



COMUNE DI SAN DONACI

Provincia di Brindisi

STUDIO PRELIMINARE
per la
PIANIFICAZIONE
della
MOBILITA' URBANA
SOSTENIBILE

San Donaci, 28.12.2016

Redattori

Ing. Mauro Solazzo

Dott. Vincenzo Elia

Coordinatore

Ing. Arcangelo Arnesano

"Il nuovo piano di riorganizzazione viabilistica deve nascere dalla volontà di migliorare il sistema della viabilità e dei trasporti nel territorio comunale di San Donaci, principalmente su alcuni importanti assi stradali del centro urbano che attualmente presentano gravi problemi di congestione del traffico, con ricadute negative sulle residenze, sulle attività commerciali e più in generale sulla qualità dell'ambiente urbano.

Se affianco a tale volontà si aggiunge anche quella di abbattere gli agenti inquinanti attraverso l'incentivazione della pedonalizzazione in una parte del centro cittadino, l'ideazione di nuove piste ciclabili interne, la realizzazione di qualche ampia area decentrata destinata a parcheggio, le operazioni atte a limitare la velocità dei mezzi in entrata dall'arterie principali a favore di sicurezza, ecco che nasce una nuova concezione di pianificazione della mobilità urbana detta sostenibile.

Fra i primi obiettivi di un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile ci deve essere quindi quello di regolamentare il traffico veicolare, aumentando la sicurezza di pedoni e di ciclisti, creando percorsi loro dedicati, incentivando in questo modo l'utilizzo della bicicletta soprattutto per gli spostamenti urbani di tutti i giorni, al fine di abbattere l'inquinamento ambientale ed il rumore.

Attraverso una razionalizzazione della segnaletica orizzontale e verticale si dovranno poi regolamentare le aree destinate alle soste ed istituire sensi unici oltre a far spazio a una rete di percorsi ciclo-pedonali nuovi.

Si proverà ad incentivare questo tipo di mobilità e di messaggio culturale, con una pianificazione puntuale e graduale che metta al centro dell'attenzione il rispetto per l'ambiente e per le persone.

Non disponendo di una vera e propria circonvallazione sulla quale far defluire il traffico commerciale in transito nel territorio comunale di San Donaci sarà necessario cercare percorsi alternativi all'attuale passaggio interno.

Per accompagnare questo nuovo Piano sostenibile sarà indispensabile progettare anche iniziative educative e formative rivolte a tutti i cittadini al fine di rendere ogni cittadino (pedone, ciclista, automobilista che sia) più consapevole riguardo alle tematiche della mobilità sostenibile e della viabilità del nostro territorio".

INDICE

1. *Premesse* _____ pg. 1
2. *Quadro normativo nazionale e comunitario* _____ pg. 2
3. *Linee guida per la redazione del PUMS* _____ pg. 4
4. *Stato dei luoghi e proposte migliorative* _____ pg. 6
5. *Traffico veicolare e percorsi alternativi
per la circolazione di veicoli commerciali* _____ pg. 10
6. *Limitazioni alle velocità di ingresso nel centro urbano* _____ pg. 14
7. *Varianti interne al centro abitato* _____ pg. 17
8. *Conclusioni* _____ pg. 18

1. Premesse

In adempimento alla direttiva pervenuta dalla Giunta Comunale di San Donaci n. 118 del 27.10.2016 avente ad oggetto "Piano di mobilità urbana. Atto di indirizzo" i sottoscritti dott. Vincenzo Elia ed ing. Mauro Solazzo, coordinati dall'Ing. Arcangelo Arnesano, sono stati incaricati di redigere un Piano Comunale della Mobilità Urbana Sostenibile.

La presente relazione è solo l'atto iniziale di un processo che si propone di tracciare le linee guida per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile e, ricevute le dovute approvazioni, potrà poi proseguire con i successivi approfondimenti quale punto di partenza per la progettazione del suddetto Piano.

L'indirizzo che la Giunta Comunale ha voluto dare trova giustificazione nel fatto che la Regione Puglia intende dare avvio agli investimenti volti al miglioramento della mobilità sostenibile in ambito urbano. Pertanto diventa importante, anche per questo Ente, dotarsi di un Piano Comunale della Mobilità Urbana Sostenibile che dovrà essere coerente con gli obiettivi della pianificazione regionale, quale condizione necessaria per il finanziamento di investimenti nell'ambito dell'azione 4.4 del Programma Operativo FESR 2014/2020.

