Documento di analisi delle Criticità

Spunti per la mobilità sostenibile nel Quartiere Lanciano SUD

"Viale Cappuccini"

VIALE
CAPPUCCINI
ASSOCIAZIONE CIVILE E CULTURALE

Il presente documento è redatto in data 27/03/2018 dai soci fondatori dell'associazione civile e culturale Viale Cappuccini, per rappresentare la volontà dei residenti di adoperarsi per il bene comune.

I contenuti del documento sono pubblici e rivolti a tutti coloro che vogliono beneficiarne.

Qualsiasi riferimento a persone o cose è puramente casuale e non c'è volontà alcuna di ledere immagine pubblica o privata di nessuno.

Lo spirito che ha mosso i soci è rappresentato dalla necessità di analizzare con perizia lo stato dei luoghi per dare vita ad un fenomeno di risanamento e riqualificazione del quartiere, fornendo appoggio indistinto alle amministrazioni, di qualunque parte politica esse siano per una crescita sostenibile.

Il documento è dedicato ai bambini del quartiere, che possano beneficiare di un futuro migliore grazie alle azioni della collettività.

Si ringraziano inoltre con affetto e stima le persone che hanno aiutato i soci nella redazione del documento.

Sommario

Premessa 4

Processo di analisi..... 5

Stato dei luoghi – Quartiere Viale Cappuccini- area Lanciano SUD nel PGTU..... 6

Stato dei luoghi - Flussi veicolari 15

Criticità - Incroci ed intersezioni..... 19

Criticità - Ingorghi e dinamica dei flussi veicolari 22

Stima delle emissioni di agenti inquinanti dai flussi viari calcolati..... 27

Infrastrutture – Mobilità pedonale 30

PGTU Comune di Lanciano - Riferimenti normativi, inadeguatezze e confronto con la realtà dei luoghi..... 34

Premessa 34

PGTU e procedura di approvazione..... 34

Segnaletica..... 38

Mobilità Sostenibile e piste ciclopedonali..... 39

Viabilità previste –sensi unici 47

Mobilità sostenibile – spunti di riflessione..... 54

Zona 30 55

Infrastrutture – Trasporto pubblico 56

Orientamenti e Schede di progetto..... 57

Allegati..... 58

Premessa

L'associazione Viale Cappuccini, costituita il 13/01/2018 a Lanciano, assistita dal direttivo dei fondatori di cui nomi allo statuto pubblico, ha richiesto il contributo volontario dei soci e di altri professionisti a rappresentare tecnicamente il pensiero condiviso di dare collaborazione fattiva per la riqualificazione socio economica del quartiere dei Cappuccini, ed in generale di Lanciano SUD, oltre che per verificare le condizioni necessarie per l´applicazione del concetto di mobilità sostenibile alla quotidianità dei residenti.

Si premette che i rappresentanti dell'associazione, a nome di tutti i firmatari del dissenso al PGTU ed al programma di trasformazione del quartiere, sono propositivi a migrazioni e cambiamenti nell' ottica di un progressivo sviluppo sostenibile, ma solo se queste trasformazioni siano giustificate da appropriate analisi e documenti che certifichino la corrispondenza delle volontà progettuali con le necessità del territorio, e non ledano l'assetto socio economico già precario del quartiere.

E' infatti inconcepibile che una volontà politica trascenda dalle esigenze che provengono dai cittadini.

A tal proposito si è dato luogo alla fondazione dell'associazione Viale Cappuccini, che possa essere organo tramite di proposizioni e di critiche costruttive agli operati delle amministrazioni.

Il presente documento nasce dalla richiesta di rappresentare alla pubblica amministrazione il parere dei cittadini residenti nel quartiere SUD della città di Lanciano, circa le criticità oggettive allo sviluppo socio Economico che il PGTU vigente ed i successivi piani particolareggiati possano portare alle attività ed ai residenti nel quartiere Viale Cappuccini.

E' di fatti palpabile che negli ultimi anni il quartiere ha evidenziato una scarsa propensione allo sviluppo commerciale, una scarsa attività sociale, oltre che essere caratterizzato da un evidente stato di degrado urbano, cominciato dall'inizio della crisi economica ed in continuo peggioramento.

Tale processo evidenzia in modo inequivocabile una scarsa attenzione al quartiere, sia da un punto di vista amministrativo che programmatico, che perdura nel corso degli anni.

Si è quindi ritenuto indispensabile rimboccarsi le maniche e facilitare la pubblica Amministrazione con un documento di analisi che prova ad elencare in modo sintetico quanto ad oggi non godibile dal cittadino, e quanto ad oggi merita attenzione da parte della P.A.

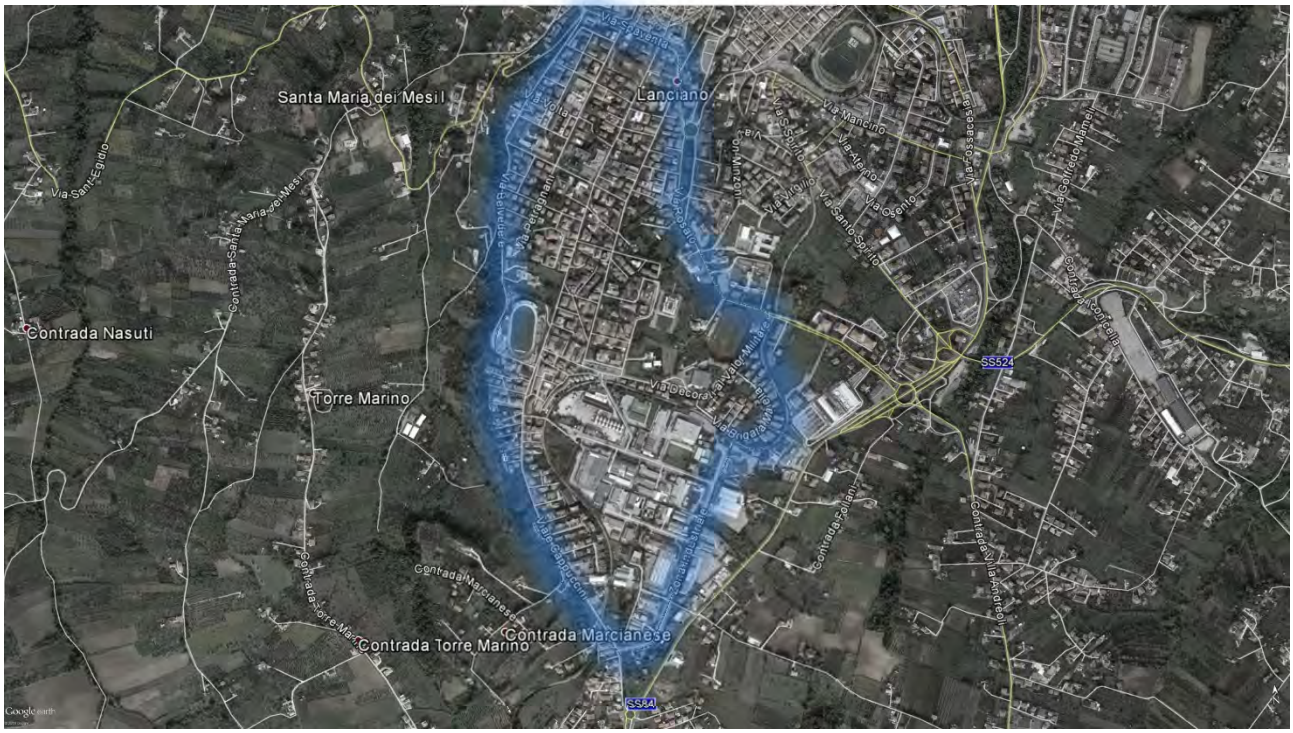
Processo di analisi

Per esaminare con la dovuta attenzione tutte le variabili che compongono la sostenibilità di un quartiere, è necessario un processo di analisi complesso, di cui riportiamo all'interno della presente relazione solo alcuni stralci per rendere il documento fruibile dalla più ampia varietà di lettori, con la speranza di una partecipazione attiva e condivisa per la finalizzazione dei piani di sviluppo urbano unitamente alla Pubblica Amministrazione.

Riportiamo quindi, nella prima parte del documento, lo stato dei luoghi del quartiere per identificarne la posizione geomorfologica anche ai non residenti, presentiamo un´analisi dei flussi di vetture sulle viabilità interessata dalle modifiche contenute nel piano generale del Traffico Urbano del Comune di Lanciano con una conseguente stima delle emissioni agenti inquinanti da traffico veicolare, illustriamo inoltre la restituzione grafica delle criticità delle viabilità interessate e una attenta analisi delle attuali condizioni di congestione del traffico urbano, soprattutto negli orari di punta del quartiere.

Discutiamo, infine, alcuni dati sul futuro sviluppo possibile di densità urbana, parametrando i dati conosciuti al futuro sviluppo sostenibile del quartiere, cercando di prevedere i pregi ed i disagi che le modifiche alla viabilità possono portare al quartiere.

Stato dei luoghi – Quartiere Viale Cappuccini- area Lanciano SUD nel PGTU



Il quartiere nasce negli anni 70-80 come naturale sviluppo morfologico della periferia del centro storico, in località Santa Chiara. Lungo il Viale già erano presenti attività di pregio del complesso cittadino, quali azienda Tabacchi, Casa Editrice Cipolla, Casa editrice Carabba etc., ma era prevalentemente una campagna con rada localizzazione residenziale.

La densità urbana cresce senza previsioni urbanistiche in modo misto ed irregolare, preferendo dapprima le abitazioni unifamiliari, per poi assistere, conseguentemente ad una speculazione edilizia non regolamentata, ad uno sviluppo di complessi condominiali di cui ultimo il complesso Agorà, ad oggi incompiuto.

Il processo di crescita non regolamentata ha quindi come risultato una concentrazione di elementi urbanistici di varia tipologia, spesso non di pregio, che caratterizzano un layout non omogeneo e scomposto. Tuttavia alcune emergenze architettoniche portano un valore inestimabile all'armonia delle forme, colpendo distintamente l'attenzione del passante per lasciare un'impronta significativa.

Nell'espansione residenziale sono sorte alcune attività commerciali, che si concentrano in piastre che trovano il loro baricentro socio economico negli incroci prevalenti, ovvero sulla rotonda di Santa Chiara, in corrispondenza con la Chiesa di San Pietro Apostolo e nei pressi dello stadio Comunale.

Viale Cappuccini

Le attività prevalenti sono di carattere alimentare e commerciale, troviamo inoltre diversi servizi per la cittadinanza, istituzionali e privati, oltre che centri di eccellenza medica diagnostica, che attraggono anche molte persone da fuori città.

Sorgono sul **Viale Cappuccini** importanti edifici e complessi commerciali cui bisogna prestare moltissima attenzione, poiché sono in gergo tecnico i "poli attrattori del traffico", ovvero tutte quelle attività che insistono sul territorio, attraendo utenze che si spostano con veicoli a motore, sia per il godimento dei servizi sia per la logistica, e che per logica attraggono il traffico, ovvero appesantiscono la viabilità carrabile e pedonale con un intensificazione del traffico causata dalla loro stessa esistenza.

Partendo dal Nord:

- **Istituto Magistrale "Cesare De Titta";**
- **Piastra commerciale ;**
- **Clinica privata, Istituto Diagnostico Italiano "Madonna del Ponte";**
- **Piastra commerciale con Farmacia Comunale;**
- **Asilo Nido "La Casetta"**
- **Segue la scuola secondaria Umberto Primo.**
- **Segue la sede storica della BLS, ora BPER banca;**
- **La chiesa di San Pietro;**
- **Piattaforma commerciale;**
- **Piazza S. Bartolomeo con piastra commerciale e complesso San Bartolomeo;**
- **Stadio Guido Biondi ed accesso a parco cittadino;**
- **Piastra commerciale ;**
- **Svincolo per area Edilizia popolare con sede corpo vigili urbani;**
- **Scuola materna e primaria "Ina Casa";**
- **Accesso ad Area Industriale di Lanciano;**
- **Piastra commerciale e servizi "SaSi S.p.a.";**
- **Svincolo Area industriale.**
- **Etc.**

Le parallele del viale hanno caratteristiche diverse, ma di densità urbana simile, ovvero caratterizzate dalla medesima concentrazione di residenti, seppur non assimilabili da un punto di vista urbanistico e socioeconomico.

Viale Marconi

Viale Marconi

presenta una complessa varietà di geometrie e di caratteri edilizi, troviamo edilizia di espansione dai caratteri a blocco ed a torre (condomini e complesso agorà), intervallati da isolate attività commerciali, di cui una piastra importante sul fronte dell'edificio scolastico Enrico Fermi, una edilizia di carattere misto inoltre, che sul lato nord del Viale varia da popolare a residenziale, mentre sul lato Sud a residenziale a blocchi.

Sul viale sono presenti però ben quattro complessi dedicati all'istruzione di notevole afflusso, quali:

- **Scuola primaria Eroi Ottobrini, comprensivo Mario Bosco;**
- **Istituto Istruzione Superiore "De Titta - Fermi "**
- **Liceo Artistico G. Palizzi;**
- **Scuola infanzia e primaria "Istituto Gesù Bambino"**
- **Scuola privata "Pitagora"**

Oltre che una struttura dismessa adibita ad asilo nido ed a pubblici uffici, e di particolare valenza l'archivio Notarile in prossimità dell'intersezione con Via Michele Colalè

La presenza delle quattro attività di formazione scolastica, crea di fatto un'emergenza alla previsione di sostenibilità del quartiere, ma di questo parleremo nella fase d'indirizzo della presente relazione.

Il tratto estremo Nord compreso tra Via Righi e Via spaventa è chiuso al traffico in entrambe le direzioni per permettere afflusso e deflusso degli studenti della scuola primaria "Eroi Ottobrini"

Il tratto estremo SUD è bloccato dal traffico intenso durante l'afflusso/deflusso degli studenti alla scuola Gesù Bambino senza alcuna regola e causando dei notevoli disagi ai residenti.

Via Martiri VI Ottobre

La viabilità è di fondamentale importanza per il raggiungimento della via Guido rosato e per l'alternativo ingresso dal piazzale Cuonzo.

Si presenta con un'altissima percentuale di blocchi residenziali, uno in corso di costruzione di fronte all'uscita della via Ignazio Silone.

Le criticità di percorrenza sono da individuarsi nel tratto che va da Via Cesare Fagiani a Via Adamo Giangiulio per la presenza di un dislivello pronunciato che impedisce di fatto la percorrenza ai mezzi pesanti.

Le strutture di pubblico servizio sono la scuola secondaria "Mazzini" sita all'estremo nord di Via Martiri VI Ottobre.

Il tratto da Via Trozzi a Via Ferro di Cavallo viene chiuso al traffico in entrambe i sensi di marcia per ordinanza Comunale nelle ore di accesso ed uscita degli studenti della scuola secondaria.

In Via Martiri VI Ottobre sono presenti due piastre commerciali, una all'altezza di Via Carlo Mozzagrogna ed una a ridosso di Via Adamo Giangiulio. Nell'ultima piastra è presente un'attività di commercio elettronico che oltre che essere fonte di cospicua occupazione, è anche fonte di traffico veicolare per il carico/scarico merce.

In via Martiri VI Ottobre la situazione dei marciapiedi pedonali è critica, gli stessi sono inutilizzabili per il degrado e per la presenza di arbusti inadatti all'arredo urbano, poiché provocano il dissesto delle opere infrastrutturali di superficie e di quelle interrate. Inesistente, inoltre, qualunque tentativo e programmazione di abbattimento delle barriere architettoniche.

La viabilità è caratterizzata da un bassissimo traffico veicolare e pedonale a causa dei problemi evidenti di percorso carrabile e pedonale.

Piazzale Achille Cuonzo – Via Barrella – Via Decorati al Valor Militare

Il piazzale è caratterizzato da un'area di sosta molto estesa, di carattere misto, ed è un'area che accoglie servizi al cittadino di varia natura, commerciale, fitness ed istruzione.

Nella vicina Via Calabrò, si trova il sottopasso alla Ferrovia TUA per l' accesso all'area industriale ed un'altra area di sosta, poco utilizzata ed in degrado.

Nella vicina Via Barrella, si trova l'Istituto Professionale per i Servizi Commerciali e Socio-Sanitari "De Giorgio", oltre che la sede di alcune società di servizi.

Via Barrella parte a senso unico da Viale Martiri VI ottobre, passa per l'area residenziale e commerciale e diviene a doppio senso in prossimità dell'istituto professionale.

Da notare il mancato collegamento con la vicinissima Via Adamo Giangiulio e con l'altrettanto vicina Via Guido Rosato.

Via Decorati al Valore Militare offre il facile collegamento al vicino palazzetto dello sport, alla Variante Ex SS ed in Via Guido rosato.

Nella via troviamo una piastra commerciale, caratterizzata da una zona a "parcheggio selvaggio", ovvero a ridosso delle strisce pedonali oscurando quindi gli attraversamenti, nonostante l'immediato parcheggio adiacente, infatti, la popolazione si ostina a lasciare le vetture sulla viabilità pedonale delimitata da segnaletica orizzontale.

Stato dei luoghi - Flussi veicolari

I flussi veicolari sono da considerarsi fondamentalmente tutti mediamente molto bassi, ad eccezione del Viale Cappuccini, che presenta oltre che ad una costante media di percorrenza, anche il passaggio frequente di mezzi pesanti pubblici e privati.

Sebbene il flusso medio sia basso nei numeri, l'intensità dei flussi è molto disomogenea, ovvero in determinati e ben definiti orari, i flussi crescono a dismisura, per portare al parziale intasamento delle viabilità in esame.

