



## San Cesario di Lecce Provincia di Lecce

# Interventi per il miglioramento della Sicurezza Stradale



## *Il "Piano Traffico"*

I dati forniti dalla Motorizzazione dicono che nel nostro Comune, con 8.300 cittadini residenti, sono immatricolati 7.000 veicoli. Il numero dei ciclomotori dovrebbe attestarsi intorno alle 700 unità. Pertanto, il totale dei "nostri" veicoli lievita a circa 7.700 mezzi motorizzati, con un trend di crescita di circa 250 nuove iscrizioni annue. Il rapporto è quasi di un veicolo per abitante, neonati e centenari compresi. Senza considerare le auto della popolazione fluttuante, significativo per la presenza sul territorio di servizi sanitari polispecialistici, l'impatto determinato dal parco auto dei soli residenti è spropositato rispetto alle capacità di assorbimento della viabilità urbana. Gran parte di questi mezzi parcheggiano in strada dove esiste un numero limitato di posti macchina "regolari" e particolarmente nella zona centrale del Paese. L'Amministrazione ha individuato, quale elemento meritevole di programmazione, l'attivazione di politiche tendenti alla razionalizzazione della viabilità, per soddisfare la domanda della popolazione e delle attività produttive ed ancora, per non intervenire su un problema senza il necessario approfondimento, rischiando di creare altre difficoltà addirittura più gravi perché inerenti alla sicurezza degli utenti. Abbiamo redatto questo strumento di pianificazione riguardante il governo del traffico coinvolgendo gli organi politici, tecnici e amministrativi nonché gli esercenti delle attività produttive che gravitano nelle zone centrali del paese.

### *Gli Obiettivi*

1. Migliorare la fluidità e la scorrevolezza delle principali strade urbane.
2. Far percorrere alle auto itinerari per quanto possibile diretti, fluidi e a bassa velocità tenendo conto della sicurezza e dell'inquinamento atmosferico-acustico.
3. Migliorare la sicurezza di alcuni incroci che sono punti particolarmente delicati per la sicurezza stradale.
4. Deviare il traffico pesante dalle zone centrali e del centro storico dell'abitato.
5. Proteggere i pedoni nell'area delle due piazze principali, a tutto vantaggio della sicurezza degli utenti in prossimità della Chiesa Matrice e del Mercato Coperto.
6. Maggiore fruibilità delle aree di sosta nella parte centrale del paese e del distretto sanitario.
7. Aumento della sicurezza rispondendo alle richieste dei cittadini in genere facendo rispettare i limiti di velocità di alcune strade interne dove, per le loro caratteristiche, l'andatura dei veicoli non risulta adeguatamente regolata.

### *Strategia*

Istituzione di nuovi sensi unici e parziale modifica di quelli esistenti per conseguire il doppio obiettivo della mobilità e della possibilità di parcheggiare, rendendo disponibile più strada e, al contempo, trovare lo spazio per portare a "legalità" i parcheggi ai lati delle strade.

Nuovi obblighi di arresto ad alcuni incroci e di cedere la precedenza ai veicoli favoriti.

Potenziamento delle aree attrezzate con stalli di sosta.

Utilizzo di i strumenti di dissuasione della sosta vietata anche con l'impiego di arredo urbano.

Percorsi alternativi per il traffico pesante che precluda il loro transito nelle zone centrali del paese.

Ampliamento delle aree organizzate con la sosta a tempo.

In alternativa alla sosta a tempo potranno individuarsi, nelle zone centrali del paese e nei pressi del polo socio-sanitario, aree da destinare alla sosta a pagamento.

Installazione di dossi per la dissuasione della velocità.



**1 Area del Distretto socio-sanitario e dell' Ospedale "A. Galateo":** il senso unico di marcia di via Umbria impone che dall'interno dell'abitato, il Distretto sanitario e l'Ospedale "A. Galateo" siano raggiungibili principalmente da via Caponic e via Immacolata. Da ciò l'aggravio del traffico a carico del centro soprattutto per le auto che, provenendo da via Cavallino e via Ferrovia, s'immettono su via V. Emanuele III in direzione di Piazza Garibaldi.

**2 Tratto di collegamento tra piazza Bologna e via V. Emanuele III°:** con l'attuale senso unico vigente sulle vie Russo e Mazzini, il tratto di collegamento tra piazza Bologna e via V. Emanuele III costituisce un imbuto verso il quale confluisce il notevole flusso veicolare che attraverso via Ferrovia e proveniente dalle vie Roma, Russo, XVI Marzo e dalla stessa piazza Bologna, dirige verso piazza Garibaldi. Tale tratto si è rivelato non idoneo a garantire adeguati livelli di sicurezza a fronte di una circolazione tanto sostenuta e non permette il regolare deflusso delle auto all'intersezione con via V. Emanuele III° dove, nelle ore di punta, si creano rallentamenti e accodamenti pericolosi anche per la sicurezza dei pedoni.

