

3.4 IL SISTEMA DELLA SOSTA

Savona ha avviato a partire dall'inizio degli anni '90 – con un primo programma urbano dei parcheggi - una politica di progressiva regolazione e sviluppo del sistema della sosta, per affrontare la crescente saturazione degli spazi stradali.

I provvedimenti adottati nel recente passato (sensi unici, sosta a pettine o spina di pesce) hanno permesso di reperire nuovi spazi su strada, alleviando diverse situazioni critiche ma portando il sistema a raggiungere un *limite fisico*. Ad oggi, non è detto che a questo limite fisico corrisponda un giudizio positivo sulla qualità urbana risultante, sulla sicurezza della circolazione, sulla fruibilità degli spazi pubblici da parte di tutti gli utenti della strada, in particolare delle fasce più vulnerabili di ciclisti e pedoni.

Per amministrare questa disponibilità di spazi sono state inoltre introdotte alcune modalità di regolazione e di tariffazione che dovevano incentivare la rotazione, ma *la presenza predominante di veicoli in sosta lunga di residenti ha ridotto significativamente l'efficacia delle politiche adottate*.

Di seguito è esposta un'analisi quantitativa ed interpretativa della situazione in atto.

3.4.1 I rilievi condotti nel 2005 sulla disponibilità e la tipologia degli stalli

Secondo gli studi svolti da SISPLAN-TBRIDGE in occasione della redazione dell'ultimo Programma urbano dei parcheggi, nel centro città – inteso come area centrale estesa da piazza Saffi a corso Mazzini – al 2005 erano presenti oltre 4.600 stalli. Il 43 % di questi era soggetto a tariffazione, sostanzialmente indifferenziata dal punto di vista tariffario nelle diverse parti in cui è suddivisibile l'area di maggiore frequentazione.

TIPOLOGIA DEI PARCHEGGI NEL CENTRO

POSTI AUTO/TIPO	Parcometro	Con sbarra	TOTALE
A pagamento	389	1.608	1.997
Disco orario		1.536	1.536
Liberi		1.099	1.099
TOTALE COMPLESSIVO		4.632	

- AREE CON SBARRA

UBICAZIONE	POSTI AUTO
Piazza del Popolo (ex Stazione)	1.100
Corso Mazzini (Priamar)	117
Via Piave (con sopraelevazione)	391
TOTALE	1.608

- AREE CON PARCOMETRI

UBICAZIONE	POSTI AUTO
P.zza Saffi	49
Via Brignoni	32
P.zza Marconi	43
P.zza Diaz	27
P.zza Mameli (lato mare e monti)	51
Via Au Fossu	19
Via Garassino	22
P.zza Giulio II (lato mare e monte)	51
Via Montenotte (CIV. 1,5,11,19)	35
Via Guidobono (CIV 5,11,17)	32
Via L. Corsi (ang. V.Guidobono)	28

• **ZONE DISCO ORARIO** (max 60 min.)

UBICAZIONE	DISCO R.R. - 1 ora
Via Astengo	67
P.zza Brandale	49
Via Brignoni	24
P.zza Diaz	25
Via Don Bosco	37
P.zza Giulio II	62
Via Guidobono	156
Via Giuria	88
C.so Italia	40
Via Mameli	52
Via Manzoni	81
P.zza Marconi	58
C.so Mazzini	27
Via Montenotte	110
Via Niella	37
Via Orefici	40
Via Paleocapa	93
P.zza del Popolo (Prosec. Via Astengo)	40
Via Ratti	14
P.zza Saffi	49
Via N. Sauro	8
Via XX Settembre	78
Via Venezia	47
Via Verzellino	104
Vie Don Bosco, Montenotte, Guidobono, Fiume, C.so Mazzini	150
TOTALE	1.536

• **ZONE A SOSTA LIBERA**

UBICAZIONE – VIA	POSTI AUTO
Busserio	20
Calata lato barche	83
Cavallotti P.zza	17
Colombo C.so	231
Colombo lato piscina	165
Dei Mille	10
Famagosta	48
Gramsci	80
Grassi	50
Mentana	28
Mistrangelo	8
Montenotte	28
Montesisto	19
Monti	29
Monticello P.zza	11
Pancaldo P.zza	2
Popolo lato Tribunale	124
Quarda sup.	0
Quarda inf	10
Rella	27
Robatto	28
Rossello	23
Rovere P.zza	20
Salineri P.zza	18
Santa Lucia	20
TOTALE	1.099

• **STALLI PER MOTOCICLI NEL CENTRO URBANO**

ZONA	VIE	POSTI OFFERTI
NORD	Zona P.zza Saffi – Villapiana	186
EST	zona Via Paleocapa - centro storico - P.zza Giulio II.	316
SUD	Zona centro ottocentesco sud	274
CENTRO	Zona centro ottocentesco Mameli - Diaz	244
TOTALE		1.020

3.4.2 Le indagini svolte su domanda ed offerta di sosta

Rispetto alla situazione osservata nel 2005, sul sistema della sosta sono stati operati alcuni interventi, che hanno ampliato le disponibilità di spazi in alcuni luoghi chiave ma non hanno sostanzialmente

alterato la strategia di gestione ed i modi d'uso.

