



Comune di Lanciano

## Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

### Allegato H

### Osservazioni della cittadinanza al PGTU e controdeduzioni



dicembre 2012

[2893ST]



## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Osservazioni e controdeduzioni .....</b>	<b>4</b>
2.1	Osservazione del Cav. Luigi Barone .....	4
2.2	Osservazione del sig. Raffaele Angelucci .....	8
2.3	Osservazione del sig. Paolo Scaglione .....	9
2.4	Osservazione del sig. Stefano Luciani .....	10
2.5	Osservazione dell'Avv. Michelino Dell'Elce .....	11
2.6	Osservazione dell'Associazione "Ai Cappuccini" .....	12
2.7	Osservazione dell'Associazione "Nuovo Senso Civico" .....	16
2.8	Osservazione dell'Ing. Fabio Maddestra .....	19



# 1 Introduzione

Il PGTU di Lanciano nella sua interezza ha attraversato un lungo periodo di confronto e di affinamento a cui hanno partecipato i tecnici ed i politici dell'Amministrazione.

Un elemento fondamentale caratteristico del PGTU di Lanciano è l'estensione della partecipazione alla parte politica e alla cittadinanza tutta sin dalle prime fasi e non solo con l'adozione del piano da parte della giunta, superando quanto previsto dalle norme. Tale "allargamento" nel tavolo del confronto sin dalle prime fasi del lavoro ha garantito la piena trasparenza e la massima condivisione dell'intero processo di formazione del Piano: dal quadro diagnostico (il "cosa non funziona nella città"), all'identificazione degli obiettivi (il "come si vorrebbe funzionasse") ed alla individuazione delle strategie (il "come arrivarci"). Ovviamente tale ambito partecipato non può e non vuole garantire il consenso generale sulle proposte del piano: esso è e va inteso come uno strumento di particolare efficacia per individuare le soluzioni migliori e maggiormente condivise, in modo da rendere il piano effettivamente rispondente alle necessità ed aspettative, e quindi attuabile anche dal punto di vista politico.

La fase partecipativa della fase iniziale ha avuto il suo compimento in occasione "1° Forum partecipato sul Piano Generale del Traffico Urbano", organizzato dall'Amministrazione Comunale e Assessorato ai Trasporti, che si è tenuto al Palazzo degli Studi di Corso Trento e Trieste in data 02 maggio 2012.

A seguito di tale incontro in cui sono state illustrate le strategie e gli obiettivi del Piano, sono giunte all'indirizzo di posta elettronica certificata del Comune delle osservazioni/suggerimenti, inviate da privati cittadini e associazioni, le quali sono state analizzate dal punto di vista tecnico per quanto riguarda la fattibilità e la compatibilità con i vari interventi previsti dal Piano. Il presente allegato riporta puntualmente tutte le osservazioni ricevute e le relative controdeduzioni.



## 2 Osservazioni e controdeduzioni

### 2.1 Osservazione del Cav. Luigi Barone

*"Grazie Sig. Sindaco per l'invito rivolto ai cittadini, tramite fb, riguardante gli argomenti in oggetto. Allo scopo di "alleggerire" il traffico in via Virgilio, che in certi orari del mattino e del pomeriggio è veramente molto intenso, (oltretutto con auto parcheggiate lungo il marciapiede). Vorrei proporre di prendere in considerazione la possibilità di far diventare detta via a "Senso Unico" coinvolgendo in tale progetto Via Don Minzoni. Pertanto si potrebbe imboccare Via Don Minzoni (anche da Via Rosato) e, giunti alla " rotonda vicino al liceo, imboccare a "senso unico" Via Virgilio diretti per Via S. Spirito (o viceversa). Con questa modifica si diminuirebbe il traffico in tale via Virgilio. Grazie Cav. Luigi Barone"*

Dall'analisi della rete viaria di Lanciano si evince che l'itinerario costituito da Via Don Minzoni-Via Virgilio pur essendo costituito da viabilità locale raccoglie molto traffico essendo l'unico che consente di collegare velocemente Via Guido Rosato a Via Santo Spirito (circa 500m di percorso). Le alternative sono infatti costituite dalla SP84 a sud (percorso di circa 2km) o l'itinerario Via Ferro di Cavallo, Via del Mancino (circa 1.3km). La proposta del Cav. Barone potrebbe essere realizzabile con l'ipotesi di senso unico nel tratto finale di Via Virgilio, ovvero quello compreso tra Via Ovidio e Via Santo Spirito. Questo infatti permetterebbe di mettere "a sistema" il senso unico già presente nel tratto di Via Don Minzoni compreso tra Via Santo Spirito e la nuova rotatoria del Liceo.

Questo scenario è stato simulato con il modello di macrosimulazione del traffico, il quale è stato implementato proprio con lo scopo di dotare amministrazione e progettisti di uno strumento a supporto delle decisioni. Nelle immagini seguenti si riportano, per lo stato attuale e per lo scenario "a senso unico" proposto dal Cav. Barone, i flussi veicolari e il livello di saturazione (rapporto flusso/capacità) interessanti la viabilità in esame.



