



COMUNE DI ISERNIA

PIANO GENERALE DEL
TRAFFICO URBANO
(PGTU)

Fase 2

Analisi conoscitiva

Quadro di sintesi

FASE 1 vers. 01

ATTIVITA' PROPEDEUTICHE

Ing. Rocco Salome

Giugno 2023

1. PREMESSA

Il Piano Generale del Traffico Urbano comprende interventi a dotazione infrastrutturale sostanzialmente invariata. Di seguito si riportano, per i diversi sistemi e componenti della mobilità urbana interessati dal piano, il quadro delle azioni previste. Esso deve comunque intendersi non esaustivo rispetto alla redazione definitiva a seguito del processo partecipato. A conclusione dell'iter approvativo del piano, le azioni previste potranno essere attuate fermo restando la facoltà dell'Amministrazione comunale di anticipare misure coerenti con esso. Analogamente, è facoltà dell'Ente revocare o modificare interventi realizzati e ritenuti inefficaci, nell'ambito di una valutazione ex post, senza una formale variante al piano, fatto comunque salvi gli obiettivi di carattere strategico e programmatico del piano stesso.

2. IL SISTEMA DELLE VIABILITÀ

2.1. La classifica funzionale viaria

L'efficacia di un PGTU è intrinsecamente legata all'assetto funzionale della rete stradale, su cui e attraverso cui trovano attuazione e coerenza le azioni del Piano.

L'assetto di rete è infatti finalizzato a trovare il giusto equilibrio tra le funzioni da svolgere per il miglioramento di accessibilità e fluidità della circolazione e la tutela delle aree maggiormente vulnerabili agli impatti generati dal traffico veicolare.

Nell'ambito del PGU, pertanto, si è proceduto in primo luogo a rielaborare la classifica funzionale dei rami stradali secondo i rivestimenti normativi costituiti in primo luogo *dal* il Codice della Strada e i suoi Regolamenti, le normative in materia e le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico". I parametri che presi in considerazione sono stati: la funzione della strada, le caratteristiche geometriche e di traffico, la disciplina d'uso.

2.2. INTERVENTI SULLA VIABILITÀ

2.2.1. Schema di circolazione dinamica

L'attuale circolazione viaria è organizzata secondo una rete a sviluppo prevalentemente longitudinale, costituito dagli assi di via Occidentale – via XXIV Maggio – corso Garibaldi e di via Orientale – via Giovanni XXIII – corso Risorgimento. I due assi presentano analoghe caratteristiche funzionali e geometriche con minori capacità lungo il centro storico e comunque adeguate ai flussi circolanti. Di minor rilevanza per la circolazione assume Corso Marcelli, strada a senso unico di modeste dimensioni trasversali e caratteristiche funzionali.

Su tali assi, di fatto, transitano i principali flussi di attraversamento e di scambio all'interno dei settori cittadini

I collegamenti trasversali tra i due assi, convergenti all'altezza di L.go dei Cappuccini, sono limitati dalla conformazione del centro storico e dalla presenza della ferrovia che di fatto costituisce una cesura urbana molto vincolante, e sono costituiti da un tratto della ex SS. 17 e da via Libero Testa, funzionante però a senso unico. La ex strada statale 17, oltre a delimitare di fatto il settore nord/est del centro urbano, costituisce il principale accesso viario dalle direzioni Campobasso e Roma/Napoli, nonché il collegamento con il quartiere San Lazzaro e

le borgate occidentali. Su tale asse è stato realizzato un sistema di rotatorie che hanno sostituito anche il principale impianto semaforico cittadino all'altezza di corso Risorgimento. Le ultime modifiche sostanziali allo schema di circolazione sono state introdotte da circa 25 anni, con il completamento dell'introduzione dei sensi unici sulle principali direttrici longitudinali. Successivamente la rete stradale del centro urbano è rimasta sostanzialmente invariata, se si escludono alcuni interventi puntuali su alcune intersezioni. Alla luce del funzionamento e dei livelli di servizio riscontrati nella fase di indagine sui flussi veicolari, si ritiene che gli interventi proposti non debbano riguardare la modifica dello schema generale, ma quanto piuttosto, sempre secondo la logica di un PGTU (che prevede l'impegno di fondi e tempi limitati), modifiche marginali, anche se funzionalmente rilevanti al fine di razionalizzare i flussi di traffico.

