



CONSULTA NAZIONALE  
SULLA SICUREZZA STRADALE



COMUNE DI CESENA



FEDERAZIONE  
CICLISTICA ITALIANA

PROGETTO TANDEM

---

# **ISOLE AMBIENTALI e CICLOMOBILITÀ a CESENA: RIQUALIFICAZIONE e MESSA in SICUREZZA della RETE VIARIA ESISTENTE**

SEMINARIO LOCALE del PROGETTO TANDEM  
CESENA, 27 MAGGIO 2011 - Sala Ligna della Biblioteca Malatestiana

[Documenti informativi](#)

## **Piano generale della sosta nel territorio comunale di Cesena**

---



Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale - PRIM

B- Area SOSTA e QUALITA' URBANA

Piano di Settore: "Il SISTEMA della SOSTA"

# **PIANO GENERALE della SOSTA nel territorio comunale**

## **Relazione illustrativa generale**

22 giugno 2010





# INDICE della RELAZIONE



<b>INDICE delle TAVOLE</b>	pag. 5
<b>INDICE delle TABELLE e GRAFICI</b>	pag. 6
<b>INTRODUZIONE</b>	pag. 7
<b>PREMESSA</b>	
- L'oggetto del piano	pag. 11
- Il luogo del piano	pag. 12
- Il sistema della sosta nel sistema della mobilità	pag. 13
- Gli obiettivi del piano	pag. 15
-Il metodo del piano:	
condividere una sosta giusta, solidale e lungimirante	pag. 17
- Il gruppo di lavoro	pag. 18
- I dati del piano	pag. 19
<b>Capitolo 1 - UN PIANO CHE VIENE da LONTANO</b>	
<b>I PRECEDENTI PIANI della MOBILITA' a CESENA</b>	
- La storia dei piani sulla mobilità nel Comune di Cesena	pag. 23
<b>Capitolo 2 - RICERCA e ANALISI</b>	
- Le aree e le problematiche da analizzare	pag. 37
- Le aree urbane residenziali esistenti	pag. 38
- Le aree urbane produttive esistenti	pag. 40
- Nuove urbanizzazioni (residenziali, produttive, comm.)	pag. 41
- Centro urbano	pag. 42
- Centro storico	pag. 48
- L'area speciale dell'ospedale Bufalini	pag. 49
<b>Capitolo 3 - RIFERIMENTI NORMATIVI &amp; DINTORNI</b>	
- Breve premessa	pag. 53
- Riferimenti normativi & dintorni	pag. 54



## Capitolo 4 - II PROGETTO

- La sosta per funzioni	pag. 67
1 - Parcheggi liberi	pag. 68
2 - Parcheggi disco orario	pag. 70
3 - Parcheggi a pagamento	pag. 71
4 - Parcheggi riservati al carico-scarico merci	pag. 75
5 - Parcheggi riservati alle persone invalide	pag. 76
6 - Parcheggi riservati ai servizi pubblici	pag. 80
7 - Parcheggi riservati ai residenti	pag. 81
8 e 9 - Parcheggi per moto e bici	pag. 82
10 - Parcheggi per autocarri	pag. 83
11 - Parcheggi riservati agli autocaravan	pag. 85
12 – Divieti di sosta e fermata	pag. 86
- La sosta per tipologia di utenti	pag. 87
- La sosta per aree urbane	pag. 88
- Le aree urbane residenziali esistenti	pag. 89
- Le aree urbane produttive e commerciali esistenti	pag. 92
- Nuove urbanizzazioni (residenziali, produttive, comm.)	pag. 93
- Centro urbano	pag. 94
- Centro storico	pag. 109
- L'area speciale dell'ospedale Bufalini	pag. 110
- Gli spazi tecnici della sosta	pag. 111
- La segnaletica della sosta	pag. 118
- Il controllo della sosta	pag. 125
- L'attuazione del piano	pag. 127
- L'informazione del piano	pag. 129
- Conclusioni	pag. 130



## INDICE delle TAVOLE GRAFICHE



- ▷ Tavola 0 Localizzazione dei servizi e delle attività pubbliche e private nel centro cittadino
- ▷ Tavola 1 Il centro storico (zona A) e la zona a rilevanza urbanistica nel centro cittadino
- ▷ Tavola 2 Le attuali aree e tariffe di sosta a pagamento nel centro cittadino
- ▷ Tavola 3 Le future aree e tariffe di sosta a pagamento nel centro cittadino
- ▷ Tavola 4 I posti auto suddivisi per funzioni nel centro storico e singole ZRU del centro urbano
- ▷ Tavola 5 Particolare delle dimensioni degli spazi della sosta e dei parcheggi tipo
- ▷ Tavola 6 La segnaletica stradale della sosta
- ▷ Tavola 7 Esempi di riorganizzazione strade esistenti con posti auto segnalati
  
- ▶ Tavola 8/4 Particolare posi auto a pagamento nella zona Centro Storico
- ▶ Tavola 8/5 Particolare posi auto a pagamento nella zona 5 - Tribunale
- ▶ Tavola 8/6 Particolare posi auto a pagamento nella zona 6 - Stazione
- ▶ Tavola 8/7 Particolare posi auto a pagamento nella zona 7 - Madonna delle Rose
- ▶ Tavola 8/8 Particolare posi auto a pagamento nella zona 8 - Osservanza
- ▶ Tavola 8/9 Particolare posi auto a pagamento nella zona 9 - Via Battisti



## INDICE delle TABELLE

Elaborati allegati alla relazione:

- ▷ Tabella 1 - Totale posti sosta per zona e funzioni nel centro cittadino
- ▷ Tabella 2 - Totale posti sosta a pagamento per zona e per tariffa
- ▷ Tabella 3 - Totale posti auto a pagamento in struttura (\*) e su strada/piazza
  
- ▷ Tabella 4 - Posti sosta per singola strada e funzioni nel Centro Storico
- ▷ Tabella 5 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 5 – Tribunale
- ▷ Tabella 6 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 6 – Stazione
- ▷ Tabella 7 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 7 – Madonna delle Rose
- ▷ Tabella 8 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 8 - Osservanza
- ▷ Tabella 9 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 9 - Via Battisti
- ▷ Tabella 10 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 10 - Zuccherificio
- ▷ Tabella 11 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 11 - Fiorita
- ▷ Tabella 12 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 12 - Stadio
- ▷ Tabella 13 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 13 - Monte
- ▷ Tabella H - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona Ospedale
- ▷ Tabella N - Tariffe e orari nei parcheggi in struttura (\*)
  
- ▷ Grafico 1 - Totale posti auto per zona del centro cittadino
- ▷ Grafico 2 - Totale posti auto a pagamento per zona e per tariffa
- ▷ Grafico 3 - Totale posti auto a pagamento in struttura (\*) e su strada/piazza

**(\*) N.B.: Per posti auto in struttura si intendono i parcheggi all'interno di edifici e quelli a raso ma su aree controllate con sbarre di ingresso e uscita**

*Nota: Il presente "Piano generale della sosta nel territorio comunale" nel corso della relazione illustrativa sarà indicato anche con l'abbreviazione di "Piano ...".*



# INTRODUZIONE



Il Comune di Cesena ha pianificato, nel corso di circa 40 anni, la mobilità con diversi piani ed interventi che inizialmente hanno interessato il solo centro storico, poi l'area urbana adiacente (il cosiddetto centro urbano compreso tra le mura storiche e la linea ferroviaria a nord, il fiume Savio a ovest, il cimitero urbano a sud e lo stadio e l'ospedale Bufalini a est: nell'insieme un'area racchiusa in un raggio di appena un chilometro), dove, fino a pochi anni fa e in gran parte anche ora, si muove circa l'80% del traffico urbano, è presente la più elevata concentrazione di servizi ed attività pubbliche e private, c'è un'alta densità abitativa, convive la più consistente promiscuità di veicoli e utenti e la più alta domanda di sosta.

Poi la pianificazione e la progettazione della mobilità ha interessato anche la cosiddetta prima periferia, l'area a circa 3-4 chilometri dal centro storico dove vive all'incirca il 60% della popolazione cesenate in uno spazio che è circa il 10% del territorio comunale.

Infine, lo sviluppo più maturo e responsabile della pianificazione della mobilità come fattori di valutazione, scelta e condizione dello sviluppo urbanistico e funzionale dell'intero comune, ha interessato l'intero territorio cesenate, i centri abitati delle abitazioni, le zone produttive e commerciali, le aree extraurbane, le grandi infrastrutture stradali, ma anche la sicurezza del pedone; la scorrevolezza del traffico automobilistico e la rete ciclabile; la sosta e la sicurezza stradale, le zone a traffico limitato e la moderazione del traffico; il trasporto pubblico e la continuità dei percorsi pedonali.

In questa evoluzione sempre più organica, consapevole, responsabile e motivata del "SISTEMA della MOBILITA'", il Comune di Cesena si è arricchito di una serie di strumenti e piani della mobilità che, pur nei limiti di una debole tradizione nazionale e normativa, hanno indicato programmi di ristrutturazione e di sviluppo sostenibile e lungimirante della mobilità capaci di relazionarsi, in modo altrettanto lungimirante e motivato, le altre scelte della pianificazione urbana, dello sviluppo abitativo e produttivo dell'intero territorio comunale.

In questo quadro di analisi, studio, pianificazione e progettazione è rientrato anche il "**SISTEMA della SOSTA**" come una delle componenti dell'intero "SISTEMA della MOBILITA'" pensato in rapporto non solo alle immediate domande della sosta dei veicoli, ma anche alla sicurezza e, soprattutto, allo sviluppo della mobilità proiettato nel medio e lungo periodo.





Anche il "SISTEMA della SOSTA" è stato oggetto di un lungo percorso di evoluzione della mobilità non soltanto come semplice quantificazione delle strutture e delle funzioni, ma, e soprattutto, come **evoluzione e sensibilità sociale, culturale, estetica di un'intera città** (di tutta l'Italia), dei propri amministratori, tecnici, operatori, associazioni e dei singoli cittadini.

Il primo parcheggio a pagamento cesenate fu istituito nell'ottobre del 1971 in Piazza della Libertà, ma fino agli inizi degli anni ottanta le auto sostavano ancora in Piazza del Popolo e circolavano in tutti le strade del centro storico, in entrambi i sensi di marcia.

Oggi sarebbe impensabile circolare liberamente attorno al Duomo, in Corso Sozzi, Via Zefferino Re, ma non 30 anni fa.

Se fino a qualche decennio fa la sosta nel centro cittadino era sufficientemente arbitraria, il caos era ancora più ampio nelle periferie, costruite ma con pochi parcheggi e strade di limitate dimensioni.

Nel tempo è cresciuto un progressivo diverso rapporto con gli spazi pubblici, con le strade modificando pian piano le priorità e i valori del muoversi, dell'abitare e dell'usare la città.

E' stato un lungo e lento processo, ultra decennale ed ancora in corso nella nostra città, in Italia, in Europa, in particolare nelle aree urbane maggiormente interessate dai centri storici.

A Cesena un particolare impulso è stato dato dal "Piano del traffico nel centro storico" approvato nel 1983, poi dal "Piano urbano dei parcheggi" approvato nel 1989; quindi dal "Piano delle zone a traffico limitato" del 1997, e dal più recente "Piano regolatore Integrato della Mobilità – PRIM" approvato nel 2007.

Questi piani hanno inciso sulla mobilità, sulla valorizzazione del centro storico, del centro urbano, delle periferie e in modo particolare della **SOSTA** che, probabilmente, è ancora oggi la domanda che più appassiona e per certi aspetti divide l'opinione pubblica.

Di tutta questa lunga storia di piani, progetti e trasformazioni della nostra città, il presente "**Piano generale del sosta nel territorio comunale**" è, allo stesso tempo, il consuntivo di un lungo lavoro che viene portato a termine proprio in questi ultimi giorni di giugno, e l'avvio di un monitoraggio e di una verifica per valutare se nei prossimi mesi raggiungeremo gli obiettivi di funzionalità, accessibilità sicurezza del muoversi, di sviluppo della città e anche di lungimiranza e coraggio delle scelte compiute e sostenute.

Finisce un lungo confronto ... ne inizia un altro.



# **PREMESSA: oggetto, luogo, obiettivi, metodo e dati del piano**





## L'OGGETTO del "piano ..."

Il "Piano generale della sosta comunale" è il piano di **PROGRAMMAZIONE** e **GESTIONE** della struttura del parcheggio e dell'azione della sosta su tutto il territorio comunale perché indica linee di indirizzo e di progettazione che devono essere applicate su tutta la rete stradale a parità di organizzazione e stato delle sedi stradali, del tessuto e delle funzioni urbane e delle esigenze e comportamenti degli utenti.

Quindi, è **OGGETTO** del piano:

- ▶ **INTERA RETE STRADALE comunale**
- ▶ **TUTTI i VEICOLI: bicicletta, moto, auto, autocarri, autocaravan**
- ▶ **TUTTE le FUNZIONI della sosta:**
  - ▷ sosta **LIBERA**
  - ▷ sosta **DISCO ORARIO**
  - ▷ sosta a **PAGAMENTO**
  - ▷ sosta riservata al **CARICO-SCARICO MERCI**
  - ▷ sosta riservata alle **PERSONE INVALIDE**
  - ▷ sosta riservata ai **SERVIZI** (taxi, mezzi di soccorso)
  - ▷ sosta riservata ai **RESIDENTI**
  - ▷ sosta per **MOTO** (motocicli e ciclomotori)
  - ▷ sosta per **BICICLETTE** (velocipedi)
  - ▷ sosta per **AUTOCARRI**
- ▶ **TUTTI GLI UTENTI:**
  - ▷ **RESIDENTI** (sosta permanente)
  - ▷ **PENDOLARI** (sosta lunga)
  - ▷ **CLIENTI** (sosta breve).



## Il LUOGO del "piano ..."

Come detto, il "Piano generale della sosta comunale" interessa le strutture dei parcheggi e l'azione della sosta su tutto il **TERRITORIO COMUNALE**.

Generalmente la sosta interessa le aree urbane, e le linee di indirizzo, le strategie gestionali, le norme sui parcheggi e sulla sosta devono essere omogenee e diffuse in tutta la rete stradale comunale.

Le diverse problematiche della sosta in rapporto al LUOGO possono di massima essere suddivise in quattro aree:

- 1 - AREE URBANE RESIDENZIALI ESISTENTI
  - 2 - AREE URBANE PRODUTTIVE e COMMERCIALI ESISTENTI
  - 3 - NUOVE LOTTIZZAZIONI (residenziali e produttive)
  - 4 - CENTRO URBANO (area compresa tra linea ferroviaria a nord, fiume Savio, a ovest, cimitero urbano a sud, ospedale e stadio a est)
  - 5 - CENTRO STORICO (area all'interno delle mura storiche)
- CENTRO CITTADINO (centro urbano + centro storico).

Le problematiche, l'organizzazione e la gestione della sosta in queste cinque aree sono molto diverse tra loro, e in questo piano saranno analizzate, definiti criteri, metodi e progetti per ciascuna delle diverse zone sopra indicate.

Ovviamente avrà un particolare rilievo il CENTRO CITTADINO in quanto area pubblica per eccellenza, con la più alta domanda di sosta, perché con i più alti flussi di traffico e soprattutto la più elevata densità di servizi e di attività pubbliche e private.

Il centro cittadino è il luogo di tutte le persone, quindi anche quello dove si sommano le attese di qualità per tutti gli utenti anche se con esigenze diverse e spesso opposte.

Il piano sarà particolarmente concentrato sulle analisi e soluzioni necessarie per questa area urbana.



## II "SISTEMA della SOSTA" nel "SISTEMA delle MOBILITA'"



Come già scritto nell'introduzione e ripetuto in altri analisi di questo "piano ...", il "SISTEMA della SOSTA" è un componente del "SISTEMA della MOBILITA'" importante e strategico perché quasi tutti ci muoviamo con un veicolo e da qualche parte dobbiamo parcheggiare e dobbiamo avere gli spazi adeguati per la sosta, ma non un elemento.

Ma le normative in merito (Direttiva ministeriale per la redazione del PUT del giugno/1995) e gli atti di indirizzo della Comunità europea ("Libro bianco del 2001, del 2006 e "Libro verde" del 2007), indicano strategie specifiche per la sosta che non deve essere più una immotivata ed indifferenziata offerta di parcheggi, ma le conseguenze di una valutazione dello sviluppo di tutte le componenti della mobilità proiettate nel tempo per non fare investimenti economici e di spazi che potrebbero essere improduttivi e inutile nel periodo medio-lungo.

Inoltre l'incondizionata offerta di parcheggi per le auto - si legge nei documenti sopra citati, ma anche in tutte le principali conferenze e dibattiti sul tema - crea la spirale incontrollabile di un continuo aumento dell'uso dell'auto e quindi di una continuamente domanda di sosta senza limiti, ma soprattutto con un grave carico di costi pubblici e collettivi incontenibili (analisi contenuta anche nel "PGTU del Comune di Cesena" approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 168/1998).

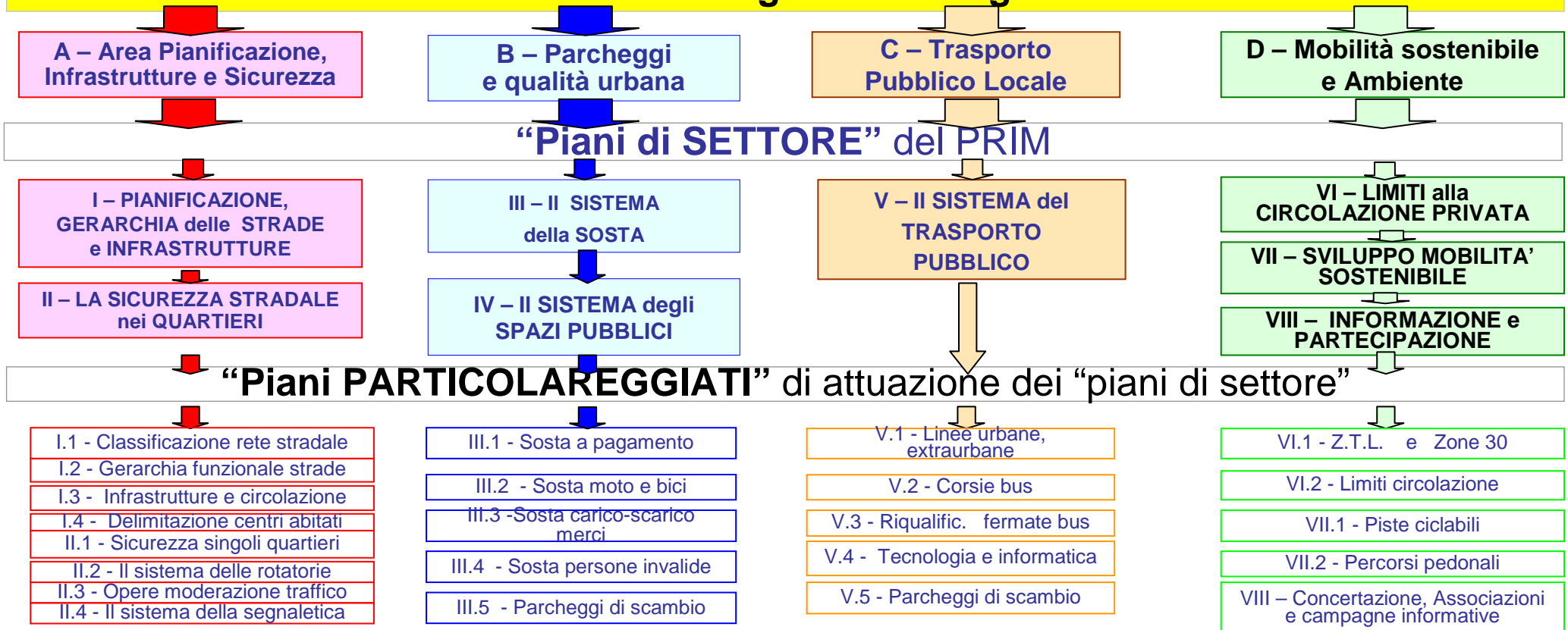
Infine, l'aumento incondizionato di parcheggi per auto può ridurre gli investimenti, lo spazio e lo sviluppo della cosiddetta mobilità sostenibile - biciclette, trasporto pubblico, percorsi pedonali - che, invece, hanno la capacità di ridurre la normale domanda di sosta degli autoveicoli e di fatto di aumentarne l'offerta e uso dei parcheggi esistenti.

Quindi il "SISTEMA della SOSTA" come componente che deve funzionare insieme a TUTTI gli altri SISTEMI della mobilità tout-court, ovvero in un "UNICO & UNITARIO & OMOGENEO piano della MOBILITA'" che controlla e quantifica tutti i rapporti unilaterali e bilaterali di ogni domanda-offerta di ogni singola categoria di utenti.



Per i motivi generali indicati nella pagina precedente, il "SISTEMA della SOSTA" non è più un "progetto isolato", ma inserito all'interno del "**PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA'** comunale" approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 138/2007 a cui il presente "Piano generale della sosta nel territorio comunale" ne è il "piano di settore" nonché il "progetto esecutivo e di dettaglio".

## Linee di indirizzo del PRIM - "Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale"





## Gli **OBIETTIVI** del "piano ..."

Il "Piano generale della SOSTA nel territorio comunale" ha i seguenti **OBIETTIVI** principali:

- ▶ **DARE CRITERI e ORDINE** alla **PROGRAMMAZIONE e GESTIONE** della SOSTA in ogni area urbana comunale
- ▶ **GARANTIRE TUTTE le DOMANDE** di SOSTA e **TIPOLOGIA** di UTENTI
- ▶ **COMPLETARE e CONCLUDERE** la **GESTIONE** della SOSTA nel **CENTRO CITTADINO**
- ▶ **CHIARA e UNIFORME SEGNALETICA** sulla SOSTA
- ▶ **FACILITARE il CORRETTO COMPORTAMENTO** degli UTENTI
- ▶ **RISPETTARE le REGOLE e DIRITTI** delle diverse funzioni della SOSTA
- ▶ **CONTROLLO SISTEMATICO** da parte delle Forze dell'Ordine.


A questi obiettivi generali, si evidenziano gli obiettivi specifici della SOSTA nel CENTRO CITTADINO, che è il luogo per eccellenza della domanda e offerta di parcheggi:

- 1 - **FAVORIRE** la "SOSTA BREVE"
- 2 - **INDIRIZZARE** la "SOSTA LUNGA" nelle aree più esterne e nei **PARCHEGGI DI SCAMBIO**
- 3 - **MIGLIORARE l'ACCESSIBILITA'** al centro cittadino
- 4 - **RIDURRE i TEMPI** di **RICERCA** del **PARCHEGGIO**.





Altri obiettivi generali e settoriali sul "sistema della sosta" sono indicati nel citato PRIM (pag. 81) che riassumiamo perché costituisce il riferimento per la pianificazione della mobilità-sosta e le linee di indirizzo per l'attuale "Piano generale della sosta":

- 
1. **DIMINUIRE L'ESIGENZA di SOSTA delle AUTO**
  2. **SOSTA a PAGAMENTO nel CENTRO URBANO per:**
    - ▶ FAR FUNZIONARE il "SISTEMA SOSTA"
    - ▶ RIDURRE l'(AB)USO di SOSTA LUNGA nel CENTRO
    - ▶ RIEQUILIBRARE il VALORE e CONSUMO dello SPAZIO PUBBLICO e dei QUARTIERI
  3. **UNIFORMARE e SEMPLIFICARE le TARIFFE della sosta a pagamento (*attuato ad agosto 2005*)**
  4. **SOSTA a DISCO ORARIO (in parte) nelle zone a destinazione mista (residenze e servizi) per FAR FUNZIONARE il "SISTEMA SOSTA"**
  5. **CONTROLLO SISTEMATICO e DIFFUSO della **SOSTA** per PREVENIRE la SOSTA IRREGOLARE e FAR FUNZIONARE il "SISTEMA SOSTA"**
  6. **AUMENTARE gli SPAZI per la SOSTA di MOTO e BICI**
  7. **PARCHEGGI di SCAMBIO FUNZIONALI e UTILIZZATI**
  8. **NUOVI PARCHEGGI con ADEGUATI TASSI di OCCUPAZIONE**



## II METODO del "piano ...": CONDIVIDERE una SOSTA GIUSTA, EQUA, SOLIDALE & LUNGIMIRANTE



Il presente "Piano generale della sosta nel territorio comunale", contiene, tra l'altro, un particolare valore di QUALITÀ SOCIALE della mobilità e della sosta che necessita di una forte condivisione sulle scelte complessive, sui vantaggi generali e collettivi e sui possibili svantaggi di categoria e personali.

Inoltre, occorre condividere l'augurata lungimiranza del piano per non attuare opere ed interventi facili nell'immediato, ma che possono avere conseguenze negative nel futuro, nell'economia pubblica e delle persone, nello spreco di spazio e di risorse utili per altre qualità della mobilità, dell'ambiente e della vita quotidiana delle persone e della nostra città.

Per questi motivi la "gestione della sosta" è stata sempre ed ampiamente discussa ed analizzata con tutti i cittadini e le rappresentanze in oltre trent'anni di progetti ed opere, in particolare con l'approvazione del PRIM, e, ultimamente, con il **"progetto partecipato dell'ultimo chilometro"**.

La CONDIVISIONE di un piano della sosta GIUSTO, EQUO, SOLIDALE & LUNGIMIRANTE può avvenire con cittadini - singoli o associati - informati, consapevoli e responsabili, quindi il piano è il risultato di:

- ▶ ASCOLTO e CONFRONTO con i CITTADINI e le RAPPRESENTANZE
- ▶ CONOSCENZA dei DATI OGGETTIVI e DOCUMENTATI
- ▶ CONOSCENZA della NORMATIVA e delle LINEE di INDIRIZZO dei documenti nazionali e internazionali sulla mobilità sostenibile
- ▶ CONDIVISIONE degli OBIETTIVI GENERALI, PRIORITARI e LUNGIMIRANTI
- ▶ RISPOSTE a TUTTI gli UTENTI e CONDIVISIONE dei VANTAGGI & SVANTAGGI
- ▶ COLLABORAZIONE per TROVARE le SOLUZIONI POSSIBILI
- ▶ MONITORARE con i CITTADINI le QUALITÀ o i LIMITI del "DOPO piano"
- ▶ AGGIORNARE il piano con il metodo condiviso.



## II GRUPPO di LAVORO e altre risorse



Il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" è il progetto che nel tempo ha avuto il più costante e continuo confronto, partecipazione, conflitti e proposte rispetto a qualsiasi altro tema della mobilità.

Gli indirizzi e gli obiettivi della programmazione e gestione della sosta sono già stati analizzati, confrontati, valutati e indicati dal "PRIM" (delibera di Consiglio Comunale n. 138/2007), oltre al recente importante aggiornamento del "Piano della mobilità dell'ultimo chilometro" (delibera di Giunta n. 165/2010) con il *progetto partecipato dell'open space*.

Nell'insieme di questo ampio confronto pubblico il "Piano generale della sosta" di fatto è stato oggetto nel tempo di un trasversale e permanente "**GRUPPO di LAVORO**" molto ampio che può essere riassunto nei seguenti interlocutori:

### ► UFFICI COMUNALI

- ▷ SERVIZIO MOBILITÀ
- ▷ SERVIZIO STRADE
- ▷ SERVIZIO SEGNALETICA
- ▷ SETTORE PROGRAMMAZIONE URBANISTICA
- ▷ SETTORE ATTUAZIONE URBANISTICA
- ▷ SETTORE SVILUPPO e ATTIVITÀ PRODUTTIVE
- ▷ POLIZIA MUNICIPALE

### ► UFFICI ESTERNI

- ▷ ATR
- ▷ AUSL

### ► ASSOCIAZIONI E CITTADINI

- ▷ ASSOCIAZIONI di CATEGORIA, SINDACALI, SOCIALI, AMBIENTALI, POLITICHE
- ▷ SCUOLE
- ▷ SINGOLI OPERATORI
- ▷ SERVIZI di rilevante funzione
- ▷ COMITATI CITTADINI
- ▷ ALTRI



## DATI per il "piano ..."



Il "Piano generale della sosta nel territorio" deve essere, come ogni piano di programmazione, progettazione e gestione, sostenuto da ANALISI con **dati oggettivi e documentati**, che a seconda dei casi interessano:

- ▶ NORMATIVE
- ▶ LINEE di INDIRIZZI e CRITERI dei documenti del governo nazionale ed internazionali
- ▶ FLUSSI di TRAFFICO
- ▶ CAPACITA' della RETE VIARIA e delle SINGOLE STRADE
- ▶ DINAMICHE dei SERVIZI delle ATTIVITA' e SOCIALE
- ▶ ZONIZZAZIONE e SVILUPPO URBANO del quartiere
- ▶ DENSITA' ABITATIVA
- ▶ DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA e VIDEO  
sullo STATO delle STRADE e COMPORTAMENTO degli UTENTI
- ▶ INFORMAZIONI dai CITTADINI e RAPPRESENTANZE.
- ▶ **DOMANDA e OFFERTA della SOSTA.**

Con l'insieme di queste ricerche e analisi (differenti per aree e contesti urbani), è possibile garantire maggiore motivazioni alle scelte progettuali e maggiore coerenza, continuità e qualità al SISTEMA della SOSTA coordinato con il sistema della mobilità.





# Capitolo 1

## Un piano che viene da lontano: i precedenti piani della mobilità a Cesena





## La STORIA dei “piani della mobilità” nel Comune di Cesena



Come detto nell'introduzione, la mobilità nel Comune di Cesena ha una lunga storia di programmazione, pianificazione, progetti e interventi che datano circa quarant'anni:

E' quindi utile DOCUMENTARE che il presente “Piano generale della sosta nel territorio comunale” è conseguenza di un articolato processo di scelte, pianificazione e progetti che motivano le valutazioni e decisioni conclusive che assume questo stesso piano.

