

Comune di TEORA

(Provincia di Avellino)



www.studiozarra.it

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO E PIANO PARCHEGGI DEL COMUNE DI TEORA (AV)

Ai sensi di:

- Nuovo Codice della Strada: Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992;
- Successive Direttive per la redazione, adozione ed attuazione:
- DPR n. 495 del 16/12/1992 e
- Direttiva del 24/06/1995;
- Legge n. 122 del 24/03/1989 e s.m.i.

COMMITTENTE: Comune di Teora
L.go Europa -83056- Teora (AV)

STUDIO DI INGEGNERIA

Ing. Anna ZARRA

Via Nazionale, 14 - 83056 Teora (AV)

tel.: 335 66 79 207 e-mail: anna@studiozarra.it

www.studiozarra.it

iscritto al Circolo degli Ingegneri della Prov. di Avellino al n. 2151



IL TECNICO
(Ing. Anna ZARRA)



*"Tutti gli individui hanno diritto
alla vita, alla libertà, alla sicurezza personale"*

*(Articolo 3 della Dichiarazione Universale
dei Diritti dell'Uomo, 10 dicembre 1948)*



INDICE

INDICE	3
PREMESSA	5
OBIETTIVI DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO	7
CRITERI BASE DELL'ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO	8
L'AREA DI STUDIO	11
IL QUADRO SOCIO-ECONOMICO	12
LE FONTI	15
LA RETE VIARIA	16
LA VIABILITÀ EXTRAURBANA	16
LA VIABILITÀ URBANA	17
ANALISI CRITICA DELLA RETE	18
LA RETE PEDONALE	19
LA LOCALIZZAZIONE DEI POLI ATTRATTORI E LA LORO INFLUENZA SULLA MOBILITÀ E SULLA SOSTA	20
IL VOLUME E LA COMPOSIZIONE DEL TRAFFICO	23
IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO	29
DIAGNOSI DELLE SITUAZIONI CRITICHE E STRATEGIE DI INTERVENTO	33
VIA NAZIONALE E LA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI PESANTI	35
REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA - IL PIANO DEI PARCHEGGI	36
LA POLITICA DELLA SOSTA IN PROSSIMITÀ DEI POLI ATTRATTORI	38
Zona 1 Via della Vittoria, P.le Padre Pio e L.go Europa.....	39
Zona 2 C.so Plebiscito e via Nazionale.....	40
Zona 3 L.go Europa e via P. Masini.....	40
Zona 4 Via Volontari 23 Novembre.....	41
Zona 5 Via P. Masini.....	41
Zona 6 Via Nazionale e P.zza Castello.....	42
Zona 7 Centro Storico.....	42
Zona 8 Borgo Monaco.....	42
LA POLITICA DELLA SOSTA SULLA RESTANTE RETE URBANA	42
AREE E PERCORSI PEDONALI E ZTL	43



FASI FUNZIONALI E PRIORITÀ DI INTERVENTO.....	46
I PIANI PARTICOLAREGGIATI E PIANI ESECUTIVI.....	46
I PIANI PARTICOLAREGGIATI.....	47
I PIANI ESECUTIVI.....	47
MONITORAGGIO DEL PIANO DEL TRAFFICO	48



PREMESSA

Il Piano Generale del Traffico Urbano, così come previsto dall'art. 36 del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992) è uno strumento di pianificazione di breve periodo, di durata biennale, i cui obiettivi sono:

- Aumento della sicurezza stradale
- Miglioramento delle condizioni di circolazione
- Riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico
- Contenimento dei consumi energetici

Le successive Direttive (DPR n. 495 del 16/12/1992 e Direttiva del 24/06/1995), prescrivono l'obbligo di pubblicare l'esito delle revisioni biennali, al fine di poter aggiornare, verificare, ed eventualmente modificare il Piano. In tal senso, il Piano va inteso come un sistema di obiettivi puntualmente articolati nel tempo e nello spazio, la cui misura quantitativa è posta alla base della identificazione prima e della verifica poi degli interventi.

Al fine di poter operare coerentemente nei vari livelli e per il perseguimento di questi obiettivi, occorre un'efficace programmazione dei vari piani, legando coerentemente il Piano del Traffico, con gli strumenti attuativi sia di livello inferiore che di livello superiore.

Nell'ultimo ventennio, il centro urbano di Teora assumeva nuova forma e dimensione, man mano che la ricostruzione post-sisma progrediva. Oggi che il processo di ricostruzione risulta ultimato, nasce l'esigenza di dare un nuovo assetto, oltre che al Piano Urbano Comunale, anche al settore della viabilità, al fine di poter analizzare la situazione che progressivamente in questi anni si è venuta a creare naturalmente, e di poter mettere in risalto aspetti che se modificati potrebbero apportare un miglioramento delle condizioni di circolazione attraverso dei sistemi di gestione che promuovono un uso ottimale delle risorse.



CAPITOLO 1

Obiettivi e criteri del Piano Generale del Traffico Urbano



OBIETTIVI DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO

Nel redigere il PGTU per il Comune di Teora, nel rispetto degli obiettivi previsti dal nuovo CdS, si cercherà di analizzare e di fornire proposte di intervento riguardo:

- Le condizioni di circolazione
- Il trasporto pubblico
- L'organizzazione delle ZTL
- L'organizzazione delle soste (piano parcheggi)
- La circolazione dei mezzi pesanti

In particolare, la redazione del Piano, si è svolta in due fasi distinte e conseguenti:

- Durante la FASE 1 è stata fatta dapprima una analisi approfondita dello stato del sistema di circolazione, in tutti i suoi aspetti (rete stradale urbana ed extraurbana, analisi dei flussi veicolari, offerta di parcheggio, organizzazione della circolazione dei mezzi pubblici e dei veicoli pesanti, viabilità pedonale,) e quindi una diagnosi delle situazioni critiche;
- Durante la FASE 2, al fine di risolvere le situazioni critiche emerse dalla fase precedente, si è proceduto alla formulazione degli obiettivi da raggiungere e del piano delle strategie da impiegare per il loro raggiungimento.

Negli ultimi anni, anche un piccolo centro come Teora è stato interessato da un peggioramento delle condizioni di circolazione. Tra i difetti di circolazione maggiormente denunciati, ci sono sicuramente quelli legati alle vibrazioni ed al rumore, dovuti non tanto all'aumento del traffico, che sicuramente nel nostro caso è una componente minoritaria, quanto piuttosto ad una forte componente di mezzi pesanti (lungo via Nazionale).



CRITERI BASE DELL'ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO

È noto che per modificare certi effetti bisogna intervenire sulle cause che li determinano. Tuttavia, nella risoluzione dei problemi del traffico tale principio risulta addirittura, almeno sul breve periodo, pressoché inapplicabile.

Nelle teorie trasportistiche di questi ultimi anni uno dei più grossi avanzamenti negli studi sulla circolazione è stato lo spostamento di accento dallo studio dei flussi di traffico in sé stessi allo studio degli usi del suolo che danno origine ai flussi. Si è così introdotta una relazione di dipendenza tra localizzazione delle attività e volume e qualità degli spostamenti; agire su questi e quindi, tentare di modificarli secondo un nuovo schema di circolazione, teoricamente richiederebbe che si intervenisse preliminarmente sulle prime, rideterminandone l'ubicazione in modo da ridistribuire in forma più consona nello spazio urbano la generazione dei flussi. non si può non rilevare l'estrema difficoltà, non solo a modificare la distribuzione già esistente (che raggiunge la sua massima concentrazione nelle aree centrali della città), ma anche a contrastarne attraverso la strumentazione urbanistica le ulteriori tendenze di accentramento, la spinta ad occupare sempre nuove sedi ad alto valore di posizione.

Non potendo agire (o potendo farlo in misura molto esigua) sulle "cause" (le localizzazioni delle attività generatrici di traffico), la pianificazione della circolazione urbana è costretta ad agire a posteriori, di rimessa rispetto a situazioni di fatto difficilmente mutabili.

Ma delle componenti che determinano il problema del traffico, oltre quella delle localizzazioni, ve n'è un'altra forse ancora più rigida.

La rete viaria urbana può essere razionalizzata in termini di uno schema di circolazione più efficiente rispetto al precedente, se ne possono attrezzare con più cura le intersezioni critiche (attraverso, canalizzazioni, rotatorie, ecc.), si può migliorare la segnaletica, ma non si può assolutamente aumentare illimitatamente la capacità di scorrimento delle strade in proporzione diretta all'aumento dei volumi di traffico.

Non si può realisticamente pensare di allargare la sezione delle strade di un abitato urbano; al di là quindi della portata massima di un tratto di strada successivi incrementi di traffico si



traducono in un progressivo rallentamento della velocità media fino alla paralisi completa della circolazione.

Due variabili del problema (localizzazione delle attività e caratteristiche geometriche della rete) sono dunque praticamente fisse; un piano del traffico si trova quindi costretto ad operare in scarsissima misura sulle "cause" e in altissimo grado sugli "effetti", cioè sul traffico stesso: è questa l'unica variabile che ammette modifiche.

Al di là di un certo limite il transito veicolare va quindi necessariamente scoraggiato, intercettandolo presso idonee aree di sosta, incanalandolo verso percorsi alternativi, in una parola regolandolo.

Si deve tener conto inoltre che il traffico nei centri urbani entra oggi in conflitto con una progressiva presa di coscienza, da parte della comunità, dei guasti arrecati all'ambiente sotto molteplici aspetti: di inquinamento atmosferico, di inquinamento acustico, di costi indiretti sostenuti per lo spreco di tempo nella ricerca di parcheggio, di compromissione dell'estetica cittadina a seguito dell'invasione da parte delle auto in sosta selvaggia, di tutti gli spazi residui, non ultimi quelli pedonali (marciapiedi, piazze, ecc.) e in generale degli elementi di sostenibilità ambientale.

