



NUOVA REGOLAMENTAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELLA VIBILITÀ URBANA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA



COMUNE DI BARI SARDO
PROVINCIA DELL'OGLIASTRA
SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

INDICE

Pag. 3 –	PREMESSE
Pag. 4 –	OBIETTIVI DELLA NUOVA REGOLAMENTAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO
Pag. 4 –	PROCEDIMENTO DELLA NUOVA REGOLAMENTAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO
Pag. 8 –	ATTUAZIONE NUOVA REGOLAMENTAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO ALL'INTERNO DEL CENTRO ABITATO
Pag. 11 –	ELENCO ELABORATI



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

PREMESSE

Il Decreto Legislativo 30/04/1992, n°285 – Codice della strada – e ss.mm.ii., al comma 1 dell’art. 36 prevede che ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell’adozione del piano urbano del traffico – PUT.

A questo obbligo sono tenuti ad adempiere anche i comuni:

- ❖ con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell’anno, una particolare affluenza turistica;
- ❖ risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

L’elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Il Piano Urbano del Traffico è un insieme coordinato di interventi realizzabili nel breve periodo in un’area urbana, il cui principale obiettivo è quello di ridurre:

1. le criticità della circolazione;
2. ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale;
3. la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali;

stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Il PUT è quindi uno strumento complementare di pianificazione di “immediata realizzabilità” (aggiornabile ogni due anni), che interagisce nel governo del territorio con gli strumenti di pianificazione urbanistica ed è finalizzato a gestire meglio gli spazi stradali esistenti e migliorarne la circolazione.

Il Comune di Bari Sardo, avendo una popolazione di circa 4.000, pur non rientrando nella fattispecie dei comuni con l’obbligo dell’adozione del piano urbano del traffico – PUT –, necessita comunque di una nuova regolarizzazione ed organizzazione del traffico urbano per andare incontro a quelle che sono le esigenze di un comune a chiara vocazione turistica, in termini di riduzione delle criticità della circolazione e miglioramento delle condizioni di fluidità e scorimento del traffico veicolare e della sicurezza stradale, in primis per i pedoni e gli altri utenti deboli della strada.

Per quanto sopra, il Comune di Bari Sardo, intende dotarsi di una nuova organizzazione del traffico all’interno del centro abitato, al fine di regolamentare la circolazione stradale e ridurre pertanto quelle situazioni di criticità lungo le vie principali di intenso flusso veicolare, soprattutto durante la stagione balneare di grande afflusso turistico sia permanente che pendolare dai comuni limitrofi.

Non solo, la conformazione urbanistico-territoriale del centro urbano di Bari Sardo presenta un sistema viario, nel cosiddetto Centro di Antica e Prima Formazione, così come delimitato ed individuato urbanisticamente, di dimensioni tali da non consentire il traffico veicolare a doppio senso di marcia attuale. Da qui la necessità di dotare e regolamentare nuovi sensi unici nelle strade all’interno del centro storico.

È di fondamentale importanza sottolineare l’interazione tra lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Bari Sardo – Piano Regolatore Generale (PRG) e lo strumento complementare di regolamentazione ed organizzazione del traffico, di cui alla presente relazione illustrativa, che è subordinato ad esso.

Al momento della redazione della presente regolamentazione è stato necessario verificare l’effettiva conformità ed integrazione con il PRG e con gli altri strumenti attuativi in essere.

Contemporaneamente si è reso necessario verificare che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d’uso e l’attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici siano compatibili con il presente studio.



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

Esso dev'essere coordinato oltre che con il PRG esistente ed i vari strumenti attuativi anche con i seguenti piani o programmi futuri che l'Amministrazione Comunale intende intraprendere e che hanno riscontro nell'abito territoriale di Bari Sardo, ad esempio, il Piano urbano dei parcheggi ed il Piano della rete ciclopedinale.

