

ELABORATO APPROVATO CON DELIBERAZIONE
C.C./G.M. N. 102 in data 22 DIC. 2011
resa esecutiva in data 22 DIC. 2011



INGEGNERIA
DEI
TRASPORTI S.p.A.

Via Cavour, 256
I-00184 Roma
Tel.: +39-06-4820350
Fax: +39-06-4824912
E-mail: itroma@itroma.com
www.itroma.com



Il Vice Segretario Generale
(Avv. GABRIELLA BRULLINI)

Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Civitavecchia

Protocollo n. 50233 del 22.09.2009



ee

ORIGINALE

Rapporto I Fase

Marzo 2010

ELABORATO APPROVATO CON DELIBERAZIONE
C.C./G.M. N. 216 in data 10/8/2011
resa esecutiva in data 10/8/2011



Il Vice Segretario Generale
(Avv. GABRIELLA BRULLINI)

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



SINCERT

Premessa

Il Comune di Civitavecchia, in data 15.09.2009 con Determinazione Dirigenziale n. 1829, ha affidato alla società I.T. Ingegneria dei Trasporti S.r.l. l'incarico per la redazione del Programma Urbano Parcheggi, secondo le indicazioni della Legge n. 122 del 24/03/1989 e del Decreto legislativo n. 285 del 30.04.1992.

Il Programma Urbano Parcheggi (PUP) è lo strumento attraverso il quale l'Amministrazione Comunale individua gli obiettivi e definisce le strategie di gestione della sosta, sia in termini di localizzazione delle aree da destinare a parcheggio, che in termini di programmazione degli interventi.

Nel definire le linee guida della politica della sosta che l'Amministrazione intende perseguire, il PUP si pone in stretto legame col Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), ovvero con l'insieme delle azioni di governo della mobilità promosse dalla Amministrazione Comunale (in corso di approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale). La gestione della sosta costituisce uno degli strumenti di controllo della circolazione, per cui il PUP integra e completa le scelte sulla sosta effettuate nell'ambito del PGTU (in corso di approvazione).

In linea generale, gli obiettivi principali che il Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Civitavecchia deve prefiggersi sono:

- ridurre l'afflusso dei veicoli privati nel centro urbano attraverso l'individuazione di una rete di parcheggi di scambio con sistemi di trasporto collettivo, urbano o extraurbano, posti a corona dell'area edificata;
- favorire la fluidità del traffico veicolare sulla principale viabilità cittadina, riducendo la sosta veicolare lungo le strade, e agevolare la fruizione di aree pedonali urbane o di zone a traffico limitato mediante una rete di parcheggi di relazione posti a corona dell'area centrale, lungo le principali direttrici di accesso al bacino centrale;
- liberare dalla sosta talune strade, destinandole all'esclusiva funzione di circolazione di veicoli (prevedendo eventuali corsie riservate al traffico di mezzi pubblici) distinguendole da quelle strade per cui è invece ammessa la duplice funzione (al fine di contribuire alla soluzione del problema della sosta);
- individuare zone di particolare rilevanza urbanistica (ai sensi della legge n.122/89) dove vietare la sosta gratuita e regolamentare quella a tempo illimitato;

- contribuire alla soluzione del problema della carenza di aree per la sosta stanziale, prevedendo la realizzazione di una rete di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati, da realizzarsi su aree pubbliche.
- destinare le risorse pubbliche alla costruzione di parcheggi di scambio per intercettare il flusso pedonale e incentivare l'uso dei mezzi pubblici, favorendo il decongestionamento dei centri urbani;
- facilitare la costruzione di parcheggi sotterranei riservati ai residenti (parcheggi pertinenziali) affidando ai comuni il ruolo di promotori;
- attribuire alle aree destinate al parcheggio la funzione di servizio pubblico, eventualmente da delegare ad un concessionario privato;
- rispondere alla domanda di sosta senza trascurare la qualità dell'ambiente;
- attuare la programmazione dei parcheggi in maniera graduale dando la possibilità ai comuni di realizzarla in modo efficace ed ai cittadini di adattarsi ai cambiamenti che questa comporta.

La metodologia adottata per la redazione del Programma Urbano Parcheggi di Civitavecchia è stata la suddivisione del lavoro in tre distinte fasi operative.

Nella prima fase, riportata nella presente relazione, è stata effettuata un'analisi dello stato attuale in termini di analisi demografica e socio-economica con particolare attenzione al parco veicolare comunale ed al tasso di motorizzazione privata.

E' stata effettuata, inoltre, un'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti e redatti in corso di approvazione. Ciò con il duplice scopo di porsi in continuità con l'insieme delle azioni di governo della mobilità promosse dall'Amministrazione Comunale e, soprattutto, di garantire uno sviluppo coerente e integrato dell'intero territorio comunale, orientando le scelte progettuali al rispetto dei vincoli e delle condizioni previste dalla normativa vigente per ciascuna delle zone in cui gli strumenti urbanistici articolano il territorio comunale. E' utile sottolineare, a tal fine, che la scrivente società ha redatto anche il Piano Generale del Traffico Urbano (in corso di approvazione).

A questa prima fase di lavoro, seguirà una seconda che come dalle indicazioni del disciplinare di gara, prevederà l'individuazione delle zone d'intervento con la relativa analisi della offerta e della domanda di sosta. In fase preliminare, saranno individuate le aree in cui svolgere le indagini tese alla individuazione della tipologia di domanda di sosta. Tale fase costituirà il punto di partenza sia per la definizione della domanda di sosta stanziale che per la definizione della domanda di sosta di relazione.



Occorre sottolineare che le indagini sulla sosta saranno condotte in giorni feriali tipo e in tre differenti fasce orarie. L'interrelazione tra la domanda e l'offerta di sosta consentirà di effettuare un bilancio ed individuare lo stato attuale della sosta in termini di fabbisogno e di problematiche principali da risolvere con la redazione del Programma Urbano Parcheggi.

Nella terza fase, infine, saranno individuati gli interventi da attuare nell'ambito del Programma Urbano Parcheggi. Gli interventi saranno tesi a localizzare le aree per il parcheggio pubblico in modo che siano accessibili da strade che abbiano, possibilmente, una diretta connessione con la viabilità principale urbana.

La società I.T. Ingegneria dei Trasporti S.r.l. ha curato tutte le attività per la redazione del PUP. Alla redazione della prima fase del Piano hanno partecipato l'arch. Miriam Maiorino e l'ing. A. Gabriella Meduri della I.T. Ingegneria dei Trasporti.



INDICE

Premessa.....	ii
INDICE.....	v
1 La disciplina urbanistica dei parcheggi	8
2 Individuazione dell'area d'intervento.....	10
3 Analisi dello stato attuale	18
3.1 Caratteristiche demografiche e socio-economiche	18
3.2 Parco veicolare	26
4 Strumenti di pianificazione territoriale	32
4.1 Gli interventi previsti dall'Amministrazione Comunale.....	32
4.1.1 Piano Regolatore Generale di Civitavecchia	32
4.1.2 Il Programma Triennale per le Opere Pubbliche	35
4.1.3 Piano Generale del Traffico Urbano	38
4.1.4 Piano Urbano della Mobilità del Comune di Civitavecchia	43
4.2 Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia	46
4.3 Piano Territoriale Provinciale Generale.....	48
4.4 Piano Territoriale Paesistico Regionale	52



INDICE DELLE FIGURE

Figura 2.1	Inquadramento generale dell'area di studio	15
Figura 2.2	I poli attrattori nel territorio comunale	16
Figura 2.3	Schema di circolazione attuale	17
Figura 3.1	Crescita della popolazione del Comune di Civitavecchia- Anni 1991-2009 Fonte: Istat 1991-2001e Demo Istat 2009	18
Figura 3.2	Numero di famiglie suddiviso per numero di componenti nel Comune di Civitavecchia. Fonte: Istat 2001	20
Figura 3.3	Numero di famiglie suddiviso per tipologia di località abitate nel Comune di Civitavecchia. Fonte: Istat 2001	20
Figura 3.4	Densità di popolazione nel Comune di Civitavecchia. Istat 2001	21
Figura 3.5	Addetti alle unità locali delle imprese e delle istituzioni nel Comune di Civitavecchia. Fonte: Istat 1991-2001	22
Figura 3.6	Densità di addetti nel Comune di Civitavecchia. Istat 2001	23
Figura 3.7	Addetti per sezioni di attività economica nel Comune di Civitavecchia Fonte: Istat 2001	24
Figura 3.8	Località abitate nel Comune di Civitavecchia. Istat 2001	25
Figura 3.9	Numero di autovetture e di veicoli totali nel Comune di Civitavecchia dal 1999 al 2008. Fonte: ACI	26
Figura 3.10	Composizione percentuale del parco veicolare del Comune di Civitavecchia nel 2008. Fonte: ACI	28
Figura 3.11	Tasso di motorizzazione del territorio comunale, provinciale, regionale e nazionale nel 2008. Fonte: elaborazioni su dati ACI e Demo Istat 2008	30
Figura 3.12	Composizione del parco autovetture del Comune di Civitavecchia nel 2008. Fonte: elaborazioni su dati ACI	31
Figura 4.1	Interventi previsti dall'Amministrazione Comunale. Viabilità, parcheggi e progetti urbani	37
Figura 4.2	Interventi relativi alla sosta veicolare previsti dal PGTU per il Comune di Civitavecchia	42
Figura 4.3	Interventi riguardanti la sosta previsti dal PUM del Comune di Civitavecchia	45
Figura 4.4	Interventi previsti per il Porto di Civitavecchia	47

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 3.1	Composizione del parco veicolare nel Comune di Civitavecchia tra il 1999 ed il 2008. Valori assoluti. Fonte: ACI	27
Tabella 3.2	Composizione del parco veicolare nel Comune di Civitavecchia tra il 1999 ed il 2008. Valori percentuali. Fonte: ACI	27
Tabella 3.3	Tasso di motorizzazione del Comune di Civitavecchia tra il 2001 ed il 2008. Fonte: elaborazioni su dati ACI e Demo Istat 2001-2008	28
Tabella 3.4	Numero di veicoli per nucleo familiare nel Comune di Civitavecchia tra il 2003 ed il 2003. Fonte: elaborazioni su dati ACI e Demo Istat 2001-2008	30



1 La disciplina urbanistica dei parcheggi

Nella redazione del Programma Urbano Parcheggi (PUP) esiste la possibilità di operare in variante rispetto alle previsioni urbanistiche, nel caso in cui si individuino siti che si ritiene utile possano essere destinati a parcheggi.

Pertanto, dal punto di vista burocratico-amministrativo, la procedura di approvazione di un PUP, nel caso in cui si ritenga di destinare a parcheggi nuove aree, può diventare più complessa di quella di un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) in quanto richiede una fase di approvazione da parte della Regione, indispensabile per il passaggio finale dell'adozione. Il PUP, consentendo di operare in variante rispetto agli strumenti urbanistici vigenti, aumenta notevolmente le possibilità di attuazione rispetto al PGTU.

La disciplina urbanistica in materia di parcheggi è principalmente definita dalla legge 122/89 che ha reso obbligatoria, per le maggiori città italiane una fase di programmazione delle scelte di politica della sosta, formalizzata nella redazione del Programma Urbano dei Parcheggi.

Il PUP costituisce uno strumento di pianificazione congiunta trasporti - urbanistica e rappresenta uno strumento urbanistico di attuazione con natura di variante ai piani urbanistici vigenti, nel caso questi ultimi prevedano interventi in contrasto. L'approvazione del PUP costituisce dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere da attuare a condizioni che il programma comprenda l'aggiornamento dello strumento urbanistico vigente.

Dall'analisi di questa normativa emerge una prima differenza tra due tipologie di parcheggio, in base alla destinazione di uso:

- il parcheggio pertinenziale;
- il parcheggio pubblico.

Con riferimento a questa prima distinzione tra parcheggi pubblici e privati bisogna rilevare che i parcheggi pertinenziali, quelli cioè connessi alla residenza, risultano regolati per la prima volta dall'art. 3 del Decreto Ministeriale n. 1444 del 2 aprile 1968, inseriti tra gli altri standard urbanistici. In particolare questo Decreto Ministeriale stabiliva che per ogni abitante, insediato o da insediare, occorresse prevedere 2,5 mq di aree per parcheggi.

La legge 122/89 fa esplicito riferimento sia ai parcheggi privati che ai parcheggi pubblici.



L'art. 2 della legge 122/89 definisce il meccanismo procedurale in base al quale le quantità minime da destinare a parcheggi possono essere aggiornate. Lo standard è definito come un minimo sotto il quale non si può andare, non rappresenta un massimo insuperabile, pertanto le opere che contribuiscono a formarlo non possono essere assoggettate alla regolamentazione urbanistico-edilizia ordinaria. In questa stessa legge, inoltre, si stabilisce che nelle nuove costruzioni e nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbano essere riservati appositi spazi a parcheggi in misura non inferiore a 1 mq per ogni 3 mc di costruzione.

Secondo la legge 122/89 il PUP deve essere approvato dalle Regioni.

Le possibilità utilizzate dalla legge 122/89 per la realizzazione di parcheggi nelle aree pubbliche, che si configurano come costruzioni autonome e indipendenti, sono almeno tre:

- progettazione, esecuzione e gestione dei parcheggi direttamente da parte dei Comuni;
- concessione di costruzione e di gestione dei parcheggi ai privati con contestuale cessione agli stessi dell'area o del sottosuolo in concessione amministrativa;
- concessione dell'area o del sottosuolo a privati in diritto di superficie.



2 Individuazione dell'area d'intervento

Il Programma Urbano Parcheggi comporta la riorganizzazione della sosta nel territorio del Comune di Civitavecchia. L'area di studio, quindi, copre l'intero territorio comunale, ovvero è compresa tra il fiume Mignone a nord ed il fiume Marangone a sud.

Il Comune di Civitavecchia dista circa 70 km Roma e rappresenta il punto più a nord della Provincia sul litorale laziale, in un territorio caratterizzato nell'antichità da numerosi insediamenti etruschi. Esso confina a nord-est con il Comune di Tarquinia (VT), ad est con il Comune di Allumiere (RM), a sud con il Comune di Santa Marinella (RM) ed ad ovest con il mar Tirreno (Figura 2.1).

Il territorio comunale, caratterizzato da modesti rilievi interni e dalla presenza di numerosi piccoli fiumi e fossi che hanno origine nella zona montuosa della Tolfa, è diviso amministrativamente in tre frazioni: Aurelia, La Scaglia e Campo dell'Oro.

Anche se l'agricoltura non rappresenta, in termini di addetti e unità locali, una delle attività economiche dominanti, la superficie destinata alla coltivazione è ancora molto estesa e pari a circa il 46% dell'intero territorio comunale. L'uso dei terreni è fortemente orientato ai seminativi, con più del 60% del terreno, mentre prati permanenti e pascoli e coltivazioni permanenti coprono rispettivamente il 34% e il 5% circa. Il 15 % circa del territorio è occupato da zone boschive e circa l'8% da vegetazioni arbustive ed erbacee (Rapporto Ambientale del Comune di Civitavecchia 2006).

Il Comune di Civitavecchia è caratterizzato da una elevata attività industriale. Gli insediamenti industriali occupano circa il 6% del territorio comunale, una percentuale considerevole se paragonata alla media regionale (1,78%). Accanto alle due centrali termoelettriche dedicate alla produzione, distribuzione ed al trasporto di energia (fino a poco tempo fa erano tre, ma la centrale di Fiumaretta, a carbone, è in fase avanzata di demolizione), si trova un vecchio cementificio (in disuso, ma ancora parzialmente funzionante) ed il Porto con annesso, nella parte nord, l'Interporto e tutte strutture ad esso connesse. Si sono inoltre sviluppate nel territorio comunale attività produttive di tipologie diverse, con insediamenti per lo più a carattere artigianale, di grossisti ed altri operatori con tipologie merceologiche molto differenziate.

Il Porto commerciale di Civitavecchia, sito nella parte storica della città, è legato principalmente al settore terziario-produttivo. Al suo interno il Porto è dotato di 2 ampi parcheggi. Il Porto "Riva di Traiano", sito nella parte sud della città ha invece carattere turistico ed ha a disposizione circa 1.100 posti auto individuali interni ed un ampio parcheggio esterno per i visitatori.

A nord del centro abitato è presente l'Interporto connesso direttamente alle attività del Porto. Il Porto di Civitavecchia, grazie al nuovo Piano Regolatore Portuale ha ampliato il traffico commerciale raggiungendo due milioni di tonnellate di merci di massa. Il Porto si è anche imposto come scalo crocieristico, affermandosi come principale Porto del Mediterraneo con circa 2.000.000 di passeggeri movimentati. Le "Autostrade del mare" rappresentano anche un'importante alternativa al trasporto su gomma per la movimentazione delle merci.

Le aree urbanizzate sono concentrate soprattutto nella fascia costiera, più dense intorno al centro storico mentre verso la costa si sviluppano gli insediamenti a carattere residenziale discontinui, fino alla zona sud della città. L'entroterra, presenta un'urbanizzazione più contenuta fino ad assumere un carattere di insediamento residenziale sparso in prossimità dell'autostrada A 12 Roma-Civitavecchia. Gli insediamenti industriali sono concentrati soprattutto a nord.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità, si ripropone di seguito la classificazione funzionale effettuata nell'ambito del PGTU. In ambito urbano, rispetto agli circa 100 km di rete stradale monodirezionale, sono stati classificati:

- circa 16 km di autostrada;
- circa 7 km di strade di scorrimento;
- circa 27 km di strade interquartiere
- circa 23 km di strade quartiere;
- circa 30 km di strade locali.

