



**Città di  
Sassuolo**

# **PIANO DELLA SOSTA 2022**

**Relazione**



**Gruppo di lavoro**

Francesco Avesani

Francesco Seneci

**Revisione 02**

**Settembre 2022**

## INDICE

1	PREMESSA: LE RAGIONI DEL NUOVO PIANO DELLA SOSTA .....	5
2	ANALISI DEL SISTEMA DELLA SOSTA ATTUALE.....	7
2.1	I dati raccolti.....	7
2.2	Offerta di sosta nell'area centrale di Sassuolo .....	8
2.3	Occupazione della sosta .....	9
2.4	Turnover della sosta .....	11
2.5	Incassi e redditività della sosta a pagamento .....	12
3	IL NUOVO PIANO DELLA SOSTA .....	15
3.1	Linee di indirizzo.....	15
3.2	Ipotesi di nuovi parcheggi.....	16
3.3	Strategia di intervento .....	16
3.4	Tariffe e permessi.....	21
3.5	Altre misure.....	22
3.6	Tempistiche di attuazione.....	23

### ALLEGATI formato A3

ALLEGATO A	RISULTATI DEL RILIEVO DELL'OCCUPAZIONE
ALLEGATO B	RISULTATI DEL RILIEVO DEL TURNOVER

### ALLEGATI formato A2

TAVOLA 01	OFFERTA DELLA SOSTA
TAVOLA 02	OCCUPAZIONE DELLA SOSTA
TAVOLA 03	INCASSI E REDDITIVITÀ DELLA SOSTA
TAVOLA 04	PROGETTO DELLA SOSTA NEL CENTRO DI SASSUOLO – FASE 1
TAVOLA 05	PROGETTO DELLA SOSTA NEL CENTRO DI SASSUOLO – FASE 2



## 1 PREMESSA: LE RAGIONI DEL NUOVO PIANO DELLA SOSTA

Il Comune di Sassuolo si è dotato negli ultimi anni di un PUMS (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile), predisposto di concerto con i Comuni di Fiorano Modenese, Formigine e Maranello e definitivamente approvato nella primavera 2019 e di un PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), approvato nel settembre 2021.

Tra i cardini strategici del PGTU, la proposta di “un nuovo modello per l’accessibilità al centro” riveste un ruolo centrale per la città. Questo nuovo modello viene descritto in questo modo all’interno del Capitolo 4 del PGTU.

### ► UN NUOVO MODELLO PER L’ACCESSIBILITÀ AL CENTRO

*Nonostante l’esistenza della ZTL nel cuore del centro storico di Sassuolo, la permeabilità del centro alle auto è ancora molto alta. L’elemento più appariscente di questa evidenza è sicuramente l’uso a parcheggio di piazza Martiri Partigiani e l’entità dei flussi veicolari, misurati durante la stesura del PGTU, che la interessano.*

*L’azione proposta dal Piano punta a lavorare in modo importante sul sistema della sosta, da un lato valorizzando, e potenziando nell’uso, i parcheggi di attestamento strategici attorno al centro, dall’altro agendo sulla regolamentazione della sosta “pregiata” in centro per disincentivarne l’occupazione per periodi medio-lunghi e incentivare invece gli spostamenti a piedi e in bicicletta, oltre che con il trasporto pubblico.*

*Parallelamente sarà auspicabile utilizzare risorse per la riqualificazione dello spazio pubblico, nel modo già programmato in piazza Martiri Partigiani, in modo che sia percepibile che il nuovo modello di accessibilità al centro porta con sé anche una nuova e positiva immagine della città, più sociale, più sicura, più vivibile.*

*Quest’azione potrà essere incisiva ma graduale, in modo da gestire con la dovuta attenzione gli inevitabili conflitti che potrà generare nella cittadinanza e in alcune categorie specifiche. Da questo punto di vista le misure informative e comunicative saranno fondamentali per responsabilizzare la popolazione rispetto alle sfide che stanno alla base delle politiche per la mobilità sostenibile e per rendere quindi comprensibile il legame tra l’obiettivo generale e la scelta contingente. [...]*

*Sintetizzando, le misure da adottare per spingere un nuovo modello di accessibilità al centro sono:*

- 1. l’adozione dei 30 km/h come velocità base in città all’interno della circonvallazione (Sassuolo 30 km/h);*
- 2. la valorizzazione dei parcheggi di attestamento sulla cintura attorno al centro e dei percorsi pedonali di connessione al centro;*
- 3. la realizzazione del “progetto faro” di riqualificazione di piazza Martiri Partigiani;*
- 4. l’attuazione del nuovo piano della sosta in termini di regolamentazione delle aree;*
- 5. l’estensione di una ZTL a via Cavallotti, via della Rocca e piazzale Avanzini con livello di flessibilità oraria da valutare.*

Il nuovo piano della sosta rappresenta quindi uno strumento di settore la cui proposta si inquadra in una visione più ampia della mobilità sassolese, la cui approvazione consentirà anche di aprire a una nuova concessione del servizio di gestione della sosta a pagamento.



## 2 ANALISI DEL SISTEMA DELLA SOSTA ATTUALE

### 2.1 I dati raccolti

L'interpretazione analitica dei dati raccolti è importante per definire una proposta di aggiornamento del piano della sosta coerente con gli obiettivi generali che la pianificazione della mobilità si è data.

All'inizio del giugno 2022 si è provveduto a raccogliere una mole importante di dati sull'offerta e sulla domanda di sosta, allo scopo di caratterizzarne le dinamiche di utilizzo nelle diverse fasce orarie da parte delle diverse categorie di utenti (residenti, lavoratori, city-users).

In particolare si è presa in esame l'area centrale di Sassuolo, dove la sensibilità del contesto e la sua capacità attrattiva rendono più forte la pressione del traffico veicolare e più in generale della presenza delle autovetture. Si è scelto di prendere come area di riferimento la stessa presa in esame nella analisi eseguite nel 2005 nell'ambito del "Piano di riorganizzazione della sosta nelle aree urbane centrali" nonché più di recente dal PUMS e dal PGTU, in modo da poter condurre un raffronto dei dati.

I risultati raccolti attraverso i rilievi eseguiti sul campo sono:

- l'entità dell'offerta di sosta in superficie nell'area centrale di Sassuolo;
- il livello di occupazione nelle fasce orarie mattutina e pomeridiana di massima occupazione;
- l'andamento dell'occupazione e il turnover in specifiche aree di sosta: piazza Martiri Partigiani, piazza Libertà e l'area tra le due piazze (via Goito, via Pia, viale San Giorgio).

Vista la presenza della sosta a pagamento, tramite gli Uffici Tecnici e SGP sono stati raccolti anche i dati sugli incassi dei singoli parcometri e sul numero di autorizzazioni rilasciate ai residenti, in modo da costruire una mappatura della redditività delle diverse aree a pagamento.

Le abbreviazioni utilizzate per identificare le diverse tipologie di sosta sono le seguenti:

<b>DO</b>	Disco Orario
<b>LC</b>	Liberi segnati
<b>LS</b>	Liberi non segnati
<b>P</b>	Pagamento
<b>RS</b>	Riservati a diverse categorie
<b>CS</b>	Carico Scarico
<b>H</b>	Disabili.

