

SOMMARIO

1	Premessa	2
2	Quadro Normativo di Riferimento	5
3	La Visione Smart della Città	6
4	Obiettivi e Strategie	7
5	Le Aspettative degli Stakeholders	8
6	Accessibilità Condivisa	13
7	Piano della Sosta Anno 2016	14
8	Attrattori di Traffico e Sosta	16
9	Dati Monitoraggio Aria	17
10	Dati Monitoraggio Traffico	24
11	Fase Valutativa	43
12	Fase Progettuale	48
13	Individuazione e Disciplina delle Aree Centrali	50
14	Zona Ospedale	70
15	Zona Tribunale	72
16	Disciplina di dettaglio	73
16.1	Tariffazione	73
16.2	Tipologia pass ed abbonamento e costi	74
16.3	Rilascio Pass ed Abbonamenti	76
16.4	Forme di Pagamento Per le Aree a Tariffazione	76
16.5	Modalità Ordinarie	76
16.6	Esposizione dei Titoli	76
16.7	Deroghe	77
17	Segnaletica verticale	77
18	Sanzioni	85

1 PREMESSA

La legge 8 luglio 1986, n. 349, attribuisce al Ministero dell'Ambiente le competenze in materia di prevenzione e controllo dell'inquinamento atmosferico ed il Decreto 27 Marzo 1998 del Ministero dell'ambiente "*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*" (GU n. 179 del 3-8-1998) introduce alcuni impegni da affrontare per ridurre le emissioni inquinanti nelle aree urbane prodotte dai mezzi di trasporto motorizzati.

Lo stesso Decreto 21 Gennaio 2000 del Ministero dell'Ambiente in tema di Mobilità Sostenibile intende promuovere la realizzazione di interventi strutturali radicali finalizzati alla riduzione permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano, tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile.

L'articolo 22 della legge n. 340/2000, poi, recita che i Piani Urbani della Mobilità sono "*progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città*".

In tale contesto assumono una valenza significativa tutti gli interventi delle Pubbliche Amministrazioni che intendano perseguire i seguenti obiettivi:

- realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di taxi collettivo ovvero di trasporti collettivi innovativi;
- regolazione del traffico nei centri urbani mediante impianti automatizzati per l'applicazione di "*road and area pricing*";
- realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di trasporto pubblico o servizi di pubblica utilità che utilizzano veicoli a trazione elettrica o alimentati a gas delle categorie M2, M3 e N2;
- realizzazione, integrazione o completamento di flotte di biciclette e di veicoli elettrici a due o tre ruote e quadricicli, appartenenti ai comuni, agli enti e ai gestori di servizi pubblici e dei servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nonché da destinare al noleggio nelle aree urbane;
- realizzazione, ampliamento o adeguamento tecnologico dei sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, in particolare di quelli finalizzati agli adempimenti di cui all'articolo 2, del decreto interministeriale del 21.4.99;
- attuazione di progetti dimostrativi relativi a prototipi di veicoli a trazione elettrica con funzionamento autonomo e di veicoli a trazione elettrica alimentati a idrogeno adibiti al trasporto pubblico, a servizi di pubblica utilità e al trasporto delle merci nelle aree urbane;
- attuazione di studi e modelli di correlazione tra dati di inquinamento atmosferico e quelli provenienti dalla rilevazione del traffico veicolare.

Tale orientamento, peraltro, è stato confermato anche con il successivo Decreto 21 Dicembre 2000 del Ministero dell'Ambiente "*Programmi radicali per la mobilità sostenibile*", pubblicato sulla GU n.80 del 5 Aprile 2001.

Le problematiche dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare sono state anche affrontate nel Decreto 5 Novembre 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in recepimento della direttiva n. 2001/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 dicembre 2001, come modifica della direttiva n. 70/220/CEE del Consiglio, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore.

Molteplici sono stati, nel recente passato, gli interventi del *Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* al fine di promuovere la realizzazione di interventi strutturali per la razionalizzazione della mobilità in ambiente urbano diretti alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare.

In tale contesto, il Piano Urbano della Sosta deve, pertanto, uniformarsi al principio della mobilità sostenibile dalla quale deve derivare una migliore qualità di vita dei cittadini.

In relazione a questo, essenziale diventa la visione legata alla modifica degli spostamenti urbani, sempre più orientati verso la pedonalità, l'uso della bicicletta o del mezzo di trasporto collettivo e, in alternativa, dei veicoli a propulsione elettrica o ibrida.

Un effetto non secondario dell'attuazione del Piano Urbano della Sosta è, pertanto, rappresentato dalla riqualificazione urbana e ambientale attraverso il recupero di una maggiore disponibilità di sosta dovuta sia alla rotazione della sosta, sia alla tutela delle aree a maggiore valenza storica, culturale ed architettonica.

Appare, inoltre, evidente che un più corretto uso dell'auto e della sosta comportino un abbattimento di alcuni indicatori ambientali quali, ad esempio, la diminuzione delle emissioni sonore e dell'inquinamento atmosferico in ambito urbano, come naturale conseguenza della riduzione dei flussi a vuoto di chi cerca, invano, un'area di sosta all'interno della rete stradale.

Il Piano Urbano della Sosta è, quindi, lo strumento attraverso il quale si individuano gli obiettivi e definiscono le strategie di gestione della domanda di sosta e dell'accesso alle zone più congestionate della città, sia in termini di suddivisione e localizzazione delle aree da destinare a parcheggio, sia in termini di programmazione degli interventi.

Si tratta, peraltro, di una domanda che non può in alcun modo essere limitata ma unicamente orientata verso modalità alternative di trasporto a carattere, spaziale, temporale o modale.

Da ciò discende che le politiche di orientamento della domanda di sosta non possono essere considerate come una misura a se stante ma, viceversa, necessitano di essere studiate ed attuate nell'ambito delle strategie generali d'intervento di cui al redigendo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), del quale il Piano Urbano della Sosta costituisce un elemento essenziale.

Infine è indispensabile riferire il Piano Urbano della Sosta alle norme che regolano la disciplina nelle aree urbane e renderlo sinergico con l'attuale regolamentazione del traffico nelle vigenti ZTL ed APU della città di Brindisi.

Il presente Piano di Settore, pertanto, deve intendersi quale attività prevista dalle *"Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico"* – ex art. 36 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 - e quindi quale progettazione di 2° livello (art.4.2 delle Direttive "Piani particolareggiati"), indispensabile per l'attuazione del PUMS.

Nel corso dell'ultimo decennio, l'Amministrazione Comunale di Brindisi ha tracciato le strategie per la pianificazione della mobilità attraverso una serie di strumenti di breve e lungo periodo.

Il P.U.M. (Piano Urbano della Mobilità) del 2000 ed il successivo adeguamento del 2007 sono, allo stato, in fase di completa rivisitazione alla luce della necessità dell'Amministrazione di dotarsi di un Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Il Comune di Brindisi ha sottoscritto in data 26 Luglio 2017 un accordo quadro con il Politecnico di Bari e la STP Brindisi spa per lo svolgimento di attività di ricerca applicata finalizzata allo studio di analisi di traffico e di mobilità del territorio comunale, al fine di ottenere supporto per la individuazione dei più opportuni interventi da porre in essere, in tema di mobilità sostenibile, nel rispetto delle Linee Guida Europee e di quelle regionali di recente emanazione.

Con successiva Deliberazione Commissariale n° 127/2017 il Comune di Brindisi ha preso atto di tale accordo quadro in considerazione del fatto che, nell'ambito della misura funzionale a favorire l'aggiornamento della strumentazione di governo in materia di piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), quale piano strategico, vi è la necessità di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nella città.

In tale contesto appare necessario dare risposte concrete, anche sulla base delle migliori pratiche europee, a quanto previsto dall'Accordo di Partenariato 2014-2020 tra Commissione Europea e Governo italiano per l'utilizzo dei fondi strutturali e di investimento europei, adottato il 29 ottobre 2014 dalla Commissione europea secondo cui, nel caso di investimento nel settore dei trasporti, *"gli interventi per il trasporto urbano e metropolitano da candidare ai bandi europei devono essere previsti negli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e metropolitane. Tali strumenti devono porre al centro dell'azione il concetto di sostenibilità e, di conseguenza, la riduzione di gas climalteranti, tenendo conto degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali istituiti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE"*.

Il Piano Urbano della Sosta in oggetto, riguardante uno stralcio dell'area centrale della città di Brindisi intende applicare delle integrazioni a quello già in vigore, al fine di recepire le richieste dei portatori di interessi e di apportare alcuni correttivi tecnici che, sulla scorta dell'indagine compiuta sul campo, si ritengono opportuni.

Sull'argomento si evidenzia che con Deliberazione n. 158 del 08.06.2015 la Giunta Comunale approvava la nuova disciplina dei Parcheggi nella Città di Brindisi ed il relativo piano tariffario.

I contenuti di tale atto venivano, poi, modificati con Deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri della Giunta Municipale n°22 del 16.03.2016, con l'intento di conciliare le diverse esigenze collettive e di mobilità emerse a seguito dell'applicazione del Piano della Sosta.

Ciò premesso e preso atto degli atti sin qui redatti, l'intervento oggetto del presente atto mira alla razionalizzazione degli spazi pubblici disponibili in superficie, nella considerazione che le indagini condotte nell'ultimo anno di vigenza del Piano della Sosta hanno evidenziato la necessità di intervenire al fine di ottimizzare l'utilizzo degli stalli esistenti.

Il presente strumento rappresenta, in ogni caso, uno stralcio del Piano Urbano della Sosta complessivo della città, atteso che si pone l'obiettivo di ottimizzare la sosta nell'area centrale della città e nelle zone antistanti l'Ospedale Perrino e il Tribunale Civile, demandando a successive azioni l'intervento sulla restante parte di Brindisi.

In ragione di ciò, per le aree non espressamente incluse nel presente strumento di pianificazione, restano vigenti le disposizioni di cui al Piano della Sosta approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n° 22/2016.

2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

I riferimenti normativi principali cui fare riferimento per la regolamentazione della sosta sono rappresentati dal *Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 – Nuovo Codice della Strada* e dal *DPR 16 dicembre 1992 n. 495*, che ne costituisce il relativo "Regolamento di esecuzione e attuazione"

Più in dettaglio, è opportuno far riferimento ai seguenti articoli di legge:

- Art. 7 del CDS: Regolamentazione della circolazione nei centri abitati.
- Art. 157 del CDS: Arresto, fermata e sosta dei veicoli.
- Art. 158 del CDS: Divieto di fermata e di sosta dei veicoli.
- Art. 351 del Regolamento: Arresti e soste dei veicoli in generale.

Un utile contributo alla regolamentazione giunge anche dalle già citate Direttive Ministeriali che individuano nella politica delle alternative modali - ovvero nelle forme di incentivazione dell'uso dei cosiddetti modi alternativi (piedi, bici, bus), e nelle forme di disincentivazione dell'uso degli autoveicoli per il trasporto individuale privato - gli interventi che contestualmente dovrebbero essere adottati.

Inoltre le direttive forniscono un utile strumento di pianificazione, laddove individuano le quattro componenti fondamentali del traffico secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori.

Il rispetto di tale scala risulta imprescindibile nella fase di pianificazione della mobilità urbana e, in ordine di priorità dà maggiore valenza a:

1. circolazione dei pedoni;
2. movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
3. movimento di veicoli motorizzati;
4. sosta di veicoli motorizzati, in particolare delle autovetture private.

Dalla adozione di tale scala di valori emerge il generale principio che, in caso di congestione di una strada dovuta alla presenza contemporanea delle quattro componenti anzidette, il problema deve essere risolto "allontanando" – dapprima la sosta dei veicoli privati (*passengercars*) e successivamente, qualora non si fosse raggiunto il grado di riordino desiderato, le altre componenti di traffico, nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato.

Oltre alle norme e ai principi sopra citati esiste anche una circolare esplicativa estremamente importante che chiarisce alcuni aspetti fondamentali legati all'accessibilità urbana, ovvero la Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 21 luglio 1997, n. 3816 - "*Directive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati.*"

La Circolare inserisce la tariffazione degli accessi alle zone a traffico limitato nelle strategie generali d'intervento per migliorare la mobilità urbana rappresentando una forma di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità.

Nel caso brindisino, allo stato, non sono previste forme di tariffazione per la circolazione all'interno delle ZTL, atteso che il transito veicolare in tali aree è regolato unicamente dalla concessione di autorizzazioni gratuite agli aventi diritto.

3 LA VISIONE SMART DELLA CITTÀ

Quando si parla di *smart city* in termini di efficienza dei trasporti, per prima cosa, si pensa ad un uso efficiente dello spazio stradale.

Offrire un trasporto efficiente, peraltro, significa garantire l'accessibilità alle persone e alle attività economiche tramite un sistema adeguato di infrastrutture.

I dati sulla congestione urbana mostrano che la mobilità pedonale e quella ciclistica sono estremamente efficienti in termini di spazio e che le città ciclabili hanno bassi livelli di congestione, rivelandosi una ottima alternativa all'utilizzo del mezzo privato di trasporto.

L'uso più efficiente dello spazio, pertanto, rappresenta il punto di partenza per un trasporto urbano efficiente.

In occasione della "3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans - Planning the efficient city" tenutasi a Brema ad Aprile 2016 e della successiva "European Conference on Mobility Management" di Atene del Giugno 2016 si è posta l'attenzione su unacittà efficiente e orientata alla persona, come obiettivo primario della pianificazione urbana della mobilità sostenibile.

Prendendo spunto dai temi di cui sopra, le conferenze hanno posto l'accento su alcuni punti cardine, sia di contenuto sia di processo, i quali debbono fungere da principi ispiratori per ogni azione di pianificazione in termini di mobilità urbana.

Il principio ispiratore si basa sull'idea di pensare alle persone prima che ai veicoli, permettendo alle stesse di riappropriarsi degli spazi urbani che sono diventati oggetto di uso indiscriminato da parte delle autovetture, molto spesso in spregio alle più basilari regole di convivenza e di rispetto della tutela delle utenze deboli e delle persone affette da mobilità ridotta.

Gli ambienti stradali vivibili devono posizionare la mobilità pedonale e quella ciclistica al primo posto, antepoendo mobilità delle persone a quella dei veicoli.

Tuttavia, decenni di sviluppo orientato all'automobile hanno richiesto più spazio pubblico del dovuto, relegando le tematiche di mobilità pedonale e l'utilizzo da parte delle persone diversamente abili ad un ruolo di gregari.

Affrontare le continue sfide per il trasporto merci in città, peraltro, deve comunque rappresentare uno dei *leitmotiv* della pianificazione, posto che le città sono nodi di sviluppo economico e che il commercio ed i servizi costituiscono le attività fondamentali in città, senza le quali non si renderebbe necessario il trasporto di persone, merci e informazioni.

Pertanto, risulta indispensabile pianificare congiuntamente lo sviluppo della città e la sua mobilità, atteso che la pianificazione degli spazi e la progettazione urbana influiscono fortemente sugli schemi di mobilità.

Una bassa dispersione urbana e un corretto orientamento ai bisogni delle modalità di trasporto sostenibile costituiscono dei prerequisiti necessari per scelte di spostamento ecocompatibili.

Lo spazio urbano oggettivamente soffre per l'elevato numero di auto private, sia in movimento sia in sosta.

Il trasporto pubblico, in tale contesto, rappresenta una delle forme di trasporto condiviso e, grazie alle nuove tecnologie, può trovare valide alternative nel *car pooling*, nel *bike sharing* e nel *car sharing*, i quali rappresentano sistemi alternativi per il miglioramento dell'efficienza dei trasporti, per il risparmio dello spazio e per la riduzione delle emissioni dovute alla movimentazione di persone e merci

Durante la "4th European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans Intelligent planning for sustainable mobility" di Dubrovnik del Marzo 2017 sono stati affrontati

interessanti temi sulla materia, poi ripresi anche nella “21st European Conference on Mobility Management” di Maastricht nel Giugno 2017.

In particolare, ci si è posti l’obiettivo di realizzare piani integrati per l’energia e la mobilità sostenibili in 30 città e agglomerati urbani con una popolazione compresa tra 50.000 e 350.000 abitanti, con l’ambizioso obiettivo del progetto europeo SIMPLA (*Sustainable Integrated Multi-sector PLAnning*) di supportare le amministrazioni locali nel programmare interventi in grado di decongestionare i centri cittadini, incrementare l’efficienza energetica e ridurre le emissioni inquinanti. Si tratta, peraltro, di obiettivi cui l’Unione Europea dà priorità nella sua strategia di contrasto ai cambiamenti climatici di qui al 2020 e oltre.

Va da sé che ogni intervento che riguardi la città di Brindisi in tema di pianificazione della sosta e, più in generale, di mobilità sostenibile, non può prescindere da tali considerazioni che, allo stato, risultano in netto contrasto con le abitudini cittadine e con le programmazioni del recente passato.

4 OBIETTIVI E STRATEGIE

Allo stato, la città di Brindisi non dispone di un sistema di tariffazione differenziata per la sosta, di efficaci aree destinate al *park and ride* e di aree libere da dedicare alla sosta breve nelle immediate vicinanze della zona commerciale del centro, così come non risulta vigente alcun tipo di incentivo all’utilizzo dei veicoli ibridi od elettrici.

Una *smart city* ha bisogno di determinazione e di consapevolezza, orientando le scelte – ivi comprese quelle riguardanti la pianificazione della sosta - in funzione di una visione di lungo periodo, che sappia restituire alla città una propria identità e un proprio percorso di sviluppo.

Per fare questo non bastano buon senso e buona volontà, ma occorre anche padroneggiare le tecniche che consentono di formulare una descrizione plausibile e spesso semplificata di come il futuro può svilupparsi, costruendo scenari e sperimentando, di volta in volta, soluzioni che possano fornire utili indicazioni sulla risposta della collettività alla pianificazione proposta.

Queste tecniche, nate come supporto alle teorie sui cambiamenti climatici e sui conseguenti impatti sull’ambiente, si sono sviluppate molto negli ultimi anni e si è arrivati a una serie di codifiche e standard, ormai accettati a livello europeo, che si possono applicare alla pianificazione delle politiche urbane e, quindi alla *smart city*, consentendo, nel contempo, il coinvolgimento consapevole dei destinatari stessi di queste politiche.

Non si tratta solamente di organizzare uno spazio stradale ma, piuttosto, di acquisire la consapevolezza che farlo in un modo piuttosto che in un altro possa rispondere a domande sul futuro della nostra città.

Ed in tale contesto non facile risulta il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders*, in considerazione che molti di essi sono ancorati a logiche che, nel mondo moderno, non hanno più ragione di esistere e risultano oltremodo anacronistiche.

L’impostazione della visione deve inoltre mettere in evidenza i valori fondanti della comunità, spesso dimenticati o sottovalutati, risvegliando il senso di responsabilità, la cultura dei doveri e dei diritti civici, la volontà di dare una identità al territorio ed il risveglio della partecipazione e della condivisione.

Le politiche della sosta, secondo i recenti indirizzi dell’Amministrazione, rappresentano un aspetto fondamentale nelle decisioni legate alla mobilità promosse.

Nell'ambito di tali politiche il Piano Urbano della Sosta si pone l'obiettivo di:

- ridurre i costi ambientali, sociali e infrastrutturali del traffico veicolare e della sosta gratuita su suolo pubblico;
- disciplinare la sosta al fine di migliorare la mobilità pedonale sulle strade locali e quella veicolare sulle strade primarie;
- soddisfare al meglio la domanda di sosta riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente urbano, migliorando il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso un razionale utilizzo del territorio;
- razionalizzare la sosta in relazione alle specifiche funzioni di ogni strada e spazio urbano, in particolare agevolando la fruizione di aree a prevalente uso pedonale e ciclabile migliorando la fluidità della circolazione.

L'azione strategica deve, pertanto, prevedere modi e costi differenti in relazione alla profondità di accesso e alla quantità delle emissioni nocive prodotte.

Il principio del *road pricing* tramite diversificazione delle tariffe, pertanto, oltre a scoraggiare l'utilizzo delle aree di sosta di maggiore valenza storica, culturale ed architettonica, deve intendersi come incentivante all'uso breve delle aree di sosta, ovvero come soluzione mirata al conseguimento della periodica rotazione degli stalli disponibili, in contrapposizione con l'attuale trend che registra un pedissequo utilizzo delle aree di sosta, anche centrali, per periodi medio-lunghi.

Tale sistema di tariffazione, si ricorda, si inserisce nelle strategie generali d'intervento per migliorare la mobilità urbana di cui alle direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico emanate dal Ministero, rappresentando una forma mediata di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità.

Tale *modus operandi* ha come intento quello di riequilibrare domanda e offerta, a cominciare dai punti dove oggi la domanda supera, in alcune ore del giorno, l'offerta ed in considerazione del fatto che, in maniera apparentemente inspiegabile, alcune zone della città appetibili sotto il profilo della disponibilità di stalli, risultano sovente sotto utilizzate.

Tra gli obiettivi, poi, non va dimenticata la necessità di dare risposte concrete alle esigenze della cittadinanza, ed in particolare ad alcune categorie di utenti che lamentano inefficienze nel vigente Piano della Sosta di Brindisi, non sempre a torto.

Nel successivo paragrafo, pertanto, vengono riepilogate le richieste e le osservazioni che, in varie forme e tempi, sono pervenute all'Ufficio Traffico del Comune di Brindisi da parte dei portatori di interessi che, come è lecito attendersi, non sempre risultano convergenti.

5 LE ASPETTATIVE DEGLI STAKEHOLDERS

Il Comune di Brindisi, nel quadro più ampio di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ha dato avvio ad una fase di coinvolgimento dei cittadini nell'ambito del proprio processo di pianificazione della mobilità urbana, raccogliendo e recependo le richieste degli *stakeholders*.

Nello specifico, è stato attivato un canale di comunicazione diretto con l'Amministrazione tramite un indirizzo email dedicato e sempre operativo (contributi.pums@comune.brindisi.it) e sono stati programmati, per l'anno 2018, degli incontri a tema al fine di acquisire quante più informazioni possibili in merito ai desiderata della cittadinanza, all'interno di una fase di coinvolgimento dei portatori di interessi.

Nella fase di redazione del presente stralcio di piano, in ogni caso, sono state attentamente analizzate le questioni ad oggi sollevate dalla cittadinanza in merito alla generale insoddisfazione della organizzazione degli stalli di sosta nell'area centrale della città.

Più in dettaglio, si è registrato il malcontento di una larga fetta di residenti, la quale ha lamentato la impossibilità di reperire, con ragionevole facilità, uno stallone di sosta disponibile non soltanto nell'area limitrofa alla propria abitazione, ma anche nell'intero circondario della zona centrale.

Tale circostanza, come desumibile dai dati storici che vengono mostrati più avanti nella presente relazione, ha ingenerato rassegnazione negli stessi, al punto da rinunciare ad acquistare il pass per la sosta che, in virtù del suo ridotto costo di emissione, lascerebbe sperare, viceversa, in una sua larga diffusione.

Le doglianze sull'argomento si sono concentrate sull'eccessivo numero di stalli di parcheggio gratuiti in centro – che, di fatto, trasformerebbero talune aree in zone di sosta a lungo termine da parte dei non residenti – e sul fatto che, tra le varie aree a pagamento centrali (“blu”), molte non sono comunque utilizzabili dai titolari di pass CS “centro storico”.

Secondo coloro che hanno provveduto a far pervenire nel 2016 agli uffici comunali una apposita raccolta firme, nel centro della città non sarebbe obbligatorio destinare alla sosta gratuita un congruo numero di stalli, in affiancamento a quelli regolamentati da tariffazione.

Gli stessi sostengono, in particolare, che non ricorrerebbero le condizioni di cui all'Art. 8 del Codice della Strada relativamente all'obbligo di realizzare una adeguata area di parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo della durata della sosta, atteso che la stessa Amministrazione, con Deliberazione di Giunta Comunale n° 697 del 20.09.2002 ha individuato il centro urbano come area a particolare valenza urbanistica nella quale sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico.

In definitiva, tale fetta della popolazione ha richiesto l'eliminazione degli stalli bianchi in centro e la possibilità che i residenti, se dotati di pass prepagato, possano parcheggiare indistintamente su tutte le zone “blu”, così come avveniva in passato.

I portatori di interesse, in aggiunta, hanno evidenziato che la presenza di stalli gratuiti ha aumentato il traffico privato di auto verso il centro, secondo una logica che mal si concilia con i generali indirizzi di disincentivazione dell'utilizzo del mezzo proprio.

Ciò avrebbe ancora più valenza in una situazione come quella brindisina, dove i grandi centri attrattori di traffico (terziario, sedi di enti, scuole ed attività private) sono concentrati in raggio molto limitato e, per giunta caratterizzato da difficile accesso.

Gli stessi sottoscrittori della richiesta, infine, hanno formulato anche istanza di estensione fino alle ore 24:00 dell'orario di vigenza della tariffazione della sosta, nell'arco di tutta la settimana

Tra le altre categorie portatrici di interessi, va annoverata la richiesta di un nutrito gruppo di cittadini riuniti in gruppi, comitati, fondazioni ed associazioni che, tramite raccolta firme, ha sin dal 2012 inoltrato al Comune di Brindisi richieste per:

- Mantenimento della chiusura al traffico veicolare dell'area ZTL di Corso Garibaldi;
- Ampliamento delle aree chiuse al traffico veicolare funzionali alla viabilità cittadina;

- Nuova politica di mobilità urbana basata sull'incentivazione all'utilizzo della bicicletta (*bike sharing*) e di bus ecologici per collegare i quartieri cittadini al centro storico;
- Trasformazione delle zone di parcheggio già esistenti in aree attrezzate per parcheggio di scambio;
- Attuazione di una reale politica di rilancio del centro storico

I richiedenti, in particolare, richiamando le più recenti politiche in termini di fruibilità del centro urbano, hanno invitato il Comune ad adottare ogni possibile provvedimento e soluzione tecnica tale da restituire alla cittadinanza la fruibilità pedonale del centro, a discapito del traffico veicolare.

Non possono, poi, essere trascurate le legittime richieste da parte di molti commercianti del centro urbano, ed in particolare di coloro che esercitano lungo i corsi principali, di ripristinare lungo corso Garibaldi gli originari 35 stalli di parcheggio, comprensivi di adeguate aree di carico e scarico a supporto delle attività commerciali.

Tramite Confcommercio e Confartigianato, in particolare, gli stessi portatori di interessi hanno evidenziato che la disponibilità di tali aree di parcheggio, magari caratterizzate da soluzioni tecniche mirate a garantirne la massima rotazione – anche tramite sistema di tariffazione elevata e calibrata su una durata massima della sosta di 30 minuti – potrebbe costituire un ottimo deterrente allo spopolamento del centro e, più in particolare rappresenterebbe un valido strumento per incentivare l'utenza alla frequentazione dei negozi del centro.

In alternativa, gli stessi sarebbero favorevoli alla totale chiusura dei corsi, magari in fasce orarie e periodi dell'anno da calibrare in relazione all'effettivo tasso di frequentazione del centro da parte dell'utenza.

A ciò, da più parti ed in maniera pressoché unanime, si è aggiunta la lamentela relativa alle carenti attività di controllo nelle aree a pagamento da parte del personale della ditta che gestisce il servizio.

Parimenti, gli *stakeholders* sono tutti concordi che un'azione più incisiva delle Forze dell'Ordine sotto il profilo sanzionatorio nei confronti dei veicoli che, sistematicamente, utilizzano per la propria sosta aree urbane non destinate allo scopo, permetterebbe al centro urbano di reimpossessarsi della propria dignità che, molto spesso, viene offesa da comportamenti irrispettosi non soltanto delle disposizioni di cui al D.Lgs. 285/1992, ma anche delle più elementari norme di civiltà e convivenza.

Infine, non vanno trascurati gli approfondimenti e le indagini sul tema condotte sul tema dagli organi di stampa.

Le testate web locali hanno analizzato più volte la questione, non soltanto nel 2016, fungendo da cassa di risonanza sia per i fautori della apertura al traffico del corso, sia per quelli che ne chiedevano la pedonalizzazione e la interdizione al transito ed alla sosta.

Le stesse testate nel Maggio 2016 hanno affrontato la questione, specificando che *"...con delibera del Consiglio Comunale n. 18 del 09/03/1992, venne approvato il primo Piano Urbano del Traffico e nelle previsioni sulla istituzione dell'isola pedonale, anche la chiusura dei corsi che si sarebbe dovuta attuare in quattro fasi...Da un'indagine tra esercizi commerciali e residenti sul Corso Garibaldi, favorevoli solo il 20%, ma la città no, i cittadini speravano di avere una possibilità di passeggio al centro libero di veicoli. Fu così che i redattori del Put decisero l'indagine cittadina mediante l'invio di 5.000 cartoline; risposero 3.000 cittadini di cui 2.500 si e 500 no. A fronte all'80% favorevole l'isola pedonale, Corso Garibaldi, venne inserita, con*

priorità, nel Put...Il Consiglio Comunale con delibera n. 124 del 30.09.2002, per regolare meglio l'uso del suolo pubblico, ha approvato il nuovo piano dei parcheggi. In detta occasione il corso Garibaldi parte del Corso Roma ed Umberto vennero esclusi dal piano parcheggi perché inseriti quali isole pedonali. Nelle varie ristrutturazioni ed infrastrutture da parte dei tecnici comunali la modifica del Corso Garibaldi per adattamento dell'Isola pedonale (istituita nel 2000, ndr) con l'allargamento dei marciapiedi, stante il divieto di sosta, e il rifacimento della carreggiata con la sostituzione delle "chianche ricoperte da manto bituminoso" con lastre di pietra dura, senza previsioni di sovraccarichi in caso di riapertura al traffico del Corso Garibaldi..."

Una rivista on line ha effettuato, nel Novembre 2016, un sondaggio sull'argomento, giungendo ai seguenti risultati: "... omissis ... il verdetto popolare è stato molto chiaro: poco meno di 1.200 persone hanno espresso la volontà di una nuova chiusura al traffico mentre 441 hanno auspicato che resti aperto ...omissis..."

Tali risultati hanno replicato quelli rivenienti da un sondaggio condotto da un'altra testata giornalistica on line nel mese di Ottobre 2016, secondo cui il 78,9% dei partecipanti si sarebbe espresso favorevolmente rispetto alla chiusura al traffico veicolare di Corso Garibaldi, e l'82,1% sarebbe del parere che la riapertura al traffico non abbia portato alcun beneficio alle casse dei commercianti del Corso (Figura 1).

