

REGIONE LIGURIA
CITTA' DI LOANO
PROVINCIA DI SAVONA

AGGIORNAMENTO PIANO URBANO DEL TRAFFICO



ELABORATI DEL PIANO

ELAB. B

REPORT DELLE ANALISI TERRITORIALI

PROGETTISTA *Arch. Danilo Odetto*

architettOdetto
*moderazione del traffico
per l'ambiente urbano
e l'accoglienza turistica*



COLLABORATORE *DECISIO (Dr. Paolo Ruffino, Dr. Alessio Grimaldi)*

DECISIO
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

aprile 2021

Città di Loano

AGGIORNAMENTO P.U.T

REPORT DELLE ANALISI TERRITORIALI



DECISIO

ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

architett **O**detto
moderazione del traffico
per l'ambiente urbano
e l'accoglienza turistica



Scheda tecnica

Cliente	Città di Loano
Riferimento	Comandante del Corpo VV.UU di Loano Gianluigi Soro
Assessore	
Nome Progetto	Aggiornamento del Piano del Traffico Loanese
Versione	0
Tecnici esterni:	Decisio B.V. ArchitettOdetto
Team: Kees van Ommeren, partner Decisio B.V. Paolo Ruffino, consultant Decisio B.V. Alessio Grimaldi, consultant Decisio B.V. Redazione: Alessio Grimaldi Decisio B.V. Graphic Design: Alessio Grimaldi Decisio B.V. Paolo Ruffino Decisio B.V. Fotografia:	
Altri Professionisti	Arch. Danilo Odetto
Contributo attivo	Dr. Simone Conte

Contenuti del documento

Sommario

Scheda tecnica.....	2
Contenuti del documento.....	3
Prefazione	0
1. Inquadramento normativo e piani di riferimento	1
1.1 Il P.U.T secondo il Codice della Strada.....	1
1.2 Una visione di mobilità più ampia	1
1.3 Piani di riferimento:.....	3
1.3.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento (Provincia di Savona)	3
1.3.2 Il PRG di Loano	3
1.3.3 Il P.U.T 2010 di Loano	3
2 Struttura territoriale	4
3 Analisi demografica.....	8
3.1 I trend della popolazione: una Loano che invecchia.....	8
3.2 Struttura e caratteristiche della popolazione	10

4 Aspetti economici locali	11
4.1 Struttura e ambito delle imprese	15
4.2 Settore turistico	16
4.3 Andamento del settore turistico negli ultimi anni	17
5 Analisi dell'offerta di mobilità territoriale	18
5.1 Offerta viaria	18
5.2 Offerta di mobilità pubblica	20
5.3 Offerta di mobilità attiva (Ciclabile, pedonale, percorsi turistici)	21
6 Mobilità Loanese	28
6.1 Ricostruzione origine e destinazione	29
7 Dati ambientali	31
8. Incidentalità	33
8.2 Costi sociali dell'incidentalità	36
9 Conclusioni	37
La mobilità come strumento	37

Prefazione

Il presente documento si configura come un primo report operativo nel quale vengono illustrati gli esiti delle analisi socioeconomiche condotte nella prima fase di aggiornamento del Piano Urbano del Traffico di Loano. Tale report ha dunque lo scopo di costituire la base sulla quale verranno individuati gli obiettivi, le strategie e le azioni del futuro piano. L'Amministrazione Loanese, forte di aver adottato nel 2010 un primo Piano del Traffico e avendone valutata l'effettiva utilità, ha fortemente voluto aggiornare tale importante strumento, ambendo ad un Piano che rinnovandosi possa dare risposta non solo alle dinamiche locali del traffico cittadino, ma anche alle esigenze di una mobilità plurale, responsabile e sostenibile. Per ottenere un piano di ampio respiro è stato dunque fondamentale "fotografare" lo stato di fatto locale per capire i possibili scenari con i quali il futuro P.U.T dovrà confrontarsi. Di seguito vengono riportate le principali informazioni raccolte.

1. Inquadramento normativo e piani di riferimento

1.1 Il P.U.T secondo il Codice della Strada

Il “Nuovo Codice della Strada” adottato con decreto legisl. Del 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, introduce per la prima volta in Italia il concetto di “Piano Urbano del Traffico”, rispondendo all’esigenza dei Comuni di dotarsi di piani che potessero definire e regolamentare al meglio la circolazione veicolare all’interno delle aree urbane.

L’Art. 36 comma 1 del C.d.S prevede infatti che tale strumento pianificatorio debba intendersi come obbligatorio nei comuni con popolazione residente superiore ai 30.000 abitanti, ma tuttavia, demanda al **comma 2** un’ulteriore precisazione: *“sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell’anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale”*. Il **comma 4 e la successiva Direttiva Ministeriale n. 146 del 24/06/1995** definiscono inoltre quelli che sono gli obiettivi principali dei P.U.T, riassumendoli nel:

- miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta),
- miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),
- riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico,
- il risparmio energetico

1.2 Una visione di mobilità più ampia

La normativa afferente ai Piani Urbani del Traffico focalizza principalmente la propria attenzione sulle dinamiche veicolari che insistono sulle aree urbane, individuando tuttavia la necessità di confronto tra queste e alti tipi di mobilità, prestando particolare attenzione alle categorie definite “deboli”, cioè pedoni, ciclisti e persone con limitate capacità motorie e sensoriali. Questo aspetto integra tra loro esigenze molto differenti, ponendo come centrale il tema di considerare la mobilità come un elemento plurale. Per far ciò, sebbene il P.U.T sia uno strumento di settore, è utile richiamare la normativa di riferimento per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. La legge n. 340 del 24 novembre 2000 all’articolo 22 e il successivo D.M del 4 Agosto 2017 individuano nei P.U.M.S uno strumento generale di pianificazione della mobilità, che, osservando in maniera interconnessa le esigenze di mobilità delle persone, sia in grado di generare tramite la mobilità cittadina un alto livello di vivibilità e benessere per la popolazione. Nel’ aggiornamento del P.U.T di Loano si è voluto quindi fare riferimento ai principi costitutivi di tali piani, al fine di sviluppare una visione integrata della mobilità e delle dinamiche locali che la influenzano, al fine da calibrare al meglio gli interventi nei prossimi anni.

1.3 Piani di riferimento:

1.3.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento (Provincia di Savona)

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) è lo strumento di pianificazione territoriale della Provincia di Savona avente funzioni di indirizzo e di coordinamento dei Piani comunali, proponendo al tempo stesso una visione coordinata di progetti sul territorio. Il PTC considera infatti la realtà territoriale e ambientale, le dinamiche e le opportunità sociali ed economiche e propone obiettivi strategici condivisi, pianificando nuovi e migliori scenari di organizzazione del territorio sotto il profilo funzionale, della qualità urbana e ambientale e dello sviluppo sostenibile. Il piano, seppur datato, è utile a considerare quelle che sono le dinamiche e progetti futuri sovracomunali che, direttamente o indirettamente, potrebbero generare effetti anche sul territorio Loanese. L'aggiornamento del P.U.T non può dunque essere scollegato dalle dinamiche territoriali senza perdere di efficacia. Nel PCT vengono individuati obiettivi che mirano allo sviluppo e alla crescita della Provincia di Savona, in modo equilibrato e sostenibile¹. Il settore infrastrutturale e trasportistico in particolare risulta essere uno dei perni del piano. In particolare, per la zona costiera (coinvolto dunque anche il Comune di Loano) vengono ipotizzate una serie di opere che, se attuate in futuro, porterebbero ad una modifica delle dinamiche di mobilità locali. In particolare:

- Lo spostamento della ferrovia dal lungo costa verso l'interno comporterebbe la perdita della stazione ferroviaria di Loano

¹ PTC Savona 2001 <https://www.provincia.savona.it/aree-tematiche/pianificazione-progetti/ptc>

- La creazione dell'Aurelia Bis, anch'essa verso l'interno, creerebbe una connessione viaria nei pressi dei Meceti, caricando gli assi interni mare-monte.

1.3.2 Il PRG di Loano

Al fine di coordinare il P.U.T con gli strumenti urbanistici locali e di conoscere le possibili trasformazioni urbane della città, è stato opportunamente vagliato il Piano Regolatore Generale Loanese. Nel complesso, si è tenuto conto delle possibili trasformazioni residenziali, commerciali e produttive, per far sì che il futuro Piano del Traffico possa risultare uno strumento efficace anche in caso di modifiche all'assetto urbano attuale. In particolare, si sono verificate le possibili trasformazioni viarie previste in Loano e sono state recepite le prescrizioni del piano circa i dettagli tecnici progettuali da adottare su ciclabilità, nuova viabilità, ecc.

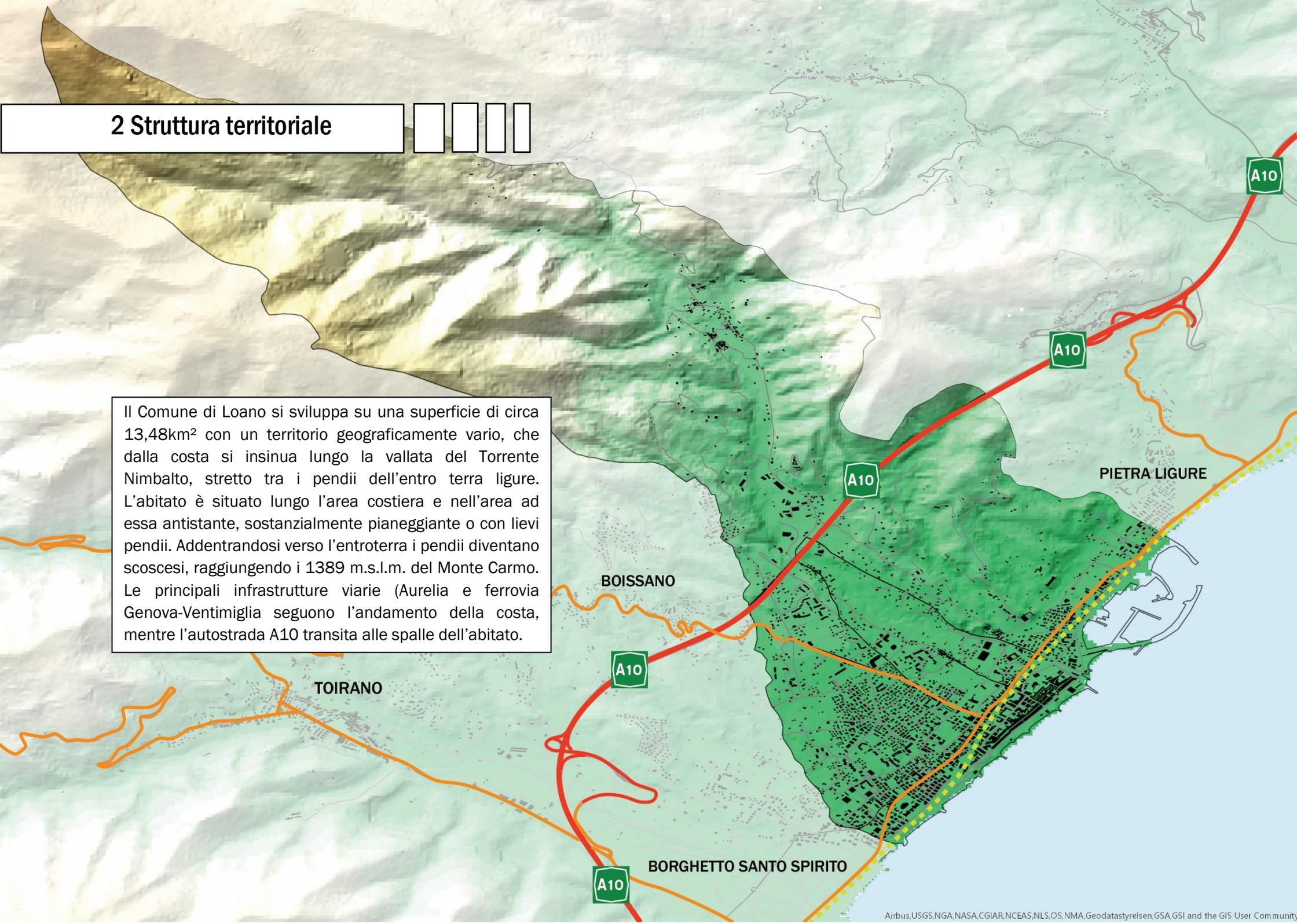
1.3.3 Il P.U.T 2010 di Loano

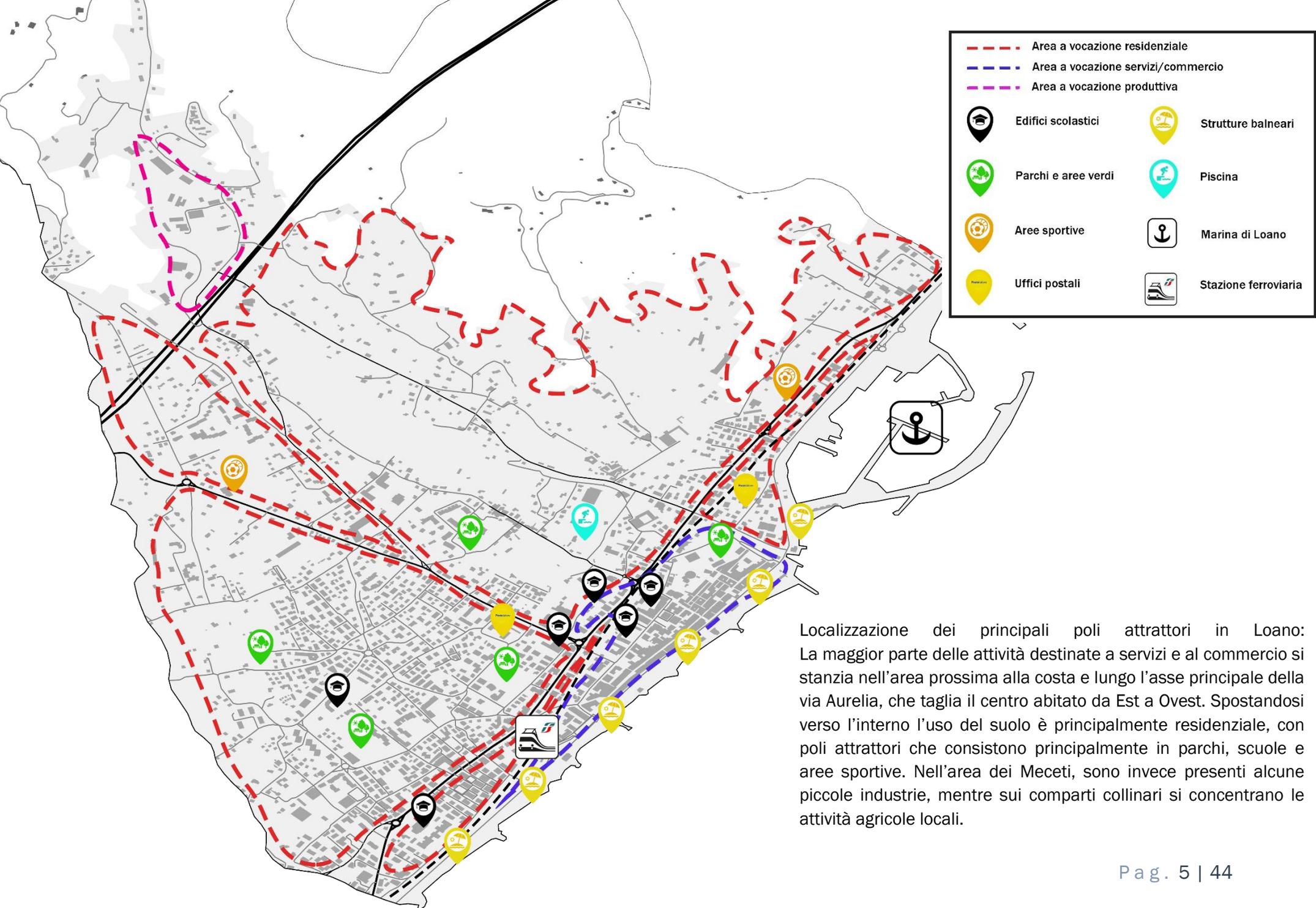
La necessità di aggiornare il P.U.T ha reso necessaria una dettagliata analisi del vecchio documento di piano, redatto ormai 9 anni fa, al fine di comprendere quali e quante misure sono state implementate e quante invece non hanno visto la realizzazione. Oltre a ciò, l'analisi del vecchio piano ha permesso di comprendere al meglio l'effettivo impatto che il vecchio piano ha generato sulle dinamiche cittadine, permettendo di definire nuove strategie in linea con le esigenze odierne del territorio.

2 Struttura territoriale



Il Comune di Loano si sviluppa su una superficie di circa 13,48km² con un territorio geograficamente vario, che dalla costa si insinua lungo la vallata del Torrente Nimbalto, stretto tra i pendii dell'entro terra ligure. L'abitato è situato lungo l'area costiera e nell'area ad essa antistante, sostanzialmente pianeggiante o con lievi pendii. Addentrandosi verso l'entroterra i pendii diventano scoscesi, raggiungendo i 1389 m.s.l.m. del Monte Carmo. Le principali infrastrutture viarie (Aurelia e ferrovia Genova-Ventimiglia) seguono l'andamento della costa, mentre l'autostrada A10 transita alle spalle dell'abitato.