### Flussogramma

Stato Attuale

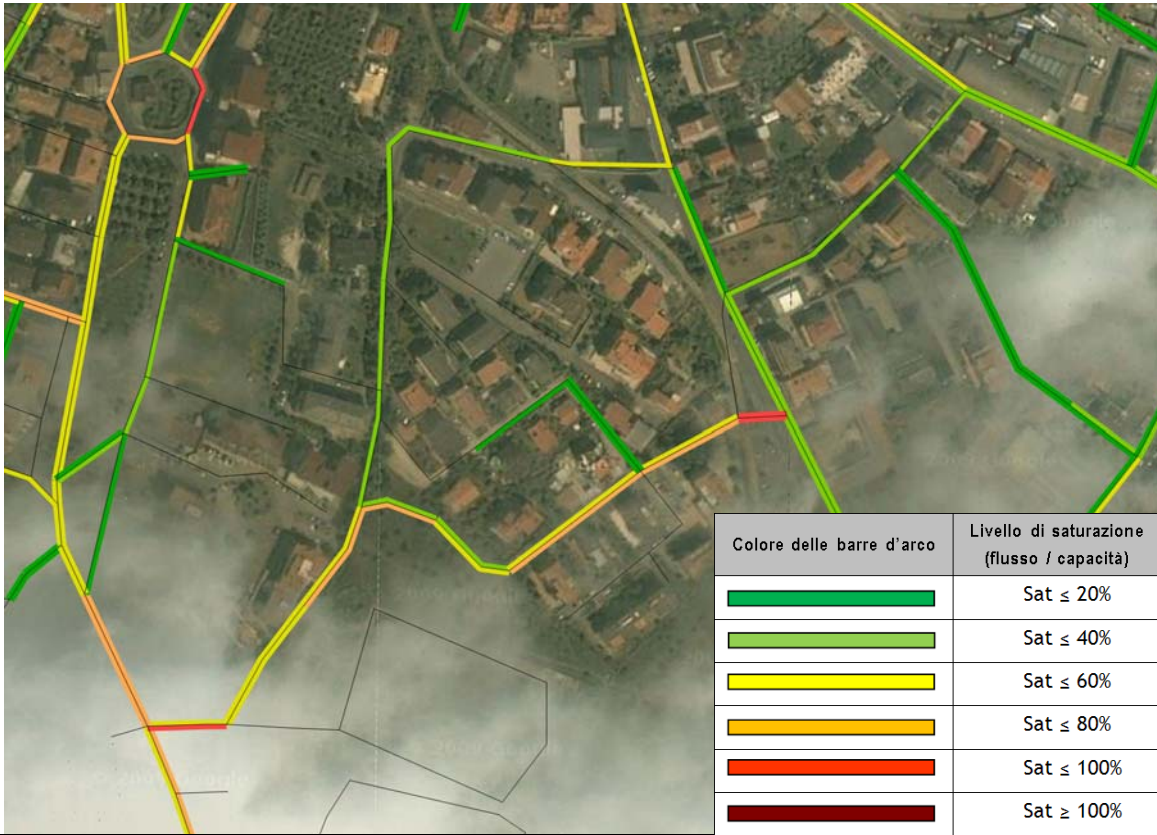


Scenario "a senso unico"