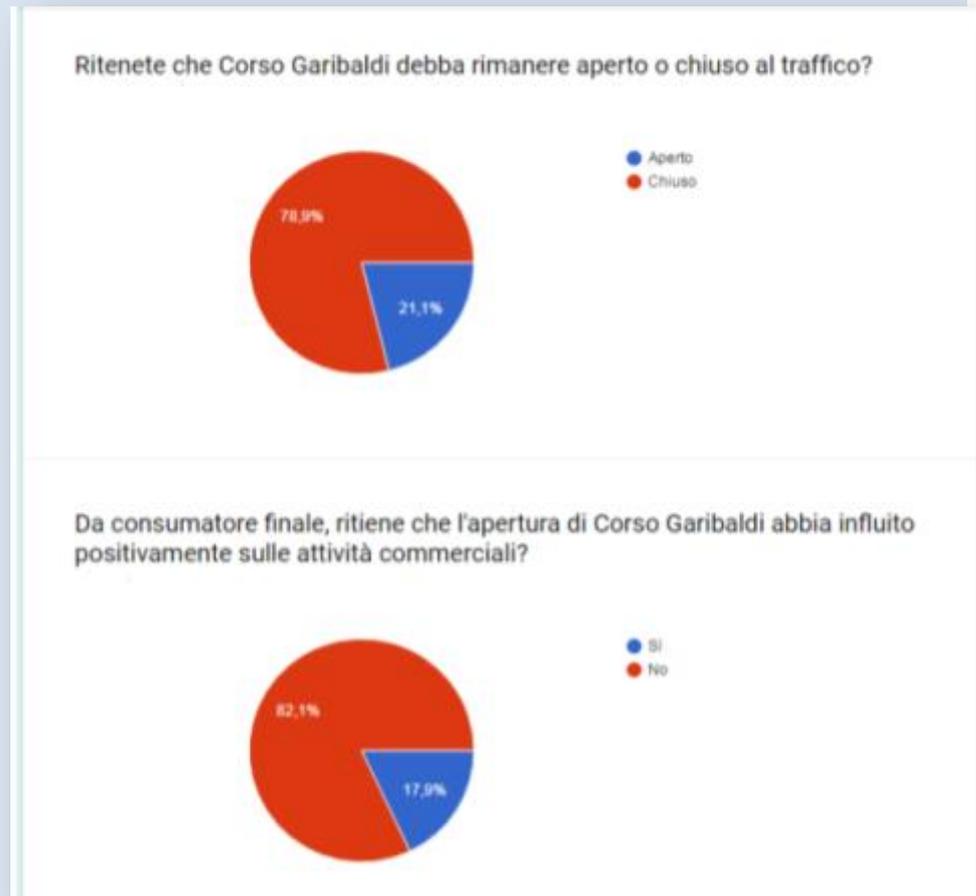


Figura 1

Nel Novembre del 2016 alcuni consiglieri comunali richiedevano espressamente al Sindaco la interdizione al traffico veicolare lungo Corso Garibaldi ed il ripristino della ZTL, in quanto tornava "...ad essere valida l'ordinanza sindacale n. 2261 del 30 novembre 2002 firmata all'epoca del sindaco Antonino dall'allora vice sindaco Salvatore Brigante, tutt'ora assessore ai Lavori Pubblici, con la quale si dava seguito al Piano della Mobilità Urbana appena approvato e si stabiliva la chiusura al traffico dei Corsi..."

Peraltro, già nel giugno 2012 in un articolo di un quotidiano veniva data notizia di un sit in di protesta lungo Corso Garibaldi da parte di esponenti dei movimenti "Brindisi Bene Comune", Rinascita Civica Brindisina" e "Cicloamici" e delle associazioni "Legambiente" e "Confconsumatori", contro il provvedimento di riapertura al traffico del Corso da parte del Sindaco dell'epoca.

Anche la carta stampata ha, più volte ricostruito la genesi della chiusura e della riapertura del Corso, richiamando i vari provvedimenti che si sono succeduti nel tempo e facendosi portavoce, a più riprese, delle richieste dei vari portatori di interessi.

Da quanto sopra esposto si comprende che alcune delle richieste formulate dai portatori di interessi appaiono chiaramente confliggenti ed altre, viceversa, possono trovare sbocco in soluzioni tecniche che, in ogni caso, prevedono una profonda rivisitazione della situazione attuale.

Per altre, poi, è necessario il supporto delle attività di controllo che – è bene evidenziarlo – devono affiancarsi in maniera sinergica all'azione tecnica, affinché il Piano della Sosta possa raggiungere gli effetti sperati.

Esiste, infine, una serie di provvedimenti la cui attuazione è necessariamente subordinata a valutazioni di tipo tecnico più ampio, trattandosi di aspetti connessi, più in generale, alla circolazione stradale ed ai flussi veicolari veri e proprio.

In altre parole, pensare di interdire al traffico in maniera apodittica uno o più corsi della città, senza aver preliminarmente elaborato un modello di flusso che ne verifichi le conseguenze a cascata su tutto il tessuto viario urbano, potrebbe costituire un azzardo di detrimento per tutta la viabilità urbana, come la letteratura e gli studi di caso facilmente dimostrano.

Non va dimenticato, in particolare, che lo sviluppo del tessuto urbano della città di Brindisi prevede una conformazione "ad imbuto", che in passato trovava il suo naturale sviluppo nel deflusso delle correnti veicolari lungo Viale Regina Margherita.

Allo stato, stante la chiusura della predetta strada ai non autorizzati, per via della istituzione della ZTL, ogni ulteriore preclusione ai flussi deve essere studiata con attenzione, al fine di evitare di isolare la parte centrale della città che si sviluppa verso il Duomo e verso nord-est.

Tali aspetti, pertanto, pur non essendo contemplati nel Piano della Sosta, rappresentano, allo stato, elemento di studio all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che è in corso di redazione e sono ben noti all'Amministrazione Comunale.

6 ACCESSIBILITÀ CONDIVISA

Le considerazioni, gli orientamenti e i provvedimenti contenuti in questo strumento di piano si basano su di un modello generale concepito per essere stabile nel medio periodo e, conseguentemente, costituire il riferimento funzionale e strutturale per le future decisioni sul tema della mobilità urbana.

Il modello ha l'obiettivo di stabilire un criterio generale di regolamentazione dell'accessibilità, associando ad ogni tipologia di accesso le modalità possibili e, tra queste, le più opportune in termini di impatto ambientale e di efficienza nell'uso dello spazio urbano, rafforzando un moderno e sostenibile sistema di accessibilità condiviso anche tra le differenti componenti del traffico e delle diverse modalità di penetrazione del tessuto urbano.

Il sistema proposto si pone nell'ottica di valutare le diverse esigenze, ma anche la possibilità di accesso alla città e alle sue zone più centrali in modo graduale, contemplando una riduzione delle emissioni di inquinanti, la necessità di sicurezza degli utenti e l'incremento della qualità ambientale e architettonica agli occhi di residenti, *city commuters* e turisti.

La vocazione turistica della città, peraltro, impone la salvaguardia e la accessibilità in condizioni di traffico adeguate.

Il miglioramento dell'accessibilità degli spazi aperti al pubblico transito va reso possibile nella consapevolezza che il raggiungimento del cuore della città debba essere fatto nel rispetto di questi spazi e del loro valore architettonico, ambientale ed anche commerciale.

In definitiva, è fondamentale porsi come obiettivo primario la razionalizzazione dell'uso degli spazi stradali pubblici per recuperare spazio a favore del trasporto pubblico della mobilità pedonale, di quella ciclabile e della circolazione in genere, stante la crescente incompatibilità tra spostamento veicolare privato e centro storico.

Tale osservazione non si basa su considerazioni apodittiche ma su circostanze oggettive verificabili quotidianamente, soprattutto nelle ore di punta, perché la morfologia del tessuto urbano centrale e storico di Brindisi si è sviluppata nei tempi che furono risultando ad oggi, pertanto, inadeguata a sopportare ingenti flussi di traffico veicolare.

La politica del togliere alle auto per restituire ai pedoni, alle bici ai bus – e più in generale alla collettività – assurge in maniera atecnica – ancorché calzante – alla cosiddetta *strategia di Robin Hood* alla quale, tuttavia devono affiancarsi proposte alternative per gli utenti, cui verrà chiesto di lasciar l'auto in zone marginali.

Una visione multimodale della sosta e degli spazi ad essa dedicati che integri bus, *bike sharing*, trasporto pubblico e *park and ride* con uno sguardo equilibrato all'offerta di sosta rivolta a tutte le componenti del traffico veicolare rappresentano, in buona sostanza, la *conditio sine qua non* per poter trarre a sé questi obiettivi.

In sintesi il presente Piano si pone l'obiettivo di individuare le caratteristiche dell'offerta e della domanda di sosta proponendo scenari di progetto ma anche le caratteristiche degli attuali accessi da parte dei veicoli motorizzati alle parti più centrali della città verificando le criticità, le regole e proponendone eventuali adeguamenti.

7 PIANO DELLA SOSTA ANNO 2016

Il Piano approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n° 22 del 16.03.2016, per quanto strettamente riferibile al centro urbano, ha previsto la distribuzione delle aree di sosta, suddivise tra stalli liberi e stalli a pagamento, così come indicato in Figura 2 della pagina successiva.

In tale Figura sono riportati, in colore blu, gli stalli di sosta a pagamento, mentre in colore verde quelli gratuiti.

Per quanto attiene la organizzazione delle aree a pagamento nella zona centro storico (CS), il vigente Piano ha previsto una organizzazione degli stalli a pagamento secondo una logica improntata alla differenziazione tra aree utilizzabili anche da residenti e lavoratori (se muniti di apposito pass o abbonamento prepagato) ed aree ove è previsto unicamente il pagamento della tariffa oraria, senza possibilità di uso da parte di residenti e lavoratori.

La successiva Tabella 1 include i dati relativi a tale differenziazione tipologica nell'area del centro storico, evidenziando anche il numero e la ubicazione degli stalli di sosta, ivi inclusi quelli a pagamento che, secondo quanto disposto con apposita Ordinanza n° 6223 del 30.03.2016, non potevano essere utilizzati dai titolari di pass ed abbonamenti.

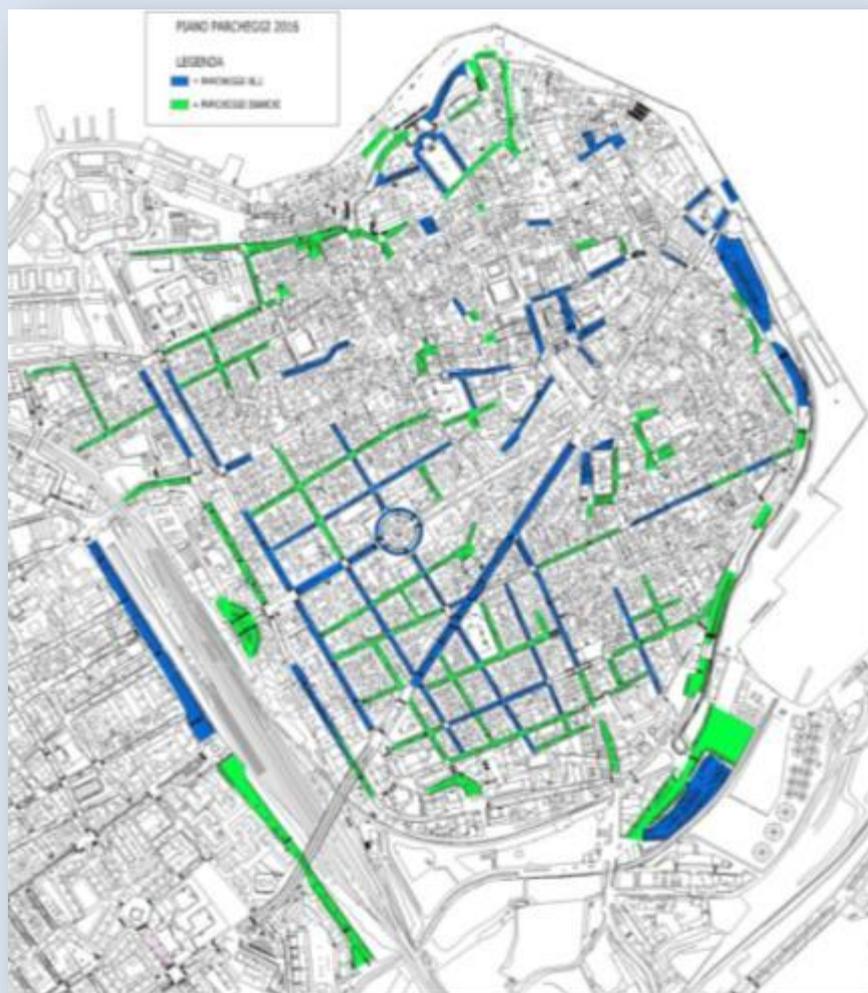


Figura 2

Luogo	N° stalli a pagamento con agevolazioni Ordinanza n° 6123 del 30.03.2016	N° stalli a pagamento senza agevolazioni Ordinanza n° 6123 del 30.03.2016
VIA AMENA	4	
VIA BETTOLO	15	
VIA DEL MARE		83
VIA ERCOLE BRINDISINO	21	
VIA FERRANTE FORNARI	9	
VIA LATA	20	
VIA MARCO PACUVIO		4
VIA PASQUALE CAMASSA		30
VIA PORTA LECCE	22	
VIA TARANTO	17	
VICO SEMINARIO	5	
PIAZZA DANTE		9
VIA CARMINE	9	
VIA CESARE BRAICO	32	
VIA CRISTOFORO COLOMBO	36	
VIA DE' CARPENTIERI	14	
VIA GALLIPOLI	27	
VIA GIOVANNI XXIII	25	
VIA GUGLIELMO MARCONI	31	
VIA INDIPENDENZA		27
VIA RUBINI	5	
VIA SAPONEA		4
VIA VANINI	8	
PIAZZA SANTA TERESA		19
VIA CASIMIRO	19	4
VIA SANTI	18	
L.go DON A. PIZZIGALLO (EX P.ZA DEL POPOLO)		6
CORSO ROMA	53	64
VIA CESARE BATTISTI	16	
VIA GIUSEPPE MAZZINI	33	
VIA BASTIONI CARLO V	16	10
P.ZA VITTORIO EMANUELE II		12
P.ZA GIACOMO MATTEOTTI		12
VIA FILOMENO CONSIGLIO		14
VIA REGINA MARGHERITA		8
VIA CONSERVA		14
PIAZZA CAIROLI		25
CORSO UMBERTO I		29
VIA ALFREDO CAPPELLINI		12
VIA PALESTRO		17
PIAZZA ANIME		25
TOTALE STALLI BLU CENTRO STORICO	455	428

Tabella 1

Da ciò deriva che nel Piano della Sosta del 2016 il numero di stalli complessivi a pagamento nel centro storico risultava pari a n° 883 unità.

8 ATTRATTORI DI TRAFFICO E SOSTA

L'analisi del tessuto urbano e delle abitudini della popolazione hanno permesso di individuare i principali attrattori di traffico e di sosta del centro, per i quali è stata effettuata una differenziazione a seconda della relativa tipologia.

La seguente Figura 3 illustra la ubicazione degli enti pubblici che generano traffico e richiedono sosta, mentre la successiva Figura 4 mostra la localizzazione delle principali aree commerciali, sempre nel centro urbano, che maggiormente presentano potenziali criticità in termini di flussi di traffico

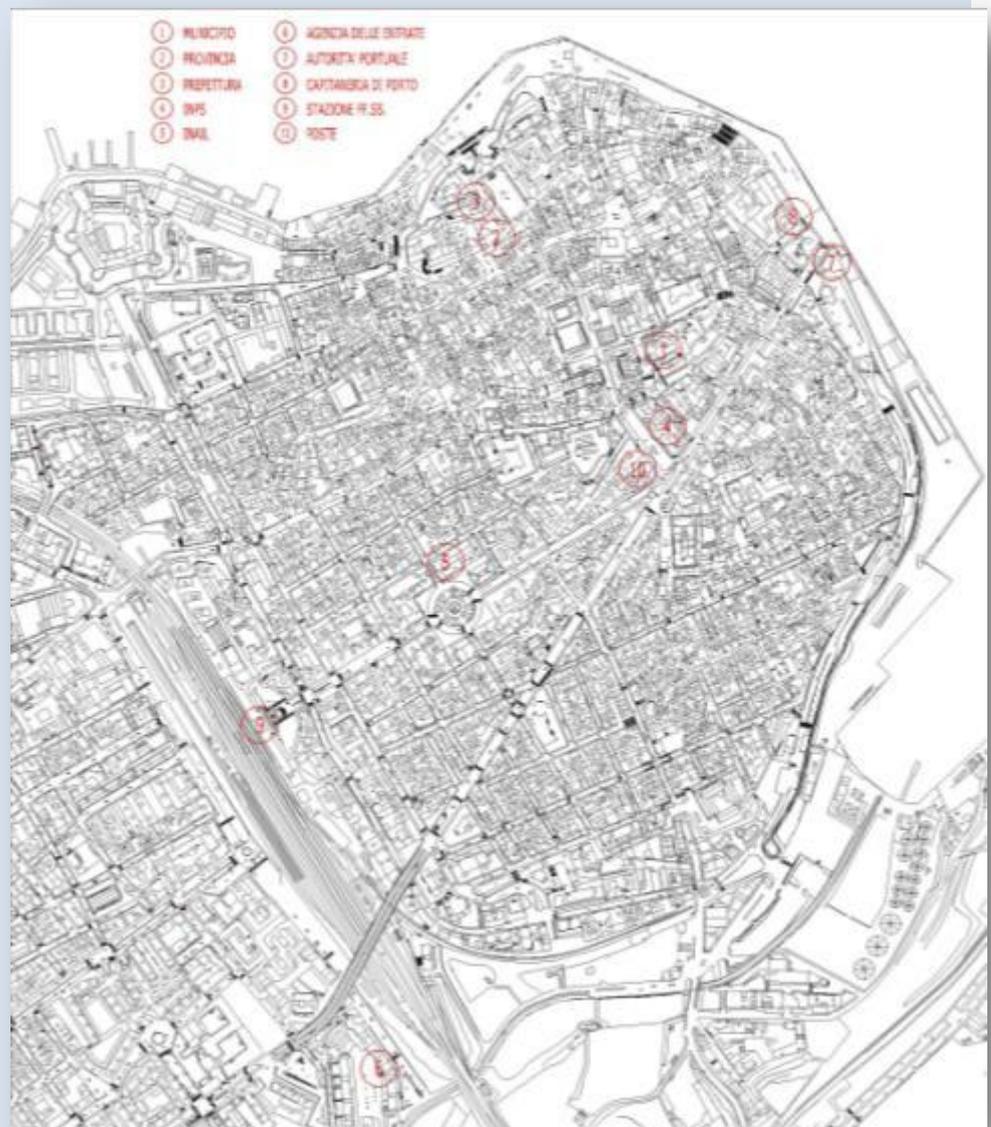
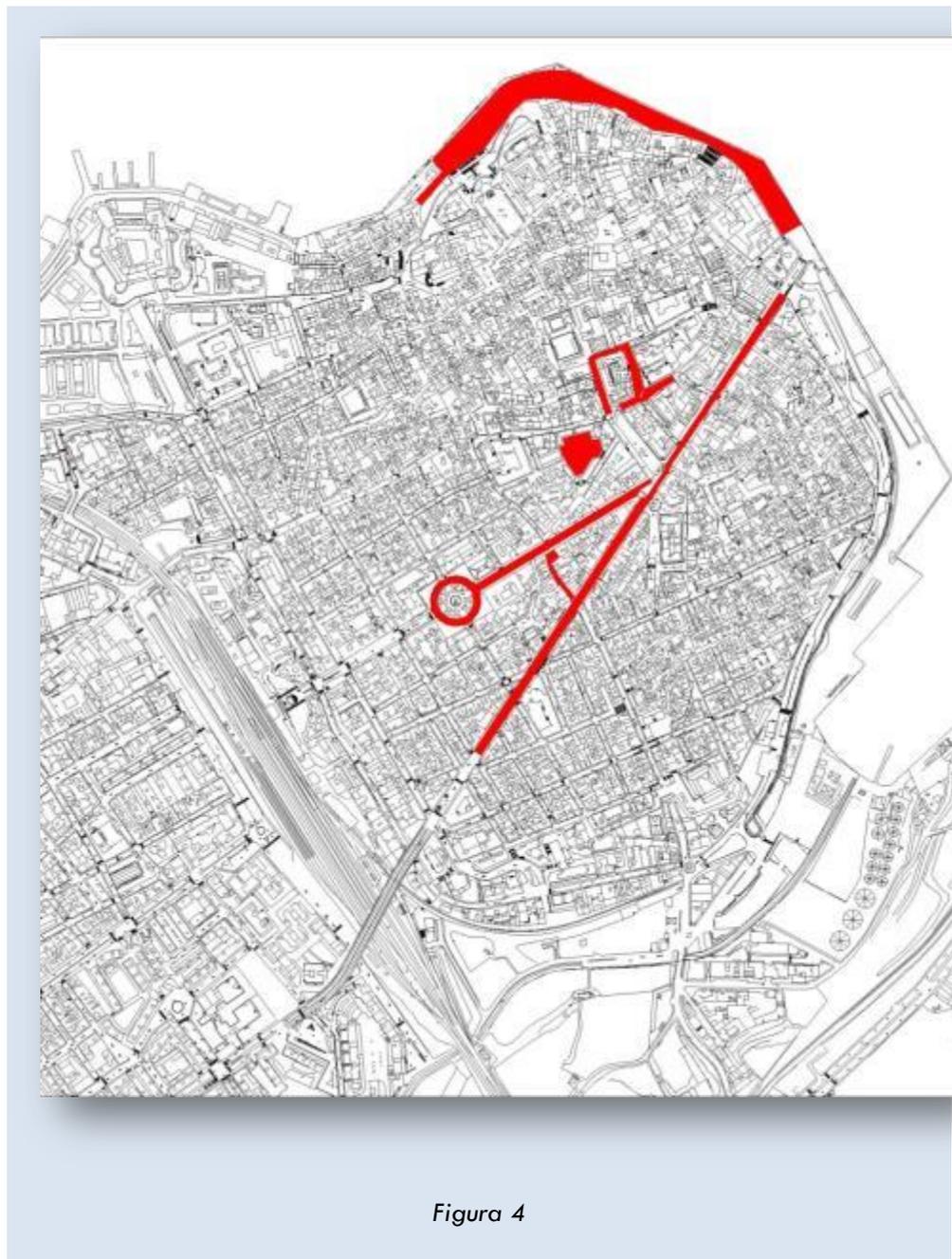


Figura 3



9 DATI MONITORAGGIO ARIA

Il monitoraggio della qualità dell'aria rappresenta un elemento essenziale per la verifica del rispetto dei limiti di legge e per avere contezza una del fenomeno delle emissioni in atmosfera.

Dai dati ARPA ufficiali emerge che per il materiale particolato proveniente da sorgenti antropiche, il settore maggiormente emissivo è costituito dal riscaldamento domestico (37%), seguito dal trasportosugomma (31%).

Per gli ossidi di azoto, invece, il trasporto su gomma costituisce la principale sorgente emissiva, in quanto risulta il contributo più importante per 49 città su 60 oggetto di indagine.

Le emissioni di composti organici volatili non metanici (COVNM) sono essenzialmente dovute all'uso dei solventi.

Le attività principali che rientrano in questo settore sono molteplici: tra le principali ci sono la verniciatura (sia in ambito domestico che industriale), lo sgrassaggio e la pulitura a secco, la produzione e la lavorazione di prodotti chimici e altri usi di solventi e attività connesse compreso l'uso di prodotti per la casa e cosmetici.

Il secondo settore in quanto a emissioni di COVNM risulta, ancora una volta, quello del traffico veicolare a causa dei consumi di carburanti e dei fenomeni evaporativi, specie nel caso di ciclomotori e motocicli, a essi connessi.

Anche per il monossido di carbonio il trasporto su strada costituisce la principale sorgente emissiva e in 24 città su 60 il contributo del trasporto su strada è superiore al 50%.

Per il benzene, prodotto per combustione incompleta di composti ricchi in carbonio, il trasporto su gomma costituisce la principale sorgente emissiva per quasi tutte le città (superiore al 50% in 54 città su 60).

Nell'aria dei centri urbani la sua presenza è dovuta quasi esclusivamente alle attività di origine umana, essendo la quasi totalità delle emissioni attribuibile alle produzioni legate al ciclo della benzina (raffinazione, distribuzione dei carburanti e soprattutto traffico veicolare).

Il materiale particolato PM10 (l'insieme delle particelle aerodisperse di diametro aerodinamico inferiore o uguale ai 10 μm) ha una natura chimico-fisica complessa e variabile e genera particolari apprensioni per via della accertata relazione tra esposizione ed effetti avversi sulla salute, in relazione alla capacità delle particelle micrometriche di raggiungere le zone più profonde dell'apparato respiratorio umano.

Tra le sorgenti antropiche cui è collegata la formazione del PM 10 un importante ruolo è rappresentato dal traffico veicolare.

Il D.Lgs. 155/2010 stabilisce per il PM 10 ai fini della protezione della salute umana un valore limite annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e un valore limite giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superarsi più di 35 volte in un anno.

Il valore limite giornaliero, più stringente di quello annuale, rappresenta il limite più frequentemente superato.

La città di Brindisi è dotata di n°7 centraline di monitoraggio di Arpa Puglia, così come indicato nella seguente Figura 5.

Con espresso riferimento all'area centrale della città, si osserva la presenza di una centralina su Via dei Mille ed una nella parte terminale di Via Taranto, le quali acquisiscono informazioni sulla qualità dell'area su base quotidiana.

Le Figure 6-15 che seguono mostrano un esempio dei dati raccolti dalle centraline di monitoraggio in oggetto su base settimanale, i quali rappresentano un efficace strumento di controllo per apportare modifiche, anche in corso d'opera, nel caso in cui dovesse manifestarsene la necessità.

In aggiunta, l'Amministrazione Comunale sta valutando l'opportunità di riattivare il sistema di rilevamento dell'inquinamento urbano di cui al progetto POMA per implementare il sistema di rilevamento attuale.

Tali aspetti saranno opportunamente studiati all'interno del PUMS.

