

**CITTÀ DI ALESSANDRIA  
AGGIORNAMENTO DEL PGTU E  
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

**PIANO DELLA SOSTA**

**DOCUMENTO DI LAVORO**

**AUTORE:**  
TRT TRASPORTI E TERRITORIO

MILANO, 8 SETTEMBRE 2016





## Seconda di copertina

<b>Cliente</b>	Comune di Alessandria
<b>Riferimento contratto</b>	Determinazione n. 137 del 21/01/2016
<b>Nome progetto</b>	Aggiornamento del PGTU e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
<b>Nome file</b>	PGTU-PUMS-Alessandria_Piano-sosta_v2.docx
<b>Versione</b>	v.2
<b>Data</b>	08/09/2016

### Classificazione del documento

Bozza	<input type="checkbox"/>	Finale	<input checked="" type="checkbox"/>	Riservato	<input type="checkbox"/>	Pubblico	<input type="checkbox"/>
-------	--------------------------	--------	-------------------------------------	-----------	--------------------------	----------	--------------------------

<b>Autore</b>	Simone Bosetti, Andrea Selan, Ivan Uccelli
<b>Approvazione finale</b>	Patrizia Malgieri
<b>Diffusione</b>	Cliente

## Contatti

TRT Trasporti e Territorio  
Via Rutilia 10/8  
Milano - Italia  
Tel: +39 02 57410380  
E-mail: [info@trt.it](mailto:info@trt.it)  
Web: [www.trt.it](http://www.trt.it)

# INDICE

INDICE DELLE TABELLE.....	III
INDICE DELLE FIGURE.....	IV
<b>1 INTRODUZIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>2 STATO DI FATTO .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 OFFERTA DI SOSTA.....</b>	<b>6</b>
2.1.1 Sosta su suolo pubblico .....	6
2.1.2 Parcheggi a rotazione .....	10
<b>2.2 DOMANDA DI SOSTA.....</b>	<b>13</b>
2.2.1 Sosta su suolo pubblico .....	13
2.2.2 Parcheggi a rotazione .....	18
<b>2.3 PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA .....</b>	<b>20</b>
<b>3 OBIETTIVI E STRATEGIE .....</b>	<b>21</b>
<b>4 POLITICHE PER LA SOSTA E INTERVENTI PROPOSTI .....</b>	<b>22</b>
<b>ALLEGATO: INDAGINE OFFERTA E DOMANDA DI SOSTA.....</b>	<b>29</b>
<b>METODOLOGIA .....</b>	<b>29</b>

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2-1: Ambiti di rilievo della sosta.....	7
Tabella 2-2: Offerta totale di sosta su suolo pubblico (posti auto) .....	7
Tabella 2-3: Offerta di sosta su suolo pubblico, posti auto pubblici .....	8
Tabella 2-4: Offerta di sosta su suolo pubblico, posti auto riservati .....	8
Tabella 2-5: Regolamentazione della sosta a pagamento .....	9
Tabella 2-6: Principali parcheggi a rotazione: dotazione di posti auto .....	10
Tabella 2-7: Tariffe del Parcheggio di Piazza Libertà .....	11
Tabella 2-8: Tariffe del Parcheggio di Via Parma .....	11
Tabella 2-9: Tariffe del Parcheggio Rovereto (via Inviziati).....	12
Tabella 2-10: Tariffe del Parcheggio di Piazzale Ambrosoli.....	12
Tabella 2-11: Tariffe del Parcheggio Stazione FS .....	12
Tabella 2-12: Domanda di sosta e coefficiente di occupazione (fascia oraria 9:30-12:00) .....	13
Tabella 2-13: Domanda di sosta e coefficiente di occupazione (fascia oraria 15:00-17:30).....	14
Tabella 2-14: Domanda di sosta e coefficiente di occupazione (fascia oraria 24:00-6:00) .....	14
Tabella 2-15: Utilizzo spazi di sosta regolamentati (media giornaliera, aprile 2016).....	15
Tabella 2-16: Livelli di occupazione dei principali parcheggi a rotazione (media giornaliera, aprile 2016).....	18
Tabella 2-17: Parcheggio di P.za Libertà, numero medio di auto in sosta per ora e giorno della settimana.....	19
Tabella 2-18: Sosta e parcheggi: punti di forza e di debolezza .....	20
Tabella 4-1: Offerta di sosta su suolo pubblico negli ambiti attualmente a sosta regolamentata, posti auto pubblici.....	23
Tabella 4-2: Schema di regolamentazione della sosta proposto e confronto con lo stato di fatto	25
Tabella 4-3: Parcheggi per tipologia e tariffazione .....	26

## INDICE DELLE FIGURE

Figura 2-1: Ambiti territoriali oggetto di indagine .....	7
Figura 2-2: Offerta di sosta per ambito e tipologia .....	9
Figura 2-3: Zone di tariffazione della sosta.....	10
Figura 2-4: Domanda di sosta: coefficiente di occupazione (mattino, pomeriggio, notte).....	15
Figura 2-5: Ore giornaliere di utilizzo spazi di sosta tariffati per parcometro (media giornaliera, aprile 2016).....	16
Figura 2-6: Elenco e ubicazione dei parcometri.....	17
Figura 2-7: Parcheggio Piazza Libert�: numero medio di auto in sosta per ora e per giorno della settimana (aprile 2016) .....	18
Figura 4-1: Schema di regolamentazione della sosta e parcheggi .....	24

## 1 Introduzione

Il Comune di Alessandria, con Determinazione n. 137 del 21/01/2016, ha affidato a TRT Trasporti e Territorio Srl (di seguito TRT) il servizio di redazione dell'**aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)**.

La redazione contestuale dei due strumenti di pianificazione della mobilità consente di inquadrare le misure tattiche, di più breve periodo (orizzonte biennale) tipiche del PGTU, all'interno di una visione più strategica e di lungo periodo (orizzonte: 10 anni) proprie del PUMS.

In questo percorso, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno procedere in parallelo con due approfondimenti specifici. Il primo relativo al trasporto pubblico urbano (Piano di riassetto del trasporto pubblico urbano, per l'appunto); il secondo, di cui rende conto il presente documento, relativo al sistema della sosta (**Piano della sosta**).

Il motivo risiede principalmente nella necessità di definire una chiara visione sul fronte del trasporto pubblico e della sosta in un momento di particolare criticità e difficoltà del soggetto gestore. Le gravi condizioni economiche in cui versava ATM SpA (società partecipata dal Comune di Alessandria) hanno fatto sì che, tra l'altro, a partire dal 14 giugno 2016 le sue attività operative siano state cedute in affitto alla neo costituita AMAG Mobilità SpA.

Questa situazione, e gli scenari che si aprono per quanto attiene l'erogazione dei servizi, costituiscono altresì una opportunità per un radicale cambio di passo nella direzione di un miglioramento del trasporto pubblico, da un lato, e di migliore sfruttamento della regolazione della sosta, dall'altro. Due leve per rimodulare le modalità di spostamento e di accesso alle funzioni urbane, attualmente fortemente sbilanciate verso il modo privato, con tutti gli impatti ambientali, sociali ed economici che ne conseguono.

Occorre sottolineare come le misure proposte dal Piano della sosta, che pure sono state formulate in stretta coerenza con gli obiettivi del PUMS, andranno integrate e coordinate negli scenari di piano PUMS-PGTU nelle successive fasi di lavoro.

Il **presente documento** restituisce dunque il Piano della sosta, ed è articolato nei capitoli seguenti:

- Stato di fatto (offerta e domanda di sosta, punti di forza e di debolezza),
- Obiettivi e strategie,
- Politiche per la sosta e interventi proposti (schema di regolazione e tariffazione, parcheggi, modalità di affidamento del servizio di gestione, attuazione e monitoraggio).

In **allegato** sono inoltre presentati metodologia e risultati delle indagini sul campo che sono state effettuate nel mese di maggio 2016 al fine di integrare e aggiornare la base informativa disponibile.

## 2 Stato di fatto

Il quadro conoscitivo relativo al sistema della sosta (offerta e domanda) è restituito innanzitutto a partire dai risultati dell'estesa campagna di indagine effettuata nel mese di maggio 2016 (cfr. Allegato).

L'indagine ha avuto valenza integrativa rispetto alle informazioni messe a disposizione dal gestore (ATM, ora AMAG Mobilità) relativamente all'offerta e domanda degli spazi di sosta (su strada, su piazza e in struttura) regolamentati a tariffa.

### 2.1 Offerta di sosta

L'offerta di spazi di sosta è stata analizzata in riferimento all'area urbana centrale e alle zone limitrofe ai principali poli attrattori di mobilità (es. ospedale, stazione ferroviaria), ovvero gli ambiti in cui le esigenze di sosta dei diversi utenti (lavoratori, pendolari, residenti, fruitori servizi) si sovrappongono.

In particolare si descrive entità, localizzazione e sistema di regolazione/tariffazione:

- della sosta su suolo pubblico (a bordo strada o su piazzale),
- dei parcheggi a rotazione.

#### 2.1.1 Sosta su suolo pubblico

La sosta su suolo pubblico è stata indagata attraverso una specifica rilevazione, svolta a maggio 2016 (cfr. allegato per metodologia e risultati di dettaglio).