OBIETTIVI DELLA NUOVA REGOLAMENTAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO

Gli obiettivi principali e fondamentali che con il presente progetto/studio l'Amministrazione Comunale di Bari Sardo si prefigge di raggiungere riguardano:

- ✓ *Sicurezza stradale pedonale e veicolare* – La diminuzione degli incidenti stradali, regolamentando i punti più pericolosi e fissando opportuni limiti di velocità all'interno del centro abitato, a tutela degli utenti deboli della strada (o vulnerabili), quali pedoni, ciclisti, persone con disabilità, anziani, bambini e, anche motociclisti, utilizzatori monopattino;
- ✓ *Fluidità e scorrimento del traffico* – Il miglioramento della circolazione, nella prospettiva di una chiara e funzionale definizione dei percorsi di accesso ed attraversamento del centro urbano, istituendo nuovi sensi unici di marcia in sostituzione degli attuali doppi sensi;
- ✓ *Realizzazione futura di aree pedonali e marciapiedi* per una migliore fruibilità e vivibilità da parte dei cittadini, residenti e turisti, dell'ambiente urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali il centro storico, gli spazi collettivi destinati al transito ed alla sosta dei pedoni, le attività commerciali, culturali e ricreative ed il verde pubblico e privato;
- ✓ *La regolamentazione e l'individuazione delle aree di sosta – parcheggi*;
- ✓ *La futura localizzazione dei nuovi percorsi ciclopedinali*.

PROCEDIMENTO DELLA NUOVA REGOLAMENTAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO

La redazione della presente proposta progettuale è stata concepita nel rispetto comunque della direttiva di cui al Codice della Strada, attraverso i seguenti studi in ordine cronologico:

- Studio della viabilità urbana attuale;
- Analisi ed individuazione delle criticità presenti;
- Nuova regolamentazione ed organizzazione della circolazione veicolare (proposta progettuale) – (Fabbisogni e Raggiungimento degli obiettivi);
- Attuazione della nuova proposta progettuale con l'adeguamento della segnaletica stradale.

1. Studio della viabilità – Stato Attuale.

La prima fase di studio ha preso in considerazione quella che è la viabilità attuale all'interno del centro abitato.

Tale fase di studio è risultata di fondamentale importanza per la successiva fase, quella relativa all'individuazione delle criticità presenti, nonché per la proposta progettuale di nuova regolamentazione ed organizzazione del traffico e la verifica della soluzione progettuale.

Le attività svolte hanno riguardato:

- a) lo studio della viabilità interna (es. importanza delle strade, viabilità principale e secondaria con maggior flusso in termini di circolazione stradale, sensi di marcia, percorsi alternativi esistenti, offerta di sosta);
- b) il congestionamento del traffico in determinate vie e periodi dell'anno;
- c) i percorsi attuali relativi al trasporto collettivo pubblico e privato che attraversano l'abitato;
- d) l'ubicazione dei servizi di interesse collettivo (scuole, municipio, banca, posta, attività commerciali in genere);



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

- e) la presenza di adeguati marciapiedi per l'utenza a piedi;
- f) l'offerta di sosta attuale.

Viabilità Interna Principale – Secondaria

Al centro urbano di Bari Sardo si accede dalle seguenti strade statali:

- a) Dalla nuova S.S. 125 var che permette l'accesso da due punti:
 - Bari Sardo sud (svincolo "Coccinella"), che si immette nella ex S.S. 125 per arrivare in via Cagliari;
 - Bari Sardo nord (svincolo "Cimitero"), che si immette nella S.S. 390 per arrivare in Corso Vittorio Emanuele;
- b) Dalla Ex S.S. 125 direzione Tortoli;
- c) Dalla S.P. Bari Sardo – Pelau – Buoncammino.

Prima della realizzazione della nuova S.S. 125 var, l'intero centro abitato di Bari Sardo era attraversato da sud (via Cagliari) a nord (via Tortoli) dalla ex S.S. 125, e pertanto soggetta alla vincolistica propria delle strade statali.

Successivamente alla realizzazione della S.S. 125 var, le principali vie del paese, via Cagliari e via Tortoli, sono diventate di proprietà comunale permettendo di fatto le modifiche della nuova regolamentazione ed organizzazione del traffico.

Il centro abitato risulta attualmente attraversato da 4 strade urbane ad alto flusso veicolare:

- ✓ Corso Vittorio Emanuele;
- ✓ Via Tortoli;
- ✓ Via Mare;
- ✓ Via Cagliari.

Come rappresentato graficamente nella Tav. 2, lo studio dello stato attuale mette in evidenza la situazione della viabilità del centro abitato, composta prevalentemente da strade a doppio senso di marcia.

