



COMUNE DI GENOVA

Interscambio e regolamentazione della sosta

Loggia di Banchi

Gennaio 2012



Premessa

- ✓ Alcuni dati
- ✓ La sosta – diverse modalità di gestione
- ✓ La sosta nel PUM
- ✓ Blu AREA

.. prime osservazioni..

- ✓ Interscambio
- ✓ Parcheggi di Interscambio/Interesse Urbano in fase di progettazione - realizzazione

.. osservazioni finali ..

Alcuni dati

Abitanti: ~ 610.000

Sull'intero territorio comunale:

Numero veicoli: ~ 390.000

Numero stalli

stradali e in struttura: ~ 311.000

Nelle aree centrali:

Numero veicoli : ~ 140.000

Numero stalli

stradali e in struttura: ~ 73.000

Lunghezza strade: ~ 1.380 km

(comunali, vicinali, private)



La gestione della sosta

Lo spazio stradale urbano è un bene scarso, anzi scarsissimo.

La domanda di parcheggio supera nelle aree cittadine di gran lunga l'offerta e confligge con diverse domande:

- ✓ l'esigenza di circolazione (da cui la congestione del traffico)
- ✓ l'esigenza di verde pubblico
- ✓ l'esigenza di uno spazio urbano più vario e godibile che non un parcheggio assiepato

La gestione della sosta

La sosta è un elemento fortemente condizionante della circolazione urbana e la sua regolazione è determinante.

In considerazione della scarsità di strutture attrezzate per il ricovero degli autoveicoli (autorimesse, parcheggi, silos,..) i provvedimenti di regolamentazione della sosta sono necessari per governare e per gestire un bene scarso quale è il suolo pubblico.

La gestione della sosta

Le scelte di organizzazione della sosta, di competenza dell'Amministrazione locale, possono essere orientate a molteplici finalità e obiettivi.

1. Assicurare accoglienza per gli automezzi e garantire ordine e civiltà nelle strade
2. Contribuire alla razionalizzazione del movimento e del traffico di automezzi
3. Applicare principi di equità nella fruizione degli spazi pubblici

La regolazione della sosta può quindi essere vista anche come strumento di tutela del benessere dei cittadini residenti e strumenti di regolazione positiva di quel fattore sociale ed igienico che è l'ambiente urbano.

La sosta

Dal codice della strada, art 157:

*per **SOSTA** si intende la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente.*



Dal codice della strada, art 3:

***PARCHEGGIO:** area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli*

Competenza dell'ente nell'organizzazione della sosta

Dall' **art 7** del Codice della Strada:

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

.....

e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;

f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;

g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose;

h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 18

.....

Competenza dell'ente nell'organizzazione della sosta

Dall' **art 7** del Codice della Strada:

8) Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

Strumenti di regolamentazione della sosta

- ✓ Sosta a rotazione
- ✓ Sosta a pagamento
- ✓ Zone a sosta limitata
- ✓ Parcheggi di interesse urbano
- ✓ Interscambio

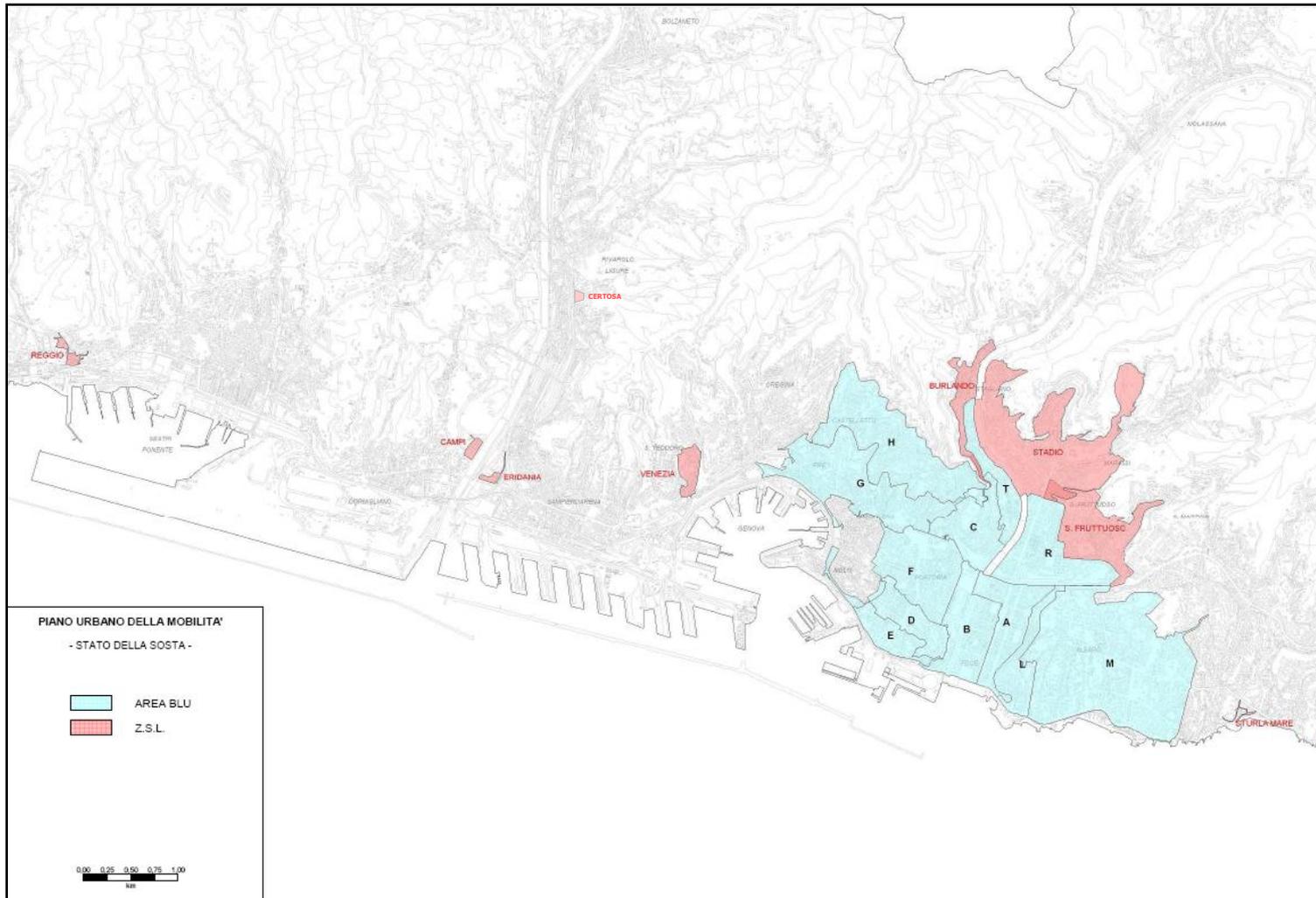


La sosta negli strumenti di pianificazione

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) rappresenta, insieme al PUC e al PEC, uno dei principali strumenti pianificatori dell'assetto del territorio genovese.



