

# Piano Urbano del Traffico (PUT) del Comune di Carinaro (CE)

*Luglio 2025*



*Comune di Carinaro*

## Premessa

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è uno strumento che propone interventi di modesto onere economico e conseguentemente di immediata realizzabilità, finalizzati al contenimento ed alla riduzione delle criticità principalmente dovute alla congestione derivante dalla circolazione veicolare in ambito urbano. Insieme alla riduzione della congestione del traffico, il PUT propone anche di migliorare la sicurezza stradale, la circolazione dei pedoni e, in generale, dell'utenza debole, la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Le indicazioni normative che regolano la redazione del PUT sono contenute nei seguenti documenti:

- Decreto Legislativo 30/4/92 n. 285 (Nuovo Codice della Strada);
- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici il 12/4/95 e pubblicate sulla G.U. del 24/6/95.

Per la redazione del PUT per il Comune di Carinaro è stato implementato uno studio in due fasi:

- a) inquadramento territoriale ed analisi della situazione attuale;**
- b) analisi della proposta di Piano.**

Nella prima fase dello studio è stata dapprima eseguita un'analisi del contesto territoriale e socio-economico del Comune di Carinaro e si è proceduto anche all'individuazione dell'attuale:

- rete stradale urbana;
- rete delle linee di trasporto collettivo su gomma e ferro interessanti il Comune;
- rete pedonale e rete ciclabile;

- sistema della sosta e parcheggi;
- criticità del sistema stradale tramite indagini di mobilità ad-hoc sviluppate sul territorio comunale al fine di individuare i punti o le aree di congestione stradale e gli orari di punta e morbida nella giornata.

Nella seconda parte dello studio si è proceduto, individuate le criticità attuali del sistema e gli obiettivi e vincoli, alla definizione della proposta di Piano, ovvero la definizione delle linee di intervento sulla mobilità urbana (es. aree di parcheggio, zone a traffico limitato, ed i provvedimenti di regolamentazione della circolazione (es. sensi di marcia, rotatorie, Piste Ciclo/Pedonali, carreggiate alternative). Le proposte sono state formulate, nel rispetto degli obiettivi di mobilità sostenibile (es. riduzione inquinamento, incidentalità, consumo energetico, valorizzazione della mobilità pedonale e ciclabile), e scaturiscono dall'applicazione delle più recenti tecniche di pianificazione quantitativa dei sistemi di trasporto.

# 1. Obiettivi, metodologia e criteri di redazione del PTU del Comune di Carinaro

## *Gli obiettivi*

Coerentemente con gli obiettivi formali di un Piano Urbano del Traffico (come previsti nell'Articolo 36 del Nuovo codice della strada - Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992) per la stesura del presente PTU si è deciso di implementare un approccio innovativo alla pianificazione dei trasporti puntando anche su obiettivi di qualità, equità, condivisione e partecipazione tra i quali:

- **il miglioramento delle condizioni di circolazione** (percorsi, sensi di marcia e sosta);
- **il miglioramento della sicurezza stradale** (riduzione degli incidenti stradali e tutela dei pedoni/ciclisti);
- **la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico e risparmio energetico;**
- **coerenza con gli strumenti urbanistici ed i piani dei trasporti vigenti;**
- **rispetto dei valori socio-culturali,** ovvero preservare ed al tempo stesso migliorare la fruizione dell'ambiente urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali i centri storici, aree naturali e gli spazi collettivi destinati al transito ed alla sosta dei pedoni, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed al verde pubblico e privato.
- **integrazione modale,** ovvero puntare su:
  - **competizione** con l'auto al fine di arrivare a ridurre gli spostamenti con i veicoli

privati incentivando la mobilità sostenibile (pedonale, ciclabile e del trasporto collettivo);