Tre delle quattro arterie principali urbane ad alto flusso di traffico che attraversano il centro abitato, sopra descritte, via Tortoli, via Mare, e via Cagliari, risultano a doppio senso di marcia, che come verrà descritto successivamente ed evidenziato negli elaborati grafici, comportano una serie di criticità per la sicurezza stradale e che hanno determinato le scelte progettuali.

Il tratto di Corso Vittorio Emanuele che va dall'incrocio con Via bellini a Piazza Brigata Sassari è a senso unico, limitato solo alle autovetture.

Comparti di Studio

Sulla base della viabilità principale che attraversa il centro urbano di Bari Sardo, è stato diviso l'abitato in comparti per un migliore studio della funzionalità e fruibilità della futura regolarizzazione ed organizzazione del traffico.

Sono stati individuati 6 comparti di studio autonomi, veri e propri lotti funzionali, per efficienza applicativa della futura regolamentazione del traffico (rif. Tav. 1A):

- Comparto 1) – Parte abitato nord – ovest compreso tra Corso Vittorio Emanuele e via Tortoli;
- Comparto 2) – Parte abitato nord – est compreso tra via Tortoli, via Cagliari e via Mare;
- Comparto 3) – Parte abitato ovest compreso tra Corso Vittorio Emanuele, via Cagliari e via G. Deledda;
- Comparto 4) – Parte abitato est compreso tra via Cagliari, via Mare, tratto via Mannironi e via Silvio Pellico;
- Comparto 5) – Parte abitato sud – ovest compreso tra via G. Deledda e via Cagliari;
- Comparto 6) – Parte abitato sud – est compreso tra via Cagliari, tratto via Mannironi e via Silvio Pellico.



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

La suddivisione in comparti di studio nasce anche dall’opportunità che ogni singolo comparto possa essere attuato singolarmente ed essere complementare con gli altri limitrofi senza andare in contrasto con gli stessi, e verificare che la soluzione proposta non peggiori la situazione del traffico nelle zone circostanti.

L’analisi delle vie all’interno dei vari comparti evidenzia che quasi la totalità delle vie risulta essere a doppio senso di marcia, nonostante le dimensioni ridotte della careggiate soprattutto nei compatti 1 e 3 ricadenti urbanisticamente in zona omogenea “B” di completamento, con gran parte delle vie stesse ubicate all’interno del Centro Matrice di Prima e Antica Formazione (centro storico).

All’interno di ogni comparto, al fine di individuare le criticità presenti e utili al fine della nuova regolamentazione del traffico, sono state individuate le vie di maggior rilievo per flusso veicolare.

Nella seguente tabella 1 sono riportate per ogni singolo comparto le vie maggiormente trafficate:

Tabella 1

Comparto 1	Corso Vittorio Emanuele – Via Tortolì (vie che delimitano il comparto) Via Cesare Battisti (senso unico che porta allo svincolo nord del paese – S.S. 125 var e S.S. 390 – verso tutte le direzioni) Via Santa Cecilia – Via Bellini
Comparto 2	Via Tortolì – Via Cagliari – Via Mare (vie che delimitano il comparto) Via Venezia – Via Firenze
Comparto 3	Corso Vittorio Emanuele – Via Cagliari – Via G. Deledda (vie che delimitano il comparto) Via Acquedotto (via alternativa durante le manifestazioni) Via Roma – Via N. Sauro
Comparto 4	Via Mare – Via Cagliari – Tratto Via Mannironi – Via S. Pellico (vie che delimitano il comparto) Via Verdi – Via Puccini – Via Mannironi (presenza di servizi nelle vicinanze quali scuole – medie, elementari, infanzia, superiore paritaria – poste, carabinieri, supermercato)
Comparto 5	Via G. Deledda – Via Cagliari (vie che delimitano il comparto) Via Gramsci (trasporto pubblico collettivo)
Comparto 6	Via Cagliari – via Mannironi (vie che delimitano il comparto) S. P. Bari Sardo – Pelau – Buoncammino (inizio via L. Da Vinci)

2. Individuazione Criticità.

A seguito dello studio dello stato attuale in cui riversa la viabilità urbana, e sulla base dei riscontri ottenuti, si sono potute verificare le situazioni di criticità connesse alla viabilità stessa all’interno di tutto il centro abitato.

Per criticità si intendono tutte le problematiche legate alla bassa sicurezza stradale, con riferimento anche e soprattutto all’utenza debole, dovuta alla difficoltà nel transito dei veicoli e nella circolazione stradale.