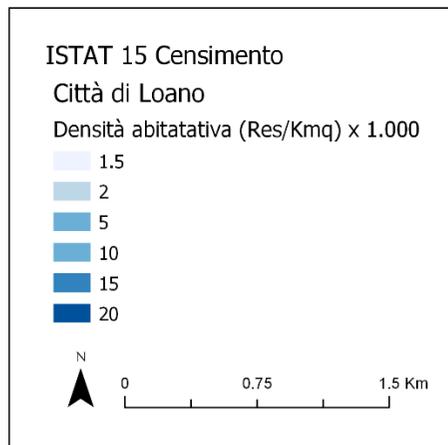




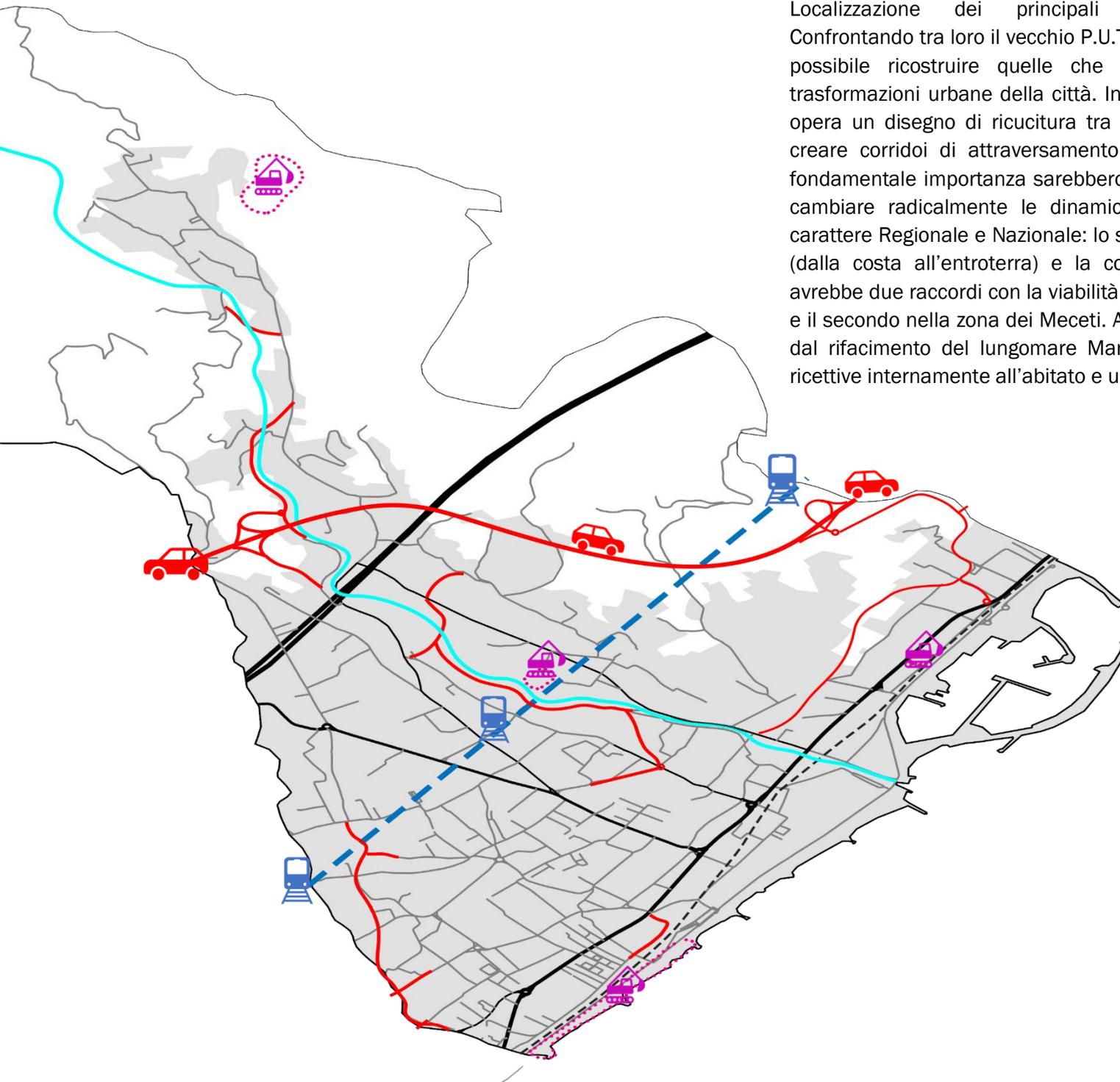
	Area a vocazione residenziale		Strutture balneari
	Area a vocazione servizi/commercio		Piscina
	Area a vocazione produttiva		Marina di Loano
	Edifici scolastici		Stazione ferroviaria
	Parchi e aree verdi		
	Aree sportive		
	Uffici postali		

Localizzazione dei principali poli attrattori in Loano: La maggior parte delle attività destinate a servizi e al commercio si stanza nell'area prossima alla costa e lungo l'asse principale della via Aurelia, che taglia il centro abitato da Est a Ovest. Spostandosi verso l'interno l'uso del suolo è principalmente residenziale, con poli attrattori che consistono principalmente in parchi, scuole e aree sportive. Nell'area dei Meceti, sono invece presenti alcune piccole industrie, mentre sui comparti collinari si concentrano le attività agricole locali.

Mappa della distribuzione di popolazione in Loano:
La densità abitativa maggiore risulta essere nell'area costiera e
nel quadrante ovest della città.



Localizzazione dei principali sviluppi urbani previsti in Loano: Confrontando tra loro il vecchio P.U.T di Loano, il P.R.G e le relative varianti è stato possibile ricostruire quelle che saranno o dovranno essere le principali trasformazioni urbane della città. In particolare, dal punto di vista viario, il P.R.G opera un disegno di ricucitura tra stradale tra la viabilità esistente andando a creare corridoi di attraversamento oggi scarsamente presente nell'abitato. Di fondamentale importanza sarebbero invece due opere sovracomunali in grado di cambiare radicalmente le dinamiche di mobilità locale, entrambi progetti di carattere Regionale e Nazionale: lo spostamento della ferrovia Genova-Ventimiglia (dalla costa all'entroterra) e la costruzione della "Aurelia Bis" che in Loano avrebbe due raccordi con la viabilità esistente: il primo al confine con Pietra Ligure e il secondo nella zona dei Meceti. Altre trasformazioni sono invece rappresentate dal rifacimento del lungomare Marconi e dalla costruzione di alcune strutture ricettive internamente all'abitato e un eco-resort nella frazione Verzi.



- Implementazioni viarie
- - - Nuova sede ferrovia
- 🏠🚂 Aree in trasformazione

3 Analisi demografica

3.1 I trend della popolazione: una Loano che invecchia

La città di Loano negli ultimi anni ha visto **un trend di popolazione residente sostanzialmente stabile**, con una leggera flessione negativa degli abitanti negli ultimi anni. I residenti, al 31 Dicembre 2018 risultavano essere 11.224 (-3,3% dal picco massimo del 2014), composti per il 54% da donne (pari a 6056 abitanti) e per il restante 46% da uomini (5168 abitanti). In generale il comune, in linea con il trend italiano vede una **popolazione orientata all'invecchiamento**, con una contrazione sensibile delle nascite ed un generale aumento dell'età media. Nel 2017, secondo i dati Istat, **l'età media** della popolazione Loanese risultava essere infatti di **49,3 anni**, in costante aumento negli ultimi 20 anni (era di 47,9 nel 2008) e superiore, non solo alla media Provinciale e Regionale (48,3 anni), ma anche a quella Nazionale, pari a 45,2 anni. Le nascite risultano essere notevolmente **inferiori ai decessi**, con un tasso di natalità fermo al 5,1‰ contro il 17‰ di mortalità, che corrispondono, nel 2017 a 192 deceduti e 57 nati, solo 10 anni prima la natalità era pari al 7,4‰ e la mortalità 12,2‰.

Positivo è invece il saldo naturale tra nati e deceduti all'interno della **comunità straniera** presente in Loano, la quale conta 1181 abitanti, (10,5% della popolazione residente), con una predominanza delle comunità Albanesi e Romene, giunte a Loano in corrispondenza di ondate migratorie ormai passate e stabilmente insediate in Loano.

Facendo seguito ai dati fin qui considerati, Loano rispetta dunque un trend della popolazione in linea con gli andamenti Regionali e

Nazionali, con un invecchiamento costante della popolazione, un **indice di vecchiaia che oggi è pari a 278 punti** (numero di anziani ogni 100 giovani under 15 anni) e un **indice di dipendenza strutturale di 72,5 punti** (numero di individui non attivi a carico di ogni 100 attivi). Per il futuro, considerati i molteplici aspetti che questi trend indicano, è dunque ragionevole pensare che anche Loano rispetterà le previsioni demografiche operate da Istat per la Regione Liguria, che indicano una diminuzione della popolazione (per il 2065) pari ad oltre il 16,5%, con un'età media in crescita del 3,3%. Questi parametri porterebbero dunque Loano ad avere **una popolazione nel 2065 pari a circa 9500 abitanti**, con

un'età media di

11.224 abitanti



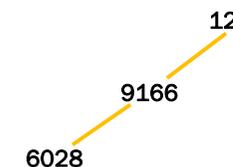
(Erano 11.602 nel 2014 -3,3%)



46% maschi



54% femmine

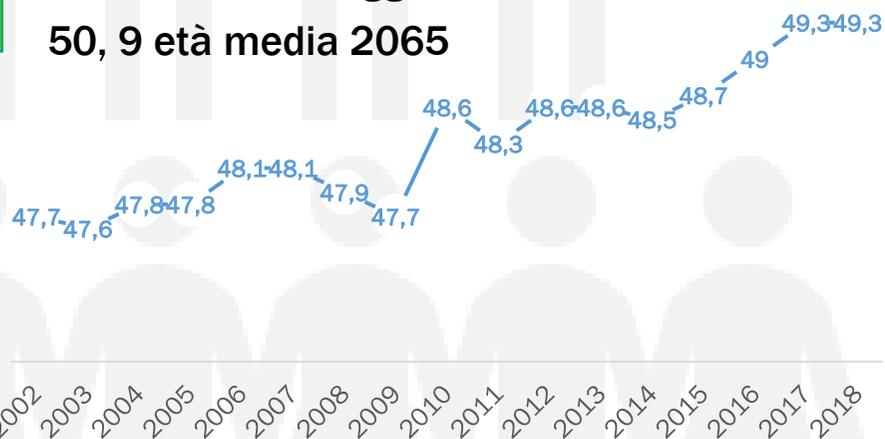


Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione	Indice di natalità (x 1000 ab.)	Indice di mortalità (x 1000 ab.)
2002	270,4	64	208,6	7,1	15,4
2003	264,9	64,4	206,8	9	16,1
2004	269,9	65	196,5	6,8	12,4
2005	269,3	65,4	194,7	6	14,6
2006	274,6	66,9	185,6	6,6	13,7
2007	270,4	66,5	198	6,7	14,6
2008	258,4	66,1	188	7,4	12,2
2009	248,3	68	182,6	6,7	13,5
2010	271,9	67,7	215,2	7	11
2011	260,3	67	219,6	6,8	12,6
2012	264,8	70,2	195,6	7,3	13,6
2013	260,6	72,4	196,1	6,6	14,5
2014	253,8	71,8	183,4	6,5	11,6
2015	262,2	71,8	164,7	6,8	14,7
2016	265,5	73,3	160	5,2	14
2017	272,3	73,6	161,9	5,1	17
2018	278	72,5	145,5	-	-



Popolazione
-16,5%
trend 2065
(9.500 abitanti)

↑ **49,3 età media oggi**
50, 9 età media 2065



Ogni 100 giovani under 15 a Loano
ci sono 278 anziani

Ogni 100 persone attive si hanno
72 persone a carico di queste

*Dati demografici ricavati da Istat (Atlante statistico dei comuni) rielaborati Decisio

3.2 Struttura e caratteristiche della popolazione

Se i trend generali ipotizzano per Loano un calo della popolazione nei prossimi anni, dovuto ad un progressivo invecchiamento, lo scenario attuale mostra una città in sostanziale linea con le dinamiche demografiche del territorio circostante. Come visto in precedenza la popolazione ha avuto un leggero incremento fino al 2014, anno in cui si contavano 11.602 Loanesi, registrando poi un graduale e costante decremento nel tempo pari a circa il -3%. Suddividendo per fasce d'età la popolazione del 2017 si nota meglio come il calo dipenda soprattutto dalla **diminuzione delle nascite degli ultimi 10-20 anni**, fattore che rallenta il ricambio della popolazione (oggi a 145,5 più basso del 22,6% rispetto a 10 anni fa):

Anni	Maschi	Femmine	Totale	% totale
Fascia 0-9	410	443	853	7,40%
Fascia 10-19	458	454	912	8,10%
Fascia 20-29	423	453	876	7,70%
Fascia 30-39	567	558	1125	9,90%
Fascia 40-49	769	892	1661	14,60%
Fascia 50-59	810	836	1646	14,50%
Fascia 60-69	696	857	1553	13,70%
Fascia 70-79	635	830	1465	12,90%
Fascia 80-89	374	618	992	8,80%
Fascia 90-99	51	197	248	1,20%
Oltre 100	0	9	9	0,10%

*Dati occupazionali ricavati da Istat/ Comune di Loano, rielaborati Decisio

La flessione osservabile in tabella rispecchia anche un generale **mutamento delle dinamiche sociali** della nostra società. Il crescente benessere, l'aspettativa di vita via via maggiore e un mutamento degli usi e dei costumi della nostra cultura, ma anche la più recente crisi economica e le sfide future, hanno portato a posticipare o a cambiare radicalmente dinamiche che fino a 40 anni fa erano comuni. Il numero di famiglie, ad esempio **è andato calando negli ultimi anni**, passando dalle 6139 unità del 2011 alle 5261 unità (-8,4%) del 2016, con una media di componenti invece stabile a 1,98 negli ultimi anni, ma in calo rispetto alle serie storiche del 1991 e 2001 quando si avevano in media 2,3 componenti per famiglia.

Tra le giovani coppie non aumenta la natalità. Negli ultimi 30 anni (gli ultimi dati fanno riferimento al 2011), l'indicatore della percentuale di figli nei nuclei familiari più giovani è passato dal 10,3% del 1991 al 4,9% del 2011. Aumenta anche l'indicatore degli anziani soli senza figli: anche in questo caso dal 34,4% del 1991, si è passati al 38,6% del 2011.