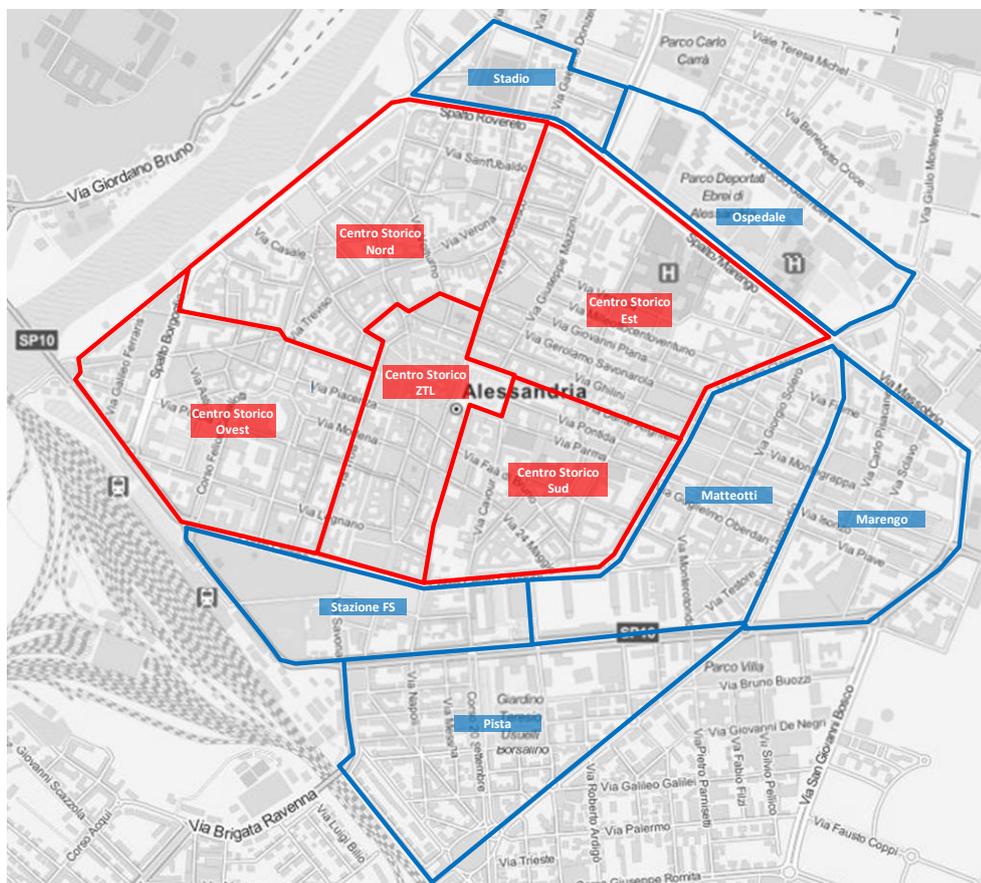


Figura 2-1: Ambiti territoriali oggetto di indagine

Tabella 2-1: Ambiti di rilievo della sosta

DENOMINAZIONE		TIPOLOGIA AMBITO	TIPOLOGIA SOSTA
1	Centro Storico ZTL	Centro Storico	Regolamentata
2	Centro Storico Nord		
3	Centro Storico Est		
4	Centro Storico Sud		
5	Centro Storico Ovest		
6	Stadio	Polo attrattore	Libera
7	Ospedale		
8	Matteotti	Corona	Libera
9	Stazione FS		Regolamentata
10	Marengo		Libera
11	Pista		

Di seguito si restituisce la sintesi della dotazione di spazi di sosta per ambito di indagine, distinti tra pubblici (liberi o a pagamento) e riservati (residenti, carico/scarico, disabili, autorizzati ecc.).

Tabella 2-2: Offerta totale di sosta su suolo pubblico (posti auto)

AMBITO		PUBBLICI		RISERVATI		TOTALE	
		v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
1	Centro Storico ZTL	92	63%	53	37%	145	100%
2	Centro Storico Nord	979	84%	188	16%	1 167	100%
3	Centro Storico Est	781	81%	181	19%	962	100%
4	Centro Storico Sud	494	77%	151	23%	645	100%
5	Centro Storico Ovest	1 571	88%	215	12%	1 786	100%
6	Stadio	798	95%	42	5%	840	100%
7	Ospedale	1 301	98%	25	2%	1 326	100%
8	Matteotti	1 965	93%	148	7%	2 113	100%
9	Stazione FS	1 174	94%	72	6%	1 246	100%
10	Marengo	1 007	95%	52	5%	1 059	100%
11	Pista	1 593	96%	71	4%	1 664	100%
	<b>Totale</b>	<b>11 755</b>	<b>91%</b>	<b>1 198</b>	<b>9%</b>	<b>12 953</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016

**Tabella 2-3: Offerta di sosta su suolo pubblico, posti auto pubblici**

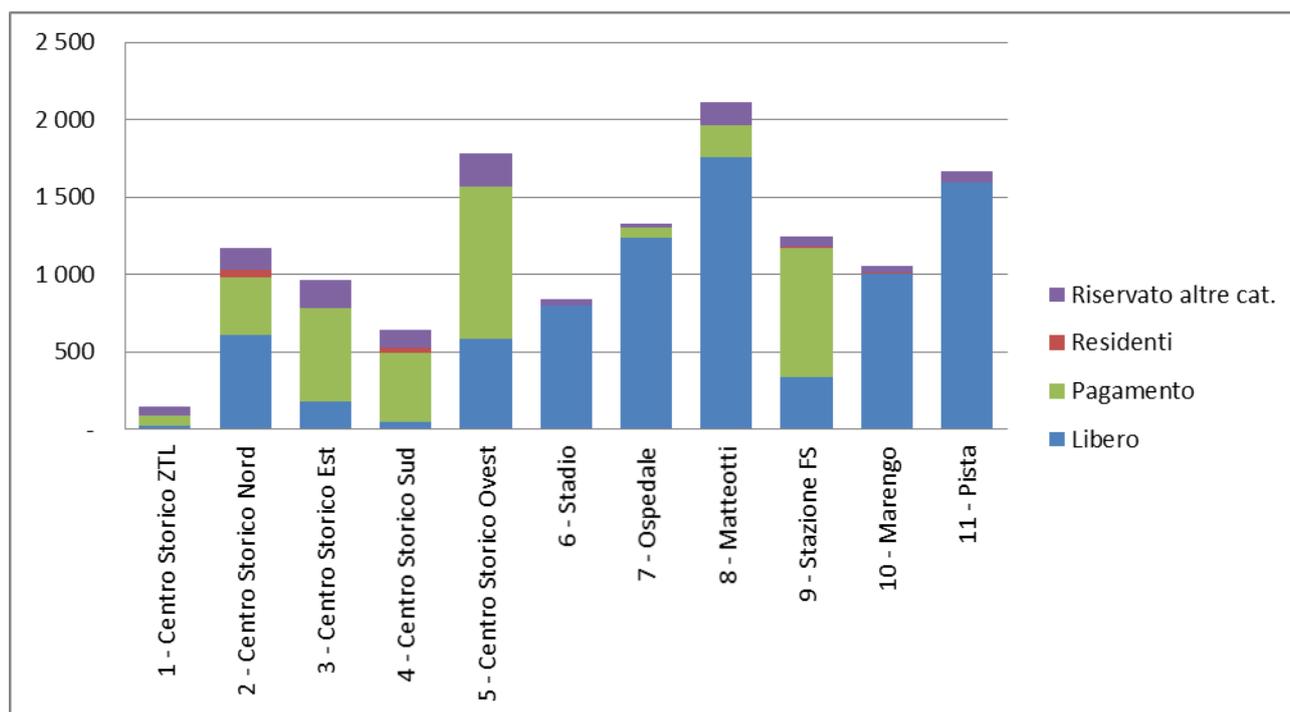
AMBITO		LIBERO		PAGAMENTO		TOTALE	
		v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
1	Centro Storico ZTL	23	25%	69	75%	92	100%
2	Centro Storico Nord	609	62%	370	38%	979	100%
3	Centro Storico Est	177	23%	604	77%	781	100%
4	Centro Storico Sud	47	10%	447	90%	494	100%
5	Centro Storico Ovest	582	37%	989	63%	1 571	100%
6	Stadio	798	100%	-	0%	798	100%
7	Ospedale	1 235	95%	66	5%	1 301	100%
8	Matteotti	1 760	90%	205	10%	1 965	100%
9	Stazione FS	336	29%	838	71%	1 174	100%
10	Marengo	1 007	100%	-	0%	1 007	100%
11	Pista	1 593	100%	-	0%	1 593	100%
	<b>Totale</b>	<b>8 167</b>	<b>69%</b>	<b>3 588</b>	<b>31%</b>	<b>11 755</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016

**Tabella 2-4: Offerta di sosta su suolo pubblico, posti auto riservati**

AMBITO		RESIDENTI	CARICO - SCARICO	DISABILI	ENTI O ALTRO	TOTALE
1	Centro Storico ZTL	-	43	10	-	<b>53</b>
2	Centro Storico Nord	54	84	44	6	<b>188</b>
3	Centro Storico Est	3	64	67	47	<b>181</b>
4	Centro Storico Sud	30	83	30	8	<b>151</b>
5	Centro Storico Ovest	-	51	56	108	<b>215</b>
6	Stadio	-	37	3	2	<b>42</b>
7	Ospedale	-	6	19	-	<b>25</b>
8	Matteotti	-	74	68	6	<b>148</b>
9	Stazione FS	2	13	24	33	<b>72</b>
10	Marengo	7	28	17	-	<b>52</b>
11	Pista	-	26	31	14	<b>71</b>
	<b>Totale</b>	<b>96</b>	<b>509</b>	<b>369</b>	<b>224</b>	<b>1 198</b>

Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016



**Figura 2-2: Offerta di sosta per ambito e tipologia**

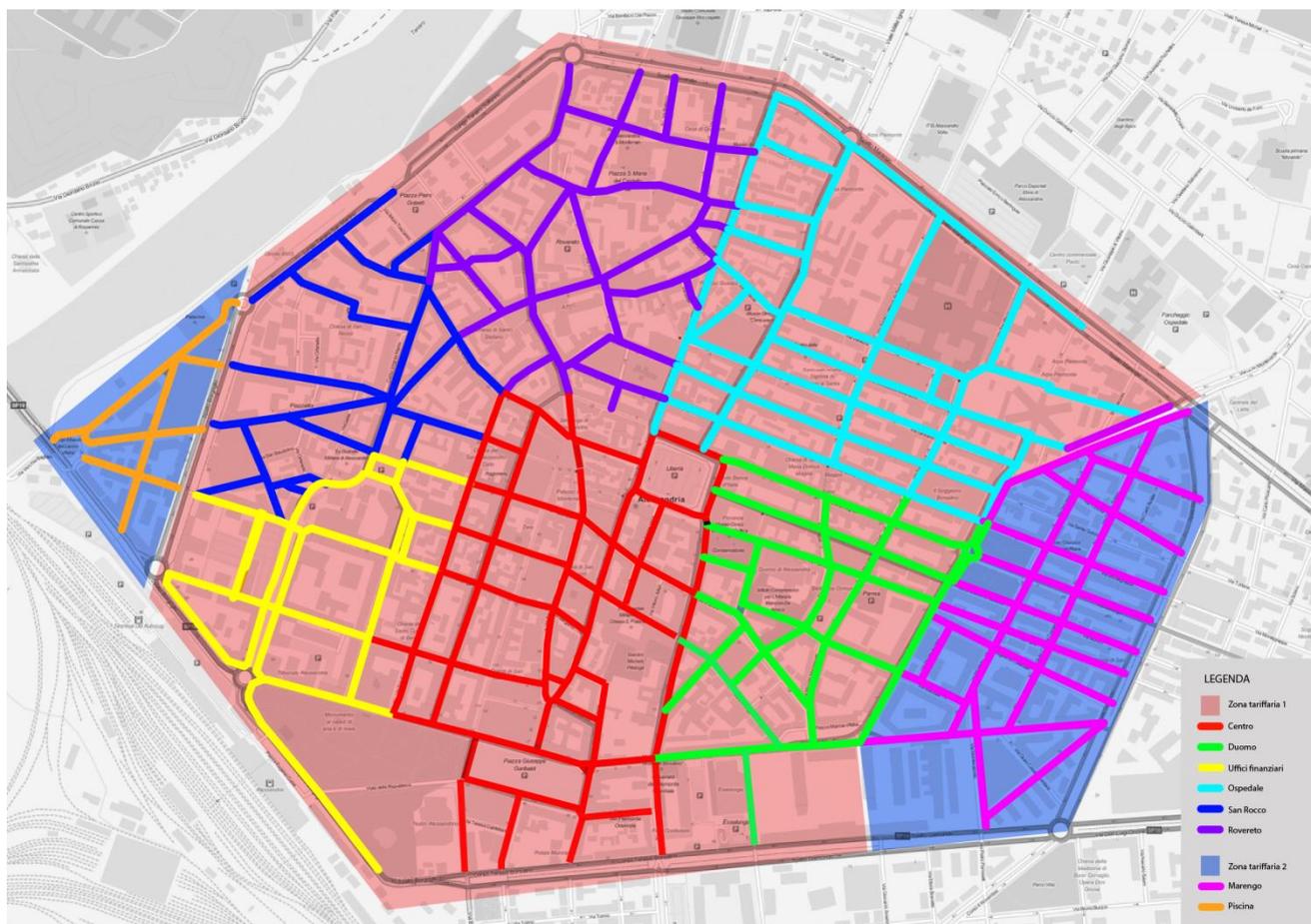
Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016

All'interno del centro storico (anello degli Spalti), la sosta è regolamentata a pagamento secondo due zone tariffarie, le cui caratteristiche e perimetrazioni sono descritte nella tabelle e nella figura seguenti.

**Tabella 2-5: Regolamentazione della sosta a pagamento**

	ZONA 1	ZONA 2
Periodo di tariffazione	Giorni feriali dalle 8:00 alle 20:00	
Ambiti territoriali	Centro, Duomo, Uffici Finanziari, Ospedale, San Rocco, Rovereto	Marengo, Piscina
Tariffa	1 € / ora	0,50 € / ora
Abbonamenti mensili	Valido per tutte le zone, utilizzabile per la sosta o per il trasporto pubblico urbano: 70 € / mese	
	Valido per una sola zona, utilizzabile per la sosta o per il trasporto pubblico urbano: 50 € / mese	
Modalità di pagamento	Parcometri collettivi	
	Voucher (1 ora, ½ ora)	
	Neos Park (sistema di pagamento elettronico personale)	
Abbonamento annuale per residenti	70 € / anno	50 € / anno

Fonte: ATM Alessandria



**Figura 2-3: Zone di tariffazione della sosta**

Fonte: Elaborazioni TRT su dati ATM Alessandria

### 2.1.2 Parcheggi a rotazione

La dotazione di sosta è completata da parcheggi a rotazione, ovvero parcheggi (in struttura o in altri ambiti delimitati da varchi controllati) sottoposti a tariffa e riservati alla sosta operativa per la fruizione delle funzioni urbane, incluso l'interscambio modale.

**Tabella 2-6: Principali parcheggi a rotazione: dotazione di posti auto**

PARCHEGGIO	GESTORE	NOTE	POSTI AUTO
Piazza Libertà	ATM*		302
Via Parma	ATM*	8 posti riservati disabili	360
Rovereto (Via Inviziati)	ATM*	di cui 16 box	145
Piazza Ambrosoli	ATM*	di cui 152 abbonati (piano interrato)	237
Pacto-Spalto Marengo	ATM*	piano interrato	86
Stazione FS	Metropark		303
<b>Totale</b>			<b>1.433</b>

\*) ATM Alessandria, ora AMAG Mobilità

Fonte: ATM Alessandria, Metropark

I parcheggi a rotazione hanno diversi schemi tariffari, che sono descritti nelle tabelle seguenti.

**Tabella 2-7: Tariffe del Parcheggio di Piazza Libertà**

FASCIA ORARIA	VALIDITÀ	TARIFFA
<i>Tariffe in vigore tutti i giorni, festivi inclusi</i>		
8:00-20:00	primi 20 minuti	0,20 €
8:00-20:00	oltre i primi 20 minuti	2 € / ora
20:00-8:00	tutta la notte	1 €
Abbonamento mensile	utilizzabile anche nei parcheggi di Via Parma e Rovereto	120 €
Abbonamento mensile notturno (20:00-8:00)	nei giorni feriali utilizzabile anche nei parcheggi di Via Parma e Rovereto	40 €
Abbonamento mensile giorni festivi	nei giorni festivi utilizzabile anche nei parcheggi di Via Parma e Rovereto	40 €

Fonte: ATM Alessandria

**Tabella 2-8: Tariffe del Parcheggio di Via Parma**

FASCIA ORARIA	VALIDITÀ	TARIFFA
<i>Tariffe in vigore tutti i giorni, festivi inclusi</i>		
Tariffa oraria		0,50 € / ora
Abbonamento mensile		78 €
Abbonamento mensile diurno (7:30-20:30)		40 €
Abbonamento mensile notturno (20:00-8:00)	nei giorni feriali utilizzabile anche nei parcheggi di Piazza Libertà e Rovereto	40 €
Abbonamento mensile giorni festivi	nei giorni festivi utilizzabile anche nei parcheggi di Piazza Libertà e Rovereto	40 €

Fonte: ATM Alessandria

**Tabella 2-9: Tariffe del Parcheggio Rovereto (via Inviziati)**

FASCIA ORARIA	VALIDITÀ	TARIFFA
<i>Tariffe in vigore tutti i giorni, festivi inclusi</i>		
Tariffa oraria		0,50 € / ora
Abbonamento mensile		60 €
Abbonamento mensile diurno (7:30-20:30)		40 €
Abbonamento mensile notturno (20:00-8:00)	nei giorni feriali utilizzabile anche nei parcheggi di Via Parma e Piazza Libertà	40 €
Abbonamento mensile giorni festivi	nei giorni festivi utilizzabile anche nei parcheggi di Via Parma e Piazza Libertà	40 €

Fonte: ATM Alessandria

**Tabella 2-10: Tariffe del Parcheggio di Piazzale Ambrosoli**

FASCIA ORARIA	VALIDITÀ	TARIFFA
<i>Tariffe in vigore nei giorni feriali dalle 7:30-19:50</i>		
Tariffa prima mezz'ora		0,50 €
Tariffa oraria		1 € / ora
Abbonamento mensile		65 €

Fonte: ATM Alessandria

**Tabella 2-11: Tariffe del Parcheggio Stazione FS**

FASCIA ORARIA	VALIDITÀ	TARIFFA
<i>Tariffe in vigore tutti i giorni, festivi inclusi, dalle 6:00 alla 1:00</i>		
Tariffa oraria		1 € / ora
Tariffa giornaliera		6 € / giorno
Abbonamento mensile ordinario		60 €
Abbonamento mensile titolari abbonamento FS	Validita' lun - sab, 06:00 - 22:00, nei restanti giorni/ore si applica la tariffa oraria vigente	35 €
Abbonamento mensile titolari abbonamento FS completo	Validita' lun - dom, 06:00 - 22:00, nelle restanti ore si applica la tariffa oraria vigente	40 €
Abbonamento mensile residenti		45 €

Fonte: ATM Alessandria

## 2.2 Domanda di sosta

La domanda di sosta, ovvero il livello di occupazione degli spazi di sosta nelle diverse fasce orarie di utilizzo, è descritta, analogamente all'offerta, relativamente a:

- la sosta su suolo pubblico (a bordo strada o su piazzale), attraverso la restituzione dei risultati delle indagini condotte ad hoc (cfr. allegato per i dati dettagliati);
- i parcheggi a rotazione, attraverso l'elaborazione dei dati restituiti dai soggetti gestori.

### 2.2.1 Sosta su suolo pubblico

La domanda di sosta, ovvero le auto parcheggiate in spazi regolari o in divieto, che insiste su suolo pubblico è restituita rispettivamente nelle tre fasce orarie che sono state indagate attraverso le rilevazioni di maggio 2016, ovvero:

- la mattina tra le 9.30 e le 12.00 (motivo prevalente: fruizione dei servizi pubblici e attività lavorative),
- il pomeriggio tra le 15.00 e le 17.30 (motivo prevalente: attività commerciali),
- la notte tra le 24.00 e le 6.00 (motivo prevalente: sosta dei residenti).

