



Comune di Lanciano

Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Lanciano Aggiornamento

Allegato I

*Controdeduzioni alle osservazioni
presentate al PGTU a supporto
dell'approvazione da parte del
Consiglio Comunale*



marzo 2014 - Rev.01

[2893SC]



Gruppo di lavoro

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

Sindaco: Dott. Mario PUPILLO

Assessore Trasporti, Mobilità e Traffico: Dott. Giuseppe VALENTE

Assessore Urbanistica: Ins. Pasquale SASSO

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

Assistenza specialistica alla progettazione: Ing. Stefano CIURNELLI

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

Responsabile di commessa: Ing. Guido Francesco MARINO

Coordinamento operativo: Ing. Nicola MURINO

Implementazione modello: Ing. Paolo SMACCHIA

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

Supporto operativo locale: Arch. Francesco COTELLESA



Indice

Introduzione	6
1 Controdeduzioni alle Osservazioni presentate	11
1.1 Controdeduzione all'Osservazione n. 1 di Nuovo Senso Civico, Prot. N. 33355 del 01/07/2013, Prot. N. 34981 del 09/07/2013 e Prot. N. 35150 del 09/07/2013	11
1.2 Controdeduzione all'Osservazione n. 2 di una proprietaria in P.zza Plebiscito, Prot. N. 34907 del 09/07/2013	11
1.3 Controdeduzione all'Osservazione n. 3 della Farmacia Giacci, Prot. N. 34988 del 09/07/2013	12
1.4 Controdeduzione all'Osservazione n. 4 della Santa Casa Del Ponte , Prot. N. 36297 del 15/07/2013	12
1.5 Controdeduzione all'Osservazione n. 5 della Parrocchia Madonna Del Ponte, Prot. N. 36298 del 15/07/2013	12
1.6 Controdeduzione all'Osservazione n. 6 degli abitanti Via Dei Tribunali, Prot. N. 36373 del 16/07/2013	12
1.7 Controdeduzione all'Osservazione n. 7 di Teresa Pretti, Prot. N. 36454 del 16/07/2013 e Prot. N. 36903 del 18/07/2013	13
1.8 Controdeduzione all'Osservazione n. 8 di Giovanni Carozza, Prot. N. 36542 del 16/07/2013	13
1.9 Controdeduzione all'Osservazione n. 9 di Confartigianato, Prot. N. 36871 del 18/07/2013 e Prot. N. 37203 del 19/07/2013	14
1.10 Controdeduzione all'Osservazione n. 10 del WWF, Prot. N. 36873 del 18/07/2013	14
1.11 Controdeduzione all'Osservazione n. 11 di 4 Commercianti e Professionisti di Borgo, Prot. N. 36888 del 18/07/2013	17
1.12 Controdeduzione all'Osservazione n. 12 firmata da 242 cittadini contrari Isola Pedonale San Francesco, Prot. N. 36890 del 18/07/2013	18



1.13	Controdeduzione all'Osservazione n. 13 dell'Avv. Anna Maria Piscopo, Prot. N. 36893 del 18/07/2013	19
1.14	Controdeduzione all'Osservazione n. 14 del Comitato di Quartiere Viale Cappuccini, Prot. N. 36895 del 18/07/2013	20
1.15	Controdeduzione all'Osservazione n. 15 di 30 cittadini, Prot. N. 36897 del 18/07/2013 ...	20
1.16	Controdeduzione all'Osservazione n. 16 dell'Unione Nazionale Consumatori, Prot. N. 36898 del 18/07/2013	21
1.17	Controdeduzione all'Osservazione n. 17 dell'Unione Nazionale Consumatori, Prot. N. 36900 del 18/07/2013	22
1.18	Controdeduzione all'Osservazione n. 18 di GLAM, Prot. N. 36906 del 18/07/2013	23
1.19	Controdeduzione all'Osservazione n. 19 firmata da 573 Cittadini contrari al S.U. in Via del Mare e Via Panoramica, Prot. N. 36908 del 18/07/2013	24
1.20	Controdeduzione all'Osservazione n. 20 di Cittadini In Azione, Prot. N. 36999 del 18/07/2013	26
1.21	Controdeduzione all'Osservazione n. 21 di Confesercenti, Prot. N. 37003 del 18/07/2013 27	
1.22	Controdeduzione all'Osservazione n. 22 di 2 Consiglieri Comunali - Gruppo PDL, Prot. N. 37004 del 18/07/2013	28
1.23	Controdeduzione all'Osservazione n. 23 di genitori/nonni dei bambini dell'asilo Maria Vittoria, Prot. N. 37005 del 18/07/2013	29
1.24	Controdeduzione all'Osservazione n. 24 di Giacomo Rosa, Prot. N. 37006 del 18/07/2013 29	
1.25	Controdeduzione all'Osservazione n. 25 di Andrea Gaeta, Prot. N. 37007 del 18/07/2013 32	
1.26	Controdeduzione all'Osservazione n. 26 dei residenti Sant'Egidio, Prot. N. 37009 del 18/07/2013	33
1.27	Controdeduzione all'Osservazione n. 27 di 2 Consiglieri Comunali - Gruppo UDC, Prot. N. 37011 del 18/07/2013	33
1.28	Controdeduzione all'Osservazione n. 28 di Vincenzo Ranieri, Prot. N. 37013 del 18/07/2013 34	
1.29	Controdeduzione all'Osservazione n. 29 del Comitato Cittadini Indignati, Prot. N. 37015 del 18/07/2013	34
1.30	Controdeduzione all'Osservazione n. 30 di 3 Proprietari in P.zza Plebiscito, Prot. N. 37091 del 18/07/2013	36
1.31	Controdeduzione all'Osservazione n. 31 del Gruppo Consiliare Con Bozza Sindaco, Prot. N. 37092 del 18/07/2013	37



1.32	Controdeduzione all'Osservazione n. 32 del Distributore API-IP di Viale Cappuccini, Prot. N. 37093 del 18/07/2013	38
1.33	Controdeduzione all'Osservazione n. 33 di Casa Sacra Famiglia, Prot. N. 37095 del 18/07/2013	39
1.34	Controdeduzione all'Osservazione n. 34 del Comitato Quartiere Olmo Di Riccio, Prot. N. 37097 del 18/07/2013	39
1.35	Controdeduzione all'Osservazione n. 35 di Italia Nostra, Prot. N. 37098 del 18/07/2013 ..	40
1.36	Controdeduzione all'Osservazione n. 36 dell'Ing. Antonello Di Campli Finore, Prot. N. 37099 del 18/07/2013	40
1.37	Controdeduzione all'Osservazione n. 37 della Consulta Comunale per l'Ambiente, E-mail del 07/10/2013	44
2	Sintesi delle modifiche proposte alla bozza di piano.....	46

APPENDICE: Riproduzione delle Osservazioni presentate



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, enti, associazioni e la cittadinanza tutta.

Un elemento fondamentale caratteristico del PGTU di Lanciano è l'estensione della partecipazione alla parte politica (giunta e capigruppo del consiglio comunale) e alla Polizia Municipale sin dalle prime fasi e non solo con l'adozione del piano da parte della giunta. Tale "ampiezza" del 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 allargata alla cittadinanza ha avuto i suoi momenti più eclatanti in occasione dei due Forum, il primo a maggio 2012 a conclusione della fase di analisi-diagnostica con illustrazione di obiettivi e strategie di attuazione del piano, il secondo a giugno 2013 di illustrazione della bozza di piano adottata dalla Giunta Comunale con atto n. 223 del 28/05/2013.

A seguito di tali incontri, sono stati ricapitati al Registro ufficiale del protocollo, osservazioni, inviate da singoli cittadini e associazioni, che sono state controdedotte puntualmente nel presente documento per quanto riguarda la fattibilità e la compatibilità con i vari interventi previsti dal Piano; la riproduzione delle osservazioni originali pervenute è riportata nell'appendice.

Vista la numerosità, e a volte l'articolazione, delle osservazioni pervenute si riporta nelle pagine seguenti un quadro sinottico delle osservazioni ricevute, con evidenza degli interventi trattati codificati conformemente alla documentazione costituente il piano adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 223 del 28/05/2013.



DESCRIZIONE INTERVENTI						CODICE INTERVENTI																															
ID	A cura di	Protocollo	Paragrafo	Pagine testuali	Parere tecnico	-	V0	V1	V2	V3	V3.1	V3.2	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V12a	V12b	V12c	V12d	V13	M1	M2	M3	M4	M5	M6	S0	S1	T1	T2	
23	Genitori Bambini Asilo Maria Vittoria	Prot. N. 37005 del 18/07/2013	1.23	1	Contrario	X				X																											
24	Giacomo Rosa	Prot. N. 37006 del 18/07/2013	1.24	1	Contrario												X																				
25	Andrea Gaeta	Prot. N. 37007 del 18/07/2013	1.25	1	Contrario													X																			
26	Residenti Sant'Egidio	Prot. N. 37009 del 18/07/2013	1.26	1	Contrario	X																															
27	2 Consiglieri Comunali - Gruppo UDC	Prot. N. 37011 del 18/07/2013	1.27	4	Contrario		X (1)		X (3)	X (2)																	X (1)										
28	Vincenzo Ranieri	Prot. N. 37013 del 18/07/2013	1.28	1	Contrario												X																				
29	Comitato Cittadini Indignati	Prot. N. 37015 del 18/07/2013	1.29	2	Favorevole		X (2)		X (1)	X (1)			X (3)															X (4)	X (4)								
30	3 Proprietari P.zza Plebiscito	Prot. N. 37091 del 18/07/2013	1.30	3	Contrario																											X					
31	Gruppo Consiliare Con Bozza Sindaco	Prot. N. 37092 del 18/07/2013	1.31	3	Contrario	X																															
32	Distributore API-IP di Viale Cappuccini	Prot. N. 37093 del 18/07/2013	1.32	2	Contrario					X																											
33	Casa Sacra Famiglia	Prot. N. 37095 del 18/07/2013	1.33	5	Contrario		X																														



DESCRIZIONE INTERVENTI						CODICE INTERVENTI																															
ID	A cura di	Protocollo	Paragrafo	Pagine testuali	Parere tecnico	-	V0	V1	V2	V3	V3.1	V3.2	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V12a	V12b	V12c	V12d	V13	M1	M2	M3	M4	M5	M6	S0	S1	T1	T2	
34	Comitato Quartiere Olmo Di Riccio	Prot. N. 37097 del 18/07/2013	1.34	1	Contrario				X																												
35	Italia Nostra	Prot. N. 37098 del 18/07/2013	1.35	1	N.A.	X																															
36	Ing. Antonello Di Campi Finore	Prot. N. 37099 del 18/07/2013	1.36	7	Contrario	X				X	X						X										X								X		
37	Consulta Comunale per l'Ambiente	E-mail del 07/10/2013	1.37	1	Contrario																							X	X								

- X parere tecnico favorevole
- X parere tecnico contrario
- X osservazioni su tematiche/progetti non competenti il PGU
- X osservazioni di carattere generale non cartografate



1 Controdeduzioni alle Osservazioni presentate

1.1 Controdeduzione all'Osservazione n. 1 di Nuovo Senso Civico, Prot. N. 33355 del 01/07/2013, Prot. N. 34981 del 09/07/2013 e Prot. N. 35150 del 09/07/2013

Intervento V1: contrari per motivazioni di principio e non specifiche.

Intervento M6: contrari perché ritengono che l'intervento incida negativamente sulle aree verdi. Viene suggerito di rivisitare e sviluppare l'autostazione prevista nella zona della Pietrosa anche per i pullman turistici. Potrebbe essere una buona idea verificare la fattibilità di uso di un'autostazione principalmente utilizzata nei giorni scolastici dagli autobus di linea e nei giorni di chiusura delle scuole dai pullman turistici. In tal caso il parcheggio nel Parco di Diocleziano non avrebbe più senso e così l'intervento M6, indicato in relazione generale come un unicum progettuale indissolubile.

Intervento proposto: destinare i proventi dalla sosta a pagamento per mobilità alternativa e arredo urbano: il piano già destina tali proventi all'istituzione della ZTL. Dopo i primi anni, a PUT scaduto, giustamente gli introiti dalla sosta potranno avere le destinazioni indicate o anche a sostenere il TPL.

1.2 Controdeduzione all'Osservazione n. 2 di una proprietaria in P.zza Plebiscito, Prot. N. 34907 del 09/07/2013

L'Osservazione viene presentata preliminarmente all'Osservazione 30 per chiedere un sopralluogo urgente da parte di tecnici e/o amministratori per constatare la non fattibilità dell'ipotesi 2 relativa all'Intervento M6 - Collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito.



