

## PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



### P.G.T.U. aggiornamento

dicembre 2022

all.R

RELAZIONE DI PIANO

sindaco:           Avv. Carlo Masci  
assessore:        Avv. Luigi Albore Mascia  
dirigente:        Ing. Giuliano Rossi  
Resp.Servizio:   Arch.Giancarla Fabrizio

**R.T.P.**

Arch. Lanfranco Sabatini

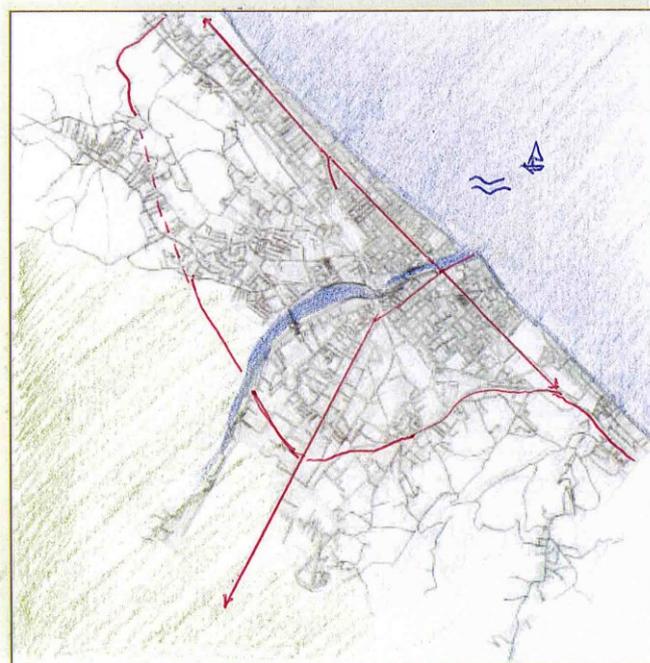
Ing. Vincenzo Cerasa



**Comune di Pescara**

**Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano  
della città di Pescara**

**Arch. Lanfranco Sabatini – Ing. Vincenzo Cerasa**



Immaginiamo un futuro sostenibile e inclusivo, che sia una meraviglia per gli occhi, la mente e l'anima. Un futuro in cui anche l'estetica giochi la sua parte per creare le opportunità di trasformare in meglio le nostre vite. In cui arte, cultura e bellezza sono connesse a scienza e tecnologia e migliorano la qualità dell'esistenza

Ursula von der Leyen

## **Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano**

**dicembre 2022**

## INDICE

Premessa .....	5
1. Principi di riferimento generali .....	6
2. Inquadramento generale e obiettivi aggiornamento PGTU .....	14
3. Considerazioni alla base del presente studio .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
4. PGTU Aggiornamento 2022.....	16
4.1 Quadro di riferimento ed analisi dello stato di fatto .....	16
5. Infrastrutture di recente realizzazione .....	17
6. Strategie di intervento.....	18
7. Tavole di aggiornamento PGTU 2022 .....	20
8. Allegato .....	37
9. Appendice .....	44

### ELENCO ELABORATI:

- AII.R\_RELAZIONE DI PIANO
- AII.RV\_REGOLAMENTO VIARIO
- Tav.Cr\_CLASSIFICAZIONE LIVELLI RETE\_STATO DI FATTO
- Tav.Cr\_CLASSIFICAZIONE LIVELLI RETE\_PROPOSTA PROGETTUALE
- Tav.Cs\_CLASSIFICAZIONE STRADALE\_STATO DI FATTO
- Tav.Cs\_CLASSIFICAZIONE STRADALE\_PROPOSTA PROGETTUALE
- Tav.Ca\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_STATO DI FATTO
- Tav.Ca\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_STATO DI FATTO\_1-2000
- Tav.Cp\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_DI PROGETTO
- Tav.Cp\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_PROPOSTA PROGETTUALE\_1-2000
- Tav.PP\_DETAGLIO PROPOSTA DI NUOVO ASSETTO DELLA CIRCOLAZIONE NEI PRESSI DELLA STAZIONE FERROVIARIA CENTRALE E DEL CENTRO STORICO
- Tav.P1\_DETAGLIO PROPOSTA DI NUOVO ASSETTO DELLA CIRCOLAZIONE NEI PRESSI DELLA STAZIONE FERROVIARIA CENTRALE
- Tav.Tpl\_PLANIMETRIA DELLE LINEE TRASPORTO PUBBLICO URBANO
- Tav.PS\_PERCORSI PREFERENZIALI PER I MEZZI DI SOCCORSO ED EMERGENZA
- Tav.TE\_TRATTI STADALI PERCORRIBILI DA VEICOLI E TRASPORTI ECCEZIONALI
- AII.TE\_ELENCO TRATTI STRALI PERCORRIBILI DA VEICOLI E TRASPORTI ECCEZIONALI
- Tav.TC\_INTERVENTI DI *TRAFFIC CALMING*
- Tav.RA\_art 179 Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada

## Premessa

Il Comune di Pescara è dotato di un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 295 del 15/12/2005, comprensivo della connessa Valutazione Ambientale Strategica (VAS) coerentemente alle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” del Ministero dei lavori Pubblici pubblicate sulla G.U. n.77 del 24/06/1995, nonché all’art.36 del D.L. 30/04/1992 n.285 e in osservanza delle “Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade” di cui alla Circolare “Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale” del 08/06/2001 del Ministero dei Lavori Pubblici. Esso rappresenta uno strumento di gestione della mobilità a breve periodo e di ambito comunale che integra il PUMS, e costituisce la prima fase del Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall’Art. 36 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992).

Con tale atto, il Comune si è dotato per la prima volta di uno strumento di disciplina delle varie componenti del traffico circolante sul territorio cittadino.

Il progetto del PGTU, pertanto, è datato 2005 e occorre che sia aggiornato per tenere conto delle modifiche che sono intervenute fino ad oggi. L’Amministrazione Comunale di Pescara intende aggiornare ed integrare il suddetto Piano sulla base delle Linee Guida esistenti in materia e dei concetti di dinamicità e flessibilità del nuovo modo di intendere la pianificazione della mobilità.

Nell’aprile del 2016 è iniziato l’iter per l’affidamento, del “Servizio di aggiornamento del Piano Generale del Traffico (P.G.T.U) della città di Pescara e della connessa Valutazione Ambientale Strategica”.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 276 del 03/05/2018 è stato approvato l’aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del Comune di Pescara, nell’ambito del quale è presente il Piano Comunale Sicurezza Stradale quale “Piano di Settore”.

Il servizio per l’aggiornamento del PGTU 2005, venne aggiudicato dal Raggruppamento Temporaneo di Operatori Economici (RTOE) composto dallo studio associato Sysma Systems Management (mandataria) e dalla società S.I.P.E.T. Soc. Coop. S.t.p., dallo studio associato Transport Engineering Consulting e dall’Ing. Simone Grasso (mandanti), ha prodotto l’attuale versione dello studio di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), esso è stato approvato con Delibera di C.C. n. 80/2019.

Con la determinazione del Dirigente del Settore Energia Sostenibilità e Mobilità numero del Registro settoriale delle determinazioni :113 del 28/10/2020, numero del Registro generale delle determinazioni: 1667 del 28/10/2020, ai sensi del combinato disposto degli artt. 36, comma 2, lett. a) e 31, comma 8 del D.Lgs. n. 50/2016, venne conferito l’incarico denominato “Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) -Adeguamento” (CUP: J22H19000270001(CUP MASTER) e J22H19000320001, CIG: 839460358A) al Raggruppamento Temporaneo di Professionisti Arch. Lanfranco Sabatini - Ing. Vincenzo Cerasa.

## 1. Principi di riferimento generali

Il Piano Generale del Traffico Urbano è un documento di pianificazione e programmazione che definisce l'idea di città in movimento che si vuole perseguire.

Le premesse della proposta del Piano partono dall'osservazione di una realtà di traffico veicolare urbano che incide notevolmente sulla qualità della vita e sull'inquinamento acustico e ambientale.

D'altronde, sin dall'entrata in vigore del codice della strada del 1991 e delle successive disposizioni legislative e regolamentari, si sanciva che i piani urbani di traffico fossero uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

Nel 2001 i Ministeri dei trasporti pubblici, dell'ambiente e dei lavori pubblici dettano gli indirizzi strategici dei PGTU: diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed il miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano, che costituiscono obiettivi primari cui dovranno essere finalizzati i processi di pianificazione integrata relativamente ai Piani Urbani di Mobilità e ai Piani Regionali dei Trasporti;

- lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale: rilancio del trasporto di cabotaggio, per dare la piena attuazione ai progetti delle "autostrade del mare", la piena utilizzazione delle vie fluviali, lo sviluppo del trasporto combinato strada-rottaia, l'incentivazione all'uso della ferrovia in particolare per il trasporto dei rifiuti e delle merci pericolose. Le azioni citate sono tutte finalizzate ad assicurare risparmi energetici, tutela ambientale, sicurezza e qualità del trasporto, anche in termini di tempi di consegna, elemento quest'ultimo vitale per lo sviluppo del sistema produttivo del Paese e per il successo stesso di un progetto di riequilibrio modale;
- la promozione e la crescita del trasporto combinato attraverso una ristrutturazione della catena logistica che persegua obiettivi concreti di miglioramento ambientale (rispetto dei limiti di concentrazione degli inquinanti atmosferici, rispetto dei limiti di rumore, mantenimento delle biodiversità, emissioni di CO2 entro i parametri di Kyoto); nello stesso contesto, e in forma integrata, sviluppare il cabotaggio internazionale e lo "short sea shipping".

Con la Delibera n. 57 del 2 agosto 2002 5 , il CIPE ha approvato la "Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia" che si articola in quattro grandi aree tematiche prioritarie, le medesime indicate dal Sesto Piano d'Azione Ambientale dell'UE:

1. cambiamenti climatici e protezione della fascia dell'ozono;
2. protezione e valorizzazione sostenibile della Natura e della Biodiversità;
3. qualità dell'Ambiente e qualità della vita negli ambienti urbani;
4. prelievo delle risorse e produzione di rifiuti.

Nel 2012 la regione Abruzzo approva il PRIT e stabilisce le strategie e linee di intervento: "Alla luce delle ricognizioni analitiche che hanno evidenziato i punti di forza e di debolezza del territorio regionale e delle sue istanze di trasformazione infrastrutturali, sono emerse nuove opportunità di sviluppo e criticità da arginare attraverso il perseguimento di obiettivi specifici: consolidare il ruolo dell'Abruzzo

nella rete TEN; migliorare i collegamenti con le regioni limitrofe; migliorare i collegamenti all'interno della regione; migliorare i collegamenti verso le piattaforme strategiche, le aree snodo e i centri principali della regione in genere; promuovere mobilità sostenibile nelle aree urbane e in quelle a domanda debole.”

A livello europeo si sta accelerando la transizione verso la mobilità a zero emissioni, cercando di rendere il settore dei trasporti decarbonizzato ed efficiente dal punto di vista energetico. In tale direzione, già andavano le comunicazioni della Commissione "[Strategia europea per una mobilità a basse emissioni](#)", del luglio 2016, e "[L'Europa in movimento](#)", del maggio 2017. La Commissione UE ha quindi imposto normativamente limiti sempre più rigidi per le emissioni dei veicoli a motore ed ha introdotto dal 1° settembre 2017 nuove procedure di prova delle emissioni reali di guida (Real Driving Emissions, RDE).

L'11 dicembre 2019 la Commissione europea ha pubblicato la comunicazione "Il Green Deal Europeo" ([COM\(2019\) 640 final](#)).

Successivamente il Parlamento europeo, con la [risoluzione del 15 gennaio 2020](#), ha emanato una normativa ambiziosa in materia di clima e ha stabilito di portare al 55%, rispetto ai livelli del 1990, l'obiettivo dell'UE per il 2030 in materia di riduzione delle emissioni di gas serra. Il meccanismo di governance delineato in sede UE prevede che ciascuno Stato membro sia chiamato a contribuire al raggiungimento degli obiettivi comuni attraverso la fissazione di propri obiettivi 2030, predisponendo i Piani nazionali integrati per l'energia e il clima (PNIEC).

Gli indirizzi emanati stabiliscono gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

Il Programma emanato si struttura sulle seguenti 2 linee di intervento, al cui interno sono previsti i seguenti interventi nel settore dei trasporti:

1. Decarbonizzazione, al quale si prevede che dovrà dare un contributo significativo il settore dei trasporti (non incluso nel sistema di scambio di quote EU ETS);
2. Efficienza energetica, nel cui ambito, per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro; per la mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, accrescendo la quota di rinnovabili attraverso strumenti economici e di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali.

Con il Green Deal europeo l'UE intende raggiungere la neutralità climatica nel 2050, proponendo una [legge europea per il clima](#) per trasformare l'impegno politico in un obbligo giuridico.

Per conseguire questo obiettivo è necessaria l'azione di tutti i seguenti settori interessati:

- investire in tecnologie rispettose dell'ambiente
- sostenere l'industria nell'innovazione
- introdurre forme di trasporto privato e pubblico più pulite, più economiche e più sane
- decarbonizzare il settore energetico
- garantire una maggiore efficienza energetica degli edifici
- collaborare con i partner internazionali per migliorare gli standard ambientali mondiali.

L'UE fornirà inoltre sostegno finanziario e assistenza tecnica per aiutare i settori più colpiti dal passaggio all'economia verde. Si tratta del cosiddetto [meccanismo per una transizione giusta](#), che contribuirà a mobilitare almeno 100 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 nelle regioni più danneggiate.

