Città di
Busto Arsizio

REDAZIONE DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA CONNESSA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL COMUNE DI BUSTO ARSIZIO (VA)

Città di Busto Arsizio

Comune di Busto Arsizio
Riproduzione Cartacea di Documento Elettronico
Protocollo N.0125081/2026 del 26/10/2026
Classifica 6.7
E

Piano della Sosta

aggiornamento post parere motivato

Sommario

1. PREMESSA 2

1.1. Contesto di riferimento e altri piani 3

1.2. Gli obiettivi del Piano Urbano della Sosta 3

2. L'ASSETTO DELLA SOSTA DI PROGETTO 4

3. INDIRIZZI PER IL SISTEMA TARIFFARIO DELLA SOSTA 6

4. PIANI PARTICOLAREGGIATI ESECUTIVI DEL PIANO DELLA SOSTA 7

1. Premessa

Il Piano della sosta è un Piano attuativo del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) e come tale è correlato strettamente alla razionalizzazione e miglioramento della mobilità nel breve termine.

Il Piano della Sosta va formulato quindi:

- sulla base dei sistemi di trasporto e delle infrastrutture esistenti o di certa ed immediata realizzazione;
- secondo le stesse modalità previste per il P.U.T.:
  - Piano Generale;
  - Piani Particolareggiati;
  - Piani Esecutivi.

Si ricorda che gli obiettivi del Piano Generale della sosta desumibili dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione del P.U.T." (ex art. 36 del D.Lgs. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada") sono:

1. incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici;
2. eliminare e contenere la sosta sulla rete stradale principale;
3. decongestionare le aree di particolare pregio.

La soluzione di problematiche specifiche va ricercata nella formulazione dei Piani Particolareggiati Esecutivi secondo criteri e modalità richiamate nel Piano stesso.

Il sistema della sosta inteso come apparato di servizio per poter rispondere alle esigenze generali della città e alle esigenze particolari di specifiche situazioni in modo efficace ed efficiente deve essere supportato:

a) da idonei strumenti di gestione come:

- catasto sosta;
- sistema di esazione;
- sistema di informazione;

b) da adeguate strutture:

- di comunicazione e monitoraggio;
- di controllo.

L'implementazione degli strumenti e delle strutture sopra richiamate, consente il perseguimento di risultati positivi, come dimostrano le esperienze più avanzate, specialmente se correlata alla definizione di un preciso " quadro di comando".

1.1. Contesto di riferimento e altri piani

Il sistema della sosta è in continua evoluzione: esso, infatti, è soggetto a modifiche puntuali ogni qualvolta vi siano interventi di risistemazione stradale, modifiche alla circolazione, ampliamenti o modifiche alla ZTL, ecc.

Nell'ambito del PUMS non si prevedono puntuali interventi sul sistema della sosta, bensì una visione d'insieme che ne consenta la futura regolazione in riferimento alle logiche di sostenibilità.

Il PUMS fornisce un indirizzo per il piano attuativo della sosta, indicandone obiettivi e strategie da implementare nell'ottica integrata del sistema della mobilità.

Gli obiettivi per l'aggiornamento del Piano della sosta discendono da tre documenti:

- Il Piano Urbano del Traffico 2009 (e relativo aggiornamento 2019) del Comune di Busto Arsizio
- Il Piano della Sosta 2010 del Comune di Busto Arsizio
- Il presente Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Busto Arsizio.

L'obiettivo principale del PUT in termini di sosta è la riduzione dei parcheggi su strada (in sede) a favore di un indirizzamento verso i parcheggi di interscambio ed in struttura.

Gli obiettivi del vigente Piano della Sosta sono:

- Liberare dalla sosta alcune strade
- Individuare aree di rilevanza urbanistica nelle quali istituire sosta tariffata
- Facilitare la realizzazione di parcheggi in struttura
- Ridurre la sosta in sede stradale per favorire ciclabilità e TPL
- Privilegiare la realizzazione di isole pedonali.

