



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

# Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Civitavecchia

Protocollo n. 50233 del 22.09.2009



ELABORATO APPROVATO CON DELIBERAZIONE  
C.C./G.M. N. 102 in data 27 DIC. 2011  
resa esecutiva in data 27 DIC. 2011  
Il Vice Segretario Generale  
(Avv. GABRIELLA BRULLINI)



22  
82  
Rapporto III Fase  
Revisione 1

**ORIGINALE**

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

Giugno 2011



Il Vice Segretario Generale  
(Avv. GABRIELLA BRULLINI)



## INDICE

### Premessa iii

<b>1</b>	<b>Metodologia di lavoro</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Sintesi dello stato attuale e previsionale</b>	<b>9</b>
2.1	Le principali criticità della sosta	13
2.2	Il quadro previsionale di riferimento	16
<b>3</b>	<b>Interrelazione tra il PUP e il PGU</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>Il Programma Urbano Parcheggi (PUP)</b>	<b>23</b>
4.1	Finalità del PUP	23
4.2	Strategie di intervento	25
4.3	Riorganizzazione sosta su strada	26
4.4	Regolamentazione della sosta	30
4.4.1	Sosta a pagamento	31
4.5	Parcheggi pubblici a servizio delle funzioni urbane	36
4.5.1	Parcheggi pertinenziali	36
4.5.2	Parcheggi di scambio con il trasporto pubblico	40
4.6	Aspetti progettuali	44
4.6.1	Riferimenti normativi	44
4.6.2	Riorganizzazione della sosta su strada per Viale Baccelli	52
<b>5</b>	<b>Priorità degli interventi</b>	<b>58</b>
<b>6</b>	<b>Previsioni economiche e finanziarie</b>	<b>60</b>
<b>7</b>	<b>Iter procedurale ed approvativo</b>	<b>63</b>
<b>8</b>	<b>Monitoraggio del PUP</b>	<b>65</b>
<b>9</b>	<b>Conclusioni</b>	<b>66</b>

## **Premessa**

---

Il presente rapporto è il documento conclusivo relativo alla III Fase di elaborazione del Programma Urbano Parcheggi del Comune di Civitavecchia. 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.

La predisposizione di forme efficienti di mobilità, l'efficace gestione del traffico e la messa a punto di strumenti e tecniche di riduzione dei livelli di congestione rappresentano politiche dalla cui corretta attuazione dipende il buon funzionamento del sistema urbano.

Sempre più spesso, i fenomeni di congestione da traffico rappresentano infatti i principali fattori da cui dipendono le forme di degrado urbanistico, il non adeguato funzionamento delle attività distribuite sul territorio e più in generale i bassi livelli di qualità della vita e le forme di inerzia allo sviluppo del tessuto socioeconomico.

Un elemento fondamentale di supporto alle strategie di gestione della mobilità in ambito urbano è la predisposizione di una rete integrata di parcheggi a supporto delle diverse forme di mobilità.

È questa una politica che l'Amministrazione di Civitavecchia sta già attuando da alcuni anni, tesa ad affrontare in maniera integrata le problematiche dell'uso del territorio con quelle della mobilità. Le scelte adottate hanno visto la realizzazione di parcheggi a servizio dell'area centrale e l'adozione di strumenti atti a gestire la mobilità e il traffico di persone e merci come il Piano Urbano della Mobilità (2007), il Piano Generale del Traffico (2009), il Piano delle Rotatorie (2009) ed infine il Programma Urbano Parcheggi. Tali strumenti sono stati utili per definire una serie di interventi tesi alla risoluzione delle problematiche legate alla mobilità ed alla sosta con obiettivi mirati alla riduzione degli impatti (inquinamento acustico ed atmosferico) ed al miglioramento della qualità della vita.

Da queste premesse è partita la redazione del PUP del Comune di Civitavecchia.

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.

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 (approvato con Delibera del C.C. n° 28 del 13/05/2010 resa esecutiva in data 04/06/2010).

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.

La politica della sosta costituisce un elemento nodale da inquadrarsi nel più generale obiettivo di riorganizzare il sistema della mobilità in ambito urbano attraverso un insieme coordinato di Piani (Piano Generale del Traffico Urbano e Programma Urbano dei Parcheggi), come detto in precedenza.

In termini specifici, tutti gli strumenti predisposti dall'Amministrazione Comunale, sono stati tesi a sviluppare una programmazione di reti integrate di trasporto pubblico (in primo luogo su ferro) e parcheggi di interscambio a corona della rete su ferro per fermare il trasporto privato ai margini della città.

Dall'approfondimento degli strumenti di pianificazione del settore dei trasporti e dall'analisi più generale delle politiche predisposte per governare la mobilità di persone e di merci sul territorio cittadino, si evince l'obiettivo di indirizzare l'utenza, in primo luogo quella interna alla città, verso un più razionale utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico cercando di sviluppare una maggiore e più qualificata offerta di trasporto pubblico locale e, contestualmente, di intercettare l'utenza proveniente dai comuni contermini e dalle aree più periferiche della città.

In coerenza con tali strategie nel PUP del Comune di Civitavecchia, è stata privilegiata, tra le altre, la tipologia di sosta di scambio, soprattutto nelle aree periferiche a corona della città e in corrispondenza dei capolinea del trasporto pubblico sia urbano che extraurbano. Sono stati definiti, inoltre, come prioritari gli interventi direttamente finalizzati a ridurre la sosta lungo le principali arterie della viabilità urbana per rendere più fluidi i flussi veicolari.

In particolare, gli obiettivi dichiarati nel PUP di Civitavecchia sono finalizzati a:

- limitare l'accesso al centro;
- disincentivare la localizzazione di parcheggi di destinazione in aree centrali della città;
- evitare la localizzazione di parcheggi privati su suolo pubblico nel centro città;
- ridurre in maniera significativa la sosta privata ai margini delle strade.

Strategia di fondo è riorganizzare ed adeguare la rete della sosta, in particolar modo, nelle zone ad alta concentrazione di attività e di servizi.

La redazione del PUP del Comune di Civitavecchia è stata articolata in tre fasi successive.

Nella prima fase, 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 pianificatori vigenti e redatti. 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 il Piano Generale del Traffico Urbano (approvato con Delibera del C.C. n° 28 del 13/05/2010 resa esecutiva in data 04/06/2010).

Nella seconda fase del lavoro si è proceduto all'individuazione delle zone d'intervento ed alla relativa analisi della offerta e della domanda di sosta. Sono state individuate le aree in cui svolgere le indagini tese alla individuazione della tipologia di domanda di sosta. Tale fase ha costituito il punto di partenza sia per la definizione della domanda di sosta stanziata che per la definizione della domanda di sosta di relazione. L'interrelazione tra la domanda e l'offerta di sosta ha consentito 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 ed ultima fase, illustrata nella presente relazione, infine, sono stati individuati gli interventi da attuare nell'ambito del Programma Urbano Parcheggi. Gli interventi sono tesi ad una riorganizzazione della sosta su strada, eliminazione della sosta dalla viabilità principale con l'individuazione delle strade parcheggio.

Nella redazione del PUP del Comune di Civitavecchia sono stati, altresì, perseguiti gli obiettivi di ridurre al minimo il tempo di ricerca dei posti di sosta liberi; articolare sul territorio le infrastrutture dei parcheggi per le diverse categorie di utenti; realizzare nuovi parcheggi d'attestamento al centro.

La redazione del nuovo Programma Urbano dei Parcheggi ha considerato, quindi, la realizzazione di interventi riferiti ad un arco temporale di circa 10 anni, pur valutando e tenendo presente i fabbisogni di parcheggio per periodi triennali, iniziando dal Programma triennale OO.PP. che ha come orizzonte temporale di attuazione l'anno 2011.

Sotto questo profilo occorre ulteriormente sottolineare che il problema dello stazionamento, sia esso in aree a raso custodite, in strutture, od in zone di sosta lungo le vie con parcometri, deve essere regolamentato a pagamento con tariffe differenziate (a seconda della centralità del parcheggio stesso), come previsto dal nuovo Codice della Strada, con opportune riserve ed agevolazioni tariffarie per i residenti.

E' anche indispensabile che nelle vie, piazze ed aree ubicate nelle "immediate vicinanze" di infrastrutture destinate a parcheggio a pagamento, sia attuato un attento controllo per fare rispettare la sosta a raso a pagamento e i divieti di sosta in vigore, al

fine di evitare il crearsi di situazioni in cui i posti auto attrezzati e custoditi restano in parte liberi, mentre le strade nell'intorno risultano occupate da veicoli in sosta irregolare e/o in doppia fila, con tutti gli inconvenienti che ne conseguono.

Le diversificazioni tariffarie sono, dunque, necessarie per rendere economicamente conveniente l'installazione di aree e la costruzione di infrastrutture per parcheggi, e per agevolare la rotazione dei veicoli nei posti auto stessi.

Il presente documento si articola in sei capitoli.

Nel primo capitolo viene descritta la metodologia di lavoro utilizzata nella redazione del PUP. Nel secondo capitolo è stata descritta la sintesi dello stato attuale e del quadro previsionale secondo i risultati ottenuti dall'analisi condotta nella I e nella II fase di studio. Sono state, inoltre, individuate le principali criticità legate alla sosta. Nel terzo capitolo è stata effettuata una interrelazione tra gli interventi previsti dal PGTU e il PUP. Nel quarto capitolo, sono state riportate le soluzioni progettuali proposte dal PUP per la risoluzione delle problematiche legate alla sosta. Nel quinto capitolo è stata effettuata la temporalizzazione e la priorità degli stessi. Infine, nel sesto ed ultimo capitolo, sono riportate le conclusioni del Programma Urbano Parcheggi.

La società I.T. Ingegneria dei Trasporti s.r.l. ha curato tutte le attività per la redazione del PUP. Alla redazione del Piano hanno partecipato l'arch. Miriam Maiorino, l'ing. Giovanni D'Alessandro, l'ing. A. Gabriella Meduri ed il tecnico Marco Tofani della IT Ingegneria dei Trasporti.

Si ringraziano per la fattiva e proficua collaborazione l'Amministrazione comunale nelle persone dell'Assessore Mauro Nunzi, del Direttore del Dipartimento Arch. Massimo Piacentini, del responsabile del procedimento Dott. Federico Balsani e del Geom. Cristina Fociani.

## **1 Metodologia di lavoro**

---

La redazione del Programma Urbano Parcheggi è finalizzata all'individuazione delle migliori e più opportune scelte in materia di regolamentazione della sosta e di eventuali politiche di tariffazione da attuare da parte dell'Amministrazione comunale.

Le attività che sono state espletate nell'ambito del Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Civitavecchia per il raggiungimento del suddetto obiettivo, possono considerarsi suddivise nei seguenti passi fondamentali:

- delimitazione dell'area di studio;
- implementazione del database funzionale alla raccolta, analisi e verifica dei dati provenienti dalle indagini con relativa caratterizzazione demografica e socioeconomica;
- analisi territoriale dell'area di studio e definizione del campione di strade da sottoporre ad indagine;
- preparazione ed esecuzione delle indagini;
- verifica ed elaborazione dei dati raccolti ed analisi dei risultati;
- interrelazione tra il Programma Urbano Parcheggi ed il Piano Generale del Traffico Urbano
- proposte progettuali;
- priorità degli interventi;
- previsioni economico finanziarie degli interventi;
- iter procedurale ed approvativo;
- monitoraggio.

Il primo passo effettuato nella redazione del PUP è consistito nella definizione dell'area di studio e nella raccolta dei dati demografici e socio-economici utili ad una preliminare caratterizzazione qualitativa e quantitativa della domanda di sosta e alla definizione del campione significativo di strade oggetto di indagine.

Le indagini effettuate sono state di tre tipologie e su tre campioni di differenti:

- rilievo del numero di posti auto disponibili su strada e di impedimenti (passi carrai, alberi e cassonetti in mezzo alla carreggiata, fermate bus, ecc.) su un'area relativamente vasta finalizzata alla definizione quantitativa dell'offerta di sosta;
- rilievo delle presenze di sosta con il metodo della targa su aree a sosta libera (campione di strade inferiore a quello su cui è indagata l'offerta) in tre intervalli orari (mattina, pomeriggio e notte) finalizzato alla definizione quantitativa e qualitativa della sosta (individuazione della tipologia di utente);
- rilievo delle presenze di sosta con il metodo della targa su aree a pagamento e aree a sosta libera (campione di circa 170 stalli su alcune infrastrutture) con un passaggio ogni ora finalizzato all'analisi della rotazione della sosta.

Gli intervalli orari durante i quali è stato effettuato il rilievo sono stati la mattina dalle 10:00 alle 12:00, il pomeriggio dalle 14:00 alle 16:00 e la notte dopo le 23:00. Questi intervalli hanno avuto delle variazioni a seconda che si trattasse di sosta su strada ed aree di sosta.

Concluse le indagini tutti i dati sono stati inseriti in un database dinamico. Ad essi è stato, inoltre, attribuito un codice identificativo dell'arco stradale corrispondente così da poterli associare di volta in volta evitando, nel frattempo, di "appesantire" eccessivamente la struttura dati della rete.

Con i dati scaturiti dalla campagna di indagine è stato possibile effettuare anche il confronto tra domanda ed offerta di sosta.

La terza fase del Programma Urbano Parcheggi di Civitavecchia è consistita, nella delineazione di alcune ipotesi di intervento nella regolamentazione della sosta e nella relativa valutazione tramite modelli matematici. Tali ipotesi sono state, ovviamente, verificate anche nell'ottica del Piano Generale del Traffico Urbano.

Da questo punto di vista è utile sottolineare la sinergia nelle attività di verifica e confronto con il Piano Generale del Traffico Urbano. Infatti, la scrivente società è stata anche la redattrice del PGTU.



## **2 Sintesi dello stato attuale e previsionale**

---

I risultati del lavoro svolto nella I e II fase di redazione del Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Civitavecchia hanno consentito di ricostruire un quadro di riferimento (attuale e futuro) necessario per impostare le ipotesi progettuali da sviluppare nella III fase.

La città di Civitavecchia è caratterizzata da una rete viaria principale molto ampia di cui circa il 70% è rappresentato da viabilità principale ed il restante 30% da viabilità a carattere locale.

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. In particolare, per la mobilità veicolare 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.

Inoltre, il tasso di motorizzazione del Comune negli ultimi anni (dal 2001 al 2008) è cresciuto in contrapposizione alla diminuzione di popolazione, passando da 0,76 veicoli per abitante nel 2001, a 0,92 veicoli per abitante nel 2008. 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%.

Una delle problematiche principali è legata all'uso promiscuo della viabilità da parte delle diverse componenti di traffico ed all'intralcio che la sosta determina per la circolazione veicolare.

La sosta, quando è sovrapposta disordinatamente alle altre componenti del traffico, è uno dei principali elementi di intralcio e rallentamento dei flussi veicolari. Seguendo la logica del PGTU, espressa nelle direttive ministeriali dalla classificazione delle componenti del traffico, la sosta occupa l'ultimo livello della gerarchia della preferibilità; questo significa che, nel momento in cui le diverse componenti si sovrappongono e necessitano una riorganizzazione, il sistema della sosta è uno dei principali ambiti di intervento per migliorare la fluidità degli spostamenti e la componente preferibile da allontanare.

Nel centro di Civitavecchia, la sosta su strada è in gran parte regolamentata con l'introduzione della sosta a pagamento. Solo recentemente si inizia ad avere una regolamentazione anche nelle zone pericentrali e soprattutto in corrispondenza dei principali poli attrattori di traffico. Inoltre, negli ultimi anni, l'Amministrazione Comunale ha realizzato 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 hanno consentito di riconnettere l'intero tessuto urbano e di restituire parte degli spazi pubblici ai residenti.