Oltre ai riferimenti normativi riportati nel PGTU approvato bisogna tener presente anche il nuovo codice della strada entrato in vigore dal 1 gennaio 2021 e la proposta di legge del Green Deal europeo

**Il nuovo Codice della Strada, entrato in vigore dal primo gennaio 2021, ha introdotto la categoria definita “utenti vulnerabili”.**

Con questa definizione si intendono tutti quei soggetti maggiormente a rischio quali pedoni, ciclisti, conducenti di ciclomotori, motocicli e soggetti disabili.

Nei confronti di questa ampia categoria di utenti sono state previste una serie di misure a tutela per agevolare gli spostamenti e ridurre i disagi.

Grande attenzione è stata posta dal legislatore per i **soggetti più esposti a rischi su strada**, cioè persone con disabilità, pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori e motocicli.

Soprattutto le prime due categorie si trovano spesso a fare i conti con marciapiedi troppo alti che impediscono il passaggio con le carrozzine o con i passeggini, se non con auto posteggiate proprio sul marciapiede stesso che ostruiscono completamente il passaggio.

Per cercare di agevolare la quotidianità di pedoni e disabili il **nuovo Codice della Strada** ha previsto che gli **attraversamenti pedonali** potranno essere rialzati a filo del marciapiede e lo stesso attraversamento potrà anche essere tinteggiato così da aumentarne la visibilità.

Inoltre, **sulle strisce i pedoni avranno sempre la precedenza** nell'attraversamento rispetto al passaggio dei veicoli, mentre sino allo scorso anno avevano il diritto alla precedenza solo dopo aver iniziato a impegnare le strisce.

*Si riportano alcuni articoli tratti dal NCDS approvato con DECRETO LEGISLATIVO 30 aprile 1992, n. 285 successivamente modificato ed integrato nella forma vigente al 05/01/2022.*

#### Art. 1.Principi generali

1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi. (2)

3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.

4. Il Governo comunica annualmente al Parlamento l'esito delle indagini periodiche riguardanti i profili sociali, ambientali ed economici della circolazione stradale.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi utilizzando i più moderni sistemi di comunicazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo.

Art. 2. Definizione e classificazione delle strade (art. 2 comma 2 del D.Lgs.285/92 NCDS e smi)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce «strada» l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

A – Autostrade Interurbane ed urbane; (1)

B - Strade extraurbane principali; (1)

C - Strade extraurbane secondarie;

D - Strade urbane di scorrimento;

E - Strade urbane di quartiere;

E-bis - Strade urbane ciclabili;

F - Strade locali;

F-bis Itinerari ciclopedonali. (2)

3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:

*omissis*

**C - Strada extraurbana secondaria:** strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

**D - Strada urbana di scorrimento:** strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

**E - Strada urbana di quartiere:** strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

*E-bis - Strada ciclabile urbana:* strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.

*F - Strada locale:* strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

*F-bis - Itinerario ciclopedonale:* strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. (2)

### Art. 3. Definizioni stradali e di traffico

*omissis*

53-bis) *Utente debole della strada:* pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. (3)

58) *Zona residenziale:* zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

*omissis*

### Art. 7. Regolamentazione della circolazione nei centri abitati (1)

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

- a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;
- b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali;
- c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;

- d) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale, ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;
- e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;
- f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;
- g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose;
- h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;
- i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana;
2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale;
3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada;
4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria, nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale;
5. Le caratteristiche, le modalità costruttive, la procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico;

7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana;
8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» (2) dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico;
9. I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati; (3)
10. Le zone di cui ai commi 8 e 9 sono indicate mediante appositi segnali;
11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso;
12. Per le città metropolitane le competenze della giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano;
13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311; (4)
14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 38 a euro 155. (5) La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone

a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 299; (5)

15. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Se si tratta di sosta limitata o regolamentata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 23 a euro 92 e la sanzione stessa è applicata per ogni periodo per il quale si protrae la violazione; (4)

15-bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano abusivamente, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 709 a euro 2.850. Se nell'attività sono impiegati minori la somma è raddoppiata. Si applica, in ogni caso, la sanzione accessoria della confisca delle somme percepite, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI; (6)

#### NOTE:

(1) Si veda l'art. 12 del [D.L. 4 luglio 2006, n. 223](#), convertito, con modificazioni, nella [L. 4 agosto 2006, n. 248](#).

(2) Le zone definite "A" sono "le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti, che possono considerarsi parti integranti, per tali caratteristiche degli agglomerati stessi".

(3) Si veda la direttiva del Ministero dei lavori pubblici del 21 luglio 1997, n. 3816 (G.U. n. 213 del 12 settembre 1997).

(4) Comma così modificato dal [Decreto Ministero Giustizia 29 dicembre 2006](#) e da ultimo modificato dal [Decreto Ministero Giustizia 17 dicembre 2008](#).

(5) L'ultimo periodo di questo comma è stato aggiunto dal [D.L. 27 giugno 2003, n. 151](#).

(6) Questo comma è stato aggiunto dal [D.L. 27 giugno 2003, n. 151](#).

(2) Importo aggiornato dall' art. 1, comma 1, [D.M. 27 dicembre 2018](#), a decorrere dal 1° gennaio 2019.

(3) Comma aggiunto dalla [L. 29 luglio 2010, n. 120](#).

(4) Comma così modificato dall'art. 1, comma 451, [L. 27 dicembre 2013, n. 147](#), a decorrere dal 1° gennaio 2014.

(5) Lettera così sostituita dall'art. 47-bis, comma 3, lett. a), [D.L. 24 aprile 2017, n. 50](#), convertito, con modificazioni, dalla [L. 21 giugno 2017, n. 96](#).

(6) Da ultimo il presente comma è stato così sostituito dall' art. 21-sexies, comma 1, [D.L. 4 ottobre 2018, n. 113](#), convertito, con modificazioni, dalla [L. 1° dicembre 2018, n. 132](#).

(7) Comma inserito dall' art. 1, comma 103, [L. 30 dicembre 2018, n. 145](#), a decorrere dal 1° gennaio 2019.

## 2. Inquadramento generale e obiettivi aggiornamento PGTU

Il piano deve perseguire i seguenti obiettivi:

- **Sostenibilità e qualità dell'ambiente**
- **Monitoraggio e gestione del traffico e dei parcheggi**
- **Migliorare le condizioni della circolazione stradale**, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, ovvero soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali, attraverso il **Monitoraggio e la gestione del traffico e dei parcheggi**.
- **migliorare la sicurezza stradale** e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico e attraverso l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche (difesa delle utenze deboli);
- **contribuire all'incremento del livello di qualità della vita dell'ambiente** urbano e alla fruibilità delle risorse naturali, storiche e commerciali anche col ricorso di sistemi di mobilità "dolce" e a misura d'uomo;
- **conseguire 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;
- **pervenire ad un sensibile risparmio nei consumi energetici** dei veicoli pubblici e privati, tramite la fluidificazione del traffico e la conseguente riduzione dei tempi di viaggio.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, le strategie generali di intervento da adottare devono perseguire:

▪ il miglioramento dell'offerta di trasporto, sia in termini di riorganizzazione della rete stradale urbana attraverso un'ideale classifica funzionale delle strade, che di incremento della capacità del sistema di trasporto tramite l'eliminazione della sosta veicolare dalla viabilità principale e l'adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito;

▪ l'orientamento ed il controllo della domanda di mobilità verso modi di trasporto che richiedano minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente.

Componenti del traffico

Il traffico sulle strade è composto da varie categorie di utenza:

- pedoni,
  
- velocipedi,
  
- ciclomotori,
  
- autovetture,
  
- veicoli commerciali leggeri (sino a 3,5 tonnellate)
  
- veicoli commerciali pesanti ( da 3,5 a 7,5 tonnellate)
  
- autotreni – autoarticolati
  
- autobus

L'obiettivo primario da perseguire è quello di ridurre il traffico incoraggiando l'utilizzo della mobilità dolce (pedoni, velocipedi, ciclomotori) e disincentivare l'utilizzo di autovetture potenziando e riorganizzando il trasporto pubblico urbano ed extraurbano in ingresso ed in uscita.

I due principi fondamentali su cui si basano i modelli di assegnazione del traffico sono stati enunciati da Wordrop (1952). Il primo principio afferma che ogni utente si comporta in modo da minimizzare il proprio costo di viaggio. In questo modo il traffico si distribuisce sulla rete producendo uno stato di equilibrio in cui i costi percepiti dagli utenti lungo gli itinerari utilizzati non sono superiori ai costi sui percorsi non utilizzati. L'assetto che ne risulta, in assenza di limitazioni, è del tipo "user optimized". Il secondo principio, di carattere normativo, afferma che gli utenti si comportano in modo da ottimizzare una funzione obiettivo aggregata (ad esempio minimizzare il costo totale o medio di spostamento) in modo da determinare una distribuzione della domanda di traffico più efficiente dal punto di vista collettivo.(Richiami di teoria del traffico di Paola Villani)

Applicando questi principi all'obiettivo di disincentivare l'uso delle vetture per gli spostamenti urbani bisogna far si che lo spostamento con i mezzi urbani o con velocipedi sia molto più economico e che abbia tempi di percorrenza, dall'origine alla destinazione e viceversa, inferiori o uguali.

Introdurre quindi il concetto del comportamento ottimo per l'utente basato sulla minimizzazione dei costi di viaggio.

## **3. PGTU Aggiornamento 2022**

### **3.1 Quadro di riferimento ed analisi dello stato di fatto**

Come riportato in premessa, si mantengono per acquisite tutte le analisi del PGTU redatto nel 2018 ed approvato nel 2019.

## 4. Infrastrutture di recente realizzazione

### Ponte Flaiano

Una delle novità intervenute successivamente alla approvazione del PGTU è la realizzazione del ponte Ennio Flaiano.

Sicuramente è una opera strategica che riuscirà a snellire non solo il traffico in entrata ed in uscita, ma soprattutto il collegamento nord sud della città. I due assi principali storici che collegano le due sponde, c.so V. Emanuele/ Via Marconi e Via / viale G. D'Annunzio, non erano più sufficienti a contenere il flusso di traffico in movimento tra i due opposti poli della città.

Il nuovo ponte, da un lato aiuta a risolvere i problemi di smistamento in entrata ed in uscita, del traffico dell'asse attrezzato e di alleggerimento dei due assi principali di collegamento nord sud, ma dall'altro crea una forte criticità al deflusso del traffico su via Gran Sasso, via Saline e via Aterno.

Si evidenzia che per determinare il servizio di una infrastruttura si ricorre al peak hour factor (phf, fattore dell'ora di punta) valore che esprime il rapporto esistente fra il numero di veicoli in transito nella sezione di rilevamento durante l'ora di punta e il massimo deflusso orario equivalente registrato nei periodi (DT) inferiori all'ora. Tanto più il valore sarà inferiore ad uno, tanto più la strada risulta essere soggetta a fenomeni di carico veicolare concentrato in tempi limitati.

### Completamento strada Pendolo

Di recente è stata completata con la realizzazione di n.2 nuovi tratti, un importante asse stradale denominato strada pendolo successivamente alla approvazione del PGTU 2018. Tale bretella stradale collega via Aterno, già connessa con via del Circuito in corrispondenza del ponte della Libertà e piazza Mons. Italo Febo sulla rotatoria di connessione di via Rio Sparto e via Alento.

La nuova strada permetterà un importante percorso alternativo e più efficiente, per il collegamento "esterno" al centro storico della città in occasione di recarsi dalla zona Colli-Villa Fabio al Tribunale-Università

### Realizzazione di via R. Pantini (secondo tratto da Strada della Bonifica a via Naz. Adriatica Sud)

E' stata realizzata una strada di collegamento tra la Naz. Adriatica Sud (ex SS.16 per Francavilla) e Strada della Bonifica per l'accorpamento dei 4 comparti della Pineta Dannunziana e la declassificazione dell'ultimo tratto di Strada della Bonifica.

## 5. Strategie di intervento

### **Mobilità sostenibile e miglior uso dello spazio pubblico e della strada**

In questo aggiornamento del PGTU redatto nel 2018 ed approvato nel 2019, sono state applicati i concetti progettuali contenuti nello stesso ed in particolare vengono sintetizzati nel paragrafo seguente di commento proposto in allegato.

### **Sviluppo della mobilità dolce**

L'utilizzo di bicicletta e mezzi pubblici efficienti è l'obiettivo su cui puntare per un futuro con meno auto e strade urbane più pulite e sicure.

### **Ridurre il traffico veicolare urbano per migliorare la qualità dell'aria.**

La metà delle polveri generate dal traffico non dipendono dalla combustione ma dall'usura di freni e pneumatici e dal risolleamento delle polveri dal suolo.

E' ovvio quindi che non basta avere auto con zero emissioni come quelle elettriche ma bisogna ridurre notevolmente il numero delle auto in circolazione in modo da far rientrare Pescara negli standard delle migliori città europee.

Obiettivo che si può raggiungere senza traumi per la città e per gli operatori economici applicando le strategie step by step, educando progressivamente le persone ad utilizzare il meno possibile le autovetture per circolare in città.

