

4 STRATEGIA DI PIANO E QUADRO PROGRAMMATICO

4.1 Orizzonti temporali e significato del P.U.M.T.

La strategia che il P.U.M.T. ha da definire comporta una riflessione su un arco di tempo decennale, in ciò ottemperando a quanto stabilito dalla legge n° 340/2000 istitutiva dei PUM, nonché alle Linee Guida per la loro redazione emesse dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione nel luglio 1999.

Si tratta di un arco di tempo per affrontare proficuamente il quale l'Amministrazione Comunale ha oggi la necessità di tracciare una strategia valida di intervento ed un percorso efficiente per attuarla: individuando scelte su un'ampia gamma di settori, coltivando opportunità offerte sul terreno delle fonti di finanziamento, reperendo suoli da destinare ad una mobilità di qualità, stimolando sinergie fra operatori e fra progetti applicati a medesimi ambiti urbani.

Per delineare questa strategia occorre innanzitutto costruire una visione comune su fatti e problemi, condividere un'interpretazione delle attese dei cittadini sulla mobilità e la città, concertare i modi per realizzare gli interventi. Occorre anche – lo insegnano le migliori esperienze italiane ed europee al riguardo - organizzare un programma in cui stabilire tappe intermedie di avanzamento e momenti di riesame degli obiettivi, definire apposite strutture tecniche di guida/controllo, modulare con accortezza i finanziamenti che si renderanno disponibili, stimolando la partecipazione di enti sovraordinati e di soggetti economici nella costruzione e gestione delle opere.

La prima tappa significativa di questo percorso che l'Amministrazione Comunale ha voluto avviare è rappresentata dal P.G.T.U., qui presentato e concepito come un atto congiunto ed unitario rispetto al PUM. In questo senso si motiva l'aver riferito previsioni della domanda di spostamenti, quadri programmatici e scelte di pianificazione sia ad un orizzonte di breve termine – l'anno 2012 – sia al medio termine, rappresentato dall'anno 2020.

4.2 Linee guida del P.U.M.T.

Riconoscere che ad oggi la mobilità quotidiana di Savona è caratterizzata da un ricorso prevalente a mezzi individuali di spostamento richiede una strategia correttiva di ampio respiro, rispettosa delle condizioni urbanistiche ed ambientali date, capace di valorizzare le attività insediate, di stimolare l'innovazione degli spazi urbani così come il loro uso sostenibile.

Un nuovo rapporto tra mobilità, qualità urbana ed ambiente

In primo luogo si tratta di individuare un modello di intervento che fronteggi la *scarsità di suolo* che caratterizza Savona, come del resto si avverte nelle altre città liguri: si tratta di una sfida determinante, se si pensa quanto diverso sia l'ingombro fisico di un autoveicolo nel circolare e nel sostare rispetto ai modi alternativi a disposizione. La tipologia, l'assetto di rete e la conformazione delle infrastrutture per la mobilità hanno un'elevata influenza sulla percezione del tessuto urbano: basti pensare all'impatto di un parcheggio da 1.000 posti auto sviluppato interamente su un unico piano – come in piazza del Popolo – rispetto ad una struttura multipiano, curata nella forma e nell'inserimento urbano; oppure all'ingombro di un autobus con 30 passeggeri a bordo rispetto a 30 auto in transito; al parcheggio di 20 biciclette in una piccola piazza rispetto alla sosta di 10 auto. Vincere la sfida della scarsità di suolo significa dunque aprire una nuova prospettiva di qualità urbana degli spazi aperti, stradali o pedonali, antropizzati o naturali che siano.

Tutela della sicurezza stradale e prestazioni dei modi di trasporto

Legata alla contesa sullo spazio fisico vi è una seconda sfida che il P.U.M.T. mira ad affrontare, quella per la *sicurezza stradale*. Infrastrutture e sistemi di trasporto che privilegiano la velocità di transito richiedono spazio; viceversa, infrastrutture e sistemi che privilegiano la compatibilità ambientale e la sicurezza tendono a risparmiare spazio. Per motivi di massimo sfruttamento dello spazio stradale si sono

fino ad oggi progettati gli attraversamenti pedonali senza adeguate sporgenze dei marciapiedi e conseguente scarsa visibilità dei pedoni; si sono magari ipotizzate sezioni stradali ampie, dovendone semaforizzare i nodi per consentire la permeabilità urbana. Il P.U.M.T. è ritenuto la sede ideale per individuare i requisiti prestazionali di infrastrutture e sistemi di trasporto senza rinunciare alla sicurezza della mobilità.

