

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA SOSTA

RELAZIONE

QUADRO
ANALITICO

PROPOSTE
PROGETTUALI



A cura di:

Stefano Franco *ingegnere*
STUDIO AMBIENTE E TERRITORIO
Stefano Fregonese *architetto*
Silvia Ghiringhelli *architetto*

Gruppo di lavoro

- Stefano Franco *ingegnere*
 - Stefano Fregonese *architetto*
 - Silvia Ghiringhelli *architetto*
-

PREMESSE GENERALI.....	3
0.1. OGGETTO DELLO STUDIO	3
0.2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO.....	3
ASSETTO URBANO.....	4
1.1. PREMessa METODOLOGICA	4
1.2. DESCRIZIONE DELL'AREA DI STUDIO: AMBITO CENTRALE ED EXTRACENTRO	5
1.2.1 Ambito centrale ed extracentro	5
1.2.2 ATTRATTORI DI TRAFFICO E SOSTA.....	6
1.2.3 Allegati	7
<i>Individuazioni degli ambiti urbani: AMBITO CENTRALE - EXTRACENTRO</i>	8
<i>Localizzazione degli attrattori di traffico e sosta: AMBITO CENTRALE</i>	9
QUADRO ANALITICO.....	10
2.1. ANALISI DELLA OFFERTA E DELLA DOMANDA	10
2.1.1. Offerta di sosta: analisi dello stato di fatto	10
2.1.1.1. <i>Contenuti e modalità</i>	10
2.1.1.2. <i>Raccolta e organizzazione dei dati</i>	11
2.1.2. Domanda di sosta: indagini sullo stato di fatto.....	12
2.1.2.1. <i>Modalità e tempi</i>	12
2.1.2.2. <i>Raccolta e organizzazione dei dati</i>	12
2.1.3. Allegati	13
<i>Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE (ambito centrale)</i>	14
<i>Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE (extracentro)</i>	15
<i>Domanda di sosta - SCHEDA DI INDAGINE</i>	16
2.2. PRINCIPALI CRITICITÀ	17
2.2.1. Disponibilità di parcheggi, tasso di occupazione e modalità di rotazione	17
FASE VALUTATIVA	21
3.1. ANALISI DELLE PREVISIONI IN ATTO.....	21
3.1.1 Aree parcheggio previste e in progetto.....	21
FASE PROGETTUALE.....	22
4.1. PROGETTO DI REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA, GESTIONE E CONTROLLO.....	22
4.1.1. Individuazione di nuovi spazi per la sosta	23
4.1.2. Individuazione degli spazi da sottoporre a nuove regolamentazioni	23
4.1.3. Nuovo disegno di parcheggi esistenti.....	23
4.1.4. Eliminazione di spazi per la sosta.....	23
4.2. PRESCRIZIONI GENERALI	24
4.3. TEMPI DI ATTUAZIONE E COSTI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE	24

0. PREMESSE GENERALI

0.1. OGGETTO DELLO STUDIO

L'Amministrazione Comunale di Castellanza, in concomitanza con l'aggiornamento del *Piano Generale del Traffico Urbano* affronta il tema della sosta attraverso la redazione di un *Piano Particolareggiato della Sosta*.

Nelle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico compilate dal Ministero dei Lavori Pubblici si legge il seguente riferimento alla sosta veicolare, qui assunto come riferimento per il presente studio.

4.1.2 - Sosta veicolare

Tra le indagini necessarie a descrivere la domanda di trasporto è da comprendere - specificatamente - quella inerente alla domanda di sosta delle autovetture, quanto meno per la quota parte attualmente effettuata su strada e su aree aperte al pubblico.

È, in particolare, necessario descrivere tale domanda sia in termini quantitativi (numero autovetture in sosta per particolari periodi di tempo, rotazioni giornaliere di sosta per specifiche aree, ecc.), che qualitativi (residenti, addetti, visitatori, ecc.), adottando di volta in volta metodi di indagine specifici, campionari o riferiti all'universo.

A tali scopi vengono in genere effettuate rilevazioni di presenza di sosta a metà mattino, a metà pomeriggio e di notte.

0.2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

- Ministero dei Lavori Pubblici – *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada)*

1. ASSETTO URBANO

1.1. PREMESSA METODOLOGICA

Il presente Piano Particolareggiato della Sosta viene sviluppato, sia nella fase analitica, sia in quella progettuale, considerando tutto il territorio comunale della Città di Castellanza.

Tuttavia la Città non viene considerata come un unicum territoriale, ma vengono individuati ambiti differenti all'interno dell'assetto urbano complessivo, a partire dal riconoscimento dei diversi aspetti strutturali legati alle caratteristiche della maglia viaria (rete principale del traffico ferroviario e di attraversamento, strade di livello locale) ed alla localizzazione di funzioni urbane non omogenee (commercio, residenza, attività produttive).