1.2. Gli obiettivi del Piano Urbano della Sosta

Il PUMS recepisce gli obiettivi della pianificazione vigente sul territorio, nonché ulteriori indirizzi da parte dell'Amministrazione Civica, individuando per la redazione dell'Aggiornamento del Piano della Sosta i seguenti obiettivi:

1. Sostenibilità economica del sistema della sosta (mantenimento equilibrio economico);

2. Sostenibilità territoriale, da perseguire attraverso una riduzione della sosta su strada (in sede) a favore della sosta in struttura e nei parcheggi di interscambio, volta alla restituzione di spazi alla città ed ai cittadini;
3. Individuazione di modalità di regolazione e tariffazione convergenti agli obiettivi del PUMS di favorire forme di mobilità sostenibile e collettiva a discapito del trasporto privato automobilistico.

Gli indirizzi per la redazione dell'Aggiornamento del Piano della Sosta, a sintesi dei diversi documenti e di quanto emerso nella fase di partecipazione alla costruzione del PUMS sono:

a) Revisione delle aree di sosta nelle aree e strade soggette ad estensione della ZTL;
b) Estensione dell'area di sosta tariffata a ridosso del centro storico e della ZTL;
c) Estensione dell'area di sosta tariffata in prossimità dei parcheggi in struttura;
d) Estensione dell'area di sosta tariffata lungo gli assi viari (se attualmente prevista la sosta) ove transita il trasporto pubblico locale;
e) Trasformazione dei parcheggi di interscambio nell'intorno delle stazioni ferroviarie da parcheggi liberi a parcheggi tariffati;
f) Individuazione di stalli di "kiss&ride" in prossimità delle ZTL scolastiche da riservare nelle fasce orarie di accesso e uscita da scuola;
g) Individuazione di politiche tariffarie volte alla riduzione del costo degli abbonamenti per i residenti.

2. L'assetto della sosta di progetto

Il progetto di Piano della Sosta prevede una zonizzazione ampia del centro urbano, suddivisa in tre aree concentriche a partire dalla ZTL del centro storico.

In particolare, la regolazione progettuale prevede (cfr. Figura 2-1):

- Zona 1 (area gialla): regolamentazione a sosta tariffata e/o a disco orario fino al 90% degli stalli disponibili;
- Zona 2 (area in tonalità rossa): regolamentazione a sosta tariffata e/o a disco orario fino al 60% degli stalli disponibili;
- Zona 3 (area in tonalità verde): regolamentazione a sosta tariffata e/o a disco orario fino al 50% degli stalli disponibili;
- Zona 4 (area viola – pertinenze attuale ospedale): regolamentazione a sosta tariffata e/o a disco orario fino al 60% degli stalli disponibili;
- Zona 5 (aree azzurro e blu - parcheggi di interscambio presso le stazioni ferroviarie): regolamentazione a sosta tariffata e/o a disco orario fino al 90% degli stalli disponibili.

Qualora la ZTL venisse estesa su un perimetro inferiore rispetto a quanto presente nella mappa e nel periodo di transizione tra lo stato attuale e l'estensione, i parcheggi presenti all'interno della ZTL di progetto saranno ricompresi in Zona 1

Tutti i parcheggi in struttura, intendendo tra questi anche i parcheggi su piazza delimitati da sbarra di accesso, sono previsti quali parcheggi tariffati per il 100% degli stalli disponibili, non attuando modifiche rispetto allo stato attuale.

Gli ulteriori parcheggi, indicati come aree di sosta a raso in Figura 2-1, se rientranti all'interno della zonizzazione della sosta prevista, rispettano le medesime regolamentazioni previste per le percentuali di stalli di sosta libera e sosta tariffata e/o a disco orario previste per le stesse zone.

