

ASSOCIAZIONE PER CITTA' ALTA E I COLLI

**LINEE PER UN PROGETTO DI VIABILITA' E SOSTA
IN CITTA' ALTA**

Aprile 1993

ASSOCIAZIONE PER CITTA' ALTA E I COLLI

PUBBLICA ASSEMBLEA
MARTEDI 20 APRILE 1993

Le tavole allegate riassumono in modo sintetico le risultanze dello studio avviato dal Comune di Bergamo nel giugno 1992.

Di questo studio sono stati stralciati ed analizzati i due punti relativi ai problemi più urgenti che interessano l'Associazione in vista della definizione della propria controproposta da presentare all'Amministrazione comunale nei tempi più brevi possibili. Si tratta dell'indagine sui parcheggi e sul traffico in Città Alta.

La premessa da cui è partito il gruppo di lavoro dell'esecutivo dell'Associazione è che il provvedimento adottato sperimentalmente dall'Amministrazione comunale e che, come la stampa locale ha recentemente annunciato, verrà riproposto integralmente a partire dal 23 aprile p.v., non ha sostanzialmente risolto i problemi per i quali era stato approntato. Ciò per le seguenti ragioni:

- è previsto per un periodo fortemente limitato nell'arco dell'anno, mentre il volume di traffico non subisce apprezzabili variazioni in rapporto alle stagioni
- viene applicato solo due giorni alla settimana, nelle sole fasce orarie serali
- non risolve il problema della sosta in relazione al fabbisogno dei residenti
- non impedisce l'abitudine, ormai generalizzata, di utilizzare l'attraversamento di Città Alta come asse di trasferimento privilegiato dalla periferia ovest della città a quella est, in direzione delle Valli e viceversa.

Nel definire la proposta che si intende sottoporre alla valutazione dell'Assemblea ci si è quindi basati sui dati forniti dal citato studio del Comune, operando su questo alcune utili correlazioni che hanno consentito riflessioni critiche e valutazioni.

Le conclusioni cui è pervenuta l'Associazione sono che la fase sperimentale della chiusura serale debba considerarsi conclusa e che sia necessario passare ad interventi permanenti di chiusura al traffico non residente con l'applicazione anche di divieti di sosta, articolati in funzione dei diversi obiettivi che si intendono raggiungere.

Questi sono:

- garantire ai residenti che non dispongono e non possono disporre di uno spazio privato di parcheggio un numero sufficiente di posti riservati di sosta, anche a titolo oneroso, modificando il rapporto tra i posti liberi a tutti e quelli riservati ai residenti attualmente esistente nell'offerta globale e fortemente sbilanciato a sfavore dei residenti
- ridurre il flusso automobilistico in ingresso e contrastare quello di attraversamento di Città Alta, anche nelle ore antimeridiane e tardo pomeridiane
- ripristinare, ove possibile, spazi un tempo preposti, e attualmente sottratti, alla fruizione del tempo libero vietandoli tassativamente alla sosta delle auto.

Il dispositivo della chiusura per fasce orarie è sembrato, allo stato attuale, lo strumento più indicato, se opportunamente ricordato ad una pianificazione delle zone di solo transito e di sosta dei veicoli, essendo la prospettiva di una chiusura totale permanente di Città Alta assai lontana dagli orientamenti dell'attuale Amministrazione.

Il dispositivo dovrebbe naturalmente essere articolato in diverse fasce orarie giornaliere, collocate negli orari in cui si concentrano in modo macroscopico i fenomeni cruciali.

Non ci facciamo illusioni circa la capacità dell'Amministrazione comunale, ancorchè volesse orientarsi in questa direzione, di vigilare e garantire l'osservanza di siffatti divieti di accesso. Tuttavia sarebbe per noi un considerevole risultato anche solo ottenere che tali divieti venissero applicati.

Da queste brevi premesse emerge la seguente ipotesi.

VIABILITA'

Applicazione permanente del divieto di accesso nelle seguenti fasce orarie, mantenendo l'attuale delimitazione dell'isola pedonale e i divieti di accesso in via S.Lorenzo e in via S.Giacomo:

8.00 - 10.00
17.00 - 19.00
21.00 - 1.00

(con l'esclusione delle categorie di veicoli di cui alle disposizioni derogatorie contenute nel Programma d'intervento sulla mobilità e la sosta nel centro urbano - Ufficio Mobilità e Traffico del Comune di Bergamo)

Si tratta di considerare ZONA VERDE (ZTL) tutta l'area di accesso al centro storico comprese Borgo Canale, Beltrami e Sordorno, con le medesime localizzazioni dei punti di divieto di accesso in vigore con l'ordinanza di chiusura già adottata.