Zone a sosta regolamentata – stato attuale



Il PUM e la gestione della sosta (1/4)

Regolamentazione della sosta nelle centralità locali:

Sosta a rotazione in prossimità dei principali servizi pubblici e dei maggiori poli d'interesse. Possibilità di sostare esclusivamente a pagamento al fine di agevolare la rotazione e l'accessibilità ai servizi.

- ✓ Sestri Ponente
- ✓ Sampierdarena
- ✓ Prà
- ✓ Pegli
- ✓ Levante
- ✓ Rivarolo



Il PUM e la gestione della sosta (2/4)

Parcheggi di "interesse urbano"

Questa tipologia di parcheggio è stata introdotta in coerenza con il PUC.

Sono aree di parcheggio localizzate in zone di particolare rilevanza in ambito urbano e che possono essere gestite anche in analogia ai parcheggi di interscambio, in modo tale da favorire anche in città l'utilizzo del trasporto pubblico.

- ✓ Marassi
- ✓ Brignole
- ✓ Terralba
- ✓ Stazioni ferroviarie metropolitane
- ✓ ...



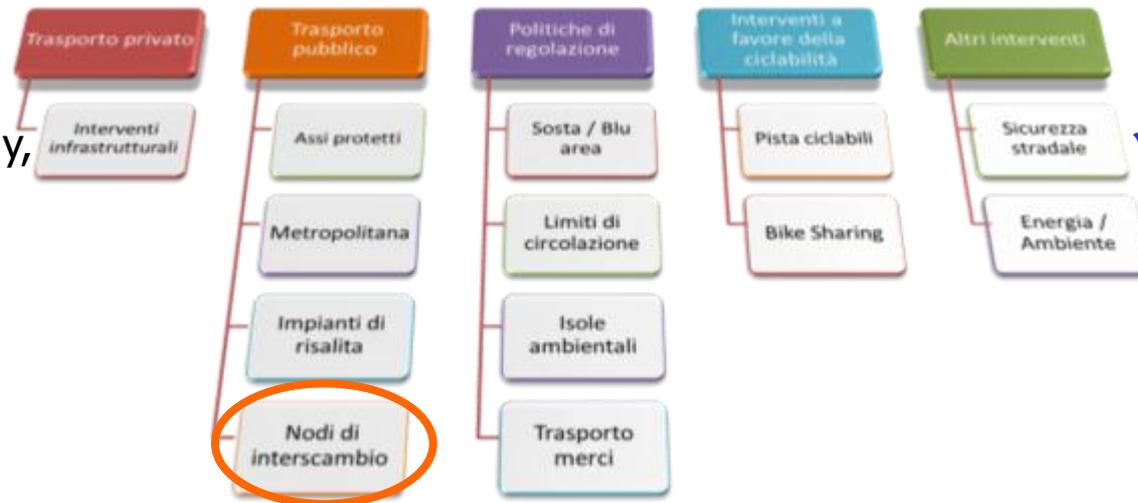
Il PUM e la gestione della sosta (3/4)

Interscambio

Le diverse fasi realizzative dello scenario di Piano prevedono l'istituzione di parcheggi di interscambio in concomitanza con le direttrici di forza del Trasporto Pubblico.

- ✓ Uscita autostradale di Genova est,
- ✓ Pegli (molo Archetti),
- ✓ Principe,
- ✓ Prà,
- ✓ Piazzale Kennedy,
- ✓ Pontedecimo,
- ✓ Molassana,
- ✓ Prato

- ✓ San Benigno – via Dino Col,
- ✓ Parcheggio in zona aeroportuale,
- ✓ uscita autostradale di Genova Nervi
- ✓ Voltri,
- ✓ Via Bobbio,



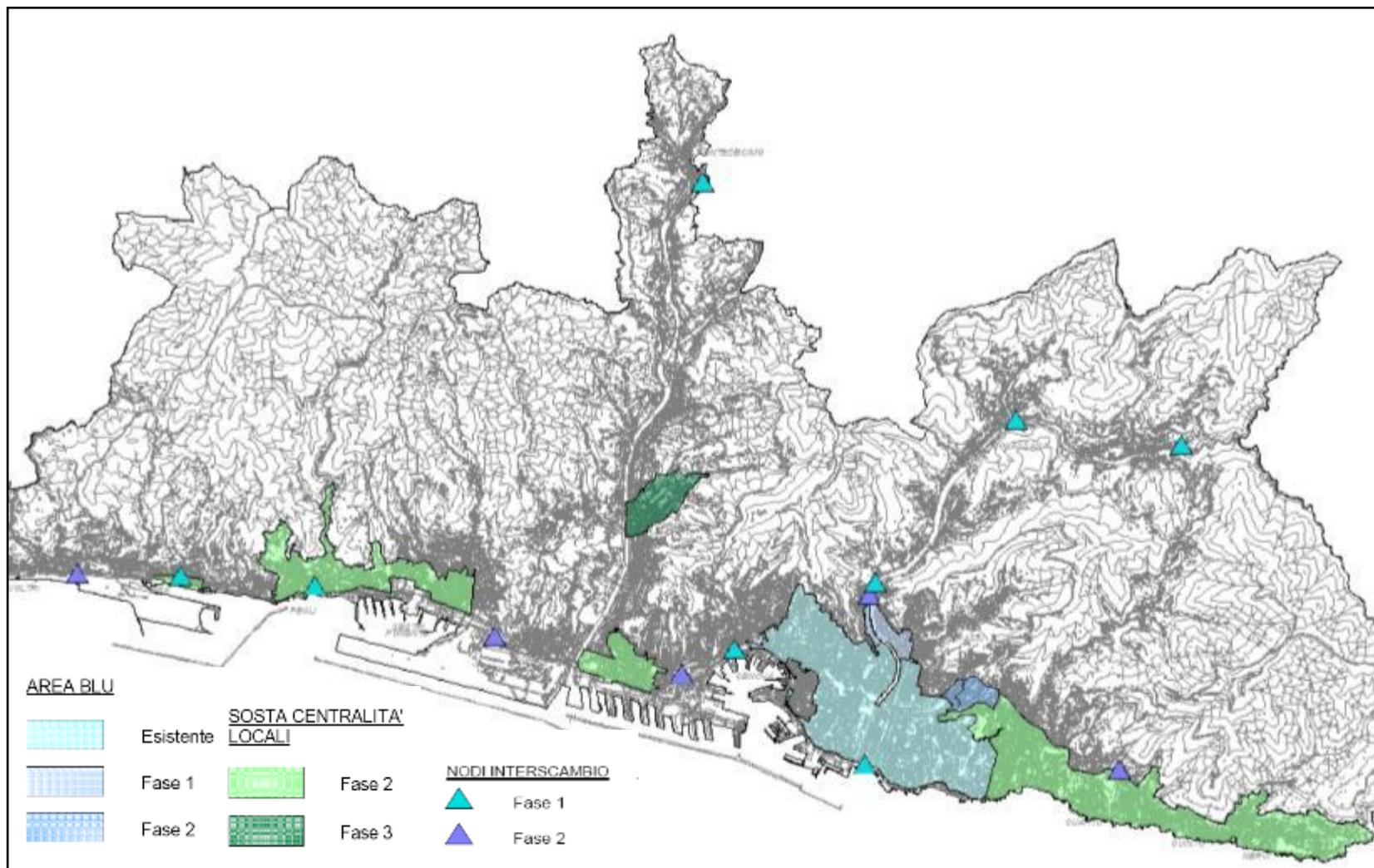
Il PUM e la gestione della sosta (4/4)

Sistema "BLU AREA"

al fine di potenziare e migliorare la qualità di fruizione delle aree destinate alla sosta da parte dei residenti ed ottimizzare l'accessibilità da parte di tutta la cittadinanza.



