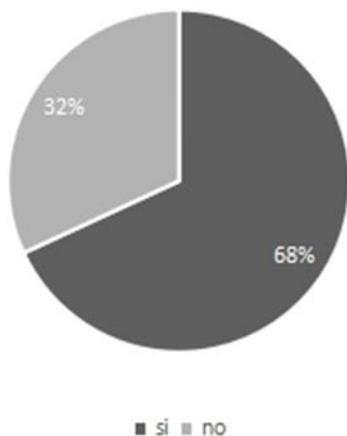
L'analisi dei dati ha riguardato il numero di incidenti stradali accorsi sul territorio comunale alla data del 23/08/2024 (fonte: Polizia Municipale Comune di Lanciano), riportati nell'Allegato 1 della Relazione Trasportistica

Il dato è rappresentato secondo i seguenti campi:

- Anno;
- Mese;
- Strade: Comunali, Provinciali/Statali;
- Data;
- Ora;
- Centro abitato: Si /No;
- Localizzazione;
- Tipo: A) incidente autonomo per fuoriuscita dalla sede stradale, B) incidente autonomo per urto di ostacolo o veicolo fermo, C) incidente autonomo per caduta da veicolo a due ruote, D) tamponamento tra veicoli, E) urto frontale tra veicoli per invasione opposta corsia di marcia, F) urto frontale laterale per mancanza precedenza, G) investimento pedone, H) altro;
- Manto: Asciutta, Bagnata, Sdruciolovole, Ghiacciata, Dissestata;
- Esiti: Mortale, Prognosi Riservata, Feriti, Danni;
- N. feriti;
- Incidenza della velocità: Velocità Diretta (senza quella velocità l'evento non si sarebbe verificato); Velocità Indiretta (la velocità ha aggravato solo le conseguenze); Velocità Assente.

Tabella 25 – Numero incidenti in Centro abitato

Nr. Incidenti in Centro abitato



A Lanciano, nel corso dell'anno 2024 (dato aggiornato al 23/08/2024) sono avvenuti 116 incidenti, di cui il 68% in centro abitato.

Tabella 26 – Tipo di incidente



La Tabella 9 – Tipo di incidente mostra come nell'ultimo anno ci sia stata una prevalenza di incidenti con urto frontale/laterale per mancanza precedenza (36 incidenti totali di Tipo F) a cui seguono gli incidenti con tamponamento tra veicoli (22 incidenti totali di tipo D).

La strada colpita dal maggior numero di incidenti è la SS 84 con 15 incidenti avvenuti nell'anno in corso. A seguire le strade più pericolose, nel corso del 2024, sono state: via L. De Crecchio (7 incidenti), la SP217 e via G. Rosato (6 incidenti), via per Treglio (6 incidenti).

Tabella 27 – Numero di incidenti (agg. 23/08/2024)

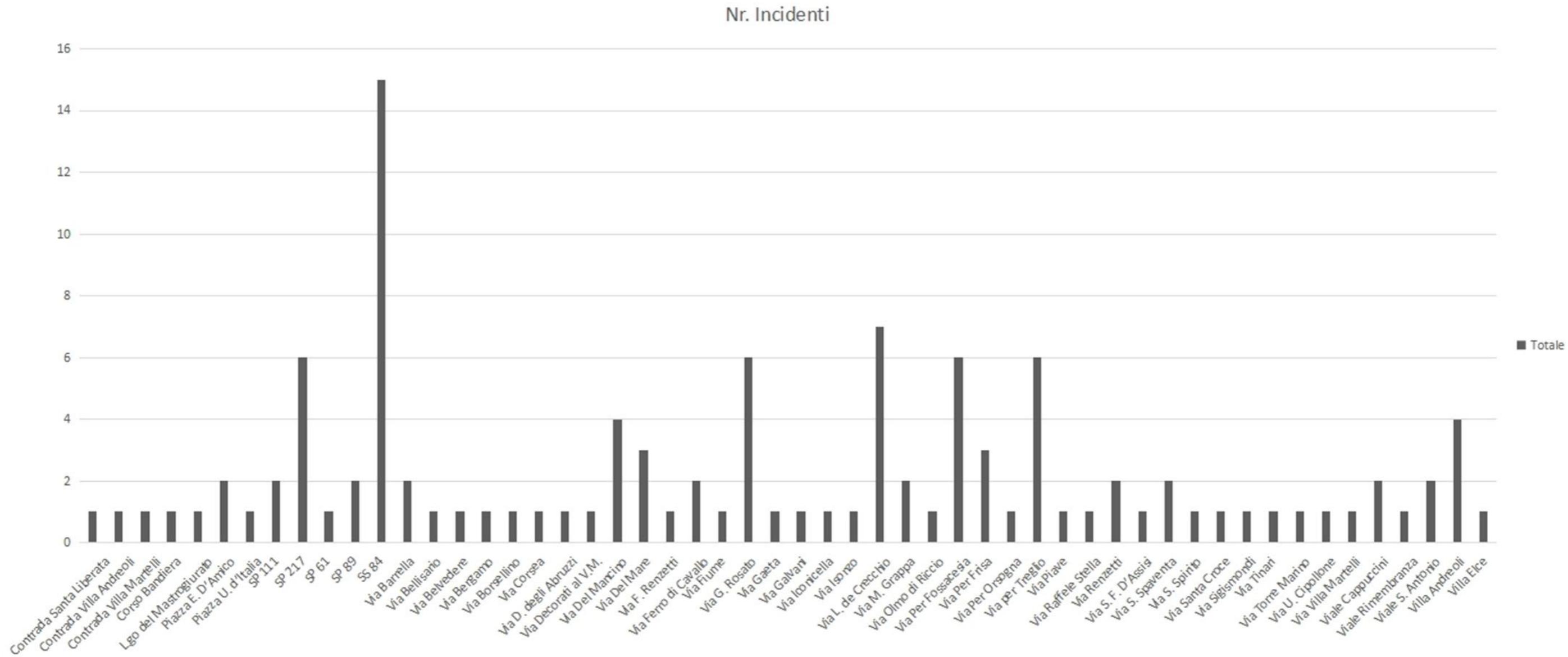
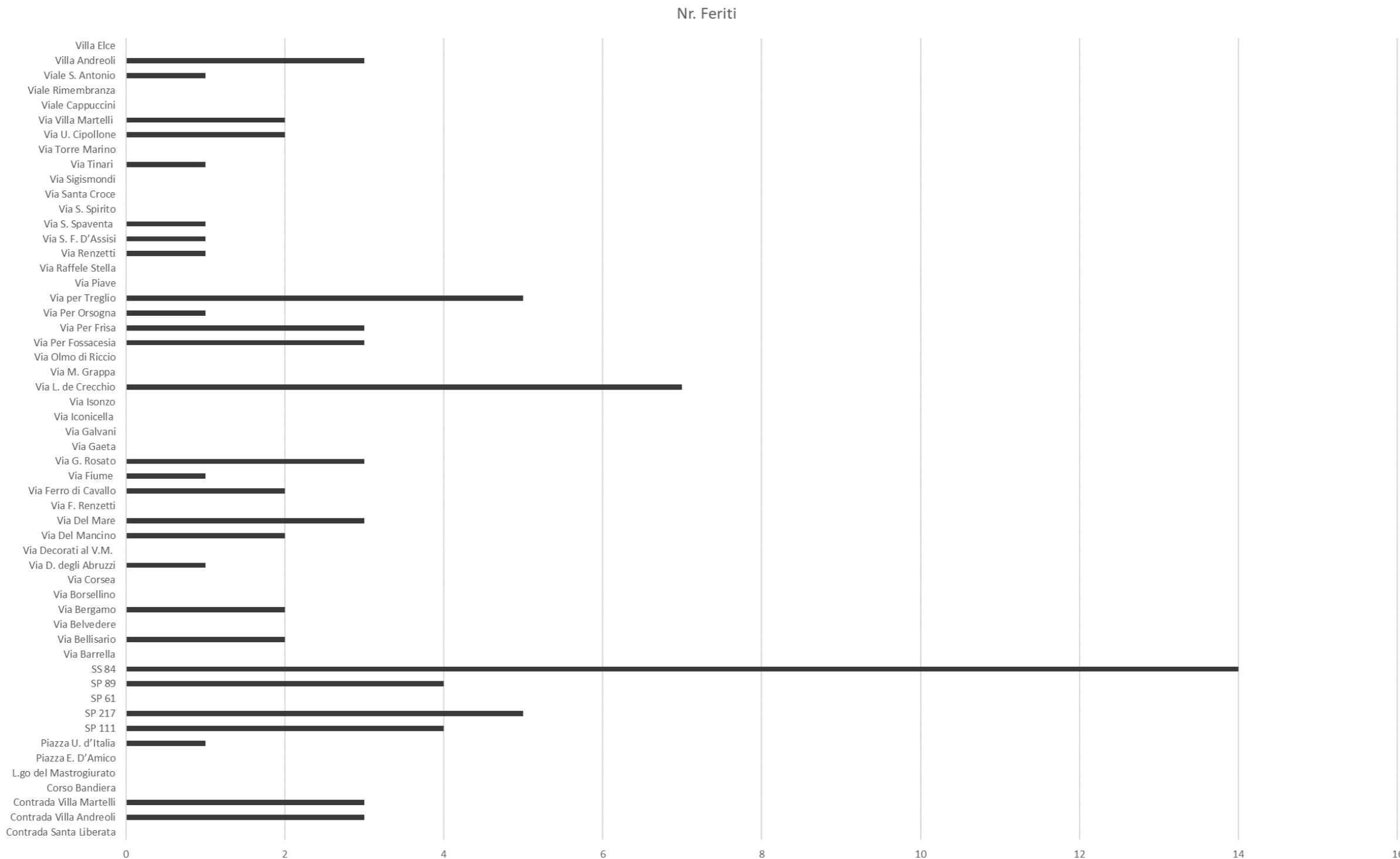


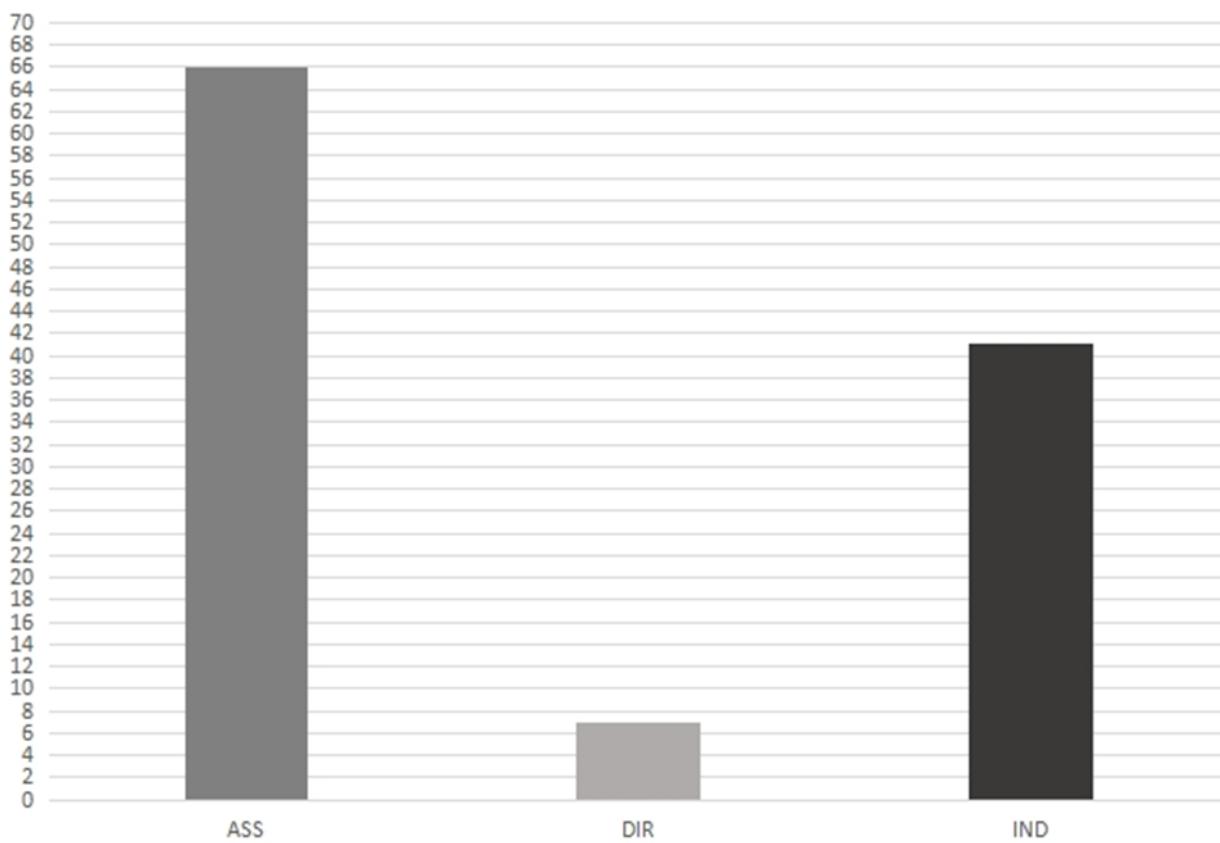
Tabella 28 – Numero di feriti (agg. 23/08/2024)



La strada statale SS84, si conferma come la strada più pericolosa generando incidenti con un maggior numero di feriti nell'anno in corso, a seguire via L. De Crecchio, la strada provinciale SP217 e via per Treglio.

Inoltre, dai dati forniti, emerge che la percentuale di incidenza della velocità per gli incidenti avvenuti nel corso dell'anno è assente per il maggior numero di incidenti e maggiore per gli incidenti in cui la velocità ha aggravato solo le conseguenze.

Tabella 29 – Incidenza della velocità (agg. 23/08/2024)

Conteggio di Strade**Incidenza della velocità****Incidenza della velocità ▾**

A partire dai dati presi in esame in questa analisi, verranno sviluppate le strategie e gli interventi del PUMS.

4.3.3.2 Analisi del sistema ciclabile e pedonale

Il comune di Lanciano ha iniziato a sviluppare e migliorare la rete di piste ciclabili negli ultimi anni, con l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile e rendere la città più accessibile per i ciclisti. Tuttavia, la rete di piste ciclabili non è ancora particolarmente estesa come in altre città italiane, ma ci sono alcune aree e percorsi che i ciclisti possono utilizzare.

Le Piste ciclabili esistenti nel comune di Lanciano sono circa 3 km e si sviluppa nel quartiere di Santa Rita con uno sviluppo ad anello percorrendo via Francesco Masciangelo, Strada comunale Villa Stanazzo e via Ippolito Sabino.

I principali percorsi pedonali della città di Lanciano interessano le seguenti strade:

- Corso Trieste e Trento;
- Viale Salvo D'Acquisto;
- Via Guido Rosato;
- Via Frisa;
- Via Francesco Masciangelo.

Nel comune di Lanciano non è presente un servizio di bike sharing.

Inoltre, il comune di Lanciano è in parte attraversato dalla *Greenway del Sangro*, promossa dall'Istituto Abruzzese Aree Protette (IAAP). Il percorso è ideale per le *mountain bike* e si sviluppa in andata e ritorno sulle due sponde del Sangro, per un totale di 57 Km, mettendo in collegamento la Lecceta di Torino di Sangro (sulla costa adriatica) con l'Oasi di Serranella (nell'entroterra).

L'itinerario inizia dalla foce del fiume Sangro, nel territorio di Torino di Sangro, attraversa sulla riva sinistra del Sangro, i comuni di Fossacesia, Mozzagrogna, Paglieta, Lanciano, Sant'Eusanio del Sangro e Casoli, raggiungendo l'Oasi WWF "Lago di Serranella" (il centro visite) per poi tornare verso il mare sulla riva destra del fiume e arrivare nella Riserva Naturale "Lecceta di Torino di Sangro" (centro visite).

Sono state utilizzate strade sterrate (e anche qualche tratto asfaltato) che si sviluppano tra i campi e nelle adiacenze del fiume.

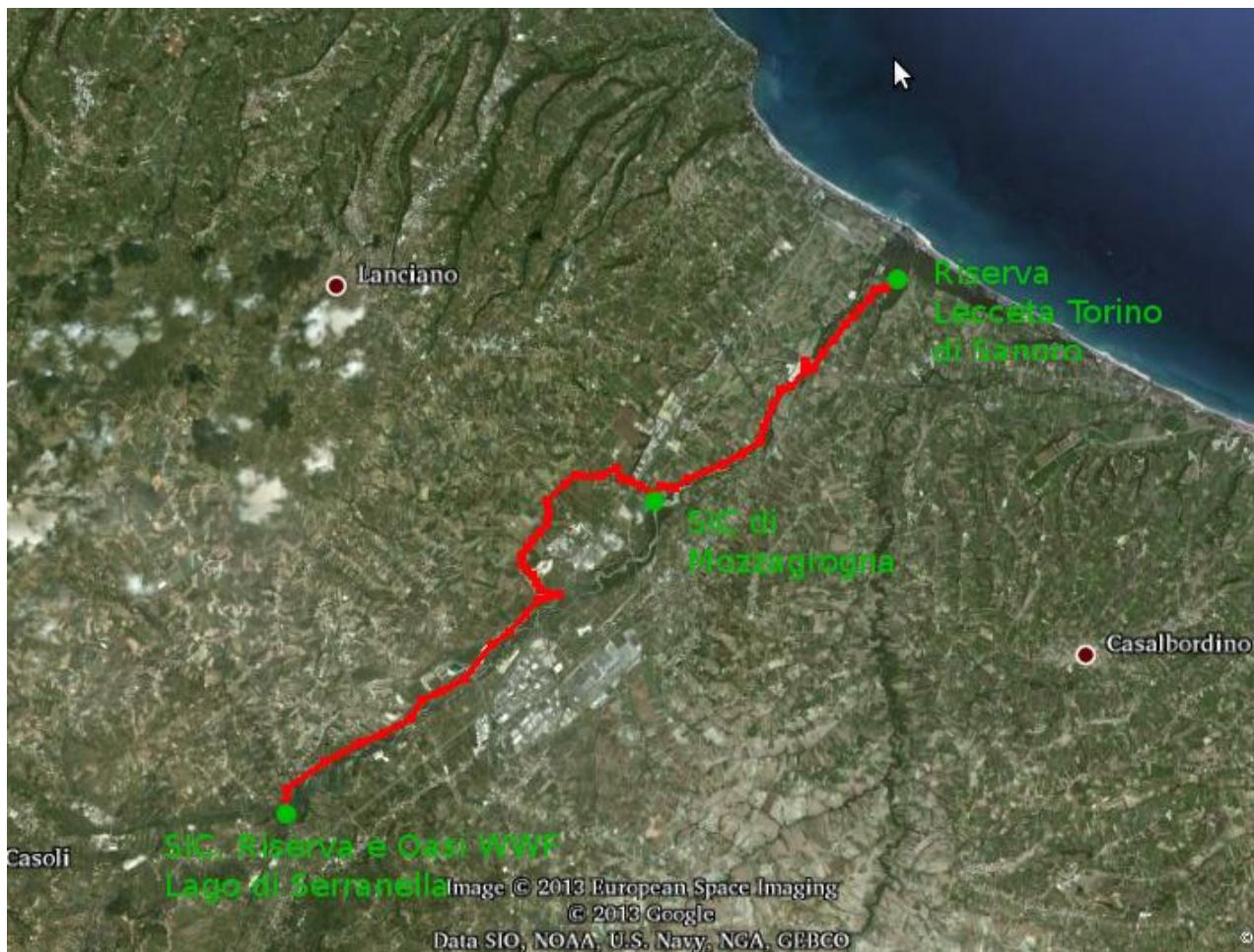


Figura 46 – Percorso MTB del Sangro

La Valle del Sangro, nelle sue bellezze naturalistiche è oggi visitabile e fruibile anche attraverso questo percorso *mountain bike* lungo 50 km.

Il percorso è guidato con bacheche e segnaletica, attraverso strade sterrate e interpoderali.

Il punto più alto è a 121 mt slm in località Casale Romagnoli, a Lanciano.

Il percorso attraversa punti di interesse come la Via Verde Adriatica, il mulino idraulico a Paglieta, la Fonte di Sette a Mozzagrogna, aree pic-nic e le due Riserve.



Figura 47 – Foto Percorso MTB del Sangro

La città di Lanciano ha intrapreso negli ultimi anni anche diversi progetti di sviluppo urbano sostenibile, che includono l'ampliamento della rete ciclabile, attraverso il recupero del tracciato della vecchia Ferrovia Sangritana.

Lanciano non è attraversato da una ciclovia turistica nazionale e non si inserisce nella rete Bicitalia (agg.2022), ma è attraversato dalla “Ciclovia della Val di Sangro – Colli Frentani e crinale lancianese” nel Quadro Progettuale del Documento di indirizzo strategico della mobilità ciclabile regionale, studio condotto dal Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi Gabriele D'Annunzio Chieti-Pescara, a seguito del protocollo d'intesa siglato nel dicembre 2015 con la Regione Abruzzo. Tale tracciato ciclabile collega la città alla ciclovia transcollinare subappenninica e ciclovia adriatica.

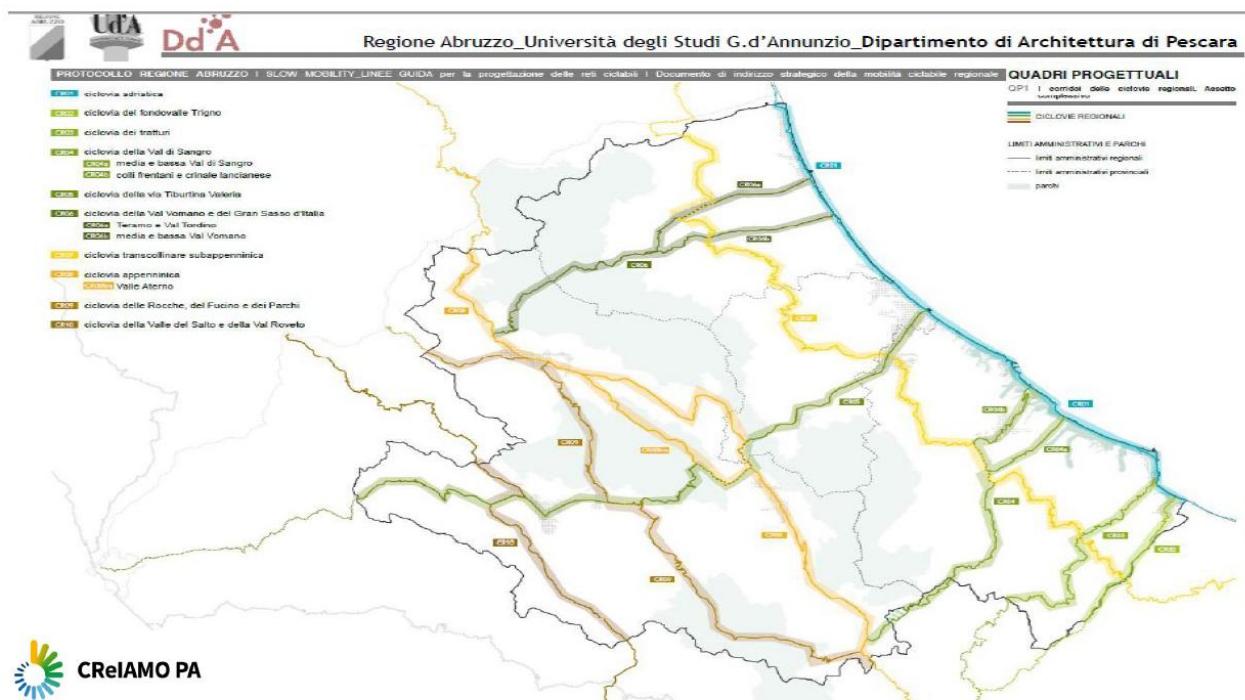


Figura 48 - Quadro progettuale - Documento di indirizzo strategico della mobilità ciclistica regionale

Nel seguente elaborato e nella corrispondente tavola T02, si riporta lo Stato di fatto del sistema ciclabile e pedonale esistente del comune di Lanciano.