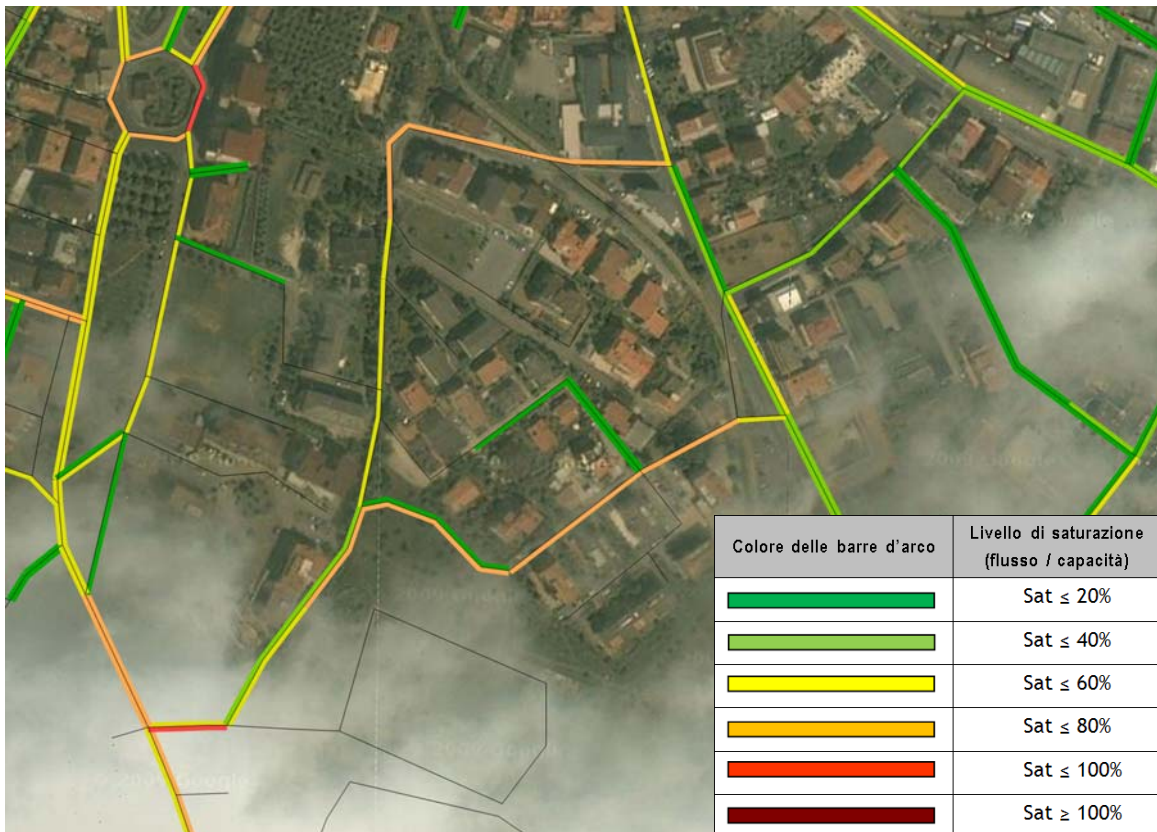


### Saturazione

#### Stato Attuale



#### Scenario "a senso unico"



Dalle simulazioni si evince come il senso unico in Via Virgilio comporterebbe un aumento del traffico nel tratto di Via Don Minzoni compreso tra Via Santo Spirito e la nuova rotatoria del Liceo, il quale non è in grado di accogliere volumi di traffico significativi (grado di saturazione tra il 60% e 80%) data la larghezza esigua della sede stradale soprattutto nelle vicinanze del passaggio a livello.

Per questo il Piano **non ha accolto** questa sistemazione dei sensi di circolazione.

Ritenendo comunque molto importante questa problematica si consiglia di realizzare, previa verifiche tecnico-modellistiche, la viabilità prevista dal vigente Piano Regolatore Generale. Il PRG individua infatti una viabilità di complemento a quest'area, la quale consentirà di collegare la nuova rotatoria davanti al Liceo con Via Santo Spirito, all'altezza dell'intersezione con Via del Verde, e quindi di bypassare Via Virgilio e restituirla al solo traffico locale dei residenti. Nell'immagine seguente si riporta uno schema della nuova viabilità prevista dal PRG.



Figura 1: Viabilità prevista dal PRG per l'area in esame

## 2.2 Osservazione del sig. Raffaele Angelucci

*“Questa l’e-mail che voleva essere spunto per iniziare un lavoro di pianificazione degli itinerari ciclabili che andrebbe concertato con chi si sta occupando del piano traffico in preparazione. Successivamente sono stato presente all’incontro con un potenziale fornitore del servizio (sig Fulvio Tura Ditta C’ENTRO IN BICI) ormai mesi or sono che aveva mostrato la sua disponibilità anche a fornire due mezzi (uno assistito elettricamente e l’altro no) per pianificare una giornata con un test sui percorsi urbani e valutazioni pratiche Non so se sono state contattate altre aziende per fornire preventivi / proposte. Non ho avuto altre notizie, ad oggi. Confermo la disponibilità a fornire la mia collaborazione nei modi che riterrete utili ed opportuni.*

*Saluti Raffaele”*

Viene riportata quindi una corrispondenza di posta elettronica riguardo un progetto denominato “Anaxum” che prevede una ipotesi di percorsi ciclabili e l’istituzione di un servizio di bike sharing, con anche una prima ipotesi di dislocazione dei punti di prelievo delle biciclette (vedi figura seguente).



Figura 2: Punti di prelievo biciclette previsti dal progetto Anaxum per il servizio di bike sharing

Il Piano prevede una rete di piste ciclabili il cui percorso è stato analizzato in dettaglio per quanto riguarda spazi e pendenze (si vedano a proposito gli interventi denominati M2 e M3 descritti in relazione generale). L’istituzione delle piste è un intervento studiato che si sposa con altri che interessano la viabilità e quindi la mobilità veicolare. Per quanto riguarda il servizio di bike sharing, si ha che esso è subordinato, soprattutto dal punto di vista del successo dell’iniziativa, alla realizzazione delle piste ciclabili. Verrà valutata l’opportunità di promuovere il bike sharing in cui il prerequisito perché l’iniziativa abbia



successo è che ci sia interesse dei privati che dovrebbero poi gestire operativamente la manutenzione e, se necessario, la rilocazione delle biciclette nei punti di raccolta. Tale iniziativa, già in fase di ideazione, dovrà raccordarsi con l'eventuale sistema di videosorveglianza per garantire la supervisione delle rastrelliere bici e preservarne così la loro disponibilità nel tempo.

La rete di piste ciclabili prevista dal Piano, a differenza di quanto ipotizzato dal progetto Anaxum, fa sì che i percorsi della mobilità lenta non vadano ad interessare strade molto trafficate come ad esempio la SP82, ma siano posti su quelle strade le cui caratteristiche, attuali o future, siano compatibili con la realizzazione di percorsi ciclopeditoni. Tutto questo è stato previsto in maniera ragionata, ovvero andando a collegare molti poli attrattori della città (centro storico, terminal bus, ospedale, scuole, aree sportive, aree pedonali, parchi etc.) senza andare a discapito della sicurezza e della brevità dei percorsi, tutti fattori questi che rendono appetibile la rete di percorsi.

Si fa notare comunque come la rete di piste prevista dal Piano sia quasi totalmente compatibile, a meno del punto di prelievo di Piazza Unità d'Italia (ex Piazza della Vittoria), con il servizio di bike sharing previsto dal progetto Anaxum.

