

LA NOSTRA REALTA'



Per utilizzo chiedere a Partecipattiva

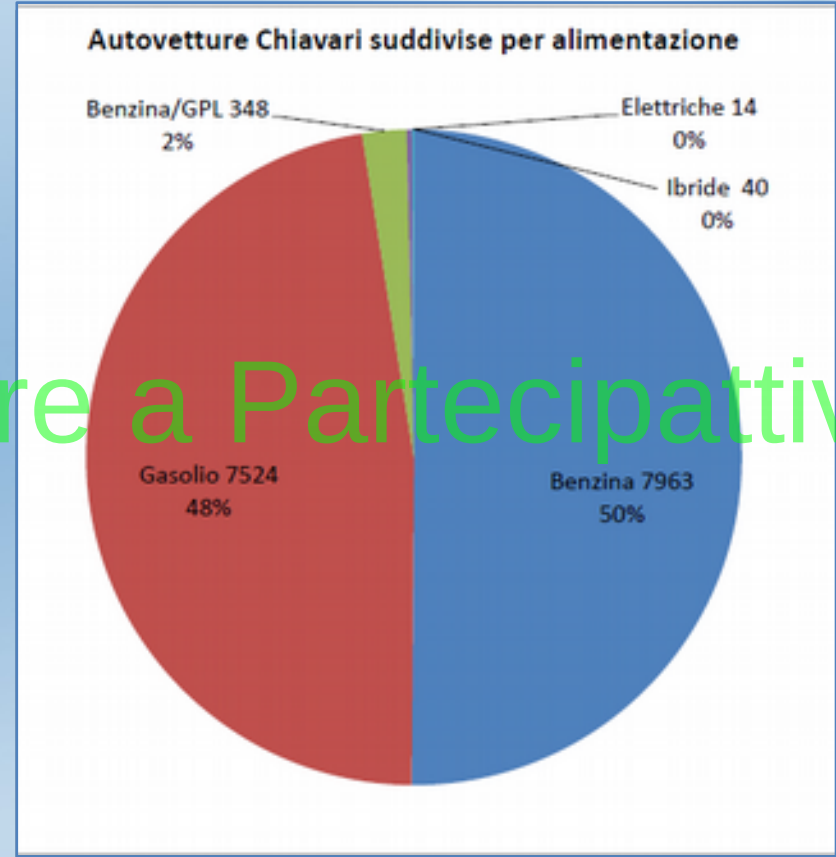


Parco veicolare

Nel 2016 a Chiavari risultavano 27.429 residenti e 24.023 veicoli (60% autovetture e 32% motoveicoli).

Circa 830 veicoli ogni mille abitanti a fronte di una media nazionale di 685 e quasi il doppio della media europea che si ferma a 487 veicoli/abitante.

A parte questo dato che da solo dovrebbe impressionare, va considerata anche la suddivisione dei veicoli per tipologia, classe ed età che evidenziano ancor più l'arretratezza del nostro parco veicolare rispetto agli standards europei.