Al fine di aggiornare e precisare la rappresentazione dello stato di fatto, nel maggio 2010 è stata svolta un'apposita campagna di indagine. Le aree di indagine sono state selezionate per la loro significatività rispetto alle condizioni medie dei comparti urbani analizzati ed hanno interessato:

itinerario 1

- Piazza Pancaldo e la prima parte di via Paleocapa, la zona di piazza Diaz, Marconi e Saffi;
- La zona a nord di piazza Saffi fino a via Alessandria;
- Gli isolati attigui a via Boselli e della sede della Provincia di Savona;

itinerario 2

- La zona della Darsena Vecchia, corso Mazzini, Vie Niella, Guidobono, Corsi;
- La zona bassa dell'Oltretimbro, da via Collodi a via Servettaz – Crotti fino a piazza Aldo Moro;

itinerario 3

- La zona di Villetta e Monturbano, rappresentata dalle vie Turati, Amendola, Tagliata e Formica.

Ulteriori dati - forniti dal gestore del sistema di parcheggi ATA Savona S.p.A. - hanno permesso di verificare la disposizione al suolo delle principali aree di sosta libera ed a pagamento all'interno dell'area di studio.

Obiettivi specifici dell'indagine sono stati:

- La verifica della quota di stalli a disco occupata di giorno da auto dei residenti;
- il monitoraggio ed il confronto sistematico della situazione in periodo diurno e notturno;
- la presenza di sosta irregolare;
- lo stato della sosta oltre il torrente Letimbro ed in particolare nella zona della stazione ferroviaria;
- lo stato della sosta nella zona di sviluppo collinare a levante.

In particolare, mentre nella fascia diurna serviva cogliere nel dettaglio le modalità d'uso degli spazi, i rilievi della fascia notturna hanno permesso di caratterizzare le "condizioni di fondo" del sistema della sosta, quelle che ogni mattina di giorno ferialmente influenzano il funzionamento del sistema in tutto l'arco della giornata. La scelta della fascia oraria di rilevazione è stata attentamente valutata per prendere in considerazione tutte le possibili soste dei residenti, anche alla luce delle consuetudini stagionali.

Fasce orarie di indagine

I rilievi sono stati effettuati nelle fasce orarie mattutina (9.30 – 11.30) e nella fascia notturna (5.00 – 7.00). Nelle indagini mattutine sono state distinte le seguenti caratteristiche:

- tipologia del veicolo (moto, auto, furgoni, autocarri);
- tipo di sosta (libera, disco, pagamento, irregolare);
- dotazione di contrassegno per i residenti, nel caso di sosta in zone a disco orario.

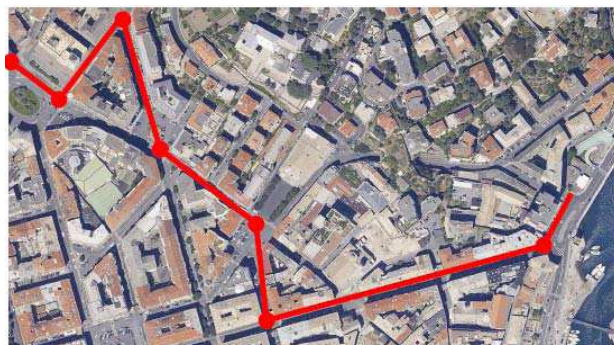
Nella fascia notturna il rilievo ha riguardato il totale dei veicoli in sosta, per loro tipologia.

Occupazione degli spazi per itinerari di rilievo

L'*itinerario di indagine 1* – di seguito illustrato – ha compreso 3 sub-aree fra le più dense del centro città ed ha fatto osservare condizioni di occupazione permanente di tutti gli spazi disponibili. In periodo diurno al raggiungimento della saturazione corrisponde un sovrappiù di sosta irregolare, pari al 10% sul totale della domanda di stazionamento.

Ancora più sensibile la sosta irregolare dei motocicli (oltre 250 moto, pari al 37%), i cui spazi dedicati sono fortemente deficitari.

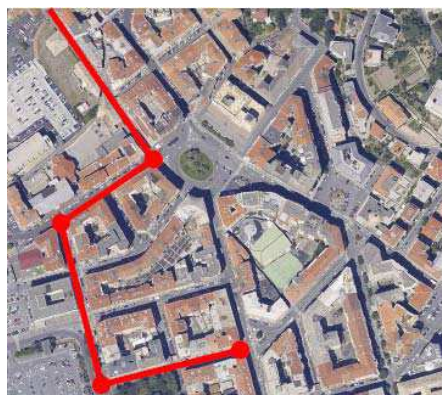
La saturazione degli spazi permane anche in periodo notturno, fatta eccezione per alcuni brevi tratti stradali. Di seguito sono esposti i dati riassuntivi della situazione.



