COMUNE DI

U S I N I

PROV. DI SASSARI

TAVOLA

L

PIANO PARTICOLAREGGIATO ZONA A INCLUSA NEL CENTRO MATRICE IN ADEGUAMENTO AL P.P.R.

ELABORATO

RELAZIONE SUL PIANO DELLA MOBILITA' E DEI PARCHEGGI

AGGIORNAMENTO	DATA
GENNAIO 2016	FEBBRAIO 2015

ALLEGATO n° ALLA DELIBERA CONSILIARE n° del / / 2016

IL SEGRETARIO COMUNALE :

RUP : GEOM. SATTA SABATTINO ANTONIO

COLLABORATORI : ING. ELENA DEMARTIS

COORDINATORE

DOTT. ING.

FRANCESCO BOSINCU

VIA MANNO 7

07100 SASSARI - TEL. 079238513

IL SINDACO

IL PROGETTISTA

COMUNE DI USINI (SS)

PIANO PARTICOLAREGGIATO ZONA A
ALL'INTERNO DEL CENTRO MATRICE

PIANO DELLA MOBILITA' E DEI PARCHEGGI
MOBILITA' SOSTENIBILE

Febbraio 2016

A - PREMESSE

Le strategie individuate per il Piano della mobilità e dei parcheggi sono volte al raggiungimento degli obiettivi generali del P.P. e, nello specifico, alla riqualificazione degli spazi stradali, a favorire un modello di mobilità più sostenibile, a ridurre i consumi energetici e a tutelare la salute pubblica.

La riqualificazione degli spazi stradali è tesa a restituire all'utenza debole le aree centrali di pregio attualmente occupate dalle autovetture private, in circolazione ma soprattutto in sosta, al fine di garantire la vivibilità degli spazi aperti in un ambiente gradevole per svolgere attività di svago o di relax nell'area centrale di Usini, nel rispetto degli indirizzi del PPR.

Il modello di mobilità sostenibile è quello che permette alle persone di muoversi nel rispetto dell'ambiente, consentendo un risparmio delle risorse energetiche, oltrechè la sostenibilità economica in generale.

Il tema energetico è di grande attualità in quanto la quasi totalità dei mezzi che circolano sulle nostre strade è alimentato dai derivati del petrolio.

Un altro aspetto di primaria importanza è quello della salvaguardia della salute pubblica attraverso la riduzione dell'inquinamento da traffico. Ci si riferisce in particolar modo alle polveri sottili PM10 e PM2,5 che rappresentano uno degli inquinanti più dannosi per la salute e la cui produzione deriva, per la gran parte, dai processi di combustione che avvengono nei motori dei veicoli.

L'individuazione degli interventi di piano ha seguito la fase di analisi della situazione attuale che ha evidenziato l'esistenza di un modello di mobilità dipendente dall'uso dell'autovettura privata e dal TPL da e per la vicinissima città di Sassari. Tale modello sta determinando una progressiva saturazione degli spazi stradali, il peggioramento della qualità della vita e il degrado delle aree storiche e di pregio del paese.

Pertanto il Piano della Mobilità ha individuato una serie di strategie volte a rompere il circolo vizioso che alimenta l'incremento dell'uso dell'autovettura privata. Vengono proposte una serie di azioni, appartenenti al campo della pianificazione urbanistica.

Pertanto si è individuato un processo di pianificazione che parte dalla definizione degli interventi a favore dell'utenza debole (pedoni, ciclisti, utenti del trasporto pubblico).

La definizione degli interventi per l'utenza debole costituiranno un vincolo alla realizzazione degli interventi per il traffico motorizzato privato e non il viceversa. In particolar modo si è cercato di dare una risposta alla necessità di ampliare gli spazi dove le persone possano circolare a piedi e in bicicletta e dove le persone possano sostare all'aria aperta in un ambiente confortevole e senza la presenza invadente del traffico motorizzato. In sintesi, si è cercato innanzitutto di individuare le vie dove realizzare gli itinerari a pedonalità e ciclabilità privilegiata, ove è invece ammesso il traffico motorizzato privato ma con moderazione (traffico calming e ZTL).

I criteri che hanno portato all'individuazione delle vie a traffico limitato sono due:

- nelle vie e piazze “commerciali” storiche (via Roma e via Marconi);
- nelle vie e piazze di collegamento tra le aree pregiate del centro urbano con particolare riferimento alle aree verdi del parco del Lavatoio e delle Rimembranze.

Di seguito si riportano le tematiche che si è inteso approfondire in numerose fasi di confronto:

- **Zona a Traffico Limitato**: facilitare l’accesso degli ospiti occasionali, dei residenti e dei disabili e introdurre un efficace comunicazione del sistema ZTL verso l’utente/visitatore (es. via dei Regoli già carreledda);

- **Sosta**: prevedere diverse forme di promozione/incentivazione all’uso delle strutture dedicate esistenti esterne al Centro matrice (attraverso ticket, sconti, ecc.);

- **Programmazione urbanistico-commerciale**: prevedere condizioni di equilibrio tra esercizi di vicinato e medie strutture di vendita, queste assenti in Centro matrice;

- **Mix merceologico**: rimodulare l’offerta commerciale sia per le attività in sede fissa che per quelle su aree pubbliche;

- **Commercio su aree pubbliche**: migliorare le condizioni operative del mercato settimanale di piazza Europa per quanto riguarda il carico/scarico merci e trovare soluzione ai condizionamenti derivanti dal posizionamento dell’arredo urbano;

- **Spazi per la cultura**: incrementare e ottimizzare l’uso degli spazi esistenti dedicati alle attività culturali non museali/espositive e valutare possibili soluzioni per la gestione a tali fini di strutture esistenti quali:

    - casa Derosas
    - corte di casa Diaz,
    - ex Mattatoio in via Ossi,
    - biblioteca comunale;

- **Turismo**: individuare e promuovere un sistema turistico sovracomunale integrato connesso al sistema dell’agriturismo, del turismo enogastronomico e delle ippovie.