L'Amministrazione Regionale, infatti, con D.G.R. n. 1735 del 6.10.2015, ha approvato il Programma Operativo FESR 2014/2020 che individua nell'ambito dell'asse IV "*Energia sostenibile e qualità della vita*", l'azione 4.4. "*Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane*" che prevede che le attività proposte dovranno essere incluse all'interno degli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e si concentreranno sul concetto di sostenibilità, al fine di ridurre l'emissione di gas climalteranti, in coerenza con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali dei trasporti redatti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

Con D.G.R. n. 598 del 26.04.2016 sono stati inoltre approvati il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA PRT) e il Piano Triennale dei Servizi (PTS) che

costituiscono, da un lato, condizionalità per l'attuazione del PO FESR e, dall'altro, riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale.

Certamente il Comune di San Donaci, per dimensioni e per ubicazione, rientra nell'ambito di aree particolarmente trafficate, in quanto è per vocazione un territorio soggetto ad alte emissioni di gas climalteranti dovuti sia al traffico veicolare ma anche all'influsso negativo di alcune componenti inquinanti peculiari di questo territorio, dovute alla presenza di insediamenti industriali non molto distanti che ne influenzano la qualità della vita dei suoi abitanti. Allo stesso modo è fattore non trascurabile anche l'eccessivo uso delle automobili che diventa sempre più invasivo e assediante.

Pertanto risulta indispensabile procedere con tale pianificazione per la tutela della salute di tutti i cittadini e delle nuove generazioni.

2. Quadro normativo nazionale e comunitario

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (nel seguito PUMS) è un "piano strategico, costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri". Esso ha come obiettivo la creazione di un sistema dei trasporti sostenibile che garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi, migliori la sicurezza, riduca inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia, aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci, aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

L'art. 22 della Legge 24/11/2000 n. 340, prevede la redazione di appositi Piani Urbani della Mobilità (PUM), intesi come "progetti del sistema" della mobilità locale comprendenti l'insieme organico degli interventi complessivi da attuare sulle infrastrutture stradali per le componenti motorizzate e non, sul trasporto pubblico, sul

sistema della sosta, sulla distribuzione delle merci, anche attraverso l'applicazione di regole di governo della mobilità di persone e merci e l'uso di appropriate tecnologie.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato nel 2002 specifiche Linee guida per i PUM, da intendersi quali "progetti di sistema della mobilità" comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;
- abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;
- incrementare la capacità di trasporto;
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, anche con soluzioni di *car pooling*, *car sharing*, taxi collettivi, ecc.;
- ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da una elevata densità di traffico, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani;
- favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile.

Con successivi documenti di indirizzo e di definizione, l'Unione Europea ha inoltre promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS/SUMP), in ultimo emanandone, nel 2014, specifiche Linee guida europee, orientate in particolare a fare dei PUMS strumenti di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima (*European Union. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Version jan 2014*).

3. Linee guida per la redazione del PUMS

La redazione del PUMS prevede quattro principali attività:

- 1) **Indagini e analisi per la ricostruzione del funzionamento del sistema della mobilità e delle sue criticità.** L'attività è finalizzata a rendere disponibili dati e strumenti di valutazione a supporto della redazione del Piano. Si prevede l'effettuazione di rilievi dei flussi di traffico sulla rete stradale, il rilievo e la dotazione e uso di parcheggi, raccolta dei dati sull'incidentalità, sull'inquinamento, indagini per la ricostruzione delle matrici origine-destinazione degli spostamenti che interessano il territorio comunale.
- 2) **Redazione del Progetto di Piano.** Tale attività consiste nella definizione di obiettivi e strategie d'intervento tenendo conto dei dati emersi dalle attività di analisi, l'individuazione degli scenari alternativi di progetto da valutare, l'affinamento dello scenario prescelto, il supporto durante la fase di adozione-approvazione.
- 3) **Redazione della valutazione ambientale strategica.** La redazione della VAS accompagna e supporta la redazione del PUMS. In essa è previsto il percorso partecipativo che è parte integrante e fondamentale della formazione dello scenario di progetto del PUMS.
- 4) **Partecipazione.** La partecipazione accompagna il processo di formazione del Piano della condivisione degli obiettivi, alla definizione delle strategie e delle linee di intervento. Essa deve prevedere un percorso che si compone di eventi e strumenti appropriati per coinvolgere Stakeholders e cittadini.