Mobilità sostenibile = abitabilità della città

Una terza sfida è rappresentata dall'*abitabilità della città per le fasce vulnerabili*. Una città amica dei bambini e dei diversamente abili è una città che, oltre alla sicurezza, evita di introdurre inutili effetti barriera; è resa accessibile in ogni sua parte con modi alternativi all'auto, dai plessi scolastici posti in località decentrate, alle spiagge ed ai parchi. Non espone i luoghi frequentati dai bambini alle emissioni inquinanti di assi viari trafficati; è attenta a ridurre impatti acustici negativi della mobilità, che possono ledere la residenzialità e la fruibilità degli spazi aperti. E' una città dove i marciapiedi sono ritenuti adeguati "se una famiglia può camminarvi tranquillamente"; un nonno può muoversi con la propria nipotina in carrozzella usando una linea di autobus che ne assicura l'accesso a bordo non episodicamente, ma lungo tutto l'arco della giornata.

Un ruolo per la ciclabilità e la pedonalità

Quanto detto circa le sfide che il P.U.M.T. intende assumere sul terreno della qualità urbana, della sicurezza e dell'abitabilità complessiva significa anche attribuire un ruolo alla ciclabilità ed alla pedonalità. Per un territorio ampiamente pianeggiante e di clima spesso mite com'è quello di Savona, la ciclabilità appare come una risorsa non ignorabile; significa aprire nuove opportunità alla popolazione, stimolare le nuove generazioni a sperimentare nuove forme di mobilità, offrire a tutti modelli di consumo differenti per la socialità e per le esigenze individuali. Gli effetti di decongestionamento degli spazi di sosta per effetto dell'uso diffuso della bicicletta sono percepibili in molte esperienze di città ciclabili.

Il trasporto collettivo come sistema unitario ed integrato

Una quarta sfida assunta dal P.U.M.T è quello di *ricercare una soluzione unitaria* al problema della mobilità su trasporto collettivo. Se nel recente passato si era privilegiata la strategia della *specializzazione* dei sistemi di trasporto da adottare a Savona – con il progetto del Metrobus - si ha oggi motivo di ritenere superato quell'orientamento a favore di soluzioni integrate e diffuse, più adatte alle caratteristiche insediative di Savona ed alla sua mobilità contraddistinta da percorsi medio-brevi ed alla presenza dei due poli esterni dell'ospedale a levante e dell'università a ponente, ma anche alla presenza di nuclei a bassa densità difficili da rendere accessibili con servizi ad orari ed itinerari fissi.

L'informazione all'utenza come sostegno alla libertà di muoversi

La città della mobilità sostenibile ha cura dell'informazione capillare ed efficace all'utenza. Informare tempestivamente i cittadini circa l'apertura di una nuova linea autobus o la deviazione di una esistente, avvertirli in punti chiave della rete stradale circa le disponibilità di parcheggio che troveranno in destinazione, fornire assistenza via web o sms a richieste di chiarimenti, sono forme di informazione che possono promuovere quella mobilità consapevole che il P.U.M.T. intende perseguire.

Gestione efficiente per contenere i costi dei trasporti

Non meno rilevante è l'impegno del P.U.M.T. a perfezionare gli assetti e le forme di gestione del sistema di trasporto collettivo, che dovrà mantenere un bilanciato rapporto ricavi/costi, considerando le ottiche dei differenti attori presenti: Amministrazione, esercente, utenti. Anche a questo fine il P.U.M.T. è costruito sulla base di un confronto fra alternative d'intervento con l'ausilio di appositi strumenti di simulazione.

Le possibilità di migliorare l'efficienza e ridurre i costi dei trasporti e della mobilità in genere sono molteplici: la protezione od il preferenziamento semaforico di una corsia bus, l'adozione di veicoli a

differente capacità ed alimentazione, l'ottimizzazione degli itinerari e degli orari di servizio, l'innovazione della struttura tariffaria per attrarre nuova clientela sono alcuni esempi di quanto il P.U.M.T. intende analizzare e perfezionare.