1. **Riordino della viabilità interna in funzione del potenziamento del trasporto pubblico urbano;**
2. **Modifiche alle direzioni dei sensi marcia per risoluzione delle criticità di traffico in principali snodi;**
3. **Monitoraggio del traffico e dei parcheggi;**
4. **Parcheggi di scambio;**
5. **Terminal bus extraurbani e taxi nei parcheggi di scambio;**
6. **Ampliamento area sottoposta a ZTL;**
7. **Istituzione di Zone a velocità limitata 10 – 20 - 30 Km/h;**
8. **Realizzazione di piattaforme logistiche;**

#### **1. Riordino della viabilità interna in funzione del potenziamento del trasporto pubblico urbano**

Realizzazione di una modalità di trasporto ecocompatibile veloce e affidabile.

#### **2. Modifiche alle direzioni dei sensi marcia**

Modifiche alle direzioni dei sensi di marcia quali ad esempio (intersezione di rettadi via Del Circuito con via Ferrari e via Gran Sasso per innesto sul Ponte Flaiano – intersezione di via Tiburtina con via Lago di Campotosto e via Saline per innesto dal Ponte Flaiano)

#### **3. Monitoraggio del traffico e dei parcheggi**

a mezzo di semafori intelligenti e di telerilevamento e monitoraggio contatori con schermi posizionati agli ingressi della città che indicano gli accessi chiusi e le direzioni da prendere per trovare parcheggi liberi;

#### **4. Terminal bus e taxi nei parcheggi di scambio**

Si provvederà ad organizzare la sosta dei bus extraurbani e dei taxi nei parcheggi di scambio al fine di integrare l'offerta di mobilità di penetrazione della città a basso impatto attraverso stazioni di ricarica mezzi elettrici, bike e car sharing ecc..

#### **5. Ampliamento area sottoposta a ZTL**

Via dei Bastioni, via Monti e parte di via G. D'Annunzio compresa tra piazza Garibaldi e via Conte di Ruvo, inserite nella zona ZTL temporanea del "Centro Storico" per la riqualificare lo spazio antistante la Cattedrale di San Cetto ed il Nuovo Teatro Michetti;

## **6. Zone a velocità limitata**

Le zone a velocità limitata 10-20-30 km/h.

Con l'introduzione delle zone a velocità limitata, si perseguono tre ordini di obiettivi: la sicurezza del traffico, la multifunzionalità della strada e la qualità del design dello spazio pubblico.

Il criterio della sicurezza può essere sinteticamente espresso nei seguenti termini: disegnare la strada in modo che il conducente di un veicolo motorizzato sia indotto a mantenere costantemente la velocità di sicurezza. Questo criterio si basa sulla constatazione che il comportamento di guida è fortemente condizionato dal disegno della strada, per cui la progettazione della "zona a velocità limitata" fa leva sul disegno stradale, tramite opportune misure di moderazione del traffico, per indurre il conducente a mantenere costantemente la velocità di sicurezza, la quale è variabile da luogo a luogo. Le misure di moderazione vengono dunque adottate solo là dove si valuti che la velocità di percorrenza supera quella di sicurezza.

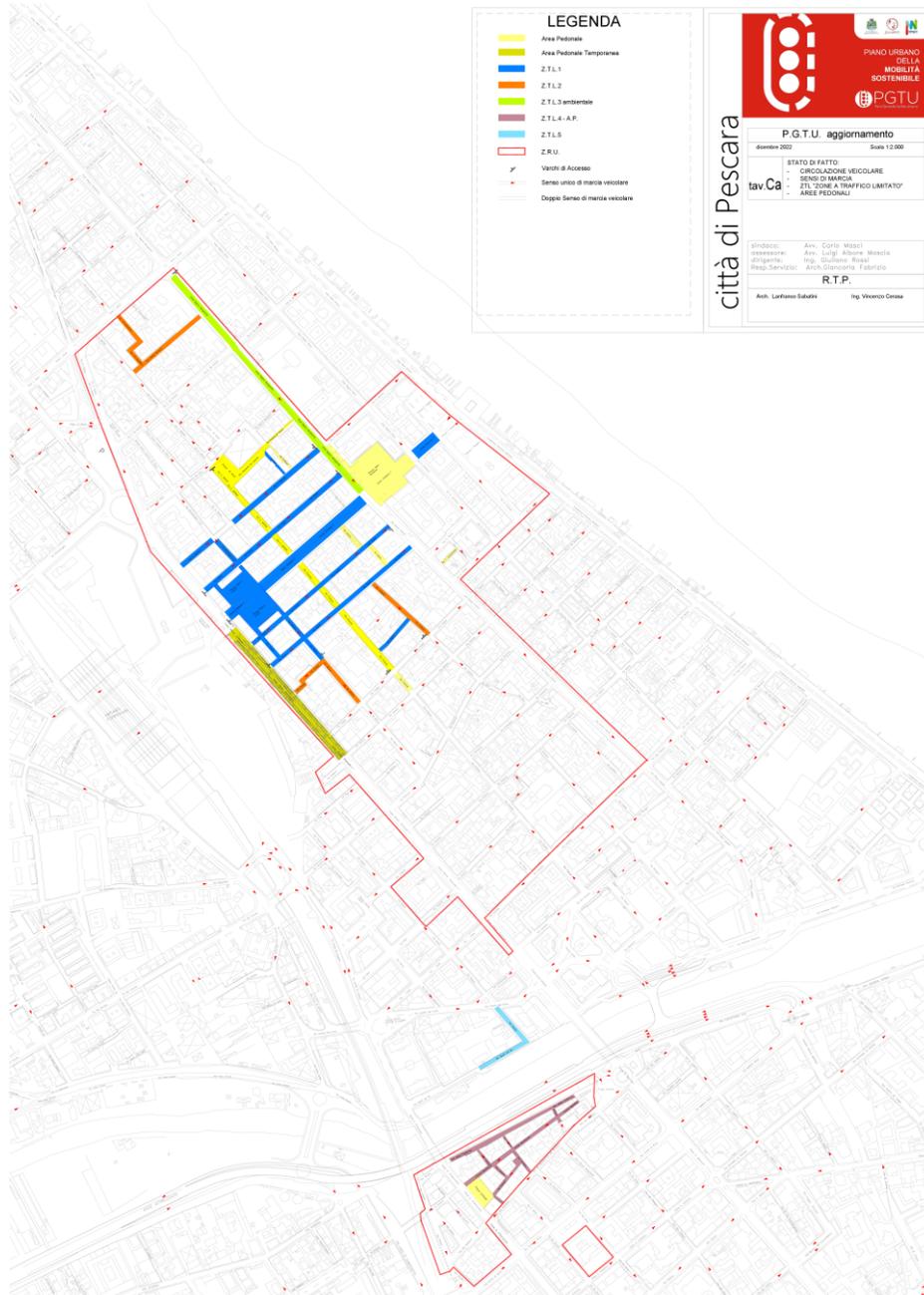
## **7. Scelte progettuali evidenziate nelle tavole di progetto**

Nelle tavole di progetto allegate, vengono rappresentate alcune scelte progettuali relative a minime modifiche della segnaletica, riportate nelle tavole Cp circolazione veicolare di progetto (in scala 1:10.000 e 1:2.000) e commentate nell'allegato "Nuovo assetto di circolazione nei pressi della stazione ferroviaria" e nella relativa appendice "estensione della ZTL da piazza Garibaldi fino a via Conte di Ruvo nei giorni festivi", atte a fluidificare la circolazione stradale attuale in tali zone.

## 7. Tavole di aggiornamento PGTU 2022

### 1. Circolazione veicolare

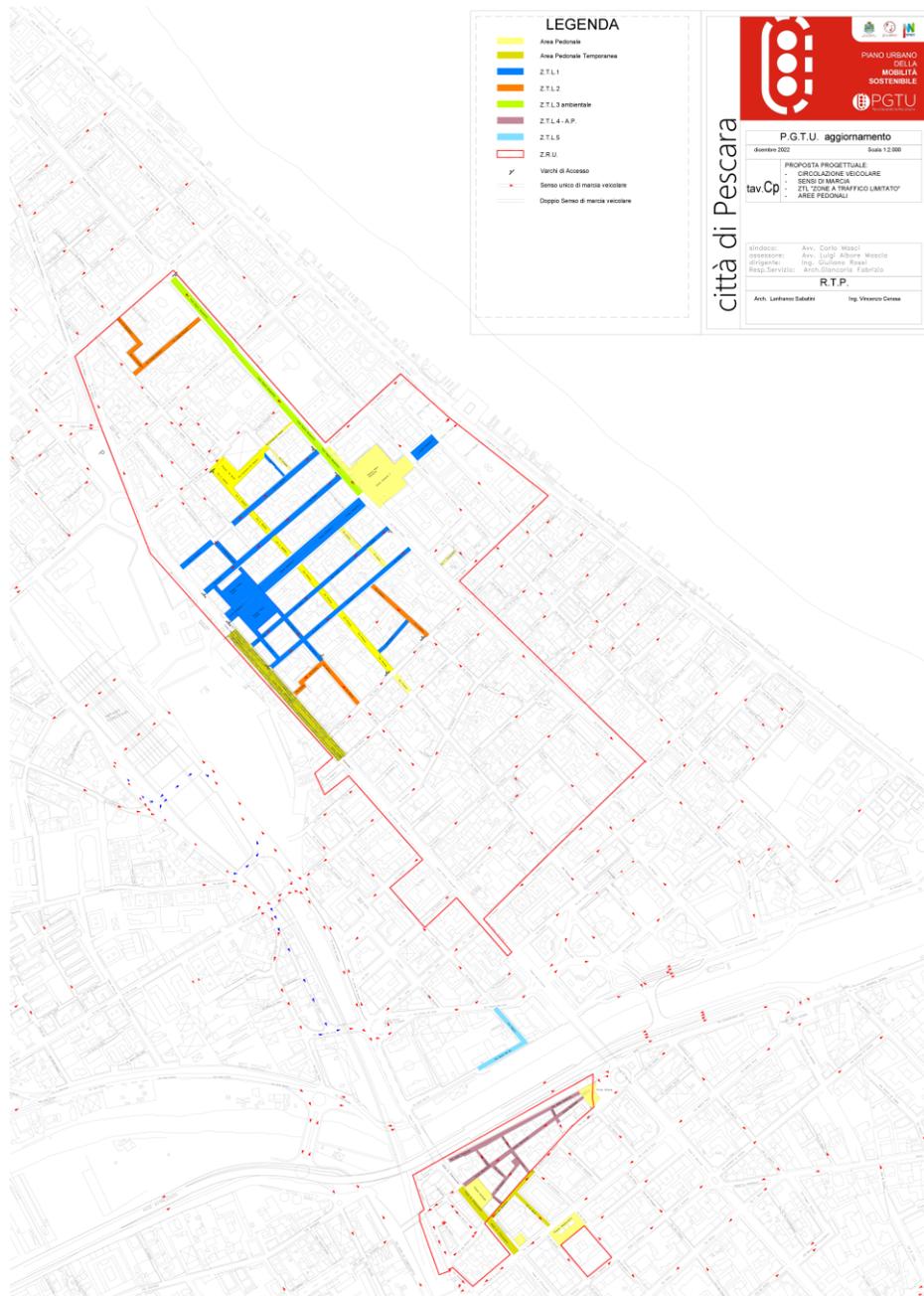
La circolazione veicolare della città si sviluppa secondo una viabilità organizzata secondo i vari criteri precedentemente descritti nella rete stradale esistente. La configurazione planimetrica attuale viene rappresentata nelle tavole **Ca circolazione veicolare ATTUALE** in scala 1:10.000 e 1:2.000 (in scala ridotta per una più facile lettura) dove vengono riportati i sensi unici di marcia, le Z.R.U., le aree pedonali, le aree pedonali temporanee, le aree ZTL e i varchi di accesso.



TAV.Ca circolazione veicolare ATTUALE

La configurazione proposta in progetto viene riportata nelle tavole **Cp circolazione veicolare PROGETTO** in scala 1:10.000 e 1:2.000 (in scala ridotta per una più facile lettura) dove, nello specifico vengono proposti:

- una nuova circolazione stradale nell'area della stazione ferroviaria di Pescara Centrale, di via E. Ferrari, via Gran Sasso fino la ponte E. Flaiano con l'inversione del senso di marcia di via Punta Penna e del sottopasso ferroviario di via Rigopiano;
- l'istituzione di una ZTL temporanea limitata alle giornate festive e/o ad eventi particolari nel tratto di via G. D'Annunzio antistante la Cattedrale di San Cetto e il teatro Michetti, nonché via A. Monti ed il tratto di via dei Bastioni compreso tra via G. D'Annunzio e via Cincinnato.



TAV.Cp circolazione veicolare PROGETTO

## 2. **classificazione livelli rete stradale**

La rete stradale cittadina, classificata secondo il Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada, viene rappresentata nella tavola **CR classificazione dei livelli di rete ATTUALE** in scala 1:10.000 dove vengono riportati in colorazioni diverse i vari tronchi della rete stradale esistente secondo la seguente classificazione:

- Rete Primaria
- Rete Principale
- Rete Secondaria
- Rete Locale



TAV. CR classificazione dei livelli di rete ATTUALE

La configurazione proposta in progetto viene riportata nelle tavole **CR classificazione dei livelli di rete PROGETTO** in scala 1:10.000 dove, nello specifico vengono proposti, nella medesima classificazione i vari tronchi della rete stradale in corso di realizzazione da parte del Comune di Pescara.