1.3 Controdeduzione all'Osservazione n. 3 della Farmacia Giacci, Prot. N. 34988 del 09/07/2013

Intervento V2: propone di invertire i sensi di circolazione di Via Vicenza e Via Marzabotto per la presenza su Via del Mare, nel tratto intermedio fra dette vie, della Farmacia Giacci e del Nucleo di Cure Primarie (3 medici di base con 4000 pazienti). Viene meno la logica dell'alternanza dei sensi unici sulle strade trasversali ma se nel tratto indicato ci sono polarità rilevanti la proposta può essere accettata.

1.4 Controdeduzione all'Osservazione n. 4 della Santa Casa Del Ponte, Prot. N. 36297 del 15/07/2013

Intervento M6. Viene valutata la non fattibilità di nessuna delle 3 ipotesi avanzate: la 1 e la 3 perché interessano il fabbricato di Santa Chiara di recente ristrutturato e molto utilizzato; la 2 perché incide sulla Cappella del Santissimo. Inoltre la soluzione 3 interessa strutture portanti. Perplexità anche per la base di appoggio dell'ascensore nei pressi del collettore fognario Sargiacomo, che è andato in crisi più volte allagando la valle sotto il Ponte. La soluzione potrebbe essere: 1) analizzare i casi di esondazione del collettore Sargiacomo (frequenza e intensità di pioggia relativa); valutare in sede di approfondimento progettuale (Studio di fattibilità) l'eventuale interferenza dell'appoggio dell'ascensore con la fognatura e, in tal caso, valutare una soluzione con basamento spostato.

1.5 Controdeduzione all'Osservazione n. 5 della Parrocchia Madonna Del Ponte, Prot. N. 36298 del 15/07/2013

Intervento M6: considerazioni simili a quelle riportate nell'Osservazione n.4.

1.6 Controdeduzione all'Osservazione n. 6 degli abitanti Via Dei Tribunali, Prot. N. 36373 del 16/07/2013

Intervento V0: visione troppo di parte del problema. Viene evidenziata la larghezza ridotta della strada per garantire la circolazione pedonale in sicurezza e l'effetto canyon per gli inquinanti acustici e



gassosi. Si propone un nuovo schema di circolazione nel quartiere Borgo che necessita dell'inversione di marcia della sola Via Ettore Fieramosca, mantenendo invariato il senso di marcia attuale in Salita Fenaroli e in Via dei Tribunali. Questa modifica al piano risolve positivamente tutte le criticità sollevate.

1.7 Controdeduzione all'Osservazione n. 7 di Teresa Pretti, Prot. N. 36454 del 16/07/2013 e Prot. N. 36903 del 18/07/2013

Nessuna proposta. Favorevole alla modifica della circolazione nel quartiere Borgo se porterà a riduzione del traffico. Vorrebbe più coraggio nella riduzione del traffico nel centro storico.

1.8 Controdeduzione all'Osservazione n. 8 di Giovanni Carozza, Prot. N. 36542 del 16/07/2013

Piste ciclopedonali. Le proposte avanzate sono due:

1. Collegamento tra i 2 percorsi Ala Nord e Ala Sud. Tale intervento integrativo è già stato discusso in sede tecnica e politica nelle fasi di definizione della bozza di piano ed è stato stralciato per l'elevato costo in relazione alla funzione svolta. Il tema progettuale potrebbe essere nuovamente ripreso, successivamente all'approvazione del PUT, per dare completezza e piena interconnessione alla rete delle piste ciclopedonali previste: l'ambito corretto di analisi e studio è il Piano delle Piste ciclabili, piano settore del PUT che valorizza e completa le scelte di fondo proposte ed approvate con il PUT. Il Piano settore delle Piste ciclabili è obbligatorio per i comuni che debbono dotarsi di PUT (art.3 c.1 del D.M.LL.PP. 30/11/1999, N. 557 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili).
2. Conversione del tracciato ferroviario dismesso tra Via Tinari e Viale Rimembranza. Tale proposta, sicuramente suggestiva, può essere sottoposta a valutazione dopo che sia stata presa una decisione riguardo all'idea progettuale di trasformazione promossa dalla Ferrovia Adriatico Sangritana per il servizio con il tram-treno sulla tratta San Vito-Castel Frentano.



1.9 Controdeduzione all'Osservazione n. 9 di Confartigianato, Prot. N. 36871 del 18/07/2013 e Prot. N. 37203 del 19/07/2013

Sono contrari alle piste ciclopedonali di Ala Nord e Ala Sud per timore di riduzione di fatturato per le attività commerciali lì insediate. Vorrebbero spostare le piste su Via Panoramica al posto di Via del Mare e su Via Martiri VI Ottobre al posto di Viale Cappuccini. Proposta rigettata.

1.10 Controdeduzione all'Osservazione n. 10 del WWF, Prot. N. 36873 del 18/07/2013

Sono stati sviluppati i seguenti temi di cui si dà puntuale risposta.

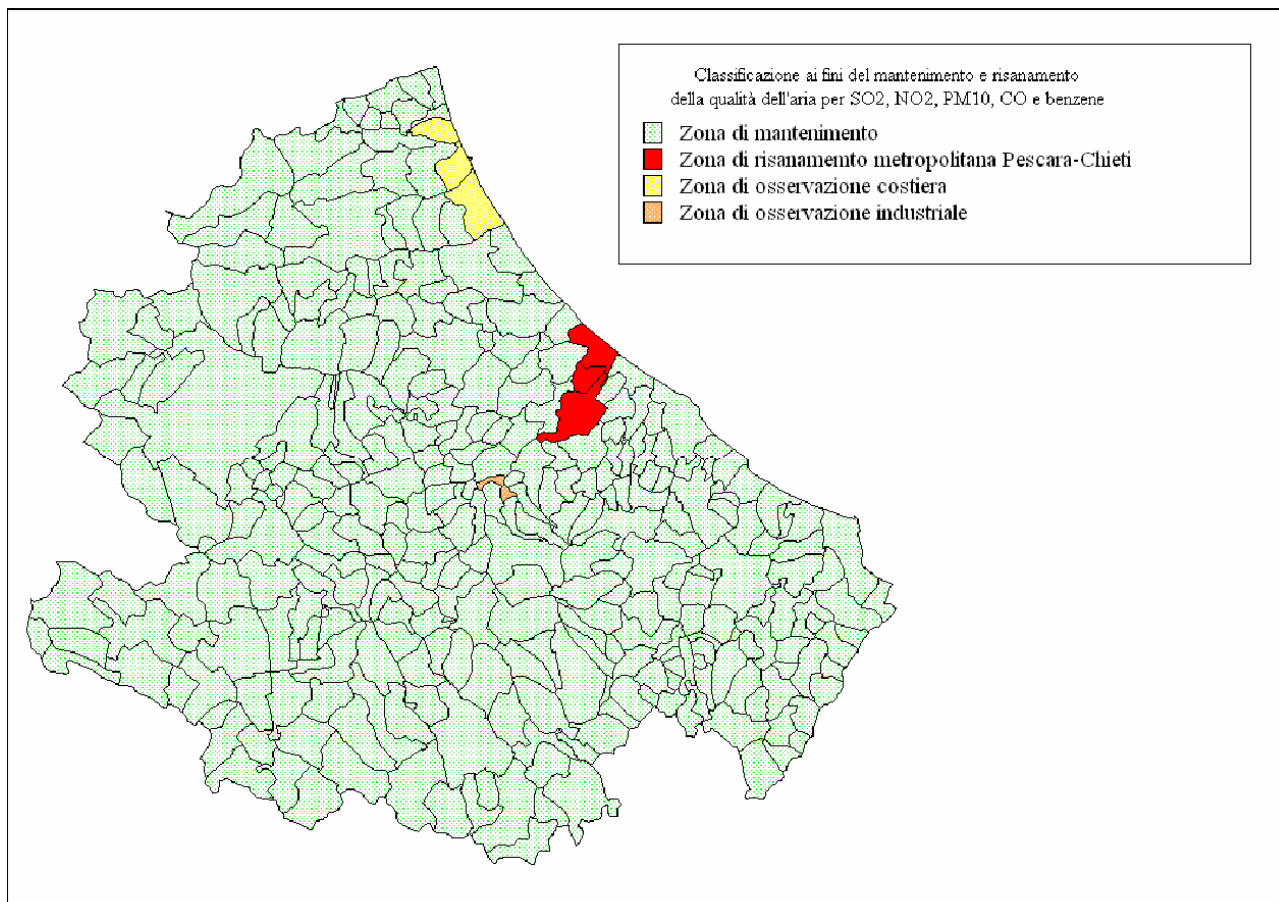
Valutazione Ambientale Strategica (VAS). L'istituzione dei PUT e le Direttive ministeriali per la loro redazione e attuazione sono precedenti alla introduzione della VAS (Dir. 2001/42/CE). Ad ogni modo il PUT, così come il PGU, non rientrando nella categoria dei "Piani di trasporto" non entra nell'ambito della obbligatorietà della VAS. Inoltre la natura di breve periodo del Piano e la mancanza di infrastrutture fa venir meno la condizione per l'obbligo di VAS propria dei piani che costituiscono riferimento per opere sottoposte a VIA.

Monitoraggio e sistema degli indicatori. Le direttive per la redazione dei PUT indicano la possibilità e non la necessità di ricorrere ad indicatori per valutare il conseguimento degli obiettivi. Il modello di simulazione del traffico implementato è servito soprattutto per individuare le anomalie e le carenze infrastrutturali della rete viaria, utilizzando l'indicatore dei Livelli di Servizio. Tra l'altro l'indicatore canonico relativo al traffico totale espresso in veicoli*km mal si adatta per apprezzare gli effetti di un PUT come questo, che introduce ZTL, APU e piste ciclabili con riduzione dell'offerta stradale per le autovetture: infatti mentre la lunghezza dei singoli spostamenti aumenta per l'allungamento dei percorsi a seguito dell'introduzione dei divieti di transito e dei sensi unici di circolazione non è possibile stimare con precisione la riduzione del traffico conseguente alla diversione modale auspicata. Ad ogni modo, in occasione del prossimo aggiornamento del PUT, si potranno ripetere i rilievi di traffico sulle stesse sezioni stradali in modo da poter valutare ex post l'efficacia del piano.

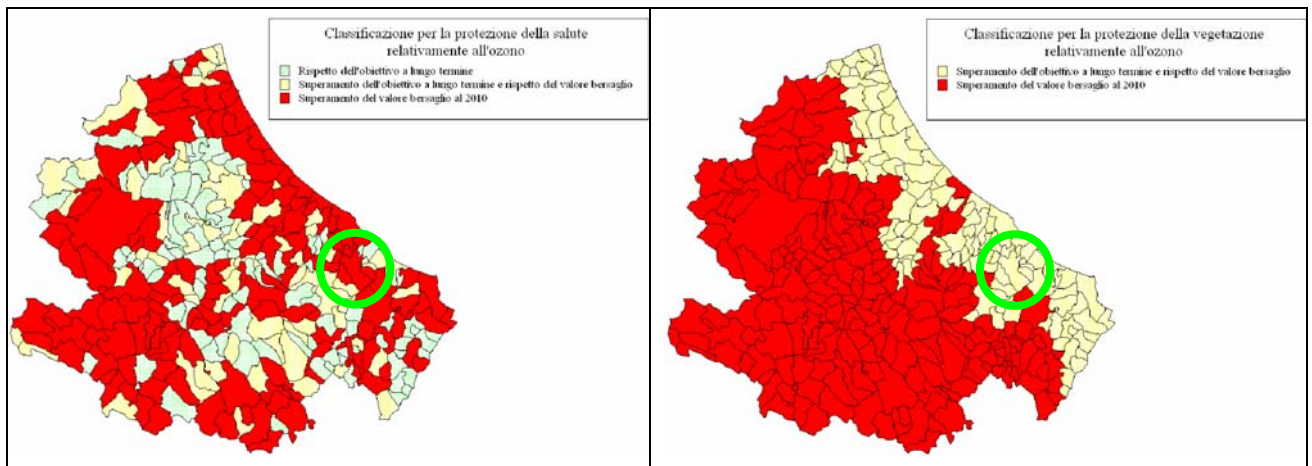
Relazione con altri strumenti pianificatori. Nella relazione a pag. 10 è evidenziata la necessità del coordinamento del PUT con i piani di risanamento e tutela ambientale, come il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria della Regione Abruzzo. Tale piano non prescrive alcuna misura per il PUT di Lanciano. Di seguito si riporta un focus del Piano relativo a Lanciano. Nel piano citato nella Fig. 1 (riportata di seguito) risulta che Lanciano rientra nella Zona di mantenimento nella Classificazione ai fini



del mantenimento e risanamento della qualità dell'aria per ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 micron, monossido di carbonio e benzene.