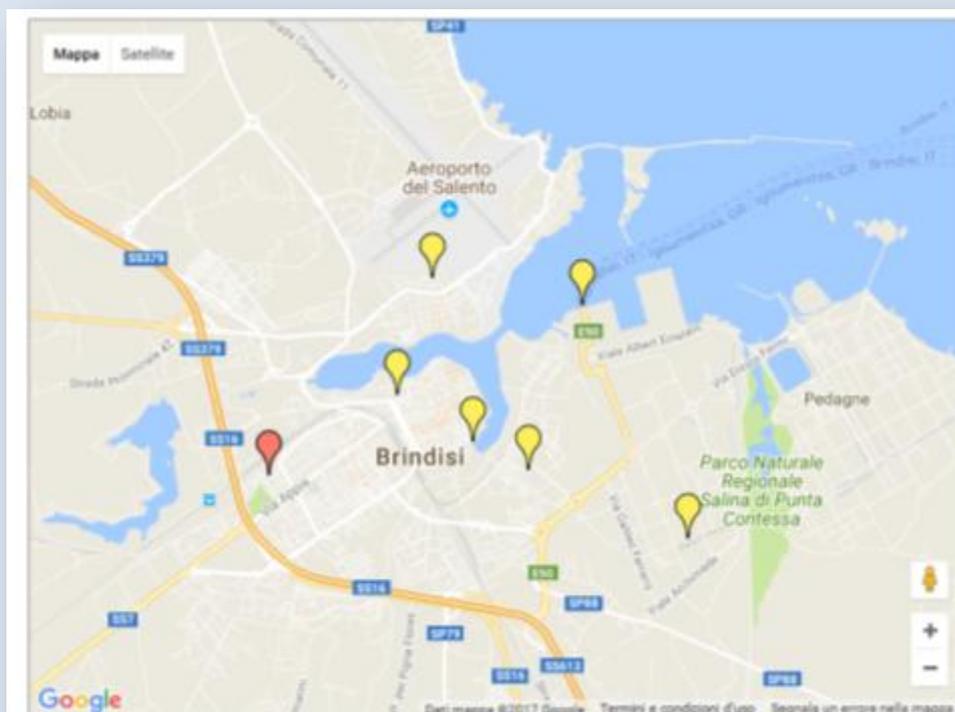


Figura 5

Informazioni sulla centralina

Denominazione:	Brindisi - Via dei Mille
Provincia:	Brindisi
Comune:	Brindisi
Indirizzo:	Via dei Mille
Tipologia area analizzata:	Urbana
Tipologia stazione:	Traffico
Inquinanti analizzati:	C6H6, PM10, NO2, SO2
Data inizio attività:	30/09/2004
Data cessazione attività:	
Coordinate UTM:	
Note:	Rete Arpa



Figura 6

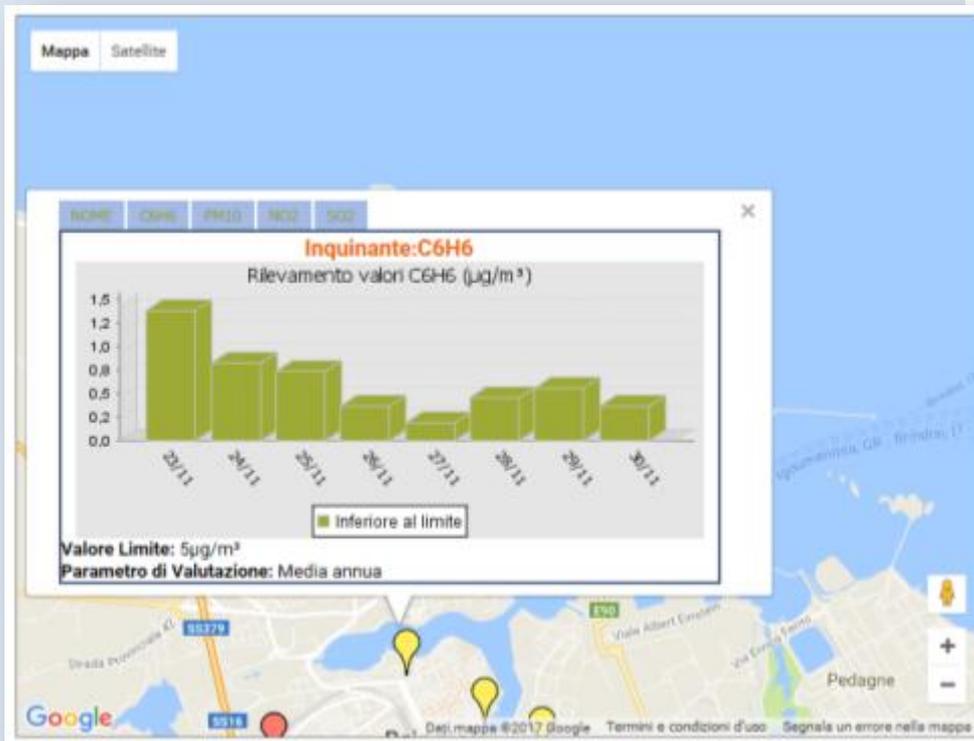


Figura 7

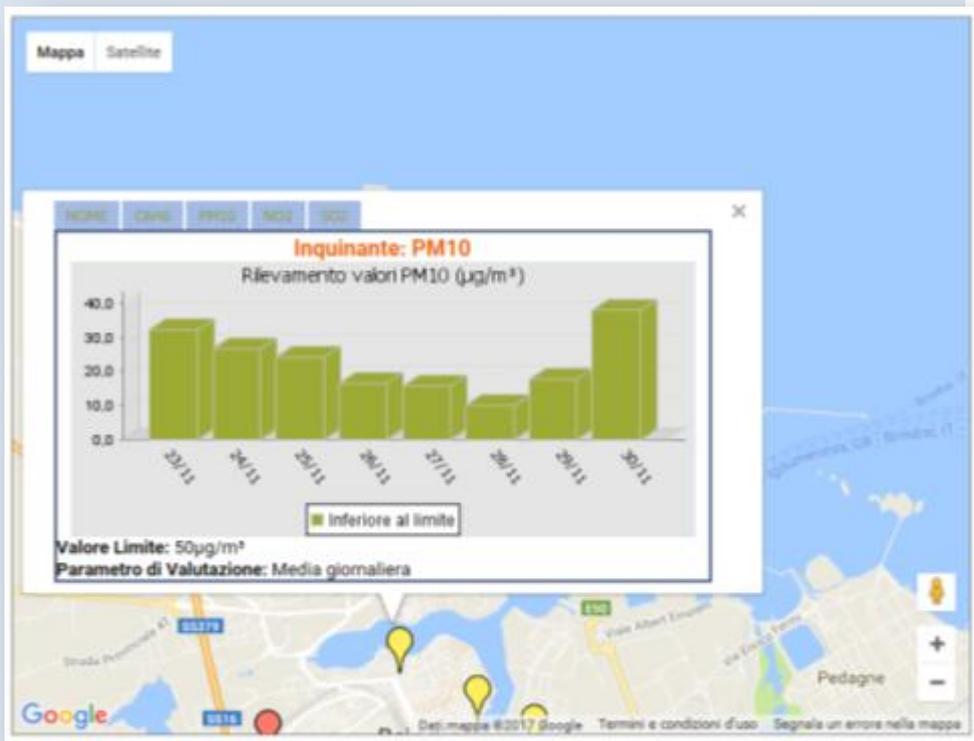


Figura 8



Figura 9

Informazioni sulla centralina

Denominazione:	Brindisi -Via Taranto
Provincia:	Brindisi
Comune:	Brindisi
Indirizzo:	Via Taranto
Tipologia area analizzata:	Urbana
Tipologia stazione:	Traffico
Inquinanti analizzati:	CO, C6H6, PM10, NO2, SO2, PM2.5
Data inizio attività:	01/05/2004
Data cessazione attività:	
Coordinate UTM:	
Note:	RRQA

Figura 10

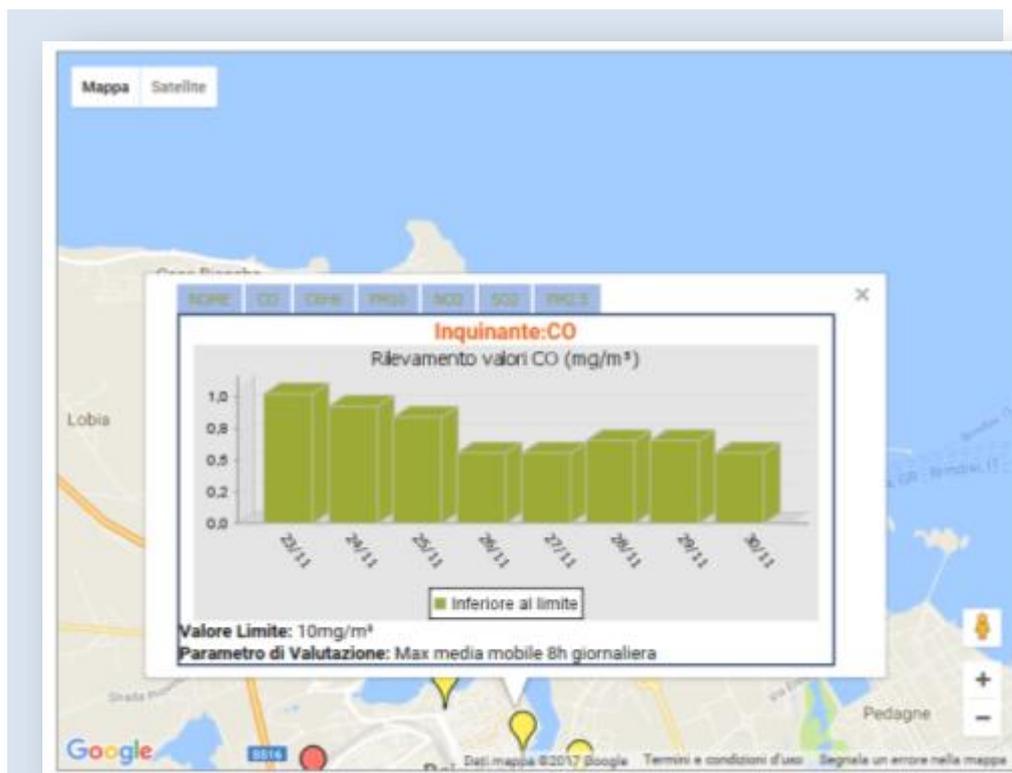


Figura 11

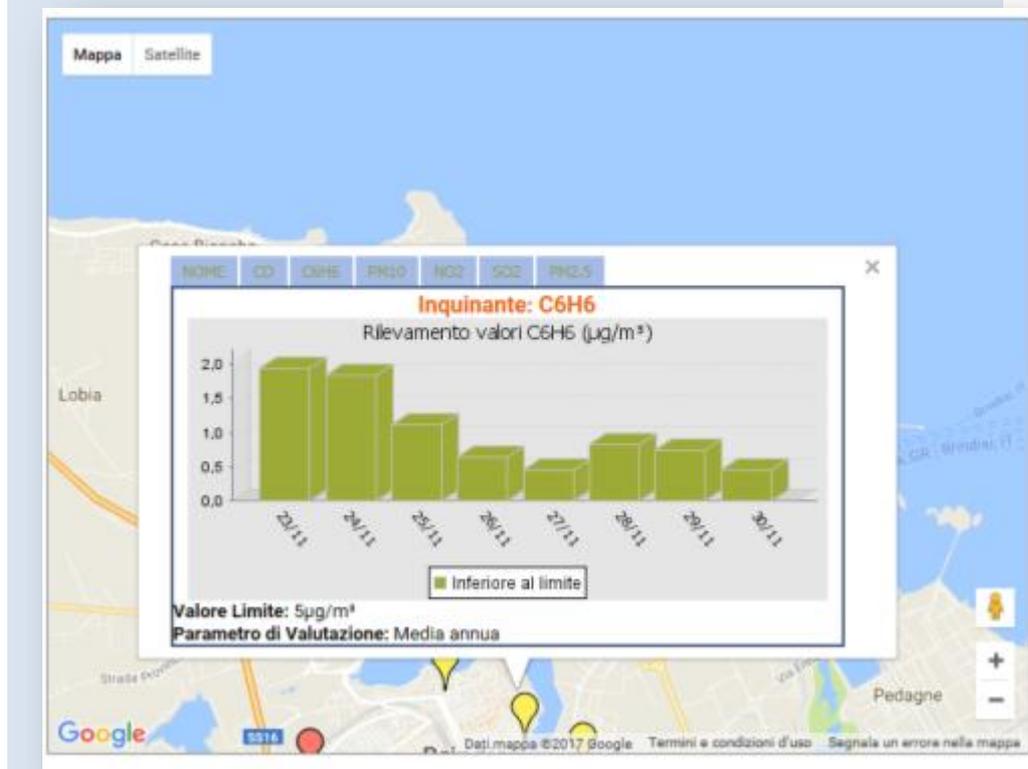


Figura 12

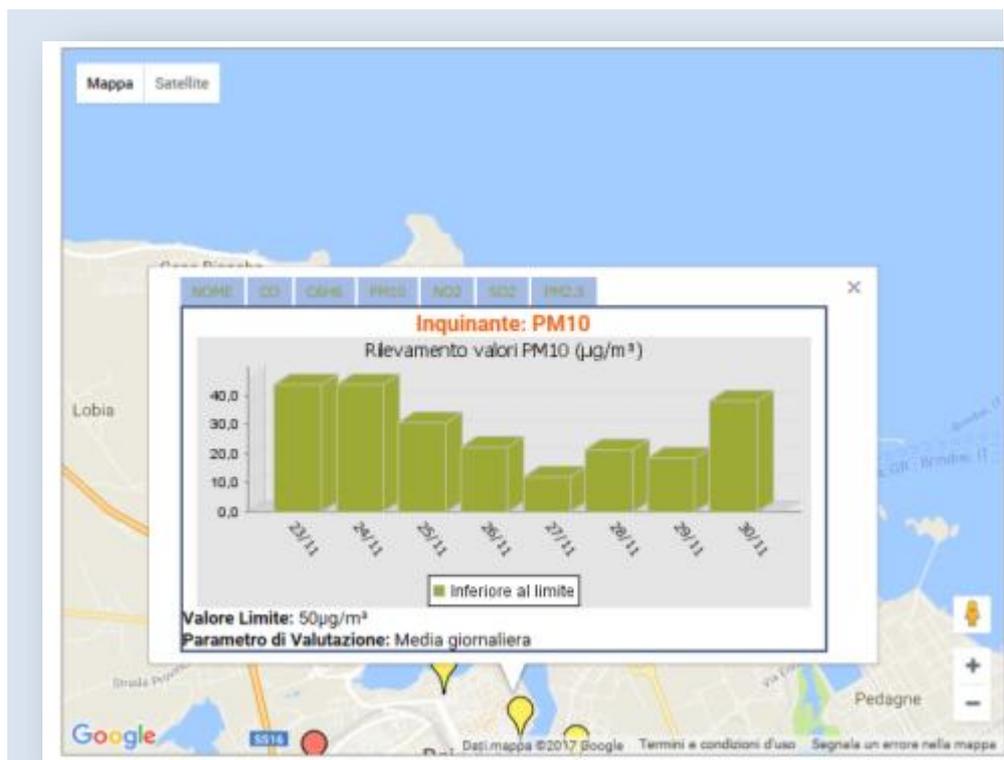


Figura 13

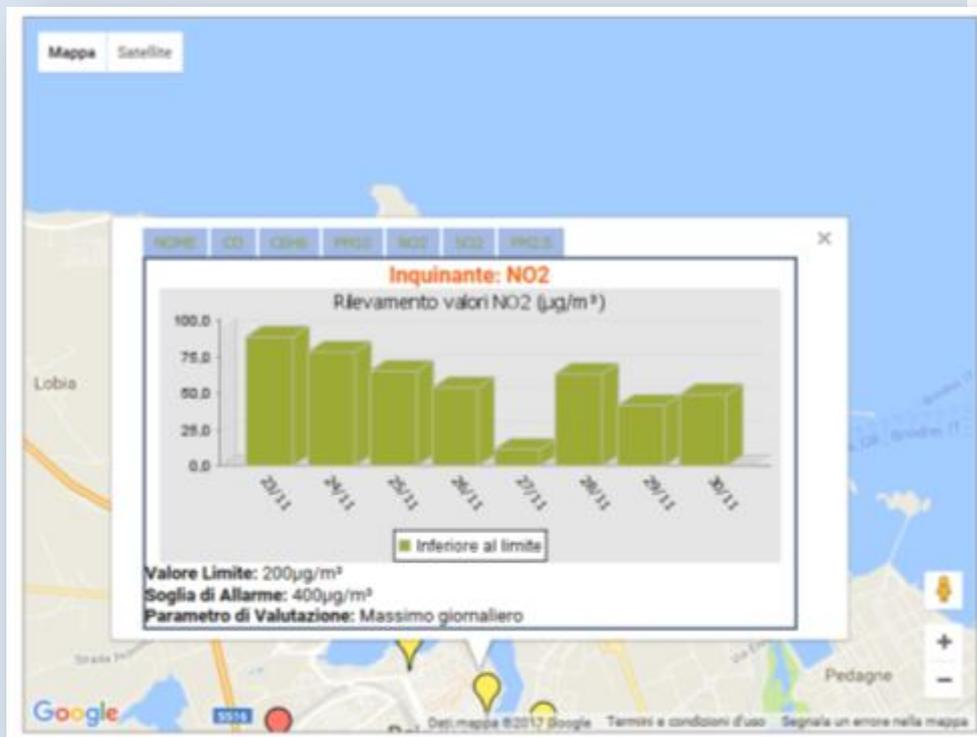


Figura 14

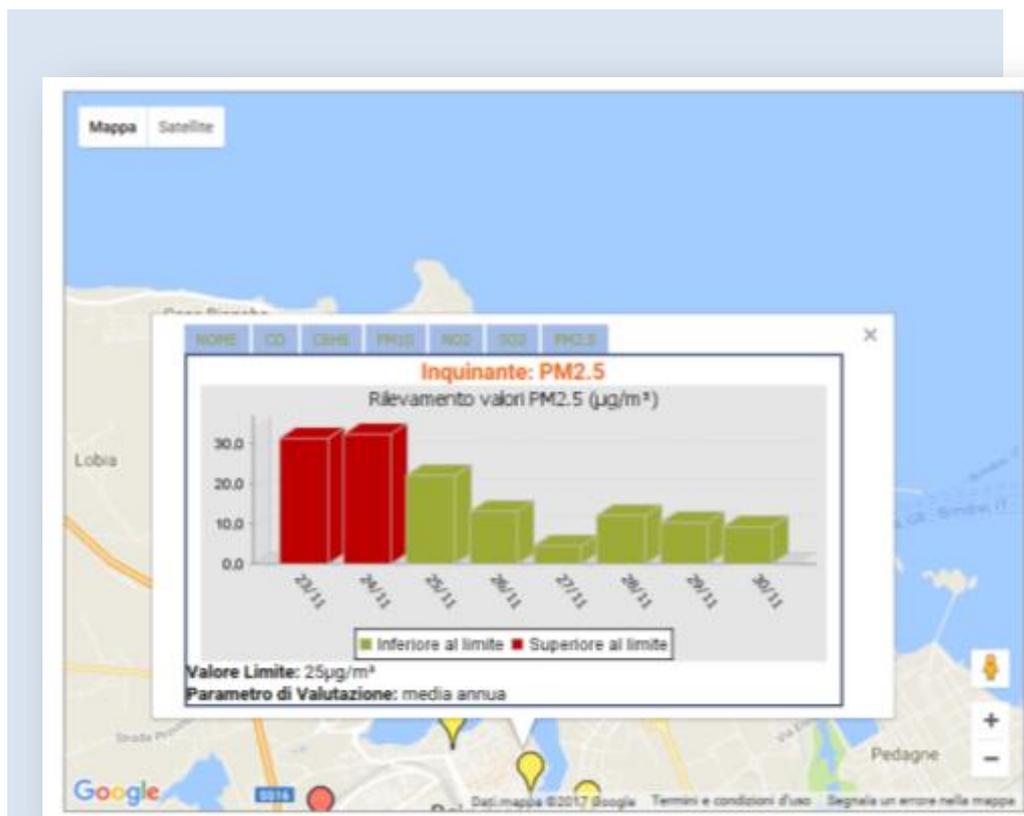


Figura 15

I dati relativi alle misure puntuali effettuate nell'arco degli anni 2016 e 2017 sono disponibili sul sito web di Arpa Puglia..

10 DATI MONITORAGGIO TRAFFICO

La città di Brindisi è dotata di un sistema automatizzato di rilevamento del traffico in continuo in corrispondenza delle principali aree di accesso del capoluogo e nei pressi delle zone statisticamente oggetto di maggiore congestione, tramite il quale vengono raccolte informazioni in merito al carico veicolare insistente sulla rete viaria urbana e sulle velocità medie di percorrenza.

Tali informazioni permettono di avere sotto controllo quotidianamente il traffico veicolare e di comprendere quali sono gli orari che, più di altri, risentono delle limitate possibilità di alternative di percorso alle arterie statisticamente afflitte dai maggiori flussi.

Evidentemente, in maniera direttamente proporzionale all'incremento dei flussi di traffico si registra un innalzamento delle richieste di stalli di parcheggio, che non sempre trovano risposta positiva, soprattutto in corrispondenza delle *rush hours*.

Viceversa, nelle ore di morbida si osserva una sufficiente disponibilità di aree di sosta in centro con – anzi – la presenza di alcune zone sottoutilizzate.

Il Comune di Brindisi è dotato di un sistema ITS (*Intelligent Transportation System*) fondato sull'interazione tra informatica, telecomunicazioni e multimedialità, il quale consente di affrontare in modo innovativo i problemi della mobilità pubblica e

privata, sviluppando in modo organico e funzionale soluzioni improntate su sicurezza, efficienza, efficacia, economicità nel rispetto per l'ambiente. Esso prevede una piena integrazione tecnica e funzionale tra più piattaforme ITS esistenti, derivanti dallo sviluppo dei progetti SUMMIT (Sustainable Urban Mobility Management Information Technologies), URBANETS (Sustainable Management of Urban Networks with the use of ICT) ed INFOCITY (Infomobilità a Servizio degli Utilizzatori della città) e ZTL (Gestione dei Varchi delle Zone a Traffico Limitato). L'hardware del progetto SUMMIT-URBANETS si integra efficacemente in una infrastruttura ICT complementare, condivisa con il progetto INFOCITY e ZTL, in modo da ottenere il consolidamento hardware per entrambi i sistemi in una soluzione ridondata e altamente affidabile, come sinteticamente illustrato nelle Figure 16 e 17.

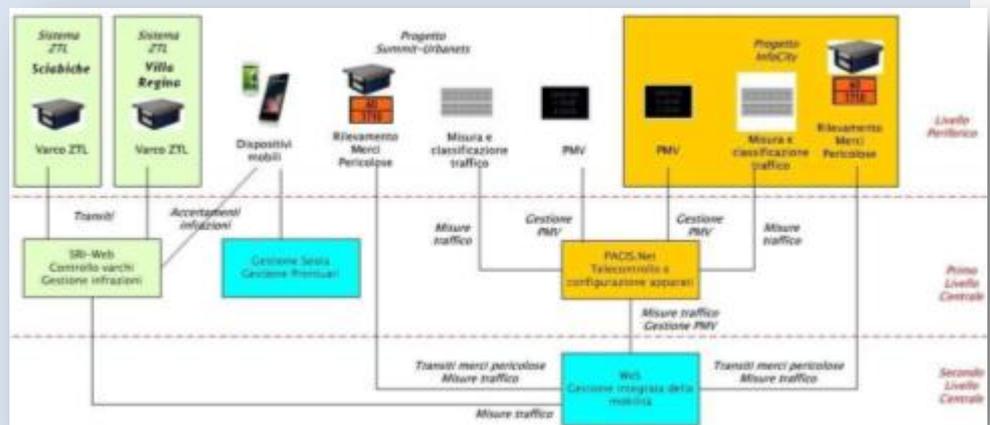


Figura 16

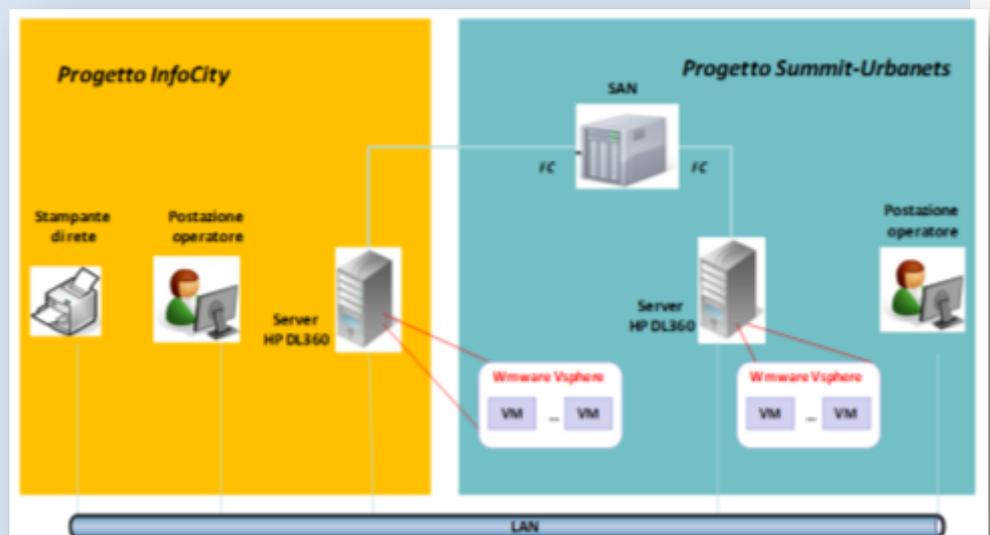


Figura 17

Il sistema di supervisione del traffico è in grado di gestire la serie storica delle informazioni, aggregandole ai 5 minuti, in maniera che ogni record sia caratterizzato con il valore di conteggio, velocità media (aritmetica ed armonica), velocità massima, *headway* e *gap*.

Gli obiettivi del sistema informatizzato in oggetto sono i seguenti:

- Avere contezza dell'intero processo conoscitivo della mobilità urbana: dal rilievo dei dati di traffico stradale, alla costituzione di una banca dati fino all'analisi dei dati stessi per individuare le criticità, identificare gli interventi più adeguati e monitorarne gli effetti;
- produrre quadri conoscitivi completi sulla crescente domanda di trasporto, consentendo di supportare decisioni più efficaci di regolamentazione della mobilità e della viabilità, oltre che di sensibilizzazione degli utenti della strada;
- migliorare l'utilizzo della rete viaria comunale, attraverso una più efficiente pianificazione e gestione delle infrastrutture viabilistiche
- fornire gli strumenti atti a supportare un'analisi integrata della mobilità urbana con dati relativi ad altri settori (incidenti stradali, inquinamento acustico e ambientale, regolazione semaforica comunale, controllo degli accessi nelle zone a traffico limitato, altri sistemi di monitoraggio del traffico già presenti, ecc).

Il sistema di monitoraggio si sviluppa tramite la seguente architettura fisica:

- Componente periferica
 - n.10 pannelli di messaggistica variabile
 - n.3 varchi per il monitoraggio delle merci pericolose
 - n.17 postazioni di rilievo flussi veicolari
- Componente centrale
 - n.1 infrastruttura ICT centrale montata a rack, in configurazione ridondata e altamente disponibile in tutte le sue componenti hardware (server, storage area network, apparati di rete, ecc.)
 - n.1 workstation
- Componente mobile
 - n.3 smartphoneAndroid
 - n.2 tabletAndroid

L'architettura del sistema ha previsto anche l'allestimento di stazioni periferiche mediante pannelli alfanumerici in due diversi formati (Figura 18)

- Formato 4 x 16 caratteri
 - “Via per Lecce”;
 - “Via San Vito”;
- Formato 4 x 10 caratteri
 - “Via Appia” (anche Rilievo flussi veicolari);
 - “Via Ciciriello” ;
 - “Via Sant’Angelo”;
 - “Via Provinciale per Lecce” (anche Rilievo flussi veicolari);
 - “Costa Morena”;
 - “Via Nazario Sauro”;
 - “Viale Arno” (anche Rilievo flussi veicolari);
 - “Via Aldo Moro”.



Figura 18

In aggiunta, con tale tipologia di monitoraggio il sistema Web Supervisor acquisisce, tramite altre stazioni periferiche, dati sui flussi veicolari distinti per classi, lunghezza, velocità e tipologia di veicolo.

Nello specifico, sono presenti diverse sezioni di monitoraggio del traffico in punti strategici della città, come indicato nello schema di seguito riportato ed illustrato nella seguente Figura 19.

- “Via San Vito”: 2 direzioni, 4 corsie (anche Merci Pericolose);
- “Via Minnuta”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Via Appia”: 2 direzioni, 2 corsie (anche Infoutenza);
- “Via Togliatti”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Via Sant’Angelo”: 2 direzioni, 2 corsie (anche Infoutenza);
- “Via per Lecce”: 2 direzioni, 2 corsie (anche Infoutenza);
- “Via Provinciale San Vito”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Via Ponte Ferroviario”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Via De Gasperi ingresso centro”: 1 direzione, 1 corsia;
- “Via De Gasperi uscita centro”: 1 direzione, 1 corsia;
- “Via Provinciale per Lecce”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Via Materdomini”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Via Ciciriello”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Strada Pittacchi”: 2 direzioni, 2 corsie;
- “Viale Arno”: 1 direzione, 1 corsia (anche Infoutenza);
- “Via Enrico Fermi”: 2 direzioni, 4 corsie (anche Merci Pericolose).

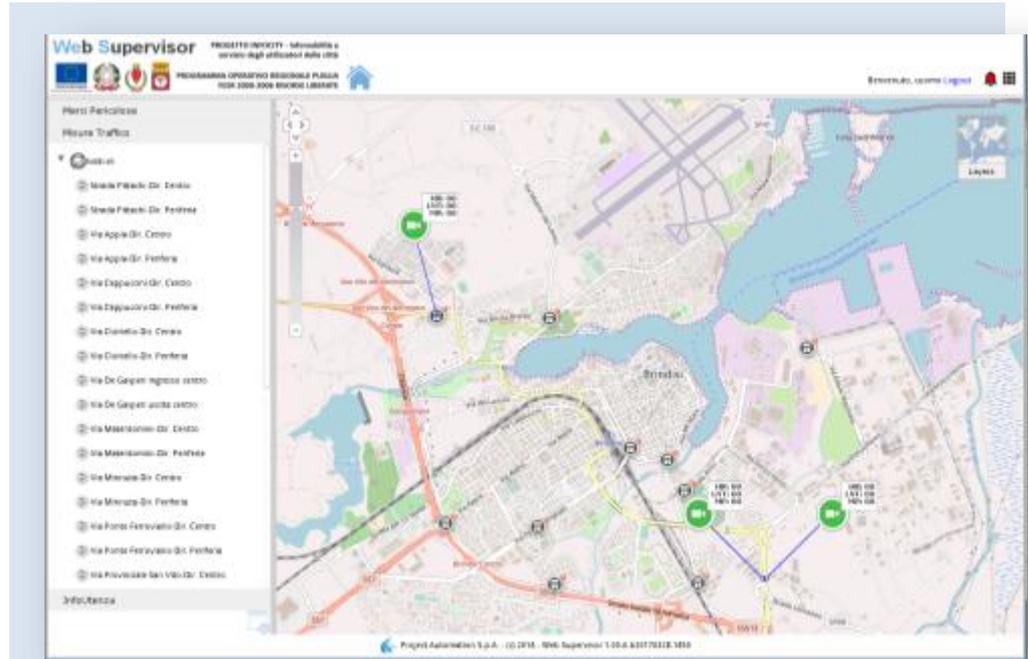


Figura 19

Lo schema della seguente Figura 20 illustra le modalità di posizionamento delle spire di rilevamento automatico dei volumi di traffico

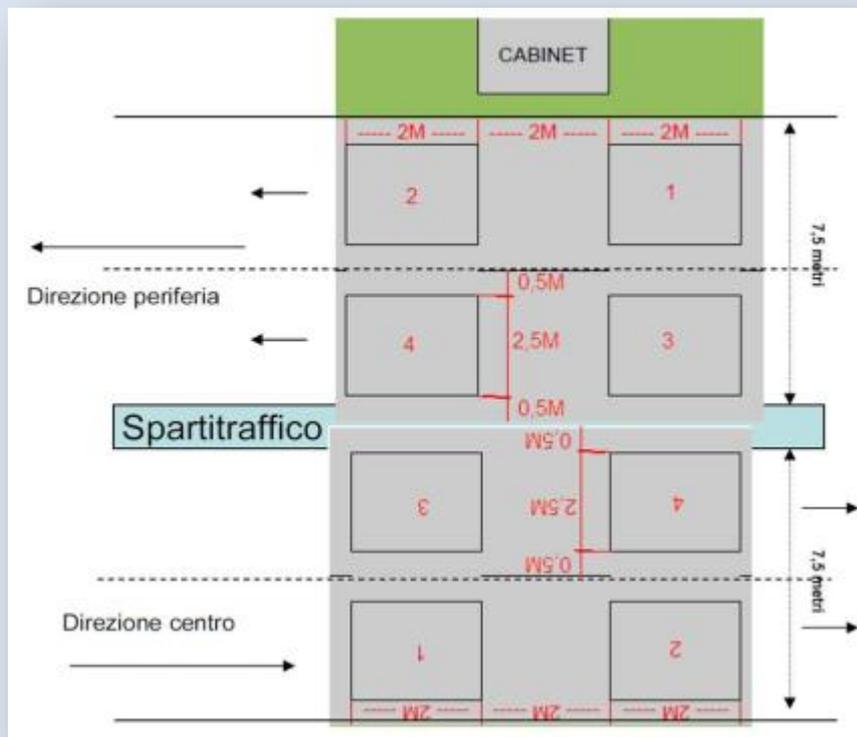


Figura 20

Il sistema gestisce le misure acquisite dai sensori e aggregate (conteggio veicoli, velocità media, densità, etc.) e fornisce informazioni, anche di tipo visivo/cromatico, sullo stato del traffico (fluido, intenso, congestionato) e sull'andamento tendenziale (trend) degli ultimi output (Figure 21 e 22).

