



**COMUNE DI SAN BARTOLOMEO IN GALDO**

(Provincia di Benevento)

**PIANO URBANO DEL TRAFFICO**

**Relazione Generale**

# SOMMARIO

<b>I. INTRODUZIONE</b>	<b>4</b>
I.I. PRESENTAZIONE	4
I.II. OBIETTIVI	5
I.III. LA SITUAZIONE STRADALE ATTUALE	7
<b>II. ANALISI DELLA MOBILITÀ</b>	<b>9</b>
II.I. ANALISI GENERALE	10
II.II. ANALISI DEI MOVIMENTI	13
<b>III. ANALISI DELLO STATO CIRCOLATORIO</b>	<b>14</b>
III.I. COMPONENTI DI TRAFFICO	14
III.II. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE SECONDO LE NORME	16
III.III. RETE PRINCIPALE URBANA	21
<b>IV. STATO CIRCOLATORIO DI PROGETTO E STP</b>	<b>24</b>
IV.I. STRADE CON COMPONENTI DI TRAFFICO PRIVILEGIATE (STP)	25
IV.II. NUOVO STATO CIRCOLATORIO	26
<b>V. ZONE A TRAFFICO LIMITATO</b>	<b>30</b>
V.I. ZTL-I	30

V.II.	ZTL-II	32
<b>VI.</b>	<b>AREE DI PARCHEGGIO</b>	<b>33</b>
VI.I.	NUOVI SPAZI PER LA SOSTA	34
VI.II.	SPAZI PER LA SOSTA ESISTENTI	35
<b>VII.</b>	<b>OFFERTA COMPLESSIVA DELLA SOSTA</b>	<b>38</b>
<b>VIII.</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>41</b>

# **I. INTRODUZIONE**

## **I.I. PRESENTAZIONE**

Il presente piano rappresenta uno strumento di organizzazione della mobilità (previsto dal Codice della Strada all'articolo 36) che consente, se realmente calato nel contesto territoriale, di evidenziare le problematiche relative alla mobilità e proporre soluzioni migliorative allo stato di circolazione e all'offerta di trasporto.

Lo sviluppo del piano tiene conto delle priorità riscontrate dall'analisi della situazione esistente e dalla fattibilità degli interventi considerando le piccole dimensioni del centro, sia come numero di abitanti che come estensione territoriale.

Innanzitutto si è analizzata la situazione esistente e si sono focalizzati i punti sul territorio e le modalità di intervento. Viene proposta una concezione di organizzazione e di rilievo della circolazione stradale dalla quale partire per soddisfare gli intenti del punto I.II

Le soluzioni, proposte insieme all'analisi sulla mobilità, verranno opportunamente integrate con elaborati grafici. La seconda fase di pianificazione, subordinata all'adozione del presente piano, consisterà nel definire in dettaglio quanto espresso dal seguente piano attraverso piani esecutivi del traffico. I tre livelli di pianificazione (previsti dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del giugno 1995 ai sensi dell'art. 36 del D. L. 285/92 NCDS) nel caso specifico vengono ridotti a due raggruppando nel piano generale del traffico il contenuto del piano particolareggiato poiché si ritiene superfluo il passaggio intermedio di pianificazione.

L'estensione territoriale e l'esiguo numero di abitanti consente di snellire il complesso approccio metodologico e analitico dei piani di traffico, favorendo una semplificazione e delimitando, subito dopo l'analisi di cui tratta il presente piano, gli interventi migliorativi sulle zone del centro urbano.

## **I.II. OBIETTIVI**

Lo scopo principale dell'organizzazione generata dal piano è quello di migliorare la circolazione e apportare quel beneficio allo stato di mobilità che si traduce in probabile sviluppo economico (l'offerta di trasporto è qualitativamente rinnovata e quindi si agevolano i potenziali scambi commerciali) e in un superiore livello qualitativo di vita.

Gli obiettivi espressi dalle direttive "per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" riguardano il miglioramento delle condizioni di circolazione<sup>1</sup> (movimento e sosta), il miglioramento della sicurezza stradale<sup>2</sup> (riduzione degli

---

<sup>1</sup> Migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, significa soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli di Piano (economici, urbanistici ed ambientali). A questi fini il livello di servizio si identifica anzitutto con il grado di fluidità dei movimenti veicolari, il cui miglioramento permette velocità più regolari e mediamente più elevate di quelle attuali. Il miglioramento delle condizioni di circolazione riguarda anche l'utenza pedonale, nonché la sosta veicolare. Maggiore fruibilità della città da parte dei pedoni e minore perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta veicolare, ove consentita, sono quindi obiettivi di pari importanza rispetto a quello della fluidificazione dei movimenti veicolari.

<sup>2</sup> Il PUT deve perseguire, altresì, il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze. La sicurezza della circolazione stradale deve in particolar modo interessare i ciclisti ed i pedoni e, fra questi ultimi, precipuamente gli scolari e le persone anziane e quelle con limitate capacità motorie (difesa delle utenze deboli). Il conseguimento di questo obiettivo è da ritenersi soddisfatto in sede di redazione del Piano quando la progettazione risulti conforme alle norme del nuovo C.d.S. ed a quelle di settore del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

incidenti stradali), la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico<sup>3</sup>, il risparmio energetico<sup>4</sup>,

Altro obiettivo da raggiungere riguarda il rispetto dei valori ambientali consistente nel preservare ed al tempo stesso migliorare, per quanto possibile, la fruizione dell'ambiente urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali i centri storici e gli spazi collettivi destinati al transito ed alla sosta pedonale, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed al verde pubblico e privato . Nel settore specifico, la riqualificazione ambientale di detti centri ed aree, che in taluni casi s'identifica con la diretta necessità di recupero fisico di spazio pedonale, si ottiene mediante la riduzione dei carichi veicolari stradali all'interno delle stesse aree<sup>5</sup>, sempre comunque nell'ottica di conservare un efficiente grado di accessibilità alle aree medesime, proprio per mantenere in esercizio la loro elevata qualificazione funzionale.

Considerando gli obiettivi di piano suddetti e valutando la situazione reale desunta dalle analisi svolte ai punti II e III si conclude definendo gli obiettivi concreti di piano:

① Classificazione funzionale delle strade.

---

<sup>3</sup> Ai fini della protezione della salute e dell'ambiente il PUT deve concorrere a perseguire, inoltre, la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica e di condizioni meteorologiche particolari.

Tale riduzione, oltre che mediante gli interventi propri dei piani e dei programmi di più ampia portata (controlli programmati sulla qualità dei carburanti usati per la trazione veicolare, campagne di controllo delle emissioni inquinanti e della rumorosità dei veicoli in circolazione, impiego alternativo di veicoli con propulsori ad energia pulita, interventi attivi o passivi di contenimento del rumore), viene perseguita, nei limiti del PUT, in generale attraverso la fluidificazione del traffico (vedi nota n.1) ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità, ed, ove necessario, attraverso la limitazione della circolazione veicolare.

<sup>4</sup> Con il razionale uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali si ottiene, la fluidificazione del traffico, il che comporta essenzialmente sia la riduzione dei tempi di viaggio, sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, come dettagliatamente esposto nella circolare del Ministro per i problemi delle aree urbane del 28.5.1991, n. 1196, pubblicata sulla G.U. n. 134 del 10.6.1991. Infatti, lo stesso controllo periodico dei livelli di efficienza dei motori a combustione dei veicoli pubblici e privati consente notevoli risparmi energetici, che vanno ad aggiungersi alla diminuzione degli inquinamenti atmosferici.

<sup>5</sup> La riduzione dei carichi veicolari può interessare anche il transito dei mezzi pesanti per problemi di inquinamento da vibrazioni, oppure la sosta di autovetture e specialmente di mezzi pesanti per problemi di intrusione visiva.

- ② Regolamento Viario del Comune di San Bartolomeo in Galdo.
- ③ Adeguamento della maglia di rete principale
- ④ Privilegiare la rete principale urbana nelle funzioni di scambio e attraversamento.
- ⑤ Definizione delle zone a traffico limitato.
- ⑥ Organizzazione della sosta nelle zone di maggiore traffico.
- ⑦ Ricerca di aree di stazionamento nella rete primaria urbana e locale.

### **I.III. LA SITUAZIONE STRADALE ATTUALE**

San Bartolomeo in Galdo è un Comune di circa 5800 abitanti nella provincia di Benevento. La rete stradale che lo collega ai centri vicini può essere sintetizzata dalla *Tavola 1* (in allegato al presente elaborato) che presenta l'estensione del centro abitato e le direttrici di collegamento esterne. A sud il collegamento attraverso la Strada Statale 369 permette di raggiungere il capoluogo di Provincia Benevento; a nord sempre attraverso la SS369 ci s'immette sulla SS17 la quale collega Foggia con Campobasso; a nord-ovest si raggiunge Castelvetere e paesi limitrofi attraverso la Strada Provinciale San Bartolomeo-Castelvetere e a nord-est attraverso la strada comunale Taglianaso ci si collega al territorio di Roseto e Alberona. I collegamenti principali col territorio esterno sono quelli a sud verso la restante parte della Campania e quello a nord verso Le Puglie e il Molise.