I fattori presi in esame che maggiormente influenzano negativamente la sicurezza stradale e che quindi danno vita a criticità sono:

- a) Alto flusso veicolare – le strade del centro urbano maggiormente percorse dai veicoli, che portano al congestionamento del traffico soprattutto in determinati periodo dell’anno;
- b) Larghezza ridotta della careggiate a doppio senso di marcia;
- c) Assenza di marciapiedi lungo le vie di maggior transito;
- d) Numero ridotto di parcheggi.



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

Come evidenziato nella Tav. 3, le maggiori criticità sono state riscontrate nelle 4 arterie principali che attraversano il centro abitato, soprattutto in corrispondenza dell’incrocio di Piazza Brigata Sassari, dell’incrocio tra via Cagliari – via Mare, di quello tra via Cagliari – via Gramsci – via Mannironi, e dell’incrocio via Cagliari – via Gramsci – S.P. Bari Sardo-Pelau-Buncammino, e nelle vie del “centro storico” con careggiate di larghezza ridotta.

Le 4 arterie principali, soprattutto durante il periodo di massima affluenza turistica, presenta un congestionamento, bassa fluidità e scorimento del traffico delle intersezioni principali soprattutte, richiedendo la presenza continua degli agenti di Polizia Locale per dirigere il traffico ed evitare situazioni di disagio e pericolo, distogliendoli da altre attività amministrative.

Tra l’altro, le citate strade, dato il doppio senso di marcia attuale, che attraversano in lungo tutto il centro abitato, vengono percorse anche dai mezzi di trasporto pubblico e da mezzi pesanti, in direzione Cagliari e Tortoli, creando problemi di fluidità e scorimento del traffico.

Non solo, lungo la via Cagliari, nel tratto compreso tra la Piazza Brigata Sassari e l’incrocio della via G. Deledda, e lungo il lato sinistra della via Mare, sono assenti i marciapiedi, producendo di fatto una situazione di pericolo per i pedoni che percorrono tali tratti stradali.

Pertanto lo studio in oggetto e la proposta progettuale nascono al fine di prevenire le criticità e ridurre gli eventuali disagi agli utenti della strada, per giungere a una migliore gestione della viabilità urbana durante tutto l’anno, con particolare attenzione al periodo coincidente con la stagione balneare.

3. Proposta progettuale (Fabbisogni – Obiettivi)

A seguito dello studio dello stato attuale della viabilità urbana e dell’individuazione delle criticità riscontrate, si è predisposta la presente soluzione progettuale, ben descritta negli elaborati grafici di progetto, nata agendo in primis proprio sulle criticità, e come già sopra accennato, cercando di prevenirle e ridurle, e per il soddisfacimento dei fabbisogni ed obiettivi prefissi.

La proposta progettuale prevede i seguenti indirizzi ed interventi:

1. *Riduzione dell’alto flusso veicolare nelle quattro arterie principali che attraversano il centro abitato, istituendo i sensi unici di marcia in localizzati tratti;*
2. *Trasformazione delle vie interne presenti principalmente nel centro storico di Bari Sardo, con dimensioni della careggiate non idonea, da doppio senso di marcia a senso unico di marcia;*
3. *Limitazione d’accesso a determinate vie del centro storico ai soli residenti.*

La messa in opera degli interventi permetterà il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- ✓ *Incremento della sicurezza stradale pedonale e veicolare – riduzione del rischio incidenti stradali, tutela degli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, persone con disabilità, anziani, bambini e, anche motociclisti, utilizzatori monopattino);*
- ✓ *Fluidità e scorimento del traffico – Il miglioramento della circolazione;*
- ✓ *Realizzazione di adeguati marciapiedi ove assenti;*
- ✓ *Individuazione e istituzione nuove aree di sosta – parcheggi.*

La riduzione del flusso veicolare delle 4 vie principali avviene istituendo i sensi unici di marcia verso un’unica direzione di percorrenza, e più precisamente:

- Tratto di Corso Vittorio Emanuele da incrocio di via Bellini a Piazza brigata Sassari, già esistente e limitato attualmente alle solo autovetture, verrà esteso a tutti i veicoli, con senso di marcia verso il centro;
- Tratto di via Tortolì da incrocio via Firenze a Piazza Brigata Sassari;
- Via Mare da inizio (incrocio con via Cagliari) sino a via Leopardi;
- Tratto di via Cagliari compreso da Piazza Brigata Sassari a incrocio via G. Deledda (fianco Municipio).