Di seguito sono riportate le principali arterie stradali raggruppate secondo la classificazione prima introdotta:

- *autostrada*, rappresentata dall'autostrada A12 Roma-Civitavecchia per i traffici di lunga percorrenza;
- *strade urbane di scorrimento*, rappresentata dal Raccordo Autostradale Civitavecchia-Orte, di collegamento diretto con il Porto di Civitavecchia;
- *strade urbane interquartiere*, rappresentate dalla viabilità tangenziali al centro urbano quale il tratto della via Aurelia sud dall'innesto dell'uscita dall'Autostrada A12 che rappresenta l'accesso al Porto da sud. L'asse costituito da via Castronuovo, viale Baccelli, via Roma, via Isonzo fino all'aggancio con il raccordo Autostradale Civitavecchia-Orte. La tangenziale esterna rappresentata da via Lepanto, via Mediana (che collega la zona sud-ovest con la zona nord-est della città), via Molinari. Il proseguimento di via

di Tarquinia fino alla via Aurelia nord per il tratto all'interno del centro abitato. Via Terme di Traiano (che rappresenta il collegamento con la zona interna di Tolfa, Cerveteri e i monti della Tolfa) e la via Braccianese Claudia fino all'Autostrada A12;

- *strade urbane di quartiere*, quali viale delle Vittorie, viale Garibaldi, Corso Marconi, Corso Centocelle, viale Matteotti, viale Europa, viale Togliatti, via dell'Immacolata, nella zona centrale, e via Adige, viale A. De Gasperi, via del Guastatore del Genio fino all'A12, viale Lazio, Strada del Cataletto Rosso fino all'A12, viale delle Sterlizie, via A. Novello, via San Gordiano e tutte le strade a servizio di ambiti urbani molto più limitati rispetto a quelli lungo i quali si sviluppano le strade di scorrimento ed interquartiere;
- *strade urbane locali*, sono tutte le restanti strade a servizio di quelle zone (o comparti) delimitate dagli assi della viabilità interquartiere e di quartiere. Consentono l'accesso agli edifici della zona per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari ma non dovrebbero permettere l'attraversamento della zona stessa.

Le problematiche principali legate al traffico veicolare nel Comune di Civitavecchia riguardano gli elevati flussi veicolari che inducono ad uno stato critico parte della rete stradale comunale. Di seguito vengono riportate alcune considerazioni sul deflusso veicolare basandosi sulle simulazioni effettuate nell'ambito del PGTU.

In particolare, per la mobilità di attraversamento nord-sud, la via Aurelia risulta l'asse stradale maggiormente utilizzato unitamente all'asse di viale Baccelli-via Roma-via Isonzo e all'asse di viale Morandi-via Lepanto-via Rodi-via Molinari, mentre, per la mobilità di penetrazione da est, l'asse maggiormente utilizzato risulta essere via Terme di Traiano.

L'asse della via Aurelia, che attraversando l'intero territorio comunale da sud a nord parallelamente alla costa muta più volte denominazione, nell'ora di punta della mattina, è interessato da un minimo di 1.000 veicoli equivalenti (all'altezza di viale Novello) ad un massimo di circa 2.600 veicoli equivalenti (all'altezza di viale Lazio). In particolare, tale asse risulta interessato, oltre che dal traffico interno al Comune, anche dai flussi veicolari in accesso a Civitavecchia e provenienti dall'uscita sud dell'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia e dai Comuni limitrofi più a sud come Santa Marinella.

Per quanto riguarda l'asse viale Baccelli-via Roma-via Isonzo, che collega via Castronovo con Porta Tarquinia, i flussi maggiori sono stati registrati lungo viale Baccelli. In termini complessivi, viale Baccelli presenta flussi dell'ordine degli 800 veicoli equivalenti in direzione via Matteotti, con punte che raggiungono i 1.100 veicoli equivalenti in prossimità di via Benci e Gatti e via Annovazzi.

Per quanto riguarda la Mediana, asse longitudinale di particolare importanza, costituito dagli assi stradali di via Morandi, via Lepanto, via Rodi e via Molinari e collegante il centro direttamente con l'area industriale di Civitavecchia, risultano flussi veicolari compresi tra circa 600 e circa 800 veicoli equivalenti in direzione nord e da circa 700 veicoli equivalenti in direzione sud

Per quanto riguarda via Terme di Traiano, l'asse trasversale maggiormente utilizzato per l'accesso alla città da est, occorre evidenziare come i flussi veicolari provenienti dall'esterno si mantengano estremamente elevati fino alla Mediana, superata la quale si riducono sensibilmente

Nell'area centrale, la restante viabilità non evidenzia particolari problematiche di circolazione, eccezion fatta per alcune strade locali nell'area compresa tra viale Baccelli, Corso Centocelle e viale Garibaldi/viale della Vittoria, che comunque, non pregiudicano la circolazione circostante.

Civitavecchia è dotata di un servizio di trasporto pubblico urbano costituito da 8 linee ed una navetta che servono l'intero territorio comunale. Il servizio è gestito dalla società Etruria Trasporti e Mobilità S.p.A (ETM). Il trasporto pubblico su gomma extraurbano è assicurato dal servizio gestito dalla COTRAL S.p.A. e collega il Comune di Civitavecchia con i Comuni limitrofi (Allumiere, Barbarano Romano, Bassano Romano, Blera, Bracciano, Canale Monterano, Canino, Cerveteri, manziana, Montalto di Castro, Monte Romano, Oriolo Romano, Santa Marinella, Tarquinia, Tolfa, Tuscania, Valentano, Vejano) con Viterbo e con la Capitale.

Civitavecchia risulta ben collegata attraverso le linee ferroviarie. La Stazione Ferroviaria di Civitavecchia è posta sull'asse Genova-Roma. Gestita dalla RFI, con un elevato numero di passeggeri (circa 3.200.000 passeggeri/annui), è anche capolinea del servizio regionale FR5 della Provincia di Roma, con collegamenti ogni 30 minuti da e per la Capitale (stazione di Roma Termini). La stazione è dotata inoltre di uno scalo merci, utilizzato per il trasporto delle merci provenienti dal vicino Porto. Attualmente nei pressi della stazione sono presenti due parcheggi, di circa 200 e 600 posti auto (quest'ultimo ha carattere temporaneo).

Negli ultimi anni l'Amministrazione Comunale ha realizzato, ed ha in atto, la copertura della trincea ferroviaria, soprattutto in corrispondenza del centro storico, destinando le aree recuperate a parcheggi a raso ed a spazi pubblici attrezzati. Tali interventi consentono di riconnettere l'intero tessuto urbano e di restituire parte degli spazi pubblici ai residenti.

Le infrastrutture viarie maggiormente interessate da attività commerciali e terziarie, nella zona centrale di Civitavecchia, sono Viale Marconi, via Andrea Doria e via Risorgimento. Lungo via Andrea Doria è localizzato il mercato comunale e via Risorgimento è caratterizzata dalla presenza di diverse attività commerciali.

Numerose sono le attività di interesse territoriale presenti nel Comune di Civitavecchia come il tribunale, il carcere, l'ospedale, oltre che il Porto e l'Interporto. La maggior parte delle attività di attrazione/generazione di traffico pedonale/veicolare sono concentrate principalmente nella zona centrale della città (Figura 1.2).

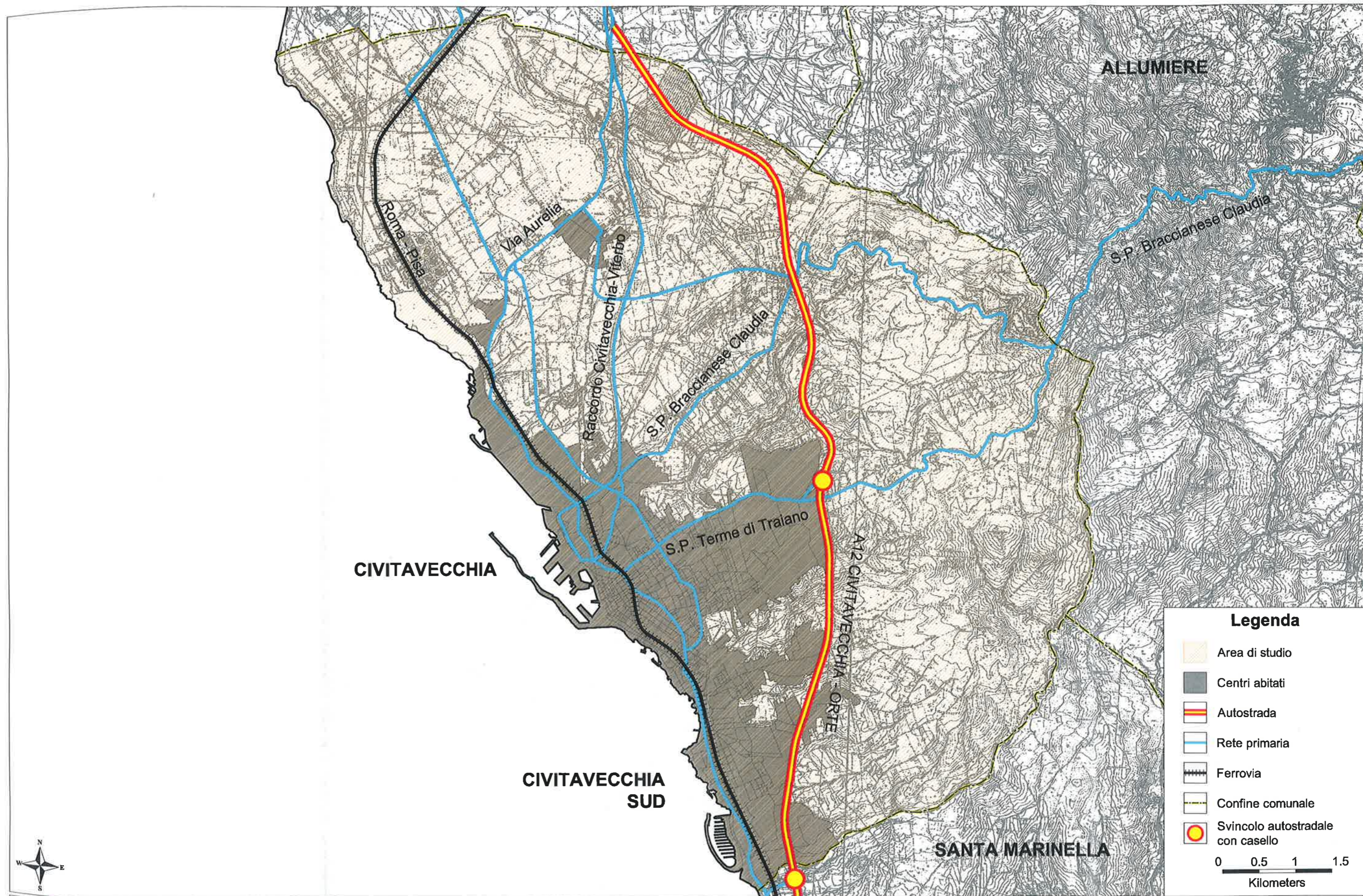
A Civitavecchia la sosta si presenta diffusa in maniera capillare e spesso disordinata su tutto il territorio urbano, colonizzando gli spazi stradali. Un fenomeno che in parte è determinato dall'assenza, in alcune aree, di una specifica organizzazione e regolamentazione, in parte dalla propensione dei cittadini ad effettuare tutti gli spostamenti in automobile; questa abitudine sviluppa una domanda generalizzata di spazi, che alimenta ulteriormente il fenomeno della sosta disordinata e non regolare.

Il Comune di Civitavecchia è caratterizzato dalla presenza di parcheggi a pagamento soprattutto nel centro della città. I parcheggi in linea ed a spina si sviluppano lungo le arterie principali (Corso G. Marconi, viale Garibaldi, via Cialdi) o nei pressi di alcune piazze del centro (P.zza XXIV Maggio, P. zza V. Emanuele, Largo Cavour). Il numero totale dei parcheggi a pagamento nel centro di Civitavecchia è di circa 420 posti auto. Un elevato numero di parcheggi a pagamento è localizzato in Piazza XXIV Maggio e via Roma (con circa 90 ed 80 posti auto rispettivamente). Altre aree di sosta sono localizzate presso la Caserma Stegheer ed il "Parking Feltrinelli", con 200 posti d'auto ed a pagamento con gestione privata.

Per quanto riguarda la sosta residenziale, in periferia i fabbricati adibiti a civile abitazione, quasi tutti di recente costruzione, sono o dovrebbero essere dotati di garage-box auto, almeno nella misura (quasi sempre insufficiente) di un posto auto per famiglia. Inoltre, le dimensioni della sede stradale ed i più ampi spazi disponibili consentono di fruire di suolo pubblico in quantità sufficiente a soddisfare la domanda, pertanto il problema parcheggio, se si pone, è solo in relazione ad una mancanza di opportuna regolazione. Diverso è il caso del centro urbano e della zona periferica, aree nelle quali la dotazione di box auto è assai ridotta rispetto alle esigenze, e l'unica soluzione al problema della sosta residenziale è costituita dall'utilizzazione del suolo pubblico, che diviene spazio conteso, non sufficiente e spesso anche a rischio.

Recentemente è stato realizzato il nuovo parcheggio del Bricchetto (si tratta di un parcheggio provvisorio) con 600 posti auto, 200 posti riservati ai motocicli e 16 ai disabili. Il parcheggio è caratterizzato da sosta libera.

La restante offerta di sosta su strada nel centro della città è libera.



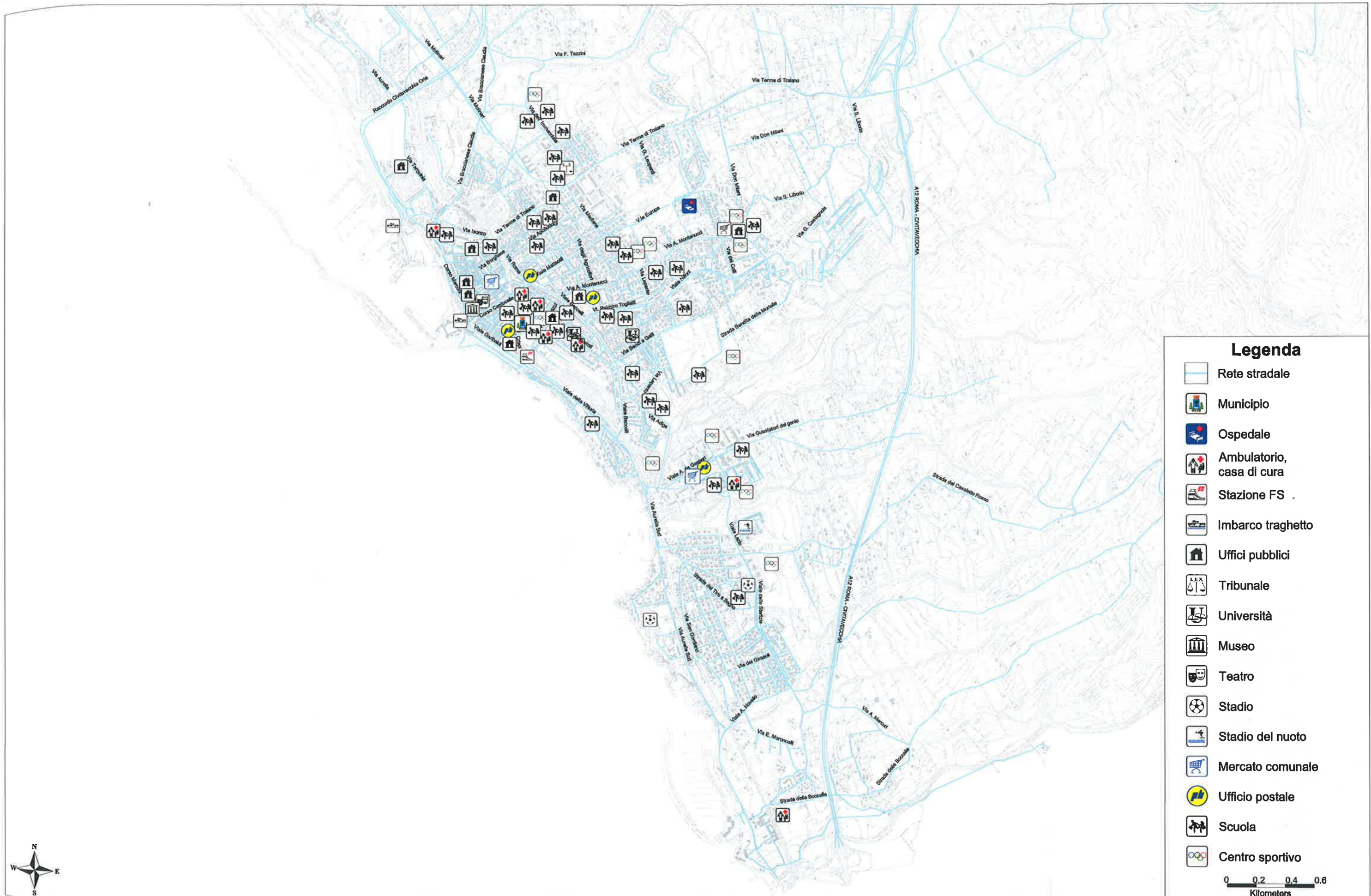
PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Inquadramento generale dell'area di studio



Figura 2.1

Marzo 2010



Legenda

-  Rete stradale
-  Municipio
-  Ospedale
-  Ambulatorio, casa di cura
-  Stazione FS
-  Imbarco traghetto
-  Uffici pubblici
-  Tribunale
-  Università
-  Museo
-  Teatro
-  Stadio
-  Stadio del nuoto
-  Mercato comunale
-  Ufficio postale
-  Scuola
-  Centro sportivo

0 0.2 0.4 0.6
Kilometers



PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

I poli attrattori nel territorio comunale



Figura 2.2

Marzo 2010



PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Schema di circolazione attuale



Figura 2.3

Marzo 2010

3 Analisi dello stato attuale

3.1 Caratteristiche demografiche e socio-economiche

Al fine ricostruire lo stato attuale come base di riferimento per lo sviluppo delle attività successive del Programma Urbano Parcheggi, è stata condotta un'analisi demografica e socio-economica dell'area di studio. In particolare, sono stati raccolti ed analizzati i dati relativi alla popolazione residente, alle imprese e agli addetti nel Comune di Civitavecchia. I dati utilizzati sono quelli del Censimento Istat 2001 e del Bilancio Demografico Mensile Demo Istat relativo all'anno 2009.