Gradualità delle realizzazioni

Nella definizione strategica del P.U.M.T. si richiama la necessità di *un potenziamento graduale e flessibile del sistema* della mobilità collettiva e dei sistemi alternativi all'auto. Ciò nella fiducia che cambiamenti nelle abitudini di mobilità possono essere maturati:

- solo per gradi, fissando obiettivi intermedi di qualità della mobilità su un arco di tempo decennale e realizzando le nuove infrastrutture per lotti funzionali - cioè compiuti ed efficaci, anche se parziali - secondo un ordine di priorità ragionato,
- facendo un ricorso minimale a provvedimenti di natura autoritativa a favore di sistemi di incentivi, offrendo alternative di trasporto mitigative degli impatti e delle criticità più acute e dosando accuratamente le politiche tariffarie applicabili al sistema della sosta,
- utilizzando al meglio tutte le occasioni di trasformazione urbanistica dei suoli.

4.3 Lo scenario di sviluppo territoriale ed urbanistico

La natura di strumento di indirizzo strategico attribuita per legge al P.U.M. obbliga a tenere in debita considerazione le tendenze evolutive della città sul medio-lungo periodo, in ciò armonizzandosi sia con lo strumento urbanistico comunale sia con il Piano regolatore portuale.

Ambedue gli strumenti urbanistici – il primo adottato nel marzo 2009, il secondo approvato nell'agosto 2005 - delineano un processo di trasformazione della città a forte incidenza sulla mobilità quotidiana.

PIANO URBANISTICO COMUNALE 2009 E PIANO REGOLATORE PORTUALE 2001					
PREVISIONI URBANISTICHE SIGNIFICATIVE PER ATTIVITA'					
rif. e localizzazione	sup. lorda agibile (mq)	destinazioni ammissibili			
		direzionale	commerciale	servizi pubblici/università	produttivo
TR 1/1 - zona stazione oltretimbro	32.960	16.480			
TR 1/2 - piazza del Popolo	20.217	8.000	2.000		
RU 11.1 - corso Ricci - via Aglietto	12501		2316		
R 12 - Lavagnola -sponda sinistra letimbro - via Crispi	27254		4.950		11550
TR 4 - via Nizza mare	3246		1623		
TR 5 - via Nizza mare	6928		3464		
TR 6 - via Nizza monte	20196		4.039		16.157
TR 7 - via Nizza mare	3325		1663		
TR 10 - via Cadorna - Cittadella dell'innovazione	30000	5000	5000	8000	
RU 7.2 - via Stalingrado (area Metalmatron)	34.632	3.212	17.206		10.250
Totale aree di trasformazione/riqualificazione	191.259	32.692	42.261	8.000	37.957
darsena vecchia	21.721	2.470	2.872		
darsena vecchia - edificio Torre Porto	6.600	2.750			
edificio CRESCENT	11.000		5.560		
darsena nuova - Alti fondali	15.000				15.000
Totale aree portuali di riconversione	54.321	5.220	8.432		15.000
TOTALE SVILUPPI URBANISTICI	245.580	37.912	50.693	8.000	52.957

Fra gli interventi più rilevanti dal punto di vista insediativo si prevedono nuove edificazioni nei distretti di :

- Piazza del Popolo, per un ammontare complessivo di 20.000 mq circa di slp, di cui la metà a residenza, il 40% a direzionale e la residua quota a commerciale;
- L'Oltretimbro/stazione FS, per un ammontare complessivo di circa 33.000 mq di slp equamente

suddivisa fra residenza e direzionale;

- Lavagnola, con oltre 27.000 mq di nuove superfici, destinate in maggior quota ad attività produttive ed in parte residua a commerciale;
- Le aree di via Nizza/Cilea, anch'esse a prevalente destinazione produttiva e quota commerciale;
- Concentrate lungo l'asse di via Stalingrado, gli interventi ex Metalmetron – misto commerciale/produttivo - e della Cittadella dell'innovazione, di rinforzo al polo universitario.

A queste previsioni diffuse nei quadranti centrale ed occidentale di Savona si associano, come noto, le previsioni per le aree portuali, di cui una cospicua parte già in avanzata attuazione. L'ammontare complessivo delle nuove superfici realizzabili con la riconversione portuale è di oltre 54.000 mq., di cui le quote prevalenti destinate ad attività residenziali e direzionali.

Sul'intera area urbana, il quadro delle previsioni di interventi di edilizia residenziale è altrettanto articolato. Come si può osservare dalla tabella che segue, gli interventi risultano distribuiti in maniera assai diffusa, con dimensioni assai variabili e pesi insediativi oscillanti fra minimi di 60-70 nuovi abitanti in zone di completamento ad oltre 650 nelle aree degli Orti Folconi e della Darsena vecchia.

