



CITTA' di SAVONA
il Sindaco

Cari savonesi,

abbiamo esaminato in Giunta la petizione sottoscritta da 3.253 cittadini, con cui ci viene chiesto di riaprire al traffico il tratto di Corso Italia tra via Vegerio e via Paleocapa.

Con la presente, fornisco a nome della Giunta la comunicazione della posizione dell'Amministrazione, motivando in modo esteso, come forma di rispetto per l'istanza che ci è stata rivolta e per l'ampio e diffuso dibattito che l'argomento ha suscitato.

1. Premessa: la partecipazione.

La petizione è una forma di “partecipazione popolare”, importante perchè prevista dal nostro Statuto, ma desidero sottolineare che sono molti mesi che ci confrontiamo con i cittadini sui temi della mobilità e delle pedonalizzazioni e questo è avvenuto fin dall'autunno del 2022 e anche durante la raccolta firme.

Abbiamo incontrato i cittadini contrari alla pedonalizzazione di Corso Italia ma anche molti savonesi favorevoli, che quindi non hanno voluto sottoscrivere la petizione e che ci hanno invitati a non cambiare idea: non dobbiamo dimenticarci che esistono anche savonesi che considerano la chiusura di Corso Italia un miglioramento della nostra città.

Questo ovviamente non riduce l'importanza della petizione ma evidenzia che in città ci sono sensibilità e punti di vista diversi, che vanno tenuti tutti in considerazione.

Inoltre, nelle numerose occasioni di incontro con i sottoscrittori abbiamo dialogato in modo positivo, affrontando tutti gli aspetti che riguardano la mobilità e confrontando le rispettive idee, con lo sforzo reciproco di individuare le problematiche e trovare le soluzioni migliori.

La petizione, per sua natura, “cristallizza” una richiesta in termini assertivi e immodificabili, al contrario in tutte le occasioni abbiamo avuto conferma di quanto sia utile parlarsi; quanto il confronto aiuti noi a comprendere le ragioni del disagio (nel nostro caso, il traffico in Piazza Mameli) e le motivazioni di una proposta (nello specifico, la riapertura di Corso Italia) ma anche il cittadino a capire meglio le ragioni delle nostre scelte e a convenire che vi possono essere anche altre soluzioni che rispondono efficacemente al medesimo disagio (come, per esempio, la soluzione 3 di Sintagma). In questo modo, spesso siamo riusciti ad individuare significativi correttivi alla decisione iniziale, andando incontro alle esigenze che ci venivano rappresentate.

Ciò significa che, se è assolutamente legittima una raccolta firme ed una petizione, ciò non deve mai fare cessare il dialogo per approfondire meglio le questioni e trovare le soluzioni più efficaci.

Infine, aggiungo che fin dall'inizio del mandato abbiamo sempre messo al centro il dialogo tra Amministrazione e cittadini e, non solo sulla partecipazione abbiamo fondato progettualità specifiche, ma della partecipazione abbiamo fatto un metodo costante su tutti i progetti amministrativi. La partecipazione però significa ascolto reciproco intorno a due punti fermi: l'individuazione di un problema e la valutazione delle diverse possibili soluzioni. Nel nostro caso, il dialogo ha fatto emergere il nodo di Piazza Mameli come problematica che richiede urgentemente un intervento e l'Amministrazione si è mossa in questa direzione; inoltre il confronto ha aiutato a calibrare meglio le soluzioni, con correttivi che recepivano le osservazioni dei cittadini.

Tuttavia non possiamo dimenticare che la valutazione delle soluzioni deve tenere conto degli obiettivi di medio e lungo termine che l'Amministrazione intende perseguire: per troppo tempo la nostra città si è mossa in modo improvvisato, con scelte prive di una visione prospettica che si contraddicevano le une con le altre. Noi abbiamo invece sempre dichiarato che vogliamo seguire un progetto di lungo periodo, nel quale si devono collocare le scelte immediate.