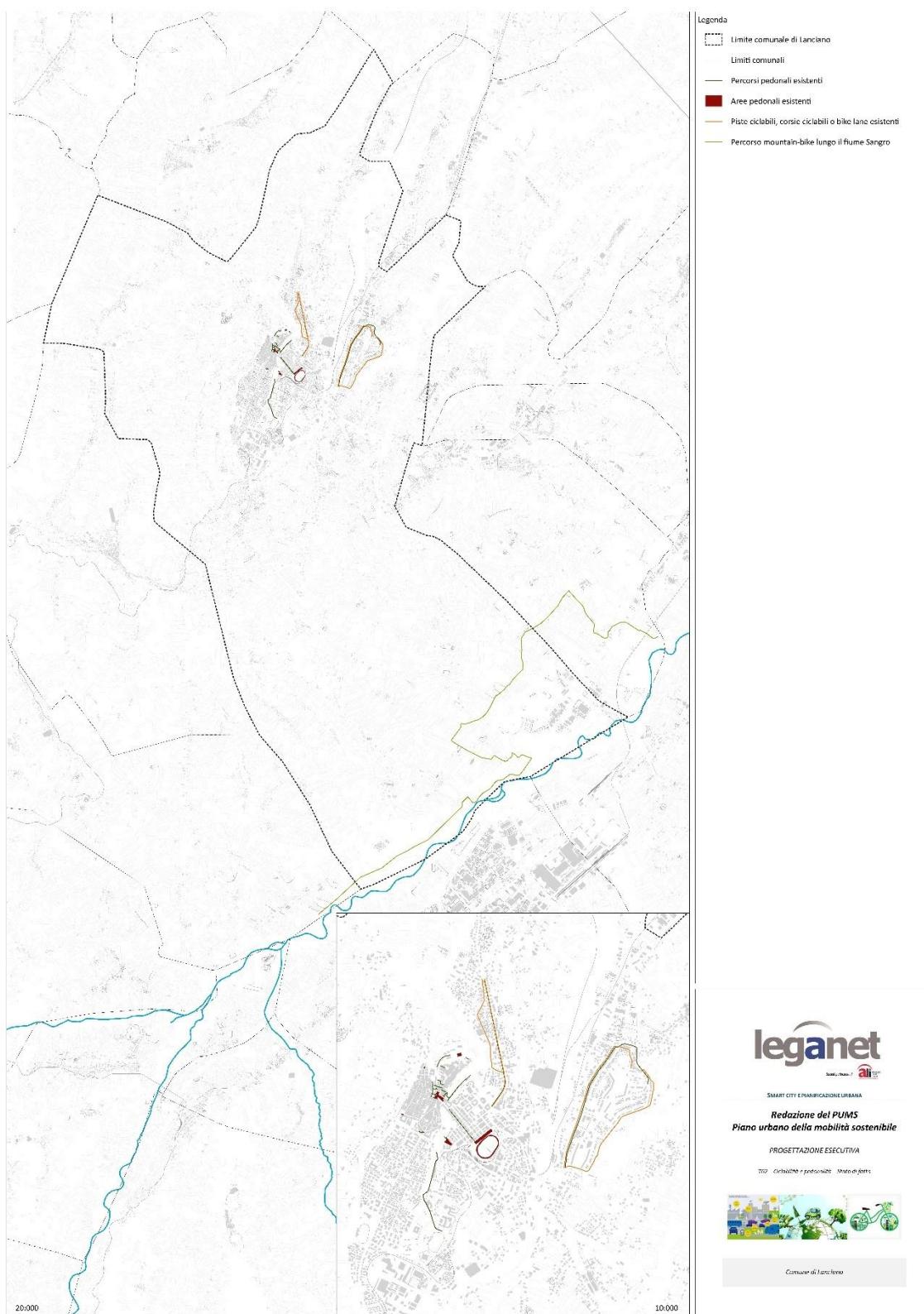


Figura 49– T02 Ciclabilità e pedonalità – Stato di fatto

Pur tuttavia, è utile evidenziare alcune criticità del sistema ciclabile esistente.

Attualmente, la via Panoramica presenta un tratto di pista ciclabile, implementata come *bike lane* a senso unico, che versa in condizioni critiche. La segnaletica orizzontale è notevolmente deteriorata, rendendo difficile la sua visibilità e compromettendo l'orientamento dei ciclisti e degli altri utenti della strada. A peggiorare la situazione, l'assenza di segnaletica verticale, eccetto in alcuni casi, non fornisce indicazioni chiare sui limiti di velocità, sui pericoli o sulle direzioni, aumentando esponenzialmente i rischi per la sicurezza di tutti coloro che transitano su questa via, siano essi ciclisti, pedoni o automobilisti.

È fondamentale sottolineare che questo percorso ciclabile non è stato inserito e riconosciuto come esistente nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) in corso di redazione. Tuttavia, data la sua importanza e l'evidente necessità di miglioramento, si è deciso di intervenire. Per questo motivo, il percorso di via Panoramica sarà integrato nella rete dei percorsi ciclabili di progetto all'interno degli scenari futuri del PUMS. Questa inclusione permetterà di pianificare interventi mirati e a lungo termine per ripristinare la sicurezza e la funzionalità del tratto, contribuendo a una mobilità più sostenibile e sicura.



Figura 50 – Percorso ciclabile in bike lane esistente in via Panoramica in stato di usura (Fonte: Google Street view)



Figura 51 – Percorso ciclabile in bike lane su via Panoramica in stato di usura (Fonte: Google Street view)

Inoltre, si segnalano ulteriori criticità al percorso ciclabile esistente in via del Mare, realizzato contestualmente al percorso ciclabile di Via Panoramica nel 2017, nell'ambito del progetto "Bike to Coast" della Regione Abruzzo.

Il progetto rientrava nel più ampio contesto della "Rete Ciclabile dei Trabocchi", che mira a collegare la costa con l'entroterra abruzzese.

La pista ciclabile si trova su un'arteria stradale trafficata ed è stata concepita per riqualificare il quartiere Olmo di Riccio e promuovere la mobilità lenta.

È una pista ciclabile in sede riservata a doppio senso di marcia, ubicata sullo stesso lato della piattaforma stradale.

Lo stato della pista ciclabile di Via del Mare è tutt'altro che ottimale e ha generato un lungo contenzioso. Le criticità ad oggi rilevate nel corso dei numerosi contenziosi e analisi condotte sono le seguenti:

- **Non conformità al Codice della Strada:** perizie e relazioni, inclusa quella del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e di periti della Procura, hanno rilevato che la pista **non sarebbe conforme al Codice della Strada**. In particolare, la larghezza della corsia di marcia per i veicoli a motore risulterebbe inferiore a quanto previsto (3,75 metri), e la larghezza complessiva della corsia più le banchine inferiore a 5,50 metri.
- **Pericolosità elevata:** è stata definita "estremamente pericolosa" da diverse parti, per cui è stata archiviata un'inchiesta penale sull'opera pur evidenziandone la pericolosità. Tra i motivi di rischio citati vi sono:
 - **scarsa visibilità** per gli utenti che devono immettersi dagli accessi privati su Via del Mare, costretti a invadere la pista ciclabile;
 - la presenza di **molteplici sbocchi** tra strade comunali e private sul tracciato, aumentando il rischio di incidenti;

che hanno comportato il verificarsi di **diversi incidenti** coinvolgendo ciclisti e pedoni.

- **Opposizione da parte di residenti e commercianti:** fin dalla sua realizzazione, l'opera ha suscitato forte contrarietà tra residenti e commercianti, soprattutto del quartiere Olmo di Riccio. Sono state raccolte petizioni per chiederne la rimozione o lo smantellamento, lamentando anche un dimezzamento della clientela per le attività commerciali e un peggioramento della vivibilità del quartiere.
- **Assenza di separazione fisica:** la pista ciclabile a doppio senso in molti tratti non è fisicamente separata dalla carreggiata per i veicoli a motore e dai percorsi pedonali, contravvenendo a normative specifiche.
- **Costi e contenziosi:** la pista è costata oltre un milione di euro. La sua realizzazione e i problemi connessi hanno generato un lungo iter giudiziario, con indagini penali e amministrative tuttora in corso.
- **Ipotesi di smantellamento:** l'attuale amministrazione comunale di Lanciano ha preso in considerazione l'ipotesi di smantellare la pista ciclabile, chiedendo una valutazione tecnica sui costi di questa operazione, data la sua riconosciuta pericolosità e le sue non conformità. Si discute anche sulla possibilità di dover restituire i fondi regionali ricevuti per la realizzazione.

In sintesi, la pista ciclabile di Via del Mare a Lanciano, nonostante sia stata collaudata in passato, è da anni al centro di un acceso dibattito e di problematiche legali e di sicurezza, con l'intento di apportare una modifica all'opera o la rimozione a causa della sua percepita non conformità e pericolosità per gli utenti della strada.



Figura 52 – Interferenza tra la pista ciclabile e un accesso privato su via del Mare (Fonte: Google Street View)



Figura 53 – Interferenza tra la pista ciclabile e via Marzabotto su via del Mare (Fonte: Google Street View)

Si riporta nella seguente tabella, il dato fornito rispetto all'anno 2024, dell'incidentalità stradale su Via del Mare:

Tabella 30 - Incidenti avvenuti su via del Mare anno 2024

Anno	Mese	Strade	Data	Ora	Centro abitato (S/N)	Localizzazione	Tipo	Manto	Esiti	Nr. Feriti	Incidenza della velocità	Strade	Nr. Feriti
2024	6	Comunali	25/06/2024	10:30:00	S	Via Del Mare	E	A	F	1	IND	Via Del Mare	1
2024	3	Comunali	18/03/2024	18:40:00	S	Via del Mare int. Via Firenze	G	B	F	1	ASS	Via Del Mare	1
2024	2	Comunali	29/02/2024	17:05:00	S	Via del Mare int. Via Vicenza	F	B	F	1	ASS	Via Del Mare	1

4.3.3.3 Localizzazione dei principali poli attrattori

Si considerano poli attrattori tutte le attrezzature a servizio della collettività di tipo amministrativo, culturale e ricreativo.

Gli **edifici pubblici** presenti sul territorio comunale sono di seguito elencati:

- Comune di Lanciano, Piazza Plebiscito 90;
- Vigili urbani, via Ercole Ercoli 1;
- Polizia Provinciale, via dei Frentani
- Polizia di Stato, via R. Perretti 1;
- Carabinieri, via del Verde
- Guardia di Finanza, via Don Minzoni;
- Vigili del fuoco, S.S. variante Frentana;
- Biblioteca comunale, via del Mancino 160;
- Biblioteca regionale, via dei Frentani 30;
- Tribunale, via del Fiume 14;
- Poste del mare, via del Mare 136;
- Agenzia delle entrate, via Guido Rosato 1;
- Poste via Rosato, via Guido Rosato 1;
- Poste salita della posta, via Salita della Posta;
- Comune sede Uffici Urbanistica, Largo Tappia;
- Comune sede Uffici Ser. Sociali e Ambiente, via dei Frentani 27;
- Comune sede Avvocatura, Via Abruzzi;
- Comune sede ufficio Tributi e Ragioneria, vico 5 Larghetto Ricci
- Comune sede Ced, strada dei Frentani.

I Plessi scolastici del territorio comunale individuati sono i seguenti:

- Maria Vittoria, Via Dell'Asilo 5;
- Infanzia Sant'Antonio, Piazza Unità D'Italia 1;
- San Giuseppe, Villaggio San Giuseppe;
- D'Amico, via D. Villante;
- Villa Martelli, via Baccalà;
- G. Rodari, C.da Villa Andreoli;
- Gaeta, C.da Villa Gaeta;
- Torre Sansone, C.da Torre Sansone 61;
- Marcianese, C.da Marcianese 6;
- Olmo Di Riccio, via Ortona 8;
- Santa Giusta, C.da Santa Giusta 13;
- Eroi Ottobrini, viale G. Marconi 1;
- Principe Di Piemonte, Piazza Unità D'Italia 1;
- Rocco Carabba, via A. Barrella 3;
- Bellisario, via F. Marfisi 1;
- Giardino Dei Bimbi, C.da Colle Pizzuto 94;
- Olmo Di Riccio, via Napoli 83;
- Marcianese, C.da Follani 110;
- G. Mazzini, via Martiri VI Ottobre 4;
- Umberto I, viale Cappuccini 63;
- D'Annunzio, via F. Masciangelo 5;
- Don Milani, via A. Barrella 1;
- Liceo Linguistico, via Ferro di Cavallo 132;

- Scienze Umane, via Ferro di Cavallo 132;
- Scienze Umane Opz. Economico Sociale, via Ferro di Cavallo 132;
- Istituto Tecnico Commerciale E Per Geometri, viale Marconi 14;
- Da Vinci, via G. Rosato;
- De Giorgio, via A. Barrella 1;
- Liceo Classico V. Emanuele, via Bologna 8;
- Liceo Artistico Palizzi, via G. Ferraris 11;
- Liceo Scientifico G. Galilei, via Don Minzoni 11.

I luoghi di culto individuati sono:

- Chiesa Olmo Di Riccio;
- Torre Sansone;
- San Nicola/San Rocco;
- S.M. Maggiore;
- S. Giovina;
- S. Biagio;
- S. Agostino;
- Cattedrale;
- S. Francesco;
- Chiesa Santa Lucia;
- Chiesa Santa Chiara;
- Chiesa San Pietro Apostolo;
- S. Maria Dei Mesi;
- Chiesa Maria S.ma Delle Grazie Marcianese;
- Chiesa Maria Santissima;

- Chiesa San Antonio Da Padova;
- Chiesa Santa Liberata;
- Chiesa Spirito Santo;
- Chiesa Maria SS.ma Di Iconicella;
- Chiesa S. Donato Vescovo E Martire Villa Martelli;
- Parrocchia Santissima Trinità Villa Andreoli;
- Chiesa S. Onofrio;
- Chiesa Parrocchiale Madonna Del Pozzo Villa Elce;
- Chiesa Madonna Del Carmine;
- Chiesa S. Amato;
- Chiesa Del Purgatorio;
- Chiesa Madonna Della Luce;
- Testimoni Di Geova.

Gli ospedali e centri di cura individuati sul territorio comunale sono:

- Ospedale Civile "Renzetti", via per Fossacesia 1;
- Casa Della Comunità, via Silvio Spaventa;
- Hospice Alba Chiara, via Belvedere 65;
- Consultorio/Guardia Medica, via Don Minzoni 28.

I poli attrattori individuati nell'ambito di attrezzature **sportive** sono i seguenti:

- Stadio Comunale "Guido Biondi" (con annesso velodromo);
- Palazzetto dello sport;
- Pista di atletica "Stefano Orecchioni" (con annesso campo da calcio);
- Campo "Lucio Memmo";
- Campo "Marcello Di Meco".

I parchi e le aree verdi individuate sono:

- Parco comunale Villa delle Rose, si trova compresa tra il viale Caduti di Nassirya, viale Sant'Antonio e via Cesare Battisti;
- Giardino pubblico della memoria, via Belvedere;
- Parco "Don Luigi Giussani", via Giuseppe Spataro 4b;
- Parco del quartiere Santa Rita, si trova compreso tra via Masciangelo e via De Risi;
- Parco del Diocleziano; Chiuso al pubblico.

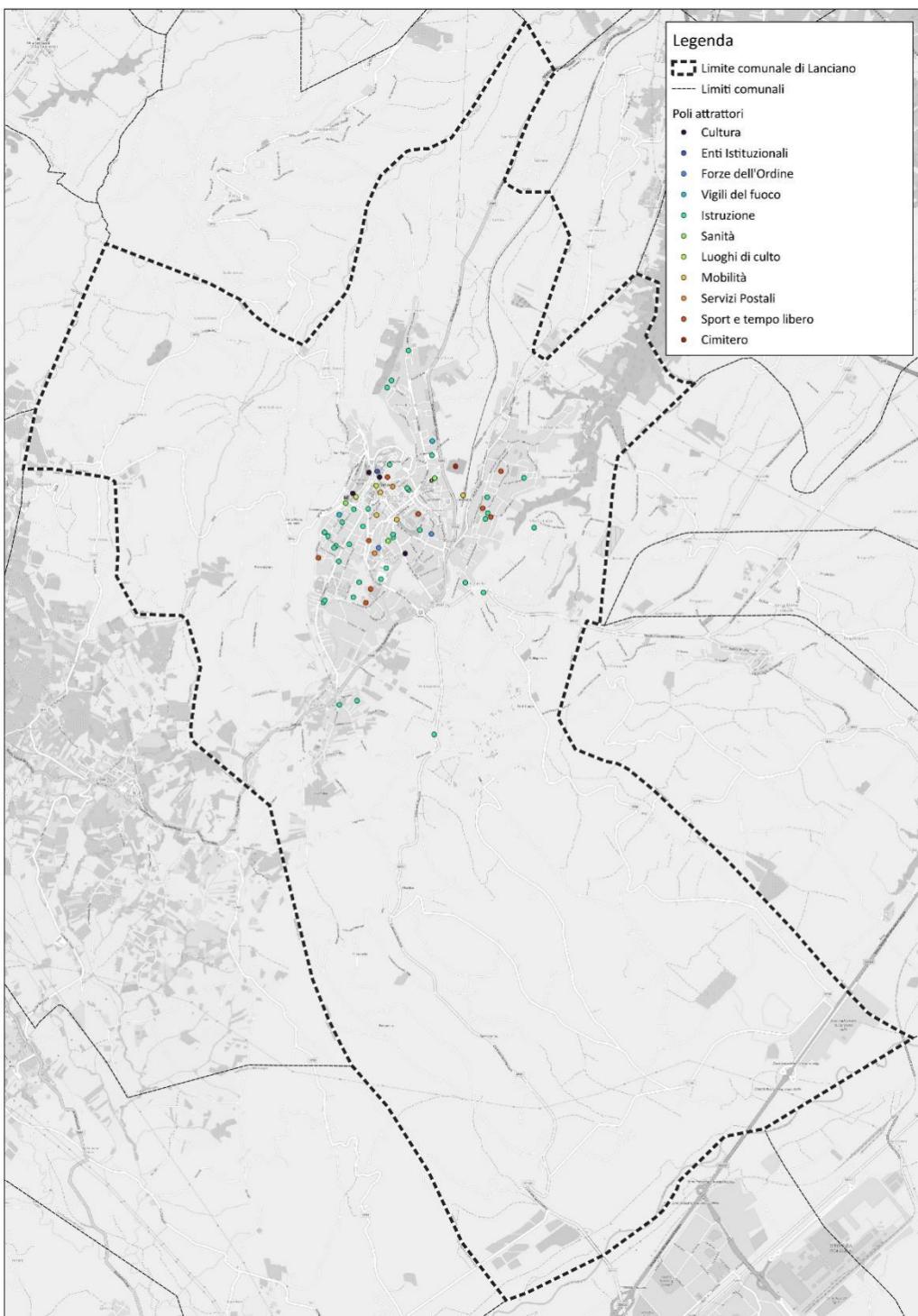


Figura 54 – Poli attrattori

5. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Il PUMS è volto allo sviluppo di azioni immateriali e di gestione dei servizi e delle infrastrutture esistenti, anche al fine di perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo. Le Linee Guida Europee tendono a riequilibrare l'attenzione attribuita agli interventi infrastrutturali a favore di quelli che si fondano sulla mobilità condivisa, all'educazione alla mobilità ciclopedonale e alla logistica collaborativa.

Gli interventi infrastrutturali potranno essere programmati, in un'ottica di sostenibilità, solo se funzionali ad un miglioramento dell'accessibilità multimodale, o finalizzati a ridurre la congestione stradale e andrebbero sempre affiancati da azioni immateriali e di gestione dei servizi, congruamente a quanto suggerito dalle Linee Guida Europee.

Con il termine “Definizione gli obiettivi” le Linee guida italiane fanno riferimento ad una serie di fasi fondamentali sia per la corretta pianificazione della mobilità sostenibile che per il successivo monitoraggio del PUMS.

Tali fasi sono di seguito dettagliate.

1. Definire il quadro completo degli obiettivi da perseguire attraverso il PUMS, costituito da:

A. macro-obiettivi, distinti in:

17 macro-obiettivi minimi obbligatori, previsti dalle Linee guida italiane che devono obbligatoriamente essere presenti in ciascun PUMS;

ulteriori macro-obiettivi che, unitamente a quelli obbligatori, rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale proprie del territorio di riferimento (macro-obiettivi aggiuntivi);

B. eventuali obiettivi specifici, cioè quegli obiettivi funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi, che riflettono bisogni peculiari della realtà locale.

2. Definire il quadro completo degli indicatori di risultato e dei *target*, costituiti da:

tutti gli indicatori di risultato previsti dalle Linee guida italiane per i macro-obiettivi obbligatori, precisando le fonti dei dati che saranno utilizzate per il calcolo di ciascun indicatore;

uno o più indicatori di risultato da individuare per ciascuno dei macro-obiettivi aggiuntivi e degli obiettivi specifici, precisando le fonti dei dati necessari per il calcolo di ciascun indicatore;

il valore corrente (al tempo “0”) di ciascun indicatore e il *target* minimo a breve e medio termine e di Piano, cioè il valore che l’indicatore di riferimento dovrebbe raggiungere rispettivamente a 2-3 anni, 5 anni e 10 anni.

In ciascuna fase deve sempre essere previsto il coinvolgimento di cittadini e stakeholder.

I 17 macro-obiettivi minimi obbligatori (Cfr. Tabella 31) rispondono a interessi generali di efficacia, efficienza e sostenibilità energetica e ambientale e socioeconomica del sistema di mobilità e di sicurezza della mobilità stradale.

Gli obiettivi, elencati di seguito, devono essere presenti in ogni PUMS.

Tabella 31 – Macro-obiettivi minimi obbligatori del PUMS

Area di interesse	Macro-obiettivi minimi obbligatori
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento del TPL Riequilibrio modale della mobilità Riduzione della congestione Miglioramento dell’accessibilità di persone e merci Miglioramento dell’integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l’assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
B. Sostenibilità energetica e ambientale	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi Miglioramento della qualità dell’aria Riduzione dell’inquinamento acustico
C. Sicurezza della mobilità stradale	Riduzione dell’incidentalità stradale Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
D. Sostenibilità socioeconomica	Miglioramento della inclusione sociale Aumento della soddisfazione della cittadinanza Aumento del tasso di occupazione Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS risulta necessario definire le strategie e le relative azioni che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari di Progetto.

5.1 Individuazione degli indicatori

Le linee guida italiane individuano per ciascuno dei 17 macro-obiettivi minimi obbligatori uno o più indicatori di risultato, anch'essi obbligatori, specificando le relative unità di misura (Cfr. Tabella 32)

Come per i macro-obiettivi minimi obbligatori, questi indicatori di risultato costituiscono il "set minimo" di indicatori che un PUMS deve contenere, ma non significa che questi debbano essere gli unici indicatori di risultato da utilizzare.

Infine, per ogni indicatore individuato è necessario precisare le fonti dei dati acquisite per il calcolo del valore dell'indicatore.