Le linee di indirizzo del presente lavoro per il PUMS del Comune di San Donaci sono quelle dettate dal coordinatore Ing. Arcangelo Arnesano nella sua relazione prot. N. 10240 del 14/11/2016. Esse sono strettamente correlate fra loro e da esse discenderanno obiettivi strategici, azioni e programmi attuativi, corredati da indicatori dedotti dal monitoraggio dei rilievi del traffico. Sono tendenti a:

a. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio

il fine è quello di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrarla rispetto alle necessità, attraverso l'analisi delle diverse esigenze e tipologie di mobilità espresse dai cittadini, da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...), e studiare quali possono essere le misure da adottare per le diverse tipologie, in rapporto alle esternalità economiche e sociali;

b. garantire e migliorare l'accessibilità alle persone

il principio di accessibilità è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla mobilità collettiva a quella individuale motorizzata, ciclabile e pedonale. Sostenere il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano attraverso la fruibilità e il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni, la realizzazione dei percorsi ciclabili;

c. migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano

è accertato che i trasporti, in particolare la circolazione veicolare privata, sono una delle fonti principali dell'inquinamento atmosferico e del rumore in ambito urbano. Le stringenti norme europee di contenimento delle polveri sottili ed altri gas inquinanti (Nox, CO₂, Ozono, ecc.), nonché del rumore, pongono le città di fronte a sfide quasi impossibili da risolvere. Saranno sviluppate politiche ed azioni che incentivino le forme di mobilità sostenibile per l'ambiente e contemporaneamente disincentivino la mobilità più inquinante;

d. garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti

si dovrà procedere con gli adeguamenti della rete stradale, sia della maglia principale, costituita dalle direttrici d'ingresso, sia della viabilità secondaria, di quartiere e locale, coniugando le diverse necessità richieste dalla compresenza di più funzioni (residenziali, commerciali, scolastiche, ecc), il tutto perseguendo il miglioramento della sicurezza stradale in linea con gli obiettivi definiti dall'U.E. e dalla Regione Puglia rispetto alla riduzione delle incidentalità;

e. definire il sistema di governo del Piano

è necessario incrementare la comunicazione per informare e sensibilizzare maggiormente i cittadini sulle scelte strategiche del Comune sulla mobilità

sostenibile, soprattutto ove impattano fortemente su abitudini e bisogni individuali. Saranno predisposte campagne di informazione sulle alternative di mobilità e sulle convenienze economiche. Altrettanta importanza sarà data all'attività di monitoraggio per valutare l'avanzamento della messa in campo delle azioni previste dal Piano, con l'aggiornamento della banca dati del sistema della mobilità, e in parallelo verificando, con la messa in relazione dei dati, il raggiungimento degli indicatori finali, fissati come raggiungimento di ogni obiettivo.

4. Stato dei luoghi e proposte migliorative

Scendendo nello specifico, il territorio urbano di San Donaci, in provincia di Brindisi, è esteso per 34 Km² ed è situato lungo la direttrice fra Lecce e Taranto, ex s.s. 605, (attuale s.p. 100 e s.p. 101) che incrocia, in Largo Costantini, la s.p.75. che a sua volta collega tutti i Comune della fascia sud della Provincia di Brindisi.

Conta 6801 abitanti per una densità abitativa approssimativamente di circa 200 ab./Km². La quota media sul livello del mare è 42 mt.

La posizione geografica è di particolare interesse viario, soprattutto per i veicoli commerciali, che transitando per San Donaci abbreviano le distanze con i capoluoghi pugliesi o per raggiungere le superstrade per Brindisi, Bari e Taranto e, nel senso opposto, per Lecce.

Traffico veicolare

L'elevato volume del traffico è stimato, in particolare lungo l'arteria interna di via G. Grassi (ex s.s. 605), su una media di 50 veicoli/minuto, con incidenza di mezzi commerciali di 5 veicoli/minuto.

Purtroppo il Comune di San Donaci non può avvalersi di una circonvallazione esterna, che fu prevista dal Piano Regolatore vigente ma non è stata mai realizzata.

Il presente studio, basato su esperienza e conoscenza del territorio, ha lo scopo di impostare il riassetto della rete viaria principale del Comune di San Donaci alla luce

dell'incremento del traffico veicolare avutosi negli ultimi cinque anni, in particolare a causa della bretella di Salice Sal.no che innesta al nostro territorio il sud Salento.

E tale riassetto deve avvenire, come suddetto, tenendo conto dei criteri della sostenibilità.

Si è tenuto pertanto conto, come punto di partenza, del quadro conoscitivo derivante da una analisi socio-economica del tessuto sociale ed urbanistico e dall'ubicazione degli interventi infrastrutturali di nuova realizzazione.