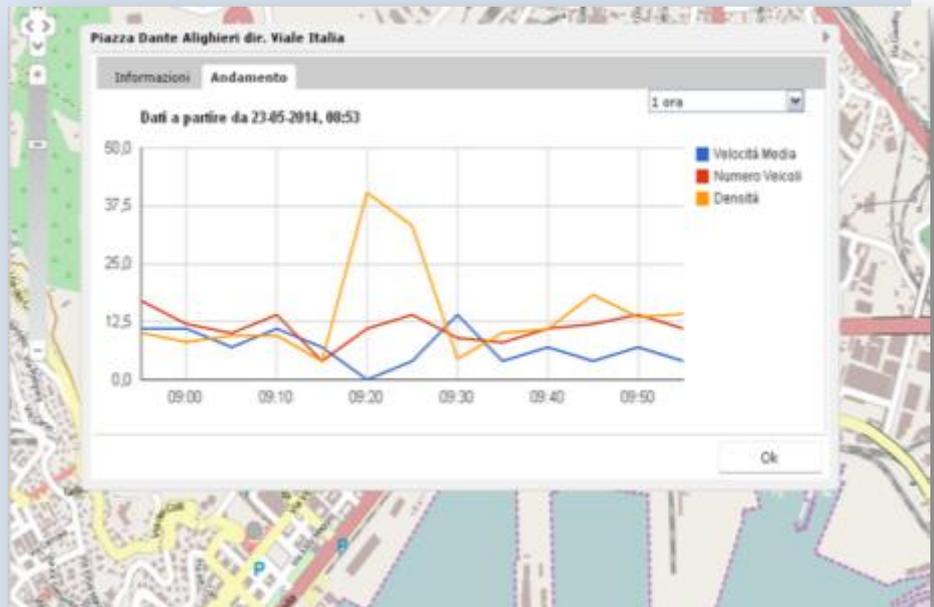


Figura 21



Figura 22

Il modulo *Misure traffico* consente agli utenti la visualizzazione dei flussi raccolti dalle postazioni di rilievo.

I dati di traffico, poi, sono sottoposti ad un processo di certificazione e di qualificazione che consente di derivarne uno stato di traffico rappresentativo delle condizioni viabilistiche (6 categorie, poi sintetizzati in traffico fluido, traffico intenso e traffico congestionato).

Tramite il Web Supervisor, accedendo al pannello informativo di dettaglio di ogni sezione di misura, si dispone dei dati correnti (medie ai 5 minuti) e l'andamento tendenziale (trend) delle ultime 24 ore di dati.

In base allo stato di traffico derivato sulle diverse sezioni di misura, il sistema WeSprovviede alla conseguente colorazione degli archi associati di un grafo viario di sintesi.

La relativa serie storica delle misure di traffico è consultabile attraverso la Piattaforma di Analisi Dinamica dei dati (PAD).

Il sistema permette, in aggiunta, di intervenire in tempo reale sui pannelli a messaggio variabile presenti in città, fornendo all'utenza informazioni di vario tipo.

Nelle intenzioni della Amministrazione vi è la volontà, in un orizzonte temporale di breve termine, di dotare di sistemi di rilevazione automatica alcuni degli stalli cittadini, al fine di poter trasmettere le informazioni all'utenza direttamente sui pannelli a messaggio variabile, così da indirizzare i flussi di traffico verso le aree urbane dove è più alta la probabilità di reperire la disponibilità uno stallo di sosta. Il sistema di rilevamento utilizzato per il monitoraggio delle condizioni di traffico dà la possibilità di verificare le velocità medie di percorrenza dei veicoli lungo le varie sezioni ed in funzione delle differenti fasce orarie anche di parzializzare le informazioni con suddivisione per vie, per fasce orarie e per tipologia di veicoli.

Le seguenti Figure 23-28 illustrano le potenzialità del sistema utilizzato e mostrano alcuni dei dati di traffico che lo stesso è in grado di gestire e la sua flessibilità operativa che garantisce al tecnico l'acquisizione di ogni possibile informazione utile ai fini della corretta pianificazione.

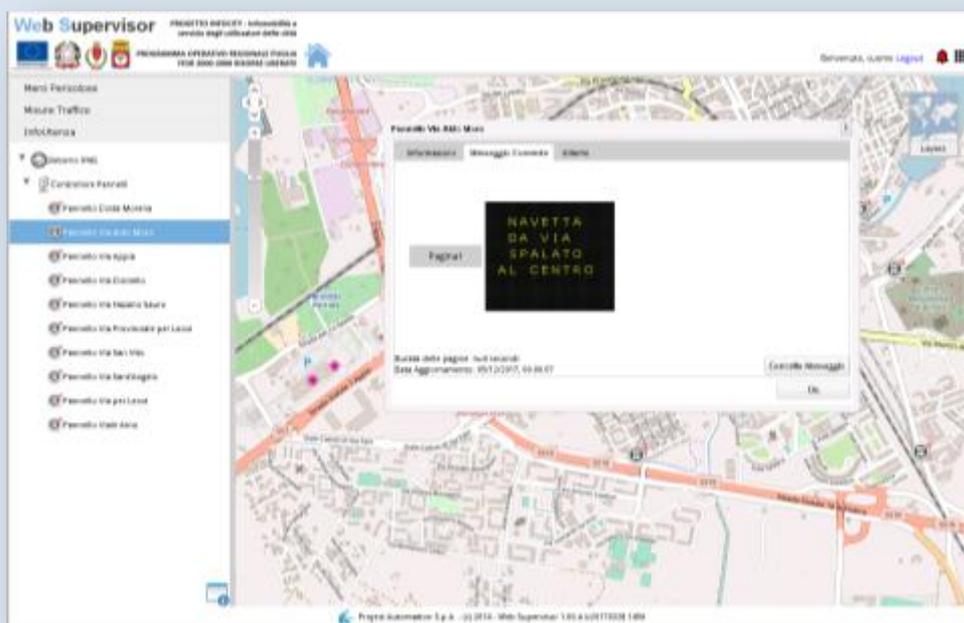


Figura 23

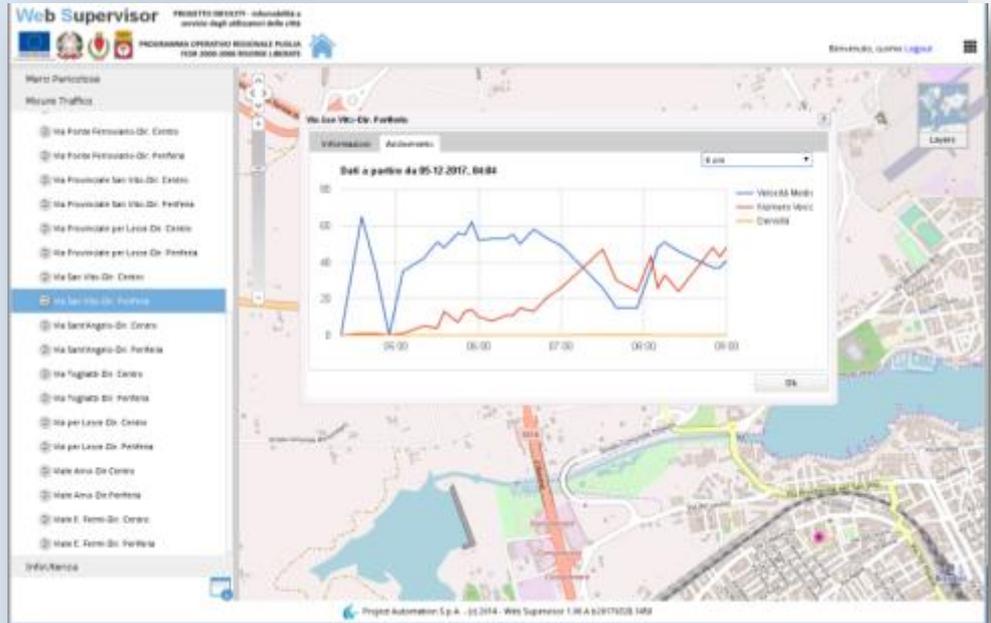


Figura 24

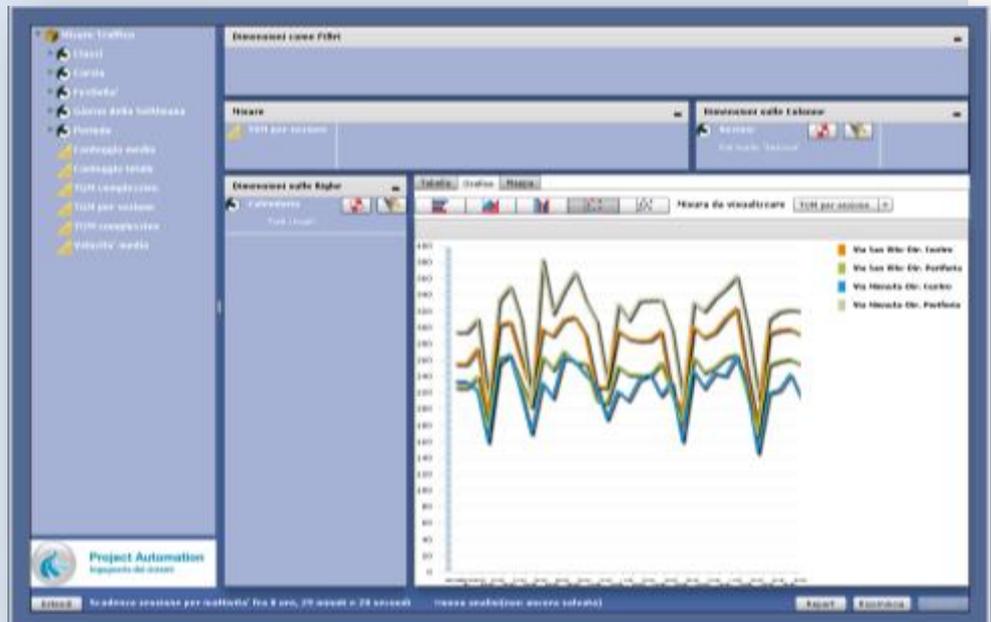


Figura 25

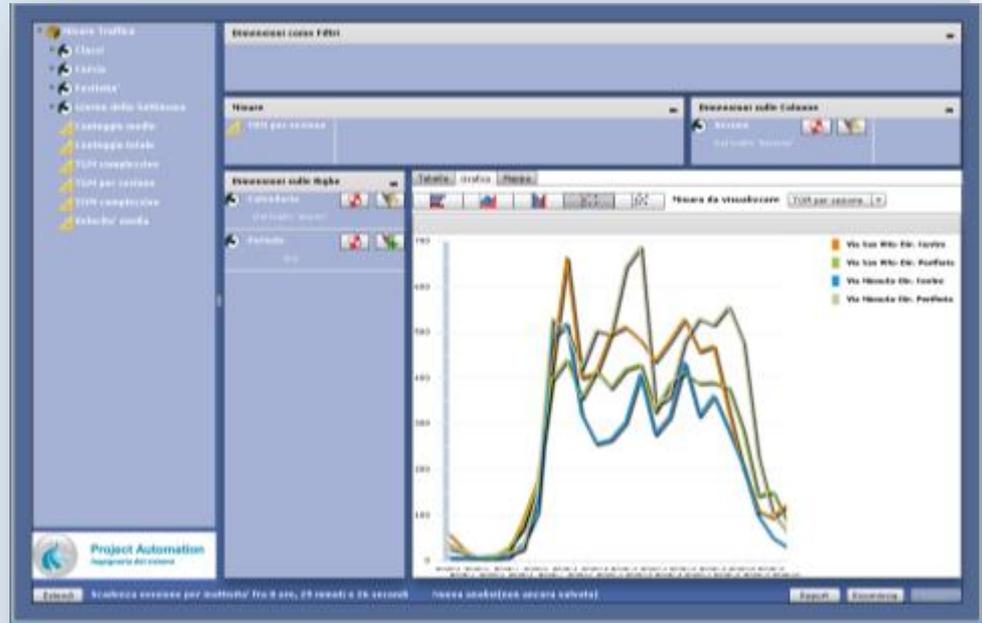


Figura 26

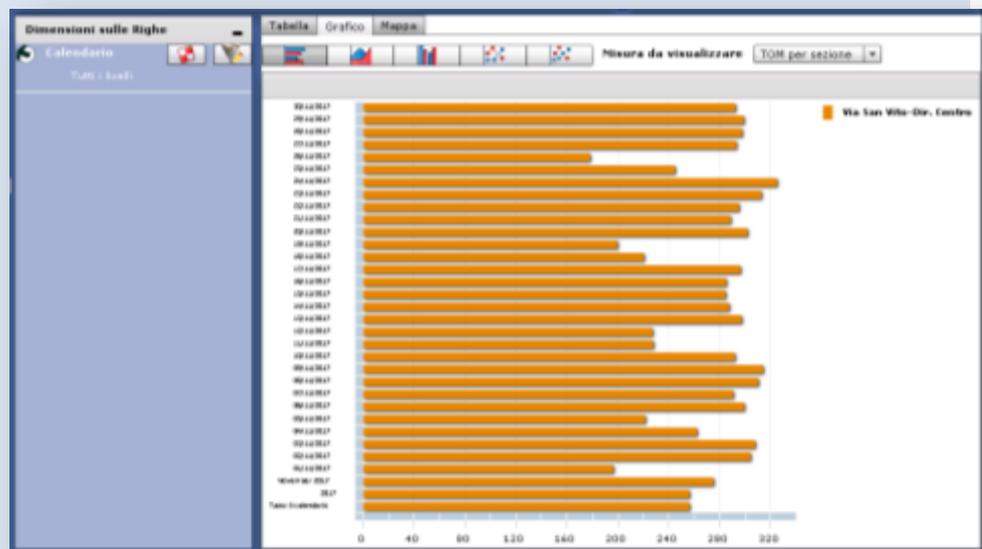


Figura 27

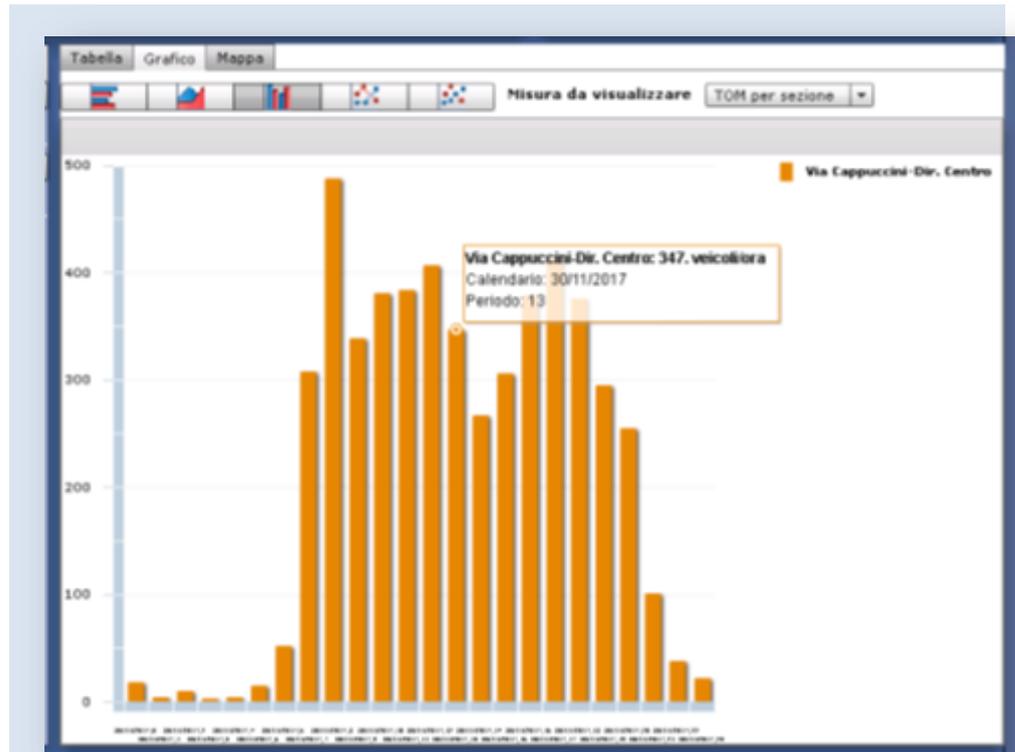


Figura 28

La seguente Tabella 2, invece, illustra un esempio di alcuni dei dati che vengono monitorati dal sistema informatizzato in possesso del Comune di Brindisi.

Grazie all'ausilio di apposite telecamere, poi, il Web Supervisor monitora gli accessi al centro urbano, con particolare attenzione per i veicoli che trasportano merci pericolose (Figura 29).

Tale applicativo, pur se non direttamente collegato alla pianificazione della sosta, viene riportato in questa sede per completezza di informazione al fine di fornire indicazioni sul grado di flessibilità del sistema di monitoraggio del traffico di cui è dotato il Comune di Brindisi.

ID Aggregato	DataOra	Device ID	Numero Corsa	Periodicità	Totale Veicoli	Velocità Media	Velocità Armonica	Velocità Massima	HeadWay Medio	Gap Medio	Occupazione	Stato
36857209	2017-11-01 00:00:00	CE02	1	5	13	53	53,63470459	66	19700	19323	499	2
36857212	2017-11-01 00:00:00	CE02	2	5	5	45	44,84479065	66	14040	13460	263	0
36857215	2017-11-01 00:05:00	CE02	1	5	10	51	51,00238511	63	26280	25870	404	0
36857218	2017-11-01 00:05:00	CE02	2	5	5	52	51,47930527	66	7280	6820	229	0
36857221	2017-11-01 00:10:00	CE02	1	5	8	60	61,03332901	72	35430	35066	203	0
36857226	2017-11-01 00:10:00	CE02	2	5	8	50	49,53839493	69	21516	21050	276	0
36857228	2017-11-01 00:15:00	CE02	1	5	8	71	63,51932907	159	44962	44312	272	0
36857230	2017-11-01 00:15:00	CE02	2	5	3	58	58,14415741	63	32330	32966	95	31
36857232	2017-11-01 00:20:00	CE02	1	5	8	63	62,93781281	75	46150	45800	191	0
36857234	2017-11-01 00:20:00	CE02	2	5	8	58	57,88470079	80	23700	23337	284	0
36857236	2017-11-01 00:25:00	CE02	1	5	1	53	54	53	94500	94100	36	0
36857238	2017-11-01 00:25:00	CE02	2	5	8	49	49,23843002	58	41233	40816	255	0
36857240	2017-11-01 00:30:00	CE02	1	5	10	52	53,04165268	63	50770	50380	367	0
36857242	2017-11-01 00:30:00	CE02	2	5	5	48	27,79628453	95	18080	17360	341	0
36857244	2017-11-01 00:35:00	CE02	1	5	8	54	54,46158981	63	32416	32050	222	0
36857246	2017-11-01 00:35:00	CE02	2	5	1	14	15	14	1800	600	120	0
36857544	2017-11-01 00:40:00	CE02	1	5	3	64	64,20056915	77	69000	68496	96	0
36857549	2017-11-01 00:40:00	CE02	2	5	4	50	50,21342488	55	16450	15950	184	0
36857556	2017-11-01 00:45:00	CE02	1	5	1	90	91,00000783	90	81400	81000	36	0
36857562	2017-11-01 00:45:00	CE02	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0
36857569	2017-11-01 00:50:00	CE02	1	5	3	61	60,73402023	74	82900	82500	112	0
36857576	2017-11-01 00:50:00	CE02	2	5	2	61	61,34400177	70	13360	13000	69	0
36857582	2017-11-01 00:55:00	CE02	1	5	4	55	55,09990311	66	55800	55400	154	0
36857588	2017-11-01 00:55:00	CE02	2	5	3	71	66,90496352	102	20000	25100	124	31
36858204	2017-11-01 01:00:00	CE02	1	5	3	56	57,52268219	60	91130	90666	113	2
36858205	2017-11-01 01:00:00	CE02	2	5	2	58	58,9322052	60	18400	18000	80	0
36858215	2017-11-01 01:05:00	CE02	1	5	1	55	56,00000381	55	189500	189100	39	0
36858219	2017-11-01 01:05:00	CE02	2	5	2	58	58,29412079	62	82250	81900	71	0
36858223	2017-11-01 01:10:00	CE02	1	5	1	63	64	63	175000	174700	33	0
36858227	2017-11-01 01:10:00	CE02	2	5	3	52	51,95833588	57	39500	39033	138	0
36858232	2017-11-01 01:15:00	CE02	1	5	2	52	53,45794296	54	212750	212300	89	0
36858236	2017-11-01 01:15:00	CE02	2	5	4	53	54,20917511	55	13450	13025	159	0
36858239	2017-11-01 01:20:00	CE02	1	5	5	62	62,84683399	73	55900	55220	177	0
36858242	2017-11-01 01:20:00	CE02	2	5	2	61	61,93548584	63	30850	30500	70	0
36858413	2017-11-01 01:25:00	CE02	1	5	7	51	51,47047906	61	41000	40557	296	0

Tabella 2

The screenshot displays the 'Web Supervisor' interface for the 'PROGETTO BIPEDALI - mobilità a servizio degli utilizzatori della CUB'. The main section shows a table of bus trips with columns for 'Vettore', 'Corsa', 'Data e Ora', 'Targa', 'Stazione', 'Integrata', 'Elabor', 'Codice GMI', 'Codice Gender', 'Messa Periodica', 'Data Sema Mens', and 'Alto-Basso'. A specific trip is highlighted in blue: 'CETT Valle E. Ferra OUT' on 01-12-2017 at 08:38:04, with vehicle 'SAR232 CP (1)', driver 'CET1771 (M)', and destination 'VIA2 (1)'. Below the table, a detailed view for this trip is shown, including fields for 'Vettore', 'Data e Ora', 'Codice veicolo', 'Codice DAU', 'Periodicità', 'Descrizione Mezzo', 'Classe', 'Descrizione Classe', and 'Etichetta'. To the right, there are two video feeds: one showing a bus on a road and another showing a close-up of the bus's front.

Figura 29

L'analisi condotta nell'ambito della redazione del Piano della Sosta e del dimensionamento del numero di stalli a raso da destinare, a vario titolo, al parcheggio, ha tenuto conto dei volumi di traffico in ingresso nell'area centrale della città, individuando gli assi primari di accesso da nord-ovest, sud est e sud ovest.

Per brevità di trattazione vengono riportati, in questa sede, solamente degli esempi delle elaborazioni effettuate dall'Ufficio Traffico al fine di avere contezza dei volumi di traffico reali (Figure 30-45).

Ponte de Gasperi

Sezioni		Via De Gasperi ingresso centro	
		Conteggio totale	TGM per sezione
November 2017	0	888 veicoli	111,00 veicoli/giorno
November 2017	1	349 veicoli	43,63 veicoli/giorno
November 2017	2	198 veicoli	24,75 veicoli/giorno
November 2017	3	147 veicoli	18,38 veicoli/giorno
November 2017	4	136 veicoli	17,00 veicoli/giorno
November 2017	5	2.804 veicoli	350,50 veicoli/giorno
November 2017	6	1.232 veicoli	154,00 veicoli/giorno
November 2017	7	3.340 veicoli	417,50 veicoli/giorno
November 2017	8	5.596 veicoli	699,50 veicoli/giorno
November 2017	9	5.220 veicoli	652,50 veicoli/giorno
November 2017	10	5.407 veicoli	675,88 veicoli/giorno
November 2017	11	5.703 veicoli	712,88 veicoli/giorno
November 2017	12	5.647 veicoli	705,88 veicoli/giorno
November 2017	13	4.092 veicoli	511,50 veicoli/giorno
November 2017	14	3.279 veicoli	409,88 veicoli/giorno
November 2017	15	4.605 veicoli	575,63 veicoli/giorno
November 2017	16	5.691 veicoli	711,38 veicoli/giorno
November 2017	17	6.648 veicoli	831,00 veicoli/giorno
November 2017	18	6.723 veicoli	840,38 veicoli/giorno
November 2017	19	6.097 veicoli	762,13 veicoli/giorno
November 2017	20	5.074 veicoli	634,25 veicoli/giorno
November 2017	21	2.716 veicoli	339,50 veicoli/giorno
November 2017	22	1.848 veicoli	231,00 veicoli/giorno
November 2017	23	3.519 veicoli	439,88 veicoli/giorno

Figura 30

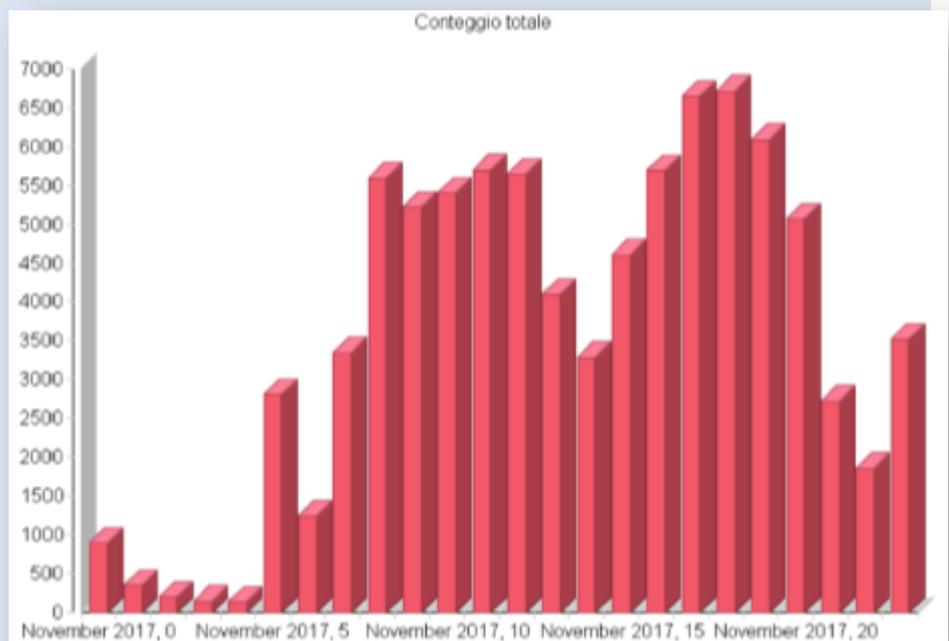


Figura 31

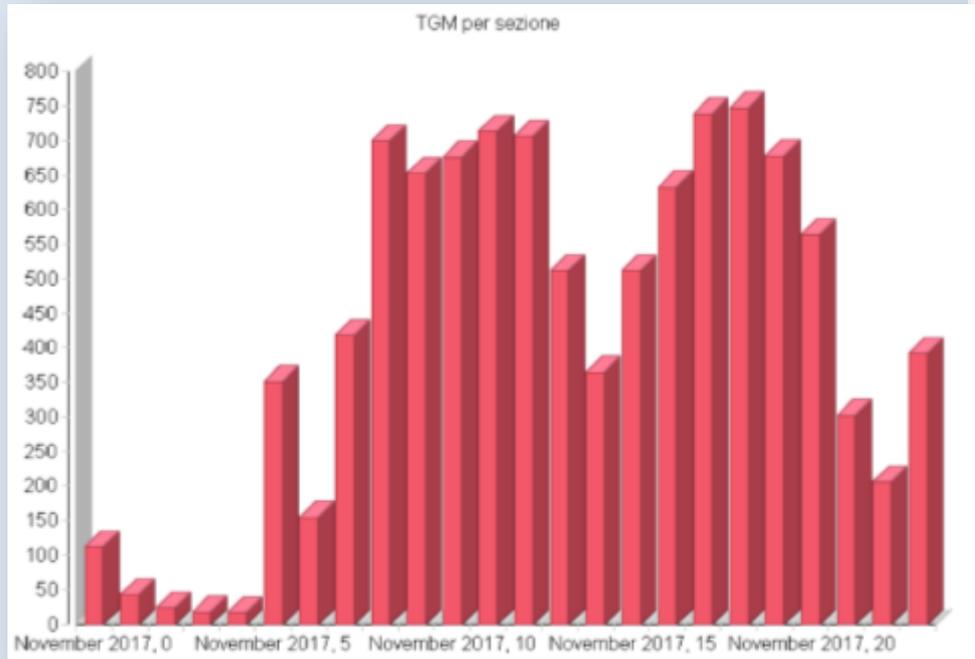


Figura 32

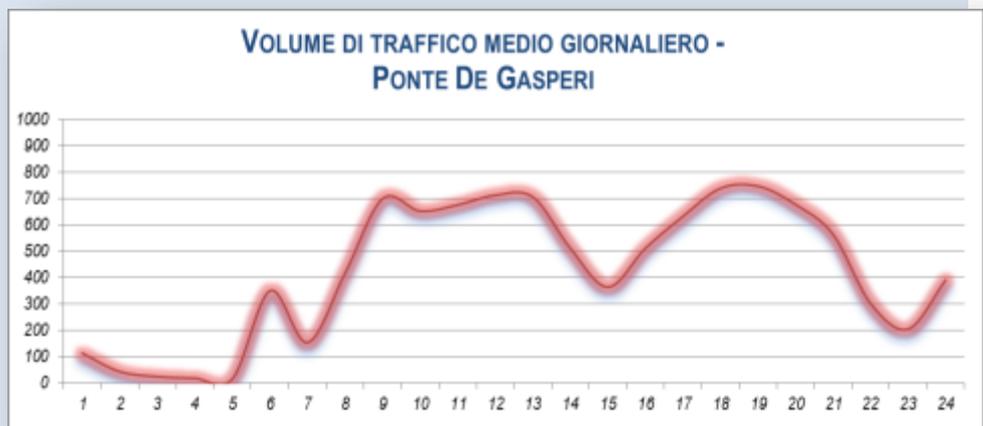


Figura 33

Via Ponte Ferroviario

Sezioni		Via Ponte Ferroviario-Dr. Centro	
		Conteggio totale	TOM per sezione
November 2017	0	3.499 veicoli	116,63 veicoli/giorno
November 2017	1	1.962 veicoli	65,4 veicoli/giorno
November 2017	2	1.013 veicoli	33,77 veicoli/giorno
November 2017	3	615 veicoli	20,5 veicoli/giorno
November 2017	4	468 veicoli	15,6 veicoli/giorno
November 2017	5	1.116 veicoli	37,2 veicoli/giorno
November 2017	6	4.130 veicoli	137,67 veicoli/giorno
November 2017	7	9.488 veicoli	316,27 veicoli/giorno
November 2017	8	11.681 veicoli	389,37 veicoli/giorno
November 2017	9	12.825 veicoli	427,5 veicoli/giorno
November 2017	10	13.734 veicoli	457,8 veicoli/giorno
November 2017	11	14.550 veicoli	485 veicoli/giorno
November 2017	12	15.059 veicoli	501,97 veicoli/giorno
November 2017	13	11.684 veicoli	389,47 veicoli/giorno
November 2017	14	9.252 veicoli	308,4 veicoli/giorno
November 2017	15	11.349 veicoli	378,3 veicoli/giorno
November 2017	16	13.731 veicoli	457,7 veicoli/giorno
November 2017	17	14.633 veicoli	487,77 veicoli/giorno
November 2017	18	15.013 veicoli	500,43 veicoli/giorno
November 2017	19	13.143 veicoli	438,1 veicoli/giorno
November 2017	20	12.146 veicoli	404,87 veicoli/giorno
November 2017	21	6.400 veicoli	213,33 veicoli/giorno
November 2017	22	5.215 veicoli	173,83 veicoli/giorno
November 2017	23	4.775 veicoli	159,17 veicoli/giorno