Tabella 32 – Macro-obiettivi

Area di interesse	Macro-obiettivo	Indicatori da DM 396/2019	Unità di misura	Fonte Dati
A. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	a.1. Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati	N. passeggeri/anno/1000 abitanti	Aziende di trasporto/Provincia
		% di spostamenti in autovettura	Adimensionale	Rilievi/modello
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL	Adimensionale	Rilievi/modello
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo (mezzo privato)	Adimensionale	
		% di spostamenti in bicicletta (mezzo privato)	Adimensionale	Rilievi/modello
	a.2. Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti a piedi	Adimensionale	Rilievi/modello
		Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione	Adimensionale	Rilievi/modello
		Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì /mercoledì/ giovedì) feriali dei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete.	Adimensionale	Rilievi/modello
		Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada.	Adimensionale	Rilievi/modello
		% di popolazione rispetto alla popolazione totale della CMF che vive a: - 250 mt da fermata Autobus - 800 mt da Stazione Ferroviaria	Numero assoluto	Elaborazione GIS
B. Sostenibilità energetica e ambientale	a.4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Numero veicoli commerciali sostenibili (cargo-bike, elettrico, idrogeno) attivi in ZTL/ kmq totale di ZTL*ora	N. veicoli/popolazione residente	Elaborazione GIS
		% di territorio che resta la di fuori di buffer 500 mt intorno ad ogni fermata di TPL	Numero assoluto	Elaborazione GIS
	a.5. Miglioramento dell'integrazione tra sviluppo del sistema della mobilità e assetto e sviluppo del territorio	Mq di aree di verde, pedonali, zone 30 per abitante	Mq/abitante	Elaborazione GIS
	a.6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Consumo annuo di carburante pro capite	Litri/anno/abitante	Stima/modello
		Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite	Kg Nox/abitante/anno	Stazioni di misura sul territorio
			Kg PM10/abitante/anno	Stazioni di misura sul

	Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite		territorio
	Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite	Kg PM2,5/abitante/anno	Stazioni di misura sul territorio
	Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite	T CO2/abitante/anno	Stazioni di misura sul territorio
	Numero ore di sforamento limiti europei NO2	Ore	Stazioni di misura sul territorio
	Numero giorni di sforamento limiti europei PM 10	Giorni	Stazioni di misura sul territorio
	b.3. Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	%residenti esposti a >55/65 dBA
C. Sicurezza della mobilità stradale	c.1. Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale	Incidenti / abitanti
	c.2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Indice di mortalità stradale	Morti / incidenti
		Indice di lesività stradale	Feriti / incidenti
	c.3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Tasso di mortalità per incidente stradale	Morti / abitanti
		Tasso di lesività per incidente stradale	Feriti / abitanti
D. Sostenibilità socio economica	c.4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli	Morti / abitanti (fasce età predefinite)
	d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	Livello di soddisfazione della mobilità delle categorie deboli	Score da indagine
			Score da indagine
	d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione della mobilità	Score da indagine
	d.3. Aumento del tasso di occupazione	Livello di aumento del Tasso di occupazione	Score da indagine
	d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Riduzione tasso di motorizzazione	Numero di auto/popolazione residente
			Indagini

Tabella 33 – Obiettivi specifici

OBIETTIVI SPECIFICI (indicativi)	Indicatori	Unità di misura	Fonte Dati
Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo	Utilizzazione del TPL	N. passeggeri/anno/1M abitanti	Aziende di trasporto
		N. abbonamenti (Urbano)/anno/1000 abitanti	Aziende di trasporto
		N. abbonamenti (Extraurbano)/anno/1000 abitanti	Aziende di trasporto
	Utilizzazione del TPL su ferro	% passeggeri (*km) trasportati su ferro/Passeggeri (*km) TPL	Aziende di trasporto
	Utilizzazione scuolabus	% scolari iscritti allo scuolabus	Comune di Lanciano
	Velocità commerciale per bus in zona extra-urbana	Km/h	BI (Business Intelligence)
Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso	Adesione al servizio di car-sharing (quante volte anno ogni vettura viene utilizzata)	N. prelievi car sharing / n. tot auto car sharing	Comune di Lanciano
Migliorare le performances economiche del TPL	Costo medio esercizio TPL (Gomma)	€/posto*km	Comune/Provincia
	Costo medio esercizio TPL (Ferro)	€/posto*km	Comune/Provincia
	Grado di copertura dei costi di esercizio del TPL da introiti tariffari (Gomma)	Introiti d tariffa/Costi di esercizio	Comune/Provincia
	Grado di copertura dei costi di esercizio del TPL da introiti tariffari (Ferro)	Introiti d tariffa/Costi di esercizio	Comune/Provincia
Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale	Utilizzazione della bicicletta per mobilità non diportistica	N. prelievi anno / N. utenti bike sharing	Comune di Lanciano
		N. utenti bike sharing/abitante	Comune di Lanciano
Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante	Percentuale Autovetture ecocompatibili	N° auto con classe emissività ≤EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° auto con classe emissività > EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° auto Elettriche / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° auto Ibride / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
	Percentuale Motocicli ecocompatibili	N° moto con classe emissività ≤EURO3 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° moto con classe emissività > EURO3 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° motocicli Elettriche / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
	Percentuale Autobus ecocompatibili	N° autobus con classe emissività ≤EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° autobus con classe emissività > EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° autobus Elettrici / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
	Percentuale Trasporto Merci su Gomma ecocompatibili	N° mezzi con classe emissività ≤EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° mezzi con classe emissività > EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° mezzi Elettriche / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta	Accessibilità alla circolazione della mobilità ridotta	N. stalli per disabile	Comune di Lanciano
		N. contrassegni per disabili	Comune di Lanciano
	Accessibilità del TPL alle persone con mobilità ridotta (L.R. 100/98)	N. abbonamenti TPL	Aziende di trasporto

Garantire l'accessibilità alle persone a basso reddito	Utilizzazione del TPL nelle fasce a basso reddito	N. abbonamenti agevolati/abitanti basso reddito vs N. Abbonamenti/abitanti	Regione Abruzzo
Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare	Decessi conducenti/passeggeri in	N. conducenti/passeggeri morti in	I
	Incidenti di veicoli a motore	incidenti su strada	STAT
Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti	Decessi di pedoni e ciclisti in incidenti su strada	N. pedoni e ciclisti morti in incidenti su strada	ISTAT
Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo	Utilizzazione del TPL	N. passeggeri/anno/1M abitanti	Aziende di trasporto
		N. abbonamenti (Urbano)/anno/1000 abitanti	Aziende di trasporto
		N. abbonamenti (Extraurbano)/anno/1000 abitanti	Aziende di trasporto
	Utilizzazione del TPL su ferro	% passeggeri (*km) trasportati su ferro/Passeggeri (*km) TPL	Aziende di trasporto
	Utilizzazione scuolabus	% scolari iscritti allo scuolabus	Comune di Lanciano
	Velocità commerciale per bus in zona extra-urbana	km/h	BI (Business Intelligence)
Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso	Velocità commerciale per bus in zona urbana	km/h	BI (BusinessIntelligence)
	Adesione al servizio di car-sharing (quante volte anno ogni vettura viene utilizzata)	N. prelievi car sharing / n. tot auto car sharing	Comune di Lanciano
Migliorare le performances economiche del TPL	Costo medio esercizio TPL (Gomma)	€/posto*km	Comune/Provincia
	Costo medio esercizio TPL (Ferro)	€/posto*km	Comune/Provincia
	Grado di copertura dei costi di esercizio del TPL da introiti tariffari (Gomma)	Introiti d tariffa/Costi di esercizio	Comune/Provincia
	Grado di copertura dei costi di esercizio del TPL da introiti tariffari (Ferro)	Introiti d tariffa/Costi di esercizio	Comune/Provincia
Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale	Utilizzazione della bicicletta per mobilità non diportistica	N. prelievi anno / N. utenti bike sharing	Comune di Lanciano
		N. utenti bike sharing/abitante	Comune di Lanciano
Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante	Percentuale Autovetture ecocompatibili	N° auto con classe emissività ≤EURO5 /N°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° auto con classe emissività > EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° auto Elettriche / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° auto Ibride / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
	Percentuale Motocicli ecocompatibili	N° moto con classe emissività ≤EURO3 /N°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° moto con classe emissività > EURO3 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° motocicli Elettriche / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
	Percentuale Autobus ecocompatibili	N° autobus con classe emissività ≤EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)

		N° autobus con classe emissività > EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° autobus Elettrici / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
	Percentuale Trasporto Merci su Gomma ecomcompatibili	N° mezzi con classe emissività ≤EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° mezzi con classe emissività > EURO5 / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
		N° mezzi Elettriche / n°tot auto	ACI (open parco veicoli)
Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta	Accessibilità alla circolazione della mobilità ridotta	N. stalli per disabile	Comune di Lanciano
		N. contrassegni per disabili	Comune di Lanciano
	Accessibilità del TPL alle persone con mobilità ridotta (L.R. 100/98)	N. abbonamenti TPL	Aziende di trasporto
Garantire l'accessibilità alle persone a basso reddito	Utilizzazione del TPL nelle fasce a basso reddito	N. abbonamenti agevolati/abitanti basso reddito vs N. abbonamenti/abitanti	Regione Abruzzo
Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare	Decessi conducenti/passeggeri in incidenti di veicoli a motore	N. conducenti/passeggeri morti in incidenti su strada	ISTAT
Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti	Decessi di pedoni e ciclisti in incidenti su strada	N. pedoni e ciclisti morti in incidenti su strada	ISTAT

5.2 Indicatori legati al modello di simulazione del traffico

In generale la simulazione del funzionamento di un sistema di trasporto avviene mediante l'utilizzo di modelli matematici in grado di rappresentare l'offerta di trasporto, stimare la domanda di spostamenti che impegna il sistema nel periodo di riferimento e simulare l'interazione tra la domanda di spostamenti e l'offerta di trasporto producendo i flussi sugli elementi rappresentativi del sistema (archi della rete) e la prestazione degli stessi e del sistema in termini di congestione, inquinamento, tempi e chilometri percorsi, accessibilità, eccetera.

I software di simulazione del traffico sono in grado di assegnare il traffico, sia privato che collettivo, alla rete stradale/ferroviaria, consentendo di valutare la bontà degli interventi progettati in funzione di vari indicatori di prestazione.

Per quanto concerne il trasporto privato, la valutazione degli effetti potenzialmente prodotti dallo scenario di intervento può essere effettuata mediante la valutazione e il confronto dei seguenti indicatori:

Indice di congestione;

Tempo speso su rete;

Chilometri percorsi su rete;

Velocità media su rete.

L'indice di congestione (o indice di criticità) è inteso come indicatore medio pesato sui flussi, ed è calcolato con la seguente formula:

$$IC = \frac{\sum F_l \times IC_l}{\sum F_l}$$

dove:

IC è l'indice di congestione medio;

F_l è il flusso veicolare sul generico arco l ;

IC_l è l'indice di congestione del generico arco l .

L'indice di congestione può essere calcolato per le vie principali, per ogni senso di marcia.

Per effettuare il confronto tra lo stato attuale e quello di progetto, si calcola ΔIC : differenza tra l'indice di congestione per ogni scenario di progetto e l'indice di congestione per lo scenario attuale per ogni senso di marcia.

Gli altri indicatori devono essere calcolati per l'intera rete cittadina.

Il tempo speso su rete è calcolato con la seguente formula:

$$T = \sum_i T_i$$

dove:

$$T_i = f_i \times t_i$$

f_i = flusso sull'arco i-esimo

t_i = tempo di percorrenza dell'arco i-esimo

I chilometri percorsi su rete sono calcolati con la seguente formula:

$$L = \sum_i L_i$$

dove:

$$L_i = f_i \times l_i$$

f_i = flusso sull'arco i-esimo

l_i = lunghezza dell'arco i-esimo

La velocità media di percorrenza della rete è calcolata come:

$$V_m = \frac{L}{T}$$

Per effettuare il confronto tra lo stato attuale e quello di progetto, si calcolano:

ΔT → differenza tra il tempo speso su rete dello scenario di progetto e quello attuale;

ΔL → differenza tra i chilometri percorsi su rete dello scenario di progetto e quello attuale;

ΔV → differenza tra la velocità media di percorrenza della rete dello scenario di progetto e quello attuale.

Sono da valutarsi positivamente:

La diminuzione dell'indice di criticità lungo gli archi considerati;

La diminuzione del tempo totale speso su rete;

La diminuzione dei chilometri percorsi su rete;

L'aumento della velocità media di percorrenza della rete.

Per quanto concerne il trasporto pubblico, analogamente, la valutazione degli effetti potenzialmente prodotti dallo scenario di intervento può essere effettuata mediante la valutazione e il confronto dei seguenti indicatori:

Indice di congestione;

Tempo speso su rete;

Chilometri percorsi su rete;

Velocità media su rete.

6. LE STRATEGIE DEL PUMS

6.1 Il questionario sulla mobilità

L'amministrazione comunale, nell'ambito della definizione del presente Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ha avviato un percorso di analisi del sistema della mobilità delle persone e delle merci sul territorio comunale attraverso un questionario alla cittadinanza *on line* svolta tra il 26 novembre 2024 e il 13 dicembre 2024.

Ogni cittadino rispondendo ad un questionario ha avuto l'occasione di indirizzare l'amministrazione verso strategie e azioni atte a migliorare la mobilità delle persone, la qualità della vita e dell'ambiente.



Figura 55 – Questionario PUMS. Sede del Comune di Lanciano

L'obiettivo del questionario è stato quello di raccogliere dati sulle abitudini di mobilità, le percezioni dei cittadini riguardo ai servizi esistenti e le preferenze in merito a interventi futuri per migliorare la mobilità urbana. I risultati sono organizzati domanda per domanda, con una sintesi e una riflessione conclusiva.



Sezione 1 di 5

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Lanciano

B **I** **U** **🔗** **✖**

QUESTIONARIO SULLA MOBILITÀ DELLE PERSONE

L'amministrazione comunale, nell'ambito della definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ha avviato un percorso di analisi del sistema della mobilità delle persone e delle merci sul territorio comunale. Rispondendo a questo questionario, ogni cittadino ha l'occasione per indirizzare l'amministrazione verso strategie e azione atte a migliorare la mobilità delle persone, la qualità della vita e dell'ambiente.

Figura 56 – Questionario PUMS

La schedatura dei questionari, che si riporta di seguito, ha permesso di individuare segnalazioni puntuali, proposte di carattere generale, zone percepite come maggiormente critiche.

Il numero di questionari raccolti è pari a 716, un numero che può essere considerato significativo, dato che rappresenta circa il 2% della popolazione residente.

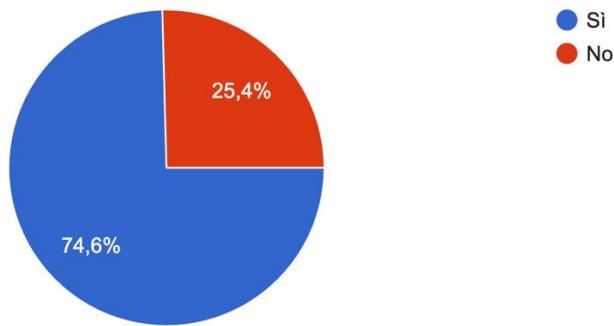
Le proposte e le segnalazioni pervenute sono valide e pertinenti, frutto di una conoscenza dei luoghi derivante dalla fruizione quotidiana.

Di seguito sono riportate le domande, il numero di risposte ricevute, le risposte ammissibili e la percentuale di risposte.

Domanda 1:**Sei residente nel Comune di Lanciano?**

Sei residente nel Comune di Lanciano?

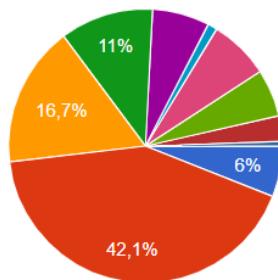
716 risposte



La maggior parte dei partecipanti (oltre il 70%) ha dichiarato di essere residente nel Comune di Lanciano. Questo dato conferma che le risposte raccolte rappresentano principalmente la popolazione locale, rendendo i risultati particolarmente rilevanti per l'elaborazione del PUMS.

Domanda 2:**Quartiere di residenza**Se sei di Lanciano, indica il tuo **quartiere/contrada** di residenza

534 risposte



- Centro storico medioevale (quartieri Lancianovecchia, Borgo, Civitanova e Sacca)
- Centro urbano (Santo Spirito, Trento e Trieste, Sant'Antonio, Via Per Fossacesia, Cappuccini, piazza Garibaldi, via del Mare, piazza Unità d'Italia e via De Crecchio)
- Quartiere Santa Rita
- Quartiere Fiera (Tinari, Iconicella, Colle Pizzuto, Re di Coppe e Villa Andreoli)
- Quartiere Olmo di Riccio (Via del Mare, Santa Croce, Santa Giusta e Torre Sansone)
- Contrade a est della città (Colle pizzuto e Re di coppe)
- Contrade a sud/ovest (Marcianese e Follani, Torre Marino e Santa Maria dei Mesi)
- Contrade a sud (Fontanelle, Villa Elce, Rizzacorno, Sant'Onofrio e Serre)
- Contrade a nord/ovest (Costa di Chieti, Madonna del Carmine, Sant'Amato e Santa Liberata)
- Centro urbano (Santo Spirito, Trento e Trieste, Sant'Antonio, Via Per Fossacesia, Cappuccini, piazza Garibaldi, via del Mare, piazza Unità d'Italia e via De Crecchio)

Quasi la metà dei partecipanti risulta residente nella zona “Centro urbano”.

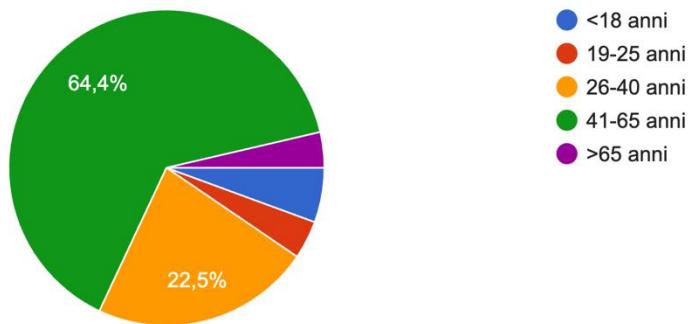
Domanda 3:

Età dei partecipanti

Il questionario ha registrato una buona distribuzione anagrafica, con una concentrazione maggiore nella fascia 41-65 anni, seguita dalla fascia 26-40 anni.

Età

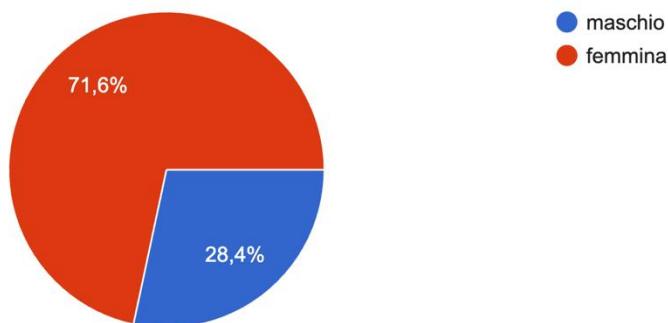
716 risposte

**Domanda 4:****Genere dei partecipanti**

La partecipazione è stata prevalentemente femminile, con circa il 71% dei rispondenti di sesso maschile.

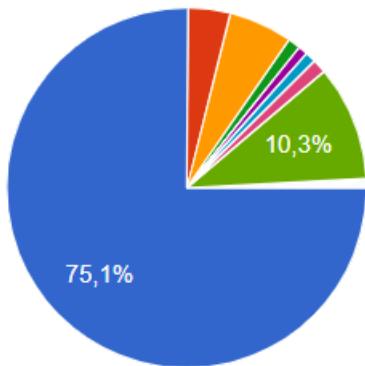
Sesso

716 risposte



Domanda 5:**Qual è il mezzo che usi di più per gli spostamenti pendolari?**Qual è il **mezzo** che usi di più per gli **spostamenti pendolari (scuola/ufficio)?**

716 risposte



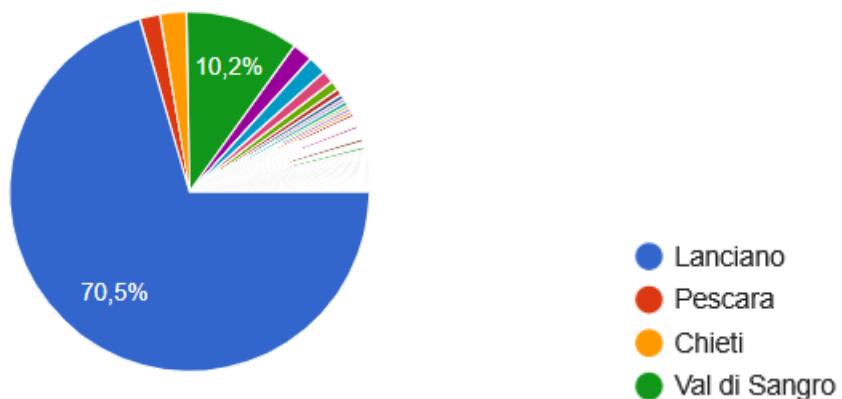
- Auto (come guidatore) 75,1%
- Auto (come passeggero)
- Autobus (extraurbano)
- Autobus (urbano)
- Treno
- Moto/cicломотore
- Bicicletta, monopattino o mezzo analogo
- A piedi
- Non ci è una fermata bus
- Bussino
- Auto per lavorare, bussino per mio figlio, autobus urbano mia madre e mia moglie
- MUE metropolitana urbana elettrica
- Non lavoro sono in pensione
- Auto e a piedi

L'auto, utilizzata come guidatore, è risultata essere il mezzo predominante per gli spostamenti pendolari, scelta dal 75% dei partecipanti. Risaltano gli spostamenti a piedi, superiori al 10%, seguono, con percentuali molto più basse, i mezzi pubblici e la bicicletta.

Domanda 6:**Qual è il luogo dove studi/lavori?**

Qual è il luogo dove studi/lavori?

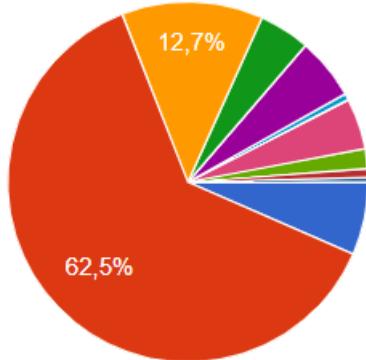
716 risposte



La maggior parte degli utenti lavora o studia all'interno dei confini comunali: precisamente il 70,5%. Segue il comune di Val di Sangro, con il 10,2% e il Comune di Chieti con il 2,7%.

Domanda 7:

Se studi/lavori a Lanciano, indica in quale zona



- Centro storico medioevale (quartieri Lancianoveccchia, Borgo, Civitanova e Sacca)
- Centro urbano (Santo Spirito, Trento e Trieste, Sant'Antonio, Via Per Fossacesia, Cappuccini, piazza Garibaldi, via del Mare, piazza Unità d'Italia e via De Crecchio)
- Quartiere Santa Rita
- Quartiere Fiera (Tinari, Iconicella, Colle Pizzuto, Re di Coppe e Villa Andreoli)
- Quartiere Olmo di Riccio (Via del Mare, Santa Croce, Santa Giusta e Torre Sansone)
- Contrade a est della città (Colle pizzuto e Re di coppe)
- Contrade a sud/ovest (Marcianese e Follani, Torre Marino e Santa Maria dei Mesi)
- Contrade a sud (Fontanelle, Villa Elce, Rizzacorno, Sant'Onofrio e Serre)
- Contrade a nord/ovest (Costa di Chieti, Madonna del Carmine, Sant'Amato e Santa Liberata)
- Centro urbano (Santo Spirito, Trento e Trieste, Sant'Antonio, Via Per Fossacesia, Cappuccini, piazza Garibaldi, via del Mare, piazza Unità d'Italia e via De Crecchio)

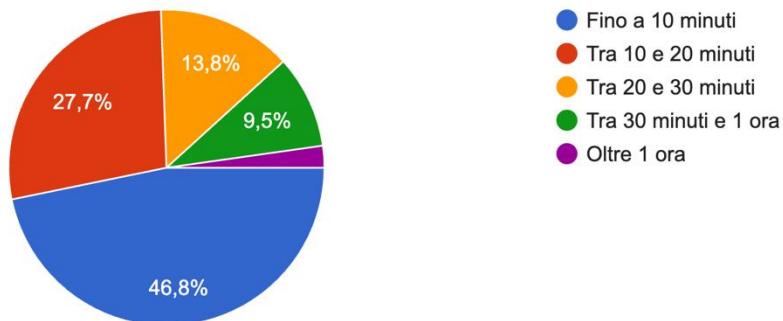
Più della metà dei residenti, precisamente il 62,5%, studia o lavora nel centro urbano, nelle zone di Santo Spirito, Trento e Trieste, Sant'Antonio, Via per Fossacesia, Cappuccini, Piazza Garibaldi, via del Mare, piazza Unità d'Italia e via De Crecchio). Segue, con il 12,7%, la zona del Quartiere Santa Rita. Si osserva che tali percentuali sono analoghe alla domanda 2, deducendosi che la maggior parte dei partecipanti studia o lavora dove risiede.

Domanda 8:

Quanto tempo impieghi per raggiungere il luogo in cui studi/lavori?

Quanto tempo (in minuti) impieghi per raggiungere il luogo in cui studi/lavori?

716 risposte



- Fino a 10 minuti
- Tra 10 e 20 minuti
- Tra 20 e 30 minuti
- Tra 30 minuti e 1 ora
- Oltre 1 ora

Quasi il 50% degli intervistati impiega meno di 10 minuti per raggiungere il proprio luogo di studio o lavoro, confermando che la maggior parte dei partecipanti studi e lavora dove risiede. Considerando il totale dei partecipanti, quasi il 75% degli intervistati, ovvero i 2/3 del campione, impiega meno di 20 minuti per raggiungere il proprio luogo di studio o lavoro: incrociando tale dato con il mezzo utilizzato, auto guidatore, può sostanzialmente rilevarsi una rete di mobilità che, almeno in termini di tempi, è relativamente efficiente per la maggior parte dei residenti.

Domanda 9:

Quali sono le vie/incroci più pericolosi?

Le segnalazioni più frequenti riguardano Via del Mare e l'incrocio nei pressi dell'Ospedale Renzetti. Molti hanno indicato problemi legati alla visibilità, alla segnaletica insufficiente e alla pericolosità degli attraversamenti pedonali.

Domanda 10:

Indicami le vie/incroci dove trovi più traffico durante i tuoi spostamenti.

Le aree segnalate includono Via del Mare, Viale Cappuccini e l'incrocio di Via Ferro di Cavallo. Il traffico è percepito come problematico soprattutto nelle ore di punta, richiedendo interventi per decongestionare queste zone chiave.