Con riferimento all'ozono viene evidenziato un sistematico superamento su gran parte del territorio regionale e praticamente su tutte le aree antropizzate, del valore bersaglio per la protezione della salute umana. Analogamente su gran parte del territorio regionale si assiste al superamento del valore bersaglio o dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della vegetazione. Proprio così accade anche per Lanciano che per l'ozono rientra nella zona di superamento degli obiettivi a lungo termine e degli obiettivi bersaglio per la protezione della salute (Tab. 38 e Fig. 37 del PRTQA) e nella zona di superamento degli obiettivi a lungo termine e non dei valori bersaglio per la protezione della vegetazione (tab. 39 e Fig. 38 del PRTQA). Di seguito si riporta una riduzione delle Figg. 37 e 38 del PRTQA.



Nel Par. 7.4.2 Misure riguardanti i trasporti del PRTQA sono indicate come applicabili a tutto il territorio regionale le misure MT6, MT7, MT10, MT11, MT12: di queste solo le MT10, MT11, MT12 sono considerate a breve termine (ma non pertinenti al PUT), la misura MT6 può essere considerata a medio termine con effetti che si esplicano completamente a lungo termine, infine la misura MT7 è da considerarsi a lungo termine. Di seguito la descrizione delle misure interessanti Lanciano:

- MT6 Supporto allo sviluppo ed alla estensione del trasporto passeggeri su treno (SOx, NOx, CO, CO2, PM10) in ambito regionale e locale;
- MT7 Sviluppo di iniziative verso il livello nazionale ai fini della riduzione della pressione dovuta al traffico merci su gomma sulle Autostrade (SOx, NOx, PM10) e incremento del trasporto su treno in maniera di stabilizzare i flussi di autoveicoli merci;
- MT10 Adozione del Bollino Blu su tutto il territorio regionale al fine di sottoporre a regolare manutenzione e messa a punto i veicoli a motore (SOx, NOx, CO, COV, CO2, PM10)
- MT11 Installazione di nuovi impianti per la distribuzione del metano per i mezzi pubblici (SOx, NOx, CO, COV, CO2, PM10),
- MT12 Supporto all'installazione sul territorio regionale di impianti di distribuzione di carburanti multifuel che prevedano la distribuzione anche di miscele metano-idrogeno, e di progetti mirati a diffondere veicoli ed impianti fissi a basse emissioni inquinanti quali quelli alimentati ad idrogeno (SOx, NOx, CO, COV, CO2, PM10)

Riduzione della Frammentazione ecosistemica. Non pertinente al PUT.

Pedonabilità. Gli interventi di istituzione di nuove ZTL ed APU sono ritenuti di interesse ma non sufficienti. Viene proposto di realizzare ulteriori APU. La proposta non viene accolta per non disperdere le risorse su interventi non valutati prioritari nell'ambito del presente PUT.

Ciclabilità. Viene proposto di indicare come prioritaria l'interconnessione dei percorsi ciclopedonali (intervento M5). Non viene apportata modifica alla bozza di piano già adottata.



Parcheggi e trasporto pubblico locale. In relazione generale al Par. 5.3.4 sono riportati i parcheggi in struttura programmati dall'amministrazione in modo da valutarne la coerenza con l'impostazione e lo scenario progettuale del PUT, indicandone l'eventuale priorità di realizzazione al fine di poter attuare alcuni interventi previsti dal piano stesso. Il PUT proposto, in linea con il suo traguardo temporale di due anni, non promuove la realizzazione di opere infrastrutturali, quali ad esempio i parcheggi, ma li contempla se questi sono già programmati e li valorizza in una logica di sistema. Relativamente al TPL si ritiene che la realizzazione dell'autostazione della Valle della Pietrosa (intervento già programmato) e gli interventi T1, T2 ed M4 possano essere sufficientemente incisivi sul TPL, soprattutto in termini di accessibilità al sistema.

Mobilità dei bambini e dei diversamente abili. Esiste una normativa già consolidata a tutela degli utenti indicati che andrà rispettata nel corso di realizzazione degli interventi previsti dal piano.

Mobilità sostenibile. Vengono suggeriti tre interventi: 1) tariffazione della sosta a zone con tariffe minori in periferia e più elevate in centro; 2) autorizzare la circolazione nella ZTL dei veicoli a basso impatto ambientale (veicoli elettrici o alimentati a metano o GPL); 3) promuovere l'uso del TPL con agevolazioni tariffarie. Dei tre punti suggeriti, il primo è tema specifico del Piano della sosta e dei parcheggi che definisce nel dettaglio le tariffe e le modalità di gestione di permessi e/o abbonamenti per la sosta su strada, il secondo sembra non funzionale alla riduzione di traffico veicolare auspicata (a Lanciano il problema è non tanto di carattere ambientale quanto di sicurezza e vivibilità del centro storico), il terzo si ritiene non possa essere preso in considerazione in un tempo di simile scarsità di risorse economiche che induce ovunque piuttosto ad aumentare le tariffe del TPL.

1.11 Controdeduzione all'Osservazione n. 11 di 4 Commercianti e Professionisti di Borgo, Prot. N. 36888 del 18/07/2013

Nell'osservazione presentata si evidenzia la funzione prettamente pedonale di Via dei Tribunali. Nella seconda considerazione si afferma che la pavimentazione stradale esistente su Via dei Tribunali è sottoposta a tutela artistica da parte della Soprintendenza B.A.A.S.: fatta specifica richiesta al riguardo la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per l'Abruzzo ha comunicato al Comune di Lanciano con fax Prot. n. 57791 del 12/11/2013 che, sulla pavimentazione in oggetto, non risultano apposti vincoli di tutela monumentale.

Ferma restando la pedonalizzazione permanente del tratto terminale di Corso Roma si propone un nuovo schema di circolazione nel quartiere Borgo che necessita dell'inversione di marcia della sola Via Ettore Fieramosca, mantenendo invariato il senso di marcia attuale in Salita Fenaroli e in Via dei



Tribunali. Questa modifica al piano accoglie la seconda proposta avanzata e rigetta la prima, che chiedeva un differimento del provvedimento di chiusura del tratto terminale di Corso Roma.

1.12 Controdeduzione all'Osservazione n. 12 firmata da 242 cittadini contrari Isola Pedonale San Francesco, Prot. N. 36890 del 18/07/2013

Si premette che in relazione alle numerose osservazioni pervenute sugli interventi M1 e V0, il piano propone, mantenendo la pedonalizzazione permanente del tratto terminale di Corso Roma, un nuovo schema di circolazione nel quartiere Borgo che necessita dell'inversione di marcia della sola Via Ettore Fieramosca, mantenendo invariato il senso di marcia attuale in Salita Fenaroli e in Via dei Tribunali.

Di seguito si esplicita la posizione rispetto alle singole proposte avanzate:

- **Soste a pagamento delle auto lungo corso Roma:** la regolamentazione della sosta proposta è derivante dall'analisi degli equilibri domanda/offerta rilevati. E' stato adottato il criterio generale nelle ZTL che la sosta è riservata ai residenti ad eccezione di stalli di sosta concentrati da giustificare l'asservimento di un parcometro. Tale caso non si verifica lungo Corso Roma e pertanto la regolamentazione proposta nella bozza di piano adottata rimane invariata;
- **Organizzazione di una linea urbana elettrica** che disincentivi l'uso delle automobili senza togliere clienti: la proposta è lodevole e potrà essere presa in considerazione una volta che i proventi dalla sosta avranno coperto i costi di attivazione delle ZTL. Sarà un intervento che però oltrepassa il traguardo temporale del PUT.
- **Chiusura notturna della strada al traffico dei veicoli nel periodo estivo.** Il piano prevede già la pedonalizzazione del tratto intermedio del Corso Roma secondo orari ed obiettivi particolari.
- **Istituzione di isola pedonale in via dei Tribunali,** favorendone l'accesso da parte dei turisti del Miracolo Eucaristico. Il nuovo schema di circolazione, mantiene Via dei Tribunali con il senso di circolazione attuale e quindi caratterizzata da scarso traffico. Successivamente all'attuazione della ZTL potrà essere valutata la proposta di limitare la circolazione ai soli residenti.
- **Messa in sicurezza dei pedoni con appositi paletti.** Sembra che, in relazione alle altre proposte, l'intervento sia da attuare nello slargo al termine di Via dei Tribunali per dare evidenza e rispetto al sagrato della Chiesa di San Francesco. La proposta è



recepita, in quanto aiuta a delimitare l'area di circolazione e fermata/sosta dei veicoli rispetto a quella riservata ai pedoni.

- **Adeguare corso Roma per rendere possibile l'organizzazione di eventi e mercatini** con le opportune infrastrutture di supporto. Il nuovo schema di circolazione proposto permette la chiusura del tratto intermedio di Corso Roma sia per le sere estive che per altri eventi ed iniziative. In tal caso si viene a formare un unicum pedonale che interessa praticamente tutto Corso Roma.
- **Consentire a piazza Unità d'Italia e piazza Garibaldi di non perdere i parcheggi** durante lo svolgimento delle giornate di mercato decentrando l'attività commerciale ambulante su altre zone meno strategiche ma altrettanto funzionali per lo svolgimento dell'attività, eventualmente valorizzando il parcheggio di Porta San Biagio. La proposta, piuttosto marginale per i risvolti sul traffico, potrà essere convenientemente esaminata e valutata dall'Ufficio Servizio Programmazione Commerciale.

1.13 Controdeduzione all'Osservazione n. 13 dell'Avv. Anna Maria Piscopo, Prot. N. 36893 del 18/07/2013

Le proposte di intervento contenute nel PUT dovrebbero favorire una migliore ripartizione modale con impulso della ciclabilità e una conseguente riduzione del traffico veicolare, al momento non facilmente quantificabile perché troppo numerose le variabili in gioco. Gli interventi sugli assi di penetrazione individuati come "Ala Nord" e "Ala Sud" non dovrebbero comportare apprezzabili ridistribuzioni dei flussi di traffico tra le differenti direttrici. Al contrario gli interventi puntuali di risoluzioni di criticità localizzate come le nuove rotatorie dovrebbero ridurre le code in approccio alle intersezioni modificate: così anche, in particolare, per l'Intervento V5 - Sistemazione dell'intersezione Via per Fossacesia, Via del Mare, Via Milano e Via De Crecchio. La proposta di istituzione di sensi unici di circolazione in uscita su Via Per Fossacesia, in discesa verso sud, e in entrata su Via del Mancino e Via del Verde, non è perseguibile per le seguenti motivazioni:

- Via per Fossacesia costituisce l'itinerario preferenziale per il raggiungimento del pronto soccorso da parte delle ambulanze in servizio d'emergenza e porre tale strada in uscita allungherebbe il percorso ed anche i tempi di percorrenza;
- Via del Verde è una strada locale, di caratteristiche inferiori a Via per Fossacesia classificata come strada locale interzonale, con un tracciato tortuoso in prossimità dell'attraversamento della ferrovia;



- il senso di circolazione proposto è sostanzialmente rotatorio in senso orario, con incrocio delle traiettorie in ingresso/uscita dall'anello ad ogni interconnessione con la viabilità bidirezionale, con gravi problemi di deflusso e sicurezza.

1.14 Controdeduzione all'Osservazione n. 14 del Comitato di Quartiere Viale Cappuccini, Prot. N. 36895 del 18/07/2013

L'osservazione riporta la contrarietà del Comitato di quartiere Viale Cappuccini all'intervento V3 - Schemi di circolazione Viale Cappuccini, Viale Martiri VI Ottobre e Via Belvedere più per motivi commerciali che per altro, senza far menzione dell'intervento connesso e integrato M3 - Percorso ciclopedonale "Ala Sud". I due interventi vanno valutati nella loro interezza. Si fa notare che le Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale prevedono la promozione e l'incentivazione, anche con cofinanziamenti, dei PUT di seconda generazione, orientati a determinare una mobilità sicura e sostenibile, con particolare riferimento al miglioramento della tutela delle utenze deboli (pedoni e ciclisti). Inoltre il Piano Nazionale per lo Sviluppo sostenibile, redatto dal Ministero dell'Ambiente in attuazione dell'Agenda 21, prevede che, al fine di conseguire gli obiettivi di risparmio di energia e di contenimento delle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti e di gas ad effetto serra, la politica energetica italiana si sviluppi secondo ben definite linee strategiche tra cui la realizzazione delle piste ciclabili. Viale dei Cappuccini è un asse strategico per la ciclabilità in Lanciano anche per il favorevole profilo altimetrico: l'inserimento della pista ciclabile comporta inevitabilmente l'istituzione dei sensi unici di circolazione contrapposti su Viale Cappuccini e su Viale Martiri VI Ottobre, perché la riduzione della larghezza stradale utile risulta incompatibile con il doppio senso di circolazione. L'istituzione del senso unico di circolazione permette, aspetto non trascurabile, il mantenimento della sosta su strada.