E' una presa di coscienza che sta sviluppando esigenze diffuse di una più elevata qualità ambientale, che concedono meno alle ragioni del traffico, e più all'aspirazione al recupero di condizioni di vivibilità dello spazio urbano a dimensione-uomo.



CAPITOLO 2

L'area di intervento



L'AREA DI STUDIO

Nella redazione del presente Piano, sarà analizzata la mobilità del centro urbano così come previsto dalla normativa, ma verrà presa in considerazione, da un punto di vista infrastrutturale l'intera rete del Comune di Teora, perchè essa costituisce, per avvenuto consolidamento nel tempo della struttura viaria e della sezione stradale, una vera e propria ossatura della mobilità veicolare cittadina: dunque tale viabilità dovrà essere oggetto di tutela relativamente alla capacità di trasporto e ai progetti di fluidificazione del traffico e della circolazione.

La qualificazione di "urbano" utilizzata dal Legislatore nella definizione di Piano del Traffico non può costituire una sufficiente indicazione operativa ai fini della sua redazione.

In effetti, con tale qualificazione, il Legislatore ha inteso affermare che gli ambiti urbani debbono essere opportunamente regolamentati ai fini del traffico e ciò in una visione unitaria di tutto il territorio corrispondente.

A questi fini, però, risulta, di norma, necessario estendere le operazioni ad un ambito assai più vasto di quello urbano o anche solo comunale, per comprendere tutte le origini e destinazioni di flussi di spostamenti di una qualche rilevanza.

L'area di studio si compone pertanto di due ambiti territoriali distinti e complementari:

- il primo, interno, costituisce l'area di studio propriamente detta, cioè il centro urbano;
- il secondo, circostante al primo ed influente su di esso, è definito come area di interazione ed è costituito dall'intero territorio comunale.

Il centro urbano di Teora, così come quello degli altri paesi coinvolti nel devastante sisma del 1980 è ricorso nel giro di un ventennio ad una situazione di questo tipo ha portato talvolta ad una organizzazione improvvisata della rete e della mobilità. Con la predisposizione di questo Piano, il Comune di Teora intende riorganizzare la viabilità con i criteri che stanno alla base dello studio dei trasporti.

Il centro urbano di Teora può essere in breve così schematizzato:

- il Centro Storico - C.so Plebiscito, via Roma, via Teora Vecchia, via Del Guercio, via Giulio Cesare Sibilia,... - ricostruito su quello esistente prima del terremoto e caratterizzato perciò in



molti casi da strade dalla sezione assai ridotta, e con pochi spazi per la sosta degli autoveicoli dei non residenti e talvolta anche dei residenti;

- zone con i prefabbricati recuperati - zona Fontana del Piano, area CRT, area Mantenese - con strade assai ristrette e che non sempre permettono la sosta in prossimità delle abitazioni, ma soltanto in pochi casi dove si ha un allargamento della carreggiata;
- zone di nuova costruzione - nuovo Piano di Zona, via Ermete Ferrara, via Belli...- con strade dalla sezione più grande e che quindi in molti casi con spazi per il parcheggio in zone limitrofe e direttamente davanti le abitazioni.
- La nuova area artigianale prevista dal nuovo PUC in località Borgo Monaco.

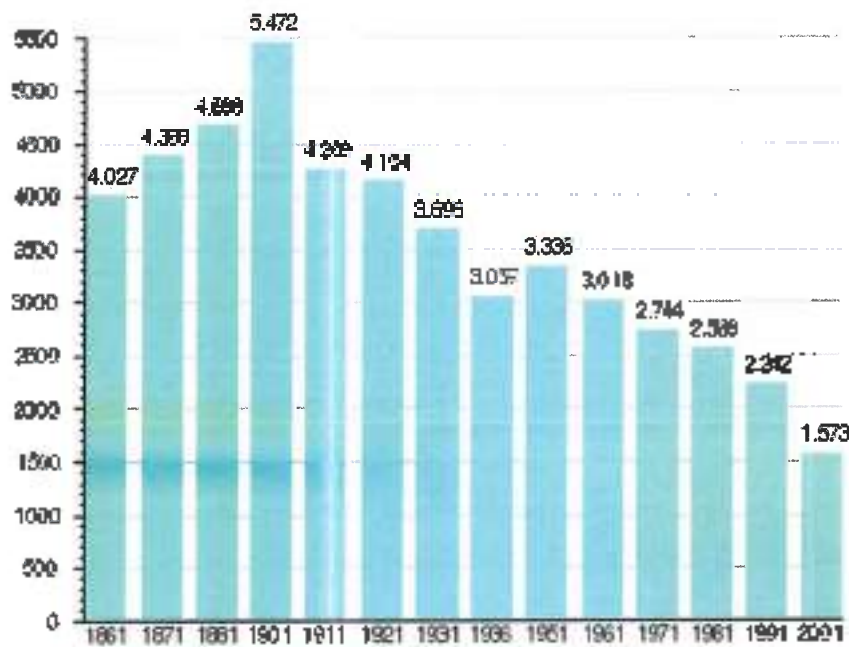
L'area di interazione può essere intesa, come l'intera area che circonda il centro urbano e che con esso ha a che fare, nel senso che è interessata dai flussi di traffico che escono dal centro o che entrano in esso. Nel caso di Teora, quindi, oltre a comprendere l'intero territorio comunale, si spinge anche al di fuori di esso, perché la maggior parte del traffico in uscita è diretto in altri comuni. Tale situazione è facilmente diagnosticabile per il fatto che Teora è attraversata dall'asse di via Nazionale, che già da sola è un importante via di comunicazione con i paesi limitrofi.

IL QUADRO SOCIO-ECONOMICO

Il Comune di Teora, che dista 54 chilometri da Avellino, conta 1.551 abitanti (Teoresi) e ha una superficie di 23,1 chilometri quadrati per una densità abitativa di 67,26 abitanti per chilometro quadrato. Sorge a 660 metri sopra il livello del mare.

Il comune di Teora ha fatto registrare nel censimento del 1991 una popolazione pari a 2.242 abitanti. Nel censimento del 2001 ha fatto registrare una popolazione pari a 1.573 abitanti, mostrando quindi nel decennio 1991 - 2001 una variazione percentuale di abitanti pari al -29,84%.

La diminuzione della popolazione nell'ultimo decennio, non fa che confermare il trend degli ultimi 50 anni.



Gli abitanti sono distribuiti in 661 nuclei familiari con una media per nucleo familiare di 2,58 componenti.

Il territorio del comune risulta compreso tra i 443 e i 886 metri sul livello del mare. L'escursione altimetrica complessiva risulta essere pari a 443 metri. Esso confina con i comuni di Caposele, Lioni, Murra De Sanctis e Conza della Campania.

Risultano insistere sul territorio del comune 26 attività artigianali e commerciali con 77 addetti pari al 23,62% della forza lavoro occupata, 37 attività di servizio con 49 addetti pari al 15,03% della forza lavoro occupata, altre 30 attività di servizio con 51 addetti pari al 15,64% della forza lavoro occupata e 7 attività amministrative con 149 addetti pari al 45,71% della forza lavoro occupata.



CAPITOLO 3

FASE 1:

Rilievo dello stato di fatto



Nella prima parte della redazione del piano si vuole fare un'analisi dello "stato di fatto", intendendo per tale, lo stato entro il quale dovrà calarsi il presente piano del Traffico e dei Parcheggi, tenendo pertanto conto anche dei nuovi interventi previsti dal PUC, che andranno a modificare, rivalutare e quindi a cambiare sostanzialmente l'aspetto di alcune aree del paese. Un esempio concreto di tali cambiamenti è l'area di Borgo Monaco, che al momento della redazione del presente piano risulta essere appena stata sgomberata dai prefabbricati del sisma dell' '80, ma che secondo le indicazioni del novo PUC, ospiterà un'area artigianale e diversi impianti sportivi. Nel redigere il Piano del traffico e dei parcheggi, non si può pertanto prescindere da quello che sarà il nuovo assetto del centro urbano.

L'analisi dello "stato di fatto", sarà pertanto strumento utile al fine di diagnosticarne i problemi e di condurli verso un'efficace risoluzione, attraverso la formulazione degli obiettivi del piano e la definizione delle strategie di intervento.

Questa fase riveste estrema importanza in quanto costituisce il termine di riferimento, per quanto concerne la conoscenza dell'offerta e della domanda di trasporto attuali, sulla base del quale occorrerà operare le scelte pianificatorie e progettuali. E' evidente pertanto che gli studi che si andranno ad effettuare nella FASE 2 di redazione del P.G.T.U., non potranno che essere fortemente influenzati dalla più o meno corretta conoscenza delle problematiche legate al traffico che esistono allo stato attuale nel centro di Teora.

LE FONTI

Ai fini dell'indagine conoscitiva sono stati preventivamente esaminati ed analizzati i dati desunti sia dalla documentazione messa a disposizione dall'Amministrazione Comunale che da attività di rilievo condotte in sito.

Le fonti di reperimento dati sono state le seguenti:

- Documentazione disponibile presso gli Uffici dell'Amministrazione:
 - PRG vigente e nuovo PUC;
 - Orari di esercizio del trasporto pubblico su gomma.



- Attività di rilievo dello stato attuale relativamente a:
 - Rilievo della rete urbana ed extraurbana;
 - Rilievo dei poli attrattori di traffico;
 - Rilievo delle scuole ricadenti nel centro urbano;
 - Rilievo dei versi di percorrenza e delle manovre consentite nelle intersezioni;
 - Rilievo dei flussi nelle ore di punta in prossimità del centro e delle vie di accesso al centro urbano;
 - Rilievo ed analisi della composizione del flusso veicolare;
 - Rilievo delle aree e dei percorsi pedonali attuali;
 - Rilievo delle aree di sosta su strada e dei parcheggi.