Tali interventi possono essere concettualmente suddivisi in interventi immediatamente eseguibili ed interventi attuabili nell'orizzonte temporale di piano (2 anni).

2.2.1.1. Interventi di immediata eseguibilità

Adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale al fine di rendere più sicuri e funzionali i percorsi interni alla città

La segnaletica stradale svolge un ruolo fondamentale nella regolazione del traffico, al fine di comunicare tempestivamente all'utente della strada lungo tutto il proprio itinerario, indicazioni precise, evitandogli incertezze e anticipando i potenziali pericoli, in modo che possa adottare un comportamento corretto e seguire traiettorie uniformi. Tutto ciò è possibile se la segnaletica è chiara e collocata dove è necessaria, secondo i dettami del Codice della Strada (C.d.S.), che all'articolo 140 prescrive un comportamento atto a non creare pericoli per sé e per gli altri. In questo obbligo deve essere assistito dall'ente gestore della strada che deve avvertirlo di eventuali pericoli attraverso una collocazione ragionevole della segnaletica. Oggi sulle nostre strade abbonda la segnaletica di prescrizione mentre scarseggia quella direzionale, e sono presenti in misura esagerata i cartelli pubblicitari". Pertanto dopo una ricognizione visiva si sono individuati una serie di tratti viari sui quali intervenire prioritariamente per un'azione di riordino della segnaletica, in particolare orizzontale. Nel contempo occorre garantire adeguati livelli di manutenzione stradale ordinaria e straordinaria, connessi con l'eliminazione di buche ed altre insidie del manto stradale.

Modifiche ai sensi di marcia

Pure senza modificare l'assetto generale dello schema di circolazione, potranno essere attuate le seguenti misure atte a risolvere problemi puntuali di sicurezza e fluidità della circolazione o moderazione del traffico.

- *Inversione dei sensi di marcia di via Amendola nel tratto tra via Pascoli e via Garibaldi, e via Pascoli tra via Garibaldi via Maiorino. L'intervento è finalizzato ad interrompere la continuità del traffico su via Maiorino, favorendo la fruibilità pedonale del polo formativo "Andrea di Isernia; detta continuità potrà essere ripristinata (con l'utilizzo di dissuasori mobili), in caso di emergenza o in caso di chiusura di corso Garibaldi.*
- *Inversione dei sensi di marcia dei tratti di piazza della Repubblica tra via Maiorino e corso Garibaldi. La misura è funzionale a favorire un uso pedonale dello spazio*

antistante il fabbricato viaggiatori della stazione che verrà riqualificato nell'orizzonte temporale di 2 anni.

- *Potrà essere valutata, tramite una sperimentazione, la sostenibilità tecnico gestionale di attuare durante il periodo scolastico dell'introduzione del senso unico a fascia oraria nel tratto di via Umbria compreso tra via Libero Testa e via Veneziale, per ridurre le conflittualità in occasione delle entrate ed uscite dal polo scolastico.*