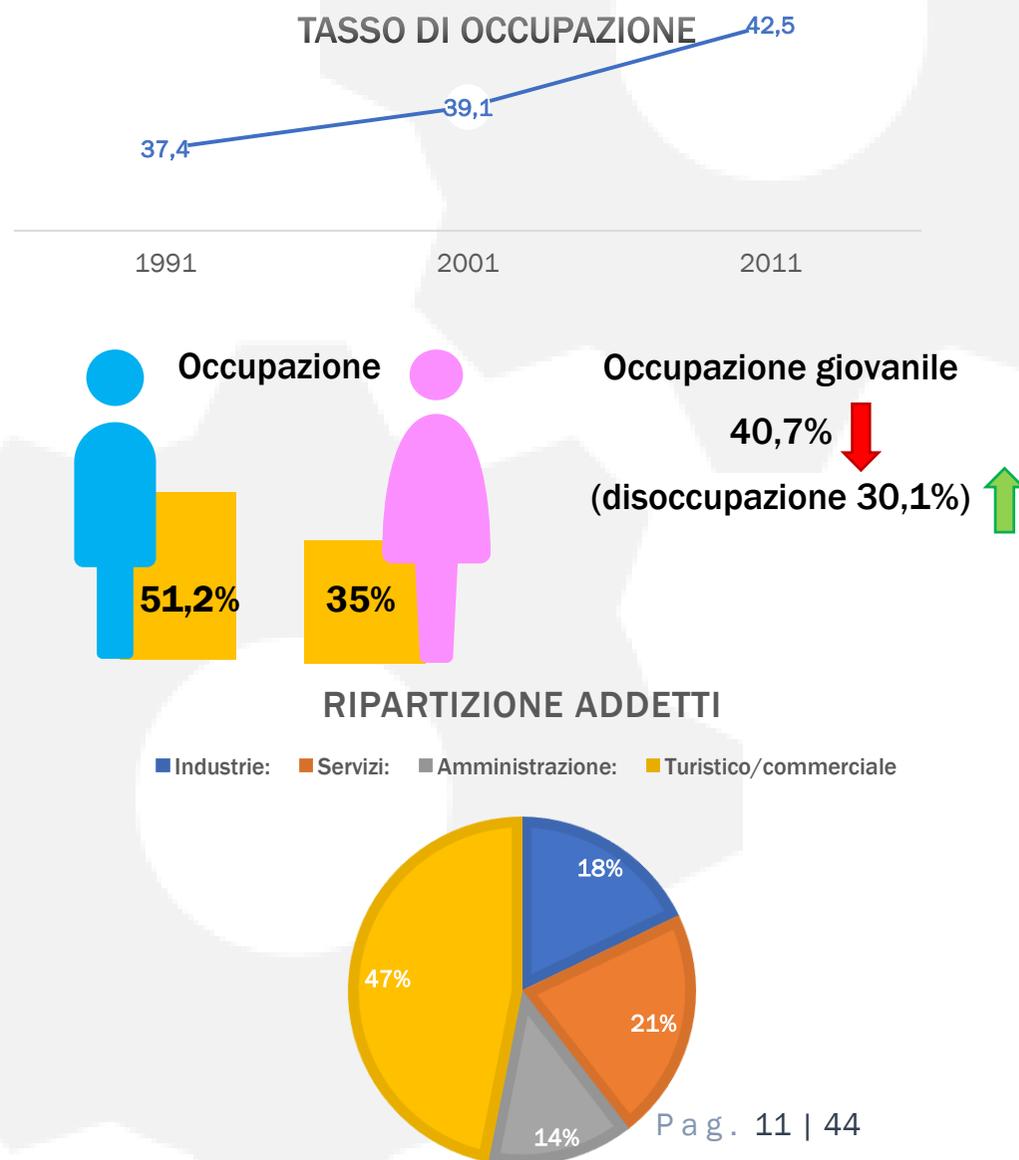
4 Aspetti economici locali

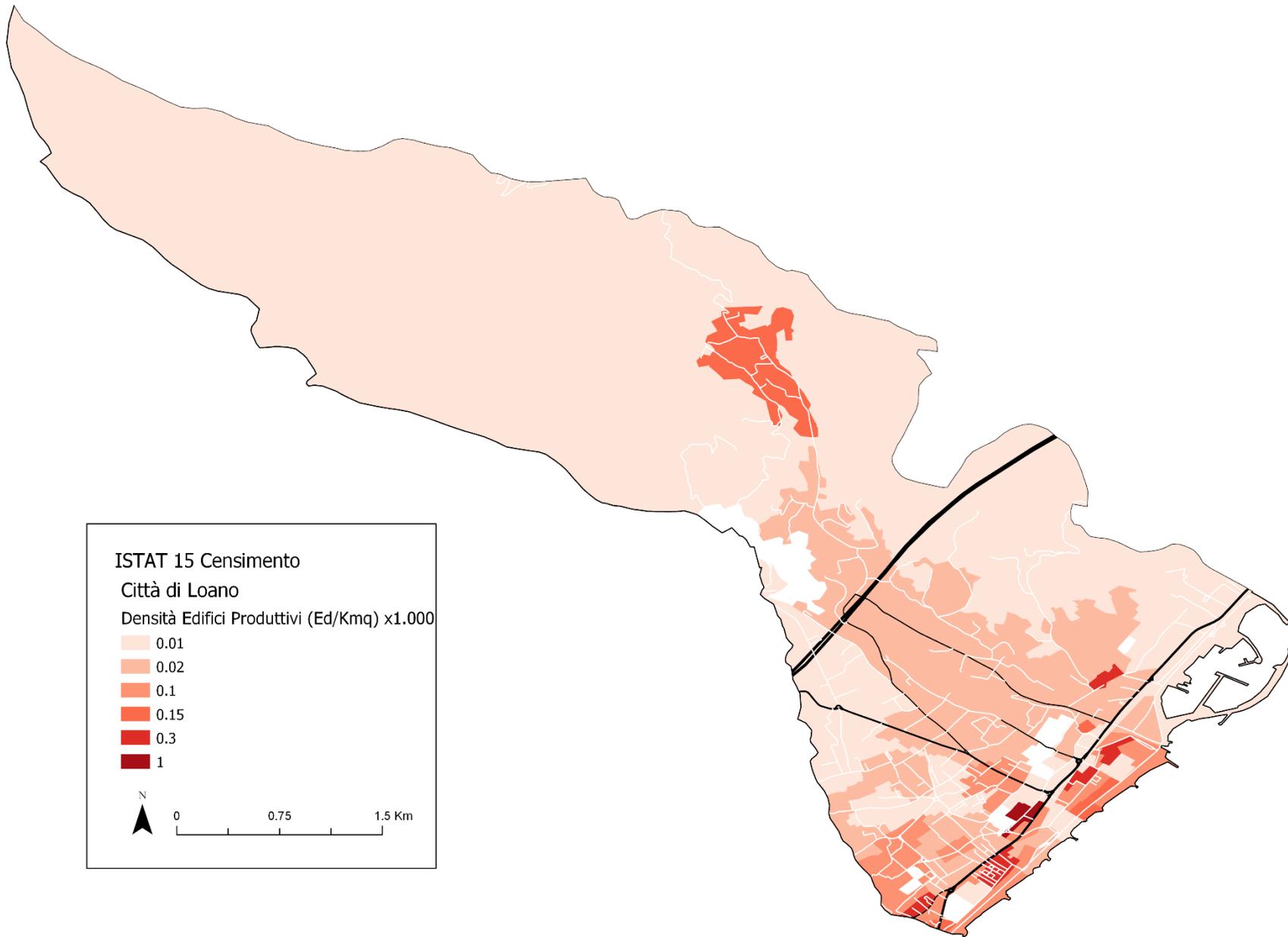
L'economia Loanese si caratterizza principalmente per una grande rilevanza di due settori: **quello terziario dei servizi e del commercio e quello turistico**, soprattutto nella stagione estiva. Secondo gli ultimi dati Istat disponibili, infatti, a fronte di **un'occupazione** della popolazione pari al 42,5% (e una disoccupazione pari all'8,3%), il 32,3% degli occupati risulta avere un impiego nel settore commerciale e ben il 46,9% in quello del settore extra-commerciale dei servizi e del turismo. Analizzando i trend del mercato del lavoro locale negli ultimi anni (dati disponibili fino al 2011), Loano ha visto un leggero **incremento dell'occupazione**, dovuto anche alla maggiore occupazione femminile, che dal 1991 è aumentata di quasi 10 punti percentuali (era del 26,6% nel 1991, nel 2011 era pari al 35,5%). Anche la **disoccupazione ha registrato una flessione** (-5%), a discapito tuttavia di quella giovanile che, come nel resto d'Italia, ha visto nei primi anni 2000 un miglioramento, per poi aumentare nuovamente negli ultimi anni (a Loano nel 2011 raggiungeva il 30%)². Come osservato in precedenza i settori economici maggiormente sviluppati risultano essere quelli **del turismo** (settore extra-commerciale), **e quello commerciale**. Se accorpati la loro incidenza risulta infatti essere pari al 79,2%. Il settore primario e secondario vedono invece un generale calo della loro incidenza negli ultimi anni, in particolare quello agricolo conta per il 2,9% sul mercato del lavoro locale. Il numero di posti di lavoro occupati nelle imprese locali risultava essere (al 2015) pari a **3352 unità**, con il 46% nel settore commerciale/turistico, il 21% nel

² Il dato non cattura il perdurare della crisi economica, pertanto i dati occupazionali vanno considerati come passibili di eventuali variazioni significative

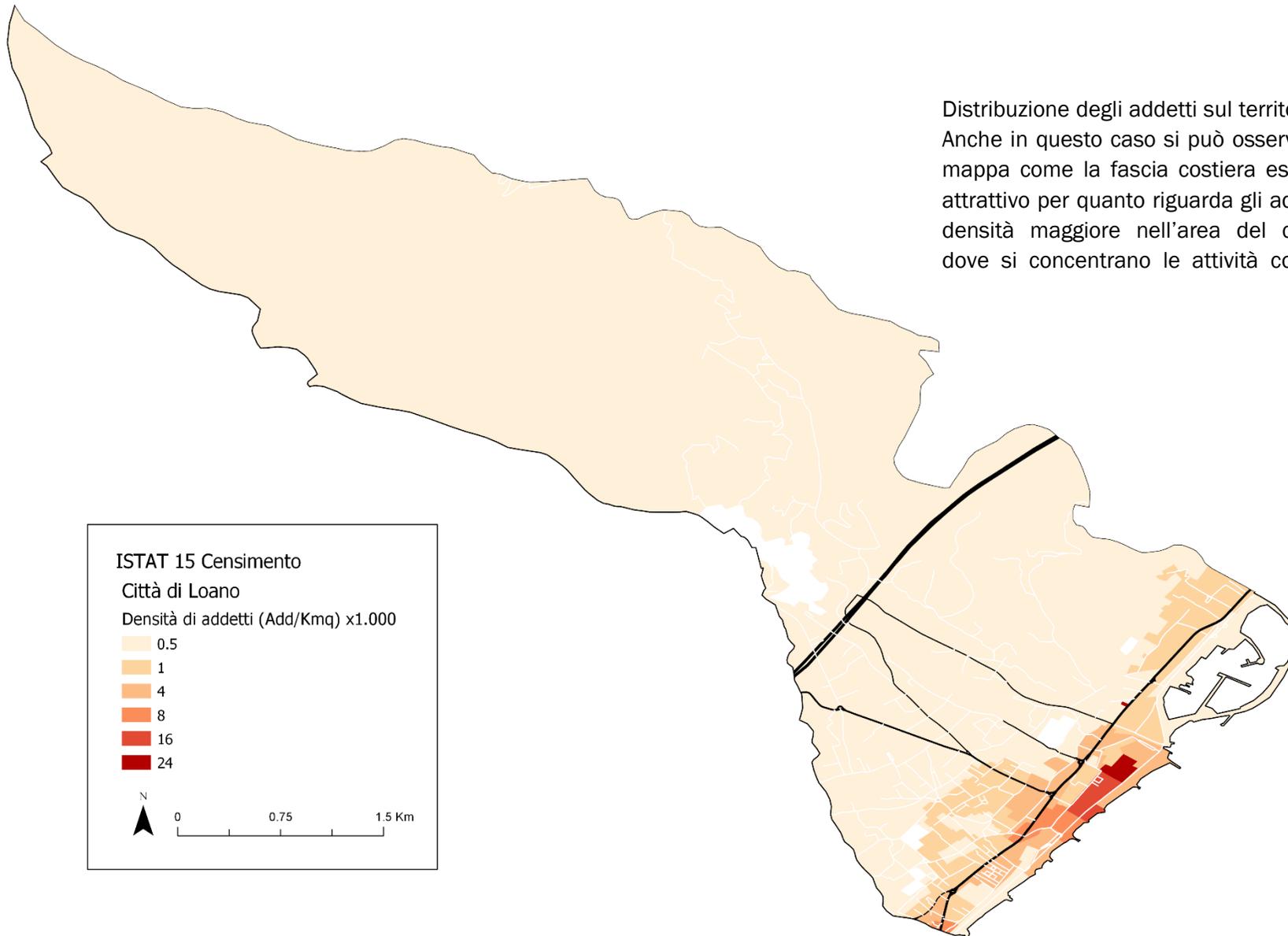
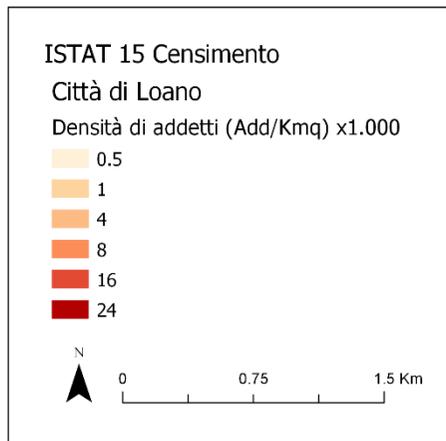
*Dati demografici ricavati da Istat (Atlante statistico dei comuni) rielaborati Decisio

settore dei servizi, il 17% in quello produttivo/secondario e il 13% in quello amministrativo.





Distribuzione degli addetti sul territorio comunale. Anche in questo caso si può osservare tramite la mappa come la fascia costiera eserciti un ruolo attrattivo per quanto riguarda gli addetti, con una densità maggiore nell'area del centro storico, dove si concentrano le attività commerciali e i

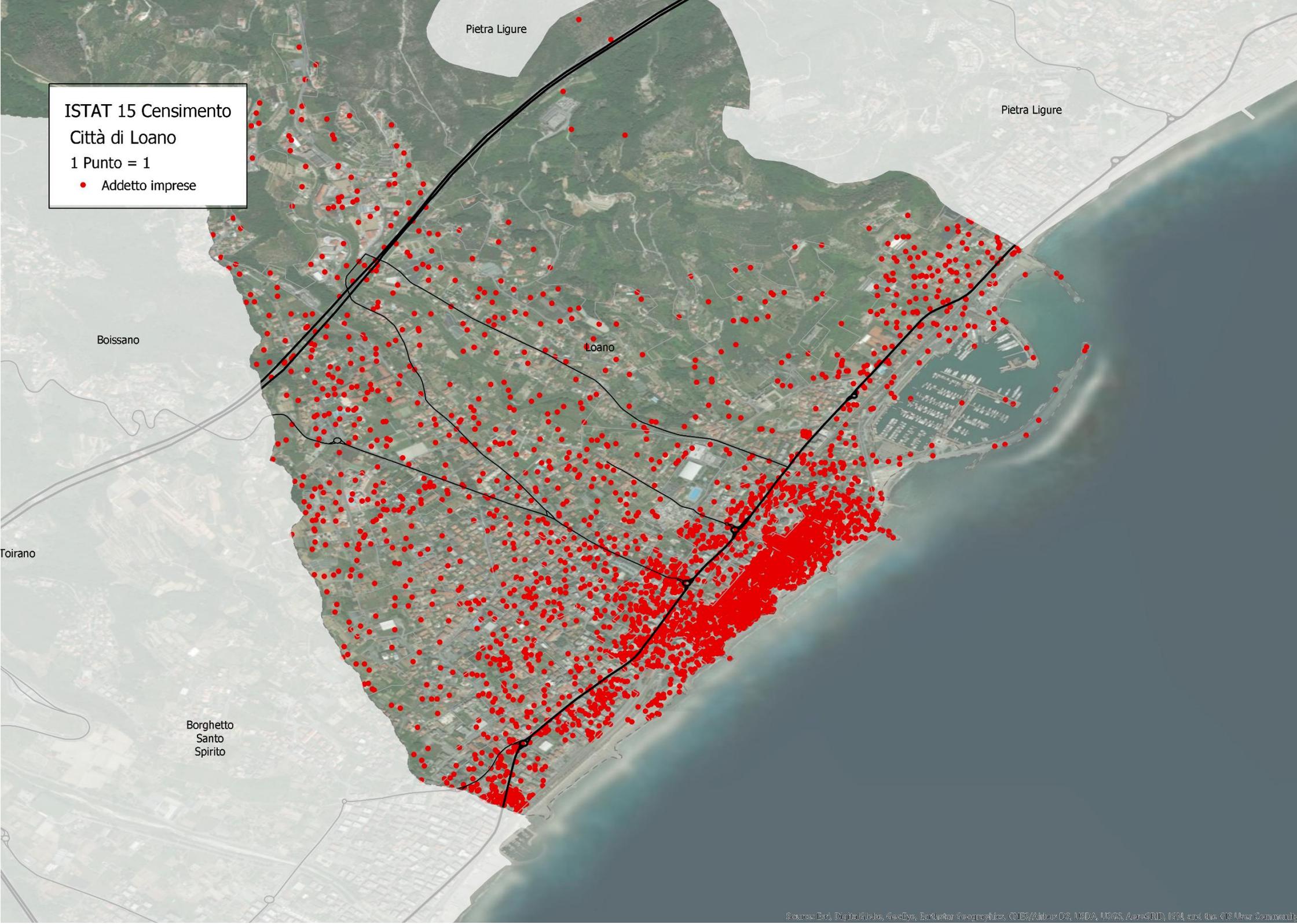


ISTAT 15 Censimento

Città di Loano

1 Punto = 1

- Addetto imprese



4.1 Struttura e ambito delle imprese

Loano si caratterizza per un **tessuto produttivo di piccole-medie dimensioni**. Nel 2015, su circa 1.438 imprese, 1.403 (97,3%) risultava essere infatti di piccole dimensioni, impiegando nell'attività fino a 9 addetti per una forza lavoro totale di 2.730 persone. Nella fascia di piccola-media grandezza si collocavano invece 34 attività, con un numero di addetti variabile tra i 10 e i 49 occupati (534 occupati), mentre solo una realtà produttiva superava i 50 addetti, impiegandone 87. Dal 2012 al 2015 sia il numero di imprese che il numero di addetti vedono un **leggero decremento** (-6,6%). Nel dettaglio, il settore di traino dell'economia locale è certamente quello turistico/commerciale che conta circa 1000 imprese. Oltre ad avere un'offerta ricettiva sostanziosa, composta da circa 70 strutture di vario genere, è molto rilevante **l'indotto** della ristorazione, dei bar e dei locali, che conta circa 190 attività. Altro settore rilevante è quello dei servizi, con circa 400 imprese che si compongono principalmente di stabilimenti balneari (35), agenzie immobiliari (105), studi professionali (50), noleggi auto (16), istituti bancari (8) e circa 160 altre attività artigianali. Infine, il settore primario/secondario con circa 80 imprese agricole e ittiche ed il settore amministrativo/direttivo con circa 60 attività.