Tali documenti hanno consentito di tracciare un quadro sufficientemente esaustivo dei parametri caratteristici della mobilità nella città di Teora.

LA RETE VIARIA

LA VIABILITÀ EXTRAURBANA

Il Comune di Teora sorge in zona collinare, a circa 60 Km dal capoluogo di provincia, Avellino, ed è collegato con i territori esterni dalla rete stradale riportata nella tavola I. In particolare, a nord la SP 150 collega il centro di Teora con la SS Ofantina.

La struttura fondamentale della rete stradale è costituita dalla ex Strada Statale 7 Appia, che attraversa per tutta la lunghezza da est verso ovest, il comune di Teora, sia in ambito extraurbano che urbano.

In ambito extraurbano la ex SS7 collega il centro del paese prima con la SS 91 Fondovalle Sele e poi con il centro di Lioni che riveste grande importanza in tutta l'Alta Irpinia, in quanto sede principale di tutte le attività commerciali e di svago.

Le altre vie di ingresso nel centro sono costituite da strade che collegano le diverse contrade al centro, quali via Airola, via Boscariello, via Masini, via Teora Vecchia, etc.



LA VIABILITÀ URBANA

La Strada Appia, che in ambito urbano prende il nome di via Nazionale e di via della Vittoria, riveste un'importanza primaria anche in sede cittadina, perchè oltre ad essere una delle principali vie di ingresso e di uscita del centro urbano, costituisce anche l'arteria principale del centro stesso, lungo la quale sono dislocate attività commerciali, abitazioni private e parcheggi a margine.

Nei pressi di via della Vittoria, ed in particolare sui lati sud, est ed ovest del campo da calcio "Ettore Chirico", c'è Largo Europa: strada certamente molto frequentata, in quanto sede di importanti poli attrattori e di parcheggi, così come via P. Masini e via Fontana del Piano ad essa adiacenti (ved. Tav. n.2 e n.4). Le suddette strade costituiscono, insieme a C.so Plebiscito il circuito principale del centro.

Tutte le strade del centro, anche se con diverse funzioni ed interessate da un diverso tipo di mobilità, sono a doppio senso di circolazione e nelle intersezioni sono possibili tutti i tipi di manovra. Questo stato di cose deriva fondamentalmente dal fatto che le strade di un piccolo centro come Teora sono interessate da un'entità di traffico assolutamente poco rilevante e che quindi non va mai incontro a congestione. Per tale motivo non vi è la necessità di istituire sensi unici di marcia o di vietare alcune manovre nelle intersezioni.

Nella Tav. n.2 si possono facilmente individuare anche le nuove strade di quartiere del Piano di zona tra via Nazionale e via Airola, dove negli ultimi anni è sorto un nuovo complesso residenziale dalla struttura assolutamente regolare e quindi caratterizzato da un intreccio di strade quasi tutte perpendicolari e parallele tra loro, aventi una sezione di circa 6 m e con parcheggi a servizio dei residenti a raso lungo un margine della carreggiata stradale. Naturalmente, in questa zona abbiamo soltanto un tipo di traffico residenziale e quindi le auto in sosta non sono assolutamente di intralcio alla circolazione. Inoltre, la quantità di posti auto disponibili è assolutamente sufficiente a soddisfare la domanda di sosta dei residenti, che comunque, nella maggior parte dei casi dispongono di posti auto all'interno del proprio condominio.

Analogo discorso si può fare per via Don Leone Iorio, via G. Stefanelli e via S. Corona.

Per quanto riguarda la viabilità nelle zone che ospitano i prefabbricati, si è visto che si tratta di strade dalla sezione assolutamente molto ristretta, in genere 4-5 m. Il tipo di traffico che le caratterizza -assolutamente di bassa entità, periodico (perché concentrato nel week-end) e composto quasi esclusivamente da autoveicoli- fa sì che non sussista la necessità di avere un senso



unico di circolazione o di vietare la sosta degli autoveicoli al margine della carreggiata nei punti in cui la sezione si allarga.

La zona che ospita i prefabbricati situata tra via Nazionale e via Calvario, è caratterizzata da strade dalla sezione ristretta e dalle forti pendenze, ma assolutamente adeguate ad ospitare un traffico locale e poco frequente, come quello che le caratterizza. La sovrastruttura, inoltre è stata adeguata di recente e quindi non ci sono assolutamente problemi legati alla pavimentazione o al deflusso delle acque. Unico inconveniente è la sosta dei veicoli dei residenti che non può essere consentita davanti le abitazioni, a causa della sezione ristretta della strada. Sono comunque disponibili delle aree di sosta in piazzole poco distanti.

La zona tra via Nazionale e via Ermete Ferrara, al contrario, presenta strade che necessitano di un adeguamento strutturale, per poter migliorare le condizioni di aderenza e di deflusso delle acque. Anche in questa zona la sosta delle auto dei residenti non può avvenire davanti le abitazioni, ma in piazzole di sosta comunque molto vicine ad esse.

ANALISI CRITICA DELLA RETE

Dall'analisi della rete urbana ed extraurbana, si evince immediatamente che il Comune di Teora non dispone di una viabilità di attraversamento separata, o almeno, a margine del centro urbano.

Nel caso in esame, infatti, la principale arteria di attraversamento del territorio comunale (la ex SS7) passa nel centro urbano interferendo con la viabilità locale e scontrandosi quindi con correnti di traffico assolutamente diverse, sia per composizione, che per esigenze e aspettative.

Tale situazione, come si sa, è già di per se molto critica, in quanto porta ad una diminuzione della sicurezza su strada.



LA RETE PEDONALE

Se la sicurezza rappresenta, ovunque, la prima delle questioni da affrontare nel processo di pianificazione del traffico urbano, la qualità degli spazi pubblici è senza dubbio al secondo posto fra le priorità che un centro deve affrontare.

Nella locuzione 'qualità degli spazi pubblici' rientra in realtà una serie assai ampia ed articolata di questioni legate alla struttura ed al funzionamento della città: lo stato e la qualità delle strutture pedonali (standard geometrici, barriere architettoniche, pavimentazioni, elementi di arredo, verde urbano), l'equilibrio d'uso degli spazi (in particolare legata alla sosta di auto, ciclomotori e biciclette, oltre che ai conflitti tra utenti meccanizzati e non), la pulizia, l'illuminazione, la sicurezza personale.

Dalle analisi delle indagini sembra dover riconoscere il problema sofferto soprattutto dalle donne, spesso in gravi difficoltà nello spingere un passeggino, dai portatori di handicap e dalle fasce più anziane.

La qualità dell'ambiente urbano è d'altra parte un tema rilevante non solo perché diffusamente percepito, ma in quanto elemento di valenza strategica assoluta. Un ambiente urbano di buona qualità infatti:

- rappresenta un aumento delle opportunità di mobilità per le categorie più svantaggiate (disabili, anziani, bambini);
- favorisce il ritorno a modelli di mobilità locale (un ambiente urbano dequalificato spinge alla 'fuga' automobilistica verso luoghi più attrezzati, come gli ipermercati, e favorisce la dispersione della residenza), con conseguente positiva riduzione del consumo di trasporto;

L'importanza di questo aspetto è infine sottolineata dal fatto che in esso si compongono orizzontalmente moltissime delle criticità evidenziate sotto altre ottiche: si pensi alla questione delle barriere architettoniche ed alla difesa della pedonalità; alla disciplina della circolazione e sosta dei veicoli, sempre fortemente influenzata dal buono o cattivo disegno degli spazi; alla sicurezza nell'uso delle strade, in particolare da parte degli utenti deboli che può essere significativamente migliorata adeguando la qualità delle infrastrutture ad essi dedicate.



Come si può notare, nella Tav. n.2 sono stati riportati tutti i tratti predisposti alla circolazione dei pedoni in sede protetta (marciapiedi, viali, etc). E' stato rilevato che le strade del centro del paese (via della Vittoria, L.go Europa, C.so Plebiscito) hanno tutte, almeno su un lato della carreggiata un viale o un marciapiede per la circolazione dei pedoni. Tale aspetto è certamente molto importante per questa parte del paese dove sono concentrate molti uffici, scuole ed attività ricreative. In particolare i due ampi viali che costeggiano via della Vittoria, varco di tutti i Teoresi, oltre ad assolvere la funzione di via di passaggio per i pedoni, vengono utilizzati dalla cittadinanza come punto di ritrovo per passeggiare o sostare sulle panchine. Un'ampia zona come questa disponibile per passeggiare risulta molto comoda in prossimità delle attività ricreative quali il parco gioco per i bambini, il forum dei Giovani e il Centro Anziani.

La recente occupazione delle case popolari in via Fontana del Piano da parte di numerose famiglie con bambini, fa sì che si crei, soprattutto nell'orario di apertura e di chiusura delle scuole, un afflusso di alunni in età scolare tra queste residenze e le vicine scuole. Questa zona richiede certamente una maggiore attenzione per la circolazione di questa utenza debole, in particolare via Fontana del Piano e via Pasquale Masini nel tratto che va dalla palestra a via L.go Europa dove non ci sono marciapiedi. La sezione della carreggiata di via P. Masini è tale da consentire la predisposizione di marciapiedi e di posti auto al margine della carreggiata stessa (vedi Tav. n.6).