### 2.3 Osservazione del sig. Paolo Scaglione

*“Desidero lasciare alle future generazioni una città con meno traffico, più verde con più piste ciclabili. Non ha senso fare un traffico limitato, ma un servizio pubblico che invita le persone ad utilizzarlo come nei paesi nord europei, dove spostarsi è un gioco da ragazzi. Più multe a chi non rispetta le leggi e vedrete che quando si toccherà il fondo del portamonete cambieranno anche le abitudini delle persone. Ho vissuto per 40 anni in una città dove prima va tutelato il pedone, poi il ciclista.*

*Grazie*

*Paolo Scaglione”*

Il sig. Scaglione più che con una osservazione da il suo contributo alla fase partecipativa del Piano con un augurio per le future generazioni dal quale si possono estrapolare concetti che il Piano dovrebbe contenere quali: riduzione del traffico privato e maggiore attenzione alle utenze deboli. Gli interventi sulla mobilità lenta, così come quelli sulla viabilità, sulla sosta e sul trasporto collettivo descritti in relazione generale fanno sì che **gli obiettivi finali del Piano siano gli stessi auspicati dal sig. Scaglione.**



## 2.4 Osservazione del sig. Stefano Luciani

*“Buonasera, ho 2 suggerimenti, uno semplice, l'altro un pò più complicato, forse:*

*1) Perché non si riapre al traffico la traversa su Via Dalmazia, immediatamente prima dell'edificio della sangritana? Aiuterebbe a far defluire chi deve andare verso Via Ferro di Cavallo senza congestionare Via Dalmazia soprattutto nelle ore di punta. C'è spazio anche per una corsia preferenziale per i pullman*

*2) Via Tinari: è possibile realizzare una rotonda su questa via all'altezza dell'agenzia delle entrate? chi esce e vuole andare verso pianeta deve fare il giro al passaggio a livello e tornare indietro, una manovra non proprio ortodossa*

*Buon lavoro a tutti*

*Stefano Luciani”*

Gli interventi suggeriti dal sig. Luciani riguardano due zone in cui il Piano, direttamente o indirettamente, interviene.

Nello specifico l'intervento di riorganizzazione della intersezione tra Via Dalmazia, Via De Crecchio, Via Ferro di Cavallo e Via del Mancino (intervento V6 descritto in relazione generale) risponde di fatto al punto 1), in quanto i nuovi sensi di circolazione permettono di scaricare Via Dalmazia dai veicoli che provenendo da Via del Mancino vogliono raggiungere Via Ferro di Cavallo.

Per quanto riguarda il punto 2) l'ipotesi di realizzare una rotatoria su Via Tinari all'altezza dell'agenzia delle entrate non è stata considerata realizzabile per motivi sia economici sia funzionali. Il Piano invece pone l'attenzione sull'intersezione tra Via Tinari, Via Rosato e Via Decorati al Valor Militare (intervento V9 della relazione generale) la quale è attualmente critica sia per problemi piano altimetrici, sia per la manovra di svolta ad U lungo Via Tinari che lo stesso sig. Luciani descrive come “non proprio ortodossa”. Il piano risolve questa intersezione con una rotatoria, portandola in sicurezza e rendendo agevole la suddetta manovra. Di conseguenza chi esce dall'agenzia delle entrate e vuole andare verso la rotatoria Gaeta è ancora obbligato a “fare il giro” alla fine di Via Tinari, ma questo avviene in modo sicuro e confortevole.

Il Piano quindi, seppur con modalità diverse, risponde con specifici interventi a entrambe le problematiche portate all'attenzione.



## 2.5 Osservazione dell'Avv. Michelino Dell'Elce

*“A chi può interessare vorrei segnalare l'incresciosa situazione del traffico in via delle Capannelle e Salita Fenaroli. Attualmente il posto è trafficato oltre ogni limite di sopportazione relativamente alla scarsa ampiezza delle vie in oggetto. In particolare alla luce dell'attuale volume di traffico, è perlomeno strambo che la Via delle Capannelle sia a doppio senso di marcia, e che sia anche consentita la sosta. Inoltre, molti autisti poco rispettosi dei segnali si disinteressano del divieto d'accesso in Salita Fenaroli, e vi accedono per salire verso Corso Roma. Qualcuno, ancora più disinteressato ai segnali stradali, continua in senso vietato in direzione Piazza del Plebiscito.*

*Suggerirei pertanto di prendere provvedimenti per regolarizzare il traffico nelle due vie succitate. Non osando sperare a una chiusura del traffico nel centro storico, perlomeno credo che in Via delle Capannelle andrebbe messo almeno il senso unico in direzione Via Spaventa.*

*Distinti saluti,*

*Avv Michelino Dell'Elce”*

Il Piano risolve la problematica sollevata dall'Avv. Dell'Elce prevedendo di istituire una ZTL, divisa in 3 settori o zone (per il dettaglio si veda l'intervento M1 descritto in relazione generale), in cui è compresa Via delle Capannelle. In questa via sarà quindi consentita la circolazione dei soli veicoli dei residenti della ZTL e la sosta dei soli veicoli dei residenti del settore 2, settore in cui ricade Via delle Capannelle.

Per ovviare inoltre al problema dei flussi parassiti che interessano Via delle Capannelle dovuti ad automobilisti che ignorando il divieto si immettono in Salita Fenaroli e da qui dopo un breve tratto contromano (che oltretutto nella previsione della riorganizzazione della viabilità a supporto della ZTL diventerà di mano) raggiungono Via Corsea e Via Fieramosca, si dispone la chiusura del collegamento carrabile tra essa e Salita Fenaroli tramite l'apposizione di elementi dissuasori (“panettoni”, fioriere etc).

