

CITTA' di PESCARA

PIANO URBANO DELLA MOBILITA'



AREA URBANISTICA

SETTORE ASSETTO DEL TERRITORIO

SERVIZIO MOBILITA' URBANA

COORDINATORE TECNICO Sabatino Di Giovanni

SERVIZIO MOBILITA' URBANA

PROGETTISTA Emilia Michetti

COLLABORATORI Luciano Manili
Piera Antonioli
Lanfranco Chiavaroli
Alberto Smerilli

CONSULENZE Stefano Ciurnelli
Antonella Alagia
Catia Chiusaroli
Valentina Ciacca
Salvatore Colletti
Nevio Morelli

IL SINDACO

Carlo Pace

L'ASSESSORE ALLA MOBILITA'

Massimo Agresta

IL SEGRETARIO GENERALE

Carmine Tantimonaco

TAV :

B

DATA :

DICEMBRE 2002

OGGETTO :

RELAZIONE

Indice

<i>Premessa</i>	pag	3
<i>Elenco delle tavole</i>	“	5
1. Il Piano della Mobilità	pag.	6
1.1 Caratteristiche generali dello strumento di piano	“	6
1.2 Relazione con gli altri strumenti di pianificazione	“	6
1.3 Il finanziamento del PUM	“	7
1.4 Gli obiettivi ed i vincoli	“	8
1.5 Il finanziamento	“	9
2. Descrizione di progetto	pag.	10
2.1 La logica di sistema	“	10
2.2 Interventi a favore delle mobilità lenta (Utenze Deboli - Tav. 2)	“	10
2.2.1 La zona a traffico limitato	“	10
2.2.2 Le aree soggette ad interventi diffusi di moderazione della velocità	“	11
2.2.3 La rete dei percorsi ciclopeditoni	“	11
2.3 Il trasporto collettivo (tav. 3)	“	13
2.3.1 Potenziamento del servizio ferroviario regionale	“	13
2.3.2 La rete del trasporto urbano innovativo in sede riservata	“	13
2.3.3 La penetrazione e l'attestamento del servizio automobilistico extraurbano ..	“	14
2.3.4 Indicazioni per un ridisegno della rete delle autolinee urbane	“	14
2.3.5 Il sistema di informazione all'utenza	“	15
2.3.6 Questioni di integrazione tariffaria	“	16
2.4 La viabilità (Tav. 4 – Circolazione)	“	17
2.4.1 La grande viabilità di collegamento extraurbano	“	18
2.4.2 Il sistema pedecollinare nord	“	18
2.4.3 Il sistema delle aree centrali	“	19
2.4.4 Il sistema golenale di cerniera	“	20
2.4.5 Il sistema pedecollinare sud	“	21
2.4.6 Gli interventi previsti dal PUM	“	22
2.4.7 Gli interventi subordinati a studio di fattibilità	“	22

2.5	I Parcheggi (Tav. 5 - Sosta)	pag.	25
2.5.1	Filosofia di funzionamento	“	25
2.5.2	Il sistema dei parcheggi scambiatori	“	25
2.5.3	Il sistema dei parcheggi operativi	“	26
2.5.4	Le aree a regolamentazione estensiva dell'offerta di sosta	“	27
2.5.5	Il sistema dei parcheggi pertinenziali	“	27
2.5.6	Il sistema di informazione dei parcheggi	“	28
3.	Modalità di gestione del PUM e rapporti con gli altri strumenti urbanistici	pag.	30
3.1.	L'ufficio mobilità urbana	“	30
3.2.	Relazioni con il PGTU e il PUP	“	30

* * * * *

Premessa

Pescara è tra le prime città italiane ad intraprendere la redazione del Piano Urbano della Mobilità previsto dal nuovo Piano Generale dei Trasporti per singoli comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore ai 100.000 abitanti.

Nel panorama degli strumenti di pianificazione settoriale, il PUM si colloca come piano di livello strategico e, dunque, di medio-lungo periodo (5-10 anni).

A differenza del Piano Urbano Traffico (PUT) in cui l'assetto infrastrutturale viene considerato sostanzialmente invariato, nel PUM sono proprio le previsioni infrastrutturali ad avere un peso rilevante nella definizione della logica di sviluppo del sistema dei trasporti della città.

Rispetto alla pianificazione tradizionale con il PUM sono state introdotte due sostanziali novità:

- il concetto di sostenibilità tecnico-economica della realizzazione e gestione delle opere infrastrutturali e più in generale dell'intero scenario progettuale;
- la necessità di prevedere azioni combinate e complementari tra interventi infrastrutturali e politiche di governo della mobilità.

Presupposti per la redazione di tale strumento, per la nostra Città, sono stati:

- il nuovo PRG adottato con delibera di C.C. n. 201 del 12.11.01, che costituisce il quadro di riferimento generale per la definizione degli elementi fondamentali degli scenari del PUM;
- le previsioni inserite nel Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) e nel Programma di Iniziativa Comunitaria Urban 2;
- la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico rapido di massa a basso inquinamento in sede riservata, finanziato con Legge 211/92.

Il PUM consentirà all'Amministrazione di programmare, in un arco temporale di 10 anni, anche attraverso la rivisitazione del Piano Urbano Traffico e del Piano Urbano Parcheggi, la gestione del territorio per il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- a) costituire un documento guida per una successiva estensione del Piano ai Comuni che gravitano sulla nostra Città e, per alcuni aspetti, all'intera area metropolitana, attraverso la redazione di un strumento equivalente;
- b) attuare le soluzioni tecnicamente ed economicamente più idonee, anche sotto il profilo della sostenibilità ambientale, per la gestione della mobilità sulle tre direttrici di maggior afflusso dal territorio extraurbano;
- c) incentivare l'uso di modalità alternative all'auto privata mediante interventi anche normativi che garantiscano condizioni di reale competitività tra i diversi sistemi di trasporto, soprattutto nelle aree maggiormente critiche della città;
- d) garantire un uso efficiente della rete stradale, rispettoso della peculiarità e della fragilità ambientale delle diverse parti della Città;
- e) consentire una riqualificazione delle centralità e dei luoghi urbani, ricercando un giusto equilibrio tra le esigenze delle componenti sociali ed economiche della Città e la mobilità urbana.

* * * * *

Elenco delle tavole

A		Analisi
B		Relazione
C	Tav. 1	Sinottica
	Tav. 2	Utenze deboli
	Tav. 3	Trasporto collettivo
	Tav. 4	Circolazione
	Tav. 5	Sosta
D	A.T. 1	Sistema pedecolare Nord
	A.T. 2	Sistema pedecolare Nord
	A.T. 3	Area centrale
	A.T. 4	Sistema golenale di cerniera
	A.T. 5	Sistema golenale di cerniera
	A.T. 6	Sistema golenale di cerniera
	A.T. 7	Sistema pedecolare Sud
	A.T. 7 bis	Sistema pedecolare Sud
	A.T. 8	Sistema pedecolare Sud
	A.T. 9	Sistema pedecolare Sud
	A.T. 10	Sistema pedecolare Sud
	A.T. 11	Sistema golenale di cerniera
	A.T. 12	Sistema pedecolare Nord
E		Applicazioni modellistiche

* * * * *

1. Il Piano Urbano della Mobilità

1.1 Caratteristiche generali dello strumento di piano

Il PUM, istituito con Legge 24 novembre 2000 - n. 340, è il progetto generale del sistema di trasporto di un'area urbana. Il piano è un insieme coerente di decisioni che riguardano sia gli investimenti che le scelte organizzative e gestionali in grado di orientare lo sviluppo della mobilità, da attuarsi per fasi in un arco temporale di 10 anni.