Il confronto tra il grado di occupazione (domanda/offerta) riscontrato nelle diverse fasce orarie consente di stimare l'indice di saturazione degli spazi di sosta e le eventuali criticità negli ambiti territoriali indagati.

**Tabella 2-12: Domanda di sosta e coefficiente di occupazione (fascia oraria 9:30-12:00)**

AMBITO	OFFERTA	REGOLARI		DIVIETO		TOTALE		COEFF. DI OCCUPAZIONE	
		v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%		
1	Centro Storico ZTL	145	138	87%	21	13%	159	100%	1,1
2	Centro Storico Nord	1 167	966	88%	128	12%	1 094	100%	0,9
3	Centro Storico Est	962	818	90%	88	10%	906	100%	0,9
4	Centro Storico Sud	645	548	88%	77	12%	625	100%	1,0
5	Centro Storico Ovest	1 786	1 602	90%	171	10%	1 773	100%	1,0
6	Stadio	840	717	96%	30	4%	747	100%	0,9
7	Ospedale	1 326	1 143	97%	37	3%	1 180	100%	0,9
8	Matteotti	2 113	1 878	97%	66	3%	1 944	100%	0,9
9	Stazione FS	1 246	987	94%	62	6%	1 049	100%	0,8
10	Marengo	1 059	904	95%	51	5%	955	100%	0,9
11	Pista	1 664	1 491	98%	28	2%	1 519	100%	0,9
	<b>Totale</b>	<b>12 953</b>	<b>11 192</b>	<b>94%</b>	<b>759</b>	<b>6%</b>	<b>11 951</b>	<b>100%</b>	<b>0,9</b>

Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016

**Tabella 2-13: Domanda di sosta e coefficiente di occupazione (fascia oraria 15:00-17:30)**

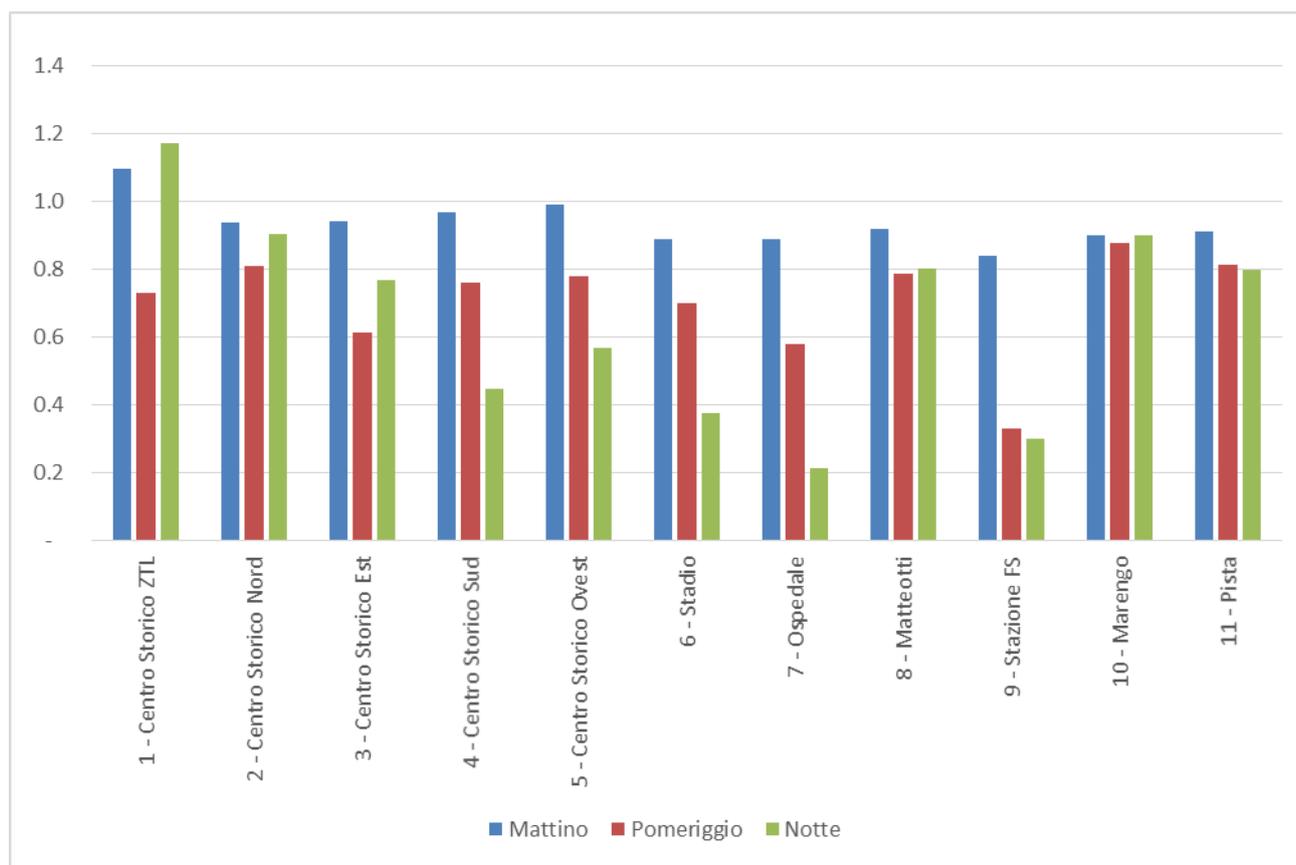
AMBITO		OFFERTA	REGOLARI		DIVIETO		TOTALE		COEFF. DI OCCUPAZIONE
			v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	
1	Centro Storico ZTL	145	80	75%	26	25%	106	100%	0,7
2	Centro Storico Nord	1 167	859	91%	87	9%	946	100%	0,8
3	Centro Storico Est	962	552	93%	39	7%	591	100%	0,6
4	Centro Storico Sud	645	435	89%	56	11%	491	100%	0,8
5	Centro Storico Ovest	1 786	1 290	93%	104	7%	1 394	100%	0,8
6	Stadio	840	573	97%	16	3%	589	100%	0,7
7	Ospedale	1 326	760	99%	10	1%	770	100%	0,6
8	Matteotti	2 113	1 611	97%	54	3%	1 665	100%	0,8
9	Stazione FS	1 246	369	90%	42	10%	411	100%	0,3
10	Marengo	1 059	899	96%	33	4%	932	100%	0,9
11	Pista	1 664	1 341	99%	12	1%	1 353	100%	0,8
<b>Totale</b>		<b>12 953</b>	<b>8 769</b>	<b>95%</b>	<b>479</b>	<b>5%</b>	<b>9 248</b>	<b>100%</b>	<b>0,7</b>

Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016

**Tabella 2-14: Domanda di sosta e coefficiente di occupazione (fascia oraria 24:00-6:00)**

AMBITO		OFFERTA	TOTALE	COEFF. DI OCCUPAZIONE
1	Centro Storico ZTL	145	170	1,2
2	Centro Storico Nord	1 167	1 056	0,9
3	Centro Storico Est	962	739	0,8
4	Centro Storico Sud	645	289	0,4
5	Centro Storico Ovest	1 786	1 017	0,6
6	Stadio	840	315	0,4
7	Ospedale	1 326	283	0,2
8	Matteotti	2 113	1 700	0,8
9	Stazione FS	1 246	374	0,3
10	Marengo	1 059	953	0,9
11	Pista	1 664	1 331	0,8
<b>Totale</b>		<b>12 953</b>	<b>8 228</b>	<b>0,6</b>

Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016



**Figura 2-4: Domanda di sosta: coefficiente di occupazione (mattino, pomeriggio, notte)**

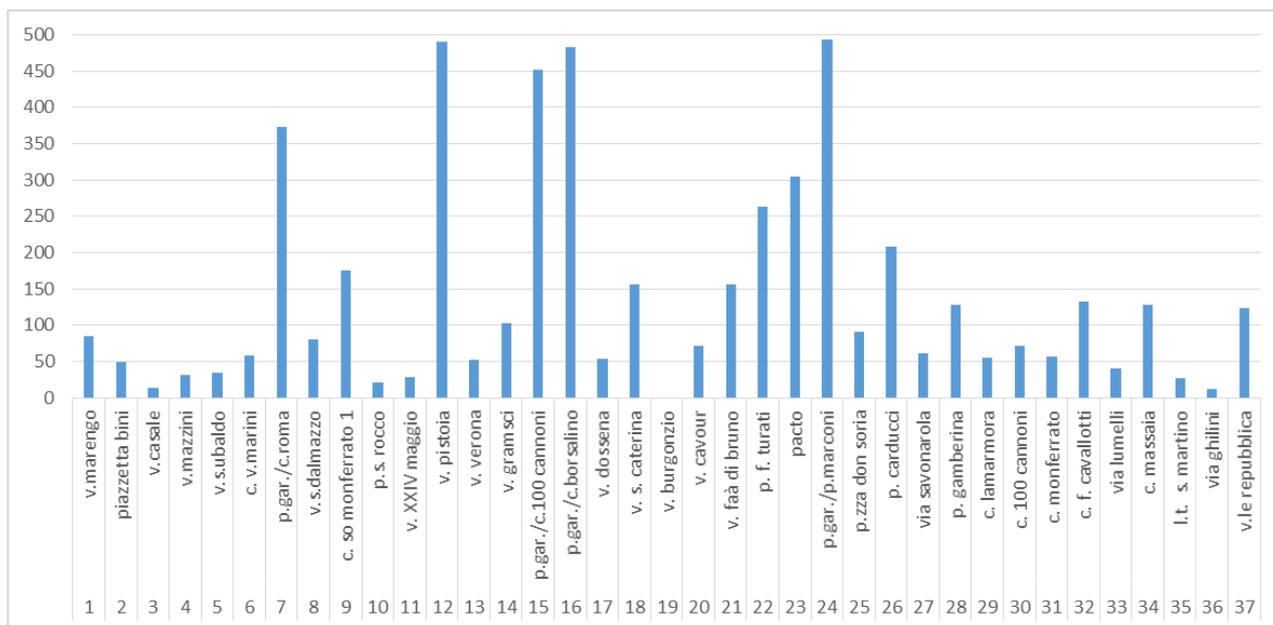
Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016

Di seguito si presentano i dati di vendita degli spazi di sosta regolati a tariffa e gestiti da ATM Alessandria (ora AMAG Mobilità).