1.15 Controdeduzione all'Osservazione n. 15 di 30 cittadini, Prot. N. 36897 del 18/07/2013

La proposta di piano per Corso Roma è descritta nei seguenti paragrafi della Relazione generale, relativi ai diversi interventi integrati:

- 5.1.1 Intervento V0 - Modifiche della viabilità a seguito dell'istituzione di una Zona a Traffico Limitato e di Aree Pedonali Urbane



- 5.2.1 Intervento M1 - Zone a Traffico Limitato e Aree Pedonali Urbane
- 5.3.1 Intervento S0 - Regolamentazione della sosta all'interno delle Zone a Traffico Limitato
- 5.3.2 Intervento S1 - Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata.

L'osservazione contiene le seguenti specifiche proposte, a cui seguono le controdeduzioni relative:

- A) **Costituzione di ZTL su Corso Roma.** La proposta è il cardine del progetto di ZTL del quartiere Borgo, ed è già contenuta nella proposta di piano adottata dalla Giunta;
- B) **Consentire il passaggio alle auto di residenti, commercianti solo per carico e scarico merci.** Il PUT prevede la riserva dei pochi posti disponibili a disabili, carico/scarico e residenti. Solo a ridosso dell'APU del tratto terminale di Corso Roma è prevista sosta a pagamento a servizio delle attività commerciali limitrofe;
- C) **Consentire il passaggio di auto di pubblica sicurezza.** L'indicazione è già norma del Codice della Strada all'Art. 3, non solo per le ZTL ma addirittura per le APU.
- D) **Individuare i posti auto, richiesti dalle norme, per disabili.** Nella planimetria di Fig. 67 riportata a pag. 99 è data evidenza del numero e della localizzazione ottimale;
- E) **Delimitare una zona di Piazza D'Amico a ridosso del Quartiere Borgo con circa 30 posti auto da riservare esclusivamente a residenti.** L'intervento S1 già prevede forme di tutela e protezione della sosta dei residenti dei 3 settori della ZTL. Eventuali modifiche ulteriori andranno prese solo dopo la verifica di funzionalità di tali provvedimenti a regime.

1.16 Controdeduzione all'Osservazione n. 16 dell'Unione Nazionale Consumatori, Prot. N. 36898 del 18/07/2013

L'osservazione, pur favorevole, alla pedonalizzazione del tratto terminale di Corso Roma, è contraria al transito veicolare convogliato su Via dei Tribunali.

Il nuovo schema di circolazione proposto, in modifica alla bozza di piano approvata dalla Giunta Comunale, incanala il traffico giunto in Larchetto dei Tribunali non più in Via dei Tribunali ma in Via Ettore Fieramosca. Si fa notare che la circolazione inizialmente proposta di percorrere Corso Roma e poi Via dei Tribunali non era finalizzata a raggiungere Piazza D'Amico ma per garantire uno sfogo ai veicoli che avessero percorso Corso Roma, non potendo più percorrerla integralmente fino a Piazza Plebiscito. Già lo schema iniziale pertanto avrebbe visto ridursi il traffico in transito in Corso Roma perché



evidentemente la tortuosità del percorso proposto avrebbe dovuto scoraggiare l'uso della viabilità storica del quartiere Borgo per collegare la rotatoria di Santa Chiara con Piazza D'Amico incentivando l'uso di Via del Torrione. Di seguito le proposte contenute nell'osservazione, seguite da un breve commento tecnico:

- a) chiusura al traffico e pedonalizzazione di Corso Roma dall'incrocio con Via dell'Asilo e Via Salita Fenaroli a Piazza Plebiscito. L'intervento M1 prevede già, oltre alla pedonalizzazione permanente del tratto terminale di Corso Roma, la pedonalizzazione temporanea del tratto mediano di Corso Roma: si ritiene che tale provvedimento debba avere una regolamentazione specifica, con tempi di attuazione anche diversi dalla pedonalizzazione del tratto terminale di Corso Roma, se necessario;
- b) conseguente cancellazione della prevista circolazione veicolare in Via dei Tribunali. Il nuovo schema proposto preserva Via dei Tribunali dal transito dei veicoli in uscita da Corso Roma: proposta accolta;
- c) cancellazione del senso unico a salire in Via dell'Asilo ed istituzione, nella stessa via, del senso unico a scendere. La proposta risulta superata dal nuovo schema di circolazione proposto che rende non più necessario invertire il senso di circolazione in Via dell'Asilo.

1.17 Controdeduzione all'Osservazione n. 17 dell'Unione Nazionale Consumatori, Prot. N. 36900 del 18/07/2013

L'osservazione contiene la proposta di eliminare la sosta e la fermata in corrispondenza dell'incrocio tra Via C. Battisti e Via Dalmazia, per garantire il rispetto dei triangoli di visibilità per la sicurezza della circolazione. La criticità di Via De Crecchio e di Via Dalmazia rispetto alle loro trasversali era già stato puntualmente rilevato nel corso dell'elaborazione dei dati sull'incidentalità tanto da indicare nel piano una modifica ai sensi di circolazione delle tratte comprese tra i due assi delle trasversali tra Via Vittorio Veneto e Via Fabio Filzi. Durante la stesura del PUT erano in corso i lavori di rifacimento dei marciapiedi nell'area e pertanto il PUT stesso contiene solo delle indicazioni sulla regolamentazione della sosta per quelle strade e non l'indicazione puntuale degli stalli previsti. Ad ogni modo qualsiasi situazione che può inficiare gravemente la sicurezza della circolazione può e deve essere affrontata, almeno provvisoriamente, senza aspettare che la questione sia affrontata nel PUT o in un suo aggiornamento. Tale intervento, se valutato opportuno dai Vigili Urbani, può e deve essere attuato a prescindere dal PUT.



1.18 Controdeduzione all'Osservazione n. 18 di GLAM, Prot. N. 36906 del 18/07/2013

L'osservazione è contraria alla pedonalizzazione del tratto terminale di Corso Roma basandosi su motivazioni articolate in 8 punti, cui si dà di seguito una valutazione ed una risposta puntuale, tenendo conto però il nuovo schema proposto in cui in Larghetto dei Tribunali il traffico viene deviato, non più in Via dei Tribunali ma, in Via Ettore Fieramosca:

1. **Traffico dirottato su Via dei Tribunali, strada inadatta morfologicamente e funzionalmente al traffico veicolare.** La nuova proposta vede invariati la funzione ed il traffico attuali di Via dei Tribunali, in quanto il traffico proveniente dal tratto intermedio di Corso Roma, giunto in corrispondenza di Larghetto dei Tribunali, viene deviato su Via Ettore Fieramosca.
2. **Scarsa sicurezza della svolta da Corso Roma in Via dei Tribunali, per la presenza degli stalli di sosta previsti.** La modifica della circolazione proposta lascia invariati, rispetto alla situazione odierna, i movimenti veicolari in corrispondenza del parcheggio in Larghetto dei Tribunali. Il disegno di dettaglio degli stalli di sosta regolamentati a pagamento in Larghetto dei Tribunali andrà fatto, una volta approvato il provvedimento, tenuto conto delle occupazioni permanenti e temporanee nell'area, garantendo sia la manovra per il parcheggio che per il transito molto modesto per Via dei Tribunali in salita.
3. **Stima della riduzione di traffico su Corso Roma e diretto in Piazza Plebiscito.** Costituisce uno dei fondamenti di trasporti il Primo principio di Wardrop che recita: "I tempi di viaggio effettivamente sostenuti sul percorso utilizzato sono uguali o minori di quelli che sarebbero sperimentati da un singolo veicolo su un qualunque percorso alternativo". Tale principio è alla base del funzionamento dei modelli di assegnazione del traffico all'equilibrio e presuppone la perfetta conoscenza della rete. Quando il provvedimento sarà attuato e sedimentato, porterà pertanto ad una consistente riduzione del traffico in transito nell'area, che può essere stimato tra il 70 e il 90%. Il traffico residuo sarà causato dal carico/scarico delle merci, dai residenti di Corso Roma (e Via Fieramosca, per il nuovo schema di circolazione proposto), dai veicoli di non residenti diretti ai pochi parcheggi a pagamento previsti in Larghetto dei Tribunali o in transito per accompagnamento di passeggeri con origine/destinazione finale interna al quartiere Borgo. Saranno invece eliminati i veicoli in transito diretti a Piazza Garibaldi, quartiere Lancianovecchia e Piazza D'Amico che avranno percorsi alternativi più favorevoli.
4. **Mancata disciplina della circolazione al termine inferiore di Via dei Tribunali.** La modifica della circolazione proposta lascia invariati, rispetto alla situazione odierna, i movimenti veicolari in corrispondenza dell'area indicata.



5. **Grave danno alle attività commerciali della zona, per ingorghi stradali nella zona.** Per la riduzione del traffico prevista (vedi risposta al punto 3) non ci saranno ingorghi di traffico.
6. **Aspetti particolari della pedonalizzazione del tratto intermedio di Corso Roma.** La pedonalizzazione è indicata come temporanea in quanto si ritiene opportuno, almeno in una prima fase di sperimentazione che può durare anche diversi anni, che la chiusura al traffico sia solo nelle ore serali del periodo estivo. Pertanto, non avendo il carattere di APU permanente, l'Amministrazione potrà intervenire:
 - a. in modo diretto, limitatamente alla pubblica illuminazione e a dettagli di arredo urbano (essendo la pavimentazione lapidea già adeguata);
 - b. in modo indiretto, agevolando il processo di trasformazione di destinazione d'uso dei locali prospicienti e il rilascio di autorizzazioni all'occupazione temporanea di suolo pubblico per attività di ristorazione e/o esposizione.
7. **Compatibilità dell'intervento con autorizzazione decennale all'occupazione semestrale di suolo pubblico in Larghetto dei Tribunali, rilasciata a GLAM - Ristorante il Chiostro.** La modifica della circolazione proposta lascia invariati, rispetto alla situazione odierna, i movimenti veicolari e i parcheggi in Larghetto dei Tribunali.
8. **Corso Roma, ingresso storico al centro cittadino.** La funzionalità di direttrice di ingresso al centro cittadino non viene sminuita ma piuttosto incrementata, nella modalità pedonale, storicamente prevalente, piuttosto che veicolare che risulta essere molto più recente e non allineata ai criteri di progettazione degli urbanisti al tempo della sua edificazione.

1.19 Controdeduzione all'Osservazione n. 19 firmata da 573 Cittadini contrari al S.U. in Via del Mare e Via Panoramica, Prot. N. 36908 del 18/07/2013

L'osservazione, contraria all'intervento V2 - Schemi di circolazione Via del Mare, riporta considerazioni e riflessioni a sostegno della propria posizione rispetto alle quali, di seguito, alcune obiezioni:

1. L'istituzione di sensi unici di circolazione aumenta la lunghezza dei tragitti. Tale affermazione, sostanzialmente vera, è però riduttiva tant'è che nessun tecnico si sognerebbe di proporre un senso unico di marcia, cioè una riduzione dell'offerta stradale, se non ci fossero motivi legati alla sicurezza stradale o alla regolarità del deflusso veicolare. Ma proprio i motivi riportati si presentano su Via del Mare: da qui la necessità di regolarla a senso unico. La volontà inoltre di realizzare una pista ciclabile sulla stessa direttrice ha indotto i progettisti a



prevedere contestualmente i due interventi, il V2 osteggiato e l' M2 - Percorso ciclopedonale "Ala Nord", che incomprensibilmente non viene nemmeno citato.