Tutto il nuovo Piano di zona tra via Airola e via Nazionale, che pure ospita numerose famiglie, ha a disposizione scale e marciapiedi che la collegano al centro del paese e quindi a scuole e uffici. La stessa cosa si può dire per la zona di Corso Plebiscito e parte di via Del Guercio.

LA LOCALIZZAZIONE DEI POLI ATTRATTORI E LA LORO INFLUENZA SULLA MOBILITÀ E SULLA SOSTA

I rilievi sul campo si sono basati anche sulla individuazione delle funzioni o attività urbane che inducono fenomeni di gravitazione su un bacino di influenza più o meno ampio. Nella elaborazione delle politiche di pianificazione e di disciplina del traffico l'individuazione di questi attrattori si rivela fondamentale, sia per quanto concerne il riassetto della circolazione stradale, sia in relazione invece alla previsione di zone pedonali e di aree attrezzate per la sosta.



Si è ritenuto pertanto opportuno predisporre una tavola tematica in cui sono stati localizzati i principali poli attrattori di traffico al fine di poter fare innanzitutto un confronto fra la domanda che essi generano e l'offerta di sosta disponibile e l'interazione che si crea fra i veicoli in sosta e la viabilità e fra la viabilità ed i pedoni. I poli attrattori individuati e riportati sulla Tav. n.4 sono:

- Scuole di ogni ordine e grado
- Impianti sportivi
- Attività commerciali
- Uffici pubblici e di pubblica utilità

Nell'elaborato, naturalmente sono stati riportati anche i nuovi complessi artigianali e sportivi previsti dal nuovo PUC nell'area di Borgo Monaco.

Come si può notare, le scuole, quella materna e primaria e quella secondaria di I grado si trovano tutte nel centro, rispettivamente su via Pasquale Masini e a Largo Europa. Su Largo Europa, inoltre, insistono anche il Municipio ed il Teatro Europa; mentre l'Ufficio Postale si trova nella parte più alta di via Pasquale Masini. La presenza di una scuola e dell'ufficio Postale su una stessa strada, fa di questa sicuramente un luogo molto frequentato soprattutto durante la mattinata, ma non sono stati rilevati problemi riguardo la sosta dei veicoli, in quanto i due poli attrattori sono abbastanza distanti fra loro e la sede stradale ha una sezione tale da permettere la sosta dei veicoli lungo entrambi i lati.

Un po' diversa invece si presenta la situazione su Largo Europa, dove la presenza ravvicinata sia del Municipio che delle due scuole, quella Primaria e quella Secondaria di I grado, crea, sempre durante la mattinata, un po' più di problemi riguardo l'offerta della sosta, in quanto il tratto di Largo Europa che si trova di fronte tali edifici, ospita parcheggi a margine lungo il lato adiacente il campo di calcio e parcheggi a spiga di pesce nello spazio adiacente il Municipio che spesso non risultano sufficienti a soddisfare la domanda di sosta che si crea. Sono comunque sufficienti a supplire questo eccesso di domanda i posti auto presenti lungo la vicina via P. Masini.

La presenza del Teatro Comunale, invece non complica ulteriormente la situazione, in quanto crea una domanda di sosta differita nell'arco della giornata rispetto alle precedenti attività.

Le attività commerciali sono dislocate in diversi punti del centro abitato. Certamente, come già evidenziato in precedenza, molte di queste si trovano lungo via Nazionale e via della Vittoria, creando non pochi disagi alla circolazione, in quanto molto spesso i negozi che si affacciano direttamente sulla strada sono sprovvisti di parcheggi adiacenti ed i clienti sono indotti a sostare



l'autoveicolo al margine della carreggiata stradale, creando in questo modo ostacolo alla regolare circolazione. Non essendo presenti in molti punti marciapiedi, creano intralcio anche alla circolazione dei pedoni, indotti in questo modo a camminare direttamente sulla carreggiata.

Altre attività, invece, le ritroviamo lungo Corso Plebiscito, largo Castello e Piazza San Pietro che sono zone interessate da un flusso veicolare sicuramente inferiore ed hanno a disposizione aree maggiori per la sosta dei veicoli.

Tra le attività troviamo supermercati, negozi di abbigliamento, forno, etc. che creano una forte attrazione sia la mattina che il pomeriggio.

Lungo via della Vittoria invece, oltre a questo tipo di attività commerciali, ci sono anche delle attività ricreative, quali bar e pizzerie che oltre a costituire un'attrattiva durante il giorno, creano attrattiva anche nelle ore serali, specialmente nel fine settimana. La grande disponibilità di parcheggi e di aree pedonali data da via della Vittoria, Largo Europa riesce a far fronte alla domanda che si crea.

Nella nuova area artigianale che sorgerà a Borgo Monaco, sono previste delle ampie piazzole da adibire a parcheggio assolutamente sufficienti a soddisfare la domanda di sosta che questa nuova area creerà attorno a sé.

Gli impianti sportivi sono attualmente collocati tutti in prossimità di Largo Europa, via Pasquale Masini e via Volontari 23 Novembre dove sorgono il campo da calcio "Ettore Chirico", la palestra comunale "Armando Castellano" il campo da pallavolo, il campo da tennis, ed il nuovo impianto in area Fontana del Piano che include il campo da calcetto "Cav. Vitiello", e quello di bocce "Tonino Lardieri".

La palestra comunale, durante l'anno scolastico, viene per lo più utilizzata dai ragazzi della scuola Primaria e Secondaria di I Grado, mentre il campo da calcio in erba sintetica ospita gli incontri delle squadre locali nei campionati dilettanti.

Tali impianti sono comunque disponibili, così come tutti gli altri, per manifestazioni e tornei organizzati dalle associazioni del paese. In particolare durante la bella stagione vengono utilizzati più assiduamente dai ragazzi del paese per tornei e manifestazioni all'aperto.

Il campo di calcio, che viene utilizzato nelle ore pomeridiane o in quelle serali, ha a disposizione i numerosi parcheggi delle strade adiacenti (largo Europa, via della Vittoria e via Pasquale Masini). Lo stesso si può dire per la palestra, il campo da pallavolo e il campo da calcetto.



Il campo da tennis, invece ha a disposizione un parcheggio sufficientemente ampio in via Volontari 23 Novembre.

Come si può vedere, dall'analisi effettuata, tutti gli impianti sportivi del paese, che si trovano nel centro in prossimità di municipio, posta e scuole, hanno a disposizione un numero sufficiente di parcheggi, sia per gli atleti, che per gli spettatori, considerando che vengono utilizzati soprattutto nelle ore in cui i citati uffici sono chiusi e quindi senza creare commistione di traffici diversi.

IL VOLUME E LA COMPOSIZIONE DEL TRAFFICO

Per una precisa ed attendibile valutazione del volume di traffico che interessa la rete viaria del centro, sono stati fatti dei rilievi in diversi punti in diverse ore del giorno (in particolare negli orari in cui il volume di traffico raggiunge il suo picco) ed in particolare:

- Lungo via della Vittoria (in prossimità di p.le Padre Pio): la mattina dalle 07.30 alle 08.30 ed il pomeriggio dalle 13.30 alle 14.30 per analizzare il traffico in prossimità di una delle intersezioni più importanti del centro.
- Su via Nazionale, in corrispondenza delle entrate nel centro urbano (in prossimità di Borgo Monaco e di via Calvario): la mattina dalle 07.30 alle 08.30 ed il pomeriggio dalle 13.30 alle 14.30 per analizzare il traffico in entrata ed in uscita dal centro urbano.



I valori osservati sono stati i seguenti:

Via Nazionale in prossimità di S. le Padre Pio



Mattino (07.30 - 08.30)

A-B		A-C		C-B	
veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
26	12	32	0	10	2
B-A		C-A		B-C	
veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
50	6	6	0	38	0

In questa ora di punta, nell'intersezione circolano 178 veicoli e 20 mezzi pesanti.

Pomeriggio (13.30 - 14.30)

A-B		A-C		C-B	
veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
19	7	13	0	8	0
B-A		C-A		B-C	
veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
37	3	16	0	22	0

In questa ora di punta, nell'intersezione circolano 115 veicoli e 10 mezzi pesanti.



Via Nazionale in prossimità di Borgo Minore



Mattina (07.30 - 08.30)

IN USCITA	A-B		C-B	
	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
	24	0	36	13
IN ENTRATA	B-A		B-C	
	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
	20	0	10	5

In questa ora di punta, nell'intersezione circolano:

- in uscita 60 veicoli e 13 mezzi pesanti
- in entrata 30 veicoli e 5 mezzi pesanti.

Pomeriggio (13.30 - 14.30)

IN USCITA	A-B		C-B	
	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
	24	0	19	7
IN ENTRATA	B-A		B-C	
	veicoli	mezzi pesanti	veicoli	mezzi pesanti
	29	1	21	4

In questa ora di punta, nell'intersezione circolano:

- in uscita 43 veicoli e 7 mezzi pesanti
- in entrata 50 veicoli e 5 mezzi pesanti.

Via Nazionale in prossimità di via Calario



Mattina (07.30 - 08.30)

IN USCITA	A-B	
	veicoli	mezzi pesanti
	34	6
IN ENTRATA	B-A	
	veicoli	mezzi pesanti
	18	12

In questa ora di punta, nell'intersezione circolano:

- in uscita 34 veicoli e 6 mezzi pesanti
- in entrata 18 veicoli e 12 mezzi pesanti.