**Tabella 2-15: Utilizzo spazi di sosta regolamentati (media giornaliera, aprile 2016)**

BIGLIETTI / ABBONAMENTI / PASS	N.
Parcometro (ore)	5 160
Voucher 1 ora (ore)	740
Voucher 1/2 ora (ore)	250
Neos Park (ore)	836
<b>Totale ore tariffate</b>	<b>6 986</b>
Abbonamenti mensili da 70€	536
Abbonamenti mensili da 50€	552
<b>Totale abbonamenti</b>	<b>1 088</b>
Pass residenti - permessi - diversamente abili	1 178

Fonte: Elaborazioni su dati ATM Alessandria



**Figura 2-5: Ore giornaliere di utilizzo spazi di sosta tariffati per parcometro (media giornaliera, aprile 2016)**

Fonte: Elaborazioni su dati ATM Alessandria



## UBICAZIONE PARCOMETRI

NUMERO	INDIRIZZO	NOTE
1	VIA MARENGO	ang. Via Montello
2	PIAZZETTA BINI	
3	VIA CASALE	ang. C.so Monferrato
4	VIA MAZZINI	ang. Via Bologna
5	VIA SANT'UBALDO	ang. Via Verona
6	C.SO VIRGINIA MARINI	ang. Via Palestro
7	PIAZZA GARIBALDI	fronte ang. C.so Roma
8	VIA SAN DALMAZZO	ang. Via Savonarola
9	VIA BURGONZIO	ang. Via Don Gasparolo
10	PIAZZA SAN ROCCO	
11	VIA XXIV MAGGIO	fronte ang. Via Verdi
12	VIA PISTOIA	fronet ang. Via Asti
13	VIA VERONA	ang. Via Volturno
14	VIA GRAMSCI	ang. Via Cardinal Massaia
15	PIAZZA GARIBALDI	fronte ang. C.so 100 Cannoni
16	PIAZZA GARIBALDI	fronte Via Bersalino
17	VIA PARMA	ang. Via Machiavelli
18	VIA SANTA CATERINA	
20	VIA CAVOUR	ang. Via Faà di Bruno
21	VIA FAA' DI BRUNO	ang. Via Tripoli
22	PIAZZA TURATI	
23	PIAZZALE PACTO	
24	PIAZZA GARIBALDI	fronte Piazza Marconi
25	PIAZZA DON SORIA	
26	PIAZZA CARDUCCI	
27	VIA SAVONAROLA	ang. Via Mazzini
28	PIAZZA GAMBERINA	
29	C.SO LAMARMORA	ang. Via Piana
30	C.SO 100 CANNONI	fronte Via Montebello
31	C.SO MONFERRATO	ang. Via Fermi
32	VIA SANTA CATERINA	ang. Via 1821
33	VIA LUMELLI	ang. Via De Giorgi
34	VIA CARDINAL MASSAIA	parcheggio interno dietro Tribunale
35	LUNGO TANARO S.MARTINO	ang. Via G.Ferraris
36	PIAZZA S. MARIA DI CASTELLO	
37	VIALE DELLA REPUBBLICA	



Figura 2-6: Elenco e ubicazione dei parcometri

Fonte: ATM Alessandria

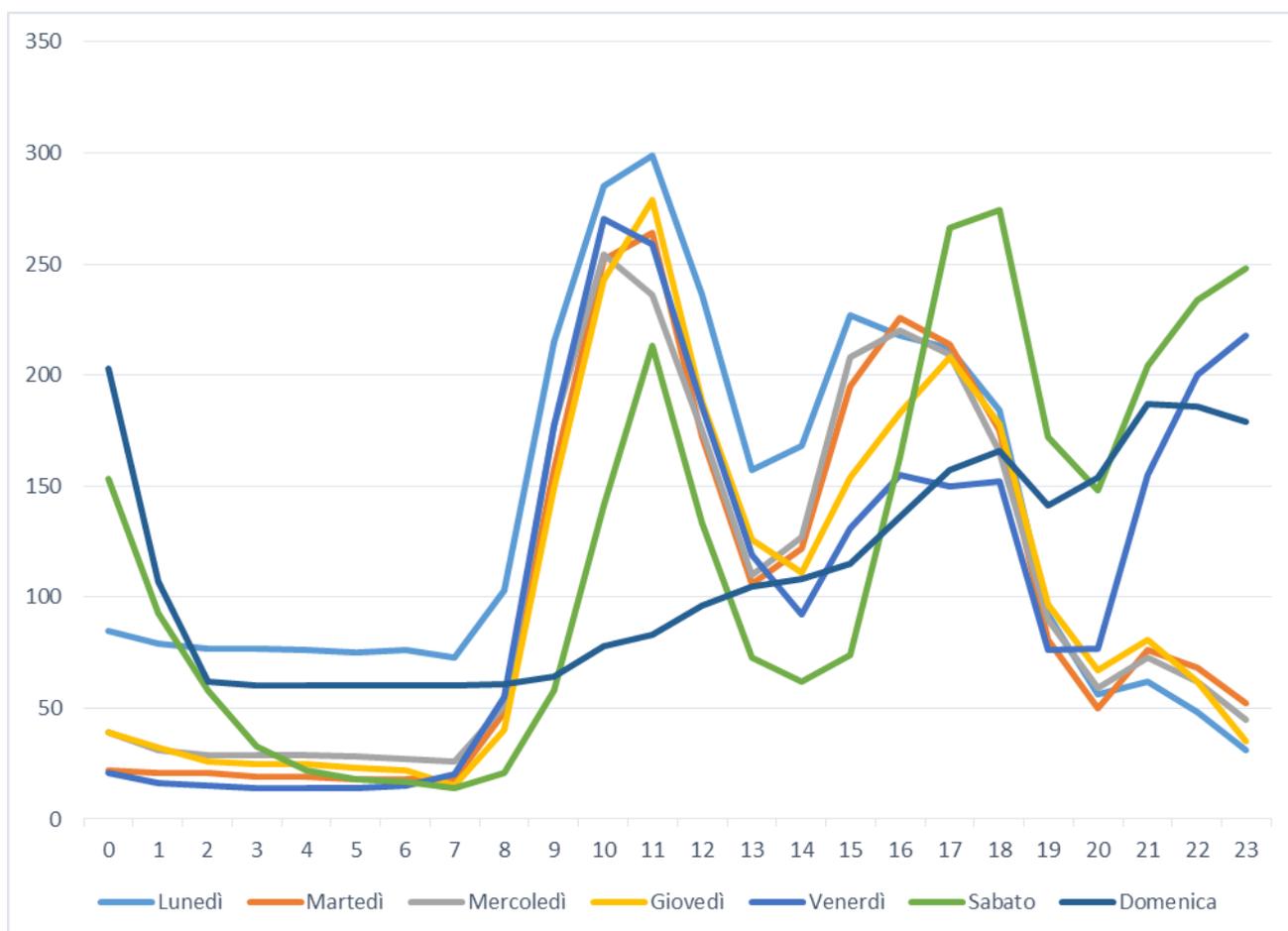
## 2.2.2 Parcheggi a rotazione

Il livello di occupazione dei parcheggi a rotazione e il suo andamento temporale è stato analizzato elaborando i dati acquisiti dal soggetto gestore (ATM-AMAG Mobilità).

**Tabella 2-16: Livelli di occupazione dei principali parcheggi a rotazione (media giornaliera, aprile 2016)**

PARCHEGGIO	OFFERTA	DOMANDA MIN.		DOMANDA MEDIA		DOMANDA MAX.	
		v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
P.za Libertà	302	22	7%	112	37%	276	91%
Via Parma	334	1	0%	38	11%	115	34%
Rovereto	129	29	22%	38	29%	54	42%

Fonte: Elaborazioni TRT su dati ATM Alessandria



**Figura 2-7: Parcheggio Piazza Libertà: numero medio di auto in sosta per ora e per giorno della settimana (aprile 2016)**

Fonte: Elaborazioni TRT su dati ATM Alessandria (settimana dal 18 al 24 aprile 2016)

**Tabella 2-17: Parcheggio di P.za Libertà, numero medio di auto in sosta per ora e giorno della settimana**

ORA	LUNEDÌ	MARTEDÌ	MERCOLEDÌ	GIOVEDÌ	VENERDÌ	SABATO	DOMENIC A
00 - 01	85	22	39	39	21	153	203
01 - 02	79	21	31	32	16	93	107
02 - 03	77	21	29	26	15	58	62
03 - 04	77	19	29	25	14	33	60
04 - 05	76	19	29	25	14	22	60
05 - 06	75	18	28	23	14	18	60
06 - 07	76	18	27	22	15	17	60
07 - 08	73	18	26	15	20	14	60
08 - 09	103	48	51	40	55	21	61
09 - 10	215	157	177	149	177	58	64
10 - 11	285	252	254	243	270	141	78
11 - 12	299	264	236	279	259	213	83
12 - 13	236	172	175	188	186	133	96
13 - 14	157	106	110	126	119	73	105
14 - 15	168	122	127	111	92	62	108
15 - 16	227	195	208	154	131	74	115
16 - 17	218	226	220	183	155	163	136
17 - 18	212	214	209	208	150	266	157
18 - 19	184	175	165	178	152	274	166
19 - 20	92	81	90	97	76	172	141
20 - 21	56	50	59	67	77	148	154
21 - 22	62	76	73	81	155	204	187
22 - 23	48	68	62	62	200	234	186
23 - 24	31	52	45	35	218	248	179

Fonte: Elaborazioni TRT su dati ATM Alessandria (settimana dal 18 al 24 aprile 2016)

## 2.3 Punti di forza e di debolezza

L'analisi della situazione attuale ha consentito di delineare i punti di forza e di debolezza del sistema della sosta di Alessandria.