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

L’eliminazione di un senso di circolazione, come descritta, porterebbe i vantaggi sopra citati e di seguito evidenziati, in merito alla sicurezza stradale, soprattutto nelle intersezioni principali più pericolose ed oggetto di incidenti stradali:

- Nell’incrocio di piazza Brigata Sassari, che verrà percorso in un solo senso di marcia, si immetteranno solo i flussi veicolari di Corso Vittorio Emanuele e via Tortolì, eliminando il flusso proveniente da via Cagliari e nel contempo eliminando il flusso dal Corso verso via Tortolì, riducendo il congestionamento stradale e il rischio di incidenti legato all’intersezione stessa;
- Nell’incrocio di “Via Mare”, in cui confluiscono le strade urbane principali, via Cagliari e via Mare, e la strada secondaria di via Nazario Sauro, con l’istituzione dei sensi unici come sopra descritti, si immetterà un unico flusso veicolari proveniente dal Corso Vittorio Emanuele e via Tortolì, e il flusso dalla via secondaria Nazario Sauro (quale percorso alternativo), eliminando di fatto la segnaletica orizzontale e verticale di Stop presenti nella via Mare, e la necessità di un assiduo controllo da parte della Polizia Locale, in quanto lo scorrimento del traffico sarà in un’unica direzione senza congestionamento, e riducendo drasticamente il rischio incidenti, che nel corso degli anni si sono verificati;
- Nell’incrocio di “Via Cagliari – Via Gramsci – Via Mannironi”, in cui confluiscono le tre strade urbane così denominate, con l’istituzione dei sensi unici di via Gramsci e via Mannironi, si immetteranno i flussi solo di via Cagliari (doppio senso di marcia), riducendo sensibilmente le problematiche legate all’intersezione stessa.

Pertanto l’eliminazione di un senso di marcia porterebbe all’adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito, risultando uno dei principali strumenti attraverso i quali risulta possibile nel breve termine ottenere il miglioramento della capacità di circolazione negli ambiti indicati.

La trasformazione delle vie interne al centro storico, con l’istituzione dei nuovi sensi unici di marcia, e l’imposizione di divieti di sosta, avrà come risultato principale la fluidità e scorrimento del traffico.

Il miglioramento della circolazione avverrà istituendo altresì nuovi sensi unici di marcia nelle vie interessate dai percorsi alternativi di accesso ed attraversamento del centro urbano, che necessariamente dovranno essere previsti al fine di rendere raggiungibile ogni zona del centro abitato da parte, in primis dei residenti che vivono giornalmente il paese, e dai turisti che devono raggiungere i più importanti punti di interesse, quali i servizi presenti (municipio, carabinieri, poste, banca, guardia medica), chiese e monumenti, attività commerciali.

Per quanto attiene la limitazione d’accesso a determinate vie del centro storico ai soli residenti, questa nasce dalla considerazione dei seguenti aspetti principali, che altrimenti continuerebbero a creare disagio agli utenti:

- Ridotta dimensione della sede stradale;*
- Assenza di parcheggi;*
- Visitabilità del centro storico in sicurezza per i pedoni.*

Per l’elenco completo delle vie oggetto di istituzione di senso unico di marcia e delle vie con accesso limitato ai soli residenti si rimanda agli elaborati progettuali.

ATTUAZIONE NUOVA REGOLAMENTAZIONE ED ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO ALL’INTERNO DEL CENTRO ABITATO

L’attuazione della nuova regolamentazione ed organizzazione del traffico passa attraverso una serie sistematica di interventi sulla viabilità, quali

- ⇒ Individuazione Viabilità alternativa;
- ⇒ Individuazione Viabilità Trasporto collettivo che attraverserà l’abitato;
- ⇒ Nuova individuazione localizzazione Parcheggi;
- ⇒ Realizzazione Segnaletica Stradale



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

Viabilità Alternativa

La proposta progettuale individua, nella Tav. 6, i vari percorsi alternativi atti al raggiungimento da parte degli utenti stradali (esclusi il trasporto collettivo pubblico e privato, e mezzi pesanti, studiati a parte), dalle diverse zone del paese, l'immissione verso le strade principali e le strade statali presenti nel territorio.