Qui vengo ad un punto fondamentale che riguarda l'oggetto della petizione: la nostra scelta di pedonalizzare Corso Italia fa parte di una visione strategica della mobilità, che da tempo manca alla nostra città e che stiamo perseguendo fin dall'inizio del mandato. Quindi non si può isolare la questione di Corso Italia dal progetto complessivo relativo alla mobilità.

2. La scelta di puntare sulla mobilità lenta e sostenibile.

Sappiamo che da molto tempo Savona ha un problema di traffico troppo intenso in centro città, Sintagma ci dice che la grande maggioranza dei veicoli che girano in centro percorrono meno di tre chilometri. A Savona siamo abituati al fatto che l'auto si utilizzi anche per piccoli spostamenti, rallentando inevitabilmente chi invece è costretto, per varie ragioni, ad attraversare la città. Sappiamo che ci sono annosi problemi infrastrutturali: manca una sorta di "circonvallazione" e manca una strada dedicata per accesso al Porto.

Per ovviare a questa problematica, come noto, siamo da tempo impegnati con Anas affinché si completi al più presto il primo lotto della Aurelia Bis – che collega Albisola con la zona di Miramare e quest'ultima con corso Ricci –, previsto per l'inizio del 2026, e si progetti il secondo lotto – che collega Corso Ricci con il casello di Savona – cosa che sta avvenendo con celerità; per quanto riguarda l'entrata e uscita delle merci dal porto, siamo impegnati con AdSP affinché aumenti l'utilizzo del treno (cosa che sta già avvenendo per il trasporto di autovetture e confidiamo che avvenga in tempi brevi per il trasporto di carbone) e venga inserito nella programmazione delle opere anche una via dedicata per i mezzi commerciali, già prevista, su nostra richiesta, nel PRIIMT. Naturalmente sono progetti che richiedono tempi non brevi, tuttavia è molto importante che comunque si sia iniziato e che l'Amministrazione, da un lato, solleciti costantemente il rispetto dei cronoprogrammi e, dall'altro lato, tenga conto di questi possibili sviluppi.

Nel frattempo, però, nell'attesa del completamento dei citati progetti, crediamo sia possibile disciplinare diversamente il traffico cittadino e siamo convinti che sia necessario farlo adottando un approccio nuovo, come hanno fatto e stanno facendo tutte le città di grandi, medie e piccole dimensioni: agevolare i percorsi di attraversamento della città e promuovere la mobilità lenta e sostenibile allentando la pressione delle auto nel centro cittadino.

Questo porta tutte le città ad estendere le aree pedonalizzate. Naturalmente, va considerato che ci sono persone che possono avere difficoltà a spostarsi a piedi, anche per ragioni di età, o che sono impossibilitate a farlo per ragioni di lavoro o altro, quindi le pedonalizzazioni devono essere regolamentate in modo adeguato considerando tutte le diverse esigenze: su questo il confronto è assolutamente fondamentale.

So che qualcuno, anche tra i firmatari, è contrario a questi principi perché pensa che le strade servano prioritariamente per le auto e non per le persone. Posizione legittima ma che non condividiamo tanto è vero che la mia amministrazione ha fissato nel proprio progetto amministrativo, dichiarato a più riprese anche in campagna elettorale, l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto e promuovere la mobilità pedonale, ciclabile e di trasporto pubblico, il che rende la città più godibile non solo per i turisti ma soprattutto per gli stessi savonesi, favorendo anche il commercio.

Tra chi ha firmato c'è anche chi condivide il principio ma sostiene che "questo non vale per Corso Italia". Su questo però dobbiamo essere chiari: la pedonalizzazione ha senso se converte una strada trafficata in strada pedonale, perché le pedonalizzazioni di strade utilizzate raramente dalle auto sono comunque utili ma non favoriscono l'obiettivo di estendere la mobilità lenta e sostenibile. Al contrario le trasformazioni di strade trafficate sono quelle che cambiano il volto di una città, favorendone la vivibilità quindi l'attrattività, e migliorano l'ambiente.