## 2.6 Osservazione dell'Associazione "Ai Cappuccini"

*"L'Associazione "Ai Cappuccini" riunitasi in assemblea il giorno 7 maggio 2012 ha preso atto della volontà dell'Amministrazione Comunale di rinnovare il piano traffico cittadino e, nel congratularsi per la serietà con cui ha avviato la realizzazione del progetto, si permette suggerire le seguenti proposte allo scopo di dare un contributo alla sua realizzazione:*

- 1. Razionalizzare e rendere sicuri i collegamenti tra la zona Cappuccini e la zona Fiera, al fine di snellire l'attraversamento dello sbarramento che crea il Corso Trento e Trieste.*
- 2. Realizzare sensi unici di percorrenza sulle vie parallele: Viale Cappuccini. via Martiri. via Marconi e via Belvedere, al fine di snellire il traffico di viale Cappuccini e via Martiri. Prima di questa realizzazione si invita a sistemare nel migliore dei modi Via Martiri in quanto allo stato attuale difficilmente un pullman ha facile transito sia per gli alberi non potati sia per la carreggiata sconnessa. A ciò si aggiungono una illuminazione notturna carente e i marciapiedi impraticabili.*
- 3. Razionalizzare e migliorare il traffico nelle ore di entrata e uscita degli alunni dalle scuole sia pubbliche che legalmente riconosciute, specie in via Marconi, via Fagiani, via Martiri e viale Cappuccini.*
- 4. Realizzare in Piazza Frassati aree di parcheggio a tempo limitato nelle ore diurne e nei giorni lavorativi.*
- 5. Delimitare con opportuna segnaletica orizzontale le aree di sosta in tutte le strade cittadine, specie in prossimità di incroci e curve, in considerazione dell'attuale cattiva abitudine di molti di parcheggiare non in modo regolamentare. Si suggerisce in riguardo collocarvi adeguati ostacoli regolamentari (ad esempio: sfere).*
- 6. Realizzare con urgenza una segnaletica orizzontale pedonale per tutta la lunghezza di via Belvedere, dove non esiste un adeguato marciapiede, allo scopo di rendere sicuri i pedoni che la percorrono. Vi si installino anche dei "dissuasori di velocità a raso".*
- 7. Si sollecita la corretta, continua manutenzione e visibilità degli attraversamenti pedonali e della segnaletica orizzontale di tutta la città con una adeguata tempestiva manutenzione.*
- 8. Allargare l'attraversamento dei passaggi a livello tra via Ferro di Cavallo e Via Mancino, e quello di Via Tinari, e realizzarvi un adeguato percorso pedonale in ambedue i sensi di marcia.*
- 9. Rendere più sicuro ai pedoni l'attraversamento di Corso Roma, via Fieramosca, Via dei Frentani, via Garibaldi e via Valera.*
- 10. Rendere usufruibile ai cittadini l'area inutilizzata esistente tra via Rosato e via E. Miscia creando vi possibilmente un parcheggio per i numerosi utenti del vicino ufficio postale, oppure ampliando la vicina area verde attrezzata.*
- 11. Aprire al traffico e alla sosta la strada esistente tra via Petraghani e via Belvedere (lato giardino Benedetta della Croce) inspiegabilmente ancora chiusa al traffico, malgrado da tempo esista una corretta segnaletica orizzontale e verticale.*



12. *Sollecitare le varie amministrazioni competenti a realizzare nel tracciato cittadino della Ferrovia Sangritana, dalla nuova stazione a Marcianese, (o meglio da San Vito Città a Castelfrentano) un efficiente servizio metropolitana di superficie oppure, se non è possibile, rendere tutto il percorso ciclabile e pedonabile.*
13. *Studiare adeguate aree di parcheggio o sosta nella zona del complesso residenziale Agorà in previsione del prossimo completo utilizzo della struttura da parte dei privati.*
14. *Informare periodicamente e adeguatamente i cittadini sulle nuove regole del piano traffico e farle rispettare non solo nei primi giorni, per non creare abitudini incivili o punire unatantum i cittadini più ingenui o malcapitati per caso.*
15. *Concretizzare un efficace moderno piano di educazione civica per gli automobilisti e i pedoni, affinché tutti siano sempre rispettosi delle regole del traffico.*

*Certa del favorevole riscontro delle su citate aspettative, l'associazione tutta ringrazia dell'attenzione e augura che il nuovo piano del traffico possa essere realizzato nel migliore dei modi e nel più breve tempo possibile. Buon lavoro."*

Le varie proposte sono state analizzate singolarmente, si riportano quindi, punto per punto, le varie controdeduzioni.