La SS369 percorre il centro abitato solo in parte per la presenza di una variante di attraversamento che esclude la zona storica del paese.

Per motivi legati allo sviluppo storico-urbanistico dell'insediamento abitativo è possibile, e opportuno per lo studio in atto, distinguere due macrozone di estensione territoriale: la ZONA A (vedi *Tavola 1*) che ingloba il centro storico e rappresenta la parte più antica (con eccezioni su talune zone) e la ZONA B (vedi *Tavola 1*) che

definisce la zona di espansione urbanistica dell'abitato e quella di sviluppo industriale e commerciale, fissata dal Piano Regolatore Generale vigente. Fisicamente le due zone sono separate dall'intersezione che congiunge la variante alla SS369 con Via Padre Pio e Via Pasquale Circelli.

Parte della ZONA B, di recente sviluppo presenta una toponomastica non definitiva, la quale verrà inserita nel presente Piano e della quale si terrà conto nella stesura delle mappe<sup>6</sup>. Quindi si sono adottati i nomi delle strade, delle piazze (e larghi) consultabili dalla fotogrammetria ufficiale del comune di San Bartolomeo in Galdo

---

<sup>6</sup> La toponomastica nelle zone di espansione del P.R.G. è già stata redatta e accettata con delibera del Consiglio Comunale. Resta da concludere l'iter burocratico di accettazione della nuova nomenclatura stradale.



## II. ANALISI DELLA MOBILITÀ

Una vera analisi sulla mobilità (analisi basata su studi del territorio dal punto di vista urbanistico, su ricerche dei danni provocati dal traffico all'ambiente e sull'analisi dei rilevamenti dei flussi di traffico), visto l'esigua popolazione e il contesto territoriale d'intervento, non è giustificata né per i costi da sostenere né per gli scopi da perseguire.

Per mobilità possiamo intendere l'insieme dei movimenti di persone e di cose in un certo ambito territoriale e in effetti rappresenta nel territorio quello "stato di equilibrio" tra domanda di trasporto ed offerta. La conoscenza della domanda di trasporto richiesta, in altre parole della quantificazione degli spostamenti che in quel territorio vorrebbero realizzarsi, non risulta necessaria agli scopi prefissati. Le indagini sono quindi state realizzate attraverso rilievi di campo, interviste, e indagini sulle principali sezioni stradali, non entrando nell'approfondimento sulla conoscenza della domanda attuale e dell'offerta richiesta dall'utenza<sup>7</sup>, facendo solo valutazioni in accordo con gli sviluppi prospettati dagli strumenti di pianificazione urbanistica. A tale proposito i futuri strumenti urbanistici (è in preparazione una revisione del Piano Regolatore Generale) presentano notevoli diversità rispetto alle previsioni di piano oggi vigenti e ancora non realizzate, proponendo uno sviluppo territoriale attinente a quanto oggi presente e all'aspetto demografico discordante da quanto previsto nella precedentemente.

Si fa presente che la riqualificazione di zone storiche, come quella di San Vito presenta grandi problematiche infrastrutturali. Appare di difficile soluzione la possibilità di inserire tale zona adeguatamente nella rete stradale odierna. Un'ipotesi di nuova strada per collegare la zona di San Vito alternativamente agli accessi odierni verrà proposto nella Tavola 12. La zona adiacente a Via Leonardo Bianchi è in costruzione una strada (denominata Monachelle), le cui finalità soddisfano quelle di collegarla adeguatamente alla rete principale (Tavola 4).

---

<sup>7</sup> La quale implicherebbe un'analisi attraverso modelli di mobilità (modelli di generazione dei movimenti e di distribuzione modale).

## **II.I. ANALISI GENERALE**

Per quanto riguarda l'aspetto urbanistico risulta importante capire quali sono i centri di attrazione del traffico legati alle attività svolte nelle singole zone. Il centro di attrazione di maggiore importanza per gli uffici e le attività presenti risulta essere quella zona del centro storico circostante Piazza Garibaldi e Corso Roma. Questa zona comprende una fascia stradale che va da Via Regina Margherita fino a Piazza Municipio. Comunque l'accentramento di attività lavorative, di scuole, di uffici pubblici e privati si realizza anche lungo la strada che va da Via Torre a Via Valfortore e da Via Pasquale Circelli a tutta Via Padre Pio con diramazione da questa per Via Tintoretto.

Punto di ritrovo della popolazione nelle festività e nelle ore serali è la zona inglobata in Corso Roma e Piazza Garibaldi con estensione verso Via Pasquale Circelli.

Vi è poi l'area di accentramento delle attività industriali e commerciali in ZONA B riguardanti il piano di insediamento produttivo all'interno di Via dei Platani, Via dei Tigli e Via delle Ginestre e la "nuova"<sup>8</sup> zona di espansione commerciale su Via Padre Pio (Via delle Puglie).

Per l'aspetto ambientale è possibile riscontrare nei momenti di congestione e nelle zone in cui le sezioni stradali sono ridotte fonti di probabile accentramento di sostanze inquinanti. Un problema sentito in alcune zone centrali e in alcuni periodi dell'anno è quello dell'inquinamento acustico da passaggio di autoveicoli, soprattutto di tipo pesante. Problemi preoccupanti di inquinamento ambientale non sono presenti, è comunque auspicabile una riduzione dei veicoli circolanti nel tratto interno della ZONA A e soprattutto là dove non è possibile un veloce ricambio d'aria a causa degli edifici affiancanti la strada che producono un sorta di effetto "canyon", seppure lieve.

Le indagini sui flussi di traffico sono state svolte per comprendere l'origine della congestione e delle situazioni di crisi, le posizioni sulla rete del fenomeno e il periodo in cui avvengono.

---

<sup>8</sup> Zona pur non destinata specificatamente dal P.R.G. quale area di sviluppo delle attività commerciali e artigianali ma lo è diventata.

Risulta che l'aspetto temporale giornaliero poco influenza la situazione di traffico anche se un certo aumento dei flussi si avverte nelle ore di punta dalla 12 alla 14 e dalla 17-18 alle 19-20:30 (il dato è variabile se si considera i mesi invernali o estivi).

Un importante dato viene fornito dalla valutazione dei flussi di traffico nei periodi di festività (principalmente il periodo di Natale e Pasqua, la festa locale dell'Immacolata e quella del patrono San Bartolomeo nel periodo che occupa la seconda metà di agosto). Si riscontra una presenza superiore alla media di veicoli del quale non è possibile dare un dato numerico certo senza adeguata e finalizzata indagine sugli ingressi-uscite al centro abitato. La valutazione è solo qualitativa ma è facile comparare l'aumento dei flussi e la maggior richiesta di sosta (e quindi il maggior disagio nel parcheggiare).

Consegue che le maggiori situazioni di congestione della rete riguardano l'asse Via Principessa Maria José, Via Regina Margherita e Piazza Municipio (nei giorni lavorativi di mattino).

Notevoli interruzioni dei flussi si hanno lungo le strade di maggior affluenza (le stesse che presentano maggiori poli di attrazione) a causa dei veicoli in sosta.

Un grave deficit nella ZONA A riguarda la scarsa, in alcune fasce l'assenza, di aree di parcheggio che non siano da intralcio ai pedoni e al flusso stradale in movimento. Infatti la mancanza di spazi riservati alla sosta può considerarsi il problema principale del traffico di San Bartolomeo in Galdo. Spesso i problemi di circolazione sono legati alla sosta irregolare che nelle particolari condizioni in cui versa la rete (in particolar modo nella ZONA A) si traduce in blocco della circolazione e rallentamenti. Occorre evidenziare che l'abitudine del cittadino e la cattiva organizzazione della circolazione (sia dal punto di vista della marcia che della segnaletica informativa) hanno spinto a comportamenti dannosi ai fini di ottimizzazione del deflusso e di facilità della sosta.

La ZONA B presenta sicuramente minori problemi dovuti alle caratteristiche delle strade di maggior sezione e alla presenza di spazi dedicati alla sosta. Anche se zona di recente espansione la rete stradale si presenta concepita a gerarchia variabile e organicamente incompleta.

Una rilevazione delle aree critiche di sosta nelle principali strade (ove maggiormente si avverte il bisogno di parcheggiare) è servita a evidenziare che buona parte degli stazionamenti realizzati soprattutto da residenti viene effettuato intralciando l'ottimale deflusso, poiché si restringe la sezione stradale.

L'asse stradale di maggiore problematicità è quello di Via Torre – Via Valfortore – Via Principessa Maria José – Via Regina Margherita – Via Pasquale Circelli. Dai rilievi svolti buona parte dei parcheggi realizzati dall'utenza intralciano in modi svariati la circolazione. È possibile, anche se scientificamente non del tutto attendibile, stimare il fabbisogno di sosta attraverso rilievi che quantificano i parcheggi effettuati nel corso del giorno medio feriale (cioè in condizioni che non riguardano le situazioni festive in cui notoriamente la richiesta cresce). Tali stime portano per l'asse critico precedentemente evidenziato alla seguente tabella di sosta realizzata dai residenti nelle zone che coinvolgono la sede stradale.