La scelta di pedonalizzare Corso Italia, come noto, obbedisce alla volontà di completare il tratto centrale del Corso tra Piazza Marconi e Corso Mazzini, ed è stato fatto sulla base del PUMT del 2013, aggiornato da uno studio dell'università di Genova del 2022. Inoltre, procedendo alla pedonalizzazione delle vie del centro operata nel 2023, oltre al recupero di parcheggi in zone limitrofe, si è puntato sul fatto che la nostra città dispone già oggi di parcheggi a sbarra che circondano il centro: Torre Orsero, Arsenale, Priamar, Piazza Popolo, via Piave, contengono ben 1926 posti auto, tutti a distanza di pochi minuti a piedi da qualsiasi punto del centro. A questi ovviamente si aggiungono anche i parcheggi lungo le vie e le piazze del centro.

La pedonalizzazione di alcune vie del centro, però, rappresenta il primo tassello di una strategia più ampia, che abbiamo avviato già dal 2023 e si compone di:

- impulso alle infrastrutture di cui ho detto sopra;
- revisione della mobilità del centro (già pronta e su cui tornerò);
- piano della sosta: è prevista la prima bozza all'inizio di Novembre, sulla quale dovremo confrontarci anche per introdurre regole innovative capaci di contemperare le diverse esigenze di sosta;

- riqualificazione delle vie pedonalizzate, già pronta e su cui tornerò;
- revisione delle linee di TPL (in corso di realizzazione);
- pianificazione di ulteriori parcheggi di cintura (già definita);
- PUMS, in corso di realizzazione: prevista la prima bozza delle linee di indirizzo per l'inizio di novembre, sui quali è previsto un percorso partecipativo.

Come si può notare, si tratta di un complesso pacchetto di interventi che stanno procedendo parallelamente ma in modo organico e coerente con un disegno complessivo.

4. Le azioni conseguenti alle pedonalizzazioni.

È evidente che, quando si pedonalizza una strada, ci si deve occupare di due aspetti: da un lato, la riqualificazione delle vie e, dall'altro, la valutazione dell'impatto che tale decisione produce sul traffico.

4.1. la riqualificazione.

Abbiamo cominciato con via Ratti e via Manzoni, con il progetto di urbanistica tattica che ha coinvolto tutte le scuole: spesso ci dimentichiamo di quel bellissimo percorso, in cui i nostri giovani hanno concorso, con entusiasmo, a plasmare la città anche in risposta ai loro desideri.

Ora viene il momento di Corso Italia, via Rossello, via Mistrangelo.

Per quanto riguarda Corso Italia, viene contestato che oggi è scarsamente attrattivo.

Va detto che una strada senza auto è già di per sé uno spazio recuperato alla vita e alla socialità: quando vedo le persone fermarsi a chiacchierare o a passeggiare in quel tratto, penso che sia meglio che lo facciano in una strada pedonalizzata piuttosto che in una strada trafficata. Naturalmente l'attrattività di uno spazio dipende anche da ciò che vi accade e sono certo che progressivamente sapremo tutti insieme vivere pienamente quella strada, come sta progressivamente avvenendo.

Tuttavia, non vi è dubbio che il Corso meriti una riqualificazione ed infatti abbiamo approvato il progetto, anche frutto del confronto con commercianti e residenti, che verrà attuato presto. Va detto che la riapertura al traffico della strada impedisce la sua riqualificazione, che invece ci viene sollecitata anche dalle associazioni dei commercianti. Ora, come ho già avuto modo di dire, se affianchiamo tre fotografie, come era prima, come è adesso e come sarà, possiamo renderci conto che, arrivati alla seconda casella sia profondamente errato tornare alla prima ma è necessario andare avanti per giungere alla riqualificazione totale.

4.2. la sicurezza degli attraversamenti.

Nella petizione si afferma che ci sarebbe un problema di sicurezza perché la via è interrotta da via Battisti e via Paleocapa. Faccio presente che, sulla base di questo argomento, dovremmo riaprire Piazza Pertini, interrotta da via Pietro

Giuria, da un lato, e da corso Mazzini, verso il Prolungamento. Sono certo che i pedoni savonesi e non savonesi sanno capire quando finisce un tratto pedonale e prestare attenzione all'attraversamento di una strada trafficata.