**3 Rione Aria Sana:** lo sviluppo urbanistico e l'incremento abitativo che si sono registrati nel rione hanno influito negativamente sulla viabilità della zona, con ripercussioni sulla fluidità e la scorrevolezza della circolazione. Le strade che ad esclusione di via Saragat sono tutte interne al quartiere, non sono ampie e pertanto, dovendo parcheggiare su entrambi i lati delle carreggiate, queste non garantiscono adeguati livelli di sicurezza perchè secondo l'attuale regolamentazione, buona parte di esse sono ancora percorribili nei due sensi di marcia.

**4 Strade del 3° Comparto Edilizio:** le strade del 3° comparto edilizio non risultano inserite appieno nell'ambito della ordinaria circolazione a causa del tratto non asfaltato che le collega al viale della Stazione. Questo non consente indirizzare sul viale della Stazione quei flussi che interessano la parte sud del paese e che rispetto alla direttrice via Cavallino - via Unità d'Italia, ad oggi continuano ad utilizzare i vecchi percorsi, vanificando le potenzialità del comparto ai fini della decongestione del traffico di transito.

**5 Tratto finale di via Martini:** la regolazione semaforica delle correnti di traffico all'incrocio con via Giovanni Paolo II genera accodamenti sul tratto finale di via Martini che per il restringimento della sezione stradale a causa della sosta residenziale, non consente un rapido deflusso dei veicoli al momento di accensione della lanterna verde, stante il doppio senso di circolazione ivi esistente. E' evidente che tali particolarità della strada favoriscono la formazione di pericolosi rallentamenti sull'area d'intersezione con via Giovanni Paolo II già teatro di numerosi incidenti anche con esito mortale. Gli accodamenti sono causati dall'incrocio difficoltoso tra i veicoli che in quel tratto di via Martini sono fermi o in lento movimento al semaforo e quelli degli utenti che dalla strada provinciale confluiscono sul medesimo tratto di via Martini.

**6 Confluenza tra le vie Piemonte e Caduti per la Libertà:** il tratto di strada dove via Piemonte si raccorda con la successiva via Caduti per la Libertà risulta caratterizzata da una curva a visuale chiusa che in quel punto, subisce un restringimento della carreggiata. Il doppio senso di marcia determina l'incrocio malagevole tra i veicoli delle due direzioni. Tali carenze risultano oggettivamente pericolose per la sicurezza della circolazione. Inoltre, l'attuale disciplina di via Piemonte e dell'ultimo tratto di via Caduti per la Libertà mal si concilia con la direttrice di marcia orientata a senso unico che da via Umberto I, continua per tutta via Campania e, dopo aver interessato solo il primo tratto della stessa via Caduti, s'interrompe all'intersezione con Largo Forcignanò, dove prosegue a doppio senso nonostante le problematiche evidenziate. Va osservato infine che i veicoli diretti su via Piemonte e provenienti da via Saponaro, sono fonte d'intralcio e di accodamenti nei pressi della Chiesa di Sant'Antonio, dove insiste un incrocio particolarmente trafficato.

**7 Traffico pesante:** l'attuale segnaletica non prevede l'indicazione lungo le vie di accesso di percorsi destinati alla circolazione dei veicoli aventi massa complessiva superiore a 7,5 t. Il traffico pesante di solo attraversamento del centro, oltre ad usurare rapidamente le strade, congestiona le aree centrali del paese. La difficoltà di manovrare con gli autotreni in un contesto ad alta densità di traffico, è di pregiudizio per le altre categorie di utenti della strada poiché in tali circostanze si verificano inevitabili rallentamenti, blocchi della circolazione ed un dannoso aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

**8 Piazza Garibaldi (Chiesa Matrice e piazza XX Settembre (mercato coperto))** : lo spazio di piazza Garibaldi antistante la Chiesa Madre risulta utilizzato per la fermata e la sosta dei veicoli. Tale situazione è in contrasto con la necessità di valorizzare il luogo di culto e garantire la piena fruizione dello stesso da parte dei fedeli. Analogamente, ma questa volta a tutto svantaggio della sicurezza degli avventori, il fenomeno della sosta non autorizzata sussiste anche davanti al mercato coperto di Piazza XX Settembre, tanto da rendere difficoltoso pure l'accesso alla struttura.

