

Premessa

L'amministrazione comunale ha proceduto, tra Ottobre e Dicembre 2014, ad affidare la redazione dei piani della mobilità urbana. I livelli di progettazione, previsti dal Codice della Strada, sono tre. Il più generale fa riferimento al Piano Urbano del Traffico (PUT) , a cui seguono due piani particolareggiati, quello della sosta urbana (PPSU) e del trasporto pubblico locale (PPTP).

La mobilità è una realtà infrastrutturale e sociale. Senza strade, ferrovie e ponti, non si va da nessuna parte. Tuttavia, non bisogna sottovalutare il ruolo dell'organizzazione. Spesso non si usa abbastanza bene ciò che si ha, per ignoranza o semplicemente per mancanza di informazione.

Attualmente la TAU di Milano, società di progettazione con grande esperienza nei Comuni costieri e turistici, che si è aggiudicata i bandi per la redazione dei piani, ha elaborato il PUT e il PPSU. Di seguito si illustrano gli interventi più rilevanti.

E' bene precisare che l'amministrazione comunale, pur condividendo l'impianto generale delle proposte che seguono, non è intervenuta nei dettagli e si riserva di effettuare modifiche a seguito del processo di partecipazione previsto prima dell'approvazione definitiva.

Infatti, i piani saranno pubblicati entro breve su un sito web dedicato, in cui sarà possibile per tutti i cittadini fare proposte, suggerimenti e critiche sui singoli interventi.

I piani dovranno essere vagliati e adottati dal Consiglio Comunale. La Giunta intende sottoporre i piani all'esame della massima assise entro il prossimo autunno.

Piano Urbano del Traffico

Il piano urbano del traffico mira a recuperare la fruibilità degli spazi urbani e, allo stesso tempo, a migliorare le condizioni di circolazione attraverso nuovi dispositivi organizzativi e piccoli interventi infrastrutturali. La filosofia è fare meglio con quello che si ha.

a. Litoranea strada urbana

Attualmente la Litoranea presenta dei caratteri di viabilità extraurbana incompatibili con la presenza nei pressi del centro cittadino. Il risultato è che si usa male un'infrastruttura già di per sé insufficiente a sostenere il notevole carico di viabilità che vi si concentra, soprattutto durante il periodo estivo.

Il piano propone:

- di eliminare la maggior parte delle intersezioni semaforiche, in particolare quelle di Olivastro Spaventola e dell'incrocio per Vindicio all'altezza del concessionario di automobili, da sostituire con rotatorie di dimensioni contenute. Nell'immediato, queste potrebbero essere realizzate con i new jersey, con un costo contenutissimo, anche per verificarne la funzionalità;
- di restringere la carreggiata, inutilmente ampia in molti tratti fino a 13 metri in presenza di due sole corsie di marcia (7,50 metri quelli necessari), con continue accelerazioni e decelerazioni in prossimità degli incroci;
- di modificare lievemente i tratti in prossimità delle grandi rotatorie di ingresso alla città e di introdurre altri dispositivi di riduzione della velocità per consentire una maggiore densità di traffico;
- di investire gli spazi recuperati dal restringimento delle carreggiate per 2,50 metri in un percorso ciclo pedonale (da Olivastro Spaventola a Vindicio), e per 2.50 metri per l'ampliamento dei marciapiedi attuali;
- di rivedere l'attraversamento della litoranea per il trasporto merci, soprattutto in termini di orari, facilitando la concentrazione degli spostamenti più ricorrenti e prevedibili (Mof/ Porto

Commerciale) negli orari notturni;

a. Riqualificazione Molo Azzurra e Paone

Il Piano prevede una riqualificazione completa di Largo Paone e dell'area portuale attigua. In particolare:

- La realizzazione, presso la Litoranea, di una rotatoria di ingresso al parcheggio multipiano. Nel contempo, chiusura dell'attuale ingresso, con ampliamento dei posti auto e miglioramento della disposizione degli stalli di fronte Via Tullia;
- Pedonalizzazione del ponte Tallini e suo parziale abbattimento;
- Spostamento del molo traghetti e delle funzioni industriali presso il Molo Vespucci (già in corso) e riqualificazione completa dell'area che comprende attualmente la mega aiuola sottostante il ponte Tallini, lo spazio recuperato dall'abbattimento della sua pendenza e l'area attuale delle biglietterie;
- Pedonalizzazione permanente di Via Tullia e Via Abate Tosti, con pavimentazione della prima;