4.3. Problema del traffico.

Veniamo ora al problema dell'impatto che la pedonalizzazione ha avuto sul traffico cittadino, tema sicuramente molto importante e molto sentito.

Come dicevo sopra, è inevitabile che la pedonalizzazione di una strada trafficata produca effetti sulla circolazione veicolare. Tuttavia come ci insegnano gli esperti del settore, il traffico non è un elemento rigido, ma è un corpo vivo che si modifica adattandosi alle condizioni date. Quindi è necessario attendere un certo periodo per poter valutare esattamente le dimensioni del problema e quindi le sue possibili soluzioni.

Per intervenire sulla viabilità del centro, abbiamo ritenuto necessario chiedere alla medesima ditta incaricata di predisporre il PUMS, di esaminare subito e in modo specifico il nodo di traffico di Piazza Mameli e di sottoporci al più presto le possibili soluzioni. In questo modo, oltre che avvalerci dell'ausilio di tecnici specialisti, ci assicuriamo la coerenza dell'intervento rispetto alla scenario generale della città.

La nostra azione, dunque, ha cominciato ad avviarsi da tempo, infatti:

- ad aprile abbiamo incaricato Sintagma;
- a maggio Sintagma ha effettuato le misurazioni di traffico (sia specifiche del punto esaminato sia di tutta la città);
- a giugno Sintagma ha utilizzato un micromodello per essere più precisa nella disamina del problema;
- il 20 giugno in Sala Rossa Sintagma ha annunciato che alla fine di luglio avrebbe formulato le sue proposte;
- ciò è avvenuto ed il mese di agosto è servito a metterle a punto con i nostri uffici;
- il 12 agosto abbiamo annunciato che nella prima metà di settembre avremmo reso pubbliche le tre soluzioni proposte dai tecnici;
- il 10 settembre abbiamo presentato queste tre soluzioni, invitando i cittadini a inviare per email le loro osservazioni (non potendo organizzare incontri pubblici a causa del silenzio elettorale);
- il 30 settembre abbiamo annunciato quella prescelta e che ora ci accingiamo ad attuare.

Come vedete abbiamo cominciato a lavorare alla soluzione di Piazza Mameli ben prima della raccolta delle firme, proprio perchè il dialogo con i cittadini è rimasto vivo per tutti i mesi precedenti (anzi, a dire il vero, l'iniziativa di raccogliere le firme è stata annunciata, quando già era noto che stavamo lavorando alla problematica e che a fine luglio avremmo ricevuto da Sintagma alcune proposte, e la raccolta è iniziata quando avevamo già annunciato che all'inizio di settembre avremmo rese pubbliche le soluzioni).

Preciso che, siccome, contrariamente a quanto si dice, per noi la pedonalizzazione di Corso Italia risponde a un obiettivo strategico ma non è una impuntatura di orgoglio, a Sintagma abbiamo anche chiesto di dirci se, per

risolvere Piazza Mameli, era indispensabile aprire Corso Italia, perché in quel caso ne avremmo preso atto e avremmo agito di conseguenza.

Sintagma ci ha comunicato che non era affatto necessario perché esistono altre soluzioni addirittura migliori. Non solo, ma ha anche precisato che se non l'avessimo già attuata, ci avrebbero consigliato loro di pedonalizzare quel tratto, proprio per completare il Corso.

5. La soluzione al nodo di Piazza Mameli.

Siamo così arrivati alla soluzione che stiamo adottando e che potrà rendere fluide le linee di traffico di attraversamento del centro.

Come sapete, la modifica consiste nell'invertire il senso di marcia di via dei Mille, consentendo così alle auto che provengono da via Vegerio di imboccare via dei Mille e, se devono salire alla villetta, possono svoltare a sinistra in via Poggi mentre, se devono andare alla torretta, possono proseguire in Piazza Diaz e svoltare in via Famagosta, che diventerà senso unico a uscire.