<b>TRATTO DI STRADA</b>	<b>Numero di parcheggi realizzati mediamente regolarmente<sup>9</sup></b>
Via Torre lato sud	15
Via Torre lato nord	12
Via Valfortore lato sud	18
Via Valfortore lato nord	15
Via Principessa Maria José	12
Via Regina Margherita	38
Via Pasquale Circelli lato sud	12
Via Pasquale Circelli lato nord	10

Gli indirizzi futuri di pianificazione urbanistica tendono a rivalutare oltre alla zona prettamente centrale legata a Via Leonardo Bianchi anche la zona di Via San Vito che attualmente si trova dal punto di vista stradale nell'impossibilità di allacciarsi adeguatamente alla viabilità principale. In effetti se, come probabilmente accadrà, tale zona sarà rivalutata quale zona di insediamento residenziale occorre proporzionare la rete esistente alla nuova richiesta di utilizzo. Questa ipotesi risulta oggi non sviluppabile senza un intervento infrastrutturale che realizzi nuovi

<sup>9</sup> Ossia non contravvenendo alle norme relative alla sosta del C.d.S.

collegamenti e quindi esula dal presente livello di pianificazione in quanto connesso al medio e lungo periodo.

## **II.II. ANALISI DEI MOVIMENTI**

I movimenti dei veicoli sono di vario genere: movimenti di transito in cui i veicoli attraversano la zona, movimenti di scambio tra la zona e la restante parte e i movimenti interni che avvengono da parte del veicolo nella zona stessa. Negli abitati, come quello oggetto del piano, in cui il tessuto urbano rileva una zona centrale accentrante e possibile definire anche movimenti di penetrazione che dalla periferia del centro urbano raggiungono il centro storico. Questi movimenti sono quelli di ingresso alla zona centrale del paese.

Consideriamo la *Tavola 1* con le direttrici di traffico esterne principali e le due zone dalle differenti caratteristiche storico-urbanistiche nonché dal numero e dai tipi differenti di insediamenti. Questo insieme consente di rappresentare la casistica dei movimenti esistenti. Le direttrici per la zona di Castelvete e per la zona di Alberona-Roseto non rappresentano importanti punti di provenienza (e di partenza) dei movimenti.

I movimenti principali riguardanti il territorio sono sintetizzati nella *Tavola 2*.

Possiamo concludere che i movimenti che interessano San Bartolomeo in Galdo sono principalmente movimenti di attraversamento Nord-Sud dalla direzione Foggia-Campobasso alla direzione Benevento (e viceversa), movimenti di penetrazione da Sud e da Nord nelle ZONE A e B, movimenti di scambio tra ZONA A e ZONA B e i movimenti interni alla ZONA A e alla ZONA B.

### III. ANALISI DELLO STATO CIRCOLATORIO

In questo punto viene svolta lo studio sullo stato esistente della rete con l'analisi sulle condizioni di traffico esistente (inteso come totalità dei veicoli in movimento e in sosta sul territorio) e definizione della gerarchia stradale.

#### III.I. COMPONENTI DI TRAFFICO

Le componenti fondamentali del traffico possono esprimersi nel seguente modo (paragrafo 2.2 del Bollettino Ufficiale CNR n°60 del 1978 "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade"):

- movimenti di autoveicoli privati (autovetture, autocarri, autotreni, pullman ecc. contraddistinti dalla lettera "**a**");
- movimenti di autoveicoli in servizio pubblico contraddistinti dalla lettera "**b**";
- sosta di autoveicoli privati contraddistinti dalla lettera "**s**";
- movimento e sosta di pedoni contraddistinti dalla lettera "**p**".

Queste componenti di traffico possono essere differenziate in categorie (utili in seguito) con l'aggiunta di lettere significanti una specifica:

"**r**" indica che la sosta o il movimento permesso ai residenti (si veda il punto X per la definizione del concetto di residente in una zona)

"**l**" indica che la sosta o il movimento è permesso a veicoli commerciali leggeri

"**g**" indica che la sosta o il movimento è permesso a veicoli commerciali pesanti (gravi)

"**v**" indica la sosta o il movimento di veicoli a due ruote non motorizzato

"**vm**" indica la sosta o il movimento di veicoli a due ruote motorizzati e non

"**h**" indica la sosta o il movimento di veicoli con contrassegno per persone invalide

<b>STRADE URBANE</b>	<b>COMPONENTI TRAFFICO E LE LORO REGOLAZIONI ESSENZIALI</b> <b>a=autobus b=bus s=sosta privata p=pedoni</b>
<b>(A)</b> <b>Autostrade</b> <b>Urbane</b>	a: divieto di fermata permanente b: senza fermata né corsia permanente s: solo su aree di servizio e parcheggi con corsi di accelerazione e decelerazione p:attraversamenti sfalsati
<b>(A - D)</b> <b>Scorrimento</b> <b>Veloce</b>	a: divieto di fermata permanente b: senza fermata né corsia permanente s: solo su aree di servizio e parcheggi con corsi di accelerazione e decelerazione p:attraversamenti sfalsati
<b>(D)</b> <b>Scorrimento</b>	a: ---- b:con fermata organizzata e corsia riservata s: diffusa (ingresso e uscita liberi), purché con corsia di servizio p:marciapiedi protetti; attraversamenti sfalsati o semaforizzati (a chiamata, coordinati e comunque completamente protetti)
<b>(D - E)</b> <b>Interquartiere</b>	a: ---- b:con piazzola per fermata o corsia riservata s: diffusa (ingresso e uscita liberi), purché con corsia di servizio p:marciapiedi; attraversamenti sfalsati o semaforizzati (a chiamata, coordinati e comunque completamente protetti)
<b>(E)</b> <b>Quartiere</b>	a: possibilità di interventi di moderazione non penalizzanti la capacità tecnica della strada b: con fermata lungo strada o corsia riservata s: diffusa (ingresso e uscita liberi), purché con corsia di servizio p:marciapiedi; attraversamenti semaforizzati o zebra
<b>(E - F)</b> <b>Locali</b> <b>Interzonali</b>	a: possibilità di interventi di moderazione del traffico (dossi e intersezioni o attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti anche puntuali fino a 2,4 m per corsia, chicane) b: fermate lungo la strada o corsia riservata s: diffusa (ingresso e uscita liberi) anche senza corsia di servizio p: marciapiedi; attraversamenti semaforizzati o zebra con distanza di 200 - 100 m dall'intersezione
<b>(F)</b> <b>Locali</b>	a: : possibilità di interventi di moderazione del traffico (dossi e intersezioni o attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti anche puntuali fino a 2,4 m per corsia, chicane) b: fermate lungo la strada s: diffusa p: marciapiedi o demarcazione o niente

Tutte le componenti di traffico nella loro globalità possono essere identificate nella seguente lista: pedoni, veicoli a braccia, veicoli a trazione animale, velocipedi, ciclomotori, motoveicoli, autovetture ad uso privato, autovetture ad uso pubblico, autobus, autobus di linea, autoveicoli per trasporto promiscuo, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, autocaravan, macchine agricole, macchine operatrici, mezzi d'opera.

### **III.II. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE SECONDO LE NORME**

Per lo studio sulla circolazione dell'area urbana di San Bartolomeo in Galdo è fondamentale conoscere il tipo di strada classificabile (ai sensi dell'Art. 2, comma 2 del D. Lgs. 285/92) in riferimento alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali (ovvero in rapporto alla velocità di esercizio prevista).

Per giungere a questo si parte dalla concezione di classificazione funzionale espressa dalle norme C.N.R. e servendoci delle definizioni derivanti dal Codice della Strada, si elabora un sistema di classificazione delle strade adeguato alle condizioni della rete stradale di San Bartolomeo in Galdo.

Quanto esposto servirà alla stesura del Regolamento Viario del Comune di San Bartolomeo in Galdo.

Il punto di riferimento è il Bollettino Ufficiale CNR n°60 del 1978 "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade". La denominazione fondamentale dei tipi di strade urbane viene stabilita in prevalenza con riferimento all'ambito territoriale; viene ulteriormente specificata in rapporto sia alle funzioni ad esse affidate dalla pianificazione urbanistica, sia alle caratteristiche del traffico che le interessa<sup>10</sup>. La norma (al paragrafo 2.1) descrive quattro tipi di strade urbane<sup>11</sup>:

- Strade primarie: tronchi terminali o passanti di strade extraurbane; raccolgono o distribuiscono prevalentemente il traffico di scambio tra il territorio urbano ed extraurbano; possono disimpegnare il traffico di transito rispetto all'area urbana; si connettono solo con le strade di scorrimento.
- Strade di scorrimento: sono comprese completamente in area urbana; garantiscono la fluidità degli spostamenti veicolari di scambio o interni all'ambito urbano; distribuiscono il traffico delle strade primarie e raccolgono quello delle strade di quartiere.

---

<sup>10</sup> Queste caratteristiche vengono espresse in termini di origine-destinazione degli spostamenti: traffico di transito, di scambio o interno ad un certo ambito territoriale.

<sup>11</sup> Il cui ordine di elencazione è rappresentativo del grado di integrazione della strada con il contesto insediativo.