Si riportano integralmente la scheda n° 7 e la scheda n° 9 tratte dalla VAS del P.U.C. di Usini, attualmente (febbr. 2016) in itinere.

SCHEDA N° 7 – ASSETTO INSEDIATIVO E DEMOGRAFICO				
ASPETTI ESAMINATI				
Il comune ha fatto registrare nel censimento del 1991 una popolazione pari a 3621 abitanti. Nel censimento del 2001 ha fatto registrare una popolazione pari a 3747 abitanti, mostrando, quindi, nel decennio 1991 – 2001, una variazione percentuale di abitanti pari a +3,5%, mentre nel decennio 2001 – 2011 si è avuto un incremento di 604 ab. pari al +16,1% (ab. al 31.12.2011 n° 4351, 4418 del 31.12.2012)				
ASSETTO INSEDIATIVO				
ASPETTO	**INDICATORE**	**U.M.**	**Valore**	**FONTE**
Edificato urbano	Aree edificate relative all'espansione fino agli anni '50	Ha	37.06	P.U.C.
	Aree edificate relative ad espansioni recenti	Ha	58,94	P.U.C.
Edificato in zona extraurbana	Aree relative all'edificato in zona agricola (edificato sparso)	Ha	5,56	P.U.C. (Isprandia-Sa Longhera)
Edificato diffuso	Aree di habitat tradizionale	Ha	0	P.U.C.
Insediamenti turistici	Aree con iniziative turistiche in esercizio	N° Ha	0 0	P.U.C.
	Aree con iniziative turistiche programmate	N°	0	P.U.C.
Aree grande distribuzione	Aree GDO	N°	0	Sono completamente assenti
Aree speciali	Aree destinate a grandi attrezzature	N° Ha	0 0	Assenti
DEMOGRAFIA				
ASPETTO	**INDICATORE**	**U.M.**	**Valore**	**FONTE**
Struttura demografica della popolazione al (2010)	Popolazione appartenente alla fascia di età 1 – 5 anni	N°	263	Anagrafe comunale
	Popolazione appartenente alla fascia di età 5 – 9 anni	N°	181	Anagrafe comunale
	Popolazione appartenente alla fascia di età 10 – 14 anni	N°	223	Anagrafe comunale
	Popolazione appartenente alla fascia di età 15 – 24 anni	N°	439	Anagrafe comunale
	Popolazione appartenente alla fascia di età 25 – 44 anni	N°	1357	Anagrafe comunale
	Popolazione appartenente alla fascia di età 45 – 64 anni	N°	1104	Anagrafe comunale
	Popolazione appartenente alla fascia di età "65 e più"	N°	784	Anagrafe comunale
Densità demografica (2011-12)	Densità demografica (ab. 4351 al 31.12.2011, 4418 del 31.12.2012)	Ab/Kmq	141,91	ISTAT Sardegna Statistiche Anagrafe comunale

	Kmq 30,66 2012	Ab/Kmq	144,09	
Tasso di dipendenza degli anziani (2011)	Rapporto tra anziani (popolazione appartenente alla fascia di età “65 e più”) e popolazione attiva (popolazione appartenente alla fascia di età 15 – 64 anni)	%	27	Anagrafe comunale
Indice di vecchiaia	Rapporto tra popolazione di età “65 e più” e popolazione fino a 14 anni (784/667)	%	117	Anagrafe comunale
Si fa presente come Usini sia uno dei pochi comuni interni che presenta un tasso di crescita naturale. Dal 2000 al 2011 il tasso è sempre stato positivo con un valore medio di circa 10 unità all’anno (solo il 2006 è stato negativo).				
Tasso di dipendenza strutturale (2011)	Rapporto popolazione inattiva (popolazione appartenente alla fascia di età “65 e più” + popolazione appartenente alla fascia di età “fino a 14 anni”) rispetto alla popolazione attiva (popolazione appartenente alla fascia 15 – 64 anni)	%	50	ISTAT Sardegna Statistiche
Saldo naturale (2011)	Differenza tra il numero dei nati vivi e il numero dei morti per anno solare	n°	+ 17	Anagrafe comunale
Saldo migratorio totale (2011)	Differenza tra il numero degli iscritti ed il numero dei cancellati dai registri anagrafici dei residenti	n°	+ 32	Anagrafe comunale
Numero nuclei familiari	Numero di famiglie al 31 dicembre 2011 N° famiglie al 31.12.2015	n° n°	1490 1546	Anagrafe comunale
Andamento della popolazione residente	Ultimi 5 anni (2007 – 8 – 9 – 10 - 11)	n°	+ 254	Anagrafe comunale
Saldo migratorio	Ultimi 5 anni (2007-8-9-10-11)	n°	+ 311	Anagrafe comunale
Natalità	Ultimi 5 anni (media 43 nati anno)	n°	215	Anagrafe comunale
Nuove famiglie	Ultimi 3 anni (media annuale + 26,6) Ultimi 6 anni (media annuale + 44,6)	n°	+ 80 + 268	Anagrafe comunale
Indici di svantaggio e di disagio	Indice di deprivazione multipla Indice sul reddito Indice occupazione Indice ambiente Indice salute Indice servizi Indice istruzione Indice criminalità Posizione di Usini nell’ambito di tutti i	n° n° n° n° n° n° n° n°	0,43 0,23 0,47 0,16 0,24 0,70 0,54 0,09	Dati tratti dal sistema informatico IDMS (indice di deprivazione multipla della Sardegna), obiettivo 8.1, progetto Asse VII PO FESR 2007/2013, al quale