2. Necessità di sistemare tali strade nell'immediatezza per garantire la sicurezza. L'intervento nella zona nord ha un costo complessivo di 375'000 euro, di cui solo 22'000 per il V2 e ben 353'000 per l' M2: da qui si capisce subito che valutare solo l'intervento sulla circolazione veicolare risulta riduttivo e allo stesso tempo che le criticità sullo stato dei marciapiedi e della pubblica illuminazione sono condivise, viste le ingenti somme previste per la loro risoluzione. Il piano indica esplicitamente che i due interventi debbano essere eseguiti con la massima priorità e congiuntamente.
3. La preoccupazione per l'eventuale danno per gli operatori economici della zona associato al minor transito è infondata. Gli esercizi commerciali sono sostanzialmente di vicinato, avendo scarsa attrattività a carattere cittadino per il forte decentramento: questo significa che gli abitanti dei quartieri Olmo di Riccio, Santa Giusta e Torre Sansone sono i clienti potenziali a cui riferirsi. Bene, questi cittadini se escono da casa solamente per fare acquisti continueranno a trovare vantaggioso per la maggiore vicinanza rimanere fedeli ai vecchi negozianti di sempre, e se invece si spostano per raggiungere le aree centrali della città per motivi di lavoro o studio si troveranno a percorrere ambedue gli assi stradali, Via Panoramica nello spostamento di andata e Via del Mare in quello di ritorno: in ogni caso l'accessibilità e la visibilità degli esercizi commerciali è garantita.
4. L'introduzione dei sensi unici di marcia porta ad una semplificazione dei punti di conflitto alle intersezioni e ad una maggiore regolarità di marcia lungo gli assi viari: pertanto non è per nulla scontato che il provvedimento comporti un aumento dei tempi di percorrenza, dei consumi e delle emissioni inquinanti. Inoltre si ritiene che la ricerca della massima economicità degli spostamenti e del pieno rispetto dell'ambiente possa trovare risposta adeguata proprio nella scelta di muoversi in bicicletta, promossa ed auspicata attraverso la realizzazione della pista ciclabile dell'Ala Nord ma anche di tutta la rete ciclabile prevista.
5. I provvedimenti proposti sono accompagnati da un breve commento:
 - a. Stabilire limiti di velocità a 30-40 km/h. I rallentatori proposti non sono installabili perché Via del Mare risulta essere una Strada locale interzonale, percorsa da ambulanze ed autobus.
 - b. Il divieto di transito ai mezzi pesanti. La Via del Mare appartiene alla viabilità principale insieme alle strade di quartiere: non è possibile pertanto vietare il transito di mezzi pesanti. Ad ogni modo, la conformazione del reticolo stradale è tale che nessun veicolo pesante circoli in città se non per effettuare operazioni di carico/scarico.



- c. Più segnaletica di regolamentazione della sosta e relativi controlli. La prima è scarsamente efficace se la domanda di sosta è superiore all'offerta; i controlli, con conseguenti contravvenzioni, possono invece raggiungere lo scopo, ma con malcontento e ripercussioni su utenti e commercianti.
- d. Segnaletica di indicazione. Le indagini cordonali (cfr. Allegato E) hanno evidenziato che meno del 20% degli intervistati effettua lo spostamento dichiarato con frequenza inferiore alla settimana: questo significa che gli spostamenti sono sostanzialmente sistematici e si può pertanto supporre che gli utenti abbiano una buona conoscenza della rete stradale. In simili situazioni, la segnaletica di indicazione poco può fare per indirizzare gli utenti sugli itinerari più idonei.
- e. Rifacimento di marciapiedi e pubblica illuminazione. Gli interventi proposti sono alla base dell'intervento M2.

1.20 Controdeduzione all'Osservazione n. 20 di Cittadini In Azione, Prot. N. 36999 del 18/07/2013

L'osservazione è articolata in 6 punti, cui si dà di seguito una valutazione ed una risposta puntuale:

- 1) **Accessibilità del casello autostradale di Lanciano e dell'Area Val di Sangro.** L'accessibilità dei due punti indicati, strategici per gli aspetti economici e sociali del capoluogo lancianese, viene garantita attraverso la risoluzione delle intersezioni critiche attraversate così come proposto dagli interventi V8 e V12 che insistono tutti sulla SP82 per Treglio; anche l'intervento V13, che prevede il potenziamento della Via Bergamo per alleggerire il traffico sulla direttrice principale di accesso al centro abitato, è stato proposto nell'ottica di garantire l'accessibilità richiesta. Questo punto dell'osservazione induce a correggere la classifica funzionale proposta nella bozza di piano elevando la SP82 per Treglio da Strada urbana locale interzonale a Strada urbana di quartiere.
- 2) **Asse stradale di penetrazione al Centro città costituito da Via Tinari e dal suo prolungamento di Via Guido Rosato.** Si evidenzia giustamente il carattere di importanza di tale asse viario: le due strade nella classifica funzionale delle strade vengono elevate da Strade urbane locali interzonali a Strade urbane di quartiere, fino alla rotonda con Via Ferro di Cavallo. L'intervento infrastrutturale proposto di accesso al parcheggio struttura di Piazza Senatore D'Amico, pur avendo una sua coerenza con la funzionalità che deve garantire, non è di pertinenza del PUT e deve essere valutato nel contesto progettuale specifico o nell'analisi della mobilità nel PRG.



- 3) **Risoluzione delle criticità dell'intersezione SP per Treglio con la SP 84: proposta di una nuova strada.** Il PUT non può prevedere la realizzazione di nuove strade ed esiste già una proposta nella stessa direzione contenuta nel PRG. Nel PUT invece si cerca di dare una soluzione a breve termine allo stesso problema evidenziato attraverso l'azione combinata dei due interventi V8 e V13, con la rassicurazione che l'intervento sarà valido anche a lungo termine in quanto la strada auspicata del PRG tenderà a sgravare il nodo evidenziato.
- 4) **Priorità di intervento infrastrutturale della rotatoria all'innesto della Zona artigianale di Via per Treglio con la SP82 e prolungamento di Via Bergamo verso la Zona artigianale.** L'intervento V12c di realizzazione della rotatoria prevede già la realizzazione della rotatoria indicata, anche se con una priorità secondaria per l'impianto generale del PUT. Il prolungamento di Via Bergamo, essendo un intervento previsto dal PRG ma caratterizzato da costi di realizzazione non trascurabili, verrà realizzato con tempi e modalità di finanziamento diversi dal PUT.
- 5) **Parcheggi struttura a servizio del centro cittadino e loro accessibilità.** Si sottolinea che il PUT è un piano a breve termine con scarsa infrastrutturazione. Nonostante ciò si è voluto ricostruire il quadro programmatico sui parcheggi (cfr. Par. 5.3.4) in modo da valutare con attenzione la coerenza e la tempistica di attuazione degli interventi del PUT. Approfondimenti sul tema sollevato sono oggetto di un quanto mai necessario ed auspicabile Piano della sosta e dei parcheggi che affronta il tema individuando le soluzioni e gli scenari di attuazione temporale a medio e lungo termine.
- 6) **Parcheggi a servizio della ZTL.** In chiusura del Par. 5.3.2 della Relazione generale si riportano le testuali parole: "In questa prospettiva si ritiene quindi consigliabile intervenire in tempi rapidi, dopo la ristrutturazione dell'ascensore del parcheggio di Via per Frisa, con l'istituzione della ZTL nel Settore 1 di Lancianovecchia differendo l'estensione ai Settori 2 e 3 a quando saranno disponibili i parcheggi struttura di Sant'Egidio, di Via dei Funai e di Piazzale d'Amico (cfr. Par. 5.3.4)." La necessità e l'urgenza di parcheggi struttura a ridosso delle ZTL condiziona la fattibilità stessa dell'estensione della ZTL anche ai quartieri di Borgo, Sacca e Civitanova.

1.21 Controdeduzione all'Osservazione n. 21 di Confesercenti, Prot. N. 37003 del 18/07/2013

Il PUT è un piano tattico che richiede un anno per la sua stesura e due anni per la sua attuazione. Le norme prevedono semplicemente che il piano sia pubblicato per garantire la partecipazione popolare



attraverso la presentazioni di osservazioni al piano già adottato. L'Amministrazione ha voluto garantire una più effettiva partecipazione promuovendo:

- Conferenze stampa del 16/01/2012, 22/01/2012, 17/02/2012, solo per citare le prime;
- il 1° Forum il 02/05/2012, in cui è stato condiviso il quadro d'analisi e sono state illustrate le strategie e gli obiettivi del piano, in modo da raccogliere suggerimenti ed idee alla sua stesura;
- tra maggio e settembre 2012, sono state raccolte osservazioni e proposte che sono state vagliate nella produzione della bozza di piano poi adottata dalla giunta;
- il 2° Forum il 27/06/2013, di presentazione ed illustrazione del piano adottato, per rendere efficace e non solo formale la partecipazione di tutti i cittadini.

Si ritiene che il percorso partecipativo seguito sia garanzia di una buona condivisione ed attuabilità del piano che sarà sottoposto ad approvazione al Consiglio Comunale.

1.22 Controdeduzione all'Osservazione n. 22 di 2 Consiglieri Comunali - Gruppo PDL, Prot. N. 37004 del 18/07/2013

L'osservazione avanza 3 specifiche richieste:

- 1) **Maggiore integrazione con il PRG e il Programma Triennale delle Opere Pubbliche.** Il piano ha tenuto conto degli interventi previsti dal PRG già programmati per il biennio di attuazione del PUT, ma al contempo ha proposto, in deroga al PRG, alcune nuove rotatorie ritenute opportune o anche necessarie: nel caso di approvazione di tali interventi verrà promossa una variante al PRG che li contempli. Solo dopo l'allineamento dei due piani si potrà procedere con la realizzazione dei nuovi interventi proposti. Per quanto riguarda il Programma Triennale delle Opere Pubbliche sarà esso che nei suoi successivi aggiornamenti annuali inserirà i nuovi interventi proposti, che non trovano copertura ordinaria nel PUT solitamente finanziato con i proventi dalle contravvenzioni al CdS elevate dalla PM e dalla tariffazione della sosta, dopo averne verificata la copertura finanziaria.
- 2) **Indicazione delle priorità e copertura finanziaria degli interventi previsti dal piano.** Il piano indica chiaramente le priorità di attuazione degli interventi mentre per la copertura finanziaria, oltre a quanto riportato al punto precedente, si consideri che il piano stesso risulta strumento per ottenere finanziamenti o cofinanziamenti da fondi per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile.



- 3) **L'analisi di dettaglio dell'impatto derivante dall'istituzione dei sensi unici proposti.** Gli interventi sono stati valutati dal punto di vista trasportistico attraverso l'utilizzo di modelli di simulazione del traffico. Quantificazione di effetti e ricadute sulle attività commerciali non possono essere né stimate né tanto meno calcolate. Rassicuriamo che nell'analisi di ogni singolo intervento sono state considerate le diverse componenti di domanda: cittadini (residenti ed esterni), lavoratori, studenti, commercianti e clienti, utenti del TPL, categorie deboli (bambini, anziani e disabili) e turisti.

1.23 Controdeduzione all'Osservazione n. 23 di genitori/nonni dei bambini dell'asilo Maria Vittoria, Prot. N. 37005 del 18/07/2013

L'osservazione avanza 3 specifiche domande, le cui risposte vanno valutate considerando lo schema di circolazione V0 modificato, rispetto alla bozza di piano approvata (1. Via dei Tribunali invariata rispetto all'attuale, 2. Via Ettore Fieramosca invertita, 3. Salita Fenaroli invariata rispetto all'attuale):

- 1) **In che modo si è tenuto conto delle esigenze dei genitori che portano i bambini nell'asilo più grande della città?** Il nuovo schema di circolazione dell'Intervento V3 prevede un traffico di sezione sostanzialmente invariato tra le due rotatorie di immissione di Viale Martiri VI Ottobre e di uscita di Viale Cappuccini, con traffico aumentato in salita e ridotto in discesa. Non si attendono pertanto modificazioni rilevanti rispetto allo stato attuale.
- 2) **Che fine ha fatto il progetto del parcheggio che era stato approntato dalla vecchia amministrazione?** Il parcheggio citato non è stato inserito tra quelli prioritari e funzionali all'istituzione della ZTL.
- 3) **Il piano traffico a che distanza dall'asilo prevede la sosta per poter accompagnare i bambini all'asilo?** Il PUT non ha approfondito tale aspetto non avendo apportato modifiche alla viabilità nei pressi della Scuola materna Maria Vittoria.

1.24 Controdeduzione all'Osservazione n. 24 di Giacomo Rosa, Prot. N. 37006 del 18/07/2013

L'osservazione risulta articolata su 4 punti specifici relativamente al nodo complesso tra la SP84 e la SP82. Prima di esaminare singolarmente i 4 punti è doverosa una premessa unitaria. La proposta di riorganizzazione del nodo complesso avanzata dal PUT è stata promossa in quanto il Comune di Lanciano,

nelle fasi iniziali di stesura del piano, aveva ottenuto finanziamenti dalla Regione Abruzzo per la realizzazione di una rotatoria il cui schema planimetrico non risultava allineato alle previsioni del PRG.

Inizialmente il PRG prevedeva una rotatoria di grandi dimensioni (diametro esterno pari a 60 metri) e grande impatto urbanistico con estensione su aree ora occupate da un edificio di 3 piani e da un parcheggio di un supermercato.