LEGENDA	
CLASSIFICAZIONE LIVELLI DI RETE	
	Rete primaria
	Rete principale
	Rete secondaria
	Rete locale

città di Pescara	 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.G.T.U. aggiornamento dicembre 2022      Scala 1:10.000		
	PROPOSTA PROGETTUALE tav. CR CLASSIFICAZIONE LIVELLI DI RETE		
	sindaco: Avv. Carlo Masci assessore: Avv. Luigi Albano Mascio dirigente: Ing. Giuliano Rossi Resp. Servizio: Arch. Giancarlo Fabrizio	R.T.P. Arch. Lanfranco Sabatini      Ing. Vincenzo Cerasa	



TAV. CR classificazione dei livelli di rete PROGETTO

### 3. **classificazione strade**

Le strade ricadenti sul territorio del comune di Pescara, classificate secondo l'art.2 del Nuovo Codice della Strada, vengono rappresentate nella tavola **CS classificazione stradale ATTUALE** in scala 1:10.000 dove vengono riportati in colorazioni diverse i vari tronchi della rete stradale esistente secondo la seguente classificazione:

- B - strade extraurbane principali
- C - strade extraurbane secondarie
- D -strade urbane di scorrimento
- E – strade urbane di quartiere
- F – strade locali
- Altre strade



TAV. CS classificazione stradale ATTUALE

La configurazione proposta in progetto viene riportata nella tavola **CS classificazione stradale PROGETTO** in scala 1:10.000 dove, nello specifico vengono proposti, nella medesima classificazione i vari tronchi della rete stradale in corso di realizzazione da parte del Comune di Pescara.

LEGENDA	
CLASSIFICAZIONE STRADALE (Art.2 NGS)	
	B - Strade extraurbane principali
	C - Strade extraurbane secondarie
	D - Strade urbane di scorrimento
	E - Strade urbane di quartiere
	F - Strade locali
	Altre strade

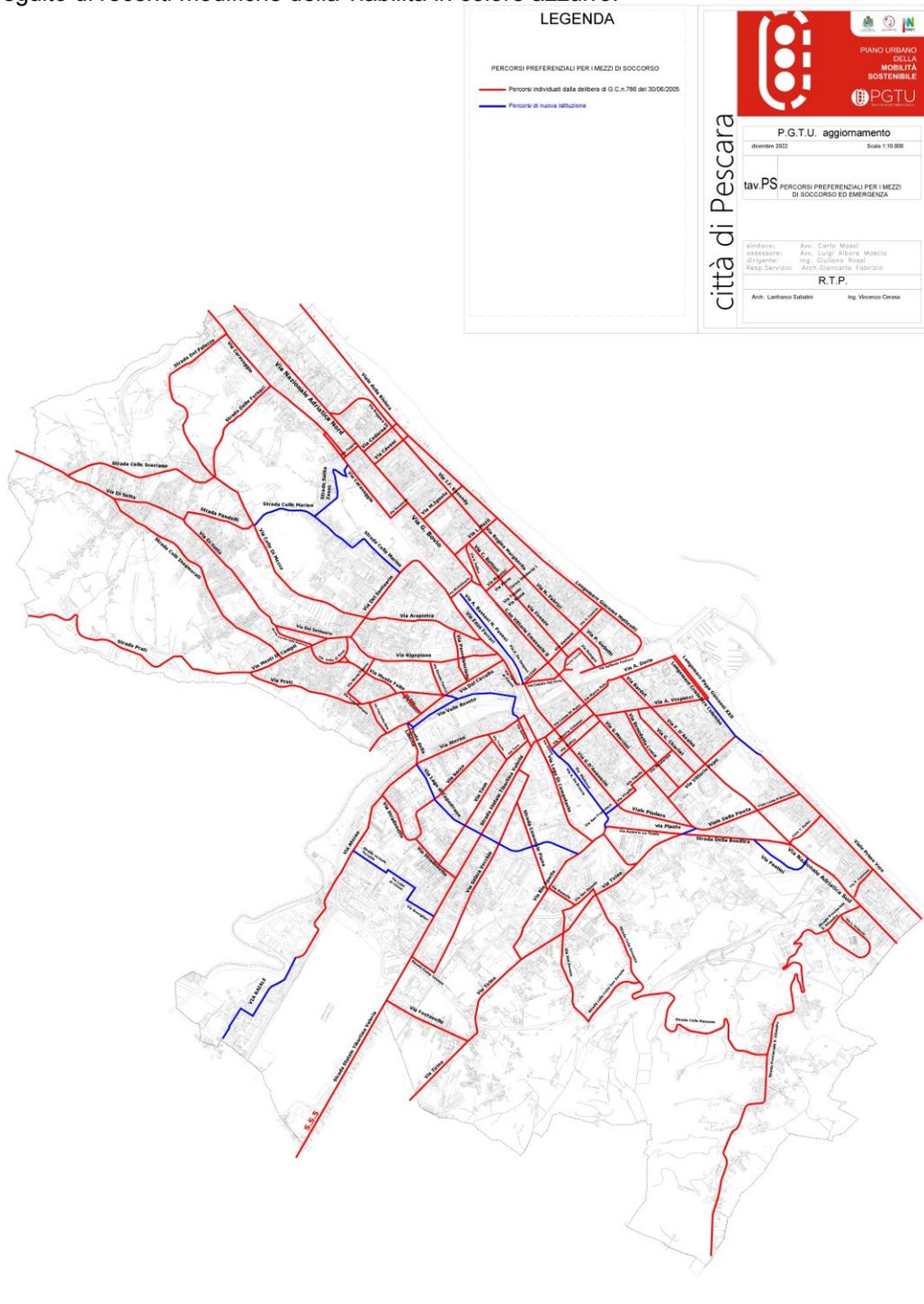
città di Pescara	 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE P.G.T.U. aggiornamento dicembre 2022      Scala 1:10.000		
	PROPOSTA PROGETTUALE tav. CS CLASSIFICAZIONE STRADALE		
	sindaco:    Avv. Corio Masci ingegnere:    Avv. Luigi Albano Masci dirigente:    Ing. Giuliano Rossi Resp. Servizio:    Arch. Giancarlo Fabrizio	<b>R.T.P.</b> Arch. Lanfranco Sabatini      Ing. Vincenzo Cerasa	



TAV. CS classificazione stradale PROGETTO

#### 4. percorsi mezzi soccorso

Nella tavola **PS percorsi preferenziali dei mezzi di soccorso** in scala 1:10.000 vengono riportati i percorsi preferenziali dei mezzi di soccorso individuati dalla delibera di G.C. n.786 del 30/06/2005 con opportuna grafia di colore rosso e altri nuovi percorsi di nuova istituzione a seguito di recenti modifiche della viabilità in colore azzurro.



TAV.PS percorsi preferenziali dei mezzi di soccorso

### 5. trasporti eccezionali

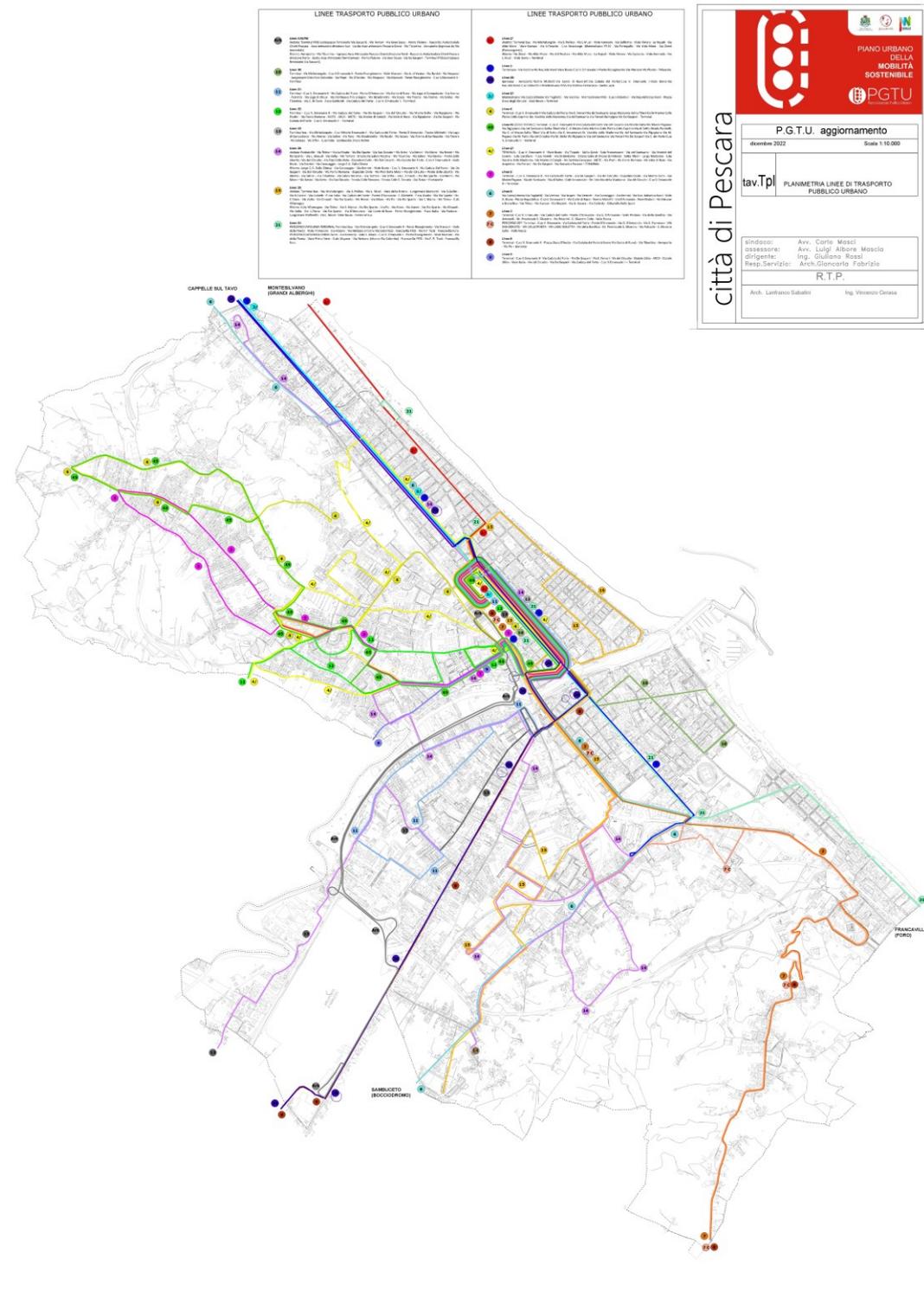
Nella tavola **TE tratti stradali percorribili da veicoli e trasporti eccezionali** in scala 1:10.000 vengono riportati i tratti di strada percorribili da veicoli e trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità ai sensi dell'Art.10 del D.Lg.s 30 aprile 1992 n. 285 e s. m. e i. (Nuovo Codice della Strada) e del D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 (Regolamento di Attuazione del N.C.S.). In tale tavola vengono individuati i percorsi preferenziali descritti nell'allegato TE (elenco tratti stradali percorribili da veicoli e trasporti eccezionali) con l'indicazione delle strade oggetto del percorso e di tutti i sottopassi e sovrappassi attraversati nello stesso. I percorsi e i relativi punti critici come sottopassi e ponti sono state oggetto di misurazioni strumentali. Viene stabilito che è fatto obbligo alla ditta che effettuerà il percorso di accertarsi, prima dell'inizio di ciascun viaggio, della percorribilità delle strade o tratti di strada oggetto di transito in base alla caratteristiche dimensionali del proprio mezzo.



TAV.TE tratti stradali percorribili da veicoli e trasporti eccezionali

## 6. linee trasporto pubblico urbano

I percorsi del Trasporto Pubblico Locale vengono rappresentati nella tavola **Tpl linee di trasporto pubblico urbano** in scala 1:10.000, in essa vengono riportati i seguenti tratti di strada percorsi dai mezzi pubblici della società di trasporto pubblico TUA SpA comunicati a tutto il 30/10/2022:



TAV.Tpl linee di trasporto pubblico urbano

- **Linea 2/**  
 Andata: Terminal bus - Via Michelangelo - Via S. Pellico - Via L.Muzii - Viale Kennedy - Via Solferino - Viale Riviera - Le Najadi - Via Aldo Moro - Viale Europa - Via U.Foscolo - C.so Strasburgo - Montesilvano FF.SS - Via Portogallo - Via Aldo Moro - Via Zimei (Palacongressi).  
 Ritorno: Via Zimei - Via Aldo Moro - Via A.D'Andrea - Via Aldo Moro - Le Najadi - Viale Riviera - Via Cadorna - Viale Kennedy - Via L.Muzii - Viale Bovio – Terminal
- **Linea 3:**  
 Terrarossa - Via Vestina-Via Naz.Adr.Nord-Viale Bovio-C.so V. Emanuele II-Ponte Risorgimento-Via Marconi-Via Plauto - Tribunale.
- **Linea 38:**  
 Ipercoop - Aeroporto-Teatro Michetti-Via Conte di Ruvo-(rit.Via Caduta del Forte)-C.so V. Emanuele II-Viale Bovio-Via Naz.Adr.Nord-C.so Umberto I-Montesilvano FFSS-Via Vestina-Terrarossa - Santa Lucia
- **Linea 3/:**  
 Montesilvano Via Costa (ritorno Via Togliatti) - Via Vestina - Montesilvano FFSS - C.so Umberto I - Via Naz.Adriatica Nord - Piazza Duca degli Abruzzi - Viale Bovio – Terminal
- **Linea 4:**  
 Terminal - C.so V. Emanuele II-Via Caduta del Forte-Via E. Ferrari-Via del Santuario-Largo Madonna-Salita Tiberi-Colle Marino-Colle Pietra-Colle Caprino-Str. Vecchia della Madonna-Via del Santuario-Via Ferrari-Rampigna-Via De Gasperi - Terminal.
- **Linea 45:** (SOLO FERIALE) Terminal - C.so V. Emanuele II-Via Caduta del Forte-Via del Circuito-Via Monte Faito-Via Monte Pagano-Via Rigopiano-Via del Santuario-Salita-Tiberi-Via C. di Mezzo-Colle Marino-Colle Pietra-Colle Caprino-Via di Sotto-Strada Pandolfi-Via C. di Mezzo-Salita Tiberi-Via di Sotto-Via C. Innamorati-St. Vecchia della Madonna-Via del Santuario-Via Rigopiano-Via M. Pagano-Via M. Faito-Via del Circuito-Via M. Siella-Via Rigopiano-Via del Santuario-Via Ferrari-Via De Gasperi-Via C. del Forte-C.so V. Emanuele II – Terminal
- **Linea 4/:**  
 TERMINAL - C.so V. Emanuele II - Viale Bovio - Via Tiepolo - Salita Zanni - S.da Francescone - Via del Santuario - Via Maestri del Lavoro - S.da Cavallaro - P.zza Romiti - Via Di Girolamo - Strada Colle di Mezzo (Cimitero) - Salita Tiberi - Largo Madonna - S.da Vecchia della Madonna - Via Monte di Campli - Via Santina Campana - MCTC - Via Prati - Via Fonte Romana - Via Valle di Rose - Via Arapietra - Via Ferrari - Via De Gasperi - Via Bassani e Pavone – TERMINAL
- **Linea 5:**  
 Terminal - C.so V. Emanuele II - Via Caduta del Forte - Via De Gasperi - Via del Circuito - Ospedale Civile - Via Monte Faito - Via Monte Pagano - Via del Santuario - Via di Sotto - Colle Innamorati - Str. Vecchia della Madonna - Via del Circuito - C.so V. Emanuele II – Terminal
- **Linea 6:**

Via Costa (ritorno Via Togliatti) - Via Vestina - Via Sospiri - Via Verrotti - Via Caravaggio - Via Bernini - Via Naz. Adriatica Nord - Viale G. Bovio - Piazza Repubblica - C.so V. Emanuele II - Via Conte di Ruvo - Teatro Michetti - Via D'Annunzio - Viale Pindaro - Via Falcone e Borsellino - Via Tirino - Via Cavour - Via Mazzini - Via G. Cesare - Via Ciafarda - Cittadella Dello Sport

- **Linea 7:**

Terminal - C.so V. Emanuele - Via Caduta del Forte - Ponte D'Annunzio - Via G. D'Annunzio - Viale Pindaro - Via della Bonifica - Via Antonelli - Str. Provinciale S. Silvestro - Via Polacchi - S. Silvestro Colle - Valle Rocca.

PERCORSO CEP: Terminal - C.so V. Emanuele - Via Caduta del Forte - Ponte D'Annunzio - Via G. D'Annunzio - Via S. Francesco - VIA SAN DONATO - VIA COLLE PINETA - VIA LAGO ISOLETTA - Via della Bonifica - Str. Provinciale S. Silvestro - Via Polacchi - S. Silvestro Colle - Valle Rocca

- **Linea 8:**

Terminal - C.so V. Emanuele II - Piazza Duca D'Aosta - Via Caduta del Forte (ritorno Via Conte di Ruvo) - Via Tiburtina - Aeroporto - Via Po – Ipercoop

- **Linea 9:**

Terminal - C.so V. Emanuele II - Via Caduta del Forte - Via De Gasperi - Via E. Ferrari - Via del Circuito - Statale 16bis - ARCA - Statale 16bis - Viale Italia - Via del Circuito - Via De Gasperi - Via Caduta del Forte - C.so V. Emanuele II – Terminal

- **Linea AIRLINK**

Andata: Terminal FFSS (sottopasso ferroviario Via Bassani) - Via Ferrari - Via Gran Sasso - Ponte Flaiano - Raccordo Autostradale Chieti-Pescara - Asse attrezzato direzione Sud - Uscita Asse attrezzato Pescara Ovest - Via Tiburtina - Aeroporto (ingresso da Via Amendola)

Ritorno: Aeroporto - Via Tiburtina - Ingresso Asse Attrezzato Pescara Ovest direzione Nord - Raccordo Autostradale Chieti Pescara direzione Porto - Uscita Asse Attrezzato Torri Camuzzi - Ponte Flaiano - Via Gran Sasso - Via De Gasperi - Terminal FFSS (sottopasso ferroviario Via Bassani).

- **Linea 10:**

Terminal - Via Michelangelo - C.so V. Emanuele II - Ponte Risorgimento - Viale Marconi - Via A. di Vestea - Via Bardet - Via Vespucci - Lungomare Cristoforo Colombo - Via Pepe - Via D'Avalos - Via Vespucci - Via Marconi - Ponte Risorgimento - C.so V. Emanuele II - Terminal

- **Linea 11:**

Terminal - C.so V. Emanuele II - Via Caduta del Forte - Ponte D'Annunzio - Via Conte di Ruvo - Via Lago di Campotosto - Via Aterno - Torrette - Via Lago di Chiusi - Via Del Nuovo Tiro a Segno - Via Stradonetto - Via Sacco - Via Tronto - Via Aterno - Via Saline - Via Tiburtina - Via C. Di Ruvo - P.zza Garibaldi - Via Caduta del Forte - C.so V. Emanuele II - Terminal.

- **Linea 12:**

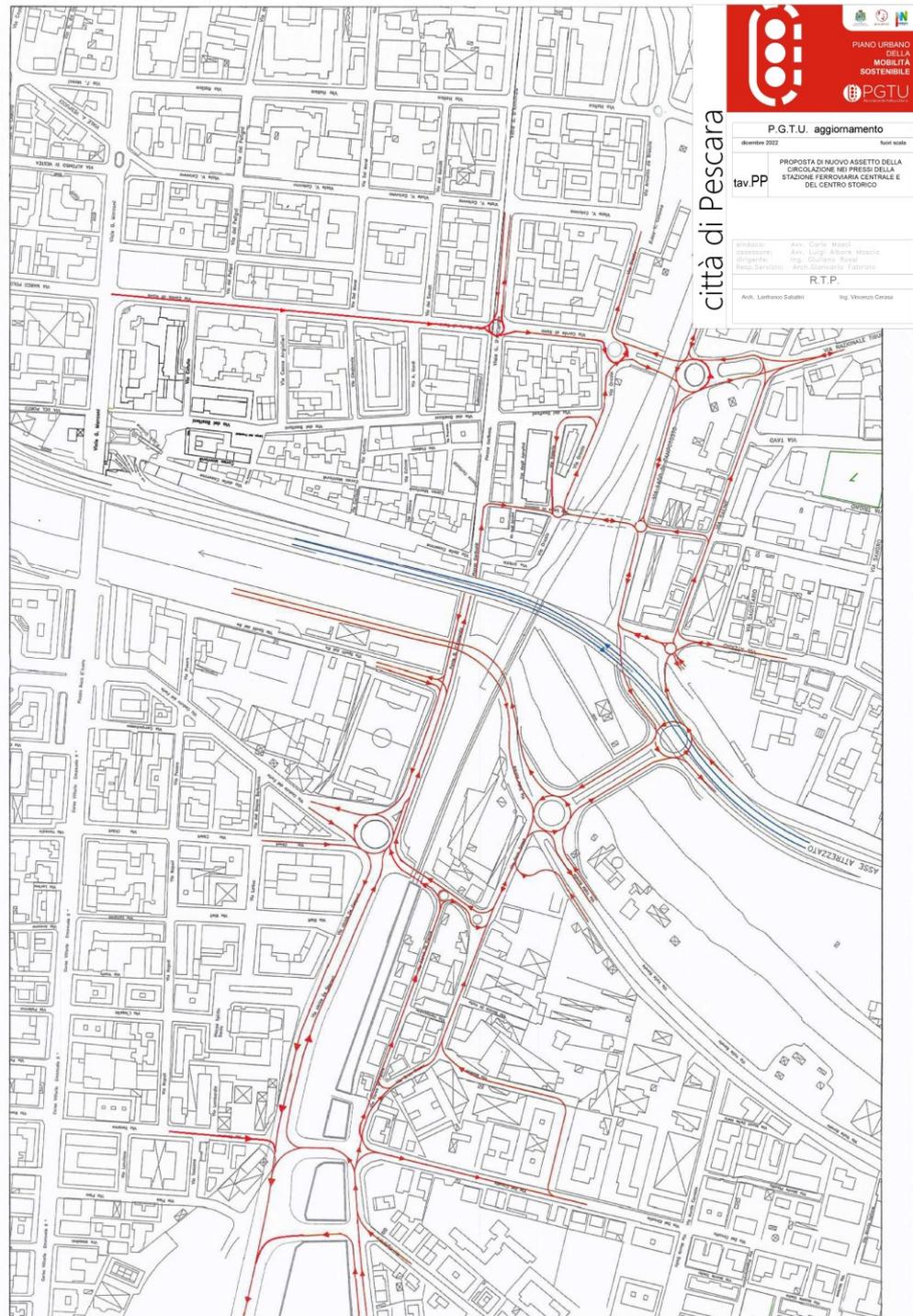
Terminal - C.so V. Emanuele II - Via Caduta del Forte - Via De Gasperi - Via del Circuito - Via Monte Siella - Via Rigopiano - Via Paolini - Via Fonte Romana - MCTC - ARCA - MCTC - Via Monte di Campli - Via Valle di Rose - Via Rigopiano - Via De Gasperi - Via Caduta del Forte - C.so V. Emanuele II – Terminal

- **Linea 13:**  
 Terminal bus - Via Michelangelo - C.so Vittorio Emanuele II - Via Caduta del Forte - Ponte D'Annunzio - Teatro Michetti - Via Lago di Campotosto - Via Aterno - Via Saline - Via Tavo - Via Stradonetto - Via Raiale - Via Salara - Via Aterno di Sambuceto - Via Tevere - Via Salara2 - Via D'Illio - C.so Italia - Sambuceto (Via S.Pertini)
  
- **Linea 14:**  
*Andata:* Fontanelle - Via Tirino – Via Lo Feudo - Via Rio Sparto - Via San Donato – Via Neto - Via Nenni - Via Moro - Via Nenni – Via Rio Sparto – Via L. Einaudi - Via Volta – Via Tortora - Strada Via Salara Vecchia – Via Tiburtina – Via Saline - Via Aterno – Ponte delle Libertà – Via del Circuito - Via Pian Delle Mele - Ospedale Civile - Via Del Circuito - Via Caduta Del Forte - C.so V.Emanuele II - Viale Bovio - Via Bernini - Via Caravaggio - Largo C.A. Dalla Chiesa  
*Ritorno:* Largo C.A. Dalla Chiesa - Via Caravaggio - Via Bernini - Viale Bovio - C.so V. Emanuele II - Via Caduta Del Forte - Via De Gasperi - Via Del Circuito - Via Fonte Romana - Ospedale Civile - Via Pian Delle Mele – Via del Circuito – Ponte delle Libertà - Via Aterno - Via Saline – Via Tiburtina - Via Salara Vecchia – Via Tortora - Via Volta – Via L. Einaudi – Via Rio Sparto - Via Nenni - Via Moro – Via Nenni - Via Neto - Via San Donato - Strada Colle Renazzo - Strada Colle S. Donato - Via Tirino – Fontanelle
  
- **Linea 15:**  
*Andata:* Terminal bus - Via Michelangelo - Via S. Pellico - Via L. Muzii - Viale della Riviera - Lungomare Matteotti - Via G.Galilei - Via N.Fabrizi - Via Gobetti - P.zza Italia - Via Caduta del Forte - Ponte D'Annunzio - T. Michetti - P.zza Ovidio - Via Rio Sparto - Str. C.Piana - Via Volta - Via Einaudi - Via Rio Sparto - Via Nenni - Via Moro - Via Po - Via Rio Sparto - Via S. Marco - Via Tirino - C.da Villamagna  
*Ritorno:* C.da Villamagna - Via Tirino - Via S. Marco - Via Rio Sparto - Via Po - Via Moro - Via Nenni - Via Rio Sparto - Via Einaudi - Via Volta - Str. C.Piana - Via Rio Sparto - Via D'Annunzio - Via Conte di Ruvo - Ponte Risorgimento - P.zza Italia - Via Paolucci - Lungomare Matteotti - Via L. Muzii - Viale Bovio - Terminal bus
  
- **Linea 21:**  
 PERCORSO CAPOLINEA TERMINAL: Terminal bus - Via Michelangelo - C.so V.Emanuele II - Ponte Risorgimento - Via Marconi - Viale della Pineta - Viale Primovere - Via Alcione - Via Nettuno (ritorno Via Colombo) - Francavilla FFSS - Via F.P. Tosti - Francavilla Foro.  
 PERCORSO CAPOLINEA ZANNI: Zanni - Via Kennedy - Viale L. Muzii - C.so V. Emanuele II - Ponte Risorgimento - Viale Marconi - Via della Pineta - Viale Primo Vere - Viale Alcione - Via Nettuno (ritorno Via Colombo) - Francavilla FFSS - Via F. P. Tosti - Francavilla Foro

### 7. **circolazione Stazione-CentroStorico**

Tale tavola, riportata nel seguente allegato, riporta i risultati delle simulazioni modellistiche eseguite per verificare la funzionalità del nuovo assetto di circolazione nei pressi della stazione ferroviaria, in riferimento alle variazioni dei flussi sulla rete rispetto allo stato attuale.