Figura 34

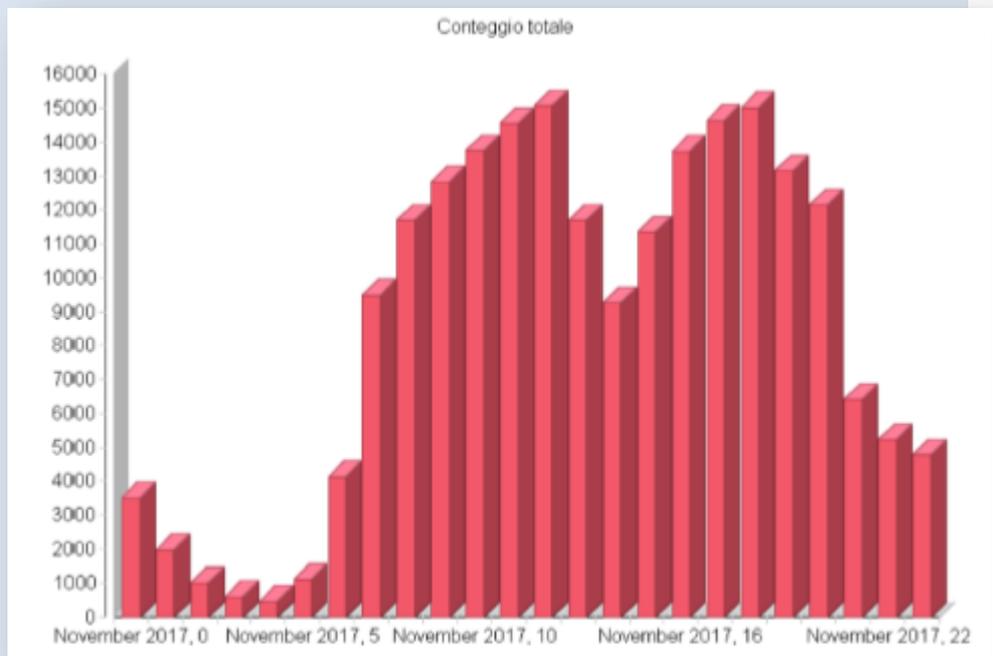


Figura 35

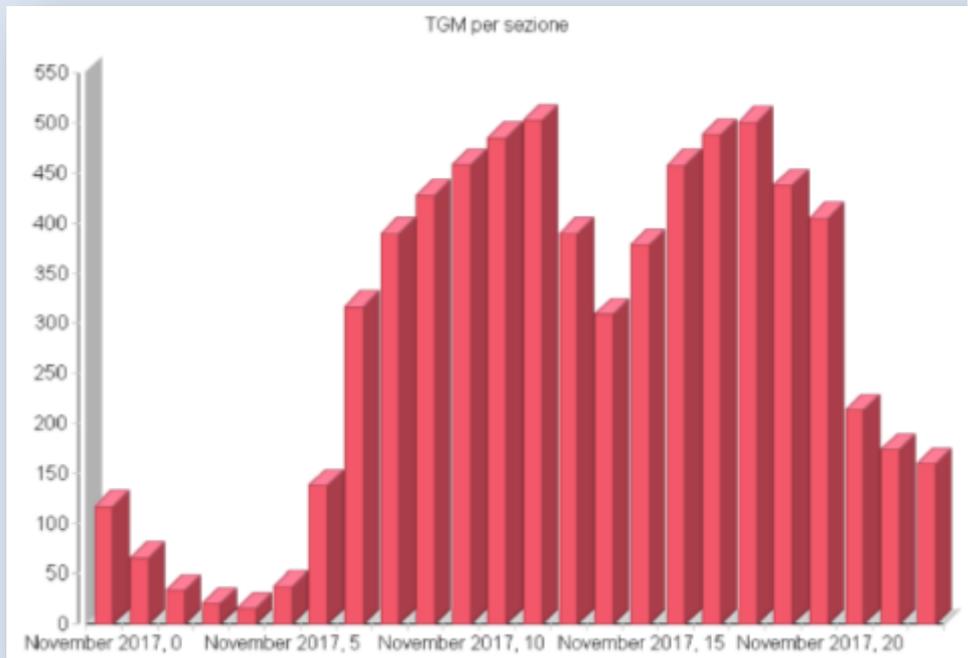


Figura 36



Figura 37

Via Provinciale per Lecce

Sezioni		Via Provinciale per Lecce- Dir. Centro	
		Conteggio totale	TGM per sezione
November 2017	0	2.205 veicoli	73.33 veicoli/giorno
November 2017	1	1.084 veicoli	36.13 veicoli/giorno
November 2017	2	589 veicoli	19.63 veicoli/giorno
November 2017	3	956 veicoli	28.83 veicoli/giorno
November 2017	4	468 veicoli	15.6 veicoli/giorno
November 2017	5	3.202 veicoli	106.73 veicoli/giorno
November 2017	6	4.803 veicoli	160.1 veicoli/giorno
November 2017	7	10.778 veicoli	359.27 veicoli/giorno
November 2017	8	16.149 veicoli	538.3 veicoli/giorno
November 2017	9	14.823 veicoli	494.1 veicoli/giorno
November 2017	10	15.839 veicoli	521.3 veicoli/giorno
November 2017	11	16.293 veicoli	543.1 veicoli/giorno
November 2017	12	17.440 veicoli	581.33 veicoli/giorno
November 2017	13	16.978 veicoli	565.93 veicoli/giorno
November 2017	14	11.312 veicoli	377.07 veicoli/giorno
November 2017	15	11.180 veicoli	372.67 veicoli/giorno
November 2017	16	12.770 veicoli	425.67 veicoli/giorno
November 2017	17	12.824 veicoli	427.47 veicoli/giorno
November 2017	18	13.065 veicoli	435.5 veicoli/giorno
November 2017	19	11.719 veicoli	390.63 veicoli/giorno
November 2017	20	10.846 veicoli	361.53 veicoli/giorno
November 2017	21	5.975 veicoli	199.17 veicoli/giorno
November 2017	22	3.771 veicoli	125.7 veicoli/giorno
November 2017	23	3.061 veicoli	102.03 veicoli/giorno

Figura 38

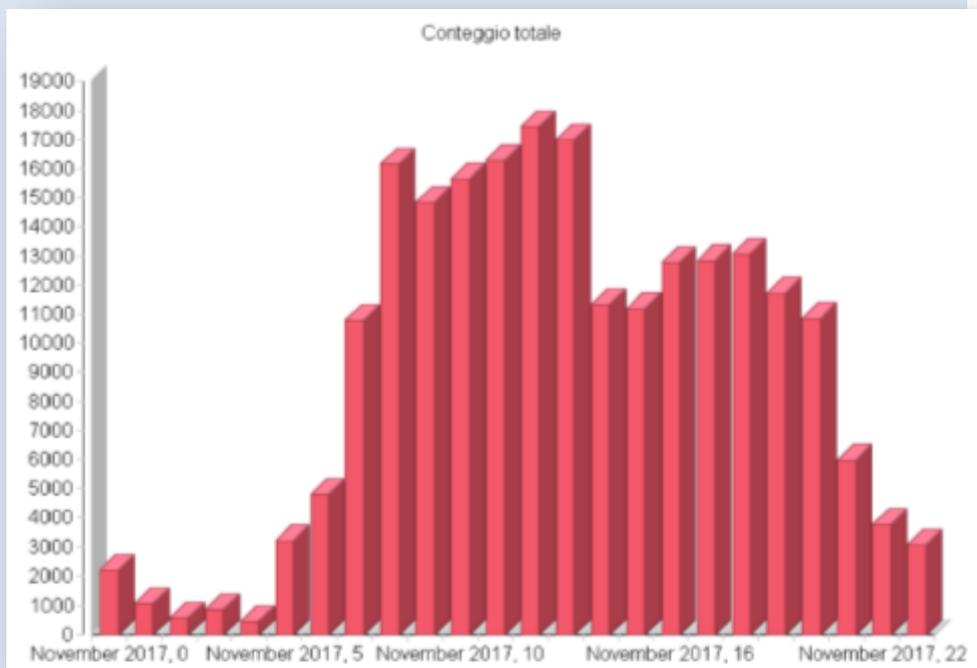


Figura 39

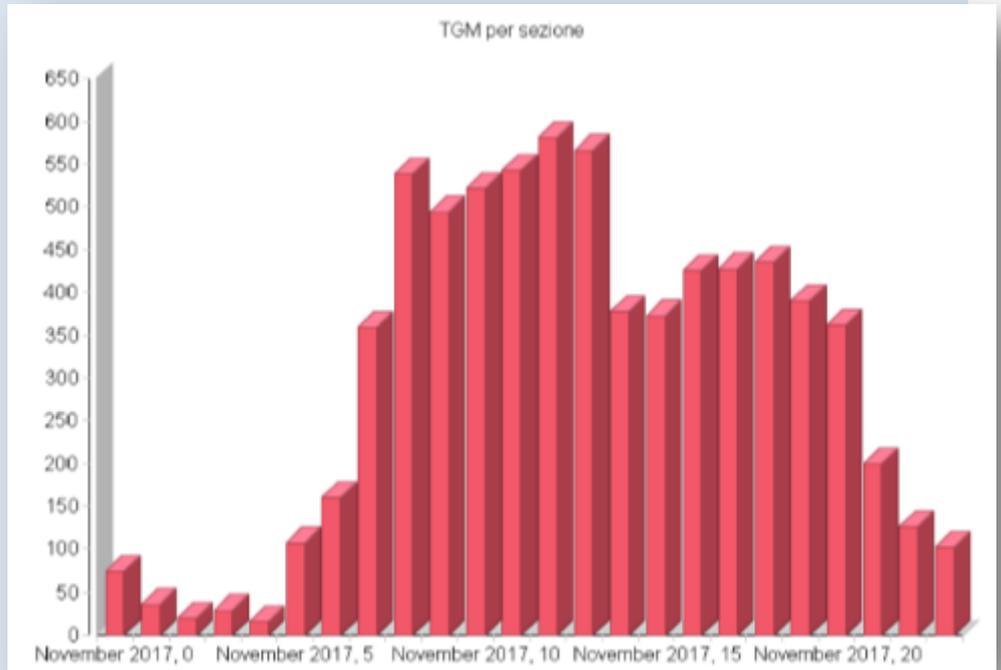


Figura 40

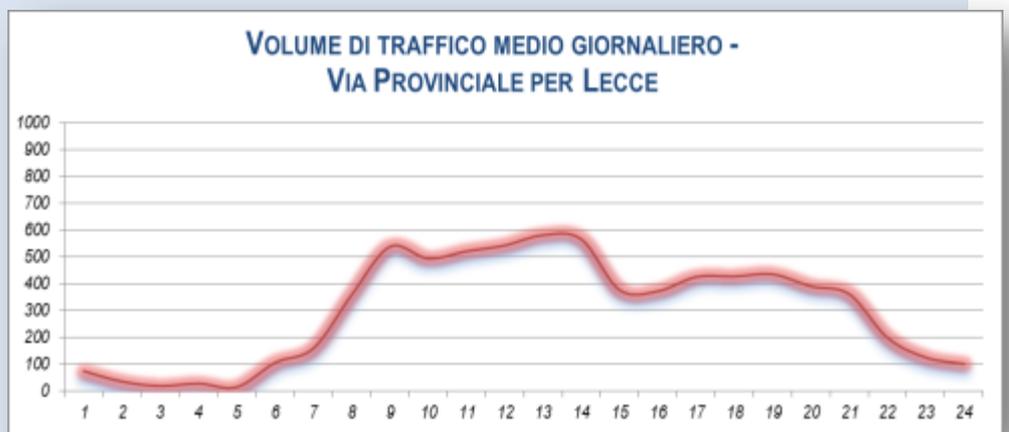


Figura 41

Via Provinciale per San Vito

Sezioni		Via Provinciale San Vito-Dr. Centro	
		Conteggio totale	TGM per sezione
November 2017	0	1.196 veicoli	149.5 veicoli/giorno
November 2017	1	555 veicoli	69.38 veicoli/giorno
November 2017	2	275 veicoli	34.38 veicoli/giorno
November 2017	3	179 veicoli	22.38 veicoli/giorno
November 2017	4	195 veicoli	24.38 veicoli/giorno
November 2017	5	685 veicoli	85.63 veicoli/giorno
November 2017	6	1.457 veicoli	182.13 veicoli/giorno
November 2017	7	3.813 veicoli	476.63 veicoli/giorno
November 2017	8	4.242 veicoli	530.25 veicoli/giorno
November 2017	9	4.008 veicoli	501. veicoli/giorno
November 2017	10	4.498 veicoli	562.25 veicoli/giorno
November 2017	11	5.220 veicoli	652.5 veicoli/giorno
November 2017	12	6.095 veicoli	761.88 veicoli/giorno
November 2017	13	6.795 veicoli	751.78 veicoli/giorno
November 2017	14	4.434 veicoli	492.67 veicoli/giorno
November 2017	15	4.348 veicoli	483.11 veicoli/giorno
November 2017	16	4.266 veicoli	474. veicoli/giorno
November 2017	17	5.163 veicoli	573.67 veicoli/giorno
November 2017	18	5.774 veicoli	641.56 veicoli/giorno
November 2017	19	5.954 veicoli	661.56 veicoli/giorno
November 2017	20	5.822 veicoli	648.89 veicoli/giorno
November 2017	21	3.105 veicoli	345. veicoli/giorno
November 2017	22	2.612 veicoli	290.22 veicoli/giorno
November 2017	23	2.031 veicoli	225.67 veicoli/giorno

Figura 42

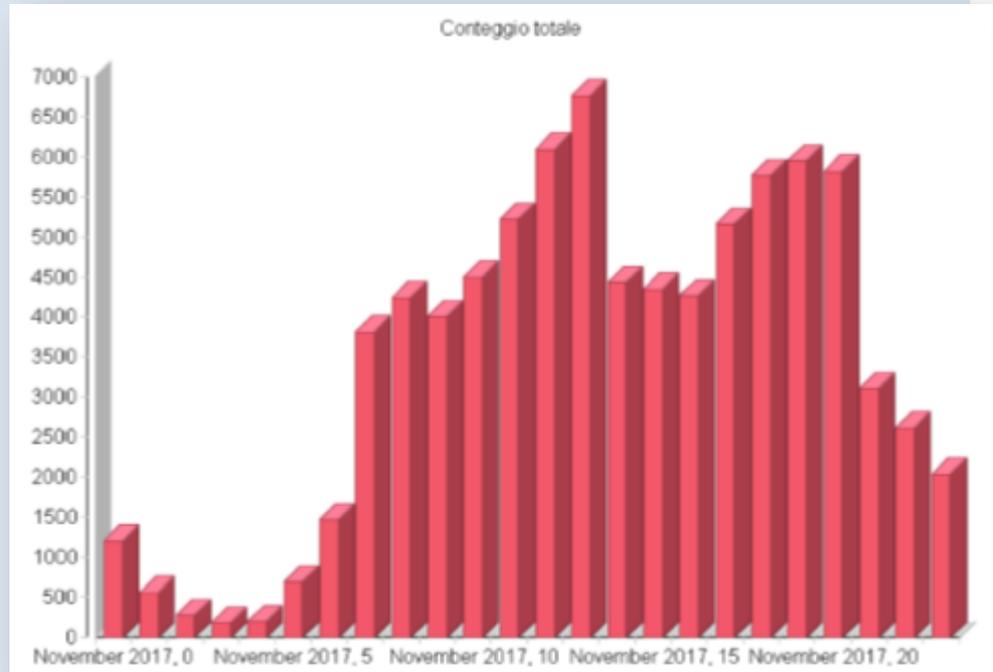


Figura 43

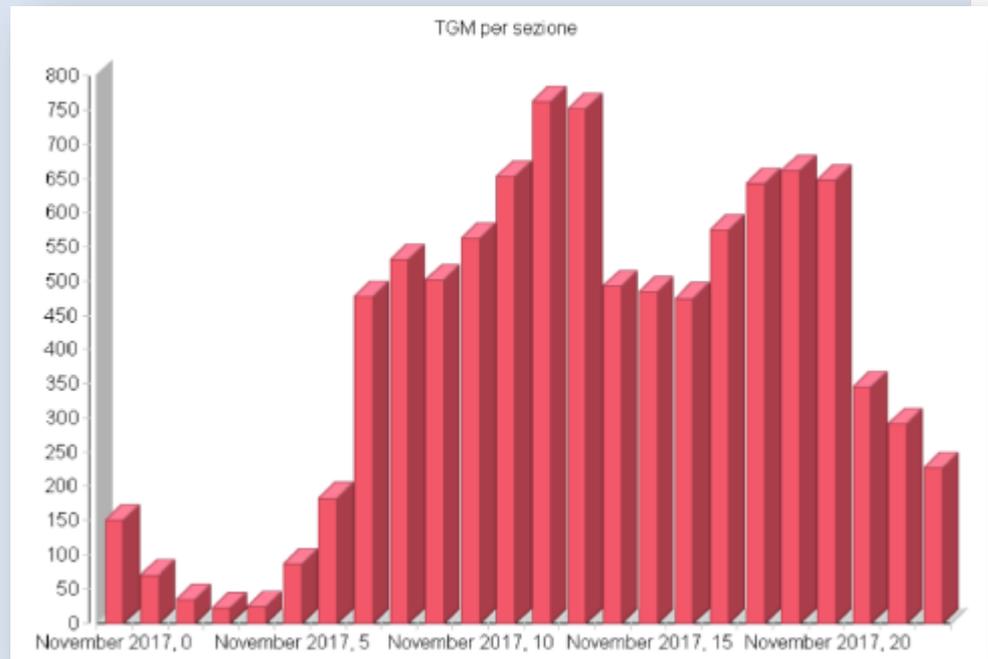


Figura 44

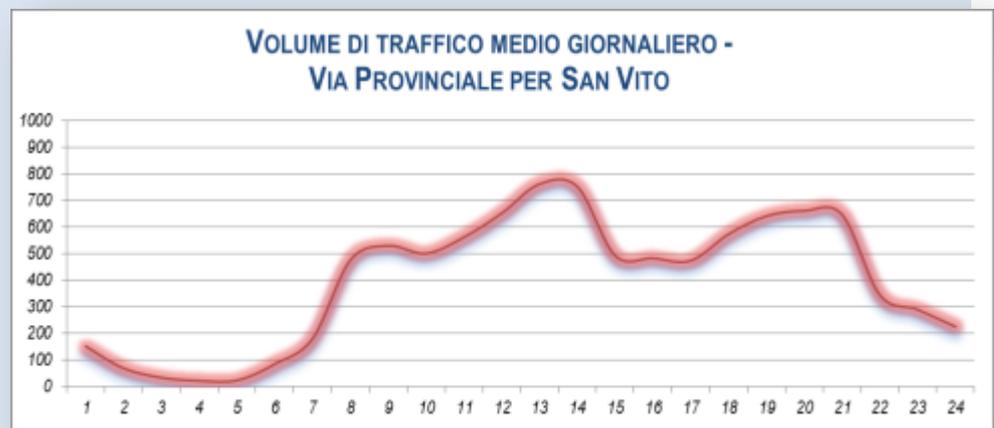


Figura 45

In sintesi, gli esiti dell'indagine mostrano inconfutabilmente che, allo stato, un elevato numero di veicoli, nell'arco della giornata, nel proprio percorso origine-destinazione, potenzialmente riguarda il centro urbano come meta del proprio tragitto, come meglio evidenziato nella seguente Tabella 3.

VOLUME DI TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO IN INGRESSO AL CENTRO			
<i>Via De Gasperi</i>	<i>Via Provinciale per San Vito</i>	<i>Via Ponte Ferroviario</i>	<i>Via Provinciale per Lecce</i>
10.250	9.650	6.900	7.260
34.060			

Tabella 3

11 FASE VALUTATIVA

Nella redazione del Piano della Sosta in oggetto si è data molta importanza alla fase valutativa, prima di approcciare quella progettuale, verificando le variazioni registrate a seguito dell'approvazione del vigente strumento di piano 2016, subentrato a quello precedente.

Più in dettaglio, si è analizzato il livello di gradimento dell'utenza ed il tasso di utilizzo degli stalli, osservando un peggioramento dovuto all'applicazione del nuovo piano.

Dalla verifica *ex post* dell'applicazione del Piano della Sosta è emerso che il rendimento medio di uno stallo a pagamento in centro si è attestato su valori nell'ordine del 34%.

RENDIMENTO MEDIO STALLI A PAGAMENTO IN CENTRO
34%

Tale modesto valore, inferiore rispetto alla media di casi analoghi, non rappresenta apoditticamente il tasso di occupazione degli stalli – atteso che non tiene conto delle soste illegali in assenza di pagamento – ma fornisce, in ogni caso, indicazioni sul fatto che, pur in presenza di una generalizzata difficoltà nel reperire un parcheggio libero nel centro urbano, si è in presenza di una modalità di utilizzo delle aree a pagamento che necessita di approfondimenti.

Dati riferiti ai residenti

Tra i primi dati significativi che emergono dal confronto dei dati pre e post applicazione del piano della sosta del 2016 si osserva un deciso decremento dell'interesse, da parte dei residenti, ad acquistare un pass agevolato per la sosta in centro.

In particolare, nel passaggio dal 2015 al 2016 un residente su tre ha ritenuto non conveniente dotarsi di un pass per il parcheggio, verosimilmente per le motivazioni di cui al Paragrafo 5.

E' più probabile ipotizzare che sia stata la scarsa disponibilità di parcheggi dedicati effettivamente disponibili, piuttosto che il costo annuale (da 20 € a 40 €) a scoraggiare l'utenza all'acquisto del pass.

Il trend risulta analogo anche per l'attitudine mostrata dai lavoratori interessati all'acquisto di un abbonamento di sosta a tariffe agevolate, laddove il 32% dei precedenti acquirenti ha rinunciato all'acquisto di un abbonamento.

Il fatto, poi, che in tale circostanza il costo del titolo sia rimasto immutato (220 €/anno), conferma che il decaduto interesse verso l'acquisto dell'abbonamento o dei pass sia da imputarsi ad una questione pratico-logistica, piuttosto che a considerazioni di carattere meramente economico.

La Tabella 4 seguente illustra in maniera inequivocabile quanto testé riportato.

Categoria	Pass ed abbonamenti 2015	Pass ed abbonamenti 2016	Pass ed abbonamenti 2017	Decremento 2015-2016	Decremento 2016-2017	Decremento 2015-2017
Residenti	1.878	1.194	783	36,42%	34,42%	58,31%
Lavoratori	260	176	142	32,31%	19,32%	45,38%
	2.138	1.370	925	35,92%	32,48%	56,74%

Tabella 4

Dalla stessa Tabella 4 si osserva in maniera incontrovertibile che la situazione non ha subito alcun miglioramento nel corso del 2017 ed, anzi, ha seguito lo stesso trend negativo.

Si ritiene indispensabile intervenire con opportuni provvedimenti al fine di dare risposta al problema che non soltanto costituisce una perdita di introiti per il gestore ma, soprattutto, mostra in maniera inequivocabile che lo stato dell'arte non è confacente alle aspettative della cittadinanza, laddove circa 6 residenti su 10 e circa 1 lavoratore su 2, dal 2015 al 2017, hanno rinunciato all'opportunità di dotarsi di un titolo (pass o abbonamento) che possa permettere lo stazionamento in centro a tariffe ridotte.

Posto che il numero di residenti e lavoratori nel centro non è diminuito, va osservato che ci si trova di fronte ad una situazione singolare, laddove i residenti lamentano – secondo quanto emerso da indagini all'uopo espletate - la estrema difficoltà nel reperire la disponibilità di uno stallo di sosta libero nei pressi della propria abitazione, donde la rinuncia anche ad acquistare un titolo a costo fisso che permetta la sosta nelle cosiddette "aree blu".

In effetti, tale circostanza si verifica in ragione del fatto che nel centro urbano esistono delle aree di sosta a pagamento all'interno delle quali, secondo il piano vigente, comunque non è possibile parcheggiare il proprio veicolo, pur essendo in possesso del pass abbonati.

Tali situazione, soprattutto in alcune aree particolarmente anguste del centro urbano, si unisce alla notevole disponibilità di stalli bianchi che, dall'altro lato, alimenta le legittime aspettative di chi va alla ricerca di un posto libero gratuito.

Aspettative che, è bene dirlo, si rilevano nella maggior parte dei casi infrante per via dell'utilizzo per stazionamenti a lungo termine, da parte dell'utente medio, di tali stalli liberi.

Si è in presenza, in buona sostanza, di un sistema di gestione della sosta che penalizza in maniera considerevole i residenti del centro cittadino che non dispongono di uno stallone di sosta privato ai quali, peraltro, non è data possibilità di poter usufruire del pass per una eventuale seconda autovettura.

Dati riferiti ai titolari di attività commerciali

Tra le altre problematiche emerse nel corso degli studi preliminari alla redazione del Piano, come evidenziato nel Paragrafo 5, è emersa la insoddisfazione di una parte dei titolari di attività commerciali del Corso Garibaldi a seguito della eliminazione dei circa 35 stalloni di sosta temporaneamente ubicati lungo la predetta via, così come rappresentato nel Paragrafo 5.

Sull'argomento va evidenziato che con diverse Ordinanze Dirigenziali, da ultimo la n° 6288 del 30.09.2016, si è consentito il transito e la sosta dei veicoli nei giorni feriali lungo corso Garibaldi.

I suddetti provvedimenti dirigenziali sono stati motivati dalla esecuzione dei lavori di riqualificazione del Lungomare Viale Regina Margherita, prima, e di Via del Mare poi, i quali generavano delle interruzioni nei flussi veicolari tali da richiedere una nuova organizzazione del traffico stesso ricorrendo, necessariamente, alla apertura di Corso Garibaldi ai flussi veicolari.

Ad oggi i lavori su Via del Mare sono stati ultimati, con contestuale realizzazione di numerosi stalloni di sosta, in aggiunta a quelli ulteriormente disponibili in Via Spalato, mentre su Viale Regina Margherita si è istituita una Zona a Traffico Limitato con accesso regolamentato da rilevatori ottici, per la qual cosa risultano decadute le condizioni per le quali si era disposta l'apertura al traffico del predetto Corso Garibaldi.

La nuova conformazione della rete viaria urbana, peraltro, richiede la necessità di svolgere uno studio accurato dei flussi di traffico di corso Garibaldi e delle vie prospicienti, al fine di valutare ogni possibile intervento nell'ambito del PUM, partendo dalle indagini già espletate in passato dal Comune di Brindisi e verificando se i relativi dati di riferimento debbano essere integrati ed aggiornati ad una data più recente.

La richiamata nuova disponibilità di stalloni di sosta su Via del Mare e Via Spalato, allo stato, rappresenta una valida alternativa alla soluzione temporanea individuata fino ad oggi lungo Corso Garibaldi.

Ciò premesso, con Deliberazione di Giunta n° 172 del 30.11.2016 il Settore Trasporti e Mobilità del Comune di Brindisi è stato incaricato di valutare la possibilità di istituire un servizio navetta a mezzo bus che colleghi le zone di sosta di Via del Mare e Via Spalato con le aree centrali di Brindisi e, specificatamente, Corso Garibaldi, Piazza della Vittoria, Corso Umberto e Piazza Cairolì, al fine di rendere maggiormente utilizzabili i parcheggi in oggetto e di agevolare flussi pedonali nelle stesse aree, concordando con la società STP le modalità di effettuazione del servizio.

Con il medesimo atto al Settore in epigrafe è stato dato mandato di effettuare l'aggiornamento delle rilevazioni dei flussi di traffico necessarie per la realizzazione del Piano Urbano della Mobilità e del Piano della Sosta e di redigere un cronoprogramma delle attività propedeutiche alla approvazione degli stessi strumenti.

Con successive disposizioni, in ultimo con Ordinanza n° 167 del 30.06.2017, pertanto, si è provveduto a regolamentare la viabilità lungo Corso Garibaldi, inibendo il parcheggio lungo le aree a pagamento temporaneamente

utilizzate e istituendo un servizio navetta urbana di collegamento tra la parte centrale della città ed i due parcheggi satellite di via Spalato e Via del Mare.

Il sistema di bus navetta ha fornito risultati incoraggianti nel periodo in cui, a livello sperimentale, ha funzionato in maniera gratuita per gli utenti, raggiungendo picchi di 160 utilizzi/giorno.

Viceversa, si è osservata una scarsa propensione dell'utente medio ad usufruire del servizio nel momento in cui lo stesso ha comportato il pagamento di 1 €/corsa, pur in presenza della disponibilità di sosta gratuita per tutto il giorno su via Spalato.

Gli esercenti di Corso Garibaldi, come detto, hanno lamentato un significativo decremento delle presenze di clienti a seguito della eliminazione degli stalli di sosta lungo il Corso, collegando eziologicamente tra loro le due situazioni.

Senza entrare nel merito delle motivazioni che concorrono alla causazione dell'endemico svuotamento dei centri cittadini laddove le attività commerciali quivi presenti subiscono la concorrenza aggressiva dei grandi centri commerciali, in questa sede si è tenuto conto delle richieste dei portatori di interessi di predisporre delle aree destinate al carico e scarico nei pressi delle attività commerciali e degli stalli nei quali sia garantita la sosta anche per effettuare brevi commissioni presso gli esercizi.