Nell'ambito del PUM il trasporto viene considerato come un sistema: infrastrutture e servizi, modalità di gestione e regolamenti, modi di trasporto collettivi ed individuali, privati e pubblici, motorizzati e ciclopedonali.

Esso, infatti, si fonda sull'idea di un *processo di pianificazione integrato fra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti*.

Il PUM, assecondando le più recenti tendenze della pianificazione, fornisce all'Amministrazione Comunale l'opportunità di disporre di un piano che coordini le azioni di settore in un più ampio quadro di strategie, di obiettivi e di priorità che investono non solo l'assetto della mobilità, ma necessariamente anche il governo della città ed il suo sviluppo.

1.2 Relazione con gli altri strumenti di pianificazione

Elementi di riferimento per la redazione del PUM sono il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune adottato con delibera del Consiglio Comunale n. 201 del 12-11-2001 ed in fase di approvazione, il Programma di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) ed il Programma di Iniziativa Comunitaria Urban 2.

Esso, inoltre, dovrà essere strettamente correlato ai piani di gestione e regolazione del traffico e della sosta, ovvero al Piano Urbano del Traffico (PUT) ed al Piano Urbano dei Parcheggi (PUP).

In particolare il PUM ed il PUT sono fortemente interagenti ma diversi negli obiettivi e nel livello di azione.

Il Piano Urbano della Mobilità ed il Piano Urbano del Traffico: quadro sintetico

	PUM	PUT
Logica di piano	Strategica	tattica
Arco temporale	medio lungo (10 anni)	breve (2 anni)
Infrastrutture	possibilità di finanziare nuove opere	gestione dell'esistente

Il primo è un *piano strategico* i cui effetti si sviluppano in un arco temporale di 10 anni, in un quadro di medio - lungo termine, in cui si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione può richiedere sia interventi di razionalizzazione sia investimenti infrastrutturali diretti a ridisegnare l'offerta di trasporto privato e collettivo che richiedono, pertanto, appropriate risorse finanziarie ed adeguati tempi tecnici di realizzazione.

Il PUT è invece un *piano tattico* di breve periodo, da rinnovarsi ogni 2 anni, che organizza al meglio il funzionamento e la gestione della rete infrastrutturale esistente. I due piani sono fra loro sinergici e complementari, poiché hanno obiettivi convergenti ma agiscono su livelli diversi e con risorse non paragonabili: l'integrazione dei due strumenti è la migliore strategia di pianificazione dei trasporti urbani.

1.3 Il finanziamento del PUM

Gli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti siano essi *singoli Comuni*, *aggregazioni di Comuni limitrofi*, *Province aggreganti comuni limitrofi* o *Regioni* in caso di aree metropolitane con la redazione del PUM possono accedere ai finanziamenti per la sua attuazione.

A tale scopo l'Amministrazione Comunale deve dotarsi di un Ufficio Mobilità, con adeguate competenze per sviluppare o commissionare le successive fasi di progettazione, parte preponderante della gestione della fase attuativa del PUM la quale comprende, altresì: richieste di finanziamento, verifica della realizzazione degli interventi e valutazione degli effetti ottenuti, dell'opportunità di eventuali varianti e della scelta di programmi di gestione del traffico privato, rapporti con altri Enti, ecc..

1.4 Gli obiettivi ed i vincoli

L'attuazione degli interventi previsti nel Piano Urbano della Mobilità ha come finalità generali i seguenti obiettivi:

- *il soddisfacimento del fabbisogno di mobilità*: scopo del PUM è accrescere l'accessibilità generale dell'area urbana, sia con modifiche infrastrutturali, sia attraverso una migliore gestione della rete esistente, sia attraverso l'integrazione tra tutti i modi di trasporto sia individuali (auto, moto, cicli) che collettivi (ferrovie, bus, taxi, ecc.);
- *il risanamento ambientale*: diminuire la quantità di inquinanti presenti in atmosfera, rilevati dalle apposite stazioni (in particolare biossido di azoto, benzene, ossido di carbonio e polveri sottili -PM10), per effetto della riduzione dei livelli di congestione;
- *la sicurezza del trasporto*: diminuire il livello di pericolosità del sistema della mobilità, spostando una quota dell'utenza dal trasporto individuale, ad elevato rischio, a quello collettivo, introdurre deterrenti per la riduzione della velocità dei veicoli nei punti in cui il traffico motorizzato entra in contatto con quello ciclopedonale e limitare le occasioni di conflitto sia tra correnti veicolari che tra le stesse e le utenze "deboli" (ciclisti e pedoni);
- *la qualità del servizio*: fornire un livello di servizio soddisfacente per le varie modalità di trasporto, sia per quanto riguarda la mobilità interna delle aree oggetto di approfondimento del PUM sia per i movimenti di scambio con l'esterno. Più in particolare si intende: facilitare l'accessibilità alle destinazioni principali, riducendo i tempi di percorrenza di tutti i modi di trasporto considerando l'intero sistema della mobilità come una rete multimodale;
- *l'interazione con le aziende di trasporto operanti sul territorio*: ottimizzare l'efficienza dei servizi sia nella loro produzione che nella gestione, migliorare il confort, la sicurezza e l'affidabilità del trasporto pubblico, sia dell'utente a terra (stazioni e fermate) sia a bordo dei veicoli (architettura interna del veicolo, posti a sedere, condizionamento, ecc.); integrare la tariffazione per l'utilizzo dei servizi e delle infrastrutture, in base al tempo, alla localizzazione ed alle diverse categorie di utenti.

I vincoli operativi e strutturali del piano sono costituiti dal rispetto degli strumenti programmatori esistenti sui quali il PUM non può incidere, da eventuali scelte pregresse solo se giustificabili rispetto allo schema complessivo e da disponibilità di risorse finanziarie adeguate alla realizzazione delle opere e degli interventi previsti.

1.5 Il finanziamento

La realizzazione degli interventi previsti dal PUM richiede una quantità di risorse finanziarie destinate sia al miglioramento e ampliamento dell'offerta infrastrutturale sia ad azioni di gestione e di orientamento della domanda di mobilità.

Le possibili fonti di finanziamento utilizzabili per la copertura dei costi, non “per opere” bensì “per obiettivi”, possono essere così sintetizzate:

- *per il finanziamento degli investimenti*: le risorse ordinarie esterne (finanziamento statale), le risorse straordinarie (cofinanziamento U.E. o da bilancio di altri Enti Locali) e la capacità interna del sistema di autofinanziare gli investimenti;
- *per il finanziamento della gestione*: le risorse esterne (incentivi ministeriali), i rientri dalla tariffazione dell'uso delle infrastrutture (road e park pricing) e il gettito dei tributi locali.