Inclusione sociale	comuni sardi (n° 377)	n°	264	si rimanda per la lettura e la comprensione degli indici
	Accesso in internet da luoghi pubblici	n°	4	Comune
	Famiglie con reddito al di sotto della linea di povertà	%	10	Comune
Secondo le proiezioni a suo tempo fatte nel PUP/PTC, per Usini erano previsti 4678 ab. al 2011 (contro i 4351 effettivamente censiti al 31.12.2011). Secondo i dati ufficiali ISTAT la popolazione legale era: 1991 n° 3625 2011 n° 4331 2001 n° 3748 con un incremento pari al 3,4% nel decennio 91/2001, contro un incremento del 16% nel decennio 2001/2011.				
Saldo migratorio totale ultimi 10 anni	2002 - 2011	N°	+ 609	Anagrafe comunale
Saldo naturale ultimi 10 anni	2002 - 2011	N°	+ 85	Anagrafe comunale

SCHEDA N° 9 – MOBILITA' E TRASPORTI				
ASPETTI ESAMINATI				
Non sono stati reperiti dati specifici per poter analizzare nel dettaglio lo stato del sistema di mobilità e trasporti nel territorio comunale di Usini. Gli unici dati si riferiscono alla mobilità ed al traffico extraurbano e provengono dal Piano Regionale dei Trasporti e dall'ACI.				
ASPETTO	**INDICATORE**	**U.M.**	**VALORI**	**FONTE**
Utilizzo del mezzo privato	Tasso di motorizzazione totale (al 2009, con 4229 ab.)	Veicoli tot/100 ab.	63,7	ACI
	Tasso di motorizzazione auto	auto/100 ab	50,7	
Anzianità parco auto	Percentuale autovetture con più di 20 anni di anzianità	%	7,00 circa	ACI
	Percentuale autovetture con più di 10 anni di anzianità	%	35,00 circa	ACI
Sviluppo infrastrutture stradali principali	Lunghezza strade statali e provinciali riferite all'ampiezza del territorio (indice di infrastrutturazione)	Km/kmq	0,64	P.U.C.
Incremento parco veicolare locale	Incremento medio annuo parco automobilistico (calcolato su ultimi 6 anni disponibili)	N° %	+ 386 +22	ACI
	Incremento medio annuo intero parco veicolare	%	+ 24,43	
Alternative all'utilizzo del mezzo pubblico	Sviluppo di piste ciclabili attuali	ml	0	Comune
	Aree chiuse al traffico pesante	mq	n.d.	Comune
	Sviluppo di piste ciclabili previste	ml	20000	P.U.C.
Strumenti di Pianificazione dei trasporti	Piano urbano del traffico e/o della mobilità	N°	0	Comune
	Popolazione residente che si sposta giornalmente verso Sassari	N°	696 (sottostimato)	PRT
CARTOGRAFIA				
Il Comune non possiede un Piano urbano del traffico e/o della mobilità.				
Non esistono al momento piste ciclabili, solo ippovie censite per km 8 circa Esistono aree chiuse al traffico pesante in alcune vie cittadine. La stazione ferroviaria più vicina è quella di Sassari (quella di S. Giorgio, ai confini comunali, serve solo per la linea Sassari - Alghero come binario di incrocio). La stazione (RFI) di Tissi - Usini è disabilitata per qualunque servizio. L'aeroporto più vicino è quello di Alghero – Fertilia. La rete stradale principale all'interno del territorio comunale è costituita da: km 5,900 della S.S. 127 bis km 5,035 della S.P. n° 15/M km 6,93 della S.P. 28 Km 1,76 della S.P. 3 Anzianità media del parco automobilistico è valutata sulla base di dati ACI. Le piste ciclabili previste dal P.U.C. sono numerose e hanno una lunghezza di oltre 20 km.				

Il centro urbano di Usini dista solo 5 km dalla direttrice regionale stradale di 1° livello, costituita dalla S.S. 131 : Carlo Felice (Cagliari – Sassari – Portotorres).

Dati sulla provenienza da Usini degli studenti frequentanti a Sassari					
Corso serale	Scuola dell'infanzia	Scuola primaria	Scuola secondaria di I grado	Scuola secondaria di II grado	Totale complessivo
1	2	15	14	195	227

Dopo i:

445 studenti provenienti da Ittiri
448 studenti provenienti da Porto Torres
452 studenti provenienti da Sennori
851 studenti provenienti da Sorso
344 studenti provenienti da Ploaghe
403 studenti provenienti da Ossi,

si tratta del numero maggiore di studenti pendolari che convergono su Sassari dai centri limitrofi.