Itinerario 1 – tratta Pancaldo-Saffi



Itinerario 1 – tratta Saffi-Alessandria-Piave



Itinerario 1 – tratta Piave-Boselli

AUTO e FURGONI

zona	TOTALE POSTI OFFERTI	Domanda metà mattina						TOTALE DOMANDA
		libera	disco	disco res.	pagamento	speciale	irregolare	
Totale	737	297	113	96	101	71	77	755
	100%	39%	15%	13%	13%	9%	10%	100%

Confronto 2010-2005 (esclusa zona10b)

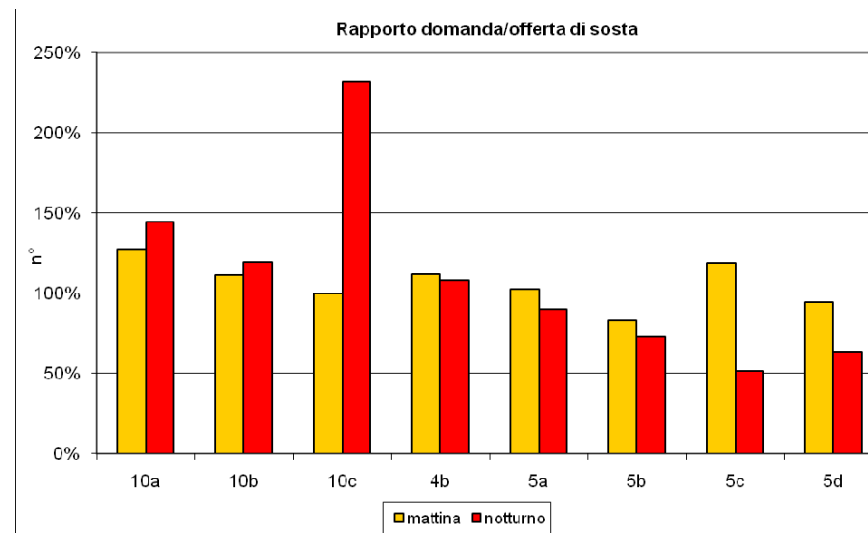
Anno	TOTALE POSTI OFFERTI	Domanda metà mattina					TOTALE DOMANDA
		libera	disco	pagamento	speciale	irregolare	
2010	601	181	195	101	67	59	603
2005	571	281	149	28,0		86,0	544
Saldo	30	-100	46	73	67	-27	59

MOTO

zona	TOTALE POSTI OFFERTI	Domanda metà mattina					TOTALE DOMANDA
		libera	disco	pagamento	speciale	irregolare	
Totale	467	441	12	0	6	269	728
	100%	61%	2%	0%	1%	37%	100%

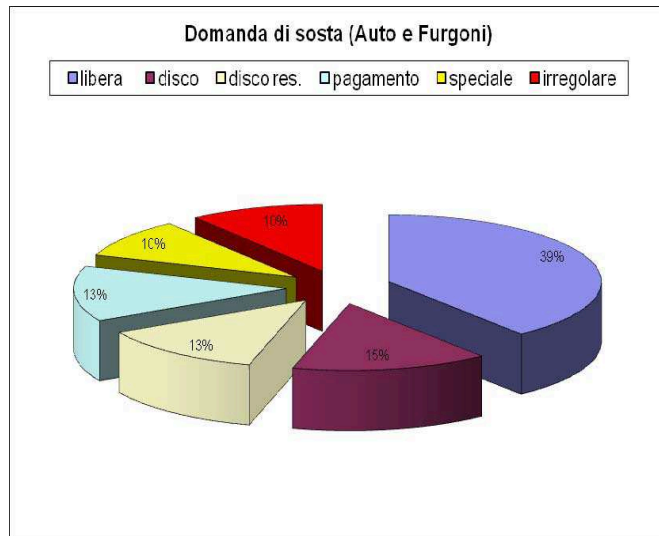
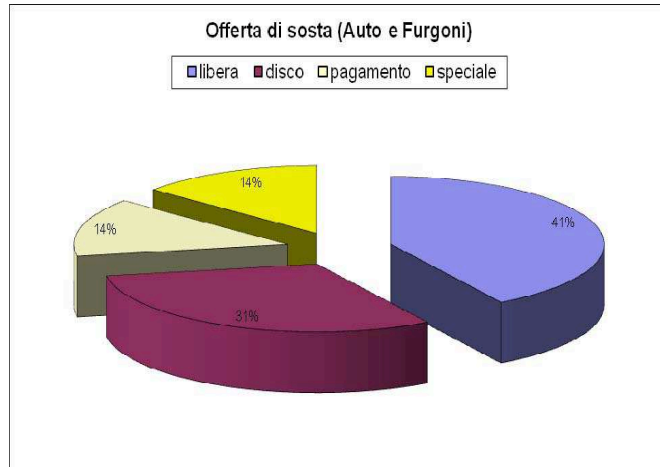
AUTO e FURGONI

zona	offerta	domanda		Rapporto domanda/offerta	
		mattina	notturna	mattina	notturno
Totale	737	755	671	102%	91%



I valori riportati in grafico sono relativi alle tratte dell'itinerario 1 corrispondenti parti dell'itinerario stesso incluse nelle diverse zone di suddivisione del territorio comunale (cfr Appendice A).

Nei grafici che seguono è illustrata la composizione della domanda e dell'offerta per tipologie, lungo l'itinerario 1.



L'itinerario di indagine 2 ha compreso due ulteriori sub-aree centrali, con particolare attenzione ai margini del nucleo storico ed ai dintorni di servizi pubblici di rango sovralocale.