1. Il Piano interviene in zona Fiera, in particolare con gli interventi 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 e V6 - Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio - Via Ferro di Cavallo - Via Dalmazia - Via del Mancino si migliora l'accessibilità e si mette in sicurezza la circolazione in questo quartiere. D'altro canto non si ritiene che Corso Trento e Trieste rappresenti uno sbarramento per il collegamento del quartiere Cappuccini con il quartiere Fiera in quanto il collegamento principale avviene lungo Via Ferro di Cavallo, Via Dalmazia e Via De Crecchio strade in cui il deflusso non risente direttamente della chiusura di Corso Trento e Trieste.
2. L'intervento V3 e l'intervento V3.2 (il quale è un'estensione del primo) descritti in dettaglio in relazione generale, prevedono la riorganizzazione della viabilità in tutto il quartiere Cappuccini istituendo sensi unici di circolazione su Viale Cappuccini, Via Martiri VI Ottobre, Viale Marconi e Via Galvani, oltre che su tutta la viabilità ad esse ortogonale. Via Belvedere è stata invece riorganizzata a senso unico solo nel tratto meridionale compreso tra Via Fagiani e Viale Cappuccini, mentre la parte settentrionale è lasciata a doppio senso in modo da rendere compatibile il nuovo schema con le chiusure alla circolazione apportate nel tratto terminale in occasione dei maggiori eventi sportivi che si tengono allo stadio "Biondi" (generalmente le partite casalinghe della locale squadra di calcio Virtus Lanciano). Questi interventi prevedono inoltre la realizzazione di una pista ciclabile su Viale Cappuccini, Via Fagiani e Via Belvedere. Per quanto riguar-



da la sistemazione della carreggiata, degli arredi funzionali e dell'illuminazione di Via Martiri VI Ottobre sono materie che esulano dalle competenze del PGTU;

3. L'intervento V3 riorganizza la circolazione del quartiere istituendo sensi unici e prevedendo la realizzazione di una pista ciclabile che serve sia gli istituti scolastici lungo Viale Cappuccini sia l'istituto d'arte "Palizzi". Uno degli obiettivi di tale intervento è quello di incentivare una diversione modale nel raggiungimento della scuola da parte degli studenti lancianesi, ovvero spostare una quota degli studenti verso il mezzo "bicicletta" rispetto all'attuale "auto passeggeri";
4. Piazza Frassati non è stata oggetto di indagine della sosta e quindi non conoscendo le dinamiche dei veicoli parcheggiati il Piano non propone alcun intervento particolare di riorganizzazione e regolamentazione della sosta. Lo studio e l'analisi delle dinamiche di sosta, e quindi gli interventi da attuare, su tutto il territorio comunale dovrebbe essere oggetto di un particolare strumento, il Piano della Sosta e dei Parcheggi (PSP), il quale studia uno scenario a lungo termine per risolvere, anche con interventi infrastrutturali, i problemi legati alla sosta di residenti ed altri fruitori delle varie aree della città.
5. Il Piano per le Zone a Sosta Regolamentata (si veda l'intervento S1 della relazione generale) prevede che tutti gli stalli interni a tali zone vengano opportunamente segnalati con segnaletica orizzontale e verticale, eliminando quindi la sosta non regolamentata, ovvero quella sosta priva di segnaletica orizzontale e verticale ma comunque permessa dal codice della strada, la quale non deve costituire intralcio alla circolazione dei veicoli e dei pedoni. L'estensione di questi interventi a tutte le aree cittadine è sicuramente condivisibile ed auspicabile.
6. Il Piano prevede per il tratto sud di Via Belvedere compreso tra Via Fagiani e Viale Cappuccini, la riorganizzazione della circolazione istituendo un senso unico di marcia e la realizzazione di un percorso ciclopedonale. Il tratto rimanente non è stato oggetto invece di specifici interventi, ma la realizzazione di un marciapiede che metta in sicurezza le utenze deboli e favorisca la mobilità lenta è certamente auspicabile.
7. Questa problematica, la quale riguarda le attività di manutenzione ordinaria e non di pianificazione, esula dal PGTU;
8. Gli interventi "V6 - Sistemazione dell'intersezione Via De Crecchio - Via Ferro di Cavallo - Via Dalmazia - Via Del Mancino" e "V9 - Sistemazione dell'intersezione Via Tinari - Via Rosato - Via Decorati al Valor Militare" riorganizzano le intersezioni in oggetto risolvendo contestualmente la problematica connessa alla larghezza dei passaggi a livello. La realizzazione di adeguati passaggi pedonali è invece un fattore di cui il progettista dovrà tener conto in sede di progettazione definitiva ed esecutiva.
9. L'ipotesi di istituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) e dell'Area Pedonale Urbana (APU), secondo le alternative descritte nell'intervento M1 della relazione generale riduce e/o elimina il traffico motorizzato che interessa tali vie aumentando la sicurezza delle utenze deboli.



