

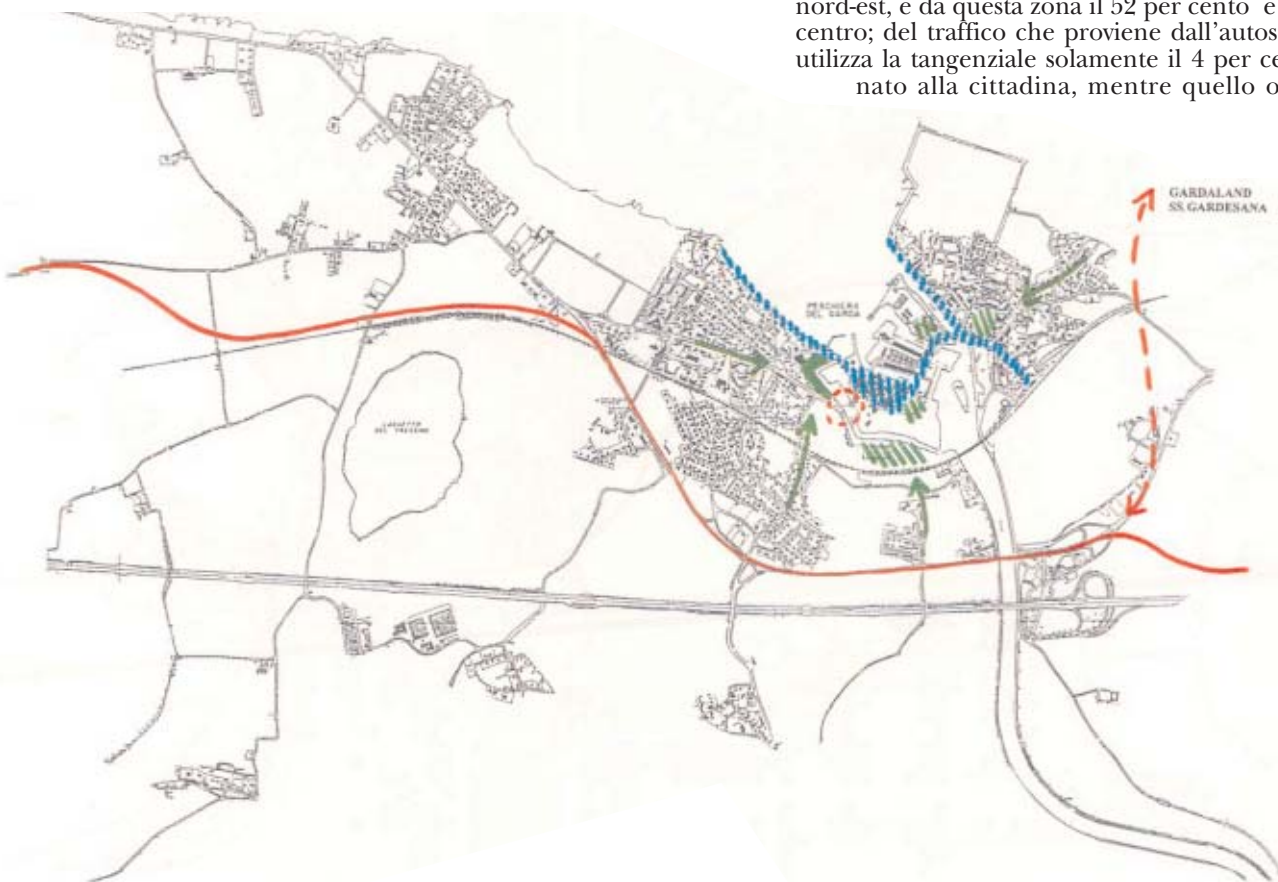
SOSTA FLESSIBILE PER PESCHIERA

L'occasione di rivedere il Piano regolatore generale di Peschiera del Garda mette in luce problemi più ampi, in particolare quelli legati alla localizzazione dei parcheggi nei centri turistici, che richiedono la creazione di ampi spazi di sosta e il riassetto della viabilità per far fronte a punte di traffico limitate ad alcuni periodi dell'anno