Si individuano così, all'interno dell'area studio complessiva – la città di Castellanza - un ambito centrale ed un extracentro, i cui elementi distintivi sono tratteggiati al punto successivo.

Tale caratterizzazione in ambiti differenziati ha, nel seguito, guidato l'organizzazione della fase analitica, attraverso una specifica raccolta dati per ambiti, e la conseguente fase di proposte progettuali.

1.2. DESCRIZIONE DELL'AREA DI STUDIO: AMBITO CENTRALE ED EXTRACENTRO

1.2.1 Ambito centrale ed extracentro

Come anticipato in premessa, nel presente Piano, all'interno dell'area studio complessiva – per la città di Castellanza – vengono individuati due ambiti territoriali:

- ambito centrale
- extracentro.

L'ambito centrale coincide con la porzione di territorio a sud dell'asse ferroviario, attraversata da nord a sud dal corso dell'Olonza e dall'asse viario di scorrimento di Via Matteotti – che separa in due la città ponendo ad ovest Castellanza e ad est Castagnate.

Castellanza centro (settore ovest) comprende gli assi urbani, o parti di essi: *Via Bernocchi, Via Binda, Via Borsano, Via Brambilla, Via Costalunga, Via C. Colombo, Via Cantoni, Via Cantoni, Via Colombo, Via Damiano Chiesa, Via Dante Alighieri, Via Della Chiesa, Via Don Testori, Via Garibaldi, Via General Cadorna, Via General Porro, Via Matteotti, Via Nazario Sauro, Via Padre Kolbe, Via Pomini, Via Ponchiroli, Viale Rimembranze, Via Roma, Via Toti, Via Traversera, Via Vittorio Veneto, Piazza Soldini e Piazza Libertà.*

Castegnate (settore est) comprende gli assi urbani, o parti di essi: *Via Baracca, Via Battisti, Via Bettinelli, Via Binda, Via Bosco, Via Col di lana, Via Dei Platani, Via del pozzo, Via Ferrari, Via Gerenzano, Via Leopardi, Viale Lombardia, Via Lombroso, Via Marconi, Via Montessori, Via Mozart, Via Mulini, Via Nizzolina, Via Papa Giovanni XXIII, Via Piola, Via Po, Via Puccini, Via San Camillo, Via San Carlo, Via Santa Liberata, Via Tevere, Via Ticino, Via Verdi e Piazza Castegnate.*

E' il settore urbano caratterizzato dalla presenza della maggior concentrazione di funzioni ed attività a carattere sia pubblico, sia privato a servizio del cittadino (municipio, posta, banche, esercizi commerciali di vicinato, università, poli sanitari,) che si configurano come attrattori di sosta.

Con la definizione extracentro, viene ricompreso tutto il territorio comunale non inserito nell'ambito centrale sopra descritto.

La porzione compresa tra la linea ferroviaria FNM, a nord, e la linea stradale di Viale Don Minzioni ad est, vede la presenza diffusa di ambiti residenziali, comparti commerciali ed industriali, in prossimità della sede del tracciato ferroviario più ad ovest fino al confine comunale si sommano funzioni industriali e grandi comparti commerciali.

Tra Castegnate e l'asse autostradale l'assetto urbano si caratterizza per la presenza di comparti residenziali consolidati; oltre l'autostrada A8, il territorio non appare urbanizzato.

1.2.2 ATTRATTORI DI TRAFFICO E SOSTA

Nel presente Piano sono tenute in considerazione le principali relazioni funzionali delle aree o spazi per la sosta con gli elementi di attrazione del territorio comunale.

Come evidenziato in precedenza, l'ambito del centro è contraddistinto dalla maggior concentrazione di attrattori di traffico.

Tra questi segnaliamo:

servizi pubblici

- municipio ed uffici comunali
- polo sanitario
- posta

servizi ed attività private

- istituti bancari
- esercizi commerciali di vicinato
- farmacia
- pubblici esercizi
- sede universitaria
- studi ambulatoriali

Le strutture commerciali per la media/grande distribuzione presenti sul territorio comunale, in ambiti periferici, pur essendo attrattori di traffico e sosta, non vengono considerate in quanto dotate di aree di sosta private ad uso pubblico, dimensionate in fase progettuale per il soddisfacimento della domanda di sosta.