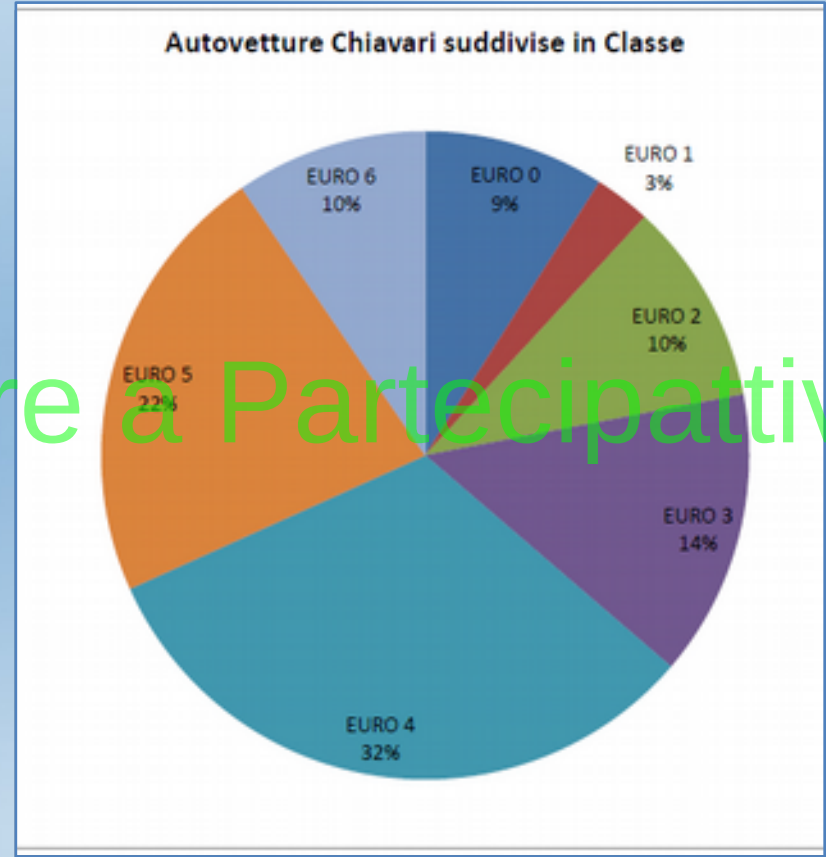


Parco veicolare

Nel 2016 a Chiavari risultavano 27.429 residenti e 24.023 veicoli (60% autovetture e 32% motoveicoli).

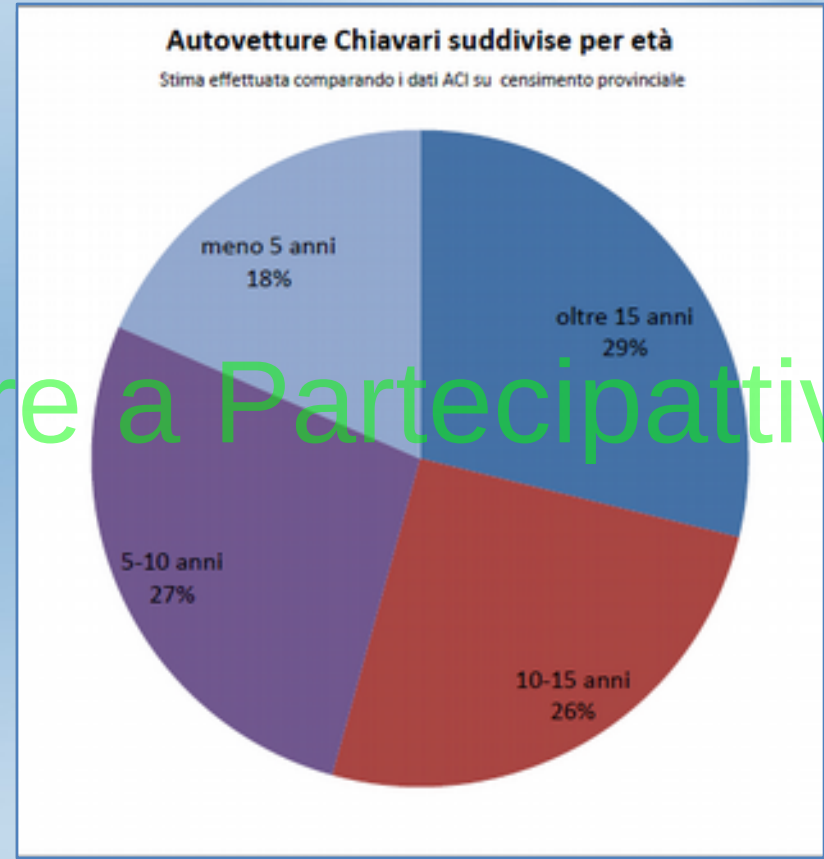
Circa 830 veicoli ogni mille abitanti a fronte di una media nazionale di 685 e quasi il doppio della media europea che si ferma a 487 veicoli/abitante.