Di seguito **I'ELENCO CRONOLOGICO dei principali piani** che a diversi livelli hanno inciso sulla mobilità urbana e sulla **SOSTA**:

► La **SOSTA A PAGAMENTO**, è stata timidamente ma pionieristicamente avviata nel 1971 con Piazza della Libertà e Piazza Almerici.

La **sosta a pagamento** si è ampliata progressivamente a “piccole dosi” in altre strade e piazze del centro storico, a seguito dell'approvazione del “**Piano del Traffico del centro storico**” del 1983 (Viale Carducci nel 1983, Viale Finali nel 1983, Corso Cavour, Corso Roma e Viale Mazzoni nel 1988, Piazza Aguselli nel 1989), ma, soprattutto, in strade, piazze e strutture esterne alle mura storiche, a seguito dell'approvazione del “**Piano urbano dei parcheggi**” del 1989 e dell'attuazione dei primi parcheggi in struttura (con i parcheggi del Piazzale Mattarella e del Piazzale Franchini nel 1995, la sosta a pagamento è stata istituita nelle strade e piazze della zona stazione e zona tribunale).

Poi, quasi con cadenza annuale e sempre a “piccole dosi”, la sosta è stata ampliata a raggiera attorno alle mura storiche, ma anche se alcuni cittadini percepivano che tutta la sosta nel centro cittadino fosse a pagamento, in realtà fino al 2005 circa, all'interno del cosiddetto centro urbano solo il 30% circa dei parcheggi era a pagamento e di questi circa il 50% con tariffa mista oraria e giornaliera.

Di fatto la “sosta lunga” di chi usa l'auto e lavora nel centro cittadino è sempre rimasta all'interno dello stesso centro cittadino.





► Anche la **ZONA a TRAFFICO LIMITATO** (che incide sulla circolazione ma anche sulla sosta), è stata avviata da oltre trent'anni con un primo parziale intervento in Corso Sozzi. La ZTL ha avuto una particolare rilevanza sul sistema della sosta soprattutto dal 1° gennaio del 1998 (delibera di **Giunta n. 918 dell'11/11/1997 e successive modifiche ed aggiornamenti**), quando non solo è stato ampliato il perimetro della ZTL, ma, soprattutto, la maggioranza dei posti auto interni al centro storico sono stati **riservati ai soli residenti**.

Prima di questo provvedimento all'interno del centro storico, ad esempio, gli operatori commerciali usufruivano di un contrassegno che consentiva loro di parcheggiare permanentemente nei preziosi posti auto dell'area storica.

Di fatto i commercianti riducevano le possibilità di sosta ai loro clienti, e il centro storico era particolarmente degradato da un'improduttiva ricerca di parcheggi con negative conseguenze sulla qualità dell'aria, degli spazi pubblici e sullo sviluppo abitativo e commerciale del centro storico.

► Il primo vero piano della mobilità è invece datato **1983**, quando con **delibera di Consiglio Comunale n. 368 del 31/05/1983** è stato approvato il "**PIANO del TRAFFICO del CENTRO STORICO**", dove, tra l'altro, erano indicati gli obiettivi di ridurre il traffico di attraversamento all'interno delle mura storiche (suddivisione dell'area storica con "stanze" non attraversabili), l'ampliamento delle zone a traffico limitato e, in particolare, la "*riduzione delle aree di sosta interne alle mura storiche, specializzando quelle confermate per la "sosta breve" e per i residenti, ed aumentando l'offerta di sosta con nuovi parcheggi esterni*".

Questo piano è stato la prima grande occasione di un confronto ampio, articolato e con uno studio analitico e sistematico della mobilità, ma limitato solo al centro storico e dintorni.

Particolarmente significativa la scelta delle cosiddette "STANZE" in cui fu suddiviso il centro storico per impedire il traffico di attraversamento nel nostro piccolo centro storico, che contribuì a ridurre i flussi veicolari (la ZTL però era limitata solo a tre strade centrali).

Scelta forte del piano fu inoltre la "pedonalizzazione" di Piazza del Popolo nel 1984, dopo una radicale ristrutturazione.

Il recupero sociale e simbolico della Piazza del Popolo diede l'avvio alla riqualificazione del centro storico, al suo recupero abitativo e commerciale.



► Con la delibera di **Consiglio Comunale n. 1271 del 16/11/1989**, e successive modifiche ed integrazioni, è stato approvato il **"PIANO URBANO DEI PARCHEGGI"**, a seguito della cosiddetta Legge Tognoli n. 122/1989 (legge di finanziamento pubblico dei parcheggi), dove, tra l'altro, è stata approvata la costruzione di nuovi parcheggi in struttura (sia pubblici che privati).

Questo piano, oggetto anche di successive modifiche di localizzazione e tipologie dei parcheggi, è stato di fatto completato con il quasi totale utilizzo dei fondi ministeriali.

I parcheggi realizzati e completati con il "PIANO URBANO dei PARCHEGGI" e cofinanziamenti del Ministero, sono stati:

- ▷ parcheggio a raso nel Piazzale MATTARELLA con 240 posti auto
- ▷ parcheggio a raso nel Piazzale GASOMETRO con 60 posti auto
- ▷ parcheggio con silos meccanizzati in Piazza FRANCHINI con 144 posti auto
- ▷ parcheggio con silos meccanizzati alla BARRIERA con 168 posti auto
- ▷ parcheggio a raso e interrato SANGUINETTI con 137 posti auto
- ▷ parcheggio in struttura IV NOVEMBRE con 260 posti auto (sarà aperto il 23 di giugno 2010).

Il Comune di Cesena ha, inoltre, programmato altri tre importanti parcheggi in struttura nel centro urbano con propri finanziamenti:

- ▷ parcheggio in struttura MARTINI con 86 posti funzionante dal 1996;
- ▷ parcheggio a raso NORD STAZIONE con 250 posti funzionante dall'ottobre 2009,
- ▷ parcheggio-parco a raso dell'OSSERVANZA con 250 posti auto in programma nel 2012.



► Con la **delibera di Consiglio Comunale n. 168 del 23 luglio 1998** è stato approvato il **"PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO – PGTU"** di cui all'art. 36 del Codice della Strada e relative direttive ministeriale del giugno 1995, un piano obbligatorio per i Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti.

In questo piano, circoscritto al centro cittadino, sono indicati, tra l'altro, gli obiettivi e le scelte della gestione del "SISTEMA della SOSTA", prevedendo, in particolare, la sosta a pagamento sull'intera area del centro urbano, come strategia di riorganizzazione non solo della stessa sosta, ma della circolazione e quale deterrente al maggiore uso dell'auto.

A seguito del PGTU e del sopracitato "Piano Urbano dei Parcheggi", con successive **delibere di Giunta** (indicativamente delibera n. 237/2008, delibera n. 91/2007, 355/2004, ecc.) , si è progressivamente aumentata la sosta a pagamento nelle aree esterne al centro storico, nell'area racchiusa entro 500-700 metri dalle mura storiche e perimetrata dai limiti fisici e funzionali della linea ferroviaria a nord, del fiume Savio a ovest, dal cimitero urbano a sud e dell'ospedale Bufalini e stadio comunale a est.

- Il significativo **ampliamento della sosta a pagamento** all'esterno del centro storico è stato avviato nell'agosto del 1995 nella cosiddetta zona 5 (zona Tribunale) e zona 6 (zona Stazione) in contemporanea con la realizzazione di nuovi parcheggi in struttura (parcheggio Mattarella, parcheggio Gasometro, parcheggi Martini, parcheggi a silos Franchini), di cui al citato "Piano urbano dei parcheggi".
- La sosta a pagamento si è ampliata ulteriormente negli anni successivi per omogeneizzare e equilibrare l'offerta di sosta tra i diversi settori del centro cittadino, le possibilità di sosta per i diversi cittadini-utenti del centro urbano e del centro storico, nonché a seguito della realizzazione di nuovi parcheggi in struttura (parcheggi a silos "Barriera" e parcheggio a raso "Nord Stazione").
- Il "sistema della sosta" nel centro cittadino è stato completato anche con l'organizzazione dei cosiddetti **"PARCHEGGI DI SCAMBIO"** nelle aree dell'Ippodromo e del Montefiore con adeguato servizio di linee bus (completato nel dicembre 2008) che danno risposta in particolare alla domanda di sosta lunga di chi lavora nel centro cittadino e non utilizza l'auto durante l'orario di lavoro.



► Con la delibera di **Consiglio Comunale n. 138 del 19/07/2007** è stato approvato il "**PIANO REGOLATORE INTEGRATO DELLA MOBILITÀ COMUNALE - PRIM**", il principale strumento di pianificazione, progettazione e gestione della mobilità, di tutte le funzioni, strutture e settori del SISTEMA MODALE, dalla grande viabilità intercomunale alla sicurezza del pedone.

Nel PRIM sono indicati gli obiettivi, le analisi, e le scelte di pianificazione e progettazione del "**SISTEMA della SOSTA**" per l'intero territorio comunale e per tutte le tipologie di utenti e di veicoli (pag. 79-91 e relative tavole).

Le analisi, i dati, gli obiettivi e le scelte strategiche e mirate indicate nel PRIM sul sistema della sosta sono ancora attuali, fattibili e lungimiranti nonché confermati anche nel dibattito che si è sviluppato negli anni successivi e, in particolare, nel "progetto partecipato dell'ultimo chilometro" (aprile-maggio 2010).

Nel presente "Piano generale della sosta nel territorio comunale" sono richiamati alcuni obiettivi, scelte e valutazioni del PRIM sul sistema della sosta.

In particolare, nella pagina successiva, si riporta una riflessione del PRIM che è considerata coerente con il presente piano.



## Una sintesi del PRIM (pag. 80): **MUOVERSI & SOSTARE, DIRITTI & DOVERI**



La "mobilità" è un diritto costituzionale, e, da ogni tempo, il movimento porta alla naturale sosta delle persone e dei *mezzi* utilizzati per "*trasportarsi*". Quindi insieme al diritto di muoversi c'è quello dello **SPAZIO PER SOSTARE** il veicolo utilizzato, che oggi è principalmente l'auto, ma non è più solo l'auto.

La sosta dell'auto richiede ampi spazi (circa 20 mq/auto) e lo SPAZIO PUBBLICO (*si sottolinea **pubblico** cioè di **TUTTI, utile, utilizzato e pagato da tutti***), deve essere "proporzionato" ad un compatibile uso e domanda della sosta perché altrimenti si avrà:

- ▶ DEGRADO delle AREE URBANE con ampi parcheggi a raso;
- ▶ MAGGIORE VALORE degli SPAZI PUBBLICI PEDONALI, VERDI, SOCIALI;
- ▶ COSTI ELEVATI di costruzione e gestione dei PARCHEGGI in STRUTTURA;
- ▶ CONGESTIONE del TRAFFICO con l'offerta ILLIMITATA di PARCHEGGI.

Quindi, occorre **offrire, organizzare e gestire la sosta per la "quantità giusta"** che una città può *sopportare* compatibilmente a:

- ▶ DIMENSIONI della CITTA' e degli SPAZI PUBBLICI;
- ▶ CAPACITA' della RETE STRADALE;
- ▶ VALORE degli SPAZI SOCIALI;
- ▶ ORGANIZZAZIONE e COMPETITIVITA' della MOBILITÀ ALTERNATIVA;
- ▶ MODELLO di CITTA' & QUALITA' della VITA.

Le indicazioni del PRIM assicurano l'accessibilità alle auto nel centro cittadino, ma riorganizzano la gestione della sosta **FAVORENDO** la "**SOSTA BREVE**" nelle zone centrali (*per i "clienti" del centro*), con lo spostamento della "**SOSTA LUNGA (dei lavoratori)**, prevalentemente all'esterno dell'anello urbano (*circa 700-900 metri dal Duomo*) o in efficienti e competitivi "parcheggi di scambio".

L'altra indicazione del PRIM è di ridurre l'uso dell'auto (*anche in questo caso, prevalentemente da parte dei "pendolari"*) favorendo l'utilizzo della mobilità alternativa e, quindi, **DIMINUENDO** la **DOMANDA di SOSTA**.

In conclusione, riorganizzando l'attuale sosta su strada (*per la "sosta breve"*), realizzando nuovi parcheggi per la "sosta lunga" (*in particolare Nord Stazione e Osservanza*), e facendo funzionare i "parcheggi di scambio", si ritiene che **il centro cittadino possa raggiungere un elevato, ma corretto e compatibile rapporto tra DOMANDA e OFFERTA di SOSTA**.

Infine, il PRIM indica gli interventi per offrire adeguate e diffuse aree di **SOSTA PER MOTO E BICI**, di cui si sono stati recentemente realizzati ampi posteggi.



► Come già detto, la sosta a pagamento è stata progressivamente ampliata negli anni, a corona del centro storico, ma con quote inferiori alla complessiva offerta di posti auto liberi presenti nel centro cittadino.

Con gli ulteriori ampliamenti della sosta a pagamento nel 2007, si è individuata, con **delibera di Giunta n. 77/2007** la **“ZONA a RILEVANZA URBANISTICA – ZRU”** (come da art. 7 comma 8 del Codice della Strada), che di fatto coincide con il cosiddetto centro urbano, un settore urbano di limitate dimensioni (ricompreso in un raggio inferiore a 1 km dal Duomo ovvero entro 500-700 dalle mura storiche), dove c'è:

- la più alta concentrazione di servizi pubblici e privati, attività commerciali, uffici, scuole, ospedale e case di cura, stazione ferroviaria e dei bus, scuole di ogni ordine e grado, bar, ristoranti, ecc.
- conseguenti elevati flussi di traffico e **DOMANDA DI SOSTA**,
- oltre ad un'elevata densità abitative.

Quindi, in questa centralissima e limitata area urbana si concentrano le tre diverse principali domande di sosta:

- ▷ sosta dei **RESIDENTI** (domanda di sosta permanente);
- ▷ sosta dei **LAVORATORI** (domanda di sosta lunga);
- ▷ sosta dei **CLIENTI** delle attività pubbliche e private (domanda di sosta breve).

Questa **straordinaria e unica concentrazione di SERVIZI, ABITAZIONI e PERSONE** richiede una specifica progettazione della **SOSTA** e della **CIRCOLAZIONE**.



► Con **delibera di Giunta n. 71 del 17/03/2006** è stato approvato il **“PIANO della SOSTA per MOTO e BICI”** dove, per la prima volta, l’Amministrazione valuta come rilevante individuare specifici e diffusi spazi di sosta per questi due veicoli.

Infatti, questi la MOTO e la BICI hanno un utilizzo sempre più ampio e quotidiano, e invadano irregolarmente gli spazi pubblici, i marciapiedi, i porticati proprio per mancanza di propri spazi di sosta.

Nella sopra citata delibera è indicato in particolare:

- ▷ sosta **DIFFUSA** per BICI e MOTO nel centro cittadino e nelle aree urbane con servizi e attività pubbliche e private
- ▷ aree di sosta per moto e bici nelle **NUOVE URBANIZZAZIONI MISTE**.

A seguito di questa delibera si è iniziato a realizzare per la prima volta a Cesena i **POSTI MOTO**, in particolare nel centro storico, nelle immediate vicinanze e soprattutto presso le aree scolastiche delle medie superiori e delle università.

In particolare, si è risposto, in modo ampio, alla domanda di posti moto per le scuole presenti nella zona stazione.

Negli anni successivi si sono realizzati interventi diffusi di posti moto e rastrelliere per le biciclette in ogni luogo dove si rileva la sosta irregolare di questi veicoli, per assenza di propri spazi di sosta.





► Il **28 novembre 2009** il Sindaco ha illustrato, in un pubblico incontro, il “**PIANO DI MANDATO SULLA MOBILITÀ 2010-2014**” che ha aggiornato e dettato le **PRIORITÀ** sullo sviluppo sostenibile della mobilità comunale, e, in particolare, gli obiettivi e gli interventi sulla programmazione e gestione della **SOSTA**, secondo quanto già indicato dal sopracitato “Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale - PRIM”.

La presentazione del “Piano di mandato sulla mobilità 2010-2014” è stata l’occasione, per promuovere e dare appuntamento ai cittadini singoli e variamente rappresentati, ad un grande dibattito sulla “**MOBILITÀ** nell’**ULTIMO CHILOMETRO**”.

Infatti, il centro abitato di Cesena ha un’elevata accessibilità (particolarmente aumentata con il completamento della “secante”, la superstrada urbana che attraversa da est ad ovest il centro città per 9,6 chilometri), ma anche un sistema, strutture e regole che ancora privilegiano gli spazi e i tempi dell’auto fino alle porte delle mura storiche (dato rilevato oggettivamente dai rilievi dei tempi e delle velocità delle auto, rispetto a quelli degli “altri utenti” cosiddetti deboli).

Il 16-17 aprile 2010 è iniziato questo ampio “**PROGETTO PARTECIPATO**” con il metodo dell’autogestione dell’*open space*, dove i cittadini, singoli o rappresentanti delle associazioni, hanno scelto liberamente i temi del confronto sulla mobilità nello spazio dell’ultimo chilometro, nonché le proposte e le soluzioni.

A parte i numeri dei partecipanti all’*open space*, di fatto il dibattito ha avuto ampia risonanza nella città, con confronti e discussioni in diverse sedi, nei quotidiani colloqui delle persone, e sulla stampa locale, proprio per l’evidente interesse che le scelte sulla mobilità hanno sulla vita di ogni persona.

In questo ampio dibattito e proposte, hanno prevalso le **indicazioni per una mobilità più sostenibile, meno centrata sull’auto, e, in merito alla SOSTA, la proposta di una forte DIFFERENZIAZIONE degli SPAZI di SOSTA per i tre principali utenti del centro cittadino (residenti, lavoratori, clienti).**





► La Giunta conclude il confronto del progetto partecipato con proprie proposte che raccolgono in gran parte le più significative e sostenibili idee emerse nell'open space.

Le proposte dell'Amministrazione interessano tutti gli utenti, tutti i settori e tutti gli spazi della mobilità e della città nell'ULTIMO CHILOMETRO (il centro urbano + il centro storico), e con **delibera di Giunta n. 165 del 01/06/2010**, è stato approvato il "**PIANO DELLA MOBILITÀ NELL'ULTIMO CHILOMETRO**", dove, tra l'altro, sono indicati gli obiettivi specifici della gestione della SOSTA nel centro urbano, con relativi tempi di attuazione, ed in particolare:

- ▷ favorire la "SOSTA BREVE";
- ▷ organizzare la "SOSTA LUNGA" nelle aree più esterne e nei "PARCHEGGI di SCAMBIO
- ▷ promuove l'uso dei parcheggi di scambio con i BUS GRATIS per sei mesi (dal 23 giugno al 31 dicembre)
- ▷ l'istituzione del "BOLLINO ROSA" per agevolare la sosta delle donne in stato di gravidanza (delibera di Giunta n. del 15/06/2010)
- ▷ costruire il parcheggio-parco dell'OSSERVANZA.



Questa lunga storia e testimonianza della pianificazione della mobilità nel territorio comunale di Cesena e, in particolare della pianificazione, progettazione e gestione della **SOSTA**, è parte integrante del presente "Piano generale della sosta nel territorio comunale" che al contempo è:

- ▷ **CONSUNTIVO** del progetto della sosta nel territorio comunale
- ▷ **CONSUNTIVO** della gestione della SOSTA nel centro cittadino
- ▷ **ATTUAZIONE** dell'ULTIMA FASE GESTIONALE della sosta nel centro cittadino (entro giugno 2010)
- ▷ **CONOSCENZA** e **INFORMAZIONE** sul nuovo sistema della sosta nel centro cittadino
- ▷ **MONITORAGGIO** dell'ATTUAZIONE della gestione della sosta nel centro cittadino (da settembre 2010 a maggio 2011)
- ▷ **VERIFICA** degli **OBIETTIVI RAGGIUNTI** e dell'**EFFICIENZA** del **SISTEMA** della SOSTA nel centro cittadino (luglio 2011)
- ▷ **ATTUAZIONE DIFFUSA** in tutte le aree urbane residenziali e produttive dei criteri ed obiettivi dell'organizzazione della sosta per funzioni e utenti.

Il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" analizzerà le problematiche risolte o quelle da completare, nonché le qualità raggiunte nella gestione della sosta nelle diverse aree urbane precedentemente indicate, con particolare attenzione al centro cittadino.





# Capitolo 2

## RICERCA & ANALISI





## Le AREE e le SITUAZIONI da ANALIZZARE



Come già indicato nella premessa il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" interessa le cinque principali aree urbane che hanno un diverso stato della mobilità, dei PARCHEGGI e del rapporto tra la DOMANDA e l'OFFERTA della SOSTA:

- 1 - AREE URBANE RESIDENZIALI ESISTENTI
  - 2 - AREE URBANE PRODUTTIVE e COMMERCIALI ESISTENTI
  - 3 - NUOVE LOTTIZZAZIONI (residenziali e produttive)
  - 4 - CENTRO URBANO (area compresa tra linea ferroviaria a nord, fiume Savio, a ovest, cimitero urbano a sud, ospedale e stadio a est)
  - 5 - CENTRO STORICO (area all'interno delle mura storiche)
- CENTRO CITTADINO (centro urbano + centro storico).

Nelle pagine successive analizziamo le problematiche delle singole aree e le linee di indirizzo per la migliore organizzazione e gestione del "sistema della sosta" utile e funzionale ad ogni specifica zona e, come sempre, all'intero "sistema della mobilità".



## L'ANALISI: le AREE URBANE RESIDENZIALI ESISTENTI



Le AREE URBANE RESIDENZIALI ESISTENTI, oggetto di questo "piano ...", sono, in particolare, quelle della prima periferia e dei centri abitati delle frazioni con una "vecchia" rete stradale dove nei decenni passati (prima degli anni settanta) le urbanizzazioni non prevedevano aree di parcheggio e singoli posti auto; le strade non avevano adeguate dimensioni e marciapiedi; e, generalmente, avevano una limitata funzionalità complessiva del "sistema stradale e della mobilità".

In questi quartieri solitamente la sosta non è indicata per posto auto, per funzioni, per tipologie di utenti e prevale il *parcheggio arbitrario*. Di massima si possono riassumere i seguenti problemi generali:

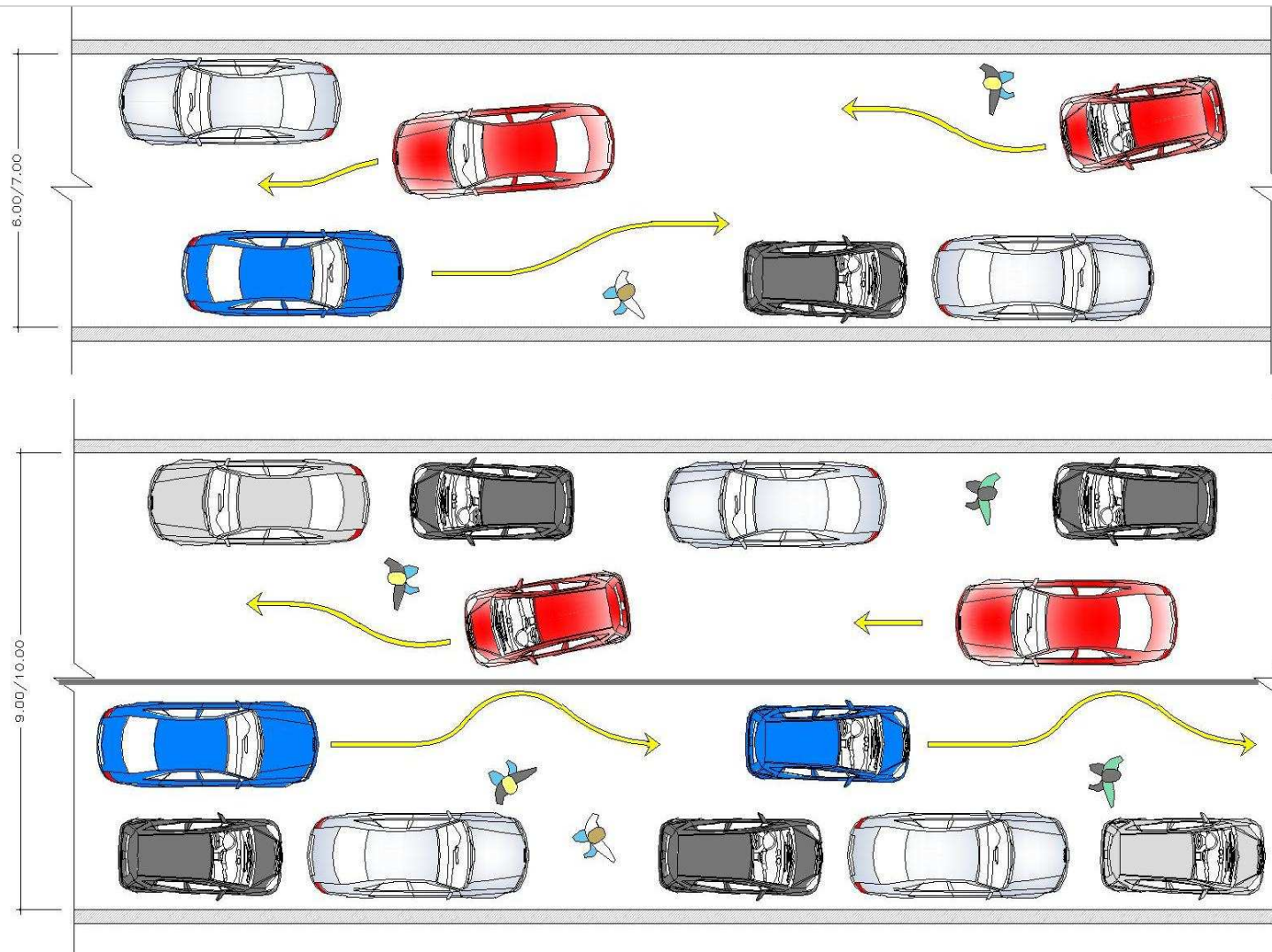
- ▶ LIMITATE SEZIONI STRADALI e SPAZI PUBBLICI
- ▶ SEDI STRADALI e CARREGGIATE NON A NORMA
- ▶ ASSENZA DIFFUSA di MARCIAPIEDI e PERCORSI PEDONALI
- ▶ ASSENZA di SPECIFICHE AREE di SOSTA
- ▶ **SOSTA IRREGOLARE DIFFUSA (spesso invadendo gli spazi pedonali)**
- ▶ ASSENZA di SPAZI di SOSTA BREVE (a DISCO ORARIO).

La corretta organizzazione della sosta non può essere autonoma ed indipendente dalle altre problematiche, soluzione e qualità necessarie ai diversi utenti e funzioni della mobilità: ad esempio, i percorsi pedonali continui, la giusta e corretta sezione della carreggiata, la sicurezza stradale. Come detto, le soluzioni possibili sono spesso limitate dagli spazi stradali e pubblici di limitate dimensioni.

Per risolvere e garantire una qualità diffusa del sistema della mobilità in cui incorporare la **SOSTA**, da diversi anni si interviene in "aree urbane omogenee" di solito racchiuse dalla viabilità principale, sufficientemente autonome per essere considerate un "sistema di mobilità" ("isole ambientali – zone 30"). I "Piani per la sicurezza stradale nei quartieri" sono realizzati con il metodo del "progetto partecipato".



### Esempi della sosta "arbitraria" e irregolare nelle "vecchie strade" nelle aree urbane residenziali esistenti







## L'ANALISI: **le AREE PRODUTTIVE e COMMERCIALI ESISTENTI**



Le AREE URBANE PRODUTTIVE e COMMERCIALI ESISTENTI oggetto di questo "Piano ..." sono le diffuse aree industriali e artigianali (21 sull'intero comune) e commerciali (6 sull'intero territorio), che sono state costruite in un lungo arco temporale (alcune qualche decennio fa, altre molto recenti), e che, quindi, presentano diversi livelli di problemi.

Infatti, nelle aree più recenti si possono ritenere buone o facilmente aggiornabili tutte le domande di sosta senza incidere o ridurre la qualità delle altre componenti della mobilità.

Invece, nelle zone artigianali e commerciali più "vecchie" ci possono essere alcuni problemi, che di massima si possono riassumere nei seguenti casi:

- ▶ **LIMITATE DISPONIBILITA' di SOSTA per AUTO**
- ▶ **ASSENZA di SOSTA per gli AUTOCARRI**
- ▶ **SOSTA IRREGOLARE di AUTOCARRI e RIMORCHI.**

Anche se non sono state rilevate situazioni particolarmente critiche, in alcune zone artigianali si è abbastanza distanti da una corretta organizzazione e qualità delle sedi stradali e, spesso, anche in questi casi, le soluzioni non possono essere realizzate solo nelle singole strade ma sull'intera area artigianale.

Particolarmente importante, come per i quartieri residenziali, condividere il progetto con tutti gli operatori della zona produttiva o commerciale, spesso riuniti in un consorzio o rappresentati dalle associazioni di categoria.



## L'ANALISI: **le NUOVE URBANIZZAZIONI** **(residenziali, produttive o commerciali)**



Nelle recenti URBANIZZAZIONI non si registrano particolari problemi di SOSTA.

Altresì ci sono alcune differenze nell'organizzazione della sosta tra le:

- ▶ nuove urbanizzazioni SOLO RESIDENZIALI
- ▶ nuove urbanizzazioni MISTE (residenziali e commerciali)
- ▶ nuove urbanizzazioni PRODUTTIVE
- ▶ nuove urbanizzazioni COMMERCIALI.

In queste aree ci possono essere delle **DIFFERENTI DOMANDE** di SOSTA tra le diverse **FUNZIONI** perché **cambiano gli utenti** che possono essere:

- ▶ SOLO RESIDENTI (zone residenziali)
- ▶ RESIDENTI + LAVORATORI + CLIENTI (zone miste)
- ▶ SOLO LAVORATORI (zone produttive)
- ▶ LAVORATORI e CLIENTI (zona commerciali).

In base a queste **PRESENZE** e **RAPPORTI**, che devono essere studiate specificatamente per ogni nuova urbanizzazione, sarà possibile quantificare la diverse **QUANTITA'** **FUNZIONALI** di **PARCHEGGI**.



