

COMUNE DI VILLARICCA
Provincia di Napoli

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL PIANO DI SOSTA COMUNALE

PREMESSA

In tutte le grandi città del mondo il problema della circolazione degli autoveicoli e tutti i problemi ad esso connessi, quali ad esempio lo spazio di sosta, il rumore o l'inquinamento, sono ormai divenuti aspetti di vitale importanza cui l'attenzione cittadina non può sottrarsi. La congestione delle città è una situazione che ostacola le attività quotidiane dell'uomo e allontana il medesimo dalle condizioni di vita ideale, serena e tranquilla cui tanto aspira. L'attenzione verso detta problematica da parte di studiosi e ricercatori si rende quindi una necessità impellente: è un concetto di qualità della vita cui nessun cittadino può e deve rinunciare.

1.1 Il parcheggio e la città

Ai giorni d'oggi l'automobile è sicuramente il mezzo di trasporto più utilizzato per compiere i propri spostamenti, sia all'interno della città che negli spazi extraurbani. Nonostante l'automobile porti benessere, semplifichi la vita, permetta comunicazioni più ampie e più rapide e renda liberi da qualsiasi vincolo d'orario, purtroppo, contemporaneamente determina congestione e diseconomie, intasa strade e piazze, produce confusione e rumore.

Tramite l'uso dell'automobile si è venuto a determinare un vero problema di traffico urbano, di trasporto nelle città. Sempre più spesso, in questi ultimi anni, si sono affrontati questi problemi, ma è abbastanza evidente come qualsiasi tentativo di risoluzione debba prevedere un intervento globale di restauro ed adattamento della città.

La città in generale non è nata per l'automobile. Qualsiasi soluzione al problema del traffico urbano deve passare attraverso una gestione sistematica e integrata di una pluralità di fattori che vanno dalla rete di trasporto pubblico alla rete di trasporto stradale, dal sistema di salvaguardia dell'ambiente del paesaggio al sistema dello stazionamento, dal sistema del trasporto delle merci fino alla sicurezza stradale;

ognuno di questi fattori ha regole e finalità proprie e interagisce con tutti gli altri fattori per cui è evidente che un'eventuale smagliatura si riflette negativamente su tutto il sistema.

Per sua natura la città è il luogo delle integrazioni delle attività e perché tali attività si possano "integrare" correttamente bisogna prevedere spazio anche per le auto modificando, se necessario le strutture urbane per soddisfare le nuove esigenze. Per tutti i tipi di città, grandi, medie e piccole si possono rivelare i seguenti due fattori:

- l'esistenza all'interno dei nuclei urbani di poli o aree ad alta intensità economica e socioculturale che, in fase espansiva, richiedono spazi operativi sempre maggiori che i centri antichi non possono offrire; - la creazione, attorno ai poli di attrazione suddetti, di zone residenziali sempre più ampie.

1.2 Il problema della circolazione e della sosta

La circolazione dei veicoli è l'elemento essenziale per il controllo del traffico urbano. Questa si divide in due momenti ben distinti: - quello in cui i veicoli si muovono lungo le strade - quello in cui i veicoli stanno fermi in attesa, tra uno spostamento e quello successivo. E' logico che un autoveicolo sia destinato ad occupare due spazi di parcheggio: uno all'origine e l'altro a destinazione. - Bisogna però ricordare che l'ingovernabilità del traffico risiede anche nei suoi aspetti qualitativi; l'imprevedibilità degli spostamenti; la grande quota di spostamenti "erratici" legati al terziario e al tempo libero privi di sistematicità e regolarità sia nello spazio che nell'orario. A questo proposito le strategie di intervento devono basarsi sulla coordinazione dei seguenti elementi :

☐☐ gerarchizzazione della viabilità automobilistica;

☐☐ potenziamento degli spazi per lo stazionamento dei veicoli privati;

☐☐ potenziamento dei trasporti pubblici in superficie;

☐☐ integrazione tra i trasporti pubblici urbani e suburbani;

☐☐ pedonalizzazione di alcune aree;

☐☐ chiarezza nella segnaletica;

☐☐ cura nell'arredo urbano. Studi di urbanistica rivelano che i problemi di

traffico urbano possano essere affrontati a tre livelli generali :

- Livello di regolamentazione e controllo generale del traffico nei percorsi di movimento già esistenti in città;
- Livello di costruzione e miglioramento dei percorsi di movimento;
- Livello di pianificazione, guida e controllo dei cambiamenti nella distribuzione negli usi del suolo.

La maggiore preoccupazione deve comunque riguardare le strade che, essendo la principale categoria degli spazi urbani, rivestono un ruolo fondamentale nella vita sociale, fisica, economica e culturale dei cittadini stessi. Perché tutto funzioni nel migliore dei modi, non potendo aumentare la circolazione la sezione delle strade esistenti dei centri storici delle città, è necessario renderle libere da tutto ciò che non è flusso veicolare in movimento. Risulta quindi necessario ridurre drasticamente la possibilità di parcheggiare sulla sede stradale ossia cercare di spingere il residente a cercare soluzioni stabili diverse da quelle del parcheggio dell'automobile sulla pubblica via.

