



DOCUMENTO ISTRUTTORO

PIANO ESECUTIVO DEL TRAFFICO URBANO PER IL CENTRO STORICO DELLA CITTA' DI ASCOLI PICENO

OGGETTO DELLA DISCIPLINA

Oggetto della presente disciplina è l'approvazione di un documento che rappresenta uno studio di dettaglio della circolazione stradale nell'ambito urbano del Centro Storico della Città di Ascoli Piceno, con definizione delle strategie di riordino dei flussi interni ed esterni, degli spazi di sosta e delle zone limitate al traffico veicolare, a garanzia della sicurezza stradale e della tutela del bene architettonico nella sua interezza;

PREMESSA

Il presente studio è redatto in attuazione del Piano Generale del Traffico Urbano vigente, adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n.120/1998 e successive modifiche e integrazioni, e si sviluppa quale documento propedeutico all'aggiornamento del nuovo Piano Urbano del Traffico contenente gli innovativi strumenti di pianificazione particolareggiata quali il "Biciplan" e il "Piano Urbano della Mobilità sostenibile", ad oggi in corso di redazione.

INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il "Nuovo Codice della strada (Dlgs 285/1992), all'articolo 36 c.1, fa obbligo della redazione del piano urbano del traffico a tutti i comuni aventi popolazione residente superiore a trentamila abitanti. Il Piano urbano del traffico è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In particolare il Piano deve essere inteso come "*piano di immediata realizzabilità*", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione a scala urbana.

Al fine di dettagliare le azioni programmatiche specifiche per i singoli quartieri della città, è redatto il presente documento esecutivo riguardante l'area tutelata del Centro Storico cittadino, contenente gli obiettivi generali e le modalità di intervento per la regolamentazione della circolazione stradale, in attuazione degli indirizzi specifici dell'amministrazione comunale. Il presente documento è redatto conseguentemente alle deliberazioni di Giunta Comunale 36 e 37 del 2023 aventi ad oggetto l'ampliamento delle Zone a Traffico Limitato e la relativa disciplina regolamentare, e in attuazione della deliberazione di Giunta Comunale n.194 del 27/06/2024 avente ad oggetto "*Modifica e ampliamento della ZTL del Centro Storico di Ascoli Piceno non istituzione di ZTL variabili e installazione di varchi elettronici*".

OBIETTIVI E CONTENUTI

Il presente piano, attraverso una serie coordinata di interventi sulle diverse componenti di traffico, si pone come fine ultimo il perseguimento dei seguenti macro obiettivi:

- miglioramento delle condizioni di circolazione interna al perimetro del Centro Storico e nelle immediate vicinanze;
- incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo alla mobilità dolce e pedonale;
- riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche ed acustiche;

In particolare gli interventi riguarderanno la mobilità pedonale, attraverso la ripermetrazione di APU e ZTL, la mobilità dei mezzi collettivi, attraverso l'individuazione dei percorsi e le relative zone di interscambio e la mobilità dei veicoli privati, attraverso la definizione dello schema generale di circolazione e l'individuazione delle aree di sosta fuori dalle ZTL con sistema di tariffazione e/o limitazione temporale.

Nel presente documento vengono dapprima tracciati i caratteri della mobilità della città di Ascoli Piceno attraverso l'analisi dei principali dati strutturali che, attraverso la loro reciproca interazione, determinano ed influenzano i fenomeni di mobilità. Successivamente vengono messe in luce le principali criticità, sotto il profilo della circolazione e sosta, che caratterizzano la città. Vengono inoltre individuate le possibili linee di azione, tradotte in interventi concreti da attuare mediante disciplina della circolazione stradale, previa verifica del modello di traffico attraverso simulazione preventiva. Nel documento si definiscono infine gli scenari di Piano e il programma generale di esecuzione (priorità di intervento).

DIRETTRICI DI TRAFFICO

Dallo studio approfondito dei flussi, storici e attuali, diretti in centro e in uscita da esso, è stato possibile distinguere tre macro categorie: flussi di *mobilità dolce*, flussi *interni* e flussi *in attraversamento*.