Sul territorio comunale è determinante, per le soluzioni più immediate all'assetto veicolare, la realizzazione o potenziamento di n. 3 collegamenti viari:

- 1) tra via San Pancrazio Salentino e la ex ss 605 attraverso gli svincoli di via Bachelet, via U. Foscolo, attraversamento via Guagnano, via Caduti in Guerra Sandonacesi, via Carso, via Campi Salentina (in parte già realizzato);
- 2) tra ex ss 605 per il traffico proveniente da Mesagne o da Brindisi e la s.p. 75 per San Pancrazio Salentino. Questo potrebbe realizzarsi attraverso gli svincoli di via Aspromonte (da realizzarsi ex novo previo esproprio), via Machiavelli, viale Berlinguer, via Milazzo, via San Pancrazio Salentino con innesto con il collegamento viario di cui al precedente punto; in alternativa si potrebbe deviare il traffico proveniente da Mesagne/Brindisi in Via Galileo Galilei (che diventerebbe a senso unico) con apposizione di divieto di accesso sull'incrocio con Via Grassi canalizzando i veicoli lungo Via Machiavelli e così raggiungere Via San Pancrazio e quindi con innesto con il collegamento viario di cui al precedente punto;
- 3) tra ex ss 605 per il traffico proveniente da Campi S.no, Salice S.no e procede verso Mesagne e Brindisi. Questo potrebbe realizzarsi creando un obbligo di svolta a sinistra all'intersezione fra Via Campi e Via Carso e procedere verso via San Pancrazio, Via Milazzo, Viale Berlinguer, Via Machiavelli e Via Aspromonte un tratto da realizzarsi ex novo previo esproprio dei terreni privati ivi ubicati, o in alternativa utilizzare la strada di collegamento tra la ex s.s. 605

e la via Machiavelli in corrispondenza dell' Oleificio (Cooperativa Olearia Sandonacese) ubicato sulla stessa Via Mesagne.

La mobilità nei comuni della provincia consente di ricostruire il sistema delle relazioni tra San Donaci ed i comuni confinanti circa i diversi motivi dello spostamento come lavoro, studio, gestione familiare e tempo libero. In particolare, per motivi di lavoro (che rappresentano la maggioranza degli spostamenti da e per San Donaci), si sono registrate relazioni con i comuni di San Pancrazio Salentino, Campi Salentina, Cellino San Marco e Mesagne, i cui beneficiari “accorciano” di gran lunga per raggiungere i luoghi di lavoro di Brindisi e Lecce e di paese limitrofi. Anche gli spostamenti per studio e per gestione familiare hanno prevalentemente per destinazione Lecce (università), Mesagne (Cittadella della Ricerca) e Brindisi mentre quelli per motivi di svago e tempo libero avvengono da e per Lecce.

Orbene, in considerazione del fatto che compito primario affidato agli enti proprietari delle strade è quello di

- garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione stradale;
- ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare;
- migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini attraverso una razionale utilizzazione del territorio;

e considerato altresì che la circolazione dei veicoli pesanti all'interno dei centri abitati, a causa delle loro dimensioni e delle loro caratteristiche, costituisce intralcio alla fluidità della circolazione ed è causa di inquinamento acustico ed ambientale.

A tutto ciò si aggiungano le ridotte dimensioni delle strade, gli attraversamenti a raso, le numerose abitazioni presenti e la velocità tenuta dagli autotrasportatori, spesso elevata in relazione alle predette condizioni strutturali delle strade, della circolazione e del traffico, diventano allora legittime le numerose richieste formali di regolamentazione della viabilità e di mitigazione del traffico pesante nel centro abitato, effettuate da numerosi residenti nelle vie Campi, G. Grassi e Mesagne, che con questo Piano si intende accogliere e risolvere definitivamente.

Pedonalizzazione

Per quanto riguarda la pedonalizzazione, si dovrà inserire nel Piano la possibilità di rendere pedonali nei giorni festivi ed in cui si svolgono manifestazioni pubbliche (utilizzando i già presenti dissuasori oleodinamici) alcune strade del centro storico, in particolare la centralissima Via Frassaniti che è una strada che consente l'accesso a tre punti focali in cui si svolge buona parte della vita sociale sandonacese:

1. le piazze: Pio XII – P. Faggiano – Municipio;
2. la Chiesa Madre
3. il Palazzo Comunale;

oltre le vie del cosiddetto “paese vecchio” Via Perrone, Via Bartolo Longo, Via Parini e Via Rossini, tenendo conto di salvaguardare sempre e comunque, con adeguata segnaletica, l'accesso veicolare ai residenti ed a tutti mezzi commerciali che devono scaricare/caricare merci presso le attività commerciali presenti nella zona.