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





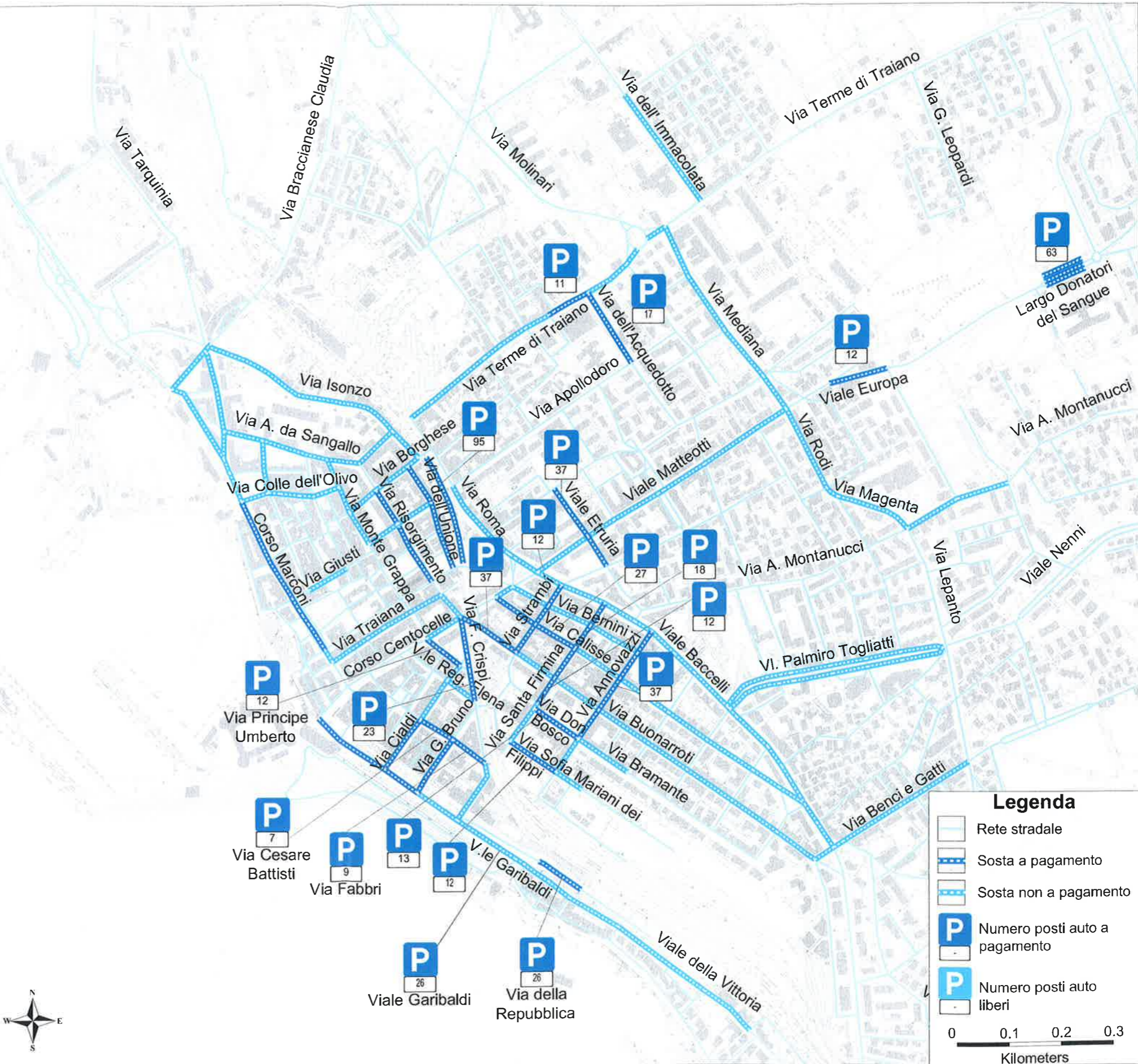
### Legenda

- Rete stradale
- Sosta su strada regolamentata
- Area di sosta
- ZRU
- ZTL
- Area pedonale
- ZTL (h 24) pullman e veicoli pesanti (>7t)
- Senso unico
- Municipio
- Ospedale
- 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

### STRADE SOSTA A PAGAMENTO

Strade/Parcheggi	N. posti offerti	Tipologia sosta	Tariffa €/h	Fascia oraria
VIA TERME DI TRAIANO	10	pettine	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA DELL'ACQUEDOTTO	17	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIALE ETRURIA	37	spina/linea	0,50	8:30 - 13:00
VIA STRAMBI	12	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA CALISSE	27	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA DI SANTA FERMINA	16	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA BUONARROTI	37	spina/linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA F. CRISPI	23	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA PRINCIPE UMBERTO	12	spina	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
TRINCEA FERROVIARIA	95	pettine	0,50	8:30 - 13:00
VIA DI SANTA FERMINA ACCANTO MUNICIPIO	12	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA ANNOVAZZI V.	31	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA DON G. BOSCO	13	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA SOFIA MARIANI DEI FILIPPI	12	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA CESARE BATTISTI	6	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA FABBRI	9	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIA DELLA REPUBBLICA	26	spina/linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00
VIALE GARIBALDI	26	linea	1,00	8:30 - 13:00 16:00 - 20:00



**Legenda**

- Rete stradale
- Sosta a pagamento
- Sosta non a pagamento
- Numero posti auto a pagamento
- Numero posti auto liberi

0 0.1 0.2 0.3  
Kilometers



**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**  
 Sintesi dello stato attuale della sosta su strada nel centro urbano del Comune di Civitavecchia (riferimento al Del. G.C. n. 248) del 10/08/2010



**Figura 2.2**  
 Giugno 2011

## 2.1 Le principali criticità della sosta

I principali elementi di criticità, scaturiti dall'analisi sulla domanda di sosta e dall'interrelazione tra la domanda e l'offerta di sosta nel Comune di Civitavecchia, in seguito alle indagini condotte nella seconda fase del Programma Urbano Parcheggi si possono riassumere nei punti dettagliati di seguito.

Per quel che riguarda l'offerta di sosta sono stati indagati circa 14 km di rete stradale principale bidirezionale, per un totale di circa 2.100 posti auto di cui circa 400 sono a pagamento e circa 1.700 posti a sosta libera.

La domanda di sosta è stata ricostruita in termini di presenze di sosta, tipologia di utenti e durata. Per la domanda di sosta su strada, nei tre intervalli orari della mattina (10:00-12:00), del pomeriggio (16:00-18:00) e della sera (dopo le 23:00), sono stati rilevati circa 3,00 km di rete stradale bidirezionale, pari a circa il 22% del totale della rete rilevata per l'offerta. Il rilievo è stato finalizzato alla definizione quantitativa e qualitativa della sosta.

L'interrelazione tra la domanda e l'offerta di sosta ha consentito 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.

Le problematiche principali sono state rilevate soprattutto nelle strade in cui la sosta è libera. La domanda di sosta su strada totale, rilevata per un giorno ferialo tipo e per i tre intervalli indagati, è stata pari a circa 1.600 veicoli. Nell'intervallo della mattina (10:00-12:00) sono stati rilevati circa 900 veicoli in sosta su strada su un totale di circa 800 posti auto offerti (con un coefficiente di occupazione pari a 1,12). In questo intervallo, la percentuale di sosta illegale è pari ad oltre il 20% dell'intera domanda rilevata (pari a circa 200 veicoli). Nell'intervallo del pomeriggio (16:00-18:00) sono stati rilevati circa 860 veicoli in sosta su strada (con un coefficiente di occupazione pari a 1,07). In questo caso la percentuale di veicoli in sosta illegale è pari al 20% dell'intera domanda rilevata (pari a circa 170 veicoli). Nell'intervallo della notte (dopo le 23:00) sono stati rilevati circa 750 veicoli in sosta rispetto ad un'offerta di circa 800 veicoli totali. Anche in questo intervallo è stata rilevata una percentuale di veicoli in sosta illegale pari a circa il 18% della domanda rilevata (circa 130 veicoli).

Ne consegue che, la maggior parte delle strade indagate, alcune per esiguità di offerta legale, sono in condizioni critiche con una domanda di sosta che supera l'offerta in alcuni intervalli orari e con la presenza di sosta illegale (circa il 20% dei veicoli presenti) che esula dal numero di posti auto disponibili. L'intervallo di indagine che è risultato più carico in termini di domanda di sosta è stato quello della mattina (10:00-12:00).

Per quel che riguarda le aree parcheggio, la domanda di sosta non supera mai l'offerta. Su un totale di circa 1.200 posti auto offerti, il riempimento è intorno al 60% nell'intervallo della mattina (10:00-12:00), che risulta essere quello più carico.

L'unica situazione critica si rivela nel parcheggio della Stazione FS a sosta libera dove l'occupazione è prossima alla saturazione (pari a circa il 93%) nell'intervallo della mattina (10:00-12:00).

Dalle indagini risulta che la tipologia di sosta su strada è prevalentemente costituita dagli utenti occasionali (visitatori ed addetti) con percentuali che talvolta raggiungono quasi l'80% rispetto ai residenti.

La durata media della sosta è stata stimata individuando all'interno di ciascuna zona di intervento alcune strade ed aree parcheggio, ritenute particolarmente significative, in cui sono state rilevate dalle ore 10:00 alle ore 20:00, ad intervalli orari, le targhe dei veicoli in sosta. E' stato così possibile ricostruire la durata della sosta di ciascun veicolo.

Le strade rilevate sono state Corso Marconi e Lungomare Garibaldi in cui è risultata un'occupazione pari ad oltre il 90% per l'intero intervallo di rilievo. La durata media della sosta rilevata è pari a circa 71' su Corso Marconi e 68' su Lungomare Garibaldi.

La durata di sosta rilevata più frequentemente è stata quella inferiore ai 60'. L'andamento delle presenze di sosta durante l'intervallo temporale 10:00-20:00 è stata rilevata anche nel parcheggio lungo la trincea ferroviaria in corrispondenza del Mercato di via Andrea Doria, nel tratto compreso tra via Roma e Corso Centocelle. La durata di sosta minima rilevata nel parcheggio della trincea ferroviaria è stata pari a circa 60'. A differenza delle strade analizzate in precedenza, la sosta risulta mediamente più lunga essendo stati rilevati numerosi veicoli in sosta anche per una durata di circa 120' (circa 200 veicoli) e per una durata inferiore a 180' (circa 100 veicoli).

La fase conclusiva dell'analisi dello stato attuale è stata costituita dall'esame comparativo tra i dati di domanda e quelli di offerta. Il primo confronto è stato effettuato mediante il calcolo, per ogni arco stradale rilevato, del coefficiente di occupazione, ovvero del rapporto tra domanda ed offerta di sosta, per un giorno ferialo tipo distinto per i tre intervalli della mattina (10:00-12:00), del pomeriggio (16:00-18:00) e della sera (dopo le 23:00).

Da tale analisi è scaturito che la maggior parte delle strade rilevate sono in condizioni critiche (coefficiente di occupazione  $> 1,00$ ) soprattutto nell'intervallo della mattina (10:00-12:00). Talune strade, come viale Baccelli e via Buonarroti, restano in tali condizioni anche nell'intervallo del pomeriggio (16:00-18:00). Non sono state rilevate situazioni di presaturazione o saturazione nell'intervallo della notte.

Per quel che concerne le aree parcheggio non sono state rilevate particolari problematiche tranne che nel parcheggio della Stazione FS, dove si arriva alla presaturazione nell'intervallo della mattina (10:00-12:00) e del pomeriggio (16:00-18:00).

Dall'analisi dei dati è scaturita la presenza di veicoli in sosta illegale in parte dovuta ad una domanda di sosta residua non soddisfatta ma, soprattutto, dovuta ad una consuetudine al parcheggio non legale.

Per quel che riguarda viale Baccelli, su un totale di domanda di sosta pari a circa 320 veicoli, il 30% circa (pari a circa 95 veicoli) è in sosta illegale. In via Buonarroti su un totale di circa 230 veicoli presenti, circa il 20% è in sosta illegale (pari a circa 50 veicoli). Anche su via Isonzo su un totale di circa 70 veicoli presenti (con un'offerta di circa 66 posti auto), la percentuale dei veicoli in sosta illegale è pari al 41% (circa 30 veicoli). In via Roma su un totale di circa 35 veicoli presenti il 42% è illegale. Su viale della Vittoria (carreggiata e parcheggio) la percentuale di veicoli in sosta illegale è inferiore circa il 12% della domanda totale rilevata (circa 130 veicoli). In via di Santa Firmina la domanda di sosta è solo legale.

La situazione della sosta su strada nell'intervallo del pomeriggio (16:00-18:00) varia leggermente. Per quel che riguarda viale Baccelli, su un totale di 320 veicoli, il 27% circa (pari a circa 90 veicoli) è in sosta illegale. In via Buonarroti su un totale di circa 230 veicoli presenti circa il 20% è in sosta illegale (pari a circa 50 veicoli). Su via Isonzo, su un totale di circa 70 veicoli presenti (con un'offerta di circa 66 posti auto), la percentuale dei veicoli in sosta illegale è pari al 33% (circa 25 veicoli). In via Roma su un totale di circa 30 veicoli presenti il 47% è illegale. Su viale della Vittoria (carreggiata e parcheggio) la percentuale di veicoli in sosta illegale si riduce sensibilmente in questo intervallo. In via di Santa Firmina, anche in questo intervallo, la domanda di sosta è solo legale.

Nell'intervallo della sera (dopo le 23:00) la situazione varia ulteriormente rispetto agli altri due. Per quel che riguarda viale Baccelli, su un totale di 295 veicoli, il 27% circa (pari a circa 80 veicoli) è in sosta illegale. In via Buonarroti su un totale di circa 220 veicoli presenti circa il 19% è in sosta illegale (pari a circa 40 veicoli). Anche su via Isonzo su un totale di circa 35 veicoli presenti (con un'offerta di circa 66 posti auto) la percentuale dei veicoli in sosta illegale è pari al 26% (circa 9 veicoli). In via Roma e in viale della Vittoria (carreggiata e parcheggio) la percentuale di veicoli in sosta illegale si riduce sensibilmente in questo intervallo. In via di Santa Firmina la domanda di sosta è solo legale.

Ne consegue che, la maggior parte delle strade indagate, alcune per esiguità di offerta legale, sono in condizioni critiche con una domanda di sosta che supera l'offerta in alcuni intervalli orari e con la presenza di sosta illegale (circa il 20% dei veicoli presenti) che esula dal numero di posti auto disponibili.

A Civitavecchia la sosta veicolare si presenta diffusa in maniera capillare e spesso disordinata su tutto il territorio urbano. Alcune aree del territorio comunale, soprattutto quelle periferiche, sono sprovviste di una specifica organizzazione e regolamentazione della sosta. Si deve tener presente, inoltre, la diffusa propensione dei cittadini ad effettuare tutti gli spostamenti in automobile, abitudine che sviluppa una domanda generalizzata di spazi, alimentando di conseguenza ulteriormente il fenomeno della sosta disordinata e non regolare.

Le principali criticità della sosta rilevate durante la redazione del PGTU sono state le seguenti:

- *sosta irregolare*

- *a tratti* lungo via Braccianese Claudia, via Montanucci e via Don Milani;
- *persistente e di intralcio* alla fluidità del traffico lungo via XXIV Settembre e viale Baccelli
- *sosta illegale* lungo via Tarquinia, via Tevere e nel sottopassaggio della ferrovia, all'incrocio tra la via Aurelia sud e viale Lazio;
- *sosta non regolare* nell'area di San Gordiano.

La situazione più critica per quel che concerne la sosta su strada si registra in viale Baccelli. Il viale, infatti, ha una duplice valenza, sia di asse di viabilità urbana principale (viabilità interquartiere) sia di asse di rilevanza commerciale. Questo genera una sovrapposizione di usi tra flussi pedonali, veicolari e del TPL che entrano in conflitto con la sosta veicolare. L'organizzazione attuale degli stalli per la sosta, con la disposizione a pettine, caratterizzata da una limitazione del campo visivo e da una maggiore esigenza di spazi di manovra rispetto ad altre soluzioni, è aggravata dalla presenza degli alberi, rappresenta un importante elemento di intralcio e di pericolo nei confronti dei flussi veicolari.

## **2.2 Il quadro previsionale di riferimento**

Nel processo di definizione dello scenario futuro è stato analizzato il quadro previsionale di riferimento derivante dalla pianificazione e programmazione di livello sovracomunale e comunale riguardanti il sistema della mobilità.

L'obiettivo è stato quello 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.

Per quel che concerne la pianificazione sovracomunale è stata data particolare attenzione alle previsioni del Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) della Provincia di Roma, che riguardano i compiti propri in materia di pianificazione e gestione del territorio attribuiti alla Provincia dalla legislazione nazionale (D.Lgs. 267/2000).

Il PTPG 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.

Il PTPG individua una rete stradale provinciale con funzioni specifiche:



- la rete di I° livello finalizzata a unificare il territorio della Provincia metropolitana, a garantire le relazioni interbacinale 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 PTPG 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.

I principali strumenti di pianificazione e di programmazione adottati dal Comune di Civitavecchia, sono stati 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 per valutare la sosta pertinenziale di previsione.

Per quel che concerne le previsioni urbanistiche del PRG vigente nel Comune di Civitavecchia, 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.

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.

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 pertinenti con la redazione del PUP, sono:

- 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.



### 3 Interrelazione tra il PUP e il PGTU

---

Gli interventi previsti dal PGTU per il miglioramento della mobilità pedonale, della circolazione veicolare, del trasporto pubblico e della sosta veicolare mirano a migliorare la fluidità veicolare sulle infrastrutture stradali comunali, prevedono la riorganizzazione della circolazione intesa come sistema dei sensi unici e sistema delle precedenze.

Il PGTU ha proposto un nuovo schema di circolazione veicolare da attuarsi lungo la viabilità principale dell'area centrale (Figura 3.1). In tale ambito, vista la volontà dell'Amministrazione di dare una vocazione fortemente turistica e di riqualificare l'area centrale, si è proceduto a formulare un'ipotesi di schema di circolazione che privilegiasse la mobilità pedonale senza, tuttavia, penalizzare la circolazione veicolare. Le misure prese in esame, infatti, prevedono l'introduzione di una ZTL con lo scopo di razionalizzare la circolazione veicolare ed al contempo di preservare ampi spazi a tutto vantaggio della mobilità pedonale e della vivibilità complessiva dell'area stessa.

In particolare, si prevedono i seguenti interventi per la circolazione del centro:

- istituzione della ZTL nell'area delimitata da via Crispi, via Risorgimento, via da Sangallo; corso Marconi, viale Garibaldi e via Santa Fermina coincidente con l'attuale delimitazione a Zona di Rilevanza Urbanistica;
- completa pedonalizzazione di Corso Centocelle tra via Risorgimento e via Monte Grappa;
- introduzione del senso unico in direzione centro su via Crispi;
- istituzione di corsia preferenziale contro flusso su via Crispi per il servizio di TPL;
- inversione del senso unico su via Regina Elena nel tratto tra via Cialdi e via Giordano Bruno;
- introduzione del senso unico su via Cialdi tra via Crispi e via Principe Umberto in direzione della prima;
- introduzione del senso unico su via Principe Umberto tra via Crispi e via Cialdi in direzione della seconda.