Le condizioni di saturazione degli spazi disponibili sono ancora più esasperate, con una quota del 14% di sosta irregolare per gli autoveicoli.

Sempre sensibile la sosta irregolare dei motocicli (circa 200 moto, pari al 28%).

Diversa la situazione di periodo notturno – stante la minore densità di residenti che caratterizza le zone analizzate. Il grado di occupazione scende all' 86% per gli autoveicoli ed al 66% per i motocicli.



Itinerario 2 – tratta Darsena-Mazzini-Corsi



Itinerario 2 – tratta Corsi-Crotti-Stazione

AUTO e FURGONI

zona	TOTALE POSTI OFFERTI	Domanda metà mattina						TOTALE DOMANDA
		libera	disco	disco res.	pagamento	Speciale	irregolare	
Totale	1042	743	82	64	53	81	165	1188
	100%	63%	7%	5%	4%	7%	14%	100%

Confronto 2010-2005 (solo zone 2b, 3b, 5a 5f)

Anno	TOTALE POSTI OFFERTI	Domanda metà mattina						TOTALE DOMANDA
		libera	disco	disco res.	pagamento	Speciale	irregolare	
2010	472	218		146	53	46	65	528
2005	555	234		215	54		74	577
Saldo	-83	-16		-69	-1	46	-9	-49

MOTO

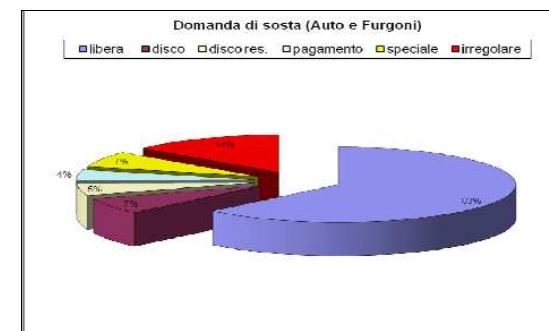
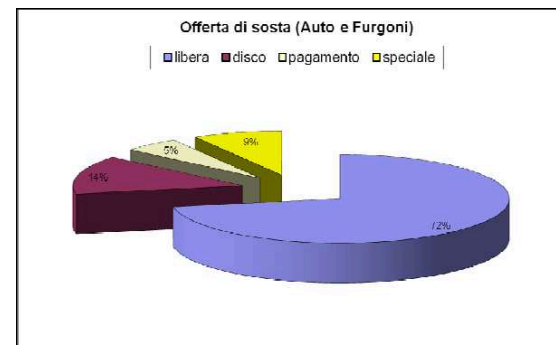
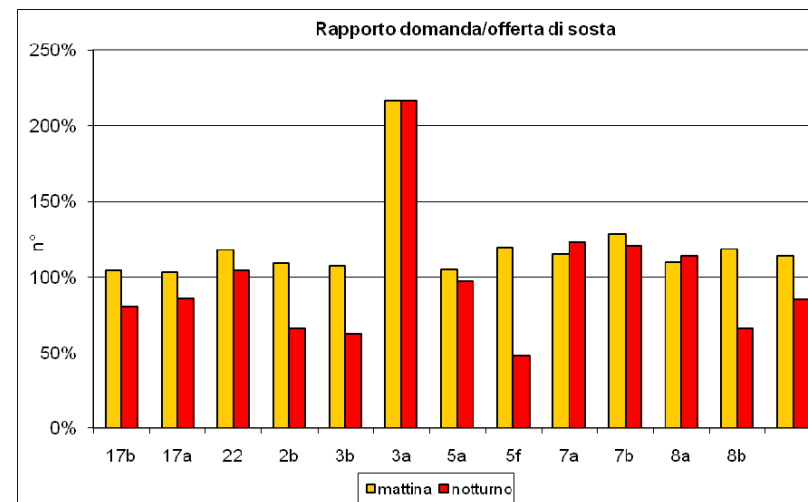
zona	TOTALE POSTI OFFERTI	Domanda metà mattina						TOTALE DOMANDA
		libera	disco	disco res.	pagamento	Speciale	irregolare	
Totale	534	521	0	0	0	199	720	
	100%	72%	0%	0%	0%	28%	100%	

AUTO – GRADO DI OCCUPAZIONE DEGLI SPAZI

zona	TOTALE POSTI OFFERTI	domanda mattina	domanda notturna	Rapporto domanda/offerta	
				mattina	notturna
Totale	1042	1188	891	114%	86%

MOTO – GRADO DI OCCUPAZIONE DEGLI SPAZI

zona	TOTALE POSTI OFFERTI	domanda mattina	domanda notturna	Rapporto domanda/offerta	
				mattina	notturna
Totale	534	720	353	135%	66%



L'itinerario di indagine 3 ha compreso due sub-aree semicentrali nei quartieri di Villetta e Monturbano, prevalentemente residenziali.

In questo caso si registrano sempre condizioni di intensa occupazione degli spazi disponibili, ma la saturazione – piuttosto accentuata – riguarda puntualmente la tratta più bassa – prossima alla zona di piazza Saffi e Marconi – ed il periodo notturno della fascia abitata più alta.