Lo stanziamento statale è la principale fonte di finanziamento: la Legge 340/2000 (art.22) stabilisce che l'Amministrazione che promuove il PUM può richiedere allo Stato un cofinanziamento dei costi complessivi di investimento per una quota massima del 60%. A decorrere dall'anno 2002 un apposito regolamento, adottato ai sensi della legge 400 del 1988, definirà l'elenco delle autorizzazioni legislative di spesa, concernenti fondi finalizzati alla costruzione e sviluppo di singole modalità di trasporto, che saranno iscritte in un apposito fondo di previsione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione destinato al finanziamento delle opere previste dai Piani Urbani della Mobilità.

2. Descrizione del progetto

2.1 La logica di sistema

La tavola sinottica (Tav. 1) presenta l'architettura generale del PUM di Pescara. In esso è possibile ritrovare l'elenco delle azioni di raccordo da sviluppare con i Comuni limitrofi e gli elementi principali di ciascun sottosistema: la rete ciclopedonale per le utenze deboli, le direttrici del trasporto collettivo (ferrovie e corridoio verde), le aree soggette alla regolamentazione della sosta e la griglia della circolazione urbana integrata al sistema dei parcheggi.

2.2 Interventi a favore delle mobilità lenta (Utenze Deboli - Tav. 2)

2.2.1 La zona a traffico limitato

Il PUM propone l'area centrale a ridosso di C.so Umberto e l'ambito di Porta Nuova riferito al nucleo della vecchia Pescara.

La prima si sviluppa dal mare alla stazione di Pescara Centrale attraverso un sistema costituito da quattro piazze collegate tra loro dall'asse commerciale di Corso Umberto, dalle strade limitrofe di via Piave, via Trento, via Roma e gli assi trasversali coincidenti (via Milano - via Forti, via Firenze - via Battisti e via Carducci - via R. Elena). Il viaggiatore che in treno, in autobus o in auto raggiungerà il nodo intermodale di Pescara Centrale, potrà scorgere e successivamente fruire un'area Z.T.L. di vaste dimensioni che nella parte centrale, senza soluzione di continuità ed interferenze con la viabilità principale, si estenderà fino al mare.

L'eliminazione delle interferenze con la viabilità principale è realizzata mediante tre sottopassi stradali su Corso Vittorio Emanuele, V.le R. Margherita- Via N. Fabrizi e V.le della Riviera – Lungomare G. Matteotti.

Il primo dei tre (di altezza utile di mt. 4,50) è agibile a tutti i mezzi di trasporto mentre gli altri due sottopassi sono agibili esclusivamente ai veicoli di altezza massima inferiore a mt. 3,30, pertanto, la circolazione dei mezzi di trasporto collettivo, dei veicoli in servizio d'emergenza e di quelli per la distribuzione delle merci è prevista in superficie.

Anche la seconda area, definita dal tridente di C.so Manthoné, via delle Caserme e via dei Bastioni, è identificata come zona a traffico limitato. Su via D'Annunzio, esclusa dal provvedimento, il PUM auspica un intervento di moderazione della velocità per dare maggiore “respiro” al sagrato della cattedrale ed agevolare l'attraversamento pedonale verso l'area della stazione di Porta Nuova. Tale intervento si colloca nell'ottica di un alleggerimento dei flussi veicolari sull'asse V.le D'Annunzio - Via De Gasperi, reso possibile dalla previsione del nuovo ponte di collegamento della pedecollinare.

Il regolamento per il funzionamento delle ZTL dovrà essere sancito nell'ambito del PGTU.

All'interno ed in corrispondenza della viabilità perimetrale andrà prevista l'ubicazione degli stalli per portatori di handicap nel rispetto delle norme vigenti.

Per l'ambito di Pescara Centrale, a titolo sperimentale, nei due parcheggi di testata si potrebbe attivare un servizio di noleggio di piccole vetture, cicli e motocicli ecologici per gli spostamenti all'interno di tutta la Zona a Traffico Limitato.

2.2.2 Le aree soggette ad interventi diffusi di moderazione della velocità

Le analisi sull'incidentalità effettuate per la prima volta nell'ambito della redazione del PUM hanno permesso l'individuazione dei “punti neri” della rete stradale. Il primo effetto pratico della ricerca è l'individuazione di una serie di aree in cui è prioritario intervenire per rimuovere le cause passive d'incidentalità (condizioni della sede stradale, illuminazione...) e riprogettare lo spazio stradale per mitigare i potenziali conflitti tra traffico veicolare e movimenti pedonali.

Le aree individuate dovranno essere oggetto di indicazioni progettuali specifiche in sede di PGTU e di successiva redazione di piani particolareggiati attuativi.

Gli interventi possibili vanno dalla realizzazione di attraversamenti pedonali attrezzati, alla sistemazione delle fermate degli autobus, alla sistemazione di intersezioni in prossimità di poli attrattori, alla disciplina della sosta.

2.2.3 La rete dei percorsi ciclopedonali

Il PUM considera la mobilità ciclopedonale alla base del sistema di mobilità urban, strategica per la soluzione del traffico e dell'inquinamento, alla quale dedicare ulteriori studi di dettaglio. Il PUM recepisce i percorsi ciclopedonali esistenti (km 5 circa) e ne propone il prolungamento con l'attuazione in due stralci funzionali. A tal

fine, per l'attraversamento del fiume occorre verificare tutte le possibilità per un riutilizzo del ponte di ferro dell'ex tracciato ferroviario anche in concomitanza con il sistema di trasporto pubblico a basso impatto ambientale.

Il disegno risponde ad una duplice logica: connettere i principali poli attrattori della "città di pianura" e garantire una fruibilità delle "rive" per una estensione totale di oltre 30 km configurandosi come reale incentivo alla riduzione dell'uso dei veicoli privati.

- **Prima fase di attuazione**

Adeguamento e realizzazione di percorsi per uno sviluppo di circa 8 km di collegamento tra la riviera sud, il parcheggio di scambio, lo stadio, il polo universitario fino al centro storico percorrendo Viale D'Annunzio.

Dal centro storico sarà possibile percorrere le aree golenali sia verso il mare che verso l'interno, collegandosi all'intervento ciclabile all'interno del parco fluviale, in fase di realizzazione.

- **Seconda fase di attuazione**

Realizzazione:

- del tratto litoraneo di pista ciclabile con adeguamento della parte esistente (km 1 circa) per uno sviluppo globale di km 7,5 circa;
- del percorso interno al "corridoio verde" di previsione fino al confine con Francavilla e San Giovanni Teatino per km 9,5 circa;
- di un sistema di collegamenti tra la riviera e la "strada parco" per km 1 circa.