In termini complessivi, l'introduzione del nuovo schema di circolazione e l'istituzione della nuova ZTL determinano, rispetto allo stato attuale, una redistribuzione dei flussi veicolari sulla rete tale da non determinare mai un significativo deterioramento delle condizioni di deflusso della rete stessa.

Il PGTU mediante l'introduzione della nuova classifica funzionale della viabilità urbana ha mirato alla riorganizzazione della circolazione veicolare. La classifica funzionale delle strade è stata finalizzata a definire le condizioni d'uso delle stesse con il duplice obiettivo di:

- decongestionare la rete stradale urbana deputata agli spostamenti di maggior raggio;
- creare le condizioni per garantire un elevato livello di accessibilità, liberando la rete dai traffici di attraversamento ove impropri.

In termini specifici di ingegneria del traffico, è necessario utilizzare la classifica funzionale delle strade per affrontare e mitigare i conflitti che derivano dalle funzioni di movimento da quelli di sosta.

L'individuazione di un ordinamento delle strade basato sulla gerarchizzazione della funzione territoriale e infrastrutturale di ciascun arco è l'elemento principale per contribuire al miglioramento delle funzionalità complessive della rete individuando quelle strade in cui la sosta è consentita da quelle in cui non lo è.

Il PGTU per quel che riguarda la sosta veicolare (vedi Figura 3.1) 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, la regolazione della sosta su strada mediante segnaletica orizzontale e verticale deve essere realizzata nelle aree in cui sono presenti servizi o attività commerciali all'interno delle diverse zone residenziali.

L'obiettivo di razionalizzare la sosta su strada deve necessariamente giovare, oltre che di un appropriato sistema di regolazione, di una politica di attento controllo della sosta illegale (es.: sgombero della sosta dalle intersezioni). Ciò va perseguito sia con la dissuasione fisica dalla sosta illegale, sia con una politica di maggior repressione della stessa da parte degli organi di polizia preposti.

Nel centro urbano e nei quartieri della zona sud, il PGTU ha previsto i seguenti interventi:

- 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.
- eliminazione della sosta illegale soprattutto nella viabilità di immissione alla via Aurelia.

Il PGTU ha recepito i programmi previsti dall'Amministrazione relativamente alla realizzazione delle seguenti aree di sosta:

- parcheggio in zona Bricchetto (18.000mq per circa 600 p.a.);
- 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 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 con 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. Gli interventi relativi alla sosta veicolare sono individuati nella zona sud di Civitavecchia sono la realizzazione di un polo di scambio per i traffici provenienti dall'uscita sud dell'Autostrada A12 o dai comuni limitrofi a sud. Di comune accordo con l'Amministrazione è stata ipotizzata la 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.



### 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.pzza 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 Sangue - 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 dei Gerani
- 19 Realizzazione rotatoria all'intersezione v.le Lazio-Strada del Casaleto Rosso
- 20 Realizzazione rotatoria all'intersezione via S. Gordiano-via delle Verbene-Strada del Casaleto Rosso

#### Parcheggi

- 21 Trasformazione parcheggio pubblico del porto turistico Riva di Traiano in parcheggio di scambio

### Legenda

- Rete stradale
- Rete stradale principale
- ZTPP
- ZTR
- Area pedonale attuale
- Area pedonale prevista
- ZTL prevista
- Parcheggio previsto
- Intervento sulla viabilità
- Riorganizzazione intersezione
- Corsia preferenziale controflusso prevista
- Senso unico attuale
- Senso unico previsto
- Rotatoria prevista

0 0,2 0,4 0,6  
Kilometers



## PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Interventi previsti dal PGTU per la mobilità e la sosta nel Comune di Civitavecchia



### Figura 3.1

Giugno 2011

## **4 Il Programma Urbano Parcheggi (PUP)**

---

I contenuti del Programma Urbano Parcheggi prevedono:

- la descrizione dello stato attuale in cui sono state evidenziati i poli generatori e attrattori del traffico, evidenziando l'attuale condizione della viabilità e l'offerta di parcheggi nelle zone di maggiore affluenza;
- la riorganizzazione funzionale della viabilità, effettuata secondo la classifica funzionale fatta nell'ambito del PGTU, il quale deve riportare la gerarchizzazione delle strade, distinguendo quelle strade che possono accogliere la sosta da quelle da destinarsi esclusivamente alla circolazione;
- la localizzazione ed il dimensionamento dei parcheggi previsti nelle varie zone di intervento e anche di quelli già esistenti da consolidare, ampliare o riformare;
- la descrizione dei criteri ispiratori delle scelte fatte durante la pianificazione delle zone di sosta partendo dalla situazione attuale;
- la priorità di intervento e tempi di attuazione;
- la valutazione economica e finanziaria degli interventi proposti;
- la normativa per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane.

### **4.1 Finalità del PUP**

Gli obiettivi che si prefigge il Programma Urbano Parcheggi sono:

- 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;
- 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 e ai cittadini di adattarsi ai cambiamenti che questa comporta.

Dal confronto della domanda di sosta e dell'offerta rilevata nel corso della campagna di indagine, si è riscontrato che, nel territorio comunale, le situazioni critiche sono legate solo a determinati periodi della giornata e su alcune strade o aree destinate alla sosta. Il problema generalizzato è stato quello di un uso improprio dello spazio stradale e la presenza di veicoli in sosta vietata anche nei periodi di morbida.

La politica seguita nel corso degli ultimi anni dall'Amministrazione comunale con la copertura della trincea ferroviaria e la creazione di nuovi parcheggi (come il Bricchetto) ha fatto sì che la domanda di sosta fosse coperta in modo soddisfacente durante l'intero arco della giornata tranne in alcune strade o aree di sosta per certi intervalli orari.

L'orientamento del PUP è stato quello di mirare ad interventi fattibili nel breve periodo e con minimo impiego di risorse finanziarie come la riorganizzazione e la razionalizzazione della sosta su strada. Inoltre, sono state integrate nelle previsioni del PUP le indicazioni del PGTU e le previsioni e gli interventi già previsti nell'ambito della programmazione comunale.

Degli interventi ipotizzati è stata data una specifica sulle priorità ed i tempi di attuazione.



## 4.2 Strategie di intervento

Uno degli obiettivi fondamentali del PUP è quello di indirizzare l'utenza verso un più razionale utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico cercando di sviluppare una maggiore e più qualificata offerta di trasporto pubblico locale e, contestualmente, di intercettare l'utenza proveniente dall'area metropolitana nelle aree di corona della città.

In coerenza con tali strategie nel PUP della città Civitavecchia si è privilegiata, tra le altre, la tipologia di sosta di scambio, soprattutto nelle aree periferiche a corona della città e in corrispondenza delle principali arterie di connessione con l'area centrale. Sono stati definiti come prioritari gli interventi direttamente finalizzati a ridurre la sosta lungo le principali arterie della viabilità urbana per rendere più fluidi i flussi veicolari. In particolare, gli obiettivi dichiarati nel PUP di Civitavecchia sono finalizzati a:

- limitare l'accesso al centro (introduzione della ZTL nel centro storico);
- disincentivare la localizzazione di parcheggi di destinazione in aree centrali della città (individuazione di parcheggi di scambio con il TPL nelle aree periferiche);
- evitare la localizzazione di parcheggi privati su suolo pubblico nel centro città;
- ridurre in maniera significativa la sosta privata ai margini delle strade (eliminazione e/o riorganizzazione della sosta dalla viabilità principale);
- soddisfare al meglio la domanda di sosta riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente urbano (riorganizzazione della sosta nelle strade locali in modo da migliorare la vivibilità ed eventuale allargamento dei percorsi pedonali);
- disciplinare la sosta al fine di migliorare la mobilità pedonale sulle strade locali e quella veicolare sulle strade primarie (regolamentazione della sosta su strada secondo le indicazioni del CdS e del Regolamento Viario del PGTU);
- razionalizzare la sosta in relazione alle specifiche funzioni di ogni strada e spazio urbano, in particolare agevolando la fruizione di aree a prevalente uso pedonale (es. recupero di strade interne alla ZTL destinandole ai pedoni).

Strategia di fondo è la riorganizzazione della sosta, in particolar modo, nelle zone ad alta concentrazione di attività e di servizi. Detta limitazione si avvale di diversi strumenti attuativi di seguito indicati, riassumibili nei tre settori di intervento relativi a:

- riduzione della domanda di sosta nel centro concentrandola ai margini della ZTL (es. Parcheggi Trincea ferroviaria);
- soddisfacimento della domanda di sosta su spazi alternativi (aree parcheggio Feltrinelli, Bricchetto, Isonzo);

- rigido controllo della rotazione della sosta, laddove consentita, e rigoroso rispetto dei divieti di sosta, laddove imposti.

La riduzione della domanda di sosta nell'area centrale si realizza attraverso:

- l'intensificazione del servizio di trasporto pubblico e delle altre forme di mobilità alternativa (es. mobilità ciclabile secondo le indicazioni del PGTU) al trasporto privato e dunque in grado di ridurre la domanda di sosta, su strada e fuori strada;
- l'applicazione della tariffazione della sosta su strada, che conduce anch'essa ad una riduzione della domanda di sosta in questione, sia in quanto rende maggiormente competitivo - dal punto di vista economico - l'uso del trasporto pubblico rispetto a quello individuale privato e, quindi, privilegia il relativo trasferimento di utenza, sia in quanto induce ad un uso più razionale e contenuto del trasporto individuale privato, nonché ad un suo maggiore uso in forma collettiva (per accompagnamento, per accordi tra colleghi di lavoro, ecc.) e quindi, in definitiva, ad un minor numero di autovetture in circolazione;
- l'allestimento e l'attivazione dei parcheggi localizzati nell'area posta a corona del Centro Storico (es. messa in esercizio del parcheggio interrato della Marina).

Il soddisfacimento della domanda di sosta in spazi alternativi avviene attraverso:

- il riordino della sosta in alcune arterie stradali cittadine (individuazione delle strade parcheggio);
- la realizzazione e la gestione di parcheggi ad uso pubblico, con intervento dell'iniziativa privata (parcheggi sostitutivi della sosta su strada), a corona del centro urbano (secondo le previsioni dell'Amministrazione comunale).

Il controllo della sosta dovrebbe avvenire attraverso il potenziamento del Corpo di Vigilanza Urbana, in forma diretta ed indiretta, intesa quest'ultima, in particolare, come potenziamento dei servizi atti ad ottenere un idoneo ed efficace controllo delle discipline di sosta.

### **4.3 Riorganizzazione sosta su strada**

Uno degli obiettivi del PUP è quello di liberare dalla sosta talune strade destinandole alla circolazione dei veicoli e distinguendole da strade per cui invece è ammessa la duplice funzione al fine di contribuire alla soluzione del problema della sosta.

La limitazione della sosta sulla viabilità principale, con riferimento specifico alla sua componente di intralcio al fluido transito dei veicoli pubblici e privati, rappresenta uno degli elementi cardine di riordino del traffico cittadino e riguarda tutta la viabilità interquartiere e di quartiere, con differenti gradi di priorità degli interventi in rapporto ai diversi livelli di congestione da sosta presentati dalle singole strade.

Per facilitare la circolazione dei veicoli all'interno del centro urbano di Civitavecchia, si vuole riorganizzare lo schema della sosta lungo alcune arterie stradali:

- viale Baccelli;
- via Isonzo.

Secondo la classificazione funzionale delle strade elaborata nel PGTU di Civitavecchia, viale Baccelli e via Isonzo, per la funzione di collegamento da queste svolta, sono state classificate come strade interquartiere. L'attuale configurazione delle stesse però non corrisponde a quella prevista dal nuovo Codice della Strada.

Sono classificate strade interquartiere quelle aventi caratteristiche intermedie tra scorrimento e di quartiere. Le strade interquartiere svolgono funzione di collegamento tra settori e quartieri distanti o marginali.

In tale categoria di strada a unica carreggiata, con almeno due corsie e dotata di marciapiedi, rientrano, in particolare, le strade destinate a servire, attraverso gli opportuni elementi viari complementari, gli insediamenti principali urbani e di quartiere. Lungo le strade interquartiere sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta veicolare, purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.

Nelle strade interquartiere la sosta è ammissibile purché con corsia di servizio di 3.50 m per sosta in linea ed a spina (45°). Non è ammessa la sosta a pettine (90°). Le fermate bus devono essere eventualmente organizzate con piazzola rientrante con possibilità di corsia riservata. La circolazione ciclabile deve avvenire preferibilmente in sede propria.

Il viale Baccelli, una delle principale vie di attraversamento dell'area urbana di Civitavecchia, è stato recentemente sottoposto da parte dell'Amministrazione comunale ad un processo di riorganizzazione con l'introduzione di alcune rotatorie in corrispondenza degli incroci con la viabilità trasversale (via Lepanto, via Benci e Gatti, via Palmiro Togliatti, via Adige ecc.).

Nell'ottica del completamento di tale riorganizzazione funzionale e della facilitazione del deflusso veicolare da un lato, e per la realizzazione dell'adeguamento di tale asse alle caratteristiche stradali previste dal nuovo Codice della Strada (DI. 285 del 30 aprile 1992) in riferimento alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali (ovvero in rapporto alla velocità di esercizio prevista) dall'altro, si propone una riorganizzazione della sosta su tale arteria.

Attualmente il viale, ad unica carreggiata, presenta una corsia per senso di marcia e stalli di sosta disposti a pettine su entrambi i lati. Come detto in precedenza tale organizzazione della sosta intralcia la circolazione veicolare rallentando il traffico e non è consentita sulle strade interquartiere.

Le fluidificazione del traffico veicolare già in atto mediante la riorganizzazione delle

intersezioni con la realizzazione di rotatorie in sostituzione delle intersezioni semaforizzate, può essere completata mediante il ridisegno dell'intero asse viario individuando un'organizzazione diversa degli stalli per la sosta.

Nel PUP, si propone uno nuovo assetto viario dell'asse di viale Baccelli in modo tale che risponda alle caratteristiche funzionali della strada, con stalli di sosta disposti in linea e corsia di manovra dedicate alla sosta (Figura 4.5). La circolazione veicolare dovrà essere separata da cordoli dall'area destinata alla sosta e il viale potrà, quindi, assolvere in pieno la sua funzione di attraversamento, essendo garantita la fluidità del traffico. La nuova configurazione infatti, permetterà di separare la circolazione di attraversamento da quella dedicata alla ricerca ed alle manovre di sosta, impedendo inoltre la sosta abusiva (attualmente la circolazione è resa difficoltosa dalla presenza di numerosi veicoli in doppia fila). Il nuovo assetto viario non prevede la rimozione dell'attuale alberatura. Dove le dimensioni della carreggiata stradale non lo consentono si prevede una riorganizzazione della sosta mediante la sostituzione degli attuali stalli a pettine con stalli a spina che migliorano la visibilità ed occupano minor spazio di manovra. Tale soluzione era già stata individuata nell'ambito del PGTU.

Sono stati individuati, inoltre, interventi tesi a favorire la rotazione della sosta, così da garantire una frequente turnazione e quindi una maggiore disponibilità di posti, si propone l'introduzione di un sistema di regolazione della sosta lungo viale Baccelli. La proposta sviluppata nell'ambito del PUP è quella di introdurre una sosta a tempo (es. 1 ora) soprattutto nelle zone in cui più elevata è la concentrazione di attività commerciali.

Tale intervento è strettamente collegato all'incentivazione di una politica di maggior controllo da parte della Polizia Municipale per evitare l'enorme presenza di sosta illegale registrata nella fase d'indagine lungo viale Baccelli.

L'altro asse della viabilità principale su cui il PUP propone da eventuali trasformazioni è Via Isonzo che collega via Roma con la viabilità costiera. Attualmente, la via Isonzo presenta un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia e la sosta in linea su entrambi i lati. Anche in questo caso, il nuovo Codice della strada prevede che la sosta sia esterna alla carreggiata e sia presente una apposita corsia dedicata alla manovra.

Nel PUP si propone di riorganizzare la sosta veicolare, consentendola lungo un solo lato della carreggiata (la sezione stradale in alcuni tratti consente la disposizione degli stalli a spina, in altre in linea) con apposita corsia di manovra, separata da cordoli dalla carreggiata stradale. La Figura 4.6 mostra lo stato attuale della sosta e la soluzione proposta.

Dai rilievi effettuati è inoltre emerso che risulta necessario, in alcune strade centrali, il ridisegno degli stalli di sosta secondo i criteri previsti dalle normative vigenti. Secondo il nuovo Codice della Strada art. 158 f) è vietata la fermata e la sosta dei veicoli nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione. In alcuni tratti non è rispettata la distanza dagli incroci o dalle fermate dei mezzi pubblici ed è pertanto necessaria una ridefinizione degli stalli di sosta.