- **cooperazione** con l'auto e con il trasporto collettivo, ovvero intercettare, attraverso un adeguato sistema di interscambio modale, i flussi di traffico in hub intermodali al fine di favorire l'interscambio modale e l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili (es. i servizi di TPL e percorsi ciclabili);
- **qualità del trasporto** in tutte le sue componenti e fattori (es. percorsi stradali, aree di sosta, veicoli, fermate, tecnologie), oltre ad un maggiore orientamento “culturale” verso il trasporto sostenibile. L'idea di questo Piano è stata quella di promuovere una nuova identità del trasporto urbano non solo più sensibile alle tematiche ambientali (es. il PTU è un modo di trasporto “green”), ma in genere legata a tutte le aree socio-culturale connesse con la salvaguardia del territorio e con la qualità della vita in generale;

In particolare, il PTU è stato redatto anche nell'ottica di tener conto delle più recenti buone pratiche di pianificazione e programmazione della **mobilità urbana sostenibile, connessa (smart) e condivisa**.

I principali strumenti attraverso i quali risulta possibile nel breve termine ottenere il miglioramento della capacità del sistema Viario urbano riguardano:

- Senso Unico di Marcia del tratto di strada denominata Via Piave, dall'incrocio di Via Garibaldi all'incrocio di Via Cinque Vie;
- Senso Unico di Marcia di Via Iommelli;
- Divieto di Sosta:
  - Via Baracca ambo i lati;
  - Via de Nicola;
  - Via Luigi Sturzo;
  - Via Gramsci;
  - Via Chiesa;
  - Via Croce;
  - Via A. Volta.
- Divieto di Transito degli Autocarri superiori a 35 q su Via Mameli e Via Isonzo;
- Percorso Pedonale in Via Luigi Sturzo, dall'incrocio di Via l. da Vinci a Via Gramsci;
- Pista Ciclo/Pedonale il cui itinerario si estende da Via Casignano, Via Cinque Vie, Via M. Francesco Petrarca e Via Piave;
- Rotatoria all'incrocio di Via Piave con Via Casignano.

Il PUT è un piano strategico che nasce per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone e migliorare la qualità della vita sul territorio. Finalità del PUT è quella di orientare le politiche e la programmazione della mobilità urbana nel breve, medio e lungo termine con un orizzonte di 10 anni.

**Nell'ottica di ciò si propongono interventi futuristici che potrebbero contribuire al miglioramento della viabilità e della vivibilità del territorio:**

- **Prolungamento di Via Garibaldi adiacente la scarpata ferroviaria per poi congiungersi con Via Carmignola;**
- **Senso Unico di Marcia su Via G. D'Annunzio con il prolungamento del Marciapiede dal Civico 3 al Ponte di Cangiano, le autovetture provenienti dal Ponte di Cangiano e dirette a Carinaro potranno percorrere Via Martiri di Via Fani Via Gramsci Via L. da Vinci Via de Nicola, mentre le autovetture dirette a Teverola, in un progetto futuro di realizzazione di una strada che dall'intersezione di Via Martiri di Via Fani prosegue per Via Garibaldi, potranno proseguire per Teverola, Casa Municipale e Zona Industriale.**
- **Realizzazione di un marciapiede lungo il tratto stradale di Via San Salvatore, dal Ponte Ferroviario Cangiano fino alla rotatoria a confine con il Comune di Gricignano di Aversa nei pressi dell'Istituto Tecnico Commerciale;**
- **Realizzazione di un tratto stradale a confine con la proprietà Sardo in Piazza Caduti in Guerra che da Via Madonnelle si interseca con Piazza Caduti/Via Petrarca (all'interno dell'Area Demaniale Aversa), per permettere al traffico veicolare di non attraversare il centro Storico (Via Campo Piazza Trieste);**
- **In concerto con il Comune di Aversa, ripristinare il tratto di strada già esistente, ma chiusa da tempo da cumuli di terra, che va dal Campo Bocce e finisce sulla S.S. Variante di Aversa nei pressi della Farmacia Internazionale, arteria che migliorerebbe in modo notevole il flusso di traffico in Via Petrarca.**

Il già potenziamento e la riorganizzazione del Comando di Polizia Municipale, in forma diretta ed indiretta garantiranno un idoneo ed efficace controllo del territorio e della viabilità in Generale.

Il Responsabile della P.M.  
(Cap. Vincenzo Picone)