Previsioni del PUM



Le zone a sosta limitata

- ✓ “cuscinetto”, a contorno di zone in cui vige il regime BLU AREA
- ✓ puntuali, a difesa di situazioni in cui la domanda di sosta generata da poli attrattori specifici rischia di esaurire l’offerta di sosta della zona
- ✓ per eventi particolari, quali quelli sportivi, come per esempio la cosiddetta Zona a Sosta Limitata “Stadio”

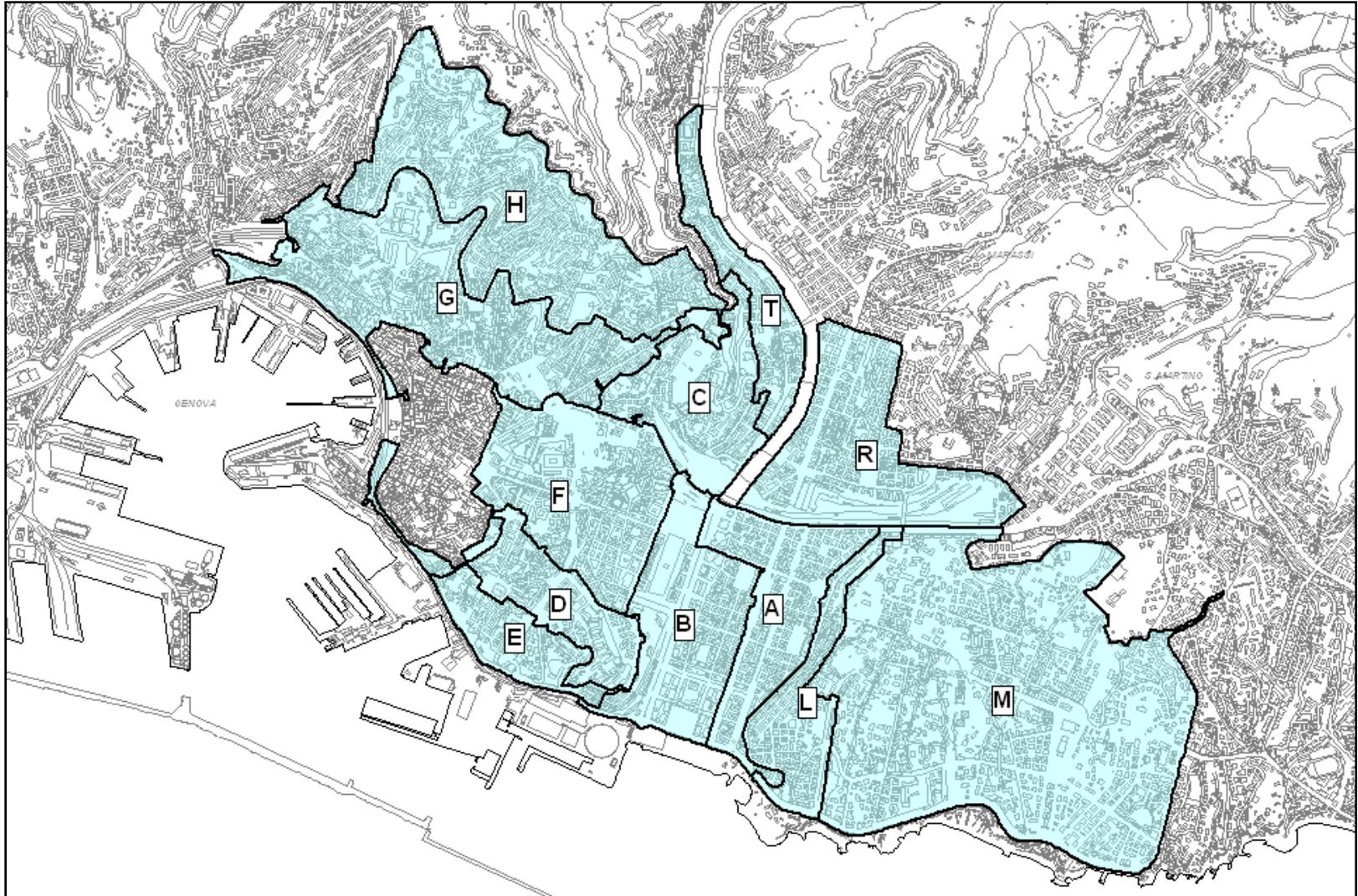


COMUNE DI GENOVA

BLU AREA



BLU AREA – Lo stato attuale



BLU AREA – Gli obiettivi generali

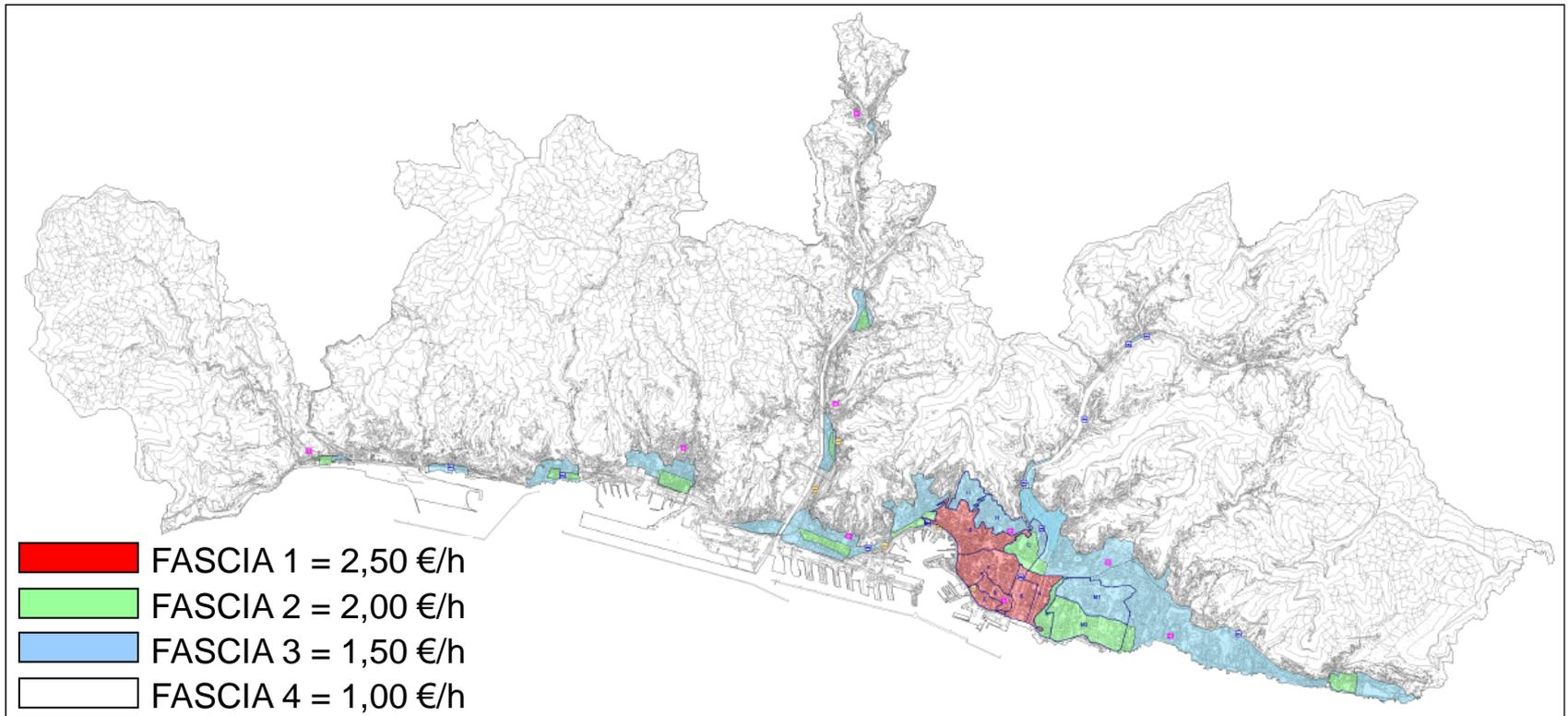
- Potenziamento e miglioramento della qualità di **fruizione** delle aree destinate alla sosta da parte dei residenti ed una **accessibilità** generalmente più razionale da parte di tutta la cittadinanza, dovuta ad una più accurata organizzazione degli spazi per la sosta.
- Miglioramento della **viabilità** grazie alla riduzione del traffico “parassita” indotto da veicoli alla ricerca di parcheggio, favorendo altresì un incremento della velocità dei mezzi pubblici.
- Miglioramento della **transitabilità** delle strade da parte dei pedoni, salvaguardando gli spazi ad essi riservati, estendendo sul territorio la prevenzione ed il controllo finalizzati ad evitare il ricorso alla sosta in aree non regolamentate.

BLU AREA – La regolamentazione

- **Blu Area:** zone contrassegnate da stalli blu la cui finalità è quella di preservare il massimo accesso alla sosta da parte dei residenti. Su questi stalli è permesso a tutti sostare a pagamento e ai residenti di parcheggiare liberamente e senza limiti di tempo, con un semplice contrassegno annuale.
- **Isole Azzurre:** all'interno del perimetro delle zone “Blu Area” sono state individuate zone contrassegnate da stalli azzurri, denominate “Isole Azzurre” e realizzate in prossimità dei servizi pubblici e dei maggiori poli d'interesse, in cui è possibile sostare esclusivamente a pagamento e dove il contrassegno residenti non ha validità.