- Flussi di *mobilità dolce*: si tratta dell'insieme degli assi viari e delle piazze cittadine percorse prevalentemente o esclusivamente a piedi o in bicicletta. Questi sono utilizzati da tutti gli utenti che, per motivi di lavoro, turismo, svago o residenza, popolano le principali aree pedonali della città e le strade immediatamente limitrofe di collegamento tra le stesse. Si tratta di un sistema di viabilità lento che, per caratteristica e qualità, presuppone necessariamente l'adozione di un regime di tutela maggiore che possa garantire la sicurezza dell'utente debole della strada. Tale caratteristica può essere assicurata mediante una rigorosa selezione dei veicoli autorizzati al transito con conseguente istituzione di Aree Pedonali Urbane;
- Flussi *interni*: si tratta dell'insieme degli assi viari che ricoprono in maniera capillare tutta la superficie del Centro Storico. Questi sono prevalentemente utilizzati da cittadini residenti del centro o dagli utenti che, per motivi di lavoro o per motivi legati alla fruizione dei servizi pubblici o attività commerciali, percorrono dette strade per brevi spostamenti. Si tratta di un sistema di viabilità a carattere prevalentemente lento che presuppone, per poter funzionare in maniera fluida, una scarsa densità di traffico. Tale caratteristica può essere garantita esclusivamente mediante una selezione dei veicoli autorizzati al transito con conseguente istituzione di Zone a Traffico Limitato;

- *Flussi in attraversamento*: si tratta dell'insieme degli assi viari che attraversano la città o che la circoscrivono creando una rete viaria a percorrenza veloce. Questi sono prevalentemente percorsi da utenti che non fruiscono dei servizi del Centro Storico, né hanno come destinazione ultima le zone rientranti nel suo perimetro. Sono bensì assi viari utilizzati per raggiungere quartieri limitrofi o per attraversare rapidamente l'area urbana centrale percorsa anche dai suddetti flussi interni. L'interferenza dei flussi in attraversamento con i flussi interni, in particolar modo nelle ore di maggior intensità del traffico, causa gravi rallentamenti all'intero sistema viario, con conseguenze che si riverberano fino ad interessare le zone limitrofe al Centro Storico.

TIPOLOGIE DI SOSTA

Dallo studio, storico e attuale, delle tipologie di sosta disponibili per il tessuto urbano del Centro Storico di Ascoli Piceno, valutate le odierne esigenze della città, è stato possibile distinguere le tipologie di sosta in due macro categorie: sosta a *lunga permanenza* o sosta a *breve permanenza*.

- Sosta a *lunga permanenza*: si tratta dell'insieme delle aree urbane destinate alla sosta, all'interno delle quali i veicoli vengono posteggiati per un periodo mediamente superiore alle tre ore continuative, e per le quali non è previsto un rapido avvicendamento. Sono costituite da stalli di sosta liberi o riservati a particolari categorie di utenti, localizzate prevalentemente in zone residenziali del Centro Storico o comunque prive di servizi primari;
- Sosta a *breve permanenza*: si tratta dell'insieme delle aree urbane destinate alla sosta, all'interno delle quali i veicoli sono posteggiati per un breve periodo, tipicamente connesso alla fruizione di servizi o attività commerciali site nelle immediate vicinanze. Sono costituite da stalli di sosta a pagamento o a tempo limitato sulle quali è garantito un rapido avvicendamento dei veicoli, in maniera tale da soddisfare le esigenze di diversi utenti nel corso della giornata.

ANALISI DEI FLUSSI

Sulla scorta delle indagini effettuate sul territorio e con l'ausilio delle banche dati informatiche statistiche esistenti, è stato possibile individuare le principali direttrici di traffico, distinguendo le direttrici principali (da garantire e rafforzare) e le direttrici secondarie (da includere nel sistema dei flussi interni):

- Direttrici principali – sono individuate come direttrici principali gli assi viari EST/OVEST e viceversa, utilizzati **per raggiungere** il Centro Storico o per attraversarlo rapidamente. Queste sono: *via Lungo Castellano Sisto V, viale A. De Gasperi, c.so Vittorio Emanuele, via Lungotronto E.Bartolomei, via E.Tamburini, via E.Trebbiani, via D.Angelini*;
- Direttrici secondarie – sono individuate come direttrici secondarie gli assi viari SUD/NORD e viceversa, utilizzate principalmente **per attraversare** il Centro Storico e per collegare le suddette direttrici principali. Queste sono: *c.so Trento e Trieste, via delle Torri, via dei Bonaparte, via dei Bonaccorsi, via Sacconi*.