10. L'intervento di realizzazione della pista ciclabile "Ala Sud" (cfr. intervento M3 descritto in relazione) prevede che il tracciato passi su questa area verde. È quindi auspicabile che in concomitanza con i lavori di realizzazione della pista si proceda alla sistemazione a verde attrezzato di tutta l'area.
11. L'intervento V3.2, subordinato all'intervento V3, prevede l'estensione a tutto il quartiere Capuccini della organizzazione a senso unico della viabilità interna al quartiere stesso. In questa riorganizzazione non è stata contemplata la riapertura di Via Petragrani, la quale è comunque realizzabile in quanto compatibile con la nuova sistemazione. In accordo con gli schemi di circolazione degli interventi V3 e V3.2 essa dovrebbe essere posta a doppio senso di circolazione.
12. Il servizio di metropolitana di superficie o di Tram-Treno lungo il tracciato della Ferrovia Sangritana, interessando varie amministrazioni comunali e altri soggetti privati, e data la necessità di valutare un intervento così importante con accurati e mirati studi trasportistici, esula dalle materie del PGTU. Per quanto riguarda una sua riconversione a percorso pedonale e/o ciclabile il Piano propone in effetti un suo parziale utilizzo in modo da collegare il percorso ciclopedonale del quartiere Santa Rita con l'"Ala Nord" del nuovo percorso ciclopedonale proposto, prevedendo che nel caso in cui l'attuale binario venga riutilizzato per il tram-treno, si dovrà valutare la fattibilità di costruire tale percorso in adiacenza. Si veda a proposito l'intervento M6 descritto in relazione generale.
13. La costruzione del complesso residenziale Agorà è attualmente ferma essendo scaduto il termine di 3 anni del permesso di costruire. Questa zona è comunque interessata dagli interventi V3 e V3.1 (descritti in dettaglio in relazione generale) i quali riorganizzando la viabilità del quartiere con sensi unici permetteranno di ricavare una corsia riservata alla sosta dei veicoli. In ogni caso un'eventuale ripresa delle attività edilizie del complesso dovrà essere accompagnata da studi di previsione di richiesta di sosta da parte dei residenti, degli operatori e dei clienti delle attività che vi si andranno ad insediare, in modo da individuare aree di parcheggio adeguate al nuovo carico veicolare.
14. La proposta è sicuramente condivisibile ed auspicabile, ma le attività inerenti l'informazione verso la cittadinanza circa le nuove regole del piano del traffico e l'educazione civica per gli automobilisti e i pedoni esulano dalle competenze del PGTU.
15. Vedi 14.

## 2.7 Osservazione dell'Associazione "Nuovo Senso Civico"

Si riporta un estratto del documento inviato dall'Associazione "Nuovo Senso Civico", nel quale essa:

*"propone che:*

- *L'Amministrazione Comunale di Lanciano si dia un obiettivo di lungo periodo ambizioso e innovativo che faccia della nostra comunità un esempio di vivibilità, salubrità e vero progresso che alla fine condurrà anche a risultati economici di prima grandezza attirando interesse e turismo da ogni parte del mondo, in raccordo con analoghe scelte da prendere per la fascia costiera (Costa dei Trabocchi e dintorni). Oltre alle specifiche capacità abbiamo la fortuna di avere tutti i requisiti di storia, cultura, tradizione e posizione geografica per poter raggiungere simili traguardi;*
- *L'Amministrazione Comunale di Lanciano progetti, sperimenti e adotti tutte quelle forme di mobilità alternativa già in uso in Italia e nel mondo nelle città più avanzate. Stabiliti gli obiettivi dovranno poi essere i tecnici e gli esperti del settore ad indicarci le soluzioni più appropriate, ma nel frattempo proviamo a suggerirne alcune:*
  1. *Potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico con progressiva elettrificazione e adozione di propellenti meno inquinanti (metano, biocombustibili, ecc);*
  2. *Utilizzo dell' ex-tracciato ferroviario come metropolitana di superficie;*
  3. *Aree di scambio ed intermodalità auto privata/bus navetta per il centro, pullman/bici, ecc. da individuare in zone esterne alla città già utilizzabili per questo servizio;*
  4. *Car-sharing (scambio di auto), Car-pooling (condivisione di auto), taxi collettivo;*
  5. *Creazione di una rete capillare di piste ciclabili e bike-sharing (scambio di bici pubbliche);*
  6. *Estensione ragionata delle aree pedonali e a traffico limitato (ZTL) con contemporanea valorizzazione delle stesse attraverso potenziamento dei servizi e degli arredi urbani che ne aumentino l'attrattiva anche in favore delle attività commerciali presenti;*
  7. *Incentivi per l'adozione di veicoli meno inquinanti e progressiva sostituzione del parco auto/autobus/mezzi comunali in direzione dell' "impatto zero";*
  8. *Controlli periodici dell'efficiente funzionalità dei mezzi in circolazione;*
  9. *Rimodulazione dei tempi della città (orari di scuole, uffici pubblici, esercizi, ecc.) per razionalizzare i flussi della mobilità e pianificare i trasporti in entrata e in uscita;*
- *L'Amministrazione Comunale di Lanciano svolga parallelamente un'azione di sostegno, rafforzamento e promozione delle scelte adottate attraverso:*



1. *Il monitoraggio permanente della qualità dell'aria e dell'ambiente durante il processo di progressiva riduzione delle fonti di inquinamento atmosferiche, del suolo e acustiche;*
2. *L'organizzazione di campagne informative ed iniziative pubbliche soprattutto nelle scuole per illustrare temi ed obiettivi nell'ottica di una modifica virtuosa degli stili di vita;*
3. *Il confronto e coinvolgimento continuo delle parti più attive della società civile, di medici, pediatri e specialisti per una sempre maggiore compartecipazione e condivisione delle scelte;*
4. *L'avviamento deciso di un processo di riduzione, risparmio ed efficientamento delle fonti energetiche privilegiando le forme meno inquinanti e ad impatto zero;*
5. *L'adozione di politiche che eliminino progressivamente tutte le fonti di inquinamento aggiuntive al traffico e non necessarie per la collettività, impedendo qualsiasi ulteriore operazione dannosa per la salute pubblica."*

Si riportano di seguito le controdeduzioni ai suggerimenti che riguardano più strettamente la viabilità e la mobilità:

- *utilizzo dell' ex-tracciato ferroviario come metropolitana di superficie*: il servizio di metropolitana di superficie o di Tram-Treno lungo il tracciato della Ferrovia Sangritana, interessando varie amministrazioni comunali e altri soggetti privati, e data la necessità di valutare un intervento così importante con accurati e mirati studi trasportistici, esula dalle materie del PGTU;
- *aree di scambio ed intermodalità auto privata/bus navetta per il centro, pullman/bici, ecc. da individuare in zone esterne alla città già utilizzabili per questo servizio*: grandi aree di parcheggio esterne alla città in cui attivare parcheggi di scambio non sono ad oggi presenti, quindi esulano dal PUT, di cui il PGTU rappresenta il progetto preliminare o piano quadro. Il PGTU è infatti uno strumento tecnico-amministrativo costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e di mezzi di trasporto sostanzialmente invariata (offerta bloccata). La localizzazione di tali aree dovrà quindi essere oggetto di altri livelli di pianificazione di lungo periodo (PUM, PRG).
- *Car-sharing (scambio di auto), Car-pooling (condivisione di auto), taxi collettivo*:  
Car-sharing: questo servizio per aver successo deve essere proposto in città con una popolazione minima di 100.000 abitanti (*massa critica*). Per valori inferiori di popolazione può aver successo solo in quelle realtà dove l'attenzione alle problematiche ambientali è particolarmente spiccata e le condizioni di sosta nelle aree centrali siano proibitive.



Car-pooling: questo servizio è rivolto a realtà in cui ci sia la presenza di soggetti quali università, grandi aree industriali o grandi imprese molto rilevanti, non presenti nel territorio comunale di Lanciano. Al più esso potrebbe essere proposto dall'amministrazione comunale attraverso il mobility management aziendale. Per la parte di domanda di traffico diretta a Pescara si segnala che Autostrade per l'Italia ha un proprio sito internet dedicato al car-pooling ([www.autostradecarpooling.it](http://www.autostradecarpooling.it)), non si è quindi ritenuto necessario duplicare un servizio esistente.

Taxi collettivo: non si ritiene ci siano i termini per questo tipo di servizio. Viene lasciata quindi agli operatori privati la libertà di dotarsi di mezzi capaci di trasportare più persone;

- *Creazione di una rete capillare di piste ciclabili e bike-sharing (scambio di bici pubbliche)*: il Piano prevede una rete di piste ciclabili il cui percorso è stato analizzato in dettaglio per quanto riguarda spazi e pendenze (si vedano a proposito gli interventi denominati M2 e M3 descritti in relazione generale). L'istituzione delle piste è un intervento studiato che si sposa con altri che interessano la viabilità e quindi la mobilità veicolare. Per quanto riguarda il servizio di bike sharing, si ha che esso è subordinato, soprattutto dal punto di vista del successo dell'iniziativa, alla realizzazione delle piste ciclabili. Verrà valutata l'opportunità di promuovere il bike sharing in cui il prerequisito perché l'iniziativa abbia successo è che ci sia interesse dei privati che dovrebbero poi gestire operativamente la manutenzione e, se necessario, la rilocalizzazione delle biciclette nei punti di raccolta. Tale iniziativa, già in fase di ideazione, dovrà raccordarsi con l'eventuale sistema di videosorveglianza per garantire la supervisione delle rastrelliere bici e preservarne così la loro disponibilità nel tempo.
- *Estensione ragionata delle aree pedonali e a traffico limitato (ZTL) con contemporanea valorizzazione delle stesse attraverso potenziamento dei servizi e degli arredi urbani che ne aumentino l'attrattiva anche in favore delle attività commerciali presenti*: il Piano prevede l'istituzione di una ZTL e di un'Aree Pedonali Urbane (APU). Per il dettaglio si rimanda all'intervento M1 descritto in relazione generale;
- *Rimodulazione dei tempi della città (orari di scuole, uffici pubblici, esercizi, ecc.) per razionalizzare i flussi della mobilità e pianificare i trasporti in entrata e in uscita*: il PGTU non si interessa di quest'aspetto che è demandato ad un piano specifico denominato per l'appunto "Piano Territoriale degli Orari<sup>1</sup>", predisposto dal mobility management del comune.

---

<sup>1</sup> Il Piano Territoriale degli Orari (PTO) è obbligatorio, ai sensi della Legge 8 marzo 2000, n.53, per i comuni con popolazione superiore a 30000 abitanti. Si veda a tal proposito anche la L.R. 16 dicembre 2005, n.40 della regione Abruzzo.



## 2.8 Osservazione dell'Ing. Fabio Maddestra

Si ringrazia l'ing. Maddestra il quale ha contribuito alla prima fase partecipativa di redazione del PGTU fornendo il proprio materiale redatto in occasione della stesura della tesi di Laurea in Progettazione Urbanistica dal titolo "Riqualificazione Funzionale e Morfologica della città di Lanciano". Questo materiale è stato analizzato e ha aiutato nel processo conoscitivo della realtà lancianese. Sono stati inoltre analizzati gli interventi proposti dal lavoro di tesi inerenti il settore della mobilità, alcuni dei quali, anche se poi risolti con modalità differenti rispetto a quanto proposto dal lavoro di tesi, interessano aree della città soggette a interventi di sistemazione previsti dal PGTU (es. accessibilità al centro storico dall'Area di Diocleziano, sistemazione del nodo complesso SP84-SP82 etc).