Risultati attesi:

- ridurre il flusso automobilistico
- impedire l'attraversamento di C.A. nelle ore di punta e di massima concentrazione veicolare
- contrastare l'afflusso delle auto degli studenti universitari
- alleggerire il carico che grava sulle porte Garibaldi e S.Agostino compromettendone la staticità

Ipotesi di interventi complementari:

- stipula di una convenzione tra Amministrazione comunale, Enti gestori e Università, per l'utilizzo dei parcheggi in città bassa collegabili con la linea 1 e 3, per la sosta delle auto degli studenti.

SOSTA

1) Applicazione del divieto di sosta con rimozione forzata (ZONA ROSSA) nelle seguenti zone:

- Viale Mura (da Baluardo S.Giovanni a Porta S.Giacomo)
- Piazza Mascheroni e Piazza Mercato Scarpe

Risultati attesi:

- liberare dalle auto P.zza Mascheroni e P.zza Mercato Scarpe e restituire questi spazi alla loro bellezza architettonica e alla fruizione del tempo libero
- restituire alle sue originarie destinazioni ambientali almeno la parte del viale delle Mura dove le auto parcheggiano immediatamente a ridosso del percorso pedonale e invadono direttamente la sede stradale.

2) Destinare a sosta riservata ai residenti i seguenti spazi:**SITUAZIONE ATTUALE**

R	54	
R	42	
	L	61
	L	30
	L	63
	L	29
	L	30

tot. 96 213

MODIFICHE PROPOSTE

	Piazza Mascheroni		0
	Piazza Cittadella	R	42
	Largo S.Alessandro	R	61
	Borgo Canale	R	30
	Piazza Mercato Fieno	R	63
	San Lorenzo	R	29
	Colle Aperto	R	30

255

Incremento posti R=159**R= posti riservati ai residenti****L= posti liberi**

DATI SULLA POPOLAZIONE

		1/1/1982(*)	1/1/1985(°)	1/1/1986(*)	1/1/1992(°)
POPOLAZIONE	M	2993		2778	
CIRCOSC.N°3	F	3487		3203	
	TOT	6480	6135	5981	5587

N° FAMIGLIE= 2263 (Colli compresi)
N° ABITANTI= 3901 (esclusi Colli)

fonte: (*) Circonscrizione
(°) CED Comune di Bergamo

DATI FORNITI DAI VV.UU.