Il Comune di Civitavecchia, risulta avere una popolazione pari a circa 52.300 abitanti totali nel 2009 (Demo Istat, Bilancio Demografico Mensile-Gennaio 2010). Di questi, circa 25.000 abitanti sono maschi e circa 27.300 sono femmine.

L'estensione territoriale del Comune di Civitavecchia è pari a circa 73 kmq. La densità abitativa è pari a circa 720 ab/kmq. Dal Bilancio Demografico Demo Istat, si evince che la crescita totale della popolazione ha registrato una diminuzione nel 2001 pari a circa il 2,5% per poi registrare un trend di crescita positivo nel 2009 pari al 4,4% (Figura 3.1).

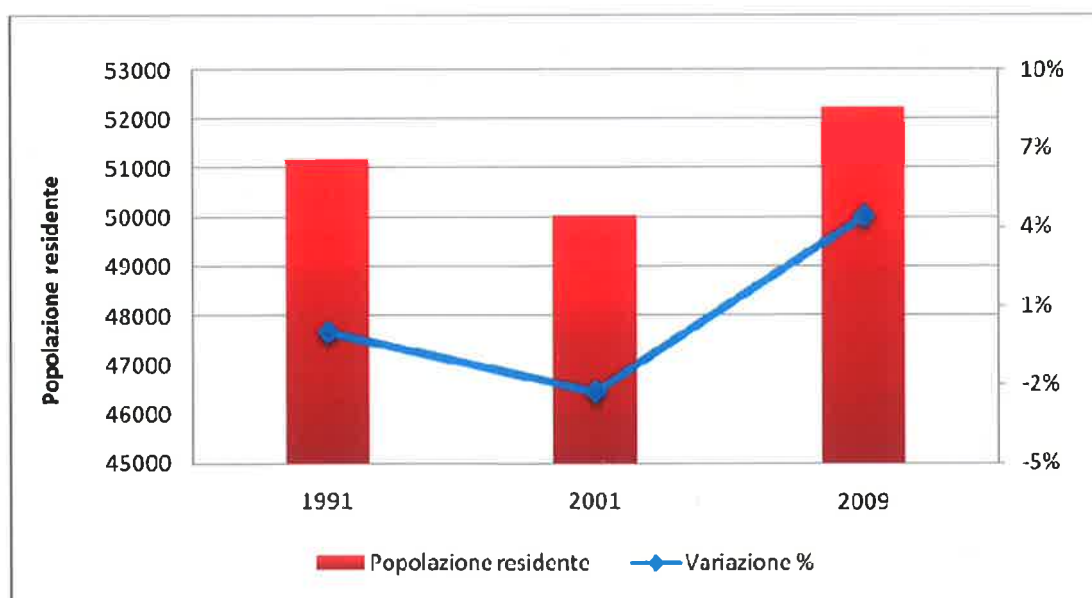


Figura 3.1 Crescita della popolazione del Comune di Civitavecchia- Anni 1991-2009 Fonte: Istat 1991-2001e Demo Istat 2009



La Figura 3.2 evidenzia come la fascia di età più rilevante nella popolazione residente del Comune di Civitavecchia sia quella compresa tra i 35 e i 64 anni con oltre 26.400 abitanti, pari a circa il 43% dell'intera popolazione residente. La fascia d'età in età scolare, compresa tra i 0 ed i 14 anni, comprende circa 7.200 unità che rappresentano il 14% circa della popolazione totale.

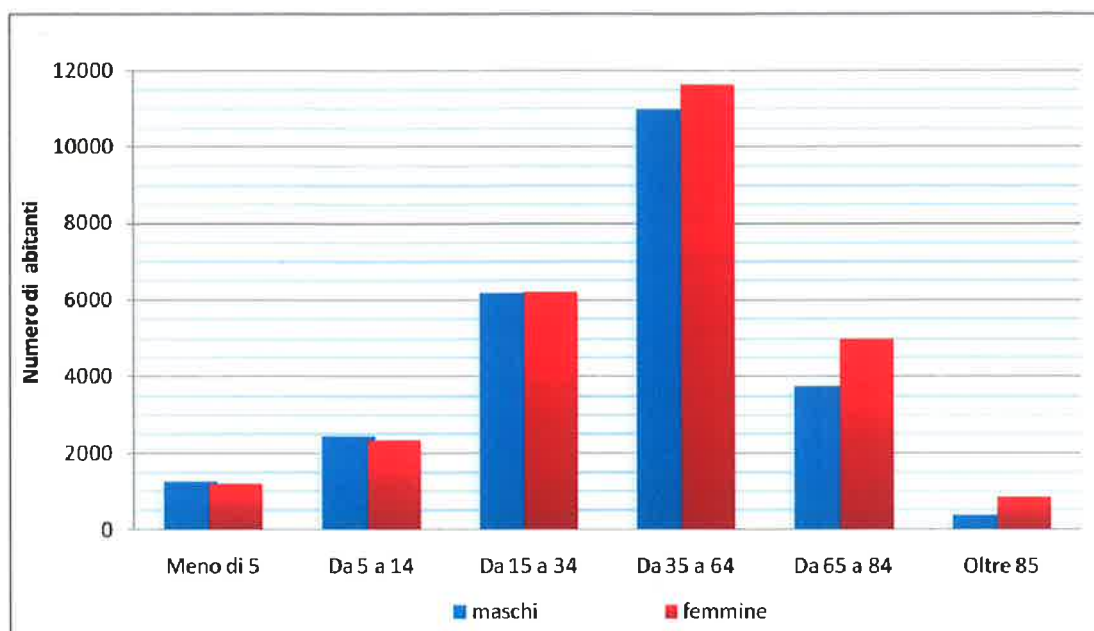


Figura 3.2 Popolazione residente per classe di età nel Comune di Civitavecchia 2009- Fonte: Demo Istat, Bilancio Demografico Mensile-Gennaio 2010

La fascia di età compresa tra i 15 ed i 34 anni è costituita da oltre 12.400 persone pari a circa il 24% del totale dei residenti. La fascia di età compresa tra i 65 e gli 84 anni è costituita da circa 8.700 persone pari a circa il 17% del totale dei residenti. Infine, le persone con più di 85 anni rappresentano circa il 2,5% della popolazione.

Gli abitanti sono distribuiti in circa 18.000 famiglie con una media per nucleo familiare di 2,74 componenti (Figura 3.2).

Si osserva che la tipologia di nucleo familiare più diffusa è quella costituita da 2 persone (27% rispetto al numero totale di famiglie). Analizzando inoltre la distribuzione dei nuclei familiari per tipologia di località abitata, si riscontra che circa il 97% delle famiglie abita nel centro abitato (Figura 3.3).

Le abitazioni sono circa 20.000 per 4.400 edifici ed una superficie media di 88,03 mq/abitazione (Istat 2001).



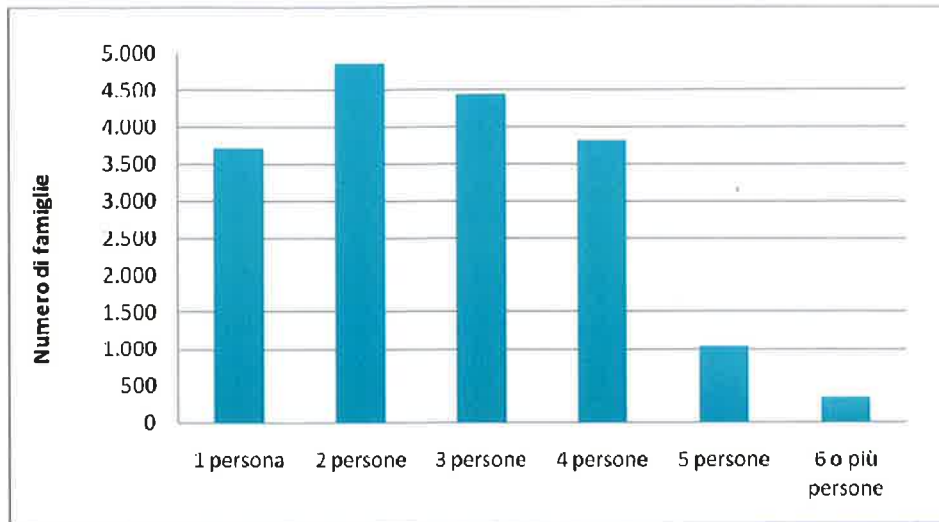


Figura 3.2 Numero di famiglie suddiviso per numero di componenti nel Comune di Civitavecchia. Fonte: Istat 2001

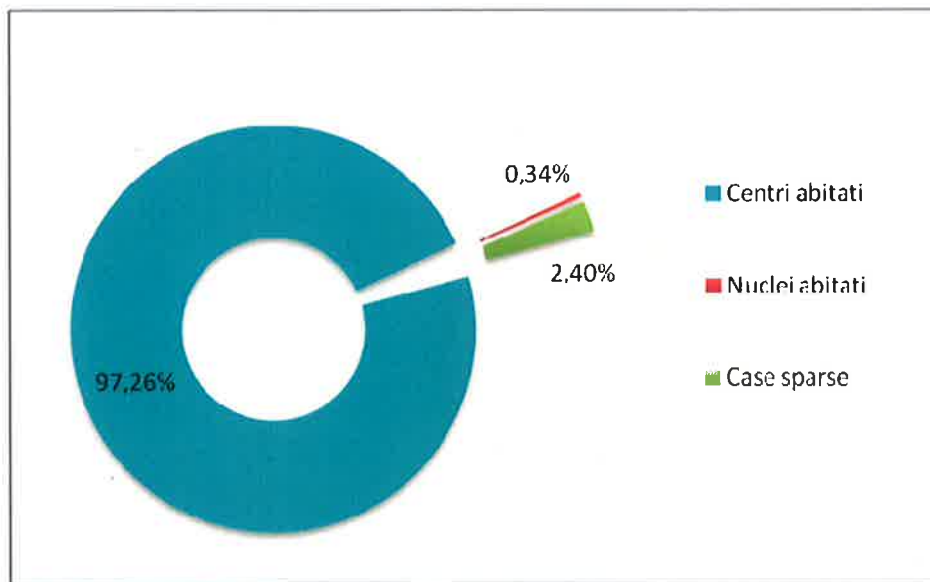
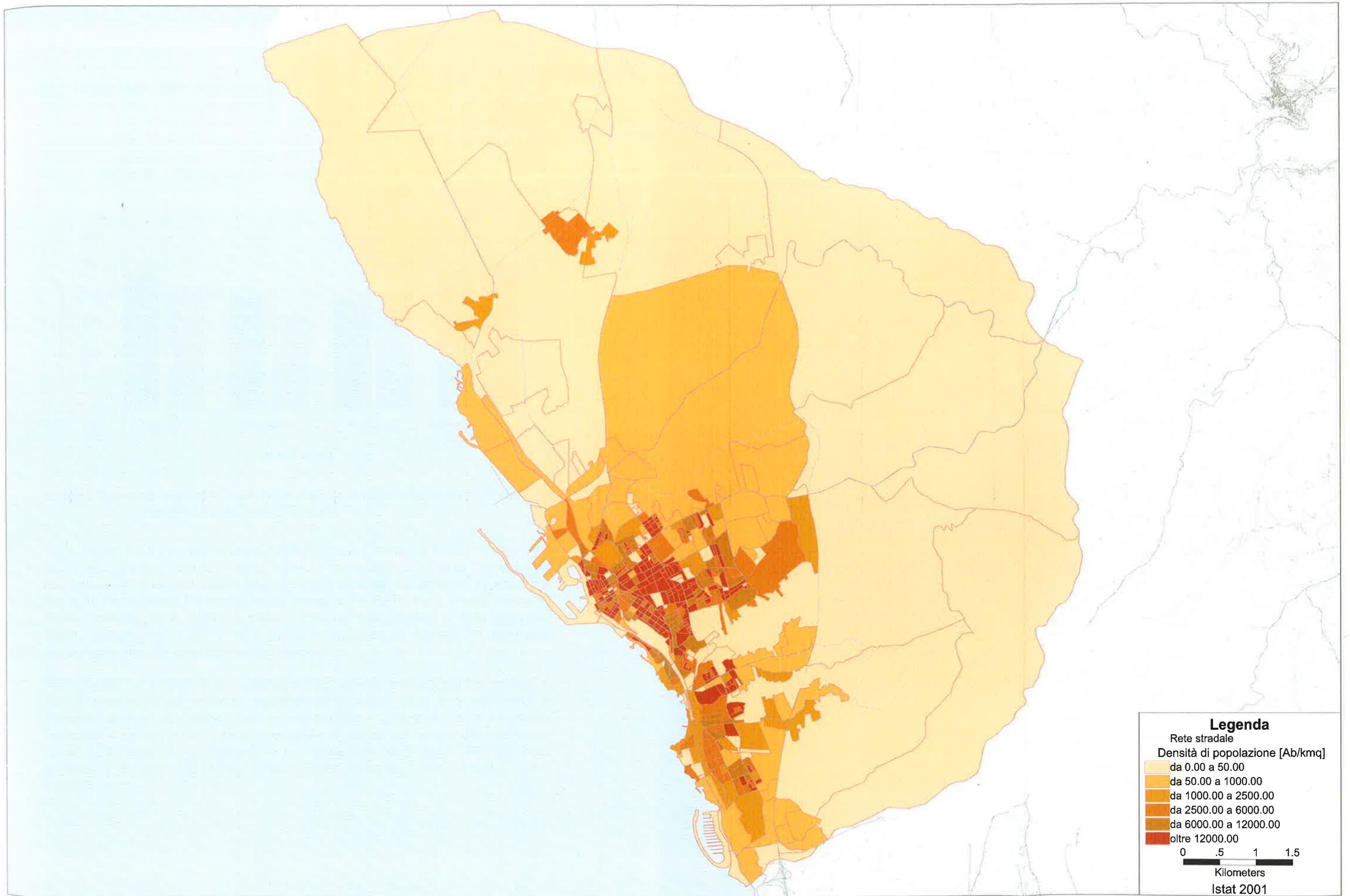


Figura 3.3 Numero di famiglie suddiviso per tipologia di località abitate nel Comune di Civitavecchia. Fonte: Istat 2001

Nella Figura 3.4 è riportata la densità di popolazione residente nel Comune di Civitavecchia (Istat 2001). Analizzando la distribuzione sul territorio della popolazione residente, si osserva, come già precedentemente effettuato, come essa sia distribuita con una densità molto elevata nel centro a ridosso dell'area portuale ed, in particolare, nell'area contigua all'asse longitudinale viale Baccelli e compresa tra via Apollodoro e via Morandi. In quest'area sono inoltre concentrate attività scolastiche, sanitarie e commerciali.





PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Densità di popolazione nel Comune di Civitavecchia. Istat 2001



Figura 3.4

Marzo 2010

Dal Censimento 2001 scaturiva, nel Comune di Civitavecchia, un tasso di occupazione pari a 39,06, un tasso di disoccupazione del 15,62% ed un tasso di attività pari a 46,30. Il numero totale di addetti nel 2001 era pari a circa 18.500 con un trend positivo rispetto al decennio precedente, in cui, il numero di addetti era pari a 18.000, registrando una variazione del 2,5% (Figura 2.5). Erano presenti sul territorio comunale 4.176 imprese e 411 unità locali delle istituzioni.