## L'ANALISI: il CENTRO URBANO (ZRU)



Con il termine CENTRO URBANO si identifica l'area esterna alle mura storiche e racchiusa nel perimetro compreso tra la linea ferroviaria a nord, il fiume Savio a ovest, il cimitero urbano a sud e l'ospedale Bufalini e lo stadio a est.

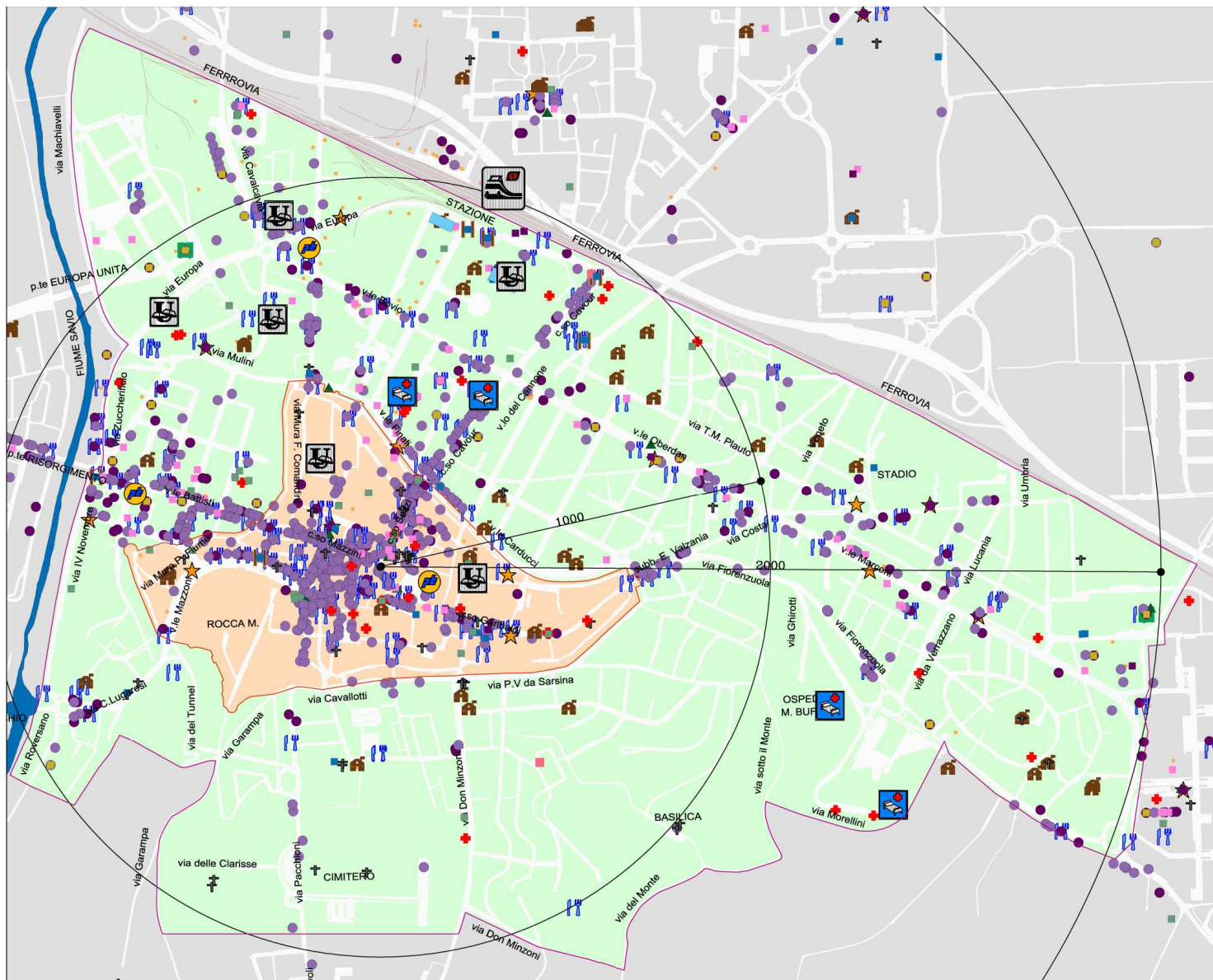
Il CENTRO URBANO e il CENTRO STORICO (che nell'insieme chiamiamo per CENTRO CITTADINO) sono il luogo per eccellenza della DOMANDA e delle TEMATICHE della SOSTA perché sono la sede dei principali servizi e attività pubbliche e private, dei più alti flussi di traffico e di un'elevata densità abitativa.

Le QUANTITA' delle ATTIVITA' nel centro cittadino sono documentate nella "TAVOLA 0 - Localizzazione dei servizi e delle attività pubbliche e private nel centro cittadino" che, di massima riassumiamo nel seguente elenco:

- ▷ STAZIONE FERROVIARIA
- ▷ AUTOSTAZIONE
- ▷ 1 OSPEDALE di livello regionale e 2 CASE di CURA
- ▷ 35 STRUTTURE SANITARIE e 20 STRUTTURE MEDICHE
- ▷ QUATTRO FACOLTA' UNIVERSITARIE
- ▷ DUE LICEI e CINQUE ISTITUTI di MEDIE SUPERIORI
- ▷ 27 SEDI SCOLASTICHE (MEDIE INFERIORI, ELEMENTARI, MATERNE, ASILI NIDO)
- ▷ 4 UFFICI POSTALI
- ▷ 786 ESERCIZI COMMERCIALI e 2 CENTRI COMMERCIALI
- ▷ 640 ESERCIZI di VICINATO e 14 CHIOSCHI di PIADINE
- ▷ 32 UFFICI PUBBLICI e 61 UFFICI PRIVATI di INTERESSE PUBBLICO
- ▷ 4 UFFICI POSTALI
- ▷ 28 ATTIVITA' TURISTICHE, SPETTACOLO e SPORTIVE
- ▷ 39 STRUTTURE RELIGIOSE
- ▷ **oltre 10.000 RESIDENTI**
- ▷ **oltre 80.000 veicoli/giorno.**



# Planimetria dei SERVIZI e delle ATTIVITÀ nel CENTRO CITTADINO (vedere "Tavola 0")





Gli elevati numeri dei servizi e delle attività pubbliche e private presenti nel centro cittadino a cui vanno sommati gli altrettanto alti numeri dei residenti, si traducono automaticamente nella complessità della domanda di sosta che interessa principalmente:

- ▷ sosta dei **RESIDENTI** (domanda di sosta permanente)
- ▷ sosta dei **LAVORATORI** (domanda di sosta lunga)
- ▷ sosta dei **CLIENTI delle** attività pubbliche e private (domanda di sosta breve).

Nel CENTRO CITTADINO le domande di sosta di questi TRE UTENTI sono ugualmente rilevanti in QUANTITA' e "peso sociale" e, quindi, è fondamentale dare risposte adeguate ad ciascun gruppo.

I grandi numeri dei servizi, attività pubbliche e private e di residenti e la conseguente domanda di sosta, sono inoltre racchiusi in un'area particolarmente piccola: dal centralissimo DUOMO tutto si racchiude in un raggio inferiore ad un chilometro.

Confrontando il centro storico con quello di altre città italiane, si è verificato che, a parità di abitanti, il centro storico e il centro urbano di Cesena sono forse le più piccole aree centrali d'Italia (vedere pagine successive).

L'insieme di questi DATI OGGETTIVI rende inevitabile delimitare la ZONA A RILEVANZA URBANISTICA (ZRU) di cui all'art. 7, comma 8 e 9 del Codice della Strada a corona del CENTRO STORICO (ZONA A di cui all'art. 7, comma 8 del CdS come individuata dal PRG vigente), come individuata nella **delibera di Giunta n. 77/2007** (vedere successiva pagina 46), e verificarne nel capitolo del progetto, se ampliarla in base alle complessive scelte della nuova organizzazione e gestione della sosta nel centro cittadino ovvero valutarne gli effetti sulle aree urbane limitrofe.



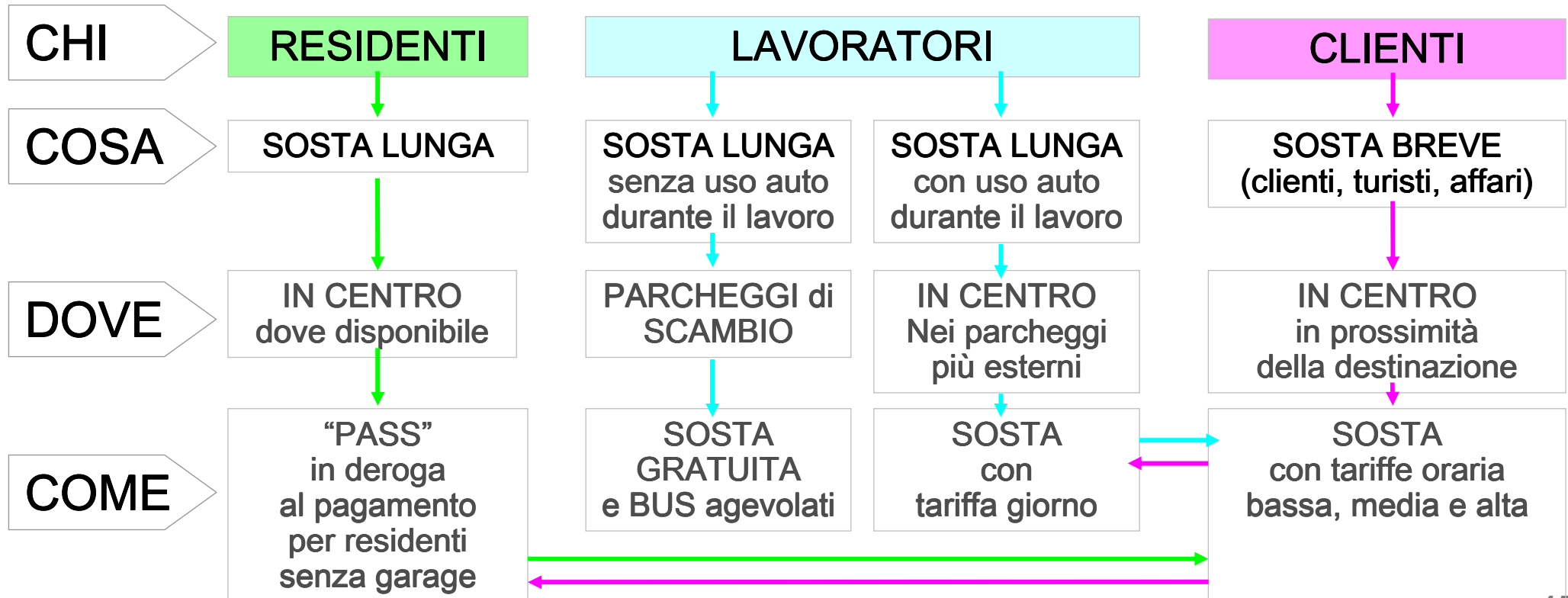
## Una SOSTA GIUSTA & SOLIDALE



Nel centro cittadino non c'è spazio per tutte le domande di sosta (residenti, lavoratori e clienti), pena costi altissimi ed insostenibili nella costruzione di nuovi parcheggi in struttura (costi insostenibili anche per chi li utilizza), che graverebbero sul bilancio pubblico e quindi sulla riduzione di altri servizi indispensabili per tutti i cittadini.

Nello schema sottostante è evidenziata la DOMANDA della SOSTA e la possibile organizzazione che, in **una città informata e che collabora**, può rispondere alle diverse esigenze, senza sprechi economici e con le risorse e potenzialità della centro cittadino di Cesena. Oggi, con il sistema dei parcheggi e dei servizi bus, questo sistema può funzionare anche a Cesena: è semplice, di basso costo, di facile utilizzo, giusto e con vantaggi per tutti.

Oltre ad una puntuale disponibilità di servizi e di gestione - che potranno essere migliorati nel monitoraggio funzionale - è anche necessaria una altrettanto semplice collaborazione e solidarietà tra tutti i cittadini.







## CESENA la città "PIU' PICCOLA d'ITALIA"



Abbiamo confrontato le dimensioni dei centri storici e dei centri urbani di diverse città italiane simili a Cesena e abbiamo verificato che la nostra città, anche se con un vasto territorio comunale (290 kmq), molte frazioni (circa 40) e 96.000 abitanti, ha, proporzionalmente, il **CENTRO STORICO ed il cosiddetto CENTRO URBANO** (quello delimitato dai "viali"), **PIÙ PICCOLI d'Italia.**

Questa dimensione da un lato **favorisce l'ACCESSO e la MOBILITÀ PEDONALE**, anche **PARCHEGGIANDO** in spazi esterni ma prossimi al centro urbano.

Se a tutt'oggi questa transumanza non è avvenuta (neanche nei "parcheggi di scambio"), significa che il centro urbano è interamente occupato - invaso - da tutte le domande di sosta dei diversi utenti, ma a discapito del valore ambientale, della piena occupazione dei parcheggi, della difficoltà di trovare rapidamente parcheggi liberi nelle ore di punta per la sosta breve.

Quindi le limitate dimensioni del centro cittadino cesenate ed una prevalenza di sosta breve, possono spostare progressivamente la **SOSTA LIBERA** nelle aree più esterne del centro urbano (ZRU) e addirittura anche oltre il perimetro del centro urbano, con possibili criticità di **SOSTA** in altre strade e quartieri

In questo confronto fra gli abitanti e le superficie dei centri cittadini di alcune città italiane sono evidenti le piccole dimensioni di Cesena, "battuta" solo dal centro storico di Rovigo, Comune con 52.000 abitanti.

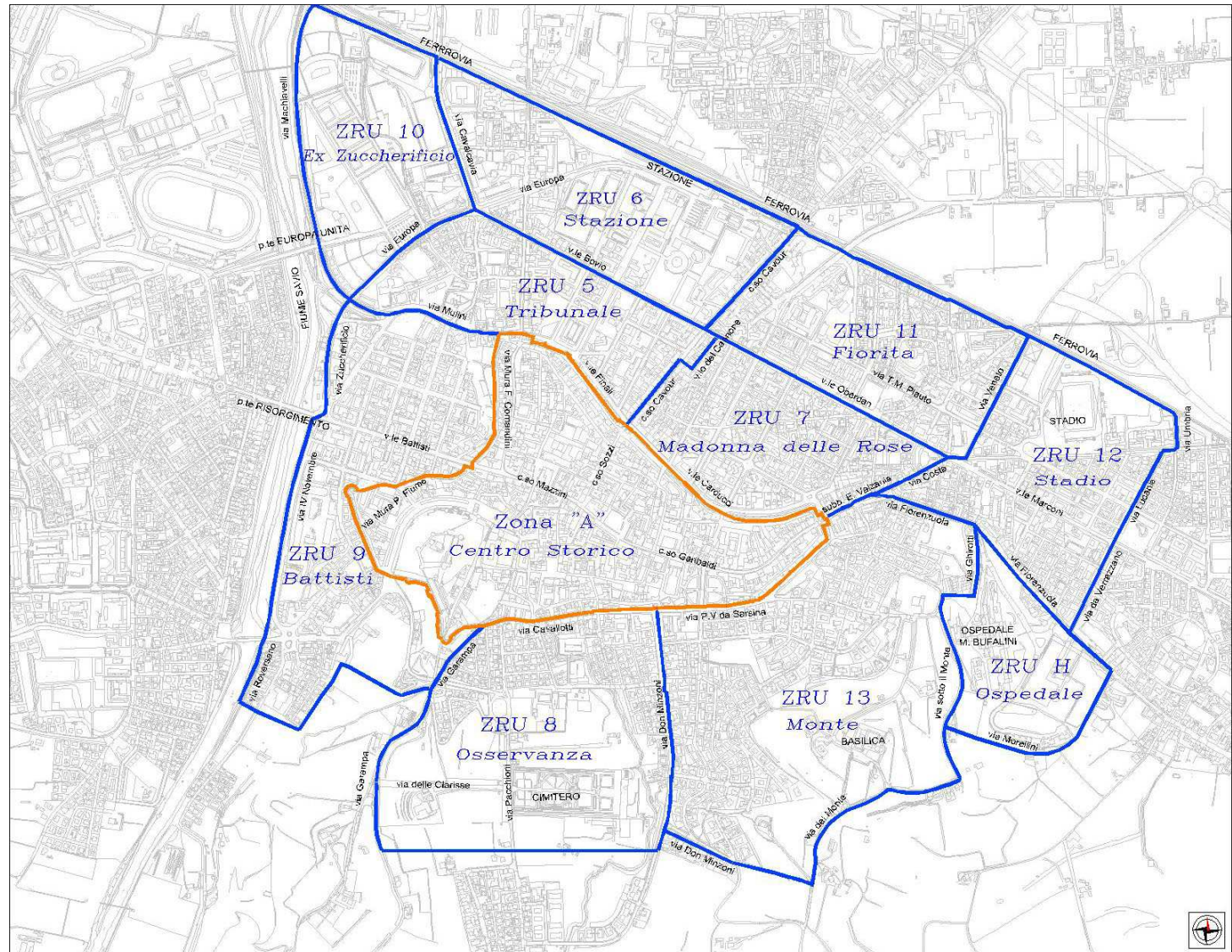
### Confronto DIMENSIONI delle CITTA'

CITTA'	Popolazione	Superficie CENTRO STORICO (ettari)	Variazione superficie Centro Storico rispetto a Cesena	Superficie CENTRO URBANO (ettari)	Variazione superficie Centro Urbano rispetto a Cesena	Note
<b>CESENA</b>	<b>96.039</b>	<b>68</b>		<b>139</b>		
FORLÌ	116.208	163	139,71%			
IMOLA	68.019	69	1,47%	305	27,34%	
ALESSANDRIA	93.922			177	21,58%	
CREMONA	72.266			169	21,58%	
FAENZA	56.922	101	48,53%			
FERRARA	134.464			424	205,04%	
MANTOVA	48.357	238	250,00%			
PAVIA	70.453			167	20,14%	
PIACENZA	102.204	295	333,82%			
RAVENNA	156.480			173	24,46%	
<b>ROVIGO</b>	<b>52.206</b>	<b>53</b>	<b>-22,06%</b>	<b>148</b>	<b>6,47%</b>	
TREVISO	82.206			144	3,60%	
UDINE	99.458	156	129,41%	182	30,94%	
VICENZA	115.379			222	59,71%	



In questa planimetria è riportata l'area del CENTRO STORICO (ZONA A) e del CENTRO URBANO (ZONA A RILEVANZA URBANISTICA approvate con la delibera di Giunta n. 77/2007 (di cui agli artt. 7, c. 8 e 9 del Codice della Strada), che individua l'area "... **nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico**".

L'analisi del "Piano ..." indicate nelle pagine precedenti, testimoniano e confermano la particolare rilevanza urbana, funzionale, terziaria, abitativa, di traffico e sosta di quest'area, fino ad ampliarsi oltre i suoi stessi perimetri per le limitate dimensioni e le comode distanze pedonali.







## L'ANALISI: il CENTRO STORICO (ZONA A)



Il **CENTRO STORICO entro le mura storiche** ("ZONA A" di cui all'art. 7, comma 8 del Codice della Strada, come individuato dal PRG vigente) è, in tutte le città italiane ed europee, il luogo pubblico per eccellenza e **ATTRATTORE di PUBBLICO** (come sempre residenti, operatori e clienti), e di grande domanda di accessibilità e di sosta.

Ma è sempre più consolidato, in tutte le città italiane ed soprattutto europee, che nei centri storici è:

- ▷ **LIMITATO il LIBERO ACCESSO (ZTL)**
- ▷ **RIQUALIFICATE e PEDONALIZZATE le strade e le piazze (SOSTA VIETATA)**
- ▷ **VALORIZZAZIONE AMBIENTALE e SOCIALE degli spazi pubblici**
- ▷ **SOSTA RISERVATE ai RESIDENTI.**

In questo quadro e *naturale destino* dei centri storici, è un dato empirico che la mobilità e la sosta per utilizzare le aree storiche oggettivo siano prevalentemente nelle aree esterne.

**Nel centro storico di CESENA all'interno del centro storico prevalgono:**

- ▷ **le ZONE a TRAFFICO LIMITATO**
- ▷ **la SOSTA RISERVATA ai RESIDENTI**
- ▷ **la SOSTA DIFFUSA per BICI e in parte per le MOTO**
- ▷ **QUALIFICATI PERCORSI PEDONALI**
- ▷ **PRIORITA' alla CIRCOLAZIONE CICLABILE e del TPL**
- ▷ **la SOSTA a PAGAMENTO limitata a tre spazi**  
(Piazza della Libertà, Piazza Aguselli e Via Mura Valzania).

**Il CENTRO STORICO cesenate è, quindi, dipendente per la mobilità e SOSTA delle autovetture dalla circolazione e PARCHEGGI del CENTRO URBANO** e, quindi, è corretto parlare di "SISTEMA della MOBILITA' del CENTRO CITTADINO".



## L'ANALISI: l'area *speciale* dell'OSPEDALE BUFALINI



L'area dell'ospedale Bufalini è, allo stesso tempo un'area interna alla "ZONA a RILEVANZA URBANISTICA" perché nello spazio ad alta densità di mobilità e che incide anche sugli isolati urbani circostanti, soprattutto in termini di sosta, ma anche *un'area a se stante*, perché fortemente *specializzata* nei tempi della circolazione e della sosta.

A tutt'oggi si ritiene ancora valida l'analisi e le proposte contenute nel PRIM del 2007, di cui si riporta il testo integrale (pag.91)

La SOSTA all'OSPEDALE BUFALINI è un'altra priorità dove devono essere trovate valide e compatibili soluzioni che oltre a **migliorare l'accessibilità** creino **maggiore qualità negli spazi e nell'ambiente di questo grande servizio pubblico ad "alta sensibilità"**..

Le soluzioni a questi obiettivi vanno condivise in primo luogo con "l'**AUSL-Ospedale Bufalini**" che è proprietaria e responsabile delle aree stradali e di sosta, con le **rappresentanze dei dipendenti** e delle **associazioni dei malati**.

Anche per questa area è **errato** pensare che la sosta gratuita possa favorire gli utenti dell'Ospedale in quanto i parcheggi liberi sarebbero ovviamente occupati dai dipendenti dell'Ospedale. Altresì, i dipendenti dell'Ospedale devono trovare spazi per la sosta ovvero un'efficiente accessibilità al loro posto di lavoro.

L'**ampliamento illimitato dei parcheggi aumenterebbe la criticità del traffico**, con conseguente aumento dell'inquinamento e del rumore, e maggiori distanze pedonali tra le aree di parcheggio e l'ingresso all'Ospedale.

In questa sede si ritiene utile indicare che la soluzione più efficace e lungimirante non sia affatto l'aumento illimitato dei posti auto, ma la "**ridistribuzione della mobilità**" riducendo la mobilità privata e la "sosta lunga" presso gli spazi dell'Ospedale, e **valorizzando il trasporto pubblico, gli "scambi di mobilità", le aree a favore dei pedoni, la salute, serenità e socialità dei malati e dei fruitori**.

Tecnicamente esistono le condizioni per attuare le seguenti proposte:

- ▶ SPOSTARE parte della "SOSTA LUNGA" in aree esterne all'Ospedale (*parcheggio di scambio Montefiore con circa 800 posti auto liberi*) e specifici "SERVIZI NAVETTA" ad elevata frequenza
- ▶ POSTI AUTO presso l'Ospedale destinati prevalentemente alla "sosta breve"
- ▶ ZONA PEDONALE nell'AREA INGRESSO OSPEDALE con area verde, fermate bus, sosta invalidi, pensiline bici;
- ▶ SCALE MOBILI e TAPIS ROULANT per i PEDONI dalle aree di sosta all'ingresso Ospedale.



Quindi, l'area dell'Ospedale Bufalini risponde a proprie logiche di domanda e offerta del "SISTEMA della SOSTA", quasi interamente interne alla propria area, senza influenzare la zona più centrale del centro cittadino, ma sola la sottostante zona residenziale che per vicinanza con lo stesso ospedale è in parte utilizzata come parcheggio libero per chi lavora all'ospedale.

Inoltre la gestione della sosta nell'area del Bufalini deve essere concordata con l'AUSL di Cesena proprietaria degli spazi pubblici della rete viaria dell'ospedale.

Anche la zona dell'Ospedale Bufalini deve rispondere alla domanda offerta di due diverse tipologie di utenti:

- ▷ **PENDOLARI (sosta lunga)**
- ▷ **CLIENTI (sosta breve).**

Inoltre, come detto sopra, chi lavora all'ospedale Bufalini incide in parte anche sulle aree di sosta delle strade residenziali del sottostante quartiere (isolati a lato della Via Da Verazzano).

Come spiegato in diverse sedi, piani ed interventi sulla gestione della sosta all'ospedale Bufalini non è possibile evitare la SOSTA a PAGAMENTO in quanto la sosta libera più prossima agli ingressi ospedalieri sarebbero interamente occupati dai numerosi dipendenti dello stesso ospedale, pedonalizzando l'accesso e la mobilità degli utenti.

Altresì i dipendenti dell'ospedale svolgono in gran parte un lavoro di estrema delicatezza che richiede una particolare serenità a beneficio di tutti gli utenti. Una efficiente organizzazione della sosta deve considerare un'adeguata risposta alla domanda di sosta di chi lavora all'ospedale, ma anche un facile e immediato accesso agli utenti, anche loro molto spesso in particolari e difficili situazioni personali, psicologiche e modali.

Anche se l'area dell'ospedale Bufalini necessita di un proprio progetto, organizzazione e gestione, alcune linee di indirizzo ed interventi in programma saranno considerati anche in questo "Piano ..." (vedere specifico paragrafo nel capitolo del progetto).



# Capitolo 3

## RIFERIMENTI NORMATIVI & DINTORNI





## Breve premessa



Il **Codice della Strada** è lo strumento normativo che **REGOLA** "*La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade ...*" (art. 1, comma 2), e non ha il compito di **PROGETTARE** la struttura delle singole strade, tanto meno del "**SISTEMA** della mobilità" o della **SOSTA**.

In Italia non abbiamo obbligatori strumenti di pianificazione della mobilità e neppure di semplice progettazione della rete stradale (infatti sono recentissime le *deboli* "norme sulla progettazione delle strade" (decreto 25/11/2001) e le "norme sulla progettazione delle intersezione" (decreto 26/04/2006).

Se all'**ASSENZA** di una "storica" normativa sulla progettazione delle strade tour-court, si aggiunge l'**ASSENZA** delle "buone pratiche" diffuse e rispettate da tutti gli enti proprietari delle strade e su tutto il territorio nazionale, e l'**ASSENZA** di una tradizione di scuole e di tecnici, si comprende come sia inevitabile per i tecnici confrontarsi - e sopravvalutare - il Codice della Strada, unico strumento certo ed attendibile per dare un po' di sostanza alle strade ed ai comportamenti degli utenti

In realtà il Codice della Strada dovrebbe unicamente **REGOLARE** - con le **ORDINANZE** - il "**COMPORTAMENTO** degli **UTENTI** della **STRADA**", le modalità del **CONTROLLO** e delle **CONTRAVVENZIONI** (oltre ad altri criteri di omologazione dei veicoli, ecc.). L'**ORDINANZA E'** (o dovrebbe essere) l'atto che formalizza l'organizzazione della mobilità (**CIRCOLAZIONE** e **SOSTA**) **analizzata, studiata e programmata da un PROGETTO**.

Nel **PROGETTO** (planimetrie, sezioni e relazione), devono essere indicate tutte le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali delle strade, e l'ordinanza dovrebbe essere solo il semplice atto formale che istituzionalizza quanto contenuto nel progetto.

Se costruiamo un corretto e motivato "**PROGETTO delle STRADE**" (**NUOVE** o di **RISTRUTTURAZIONE** della **RETE VIARIA ESISTENTE**), probabilmente risolveremo molti interrogativi, responsabilità e qualità per le quali cerchiamo risposte solo nel Codice della Strada.

Il presente "**PIANO GENERALE della SOSTA nel territorio comunale**" vuole essere anche l'occasione per codificare in un **unitario documento (TESTO UNICO)** le **principali norme, criteri, metodo, strutture, dimensioni, segnaletica e controllo del "SISTEMA della SOSTA"**.



## Riferimenti **NORMATIVI & DINTORNI**



In merito ai principali **RIFERIMENTI NORMATIVI & DINTORNI** per progettare e gestire in modo corretto, coerente e lungimirante, di seguito si elencano le principali norme che sono utili sia per indicare i **vincoli normativi**, ma anche per avere **criteri ed indirizzi tecnici e culturali** per una **progettazione più aggiornata, moderna e lungimirante**.

### ► **CODICE della STRADA (CdS), D. Lgs. N.285/1992 e successive modifiche**

Le norme Codice della Strada sono un vincolo inderogabile soprattutto per le **REGOLE** di **GESTIONE**, di **APPROVAZIONE**, di **ISTITUZIONE**, della **SEGNALETICA** e del **CONTROLLO** della **SOSTA**.

Di fatto le norme del CdS sono la norma più cocente per definire i **DIRITTI** e **DOVERI** degli utenti e degli enti proprietari della strada.

Sono diverse le norme del CdS sulla **SOSTA**, e si ritiene utile riportare i principali articoli per una consultazione immediata (in **grassetto** gli articoli di maggiore rilevanza):

#### **Articolo 7 . Regolamentazione della circolazione nei centri abitati.**

1. *Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:*

...

*d) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale, ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;*

***e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;***

***f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;***

*g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose;*

*h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;*

...

*2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.*

*6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico.*





### Segue art. 7 ...

7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana.

8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. **Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» dall'art. 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.**

9. **I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato** tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. **Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8.** I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati.

10. Le zone di cui ai commi 8 e 9 sono indicate mediante appositi segnali.

11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.

...

15. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Se si tratta di sosta limitata o regolamentata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da €23,00 a €92,00 e la sanzione stessa è applicata per ogni periodo per il quale si protrae la violazione.

15-bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano abusivamente, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €709,00 a €2.850,00. Se nell'attività sono impiegati minori la somma è raddoppiata. Si applica, in ogni caso, la sanzione accessoria della confisca delle somme percepite, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.