N° PERMESSI CONCESSI NEL CENTRO STORICO= 1800
N° PERMESSI CONCESSI SUI COLLI = 1000
TOT 2800

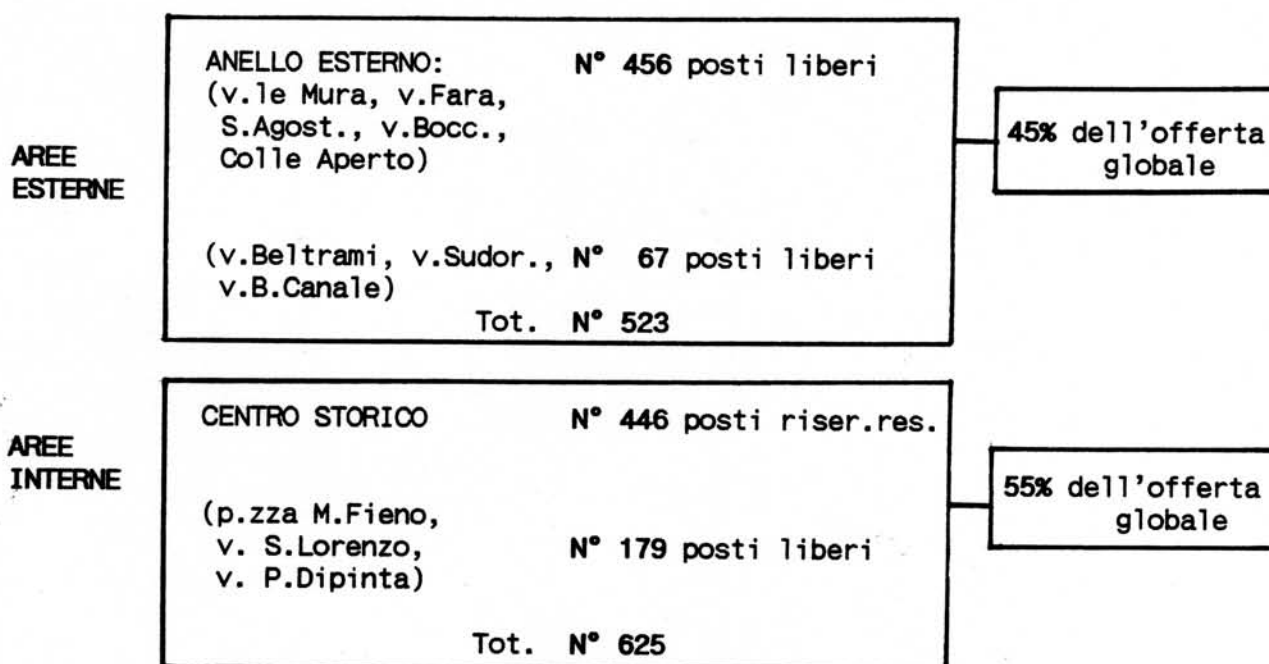
INDAGINE SUI PARCHEGGI

Città Alta è stata suddivisa in 27 zone (Tav. allegata)

OFFERTA GLOBALE (centro storico + v.Beltrami + v.Sudorno + v.B.Canale)
PARCHEGGI

N° 1150 posti auto
446 (39%) riservati ai residenti
702 (61%) liberi a tutti

di cui: 65 posti a pagamento (p.zza M.Fieno)
44 posti zona disco (Colle Aperto)
+ tratto riservato autobus (viale Mura)



OCCUPAZIONE PARCHEGGI

Il tasso di occupazione dei parcheggi è stato calcolato attraverso un rilevamento effettuato in un giorno feriale tipo nelle seguenti fasce orarie:

diurne	10.00 - 11.00	La fascia oraria in cui l'occupazione è risultata sempre superiore alla disponibilità di posti è quella delle 17.00 - 18.00
	13.00 - 14.00	
	17.00 - 18.00	
serale	22.00 - 23.00	
notturna	03.00 - 04.00	

Per stabilire i livelli di carenza quantitativa sono stati utilizzati dei coefficienti di occupazione (inferiori, uguali, superiori a 1).

POSTI RISERVATI AI RESIDENTI

fasce orarie coeff.di occupazione

10.00 - 11.00

13.00 - 14.00

17.00 - 18.00

da 1.03 a 1.02

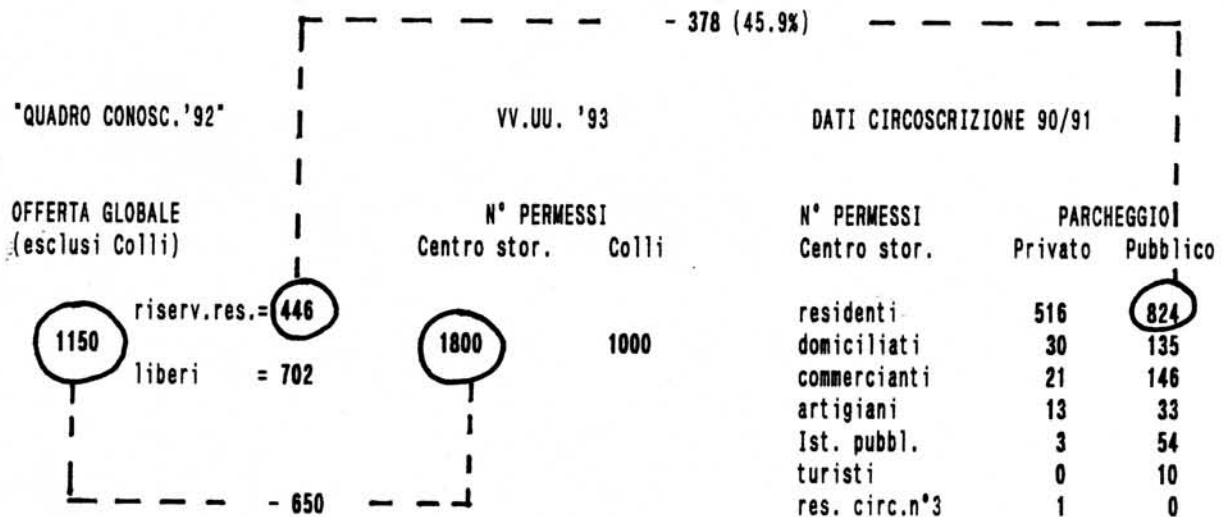
- 20% (circa 230 posti)

22.00 - 23.00(*) da 1.23 a 1.17

03.00 - 04.00

(*) In questa fascia oraria lo stesso studio dichiara apertamente che si verifica un utilizzo abusivo di posti auto riservati ai residenti da parte dei non residenti.