BLU AREA – Le opzioni tariffarie / 1

- La tariffazione risponde ai criteri stabiliti dalla DCC 114/2010 che ha suddiviso il territorio comunale in quattro diverse **fascie territoriali**, ognuna caratterizzata da una diversa tariffazione oraria.



BLU AREA – Le opzioni tariffarie / 2

- In linea generale è previsto il **frazionamento** orario in periodi di 6 minuti con la corresponsione di una tariffa pari al 10% di quella oraria.
- Sono inoltre istituite le seguenti forme particolari di tariffazione (non ripetibili), applicabili in modo diverso in funzione della tipologia d'uso dell'area di sosta a rotazione, secondo i seguenti criteri generali:
 - **speedy**: per venir incontro alle esigenze di una sosta breve;
 - **speciale**: per agevolare soste medio / brevi in prossimità di particolari punti di interesse;
 - **medium**: per permettere soste medio / lunghe in prossimità di poli attrattivi sensibili (es. ospedali) ad una tariffa agevolata.

FASCIA		1	2	3	4
Base	60 min	2,50 €	2,00 €	1,50 €	1,00 €
Frazioni	6 min	10 %			
Speedy	30 min	25 %			
Speciale	60 min	50 %			
Medium	120 min	100 %			

BLU AREA – Le categorie

- Al fine di garantire l'accessibilità delle aree regolate secondo lo schema Blu Area, oltre ai quelli riservati ai **residenti**, sono stati istituiti diverse tipologie di contrassegni dedicate a diverse categorie:
 - **Persone fisiche** per particolari motivazioni (es. donne in stato di gravidanza, assistenza a neonati/anziani, persone sottoposte terapie di lunga durata, ...)
 - **Operatori sanitari**
 - **Attività economiche**
- Le modalità di accesso al contrassegno, la tipologia di abbonamento ed il relativo costo sono variabili in funzione del tipo di permesso.
- Le diverse opzioni sono contenute in un unico documento “disciplina della sosta” approvato dalla Giunta Comunale ed aggiornato periodicamente.