### **Articolo 157. Arresto, fermata e sosta dei veicoli.**

1. Agli effetti delle presenti norme:

- a) per arresto si intende l'interruzione della marcia del veicolo dovuta ad esigenze della circolazione;
- 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;
- c) per sosta si intende la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente;
- 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.

2. Salvo diversa segnalazione, ovvero nel caso previsto dal comma 4, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro. Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.

3. Fuori dei centri abitati, i veicoli in sosta o in fermata devono essere collocati fuori della carreggiata, ma non sulle piste per velocipedi né, salvo che sia appositamente segnalato, sulle banchine. In caso di impossibilità, la fermata e la sosta devono essere effettuate il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Sulle carreggiate delle strade con precedenza la sosta è vietata.

4. Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.

5. Nelle zone di sosta all'uopo predisposte i veicoli devono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica.

6. Nei luoghi ove la sosta è permessa per un tempo limitato è fatto obbligo ai conducenti di segnalare, in modo chiaramente visibile, l'orario in cui la sosta ha avuto inizio. Ove esiste il dispositivo di controllo della durata della sosta è fatto obbligo di porlo in funzione.

...

### **Articolo 158. Divieto di fermata e di sosta dei veicoli.**

1. La fermata e la sosta sono vietate:

- a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tranviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia;
- b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrappassaggi, sotto i fornicci e i portici, salvo diversa segnalazione;
- c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità;
- d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;



## segue art. 158

d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;

e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;

**f) 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;**

g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;

**h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione.**

2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:

a) allo sbocco dei passi carrabili;

b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;

c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote, due ciclomotori a due ruote o due motocicli;

d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;

**e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite;**

f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione;

g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;

h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici;

i) nelle aree pedonali urbane;

l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;

m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;

n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi;

o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione.

3. Nei centri abitati è vietata la sosta dei rimorchi quando siano staccati dal veicolo trainante, salvo diversa segnalazione.

4. Durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso.

...

7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.



**Art. 351 (Regolamento). Arresti e soste dei veicoli in generale.**

...  
**2. Nelle zone di sosta nelle quali siano delimitati, mediante segnaletica orizzontale, gli spazi destinati a ciascun veicolo, i conducenti sono tenuti a sistemare il proprio veicolo entro lo spazio ad esso destinato, senza invadere gli spazi contigui.**

Altre importanti norme del CdS sulla SOSTA sono relative alla **SEGNALETICA STRADALE** che sono lo strumento per:

- ▶ INFORMARE gli utenti
- ▶ CONOSCERE DIRITTI e DOVERI degli utenti
- ▶ DARE CERTEZZA di COMPORTAMENTI
- ▶ SEMPLIFICARE e CONVALIDARE i CONTROLLI.

Nel capitolo del "progetto" un apposito paragrafo è dedicato alla documentazione dei principali **SEGNALI STRADALI** di IDENTIFICAZIONE degli SPAZI, FUNZIONI e REGOLE della SOSTA.



## ► **Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei PIANI URBANI del TRAFFICO (art. 36 del Codice della Strada) giugno 1995**

Le Direttive ministeriali sui PUT del 1995 sono il più valido strumento tecnico e procedurale per un corretto approccio alla progettazione integrale della mobilità. Il loro difetto è l'elevata sproporzione tra l'investimento nell'analisi rispetto allo spazio e ai tempi del Piano e degli interventi (piano rubano con durata biennale per interventi e solo con minimo investimento economico).

Le corpose Direttive indicano, tra l'altro, importanti e innovativi (nel 1995) indicazioni sulla SOSTA sia come servizio sia per incidere sui fattori della mobilità. Se ne riportano alcuni parti:

### **3.2.3 - Principali interventi intermodali**

*La politica delle alternative modali viene in generale resa efficiente attraverso l'applicazione contestuale -da un lato- di forme di incentivazione dell'uso dei cosiddetti modi alternativi e - dall'altro lato - di forme di disincentivazione dell'uso degli autoveicoli per il trasporto individuale privato, con il vincolo – non sopprimibile - che la capacità di trasporto alternativa fornita risulti in grado di assorbire - ad un livello di servizio accettabile - le quote di domanda ad essa trasferite dal sistema individuale privato.*

*In quest'ambito di interventi rientrano misure molto varie, di carattere tecnico, normativo e tariffario; ad esempio sono ipotizzabili forme di facilitazione per l'utilizzazione dei taxi e delle autovetture ad uso collettivo (car pool), in contrapposizione all'adozione di restrizione alla circolazione delle autovetture ad uso individuale.*

*Tra di essi risultano peculiarmente significativi due tipi di intervento:*

**- la realizzazione di aree di sosta dove lasciare la propria autovettura e proseguire lo spostamento con un altro modo di trasporto (parcheggi di scambio, intesi in questo contesto come forma di disincentivazione all'uso di autovetture per il trasporto individuale privato);**

**- l'introduzione di particolari sistemi di tariffazione della circolazione dell'autovetture in determinate zone urbane (intesi in questo contesto come forme di disincentivazione all'uso delle autovetture con il solo conducente).**

*I parcheggi di scambio, specie nelle aree urbane di maggiori dimensioni, incoraggiano infatti la intermodalità dei movimenti sulle direttrici centro-periferia, prevedendo adeguati spazi di sosta, preferibilmente custoditi, in prossimità delle principali interconnessioni tra la rete viaria di adduzione all'area urbana ed i terminali periferici delle linee di trasporto pubblico collettivo.*

*Gli spazi di sosta andranno attrezzati, in relazione alle dimensioni dell'area, con elementi di arredo urbano e con servizi complementari di ristoro, di informazione all'utente e di interesse culturale.*

*Detti parcheggi risultano analogamente utili anche nelle aree urbane di minori dimensioni laddove non esiste il servizio di trasporto pubblico, con riferimento alla possibilità di proseguire lo spostamento a piedi con un percorso pedonale di accettabile lunghezza.*



## Segue brani delle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei PIANI URBANI del TRAFFICO

D'altro verso, la **tariffazione della sosta su strada** in determinati ambienti urbani e/o, eventualmente, dell'accesso veicolare individuale a tali ambienti, conduce ad una riduzione della domanda di mobilità motorizzata individuale, sia in quanto rende maggiormente competitivo - dal punto di vista economico l'uso degli anzidetti sistemi di trasporto alternativi, rispetto a quello individuale autoveicolare, sia in quanto induce all'uso collettivo (per accompagnamento, per accordi tra colleghi di lavoro o di studio, ecc.) dello stesso sistema di trasporto autoveicolare.

Inoltre la tariffazione della sosta su strada, oltre che incentivare la rotazione dei veicoli su uno stesso posto di sosta, contribuisce al finanziamento degli interventi necessari alla gestione di tutto il traffico stradale (articolo 7, comma 7, del nuovo Cds).

### ► DIRETTIVA del Ministero dei Lavori Pubblici del 24/10/2000:

*"Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione".*

### ► 2^ DIRETTIVA del Ministero Infrastrutture e Trasporti (2006 ?)

*"Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione" (del 2006 ma mai ufficialmente pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale).*

In queste due direttive il Ministero "rimprovera" gli enti proprietari sulle diverse leggerezze ed errori nell'installazione e gestione della, con diversi rilievi in merito alla SOSTA.

Queste due direttive sono un riferimento di particolare rilevanza e autorevolezza.

### ► Circolare Ministero LL.PP. n. 3816/1997 per le ZONE A TRAFFICO LIMITATO



► **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 05/11/2001**  
**“Norme funzionali e geometriche per la COSTRUZIONE delle STRADE”**

Questo decreto deve essere obbligatoriamente applicato alle NUOVE STRADE, è fondamentale perché per la prima volta ci sono **norme cogenti per le strade e anche per i PARCHEGGI e SINGOLI POSTI AUTO, con vincoli di dimensioni e organizzazione secondo le diverse tipologie e funzioni delle strade.**

La responsabilità sulla qualità e stato della nuova rete stradale diventa OGGETTIVA.

Le regole strutturali, geometriche e funzionali indicate da questo decreto potranno UNIFORMARE la qualità della nuova strade ma anche della rete stradale esistente perché con il successivo decreto del 2004 (vedi sotto), si indica che le strade esistenti devono essere adeguate ai parametri, dimensioni e funzionalità delle nuove strade.

► **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 22/04/2004:**  
**“ADEGUAMENTO delle STRADE ESISTENTI”**

Il Decreto – composto solo da 5 articoli – rimanda alla “ ... *Direzione generale per le strade ed autostrade predisporre nuove norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti finalizzate all’innalzamento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento funzionale della circolazione ... . Entro lo stesso termine la Direzione generale ... predispone apposite linee guida contenenti criteri e modalità per la presentazione delle richieste di deroga alle norme di cui al punto 1 del presente articolo*”.

Le norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti sono state predisposte nel marzo del 2006, ma al momento non approvate in via definitiva.

Altresì l’art.4 del Decreto indica: “*Fino all’emanazione del suddetto decreto, per il conseguimento delle finalità di cui al precedente articolo, i progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l’intervento nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre ad un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura*”.



Infine, la MOBILITA' e lo SVILUPPO SOSTENIBILE (che comprende automaticamente la SOSTA) sono stati oggetto di numerosi studi, accordi, direttive, ecc. della COMUNITA' INTERNAZIONALE, ed in particolare dell'**UNIONE EUROPEA**.

Questi DOCUMENTI sono un utilissimo strumento per la **CONOSCENZA & la FORMAZIONE METODOLOGICA e "CULTURALE"** dei progetti sulla mobilità perché forniscono un panorama internazionale dei **problemi comuni a molte città** (soprattutto in EUROPA) , ed indirizzano sull'innovazione, sulla sperimentazione e su progetti lungimiranti e sostenibili.

Per sostenere le difficili scelte sulla MOBILITA' FUTURA questi documenti sono un'indispensabile conoscenza, e tra i tanti si consigliano i seguenti documenti (si riportano anche alcuni brevi testi):

- ▶ **LIBRO BIANCO La politica europea dei trasporti fino al 2010:il momento delle scelte**  
Bruxelles, 12/09/2001

...

*Un moderno sistema dei trasporti deve risultare sostenibile tanto dal punto di vista economico, che sociale che ambientale.*

- ▶ **Mantenere l'Europa in movimento una mobilità sostenibile per il nostro continente.**  
**Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea.**  
Comunicazione Della Commissione Al Consiglio E Al Parlamento Europeo. Bruxelles, 22.6.2006

- ▶ **"Libro verde – Verso una nuova cultura della mobilità urbana"**  
Commissione delle Comunità Europee, Bruxelles 25/09/2007

Questo documento è forse quello più diretto, utile e mirato alle problematiche e possibili soluzioni sul sistema della mobilità come a tutte le città europee.

...

***Le città europee sono diverse l'una dall'altra, ma si trovano tutte di fronte alle stesse sfide e sono alla ricerca di soluzioni condivise.***





**Segue: "Libro verde – Verso una nuova cultura della mobilità urbana"** Commissione delle Comunità Europee, Bruxelles 25/09/2007

...

*La strategia elaborata a livello europeo potrà attecchire solo grazie ad un'azione portata avanti a livello locale: saranno allora gli enti locali ad entrare in gioco, per attuare nel concreto una politica di mobilità urbana adatta al loro contesto.*

***Inventare una nuova cultura della mobilità urbana.***

***La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nelle zone urbane è immensa: si tratta di conciliare, da un lato, lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio e, dall'altro, la qualità di vita e la tutela ambientale.***

*Di fronte a queste problematiche dalle molteplici implicazioni, occorre uno sforzo comune per incentivare la ricerca di soluzioni innovative e ambiziose in materia di trasporto urbano, che permettano di rendere le nostre città più agibili, più accessibili, più sicure e meno inquinate.*

*Insieme, dobbiamo trovare i mezzi per conseguire una migliore mobilità urbana e periurbana, una mobilità sostenibile, una mobilità al servizio di tutti i cittadini europei, ma che consenta anche agli operatori economici di sentirsi a loro agio in città.*

***Ottimizzare l'uso dell'automobile privata***

*È possibile promuovere uno **stile di vita meno dipendente dall'auto** mediante nuove soluzioni come la condivisione dell'automobile ("car-sharing"). Un utilizzo più sostenibile dell'automobile privata può essere incentivato attraverso il suo uso in comune ("carpooling"), grazie al quale ogni auto trasporterebbe più persone e quindi le strade sarebbero meno intasate. Un'altra soluzione può essere la "mobilità virtuale": telelavoro, teleacquisti, ecc.*

*Come osservato nel corso delle consultazioni, per ridurre il numero di automobili nei centri cittadini occorre anche una **politica oculata in materia di parcheggi**. La moltiplicazione delle aree di parcheggio, soprattutto se gratuite, incoraggia a lungo andare l'uso dell'automobile in città.*

***I parcheggi a pagamento possono servire come regolatore economico.*** *Le tariffe dei parcheggi possono essere differenziate in funzione dello spazio pubblico disponibile e fungere da incentivo (per esempio parcheggi gratuiti in periferia e con tariffe elevate in centro).*





**Segue: "Libro verde – Verso una nuova cultura della mobilità urbana"** Commissione delle Comunità Europee, Bruxelles 25/09/2007

*Con agevoli **parcheggi di scambio** si può incentivare l'alternanza di trasporto privato e collettivo. In questo modo, grazie all'integrazione dei modi di trasporto e a un collegamento ininterrotto con sistemi di trasporto pubblico efficienti e ben organizzati, è stato possibile – come a Monaco di Baviera – liberare dal traffico il centro città.*

*In alcuni casi si rendono necessarie nuove infrastrutture, ma prima di tutto si dovrebbero esplorare le possibilità di sfruttare meglio l'infrastruttura esistente. I sistemi di pedaggio urbano, come quelli introdotti a Londra e Stoccolma, hanno un impatto positivo sulla densità del traffico.*

#### **Promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta...**

*Per rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta, le autorità locali e regionali dovrebbero adoperarsi per una piena integrazione di queste modalità di trasporto nelle politiche di mobilità urbana, sia in sede di elaborazione che di monitoraggio.*

*Si richiede maggiore **attenzione per lo sviluppo di adeguate infrastrutture.***

*Si può ricorrere a forme innovative di coinvolgimento delle famiglie, dei bambini e dei giovani nell'elaborazione delle politiche. Lo spostarsi a piedi e in bicicletta può essere incoraggiato mediante iniziative a livello di città o di quartiere, nei luoghi di lavoro e nelle scuole, come ad esempio giochi sulla circolazione stradale, indagini sulla sicurezza stradale o sussidi didattici.*

*I soggetti interessati hanno proposto che i comuni urbani e metropolitani prendano in considerazione la possibilità di **nominare un funzionario appositamente addetto al traffico pedonale e ciclistico.***

Il Comune di Cesena vuole seguire con massima attenzione il dibattito e le esperienze nazionali ed europee sulla mobilità, sulla sviluppo sostenibile e sulla SOSTA, per non isolarci in facili e improduttive scelte settoriali, localistiche e datate.

Inoltre il Comune di Cesena tenterà anche, per quanto possibile con i propri limiti ma anche con le proprie esperienze e professionalità, di contribuire a questa ricerca e dibattito, soprattutto in ambito nazionale.



# Capitolo 4

## II PROGETTO





## La SOSTA per FUNZIONI

In primo luogo analizziamo come regolare, gestire e segnalare ogni singola **FUNZIONI della SOSTA** che compongono il sistema della sosta:

- 1 - parcheggi LIBERI
- 2 - parcheggi a DISCO ORARIO
- 3 - parcheggi a PAGAMENTO
- 4 - parcheggi riservati al CARICO-SCARICO MERCI
- 5 - parcheggi riservati alle PERSONE INVALIDE
- 6 - parcheggi riservati ai SERVIZI (forze dell'ordine, mezzi di soccorso)
- 7 - parcheggi riservati ai RESIDENTI
- 8 - parcheggi per MOTO (motocicli e ciclomotori)
- 9 - parcheggi per BICICLETTE (velocipedi)
- 10 - parcheggi per AUTOCARRI
- 11 - parcheggi per AUTOCARAVAN
- 12 - DIVIETO di SOSTA

Ognuna di queste funzioni di sosta è importante per FAR FUNZIONARE l'intero sistema della sosta, i DIRITTI dei rispettivi utenti e la SICUREZZA stradale.

Per questo occorre assicurare una equa distribuzione degli spazi di sosta per queste funzioni-utenti, ma anche assicurarsi il CIVILE RISPETTO delle REGOLE ed il CONTROLLO (vedi specifici capitoli) affinché questi spazi siano davvero utilizzati da chi ne ha diritto.

Nelle pagine seguenti si illustrano le regole, le motivazioni e l'offerta di ogni singola funzione della sosta.



## La sosta per funzioni: 1 – parcheggi LIBERI



I cosiddetti **parcheggi LIBERI** - senza limitazione di tempo, di tariffa e, solitamente, di tipologia di veicoli e/o utenti - non sono affatto privi di regole, e richiedono di puntuali interventi, segnali e chiarezza per garantirne il migliore funzionamento ed evitare i possibili abusi.

Innanzitutto la sosta deve essere **SEGNATA a TERRA per SINGOLI POSTI** (posti auto, posti moto o rastrelliere per le biciclette) per indicare chiaramente quali sono gli spazi di sosta e quelli di divieto.

Infatti, il Regolamento di attuazione del Codice della Strada all'art. 351, indica:

**"2. Nelle zone di sosta nelle quali siano delimitati, mediante segnaletica orizzontale, gli spazi destinati a ciascun veicolo, i conducenti sono tenuti a sistemare il proprio veicolo entro lo spazio ad esso destinato, senza invadere gli spazi contigui".**

Quindi, ad esempio, un singolo parcheggio genericamente di metri 2,5x5,00 segnalato a terra con righe bianche e dal semplice segnale verticale della "P", dove di solito parcheggia l'automobile, in realtà può essere occupato da qualsiasi veicolo le cui dimensioni rientrino nel perimetro del singolo posto.

Un **POSTO SOSTA GENERICO** può essere regolarmente occupato da un'auto o una moto o una bici. Invece, non può essere occupato da un "*grande autocarro*" che per proprie dimensioni fuoriesca dal perimetro del "posto sosta" segnato a terra, mentre un "piccolo autocarro" può parcheggiare se rimane all'interno delle righe bianche del singolo posto.

Per questi motivi - altro esempio - in una zona residenziale con tutti i posti sosta segnalati a terra, non è indispensabile istituire il divieto di sosta per autocarri perché il divieto è intrinseco nella dimensioni degli stalli della dimensione di un'auto, che, come detto sopra, consente anche la sosta dei piccoli autocarri-furgoni di dimensioni pari ad un'autovettura, e che spesso sono anche un quotidiano mezzo di circolazione.



In merito alla “**SOSTA LIBERA**”, da alcuni anni, nelle aree urbane oggetto dei “Piani della sicurezza stradale nei quartieri” abbiamo adottato la seguente **gestione della sosta** che viene **CONFERMATO dal “Piano ...” in oggetto:**

- ▷ SOSTA SEGNATA A TERRA per SINGOLO POSTO SOSTA e segnale verticale di “P” generico
- ▷ SOSTA di FATTO CONSENTITA a TUTTI i VEICOLI delle dimensioni massime di un’auto
- ▷ nel singolo posto sosta è CONSENTITO il PARCHEGGIO anche a “PICCOLI AUTOCARRI”
- ▷ ELIMINATO il SEGNALE di DIVIETO di SOSTA per AUTOCARRI
- ▷ SOSTA VIETATA in TUTTI gli spazi stradali esterni ai posti sosta segnalati
- ▷ POSTI MOTO ( e rastrelliere BICI) dove necessari.

Questa gestione della cosiddetta SOSTA LIBERA è e sarà diffusa su tutta la rete stradale urbana comunale, e crediamo raggiunga il massimo livello di chiarezza per il comportamento degli utenti ovvero dove la sosta è consentita e dove è vietata.

Infine, se è necessario o utile specializzare il parcheggio alla sosta esclusiva delle auto, occorre accompagnare la “P” con l’integrativo del simbolo dell’auto (vedere capitolo segnaletica).



## La sosta per funzioni: 2 – parcheggi a DISCO ORARIO



I parcheggi a **DISCO ORARIO** (di solito nei giorni feriali, ore 8-20, ma per specifiche esigenze è possibile ampliarla in orari e giorni festivi), sono utili per dare risposta alla domanda di SOSTA BREVE ovvero in tutti quei casi dove occorre garantire la rotazione delle auto per accedere a servizi pubblici e privati e alle attività commerciali in genere (sosta dei cosiddetti **CLIENTI**).

La sosta a DISCO ORARIO evita che i parcheggi siano occupati dalla sosta lunga dei residenti o da chi lavora nella stessa zona.

La gestione della sosta a DISCO ORARIO è funzionale soprattutto nei piccoli isolati urbani (i piccoli quartieri o frazioni) con limitate attività e servizi, racchiusi in spazi di poche decine di metri e dove di solito il cliente impiega tempi brevi per *consumare* le sue attività.

La sosta a DISCO ORARIO può avere un diverso arco temporale (di solito da 30 a 60 minuti) scelto in base all'analisi del possibile tempo medio che il "cliente" può impiegare nell'area dei servizi/commercio interessata (valutazione compiuta insieme agli operatori della zona).

Orari di sosta più lunghi (esempio 120 minuti) possono essere istituiti dove i clienti hanno maggiore esigenza temporale per le proprie *faccende*, ma anche dove non si corre il rischio di un uso improprio del disco orario da parte di chi lavora in zona e può occupare lo spazio "*girando*" il disco orario.

Ad esempio, l'istituzione del disco orario di 120 minuti nel centro commerciale dello Zuccherificio, da alcuni ritenuto anomalo, in realtà ha l'obiettivo (raggiunto e condiviso) di impedire che il parcheggio pensato per la sosta breve fosse occupato prevalentemente da chi lavora o studia nell'area.

Infine, da alcuni anni la "**SOSTA con DISCO ORARIO**" è istituita nelle aree urbane oggetto dei "Piani della sicurezza stradale nei quartieri" (criteri **CONFERMATI dal "Piano ..." in oggetto**) nelle strade con SERVIZI e ATTIVITÀ commerciali, con posti valutati in funzione del numero di attività.



## La sosta per funzioni: 3 – parcheggi a PAGAMENTO



I parcheggi a **PAGAMENTO** saranno ampiamente illustrati nel paragrafo del CENTRO URBANO perché nel Comune di Cesena i parcheggi con tariffa sono stati istituiti e, al momento, saranno istituite solo nel centro cittadino.

I parcheggi per la sosta riservata al **CARICO-SCARICO MERCI** sono previsti dal Codice della Strada, all'art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

***“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:***

***...***

***f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo”.***

Un'altra importante norma del CdS sui parcheggi a PAGAMENTO è quella relativa alla cosiddetta quota di “parcheggi liberi” nelle immediate vicinanze che non è obbligatoria per i centri storici (ZONE A) e per le ZONE A RILEVANZA URBANISTICA come indicato all'art. 7, comma 8 e 9:

***“8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» dall'art. 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti<sup>2</sup> aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico”.***





Segue art. 7, comma 9 del CdS:

*9. I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. **Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8.** I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati".*

Il Comune di Cesena, con il progressivo anche se non totale ampliamento della sosta a pagamento, ha definito puntualmente la propria **ZONA a RILEVANZA URBANISTICA con delibera di Giunta n. 77/2007** (vedi paragrafo nell'analisi).

In quest'area non ci sarebbe quindi l'obbligo di riservare adeguati parcheggi di sosta libera, anche se di fatto nella ZRU cesenate, nel raggio di circa un chilometro oltre il 50% dei posti auto non sono a pagamento.

Con il presente "Piano ..." la ZONA a RILEVANZA URBANISTICA, perimetrata pressoché uguale a quella del 2007, viene analizzata con ulteriori dati, studi e specifiche motivazioni come illustrato nel successivo paragrafo del capitolo del progetto.

L'ampliamento della sosta a pagamento che propone questo "Piano ..." è numericamente limitata, mentre l'obiettivo del progetto è quello di ridistribuire la sosta e la mobilità aumentando la quota dei parcheggi con tariffa oraria.



Infatti i **parcheggi a PAGAMENTO** sono uno strumento a disposizione della “**TECNICA del PROGETTO della MOBILITÀ**” utile per incidere sui flussi di traffico e sulle domande di sosta.

Se, ad esempio, tutti i parcheggi a pagamento avessero una tariffa unica di 1 €/giorno, si potrebbe parlare di semplice *tassa sulla sosta* perché non si avrebbe alcuna modificazione sui flussi e comportamenti modali in quanto la sosta lunga occuperebbe i posti più vicini al luogo di, non ci sarebbe alcun posto auto dedicato alla sosta breve, ecc. ecc.. .

Come indicato nelle ormai datate “*Direttive per la redazione dei Piani Urbani del traffico*” e nel più recente “*Libro verde - Verso una nuova cultura della mobilità urbana*” della Comunità europea (2007), la sosta a pagamento deve essere uno strumento per modificare e ridurre l’accesso dell’auto, differenziare i luoghi della sosta, indirizzare all’uso dei parcheggi di scambio e della mobilità sostenibile.

Questi obiettivi si raggiungono con un attenta valutazione delle tariffe della sosta a pagamento (più alte per i parcheggi più centrali) e soprattutto con importi prevalentemente orario per favorire la sosta breve e spostare la sosta lunga in altre luoghi e servizi perché altrimenti nel centro cittadino rimane la domanda di tutte le tipologie e utenti della sosta, ma anche tutti i flussi di traffico.

Il centro cittadino non ha spazi sufficienti per tutte le domande di sosta, non ha la capacità di traffico sulle strade e può avere costi di costruzione e gestione insostenibili se si realizzassero nuovi parcheggi in struttura soprattutto in una città come Cesena che non ha *rilevanti utenti forestieri per affari e turismo* maggiormente disposti a pagamenti alti dei parcheggi in struttura (perché una tantum), mentre nel nostro caso si tratta di concittadini per cui sono sostenibile tariffe limitate (orarie e giornaliere).

Quindi, organizzare la sosta a pagamento con tariffe che consentano contemporaneamente una risposta alla sosta lunga e breve, può determinare di fatto la stessa situazione di flussi di traffico e quantità di auto in sosta pari alla quantità di parcheggi liberi.



Nell'evoluzione della SOSTA a PAGAMENTO nel centro cittadino di Cesena, la limitata quota dei parcheggi con tariffa (rispetto ai posti liberi) e tra questi, l'elevata percentuale dei parcheggi con tariffa giornaliera, hanno determinato una parziale redistribuzione dei flussi veicolari e dei luoghi di sosta, di massima con:

- ▷ OCCUPATE le AREE a SOSTA LIBERA
- ▷ MAGGIORE UTILIZZO di MOTO e BICI
- ▷ LIMITATO UTILIZZO del TPL

mentre **non c'è stato o con quantità irrilevanti**

- ▷ UTILIZZO dei PARCHEGGI di SCAMBIO.

In conclusione la SOSTA a PAGAMENTO deve essere regolamentata e organizzata per ottenere i risultati di ridurre i flussi delle auto e per redistribuire la sosta interessata al centro cittadino.

Infine, si rimanda al paragrafo dell'analisi e del progetto della sosta nel CENTRO URBANO per conoscere lo stato, le problematiche, le motivazioni e le scelte della **sosta a pagamento nel centro cittadino cesenate.**



## La sosta per funzioni: 4 – riservata al CARICO-SCARICO MERCI



I parcheggi per la sosta riservata al **CARICO-SCARICO MERCI** sono previsti dal Codice della Strada, all'art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

***“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:***

**...**

***g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose”.***

Inoltre, nel CdS all'art. 158 (*Divieto di fermata e di sosta*), al comma 2 è indicato:

***“La sosta di un veicolo è inoltre vietata:***

**...**

***e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite”.***

I parcheggi per il **CARICO-SCARICO MERCI** sono utili e necessari non solo per il rifornimento delle attività, ma, anche se in misura limitata, per le consegne ai residenti.

Lo spazio riservato al **CARICO-SCARICO MERCI** è importante perché in assenza di un adeguato e diffuso numero di queste aree, si può *costringere* gli AUTOCARRI alla sosta irregolare e pericolosa per loro stessi e per gli altri utenti.

Altrettanto importante che lo spazio riservato al **CARICO-SCARICO MERCI** sia solo utilizzato dai veicoli e operatori che fanno questo servizio. Per questi motivi deve essere chiara la SEGNALETICA che indica lo spazio e i veicoli riservati al **CARICO SCARICO** e sistematico il relativo controllo degli agenti.

Con il presente piano per la sosta riservata al **CARICO-SCARICO MERCI** si approva il SEGNALE di cui al paragrafo della segnaletica per la sosta ovvero che le aree siano generalmente riservate nei giorni feriali, ore 8-20 e con i simboli dell' "AUTOCARRO" e "CARELLO MERCI" al fine di consentire la sosta solo agli operatori delle merci.

Inoltre, per alcune attività e zone l'area di carico-scarico merci può essere estesa ai giorni festivi ed orari più ampi.



## La sosta per funzioni: 5 – riservata per PERSONE INVALIDE



I parcheggi per la sosta riservata ai veicoli delle **PERSONE INVALIDE** sono previsti dal Codice della Strada, all'art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

***“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:***

***...***

***d) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli ... adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale”.***

Inoltre, la SOSTA delle PERSONE INVALIDE (munite di apposito contrassegno valido su tutto il territorio nazionale, e di fatto, anche all'estero), è tutelata con altri provvedimenti.

Infatti all'art. 188, comma 3 del CdS è indicato: ***“I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 (ovvero munite di contrassegno) non sono tenute all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato.”*** :

Inoltre, nel DPR, 24 luglio 1996, n. 503, all'art, 11, comma 5 prevede: ***“Nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno un posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.”***,

Nel Comune di Cesena la sosta riservata alle PERSONE INVALIDE è stata ampiamente **ISTITUITA D'UFFICIO** in tutti le zone con servizi e attività private e pubbliche dove tra gli utenti c'è sempre una quota generale di “utenti deboli”.