Domanda 11:

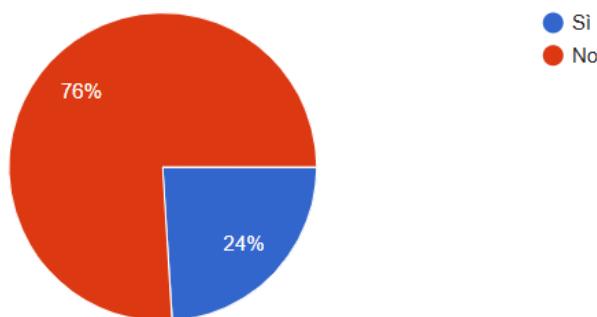
Indicami le zone dove trovi più difficoltà nel parcheggio.

Le principali difficoltà di parcheggio sono segnalate nel centro storico, Viale Cappuccini e la zona dell’Ospedale Renzetti. Le criticità riguardano la carenza di posti e la mancanza di regolamentazione efficace.

Domanda 12:

La regolamentazione attuale dei parcheggi a pagamento intende disincentivare la sosta prolungata, affinché non vada a discapito della maggior parte dei fruitori. Pensi sarebbe utile anche nelle altre zone?

716 risposte



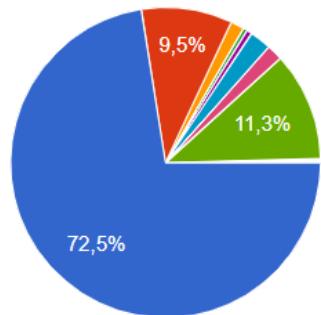
La maggioranza dei partecipanti ritiene che questa regolamentazione non possa essere utile in altre zone.

Domanda 13:

Qual è il mezzo che usi di più per gli spostamenti occasionali?

Qual è il **mezzo** che usi di più per gli **spostamenti occasionali** (commissioni, visite, svago, ecc...)?

716 risposte



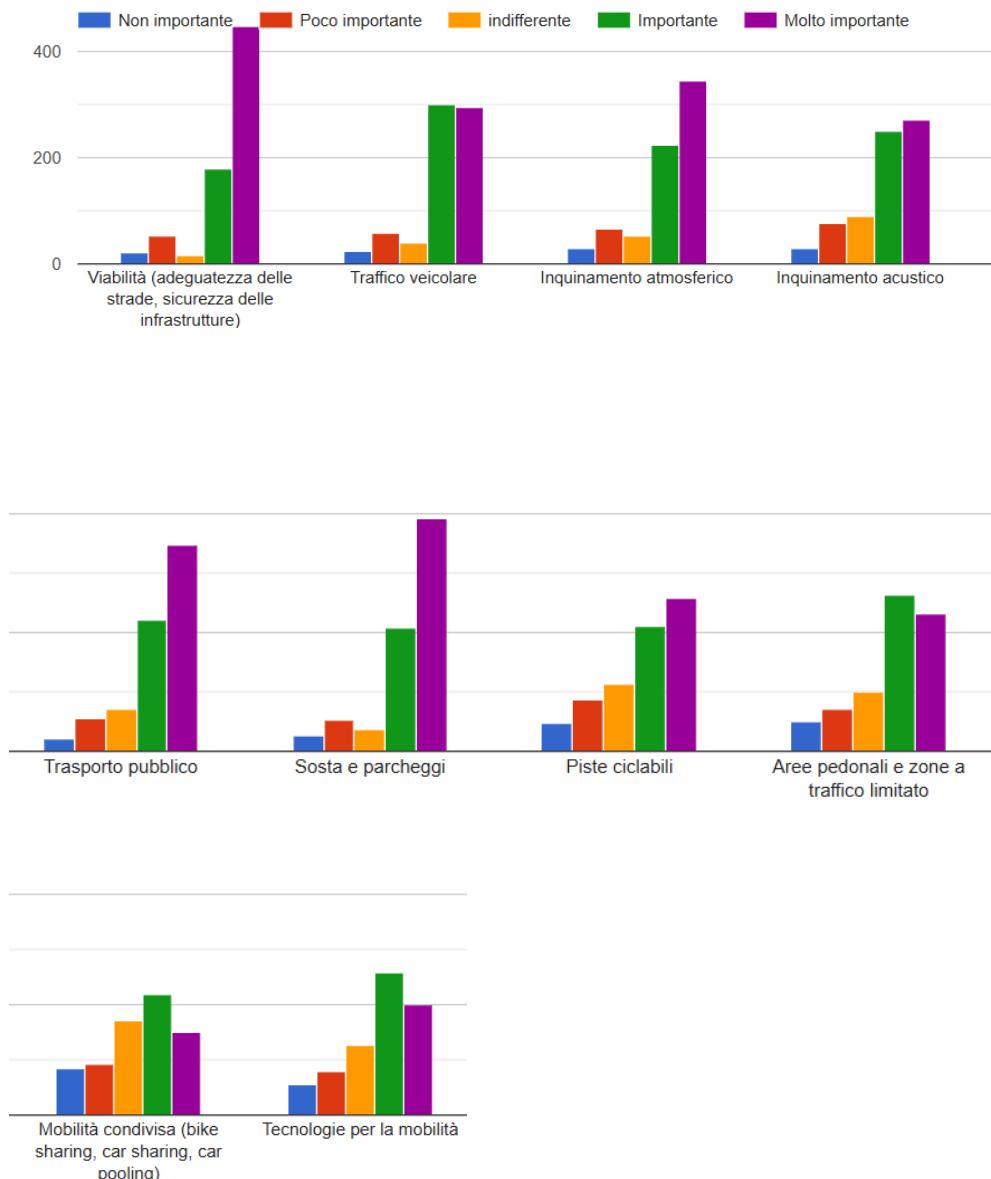
- Auto (come guidatore)
- Auto (come passeggero)
- Autobus (extraurbano)
- Autobus (urbano)
- Treno
- Moto/ciclomotore
- Bicicletta, monopattino o mezzo analogo
- A piedi

- A piedi se possibile, o in auto sia come guidatore che come passeggero
- Sia auto come guidatore che a piedi
- un paio di Clarks n° 42.5

Anche per gli spostamenti occasionali, l'auto privata è il mezzo più utilizzato, seguita dagli spostamenti a piedi e, a distanza, dalla bicicletta e dal trasporto pubblico.

Domanda 14:

Dai un voto ai temi principali della mobilità riferita al territorio di Lanciano



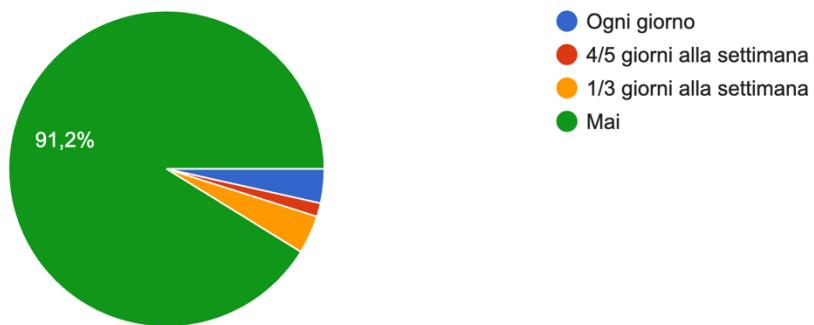
Dai grafici emerge che il tema della mobilità che suscita maggiore interesse è legato alla viabilità, all'adeguatezza e la manutenzione delle strade.

Domanda 15:

Con quale frequenza utilizzi il trasporto pubblico locale.

Con quale frequenza utilizzi il trasporto pubblico locale? (inteso come servizio erogato nel territorio comunale)

716 risposte



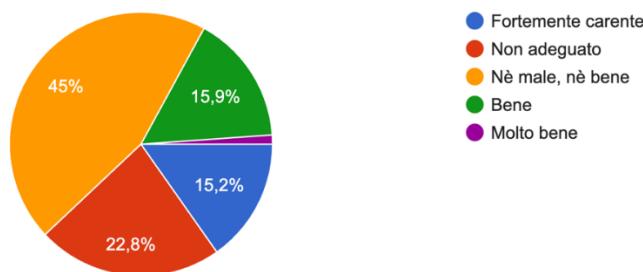
Il trasporto pubblico locale risulta inutilizzato dalla maggior parte dei partecipanti al questionario (il 90 %).

Domanda 16:

Come valuti il trasporto pubblico locale? (inteso come servizio erogato nel territorio comunale).

Come valuti il trasporto pubblico locale? (inteso come servizio erogato nel territorio comunale)

716 risposte



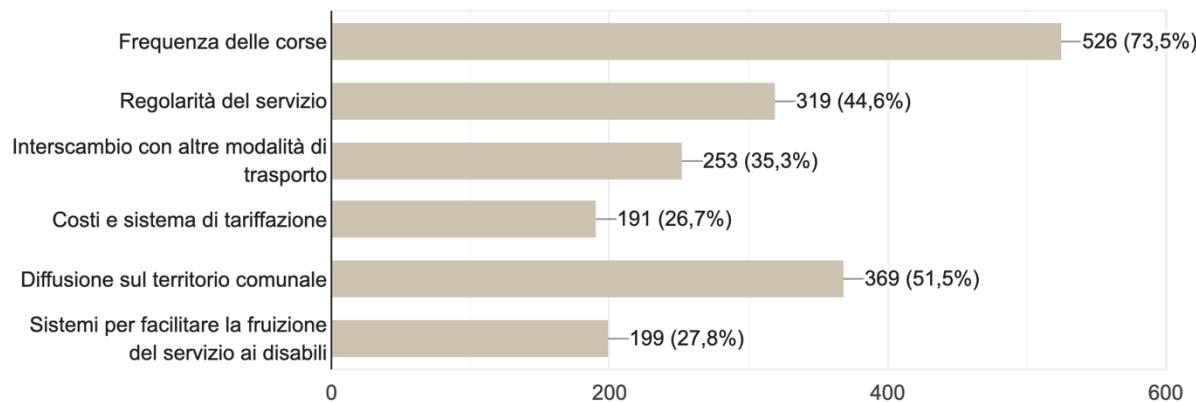
Circa il 38% ritiene il servizio del TPL critico, mentre il 60% lo ritiene idoneo.

Domanda 17:

In merito al trasporto pubblico locale, quali tra questi ambiti ritieni prioritari?

In merito al trasporto pubblico locale, quali tra questi ambiti ritieni prioritari? (indica 3 risposte)

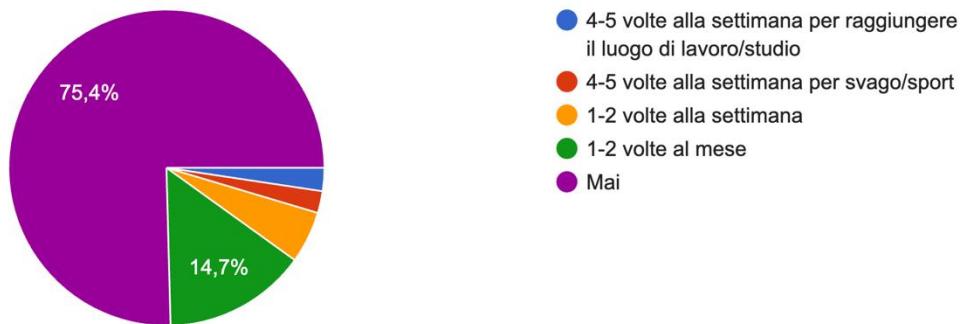
716 risposte



Il trasporto pubblico riceve una valutazione complessivamente insufficiente, con richieste di miglioramenti significativi in frequenza delle corse (73,5%), maggiore diffusione del trasporto sul territorio (51,5%) e regolarità del servizio (44,6%)

Domanda 18:**Con quale frequenza utilizzi la bicicletta, il monopattino o un mezzo analogo?****Con quale frequenza utilizzi la bicicletta, il monopattino o un mezzo analogo?**

716 risposte



La maggioranza utilizza questi mezzi raramente o mai. Tuttavia, chi li utilizza lo fa principalmente per svago o sport, piuttosto che per spostamenti quotidiani.

Domanda 19:**Indica, tra le seguenti, le iniziative che vorresti che il Comune realizzasse per favorire la mobilità dolce/elettrica: (indica 2 risposte)**

Più della metà degli utenti (il 54,5%) suggerisce di implementare la realizzazione di piste ciclopedinali sul territorio. Il 30% degli utenti suggerisce invece di migliorare e rendere più efficaci agevolazioni e/o esenzioni per la sosta dei veicoli elettrici nonché azioni a favore della mobilità in *sharing* con mezzi elettrici. Il 27,4% dei votanti invece concentra l'attenzione sulla necessità di installazione di colonnine elettriche.

Domanda 20:

Se ti rechi al lavoro in auto saresti disposto a condividere il viaggio in auto con altre persone (es. colleghi)?

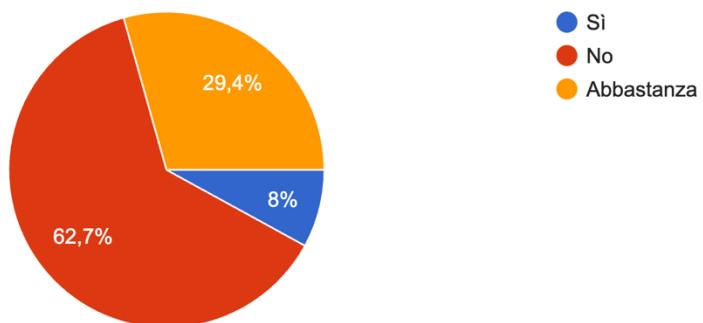
Il 25% degli utenti sarebbe propenso a condividere il viaggio solo in caso conoscesse già i passeggeri, mentre il 20,4% è scettico sulla condivisione, preferendo viaggiare in solitaria. Percentuale simile, 18,4 %, per quanta riguarda gli utenti che già ora condividono il viaggio con i colleghi di lavoro.

Domanda 21:

Consideri adeguati i percorsi pedonali (es. marciapiedi) e gli attraversamenti di Lanciano? (*in termini di accessibilità, transitabilità e sicurezza*).

Consideri adeguati i percorsi pedonali (es. marciapiedi) e gli attraversamenti di Lanciano? (in termini di accessibilità, transitabilità e sicurezza).

715 risposte



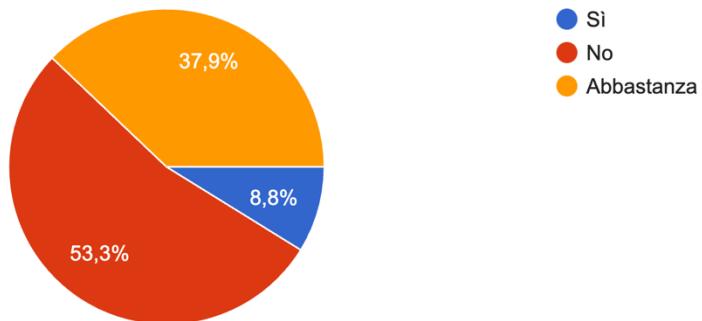
La maggior parte li ritiene non adeguati, segnalando problemi di accessibilità, sicurezza e manutenzione insufficiente.

Domanda 22:

Come ritieni lo stato della segnaletica orizzontale e di quella verticale: è sufficiente; è chiara; è mantenuta in efficienza?

Come ritieni lo stato della segnaletica orizzontale e di quella verticale: è sufficiente; è chiara; è mantenuta in efficienza?

715 risposte



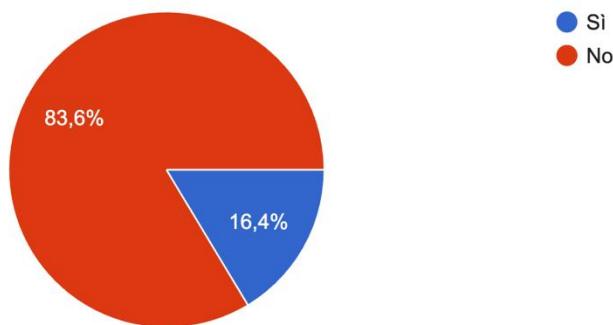
La segnaletica è considerata insufficiente e spesso poco chiara o mal mantenuta, con segnalazioni frequenti di problemi di visibilità.

Domanda 23:

Possiedi un veicolo elettrico o intendi acquistarne uno nei prossimi 2 anni?

Possiedi un veicolo elettrico o intendi acquistarne uno nei prossimi 2 anni?

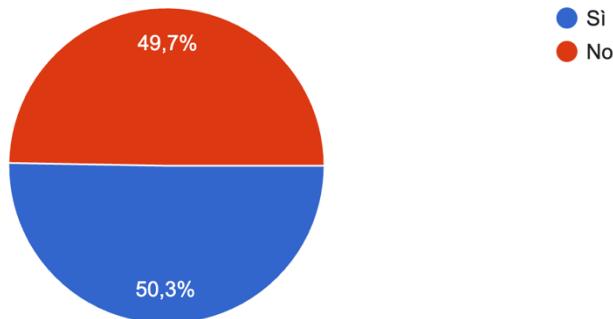
715 risposte



La percentuale di chi possiede o intende acquistare un veicolo elettrico rimane bassa, principalmente a causa dei costi e della scarsa presenza di infrastrutture di ricarica.

Domanda 24:**Hai un garage privato o condominiale dove poter installare un punto di ricarica?****Hai un garage privato o condominiale dove poter installare un punto di ricarica?**

716 risposte



Circa la metà dei partecipanti dichiara di avere accesso a un garage, ma pochi hanno piani concreti per installare punti di ricarica.

Dall'analisi dei dati emergono le seguenti considerazioni principali:

Auto predominante e trasporto pubblico sottoutilizzato: l'uso dell'auto privata è ampiamente prevalente per gli spostamenti quotidiani e occasionali, evidenziando l'insufficienza del trasporto pubblico in termini di frequenza, puntualità e copertura territoriale. Migliorare questi aspetti è fondamentale per incentivare un cambio di abitudini.

Problemi infrastrutturali: Le segnalazioni ricorrenti su viabilità, traffico e parcheggi evidenziano la necessità di investimenti infrastrutturali mirati, come:

- Creazione di rotatorie o semafori intelligenti per decongestionare il traffico.
- Ampliamento dei parcheggi, in particolare nelle zone centrali e ad alta densità di traffico.

Mobilità dolce poco sviluppata: Piste ciclabili e sistemi di mobilità condivisa sono valutati negativamente per la scarsità di infrastrutture adeguate e sicure. Investimenti in questi settori potrebbero incentivare l'uso di mezzi sostenibili.

Segnaletica e sicurezza stradale: Gli attraversamenti pedonali e la segnaletica stradale sono considerati insufficienti e poco chiari. Interventi su questi aspetti migliorerebbero la sicurezza complessiva della rete viaria.

Mobilità elettrica: Sebbene ci sia un certo interesse verso i veicoli elettrici, la scarsa disponibilità di punti di ricarica e i costi elevati ne limitano la diffusione. Un piano per incrementare le infrastrutture di ricarica potrebbe incentivare l'adozione di mezzi elettrici.

Coinvolgimento della comunità: Le preferenze e le segnalazioni raccolte forniscono una chiara indicazione delle priorità dei cittadini, offrendo un punto di partenza per interventi che siano realmente in linea con le esigenze locali.

Prospettive future

L'implementazione del PUMS dovrebbe concentrarsi su interventi integrati che migliorino l'efficienza e la sostenibilità del sistema di mobilità urbano, riducendo la dipendenza dall'auto privata e promuovendo forme di mobilità più sostenibili e sicure.

6.2 Definizione delle strategie e delle azioni di intervento

Al fine di poter perseguire gli obiettivi precedentemente elencati, anche alla luce dei risultati del questionario sulla mobilità e degli incontri con gli stakeholders, risulta necessario definire le Strategie di intervento (S) e le Azioni strategiche (AS) del PUMS, che sono state articolate in: 5 Strategie di Intervento (S) declinate in 21 Azioni strategiche (AS) sulla mobilità.

Gli obiettivi e le azioni del Piano verranno articolati su due distinti orizzonti temporali, al fine di garantire una programmazione strategica graduale, realistica e coerente con le risorse disponibili, nonché con i tempi di attuazione degli interventi:

- **Scenario di riferimento:** rappresenta il quadro degli interventi già programmati e finanziati nell'ambito degli strumenti vigenti di pianificazione urbanistica e della mobilità, nonché dei programmi operativi regionali, nazionali ed europei. Tale scenario costituisce la base di partenza per la valutazione degli impatti attesi delle politiche già avviate o in fase di prossima attuazione. L'orizzonte temporale di riferimento è fissato a 5 anni, entro i quali si prevede la realizzazione di opere e misure già definite in termini progettuali ed economici;
- **Scenario di Piano:** costituisce la proiezione strategica del sistema della mobilità urbana nel medio-lungo periodo. Include interventi di carattere strutturale e innovativo, non ancora interamente finanziati, ma ritenuti prioritari ai fini del raggiungimento degli obiettivi del PUMS. Tale scenario ha un orizzonte temporale decennale e integra visioni di sviluppo sostenibile, inclusivo e resiliente del territorio, orientando le future scelte politiche, progettuali e di investimento.

Tabella 34 – Strategie e azioni strategiche del PUMS di Lanciano

Strategie del PUMS (S)	Azioni strategiche (AS)
1. Interventi per il Potenziamento infrastrutturale	1.1 Nuova viabilità
	1.2 Nuovi parcheggi di interscambio
	1.3 Sistema di risalita al Parco Diocleziano
2. Protezione delle aree sensibili	2.1 Protezione del centro storico di Lanciano attraverso l'Istituzione di una ZTL di breve e lungo periodo
3. Incentivare la mobilità ciclo-pedonale	3.1 Biciplan di riconnessione dei principali attrattori
	3.2 Istituzione di un a pista ciclo-pedonale lungo il tracciato della Ex ferrovia Sangritana
	3.3 Creazione di un tracciato ciclopipedonale turistico lungo il fiume Sangro
	3.4 Potenziamento del Pedibus e istituzione di nuove Strade Scolastiche
4. Incentivare l'uso del trasporto collettivo	4.1 Potenziamento dell'offerta di trasporto della stazione di Lanciano come nodo intermodale e porta di accesso alla città
	4.2 Potenziamento di un Centro intermodale in Piazza Memmo
	4.3 Miglioramento della connessione tra le borgate di Lanciano e il centro-città attraverso un sistema TPL innovativo
	4.4 Istituzione di un sistema TPL innovativo all'interno della ZTL con navette elettriche
	4.5 Istituzione di una Low Emission zone
5. Migliorare la sicurezza della mobilità	5.1 Individuazione zone 30 km/h
	5.2 Realizzazione di una rete di percorsi pedonali di connessione tra le principali aree comunali

	5.3 Promozione di sistemi di gestione della sosta di veicoli e biciclette su strada e fuori strada
--	--

	5.4 Messa in sicurezza delle intersezioni e strade a maggiore rischio incidentalità
--	---

6.3 Interventi per il potenziamento infrastrutturale - S1

L'obiettivo primario dell'asse strategico è quello di migliorare ed adeguare il sistema viario esistente, con particolare attenzione: al superamento delle barriere infrastrutturali e miglioramento dell'accessibilità, alla riduzione dei nodi di congestione del traffico e alle potenziali fonti di inquinamento acustico ed atmosferico. L'eliminazione di tali ostacoli, combinata con l'implementazione di soluzioni sostenibili ed innovative si propone di ottimizzare la fluidità del traffico, migliorare le condizioni di sicurezza e lo stato di manutenzione delle strade, e ridurre l'impatto ambientale complessivo.

6.3.1. Nuova viabilità

Gli interventi in previsione nello Scenario di riferimento, sono gli interventi finanziati inseriti nel Programma Triennale delle Opere pubbliche 2024-2026 che il PUMS conferma, quali:

- Realizzazione strada di collegamento via Giangilio, Via Barrella, via Rosato;
- Intersezione tra via Iconicella e strada comunale via Colacioppo - via Mameli;
- Nuova strada via per Treglio - zona ZES 1 LOTTO.

Nello Scenario di Piano, il PUMS conferma gli interventi di nuova viabilità in previsione nel PRG 2018 (art.38 delle NTA) quali:

Interventi su SS84 per lo sviluppo di mobilità alternativa all'asse SS84 che presenta frequenti fenomeni di congestimento nelle ore di punta, attraverso l'individuazione dei seguenti nuovi tracciati carrabili a doppio senso di marcia:

- Nuova rotatoria e intersezione in Via del Mare-SS84 con realizzazione di nuova strada da Contrada Santa Giusta;
- Nuova rotatoria su SS84 con bracci di immissione da Via Vicenza e Contrada Santa Croce,

- Nuova strada in contrada Santa Croce parallela a SS84;
- Prolungamento di via Bologna fino all'intersezione con via Vicenza e via del Mare;
- Nuova strada da SS84 al Liceo Classico "V. Emanuele II";
- Nuova strada di accesso al Cimitero di Lanciano da SS84;
- Nuova rotatoria su SS84 all'intersezione con Via per Treglio e Via per Fossacesia e nuova rotatoria su via per Treglio all'intersezione con Strada comunale contrada Villa Stanazzo;
- Nuova rotatoria su SS84 all'intersezione con strada comunale Contrada Iconicella;
- Completamento raccordo SS84 e SS524
- Nuova rotatoria su SS84 all'intersezione con Strada comunale Follana;
- Nuova rotatoria su SS84 all'intersezione con Contrada Torre Marino e Contrada Marcianese.