PREVISIONI URBANISTICHE PER INSEDIAMENTI RESIDENZIALI		
rif. e localizzazione	Superfici a destinazione ammissibili	residenti previsti
	residenza /albergo	
TR 1/1 - zona stazione oltretimbro	16.480	659
TR 1/2 - piazza del Popolo	10.217	409
RU 11.1 - corso Ricci - via Aglietto	10185	407
R 12 - Lavagnola -sponda sinistra letimbro - via Crispi	10754	430
TR 4 - via Nizza mare	1623	65
TR 5 - via Nizza mare	3464	139
TR 7 - via Nizza mare	1663	67
TR 10 - via Cadorna - Cittadella dell'innovazione	8000	320
RU 7.2 - via Stalingrado (area Metalmetron)	3.964	159
Totale aree di trasformazione/riqualificazione	66.350	2.694
darsena vecchia	16.379	655
darsena vecchia - edificio Torre Porto	3.850	154
edificio CRESCENT	12.375	495
Totale aree portuali di riconversione	32.604	1.304
TOTALE SVILUPPI URBANISTICI	98.954	6692

In sintesi, lo scenario insediativo che emerge sul medio/lungo periodo è di significativa densificazione delle attività nell'area centrale di Savona, storicamente segnata dal vuoto urbano lasciato dal trasferimento dello scalo ferroviario da piazza del Popolo.

Con gli interventi di Oltretimbro e del porto vecchio l'area nevralgica della città tenderà ad ampliarsi e ricercherà una sempre maggiore integrazione con la zona ottocentesca, da un lato, e con il centro antico, dall'altro. Ciò ridefinirà sia le destinazioni prevalenti degli spostamenti sia nuovi percorsi; cambierà la frequentazione degli assi pedonali in funzione delle novità; in assenza di contromisure precise, aumenterà la pressione veicolare sul sistema circostante della sosta; l'indotto stesso delle attività terziarie rifletterà i nuovi usi del suolo.

Al di fuori dell'area a storica vocazione terziaria sono promossi altri sviluppi, di peso significativo. Meritano di essere segnalate la previsione della "Cittadella dell'innovazione" a Legino, a consolidamento del polo universitario esistente e rinnovo degli impianti sportivi, nonché l'intervento – in corso – sull'area Metalmetron lungo via Stalingrado, prevalentemente commerciale.

Per quanto riguarda la residenza, gli interventi sono generalmente connotati da localizzazioni interne ad aree già urbanizzate, senza evidenti dispersioni verso aree di difficile accessibilità.

4.3.1 Previsioni di traffico indotto dagli sviluppi urbanistici al 2020

La traduzione di queste potenzialità di sviluppo in nuovi pesi insediativi effettivi e, di conseguenza, in mobilità quotidiana, rappresenta da sempre una valutazione complessa.

In generale, si è osservata in Liguria una bassa elasticità del volume di spostamenti quotidiani all'andamento dell'economia regionale : ad ogni punto percentuale di crescita del prodotto interno lordo è corrisposto nel primo quinquennio degli anni 2000 – a Savona - un aumento dello 0,2% degli spostamenti urbani osservati.

Ciò significa che, a parità di ritmo dello sviluppo economico, il tasso annuo tendenziale di crescita della mobilità potrebbe risultare dello 0,7%, complessivamente il 7% in dieci anni.

Indicatori	liguria
prodotto interno lordo 2000 (.000 €)	33669,8
prodotto interno lordo 2005 (.000 €)	39759,1
tasso crescita annua PIL	3,38%
tasso crescita annua mobilità	0,69%
elasticità della mobilità al PIL	0,206
tasso tendenziale annuo crescita PIL 2010 – 2012	3,38%
tasso tendenziale annuo crescita PIL 2012 – 2020	3,04%
tasso tendenziale crescita annua mobilità 2010 – 2012	0,69%
tasso tendenziale crescita annua mobilità 2012 – 2020	0,63%

A giustificazione di questi fenomeni, in vari studi regionali si sono spesso richiamati i vincoli che la scarsità di offerta produrrebbe sulla domanda di mobilità ligure: debolezza ed irregolarità della rete stradale, scarsità di suolo in genere, conseguente deficit di aree per la sosta veicolare, per le infrastrutture di trasporto collettivo, per la mobilità lenta. In questi anni – segnala un recente studio del CENSIS - hanno inoltre avuto un peso anche le oscillazioni dei prezzi dei carburanti.