**La Tav.PP proposta di nuovo assetto della circolazione nei pressi della stazione ferroviaria centrale e del centro storico in scala adeguata, individua i nuovi percorsi dello studio effettuato sulla viabilità attuale della zona in oggetto.**



TAV. PP proposta di nuovo assetto della circolazione nei pressi della stazione ferroviaria centrale e del centro storico

### 8. circolazione Stazione

La Tav.P1 dettaglia nuovo assetto della circolazione nei pressi della stazione ferroviaria centrale in scala minore, individua su planimetria satellitare i nuovi percorsi dello studio effettuato nell'area stazione centrale, individuando con il colore rosso i tratti di strada oggetto di variazioni di senso di marcia ed in colore giallo i tratti a senso invariato.



città di Pescara

 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE <b>PGTU</b>	
<b>P.G.T.U. aggiornamento</b> <small>dicembre 2022</small>	
<b>tav. P1</b>	<b>DETTAGLIO PROPOSTA DI NUOVO ASSETTO DELLA CIRCOLAZIONE NEI PRESSI DELLA STAZIONE FERROVIARIA CENTRALE</b>
<small>Architetto:</small>	<small>Arch. Carlo Mosci</small>
<small>Progettista:</small>	<small>Arch. Luigi Alfonso Mosci</small>
<small>Dirigente:</small>	<small>Ing. Giuliano Regal</small>
<small>Resp. Servizio:</small>	<small>Arch. Giancarlo Fabrizio</small>
<b>R.T.P.</b>	
<small>Arch. Lanfranco Sabatini</small>	<small>Ing. Vincenzo Cerasa</small>

TAV. P1 dettaglio nuovo assetto della circolazione nei pressi della stazione ferroviaria centrale

### 9. INTERVENTI DI TRAFFIC CALMING

Il Piano intende realizzare interventi di calmierazione del traffico in prossimità degli edifici scolastici del territorio comunale, per garantirne la sicurezza stradale. A tal fine verranno studiati, progettati e realizzati interventi puntuali di messa in sicurezza stradale. Nell'elaborato **Tav.TC\_Interventi di *traffic calming*** in scala 1:10.000, vengono riportati



TAV. TC Interventi di *traffic calming*

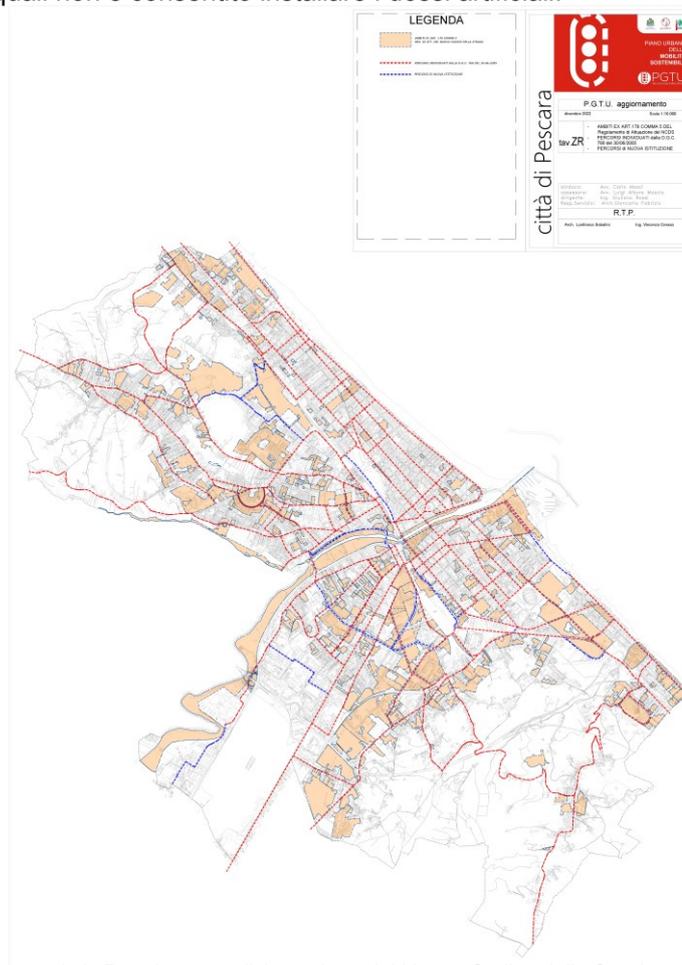
## 10. **AMBITI ex art. 179 comma 5 del Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada.**

Nell'elaborato grafico **Tav.RA\_ art 179 Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada** sono individuate le aree residenziali, i parchi pubblici e i residences - esistenti e di progetto - nei quali è consentito installare i dossi artificiali ai sensi dell'art. 179 comma 5 del Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada, al netto della viabilità per servizi di soccorso e pronto intervento. Tali aree, oggetto di revisione biennale di adeguamento al PRG, sono individuate come di seguito meglio precisato.

Sono state individuate le zone residenziali nel rispetto della direttiva n.300/A/45182/103712/12 del Ministero dell'Interno - Direzione centrale per la Polizia Stradale - 1° Divisione del 07/09/1999, quali gli ambiti di PRG destinati alla residenza e pianificati in maniera unitaria (es. zone ad attuazione indiretta attuate e non, ambiti residenziali storici, ecc). Rispetto alle previsioni di PRG sono state esclusi gli ambiti non ritenuti significativi per frammentarietà e conformazione, mentre sono state riportate due zone che il PRG non individua in maniera omogenea ma che, per caratteristiche paesaggistico/ambientali e funzionali sono state ritenute "zone residenziali" ( Zona Via Sabucchi a nord della città e zona V. Scarfoglio a sud).

In tale elaborato sono state individuate anche le aree definite dall'art. 179 comma 5 del Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada come residence e i parchi pubblici, riferendosi rispettivamente alle zone di PRG per "attrezzature e servizi privati di uso turistico-ricettivi" e "Verde pubblico - parco pubblico").

In tale elaborato sono individuati anche i percorsi preferenziali per mezzi di soccorso ed emergenza lungo i quali non è consentito installare i dossi artificiali.



Tav.RA\_ art 179 Regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada

---

## **11. ELENCO TAVOLE**

- ALL.R\_RELAZIONE DI PIANO
- ALL.RV\_REGOLAMENTO VIARIO
- TAV.CR\_CLASSIFICAZIONE LIVELLI RETE\_STATO DI FATTO
- TAV.CR\_CLASSIFICAZIONE LIVELLI RETE\_PROPOSTA PROGETTUALE
- TAV.Cs\_CLASSIFICAZIONE STRADALE\_STATO DI FATTO
- TAV.Cs\_CLASSIFICAZIONE STRADALE\_PROPOSTA PROGETTUALE
- TAV.CA\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_STATO DI FATTO
- TAV.CA\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_STATO DI FATTO\_1-2000
- TAV.CP\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_DI PROGETTO
- TAV.CP\_CIRCOLAZIONE VEICOLARE\_PROPOSTA PROGETTUALE\_1-2000
- TAV.PP\_DETTagLIO PROPOSTA DI NUOVO ASSETTO DELLA CIRCOLAZIONE NEI PRESSI DELLA STAZIONE FERROVIARIA CENTRALE E DEL CENTRO STORICO
- TAV.P1\_DETTagLIO PROPOSTA DI NUOVO ASSETTO DELLA CIRCOLAZIONE NEI PRESSI DELLA STAZIONE FERROVIARIA CENTRALE
- TAV.TPL\_PLANIMETRIA DELLE LINEE TRASPORTO PUBBLICO URBANO
- TAV.PS\_PERCORSI PREFERENZIALI PER I MEZZI DI SOCCORSO ED EMERGENZA
- TAV.TE\_TRATTI STADALI PERCORRIBILI DA VEICOLI E TRASPORTI ECCEZIONALI
- ALL.TE\_ELENCO TRATTI STRALI PERCORRIBILI DA VEICOLI E TRASPORTI ECCEZIONALI
- TAV.TC\_INTERVENTI DI TRAFFIC CALMING
- TAV.RA\_ART 179 REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL NUOVO CODICE DELLA STRADA

## 8. Allegato

### **Nuovo assetto di circolazione nei pressi della stazione ferroviaria - report sintetico sui risultati delle simulazioni modellistiche.**

Il presente documento riporta i risultati delle simulazioni modellistiche eseguite per verificare la funzionalità del nuovo assetto di circolazione nei pressi della stazione ferroviaria, in riferimento alle variazioni dei flussi sulla rete rispetto allo stato attuale. L'obiettivo del nuovo assetto è la razionalizzazione degli incroci a raso dei sottopassi della stazione centrale, e la conseguente minimizzazione delle manovre potenzialmente pericolose ad oggi esistenti, ma le simulazioni completano il quadro delle verifiche, analizzando anche le variazioni dei flussi di traffico generate nello scenario di progetto.

In appendice al documento si allegano anche i risultati scaturiti da un ulteriore scenario, riguardante la verifica modellistica delle variazioni alla circolazione generate dall'estensione della ZTL da piazza Garibaldi fino a via Conte di Ruvo nei giorni festivi.

Si è partiti dallo scenario dello stato di fatto, acquisendo il modello di trasporto privato dell'intero territorio comunale messo a punto nell'ambito dell'Aggiornamento del PGTU della città di Pescara. Il modello è stato verificato, elaborato ed integrato laddove necessario, per renderlo compatibile con il diverso software di simulazione utilizzato per le presenti valutazioni e in generale per renderlo adeguato e coerente per gli scopi dello studio<sup>1</sup>.

Sulla base dello scenario dello stato di fatto, è stato implementato lo scenario odi progetto, inserendo le modifiche previste. Le valutazioni sono state fatte a domanda invariata, riferita all'ora di punta della mattina, nella quale la matrice O/D ammonta a circa 40.000 spostamenti. Ricapitolando le simulazione riguardano i seguenti scenari:

- Scenario 0 - Scenario di partenza: stato di fatto con assegnazione della matrice dei veicoli leggeri nell'ora di punta della mattina;
- Scenario 1 - Scenario di progetto: nuovo schema di circolazione di cui alla fig.1 con assegnazione della stessa matrice dei veicoli leggeri nell'ora di punta della mattina di cui allo scenario 0.

Nel dettaglio lo schema di circolazione prevede una nuova circuitazione a senso unico antiorario attorno al fascio binari tra via Ferrari e via Pavone Bassani, così come di seguito descritto:

- su via Pavone Bassani, senso unico in direzione nord, dal sottopasso all'altezza di via Rigopiano, fino al sottopasso a nord di via Arapietra;
- sul sottopasso a nord di via Arapietra di cui al punto sopra, senso unico in direzione sud, da via Pavone Bassani a via Ferrari;
- su via Ferrari, senso unico in direzione sud da via Arapietra a via Rigopiano.

Il nuovo assetto circolatorio si completa con:

- apertura alla circolazione di un sottopasso già esistente, ma ad oggi inibito al traffico, all'altezza di via Arapietra, proprio in corrispondenza dell'ingresso/uscita al parcheggio dell'area di risulta, sottopasso sul quale si prevede un senso unico da via Pavone Bassani a via Ferrari;
- istituzione dell'obbligo di svolta a destra da via del Circuito su via Gran Sasso;
- inversione del senso unico su via Forche di Penne con obbligo di svolta a sinistra in entrata da via del Circuito su via Gran Sasso;

---

<sup>1</sup> In estrema sintesi le elaborazioni hanno riguardato qualche modifica alla zonizzazione, ed in particolare a qualche connessione ai centroidi nella zona di interesse e qualche calibrazione sul lato dell'offerta, in termini di caratteristiche di capacità e velocità degli archi. Per quanto riguarda la domanda, ovvero la matrice OD, si è cercato di lavorare senza modificarla; l'unica eccezione è stato su alcuni centroidi nella zona di via Gran Sasso e via Forca di Penne, che si è deciso di eliminare dalla simulazione in modo da ripulire i risultati dalle distorsioni generate dal traffico locale.

- inibizione di due manovre di svolta ad oggi consentite proprio per razionalizzare gli incroci a raso, minimizzando i punti di conflitto: manovra di svolta a destra da via De Gasperi verso il sottopasso di via Caduta del Forte (via che diventa dunque per un tratto a senso unico) e manovra di svolta a sx da via Arapietra su via Ferrari in direzione nord.

Il nuovo schema di circolazione, il cui scopo principale – come detto – è di razionalizzare gli incroci a raso dei sottopassi della stazione centrale minimizzando i punti di conflitto, produce variazioni dei flussi sulla rete rispetto alla situazione attuale, che si ripercuotono prettamente a livello locale; come si può vedere nella rete differenza in Fig.2 (rete in cui sono evidenziate le differenze di traffico tra scenario di progetto e scenario di partenza– in rosso gli aumenti nello scenario di progetto e in blu le diminuzioni), si ha sostanzialmente un semplice trasferimento di traffico per gli spostamenti provenienti da sud e diretti a nord, spostamenti che allo stato di fatto provenendo da via De Gasperi, girano a sinistra nel sottopasso all'altezza di via Rigopiano e da questo proseguono a destra su via Ferrari; nello scenario di progetto invece che l'itinerario sopra descritto, i flussi da Via De Gasperi proseguono diritto (n.b. la strada cambia nome in via Pavone Bassani) ed utilizzano un sottopasso più a nord, quello a nord di via Arapietra, proseguendo poi girando a destra su via Ferrari verso nord. Il modello stima che il traffico aggiuntivo sulla via Pavone Bassani generato da questa modifica di itinerario, si avvicini ai 600 veicoli equivalenti nell'ora di punta, portando il flusso ad attestarsi sui circa 1.000 veicoli equivalenti circa. Si sono riportati in tal senso i flussogrammi dei 2 scenari (vedi Fig.3 e 4).