Altri interventi:

- Nuova Rotatoria in viale Cappuccini-Via Silvio Spaventa-Corso Roma-Via Ferro di Cavallo e nuova rotatoria tra Via Martiri 6 Ottobre e Via Ferro di Cavallo;
- Nuova strada da Viale Cappuccini a via Martiri 6 Ottobre;
- Nuova strada da Strada Provinciale Frisa-Lanciano a Strada comunale contrada Sant'Egidio;
- Nuove strade in Via Frisa;
- Nuove rotatorie in via Rosato Guido e strade di nuova realizzazione da Via Giangiulio Adamo;
- Nuova strada di connessione da via Virgilio a Via Santo Spirito e strada comunale Colacioppo;
- Nuova strada sa via Alberto Barrella a via Rosato Guido;
- Nuova strada da Via Zona Industriale a via Brigata Maiella;
- Nuova rotatoria su via Zona Industriale e Strada comunale Fonte Barile;
- Nuova strada parallela alla Strada comunale Contrada Severini;
- Nuova Rotatoria su Strada comunale Lanciano;

- Nuova rotatoria in Via per Treglio;
- Nuova rotatoria all'intersezione della Strada comunale Contrada Severini, Contrada Mozzoni e Via S. Giorgio;
- Nuova rotatoria all'intersezione Via per Treglio e Viale Bergamo;
- Nuova strada di connessione da Strada Comunale Villa Martelli a Strada comunale S. Giacomo;
- Nuova strada di connessione da Via Giuseppe Spataro a Strada comunale Scorciosa;
- Nuova rotatoria all'intersezione della Strada comunale Iconicella e Via Goffredo Mameli;
- Nuova rotatoria su Strada Statale Villa Stanazzo e nuova strada di collegamento alla Strada Statale 524;
- Nuova strada tra Strada Comunale Contrada Iconicella e SS524;
- Nuova strada parallela a SS84 dalla rotatoria tra SS84 e Strada comunale Iconicella, all'intersezione con Strada comunale Colacioppo e Strada comunale Follana;
- Nuova strada di connessione da Strada comunale Contrada Follani, Strada comunale Mascarpone, Strada comunale Contrada Villa Elce e Contrada Andreoli;
- Nuovi assi di connessione da Strada comunale Colacioppo a Contrada Villa Andreoli;
- Nuove rotatorie su Strada Comunale Contrada Sant'Onofrio e nuovo asse di connessione parallelo;
- Nuovo asse di connessione dalla Strada comunale Sant'Onofrio a Strada comunale Contrada Serre;
- Nuovo asse di connessione da SP 100 Pedemontana a SS625 e nuova rotatoria intersezione con Strada Comunale contrada Brecciaio.

6.3.2 Nuovi parcheggi di interscambio

Il PUMS individua nello Scenario di Riferimento il nuovo parcheggio a raso Pozzo Bagnaro, dal Programma Triennale delle Opere pubbliche 2024-2026 e adeguamento della viabilità per favorire l'accesso al Parco Diocleziano su Strada Provinciale Frisa-Lanciano.

Nello Scenario di Piano di lungo periodo sono in previsione i seguenti nuovi parcheggi di interscambio lungo il tracciato della ex ferrovia Sangritana, oggetto di progettazione di una nuova pista ciclo-pedonale,

individuate tra le aree per il soddisfacimento dello standard minimo delle aree per i parcheggi pubblici di interscambio P1I del PRG vigente del comune di Lanciano (art. 41, art.46 delle N.T.A.).

Le aree in oggetto sono le seguenti:

- Via per Treglio;
- Via per Fossacesia-via del Verde
- Viale Cappuccini.

Il progetto è in linea con il principio di progressivo allontanamento dei veicoli in sosta dal centro storico; diventando occasione di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico.

6.3.3 Sistema di risalita al Parco Diocleziano

L'intervento mira alla realizzazione di un ascensore per favorire l'accesso al nuovo Parco Diocleziano, oggetto di riqualificazione grazie al finanziamento PinQua. Il progetto del nuovo Parco Diocleziano, prevede la realizzazione di percorsi ciclopedinali e stazioni di ricarica per bici elettriche, playground, aree fitness, dog park e aree per altre attività all'aperto. L'ascensore in previsione garantirà un accesso diretto dal centro storico al parco, potenziale attrattore turistico che sarà accessibile anche dal parcheggio di Pozzo Bagnaro lungo la Strada Provinciale Frisa-Lanciano e dall'Auditorium Diocleziano a Piazza Plebiscito.

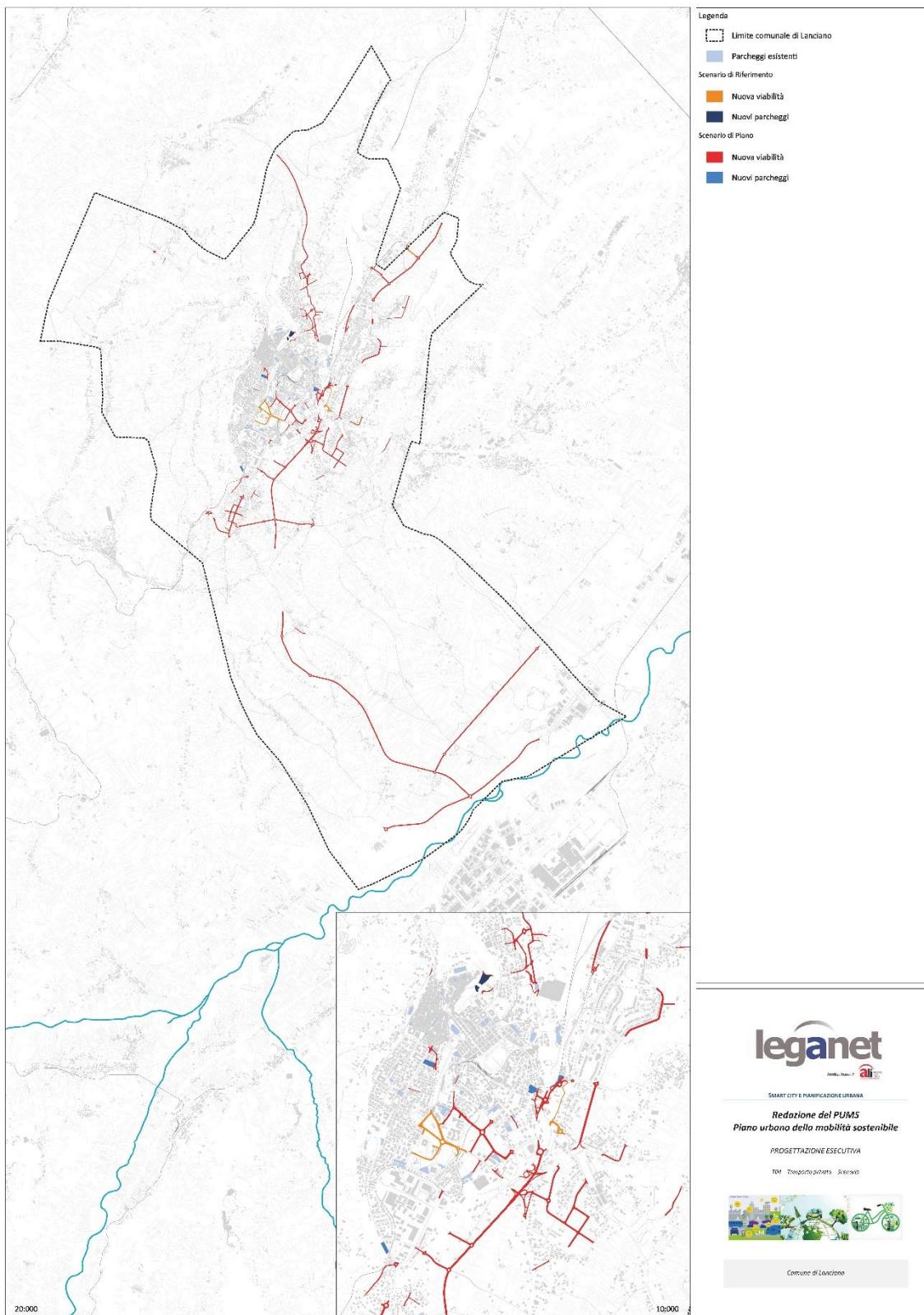


Figura 57- T04 Trasporto privato – Scenario

6.4 Protezione delle aree sensibili - S2

L'obiettivo primario di tali interventi è volto a promuovere la riqualificazione degli spazi pubblici e la programmazione dei nuovi interventi infrastrutturali, secondo criteri di ottimizzazione rispetto all'utilizzo del territorio, nonché individuazione di sistemi tecnologici innovativi volti alla mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici delTPL e del trasporto privato nelle Aree Protette, nei centri storici e centri abitati.

6.4.1 Protezione del centro storico di Lanciano attraverso l'Istituzione di una ZTL di breve e lungo periodo

Si propone l'istituzione di una zona ZTL per regolare il traffico durante gli orari di maggiore affluenza ai negozi, per mantenere entro un certo limite l'inquinamento dell'aria nella zona del centro storico.

La zona a traffico limitato ZTL sarà parzialmente interdetta ai veicoli. Tra gli scopi che motivano l'istituzione di una ZTL è possibile elencarne alcuni legati alla sicurezza dei pedoni, al mantenimento del decoro urbano, alla tutela di eventuali beni culturali o architetture di pregio e alla limitazione della quantità degli inquinanti che affliggono il centro storico della città.

I veicoli autorizzati ad entrare e circolare all'interno della zona a traffico limitato saranno i residenti nell'area sottoposta a limitazioni, i mezzi pubblici, i mezzi di emergenza e le vetture che dispongono di speciali permessi di transito (ad esempio le auto della polizia municipale, dei corpi armati, le vetture guidate dai disabili, le vetture che hanno regolare permesso per lo svolgimento del mercato di via Pugliano e così via). Possono essere richiesti permessi speciali che consentono l'accesso temporaneo alle zone a traffico limitato esistenti sul territorio cittadino, in deroga ai divieti esistenti, per necessità comprovate e straordinarie.

La **ZTL proposta nel breve periodo** (Scenario di Riferimento) è limitata al centro storico ed è perimetrata dalle seguenti strade:

- Via Silvio Spaventa
- Via Ripa Civitanova;
- Piazza Giuseppe Garibaldi
- Via Agorai
- Strada del Bastione
- Piazza del Plebiscito
- Via Asilo.

La ZTL estesa in previsione sul lungo periodo (Scenario di Piano), è perimetrata dalle seguenti strade (escluse):

- Via Salita della Posta- Via Piave
- Viale della Rimembranza;
- Viale delle Rose;
- Via Cesare Battisti;
- Via Fabio Filzi.

Nella Zona a Traffico Limitato è consentita la sosta dei soli residenti e in particolare:

- Piazza Garibaldi;
- Piazzale D'Amico;
- Via V. Veneto;
- Via Dalmazia.

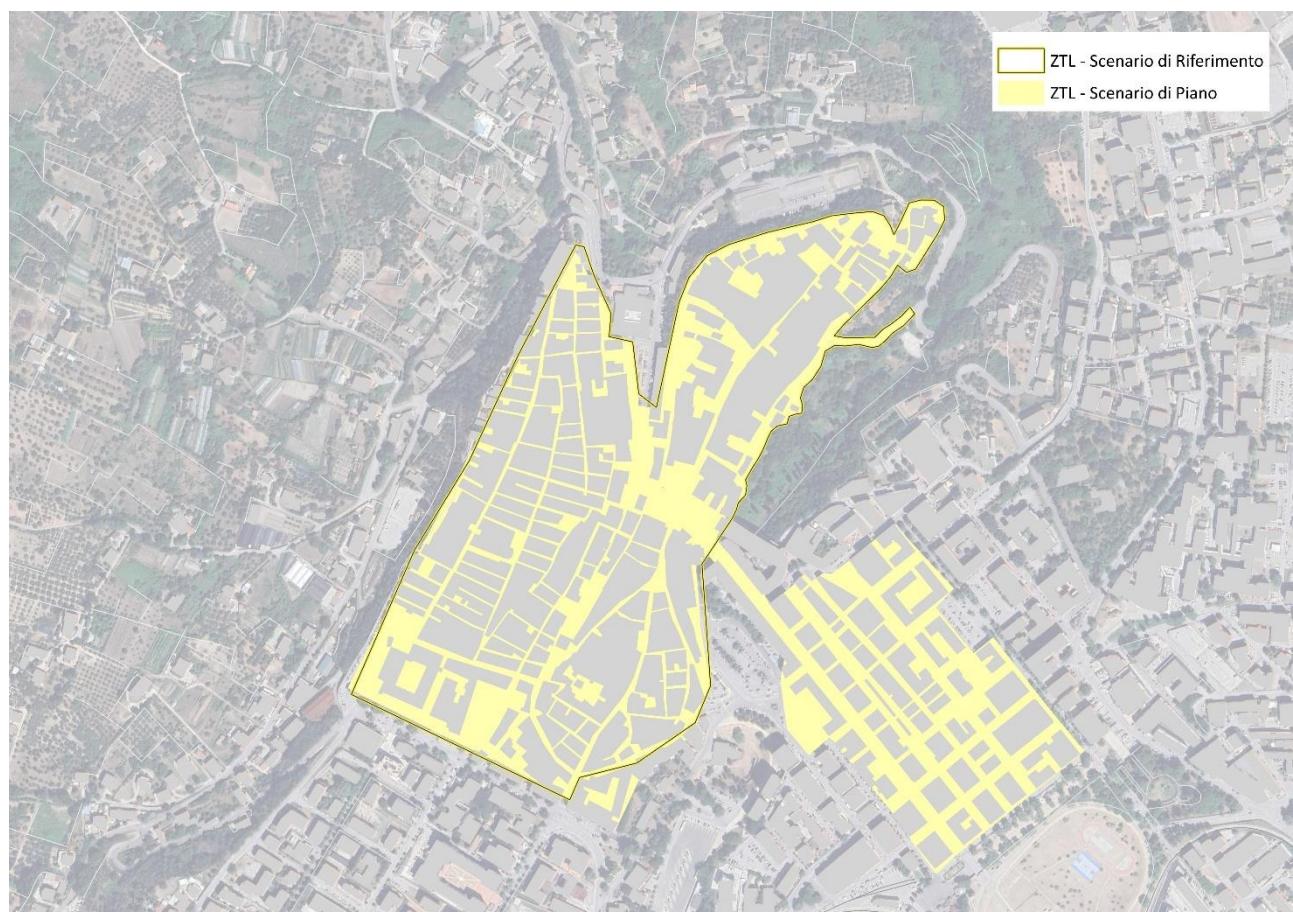


Figura 58 – Z.T.L.- Scenari

6.5 Incentivare la mobilità ciclo-pedonale - S3

Tale strategia si configura come indispensabile per promuovere sostenibilità, accessibilità e vivibilità all'interno del tessuto urbano favorendo la mobilità ciclistica e pedonale come alternative affidabili e convenienti rispetto al trasporto motorizzato privato. Pertanto, contribuisce sia a ridurre l'impatto ambientale sia a migliorare la vita dell'intera comunità promuovendo uno stile di vita più sano ed un ambiente urbano più eco-compatibile.

6.5.1 Biciplan di riconnessione dei principali attrattori

L'intervento è finalizzato al potenziamento delle infrastrutture ciclo-pedonali esistenti attraverso la definizione di un Biciplan urbano, composto da una rete di percorsi ciclabili urbani ed extraurbani, al fine di soddisfare l'attuale e futura domanda di mobilità ciclabile e di realizzare un circuito di turismo lento legato al territorio.

Il PUMS attraverso questa azione strategica persegue l'obiettivo di rendere la città fruibile dai ciclisti, garantendo la sicurezza e la ciclabilità del maggior numero di tracciati stradali, riconnettendo i principali poli attrattori del territorio.

Il Biciplan individua a livello urbano una rete di itinerari ciclabili di collegamento tra le diverse contrade, poli attrattori e di interscambio, connessa e integrata con la rete del trasporto pubblico su gomma e su ferro, al fine di valorizzare le potenzialità turistiche, economiche e sociali del territorio e promuovere un modello di mobilità più sostenibile a zero emissioni.

Nello specifico, le strategie per rafforzare la mobilità ciclabile sono:

- Potenziare, integrare e mettere a sistema le piste ciclabili esistenti;
- Riqualificazione e messa in sicurezza dell'esistente (protezione nelle intersezioni, riduzione/eliminazione punti di conflitto);
- Utilizzare le attuali infrastrutture di viabilità per realizzare una rete ciclabile in grado di svolgere una reale funzione di mobilità urbana sostenibile (spostamenti casa-lavoro e casa-scuola);
- Sviluppare una rete ciclabile integrata alla rete delle ciclovie nazionali e regionali per realizzare itinerari turistici/ricreativi alla scoperta dei territori e del paesaggio agricolo.

Per le strade esistenti in centro urbano, i tracciati ciclabili verranno realizzati in sede promiscua con istituzione del limite di velocità di 30 km/h. I tracciati di nuova realizzazione fuori dal centro urbano, su strade extraurbane, saranno realizzati in sede riservata e protetta con ampliamento della sede stradale esistente (separate dalla carreggiata stradale attraverso spartitraffico o su corsia riservata a sostegno della cosiddetta "utenza debole").

I nuovi tracciati ciclabili in previsione sono:

- Via Monsignor Tesauri;
- Via Olmo di Riccio,
- Via del Mare prolungamento fino alla rotatoria con Strada Comunale Villa Giusta;
- SS84 Strada Statale Frentana;
- Via Bologna;
- Via Panoramica;
- Via Frisa;
- Via Isonzo;
- Via della Rimembranza;
- Via Floraspe Renzetti;
- Via Caduti di Nassirya;
- Viale Salvo D'Acquisto;
- Corso Trento e Trieste;
- Strada Provinciale Villa Stanazzo;
- Contrada Villa Andreoli;
- Contrada Marianese.

Per le piste ciclabili, le corsie ciclabili e le bike lane esistenti in via del Mare e in via Panoramica, che presentano criticità sotto il profilo della sicurezza e della conformità al Codice della Strada, sono previsti interventi di riqualificazione e messa a norma. Gli interventi comprenderanno il rifacimento della pavimentazione, l'aggiornamento o la sostituzione della segnaletica, la sistemazione degli elementi di separazione dalla carreggiata e la risoluzione delle interferenze con gli accessi privati.

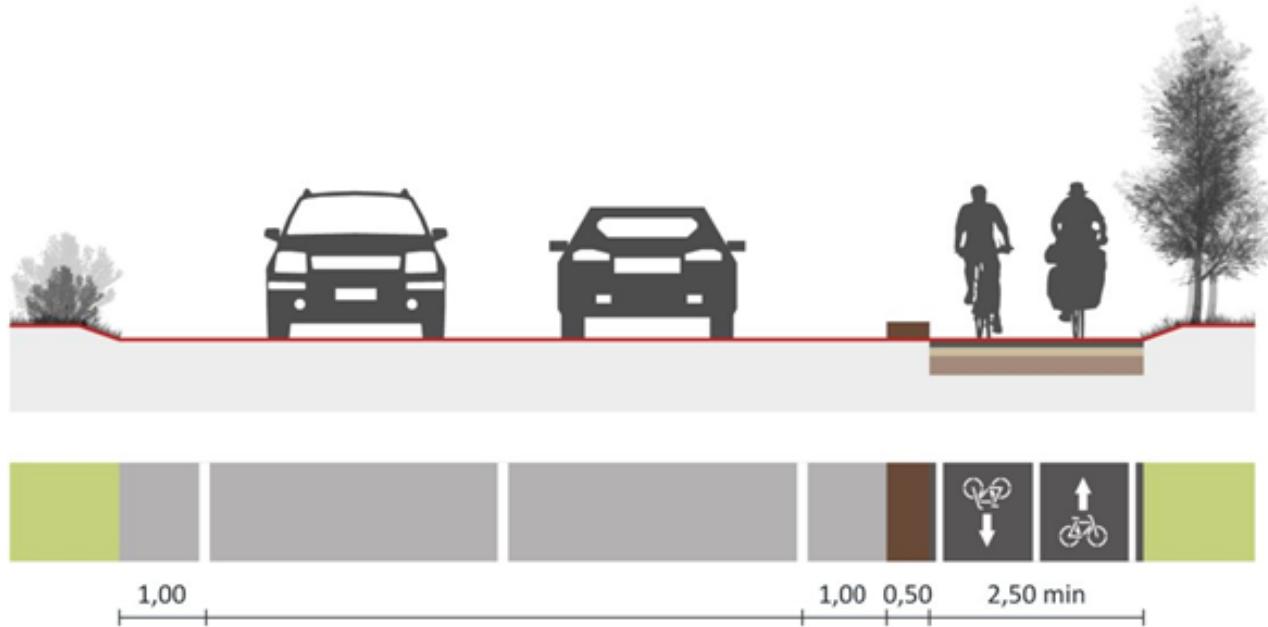


Figura 59– Sezione tipologica Pista ciclabile in sede riservata e protetta su strade extraurbane



Figura 60– Sezione tipologica Pista ciclabile in sede promiscua su strada urbana con limite di 30 km/h

Potenziare i servizi di “bike sharing” e creare un sistema della mobilità ciclabile a livello sovracomunale potenziato/supportato dalle infrastrutture verdi (aree parco, barriere verdi), a livello comunale prevedere aree di sosta attrezzate e officine convenzionate per la manutenzione periodica delle biciclette. Attivare Accordo di Programma tra Comuni e Province.



Figura 61 – Riferimento progettuale per Sharing mobility in piazza Ungheria

6.5.2 Istituzione di un a pista ciclo-pedonale lungo il tracciato della Ex ferrovia Sangritana

Il progetto mira alla realizzazione di una ciclovia lungo un percorso che si sviluppa lungo il tracciato della ex ferrovia Sangritana che collega la nuova stazione di Lanciano con le stazioni di Crocetta e Archi e attraversa il centro abitato e i principali quartieri della città in direzione nord-est sud-ovest. Tale intervento mira a migliorare il collegamento con i comuni limitrofi attraverso un percorso diretto e riservato al Trasporto pubblico, affiancato da un percorso ciclo-pedonale. Tale intervento si inserisce nel progetto complessivo di una ciclovia lunga 23 chilometri che collega i comuni di San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Treglio, Lanciano e Castel Frentano.

Il tracciato in particolare attraversa i seguenti quartieri:

- Santa Rita;
- Sant'Antonio;
- Quartiere Trento e Trieste;
- Santo Spirito;
- Marcianese.

L'intervento prevede la costruzione del pacchetto ciclabile, l'installazione di barriere di protezione e segnaletica verticale e orizzontale, l'implementazione di un sistema di illuminazione a LED alimentato da fonti rinnovabili e la realizzazione di ciclostazioni nelle ex fermate e stazioni ferroviarie, con servizi come il noleggio e-bike, colonnine di ricarica, officine bici e aree ricettive.

L'intervento mira quindi ad una connessione della linea di trasporto su ferro e su gomma potenziando il ruolo della nuova stazione di Lanciano come nodo intermodale e potenziando il ruolo della ex stazione della linea Sangritana in via Dalmazia, connessa con il centro intermodale di Piazza Memmo e Piazza D'Amico.

Il progetto integra mobilità sostenibile, turismo lento e valorizzazione del territorio.



Figura 62 – Riferimento progettuale linea tranviaria sull'ex tracciato della linea Sangritana

6.5.3 Creazione di un tracciato ciclopedonale turistico lungo il fiume Sangro

Rendere fruibile e valorizzare il percorso esistente mountain-bike del Parco del fiume Sangro, che ricade all'interno del territorio comunale di Lanciano, a sud della città, attraverso la creazione di percorsi pedonali e ciclabili tematici di riscoperta del fiume e con utilizzo di arredi urbani a basso impatto ambientale.

La previsione di un tracciato ciclopedonale lungo la sponda sinistra del fiume Sangro si configura come intervento volto al potenziamento delle infrastrutture ciclo-pedonali esistenti, al fine di soddisfare l'attuale e futura domanda di mobilità ciclabile e pedonale lungo il paesaggio fluviale e migliorare la connessione di Lanciano con i comuni confinanti. Il tracciato ciclabile di progetto in previsione lungo la sponda del fiume dovrà avere una corsia per senso di marcia (come mostrato nella figura) in asfalto ecologico e dovrà essere dotata di un sistema di illuminazione che ne permetterà la fruizione non solo nelle fasce orarie diurne.