Le *direttrici principali* permettono l'accesso al Centro Storico e sono di nodale importanza in quanto garantiscono la vita e lo sviluppo del tessuto commerciale e dei servizi interni. Sono strade che necessitano di

ampi spazi di percorrenza e numerose offerte di sosta a rapido avvicendamento, al fine di permettere lo stazionamento dei veicoli, nelle immediate vicinanze, agli utenti che fruiscono dei servizi del centro.

Le *direttrici secondarie* permettono l'attraversamento del Centro Storico e l'interscambio interno per il raggiungimento delle direttrici principali. Sono strade che necessitano di spazi di sosta riservati e che possono essere limitate nella circolazione veicolare in determinate fasce orarie al fine di garantire una migliore mobilità interna, specialmente nei riguardi della mobilità dolce e pedonale che può così popolare il tessuto urbano del centro, muovendosi liberamente e con la garanzia delle migliori condizioni di sicurezza.

ANALISI DELLA SOSTA

Dalle indagini effettuate sulle direttrici principali del traffico e sulle loro immediate vicinanze è stato possibile valutare e riorganizzare l'offerta di sosta sulla scorta della gerarchia individuata delle strade.

- La prima direttrice presa in esame è *corso Trento e Trieste*: questa è individuata nel presente studio come una strada percorsa prevalentemente dai flussi in attraversamento e, in determinate fasce orarie, dai fruitori dei servizi e attività commerciali o dai loro fornitori. L'attuale offerta di sosta garantisce solo parzialmente il rapido avvicendamento dei veicoli, escludendo viceversa la sosta ai residenti durante la giornata e la libera fruizione pedonale del tratto di strada. L'asse viario di c.so Trento e Trieste, nelle fasce orarie di libera percorrenza veicolare, ponendosi trasversalmente alle due piazze principali della città, rappresenta un vero e proprio elemento di interferenza che "taglia in due" il Centro Storico di Ascoli Piceno nell'area di maggior interesse storico e architettonico e nella zona più densamente popolata da pedoni.

L'analisi programmatica per la presente via riguarda pertanto una diversa regolamentazione degli spazi di sosta disponibili e la progressiva riduzione delle fasce orarie a libera percorrenza, a beneficio del recupero della mobilità dolce e pedonale come soluzione di continuità tra le due piazze principali della città. Tale recupero si rende necessario specialmente nelle giornate in cui il centro è interessato dai mercati, dalle fiere, dai numerosi eventi cittadini e nei fine-settimana durante i quali tipicamente i centri storici sono più popolati.

Le attuali disponibilità di sosta per le direttrici di cui al presente punto sono così regolamentate:

Via XX Settembre:	05 stalli auto a pagamento;
C.so Trento e Trieste tratto Sud:	14 stalli ciclomotori/motocicli;
Piazza Simonetti	02 stalli auto riservati prefettura; 02 stalli auto riservati provincia; 03 stalli auto riservati disabili; 05 stalli auto riservati carico/scarico;
C.so Trento e Trieste tratto Nord:	08 stalli auto riservati carico/scarico; 01 stallo auto riservato pass rosa; 20 stalli auto a pagamento;

Piazza S.Maria Intervineas: 03 stalli auto riservati carico/scarico;
07 stalli auto a pagamento;
Via Lungotronto E.Bartolomei : 40 stalli auto riservati residenti;
01 stallo auto riservato carico/scarico;
08 stalli ciclomotori/motocicli.