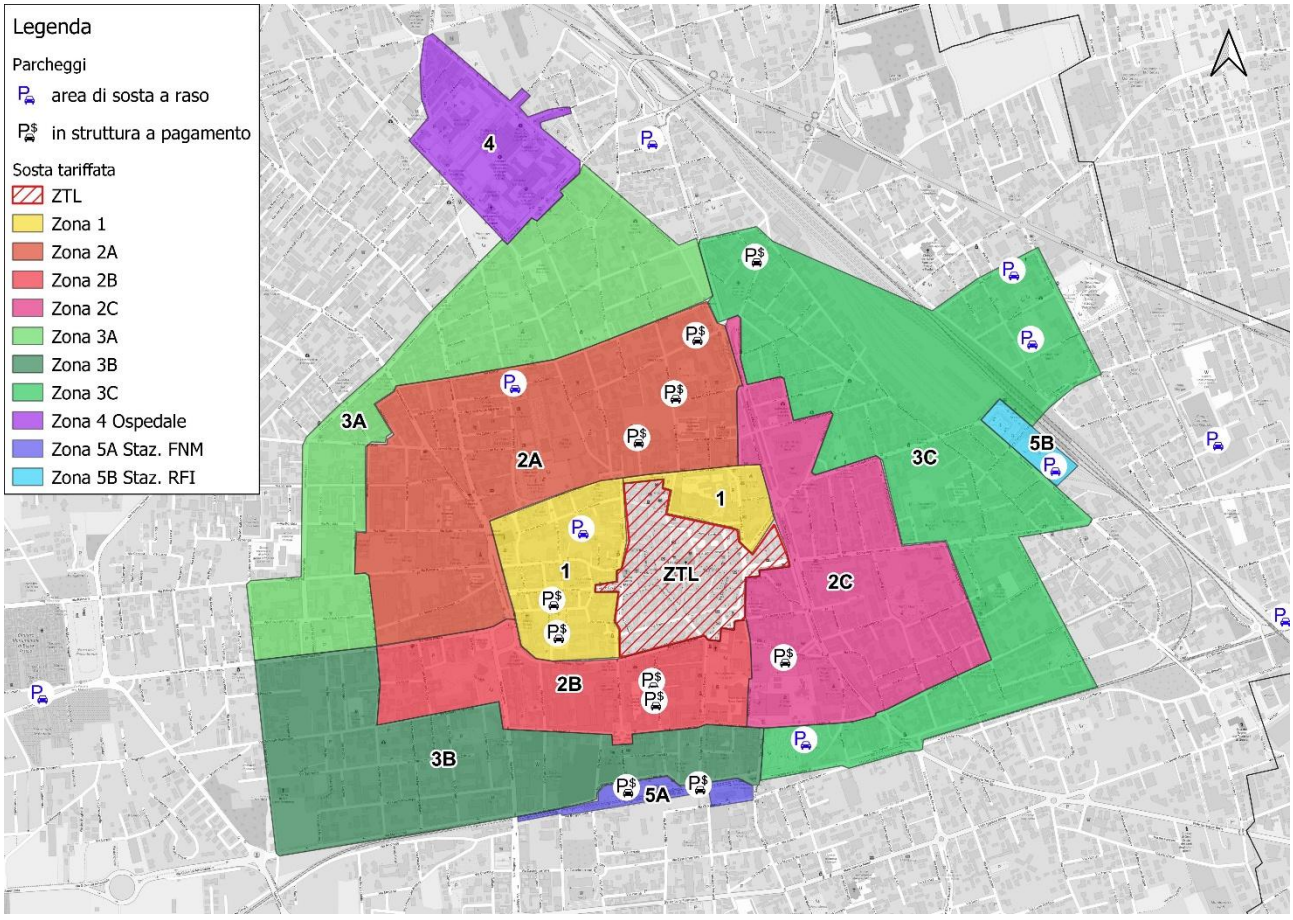


Figura 2-1 Zonizzazione progettuale della sosta

Ciascuna zona di sosta (aree in tonalità rossa e verde) è suddivisa in tre sottozone, che identificano il perimetro per gli abbonamenti residenti, mentre risultano indifferenziate per quanto riguarda, sempre all'interno di ciascuna zona di sosta, in termini di tariffe di rotazione.

3. Indirizzi per il sistema tariffario della sosta

Il sistema tariffario della sosta, connesso al progetto del presente Piano della sosta, dovrà prevedere:

- Tariffazione decrescente a partire dal centro (zona gialla) verso l'esterno (zona verde);
- Tariffazione dei parcheggi di interscambio presso le stazioni ferroviarie (zona azzurra e zona blu) pari alla tariffazione della zona gialla;
- Tariffazione della zona viola dell'ospedale pari alla zona rossa.

La tariffazione della sosta potrà prevedere un tempo iniziale di sosta brevissima (es. 10 minuti) gratuita (a disco orario).

Il sistema tariffario potrà prevedere, oltre alle singole tariffe orarie e/o semiorarie, la formula di abbonamento, così come già prevista allo stato attuale. Al fine della sostenibilità economica del sistema (intesa come non variazione sostanziale dei ricavi da parte del gestore), visto il netto incremento di aree di sosta potenzialmente tariffata, potrà prevedere una riduzione del costo attuale degli abbonamenti per gli aventi diritto.