Figura 63– Sezione tipologica lungo il fiume Sangro sponda sinistra

6.5.4 Potenziamento del Pedibus e istituzione di nuove Strade Scolastiche

Proprio la mobilità verso gli istituti scolastici rappresenta una linea di azione di fondamentale importanza non solo per ridurre il traffico legato agli spostamenti in auto privata, ma anche, e soprattutto, in un'ottica educativa, per sensibilizzare gli studenti a una mobilità ecosostenibile.

A seguito di incontri partecipativi con le associazioni di volontariato riconosciute e attive sul territorio (FIAB, Legambiente, Collegio dei Geometri e Associazione Mille Alberi), sono emerse proposte utili allo sviluppo di progetti di *Pedibus* e *Bicibus*.

A tali iniziative consegue l'istituzione delle cosiddette "strade scolastiche" nelle vicinanze degli istituti che aderiranno al progetto: vie chiuse al traffico privato durante i momenti di entrata e uscita da scuola. Sarebbe inoltre auspicabile introdurre forme di incentivazione per gli studenti che parteciperanno a tali progetti, recandosi a scuola senza utilizzare mezzi privati.

L'intervento mira a potenziare il *Pedibus* (attivandolo dove non ancora presente) durante tutto l'anno scolastico per i bambini della scuola primaria, sottolineandone le finalità educative: sviluppo del senso di responsabilità civica e ambientale, promozione dell'attività fisica quotidiana, stimolo a stili di vita salutari. Ove possibile, si intende inoltre favorire l'uso della bicicletta per iniziative simili al *Pedibus* (il cosiddetto "Bicibus"), nonché il "car pooling scolastico".

Le Zone di rispetto scolastiche già vigenti con divieti di accesso temporanei nei pressi delle principali scuole entrata e uscita scolastica dalle ore 7,45 alle ore 8,00 e dalle ore 12:45 alle ore 14:00, sono:

- Istituto De Giorgio e Scuola Rocco Carabba: Via Alberto Barrella;
- Scuola presso Cittadella Musica: via Paul Harris;
- Istituto comprensivo Gabriele D'Annunzio: via Filippo Marfisi;
- Liceo Classico Vittorio Emanuele II: via Bologna;
- Scuola Olmo di Riccio: via Napoli – via Olmo di Riccio;
- Principe di Piemonte: viale della Rimembranza – via Zara.

In sintesi, gli incentivi proposti si attuano attraverso:

- Parcheggi di scambio;
- Parcheggio coperto e custodito per bici alla stazione ferroviaria di Lanciano;
- Politiche intercomunali per introdurre ulteriori agevolazioni al trasporto delle bici sui treni in arrivo a Lanciano;
- Mezzi pubblici adibiti al trasporto bici;
- Collocazione di rastrelliere;
- Premi per chi usa la bici in maniera frequente;
- Campagne di sensibilizzazione all'utilizzo della bici;
- Educazione stradale e ciclistica per famiglie e studenti (Pedibus e Bicibus);
- Promozione e segnaletica della rete ciclabile, vedi Biciplan.

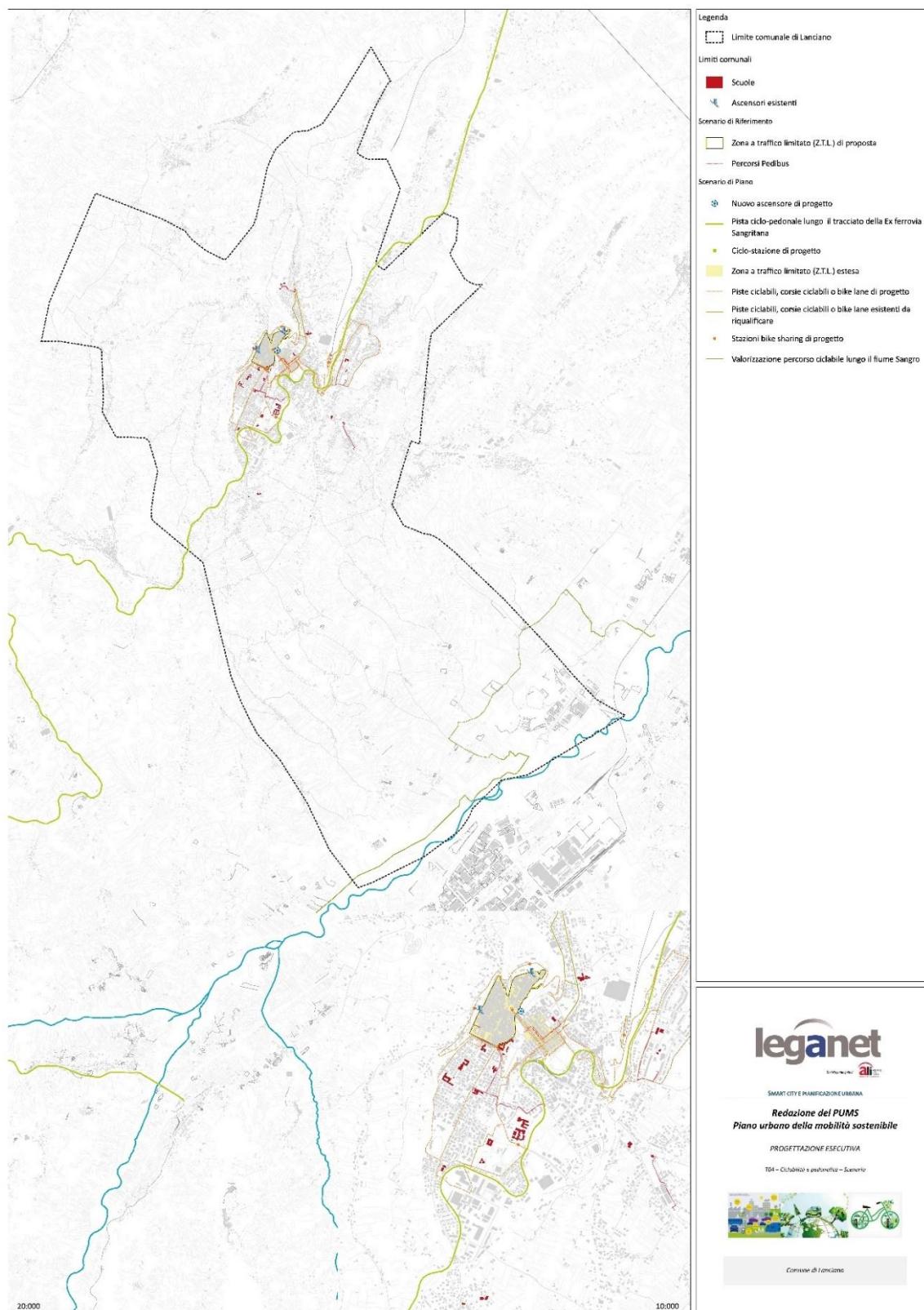


Figura 64 – T05 Ciclabilità e pedonalità – Scenario



6.6 Incentivare l'uso del Trasporto collettivo - S4

Il trasporto collettivo dovrebbe rappresentare l'alternativa primaria agli spostamenti individuali, per tale motivo questa strategia propone un approccio integrato caratterizzato da una serie di interventi mirati e concepiti per potenziare il Trasporto Pubblico Locale (TPL) e migliorare la sua accessibilità, efficienza ed attrattività, attraverso soluzioni basate sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) finalizzate all'ottimizzazione dei processi di trasporto e servire le diverse esigenze di mobilità locale e turistica in modo confortevole e integrato nel contesto urbano, tra le aree residenziali e le stazioni.

6.6.1 Potenziamento dell'offerta di trasporto della stazione di Lanciano come nodo intermodale e porta di accesso alla città

La previsione del potenziamento della stazione di Lanciano andrà a configurare scelte alternative per gli spostamenti per i cittadini di Lanciano e dei comuni limitrofi, permettendo l'interscambio modale con i sistemi di trasporto pubblico su ferro e su gomma grazie alla previsione di un nuovo parcheggio di interscambio Park&Ride, una stazione di bike sharing e una fermata del Trasporto pubblico locale con Autobus elettrici (TPL) e Navette Elettriche.

L'intervento mira all'aumento dell'accessibilità, oltre che alla rete su ferro anche per persone con mobilità ridotta attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche esistenti.

I percorsi proposti sono i seguenti:

- Linea urbana C1: Da Piazza D'Amico, il tracciato attraversa via Cesare Battisti, viale delle Rose, viale Sant'Antonio, e viale Bergamo raggiungendo la stazione ferroviaria di Lanciano per poi proseguire su viale Bergamo fino a Contrada Martelli e ritornare su via Bergamo. Il percorso della Linea urbana CC1 da via Bergamo prosegue per via Fossacesia e via Fiume, per poi percorrere via Panoramica, via della Pace e via del Mare e tornare su via Piave e Piazza D'Amico;
- Linea urbana C2: Da Piazza D'Amico, il tracciato attraversa via Asilo per immettersi su via Roma e viale Guglielmo Marconi. Il percorso della linea urbana CC2 attraversa via Cesare Fagiani, via Martiri VI Ott., corso Roma, via Corsea, via Umberto I, via Silvio Spaventa, via Paul Harris e via Giuseppe Garibaldi per tornare a Piazza D'Amico;
- Navetta parcheggi- Centro storico C3: Da Piazza D'Amico, il tracciato attraversa via Ferro di Cavallo, via Silvio Spaventa, via Paul Harris, via G. Finamore e via dei Funai. Il percorso della Navetta poi percorre

via Sant'Egidio (SP64), Strada Provinciale Frisa-Lanciano e viale della Rimembranza e da via Piave termina a Piazza D'Amico;

- Navetta parcheggi C4: Da Piazza D'Amico il percorso della navetta attraversa Piazza Memmo e percorre via Rosato Guido, via Decorati al Valor Militare, via G. Calabò, Viale Cappuccini e corso Roma e termina a Piazza D'Amico.

6.6.2 Potenziamento di un Centro intermodale in Piazza Memmo

L'intervento di potenziamento del nuovo Terminal Bus di Piazza Memmo ha l'obiettivo di rendere la stazione esistente e di recente riqualificazione una nuova porta di accesso alla città quale Hub di mobilità in cui le diverse modalità di trasporto, dagli spostamenti a piedi, in bus e in bicicletta, si incontrano senza soluzione di continuità, in grado di favorire un trasporto meno impattante per l'area con un elevato pregio ambientale. L'intervento mira all'attivazione di un sistema sostenibile di trasporto attraverso l'introduzione di un servizio di bike sharing, assistenza all'utenza attraverso apposita segnaletica e sistemi di videosorveglianza e di Infomobilità, integrato con il sistema di TPL su gomma con Autobus elettrici. Questo sistema di trasporto pubblico integrato si configura nello Scenario di Piano, permettendo gli spostamenti dei residenti e dei flussi turistici.

6.6.3 Miglioramento della connessione tra le borgate di Lanciano e il centro-città attraverso un sistema TPL innovativo

Il Piano mira a garantire a collegare le borgate del comune di Lanciano e superare la criticità della dispersione insediativa attraverso un servizio di Trasporto Pubblico locale efficiente ed esercitato con autobus elettrici, quali mezzi a basso impatto ambientale per un territorio ad elevato pregio ambientale.

L'introduzione di una flotta di autobus elettrici garantirà un servizio più confortevole e sicuro, dotando i mezzi delle tecnologie necessarie per essere telecontrollati dalla centrale di controllo dell'esercizio dell'Azienda del trasporto pubblico, che, in questo modo, potrà garantire al meglio la regolarità delle corse, di telecamere di bordo per la sicurezza sia del guidatore che dei passeggeri, nonché di quanto necessario a garantire l'agevole fruizione da parte di tutte le categorie di utenti (pensiline e paline smart). In particolare gli interventi sono:

- Previsione di aumento delle percorrenze della linea TPL su gomma per San Vito
- Collegamento dell'Istituto De Giorgio alla Pietrosa;

- Previsione di un collegamento della linea TPL su gomma per Poggiofiorito e Costa di Chieti
- Collegare Lanciano alla Costa dei Trabocchi per rilanciare il comparto del turismo e della mobilità sostenibile.

6.6.4 Istituzione di un sistema TPL innovativo all'interno della ZTL con navette elettriche

Il Piano mira a garantire a collegare i quartieri del comune di Lanciano e superare la criticità della dispersione insediativa attraverso un servizio di Trasporto Pubblico locale efficiente ed esercitato con autobus elettrici, quali mezzi a basso impatto ambientale per un territorio ad elevato pregio ambientale.

L'introduzione di una flotta di autobus elettrici garantirà un servizio più confortevole e sicuro, dotando i mezzi delle tecnologie necessarie per essere telecontrollati dalla centrale di controllo dell'esercizio dell'Azienda del trasporto pubblico (TUA S.p.A. e DiFonzo bus), che, in questo modo, potrà garantire al meglio la regolarità delle corse, di telecamere di bordo per la sicurezza sia del guidatore che dei passeggeri, nonché di quanto necessario a garantire l'agevole fruizione da parte di tutte le categorie di utenti. L'Intervento mira alimentare uno shift modale che scoraggi l'uso del mezzo privato per accedere al centro storico, con conseguente decongestione del traffico, abbattimento dell'impatto inquinante e miglioramento della vivibilità nel centro di Lanciano introducendo un circuito di mobilità più capillare e integrato con servizi di sharing e di micro-mobilità di connessione del centro storico e i quartieri di interscambio modale.

La navetta elettrica, quale veicolo omologato all'uso stradale per il trasporto, viaggi all'interno della ZTL e del centro storico supplisce a un trasporto pubblico a capienza ridotta e si adatta a svolgere attività e servizi anche in luoghi di accesso limitato, spostamenti inverso scuola, casa, lavoro beni e servizi di prima necessità. Supplire al trasporto locale è un'esigenza diffusa, come pure garantire sostegno, vicinanza e mobilità alle persone più deboli e bisognose di assistenza e cure. Un comune non può permettersi di lasciare indietro nessuno dei suoi cittadini, non gli anziani, non i propri operatori sociali, non le fasce di popolazione più giovane.

6.6.5 Istituzione di una Low Emission zone

Il PUMS di Lanciano favorisce la promozione della mobilità Low Emission Vehicle (Veicolo a basse emissioni, LEV) o Zero Emission vehicle (Veicolo ad emissioni zero, ZEV) attraverso differenti tipologie di azione. In primo luogo, le azioni fondate sulla "pollution charge" a favore dell'orientamento alla scelta della motorizzazione

del veicolo attraverso un piano strutturale di sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico. Questo dovrà essere accompagnato da misure regolatorie, basato prevalentemente su sistemi di trasporto elettrificati (a guida vincolata, filoviari o a fune), intercettando le fonti di finanziamento nazionali ed europee che incentivano tali investimenti.

Il PUMS, inoltre, mira ad incentivare la mobilità condivisa, da integrare al trasporto pubblico, attraverso l'adozione di misure come la previsione delle infrastrutture di ricarica necessarie a favorire lo sviluppo dell'uso dei veicoli ZEV, e il disegno di un quadro concessionario favorevole per i veicoli ad impatto zero per l'accesso alle zone a traffico limitato ed alla sosta regolamentata.

Per la mobilità logistica, in zone a traffico limitato, la previsione di limitazioni di accesso ed il costo dei permessi, contribuiscono alla riduzione delle emissioni dei veicoli.

Alcune misure, rimandano alla definizione di piani attuativi, ad esempio:

- Programmi di rinnovo delle flotte su gomma dedicate ai servizi pubblici;
- Istituzione di una flotta elettrica per la logistica in area urbana;
- Piano della mobilità elettrica.

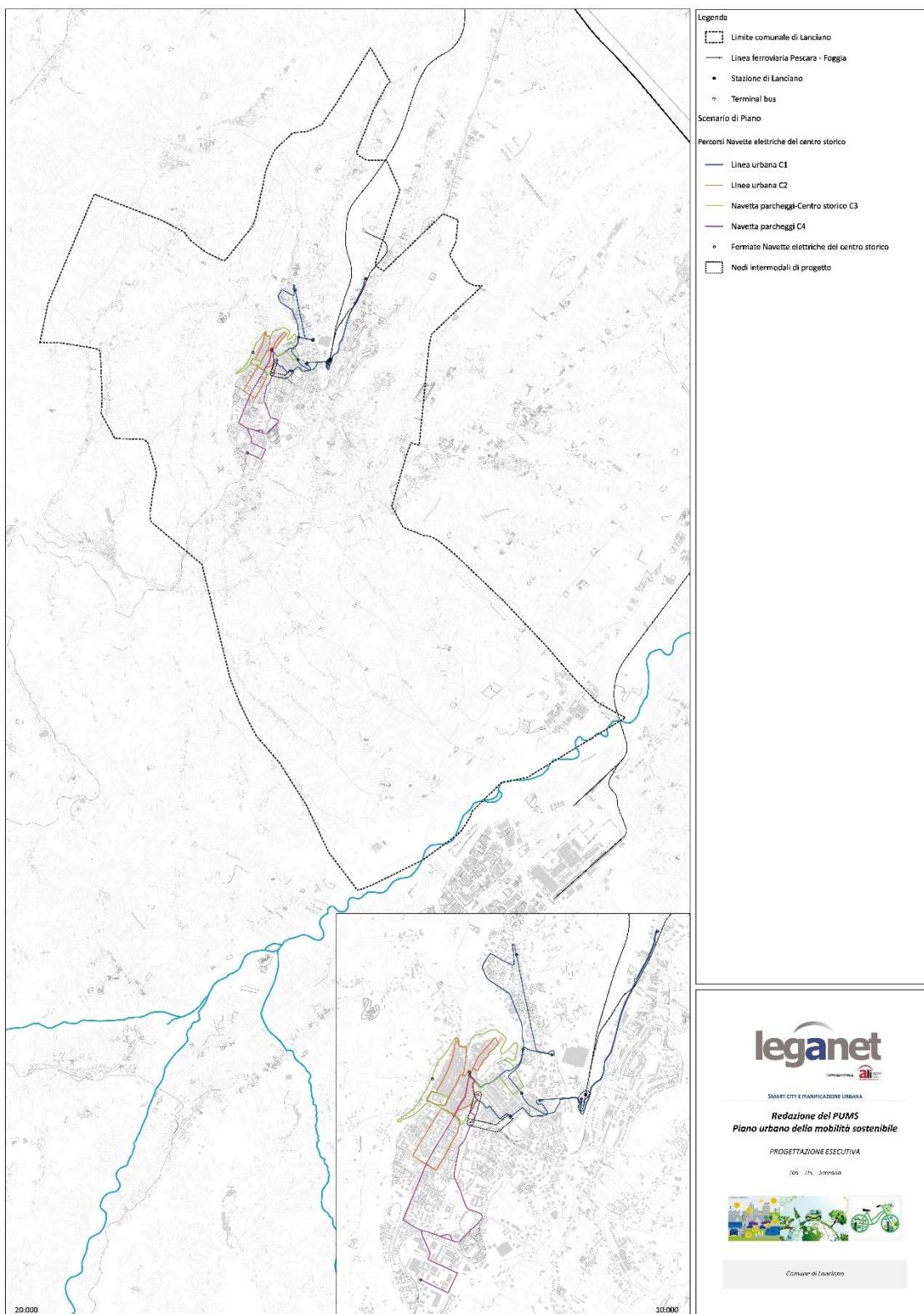


Figura 65 – T06 TPL – Scenario

6.7 Migliorare la sicurezza della mobilità - S5

La strategia di garantire un ambiente urbano più sicuro e protetto per tutti gli utenti della strada, sia per i pedoni che per gli utenti di mezzi di trasporto privati e pubblici, nonché per gli utenti deboli e vulnerabili, rappresenta una priorità all'interno del PUMS. Riducendo la velocità nei centri urbani ed adeguando la segnaletica stradale verticale ed orizzontale, si determina una riduzione del rischio di incidentalità e il miglioramento della percezione di sicurezza durante gli spostamenti, creando un'esperienza di mobilità più sicura e piacevole.

6.7.1 Individuazione zone 30 km/h

Il Piano avanza la proposta di istituzione di zone 30 km/h nel centro abitato, al fine di ridurre l'incidentalità e le emissioni di inquinanti, principalmente a partire dai punti critici rilevati in fase di analisi, attraverso l'introduzione di insiemi di misure volte a far percepire le strade non come semplici infrastrutture per il transito delle auto ma come spazi condivisi tra tutte le altre tipologie di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti).

Le zone a 30 km/h richiedono interventi mirati sulla segnaletica e sui materiali per le pavimentazioni, misure che andranno attuate prioritariamente nelle aree ambientali, in prossimità delle stazioni, nelle zone residenziali e in prossimità delle scuole, oltre che più in generale sulla vivibilità degli spazi urbani. La previsione di zone a velocità limitata incide, inoltre, stabilmente sulle abitudini dei cittadini, incentivando in modo strutturale forme di mobilità alternative all'auto. In particolare, le zone a 30 km/h di proposta sono delimitate dalle seguenti strade:

- Via Silvio Spaventa;
- Via Ripa Civitanova;
- Piazza Giuseppe Garibaldi;
- Via Agorai;
- Strada del Bastione;
- Piazza del Plebiscito;
- Via Salita della Posta- Via Piave;
- Viale della Rimembranza;
- Via Fabio Filzi-Via A. Romagnoli, Corso Trento e Trieste;
- Largo Gerardo Berenga, Via dei Tribunali;

- Via Asilo.



Figura 66- Riferimento pista ciclabile in sede promiscua in zona 30 km/h

6.7.2 Realizzazione di una rete di percorsi pedonali di connessione tra le principali aree comunali

Individuazione di spazi e percorsi pedonali da rendere continui e sicuri definiti i percorsi pedonali prioritari e gli spazi pedonali da tutelare. In particolare, l'obiettivo dovrà essere quello di rendere continui e fruibili in sicurezza tutti i percorsi da e per le piazze e i centri di aggregazione offerti; da e per i principali luoghi di interesse pubblico, come le scuole e gli uffici pubblici, i servizi principali del quartiere, come mercati o aree commerciali. Dovrà essere curata la fruibilità e la continuità in sicurezza dei percorsi pedonali che dalle aree locali residenziali conducono ai punti di accesso al trasporto pubblico.

Realizzazione di nuove aree pedonali: la rivisitazione delle discipline di circolazione potrà fornire occasione per ampliamenti degli spazi pedonali in generale, per la realizzazione di nuove aree pedonali da proporre come temporanee o anche definitive.

Arredo e attrezzaggio di aree e percorsi pedonali. L'arredo delle aree pedonali non è solo funzionale alla massima fruibilità delle stesse ma anche all'innalzamento dei livelli di sicurezza stradale. In particolare la cura

delle pavimentazioni dovrà considerarsi prioritaria per individuare e “sancire” l'utilizzo esclusivo di certi spazi da parte dei pedoni, così come la progettazione, la realizzazione e la riqualificazione degli spazi a verde.

Gli interventi individuati sono:

- **Nuovo percorso pedonale** lungo l'ex Sangritana;
- **Nuovo marciapiede** in via Genova;
- Riconfigurazione del **percorso pedonale** in via Rosato;
- Riconfigurazione del **percorso pedonale** in via Martiri, viale Marconi e viale Cappuccini, valutando la possibilità attraverso uno studio specifico, di renderle a senso unico di marcia al fine di migliorare il flusso del traffico;
- **Estensione Area Pedonale** su Corso Trento e Trieste fino a Piazza Plebiscito lasciando il solo transito consentito dalla ZTL in un attraversamento fra Corso Roma e Via dei Frentani/Via Agorai dietro il Monumento ai caduti. Viene riservata una corsia nell'area pedonale per consentire il passaggio di mezzi di soccorso e del TPL verso Piazza D'Amico e verso Corso Trento e Trieste, ed anche nel senso opposto provenienza da Via Piave, Via Salita della Posta;
- **Area Pedonale** in Piazza Monumento ai Caduti.

6.7.3 Promozione di sistemi di gestione della sosta di veicoli e biciclette su strada e fuori strada

Il Piano introduce nuove misure di gestione della sosta in combinazione con il Mobility management attraverso l'introduzione di nuovi parcheggi a pagamento, l'aumento delle tariffe, la riduzione dell'offerta, al fine di spingere gli automobilisti a provare modalità di trasporto attive, verso i mezzi pubblici o il car sharing. Gli introiti derivati dalla tariffazione della sosta possono essere destinati al finanziamento di misure come il miglioramento e la promozione di alternative sostenibili.

In particolare le aree individuate per la riduzione di offerta di sosta con interventi di rimozione dell'attuale sosta su strada, sono:

- Piazza Plebiscito;
- Corso Trento e Trieste;
- Corso Bandiera;
- Santa Maria Maggiore;

- Corso Roma;
- Via Piave.