Interventi di miglioramento della funzionalità delle intersezioni

- *All'incrocio via S. Ippolito Strada provinciale venafrana, andranno canalizzati i flussi veicolari aumentando la sicurezza delle manovre, valutando la possibilità di introdurre elementi quali bande sonore per richiamare l'attenzione dei conducenti. Incroci ai quali andrà ridisegnata la segnaletica orizzontale sono: via Latina-confluenza SS17, via Brunelleschi-via Vanvitelli, via E. Ponzio-via De Gasperi.*
- *Introduzione dell'obbligo di svolta a destra all'incrocio piazza Tedeschi-corso Garibaldi per i veicoli provenienti da via Occidentale, in modo tale da ridurre il conflitto di attraversamento con i flussi diretti da piazza Tedeschi verso via A. d'Isernia.*
- *Allargamenti di marciapiede realizzando golfi per evitare la sosta e maggiore visibilità agli incroci andranno previsti in via priorità negli incroci: via A. d'Isernia-via XXIV Maggio, via Senerchia-corso Garibaldi, via Senerchia via XXIV Maggio, via De Nicola-via Kennedy.*
- *Arretramento dell'attraversamento pedonale sugli incroci: via Dante Alighieri-corso Garibaldi, via Petrarca-corso Garibaldi.*

2.2.1.1. Interventi da eseguirsi entro l'orizzonte temporale del piano.

- *Realizzazione di una rotatoria all'incrocio via S. Ippolito-strada Provinciale venafrana.*
- *Completamento del sistema di rotatorie lungo l'asse SS17 (in particolare all'incrocio di via Aldo Moro e via dell'Acqua Solfurea). Verifica di fattibilità della realizzazione di una rotatoria all'altezza di via Tedeschi.*

2.3. Interventi sul trasporto pubblico urbano su gomma

2.3.1. Revisione della struttura di rete

La prima criticità relativa al TPL urbano, riguarda la prevista riduzione dei finanziamenti regionali in termini di vetture km offerte, pari al circa il 30% delle attuali percorrenze. Tale circostanza comporterà necessariamente una contrazione delle corse ed una riorganizzazione del servizio.

Inoltre il parco mezzi circolante, nonostante i recenti acquisti di 4 mezzi effettuati direttamente dal Comune di Isernia, risulta inadeguato in termini di affidabilità e rispetto della normativa antinquinamento, con riflesso evidenti e frequenti sulla regolarità del servizio e sul confort, nonché sulla accessibilità per i diversamente abili.

Altro grosso limite del sistema è la sua modesta "visibilità" sia per la scarsa organizzazione delle fermate (a volte neanche segnalate), sia per la difficile comprensione dell'orario di esercizio. Inoltre non risultano essere coordinati gli orari con quelli degli altri sistemi di

trasporto pubblico (extraurbano) e delle principali attività (in particolare scolastiche ed universitarie).

Altro problema è quello relativo alla copertura del servizio di alcune porzioni del territorio di più recente urbanizzazione o destinate a prossimi insediamenti.

Il tutto si traduce in uno scarso indice di utilizzazione del servizio ed in definitiva il non costituire una reale alternativa modale

Le azioni da proporre nel PGTU prevedono, fermo restando la possibilità di modifiche ed integrazioni a seguito dello svolgimento di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione del servizio, di rimodulare l'attuale schema di rete organizzando le linee secondo uno schema tangenziale e non circolare da svolgersi lungo i principali assi viari; tale scelta favorirà la comprensione degli itinerari da parte degli utenti, semplificando i percorsi delle linee e riducendone le sovrapposizioni.

È indispensabile una riorganizzazione delle fermate principali dotandole di pensiline, sedute e paline informative che informino in tempo reale sulla circolazione dei mezzi e sugli orari. Inoltre si dovrà provvedere ad una riqualificazione dei mezzi circolanti, garantendo una adeguata dotazione delle vetture di riserva. Per ovviare agli effetti sul numero di corse conseguenti alla riduzione prevista delle percorrenze, si dovrà in primo luogo prevedere un accorciamento delle percorrenze, ad esempio valutando un attestamento sul deposito comunale di via Sant'Ippolito, in alternativa alla percorrenza dello svincolo Isernia Sud. Inoltre, coerentemente con le azioni già intraprese dal Comune, dovranno introdursi nel nuovo programma di esercizio corse "a chiamata" soprattutto a servizio delle aree periferiche che non possono essere servite in maniera efficiente da corse ad orario

2.3.1. Il sistema della sosta

Gli interventi proposti sono di natura sostanzialmente regolamentare e attengono alla revisione delle discipline di sosta attuali sulla base dei dati risultanti dalle indagini svolte.