Tabella 2-18: Sosta e parcheggi: punti di forza e di debolezza

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)	PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Nel centro storico e nelle sue immediate vicinanze <b>la sosta a bordo strada è tariffata</b>, ciò al fine di proteggere dalla pressione della auto l'area storica, garantire la rotazione e disincentivare la sosta di lunga durata.</li> <li>+ <b>L'area centrale presenta una buona dotazione di sosta in parcheggi a pagamento a rotazione.</b> Tuttavia tale dotazione risulta non completamente sfruttata e anzi presenta una <b>notevole riserva di capacità</b> (anche fino al 65% per il parcheggio di via Parma).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La <b>tariffazione della sosta nella sua semplicità</b> (due sole tariffe orarie diverse in funzione della zona) <b>non sempre è coerente con un sistema di disincentivo progressivo</b> dell'accesso con l'auto negli ambiti urbani più delicati e pregiati; inoltre le tariffe, molto basse, non sono in grado di disincentivare l'utilizzo dell'auto per l'accesso al centro.</li> <li>- L'offerta di posti su strada nel centro storico <b>comporta una elevata occupazione di superficie pubblica</b> (pur a fronte di una buona dotazione di parcheggi a pagamento in struttura).</li> <li>- Il livello di occupazione degli spazi di sosta in quasi tutti gli ambiti indagati, <b>nella punta mattutina</b>, è prossimo alla saturazione, mentre la situazione è migliore il pomeriggio e la notte, a parte criticità puntuali e circoscritte, quasi tutte le zone presentano una notevole riserva di capacità (ad eccezione dell'<b>ambiti di indagine "Pista" e "Marengo"</b>, dove rimane una notevole pressione di sosta durante tutto l'arco della giornata).</li> </ul>

### 3 Obiettivi e strategie

Le politiche sulla sosta rivestono un ruolo essenziale nella costruzione delle strategie del PUMS per la loro capacità di orientare la scelta dei modi di trasporto, nonché come strumento di regolazione e controllo dell'uso dello spazio pubblico.

La regolazione e la tariffazione della sosta hanno anche valenza finanziaria: la regolamentazione della sosta richiede di attivare risorse pubbliche e private per la realizzazione e gestione delle strutture ed è, al contempo, se la tariffa è ben regolata, generatore di risorse finanziarie da destinare a politiche di mobilità sostenibile. Lo stesso Codice della Strada prevede infatti l'impiego dei proventi delle sanzioni in azioni a favore della sicurezza stradale.

Le leve che il Piano della sosta mette in campo all'interno del PUMS per governare la sosta dei veicoli fanno quindi riferimento alla:

- individuazione del **corretto mix di dotazione-regolazione e tariffazione degli spazi di sosta** in funzione:
  - dei soggetti destinatari delle politiche: residenti, pendolari (ovvero sosta di lungo periodo), *city user* (ovvero sosta operativa);
  - degli ambiti territoriali in cui si attuano, ovvero delle differenti condizioni di attrazione/generazione degli spostamenti e della variabilità temporale nell'arco della giornata in relazione alle funzioni insediate, della presenza e qualità dell'offerta di trasporto collettivo (ovvero delle condizioni di accessibilità su modo pubblico e quindi alternativo all'uso dell'auto);
  - delle misure di accompagnamento che attengono al rigoroso controllo e sanzionamento dei comportamenti e delle pratiche irregolari (sosta irregolare, evasione tariffaria);
- **modulazione oraria della tariffa di sosta** in funzione delle caratteristiche dell'ambito di sosta, al fine di riflettere più correttamente la relazione tra disponibilità di sosta e la pressione esercitata dai potenziali utilizzatori dello spazio pubblico;
- **definizione**, in modo coerente con gli obiettivi del Piano (ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve raggio), **delle politiche a favore dei residenti**;
- **ottimizzazione dei parcheggi in struttura, di arroccamento al centro e di attestamento**, mediante una modulazione delle tariffe in modo da renderli attrattivi rispetto agli ambiti di sosta interni alle mura;
- **sviluppo dei sistemi ITS** con funzione di informazione e indirizzamento dei potenziali utenti nonché tramite il sistema di riscossione e gestione della tariffa di sosta.

## 4 Politiche per la sosta e interventi proposti

Gli obiettivi e le strategie di cui sopra sono declinati attraverso un insieme di politiche e misure integrate che hanno a che vedere con:

- lo schema di regolazione e tariffazione;
- la dotazione e l'organizzazione dei parcheggi;
- le modalità di affidamento del servizio di gestione;
- il percorso di attuazione e monitoraggio.

### Schema di regolazione e tariffazione

Il nuovo schema di regolazione e tariffazione della sosta proposto da Piano si basa, a regime, sulle seguenti politiche e interventi:

- Uno **schema tariffario progressivo** per la sosta a pagamento nell'area urbana centrale, che prevede **tre zone di tariffazione concentriche a tariffa decrescente**:
  - Zona 1 (Centro, vie limitrofe a piazza Libertà compresa e alle ZTL/APU),
  - Zona 2 (Prima corona, interna al centro storico),
  - Zona 3 (Seconda corona e anello degli Spalti).

Tale schema tariffario rappresenta una evoluzione, non uno stravolgimento, di quello in atto; le tariffe orarie sono analoghe a quelle vigenti, ma vengono rimodulate nella loro applicazione ai diversi ambiti urbani in modo da rendere più chiaro, progressivo e coerente l'intero impianto.

- La ricerca di una maggiore **coerenza tra la tariffazione della sosta a bordo strada/su suolo pubblico con quella nei parcheggi a rotazione/in struttura**. A parità di zona tariffaria, la tariffa oraria di base tendenzialmente deve essere la stessa.

Come unica differenza, al fine di incentivare l'utilizzo dei parcheggi a rotazione/in struttura, meno invasivi e con una maggiore riserva di capacità rispetto a quelli a bordo strada, la tariffa oraria potrà essere decrescente nel tempo nel primo caso (per la sosta di medio/lunga durata) e viceversa crescente nel tempo (oppure con un limite temporale, es. massimo 3 ore di sosta) nel secondo caso.

Per lo stesso motivo, anche le tariffe di abbonamento mensile per la sosta su suolo pubblico non possono inferiori a quelle dei parcheggi in struttura nella medesima zona tariffaria.

- **L'applicazione di una tariffa per la sosta** (in funzione della relativa zona tariffaria di cui sopra) **a tutti gli spazi di sosta ad uso pubblico negli ambiti regolamentati** (al netto degli spazi riservati per carico/scarico, disabili, autorizzati ecc.).

Infatti, nella situazione attuale all'interno degli ambiti a sosta regolamentata solo il 50% degli spazi di sosta pubblici sono effettivamente a pagamento. Il rimanente (circa 3.500 posti auto) sono liberi. Ciò riduce il livello di rotazione degli spazi di sosta (e quindi, in ultima analisi, la loro disponibilità) e comporta flussi parassiti di ricerca di un posto libero in aree ad elevata pressione di sosta.

- Una **limitata revisione della perimetrazione delle zone a sosta tariffata**, che vengono estese ai viali di circonvallazione (Spalti) e alla fascia del quartiere Pista più a ridosso del centro storico. Ciò al fine di gestire meglio le situazioni “di confine” tra le zone a sosta regolamentata (a pagamento) e quelle non regolamentate (sosta libera).
- **Progressivamente nel tempo, la riduzione in valore assoluto degli spazi di sosta a bordo strada**, a partire dalle zone più centrali (delicate e pregiate), da destinare ad altri usi coerentemente con gli interventi che saranno definiti all’interno del PGTU-PUMS (es. qualificazione spazi urbani, tutela degli spostamenti ciclo-pedonali, adeguamento e protezione dei percorsi dei mezzi pubblici, ecc.).

Infatti il rafforzamento delle misure di regolamentazione, soprattutto se supportate da un adeguato sistema di controllo e sanzionamento delle infrazioni, facendo aumentare la rotazione degli spazi di sosta (il medesimo stallo accoglie più auto nell’arco della giornata) e disincentivando l’accesso alle aree più centrali con l’auto privata, riduce il fabbisogno netto di spazi di sosta.

**Tabella 4-1: Offerta di sosta su suolo pubblico negli ambiti attualmente a sosta regolamentata, posti auto pubblici**

AMBITO		LIBERO		PAGAMENTO		TOTALE	
		V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
1	Centro Storico ZTL	23	25%	69	75%	92	100%
2	Centro Storico Nord	609	62%	370	38%	979	100%
3	Centro Storico Est	177	23%	604	77%	781	100%
4	Centro Storico Sud	47	10%	447	90%	494	100%
5	Centro Storico Ovest	582	37%	989	63%	1 571	100%
8	Matteotti	1 760	90%	205	10%	1 965	100%
9	Stazione FS	336	29%	838	71%	1 174	100%
<b>Totale</b>		<b>3 534</b>	<b>50%</b>	<b>3 522</b>	<b>50%</b>	<b>7 056</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaborazioni TRT su dati indagine maggio 2016

Lo schema proposto è completato da misure e accorgimenti che tengono in conto delle esigenze specifiche di:

- lavoratori (sosta diurna di lunga durata), che per gli spostamenti sistematici possono fare affidamento ai parcheggi di attestamento gratuiti e ai parcheggi di arroccamento a tariffa agevolata (rispetto alla corrispondente zona tariffaria) – cfr. paragrafo seguente;
- residenti (sosta di lungo periodo anche serale e notturna), grazie agli abbonamenti, che consentono di derogare ai limiti di durata della sosta nella zona 1 del centro, e all’estensione della zona regolamentata alla fascia del quartiere Pista più a ridosso del centro.

L’impianto proposto dal Piano della sosta è descritto nei suoi elementi di dettaglio nella figura e nella tabella seguenti.