- Strade di quartiere: sono comprese solo in un settore dell'area urbana; servono di collegamento tra quartieri; distribuiscono il traffico delle strade di scorrimento e raccolgono quello delle strade locali.
- Strade locali: sono interamente comprese all'interno di un quartiere a servizio diretto degli insediamenti; raccolgono il traffico per immetterlo sulle strade di quartiere.

La classificazione funzionale delle strade urbane, indicata dalle Direttive Ministeriali dei Piani Urbani del Traffico che fa riferimento al Codice della Strada ed alle norme del Consiglio Nazionale delle Ricerche, assume come criterio informatore la separazione dei flussi con differente tipo di marcia (veloce, lenta, continua, discontinua) per soddisfare tutte le esigenze di mobilità garantendo il miglior livello di servizio possibile con attenzione anche alle esigenze della sicurezza stradale e del recupero ambientale. Un rilievo particolare è assegnato alla sosta veicolare la cui localizzazione diventa elemento discriminante per l'individuazione della rete principale urbana.

Denominazione	Tipo di intersezioni A	Distanza min. (m) tra le intersezioni B	Regolazione delle svolte a sinistra C	Passi carrabili D	Tipo di attraversamenti pedonali E	Attraversamenti pedonali: ubicazione e distanza (m) F
Strade primarie	A livelli sfalsati	1.500	Su apposite rampe	Inesistenti	A livelli sfalsati	—
Strade di scorrimento	Eventualmente non sfalsate	300	Vietate a raso	Raggruppati	Sfalsati o eventualmente semaforizzati	All'incrocio
Strade di quartiere	Organizzate a raso	100	Controllate	Raggruppati	Semaforizzati o eventualmente zebrati	All'incrocio
Strade locali	Anche non organizzate	—	Ammesse	Diretti	Zebrati	100

**Tabella della disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali<sup>12</sup>**

In base alle norme le strade urbane<sup>13</sup> si possono suddividere nelle seguenti classi:

<sup>12</sup> Tratto dal Bollettino Ufficiale CNR n°60 del 1978 "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade".

<sup>13</sup> Articolo 2 del Codice della Strada.

**Autostrade<sup>14</sup> (A);**

**Strade di Scorrimento<sup>15</sup> (D);**

**Strade di Quartiere (E):** hanno funzione di collegamento tra quartieri limitrofi o tra punti estremi di uno stesso quartiere e di accesso a servizi e attrezzature principali urbane e di quartiere. Sono ammesse tutte le componenti di traffico e possono essere presenti intersezioni e attraversamenti pedonali non semaforizzati. La sosta delle autovetture é ammessa solo se esterna alla carreggiata e dotata di corsie di manovra.

**Strade Locali (F):** dedicate al servizio degli edifici per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati e per la mobilità locale. Sono comprese in questa categoria le strade pedonali e le strade parcheggio. Su di esse non é ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo, la velocità deve essere limitata a 30 km/h, la sosta é generalmente ammessa e le intersezioni sono regolate con precedenza a destra.

Oltre alle precedenti sono ammesse altri tipi di strade:

**Strada di Scorrimento Veloce<sup>16</sup> (A – D);**

**Strade Interquartiere<sup>17</sup> (D – E);**

---

<sup>14</sup> dedicate al traffico di attraversamento, ovvero al traffico con origine e destinazione esterne al centro abitato, ed al traffico di scambio tra il territorio urbano e quello extraurbano (fanno parte di questa categoria, ad esempio, i tratti terminali delle autostrade extraurbane). Sulle strade di questa categoria é ammesso solo il traffico veicolare: sono quindi escluse le componenti di traffico relative ai pedoni, ai velocipedi, ai ciclomotori, alla fermata e alla sosta (salvo quelle di emergenza).

<sup>15</sup> dedicate al traffico di attraversamento e di penetrazione nel centro abitato (in sostituzione o in parallelo alle autostrade) ed agli spostamenti a lunga distanza interni al centro abitato. Per le strade di questa categoria è ammesso l'innalzamento dei limite di velocità per le strade urbane da 50 fino a 70 km/h. Devono disporre di almeno due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico centrale anche nel caso di presenza di corsie o sedi riservate ai mezzi pubblici. É ammessa la circolazione di tutte le componenti di traffico con esclusione, quando la velocità ammessa é superiore a 50 km/h, di veicoli a trazione animale, velocipedi e ciclomotori. La sosta é ammessa solo se separata da idonei spartitraffico laterali. Appartengono a questa categoria le strade in cui la carreggiata é utilizzata a senso unico e la geometria trasversale e l'organizzazione della sosta rispetta gli standard sopra indicati.

<sup>16</sup> intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento. Servono anch'esse il traffico in attraversamento e di penetrazione ed hanno caratteristiche analoghe a quelle delle strade di scorrimento ma tali da permettere una maggiore sicurezza per il traffico veloce: sono necessarie, ad esempio, intersezioni a livelli sfalsati. Per le strade di questa categoria é ammesso l'innalzamento dei limite di velocità per le strade urbane da 50 fino a 70 km/h. È consentita la circolazione di tutte le componenti di traffico con esclusione, quando la velocità ammessa é superiore a 50 km/h, di veicoli a trazione animale, velocipedi e ciclomotori. La sosta é ammessa solo se separata da spartitraffico.

**Strade Locali Interzonal (E – F):** intermedie tra le strade di quartiere e le strade locali. Sono interessate dal traffico interno ad un quartiere che si distribuisce sulle strade locali o che si dirige alla rete di livello superiore. Su di esse sono ammesse tutte le componenti di traffico, la sosta é generalmente consentita e le intersezioni sono regolate dal diritto di precedenza.

Tipo di strada	Autostrada	Scorrimento veloce	Scorrimento	Interquartiere	Quartiere	Locale interzonale	Locale
Sezione	almeno 2 corsie per senso di marcia	almeno 2 corsie per senso di marcia	almeno 2 corsie per senso di marcia in carreggiata centrale	almeno 1 corsia per senso di marcia in carreggiata centrale	almeno 1 corsia per senso di marcia	1 corsia per senso di marcia	possibilmente a senso unico
Spartitraffico	obbligatorio	obbligatorio	obbligatorio	non obbligatorio	no	no	no
Trasporto pubblico	extraurbano senza fermate	extraurbano senza fermate	urbano solo in sede propria extraurbano senza fermate	rete di forza: con corsie protette rete ordinaria: con fermate in sede propria	rete ordinaria con fermate in sede propria	rete ordinaria con fermate in sede propria	non ammesso
Sosta	non ammessa	solo su aree o fasce laterali estranee alla carreggiata con immissioni ed uscite concentrate	solo su aree o fasce laterali estranee alla carreggiata con immissioni ed uscite concentrate	solo su aree o fasce laterali estranee alla carreggiata con immissioni ed uscite concentrate	solo se esterne alla carreggiata e con corsie di manovra	generalmente ammessa	generalmente ammessa
Regolazione intersezioni	svincoli a livelli sfalsati	svincoli a livelli sfalsati	semaforizzata	semaforizzata	semaforizzata o diritto di precedenza	diritto di precedenza	precedenze a destra
Attraversamento ciclo-pedonali	solo con sovrappassi	solo con sovrappassi	semaforizzati	semaforizzati	evidenziati e protetti	evidenziati e protetti	evidenziati e protetti
Limite di velocità	130 Km/h	50-70 Km/h	50-70 Km/h	50Km/h	50Km/h	50Km/h	30 Km/h (con priorità ai pedoni)

**Tabella delle caratteristiche tecniche e funzionali dei diversi tipi di strade**

L'insieme di tutte le strade appartenenti alle categorie precedenti, escluse quelle locali, costituisce la rete principale urbana che ha lo scopo di soddisfare le esigenze della mobilità veicolare anche attraverso la separazione dei traffici con differente tipo di marcia e l'esclusione della sosta dalle carreggiate stradali. Le strade locali

<sup>17</sup> intermedie tra le strade di scorrimento e quelle di quartiere, possono non essere dotate di spartitraffico centrale ma devono disporre di almeno una corsia per senso di marcia. Su di esse sono ammesse tutte le componenti di traffico, le intersezioni devono essere semaforizzate e la sosta deve avvenire su aree o fasce laterali separate da spartitraffico. La velocità massima ammessa é di 50 km/h.

sono destinate, invece, a soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare e costituiscono la rete locale urbana.

