

LINEE GUIDA per la RIORGANIZZAZIONE della SOSTA





1.- INQUADRAMENTO

Con la scelta della redazione del PUM – Piano Urbano della Mobilità attraverso un approccio integrato fra tutte le problematiche, è giunto il momento anche per il Comune di Rimini di dotarsi di uno strumento di pianificazione e riorganizzazione della sosta, stabilendo prioritariamente i principi che devono essere adottati per il raggiungimento degli obiettivi da perseguire.

Le presenti Linee Guida si inquadrano nelle strategie generali di intervento stabilite dalle Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità, approvate con Delibera di Consiglio Comunale n.170 del 7/12/2006, le quali pongono, tra gli obiettivi da raggiungere, l'accessibilità e la sostenibilità della mobilità urbana.

Detti obiettivi rivestono grande importanza in tutto il territorio comunale, ma è nelle aree più centrali delle Città, laddove gli spazi a disposizione delle diverse componenti di traffico sono minori, che i conflitti e le criticità diventano più rilevanti.

Secondo le Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici il 12/04/1995 (i cui criteri progettuali coincidono con quelli da utilizzarsi nella redazione dei Piani Urbani della Mobilità), la sosta dei veicoli motorizzati deve trovare ubicazione solo sulle strade nelle quali essa non crei conflitti con le altre componenti di traffico considerate di maggiore rilevanza (in ordine crescente: veicoli motorizzati, veicoli del trasporto collettivo ed infine biciclette e pedoni).

Per questi motivi, diventa fondamentale definire una organizzazione della sosta che stabilisca una "gerarchizzazione" degli spazi disponibili su strada in base a priorità stabilite dall'Amministrazione Comunale per ciascuna tipologia di utenti, lasciando alle utenze meno sensibili la disponibilità di sosta in aree di parcheggio progressivamente più esterne alla Città.

Una volta stabilite le linee guida da perseguire per la definizione delle scelte più adeguate per le esigenze del territorio, il successivo passaggio dovrà portare alla loro verifica e armonizzazione con le condizioni esistenti.

2.- CRITERI GENERALI

Volendo seguire il metodo di lavoro illustrato nel paragrafo precedente, è stato individuato l'ambito territoriale di riferimento, costituito dal centro abitato a valle della Strada Statale 16 e si è proceduto ad una sua suddivisione in zone considerate omogenee per quanto attiene alle esigenze ed alle caratteristiche della sosta.

All'interno delle zone omogenee individuate l'organizzazione della sosta veicolare si basa sui seguenti criteri per l'assegnazione dei posti auto:

1. Garantire in primo luogo ai Residenti la disponibilità di posti auto lungo strada in conformità alle disposizioni del Codice della Strada.





2. Assegnare la disponibilità residua di posti auto lungo strada (soprattutto negli orari di minore utilizzo da parte dei Residenti) ai veicoli di proprietà di operatori economici ed a quelli facenti capo ad attività professionali e di distribuzione delle merci che operano sempre nella stessa zona omogenea.
3. Nei casi in cui la domanda di sosta dovesse superare l'offerta che le condizioni delle strade possono garantire, reperire i rimanenti posti auto necessari nelle aree più esterne, realizzando un modello di sosta a "zone concentriche", nelle quali applicare nuovamente i criteri 1 e 2.

Seguendo i criteri sopra esposti, sono state individuate quattro Zone omogenee all'interno della Città di Rimini, nelle quali la regolamentazione della sosta dovrà essere impostata in modo da soddisfare le esigenze di seguito descritte.

Le Zone di caratteristiche omogenee individuate, illustrate nella Figura 1 (pagina seguente), sono:

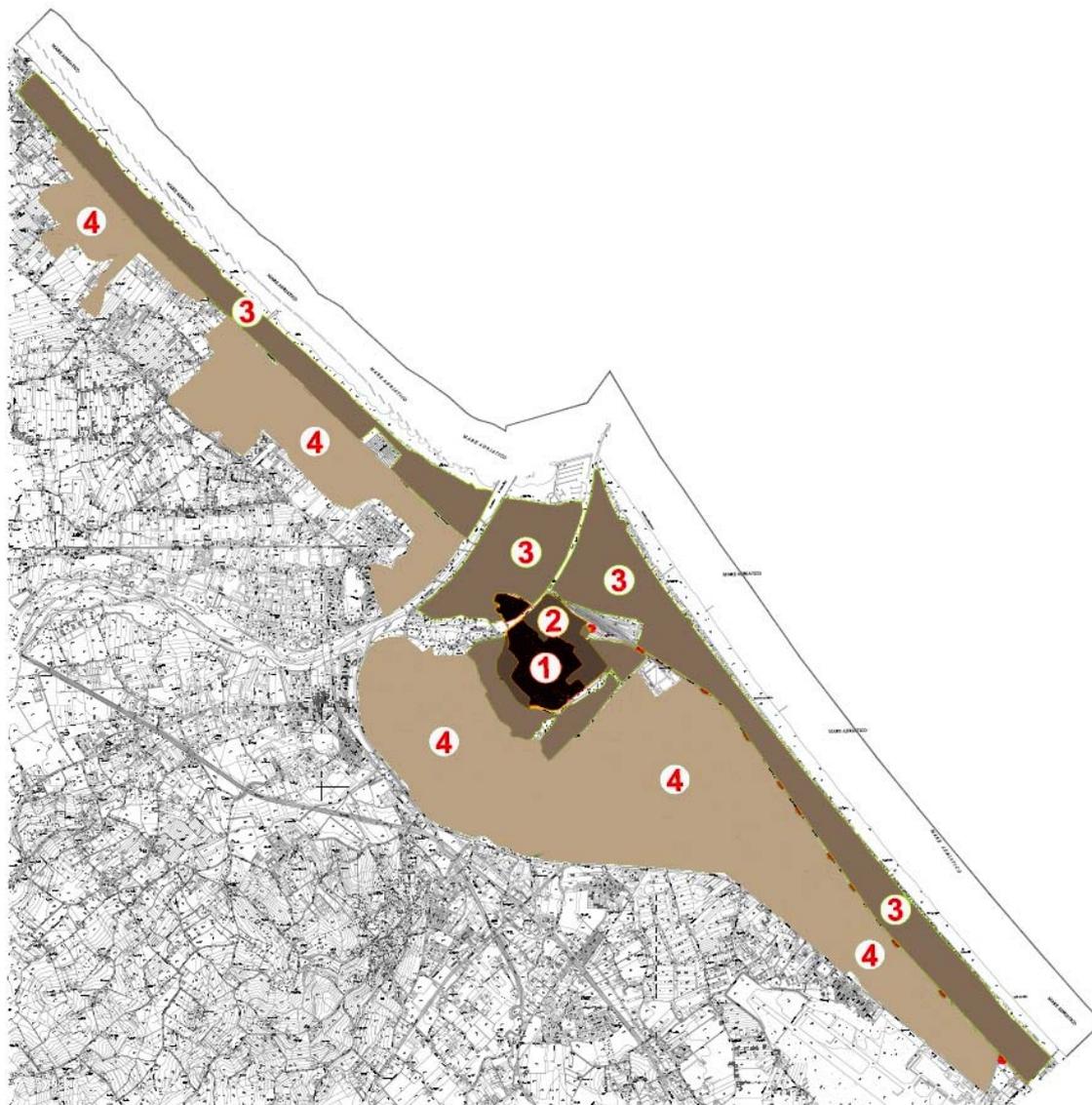
- Il Centro Storico (a sua volta suddiviso nella Zona 1 – Zona a Traffico Limitato – e Zona 2 – settori di completamento del Centro Storico), che rappresenta il settore della Città con gli aspetti maggiormente complessi.
- Una zona sufficientemente vicina a Centro Storico e fascia turistica a mare, nella quale sia possibile reperire sosta per gli utenti che raggiungono la destinazione a piedi, denominata "di attestamento" (Zona 3), comprendente:
 - una fascia di profondità pari a circa 250 – 300 m circostante il Centro Storico;
 - tutte le aree a mare della Ferrovia, caratterizzate da una notevole rilevanza turistica.
- Una zona più periferica, nella quale sia possibile reperire sosta per gli utenti che intendono raggiungere la destinazione finale con il trasporto pubblico o in bicicletta, denominata "di interscambio modale" (Zona 4) e comprendente le aree più periferiche rispetto al Centro Storico ed alla fascia turistica a mare.

In queste aree il reperimento di spazi per la sosta non rappresenta una criticità e di conseguenza vi sono più margini per individuare aree di parcheggio utilizzabili per l'interscambio fra il mezzo privato a motore, il mezzo pubblico e la mobilità ciclopedonale.





Figura 1: suddivisione in Zone dell'ambito territoriale di riferimento



LA ZONA 1 – ASSENZA DI SOSTA

La zona 1 è quella costituente la Zona a Traffico Limitato e l'Area Pedonale, nelle quali, in considerazione dell'elevato pregio urbanistico, la circolazione, negli orari di vigenza, è consentita solo ai veicoli dei Residenti ed a quelli autorizzati, secondo quanto stabilito dalla Delibera di G. C. n. 186 del 10/05/2005.

Per gli stessi motivi, in questa Zona, la sosta è vietata per tutti i veicoli.

Sono permesse solo le soste per il carico e scarico merci secondo le condizioni fissate dal Piano di distribuzione delle merci.