**97,3% delle imprese
hanno meno di 10
addetti**

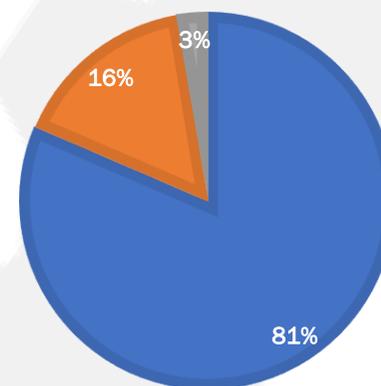
**-6,6% calo delle attività
esistenti
tra il 2012 e il 2015**



	Numero imprese	Numero addetti	Numero addetti piccole imprese	Numero addetti medie imprese	Numero addetti grandi imprese
2012	1.540	3.649,49	2.959,12	547,65	142,72
2013	1.489	3.412,58	2.804,35	470,26	137,97
2014	1.442	3.313,42	2.684,69	546,2	82,53
2015	1.438	3.352,92	2.730	534,95	87,08

DISTRIBUZIONE DELLA FORZA LAVORO

■ Imprese di piccole dimensioni ■ Imprese di medie dimensioni
■ Imprese di grandi dimensioni



*Dati occupazionali ricavati da Istat/ Comune di Loano, rielaborati Decisio

4.2 Settore turistico

La posizione costiera di Loano rende la città una località turistica molto apprezzata da migliaia di turisti ogni anno. L'offerta balneare, ma anche la graduale diversificazione dell'offerta turistica cittadina, soprattutto durante la stagione estiva, generano sull'economia locale un effetto positivo, che si traduce in un **massiccio indotto turistico**. Dal punto di vista della ricettività Loano conta circa:

- 31 alberghi di vario livello
- 11 residenze turistico/alberghiere
- 10 B&b
- 2 campeggi
- 2 affitta camere
- 10 case vacanza
- 5 case per ferie
- Circa 800 appartamenti destinati all'uso turistico

Con un'offerta (escludendo gli appartamenti) di **3.780 posti letto per 1.352 camere** (2016). Complice un graduale mutamento delle abitudini di viaggio da parte della popolazione, è importante notare però che anche a Loano l'offerta turistica "classica" in struttura, vede una **leggera flessione**, sia nel numero di attività esistenti, sia nel numero di posti letto e camere. Dal 2011, quando l'offerta turistica consisteva in 4128 posti letto, si è avuta infatti una **riduzione** degli stessi dell'8,4%. Oltre alla ricettività in struttura, è poi importante considerare che la Marina di Loano dispone di 826 posti barca dei quali 550 risultano essere stanziali, mentre 100 di transito e dunque di forte impatto sul sistema turistico locale.

Il settore del **commercio locale**, di contorno all'offerta turistica, si compone di più di 600 attività, in particolare quelle legate alla **somministrazione** (circa 110 bar con licenza stagionale o annuale) e la

ristorazione (81 attività). La maggior parte delle strutture ricettive è localizzata nelle vicinanze della costa anche se, tuttavia, anche nell'entroterra sono state recentemente aperte due strutture turistico/ricettive rilevanti ed è in programma la prossima realizzazione di un "eco resort" nella frazione di Verzi, alle pendici del Monte Carmo. Questa struttura andrà ad ampliare l'offerta turistica locale, puntando al turismo outdoor.

Loano negli ultimi anni sta fortemente puntando ad **implementare un'offerta turistica variegata e ampia** ed è proprio sul turismo outdoor che si sta creando un nuovo settore dell'economia locale. Sfruttando la geografia di Loano sono stati pensati 19 percorsi di diverse difficoltà (15 per il trekking e 4 MTB), per un totale di 273,8 Km. La maggior parte di questi si sviluppa in ambito extraurbano, mentre 5 attraversano Loano toccando i principali luoghi di rilevanza turistico-culturale della città.

4.3 Andamento del settore turistico negli ultimi anni

Nel periodo 2015-2019³ Loano ha registrato complessivamente **2.766.298 presenze turistiche** e **522.527 arrivi**. Circa il 70%, di questi, con percentuali variabili anno per anno, è rappresentato da turisti italiani, mentre il 30% da stranieri. Dall'Italia, facendo riferimento ai dati regionali sull'origine degli arrivi (per singola provincia), le Regioni che generano maggiore afflusso turistico risultano essere Piemonte e Lombardia, mentre per quanto riguarda l'estero Germania, Svizzera, Francia e Paesi Bassi generano elevati flussi turistici.

Negli ultimi anni, operando una media tra i dati riguardati gli arrivi, in Loano si assiste ad un leggero **aumento nel numero degli arrivi**, con una **diminuzione**, tuttavia, del numero di presenze turistiche pari al 4,5% tra il 2015 e il 2018.

La stagione estiva rappresenta il **picco di presenze in città**, con il 53,3% di queste concentrate nel periodo Maggio-Agosto. È tuttavia importante notare come negli ultimi anni le percentuali di presenze maggiori si stiano spostando gradualmente dal mese di Agosto (nel 2015), al mese di Giugno (nel 2018). L'autunno rappresenta invece la **bassa stagione** del territorio, con il minimo di presenze che si concentra nel mese di Novembre.

PRESENZE	2015	2016	2017	2018	P2019
Gennaio	36.063	38.352	41.130	34.318	30.286
Febbraio	30.973	31.085	27.948	28.986	25.950
Marzo	30.803	40.826	31.793	33.635	53.129
Aprile	46.994	37.079	52.325	46.887	52.176
Maggio	54.833	49.380	41.532	48.756	
Giugno	81.054	80.077	83.868	76.676	
Luglio	112.790	118.148	114.640	109.278	
Agosto	127.724	129.842	123.723	121.654	
Settembre	75.157	77.012	72.310	70.900	
Ottobre	25.684	30.776	24.878	23.743	
Novembre	10.412	6.782	10.192	9.434	
Dicembre	26.848	25.928	26.163	25.366	

ARRIVI	2015	2016	2017	2018	P2019
Gennaio	4.916	5.084	6.355	5.357	4.705
Febbraio	5.475	5.515	5.918	5.909	4.795
Marzo	6.342	9.562	8.162	9.484	10.145
Aprile	11.517	10.011	13.531	12.233	12.953
Maggio	13.634	11.043	9.493	10.727	
Giugno	14.759	15.513	17.909	17.391	
Luglio	16.170	18.369	18.181	16.357	
Agosto	18.826	17.262	16.726	16.816	
Settembre	10.863	12.722	12.442	13.957	
Ottobre	6.043	8.068	5.905	5.741	
Novembre	2.980	1.900	2.851	2.960	
Dicembre	7.260	7.292	7.346	7.052	

³ Dati disponibili fino ad Aprile 2019

5 Analisi dell'offerta di mobilità territoriale

5.1 Offerta viaria

La rete stradale Loanese si compone principalmente di **strade locali** dal dimensionamento e dalle caratteristiche varie, sviluppatesi in maniera disomogenea nel corso del tempo. A livello di **viabilità primaria** l'arteria principale di scorrimento, che attraversa il centro abitato da Est a Ovest è la **SS1 "Via Aurelia"**, mettendo in comunicazione Loano con Borghetto Santo Spirito e Pietra Ligure. Il percorso transitante internamente al territorio comunale è di circa 3,1Km a singola corsia di circolazione per ogni senso di marcia e con un'ampiezza (contando gli spazi dedicati alla sosta), omogenea intorno agli 8-9 metri.

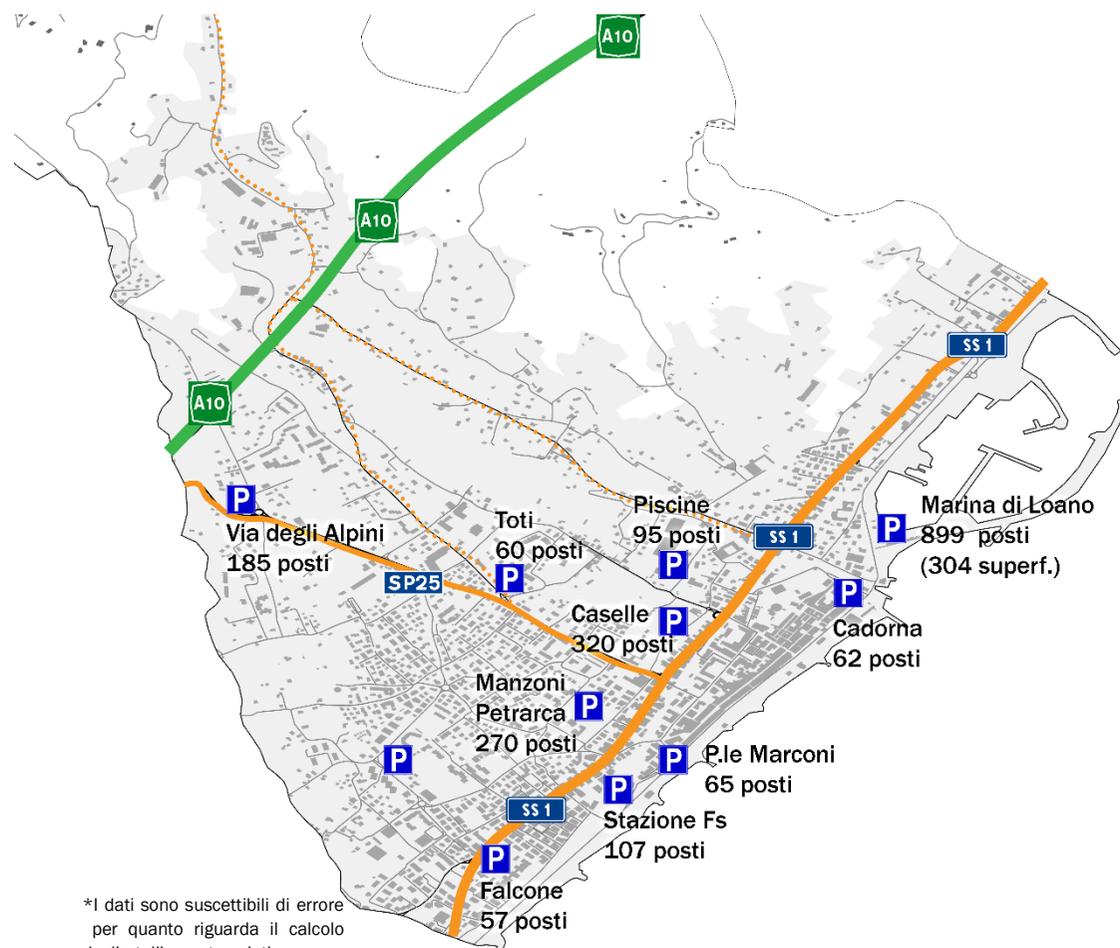
A livello **provinciale** Loano è servita dalla **SP25**, che dalla Via Aurelia si dirama verso l'entroterra attraversando per 1,5Km l'abitato e connettendo il Comune alla vicina Boissano e a Toirano. Anche in questo caso il dimensionamento della strada è generalmente regolare, con il doppio senso di circolazione e un'ampiezza di circa 6 metri della carreggiata.

Pur rimanendo locali, internamente al paese vi sono alcune direttrici viarie principali che attraversano il centro abitato, collegando la costa con l'entroterra e la frazione di Verzi. In particolare, l'asse di **Via Bulasce** e l'asse di **Via Toti**, con l'attuale variante dei Meceti e con la prosecuzione su Via degli Orsolani risultano essere assi importanti per la viabilità interna a Loano (Nord-Sud), oggi e ancor più in futuro nell'eventualità dell'effettiva realizzazione dell'"**Aurelia Bis**" con svincolo di accesso e uscita nell'area Meceti.

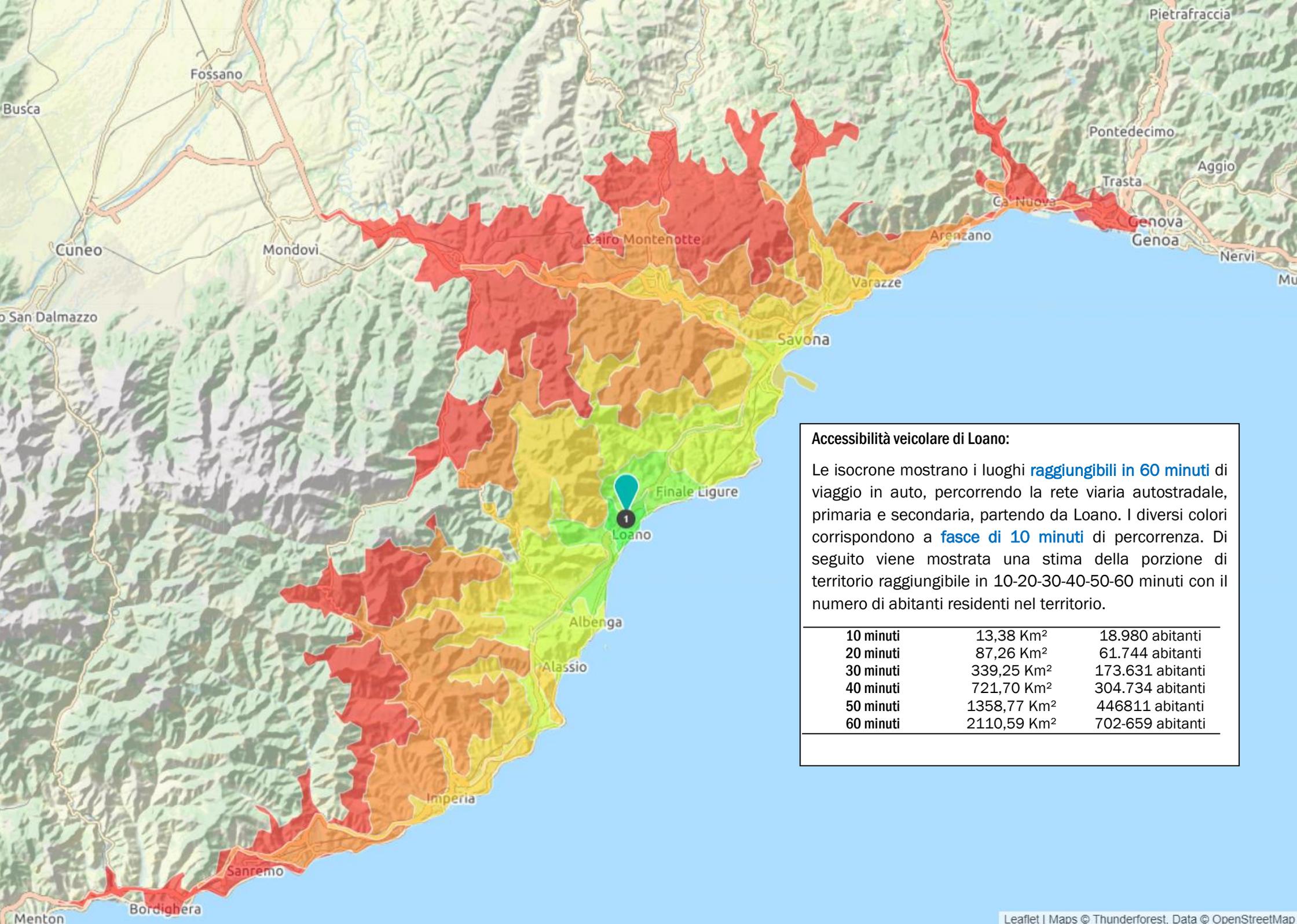
Loano non è invece dotata di un accesso diretto all'Autostrada A10 Genova-Ventimiglia, che, pur transitando sul territorio comunale, risulta

avere raccordi con la viabilità principale solamente nelle vicine Pietra Ligure e Borghetto Santo Spirito.