<b>STRADE URBANE</b>	<b>FUNZIONI</b> <b>Funzione preminente o più opportuna</b>	<b>LIMITI DI VELOCITÀ MASSIMI</b>
<b>(A)</b> <b>Autostrade Urbane</b>	attraversamento a elevato livello di servizio scambi a elevato livello di servizio	Art. 142 C.d.S. 130 Km/h segali inizio/fine
<b>(A - D)</b> <b>Scorrimento Veloce</b>	In assenza di (A): attraversamenti a elevato – medio livello di servizio; scambi a elevato – medio livello di servizio	70 Km/h segali inizio/fine
<b>(D)</b> <b>Scorrimento</b>	In assenza di (A) e (A - D): spostamenti interni a grande distanza a elevato livello di servizio	Art. 142 C.d.S. 50 Km/h
<b>(D - E)</b> <b>Interquartiere</b>	In assenza di (A), (A - D) e (D) : spostamenti interni a grande distanza a medio livello di servizio	50 Km/h
<b>(E)</b> <b>Quartiere</b>	distribuiscono il traffico delle strade di scorrimento o di interquartiere a quelle locali collegando quartieri limitrofi con un medio livello di servizio	Art. 142 C.d.S. 50 Km/h o velocità inferiori
<b>(E - F)</b> <b>Locali Interzonalì</b>	distribuiscono il traffico delle strade di scorrimento o di interquartiere a quelle locali collegando quartieri limitrofi con un medio-basso livello di servizio	Art. 142 C.d.S. 50 Km/h o velocità inferiori
<b>(F)</b> <b>Locali</b>	a servizio degli edifici e interni ai quartieri o aree residenziali; strade di servizio per quelle di categoria superiore	Art. 142 C.d.S. 50 Km/h o velocità inferiori

Le caratteristiche indicate per le diverse categorie di strade devono essere, secondo le norme, considerate cogenti per le strade di nuova realizzazione mentre devono essere intese come obiettivi da raggiungere per le strade esistenti dove siano presenti vincoli strutturali e funzioni urbanistiche non eliminabili a breve termine. Tuttavia, anche in questi ultimi casi sono da rispettare le funzioni di traffico previste per le singole categorie di strade, in particolare attraverso l'identificazione delle categorie di traffico ammesse.

### **III.III. RETE PRINCIPALE URBANA**

Appare evidente che una classificazione rigorosa del tipo esposto al punto precedente, indubbiamente punto di partenza ineliminabile, nel contesto del centro urbano in esame non riesce a fornire la classificazione migliore tra quelle strade che sono di attraversamento e di penetrazione e quelle di spostamento locale. In realtà la rete di San Bartolomeo in Galdo è costituita da strade che contemporaneamente assolvono più funzioni. Cioè la stessa sede stradale fornisce requisiti prestazionali differenti nello stesso ramo e serve componenti di traffico differenti creando le condizioni critiche esposte al punto II.I.

Quindi la classificazione del precedente punto deve essere opportunamente rivisitata e semplificata per la rete in esame, al fine di adattarla alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti e alle varie situazioni di traffico.

- La rete principale urbana è composta da strade che possono assimilarsi in parte o del tutto alle strade di classe E, strade di quartiere, e di classe E-F, strade locali interzonali.

- La rete locale urbana è la restante parte composta da strade di classe F, strade locali, di varie caratteristiche.

Valgono per le classi adottate le caratteristiche e le definizioni espresse al punto precedente.

Una rete di trasporto stradale, a rigore, si può definire come un insieme di rami e nodi tra loro connessi: il ramo è l'entità dimensionale lineare luogo del movimento, il nodo è il luogo delle scelte comportamentali del veicolo. Concretamente identifichiamo il ramo con quella parte fisica del territorio, quindi la strada, che consente i movimenti primari (di penetrazione e di attraversamento) utilizzando i nodi, quindi le intersezioni, là dove ci sarà l'opzione di cambio del ramo, cioè del cambio di percorso effettuabile.

La rete di seguito definita in particolari tratti non adempie alle caratteristiche funzionali attribuite; rappresenta quindi un obiettivo da raggiungere quello dell'adeguamento delle strade esistenti alle caratteristiche funzionali attribuite.

Nella *Tavola 3* si rilevano le strade di quartiere e interzonali presenti sul territorio di San Bartolomeo in Galdo.

È stata eseguita un'esclusione di strade che pur avendo caratteristiche geometriche idonee non presentavano collegamenti con altre strade gerarchicamente uguali o superiori, oppure mancano per tratti considerevoli delle loro caratteristiche peculiari.

Le strade di quartiere (classe E) attualmente possono considerarsi: Variante alla Strada Statale 369 (questa strada rimane statale ai sensi dell'articolo 2 comma 7 del Codice della Strada; ai fini del seguente studio viene considerata, senza nessuna implicazione, come strada comunale), Via Padre Pio, Via Tintoretto, Via dei Tigli (parzialmente), Via dei Platini, Via delle Ginestre, Via Cavour (parzialmente).

Le strade interzonali (Classe E-F) attualmente possono considerarsi: Via Torre, Via Valfortore, Via Principessa Maria José, Via Regina Margherita, Via Pasquale Circelli, Via dei Trigli (parzialmente), Via De Chirico, Via Ungaretti, Via Michelangelo, Via dei Cedri.

Le strade locali (classe F) sono la restante parte della viabilità esistente.

La *Tavola 4* mostra la rete principale urbana di progetto che soddisfano la classe di appartenenza o da adeguare per essere classificate tali secondo il titolo II del Regolamento Viario.

Le strade di quartiere (classe E) sono: Variante alla Strada Statale 369 (questa strada rimane statale ai sensi dell'articolo 2 comma 7 del Codice della Strada; ai fini del seguente studio viene considerata, senza nessuna implicazione, come strada comunale), Via Padre Pio, Via Tintoretto, Via dei Tigli (parzialmente), Via dei Platini, Via delle Ginestre, Via Cavour (parzialmente), Via Cavour collegamento con Via Padre Pio, Via Michelangelo (parzialmente).

Le strade interzonali (Classe E-F) sono: Via Torre, Via Valfortore, Via Costa, Via Monachelle (in costruzione), Via Principessa Maria José, Via Regina Margherita, Via Pasquale Circelli, Via dei Trigli (parzialmente), Via De Chirico, Via Ungaretti, Via Michelangelo (parzialmente), Via dei Cedri.

Le strade locali (classe F) sono la restante parte della viabilità esistente.

La nuova rete principale ingloba le strade in costruzione Monachelle e quella da breve completata di Via Cavour ( si raffronti la *Tavola 3* con la *Tavola 4*), non considera comunque gli sviluppi della rete futuri espressi nel Piano Regolatore

Generale di San Bartolomeo in Galdo e le varianti in corso di attuazione, poiché assai lontani nel tempo riferiti alla validità del presente piano del traffico. Ad esempio vi sono proposte progettuali interessanti riguardanti un collegamento tra Via Taglianaso e la strada statale 369 delle quali, poiché solo proposte in attesa di un finanziamento per concretizzarne il progetto esecutivo, non vengono contemplate nel presente piano anche se apporterebbero ulteriori migliorie alla rete stradale.

Poiché è stata verificata la carenza di collegamento della zona San Vito Vadoricci si propongono degli schemi circolatori alternativi agli esistenti da base per future integrazioni alla viabilità. Questo perché la variante in fase di realizzazione dello strumento urbanistico fondamentale (PRG) indirizza in una rivalutazione della zona. La tavola esprime questa ipotesi di tracciato e di circolazione al suo interno è la Tavola 12

## IV. STATO CIRCOLATORIO DI PROGETTO E STP

Per creare una viabilità soddisfacente quel tipo di movimenti espressi al punto II.11 occorre elaborare una nuova configurazione dello stato di circolazione tale che formi una rete stradale idonea a servire questi spostamenti. Ricostruita la maglia della rete principale urbana occorre per le strade che non rientravano nella classificazione far interventi di adattamento per renderle funzionalmente conformi alla rete primaria.

Un fondamentale intervento riguarda l'adeguamento della rete principale attraverso la sistemazione delle condizioni della sede stradale e delle intersezioni.

Lo stato circolatorio attuale viene trasformato e adattato agli scopi del piano. L'elemento di novità consiste nella istituzione di sensi unici di marcia per alcune strade. La Tavola 6

Della rete principale unica strada resa a senso unico è Via Costa che affianca il presidio ospedaliero locale.

La nuova organizzazione vuole dare origine ad una rete omogenea in termini di rami funzionali e questo scopo si può realizzare solo imponendo il rispetto delle caratteristiche funzionali delle strade e principalmente di quelle geometriche. Quindi ogni strada deve avere opportuna carreggiata rispettando quanto prescritto nel Regolamento Viario relativamente alla classe di appartenenza. Soprattutto nella ZONA A le restrizioni di carreggiata dovute a veicoli in sosta sono frequenti e causa (vedi punto II.1) di congestione e di rallentamenti. In questa zona e ove ve ne sia bisogno si tenterà di eliminare o regolare in maniera rigorosa la sosta. Questo approccio porta a definire strade che hanno una disciplina della sosta e della fermata subordinata al bisogno di non intralciare il deflusso stradale per meglio servire le funzioni imposte.

Esse possono definirsi strade con componenti di traffico privilegiate (STP).



## **IV.I. STRADE CON COMPONENTI DI TRAFFICO PRIVILEGIATE**

Le STP sono, in definitiva, quelle strade facenti parte della rete principale urbana nelle quali si favorisce il movimento dei veicoli di attraversamento e di scambio, scoraggiando, per quanto possibile, la sosta.

Le strade definite STP sono appartenenti alla rete principale e rappresentano le maglie della rete fondamentali della viabilità di San Bartolomeo in Galdo. La Tavola 6 definisce graficamente tali strade.