In periodo diurno è comunque osservata una quota di sosta irregolare (8%).

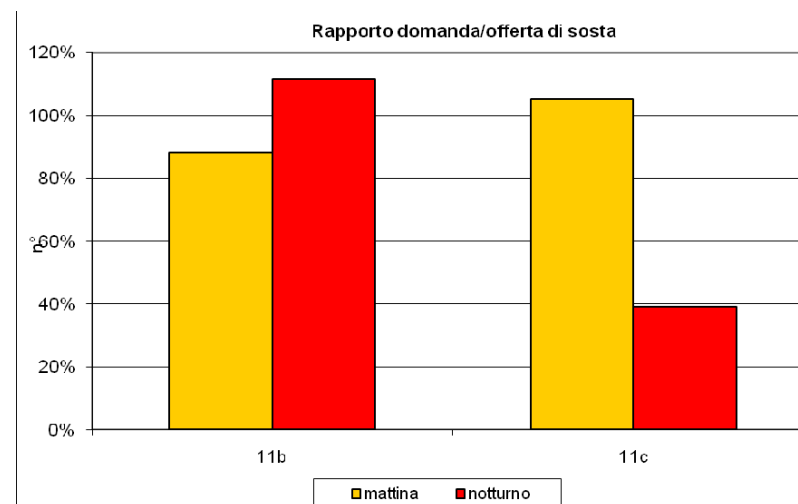
Gli spazi per motocicli appaiono adeguatamente dimensionati.



Itinerario 3 – tratta Turati-Amendola-Tagliata



Itinerario 3 – tratta Tagliata-Formica



3.4.3 Andamento della rotazione veicolare

La presenza pervasiva di auto di residenti in sosta lunga – registrata durante la notte – si allevia di prima mattina grazie alle partenze dei residenti per i propri luoghi di attività quotidiani.

Sulla base delle interviste campionarie condotte nel maggio 2010 e dei tassi di motorizzazione individuale savonesi (di seguito citati), si stima che nell'area centrale della città circa 2.800 auto su un totale di 5.600 presenti su strada di notte – cioè il 50 % - lascino liberi di prima mattina gli stalli di sosta notturna, che divengono così disponibili per nuovi arrivi e per la rotazione diurna.

L'altra metà dei veicoli in sosta notturna viceversa permane sulla sede stradale a lungo, vincolando significativamente l'uso diurno degli spazi stradali. Tale quota di *sosta residenziale "stanziale"*, in area centrale, occupa ad inizio giornata il 36% circa delle disponibilità complessive offerte.

Le stime sulla rotazione dei veicoli negli stalli attualmente esistenti appaiono coerenti con quanto già documentato nel PUP 2005 su un'area campione di circa 460 stalli, fortemente terziarizzata, posta fra piazza Saffi e corso Mazzini. All'epoca la sosta in aree libere risultava:

- nelle aree a parcometro l'indice medio di rotazione (veicoli a stallo offerto) risultava pari a 2,24, corrispondente ad una durata media di oltre 102 minuti;
- nelle zone a disco orario, stante le deroghe di cui godono i residenti, tale indice si riduceva a 1,52, con una durata media di circa 160 minuti;
- nelle zone a sosta libera l'indice di rotazione, di 1,11 comprendendo i veicoli dei residenti, è rappresentativo di una rotazione pressoché inesistente; la permanenza dei veicoli è pressoché equivalente all'intera a durata del periodo di rilevazione (3 ore o più).

3.4.4 Tasso di motorizzazione individuale

E' un dato di fatto che la città si caratterizzi per un livello di motorizzazione individuale inferiore a quello di altre città del Centro-Nord (come Asti, Cuneo e Alessandria), e della stessa Imperia; tuttavia Savona supera La Spezia, che pure presenta problematiche urbanistiche e vincoli strutturali legati alla morfologia del territorio simili a quelli di Savona.

	ABITANTI	AUTOVEETTURE		MOTOCICLI		% autovett./ parco veicol.	% motocicli/ parco veicol.	
		TOTALI	x 1.000 ab.	TOTALI	x 1.000 ab.			
CITTA'	Alessandria	93'676	56'596	604	8'125	87	77,1%	11,1%
	Asti	75'298	46'990	624	7'034	93	74,7%	11,2%
	Cuneo	55'201	36'952	669	5'081	92	74,4%	10,2%
	Imperia	41'932	24'246	578	9'964	238	63,0%	25,9%
	Savona	62'356	34'164	548	13'669	219	64,5%	25,8%
	La Spezia	95'372	47'247	495	16'197	170	67,6%	23,2%
	Livorno	161'095	86'833	539	38'198	237	62,3%	27,4%
PROV.	Savona	286'646	163'294	570	61'476	214	63,5%	23,9%
REG.	Liguria	1'615'064	835'059	517	343'637	213	63,2%	26,0%
	Italia	60'045'068	36'105'183	601	5'859'094	98	75,3%	12,2%

Fonte: ISTAT, Statistiche demografiche; ACI – anno 2008

Vi è dunque una tensione persistente fra domanda di stationamento – che il reddito individuale, lo stile corrente di vita e le condizioni di utilizzo dei modi di trasporto alternativi tendono ad accrescere – e la disponibilità fisica di spazi dedicabili, con l'attuale assetto urbanistico della città.