2.3 Il trasporto collettivo (tav. 3)

2.3.1 Potenziamento del servizio ferroviario regionale

I conferimenti alle regioni in materia di trasporto locale inducono a prevedere se non un potenziamento, certamente un'ottimizzazione dell'uso e delle potenzialità del servizio ferroviario anche laddove la domanda di trasporto non risulta tale da giustificare l'istituzione di un servizio ferroviario cadenzato a carattere metropolitano. Il PUM ha recepito e sponsorizzato la progettazione di due fermate in linea, una adiacente al nuovo Palazzo di Giustizia e l'altra all'interno del Piano di Zona "F-G". Ulteriori valutazioni potrebbero portare alla previsione di altre fermate sulla tratta Montesilvano – Pescara C.le per servire sia la zona P.zza Duca-viale Bovio che quella di S. Filomena.

2.3.2 La rete del trasporto urbano innovativo in sede riservata

Il PUM ha recepito l'ipotesi di un sistema di trasporto pubblico rapido di massa a basso inquinamento il cui tracciato, definito "corridoio-verde", è previsto sia nel P.R.G. in fase di approvazione che nel programma PRUSST .

Tale tracciato va a modificare, all'interno della Città, il progetto originario elaborato dalla Gestione Governativa e le variazioni apportate si ispirano ad una duplice logica:

- garantire al sistema una percorrenza il più possibile in sede riservata e quindi un'elevata velocità commerciale;
- servire le zone di nuova espansione.

Per contro il percorso più centrale ipotizzato dalla Gestione Trasporti Metropolitani, allora Gestione Governativa, ha sì il pregio di servire meglio le aree centrali ma appesantirebbe il traffico sulle arterie principali e determinerebbe numerosi punti di conflitto alle intersezioni con il traffico veicolare .

Il progetto dell'impianto di trasporto pubblico interessa gran parte dell'area metropolitana e necessita, pertanto, di azioni di coordinamento con i comuni limitrofi. Di conseguenza, il PUM, prevede:

- il potenziamento del sistema dei parcheggi di interscambio localizzati in prossimità dei confini comunali e collegati al tracciato del corridoio verde per un totale di circa n. 2.500 posti auto;
- la creazione di un sistema informativo a servizio degli utenti del park & ride che fornisca dati relativi alla disponibilità di sosta ed all'orario di transito del mezzo pubblico con relativi tempi di attesa;
- il collegamento delle principali fermate a percorsi ciclopedonali attrezzati.

Le modalità di attraversamento dell'area di risulta e la risoluzione dei punti di conflitto con la viabilità principale vengono rinviati, rispettivamente, alla redazione di un piano particolareggiato o progetto per la riqualificazione dell'ambito ed alla progettazione preliminare del tracciato.

2.3.3 La penetrazione e l'attestamento del servizio automobilistico extraurbano

Il PUM prevede autostazioni in prossimità degli scali ferroviari di Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova. Le autostazioni avranno caratteristiche proprie di una fermata attrezzata a servizio dell'intermodalità del trasporto extraurbano/urbano con i parcheggi di interscambio, la ferrovia e il sistema di trasporto pubblico innovativo. L'autostazione di Porta Nuova potrebbe avere la funzione di evitare rotture di carico ai passeggeri che provenendo da nord siano diretti nella nuova centralità di Porta Nuova (Università, Palazzo di Giustizia, ecc.). La previsione è quella di prolungare le linee provenienti da nord ed eventualmente deviare quelle in ingresso da Ovest in modo da servire direttamente la zona di Porta Nuova.

Si precisa che la localizzazione puntuale di tali strutture o altre eventuali sedi, anche alternative, nonché dimensioni e caratteristiche saranno stabilite in funzione delle risultanze che scaturiranno dal Piano del Trasporto Pubblico e dai progetti riguardanti l'Area di risulta ed il sistema di trasporto innovativo.

2.3.4 Indicazioni per un ridisegno della rete delle autolinee urbane

L'entrata in funzione del sistema di trasporto pubblico rapido di massa a basso inquinamento in sede riservata comporterà, inevitabilmente, una rivisitazione della rete di trasporto urbano su gomma.

La rete si presenta oggi di non immediata lettura per utenti occasionali (carenza di pannelli informativi e di indicazioni sui percorsi) nonostante l'offerta risulti complessivamente adeguata soprattutto sulle direttrici principali.

A tal proposito è stata costituita una commissione paritetica tra G.T.M. e Comune per l'avvio di rilievi e studi propedeutici alla redazione di un Piano del Trasporto Pubblico. Rinviando quindi al progetto specifico per lo studio della nuova rete, il PUM si limita a proporre, in forma sperimentale, l'istituzione di un servizio di bus, possibilmente a basso impatto ambientale e ad elevata frequenza, con percorso ad "anello", a copertura delle due principali zone urbane che non verranno raggiunte dal sistema di trasporto pubblico (la zona dei "colli nord" e quella di "Porta Nuova" ricompresa tra il fiume e lo Stadio).

L'obiettivo è quello di offrire a queste parti di città un servizio di trasporto pubblico di qualità che costituisca una valida alternativa all'auto privata nel collegamento con il centro.

Il primo dei due "anelli", oltre a servire i quartieri dei "colli nord" consentirà il collegamento con alcuni dei principali plessi scolastici, il policlinico ed il cimitero.

Il secondo "anello", transitando nei pressi dello stadio, consentirà di sfruttarne il parcheggio come area di sosta gratuita a lunga durata.

I due anelli a doppio senso, dovrebbero convergere in un percorso perimetrale attorno all'area centrale di Corso Umberto, anch'esso ad "anello", che andrà a colmare la carenza intervenuta con la previsione di arretramento del tracciato del sistema di trasporto pubblico ed attuerà una distribuzione rapida degli utenti all'interno della zona stessa.

Il trasporto pubblico coincidente con i primi due anelli, transitando per la stazione, per l'area di risulta e, lungo il percorso, in prossimità di alcuni dei parcheggi operativi previsti dal PUM, potrà svolgere una funzione di navetta veloce di collegamento e distribuzione verso l'area centrale.

2.3.5 Il sistema di informazione all'utenza

Il PUM propone la creazione di un sistema integrato di informazione all'utenza.

Il sistema dovrebbe fornire agli utenti del trasporto collettivo informazioni su percorsi orari e tariffe di tutti i sistemi di trasporto. L'approccio migliore è certamente quello di integrare le informazioni della rete urbana con quelle delle reti extraurbane.

Le informazioni dovranno essere consultabili attraverso differenti modalità:

- ad accesso remoto mediante la consultazione di un sito internet e di un servizio telefonico automatico;
- presso “totem informatici” ubicati nelle principali fermate del trasporto collettivo, in corrispondenza dei nodi intermodali della rete e in punti ad alta frequentazione.

La disponibilità di un sistema di “fleet monitoring” - monitoraggio della flotta - potrà infine creare le condizioni per fornire agli utenti informazioni sui tempi di attesa alle fermate.

2.3.6 Questioni di integrazione tariffaria

Il PUM sollecita un accordo che consenta di realizzare una completa integrazione tariffaria tra i vettori operanti sul territorio del Comune di Pescara. L'integrazione a regime richiederà l'introduzione di un sistema di bigliettazione magnetica e quindi una gestione unitaria a livello regionale; nel medio periodo potrebbe essere invece frutto di un accordo, sponsorizzato dalla Regione Abruzzo, che coinvolga quantomeno Trenitalia, GTM e ARPA. Il ruolo del Comune di Pescara, oltre che di partnership dovrà essere quello di sollecitare e promuovere l'accordo presso la Regione Abruzzo.