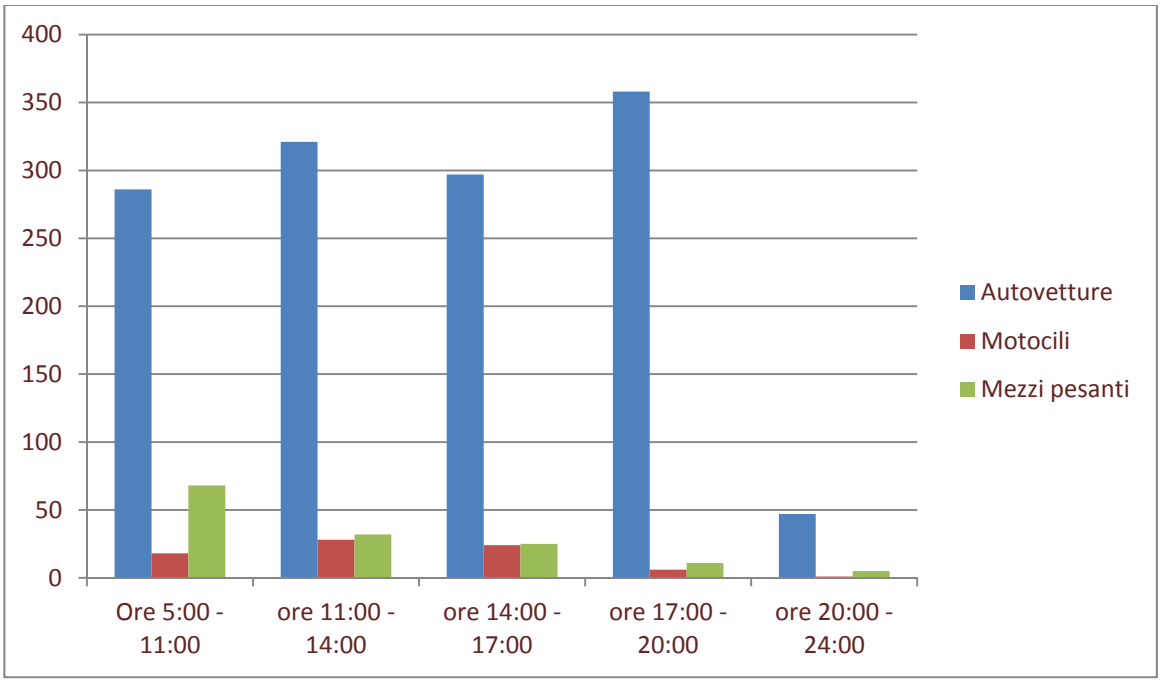
Tale fenomeno caratterizza una tendenza al sovraffollamento veicolare che determina un'altissima percentuale di pericolosità da incidentalità ed una grande probabilità d'incidentalità con magnitudo grave, a causa della presenza promiscua di pedoni e veicoli, su strada, negli orari di punta.

L'analisi dell'associazione è compiuta con processo manuale, in un giorno feriale (venerdì) da tre operatori posti uno all'incrocio con Via Modesto della Porta, uno con Via Cesare Fagiani, uno di fronte alla Clinica Medica "istituto diagnostico italiano Madonna del Ponte".

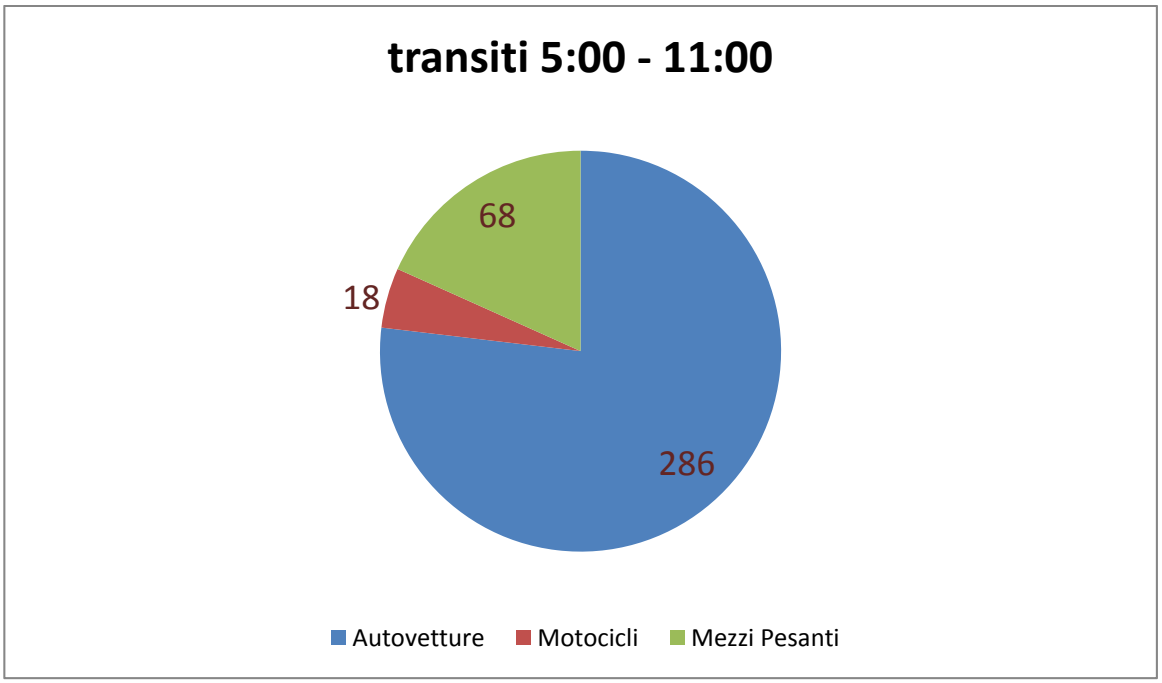
Le misure sono prese nell'arco temporale di una giornata, con misurazione del numero dei veicoli con numeratore manuale, una volta per ora nelle ore di affluenza normale e quattro volte negli orari di punta, per avere una media giornaliera veritiera ed aggiornata rispetto alle verifiche prese in esame nel PGTU della quale non si ricavano fonti documentate.

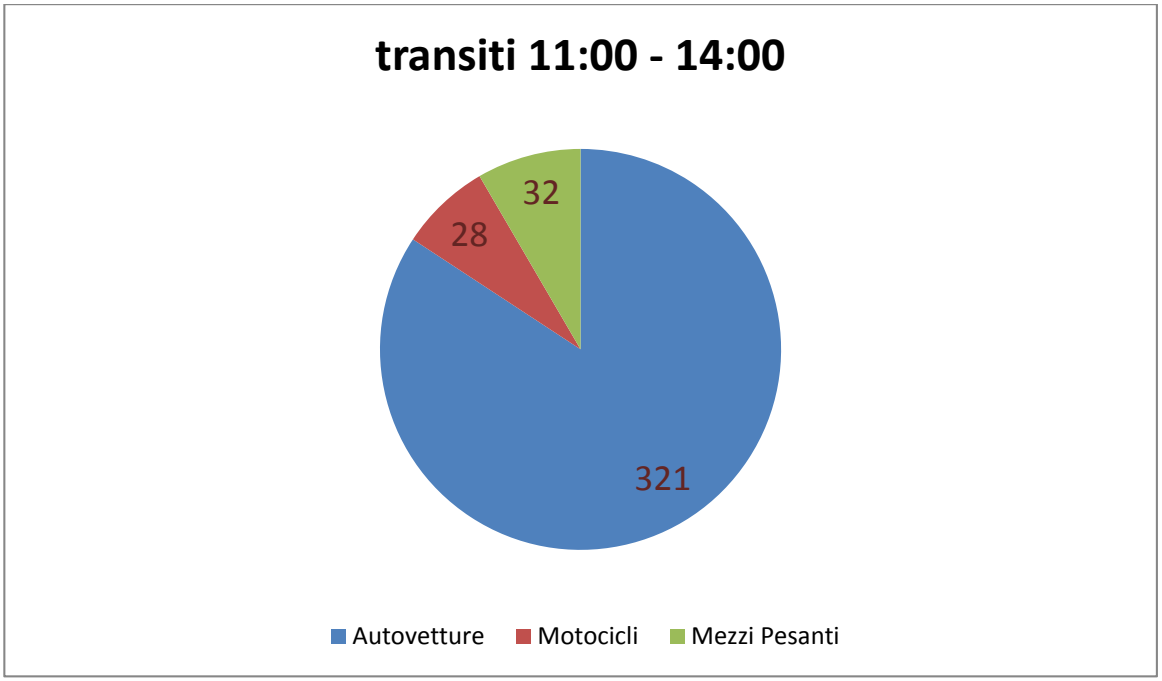
Per mezzi pesanti sono stati considerati tutti i mezzi articolati, autobus, mezzi di soccorso ed assimilabili, camion dai tre assi in su.

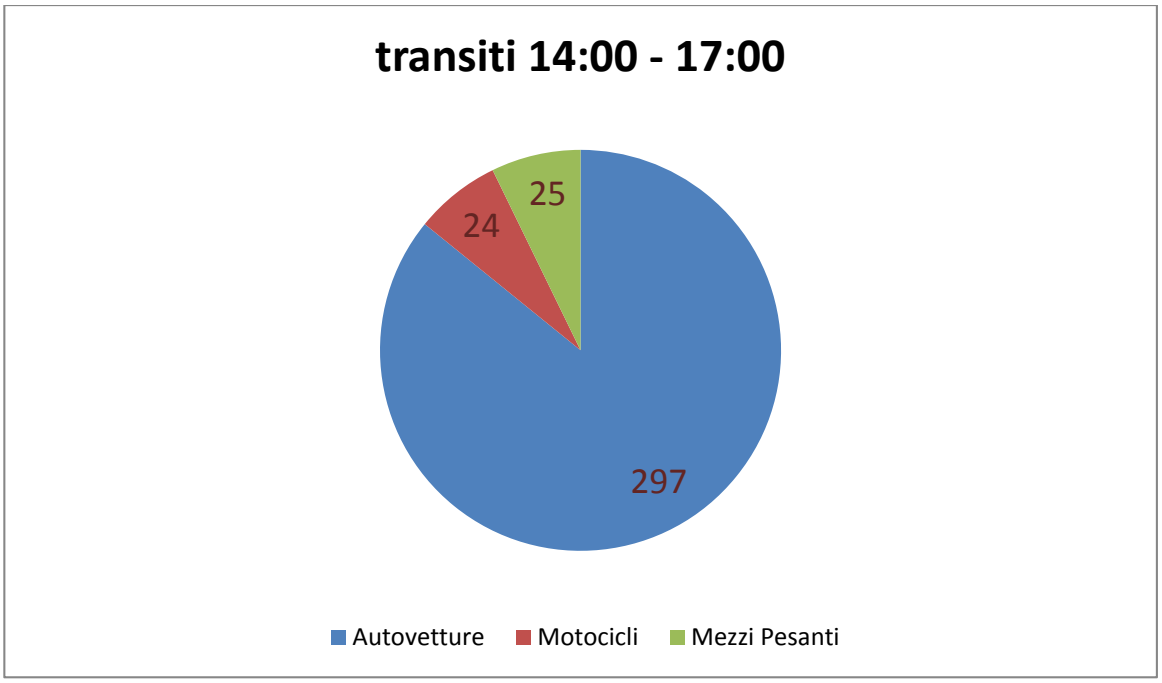
Il risultato in tabella deriva dalla media delle numerazioni dei tre operatori:

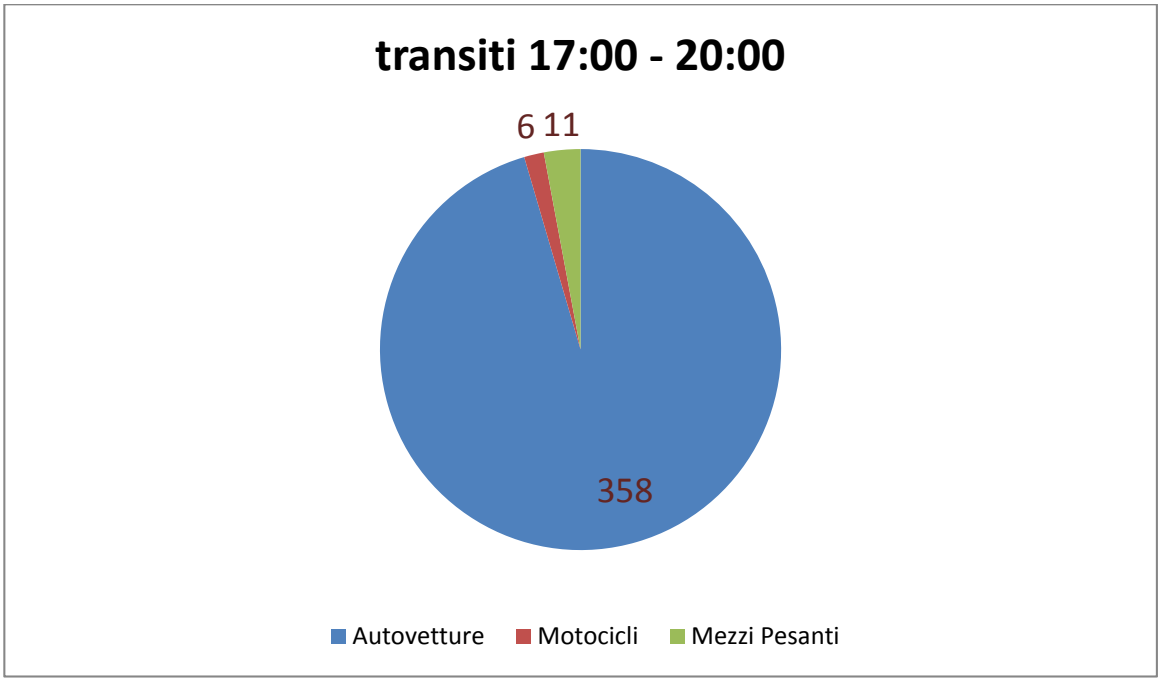


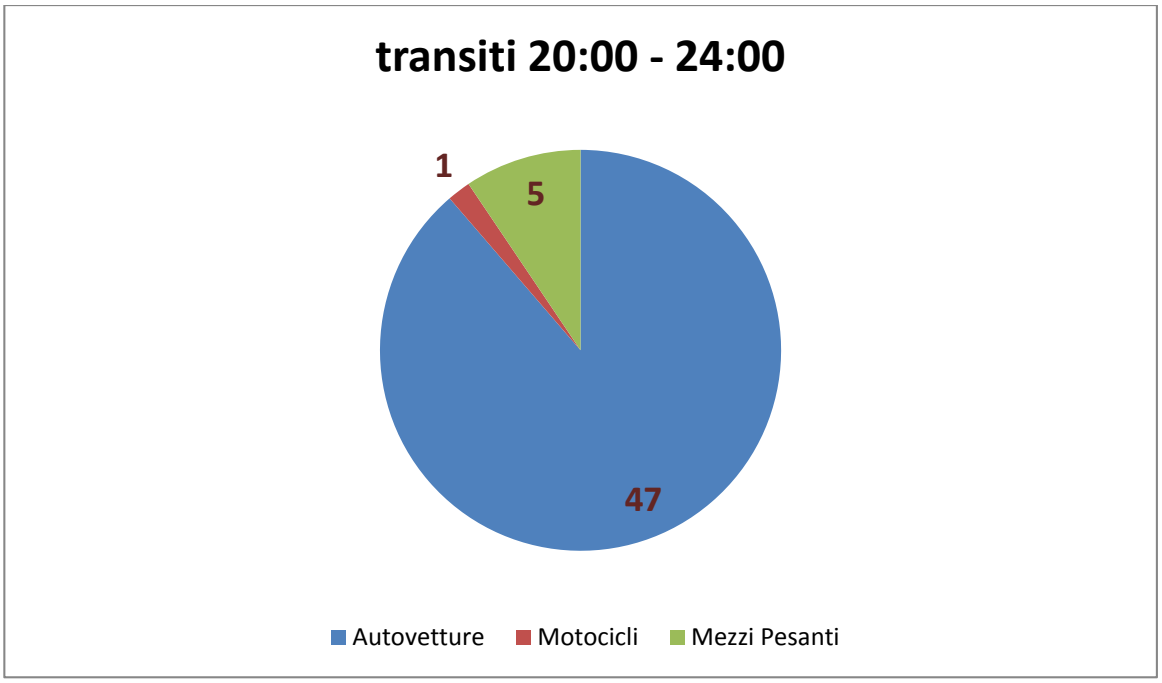
Nei grafici a torta, invece, troviamo i numeri di transiti nelle fasce orarie e nell'intera giornata