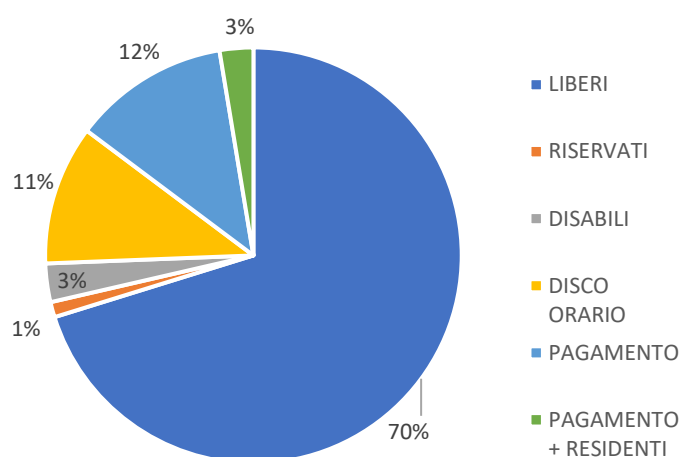
## 2.2 Offerta di sosta nell'area centrale di Sassuolo

► L'offerta di sosta delle aree centrali di Sassuolo, ad una distanza massima dal Municipio di 600 m, è quantificabile in **2.900 posti auto**. Per verificare il rapporto tra occupazione e offerta della sosta è stata ripresa la zonizzazione proposta nel 2005 per il piano della sosta fatta eccezione per la zona 7 (aree di sosta delle stazioni) accorpata nel 2005 alla zona 6.

► L'offerta di sosta è composta prevalentemente da **stalli liberi (70%)**, e in misura nettamente inferiore da stalli **a pagamento (15%)** e **a disco orario (11%)**. Una parte dei posti a pagamento (circa 90 posti) è gestita in modo da consentire la sosta senza ticket ai residenti in determinate aree del centro<sup>1</sup>:

- circa 35 posti in Zona A nella parte sud e ovest di piazza Martiri Partigiani (ancora non ribaditi dopo il progetto di riqualificazione della piazza) e nella parte est di piazzale Avanzini;
- 55 posti in Zona C sul lato ovest di via XX settembre e di via Pace, sul lato est di via Aravecchia.

► Della sosta monitorata il **60% è localizzata in piazzali o in aree e strade a parcheggio esterne alla carreggiata a raso o interrate**. Dei parcheggi coperti si sono considerati nell'analisi solamente quelli presenti in zona 5 denominati "Sassuolo 2" (139 posti liberi) e "Fontanazzo" (100 posti liberi). I parcheggi "Comparto" e "Cristallo" non sono stati conteggiati in quanto utilizzati come parcheggi ad uso privato o esclusivo del Comune di Sassuolo. Nella tabella § 2-2 sono rappresentate le aree di zonizzazione della sosta e le tipologie di stalli presenti.



§ 2-1 Composizione per tipologia dell'offerta di sosta dell'area centrale di Sassuolo.

<sup>1</sup> DGC n°173 del 13/06/2006.



► **Confrontando i dati aggiornati sulla consistenza dell'offerta di sosta rispetto a quelli raccolti in occasione della stesura del PGTU nel 2016 si registra un incremento del 3% del totale dei posti auto**, con un aumento del numero dei posti non a pagamento (liberi e a disco orario) e un decremento di quelli a pagamento e riservati. Questa variazione è legata soprattutto ai lavori di riorganizzazione e riqualificazione di piazza Martiri Partigiani e piazzale Avanzini da un lato e di piazza Tien An Men e parcheggio Unicredit dall'altro ma anche ad altri interventi come quello in via Marini.

LOCALIZZAZIONE		OFFERTA DI SOSTA 2022						
ZONA		LIBERI	RISERVATI	DISABILI	DISCO ORARIO	PAGAMENTO	PAGAMENTO + RESIDENTI	TOTALE
1	MUNICIPIO	170	1	12	50	108	46	387
2	VIA GIOVANNI XXIII	165	11	15	46	120	0	357
3	VIA GRAMSCI - VIA MATTEOTTI	325	0	12	31	2	0	370
4	VIA REPUBBLICA	387	2	20		32	9	450
5	VIA CAVALLOTTI	307	7	13	23	76		426
6	VIA PIA	53	8	5	120		20	206
7	STAZIONE	621	5	9	42			677
<b>TOTALE 2022</b>		<b>2028</b>	<b>34</b>	<b>86</b>	<b>312</b>	<b>338</b>	<b>75</b>	<b>2873</b>
<b>TOTALE 2016</b>		<b>1935</b>	<b>36</b>	<b>83</b>	<b>302</b>	<b>371</b>	<b>104</b>	<b>2831</b>
<b>VARIAZIONE 2022 su 2016</b>		<b>+ 5%</b>	<b>- 6%</b>	<b>+ 7%</b>	<b>+ 3%</b>	<b>- 6%</b>	<b>- 14%</b>	<b>+ 3%</b>

§ 2-2 *Composizione per tipologia e zona dell'offerta di sosta dell'area centrale di Sassuolo e variazione rispetto al 2016*

## 2.3 Occupazione della sosta

► **L'occupazione della sosta** è stata monitorata sia il mattino (tra le 9:30 e le 12:30) sia il pomeriggio (tra le 15:30 e le 18:30) per ogni via ed area di sosta registrata con il rilievo dell'offerta. L'Allegato A riporta per esteso i risultati del rilievo che sono rappresentati planimetricamente nella Tavola 02.

Come mostra la tabella riassuntiva § 2-3 **l'occupazione si mantiene alta sia il mattino sia il pomeriggio in tutta l'area presa in esame. Complessivamente il mattino l'occupazione massima si attesta intorno all'88% dell'offerta di sosta, mentre il pomeriggio si abbassa al 79%. Ciò significa che restano complessivamente liberi circa 330 posti il mattino e 570 il pomeriggio sul totale di circa 2750 posti auto pubblici (esclusi riservati) monitorati.**

Particolarmente alta l'occupazione nelle zone 1, 2, 3 e 6, che si mantiene superiore al 90% sia il mattino sia il pomeriggio. Tra l'80% e il 90% si attesta l'occupazione della zona 4 a sudest del centro storico, mentre più bassi restano i livelli di occupazione delle zone 5 (grazie alla disponibilità dei parcheggi Sassuolo 2 e Fontanazzo) e 7 (grazie ai grandi parcheggi esistenti a nord del terminal).

► **Complessivamente il bilancio occupazione/ offerta della sosta mostra una certa sofferenza nell'area centrale**, che denota la grande attrattività del centro storico. Vale la pena ricordare che è consuetudine assumere una percentuale di occupazione dell'80%

come la soglia critica al di sopra della quale si possono registrare fenomeni di traffico parassitario di veicoli alla ricerca del posto auto libero.