La sosta sarà limitata alle sole aree in cui non reca intralcio alla circolazione e non diminuisca la sezione utile di carreggiata. Preferibilmente essa avverrà longitudinalmente all'asse stradale.

Le zone di sosta seguiranno la disciplina della sosta espressa dal Codice della Strada; comunque si cercherà di penalizzare la sosta nelle STP a favore di quella nelle strade contigue o nelle aree parcheggio preposte. Eccezioni alla seguente disciplina della sosta possono esserci nei piani esecutivi là dove verrà organizzata la sosta in tronchi di STP (Tavola 11).

Le aree di sosta distanziate dalla carreggiata delle STP, cioè là dove la sosta non avviene sulla sede stradale (articolo 12 del Regolamento Viario<sup>18</sup>), non sono soggette alla seguente disciplina di sosta.

Nelle strade a componenti di traffico privilegiate (STP) le componenti ammesse sono:

### **movimenti di ogni tipo di veicolo**

**s:** sosta di autoveicoli privati se in possesso di specifica autorizzazione;

**sr:** sosta di veicoli intestati a residenti aventi specifica autorizzazione;

**sl:** sosta temporanea carico-scarico di veicoli commerciali "leggeri";

**vm:** sosta e movimenti di veicoli a due ruote;

**sah:** sosta e movimento di veicoli con contrassegno per persone invalide.

---

<sup>18</sup> Per larghezza della "sede stradale" s'intende la dimensione trasversale che comprende la "carreggiata" e le "fasce di pertinenza" sulle quali di norma insistono i percorsi pedonali.

Le fasce di pertinenza sono parte della proprietà stradale e possono essere utilizzate per la realizzazione di altre parti della strada oppure opere ad essa connesse (marciapiedi, banchine, piazzole, ecc.).

Le componenti ammesse se in possesso di specifico permesso devono ottenerlo attraverso le procedure stabilite dal Comune per mezzo dell'Ufficio del Traffico (Art. 1 Regolamento Viario). La regolamentazione è stabilita nella Relazione Generale dei Piano Esecutivi.

In virtù di questa restrizione alla sosta nelle STP, da rispettarsi in particolar modo nella ZONA A, si è cercato di fornire alternative alla sosta nelle zone attigue a queste strade.

Verranno definite delle strade di ausilio nella sosta (alle STP) che saranno dedicate e preparate a ricevere un numero maggiore di stazionamenti rispetto a quelli attualmente realizzati.

Nella Tavola 7 si mostrano le strade da destinarsi alla sosta in aiuto alle strade della rete principale della ZONA A.

Le fermate sulla carreggiata di marcia nelle STP sono consentite solo per mezzi pubblici di linea (autobus) che sono obbligati a utilizzare esclusivamente la rete primaria urbana.

Il carico\scarico delle merci nella ZONA A avviene esclusivamente negli stalli di sosta riservati, salvo eccezioni accettate dall'Ufficio di Polizia Municipale (nell'interesse di non creare ostacoli alla circolazione).

Le limitazioni sopra descritte vanno applicate diversamente per la ZONA A e ZONA B. Nella relazione sui piani esecutivi viene delineata la diversa applicazione.

#### **IV.II. NUOVO STATO CIRCOLATORIO**

La Tavola 5 mostra la configurazione dello stato circolatorio programmato per la ZONA A e la ZONA B.

Nella ZONA A si esclude la circolazione dei piccoli vicoli e di tutte quelle strade locali ritenute di minor importanza (funzione gerarchica inferiore). In questa zona

l'istituzione di sensi unici e dovuta sia all'impossibilità di consentire il deflusso nei due sensi di marcia a causa del valore della sezione insoddisfacente sia alla volontà di lasciare lungo il lato destro la possibilità di sosta ai veicoli (una soluzione per ricercare nuove aree parcheggio).

I nuovi sensi unici sono:

Via Costa, nella parte che va da Via Torre alla Il Traversa Costa,  
Il Traversa Costa,  
Via Orto Della Terra,  
Il Traversa Fortore  
Via Circumvallazione  
Rampa Garibaldi, nella parte che va dalla Variante alla SS369  
Via Calvario  
Via Serra Rossa  
Via Dei Trigli, nella parte finale che s'innesta con la SS369 (Via Padre Pio),  
Collegamento SS369 (Via Padre Pio) con Via Dei Trigli e Via Nino Bixio.

L'istituzione di sensi unici di marcia è legata al bisogno di organizzare la sosta in strade reputate strategiche e che solo attraverso la trasformazione in strade a senso unico di percorrenza potevano assolvere a tale compito. Queste strade sono quelle di ausilio alle STP nella sosta.

Rampa Garibaldi diventa a senso unico per la pericolosità dell'incrocio che la collega alla SS369. Dalla zona in questione si esce sulla strada statale attraverso il collegamento con la strada parallela a Corso Roma e la strada di sbocco tra SS369 e la sede del municipio e inoltre si andrà fuori servendosi della strada da costruire per accedere al parcheggio "cinema". Non sarà più possibile penetrare in piazza Garibaldi attraverso Via Circumvallazione. Tale zona sarà raggiungibile nei due modi già detti per uscirne e da Via Circumvallazione.

Via Circumvallazione diviene a senso unico anche per consentire una sosta, seppur difficoltosa, dei residenti. Inoltre è precisa volontà del redattore del piano invitare alla penetrazione verso il centro città attraverso le STP sia da sud che da nord.

La ZONA B avverte assai meno una configurazione restrittiva della circolazione. Infatti sono contenute le strade realizzate a senso unico a pochi casi, gli ultimi due della lista sopra scritta. Il motivo del senso unico di marcia in Via Dei Trigli è duplice: sia di limitare un tipo di svolta a sinistra all'interno dell'area di incrocio stradale su cui

s'innesta, sia di permettere una direzione preferenziale al traffico pesante proveniente dalla "zona industriale" in direzione Benevento. Inoltre

Non vi è la presenza di zone di limitazione della circolazione eccezione fatta per le STP.

La componente **v** è ammessa su ogni tipo di strada e nella zona a traffico limitato (ZTL); è ammessa anche in senso contrario al senso unico di circolazione vigente lungo Corso Roma.

La componente **sg** e **ag** (sosta e movimento dei veicoli pesanti) non è ammessa nella ZONA A interna al centro abitato salvo eccezioni motivate all'Ufficio di Polizia Municipale. Quindi i veicoli pesanti attraversanti la ZONA A sono obbligati a servirsi esclusivamente della variante alla SS369.

È comunque vietata la sosta su tutto il territorio urbano nei casi stabiliti dall'articolo 158 del Codice della Strada comma 2.

L'unica strada (locale) chiusa permanentemente al traffico veicolare è quella che collega direttamente Via Padre Pio con il Cimitero Comunale. L'utilizzo è ammesso solo per i veicoli di servizio.

Ottimizzare la circolazione significa intervenire sui rami della rete ma anche sui nodi. Il territorio Comunale pur non avendo delle intersezioni stradali particolarmente congestionate da auspicare la presenza di impianti semaforici, per la loro regolazione, presenta incroci nelle STP che vanno risistemati e in particolare l'intersezione a livello SS369 con Via Torre e quella sempre tra SS369 (Variante alla strada statale) e Via Padre Pio (Via delle Puglie).

Per la maggior parte dei casi occorre delimitare correttamente la segnaletica orizzontale e completare quella verticale secondo le prescrizioni del Codice della Strada (NCDS) e del suo Regolamento di Attuazione ed Esecuzione.

Nei due casi di cui sopra le intersezioni sono state riprogettate. L'esecutivo della riorganizzazione dell'incrocio è nella Tavola 13.

È forte la convinzione che solo un adeguato controllo e scoraggiamento alla violazione delle disposizioni presentate permetterà il successo delle strategie di

circolazione auspicate. A questo scopo l'Ufficio di Polizia Municipale dovrà organizzarsi, recepire, attuare e divulgare quanto esposto per quello che è di competenza. Mentre l'Ufficio del Traffico (istituito all'articolo 1 del Regolamento Viario) dovrà occuparsi della campagna di informazione al riguardo e coordinare tutto quanto disposto nel presente piano e nei piani esecutivi; sarà di sua competenza la materia espressa nel Regolamento Viario di questo Comune.

## V. ZONE A TRAFFICO LIMITATO

Il bisogno di limitare la circolazione in alcune zone del centro abitato sorge dall'analisi delle strade esistenti (punto II e III) svolta a evidenziare l'incompatibilità dei flussi di traffico attuali (seppur modesti) con le sezioni e la morfologia del tracciato e con l'inquinamento acustico e ambientale (vedi punto II.I). La zona interessata al problema è quella del centro storico del paese (parte della ZONA A). Volendo mantenere un certo livello di vivibilità in essa occorre consentire ai residenti nelle zone critiche del centro storico la possibilità di raggiungere il proprio domicilio con un veicolo e consentirne la sosta nelle vicinanze, ma scoraggiare il passaggio e la sosta dei veicoli privati non residenti, per limitare al minimo il disagio.

La strategia adottata è quella di consentire in alcune zone del centro abitato l'accesso a limitate componenti di traffico. Queste zone da preservare saranno denominate in seguito Zone a Traffico Limitato, ossia ZTL.