A parte questo dato che da solo dovrebbe impressionare, va considerata anche la suddivisione dei veicoli per tipologia, classe ed età che evidenziano ancor più l'arretratezza del nostro parco veicolare rispetto agli standards europei.



Parco veicolare

Nel 2016 a Chiavari risultavano 27.429 residenti e 24.023 veicoli (60% autovetture e 32% motoveicoli).
Circa 830 veicoli ogni mille abitanti a fronte di una media nazionale di 685 e quasi il doppio della media europea che si ferma a 487 veicoli/abitante.
A parte questo dato che da solo dovrebbe impressionare, va considerata anche la suddivisione dei veicoli per tipologia, classe ed età che evidenziano ancor più l'arretratezza del nostro parco veicolare rispetto agli standard europei.



Inquinamento

Dal PTCP del 2002 Sintesi interpretativa:

«La situazione ambientale risulta complessivamente positiva (...) risulta evidente la presenza di inquinamento atmosferico di origine domestica e, soprattutto, connesso al traffico veicolare di livello medio.



In conclusione rappresentano **fattori di criticità** le seguenti situazioni:

- **inquinamento atmosferico localizzato** dovuto alla presenza di emissioni concentrate di livello medio - alto di origine domestica e, soprattutto, **da traffico urbano**, in presenza dei centri urbani di Chiavari e Lavagna e dell'area urbanizzata periferica nella piana dell'Entella»

Piano Urbano Traffico

«Il PUT è finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione, della sicurezza stradale, dell'inquinamento acustico e atmosferico (...) prevede il ricorso ad adeguati sistemi (...) in relazione agli obiettivi da perseguire.

Il PUT viene aggiornato ogni due anni.» L'aggiornamento vigente più recente del PUT di Chiavari, la cui introduzione risale al DLgs. 285/1992, è del 2005.

L'aggiornamento commissionato dal Comune con determina 9 del 15 marzo **2013 non è infatti mai stato approvato.**



Piano Urbano Traffico

Il PUT in vigore è finalizzato ad ottenere:

- Il miglioramento delle condizioni di circolazione;
- La riduzione degli incidenti stradali;
- La riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- Il contenimento dei costi pubblici e privati;
- Il rispetto dei valori ambientali;



Nell'intento di raggiungere gli obiettivi prefissati il PUT ha sostanzialmente **riconosciuto la validità dello schema di circolazione elaborato nel PUT del 2001**, ossia quello attualmente in vigore ed ha predisposto una serie di **interventi di minore impatto** quali la regolazione della circolazione nelle intersezioni, la sistemazione plano-altimetrica delle intersezioni e interventi di mitigazione della velocità.

Piano Urbano Traffico

Interventi di carattere strutturale sono invece:

- L'allontanamento del traffico di transito dalla rete più prossima al centro, ad esempio con la creazione di **aree ZTL** di cui la più impattante è senz'altro quella di **Piazza Matteotti**.
- L'istituzione di sensi unici finalizzati a rendere più fluido il traffico veicolare e più sicura la percorrenza di alcune vie strette.