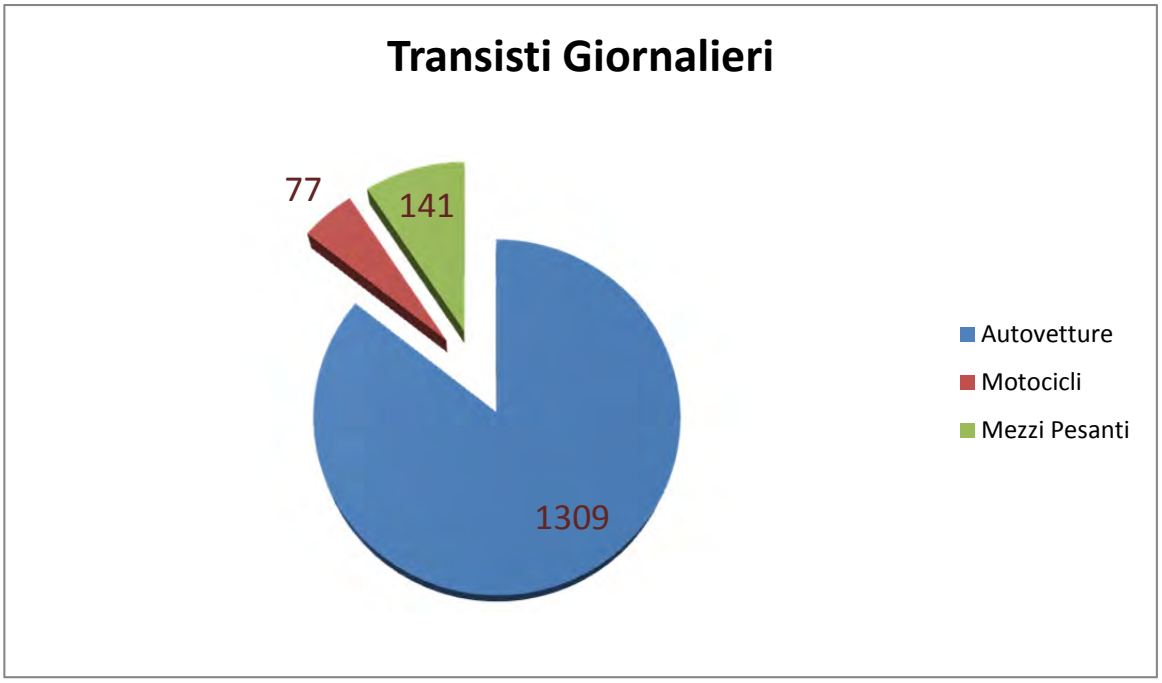





transiti 14:00 - 17:00
25
24
297
Autovetture
Motocicli
Mezzi Pesanti


transiti 17:00 - 20:00
6 11
358
Autovetture
Motocicli
Mezzi Pesanti



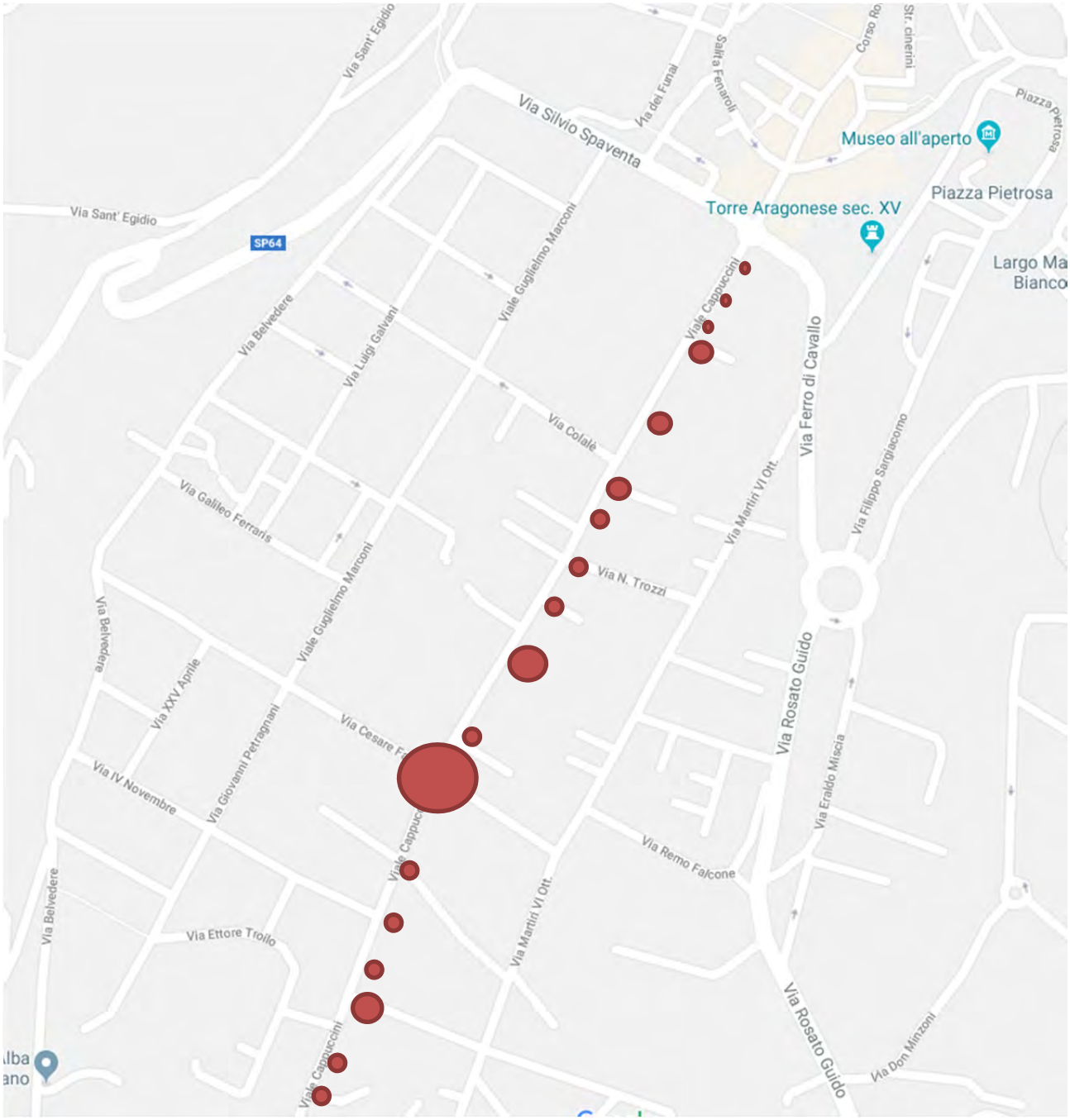


Si evince facilmente che i flussi viari sono intensi negli orari di movimento dei residenti presso il lavoro e le scuole, mentre per i mezzi pesanti l 'afflusso maggiore si ha nelle prime ore della mattina, ma il volume è costante anche durante la giornata.

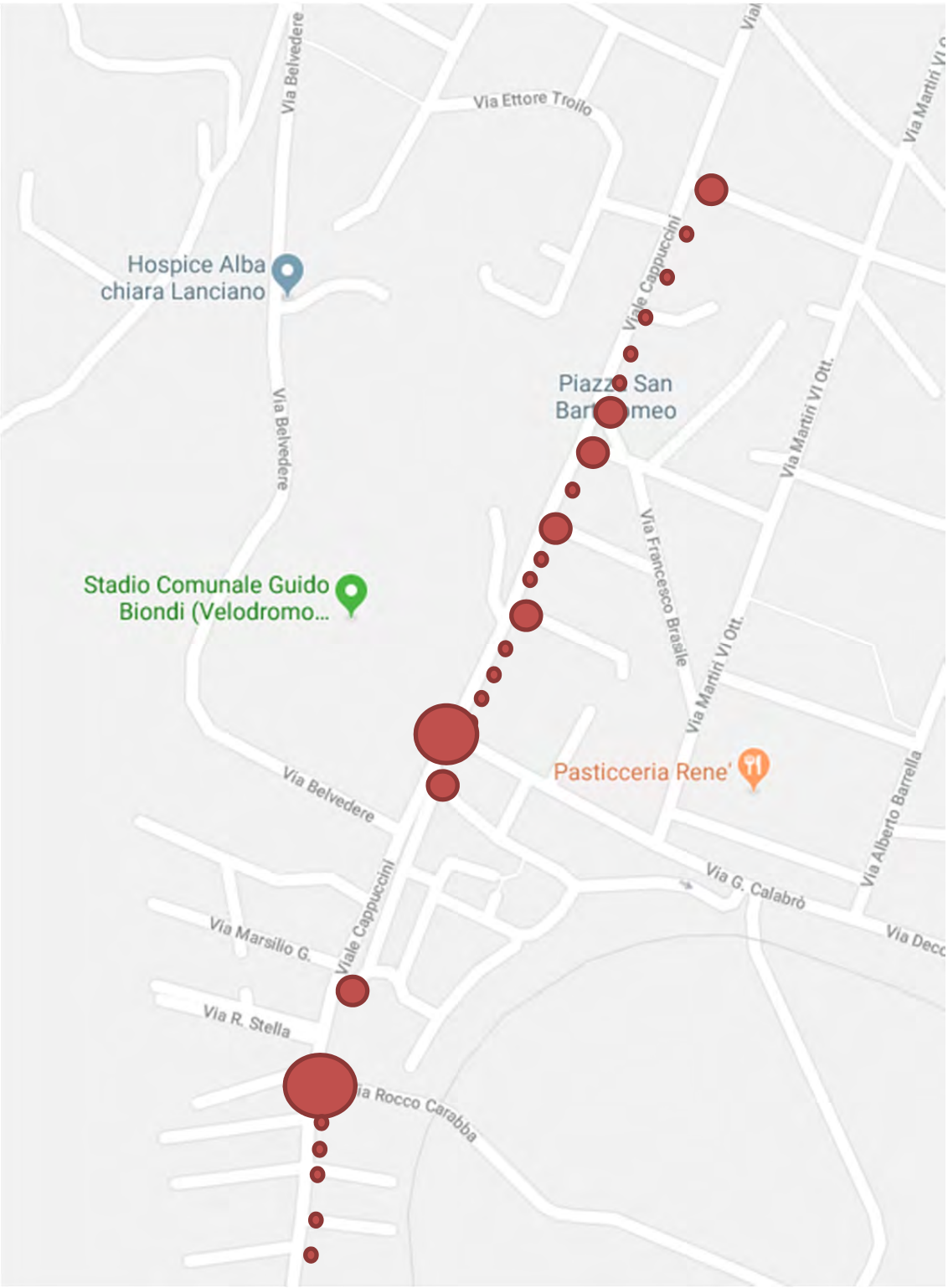
Criticità - Incroci ed intersezioni

Una criticità non considerata nella redazione della tavola della mobilità sostenibile del PGTU è la presenza d'intersezioni a raso, ovvero accessi carrabili, pedonali e viabilità di intersezione.

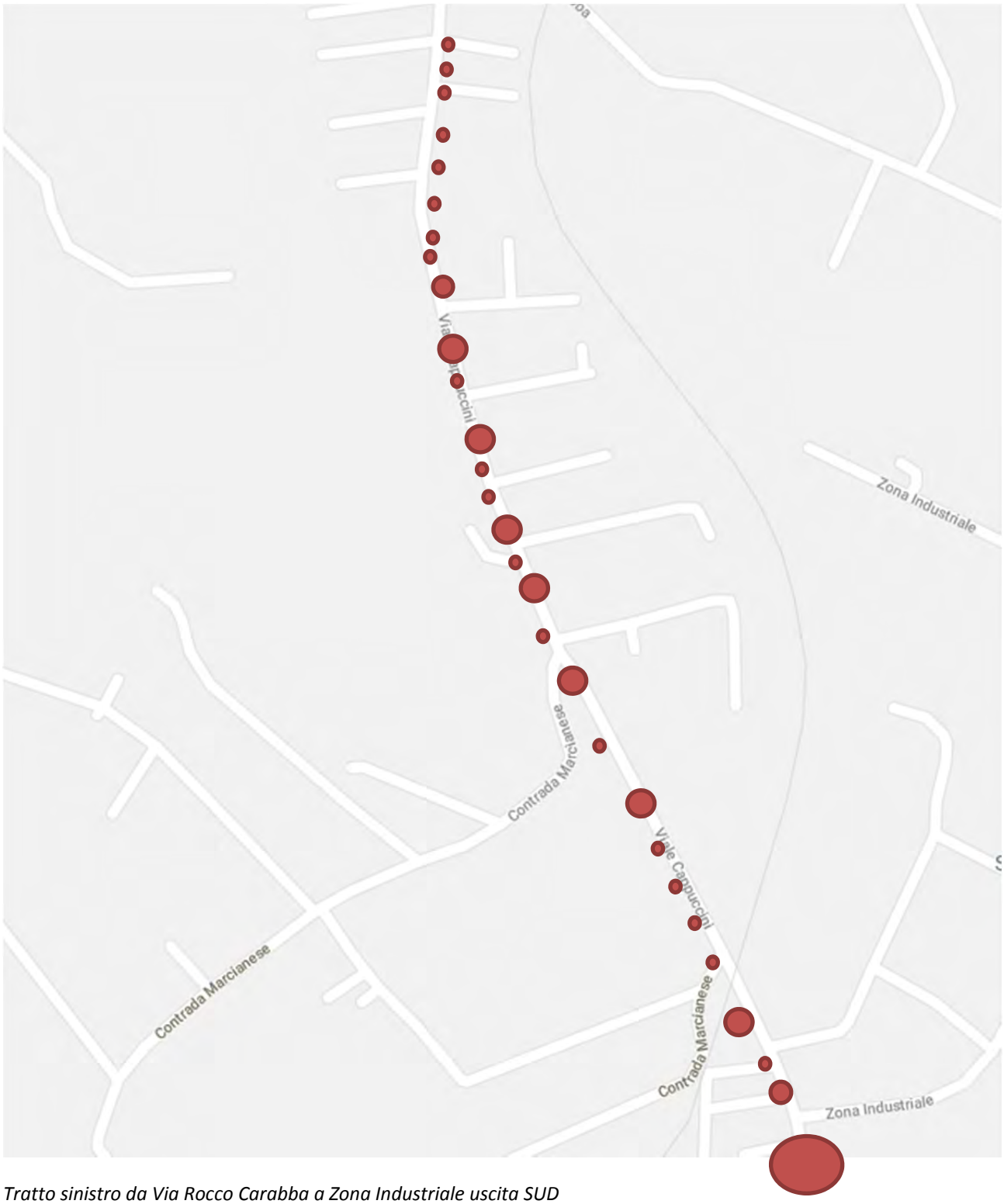
Considerando la sezione tipo di progetto, si farà in questo breve paragrafo l' analisi del numero e della tipologia degli incroci ed intersezioni a raso; **approfondiremo poi il fatto che la sede ciclabile prevista nel PGTU sia completamente errata se posizionata sulla destra,** ed in modo del tutto illegale,:



Tratto sinistro da Nord a Via Adamo Giangiulio



Tratto sinistro da Via Adamo Giangiulio a Via Rocco Carabba

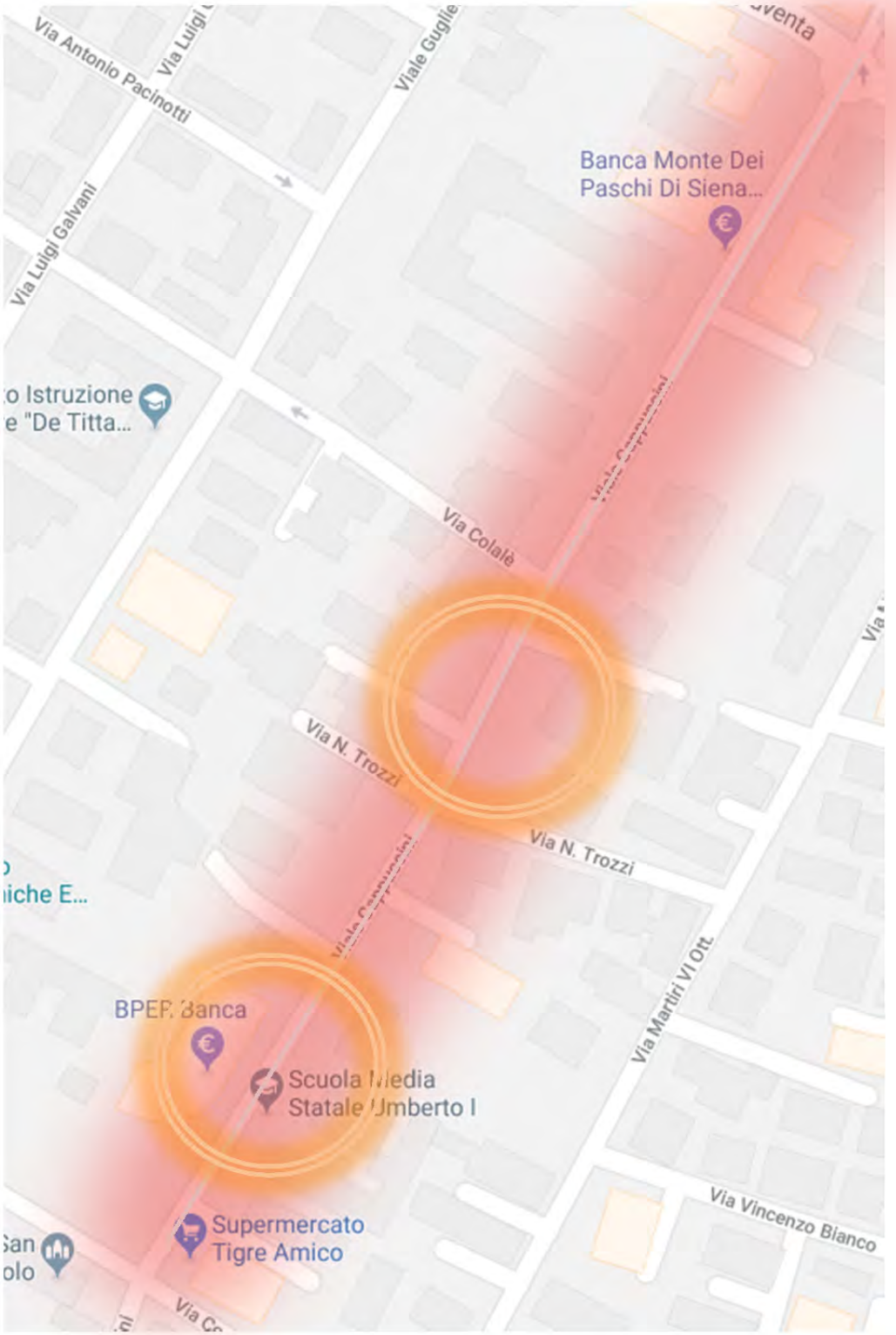


Tratto sinistro da Via Rocco Carabba a Zona Industriale uscita SUD

Troviamo quindi sul lato sinistro, un totale di 74 intersezioni a raso di varia gravità, per le quali oltre che ad una previsione di incidentalità dovranno essere computate nei piani particolareggiati idonei attraversamenti, che ammesso siano consentiti costituirebbero un gravissimo pericolo per i fruitori della pista in sede promiscua.

Criticità - Ingorghi e dinamica dei flussi veicolari

Come detto nei paragrafi precedenti, nel Viale Cappuccini abbiamo una scarsa mobilità carrabile, che è stimata dall' ISPRAM 1,06 auto/minuto in media, intensa però in orari specifici. Si fa riferimento agli orari d'ingresso uscita degli istituti scolastici e dalle attività prevalenti.



