



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

(ai sensi del D.M. 04/08/2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.lgs. n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 139 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

COMMITTENTE SINDACO RUP Comune di Manduria (TA)
Dott. Gregorio Pecoraro
Ing. Alessandro Pastore

Redazione a cura di: Timbri ed Approvazioni

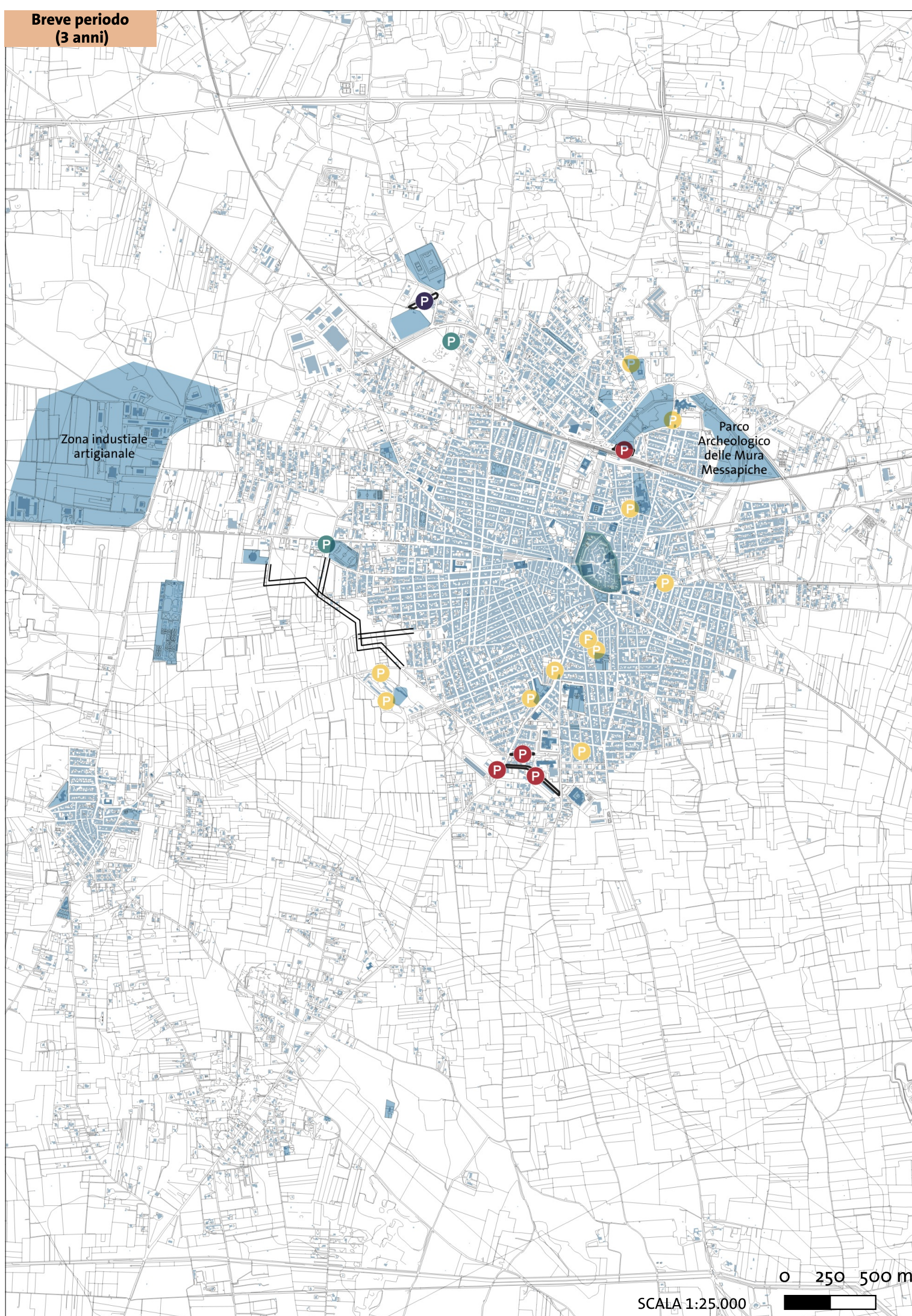


Gruppo di progettazione:
Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iossa
Ing. Roberta Gentile - Ing. Paola Longo