Pertanto, chi proviene da Piazza Saffi non sarà più costretto a impegnare Piazza Mameli, potendo svoltare subito in via dei Vegerio, adottando così una soluzione analoga a quella che si verificherebbe con la riapertura di Corso Italia ma decisamente più breve e più veloce. Viceversa, chi proviene da via Niella, potrà girare, come oggi, in via Cesare Battisti se vuole andare verso la Torretta, oppure proseguire in via Vegerio sia se vuole andare verso Villapiana sia se vuole salire alla villetta, trovando però Piazza Mameli decisamente alleggerita.

Sul sito sono stati pubblicati tutti i principali percorsi, confrontando il tragitto odierno con quello che verrà adottato in futuro.

Per quanto riguarda i parcheggi, abbiamo invertito il senso di marcia del parcheggio di Piazza Marconi, per renderlo accessibile anche a chi proviene da via Vegerio, e aumenteremo i parcheggi in piazza Diaz, trasformando quelli in linea situati verso il centro della piazza in parcheggi a pettine, recuperando così quelli perduti nel tratto di via dei Mille a doppio senso, tra via Poggi e via Vegerio. Gli stalli per le moto invece aumenteranno, tra quelli che aggiungiamo in via dei Mille, nel tratto a senso unico, e quelli che aggiungeremo in piazza Diaz.

Dobbiamo però tenere presente che gli obiettivi restano quelli che ho detto all'inizio. Quindi la modifica è finalizzata a rendere più fluidi possibili i percorsi di chi è costretto ad attraversare la città con la auto, nell'attesa della Aurelia bis. Invece, chi deve spostarsi in centro per acquisti, uffici o altre necessità, può lasciare l'auto nei cinque parcheggi che circondano il centro di cui ho detto sopra (Torre Orsero, Arsenale, Priamar, Piazza Popolo, via Piave) che consentono di arrivare in pochi minuti in qualsiasi parte del centro oppure approfittare dei parcheggi situati lungo le vie e nelle piazze.

Peraltro, abbiamo pianificato ulteriori parcheggi in struttura che amplieranno l'offerta di sosta per la città: mi riferisco per esempio all'acquisto del Sacro Cuore; alla progettazione del parcheggio in zona Miramare e ad altri ancora.

È necessario aggiungere che, come ho accennato sopra, secondo i dati di Sintagma, la riapertura di Corso Italia sarebbe meno efficace dal punto di vista della fluidità del traffico e, dal punto di vista ambientale, sarebbe anche peggiorativa rispetto alla situazione odierna.

6. Conclusioni.

In conclusione, riaprire Corso Italia:

- significherebbe avere una via pedonale in meno;
- offrirebbe una soluzione di traffico peggiore di quella che stiamo adottando;
- determinerebbe una condizione ambientale peggiore di quella odierna.

Al contrario, procedendo nella direzione intrapresa dall'Amministrazione potremo:

- risolvere più efficacemente il nodo di Piazza Mameli, rispondendo così alla esigenza che ha mosso molti cittadini a sottoscrivere la petizione e che è sentita anche da chi non l'ha sottoscritta;
- estendere le vie pedonali della città;
- procedere con la riqualificazione del Corso, rendendo sempre più attrattiva la nostra città;
- proseguire con la strategia di medio e lungo termine sulla mobilità che ho descritto sopra.

Allora, se nella petizione i sottoscrittori hanno voluto dirci che il problema del traffico di Piazza Mameli è divenuto insostenibile, possiamo dire che l'Amministrazione da tempo è impegnata a dare una risposta a quella sollecitazione e ha trovato una soluzione più efficace e coerente con gli obiettivi che si è prefissata.

Per queste ragioni comunico che non daremo seguito alla richiesta di riaprire Corso Italia ma procederemo con la modifica della viabilità annunciata il 30 settembre u.s., nella convinzione di fornire, in questo modo, la migliore risposta alla esigenza evidenziata dai savonesi.

Caroli S. S. S.


Il Sindaco
Marco Russo