Pomeriggio (13.30 - 14.30)

IN USCITA	A-B	
	veicoli	mezzi pesanti
	22	4
IN ENTRATA	B-A	
	veicoli	mezzi pesanti
	35	6

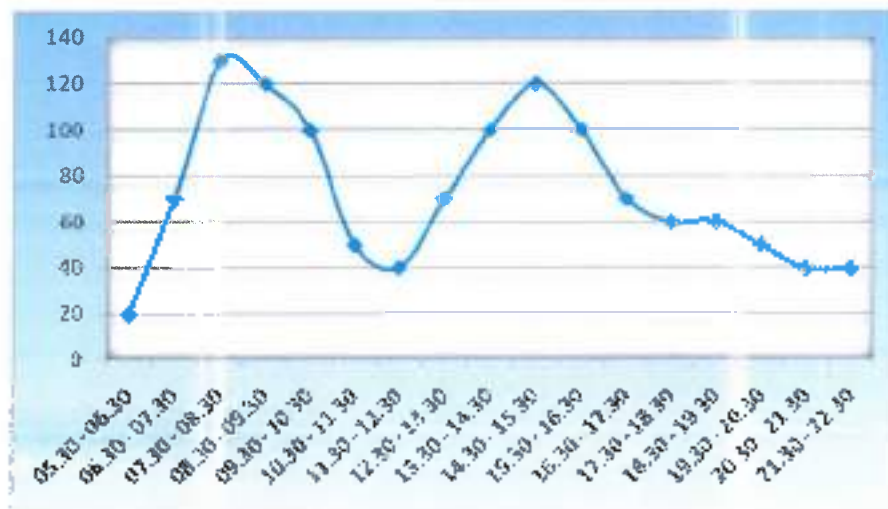
In questa ora di punta, nell'intersezione circolano:

- in uscita 22 veicoli e 4 mezzi pesanti
- in entrata 35 veicoli e 6 mezzi pesanti.



Tali osservazioni hanno consentito di poter giungere alla realizzazione della Tav. n.3 nella quale sono illustrati i flussi di traffico che interessano le principali strade della rete del centro urbano. Su questa tavola vengono riportati i TGM (Traffico Giornaliero Medio), ovvero la somma dei veicoli che ogni giorno circolano su quella sede stradale, in entrambi i versi di marcia.

Sulla base delle osservazioni fatte nell'ora di punta e di altre effettuate in diversi momenti della giornata, su viale della Vittoria, l'andamento del traffico segue l'andamento tipico del flusso in ambito urbano:



Nella tavola i valori del flusso (veic./giorno) osservato sono così ripartiti:

- Molto Alto su via della Vittoria;
- Alto sul rimanente tratto di via nazionale in ambito urbano;
- Mediamente Alto sulle strade centrali quali L.go Europa, C.so Plebiscito, via Fontana del Piano e via Ermete Ferrara;
- Medio su alcune strade densamente popolate e di passaggio, come via De Gasperi, via Roma e P.zza Castello
- Basso su strade di quartiere, quali via Aldo Moro, via Airola, via Del Guercio, etc;
- Molto basso su altre strade di quartiere non molto popolate.

Analizzando la composizione del traffico, si è visto, che esso è costituito, nelle ore di punta, per l'83% da autoveicoli, per il 2% da mezzi per il trasporto pubblico (autobus di linea e scuolabus) e per il 15% da mezzi pesanti.

Tale rapporto cambia però nel corso della giornata, quando il traffico veicolare subisce una decisa diminuzione. Nelle restanti ore della giornata la percentuale di traffico pesante arriva anche a punte del 30% che è un valore decisamente alto. Una così alta componente di mezzi pesanti



lungo via della Vittoria e via Nazionale, dà luogo ad un inquinamento atmosferico ed acustico non indifferente, considerando anche che, come si è detto, lungo tali strade sono concentrate la maggior parte delle attività commerciali ed i parcheggi a servizio di queste, nonché numerosi edifici residenziali che si affacciano direttamente sulla strada. Ne emerge pertanto una situazione altamente critica, che necessita di una efficace strategia di intervento.



IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO

Il sistema dei trasporti pubblici su strada è costituito dai servizi di trasporto di persone mediante autobus, attuati da aziende pubbliche e private ed hanno sempre ampiezza extraurbana, tranne nel caso del trasporto scolastico relativo alla scuola dell'obbligo.

In relazione al trasporto pubblico, non si può che esprimere un giudizio negativo, in quanto assolutamente incapace di far fronte alle esigenze di mobilità di chi non può o non vuole utilizzare un mezzo di trasporto individuale.

A livello comunale, non esiste un servizio di trasporto pubblico, a parte quello dedicato alla scuola dell'obbligo.

In ambito extraurbano, invece le linee di trasporto si possono suddividere in tre categorie:

1. *Quelle che operano soltanto nel periodo scolastico, perché utilizzate quasi totalmente dai ragazzi che frequentano le scuole Secondarie di II grado nei paesi limitrofi e sono costituite da:*

Ditta Concessionaria: Caputo

Bus

Corse nella giornata	ANDATA		RITORNO	
	Destinazione	Orario fermata a Teora	Destinazione finale	Orario fermata a Teora
1.	Lioni- Sant' Angelo dei Lombardi-Avellino	6.20	Sant'Andrea di Conza	14.50
2.	Lioni- Sant' Angelo dei Lombardi-Avellino	7.20	Sant'Andrea di Conza	16.00



2. *Quelle che operano durante tutto l'anno:*

Ditta Concessionaria: SITA

Corse nella giornata	ANDATA		RITORNO	
	Destinazione finale	Orario fermata a Teora	Destinazione finale	Orario fermata a Teora
1.	Salerno	5.35		
2.	Salerno	9.20	Teora	13.00
3.	Salerno	13.20	Teora	16.50
4.	Salerno	16.55	Teora	20.10

3. *Quelle che vanno all'estero:*

Ditta Concessionaria: Caputo

Bus

Corse nella settimana	ANDATA		RITORNO	
	Destinazione finale	Orario fermata a Teora	Destinazione finale	Orario fermata a Teora
1. mercoledì	Svizzera	16.25	Pescopogano	13.35
2. sabato	Svizzera	16.25	Pescopogano	13.35

Ditta Concessionaria: Caputo

Bus

Corse nella settimana	ANDATA		RITORNO	
	Destinazione finale	Orario fermata a Teora	Destinazione finale	Orario fermata a Teora
1. sabato	Belgio	16.25	Pescopogano	13.35

**Ditta Concessionaria: Caputo****Bus**

Corse nella settimana	ANDATA		RITORNO	
	Destinazione finale	Orario fermata a Teora	Destinazione finale	Orario fermata a Teora
1. mercoledì	Germania	16.25	Pescopagano	13.35



CAPITOLO 4
FASE 2:
Proposte di piano
IL PIANO DEI PARCHEGGI



DIAGNOSI DELLE SITUAZIONI CRITICHE E STRATEGIE DI INTERVENTO

Durante la FASE 2 del lavoro si cerca di tradurre le strategie del piano in una serie di proposte di intervento. Naturalmente a livello di pianificazione non potranno essere affrontati e risolti problemi che richiedono particolari interventi mirati da affrontare in un livello più dettagliato di progettazione successiva.

Secondo le Direttive Ministeriali, infatti, il Piano Generale del Traffico Urbano è un piano di breve periodo che si limita a considerare gli interventi esauribili in un biennio, al termine del quale deve essere aggiornato.

Dallo studio effettuato durante la FASE 1, è emerso che nell'ambito del centro urbano ci sono delle situazioni critiche che necessitano di una rapida soluzione al fine di poter assicurare ai cittadini quelli che sono gli obiettivi del PGTU, e cioè:

- aumento della sicurezza stradale
- miglioramento delle condizioni di circolazione
- riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico
- contenimento dei consumi energetici

Di seguito vengono schematizzate le situazioni critiche emerse e viene anche proposto, in breve, una strategia di intervento:



DIAGNOSI	OBIETTIVO	STRATEGIA
Rumori e vibrazioni, intralcio del traffico lungo via Nazionale dovuto ai mezzi pesanti	Diminuzione dell'impatto registrabile nei luoghi di maggiore 'sofferenza'	Dirottamento del traffico pesante su una viabilità extraurbana
Commistione tra la circolazione su strada e le auto in sosta su via Nazionale	Evitare la sosta sulla carreggiata stradale	Predisposizione di un efficace Piano Parcheggi
Commistione tra la circolazione dei veicoli e quella dei pedoni	Miglioramento delle condizioni di circolazione dell'utenza debole	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definizione del piano delle ZTL: luoghi, periodi dell'anno e orari 2. Abbattimento delle barriere architettoniche e costruzione di percorsi lungo itinerari sensibili (casa-scuola)

Il sistema stradale del territorio di Teora presenta dei limiti, come la mancanza di una rete viaria capace di sottrarre efficacemente alla zona centrale la pressione del traffico passante o a lungo raggio.

Tuttavia, è impensabile di far fronte a tale situazione attraverso la creazione di un'alternativa alle infrastrutture esistenti durante la fase di attuazione del presente Piano del Traffico, che come già evidenziato deve mettere in atto interventi di immediata attuazione, nel giro al massimo di un biennio e non si può pensare a forti interventi strutturali che invece vanno affrontati in un ambito diverso.

Come era facile prevedere, la maggior parte dei problemi è concentrata su via Nazionale, dove si "incontrano-scontrano" diverse problematiche relative alla presenza di attività commerciali che creano una forte domanda di sosta e di conseguenza anche una sosta irregolare a raso sulla carreggiata stradale, la quale, a sua volta, ospita una circolazione molto eterogenea:

- traffico locale (costituito per lo più da autoveicoli).



- correnti parassite (in cerca di parcheggio)
- traffico di attraversamento del paese (costituito in larga parte da mezzi pesanti).

Come è noto, la presenza su uno stesso tratto di strada di diversi utenze, con obiettivi ed esigenze diverse, crea un comportamento alla guida differente che va ad aumentare il rischio e quindi a diminuire la sicurezza dell'utente. Con una situazione così critica si deve scontrare, inoltre, anche la viabilità dei pedoni che non risulta tutelata in alcun modo.