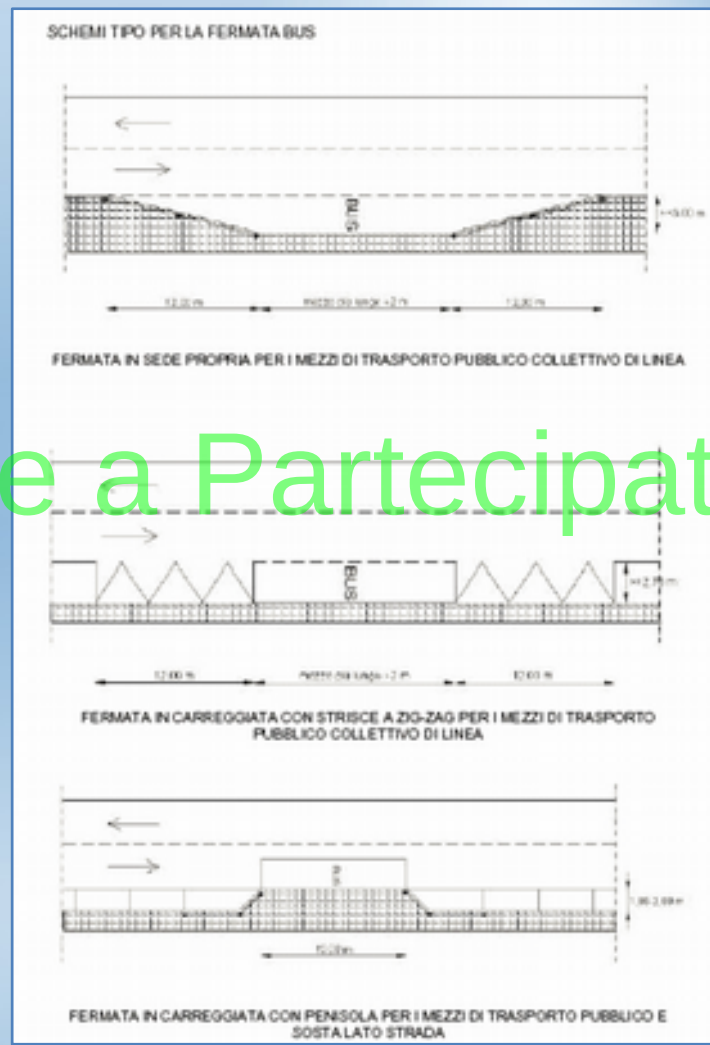
Interessante è poi constatare che **un intero capitolo** del PUT sia poi dedicato alla creazione di una **rete ciclabile urbana** in cui solamente la prima delle tre fasi previste porterebbe allo sviluppo di una maglia ciclabile di quasi 5 km.

Il tessuto urbano

Ancora dal PUT estrapoliamo:

«La rigida adozione delle direttive si dovrebbe tradurre in un esteso sgombero della sosta dalle sedi stradali, inapplicabile per l'assenza di alternative e con interventi di adeguamento di ingente impegno economico»

Ossia viene semplicemente constatato uno stato di fatto che vede un tessuto urbano pensato e realizzato per lo più in un'epoca in cui la mobilità era costituita da mezzi a trazione animale e con numeri certamente non paragonabili al volume dell'attuale domanda.



Il tessuto urbano



Per utilizzo chiedere a Partecipattiva

Il tessuto urbano



Per utilizzo chiedere a Partecipattiva

Il tessuto urbano



Per utilizzo chiedere a Partecipattiva

Il tessuto urbano



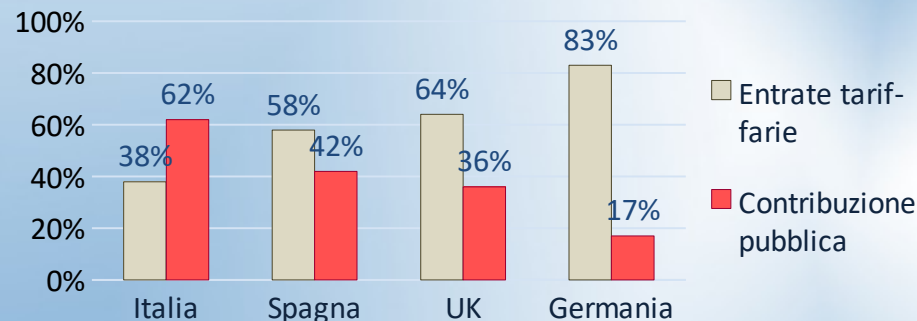
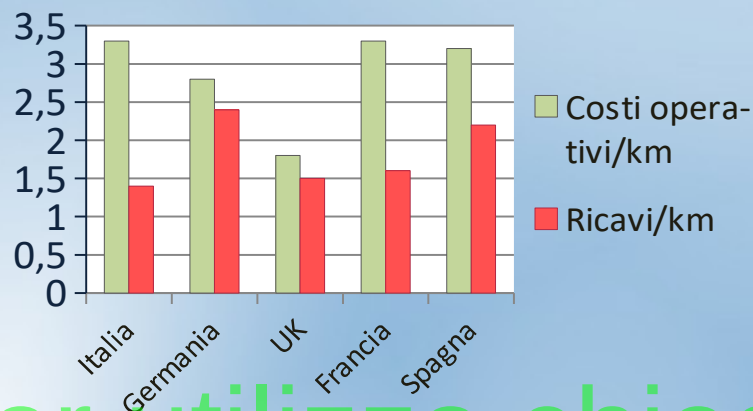
Per utilizzo chiedere a Partecipattiva