La densità veicolare allo stato dei luoghi, **ovvero con viabilità carrabile urbana a doppio senso di marcia**, è disomogenea e genera ingorghi e rallentamenti negli orari di punta. **La previsione progettuale del PGTU caratterizza una trasformazione del Viale in viabilità a senso unico con verso SUD.**

La previsione per quanto alle tavole di riferimento del PGTU è indubbiamente discutibile da un punto di vista tecnico e normativo, ma sicuramente non condivisa dai commercianti rappresentati.

Nel tratto che va dall'estremo Nord del Viale all'incrocio con Cesare Fagiani, è incauto pensare di prevedere una viabilità a senso unico perché di fatto le attività presenti necessitano funzionalmente un flusso in entrata ed in uscita, che possa essere utilizzato per emergenza anche dai mezzi di soccorso.

Impensabile è prevedere un afflusso alla clinica privata "Madonna del Ponte" a senso unico, altrettanto per la scuola media Umberto Primo, per le piastre commerciali (vedi farmacia Comunale) e per la sede centrale della BPER.

Altrettanto impensabile il tratto da Cesare Fagiani fino allo stadio comunale, per cui occorrerebbe consultare la questura circa le procedure di evacuazione dello stadio e delle relative viabilità di emergenza, in virtù dell'aumento di capacità degli spettatori e delle possibili manifestazioni culturali e di pubblico spettacolo. Immaginiamo di chiudere un'arteria ad un paziente già moribondo….

Tali viabilità veicolari, se convogliate in un senso unico, genererebbero di fatti un aumento d'intensità viaria, puntuale e disomogenea per le concertazioni temporali, anziché generare la progressiva diminuzione del traffico, per il semplice concetto fisico che accomuna il traffico veicolare alla dinamica dei fluidi , principio fisico secondo il quale:

"CIT.

Tesi laurea SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA-FACOLTÀ DI INGEGNERIA CIVILE E INDUSTRIALE- Corso di Laurea Magistrale in INGEGNERIA DEI SISTEMI DI TRASPORTO

La dinamica dei flussi veicolari

La teoria del deflusso veicolare è il modello matematico-ingegneristico mediante il quale si tenta di descrivere il funzionamento del traffico veicolare all'interno delle reti di trasporto terrestre in termini di variabili aggregate, in riferimento alle singole componenti locali (puntuali e lineari, ossia "nodi" e "archi") della rete in esame.
La teoria, nella sua formulazione più generale e diffusa, viene derivata dalla fluidodinamica, in forza di alcune particolari ipotesi iniziali……..
…….In questa teoria il traffico veicolare, nella realtà discontinuo, è assimilato ad un fluido continuo monodirezionale e parzialmente comprimibile, soggetto ad uno specifico legame costitutivo e di natura fortemente anisotropa, poiché in grado di propagare particolari onde "elastiche" nella sola direzione del moto con modalità differenti a seconda del verso considerato."

Ovvero il flusso dei veicoli è paragonabile all'andamento di un fluido in un contenitore.

Secondo l'equazione di continuità della dinamica dei flussi,

"Una corrente di veicoli (o di persone) in movimento deve rispettare la condizione fisica di conservazione della massa ovvero del numero di veicoli (o persone) transitanti attraverso un elemento finito di spazio. Facendo riferimento ad un elemento di una infrastruttura lineare, ad esempio un tronco stradale o ferroviario oppure un tratto di una scala mobile, questa condizione impone che la variazione del numero di veicoli presenti nel tronco in un dato intervallo temporale sia eguale alla differenza tra il numero di veicoli entrati ed il numero di veicoli usciti nello stesso intervallo di tempo."

Quindi è estremamente semplice comprendere, anche per i non addetti ai lavori, che diminuendo la capacità del contenitore, **il flusso contenuto aumenta di intensità.**

Che cosa vuole sostenere questo incipit? Vuole sostenere che diminuendo lo spazio dedicato ai veicoli, l'intensità del traffico aumenterà, e questo è un dato CERTO.

Esiste però una tesi abbastanza acclamata e condivisa che istituendo i sensi unici (NDR se il flusso è superiore alle 1200 auto il minuto) si disincentiva il traffico veicolare dirottandolo alle limitrofe viabilità alternative, diminuendo così il traffico veicolare sulla viabilità "Trasformata".

Molto discutibile se applicata al viale, per due sostanziali motivi:

In primo luogo la previsione dell'impatto socio economico è disastrosa, sarebbe come ridurre la visibilità delle vetrine alla metà.

In secondo luogo, il transito verso dei punti di ricezione OBBLIGATA quali Scuole, chiese e cliniche (anche tralasciando le piattaforme commerciali), farebbe si che il senso unico invece di ridurre il traffico veicolare, per i principi fisici di cui sopra, lo aumenterà fino a creare ingorghi.

E' per questo motivo che i commercianti della zona si sono animati, certo mossi anche dalla contingenza economica, per dissentire dal progetto dell'amministrazione che appare sempre più approssimato e privo di analisi del territorio.

L'ingorgo di fatto oltre che essere paurosamente pericoloso da un punto di vista di sicurezza (immaginiamo le evacuazioni e le percorrenze dei mezzi di soccorso) è altamente impattante da un punto di inquinamento ambientale, il che andrebbe esattamente contro i principi secondo i quali una amministrazione dovrebbe adottare il PGTU, come evidente nel comma 4 dell'art.36 del nuovo codice della strada:

"4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire."

Purtroppo dobbiamo notare anche qui l'evidenza del mancato rispetto della progettazione alle prescrizioni normative. Premesso che abbiamo già confutato i dati che si riferiscono agli incidenti ed alla possibilità

delle collisioni, **la previsione delle modifiche dei flussi è molto peggiorativa in primis della sicurezza stradale ed in secondo luogo nella riduzione degli inquinamenti acustici ed atmosferici.**

E' inoltre opportuno porre l'accento su come le banche dati siano riferite, solo alle emissioni per km percorso, e non si abbia conoscenza dei dati sensibili riguardo alle emissioni delle auto in sosta a motore acceso, che rappresentano secondo l'ISPRA circa il 76% del parco macchine nazionale, il resto è costituito da auto dotato di sistema Start/stop, che spengono il motore in sosta automaticamente.

Tali dati sarebbero utili per capire in fondo la percentuale inquinante derivata da un ingorgo o da un rallentamento del traffico.

Abbiamo però due evidenze circa la sicurezza che le auto ferme a motore acceso contribuiscano negativamente alle emissioni in atmosfera:

La prima dettata dal fatto che le auto dotate di sistema start stop hanno una dichiarata percentuale di risparmio sulle emissioni, per un valore che oscilla dall' 8% al 15% (dato ricavato dalla campagna start/stop della Mercedes Benz Italia). Quindi vuol dire che il 15% delle emissioni di un'auto, prendendo in esame il migliore dei casi, è dovuto dalla sosta a motore accesso, e che quindi **un ingorgo avrebbe una incidenza di circa il 15% in più di quanto previsto dai dati ISPRA per le percorrenze**.

La seconda evidenza è data dai dati ISPRA circa le dispersioni a caldo delle auto in sosta, che secondo quanto definito nel documento ISPRA "6. EMISSIONI E QUALITÀ DELL'ARIA" è una delle maggiori sorgenti di inquinamento sottovalutato ad oggi.

Queste evidenze suggeriscono anche al progettista più sprovveduto di calcolare la dinamica dei flussi veicolari per evitare ingorghi, cosa che nel nostro PGTU non è stata nemmeno presa in considerazione.

Quindi ne deduciamo che:

- **Il traffico veicolare è talmente diradato che il progettista ha ritenuto non necessario tale tipo di analisi;**
- **Oppure il Piano generale del traffico urbano è redatto senza alcuna stima a riguardo e pertanto insufficiente in quest'aspetto oltre gli altri già evidenziati.**

Tali deduzioni incrociate con i dati sensibili suggeriscono in buona fede che il traffico veicolare del Viale sia insufficiente a doverne imporre il senso unico, ma **la tutela della sicurezza ed il risparmio sulle emissioni possono essere raggiunte con metodi altrettanto validi e che non impattano sul tessuto economico e sociale dei residenti e dei commercianti.**

Sarebbe interessante infatti proporre uno studio sulla zona "30", in altre parole una zona in cui la velocità di percorrenza sia ridotta ai 30 orari per salvaguardare la sicurezza stradale veicolare e per scongiurare gli incidenti negli incroci promiscui tra il traffico veicolare ed i pedoni.

Tali zone sono infatti da preferirsi ai sensi unici soprattutto in corrispondenza della densità di traffico veicolare bassa, come nel caso di Viale Cappuccini. **La zona "30" è uno strumento molto più condiviso** nella progettazione sostenibile, statisticamente meno impattante rispetto ad una modifica viaria e che porta sicuramente ad una graduale mutazione della mobilità veicolare in mobilità sostenibile.

L'abitudine graduale al lento moto, infatti è condizione indispensabile per pensare di proporre un'alternativa di mobilità a quella veicolare, ed il ragionamento assieme ad una accurata previsione progettuale può portare ad un graduale avvicinamento alla mobilità sostenibile.

Il pedone deve essere salvaguardato.

Sarebbe infatti opportuno anche determinare le intersezioni promiscue critiche e pensare a dotare la viabilità di **attraversamenti sopraelevati, ben segnalati ed illuminati, in modo da garantire la visibilità del pedone**, soprattutto nelle intersezioni a raso e negli incroci, anche se dotati di impianti semaforici.

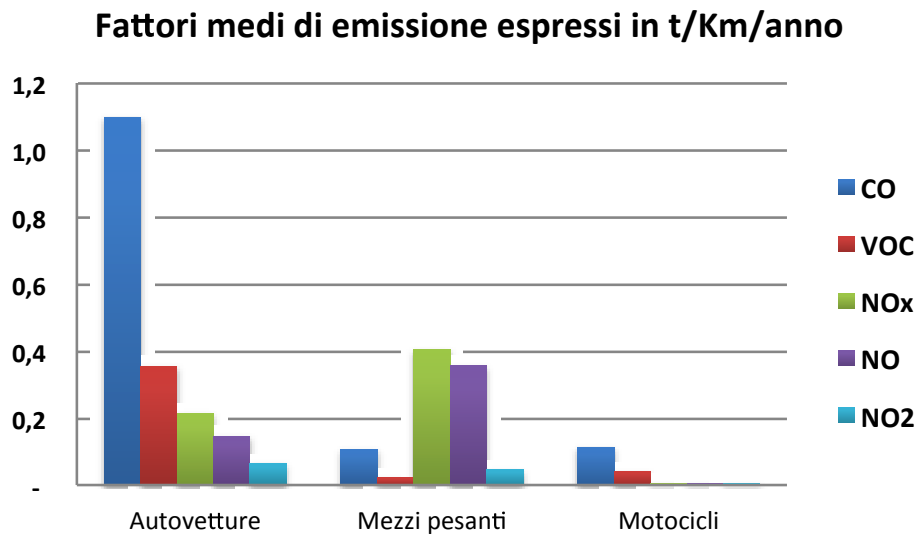
Stima delle emissioni di agenti inquinanti dai flussi viari calcolati

In questo paragrafo si stimano le emissioni di agenti inquinanti in funzione del numero totale di transiti veicolari misurati in Viale Cappuccini, differenziandole nelle relative categorie veicolari. Non essendo disponibili dati di monitoraggio della qualità dell´aria per via della mancanza di stazioni di monitoraggio nel territorio comunale, il riferimento a valori di emissioni medi consente di valutare le emissioni di ciascun inquinante espressi come densità lineare (g/Km) pur non tenendo conto di variabili relative a fenomeni metereologici, parco auto immatricolato cittadino e differenziazioni settimanali e stagionali dei diversi fattori che possono variare le concentrazioni reali degli inquinanti atmosferici. I calcoli presentati utilizzano fattori di emissione in atmosfera, disponibili presso la banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia, basati sulle stime effettuate ai fini della redazione dell´inventario nazionale delle emissioni in atmosfera realizzato annualmente dall´Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), ente pubblico di ricerca (http://www.isprambiente.gov.it). L´anno di riferimento è il 2015. I dati risultanti vengono presentati come densità lineare annuale (t/Km/anno) per i seguenti inquinanti atmosferici:

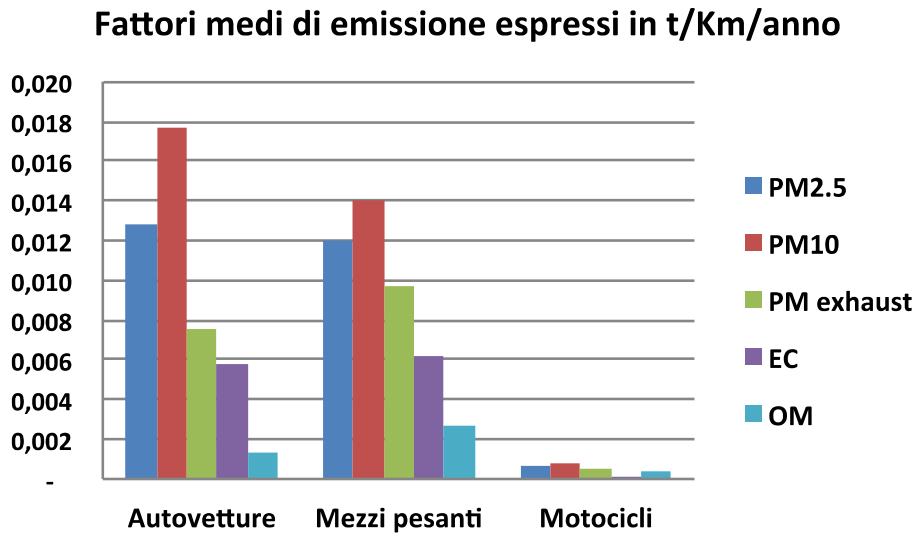
- CO, monossido di carbonio.
- VOC, composti organici volatili (dall´inglese Volatile Organic Compounds)
- NOx, ossidi di azoto
- NO, ossido di azoto
- NO_2, biossido di azoto
- $PM_{2.5}$, particolato aerodisperso con diametro aerodinamico inferiore o uguale a 2.5 µm
- PM_{10}, particolato aerodisperso con diametro aerodinamico inferiore o uguale a 10 µm
- PM exhaust, particolato derivante da processi di combustione
- EC, carbonio elementare
- OM, materia organica

Sulla base del conteggio dei transiti mostrato nei paragrafi precedenti, il parco macchine considerato in quest'analisi è composto dall´86% di autovetture, 5% di motocicli e 9% di mezzi pesanti.

Nonostante l´importante quota percentuale delle autovetture rispetto ai transiti totali giornalieri su Viale Cappuccini, i profili di emissione degli inquinanti dimostrano chiaramente come l´impatto del 9% di mezzi pesanti risulti più importante per gli ossidi di azoto (NOx) e l´ossido di azoto (NO) rispetto ai valori relativi a autovetture e motocicli che, invece, emettono una quota maggiore di CO. I motocicli hanno un fattore di emissione medio di CO pari a 4,1 g/Km mentre le autovetture ne emettono 2,3 g/Km.



Il fatto che i mezzi pesanti abbiano una maggiore potenzialità emissiva rispetto alle autovetture è chiaramente riscontrabile anche dai profili di emissione del particolato atmosferico, del carbonio elementare e della materia organica come evidenziato nel grafico successivo.



I mezzi pesanti, per esempio, emettono in assoluto 8,6 volte il quantitativo di $PM_{2.5}$ e 7,4 volte quello di PM_{10} rispetto alle autovetture giustificando, quindi, l´importante quota parte del profilo di emissioni derivante dall´analisi dei transiti su Viale Cappuccini.

I valori esposti sui fattori di emissione forniscono quindi l´importante informazione che per ridurre l´impatto degli inquinanti atmosferici su Viale Cappuccini è necessario intervenire sulla circolazione dei mezzi pesanti che, seppure in misura inferiore in termini assoluti di transiti, contribuiscono significativamente al totale quantitativo di inquinanti emessi in atmosfera.

In questo contesto, è importante sottolineare come la mobilità ciclopedonale attiva aumenti notevolmente l´esposizione dei singoli utenti (pedoni e ciclisti) rispetto agli automobilisti come ampiamente dimostrato nella ampia letteratura scientifica al riguardo. In uno studio condotto a Salt Lake City (USA), per esempio, la dose inalata stimata di $PM_{2.5}$ (frazione respirabile sottile delle polveri atmosferiche in grado di raggiungere le regioni più profonde del sistema polmonare, gli alveoli, e traslocare nel sistema circolatorio) in un percorso misto di 2.7 Km è risultata essere di 6.83 µg per i pedoni, 2.78 µg per i ciclisti, 1.28 µg per gli utenti di metropolitana leggera, 1.24 µg per gli automobilisti con finestrino aperto, 1.23 µg per gli utenti di autobus e 0.32 µg per gli automobilisti con finestrino chiuso (Chaney et al, 2017, Plos One). Questi rapporti di esposizione restano veri indipendentemente dalla concentrazione assoluta d'inquinanti atmosferici per cui non tragga in inganno l´esempio basato su una grande città americana piuttosto che una città di dimensioni simili a quelle di Lanciano. Il fatto che un pedone riceva una dose 20 volte superiore a quella di un automobilista di frazione respirabile di inquinanti atmosferici, e che un ciclista ne riceva un quantitativo 8,7 volte superiore, deve far riflettere sull´opportunità sanitaria di costruire piste ciclabili in vie di transito ad alta densità, soprattutto di mezzi pesanti.

Infrastrutture – Mobilità pedonale

Il principio comune che lega amministrazioni ed associazione è il concetto di sostenibilità. La cosa che invece differenzia sostanzialmente le parti è, da parte dell'associazione, l'approfondimento della fase di analisi del territorio allo scopo di ottenere il graduale processo di trasformazione della mobilità esistente in mobilità sostenibile; inoltre sempre da parte dell'associazione, percorrere entro le normative un percorso di pianificazione che si possa avvicinare a tale concetto conformemente alle morfologie del territorio e delle esigenze dei residenti.