Il tema dei parcheggi destinati ai turisti, nelle città italiane di interesse storico e artistico, è diventato centrale nella pianificazione urbana, in relazione all'aumento dei flussi turistici, soprattutto stranieri, che si sono registrati negli ultimi anni. Le porte d'accesso alle città turistiche sono sempre più segnate dalla presenza di parcheggi di grandi dimensioni, occupati solo in alcuni periodi dell'anno, quando addirittura poco utilizzati anche nei periodi di massimo afflusso turistico perché localizzati in aree non adatte e poco funzionali per chi è diretto verso il centro della città. Questi parcheggi offrono per la maggior parte dell'anno l'immagine desolante della grande distesa di asfalto, ornata solamente dalla segnaletica prevista dalle norme perché ben pochi sforzi vengono compiuti per la definizione della forma, oltre che della localizzazione.

Per questo motivo il caso di Peschiera del Garda - località turistica sul lago omonimo - merita qualche riflessione, soprattutto per l'occasione che si sta verificando di realizzare contestualmente il Piano regolatore generale e il Piano urbano del traffico. Infatti, quando l'Amministrazione comunale decise di rivedere il Prg fu subito chiaro come la mobilità, e in particolare la sosta, fossero temi chiave da affrontare contestualmente al Piano e non isolatamente.

Le indagini svolte hanno messo in luce due problemi sostanziali, quello del traffico di attraversamento e quello relativo alla sosta turistica. La struttura del traffico è così riassumibile: il volume di mezzi in ingresso alla città è per il 61 per cento destinato a Peschiera del Garda mentre il restante è di attraversamento; il 40 per cento del traffico in ingresso è originato dalla zona nord-est, e da questa zona il 52 per cento è destinato al centro; del traffico che proviene dall'autostrada e non utilizza la tangenziale solamente il 4 per cento è destinato alla cittadina, mentre quello originato da



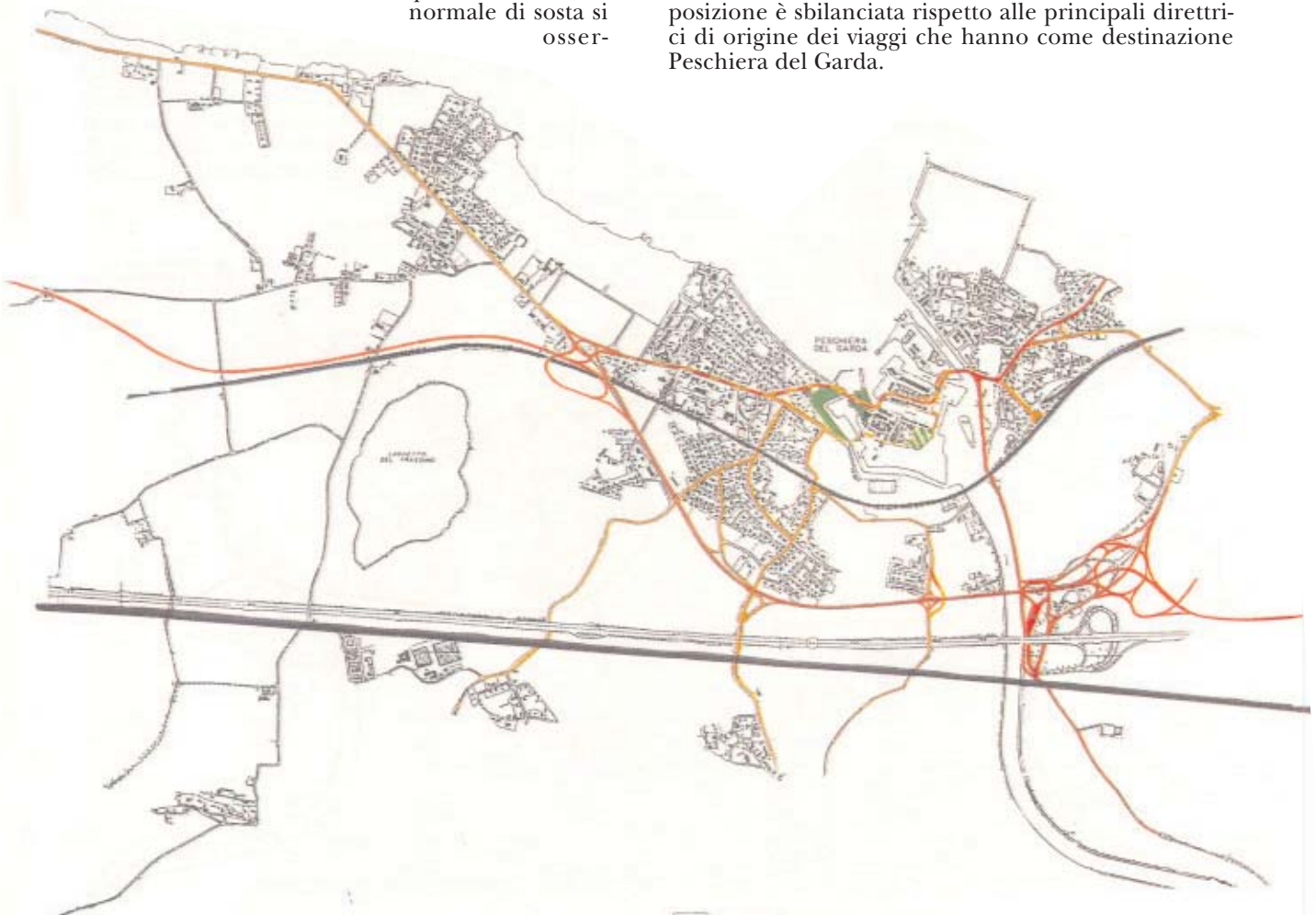
▲ Schema delle linee di progetto per il riassetto della mobilità a Peschiera del Garda e in particolare del sistema di parcheggi.