Un confronto con altre città italiane dà una prima conferma di un deficit significativo in atto.

DOTAZIONE SOSTA FRA CITTA' DI MEDIA DIMENSIONE

CITTA'	A - ABITANTI	B - posti a pagamento su strada	C - posti a pagament o fuori strada + strutture	D - p.a. Totali	A/B	A/C	A/D
Asti	73.000	852	1.050	1.902	86	70	38
Cuneo	55.000	1.237	319	1.556	44	172	35
Cremona	72.000	1.263	984	2.247	57	73	32
Mantova	50.000	2.910	220	3.130	17	227	16
Savona	62.000	389	1.608	1.997	159	39	31
Bolzano	97.000	1.087	1.286	2.373	89	75	41
Pordenone	50.000	1.070	357	1.427	47	140	35
Piacenza	99.000	2.200	295	2.495	45	336	40
Cesena	90.000	1.380	1.297	2.677	65	69	34
Grosseto	73.000	800	980	1.780	91	74	41
Arezzo	91.000	1.802	992	2.794	50	92	33
Siena	54.000	350	3.600	3.950	154	15	14
Ascoli Piceno	52.000	1.850	725	2.575	28	72	20
Viterbo	60.000	1.106	186	1.292	54	323	46
Benevento	63.000	306	540	846	206	117	74
Caserta	74.000	2.311	2.643	4.954	32	28	15
Potenza	70.000	1.600	1.050	2.650	44	67	26
Crotone	60.000	1.524	503	2.027	39	119	30
MEDIA	69.167	1.335	1.035	2.371	73	117	33

Fonte : SISPLAN-TBRIDGE su dati Aipark – Indagine nazionale sosta e parcheggi 2003

Una delle risposte spontanee dell'utenza allo stato di cose delineato è stato il ricorso ai motocicli, che a Savona risulta più che doppio rispetto della quota media nazionale e di quanto rilevabile nelle vicine città del Piemonte.

3.4.5 Modalità di gestione del sistema a pagamento

Il gestore del sistema di parcheggi ATA S.p.A., amministra il sistema degli spazi a parcometro e delle strutture a pagamento sulla base degli indirizzi espressi dall'Amministrazione Comunale, che ha definito:

- criteri di tariffazione con tariffa per ¼ d'ora e valori costanti per durata della sosta;
- deroghe per residenti, dotandosi di contrassegno rilasciabile ad ogni nucleo familiare per un solo autoveicolo. Tramite l'esposizione di contrassegno, i residenti possono parcheggiare:
 - nelle aree dotate di parcometro, dalle 8.00 alle 9.00 e dalle 19.00 alle 20.00 dei giorni lavorativi;
 - a tempo indeterminato nelle zone sottoposte a sosta regolamentata con disco orario.
- sistema di esazione tramite parcometri e varchi controllati di accesso alle strutture, con centralizzazione dei dati di funzionamento;
- integrazione tariffaria
- integrazione modale

Non è al momento attivo un sistema di informazione all'utenza distribuito lungo le principali vie di accesso al centro città, come in uso in altre città.

Non sono attualmente adottate forme di integrazione tariffaria che favoriscano l'uso congiunto di più modi di trasporto.

3.4.6 Sintesi per comparti urbani delle problematiche attuali

Dall'insieme dei dati raccolti e delle valutazioni condotte emerge un quadro sufficientemente dettagliato delle problematiche in atto nell'area centrale della città.

Di seguito, una sintesi delle questioni emerse, per comparti urbani.

- comparto di sosta 1 – zona fra corso Cristoforo Colombo, corso Mazzini e Priamar

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
1	corso Colombo - corso Mazzini	759	188		220

Quest'area rappresenta un'area di sosta totalmente gratuita molto frequentata, a margine del centro città; appare conveniente per la rapida accessibilità veicolare da ponente e sufficientemente vicina al quadrante sud del centro città da risultare interessante per chi svolge attività o visite prolungate nella giornata. Gli spazi sono costantemente occupati per molte ore della giornata ferialle; la collocazione litoranea rende attrattiva l'area anche nelle giornate festive.

- comparto di sosta 2b – zona fra Priamar – Darsena vecchia – via Gramsci

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	disco	pagamento	moto
2b	Darsena Vecchia - via Gramsci	409	93	253	151

Quest'area rappresenta il bacino di maggiore attrattiva per la concentrazione di attività che la riconversione delle aree portuali ha generato. Oltre a corso Mazzini resta gratuita la sosta lungo via delle Terrazette – a sud dell'edificio del Crescent – e nelle piazze Rebagliati e D'Alaggio, con qualche problema di sosta illegale nei momenti di punta. Le possibilità offerte sul suo margine settentrionale – corso Mazzini e via Gramsci – rappresentano un serbatoio di spazi di parcheggio per il nucleo storico, che come noto offre rarissime possibilità.

L'offerta di sosta a rotazione appare adeguata alla domanda e verrà nel breve termine potenziata con il nuovo parcheggio interrato delle Terrazette. Sconta un accesso variato sia da ponente sia da levante con varie strozzature, per regolazione delle intersezioni, concentrazione di flussi di attraversamento improprio.