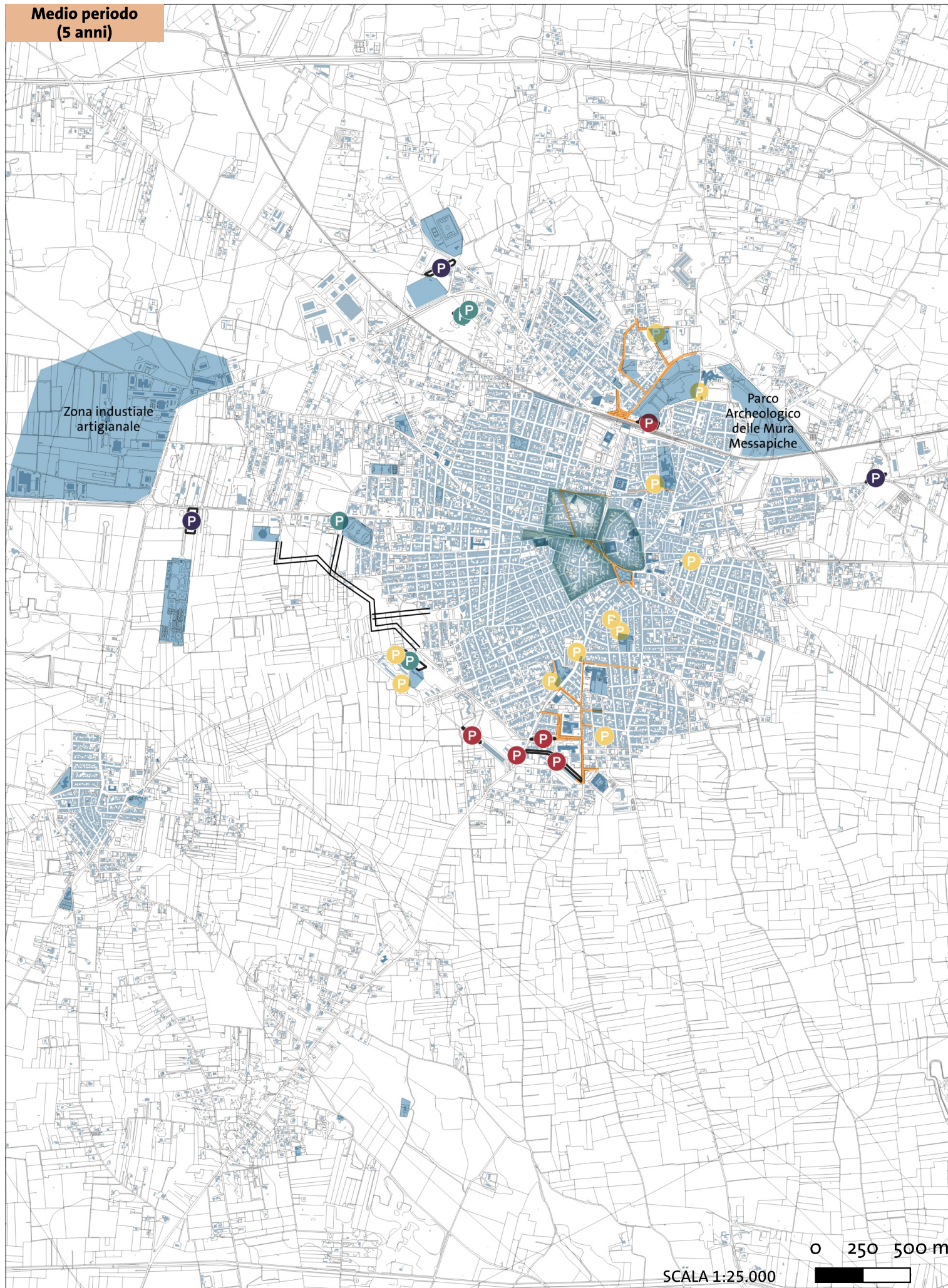
ELAB. TAV P3
REDAZIONE
ADOZIONE
APPROVAZIONE