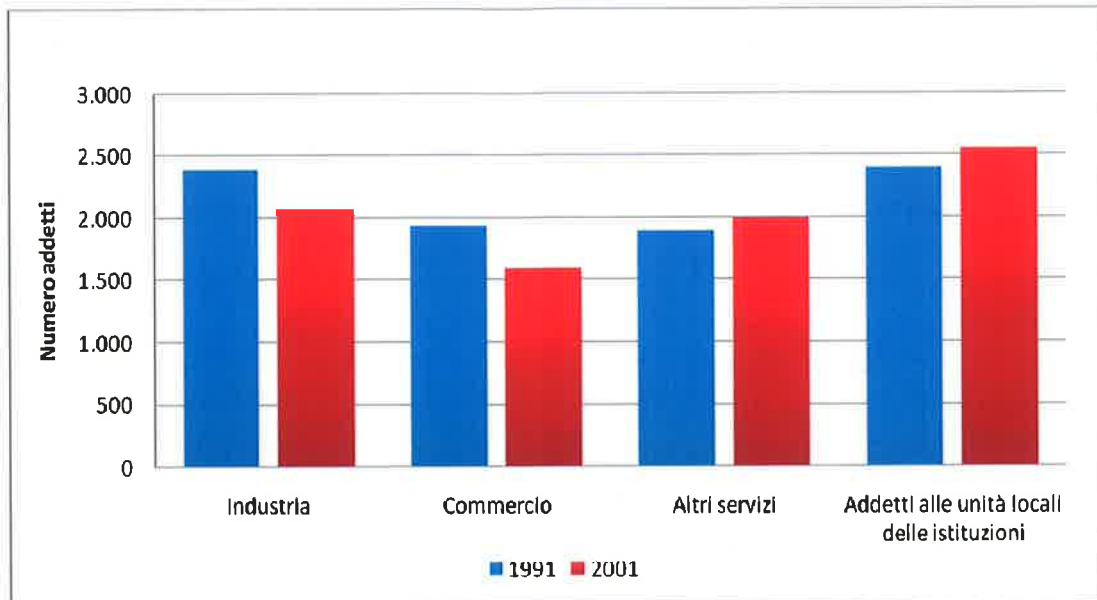
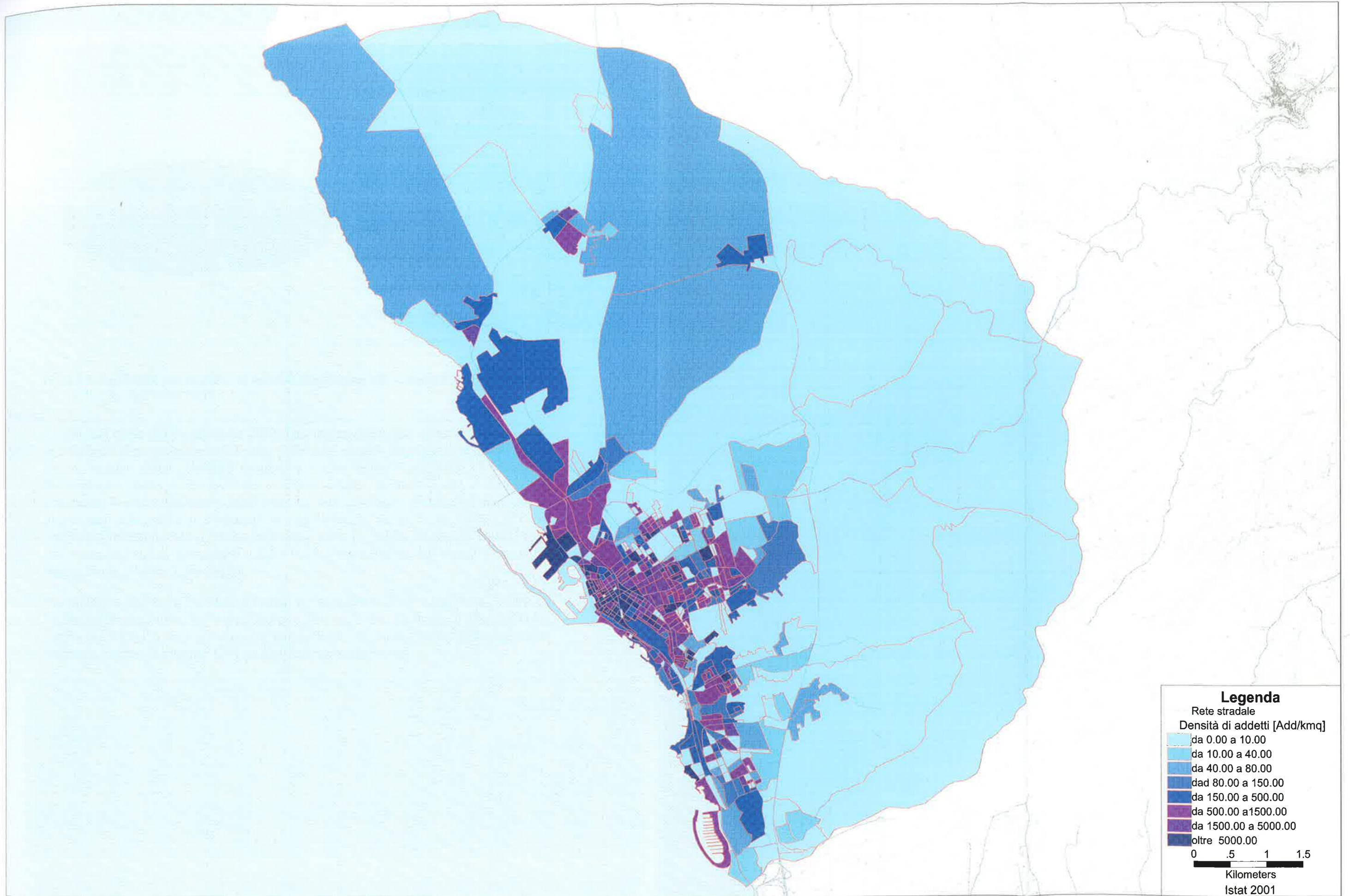


Figura 3.5 Addetti alle unità locali delle imprese e delle istituzioni nel Comune di Civitavecchia. Fonte: Istat 1991-2001

Nella Figura 3.6 è riportata la densità di addetti nel Comune di Civitavecchia (Istat 2001). Per quanto riguarda la distribuzione degli addetti, si osserva una notevole concentrazione prevalentemente lungo la fascia costiera. La presenza di addetti in tale area è fortemente influenzata dalla presenza del Porto, i cui servizi principali sono il cabotaggio, il trasporto merci e l'attività crocieristica, e delle numerose attività sviluppatesi nell'area retro portuale quali servizi logistici ed industriali strettamente integrati con importanti economie.

Nella Figura 3.7 è riportata la distribuzione percentuale degli addetti per sezione di attività economica nel territorio comunale (Istat 2001). Si osserva che, oltre al rilevante numero di addetti nel settore pubblico (pubblica amministrazione, istruzione e sanità), è rilevante la percentuale di addetti nel settore del commercio (circa 3.350 addetti), dei trasporti e comunicazioni (circa 2.400 addetti), delle costruzioni e delle attività manifatturiere (rispettivamente circa 1.400 e 1.250 addetti).





Legenda
 Rete stradale
 Densità di addetti [Add/kmq]

- da 0.00 a 10.00
- da 10.00 a 40.00
- da 40.00 a 80.00
- da 80.00 a 150.00
- da 150.00 a 500.00
- da 500.00 a 1500.00
- da 1500.00 a 5000.00
- oltre 5000.00

0 .5 1 1.5
 Kilometers
 Istat 2001



PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA
 Densità di addetti nel Comune di Civitavecchia. Istat 2001



Figura 3.6

Marzo 2010

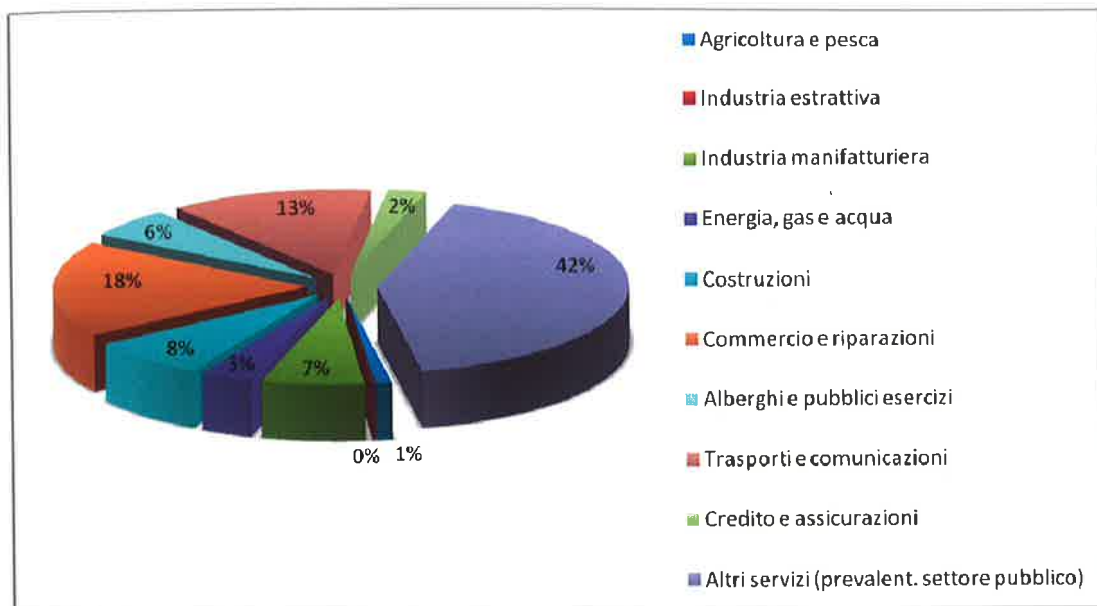
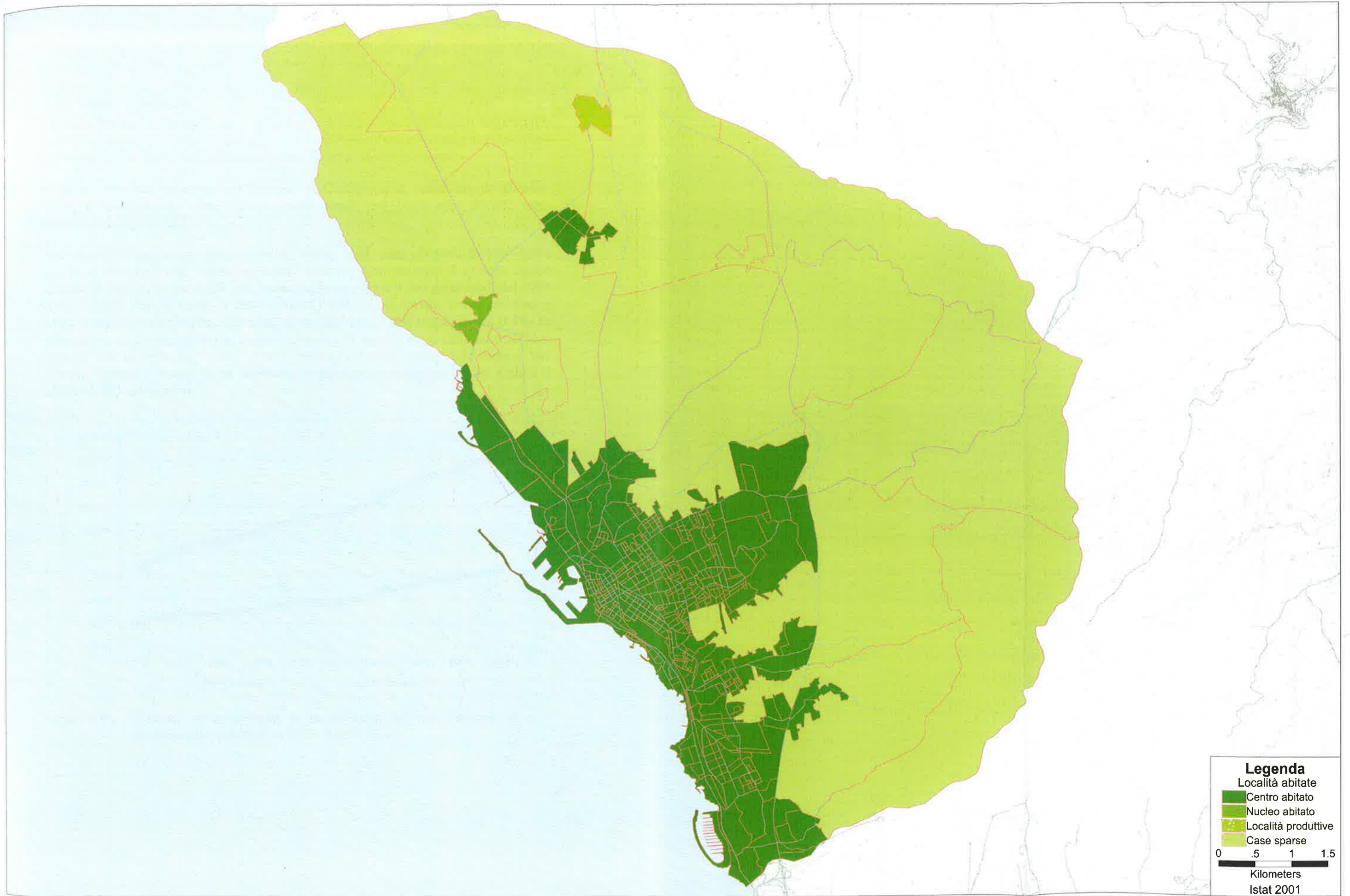


Figura 3.7 Addetti per sezioni di attività economica nel Comune di Civitavecchia
Fonte: Istat 2001

L'Istat, nel corso del Censimento 2001, ha caratterizzato ogni sezione di censimento in relazione ai raggruppamenti di case definendo quattro tipologie di località: centro abitato, nucleo abitato, località produttive e case sparse. La Figura 3.8 riporta la distribuzione abitativa nel Comune di Civitavecchia. Si osserva che il territorio è sostanzialmente suddiviso in due tipologie di località abitate. La prevalenza del territorio comunale è rappresentato da case sparse (81,6% del territorio corrispondente a 15 sezioni censuarie), il 17,9% da centro abitato (526 sezioni censuarie) ed i rimanenti 0,2% e 0,3% sono rappresentati rispettivamente da nuclei abitati e località produttive.

Per quanto riguarda la mobilità, secondo il Censimento 2001, sono circa 23.000 gli spostamenti giornalieri della popolazione residente nel Comune di Civitavecchia (pari a circa l'1,3% degli spostamenti provinciali). Di questi, circa l'83% è interno al Comune, mentre, il restante 17% ha una destinazione diversa.





PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Località abitate nel Comune di Civitavecchia. Istat 2001



Figura 3.8

Marzo 2010

3.2 Parco veicolare

Uno dei fattori fondamentali da prendere in considerazione nell'ambito dello studio per il Programma Urbano Parcheggi è il parco veicolare circolante nel territorio comunale di Civitavecchia ed il conseguente tasso di motorizzazione.

Il parco veicolare circolante nel Comune di Civitavecchia, relativamente all'anno 2008, è costituito da oltre 41.300 veicoli totali, dei quali oltre 31.000 sono autovetture (Figura 3.9).

Analizzando l'andamento del numero di veicoli negli anni nel periodo 1999-2008 (ACI), si evidenzia una crescita pressoché costante (con un tasso di crescita annuo medio del 2,9%) pari a circa il 29% corrispondente a circa 9.300 unità totali dal 1999 (circa 32.000 veicoli totali) al 2008 (circa 41.300 veicoli totali). Tra il 2003 ed il 2004 si registra una flessione del tasso di crescita annuo che si riduce allo 0,4%. In particolare, se si considerano le singole categorie di veicoli, tra il 1999 ed il 2008 si registra una crescita del 15,5% (4.250 unità circa) delle autovetture mentre, per quanto riguarda i motocicli, la crescita è sensibilmente maggiore e pari a circa il 200% (4.300 unità circa).

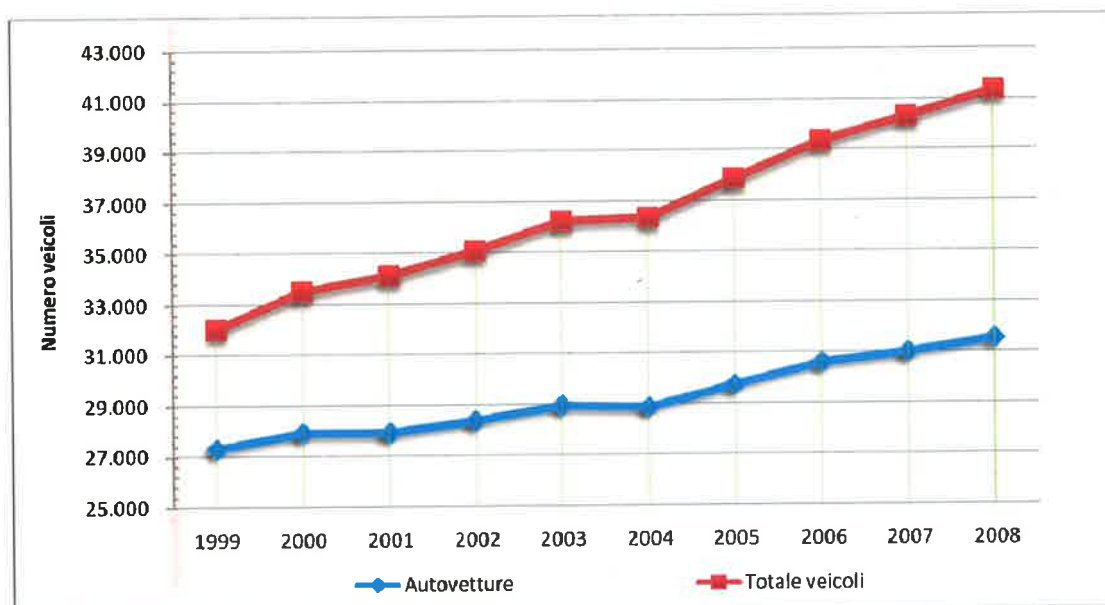


Figura 3.9 Numero di autovetture e di veicoli totali nel Comune di Civitavecchia dal 1999 al 2008. Fonte: ACI

La



Tabella 3.1 e la Tabella 3.2 riportano, rispettivamente, il numero di veicoli componenti il parco veicolare e la relativa composizione percentuale negli anni tra il 1999 e il 2003. Le tabelle evidenziano come la composizione del parco veicolare si sia modificata nel corso degli anni, con una diminuzione percentuale delle autovetture ed un contemporaneo aumento dei motocicli.