Il seguente prospetto chiarisce le possibilità di acquisto di abbonamenti per i residenti[1], dove:

- Il colore verde identifica la zona stessa di residenza;
- Il colore giallo identifica le zone acquistabili (alternative, solo una zona addizionale prevista);
- Il colore rosso identifica le zone non acquistabili.

Zona di residenza / Zona acquistabile	1	2A	2B	2C	3A	3B	3C	4	5A	5B
1										
2A										
2B										
2C										
3A										
3B										
3C										
4										

Grafico 3-1 Prospetto di acquistabilità delle zone di sosta in relazione alla zona di residenza

[1] In riferimento ai piani particolareggiati ed esecutivi del Piano della Sosta, potranno essere individuate ulteriori categorie di aventi diritto e parificate ai residenti, quali ad esempio i soggetti domiciliati.

Ne deriva che:

a) I residenti in zona 1 possono estendere la propria area di sosta, a scelta, nelle zone 2A o 2B o 2C;
b) I residenti in zona 2 possono estendere la propria area di sosta, a scelta, nelle altre sottozone 2 o nella adiacente sottozona 3;
c) I residenti in zona 4 possono estendere la propria area di sosta, a scelta, nella sottozona 3C;
d) Non è possibile, per i residenti in zona 2 estendere la propria area di sosta in zona 1;
e) Non è possibile, in generale per i permessi residenti, acquistare abbonamenti nelle zone 5A e 5B, dedicate all'interscambio con i servizi ferroviari;
f) I residenti all'interno dell'area soggetta a ZTL sono assimilati ai residenti in zona 1.

Il sistema tariffario dovrà prevedere, inoltre:

- Abbonamenti specifici per i parcheggi di interscambio delle zone 5A e 5B, eventualmente agevolati per i residenti dotati di abbonamento al TPL automobilistico e/o ferroviario;
- Abbonamenti specifici per le zone 2 e 3 (esclusa zona 1) per i titolari di attività (professionali, commerciali, ecc.) ricadenti all'interno della zona di sosta tariffata.

Gli abbonamenti dedicati ai residenti per le diverse zone di sosta includono altresì la possibilità di usufruire dei parcheggi in struttura (interni alle zone acquistate) nella fascia oraria 20:00-8:00, senza sovrapprezzo. Durante la fascia oraria diurna (8:00-20:00) e h24 per tutti gli utenti non abbonati, i parcheggi in struttura sono tariffati alla tariffa prevista per la zona di sosta di pertinenza.

Infine, il sistema tariffario della sosta potrà prevedere permessi speciali dedicati ad alcune categorie di utenza, validi per tutte le zone di sosta esclusi i parcheggi di interscambio:

- Soggetti dotati di pass disabili per ridotta motricità
- Soggetti con figli di età inferiore ai 2 anni
- Forze dell'ordine che utilizzano veicoli privati per ragioni di servizio

Inoltre, dovranno essere previsti abbonamenti o permessi speciali, connessi esclusivamente a veicoli commerciali, per le attività di manutenzione (es. idraulici, elettricisti, ecc..).

4. Piani particolareggiati esecutivi del Piano della Sosta

L'attuazione del Piano della Sosta dovrà avvenire attraverso la definizione dei dettagli di indirizzo contenuti nel Piano stesso, con la redazione almeno dei seguenti Piani Particolareggiati e progetti esecutivi:

- Piano Particolareggiato degli stalli di sosta, avente quali contenuti minimi:
    - Catasto della sosta

    - Individuazione in ottica progettuale e puntuale, per ciascuna zona di sosta, degli stalli dedicati a:
        - Sosta libera
        - Sosta tariffata
        - Sosta a disco orario
        - Sosta motocicli
        - Sosta biciclette
        - Sosta di portatori di handicap (almeno nelle percentuali minime previste dalla normativa vigente)
- Piano Particolareggiato del kiss&ride, che individui puntualmente il numero e la localizzazione degli stalli dedicati al kiss&ride almeno presso:
    - ZTL scolastiche
    - Stazioni ferroviarie
- Piano delle installazioni delle infrastrutture pubbliche di ricarica, come indicato al paragrafo 3.5.5 del PUMS, relativo a:
    - Sosta su strada
    - Sosta in struttura
- Piano tariffario della sosta, che individui le tariffe puntuali, costruite rispetto alle indicazioni di cui al presente documento.