Di pari passo a questa pedonalizzazione è stata individuata una zona attigua in cui creare un'area destinata a parcheggio, in Via Guagnano, per dare la possibilità di posteggiare i veicoli e raggiungere comodamente a piedi il centro storico fruendo così di bar, negozi, rivendita tabacchi, giornalaio, fotografo ed altre attività commerciali ivi ubicate.

Piste ciclabili

Esistono già dei percorsi cicloturistici, nell'immediata cintura urbana, stabiliti dalla Provincia di Brindisi. Occorrerà completare questi percorsi esterni con dei percorsi interni che conducano il ciclista verso gli attrattori del centro urbano (Chiesa Madre, Municipio, Piazze, Cantine, etc.). La loro fattibilità si concretizzerà con la posa in opera di segnaletica orizzontale e verticale oltre a bande spartitraffico in Via Cellino, Via Grassi, Via Mesagne, Via Campi, Via Galileo Galilei.

5. Traffico veicolare e percorsi alternativi per la circolazione di veicoli commerciali

La ex s.s. 605 e la s.p. 75, interne al centro abitato, date le loro caratteristiche di incompatibilità con la stima media suddetta (inquinamento acustico e atmosferico,

indisponibilità di parcheggi per la presenza del 90% delle attività commerciali, ubicazione di sedi bancarie e sanitarie – Banca Popolare Pugliese, ASL sulla confluenza con via Tunisi, Centro Medici, farmacie ecc. – compresa la indifferibile necessità veicolare di transitare necessariamente da via G. Grassi, Largo Costantini e via Cellino per raggiungere qualsiasi altra zona del centro abitato) entrano di diritto nelle strade che necessitano di interventi incisivi per lo snellimento del traffico viario, in funzione particolarmente della salvaguardia della salute pubblica.

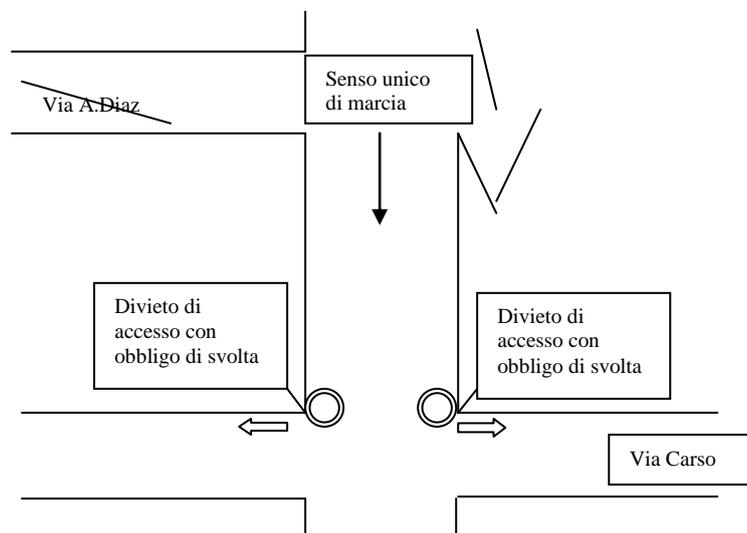
Tale situazione viaria del nostro Comune non consente la fluidità del traffico, impedito sia dai parcheggi resisi necessari per l'accessibilità alle attività sopra descritte (onde impedire il depauperamento dei servizi forniti alla cittadinanza) sia dalla localizzazione centralizzata delle stesse che, senza soluzione di continuità, richiama l'utenza veicolare a concentrarsi nelle vie Grassi e Cellino.

Le alternative per ovviare allo snellimento del traffico lungo quest'ultime arterie possono considerarsi difformi alle esigenze di percorsi capaci di contenere un flusso viario agevole e soddisfacente: via G. Galilei, parallela a via Grassi, allo stato attuale, nella direzione sud-nord, consente il facile raggiungimento del centro del paese attraverso via Ferraris e traverse successive, mentre la direzione opposta, nord-sud, trova uno sbarramento all'altezza dell'area di intersezione con via G. Cesare per ovvio restringimento della carreggiata utilizzabile solo per una corsia in funzione delle caratteristiche strutturali. Analogamente, via Pastrengo e via Regina Elena, parallele a via Cellino, supportano il flusso veicolare dell'arteria principale nonostante la contenuta conformazione della carreggiata e lo sbocco indiretto su via Cellino. Di queste strade si approfondirà lo studio dei sensi unici.