Nota

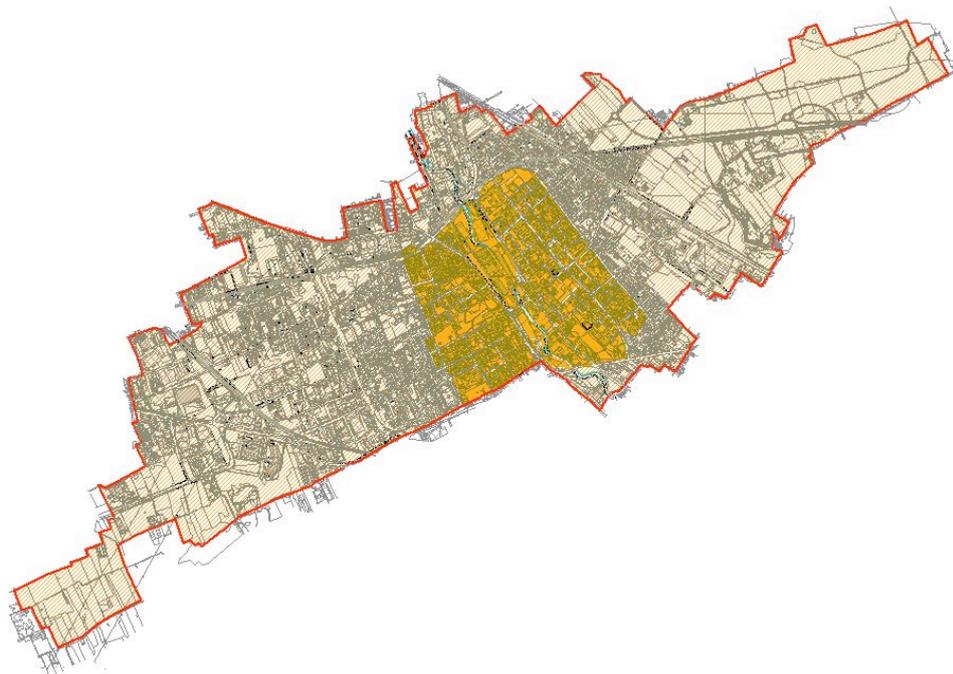
Nell'allegato sono localizzati con simboli stilizzati gli attrattori di traffico presenti nell'ambito centrale.

1.2.3 Allegati

- Individuazioni degli ambiti urbani: AMBITO CENTRALE - EXTRACENTRO
- Localizzazione degli attrattori di traffico e sosta: AMBITO CENTRALE

Allegato

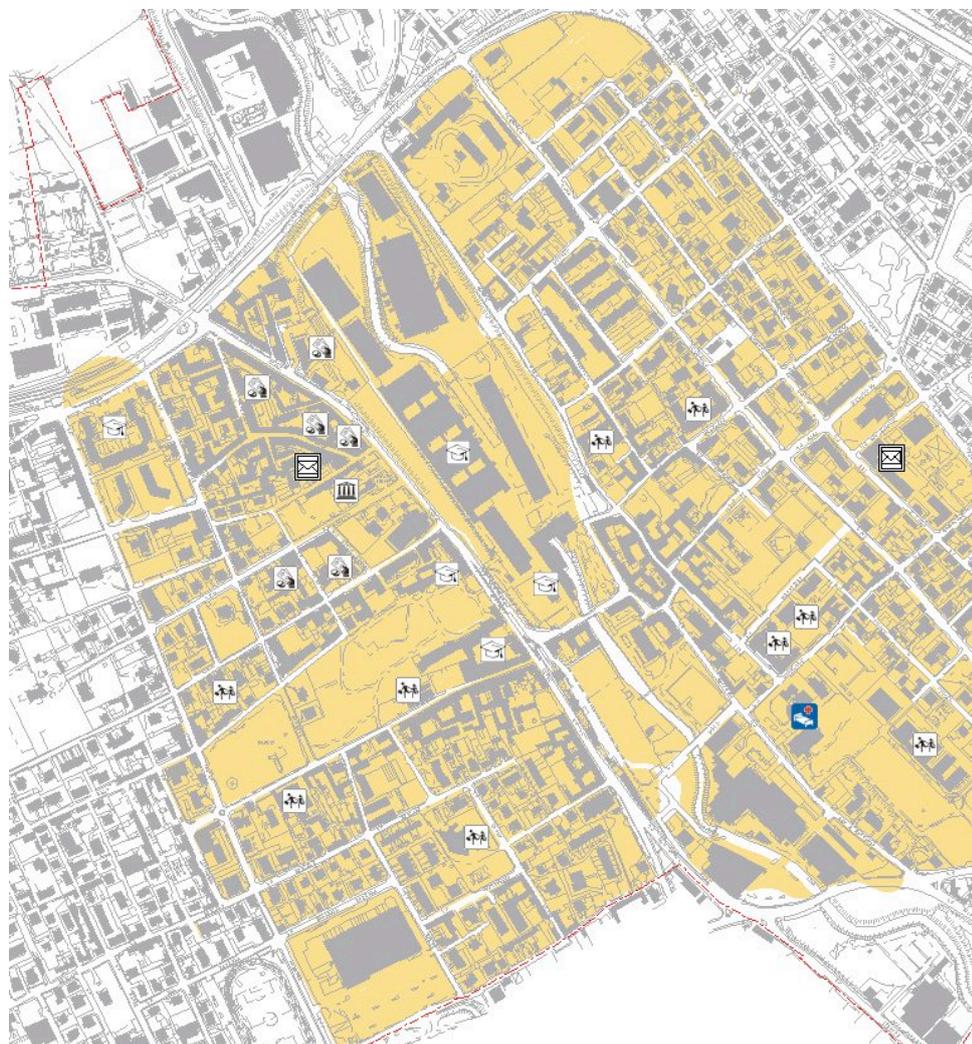
Individuazioni degli ambiti urbani: AMBITO CENTRALE - EXTRACENTRO