Analogo trasferimento, ma di minore entità, produce l'inversione del senso unico su via Forca di Penne; chi allo stato attuale venendo dal ponte Flaiano in direzione nord, la utilizzava imboccandola con una svolta a sinistra da via Chieti, nello scenario di progetto invece proseguirà su via Chieti fino alla rotatoria di piazza dei Martiri e poi si dirigerà verso nord su via De Gasperi. Come detto l'entità di questo trasferimento di itinerario è di entità minore di quello più propriamente attorno alla stazione descritto in precedenza, ed interessa un centinaio di veicoli. Rispetto a questa modifica, si segnala che inevitabilmente gli itinerari di accesso/egresso per i residenti in via Forca di Penne si allungheranno.

Per quanto riguarda l'inibizione della svolta a destra da via De Gasperi in direzione sud per imboccare il sottopasso di via Caduta del Forte, essa impatta su circa un centinaio di veicoli che la effettuavano per poi dirigersi sul ponte Flaiano; ebbene questi veicoli nello scenario di progetto li ritroviamo sul ponte Risorgimento, ovvero attraversano il Pescara più a sud, continuando su via De Gasperi invece che girare. Accanto agli effetti sopra descritti, vi è quello generato dall'apertura dell'ulteriore sottopasso in corrispondenza dell'ingresso/uscita al parcheggio dell'area di risulta, che viene utilizzato proprio da chi esce da questo e deve dirigersi in direzione sud. Il modello stima che il sottopasso venga utilizzato da circa 200 veicoli, che girano a sinistra su via Ferrari, facendo aumentare il traffico della stessa entità su quella strada, traffico che si attesta nel complesso a circa 400 veicoli. Infine si nota qualche altro effetto di contorno, con differenze di volumi trascurabili (a parte forse l'alleggerimento di via del Circuito), che si propagano poco oltre l'immediata zona locale dove si sono eseguite le modifiche alla rete.

#### **Figure:**

Fig.0 – assetto circolatorio attuale

Fig.1 – nuovo assetto circolatorio

Fig.2 – rete differenza tra scenario 1 e scenario 0 nell'ora di punta del mattino (in verde le diminuzioni di traffico e in rosso gli aumenti di traffico in S1)

Fig. 3 – flussogramma S0 – veicoli leggeri nell'ora di punta del mattino

Fig.4 – flussogramma S1 - veicoli leggeri nell'ora di punta del mattino

#### **Appendice**

Estensione ZTL centro storico nei giorni festivi

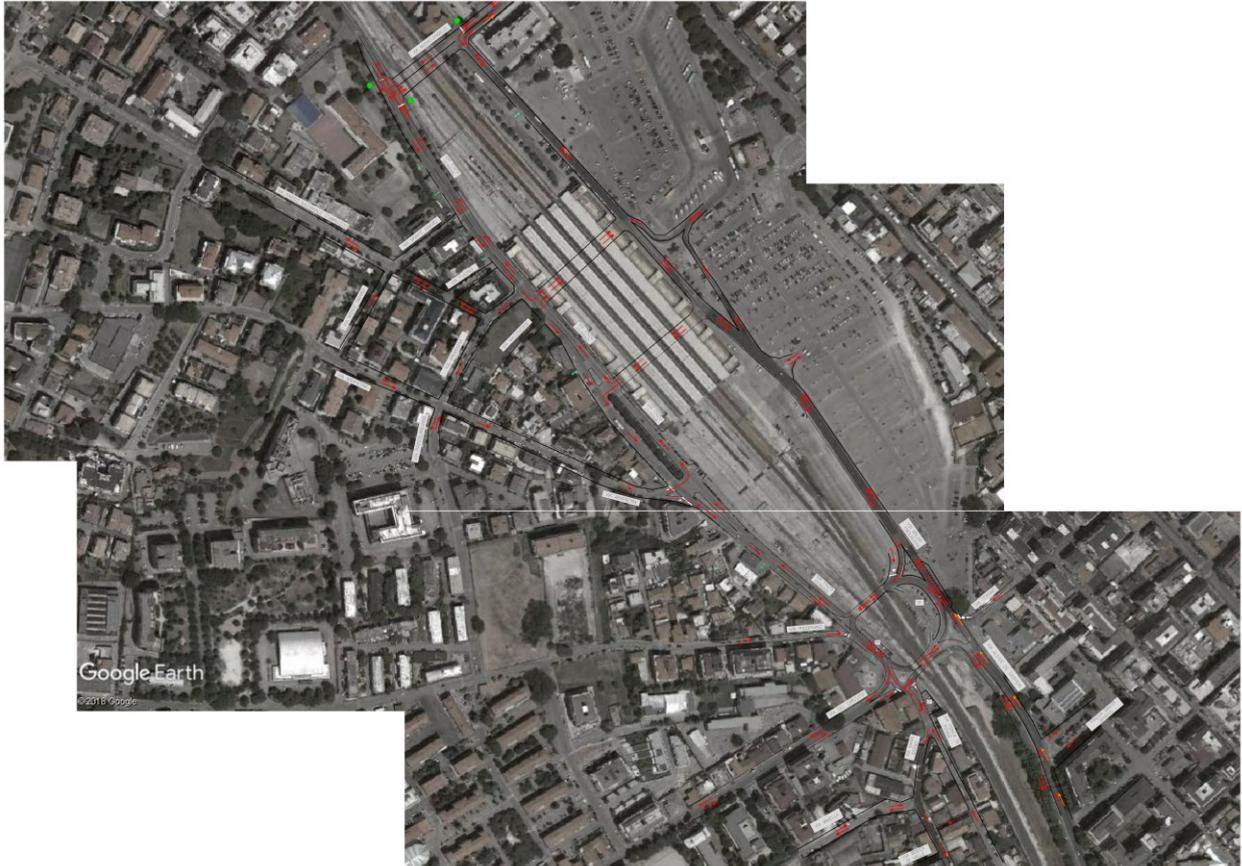


Fig.0 – assetto circolatorio attuale

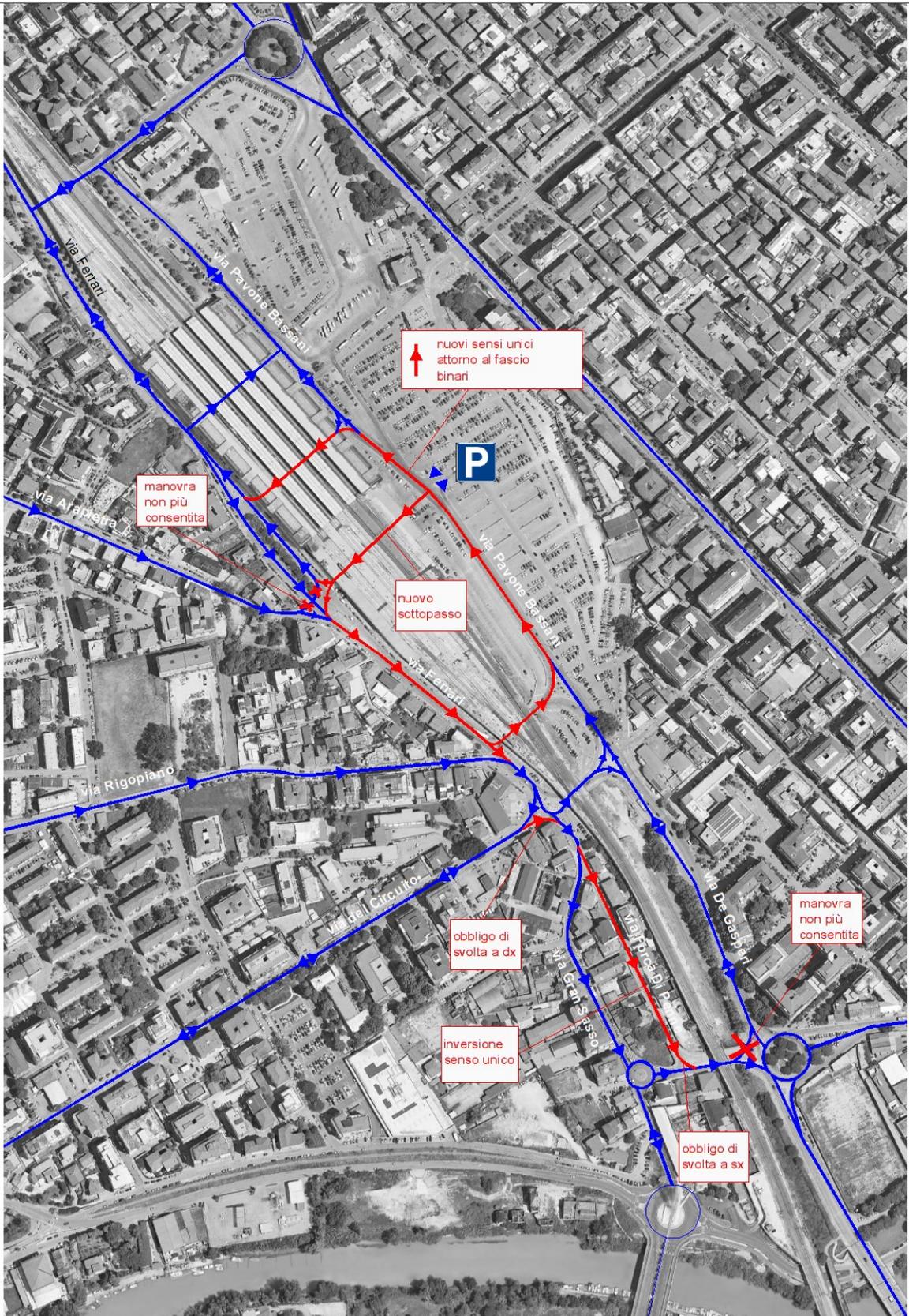


Fig.1 – nuovo assetto circolatorio

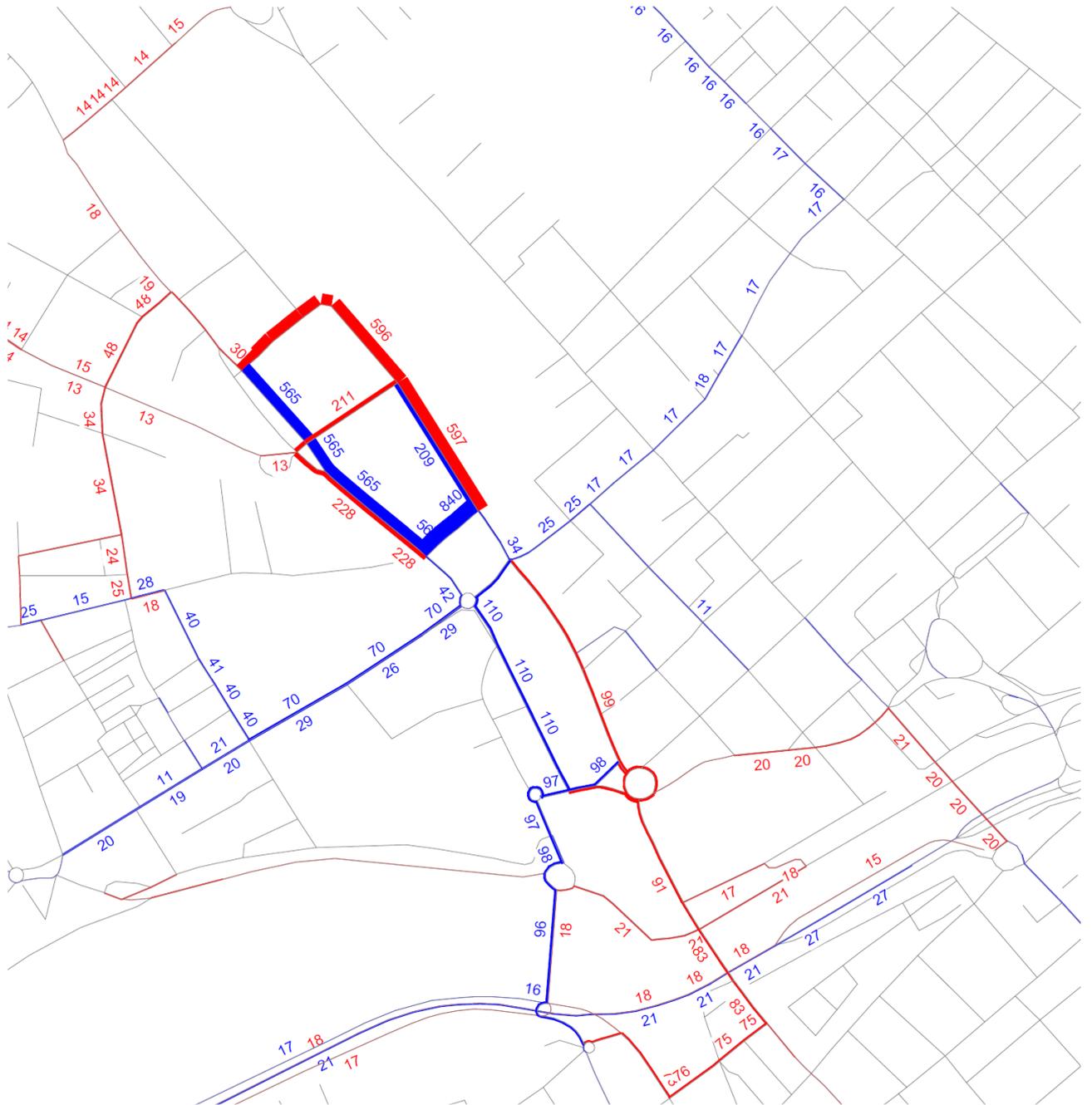


Fig.2 – rete differenza tra scenario 1 e scenario 0 nell'ora di punta del mattino (in blu le diminuzioni di traffico e in rosso gli aumenti di traffico in S1)



Fig. 3 – flussogramma S0 STATO DI FATTO – veicoli leggeri nell'ora di punta del mattino



Fig. 4 – flussogramma S1 PROGETTO – veicoli leggeri nell'ora di punta del mattino

## 9. Appendice

### **Scenario 2 – estensione ZTL centro storico nei giorni festivi**

Per quanto riguarda lo scenario 2, in cui si prevede di estendere la ZTL da piazza Garibaldi fino a via Conte di Ruvo, chiudendola al traffico nei fine settimana, si è implementato un modello inibendo la circolazione sugli archi relativi alla zona in oggetto, ed assegnando una matrice dell'ora di punta ridotta del 30%, cautelativamente ritenuta rappresentativa delle giornate festive. Lo scopo è verificare se con questa entità di domanda si registrassero criticità.

