

## 5.5 La ZTL e il sistema della sosta nel centro storico

L'analisi della sosta è necessaria per comprendere l'assetto dei flussi di traffico all'interno della rete urbana; le aree più sensibili risultano quelle in cui si registra la presenza di servizi pubblici (istruzione, sanità, interesse comune, etc.), offerta commerciale e uffici, e dunque, proprio i centri storici tipici delle realtà urbane italiane medie.

Per costruire una prima comprensione delle condizioni esistenti nel centro ci si è avvalsi dei contenuti dettagliati nel *Piano della sosta di Oggiono* (ottobre 2005) e delle informazioni raccolte durante la campagna di rilievo dei flussi di traffico. Naturalmente, considerata la data di esecuzione del piano, i dati di base sono stati aggiornati.

Al capitolo 2, il Piano riporta l'offerta e la tipologia di sosta presente, ovvero in sede propria e lungo strada. I dati riguardanti l'offerta di sosta complessiva possono così essere sinteticamente, riassunti: circa 1.500 stalli totali offerti, di cui circa un terzo (28%) localizzati nel centro storico e il restante migliaio distribuiti nelle aree esterne.

Le aree esterne, cosiddette di corona al centro, garantiscono stalli in sede propria e sono allocate sia in prossimità degli attrattori commerciali, sia sul perimetro dell'area a ZTL.

Come introdotto al paragrafo 2.2 *Politiche e interventi a scala comunale*, il Piano dei Servizi vigente individua la dotazione di parcheggi per la residenza e le attrezzature pubbliche pari al 17% del totale delle aree a servizi (superficie pari a circa 53.400 m<sup>2</sup>), con una media di 5,7 m<sup>2</sup> per abitante.

Relativamente alla situazione del nucleo storico, in cui la maggior parte della domanda si concentra nelle ore "di punta", l'offerta di parcheggio pubblico nel raggio di circa 100 mt supera i 19.200 m<sup>2</sup>, la cui entità è stimata in circa 820 posti auto.

Inoltre, come si legge nella *Relazione generale*: *"tale dotazione, se regolamentata per almeno il 30% a rotazione (quattro turni giornalieri), offrirebbe secondo il PS una capacità giornaliera di parcheggio pari a circa 1.075 veicoli/giorno"*.

La *Relazione generale* del PS indica, dunque una situazione di *"leggera criticità"* soprattutto relativa alla via Papa Giovanni XXIII e nei pressi, appunto, del centro storico.

Il momento analizzato dal PGTU 2018 considera i veicoli presenti lungo le infrastrutture viarie e, quindi, l'occupazione degli stalli di sosta non risulta presentare condizioni di particolare saturazione; tali condizioni si presentano invece nella seconda metà della mattinata, con l'apertura degli esercizi commerciali.

Per aumentare l'efficacia degli spazi destinati alla sosta si deve lavorare sui seguenti obiettivi:

- aumento del 20% degli spazi di sosta (in coordinamento con il PGT);
- incentivazione degli utenti ad una modalità di spostamento differente (bici) per le distanze minime, soprattutto casa-scuola;
- diversificazione della tipologia dell'offerta di sosta (disco orario e pagamento).

Nell'ambito del breve periodo, dunque, si ritiene di prevedere un aumento del numero degli stalli regolamentati dal disco orario e, soprattutto in prossimità dei principali attrattori, verificare la possibilità di aumentare la presenza di stalli a pagamento.

E' comprovato che quest'operazione induca un aumento nel *turn over* degli stalli e conseguentemente, un aumento nell'offerta di sosta. La procedura da utilizzare nella definizione del parametro monetario o temporale è quella che vede decrescere il costo, o un aumento nel tempo di sosta consentito, all'aumentare della distanza tra lo stallone e l'attrattore di mobilità.

## 5.6 La rete ciclopeditone

Lo studio dello stato di fatto della rete ciclabile, che comprende tre tratti in sede promiscua (lungolago, via Bagnolo e in prossimità di via Lazzaretto) e un tratto in sede propria lungo la SP49, ha portato all'individuazione di alcune linee guida principali che hanno indirizzato successivamente al disegno della rete:

- *realizzazione di una rete urbana*, legata agli spostamenti principali dei cittadini e alla connessione tra i principali punti attrattori/generatori dei servizi pubblici, che trova corrispondenza nella *rete ciclabile strutturante* proposta (cfr. T.08 linea tratteggiata in colore blu);