Per quanto riguarda le aree di parcheggio si notano in Loano aree pubbliche dedicate al **parcheggio**, distribuite su tutto il territorio comunale. L'offerta di posti auto (in area dedicata, quindi non sosta a bordo strada) consiste in circa **2063 stalli**, suddivisi come in figura:



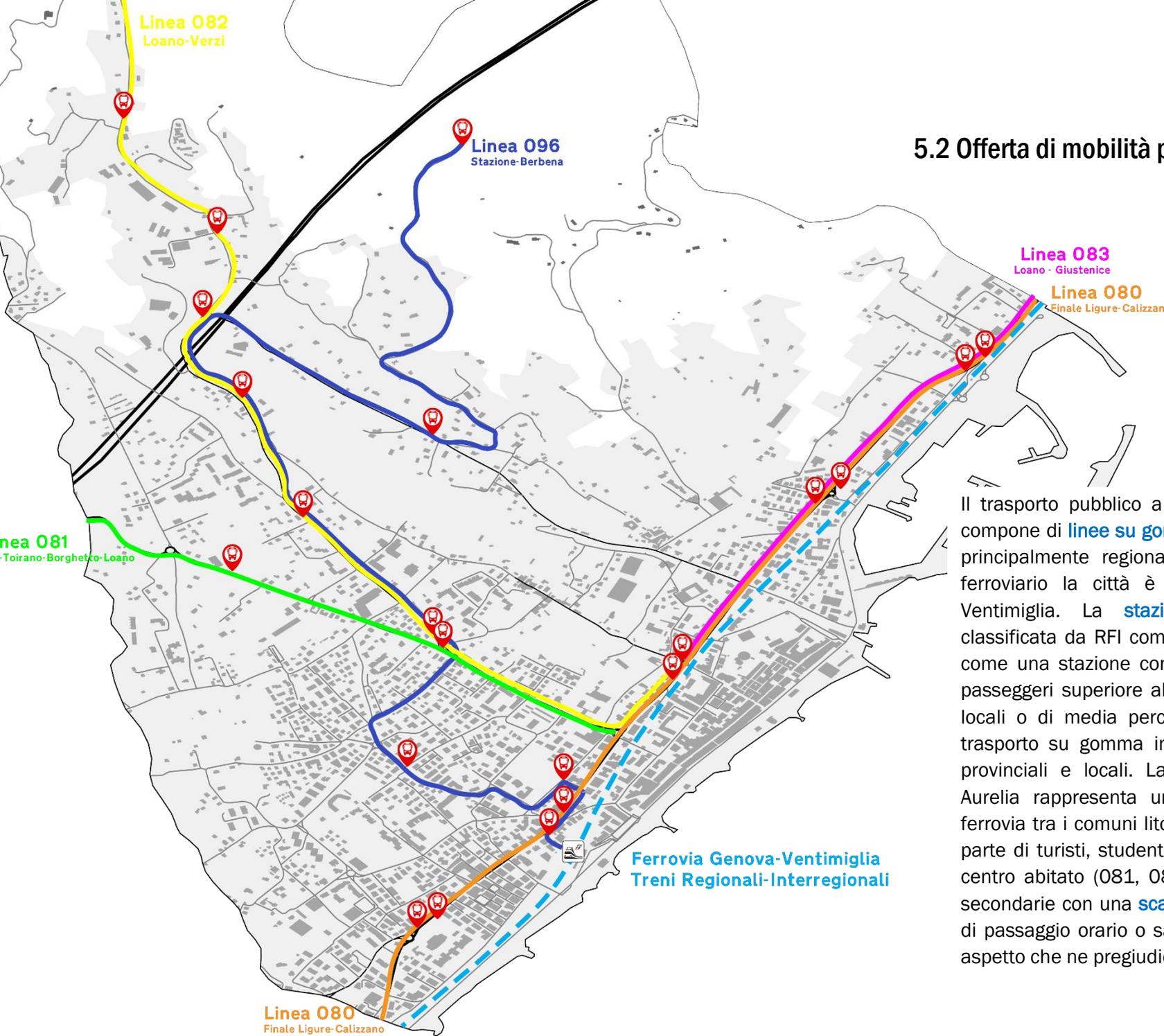
*I dati sono suscettibili di errore per quanto riguarda il calcolo degli stalli non tracciati e vanno considerati pertanto come stime



Accessibilità veicolare di Loano:

Le isocrone mostrano i luoghi **raggiungibili in 60 minuti** di viaggio in auto, percorrendo la rete viaria autostradale, primaria e secondaria, partendo da Loano. I diversi colori corrispondono a **fasce di 10 minuti** di percorrenza. Di seguito viene mostrata una stima della porzione di territorio raggiungibile in 10-20-30-40-50-60 minuti con il numero di abitanti residenti nel territorio.

10 minuti	13,38 Km ²	18.980 abitanti
20 minuti	87,26 Km ²	61.744 abitanti
30 minuti	339,25 Km ²	173.631 abitanti
40 minuti	721,70 Km ²	304.734 abitanti
50 minuti	1358,77 Km ²	446811 abitanti
60 minuti	2110,59 Km ²	702-659 abitanti



5.2 Offerta di mobilità pubblica

Il trasporto pubblico a servizio della città di Loano si compone di **linee su gomma e su ferro** con collegamenti principalmente regionali, provinciali e locali. A livello ferroviario la città è servita dalla ferrovia Genova-Ventimiglia. La **stazione ferroviaria** di Loano è classificata da RFI come di categoria **Silver**, vale a dire come una stazione con un flusso medio giornaliero di passeggeri superiore alle 2.500 unità, con percorrenze locali o di media percorrenza. Per quanto riguarda il trasporto su gomma invece, Loano è servita da linee provinciali e locali. La principale, sull'asse della Via Aurelia rappresenta un collegamento alternativo alla ferrovia tra i comuni litoranei, con un **utilizzo elevato** da parte di turisti, studenti e lavoratori. Le linee interne al centro abitato (081, 082 e 096 risultano essere linee secondarie con una **scarsa frequentazione** e intertempo di passaggio orario o saltuario nel corso della giornata, aspetto che ne pregiudica dunque l'utilizzo

*Dati su linee e percorsi ricavati da TPL LINEA (Trasporto pubblico Savonese) /RFI

5.3 Offerta di mobilità attiva

(Ciclabile, pedonale, percorsi turistici)

*Dati turistici ricavati da LoanoOutdoor

Offerta ciclabile:

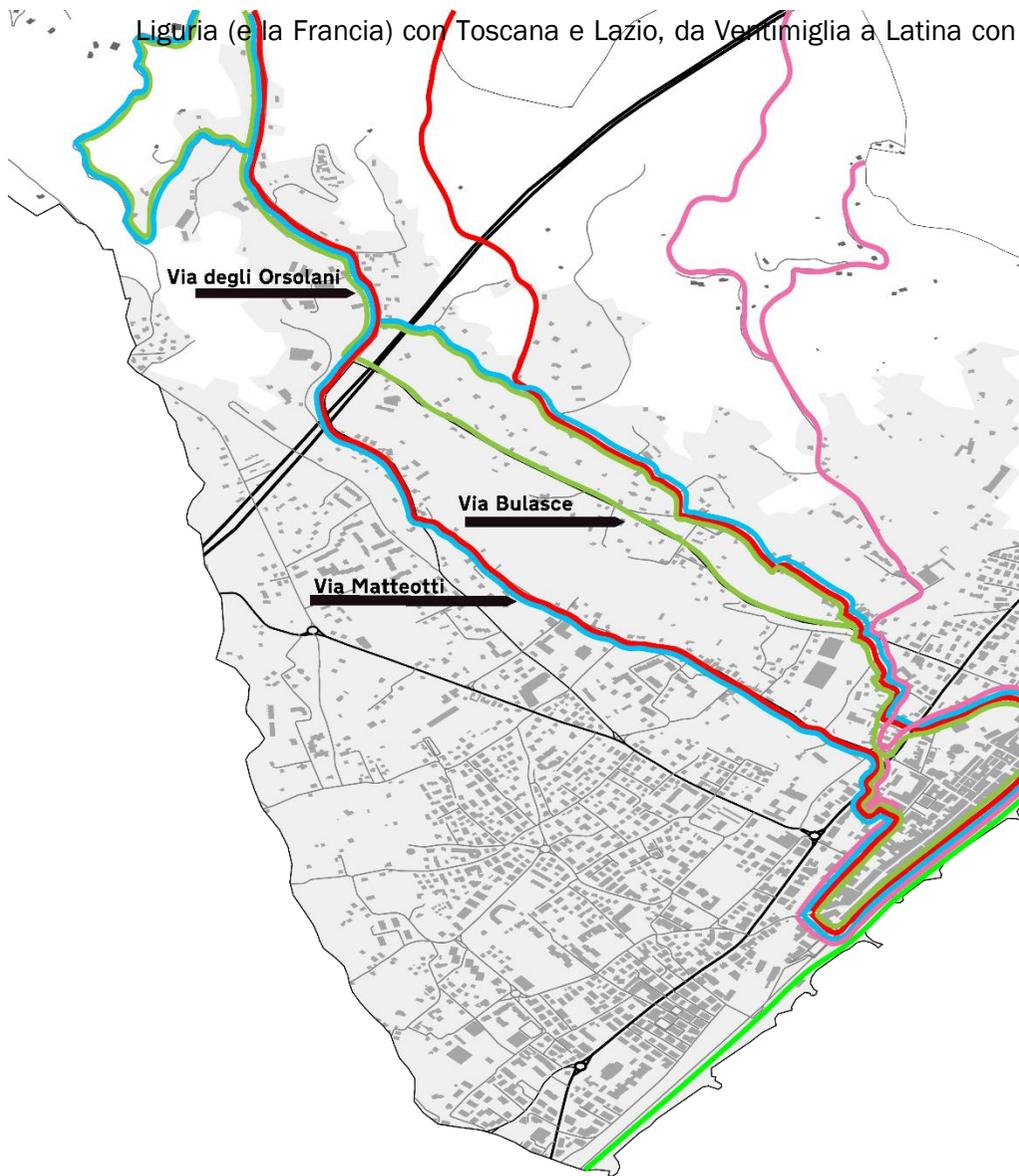
Il Comune di Loano non risulta essere dotato di **piste ciclabili** in sede propria o promiscua ciclo-pedonale. La ciclabilità cittadina si sviluppa sulla **viabilità ordinaria** e dunque in promiscuo con il traffico veicolare o i flussi pedonali nell'area del lungomare. A livello turistico e principalmente in area extraurbana (collinare e montana), esistono tuttavia **percorsi cicloturistici** pensati per il segmento outdoor della **mountain bike o e-bike**. I 4 percorsi raggiungono l'estensione totale di 85,1Km con diverse difficoltà:

- **Percorso B01 "Scogliera":**
14,9Km, da 0 m.s.l.m. a 432 m.s.l.m., difficoltà alta
Percorso: Corso Roma, Via Martiri, Corso Europa, Aurelia, Via Matteotti, Via Meceti, Via degli Orsolani, Borgata Case (Verzi), Borgata Borgarino (Verzi), percorso lungo strade/sentieri montani, Via dei Pusetti, Via Piste, Via Azzurri d'Italia, Via Sant'Agostino, Aurelia, Via Libia, Piazzale Cadorna, Corso Roma.
- **Percorso B02 "Castagna":**
18,1Km, da 0 m.s.l.m. a 609 m.s.l.m., difficoltà media
Percorso: Corso Roma, Via Martiri, Corso Europa, Aurelia, Via Matteotti, Via Meceti, Via degli Orsolani, Borgata Case (Verzi), Borgata Borgarino (Verzi), percorso lungo strade/sentieri montani, ritorno su Verzi, Via dei Quarzi, Borgata Isola Inferiore, Via degli Orsolani, Via dei Pusetti, Via Piste, Via Azzurri d'Italia, Via Sant'Agostino, Aurelia, Via Libia, Piazzale Cadorna, Corso Roma.

- **Percorso B03 "Cabanun":**
17,8Km, da 0 m.s.l.m. a 475 m.s.l.m., difficoltà medio/bassa
Percorso: Corso Roma, Via Martiri, Corso Europa, Aurelia, Piazza Valerga, Via Azzurri d'Italia, Via Bulasce, Via degli Orsolani, Borgata Isola Inferiore, Via dei Quarzi, Via Castagna Banca, percorso lungo strade/sentieri montani, ritorno su Verzi, Borgata Borgarino, Borgata Case, Via degli Orsolani, Via delle Piste, Via Azzurri d'Italia, Piazza Valerga, Aurelia, Via Libia, Piazzale Cadorna, Corso Roma.
- **Percorso B04 "Le Neviere":**
34,3Km, da 0 m.s.l.m. a 1138 m.s.l.m., difficoltà medio/bassa
Percorso: Corso Roma, Via Martiri, Corso Europa, Aurelia, Piazza Valerga, Via Azzurri d'Italia, Borgo Castello, Via Monte Carmelo, Via San Damiano, percorso lungo strade/sentieri montani, Ranzi (Pietra Ligure), percorso lungo strade/sentieri montani, ritorno su Via San Damiano, Via Monte Carmelo, Borgata Castello, Via Azzurri d'Italia, Piazza Valerga, Aurelia, Via Libia, Piazzale Cadorna, Corso Roma.

Un'ideale partenza localizzata **nell'area centrale** della città, (corrispondente al perimetro Ztl cittadino) rende dunque un necessario approfondimento sulle **soluzioni** necessarie per far **coesistere** tra loro potenziali flussi turistici ciclabili e i flussi veicolari già oggi esistenti.

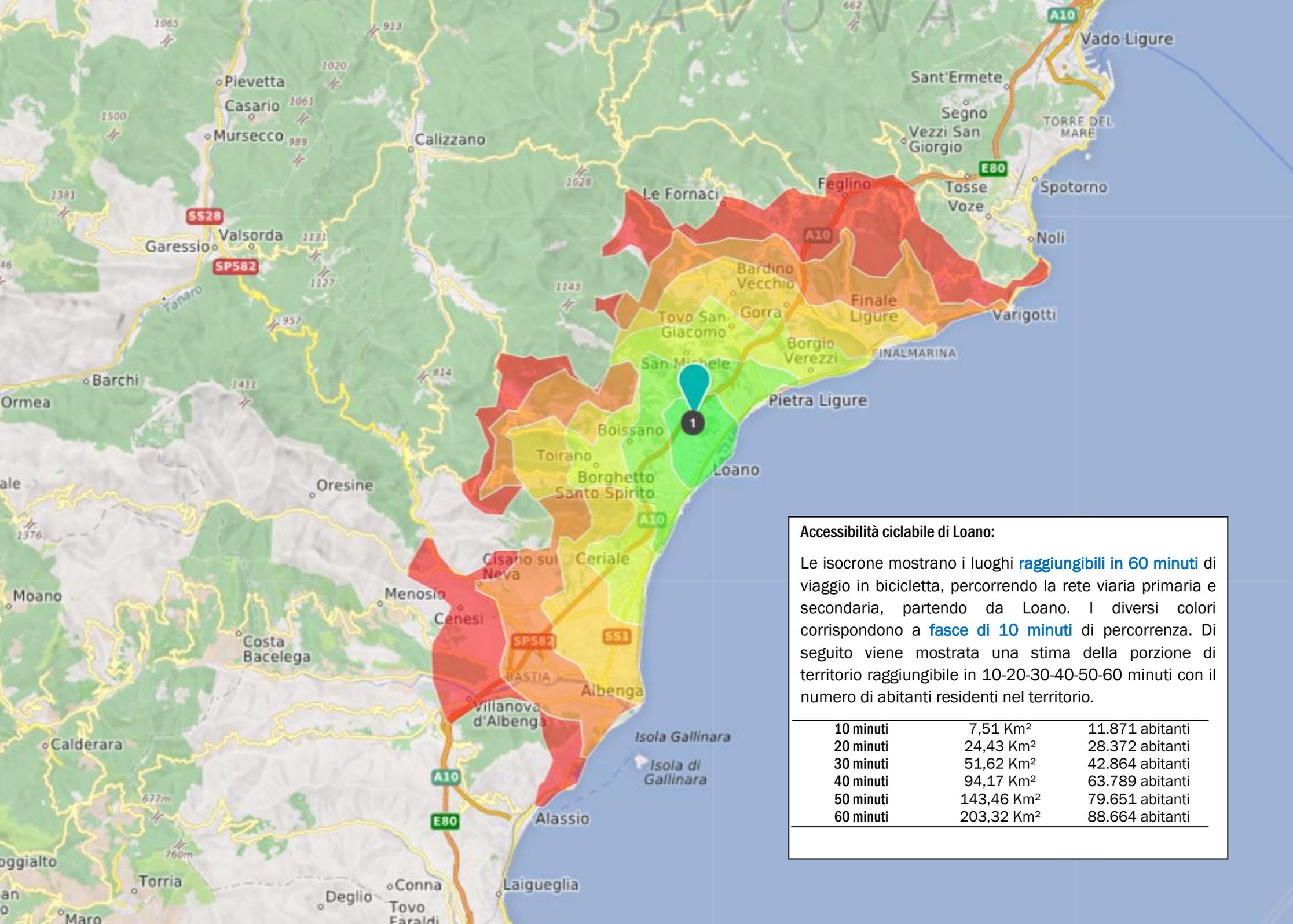
Oltre alla ciclabilità turistica/sportiva è importante notare come Loano sia interessata da progettualità ciclabili su **scala nazionale e regionale**. Tutta la linea di costa ligure e dunque l'area del lungo mare, sono identificati come parte del percorso **Bicitalia 19** (Ciclovía Tirrenica), percorso ciclabile di interesse nazionale che conetterà tra loro la



Liguria (e la Francia) con Toscana e Lazio, da Ventimiglia a Latina con un percorso totale di 814Km⁴. Tale percorso rientra poi tra i tracciati della rete ciclistica di interesse regionale, ricalcando il percorso di 367km denominato “Greenway dell’Arco Ligure”. Tali progettualità rappresentano un elemento dal forte potenziale turistico, ma anche rispetto alle dinamiche di **mobilità sistemica** casa-scuola e casa lavoro creando i presupposti per un collegamento indipendente e sicuro tra i comuni litoranei contermini e favorendo l’opzione bici+treno, sfruttando la **stazione ferroviaria** di Loano come hub di interscambio tra diverse modalità di spostamento.

La mappa rappresenta i percorsi cicloturistici di “Loano Outdoor” (focus sull’area dell’abitato per comprendere gli assi interessati da ciclabilità e viabilità). In **verde**, lungo la costa la Ciclovía Tirrenica BI19 (Greenway dell’Arco Ligure), in **rosso** il percorso denominato “Scogliera”, in **azzurro** quello denominato “Castagne”, in **verde oliva** quello denominato “Cabanun” ed infine il percorso “Le Neviere”.