- TRACCIATI BE II
- NUOVI COLLEGAMENTI STRADALI DIRETTI CON GARDALAND
- ACCESSIBILITÀ DIRETTA AI PARCHeggi
- PARCHeggi ATTUALI
- PARCHeggi FUTURI
- PUNTE CRITICI AL TRAFFICO E NODI PEDONALI
- PARCHeggi PEDONALI IN PENETRAZIONE AL CENTRO STORICO

Peschiera, e diretto all'autostrada, è pari a circa il 20 per cento; oltre l'81 per cento del traffico attraversa il centro della città ma solamente il 61 per cento è destinato a Peschiera.

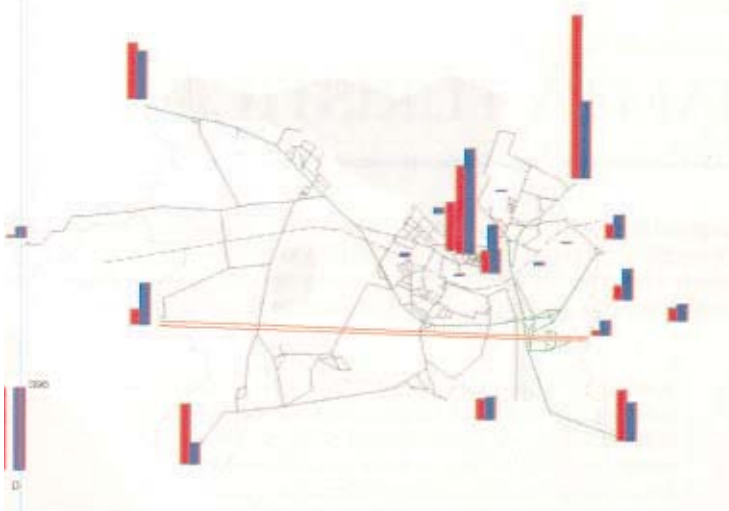
La sosta invece presenta situazioni particolari: i parcheggi pubblici sono completamente utilizzati; il 68 per cento del traffico che lascia i parcheggi attraversa il centro (la percentuale raggiunge l'80 per cento se escludiamo le soste sul lungolago Garibaldi); il 51 per cento dei veicoli sosta per un periodo compreso fra una e due ore, mentre il 38 per cento si ferma per meno di un'ora (il restante 11 per cento occupa il parcheggio per più di due ore). Se ci si concentra quindi sull'offerta normale di sosta si osser-