Tabella 3.1 Composizione del parco veicolare nel Comune di Civitavecchia tra il 1999 ed il 2008. Valori assoluti. Fonte: ACI

Anno	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Autobus	43	36	35	35	34	31	30	38	37	39
Autocarri merci	1.314	1.344	1.420	1.481	1.592	1.544	1.651	1.743	1.823	1.881
Autoveicoli spec.	255	271	289	303	313	325	352	394	430	447
Autovetture	27.299	27.899	27.929	28.356	28.956	28.881	29.744	30.578	31.008	31.525
Motocarri merci	196	187	180	177	174	128	125	115	108	104
Motocicli	2.131	2.962	3.476	3.861	4.285	4.640	5.101	5.629	6.040	6.458
Motoveicoli spec.	2	2	3	4	4	7	6	13	14	17
Rimorchi.spec.	548	547	544	551	550	485	486	484	477	479
Rimorchi. merci	168	182	178	200	204	199	235	240	244	241
Trattori	65	76	85	105	115	117	132	140	142	139
Totale veicoli	32.021	33.506	34.139	35.073	36.227	36.357	37.862	39.374	40.323	41.330

Tabella 3.2 Composizione del parco veicolare nel Comune di Civitavecchia tra il 1999 ed il 2008. Valori percentuali. Fonte: ACI

Anno	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Autobus	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Autocarri merci	4,1%	4,0%	4,2%	4,2%	4,4%	4,2%	4,4%	4,4%	4,5%	4,6%
Autoveicoli spec.	0,8%	0,8%	0,8%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%	1,1%	1,1%
Autovetture	85,3%	83,3%	81,8%	80,8%	79,9%	79,4%	78,6%	77,7%	76,9%	76,3%
Motocarri merci	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
Motocicli	6,7%	8,8%	10,2%	11,0%	11,8%	12,8%	13,5%	14,3%	15,0%	15,6%
Motoveicoli spec.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rimorchi.spec.	1,7%	1,6%	1,6%	1,6%	1,5%	1,3%	1,3%	1,2%	1,2%	1,2%
Rimorchi. merci	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
Trattori	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%
Totale veicoli	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nel 1999 le autovetture, con circa 27.300 unità, rappresentavano circa l'85% di tutto il parco veicolare nel Comune di Civitavecchia, mentre i motocicli circolanti, circa 2.100 unità, corrispondevano a poco meno del 7% del parco. Nel 2008 la percentuale delle autovetture è scesa a poco meno del 77% del parco (corrispondente a circa



31.500 unità), mentre i motocicli rappresentavano poco meno del 16% del totale (circa 6.500 unità).

La Figura 3.10 riporta la composizione del parco veicolare del Comune di Civitavecchia al 2008 (ACI). Si osserva che il 77% circa è rappresentato da autovetture, il 16% circa sono i motocicli, il 5% sono gli autocarri, l'1% i rimorchi e semirimorchi e gli autoveicoli speciali. Le restanti categorie di veicoli hanno percentuali poco rilevanti.

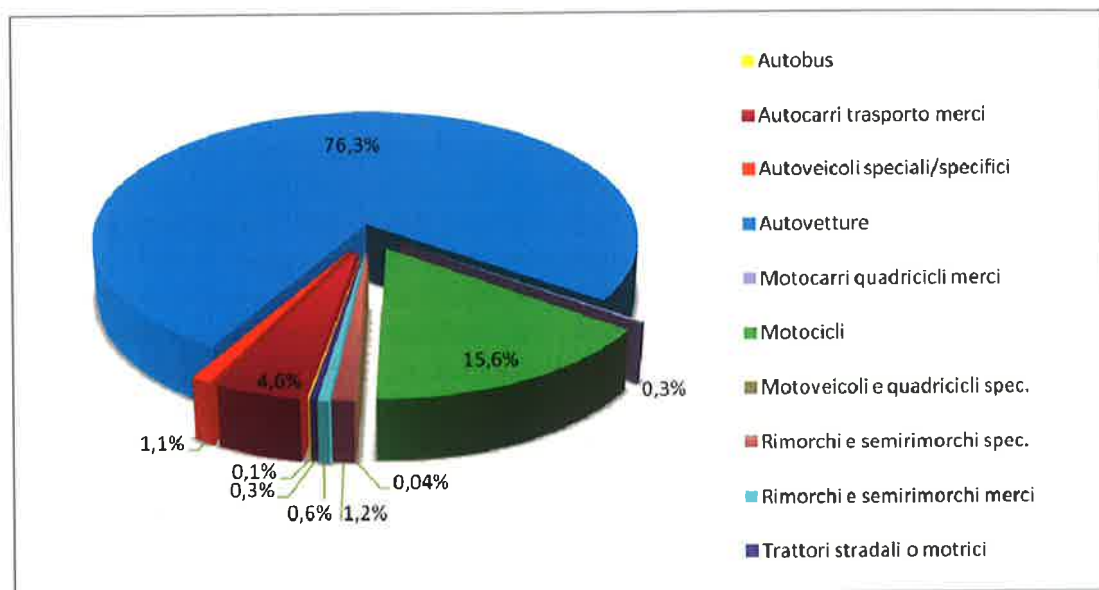


Figura 3.10 Composizione percentuale del parco veicolare del Comune di Civitavecchia nel 2008. Fonte: ACI

Un dato interessante è l'aumento percentuale del numero di veicoli circolanti nel Comune di Civitavecchia, contrapposto alla diminuzione di popolazione negli stessi anni (elaborazione dati Bilancio Demografico Demo Istat). Infatti, tra il 2001 ed il 2008 la popolazione in età superiore ai 15 anni è diminuita di circa lo 0,5% a fronte di un aumento del numero di veicoli circolanti di circa il 21%. Tali differenze percentuali testimoniano l'aumento del tasso di motorizzazione dei residenti, calcolato considerando la popolazione residente con più di 15 anni. Il tasso di motorizzazione è passato da 0,76 veicoli per abitante nel 2001, a 0,92 veicoli per abitante nel 2008, come riportato nella Tabella 3.3.

Tabella 3.3 Tasso di motorizzazione del Comune di Civitavecchia tra il 2001 ed il 2008. Fonte: elaborazioni su dati ACI e Demo Istat 2001-2008

Anno	Abitanti di età superiore ai 15 anni	Totale veicoli	Tasso motorizzazione (tot veicoli)
2001	45.000	34.139	0,76
2002	43.058	35.073	0,81



2003	43.157	36.227	0,84
2004	43.442	36.357	0,84
2005	43.890	37.862	0,86
2006	44.073	39.374	0,89
2007	44.321	40.323	0,91
2008	44.816	41.330	0,92

La Figura 3.11 riporta il tasso di motorizzazione calcolato, dal dettaglio comunale a quello nazionale, considerando la popolazione residente con età superiore ai 15 anni (Bilancio Demografico Demo Istat 2008).

Secondo dati ACI, il parco veicolare nazionale al 2008 ammonta a quasi 48 milioni di veicoli, di cui più di 36 milioni di autovetture. Il tasso di motorizzazione medio nazionale, il più elevato in Europa ed uno dei più elevati del mondo, è in continua ascesa, passato da 501 autovetture ogni 1.000 abitanti nel 1991 a 603,4 nel 2008, con un incremento medio annuo pari all'1,1%. Se si considera la Regione Lazio, con un totale di circa 5 milioni di veicoli circolanti nel 2008 di cui circa 3,8 milioni sono autovetture, il tasso di motorizzazione è pari a circa 793 autovetture e 1.036 veicoli totali ogni 1.000 abitanti. Andando nel dettaglio provinciale, si osserva che la Provincia di Roma ha un tasso di motorizzazione pari a 805 autovetture ogni 1.000 abitanti (circa 2,8 milioni di autovetture circolanti), 949 tra autovetture e motocicli ogni 1.000 abitanti ed infine, considerando il totale dei veicoli circolanti, circa 1.050 veicoli ogni 1.000 abitanti.

Confrontando il tasso di motorizzazione del Comune di Civitavecchia con il valori nazionale, regionale e provinciale, presi a riferimento, si osserva come questo sia molto simile alla media nazionale per le diverse categorie. In particolare si hanno 0,70 autovetture per abitante (pari alla media nazionale), 0,85 tra autovetture e motocicli per abitante (3% in più rispetto la media nazionale) e 0,92 veicoli totali per abitante (1% in meno rispetto la media nazionale).

Analizzando la Figura 3.11, emerge invece che il tasso di motorizzazione, rapportato al valore stimato per la Regione Lazio e per la Provincia di Roma, sia sensibilmente inferiore. In particolare la dotazione di autovetture per abitante, così come quella del totale dei veicoli circolanti, è inferiore di circa il 13% rispetto a quella provinciale, mentre, quella del totale di autovetture e motocicli, è inferiore di circa l'11%.



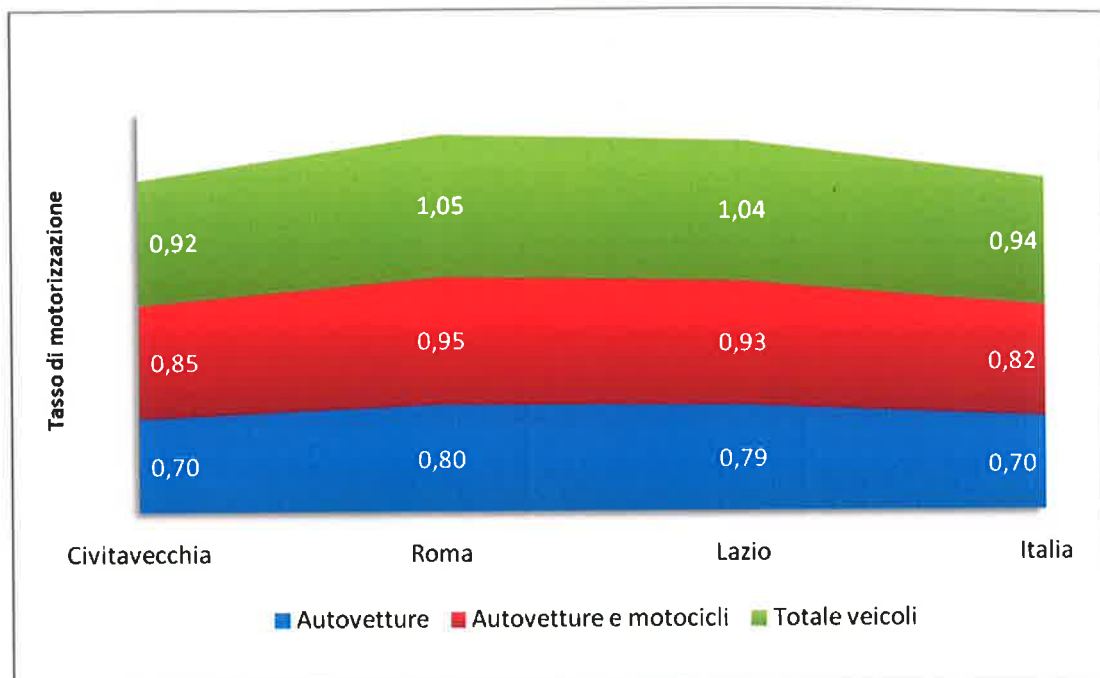


Figura 3.11 Tasso di motorizzazione del territorio comunale, provinciale, regionale e nazionale nel 2008. Fonte: elaborazioni su dati ACI e Demo Istat 2008

È stato infine stimato il numero di autovetture per nucleo familiare nel territorio comunale. Per far ciò sono stati considerati i dati relativi alla popolazione del Bilancio Demografico Demo Istat 2003-2008. Dal 2003 al 2008, il numero di veicoli per nucleo familiare è passato da 1,91 a 2,02. Si osserva che, mentre il numero di autovetture rimane sostanzialmente invariato, il numero di motocicli aumenta di circa il 39%.

Tabella 3.4 Numero di veicoli per nucleo familiare nel Comune di Civitavecchia tra il 2003 ed il 2008. Fonte: elaborazioni su dati ACI e Demo Istat 2001-2008

Anno	Numero famiglie	Veicoli per nucleo familiare		
		Autovetture	Motocicli	Totale veicoli
2003	18.924	1,53	0,23	1,91
2004	19.345	1,49	0,24	1,88
2005	19.619	1,52	0,26	1,93
2006	19.818	1,54	0,28	1,99
2007	20.108	1,54	0,30	2,01
2008	20.455	1,54	0,32	2,02

Per quanto riguarda la categoria di appartenenza alla classe euro (Direttive Europee sull'emissioni di inquinanti da parte dei veicoli), si osserva che il 31% delle autovetture che compongono il parco veicolare del Comune di Civitavecchia risulta



essere in classe euro 4; una percentuale superiore al dato nazionale che si ferma al 29% (2008). Il 26% è in classe euro 3 mentre, per quanto riguarda le tipologie più inquinanti, la situazione delle autovetture civitavecchiesi è decisamente migliore rispetto al dato medio nazionale, soprattutto per le auto in classe euro 0, che localmente si attestano al 10% contro un 15% medio nazionale (Figura 3.12).

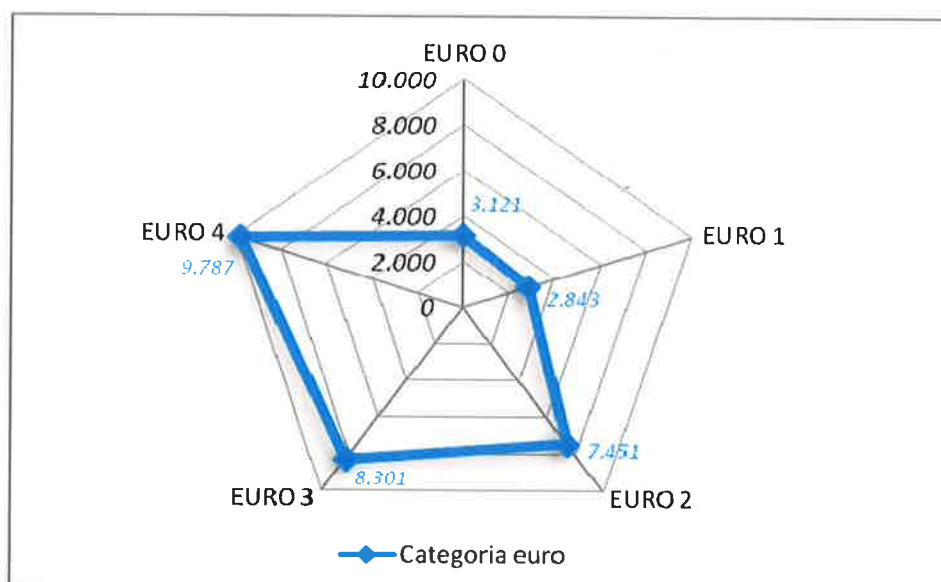


Figura 3.12 Composizione del parco autovetture del Comune di Civitavecchia nel 2008. Fonte: elaborazioni su dati ACI



4 Strumenti di pianificazione territoriale

Nel processo di definizione dello scenario futuro si è voluto tenere in debita considerazione il quadro previsionale di riferimento derivante dalla pianificazione e programmazione istituzionale comunale e di livello sovraordinato e dalle previsioni formulate nell'ambito di progetti di area vasta a valenza strategica riguardanti il sistema della mobilità. L'obiettivo è di assicurare una sostanziale coerenza del PUP rispetto agli altri strumenti di programmazione ed è in linea con il ruolo che l'Amministrazione Comunale è chiamata a svolgere nel processo di pianificazione continua riguardante il sistema della mobilità nell'area di Civitavecchia.

In questa prima fase di lavoro sono state analizzate anche le misure che il PGTU ha previsto per la mobilità e per la sosta.

La fase preliminare del PUP è costituita pertanto nella costruzione del quadro di riferimento delle previsioni degli strumenti urbanistici generali e settoriali e di un quadro conoscitivo e diagnostico dello stato attuale.

4.1 Gli interventi previsti dall'Amministrazione Comunale

In questo paragrafo sono stati ricostruiti gli interventi previsti dall'Amministrazione Comunale che interessano gli ambiti di intervento del PUP.

La ricostruzione è basata sull'analisi dei principali strumenti di pianificazione e di programmazione adottati dal Comune di Civitavecchia. In particolare, il Piano Regolatore Generale (approvato con D.P.R. del 02.10.1967), il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2009-2011 ed il Piano Generale del Traffico Urbano (adottato con Delibera della Giunta Comunale n. 445 del 15/12/2009 ed in corso di approvazione).

Particolare attenzione è stata data alle previsioni del Piano Regolatore Generale (PRG) per quel che concerne le infrastrutture stradali e le aree di parcheggio. È stato inoltre ricostruito un quadro previsionale per quel che riguarda le nuove aree di espansione del PRG in termini delle zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia.