La gradualità dello sviluppo sostenibile infatti determina con sicurezza un approccio fattivo al concetto stesso di mobilità, che determina un cambiamento culturale e che quindi deve essere affrontato **partendo dai luoghi** e non dalle "utopie di palazzo" o da deliri progettuali incoerenti e superficiali.

Il concetto fondamentale che l'associazione vuole esprimere nel paragrafo dedicato alla mobilità pedonale è che **il pedone è di fatto l'utilizzatore primo del tessuto urbano e che deve essere favorito su tutti gli altri utilizzatori**, almeno finché la mobilità pedonale sarà la prima risorsa praticabile per avvicinarsi gradualmente verso il concetto di mobilità sostenibile.

La grande percentuale di utenti del quartiere infatti si muova già in maniera sostenibile, ovvero A PIEDI.

Purtroppo però il tessuto delle infrastrutture urbane è di fatto carente ed inadeguato su circa il 70% del territorio esaminato, e dove è strutturalmente adatto viene reso inefficace per la carenza di pulizia e manutenzione.

Bisogna inoltre pensare che tutte le persone affette da disabilità motoria, o cecità siano obbligate a percorrere la viabilità pedonale e che la stessa ai sensi del D.P.R. 503/1996 e del D.M. 236/1989, nonché alla luce delle nuove direttive contenute nella proposta di legge 1013 "Disposizioni per il coordinamento della disciplina in materia di abbattimento delle barriere architettoniche", approvata alla camera dei deputati lo scorso 3 ottobre.

Si ritiene pertanto indispensabile **garantire la fruibilità dei percorsi pedonali esistenti**, e **si preferisce questo tipo di intervento alla realizzazione di percorsi alternativi agli esistenti, fossero essi pedonali o ciclabili o misti.**

Probabilmente il fatto di non frequentare molto il territorio, per ovvie motivazioni dovute agli impegni istituzionali, è la cosa che più caratterizza gli ambienti di governo.

La vicinanza e la convivenza con il territorio invece porterebbero le amministrazioni ad avere contezza delle criticità e delle reali emergenze.

L'associazione quindi si propone come emissaria del territorio, affinché si abbia finalmente una reale visione d'insieme, necessaria per pianificare gli sviluppi di un tessuto urbano.

Qualora questa proposizione, per nostro sommo dispiacere, si riduca alla mera critica dell'operato, la stessa è dovuta per la insufficiente perizia con la quale si sono adottati documenti inefficaci e privi di legalità.

Per quanto alla mobilità pedonale, si riscontrano delle criticità conclamate e ribadite dalla stessa amministrazione in carica, che creano fortissimi disagi al percorso pedonale e quindi alla fruizione del territorio.

Si riportano di seguito alcuni elaborati fotografici, che testimoniano lo stato di degrado a tutto il mese di gennaio 2018 della viabilità pedonale del quartiere.

Alcuni esempi di degrado delle infrastrutture urbane:

Dagli elaborati si evince che i percorsi pedonali devono necessariamente avere priorità rispetto a tutti gli altri interventi previsti nel PGTU che di fatto **sono assolutamente non necessari al quartiere**, così come gli adeguamenti del tessuto urbano pedonale.

PGTU Comune di Lanciano - Riferimenti normativi, inadeguatezze e confronto con la realtà dei luoghi

Premessa

Il piano del traffico urbano è uno strumento che le amministrazioni di cittadine e nuclei abitati oltre i 30.000 abitanti hanno l' obbligo di portare a termine.

E' uno strumento di previsione, che precede i piani particolareggiati attuativi ed esecutivi ma di sostanziale importanza per le impostazioni programmatiche e progettuali poiché deve interfacciarsi anche con gli strumenti di previsione urbanistica e di tutela ambientale.

L'iter previsto per l'attuazione delle previsioni contenute nel PGTU è di due anni, periodo nel quale lo strumento ai sensi della normativa deve divenire esecutivo e attuativo.

Non è quindi possibile sottovalutare a oggi l'importanza di quanto fatto dalle amministrazioni e di quanto previsto sul territorio, sebbene i piani particolareggiati debbano ancora essere scritti, sarà opportuno intervenire sulle previsioni fatte allo scopo di meglio adattare il PGTU alle esigenze del territorio, in tempi certi e senza lasciare nulla al caso.

PGTU e procedura di approvazione

Il PTU, piano traffico urbano, è redatto ai sensi dell'art. 36 del codice della strada, anche alla luce della revisione codice del 2016, ed ha un iter amministrativo suggerito dalle "Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico", del 1995 e pubblicate su G.U. n. 146 del 24/06/1995 .

Tali direttive prevedono che il piano sia adottato dall'ente secondo quanto prescritto dalle predette linee guida all'art. 5 comma 1

"5- MODALITA' PROCEDURALI

5.1 - OBBLIGO DI ADOZIONE

L'obbligo di adozione del PUT (articolo 36, comma 1, del nuovo Cds), fa riferimento alla redazione e all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), secondo la sua definizione fornita al capitolo precedente. Detto PGTU costituisce atto di programmazione ed e' soggetto ad approvazione secondo le procedure della legge 8 giugno 1990, n. 142."

Ovvero legge 8 giugno 1990, n 142:

"Art. 3 comma 4 . La regione determina gli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale e su questa base ripartisce le risorse destinate al finanziamento del programma di investimenti degli enti locali."

In oltre all'art. 5.4

5.4 - ATTUAZIONE TECNICA E FINANZIARIA

Successivamente all'adozione del PGTU da parte de l consiglio comunale, ***il Piano medesimo va portato in attuazione attraverso la redazione dei relativi Piani di dettaglio (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) e la realizzazione degli***

interventi ivi previsti, secondo l'ordine stabilito nel loro programma generale di esecuzione, precedentemente approvato. Affinché il PUT non perda l a sua efficacia, detta fase di sua integrale attuazione non deve comportare una durata superiore ai due anni, compresa la completa revisione ed eventuale modifica della segnaletica verticale ed orizzontale per l'intera area urbana *(incluse tutte le strade locali).*

Nel primo periodo di applicazione delle presenti direttive, questo limite di durata potrà essere eccezionalmente superato nei centri abitati di più rilevante dimensione (al di sopra dei 300.000 abitanti) e con riferimento esclusivo a quelle loro zone al momento non soggette a congestione del traffico, per le quali l'integrale revisione e l'eventuale modifica della segnaletica stradale potranno essere effettuate nel terzo anno di intervento per i comuni con popolazione tra i 300.0 00 ed 1.000.000 di abitanti, o nel quarto anno di intervento per i comuni al di sopra di 1.000.000 di abitanti, sempre a partire d alla data di adozione del PGTU. Per il rispetto dei tempi di attuazione anzidetti, diviene quindi essenziale - da un lato - che vengano semplificate al massimo possibile le procedure di controllo amministrativo e di approvazione dei Piani di dettaglio e dei relativi interventi, ***in modo tale cioè che la fase di attuazione del PGTU si caratterizzi prettamente come fase di attività tecnica, e - dall'altro lato - che risultino certe le fonti di finanziamento dei progetti*** *e degli interventi attraverso la predisposizione di apposito capitolo di bilancio comunale, sul quale far confluire sia i proventi contravvenzionali (articolo 208, commi 2 e 4, del nuovo Cds), sia quelli (eventuali) di tariffazione della sosta (articolo 7, comma 7, del nuovo Cds) od anche dell'accesso a determinate zone urbane (articolo 7, comma 9, del nuovo Cds), sia quelli che eventualmente verranno messi a disposizione delle rispettive amministrazioni regionali (previa definizione dei meccanismi di controllo - in particolare - sull'attivazione degli interventi).*

Con riferimento al PGTU adottato dal Comune di Lanciano nel 2013, si è pensato di suggerire in questa sede di rivedere le previsioni circa le criticità osservate nei precedenti paragrafi e di aggiornare il documento con l'ausilio di uno studio comparativo con le reali situazioni del territorio, intese come morfologia, infrastrutture esistenti e di progetto, realtà locali, previsioni d'impatti sulle attività commerciali, verifica delle vere esigenze dei cittadini.

Per quanto previsto dall'art. 36 comma 5 del nuovo codice della strada,:

"5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni. Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrano le condizioni di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero dei lavori pubblici per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226, comma 2. Allo stesso adempimento è tenuto il presidente della provincia quando sia data attuazione alla disposizione di cui al comma 3."

Essendo il documento del 2013 **tale prescrizione doveva essere adottata già nel 2015**, pertanto se ne consiglia vivamente di darne comunicazione agli enti competenti, anche secondo quanto all'art. 36 comma 3 e 6 del Nuovo Codice della Strada ovvero :

"3. ***Le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate****. La legge regionale può provvedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana."*

"6. ***La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'ambiente e il Ministro per i problemi delle aree urbane****, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto.* ***Il piano urbano del traffico viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale fissati dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142.****"*

A oggi dispiace costatare che l'aggiornamento del PGTU del comune di Lanciano sia meramente una riedizione del vecchio documento "aggiornata " solo nella procedura e non nei contenuti, ritenuti di fatto non idonei a rappresentare il territorio poiché ormai già retrodatati, visto che il termine massimo dei due anni per l'attuazione è di fatto già trascorso dal 2015.

Pare inoltre molto incongruo quanto dichiarato in sede della pubblica assemblea, ovvero che il motivo per cui non si possano attuare le previsioni sia la mancanza di finanziamenti, di come si stiano cercando dei finanziamenti, ad oggi inesistenti come dichiarato dall'Amministrazione, in totale disaccordo da quanto previsto dalla normativa, ovvero dalla direttiva ministeriale del 24 giugno 1995 allegato 1 art. 1 comma 11 :

"1.11 - IDONEITA' DEL PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

Il programma di attuazione degli interventi, che conclude la redazione del PGTU (cfr. tabella dei contenuti del PUT, al termine del cap. 4 delle direttive), deve presentare caratteri di idoneità sia dal punto di vista economico-finanziario, specialmente per le eventuali opere di rilevante costo di realizzazione, sia dal punto di vista funzionale, nel senso che ciascun insieme di interventi previsti in ogni fase di attuazione del programma si caratterizzi come "lotto funzionale di opere", a cui corrisponde uno specifico miglioramento della situazione generale del traffico urbano.

In genere cio' significa che ciascuna di tali fasi, in cui siano previsti interventi di restrizioni alla circolazione motorizzata individuale, deve essere accompagnata (meglio se preceduta) da interventi che forniscano concrete alternative di carattere modale e/o spaziale per la mobilità delle persone e delle merci."

Anche qui non troviamo corrispondenza tra la normativa e il lavoro dell'amministrazione.

Com'è possibile che sia stato fatto un piano di tale importanza e di tale delicatezza, se a oggi, ovvero dopo ben 5 anni dall'adozione delle previsioni on ci sia la sicurezza economica di poter attuare le previsioni progettuali quando la norma ne prevede chiaramente la fattibilità economica e finanziaria già in adozione?

Inoltre com'è possibile che in cinque anni non sia stato possibile dare prosecuzione ai piani particolareggiati e piani attuativi, ma sia stato possibile attuare parte delle previsioni senza avere gli strumenti necessari e le corrette rispondenze normative ?

Vedi, infatti, Via Del Mare, situazione fuori controllo, basti pensare che l'assenza dei collaudi renda impossibile addirittura l'applicazione del codice della strada sul tratto ciclabile e le relative prescrizioni e sanzioni da parte delle forze dell'ordine, a discapito della tutela della sicurezza dei cittadini, dei pedoni, dei veicoli e dei ciclisti.

Le domande le facciamo all'amministrazione, giacché promotrice e responsabile in titolo dell'operato, e non per criticare l' operato a priori, ma perché la leggerezza con la quale si affrontano determinati argomenti è sconcertante, ed è ancora più sconcertante addurre come motivazione alla non realizzazione di quanto programmato l'assenza di fondi, quando da un'analisi attenta si evince che sia il progetto che le previsioni sono assolutamente illegali ed inapplicabili.

Certo l'associazione non potrà permettere che sul territorio siano attuate previsioni progettuali così approssimate poiché tali previsioni non considerino assolutamente l' impatto con il territorio, se non per giustificare le poche ed inesatte previsioni di progetto di mobilità ciclabile e di traffico veicolare.

In ultimo, e per dare maggior leggibilità all'incompletezza del lavoro amministrativo, si evidenzia inoltre come mai sia stato sottoposto il PGTU (né il documento originale, né quello "aggiornato") alla valutazione ambientale strategica VAS alla regione, così come previsto dall'ex D.lgs. 152/2006 aggiornato con G.U. n. 88 del 14 aprile 2006 e d.lgs. n. 128 del 2010, specificatamente all'art. 6 commi 1 e 2.

Per quanto all'art. 36 del nuovo codice della strada, comma 7 inoltre:

"Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire la integrale attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate."

Tale prescrizione risulta ignorata nella procedura di adozione ed approvazione del PGTU e del suo "Aggiornamento"

E' difficile quindi ascoltare con credibilità l'amministrazione quando, pubblicamente, parla di progetti inesistenti, o "Preliminari" o "appena accennati", poiché alla luce delle normative esaminate **il PGTU è di fatto strumento previsionale attuativo ed esecutivo in un periodo temporale definito**, in due anni dalla sua approvazione.

Sebbene alla luce di quanto esaminato si riconosca all'amministrazione la totale incapacità di poter rendere esecutivo un piano del traffico, ma non per i motivi economici assentiti pubblicamente, ma per la impossibilità di attuare una previsione così palesemente inesatta ed incongrua con il territorio, ma questa per il Quartiere SUD e per l' intero nucleo urbano è una fortuna.

Segnaletica

Per quanto alla segnaletica, il solo esempio tangibile di quanto eseguito nelle previsioni del PGTU è il lavoro in itinere (poiché non ancora collaudato sebbene sia utilizzato!!!) In via Del Mare.

Tralasciamo le critiche inutili all'operato, poiché evidenti sono le difformità e le illegalità che presenta il sito e le opere eseguite.

L**a speranza comune è di considerare quanto fatto al fine di non incorrere negli stessi errori, e magari di trovare lo spunto per una comune intenzione di migliorare la vivibilità del quartiere e per rendere fruibili in sicurezza le opere eseguite** a fronte di una spesa di denaro pubblico per euro 800.000,00 circa.

Ci soffermiamo però ad un fondamentale aspetto normativo, indicato già con precisione nel Codice della strada e reso evidente dall'art. 2 comma 5 della Direttiva ministeriale 24 giugno 1995:

"2.5 - IDONEITA' DELLA SEGNALETICA STRADALE

Questo settore di progettazione risulta il più delicato ed importante agli effetti del miglioramento della circolazione stradale, poiché' anche le migliori discipline di traffico – sebbene attentamente studiate e verificate durante la progettazione nella loro efficienza a risolvere i problemi - vengono ad essere vanificate nella loro applicazione su strada, qualora non siano rese di precisa conoscenza pubblica attraverso l'idonea segnaletica orizzontale e verticale.

Oltre che nel nuovo Cds e nel relativo Regolamento di esecuzione, i rispettivi criteri di progettazione sono riportati - in particolare - nello specifico capitolo delle citate norme C.N.R. - "Arredo funzionale delle strade urbane" e nella circolare del Ministero dei lavori pubblici n. 2730 del 19.4.1971, relativa alla "Segnaletica delle autostrade urbane", nonché nella circolare n. 400 del 9.2.1979 relativa alla "Segnaletica urbana di indicazione", ***nella quale sono espressamente indicati i criteri da seguire nella progettazione di un Piano di segnalamento.*** *Dette norme e circolari vanno comunque utilizzate in forma aggiornata tenuto conto di quanto prescritto nel nuovo C.d.s. e - in particolare - nel titolo II, capo II, del Regolamento."*

Non sarà quindi necessario improvvisare nulla, ma basterà attenersi al rispetto delle normative, verificando insieme con il corpo della polizia municipale quanto fatto per eventualmente integrarlo o modificarlo, al fine di salvaguardare la pubblica sicurezza.

Basti pensare al fatto che la sede è realizzata sul lato opposto di quello previsto dalla normativa, ovvero alla sinistra della viabilità carrabile promiscua e non alla sua destra come previsto dal precedentemente citato art. . 6 comma 3 lettera b) del **Decreto del ministero lavori pubblici numero 557 del 30 novembre 1999,** ma questi argomenti saranno ampliamente analizzati e confutati nel paragrafo dedicato.

Mobilità Sostenibile e piste ciclopedonali

Il testo Nazionale sovraordinato che ha percepito le linee guida europee e ministeriali del 1999 è il **Decreto del ministero lavori pubblici numero 557 del 30 novembre 1999**, ad oggi vigente, *"Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".*

Alcune interessanti integrazioni sono avvenute con la legge 2/2018 recante le Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

Il testo nasce dalla necessità di definire tecnicamente i parametri di riferimento per la progettazione delle piste ciclabili.

Tale testo quindi detta le linee guida per la sicurezza e per la sostenibilità della mobilità, come specificato all' art. 1

"Premessa

1. *Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale).* ***Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.****"*

Troviamo quindi che il legislatore, immediatamente ci suggerisce che la sostenibilità ambientale debba essere conseguita **attraverso il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e di sostenibilità ambientali**, ed è opportuno in questa sede sottolineare la **SICUREZZA**.

Al fine di meglio comprendere alcuni dei criteri di valutazione delle strategie progettuali si deve inoltre tenere conto che all' art. 3 del testo di legge si fa obbligo ai comuni di dotarsi di un piano generale della viabilità ciclopedonale che faccia riferimento a specifici confronti di compatibilità con il territorio, ovvero :

"Art. 3 Strumenti di pianificazione

1. *Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione: a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione****. Il livello di indagini preliminari e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico.*** *Nell'ambito di tale piano è*

ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2.
Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. ***Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto; b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).”***

E’ questo che ci spinge a orientare il percorso condiviso verso la realizzazione di un progetto che preveda l’utilizzo del tessuto urbano da parte dei pedoni, anche con l’ausilio dei mezzi di trasporto pubblici.