## **Le Strategie Individuate**

**1 Piazze.** Lungo il prospetto principale della Chiesa Matrice verrà creata un'area interdetta alla circolazione dei veicoli adeguatamente delimitata con l'ausilio di appositi mezzi di dissuasione, anche con l'impiego di arredo urbano. Analogamente si procederà lungo il prospetto principale del mercato coperto.

**2 Dissuasori della sosta.** Ulteriori soluzioni, tra quelle ormai diffusamente realizzate in molte città per migliorare la sicurezza agli incroci e nello stesso tempo mantenere lo scorrimento del traffico veicolare appare il posizionamento di dissuasori della sosta in prossimità di incroci cruciali, anche allo scopo di migliorare la visibilità. L'impiego dei dissuasori di sosta può essere esteso anche a quei tratti di strada che sono particolarmente interessati del fenomeno del parcheggio non autorizzato. Nel rispetto delle norme previste i manufatti possono essere impiegati pure nella funzione di arredo urbano.

**3 Traffico pesante.** Gli autocarri che transitano su via Dante e provengono dalla rotatoria della Strada Provinciale, dovranno svoltare su via Unità d'Italia e seguire il percorso individuato per gli autobus di linea; quelli che da via Lecce transitano su via V. Emanuele III, avranno l'obbligo di svoltare su via Matteotti e proseguire per via Cavallino; mentre quelli provenienti da via Cavallino dovranno svoltare su via Cerundolo e proseguire per via Lecce. Gli autocarri che si immettono su via Umbria dalla via G. Paolo II, invece, dovranno deviare su via V. Emanuele III e proseguire in direzione di via Lecce. Sulle restanti strade che sboccano sulla via G. Paolo II verranno installati i divieti di transito per il traffico pesante.

**4 Obbligo di fermarsi.** Verrà istituito l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza prima di impegnare l'area delle seguenti intersezioni: via Umberto all'intersezione con via Leone, via Saponaro all'intersezione con Largo Forcignanò, via Lazio all'intersezione con Largo Forcignanò.

**5 Aree di sosta.** Il potenziamento delle aree attrezzate con stalli di sosta interesserà le vie Russo, XVI Marzo, Gramsci e Largo Forcignanò mentre la regolamentazione della durata della sosta consentirà di aumentare la fruibilità dei parcheggi nelle zone ad alta vocazione commerciale e di servizi nonché in quelle del distretto sanitario. Per la crescente domanda occorre offrire il maggior numero di parcheggi liberi, laddove si concentra la richiesta e pertanto, tale disciplina verrà introdotta su via Russo ed estesa, prolungando l'area già disciplinata di via Dante, anche al tratto compreso tra le intersezioni con le vie Verdi e R. Elena.

**6 Sosta a pagamento.** L'ipotesi di istituire aree di sosta a pagamento nelle zone in cui ora vige il limite di durata, nasce dalla necessità di offrire un vero e proprio servizio all'utenza e che questo può essere esteso a tutto l'arco giornaliero in cui sia difficile trovare parcheggi liberi nella zone centrali del paese e del distretto socio-sanitario. Le "ore di punta" coprono la gran parte della giornata e di conseguenza, l'attuale sistemazione non consente un costante ricambio veicolare. Molte auto sostano continuativamente per la presenza, nelle zone in questione, di uffici pubblici e privati e di esercizi commerciali. Con le aree di sosta sature, i cittadini sono dissuasi dall'entrare nei negozi proprio perché costretti a parcheggiare molto lontano, per poi spostarsi a piedi con il carico della spesa. Il nuovo servizio sarebbe anche in grado di prevenire e contrastare la sosta irregolare. Si ritiene, per quanto detto, praticabile l'ipotesi di razionalizzare la sosta dei veicoli, condizionando lo stazionamento degli stessi al pagamento di una modica somma da riscuotere a mezzo parcometro.

**7 Dissuasori della velocità.** In fase di realizzazione del "Piano" verranno realizzati piccoli interventi migliorativi della mobilità quali l'apposizione di dissuasori della velocità, nuova segnaletica orizzontale e verticale, ecc.