L'integrazione tariffaria, che sottintende la condivisione di un unico sistema tariffario da parte di tutti i vettori, si traduce in una grande agevolazione per l'utenza, che vede moltiplicarsi le proprie possibilità di scelta. In tutti i casi in cui l'integrazione tariffaria è stata realizzata, dopo un fisiologico periodo di assestamento, si è assistito ad un cospicuo incremento dell'utenza del trasporto collettivo.

2.4 La viabilità (Tav. 4 – Circolazione)

In tema di viabilità il PUM ha effettuato un notevole sforzo di sintesi rispetto al P.R.G..

Il PRG per sua natura contiene tutte le previsioni viabilistiche potenzialmente realizzabili nell'arco della sua validità. Nel Piano Urbano della Mobilità si è cercato invece di definire la configurazione infrastrutturale più rispondente alle necessità della città di qui a dieci anni tenuto conto delle prospettive di sviluppo economico ed insediative.

Un'ulteriore sforzo effettuato è stato quello di esaminare e ricondurre ad una logica di sistema le opere in corso di realizzazione, finanziate ovvero già progettate. Il risultato che ne è scaturito è quello di una serie di opere che per semplicità di lettura sono state raggruppate in quattro sistemi funzionali. Per altre tre opere, rispetto alle quali esiste da tempo un grande interesse e la cui realizzazione comporta un notevole impegno economico, il PUM ha adottato una linea improntata ad una maggiore cautela: gli interventi sono stati inseriti nel Piano ma la loro realizzazione è subordinata all'esito favorevole di un rigoroso studio di fattibilità.

Alle tre opere di cui sopra va ad aggiungersi il nuovo ponte sul fiume Pescara, di collegamento per la viabilità pedecollinare, in considerazione della complessità dell'opera e della formulazione, in sede di adozione del P.R.G., di una diversa ipotesi progettuale.

Nei paragrafi seguenti, verranno sinteticamente descritti gli interventi previsti dal PUM in tema di viabilità rinviando alle relative tavole tematiche in scala 1:10.000 e agli schemi funzionali di approfondimento per un'analisi di dettaglio degli interventi. Al riguardo è doveroso effettuare una precisazione: il PUM è un Piano di carattere strategico la cui scala di progettazione è quella di un PRG (1:5.000 – 1:10.000), tuttavia nel PUM di Pescara, proprio al fine di rendere maggiormente operativo il Piano si è ritenuto opportuno inserire degli schemi dettaglio definiti approfondimenti tematici (A.T.) in scala 1:2.000, che costituissero un riferimento per le successive fasi di progettazione.

Sempre a tal proposito in coda al presente capitolo si riporta lo schema con la stima sommaria delle opere stradali previste dal P.U.M. .

2.4.1 La grande viabilità di collegamento extraurbano

E' costituita dalla Tangenziale ANAS o (Circonvallazione extraurbana) di collegamento con i Comuni di Francavilla, S. Giovanni Teatino, Spoltore e Montesilvano. Tale asse viario con due svincoli di collegamento sul territorio di Pescara e già in fase di realizzazione si collega ai due tratti di circonvallazione litoranea e precisamente:

- lo svincolo a Nord (zona fosso Mazzocco) sarà di collegamento con la tangenziale di Montesilvano che si raccorderà direttamente con la nuova uscita di Pescara Nord della A14;
- lo svincolo Sud (zona fosso Vallelunga) andrà a collegarsi alla galleria della tangenziale di Francavilla..

Il P.R.G. ed il PUM prevedono, assoggettandolo ad uno studio di fattibilità, uno svincolo in prossimità dell'uscita di "Pescara Colli" di collegamento diretto con il tunnel della "transcollinare" che si concluderà con la rotatoria di cerniera sulla pedecollinare nord all'altezza di Via Caravaggio (Tav. 2 approfondimenti tematici).

Nel PUM, nella zona di S. Silvestro Spiaggia, viene prevista, la bretella mancante per l'immissione sulla circonvallazione dei flussi in uscita dalla città (Tav. 9 a. t.).

Vi è, infine, un ultimo svincolo previsto sia dal P.R.G. che dal PUM in località "Fontanelle" che andrebbe a servire la zona produttiva – artigianale alleggerendo il traffico pesante di Via Tirino che si ripercuote negativamente sulla fascia a confine con il Comune di S. Giovanni (Tav. 10 a. t.).

Altra viabilità primaria, di collegamento extraurbano, è l'Asse Attrezzato di connessione con le autostrade e la Tangenziale ANAS (o Circonvallazione). Con il nuovo svincolo, in fase di realizzazione, si raccorderà al "Pendolo" (tav. 11 a. t.) all'altezza del Ponte "delle Libertà" per servire, particolarmente, il Polo Ospedaliero e tutta l'area a confine con Spoltore.

2.4.2 Il sistema pedecollinare nord

Gli interventi previsti in questo ambito sono costituiti dal completamento di una viabilità parallela alla costa e interclusa tra le pendici delle colline e la linea ferroviaria adriatica nel tratto tra il confine con il comune di Montesilvano e la stazione ferroviaria di Pescara Centrale. La funzione di questo intervento è quella di rendere

disponibile un itinerario in direzione Nord-Sud alternativo rispetto alla riviera e a viale Bovio. L'intervento risponde ad un duplice obiettivo dichiarato del PUM per il quadrante nord:

- sottrarre la riviera e viale Bovio alla pressione del traffico di attraversamento;
- porre le condizioni per una riqualificazione ambientale dell'area nord che preveda una crescente mitigazione dell'accessibilità automobilistica nel passaggio dall'entroterra alla costa e l'affidamento al trasporto collettivo della funzione di servizio privilegiato della fascia costiera.

Gli interventi previsti riguardano:

- l'adeguamento della viabilità attuale dal confine con il Comune di Montesilvano sino all'altezza di via Donatello (tav. 1 e 2 Approfondimenti Tematici)
- la realizzazione di un sistema di circolazione ad anelli a senso unico che comprende via Caravaggio e via dell'Emigrante e si sviluppa tra il confine con Montesilvano e via Tiepolo (tav. 1 A.T.);
- la realizzazione di un tratto di nuova viabilità compreso l'allargamento atto ad ospitare la rotatoria di eventuale innesto della transcollinare tra via Tiepolo e via Donatello (tav. 2 A.T.);
- la realizzazione di un tratto di nuova viabilità, parzialmente in galleria artificiale, con riorganizzazione delle intersezioni con via del Santuario e via Leonardo Da Vinci (tav. 2 A.T.);
- la riorganizzazione della viabilità sul lato monte della stazione ferroviaria con la creazione di sensi unici ad anello per l'accesso al parcheggio delle aree di risulta e per un miglior collegamento del centro con la zona colli-nord.

2.4.3 Il sistema delle aree centrali

Nell'area centrale è prevista la realizzazione di tre sottopassi stradali in coincidenza della viabilità principale in modo da eliminare i conflitti con i flussi pedonali e realizzare la continuità della nuova area pedonale (tav. 3 A.T.).