VIA NAZIONALE E LA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI PESANTI

La soluzione proposta al fine di risolvere il problema della commistione tra traffico locale e di attraversamento dei mezzi pesanti, è quella di dirottare quest'ultima componente di traffico su una viabilità extraurbana, per lo meno nei mesi estivi, quando il problema diventa più rilevante e fastidioso per la presenza sia di più veicoli, che anche e soprattutto, di più motoveicoli e pedoni.

Almeno in tale periodo dell'anno infatti, è consigliabile adottare un percorso alternativo per gli autocarri che escono dalle cave in contrada Gallo e contrada Pianelle. Tali contrade, situate a sud-est del centro e nella parte più alta del comune di Teora, sono molto vicine alla ex SS 7, facilmente raggiungibile attraverso le varie strade interpoderali. Una volta raggiunta la ex SS 7 gli autocarri possono percorrere la stessa verso est per raggiungere attraverso contrada Serre e contrada Pagliara l'Ofantina prima e la Fondovalle Sele poi, che sono le principali arterie della viabilità extraurbana limitrofa al comune di Teora.

Un'altra alternativa potrebbe essere quella di far percorrere ai mezzi in uscita dalle cave la strada interpoderale Boscariello per poi immettersi in contrada Boiato e poter così raggiungere la Fondovalle Sele.

La scelta di proporre un percorso alternativo per i mezzi pesanti è tuttavia una scelta che va ben ponderata e gestita, in quanto le strade interpoderali del Comune di Teora non sono state certamente progettate per ospitare un traffico pesante di tale portata.

Per poter perciò rendere attuabile tale scelta è necessario fare uno studio preliminare sia delle condizioni della sovrastruttura stradale (dimensionamento e stato di conservazione), che delle



condizioni idrogeologiche del terreno sottostante in modo da poter accertare l'idoneità ad accogliere questo tipo di traffico pesante.

Successivamente sarà necessario prevedere una manutenzione programmata delle stesse in quanto saranno maggiormente soggette ad usura e deterioramento.

Si ritiene pertanto assolutamente necessario, prima di dirottare il traffico dei mezzi pesanti su una strada interpodereale, il potenziamento della stessa, al fine di renderla in grado di sopportare questa difficile componente di traffico. In questa fase di redazione del Piano Generale del Traffico Urbano e del Piano Parcheggi, tuttavia, come già ricordato, non è possibile affrontare nel dettaglio un discorso come l'adeguamento infrastrutturale di una strada, poiché esso richiede un livello di progettazione più dettagliato di quello che può offrire tale Piano e quindi dovrà essere obbligatoriamente affrontato in una fase successiva.

REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA - IL PIANO DEI PARCHEGGI-

Anche in un piccolo centro come Teora, una buona organizzazione della sosta è necessaria al fine del raggiungimento di quelli che sono gli obiettivi principali del PGTU. Il problema dei parcheggi, infatti, è direttamente collegato, e va ancor più ad alimentare, quello dell'inquinamento atmosferico, dei consumi energetici e dei problemi di circolazione. Basti pensare infatti che un veicolo che circola su strada alla ricerca di un parcheggio, non fa che aumentare le emissioni di gas nell'atmosfera e contemporaneamente consuma energia, creando al tempo stesso una corrente "parassita" alla mobilità ordinaria, peggiorandone le condizioni di circolazione.

Nel gestire la sosta in ambito urbano, bisogna fare innanzitutto una classificazione delle esigenze da soddisfare in base ad una scala di priorità :

1. il transito dei pedoni, possibilmente in sede protetta(viale, marciapiede);
2. il transito delle auto, se necessario a senso unico;
3. il parcheggio delle auto dei residenti;
4. il parcheggio delle auto degli esterni.



In un piccolo centro come Teora si possono distinguere due tipologie di parcheggio, in base alle modalità di utilizzazione:

- parcheggi terminali: a questa categoria appartengono i parcheggi che vengono utilizzati per soste molto lunghe; tra questi si segnala quelli al servizio della residenza
- parcheggi a rotazione: sono i parcheggi per chi compie brevi soste sia all'interno del centro -via della Vittoria, L.go Europa, via P. Masini-, sia in presenza di attività di servizio quali quelle commerciali, culturali, terziarie.

Se si fa invece una classificazione dei parcheggi in base alla tipologia costruttiva, si può dire che nel caso in esame ci troviamo di fronte a parcheggi fuori terra e lungo la strada nella quasi totalità dei casi.

Il Comune di Teora vuole predisporre un Piano Parcheggi che contenga le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione, dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane (richiamando direttamente il Piano urbano del traffico)

Gli obiettivi che si prefigge il PLP sono:

- liberare dalla sosta talune strade, destinandole all'esclusiva funzione di circolazione di veicoli distinguendole da quelle strade per cui è invece ammessa la duplice funzione (al fine di contribuire alla soluzione del problema della sosta);
- individuare zone di particolare rilevanza urbanistica (ai sensi della legge n.122/89) dove vietare la sosta gratuita e regolamentare quella a tempo indeterminato;
- rimodellare i diversi elementi cittadini (marciapiedi, piazze, isole pedonali) in modo da ottenere una più estesa fruizione collettiva della città.

Molto spesso, all'aumento del tasso di motorizzazione in generale non ha corrisposto, com'è noto, un contestuale e tempestivo adeguamento degli standard urbanistici per quanto riguarda il ricovero dei veicoli.

Questo fatto ha generato una domanda di sosta per la "residenza" che cerca (e trova) soddisfacimento nelle strade e piazze pubbliche; aggravando in tale modo lo stato di congestione che - come si è più volte fatto rilevare - è conseguente alla impossibilità di separare sulle aree pubbliche i movimenti delle soste.

Nell'ambito del Programma Urbano dei Parcheggi si presenterebbero due possibilità:



1. prevedere alcuni parcheggi privati non pertinenziali a servizio dei residenti, da realizzare mediante concessione di costruzione e gestione;
2. avvalersi della possibilità offerta dall'art. 9 comma 4 della Legge 24.03.1989 n. 122 che autorizza i Comuni a prevedere nell'ambito del programma in parola la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse, previa determinazione dei criteri di gestione del diritto di superficie, su richiesta dei privati interessati o di società anche cooperative appositamente costituite tra gli stessi.

Se non ch , allo stato della conoscenza degli elementi che devono sorreggere la formazione Del Programma Urbano dei Parcheggi, non sembra possibile avanzare precise e circostanziate indicazioni circa la localizzazione ed il dimensionamento di parcheggi da realizzare nell'una e nell'altra forma.

Allo stato attuale nessuno ha finora richiesto, come vuole la Legge sopra elencata, che il Comune di Teora attui le procedure dell'art. 9 comma 4 della Legge 122/89.

Per queste ragioni, il Comune dovrebbe rinviare ad una seconda fase le indicazioni da inserire nel Programma Urbano dei Parcheggi, relative ai parcheggi privati per la residenza.

LA POLITICA DELLA SOSTA IN PROSSIMIT  DEI POLI ATTRATTORI

Nella Tav n.4   stata analizzata la situazione nel centro ove si concentrano la maggior parte dei poli attrattori e si crea una domanda di sosta per lo pi  a rotazione.

In relazione alla particolarit  della rotazione della sosta che caratterizza soprattutto il centro del paese,   stato evidenziato il periodo della giornata in cui vi   maggiore richiesta di sosta, con un disco orario diviso in tre spicchi che rappresentano la mattina, il pomeriggio e la sera.

La zona centrale, in prossimit  dei principali poli attrattori   stata divisa in cinque zone, a servizio di diversi poli, con a disposizione diverse aree per la sosta dei veicoli. La suddivisione di questa area in cinque distinte zone   assolutamente arbitraria, in quanto le zone non sono nettamente separate ed i parcheggi dell'una sono spesso a disposizione anche dell'altra. Si   ritenuto, tuttavia, di procedere ad una zonizzazione dell'area centrale, per meglio mettere in evidenza le strade utilizzate per la sosta dalle persone attratte dalle diverse attivit .



Una sesta zona è stata individuata nella parte alta del paese, e cioè in prossimità di via Nazionale e Piazza Castello dove pure sono presenti diverse attività, che come già abbiamo evidenziato in precedenza, creano alcuni problemi alla circolazione su strada.

La settima zona invece, comprende il centro storico che va da via Roma a Piazza XX Settembre e parte di via Del Guercio e Corso plebiscito.

Infine, un'ottava zona comprende la zona di Borgo Monaco, che sarà interessata da nuove attività che genereranno una forte domanda di sosta.

Le situazioni rilevate e le soluzioni proposte sono di seguito riportate.

Zona 1 Via della Vittoria, P.le Padre Pio e Ligo Europa

In questa zona, sono stati rilevati in totale 49 posti auto a disposizione sia dei residenti (che comunque nella maggior parte dei casi hanno a disposizione anche posti auto all'interno degli stabili -vedi Palazzo Romano-), che delle persone che usufruiscono dei servizi di questa zona. C'è da precisare che dei 49 p.a. disponibili, 11 sono stati individuati in una situazione non perfettamente regolare, in quanto versanti in un'area a margine della strada riservata anche alla circolazione dei pedoni. Tale area situata su via della Vittoria - sul lato del "palazzo Vitale" - necessita quindi di un'adeguata sistemazione in modo che possa trovare posto sia un marciapiede per permettere la circolazione protetta dei pedoni, sia un certo numero di posti auto.