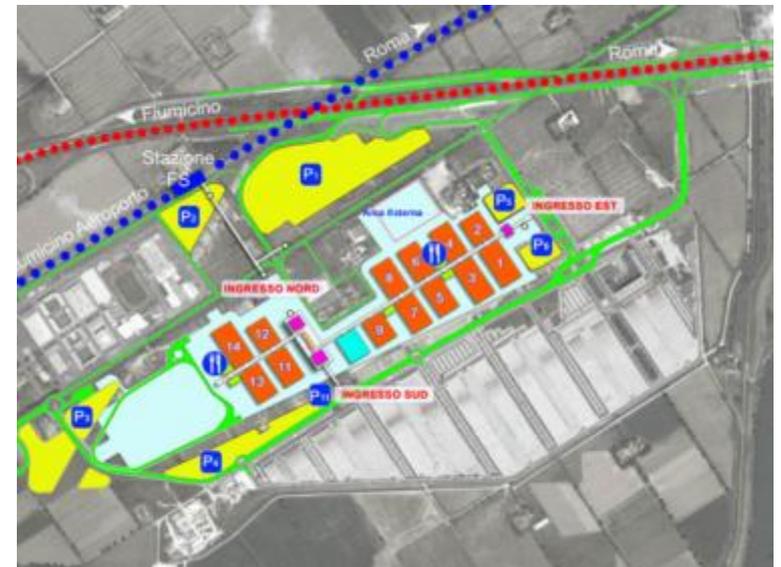
COMUNE DI GENOVA

INTERSCAMBIO



INTERSCAMBIO – I riferimenti

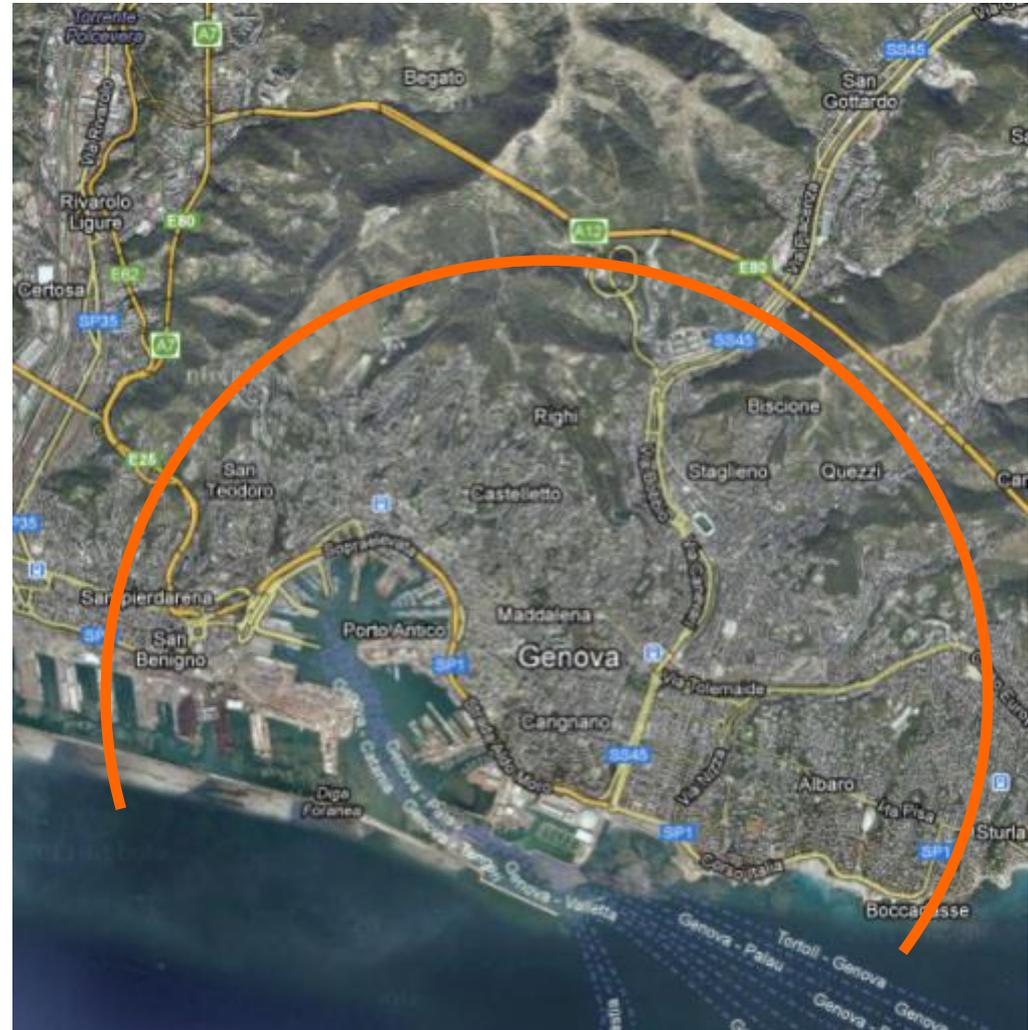
- Dal codice della strada art. 3:
Parcheggio scambiatore = parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità.
- DGC 321/2011 “Definizione delle modalità operative di gestione dei parcheggi di interscambio – contestuale aggiornamento del disciplinare della sosta a pagamento su suolo pubblico”



INTERSCAMBIO – Le peculiarità genovesi

- Città policentrica
- Elevate distanze tra periferia e centro cittadino
- Limitata quantità di spostamenti tra Provincia e Comune

INTERSCAMBIO – Alcuni esempi



INTERSCAMBIO – Gli obiettivi

- Diminuire i **flussi di traffico** nei centri urbani
- Fornire un servizio efficiente di **accesso alla rete** di trasporto pubblico
- Attribuire ai limitati spazi disponibili più funzioni in modo da **massimizzarne l'utilizzo**
- Rispondere alle necessità di **diverse tipologie** di utenza

INTERSCAMBIO – Le opzioni per l'utenza

- **Interscambio**

- Per i titolari di abbonamenti annuali AMT, sosta gratuita consentita dall'ora di ingresso alle ore 24:00 del giorno stesso
- Per tutti gli altri utenti, titolo integrato sosta - trasporto pubblico alla tariffa di € 6,00 comprendente:
 - biglietto valido, per una persona, per tutte le modalità di trasporto pubblico (escluso volabus) sulla rete AMT dal momento di emissione alle ore 24:00 del giorno stesso;
 - sosta nell'area di interscambio dall'ora di ingresso alle ore 24:00 del giorno stesso.
- Per la permanenza nell'area oltre le ore 24:00 vengono applicate le tariffe di sosta a rotazione

- **Rotazione**

- Le tariffe orarie per la fascia diurna sono stabilite in conformità a quanto previsto dalla zonizzazione approvata con DCC 114/2010, mentre per la fascia notturna viene applicata una tariffa ridotta.
 - ore 00:00 – 06:00€ 0,50 / ora
 - ore 06:00 – 20:00in conformità alla zona tariffaria
 - ore 20:00 – 24:00€ 0,50 / ora

- **Acquisto titoli di viaggio TPL**



INTERSCAMBIO – Le prime applicazioni



VAL BISAGNO – Piazzale Marassi

133 posti

Linee TPL: 13, 14

Distanza fermate AMT < 100 m



PONENTE – Molo Archetti

132 posti

Linee TPL: 1, 3, Navebus

Distanza fermate AMT < 100 m

INTERSCAMBIO – Gli sviluppi

- Finalizzazione di un finanziamento da parte del Ministero dell’Ambiente dedicato a nuove infrastrutture di interscambio
- Applicazione dello stesso modello ad altre aree cittadine
- Risistemazione delle aree esistenti ed individuazione di nuove aree