Il sottopasso di C.so Vittorio Emaunele II è previsto con rampe ed altezza (mt. 4,50) tali da consentire il transito a tutte le categorie di veicoli. In superficie rimarranno

spazi di circolazione per i flussi locali e per l'ingresso nell'area Z.T.L. dei veicoli in servizio di emergenza.

I sottopassi di Viale R.Margherita - Via N .Fabrizi e quello di V.le della Riviera – Lungomare G. Matteotti sono accessibili esclusivamente a veicoli di altezza inferiore a mt. 3,30. La circolazione dei veicoli in servizio di emergenza è prevista in superficie.

2.4.4 Il sistema golenale di cerniera

Questo sistema è certamente il più articolato e complesso sotto il profilo degli interventi proposti che sono descritti partendo dall'entroterra fino ad arrivare alla foce della Pescara.

Svincolo "Ponte delle Libertà" – Il PUM recepisce e completa il disegno del nuovo svincolo. Il nodo è di importanza strategica perché consente il raccordo tra il "pendolo" e l'asse attrezzato e collega la S.S. 602 e l'Ospedale Civile direttamente alla viabilità di grande comunicazione.

L'intersezione con la S.S. 602 è stata risolta mediante lo sfalsamento spaziale delle correnti principali mantenendo in viadotto il pendolo, mentre le altre manovre sono gestite attraverso una circolazione a rotatoria su un anello stradale in cui confluiscono le rampe del pendolo, la S.S. 602, Via Monte Sirente, Via del Circuito.

All'interno dell'anello è prevista la realizzazione di un parcheggio a raso da collegare tramite autobus navetta all'ospedale (tav.11 A.T.).

Viabilità golenale – La crescente congestione di via del Circuito e la necessità di sgravare la zona dell'ospedale dal traffico di attraversamento, ha indotto a prevedere la sistemazione della viabilità golenale come arteria dedicata ai veicoli leggeri . La previsione è quella di istituire un senso unico in direzione Ovest-Est su Via Valle Roveto tra lo svincolo in località Villa Fabio e P.za Pierangeli; il tratto successivo, a doppio senso di circolazione, con sistemazione ed apposizione di opportuna segnaletica orizzontale sarà raccordata al nuovo ponte sul Pescara e al sottopasso ferroviario di P.za Martiri Dalmati (tav. 6 A.T.) mediante una rotatoria per poi concludersi sul lungofiume nord con una intersezione a rotatoria. (tav. 5 A.T.)

Piazza della Marina – L'intersezione di Piazza della Marina viene riorganizzata attraverso uno sfalsamento spaziale dei flussi di traffico diretti al porto (che proseguono in quota su viadotto) rispetto ai flussi di quartiere che vengono smistati su una intersezione a rotatoria (tav. 5 A.T.)

Nuovo ponte sul Pescara – La prosecuzione della pedecollinare nord sarà garantita da un nuovo ponte sul fiume. Il ponte sarà collegato all'asse attrezzato con l'istituzione di un senso di circolazione ad anello su cui confluire anche le rispettive rampe di ingresso ed uscita. Le corsie centrali del ponte proseguiranno in quota superando l'intersezione con via Tiburtina in modo da alleggerire i flussi veicolari (tav. 4 A.T.). Data la complessità dell'opera e la diversa ipotesi espressa in sede di adozione del P.R.G., l'intervento è subordinato a studio di fattibilità.

2.4.5 Il sistema pedecollinare sud

Il sistema pedecollinare sud abbraccia un'area molto vasta. Si elencano, di seguito, le opere previste.

Nuovo svincolo sulla Tangenziale ANAS – Questa ulteriore connessione tra la viabilità primaria e la rete ordinaria consentirà di ridurre i flussi di attraversamento, soprattutto di mezzi pesanti, che oggi interessano via Tirino (tav. 10 A.T.)

Tratto terminale del Pendolo – questa viabilità consentirà il collegamento tra lo svincolo del Ponte delle Libertà e la zona del Palazzo di Giustizia evitando, a chi proviene dall'asse attrezzato e dai Colli, di andare a sovraccaricare la viabilità parallela alla linea ferroviaria (tav. 7 e tav. 8 A.T.).

Collegamento Tangenziale ANAS – S.S. 16 – La dismissione del tracciato della statale che attraversa la Pineta e l'esigenza di raccordarsi con la viabilità pedecollinare prevista dal comune di Francavilla ha portato ad una rivisitazione complessiva della viabilità di quest'area. L'intervento principale è costituito dalla previsione di un'intersezione a rotatoria su cui confluiscono la viabilità sostitutiva dell'attraversamento della Pineta, Pescara, la S.S.16, la viabilità proveniente da Francavilla e l'ingresso al parcheggio di interscambio con il sistema innovativo. Questa soluzione richiede l'apertura di un nuovo fornice sotto il rilevato ferroviario e consentirà di completare le connessioni con la Tangenziale ANAS-Circonvallazione mediante la creazione della rampa di immissione da Pescara (tav. 9 A.T.).

Tratto terminale della pedecollinare – Il PUM prevede due possibili soluzioni:

- una viabilità compresa tra le aree dell'ex Fonderia Camplone ed il Carcere di S. Donato che va a riconnettersi con il tratto terminale del Pendolo (tav. 7 A.T.);

- la prosecuzione dell'itinerario pedecollinare proveniente da nord mediante un tratto in viadotto a superamento dell'intersezione con via Tiburtina per continuare in quota a margine del rilevato ferroviario sino all'intersezione con via Rio Sparto ove è prevista l'istituzione di un anello di circolazione a senso unico (tav. 7 bis A.T.).

2.4.6 Gli interventi previsti dal PUM

Nelle tavole di piano, oltre ad evidenziare gli interventi sulla viabilità in fase di attuazione (sistema viario di servizio al Polo Giudiziario-Universitario, ponte di collegamento Asse Attrezzato-Pendolo e relativi svincoli, ecc.), sono stati riportati alcuni interventi puntuali che si ritengono necessari per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, della fluidificazione del traffico con il conseguente abbassamento del livello di inquinamento atmosferico (rotatoria di c.so V. Emanuele, ecc.).

2.4.7 Gli interventi subordinati a studio di fattibilità

Tra gli interventi previsti sulla rete stradale, due sono stati subordinati all'esito positivo di un rigoroso studio di fattibilità (tav. Circolazione). Questa scelta è dettata dal costo delle infrastrutture in questione e dalle potenziali implicazioni tecniche e ambientali derivanti dalla loro realizzazione.

E' stata aggiunta una terza opera consistente nel nuovo ponte sul fiume Pescara, per le motivazioni già espresse precedentemente ancorché, rispetto agli interventi di seguito specificati vi sia stato un approfondimento progettuale (cfr. par. il sistema golenale di cerniera).