Si ricorda tuttavia che **il rilievo è stato appositamente condotto nella fascia oraria di massima pressione sul sistema. Le analisi sul turnover (v. paragrafo a seguire) hanno consentito di verificare come questa pressione si abbassi nel resto della giornata e che, a parità di tassi di occupazione, una regolamentazione a disco orario o a pagamento della sosta consente di servire durante la giornata un numero di autoveicoli significativamente superiore rispetto alla sosta libera.**

LOCALIZZAZIONE	OFFERTA			OCCUPAZIONE POSTI PUBBLICI 10-12			OCCUPAZIONE POSTI PUBBLICI 16-18		
	POSTI PUBBLICI	POSTI RISERVATI	TOTALE	POSTI OCCUPATI	%	POSTI LIBERI	POSTI OCCUPATI	%	POSTI LIBERI
1 MUNICIPIO	374	13	387	363	97%	11	352	94%	22
2 VIA GIOVANNI XXIII	331	26	357	316	95%	15	311	94%	20
3 VIA GRAMSCI - VIA MATTEOTTI	358	12	370	344	96%	14	324	91%	34
4 VIA REPUBBLICA	428	22	450	381	89%	47	355	83%	73
5 VIA CAVALLOTTI	406	20	426	320	79%	86	218	54%	188
6 VIA PIA	193	13	206	187	97%	6	180	93%	13
7 STAZIONE	663	14	677	501	76%	162	433	65%	230
TOTALE	2753	120	2873	2412	88%	341	2173	79%	580

§ 2-3 Percentuali di occupazione della sosta mattutina e pomeridiana nelle diverse zone dell'area centrale di Sassuolo

► **Il confronto con il rilievo dell'occupazione della sosta svolto nel 2016 mostra un incremento complessivo dal 83% all'88% attuale**, che interessa in modo piuttosto omogeneo tutte le zone monitorate. Dal momento che anche l'offerta di sosta è leggermente aumentata, il numero di auto che utilizza la sosta dell'area centrale di Sassuolo è quindi cresciuto.

► Le autorizzazioni per la sosta rilasciate ai residenti al costo molto contenuto di 50 euro/anno sulle aree a pagamento sono 29 nella ZONA A (che dà diritto al parcheggio in piazzale Avanzini, parte di piazza Martiri e Sassuolo Due), 4 nella ZONA B (per il parcheggio Sassuolo Due); 43 nella Zona C (per il parcheggio sui posti a pagamento di viale XX Settembre e via della Pace).

I numeri, piuttosto bassi, fanno il paio con il **basso utilizzo reale degli abbonamenti nelle aree di sosta a pagamento** (ad esempio, con piazzale Avanzini chiuso durante i lavori (dicembre 2017), in piazza Martiri i posti auto occupati da veicoli dotati di contrassegno sia di giorno sia di notte ammontavano a poche unità (l'1-2% delle auto in sosta). Questo farebbe pensare che, visto il suo basso costo, l'abbonamento sia acquistato in assenza di un reale bisogno o di un'offerta insufficiente per i residenti.

## 2.4 Turnover della sosta

► Il turnover è stimato grazie ad un **rilievo eseguito con lettura targhe a cadenza di 30 minuti su una determinata area di sosta dalle 7:00 alle 19:00**. Il coefficiente di utilizzo dello stallo (o coefficiente di turnover o di ricambio) indica il numero di auto che hanno sostato in un'area nelle 12 ore complessive del rilievo. Su 100 posti auto monitorati, un coefficiente pari a 1 indica che nelle 12 ore i posti sono stati occupati dalle stesse 100 auto. Un coefficiente pari a 9 indica che nelle 12 ore si sono alternate 900 auto. È evidente quindi come **il turnover, anche a parità di grado di occupazione di un'area, possa determinare condizioni di utilizzo totalmente diverse e più o meno favorevoli all'abituale utenza dei servizi della città e clientela delle attività commerciali**. 10 posti auto, infatti, possono rimanere sempre occupati dalle stesse 10 autovetture (coefficiente di utilizzo dello stallo = 1), oppure vedere alternarsi 100 autovetture diverse (coefficiente di utilizzo dello stallo = 10).

L'Allegato B contiene le schede dettagliate del rilievo eseguito in ciascuna delle aree di sosta, divise per via/piazza e per tipologia di regolamentazione (pagamento, disco orario, libera).

► Nelle aree monitorate **un singolo stallo di sosta è utilizzato mediamente da 5.3 autovetture nell'arco della giornata dalle 7:00 alle 19:00** (si conferma il valore medio misurato a campione nel 2016). Si tratta di un **valore medio-basso**, che segnala un discreto grado di ricambio delle auto posteggiate, anche se non elevato come in genere si riscontra nelle "aree pregiate" dei centri storici urbani di più grandi dimensioni, dove si arriva a valori anche doppi.

► Nelle **zone a disco orario** (via Goito, via Pia, via San Giorgio) il coefficiente di utilizzo dello stallo varia tra 3.4 e 5.5.

In **via Goito** l'occupazione della sosta rimane più bassa nell'arco della giornata e le soste brevi, inferiori a un'ora di durata, sono pari al 72%. L'andamento dell'occupazione (v. grafico in allegato) si abbassa sotto il 50% prima delle 8:30 e tra le 11:30 e le 15:00.

In **via Pia** la sosta è sempre satura anche nella fascia oraria meridiana ma le soste brevi inferiori a un'ora rappresentano solo il 42% del totale.

In **via San Giorgio** l'occupazione resta sempre abbastanza alta, con un abbassamento intorno a 60% tra le 13:00 e le 15:00 e le soste brevi inferiori a un'ora sono il 47%.

► In **piazza Libertà** interessante è il confronto tra l'area di sosta libera e quella a pagamento. Per la sosta a pagamento il coefficiente di utilizzo dello stallo (5.5) è molto più alto rispetto a quello della sosta libera (3.7) e anche l'occupazione resta sempre molto più bassa (sulla media giornaliera 43% contro il 75%). Il livello di turnover molto più alto per la sosta a pagamento è dimostrato anche dalla percentuale di soste brevi inferiori a un'ora pari a solo il 37% per la sosta libera e all'84% per gli stalli a pagamento. L'andamento giornaliero dell'occupazione è profondamente diverso per le due tipologie di regolamentazione, nonostante condividano la stessa piazza: **gli stalli liberi risultano già molto occupati dalle prime ore del mattino mentre gli stalli a pagamento rimangono quasi vuoti fino alle 10:00** e solo dalle 10:30 si evidenzia un'impennata dei tassi di occupazione che perdura per il resto della mattina. Il livello di occupazione

nell'area a pagamento torna poi a scendere per tornare a livelli molto elevati solo nel tardo pomeriggio.

► In piazza Martiri Partigiani si registrano i coefficienti di utilizzo dello stallo più elevati, pari a 6.1 nell'area nord e a 7.7 nell'area sud. Le soste brevi inferiori a un'ora sono circa due terzi del totale. Leggermente diversi gli andamenti dell'occupazione: nella parte nord della piazza prima delle 9:00 e tra le 13:00 e le 15:30 l'occupazione si abbassa significativamente, mentre nella parte sud della piazza resta più alta anche in queste fasce orarie di morbida.