 AMBITO CENTRALE  EXTRACENTRO

Allegato

Localizzazione degli attrattori di traffico e sosta: AMBITO CENTRALE



Legenda

	CLINICHE		BANCHE
	UNIVERSITA'		ISTRUZIONE
	MUNICIPIO		UFFICI POSTALI

2. QUADRO ANALITICO

2.1. ANALISI DELLA OFFERTA E DELLA DOMANDA

Offerta e domanda di sosta rappresentano i due contenuti specifici della fase di analisi utili a delineare il quadro complessivo della disponibilità di aree e spazi di sosta in relazione alla richiesta degli utenti e dei residenti.

2.1.1. Offerta di sosta: analisi dello stato di fatto

2.1.1.1. Contenuti e modalità

Il rilievo dell'offerta di sosta è effettuato su tutto il territorio comunale, ma con modalità differenti nei due ambiti territoriali individuati – centro ed extracentro – tenendo conto della maggior complessità di funzioni presenti nel primo ambito.

In generale viene assunta come distinzione la proprietà pubblica o privata dello spazio/area per la sosta:

- pubblico
- privato ad uso pubblico

A partire da tale differente tipologia, sono state escluse dall'analisi le pertinenze private in area centrale, ancorché ad uso pubblico, in quanto i dati quantitativi e qualitativi ad esse riferite non sono direttamente pertinenti alla finalità del presente studio.

In ambito centrale, la ricognizione della disponibilità di parcheggio complessiva (posti auto delimitati in carreggiata, sosta libera in carreggiata, posti auto in aree destinate a parcheggio) arriva a dettagliare (vedi “*Scheda di ricognizione*” allegata):

- tipologia di parcheggio: paralleli alla carreggiata, a lisca di pesce, perpendicolare alla strada, area a parcheggio separata dalla strada, parcheggio sotterraneo, strada parcheggio; inoltre sono stati rilevati esempi di strade parcheggio, ossia strade che consentono la sosta anche per un tratto limitato e/o un solo lato.
- modalità di sosta: libera (linee bianche), a tempo (linee bianche e disco orario), a tariffazione (linee blu), solo per i residenti (linee gialle)
- capacità di sosta: linea parcheggio disegnata a terra, stalli segnati a terra

Per l'ambito extracentro, invece, i dati quantitativi e qualitativi raccolti, riguardano (vedi "*Scheda di ricognizione*" allegata):

- tipologia di parcheggio: parcheggi lungo la strada, area a parcheggio, parcheggio sotterraneo
- modalità di sosta: libera, a tempo, a tariffazione
- capacità di sosta: stalli non segnati a terra, stalli segnati a terra

Su indicazione del Comando di Polizia Municipale, in nota è evidenziata la presenza, all'interno degli stalli segnati a terra, di spazi riservati alla sosta dei disabili.

2.1.1.2. Raccolta e organizzazione dei dati

I dati quantitativi e qualitativi raccolti nella fase di analisi dello stato di fatto della offerta di sosta sono stati organizzati in tabella, associando ad ogni spazio/ambito un codice identificativo: Numero d'ambito + lettera per l'ambito centrale e numero per l'extracentro.

2.1.2. Domanda di sosta: indagini sullo stato di fatto

2.1.2.1. Modalità e tempi

Nel presente studio di dettaglio sulla sosta, la raccolta dati relativi alle modalità di occupazione di spazi/aree di sosta viene effettuata soltanto sull'ambito del centro.

In tale ambito, vista la compresenza di residenza e funzioni ed attività con un alto livello di attrazione di utenti, sono stati evidenziati elementi di criticità anche in indagini pregresse.

Sempre in ambito centrale, vengono indagati specifici ambiti residenziali dove la disponibilità di posti auto privati o box auto è limitata: ne sono esempio, isolati ad alta concentrazione di volumi in comparti di edilizia senza disponibilità di box auto per i residenti. Per le aree quasi esclusivamente residenziali in ambito extracentro, al contrario, per l'assenza di attrattori specifici di traffico, la domanda di sosta è limitata ai residenti nelle ore serali; i residenti soddisfano ampiamente le loro esigenze di parcheggio auto con posti auto riservati in aree di proprietà e grazie all'ampia disponibilità di box auto.

Inoltre, si osserva come tutte le strutture commerciali presenti sul territorio comunale, soprattutto in ambiti periferici, siano dotate di proprie aree parcheggio private ad uso pubblico, dimensionate in fase progettuale per soddisfare la domanda di sosta. Pertanto di queste non viene rilevato lo stato di occupazione. Molte di queste aree di sosta sono recintate con sbarre o cancelli che vengono chiusi al termine dell'attività di vendita.