Non rimane allora che considerare la possibilità di operare una vera e propria "rivoluzione viaria" con la realizzazione di rotatorie, rimarcando che fino ad oggi tutti gli interventi sul territorio sono stati eseguiti per risolvere situazioni contingenti e improcrastinabili, ma mai contestualizzate e vagliate da uno studio specifico che possa dare una risoluzione alle problematiche del traffico nel nostro Comune.

Veicoli commerciali provenienti da Lecce, Salice Salentino, Campi Salentina: il problema principale da affrontare è la velocità dei veicoli in ingresso al centro abitato

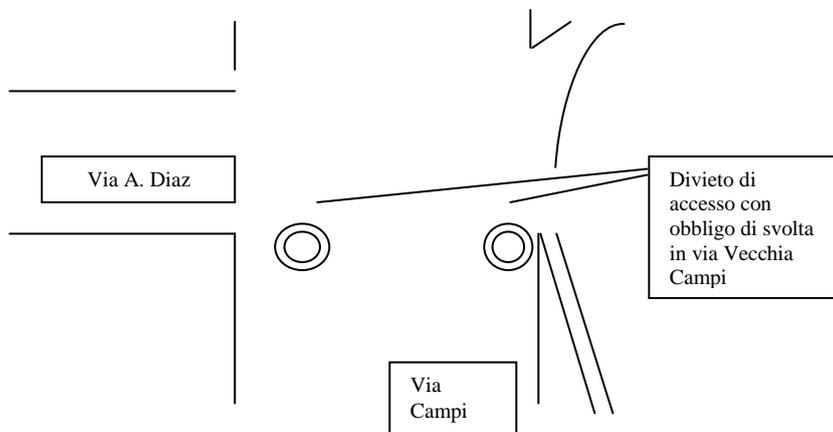
e la inadeguatezza delle vie Campi Salentina e G. Grassi alla circolazione in doppio senso dei veicoli commerciali, che automaticamente si ostacolano nel libero transito date le dimensioni dei mezzi, con attese di alcuni minuti che creano code e disagi all'utenza. In quest'ottica, laddove non sia possibile costruire delle rotatorie agli ingressi delle principali vie del centro abitato che interromperebbero la velocità dei veicoli in entrata, è auspicabile che il flusso circolatorio di ogni veicolo venga interrotto all'altezza di via Carso con obbligo di svolta a destra (per i veicoli diretti a Brindisi, Cellino San Marco e San Pietro Vernotico, laddove sia anche prevedibile per queste ultime due destinazioni uno svincolo in via Prolungamento di via G. Verdi e lo spostamento del mercato settimanale nell'area del Palazzetto dello Sport) o a sinistra (per i veicoli diretti a San Pancrazio Salentino e Mesagne) con apposizione di segnaletica di divieto di accesso e frecce obbligatorie nelle due direzioni tali che caratterizzino un solo senso di marcia in uscita dal centro abitato in via Campi Salentina nel tratto compreso tra via A. Diaz e via Carso. Ciò in parte è stato già realizzato.



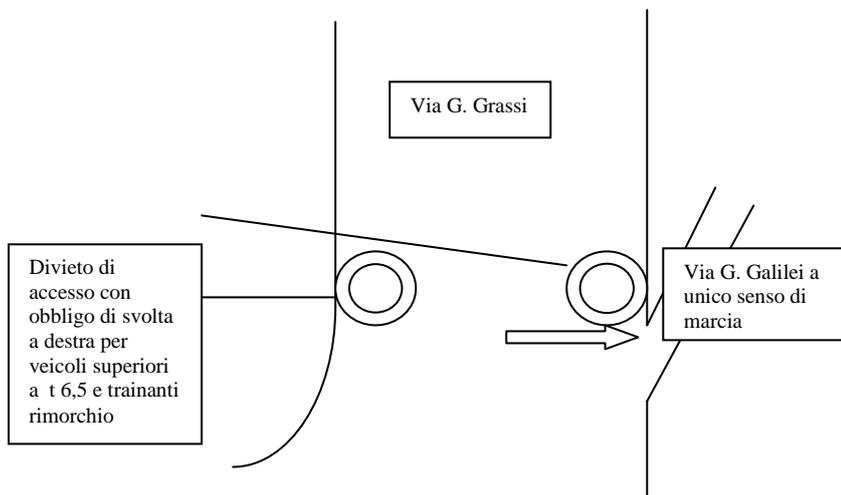
In tal modo, almeno per il tratto suddetto, si alleggerisce il carico viario con percorso alternativo per i veicoli provenienti dalla provincia di Lecce lungo Via Vecchia Campi e lungo via Carso, garantendo altresì la condizione necessaria ad impedire gli ingressi a velocità sostenuta nel centro abitato.