Se questo è lo scenario di sfondo, ciò non esclude che l'attuazione dei due strumenti urbanistici generali di Savona – ed in particolare del PRP - stia determinando un'intensa dinamica urbana. I pesi insediativi che le nuove destinazioni dei suoli ammetteranno sono dunque di un ordine di grandezza non ignorabile per Savona e potranno costituire un motore per la vitalità dell'intera città.

Una sintesi delle stime condotte nella tabella sotto riportata.

PREVISIONI DI NUOVI CARICHI INSEDIATIVI			
rif. e localizzazione	residenti	addetti	utenti
TR 1/1 - zona stazione oltretimbro	659	659	560
TR 1/2 - piazza del Popolo	409	330	1272
RU 11.1 - corso Ricci - via Aglietto	407	12	1158
R 12 - Lavagnola -sponda sinistra letimbro - via Crispi	430	83	2562
TR 4 - via Nizza mare	65	8	812
TR 5 - via Nizza mare	139	17	1732
TR 6 - via Nizza monte	39	101	2141
TR 7 - via Nizza mare	67	8	831
TR 10 - via Cadorna - Cittadella dell'innovazione	320	545	3150
RU 7.2 - via Stalingrado (area Metalmatron)	159	265	8789
Totale aree di trasformazione/riqualificazione	2.694	2028	23007
darsena vecchia	655	113	1520
darsena vecchia - edificio Torre Porto	154	110	94
edificio CRESCENT	495	28	2780
darsena nuova - Alti fondali	0	75	113
Totale aree portuali di riconversione	1.304	326	4507
TOTALE SVILUPPI URBANISTICI	6692	4382	50521

Fonte: Polinomia & associati

4.3.2 Stima del traffico indotto dagli sviluppi urbanistici al 2012

Nell'arco del decennio è assai probabile che i nuovi generatori ed attrattori di mobilità consolideranno la propria funzione all'interno del tessuto urbano, giungendo a saturare le capacità insediative previste. Già nell'arco del prossimo biennio potranno avvertirsi gli effetti di interventi già approvati, in corso di avvio o di ultimazione. Di seguito una stima sulla base delle informazioni disponibili.

Le zone urbane che potrebbero ospitare le maggiori concentrazioni di spostamenti in destinazione nel breve periodo risulterebbero l'area della Darsena Vecchia in ambito portuale e l'area Metalmatron in zona Chiavella.

SPOSTAMENTI AGGIUNTIVI AL 2012	Residenti previsti	Addetti previsti	Utenti previsti
totale interventi in area urbana	566	416	9.034
Interventi in aree portuali di riconversione	14	1.400	280
TOTALE SVILUPPI URBANISTICI	580	1.816	9.314

Fonte: stima Polinomia & associati

4.3.3 Tendenze evolutive dei traffici di lunga percorrenza

Un'ulteriore componente di utenza che appare opportuno considerare nella costruzione degli scenari futuri è rappresentata dalla mobilità di lunga percorrenza autostradale.

In generale, tale componente di veicoli leggeri e pesanti appare meno sensibile alle carenze del sistema infrastrutturale locale rispetto all'utenza urbana. Nel caso della Liguria e di Savona - fatta eccezione per i fine settimana - la rete autostradale si dimostra adeguata alla domanda che vi si rivolge e fa registrare tassi di incremento affatto diversi da quanto osservato sulla rete viaria d'interesse locale.

Su base decennale, il tasso di crescita complessivo, riferito al decennio trascorso, risulta prossimo al 15%.

<i>traffico leggeri</i>	<i>Savona – Ventimiglia</i>
traffico rilevato 2001	47.526
traffico rilevato 2009	54.134
tasso medio annuo periodo 2001 – 2009	1,64%
<i>traffico pesanti</i>	<i>Savona – Ventimiglia</i>
traffico rilevato 2001	11.035
traffico rilevato 2009	12.334
tasso medio annuo periodo 2001 – 2009	1,40%

Fonte: AISCAT

4.3.4 Sintesi delle previsioni di domanda

Considerate le componenti principali sia di mobilità locale sia di lunga percorrenza, in sintesi si ritiene ragionevole assumere una crescita della domanda di spostamenti attorno al 10% per i dieci anni di periodo di vigenza del PUM.