Lo stesso dicasi per i più grandi comparti industriali, con proprie aree parcheggio private per la domanda di sosta dei propri addetti/visitatori.

Nel dettaglio, stabilito l'ambito di indagine, la descrizione della domanda sia in termini quantitativi (numero autovetture in sosta per particolari periodi di tempo, rotazioni giornaliere di sosta per specifiche aree) che qualitativi (residenti, addetti, visitatori) viene delineata attraverso rilevazioni di presenza di sosta effettuate a metà mattina, a metà pomeriggio e di notte.

2.1.2.2. Raccolta e organizzazione dei dati

I dati quantitativi e qualitativi raccolti nella fase di analisi dello stato di fatto della offerta di sosta sono stati organizzati in tabella, associando ad ogni spazio/ambito un codice identificativo: Numero d'ambito + lettera per l'ambito centrale e numero per l'extracentro.

La tabella riporta in colore blu i dati numerici relativi alle due giornate campione della campagna di rilevamento.

Accanto al numero totale di stalli viene espresso in percentuale il dato relativo all'occupazione del singolo parcheggio nelle tre fasce temporali giornaliere del mattino-pomeriggio-sera.

Si riscontrano dati relativi ad una occupazione pari al 100% (evidenziati in mappa in colore verde); in queste situazioni è rilevabile un turn-over degli spazi occupati di scarso rilievo.

Sono, inoltre, segnalati i valori critici (colore rosso), ovvero con un grado di occupazione superiore alla capienza complessiva; in queste situazioni non è rilevabile un turn-over degli spazi occupati, si registra la presenza di auto in divieto di sosta (anche in prossimità dell'area parcheggio stessa) ed auto al di fuori degli spazi segnati.

Sono, infine, da considerare sottoutilizzati i parcheggi con un grado di occupazione inferiore al 20% della capienza complessiva (colore blu in mappa).

2.1.3. Allegati

- Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE (ambito centrale)
- Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE (extracentro)
- Domanda di sosta - SCHEDA DI INDAGINE (ambito centrale)
- Offerta di sosta – INVENTARIO SOSTA – Dati (ambito centrale)
- Offerta di sosta – INVENTARIO SOSTA – Dati (extracentro)
- Domanda di sosta – OCCUPAZIONE SOSTA – Dati (ambito centrale)

 Per i dati e la localizzazione si vedano gli elaborati

Elaborato – *Quaderno dei rilievi*

Elaborato 2.5 – *Offerta di Sosta – Inventario dei parcheggi – Intero territorio comunale*

Allegato

Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE (ambito centrale)

Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE

RILEVATORE

NUMERO IDENTIFICATIVO DEL PARCHEGGIO

GIORNO

TIPOLOGIA DI PARCHEGGIO:	MODALITA' DI SOSTA:
<input type="checkbox"/> IN LINEA CON LA STRADA	<input type="checkbox"/> LIBERA (linee bianche)
<input type="checkbox"/> A LISCA DI PESCE	<input type="checkbox"/> A TEMPO (linee bianche e disco orario)
<input type="checkbox"/> PERPENDICOLARE ALLA STRADA	<input type="checkbox"/> A TARIFFAZIONE (linee blu)
<input type="checkbox"/> AREA A PARCHEGGIO SEPARATA DALLA STRADA	<input type="checkbox"/> SOLO PER I RESIDENTI (linee gialle)
<input type="checkbox"/> ALTRO, SPECIFICARE:	<input type="checkbox"/> ALTRO, SPECIFICARE:

STALLI:

LINEA PARCHEGGIO

SEGNATI A TERRA

Allegato

Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE (extracentro)

Offerta di sosta - SCHEDA DI RICOGNIZIONE

RILEVATORE

NUMERO IDENTIFICATIVO DEL PARCHEGGIO

GIORNO

TIPOLOGIA DI PARCHEGGIO:	MODALITA' DI SOSTA:
<input type="checkbox"/> LUNGO LA STRADA	<input type="checkbox"/> LIBERA (linee bianche)
<input type="checkbox"/> AREA PARCHEGGIO	<input type="checkbox"/> A TEMPO (linee bianche e disco orario)
<input type="checkbox"/> PARCHEGGIO SOTTERRANEO	<input type="checkbox"/> A TARIFFAZIONE (linee blu)

STALLI:

SEGNATI A TERRA

Allegato

Domanda di sosta - SCHEDA DI INDAGINE

Domanda di sosta - SCHEDA DI INDAGINE

RILEVATORE

NUMERO IDENTIFICATIVO DEL PARCHEGGIO

GIORNO 1

TOTALE		<i>Mattino</i>	<i>Pomeriggio</i>	<i>Sera</i>	
N° STALLI AUTO	<input type="text"/>	N° STALLI AUTO OCCUPATI	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N° STALLI BICI/MOTO	<input type="text"/>	N° STALLI BICI/MOTO OCCUPATI	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N° STALLI VEICOLI MERCI *	<input type="text"/>	N° STALLI VEICOLI MERCI * OCCUPATI	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N° STALLI BUS	<input type="text"/>				

GIORNO 2

TOTALE		<i>Mattino</i>	<i>Pomeriggio</i>	<i>Sera</i>	
N° STALLI AUTO	<input type="text"/>	N° STALLI AUTO OCCUPATI	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N° STALLI BICI/MOTO	<input type="text"/>	N° STALLI BICI/MOTO OCCUPATI	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N° STALLI VEICOLI MERCI *	<input type="text"/>	N° STALLI VEICOLI MERCI * OCCUPATI	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N° STALLI BUS	<input type="text"/>				

2.2. PRINCIPALI CRITICITÀ

2.2.1. Disponibilità di parcheggi, tasso di occupazione e modalità di rotazione

Si riportano qui i sunti cartografici dell'analisi di domanda di trasporto nella fase di indagine per quanto attiene alla disponibilità ed occupazione di aree parcheggio e parcheggi su strada nell'ambito centrale di Castellanza, dove si evidenzia la compresenza di funzioni residenziali e di attrattori di traffico: commercio (esercizi di vicinato), pubblico servizio (banca, posta, municipio, farmacia), istruzione (Univesità), sanità (clinica privata), pubblici esercizi.

La domanda di sosta nelle diverse ore della giornata – mattino, pomeriggio, sera - determina un utilizzo differenziato delle aree parcheggio e dei parcheggi su strada, con percentuali di utilizzo (tasso di occupazione) e modalità di rotazione differenziate per sub-ambiti e per orari della giornata.

Si è rilevata altresì una certa criticità legata alla domanda di sosta in ambito extracentro in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria FNM divenuta polo attrattivo posto in area periferica. Le criticità sono limitate ad alcune vie contermini alla nuova stazione. La realizzazione di ulteriori posti auto posizionati a ridosso della stazione tutt'ora in fase di completamento da parte di FNM, mitigheranno le attuali criticità. Sono tutt'ora in corso accordi tra le due amministrazioni volti a definire modalità gestionali per le aree in oggetto al fine di coordinare le modalità della sosta

Le criticità emerse nell'occupazione dei parcheggi possono così essere sintetizzate:

- parcheggi utilizzati / sotto utilizzati
con un grado di occupazione inferiore al 80% della capienza complessiva
- parcheggi con situazioni di saturazione
con un grado di occupazione pari a circa il 90-100% della capienza complessiva; per quanto attiene alle modalità di rotazione, in queste situazioni è rilevabile un turn-over degli spazi occupati, ma di scarso rilievo
- parcheggi con situazioni di criticità
con un grado di occupazione superiore alla capienza complessiva; in queste situazioni non è rilevabile un turn-over degli spazi occupati, si registra la presenza di auto in divieto di sosta (anche in prossimità dell'area parcheggio stessa) ed auto al di fuori degli spazi segnati.

Negli allegati alle pagine seguenti sono rappresentate le localizzazioni di tali situazioni di criticità rilevate nell'ambito centrale, oggetto di analisi, per quanto attiene al tasso di occupazione delle aree parcheggio.

Allegato Criticità – ambito centrale – mattino



Legenda		PARCHEGGI UTILIZZATI / SOTTO UTILIZZATI
		PARCHEGGI CON SITUAZIONI DI SATURAZIONE
		PARCHEGGI CON SITUAZIONI DI CRITICITA'

Al mattino (orario centrale dalle 9:00 alle 10:00) si registrano situazioni di saturazione con scarso turn-over degli spazi occupati o di criticità con casi di divieto di sosta nei pressi di forti attrattori di utenti quali Municipio, Università; in generale tale situazioni sono generate dalla sovrapposizione di funzioni in ambito centrale (commercio, servizi alla persona).

Allegato Criticità – *ambito centrale* – pomeriggio



Legenda		PARCHEGGI UTILIZZATI / SOTTO UTILIZZATI
		PARCHEGGI CON SITUAZIONI DI SATURAZIONE
		PARCHEGGI CON SITUAZIONI DI CRITICITA'

Al pomeriggio (orario centrale dalle 15:30 alle 16:30) si registrano situazioni di saturazione come rilevati al mattino, ma con tendenza alla diminuzione delle criticità. I punti nodali per la domanda di sosta restano i forti attrattori di utenti quali pubblici servizi, Università, commercio, servizi alla persona.