In tale contesto, tuttavia, non si è dimenticato il principio secondo il quale il centro cittadino deve, prioritariamente, essere destinato alle utenze pedonali ed alla mobilità sostenibile.

Pertanto, sentiti i commercianti e valutate anche le esigenze e le proposte degli altri portatori di interessi direttamente coinvolti nella questione, si è ritenuto proficuo destinare parte del Corso Garibaldi, per un limitato periodo di tempo nell'arco della giornata, alla sosta breve ed alle attività di carico e scarico merci

In tale contesto si è altresì optato di continuare a garantire il servizio di *park and ride* esistente, tramite il ricorso ad una navetta di collegamento tra il centro e Via Spalato, modificandone l'originario percorso anche in ragione della eliminazione della attuale corsia preferenziale a vantaggio dell'area di sosta.

Anche i titolari di esercizi commerciali del lungomare Regina Margherita e dell'area Sciabiche hanno lamentato la presenza di situazioni sfavorevoli per lo sviluppo del commercio, in assenza di adeguate aree di sosta a ridosso della zona ed in presenza di Ordinanze e provvedimenti che limitano la circolazione e/o la sosta.

La oggettiva necessità di preservare la zona che è recentemente stata oggetto di *restyling* architettonico – rendendola fruibile ai pedoni piuttosto che ai flussi veicolari – non deve, tuttavia, risultare avulsa dal contesto e scivola dalla considerazione che nell'area *de qua* insistono non soltanto esercizi commerciali ma, anche, emergenze architettoniche e poli di attrazione di tipo sociale, storico e culturale (lungomare, scalinata Virgilio, Colonne romane, Museo Faldetta, etc).

Nel rispetto della valenza antropica dei luoghi, pertanto, nello strumento di Piano ci si è posti l'obiettivo di garantire la massima accessibilità agli utenti, pianificando la attivazione di una seconda linea di collegamento tramite navetta che garantisca una costante comunicazione con l'area di parcheggio di Via Spalato.

La frammentazione degli stalli di sosta

Tra gli altri elementi di input utilizzati per la redazione del presente piano della sosta si è, poi, verificato il dato relativo alla frammentazione degli stalli di sosta, in ragione del fatto che nelle disposizioni del precedente Piano della Sosta, come osservato nella prima parte del presente documento, esistevano delle aree promiscue, dove conviveva la presenza di stalli di sosta a pagamento ed aree

libere, da cui derivava una difficoltà di controllo degli accertatori – per le aree blu – dell’effettivo pagamento da parte degli utenti.

La seguente Tabella 5 mostra, in alcune aree, il decremento del numero di sanzioni elevate dal personale della ditta che gestisce il sistema di parcheggi, verosimilmente imputabile non già ad una accresciuta virtuosità dell’utente medio ma, piuttosto, ad una carenza delle attività di controllo, connessa anche alla difficoltà logistica di tenere sotto controllo – con la stessa unità di personale - zone molto distanti tra loro e caratterizzate da una redditività ridotta (e.g. limitato numero di stalli a pagamento).

Luogo	Verbali anno 2015	Verbali anno 2016	Verbali anno 2017	Variazione % 2015-2016	Variazione % 2016-2017	Variazione % 2015-2017
Via Mazzini	384	230	192	-40,10%	-16,52%	-50,00%
Via Palestro	85	215	178	152,94%	-17,21%	109,41%
Piazza Cairoli	540	319	259	-40,93%	-18,81%	-52,04%
Via De Carpentieri	0	49	62	---	26,53%	---
Via C. Colombo	173	130	123	-24,86%	-5,38%	-28,90%
Via A. Cappellini	339	256	55	-24,48%	-78,52%	-83,78%
Via del Mare	0	1.187	1.244	---	4,80%	---
Corso Roma	1.069	823	727	-23,01%	-11,66%	-31,99%
Via Taranto	200	98	114	-51,00%	16,33%	-43,00%
Piazza Matteotti	266	197	136	-25,94%	-30,96%	-48,87%
Piazza Santa Teresa	108	339	404	213,89%	19,17%	274,07%

Tabella 5

Viceversa, nelle zone dove il numero di stalli è concentrato - e dunque risulta più agevole il controllo da parte del personale incaricato - si osserva un incremento, anche significativo, delle attività sanzionatorie, a riprova del fatto che crescente è l’attitudine dell’utente medio ad utilizzare gli stalli di sosta a pagamento senza corrisponderne l’obbligatorio pagamento.

Fatta salva ogni ulteriore attività di indagine sul campo, in prima approssimazione non è da escludere che tale circostanza sia legata direttamente al decremento dei pass e degli abbonamenti in circolazione.

La politica del road pricing

Un altro aspetto che è stato considerato nella redazione del presente Piano della Sosta riguarda la totale assenza di politiche mirate a disincentivare il ricorso del mezzo privato per accedere all’area più centrale della città.

Ed infatti, non risulta vigente alcun provvedimento di *road pricing* che, differenziando il costo orario dell’utilizzo del suolo pubblico in centro, possa invogliare l’utenza ad usufruire dei parcheggi limitrofi, ricorrendo al supporto del mezzo di trasporto collettivo.

Nello specifico, nelle *peak hours* si osserva statisticamente la presenza di un flusso veicolare sostenuto in alcune aree del centro urbano dove vi è incommensurabilità tra la legittima aspettativa di poter rinvenire un’area di sosta libera ed il numero effettivo di stalli utili alla bisogna.

Tale circostanza risulta foriera di diversi effetti negativi: non soltanto, infatti, ciò è causa di un decremento della qualità dell’aria a seguito delle emissioni in atmosfera ma, soprattutto, si osserva un accresciuto rischio potenziale per le utenze

deboli, laddove l'incremento del flusso veicolare – con i conducenti, magari, impegnati alla ricerca di un parcheggio piuttosto che ad evitare il contatto con i pedoni – può generare rischi di investimento per questi ultimi.

Né va dimenticato che la pavimentazione della parte centrale della città di Brindisi, realizzata in elementi lapidei e non in conglomerato bituminoso, reagisce negativamente all'incrementato carico veicolare ed in estate, a seguito delle azioni tangenziali di sterzata, subisce delle sconfigurazioni superficiali che influiscono negativamente sulla qualità urbana e sul decoro architettonico della città.

Tale circostanza, molto spesso, risulta foriera di rischi per la incolumità dei pedoni e degli utenti deboli in genere, costituendo una significativa voce di spesa per l'Amministrazione Comunale sotto il profilo dei costi di manutenzione.

Si è ritenuto, pertanto, di dover porre in essere provvedimenti anche in questo senso, cercando di limitare, per quanto possibile, l'accesso alla zona più centrale della città, tramite un sistema di tariffazione progressiva crescente, con lo scopo di ridurre gli interventi manutentivi sul pacchetto stradale, garantire un maggiore decoro urbano nell'area frequentata da turisti e crocieristi e conseguire una maggiore rotazione degli stalli disponibili, in una zona che si trova a ridosso delle attività commerciali e degli uffici pubblici.

12 FASE PROGETTUALE

La fase progettuale, pertanto, prendendo le mosse dalle considerazioni di cui al punto precedente, ha inteso prevedere, in via sperimentale degli interventi mirati al superamento delle criticità riscontrate nel corso dell'applicazione del precedente Piano della Sosta.

Preliminarmente si è tenuto conto di quanto disposto dall'Art. 7. "Regolamentazione della circolazione nei centri abitati" del D. Lgs. 285/1992 e specificatamente delle prescrizioni seguenti:

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;*
- i) *riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana;*

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;

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 dei lavori pubblici 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".

Partendo da queste premesse e nella consapevolezza che la suddivisione tra aree di sosta a pagamento e gratuite deve avvenire secondo logiche che disincentivino il congestionamento dell'area urbana, il principio ispiratore della riorganizzazione degli stalli ha tenuto conto dei seguenti aspetti:

- Evitare la polverizzazione degli stalli di sosta, al fine di agevolare le attività di controllo da parte degli accertatori;
- Creare nuovi stalli di sosta in quelle aree dove la piattaforma stradale, sotto il profilo dimensionale, ne permette la istituzione;
- Limitare al massimo la presenza di zone franche, tramite la integrazione della segnaletica verticale ed orizzontale;
- Ridurre i flussi veicolari improduttivi alla ricerca di uno stallo di sosta;
- Suddividere il centro urbano in maniera radiale, partendo dall'area più interna;
- Attivare un sistema di tariffazione progressiva con lo scopo di disincentivare il ricorso al mezzo privato per raggiungere le zone più centrali della città;
- Garantire un congruo numero di stalli di sosta disponibili ai residenti titolari di pass ed ai lavoratori in possesso di abbonamento;
- Garantire un adeguato numero di stalli di sosta regolamentati a tempo nei pressi delle attività commerciali del centro, favorendone il principio della rotazione;

- Individuare una serie di stalli da destinare al carico e scarico nei pressi dei poli di attrazione e delle aree commerciali;
- Incentivare il ricorso al *park and ride*, disponendone l'attivazione a titolo totalmente gratuito per gli utenti (navetta compresa), individuando due differenti tragitti che tengano conto delle richieste degli *stakeholders*;
- Incentivare il ricorso ai veicoli elettrici ed a propulsione ibrida, permettendone il parcheggio a titolo gratuito anche nelle aree "blu";
- Individuare aree di sosta "rosa" di cortesia all'interno delle aree a pagamento, a tutela delle donne incinte;
- Garantire un congruo numero di stalli di sosta destinati a persone affette da disabilità, superiore rispetto ai minimi previsti dalla legge.

13 INDIVIDUAZIONE E DISCIPLINA DELLE AREE CENTRALI

L'area oggetto di intervento è quella raffigurata nella Figura 23, con estensione planimetrica fino al limite di via Tor Pisana.

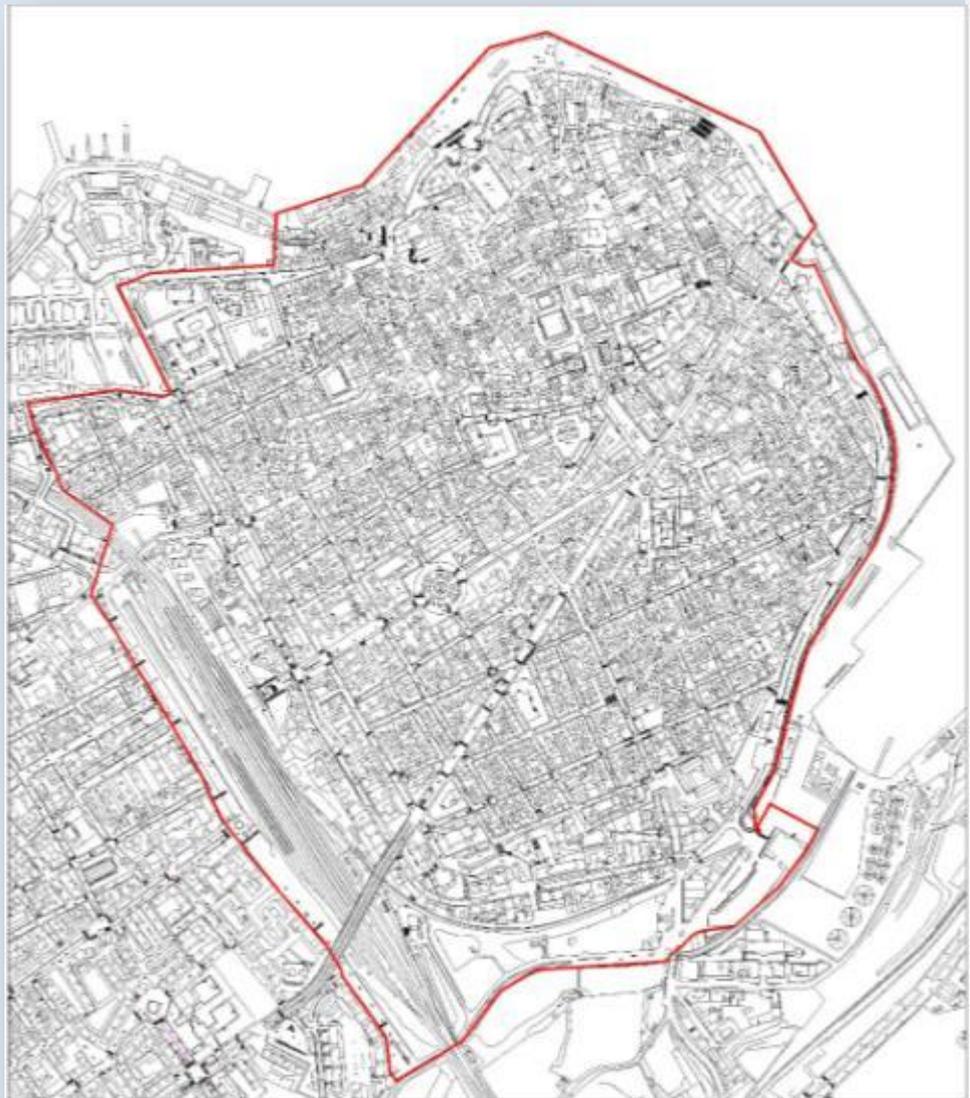


Figura 46

La prima fase dello studio ha mirato alla individuazione delle aree urbane dove è possibile ricavare nuovi stalli di parcheggio a raso, pur nella considerazione che, allo stato, non è possibile ampliare le superfici all'uopo disponibili.

In altri termini, si è provveduto alla riorganizzazione di quelle parti della piattaforma stradale che, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. 285/1992, possono essere legittimamente recuperate come zone di sosta e dove, peraltro, correntemente, vige la sosta indisciplinata e/o non autorizzata.

La Segue Figura 47 illustra a livello planimetrico quali sono i nuovi stalli di sosta inclusi nel presente piano suddivisi cromaticamente tra liberi (colore verde) e soggetti a tariffazione (colore blu).



Figura 47

Sulla base delle considerazioni sin qui esposte nel presente documento, gli stalli di sosta del centro di Brindisi sono stati suddivisi per categorie, secondo il seguente schema:

- Aree di sosta a titolo gratuito (zona bianca);
- Aree di sosta breve a titolo gratuito (zona arancione);
- Aree di sosta a titolo oneroso (zona blu);
- Aree di sosta breve a titolo oneroso di Corso Garibaldi (zona blu);
- Aree di sosta a titolo oneroso progressivo (zona rossa);
- Park and ride di via Spalato (area bianca);
- Aree destinate alle operazioni di carico e scarico;
- Aree di sosta destinate agli utenti diversamente abili;
- Aree di sosta di cortesia (area rosa);
- Aree di sosta di altra tipologia;
- Aree di sosta gratuite per veicoli elettrici ed a propulsione ibrida.

Lo schema generale della suddivisione progettata nel presente Piano è quella della Figura 48 successiva.

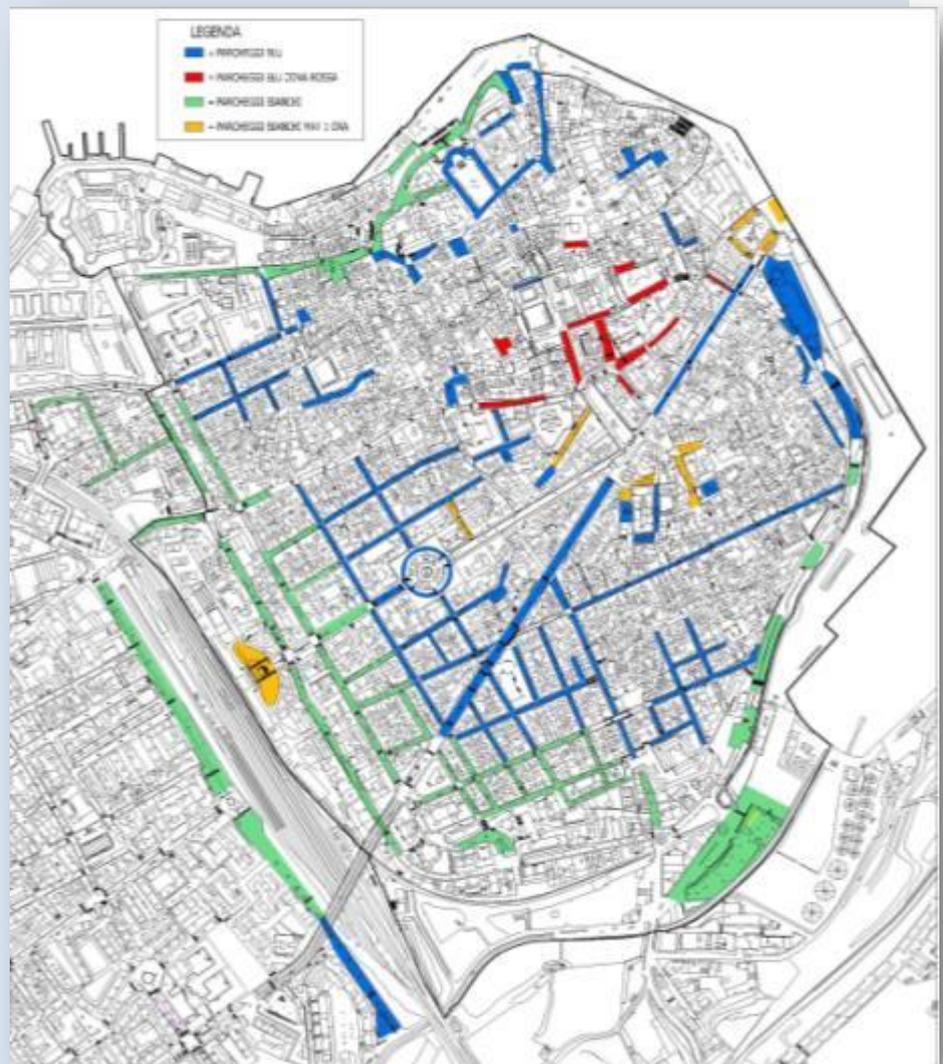


Figura 48

La Figura 49 illustra, secondo le previsioni di Piano, la suddivisione della aree a pagamento, con la precisazione che quelle blu sono caratterizzate dalla tariffazione oraria costante, mentre in quelle rosse – più centrali - si prevede di applicare la tariffazione oraria progressiva (tariffe indicate nel Paragrafo 15.1), in funzione della durata della sosta, al fine di disincentivare la permanenza a lungo termine e favorire la rotazione degli stalli disponibili, in un'area densa di uffici pubblici e di attività commerciali.

Si evidenzia che la zona di corso Garibaldi prevede la sosta a pagamento per una durata massima di 30 minuti e per sole due ore la mattina (10:30---12:30) e due ore il pomeriggio (17:30---19:30), per le motivazioni sin qui addotte.

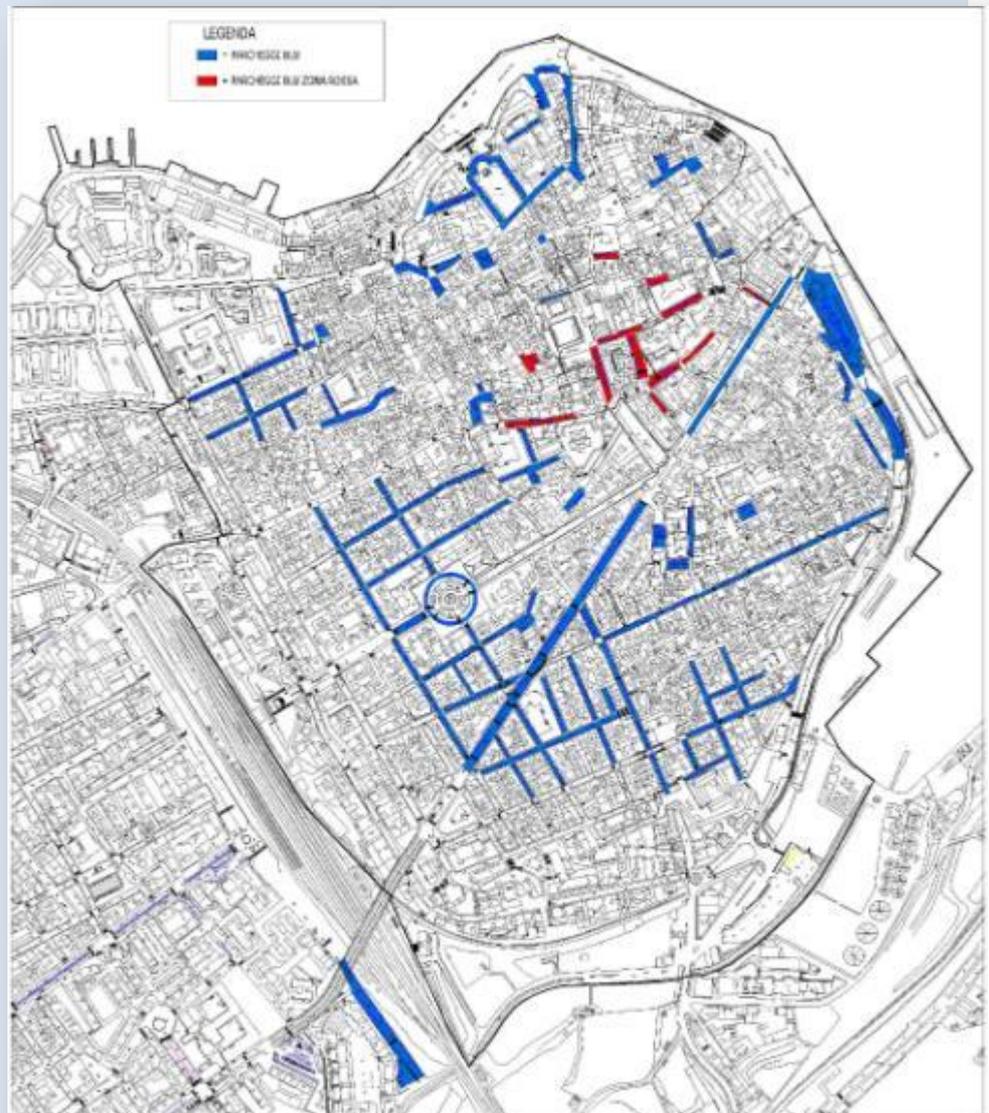


Figura 49

La Figura 50, invece, mostra la ubicazione degli stalli di sosta gratuiti, con suddivisione – come indicato in legenda – tra quelli senza limitazione di tempo e quelli caratterizzati dalla regolamentazione oraria a mezzo disco orario. Anche in tale seconda circostanza la soluzione progettuale è mirata a favorire la rotazione degli stalli a disposizione dell'utenza, scoraggiando la sosta stanziale nelle aree più congestionate del centro.

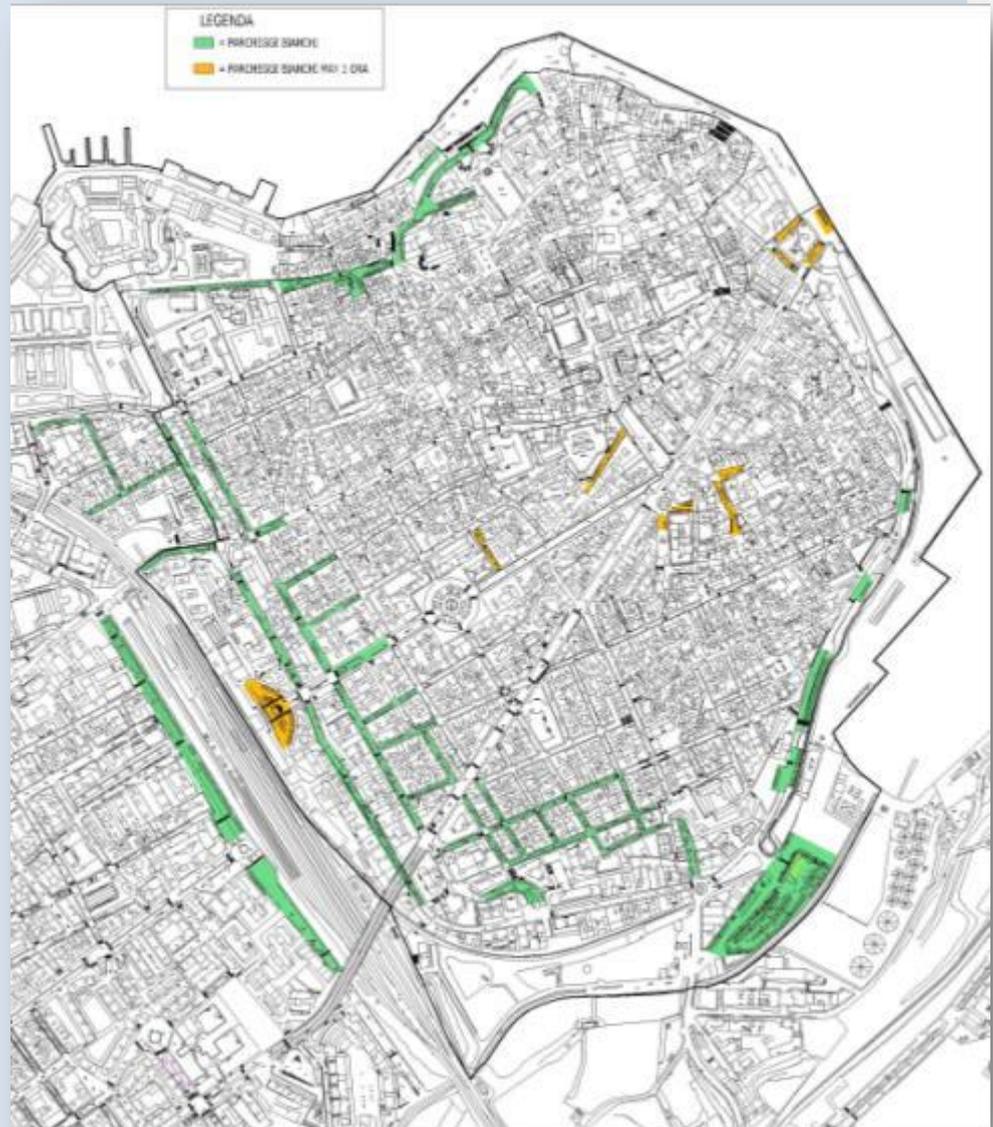


Figura 50

Il quadro riepilogativo della suddivisione degli stalli è quello rappresentato nella seguente Figura 51.