Impliciti a questi tassi generali di crescita vi sono:

- I picchi di domanda concentrata in zone urbane di origine/destinazione ad elevata densità e/o nuova urbanizzazione/riconversione;
- I flussi veicolari provenienti dalla rete autostradale, originati e destinati in aree extraurbane;
- I flussi di veicoli di trasporto merci.

Per semplicità, non sono assunte modifiche di altri parametri di natura macroeconomica.

TASSI DI CRESCITA DELLA MOBILITA'			
	FLUSSI SPECIFICI	FLUSSI DI ATTRAVERSAMENTO	VEICOLI COMMERCIALI
TASSO ANNUO	0,9%	1,0%	0,8%
TASSO 2010-2020	9,6%	10,5%	8,1%

E' stato invece valutato che, stante i limiti di capacità della rete stradale di Savona *per quanto concerne specificamente l'area centrale*, è assai probabile che uno scenario di densificazione urbanistica tenderà a spingere gli utenti a rivedere le proprie scelte di modo di trasporto quotidiano rispetto ad oggi. Naturalmente, affinché si possano massimizzare i benefici sociali ed ambientali di tale situazione, sarà importante che il P.U.M.T. promuova politiche di indirizzo e di intervento efficaci.

Anticipando gli esiti degli scenari futuri analizzati (ed illustrati nei capitoli seguenti), dalle analisi modellistiche svolte si possono ipotizzare alcuni cambiamenti nella ripartizione modale dei viaggi nelle ore di punta. I cambiamenti riguarderanno prevalentemente i viaggi per lavoro ed altri motivi, essendo già elevata la quota di spostamenti degli studenti verso scuole superiori ed università servita dal trasporto collettivo.

TASSI DI CRESCITA 2010-2020 UTILIZZATI NEGLI SCENARI 2020 DEL P.U.M.T.

	FLUSSI SPECIFICI DIRETTI IN CENTRO	ALTRI FLUSSI SPECIFICI	FLUSSI DI ATTRAVERSAMENTO	VEICOLI COMMERCIALI
MODO PRIVATO (AUTO E MOTO)	13,4%	5,0%	10,5%	8,1%
MODO PUBBLICO (TRENO+TPL)	26,6%	6,9%	--	--

Queste ipotesi di riequilibrio modale si basano, come detto, in primo luogo sulla poca verosimiglianza di uno scenario che riproduce all'infinito delle "share" modali –quali quelle attuali– troppo sbilanciate a favore del mezzo privato e che andrebbero a creare situazioni di imbottigliamento esteso (si pensi ai nuovi insediamenti in zona darsena che si appoggiano su una direttrice viaria – quale quella di via Gramsci – già sostanzialmente saturata).

Queste ipotesi di riequilibrio modale diventano al medesimo tempo degli obiettivi minimi di P.U.M.T., che andranno verificati nella fase di monitoraggio degli effetti degli interventi attuativi del Piano.

Di seguito si riporta una sintesi della distribuzione prevedibile degli spostamenti degli utenti, al 2020, distinguendo:

- Modi di trasporto individuali e collettivi;
- zone di origine e destinazione degli spostamenti nella fascia bioraria di punta;
- motivi di spostamento;
- concentrazione per ¼ d'ora.

SPOSTAMENTI PREVISTI ANNO 2020 – AUTO E MOTO

da	a	Veicoli leggeri			Veicoli commerciali	Totale
		casa-lavoro	casa-altri motivi	Flussi di attraversamento		
Savona	Savona	6'363	3'925	-	-	10'287
Savona	Altri Comuni	1'692	858	-	-	2'550
Savona	Diretrici esterne	1'161	1'059	-	964	3'184
Altri Comuni	Savona	2'405	1'518	-	-	3'923
Altri Comuni	Altri Comuni	-	-	3'303	-	3'303
Altri Comuni	Diretrici esterne	-	-	2'305	1'610	3'915
Diretrici esterne	Savona	2'008	1'249	-	1'228	4'484
Diretrici esterne	Altri Comuni	-	-	1'975	2'046	4'021
Diretrici esterne	Diretrici esterne	-	-	3'079	3'528	6'607
Totale		13'628	8'608	10'662	9'376	42'275

Spostamenti interni a Savona	6'363	3'925	-	-	10'287	24,3%
Spostamenti in "uscita" da Savona	2'853	1'917	-	964	5'734	13,6%
Spostamenti in "ingresso" a Savona	4'413	2'767	-	1'228	8'407	19,9%
Spostamenti di "attraversamento"	-	-	10'662	7'184	17'846	42,2%