E’ specificato inoltre all’art. 4 comma 6 che le piste su carreggiata stradale sono le più rischiose per l’utenza, e pertanto la loro realizzazione è ammessa solamente per collegare i diversi tratti di pista ciclabile.

“*6.* ***I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili.*** *Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.”*

All’art. 6 del Decreto, troviamo immediatamente al comma 4 il divieto di eseguire piste ciclopedonali a doppio senso di marcia

“Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, ***non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.”***

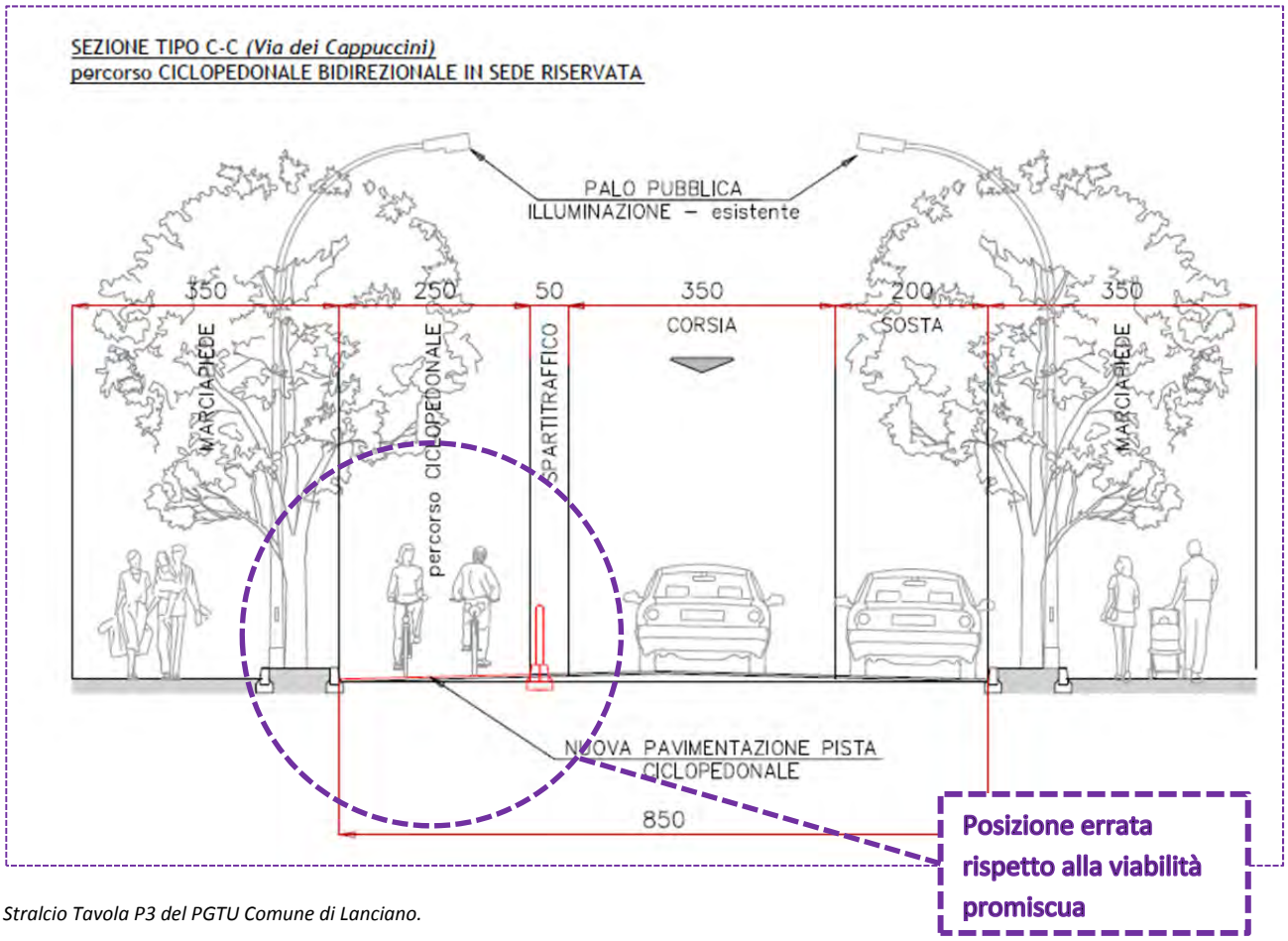
Ci soffermiamo sugli artt. 7 ed 8 che prescrivono dettagliatamente le tipologie di piste ciclabili, le misure e le specifiche tecniche, e quindi confrontiamo la normativa con quanto contenuto nelle norme e nella tavola P3 del PGTU del Comune di Lanciano, ci soggiungono evidenti alcune perplessità riguardo la sicurezza delle previsioni progettuali e la corrispondenza delle stesse previsioni alle prescrizioni normative

Partiamo dalla sede promiscua tra ciclabile e viabilità intercomunale-comunale, una scelta assolutamente non condivisibile, oltre che per le previsioni normative di cui all’art. 4 comma 6, anche per l’ altissimo

numero di incidenti e per la comprovata analisi scientifica, a cui si rimanda nel paragrafo specifico, che certifica la maggiore esposizione agli agenti atmosferici inquinanti da parte dei ciclisti in sede promiscua.

Si evidenzia immediatamente **l'inadempienza a quanto prescritto dal precedentemente citato art. 6 comma 4,** poiché nonostante la prescrizione di legge **la progettazione prevede una pista ciclopedonale a doppio senso di marcia sullo stesso lato della viabilità promiscua**, che pertanto solo per quanto esposto **è inattuabile.**

Ad esempio prendiamo la previsione di sezione Tipo prevista per il Viale Cappuccini:



Stralcio Tavola P3 del PGTU Comune di Lanciano.

Evidenziamo inoltre come la previsione di tracciato abbia comunque individuato il lato sbagliato della carreggiata come sede stradale, per quanto prescritto dall'art. 6 comma 3 lettera b), ovvero :

"b**) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore"**

Andando avanti nella comparazione tra la normativa e la previsione progettuale, si riportano quindi ancora le specifiche prescrizioni di cui all'art. 8 secondo il quale nell' individuazione delle tratte ciclabili, oltra che ad evitare la promiscuità tra cicli e pedoni come al precedente art. 4 comma 6, bisogna considerare le livellette medie e chilometriche e le pendenze consigliate oltre che quelle massime consentite.

"Art. 8 comma 3

3. Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, ***la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%,*** *fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%.* ***Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2%*** *salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista."*

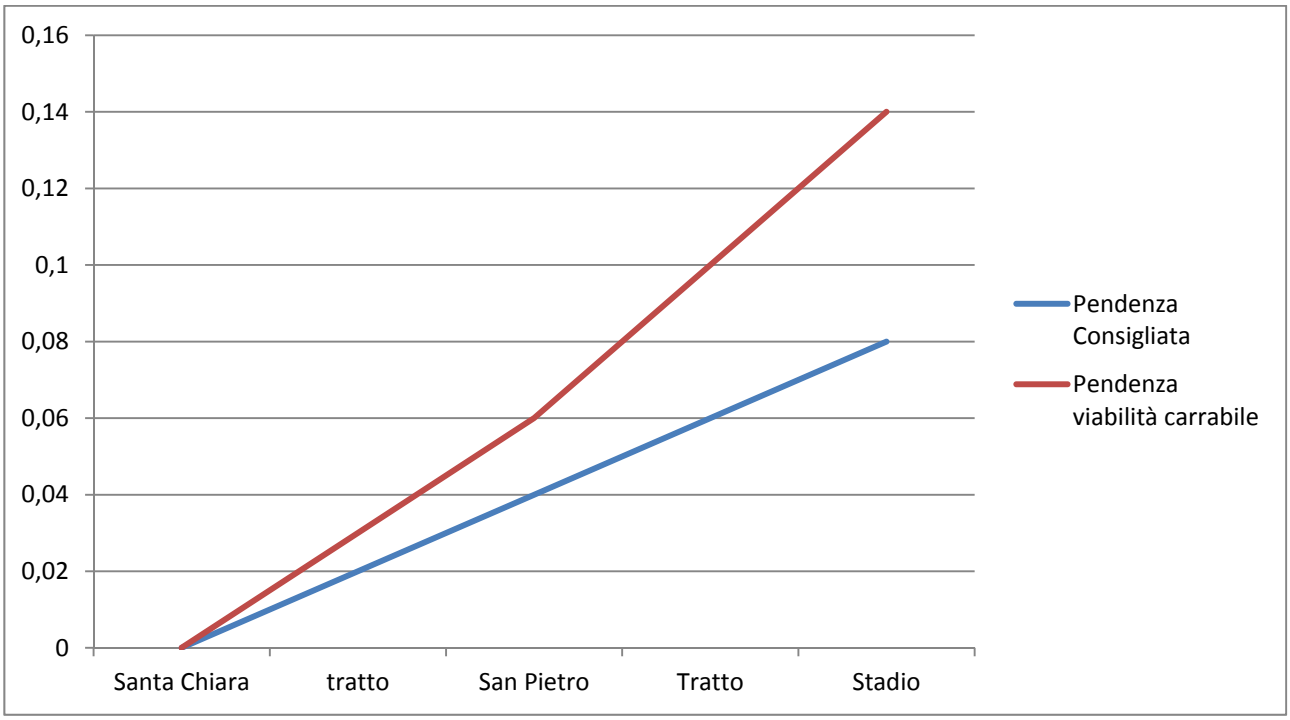
E' si vero che il comma fa riferimento alla pista su sede propria, ma per meglio definire i tracciati a sede promiscua il legislatore ha ben pensato di specificare quanto al successivo comma 4, ovvero :

"Art.8 comma 4

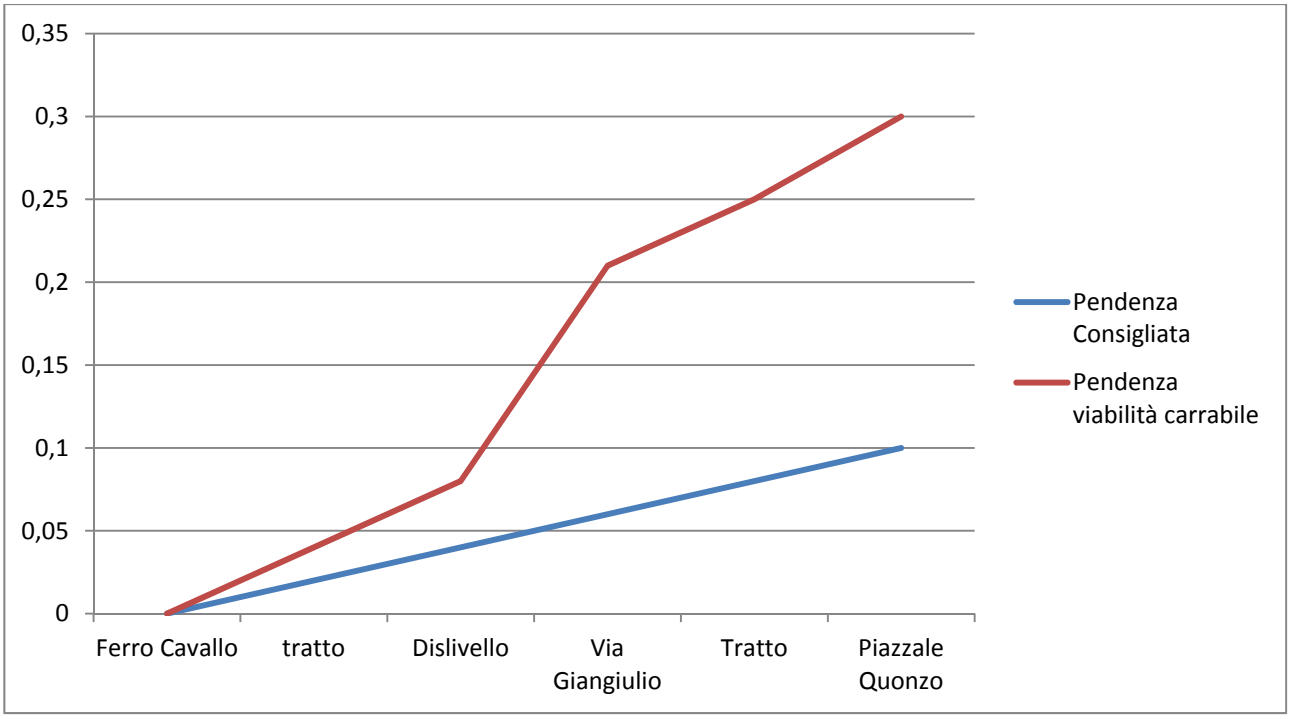
I valori di pendenza longitudinale massima (media e puntuale) esposti al comma 3 devono essere utilizzati anche come riferimento sostanziale per l'individuazione dei percorsi di piste ciclabili da realizzare su strade destinate prevalentemente al traffico veicolare o in adiacenza alle stesse*, in concomitanza ai criteri progettuali esposti all'articolo 6, comma 6."*

Questo vuol dire che nella sezione longitudinale del percorso, ovvero il tagli della sede e della pista sul lato longitudinale, **la pendenza consigliata è inferiore al 2% e comunque deve essere garantita la fruibilità dell' infrastruttura all'utenza prevista**, cosa di fatto che **rende sconsigliabile dalla stessa normativa il tracciato su viale Cappuccini, sui viale Marconi e sua via Martiri**, che hanno rispettivamente le pendenze:

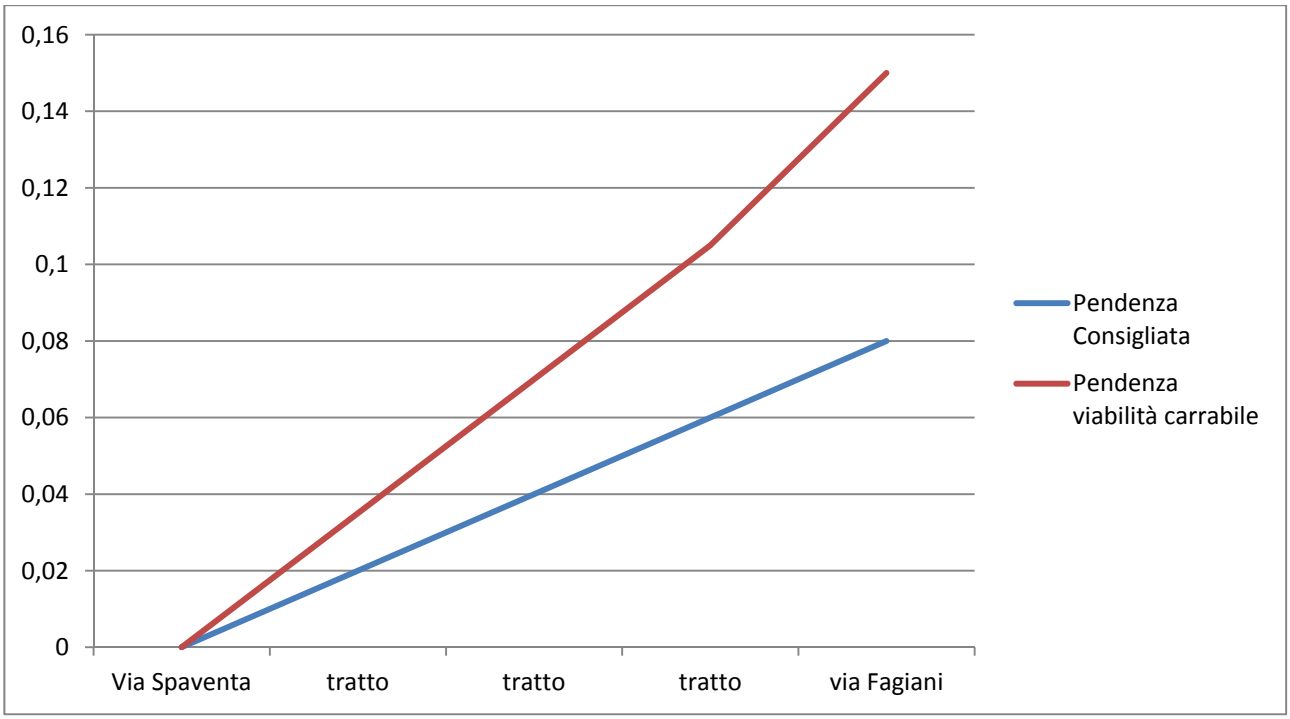
Viale Cappuccini del 3% sul tratto da Santa Chiara alla Chiesa di San Pietro e del circa 4% dal tratto tra la Chiesa e lo stadio Comunale.



Viale Martiri VI Ottobre del 4% sul tratto compreso fra Ferro di Cavallo e via Cesare Fagiani, un picco del 16% sul raccordo prima di Via Adamo Giangiulio e poi del 4,5 % fino al Piazzale Achille Cuonzo.