Per quanto riguarda i portatori di handicap, è previsto dalle norme che nelle aree di parcheggio devono essere sempre destinati, nella misura minima di 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a 3,20 metri e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili. (spostare dove opportuno). Gli stalli di sosta per i portatori di handicap devono essere localizzati dove ne viene fatta espressamente richiesta e riportare l'ordinanza rilasciata per lo stallo. ||



#### 4.4 Regolamentazione della sosta

In riferimento a quanto previsto nel PGTU, il PUP recepisce l'introduzione di una ZTL con lo scopo di razionalizzare la circolazione veicolare ed al contempo di preservare ampi spazi a tutto vantaggio della mobilità pedonale e della vivibilità complessiva dell'area stessa. L'istituzione della ZTL riguarda l'area centrale ed in particolare quella delimitata da via Crispi, via Risorgimento, via da Sangallo; corso Marconi, viale Garibaldi e via Santa Fermina. Tale zona coincide con la delimitazione di Zona di Rilevanza Urbanistica fatta dall'Amministrazione comunale.

Inoltre, nell'ambito del PGTU, come conseguenza della classifica funzionale effettuata sulla viabilità esistente e l'individuazione della viabilità principale, sono state individuate delle isole ambientali delimitate dalla viabilità principale definite dal Piano come Zone a Traffico Pedonale Privilegiato perché caratterizzate dalla presenza di numerosi poli attrattori e soprattutto di scuole. Tali zone sono a corona della ZTL centrale.

Tra gli obiettivi del PUP vi è quello di limitare la sosta in zone di *particolare pregio ambientale od architettonico*, e comunque del centro storico. Appare quindi fondamentale riorganizzare il sistema della sosta all'interno dell'area ZTL precedentemente individuata dal PGTU.

Tra le azioni atte al raggiungimento di tale obiettivo, possono considerarsi il divieto della sosta gratuita in tali aree e la regolamentazione di quella a tempo illimitato.

La ZTL proposta dal PGTU potrà essere regolata secondo fasce orarie (per esempio 08:00-13:00 – 16:00- 19:00) e con possibilità di accesso all'area del mercato in determinate fasce orarie relative ai tempi di apertura e chiusura dello stesso. In tale modo è possibile consentire il transito dei veicoli nell'area centrale nelle ore serali ed incentivare le attività turistico – ricreative.

I benefici di un intervento in tale direzione sono molteplici. In primo luogo, limitando il transito e la sosta nella ZTL si facilita la sosta dei residenti (dotati di apposito permesso di circolazione e sosta) e si favorisce il trasporto pubblico in quanto riducendo l'intasamento delle strade si rendono le percorrenze più veloci.

Si attiva quindi un "circolo virtuoso", liberando un adeguato numero di posti auto grazie anche alla naturale logica di scambio tra sosta notturna (residenti) e sosta a pagamento nelle ore diurne (non residenti dotati di permesso nelle ore di accesso impedito) e serali.

Altri benefici sono rappresentati dalla diminuzione del traffico da ricerca del parcheggio e dunque dell'inquinamento acustico e atmosferico e dall'attenuazione del fenomeno della sosta in doppia fila, il tutto a favore del miglioramento della fluidità del traffico.

Per la regolamentazione della sosta sarà necessario realizzare un organico piano di tariffazione, atto a limitare la domanda di sosta, a regolarizzare la circolazione e l'afflusso di utenti verso il centro ed a fruire in un modo più equilibrato degli spazi di sosta disponibili, soddisfacendo sia la domanda dei residenti che degli altri fruitori.

La sosta, dove non tariffata, dovrà essere regolata tramite disco orario (per esempio 1 ora e/odino a 3 ore), da differenziare a seconda delle strade in cui viene introdotto e delle attività presenti.

Potranno essere definite diverse categorie di utenti che abbiano accesso alla ZTL e per ognuno una tipologia di permesso cui saranno associati differenti attributi (transito, sosta in determinate fasce orarie e/o aree del centro urbano, costo del permesso e validità temporale) con particolari agevolazioni per i residenti ed i commercianti.

L'applicazione di tale piano comporterà, con l'eliminazione degli stalli liberi, una concentrazione della domanda di sosta nell'area immediatamente esterna al centro storico con particolare ricaduta nelle vie adiacenti. Tale domanda verrà sopperita dall'introduzione dei parcheggi di scambio e da un efficiente servizio di bus navetta ed integrazione del trasporto pubblico urbano.

#### **4.4.1 Sosta a pagamento**

Per far sì che la regolamentazione della sosta consegua risultati di efficienza ed efficacia ed incida positivamente su tutta la mobilità locale, risulta indispensabile prevedere a monte l'adozione di strumenti di controllo e di prevenzione delle violazioni che non siano basati esclusivamente sull'operatività della Polizia Locale, già gravata di altre e più impegnative attività.

Le aree regolamentate inoltre, debbono essere omogenee e sufficientemente estese: diversamente l'unico risultato sarebbe quello dello svuotamento delle aree a pagamento e saturazione di quelle immediatamente adiacenti, sommando ai problemi esistenti il disservizio creato.

Nelle zone dotate di maggiori caratteristiche di centralità urbana, vista anche la scarsità di aree libere da destinare alla sosta, si propone di differenziare la tariffa di sosta in funzione della classifica funzionale delle strade.

Sarebbe opportuno prevedere una tariffa più elevata nelle strade principali, dove è maggiore anche la presenza di attività commerciali e di servizi, allo scopo di incentivare ad una sosta breve ed avere una maggiore rotazione di autovetture.

L'obiettivo è quello di dare la possibilità a molti utenti di poter sostare nelle immediate vicinanze della loro destinazione ed incentivarli ad occupare i posti auto per il tempo minimo indispensabile a svolgere la loro attività.

Per quanto riguarda la ZTL, la tariffa stabilita andrà applicata nella fascia oraria di accesso alla ZTL per i non aventi permessi speciali.



Nelle strade secondarie, invece, con tariffe più basse dovrà essere orientata la sosta di più lunga durata e quella dei residenti.

Una corretta tariffazione permette di conferire alle diverse aree di sosta le ottimali destinazioni d'uso.

Nelle aree centrali una tariffazione oraria costante elevata o progressiva permetterebbe di disincentivare periodi di sosta superiori all'ora o alle due ore, spingendo l'utenza verso comportamenti accorti nell'utilizzo degli stalli di sosta nelle aree centrali e di indirizzare la sosta di lungo periodo verso aree più esterne o parcheggi in struttura (parcheggi di scambio di prima fascia).

Una tariffazione oraria costante non elevata nelle aree semicentrali, consentirebbe da un lato di inibire gli stalli alla sosta parassitaria di coloro che lasciano l'autovettura per lunghi periodi, occupando improduttivamente le aree pubbliche e, dall'altro, spingerebbe comunque i cittadini ad utilizzare le aree di scambio gratuite (parcheggi di scambio di seconda fascia), essendo tra l'altro servite da bus navetta.

Nelle aree marginali al centro è opportuno consentire la sosta libera e prevedere l'implementazione di efficienti servizi pubblici di trasporto per incentivarne l'utilizzo (parcheggi di scambio di seconda fascia ed aree periferiche).

Dal punto di vista operativo, le modalità di pagamento più diffuse sono il voucher ("grattino") cartaceo ed il parcometro, che funziona sia con monete che tramite tessera chip a scalare.

I voucher cartacei permettono un pagamento della sosta a livello orario con rigidità della formula di pagamento, in quanto non esiste la possibilità da parte dell'utente di pagare le frazioni di ora.

La regolamentazione della sosta a raso a mezzo parcometri o attrezzature similari è in grado, attraverso opportune politiche tariffarie, di razionalizzare lo sfruttamento degli stalli a bordo marciapiede, innescando un positivo meccanismo di turn-over delle autovetture e riducendo drasticamente i fenomeni di sosta stanziale parassita nelle zone ad elevata concentrazione di attività commerciali o di servizi. L'emissione del biglietto può riferirsi anche frazioni di ora.

Negli ultimi anni si sta diffondendo una nuova modalità di pagamento la scheda elettronica-digitale prepagata che permette di pagare solo per i minuti effettivi di sosta. La scheda è programmabile sia per l'accensione che per lo spegnimento all'orario desiderato e viene esposta sul cruscotto della vettura.

Per quel che concerne la tariffazione della sosta il PUP propone di attuare una tariffa decrescente a partire da 1€/h sulle strade all'interno ed ai confini della ZTL ed applicando una tariffa di 0,50€/h nella viabilità locale a contorno. Resta ferma la possibilità di introdurre una tariffa di 1€/h per le zone di particolare concentrazione della domanda come ad esempio la Stazione ferroviaria, l'Ospedale, il Tribunale ed i centri commerciali.





Per quel che concerne le fasce orarie per il pagamento della sosta esse devono essere riviste in funzione delle esigenze e dei risultati ottenuti dalle indagini come ad esempio il parcheggio della stazione in cui è risultato esserci una domanda satura sia nell'intervallo della mattina che in quello del pomeriggio.







**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**

Interventi di riorganizzazione e regolazione della sosta su strada. Particolare zona sud



**Figura 4.2**

Giugno 2011

## **4.5 Parcheggi pubblici a servizio delle funzioni urbane**

I parcheggi pubblici a servizio delle funzioni urbane sono rappresentati principalmente dall'area dedicata alla sosta realizzata lungo la *trincea ferroviaria*, dal parcheggio davanti *la stazione ferroviaria ed il parcheggio dell'Ospedale*.

In questa categoria sono state raggruppate tutte quelle strutture chiamate a offrire possibilità di sosta a rotazione per flussi con destinazione locale e che, in molti casi, potrebbero anche essere utilizzati nelle ore notturne per le auto dei residenti.

Alcuni di essi sono specificamente connessi con grandi servizi cittadini (mercato, Municipio, Stazione FFSS, Ospedale ecc.), altri sono più genericamente chiamati a offrire maggiori possibilità di stazionamento nelle zone di concentrazione terziario-direzionale o di offerta di funzioni di servizio (banche e altri servizi pubblici, parchi centrali, teatro, ecc).

Altri parcheggi hanno - in più rispetto alla copertura di tali fabbisogni - lo scopo di compensare le perdite di posti auto superficiali nelle aree in cui si prevede l'introduzione della disciplina della sosta oraria a pagamento.

### **4.5.1 Parcheggi pertinenziali**

Nell'affrontare il problema della sosta nel territorio comunale, è necessario considerare la questione della sosta residenziale, che prevale ad esempio nelle ore notturne, e la domanda di sosta legata alle attività diurne (sosta di lunga durata, per lavoro o studio o scambio con il mezzo pubblico, e sosta operativa di breve durata). Occorre quindi analizzare come buona parte dei veicoli che durante la notte sono in sosta residenziale (per la maggior parte dislocati in box o parcheggi privati) si riversino durante il giorno nelle varie zone della città per le attività diurne, occupando lo spazio pubblico. L'impegno delle aree di sosta di ogni quartiere dipende quindi da molti fattori: poli di attrazione presenti, orari delle attività, presenza o meno del servizio di trasporto pubblico (che influenza la necessità di usare l'auto), pendolarismo generato o attratto, ecc. La particolare combinazione dei fattori richiamati, per ognuna delle aree cittadine, determina la domanda di sosta che, ora per ora, grava sull'area stessa.

Non disponendo di dati relativi al numero di parcheggi pertinenziali nel territorio comunale di Civitavecchia, nella II Fase del PUP è stata effettuata una stima di tale valore tenendo conto delle normative vigenti in termini di dotazione minima di parcheggi pertinenziali.

In particolare, i parcheggi connessi alla residenza, risultano regolati dall'art. 3 del Decreto Ministeriale n. 1444 del 2 aprile 1968 che stabilisce che, per ogni abitante, insediato o da insediare, occorre prevedere 2,5 mq di aree per parcheggi.

Su tale base è stata fatta una stima valutando lo standard di parcheggio per ciascun abitante. Data la popolazione totale di Civitavecchia pari a circa 52.000 abitanti al 2009



risulta che, con uno standard di 2,5 mq ad abitante, la superficie totale di standard per abitante da destinare a parcheggi è pari a circa 130.000 mq. Il totale di posti auto corrispondenti ai parcheggi pubblici è pari a circa 4.300 unità.

Per quanto riguarda il numero di parcheggi privati, 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 10 mc di costruzione.

Considerando che ad ogni abitante possono essere associati, secondo gli standard urbanistici, circa 100 mc di costruito destinato ad abitazione<sup>1</sup>, si è stimato il numero di mc per ogni sezione di censimento e, quindi, il numero di parcheggi pertinenziali minimo. Ottenuto il numero totale di mc associati al numero di abitanti, si è considerato un'occupazione media per posto auto di 30 mq. In totale sono stati stimati circa 16.700 posti auto di pertinenza sull'intero territorio comunale.

La densità di parcheggi pertinenziali per kmq stimata si attesta ad un valore medio di circa 3.500 posti auto/kmq.

Per poter disporre di una base dati di riferimento aggiornata, si è voluto effettuare un aggiornamento della distribuzione della popolazione rispetto all'ultimo Censimento Istat 2001. A tale scopo sono stati considerati i diversi piani particolareggiati e le previsioni relative alle zone di espansione previste dal Piano Regolatore Generale e dalle sue Varianti. I Piani considerati nel corso di questo aggiornamento sono:

- Piani di Zona;
- Piani Particolareggiati e di Recupero di iniziativa Pubblica;
- Piani insediamenti produttivi;
- Piani di Lottizzazione Zone Residenziali;
- Piani di Lottizzazione Zone Industriali.

Attraverso tale metodologia è stato possibile quindi, in base al numero di abitanti previsti dal PRG nelle diverse zone urbanistiche e dai piani particolareggiati, risalire alla nuova distribuzione della popolazione a livello di sezioni di censimento Istat.

---

<sup>1</sup> 25 mq di superficie utile lorda abitabile pari a 80 mc di vuoto per pieno aggiuntivi di 5 mq, pari a 20 mc di vuoto per pieno, per le destinazioni non specificatamente residenziali (art 3 comma 3 del D-M- 1444 del 02/04/1968).

Dalle elaborazioni effettuate, risulta che, in seguito alla realizzazione degli Strumenti Urbanistici Attuativi prima considerati, si registreranno 67.700 persone residenti nel territorio comunale, circa il 30% in più rispetto alla popolazione attuale (Demo Istat 2009). È possibile ipotizzare che tale popolazione venga raggiunta nel corso dei prossimi 60 anni. La Tabella 4.1 mostra la distribuzione della densità di popolazione derivante dal nuovo aggiornamento.

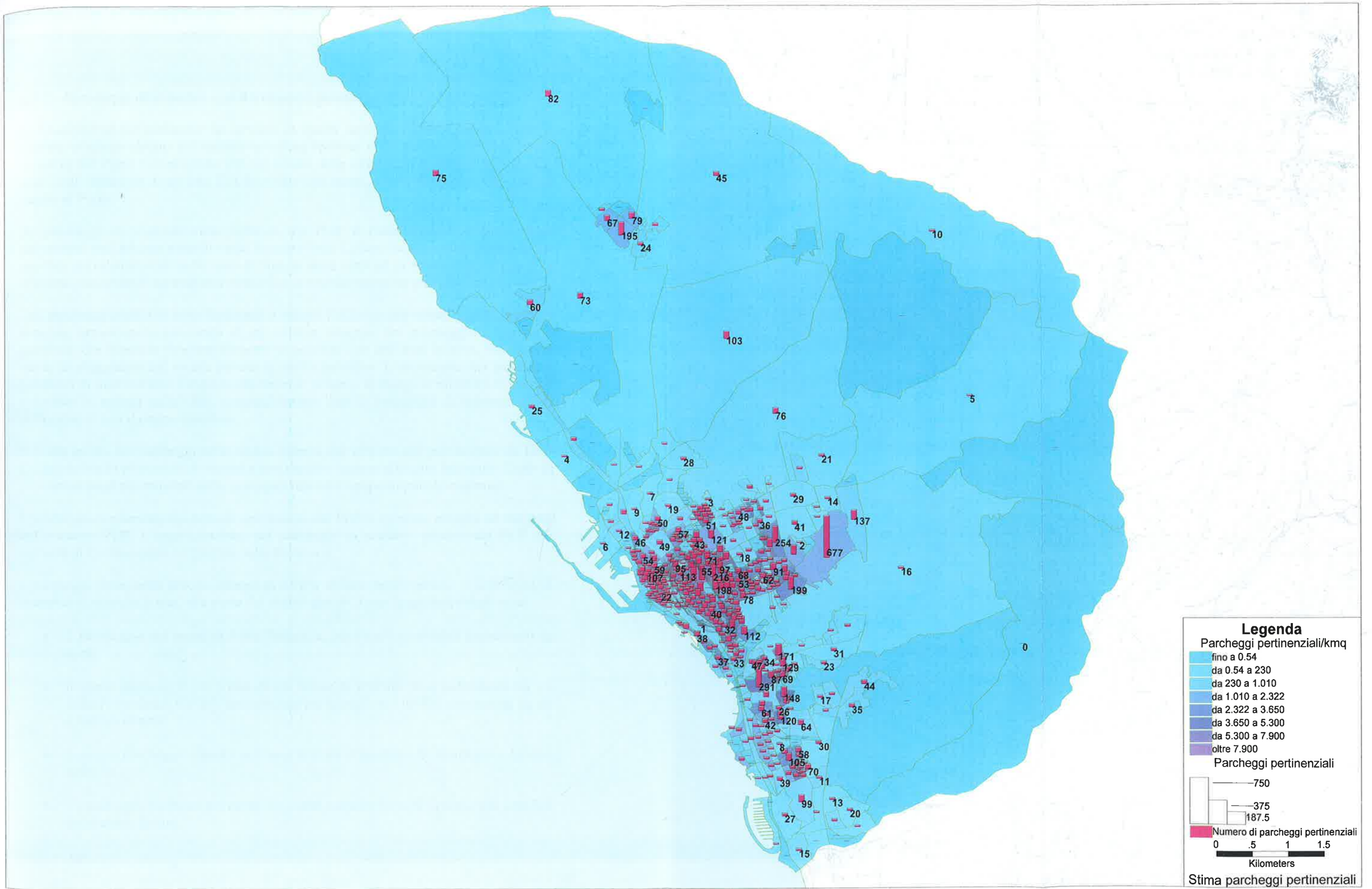
VERIFICA SITUAZIONE P.R.G. VIGENTE - 100 mc./abitante - Composizione media familiare = 3 membri						
	Strum Attuativo	Sup PRG	Abit. P.R.G.	Sup. Graf.	Abit. Parz.	Ab/vol
Zona 1		19,40	5.050	15,51		3.096
Zona 2		15,00	1.500	14,54		1.576
	PdZ 5					
	PdL. Baglioni					
	Completamento					
Zona 3		17,50	5.925	19,10		6.314
Zona 4		24,06	11.525	20,07		9.875
Zona 5p		29,00	7.370	13,25		2.141
PdZ n° 3 e 3bis				29,00		5.346
Zona 6		46,90	10.510	40,03		7.048
	PdZ 7				4.985	
	PdZ 8				512	
	PLU				1.551	
Zona 7		11,00	4.765	13,74		3.300
Zona 8p		15,70	4.735	9,67		2.495
PdZ n° 2				15,70		2.120
Zona 9		10,40	1.885	9,56		2.548
Zona 10		16,50				
PdZ n° 1	PdZ 1		5.400	16,50		4.600
Zona 11		42,60	7.370	48,44		6.180
	PdL S.A.C.I.M				2.020	
	PdZ 4				1.660	
	Completamento				2.600	
Zona 12		7,60	380	5,84		380
Zona 13		42,00	3.600	32,34		1.883
	Comparto A				950	
	Comparto B				385	
	Comparto D				548	
Zona 14		40,00	8.000	53,95		2.840
	P.d.L. Marzano				500	
	P.d.L. Agricasa				840	
	Altre				1.500	
Zona R		24,00	7.200	20,00		3.500
	PdZ 6 (Con 8.1)					
	Inquadramento					
Zona U			2.550	23,35		4.504
Consistenza P.R.G. Vigente		361,65	87.765	400,59		69.746