- *La transcollinare*

Quest'opera, prevista nel P.R.G., intende ridurre drasticamente il fenomeno del traffico di attraversamento della zona "Colli Nord", soprattutto nella parte più meridionale a ridosso dell'Ospedale. L'infrastruttura dovrebbe collegare lo svincolo della circonvallazione con la pedecollinare. Uno svincolo intermedio, in corrispondenza con via di Sotto consentirà di drenare e distribuire i flussi di quartiere. Il percorso si sviluppa prevalentemente in galleria e la sezione prevista è quella di una strada con una corsia per senso di marcia

- *Il tunnel alla foce del fiume Pescara*

Questa infrastruttura, prevista nel PRUSST e nel nuovo PRG, intende moltiplicare le possibilità di attraversamento del fiume creando, nello specifico, una continuità dell'itinerario costiero. Rispetto a quest'ultima previsione, il PUM introduce un correttivo, instradando i mezzi pesanti sul lungofiume evitando, così, la percorrenza del lungomare dove si ritiene vada incentivata la fruizione ciclopedonale.

STIMA SOMMARIA DEI COSTI RIFERITI AGLI INTERVENTI STRADALI PREVISTI DAL P.U.M.							
previsioni d'intervento rete stradale	lunghez. stradale (mt)	superficie aree stradali (mq)	stima costo aree stradali da espropriare* (£)	stima costo opere (£)	spese generali (£)	stima dei costi totali (£)	stima dei costi totali (€)
Sistema pedecollinare nord (tavv. AT1 - AT2)	3.160	25.100	L. 1.304.000.000	L. 7.197.000.000	L. 1.583.340.000	L. 10.084.340.000	€ 5.208.126,97
Sistemazione aree centrali (tav. AT3)	300	3.000	-	L. 6.000.000.000	L. 1.320.000.000	L. 7.320.000.000	€ 3.780.464,50
Sistema golenale di cerniera (tav. AT5)	1.750	25.000	L. 480.000.000	L. 3.020.000.000	L. 664.400.000	L. 4.164.400.000	€ 2.150.733,11
Sistema golenale di cerniera (tav. AT4 - AT6 - AT11)	6.450	49.000	-	L. 30.950.000.000	L. 6.809.000.000	L. 39.289.000.000	€ 20.291.075,11
Sistema pedecollinare sud (tav. AT7 - AT7bis - AT8 - AT9)	4.467	146.000	L. 3.170.000.000	L. 18.025.000.000	L. 3.965.500.000	L. 39.400.500.000	€ 20.348.660,05
Sistema pedecollinare sud (tavv. AT10)	9.700	34.000	-	L. 9.925.000.000	L. 2.183.500.000	L. 12.108.500.000	€ 6.253.518,36
Totali ----->	25.827	282.100	L. 4.954.000.000	L. 75.117.000.000	L. 16.525.740.000	L. 112.366.740.000	€ 58.032.578,10

* si escludono da questo conteggio le aree interne ai comparti edificatori di P.R.G.

2.5 I Parcheggi (Tav. 5 - Sosta)

2.5.1 Filosofia di funzionamento

Il sistema di parcheggi previsto dal PUM intende rispondere, in maniera equilibrata e coerente, alle esigenze della città. La filosofia che ha ispirato il disegno progettuale è stata quella di diversificare l'offerta tenendo conto delle componenti in cui si articola la domanda di sosta. L'obiettivo finale è quello di evitare, per quanto possibile, sovrapposizioni e improprie concentrazioni di domanda che, in una Città come Pescara, la cui rete stradale presenta caratteristiche modeste, risulterebbero difficili da gestire.

Il PUM, riguardo l'offerta di sosta, che le analisi hanno dimostrato decisamente carente, prevede il potenziamento dei diversi impianti ed una loro coerente dislocazione territoriale, oltre ad una serie di interventi collaterali quali il sistema di informazione all'utenza e la definizione di una efficace politica tariffaria.

2.5.2 Il sistema dei parcheggi scambiatori

Il PUM prevede la creazione di sette parcheggi di interscambio per un totale di circa 3.660 posti auto.

- *Parcheggio "Naiadi"* (n. 330 p.a.) – Posto al confine con il comune di Montesilvano, è legato all'utilizzo del sistema di trasporto pubblico. Il Parcheggio sarà accessibile sia dalla riviera che dalla statale. Le insufficienti dimensioni di questo impianto rispetto alla domanda potenziale registrata durante l'esecuzione delle indagini cordionali suggerisce la ricerca di un accordo di collaborazione, anche di natura economica, con il Comune di Montesilvano per la creazione di una serie di ulteriori parcheggi lungo il percorso del "corridoio verde".

- *Parcheggio "Tiburtina"* (n. 850 p.a.) – Ubicato in corrispondenza dello svincolo della tangenziale, questo impianto accessibile dalla nuova rotatoria prevista all'intersezione tra le rampe dello svincolo e la via Tiburtina, è a servizio dell'interscambio con il sistema innovativo per le correnti di traffico provenienti da Ovest.

- *Parcheggio "Pineta"* (n. 720 p.a.) - Sito al confine con il comune di Francavilla, il parcheggio risulta accessibile dalla nuova rotatoria d'intersezione con la variante alla viabilità attuale ed è suddiviso in due lotti funzionali. Il primo, più a nord, è

direttamente servito dal sistema di trasporto pubblico e costituisce l'impianto "base" mentre il secondo può essere considerato un suo ampliamento. Quest'ultimo, per essere funzionale dovrebbe essere collegato con la fermata del trasporto pubblico mediante la creazione di un percorso pedonale.

- *Parcheggio "zona Villa Fabio"* (n. 320 p.a.) - La previsione di questo impianto è legata all'ipotesi di creazione di una linea di forza del trasporto collettivo (primo "anello") a servizio della parte bassa della zona colli e alla regolamentazione dell'offerta di sosta nell'area dell'Ospedale Civile. La disponibilità di un collegamento rapido e frequente con l'Ospedale e anche con il centro rende questo parcheggio appetibile per la domanda di sosta lunga proveniente dalla direttrice della S.S. 602.

- *Parcheggio "Stadio"* (n. 400 p.a.) - Questo impianto verrà raggiunto da una delle due linee di forza del trasporto urbano su gomma (secondo "anello"). Tale previsione rende possibile un utilizzo ordinario dell'offerta di sosta esistente intorno allo stadio, anche a favore della domanda di sosta lunga oggi concentrata nelle aree centrali. L'impiego del parcheggio e il suo raggiungimento richiedono la delocalizzazione del mercato settimanale.

- *Parcheggio "Aeroporto"* (n. 630 p.a.) - Insiste all'interno del sedime aeroportuale.

- *Parcheggio Stazione Centrale* (n. 200 p.a.) – (cfr. succ. paragrafo).

- *Parcheggio Stazione Porta Nuova* (n. 80 p.a.)

- *Parcheggio prossimità nuovo Tribunale* (n. 130 p.a.)

Tutti i parcheggi di interscambio sono a tariffa integrata con un biglietto di a/r per una persona sulla rete del trasporto pubblico urbano. Il biglietto è valido per una giornata.

2.5.3 Il sistema dei parcheggi operativi

Il PUM prevede la creazione di una serie di impianti a servizio della domanda di sosta di breve-media durata verso le aree centrali. Complessivamente si tratta di circa n. 6.230 posti auto.