Numero di spostamenti totali generati ed attratti			
Spostamenti generati per scopo:		**Spostamenti attratti per scopo:**	
Studio	**Lavoro**	**Studio**	**Lavoro**
312	475	8	120

Numero di spostamenti totali attratti					
Spostamenti totali generati	**Auto come conducente**	**Auto come trasportato**	**TPL Modalità gomma**	**TPL Modalità ferro**	**Altri**
128	108	9	2	0	0

Numero di spostamenti totali generati					
Spostamenti totali generati	**Auto come conducente**	**Auto come trasportato**	**TPL Modalità gomma**	**TPL Modalità ferro**	**Altri**
787	425	114	223	0	9

Distanze in km				
Ossi	**Porto Torres**	**Sassari**	**Tissi**	**Uri**
10,01	25,10	9,76	6,23	6,14

Anno		Abitanti	Auto	Motocicli	Trasporti merci	Veicoli speciali	Trattori e altri	Totale	Auto per mille abitanti
2004		3880	1.757	125	241	33	9	2.165	453
2005		3945	1.846	142	261	34	9	2.292	468
2006		4006	1.922	154	271	40	11	2.398	480
2007		4097	2.003	191	283	43	10	2.530	489
2008		4182	2.073	217	293	41	8	2.632	496
2009		4229	2.143	228	294	22	7	2.694	507
2010		4302	2.213	235	297	24	7	2.776	514
2011		4351	2.274	238	302	25	7	2.846	526

B – PRIME ANALISI

Usini, che è il centro urbano dell'hinterland più vicino alla città di Sassari, è ben collegato al capoluogo da una strada a scorrimento veloce (la S.P. 15/M: Sassari – Ittiri, realizzata dal 1992 – 2001) e da numerosissime corse ARST del trasporto pubblico locale.

E' evidente (omettiamo qui statistiche e studi ampiamente presenti nello specifico studio dell'A.P. SS sul trasporto pubblico, nel PRT, nel Piano Strategico dell'Area Vasta del Sassarese, nel P.U.C. di Sassari, nella VAS del nuovo P.U.C. di Usini) come il collegamento Usini – Sassari e viceversa sia il link fondamentale per capire il sistema della mobilità cittadina.

Lo stesso percorso urbano del TPL (ingresso in via del Vermentino e percorso circolare con fermate in viale Nenni, via Marconi (n° 2) e uscita da via Roma) indica la viabilità principale.

L'analisi e la classificazione delle vie porta subito ad evidenziare:

- il viale Nenni: tangenziale nord-ovest all'abitato;
- l'asse centrale di via Roma – via Marconi;
- l'asse via Baracca – via Volta – via IX Maggio sul lato est;
- direttrici interne: via Garibaldi (est – ovest);
- direttrici interne: via Europa – via Dante (sud – nord).

C – SINTESI DEL PIANO DI MOBILITA'

Per motivi di sintesi, riportiamo solo i punti principali del Piano di Mobilità (peraltro l'argomento è ampiamente sviluppato negli elaborati del nuovo P.U.C. di Usini in itinere).

Aree pedonali

Le aree pedonali sono evidenziate (in giallo nella tav. 9):

- piazza Castello (dove ha ingresso la corte di casa Diaz);
- piazza della Conciliazione (davanti alla chiesa di S. Maria Bambina);
- piazza Eleonora d'Arborea, formata dallo spazio tra via Risorgimento, Marconi e Eleonora d'Arborea (sistemata nel 2003 con i fondi della L.R. n° 29/'98);
- piazza Europa (piazza mercatale e per le grandi manifestazioni) posta a 50 mt dal perimetro del centro matrice;
- il grande spazio del Parco del Lavatoio;
- l'area intorno alla chiesa di S. Croce.

Non esistono scalinate o vie di larghezza tale da non consentire il transito delle auto.

Nell'ambito dell'adeguamento del P.U.C. al PPR uno dei cardini dell'ecosostenibilità saranno alcuni indici che dovranno essere attentamente rilevati:

- indici di motorizzazione,
- tasso di incidenti gravi,
- tasso di utilizzo del TPL,
- indice di mobilità ciclistica (metri equivalenti per 100 abitanti per la ciclabilità),
- isole pedonali.

Aree a traffico limitato (ZTL)

Pur non essendo state ancora formalmente istituite appare evidente che:

- la vie Argiolas,
- la vie Canelles,
- la via Battisti,
- la via Cavour,
- la via dei Regoli (Carreledda),
- la via D'Annunzio,
- la via Brigata Sassari,
- la via Verdi,
- le strade strette del rione Usineddu (via Azuni, S. Giovanni e Santa Rughe),

costituiscono zone prettamente residenziali con elevata densità abitativa e presenza di caratteristiche domu 'e inu, cantine tradizionali anche con corti.

Direttrici interne

Come indicato nella tavola grafica n° 9:

- via Baracca – Volta – IX Maggio,
- via Garibaldi,
- via Risorgimento – Mazzini,
- via Dante – piazza Europa,

rappresentano le principali direttrici interne.

Vie principali

- via S. Giorgio (ingresso da Sassari),
- viale Nenni (circonvallazione ovest interna),
- via Marconi,
- via Roma.

Piste ciclopedonali

Usini dispone da oltre 20 anni di un piano delle piste ciclabili (fin dalla pubblicazione della legge Tognoli sulla ciclabilità).

Non avendo mai ricevuto (nonostante reiterate richieste) alcun finanziamento pubblico, si ritiene che quanto già previsto per:

- via S. Giorgio (e fino alla chiesa omonima),
- viale Nenni,
- via Marconi e poi via Ossi fino alla grande piazza Europa,
- la diramazione da piazza S. Croce per via Falcone fino al parco del Lavatoio,

sia sempre proponibile e fattibile, con un collegamento che colleghi il parco delle Rimembranze al Parco del Lavatoio o lungo viale Nenni vera e propria infrastruttura verde lineare o con un percorso attraverso via Marconi, piazza Castello, via Volta.

Fermate del TPL

Gli autobus ARST si fermano in via S. Giorgio, viale Nenni, via Marconi, piazza E. D'Arborea dove sono collocate apposite pensiline.