RIFERIMENTO RELAZIONE:
Cap. 5.3 Sistemizzazione della sosta a servizio della mobilità sostenibile

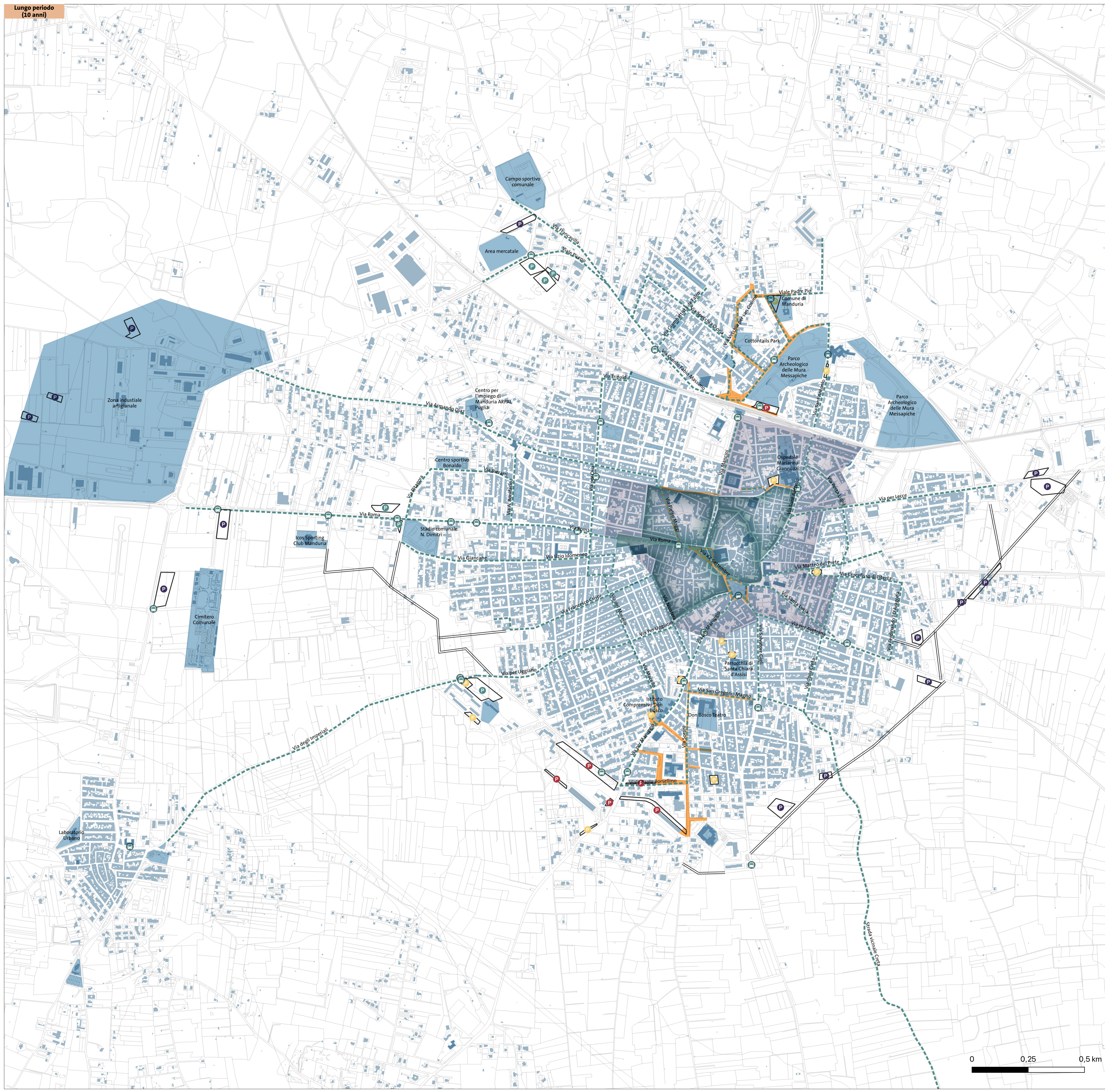
La crescente domanda di accesso alle polarità in automobile determina oggi una situazione per cui l'offerta di sosta risulta decisamente insufficiente in particolari momenti di picco della giornata.
Nel centro cittadino ciò innesca spesso un conflitto tra residenti e avventori (acquirenti, utenti di uffici, utenti scolastici ecc.) che la riorganizzazione sistemica della sosta può contribuire a risolvere, se combinato con le altre azioni di Piano: stalli riservati o altre limitazioni, costo dei parcheggi, aree pertinenziali dedicate sono combinate con l'intero sistema alternativo di accesso alle diverse polarità.
Sono di seguito elencate differenti regolamentazioni che il PUMS di Manduria organizza allo scopo di migliorare la fruibilità in alcuni casi e disincentivare l'uso dell'auto in altri:
1. Parcheggi liberi;
2. Parcheggi a pagamento;
3. Parcheggi nella Zona a Sosta Regolamentata;
4. Parcheggi riservati ai residenti;
5. Parcheggi di scambio;
6. Parcheggi riservati ai diversamente abili;
7. Parcheggi per motocicli e biciclette (velocipedi).
Ognuna di queste funzioni di sosta è importante per far funzionare l'intero sistema della sosta, i diritti dei rispettivi utenti e la sicurezza stradale. Per questa motivazione, occorre assicurare una equa distribuzione degli spazi di sosta destinati a ciascuna di queste funzioni e per le diverse tipologie di utenti, ma anche assicurare il civile rispetto delle regole ed il controllo affinché questi spazi siano davvero utilizzati da chi ne ha diritto.