Figura 1: Estratto del PRG per l'area interessata dall'intervento V8

Le difficoltà dell'iter approvativo e l'ingente impegno economico legato ad una soluzione così impattante ha indotto l'Amministrazione a prendere in considerazione un layout più compatto che interessasse più strettamente l'area di intersezione e che, come detto, ha trovato finanziamenti per la sua realizzazione.

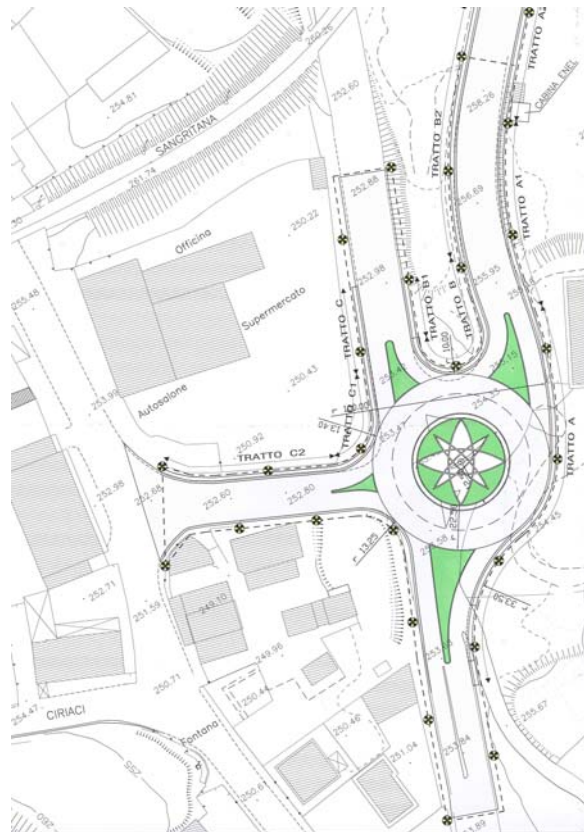


Figura 2: Ipotesi progettuale finanziata dalla Regione Abruzzo

In particolare la rotatoria compatta è stata ipotizzata con un diametro esterno di 45 metri e un anello rotatorio di due corsie largo 10 metri. Gli approcci sono tutti organizzati con una corsia in ingresso e non sono previste corsie dedicate per alcuna manovra.

Quest'ultima soluzione è stata oggetto di verifica funzionale per valutarne la sostenibilità tecnica.

Le verifiche di funzionalità sono state effettuate con il software SIDRA INTERSECTION e anche con il modello di micro simulazione dinamica VISSIM per avere ulteriore conferma. Come domanda di traffico sono stati assunti i dati rilevati sulle singole manovre di svolta nelle condizioni più critiche della rete corrispondenti alle 3 ore di punta del giorno feriale scolastico. La proposta di schema funzionale inserita nel piano è il risultato del processo anzidetto. Relativamente a Via Ciriaci lo schema di piano ricalca la proposta del PRG rifunzionalizzando un'aiuola verde, recuperandone dei parcheggi. Il nodo complesso viene risolto con:

- 1) **Esproprio di terreni ed abbattimento di un fabbricato.** Come indicato in premessa la proposta di piano ricalca in Via Ciriaci il PRG. Quello che risulta strano è piuttosto che, in contrasto alle previsioni di PRG, sia stato dato permesso di ristrutturare appena qualche anno fa un edificio destinato ad essere abbattuto perché ricadente in terreno valutato di pubblica utilità.



- 2) **Attenzione a residenti e alle attività commerciali di Via Ciriaci, tranne una.** Rende merito tale nota che riconosce l'attenzione avuta anche per ogni singola preesistenza insediativa: l'eccezione deriva sempre dal fatto che quell'attività in particolare non doveva essere sviluppata ma piuttosto andava trovata una perequazione urbanistica per favorirne il suo trasferimento.
- 3) **Parcheeggi auto in Via Ciriaci.** Lo schema di PRG, che definisce semplicemente il layout funzionale delle strade, non esplicita la presenza di parcheggi su strada: l'affinamento del PUT, rilevata la domanda di parcheggio nell'area, prevede la localizzazione degli stalli di sosta necessari.
- 4) **Pericolosità dell'innesto sulla SP84.** L'innesto risulta invariato nella planimetria ma, risultando modificato il nodo principale in cui il semaforo è stato sostituito da una rotatoria, i veicoli in transito sulla SP84 avranno velocità ridotta.

1.25 Controdeduzione all'Osservazione n. 25 di Andrea Gaeta, Prot. N. 37007 del 18/07/2013

Nell'Intervento V9, il posizionamento della rotatoria di Via Tinari - Via Rosato - Via Decorati Al Valor Militare, in sostituzione dell'attuale intersezione a "T", deriva dal vincolo delle preesistenze a nord (edificio a 2 piani a ridosso della direttrice principale) e ad est (passaggio a livello con la linea ferroviaria dismessa che potrebbe in futuro essere ripristinata per il servizio tram-treno). L'innesto ad est di Via Tinari costituita da una strada a carreggiate separate con l'interposizione dell'attraversamento ferroviario a raso non permette di spostare la rotatoria verso est e pertanto la variante di PRG dovrà far riferimento allo schema funzionale contenuto nel piano.

Si fa notare che sul tracciato ferroviario sono state avanzate due ipotesi di trasformazione e riutilizzo: la prima, promossa dalla Ferrovia Sangritana, prevede l'istituzione di un servizio tram-treno; la seconda come pista ciclo-pedonale. Solo se in fase di redazione del progetto della rotatoria decadessero i vincoli stringenti attuali, costituiti dal tracciato ferroviario e dal suo attraversamento a raso, si potrebbe sfruttare la minor rigidità piano altimetrica della pista ciclopedonale e spostare ad est la rotatoria.



1.26 Controdeduzione all'Osservazione n. 26 dei residenti Sant'Egidio, Prot. N. 37009 del 18/07/2013

Il PUT non ha proposto il parcheggio di Sant'Egidio ma ha semplicemente verificato la coerenza di tale parcheggio con i propri obiettivi ed interventi. In particolare è stata valutato positivamente il parcheggio solo se gli 80 posti auto previsti sono integralmente riservati ai residenti, in massima parte della ZTL. La viabilità e i percorsi pedonali di accesso al parcheggio andranno studiati da chi lo progetterà. In riferimento alla Fonte di Civitanova si fa notare che il PUT non è un piano del turismo e pertanto prende in considerazione solo poli di attrazione turistica rilevanti per la rappresentatività e la numerosità delle visite.

1.27 Controdeduzione all'Osservazione n. 27 di 2 Consiglieri Comunali - Gruppo UDC, Prot. N. 37011 del 18/07/2013

L'osservazione è articolata in 3 richieste:

- 1) **APU Corso Roma: differire la decisione di attuazione e salvaguardare Via dei Tribunali.** Il provvedimento di attuazione dell'APU permanente, pur invariato per l'area interdetta alla circolazione veicolare, è stato modificato nella viabilità di deflusso dal tratto mediano di Corso Roma avendo deviato il traffico su Via Ettore Fieramosca e non più per Via dei Tribunali, proprio per i motivi legati alla larghezza ridotta in relazione al rilevante transito pedonale.
- 2) **Viale Cappuccini: eliminazione del senso unico di circolazione.** La rete delle piste ciclabili deve essere innervata nell'intero abitato, a servizio del centro abitato, delle scuole, dei luoghi di lavoro a partire ovviamente dalle residenze. L'alta densità abitativa del quartiere e la presenza di scuole sono elementi che devono suggerire e non scoraggiare la realizzazione di piste ciclabili. La preoccupazione per l'eventuale danno per gli operatori economici della zona associato al minor transito è infondata. I residenti del quartiere se escono da casa solamente per fare acquisti continueranno a trovare vantaggioso per la maggiore vicinanza rimanere fedeli ai vecchi negozianti di sempre, e se invece si spostano per raggiungere le aree centrali della città per motivi di lavoro o studio si troveranno a percorrere ambedue gli assi stradali, Viale Martiri VI Ottobre nello spostamento di andata e Viale Cappuccini in quello di ritorno: in ogni caso l'accessibilità e la visibilità degli esercizi commerciali è garantita.
- 3) **Via del Mare: eliminazione del senso unico di circolazione.** L'intervento V2, di modifica agli schemi di circolazione nella parte nord della città, è motivato dall'insufficiente larghezza della



sede stradale per il doppio senso di circolazione e la sosta e dalla necessità di inserire la pista ciclabile "Ala Nord" (Intervento M2). Essendo i due assi contrapposti a distanza ravvicinata, i percorsi risultano eventualmente allungati solo in caso di origine/destinazione all'interno del quartiere Olmo di Riccio, perché per i residenti di Santa Giusta e Torre Sansone i due itinerari di andata e ritorno sono sostanzialmente equivalenti. Inoltre è da considerare che limitando i conflitti alle intersezioni per la riduzione delle manovre possibili e lungo gli assi per la unicità del senso di percorrenza la circolazione dovrebbe risultare più fluida e quindi caratterizzata da minori emissioni inquinanti.

1.28 Controdeduzione all'Osservazione n. 28 di Vincenzo Ranieri, Prot. N. 37013 del 18/07/2013

Per il nodo complesso tra SP84 e la SP82 sono state prese in considerazione molte ipotesi alternative per garantirsi una buona funzionalità del nodo con un impatto sull'esistente minore di quanto previsto dal PRG. Nello stralcio del PRG riportato nella Controdeduzione 24 si può notare che la grande rotatoria impegnava buona parte del parcheggio e della rampa a servizio del supermercato compromettendone di fatto la funzionalità. Nello schema proposto è stato valutato prioritario garantirsi il corretto deflusso su Via per Fossacesia dalla rotatoria principale, per non compromettere la funzionalità della rotatoria stessa. È stato pertanto previsto un cordolo di separazione tra i due sensi di marcia sulla curva di Via per Fossacesia in modo da impedire fisicamente le manovre di attraversamento da e per Via del Mancino: tale provvedimento evita che veicoli nelle svolte in sinistra da/per Via per Fossacesia causino intoppi che, per la ridotta distanza dalla rotatoria, potrebbero far risalire la coda fino a bloccare la rotatoria stessa. La presenza dello spartitraffico renderebbe possibili le sole manovre in destra in entrata/uscita dal parcheggio del supermercato con raggio di volta insufficiente in entrata. La soluzione di spostare la connessione al parcheggio del supermercato a nord dello stabile (a ridosso della ferrovia) garantisce la fattibilità, in sicurezza, di tutte le manovre secondarie. Per i costi da sostenere potrebbe esserci un contributo da parte dell'Amministrazione, da definire mediante specifico accordo in fase di progettazione dell'intervento.

1.29 Controdeduzione all'Osservazione n. 29 del Comitato Cittadini Indignati, Prot. N. 37015 del 18/07/2013

L'osservazione individua 4 criticità evidenti:



- 1) **I due interventi di istituzione dei sensi unici contrapposti a nord e a sud privilegiano l'uscita piuttosto che l'ingresso dei veicoli in città.** La scelta adottata, sia per la viabilità a nord che per quella a sud, è fondata sempre sulla preferenza/necessità che in ogni coppia di assi a sensi unici contrapposti si rispetti il senso di circolazione antiorario in modo da semplificare le manovre e ridurre i conflitti in corrispondenza degli innesti con la viabilità a doppio senso di circolazione.
- 2) **Indeterminazione del percorso pedonale per raggiungere la chiesa di San Francesco.** La modificazione introdotta all'Intervento V0, con la deviazione del traffico giunto in Largetto dei Tribunali non più in Via dei Tribunali ma in Via Ettore Fieramosca, salvaguarda l'itinerario pedonale più frequentato tra il piazzale dei pullman e la chiesa del Miracolo Eucaristico.
- 3) **I nuovi sensi unici tra Via Dalmazia e Via De Crecchio scoraggiano il raggiungimento del centro.** L'inversione dei sensi unici di circolazione delle traverse tra Via Dalmazia e Via De Crecchio sono state proposte per ridurre l'alta incidentalità che caratterizza l'asse di Via De Crecchio. Il criterio progettuale è stato quello di impedire l'attraversamento di Via De Crecchio sia da est che da ovest imponendo per tali manovre la percorrenza di un breve tratto di Via De Crecchio riconducendo i punti di conflitto alle due sole tipologie di confluenza o divergenza.
- 4) **Le piste ciclabili presentano molteplici incroci con la viabilità veicolare.** La rete delle piste ciclabili inserita nel PUT non ha la pretesa di essere un Piano delle piste ciclabili, piano settore del PUT, che andrà redatto dopo la sua approvazione. La collocazione delle piste ciclabili riportata nelle tavole vuole solo essere una indicazione e suggerimento progettuale: in taluni casi, in corso di approfondimento progettuale su rilievo celerimetrico al 1:500, potrà risultare preferibile spostare il lato dove realizzare la pista bidirezionale in sede propria o addirittura passare alle corsie riservate. Dopo approfondimento ulteriore sugli itinerari indicati come critici viene spostata la pista sul lato monte in corrispondenza della rotatoria tra Via Ferro di Cavallo e Viale Martiri VI Ottobre (in modo da evitare due attraversamenti ravvicinati); vengono lasciati inalterati i segni in Via Guido Rosato (in cui il doppio attraversamento proposto deriva dalla volontà di valorizzare il parco sul lato est della strada ed evitare i molteplici attraversamenti con la viabilità minore sul lato ovest) e in Via del Mare (la pista è segnata sul lato ovest per tutta la sua estensione e l'intersezione con il flusso veicolare di Via Alba è inevitabile).