AREA DI SOSTA	REGOLAMENTAZIONE	N° POSTI AUTO MONITORATI	N° AUTO REGISTRATE	COEFFICIENTE DI UTILIZZO DELLO STALLO	OCCUPAZIONE MEDIA GIORNO 7-19	OCCUPAZIONE MEDIA MATTINA 10-12	OCCUPAZIONE MEDIA POMERIGGIO 16-18	N° ORE DI SOSTA TOTALI 7-19	SOSTE INFERIORI A 60 MIN	
1	VIA GOITO	DISCO ORARIO	11	61	5.5	66%	84%	77%	86.5	72%
	VIA PIA	DISCO ORARIO	25	84	3.4	93%	99%	90%	277.5	42%
	VIA SAN GIORGIO	DISCO ORARIO	19	76	4.0	75%	83%	82%	168.0	47%
2	PIAZZA LIBERTA' laterale	PAGAMENTO	36	197	5.5	43%	75%	44%	182.0	84%
	PIAZZA LIBERTA' centrale	LIBERO	40	146	3.7	75%	99%	100%	449.0	37%
3	PIAZZA MARTIRI PARTIGIANI nord	PAGAMENTO	45	275	6.1	83%	99%	98%	435.0	65%
	PIAZZA MARTIRI PARTIGIANI sud	PAGAMENTO	40	308	7.7	89%	98%	98%	426.0	72%
TOTALE / MEDIA			216	1147	5.3	76%	93%	86%	2024.0	41%

#### § 2-4 Sintesi dei risultati dei rilievi del turnover

**Le aree a pagamento mantengono in generale durante l'arco della giornata una riserva di posti liberi maggiore rispetto alle aree a disco orario, che a loro volta presentano solitamente tassi di occupazione inferiori alle aree libere.**

Sarebbe a dire che, generalizzando, le aree a pagamento sono in grado, in uno stesso lasso di tempo, di servire la sosta di un numero maggiore di veicoli e allo stesso tempo di consentire loro una maggior facilità di trovare parcheggio.

## 2.5 Incassi e redditività della sosta a pagamento

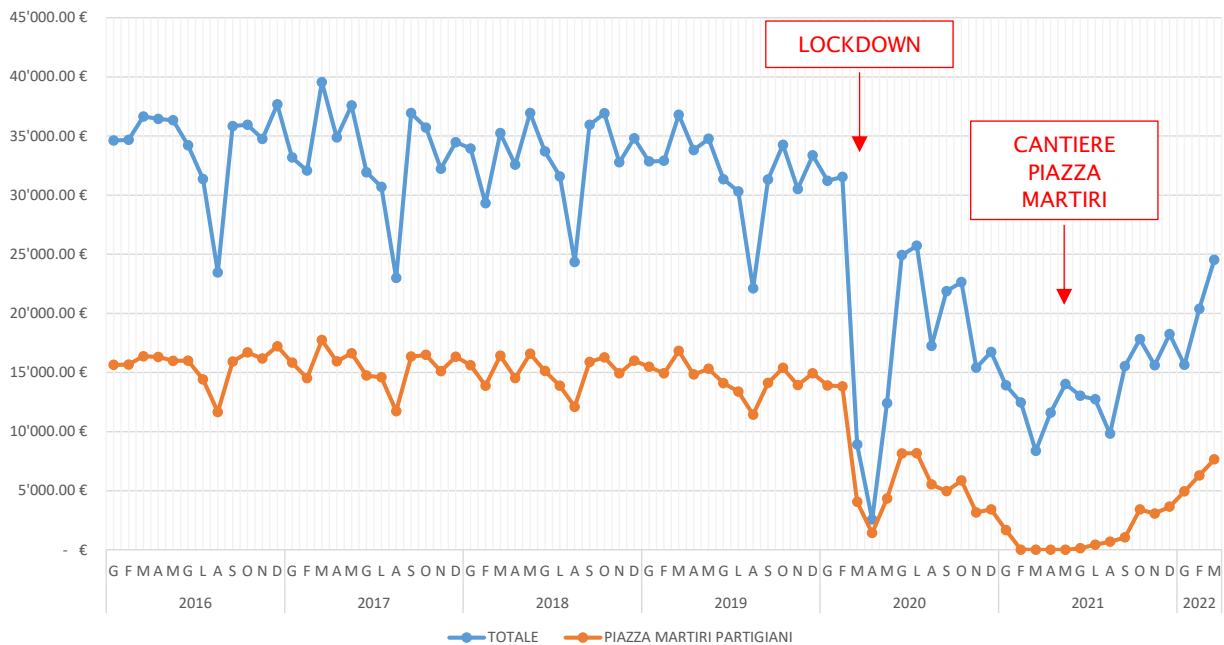
► La tariffa vigente a Sassuolo è valida per tutta la sosta a pagamento presente in centro, ed è pari a **1.05 €/h**, con un minimo di spesa di 0.35 € corrispondente ad una sosta di 20 min. La sosta va pagata nelle fasce orarie 8:00-13:00 e 15:00-19:00, con una finestra meridiana di 2 ore in cui è consentita la sosta libera.

► Il grafico § 2-5 e la tabella § 2-6 mostrano **l'andamento degli incassi da parcometri dal 2015 al 2021** inclusi (con i primi mesi del 2022). Nel 2016 è stata raggiunta la cifra di quasi 412'000 € (+ 8,2% rispetto al 2015), mentre negli anni successivi (2017, 2018, 2019) si è registrata una progressiva diminuzione fino a 384.000 € del 2019.

**L'avvento del Covid-19 a partire da marzo 2020 prima e l'apertura del cantiere un anno dopo per la riqualificazione di Piazza Martiri Partigiani sono le ragioni della drastica riduzione degli incassi negli anni 2020 e 2021.**

La riapertura della piazza (con 117 posti auto contro i 165 esistenti prima dell'intervento) non ha comunque riportato gli incassi ai livelli precedenti l'emergenza sanitaria.

► Il valore medio del ticket si è andato progressivamente alzandosi, passando da 1,12 - 1,15 € prima del 2019 a 1,18 - 1,21 € negli ultimi due anni. La durata della sosta media si è quindi leggermente alzata.



§ 2-5 Andamento mensile degli incassi da ticket della sosta a pagamento da gennaio 2016 a marzo 2022

ANNO	INCASSO TOTALE	VARIAZIONE su anno precedente	N° TICKET TOTALE	VARIAZIONE su anno precedente	VALORE TICKET MEDIO
2015	380'786 €		337714		
2016	411'963 €	+ 8.2%	366614	+ 8.6%	1.12
2017	402'232 €	-2.4%	353600	-3.5%	1.14
2018	398'057 €	-1.0%	346284	-2.1%	1.15
2019	384'340 €	-3.4%	336594	-2.8%	1.14
2020	231'203 €	-39.8%	196097	-41.7%	1.18
2021	163'161 €	-29.4%	135106	-31.1%	1.21

§ 2-6 Incassi e ticket emessi negli anni dal 2015 al 2021

► La tabella § 2-7 e la Tavola 03 mostrano i risultati dell'elaborazione ottenuta associando gli incassi dei singoli parcometri alle differenti aree di sosta a pagamento e dividendo quindi gli incassi per il numero di posti auto offerti. Vista la forte variazione degli incassi degli ultimi due anni legata a Covid-19 e riqualificazione della piazza, l'elaborazione è stata svolta per l'ultimo anno con condizioni ordinarie, il 2019. Emergono sostanzialmente quattro fasce di redditività:

- una **redditività alta** (quasi 1500 € /posto auto / anno) per il parcheggio di piazza Martiri Partigiani, che si conferma così l'area più gettonata, con redditività in crescita (1150 € /posto auto / anno nel 2015);

- una **redditività medio-alta** (tra 750 e 1000 € /posto auto / anno) per piazzale Avanzini, per piazza Libertà a nord e per le aree di via XX Settembre e via Pace a sud;
- una **redditività medio-bassa** (tra 500 e 750 € /posto auto / anno) per l'area di via Alessandrini;
- una **redditività bassa** (sotto i 500 € /posto auto / anno), per via Aravecchia, da legare probabilmente alla posizione del parcometro defilata rispetto ai percorsi di penetrazione al centro, e molto bassa per il parcheggio "Sassuolo 2", dove la redditività si attesta intorno ai i 70 € /posto auto / anno a causa dello scarso utilizzo del parcheggio.