Mobilità in condivisione

Le nuove frontiere della sharing economy prevedono una serie di "nuovi modi" di muoversi quali:

- car sharing,
- car pooling,
- ride sharing,
- sistemi a chiamata come UBER.

Per assecondare questi sistemi sarà attrezzata una "piattaforma" nella zona sud di piazza Eleonora d'Arborea.

Mobilità dei mezzi elettrici

E' prevista la collocazione di una colonnina per la ricarica veloce dei mezzi elettrici in piazza Castello nei pressi dell'ingresso della corte di casa Diaz.

Parcheggi

Vi è una serie di parcheggi esterni (campo sportivo, via Falcone, cimitero), mentre nelle aree più centrali segnaliamo:

P1: davanti all'ex ma in via Ossi,

P2: piazza Europa,

P3: via Adelasia di Torres,

P4: via Risorgimento,

P5: via Tola,

P6: via G. Verdi,

P7: parco del Lavatoio,

P8: via Volta,

P9: via Roma ovest,

P10: piazza S. Croce.

D - OBIETTIVI

1. **Tavolo permanente di coordinamento**
   L'obiettivo principale è la creazione di un tavolo permanente di coordinamento che permetta la gestione partecipata e condivisa delle attività (interventi e/o iniziative) che coinvolgono il Centro matrice e le limitrofe sottozone B.

2. **Attrattività del Centro matrice**
   L'obiettivo è quello di incrementare l'attrattività del Centro matrice secondo le principali declinazioni – complementari tra loro – che giocano un ruolo particolarmente decisivo: attrattività commerciale, culturale, sociale e quelle connesse alla lavorazione, conservazione e vendita del vino.

3. **Vivibilità del Centro matrice**
   Il terzo concetto ritenuto fondamentale per il Centro matrice è sicuramente rappresentato dalla sua vivibilità, che ha, come target privilegiato, il cittadino residente, ma che coinvolge anche il visitatore occasionale (lavoratore o studente) e il turista. Da questo punto di vista, le azioni proposte avranno come denominatore comune un'attenzione particolare agli aspetti relativi alla funzionalità, all'efficienza e al comfort.

Gli interventi, gli sforzi promozionali e gli investimenti di marketing dovranno quindi essere in grado di:

- trasmettere il messaggio di un centro vivo e attraente, consolidando l'abitato come meta privilegiata verso le diverse opportunità presenti;

- agevolare lo sviluppo del paese come un centro a misura di ciclisti, pedoni e famiglie;

- adattare il paese alle esigenze di frequentatori sia giovani che adulti che vogliono conoscere il patrimonio enologico, gastronomico e culturale di Usini;

- rendere il paese un centro a misura di turista/visitatore/cittadino.

E – IDEE BASE

Il Comune ha intendimento di attivare un sistema di regole e di facilitazioni che migliorino la mobilità dei residenti e favoriscano l'alternativa di mezzi motorizzati, nonché razionalizzino la circolazione e la sosta dei bus turistici in paese con l'obiettivo di una migliore compatibilità tra la frequentazione turistica e la qualità di vita richiesta dai cittadini.

Non è, infatti, possibile far circolare gli autobus all'interno del centro storico per evidenti ristrettezze delle sedi viarie e per la insufficiente capacità ambientale di poter sopportare un simile traffico.

Il piano è stato studiato per raggiungere i seguenti obiettivi:

- più attenzione all'ambiente storico;
- più sicurezza per la mobilità pedonale;
- recupero e riorganizzazione di alcuni spazi (es. piazza Castello, piazza della Conciliazione), già – peraltro – oggi pedonali.

La realizzazione del parcheggio per i bus (e le auto dei turisti) è una risposta all'obbligo di tutelare il paese, il suo ambiente e l'insieme dei beni culturali e, quindi, la sua qualità.

Inoltre, con i servizi messi a disposizione, si potrà consentire al più alto numero di visitatori di svolgere la visita nelle condizioni migliori.

F – IL PARCHEGGIO DEGLI AUTOBUS TURISTICI

L'unico posto possibile, in centro urbano, per la sosta degli autobus è lo spazio esistente alla fine di via Roma agli inizi di via Diaz da una parte e via S. Giorgio dall'altra, in prossimità della chiesa di S. Croce, della scuola media.

Nel parcheggio saranno realizzati:

- spazi di esclusiva pertinenza dei mezzi motorizzati;

- elementi di arredo urbano consoni all'importanza del luogo e per la comunicazione con i beni culturali presenti in paese;

- elementi per l'abbattimento delle barriere architettoniche con scivoli opportunamente dimensionati.

Lo spazio è esteso anche alla via Falcone e ai limitrofi parcheggi presenti nelle vie dei quartieri Corrau e Binza 'e S'Ena (via Togliatti).

G – I PARCHEGGI AUTO

I parcheggi auto, al di fuori da quelli lungo le vie vere e proprie, sono pochi:

- piazza Eleonora d'Arborea (peraltro già con pavimentazione in pietra);
- via Volta;
- piazza Europa

e più lontano:

- cimitero;
- via Diaz (davanti alla chiesa di S. Croce).

H – SISTEMAZIONI ESTERNE

Sono definite nella loro estensione: il loro trattamento prevederà, ove possibile, il recupero dei materiali originali e della relativa tessitura (pavimentazioni d'epoca) e l'integrazione con materiali nuovi che instaurino un rapporto in termini di rispondenza alla luce e al colore.

In fase esecutiva sarà prestata particolare attenzione alla illuminazione artificiale, tenuti presenti gli indirizzi che questa ha seguito nel centro storico.