Tabella 4.1 Densità di popolazione nel territorio Comunale in seguito alla realizzazione degli Strumenti Urbanistici Attuativi.

Considerando la previsione dei circa 67.600 abitanti residenti, la superficie da destinare a parcheggi pubblici risulta (attribuendo lo standard minimo di 2,5 mq ad abitante) pari a circa 169.300 mq, corrispondenti a circa 5.640 stalli di sosta.

La Figura 4.3 mostra la variazione dei parcheggi pertinenziali alle abitazioni nel territorio comunale. Si osserva che le zone sottoposte ad un incremento di popolazione sono distribuite nel territorio comunale. Si ha un'area di espansione nella zona centrale in prossimità della fascia costiera e nella zona a sud di via Terme di Traiano a ridosso dell'Autostrada; alcune zone di espansione sono localizzate a sud, in prossimità del Porto turistico Riva di Traino ed a nord, a ridosso della via Aurelia nord.





**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**

Incremento dei parcheggi potenziali stimato nel territorio Comunale in seguito alla realizzazione degli Strumenti Urbanistici Attuativi



**Figura 4.3**

Giugno 2011

#### 4.5.2 Parcheggi di scambio con il trasporto pubblico

L'Amministrazione comunale ha avviato in questi anni una attenta politica volta a liberare il centro abitato dal traffico veicolare (privato e delle merci) derivante dalla presenza del Porto Commerciale sito nel centro della città. Tale politica è stata attuata con l'individuazione di un'area ZTL riservata alle merci, con la deviazione del traffico diretto al Porto.

Ai parcheggi di scambio viene affidato dal PUP il ruolo di intercettare i flussi provenienti dall'esterno e diretti verso il centro città. La loro localizzazione viene infatti prevista prevalentemente nelle aree di corona della città ed in stretta relazione con la viabilità principale di accesso alla città e con la rete del trasporto pubblico locale.

Tali parcheggi periferici sono finalizzati a ridurre l'afflusso dei veicoli privati nell'area centrale, attraverso la creazione di un sistema integrato tra parcheggio e trasporto pubblico, che dissuada progressivamente la penetrazione dell'auto in città, trasferendo quote di viaggiatori dal mezzo privato a quello pubblico. L'ubicazione dei parcheggi periferici di interscambio è stata decisa tenendo presenti le maggiori direttrici di traffico veicolare in entrata nella città, compatibilmente con la possibilità di ottenere rapidi collegamenti con il centro cittadino.

Si tratta quindi dei parcheggi della corona esterna che offrono alle provenienze da fuori Civitavecchia la possibilità di recarsi a destinazioni interne alla città lasciando l'auto in prossimità degli attestamenti delle principali linee del trasporto pubblico urbano.

I parcheggi di interscambio previsti nell'ambito del PGTU vengono recepiti ed integrati nel presente PUP. L'organizzazione dei parcheggi di scambio previsti dal PUP nel comune di Civitavecchia è illustrata nella Figura 4.4.

I parcheggi posti nella corona esterna al centro abitato rappresentano i *parcheggi di scambio di seconda fascia*, alle porte del centro abitato. I parcheggi individuati sono:

- il parcheggio nei pressi di Porta Tarquinia, per i traffici veicolari provenienti da nord;
- il nuovo parcheggio nei pressi di via Terme di Traiano (area individuata tra via della Polveriera e via dell'Immacolata) per accogliere i traffici provenienti da est e dall'entroterra;
- il nuovo parcheggio situato nell'area sud tra il quartiere S. Gordiano e Campo dell'Oro.
- il parcheggio pubblico nei pressi del porto turistico Riva di Traiano, per i traffici provenienti da sud.





I parcheggi sopra menzionati, per svolgere una reale ed efficace funzione di scambio tra autovettura privata e autobus urbano, devono essere opportunamente collegati al centro urbano con un bus navetta ad elevata frequenza. Tali aree possono inoltre rappresentare l'attestamenti per i bus turistici.


I percorsi e le frequenze del servizio navetta, così come il potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale (che nelle diverse fasce giornaliere e stagionali, potrà servire specificatamente un tipo di utenza pendolare, residenziale o di tipo turistico), potranno essere oggetto di un opportuno studio trasportistico, al fine di ridurre l'entità dei flussi veicolari transitanti sulla rete viaria urbana, e di garantire il collegamento tra i parcheggi d'interscambio e le zone a traffico controllato.

La creazione di un parcheggio di scambio nella zona nord (via Tarquinia) raccoglie i traffici provenienti dalla via Braccianese Claudia e da via delle Terme di Traiano e crea un polo di scambio a nord. Il parcheggio, se realizzato a raso, potrà disporre di circa 350 posti auto.

Il parcheggio posto tra via della Polveriera e via dell'Immacolata, facilmente raggiungibile da via Terme di Traiano e dalla Mediana, assume la funzione di intercettare il traffico proveniente da est e dall'entroterra. I posti disponibili saranno circa 240.


La trasformazione del parcheggio pubblico nei pressi del porto turistico Riva di Traiano (il parcheggio dispone attualmente di circa 1.100 posti auto) in parcheggio di scambio da collegarsi con il centro urbano mediante un servizio di bus navetta, ha lo scopo 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.

Nell'ambito del PUP si propone, inoltre, la creazione di un parcheggio di scambio nell'area sud, tra il quartiere S. Gordiano e Campo dell'Oro. Tale parcheggio assume una valenza strategica in quanto, oltre a svolgere la funzione di parcheggio di scambio, per la sua particolare posizione, è a servizio sia dell'adiacente Stadio del Nuoto che, nella stagione estiva, degli stabilimenti balneari raggiungibili attraverso un percorso pedonale. Da una prima analisi dell'area a disposizione, il parcheggio potrà ospitare circa 400 posti auto.

L'insieme dei parcheggi a servizio del centro storico viene identificato come *parcheggi di scambio di prima fascia*. 

Si tratta di strutture, più interne alla corona dei parcheggi di interscambio di seconda fascia, atte a favorire il passaggio al mezzo pubblico di utenti provenienti, in auto, da settori urbani non direttamente serviti dal sistema principale di trasporto pubblico o a consentire la sosta dei mezzi privati presso la stazione ferroviaria. In qualche caso possono integrare le funzioni di interscambio per mezzi provenienti da fuori Comune.

I parcheggi di scambio attuali a contorno del centro storico sono rappresentati da:

- 
- il parcheggio Feltrinelli e Bricchetto;
  - il parcheggio di via Isonzo.

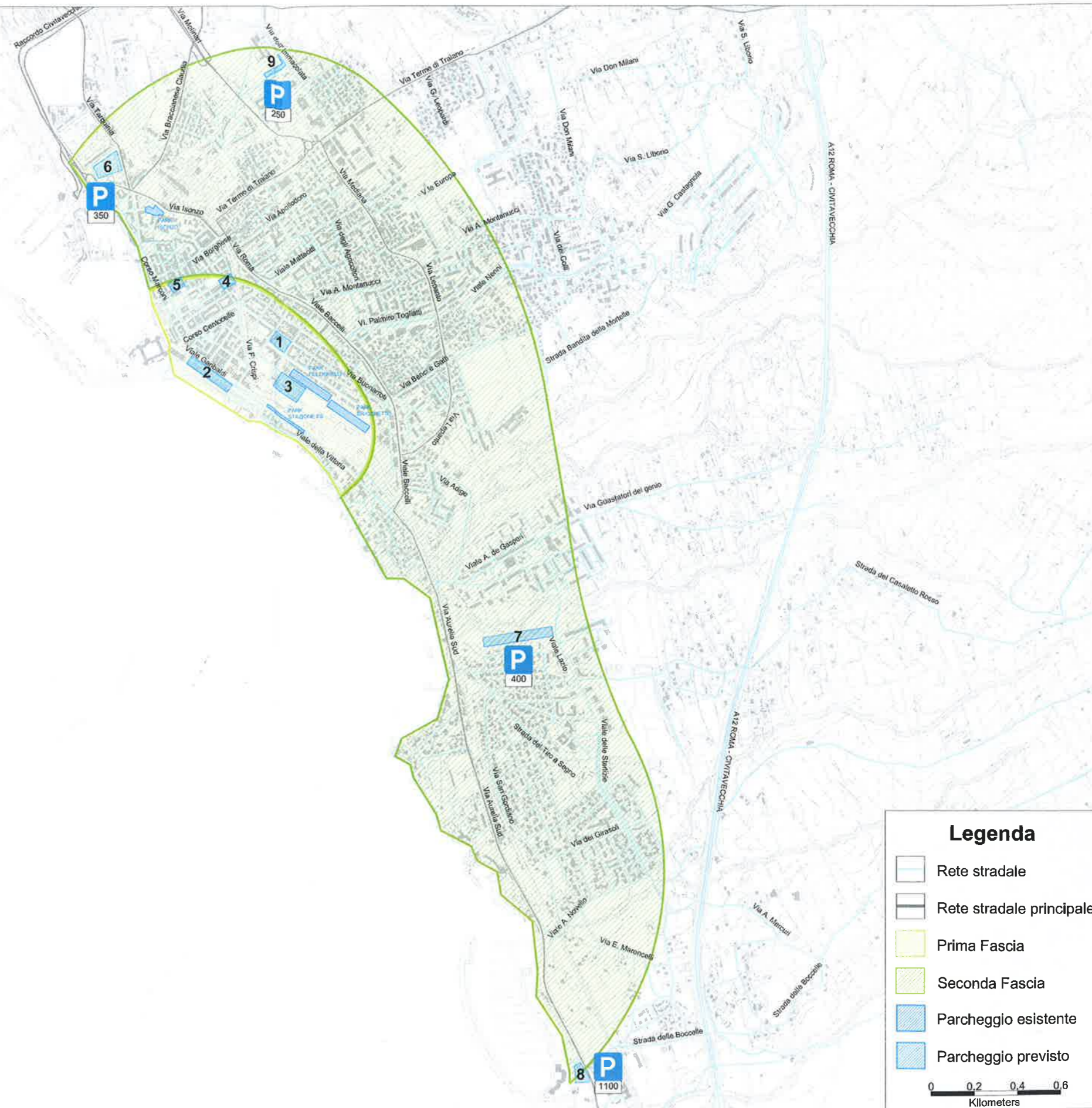
Ad essi si vanno ad aggiungere i previsti parcheggi interrati:

- Via Buonarroti;
- Marina;
- V.le della vittoria;
- P.zza XXIV Maggio
- Intersezione via Trieste-via Giusti
- Via dei Platani.

Il parcheggio Bricchetto, recentemente entrato in funzione, attualmente a raso, sarà sostituito da una struttura multipiano e andrà a sostituire il parcheggio Feltrinelli.

Per quanto riguarda il parcheggio di via Isonzo, si propone di incentivarne l'utilizzo, da parte dei cittadini e dei turisti, attraverso una campagna pubblicitaria, una eventuale revisione della modalità di tariffazione anche legata alle compagnie di navigazione per la sosta di lunga durata nonché l'implementazione del servizio di bus navetta.

Anche questi parcheggi devono essere serviti da un sistema di trasporto pubblico di collegamento con il centro e con i principali poli attrattori.



### 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
- 7 Parcheggio interrato in via dei Platani annesso Stadio del Nuoto
- 8 Parcheggio di scambio del porto turistico Riva di Traiano
- 9 Parcheggio di scambio Terme di Traiano

### Legenda

- Rete stradale
- Rete stradale principale
- Prima Fascia
- Seconda Fascia
- Parcheggio esistente
- Parcheggio previsto

0 0.2 0.4 0.6  
Kilometers



## PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA

Schema di assetto generale della sosta



### Figura 4.4

Giugno 2011

## 4.6 Aspetti progettuali

In relazione alla progettazione della sosta in generale, su strada, per i parcheggi a raso, per i parcheggi interrati e sopraelevati, sono stati riportati di seguito per il Programma Urbano Parcheggi i principali riferimenti normativi.

Tali riferimenti sono utili agli uffici tecnici di competenza per la futura attuazione degli interventi previsti nell'ambito del PUP.

### 4.6.1 Riferimenti normativi

Il riferimento principale per l'organizzazione della sosta su strada è dato dal D.L. n. 285/1992 Nuovo Codice della Strada e leggi complementari e dal suo Regolamento di esecuzione ed attuazione D.P.R. n. 495/1992.

L'art. 3 del D.L. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada) risulta utile per dare una definizione delle principali voci legate alla sosta veicolare.

**CARREGGIATA** – art.3 n.7 del CdS: parte della strada destinata essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.

**CORSIA** – art.3 n.12 del CdS: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

**FASCIA DI SOSTA LATERALE** – art.3 n.23 del CdS: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

**GOLFO DI FERMATA: PARTE** – art.3 n.24 del CdS: della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.

**PARCHEGGIO** – art.3 n.34 del CdS: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.

37) **Passo carrabile**: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.

38) **Piazzola di sosta**: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.

L'art.157. Arresto, fermata e sosta dei veicoli. - 1. Agli effetti delle presenti norme:

**ARRESTO** art.157 punto a): per arresto si intende l'interruzione della marcia del veicolo dovuta ad esigenze della circolazione;



FERMATA art.157 punto b): per fermata si intende la temporanea sospensione della marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata. Durante la fermata, che non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione, il conducente deve essere presente e pronto a riprendere la marcia;

SOSTA art.157 punto c) per sosta si intende la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente;

SOSTA DI EMERGENZA art.157 punto d): per sosta di emergenza si intende l'interruzione della marcia nel caso in cui il veicolo è inutilizzabile per avaria ovvero deve arrestarsi per malessere fisico del conducente o di un passeggero.

La regolamentazione della materia della sosta e del parcheggio non trova una compiuta disciplina nel solo D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ( Codice della strada, nel seguito Codice ) e nel D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada, nel seguito Regolamento). Per una completa disamina occorre integrare la normativa codicistica con gli ulteriori provvedimenti legislativi:

D.M. 14 giugno 1989, n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.

D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;

Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione;

D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

Vale altresì ricordare che l'articolo 5 del Codice attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la facoltà di impartire ai Prefetti ed agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'articolo 2 del Codice della strada, e che l'articolo 35 attribuisce allo stesso Ministero la competenza ad impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della segnaletica, sentito il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, per gli aspetti di competenza.

Preso atto della frammentazione del panorama normativo di riferimento, appare opportuno chiarire alcuni elementi in materia di parcheggio e sosta dei veicoli.



In via preliminare si precisa la differenza tra il concetto di sosta e di parcheggio anche alla luce di quanto stabilito dall'articolo 6, comma 4, lettera d), del Codice che riporta: "L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'articolo 5, comma 3: d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli".

La sosta è definita come la "sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente" (art. 157, c. 1, lett. c), Codice della strada).