- La seconda direttrice presa in esame è quella di *corso V.Emanuele/piazza Viola/via Sacconi*: questa è individuata nel presente studio come una strada percorsa prevalentemente dai flussi in attraversamento e in particolare per collegare la zona Sud del Centro Storico con quella Nord. Il tessuto urbano che caratterizza le vie in esame è di carattere residenziale/commerciale. La viabilità di queste direttrici risulta di fondamentale importanza nelle fasce orarie di funzionamento dei servizi, in quanto permette il rapido interscambio tra i flussi interni/esterni e ne garantisce lo sviluppo e la fruibilità. Viceversa nei giorni festivi e nelle fasce orarie notturne rappresenta una viabilità secondaria, percorsa prevalentemente dai residenti o da chi ha interesse ad attraversare rapidamente il Centro Storico per allontanarsi dallo stesso. I flussi veicolari di questo asse viario interessano sensibilmente piazza Viola, uno spazio che per conformazione, qualità architettonica e caratteristiche morfologiche, si presta facilmente ad un recupero della superficie mediante pedonalizzazione di una porzione della stessa. Tale intervento permetterebbe, oltre che l'incremento esponenziale della qualità abitativa della zona, la migliore fruizione delle numerose attività commerciali che si affacciano sulla stessa, agevolandone la fruizione al cittadino residente o al turista.

L'analisi programmatica per l'asse viario in esame al presente punto riguarda pertanto una diversa regolamentazione della viabilità mediante recupero di una porzione di superficie per riservata esclusivamente al transito pedonale, limitazione oraria del traffico veicolare e conseguente disciplina degli spazi di sosta, conformemente con le specifiche esigenze riscontrate. Tale limitazione veicolare si rende necessaria prevalentemente nelle fasce orarie notturne e nei giorni festivi al fine di permettere un graduale recupero degli spazi urbani tutelati.

Le attuali disponibilità di sosta per le direttrici di cui al presente punto sono così regolamentate:

-Piazza Viola : 55 stalli auto a pagamento;
01 stallo auto riservato disabili;
-C.so Mazzini : 05 stalli auto riservati residenti;
-Via Sacconi : 45 stalli auto a pagamento;

- La terza direttrice presa in esame è quella di *corso Mazzini* con accesso da piazza Ventidio Basso: questa è individuata nel presente studio come una strada percorsa prevalentemente dai flussi in attraversamento e in particolare per collegare la zona Nord del Centro Storico con quella Sud per le provenienze da via LungoTronto E.Bartolomei. Il tessuto urbano che circonda le vie in esame è di carattere prevalentemente residenziale, fatta eccezione per alcuni servizi a carattere collettivo quali

scuole primarie e secondarie e biblioteche pubbliche. L'attuale offerta di sosta garantisce solo parzialmente il rapido avvicendamento dei veicoli, escludendo viceversa la possibilità di sosta regolare ai numerosi residenti della zona che, specialmente a causa della conformazione morfologica delle strade, non hanno sufficiente disponibilità di spazi in particolar modo nelle fasce orarie notturne quando la richiesta è maggiore.

L'analisi programmatica per la presente via riguarda pertanto una diversa regolamentazione della viabilità mediante limitazione oraria del traffico veicolare e conseguente disciplina degli spazi di sosta, conformemente con le specifiche esigenze riscontrate nella zona in esame. Tale limitazione si rende necessaria prevalentemente nelle fasce orarie notturne e nei giorni festivi al fine di permettere un graduale recupero degli spazi urbani tutelati;

Le attuali disponibilità di sosta per le direttrici di cui al presente punto sono così regolamentate:

Piazza V.Basso (Nord) 11 stalli auto a pagamento;

17 stalli auto riservato residenti;

01 stallo auto riservato disabili;

01 stallo auto riservato carico/scarico;

Piazza V.Basso (Sud): 04 stalli auto riservati residenti;

01 stallo auto riservato carico/scarico;

02 stalli auto riservato disabili;

Via Cairoli: 04 stalli auto a pagamento;

03 stalli auto riservati residenti;

Via Marucci: 31 stalli auto a pagamento;

Via Clementi: 39 stalli auto a pagamento;

01 stallo auto riservato carico/scarico;

Via delle Torri: 06 stalli auto riservati residenti;

02 stalli auto riservato ricarica elettrica;

01 stallo auto riservato disabili;

STRATEGIE DI INTERVENTO

L'intervento proposto dal presente documento è pertanto finalizzato alla distinzione gerarchica delle strade, sulla base dei flussi rilevati, per limitare quanto più possibile le interferenze tra gli stessi, garantendo nel contempo le migliori condizioni di fruibilità, sicurezza ed efficacia dei collegamenti interni ed esterni al Centro Storico di Ascoli Piceno.