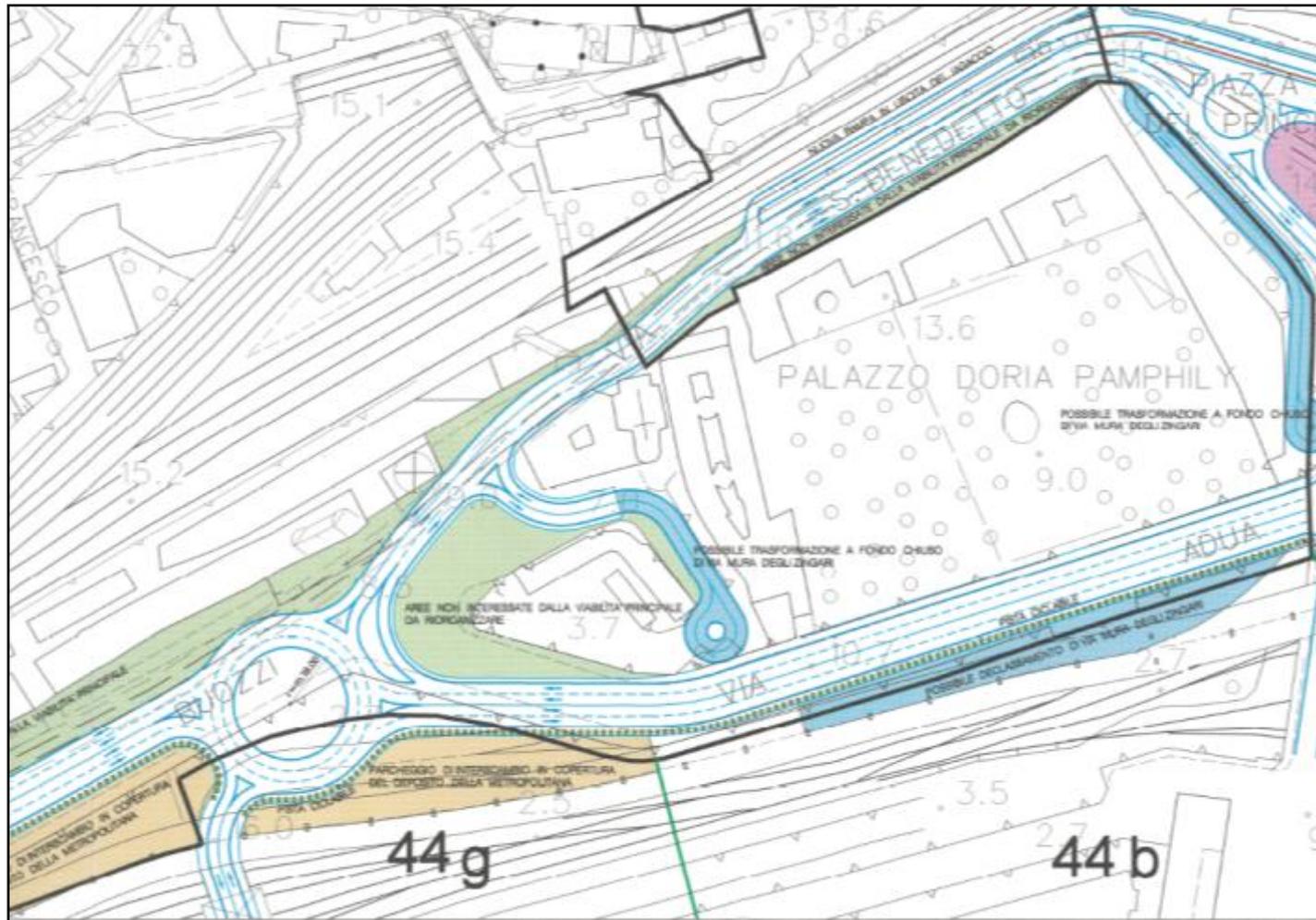


COMUNE DI GENOVA

***Parcheggi di Interscambio/Interesse Urbano
in fase di progettazione - realizzazione***



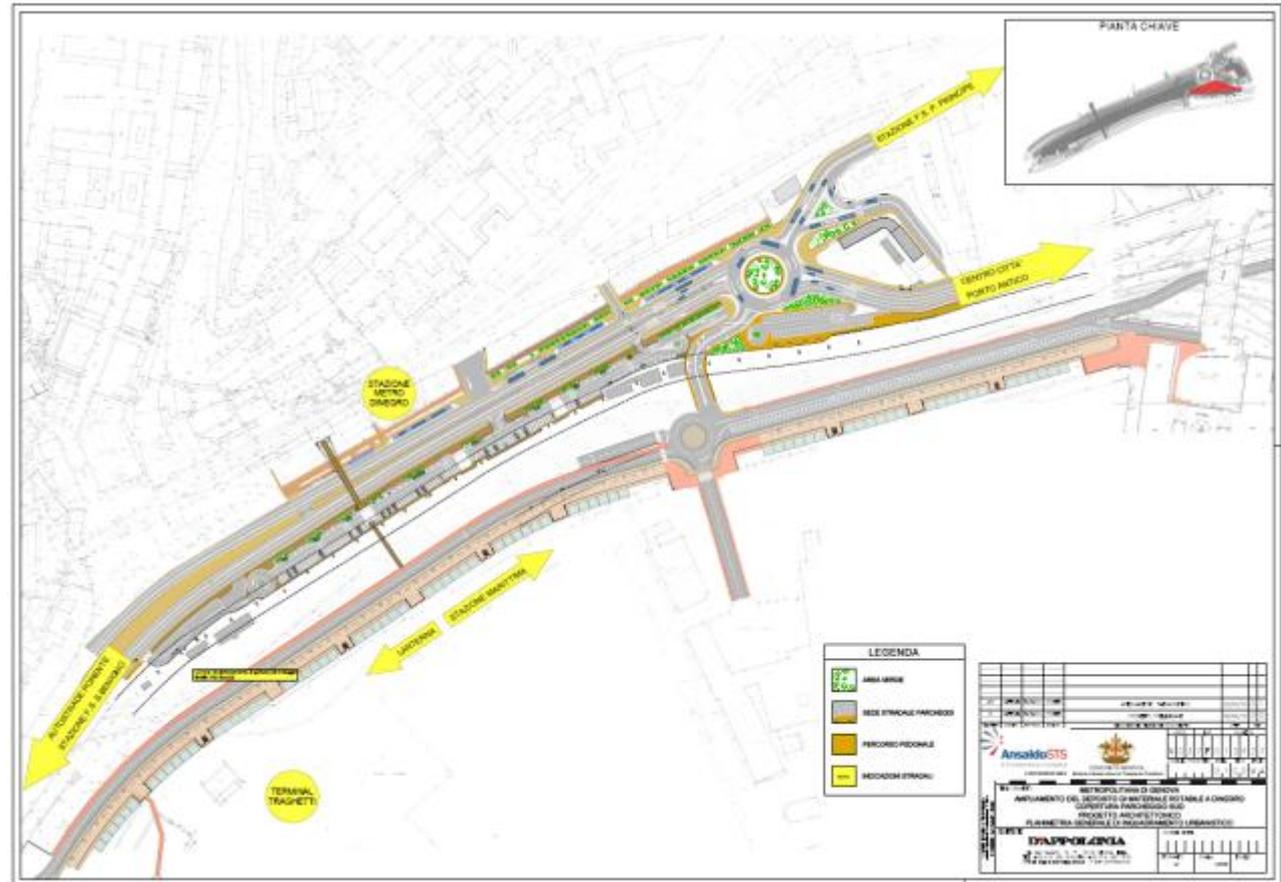
Via Buozzi



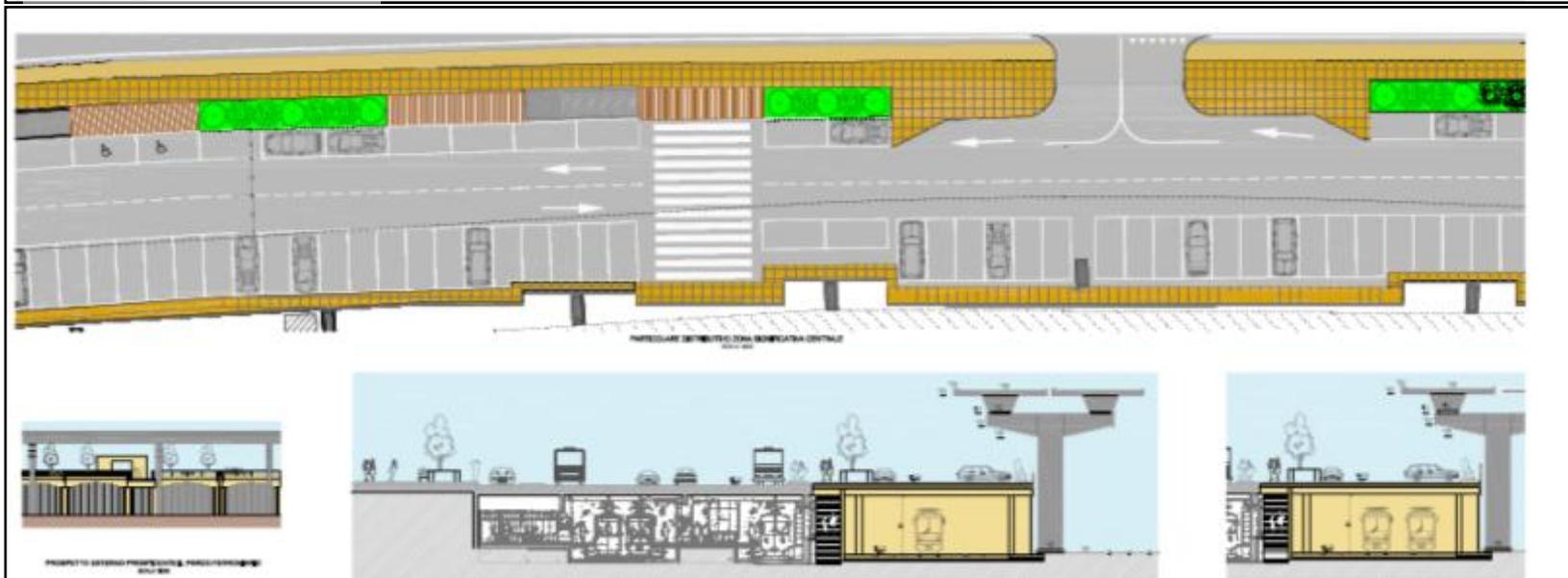
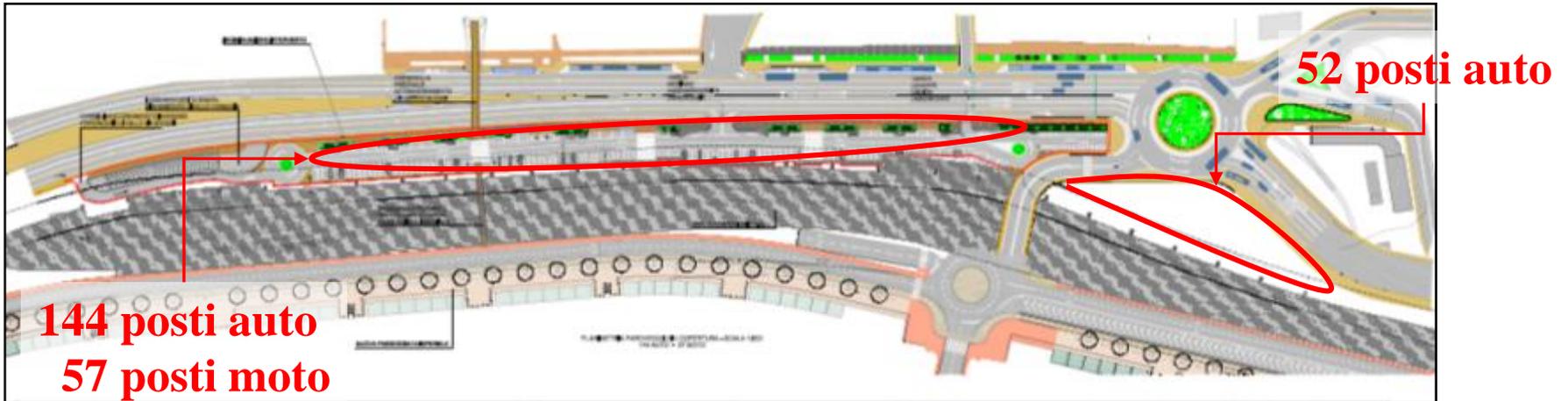
**Progetto
Unitario delle
Infrastrutture
Viarie del
Distretto
Aggregato 44 a
Fronte Mare –
Stazione
Principe e
piazza
Acquaverde**

Obiettivi

- ✓ realizzazione della viabilità e riqualificazione ambientale
- ✓ realizzazione del **parcheggio pubblico di interscambio** al fine di limitare l'accesso di veicoli privati alle aree centrali della città
- ✓ ampliamento del deposito di materiale rotabile a Dinegro
- ✓ miglioramento dell'accessibilità all'area portuale