⁴ <http://www.bicitalia.org/it/bicitalia/gli-itinerari-bicitalia/193-bi19-ciclovía-tirrenica>



Accessibilità ciclabile di Loano:

Le isocrone mostrano i luoghi **raggiungibili in 60 minuti** di viaggio in bicicletta, percorrendo la rete viaria primaria e secondaria, partendo da Loano. I diversi colori corrispondono a **fasce di 10 minuti** di percorrenza. Di seguito viene mostrata una stima della porzione di territorio raggiungibile in 10-20-30-40-50-60 minuti con il numero di abitanti residenti nel territorio.

10 minuti	7,51 Km ²	11.871 abitanti
20 minuti	24,43 Km ²	28.372 abitanti
30 minuti	51,62 Km ²	42.864 abitanti
40 minuti	94,17 Km ²	63.789 abitanti
50 minuti	143,46 Km ²	79.651 abitanti
60 minuti	203,32 Km ²	88.664 abitanti

Offerta pedonale:

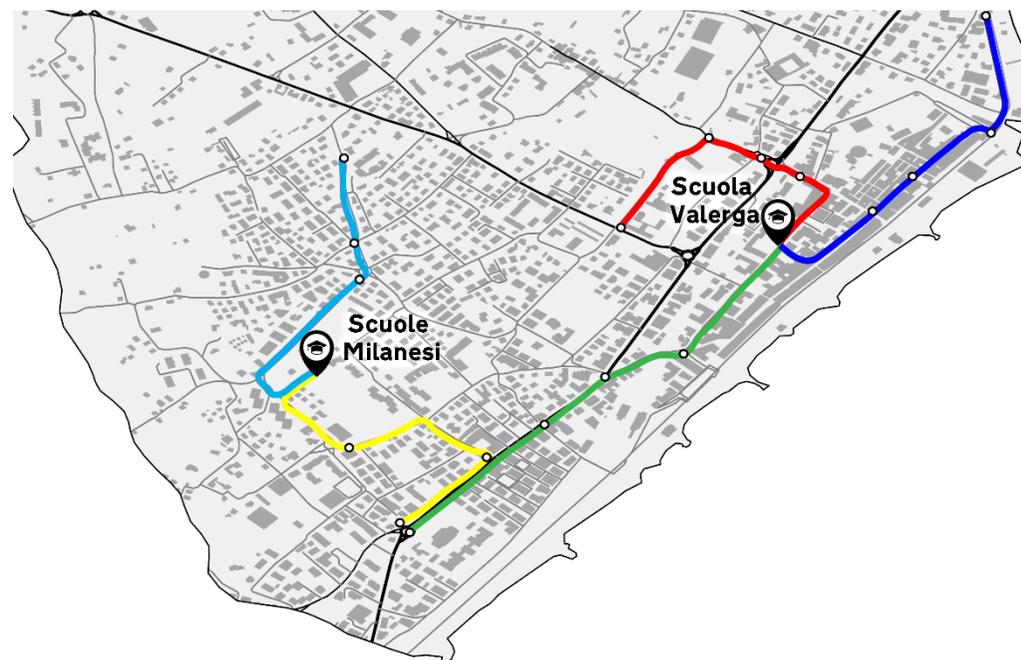
La città di Loano vede in vigore una **zona a traffico limitato** nell'area centrale cittadina (superficie di più di 100.000m²), volta a garantire, viste anche le caratteristiche dell'area, una migliore **vivibilità** degli spazi e una loro migliore **fruibilità pedonale** che, collegata all'area pedonale del lungo mare, crea uno spazio unico dedicato alla camminabilità di circa 150.000m² ⁽⁵⁾. Allontanandosi dall'area centrale si incontra poi l'area del Borgo Castello, anch'essa a traffico limitato per la conformazione delle vie e per la particolare rilevanza storico culturale del piccolo borgo. Anche in questo caso la città non è dotata di una vera propria **rete di percorsi pedonali**, tuttavia, a livello turistico e scolastico vengono identificati **itinerari**, nel primo caso urbani ed extraurbani per la promozione dei **siti di interesse** sul territorio e nel secondo, in occasione del **Pedibus** nel periodo scolastico, per promuovere una mobilità attiva tra i bambini diretti nelle scuole cittadine.

A livello turistico gli itinerari pedonali individuati si dividono in 5 percorsi di stampo principalmente urbano (35,27Km totali) e 10 di carattere extraurbano, sportivo (153,47Km). Un estratto della cartina originale dedicata agli itinerari è consultabile alla pagina successiva.

Il Pedibus si compone invece di 5 linee totali, 3 afferenti alla Scuola Valerga e 2 afferenti alla Scuola Milanese. Le prime si distinguono in linea Blu (940m, 3 fermate, 20min. di percorrenza, Rossa (780m, 3 fermate, 15min. di percorrenza) e Verde (990m, 3 fermate, 20min. di percorrenza). Le seconde divise in linea Gialla (840m, 2 fermate, 15min. di percorrenza) e Azzurra (800m, 2 fermate, 15min. di percorrenza).

⁵ Dati ricavati da elaborazioni manuali

*Linee pedibus ricavate da dati Comune di Loano, rielaborazione grafica Decisio

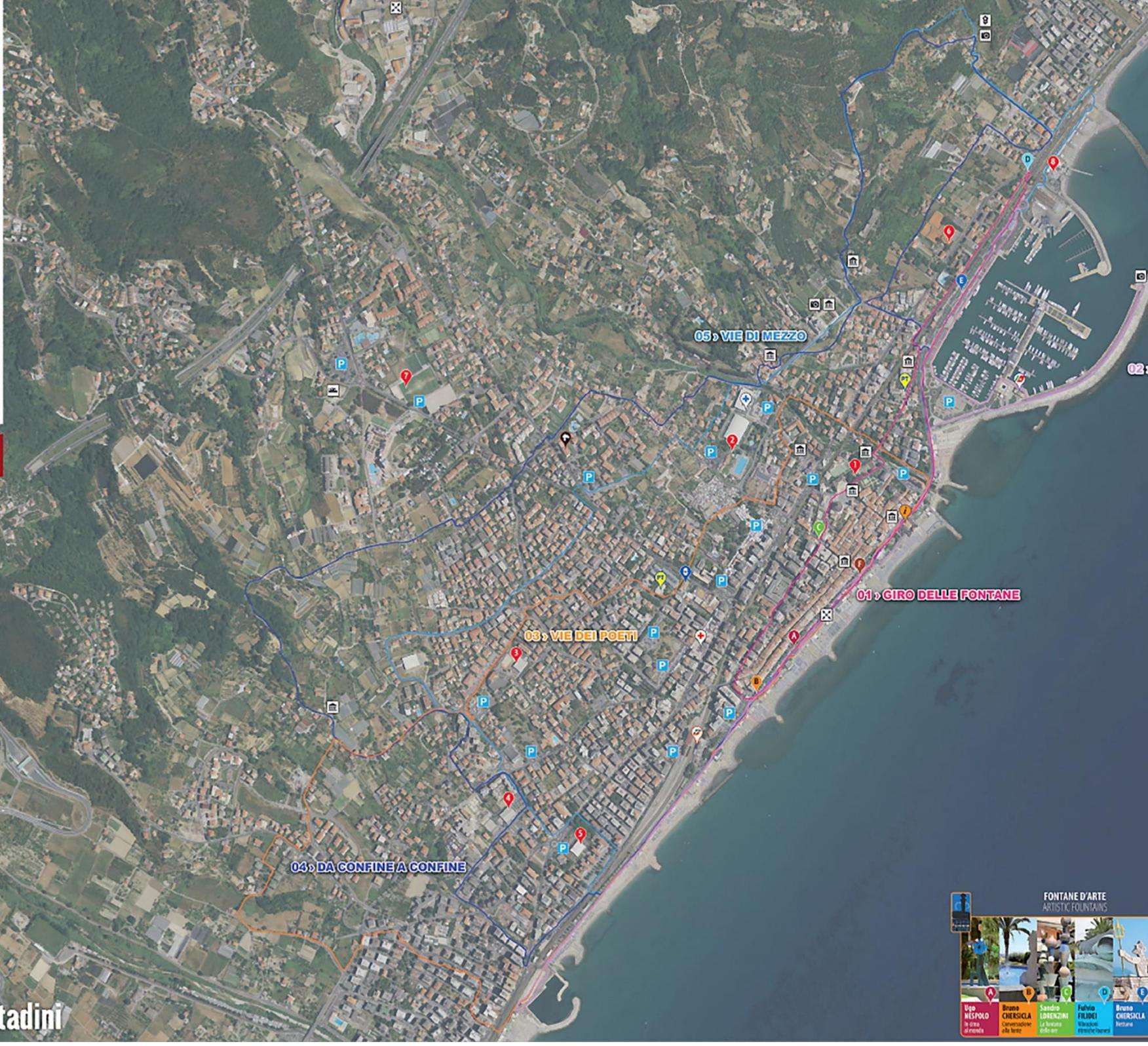




TRAIL RUN & WALKING TREKKING BIKE

Enjoy
your
passion!
#loanoutdoor

www.loanoutdoor.com



05 > VIE DI MEZZO

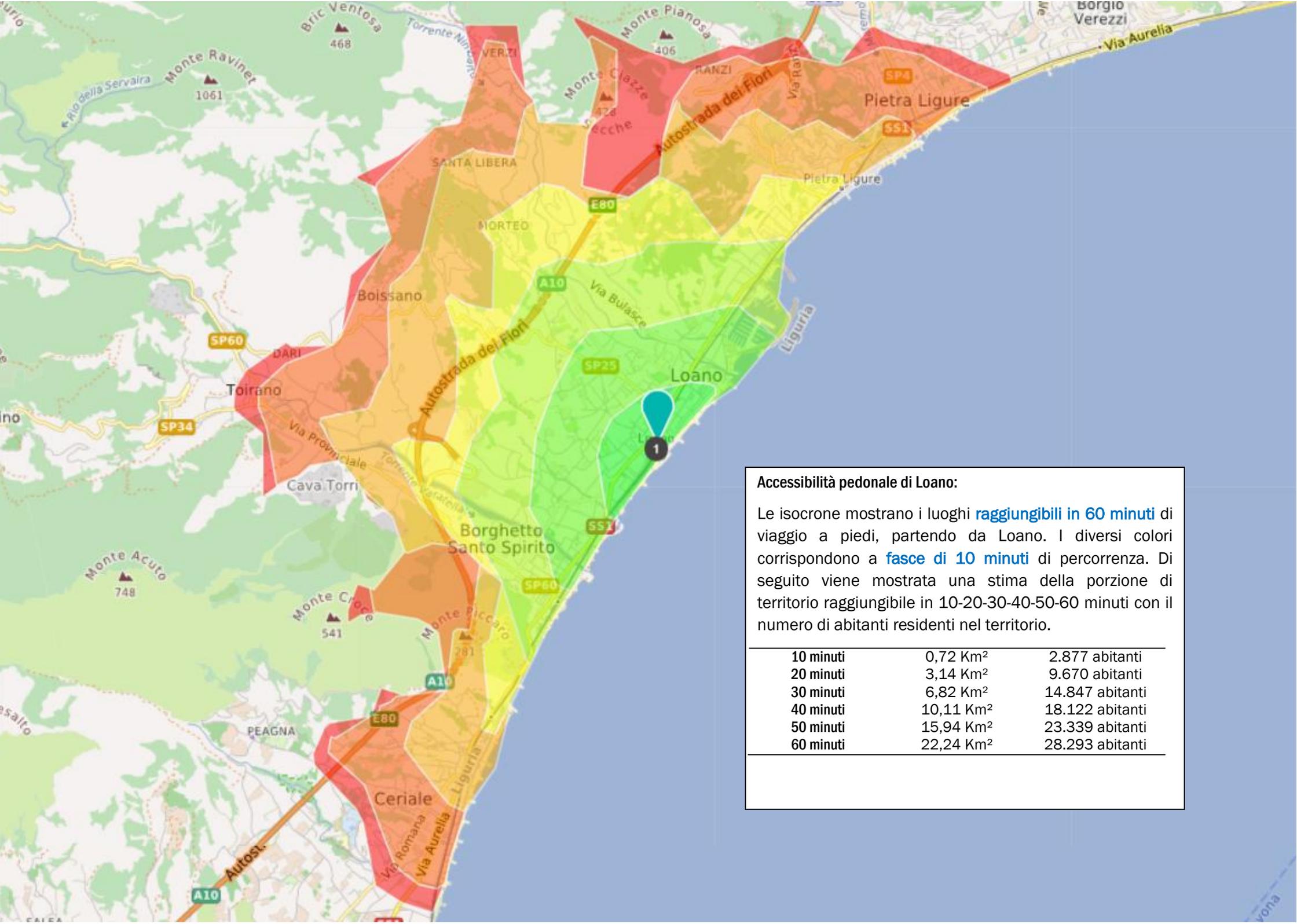
01 > GIRO DELLE FONTANE

03 > VIE DEI POETI

04 > DA CONFINE A CONFINE



Cartina degli itinerari cittadini



Accessibilità pedonale di Loano:

Le isocrone mostrano i luoghi **raggiungibili in 60 minuti** di viaggio a piedi, partendo da Loano. I diversi colori corrispondono a **fasce di 10 minuti** di percorrenza. Di seguito viene mostrata una stima della porzione di territorio raggiungibile in 10-20-30-40-50-60 minuti con il numero di abitanti residenti nel territorio.

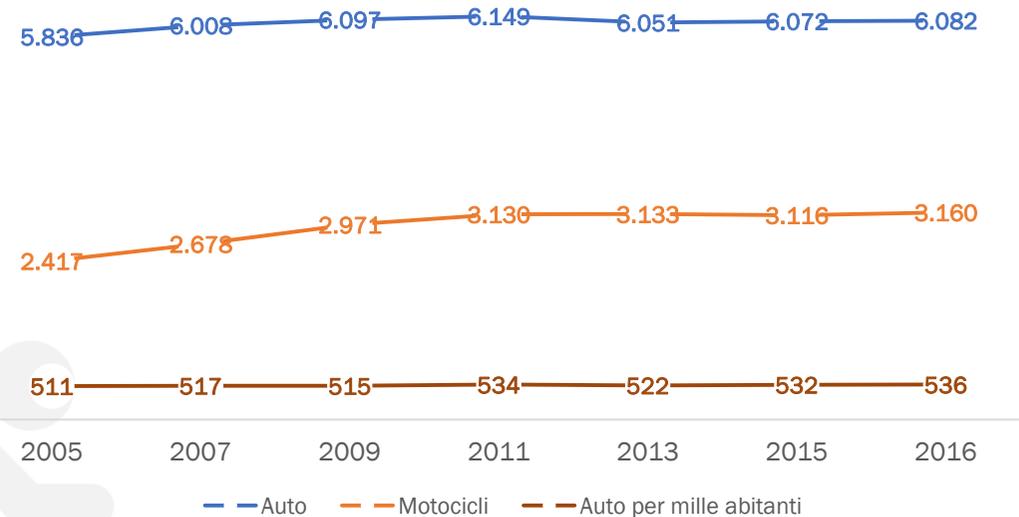
10 minuti	0,72 Km ²	2.877 abitanti
20 minuti	3,14 Km ²	9.670 abitanti
30 minuti	6,82 Km ²	14.847 abitanti
40 minuti	10,11 Km ²	18.122 abitanti
50 minuti	15,94 Km ²	23.339 abitanti
60 minuti	22,24 Km ²	28.293 abitanti

PARCO AUTO-MOTOCICLI

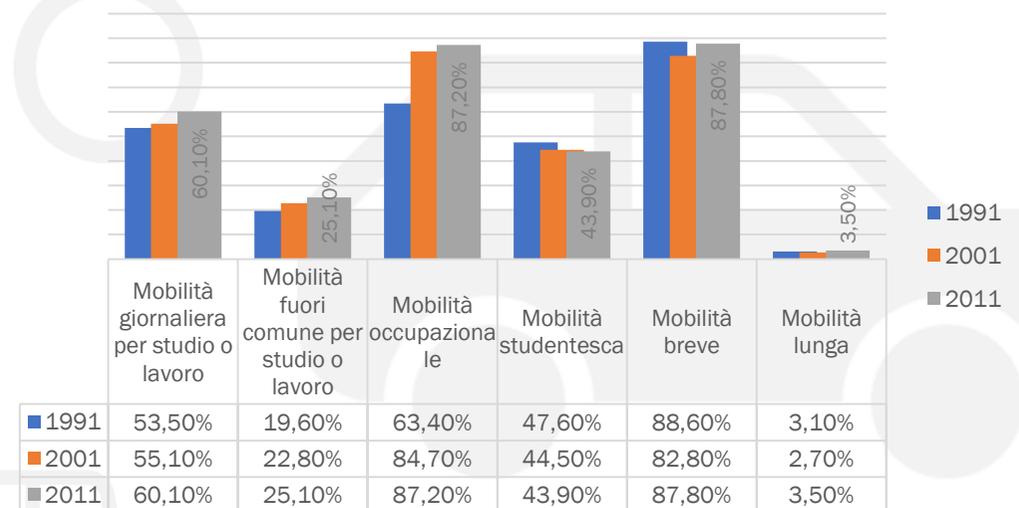
6 Mobilità Loanese

Le dinamiche di mobilità locali forniscono una fotografia sullo stato di fatto della mobilità, che, in linea con il dato nazionale, propende per un massiccio utilizzo **dei veicoli motorizzati**, in particolare l'automobile privata. A Loano il numero di auto ogni 1.000 abitanti è andato aumentando negli ultimi anni, pari a 536auto/1000ab nel 2016. Nell'ottica di una mobilità sistemica, quindi quotidiana, il **60,1%** dei residenti fino a 64 anni si sposta per ragioni **lavorative o di studio** (in crescita rispetto al dato del 1991 pari al 53,5%). Il **25,1%** della popolazione risulta essere pendolare, spostandosi verso destinazioni **esterne** ai confini comunali (era il 19,6% nel 1991), l'87,2% di questi è per motivi di lavoro e il 43,9% per motivi di studio. Il dato sul pendolarismo indica dunque che una quota dei viaggi origina e termina entro i confini comunali o nelle immediate vicinanze di Loano: l'87,8% degli spostamenti risulta infatti essere di **breve durata** (entro i 30 minuti, sola andata), mentre solo il 3,5% dei viaggi ha una durata superiore ai 60 minuti di percorrenza (sola andata).