Piano Urbano della Sosta
Comune di Brindisi, Settore Trasporti, Mobilità e Grandi Infrastrutture

INDIRIZZI	P ZONA BLU Parcheggi a pagamento da ore 08:00 - 21:00 prezzo: € 1,00 (iva inclusa) Parcheggi a pagamento solo sabato ore 10:00 - 18:00		P ZONA ROSSA Parcheggio autorizzato ai soli residenti ammessi al PASS SOSTA ZTL Parcheggio a pagamento solo sabato ore 10:00 - 18:00		P ZONA VERDE Parcheggio autorizzato ai soli residenti ammessi al PASS SOSTA ZTL Parcheggio a pagamento solo sabato ore 10:00 - 18:00		TAXI		S. ROSA	
	S. BLU	ZONA ZTL E APV	S. BLU (Z. ROSSA)	S. BIANCHI	S. BIANCHI I H	S. DISABILI	S. C/S MERCI	ALTRI	S. ROSA	
CORSO GARBALDI*	28					1	5	3		
CORSO ROMA	135					4	3	5	2	
CORSO UMBERTO	14			15		2	1		2	
L. G. DA BRINDISI				33		1				
LARGO ANGIOLI	12					1	1	2		
LARGO CONCORDIA										
LARGO CRUDOMONTE		2								
LARGO D PIZZIGALLO					10		1			
LARGO PALUMBO	7					1				
LARGO PIPINO	3									
LARGO S PAOLO	12					3				
PIAZZA MERCATO							6			
P. ZZA AZZOLINI	13									
P. ZZA ANIME	21				4		1		2	
P. ZZA CAVALERIO	16					2				
P. ZZA DANTE	12					1				
P. ZZA DELLA ZECCA	2					1				
P. ZZA MATTEOTTI			15			1		5		
P. ZZA S. TEODORO	11					1				
P. ZZA S. TERESA	34					4		6		
P. ZZA SEDILE						4				
P. ZZA V. EMANUELE					25	2	2	7		
PIAZZA CAIROLI	26					1				
PIAZZA CRISPI					47	3		4		
PIAZZETTA RUBINI						1	2			
VIA A. D. MONICA	6					1				
VIA AMENA			3			2				
VIA ANNUNZIATA					4	1		1		
VIA APPIA				31						
VIA ASSENNATO						3				
VIA B. MARZOLLA				17		3				
VIA BARI	20					1				
VIA BARLETTA	8			4		1				
VIA BAST. CARLO V				55		2	1			
VIA BAST. S GIORGIO				7		1	1	21	2	
VIA BELVEDERE	10									
VIA BETTOLO	14					2				
VIA C. BATTISTI	6				11	3	12			
VIA C. BRAICO	20			15		3				
VIA C. COLOMBO				38		4	2		2	
VIA CAPPELLINI	12									
VIA CARMINE				9			2			
VIA CASMIRO			28			1		1		
VIA CASTELLO	42					1				
VIA CAVOUR	12			7		3	1	1		
VIA CITTADELLA	17									
VIA COLONNE		19				1				
VIA CONGREGAZIONE		7								
VIA CONSERVA	14									
VIA CORTINE	10					1				
VIA D. SILLA				2		1				
VIA DE CARPENTIERI				14		1	2			
VIA DE FLAGLLA	6					1				
VIA DE LED	10									
VIA DEI MILLE				24		2				
VIA DEI VAVOTICI	6									
VIA DEL MARE	57			97		12	1	1		
VIA DOGANA							1	5		
VIA DUOMO								7		
VIA DEI DE BALZO		6								
VIA E. BRINDISINO				22						
VIA F. II DI SVEVIA				33		1				
VIA F. CONSIGLIO			21			1	1	2	2	
VIA F. FORNARI			9			1		1		
VIA G DE ROMA	4					1				
VIA G.M. MORICINO	10					1				
VIA GALLIPOLI	20			6		4				
VIA GIORDANO BRUNO	21					3	2			
VIA GIOVANNI XXIII	16			9		2				
VIA GORIZIA	6									
VIA INDIPENDENZA				28		3	1			
VIA LATA	35					4	2			
VIA LAURO	2					2				
VIA M. D. NEVE	2									
VIA M PACUVIO			5			1				
VIA MAGLIE				12		1				
VIA MARCONI	33					2	1			
VIA MASANIELLO					8	2				
VIA MATTONELLE	12					2				
VIA MAZZINI	25			7		6	1			
VIA MONTECRISTO						1				
VIA MONTENEGRO	12									
VIA N. SAURO				28		1		1		
VIA N. TACCONE	16					3				
VIA OTTAVIANO				9		1				
VIA P. CAMASSA				64		2			4	
VIA PALESTRO	17					1	1	1		
VIA PISANELLI	12						4			
VIA PORTA LECCE	26			16		1	1			
VIA PROV. S. VITO				7		1	1			
VIA RODI	8									
VIA RUBINI			3				1		2	
VIA S. BARBARA							1			
VIA S. BENEDETTO						1				
VIA S. LUCIA	10									
VIA S. MARGHERITA						2				
VIA S. NICOLICCHIO			6							
VIA S. SEBASTIANO	10									
VIA S. TERESA	7					1				
VIA SAN DIONISIO					11		2			

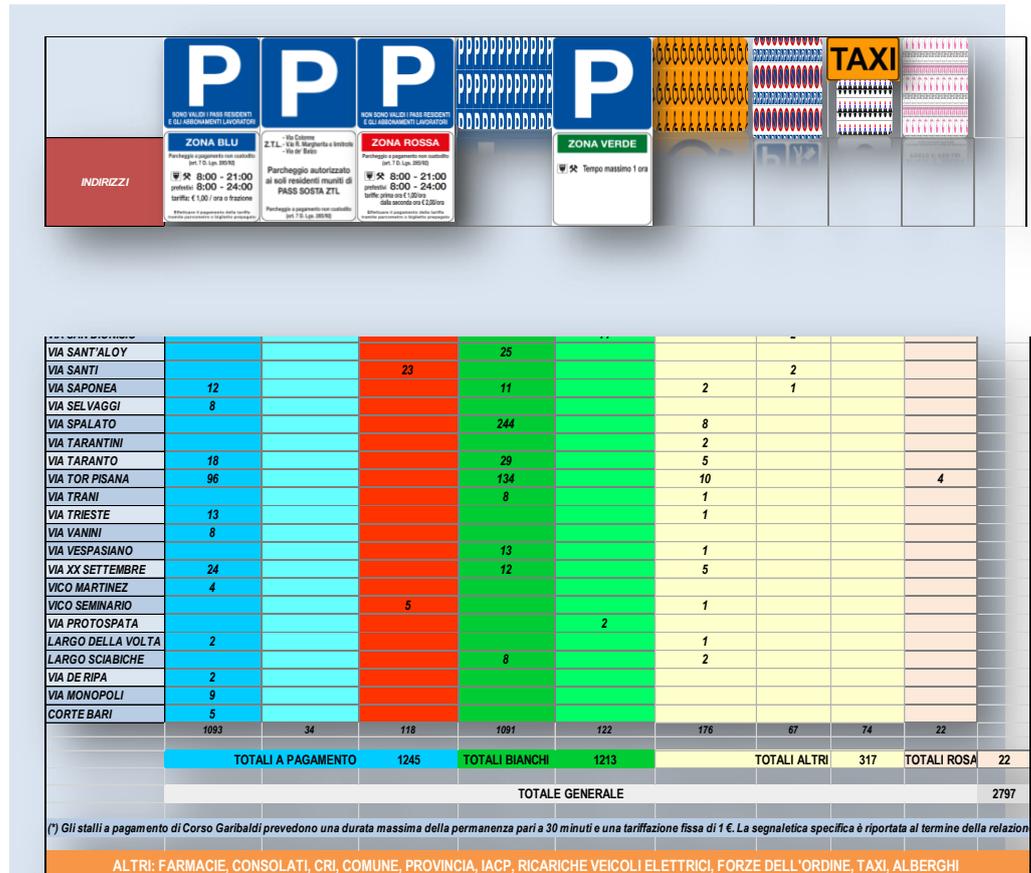


Figura 51

Al fine di comprendere più agevolmente la organizzazione degli stalli nelle singole aree del centro, si è provveduto a suddividere l'area per stralci, come indicato nella Figura 52.

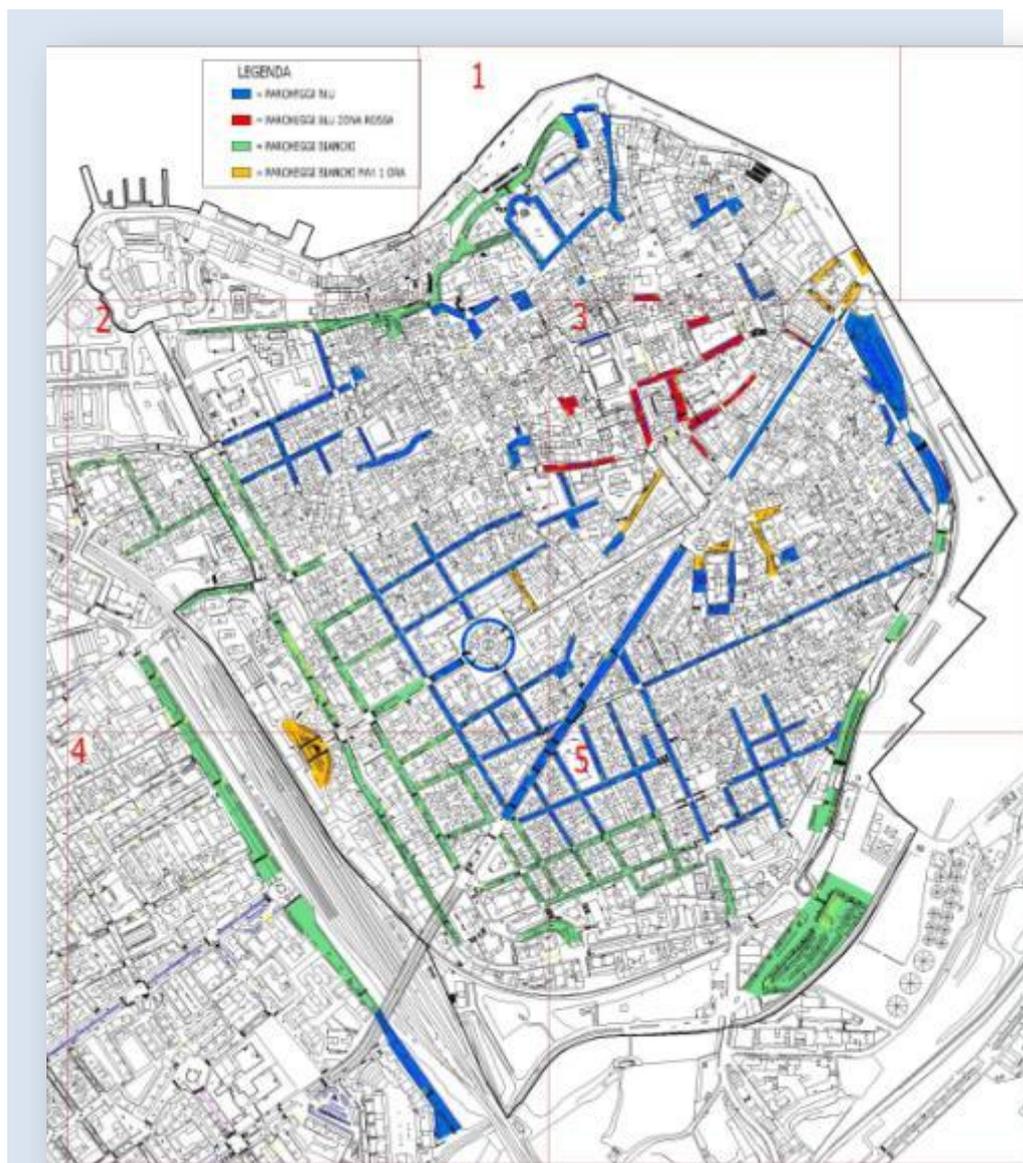


Figura 52

Di seguito, nelle Figure 53-57 si riporta il dettagli odei rispettivi stralci.



INDIRIZZI	P SONO VALIDI I PLUS RESIDENTI E GLI ABBONAMENTI LAUDATORIO		P NON SONO VALIDI I PLUS RESIDENTI E GLI ABBONAMENTI LAUDATORIO		P ZONA VERDE Tempo massimo 1 ora	S. DISABILI	S. C/S MERCI	ALTRI	S. ROSA		
	ZONA BLU Parcheggi a pagamento con cartello dal 15/04/2016 ☛☛ 8:00 - 21:00 prelievo: 8:00 - 24:00 tariffa: € 1,00 / ora o frazione <small>Dispositivo a pagamento della tariffa: Ricaricatore elettronico (Ricaricatore)</small>	Z.T.L. - Via S. Margherita e limitrofi - Via de' Bado Parcheggio autorizzato ai soli residenti muniti di PASS SCOSTA ZTL <small>Parcheggio a pagamento con cartello dal 15/04/2016</small>	ZONA ROSSA Parcheggi a pagamento con cartello dal 15/04/2016 ☛☛ 8:00 - 21:00 prelievo: 8:00 - 24:00 tariffa: prima ora € 1,00/05 05€ successive ore € 2,00/05 <small>Dispositivo a pagamento della tariffa: Ricaricatore elettronico (Ricaricatore)</small>	S. BIANCHI						S. BIANCHI 1 H	
LARGO CRUDOMONTE	S. BLU	ZONA ZTL E APU	S. BLU (Z. ROSSA)	S. BIANCHI	S. BIANCHI 1 H	S. DISABILI	S. C/S MERCI	ALTRI	S. ROSA		
P.ZZA AZZOLINI	13										
P.ZZA S. TEODORO	11					1					
P.ZZA DELLA ZECCA	2					1					
P.ZZA S. TERESA	34					4		6			
P.ZZA V. EMANUELE					25	2	2	7			
VIA COLONNE		19				1					
VIA CONGREGAZIONE		7									
VIA DEI DE BALZO		6									
VIA DE LEO	10										
VIA DOGANA							1	5			
VIA E. BRINDISINO				22							
VIA MONTENEGRO	12										
VIA P. CAMASSA				64		2			4		
VIA S. TERESA	7					1					
VIA TARANTINI						2					
VICO SEMINARIO			5			1					
LARGO SCIABICHE				8		2					
	94			94	25	17	3	18			
	TOTALI A PAGAMENTO		128	TOTALI BIANCHI		119	TOTALI ALTRI		38	TOTALI ROSA	4
TOTALE GENERALE										289	

ALTRI: FARMACIE, CONSOLATI, CRI, COMUNE, PROVINCIA, IACP, RICARICHE VEICOLI ELETTRICI, FORZE DELL'ORDINE, TAXI, ALBERGHI

Figura 53



INDIRIZZI	P SONO VALIDI I PASSI RESIDENTI E GLI ABBONAMENTI LAVORISTICI		P NON SONO VALIDI I PASSI RESIDENTI E GLI ABBONAMENTI LAVORISTICI		P ZONA VERDE Tempo massimo 1 ora	TAXI		S. ROSA
	ZONA BLU 8:00 - 21:00 tariffa: € 1,00 / ora o frazione	ZONA ROSSA 8:00 - 21:00 tariffa: € 1,00 / ora o frazione	S. BIANCHI	S. BIANCHI 1 H		S. DISABILI	S. C/S MERCI	
CORSO GARIBALDI*	28*				1	5	3	
CORSO ROMA	135				4	3	5	2
LARGO D PIZZIGALLO				10		1		
LARGO PALUMBO	7				1			
LARGO PIPINO	3							
P.ZZA ANIME	21			4		1		2
P.ZZA CAVALERIO	16				2			
P.ZZA MATTEOTTI		15			1		5	
P.ZZA MERCATO						6		
P.ZZA SEDILE					4			
PIAZZETTA RUBINI					1	2		
VIA AMENA		3			2			
VIA ANNUNZIATA				4	1		1	
VIA BELVEDERE	10							
VIA C. BATTISTI	6			11	3	12		
VIA CASIMIRO		28			1		1	
VIA CONSERVA	14							
VIA DE FLAGILLA	8				1			
VIA DEL MARE	57		97		12	1	1	
VIA DUOMO							7	
VIA ASSENNATO					3			
VIA F. CONSIGLIO		21			1	1	2	2
VIA F. FORNARI		9			1		1	
VIA LATA	35				4	2		
VIA M PACUOVO		5			1			
VIA MATTONELLE	12				2			
VIA PISANELLI	12					4		
VIA RUBINI		3				1		2
VIA S. LUCIA	10							
VIA S. NICOLICCHIO		6						
VIA S. SEBASTIANO	10							
VIA SAN DIONISIO				11		2		
VIA SANTI		23				2		
VIA VANINI	8							
VICO MARTINEZ	4							
VIA PROTOSPATA				2				
			97	42	46	43	26	
TOTALE PAGAMENTO	479	TOTALE BIANCHI	139	TOTALE ALTRI	115	TOTALE ROSA	8	
TOTALE GENERALE								741

(*) Gli stalli a pagamento di Corso Garibaldi prevedono una durata massima della permanenza pari a 30 minuti e una tariffazione fissa di 1 €

ALTRI: FARMACIE, CONSOLATI, CRI, COMUNE, PROVINCIA, IACP, RICARICHE VEICOLI ELETTRICI, FORZE DELL'ORDINE, TAXI, ALBERGHI

Figura 55



INDIRIZZI	P SONO VALIDI I PASS RESIDENTI E GLI ABBONAMENTI LAVORATORI ZONA BLU Parcheggio a pagamento con contatore (art. 7 D. Lgs. 265/02) ☀️ 8:00 - 21:00 ☀️ 8:00 - 24:00 tariffa: € 1,00 / ora in 15 minuti		P NON SONO VALIDI I PASS RESIDENTI E GLI ABBONAMENTI LAVORATORI ZONA ROSSA Parcheggio a pagamento con contatore (art. 7 D. Lgs. 265/02) ☀️ 8:00 - 21:00 ☀️ 8:00 - 24:00 tariffa: zona ora € 2,00/ora dalla seconda ora € 2,00/ora		P ZONA VERDE ☀️ Tempo massimo 1 ora		S. DISABILI		S. C/S MERCI		TAXI		S. ROSA	
	S. BLU	S. BLU (Z. ROSSA)	S. BIANCHI	S. BIANCHI 1 H	S. DISABILI	S. C/S MERCI	ALTRI	S. ROSA						
VIA A. D. MONICA	6				1									
VIA BARI	20				1									
VIA BARLETTA	8		4		1									
VIA BETTOLO	14				2									
VIA CORTINE	10				1									
VIA F. II DI SVEVIA			33		1									
VIA G DE ROMA	4				1									
VIA GALLIPOLI	20		6		4									
VIA GIOVANNI XXIII	16		9		2									
VIA MAGLIE			12		1									
VIA MONTECRISTO					1									
VIA PORTA LECCE	26		16		1	1								
VIA SEL VAGGI	8													
VIA TARANTO	18		29		5									
VIA SPALATO			244		8									
VIA TRIESTE	13				1									
CORTE BARI	5													
			353	0	31	1	0							
TOTALI A PAGAMENTO	168		TOTALI BIANCHI	353	TOTALI ALTRI	32	TOTALI ROSA	0						
			TOTALE GENERALE											553

ALTRI: FARMACIE, CONSOLATI, CRI, COMUNE, PROVINCIA, IACP, RICARICHE VEICOLI ELETTRICI, FORZE DELL'ORDINE, TAXI, ALBERGHI

Figura 57

La Tabella 6 illustra il confronto del numero di stalli, liberi o a pagamento, previsti nel precedente Piano della Sosta ed in quello attuale, riferito alle zone centro, Via Tor Pisana e Via Spalato.

TOTALE STALLI CENTRO + VIA TOR PISANA + VIA SPALATO	A pagamento con agevolazioni	A pagamento senza agevolazioni	Gratuiti
<i>Piano 2016</i>	730	428	1.083
	1.158		
<i>Piano 2018</i>	1.258		1.200
INCREMENTO NUMERO STALLI	100		117

Tabella 6

Ubicazione degli stalli destinati alle persone diversamente abili

Premesso che questa Amministrazione intende dare il massimo contributo al fine di rendere fruibili gli spazi urbani alle persone affette da disabilità, la ubicazione e la quantificazione degli stalli destinati a tale categoria di utenti sono state definite nel rispetto della buona pratica e delle norme cogenti.

Il Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" al comma 3 dell'Art. 11 (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone disabili) prescrive che "...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...".

Lo stesso riferimento di legge, al comma 5 del medesimo Articolo dispone che "...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 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili ...".

Tali disposizioni, previste anche nella Ordinanza Sindacale in materia di Circolazione e Traffico n° 2369 del 18.06.2003 si intendono in questa sede confermate.

Nello specifico, l'analisi del centro cittadino di Brindisi evidenzia il seguente rapporto numerico tra gli stalli generici e quelli destinati alle persone diversamente abili (Tabella 7):

			Stalli  ogni 
Numero di stalli	2.797	176	16

Tabella 7

Al di là del numero puro, lo studio di piano ha inteso verificare che gli stessi siano adeguatamente dimensionati ed ubicati, salvaguardando le possibilità di accesso delle persone affette da disabilità, esaminando che nelle aree prospicienti si possano soddisfare le richieste di persone che necessitano di accesso facilitato dal lato destro, dal sinistro o dalla parte posteriore della autovettura.

Dalla seguente Figura 58 che illustra localizzazione degli stalli per disabili attualmente disponibili nel centro urbano si desume che gli stessi risultano uniformemente distribuiti all'interno della rete viaria.

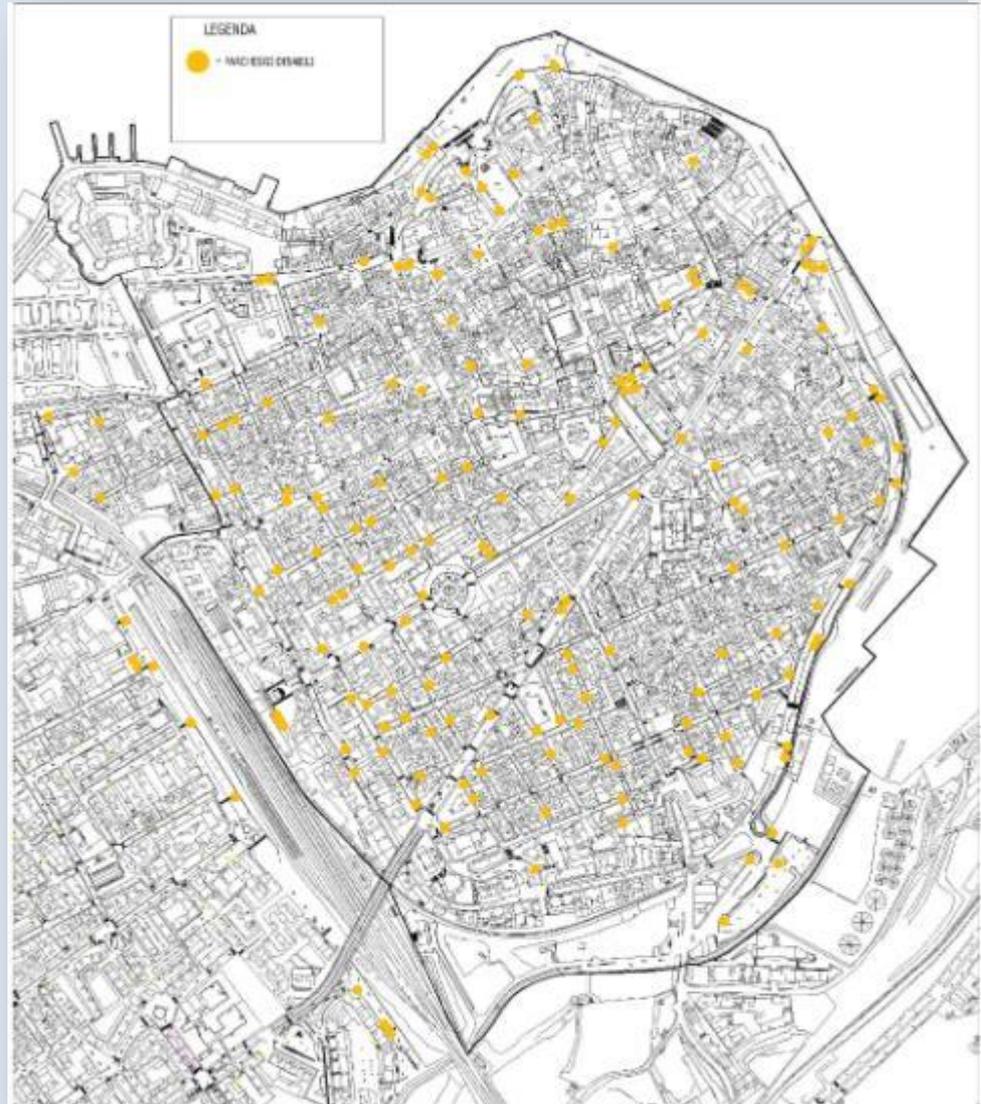


Figura 58

Sull'argomento, infine, si richiamano i contenuti della vigente Ordinanza Sindacale in materia di Circolazione e Traffico n° 2369 del 18.06.2003 per la quale "... ai sensi dell'Art. 381, comma V del Regolamento di Esecuzione ed Attuazione del Codice della Strada nel centro cittadino, interessato da alta intensità di traffico, l'Amministrazione Comunale può istituire parcheggi riservati personalizzati dietro specifica e motivata richiesta da parte di disabili che siano in possesso del

contrassegno speciale, titolari di patente B speciale e di autovetture adattate e che, in aggiunta alla già acclarata sensibile riduzione delle capacità di deambulazione, versino in particolari ed ulteriori condizioni di invalidità".

Tali disposizioni recepiscono quanto contenuto nell'Art. 188 del Codice della Strada e nell'Art. 381 del relativo Regolamento di Esecuzione ed Attuazione.

Ubicazione degli stalli destinati alle attività di carico e scarico

Al fine di rendere più agevoli le operazioni di carico e scarico agli utenti ed ai titolari attività commerciali, si è pianificata la presenza di n° 54 aree di carico e scarico a tempo (max. 30 minuti), individuandole la localizzazione in maniera uniformemente diffusa, così come desumibile dalla successiva Figura 59.

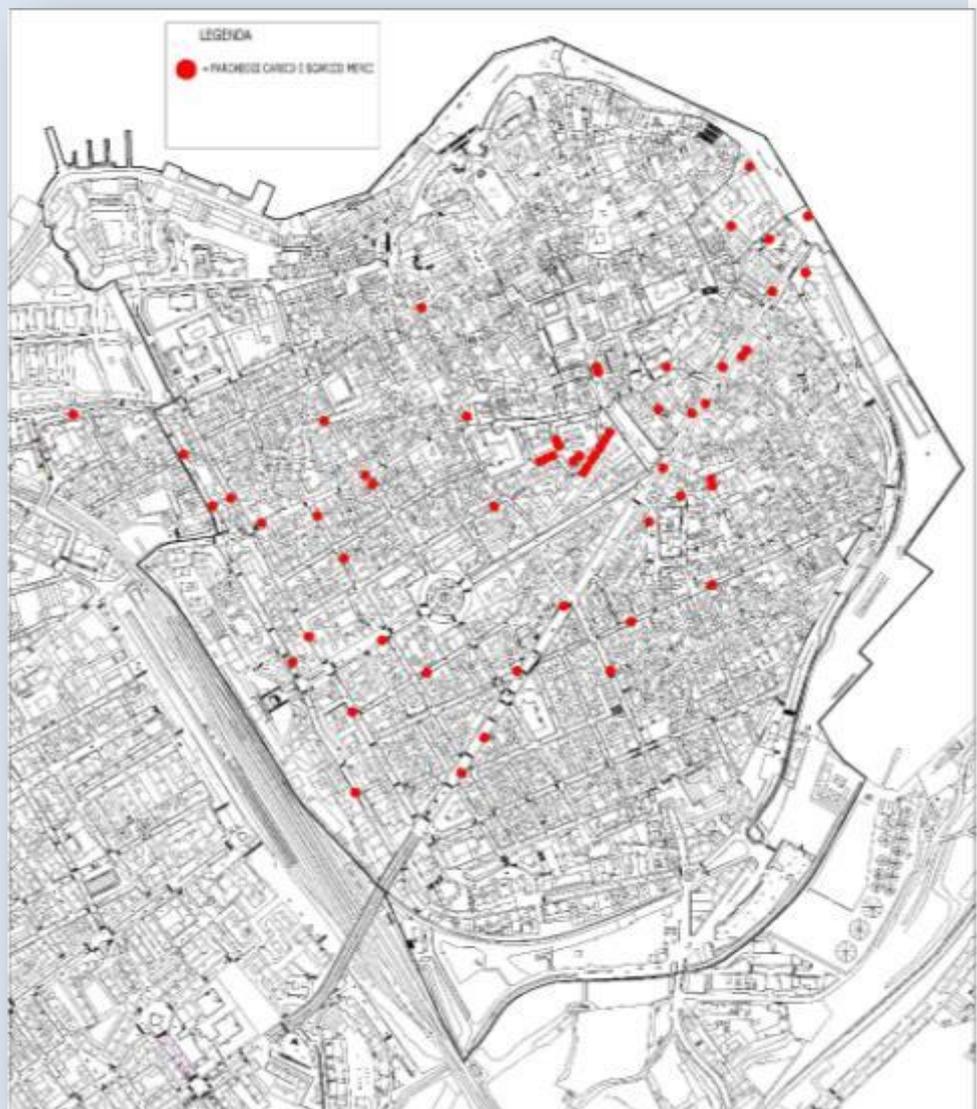


Figura 59

Ubicazione degli stalli destinati a cicli e motocicli

Con lo scopo di incentivare l'utilizzo di mezzi a due ruote nel centro urbano, nel presente Piano della Sosta sono state previste delle aree specifiche di sosta gratuite per cicli e motocicli, dotate di apposite rastrelliere, dislocate in maniera uniforme nella zona di intervento, così come meglio evidenziato nella successiva Figura 60, per un numero complessivo pari a 100 stalli.

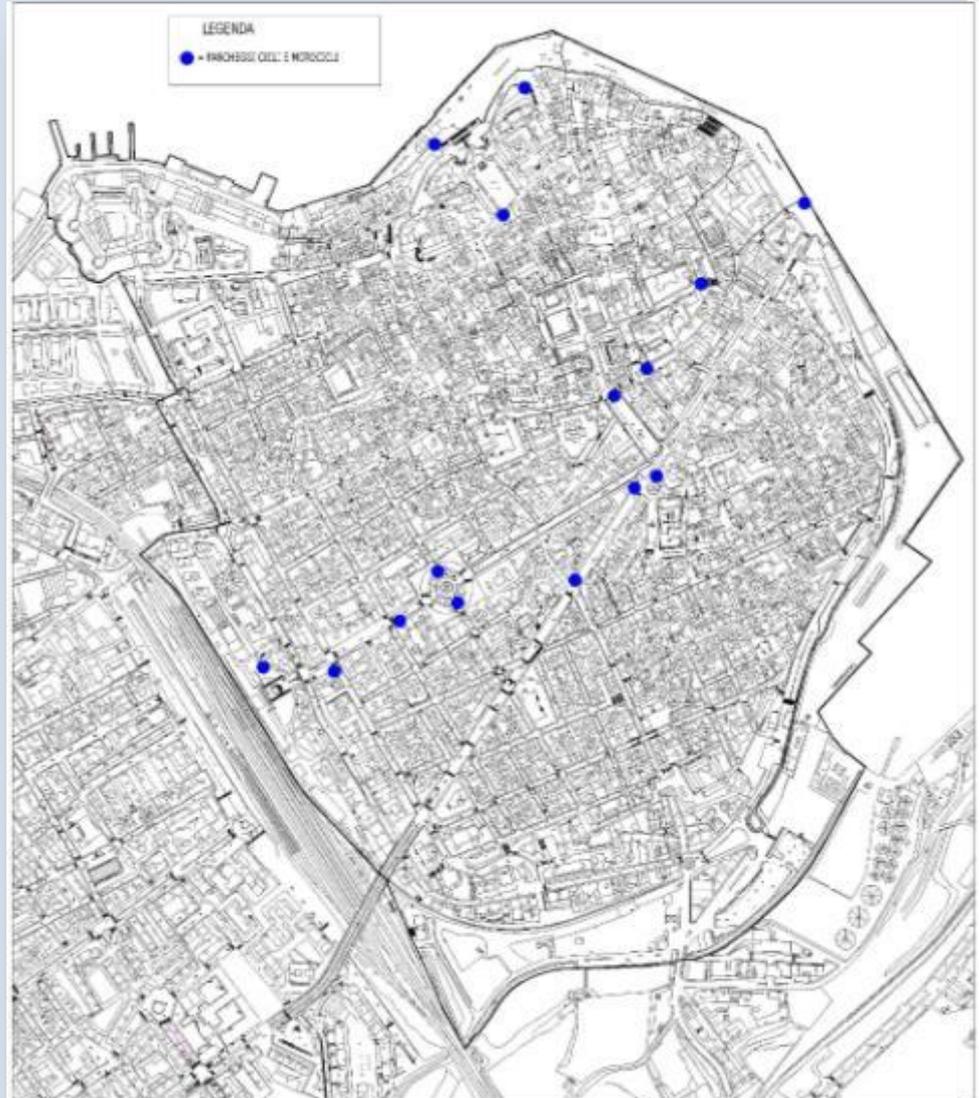


Figura 60

Ubicazione degli stalli rosa

Nel Piano della Sosta è stata riorganizzata in maniera più funzionale la ubicazione degli stalli riservati alle automobiliste in stato di gravidanza, alle neomamme e agli accompagnatori di bimbi fino ad un anno a bordo, in maniera da rendere più agevole il parcheggio.

Pur trattandosi di stalli non regolamentati dalle norme cogenti, si è ritenuto di voler dare impulso al senso civico ed alla solidarietà della cittadinanza, in considerazione del fatto che bastano piccoli gesti per rendere più vivibile una città e più armoniosa la quotidianità.

In tale contesto sono previsti 22 parcheggi gratuiti di cortesia sia nelle aree di sosta libera che nelle aree a pagamento, dislocati secondo quanto riportato nella seguente Figura 61.