La disponibilità dei parcheggi nella zona 1 riesce da sola a soddisfare la domanda, se non in periodi particolari, come nel periodo estivo o in occasione di eventi particolari, quando, comunque, i parcheggi a disposizione nelle zone limitrofe sono assolutamente sufficienti a soddisfare la domanda di sosta complessiva di tutta l'area centrale.

Non si ritiene di dover intervenire sulla disposizione dei parcheggi sul lato del campo da calcio di Via della Vittoria dove viene assicurata una buona circolazione sia ai mezzi su strada, sia ai pedoni lungo i viali limitrofi.

Sul lato opposto, come già evidenziato, si ritiene di dover intervenire per meglio suddividere l'area sul margine della carreggiata di questa strada, già di per se così importante, ma che in questo tratto assume ancora maggiore rilievo.

In P.le Padre Pio, vicino la chiesa di San Vito, attualmente tutto lo spazio viene utilizzato per la sosta delle auto, anche là dove sono previsti gli spazi per la sosta degli autobus del trasporto



collettivo. Occorre pertanto marcare meglio l'area dove effettivamente la sosta è consentita e dove invece bisogna lasciare lo spazio per l'attesa degli autobus da parte degli utenti.

Zona 2 C.so Plebiscito e via Nazionale

In questa zona i parcheggi sono tutti concentrati al margine della carreggiata e sono a disposizione sia dei residenti che non, infatti dal disco orario si nota che vengono utilizzati, in particolare quelli lungo C.so Plebiscito, in tutte le ore del giorno. Attualmente la sosta dei veicoli è consentita lungo via Nazionale nel tratto che va da C.so Plebiscito alla farmacia direttamente sulla carreggiata.

Tale situazione richiede un intervento che consenta alle auto di trovare lo spazio necessario in questa sede, mediante un allargamento della carreggiata ed il rifacimento della segnaletica orizzontale e/o della pavimentazione che meglio definisca i confini e quindi una rapida individuazione da parte dell'utente della strada della corsia di circolazione e del parcheggio adiacente. Durante tali lavori occorre naturalmente ricavare anche lo spazio per la circolazione dei pedoni, possibile anche nella parte opposta della carreggiata.

Ricade in questa zona l'area occupata fino a qualche anno fa dalla Chiesa Madre in prefabbricato, ormai dismessa ed utilizzata ultimamente per il parcheggio degli autobus.

In questa area verrà a trovarsi anche la nuova piazza alle spalle di p.le Padre Pio che sarà completamente a disposizione dei pedoni. Adiacente alla piazza è prevista la predisposizione di un'area che ospiterà 22 posti auto, che saranno a servizio dei prefabbricati limitrofi, del ristorante e naturalmente della piazza stessa.

Zona 3 L.go Europa e via P. Masini

In questa zona sono concentrati tutti gli impianti sportivi, il municipio e le scuole che costituiscono la quota più importante dei poli attrattori del paese.

Ne deriva perciò una forte domanda di sosta che non sempre trova un'adeguata risposta delle infrastrutture nelle immediate vicinanze dei suddetti poli. Nel complesso, tuttavia, la zona ha a disposizione un'adeguato numero di parcheggi tale da soddisfare la domanda.



Ne deriva che basta **parcheggiare la macchina qualche decina di metri distante e raggiungere a piedi l'ufficio o il centro di destinazione**. Il problema viene rilevato proprio in questa fase a piedi dello spostamento.

Infatti, se lungo L.go Europa, sono presenti marciapiedi rialzati, sia sul lato del municipio che su quello del campo da calcio, su via Pasquale Masini non vi è attualmente un'ottimale ripartizione della sede stradale tra le corsie di circolazione dei veicoli nei due sensi di marcia, la sede per il parcheggio delle auto e la sede per la circolazione dei pedoni. Per questo motivo è stata predisposta la **Tav. n. 6** che comprende una proposta di progetto per una migliore organizzazione di questa zona.

Su questa strada, inoltre è bene cercare di istituire e tutelare uno dei percorsi casa-scuola di cui si è precedentemente parlato.

Zona 4 Via Volontari 23 Novembre

In questa area si trovano il campo da tennis e il nuovo Ostello della Gioventù.

Via 23 Novembre, in questo tratto, presenta una sezione stradale più ampia rispetto al tratto precedente e consente quindi la sosta su un lato della carreggiata in prossimità del campo da tennis.

L'Ostello della Gioventù, inoltre, può vantare un'area sufficientemente ampia per la sosta degli eventuali ospiti.

Zona 5 Via P. Masini

Questa zona di moderate dimensioni ospita l'ufficio postale e si trova adiacente alle case popolari di via Fontana del Piano e di via Gallo.

I parcheggi in questa zona sono sufficienti al soddisfacimento della domanda che si crea, soprattutto nella mattinata nell'orario di apertura dell'ufficio postale.

Come già rilevato in precedenza, anche questo secondo tratto di via P. Masini che è sede anche di abitazioni private, non ha una sede protetta per il transito dei pedoni, se non lungo il lato dell'ufficio postale dove è presente un marciapiede che versa in precarie condizioni e quindi non utilizzabile dai pedoni costretti a circolare sulla sede stradale.



Zona 6 Via Nazionale e Piazza Castello

Di certo questa tra le aree analizzate e quella in cui sono presenti un minor numero di poli attrattori, ma forse frequentati con maggiore frequenza, perché si tratta di supermercato, forno, etc.

Su via Nazionale, in prossimità del supermercato attualmente non ci sono aree di parcheggio pubbliche, tranne una piccola piazza che può ospitare soltanto 3 posti auto. La maggior parte dei clienti posteggia la propria auto a spina di pesce nell'area antistante il supermercato che è di proprietà privata. Questa area tuttavia, non è assolutamente sufficiente a soddisfare la domanda che si crea e quindi spesso si crea una sosta irregolare su strada. Ne consegue una assoluta necessità di accaparramento di nuove aree pubbliche per la sosta dei veicoli. In particolare l'Amministrazione comunale potrebbe pensare anche a qualche forma di esproprio di proprietà private per il raggiungimento di tale scopo.

Le restanti attività commerciali di via Nazionali della zona 6 si trovano in prossimità di Piazza Castello che ha a disposizione numerosi parcheggi e marciapiedi che consentono il facile raggiungimento a piedi di dette attività.

Zona 7 Centro Storico

In questa parte del Centro Storico i poli attrattori presenti sono la Chiesa Madre, la Guardia Medica e un supermercato. Sono altresì presenti numerose abitazioni. I posti auto a disposizione in questa zona sono dislocati in piccole aree di sosta e in parcheggi a margine della strada.

Zona 8 Borgo Monaco

In questa zona, come già accennato in precedenza troveranno posto gli impianti artigianali del Comune di Teora ed un nuovo impianto sportivo. Naturalmente, trattandosi di un'area interessata da nuove costruzioni che diventeranno degli importanti poli attrattori, molta importanza è stata data ai parcheggi che sorgeranno nei pressi di tali attività.

LA POLITICA DELLA SOSTA SULLA RESTANTE RETE URBANA

Nei tratti di via Nazionale, non analizzati in precedenza, in considerazione di quanto ampiamente illustrato, in relazione alla commistione di traffici diversi e della difficoltà della



circolazione dei pedoni, si ritiene doveroso vietare la sosta su entrambi i lati della strada e di predisporre, ove non presenti e ove la sezione stradale lo permetta, marciapiedi protetti.

Tale decisione viene presa in modo da tutelare innanzitutto l'utenza debole, poi la circolazione del traffico locale ed in fine il traffico di attraversamento.

La regolamentazione della sosta su tutta la rete è illustrata nella *Tavola n.5*.

AREE E PERCORSI PEDONALI E ZTL

Uno dei principali obiettivi di questo Piano è costituito dalla riqualifica e riorganizzazione delle aree e percorsi pedonali e delle ZTL. In particolare, si vuole pervenire ad una ristrutturazione complessiva degli spazi, organicamente e progressivamente estesa all'intera area cittadina, ed alla diffusione di comportamenti più rispettosi della qualità e funzionalità di questi ultimi.

Sono confermate due categorie di aree a protezione ambientale, la prima, definita pedonale, risulta, ai sensi del Nuovo Codice della Strada, una zona a traffico limitato molto restrittiva (sono poche le aree realmente pedonali, ai sensi del Codice della Strada, nelle quali in pratica è vietato l'accesso a qualsivoglia veicolo motorizzato), la seconda, definita a tutti gli effetti a traffico limitato, dove è consentita la circolazione e la sosta ai residenti e ad altre categorie di veicoli.

Un obiettivo, particolarmente importante per il significato di indicatore di qualità urbana che assume, ed inoltre più facilmente controllabile, può risiedere nell'incremento del numero di bambini che si recano a scuola a piedi e, in particolare, che lo fanno da soli.

Come obiettivo particolare si pone infine quello di un ulteriore e progressivo miglioramento della circolazione dei disabili. E' evidente come il raggiungimento di tali obiettivi non può che essere il risultato di un processo lungo e sistematico attraverso l'avvio di iniziative mirate alla progettazione dei percorsi casa-scuola lungo itinerari sensibili.

Per quanto riguarda specificatamente l'obiettivo posto circa la mobilità scolastica, la strategia proposta prevede sia di intervenire in modo puntuale sui percorsi casa-scuola, sia avviando un serio programma di educazione stradale. L'aspetto dell'educazione stradale non deve però essere considerato semplicemente come la trasmissione di istruzioni per l'uso, bensì essere occasione di maturazione della consapevolezza dei problemi derivanti dal traffico e dalla circolazione, della necessità di un comportamento adeguato a seconda delle situazioni, dell'importanza della scelta



del mezzo di trasporto adatto alle varie destinazioni ed infine dei diritti del pedone e delle utenze deboli della strada.