## *Le Soluzioni Individuate*

- **Via Martini:** in seguito alla realizzazione della rotatoria su via Giovanni Paolo II e ubicata nei pressi dell'Ospedale A. Galateo, verrà eliminato il doppio senso di marcia su via Martini, vietando l'accesso ai veicoli provenienti dalla Strada Provinciale e dalla via Lequile. Gli utenti della strada potranno utilizzare le intersezioni con via Umbria e con via V. Emanuele 3° per dirigere verso il centro o la parte nord del paese. Mentre da via Puglia e la parte iniziale di via Croce si potrà ritornare su via Martini ed infine, dalle vie Calabria, S.Elia e Dante si potrà raggiungere tutta la parte sud del paese.
- **Area del Distretto Socio-Sanitario e dell'ospedale A. Galateo:** al fine di consentire l'accesso diretto al complesso sanitario per i veicoli che circolano su via V. Emanuele III°, senza comunque precludere la possibilità di utilizzare via Umbria per confluire sulla stessa via V. Emanuele III° e quindi verso via Matteotti o piazza Garibaldi, saranno modificati gli attuali sensi di marcia della zona. Si dovrà istituire, perciò, il doppio senso di marcia sul primo tratto di via Croce di Lecce e di via Umbria dove, con appositi strumenti di dissuasione, sarà garantito l'agevole incrocio tra i veicoli. Resteranno inalterati, invece, i sensi di marcia vigenti sulla restante parte delle medesime Vie Umbria e Croce di Lecce nonché sua via Puglia. Su tutta via Abruzzi, infine sarà consentita la marcia dei veicoli nella sola direzione di via Croce di Lecce. Le predette modifiche tengono conto della istituzione del senso unico di via Martini e si inseriscono nella disciplina complessiva della zona.
- **Via Mazzini e Via A. Russo:** si procederà ad invertire l'attuale senso unico di marcia della Via A. Russo e della Via Mazzini a partire da Via Regina Elena. La via Russo sarà attrezzata con stalli di sosta a spina che verranno regolati a tempo o in alternativa a pagamento ed inoltre, saranno istituiti passaggi pedonali nonché parcheggi riservati ai portatori di handicap e ai motoveicoli con due ruote. Poi, anche la via Gramsci sarà dotata di stalli per la sosta al fine di aumentare l'offerta di aree all'uso attrezzate. Sul tratto di via Mazzini compreso tra le intersezioni di via Regina Elena e Via Barbieri sarà reintrodotta il doppio senso di circolazione, a vantaggio dei veicoli diretti verso l'Ufficio Postale e la Stazione dei Carabinieri. In tal modo s'intende eliminare lo snodo cruciale di P.zza Bologna in precedenza descritto.
- **Viale Stazione, tratto terminale di collegamento con piazzetta D. Albanese:** per dirottare parte del traffico sulle strade del 3° comparto e dopo la sua apertura anche del 4°, verrà asfaltato il tratto di collegamento tra il Viale Stazione e P.zza D. Albanese. L'intervento prospettato consente, inoltre, di prendere in considerazione l'ipotesi di estendere l'attuale senso unico di marcia sull'intera via Ferrovia istituendo, a tale riguardo, l'obbligo di svolta su via Di Vittorio e sul viale Stazione per tutti i veicoli provenienti da via Cavallino, in modo da snellire notevolmente il carico dell'intersezione tra le vie Ferrovia - Cerundolo - 4 Novembre.
- **Via Caduti per la libertà-Via Piemonte:** su entrambe le strade verrà istituito il senso unico di circolazione verso Via Saponaro. In tal modo si potrà orientare, nello stesso senso di marcia, la direttrice veicolare che parte da via Umberto I, prosegue per via Campania e attualmente interessa solo la prima parte di via Caduti per la Libertà. Dopo le modifiche prospettate la suddetta direttrice verrà prolungata fino al tratto terminale di via Saponaro e la stessa potrà comunque avvalersi delle numerose traverse di collegamento con la restante rete viaria, quali: via Leone, Pistilli, Lazio, Largo Forcignanò, via Verdi e Liguria.
- **Rione Aria Sana:** Saranno istituiti i sensi unici di marcia su via Gentile, via Bodini, via Quasimodo in modo da formare, con via Saragat, un anello di rotazione dei flussi veicolari circolanti nel rione. Mentre le vie Montale, Pascoli, Della Giorgia e Leopardi fungeranno da raccordo all'interno dello stesso anello. I segnali di stop garantiranno la sicurezza alle varie intersezioni.
- **Piazza Garibaldi e Piazza XX Settembre:** Lungo il prospetto principale della Chiesa in questione verrà creata un'area interdotta alla circolazione dei veicoli e adeguatamente delimitata con l'ausilio di appositi mezzi di dissuasione, anche con valenza di arredo urbano. Analogamente si procederà lungo il prospetto principale del mercato coperto.