### V.I. ZTL-I

Le principali strade in cui si accede nelle zone da preservare, denominate in seguito Zone a Traffico Limitato di 1° tipo, ossia ZTL-I, sono:

Corso Roma

Via Leonardo Bianchi

Via Martini

Le altre strade delimitate internamente alla zona sono evidenziate alla Tavola 6 a cui si rimanda.

Nella ZTL-I le componenti ammesse sono:

**p:** movimento e sosta di pedoni;

- b:** movimenti di autoveicoli in servizio pubblico<sup>19</sup>;
- sar:** sosta e movimenti i veicoli intestati a residenti aventi specifica autorizzazione;
- sal:** movimenti e sosta temporanea carico-scarico di veicoli commerciali "leggeri";
- v:** sosta e movimenti di veicoli a due o più ruote non motorizzati;
- sah:** sosta e movimento di veicoli con contrassegno per persone invalide.

Altre componenti di traffico sono ammesse eccezionalmente, con giustificato motivo, previo permesso dell'Ufficio del Traffico.

Le componenti ammesse se in possesso di specifico permesso devono ottenerlo attraverso le procedure stabilite dal Comune per mezzo dell'Ufficio del Traffico (Art. 1 Regolamento Viario). La regolamentazione è stabilita nella Relazione Generale dei Piano Esecutivi.

La zona a traffico limitato di tipo I è delimitata nella *Tavola 6*. sostanzialmente riguarda la zona del centro storico (zona A del P.R.G.).

La zona in cui la restrizione al traffico è totale riguarda Corso Roma e Via Leonardo Bianchi. In queste strade sono da escludersi le componenti **v** per quello che riguarda i veicoli motorizzati. In Corso Roma è ulteriormente vietata la componente **sr** (sosta residenti) e lo sarà anche in Via Leonardo Bianchi quando Via Monachelle verrà completata.

È consentito il movimento per i veicoli che raggiungono i passi carrabili per lo stazionamento dei veicoli in aree private all'interno della ZTL-I previo permesso rilasciato dall'Ufficio dei Contrassegni (si veda la Relazione Generale dei Piano Esecutivi) . Viene predisposto un parcheggio per disabili nella piazzetta antistante la Chiesa della SS Immacolata Concezione (articolo 188 del Codice della Strada comma 1).

---

<sup>19</sup> Veicoli della Polizia Municipale, dei Carabinieri, dei Vigili del Fuoco e dei mezzi di soccorso se in servizio urgente di emergenza.

## V.II. ZTL-II

Nelle zone da preservare, denominate in seguito Zone a Traffico Limitato di 2° tipo ossia ZTL-II, le componenti ammesse sono:

- p**: movimento e sosta di pedoni;
- a**: movimenti di autoveicoli privati
- b**: movimenti e sosta di autoveicoli in servizio pubblico<sup>20</sup>;
- s**: sosta di autoveicoli privati se in possesso di specifica autorizzazione;
- sr**: sosta di veicoli intestati a residenti aventi specifica autorizzazione;
- sl**: sosta temporanea carico-scarico di veicoli commerciali "leggeri" negli spazi prestabiliti;
- sg**: sosta temporanea carico-scarico di veicoli commerciali "pesanti";
- v**: sosta e movimenti di veicoli a due o più ruote non motorizzati;
- sah**: sosta e movimento di veicoli con contrassegno per persone invalide.

Le componenti ammesse se in possesso di specifico permesso devono ottenerlo attraverso le procedure stabilite dal Comune per mezzo dell'Ufficio del Traffico (Art. 1 Regolamento Viario). La regolamentazione è stabilita nella Relazione Generale dei Piano Esecutivi.

La zona a traffico limitato di tipo II è delimitata nella *Tavola 6*. Questa zona comprende una fetta a nord della ZONA A che risulta afflitta da particolari problemi di sosta e di circolazione. Allo scopo di migliorare la circolazione e la sosta in alcuni momenti della giornata o in alcuni periodi dell'anno, si è ridotta la facoltà di stazionamento per alcune componenti di traffico.

Si noti che viene inserita nella ZTL-II Piazza Municipio per poter far accedere ad un punto nevralgico i cittadini; in pratica si è realizzato un punto vicinissimo al Municipio, alla sede della Comunità Montana del Fortore e alla sede unica della Poste Italiane per la salita discesa passeggeri e il carico\scarico merci.

---

<sup>20</sup> Veicoli della Polizia Municipale, dei Carabinieri, dei Vigili del Fuoco e dei mezzi di soccorso se in servizio urgente di emergenza.



## VI. AREE DI PARCHEGGIO

L'analisi dei punti II e III evidenzia che il problema delle aree di parcheggio riguarda principalmente la ZONA A. Attualmente la sosta è consentita quasi ovunque a scapito della circolazione principale (vedi punto IV). La sosta deve essere regolamentata per attuare quanto previsto al punto IV per le STP e al punto V per le ZTL.

Principalmente il problema parcheggi per le STP si riscontra lungo la strada interzonale Via Torre – Via Valfortore – Via Principessa Maria José – Via Regina Margherita – Via Pasquale Circelli (cfr. punto II.I).

Per la ZTL le problematiche di parcheggio sono generalizzate a tutta la zona e si sono ricercate aree che soddisfino la richiesta di sosta dei residenti e quella dei veicoli non residenti attratti da questa zona per i motivi espressi al punto II.

Occorre precisare che in una situazione così strutturata è importante giustificare alla cittadinanza le scelte di piano che apparentemente potrebbero penalizzare alcuni cittadini (ad esempio per alcuni non sarà più possibile parcheggiare nelle immediate vicinanze del domicilio); secondo gli intenti, a regime, queste scelte porteranno benefici localizzati e miglioreranno le condizioni di vita generali.

Le aree proposte alla sosta dei veicoli sono collocate nella Tavola 7 che presenta l'insieme dell'offerta di sosta proponibile all'utenza. In parte esistenti e in parte nuovi spazi essi verranno sistemati secondo quanto previsto nei piani esecutivi.

In ogni area che verrà risistemata al di fuori della sede stradale non saranno valide le prescrizioni per le STP e ZTL all'interno dell'area stessa, fanno eccezione i casi espressamente dichiarati.

## **VI.I. NUOVI SPAZI PER LA SOSTA**

Lo studio precedentemente svolto ai punti II, III, IV e le esigenze espresse dall'Amministrazione, conducono il progettista a determinare aree al di fuori della sede stradale nelle quali realizzare la sosta di veicoli. Le proposte seguenti sono il frutto dell'attuazione dei piani esecutivi che hanno permesso di scartare alcune soluzioni e di ricercarne altre, a questi si rimanda per le specifiche di organizzazione degli stazionamenti.

I parcheggi da realizzarsi ex-novo sono evidenziati alla Tavola 7 e di seguito elencati:

- Il parcheggio P1 in Via Torre denominato "Ospedale" vuole essere un'integrazione del riassetto che deve avvenire nella zona ospedaliera ad opera dell'Azienda Sanitaria Locale. Infatti a breve sarà possibile contare su un parcheggio realizzato dalla stessa ASL nei pressi dell'incrocio Via Costa Via Torre SS369. il numero di posti (per i dettagli si veda il piano esecutivo Tavola 8-a) auto realizzabili 20.
- Il parcheggio P2 in Via Torre, zona scuole; una parte dell'area già viene utilizzata a parcheggio, il numero degli stalli di sosta complessivi 26.
- Il parcheggio P3 in Il Traversa Fortore è un parcheggio che insieme alla S3 permette di smaltire una parte della sosta di Via Valfortore ad essa parallela; il numero degli stalli di sosta è 14 (Tavola 9).
- Il parcheggio P6 tra Vico Muraglione e VII Fortore di cui si parlerà in seguito; il numero degli stalli di sosta massimi realizzabili è 51 (Tavola 10).
- Il parcheggio P7 nei pressi di Rampa Garibaldi è un parcheggio in fase di realizzazione che produrrà circa 35 posti auto e 38 box coperti. (Tavola 7).
- Il parcheggio P11 in Via Taglianaso raggiungibile da Via IV Novembre, ad uso periodico giustificato dal fatto che si presenta una situazione dello stato circolatorio differente da quella progettata nei periodi festivi, in particolar modo durante la festività estive. In questi periodi la zona di Via Regina

Margherita diviene impraticabile ai veicoli (la strada viene utilizzata come area pedonale) e la sosta dei numerosi veicoli penetrati da nord (dalla ZONA B principalmente) rimane senza regolamentazione. Quindi si propone un'area inutilizzata proprio per accogliere in eventi eccezionali un numero di veicoli elevato; il numero degli stalli di sosta è 92 (Tavola 8-b).

- Il parcheggio P12 in Via Dei Trigli, zona stadio comunale e cimitero, è un parcheggio oggi saltuariamente utilizzato senza alcuna sistemazione ; il numero degli stalli di sosta è complessivamente 100 (Tavola 8-b).
- Il parcheggio P13 tra Via Ungaretti e Via D'Annunzio è un ' area ad uso della zona "lanziti" e realizzata per la futura presenza nei pressi di una nuova chiesa.; il numero degli stalli di sosta massimi realizzabili è 78 (Tavola 8-b).