Incrociando il dato 2018 su base regionale di come si sposta la popolazione, con i dati a disposizione localmente, emerge una stima che su una popolazione residente di 11.224 abitanti, 7754 abbia meno di 65 anni. Di questi il 60,1% si **muove quotidianamente**. Emerge che su 4.660 persone che si spostano 2.173 utilizzano **l'automobile** come conducente (dato regionale pari al 46,64%), mentre il 4,04% la utilizza come passeggero (188 persone). Molto utilizzati sono i mezzi motorizzati a **due ruote**, in Loano la stima consiste in 773 utilizzatori (il 16,59%). Per quanto riguarda la **mobilità collettiva**, circa 300 persone utilizzano quotidianamente il treno (6,43%) e 571 il trasporto pubblico su gomma (12,26%). Infine, con le modalità di **mobilità attiva** circa 578 persone si spostano a piedi (12,41%) e circa 75 in bici (1,64%).



DINAMICHE DI MOBILITÀ



*Dati ricavati da Istat 15 censimento 2011 e <http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=16496>. Rielaborati da Decisio

6.1 Ricostruzione origine e destinazione

Ricostruendo l'**origine e destinazione** degli spostamenti è possibile comprendere al meglio le dinamiche di mobilità locale. Complessivamente da Loano si originano ogni giorno circa **4.848 spostamenti**, di cui 1.442 per studio (29,7%) e 3.406 per lavoro (70,2%). Di questi 2.821 spostamenti originano e terminano **entro i confini comunali**, quindi entro un raggio di pochi Km (1.002 per studio e 1.819 per motivi di lavoro). I restanti 2.027 si dividono invece verso i **comuni esterni**, principalmente quelli contermini e i centri maggiori. Viceversa, Loano risulta essere un **polo attrattore** per il territorio con un numero di flussi in entrata pari a 2.669 spostamenti, maggiori rispetto a quelli in uscita. Pieta Ligure, Finale Ligure e Albenga risultano generare e attrarre il maggior numero di spostamenti (entrata e uscita), mentre Loano esercita una forza attrattiva soprattutto sui comuni contermini di **minori dimensioni**: Borghetto Santo Spirito, Boissano e Toirano.

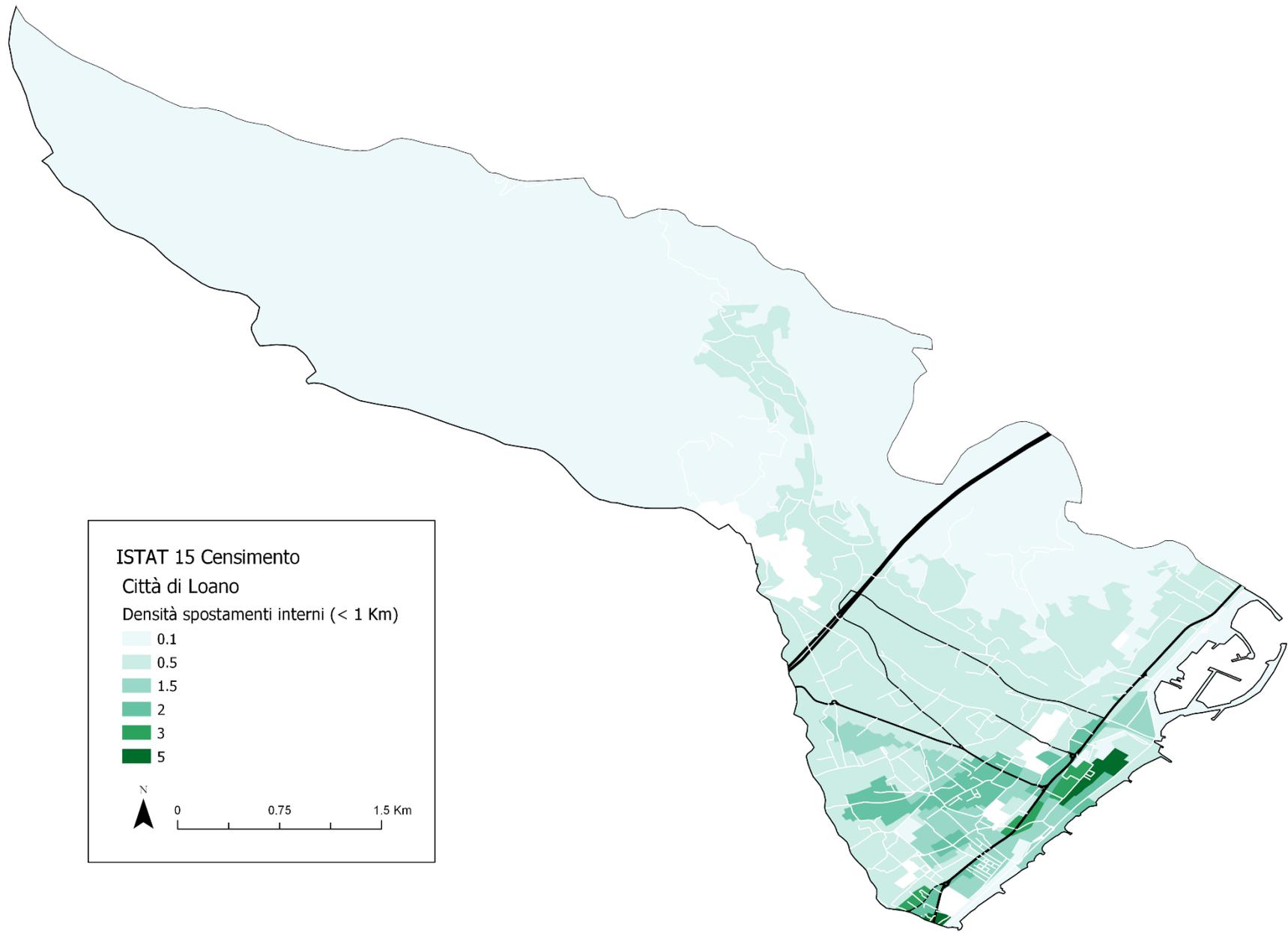
Nelle tabelle seguenti I dettagli illustrativi, dove in verde si evidenziano le località entro i 10Km di distanza da Loano, potenzialmente raggiungibili tramite **ciclabilità**. Si può notare che queste rappresentano spostamenti in entrata e uscita di corto-medio raggio.

Spostamenti interni e generati da Loano

	Interni	Esterni	Totale	
Per studio	1.002	440	1.442	29,74%
Per lavoro	1.819	1.587	3.406	70,26%
Totale	2.821	2.027	4.848	

*Dati ricavati da G1stat Bt.Flussi 2011, Rielaborati Decisio

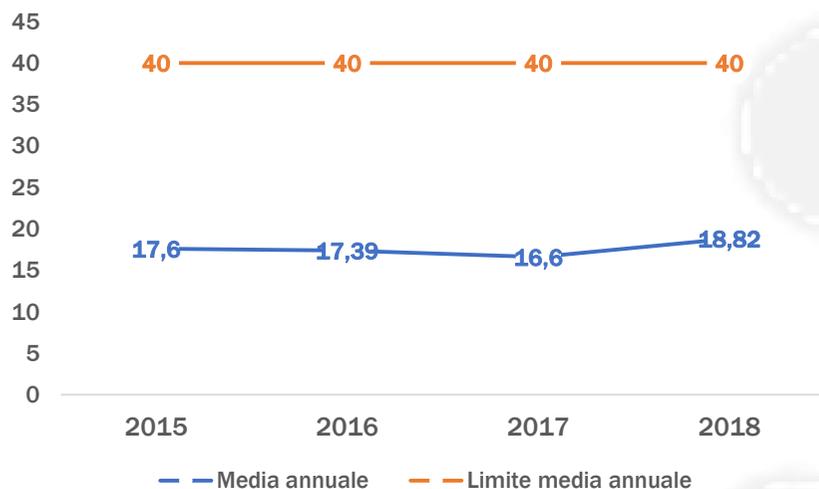
Flussi verso Loano da:	N°
Borghetto Santo Spirito	372
Pietra Ligure	299
Boissano	397
Ceriale	146
Borgio Verezzi	51
Toirano	233
Tovo San Giacomo	109
Giustenice	32
Finale Ligure	154
Magliolo	36
Albenga	262
Balestrino	59
Sud ovest <31 km	231
Nord <31km	87
>31 km	122
Altri (Fuori provincia)	79
Flussi da Loano a:	N°
Borghetto Santo Spirito	181
Pietra Ligure	393
Boissano	56
Ceriale	75
Borgio Verezzi	34
Toirano	47
Tovo San Giacomo	5
Giustenice	15
Finale Ligure	357
Magliolo	2
Albenga	304
Balestrino	0
Sud ovest <31 km	178
Nord <31km	65
>31 km	199
Altri (Fuori provincia)	116



7 Dati ambientali

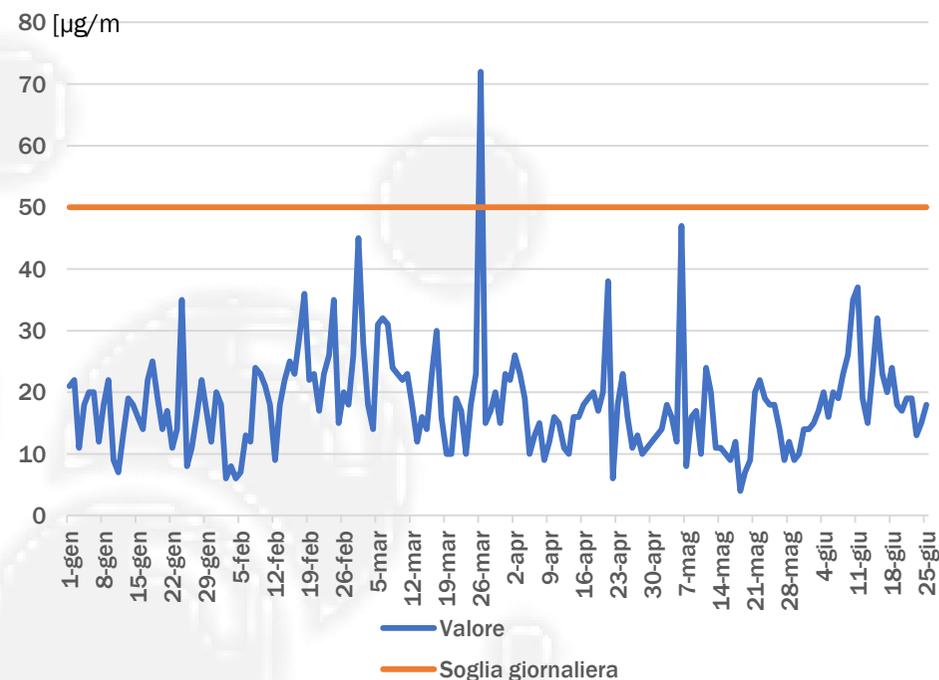
Loano non è dotata di una propria **stazione di rilevazione** Arpal (Arpa Liguria) ed è pertanto impossibile conoscere nel dettaglio quelli che potrebbero essere i valori di **inquinanti** presenti nell'aria Loanese, tuttavia, data la vicinanza e la conformazione del territorio, è possibile operare una generale stima dei valori osservando la vicina stazione Arpal di Albenga, posta tra Via Martiri Foce e Via Dante. Come valori di riferimento sono stati presi in considerazione i livelli di **PM₁₀** e di **PM_{2,5}**, considerati tra i più pericolosi per la salute umana.

Partendo dai dati disponibili sul sito dell'Arpal si è fatta la media del PM₁₀ dal 2015 al 2018. I valori negli anni si sono mantenuti sostanzialmente stabili e al di **sotto del limite** annuale previsto dalla normativa vigente (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Con un dato medio minimo registrato nel 2017 (pari a 16,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) e quello massimo nel 2018 (18,82 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

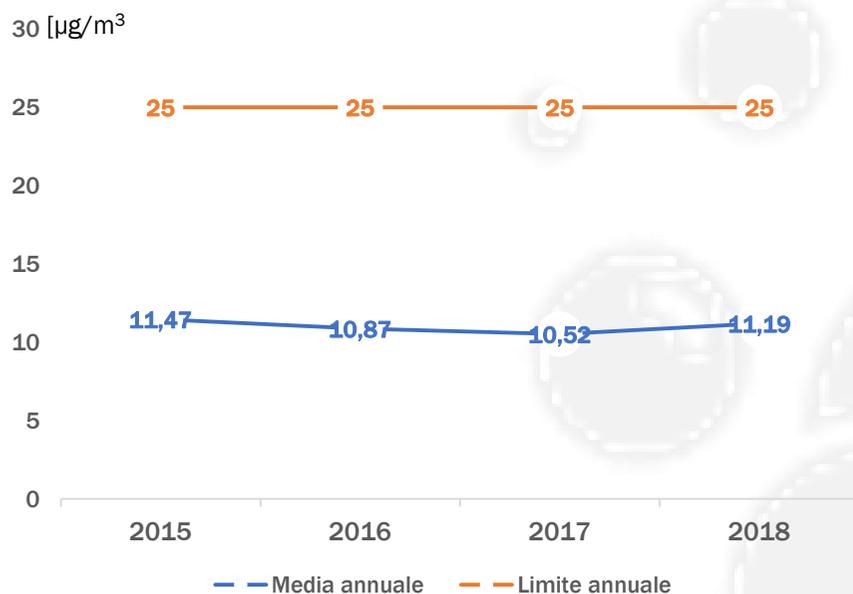


*Dati ricavati da Arpal Liguria, Rielaborati Decisio

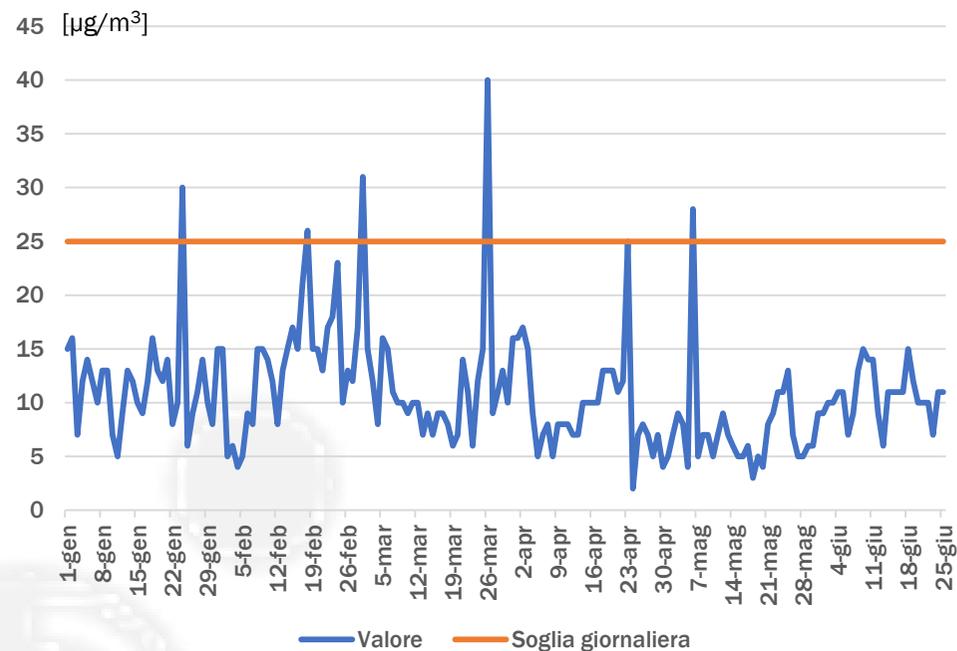
Nei primi mesi del 2019 come si può notare, è presente un solo giorno (26 marzo 2019) in cui la stazione ha rilevato una concentrazione **più alta** della media giornaliera prevista dalla legge (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), questo dovuto molto probabilmente a condizione meteo di tramontana scura, fenomeno che riversa dal catino padano l'aria fredda (e mediamente molto più inquinata) presente in esso. In tale occasione il valore è stato di 72 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Lo stesso tipo di analisi è stata condotta per il PM_{2,5}, polveri sottili dalle dimensioni inferiori a quelle di PM₁₀ e potenzialmente più rischiose per la salute umana. Anche in questo caso la media annuale degli anni considerati risulta essere **inferiore al limite** annuale previsto dalla normativa, fissato a di 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Come per il Pm₁₀, il 2017 risulta essere stato l'anno migliore con una media annua di 10,52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, mentre l'anno peggiore risulta essere stato il 2015 con una media di 11,47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Anche in questo caso il trend risulta essere **stabile**, confermando la salubrità dell'aria locale. Nei primi mesi del 2019, analogamente alle concentrazioni di PM₁₀ si nota che gli sforamenti risultano essere limitati, con il picco, anche in questo caso, registrato nel Marzo 2019 in concomitanza con fenomeni meteorologici particolari (picco pari a 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).