Il parcheggio è definito quale area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli (art. 3, c. 1, n. 34 del Codice ).

La definizione è ulteriormente chiarita dall' art. 120, c. 1, lett. c ) del Regolamento che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che lo stesso può essere usato per indicare un'area organizzata od attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione.

Qualora si intenda organizzare l'area di parcheggio, il segnale può essere corredato da pannelli integrativi per indicare con valore prescrittivo: limitazioni di tempo; tariffe per la sosta a pagamento; schema della disposizione dei veicoli ( sosta parallela, obliqua, ortogonale); categorie ammesse od escluse.

L'art. 3, c. 1, n. 7, del Codice, definisce la carreggiata quale parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia ed in genere pavimentata e delimitata da strisce di margine.

L'art. 40, comma 3, del Codice, stabilisce che " Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata: le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata".

Il comma 10 dello stesso articolo prescrive che: " E' vietata la sosta sulle carreggiate in cui i margini sono evidenziati da una striscia continua".

Vale la pena di richiamare anche il comma 10 dell'art. 139 del Regolamento che così recita: " Le strisce longitudinali continue, connesse a strisce trasversali, che servono a delimitare gli stalli di sosta, possono essere sorpassate per la effettuazione delle manovre connesse con la sosta".

Se la carreggiata non è delimitata da alcuna striscia di margine, si applicano le generiche prescrizioni dell'art. 157 del Codice. In tal caso la sosta è ammessa all'interno della carreggiata secondo le modalità e le prescrizioni stabilite nel medesimo articolo, e non necessita segnaletica verticale ovvero orizzontale.



L'apposizione di eventuale segnaletica orizzontale di cui all'art. 149 del regolamento configura la realizzazione di un' " Area " di parcheggio come definito all'art. 3, n. 34, del Codice.

Eventuali stalli di sosta tracciati ai sensi dell'art. 149, c. 2, del Regolamento, costituiscono parcheggio ( in quanto esterni alla carreggiata ) alla luce delle definizioni sopra riportate.

In virtù di quanto esposto e per un corretto utilizzo della segnaletica, qualora l'ente proprietario della strada, nell'esercizio del potere conferito dall'art. 6, c. 4 lett. d) del Codice, intenda vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio dei veicoli dovrà utilizzare il segnale composito di cui alla figura II.76 del Regolamento integrato con pannello integrativo secondo quanto descritto nell'art. 120 del Regolamento.

In caso contrario, non necessita l'apposizione di segnaletica verticale, fatta salva comunque l'applicazione dell'art. 157 del Codice e, in tal caso, non essendovi i presupposti giuridici per l'esistenza del parcheggio, l'eventuale relativo segnale verticale (fig. II.76 del Regolamento) è inapplicabile.

Qualora l'ente proprietario della strada intenda invece regolamentare la sosta dei veicoli, fermo restando l'utilizzo del segnale di cui all'art. 120, c. 1 lett. a) del Regolamento, è consigliabile l'utilizzo di un segnale composito inserendo il simbolo di cui alla figura II.170 del Regolamento integrato con iscrizioni, lettere o simboli, relativi ai segnali di indicazione (art. 125 del Regolamento) secondo la volontà di regolamentazione.

Pertanto, il parcheggio o la sosta dei veicoli che l'ente proprietario della strada può vietare – vedi artt . 7, comma 1, lett. a) e 6, comma 4, lett. d) del Codice – si distinguono conseguentemente tra loro solo per l'elemento topografico della sosta dei veicoli che, come già detto, nel primo caso , avviene in un area esterna alla carreggiata specificatamente a ciò adibita, e nel secondo caso in aree poste all'interno della carreggiata. Tale assunto è confermato anche dalla Suprema corte di Cassazione con la sentenza n. 22036 del 02.09.2008

Fermo restando che la sosta è un momento della circolazione stradale, gli enti proprietari della strada devono garantirne la possibilità oggettiva per tutte le tipologie di veicoli, anche in caso di parcheggio a loro riservato.

L'obbligo deriva dal diritto alla libertà di circolazione, sancito dall'art. 16 della Costituzione, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza; conseguentemente l'ente proprietario, nelle ordinanze di regolamentazione della sosta e del parcheggio, deve tener conto di tutte le categorie di veicoli, con riferimento alla composizione delle correnti di traffico, cosicché è difficilmente sostenibile un divieto di sosta, ad esempio, su tutto o in larga parte del territorio di un comune, per una sola categoria di veicoli, in assenza di motivazioni tanto stringenti da giustificarlo. Pertanto l'ente proprietario della strada non può vietare la

sosta ad una sola tipologia di veicoli su tutto o in larga parte del territorio, ancorché riservi un parcheggio a tale categoria.

Invero, l'apposizione di segnaletica orizzontale che delimiti la dimensione di uno stallo di sosta determina in sostanza il tipo di veicolo che lo può fruire, con la conseguente automatica esclusione della sosta di tutti quei veicoli che, per le loro dimensioni, non rientrano nello stallo di sosta tracciato (soprattutto per lunghezza).

In altre parole, la delimitazione delle dimensioni dello stallo di sosta ha spesso anche la funzione di riservare lo stallo solo ad alcune categorie di veicoli.

Difatti qualora l'ente proprietario della strada riservi un parcheggio ad una sola categoria di veicoli attraverso appositi segnali verticali, oppure delimiti le dimensioni degli stalli di sosta in modo tale da consentirne la fruizione solo ad alcune tipologie di veicoli escludendo dalla sosta tutti quei veicoli che per le loro dimensioni non vi rientrano, il relativo provvedimento è viziato da eccesso di potere se non è giustificato da comprovate esigenze della circolazione o caratteristiche della strada e comunque da una motivazione congrua e logica nonché adeguata alla fattispecie.

Al riguardo si richiamano le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 0050502 del 16 giugno 2008 sulla corretta applicazione delle disposizioni del Codice della strada nell'ambito della predisposizione delle ordinanze da parte degli enti locali. In particolare "da tali ordinanze si dovrà evincere come l'ente proprietario della strada abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica al fine di comprovare la sussistenza delle esigenze e dei motivi previsti dall'art. 6, comma 4, lettere a) e b) del Codice della strada. In mancanza di tale attività istruttoria l'ordinanza dovrebbe ritenersi illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quanto meno un difetto di motivazione o di istruttoria".

Prescindendo dal disposto di cui all'art. 6, co. 4 lett. b), si ricorda che ai sensi dell'art. 3 della legge n. 241/90 ogni provvedimento amministrativo, salvo gli atti normativi e quelli a contenuto generale, deve essere motivato.

In particolare, la motivazione deve indicare i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione, in relazione alle risultanze dell'istruttoria.

E se le ragioni della decisione risultano da altro atto dell'amministrazione richiamato dalla decisione stessa, insieme alla comunicazione di quest'ultima deve essere indicato e reso disponibile, a norma della legge n. 241/90, anche l'atto cui essa si richiama.

1) Le prescrizioni normative riguardo le dimensioni minime degli stalli di sosta si rinvencono nell'allegato tecnico al D.M. Infrastrutture e Trasporti 5 novembre 2001, n. 6792, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, che al par 3.4.7 così dispone: "(...) Gli stalli devono essere delimitati con segnaletica orizzontale; la profondità della fascia stradale da loro occupata è di 2,00 m per la sosta





longitudinale, di 4,80 m per la sosta inclinata a 45° e di 5,00 m per quella perpendicolare al bordo della carreggiata. La larghezza del singolo stallo è di 2,00 m (eccezionalmente di 1,80 m per la sosta longitudinale, con una lunghezza occupata di 5,00 m; è di 2,30 m. per la sosta trasversale (...)).

Nell'applicare la normativa in questione è opportuno tenere in considerazione che le misure di cui trattasi sono indicate come misure minime.

Nel caso specifico degli stalli di sosta longitudinali lungo le strade, al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e di ottimizzare le superfici di parcheggio disponibili, senza incorrere in probabili vizi di legittimità del relativo provvedimento amministrativo, in special modo per eccesso di potere, si ritiene necessario realizzare stalli di sosta delimitati unicamente per larghezza, in modo che tutti, a prescindere dal veicolo che utilizzano possono fruire dell'area di sosta.

Nel caso di stalli di sosta inclinati o perpendicolari alla corsia di marcia, è invece auspicabile adottare una profondità degli stessi coerente con la possibilità di garantire la sosta alle tipologie di veicoli cui si intende consentirla.

Infatti è impregiudicata la facoltà per l'ente proprietario della strada di limitare la sosta a determinate categorie di veicoli qualora le caratteristiche della strada, le condizioni di traffico, ed altre motivate esigenze lo rendano opportuno e necessario.

Le dimensioni minime degli stalli di sosta per soggetti diversamente abili sono stabilite dall'art. 10, comma 2, del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, il quale prevede che per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro.

Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 metri; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.

Il comma 1 del succitato articolo 10 rinvia ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del D.M. 14 giugno 1989, n. 236 secondo i quali nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20 e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Schemi esemplificativi circa le modalità di collocazione degli stalli di sosta per tali soggetti sono esplicitati dalle richiamate fig. II. 445/a), b) e c) e di cui all'art. 149 del Regolamento.

2) I materiali per la realizzazione della segnaletica stradale orizzontale sono quelli indicati dall'art. 137 c. 1, 3 e 4, e art 152, comma 3 del Regolamento, e dalle norme UNI EN 1436,1423, 1790,1871 e correlate.

I colori devono essere quelli previsti dall'art. 149, comma 3, del Regolamento.



Per le pavimentazioni non vi sono materiali prestabiliti, purchè siano idonei per caratteristiche strutturali a svolgere la funzione.

3) Si premette che ai sensi dell'art. 149 c. 2 del Regolamento, il tracciamento degli stalli è imposto quando esiste un parcheggio con stalli inclinati o perpendicolari ed è consigliato quando gli stalli sono disposti longitudinalmente, e comunque è presente anche la corrispondente segnaletica verticale.

Infatti tale tracciamento, a norma dell'art. 137, comma 2, del Regolamento, è integrativo della segnaletica stradale.

Salvo quanto stabilito dall'art. 152, comma 4, del Codice, sempre che il tracciamento sia individuabile, qualora gli stalli di sosta non siano delimitati in base alle disposizioni sancite dall'art. 149 c.1 e 3 e dall'art. 137 c. 1, 3 e 4 del Regolamento ed in assenza di segnaletica verticale, tale delimitazione non è suscettibile di produrre un effetto prescrittivo.

4) Ai sensi dell'art. 158 c. 1 lett. f) del Codice, la sosta è vietata a meno di 5 metri dalle intersezioni, salvo diversa segnalazione. La deroga è possibile, ma deve essere espressamente segnalato lo spazio destinato alla sosta.

5) Ai sensi dell'art. 158 c. 1 lett. d) del Codice, è vietata la sosta in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali in modo da occultarne la vista. E' una norma di comportamento, che non può essere presa a giustificazione per riservare stalli di sosta ad autovetture o motocicli sul presupposto che altre tipologie di veicoli occulterebbero la visuale della segnaletica stradale.

6) Il veicolo che sosta sporgendo dallo stallo invadendo gli spazi contigui viola l'art. 157 c. 5 del Codice della strada.

Si precisa che il veicolo in sosta sul marciapiede viola l'art. 158, c. 1 lett. h), mentre il veicolo in sosta se invade la carreggiata delimitata viola l'art. 40, comma 10, lett. a) del Codice. Non sono previsti margini di tolleranza.

7) Per quanto concerne l'utilizzo di stabilizzatori retrattili è necessario considerare la tipologia di veicolo che ne fruisce (ad esempio autocarro, autocaravan, veicoli ad uso speciale etc...).

Salvo quanto previsto dalle norme per i veicoli ad uso speciale e non, nel caso specifico delle autocaravan, l'utilizzo di stabilizzatori retrattili viola l'art. 185 c. 2 del Codice della strada in quanto il veicolo non poggerrebbe al suolo con le sole ruote.

8) Il veicolo che sosta su appositi cunei non viola alcuna norma del Codice della strada.

Il Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada prevede l'obbligo di utilizzare i cunei alle condizioni previste dall'art. 353, c. 2.



Per quanto concerne il caso specifico delle autocaravan l'utilizzo dei cunei viola l'art. 185 c. 2 del Codice della strada solo quando il veicolo non poggia al suolo con le sole ruote.

9)-10) Il veicolo che sosta con le porte, il gradino o le finestre aperte e che contestualmente crea pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada, viola l'articolo 157, comma 7 del Codice della strada.

Tale violazione si configura prescindendo dalla presenza o dall'assenza del conducente del veicolo.

11) Ai sensi dell'art. 6, c. 4, lett. d) , e dell'art. 7, c. 1, lett. e) ed h) del Codice, l'ente proprietario della strada ha la facoltà di vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli, e di stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli.

Inoltre ai sensi dell'art. 6. c. 4. lett. b) del Codice della strada, l'ente proprietario della strada può con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3, del Codice della strada, stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade.

Conseguentemente, rientra nei suoi poteri riservare parcheggi a determinate categorie di veicoli; in ogni caso l'ordinanza di regolamentazione della sosta deve essere motivata ai sensi dell'art. 5 c. 3 del Codice.

Non esiste un catalogo di motivazioni, che possono essere riconducibili ad esigenze di circolazione, a caratteristiche strutturali delle strade, presenza o meno di particolari poli di attrazione o generazione di traffico, ecc.

Comunque, si ricorda che, come stabilito dalla nota prot. 0050502 del 16 giugno 2008 si evince come l'ente proprietario abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica, al fine di comprovare la sussistenza delle esigenze e dei motivi previsti dall'articolo 6, comma 4, lettere a) e b), del Codice della strada.

In particolare è necessaria un'accurata e dettagliata istruttoria che giustifichi la tipologia di veicoli che possono fruire dello stallo di sosta.

In ogni caso l'ente proprietario della strada non può adottare misure discriminatorie nei confronti di una o più tipologie di veicoli, ad esempio vietando la sosta ad una sola tipologia di veicoli ancorché riservi un parcheggio a tale categoria.

12)- 13) Vale quanto già espresso nelle considerazioni svolte in premessa nonché al punto n. 11.

Si aggiunga che se la zona è sottoposta ad un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato attivare una sosta limitata nel tempo in modo tale che



tutti gli utenti, a prescindere dal veicolo che utilizzano, possano fruire del territorio senza subire discriminazione.

14) La sosta di un veicolo occupante uno stallone destinato a categoria diversa configura violazione dell'art. 6, c. 4, lett. d) ovvero dell'art. 7, c. 1, lett. e), a) con le sanzioni di cui all'art. 6, c. 14, ovvero dell'art. 7, c. 15, secondo che si tratti di aree di sosta all'esterno ovvero all'interno dei centri abitati.

15) Il segnale verticale di parcheggio deve essere integrato dal pannello indicante lo schema di disposizione dei veicoli qualora ciò si rende indispensabile ai fini della corretta fruizione degli stalli.

#### **4.6.2 Riorganizzazione della sosta su strada per Viale Baccelli**

Gli interventi di riorganizzazione della sosta su strada lungo viale Baccelli, classificato come strada urbana interquartiere, sono stati ipotizzati tenendo in considerazione la normativa vigente relativa a tale tipologia di strade. In particolare, al fine di rispettare quanto previsto, in tale fase, si è cercato di introdurre una riorganizzazione della sosta prevedendo l'introduzione di una apposita corsia di manovra separata dalla normale corrente di traffico.

Viste le dimensioni dell'asse di viale Baccelli, si è potuto inserire la corsia di manovra a servizio della sosta in buona parte dell'asse, ma non lungo l'intera lunghezza.

In particolare, tale corsia di manovra, di circa 3,00 m di larghezza, essendo fisicamente separata dalla corsia di marcia normale, permette l'espletamento delle manovre di ingresso ed uscita dagli spazi di sosta senza generare intralcio alcuno alla corrente di marcia dei veicoli.

Viste le dimensioni delle varie sezioni dell'asse di viale Baccelli e vista la presenza degli alberi lungo la strada stessa, si sono ipotizzate due sistemazioni della sosta che tendessero ad eliminare la sosta a pettine attualmente presente lungo l'intero asse.

La prima tipologia di sistemazione della sosta, prevede, nelle sezioni più ampie, l'introduzione della corsia di manovra in entrambi i lati della sezione stradale e la sosta in linea. Laddove la sezione stradale presenta una ampiezza non sufficiente si è ipotizzata l'introduzione della corsia di manovra soltanto da un lato della strada, con sosta in linea affiancata, mentre dal lato opposto si è ipotizzata la sosta a spina senza corsia di manovra.

La Figura 4.5 evidenzia la sistemazione della sosta prevista lungo l'intero asse di viale Baccelli, mentre la Figura 4.6, la Figura 4.7, la Figura 4.8 e Figura 4.9 presentano degli esempi di sistemazione ex ante ed ex post gli interventi previsti.