Viale Guglielmo Marconi pendenza media del 3.6%



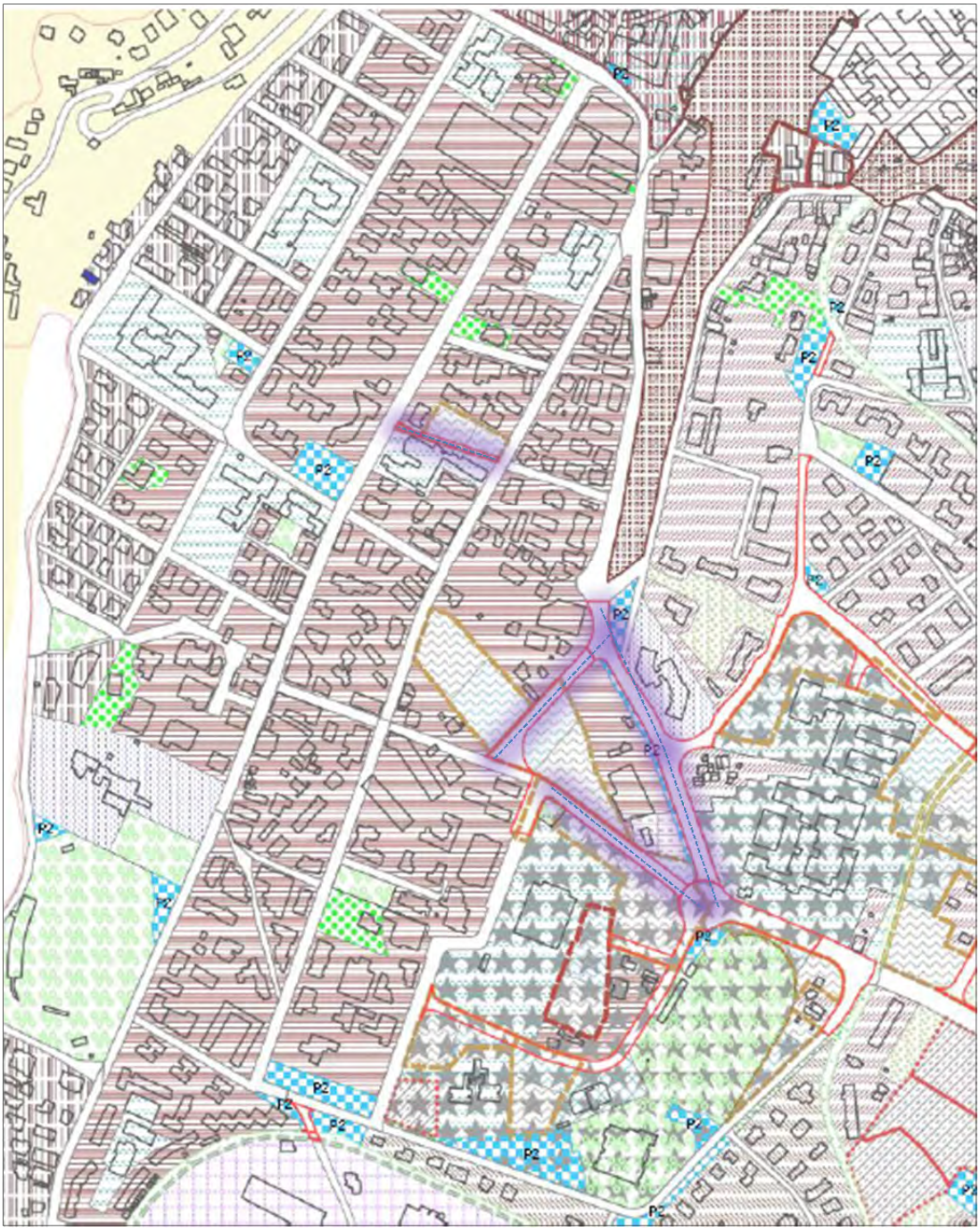
In conclusione al paragrafo si fa riferimento a quanto all'art. 11 circa l'obbligo di individuare dei parcheggi di "Scambio" per garantire la godibilità dei tracciati ciclo-pedonali, ovvero :

"art.11

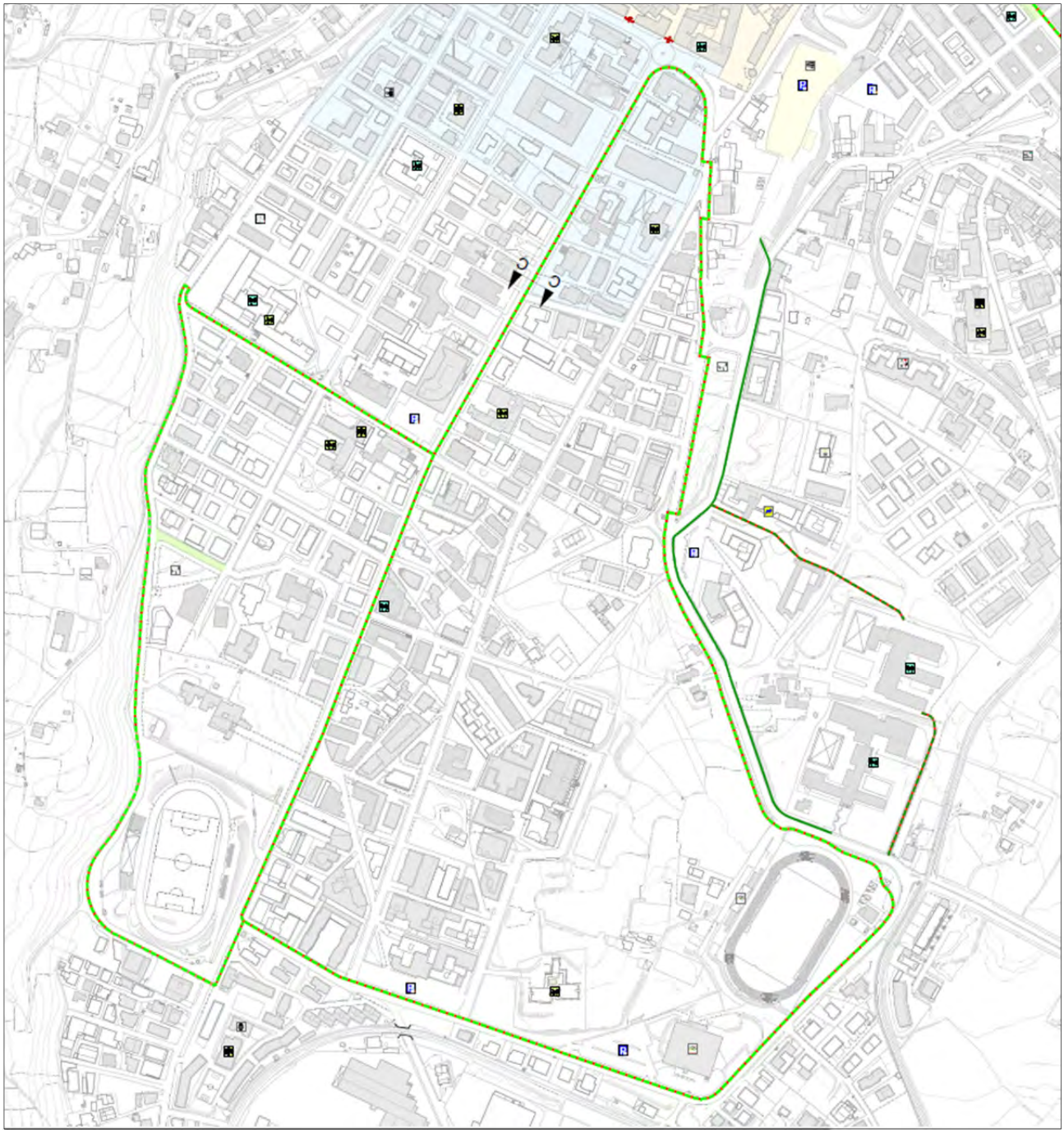
1. Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per i velocipedi ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità ciclistica, ***senza che si abbiano intralci alla circolazione stradale****, specialmente dei pedoni.* ***L'individuazione in questione si riferisce, in particolare, sia ai poli attrattori di traffico sia ai nodi di interscambio modale.***

2. Nei nuovi parcheggi per autovetture ubicati in contiguità alle piste ciclabili, debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta dei velocipedi."

Pertanto si consiglia l'amministrazione di provvedere ad individuare i percorsi ciclopedonali anche in funzione della localizzazione dei parcheggi esistenti e di quelli previsti nel PRG, oltre che soffermarsi a riflettere su quanto al precedente articolo circa **la possibilità che la pista crei intralcio alla circolazione stradale** (vedi capitolo ingorghi) e circa i poli attrattori del traffico (vedi analisi stato dei luoghi).



Stralcio tavola PRG vigente e adottato sulla previsione di viabilità stradale in zona Sud, senza alcun accenno alle specifiche viabilità sostenibili e parcheggi di scambio, si ha una percezione dei P2 (esistenti) ma non collegabili alla viabilità prevista nel PGTU.



Stralcio tavola P3 PGTU Lanciano, evidenza del tracciato ciclopedonale previsto inadeguato dal punto di vista normativo e sostenibile.

Viabilità previste –sensi unici

Che il senso unico sia il metodo più utilizzato per ridurre le incidentalità e il traffico urbano, è cosa risaputa e indiscutibile.

Il fatto però che questa scelta incida sulla sezione urbana interessata è cosa altrettanto indubbia.

E' per questo motivo che l'applicazione dei sensi unici è da esercitare solo in aree determinate da un altissimo traffico veicolare e con un tessuto di infrastrutture che possa assorbire il traffico deviato e quello che risulta dalla percentuale di ingorghi che il senso unico genera abitualmente.

Nel presente capitolo si metteranno in discussione le morfologie infrastrutturali, che incrociate con i dati economici finanziari e con quelli dei flussi di affluenza utenti nei molteplici punti di arrivo, saranno determinanti per avere un quadro di cosa potrebbe generare le scelta progettuale, ovvero una previsione di impatto che dovrebbe essere contenuta nel PGTU secondo quanto previsto dalla normativa, ovvero vedi punto 5.6 Gestione Emergenze delle direttive 1995:

"….Tali provvedimenti devono essere ovviamente decisi con tutte le cautele possibili per i loro riflessi su tutte le attività socioeconomiche urbane…."

Con lo spirito di verificare se effettivamente le previsioni progettuali dell'amministrazione potrebbero portare giovamento alla sicurezza, alle dinamiche socio economiche ed ambientali del quartiere SUD di Lanciano, i membri dell'associazione hanno quindi verificato i dati di analisi riportati nel PGTU, partendo da quelli di incidentalità presenti sulle viabilità oggetto del nostro esame, e li hanno confrontati con i dati acquisiti direttamente nel quartiere e tramite enti accreditati (banco dati assicurativi), oltre che hanno pensato di verificare le eventuali errate previsioni.

Si apprende nel documento allegato F "incidentalità" del 2012 che appare aggiornato nel 7/2016, pur riportando la stessa data (di questo parleremo a fondo in un altro capitolo) che nel PGTU ci siano dei dati come di seguito riportati:

"La collaborazione con la Polizia Municipale ha permesso di ricostruire un quadro della situazione all'interno dell'intero Comune di Lanciano relativamente all'ultimo quinquennio, anni 2007-2011. Da questa indagine sfuggono però ovviamente sia i dati relativi agli incidenti occorsi in orari notturni per i quali non interviene la Polizia Municipale, la quale opera generalmente nella fascia oraria 8-20, sia i dati relativi alla "micro incidentalità" per la conoscenza dei quali, non essendo intervenute le Forze dell'Ordine, ***occorrerebbe attingere alle banche dati delle compagnie assicurative. Inoltre non sono analizzati gli incidenti stradali rilevati da altre Forze dell'Ordine (Carabinieri, Polizia, Polizia Stradale) che non è stato possibile acquisire****. Ne risulta quindi un quadro molto attendibile ed esaustivo per quanto riguarda la situazione dell'area urbana, ma sicuramente carente per quanto riguarda invece il resto del Comune."*

Quindi di fatto in premessa al documento si ammette che l'analisi è fatta su elementi incerti ed incompleti.

Ammesso che l'incompletezza sia a favore della sicurezza, si è pertanto proseguita la lettura del documento sebbene sfiduciati dalle premesse poco scientifiche e di scarsa valenza tecnica.

Il documento si sviluppa poi nel riportare dati aggregati che vanno dal 2007 al 2011, e riferiti esclusivamente a quanto riportato dal database della municipale in ambito urbano, che si presuppongono siano esaustivi per il compito di analisi, almeno secondo quanto dichiarato dal progettista.

Riflettiamo sul fatto che nei dati acquisiti c'è un'eccessiva carenza di informazione, che risulta tra le atre cose forviante e di scarso supporto ad una progettazione di massima.

Questo per i seguenti motivi:

- Gli incidenti riportati hanno un elevatissimo numero di feriti coinvolti. **L'informazione è forviante ed estremamente imprecisa, poiché bisognerebbe considerare tutti gli incidenti accaduti per avere un indice di lesività** (ovvero parametro del numero di feriti su 1000 incidenti).

  I dati riportano, infatti, un'altissima lesività proprio perché è facile supporre che gli incidenti sui quali intervengono le forze dell'ordine, e di cui sono stati acquisiti i dati, sono comunemente casi in cui **esiste l'obbligo per i conducenti di chiamare le forze dell'ordine nel caso sia presente un ferito più o meno grave <u>(art. 189 cds ed art 593 c.p. "obbligo di soccorso")</u> .**

  Se questo è il dato che ha indotto il progettista a prevedere un senso unico, il dato è assolutamente insufficiente per avere una previsione progettuale che sconvolga gli equilibri socio economici del luogo.

- Premesso che i dati siano forvianti e insufficienti, guardando l'indice in relazione al kilometro, si apprende che su una data viabilità comunale (spesso impropriamente anche compresa di tratti intercomunali) è avvenuto un "N" numero di incidenti in relazione alla lunghezza del tracciato. Questo comporta che i numeri portino in evidenza non solo la grandezza del dato d'incidentalità, ma anche il loro rapporto al kilometro.

  Ad esempio si apprende che nella graduatoria d'incidentalità Viale Cappuccini ha un indice di 19,17 incidenti. Si apprende anche che il tratto è di 2,062 kilometri, con un indice di **9,30**.

  Lo stesso indice in via Luigi de Crecchio è di **30,67** pur essendo una viabilità a senso unico. **L'indice è quindi quasi 4 volte superiore a quello del Viale Cappuccini.**

  Questo **è un chiaro segno che il senso unico non impedisce la crescita della percentuale d'incidentalità**, che è spesso purtroppo dovuta a molti altri fattori tra i quali anche il traffico e la densità dei flussi viari, ammesso sempre che i dati interpretati siano a favore della sicurezza.

- Sempre supponendo di poter interpretare i dati a favore di sicurezza, si apprende inoltre che il maggior numero d'incidenti avvenga nelle intersezioni viarie ovvero nei pressi di rotonde e bivi, anziché incroci. **Ovvio**.

  Ma questo fattore dovrebbe ancor di più farci ragionare sul fatto **che la trasformazione della viabilità a senso unico dell'arteria intercomunale di Viale Cappuccini potrebbe generare una afflusso maggiore delle auto alle rotonde di Via ferro di cavallo, di Santa chiara e nelle traverse, causandone un aumento delle densità dei traffici veicolari che comporterà sicuramente un incremento della percentuale di incidenti nei raccordi che saranno quindi appesantiti dalla manovra di trasformazione**.

  Tale previsione è facilmente deducibile dai dati, seppur insufficienti, e sembra alquanto singolare di come i progettisti non abbiano tenuto conto nella fase di redazione del PGTU, né tantomeno ne abbia tenuto conto il RUP, che dovrebbe essere nominato per il controllo e la verifica degli elaborati, anche in funzione della conoscenza del territorio ed a maggior tutela dell' amministrazione..

Su quest'ultimo punto vorremmo soffermarci con insistenza perché una delle funzioni dell'associazione è di collaborare con l'amministrazione per scongiurare proprio questi pericoli.
Riportiamo ad esempio un dato che forse, anzi sicuramente, è sfuggito agli illustri progettisti e tecnici preposti al controllo.

La densità di traffico riportata nell'allegato "C" del PGTU riporta che il traffico veicolare registrato con Radar in viale cappuccini nei punti 1039B (Santa chiara) e 1039a (rotonda Marcianese). **Ovvero su ben 2 kilometri di viabilità non si è previsto nemmeno un punto intermedio.**
Sarebbe stato molto interessante verificare i dati del traffico veicolare in prossimità delle intersezioni (anche perché emerge dall'analisi dell'incidentalità che proprio le intersezioni sono la causa del maggior numero di sinistri) e in particolare del tratto del Viale Cappuccini all'altezza dell'incrocio con Via Cesare Fagiani, visto per esempio l' elevatissimo numero di attrattori di traffico presenti, quali istituti scolastici, istituti diagnostici, piastre commerciali etc.

Altrettanto interessante sarebbe capire con quale quantità traffico sia smaltito dalle traverse e dalle parallele del Viale, e verso le perpendicolari, analizzandone i flussi e le curve temporali.