4.1.1 Piano Regolatore Generale di Civitavecchia

Nel 1956 l'Amministrazione Comunale si pose l'obiettivo di dotare il Comune di Civitavecchia di un Piano Regolatore Generale, adottato nell'ottobre del 1961 ed approvato nel 1969.

A nord, il Piano prevede una vasta zona industriale a partire dalla Fiumaretta (dove è proposto l'allaccio stradale e ferroviario con il Porto, da ampliare secondo il Piano



Regolatore Portuale del '51 e successive varianti, il cosiddetto "Piano Strongoli") con una estensione di circa 350 ettari, in cui è stato ipotizzato l'insediamento di 15-20 mila addetti. All'estremità settentrionale della zona industriale, in ampliamento della città-giardino Aurelia rimasta incompiuta, il Piano inserisce un quartiere di circa 8 mila abitanti, in funzione di residenza alternativa alla città per gli addetti all'industria, alla limitrofa zona militare, allo scalo ferroviario ed allo stabilimento penale di cui si prevede il trasferimento verso il confine con Tarquinia.

A nord-est dell'abitato, infine, il Piano colloca una vasta zona per insediamenti turistico-termali, peraltro con caratteristiche di residenzialità e con una densità edilizia, che si riveleranno eccessive ed inadatte alle peculiarità ambientali dei luoghi.

Vera e propria spina dorsale di tutto il sistema insediativo di Piano Regolatore è il nuovo "asse attrezzato", costituito dalla variante alla S.S. n. 1 Aurelia, cui si aggiungono, a supporto e potenziamento della viabilità esistente, un'arteria longitudinale "mediana" di penetrazione e scorrimento (che ripropone e prolunga fino alla zona industriale la tangenziale del Piano di Ricostruzione) e due vie trasversali di collegamento est-ovest, che raggiungono i futuri quartieri a monte della città e lo svincolo "Civitavecchia Nord" dell'Autostrada A12.

Le aree destinate a sedi viarie, piazze e larghi risultano impegnate e vincolate per la conservazione, l'ampliamento e la creazione ex-novo di spazi pubblici per la circolazione e la sosta dei veicoli e delle persone.

Nell'ambito delle *zone destinate a particolare destinazione* (Capo IV) il PRG indica che debbono essere previste aree di parcheggio adeguate alla destinazione d'uso delle medesime con criteri analoghi a quanto prescritto per le zone residenziali al comma f dell'art. 7 (le nuove costruzioni e gli edifici da rinnovare debbono contenere appositi locali o spazi liberi destinati al ricovero e al parcheggio delle automobili in ragione di un posto-auto per appartamento e comunque nella proporzione minima di 5 mq per 100 mc di costruzione). Per quanto riguarda le zone a verde pubblico sono consentiti, con i dovuti accorgimenti per l'immissione, spazi di parcheggio pubblico o di servizio alle attrezzature ed agli impianti limitrofi, purché alberati e separati con aiuole dalla carreggiata, fermate dei mezzi pubblici anche con pensiline ed accessi carrabili alle aree retrostanti, secondo le specificazioni dei piani attuativi, che ne fissano le caratteristiche, la ubicazione o le distanze minime da incroci o tra diverse immissioni.

Nell'ambito delle *zone portuali* (art. 23, sostituito con la Variante n. 24, approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione 13.7.1989), le zone per i servizi portuali sono destinate alla realizzazione di servizi e attrezzature pertinenti il Porto. Le zone per attrezzature d'uso pubblico, esterna alla zona demaniale, sono destinate a piazzali di sosta, autosili, magazzini, uffici ed altre attrezzature di servizio da individuare in sede di formazione del prescritto piano particolareggiato d'esecuzione.

Nell'ambito delle *zone a verde pubblico* (art. 29, sostituito con la Variante n. 24, approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione 13.7.1989, n. 6073), sono consentiti, con i dovuti accorgimenti per l'immissione, spazi di parcheggio pubblico o di servizio alle attrezzature ed agli impianti limitrofi, purché alberati e separati con aiuole dalla carreggiata, fermate dei mezzi pubblici anche con pensiline ed accessi carrabili alle aree retrostanti, secondo le specificazioni dei piani attuativi, che ne fissano le caratteristiche, l'ubicazione o le distanze minime da incroci o tra diverse immissioni.

Nell'ambito delle *zone soggette a vincoli speciali di in edificabilità* (art. 31, sostituito con la Variante n. 23, approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione 5.6.1990, n. 4569), entro il perimetro del centro abitato, il PRG indica delle fasce di ampiezza variabile, laterali alle principali infrastrutture viarie e ferroviarie, vincolate alla inedificabilità. Tali fasce devono intendersi riservate a futuri ampliamenti e miglioramenti funzionari della rete stradale, a parcheggi pubblici, ad attrezzature di servizio al traffico veicolare, a passaggi pedonali ed a zone di verde pubblico con alberature di carattere ornamentale. Nelle aree ricadenti entro la distanza di ml 200 dalle zone cimiteriali esistenti o di futura attuazione, sono vietati la costruzione di nuovi edifici e l'ampliamento di quelli esistenti. Le aree vincolate possono essere destinate, con opportune schermature arboree, a servizi del cimitero (parcheggi pubblici, chioschi e simili), purché gli eventuali manufatti abbiano aspetto decoroso e limitato ingombro, con vincolo di precarietà registrato e trascritto.

Le *sedi viarie, piazze e larghi* (art. 32 integrato con la Variante n. 24, approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione 13.7.1989, n. 6073) risultano impegnate e vincolate per la conservazione, l'ampliamento e la creazione ex-novo di spazi pubblici per la circolazione e la sosta dei veicoli e delle persone. Nell'ambito delle zone richiamate nel Capo IV debbono essere previste aree di parcheggio adeguate alla destinazione d'uso delle medesime con criteri analoghi a quanto prescritto per le zone residenziali al comma f dell'art. 7.

Per quanto riguarda le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia, nel PRG sono indicati i seguenti indici di fabbricabilità territoriale per strade, parcheggi e verde :

- 15% per le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia estensiva (tipo B);
- 20% per le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia semi estensiva (tipo C);
- 25% per le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia semi estensiva (tipo D);
- 25% per le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia semi intensiva (tipo E);

- 25% per le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia semi intensiva (tipo F), zone miste per residenza e lavoro;
- 30% per le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia intensiva (tipo G);
- 30% per le zone di ampliamento e ristrutturazione edilizia intensiva (tipo H);
- 50% per le zone di ristrutturazione viaria ed edilizia (zone urbanizzate R).

Le soluzioni progettuali urbanistico-edilizie devono tendere alla eliminazione delle cosiddette "barriere architettoniche" e cioè degli ostacoli che incontrano individui con difficoltà motoria nel muoversi nell'ambito degli spazi urbani o negli edifici. Tali ostacoli sono costituiti essenzialmente da elementi altimetrici che si incontrano lungo i percorsi (gradini, risalti, dislivello, scale ecc.) ovvero da esiguità di passaggi e ristrettezze di ambienti (strettezze, cabine di ascensori, apertura di porte, ecc.). Pertanto, allo scopo di eliminare al massimo tali ostacoli nelle progettazioni, in special modo per quanto concerne le attrezzature e gli edifici pubblici o d'uso pubblico, nonché per tutte le opere di urbanizzazione (spazi di percorso carrabile e pedonale, spazi di verde attrezzato, parcheggi ecc.) devono essere evitati percorsi che prestino tali inconvenienti, ovvero siano previsti percorsi appositi, eventualmente in alternativa, che facilitino l'uso e la fruizione degli edifici e degli spazi stessi anche alle persone anziane ed ai portatori di handicap.

Nella variante al PRG n. 30 "Integrazioni alle Norme Tecniche di Attuazione per la tutela del patrimonio architettonico e dei beni culturali ambientali", nell'individuazione delle priorità d'intervento, il Comune tiene, tra i vari obiettivi, l'integrale recupero degli spazi urbani e del sistema viario storico, con adeguate sistemazioni del suolo pubblico da liberare da ogni manufatto incongruo, dell'arredo urbano e del verde, con l'individuazione di parcheggi marginali.

4.1.2 Il Programma Triennale per le Opere Pubbliche

Il programma Triennale delle Opere Pubbliche 2009-2011 (disciplinato dalla legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni e integrazioni) individua gli interventi prioritari che l'Amministrazione Comunale intende realizzare nel breve periodo, in relazione agli indirizzi politici e alle risorse finanziarie disponibili.

Gli interventi previsti dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche del Comune di Civitavecchia, possono essere suddivisi in tre ambiti: interventi sui parcheggi e sulla viabilità, interventi di manutenzione e riqualificazione, che apportano modifiche dirette al sistema di mobilità urbana esistente e alla sua dotazione infrastrutturale, ed infine progetti urbani che, attraverso la realizzazione di interventi di trasformazione di rilevanza urbana, possono influenzare gli assetti futuri.

Gli interventi sui parcheggi e sulla viabilità, pertinenti con la redazione del PUP, indicati in Figura 4.1, sono di seguito indicati:



- realizzazione parcheggio multipiano - Porta Tarquinia;
- realizzazione parcheggio interrato a servizio delle aree mercatali - Piazza XXIV Maggio;
- realizzazione parcheggio a servizio del centro storico area inclusa nell'intersezione tra via Trieste e via Giusti;
- parcheggio interrato viale della Vittoria - area ex Ferrovie dello Stato;
- realizzazione parcheggio interrato via Buonarroti;
- realizzazione parcheggio interrato via dei Platani annesso stadio del nuoto;
- realizzazione parcheggio interrato della Marina;
- collegamento stradale "largo Donatori del Sangue - San Liborio" 1°-2°-3° Stralcio;
- completamento strada di collegamento quartiere Campo dell'Oro -1° stralcio.

Sono inoltre previsti interventi di manutenzione e riqualificazione della rete stradale e dei marciapiedi e numerosi progetti di sviluppo urbano.





Elenco interventi

Parcheggi

- 1 Parcheggio interrato via Buonarroti
- 2 Parcheggio interrato della Marina
- 3 Parcheggio interrato v.le della Vittoria (area ex FS)
- 4 Parcheggio interrato p.zza XXIV Maggio
- 5 Parcheggio all'intersezione tra via Trieste e via Giusti
- 6 Parcheggio multipiano Porta Tarquinia

Viabilità

- 7 Rotatoria all'intersezione via Roma-via Borghese
- 8 Rotatoria all'intersezione v.le Matteotti-v.le Baccelli
- 9 Rotatoria all'intersezione v.le Togliatti-v.le Baccelli
- 10 Rotatoria all'intersezione via Benci e Gatti-v.le Baccelli
- 11 Rotatoria all'intersezione via S. Barbara-via Lepanto
- 12 Rotatoria all'intersezione v.le Baccelli-via Lepanto
- 13 Rotatoria all'intersezione c.so Centocelle-via Buonarroti- via Crispi
- 14 Riorganizzazione intersezione v.le Baccelli-v.le della Vittoria-via Castronovo
- 15 Collegamento stradale largo Donatori del Sanguine - San Liborio

Parcheggi

- 16 Realizzazione parcheggio interrato in via dei Platani annesso Stadio del Nuoto

Viabilità

- 17 Completamento strada di collegamento quartiere Campo dell'Oro
- 18 Realizzazione rotatoria all'intersezione via Novello-via del Gerani
- 19 Realizzazione rotatoria all'intersezione v.le Lazio-Strada del Casaletto Rosso
- 20 Realizzazione rotatoria all'intersezione via S. Gordiano-via delle Verbene-Strada del Casaletto Rosso

Legenda

- Parcheggio
- Intervento sulla viabilità
- Rete stradale
- Rotatoria
- Riorganizzazione intersezione



PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Interventi previsti dall'Amministrazione Comunale. Viabilità, parcheggi e progetti urbani



Figura 4.1

Marzo 2010

4.1.3 Piano Generale del Traffico Urbano

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Civitavecchia, redatto conformemente a quanto previsto dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (Art. 36 del D.L. n. 285 del 30/04/92 N.C.d.S.), rappresenta il primo livello del processo di pianificazione del trasporto urbano.

Il PGTU prevede esclusivamente l'ottimizzazione, nel breve periodo, del sistema di trasporto, mediante la gestione delle reti esistenti e la pianificazione d'interventi che non comportino grandi investimenti. Il suo orizzonte temporale è di due anni, e per la sua completa realizzazione necessita di altri due livelli di progettazione: i Piani Particolareggiati ed i Piani Esecutivi.

L'obiettivo principale del PGTU è quello di intervenire sul fenomeno della mobilità e, nel contempo, fornire all'Amministrazione uno strumento di supporto e di gestione per la valutazione delle scelte da intraprendere. Il Piano prevede una serie di provvedimenti (attuabili nel breve periodo) che permettano una maggiore efficienza del sistema della mobilità nel suo complesso.

Gli interventi proposti dal PGTU possono riassumersi nei due seguenti tipi di strategie generali:

- miglioramento della capacità di trasporto dell'intero sistema, comprendente la rete stradale e le aree di sosta;
- orientamento e controllo della domanda di mobilità verso modi di trasporto che richiedono minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente.

Il PGTU fornisce una serie di strumenti per la soluzione delle principali problematiche legate sia all'offerta che alla domanda di trasporto:

- migliorare la mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari od aree pedonali (AP), delle zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP) e di quelle residenziali (ZTR);
- riorganizzare i movimenti degli autoveicoli motorizzati privati, con definizione sia dello schema di circolazione veicolare per la viabilità principale, sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenza tra i diversi tipi di strade;
- riorganizzare la sosta delle autovetture con definizione delle strade parcheggio, delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali ed,



eventualmente, delle possibili aree per i parcheggi multipiano, sostitutivi della sosta su strada, sia del sistema di tariffazione e/o di limitazione temporale di quota parte della sosta rimanente su strada.

In funzione degli obiettivi principali sopra citati, il Piano propone i seguenti interventi progettuali che possono riassumersi in:

- miglioramento della mobilità sull'attuale rete dei percorsi pedonali della viabilità principale, con priorità di intervento sui percorsi di connessione tra aree a rilevante vocazione pedonale e riqualificazione delle zone in cui i marciapiedi sono inesistenti;
- istituzione di aree pedonali (AP) ed a traffico pedonale privilegiato (ZTPP) e di Zone Residenziali (ZR);
- individuazione di itinerari ciclabili e ciclopedonali;
- individuazione di interventi tesi al miglioramento del servizio di trasporto pubblico;
- riorganizzazione dello schema di circolazione;
- riorganizzazione e razionalizzazione delle intersezioni con priorità di intervento sui principali itinerari della viabilità interquartiere e sulle intersezioni che presentano problemi di sicurezza;
- riorganizzazione della sosta su strada con l'individuazione di aree su cui effettuare il potenziamento e da tariffare o regolare a tempo.

Per quel che riguarda la sosta veicolare, il PGTU ha individuato i seguenti interventi di carattere generale:

- riorganizzazione della sosta mediante l'individuazione di strade parcheggio;
- sgombero della sosta di intralcio;
- regolazione della sosta su strada;
- razionalizzazione della sosta su strada.
- individuazione di aree da destinare a parcheggio di scambio.

Tali interventi sono stati individuati, in maniera prioritaria, in diverse aree del territorio comunale, fermo restando che la regolazione della sosta su strada deve essere effettuata su tutta la viabilità principale in cui essa è presente e sulle eventuali strade parcheggio della viabilità secondaria secondo le indicazioni del PGTU. In

particolare, è prevista la regolazione della sosta su strada mediante segnaletica orizzontale e verticale nelle aree in cui sono presenti servizi o attività commerciali all'interno delle diverse zone residenziali.

Il Piano prevede inoltre, per quanto riguarda la sosta su strada, l'attuazione di una politica di attento controllo della sosta illegale (es.: sgombero della sosta dalle intersezioni), da perseguire sia con la dissuasione fisica dalla sosta illegale, sia con una politica di maggior repressione della stessa da parte degli organi di polizia preposti.

Gli interventi relativi alla sosta veicolare previsti per il Comune di Civitavecchia sono di seguito descritti. Per quanto riguarda la sosta su strada, il PGTU prevede (Figura 4.2):

- riorganizzazione della sosta su strada lungo la viabilità principale, dove non è possibile creare le condizioni di una corsia di manovra riservata ma dove è possibile il ridisegno degli stalli a vantaggio della circolazione veicolare (es. via G. Baccelli);
- riorganizzazione della sosta su strada nelle principali Zone Residenziali e Zone a Traffico Pedonale Privilegiato con l'individuazione di strade parcheggio con il ridisegno degli stalli e l'introduzione di adeguata segnaletica orizzontale e verticale;
- eliminazione della sosta illegale soprattutto la doppia fila presente in alcune strade del centro urbano come viale G. Baccelli, via Tarquinia e via Tevere mediante allargamento dei marciapiedi, ridisegno degli stalli ed introduzione di elementi di dissuasione della sosta.
- regolamentazione della sosta su strada in via di San Gordiano, via delle Rose, via delle Ginestre, via delle Ortensie, via delle Gardenie, via delle Azalee ed eliminazione della sosta illegale soprattutto nella viabilità di immissione alla via Aurelia;

Il Piano prevede inoltre la realizzazione delle seguenti aree di sosta:

- parcheggio in zona Bricchetto (18.000 mq per circa 600 p.a.), recentemente realizzato;
- realizzazione del parcheggio interrato in viale della Vittoria (ex area FFSS);
- realizzazione del parcheggio interrato di via Buonarroti;
- realizzazione di parcheggio interrato nei pressi dell'ex parcheggio della Marina;

- trasformazione del parcheggio pubblico nei pressi del Porto turistico Riva di Traiano in parcheggio di scambio da collegarsi con il centro urbano mediante un servizio di bus navetta (l'idea sviluppata nell'ambito del PGTU è quella di creare un polo di scambio nella zona sud per i traffici provenienti dall'uscita sud dell'Autostrada A12 o dai Comuni limitrofi a sud;
- trasformazione del parcheggio presso porta Tarquinia in parcheggio di scambio da collegarsi con il centro urbano con un bus navetta.