Si precisa che l'abbattimento del Ponte Tallini e la riqualificazione di Paone rientrano in un progetto preliminare già redatto e in corso di finanziamento presso il Ministero delle Infrastrutture.

b. Il nuovo centro città: sensi unici e circuito pedonale

Per il centro urbano, il piano prevede notevoli cambiamenti per i sensi di marcia, il cui obiettivo principale è ridurre l'uso di attraversamento di Via Vitruvio e il recupero di spazi per la pedonalità nelle aree di maggiore pregio. In particolare

- Senso unico su Via Ferrucci (a salire) e su Via delle Fosse (a scendere), con realizzazione di stalli e di un marciapiede nei pressi dell'Ospedale. Realizzazione minirotatoria di ingresso in via Ferrucci;
- Senso unico alternato su Via Vitruvio: a salire dal lato Napoli e a scendere dal lato Roma. L'intersezione è all'altezza delle Poste, dove in entrambi i sensi sarà possibile salire per la Stazione o scendere per il Porto.
- Rimozione della sosta sul tratto di Via Vitruvio tra le due ville comunali con ampliamento del marciapiede e conseguente creazione di un circuito pedonale tra la Piazza Santa Teresa e il ponte Tallini;
- Rimozione della sosta da Piazza Santa Teresa e introduzione ZTL permanente in Via Lavanga, con relativa rimozione della sosta e realizzazione marciapiede;
- Realizzazione mini rotatorie di ingresso per Piazza Mattei con inversione degli attuali sensi di ingresso;
- ZTL, o possibile pedonalizzazione, Via Marziale;

c. Lungomare e collegamento urbano ciclabile

I Lungomare cittadini vengono pensati dal piano come interamente ciclabili e comodi per la pedonalità, senza tuttavia ridurre di un solo stallo la sosta automobili. Gli interventi prevedono infatti l'inserimento di una serie di sensi unici e il recupero di spazi di sosta concentrati in aree molto adiacenti gli arenili.

In particolare per Gianola e S.Janni:

- Senso unico su Via S.Janni dall'incrocio con via degli Orti al mare;
- Senso unico su Via degli Orti verso Scauri;
- Senso unico su Via della Foce a scendere;
- Rimozione della sosta auto sul lungomare e recupero dello stesso numero di stalli usando le aree attigue, ad esempio quella dell'Ex Gil un tempo usata per i camper e altre da reperire;
- Realizzazione di un percorso ciclopedonale su Lungomare Città di Ferrara, Via S.Janni, Via

degli Orti, Via Gianola;
In particolare per Vindicio:

- Inversione del senso di marcia di Via Tito Scipione, tranne ultimo tratto;
- Realizzazione rotatoria all'altezza dell'incrocio semaforico sulla Litoranea;
- Rimozione della sosta sul lungomare con realizzazione pista ciclabile da Via Tonetti;
- Spostamento della sosta sulla Litoranea;

Piano della Sosta

La prima novità introdotta dal piano della sosta è l'analisi sistematica della domanda e dell'offerta di parcheggi nel centro urbano, effettuata con rilevazioni manuali e automatiche, che hanno consentito di avere finalmente una visione chiara sui bisogni di parcheggio in città.

Offerta di parcheggi

Il centro urbano di Formia presenta un totale di 2416 stalli, di cui 28 a disco orario (presso la Stazione), 433 in striscia bianca/gialla (di cui 250 solo a Molo Vespucci), 1955 in striscia blu.

E' escluso dal calcolo il parcheggio multipiano della Stazione con 179 posti auto a pagamento e i 103 box auto del multipiano delle poste, ancora non usati.

Nei 1955 stalli a pagamento sono invece considerati sia il multipiano delle Poste (189 stalli) sia Largo Paone (450 stalli).