SPOSTAMENTI PREVISTI ANNO 2020 - TRASPORTO COLLETTIVO

Da	a	casa-lavoro	casa-scuola /univ.	casa-altri motivi	Totale
Savona	Savona	1.605	880	636	3.121
Savona	Altri Comuni	477	104	104	685
Savona	Diretrici esterne	707	291	291	1.289
Altri Comuni	Savona	630	512	250	1.393
Diretrici esterne	Savona	802	723	294	1.818
Totale		4.221	2.510	1.575	8.306

Spostamenti interni a Savona	1.605	880	636	3.121	37,6%
Spostamenti in "uscita" da Savona	1.184	395	395	1.974	23,8%
Spostamenti in "ingresso" a Savona	1.432	1.235	544	3.211	38,7%

Assumendo la completa attuazione della strategia di piano, la ripartizione modale prevista al 2020 degli spostamenti che interesseranno il territorio di Savona (esclusi attraversamenti esterni) dovrebbe risultare:

**SINTESI DELLA RIPARTIZIONE MODALE AL 2020 -
FASCIA DI PUNTA**

Modi individuali	28.070	77%
Trasporto collettivo	8.339	23%
TOTALE SPOSTAMENTI	36.409	100%

Per quanto riguarda le maggiori destinazioni di viaggio con modo di trasporti individuali :

- appaiono di peso equivalente l'area centrale storica e l'Oltreteimbro;
- emerge l'elevata frequentazione dell'area di Legino - Università

Di seguito una sintesi per zone urbane.

SPOSTAMENTI PREVISTI PER ZONE URBANE - ANNO 2020 - AUTO E MOTO

ZONE URBANE	1- centro storico	2-centro ottocentesco	3- Priamar e Porto	4- Villapiana	5- Oltreteimbro	6- Levante	7-Valli	8- Ponente Legino	9- Ponente costa	10- Esterno Levante	11- Esterno Valli	12- Esterno Ponente	TOTALE
1-centro storico	14	71	29	27	75	32	37	101	40	87	33	99	645
2-centro ottocentesco	78	80	64	60	164	70	82	220	89	194	73	219	1392
3-Priamar e Porto	55	108	26	41	108	49	56	142	59	135	51	153	982
4-Villapiana	162	329	134	83	343	146	158	432	174	373	143	422	2899
5-Oltreteimbro	145	291	117	110	189	130	139	370	152	337	128	386	2494
6-Levante	83	168	68	63	175	41	87	237	95	204	77	231	1528
7-Valli	88	178	71	65	182	79	24	106	50	120	117	137	1218
8-Ponente Legino	177	360	145	132	370	160	81	188	98	253	97	323	2384
9-Ponente costa	109	220	88	81	227	98	62	162	58	176	68	218	1567
10-Esterno Levante	265	540	220	197	559	239	124	354	161	1226	306	993	5184
11-Esterno Valli	111	222	90	89	230	100	93	152	67	770	1595	899	4417
12-Esterno Ponente	332	676	275	243	699	299	155	443	201	2112	746	2015	8195
TOTALE	1618	3242	1326	1192	3321	1442	1097	2905	1244	5986	3436	6096	32906

Per quanto riguarda le maggiori destinazioni di viaggio con modo di trasporti collettivi:

- appaiono di peso equivalente l'area centrale storica e Legino - Università
- al centro storico ed a Villapiana si associano nuovi viaggi per la zona Oltreteimbro.

SPOSTAMENTI PREVISTI PER ZONE URBANE - ANNO 2020 - TRASPORTO COLLETTIVO

ZONE URBANE	1- centro storico	2-centro ottocentesco	3- Priamar e Porto	4- Villapiana	5- Oltreteimbro	6- Levante	7- Valli	8- Ponente Legino	9- Ponente costa	10- Esterno Levante	11- Esterno Valli	12- Esterno Ponente	TOTALE
1-centro storico	8	23	8	14	11	8	5	22	6	34	6	20	164
2-centro ottocentesco	35	29	17	35	26	20	11	52	13	82	15	48	382
3-Priamar e Porto	31	40	7	33	19	19	8	43	9	74	11	41	335
4-Villapiana	50	79	26	33	36	27	15	71	18	106	21	64	546
5-Oltreteimbro	71	104	33	71	32	40	19	97	24	409	40	181	1119
6-Levante	35	55	18	34	27	11	11	53	14	80	12	42	393
7-Valli	48	72	23	48	36	27	4	42	9	62	28	34	431
8-Ponente Legino	102	163	54	99	83	58	15	78	20	136	22	97	927
9-Ponente costa	60	95	31	59	48	34	10	58	11	89	15	61	570
10-Esterno Levante	195	261	94	224	317	88	25	284	37	45	0	9	1577
11-Esterno Valli	61	70	20	73	40	16	10	61	6	59	0	12	429
12-Esterno Ponente	211	273	91	243	233	82	22	272	38	43	0	9	1518
TOTALE	906	1262	422	966	908	432	154	1133	204	1219	169	617	8392