I Residenti in questa zona, se non in possesso di spazi privati per la sosta dei veicoli di proprietà, devono necessariamente trovare disponibilità di offerta di sosta nella zona più esterna (Zona 2)

LA ZONA 2 – SOSTA CONSENTITA AI SOLI RESIDENTI

All'esterno della Zona a Traffico Limitato è stata prevista, a completamento dell'area del Centro Storico, una fascia destinata a soddisfare esclusivamente le esigenze di sosta dei Residenti.

Per questo motivo, ferme restando le condizioni per la sosta per il carico e lo scarico, fissate dal Piano di distribuzione delle merci, in questa zona è prevista la possibilità di sostare ai soli veicoli dei Residenti nelle Zone 1 e 2, non in possesso di spazi privati per la sosta dei veicoli di proprietà.

Poiché la domanda di sosta è comunque superiore all'offerta possibile su strada, una parte di essa dovrà necessariamente essere soddisfatta all'esterno della Zona 2, reperendo spazi in una fascia "di livello superiore" (Zona 3), situata a maggiore distanza dal Centro Storico.

LA ZONA 3 – SOSTA PRIORITARIA AI RESIDENTI ED IN SUBORDINE ALL'ATTESTAMENTO

Questa zona è costituita da due parti, nelle quali le caratteristiche della domanda e dell'offerta di sosta possono essere considerate del tutto simili:

1. Fascia concentrica al Centro Storico, per una profondità di circa 250/300 m (considerata come la distanza che tutti gli utenti possono coprire facilmente a piedi).

In questa fascia, per le caratteristiche e le dotazioni dell'offerta di sosta, possono essere individuati posti auto, atti a soddisfare:

- in primo luogo, la domanda di sosta residua per i Residenti nel Centro Storico (Zone 1 e 2) non in possesso di spazi privati per la sosta dei veicoli di proprietà;
- in secondo luogo, la domanda di sosta per i Residenti nella stessa Zona 3, non in possesso di spazi privati per la sosta dei veicoli di proprietà;
- in subordine, la domanda di sosta necessaria al soddisfacimento delle esigenze di attestamento per tutte le attività economiche e professionali esistenti nelle aree più centrali della Città.

Il soddisfacimento di quest'ultima esigenza di sosta riceverà un notevole impulso a seguito della realizzazione di aree dedicate (quali i parcheggi multipiano nell'Area "Scarpetti" ed in Via Italo Flori), nelle quali gli utenti diretti in Centro Storico potranno attestare il proprio





veicolo ad una distanza compresa entro i 300 m dalla propria destinazione.

2. Fascia di territorio a mare della ferrovia.

Se si considerano come “elementi attrattori” l'area dell'arenile e le attività turistiche collegate, si può notare che tutta la suddetta fascia si pone ad una distanza da essi mai superiore a 400 m, pertanto anche qui è possibile definire criteri simili a quelli sopra individuati per il reperimento di spazi di sosta, in base alle seguenti priorità:

- in primo luogo, il soddisfacimento della domanda di sosta per i Residenti non in possesso di spazi privati per la sosta dei veicoli di proprietà e muniti di apposito permesso;
- in secondo luogo, il soddisfacimento delle esigenze di attestamento per le attività economiche, professionali ed a vocazione turistica esistenti in questi comparti.

Anche in questo caso, il soddisfacimento delle esigenze di sosta riceverà un notevole impulso a seguito della realizzazione di aree dedicate (quali i parcheggi sotterranei previsti in Piazzale Kennedy e Lungomare Tintori), che permetteranno di sostituire completamente le aree attualmente adibite a parcheggio sul lungomare, consentendo una riqualificazione che le renda più consone alla loro vocazione turistica.

Oltre alla sosta disponibile su strada, all'interno della Zona 3 sarà possibile individuare alcune aree di parcheggio che potranno essere prevalentemente utilizzate per l'attestamento dei veicoli di utenti non Residenti diretti ai punti attrattori compresi all'interno della Zona (principalmente il Centro Storico e la fascia turistica a mare).

Le caratteristiche che consentono di definire tali parcheggi come destinati all'attestamento, sono le seguenti:

- possibilità di essere raggiunti dalla rete stradale Primaria (Autostrada, Strade Statali e Strade Provinciali) attraverso un percorso quanto più possibile diretto ed utilizzante strade urbane di Penetrazione e Distribuzione (senza interessare strade locali, meno adatte a sopportare intensi flussi di traffico);
- l'effettiva vicinanza ai punti attrattori (possibilmente a distanza inferiore a 300 m), in modo da consentire di raggiungere la destinazione finale a piedi.

Per ciascuna area di parcheggio sono state esaminate le principali indicazioni contenute negli Strumenti Urbanistici attualmente in vigore in merito alla possibilità di ampliamento (o alla realizzabilità, nel caso di parcheggi non esistenti) ed al possibile interscambio con altre modalità di trasporto (autobus, biciclette) per il raggiungimento della destinazione finale.