In generale nel 2019 la redditività per posto auto è cresciuta in tutte le aree rispetto al 2015.

ID PARCOMETRO	LOCALIZZAZIONE	ZONA	OFFERTA POSTI AUTO PAGAMENTO	OCCUPAZIONE MATTINO	INCASSO 2019	REDDITIVITA' 2019 INCASSO PER POSTO AUTO	REDDITIVITA' 2015 INCASSO PER POSTO AUTO
20504+20505+20511+20512	Viale XX Settembre	1	62	89%	€ 56'888	€ 918	€ 949
20503+20513+20514	Viale della Pace	1 - 4	50	94%	€ 46'517	€ 930	€ 879
20515	Via Aravecchia	4	22	91%	€ 6'644	€ 302	€ 282
20506	Via Alessandrini	5	25	84%	€ 14'504	€ 580	€ 534
20510	Piazzale Avanzini	6	20	95%	€ 15'810	€ 790	€ 607
20500+20501+20502	Piazza Martiri Partigiani	2	117	100%	€ 174'636	€ 1'493	€ 1'146
20508+20509	Piazza Libertà	2	66	85%	€ 56'292	€ 853	€ 857
20507	Parcheeggio Sassuolo 2	5	62	23%	€ 7'779	€ 125	€ 71
<b>TOTALE</b>			<b>424</b>	<b>82%</b>	<b>€ 379'070</b>	<b>€ 894</b>	<b>€ 802</b>

§ 2-7 *Redditività della sosta a pagamento per area e parcometri di riferimento*

### 3 IL NUOVO PIANO DELLA SOSTA

#### 3.1 Linee di indirizzo

Le linee di indirizzo per il nuovo Piano della Sosta prendono piede innanzitutto dagli obiettivi e dalle strategie impostate con PUMS e PGU. Le azioni sul sistema della sosta rappresentano **una leva efficace per governare la domanda di mobilità invece che assecondarne i tratti più insostenibili legati alla continua richiesta di parcheggio vicino e a basso costo.**

Gli indirizzi del PUMS e del PGU sulla sosta, già ricordati in premessa nel Capitolo 1, puntano sostanzialmente a:

- **disincentivare l'accesso al centro in auto, che non significa disincentivare l'accesso alle persone;** per dirla con uno slogan: “- auto + persone”; la sfida è, grazie ad un potenziamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto più sostenibili, orientare l'accessibilità al centro in forme diverse e rendere sempre più appetibile la fruizione alla mobilità lenta grazie ad una riqualificazione dello spazio pubblico funzionale allo sviluppo della socialità; l'intervento in piazza Martiri Partigiani rappresenta un progetto emblematico di questa filosofia;
- **orientare chi usa l'auto per raggiungere il centro a fruire dei parcheggi strategici sulla cintura del centro più che alla ricerca del posto auto in superficie su strada o nelle piazze centrali,** che determinano l'occupazione di spazio pregiato e traffico parassitario alla ricerca del parcheggio libero; sotto questo profilo vanno valorizzati in primo luogo i parcheggi esistenti attorno al centro, a pochi minuti a piedi da esso.

Oltre che per incentivare le forme sostenibili di accedere al centro, si intende lavorare sulla **rimodulazione della regolamentazione e delle tariffe** della sosta esistente per fare in modo che nelle aree dove la densità di servizi e commercio è maggiore sia garantito un livello di turnover più alto (per le soste brevi tipiche dei clienti delle attività commerciali e degli utenti dei servizi) e che le soste di media e lunga durata possano fruire di parcheggi anche liberi ma più distanti dagli epicentri delle zone più attrattive.

Le **linee di indirizzo strategiche**, che tengono saldata la proposta del nuovo Piano della Sosta alle politiche strategiche per la mobilità e la sosta della città già proprie del PUM, sono riprese qui per punti.

1. **Ridurre la pressione del traffico veicolare sul centro e sull'area centrale** (ovvero individuare e valorizzare funzionalmente i “parcheggi strategici”).
2. **Aumentare il turnover in alcune aree pregiate con alta densità di commercio e servizi.**
3. **Soddisfare la domanda di sosta dei residenti del centro storico** (ovvero garantire un'offerta di sosta adeguata per numero e modalità gestionali)
4. **Innovare le tecnologie** per la gestione e il controllo, lato gestore, e per la comunicazione, l'informazione e il pagamento, lato utente, nell'ottica della “smart city”

### 3.2 Ipotesi di nuovi parcheggi

► **Nell'area degli ex magazzini comunali tra via Pia e via Peschiera un'operazione articolata di trasformazione urbanistica porterà alla realizzazione di un parcheggio privato ad uso pubblico da 250 posti**, a cui si sommeranno altri posti auto (verosimilmente circa 30) nel disegno dell'urbanizzazione.

Un polo di sosta consistente con un'accessibilità molto agevole dalla rotatoria tra via Radici in Monte e via Pia può fungere da attestamento per molti dei veicoli che oggi penetrano fino in piazza Martiri Partigiani, riducendo così la pressione sulla piazza ed aprendo a possibilità di una nuova rimodulazione dello spazio pubblico, nella logica di una progressiva riduzione dei posti auto nella parte bassa della piazza.

L'attuale stato di avanzamento degli accordi urbanistici non consente di avanzare ipotesi più dettagliate, ma è evidente che **l'apertura di questo parcheggio potrà cambiare significativamente la fruizione della sosta di tutta l'area centrale di Sassuolo**.

**Particolare attenzione quindi andrà posta alla definizione delle modalità gestionali e delle tariffe**, in modo tale da far funzionare il nuovo parcheggio secondo logiche sinergiche e non competitive con le altre aree di sosta esistenti e con il nuovo gestore della sosta a pagamento che sarà individuato a valle dell'approvazione del presente nuovo piano della sosta. Per disincentivare la penetrazione fino nel cuore del centro storico in auto, le tariffe nel nuovo parcheggio dovranno indicativamente essere non superiori o auspicabilmente inferiori rispetto a quelle vigenti nel sistema delle piazze centrali.