Gli arredi saranno uguali a quelli già in uso nel centro storico, al fine di ottenere una omogeneità paesaggistica per tutta la zona.

Tutte le quote saranno suscettibili di miglior definizione in sede di rilievo e possono essere rideterminate in base alla reale situazione di fatto.

Il progetto esecutivo potrà determinare una diversa articolazione degli spazi, fermi restando i parametri massimi riportati negli elaborati prescrittivi.

In funzione di motivate esigenze tecniche o architettoniche riscontrabili in sede di progettazione esecutiva, potranno essere consentite, previa valutazione e assenso degli uffici comunali competenti, lievi tolleranze rispetto ai valori indicati nel piano.

Significato e valore di riferimento delle ipotesi progettuali illustrative

Le ipotesi progettuali illustrative contenute nel P.P. rappresentano una esemplificazione tipologica di supporto e costituiscono un semplice riferimento per le successive elaborazioni architettoniche.

Impiego di materiali, finiture e colori

Gli interventi, con particolare riguardo alla manutenzione ordinaria e straordinaria, e qualsiasi ipoteca proposta per i nuovi interventi dovranno essere realizzati con tecnologie, materiali, finiture e colori propri del paesaggio del centro matrice.

I - MOBILITA' SOSTENIBILE

L'obiettivo generale del Piano della Mobilità Sostenibile - PMS - approvato vuole essere la "multi-modalità" come sistema alternativo alla mobilità di tipo "auto- centrico" che caratterizza gli odierni spostamenti, in modo da ricreare condizioni di migliore vivibilità nei centri abitati, maggior qualità ambientale, miglior fruizione degli spazi pubblici anche da parte delle utenze deboli, maggior fluidità, comfort e sicurezza negli spostamenti; incentivando l'utilizzo non solo di auto per gli spostamenti quotidiani ma anche i piedi e le bici.
Considerate le sue dimensioni, si intende incentivare la mobilità pedonale e ciclabile, in quanto mezzi di trasporto sostenibili per eccellenza.

Il Piano della Mobilità Sostenibile (PMS) analizza il tema delle "**Isole ambientali**" proponendo una loro individuazione, sulla base della classifica funzionale delle strade urbane comunali.

L'**isola ambientale** è una zona circoscritta, in genere delimitata da assi della viabilità principale, in cui prevale la funzione residenziale, una parte del centro urbano interessato da regole di circolazione che limitano le velocità eccessive.

Si parla di Isole Ambientali in quegli ambiti costituiti solo da "strade locali", quando si intenda riqualificare e valorizzare il soddisfacimento delle esigenze del traffico pedonale e della sosta veicolare a prevalente vantaggio dei residenti e degli operatori in zona: esse sono infatti caratterizzate dalla precedenza generalizzata per i pedoni rispetto a veicoli e da un il limite di velocità per i veicoli pari o inferiore a 30 km/h.

Il *Piano Isole Ambientali* – **PIA** - pone l'obiettivo generale di una riqualificazione urbana della rete stradale "locale" indirizzata a moderare la preminenza dell'automobile, a "tranquillizzare" il traffico e alla pacifica convivenza di autoveicoli, biciclette e pedoni.

È necessario recuperare lo spazio strada e ridistribuirlo più equamente fra tutti i suoi utilizzatori, che hanno pari diritti. In questo modo i benefici ottenuti sono molteplici: minor traffico, minor rumore, più sicurezza per pedoni e ciclisti, miglioramento dello spazio pubblico.

Nel successivo sviluppo si è redatto anche un Piano per la mobilità ciclabile (Biciplan).

L'obiettivo generale del Biciplan è la valorizzazione della mobilità ciclabile che passa attraverso lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità. Non si tratta quindi solo di realizzare nuove infrastrutture, ma anche di dare impulso alla creazione di servizi e di implementare un buon sistema di comunicazione. Questi tre pilastri rappresentano gli strumenti per raggiungere il vero obiettivo del BiciPlan, che quindi non è quello di costruire piste ciclabili ma piuttosto la crescita della quota di mobilità ciclabile nel territorio.

L'attuazione della strategia di base del BiciPlan è legata ad un salto culturale in seno alle istituzioni che offra un'idea di ciclabilità come vero e proprio sistema di trasporto urbano con pari dignità degli altri, dove per pari dignità si intende anche dal punto di vista economico – finanziario. In questo senso la bicicletta ed il suo utilizzo offrono senza dubbio una serie di vantaggi economici, ecologici, sociali e culturali su cui vale la pena investire.

Il Biciplan nello specifico si è occupato di:

- analizzare la domanda di ciclabilità, la forma e le funzioni del territorio, valutare le criticità dei percorsi esistenti;
- pianificare la rete ciclabile urbana individuando itinerari prioritari suddivisi in percorsi esistenti, da riqualificare, di progetto e strade a basso traffico; si è cercato di costruire un sistema radiale di percorsi che, dai vari quartieri, conduce nel centro storico (via Volta e via Marconi), e un sistema che rimane tangenziale al centro storico (viale Nenni);