LA ZONA 4 – SOSTA PER INTERSCAMBIO MODALE





La zona più esterna fra quelle individuate include le parti della Città comprese fra la Strada Statale 16, la Ferrovia e la Zona 3.

In questa zona le caratteristiche infrastrutturali della rete stradale e la conformazione urbanistica consentono un'offerta di sosta più elevata rispetto alle Zone più interne, sia lungo strada, sia in aree di parcheggio esterne.

Questa offerta di sosta consente di soddisfare sia la domanda di posti auto per i Residenti, sia la necessità di posti auto per le attività economiche e professionali esistenti all'interno della stessa Zona.

Inoltre, in aggiunta al soddisfacimento delle suddette necessità di sosta (che nascono all'interno della stessa Zona 4) sarà possibile individuare aree di sosta (Parcheggi Scambiatori) da destinare prevalentemente all'interscambio modale, in modo da consentire l'avvicinamento alle zone più centrali e pregiate della Città con mezzi ad emissioni ridotte o con i mezzi del trasporto collettivo.

L'individuazione dei parcheggi che sarà possibile utilizzare come scambiatori partirà dalle aree già esistenti, per ognuna delle quali saranno valutate le possibilità di espansione e, successivamente, sulla base di un confronto con gli strumenti urbanistici vigenti, sarà possibile individuare altre aree di possibile realizzazione, in modo da avere una loro distribuzione il più possibile uniforme attorno alla Città.

Sovrapponendo la localizzazione di queste aree di parcheggio con il reticolo stradale e con quello delle piste ciclabili è stato possibile individuare le effettive capacità di ciascuna ad un utilizzo come scambiatore, considerando le seguenti tre esigenze fondamentali:

- la possibilità di essere raggiunta dalla rete stradale Primaria (Autostrada, Strade Statali e Strade Provinciali) attraverso un percorso quanto più possibile diretto ed utilizzando strade urbane di Penetrazione e Distribuzione;
- la possibilità di un facile interscambio con la rete di Trasporto Pubblico Locale o con il previsto Trasporto Rapido Costiero, che si traduce nella necessità di disporre di:
 - una fermata del trasporto pubblico a distanza minima dall'area di parcheggio (possibilmente inferiore a 50 m);
 - un cadenzamento del mezzo pubblico sufficientemente ridotto (10/15 min);
 - agevolazioni tariffarie per l'uso del parcheggio unitamente al mezzo pubblico;
- la possibilità di un facile interscambio con la modalità bicicletta, che si traduce nella necessità di disporre di:
 - punti per il noleggio, l'uso condiviso o il semplice rimessaggio coperto delle biciclette;
 - agevolazioni tariffarie per l'uso del parcheggio unitamente al noleggio di biciclette.





Per ciascuna area di parcheggio individuata sono state esaminate le seguenti indicazioni:

- previsioni contenute negli strumenti urbanistici vigenti per l'area in oggetto (in merito alla possibilità di ampliamento o, per le aree non esistenti, alla realizzabilità);
- possibilità di ampliamento delle aree esistenti, in funzione delle caratteristiche della rete stradale, dell'impianto urbanistico e degli interventi previsti nelle zone circostanti;
- intermodalità, intesa come:
 - accessibilità dell'area dalla principale rete stradale urbana;
 - vicinanza di fermate delle linee di Trasporto Pubblico Locale o del previsto Trasporto Rapido Costiero;
 - vicinanza di piste ciclabili.

Nel caso in cui dall'esame delle caratteristiche siano risultate esistenti criticità per l'utilizzo di alcune modalità di interscambio (per esempio eccessiva distanza della fermata del Trasporto Pubblico Locale dall'area di parcheggio), esse sono state considerate come priorità di intervento necessarie all'effettivo funzionamento dell'area come parcheggio scambiatore.

Fra le suddette aree di parcheggio, ed in aggiunta ai parcheggi scambiatori individuati nelle zone circostanti il Centro Storico e la Marina, sono state ulteriormente individuate alcune aree più esterne, le quali, oltre ad un normale funzionamento come parcheggi scambiatori, potranno essere destinate alla sosta degli autobus turistici.

Queste aree saranno localizzate nei pressi delle intersezioni fra la Strada Statale 16 e le principali strade di accesso al centro urbano, in linea di massima nelle zone nord, centrale e sud.

In queste aree, oltre alla dotazione infrastrutturale comune a tutte le altre aree di interscambio modale, dovranno essere previsti i servizi necessari per l'accoglienza del personale di guida degli autobus e la piccola manutenzione (ristorazione, area lavaggio, scarico reflui, manutenzione mezzi, eccetera).