Alle strisce blu pubbliche si aggiungono i parcheggi privati. Sono circa 6 nei pressi del centro, per un totale di 455 stalli.

Domanda di parcheggi

Nel giorno feriale e in quello di mercato non si registrano dati significativamente discostanti. Nel festivo, i dati si ripetono con una riduzione complessiva del carico di auto di circa il 20%.

In media la domanda di sosta è pari a 1950 auto. Tuttavia, negli orari di punta del mattino e del pomeriggio (10-11, 17-18), si arriva fino a 2450 auto. Negli orari di più bassa intensità, in specie la mattina presto, si scende fino a 1300 auto. Segno che vi è una forte spinta pendolare dall'esterno.

Prendendo proprio gli orari di punta come riferimento, si ha questo tipo di uso della sosta.

Comportamenti dell'utenza

Su 2450 auto parcheggiate nell'orario di punta, 1450 sono in striscia blu, 400 in striscia bianca, mentre rimangono vuoti 490 stalli a pagamento, in larga parte presso Largo Paone e zone attigue come il Molo Azzurra, il parcheggio di fronte Via Tullia e quello posto dietro ai locali di Via Tosti. Il dato più rilevante riguarda l'incidenza del divieto di sosta: ben 555 auto, concentrate nelle diverse zone della città e, in particolare, tra Mola e l'Ospedale.

In buona sostanza, anche durante il rush hour, la disponibilità di parcheggi è elevata, mentre ancora più elevata è la sosta abusiva. C'è da dire però che in alcune zone, come quella nei pressi dell'Ospedale, il divieto di sosta supera di gran lunga la disponibilità di stalli liberi. Segno di una carenza di posti auto nei pressi di alcuni nodi strategici e di una consolidata abitudine all'uso del parcheggio in carreggiata in luogo del multipiano.

Uso dell'abbonamento e del Ticket

Il piano analizza pertanto la tipologia di utente della striscia blu.

In media il 65% è abbonato, mentre il 35% usa il ticket.

Tra gli abbonati, il 25% è residente nel centro urbano dove insistono le strisce blu, il 41% è residente a Formia ma in zone esterne al centro, il 34% non è residente ma usa un abbonamento perché lavoratore, residente nelle isole pontine o locatario/proprietario di casa.

Nel rush hour le percentuali sono distribuite in maniera leggermente diversa, con un maggiore

afflusso da parte dei residenti di Formia esterni al centro, che arrivano fino al 47%. In termini assoluti i numeri sono i seguenti: su circa 1000 abbonati che tra le 10 e le 11 parcheggiano a Formia, 470 sono residenti nelle “periferie”, 200 sono residenti al centro, 340 sono non residenti. Su chi usa il ticket non vi sono dati, ma è probabile si tratti di utenti passeggeri non residenti, dato il basso costo dell'abbonamento annuale per residenti.

Tasso di rotazione

Il piano ha rilevato il tasso di rotazione per ogni strada della città. Grazie alle cinque rilevazioni diurne è stata creata una banca dati delle targhe rilevate. Si è così potuto constatare quante volte, su 15 rilevazioni (nei tre giorni della campagna) una targa fosse rilevata nello stesso stallo.

Il tasso di rotazione è stato diviso in tre intensità:

- Bassa (lo stallo è occupato dallo stesso veicolo per tre o più fasce orarie consecutive) - 40%
- Media (lo stallo è occupato dallo stesso veicolo per due fasce orarie consecutive) – 20%
- Alta (lo stallo è occupato dallo stesso veicolo per una fascia oraria) – 40%

Tuttavia, la media non rende il tasso di rotazione nel rush hour, che tende più verso i valori bassi. Segno che una parte rilevante della sosta a Formia è lunga e permanente, sebbene esiste una parte molto consistente che invece tenda alla rotazione.