La stima dei 230 posti auto risulta, secondo noi, nettamente inferiore al reale fabbisogno di posti riservati. Dai nostri raffronti risulta infatti:



Se nel 1990/91 i residenti che utilizzano spazi pubblici sono 824 e nel 1992 si calcola che i posti disponibili sono 446, i residenti che (rimanendo costante il numero dei permessi) tuttoggi sono costretti a cercare parcheggio in zona libera risultano essere 378. Ciò rappresenta il 45.9% del fabbisogno.

POSTI LIBERI

fasce orarie	coeff. di occupazione
10.00 - 11.00	
17.00 - 18.00	= 1.09 massima occupazione
13.00 - 14.00	= 0.95
22.00 - 23.00	= 70% di occupazione
03.00 - 04.00	

Secondo lo studio citato l'occupazione notturna dei posti liberi è notevolmente inferiore a quella registrata per i posti per i residenti; ma gli stessi estensori dichiarano che "le quasi 300 auto in sosta in tali aree denotano comunque che una consistente quota di residenti, non trovando parcheggio nelle aree riservate, comunque sovrautilizzate, deve spostarsi nelle zone più esterne".

FLUSSI DI TRAFFICO

IN INGRESSO

1. S.Alessandro	258
2. B.Canale	277
3. Beltrami	390
4. Sudorno	741
5. Pignolo	766
6. P.ta Garibaldi	1513
7. V.Emanuele	1534

41 %

IN USCITA

205 S.Alessandro
416 Beltrami
463 B.Canale
645 Sudorno
1611 P.ta Garibaldi
2121 Fara
2323 V.le Mura

59 %

tot. 5479 7784

BIDIREZIONALE

ora di punta
8.00 - 9.00

flusso globale
1100 veicoli

		%
P.ta S.Agost.	6744	50.9
P.ta Garibaldi	3124	23.5
Sudorno	1386	10.4
Beltrami	806	6.1
B.Canale	740	5.6
S.Alessandro	463	3.5

ora di punta
17.30 - 18.30

flusso globale
1350 veicoli

traffico giornaliero
tot. 13263

ora di punta/flusso globale
7.30 - 8.30
2400 veicoli

CHE COSA SI STA FACENDO IN CITTA' BASSA (Ufficio Mobilità e Traffico - 3° Dipartimento Assetto del territorio e servizi tecnici)

ZONE	RESIDENTI		ALTRI	
	TRANSITO	SOSTA	TRANSITO	SOSTA
BLU Area pedonale urbana	SI	NO	NO	NO
VERDE A traffico limitato Fascia oraria= 9.00/19.00	SI	SI abbonam.	NO	NO
ARANCIONE A sosta limitata	SI	SI abbonam.	SI	NO
GIALLA Sosta a tariffa	SI	SI anche abbonam.	SI	SI tariffa
ROSSA Divieto di sosta con rimozione forzata	SI	NO	SI	NO

CHE COSA DICONO I TECNICI INCARICATI DEGLI STUDI PRELIMINARI PER IL PIANO PARTICOLAREGGIATO PER CITTA' ALTA E B.GO CANALE



OTTOBRE 1991

.PEDONALIZZAZIONE E VIABILITA'

Questo aspetto è certamente tra i più sentiti e necessita di urgenti provvedimenti. La situazione attuale, sia in ordine a quanto previsto dal piano Angelini (coincidente in buona parte con lo studio sui problemi del traffico svolto da Colin Buchanan & Partners nel 1973) che alla forte motorizzazione verificatasi in questi anni, ha reso i previsti (pochi) provvedimenti restrittivi e la regolamentazione del traffico ampiamente insufficienti ai bisogni, tanto che oggi la pressione e le disfunzioni del movimento veicolare costituiscono uno dei più rilevanti disagi per residenti e visitatori e per le ripercussioni sulla struttura stessa del quartiere (stabilità delle porte e dei viadotti, inquinamento, ecc.).

E' da sottolineare come i provvedimenti auspicabili debbano porsi a due livelli e nell'ottica generale di una graduale, ma accelerata e globale, pedonalizzazione di Città Alta.

Occorrono decisioni drastiche in relazione al riordino della viabilità interna (in considerazione delle esigenze dei residenti e delle categorie ammesse) e all'eliminazione radicale dei transiti di passaggio (da Città Bassa a Città

Bassa, da Città Bassa ai Colli e viceversa).

In ordine al primo aspetto certamente il riordino delle aree di sosta, dei percorsi e dei sensi di marcia, unitamente (forse) alla realizzazione di qualche autorimesa interrata, dovrebbe consentire di governare il fenomeno

"interno".