Nuovi posti auto per potenziare la domanda sono sostanzialmente connessi con la messa in esercizio dei parcheggi in struttura già esistenti ma non disponibili (parcheggio di via Occidentale, via Berta, dell'Auditorium. Non è prevista la realizzazione di nuovi impianti in struttura nell'orizzonte temporale di riferimento, ad eccezione dell'impianto, comunque destinato agli autobus da realizzarsi su via Berta, in corso di appalto. L'assenza di aree urbane libere limita la possibilità di creare nuovi posti su strada, se si esclude la possibilità di un parziale utilizzo dell'attuale aree di fermata degli autobus extraurbani di piazza delle Repubblica (spazi antistanti ex fabbricato merci).

2.4. La mobilità ciclabile

Il PGTU, in linea con la nuova attenzione sociale, culturale e normativa che ha avuto il muoversi in bicicletta in questi ultimi anni, indica le linee per la programmazione e l'attuazione della rete ciclabile nell'ambito dell'area urbana oggetto di studio. Infatti, è diffusamente riconosciuto che la mobilità ciclabile può dare un significativo contributo per ridurre l'uso dell'auto privata e per sviluppare la mobilità sostenibile; puntare sulla strategia della mobilità dolce e sulla sua integrazione significa traguardare il raggiungimento di molteplici benefici in

termini di salute, coesione sociale e riqualificazione del territorio e del paesaggio, contribuendo a raggiungere l'obiettivo più generale di miglioramento della qualità della vita. La strategia per risultare più efficace deve prevedere l'integrazione con gli altri sistemi di mobilità, in un contesto di più ampie azioni di riqualificazione/rigenerazione urbana e incremento della resilienza dei territori, anche attraverso la creazione di "infrastrutture verdi", finalizzate alla salvaguardia del capitale naturale, alla creazione di connessioni ecologico-funzionali e alla riscoperta dei valori dei luoghi, in sintonia con il modello ormai consolidato delle "greenway".

Posto quindi come obiettivo generale sul territorio dell'area urbana l'aumento della quota modale degli spostamenti in bicicletta, per facilitare e sostenere la ciclabilità. Le azioni da perseguire sono:

- *la realizzazione o il potenziamento delle infrastrutture funzionali alla mobilità ciclabile con l'aumento della copertura territoriale e l'assenza di percorsi frammentati;*
- *l'aumento della sicurezza dei ciclisti con misure mirate nei punti critici quali intersezioni a raso o rotatorie;*
- *la messa in esercizio di forme innovative quale il bike-sharing e servizi dedicati al ciclista;*
- *l'attuazione di politiche di promozione dell'uso quotidiano della bicicletta per spostamenti sistematici casa-lavoro;*
- *lo sviluppo della ciclabilità turistica e del tempo libero.*

Per quanto riguarda il piano di interventi si è voluto elaborare uno strumento che possa definire un'adeguata rete di percorsi per la mobilità ciclabile. sia in termini di copertura territoriale sia in termini di servizi offerti, si elencano di seguito, i criteri adottati per la individuazione degli interventi che sono:

- *attrattività per creare le condizioni favorevoli agli spostamenti sostenibili da e per i principali poli attrattori presenti in città, con particolare riferimento ai viaggi sistematici casa-scuola e casa-lavoro;*
- *continuità per dare condizioni quanto più omogenee di comfort e di sicurezza su tutto l'itinerario, mediante, laddove possibile, infrastrutture dedicate quali piste ciclabili o provvedimenti di limitazione delle velocità, al fine di diminuirne il differenziale tra i diversi utenti;*
- *riconoscibilità dei percorsi che aumenta il grado di leggibilità e di conseguenza di conoscenza di un itinerario anche per utenti saltuari;*
- *coerenza normativa che garantisce maggiore uniformità e chiarezza di comunicazione, specialmente in termini di obblighi comportamentali reciproci.*

Questi criteri devono chiaramente essere rapportati alla realtà esistente adeguandosi alle disponibilità di spazio e alle funzioni stradali.