Nel breve periodo, la priorità sarà data al miglioramento dei parcheggi esistenti, con interventi di riqualificazione della pavimentazione e inserimento di servizi come cicloparcheggi, stazioni di bikesharing, punti di ricarica, avvicendamento e sistemazione delle fermate del trasporto pubblico locale.
Sarà prioritaria anche la realizzazione delle aree di sosta per grandi manifestazioni ed eventi, situate sul perimetro della città.

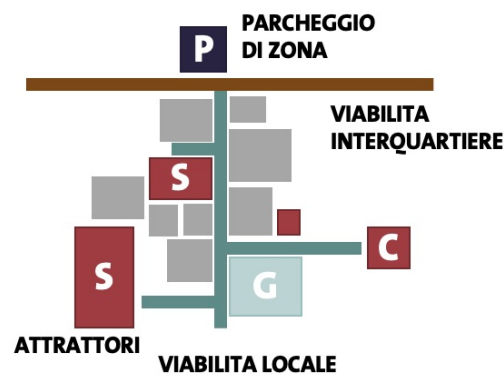


Nel medio periodo, maggiore rilievo avrà la realizzazione dei nuovi parcheggi di zona a servizio delle polarità cittadine, mano a mano che queste vengano interessate dagli interventi di limitazione e moderazione del traffico.
La rete delle aree di sosta verrà completata con l'infrastrutturazione dei piccoli parcheggi diffusi per le esigenze quotidiane (uffici, scuole, ecc.).



SCENARIO DI PUMS | SCALA 1:8.000

PARCHEGGI DI ZONA A SERVIZIO DELLE POLARITÀ CITTADINE
Attorno alle polarità individuate è importante lavorare a costruire un sistema di piccoli parcheggi diffusi, utili allo scambio locale per coloro che, provenendo da aree più esterne o da comuni limitrofi, intendano raggiungerli.
Se infatti il PUMS lavora principalmente all'accessibilità sostenibile di queste aree, è importante fornire un'opportunità a coloro che provengono da zone meno raggiungibili di muoversi a piedi all'interno delle stesse, potendo lasciare l'auto in un determinato punto poco distante (limitando così il traffico derivante dalla ricerca di sosta).
Tale sistema infatti, che prevede il rilascio dell'auto nelle vicinanze dei poli ma non in corrispondenza degli attrattori di interesse, può infatti disincentivare chi si sposta con l'auto da distanze prossime, imponendo comunque la percorrenza di un breve tratto a piedi.