Inoltre, in tutti i PARCHEGGI A PAGAMENTO sulle strade e piazza c'è la **DEROGA** per le persone titolari del contrassegno INVALIDI (deroga non obbligatoria, e Cesena è tra le poche se non l'unica città che ha istituito questa deroga in tutti i parcheggi a pagamento su strada).



Inoltre, i posti auto per le **PERSONE INVALIDE** sono istituiti con semplice domanda di chi è titolare del contrassegno invalidi, e possibilmente nel luogo più vicino e funzionale indicato dallo stesso richiedente (solitamente presso la propria residenza e a volte nel luogo di lavoro).

Nei **PARCHEGGI IN STRUTTURA** a pagamento in alcuni casi sono stati realizzate le quote di **POSTI AUTO INVALIDI** di 1 ogni 50 posti a pagamento di cui al DPR, 24 luglio 1996, n. 503, all'art. 11, comma 5, mentre in altri casi, dove la "struttura" non ha adeguata funzionalità per la mobilità della persona invalida o dove l'accesso al parcheggio ha difficoltà di gestione, si preferisce realizzare adeguati posti auto invalidi all'esterno della struttura.

Nelle **NUOVE URBANIZZAZIONI** esclusivamente residenziali, anche se è prassi riservare adeguati posti auto per le **PERSONE INVALIDE**, si considera più funzionale realizzarli su richiesta di chi abiterà in tali aree per istituire i posti invalidi più vicini all'abitazione dell'utente piuttosto che in una posizione generica e non funzionale alla persona interessata.

Inoltre, nell'art. 381, comma 5 del Regolamento del Cds, è previsto:  
*"Nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di invalidità della persona interessata, il sindaco può, con propria ordinanza, assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del "contrassegno invalidi" del soggetto autorizzato ad usufruirne ( fig. II.79/a) Tale agevolazione può essere concessa nelle zone ad alta densità di traffico, dietro specifica richiesta da parte del detentore del "contrassegno invalidi". Questi deve, di norma, essere abilitato alla guida e deve disporre di un autoveicolo".*

Il Comune di Cesena non ha mai istituito il posto auto invalidi **PERSONALE**. Si valuterà, consultando anche la "Consulta permanente per l'abbattimento delle barriere architettoniche" recentemente istituita, se procedere anche in tale direzione, magari per agevolare in particolare le persone in carrozzina.



Infine alcuni chiarimenti sulle ulteriori ampie possibilità di circolazione e sosta previste dal citato DPR, 24 luglio 1996, n. 503, che all'art. 11 (*Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone disabili*) recita:

*"1. Alle persone detentrici del contrassegno di cui all'art. 12 viene consentita, dalle autorità competenti la **circolazione e la sosta del veicolo al loro specifico servizio, purché** ciò non costituisca grave intralcio al traffico, nel caso di sospensione o limitazione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, **ovvero quando siano stati stabiliti obblighi o divieti di carattere permanente o temporaneo, oppure quando sia stata vietata o limitata la sosta.***

*2. Le facilitazioni possono essere subordinate alla osservanza di eventuali motivate condizioni e cautele.*

*3. La **circolazione e la sosta sono consentite nelle «zone a traffico limitato» e «nelle aree pedonali urbane»**, così come definite dall'art. 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, **qualora è autorizzato l'accesso anche ad una sola categoria di veicoli per l'espletamento di servizi di trasporto di pubblica utilità.***

*4. Per i **percorsi preferenziali o le corsie preferenziali riservati oltre che ai mezzi di trasporto pubblico collettivo anche ai taxi**, la circolazione deve intendersi consentita anche ai veicoli al servizio di persone invalide detentrici dello speciale contrassegno di cui all'art. 12".*

Questa norma consente ampie possibilità di circolazione e sosta alle persone con contrassegno invalidi, ma è utile chiarire che anche a loro è **SEMPRE VIETATO**:

- ▷ circolare nelle AREE PEDONALI senza deroghe per altri veicoli a motore
- ▷ circolare nelle CORSIE BUS se NON sono ammesse altre categorie di veicoli a motore (in particolare i taxi)
- ▷ sostare dove è stata specificatamente vietata o limitata la SOSTA.

Concludendo in merito alla **"sosta riservata alle PERSONE INVALIDE"**, con il presente **"Piano ..."** si confermano i criteri ed in provvedimenti indicati ovvero in continuità con quanto precedentemente adottato.





## Il nuovo servizio del "BOLLINO ROSA" per le donne in stato di gravidanza

Con la recente delibera di Giunta n. 185 del 15/06/2010 è stato istituito il cosiddetto "BOLLINO ROSA" che vuole facilitare la sosta per le persone in stato di gravidanza perché consente a chi lo espone di sostare in deroga al disco orario e al pagamento rispettivamente nei parcheggi a disco orario o a pagamento.

Infatti, riconoscendo che le donne in stato di gravidanza possono avere delle difficoltà motorie nel periodo di gestazione e anche nei primi mesi dopo il parto, si è ritenuto opportuno agevolare la loro sosta in tutto il territorio comunale nelle modalità suddette.

Il contrassegno, della durata di nove mesi dal momento del rilascio, potrà essere richiesto dalle donne in stato di gravidanza che risiedono nel Comune di Cesena e ha validità solo nel territorio comunale cesenate.

Di fatto il "BOLLINO ROSA" ha la stessa funzione ed utilità del contrassegno invalidi (unica sostanziale differenza la validità limitata al Comune di Cesena), e quindi sono state indicate le stesse modalità di gestione, controllo ed eventuale contestazione di abuso, previste per il citato contrassegno invalidi.

Il "BOLLINO ROSA" sarà rilasciato a partire dal prossimo mese di agosto/settembre 2010.





## La sosta per funzioni: 6 – riservata ai SERVIZI PUBBLICI



I parcheggi per la sosta riservata ai “SERVIZI PUBBLICI” sono previsti dal Codice della Strada, all’art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

**“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:**

...

**d) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso ...”**

In questo articolo preme evidenziare l’indicazione di “... **limitati** ...” e di come siano individuati puntualmente le categorie di veicoli per i quali è possibile RISERVARE dei posti auto.

Altri tipologia di spazi riservati non solo possibili, come indicato anche nella datata “**Circolare Ministero dei lavori pubblici 28/9/1981, n. 1525**”, dove, tra l’altro, è indicato:

*“La Corte di Cassazione ha osservato che, in linea di diritto, il Sindaco ha la facoltà di concedere eccezioni al divieto di sosta anche ad altre categorie di veicoli che non rientrino nelle 4 fattispecie indicate dal citato art. 59.*

*Ma per giustificare queste concessioni di carattere eccezionale è necessaria la coesistenza delle seguenti condizioni:*

- *Carattere preminente di interesse pubblico dell'ordinanza, che configuri il chiaro soddisfacimento di un pubblico interesse, che deve trovare corrispondenza in una situazione obiettiva. In altri termini, si deve trattare di un interesse collettivo riferibile ad un bisogno effettivamente sentito dalla collettività, ritenuto con ciò escluso ogni caso di sosta per la privata utilità o comodità delle persone od impiegati e funzionari locali e non per l'immediato e diretto esercizio delle attività di pubblico interesse, cioè del "pubblico" che accede agli uffici.*
- *Esistenza di una correlazione logica fra il fine da perseguire ed il provvedimento adottato”.*

In merito alla “**sosta riservata per SERVIZI PUBBLICI**”, con il presente “**Piano ...**” si confermano i criteri ed in provvedimenti indicati.



## La sosta per funzioni: 7 – riservata ai RESIDENTI



I parcheggi per la sosta riservata ai “RESIDENTI” sono previsti dal Codice della Strada, all’art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

**“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:**

**””**

**“11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 (aree pedonali, zone a traffico limitato e zone a rilevanza urbanistica ndr) e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso”.**

In conformità di questo articolo il Comune di Cesena ha istituito, con **delibera di Giunta n. 018 del 11/11/997** (e successive modifiche), le ZONE a TRAFFICO LIMITATO (ZTL) dove gran parte dei posti auto sono stati riservati esclusivamente alla sosta dei RESIDENTI (privi di proprio garage o posto auto), muniti di apposito contrassegno oneroso specificatamente regolamentato dalla “Disciplina di gestione delle ZTL-ZRU” allegata alla suddetta delibera.

Inoltre, con la stessa delibera, sono state istituite le ZONE a RILEVANZA URBANISTICA (ZRU), ampliate con successive delibere, dove i RESIDENTI (privi di proprio garage o posto auto), possono richiedere apposito contrassegno per sostare gratuitamente nei parcheggi a pagamento. Dal 1998 anche i contrassegni ZRU hanno un limitato onere tra i 10 e 52 euro anno.

In merito alla “**sosta riservata ai RESIDENTI**”, con il presente “**Piano ...**” si confermano i criteri ed in provvedimenti che sono stati assunti da specifiche delibere di Giunta.

Questa specifica e complessa disciplina della sosta riservata o agevolata per i residenti è infatti gestita da apposita disciplina che rientra nel “Piano di gestione della ZTL e ZRU” di cui è in previsione un aggiornamento a fine 2010 anche in funzione del possibile controllo elettronico degli accessi alla ZTL.



## La sosta per funzioni: 8 - MOTO e 9 – BICI (velocipedi)



Per la sosta delle **MOTO** e delle **BICI** non sono previste specifiche norme nel CdS, se non quella generica dell'art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

***“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:***

***...***

***è) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli”.***

Considerato con il termine VEICOLO il Codice della Strada indica tutte le tipologie di veicoli, dalla bicicletta, alla moto, all'auto, all'autocarro, al bus, ecc., ciò significa che **anche per le MOTO e le BICI occorre stabilire - con ORDINANZA – le aree dove istituire la sosta**, non fosse altro per farla rispettare agli altri veicoli e utenti.

In merito però non esiste indicazione sulla dimensione degli stalli per le moto e per le strutture delle bici. Invece, con apposita segnaletica verticale è possibile delimitare questi spazi (e contravvenzionare chi li occupa irregolarmente).

In questi ultimi anni è fortemente aumentato l'uso quotidiano delle bici e soprattutto delle moto, per cui è indispensabile individuare delle proprie aree di sosta pena un diffuso caos con invasione di marciapiedi, porticati, aree pubbliche, giardini, ecc..

Il Comune di Cesena ha dato l'avvio alla soluzione di questa **DOMANDA di SOSTA** e con **delibera di Giunta. n. 71 del 17/03/2006** del ha indicato linee di indirizzo e gestione che in parte si riassumano e si ampliano con il presente “Piano ...”:

- ▷ SOSTA DIFFUSA per MOTO e BICI in ogni strada e luogo dove si riscontra presenza di tali veicoli
- ▷ sosta per MOTO e BICI nelle zone con servizi, attività pubbliche e private, scuole, centri ricreativi, giardini pubblici, parrocchie, ecc.
- ▷ sosta per MOTO e BICI nelle NUOVE URBANIZZAZIONI MISTE
- ▷ sosta per BICI con PENSILINE dove è possibile.

In merito alla “**sosta per MOTO e BICI**”, con il presente “**Piano ...**” si confermano gli obiettivi, i criteri ed in provvedimenti sopra indicati e di incentivare questa tipologia di sosta.



## La sosta per funzioni: 10 - AUTOCARRI



Per la degli **AUTOCARRI** non sono previste specifiche norme nel Codice della Strada, se non quella generica dell'art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

***“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:***

***...***

***e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli”.***

Considerato con il termine VEICOLO il Codice della Strada indica tutte le tipologie di veicoli, compreso l'autocarro, significa che anche per questi autoveicoli occorre stabilire - con ORDINANZA - le aree dove istituire la sosta, non fosse altro che per assicurargli spazi adeguati e rispettati.

Nel decreto ministeriale del novembre 2001 sulle *“Norme per la progettazione delle nuove strade”* dove sono indicate le dimensioni dei parcheggi e dei singoli posti auto, non c'è alcun riferimento per gli spazi di sosta degli autocarri.

Per la sosta degli autocarri ci sono, di norma, due problemi:

- ▷ SOSTA BREVE nelle AREE di CARICO-SCARICO (in diverse strade e aree urbane)
- ▷ SOSTA LUNGA nelle zone industriali e artigianali.

Per il primo caso la risposta è nell'istituzione delle AREE di CARICO-SCARICO come indicate nel precedente paragrafo.

Preme rilevare che nelle AREE RESIDENZIALI si vuole VIETARE la SOSTA PERMANENTE degli AUTOCARRI, e nel caso in cui le aree di carico-scarico sia utilizzate permanentemente nelle ore serali e festivi da *“autocarri pesanti”*, si potrà limitare l'uso improprio di questo parcheggio interno ad una zona residenziale.



Invece, nelle zone industriali o artigianali è normale avere richiesta di sosta permanente per gli AUTOCARRI e offrire adeguati spazi di sosta.

La soluzione può essere difficile nelle "vecchie" aree artigianali che quasi mai sono state realizzate con questi specifici parcheggi, e dove negli attuali limitati delle sedi stradali non ci sono le dimensioni per i grandi parcheggi degli AUTOTRENI e, soprattutto, per le corsie di manovre di ingresso ed uscita dagli stalli.

Comunque, recentemente, si è riusciti a rimediare adeguati parcheggi per autocarri nella pur *datata* zona artigianale di TORRE del MORO, mentre nelle recente zona produttiva dell'ARRIGONI i posti sosta per gli autocarri sono stati predisposti già in fase progettuale.

Di massima con il presente "Piano della sosta nel territorio comunale", si indicano le seguenti linee e criteri di pianificazione, progettazione e gestione dei PARCHEGGI degli AUTOCARRI nelle ZONE PRODUTTIVE:

- ▷ "Piani della sicurezza stradale nelle ZONE PRODUTTIVE"  
(riqualificazione complessiva della circolazione e della sosta con il metodo di partecipazione e di progettazione dei piani di quartiere)
- ▷ VERIFICARE la fattibilità di specifici STALLI modificando, se necessario, anche il sistema di circolazione
- ▷ Parcheggi per AUTOCARRI nelle NUOVE zone produttive.



## La sosta per funzioni: 11 – riservata agli AUTOCARAVAN



I parcheggi per la sosta riservata agli **AUTOCARAVAN** sono previsti dal Codice della Strada, all'art. 7 (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*):

***“Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:***

***...  
h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185***

In merito alla SOSTA degli AUTOCARAVAN il Ministero dei Trasporti con la Direttiva dell'ottobre/200 e con la Circolare prot. 0059453 del 20/06/2007 sulle ***“Illegittime le ordinanze di installazione all'ingresso dei parcheggi di sbarre ad altezza ridotta per impedire la sosta ai Camper”***, rileva l'illegittimità delle ordinanze che limitano la sosta degli autocaravan con divieti o addirittura con sbarre limitative di altezze.

Il Comune non ha adottato specifici provvedimenti di divieti per gli autocaravan, e il divieto diventa automatico nei parcheggi con i posti auto segnati a terra se le dimensioni di tale veicolo sono maggiori di quello di un regolare posto auto (medesima valutazione fatta per quanto riguarda gli autocarri).

Altresì, non ritiene opportuno ampliare la dimensione degli spazi di sosta per consentire il corretto parcheggio degli autocaravan in quanto non è possibile determinare una collocazione di eventuali “posti autocaravan” nelle aree dove se ne determina la domanda, né è possibile ampliare genericamente tutti gli stalli di sosta (perdendo numerosi posti auto) per una domanda fortemente settoriale, specifica e non di quotidiana utilità.

Inoltre non è possibile intervenire a soddisfare singole richieste di posti riservati agli autocaravan perché si determinerebbe un “vantaggio privato” non motivato a discapito dell'interesse collettivo alla sosta, né ampliare gli stalli di sosta solo in singole strade dove qualche residente ha un uso un autocaravan perché lo stesso spazio potrebbe essere utilizzato da qualsiasi altro veicoli e quindi si sarebbe attuato una difficile modifica dimensioni ad alcuni stalli di sosta senza avere certezza della loro funzione e scopo.

In conclusione, la linea di indirizzo non è quella di penalizzare la sosta degli autocaravan, ma neppure di diffondere posti a loro dedicati. Si valuterà l'opportunità di predisporre alcuni posti di sosta (non di campeggio) per gli autocaravan nella zona dell'ippodromo dove è già presente un efficiente servizio di scarico liquami e rifornimento acqua potabile per tali veicoli.



## La sosta per funzioni: 12 – DIVIETO di SOSTA e di FERMATA



Il "sistema della sosta" oltre che essere regolato dalla corretta organizzazione dei parcheggi e dei singoli posti, si regola anche con una precisa istituzione e indicazione dei **DIVIETI di SOSTA (e di FERMATA)**.

In primo luogo (come già indicato nel paragrafo sui "parcheggi liberi") la corretta organizzazione dei parcheggi con l'individuazione dei singoli posti auto è automaticamente una chiara istituzione dei divieti di sosta per quanto indicato nel già citato art. 351 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada:

**"2. Nelle zone di sosta nelle quali siano delimitati, mediante segnaletica orizzontale, gli spazi destinati a ciascun veicolo, i conducenti sono tenuti a sistemare il proprio veicolo entro lo spazio ad esso destinato, senza invadere gli spazi contigui".**

Il sistema della sosta è gestito con efficienza, chiarezza, corretto comportamento degli utenti e facile controllo degli agenti quando:

- ▷ PROGETTO e DISEGNO degli spazi e delle regole della sosta in ogni singola strada
- ▷ SEGNALETICA ORIZZONTALE per SINGOLO POSTO SOSTA
- ▷ CHIARA SEGNALETICA VERTICALE per ogni funzione della sosta (vedere specifico paragrafo).

In merito ai **DIVIETI di SOSTA**, di massima si ritiene opportuno:

- ▷ segnalare il divieto di sosta con la RIGA CONTINUA SUL MARGINE DESTRO della carreggiata (installazione di minor segnali verticali)
- ▷ segnali verticali solo per divieti di sosta 0-24 con rimozione o divieti di fermata (nei casi motivati con specifica ordinanza e possibilmente da specifico progetto).

Infine, il **DIVIETO di FERMATA** che è sempre un divieto di 24 ore e che prevede sempre la rimozione. Come indicato anche dal Ministero nella direttiva dell'ottobre del 2000, il DIVIETO di FERMATA deve essere istituito nei casi motivati di reale necessità e sicurezza perché tale divieto NON consente neppure la semplice fermata per far scendere o salire un passeggero.





## II PROGETTO: la **SOSTA** per **TIPOLOGIA** di **UTENTI** nei quartieri residenziali con servizi e attività



Le **FUNZIONI** della **SOSTA** come illustrate nelle precedenti pagine oltre che essere organizzate e quantificate per ogni singola categoria di veicoli (auto, moto, bici, autocarri) e servizio (carico-scarico, persone invalide, disco orario, pagamento), devono rispondere anche alle diverse e forse più complesse domande di sosta dei tre **PRINCIPALI UTENTI** delle cosiddette **AREE URBANE MISTE (residenziali con servizi e attività)**:

- ▷ **RESIDENTI** (sosta permanente)
- ▷ **PENDOLARI** (sosta lunga)
- ▷ **CLIENTI** (sosta breve).

Come illustrato nelle pagine precedenti, questo rapporto è numericamente molto complesso nel **CENTRO CITTADINO** (vedere apposito paragrafo) ma, anche se molto più limitato, deve essere organizzato e gestito in tutti i **QUARTIERI RESIDENZIALI con SERVIZI E ATTIVITÀ COMMERCIALI**.

Solitamente la situazione (negative nei quartieri e frazioni) è la seguente:

- ▶ i **RESIDENTI** lamentano limitati parcheggi e/o sosta irregolare nei "vecchi quartieri"
- ▶ i **PENDOLARI** non chiedono e non necessitano di una specifica offerta di sosta
- ▶ i **CLIENTI** possono non trovare posti liberi di sosta breve e ricorrono alla veloce sosta irregolare

Questo diffuso stato della sosta nelle periferie e nei "centri delle frazioni", è stato in parte già risolto soprattutto organizzando la **sosta regolare dei posti auto** (diritti e divieti di sosta e di controllo certi) e con una **quota di posti a disco orario** per garantire la sosta dei **CLIENTI**.

Quindi, di massima nella periferia urbana e nei centri abitati delle frazioni in genere si interviene in modo semplice con;

- ▶ **POSTI AUTO a DISCO ORARIO** in proporzione al numero di attività e potenziali clienti:
- ▶ **POSTI MOTO** eventuali e limitati.

Altre tematiche e soluzioni per regolarizzare la sosta per queste tre domande di utenti sono indicate nei specifici capitoli della sosta nelle diverse aree urbane.





## La SOSTA per AREE URBANE



Dopo aver analizzato le tematiche della sosta per FUNZIONI (libera, pagamento, carico-scarico, ecc.), e per TIPOLOGIA di UTENTI (residenti, lavoratori e clienti), **PROGETTIAMO** la sosta assemblando tutte queste singole DOMANDE/OFFERTA di SOSTA nei principali LUOGHI della rete stradale, del tessuto urbano e delle attività della città, già studiati nel capitolo dell'analisi e dati.

L'obiettivo è di uniformare le linee di indirizzo, le strategie gestionali, l'organizzazione dei parcheggi, le norme sulla sosta e l'informazione della segnaletica stradale affinché ci sia una omogeneità di servizio, di regole, di comportamenti e di immagini nelle zone urbane simili che, come già detto, si riassumono in cinque aree:

- 1 - AREE URBANE RESIDENZIALI ESISTENTI
  - 2 - AREE URBANE PRODUTTIVE e COMMERCIALI ESISTENTI
  - 3 - NUOVE LOTTIZZAZIONI (residenziali e produttive)
  - 4 - CENTRO URBANO (area compresa tra linea ferroviaria a nord, fiume Savio, a ovest, cimitero urbano a sud, ospedale e stadio a est)
  - 5 - CENTRO STORICO (area all'interno delle mura storiche)
- CENTRO CITTADINO (centro urbano + centro storico).

Considerato quanto indicato nell'analisi di queste cinque aree, nelle pagine successive sono indicate le principali scelte progettuali della pianificazione, progettazione e gestione della sosta.



## II PROGETTO nelle (1) ESISTENTI aree urbane residenziali



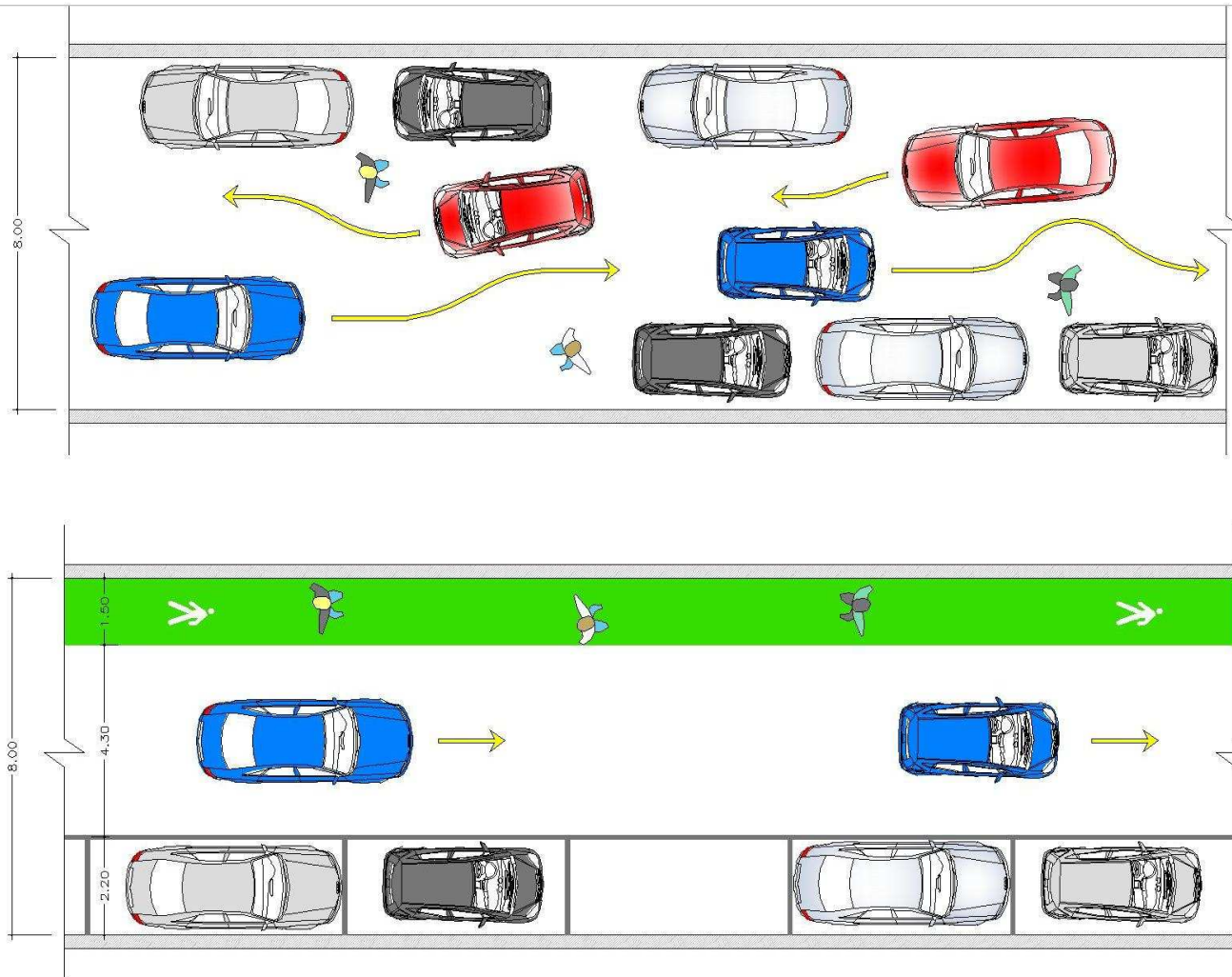
Ricordando che per AREE URBANE RESIDENZIALI ESISTENTI si fa riferimento a quelle della prima periferia e dei centri abitati delle frazioni, per quanto indicato nell'analisi, il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" indica il seguente metodo, strategia e attuazione stessa del "Piano ... " :

- ▶ **RIORGANIZZARE e REGOLARIZZARE le SEDI STRADALI**  
(Piani della sicurezza stradale nei quartieri)
- ▶ **SEGNALARE i SINGOLI POSTI SOSTA a TERRA**
- ▶ **ORGANIZZARE l'OFFERTA della SOSTA**  
per tipologia di funzione e domanda di parcheggio analizzati nel quartiere
- ▶ **SEGNALI di SOSTA VERTICALI chiari e corretti**
- ▶ **SOSTA BREVE a D.O. in presenza di servizi e attività commerciali**
- ▶ **SOSTA MOTO e BICI in presenza di servizi e attività commerciali**
- ▶ **PROGETTO CONDIVISO con residenti e operatori che auto tutelano la qualità, l'efficienza e rispetto del sistema della sosta**
- ▶ **CONTROLLO SISTEMATICO della NUOVA MOBILITA', e della SOSTA CONSENTITA e VIETATA.**

Nella pagina successiva un semplice esempio di come possono essere riqualificata alcune strade tipo che caratterizzano i "vecchi quartiere".

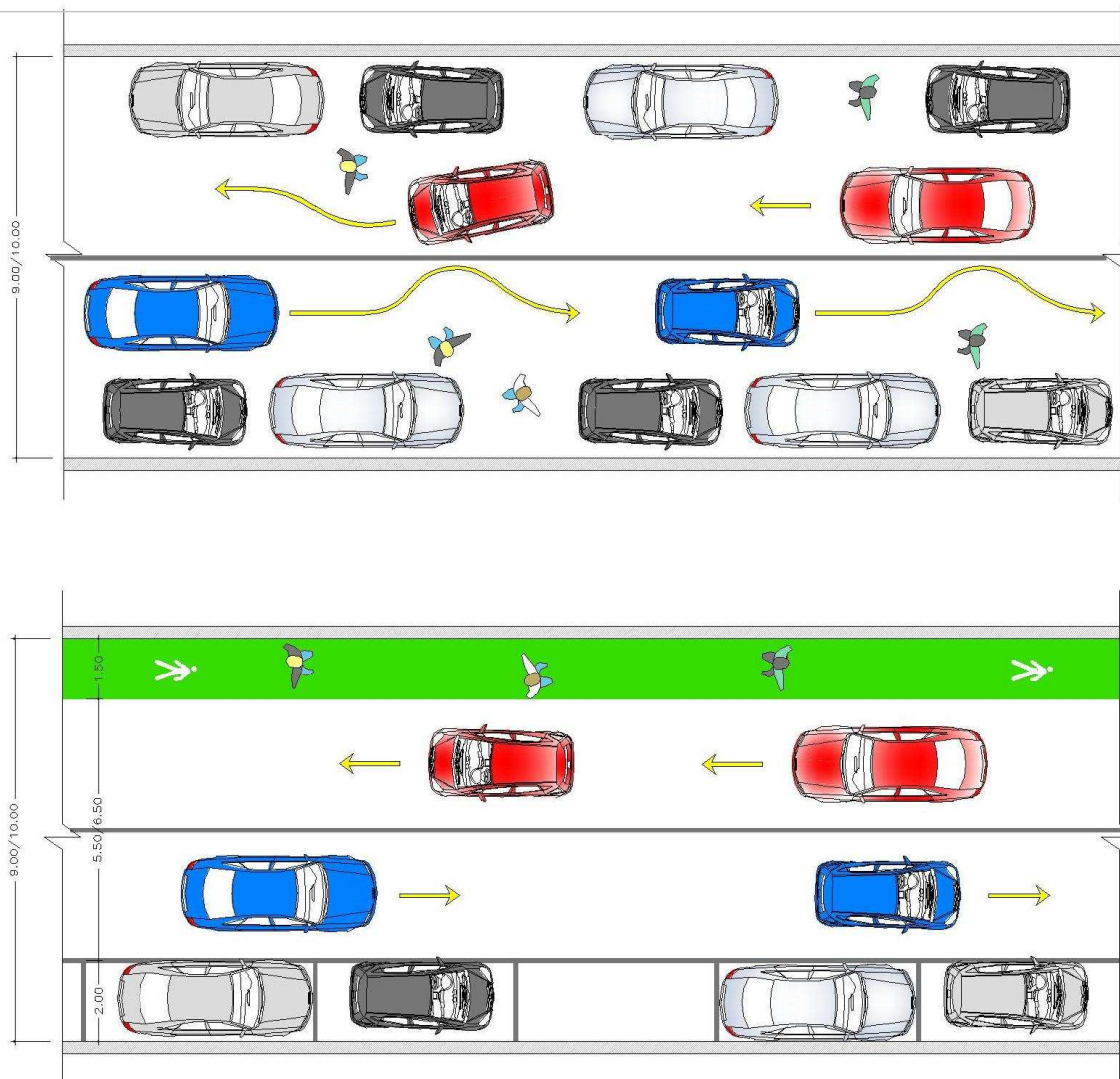


Esempi di riordino della SOSTA nelle "vecchie" strade dei quartieri e frazioni  
(primo disegno STRADA e SOSTA ERRATA, secondo disegno STRADA e SOSTA CORRETTA)





Esempi di riordino della SOSTA nelle "vecchie" strade dei quartieri e frazioni  
(primo disegno STRADA e SOSTA ERRATA, secondo disegno STRADA e SOSTA CORRETTA)





## II PROGETTO nelle (2) ESISTENTI aree produttive/commerciali



Come illustrato nell'analisi, anche nelle ESISTENTI AREE PRODUTTIVE e soprattutto nelle AREE COMMERCIALI c'è una richiesta di REGOLARIZZARE le funzioni e spazi della sosta perché, soprattutto nelle aree più datate, la "sosta arbitraria" penalizza alcuni utenti e può creare alcune situazioni di maggiore pericolo (in particolare la sosta e manovra degli autocarri).