- analizzare la ciclabilità nel Centro Storico, individuando degli itinerari possibili che permettano l'attraversamento del centro in modo facile e veloce, istituendo dove possibile il doppio senso per le bici;
- individuare e proporre gli interventi necessari, a livello di studio di prefattibilità, con la relativa stima sommaria della spesa prevista;
- stendere le linee guida per la progettazione delle sezioni tipo e delle intersezioni con precisi riferimenti a dimensioni e soluzioni funzionali, nonché sulla segnaletica orizzontale e verticale;
- proporre nuove idee di segnaletica ad hoc per la mobilità ciclabile a forte carattere informativo che, oltre ad impiegare la convenzionale segnaletica prevista dal Codice della Strada, utilizzi altre tipologie di cartelli e punti informativi che diano visibilità e comfort ai percorsi;
- proporre una strategia di marketing, che prevede l'impostazione e l'avvio di una campagna di informazione e sensibilizzazione per promuovere la mobilità ciclabile, per ottenere un sistema di rete ciclabile che sia identificabile come vero sistema di trasporto, al pari degli altri mezzi;
- proporre nuovi servizi legati alla ciclabilità: un piano per la sosta ciclabile, con il quale posizionare e dimensionare le rastrelliere su tutto il territorio in relazione alla capacità attrattiva esercitata dalle diverse strutture, un Modulo parcheggio (bicistazione - deposito per le biciclette).

Tutto questo si colloca in un quadro generale della mobilità soprattutto urbana che si deve confrontare con sempre più gravi problemi di congestione ed inquinamento atmosferico ed acustico e che non potrà in futuro prescindere dall'evoluzione verso forme e modalità di spostamento più sostenibili. Il concetto può essere ben rappresentato dal concetto che invita a pensare 'le strade come soggiorno e non come corridoio' ad uso esclusivo delle auto. In questo senso la bicicletta ed il suo utilizzo offrono senza dubbio una serie di vantaggi economici, ecologici, sociali e culturali su cui vale la pena investire.

Il Biciplan nello specifico si è occupato di:

- analizzare la domanda di ciclabilità;
- analizzare la forma e le funzioni del territorio;
- valutare le criticità dei percorsi esistenti;
- individuare gli itinerari prioritari all'interno della rete e, a livello di studio di prefattibilità, indicare la spesa sommaria prevista;
- stendere le linee guida per la progettazione delle sezioni tipo e delle intersezioni con precisi riferimenti a dimensioni e soluzioni funzionali, nonché sulla segnaletica orizzontale e verticale;
- proporre nuove idee di segnaletica ad hoc per la mobilità ciclabile a forte carattere informativo e di marketing, che, oltre ad impiegare la convenzionale segnaletica prevista dal Codice della Strada, utilizzi altre tipologie di cartelli e punti informativi che diano visibilità e comfort ai percorsi;

  proporre nuovi servizi legati alla ciclabilità.

L - IN BICI AL LAVORO

L'andamento quasi esclusivamente pianeggiante dell'abitato di consente l'utilizzo assai facile della bicicletta.

Quattro motivi per andare in bici al lavoro:

1. La bici è il mezzo di trasporto ideale per tutti i giorni - La bicicletta è il mezzo più veloce per percorrere tragitti inferiori ai 5 chilometri in centro urbano.

2. Usare regolarmente la bici – E' dimostrato: 30 minuti al giorno in bici riducono lo stress, il rischio di malattie e migliorano la forma fisica. E allora perché non abbinarli al tragitto quotidiano verso il lavoro?

3. Aumenta la forma fisica – Forza, resistenza, capacità polmonare, funzionalità dei muscoli traggono enorme vantaggio dall'andare regolarmente in bicicletta. Oltretutto senza il rischio di sovraccaricare il corpo, perché il movimento circolare e morbido non danneggia le ginocchia.

4. Basta con lo stress! – E' molto meglio andare al lavoro in bicicletta. Il movimento fisico aiuta anche ad affrontare una giornata dura con la mente distesa.

L'A.C. provvederà a dotare le aree vicine agli uffici comunali, alle scuole e nei parchi del Lavatoio e delle Rimembranze di apposite rastrelliere.

In particolare, considerata la distribuzione delle residenze e delle famiglie più giovani (con i figli in età scolare), si faciliteranno i percorsi verso la scuola elementare di via Paganini e la scuola media di via Diaz / S. Giorgio.

M - IN BICI A SCUOLA (PROTOCOLLO D'INTESA CON LA SCUOLA MEDIA)

Uno dei "comparti" a cui si rivolge il progetto è quello rappresentato da studenti e giovani.

Con la campagna "In bici a scuola", il Comune intende per la prima volta realizzare un progetto insieme alla scuola sul tema della mobilità ciclabile.

In questo modo è possibile attirare l'attenzione degli studenti su questo mezzo di trasporto sostenibile e salutare.

Già da molti anni il Comune di Usini si è dimostrato molto attento ai temi dell'educazione, della sicurezza stradale e del rispetto ambientale.

Nella scuola elementare e media si terranno ogni anno dei corsi per sensibilizzare bambini e ragazzi riguardo a questo tema e per prepararli in tempo a confrontarsi con il traffico.

Pertanto, su questo tema saranno realizzati progetti per le scuole e campagne di sensibilizzazione.

L'obiettivo del progetto "In bici a scuola" è di fare in modo che gli studenti, riuniti in gruppi, si confrontino con il tema della mobilità sostenibile, in particolare con gli aspetti riguardanti la mobilità ciclabile e gli effetti del traffico motorizzato.

I risultati verranno presentati alla cittadinanza con l'obiettivo di sensibilizzare il più possibile questi gruppi.

N - SCUOLA AMICA DELLA BICICLETTA (SCUOLA MEDIA "GRAZIA DELEDDA")

La dirigenza scolastica può contribuire in modo attivo ad influenzare il comportamento di mobilità dei propri studenti a favore della mobilità ciclabile.