Attualmente, l'unico tratto di pista ciclabile attivo è quello che collega viale dei Pentri con la sede universitaria e ricade al di fuori del centro urbano. Appare opportuno configurare una vera e propria rete di itinerari ciclabili, per rendere possibile la mobilità ciclistica una credibile alternativa modale. A tal fine considerando, le difficoltà connesse con la geometria stradale e con l'orografia del territorio, gli itinerari ipotizzati sono costituiti da tratti per lo più organizzati su sede promiscua. Un possibile tratto su sede propria, la cui fattibilità tecnico economica

andrà verificata idoneamente, è quello che occuperebbe parte dello spazio a marcia della scarpata della linea ferroviaria che si sviluppa lungo viale dei Pentri. Tale tratto permetterebbe la costituzione di un importante itinerario Stazione Ferroviaria – Polo scolastico (Maiorana, Fermi, via Umbria) - sede universitaria di Pesche.

Ulteriori interventi previsti riguardano l'organizzazione di spazi destinati alla sosta delle biciclette dotati di portabiciclette rastrelliere di nuova concezione che, oltre a soddisfare requisiti estetici, presentino elevati requisiti di sicurezza e di maneggevolezza. Dovrà essere rilanciato il servizio di bike sharing attualmente non attivo, prevedendo in piazza della Repubblica, ad esempio negli spazi del fabbricato viaggiatori, una ciclostazione.

2.5. La mobilità pedonale

Il PGTU prevede, partendo dall'analisi dello stato di fatto, lo studio dei principali itinerari cittadini pedonali, al fine di individuare su di essi le criticità in termini di continuità (degli attraversamenti pedonali, degli svincoli per disabili, etc), di limitazioni al deflusso a causa di ingombri (sostegni, pali arredo urbano).

Le azioni previste, laddove possibile saranno quelle di adeguamento funzionale; inoltre saranno evidenziate le situazioni che possono essere risolte interventi di natura infrastrutturale (ad esempio ridisegno della sezione stradale, realizzazione di strutture sopra o sottopassanti).

2.6. Le isole ambientali

2.6.1. Zona a Traffico Residenziale (ZTR),

Le aree individuate si sviluppano a ridosso della seguente viabilità:

- *quadrante viario via Toscanini, via Wagner, via Mozart;*
- *quadrante viario via Pansini, via Pescara, via Berta;*
- *quadrante viario via Gonnella, via Liguria, via S. Leucio;*
- *quadrante viario via Brunelleschi, via Veneziale, via Libero Testa;*

2.6.2. Zona a Traffico Limitato (ZTL),

La perimetrazione della ZLT potrà essere estesa all'interno della zona delimitata da piazza Carducci, via Occidentale, piazza S. Maria delle Monache, via Orientale, valutando anche la possibilità di estenderla fino largo dei Cappuccini. Le modalità regolamentari ed il posizionamento dei varchi andranno definiti nel dettaglio con un piano attuativo. Non si esclude, comunque, la possibilità di limitazioni orarie e stagionali.

2.6.3. Aree pedonali

L'area pedonale potrà essere introdotta all'interno della ZTL, anch'essa con modalità regolamentari da stabilirsi in fase attuativa e con istituzione a carattere orario e stagionale. In linea di principio è auspicabile l'estensione delle aree pedonali ad altre porzioni di città, anche prevedendo un calendario di giornate in cui istituire l'isola pedonale, in particolare nelle zone che si intende rivitalizzare (ad esempio corso Garibaldi, corso Risorgimento). Per le aree

pedonali dovrà valutarsi la possibilità di limitare la circolazione anche ai velocipedi laddove essa sia palesemente in conflitto con quello dei pedoni.