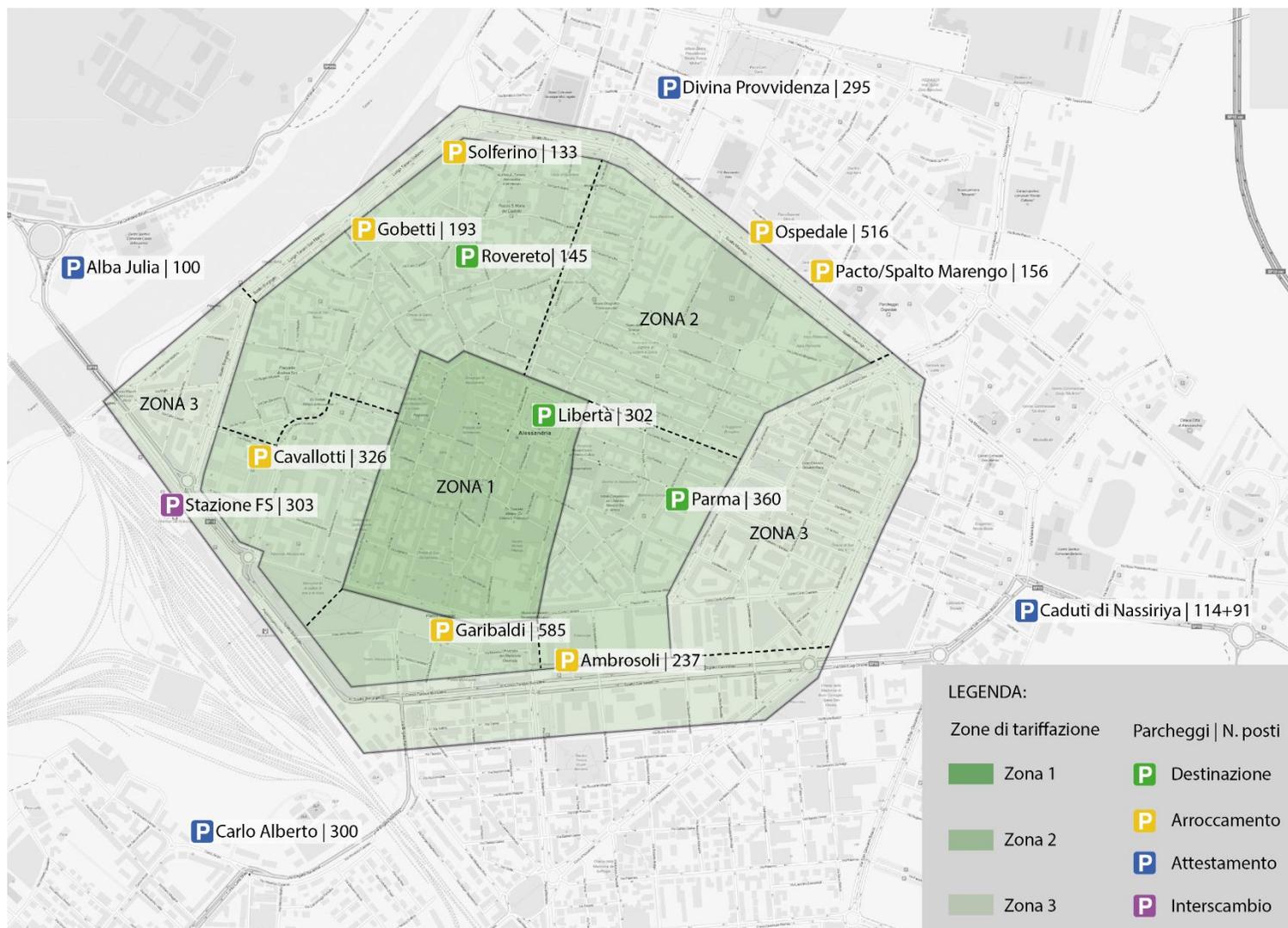


Figura 4-1: Schema di regolamentazione della sosta e parcheggi

**Tabella 4-2: Schema di regolamentazione della sosta proposto e confronto con lo stato di fatto**

	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3
Ambito territoriale	Centro	Prima corona, interna al centro storico	Seconda corona e anello degli Spalti
Corrispondenza con gli ambiti esistenti	<i>Centro</i> , limitatamente alle vie a nord di Piazza Garibaldi	<i>Duomo, Uffici Finanziari, Ospedale, San Rocco, Rovereto</i> (Spalti esclusi)	<i>Marengo, Piscina</i> , più anello degli Spalti e Pista (a nord di via Firenze / via Buozzi)
Tariffa base proposta	2 € / ora	1 € / ora	0,5 € / ora
Tariffa attuale	1 € / ora (dove tariffata); 2 € / ora nel parcheggio P.zza Libertà	1 € / ora (dove tariffata)	0,5 € / ora (dove tariffata)
Abbonamenti mensili (non residenti)	120 € / mese (parcheggio di Piazza Libertà, non ammesso per la sosta a bordo strada)	80 € / mese	50 € / mese
Abbonamenti mensili attuali	70 € / mese (tutte le sotto-zone) 50 € / mese (una sola sotto-zona)	70 € / mese (tutte le sotto-zone) 50 € / mese (una sola sotto-zona)	70 € / mese (tutte le sotto-zone) 50 € / mese (una sola sotto-zona) (dove già regolamentata)
Abbonamenti annuali (resid.)	80 € / anno	80 € / anno	50 € / anno
Abbonamenti annuali attuali	70 € / anno	70 € / anno	50 € / anno (dove già regolamentata)
Estensione della tariffazione	Tutti i posti auto, esclusi i riservati	Tutti i posti auto, esclusi i riservati	Tutti i posti auto, esclusi i riservati. Per l'ambito <i>Pista</i> si tratta di introdurre la sosta a pagamento ex novo
Durata massima sosta	Massimo 3 ore	Nessuna limitazione	Nessuna limitazione
Durata massima sosta attuale	Nessuna limitazione	Nessuna limitazione	Nessuna limitazione
Periodo di tariffazione	Tutti i giorni dalle 8:00 alle 20:00	Giorni feriali dalle 8:00 alle 20:00	Giorni feriali dalle 8:00 alle 20:00
Periodo di tariffazione attuale	Giorni feriali dalle 8:00 alle 20:00	Giorni feriali dalle 8:00 alle 20:00	Giorni feriali dalle 8:00 alle 20:00 (dove già regolamentata)

## Parcheggi

Il Piano della sosta non prevede la realizzazione di alcun nuovo parcheggio in struttura nell'area urbana centrale; viceversa, privilegia la messa a sistema e la specializzazione funzionale dei parcheggi a rotazione e/o in struttura esistenti, al fine di ottimizzarne le potenzialità e i livelli di utilizzo.

L'offerta di parcheggi secondo lo schema di Piano è dunque articolata come segue (cfr. anche la tabella successiva):

- **Parcheggi di destinazione** nel cuore della città (piazza Libertà, via Parma, Rovereto).  
Per il **parcheggio di piazza Libertà** si confermano le tariffe vigenti (coerenti con la nuova Zona 1 di tariffazione), mentre si propone un ridisegno degli stalli di sosta al fine di migliorarne gli standard di manovra (ampliando la larghezza degli stalli) e, al contempo, ridurre l'offerta e quindi l'attrattività (nell'ordine di un 10%).  
Per i **parcheggi di via Parma e Rovereto**, attualmente sottoutilizzati, si conferma la tariffa attuale (almeno in una fase iniziale), che risulta competitiva all'interno della Zona 2 di tariffazione.
- **Parcheggi di arroccamento**, ovvero parcheggi su piazza o su piazzale ai bordi del centro storico il cui accesso dalla viabilità primaria risulta agevole, in cui è consentita la sosta di lunga durata (seppur a pagamento).
- **Parcheggi di attestamento**, cioè parcheggi gratuiti lungo i quattro principali assi di accesso al centro. Rimangono a portata pedonale dal centro storico e sono serviti dalle linee di trasporto pubblico nella rete proposta dal Piano di riassetto del trasporto pubblico (ad eccezione del parcheggio di Piazza Alba Julia, comunque collegabile con la modifica del percorso di una linea).
- **Parcheggio di interscambio**, in corrispondenza della stazione ferroviaria, destinato all'interscambio modale ferro-gomma.

Tabella 4-3: Parcheggi per tipologia e tariffazione

TIPOLOGIA	PARCHEGGIO	TARIFFA	POSTI AUTO
<b>Parcheggi di destinazione</b>	Piazza Libertà	2 € / ora (coerente con la Zona 1)	302
	Via Parma	0,5 € / ora (competitivo rispetto alla Zona 2) A regime 1 € / ora, con tariffe orarie decrescenti	360
	Rovereto (Via Inviziati)	0,5 € / ora (competitivo rispetto alla Zona 2) – A regime 1 € / ora, con tariffe orarie decrescenti	145
<b>Parcheggi di arroccamento</b>	Piazza Ambrosoli	1 € / ora (coerente con la Zona 2)	237
	Piazza Garibaldi	1 € / ora (coerente con la Zona 2)	585
	Via Cavallotti	0,5 € / ora (competitivo rispetto alla Zona 2), con tariffe orarie decrescenti	326
	Piazza Gobetti	0,5 € / ora (competitivo rispetto alla Zona 2), con tariffe orarie decrescenti	193

TIPOLOGIA	PARCHEGGIO	TARIFFA	POSTI AUTO
	Lungotanaro Solferino	0,5 € / ora (competitivo rispetto alla Zona 2), con tariffe orarie decrescenti	133
	Ospedale (Spalto Marengo)	0,5 € / ora (coerente con la Zona 3), con possibilità di introdurre una struttura tariffaria a tutela degli utenti dell'ospedale (es: prime due ore gratuite)	516
	Pacto-Spalto Marengo	0,5 € / ora (coerente con la Zona 3), con tariffe orarie decrescenti	86 (struttura) + 70 (su piazzale)
<b>Parcheeggi di interscambio</b>	Stazione FS	1 € / ora, con tariffe decrescenti e abbonamenti agevolati per i viaggiatori FS	303
<b>Parcheeggi di attestamento</b>	Nord: piazza Divina Provvidenza	Gratis	295
	Est: piazza Caduti di Nassiriya	Gratis	114+91 (aree limitrofe)
	Sud: via Carlo Alberto	Gratis	300
	Ovest: piazza Alba Julia	Gratis	100

Fonte: ATM Alessandria, Metropark, rilevazioni PGTU-PUMS maggio 2016

### Modalità di affidamento del servizio di gestione

Le politiche di regolamentazione e tariffazione della sosta su strada sono uno strumento chiave di orientamento della domanda e di *efficienza* nell'uso dello spazio pubblico. L'estensione degli ambiti regolamentati e la flessibilità della regolamentazione in funzione degli obiettivi e delle criticità locali impone la necessità di creare un sistema:

- con regole facilmente comprensibili da parte degli utenti;
- che semplifichi il pagamento attraverso una pluralità di canali e l'utilizzo delle nuove tecnologie mobili;
- caratterizzato da un elevato livello di controllo e di rispetto delle regole.