► Nella logica di ottimizzare l'uso della sosta e potenziare i parcheggi di attestamento in posizione strategica sulla cintura del centro e ben accessibili dalla viabilità primaria, **potrebbe rivestire un certo interesse l'idea di localizzare un parcheggio multipiano** (in struttura anche eventualmente fuori terra per minimizzare i costi) **nell'area del terminal di Sassuolo**, dove oggi si trova il parcheggio "Unicredit" o in aree limitrofe che dovessero essere messe in gioco nelle partite urbanistiche sulla rigenerazione urbana di tutto l'ambito. Si tratta in questo caso solo di una suggestione da valutare in futuro.

Un parcheggio di grande capacità, come nel caso di quello degli ex magazzini comunali, consentirebbe sicuramente di alleggerire ulteriormente la pressione sul sistema delle piazze centrali, che potrebbero essere liberate di un certo numero di posti auto.

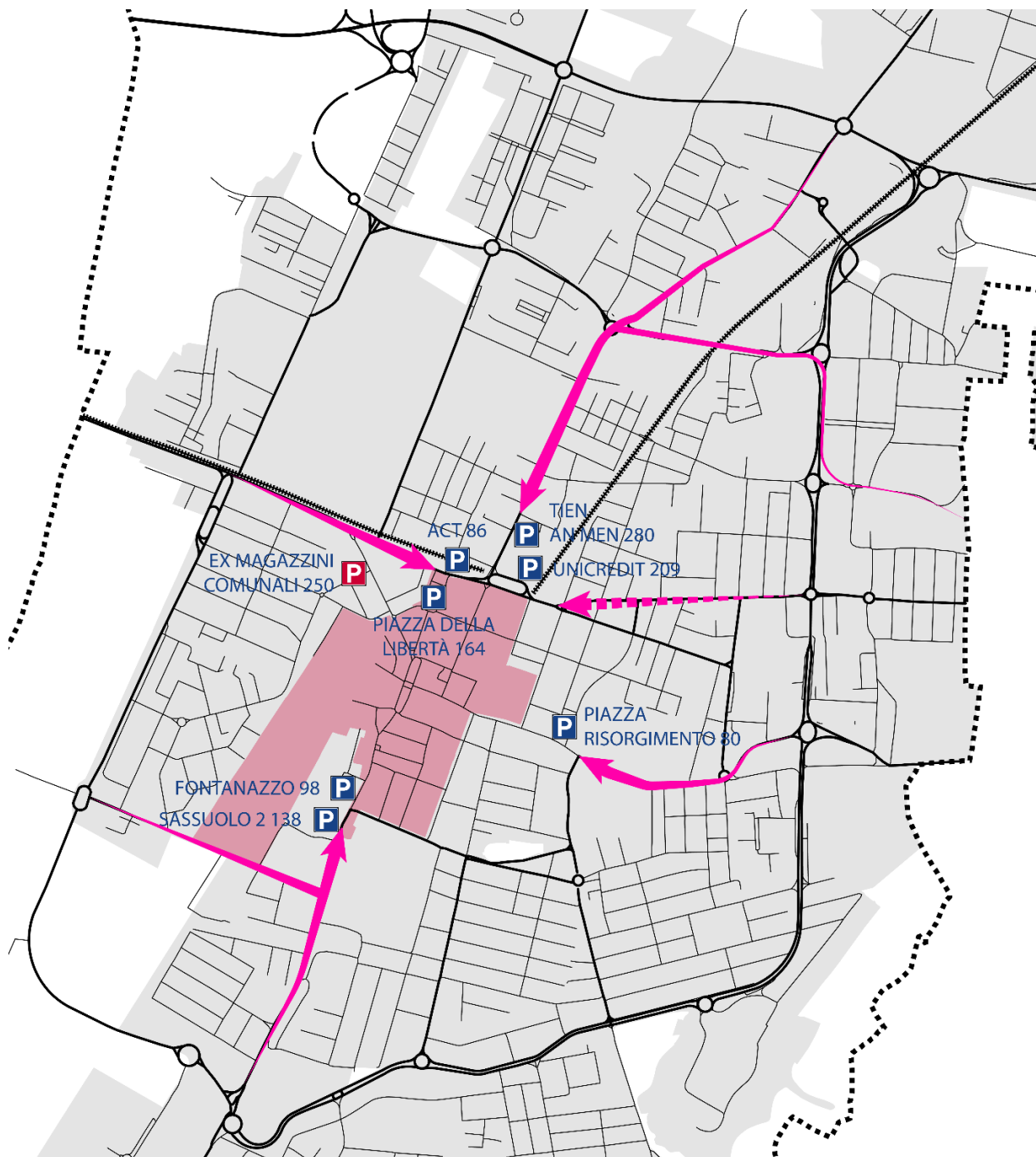
### 3.3 Strategia di intervento

Gli interventi di rimodulazione della sosta prevedono la **differenziazione tra parcheggi ad alta rotazione situati nelle zone più appetibili della città e parcheggi di attestamento posizionati attorno al centro storico e destinati alla sosta di media lunga durata**. Il sistema della sosta si configura in tal modo come un "filtro" alla penetrazione dei veicoli verso il centro, un sistema concentrico nel quale man mano che ci si sposta verso il centro si ha una regolamentazione tariffaria e oraria più restrittiva.

La strategia di intervento, rappresentata sinteticamente nella tavola § 3-3, potrà essere attuata per fasi e si basa sui seguenti elementi.



► I parcheggi “strategici” di attestamento sulla cintura esterna del centro restano liberi (e quindi si conferma la conversione in sosta libera delle aree di Sassuolo 2 e via Alessandrini dove i posti saranno aumentati a 31 con l’intervento di un privato). Su di essi va orientata il più possibile l’utenza lavorando sia sulla segnaletica di indirizzamento sui percorsi di avvicinamento in auto dall’esterno sia sulla qualità e sicurezza dei percorsi pedonali per raggiungere il centro dai parcheggi stessi. Interventi di potenziamento dei parcheggi di attestamento esterni, qualora realizzati, faciliteranno il processo di rimodulazione della sosta lungo le vie del centro e nelle piazze centrali.



§ 3-1 Parcheggi strategici di attestamento e loro accessibilità preferenziale



► **Il sistema delle piazze centrali (piazza Martiri Partigiani e piazzale Avanzini) è dedicato alle soste brevi associabili ai clienti delle attività commerciali ed agli utenti dei servizi. L'alta rotazione va garantita con la regolamentazione a pagamento su tutti gli stalli (esclusi riservati e liberi di piazza Avanzini, in prima fase) e ulteriormente stimolata inserendo un tetto di 2 ore alla durata delle soste consentite.** Alla tariffa minima di 0,50 €/h va fatta corrispondere una sosta minima di 30 minuti.

► **Attorno alla ZTL e alle piazze va creata un'area dove la rotazione va incentivata affinché la sosta risponda al meglio alle necessità delle attività che vi operano.** In quest'area, dove esiste ancora sosta libera, questa va convertita in sosta a disco orario o a pagamento. Anche alcune aree di sosta a disco orario possono essere regolamentate a pagamento, per renderne più efficace il funzionamento.