**Legenda**

-  A SPINA
-  CON CORSIA

0 0.05 0.10 0.15  
Kilometers



**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**

Proposta di intervento su viale Baccelli: Schema generale di riorganizzazione della sosta



**Figura 4.5**

Giugno 2011



STATO ATTUALE

STATO DI PROGETTO

**Legenda**

-  A SPINA
-  CON CORSIA



**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**

Proposta di intervento su viale Baccelli. Particolare dello stato attuale e dello stato di progetto incrocio con via Adige



**Figura 4.6**

Giugno 2011



STATO ATTUALE

STATO DI PROGETTO

**Legenda**

- A SPINA
- CON CORSIA



**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**

Proposta di intervento su viale Baccelli. Particolare dello stato attuale e dello stato di progetto incrocio con via Arno



**Figura 4.7**

Giugno 2011



STATO ATTUALE

STATO DI PROGETTO

**Legenda**

 A SPINA

 CON CORSIA



**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**

Proposta di intervento su viale Baccelli. Particolare dello stato attuale e dello stato di progetto incrocio con via Alga



**Figura 4.8**

Giugno 2011



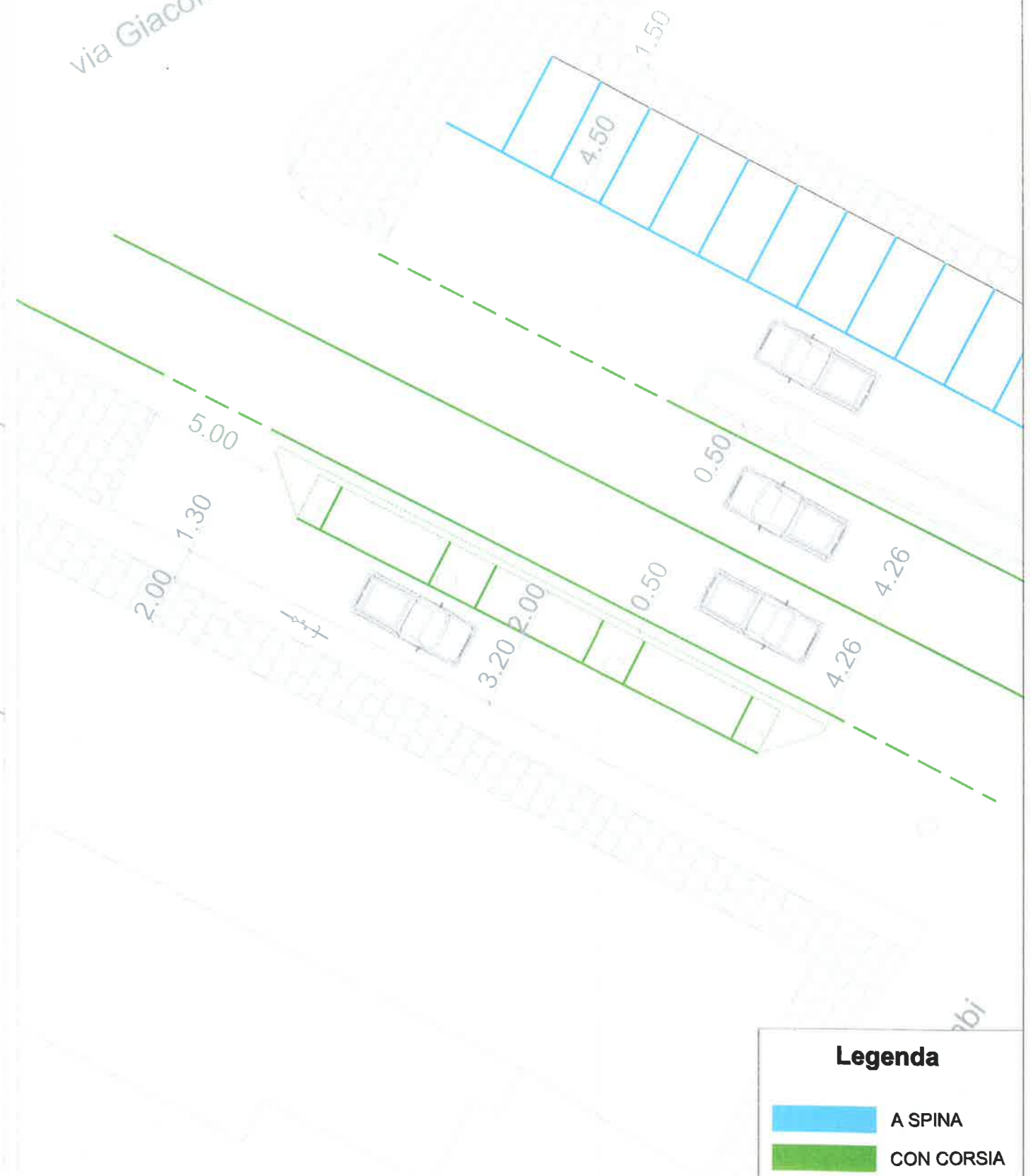


via Giacomo Matteotti



STATO ATTUALE

via Giacomo Matteotti



STATO DI PROGETTO

**Legenda**

-  A SPINA
-  CON CORSIA



**PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI DEL COMUNE DI CIVITAVECCHIA**

Proposta di intervento su viale Baccelli. Particolare dello stato attuale e dello stato di progetto incrocio con via G. Matteotti



**Figura 4.9**

Giugno 2011

## 5 Priorità degli interventi

Le priorità degli interventi relativi alla sosta veicolare, si concretizzano nel breve-medio periodo, come sintetizzato nella Tabella 5.1.

In particolare, gli interventi previsti dal PUP riguardano sia la riorganizzazione della sosta su strada, sia la realizzazione di nuovi parcheggi di scambio a corona del centro cittadino, sia l'introduzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) nel centro storico, delle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP) a corona della ZTL e le Zone a Traffico Residenziale (ZTR) nelle aree più periferiche.

Tabella 5.1 Priorità degli interventi previsti dal PUP del comune di Civitavecchia

Interventi	Periodo
Riorganizzazione della sosta su strada lungo la viabilità principale di Civitavecchia con priorità lungo la viabilità principale come via G. Baccelli;	Breve
Introduzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) nell'area delimitata da via Crispi, via Risorgimento, via da Sangallo; corso Marconi, viale Garibaldi e via Santa Fermina coincidente con l'attuale delimitazione a Zona di Rilevanza Urbanistica	Breve-medio
Introduzione delle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP) nell'area delimitata da via Mediana, viale Baccelli, viale Togliatti e via Terme di Traiano, nell'area delimitata da via Garibaldi, corso Marconi e via Crispi e nell'area delimitata tra viale Baccelli e la stazione ferroviaria.	Breve-medio
Zone a Traffico Residenziale nell'area delimitata da viale Baccelli, via Lepanto, viale Togliatti e nell'area delimitata da via San Gordiano, viale Novello e viale delle Sterlizie	Breve-medio
Parcheggi di scambio previsti in via dell'Immacolata, via Tarquinia, viale Lazio, via Aurelia (alt. Strada delle Boccelle)	Medio

I primi interventi che possono venire realizzati nel breve periodo e che non richiedono un esagerato dispendio economico sono la riorganizzazione e la razionalizzazione della sosta su strada. In particolare, l'intervento che è visto come prioritario dal PUP è la riorganizzazione della sosta lungo viale Baccelli. Tale intervento rappresenta il giusto completamento della riorganizzazione funzionale dell'asse già in atto da parte dell'Amministrazione comunale.

Gli interventi relativi alla ZTL e alle zone a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP) sono relativi alla riorganizzazione della circolazione già ipotizzata nell'ambito del Piano



Generale del Traffico Urbano (PGTU). La riorganizzazione della sosta in tali aree risulta indispensabile in funzione della regolamentazione della sosta a pagamento già attuata dall'Amministrazione comunale.

Per quel che concerne la riorganizzazione dei parcheggi a corona del centro con funzione di scambio con il trasporto pubblico è un'attività che porterà i giusti risultati nel medio periodo.



## **6 Previsioni economiche e finanziarie**

---

Nell'ambito della redazione del Programma Urbano Parcheggi è stata fatta una stima economica degli interventi previsti.

Sulla base di dati forniti dall'Azienda Etruria Trasporti e Mobilità (E.T.M.), società di gestione della sosta su strada e dei parcheggi a pagamento nel Comune di Civitavecchia, sono stati elaborati alcuni dati che hanno portato alla stima degli investimenti, delle spese di gestione e dei ricavi ottenuti dall'attuazione degli interventi.

La Tabella 6.1 illustra gli investimenti relativi ai parcheggi interrati, multipiano e di scambio previsti dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2009-2012 approvato dall'Amministrazione comunale da cui sono state riprese le spese previste in totale per ciascun intervento.

Sulla base dei costi di gestione delle aree parcheggio e della sosta su strada a pagamento è stata fatta un'ipotesi di massima che ha consentito di calcolare i posti auto stimati a pagamento. Successivamente, sono stati calcolati i costi di gestione ed i ricavi totali sul numero di posti auto previsti per ciascun parcheggio ed area di sosta su strada.

Dall'analisi effettuata è scaturito che i costi degli investimenti previsti dall'amministrazione comunale per i parcheggi interrati sono pari ad oltre 40 milioni di euro di cui circa 35 milioni già previsti dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche.

Per quel che concerne le spese di gestione la stima è approssimativamente pari a 400.000,00 euro annui cui si sommano le spese relative ai parcheggi interrati e multipiano pari a circa 50.000,00 euro annui. Per quel che concerne i ricavi forniti dall'ETM sulla base degli introiti annui per posto auto è stato calcolato che relativamente ai parcheggi si può prevedere un introito pari ad oltre 1.800.000 euro annui.



Tabella 6.1 Stima degli investimenti e dei ricavi relativi agli interventi previsti dal PUP relativamente a Parcheggi interrati, Multipiano e di scambio

<b>PARCHEGGI INTERRATI</b>	<b>Posti offerta</b>	<b>COSTI INTERVENTI</b>	<b>Parco- metri</b>	<b>COSTI DI GESTIONE</b>	<b>RICAVI (EURO)</b>
Via Buonarroti	245	€ 5.000,00	12	43.677,38	€ 120.540
Marina	490	€ 10.000,00	25	87.354,75	€ 241.080
V.le della Vittoria	390	€ 8.000,00	20	69.527,25	€ 191.880
P.za XXIV Maggio	290	€ 6.000,00	15	51.699,75	€ 142.680
Intersezione Via Trieste- Via Giulia	200	€ 4.000,00	10	35.655,00	€ 98.400
Via dei Platani	245	€ 5.000,00	12	43.677,38	€ 120.540
<b>TOTALE</b>	<b>1.860</b>	<b>€ 38.000,00</b>	<b>93</b>	<b>331.591,50</b>	<b>€ 915.120</b>

<b>PARCHEGGI MULTIPIANO</b>	<b>Posti offerta</b>	<b>COSTI INTERVENTI</b>	<b>Parco- metri</b>	<b>COSTI DI GESTIONE</b>	<b>RICAVI (EURO)</b>
Porta Tarquinia*	390	€ 8.000,00	8	32.022,90	€ 191.880
<b>TOTALE</b>	<b>390</b>	<b>€ 8.000,00</b>		<b>32.022,90</b>	<b>€ 191.880</b>

\* parcheggio attualmente realizzato a raso

<b>PARCHEGGI DI SCAMBIO</b>	<b>Posti offerta</b>	<b>COSTI INTERVENTI</b>	<b>COSTI DI GESTIONE</b>	<b>RICAVI (EURO)</b>
Porto turistico Riva di Traiano	1.100	Costi introduzione navetta collegamento con centro (ETM?)	19.800,00	€ 541.200
Via Terme di Traiano	350	€ 700.000,00	6.300,00	€ 172.200

Per quel che riguarda l'incremento dei posti auto su strada a pagamento già messi in atto dall'amministrazione comunale è stata fatta una valutazione sulla base dei dati forniti dall'ETM.

La Tabella 6.2 riporta i risultati delle stime effettuate. Per quel che riguarda i costi di realizzazione sono stati calcolati sulla base dei dati ricevuti dall'ETM. Il costo totale dei nuovi posti auto su strada a pagamento pari a circa 420 nuovi posti auto sono circa 4.200 euro.

Tali costi sono relativi alla nuova segnaletica orizzontale e verticale. Per quel che concerne i costi di gestioni essi sono relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria, il totale previsto è pari a circa 78.000,00 euro. I ricavi ottenuti dalla sosta a pagamento su strada sono pari ad oltre 200.000,00 euro annui, prevedendo un introito di oltre 450 euro a stallo.

Per quanto riguarda gli interventi propri del PUP quali la riorganizzazione della sosta lungo viale Baccelli; tale intervento prevede un investimento iniziale pari a circa 80.000,00 euro con costi di gestione pari a circa 3600,00 prevedendo una sosta oraria lungo l'intero asse viario. I ricavi previsti in questo caso sono stati calcolati sulla base degli introiti dovuti alle sanzioni al Codice della Strada per cui si è ipotizzato un introito di circa 7300,00 euro.



Anche per via Donatori del Sangue e viale Europa in cui è prevista la sosta oraria, i costi sono pari a circa 700,00 euro (segnaletica verticale ed orizzontale), i costi di gestione, relativi alla manutenzione ordinaria (rifacimento segnaletica orizzontale ecc.), sono pari a circa 500,00 euro ed i ricavi stimati sono pari a circa 2500,00 euro.

Tabella 6.2 Stima degli investimenti e dei ricavi relativi agli interventi previsti dal PUP relativamente alla sosta su strada

<b>PARCHEGGIA PAGAMENTO SU STRADA</b>	<b>Posti offerti</b>	<b>COSTI INTERVENTI</b>	<b>Parco- metri</b>	<b>COSTI DI GESTIONE</b>	<b>RICAVI</b>
Via Terme di Traiano	10	€ 100	1	3.385,50	€ 4.920,00
Via dell'Acquedotto	17	€ 170	1	3.511,50	€ 8.364,00
Viale Etruria	37	€ 370	2	7.077,00	€ 18.204,00
Via Strambi	12	€ 120	1	3.421,50	€ 5.904,00
Via Calisse	27	€ 270	1	3.691,50	€ 13.284,00
Via di Santa Fermina	16	€ 160	1	3.493,50	€ 7.872,00
Via Buonarroti	37	€ 370	2	7.077,00	€ 18.204,00
Via F. Crispi	23	€ 230	1	3.619,50	€ 11.316,00
Via Principe Umberto	12	€ 120	1	3.421,50	€ 5.904,00
Trincea ferroviaria	95	€ 950	3	11.326,50	€ 46.740,00
Via di Santa Fermina accanto municipio	12	€ 120	1	3.421,50	€ 5.904,00
Via Annovazzi v.	31	€ 310	1	3.763,50	€ 15.252,00
Via Don G. Bosco	13	€ 130	1	3.439,50	€ 6.396,00
Via Sofia Mariani dei Filippi	12	€ 120	1	3.421,50	€ 5.904,00
Via Cesare Battisti	6	€ 60	1	3.313,50	€ 2.952,00
<b>TOTALE</b>	<b>420</b>	<b>€ 4.200</b>	<b>22</b>	<b>78.081,00</b>	<b>€ 206.640,00</b>

SOSTA SU STRADA

<b>RIORGANIZZAZIONE SOSTA SU STRADA</b>	<b>Posti offerti</b>	<b>COSTI INTERVENTI</b>	<b>Parco- metri</b>	<b>COSTI DI GESTIONE</b>	<b>RICAVI</b>
Viale Baccelli	200	€ 80.000		3.600,00	€ 7.300,00

<b>PARCHEGGI A DISCO ORARIO</b>	<b>Posti offerti</b>	<b>COSTI INTERVENTI</b>	<b>COSTI DI GESTIONE</b>	<b>RICAVI</b>
Largo Donatori del Sangue	63	€ 630	441,00	€ 2.299,50
Viale Europa	12	€ 120	84,00	€ 438,00



## 7 Iter procedurale ed approvativo

Il programma urbano dei parcheggi, introdotto dalla legge 122/89 con lo scopo di migliorare l'organizzazione e la progettazione delle zone destinate ai parcheggi e di conseguenza rendere più fluida la condizione del traffico nelle aree più frequentate della città, si inserisce nell'ambito della programmazione comunale come uno specifico strumento urbanistico di programmazione.

La legge che disciplina lo studio della sosta e dei parcheggi prevede delle agevolazioni per gli interventi previsti in programmi triennali (punto A) e regola la sosta e la circolazione (punto B):

Al fine di incentivare la realizzazione dei parcheggi la legge 122/89 prevede tre tipi di agevolazioni (punto A):

- a) agevolazioni economiche grazie a finanziamenti statali;
- b) agevolazioni urbanistiche, in quanto il PUP oltre a essere uno strumento di progettazione attuativo, prevedendo la localizzazione e il dimensionamento delle aree destinate al parcheggio, si pone come uno strumento complementare di pianificazione, andando ad integrare e modificare gli strumenti urbanistici vigenti (PRG). Una volta approvato:
  - costituisce automaticamente variante qualora contenga previsioni in contrasto con le pianificazioni urbanistiche in vigore;
  - è un programma esecutivo, visto che per ogni parcheggio deve specificare: localizzazione, dimensionamento, priorità di intervento e tempi di attuazione. Infine l'atto di approvazione del programma costituisce dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità delle opere da realizzare.

c) altre agevolazioni:

- i comuni possono consentire la realizzazione dei parcheggi di pertinenza di immobili, privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse;
- i comuni possono provvedere in proprio alla progettazione, esecuzione e gestione dei parcheggi previsti dal piano, ovvero affidarle, mediante concessione, a privati secondo quanto previsto dalla legge;
- gli enti concessionari di autostrade possono realizzare e gestire, in regime di concessione, infrastrutture di sosta connesse alla rete autostradale e finalizzata all'interscambio con sistemi di trasporto collettivi;
- gli enti ferroviari possono richiedere l'inserimento nel programma di parcheggi di interscambio.