Ulteriori interventi di rimozione della sosta su strada interessano i principali tracciati ciclabili di progetto quali:

- Viale Cappuccini;
- Via del Torrione;
- Via Monsignor Tesauri;
- Via Olmo di Riccio,
- Via del Mare prolungamento fino alla rotatoria con Strada Comunale Villa Giusta;
- SS84 Strada Statale Frentana;
- Via Bologna;
- Via Panoramica;
- Via Frisa;
- Via Isonzo;
- Via della Rimembranza;
- Via Floraspe Renzetti;
- Via Caduti di Nassiriya;
- Viale Salvo D'Acquisto;
- Corso Trento e Trieste;
- Strada Provinciale Villa Stanazzo;
- Contrada Villa Andreoli;
- Contrada Marianese.

6.7.4 Messa in sicurezza delle intersezioni e strade a maggiore rischio incidentalità

In queste misure rientrano le modifiche delle sedi stradali, come l'ampliamento o restrizione della carreggiata, l'eliminazione o riduzione della sosta su strada, gli allargamenti dei marciapiedi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e delle fermate del trasporto collettivo o i percorsi ciclabili esistenti che presentano criticità geometrico-funzionali, incrementando i livelli di sicurezza degli attraversamenti pedonali sulle strade extraurbane a scorrimento veloce e in centro urbano, interventi sui nodi con la previsione di nuove rotatorie in prossimità delle intersezioni più pericolose.

- La riconfigurazione della SS84 come strada urbana nel centro abitato per la sicurezza urbana per ridurre la velocità (da Codice della strada C.d.S.) che potrà comportare il conseguente calo del numero di incidenti, della loro gravità e l'esposizione al rischio per i pedoni.
- Lavori di messa in sicurezza e adeguamento stradale tratto di Via Bergamo dall'area della nuova stazione ferroviaria all'innesto con la S.P. Lanciano- San Vito Chietino
- Lavori di messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali su Via Panoramica e in località Olmo di Riccio.

Altre strade su cui sono in previsione interventi di riduzione della velocità:

- Via L. De Crecchio;
- SP217;
- via per Treglio;
- Intersezione Via Del Verde;
- via Luigi De Crecchio, incrocio via Rimembranze/via Dalmazia;
- via Ferro di Cavallo;
- Rotatorie di via Rosato e via Tinari;
- Vai Dalmazia;
- Viale Cappuccini.

In conclusione, le azioni strategiche sopra descritte sono articolate nel quadro degli Scenario di Riferimento e di Piano, come segue:

SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interventi di sicurezza urbana attraverso la riqualificazione di spazi pubblici degradati e l'installazione di sistemi sicurezza e controllo del territorio con Contributo statale di 200.000,00 €; ▪ Realizzazione parcheggio a raso Pozzo Bagnaro e adeguamento viabilità con Contributo statale di 1.250.000,00 €; ▪ Interventi di miglioramento viabilità e sicurezza stradale con Mutuo di 250.000,00 €; ▪ Lavori di allestimento arredo urbano, con Alienazioni di 100.000 €; ▪ Lavori di messa in sicurezza e adeguamento stradale tratto di Via Bergamo dall'area della nuova stazione ferroviaria all'innesto con la S.P. Lanciano-San Vito Chietino. 2° STRALCIO, con Fondi Regionali di 500.000,00 €; ▪ Realizzazione strada di collegamento via Giangilio, Via Barrella, via Rosato con Fondi regionali e statali di 550.000,00 €; ▪ Intersezione tra via Iconicella e strada comunale via Colacioppo - via Mameli con Mutuo di 350.000,00; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nuova Rotatoria in viale Cappuccini-Via Silvio Spaventa-Corso Roma-Via Ferro di Cavallo e nuova rotatoria tra Via Martiri 6 Ottobre e Via Ferro di Cavallo; ▪ Nuova strada da Viale Cappuccini a via Martiri 6 Ottobre; ▪ Nuova strada da Strada Provinciale Frisa-Lanciano a Strada comunale contrada Sant'Egidio; ▪ Nuove strade in Via Frisa; ▪ Nuove rotatorie in via Rosato Guido e strade di nuova realizzazione da Via Giangilio Adamo; ▪ Nuova strada di connessione da via Virgilio a Via Santo Spirito e strada comunale Colacioppo; ▪ Nuova strada sa via Alberto Barrella a via Rosato Guido; ▪ Nuova strada da Via Zona Industriale a via Brigata Maiella; ▪ Nuova rotatoria su via Zona Industriale e Strada comunale Fonte Barile; ▪ Nuova strada parallela alla Strada comunale Contrada Severini; ▪ Nuova Rotatoria su Strada comunale Lanciano;

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">■ Nuova strada via per Treglio - zona ZES 1
LOTTO con Permuta e Mutuo di
400.000,00 €. | <ul style="list-style-type: none">■ Nuova rotatoria in Via per Treglio;■ Nuova rotatoria all'intersezione della Strada comunale Contrada Severini, Contrada Mozzoni e Via S. Giorgio;■ Nuova rotatoria all'intersezione Via per Treglio e Viale Bergamo;■ Nuova strada di connessione da Strada Comunale Villa Martelli a Strada comunale S. Giacomo;■ Nuova strada di connessione da Via Giuseppe Spataro a Strada comunale Scorciosa;■ Nuova rotatoria all'intersezione della Strada comunale Iconicella e Via Goffredo Mameli;■ Nuova rotatoria su Strada Statale Villa Stanazzo e nuova strada di collegamento alla Strada Statale 524;■ Nuova strada tra Strada Comunale Contrada Iconicella e SS524;■ Nuova strada parallela a SS84 dalla rotatoria tra SS84 e Strada comunale Iconicella, all'intersezione con Strada comunale Colacioppo e Strada comunale Follana;■ Nuova strada di connessione da Strada comunale Contrada Follani, Strada comunale Mascarpone, Strada comunale Contrada Villa Elce e Contrada Andreoli; |
|--|---|

- Nuovi assi di connessione da Strada comunale Colacioppo a Contrada Villa Andreoli;
- Nuove rotatorie su Strada Comunale Contrada Sant'Onofrio e nuovo asse di connessione parallelo;
- Nuovo asse di connessione dalla Strada comunale Sant'Onofrio a Strada comunale Contrada Serre;
- Nuovo asse di connessione da SP 100 Pedemontana a SS625 e nuova rotatoria intersezione con Strada Comunale contrada Brecciaio.
- Ciclabile ex Sangritana;
- Ciclabile Via Monsignor Tesauri;
- Ciclabile Via Olmo di Riccio,
- Ciclabile Via del Mare prolungamento fino alla rotatoria con Strada Comunale Villa Giusta;
- Ciclabile SS84 Strada Statale Frentana;
- Ciclabile Via Bologna;
- Ciclabile Via Panoramica;
- Ciclabile Via Frisa;
- Ciclabile Via Isonzo;
- Ciclabile Via della Rimembranza;
- Ciclabile Via Floraspe Renzetti;
- Ciclabile Via Caduti di Nassiriya;
- Ciclabile Viale Salvo D'Acquisto;
- Ciclabile Corso Trento e Trieste;
- Ciclabile Strada Provinciale Villa Stanazzo;
- Ciclabile Contrada Villa Andreoli;

	▪ Ciclabile Contrada Marianese.
--	---------------------------------

Si rimanda alla definizione di Documenti tattici quali PUT e Piani Particolareggiati del Traffico per l'attuazione di azioni progettuali quali zone 30, aree e percorsi pedonali e ZTL.

Struttura tematica del Piano

Al fine di garantire una lettura chiara, funzionale e orientata all'attuazione delle strategie delineate, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Lanciano è stato articolato in macro-ambiti tematici. Questa organizzazione consente non solo una visione sistematica delle politiche di mobilità, ma anche una più agevole individuazione delle correlazioni tra obiettivi strategici, azioni operative e indicatori di monitoraggio. Tale approccio favorisce l'efficace pianificazione degli interventi, permettendo di affrontare in modo integrato le diverse criticità emerse nel contesto urbano, nonché di promuovere modalità di spostamento più sicure, sostenibili ed efficienti.

Le Strategie e le azioni del PUMS sono state, infine, rappresentate e sistematizzate all'interno degli elaborati di piano, organizzati secondo una struttura tematica funzionale a garantire una visione integrata e facilmente consultabile degli interventi proposti. La suddivisione per temi consente di evidenziare le specifiche linee di azione previste per ciascun ambito della mobilità urbana e extraurbana, facilitando l'analisi delle sinergie tra le diverse modalità di trasporto e l'individuazione delle priorità operative. I macro-temi individuati sono i seguenti:

- **Trasporto privato:** comprende le strategie e gli interventi finalizzati alla regolamentazione e alla razionalizzazione della mobilità veicolare individuale, con particolare riferimento alla gestione della domanda di traffico, all'ottimizzazione della rete stradale esistente, alla riorganizzazione della sosta e alla riduzione dell'impatto ambientale e sociale derivante dall'uso eccessivo dell'automobile;
- **Ciclabilità e pedonalità:** raccoglie tutte le azioni orientate allo sviluppo della mobilità attiva, promuovendo la realizzazione di infrastrutture ciclabili e pedonali sicure, continue e integrate con il tessuto urbano. In tale ambito si inseriscono anche gli interventi per l'accessibilità universale, la sicurezza dell'utenza vulnerabile e la riqualificazione dello spazio pubblico in un'ottica di fruibilità e sostenibilità;

- **Trasporto pubblico:** include le misure volte al potenziamento del sistema del trasporto collettivo, sia su gomma che su ferro, con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza, l'affidabilità e l'attrattività. Rientrano in questo tema anche gli interventi per la transizione ecologica del parco mezzi, l'integrazione tariffaria e modale, nonché il rafforzamento dei collegamenti tra le aree urbane e quelle periferiche.

La strutturazione tematica delle strategie consente, inoltre, di predisporre un sistema di monitoraggio più preciso e mirato, attraverso l'individuazione di indicatori specifici per ciascun ambito d'intervento. Tale approccio supporta la valutazione periodica dell'efficacia delle azioni intraprese, permettendo eventuali rimodulazioni operative in funzione dei risultati conseguiti e dell'evoluzione del contesto socio-economico. In questo quadro, il coinvolgimento continuo degli stakeholder locali, delle istituzioni, dei portatori di interesse e della cittadinanza rappresenta un elemento imprescindibile per assicurare l'aderenza del Piano alle reali esigenze del territorio, rafforzandone la legittimazione, la condivisione e la sostenibilità nel lungo periodo.

6.8 Strategie del PUMS e Percorso partecipativo

Le strategie delineate nel PUMS recepiscono e integrano le principali istanze emerse durante il processo partecipativo svoltosi tra il 26 novembre e il 13 dicembre 2024, finalizzato alla raccolta strutturata di contributi da parte della cittadinanza, dei portatori di interesse e degli attori istituzionali coinvolti. Le criticità segnalate sono state analizzate in chiave tecnica e sistematica, con l'obiettivo di pervenire a soluzioni integrate e coerenti con gli obiettivi generali del Piano. In particolare, si evidenzia quanto segue:

- La **mitigazione della pressione veicolare privata nel centro urbano** è stata affrontata mediante la proposta di istituzione di una Zona a Traffico Limitato (ZTL) nel centro storico, in sinergia con il potenziamento del sistema di trasporto pubblico locale su gomma e ferro, al fine di incrementare l'attrattività del trasporto collettivo e incentivare lo shift modale. Tali interventi sono riconducibili alle Strategie 2 e 3 del PUMS;

- La tematica dell'**offerta di sosta veicolare**, in particolare in aree centrali soggette a congestione, è stata tradotta in un piano di riorganizzazione funzionale della rete dei parcheggi, comprendente l'implementazione di strutture di interscambio e l'ottimizzazione delle superfici esistenti in ottica multimodale. Tali interventi sono riconducibili alla Strategia 1 del PUMS;
- Il potenziamento delle **infrastrutture dedicate alla mobilità attiva** è stato identificato come fattore prioritario per la promozione di comportamenti di mobilità sostenibile. In tale ambito, il PUMS prevede l'estensione della rete ciclabile urbana ed extraurbana, la realizzazione di marciapiedi sicuri e accessibili, nonché l'integrazione di tali infrastrutture con i nodi di interscambio. Tali interventi sono riconducibili alla Strategia 3 del PUMS;
- La **sicurezza stradale**, con riferimento specifico alla protezione dell'utenza vulnerabile, è stata oggetto di particolare attenzione. Gli interventi pianificati includono la messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali, l'adozione di misure di traffic calming e la riqualificazione degli spazi pubblici in un'ottica di gerarchizzazione della rete viaria. Tali interventi sono riconducibili alla Strategia 5 del PUMS;
- Infine, l'**adozione progressiva della mobilità elettrica** per la flotta del trasporto pubblico locale rappresenta una delle direttive strategiche del Piano. Essa comprende l'introduzione di veicoli a trazione elettrica, la realizzazione delle necessarie infrastrutture di ricarica e l'adeguamento dei servizi in chiave energeticamente efficiente e a basso impatto ambientale. Tali interventi sono riconducibili alla Strategia 4 del PUMS.

7. PIANO DI MONITORAGGIO

Al monitoraggio del Piano è affidato il compito di “controllore” del Piano stesso. Una programmata e efficiente azione di monitoraggio permette di capire nel tempo qual è l’effettivo costo sociale della mobilità, in termine di incidentalità, di mortalità, di perditempo dovuti alla congestione del traffico e/o di malattie croniche riconducibili all’inquinamento, solo per citare alcuni aspetti.

Un meccanismo di monitoraggio e di valutazione permette di:

- Rivedere le misure al fine di conseguire gli obiettivi in modo più efficace;
- Fornire le prove a sostegno dell’efficacia del Piano;
- Continuare il percorso partecipativo con cittadini, enti e stakeholders.

Il monitoraggio del Piano è quindi per definizione: “l’attività sistematica di collezione di dati finalizzata alla definizione di indicatori che forniscono alle amministrazioni, stakeholders e cittadini, informazioni sullo stato di attuazione e raggiungimento degli obiettivi prefissati”.

Gli obiettivi di un Piano di monitoraggio sono i seguenti:

- Creare una cultura relativa alla misurazione e alla valutazione di azioni legate alla mobilità sostenibile;
- Fornire indicazioni di organizzazione e di project management per le attività;
- Costruire un percorso di arricchimento di conoscenze e sviluppo di competenze specifiche;
- Assicurare una robusta, affidabile e continua fonte di informazioni e dati per la comunicazione e divulgazione delle politiche e misure messe in atto;
- Identificare gli ostacoli e i fattori chiave per la progettazione e realizzazione delle misure e per l’individuazione di risposte tempestive ed efficaci;
- Determinare come verrà valutato il livello di attuazione della misura e il conseguimento dell’obiettivo;
- Sviluppare meccanismi adeguati a valutare la qualità del processo di pianificazione;
- Rendere le modalità di monitoraggio e di valutazione parte integrante del PUMS.

Le "Linee Guida Europee" individuano 3 esigenze principali per gli obiettivi della valutazione ex-post:

1. Verificare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi;
2. Identificare le criticità da superare per l'attuazione del Piano entro i tempi stabiliti;
3. Informare regolarmente gli stakeholders e i cittadini sui progressi nell'attuazione delle misure.

Quanto alle attività da realizzare per una corretta valutazione ex-post, le Linee Guida Eltis raccomandano le seguenti:

- Monitorare regolarmente l'avanzamento delle misure e il loro impatto (indicatori di "output" e di "outcome" come sopra specificato);
- Misurare i risultati sul Piano quantitativo, ovvero basandosi su dati oggettivi che mostrino gli effettivi progressi verso gli obiettivi e i target scelti;
- Misurare i risultati "qualitativi" riferibili alla fase attuativa, come il conseguimento degli obiettivi generali (Vision del PUMS) o il livello di consapevolezza raggiunto dalla comunità dei cittadini sull'importanza del Piano per la qualità della vita. Questo tipo di indicazioni risulteranno preziose nell'ipotesi in cui si decidesse di replicare o modificare i provvedimenti futuri;
- Valutare regolarmente l'impatto delle misure o dei pacchetti di misure (ogni 1-5 anni a seconda delle misure);
- Pubblicare un Rapporto di Valutazione per cittadini, stakeholders e politici.

Per ciò che riguarda le Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 28/08/2019), viene focalizzata l'attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale – in coerenza con le indicazioni comunitarie – si raccomanda *"la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo conseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano"*. Il sistema degli indicatori (suggerito) è poi dettagliatamente descritto e specificato in un apposito Allegato del decreto.

Il monitoraggio si articolerà in 2 fasi:

- il monitoraggio in itinere, con cadenza biennale. Produzione di report di monitoraggio sullo stato di realizzazione ed attuazione del Piano;
- il monitoraggio ex-post che avviene ogni 5 anni, con aggiornamento sostanziale del Piano e ripubblicazione della versione aggiornata.

Le fasi di monitoraggio in itinere ed ex post sono accompagnate da un processo partecipativo che, in analogia con quanto avvenuto nella fase iniziale di redazione del Piano, coinvolge i vari portatori di interesse nel processo di informazione, attuazione e realizzazione del PUMS.

Vista l'importanza e la complessità del monitoraggio di un PUMS si è scelto di fare un monitoraggio unico, Piano e VAS.

È infatti previsto che la VAS definisca gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del Piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di Piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS, come il Piano, è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Gli stessi indicatori potranno essere utilizzati anche nella valutazione di "eventuali alternative" nelle successive fasi attuative pianificatorie e progettuali degli interventi, o nello studio di eventuali misure mitigative o compensative.

Il monitoraggio, come richiesto anche dal D.lgs. 152/06, in considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività prevede:

- La tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell’attuazione del Piano, dell’efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti; le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- Le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali varianze dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell’ambiente.

7.1 Scelta degli indicatori del PUMS

Preliminarmente alla descrizione del Piano di monitoraggio e *governance* del PUMS, è necessario effettuare una distinzione in merito alle diverse tipologie di indicatori che verranno menzionati, al fine di evitare confusione o incertezze interpretative.

7.1.1 Definizione delle tipologie di indicatori

Gli indicatori utilizzati hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall’altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

Presupposto necessario per l’impostazione del set di indicatori del monitoraggio è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l’insieme delle azioni da implementare. Inoltre, sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

Gli indicatori possono essere distinti in tre macrocategorie:

- Indicatori di contesto;

- Indicatori di valutazione (ex-ante);
- Indicatori misurazione effetti mobilità (di risultato);
- Indicatori di attuazione.

La distinzione è generata sia dalla tipologia di dati che ciascuna categoria racchiude che dalle tempistiche e fasi che contraddistinguono l'intero arco di vita di un PUMS.

Gli indicatori riportati nel presente documento sono stati scelti attraverso un'analisi delle varie banche dati disponibili, indicate nelle Linee Guida Europee ELTIS e nelle Linee Guida del MIT, nel solco del DM 4 agosto 2017 n°397 e del successivo DM 28 agosto 2019 n°396, il quale integra e modifica il precedente in particolare relativamente alla "Tabella 1 dei Macro-obiettivi", individuando l'insieme di indicatori minimi, facilmente ottenibili e economicamente sostenibili, per i monitoraggi dei PUMS.

7.1.2 Indicatori di contesto

Gli Indicatori di contesto sono rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano e servono anche a raccogliere informazioni sulle dinamiche complesse esogene al perimetro di intervento di un PUMS (le politiche di mobilità), quali ad esempio fattori macroeconomici, geo-politici e climatici.

Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti istituzionali (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo.

Gli indicatori di contesto servono quindi a determinare un quadro di riferimento che identifica se è possibile effettuare dei confronti diretti, e il più possibile lineari, tra i valori degli indicatori di monitoraggio raccolti in periodi diversi, o se è necessario interpretare e valutare la variazione di essi

attraverso la considerazione dei fattori esogeni che ne hanno influenzato in maniera diretta o indiretta il loro valore.

Essi vengono assunti all'interno del Piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del Piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.

Gli Indicatori di contesto servono a raccogliere informazioni sulle dinamiche complesse esogene al perimetro di intervento di un PUMS (le politiche di mobilità) quali ad esempio fattori macroeconomici, geo-politici e climatici. La produzione e pubblicazione dei dati che costituiscono gli indicatori di contesto è normalmente affidato a soggetti istituzionali (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, Arpa, etc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Gli indicatori di contesto servono quindi a determinare un quadro di riferimento che identifica se è possibile effettuare dei confronti diretti, e il più possibile lineari, tra i valori degli indicatori di monitoraggio raccolti in periodi diversi, o se è necessario interpretare e valutare la variazione di essi attraverso la considerazione dei fattori esogeni che ne hanno influenzato in maniera diretta o indiretta il loro valore. La lettura degli Indicatori di contesto deve quindi essere effettuata preliminarmente a ciascuna fase di analisi di tutte le tipologie di indicatori.

7.1.3 Indicatori di valutazione (ex-ante)

Gli Indicatori di valutazione del PUMS individuano gli elementi di confronto tra gli scenari di simulazione (Attuale – Riferimento – Progetto). Gli Indicatori di valutazione sono prodotti attraverso modelli di simulazione (sia di traffico che ambientali) e contribuiscono a fornire indicazioni quantitative in merito al raggiungimento dei vari target prefissati dagli obiettivi del Piano (valutazione ex ante) nonché rappresentano i valori target di riferimento con cui raffrontare gli indicatori di monitoraggio in itinere e ex post.

7.1.4 Indicatori di risultato

Gli indicatori di risultato costituiscono i riferimenti rispetto ai quali valutare l'efficacia delle politiche e delle misure previste dal PUMS. L'insieme è direttamente derivato dalla Tabella 1 degli indicatori di valutazione contenuti nel DM 4 agosto 2017 n° 397 "Linee guida per i piani urbani della mobilità sostenibile" del MIT e dal DM 396 del 238/08/2019.

È opportuno che la scelta degli indicatori di monitoraggio sia effettuata perseguiendo il principio di economicità e facilità di reperimento dei dati che li compongono, come raccomandato anche dalle Linee Guida ELTIS ricorrendo all'acronimo SMART (Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Time-bound).

Giova precisare che il set degli indicatori può subire modifiche nel tempo, in funzione di un periodo di test e rodaggio del Piano di monitoraggio ed in base all'evoluzione dell'attuazione delle strategie. Anche i target indicati potranno essere tarati con impossibilità al momento dell'approvazione definitiva del PUMS di avere per tutti gli indicatori una banca dati aggiornata per le valutazioni ex-ante.

7.1.5 Indicatori di attuazione

Successivamente all'approvazione del PUMS da parte del Consiglio Comunale dovrà essere redatto il "Programma di attuazione" delle azioni che il Piano prevede di attuare nell'arco della sua validità e che saranno sottoposte, tramite una griglia di monitoraggio, ad un costante aggiornamento del relativo stato di attuazione.

Gli indicatori di realizzazione monitorano lo stato di attuazione delle azioni attraverso una Griglia di monitoraggio che deve contenere le seguenti informazioni:

- Obiettivo specifico di riferimento (prevalente);
- Strategia di riferimento;
- Ambito di applicazione;
- Azione – descrizione sintetica;

- Soggetto attuatore;
- Enti/Soggetti coinvolti;
- Stato di attuazione;
- Costo e livello spesa.

A questo scopo ad ogni azione sarà associata una Scheda di archiviazione delle informazioni.

7.2 Monitoraggio dell'attuazione del PUMS

La partecipazione ex-ante, che verrà svolta con i cittadini e gli stakeholders, consentirà di costruire un percorso condiviso per l'identificazione degli obiettivi e delle possibili strategie da attuare per il loro conseguimento. In particolare, è opportuno riepilogare sinteticamente gli obiettivi generali fissati nelle linee di indirizzo del PUMS:

- Accessibilità universale
- Sostenibilità socioeconomica del sistema della mobilità
- Sicurezza stradale
- Efficienza energetica e sostenibilità ambientale del sistema della mobilità
- Efficienza del sistema della mobilità

A partire da questi sono stati identificati gli obiettivi specifici, le possibili strategie e le azioni connesse.

Dal punto di vista attuativo, le diverse strategie sono state modulate nei 10 anni di orizzonte di attuazione del Piano suddivise per gli anni 2026, 2029 e 2034. Di seguito si riportano le principali azioni previste dal PUMS suddivise per tematica, declinate ai vari scenari temporali e collegate ai singoli obiettivi specifici.