Potranno essere regolamentati a pagamento già con la nuova gestione della sosta, oltre ai posti a pagamento già esistenti:

- viale Crispi (23 posti oggi liberi);
- la sosta lungo l'anello via Pia – viale San Giorgio – via Goito (65 posti oggi per la maggior parte a disco orario);
- via Cavallotti (18 posti oggi a disco orario);
- traversa Barozzi (10 posti oggi liberi);
- viale Caduti (26 posti oggi a disco orario);

per un totale di **nuovi 142 posti a pagamento**, compensati parzialmente dai nuovi posti liberi in Sassuolo 2 (62 che erano a pagamento) e via Alessandrini (25 che erano a pagamento). **Il totale dei posti a pagamento in più sarebbe quindi di 57 stalli, ma poiché il progetto di riqualificazione della piazza Martiri Partigiani ha portato a una riduzione di circa 40 posti a pagamento, di fatto i posti a pagamento in più rispetto alla situazione pregressa sono meno di 20.**

Saranno convertiti da stalli liberi a stalli a disco orario (60 o 90 min) gli stalli esistenti in:

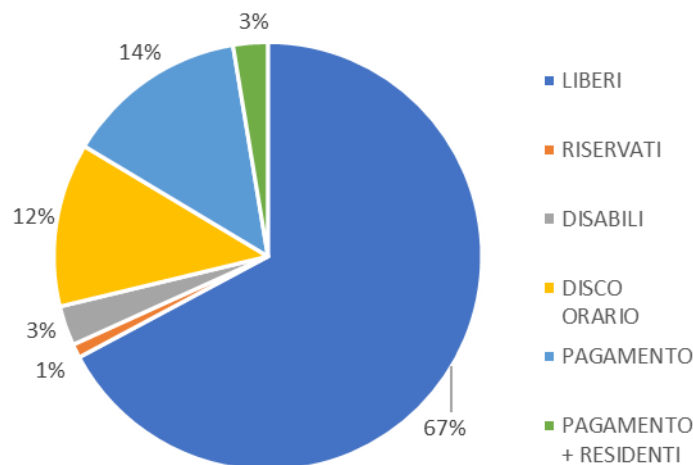
- piazza Libertà (45 posti circa lasciando sosta libera nel blocco centrale);
- via Papa Giovanni XXIII (28 posti oggi liberi);
- piazza Risorgimento (40 dei circa 80 posti di cui dispone il parcheggio, lasciando libero il resto almeno in una prima fase);
- via Monzambano (36 posti);

per un totale di **nuovi 149 posti a disco orario.**

In piazza Risorgimento, eliminando la corsia riservata bus sul lato est della piazza (gli autobus potranno proseguire dritto sul lato ovest), sarà possibile ricavare almeno una dozzina di posti auto in linea.

Di fatto dal bilancio di questa operazione sulla regolamentazione della sosta si avrebbe complessivamente che:

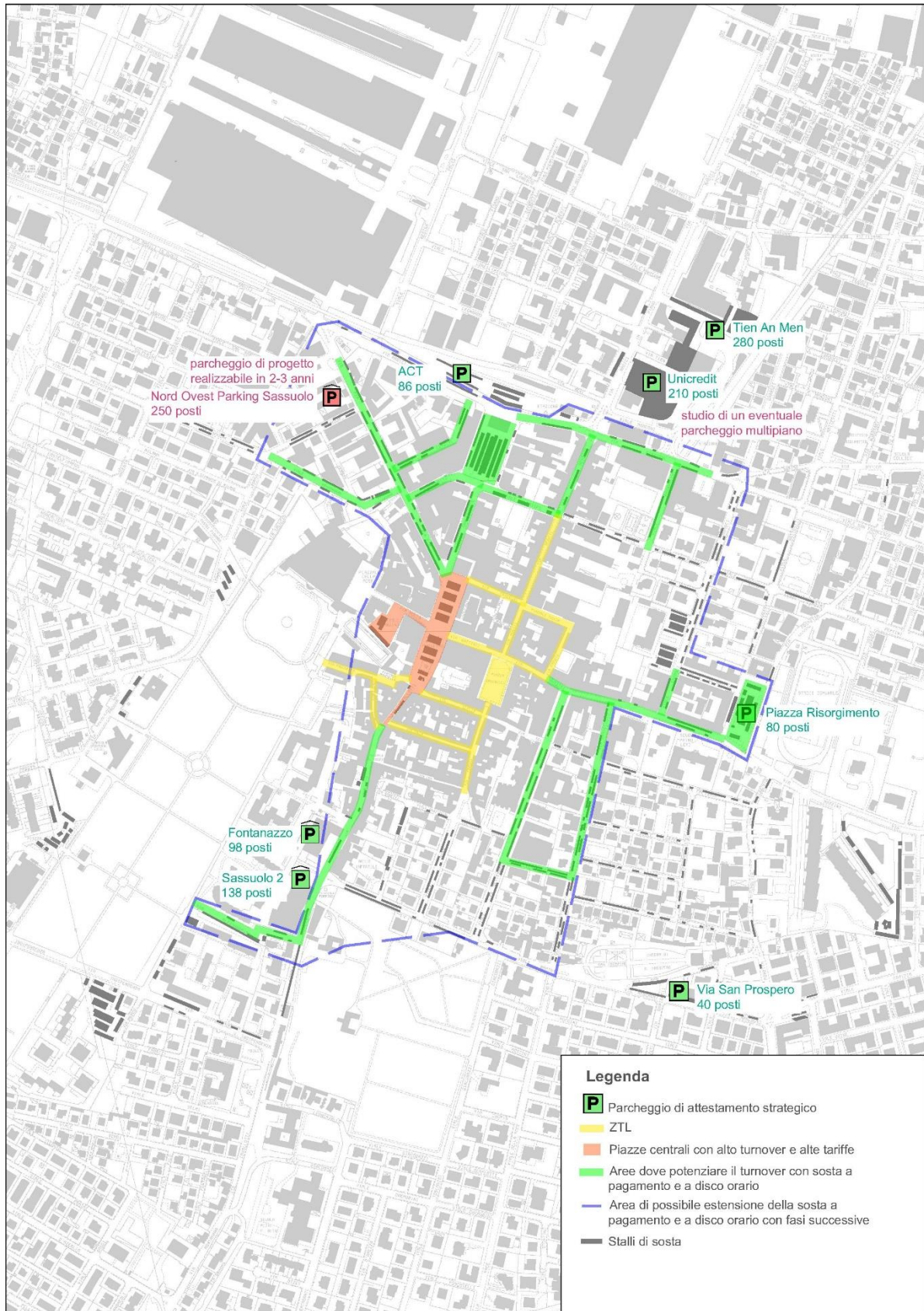
- **i posti liberi diminuiscono di 103 unità** Come mostra il grafico § 3-2, la sosta libera passa dal 70% al 67%);
- **i posti a disco orario aumentano di 42 unità** (all'aumento di 149 posti va tolto il numero di posti a disco orario convertiti in sosta a pagamento); in percentuale la sosta a disco orario resta stabile all'12% sul totale;
- **i posti a pagamento aumentano di 57 unità rispetto allo stato di fatto 2022 ma di meno di 20 unità rispetto allo stato di fatto precedente alla riqualificazione di piazza Martiri Partigiani** (passando dal 15% al 17% sul totale).