Anche al di fuori del programma, i proprietari di immobili possono realizzare, nei locali al piano terreno o nel sottosuolo degli stessi, parcheggi da destinare a pertinenza delle singole

unità immobiliari, anche in deroga agli strumenti urbanistici e ai regolamenti edilizi vigenti, restando in ogni caso fermi i vincoli previsti in materia paesaggistica e ambientale (l'esecuzione di tale opera è soggetta ad autorizzazione gratuita ed agevolata dal silenzio assenso).

La legge n.122/89 prevede, inoltre, che nelle nuove costruzioni debbano essere destinati appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore a un metro quadro ogni 10 metri cubi di costruzione.

Per quanto riguarda la regolamentazione generale della sosta e della circolazione la legge stabilisce (punto B):

- a) le opere previste dalla stessa legge costituiscono opere di urbanizzazione soggette all'imposta sul valore aggiunto con l'aliquota del 2%;
- b) sono istituite "aree pedonali urbane" e "zone a traffico limitato" delimitate con delibera del consiglio comunale.

La procedura di approvazione del PUP (prevede che ogni anno, l'elenco degli interventi che il Comune intende attuare deve essere comunicato alla Regione entro il 31 gennaio di ogni anno. Entro tale termine il Comune è, inoltre, tenuto ad inviare ogni anno, sia alla Regione che al Ministero AA.UU., una relazione dettagliata che riporti lo stato di attuazione degli interventi, allegando eventuali proposte di modifica del PUP; la successiva trasmissione degli atti al Ministero AA.UU. deve avvenire entro il 28 febbraio di ogni anno, indicando le priorità.

La determinazione delle opere da ammettere al contributo avviene, entro 60 giorni, con decreto del Presidente del Consiglio o, per sua delega, del Ministro AA.UU., di concerto col Ministro LL.PP. previo parere, obbligatorio ma non vincolante, della Commissione interregionale composta dai Presidenti di tutte le Regioni, sia a statuto ordinario che a statuto speciale. Il parere di tale Commissione deve essere formulato entro 30 giorni, scaduti i quali i Ministri possono emanare il decreto.

L'ammissione ai contributi è disposta annualmente dal Presidente del Consiglio o, per sua delega, dal Ministro AA.UU. entro il 31 marzo. Per l'ammissione ai contributi si dovrà tener conto sia delle opere programmate che del rispetto dei tempi previsti dal PUP.

I contributi vengono valutati in base alla spesa massima ammissibile e secondo i costi standard individuati annualmente con decreto del Presidente del Consiglio o, per sua delega, del Ministro AA.UU., di concerto col Ministro del Tesoro.

Per quanto concerne l'attuazione del PUP il Comune può provvedere direttamente all'esecuzione dei lavori ed alla gestione del servizio oppure concederne il diritto a società, imprese di costruzione e loro consorzi: in tal caso la concessione può avere durata massima pari a 90 anni e può prevedere la costituzione del diritto di superficie sull'intera area o su parte di essa (Titolo III art.5 L.122/89).





## 8 Monitoraggio del PUP

In questa sezione del PUP, particolare enfasi è stata riservata al monitoraggio del “sistema sosta”. L’operazione di monitoraggio è fondamentale per una serie di motivi che vanno dalla verifica dello scostamento tra risultati attesi e risultati reali, alla gestione dei controlli sia in termini di numero di posti auto che di introiti tariffari.

Tutti i provvedimenti da adottare vanno visti in un’ottica di “piano processo” e, pertanto, necessitano di una iniziale “fase sperimentale” della durata necessaria a verificare la bontà del provvedimento adottato.

Solo dopo aver positivamente superato questa fase si procederà alla cosiddetta “fase di regime” da mantenere fino a che non si verificheranno cambiamenti significativi al contorno (variazioni alla domanda e/o all’offerta di sosta e di mobilità).

Per quel che concerne il monitoraggio della sosta, esso riguarda sia la sosta su strada che quella nei parcheggi fuori strada.

I parametri da monitorare, con il relativo livello di dettaglio, sono riportati nella Tabella 8.1.

Tabella 8.1 Gli indicatori dei parcheggi

<i>Indicatore</i>	<i>Specificazione/ Unità di misura</i>	<i>Livello di dettaglio</i>
Capacità	n° di stalli totali	Zona/strada
Stalli liberi	n° di stalli	fasce orarie/ zona/strada
Stalli occupati dai residenti	n° di stalli occupati da residenti	fasce orarie/zona/strada
Totale paganti	n° di stalli occupati	fasce orarie/zona/strada modalità di pagamento (ticket parcometro, biglietto Autopark, scheda Autopark)
Sosta irregolare	n° di stalli occupati irregolarmente	fasce orarie/zona/strada tipo di irregolarità (assenza di titolo, titolo scaduto)
Durata media della sosta	N° tot ore di sosta/n° auto in sosta	Zona campione/strada
Incassi	milioni di euro al mese	tipi di titoli/zona

L’andamento degli indicatori partendo dal confronto tra lo stato di fatto prima dell’attuazione degli interventi e lo stato dopo gli interventi consente di verificarne gli effetti sia in termini di *benefici prestazionali* che incidono sulla mobilità veicolare e sugli effetti negativi da essa prodotti (riduzione del tasso d’inquinamento atmosferico e acustico), *benefici sociali* (riduzione del tasso d’incidentalità, miglioramento della qualità della vita dei cittadini e recupero e riqualificazione del centro storico) e *benefici finanziari* (incremento degli incassi).



## 9 Conclusioni

---

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.

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 (approvato con Delibera del C.C. n° 28 del 13/05/2010 resa esecutiva in data 04/06/2010).

Nel definire le linee guida della politica della sosta che l'Amministrazione intende perseguire, il PUP si è sposto in stretto legame col Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), ovvero con l'insieme delle azioni di governo della mobilità promosse dalla Amministrazione Comunale.

Dall'approfondimento degli strumenti di pianificazione del settore dei trasporti e dall'analisi più generale delle politiche predisposte per governare la mobilità di persone e di merci sul territorio cittadino, si evince l'obiettivo di indirizzare l'utenza, in primo luogo quella interna alla città, verso un più razionale utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico cercando di sviluppare una maggiore e più qualificata offerta di trasporto pubblico locale e, contestualmente, di intercettare l'utenza proveniente dai comuni contermini e dalle aree più periferiche della città.

In coerenza con tali strategie nel PUP del Comune di Civitavecchia, è stato privilegiata, tra le altre, la tipologia di sosta di scambio, soprattutto nelle aree periferiche a corona della città e in corrispondenza dei capolinea del trasporto pubblico sia urbano che extraurbano. Sono stati definiti, inoltre, come prioritari gli interventi direttamente finalizzati a ridurre la sosta lungo le principali arterie della viabilità urbana per rendere più fluidi i flussi veicolari. La strategia di fondo del PUP è stata riorganizzare ed adeguare la rete della sosta, in particolar modo, nelle zone ad alta concentrazione di attività e di servizi.

Nella redazione del PUP del Comune di Civitavecchia sono stati, altresì, perseguiti gli obiettivi di ridurre al minimo il tempo di ricerca dei posti di sosta liberi; articolare sul territorio le infrastrutture dei parcheggi per le diverse categorie di utenti; realizzare nuovi parcheggi d'attestamento al centro.

Il Programma Urbano Parcheggi del Comune di Civitavecchia è stato elaborato in tre fasi.



Nella prima fase, 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 pianificatori vigenti e redatti. 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 il Piano Generale del Traffico Urbano (approvato con Delibera del C.C. n° 28 del 13/05/2010 resa esecutiva in data 04/06/2010).

Nella seconda fase del lavoro si è proceduto all'individuazione delle zone d'intervento ed alla relativa analisi della offerta e della domanda di sosta. Sono state individuate le aree in cui svolgere le indagini tese alla individuazione della tipologia di domanda di sosta. Tale fase ha costituito il punto di partenza sia per la definizione della domanda di sosta stanziale che per la definizione della domanda di sosta di relazione. L'interrelazione tra la domanda e l'offerta di sosta ha consentito 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 ed ultima fase, illustrata nella presente relazione, infine, sono stati individuati gli interventi da attuare nell'ambito del Programma Urbano Parcheggi. Gli interventi sono tesi ad una riorganizzazione della sosta su strada, eliminazione della sosta dalla viabilità principale con l'individuazione delle strade parcheggio.

La redazione del nuovo Programma Urbano dei Parcheggi ha considerato, quindi, la realizzazione di interventi riferiti ad un arco temporale di circa 10 anni, pur valutando e tenendo presente i fabbisogni di parcheggio per periodi triennali, iniziando dal Programma triennale OO.PP. che ha come orizzonte temporale di attuazione l'anno 2011.

Per quel che concerne le prime due fasi sono da sottolineare i risultati ottenuti dalle indagini che hanno portato ad individuare le criticità della sosta e successivamente gli interventi.

I risultati del lavoro svolto nella I e II fase di redazione del PUP di Civitavecchia hanno consentito di ricostruire un quadro di riferimento (attuale e futuro) necessario per impostare le ipotesi progettuali sviluppate nella III fase.

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 soprattutto quella principale come la via Aurelia, l'asse di viale Baccelli-via Roma-via Isonzo e quello 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.



Una delle problematiche principali è legata all'uso promiscuo della viabilità da parte delle diverse componenti di traffico ed all'intralcio che la sosta determina per la circolazione veicolare. Nel centro di Civitavecchia, la sosta su strada è in gran parte regolamentata dalla sosta a pagamento. Tale regolamentazione è stata applicata anche nelle zone pericentrali e soprattutto in corrispondenza dei principali poli attrattori di traffico.

Inoltre, negli ultimi anni, l'Amministrazione Comunale ha realizzato la copertura della trincea ferroviaria, soprattutto in corrispondenza del centro storico, destinando le aree recuperate a parcheggi a raso, anche essi a pagamento ed a spazi pubblici attrezzati. Tali interventi hanno consentito di riconnettere l'intero tessuto urbano e di restituire parte degli spazi pubblici ai residenti, destinando seppur temporaneamente nuovi spazi alla sosta per rispondere in maniera adeguata alla domanda di sosta presente in centro.

Lo stato di fatto è stato ricostruito attraverso la ricostruzione dell'offerta e della domanda di sosta e dall'interrelazione tra le due. Per l'offerta sono stati indagati circa 14 km di rete stradale principale bidirezionale, per un totale di circa 2.100 posti auto di cui circa 400 sono a pagamento e circa 1.700 posti a sosta libera.

La domanda di sosta è stata ricostruita in termini di presenze di sosta, tipologia di utenti e durata. Per la domanda di sosta su strada, nei tre intervalli orari della mattina (10:00-12:00), del pomeriggio (16:00-18:00) e della sera (dopo le 23:00), sono stati rilevati circa 3,00 km di rete stradale bidirezionale, pari a circa il 22% del totale della rete rilevata per l'offerta. Il rilievo è stato finalizzato alla definizione quantitativa e qualitativa della sosta.

La maggior parte delle strade indagate, alcune per esiguità di offerta legale, sono in condizioni critiche con una domanda di sosta che supera l'offerta in alcuni intervalli orari e con la presenza di sosta illegale (circa il 20% dei veicoli presenti) che esula dal numero di posti auto disponibili. L'intervallo di indagine che è risultato più carico in termini di domanda di sosta è stato quello della mattina (10:00-12:00).

Per quel che riguarda le aree parcheggio, la domanda di sosta non supera mai l'offerta. Su un totale di circa 1.200 posti auto offerti, il riempimento è intorno al 60% nell'intervallo della mattina (10:00-12:00), che risulta essere quello più carico. L'unica situazione critica si rivela nel parcheggio della Stazione FS a sosta libera dove l'occupazione è prossima alla saturazione (pari a circa il 93%) nell'intervallo della mattina (10:00-12:00).

Ne consegue che, la maggior parte delle strade indagate, alcune per esiguità di offerta legale, sono in condizioni critiche con una domanda di sosta che supera l'offerta in alcuni intervalli orari e con la presenza di sosta illegale (circa il 20% dei veicoli presenti) che esula dal numero di posti auto disponibili.

Per quel che concerne le soluzioni adottate dal PUP si è privilegiata, tra le altre, la tipologia di sosta di scambio, soprattutto nelle aree periferiche a corona della città e in corrispondenza delle principali arterie di connessione con l'area centrale. Sono stati



definiti come prioritari gli interventi direttamente finalizzati a ridurre la sosta lungo le principali arterie della viabilità urbana per rendere più fluidi i flussi veicolari. In particolare, gli obiettivi dichiarati nel PUP di Civitavecchia sono stati finalizzati a:

- limitare l'accesso al centro (introduzione della ZTL nel centro storico);
- disincentivare la localizzazione di parcheggi di destinazione in aree centrali della città (individuazione di parcheggi di scambio con il TPL nelle aree periferiche);
- evitare la localizzazione di parcheggi privati su suolo pubblico nel centro città;
- ridurre in maniera significativa la sosta privata ai margini delle strade (eliminazione e/o riorganizzazione della sosta dalla viabilità principale);
- soddisfare al meglio la domanda di sosta riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente urbano (riorganizzazione della sosta nelle strade locali in modo da migliorare la vivibilità ed eventuale allargamento dei percorsi pedonali);
- disciplinare la sosta al fine di migliorare la mobilità pedonale sulle strade locali e quella veicolare sulle strade primarie (regolamentazione della sosta su strada secondo le indicazioni del C.d.S. e del Regolamento Viario del PGTU);
- razionalizzare la sosta in relazione alle specifiche funzioni di ogni strada e spazio urbano, in particolare agevolando la fruizione di aree a prevalente uso pedonale (es. recupero di strade interne alla ZTL destinandole ai pedoni).

Per raggiungere questi obiettivi il PUP ha recepito e fatti propri gli interventi relativi alla sosta previsti dal PGTU ed ha previsto i seguenti interventi distinti per tipologia:

- 1 *Riorganizzazione della sosta su strada* prevista soprattutto lungo viale Baccelli e su via Isonzo. Tale intervento mira alla fluidificazione del traffico veicolare creando delle corsie di manovra dedicate agli spazi della sosta.;
- 2 *Regolamentazione della sosta.* L'istituzione della ZTL riguarda l'area centrale ed in particolare quella delimitata da via Crispi, via Risorgimento, via da Sangallo; corso Marconi, viale Garibaldi e via Santa Fermina. Tale zona coincide con la delimitazione di Zona di Rilevanza Urbanistica fatta dall'Amministrazione comunale. I benefici di tale intervento sono, in primo luogo, la limitazione del transito e della sosta nella ZTL con la facilitazione della sosta dei residenti (dotati di apposito permesso di circolazione e sosta) e si favorisce il trasporto pubblico in quanto riducendo l'intasamento delle strade si rendono le percorrenze più veloci. Tale intervento è legato ad un nuovo piano di tariffazione della sosta su strada ed all'introduzione della sosta a tempo per le aree libere in prossimità della ZTL. Per quel che concerne la tariffazione della sosta il PUP ha proposto di attuare una tariffa decrescente a partire da 1,00 €/h sulle strade all'interno ed ai confini della



ZTL ed applicando una tariffa di 0,50 €/h nella viabilità locale a contorno. Resta ferma la possibilità di introdurre una tariffa di 1,00 €/h per le zone di particolare concentrazione della domanda come ad esempio la Stazione Ferroviaria, l'Ospedale, il Tribunale ed i centri commerciali.

- 3 *Realizzazione dei parcheggi pertinenziali* secondo le previsioni degli strumenti urbanistici approvati.
- 4 *Parcheggi pubblici a servizio delle funzioni urbane* sono rappresentati principalmente dall'area dedicata alla sosta realizzata lungo la trincea ferroviaria, dal parcheggio davanti la stazione ferroviaria ed il parcheggio dell'Ospedale.
- 5 *Parcheggi di scambio con il trasporto pubblico (gomma-gomma)*. I parcheggi posti nella corona esterna al centro abitato rappresentano i parcheggi di scambio di seconda fascia, alle porte del centro abitato. I parcheggi individuati sono il parcheggio nei pressi di Porta Tarquinia, per i traffici veicolari provenienti da nord; il nuovo parcheggio nei pressi di via Terme di Traiano (area individuata tra via della Polveriera e via dell'Immacolata) per accogliere i traffici provenienti da est e dall'entroterra; il nuovo parcheggio situato nell'area sud tra il quartiere S. Gordiano e Campo dell'Oro; il parcheggio pubblico nei pressi del porto turistico Riva di Traiano, per i traffici provenienti da sud. L'insieme dei parcheggi a servizio del centro storico viene identificato come parcheggi di scambio di prima fascia. I parcheggi di scambio attuali a contorno del centro storico sono rappresentati dai parcheggi esistenti di Feltrinelli e Bricchetto e via Isonzo. Ad essi si vanno ad aggiungere i parcheggi previsti come il parcheggio interrato in viale della Vittoria (ex area FFSS), della Marina (via Garibaldi), di via Buonarroti, di Piazza XXIV Maggio, dell'intersezione via Trieste-via Giusti e di via dei Platani.