1.30 Controdeduzione all'Osservazione n. 30 di 3 Proprietari in P.zza Plebiscito, Prot. N. 37091 del 18/07/2013

Il contenuto dell'Osservazione è, nelle obiezioni sollevate e nella richiesta di eliminare l'ipotesi 2 tra quelle indicate per l'Intervento M6 - Collegamento meccanizzato di risalita da Parco Diocleziano a Piazza Plebiscito, del tutto analoga all'Osservazione 2, presentata preliminarmente per la richiesta di un sopralluogo urgente.

Intervento M6: viene rilevata la non fattibilità dell'ipotesi 2 per la distanza di soli 30 cm tra una cappella della Cattedrale e il fabbricato di proprietà privata. Una soluzione, tutta da esplorare, potrebbe essere uscire su Corso Trento e Trieste utilizzando i locali commerciali di un negozio di abbigliamento (Josephine) o di una libreria (La Nuova Editrice). In questa seconda ipotesi, con varco unico di maggiori dimensioni, la libreria si troverebbe ridotta sul solo lato est del percorso pedonale, o divisa in due ai 2 lati in caso di rilevamento dei locali del negozio di abbigliamento Josephine. In ambedue le ipotesi, la superficie da espropriare è di circa 72 mq (6 m di larghezza x 12 m di profondità): valore max commerciale dell'immobile 260'000 Euro (da banca dati delle quotazioni immobiliari dell'Agenzia delle Entrate). Nella figura seguente foto e planimetria esplicative.



Figura 3: Possibili varchi su Corso Trento e Trieste: ipotesi a) Josephine, ipotesi b) Libreria La Nuova Editrice

1.31 Controdeduzione all'Osservazione n. 31 del Gruppo Consiliare Con Bozza Sindaco, Prot. N. 37092 del 18/07/2013

Il piano proposto preoccupa per l'entità delle somme richieste per la sua attuazione. Si fa notare che il piano stesso, una volta approvato e vigente, può costituire strumento per ottenere finanziamenti o



cofinanziamenti da fondi Por Fesr, per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile. Di seguito si riportano gli interventi proposti, seguiti dalle relative controdeduzioni:

- **Potenziamento del trasporto pubblico.** Il tema è specifico del Piano del trasporto pubblico urbano. Con i tempi correnti, gli interventi di ristrutturazione del TPL prevedono solitamente una riduzione dei costi e quindi delle percorrenze offerte: la modifiche al servizio sono quindi solitamente di efficientamento e non di potenziamento.
- **Messa a norma dei percorsi pedonali.** Tale tipo di intervento viene sviluppato dal Piano di eliminazione delle barriere architettoniche. Il PUT si riserva di indicare i percorsi pedonali più frequentati e che pertanto dovrebbero essere sviluppati prioritariamente.
- **Riqualificazione delle aree pedonali esistenti.** Gli interventi relativi alle APU sono da considerarsi pertinenti al PUT che ne può promuovere lo sviluppo mediante idoneo arredo urbano. Si è preferito però intervenire attraverso il PUT per tutelare non solo l'APU commerciale di Corso Trento e Trieste ma soprattutto per istituire l'APU storico-religiosa di Corso Roma e le ZTL, che sono di fatto delle aree a pedonalità privilegiata. Interventi in tal senso erano stati sperimentati in passato senza però una completa armonizzazione dei provvedimenti.
- **Riqualificazione dei parcheggi esistenti o in corso di progettazione.** Il PUT ha evidenziato nel suo rapporto di analisi la presenza di auto in sosta su Via per Frisa, che costituisce una valvola di sfogo per quanti sono diretti al Tribunale o alle aree centrali in generale. Tale strada però non ha le dimensioni sufficienti alla regolarizzazione della sosta su ambedue i lati per cui la situazione viene di fatto tollerata fino a che non si amplierà l'offerta di sosta con i previsti parcheggi struttura. Nel PUT si indica la necessità di modificare il progetto di ampliamento dell'Istituto Magistrale De Titta per garantirsi la fattibilità della rotatoria al termine di Viale Martiri VI Ottobre. E' il Regolamento Urbanistico che fissa la quota di aree da destinarsi a parcheggio in interventi di riqualificazione. In merito al parcheggio struttura di Sant'Egidio il PUT si è limitato a fare la verifica di coerenza con gli interventi promossi dal PUT stesso.

1.32 Controdeduzione all'Osservazione n. 32 del Distributore API-IP di Viale Cappuccini, Prot. N. 37093 del 18/07/2013

Intervento V3: propone il ripristino del doppio senso in Viale Cappuccini. La preoccupazione per l'eventuale danno economico per l'attività di distribuzione carburanti API-IP associato al minor transito è



infondata. Gli attuali flussi veicolari bidirezionali su Viale Cappuccini e su Viale Martiri VI Ottobre si redistribuirebbero, a seguito del nuovo schema di circolazione proposto, interessando ambedue gli assi, Viale Martiri VI Ottobre nello spostamento di andata verso le aree centrali e Viale Cappuccini in quello di ritorno. Nella nuova situazione accade che un maggior numero di veicoli distinti transiti davanti all'attività commerciale citata anche se una sola volta negli spostamenti di andata/ritorno. Non essendoci altre attività concorrenti sulla coppia di assi Cappuccini-Martiri VI Ottobre riteniamo che con un corretto approccio alla nuova configurazione di circolazione possa risultare neutra o addirittura positiva sul fronte delle entrate.

1.33 Controdeduzione all'Osservazione n. 33 di Casa Sacra Famiglia, Prot. N. 37095 del 18/07/2013

APU Corso Roma: eliminazione della proposta dal piano. Il provvedimento di attuazione dell'APU permanente è stato modificato nella viabilità di deflusso dal tratto mediano di Corso Roma avendo deviato il traffico su Via Ettore Fieramosca e non più per Via dei Tribunali. Tale modifica introdotta al piano adottato dalla giunta lascia pertanto del tutto immutati il traffico su Via dei Tribunali (e i relativi inquinanti da traffico) e le manovre veicolari nella parte afferente di Via dei Tribunali su Piazzetta dei Tribunali. Verosimilmente la sosta in Larghetto dei Tribunali rimarrà sostanzialmente invariata e, in ogni caso, il posto per disabili sarà salvaguardato.

1.34 Controdeduzione all'Osservazione n. 34 del Comitato Quartiere Olmo Di Riccio, Prot. N. 37097 del 18/07/2013

Intervento V2: viene chiesto un incontro specifico sull'intervento nell'area nord, prima della sua attuazione, con il comitato e la cittadinanza tutta. Si ritiene che il piano attuativo dell'intervento possa convenientemente essere condiviso prima della sua approvazione e realizzazione. Lo stesso dicasi anche per l'analogo intervento, per portata ed impatto, relativo all'Intervento V3 di Viale Cappuccini.



1.35 Controdeduzione all'Osservazione n. 35 di Italia Nostra, Prot. N. 37098 del 18/07/2013

L'osservazione evidenzia un sostanziale apprezzamento ed adesione alle proposte di piano ma, al contempo, tanta preoccupazione sulla fattibilità per la scarsità delle risorse disponibili. L'indicazione di trovare prima la copertura economica e poi dare attuazione al piano è cosa scontata: in tempi diversi sarebbe stato opportuno addirittura prima individuare le somme a disposizione e poi calibrare di conseguenza il piano ma nei tempi correnti ciò non è più possibile per la grave indeterminazione sulle fonti di approvvigionamento dei comuni e le relative entità. Si procederà pertanto all'approvazione del piano in modo da prefigurare lo scenario sul traffico che si intende perseguire: i tempi di realizzazione degli interventi saranno invece commisurati all'effettiva disponibilità delle somme necessarie, con altissima probabilità di sfioramento del traguardo temporale ordinario dei due anni indicato per l'attuazione del PUT.

1.36 Controdeduzione all'Osservazione n. 36 dell'Ing. Antonello Di Campi Finore, Prot. N. 37099 del 18/07/2013

L'osservazione presentata, in sostanziale disaccordo con l'impostazione del piano, risulta essere molto articolata e suddivisa in temi che saranno ripresi per le presenti controdeduzioni.

- **Strategia del piano.** Il piano, come tutti gli studi sulle infrastrutture per i trasporti, va definito in riferimento ad una criticità ricorrente, sulla trentesima ora di punta come si dice in gergo tecnico, intendendo che andrebbero risolti i problemi di congestione e mobilità a meno di quanto può accadere in trenta ore all'anno, per le quali vanno tollerati fenomeni di congestione per non sovradimensionare le opere. Il giorno ferialo scolastico con le sue ore di punta mattutina, di mezzogiorno e serale, costituisce pertanto la base di riferimento. Altre esigenze particolari considerate sono: la mobilità turistica, perché caratterizza Lanciano e se ben gestita può costituire un volano economico per la città; gli eventi sportivi allo stadio, con i movimenti dei pullman della tifoseria della squadra ospite; le feste settembrine, con la chiusura di alcune strade; i mercati settimanali. Esulano dal PUT situazioni di emergenza neve ma anche il trasporto scolastico e quello pubblico, per i quali sono previsti già piani specifici. E' del tutto falsa e strumentale la puntualizzazione che, avendo istituito i sensi unici in Viale Cappuccini - Viale Martiri VI Ottobre, aumentano i costi di intervento per lo



sgombero neve, perché accade perfettamente il contrario: attualmente lo spazzaneve deve percorrere 2 volte, una per senso di marcia, i due assi mentre un domani dovrà percorrerli una volta soltanto. O forse si immagina che lo spazzaneve abbia un larghezza d'azione di 6 metri e venga interdetta la circolazione in senso opposto a quello di suo avanzamento e non si preveda di sgomberare anche Viale Martiri VI Ottobre ? Peccato non sia stato riportato nessun dei molti altri esempi paventati... ci sarebbe stato da ridere.

- **Gruppo di lavoro.** E' stata notata l'assenza dell'Assessore ai Lavori Pubblici Arch. Antonio Di Naccio nel gruppo di lavoro riportato all'inizio della relazione tecnica. Si specifica che i nominativi riportati sono quelli che in modo diretto sono stati coinvolti, anche economicamente, nelle attività svolte (i due assessori inseriti hanno seguito direttamente gli incarichi, ciascuno per le sue competenze). Si è tralasciato di riportare i nominativi di coloro che hanno contribuito attraverso il confronto o la collaborazione alla definizione del piano: sarebbero stati inseriti in tal caso il citato Ass. Arch. Antonio Di Naccio, il comandante PM Magg. Avv. Guglielmo Levante ma anche gli altri assessori e tanti funzionari. Per i curricula dei professionisti coinvolti si rimanda, se di interesse, a semplici ricerche in internet.
- **Impostazione del piano.** Si deve preliminarmente ricordare che il PUT è un piano tattico e non strategico, anche se fondamentale per una città come Lanciano, che pertanto non favorisce lo sviluppo di una città ma accompagna la città nel suo sviluppo. Il coinvolgimento degli altri comuni può e deve essere perseguito nel caso di un piano intercomunale: in questo caso di PUT promosso dal solo Comune di Lanciano si è semplicemente tenuto conto di quanto fatto sulle direttrici principali da parte dei comuni limitrofi e dalla provincia per dare continuità di interpretazione e di soluzioni, quando sono risultate pregevoli ed adottabili. E' ad esempio il caso dell'adozione delle rotatorie come risoluzione delle intersezioni lungo la SP82.

L'intermodalità e le modalità di trasporto innovative sono oggetto di analisi in piani strategici quali i piani di mobilità o studi di settore del PRG. Ma a ben vedere il piano incentra il suo operato sulle modalità di trasporto alternative (pedonale e ciclabile) che sono indicate nelle norme come interventi sulla intermodalità preferibili nei centri abitati di piccola e media estensione.