Ovviamente alternativa altrettanto valida sarebbe l'interruzione del flusso viario per i veicoli diretti a Lecce-Salice Salentino all'altezza di via Vecchia Campi – Diaz con

installazione di rallentatori di velocità (vedasi appresso) in via Campi Salentina prima dello svincolo per via Carso.



Veicoli commerciali provenienti da Mesagne: autotreni, autoarticolati e camion provenienti da Mesagne possono essere deviati, come suddetto, anche in via G. Galilei (che quindi diventa strada ad unico senso di marcia con obbligo, per i veicoli provenienti in senso opposto, di immissione in via N. Sauro, che diventa anch'essa ad unico senso di marcia, per raggiungere via Mesagne) e deviazione a destra in corrispondenza dell'area di intersezione con via Machiavelli attraverso il percorso già esistente. In tal modo si inibisce ai mezzi pesanti il doppio senso di marcia su via G. Grassi dall'area di intersezione con via G. Galilei all'aria di intersezione con Largo Costantini.



In alternativa a tale proposta, sempre come suddetto, autotreni, autoarticolati e camion provenienti da Mesagne possono essere deviati lungo la strada podereale che dalla s.p. 100 proveniente da Mesagne (di fronte all' Oleificio - Cooperativa Olearia Sandonacese) si innesta con via Machiavelli con indicazione di località SAN PANCRAZIO SALENTINO e LECCE; quindi svincolo in via Gronchi, via De Nicola, attraversamento di viale Berlinguer, via B. Croce per innesto su via San Pancrazio Salentino. In tal modo si inibisce ai mezzi pesanti il doppio senso di marcia su via G. Grassi fino all'area di intersezione con via Carso.

Ciò comporterebbe però l'adeguamento (allargamento e rifacimento del manto stradale, previo esproprio delle fasce laterali) della strada podereale esistente.

L'alternativa a questa situazione potrebbe essere quella già citata di Via Aspromonte che andrebbe però ad implicare l'esproprio del terreno ubicato fra la fine della parte asfaltata della stessa e Via Machiavelli, oltre l'adeguamento del tratto che porta verso Via Machiavelli (allargamento e rifacimento del manto stradale, previo esproprio delle fasce laterali).

Veicoli commerciali provenienti da San Pancrazio Salentino: tali veicoli, per ogni direzione, sono stati già da tempo convogliati lungo il prolungamento di via Caduti del '57 con soluzione di continuità in via San Pancrazio Salentino all'altezza di via G. Garibaldi e obbligo di svolta a destra. Visto che queste strade sono state, tra l'altro, oggetto di recente rifacimento del manto stradale adesso occorre potenziare semplicemente la segnaletica con maggiori indicazioni delle località sull'area di intersezione tra via Carso e via Campi, dove tali veicoli troverebbero l'obbligo di prosecuzione lungo via Vecchia Campi se diretti a Mesagne, Brindisi, Cellino San Marco, San Pietro Vernotico, e a destra se diretti a Lecce.

Veicoli commerciali provenienti da Cellino San Marco: non vi sono purtroppo percorsi alternativi per impedirne il transito nel centro abitato; la soluzione, che si vorrebbe perseguire è quella di intercettare il traffico pesante all'altezza del Limitone dei Greci, strada spartifeudo fra San Donaci e Cellino S. Marco, deviando a destra il traffico verso Mesagne/Oria ed a sinistra verso Campi/Lecce, sebbene questa strada andrebbe adeguata come dimensioni, come superficie bitumata e come segnaletica.

6. Limitazioni alle velocità di ingresso nel centro urbano

Al di là dell'aspetto specifico inerente il traffico urbano e alle suddette soluzioni esposte, è interesse primario del Comando Polizia Locale inibire la velocità all'ingresso delle principali vie di accesso al nostro Comune (Mesagne, San Pancrazio Salentino, Salice Salentino, Vecchia Campi, Cellino San Marco). L'art. 179 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" cita testualmente:

1. Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

2. I sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza (Fig. II.473).

3. I sistemi di rallentamento ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche determinare effetti vibratorii di limitata intensità.

4. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 Km/h si possono adottare dossi artificiali evidenziati mediante zebature gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli (Fig. II.474) visibili sia di giorno che di notte.

5. I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc.; possono essere installati in serie e

devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

6. I dossi di cui al comma 4, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:

a) per limiti di velocità pari od inferiori a 50 Km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;

b) per limiti di velocità pari o inferiori a 40 Km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;

c) per limiti di velocità pari o inferiori a 30 Km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.