Frequenza di uso dell'abbonamento

Questo dato è estremamente significativo: ci dice quante volte, su 15 rilevazioni condotte in tre giorni diversi, è stata intercettata l'utenza abbonata. Su 3684 auto rilevate con abbonamento, ben 1560 sono state rilevate solo una volta: segno che l'uso del parcheggio, per questi abbonati, è piuttosto saltuario, e magari coincide con una pratica da sbrigare o altri impegni non relativi ad attività lavorative costanti. Si può dire sostanzialmente lo stesso per le altre 1000 auto che non superano le 3 rilevazioni su 15. Le auto invece che vanno dalle 4 in poi segnano un uso progressivamente più ampio e arrivano ad essere circa 1100. Considerando che tra queste vi sono anche quelle dei residenti nel centro urbano (25%) e i non residenti (34%), si può rilevare che l'utenza dei residenti nelle periferie che gravita al centro con costanza pendolare non supera le 600 unità.

Criticità

L'analisi della situazione esistente consente di individuare le seguenti criticità:

- Troppi veicoli in divieto di sosta (circa il 25% del totale);
- Utilizzo parziale dei grandi parcheggi di Paone e Poste, dove la domanda sale solo nelle ore di punta del mattino e della sera;
- Scarsa rotazione nelle aree di sosta più appetibili per l'utenza del commercio, come Vitruvio e Rubino;
- Abbonamento generico che incentiva l'utenza a cercare parcheggio ovunque, spesso senza trovarlo e intasando il centro di smog;
- Scarsa segnaletica del multipiano e assenza di una politica tariffaria differenziata in grado di condurre la domanda verso le sue esigenze;

Obiettivi del nuovo piano

Date le criticità, è possibile individuare alcuni obiettivi:

- Contenimento dell'esorbitante fenomeno del divieto di sosta;
- Facilitare la lunga sosta nei grandi parcheggi fuori carreggiata, aumentandone dove possibile

la capienza;

- Facilitare la sosta breve ad alta rotazione dentro la carreggiata, salvaguardando i residenti;
- Aumentare gli stalli per i ciclomotori e le biciclette (questi ultimi assenti)
- Recuperare, dove possibile, spazi per la vivibilità rimuovendo gli stalli in alcune zone di pregio;
- Disincentivare, dove possibile, l'uso dell'auto per gli spostamenti minimi nel centro urbano;
- Avviare un servizio di sosta remota per incrementare l'utenza delle isole pontine;

Strumenti del nuovo piano

I dispositivi per il raggiungimento dei succitati obiettivi sono sia di natura tariffaria che organizzativa:

- Individuazione di tre macro aree nel centro urbano (*Figura 3.4 allegato Piano*). Azzeramento per chi abita nella propria area del costo dell'abbonamento per la prima auto del nucleo familiare;
- Incremento di 100 stalli gratuiti al Molo Vespucci;
- Apertura dei box del multipiano con aumento dell'offerta a pagamento per la lunga sosta di 103 posti auto;
- Eliminazione degli stalli posti in Via Vitruvio tra Piazza Vittoria e Villa Comunale, con contestuale ampliamento del marciapiede. Eliminazione degli stalli in Piazza Santa Teresa;
- Riduzione del costo della sosta in Largo Paone e Piazza Mattei (0,50 centesimi)
- Nuovi abbonamenti per i residenti: Per Largo Paone 10,00 euro mese; per Poste e Paone 30,00 euro mese; per carreggiata e multipiano 40,00 euro mese. Per i non residenti dei corrispettivi leggermente superiori. Su questo punto l'amministrazione ritiene i prezzi proposti da TAU eccessivamente elevati;
- Aumento del costo della sosta a mare per i non residenti a 7 euro al giorno;
- Gratuità durante i festivi;
- Riorganizzazione della viabilità di accesso a Largo Paone e delle aree parcheggio di Via Tullia e di fronte ai locale di Abate Tosti;
- Realizzazione di nuovi parcheggi per ciclomotori e motocicli in zona ferroviaria;
- Nuova segnaletica per i parcheggi multipiano;
- Sistema di indicazione del livello di occupazione di multipiano Poste e Paone per consentire all'utenza di sapere in anticipo la disponibilità di posti auto;
- Controlli maggiori da destinare al contenimento del divieto di sosta, al *fishing* dei privati abusivi di automobili per le isole pontine, all'evasione per mancato pagamento del tiket;