L'effetto principale di questa estensione è l'interruzione della continuità dell'itinerario nord-sud che utilizza il ponte D'Annunzio per attraversare il Pescara, ponte su cui dunque il traffico transitante rimane residuale. Si ha dunque un trasferimento di traffico sui due ponti più prossimi, ovvero il ponte Flaiano e il ponte Risorgimento. Nei giorni di festa nel modello si stima che su questi due ponti il trasferimento del traffico è tale da non generare criticità, si riporta in tal senso una figura (fig.3) che riporta il livello di congestione (parametro rappresentativo del rapporto tra volume di traffico e capacità della strada – valori prossimi a 1 indicano livello di congestione elevata) sulla rete nello scenario 2.

Figure:

Fig.1 – nuovo assetto circolatorio

Fig.2 – flussogramma Scenario 2 – veicoli leggeri nell'ora di punta del mattino di una giornata festiva

Fig. 3 – congestione Scenario 2 – livello di congestione sulla rete nell'ora di punta del mattino di una giornata festiva

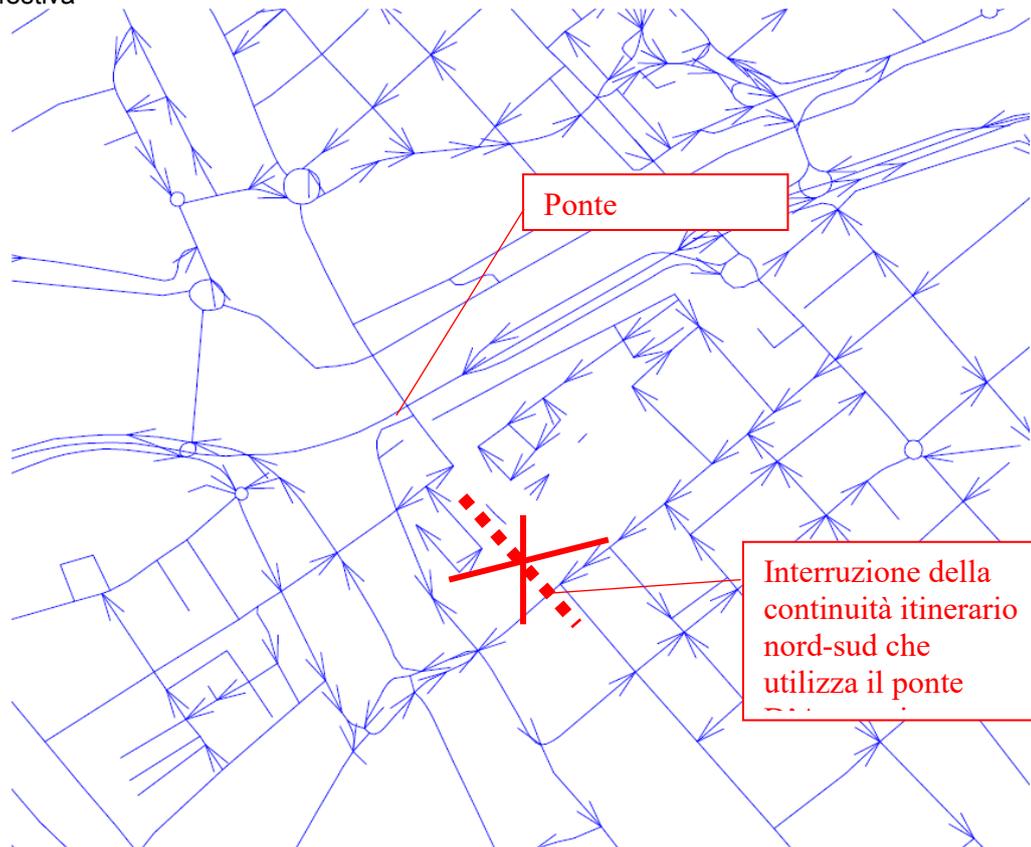


Fig.1 – nuovo assetto circolatorio

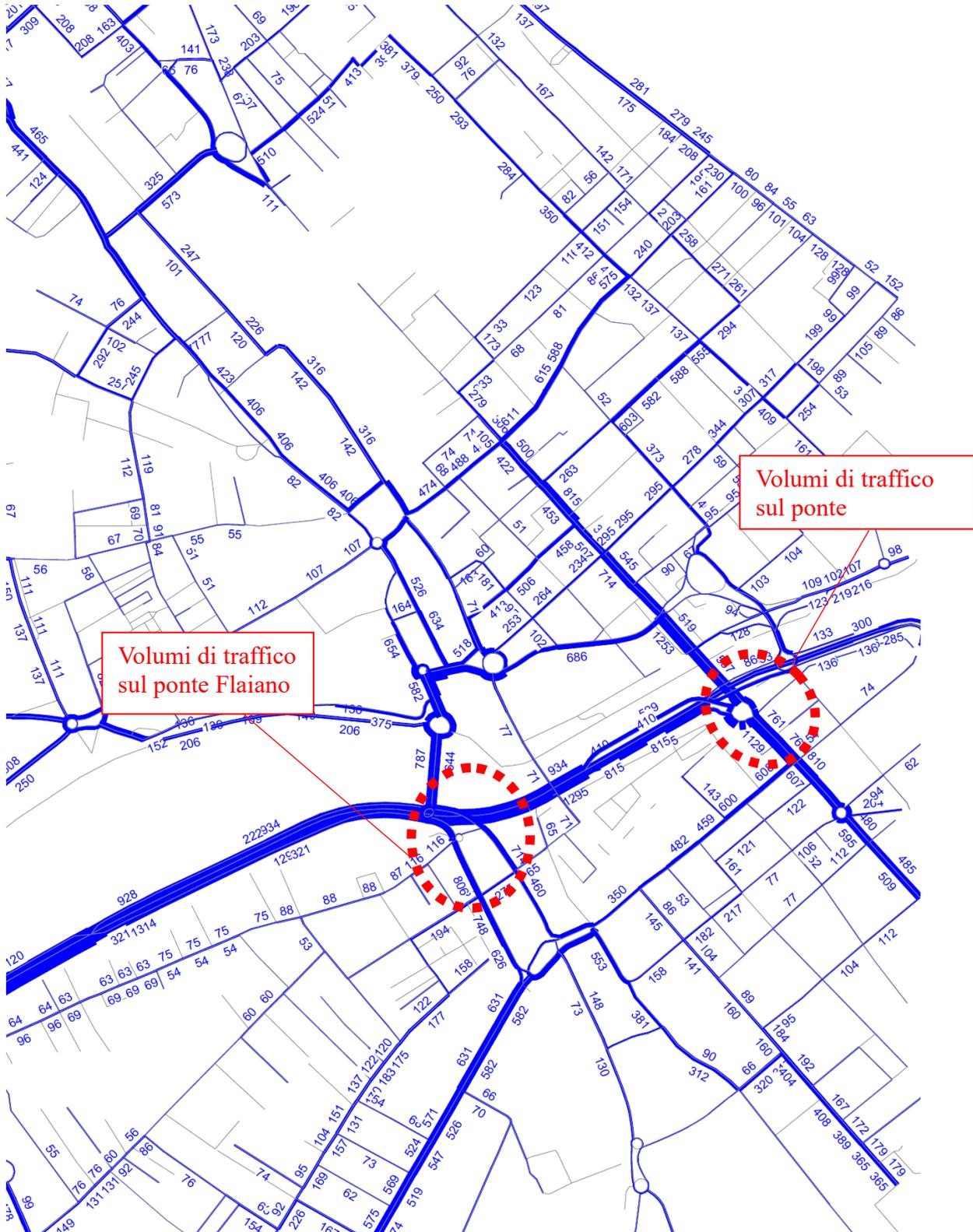


Fig.2 – flussogramma Scenario 2 – veicoli leggeri nell'ora di punta del mattino di una giornata festiva

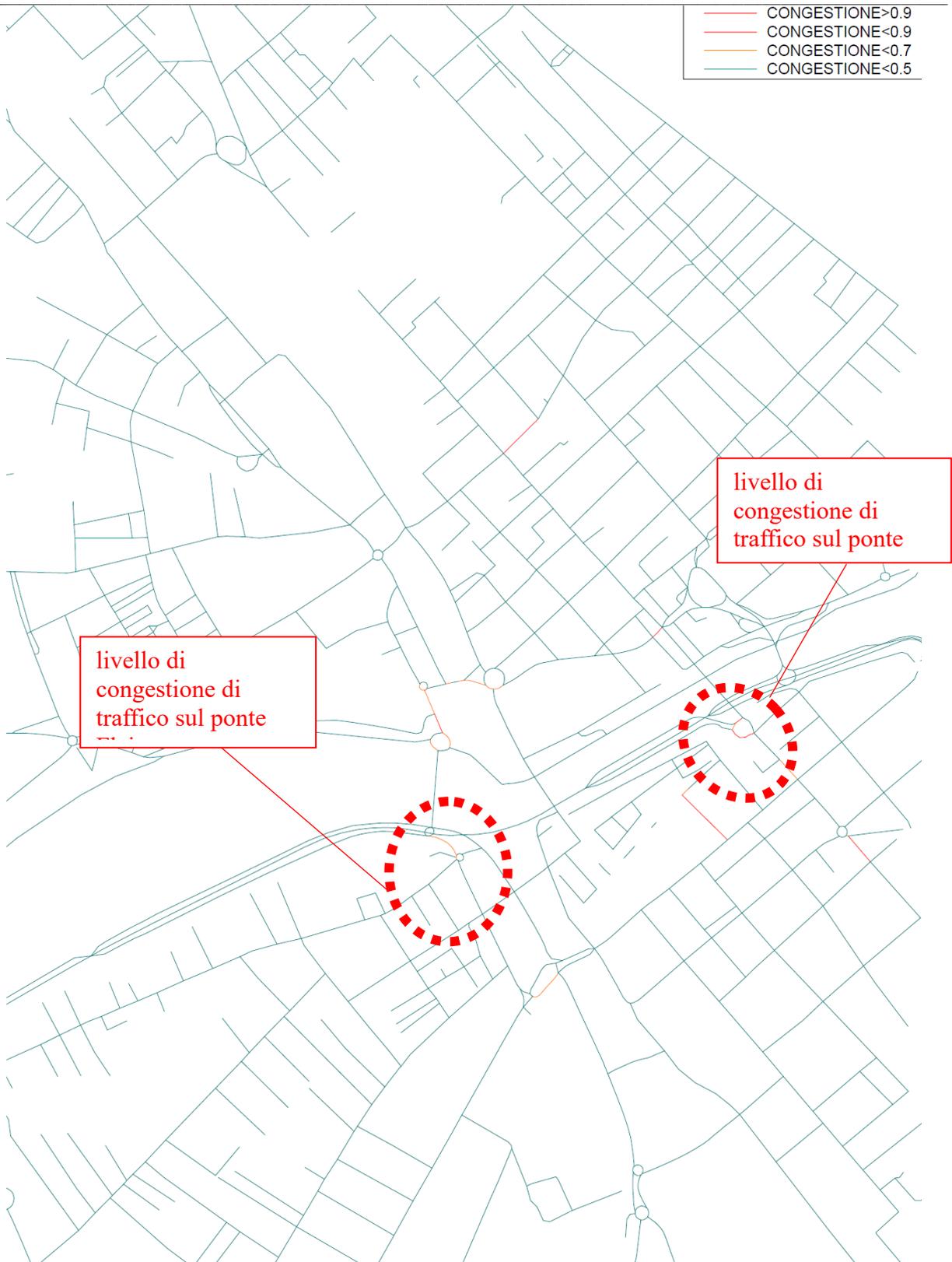


Fig. 3 – congestione Scenario 2 – livello di congestione sulla rete nell'ora di punta del mattino di una giornata festiva