Quest'ultima soluzione va a completare la politica già in atto da parte del Comune di Civitavecchia di creare parcheggi ai bordi del centro storico come, ad esempio, i parcheggi realizzati lungo la trincea ferroviaria, e quelli a ridosso della stazione ferroviaria. La creazione di un parcheggio di scambio nella parte nord raccoglie i traffici provenienti dalla via Braccianese Claudia e da via delle Terme di Traiano e crea un polo di scambio a nord.





Legenda

-  Parcheggio previsto
-  Riorganizzazione sosta
-  Parcheggio di scambio
-  Rete stradale
-  Servizio navetta
-  Eliminazione sosta illegale
-  Regolamentazione sosta



PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Interventi relativi alla sosta veicolare prevista dal PGTU per il Comune di Civitavecchia



Figura 4.2

Marzo 2010

4.1.4 Piano Urbano della Mobilità del Comune di Civitavecchia

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è lo strumento di programmazione previsto dalla legge nazionale n. 340/2000, sulla base del quale lo Stato assegna finanziamenti per obiettivi da raggiungere mediante programmi integrati di realizzazione di infrastrutture di trasporto pubblico, parcheggi, viabilità e applicazione di tecnologie innovative. Il Piano ha un orizzonte temporale di programmazione di 10 anni.

Il PUM è inteso quale *progetto del sistema della mobilità* comprendente un insieme organico di interventi tesi al raggiungimento di diversi obiettivi tra cui il soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità della popolazione con annessa una riduzione dell'uso dell'automobile privata a vantaggio dei mezzi di trasporto collettivi ed alternativi, la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico e dei consumi energetici, la diminuzione dei fenomeni di congestione e l'incremento del livello di sicurezza stradale.

Oltre ad interventi di mobilità urbana ed extraurbana, il Piano prevede azioni che privilegiano aspetti di tipo ambientale. Gli interventi principali individuati riguardano:

- la stazione ferroviaria, attraverso la riqualificazione dell'area ferroviaria e la creazione di un nodo di interscambio con fermata e sosta degli autobus urbani ed extraurbani;
- il completamento della copertura della trincea ferroviaria, per il recupero di spazi urbani da destinare attraverso ad attività direzionali e ludiche;
- il completamento della bretella di collegamento Porto-Interporto, per lo sviluppo del sistema logistico, attraverso la connessione diretta con il Porto;
- il recupero e la riqualificazione del vecchio sedime ferroviario della Civitavecchia-Blera attraverso la realizzazione di un percorso ciclabile, con nodi di interscambio con il trasporto pubblico, per offrire un circuito turistico tra il Porto di Civitavecchia, il centro storico, le aree del parco naturale della Tolfa e quelle archeologiche dell'area etrusca;
- lo sviluppo della nuova zona termale attraverso la rivalutazione del sito e la creazione di una pista ciclabile di collegamento tra l'urbanizzato e l'area archeologica-termale (terme di Traiano);
- la riqualificazione e la valorizzazione della riviera, compresa tra il Porto turistico di Traiano e quello storico, attraverso la realizzazione di interventi di pedonalità e ciclabilità;



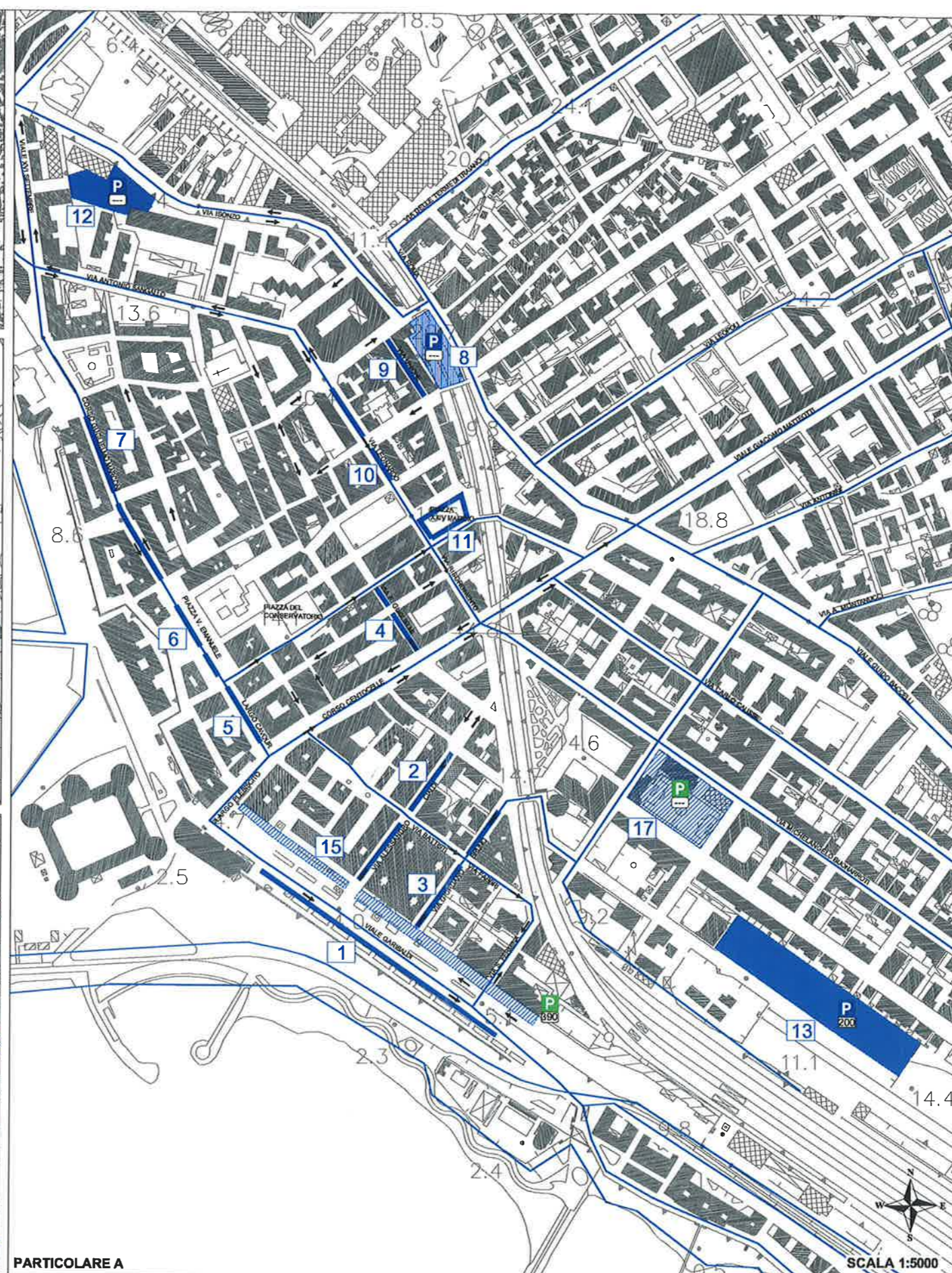
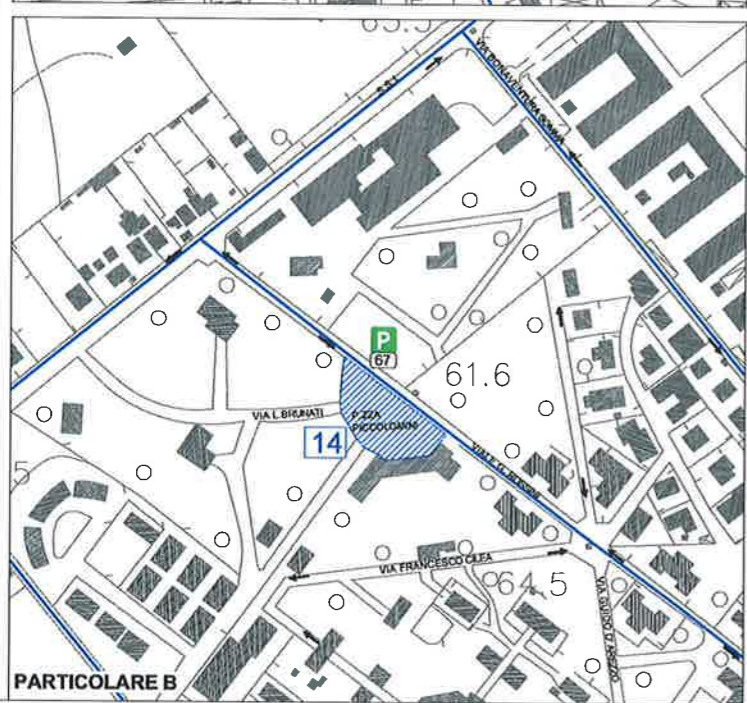
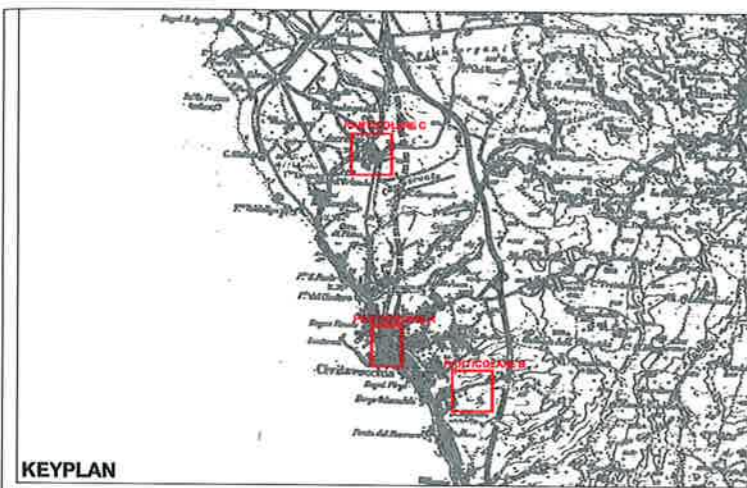
- il riordino della segnaletica stradale mirato alla identificazione dei percorsi, separando inoltre la segnaletica di indicazione da quella pubblicitaria;
- il ripristino ambientale e la rinaturalizzazione del suolo occupato dalle cave estrattive in disuso;
- interventi di riqualificazione e recupero delle aree retro-portuali per restituire alla città la continuità visuale con il suo nuovo Porto.

Per quanto riguarda l'aumento dell'offerta di sosta è stata prevista la realizzazione di aree parcheggio sia a raso che interrato in zone del centro urbano e della periferia (Figura 3.3).

In particolare, per quanto riguarda il centro storico, è stata prevista la realizzazione di un parcheggio interrato della Marina per la sosta a rotazione costituito da due piani completamente interrati rispettivamente con circa 120 e 230 posti auto. Nel centro è previsto, inoltre, un parcheggio interrato in via Buonarroti. Per quel che riguarda le aree periferiche è prevista la realizzazione di un parcheggio multipiano in via dei Platani nella zona a nord del centro abitato ed un'area parcheggio in Piazza Piccolomini nella Borgata Aurelia a sud.

Oltre a quanto sopra descritto, sono previsti altri interventi che incidono sull'assetto infrastrutturale urbano e sul miglioramento della sicurezza stradale.





UBICAZIONE PARCHEGGI	NUMERO POSTI PARCHEGGI
1 - viale Giuseppe Garibaldi	40
2 - via Alessandro Cialdi	24
3 - Via Giordano Bruno	23
4 - via Felice Guglielmi	14
5 - largo Cavour	11
6 - piazza Vittorio Emanuele	16
7 - corso Guglielmo Marconi	44
8 - via Roma (temporaneo)	81
9 - via Unione	23
10 - via Leonardo	28
11 - piazza XXIV Maggio	92
12 - caserma Stegher	----
13 - parking Feltrinelli	200

PARCHEGGI DI PROGETTO	
UBICAZIONE PARCHEGGI	NUMERO POSTI PARCHEGGI
14 - Piazza Piccolomini - Borgata Aurelia	67
15 - parcheggio interrato della marina	390
16 - parcheggio multipiano via dei Platani (annesso stadio del nuoto)	----
17 - via Buonarroti (parcheggio interrato)	----

Legenda

Schema di circolazione attuale

- Rete stradale principale
- Senso di marcia

Parcheggi esistenti e da realizzare

- Parcheggio esistente
- Area di parcheggio esistente
- Area di parcheggio temporanea
- Area di parcheggio da realizzare
- Area di parcheggio con numero posti esistente
- Area di parcheggio con numero posti di progetto



PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Interventi riguardanti la sosta previsti dal PUM del Comune di Civitavecchia



Figura 4.3

Marzo 2010

4.2 Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia

Il Porto di Civitavecchia è un'infrastruttura logistica di rilevanza nazionale per i collegamenti marittimi sia con gli altri porti italiani che con quelli di altri paesi europei e del Nord Africa. La sua presenza e la sua organizzazione fisica e funzionale hanno un'influenza diretta sull'assetto urbanistico e organizzativo della città (Figura 4.4).

Negli ultimi anni il Porto è stato oggetto di importanti mutamenti strutturali e funzionali tesi ad incrementarne i traffici sia della componente merci che di quella passeggeri e per adeguare l'infrastruttura alle evoluzioni in atto in questi settori.

I mutamenti in atto sono confluiti nella redazione del Piano Regolatore Portuale predisposta dall'Autorità Portuale nel 2004. Il Porto è stato assunto come risorsa strategica per lo sviluppo complessivo della città e dell'economia locale.

Con la configurazione finale del Porto di Civitavecchia saranno perseguite le seguenti finalità: la realizzazione di uno tra i più importanti porti commerciali e turistici europei, il recupero del Porto storico alla vita cittadina e l'attivazione di nuove dinamiche di sviluppo locale.

Il nuovo assetto del Porto, rappresentato schematicamente per aree e funzioni nella Figura 4.4, è caratterizzato da una netta separazione tra il Porto storico, per il quale è previsto un percorso di riqualificazione e valorizzazione, e le attività più propriamente portuali, per le quali è prevista l'organizzazione delle funzioni per aree distinte ed omogenee.

La ristrutturazione funzionale del Porto si accompagna alla riorganizzazione dei flussi di traffico da esso generati, operando una serie di interventi in grado di separare i flussi portuali rispetto ai flussi urbani, limitandone l'incidenza. In particolare il piano prevede la riorganizzazione degli accessi che consentono alle attività commerciali collegamenti più diretti alla viabilità esterna.

Questo processo di separazione dei flussi, operato dal Piano Regolatore del Porto, attualmente, risulta giunto a sostanziale compimento con una effettiva deviazione di questi movimenti rispetto al centro cittadino. L'ultimo importante intervento è stata la realizzazione della ZTL (0-24) controllata da varchi elettronici che esclude dalla città la circolazione dei veicoli pesanti e dei bus turistici (Deliberazione n. 189 del 13/11/2006 e Ordinanza del Sindaco 31/07/2009). Va sottolineato poi che il Porto, proprio per la specificità delle dinamiche che lo interessano, presenta una relativa distinzione e autonomia rispetto al contesto urbano.

La mobilità del Porto, pertanto, ha assunto una posizione esterna alle dinamiche urbane di mobilità e per questo motivo esula dalle finalità del PUP e non è stata presa in considerazione nella sua elaborazione.



Figura 4.4 Interventi previsti per il Porto di Civitavecchia

Altro punto focale del Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia è la trasformazione del Porto storico (il waterfront). Gli interventi in quest'area del Porto sono essenzialmente mirati a:

- realizzazione Porto turistico;
- recupero del Porto rinascimentale alla fruizione cittadina e turistica;
- servizi ed iniziative funzionali al nuovo Porto storico.

Gli interventi chiave per la valorizzazione del Porto Storico sono: il restauro e l'adeguamento funzionale del Forte Michelangelo da destinarsi ad attività-socioculturali e di servizio alla città; il recupero del Molo del Bicchiere con la realizzazione di un grande acquario; la realizzazione del collegamento con la città e la valorizzazione dell'area dell'Arsenale del Bernini da destinare ad attività commerciali; servizi funzionali al turistico-diportistiche; il ripristino del varco monumentale Porta Livorno ed il recupero dell'antica rocca per attività di servizio e spazi espositivi; il recupero e la valorizzazione della Darsena Romana; la riqualificazione del Molo del Lazzaretto e degli annessi piazzali e la realizzazione di una struttura alberghiera.



Dal punto di vista della sosta, tali interventi comportano l'eliminazione del parcheggio sito sul lungomare che contiene circa 800 posti auto e 50 posti per i motocicli. Tale area di sosta è stata sostituita provvisoriamente dal nuovo parcheggio nell'area Bricchetto. Il parcheggio ha accesso dalla via Sofia de Filippi Mariani ed adiacente al nuovo sottopasso della ferrovia. Esso ha a disposizione 600 posti auto, 200 posti riservati ai motocicli e 16 ai disabili.