va come i parcheggi pubblici siano localizzati nei pressi del nucleo storico (la cittadella fortificata) o lungo le rive del lago, per una capacità complessiva di di circa 700 posti auto. Inoltre, se si esclude il lungolago Garibaldi, le aree di sosta sono localizzate ad ovest del fiume Mincio, con un evidente squilibrio soprattutto se paragonato alla struttura del traffico festivo e turistico. Di fatto, la capacità di accoglienza dei veicoli privati è insufficiente nei giorni festivi, e favorisce la sosta irregolare in siti non idonei, incidendo negativamente sulla fluidità della circolazione, sulla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, e, più in generale, sulla qualità della vita urbana. Anche l'accessibilità e l'indirizzamento sono insufficienti e la loro posizione è sbilanciata rispetto alle principali direttrici di origine dei viaggi che hanno come destinazione Peschiera del Garda.



▲ Planimetria generale delle infrastrutture di trasporto esistenti e previste a Peschiera del Garda.

- FERRINIA
- TRACCIATI ALTA VELOCITÀ
- NODI TRACCIATI OKI
- STRADE PRIVATE
- PARCHeggi PUBBLICI ATTUALI E CONGRUATI NEL FUTURO
- PARCHeggi PUBBLICI ATTUALI E NON CONGRUATI NEL FUTURO



INDIRIZZI PER LE SOLUZIONI DI PROGETTO.

I problemi generati dal traffico destinato a Peschiera sono dunque strettamente connessi alla localizzazione dei parcheggi. Il 60 per cento degli arrivi raggiunge Peschiera da est (principalmente dalla statale "Gardesana", ma anche da sud e dall'autostrada) e deve quindi attraversare il centro per raggiungere i parcheggi, posti per la quasi totalità nella zona centrale o comunque ad ovest della cittadella: condizione che induce un traffico intenso sui ponti che collegano la cittadella con la terraferma. Una risposta al problema potrebbe essere l'adeguamento della capacità dei ponti al fine di rispondere alla domanda di traffico; non si ritiene però che questa sia la giusta soluzione poiché favorirebbe la percorrenza dell'itinerario che attraversa il centro, dove sono concentrate le attività commerciali ma sono insufficienti gli spazi per la sosta. L'analisi contestuale preparata per il Prg, e le valutazioni fatte per la prima bozza del Piano, indicano come migliore soluzione quella di individuare altri itinerari di accesso ai parcheggi attuali, e di scegliere la localizzazione dei futuri parcheggi in relazione alla provenienza dell'utenza. Questo permetterebbe di ridurre il traffico che percorre la strada lungo il lago, nella parte centrale del comune, e di poter quindi dedicare più attenzione agli spazi pubblici destinati ai pedoni o ad altri mezzi utilizzati dai turisti, come la bicicletta. In ogni caso la realizzazione di nuovi parcheggi, assolutamente necessaria, non deve prescindere da una politica di informazione sulla disponibilità di sosta che permetta di indirizzare gli utenti ai parcheggi, secondo alcuni itinerari che evitino di congestionare le parti centrali e riducano i tempi di ricerca. I vantaggi della redazione contestuale del Prg e del Piano della mobilità saranno presto evidenti con la predisposizione di alcuni progetti strategici: le correlazioni fra gli indirizzi individuati dal Piano della mobilità e le valutazioni sulla posizione delle aree da destinate a parcheggio consentono infatti di lavorare con maggiore efficacia sulle scelte tipologiche e sulla forma dei nuovi parcheggi, individuando soluzioni atte a ridimensionare gli effetti negativi dell'utilizzo discontinuo delle aree e a offrire condizioni di esercizio più plausibili per ridurre i tentativi degli utenti a indirizzarsi verso i pochi posti disponibili nella zona centrale.

Leonardo Cavalli, Giulio De Carli



▲ Analisi dello stato attuale della viabilità con, sopra, gli spostamenti per origine e destinazione all'interno del comune.

▲ Dall'alto, il volume di traffico nell'ora di punta di un giorno festivo e l'impegno della rete rispetto alla sua capacità:

in rosso quando il volume di traffico registrato è superiore alla capacità della strada (elaborazioni di Systematica Italia).