Allegato Criticità – *ambito centrale* – sera



Legenda		PARCHEGGI UTILIZZATI / SOTTO UTILIZZATI
		PARCHEGGI CON SITUAZIONI DI SATURAZIONE
		PARCHEGGI CON SITUAZIONI DI CRITICITA'

Alla sera e di notte (dalle 21:00 alle 22:00) lo scenario cambia e si rilevano situazioni di sottoutilizzo degli spazi negli stessi ambiti con segnalazioni critiche durante il mattino. Questo è dovuto al non utilizzo da parte dei residenti delle aree a servizio delle specifiche funzioni insediate in ambito centrale.

3. FASE VALUTATIVA

3.1. ANALISI DELLE PREVISIONI IN ATTO

La fase pre-progetto ha valutato la previsione di aree parcheggio allo studio da parte degli uffici comunali o attualmente in fase di progetto/realizzazione nell'ambito oggetto del presente Piano Particolareggiato della Sosta e, più in generale, in tutto il territorio comunale.

Inoltre, si è studiata la previsione a parcheggio di nuove aree all'interno dello strumento urbanistico comunale.

3.1.1 Aree parcheggio previste e in progetto

La previsione di nuove aree parcheggio nel territorio di Castellanza è concentrata all'interno degli ambiti di progettazione - piani attuativi in fase di realizzazione – come definiti all'interno dello strumento urbanistico vigente. In tali nuove aree, risultanti dalla realizzazione di comparti a standard, sono previsti parcheggi a servizio della residenza.

Sono previste specifiche aree a parcheggio localizzate nell'ambito centrale, aree contermini via Cantoni, e Via Matteotti.

4. FASE PROGETTUALE

4.1. PROGETTO DI REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA, GESTIONE E CONTROLLO

Il presente Piano Particolareggiato della Sosta ha come oggetto l'ambito centrale del territorio comunale.

Come definito in premessa al presente studio, tale ambito, attraversato da nord a sud dal corso dell'Olonza – che separa Castellanza, (posizionata ad ovest), da Castegnate, (posizionata ad est) - è il settore urbano caratterizzato dalla presenza della maggior concentrazione di attrattori di sosta; la presenza di numerose funzioni ed attività a carattere sia pubblico, sia privato a servizio del cittadino, sommandosi alla domanda di sosta residenziale, generano le maggiori criticità in tema di mobilità e sosta.

Il Piano, con l'obiettivo di perseguire la regolamentazione, la gestione ed il controllo della sosta, propone puntuali interventi di miglioramento e razionalizzazione della sosta in coerenza anche con nuovi assetti della mobilità, come definiti all'interno del Piano Generale del Traffico Urbano (introduzione di sensi unici).

Per incentivare l'offerta in situazioni critiche nell'ambito del centro, il progetto complessivo prevede, in dettaglio, le seguenti tipologie di intervento:

- nuovi spazi per la sosta;
- trasformazione di parcheggi esistenti, ovvero:
 - trasformazione della modalità di sosta;
 - razionalizzazione della disposizione;
- eliminazione di parcheggi esistenti.

Nel seguito, sono enunciati i principi guida che hanno ispirato le varie tipologie di intervento come prima enunciate.

Si rimanda all'elaborato grafico allegato al presente Piano per la descrizione dei punti nodali del progetto volto al miglioramento dell'offerta di sosta.

La graficizzazione dei singoli interventi comprende la previsione di nuovi spazi per la sosta la modifica dell'utilizzo/gestione degli spazi a parcheggio esistenti, individuando aree di sosta a pagamento ed, inoltre, la segnalazione delle modifiche all'assetto della mobilità (introduzione di nuovi tratti a senso unico di circolazione) laddove tali previsioni del Piano Generale del Traffico Urbano abbiano ricadute sulle scelte progettuali del Piano della Sosta.



Si vedano gli elaborati grafici

Elaborato 3.5 – Offerta di Sosta – Progetto – Intero territorio comunale

Elaborato 3.6 – Offerta di Sosta – Progetto – Ambito centrale

4.1.1. Individuazione di nuovi spazi per la sosta

A partire dal dato contingente dell'impossibilità fisica di destinare nuovi spazi urbani per la creazione di apposite aree parcheggio, la necessità di nuovi spazi per la sosta, maggiormente avvertita laddove si concentrano funzioni con alta concentrazione di utenti, viene puntualmente risolta con la creazione di nuovi spazi per la sosta lungo la carreggiata nei tratti stradali ove il P.G.T.U. prevede la circolazione a senso unico, o regolamentando la stessa mediante l'individuazione di aree con sosta a tempo o a pagamento. Viceversa dove è prevista una riqualificazione urbanistica dei luoghi si interviene predisponendo idonee aree di sosta.

Tali spazi a parcheggio, per la cui modalità di sosta si rimanda all'elaborato di Piano, devono essere segnati a terra per un miglior utilizzo degli spazi.