Sono stati studiati diversi percorsi sulla base delle direzioni che si vogliono raggiungere da diversi punti di partenza.

Di seguito vengono descritti i vari percorsi con l'indicazione delle vie di percorrenza:

- *Direzione – Centro – S.S. 390 – S.S. 125 var* (verso tutte le direzioni)
 - Percorso 1: Via Tortoli (inizio percorso); Via C. Battisti; S.S. 125 Var; S.S. 390 (fine);
 - Percorso 2: Via Mare (inizio); Via Giardini; Via Repubblica; Via Firenze; Via Tortoli; Via C. Battisti; S.S. 125 Var; S.S. 390 (fine);
 - Percorso 3: Via Mare (inizio); Via Tirreno; Via Venezia; Via Firenze; Via Tortoli; Via C. Battisti; S.S. 125 Var; S.S. 390 (fine);
- *Direzione – Tortoli – Ex S.S. 125*
 - Percorso 4: Corso Vittorio Emanuele (inizio percorso); Via Santa Cecilia; Via Alghero; Via Tortoli; ex S.S. 125 (fine);
 - Percorso 5: Corso Vittorio Emanuele (inizio percorso); Via Cagliari; Via Mare; Via Giardini, Via Repubblica, Via Firenze; Via Tortoli; ex S.S. 125 (fine);
 - Percorso 6: Via Mare (inizio); Via Tirreno; Via Venezia; Via Firenze; Via Tortoli; ex S.S. 125 (fine);
- *Direzione – Cagliari – S.S. 125 var* (verso tutte le direzioni)
 - Percorso 7 (durante le manifestazioni – solo mezzi di certe dimensioni): Via Acquedotto (inizio); Via San Leonardo; Via Andrea Parodi; Via F. Ciusa Romagna; Via A. Gramsci; Via Cagliari (fine);
 - Percorso 8: Via Mare (inizio); Via Leopardi; Via Dessanay; Via Su Crastu; Via Lombardi Via S. Pellico; Via Mannironi; Via Leonardo Da Vinci; Via Cagliari (fine);
 - Percorso 9: (solo mezzi di certe dimensioni) Via Mare (inizio); Via Leopardi; Via Dessanay; Via Verdi, Via Cagliari (fine);
- *Direzione – Torre di Bari*
 - Percorso 10: Via Cagliari (inizio); Via L. Da Vinci; Via Mannironi; Vico II Mannironi; Via Saragat; Via Segni; Via Pertini; Via de Gasperi; Via Maria Carta; Via Mare (torre di Bari – fine);
- *Direzione – Centro (solo autovetture)*
 - Percorso 11: Da Via Cagliari; Via G. Deledda; Via Roma; Via N. Sauro; Via Nuova Italia; Via Veneto; Via E. Toti; Via Eleonora; Via Caprera (fine).

Veste particolare importanza, lungo i percorsi la cartellonistica indicante l'ubicazione dei servizi di interesse collettivo (scuole, municipio, banca, posta, ecc.).

Viabilità Trasporto Collettivo

Nella Tav. 7 – 7A – 7B – 7C – 7D, vengono evidenziati i vari percorsi relativi al trasporto collettivo pubblico e privato, e mezzi pesanti, dall'immissione all'interno del centro abitato, ai tragitti verso le strade principali e le strade statali presenti nel territorio.

Anche in questo caso sono stati studiati diversi percorsi sulla base delle direzioni che si vogliono raggiungere da diversi punti di arrivo.

Sono stati individuati quelli che potrebbero essere i percorsi dei pullman dell'ARST – Azienda Regionale Sarda Trasporti – con la quale dovranno essere concordati i tempi di attuazione dopo la loro approvazione, percorsi che valgono anche per le società di trasporto private.



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

Di seguito vengono descritti i vari tragitti, che dovranno percorre i mezzi di trasporto collettivo, ma anche mezzi pesanti, con l'indicazione delle vie all'interno del centro urbano, partendo dal punto di arrivo al centro urbano stesso:

- *Arrivo dalla S.S. 390 – (Da Lanusei corsa ARST)*
Tragitto all'interno del centro abitato: Corso Vittorio Emanuele; Via Cagliari (verso tutte le direzioni – svincolo “la Coccinella”);
- *Arrivo dalla S.S. 390 – (Da Lanusei corsa ARST) – Direzione Tortolì – Ex S.S. 125*
Tragitto all'interno del centro abitato: Corso Vittorio Emanuele; Via Cagliari; Via Mare; Via Tirreno; Via Venezia; Via Firenze; Via Tortolì; ex S.S. 125;
- *Arrivo da Tortolì – Ex S.S. 125 – (corsa ARST)*
Tragitto all'interno del centro abitato: Via Tortolì; Via Cagliari (verso tutte le direzioni – svincolo “la Coccinella”);
- *Arrivo dalla S.S. 390 – (Da Lanusei corsa ARST) – Direzione Torre di Bari*
Tragitto all'interno del centro abitato: Corso Vittorio Emanuele; Via Cagliari; Via Mare; “La Torre” (capolinea); (ritorno) “La Torre”; Via Mare; Via Tirreno; Via Venezia; Via Firenze; Via Tortolì; Via Cagliari (verso tutte le direzioni – svincolo “la Coccinella”);
- *Arrivo da Cagliari – Cardedu – (ex S.S. 125) – (corsa ARST)*
Tragitto all'interno del centro abitato: Via Cagliari; Via Gramsci; Via Cagliari (verso tutte le direzioni – svincolo “la Coccinella”);
- *Arrivo da Cagliari – Ingresso dallo svincolo di Bari Sardo Nord (“Cimitero”)*
Tragitto all'interno del centro abitato: Corso Vittorio Emanuele; Via Cagliari (verso tutte le direzioni – svincolo “la Coccinella”);
- *Arrivo da Cagliari – Verso Tortolì (“Ex S.S. 125”)*
Tragitto all'interno del centro abitato: Via Cagliari; Via Mannironi; Via Silvio Pellico; Via Alcide De Gasperi; Via Maria Carta; Via Mare; Via Tirreno; Via Venezia; Via Firenze; Via Tortolì; Ex S.S. 125.

Nuova Individuazione e Localizzazione Parcheggi

La proposta progettuale, così come studiata, con il riordino delle strade urbane, con l'istituzione di molti sensi unici, ha comportato in genere la possibilità di recupero di nuovi spazi per la sosta.

Nella tavola grafica di riferimento, è stata localizzata la dotazione attuale di parcheggi presenti in ambito urbano, e sono stati localizzati i nuovi posti auto che potranno essere regolarmente realizzati nel rispetto del codice della strada D.Lgs. n. 285/1992 e ss.mm.ii., che all'art 157 comma 4 prevede che *Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.*

Vengono messe a confronto, nei vari comparti di studio, le dotazioni di parcheggio, ante e post regolamentazione ed organizzazione del traffico.

A seguito della proposta progettuale per la nuova regolamentazione del traffico, e di conseguenza con l'istituzione di nuovi sensi unici di marcia, ed in riferimento al sopracitato art. 157 del codice della strada, si avrà la possibilità di realizzare circa n°350 nuovi stalli di sosta, che sommati a quelli esistenti, circa n°500 (riservati ai diversamente abili, moto, ecc...), andranno a dotare il centro abitato di Bari Sardo di circa n°850 stalli di sosta complessivi, al netto di eventuali passi carrai e trasformazioni urbanistiche.

La nuova dotazione di stalli di sosta potrà prevedere in certi ambiti territoriale, dove sono situati i servizi principali, l'istituzione dei “*parcheggi a pagamento*”.

Naturalmente questo comporta il potenziamento e la riorganizzazione del corpo di polizia locale, in forma diretta ed indiretta, intesa quest'ultima come potenziamento dei servizi atti ad ottenere - in particolare - un idoneo ed efficace controllo delle modalità di sosta.



COMUNE DI BARI SARDO

PROVINCIA DELL'OGLIASTRA

SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

Realizzazione Segnaletica Stradale

L'attuazione della nuova regolamentazione ed organizzazione del traffico può essere concretizzata solo attraverso la realizzazione di una nuova segnaletica stradale.

Sulla base della proposta progettuale, e dello stato attuale della segnaletica stradale, si dovrà integrare, sostituire e realizzare ex novo la segnaletica stradale stessa, sia orizzontale che verticale, in conformità a quanto disposto dal Codice della Strada.

Di primaria importanza è la dotazione di opportuna segnaletica direzionale, che porti l'utente stradale, soprattutto non residente, a percorre le vie del centro abitato in maniera fluida e funzionale.