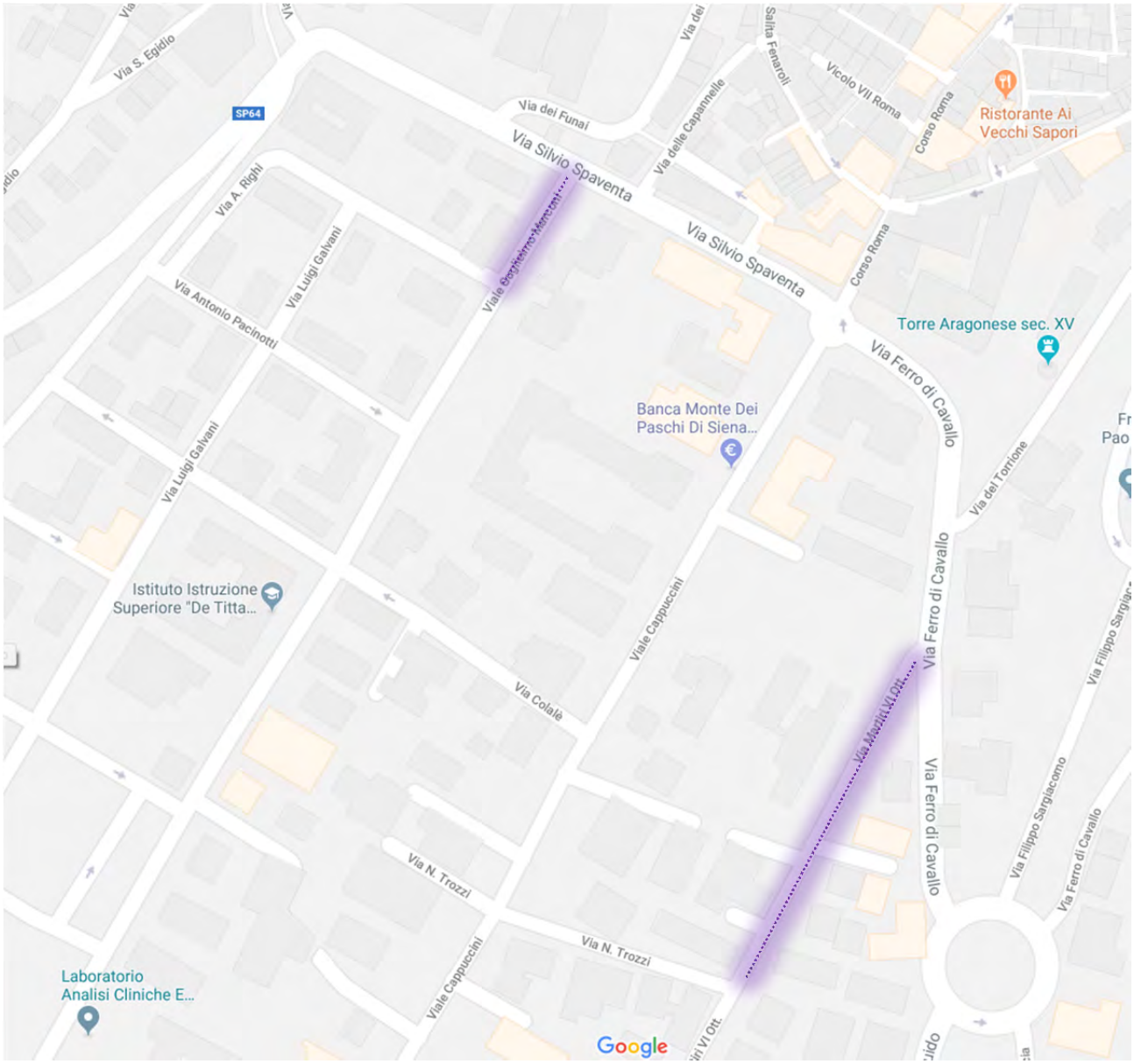
Ma nel PGTU non vi è traccia di queste analisi.
Ai progettisti sono bastati dei dati acquisti all'origine ed al termine della viabilità per determinare il traffico veicolare. Assolutamente intollerabile e incompleto.

Per la nostra associazione, l'evidente carenza di dati analitici assunti per la redazione del PGTU è invalidante di tutte le deduzioni progettuali a valle dell'analisi fatta, proprio per la superficialità con la quale essa è stata predisposta ed acquisita, con evidenza da persone estranee al territorio, che non si

sono preoccupate di raccogliere dati sensibili indispensabili ad una buona previsione progettuale ed attuativa.

Manca ad esempio nelle analisi un dato molto sensibile ed assolutamente trascurato.

Durante gli orari di afflusso e deflusso degli studenti della scuola Mazzini (SMS) e della scuola Eroi Ottobrini (SP) vengono giustamente chiuse al traffico rispettivamente Via Martiri VI Ottobre (tratto da Via Trozzi a Via ferro di cavallo) e Viale Guglielmo Marconi (tratto da Via Righi a Via Silvio Spaventa).



La chiusura delle viabilità avviene in orari di massimo flusso di tutta l'area del quartiere Lanciano SUD, che di fatto viene paralizzata per circa 40 minuti, passando ad un traffico intenso e di difficile smaltimento.

Il traffico si focalizza su :

Via Cesare Fagiani: Viabilità ostruita dal recupero alunni dell'istituto Gesù Bambino, oltre che traffico secondario per SMS Umberto Primo.

Viale Cappuccini: è utilizzata come alternativa verso Nord e verso SUD al traffico di Viale Marconi e di Via Martiri VI Ottobre, ma è a sua volta intasata dall' uscita della SMS Umberto I e dalla Clinica Madonna del Ponte.

Viale Marconi: Critica situazione in soli 350 metri di viabilità. Il tratto Nord è chiuso per la SP Eroi Ottobrini; il tratto SUD ostruito dal traffico generato dall'istituto Gesù bambino e dal Liceo Palizzi; il tratto centrale ostruito del traffico veicolare e pedonale dovuto all'istituto professionale E. Fermi e De Titta.

Via Galvani: il traffico di Viale Marconi viene deviato su Via Galvani e Via Belvedere. E però intasata dall'afflusso/deflusso degli alunni del Liceo Artistico Palizzi in breve in circa 40 minuti, che coincide con la punta massima del traffico rilevato dal PGTU, si hanno delle situazioni critiche ed assolutamente pericolose, che però il nostro PGTU ignora totalmente.

Adesso ci soffermiamo ad immaginare la situazione critica, però con i sensi unici previsti nel PGTU sulle viabilità interessata.

E' ovvio anche a una persona non formata per l'analisi urbanistica e veicolare che la situazione sarebbe degenerata e assolutamente improponibile.

Oltre all'assurda previsione di traffico e di difficoltà di smaltimento, proviamo a fermarci per un minuto a considerare cosa possa provocare un incidente in quell'orario, e la conseguente possibilità di fare arrivare un mezzo di soccorso nei tempi utili al primo soccorso, previsto in 8 minuti dalla chiamata in area urbana e 20 minuti in extraurbana, **secondo il DPR 27 marzo 1992** e vista la pubblicazione del ministero della salute del 14 giu 2015.

Pensiamo ad esempio al traffico di un'ambulanza in emergenza, che a oggi può impegnare entrambe le carreggiate, e un domani potrebbe impegnarne una sola, senza la possibilità alle vetture di lasciare spazio per il transito (impossibile vista la sezione tipo prevista).
Il che è assolutamente evidente e plausibile anche senza incidenti, già solo perché su Viale Cappuccini vi sia una Clinica Medica Specializzata in Diagnostica.

Questo ci fa riflettere molto sul bilanciamento a favore della sicurezza delle trasformazioni di progetto.

Sarebbe quindi auspicabile per la cittadinanza avere innanzitutto dei dati completi, che possono essere acquisiti nelle questure di competenze e nelle banche dati degli enti assicurativi.

Sarebbe poi molto utile capire quanto inciderebbe la trasformazione in senso unico sulle attività commerciali e sul tessuto sociale delle aree interessate.
Ad esempio abbiamo analizzato gli orari della navetta per l'istituto di scuola secondaria di secondo livello "Liceo Classico Vittorio Emanuele II" che risulta essere in ritardo sul ritiro degli studenti e sulla consegna presso l' istituto per il 63% delle giornate di servizio nell' ultimo anno. Questo a causa della difficoltà creata dalla trasformazione della viabilità, che peggiora, di fatto, il flusso veicolare e che impedisce un tragitto diretto con l'istituto, e dall'istituto alla Piazza della Pietrosa.

E' possibile quindi consultare le associazioni di categoria per avviare un monitoraggio delle attività commerciali esistenti e per verificare l'impatto avuto da situazioni analoghe, a favore del rispetto della cittadinanza.

Al termine di un'approfondita analisi, non superficiale e forviante come quella analizzata, sarà possibile capire quali vantaggi porterebbe REALMENTE la trasformazione del traffico veicolare e quali SVANTAGGI porterebbe al quartiere.

Mobilità sostenibile – spunti di riflessione

Nel presente capitolo offriamo brevemente la nostra idea di mobilità sostenibile, per quanto non già espresso nei capitoli precedenti, volendo rimarcare in modo inconfutabile che il documento non è in alcun modo una critica sterile di quanto eseguito, nel ben e nel male dalle amministrazioni, ma un modo per lavorare assieme per un obiettivo comune, ovvero la sostenibilità ambientale della quotidianità delle nostre azioni.

Tali azioni di miglioramento e trasformazione però devono essere eseguite in modo scrupoloso e valutando bene gli impatti che le trasformazioni possono avere nel breve e lungo periodo, al fine di non trovarci ad avere rimpianti per una cattiva gestione o per una mancanza di collaborazione da parte dei cittadini, che per entrare nel merito dovranno seguire l'esempio di tanti e mobilitarsi per il miglioramento della godibilità dei pregi cittadini e delle condizioni di vita dei propri eredi.

Nella progettazione futura, e nelle scelte politiche e amministrative si dovrà cercare di ritornare alla storica funzione di snodo logistico che il Comune di Lanciano ha assunto fino alla fina degli anni 80. Tale funzione deriva dalla caratteristica posizione, che è perfettamente baricentrica anche rispetto alla nuova infrastruttura territoriale La VIA VERDE.

Zona 30

Nasce nelle diverse progettualità e nelle linee guida l' idea di dover rendere promiscua la viabilità pedonale e veicolare, per ragioni sociali, economiche e geomorfologiche, o per la semplice impossibilità di proporre progettualità che siano omogenee con le esigenze territoriali specifiche, soprattutto alla presenza di valenze storiche e paesaggistiche.

La ZONA 30 o "strada 30" è ormai diffusa e comune in moltissime scelte progettuali, per i meno tecnici si tratta di un tratto di tessuto infrastrutturale che viene reso percorribile con la limitazione dei 30 orari (o inferiore).

La diminuzione drastica delle velocità di percorrenza è sinonimo di sicurezza stradale, ma la previsione di progetto deve essere adeguatamente preparata con una scrupolosa analisi dei flussi veicolari, in quanto **non si devono configurare situazioni di ingorgo** o di congestionamenti del traffico in genere.

Diverse proposte interessanti sono state esaminate durante la redazione del documento, per progetti eseguiti e in itinere, e in moltissimi casi si evidenzia una coscienza pubblica molto ben disposta al recepimento della "Strada 30 "; si è riscontrato nelle pubblicazioni e nelle rassegne stampa ricevute che la popolazione residente ha accettato sempre, e di buon grado, la proposta di trasformazione della viabilità promiscua in "Strada 30". Questo potrebbe essere un buon argomento di discussione con i residenti.

La nota dolente è che il supporto tecnico e normativo oggi acquisito dalle amministrazioni è povero delle analisi specifiche, già oggetto di verifiche e di proposte nei capitoli precedenti.

Il legislatore però con la legge2/2018 ha ben pensato di inserire la "Strada 30" come tipologia di percorso ciclabile, rendendolo a tutti gli effetti uno strumento utilizzabile nei documenti ufficiali, e cosa ancora più fondamentale, finanziabile come percorso ciclabile a tutti gli effetti.

Questo ci dà l'opportunità di provare a pensare ad un progetto diverso da quello proposto nel PGTU, e magari valutare la fattibilità di modificare la previsione di trasformazione in ciclabile e senso unico del Viale Cappuccini in "Strada 30" anche nelle redazioni dei documenti futuri, resi obbligatori dalla legge 2/2018, quali ad esempio il P.M.U.S. (Piano per la Mobilità Urbana Sostenibile) ed il biciplan, strumento esecutivo del P.M.U.S. con ciclicità triennale.

Identica possibilità sarebbe quella di prevedere un aggiornamento fattivo del PGTU (previsto per norma nel 2019) che contenga le osservazioni fatte e ne tenga conto nella progettazione delle linee guida e nelle ricerche dei fondi necessari.

L'orientamento del campo di applicazione delle zona trenta dovrà essere inoltre valutata, insieme alle risorse territoriali residenti e commerciali, in un ambito comunale, prevedendo gli impatti socio economici e facendo in modo di delimitare le aree in modo da favorirne lo sviluppo.

La capacità di "cucire" le infrastrutture ciclabili è insita nelle caratteristiche della Strada 30, capace di unire i percorsi senza impattare negativamente con l' aspetto sociale ed economico delle aree oggetto di trasformazione, potrebbe essere un ottima soluzione da considerare nelle progettazioni future.

Infrastrutture – Trasporto pubblico

"Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico", del 1995 e pubblicate su G.U. n. 146 del 24/06/1995 .

Art. 1 definizioni

*In particolare il PUT deve essere inteso come **"piano d'immediata realizzabilità"**, con l'obiettivo di contenere al massimo – mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione; tali criticità - specialmente nelle aree urbane di maggiori dimensioni - potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati **potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo**, che costituiscono l'oggetto principale del Piano dei trasporti, realizzabile nel lungo periodo - arco temporale decennale -.*

*La corretta progettazione dell'organizzazione della circolazione stradale deve prevedere interventi su tutti i suoi settori, ivi inclusa, oltre la gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico (individuazione degli interventi di organizzazione delle sedi varie, finalizzata al miglior uso possibile delle medesime per la circolazione stradale), anche – ove necessario - **la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale** (individuazione di nuovi percorsi e nuove frequenze delle linee, finalizzata al migliore uso possibile del relativo parco dei mezzi esistenti).*

La norma, nelle sue linee definite suggerisce che per una buona pianificazione della mobilità urbana è necessario partire dall'uso delle infrastrutture, dal loro adeguamento e dal potenziamento del servizio pubblico.

Si suggerisce quindi nel documento di fare semplicemente quanto suggerito dal legislatore, al fine di poter dare al cittadino un modello di riferimento di mobilità che certifichi un impegno concreto e fattivo.

Partendo dall'analisi della mobilità pubblica su gomma (o Ruota), bisognerà necessariamente richiedere all'ente appaltatore uno schema di orari e tratte tale da poter creare una banca dati fruibile dalle comuni applicazioni per Smart phone e per la stampa degli orari e la loro esposizione al pubblico.

Sarà inoltre necessario monitorare il percorso e la capienza delle tratte per comprendere le risorse superflue e quelle invece da potenziare.

Al termine dell'analisi si dovrà procedere per render fruibile ed appetibile il mezzo pubblico ai cittadini, **garantendo una scontistica dedicata alle fasce protette, ovvero studenti ed anziani, nonché ai portatori di handicap.**

Questo fenomeno provocherà un risveglio di coscienze, che genererà la diversa forma mentis necessaria per provare ad influenzare la coscienza pubblica sul trasporto e sulla mobilità sostenibile, ed avvicinarla ad un concetto Green.

Molto interessante anche sarebbe proporre un servizio navetta per le festività di quartiere ed in particolare al Settembre Lancianese, per facilitare la fruibilità del centro a discapito del parcheggio selvaggio.

Bisognerà quindi dare priorità alle infrastrutture per permettere che le persone che decidono di spostarsi in modo sostenibile siano in grado di avere un servizio urbano fruibile e confortevole. Solo in questo modo si potrà dare senso alle previsioni di trasformazione della mobilità, così come indicate nei protocolli internazionali e nelle volontà dei cittadini.

Orientamenti e Schede di progetto

L'intesa progettuale per la mobilità ciclopedonale dovrebbe essere preceduta da una fase di analisi sociale ed economica che parta dal basso, analizzando e comprendendo le esigenze specifiche delle singole aree urbane, per poi estendersi a livello comunale e intercomunale.

La redazione dei documenti futuri, e degli strumenti esecutivi, dovrà necessariamente essere orientata alla sostenibilità reale degli interventi, intesi anche come fruibilità, manutenzione ed impatto socio economico.

La speranza è di riuscire a **facilitare le amministrazioni** a redigere progetti che prediligano percorsi realizzati alla presenza di emergenze ambientali, che godano del pregio delle nostre eccellenze;

Bisognerà quindi necessariamente **evitare di trasformare le arterie stradali comunali in strade congestionate e pericolose**, ma prevederne l'eventuale trasformazione in Strada 30, solo per i tratti necessari alla previsione di collegamento tra le ciclabili in sede propria, per poter avere così omogeneità di tracciato e continuità logistiche senza danneggiare le quotidianità dei cittadini.

Bisognerà quindi prediligere in modo assoluto di concepire il progetto delle viabilità ciclabili in sede propria, sullo stile della Via Verde, così come considerato dal legislatore anche nelle ultime revisioni normative (legge DECARO in vigore dal 15 febbraio 2018).

Si è pensato di allegare al documento alcune schede di sintesi, di cui si riassumono sommariamente i contenuti, che vogliono essere di supporto alle amministrazioni per i futuri indirizzamenti:

Scheda 1. Percorrere via Belvedere senso unico a salire con la ciclopedonale sulla destra come indicano le linee guida (c'è solo un attraversamento carrabile viario sulla dx sul tronco sud ed una decina di accessi privati sul tronco nord);

Scheda 2. Percorrere via decorati al valore militare fino alla sede ex tracciato ferroviario, l'obbiettivo è proporre a TUA un incontro definitivo circa la possibilità di un accordo di programma per lo sviluppo della pista su ex tracciato o per un mezzo di superficie che porti i ciclisti in centro. Eventualmente considerare di percorrere il tracciato anche in direzione nord (alcuni tratti sono già interrotti) e magari ipotizzare fino all'oasi di Serranella e/o percorsi del tratturo magno.

Scheda 3. Congiungere il tracciato di via del mare al tracciato ferroviario dalla stazione verso monte, con zona 30, in modo da creare una tratta di bici metropolitana sullo stile della città di Pesaro, e di altri esempi sostenibili.

Scheda 4. Unire la citta al circondario rafforzando le viabilità intercomunali, prima quella verso Val di Sangro-Atessa, e progettare la viabilità prevedendo un percorso turistico ambientale (ippovia o

ciclopedonale enduro). Cercare di dare un baricentro nell'entroterra all' unione dei comuni della costa dei Trabocchi in modo da caratterizzare Lanciano come città artistica, baricentrica per la logistica delle nuove infrastrutture. Evitare così isolamento urbano ed il degrado economico e sociale.

Allegati

Si allegano al documento:

- ✓ ***Lettere dai commercianti***
- ✓ ***Firme raccolte in opposizione alla realizzazione di quanto previsto nel PGTU circa la realizzazione della viabilità ciclabile in viale cappuccini e l a trasformazione della viabilità in senso unico.***
- ✓ ***Schede di progetto- spunti di riflessione (a tutto il 10/04/18 in fase di redazione)***