Unica vera carenza lungo le STP è riscontrabile nella zona tra Via Valfortore nord e Via Principessa Maria José (che da i precedenti 12 parcheggi<sup>21</sup> passerà a 8 parcheggi temporanei e, a regime, a 2 di sosta per carico-scarico merci). Si conviene programmare, vista l'impossibilità di reperire aree da destinarsi alla sosta, interventi infrastrutturali per far fronte all'insufficienza di parcheggi. Le soluzioni studiate individuano la possibilità di realizzare un parcheggio (denominato P6) per sole vetture tra Vico Muraglione e VII Fortore (si veda Tavola 7 e Tavola 10) con la realizzazione di almeno 34 posti all'aperto (soluzione 1 di Tavola 10).

## **VI.II. SPAZI PER LA SOSTA ESISTENTI**

Una parte dell'offerta di sosta esistente viene ad essere in contrasto, o meglio, ad ostacolare quanto disposto per la circolazione nel presente piano. Occorre quindi risistemare nei punti ritenuti fondamentali e problematici la sosta. Principalmente questi settori sono stati individuati nella ZONA A. Al fine di proporre zone nelle quali la sosta sia organizzata adeguatamente, onde evitare i soliti problemi di sosta

---

<sup>21</sup> Realizzati creando una circolazione a senso unico alternato.

selvaggia, si è intervenuti sull'asse stradale Via Principessa Maria José - Piazza Garibaldi - Via Regina Margherita e sulle aree di parcheggio esistenti non organizzate.

I parcheggi esistenti riorganizzati sono (Tavola 7):

- Il parcheggio P4 in Piazza Municipio interno alla ZTL-II, risistemato con un numero totale di stalli pari a 26 (Tavola 8-a).
- Il parcheggio P5 denominato "Comunale" nei pressi del Municipio con accesso principale dalla SS369 interno alla ZTL-II non è soggetto alla sua disciplina della sosta; il parcheggio esiste ed è utilizzabile ma manca la definizione delle strisce; numero di stalli pari a 36 (Tavola 8-a).
- Il parcheggio P8 in Piazza Umberto I è interno alla ZTL-II; il parcheggio esiste e viene risistemato con un numero di stalli pari a 18 (Tavola 11).
- Il parcheggio P9 in Via Regina Margherita esistente ma senza delimitazione degli stalli, viene riorganizzato considerando una zona più vasta della sola area al di fuori della carreggiata; alcune parti dell'area sistemata sono interne alla ZTL-II; il numero di stalli complessivamente è 69 (Tavola 11).
- Il parcheggio P10 in Via San Vito è l'unico parcheggio nel quale non si prevedono interventi poiché già realizzati; il numero di stalli complessivamente è 25.

Per i residenti sono in costruzione 13 box lungo la Via Monachelle e altri 38 box interrati nel parcheggio del cinema comunale.

Nel nuovo assetto circolatorio riorganizzando la sosta nelle STP si produrrà una mancanza di posti di stazionamento che viene compensata con l'istituzione di strade locali di parcheggio e di ausilio alla sosta nelle vicinanze stesse della strade a traffico privilegiato (si veda la Tavola 7 e Tavola 9).

Si sono individuate (nella sola ZONA A ove il problema è presente) 5 strade che opportunamente organizzata possono fornire posti auto:

- Strada S1 Via Costa, nella parte che va da Via Torre alla Il Traversa Costa; il numero di posti auto realizzato è 46.
- Strada S2 Via Orto Della Terra; il numero di posti auto realizzato è 30.
- Strada S3 Il Traversa Fortore; il numero di posti auto realizzato è 25 se si esclude il parcheggio P3.
- Strada S4 Via Calvario; il numero di posti auto realizzato è 29.
- Strada S5 Via Serra Rossa; il numero di posti auto realizzato è 60.

## VII. OFFERTA COMPLESSIVA DELLA SOSTA

Con le seguenti tabelle si sintetizzano i risultati provenienti dalle scelte generali di piano e dalla stesura dei piani esecutivi per quanto riguarda la sosta.

<b>TABELLA RIEPILOGATIVA DEI PARCHEGGI IN NUOVE AREE</b>	
<b>Parcheggio</b>	<b>Numero stalli di sosta complessivi</b>
P1	20
P2	26
P3	14
P6	51
P7	35
P11	92
P12	100
P13	78
<b>TOTALE</b>	<b>386</b>

<b>TABELLA RIEPILOGATIVA DEI PARCHEGGI RIORGANIZZATI IN AREE ESISTENTI</b>	
<b>Parcheggio</b>	<b>Numero stalli di sosta complessivi</b>
P4	26
P5	36
P8	18
P9	69
P10	25
<b>TOTALE</b>	<b>174</b>

<b>TABELLA RIEPILOGATIVA DGLI STALLI NELLA STRADE DI AUSILIO DELLE STP</b>	
<b>Parcheggio</b>	<b>Numero stalli di sosta complessivi</b>
S1	46
S2	30
S3	25
S4	29
S5	60
<b>TOTALE</b>	<b>190</b>

<b>TABELLA RIEPILOGATIVA DELLA NUOVA OFFERTA DI SOSTA IN ZONA A</b>	
<b>Parcheggio</b>	<b>Numero stalli di sosta complessivi</b>
P1	20
P2	13
P3	14
P4	2
P5	36
P6	51
P7	35
P8	0
P9	10
P10	25
P11	92
S1	23
S2	15
S3	10
S4	14
S5	40
<b>TOTALE</b>	<b>400</b>

La somma delle tre tabelle pari a 750 stalli di sosta fornisce un'indicazione sulla sosta che viene per una parte sistemata, per l'altra creata nella ZONA A e B.

Per quanto riguarda la sola ZONA A si ottiene che la nuova offerta di sosta (detraendo quella già esistente che viene ad oggi fatta nel rispetto delle disposizioni vigenti e del NCDS)

Le migliorie introdotte con la sistemazione di aree esistenti dedicate alla sosta e da quelle di nuova realizzazione si possono valutare sia quantitativamente, accresciuto numero di posti auto, sia qualitativamente, più agevole sosta e nel rispetto dello stato circolatorio generale e delle norme.



## VIII. CONCLUSIONI

È convinzione del redattore che occorre innanzitutto attuare quanto previsto nei tempi più brevi possibili, onde evitare che le lungaggini, del resto inevitabili, degli interventi infrastrutturale, invalidino in parte i benefici ricercati dal presente piano.

Un aspetto della questione sosta lasciato aperto riguarda il pagamento o meno dei parcheggi in alcune zone di maggiore affluenza. Si deve attuare una politica della sosta a pagamento che disincentivi l'abuso dell'automobile senza però penalizzare eccessivamente chi deve utilizzarla per mancanza di alternativa.

In questo Comune non vi è presenza di servizio pubblico e seppur nelle fasi preliminari è stata presa in considerazione la possibilità di crearlo, questo discorso decade se si affronta l'aspetto economico. La mancanza di alternative non può penalizzare eccessivamente i cittadini che da certe zone raggiungono il centro (da ZONA A alla ZONA B e periferia). Nella relazione sui piani esecutivi si indirizza verso l'adozione di un sistema della sosta a pagamento che non penalizzi in alcun modo il residente e che Trasformi in più onerosa la sosta "più comoda", quella cioè maggiormente vicina ai centri di attrazione.

Si può affermare che quanto detto al punto I.II e nelle Direttive emanate dal Ministero LL.PP. per la redazione dei Piani urbani del traffico (pubblicate sul Suppl. Ord. n.77 della G. U. n.146 del 24-6-95), sia stato fondamento e finalità nella presente trattazione e che il piano è stato redatto in completa attinenza a quanto deliberato dalla G.C. di San Bartolomeo in Galdo n.144 del 7-5-01 (avente oggetto i Piani Urbani del Traffico).

Il presente Piano Generale del Traffico ingloba in se gli altri livelli di pianificazione espressi ai punti 4.2 e 4.3 delle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico ossia i piani particolareggiati ed esecutivi. Si è prodotta una relazione generale (questa), il Regolamento Viario con le prime quattro

Tavole, rispecchianti quanto detto al punto 4.1 delle Direttive dei Piani di Dettaglio secondo quanto stabiliti al punto 4.3 ultimo comma.

L'obiettivo ① è stato trattato esaurientemente nel punto III e nelle tavole 3 e 4.

L'obiettivo ② è stato raggiunto con la stesura del Regolamento Viario Comunale.

Gli obiettivi ③ e ④ sono ottenuti nei punti II, III, IV e nelle tavole 5, 6, 12 e 13, nonché in quanto integrato nella relazione sui piani esecutivi.

L'obiettivo ⑤ è stato trattato esaurientemente nel punto V e nella Tavola 6, nonché in quanto integrato nella relazione sui piani esecutivi.

Gli obiettivi ⑥ e ⑦ sono ottenuti nei punti V, VI e nelle tavole 7, 8-a, 8-b, 9, 10, 11, nonché in quanto integrato nella relazione sui piani esecutivi.