1.3 Il parcheggio ed il contesto urbano

Il problema del rapporto tra le aree e gli spazi per lo stazionamento con l'assetto della zona nella quale deve essere inserito è uno dei temi che presentano maggiore problematicità nella ricerca delle soluzioni, non solo nelle motivazioni intrinseche nell'evolversi del concetto di parcheggio ma soprattutto a causa delle mutate condizioni al contorno rispetto ad un recente passato. I parcheggi difficilmente possono svilupparsi nel pieno ambito dei loro requisiti fondamentali, spesso si devono adeguare alle situazioni preesistenti nella città con conseguenti maggiori difficoltà nella progettazione e nella realizzazione dell'opera stessa. La localizzazione dei parcheggi, quindi, la loro estensione, le vie di approccio, il rapporto con le aree servite e le aree pedonali, sono gli elementi distintivi del ruolo che attraverso di essi si vuole attribuire all'uso dell'automobile nella città. Tenendo sempre in considerazione l'integrazione dell'opera di stazionamento con il resto delle attrezzature cittadine.

1.4 Metodologia di progetto

La problematica della sosta investe inevitabilmente la circolazione dei veicoli all'interno

delle città in quanto lo smettere di circolare da parte di un veicolo pone fine alla sua funzione di mezzo di trasporto ma continua ad occupare una superficie pari all'ingombro della sua sagoma. E' fondamentale che questa fase della circolazione non intralci la medesima in movimento attraverso la creazione di luoghi destinati al ricovero degli autoveicoli in sosta; tali luoghi rivestono quindi una valenza funzionale - spaziale di sempre maggiore importanza all'interno dello sviluppo urbanistico - architettonico della città. Lo studio progettuale si è fondato su diverse analisi urbanistiche del territorio, analizzando aspetti economici e sociali del Comune . Il comune di Villaricca si presenta non omogeneo sia come territorio, sia come collegamenti stradali.

L'individuazione precisa del centro storico, degli assi commerciali, delle porzioni di territorio che necessariamente si predisponessero ad essere candidate come zona di sosta a pagamento, ci ha portato a creare una realizzazione del progetto omogeneo solo in alcune parti del territorio; in particolare il progetto prevede, nel rispetto del Codice della Strada, l'opportunità di sostare in appositi spazi all'interno della carreggiata mediante il pagamento di un ticket per gli spazi delimitati da strisce blu e a titolo gratuito per un tempo illimitato negli spazi delimitati da strisce bianche, nell'ambito del progetto saranno previsti anche appositi spazi per le forze dell'ordine, disabili, veicoli comunali ecc... delimitati da strisce gialle.

N.	Strade	Stalli Blu	Stalli Bianchi	Stalli Disabili	Stalli Rosa	Stalli Riservati	
1	Via F. Turati - Piazza V. Emanuele	16	4	2			
2	Via F. Turati - Parcheggio interrato	40		1		6	Auto sequestrate
3	Via della Resistenza	13	4	2	1		
4	Via Capitano Pellegrino	9	2	1	1		
5	Piazza Gramsci	5	1				
6	Via Luca Giordano	6				2	Polizia Municipale
7	Corso Vittorio Emanuele	10	3	1	1	1	Farmacia
8	Via Aspirante Cante	9	6				
9	Via dei Sei Martiri - Via Tenente Somma	19	18	1	1		
10	Rotonda Via E. Fermi	111	16	4	4		
11	Via E. Fermi			1			
12	Via E. Fermi - Parcheggio S. Vincenzo	22				5	Casa cura S. Vincenzo
13	Corso Italia e Area adiacente parco	69		4	2		
14	Viale della Repubblica	36	32	1	1		
15	Traversa Corso Italia (Carabinieri)	148	32	4	5	5	Istituzioni /Ambulanza

16	Via G. B. Vico	15		1			
17	Via Padre Vittorio Di Marino		34				
18	Corso Europa - Area antistante cimitero	21	8	1	1		
19	Via Adiacente Cimitero	125		5			
20	Corso Italia - Area antistante cimitero	53		2	1		
21	Piazzale Ufficio Tributi	24	4	1	1		
22	Via Napoli	116	50	6	5		
23	Via R. Viviani - Via San Francesco D'Assisi	32	6	1	1	1	Farmacia
24	Trav. Corso Italia - Adiacente villa comunale	44		2			
25	Via della Libertà	31	8	1	1	1	Farmacia
26	Traverse via della Libertà	70					
27	Via Palermo	40	79	3	2		
28	Via Salerno	5					
29	Via Milano	42		2			
30	Via Bologna	38		4			
31	Via Briogna	30					
Totale stalli di sosta		1199	307	51	28	21	

TOTALE STALLI PARCHEGGI:

STALLI PARCHEGGIO A PAGAMENTO (blu) – 1199

STALLI PARCHEGGIO GRATUITI (bianchi) – 301

STALLI PARCHEGGIO PER DISABILI (gialli) – 51

STALLI PARCHEGGIO ISTITUZIONALI (gialli) – 21

STALLI ROSA – 28

Calcolo presunto degli introiti derivanti dalla gestione del servizio		
A	Numero stalli a pagamento	1199
B	Durata giornaliero del servizio	8
C	Tariffa base oraria – dalle 9.00 – 13.00 / 16.00 - 20.00	0.80 €
D	Percentuale di occupazione dei parcheggi	20%
E	Introito teorico giornaliero (A x B x C x D)	1.534,72 €

F	Durata annua del servizio	300
G	Introito annuo presunto per parcheggi a tariffa (E x F)	€ 460.416,00