Ponendo a sistema le tipologie di sosta disponibili con le categorie di strada individuate, è stato possibile ottimizzare le aree del Centro Storico, razionalizzando quanto più possibile gli spazi di sosta disponibili: le strade interessate dai flussi interni saranno dotate di stalli di sosta prevalentemente a carattere “*di lunga permanenza*”, mentre le strade interessate dai flussi in attraversamento o circoscriventi l'area dei flussi interni saranno dotate di stalli di sosta prevalentemente a carattere “*di breve permanenza*”. Grazie a questo intervento

sarà possibile la libera fruizione dei servizi e delle attività site nel Centro Storico, garantendo nel contempo le condizioni di sicurezza e vivibilità dell'area tutelata per i fruitori stessi, per i turisti e per i residenti.

L'intervento sulla direttrice di **C.so Trento e Trieste** (realizzazione programmata entro la **fine dell'anno 2025**) si concretizza mediante lo spostamento dell'offerta di sosta a pagamento, attualmente posta sul tratto Nord, in via Lungotronto E.Bartolomei lato Sud:

- L'attuale regolamentazione del tratto stradale prevede la limitazione della circolazione ai soli veicoli autorizzati nella fascia oraria 20:30-07:30 nei giorni feriali e 0-24 nei giorni festivi;
- La nuova regolamentazione della sosta prevede l'istituzione di stalli di sosta a tempo al posto degli stalli di sosta a pagamento, non compatibili per orario con le limitazioni veicolari suddette e con i numerosi eventi cittadini che si svolgono sulla via, e il loro trasferimento nelle immediate vicinanze, replicandoli al lato Sud di via Lungotronto E.Bartolomei (stalli ex c.so Trieste) e in via D.Angelini (stalli ex via XX Settembre). La nuova disciplina permetterà di soddisfare le molteplici esigenze dell'asse viario in esame, garantendo un rapido avvicendamento e una maggiore attrattività per il Centro Storico durante la giornata e una nuova disponibilità di sosta per i residenti, oltre che una maggiore sicurezza per i pedoni che popolano il Centro Storico durante il fine settimana e nelle giornate festive.

L'intervento sulla direttrice di **c.so Mazzini** si concretizza mediante l'istituzione di una nuova Zona a Traffico Limitato protetta da varchi elettronici, con accesso da piazza V.Basso, con limitazione serale al transito veicolare. Il suo sviluppo, valutato sulla base delle effettive esigenze riscontrate, si concretizza come segue:

- L'attuale regolamentazione del tratto stradale prevede la possibilità di percorrenza a tutti i veicoli e un'offerta di sosta prevalentemente a pagamento, per il primo tratto (via Cairoli, Marucci, Clementi), e riservata ai residenti per il secondo tratto (via delle Torri, c.so Mazzini da piazza S.Agostino a piazza Cecco D'Ascoli);
- La nuova regolamentazione della viabilità (da attuarsi con inizio gennaio 2025) prevede la limitazione della circolazione ai soli veicoli autorizzati nella fascia oraria 20:30-07:30 nei giorni feriali e 0-24 nei giorni festivi;
- La nuova regolamentazione della sosta prevede la conseguente riserva di sosta ai residenti di tutti gli stalli ricompresi all'interno della ZTL nelle fasce orarie di attivazione della stessa e la nuova istituzione di 15 stalli di sosta a tempo nelle immediate vicinanze, mediante l'istituzione del senso unico di circolazione in via E.Trebbiani;