Figura 61

Ubicazione degli stalli di altra destinazione

La seguente Figura 62 mostra la ubicazione planimetrica degli stalli di sosta compresi nelle categorie “diverse” e destinati a:

- Autocaravan (7);
- Ricarica auto elettriche (3);
- Taxi (7);
- Forze dell’Ordine (26);
- Consolati (1).

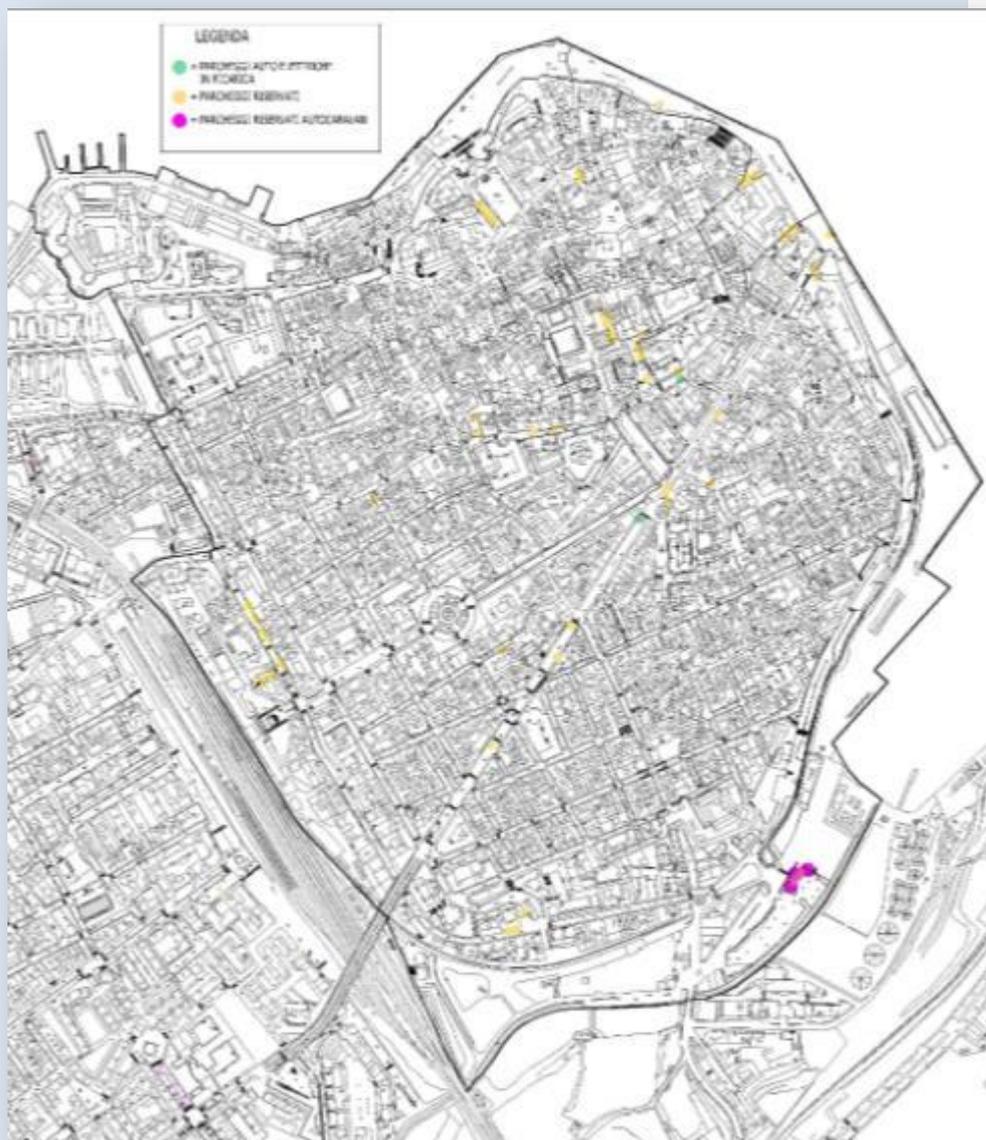


Figura 62

Percorsi navetta dall'area di Via Spalato

Con lo scopo di incentivare l'utilizzo del parcheggio di Via Spalato, questa Amministrazione ha, nel corso dell'ultimo anno, istituito un servizio di *park and ride* tra l'area predetta ed il centro della città, peraltro ubicato a circa 400 metri in linea d'aria.

Le sperimentazioni compiute hanno mostrato che l'utenza ha gradito il servizio quando sia il parcheggio, sia il bus navetta sono stati disponibili a titolo gratuito per l'utenza, con punte di utilizzo del bus di oltre 160 unità/giorno.

Viceversa, nel momento in cui il servizio di trasporto è stato assoggettato a tariffazione, si è riscontrato uno scarso interesse al suo utilizzo, pur in presenza di un significativo numero di autovetture posteggiate nell'area di Via Spalato.

In considerazione del fatto che tale zona della città rappresenta, con i suoi 250 stalli di sosta, rappresenta una considerevole risorsa al fine dello svuotamento dell'area centrale e della ottimizzazione dell'utilizzo degli spazi urbani, gli indirizzi della Amministrazione si sono orientati verso ogni possibile forma di incentivo al ricorso al parcheggio di Via Spalato.

Per tale ragione, oltre a ripristinare la totale gratuità del *park and ride*, con il presente Piano della Sosta si è inteso confermare il collegamento esistente ed aggiungerne uno ulteriore, in considerazione delle richieste della cittadinanza e, in particolare, degli esercenti che, da più lati – soprattutto verso la zona delle Sciabiche – hanno lamentato una forma di isolamento rispetto al parcheggio di Via Spalato.

Ciò premesso, si evidenzia che il primo tragitto, ovvero quello che collega l'area di parcheggio con la parte centrale della città, a differenza di quanto avveniva prima, utilizza il corso Garibaldi unicamente nella direzione da Piazza Vittoria verso Via del Mare, provenendo da via Porta Lecce, secondo un itinerario perfettamente ad anello.

Il secondo percorso, invece, partendo sempre da via Spalato, funge da spola tra il parcheggio in oggetto e la zona Sciabiche, percorrendo la zona ZTL di Viale Regina Margherita, sia in andata che in ritorno.

Nel secondo caso, si precisa, la navetta effettua fermata anche nei pressi di Piazza Vittorio Emanuele II, ai piedi di corso Garibaldi, fornendo, in questo modo, un ulteriore servizio alle attività commerciali quivi presenti.

In tale caso, preso atto della necessità della navetta di percorrere il Lungomare Regina Margherita in entrambe le direzioni di marcia, potenzialmente confliggendo (nella fase di ritorno verso Via Spalato) con i veicoli autorizzati al transito in ZTL e diretti verso la zona Sciabiche, verrà installato nell'area un sistema semaforico centralizzato con accensione delle lanterne regolamentato da spire ad attivazione automatica, con diritto di priorità di passaggio a favore del mezzo di trasporto collettivo.

Lungo entrambi i percorsi, i cui orari di percorrenza verranno regolamentati con apposita Ordinanza, la frequenza del servizio viene garantita ogni 12 minuti.

Più in dettaglio, la navetta che percorre Corso Garibaldi garantirà il servizio nel corso della mattina, mentre quella a servizio dell'area lungomare e Sciabiche opererà dal pomeriggio alla sera.

Nella Figura 63 che segue, in colore rosso e verde, sono rispettivamente indicati il primo ed il secondo percorso.



Figura 63

14 ZONA OSPEDALE

Nel presente piano della sosta si è dato seguito alle previsioni della Amministrazione Comunale di regolamentare l'area di sosta antistante l'Ospedale Perrino che, allo stato, versa in condizioni di scarsa manutenzione e, in aggiunta, sovente risulta popolata da soggetti che esercitano abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine, in spregio al disposto del comma 15 bis dell'Art. 7 del D.Lgs. 285/1992.

All'uopo l'Amministrazione Comunale si appresta a sottoscrivere apposita convenzione con l'ASL

Sulla questione è utile riepilogare gli eventi che si sono succeduti nel recente passato.

Con deliberazione C.S. n. 151 del 10.05.2012, si approvava la disciplina dei parcheggi nella Città di Brindisi secondo la individuazione dei posti auto a pagamento senza custodia, a raso ivi contemplata, ed, al contempo, si confermava in favore della Brindisi Multiservizi S.r.l. la gestione dei medesimi parcheggi a pagamento, fra cui rileva, in particolare, l'area dell'Ospedale "A. Perrino" adibita a parcheggio a pagamento.

Conseguentemente, in data 16.05.2013 veniva sottoscritto tra il Comune di Brindisi e l'Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Brindisi il contratto con il quale la ASL BR/1 concedeva in comodato gratuito a favore di questo Comune l'area esterna antistante l'Ospedale "A. Perrino" dell'estensione di mq. 13.899 circa per destinarla a parcheggio gestito dalla Società Brindisi Multiservizi S.r.l.;

Con la deliberazione C.C. n° 45 del 16/12/2015, si affidava alla Società Brindisi Multiservizi S.r.l. la gestione *in house* dei servizi comunali strumentali, approvando, inoltre, lo schema di Contratto di Servizio di affidamento dei servizi ricompresi nel contratto di Global Service misto di risultato e prestazione, fra i quali figura il servizio di gestione dei parcheggi nelle aree contrassegnate con le "strisce blu";

Successivamente, con la deliberazione C.S. n° 22 del 16/03/2016, si modificava la deliberazione G.C. n° 158 del 08/06/2015 al fine di una pianificazione maggiormente razionale ed organica, approvando la nuova disciplina della sosta nella Città di Brindisi, con la nuova individuazione degli stalli, fra le cui aree di parcheggio individuate figura la previsione di stalli nella "Zona antistante l'Ospedale Perrino", previa definizione del relativo iter burocratico con l'Azienda ASL proprietaria della medesima area;

A seguito di vari incontri intercorsi tra le parti, anche al fine di verificare e meglio definire le condizioni di utilizzo dell'area di che trattasi e per incrementare il livello di sicurezza della zona, frequentata da parcheggiatori abusivi, il Comune di Brindisi ha chiesto alla Azienda ASL di concedere a questo Comune in concessione l'area di che trattasi.

L'intento della Amministrazione, pertanto, è quello di destinare la zona ad area di sosta a pagamento limitatamente all'utilizzo dei parcheggi esterni, con oneri di gestione e di manutenzione, anche relativi all'illuminazione del parcheggio, delle aree a verde insistenti e del sedime stradale a carico del Comune, oltre all'impegno di garantire la pubblica sicurezza dell'intera zona a compensazione delle relative eventuali entrate tariffarie, derivanti dall'uso parcheggio nella misura di cui all'approvato piano tariffario sosta.

In ragione di quanto sin qui esposto, la organizzazione delle aree di sosta è quella rappresentata nella seguente Figura 64 e prevede la presenza di n°390 stalli a pagamento, con tariffe indicate nel Paragrafo 16.1.

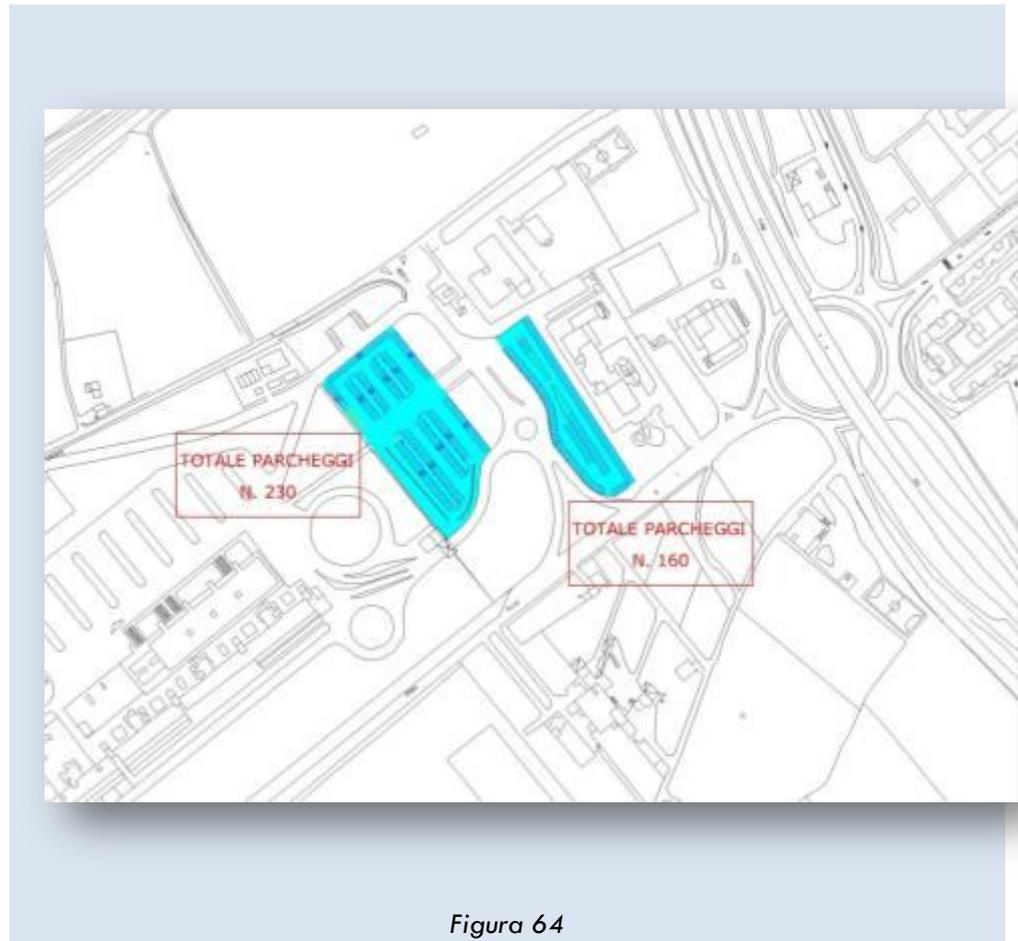


Figura 64

15 ZONA TRIBUNALE

Anche l'area prospiciente il Tribunale di Brindisi, in Via Lanzillotta, è stata ritenuta meritevole di intervento immediato e, per tale motivo, viene inserita nel presente stralcio.

Le motivazioni che impongono la regolamentazione della zona sono analoghe a quelle richiamate per il parcheggio dell'Ospedale Perrino, considerato che si tratta di una zona priva di controllo e manutenzione, sovente popolata da soggetti che minano la incolumità degli avventori.

Per tali motivazioni si è deciso di regolamentare l'area mediante sistema di tariffazione ridotta, basata sul principio della fascia oraria e solamente nel corso della mattina.

La ubicazione degli stalli è riportata nella Figura 65 e prevede la presenza di n°125 stalli a pagamento con tariffe indicate nel Paragrafo 16.1.

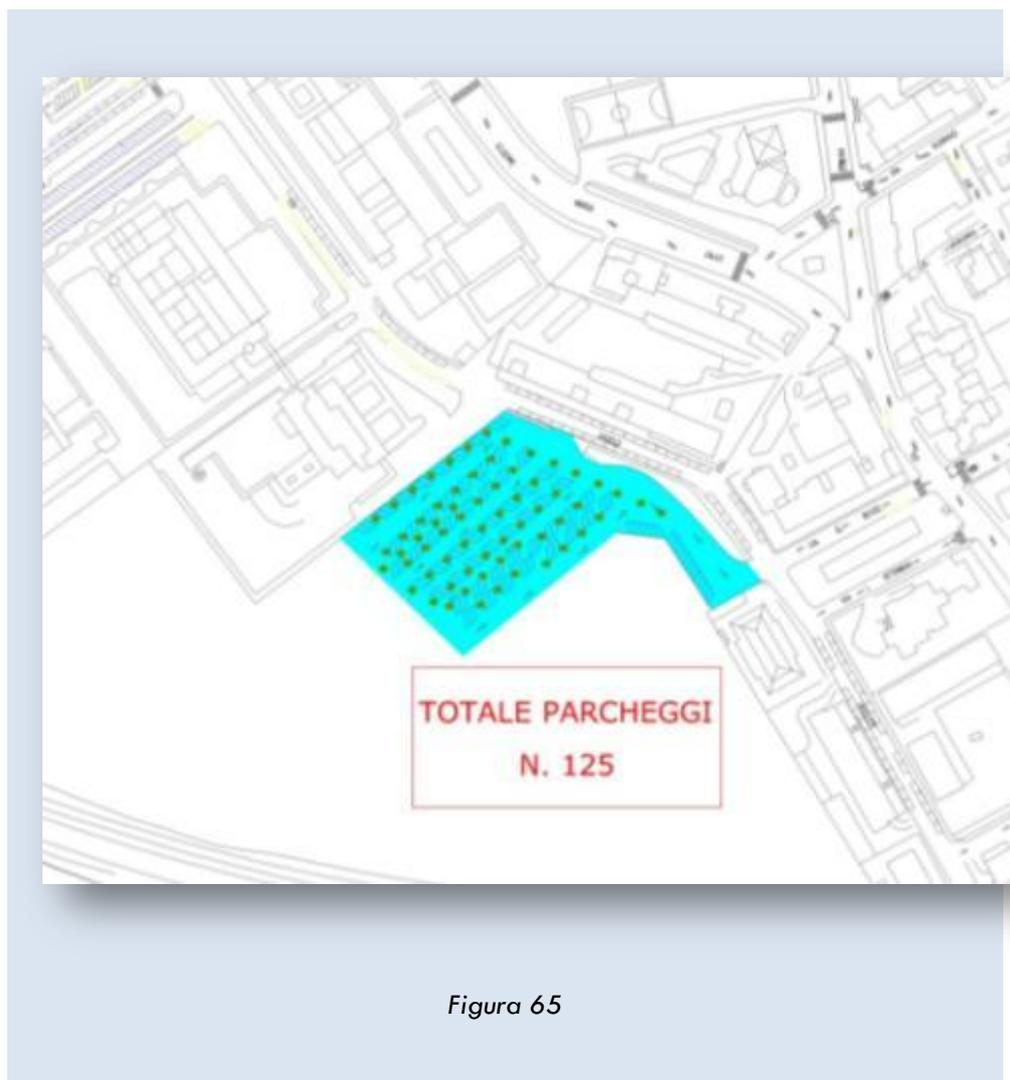


Figura 65

16 DISCIPLINA DI DETTAGLIO

16.1 TARIFFAZIONE

I parcheggi individuati nel presente Piano della Sosta prevedono il senza servizio di custodia sono riservati ad autoveicoli aventi massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate, motoveicoli a tre o quattro ruote, quadricicli leggeri e ciclomotori a tre ruote, entro gli spazi demarcati(Art. 7 del D.Lgs. 285/1992).

Il sistema di tariffazione per le aree a pagamento individuate nel presente atto è quello indicato di seguito (tariffe comprensive di IVA):

- **ZONA BLU:** 1,00 €/ORA, con pagamento minimo di 0,50 €, valevole dalle 8:00 alle 21:00, dal lunedì al venerdì e dalle 8:00 alle 24:00 al sabato, esclusi festivi (esclusi parcheggi Ospedale e Via Lanzillotta);
- **ZONA BLU CORSO GARIBALDI:** 1,00 € per 30 minuti, senza possibilità di estensione della durata della sosta oltre tale limite, valevole dalle 10:30 alle 12:30 e dalle ore 17:30 alle ore 19:30, dal lunedì al sabato, esclusi festivi;
- **ZONA ROSSA:** 1,00 € la prima ora, 2,00 €/ORA per le successive, valevole dalle 8:00 alle 21:00, dal lunedì al venerdì e dalle 8:00 alle 24:00 al sabato, esclusi festivi;

- **PARCHEGGIO OSPEDALE PERRINO:** tariffa a fascia oraria 2,00 € dalle 8:00 alle 14:00 e 2,00 € dalle 14:00 alle 21:00, con pagamento minimo di 0,50€/ora e pagamento massimo 3,00 €/giorno, valevole per tutti i giorni dell'anno;
- **PARCHEGGIO VIA LANZILLOTTA:** tariffa a fascia oraria 2,00 € dalle 8:00 alle 14:00, con pagamento minimo di 0,50€/ora, libero nelle restanti ore, valevole dal lunedì al venerdì, festivi esclusi.

Nel corso del periodo estivo e altri periodi particolari l'Amministrazione Comunale, tramite appositi atti, potrà modificare gli orari di vigenza del summenzionato sistema di tariffazione.

16.2 TIPOLOGIA PASS ED ABBONAMENTO E COSTI

In alternativa alle forme di pagamento di cui al punto precedente, per i soli soggetti in possesso dei relativi requisiti (indicati in appositi atti dell'Amministrazione Comunale), sono previste le seguenti tipologie di pass ed abbonamenti (costi comprensivi di IVA):

Pass per residenti e domiciliati(non sono incluse le aree APU e ZTL): 60 €/anno + 10 € per istruzione pratica e rilascio titolo.

Valido per una sola autovettura per nucleo familiare.

Il titolo assume validità dal giorno 1 Gennaio al giorno 31 Dicembre di ogni anno di vigenza del Piano.

In caso di acquisto effettuato nel corso dell'anno, il costo verrà computato, in maniera proporzionale, sui giorni rimanenti di effettivo potenziale utilizzo, con un minimo di tariffazione pari a 6 mesi.

Il titolo ha validità per 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 in tutte le aree a pagamento, ad eccezione di quelle della zona rossa e delle APU e ZTL.

Le modalità di rilascio verranno stabilite con apposita Ordinanza.

Pass seconda auto per residenti e domiciliati: 30 €/mese + 10 € per istruzione pratica e rilascio titolo.

Valido per una sola autovettura per nucleo familiare.

Il titolo assume validità dal primo giorno del mese e non è prevista la sua emissione per periodi inferiori.

Il titolo ha validità per 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 in tutte le aree a pagamento, ad eccezione di quelle della zona rossa e delle APU e ZTL.

Le modalità di rilascio verranno stabilite con apposita Ordinanza.

Pass per residenti domiciliati aree APU e ZTL: 90 €/anno + 10 € per istruzione pratica e rilascio titolo.

Valido per una sola autovettura per nucleo familiare.

Il titolo assume validità dal giorno 1 Gennaio al giorno 31 Dicembre.

In caso di acquisto effettuato nel corso dell'anno, il costo verrà computato in maniera proporzionale sui giorni rimanenti di effettivo potenziale utilizzo, con un minimo di tariffazione pari a 6 mesi.

Il titolo ha validità per 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 in tutte le aree a pagamento delle APU e delle ZTL di residenza.

Le aree interessate dalla agevolazione in oggetto sono le seguenti:

- Largo Crudomonte (ZTL);

- Via Congregazione (ZTL);
- Via Colonne (APU);
- Via dei De Balzo (APU).

Tali zone sono sottoposte a regolamentazione ai sensi dell'Art.7 comma 9 del D.Lgs. 285/1992, secondo cui "...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..." e del comma 11 che prevede che "... 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....".

Le modalità di rilascio verranno stabilite con apposita Ordinanza.

Abbonamento full per lavoratori: 220 €/anno + 10 € per istruzione pratica e rilascio titolo, frazionabile in due periodi da 6 mesi ognuno al costo di 110€ + 10 € di istruzione pratica e rilascio titolo.

Valido per una sola autovettura di proprietà o in utilizzo e solamente per soggetti che non siano residenti nell'area centrale delimitata dal il presente documento in Figura 23.

Il titolo ha validità per 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 in tutte le aree a pagamento, ad eccezione di quelle della zona rossa e delle APU e ZTL.

Le modalità di rilascio verranno stabilite con apposita Ordinanza.

Abbonamento light per lavoratori: 120 €/anno + 10 € per istruzione pratica e rilascio titolo, frazionabile in due periodi da 6 mesi ognuno (1 Gennaio – 30 Giugno e 1 Luglio – 31 Dicembre) al costo di 60€ + 10 € di istruzione pratica e rilascio titolo.

Il titolo ha validità dal lunedì al venerdì, dalle ore 8:00 alle ore 14:30 in tutte le aree a pagamento, ad eccezione di quelle della zona rossa e delle APU e ZTL.

Le modalità di rilascio verranno stabilite con apposita Ordinanza.

Abbonamento per medici di base e pediatri: 60 €/anno + 10 € per istruzione pratica e rilascio titolo, frazionabile in due periodi da 6 mesi ognuno al costo di 40€ + 10 € di istruzione pratica e rilascio titolo.

Valido solamente per i professionisti nell'espletamento delle proprie funzioni in "Visita domiciliare" con esposizione di apposito contrassegno, per una sola autovettura.

Il titolo ha validità per 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 in tutte le aree a pagamento, ad eccezione di quelle della zona rossa e delle APU e ZTL.

Le modalità di rilascio verranno stabilite con apposita Ordinanza.

Tutti i pass e gli abbonamenti costituiscono agevolazione tariffaria presuntiva e non danno diritto alla messa a disposizione di un posto di sosta ove questo non venisse reperito.

16.3 RILASCIO PASS ED ABBONAMENTI

Le procedure di rilascio pass ed abbonamenti rappresentano un onere a carico della società affidataria del servizio, la quale disporrà un apposito ufficio dotato di personale e strumentazioni da destinare alle attività in parola, ai rapporti con il pubblico, secondo modalità che verranno definite con apposita Ordinanza. In particolare, il concessionario del servizio attiverà uno sportello informativo (*Infopoint*) per informare e ritirare la documentazione per il rilascio dei permessi.

16.4 FORME DI PAGAMENTO PER LE AREE A TARIFFAZIONE

Per gli utenti delle aree di sosta a tariffazione non in possesso di pass o di abbonamento sono previste le seguenti forme di pagamento:

- al parcometro previa introduzione di moneta metallica;
- tramite acquisto di tessera a banda magnetica da utilizzare al parcometro in luogo di moneta metallica;
- tramite acquisto di biglietti "gratta e sosta" da utilizzare all'occorrenza;
- tramite pagamento diretto all'ausiliario, con rilascio di ricevuta;
- tramite tecnologie di parking management in corso di istituzione.

16.5 MODALITÀ ORDINARIE

Il parcometro è azionato mediante l'introduzione diretta di monete o tessere a banda magnetica a partire da un importo minimo pari alla mezz'ora e rilascia una ricevuta che indica il periodo di tempo di sosta consentita, in modo proporzionale alla tariffa oraria vigente, a decorrere dal minuto di rilascio.

Il biglietto "gratta e sosta" deve essere attivato raschiando via le pellicole argentate sui rettangoli relativi ad anno, mese, giorno ed orario di inizio sosta. Il titolo consente la sosta per il tempo corrispondente al suo importo in relazione alla tariffa applicata nel parcheggio utilizzato e riportata sul cartello indicatore.

Se si intende sostare per durata superiore, devono essere attivati contemporaneamente più biglietti per un valore totale corrispondente alla durata complessiva della sosta e secondo la tariffazione stabilita; in questo caso, per ciascun biglietto successivo dovrà essere calcolato ed indicato quale orario di inizio sosta l'orario di fine sosta del biglietto precedente e secondo la tariffazione stabilita.

Nel corso della vigenza del presente Piano della Sosta il gestore dei parcheggi cittadini provvederà, progressivamente, a sostituire i parcometri esistenti mediante elementi di nuova generazione che possano essere integrati con le più moderne tecnologia informative e di pagamento.

16.6 ESPOSIZIONE DEI TITOLI

Il titolo abilitante la sosta, correttamente attivato ove necessario, deve essere esposto all'interno del veicolo, dal lato del guidatore sul cruscotto o in aderenza al parabrezza, in modo da risultare ben visibile all'esterno.

16.7 DEROGHE

Non soggiacciono all'obbligo di pagamento della tariffa di sosta i veicoli elettrici od a propulsione ibrida.

Tale agevolazione, mirata all'incentivo dell'utilizzo di mezzi *environmentallyfriendly* è valida al di fuori della zona rossa ed è consentita nelle aree blu, comprese le APU e le ZTL, per una durata massima di 7 ore continuative.

Il conducente ha l'obbligo di apporre in vista in corrispondenza del parabrezza, in maniera ben visibile, il disco orario indicante l'ora di inizio della sosta e la fotocopia della carta di circolazione dalla quale si evinca la targa del veicolo ed il tipo di propulsione (voce P3).

Relativamente ai veicoli a servizio delle persone diversamente abili il presente Piano della Sosta recepisce i contenuti del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" ed in particolare quanto disposto al comma 3 dell'Art. 11 (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone disabili) ovvero che "...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...".

Considerato, infine, che lo stesso riferimento di legge, al comma 5 del medesimo Articolo dispone che "...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 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili ...", e che, allo stato, il dimensionamento del presente piano prevede la presenza di n°1 stallo per persone disabili ogni n° 16 stalli di altro tipo, si dà atto che resta confermato l'obbligo di pagamento della tariffa per lo stationamento di tali veicoli su tutte le aree di aree di sosta a tariffazione, nessuna esclusa, posto che non ricorrono le condizioni affinché l'Amministrazione provveda ad emanare apposito provvedimento di deroga in materia.

Parimenti, ai sensi dell'Art. 188/3 del CDS "Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide", "...I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato...".

17 SEGNALETICA VERTICALE

Le aree di sosta di cui al presente strumento di Piano, fatte salve le indicazioni di cui al D.Lgs. 285/1992, verranno individuate secondo la posa in opera della seguente segnaletica verticale (Figure 66-72):



Figura 66



Figura 67



(Corso Garibaldi)
Figura 68



Figura 69



Figura 70



(Ospedale Perrino)

Figura 71



(Via Lanzillotta)

Figura 72

18 SANZIONI

Le violazioni sono sanzionate secondo quanto previsto dal vigente “Nuovo Codice della Strada” (D.Lgs. 285/1992 e ss.mm.ii.

L'accertamento delle violazioni in materia di sosta nelle aree con sosta a pagamento è a cura degli Organi di Polizia Stradale di cui all'Art. 12 del detto Decreto, oltre ad apposito personale dipendente della Società affidataria del servizio di cui in parola, cui sono state nominativamente e formalmente conferite dal Sindaco, le specifiche funzioni previste dall'Art. 17 comma 132 della Legge 127 del 15.05.1997.

La procedura sanzionatoria amministrativa e l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza del Settore Polizia Municipale.

Brindisi, Dicembre 2017

I tecnici
Arch. Fabio Lacinio

Ing. Gianluca Cuomo