I cartelli direzionali stradali località sono un elemento fondamentale della segnaletica stradale per guidare gli utenti e fornire informazioni sulla loro posizione e sulla direzione da seguire per raggiungere una determinata località.

I cartelli turistici e di territorio, altro non sono che segnali di indicazione, atti ad individuare itinerari o località di evidente interesse turistico, industriale, artigianale, commerciale, alberghiero, territoriale ed altri luoghi di pubblico interesse (art. 134, comma 1, reg. C.d.S.).

Sulla base dello studio che ha individuato ed evidenziati i percorsi alternativi principali, nella Tav. 6A sono localizzati i cartelli da installare e la loro tipologia.

Per quanto attiene la segnaletica, l'Amministrazione Comunale dovrà fornire le risorse economiche, per la realizzazione della nuova segnaletica che sarà così articolata:

- Segnaletica orizzontale:
 1. Strisce orizzontali di arresto;
 2. Scritte – pittogrammi;
 3. Frecce direzionale;
 4. Delimitazione dei nuovi stalli di sosta.
- Segnaletica verticale:
 1. Segnali triangolari di pericolo o precedenza;
 2. Segnali circolari di prescrizione o obbligo;
 3. Segnali di indicazione.

Nell'elaborato redatto dalla Polizia Locale, sulla base della nuova proposta progettuale, è stata indicata e localizzata tutta la segnaletica necessaria, via per via, per l'attuazione della nuova organizzazione del traffico, che può essere attuata anche a lotti funzionali.

ELENCO ELABORATI

Fanno parte integrante del presente studio e proposta progettuale i seguenti elaborati:

- Relazione Illustrativa
- Tav. 1 – Stato Attuale – Viabilità Principale;
- Tav.1A – Stato Attuale – Comparti di Studio;
- Tav. 2 – Stato Attuale – Viabilità Centro Abitato;
- Tav. 2A – Stato Attuale – Viabilità Comparto 1;
- Tav. 2B – Stato Attuale – Viabilità Comparto 2;
- Tav. 2C – Stato Attuale – Viabilità Comparto 3;
- Tav. 2D – Stato Attuale – Viabilità Comparto 4;
- Tav. 2E – Stato Attuale – Viabilità Comparto 5;
- Tav. 2F – Stato Attuale – Viabilità Comparto 6;
- Tav. 3 – Stato Attuale – Viabilità – Criticità;
- Tav. 4 – Proposta Progettuale – Viabilità Principale;
- Tav. 5 – Proposta Progettuale – Centro Abitato;
- Tav. 5A – Proposta Progettuale – Comparto 1;



COMUNE DI BARI SARDO
PROVINCIA DELL'OGLIASTRA
SERVIZIO TECNICO – SERVIZIO POLIZIA LOCALE

-
- Tav. 5B – Proposta Progettuale – Comparto 2;
 - Tav. 5C – Proposta Progettuale – Comparto 3;
 - Tav. 5D – Proposta Progettuale – Comparto 4;
 - Tav. 5E – Proposta Progettuale – Comparto 5;
 - Tav. 5F – Proposta Progettuale – Comparto 6;
 - Tav. 6 – Proposta Progettuale – Viabilità Alternativa;
 - Tav. 6A – Proposta Progettuale – Cartellonistica Direzionale;
 - Tav. 7 – Proposta Progettuale – Percorsi Trasporto Collettivo;
 - Tav. 7A – Proposta Progettuale – Percorsi Trasporto Collettivo;
 - Tav. 7B – Proposta Progettuale – Percorsi Trasporto Collettivo;
 - Tav. 7C – Proposta Progettuale – Percorsi Trasporto Collettivo;
 - Tav. 7D – Proposta Progettuale – Percorsi Trasporto Collettivo;
 - Tav. 8 – Stato Attuale – Parcheggi;
 - Tav. 8A – Proposta Progettuale – Parcheggi;
 - Segnaletica Verticale – Dimensioni e Quantità;
 - Presentazione Regolarizzazione ed Organizzazione della Viabilità;
 - Quadro Economico – 1° Stralcio Funzionale;
 - Computo Metrico Estimativo – 1° Stralcio Funzionale.

Bari Sardo, Dicembre 2025

F.to Il Gruppo di Lavoro
Agente di Polizia Locale Paola Locci

Agente di Polizia Locale Stevie Donatello Murino

Agente di Polizia Locale Laura Selenu

Ing. Giuseppe Nappo