Per il parcheggio dell' *"Area di risulta"* si prevedono tre diversi impianti di sosta per un totale di n. 3.000 p.a.:

- il comparto dedicato alla sosta operativa con una disponibilità di n. 2.500 p.a.;
- il comparto legato alla realizzazione del nuovo teatro con una disponibilità di n. 300 p.a., che potrà avere un impiego anche per la sosta operativa considerando lo sfalsamento tra le rispettive componenti della domanda;

- il comparto legato al funzionamento dell'impianto intermodale ferro-gomma, parcheggio scambiatore con una disponibilità di n. 200 p.a. di cui al precedente paragrafo, servirà la Stazione Centrale, il nuovo Terminal Bus ed il sistema di trasporto pubblico.

Il parcheggio, in considerazione delle sue notevoli dimensioni, dovrà avere accessi multipli: dall'asse di Corso Vittorio Emanuele, da Via Michelangelo e da Via Ferrari e direttamente dall'asse attrezzato, in modo da evitare pericolose concentrazioni di traffico (Tav.4 A.T.).

Per il parcheggio "*Area Golenale – Centro Storico*" il PUM ritiene necessario dotare questa zona di un'offerta di sosta a carattere operativo pari a n. 400 posti auto. Sotto il profilo funzionale sono possibili due localizzazioni : Golena nord e Golena sud con eventuali soluzioni che prevedano l'utilizzo di Fast-Park.

Per i parcheggi "*Via Bologna e Via Ostuni*" si prevedono, rispettivamente, n. 250 e n. 200 p.a. a servizio degli uffici pubblici che insistono nella zona.

Per il parcheggio "*ex Fea*", contiguo all'asse della Riviera Nord, si ipotizzano n. 200 p.a. di parcheggio operativo e n. 200 p.a. pertinenziali (cfr. succ. paragrafo).

2.5.4 Le aree a regolamentazione estensiva dell'offerta di sosta

Il PUM prevede l'istituzione di una serie di aree a regolamentazione estensiva dell'offerta di sosta con l'obiettivo di garantire il corretto funzionamento dei parcheggi operativi e di proteggere le zone di maggiore attrazione da un'eccessiva pressione della domanda di sosta su strada. La regolamentazione e la tariffazione della sosta su strada andranno dettagliate nel P.G.T.U.

2.5.5 Il sistema dei parcheggi pertinenziali

Il sistema di parcheggi pertinenziali previsto dal PUM è funzionalmente legato alla istituzione dell'area pedonale di Corso Umberto. Questa offerta di sosta è infatti destinata a soddisfare la domanda di sosta residenziale o di operatori stanziali presenti nella zona. Si tratta complessivamente di circa n. 990 posti per i quali sono possibili due configurazioni alternative:

1. *Ipotesi A* - Sono previsti sette impianti di parcheggi interrati, come risulta dalla tabella sottostante.

Parco Florida	n. 120 p.a.
Piazza 1°Maggio	n. 170 p.a.
Piazza Salotto	n. 100 p.a.
Zona Mercato Coperto	n. 150 p.a.
Piazza S. Caterina	n. 150 p.a.
Piazza S. Cuore	n. 100 p.a.
Area Ex - Fea	n. 200 p.a.

La realizzazione di parcheggi interrati, può essere in grado di sostenere anche la contestuale riqualificazione delle piazze e degli spazi sovrastanti.

La costruzione degli impianti dovrà avvenire seguendo un ordine che preveda in primo luogo il completamento dei parcheggi delle Piazze S.Cuore, Salotto e 1° Maggio.

2. *Ipotesi B* – Si prevede l’eliminazione dei parcheggi di Piazza Sacro Cuore e Piazza Salotto attraverso una redistribuzione delle relative capacità con il potenziamento degli impianti di Piazza 1°Maggio e dell’ Area di Risulta.

Questa previsione è stata introdotta tenendo conto dell’eventuale impossibilità di operare nelle Piazze suddette per l’avvio di un progetto di riqualificazione.

2.5.6 Il sistema di informazione dei parcheggi

Il PUM ipotizza la creazione di un sistema informativo parcheggi che fornisca informazioni sulla disponibilità di posti nei diversi impianti.

Il sistema, basato su una rete di pannelli installati su strada, a messaggio variabile, è costituito da più tipologie di dispositivi:

- Pannelli Park & Ride in cui rendere disponibili informazioni riguardo la disponibilità residua, i tempi di attesa del mezzo pubblico e la disponibilità di posti nei parcheggi d’interscambio;

- Pannelli indicatori di itinerario per il raggiungimento dei principali parcheggi operativi;
- Pannelli di prossimità con l'indicazione della disponibilità residua di posti auto.
- Installazione di un sistema di telecontrollo sia per l'accesso alle ZTL che ai parcheggi.

3. Modalità di gestione del PUM e rapporti con gli altri strumenti urbanistici

3.1 L'ufficio mobilità urbana

Costituito all'inizio dell'anno 2001 conta un numero esiguo di addetti. Lo sviluppo crescente di tutte le tematiche inerenti la mobilità, ed una sempre maggiore attenzione all'inquinamento ambientale richiedono un impegno costante per l'attuazione delle previsioni del PUM e di tutte le altre misure di cui si fa promotore il Ministero dell'Ambiente in tema di circolazione:

- incenti per la conversione a metano e GPL di autoveicoli non catalizzati;
- istituzione dei Mobility Manager per lo studio dei "piani spostamento casa-lavoro" che rappresentano tra il 20 ed il 40% degli spostamenti complessivi e si concentrano nelle ore di punta;
- promozione del car sharing per una riduzione dell'utilizzo delle vetture private;
- promozione delle car pooling per ovviare all'uso del veicolo privato utilizzato dal solo guidatore;

Un rafforzamento dell'Ufficio Mobilità, affiancato da consulenze specialistiche, è condizione indispensabile per:

- una corretta programmazione degli interventi realizzabili nel medio e lungo periodo;
- avviare progettazioni preliminari, definitive, o addirittura esecutive;
- la realizzazione delle opere, analisi di eventuali varianti, scelta ed impiego dei sistemi per la gestione ed il controllo del traffico;
- un monitoraggio e controllo dell'attuazione del piano;
- la capacità di acquisire risorse finanziarie, controllarne i flussi , ecc. ecc..

3.2 Relazioni con il PGTU e il PUP

Una volta approvato, il PUM costituirà il quadro di riferimento per la redazione del PUP e l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

Nel caso del PUP occorrerà sostanziare le previsioni del PUM attraverso valutazioni tecnico- economiche di dettaglio sui diversi impianti, sulle modalità per il reperimento delle risorse, sulla gestione della sosta nelle aree all'intorno dei diversi impianti e sulle politiche generali di regolamentazione della sosta su strada.

Il PGTU dovrà invece indicare le modalità di gestione del sistema della sosta nel suo complesso e, soprattutto, man mano che esso progredirà nella sua attuazione,

organizzare il sistema della viabilità in maniera da garantire, nell'ordine, condizioni di sicurezza per le utenze deboli e fluidità di circolazione sulla rete principale per i veicoli di trasporto collettivo e le componenti di traffico.

* * * * *