Progetto del parcheggio



Principe

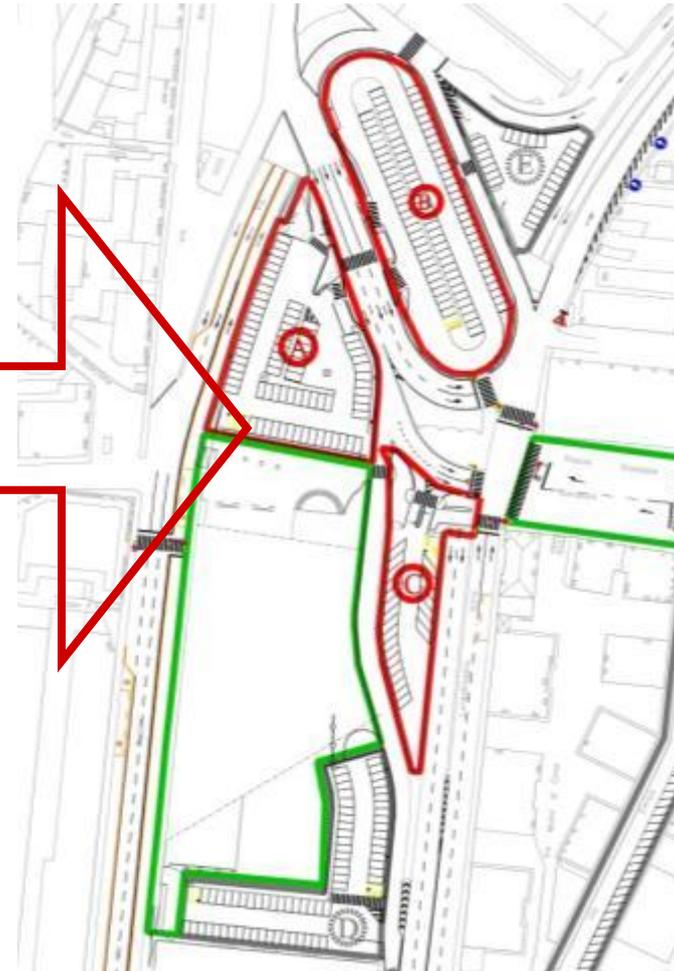


Genova est

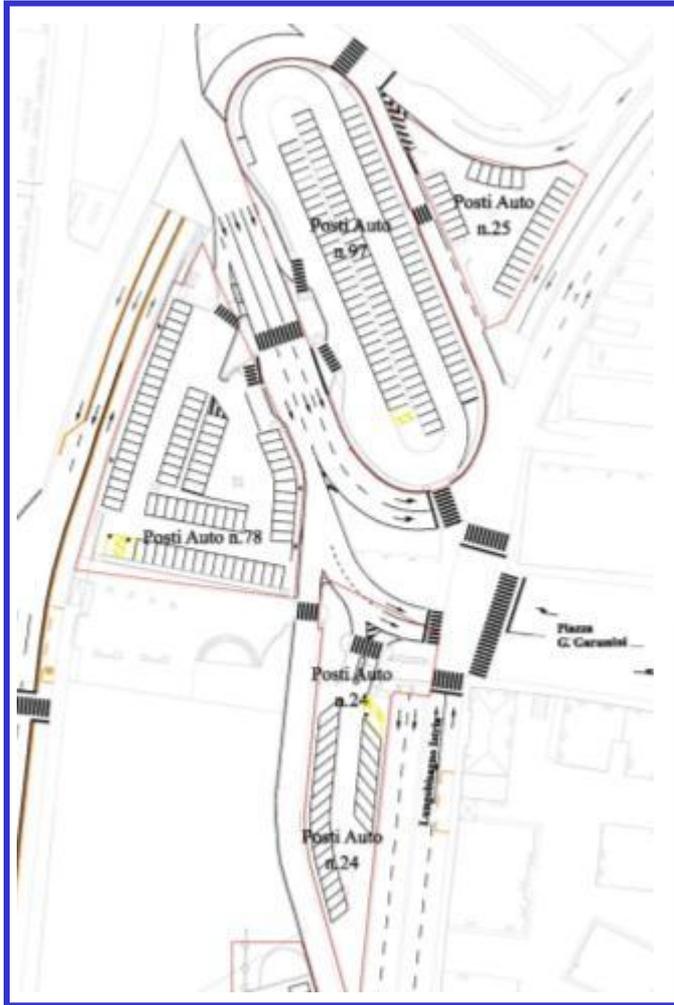
Delibera di Giunta Comunale approvata nella seduta del 12/01/2012:

“Prima fase progettuale della riqualificazione organica dei luoghi, della viabilità e della sosta nella zona della piastra di Genova est.

Approvazione del **progetto preliminare** relativo alla sistemazione della piastra di Genova est ad **uso interscambio**”



Obiettivi



✓ Attribuire ai limitati spazi disponibili più funzioni in modo da massimizzarne l'utilizzo

✓ Miglioramento dell'accessibilità veicolare

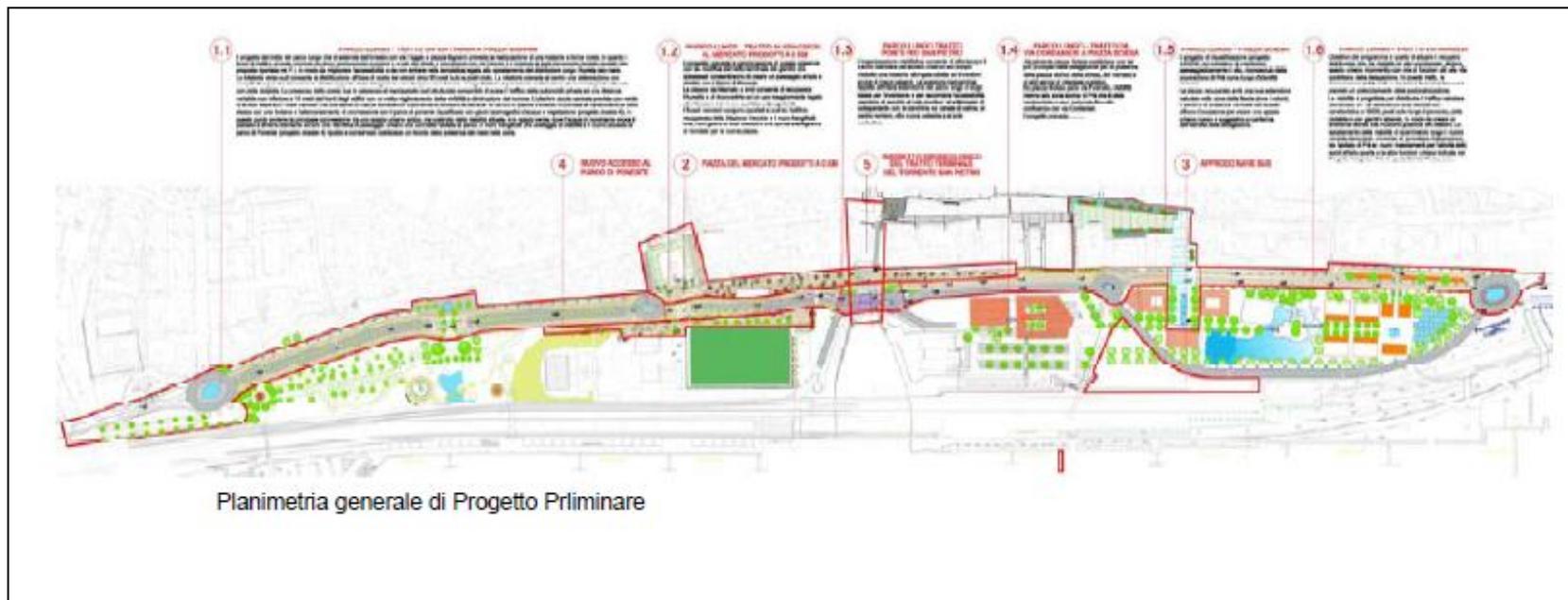
✓ Individuazione percorsi pedonali

✓ Separazione tra le funzioni del gioco e della sosta

~ 200 posti auto

P.O.R. Prà

Il progetto costituisce sostanzialmente l'asse viabilistico, pedonale e veicolare, attorno al quale si organizzano una serie di interventi di generale riqualificazione e integrazioni tra le diverse parti del tessuto urbano di questa importante porzione della città di Genova.



Planimetria generale di Progetto Priliminare

P.O.R. Molassana



FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO



STATO DI FATTO: INQUADRAMENTO PLANIMETRICO SCALA 1:2000



PROGETTO: INQUADRAMENTO PLANIMETRICO SCALA 1:2000

 COMUNE DI GENOVA DIREZIONE SERVIZI TECNICI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Marco Grassi	UFFICIO DI PROGETTAZIONE Molassana RESPONSABILE TECNICO E PROGETTISTA Arch. Giorgio Cori	6 SERVIZIO Realizzazione parcheggio interrato a monte del ponte Fleming RESPONSABILE TECNICO E PROGETTISTA Arch. Paolo Schirer	SERVIZIO DI STUDIO Arch. Benedetto Basso Arch. Andrea Galasso	TAVOLA 1/2

Gruppo di lavoro

R. Balestrini, F.Biagiotti, M.Fassone, G. Genzone, B. Grigoli, G.Guiducci,
R. Ionna, L. Lazzoni, C. Massobrio, S. Novelli, A. Rossa, R. Tinnirello

grazie per l'attenzione!