- comparto di sosta 3a – zona fra corso Mazzini – via Corsi – via Niella

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	Tipologia			
		libera	disco	pagamento	moto
3a		63	59	42	86

Quest'area, a nord di corso Mazzini, avverte la prima pressione del traffico attratto dal centro ed al tempo stesso registra una forte presenza di sosta residenziale di lunga durata. Il grado di occupazione è molto alto per tutto l'arco della giornata media ferialle, potendo i residenti dotati di contrassegno occupare permanentemente le zone disco.

- comparto di sosta 3b – zona fra corso Mazzini – via Verzellino – via Niella

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
3b		175	81	16	145

Quest'area risulta una delle più problematiche per il sovrapporsi di sosta residenziale – generata dalle adiacenze e dal centro storico – e di sosta di destinazione finale, richiamata dalle zone commerciali attorno a corso Italia. Insufficiente ad ospitare il traffico operativo potenziale della zona, la sosta a rotazione presente in piazza Giulio II è comunque compensata dal parcheggio del Priamar prospiciente corso Mazzini.

- comparto di sosta 4a – zona di Palazzo di Giustizia – via X Settembre

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	Localizzazione	Tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
4a		105			6

Quest'area è fortemente caratterizzata ad oggi dalla presenza del Tribunale; dotata di soli spazi gratuiti, per la sua centralità giunge rapidamente a saturazione nelle prime ore della giornata. E' destinata ad una trasformazione radicale in base alle previsioni del PUC.

- comparto di sosta 4b – zona di piazza del Popolo – via Piave – via Don Bosco

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
4b		322	123	1491	66

Rispetto al comparto meridionale di piazza del Popolo, quest'area è quasi integralmente dedicata alla sosta. La grande capacità del piazzale di parcheggio le attribuisce il rango di destinazione principale per gli automobilisti in arrivo da tutte le provenienze; per dimensione e posizione perimetrale rispetto al centro città, il piazzale garantisce generalmente buone riserve di capacità in tutte le ore del giorno e ciò lo rende una metà riconoscibile ed affidabile per gli utenti abituali ed occasionali.

Diversamente, gli spazi esterni nelle adiacenze tendono alla saturazione.

▪ comparto di sosta 5a – zona Duomo – centro storico

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
5a		18	132	0	65

Quest'area comprende integralmente il nucleo antico di Savona, il cui reticolo viario è escluso da circolazione veicolare. Gli stalli a disposizione sul perimetro tendono rapidamente alla saturazione, in tutte le ore del giorno, con scarse possibilità di utilizzo degli spazi a disco offerti.

▪ comparto di sosta 5b – zona fra piazza Saffi – via Falletti

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
5b		467	62		290

L'area in questione è emblematica di uno sfruttamento intensivo degli spazi stradali a fini di sosta, come ampie parti di Villapiana. Nonostante la disponibilità di stalli sia elevata, la densità edilizia e la forte prevalenza di residenze che la contraddistinguono porta a saturare gli spazi offerti in tutte le ore del giorno.

▪ comparto di sosta 5c – zona via Paleocapa – piazza Diaz – via De Mari

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
5c		81	32	47	203

Quest'area appare fortemente sotto dotata di spazi di sosta in funzione delle attività che ospita, spesso qualificate e di alta affluenza. Gli spazi a pagamento di piazza Diaz, posti nel baricentro di tali attività, attirano un traffico operativo elevato senza poter soddisfare tutte le aspettative, inducendo percorsi parassitari in una delle zone più congestionate del centro città. Difficoltosa appare anche l'accessibilità dal resto della città.

▪ comparto di sosta 5d – zona piazza Saffi – via Vegerio – via Monturbano

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
5d		177	76	90	146

L'area è caratterizzata dalla confluenza di flussi veicolari importanti – di autoveicoli e di autobus – da tutte le direttrici; ne conseguono divieti di sosta su alcuni assi principali, dedicati al deflusso, che riducono le possibilità offerte. Le adiacenze tendono alla saturazione in tutte le ore del giorno.

Come nel caso della vicina piazza Diaz, gli spazi a pagamento di piazza Marconi attirano un traffico operativo consistente non sempre soddisfatto, inducendo percorsi parassitari in una zona molto trafficata.

▪ comparto di sosta 5e – zona fra via Vegerio – piazza Mameli – via Astengo

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	Tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
5e		115	135	59	183

In asse a via Paleocapa, quest'area rappresenta il baricentro dell'intera parte ottocentesca della città, integralmente raggiungibile con un percorso massimo di 400 metri. E' chiaramente la localizzazione potenzialmente più ricercata ed accessibile, saturata sia dal traffico operativo sia dai veicoli dei residenti.

▪ comparto di sosta 5f – zona via Astengo - via Corsi – via XX Settembre

Le disponibilità attuali di spazi, distinte per tipologia, sono le seguenti:

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
5f		184	133	92	111

Quest'area è caratterizzata da un tessuto misto residenziale e commerciale. Il sistema della sosta, meglio articolato per tipologie rispetto agli altri comparti del centro città, tende alla saturazione in ragione delle elevate densità edilizie, della buona accessibilità viaria dalla direttrice litoranea di corso Colombo e da corso Mazzini e della vicinanza agli attrattori centrali.