Inoltre anche nelle zona produttive, ci sono spesso attività commerciali che hanno un maggiore rapporto con la clientela diffusa.

In merito a queste aree e per quanto indicato nell'analisi, il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" indica il seguente metodo, strategia e attuazione stessa del "Piano ... " :

- ▶ RIORGANIZZARE e REGOLARIZZARE le SEDI STRADALI  
(Piani della sicurezza stradale nelle zona produttive e commerciali)
- ▶ SEGNALARE i SINGOLI POSTI SOSTA a TERRA
- ▶ INDIVIDUARE AREE di SOSTA per AUTOCARRI  
(dove è possibile e sicura la manovra di parcheggio)
- ▶ SEGNALI di SOSTA VERTICALI chiari e corretti
- ▶ SOSTA BREVE a D.O. in presenza di attività commerciali
- ▶ PROGETTO CONDIVISO con gli operatori.

Le più recenti aree produttive e/o commerciali sono state progettate e realizzate con i suddetti criteri di maggiore attenzione all'organizzazione differenziata degli spazi di sosta.



## II PROGETTO nelle (3) NUOVE aree residenziali, produttive e commerciali



Nelle **NUOVE AREE URBANE RESIDENZIALI** solitamente c'è un'adeguata offerta di posti auto, ma occorre perfezionare la differenziazione dei parcheggi nel caso di **ZONA MISTA** e in base alle quantità delle attività ed utenti presenti.

In particolare ci deve essere una specifica attenzione alla domanda di sosta breve (per i clienti dei servizi e delle attività commerciali), di sosta per le moto e le bici, e, per quanto indicato nell'analisi, il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" indica:

► **ORGANIZZARE l'OFFERTA della SOSTA**

per tipologia di funzione e domanda analizzata dal progetto dell'area

- **SOSTA BREVE a D.O.** in presenza di servizi e attività commerciali
- **SOSTA MOTO e BICI** in presenza di servizi e attività commerciali
- **SOSTA per PERSONE INVALIDE** di fronte a servizi e attività commerciali
- **AREE di CARICO-SCARICO MERCI** di fronte a servizi e attività commerciali

Questa differenziazione degli spazi della sosta deve essere già individuata nel **PROGETTO** con un attento studio delle possibili diverse domande di parcheggi.

Invece nelle **NUOVE URBANIZZAZIONI COMMERCIALI** si chiede di verificare la domanda/offerta di:

- **SOSTA per MOTO e BICI**
- **SOSTA a DISCO ORARIO** in adeguata proporzione.

Infine, nelle **NUOVE URBANIZZAZIONI PRODUTTIVE** si chiede di verificare l'esigenza di:

- **SOSTA e SPAZI di MANOVRA adeguati per gli AUTOCARRI.**





## II PROGETTO nel (4) CENTRO URBANO



Nelle pagine dell'analisi sullo stato della sosta (e della mobilità) nel CENTRO URBANO sono stati analizzati i dati dell'articolato rapporto tra la domanda e offerta della sosta e per le tre diverse tipologie di utenti e di come si è evoluta nel tempo con i progressivi interventi di nuovi parcheggi, ampliamento della sosta a pagamento, istituzione delle zone a traffico limitato, ecc., ecc., a cui si rimanda per le motivazioni delle scelte progettuali indicate in queste pagine.

Come brevissimo riassunto si riportano solo i principali obiettivi generale, della SOSTA nel CENTRO CITTADINO:

- 1 - FAVORIRE la "SOSTA BREVE"
- 2 - INDIRIZZARE la "SOSTA LUNGA" nelle aree più esterne  
e nei PARCHEGGI DI SCAMBIO
- 3 - MIGLIORARE l'ACCESSIBILITA' al centro cittadino
- 4 - RIDURRE i TEMPI di RICERCA del PARCHEGGIO

I provvedimenti di questo progetto si attuano in contemporanea con il completamento e apertura di due nuovi parcheggi in struttura con sosta a pagamento (operativamente aperti dal prossimo 28 giugno 2010) denominati

- ▷ **IV NOVEMBRE** (all'angolo tra Via IV Novembre e Via IX Febbraio)  
con 260 posti auto a tariffa 0,60/ora e 2,40 giorno  
e 1,10/ora nei giorni mercatali
- ▷ **SANGUINETTI** (in Piazza Sanguinetti)  
con 79 posti auto a tariffa 0,60/ora e 1,50/giorno.



Le scelte progettuali per raggiungere gli obiettivi indicati e approvati con il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" sono:

▷ **ZONA a RILEVANZA URBANISTA (ZRU) più "ZONA A"**  
(di cui al vigente PRG per la parte del centro storico entro le mura ): **Tavola n. 1**

La ZONA a RILEVANZA URBANISTICA (più "ZONA A" del CENTRO STORICO) indicata nell'allagata TAVOLA 1, è pressoché simile a quella già approvata con la delibera n. 77/2007, e riconferma in particolare i limiti fisici e funzionali del territorio: la linea ferroviaria a nord, il fiume Savio a ovest, il cimitero urbano a sud e l'ospedale Bufalini e lo stadio a est.

La motivazione del perimetro del ZRU è stata motivata nel capitolo dell'ANALISI, ed il perimetro individuato con il presente "Piano ..." deve essere monitorato per gli effetti della sosta in quanto l'ampliamento e l'aggiornamento dei parcheggi a pagamento potrà modificare la distribuzione della sosta con auto che potranno spostarsi ai limiti della stessa ZRU e, in alcuni casi, anche nelle strade esterne dove la sosta gratuita potrebbe indurre a questa scelta (da parte dei pendolari lavoratori) considerando che per molti il luogo del proprio lavoro è comunque a distanza pedonale.

Questo possibile e prevedibile spostamento di quote delle auto in "sosta lunga" può creare problemi di parcheggio nelle strade interessate sia per i residenti sia per la sicurezza (sosta irregolare in strade al momento non sufficientemente regolate e controllate)

Come già detto il monitoraggio della sosta nel centro urbano-ZRU (in particolare zona Osservanza, zona Monte, zona Fiorita, zona Cavalcavia senza prevalente sosta a pagamento) e in alcune aree limitrofe solo con sosta libera (soprattutto zona Oltresavio di Via Cattolica e Via ex Tiro a Segno) potrà consentire di verificare le eventuali criticità, di riorganizzare la sosta, di ampliare la ZRU.

Infatti nella suddetta ZRU la sosta a pagamento non occupa l'intera offerta dei posti auto disponibili, ma una quota prossima al 50% (vedere tabella alla pagina 97), anche se le zone più prossime al centro storico sono quasi interamente a pagamento e, quindi, soggetti alla "migrazione della sosta" sopra descritta.





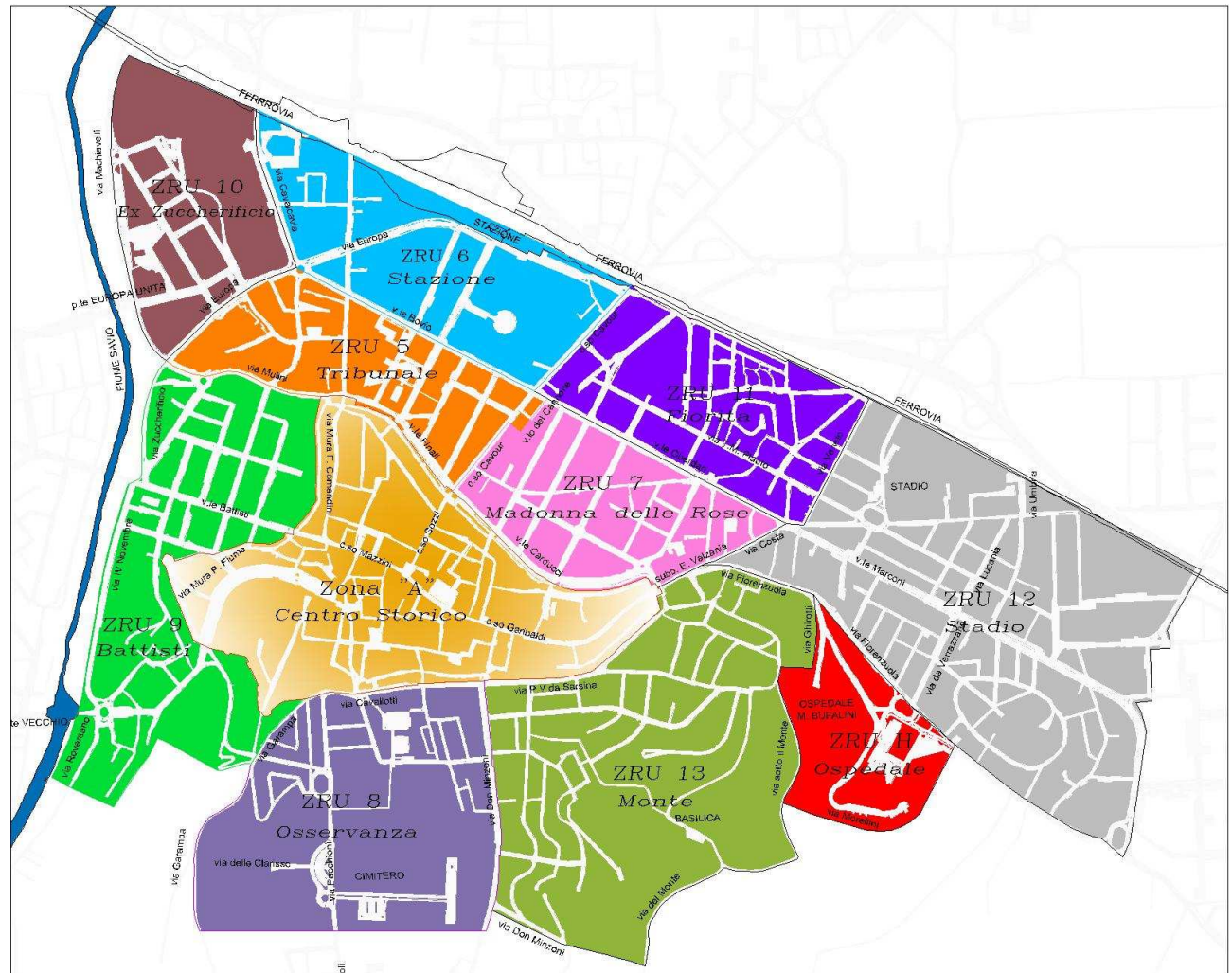
Planimetria dei perimetri della "ZONA A" (parte del centro storico del PRG vigente) e della ZONA a RILEVANZA URBANISTA (centro urbano) di cui all'art. 7, comma 8 e 9 del Codice della Strada (vedere Tavola 1 allegata).

La ZONA a RILEVANZA URBANISTA è stata suddivisa in diverse "sottozone" (ZONE 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14 e H, per motivi gestionali in merito al rilascio dei contrassegni ai residenti che non hanno garage o propri posti auto e possono sostare in deroga al pagamento esponendo tale contrassegno.

Questa deroga è consentita all'interno della propria area assegnata

Le modalità del rilascio di tali contrassegni è prevista dall'apposita "Disciplina di gestione delle ZTL-ZTU 2001" di cui alla delibera di Giunta n. 119/2001.

Nel presente "Piano ..." si conferma e approva la ZONA a RILEVANZA URBANISTICA e la suddivisione delle "sottozone" sopra indicate e come specificamente individuate nella Tavola 1, e con le strade di cui alla rispettive Tabelle.





Inoltre, sempre in merito al CENTRO CITTADINO (centro urbano ZRU + centro storico ZONA A) con il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" si approva la:

### ► **SOSTA a PAGAMENTO**

- ▷ **nelle STRADE, PIAZZA, e parcheggi in STRUTTURE**
- ▷ **con i POSTI, le TARIFFE, gli ORARI e le DEROGHE**

elencate nelle allegate **TABELLE** quale parte integrante della presente relazione illustrativa generale e piano (riferimento alle colonne della sosta a pagamento):

- ▷ **Tabella 4 - Posti sosta per singola strada e funzioni nel Centro Storico**
- ▷ **Tabella 5 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 5 – Tribunale**
- ▷ **Tabella 6 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 6 – Stazione**
- ▷ **Tabella 7 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 7 – Madonna delle Rose**
- ▷ **Tabella 8 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 8 - Osservanza**
- ▷ **Tabella 9 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 9 - Via Battisti**
- ▷ **Tabella 10 - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona 10 - Zuccherificio**
- ▷ **Tabella H - Posti sosta per singola strada e funzioni nella zona Ospedale**
- ▷ **Tabella N - Tariffe e orari nei parcheggi in struttura**

- **Tavola 8/4 - Particolare posi auto a pagamento nella zona Centro Storico**
- **Tavola 8/5 - Particolare posi auto a pagamento nella zona 5 - Tribunale**
- **Tavola 8/6 - Particolare posi auto a pagamento nella zona 6 - Stazione**
- **Tavola 8/7 - Particolare posi auto a pagamento nella zona 7 - Madonna delle Rose**
- **Tavola 8/8 - Particolare posi auto a pagamento nella zona 8 - Osservanza**
- **Tavola 8/9 - Particolare posi auto a pagamento nella zona 9 - Via Battisti.**

La sosta a pagamento è regolata e organizzata con:

- **TARIFFA ORARIA DIFFERENZIATA con la distanza dal centro**
- **TARIFFA ORARIA prevalentemente BASSA (74% dei posti auto).**



## Nota sui posti auto a pagamento nella **ZONA 10 – ZUCCHERIFICIO** e nei **PARCGHEGGI in STRUTTURA**

Nella ZONA 10 l'unico parcheggio a pagamento è quello in struttura denominato MACHIAVELLI, all'interno di un edificio (su un unico piano terra, con 188 posti auto).

Non si allega la planimetria del parcheggio in quanto lo stesso parcheggio in struttura è un'area unica dove l'organizzazione della CIRCOLAZIONE e della SOSTA sono state approvate dallo specifico progetto e regolare da precedente delibera e specifica ordinanza.

Considerato che lo stato e organizzazione del parcheggio Machiavelli non sono stati modificati, con la presente delibera del "Piano ..." e successiva ordinanza si conferma e approva l'intera destinazione del parcheggio con la SOSTA a PAGAMENTO e ciò non richiede altre specifiche individuazione della planimetria dell'area per la quale si fa riferimento ai precedenti atti non in contrasto con quanto disposto dal presente piano e delibera.

Lo stato immutato dei parcheggi in struttura è diverso dalla sosta su strada o piazze dove i posti auto devono di massima essere puntualmente individuati come indicato nelle precedenti TAVOLE.

Lo stesso dicasi, quindi, per gli altri parcheggi in struttura all'interno degli edifici o silos delle altre zone, dove per l'organizzazione della CIRCOLAZIONE e SOSTA si fa sempre riferimento ai specifici progetti e alle precedenti delibera e ordinanze (stato di fatto della struttura dei parcheggi immutata), mentre con il presente atto si conferma-regola il numero complessivo di posti auto, le tariffe, gli abbonamenti, gli orari e le deroghe.



## Posti auto a pagamento nel centro cittadino suddivisi tra quelli in struttura e quelli su strada e piazza

I parcheggi in struttura nel centro cittadino sono:

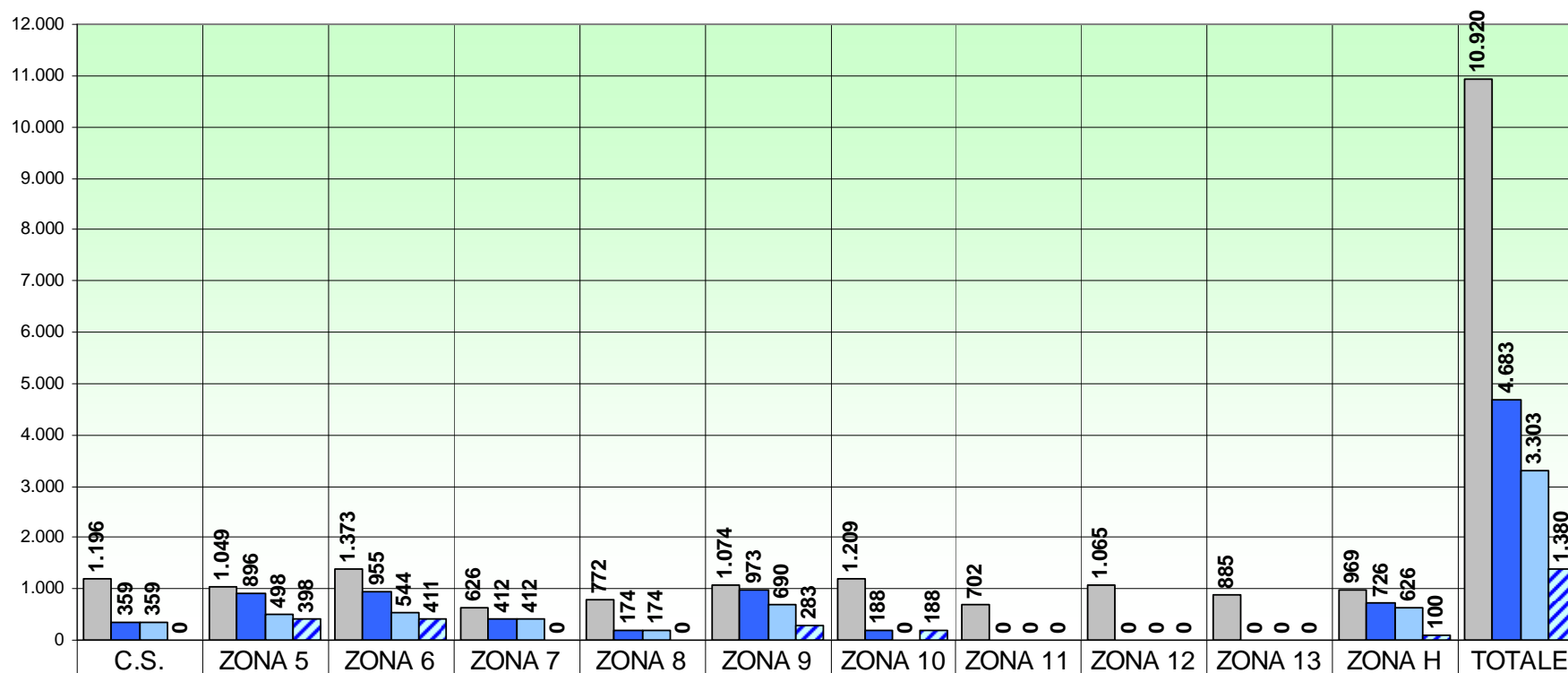
- SANGUINETTI 79 posti a pagamento
- MATTARELLA 268 posti a p.
- GASOMETRO 64 posti a p.
- FRANCHINI a silos 144 posti a p.
- FRANCHINI interrato 86 posti a p.
- BARRIERA 168 posti a p.
- VIA MARTIRI della LIBERTÀ 23 posti a p.
- IV NOVEMBRE 260 posti a p.
- MACHIAVELLI con 188 posti a p.

**Tab. 3 - POSTI AUTO a PAGAMENTO  
in STRUTTURA e su STRADA/PIAZZA per ZONA  
(Aggiornamento - Giugno 2010)**

ZONA	TOTALE POSTI AUTO (LIBERI + PAGAMENTO)	SOSTA A PAGAMENTO		
		TOTALE	SU STRADA O PIAZZA	IN STRUTTURA
C.S.	1.196	359	359	0
5	1.049	896	498	398
6	1.372	954	544	410
7	626	412	412	0
8	772	174	174	0
9	1.074	973	690	283
10	1.209	188	0	188
11	702	0	0	0
12	1.065	0	0	0
13	885	0	0	0
H	969	726	626	100
<b>TOT.</b>	<b>10.919</b>	<b>4.682</b>	<b>3.303</b>	<b>1.379</b>



**Graf.3 - TOTALE POSTI AUTO A PAGAMENTO IN STRUTTURA E IN STRADA/PIAZZA**



■ TOT Liberi+Pagamento	1.196	1.049	1.373	626	772	1.074	1.209	702	1.065	885	969	10.920
■ TOT Pagamento	359	896	955	412	174	973	188	0	0	0	726	4.683
■ Pagamento su strada	359	498	544	412	174	690	0	0	0	0	626	3.303
■ Pagamento in struttura	0	398	411	0	0	283	188	0	0	0	100	1.380



In particolare, il **NUOVO SISTEMA della SOSTA a PAGAMENTO** del "Piano ..." in oggetto individua i seguenti aggiornamenti e modifiche rispetto allo stato precedente:

- ▶ **AMPLIAMENTO della SOSTA a PAGAMENTO con tariffe orarie nella ZRU n. 9:**
  - ▷ Viale MAZZONI con 79 posti auto a 1,10 €/ora
  - ▷ Via LUGARESI (diverse area di sosta) per complessivi 48 posti auto a 0,60 €/ora
  - ▷ Vicolo S. MARTINO con 5 posti auto a 0,60 €/ora
- ▶ **MODIFICHE della tariffa ora/giorno in unica TARIFFA ORA (0,60 €/ora o 1,10 €/ora) in:**
  - ▷ maggior parte dei parcheggi zona 9
  - ▷ tutti i parcheggi della zona 8
  - ▷ maggior parte dei parcheggi zona 7
- ▶ **SOSTA GRATUITA in tutti i parcheggi a pagamento su strade e piazze**
  - ▷ dalle ore 12,30 alle ore 14,30 (vedere elenco dettagliato dei parcheggi nelle citate tabelle)

A seguito di questi provvedimenti e, in particolare, dell'ampliamento della sosta a pagamento e delle prevalenti tariffe orarie, si ha uno nuovo scenario della offerta della sosta a pagamento che favorisce la SOSTA BREVE, come documentato negli allegati grafici:

- ▶ **Tavola 3 - Le future aree e tariffe di sosta a pagamento nel centro cittadino**
- ▶ **Tabella 1 - Totale posti sosta per zona e funzioni nel centro cittadino**
- ▶ **Tabella 2 - Totale posti sosta a pagamento per zona e per tariffa.**





## I NUMERI della SOSTA nel CENTRO STORICO e nelle ZRU

Nella TABELLA a lato la NUOVA distribuzione della SOSTA nel CENTRO URBANO suddivisa nelle diverse ZONE del CENTRO CITTADINO, e per FUNZIONE del parcheggio.

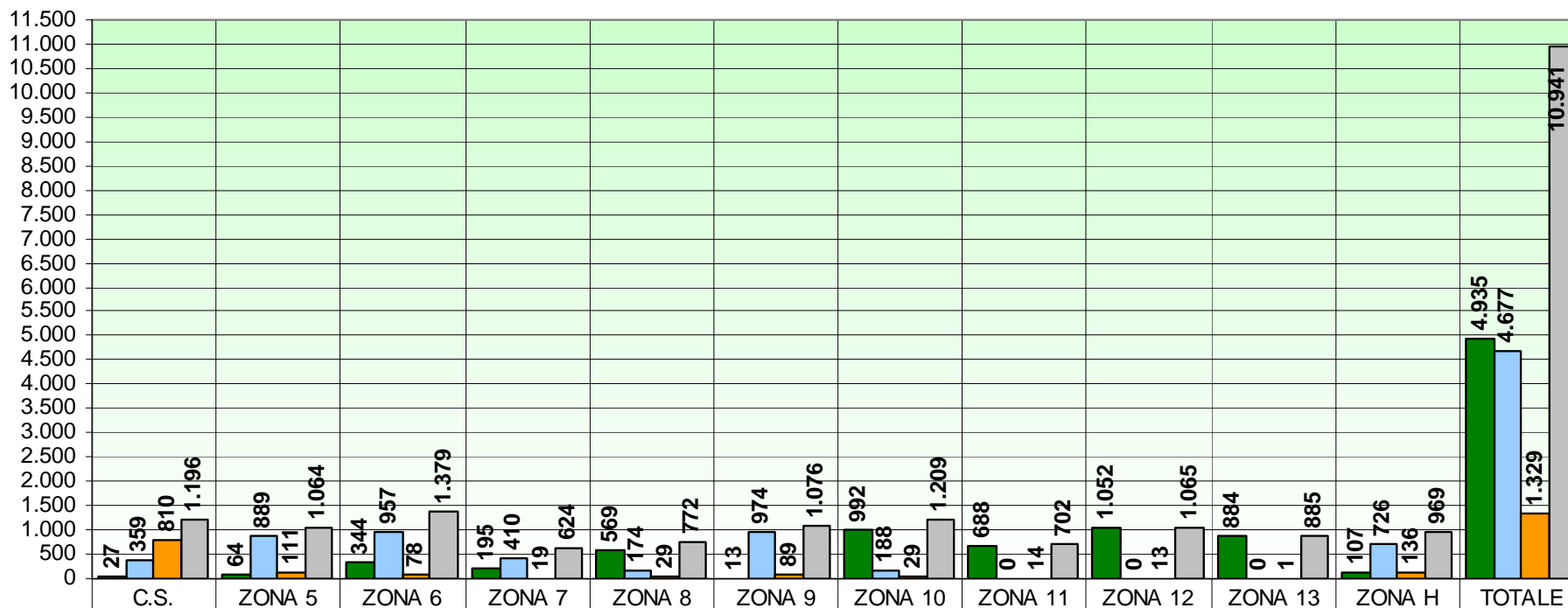
Nell'intero centro cittadino di piccole dimensioni (raggio inferiore al km), sono ancora prevalenti posti auto liberi, ma nell'area più prossima alle mura storiche prevalgono i parcheggi a pagamento per influenzare e migliorare anche le dinamiche sostenibili della mobilità.

**Tab. 1 - Totale dei posti auto e moto per zona e per funzioni nel centro cittadino**  
(Aggiornamento - Giugno 2010)

ZONE	LIBERI	D.O.	PAGA M.	C.S.	INV.	SERV.	RESID.	TOTALE	MOTO
CENTRO STORICO	0	27	359	108	75	27	600	<b>1.196</b>	230
ZONA 5 - TRIBUNALE	12	52	889	21	43	47	0	<b>1.064</b>	153
ZONA 6 - STAZIONE	288	56	957	6	44	15	13	<b>1.379</b>	70
ZONA 7 - MADONNA DELLE ROSE	176	19	410	6	13	0	0	<b>624</b>	76
ZONA 8 - OSSERVANZA	551	18	174	1	12	16	0	<b>772</b>	32
ZONA 9 - VIA BATTISTI	4	9	974	31	24	22	12	<b>1.076</b>	189
ZONA 10 - ZUCCHERIFICIO	884	108	188	2	27	0	0	<b>1.209</b>	5
ZONA 11 - CASALI	658	30	0	0	14	0	0	<b>702</b>	18
ZONA 12 - STADIO	1.019	33	0	0	13	0	0	<b>1.065</b>	5
ZONA 13 - MONTE	881	3	0	0	1	0	0	<b>885</b>	0
ZONA H - OSPEDALE BUFALINI	99	8	726	6	79	51	0	<b>969</b>	223
<b>TOTALE POSTI AUTO</b>	<b>4.572</b>	<b>363</b>	<b>4.677</b>	<b>181</b>	<b>345</b>	<b>178</b>	<b>625</b>	<b>10.941</b>	<b>1.001</b>



**Graf.1 - TOTALE POSTI AUTO PER ZONA E PER FUNZIONI DEL CENTRO CITTADINO**



■ Liberi+D.O.	27	64	344	195	569	13	992	688	1.052	884	107	4.935
■ Pagamento	359	889	957	410	174	974	188	0	0	0	726	4.677
■ CS+H+Serv.+Resid.	810	111	78	19	29	89	29	14	13	1	136	1.329
■ Totale	1.196	1.064	1.379	624	772	1.076	1.209	702	1.065	885	969	10.941





## I NUMERI della SOSTA a PAGAMENTO

Nella sottostante TABELLA la NUOVA distribuzione della SOSTA a PAGAMENTO per TARIFFE nelle diverse ZONE del CENTRO CITTADINO, suddivise per tariffe.

Nella pagina successiva il confronto del TOTALE dei posti auto a pagamento tra lo stato attuale e quello futuro.