Il tessuto urbano



Per utilizzo chiedere a Partecipattiva

Trasporto Pubblico Locale



Per utilizzo chiedere a Partecipativa

Da uno studio sul TLP di Genova dell'Università della Sapienza, si rileva come l'elevato grado di **dipendenza** di molte aziende **verso le risorse pubbliche** sia uno degli aspetti che hanno rallentato gli interventi di riorganizzazione e ristrutturazione industriale.

Con la L.33/2013 viene avviata la riforma del trasporto pubblico locale e regionale, che prevede :

- Istituzione del bacino unico regionale per il trasporto;
- Delega l'A.T.P.L. l'attuazione delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio di trasporto in tutto il bacino unico regionale;

Trasporto Pubblico Locale

Ne LA CARTA DEI SERVIZI E CARTA DELLA MOBILITÀ 2016 redatto da ATP leggiamo: «Il parco autobus al 31 dicembre 2015 è composto da 288 mezzi. Gli autobus hanno un'età media di 12,2 anni. In particolare il parco aziendale è composto da:

- 160 autobus di linea extraurbani;
- 97 autobus di linea suburbani/urbani;
- 11 autobus per servizi da noleggio.



Il 34% del parco autobus aziendale è Euro2, il 40% è Euro3, 39 autobus (circa 7%) **sono già adeguati** alle normative Euro 4 ed Euro 5»

Trasporto Pubblico Locale

La Stazione ferroviaria di Chiavari, con il suo bacino d'utenza che si estende in una profonda fascia di entroterra, funge da punto di partenza/arrivo per circa 3200 pendolari al giorno (considerando solo quelli che usufruiscono del trasporto regionale). Numeri che scendono a circa 2000 unità nei fine settimana.



Considerando invece il volume di traffico totale, i dati parlano di circa 10000 persone al giorno e ciò porta Chiavari ad essere la **5^a stazione ligure** (raggruppando il nodo genovese) e **l'86^a in Italia per flusso passeggeri**.

La nostra realtà

Come abbiamo avuto modo di constatare, la mobilità urbana che caratterizza il tessuto chiavarese si rifà a logiche tradizionali ed è quasi esclusivamente imperniata sull'uso dell'autovettura/motoveicolo privato come mezzo di trasporto.

Nonostante siano stati introdotti elementi di pedonalità non secondari soprattutto nell'area centrale, già a partire dai primi anni duemila, gli strumenti che dovrebbero governare lo sviluppo della mobilità hanno indicato chiaramente che la via da seguire è quella di una **svolta convinta** in direzione di una mobilità leggera, sia ciclabile, sia pedonale.

Il raggiungimento di tali obiettivi presuppone un cambio di paradigma nell'ambito del processo di pianificazione e dunque l'introduzione di un approccio che consideri come priorità i **concetti di accessibilità, connettività e multi-modalità, di sicurezza ed efficienza energetica piuttosto che di velocità**. Che privilegi dunque un modello di tipo integrato, rivolto a ridurre la dipendenza dall'automobile e promuovere la diffusione del diritto alla mobilità.