A tal proposito, come precedentemente illustrato, ci sono attualmente delle aree residenziali del centro già abbastanza ben collegate alle scuole (vedi Nuovo Piano di zona, case Popolari, C.so Plebiscito), ma anche altrettante aree non collegate allo stesso modo (via Ermete Ferrara, Area CRT, parte alta del paese -P.zza Castello-, etc.). Per tutte queste zone è necessario riorganizzare dei percorsi pedonali attraverso aree esistenti e che devono essere rese più facilmente accessibili e predisporre, dove sono mancanti, marciapiedi protetti dalla sede stradale. (Vedi Tavola n. 6)

Strettamente collegato alla viabilità pedonale è il discorso delle ZTL. Per quanto riguarda le ZTL esistenti, il piano intende preservarle anche se in alcuni casi ne prevede la riorganizzazione degli orari e/o dei sensi di marcia:

- **ZTL L.go Europa (giorni feriali)** istituita per permettere il deflusso degli scuolabus in prossimità delle scuole negli orari di entrata e di uscita da esse. In particolare è permesso il deflusso del traffico nella sola direzione che va da via P. Masini a via De Gasperi nei seguenti orari nei giorni feriali:

- 08.15 - 08.45
- 12.45 - 13.15
- 16.15 - 16.45

Tale limitazione del traffico sarà mantenuta senza subire alcuna variazione.

- **ZTL via Pasquale Masini (sabato mattina)** in vigore per permettere lo svolgimento del mercato settimanale manterrà gli stessi orari previsti; qualora lo stesso dovesse essere delocalizzato, gli stessi orari andranno applicati nella nuova zona d'ingombro;
- **ZTL Viale della Vittoria (periodo estivo)** prevista la chiusura della strada in entrambi i sensi di marcia dalle 20.30 alle 24.30 ai veicoli nel periodo che va dal 1° agosto al 15 agosto
- **ZTL C.so Plebiscito (periodo estivo)** previsto il possibile utilizzo della strada in un unico senso di marcia (direzione da P.le Padre Pio verso P.zza Plebiscito) nel periodo che va dal 1° agosto al 15 agosto.



CAPITOLO 5

Attuazione e gestione del Piano



FASI FUNZIONALI E PRIORITÀ DI INTERVENTO

Per l'attuazione del PGTU si richiede la definizione di un programma articolato e disaggregato, che individui la successione delle "tappe progettuali", affinché il processo di Piano avvenga attraverso la realizzazione di fasi funzionalmente e tecnicamente coerenti tra loro; questo approccio deve evitare ai cittadini che eventuali disfunzioni tecniche dovute ad un'attuazione sconsiderata dei provvedimenti si possano sovrapporre agli inevitabili disagi prodotti da interventi che incidono su abitudini ormai consolidate.

A livello generale il processo per giungere all'attuazione dei primi progetti dovrà prevedere:

la presentazione e l'approvazione del Piano da parte del Consiglio Comunale;

- la predisposizione di un programma operativo che individui le priorità e che di conseguenza definisca in successione le possibili fasi funzionali;
- la predisposizione dei Piani Particolareggiati e quindi dei Progetti Esecutivi degli interventi ritenuti tecnicamente e funzionalmente prioritari;
- la definizione del programma più opportuno per attivare il monitoraggio del Piano e in particolare dei suoi primi interventi;

I PIANI PARTICOLAREGGIATI E PIANI ESECUTIVI

Il Piano Urbano del Traffico prevede tre diversi livelli di progettazione:

- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) (predisposto in questa prima fase di lavoro) che prevede il progetto preliminare mirato a sviluppare le tematiche, le strategie e gli obiettivi della pianificazione;
- i Piani Particolareggiati, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGU e relativi a ristretti ambiti territoriali, che vengono sviluppati in una fase successiva a quella della redazione del PGU;
- i Piani Esecutivi, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati.



I PIANI PARTICOLAREGGIATI

I Piani Particolareggiati, che recepiscono le direttive e le strategie individuate nel PGTU, devono prevedere interventi attuabili in "lotti funzionali", nel senso che la loro realizzazione non deve procurare peggioramenti per la situazione del traffico nelle aree circostanti a quella di intervento.

I Piani Particolareggiati devono individuare il dimensionamento di massima degli interventi previsti per la viabilità, principale e locale, all'interno del rispettivo ambito territoriale di studio, con i rispettivi schemi di circolazione. In particolare essi riprendono tutti gli aspetti analizzati nel PGTU e li approfondiscono ulteriormente.

Lo studio, in questa fase, dovrà riguardare:

- gli schemi dettagliati di circolazione per la viabilità,
- il tipo di organizzazione delle intersezioni stradali
- il piano generale della segnaletica verticale ed orizzontale;
- il tipo di organizzazione della sosta negli eventuali spazi laterali della viabilità e l'eventuale organizzazione della tariffazione e/o limitazione della sosta di superficie (lungo le strade e nelle arce);
- i progetti per le strutture pedonali (marciapiedi, passaggi ed attraversamenti pedonali e relative protezioni) e per la salvaguardia della fluidità veicolare attorno alle eventuali zone chiuse al traffico.

In questo 2° livello di progettazione si dovrà procedere al dimensionamento degli interventi proposti in rapporto ai livelli di traffico previsti (con l'indicazione dei dati, delle analisi e dei metodi di calcolo utilizzati). Gli elaborati sono costituiti da:

- elaborati grafici in scala fino ad 1:1.000 (o eccezionalmente più dettagliata), in funzione delle dimensioni dell'ambito territoriale in studio (circoscrizione, settore urbano, quartiere, zona o fascia urbana);
- una relazione tecnica contenente anche una sommaria stima dei relativi costi di intervento, nonché gli approfondimenti necessari sia delle analisi di convenienza e di fattibilità finanziaria per le eventuali opere di rilevante impegno economico, sia degli eventuali pacchetti di interventi da adottare in condizioni di emergenza ambientale.

I PIANI ESECUTIVI

I Piani Esecutivi del traffico urbano devono prevedere la progettazione esecutiva dell'intero complesso degli interventi di un singolo Piano Particolareggiato, o di singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane (comprendenti una o più



maglie di viabilità principale, con la relativa viabilità interna a carattere locale), facenti parte di uno stesso Piano Particolareggiato.

Detti Piani Esecutivi definiscono completamente gli interventi proposti nei rispettivi Piani Particolareggiati, quali ad esempio le sistemazioni delle sedi viarie, la canalizzazione delle intersezioni, gli interventi di protezione delle corsie e delle sedi riservate e le indicazioni finali della segnaletica stradale (orizzontale, verticale e luminosa).

Gli elaborati progettuali di questo 3° livello di progettazione devono essere redatti in scala da 1:500 fino ad 1:200 o valori inferiori, in funzione delle necessità di descrizione esecutiva degli interventi proposti, e devono essere accompagnati da tutti gli elaborati previsti da questo livello di progettazione.

MONITORAGGIO DEL PIANO DEL TRAFFICO

Un aspetto fondamentale dell'attuazione e della gestione del Piano del Traffico riguarda le attività di monitoraggio. Il monitoraggio del Piano deve prevedere la raccolta dei dati relativi essenzialmente ai seguenti parametri, che sono stati i dati di partenza per l'elaborazione del PGTU:

- flussi veicolari sulle intersezioni e su alcune sezioni tipo della viabilità principale, allo scopo di controllare la validità delle soluzioni adottate;
- velocità di percorrenza veicolare per i mezzi privati e pubblici sui diversi itinerari della viabilità principale, allo scopo di controllare sia il mantenimento dei livelli di fluidità auspicati con l'attuazione degli interventi del PGTU., sia eventuali punti critici di congestione e quindi di caduta delle velocità medesime;
- occupazione dei parcheggi nelle diverse zone urbane e in diverse fasce orarie del giorno e della notte, allo scopo di controllare gli effetti della regolamentazione della sosta;
- livelli di inquinamento acustico e atmosferico nelle strade più delicate allo scopo di verificare i benefici attesi in termini di recupero ambientale e alla vivibilità della Città.

L'insieme di questi dati ed il confronto con quelli della situazione precedente, consentono di valutare la situazione dello stato funzionale della rete stradale, delle aree di sosta, del sistema dei trasporti pubblici e dell'ambiente, sia per calibrare le fasi successive di applicazione del PGTU., sia per approfondire gli aspetti progettuali nell'attuazione degli interventi, sia per l'aggiornamento del Pian.

La prescrizione di aggiornamento biennale del Piano riguarda, in particolare, l'obbligo di riesame biennale dei risultati del suddetto monitoraggio sul traffico, accompagnato dalla relativa



relazione tecnica per gli aggiornamenti progettuali necessari e per l'eventuale necessità di revisione del PGTU.

Da ciò deriva, la fondamentale importanza di mantenere in efficienza ed aggiornati costantemente gli archivi manuali ed informatici dei dati raccolti per la predisposizione del PGTU.

Teora, li 30 marzo 2010



Ing. Anna ZARRA

Anna Zarra



Elenco Tavole Allegate

- Tavola 1** Teora e la rete stradale extra urbana;
- Tavola 2** Teora e la rete stradale urbana (analisi delle strade e dei versi di percorrenza e delle manovre consentite nelle intersezioni) e la rete pedonale
- Tavola 3** Volumi di traffico sulla rete urbana;
- Tavola 4** Poli attrattori ed offerta della sosta (con distribuzione della sosta nell'arco della giornata nelle zone del centro);
- Tavola 5** Riorganizzazione della sosta (modalità e divieti),
- Tavola 6** Riorganizzazione di via Pasquale Maasini e dell'intersezione via Mantovana;



Ing. Anna ZARRA