Di seguito è offerto il quadro di riepilogo delle disponibilità all'oggi.

comparto	localizzazione	tipologia			
		libera	Disco	pagamento	moto
totale area centrale		2.875	1.114	2.090	1.672
		7.751			

3.4.7 Sintesi delle criticità del sistema della sosta savonese

Per quanto veda la compresenza di diverse tipologie di offerta, il sistema della sosta dell'area centrale savonese appare soggetto ad una pressione puntuale, per molti versi critica.

- L'offerta di spazi a pagamento, certamente consistente, è tuttavia concentrata sul margine di ponente dell'area e non appare equilibrata rispetto ai flussi in accesso. I recenti potenziamenti del sistema dei parcheggi sul fronte mare stanno offrendo nuove opportunità di riordino, ma evidenziano già nuovi limiti: quello dell'accessibilità viaria, in primo luogo, vista la ricorrente congestione della strada Aurelia da levante e la difficile fluidificazione di corso Mazzini, da ponente, caratterizzato da una fitta serie di intersezioni semaforizzate;
- quello della minore prossimità alle principali zone di destinazione, che impone percorsi pedonali di maggiore lunghezza – anche se contenuti nel raggio di ½ chilometro - e diversi attraversamenti stradali.

Restano scoperte, ad oggi, le importanti direttrici di levante e dei quartieri a monte, che non trovano significative possibilità di accesso se non attraversano le aree di maggior pregio e frequentazione.

Pervade l'intera area centrale della città la presenza dei veicoli dei residenti, pur essendo a loro disponibile oltre il 57 % degli spazi di sosta (considerando in questa quota tutti gli spazi a sosta libera e quelli a disco orario); nel loro insieme, questi spazi non appaiono sufficienti, stante gli attuali livelli di motorizzazione individuale ed il mantenimento delle funzioni residenziali che vivacizza a tutt'oggi il nucleo storico ed ottocentesco.

La presenza e la tutela del nucleo storico della città, delle aree pregiate del centro ottocentesco, le stesse modalità di edificazione della città moderna hanno enfatizzato nel tempo le difficoltà di parcheggio dei mezzi individuali. Questo deficit strutturale di spazi di sosta per residenti ha reso difficile l'avvio di nuove politiche della sosta e di diffuse politiche di riqualificazione, che valorizzassero gli spazi di pregio, i quartieri più vitali dal punto di vista del commercio e dei servizi, le aree dedicate all'infanzia, alla scuola dell'obbligo ed all'utenza vulnerabile in genere.

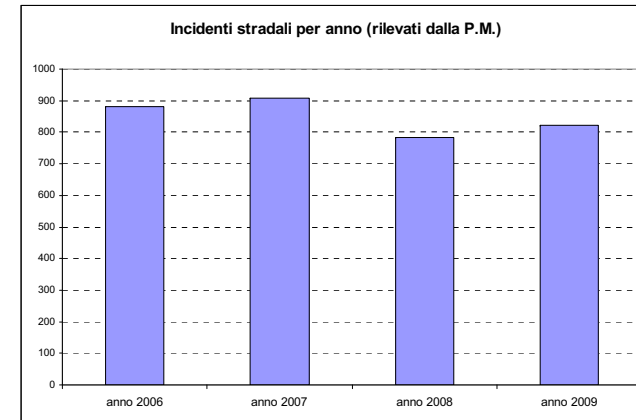
Da queste difficoltà consegue oggi una *dotazione assai scarsa di spazi per la sosta a rotazione*, che ostacola le attività economiche, dà luogo a momenti di congestione acuta della rete stradale per effetto della sosta irregolare che occasionalmente si genera, impedisce l'attuazione di progetti di riqualificazione urbana e di pedonalizzazione di ampio respiro.

3.5 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

L'analisi dell'incidentalità è stata condotta sulla base dei dati relativi ai sinistri verificatisi nel quadriennio 2006-2009 e nel corso del primo semestre 2010, raccolti e resi disponibili dalla Polizia Municipale di Savona.

Tali dati si riferiscono alla totalità degli incidenti verificatisi in città nell'intervallo di tempo considerato, che hanno provocato l'intervento della P.M..

Nell'istogramma che segue è mostrato un andamento del numero dei sinistri nel corso del quadriennio 2006-2009.



Anche con riferimento alla tabellina sintetica che segue si evince una discreta riduzione del tasso di incidentalità nel secondo biennio (2008-2009) rispetto al primo (2006-2007):

	2006	2007	2008	2009	andamento (2° su 1°biennio)
Incidenti rilevati totali	481	477	394	459	-11,0%

E' stato possibile poi dettagliare i sinistri che hanno avuto luogo in questi anni lungo le vie cittadine più incidentate :

- ⇒ via Nizza
- ⇒ corso Mazzini
- ⇒ via Stalingrado
- ⇒ corso Ricci
- ⇒ lungomare Matteotti
- ⇒ corso Veneto
- ⇒ via Vittime di Brescia
- ⇒ corso Tardy/Benech
- ⇒ corso Svizzera
- ⇒ via Nazionale Piemonte