§ 3-2 Ripartizione dell'offerta di sosta per tipo di regolamentazione di progetto con Piano della Sosta attuato

► **Con il piano si individua un'area di possibile estensione della sosta a pagamento che potrà essere attuata progressivamente con la gradualità necessaria.** Al suo interno potranno comunque permanere aree a disco orario, ma dal momento che uno degli obiettivi è incentivare l'accesso al centro con modi sostenibili diversi dall'automobile, la regolamentazione a pagamento è da ritenersi più efficace.

L'area individuata si estende da via Radici in Monte a nord fino all'asse via Marini - via San Prospero a sud e da piazza Risorgimento a est fino al Parco Ducale a ovest. La realizzazione del nuovo parcheggio agli ex magazzini comunali potrebbe rappresentare l'occasione per attuare in parte una pianificazione di questo tipo, eseguendo una preventiva valutazione dei risultati raggiunti con l'attuazione del Piano della Sosta qui proposto.



§ 3-3 Strategia di intervento

### 3.4 Tariffe e permessi

► Le tariffe orarie vigenti sono mantenute con questo nuovo Piano della Sosta.

Viene inserita all'interno della tariffa una franchigia di 10 min, ossia un "bonus" iniziale di sosta gratuita che viene concesso a chi paga il ticket e che viene quindi assorbito nella sosta minima di 30 min. Pagando 30 min di sosta sarà quindi possibile di fatto sostare per 40 min.

In futuro eventuali aggiornamenti delle tariffe potranno valutare la differenziazione delle tariffe tra le aree più pregiate a ridosso della ZTL (piazza Martiri Partigiani, piazzale Avanzini, via XX Settembre, ecc.), dove proporre una tariffa più alta, e le altre aree a pagamento.

► **L'estensione delle aree ad alta rotazione richiederà di salvaguardare le esigenze dei residenti, aggiornando numero ed estensione delle tre zone oggi definite per le autorizzazioni.** Si propone (v. Tavola 04) di:

- mantenere come oggi la Zona B per l'area di via Cavallotti e via Alessandrini e la Zona C per via XX Settembre e via della Pace;
- creare una nuova zona D per i residenti che utilizzano la sosta di piazza Libertà, via Goito, via Pia e viale San Giorgio, dove verrà estesa la sosta a pagamento e a disco orario;
- dare la possibilità a chi aveva il permesso per la Zona A di sostare in tutte le aree a pagamento (ed eventualmente a disco orario) attorno al centro storico, per lasciare piazzale Avanzini e piazza Martiri Partigiani completamente a disposizione della sosta breve a rotazione.

Sotto questo profilo va tenuto in conto che, nonostante i costi dei permessi siano molto bassi (50 €/anno) e del tutto sproporzionati rispetto al prezzo di mercato di un garage o un posto auto privato, il numero di permessi attivi è oggi molto basso, segno di una domanda contenuta.

Rivedendo i regolamenti per la concessione dei permessi, sarà opportuno inserire dei vincoli al loro rilascio:

- un solo permesso per nucleo familiare;
- la disponibilità o meno di un garage o posto auto privato presso il luogo di residenza/domicilio (il rilascio può essere non consentito o consentito ma a prezzo maggiorato).

Si propone inoltre di introdurre degli abbonamenti mensili ad un prezzo di 35 €/mese, rilasciabili a qualsiasi soggetto (non solo residenti), che danno diritto a sostare nelle zone a pagamento e a disco orario tranne che nelle zone centrali più pregiate da riservare alle soste brevi dove è importante mantenere alta la rotazione (piazza Martiri Partigiani, piazzale Avanzini, via XX Settembre).

### 3.5 Altre misure

► Il pagamento della sosta è richiesto dalle 8:00 alle 13:00 e dalle 15:00 alle 19:00. La finestra oraria meridiana non soggetta a pagamento può essere abbandonata, come già fatto da molte città, dal momento che le consuetudini relative al rientro a casa a pranzo si sono molto modificate negli anni e che i residenti hanno comunque la possibilità di richiedere un permesso che dà loro diritto di parcheggiare in ogni ora del giorno.

► Molti dei segnali che identificano la sosta a disco orario sono sprovvisti del pannello integrativo che reca le fasce orarie di validità dell'ordinanza. In questo modo la regolamentazione rimane valida dalle 0 alle 24. Per facilitare la sosta serale e notturna si ritiene che anche alla sosta a disco orario possano essere associate gli stessi orari di validità della sosta a pagamento.

► Con la nuova gestione della sosta tutti i parcometri andranno sostituiti in modo da consentire i pagamenti con moneta elettronica come richiesto dalla legge.

Si provvederà anche a rendere disponibile il pagamento con le app che di recente si sono sviluppate in questo senso (Easypark, Mycicero, Telepass e Phonzie quelle in uso a Modena), adottando i dovuti accordi con le rispettive aziende proprietarie.

► Qualora Sassuolo si doti di un servizio di car sharing, sarà importante localizzare dei posti auto ad esso riservati. In prima battuta si potrà prevedere di riservare alcuni posti auto (il numero andrà definito meglio con il gestore del servizio) in prossimità delle due stazioni dei treni e in piazza Martiri Partigiani.

► Per una corretta fruizione della sosta dell'area centrale di Sassuolo e per limitare l'ingenerarsi del traffico parassitario sulle vie del centro alla ricerca del posto libero, è auspicabile provvedere alla progettazione di un nuovo **sistema segnaletico di indirizzamento ai parcheggi**, che aggiorni quello esistente, con impianti da localizzare sulle principali direttrici di ingresso al centro in corrispondenza dei nodi della circoscrizione. Dei pannelli a messaggio variabile potranno indicare in tempo reale la disponibilità dei posti auto nei principali parcheggi strategici di attestamento di cui si vuole potenziare l'uso.

Potranno poi essere messe in campo iniziative mirate a fornire all'utente **informazioni in tempo reale sulla disponibilità di posti auto** e altri dati relativi al sistema integrato della mobilità cittadina attraverso i dispositivi mobili.



*Esempio di segnaletica di indirizzamento ai parcheggi a messaggio variabile (Rovereto)*

### 3.6 Tempistiche di attuazione

Le tempistiche di attuazione del nuovo piano della sosta dipendono da diversi fattori: tempi amministrativi richiesti per l'approvazione del piano e per la predisposizione e aggiudicazione della nuova gara per la concessione del servizio, tempi per una comunicazione ai cittadini con congruo preavviso.

Dalla valutazione congiunta di questi elementi la proposta di attuazione potrebbe essere così scansionata:

- entro la fine del 2022 operatività completa del nuovo soggetto gestore della sosta a pagamento e attuazione delle misure di riorganizzazione della regolamentazione previste per la Fase 1;
- dal 1° gennaio 2023 messa a regime del nuovo sistema di permessi con contrassegno per la sosta dei residenti e abbonamenti mensili;
- a distanza di due o tre anni valutazione delle performance del sistema della sosta, ed eventuale aggiornamento del Piano della Sosta con misure variabili in funzione dell'apertura del nuovo parcheggio agli ex magazzini comunali tra via Pia e via Peschiera.

La conversione dei posti liberi in posti a disco orario potrebbe essere attuata già prima dell'avvio della nuova concessione della sosta a pagamento.