4.4 PROGETTI INFRASTRUTTURALI

4.4.1 Progetti programmati/finanziati

Gli interventi di prossima realizzazione (approvati e finanziati) e/o in corso di realizzazione che costituiscono il Quadro Programmatico degli Interventi sono:

- * l'Aurelia "bis"
- * il passante stradale di Parco Doria
- * il nodo di interscambio di piazza Aldo Moro

L'Aurelia "bis", per la parte che interessa il territorio comunale di Savona, si compone di due tronchi:

- ⇒ quello Est, già appaltato, il cui tracciato da Albisola a corso Ricci realizza due ampie curve a formare una "esse", prevalentemente in galleria, con svincolo intermedio all'altezza di Miramare;
- ⇒ quello Ovest, ancora in fase di progettazione, che dovrebbe realizzare un collegamento da corso Ricci (in galleria, sottopassando l'A10) a via Stalingrado, riemergendo in superficie all'altezza del centro di Legino, prima di piazza Amburgo.

Per il passante di Parco Doria i lavori sono in fase di ultimazione; il nuovo tracciato stradale definisce una connessione più diretta tra due punti di via Stalingrado, tra l'intersezione con via Vittime di Brescia (all'altezza del sottopasso ferroviario che si ricollega a corso Tardy-Benech) e quella con via S. Antonio, ove sarà collocata una nuova rotonda.

Il nodo di interscambio di piazza Aldo Moro è stato ristrutturato sostanzialmente in modo da avere le fermate attrezzate dei bus in posizione adiacente al fabbricato di stazione e le corsie preferenziali per i bus per accedere alle fermate.

4.4.2 Altri progetti

Altri progetti infrastrutturali o proposte in esame sono in particolare i seguenti (per un elenco più esaustivo si rimanda al par. 1.3.2) :

- * il nuovo casello autostradale di Albamare
- * la riapertura della rampa di ingresso al casello di Savona-Vado da via Bonini
- * il ponte di Villapiana sul Letimbro
- * nuovi parcheggi interrati (Crescent e Mameli)

Il nuovo casello di Albamare è ipotizzato sulla A10 tra i caselli di Savona-Vado e Albissola in corrispondenza dell'Ospedale di Savona; esso andrebbe corredato da uno specifico accesso stradale che realizzi una connessione con l'Aurelia.

Da via Bonini si prevede la riapertura della sola rampa di ingresso (senso unico) al casello di Savona-Vado: oggi il tratto in questione è semplicemente chiuso e necessita di qualche intervento di manutenzione straordinaria per renderlo utilizzabile.

Il ponte di Villapiana sul torrente Letimbro è in fase di progettazione: si sta cercando una soluzione che permetta di collegare corso Ricci (ad Ovest del Letimbro) sia con via Milano che con via Alessandria (ad Est dello stesso), garantendo il transito sia automobilistico che ciclopedonale (sostituendo l'attuale passerella ciclopedonale). Il progetto del ponte di Villapiana porta con sé la realizzazione di una nuova rotonda tra corso Ricci e il nuovo ponte, nonché la riqualificazione e il riassetto delle vie Risorgimento e Baracca.

Il parcheggio interrato del Crescent è attualmente in fase di realizzazione (l'area è a tutt'oggi cantierata), mentre quello di piazza Mameli è previsto interrato e sarà di carattere prevalentemente pertinenziale.

A questi si aggiunge il progetto di collegamento diretto tra corso Ricci e il Porto, tra via Cristoforo Colombo (all'altezza di via Montenotte) e l'estremità del porto a Sud della darsena, interamente in galleria, finalizzato ad alleggerire notevolmente corso Mazzini dalla presenza dei mezzi commerciali in accesso al porto.