I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato. Nella zona interessata dai dossi devono essere adottate idonee misure per l'allontanamento delle acque. Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori di cui al comma 4, deve essere compresa tra 20 e 100 m a seconda della sezione adottata.

7. Il presegnalamiento è costituito dal segnale di cui alla figura II.2 di formato preferibilmente ridotto, posto almeno 20 m prima. Ad esso è abbinato il segnale di cui alla figura II.50 di formato ridotto, con un valore compreso tra 50 e 20, salvo che sulla strada non sia già imposto un limite massimo di velocità di pari entità. Una serie di rallentatori deve essere indicata mediante analoghi segnali e pannello integrativo con la parola "serie" oppure "n. ... rallentatori".

8. I rallentatori di velocità prefabbricati devono essere fortemente ancorati alla pavimentazione, onde evitare spostamenti o distacchi dei singoli elementi o parte di essi, e devono essere facilmente rimovibili. La superficie superiore dei rallentatori sia prefabbricati che strutturali deve essere antisdrucchiolevole.

9. I dispositivi rallentatori di velocità prefabbricati devono essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza

stradale. Tutti i tipi di rallentatori sono posti in opera previa ordinanza dell'ente proprietario della strada che ne determina il tipo e la ubicazione.

Ciò premesso, è auspicabile che, per il dettato del suddetto comma 6, la costruzione in economia di dossi distanziati in conglomerato su tutte le vie di ingresso al centro urbano ed in prossimità di scuole e di zone ad alta incidenza di traffico, alternati a strisce pedonali e segnaletica orizzontale di parcheggio a seconda della esigenza dell'utenza: in tal modo si salvaguarda la sicurezza e l'incolumità pubblica e, nel contempo, la regolamentazione della viabilità urbana.

7. Varianti interne al centro abitato

Oltre alle maggiori vie di ingresso al centro abitato, sarà necessario approfondire la verifica di alcuni percorsi interni "sofferenti" per tipologia di carreggiata, presenza di supermercati, attività commerciali, uffici pubblici e per percorribilità alternativa alle strade principali.

Sarà possibile quindi inserire nel Piano alcuni interventi al fine di migliorare la qualità di percorrenza di dette strade interne fra cui:

- Via Tunisi : la presenza della sede ASL, della Guardia Medica, del Servizio 118, di un supermercato, dell'Ufficio Postale, di un Centro Medico privato di riabilitazione fisiatrica e di un bar causano una continua permanenza di veicoli in sosta che, per le caratteristiche della carreggiata, non permettono la fluidità del traffico. La soluzione è istituire un senso unico di marcia lungo via Tunisi con direzione centro-periferia e alternare le vie di accesso in via Cellino a strade alterne;
- Via Regina Elena : tutte le traverse, per le caratteristiche delle carreggiate, non sopportano il doppio senso di marcia per la presenza di auto in sosta dei frontisti e pertanto la soluzione passa attraverso sensi unici alternati;
- Via Umberto I : la presenza di supermercati, attività commerciali e di due scuole nelle vicinanze la rende una delle strade maggiormente trafficate che non sopporta il doppio senso e che spesso crea problemi ai frontisti che devono entrare ed uscire i loro automezzi dai passi carrabili regolarmente rilasciati e

pagati; bisognerà alleggerire il traffico attraverso sensi unici alternati delle strade limitrofe o trovare nuove forme di gestione della strada.

8. Conclusioni

Tenendo conto di quanto finora detto, l'obiettivo di questo studio preliminare è quello di fornire delle linee guida per la redazione di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS).

I punti sensibili su cui impostare il lavoro di pianificazione sono quelli evidenziati nella presente relazione, approfondendo ogni situazione descritta al fine di raggiungere un elevato livello di definizione dei fabbisogni e di individuare in modo particolareggiato le soluzioni migliori.

L'esigenza di una mobilità urbana efficiente ed ecosostenibile sarà soddisfatta da una serie di interventi materiali ed immateriali che hanno un unico fine: il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, l'abbattimento delle fonti inquinanti derivante dall'uso smodato delle automobili, compreso l'inquinamento acustico, la sicurezza del sistema di viabilità e dei trasporti.

Il tutto per dare ai cittadini le migliori condizioni di mobilità urbana come contributo a migliorare la qualità della vita.

San Donaci, 28.12.2016

Redattori

Ing. Mauro Solazzo

Dott. Vincenzo Elia

Coordinatore

Ing. Arcangelo Arnesano