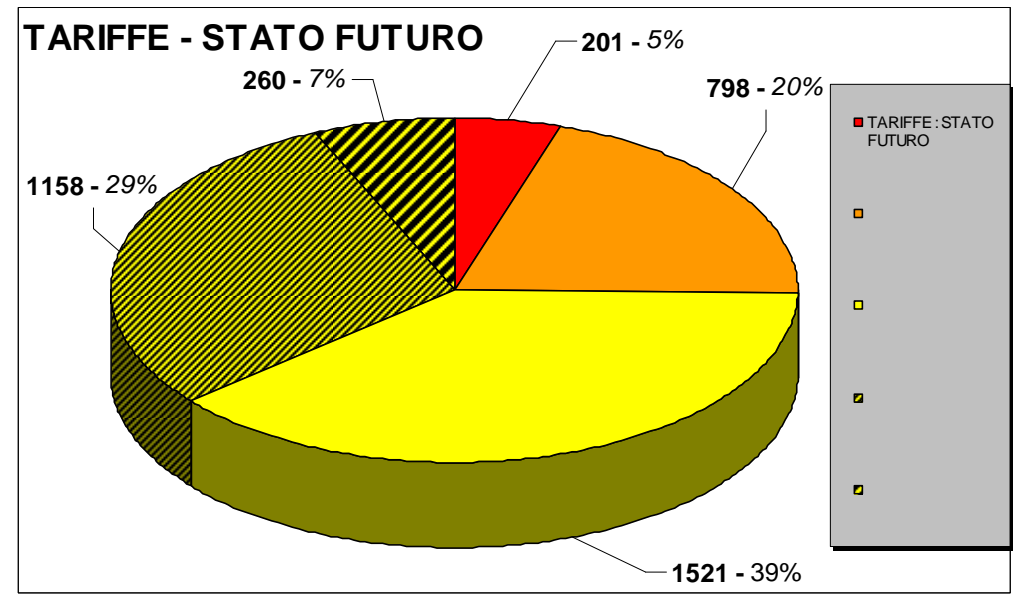
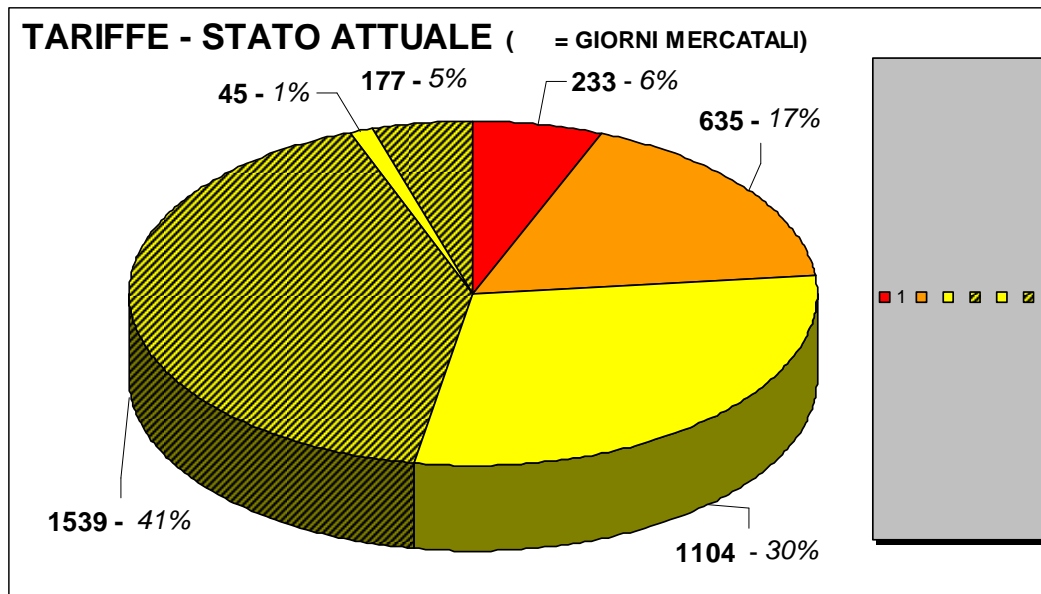
**Tab. 2.F - POSTI AUTO a PAGAMENTO per ZONA e per TARIFFA**

	TARIFFE : STATO FUTURO					TOTALE POSTI
tariffa oraria	1,60/h	1,10/h	0,60/h	0,60/h	0,60/h	
tariffa giornaliera	-	-	-	1,50/gg	2,40/gg	
C.S.	201	158	0	0	0	<b>359</b>
ZONA 5	0	287	530	72	0	<b>889</b>
ZONA 6	0	51	245	661	0	<b>957</b>
ZONA 7	0	34	252	124	0	<b>410</b>
ZONA 8	0	19	155	0	0	<b>174</b>
ZONA 9	0	249	339	113	260	<b>961</b>
ZONA 10	0	0	0	188	0	<b>188</b>
ZONA 11	0	0	0	0	0	<b>0</b>
ZONA 12	0	0	0	0	0	<b>0</b>
ZONA 13	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>201</b>	<b>798</b>	<b>1521</b>	<b>1158</b>	<b>260</b>	<b>3938</b>
<b>%</b>	<b>5,10%</b>	<b>20,26%</b>	<b>38,62%</b>	<b>29,41%</b>	<b>6,60%</b>	<b>100,00%</b>



## Il CONFRONTO sui NUMERI della SOSTA a PAGAMENTO

Il confronto del TOTALE dei posti auto a pagamento tra lo stato attuale e quello futuro. Si noti come i posti auto a TARIFFA ORARIA (tutte le tariffe) passino dagli attuali 59% ai futuri 71%, di cui in gran parte con la tariffa bassa di 0,60 €/ora.





## Le CONSEGUENZE dell'AMPLIAMENTO e TARIFFE ORARIE nella SOSTA a PAGAMENTO

Quali conseguenze si possono prevedere sulla redistribuzione della sosta, della mobilità e del comportamento degli utenti nel centro cittadino?

Come anticipato in parte alla pagina 94, di massima, sono state valutate le seguenti possibili trasformazioni in coerenza con gli stessi obiettivi preposti:

- 1 - ELEVATA DISPONIBILITA' di SOSTA BREVE**
- 2 - ANNULLATI o RIDOTTI i TEMPI di ATTESA per la SOSTA BREVE
- 3 - AUMENTO "CLIENTI" nella fascia oraria 12,30 – 14,30
- 4 - RIDUZIONE dell'USO dell'AUTO per chi LAVORA in CENTRO
- 5 - UTILIZZO dei PARCHEGGI di SCAMBIO per la SOSTA LUNGA** (utilizzo ulteriormente favorito dalla gratuita del bus come indicato nel "Piano della mobilità nell'ultimo chilometro" approvato con delibera di Giunta n. 165 del 01/06/10)
- 6 - MAGGIORE UTILIZZO dei PARCHEGGI con ABBONAMENTI (in particolare il Machiavelli)**
- 7 – SOSTA BREVE in zona Osservanza come risposta al futuro nuovo FORO ANNONARIO.**

Inoltre, questa rilevante riorganizzazione della sosta potrebbe determinare ulteriori trasformazioni comportamentali, degli utenti in auto anche non positive, il cui effetto e quantità andrà costantemente monitorato:

- 8 - SOSTA LUNGA che "invade" e squilibra le aree con sosta libera e *meno regolata* dei quartieri:
  - ▷ Osservanza e Monte, nel settore sud del centro urbano
  - ▷ Fiorita, nel settore nord del centro urbano
  - ▷ Cavalcavia e Zuccherificio, nel settore nord-ovest del centro urbano
  - ▷ San Rocco (Via Cattolica e Via Ex Tiro a Segno) all'esterno ovest del centro urbano.



Queste previsioni devono essere costantemente monitorate per evitare la criticità della sosta in questi settori dove è previsto o possibile intervenire con:

### **9 - NUOVO PARCO-PARCHEGGIO a raso dell'OSSERVANZA**

10 - ORGANIZZAZIONE per SINGOLO POSTO AUTO in zona Osservanza, Monte, Fiorita e San Rocco

11 - AMPLIAMENTO SOSTA a PAGAMENTO in Osservanza, Monte e Fiorita

12 - AMPLIAMENTO della ZRU al perimetro del quartiere San Rocco.

Un particolare riflessione sull'importanza del **NUOVO PARCO-PARCHEGGIO a raso dell'OSSERVANZA** già approvato come struttura della sosta nel centro urbano con il "Piano della mobilità nell'ultimo chilometro".

**Infatti, osservando la "Tavola 3: Le future aree e tariffe di sosta a pagamento nel centro cittadino"**, si può osservare che la sosta a pagamento ovvero la sosta tout-court nel centro urbano è quasi interamente collocata nei settori nord-ovest-est, e in minima parte nel settore sud (Osservanza e Monte), dove, tra l'altro, gran parte delle auto sono parcheggiate in spazi inadeguati e da riorganizzare anche a favore dei pedoni e della qualità urbana.

Il nuovo PARCO-PARCHEGGIO dell'OSSERVANZA potrà avere i seguenti vantaggi generali:

- ▷ **EQUA PARTECIPAZIONE** del settore sud del centro cittadino al "sistema della sosta"
- ▷ **SOSTA LUNGA** spostata in un parcheggio adeguato dagli attuali spazi inadeguati
- ▷ **SOSTA a PAGAMENTO** nei quartieri Osservanza e Monte  
per favorire la **SOSTA BREVE** e i **RESIDENTI**.



## L'ALTRA SOSTA nel CENTRO URBANO

Infine nel CENTRO URBANO la SOSTA sarà organizzata (in continuità con gli indirizzi del PRIM e le recenti riorganizzazioni delle sedi stradale) anche con i seguenti criteri ed organizzazione delle strade e piazze:

- ▶ SOSTA MOTO DIFFUSA e CONSISTENTE
- ▶ SOSTA BICI DIFFUSA e CONSISTENTE
- ▶ SOSTA DIFFUSA ma MIRATA delle aree CARICO-SCARICO MERCI
- ▶ SOSTA DIFFUSA MIRATA e su RICHIESTA dei POSTI INVALIDI
- ▶ DEROGA al PAGAMENTO per gli INVALIDI nei posti auto su strada

L'organizzazione della sosta è "qualcosa di vivo" che viene modificato nel tempo con l'evoluzione della attività, le trasformazioni urbane e il monitoraggio consentirà di modificare gli spazi e le quote dei parcheggi secondo gli indirizzi sopra indicati.



## II PROGETTO nel (5) CENTRO STORICO



Come detto nell'analisi il CENTRO STORICO (dove sono al momento confermati i parcheggi a pagamento esistenti) utilizza prevalentemente la circolazione e SOSTA all'esterno delle sue mura perché, per motivi di spazio e soprattutto di tutela ambientale, storica e sociale, non può consentire la libera circolazione (ZTL) e, di conseguenza la sosta.

Quindi nel "Piano generale della sosta nel territorio comunale", per il CENTRO STORICO si confermano i principali indirizzi sulla mobilità impostati nei precedenti piani del 1983 (Piano del traffico del centro storico), del 1998 (Piano urbano del traffico), del 2007 (Piano regolatore integrato della mobilità) e nel 2010 (Piano della mobilità nell'ultimo chilometro), che incidono sulla SOSTA ovvero:

- ▶ **ELEVATA RIQUALIFICAZIONE URBANA, ESTETICA, SOCIALE e COMMERCIALE** degli SPAZI PUBBLICI liberati dalla sosta
- ▶ **LIMITAZIONE** degli ACCESSI al CENTRO STORICO
- ▶ **PRIORITA'** alla mobilità **PEDONALE e CICLABILI**
- ▶ posti auto **RISERVATI** ai **RESIDENTI** e alle funzioni delle attività.
- ▶ **SOSTA BICI DIFFUSA e CONSISTENTE**
- ▶ **SOSTA MOTO LIMITATA** ad alcune AREE
- ▶ **SOSTA MIRATA** per il **CARICO-SCARICO MERCI** limitata negli orari
- ▶ **SOSTA MIRATA** di **POSTI INVALIDI**.

Il **GRANDE CENTRO COMMERCIALE** all'APERTO del CENTRO STORICO deve essere facilmente raggiungibile da tutti gli utenti e veicoli, ma nessun grande centro commerciale ha i suoi preziosi spazi pubblici declassati dalle auto in sosta.

In conclusione, il centro storico sarà sempre più **LUOGO** di **SVILUPPO** di **ALTA QUALITA'** del **COMMERCIO**, dell'**ESTETICA**, degli **EVENTI** per il quale si sta organizzando il "sistema della sosta" progetto da questo "Piano ...".



## II PROGETTO: speciale BUFALINI



Come anticipato nell'analisi, l'area dell'Ospedale Bufalini risponde a proprie logiche di domanda e offerta del "SISTEMA della SOSTA", quasi interamente interne alla propria area, ma con l'esigenza di soddisfare due diverse tipologie di utenti:

- ▷ PENDOLARI (sosta lunga)
- ▷ CLIENTI (sosta breve).

L'offerta della sosta per entrambe i due utenti è stata soddisfatta con la recente disponibilità dei posti auto a pagamento nella cosiddetta "piastra". Gli ultimi rilievi sull'occupazione dei posti auto hanno documentato una significativa disponibilità di posti liberi (circa 50) anche nell'ore di massimo utilizzo. Al momento rimane però l'improprio utilizzo della sosta nell'area frontale di fronte all'ingresso principale dell'ospedale dove, come già detto nell'analisi del PRIM, è opportuno vietare la sosta e organizzare lo spazio a verde e luogo pedonale di attesa all'aperto.

Per affrontare anche questo problema di sosta e di QUALITA' AMBIENTALE e SOCIALE all'ospedale Bufalini, il "**Piano della mobilità nell'ultimo chilometro**" approvato con la **delibera di Giunta n. 165 del 01/06/2010**, ha previsto alcuni interventi studiati anche per modificare il sistema della sosta all'ospedale Bufalini:

### ▶ **SERVIZIO di NAVETTA GRATUITA INTERNA ai PERCORSI e ACCESSI dei SERVIZI del complesso del BUFALINI (dal 13 settembre 2010)**

Se questo servizio raggiungerà l'efficacia prevista, insieme a:

- ▶ servizio di parcheggio di scambio del Montefiore (con la linea 6 che raggiunge l'ospedale Bufalini in 5-6 minuti),
- ▶ monitoraggio sulla disponibilità di posti auto
- ▶ riorganizzazione e regolarità della sosta nel sottostante quartiere residenziale, si valuterà (in accordo con AUSL e rappresentanze sindacali) se procedere **all'abrogazione del parcheggio nell'area antistante l'ingresso principale riqualficato a spazio verde.**





## Gli SPAZI TECNICI della SOSTA



Le dimensioni degli spazi di sosta dei veicoli sono normate dal **decreto del Ministero della Infrastrutture e Trasporti sulla "progettazione delle nuove strade" del novembre 2001**. E' importante che i singoli POSTI AUTO siano realizzati con le misure minime indicate nel suddetto decreto e riassunte nella **Tavola n. 5 "Particolare delle dimensioni degli spazi della sosta e dei parcheggi tipo"** e riportati nelle pagine successive.

Queste dimensioni minime sono obbligatorie per parcheggi ex novo e devono essere garantite per i **POSTI AUTO** sulle strade esistenti. Solo in quest'ultimi casi, e per limitati posti auto, è possibile scendere alle dimensioni di posti auto larghi 2,30x5,00 metri per i parcheggi perpendicolari e, soprattutto, di 1,80x5,00 metri per i parcheggi longitudinali.

Per **nuovi parcheggi la nostra indicazione di dimensioni minime è rispettivamente di 2,50x500 metri e di 2,00x5,00, a cui tendere anche sulle strade esistenti.**

Anzi, sulle "vecchie" strade esistenti dove i posti auto non sono racchiusi da cordoli, si tende a favorire, dove possibile, anche lunghezze degli stalli leggermente superiori.

Altrettanto importante l'organizzazione di un'intera area di parcheggio in "sede propria" con corsie di manovra e "blocchi" di posti auto. Anche in questo caso le dimensioni sono indicati nel sopracitato decreto del 2001.

All'interno del presente "Piano generale della sosta nel territorio comunale" si ritiene opportuno indicare alcuni degli schemi più funzionali di organizzazione dei singoli posti auto, di "blocchi" di posti auto e di tipologie di parcheggi con corsie di manovra e posti auto.

Invece, non esiste alcuna norma sulle dimensioni dei **POSTI MOTO** (a dimostrazione della scarsa attenzione alla sosta per questa tipologia di veicoli).

Dalla nostra ricerca sulle dimensioni di una moto in posizione di parcheggio, abbiamo valutato che le dimensioni minime di un singolo posto moto devono essere **1,25 x 2,50**.

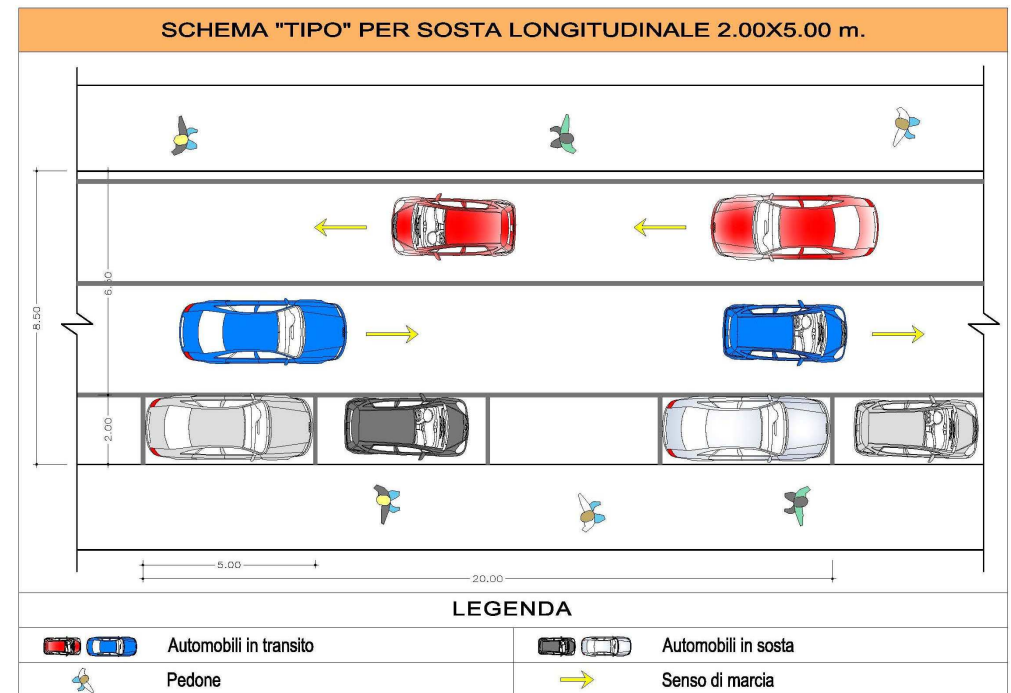
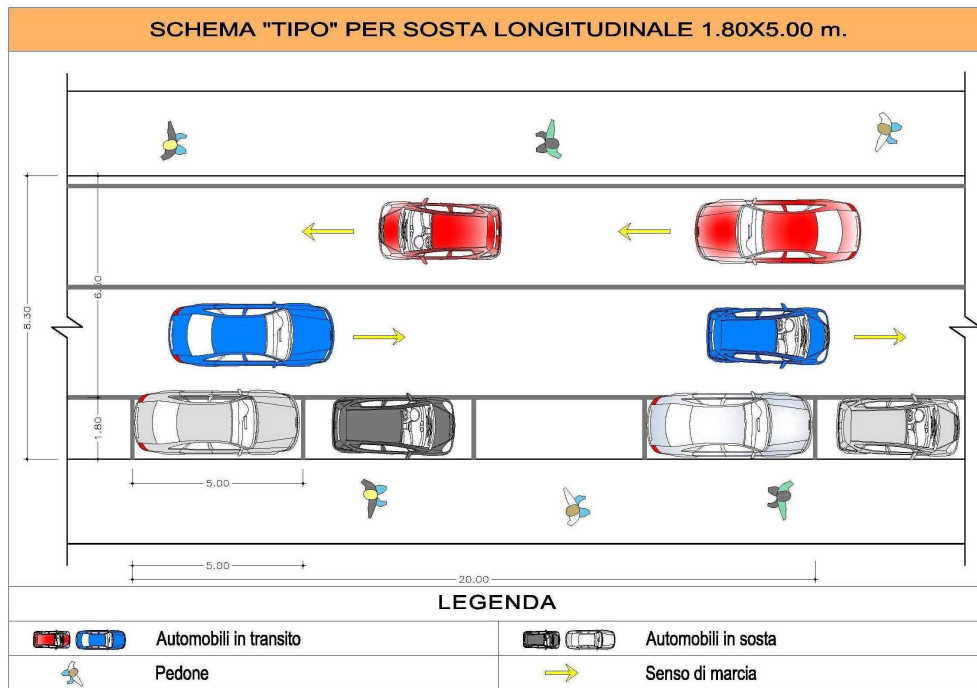
Infine, per la sosta delle bici non esistono specifici obblighi di forma e dimensioni della struttura (rastrelliere), ma nel Comune di Cesena si persegue l'obiettivo di installare specifiche rastrelliere in ogni luogo dove si crea domanda di sosta per le bici e di non consentire la sosta arbitraria delle biciclette.



Una possibile organizzazione della **SOSTA**, su una **STRADA LOCALE** (sosta longitudinale a bordo carreggiata).

Nel caso di **STRADE ESISTENTI** con limitata sezione stradale è possibile realizzare i posti auto della larghezza minima di 1,80 metri (disegno a sinistra).

Questa misura non è opportuna su nuove strade dove il posto auto disposto longitudinalmente deve avere una larghezza minima di 2,00 metri (disegno a destra).

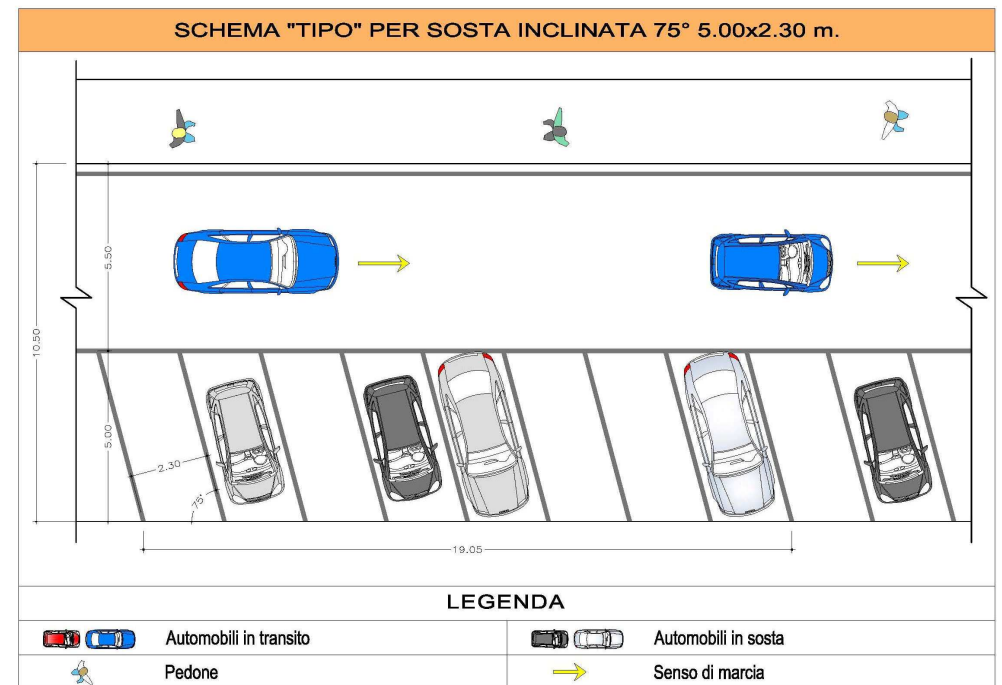
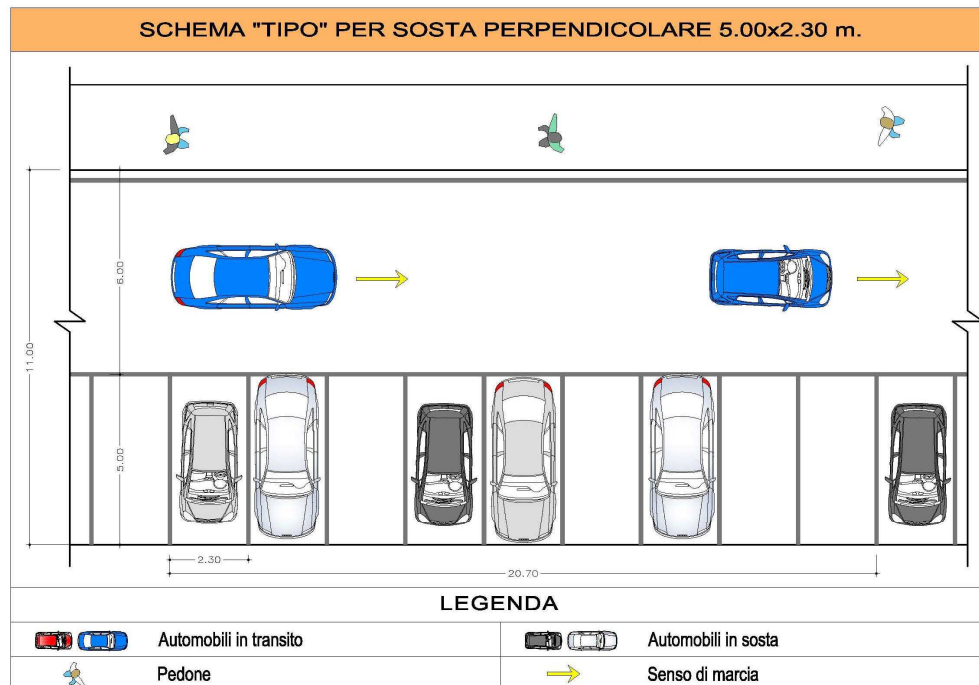




Una possibile organizzazione della **SOSTA**, su una un'AREA di **PARCHEGGIO** (o strada locale) con la sosta di posti auto **PARALLELI**.

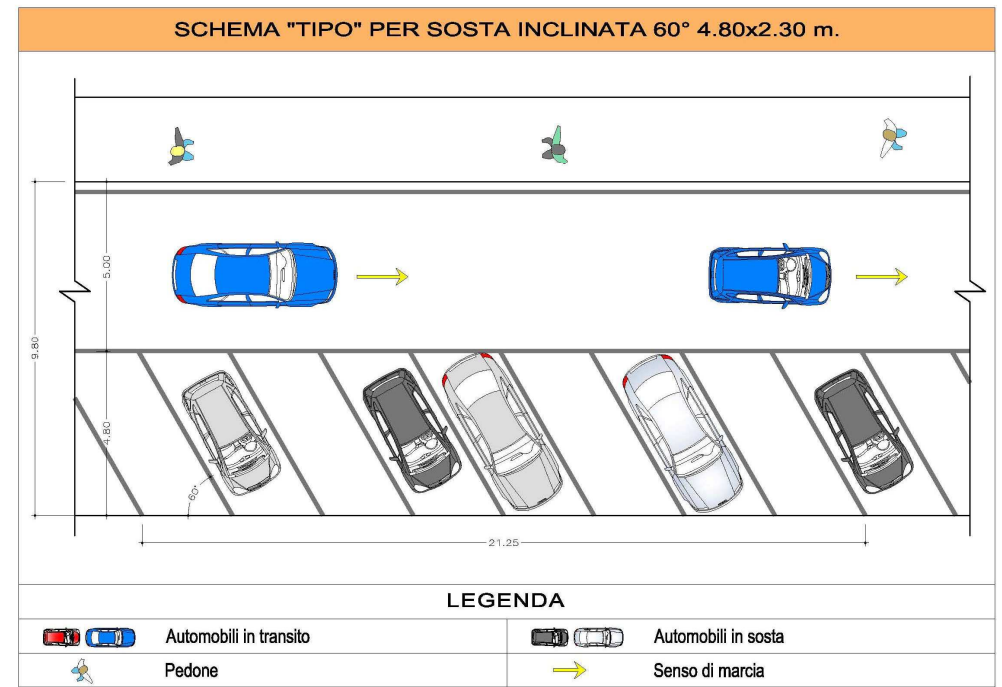
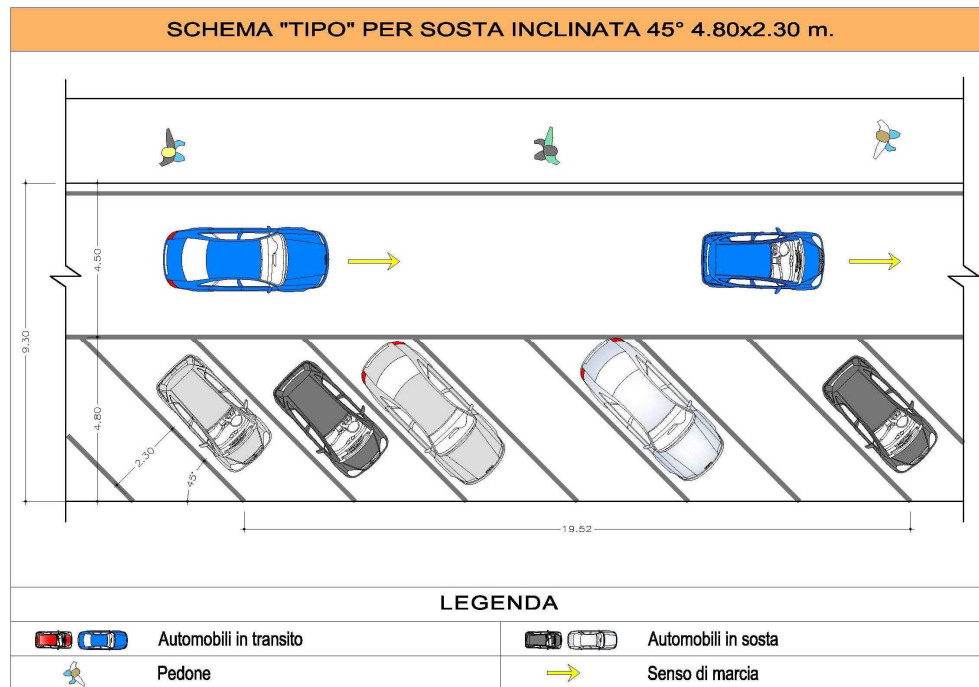
Nel primo disegno i posti auto sono **PERPENDICOLARI** e la loro lunghezza minima è di 5,00 metri e la corsia di manovra di 6,00 metri.