I parcheggi scambiatori sono generalmente collocati ai margini del centro urbano e costituiscono i nodi di scambio verso l'interno del tessuto urbano o al contorno del nucleo storico, a servizio di quest'ultimo, per incentivare e permettere l'uso del mezzo pubblico all'interno dell'area urbana più antica. In questo modo, l'utenza proveniente dalle direttrici di traffico maggiori dovrebbe trovare il parcheggio in tali aree e quindi lasciare l'auto per recarsi al posto di lavoro o per sbrigare una serie di commissioni all'interno del centro urbano.
Per ciascun parcheggio di scambio deve essere individuato sia il percorso preferenziale di accesso per i visitatori, sia il percorso pedonale utile a raggiungere, dall'area di sosta, il centro cittadino.
L'estensione dei percorsi pedonali dai parcheggi di scambio al centro cittadino non dovrebbe superare la cosiddetta "walking distance", ovvero quella distanza che almeno il 75% degli utenti è disposto a percorrere a piedi. Il valore della "walking distance" dipende da una serie di fattori, quali la sicurezza del percorso, la sua attrattività, gli spazi pedonali, etc. Mediamente il valore della "walking distance" generalmente riconosciuto è pari a circa 400 m.
Se la distanza del parcheggio scambiatore dal centro cittadino è superiore alla "walking distance" devono prevedersi, in prima analisi, dei percorsi ciclabili che connettano l'area di sosta ai principali attrattori urbani, in seconda analisi, in base alla dimensione urbana, delle navette pubbliche che svolgano il servizio di collegamento multimodale o altri sistemi di trasporto alternativi (ciclo risciò, monopattini, sistemi di micro-mobilità elettrica).

Oltre alla connessione con i percorsi pedonali e ciclabili e con il servizio di trasporto pubblico, al fine di favorire l'intermodalità, è consigliabile dotare le aree di sosta di una serie di servizi, tra cui:
1) infomobilità presente e chiara: cartelloni indicanti i percorsi pedonali e ciclabili di connessione con le mete più importanti, orari e percorsi delle navette;
2) presenza di stalli per le biciclette e/o bikebox per garantire la sosta in sicurezza dei mezzi o postazioni di noleggio per il noleggio di biciclette o monopattini;
3) stazioni di ricarica elettrica.
Le aree di scambio hanno generalmente dimensioni considerevoli e possono rappresentare persino un'opportunità dal punto di vista ambientale, qualora vengano rispettati alcuni criteri fondamentali:
1) pavimentazione permeabile con aree verdi di raccolta delle acque piovane;
2) alberatura a riduzione dell'effetto "isola di calore".



ZONA A SOSTA REGOLAMENTATA
Nella zona storica che cinge il nucleo più antico (dichiarabile di Rilevanza Urbanistica) è possibile introdurre il sistema, già sperimentato su alcune strade urbane, di Zona a Sosta Regolamentata, più nota come strisce blu o sosta a pagamento. I parcheggi a pagamento sono previsti dal Codice della Strada, all'art. 7. Fra gli spazi di sosta a pagamento sono anche da identificare le Zone a Sosta Regolamentata in cui, i non residenti pagano una tariffazione oraria, mentre i residenti sono identificati da uno specifico contrassegno.
Per evoluzione di utilizzo, è possibile gestire i pagamenti tramite app e carte di credito.



PARCHEGGI AD USO ESCLUSIVO DEI RESIDENTI
I parcheggi destinati esclusivamente ai residenti di una zona urbana sono normalmente delineati da segnaletica orizzontale di colore giallo. In particolare, si riferiscono alle Zone di Rilevanza Urbanistica.
L'Art. n. 7 del Codice della Strada definisce le regole e le motivazioni per l'istituzione di tali aree. Sono sempre più diffuse, in Italia, ai confini della Zona a Traffico Limitato o comunque di zona in cui la domanda di sosta dei residenti non viene soddisfatta dall'offerta di stalli (pubblici e privati) presenti nella stessa zona.