4.1.2. Individuazione degli spazi da sottoporre a nuove regolamentazioni

Da valutazioni specifiche emerse dall'analisi dei dati sull'occupazione della sosta nelle varie fasce orarie della giornata (mattina-pomeriggio-sera), come sintetizzate nel quadro analitico, in taluni ambiti specifici, congestionati nelle fasce di maggior concentrazione di utenti per l'assommarsi di specifiche funzioni urbane, viene proposta una nuova regolamentazione della sosta (sosta a tempo o sosta a pagamento) ove oggi è consentita la sosta libera, per incentivare il turn-over in presenza di poli attrattori.

4.1.3. Nuovo disegno di parcheggi esistenti

Appare fondamentale, in taluni specifici ambiti segnalati nella tavola di progetto, la trasformazione della disposizione di parcheggi esistenti volta alla razionalizzazione degli spazi ed al loro miglior utilizzo.

Si prescrive, dunque, il disegno degli stalli, per un più coerente utilizzo degli spazi lungo la carreggiata.

4.1.4. Eliminazione di spazi per la sosta

L'eliminazione di spazi per la sosta è pensata in situazioni in cui la sosta lungo la carreggiata appaia di particolare ostacolo alla circolazione stradale; è, tuttavia, da attuarsi solo nei punti urbani dove il progetto preveda anche nelle immediate vicinanze l'individuazione di nuovi spazi per la sosta, in modo che si tratti, nello specifico, di traslazione di spazi per la sosta, senza diminuzione dell'offerta (numero di stalli).

4.2. PRESCRIZIONI GENERALI

In una realtà complessa come è quella di Castellanza, con le problematiche emerse soprattutto in specifici settori urbani dell'ambito centrale, l'obiettivo principale del progetto allo studio è la razionalizzazione degli spazi a parcheggio esistenti per migliorarne l'utilizzo e garantire una fruizione allargata alle diverse tipologie di utenti (utenti dei servizi pubblici e privati in genere, clienti delle attività di commercio, residenti).

Dall'attenta osservazione delle modalità di sosta, confrontata con l'effettiva offerta di spazi a parcheggio (in aree proprie o lungo la carreggiata), si è evidenziata una criticità significativa determinata dalla non ordinata disposizione delle auto in sosta nelle sedi dove i singoli stalli non sono tracciati a terra. Nell'inventario allegato al presente studio, sono segnati, per i singoli parcheggi censiti, il numero di posti (anche in assenza di stalli segnati a terra); spesso, la disponibilità di parcheggi appare, tuttavia, limitata proprio a causa della mancanza di segnaletica a terra nei parcheggi a sosta libera.

Vale, dunque, quale prescrizione generale, la realizzazione di segnaletica orizzontale, per indicare gli stalli a terra, in modo da ottimizzare il parcheggio dei veicoli negli spazi disponibili.

Oltre tali criticità viene evidenziata la necessità di procedere con la razionalizzazione dell'uso degli stalli di sosta regolamentandoli con sosta a tempo e sosta a pagamento, al fine di garantire un turn-over degli stalli stessi e localizzare i veicoli in zone più periferiche della città.

4.3. TEMPI DI ATTUAZIONE E COSTI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Le opere descritte in precedenza hanno tempi di attuazione diversificati.

Hanno immediata possibilità di attuazione le indicazioni riguardanti l'individuazione degli spazi da sottoporre a nuove regolamentazioni (da sosta libera, a sosta a tempo) ed il nuovo disegno di parcheggi esistenti, così come quanto indicato nel paragrafo dedicato alle prescrizioni generali di Piano attinenti alla realizzazione di segnaletica orizzontale.

Viceversa, hanno modalità attuative da sincronizzare con i tempi di attuazione del P.G.T.U le opere quali l'individuazione di nuovi spazi per la sosta (e la conseguente eliminazione, in taluni casi, di spazi per la sosta esistenti), poiché tali scelte progettuali discendono da azioni del Piano per la mobilità dettate dal miglioramento della circolazione stradale e della sicurezza agli incroci; la possibilità prevista dal presente Piano di offrire spazi per la sosta lungo la carreggiata è condizionata dalla trasformazione di taluni tratti stradali da doppio senso di marcia a senso unico di circolazione e dei tempi di intervento nell'ambito di riqualificazione di aree sotto l'aspetto urbanistico.

I costi di realizzazione delle opere previste dal presente Piano Particolareggiato della Sosta appaiono di modesta entità per quelle di carattere immediato, in quanto limitate alla realizzazione di segnaletica a terra e posizionamento di nuova cartellonistica (per le aree a tempo).

Nel caso invece di interventi di riqualificazione della sosta che prevedono la regolamentazione della stessa con l'individuazione di aree a pagamento sarà sviluppato uno specifico progetto. Nell'ambito del progetto sarà dettagliato il piano economico gestionale. Si ritiene che lo stesso possa essere realizzabile per tappe che possono trovare attuazione in un tempo medio breve.

L'Amministrazione Comunale si riserva di integrare o modificare le zone a parcheggio a tariffa in relazione ad esigenze di interesse pubblico