Le proposte di progetti e iniziative elencate come assenti nel piano sono non pertinenti o oggetto di piani specifici: piano di distribuzione delle merci con eventuale centro di distribuzione urbano delle merci, piano della mobilità sostenibile, piano dei spostamenti casa-lavoro.

L'idea progettuale del tram-treno avanzata dalla Ferrovia Sangritana è citata al Par. 5.2.5, in quanto potrebbe condizionare il riuso del vecchio sedime ferroviario dismesso come pista



ciclopeditone, ma ovviamente non ne vengono calcolati i costi perché irrilevante per un PUT che ha il termine temporale di attuazione dei 2 anni e che non finanzierà mai un intervento simile che dovrà trovare finanziamenti propri.

La trasformazione della cava in parcheggio di interscambio è tema non pertinente al PUT: qui si fa semplicemente notare che non c'è nulla di più assurdo di proporre il trasferimento dei passeggeri da un pullman (presumibilmente pieno) in autobus più piccoli, che nel caso di capienza insufficiente, dovranno essere più di uno.

Il car-pooling è più conveniente sul tragitto extraurbano che non quello urbano di breve percorrenza tant'è che esistono agevolazioni per i veicoli dei pendolari con almeno 4 persone a bordo sulla A8-A9, note per la loro congestione legata alla presenza di cantieri. Per il car-pooling dovrebbe piuttosto essere proposto un parcheggio, alla cava o in prossimità del casello autostradale, per coloro che si spostano sistematicamente verso Chieti o Pescara e non trovano adeguato il TPL (che andrebbe comunque valorizzato).

- **Rilievi.** I rilievi effettuati hanno fornito indicazioni molto utili per la comprensione delle dinamiche e la modellizzazione del traffico. E' evidente che una maggiore entità di rilievi avrebbe permesso di ricostruire una fotografia dell'esistente ad una più elevata definizione, ma una preliminare valutazione dei benefici-costi delle indagini ha portato a dimensionarle così come sono state eseguite. Considerazioni sul trasporto pubblico nel PUT vanno fatte solo al fine di individuare le tratte più congestionate per poi definire le corsie riservate: ma, poiché in Lanciano non ci sono strade adeguate su cui poter riservare corsie dedicate al TPL, non ha senso avere una valutazione quantitativa risultando sufficiente quella qualitativa raccolta durante i sopralluoghi e i confronti con i tecnici e la Polizia Municipale.
- **Interventi del piano.** La mobilità e il modello sono stati ricostruiti per l'intera viabilità comunale e quindi ben oltre il dettato delle direttive che indicano nel centro abitato l'area di interesse del PUT.

Qui si ripete che i parcheggi struttura sono impropri in un piano tattico non infrastrutturale. E' evidente che l'impedimento dell'attraversamento del centro storico, con la l'APU di Corso Roma, comporterà una deviazione di tale traffico su Via Ferro di Cavallo, ma questo è auspicabile perché le stradine del centro storico sono inadeguate al transito veicolare e votate piuttosto ad una maggiore frequentazione pedonale. L'eventuale decentramento di alcuni uffici è tema urbanistico e organizzativo dell'ente e non certo del PUT.

Nell'osservazione si va riferimento ad una rotatoria su Viale Cappuccini all'altezza dello stadio, indicandola come insufficiente per il transito degli autobus: bene, si fa notare che la presunta rotatoria posta all'intersezione con Via Belvedere altro non è che il simbolo di "Strada interdetta alla circolazione in occasione di eventi sportivi", come riportato in legenda della Tavola P1-Sud. Pertanto nessuna rotatoria e nessun transito di autobus che



effettuano l'operazione di salita/discesa dei tifosi della squadra ospite in Via Fagiani, a distanza di sicurezza dallo stadio; in Viale Cappuccini all'altezza di Via Belvedere, gli autobus in servizio di linea continueranno a transitare su tracciato rettilineo in ambedue le direzioni.

Le preoccupazioni legate alla percorribilità degli autobus sulla nuova viabilità sono fugate dal fatto che tutti gli interventi sono compatibili con le dimensioni della fascia di ingombro (corona circolare di raggio esterno 12,50 m e raggio interno 5,30 m) definita dal codice della strada per l'iscrizione in curva da parte di ogni veicolo a motore, o complesso di veicoli compreso il relativo carico: quindi non solo autobus, ma anche autoarticolati ed autosnodati.

Le piste ciclabili sono lunghe e si innervano nell'intero abitato cittadino, tenendo conto che sulla viabilità locale le biciclette vanno in promiscuo con gli altri veicoli e non devono essere previste piste ciclabili ma, ove occorrono, devono essere sempre realizzate semplici corsie riservate. Relativamente ai cicloposteggi ed eventuali punti di ricarica delle biciclette a pedalata assistita effettivamente il piano risulta carente non fornendo alcuna localizzazione. Sotto tale aspetto è bene che in fase di progettazione degli interventi, con la disponibilità di un rilievo celerimetrico adeguato e dopo un'analisi delle localizzazioni ottimali dei cicloposteggi, siano previste le necessarie rastrelliere e gli eventuali punti di ricarica. Non si ritiene invece utile prevedere il trasporto delle biciclette sugli autobus o delle zone di scambio auto/bici o bus/bici, per i seguenti motivi: gli autobus effettuano principalmente un servizio scolastico con fermate in prossimità delle scuole stesse, l'area pedonale e le aree centrali con limitazione della circolazione sono molto ristrette e percorribili tranquillamente a piedi. Al termine dell'osservazione sulle piste ciclabili viene fatta un'asserzione fuori luogo perché si afferma che la riduzione dell'inquinamento da traffico si ottiene riducendo il traffico motorizzato e non facendo piste ciclabili. Si asserisce cioè che solo la contrazione della domanda di mobilità può avere effetti benefici sull'ambiente, trascurando la relazione diretta tra mobilità e ricchezza. Il piano invece non mira alla contrazione della mobilità ma, grazie proprio alla rete delle piste ciclabili proposta, ad una ripartizione modale più rispettosa dell'ambiente e della qualità di vita dei cittadini di Lanciano.

Non rilevanti i commenti e le proposte sulla ZTL.

Gli incidenti riportati in relazione sono quelli rilevati dalla Polizia Municipale, sia con feriti che con soli danni alle cose, e quindi non conformi alla definizione di incidente adottata anche dall'Italia sin dal 1991, che definisce incidenti solo quelli con feriti, non potendo monitorare l'intero fenomeno degli incidenti con soli danni alle cose che spesso non passano nemmeno per le assicurazioni e sono comunque di difficile reperimento e trattazione. Tale precisazione per dire che le rotatorie fanno diminuire l'incidentalità grave e non tanto la



sinistrosità, e questo grazie alla riduzione delle velocità dei veicoli. Nella tabella a pag. 21 dell'Allegato F - Analisi dell'incidentalità, che riporta la graduatoria di incidentalità delle intersezioni in base all'indice di lesività, rende evidente quanto detto, non risultando più presenti due delle tre intersezioni a rotatoria citate. In sintesi si può affermare che le rotatorie riducono la lesività alle persone e non tanto la sinistrosità, migliorando la sicurezza stradale nella sua accezione più moderna.

La norma di buona progettazione citata di far coincidere il centro della rotatoria con l'intersezione degli assi stradali convergenti è vera, ma è evidente che debba essere derogata in caso di vincoli ineliminabili (edifici, tralicci, cabine del metano, etc.). In riferimento alla rotatoria tra la SP84 e la SP82 si precisa che la verifica è stata effettuata adottando il layout proposto nel piano, così come esplicitato nel Par. 4.2 dell'Allegato A - "Verifica funzionale dell'intervento previsto all'intersezione tra la SS84, la SP82 e Via Fossacesia" e nelle immagini in esso contenute. La funzionalità è garantita dal Livello di servizio ottenuto pari a "B" per le ore di punta del mattino e di mezzodì e pari a "C" per l'ora di punta serale (dove il Livello "A" è corrispondente alle migliori condizioni di deflusso e il riferimento progettuale da rispettare deve essere il LOS pari a "C"). Si consideri che la nuova viabilità di supporto alla SP82 prevista dal PRG (non di competenza del PUT per i costi e i tempi di realizzazione) tende a sgravare il nodo e pertanto la soluzione proposta è risolutiva sia a breve che a lungo termine.

- **Parcheggi.** Le norme per il rilascio dei contrassegni vengono definite nel Piano attuativo della ZTL e non nel PUT. I parcheggi struttura, diversi da quelli programmati, non sono di competenza del PUT e vanno valutati/previsti nello specifico Piano della sosta e parcheggi, e poi recepiti nel PRG.

1.37 Controdeduzione all'Osservazione n. 37 della Consulta Comunale per l'Ambiente, E-mail del 07/10/2013

La proposta è di realizzare in via prioritaria gli interventi a favore della ciclabilità, adottando subito, anche in forma sperimentale, tutti quelle soluzioni che possano favorire una riduzione di traffico veicolare ed una più sicura circolazione delle biciclette. Viene chiesto di realizzare le piste ciclabili ricorrendo alla sola segnaletica orizzontale di separazione tra gli autoveicoli e le biciclette, integrandole delle necessarie rastrelliere per la sosta.

Purtroppo, così come indicato nella bozza di piano, non è possibile attuare gli interventi M2 ed M3 in forma semplificata in quanto la normativa vigente lo vieta. Le piste ciclabili a doppio senso su strade locali interzonali (assimilabili alle strade di quartiere per le funzioni svolte) a senso unico debbono essere



fisicamente separate da cordolo e non è possibile ricorrere alla semplice segnaletica orizzontale di separazione (ordinariamente di larghezza complessiva pari a 54 cm: 30 cm di striscia longitudinale gialla in adiacenza alla corsia ciclabile, 12 cm di spazio, 12 cm di striscia longitudinale bianca in adiacenza alla corsia veicolare). Si deve cioè realizzare una pista ciclabile in sede propria di larghezza 250 cm, separata dalla carreggiata da uno spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile di larghezza minima pari a 50 cm.

Pertanto è necessario provvedere all'eliminazione delle barriere architettoniche, all'adeguamento del sistema di raccolta delle acque (con messa in quota delle caditoie o se possibile con la sostituzione delle caditoie con chiusini e realizzazione di bocche di lupo con tubi di collegamento in PVC), alla realizzazione del cordolo spartitraffico e alla segnaletica specifica al pari di quanto previsto dagli interventi M2 ed M3. Si rinnova infine il suggerimento di realizzare gli interventi V2 ed M2, così come V3 ed M3 congiuntamente, cioè istituire i sensi unici di marcia veicolare contrapposti insieme alla realizzazione delle piste ciclabili, per evitare che Viale Cappuccini e Via del Mare regolate a senso unico inducano, per l'ampia larghezza della carreggiata in assenza delle previste piste ciclabili, i conducenti a percorrerle a velocità troppo elevata o a sostare su ambedue i lati. In un secondo tempo, sarebbe impopolare ridurre lo spazio a disposizione per le auto, riconducendo gli automobilisti al comportamento previsto nell'assetto definitivo per i due assi principali.

Non viene introdotta alcuna modifica alla bozza di piano.



2 Sintesi delle modifiche proposte alla bozza di piano

Alla luce delle osservazioni pervenute e delle controdeduzioni tecniche alle stesse si propone di apportare le modifiche di seguito riportate alla bozza di piano approvata con delibera dalla G.C. n. 223 del 28/05/2013.

1. Pur mantenendo la pedonalizzazione permanente del tratto terminale di Corso Roma si propone un nuovo schema di circolazione nel quartiere Borgo che necessita dell'inversione di marcia della sola Via Ettore Fieramosca, mantenendo invariato il senso di marcia attuale in Salita Fenaroli e in Via dei Tribunali. Questa modifica al piano risulta più rispettosa della delicatezza e tutela di Via dei Tribunali, caratterizzata da un intenso transito pedonale perché sull'itinerario tra l'autostazione della Pietrosa e la chiesa di San Francesco del Miracolo Eucaristico.
2. La SP82 per Treglio, Via Tinari e il suo prolungamento di Via Guido Rosato (fino alla rotatoria con Via Ferro di Cavallo) vengono classificate come Strade urbane di quartiere, anziché Strade urbane locali interzonali come riportato nella bozza di piano approvata.
3. La pista ciclabile in corrispondenza della rotatoria tra Via Ferro di Cavallo e Viale Martiri VI Ottobre viene proposta sul lato monte anziché sul lato valle, in modo da evitare due attraversamenti ravvicinati.