Invece, nel secondo disegno i posti auto sono **INCLINATI a 75°** e la loro lunghezza può essere ridotta a 4,80 metri (misura indicata nel citato decreto ministeriale del novembre 2001), mentre la corsia di manovra può essere limitata a circa 5,50 metri.





Nei due disegni sottostanti sempre uno **SCHEMA di PARCHEGGIO** con i posti auto **INCLINATI a 60° e a 45°**, dove rimane invariata la lunghezza del parcheggio (4,80 metri) mentre si può ridurre la larghezza della corsia di manovra a circa 5,00 e 4,50 metri



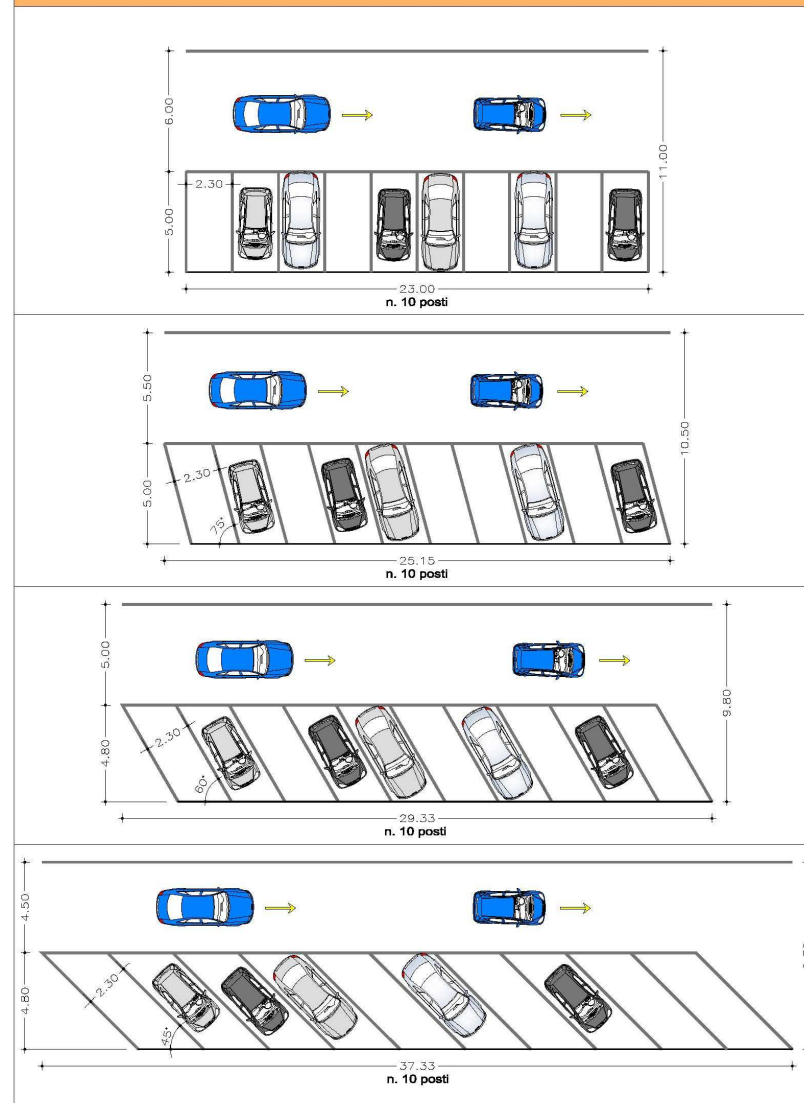


In questo disegno il **RIASSUNTO** di tutti gli SCHEMI di PARCHEGGIO con 10 posti auto paralleli a 90°, a 75°, a 60° e a 45°.

Come si può notare i parcheggi inclinati occupano una **MAGGIORE LUNGHEZZA** che diventa considerevole tra un parcheggio con posti auto **PERPENDICOLARI** (10 posti auto occupano 23 metri in totale), e con posti auto a 45° (10 posti auto occupano 37,33 metri in totale).

I "parcheggi inclinati" non si realizzano affatto per avere una maggiore disponibilità di posti auto, ma soprattutto nel caso di aree esistenti dove l'intera larghezza della sezione del parcheggio (posti auto + corsia di manovra), è limitata.

#### SCHEMA "TIPO" RIASSUNTIVO PER SOSTA PERPENDICOLARE E INCLINATA







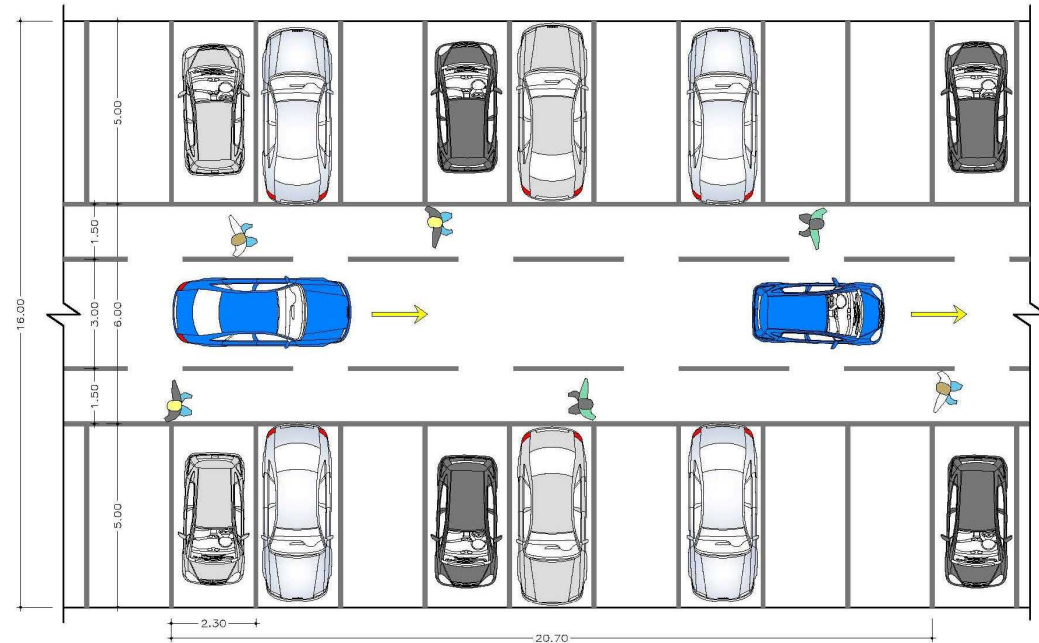
Ipotesi di organizzazione di un semplice parcheggio con posti auto laterali disposti perpendicolarmente e la corsia centrale di 6,00 metri di larghezza.

Ciò che preme evidenziare in questo schema non è la complessiva organizzazione del parcheggio, ma della **CORSIA di MANOVRA** che si suggerisce di regolamentare sempre a **SENSO UNICO**, segnando una corsia di transito centrale di 3,00 metri, e lasciando ai margini una "corsia pedonale" di 1,50 metri ciascuna.

Questa organizzazione del parcheggio favorisce:

- ▶ una circolazione più semplice e chiara
- ▶ maggiore sicurezza per chi esce dal parcheggio (il doppio senso costringerebbe la circolazione a *raso* delle auto in sosta)
- ▶ uno spazio sicuro per i pedoni, soprattutto nei parcheggi privi di marciapiedi tra due file di posti auto contrapposte.

**SCHEMA "TIPO" PER SOSTA PERPENDICOLARE 5.00x2.30 m. (soluzione preferita)**



**LEGENDA**



Automobili in transito



Automobili in sosta



Pedone



Senso di marcia

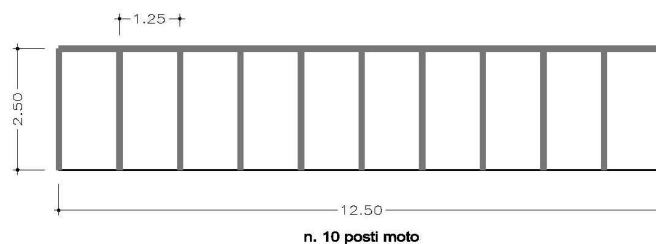
Non a caso questa soluzione è sempre più utilizzata nei parcheggi dei supermercati dove lo "spazio pedonale" è utile anche al posizionamento dei carrelli e allo scarico della merce in sicurezza e senza intralciare la circolazione.



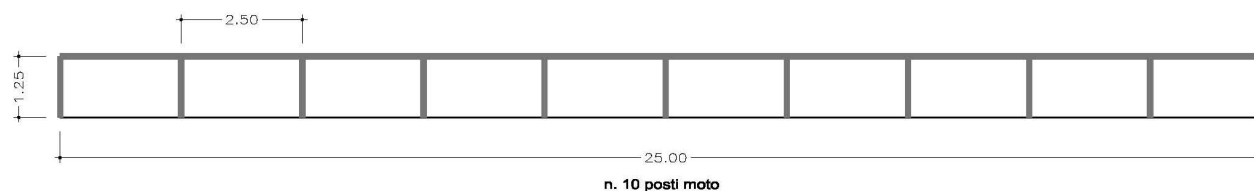
Nello schema sottostante l'indicazione delle dimensioni di un singolo POSTO MOTO (1,25x2,50 metri) e della sua composizione in un parcheggio con posteggi perpendicolari o longitudinali.

### SCHEMA "TIPO" RIASSUNTIVO PER SOSTA MOTO PERPENDICOLARE E LONGITUDINALE

#### posti moto perpendicolari



#### posti moto longitudinali







## La SEGNALETICA della SOSTA



La sosta ha differenti tipologie di utenti e di funzioni dei parcheggi, che richiedono una puntuale, semplice e chiara **SEGNALETICA** dove l'utente possa comprendere i diritti e i divieti di parcheggio.

Inoltre la SEGNALETICA della sosta deve essere UNIFORME in tutto il territorio comunale (di fatto in tutta Italia) e, quindi, deve essere CONFORME al Codice della Strada.

Una corretta segnaletica ottiene il risultato di:

- ▶ INFORMARE l'utente sui suoi diritti e dove di parcheggio
- ▶ FACILITARE il comportamento degli utenti
- ▶ AUMENTARE il RISPETTO delle REGOLE
- ▶ CONTROLLO rapido, certo ed efficace.

Il "Piano generale della sosta nel territorio comunale" è quindi anche l'occasione per uno studio attento della **SEGNALETICA della SOSTA per TUTTE le FUNZIONI e TIPOLOGIE dei PARCHEGGI**, condivisa in particolare con la Polizia Municipale che ha il fondamentale ruolo di controllo e rispetto degli stessi segnali.

Nelle pagine seguenti e nella riassuntiva "Tavola 6: La segnaletica stradale della sosta", sono riportati i principali **SEGNALI STRADALI** sulla SOSTA che disciplinano e informano sui diritti e doveri di parcheggio o di divieto.

Compito dell'Amministrazione sarà quello di installare i segnali indicati in questo "Piano..." (rigorosamente conformi al Codice della Strada), e di procedere progressivamente alla sostituzione dei "vecchi" segnali che non hanno la stessa grafica e simbologia per la medesima funzione e uso del parcheggio.



## SCHEMI di SEGNALETICA sulla SOSTA per l'informazione agli utenti nel sistema della sosta di Cesena



Fig. II 176 del CdS  
Segnale di  
parcheggio generico

*"Indica un'area organizzata ed attrezzata per sostare a tempo indeterminato. Mediante pannelli integrativi sono eventualmente indicati con valore prescrittivo:*

- limitazione di tempo
- tariffe per la sosta a pagamenti
- schema della disposizione dei veicoli (sosta parallela, obliqua, ortogonale)
- categorie ammesse od escluse



Segnale di  
parcheggio per auto



Segnale di  
parcheggio per auto  
con schema sosta



Segnale di  
parcheggio per  
ciclomotori e motocicli



Segnale di  
parcheggio per  
velocipedi (biciclette)



### Segnale di parcheggio per carico-scarico merci

Il segnale indica che la sosta consentita solo agli autocarri per il carico-scarico merci con disco orario 30 minuti, nei giorni feriali, ore 8-20.

Negli altri giorni (festivi) e orari (20-8) la sosta è consentita a qualsiasi altro veicoli all'interno del segnale orizzontale



### Segnale di divieto di sosta e sosta carico-scarico merci in orari limitati

Quando il servizio di carico-scarico merci è previsto solo per orari limitati (ad esempio nei centri storici) e prevale il divieto di sosta (in questo caso con rimozione), si preferisce evidenziare il divieto di sosta e poi indicare le possibilità di sosta.



### Segnale di parcheggio con disco orario

La sosta a disco orario è prevista nei giorni feriali, dalle ore 8,00 alle 20,00 per il tempo di 60 minuti.

Negli altri orari e giorni festivi la sosta è consentita senza limiti di tempo



Figura II 79/a del CdS  
Segnale di  
parcheggio riservato ai  
veicoli al servizio di  
persone invalide munite  
di apposito  
contrassegno



Figura II 79/b del CdS  
Segnale di  
parcheggio riservato ai  
veicoli adibiti al pronto  
soccorso



Figura II 79/c del CdS  
Segnale di  
parcheggio riservato ai  
veicoli dei Carabinieri

E' possibile riservare  
posti auto anche ai  
veicoli delle  
Forze Armate,  
Polizia Stradale,  
Polizia Municipale,  
Vigili del Fuoco



Figura II 79/d del CdS  
Regolazione flessibile  
della sosta in centro  
abitato

*Esempio di segnale  
composito che consente la  
sosta in alcune ore,  
la vieta in altre*



250cm
80cm

**08.00-12.30**  
**14.30-20.00**

tariffa arancione  
**€ 1,10/h**

**eccetto:**

- autorizzati zona 5
- 

ritirare la ricevuta dal distributore automatico ed esporla in auto

## Parcheggio Sanguinetti

aperto giorni feriali ⌘ dalle 7 alle 21

**TARIFFA € 0,50/ora - €1.50 giorno**

ritirare la ricevuta dal distributore automatico ed esporla in auto

2.20<sup>m</sup>

10

3.00

**ENTRATA**

classe 2

**GPL**

eccetto autoveicoli dotati di sistema di sicurezza conforme ECE/ONU 67-01

*I colori di fondo per la ZRU e per la tariffa variano secondo la zona e la tariffa applicata*

*Direzionare la freccia secondo la posizione del parcometro*

100cm

### Segnale di sosta a pagamento

Esempio di segnale che indica la sosta a pagamento con giorno, orario, tariffa e deroghe.

### Segnale di sosta a pagamento in un parcheggio in struttura

Esempio di segnale che indica la sosta a pagamento con giorno, orario, tariffa e divieti, soprattutto per i limiti di tipologie e dimensioni del veicolo



Figura II 368 del CdS  
Parcheggio di scambio  
con linee di autobus

*Indica o avvia a un parcheggio di scambio ubicato vicino ad una fermata o a un capolinea di servizio di pubblico trasporto.*



Figura II 370 del CdS  
Parcheggio di scambio  
con il servizio delle  
ferrovie

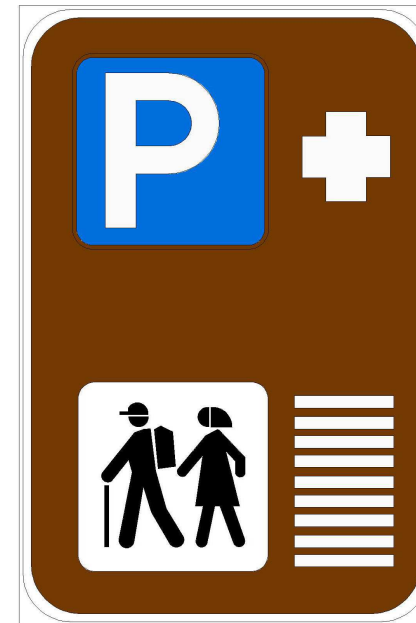


Figura II 371 del CdS  
Parcheggio di scambio  
in corrispondenza di  
itinerari turistici od  
escursionistici a piedi



Figura II 375 del CdS  
TAXI

*Indica l'ubicazione di un posteggio di autovetture in servizio pubblico*



Modello II 8/a del CdS  
Segnale di  
divieto di sosta temporaneo

*Esempio di segnale composito di divieto di sosta temporaneo con simbolo esemplificativo della motivazione*



Figura II 74 del CdS  
Segnale di  
divieto di sosta

*Indica i luoghi dove la sosta è vietata, in aggiunta a quelli dove, per regola generale, vige il divieto.*

*In assenza di iscrizioni integrative il divieto è permanente nelle 24 ore lungo le strade extraurbane. Su quelle urbane, in assenza di iscrizioni integrative, il divieto vige dalle 8,00 alle 20,00.*

*Pannelli integrative con cifre, simboli o brevi iscrizioni possono limitare la portata del divieto.*



Figura II 75 del CdS  
Segnale di  
divieto di fermata

*Vieta la sosta e la fermata o comunque qualsiasi momentaneo arresto volontario del veicolo.*

*In assenza di iscrizioni integrative il divieto è permanente. E' sempre disposta la rimozione coatta del veicolo.*





## II CONTROLLO della SOSTA



Il "SISTEMA della SOSTA" necessita di un **SISTEMATICO CONTROLLO** da parte della **POLIZIA MUNICIPALE** pena non solo il fallimento degli obiettivi del presente piano, ma della **SICUREZZA STRADALE** e di un rapporto di sfiducia tra i tanti cittadini che rispettano le regole ma vedono compromessi i propri diritti e sicurezza dalla quota minoritaria ed impunita che sosta in modo arbitrario, irregolare e pericoloso.

Il controllo della sosta non deve essere considerato un semplice modo per "fare cassa", perché la sosta irregolare, costituisce anche fonte di pericolo per gli utenti della strada in quanto, spesso, occupa spazi destinati ad altri utenti (ad esempio, marciapiedi, piste ciclabili), oppure zone critiche come le intersezioni, le corsie di transito, ecc., per cui è necessario dare certezza sull'uso e disponibilità degli spazi, sulle opportunità di sosta e dei conseguenti divieti (posti auto segnati a terra e differenziati per esigenze e domande di sosta).

Inoltre la sosta di chi occupa irregolarmente la sosta destinata a specifici utenti o funzioni (posti invalidi, per carico scarico merci, a disco orario, ecc.), non solo determinare la limitazione dei diritti altrui, ma possibili pericoli per chi è in qualche modo è forzato a parcheggiare in luoghi diversi rispetto alle aree funzionali, corrette e specificatamente dedicate.

Ad esempio l'occupazione irregolare di un posto invalido costringe un persona con handicap a muoversi in percorsi con barriere architettoniche. Oppure l'occupazione degli spazi di carico-scarico merci può costringere un autocarro a sostare su marciapiedi o incroci per essere più vicino alla punto di consegna o prelievo della merce. Ancora: l'occupazione irregolare dei posti a disco orario per la sosta breve può costringere la sosta in altri spazi inadeguati, soprattutto se l'utente percepisce che chi si comporta violando le regole è costantemente impunito.

Inoltre l'uso improprio degli spazi di sosta può determinare anche perdite economiche degli operatori come, ad esempio, l'indisponibilità della sosta a disco orario e la scelta di non fermarsi presso un'attività per l'occupazione impropria dei posti auto a sosta breve.

Quindi, il **CONTROLLO della SOSTA** deve considerarsi **una delle componenti della "progettazione e gestione della sosta"**, in quanto capace di incidere sul comportamento degli utenti, sul corretto utilizzo dei diversi parcheggi, sulla sicurezza e sul raggiungimento degli stessi obiettivi del "Piano generale della sosta nel territorio comunale".



Il **CONTROLLO SISTEMATICO** del corretto rispetto delle regole della sosta e dell'eventuali contravvenzioni può essere organizzato con un **metodo temporale e spaziale** capace di dare:

- ▷ CERTEZZA del CONTROLLO
- ▷ CERTEZZA della CONTRAVVENZIONE
- ▷ CERTEZZA del RISPETTO delle REGOLE
- ▷ PREVENZIONE SUPERIORE alla REPRESSIONE.

In particolare se il CONTROLLO viene assicurato e ripetuto con PERIODICITÀ COSTANTE e costruendo una BANCA DATI con le aree controllate, i periodi e le contravvenzioni rilevate, si può avere il dato e la verifica se il controllo sistematico può ridurre o meno le infrazioni e quindi essere una PREVENZIONE piuttosto che una repressione.

A riprova di ciò ci preme far riflettere sull'aneddoto comune a forse tutti gli italiani che, quando si recano all'estero, assumano prontamente un comportamento corretto, evitano la sosta in divieto, non pensano mai di parcheggiare l'auto sul marciapiede e cercano attentamente la segnaletica stradale per capire se e come è consentita o vietata la sosta in un strada.

Questo improvviso rispetto delle regole credo che sia conseguenza di due fattori:

- ci si sente solitari, isolati a non rispettare le regole
- si è certi della contravvenzione.

Costruire con professionalità il progettare, la gestione e il controllo della sosta anche a Cesena sarà un sicuro beneficio per i diritti, i doveri, la sicurezza di tutti e per la qualità della nostra città.



## L'ATTUAZIONE del "Piano ..."



Il "Piano generale della sosta nel territorio comunale", in quanto "piano di settore del PRIM", è un piano:

- ▷ articolato e ampio nello spazio e nel tempo
- ▷ un piano di breve, medio e lungo periodo
- ▷ con linee di indirizzo, indicazioni progettuali e singoli interventi programmati
- ▷ un piano di programmazione e operativo.

In questa vastità temporale e spaziale del "Piano ...", ci sono, altresì, progetti di **immediata attuazione come l'AMPLIAMENTO e l'AGGIORNAMENTO della SOSTA a PAGAMENTO nel centro cittadino** che, dopo la delibera di giunta, sarà immediatamente attuato con specifica ordinanza (previsto dal 28 di giugno).

Considerato l'apertura dei NUOVI PARCHEGGI IN STRUTTURA (IV NOVEMBRE e SANGUINETTI), e la consistente modifica delle tariffe (soprattutto da orarie/giornaliere a sola TARIFFA ORARIA), si ritiene opportuno e utile considerare :

### ► il 28 giugno come "l'ANNO ZERO" della SOSTA a PAGAMENTO

che raggruppa e uniforma in un unico atto (delibera e ordinanza) la data di istituzione e attivazione del sistema della sosta e mobilità nel centro cittadino e facilita la gestione e consultazione di tale provvedimento

### ► per TUTTI i PARCHEGGI con TARIFFA su STRADA e in STRUTTURA

elencati con relativi posti auto nelle allegate TABELLE 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e N

### ► con i POSTI, gli ORARI, le TARIFFE, le DEROGHE e gli ABBONAMENTI

elencati nelle citate TABELLE e TAVOLE 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Da questa unitarietà di atto, documentazione e gestione operativa è esclusa solo l'area dell'ospedale Bufalini che, per proprie particolarità funzionale, tecniche, gestionali e di proprietà dell'area è sempre stata "gestita autonomamente".

Gli interventi sulla SOSTA a PAGAMENTO nel centro cittadino sopra descritti, che dovrebbero determinare una progressiva redistribuzione della sosta e dei comportamenti ed abitudini delle diverse tipologie di utenti, è accompagnata nel secondo semestre del 2010 da:

### ► BUS GRATUITI dai parcheggi di scambio dell'Ipodromo e Montefiore.



In merito alle singole strade e piazze elencate nelle suddette tabelle e tavole, la possibile variazione del numero dei posti auto a pagamento per la ristrutturazione della sede stradale e/o la riorganizzazione degli spazi di sosta, non comporta l'esigenza di modificare il presente atto e la delibera di Giunta, perché, il "Piano ..." è un programma per aree che considera sempre l'intera sede stradale come intera zona di sosta a pagamento, mentre si rinvia all'ORDINANZA i dettagli attuativi, operativi e di segnaletica dei singoli posti con tariffa e di eventuali altri posti sosta, divieti, ecc.

\* \* \* \* \*

Un progetto di medio periodo previsto dal "Piano ..." è, invece, il nuovo "PARCO-PARCHEGGIO a raso dell'OSSERVANZA" con circa 250 posti auto, che il presente piano ha ulteriormente motivato e indicato come fondamentale per il settore sud della città, e di cui ne è prevista l'attuazione nel 2012.

\* \* \* \* \*

Infine, in merito alle altre indicazioni prevalentemente di indirizzo o di "buone pratiche" sull'**ORGANIZZAZIONE e REGOLAMENTAZIONE della SOSTA nel territorio comunale**, ed in particolare a:

- ▶ **AREE RESIDENZIALI ESISTENTI**
- ▶ **AREE ARTIGIANALI e COMMERCIALI ESISTENTI**
- ▶ **NUOVE URBANIZZAZIONI residenziali, artigianali e commerciali**
- ▶ **SOSTA per le diverse tipologie di VEICOLI e FUNZIONI (disco orario, carico-scarico, merci, persone invalide, posti moto e bici, ecc.)**
- ▶ **DIMENSIONI e SPAZI TECNICI dei SINGOLI POSTI SOSTA e dei PARCHEGGI**
- ▶ **SEGNALETICA per la SOSTA**

siano attuati le LINEE di INDIRIZZO, gli OBIETTIVI, i CRITERI, i PROGETTI, l'ORGANIZZAZIONE e la GESTIONE indicati nei precedenti paragrafi del capitolo del PROGETTO della presente relazione illustrativa generale e tavole allegate.



## INFORMARE sul "Piano ..."



In continuità con quanto già avvenuto con tutti i precedenti "piani sulla mobilità" tout-court, a partire da quello del 1983 sul centro storico, l'Amministrazione Comunale continua nella sua consolidata tradizione di un'ampia informazione e confronto sui temi della mobilità che più appassionano i cittadini, le rappresentanze e che, tra l'altro, promuovono la più ampia formazione di COMITATI CITTADINI.

Siamo consapevoli che **un Piano poco conosciuto e documentato non può avere collaborazione e consensi, e può favorire solo la contestazione e i pur legittimi interessi settoriali e personali.**

Una chiara e diffusa informazione di un progetto organico e ben motivato, può trovare la condivisione dei singoli cittadini e delle rappresentanze oppure una critica più collaborativa e costruttiva.

In particolare il **MATERIALE INFORMATIVO** del "Piano generale della sosta nel territorio comunale", che richiede e coinvolge TUTTI i cittadini nell'uso e abitudini quotidiane del loro muoversi e sostare, deve essere un **punto di forza del progetto che, per chiarezza, semplicità, efficienza e diffusione,** aumenti la partecipazione ed il raggiungimento degli obiettivi preposti.

Per questo "Piano ..." è prevista:

- ▶ **INFORMAZIONE MIRATA ai LAVORATORI del centro**  
nel mese di luglio e agosto 2010
- ▶ **INFORMAZIONE DIFFUSA sui PARCHEGGI di SCAMBIO e BUS GRATIS**  
da giugno a dicembre 2010
- ▶ **INFORMAZIONE DIFFUSA e AMPIA a tutti i cittadini**  
sul sistema della sosta nel centro cittadino da settembre/ottobre 2010
- ▶ **materiale INFORMATICO (sul sito del Comune) da giugno 2010**  
per consultare e conoscere il piano.



## CONCLUSIONI



Questo ampio e articolato "Piano generale della sosta nel territorio comunale", è uno dei "**PIANI di SETTORI**" previsti dal PRIM e quindi un progetto e documento necessario per completare e gestire unitariamente e operativamente le singole componenti e l'insieme del sistema della mobilità.

Questo piano non è stato ideato e studiato solo per la programmazione, progetto e gestione del SISTEMA della SOSTA che di fatto si opera da anni, ma è anche per avere un unico, unitario e omogeneo DOCUMENTO TECNICO, OPERATIVO e INFORMATIVO come riferimento per l'Amministrazione e i tecnici di oggi e di domani; come luogo di consultazione e informazione per gli operatori e i cittadini; come strumento di analisi, monitoraggio, verifica e aggiornamento dell'evoluzione del sistema della sosta correlato all'evoluzione del sistema della mobilità, dell'urbanizzazione e delle dinamiche sociali ed economiche della città.

Un piano ampio e articolato che vuole rispondere ad un SISTEMA della SOSTA, alle sue relazioni con il SISTEMA della MOBILITA', ma anche alla risposta dei singoli problemi del posto auto, moto o bici o autocarro, del corretto segnale stradale, del divieto di sosta.

Un piano ampio e articolato che offre un documento unitario che sarà più facile da controllare, monitorare ed eventualmente modificare nel tempo e nello spazio per l'evoluzione del sistema della mobilità, delle modifiche della struttura ed economia della città, delle norme e delle tecniche nonché per le diverse scelte della città e dell'amministrazione.

Un piano ampio, articolato e unitario che facilita anche la consultazione e l'informazione dei cittadini e quindi il loro importante contributo dialettico e propositivo.



## FINE & ... CONTINUA



Progettista del Piano:	<b>Arch. Gastone Baronio</b>
Dirigente:	<b>Ing. Natalino Borghetti</b>
Collaborazione Serv. Mobilità:	<b>Geom. Giorgio Legni</b> <b>Geom. Maurizio De Paola</b> <b>Geom. Morris Gentili</b> <b>Rag. Rosa Tornincasa</b>
Collaborazione a rilievi e disegni:	<b>Ing. Franco Moretti</b> (collaboratore esterno) <b>Geom. Ones Gianfanti</b> (collaboratore esterno)
Coll. Uffici Tecnici Comunali: Altre collaborazioni	<b>Settore Polizia Municipale</b> <b>ATR</b>
Sindaco	<b>Paolo Lucchi</b>
Asses. Infrastrutture e Mobilità	<b>Maura Miserochi</b>