Tutto ciò dovrà essere perseguito a partire dalla ridefinizione delle modalità di affidamento del servizio di gestione della sosta regolamentata su strada e in struttura, dall'individuazione di livelli di servizio minimo garantiti e dall'applicazione di meccanismi di premialità e penalità atti ad assicurare il raggiungimento degli obiettivi posti. In questo senso, il recente passaggio di consegne tra ATM Alessandria e AMAG Mobilità rappresenta una opportunità da cogliere.

Si tratta quindi di un programma ambizioso che coinvolgerà la città e che richiederà investimenti in tecnologie al fine di ottimizzare l'uso della elevata capacità di sosta in struttura e a raso di cui si dispone. Ciò che risulta palesemente carente dall'attuale gestione è la mancata politica della sosta che ne faccia un cardine su cui articolare le misure di gestione della mobilità privata.

In tale contesto il Piano della sosta promuove, a valle delle indicazioni sopra richiamate, la necessità di definire un chiaro mandato al gestore che potrà configurarsi o nell'ambito di un contratto di servizio da sottoscrivere con l'attuale gestore in cui siano resi espliciti obiettivi, impegni reciproci, risultati, durata del contratto e modalità di controllo-monitoraggio, o mediante la definizione di un capitolato d'appalto nel caso l'Amministrazione intenda procedere ad un affidamento su base competitiva.

#### Percorso di attuazione e monitoraggio

Le misure proposte, pur essendo state pensate in continuità rispetto al sistema di regolazione vigente, richiedono un approccio **per fasi**, soprattutto per quanto riguarda la trasformazione dei posti auto attualmente liberi in parcheggi a pagamento.

In questo senso, si raccomanda un monitoraggio puntuale (ad esempio con cadenza annuale) della domanda di sosta (occupazione e rotazione) e una verifica dei risultati raggiunti, al fine di meglio calibrare e programmare gli interventi.

Il programma delle fasi di attuazione verrà dettagliato all'interno del PGTU-PUMS, in quanto andrà integrato con misure sinergiche e complementari (es. interventi di rilancio del trasporto pubblico e di miglioramento delle connessioni ciclo-pedonali).

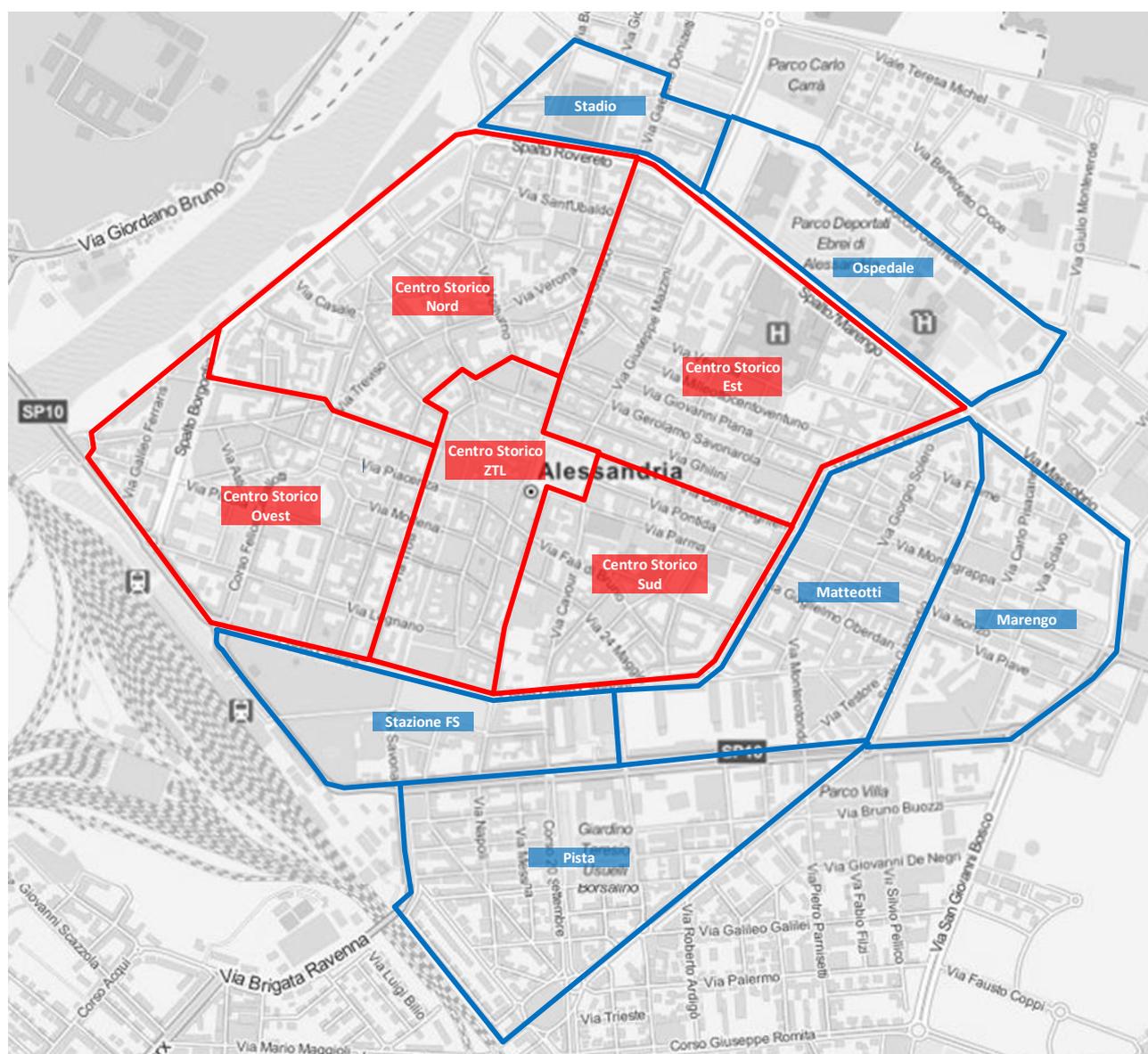
## Allegato: Indagine offerta e domanda di sosta

### Metodologia

L'indagine della sosta a bordo strada è stata estesa all'area urbana centrale, ai principali poli attrattori di mobilità (es. l'Ospedale), ovvero gli ambiti in cui le esigenze di sosta dei diversi utenti (lavoratori, pendolari, residenti, fruitori servizi) si sovrappongono.

Gli ambiti territoriali oggetto di indagine sono stati individuati incrociando le valutazioni sulle caratteristiche trasportistiche con quelle urbanistico-insediative (cfr. tabella e figura seguenti).

#### Ambiti territoriali oggetto di indagine



### Ambiti di rilievo della sosta

Denominazione	Tipologia ambito	Tipologia sosta
Centro Storico ZTL Centro Storico Nord Centro Storico Est Centro Storico Sud Centro Storico Ovest	Centro Storico	Regolamentata
Stazione FS Ospedale	Polo attrattore	Regolamentata Libera
Matteotti Stadio Pista Marengo	Corona	Libera

L'indagine è stata condotta nel mese di maggio 2016 per quantificare e caratterizzare il fenomeno della sosta su suolo pubblico ed è stata articolata al fine di rilevare:

- offerta di sosta;
- domanda di sosta (occupazione).

L'indagine ha valenza integrativa rispetto alle informazioni messe a disposizione dal gestore (ATM) relativamente all'offerta e domanda degli spazi di sosta (su strada, su piazza e in struttura) regolamentati a tariffa.

### Offerta di sosta

Sono stati rilevati il numero degli stalli (spazi di sosta) disponibili, al fine di determinare dimensioni e localizzazioni dei parcheggi. I dati raccolti sono disaggregati per:

- via;
- localizzazione: a bordo strada o fuori carreggiata (su piazzale);
- disciplina di regolamentazione: liberi, a disco, a pagamento, riservati (residenti, disabili, merci, taxi, ecc.).

### Domanda di sosta

Il numero di veicoli in sosta, regolare oppure irregolare, è stato indagato contestualmente alla rilevazione dell'offerta di sosta in ogni strada all'interno dell'ambito di studio individuato, distinguendo gli stalli liberi da quelli occupati e tenendo conto dei divieti di sosta.

La rilevazione è stata ripetuta nelle fasce orarie comprese tra le 9.30 e le 12.00 (mattina) e tra le 15.00 e le 17.30 (pomeriggio): il confronto tra il grado di occupazione (domanda/offerta) riscontrato nelle diverse fasce orarie consente di stimare l'indice di saturazione degli spazi di sosta e le eventuali criticità negli ambiti territoriali indagati.

Un ulteriore rilievo di tipo più speditivo è effettuato nella fascia notturna (24.00-6.00) al fine di individuare eventuali ambiti di criticità legato alla domanda di sosta dei residenti.