Le iniziative da intraprendere da parte della dirigenza scolastica possono essere viste come una "buona pratica" da cui prendere esempio:

- parcheggi coperti per le biciclette nel cortile della scuola;
- rastrelliere moderne e sicure;
- percorsi da e per la scuola sicuri e senza ostacoli per le biciclette.

La scuola media potrà effettuare una statistica sul campo per monitorare lo stato attuale della mobilità urbana, nonché le situazioni di pericolo o disagio riscontrate sulle strade del Comune.

Successivamente al monitoraggio il lavoro può proseguire con delle proposte di completamento di tracciati esistenti, con il posizionamento di alcuni punti di sosta attrezzati, l'individuazione di punti logistici e di zone dove poter ampliare la possibilità di parcheggio delle biciclette.

Tali soluzioni progettuali saranno completate con una proposta di "piste ciclabili" che possano collegare direttamente tutti i punti di interesse tra loro e il centro urbano.

Gli studenti potranno partecipare inoltre alla stesura e al relativo rilievo di un "esempio" di zona sosta – riposo completo di panchine con tettoie, rastrelliere per biciclette, fontanelle ed Info Point.

O – INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Gli interventi inerenti la relazione tra mobilità e riqualificazione del territorio riguardano la realizzazione di:

- il centro storico come "quartiere verde" in connessione con nuovi quartieri;
- spazi dedicati alla pedonalità e spazi dedicati alla fruizione dei beni storici e architettonici;
- pianificazione della mobilità complessiva ed, in particolare, di quella ciclabile.

I "quartieri verdi" si inseriscono nel filone delle politiche urbane finalizzate al miglioramento delle condizioni di fruizione degli spazi comuni e di incremento dei livelli di sicurezza delle strade urbane, al fine di ottenere un migliore equilibrio tra differenti modalità di spostamento. Gli interventi in queste aree fanno riferimento a:

- limitazione della velocità automobilistica attraverso l'introduzione delle cosiddette "zone 30";
- ridefinizione dei sensi di percorrenza delle vie in ragione delle condizioni di fruibilità delle attività presenti;
- realizzazione di percorsi ciclabili, anche in sede propria se possibile;
- piantumazione di essenze arboree autoctone.

Gli "spazi dedicati" riguardano gli interventi relativi alla razionalizzazione degli spazi dedicati a differenti tipologie di spostamenti nell'ambito della stessa sezione stradale.

Gli interventi fanno riferimento a:

- realizzazione di piste ciclabili;
- allargamento dei marciapiedi;
- realizzazione di attraversamenti pedonali protetti;
- delimitazione di corridoi protetti per il trasporto pubblico;
- creazione di piazzole per il carico/scarico delle merci.

La pianificazione della mobilità ciclistica ha riguardato la definizione di una rete di piste ciclabili secondo il "Piano della Mobilità Ciclistica" già redatto.

In definitiva, gli scopi del progetto sono molteplici e caratterizzati da un elevato rapporto costi-benefici.

Infatti, si cerca di combinare:

- vantaggi della mobilità dolce per i residenti;

- vantaggi della mobilità dolce per gli spostamenti casa – scuola;

- vantaggi della mobilità dolce per il centro;

- accesso alle altre risorse turistiche del territorio (chiese esterne all'abitato, beni archeologici, ecc.) in modo ecosostenibile.

L'A.C. intende rafforzare la propria leadership come comune ecologico e aumentare i propri standard di mobilità e turismo compatibili con l'ambiente, in sinergia con tutta una numerosa serie di altre iniziative (agenda 21, ….).

I percorsi ciclabili e ciclopedonali a carattere urbano privilegiano:

a) la connessione del centro abitato con i luoghi di forte attrazione del traffico veicolare locale, quali i centri scolastici, sportivi, commerciali e di servizi (municipio, ecc.);

b) il collegamento con i principali punti di interscambio con le linee del trasporto pubblico (bus, auto privata, auto a noleggio – turisti –, fruitori delle manifestazioni enogastronomiche);

c) l'individuazione di percorsi a forte attrazione storico-culturale, ambientale e turistica;

d) la coesistenza con l'utenza motorizzata attraverso interventi di moderazione del traffico.

Si tenga presente che i percorsi ciclabili e ciclopedonali sono tracciati a ridotto impatto ambientale, di norma dedicati e distinti dalle sedi stradali utilizzate per il traffico veicolare, dotati di aree di sosta e di parcheggio nonché di segnaletica e di punti di informazione specifica.

Sul verde nel centro matrice e sulle "infrastrutture lineari verdi", sui cunei versi si vedano le altre relazioni e le carte.

P – CONCLUSIONI

Il piano della mobilità e dei parcheggi (facente parte del piano delle piste ciclabili a suo tempo già redatto e approvato dall'Amm/ne Comunale) è stato qui illustrato in forma sintetica.

L'assetto urbanistico allungatissimo, se da un lato produce lunghe percorrenze, dall'altra consente una totale assenza di problemi di parcheggio.

Nell'area cuore del centro matrice incentrato su:

- piazza Castello;
- piazza Conciliazione;
- piazza Eleonora d'Arborea,

con successive riqualificazioni (tra cui quella prevista in questo P.P.) si procederà alla reale attuazione di alcuni obiettivi quali:

- separazione del traffico pedonale da quello veicolare, ovunque possibile;
- agevolazioni per la mobilità ciclistica;
- agevolazioni per la ricarica dei mezzi elettrici;
- misure per favorire la mobilità in condivisione;
- futuro ampliamento di parcheggi, di attestamenti perimetrali nella zona di S. Croce, via Diaz, via Falcone e nelle aree limitrofe al campo sportivo.