Nell'ambito della riqualificazione del waterfront, è previsto inoltre un parcheggio interrato da circa 450 posti auto con sovrappassi pedonali alla spiaggia.

L'Interporto di Civitavecchia, inaugurato all'inizio del mese di luglio di 2006, sorge in un'area alle spalle del Porto, lungo l'asse di penetrazione dall'entrata dell'Autostrada verso Nord. Esso ha una superficie totale di circa 50 ha. La superficie coperta totale è pari a 43.000 mq, quella per servizi a circa 10.000 mq. 30.000 mq sono destinati alle aree di sosta.

I magazzini sono 5, di cui 4 completati, del tipo gomma-gomma ed uno del tipo ferro-gomma. E' ancora da realizzare il raccordo ferroviario con la tratta Civitavecchia-Capranica, funzionante sinora solo per i collegamenti con l'area per il deposito delle auto, che si trova dietro al porto, che potrà essere attiva in un prossimo futuro, sino a questa infrastruttura.

Per quanta riguarda i collegamenti stradali nel giugno 2004 è stato completato lo scorrimento stradale "Asse5", passato in gestione all'Amministrazione Comunale, che favorirà la connessione più rapida con l'Autostrada Civitavecchia - Roma. I collegamenti ferroviari sono realizzati attraverso l'adiacente stazione FS.

4.3 Piano Territoriale Provinciale Generale

I contenuti del Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) riguardano i compiti propri in materia di pianificazione e gestione del territorio attribuiti alla Provincia dalla legislazione nazionale (D.Lgs. 267/2000 testo unico dell'ordinamento delle autonomie locali, ex L. 142/90) unitamente ai compiti provinciali previsti nella stessa materia dalla legislazione regionale (L.R. 14/99 e successive integrazioni), dagli adempimenti richiesti dalla L.R. 38/99 ("Norme sul governo del territorio" e successive modifiche), dal Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e dai piani di settore regionali. I contenuti del PTPG sono espressi attraverso disposizioni strutturali e disposizioni programmatiche (art.20, L.R. 38/99).

Le disposizioni strutturali stabiliscono in particolare:

- il quadro delle azioni strategiche che costituiscono il riferimento programmatico per la pianificazione urbanistica;



- i dimensionamenti per gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica sub provinciale, nel rispetto dei criteri ed indirizzi regionali;
- le prescrizioni di ordine urbanistico territoriale necessarie per l'esercizio delle competenze della Provincia.

Le disposizioni programmatiche del PTPG stabiliscono le modalità ed i tempi di attuazione delle disposizioni strutturali.

Per una maggiore efficienza della mobilità provinciale, il Piano persegue i seguenti obiettivi:

- migliorare l'accessibilità dell'intero territorio provinciale alla Grande Rete viaria e ferroviaria per incrementare le relazioni di livello regionale, nazionale, internazionale nonché l'accessibilità interna al territorio provinciale in modo differenziato, privilegiando le esigenze di incremento delle relazioni metropolitane, unificanti la Provincia.
- migliorare l'efficienza, la qualità ed il livello competitivo dei sistemi del trasporto collettivo;
- ridurre e mitigare gli impatti delle infrastrutture e delle relative attrezzature sull'ambiente e sulla qualità insediativa garantendo la sostenibilità ambientale degli interventi;
- migliorare la sicurezza della rete infrastrutturale;
- modernizzare i servizi del trasporto merci;
- migliorare l'efficienza economica e assicurare la sostenibilità sociale del sistema dei trasporti.

Il Piano indica alcune linee guida di riferimento per la rete viaria, che la Provincia, d'intesa con i Comuni interessati, si deve impegnare a seguire:

- limitare il traffico veicolare, ove necessario, privilegiando il trasporto pubblico;
- migliorare le attrezzature di percorso e sosta pedonale e ciclabile;
- incrementare le dotazioni ambientali, di arredo e di segnaletica turistica.

Nel rispetto del miglioramento del trasporto pubblico, il Piano individua:

- la rete di I livello finalizzata a unificare il territorio della Provincia metropolitana, a garantire le relazioni interbacinali fra i diversi sistemi e sub-



sistemi ed i collegamenti con i maggiori poli urbani e centri produttivi e di servizio nonché con i nodi di accesso alla grande rete;

- la rete di II livello finalizzata a garantire l'accessibilità dai diversi comuni ai centri dei sub-sistemi, ai poli funzionali minori, alle stazioni ed ai nodi di scambio con le reti del trasporto collettivo; appartengono a tale rete anche le strade interessate dalla fruizione delle risorse ambientali.

Il Piano persegue una maggiore aggregazione territoriale, specializzazione funzionale, qualificazione interna e relazioni a sistema delle sedi, attraverso l'organizzazione unitaria e coordinata delle stesse in *parchi delle funzioni strategiche metropolitane*, per lo più di carattere intercomunale. Essi sono costituiti da aree attrezzate unitarie o policentriche, con famiglie di funzioni coerenti ed integrabili, dotate di servizi organizzati e di dotazioni urbanistiche ed ambientali di elevato livello, in condizioni di accessibilità diretta alle infrastrutture nazionali ed alle reti metropolitane ed accolgono, con logica di filiera o di compatibilità, funzioni che per il loro livello di specializzazione sono considerate strategiche per lo sviluppo provinciale.

Per quanto riguarda il Comune di Civitavecchia, il Piano prevede la realizzazione del *Parco di Funzioni Strategiche Metropolitane (PSMI)*. L'obiettivo è il recupero e riuso dei grandi contenitori dismessi in ambito urbano (Cementificio, Centrale Enel Fiumaretta, vecchio Ospedale, Carcere) per la localizzazione di funzioni strategiche legate al rinnovato Porto traghetti e crocieristico, direzionali e di servizio urbane e come occasione di riqualificazione e riordino urbano, del waterfront e di alcune aree periferiche degradate. Si tratta di un insieme di aree urbane dismesse o in dismissione di notevoli dimensioni, discontinue da organizzare a sistema; disposte a ridosso dell'area portuale tra il centro di Civitavecchia e la SS.1 Aurelia. Le aree, interconnesse dalla linea di trasporto pubblico su ferro, sono orientate a costituire un centro di servizi per il Porto ed un nuovo centro città lineare (ad es. riutilizzo aree attuale stazione urbana, via Aurelia nuovo asse di riqualificazione urbana, lungomare Garibaldi). L'area sarà destinata a funzioni di servizio integrate (direzionali, ricettive, fieristico-congressuali) legate alla funzione portuale (traghetti, crocieristica) ed alla direzionalità urbana. È prevista l'accessibilità diretta dallo svincolo Civitavecchia nord dell'A12, tramite il nuovo asse di 1° livello metropolitano previsto dal PTPG, e dalla nuova stazione FS, prevista in prossimità del Porto traghetti (a nord del Porto storico) distinta dall'attuale stazione per la città. Per il Porto passeggeri, la realizzazione dell'asse Civitavecchia-Orte consentirà il collegamento con l'A1 e, attraverso l'E45, con la costa adriatica.

Per le funzioni connesse al turismo ed al tempo libero metropolitano nelle sue caratterizzazioni (termale, marino, lacuale, montano, congressuale, culturale, ambientale, sportivo), insieme all'ampliamento dell'offerta di servizi specializzati di livello metropolitano, il Piano prevede il miglioramento dell'organizzazione e dell'uso del territorio locale ai fini di un ulteriore e più qualificato sviluppo di queste

funzioni. È indicato che i *parchi tematici e del tempo libero* sono da prevedere preferenzialmente in prossimità dei centri di sistema e sub-sistema e in aree non tutelate dell'entroterra costiero turistico, in condizioni di rilevante accessibilità con il trasporto collettivo e di compatibilità ambientale. Essi devono essere caratterizzati funzionalmente e progettati con la finalità di incrementare gli spazi di fruizione pubblica e d'incontro sociale, piazze, aree verdi attrezzate e parcheggi.

Il *Parco Termale Turistico di Civitavecchia (PSM9)* previsto dal Piano, ha come obiettivo lo sviluppo dell'area termale esistente e dei relativi servizi a livello metropolitano e la realizzazione di un'integrazione spaziale relazionale tra il parco termale turistico, le aree archeologiche contigue, i centri storici collinari (Tolfa e Allumiere) e le aree di concentrazione di risorse ambientali e paesistiche della Tolfa, da valorizzare. Si tratta di una cittadella specializzata del benessere e del tempo libero connessa allo svincolo Civitavecchia nord dell'Autostrada A12 e relazionata al polo di servizio ricettivo e sportivo a ridosso dell'innesto A12/SS. 1 Aurelia. Il parco sarà dedicato ad attività dedicate al tempo libero, allo svago, allo sport ed al turismo termale relazionate a quelle del turismo escursionistico e naturalistico dentro il nuovo Parco della Tolfa-Cerite e a quelle del turismo balneare, nonché attività di formazione superiore universitaria nel settore turistico culturale. L'accessibilità sarà garantita dallo svincolo Civitavecchia nord sull'A12, che si allaccia alla strada provinciale per Allumiere che serve le funzioni termali e il nuovo Parco della Tolfa, e dal SFM di Civitavecchia (nuova stazione).

Per le funzioni legate al ciclo della produzione, distribuzione e commercializzazione delle merci, il Piano prevede il riordino e la qualificazione, a fini di recupero delle competitività, delle aree di concentrazione delle sedi produttive già presenti nella Provincia, favorendo l'organizzazione per *parchi di attività produttive metropolitane* anche intercomunali, dotati di accessibilità, integrazione a filiera delle stesse, servizi specializzati ed ambientali.

Il Piano prevede, per il Comune di Civitavecchia, la realizzazione del *Parco di Attività Produttive e Servizi Specializzati (PPMI)*. L'obiettivo è quello di riorganizzare e concentrare le sedi di attività produttive in due zone attrezzate prossime al nuovo Interporto a costituire un nuovo impianto urbanistico unitario. Si tratta di un sistema unitario specializzato con sedi produttive di supporto al Porto commerciale polifunzionale e al centro intermodale e viabilità interna orientata sulla viabilità di nuovo impianto. Il parco svilupperà attività produttive connesse al ciclo delle merci e all'attività portuale con ampliamento eventuale verso aree industriali contigue di Allumiere e Tarquinia. A servizio del parco è previsto il centro intermodale I.P.1. di Civitavecchia con scalo merci e centri di servizio alla produzione. L'accessibilità nazionale sarà garantita dallo svincolo della diramazione nord A12 sulla trasversale nord per la zona industriale, il centro intermodale, il Porto petroli e il Porto commerciale e dallo svincolo Civitavecchia nord sull'asse di 1° livello metropolitano che raccoglie i traffici della cosiddetta Mediana di Civitavecchia. La connessione viaria e ferroviaria tra centro intermodale, area

industriale, area portuale (banchina polifunzionale, banchina petroli e banchina containers), sarà garantita dalla bretella porto-centro intermodale prevista dal PR portuale e dal prolungamento della rete ferroviaria tirrenica (binari a servizio dei terminali delle banchine polifunzionali, petroli, container, commerciale e un braccio merci entro l'Interporto).

Il Piano prefigura un assetto delle attrezzature per la logistica articolato e compatibile con le prestazioni delle reti, con le localizzazioni produttive e di servizio e con le condizioni ambientali del territorio e propone un'organizzazione basata su:

- i centri intermodali di Civitavecchia, Santa Palomba e Montelibretti, a ridosso/interni ad aree con funzioni produttive, con aree di sosta attrezzate a servizio dei traffici merci (portuali, ferroviari, autostradali);
- le piattaforme logistiche di Fiumicino e Colleferro, strutture polivalenti che potranno essere adeguate per fasi funzionali allo scambio intermodale con il prolungamento di tronchi ferroviari dedicati al trasporto merci; in una prima fase sono da considerare solo piattaforme logistiche.

Tutti i cinque centri citati costituiranno la base di operatori del commercio all'ingrosso e di trasportatori di collettame, che ne potranno usufruire per le fasi di stoccaggio, raccolta e distribuzione, aggregazione e disaggregazione dei carichi, e dovranno essere dotati di piazzali per manovra e sosta dei veicoli e servizi di rifornimento ed assistenza degli stessi.

4.4 Piano Territoriale Paesistico Regionale

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) costituisce un importante riferimento per la pianificazione delle Province e dei Comuni ai sensi della legge 431/1985.

Il 6 luglio 1998 il Consiglio Regionale ha approvato le leggi regionali n. 24 (Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposte a vincolo paesistico) e n. 25 (Modificazione alla deliberazione legislativa approvata dal Consiglio regionale nella seduta del 6 maggio 1998, ovvero L.R. 6.7.1998, n. 24, riguardante: "Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico") pubblicate sul B.U.R.L. del 30.7.98 n. 21 suppl. ord. n. 1. Esse introducono il criterio della tutela omogenea, sull'intero territorio regionale, delle aree e dei beni elencati nell'articolo 82, quinto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 come introdotto dall'articolo 1 della legge 8 agosto 1985, n. 431 e di quelli dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 26 giugno 1939, n. 1497, da perseguire anche attraverso la redazione di un nuovo strumento di pianificazione che è il Piano Territoriale Paesistico Regionale.

L'obiettivo del Piano Paesistico è quello di salvaguardare l'unità ambientale di base con appunto il recupero ai fini ambientali e la riqualificazione delle aree degradate del tessuto interstiziale delle zone urbanizzate; di confermare la salvaguardia dei centri abitati così come essa è stata peraltro prescritta dall'azione delle competenti Autorità regionali, rafforzandola con la tutela della cornice paesistica con l'introduzione di modalità di tutela attiva per l'utilizzo differenziato del litorale e per la riqualificazione e salvaguardia dei caratteri vegetazioni e geomorfologici nella zona prima e dopo la ferrovia.

La Regione Lazio ha individuato 15 ambiti di pianificazione a carattere interprovinciale in cui insistono tre classificazioni:

- Sub-Ambiti di pianificazione paesistica in cui i vincoli interessano l'intero comparto e risultano pienamente cogenti;
- sistemi territoriali di interesse paesaggistico parzialmente sottoposti a vincolo, nelle sole aree di particolare valore ambientale;
- territori residui in cui i vincoli sono attivi solo in funzione della presenza di beni puntuali vincolati ai sensi della legge 431/1985.

Il Comune di Civitavecchia rientra nel cosiddetto Piano Territoriale Paesistico n.2 del Litorale Nord, adottato con DGR 2268/87 ed approvato con L.R. 24 nel 1998.

Ai fini del Piano Paesistico, il territorio è stato suddiviso in Sistemi territoriali di interesse paesistico al cui interno si individuano i Sub-Ambiti di Piano, costituiti dalle aree perimetrare dalle dichiarazioni di notevole interesse pubblico, aggregate per sistema. Nel sistema n. 3, si ritrova il Sub-Ambito n. 4 del Litorale Nord della Provincia di Roma. Il Sub-Ambito 4 comprende il territorio della fascia costiera dei Comuni di Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli, Civitavecchia così come delimitato dal D.M. 22/5/1985 (Supplemento ordinario alla G.U. n.176 del 27/7/1985). Tale area costituisce un insieme di alto valore storico-paesaggistico del litorale laziale e comprende in un unicum spaziale un insieme di beni naturalistici, storici ed insediativi, che presentano un elevato livello di integrazione determinando una configurazione ambientale di particolare pregio.

Nella descrizione della tutela paesaggistica del territorio (sistema bosco-pascolo) sono consentiti tutti gli interventi volti al mantenimento e al miglioramento delle condizioni vegetazionali purché eseguite con essenze tipiche della zona; è consentita inoltre la realizzazione di sentieri pedonali, zone di sosta, purché inserite in modo da non alterare la qualità dei luoghi.

Con la stessa procedura sono ammessi altresì servizi urbani collocati fuori degli abitati, come cimiteri, aree di parcheggio, stazioni di autobus, attrezzature per lo sport e il tempo libero.

Da sottolineare l'opportunità di tutelare i coni visuali della viabilità in specie quelli del percorso autostradale e relativi svincoli. Tali risultati sono possibili con alcune specificazioni più dettagliate della normativa generale. Le norme tecniche prescrivono delle norme particolari (art.43), tra cui quelle di tutela dei centri storici e delle zone costiere. Nelle aree del Sub-Ambito 4 le zone costiere classificate come beni di tipo A 1 sono considerate zone a "tutela orientata" alla salvaguardia degli aspetti naturalistici e paesaggistici del litorale e del suo immediato intorno.

Il PTPR ha efficacia nelle zone vincolate ai sensi degli articoli 134 del D.lg. 42/2002 (ex legge 431/85 e 1497/39). In tali aree il PTPR detta disposizioni che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni e che prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nella strumentazione territoriale e urbanistica. Nelle aree che non risultano vincolate, il PTRG riveste efficacia programmatica e detta indirizzi che costituiscono orientamento per l'attività di pianificazione e programmazione della Regione e degli enti locali.

Il PTPR classifica le aree sottoposte a vincolo ai sensi della legge 1497/1939 per zone e individua le modalità di tutela dei beni di cui all'articolo 1 della l. 431/1985, in conformità alle disposizioni contenute nel Capo II della presente legge (art.22 LR 24/98). In particolare, nel caso di Civitavecchia, sono sottoposti a vincolo paesaggistico, ai sensi della legge 29 giugno 1939 n. 1497, i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.