Tabella 35 – Macro-obiettivi e target

Area di interesse	Macro-obiettivo	Indicatori da DM 396/2019	Target 2027	Target 2030	Target 2035
A. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	a.1. Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati	Numero trasportati uguale anno 2023	+10%	+20%
		% di spostamenti in autovettura	-1%	-3%	-5%
	a.2. Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti sulla rete integrata del TPL		1%	3%
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo (mezzo privato)	Stimare come sviluppo del dato ricavabile da questionario/rilevazione		
		% di spostamenti in bicicletta (mezzo privato)	1%	3%	5%
		% di spostamenti a piedi	Stimare come sviluppo del dato ricavabile da questionario/rilevazione		
		Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione:	Calcolo al primo monitoraggio	-5%	-10%
	a.3. Riduzione della congestione	Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì /mercoledì/ giovedì) feriali dei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete.	Calcolo al primo monitoraggio	-5%	-10%
		Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada.	Calcolo al primo monitoraggio	-5%	-10%
		% di popolazione rispetto alla popolazione totale del Comune che vive a: - 250 mt da fermata Autobus - 800 mt da Stazione Ferroviaria	Calcolo al primo monitoraggio	1%	3%
	a.4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Numero veicoli commerciali sostenibili (cargo bike, elettrico, idrogeno) attivi in ZTL/ kmq totale di ZTL*ora	Redazione PULS (Piano urbano della Logistica sostenibile)	3%	5%
		% di territorio che resta al di fuori di buffer 500 mt intorno ad ogni fermata di TPL	Calcolo al primo monitoraggio	1%	3%
	a.5. Miglioramento dell'integrazione tra				

	sviluppo del sistema della mobilità e assetto e sviluppo del territorio				
	a.6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Mq di aree di verde, pedonali, zone 30 per abitante	5%	10%	20%
B. Sostenibilità energetica e ambientale	b.1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Consumo annuo di carburante pro capite	Calcolo al primo monitoraggio	-5%	-10%
		Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite	-3%	-6%	-10%
		Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite	-3%	-6%	-10%
		Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite	-3%	-6%	-10%
		Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite	-3%	-6%	-10%
	b.2. Miglioramento della qualità dell'aria	Numero ore di sforamento limiti europei NO2	Dotazione di una centralina per il monitoraggio dell'aria (ARPA)	Redazione PAES (Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile)	Massimo 10 volte l'anno
		Numero giorni di sforamento limiti europei PM 10	Dotazione di una centralina per il monitoraggio dell'aria (ARPA)	Redazione PAES (Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile)	Massimo 10 volte l'anno
	b.3. Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	-1%	-2%	-4%
	c.1. Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale	-5%	-15%	-30%
	c.2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Indice di mortalità stradale			
		Indice di lesività stradale			
	c.3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Tasso di mortalità per incidente stradale			
		Tasso di lesività per incidente stradale			
	c.4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli			

D. Sostenibilità socio economica	d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico- ergonomica)	Livello di soddisfazione della mobilità delle categorie deboli	Definire una metodologia di monitoraggio con le Associazioni rappresentative delle utenze deboli	Primo monitoraggio Redazione PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)	Secondo monitoraggio
	d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione della mobilità	Definire una metodologia di monitoraggio con le Associazioni rappresentative delle utenze deboli	Primo monitoraggio Redazione PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)	Secondo monitoraggio
	d.3. Aumento del tasso di occupazione	Livello di aumento del Tasso di occupazione	Rilievi periodici in base alle misurazioni statiche disponibili		
	d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Riduzione tasso di motorizzazione	-1%	-3%	-5%

Tabella 36 – Obiettivi specifici e target

OBIETTIVI (indicativi)	SPECIFICI	Indicatori (indicativi)	Target 2027	Target 2030	Target 2035
Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo		Utilizzazione delTPL	Numero trasportati uguale anno 2023	10%	20%
		Utilizzazione delTPL su ferro			
		Utilizzazione scuolabus	Numero trasportati uguale anno 2023	Spostamento del 10% del servizio scuolabus sul del servizio diTPL	Spostamento del 20% del servizio scuolabus sul del servizio diTPL
		Velocità commerciale per bus in zona extra-urbana	2%	5%	10%
		Velocità commerciale per bus in zona urbana	2%	5%	10%
Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso		Adesione al servizio di car-sharing (quante volte anno ogni vettura viene utilizzata)	Numero trasportati uguale anno 2023	5%	10%
Migliorare le performances economiche delTPL		Costo medio esercizioTPL (Gomma)	Costo medio del 2023	-2%	-5%
		Grado di copertura dei costi di esercizio delTPL da introiti tariffari (Gomma)	Copertura costo medio del 2023	3%	5%
Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopdonale		Utilizzazione della bicicletta per mobilità sistematica	5%	10%	20%
Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante		Percentuale Autovetture ecocompatibili	5%	10%	20%
		Percentuale Motocicli ecocompatibili	5%	10%	15%

	Percentuale Autobus ecocompatibili	5%	10%	15%
	Percentuale Trasporto Merci su Gomma ecocompatibili (Logistica Urbana)	Avvio Piano di incentivazione Cargo-bike	5%	10%
Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare	Decessi conducenti/passeggeri in incidenti di veicoli a motore	Messa in sicurezza del 10% dei punti neri della viabilità	Messa in sicurezza del 15% dei punti neri della viabilità	Messa in sicurezza del 20% dei punti neri della viabilità
Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti	Decessi di pedoni e ciclisti in incidenti su strada	Individuazione degli itinerari di spostamento CASA-LAVORO e CASA-SCUOLA e identificazione dei fattori di rischio	Riduzione del 20% dei fattori di rischio	Riduzione del 30% dei fattori di rischio

7.3 Monitoraggio come strumento di governo del PUMS

7.3.1 I soggetti coinvolti e le responsabilità

Il Piano di Monitoraggio coinvolge direttamente e indirettamente tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta di dati della mobilità. È quindi necessario stabilire ruoli e responsabilità che accompagneranno, negli anni di monitoraggio del PUMS, la pluralità relazionale.

In maniera preliminare si possono identificare i seguenti soggetti:

- Comune di Lanciano;
- Provincia di Lanciano;
- Regione Abruzzo;
- Ministeri (MIT –MASE–MISE);
- Istituzioni e Enti (ACI, ARPA, ISTAT);
- Operatori del trasporto e della mobilità (TPL e sharing);
- Mobility manager (aziendali e d'area).

La responsabilità della realizzazione del Piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è del Comune di Lanciano, che affiderà il compito ad una specifica risorsa che avrà il ruolo di “Coordinatore del monitoraggio del PUMS”.

Per garantire l'operatività del Piano di Monitoraggio, il Comune di Lanciano, dopo l'approvazione del PUMS, dovrà siglare un accordo interistituzionale con tutti i soggetti sopra elencati definendo un protocollo di collaborazione per la fornitura dei dati necessari a produrre i report biennali di monitoraggio del PUMS. Tale accordo dovrà definire, per ciascun soggetto:

- Il referente e/o l'ufficio deputato alla fornitura del dato;
- Descrizione del/i dato/i richiesto/i;
- Modalità di fornitura;
- Tempistica fornitura.

7.3.2 Il Piano di Monitoraggio

Il monitoraggio del PUMS è un processo che si struttura su un ciclo biennale in un arco temporale di dieci anni. All'interno della finestra temporale di due anni, è possibile contraddistinguere tre macro-fasi principali:

- Fase dell'acquisizione dati;
- Fase della verifica del raggiungimento obiettivi;
- Fase della predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive.

Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, nella finestra temporale dei 10 anni di validità del PUMS, è rappresentabile attraverso il seguente crono-programma di massima:

Tabella 37 – Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio del PUMS

Anno	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Raccolta Dati	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Verifica, partecipazione, azioni correttive			x		x		x		x		x
Pubblicazione Report			x		x		x		x		x
Aggiornamento PUMS					x						x

7.3.3 Report del monitoraggio

Il Report di monitoraggio è il documento in cui vengono condensate le attività di ciascun biennio di monitoraggio. La sua pubblicazione è fondamentale nell'ottica dell'instaurazione di una comunicazione attiva verso i cittadini e le imprese del territorio, che concorre positivamente anche al conseguimento complessivo dei target e obiettivi del PUMS. La sua pubblicazione avverrà sui siti istituzionali del Comune di Lanciano e della Provincia di Chieti. Il documento sarà organizzato indicativamente in base al seguente indice:

- Introduzione;
- Descrizione degli indicatori e metodologie di calcolo;
- Descrizione interventi realizzati nel biennio di monitoraggio (Griglia di monitoraggio dell'attuazione);
- Andamento degli indicatori di contesto;
- Andamento degli indicatori del PUMS;
- I risultati del Monitoraggio;
- Analisi critica dei risultati;
- I risultati della partecipazione;
- Prossimi passi;
- Glossario.

7.3.4 Aggiornamento del PUMS – valutazione ex-post

Come anticipato, il PUMS è predisposto su un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. Il DM n.397 del 04/08/17 stabilisce che, al quinto anno di vigenza, dopo l'approvazione, con i dati disponibili di monitoraggio dei due bienni passati, dovrà essere effettuato un aggiornamento del Piano. L'aggiornamento è fisiologico in piani strategici e di ampia portata quali sono i PUMS, e i fattori che ne possono determinare l'esigenza possono essere:

- Evoluzione del contesto normativo sovraordinato (europeo, nazionale, regionale);
- Evoluzione tecnologica (servizi, veicoli, infrastrutture);
- Cambiamenti climatici;

- Scostamento con i risultati attesi;
- Poca efficacia degli interventi previsti rispetto ai target.

A seconda dell'entità di variazione di ciascuno dei sopraelencati fattori si dovrà effettuare un aggiornamento sostanziale o semplicemente correttivo del Piano. In ogni caso dovrà essere avviato un vero e proprio processo partecipativo, come descritto precedentemente e dovrà essere effettuata la verifica di assoggettabilità alla VAS.

GLOSSARIO

Termine / Espressione	Definizione
Accessibilità	È la capacità di accedere a luoghi della città in cui sono localizzate attività di interesse e destinazioni che si desidera raggiungere.
Approccio integrato	Integrazione di pratiche e politiche a coinvolgere modalità di trasporto, settori, enti pubblici e privati, livelli di competenza territoriale e tra enti limitrofi per territorio.
Approccio partecipativo	Insieme di attività finalizzate al coinvolgimento dei cittadini e portatori di interesse nello sviluppo di un processo decisionale, creando le condizioni per affrontare localmente elementi complessi della pianificazione e garantire la parità di genere.
Bike-sharing	Il bike-sharing, letteralmente "biciclette in condivisione", è un sistema che mette a disposizione degli iscritti al servizio diverse biciclette dislocate in punti strategici della città, che si possono prelevare e riconsegnare una volta effettuato lo spostamento. Il servizio ha lo scopo di ridurre l'utilizzo dell'auto privata in città a favore di un mezzo sostenibile quale la bicicletta.
Car-sharing	Il sistema del car-sharing si basa sulla condivisione dell'utilizzo dell'auto privata. Rivolto a quelle persone che non hanno la necessità di utilizzare l'autovettura privata tutti i giorni consente, mediante l'iscrizione al sistema e il pagamento di un corrispettivo, l'utilizzo di una vettura senza dover sostenere le spese legate alla sua gestione.
Domanda di mobilità	La domanda di mobilità (o domanda di trasporto) è il numero di utenti, con determinate caratteristiche, che utilizza un sistema di trasporto in un determinato periodo di tempo (ora, giorno, ecc.).
Grafo stradale	Rappresentazione schematica delle infrastrutture destinate alla circolazione dei veicoli. Il grafo è costituito da una serie di archi (vedi definizione) e nodi (vedi definizione) collegati tra loro.

Hub intermodale	Un Centro di Mobilità o Hub intermodale è una struttura specializzata nel trasferimento tra diverse modalità di trasporto delle persone e/o delle merci.
Incidente stradale	La Convenzione di Vienna del 1968 definisce l'incidente stradale come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone. Per tale ragione, nel caso in cui l'incidente riguardi soltanto danni alle cose, esso è escluso dal computo. I dati si riferiscono dunque esclusivamente ai casi di incidente verbalizzati e con danni alle persone.
Infomobilità	Servizi di supporto alla mobilità urbana basati sull'impiego di tecnologie dell'informazione, rivolti sia agli utenti del trasporto pubblico locale sia a quanti si spostano in città con mezzi privati.
Intermodalità	Uso combinato di due o più sistemi di trasporto al fine di ottimizzare i tempi ed i costi legati allo spostamento.
Interscambio	Momento e luogo in cui si effettua il passaggio da un sistema di trasporto ad un altro.
Isole ambientali	Sono ambiti urbani composti esclusivamente da strade locali ("isole" in quanto interne alla maglia della viabilità principale, "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani). Le isole ambientali, anche se periferiche, sono tutte da considerare come "aree con ridotti movimenti veicolari".
Logistica	Insieme delle attività aziendali di natura fisica, gestionale e organizzativa che governano i flussi di beni e di informazioni, dalla fase di acquisizione delle materie prime e dei prodotti industriali fino

	alla consegna dei prodotti finiti al sistema commerciale.
Mobilità	Insieme dei movimenti di persone e merci che si svolgono in un ambito territoriale e che sono legati a molteplici attività: lavoro, studio, acquisti, svago etc. Si parla di mobilità sistematica quando lo spostamento è effettuato in maniera costante e con le stesse modalità (lavoro e studio), si parla di mobilità erratica quando lo spostamento è occasionale e viene effettuato con mezzi diversi.
Mobilità dolce	Insieme degli spostamenti che implicano l'impiego esclusivo della capacità fisica dell'uomo; sono gli spostamenti effettuati a piedi o con mezzi non motorizzati.
Modello di simulazione del traffico	Strumento matematico, utilizzato nella pianificazione degli impatti viabilistici, che consente essenzialmente di valutare gli effetti sul traffico delle reti di trasporto indotti sia da modifiche dei sistemi circolatori che da interventi strutturali, permettendo anche il confronto di diverse soluzioni progettuali.
Monitoraggio	Processo costante di misurazione e valutazione dei progressi che avviene con la raccolta di nuovi dati e/o utilizzando fonti esistenti.
Obiettivi	Descrivono i progressi che una città intende fare e specificano la direzione che si vuole imprimere a tali migliorie, ma non gli strumenti che si intendono utilizzare per ottenerle.
Park&Ride	Parcheggio della auto privata in corrispondenza di un parcheggio scambiatore e successivo utilizzo del trasporto pubblico locale ferroviario
PM 10	Materiale presente nell'atmosfera in forma di particelle microscopiche, il cui diametro è uguale o inferiore ai 10 millesimi di millimetro; è una delle

	frazioni in cui viene classificato il particolato, l'inquinante atmosferico con maggiore impatto nelle aree urbane. Si usa anche come parametro di valutazione della qualità dell'aria.
PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile	Piano strategico di medio-lungo periodo, teso a soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri dei residenti e degli utilizzatori di una città al fine di migliorare la loro qualità della vita.
Ripartizione modale (<i>modal split</i>)	Quota degli spostamenti riferita ai singoli modi di trasporto (auto, bus, treno, ecc) rispetto agli spostamenti complessivi.
Scenario di riferimento	In base all'allegato I del D.M. 4 agosto 2017 « <i>lo Scenario di riferimento (SR) è quello che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS. In altre parole lo SR è lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione (ad esempio demografica) del sistema e per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilità) da altri piani sovraordinati.</i> »
Sistemi Intelligenti di Trasporto – ITS (acronimo di Intelligent Transportation Systems)	Soluzioni basate sulle tecnologie dell'informazione e della Comunicazione (ICT) finalizzate all'ottimizzazione dei processi di trasporto.
Stakeholder	Portatore di interesse.
Target	Rappresenta il valore desiderato di un indicatore e sono l'espressione concreta delle scelte politiche. Concentrandosi su indicatori specifici, definiscono la linea di collegamento tra l'oggi e un momento futuro di verifica.
Valutazione	Processo di verifica dei risultati ottenuti in rapporto agli obiettivi previsti a vari stadi del processo di redazione e implementazione del PUMS

Zone a traffico limitato – ZTL

Definita dal Codice della Strada come area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitate ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Andamento della popolazione residente. Comune di Lanciano Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT.....	12
Figura 2 - Andamento della popolazione residente. Provincia di Chieti Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT.....	13
Figura 3 - Andamento della popolazione residente. Regione Abruzzo - Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT.....	13
Figura 4 - Variazioni annuale della popolazione del Comune di Lanciano a confronto con la provincia di Chieti e la regione Abruzzo Dati ISTAT al 31 dicembre 2022. Elaborazione TUTTITALIA.IT	14
Figura 5 - Piramide dell'età Comune di Lanciano Dati ISTAT al 1° gennaio 2003. Elaborazione TUTTITALIA.IT	14
Figura 6 - Piramide dell'età Comune di Lanciano Dati ISTAT al 1° gennaio 2023. Elaborazione TUTTITALIA.IT	15
Figura 7 - Andamento della popolazione per età scolastica Comune di Lanciano Dati ISTAT al 1° gennaio 2021. Elaborazione TUTTITALIA.IT.....	16
Figura 8 - Incidenza giovani 15-29 anni che non studiano e non lavorano Comune di Lanciano Dati ISTAT al 2011.....	18
Figura 9 - Partecipazione al mercato del lavoro femminile. Comune di Lanciano Dati ISTAT al 2011.....	19
Figura 10 - Rete ferroviaria gestita da TUA Spa.....	25
Figura 11 – Riepilogo percorrenze ferroviarie per tratta - TUA	27
Figura 12 – Media di ingressi e di uscite giornaliere al casello 2021 [Fonte: ASPI].....	29
Figura 13 – Carta dei valori PRP Quadrante Nord di Lanciano (Foglio 362 ovest)	33
Figura 14 – Carta dei valori PRP Quadrante sud di Lanciano (Foglio 371 ovest).....	34
Figura 15 – Carta del Rischio idraulico PAI	36
Figura 16 – Tav. 2a Carta dei Vincoli PRG Lanciano.....	42
Figura 17 – Legenda Tav. 2a Carta dei vincoli PRG Lanciano.....	43
Figura 18 – Tav. 4° Progetto Urbano – Sintesi PRG comune di Lanciano	44
Figura 19 – Legenda Tav. 4° Progetto Urbano – Sintesi PRG comune di Lanciano	45

Figura 20 – Quadro sinottico degli interventi del PGTU	48
Figura 21 – Planimetria di progetto: Realizzazione di una nuova strada Via per Treglio	51
Figura 22 – Planimetria di progetto: Realizzazione di rotatoria tra l'intersezione di Via Iconicella con le strade comunali Via Calacioppo – Via Mameli	52
Figura 23 – PFTE 01 EG – PLA 06B Planimetria di inquadramento su CTR Regionale – tratto 21 e 23	54
Figura 24 – PFTE 01 PRG – PLA 03 A Variante al PRG Planimetria su base PRG – Comune di Lanciano	54
Figura 25 – Mappa della rete ferroviaria abruzzese	56
Figura 26 – Rete ferroviaria e stazioni	60
Figura 27 – Rete stradale a servizio del comune di Lanciano (fonte: Open Street Map)	63
Figura 28 – T01 Trasporto privato – Stato di fatto	66
Figura 29 – T03 TPL – Stato di fatto	70
Figura 30 – Parcheggi esistenti	73
Figura 31 – Torre ascensore del parcheggio di Sant'Egidio in corso di realizzazione	74
Figura 41 – Distribuzione delle superficie territoriali tra i comuni della conurbazione	79
Figura 42 – Distribuzione della densità abitativa tra i comuni della conurbazione	80
Figura 43 – Tipo di spostamenti (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	82
Figura 44 – Principali generatori di spostamenti verso il comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	84
Figura 45 – Principali destinazioni dal comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	86
Figura 46 – Motivo degli spostamenti totali (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	87
Figura 47 – Motivo degli spostamenti interni al comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	88
Figura 48 – Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (Motivo: lavoro) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	89
Figura 49 – Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (motivo: studio) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	90
Figura 50 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di studio. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	91

Figura 51 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di lavoro. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	92
Figura 52 – Spostamenti con mezzo pubblico interni al Comune di Lanciano. Tempo Impiegato (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	93
Figura 44 - Distribuzione dei flussi e relativo grado di congestione – Scenario attuale. Ora di punta della mattina. (su ortofoto).....	99
Figura 45 - Distribuzione dei flussi e relativo grado di congestione. Scenario Attuale. Ora di punta della sera. (ortofoto)	100
Figura 32 – Percorso MTB del Sangro.....	108
Figura 33 – Foto Percorso MTB del Sangro	109
Figura 34 - Quadro progettuale - Documento di indirizzo strategico della mobilità ciclistica regionale	110
Figura 35– T02 Ciclabilità e pedonalità – Stato di fatto.....	111
Figura 36 – Percorso ciclabile in bike lane esistente in via Panoramica in stato di usura (Fonte: Google Street view)	112
Figura 37 – Percorso ciclabile in bike lane su via Panoramica in stato di usura (Fonte: Google Street view)	113
Figura 38 – Interferenza tra la pista ciclabile e un accesso privato su via del Mare (Fonte: Google Street View)	115
Figura 39 – Interferenza tra la pista ciclabile e via Marzabotto su via del Mare (Fonte: Google Street View)	116
Figura 40 – Poli attrattori	123
Figura 53 – Questionario PUMS. Sede del Comune di Lanciano	135
Figura 54 – Questionario PUMS	136
Figura 55- T04 Trasporto privato – Scenario	160
Figura 56 – Z.T.L.- Scenari.....	162
Figura 57– Sezione tipologica Pista ciclabile in sede riservata e protetta su strade extraurbane	165
Figura 58– Sezione tipologica Pista ciclabile in sede promiscua su strada urbana con limite di 30 km/h....	165
Figura 59 – Riferimento progettuale per Sharing mobility in piazza Ungheria	166
Figura 60 – Riferimento progettuale linea tranviaria sull'ex tracciato della linea Sangritana	167

Figura 61– Sezione tipologica lungo il fiume Sangro sponda sinistra	168
Figura 62 – T05 Ciclabilità e pedonalità – Scenario	171
Figura 63 – T06 TPL – Scenario	176
Figura 64- Riferimento pista ciclabile in sede promiscua in zona 30 km/h.....	178

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Andamento della popolazione per fasce d’età aggiornato a Luglio 2024 (fonte: Comune di Lanciano)	17
Tabella 2 - Partecipazione al mercato del lavoro di Lanciano nel ventennio 1991-2011 - Dati ISTAT al 2011.....	19
Tabella 3 - Confronto partecipazione al mercato del lavoro tra Comune di Lanciano, Regione Abruzzo e Italia Dati ISTAT al 2011	20
Tabella 4 – Le stazioni principali del TPL.....	26
Tabella 5 - Flusso di passeggeri - Saliti e Discesi alle stazioni TUA [Fonte: TUA 2021]	28
Tabella 6 - Obiettivi strategici del PRIT	30
Tabella 7 - Elenco degli interventi del PGTU di Lanciano.....	47
Tabella 8 – Impianti semaforici nel comune di Lanciano.....	67
Tabella 15 – Matrice O/D su auto – punta mattina 8.00-9.00 (fonte: PGTU 2012)	75
Tabella 15 – Superficie, popolazione e densità abitativa della conurbazione.....	78
Tabella 16 - Tipologia degli spostamenti (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011).....	82
Tabella 17 – Principali origini degli spostamenti verso Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	83
Tabella 18 – Principali destinazioni dal comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011) .85	
Tabella 19 – Tipologia di spostamenti per motivi di lavoro e studio (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	86
Tabella 20 – Motivo degli spostamenti interni al comune di Lanciano (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	88
Tabella 21 – Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (Motivo: lavoro) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011).....	89
Tabella 22 - Spostamenti interni al comune di Lanciano per genere (Motivo: studio) (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011).....	89
Tabella 23 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di studio. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	90

Tabella 24 – Spostamenti interni al Comune di Lanciano per motivi di lavoro. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	91
Tabella 25 – Spostamenti con mezzo pubblico interni al Comune di Lanciano. Tempo Impiegato (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	93
Tabella 26 – Spostamenti verso Lanciano dalle principali origini. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	94
Tabella 27 – Spostamenti da Lanciano verso i principali attrattori. Ripartizione modale (ns. elaborazioni su dati ISTAT 2011)	95
Tabella 23 - Matrice O/D spostamenti con l'auto. Ora di punta della mattina	96
Tabella 24 - Matrice O/D spostamenti con l'auto. Ora di punta della mattina	97
Tabella 25 – Numero incidenti in Centro abitato	102
Tabella 26 – Tipo di incidente	102
Tabella 11 – Numero di incidenti (agg. 23/08/2024)	104
Tabella 12 – Numero di feriti (agg. 23/08/2024)	105
Tabella 13 – Incidenza della velocità (agg. 23/08/2024)	106
Tabella 14 - Incidenti avvenuti su via del Mare anno 2024	117
Tabella 28 – Macro-obiettivi minimi obbligatori del PUMS	125
Tabella 29 – Macro-obiettivi	127
Tabella 30 – Obiettivi specifici	129
Tabella 31 – Strategie e azioni strategiche del PUMS di Lanciano	155
Tabella 32 – Macro-obiettivi e target	196
Tabella 33 – Obiettivi specifici e target	199
Tabella 34 – Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio del PUMS	202