➤ L'intervento sulla direttrice di **c.so V.Emanuele/piazza Viola/via Sacconi** si concretizza mediante l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato esclusivamente serale per la sola sosta con ingresso da c.so Vittorio Emanuele in via Bonaparte e mediante la parziale pedonalizzazione di piazza della Viola, attuabile a far data **dal 2027**:

- L'attuale regolamentazione del tratto stradale prevede la possibilità di percorrenza a tutti i veicoli e un'offerta di sosta prevalentemente a pagamento in piazza della Viola;
- La regolamentazione della viabilità resterà invariata rispetto a quella attuale;
- La nuova regolamentazione della sosta prevede la revoca di n.40 dei 55 stalli di sosta a pagamento esistenti in piazza della Viola, a beneficio del recupero pedonale di un'ampia porzione della piazza, e il loro trasferimento nelle immediate vicinanze, replicando gli stessi in via D.Alighieri (3stalli ex a tempo), via Porta Torricella (12 stalli ex residenti), c.so Mazzini/fontana dei cani (05 stalli ex residenti), via D.Angelini (03 stalli ex residenti), piazza Matteotti (20 stalli ex residenti);
- Verranno conservati n. 15 posti a pagamento che, nella fascia oraria 20,30 – 09,00 nei giorni feriali e 0/24 nei giorni festivi verranno riservati alla sosta residenti/autorizzati;
- La nuova disciplina permetterà di soddisfare le molteplici esigenze dell'asse viario in esame, recuperando la fruibilità pedonale di una delle più caratteristiche piazze della città, garantendo nel contempo un rapido

avvicendamento dei veicoli in sosta durante la giornata e una nuova disponibilità di sosta per i residenti negli orari serali e festivi, oltre che una maggiore sicurezza per i pedoni che popolano il Centro Storico.

- L'intervento sulla direttrice di **c.so V.Emanuele/piazza Viola/via Sacconi** si concretizza mediante l'istituzione di una nuova Zona a Traffico Limitato serale protetta da varchi elettronici, con ingresso da c.so V.Emanuele all'intersezione con via Palestro e mediante la parziale pedonalizzazione di piazza della Viola, attuabile a far data **dal 2027**:
- L'attuale regolamentazione del tratto stradale prevede la possibilità di percorrenza a tutti i veicoli e un'offerta di sosta prevalentemente a pagamento in piazza della Viola;
 - La nuova regolamentazione della viabilità, da attuare esclusivamente previa pedonalizzazione di una porzione di Piazza Viola, prevede la limitazione della circolazione ai soli veicoli autorizzati nella fascia oraria 19:00-07:30 nei giorni feriali e 0-24 nei giorni festivi;
 - La nuova regolamentazione della sosta prevede la revoca di n.40 dei 55 stalli di sosta a pagamento esistenti in piazza della Viola, a beneficio del recupero pedonale di un'ampia porzione della piazza, e il loro trasferimento nelle immediate vicinanze, replicando gli stessi in via D.Alighieri (3stalli ex a tempo), via Porta Torricella (12 stalli ex residenti), c.so Mazzini/fontana dei cani (05 stalli ex residenti), via D.Angelini (03 stalli ex residenti), piazza Matteotti (20 stalli ex residenti). La nuova disciplina permetterà di soddisfare le molteplici esigenze dell'asse viario in esame, recuperando la fruibilità pedonale di una delle più caratteristiche piazze della città, garantendo nel contempo un rapido avvicendamento dei veicoli in sosta durante la giornata e una nuova disponibilità di sosta per i residenti negli orari serali e festivi, oltre che una maggiore sicurezza per i pedoni che popolano il Centro Storico.

CONCLUSIONI

Le valutazioni effettuate degli impatti sul traffico conseguenti all'introduzione della riorganizzazione proposta nel presente documento non rilevano particolari criticità sulla mobilità interna ed esterna al Centro Storico; si evidenzia viceversa un potenziale incremento della qualità dell'aria all'interno dell'area tutelata e una maggiore vivibilità del tessuto urbano del centro, con recupero e introduzione di nuove zone di socialità urbana e un auspicato sviluppo e incremento delle attività commerciali del Centro Storico di Ascoli Piceno.