*Dati ricavati da Arpal Liguria, Rielaborati Decisio

8. Incidentalità

Nell'arco del quinquennio **2014-2019** a Loano si sono verificati complessivamente **468 sinistri** stradali, il 99% dei quali in ambito urbano. La dinamica di incidente più comune è rappresentata dallo scontro laterale tra veicoli in marcia, tuttavia un dato molto significativo è dato dall'elevato numero di sinistri con **pedone investito**, che rappresentano la seconda tipologia di incidente in città.

Tipologia del sinistro

Scontro laterale fra veicoli in marcia	88	19%
Investimento di pedone	64	14%
Scontro frontale/laterale DX in marcia	58	12%
Tamponamento	58	12%
Veicolo in marcia contro veicolo in sosta	55	12%
Scontro frontale/laterale SX in marcia	47	10%
Veicolo in marcia contro ostacolo fisso	25	5%
Scontro frontale fra veicoli in marcia	14	3%
Veicolo in marcia contro veicolo fermo	13	3%
Tamponamento Multiplo	12	3%
Veicolo in marcia contro veicoli in sosta	11	2%
Veicolo in marcia contro veicolo arresto	9	2%
Infortunio per caduta da veicolo	6	1%
Infortunio per sola frenata improvvisa	5	1%
Fuoriuscita dalla sede stradale	1	0%
Ribaltamento senza urto contro ostacolo fisso	1	0%
Veicolo in marcia contro ostacolo accidentale	1	0%

Osservando nel dettaglio le dinamiche incidentali si nota che la maggior parte di essi avviene in **rettilineo** (279 sinistri, 59%), seguiti da

intersezioni (91 sinistri, 21%), rotonde (53 sinistri, 11%) e altri ambiti meno frequenti.

Ambito degli incidenti

Rettilineo	278	59%
Incrocio	54	12%
Rotatoria	53	11%
Intersezione stradale segnalata	29	6%
Curva a visuale libera	15	3%
Intersezione non segnalata	13	3%
Non specificato	12	3%
Curva senza visuale libera	6	1%
Pendenza	5	1%
Intersezione semaforizzata	2	0%
Strettoia	1	0%

Le condizioni atmosferiche, di traffico e dell'asfalto potrebbero influenzare le dinamiche dell'incidentalità, tuttavia si nota che in generale il **picco di incidenti** avviene in presenza di **traffico moderato** (53% dei casi) o scarso (28%), con condizioni **meteo ottimali** (80%) e su materiali rappresentati principalmente dall'**asfalto** (93% dei casi) con condizione del fondo **asciutta** (92% degli incidenti) e dunque non compromessa.

La tipologia di mezzo più coinvolta risulta essere quella delle **autovetture** private, in totale su 468 sinistri sono stati infatti 529 i veicoli coinvolti (60% del totale), seguiti dai motocicli e dai ciclomotori (204 in totale). Complessivamente tra gli 855 veicoli coinvolti, il 3% (29) è rappresentato dalle **biciclette**. Un numero basso che tuttavia, in proporzione al numero di veicoli circolanti, indica una potenziale scarsa sicurezza per l'utenza ciclabile.

Aggregando i dati a disposizione si può notare inoltre che la percentuale maggiore di sinistri vede il proprio picco nelle **ore diurne**, in particolare nella fascia pomeridiana 12:30-18:30, con 222 casi. Il **venerdì** è inoltre il giorno della settimana con più incidenti (18% sul totale avviene in questo giorno, probabilmente influenzato dalla presenza del mercato cittadino).

Stato del fondo stradale

Asciutto	430	92%
Bagnato (pioggia)	31	7%
Bagnato (umidità in atto)	2	0%
Sdrucchiolevole (pietrisco)	1	0%
Viscido da liquidi oleosi	1	0%

Tipo di fondo stradale

Acciottolata	3	1%
Asfaltata	432	93%
In cubetti di porfido	24	5%
Lastricata	4	1%
Strada pavimentata dissestata	2	0%

Condizioni meteo

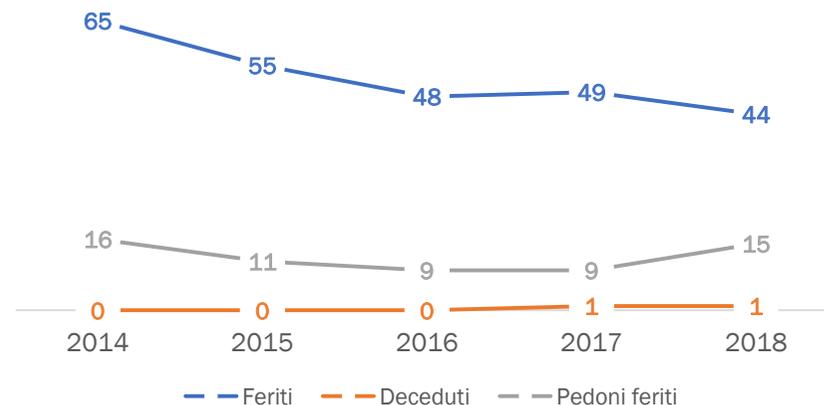
Nuvoloso	67	14%
Pioggia in atto	23	5%
Sereno	372	80%
Sole radente	1	0%
Vento forte	2	0%

Condizioni del traffico

Intenso	88	19%
Normale	248	53%
Scarso	129	28%

Sul totale di 468 sinistri il 51% di questi (237) ha visto almeno un ferito, o, in alcuni casi, un decesso (2 decessi nel periodo 2014-2019). Complessivamente i feriti sono stati 265, di cui **63 pedoni** (19%), con un indice di lesività pari a 56,6.

PEDONI COINVOLTI IN INCIDENTE



In generale il numero di pedoni coinvolti vede un trend in **leggero calo**, tuttavia è importante notare come il numero di pedoni feriti rimanga sostanzialmente **stabile** negli ultimi anni e che, al contrario, sia nel 2017 che nel 2018 si sono verificati **due decessi** totali, proprio a discapito dell'utenza più debole.

Osservando la mappa nella pagina successiva si nota chiaramente come la maggior parte degli eventi incidentali con pedone coinvolto si verifichi sugli **assi più trafficati**, in particolare lungo la Via Aurelia e lungo le aree più frequentate del centro storico e del primo entroterra. In particolare i due eventi con decesso si localizzano in un caso in corrispondenza dell'attraversamento pedonale posto sulla Via Aurelia (civico 340) e nell'altro nei pressi dell'intersezione tra la Via Aurelia, Viale Rimembranza e Via Martiri della Libertà. Complessivamente su 63 incidenti con pedone coinvolto 45 si sono registrati su **rettilineo**. Le cause principali, comparando le violazioni accertate e osservando le buone condizioni del traffico, dell'asfalto e del meteo sono dunque riconducibili a **disattenzione** e **distrazione** dei conducenti.

*Dati ricavati da Verbtel tramite il Corpo di Polizia Locale di Loano, Rielaborati Decisio



Loano

8.2 Costi sociali dell'incidentalità

L'incidentalità rappresenta uno dei maggiori nodi critici della mobilità. Muoversi quotidianamente non dovrebbe rappresentare un rischio per l'**incolumità** delle persone. Anche a livello economico l'incidentalità rappresenta una delle voci di spesa più **corpose** per le amministrazioni locali, regionali e centrali. Ogni incidente, oltre a danni materiali e quantificabili in esternalità dirette ad esso collegate, genera nel sistema sociale ed economico un enorme **dispendio di risorse**, riconducibile a spese mediche legate alle cure dei feriti, calo di produzione delle persone coinvolte, costi umani, costi amministrativi e altre voci di costo legate, ad esempio, alle spese funerarie, di congestione connessa agli incidenti, ecc.

	Medical costs	Production loss	Human costs	Property damage	Administrative costs	Other costs	Total (unit costs)
Fatalities	€ 5,430	€ 655,376	€ 1,587,001	€ 11,555	€ 6,346	€ 3,638	€ 2,269,346
Serious injuries	€ 16,719	€ 43,627	€ 230,385	€ 7,622	€ 4,364	€ 413	€ 303,130
Slight injuries	€ 1,439	€ 2,669	€ 15,597	€ 5,317	€ 1,876	€ 519	€ 27,418
Fatal crashes	€ 11,757	€ 727,616	€ 1,809,467	€ 17,542	€ 8,891	€ 3,817	€ 2,579,089
Serious injury crashes	€ 19,158	€ 50,285	€ 263,945	€ 11,143	€ 5,557	€ 709	€ 350,796
Slight injury crashes	€ 1,957	€ 3,629	€ 21,212	€ 7,231	€ 2,677	€ 634	€ 37,340
PDO crashes	€ 0	€ 0	€ 0	€ 2,795	€ 764	€ 400	€ 3,960

Table 6-2 Standard values for cost components and unit costs

Nell'ambito di **Horizon2020** la Commissione Europea, attraverso il progetto SafetyCube (Safety CaUsation, Benefits and Efficiency) ha ricostruito una stima di questi costi per ogni Paese membro, al fine di fornire uno strumento di valutazione per i decisori politici, in grado di orientare le politiche stradali verso strategie di forte **riduzione** dei sinistri.

Loano ha visto nel periodo 2014-2019 (Giugno) **501 incidenti** con 1.100 persone coinvolte di cui 816 illesi, 278 feriti e due deceduti. Complessivamente di questi, 188 risultano avere una prognosi **superiore** ai 10 giorni (in 4 casi la prognosi è risultata riservata), mentre 90 risultano avere una prognosi **inferiore** ai 10 giorni. Per operare una stima dei costi sociali legati all'incidentalità locale, si considererà il numero di sinistri con esito di prognosi superiore ai 10 giorni, come **sinistri gravi**, mentre quelli con esito inferiore ai 10 giorni verranno considerati come **incidentalità minori**. Con un costo di 303.130€ per persona seriamente ferita emerge che Loano ha registrato negli ultimi 5 anni un costo sociale legato alle incidentalità gravi di circa **56.988.440€**. Per quanto riguarda le incidentalità lievi invece, con un costo unitario di 27.418€ per persona ferita, il costo sociale totale risulta essere di **2.467.620€**. Sommando queste cifre al costo sociale dei due decessi registrati, pari a 4.538.692€) emerge un costo sociale totale legato all'incidentalità di circa **63.994.752€**.

9 Conclusioni

Il presente report vuole fornire una **fotografia** sul ciò che “è” oggi Loano, sulle sue dinamiche, sulle sue problematiche e sui suoi punti di forza, rappresentando una base su cui sviluppare **strategie e azioni** per il nuovo P.U.T della Città.

Da questa fotografia emerge che a livello sociale ed economico la Città esercita sul territorio un ruolo di polo attrattivo, mantenendo centralità nelle dinamiche locali, tuttavia, per il futuro occorre considerare alcune variabili tracciate dai trend principali analizzati:

- Calo della popolazione
- Aumento dell'anzianità della popolazione
- Calo delle nascite
- Diminuzione delle imprese
- Diminuzione dei flussi turistici
- Sistema di mobilità non plurale e carenza di collegamenti
- Sicurezza stradale carente

Intrecciandole con alcuni punti positivi:

- Attrattività e centralità di Loano sul territorio
- Attrattività turistica
- Nuovo segmento turistico nascente
- Aumento del turismo ciclabile e pedonale cittadino
- Indotto legato al nuovo segmento turistico
- Nuove funzionalità urbane

Come detto, Loano nei prossimi anni dovrà affrontare delle **sfide** rappresentate principalmente dal mutamento dei modelli sociali ed economici più “classici” e conosciuti. Le dinamiche storiche con cui la Città si è confrontata ed è cresciuta negli anni stanno notevolmente cambiando (così come a livello nazionale). Il **cambiamento**, se interpretato correttamente, può dunque rappresentare un nuovo punto di partenza sui cui sviluppare nuove politiche, che, nel caso di questo documento, verteranno principalmente sul tema della **mobilità**.

La mobilità come strumento

I trend socioeconomici suggeriscono che in futuro le realtà locali più dinamiche, innovative e attrattive, saranno quelle in grado di proporre politiche urbane in grado di generare territori altamente **vivibili, sostenibili, accessibili e dinamici**. L'attrattività di questi rappresenterà tuttavia il declino di altri territori che non saranno in grado, oggi, di porre le basi per agganciare nuovi modelli di sviluppo.

La mobilità è e sarà sempre più, uno degli **elementi cardine** di sviluppo innovativo delle aree urbane ed è pertanto importante considerarla non più come un elemento a sé stante, ma piuttosto come uno strumento in grado di **migliorare** e influenzare concretamente la vivibilità e l'attrattività del territorio.

Loano in futuro dovrà far combaciare tra loro una popolazione via via sempre più anziana e le esigenze di mobilità di quest'ultima, a dovrà anche essere in grado di proporsi come **territorio innovativo** e attrattivo per non perdere il suo ruolo primario sul territorio, invertendo i trend

attuali che vedono invece una progressiva fuoriuscita di imprese e abitanti verso altre realtà.

La mobilità Loanese di oggi è, come osservato, principalmente legata all'utilizzo dell'**automobile** e anche le progettualità future mostrano un tendenziale incremento dell'offerta viaria che, da un lato perseguirebbe la positiva fluidificazione degli itinerari e dunque una minore congestione interna all'abitato, ma dall'altro un'ulteriore facilità d'utilizzo dei veicoli a motore con probabile e conseguente **aumento** della domanda di mobilità veicolare a discapito di forme di spostamento più sostenibili e sicure. Risulta infatti evidente che l'abitato Loanese si sia sviluppato seguendo un modello di mobilità incentrato sulla mobilità individuale privata, con una conseguente scarsità di alternative che oggi incide, non solo sulle abitudini di spostamento locali, ma anche sull'attrattività e la vivibilità locale. L'abitato è tuttavia **denso**, e non eccessivamente dispersivo, appare dunque importante e possibile **orientare** la domanda di trasporto verso un suo **riequilibrio**, attraverso politiche che puntino a creare **un'offerta alternativa** al mezzo privato, soprattutto per coprire gli spostamenti più brevi e quelli interni. Tale osservazione si basa sul fatto che lo spazio urbano oggi esistente è un bene finito, non riproducibile e già saturo di elementi orientati alla mobilità privata e limitatamente a mobilità alternative ad essa. Se l'offerta di trasporto rimanesse **invariata** e anzi, vedesse un ulteriore incremento del numero di veicoli significherebbe rendere **incapace** lo spazio pubblico locale di ospitarli e, soprattutto, significherebbe generare **esternalità negative** in grado di incidere fortemente sulla vivibilità della Città allontanandola dall'obiettivo di agganciare nuovi modelli di sviluppo e nuovi modelli di mobilità.

L'esigenza di vivere in un luogo con un sistema di mobilità **equilibrato** e **sostenibile** è sempre più sentita da parte della popolazione, ma anche da parte degli operatori economici, che vedono nella vivibilità un

elemento sulla quale orientare i propri **investimenti**. Non sono poi secondarie le **esigenze turistiche**, sempre più orientate alla ricerca di ambienti cittadini ospitali, sicuri, **vivibili e piacevoli** in cui trascorrere il proprio tempo. Fondamentale è dunque pensare ad un sistema di mobilità e di **spazi pubblici plurali**, orientati verso le esigenze e le caratteristiche delle persone senza che queste vengano identificate come soggetti che si muovono e vivono la città solo e unicamente come automobilisti o ciclisti o pedoni.

Per orientare il P.U.T verso una sua maggiore efficacia e per definire delle politiche di mobilità concrete, si intende dunque fare riferimento ad un unico **macro-obiettivo**, generale, ma da cui discendono una serie di strategie e azioni rilevanti:

MACRO-OBIETTIVO:

- Aumentare la vivibilità e l'attrattività di Loano attraverso la mobilità

OBIETTIVI STRATEGICI PUNTUALI:

- Migliorare la qualità degli spazi pubblici stradali
- Diminuire il numero e il peso degli spostamenti veicolari di su brevi distanze
- Aumentare l'appetibilità pedonale di Loano
- Aumentare l'appetibilità ciclabile di Loano
- Aumentare l'accessibilità di Loano con modalità di spostamento attive e con il TPL
- Aumentare la sicurezza stradale

STRATEGIE:

- Definire reti di percorsi principali disaggregati tra loro da destinare ai vari tipi di mobilità
- Definire isole ambientali con spazi di mobilità mista sulla rete secondaria
- Migliorare l'accessibilità dei poli attrattori privilegiando l'interscambio tra mobilità veicolare e la mobilità attiva
- Migliorare la qualità degli spazi pubblici attraverso un riequilibrio delle quote di spazio destinate ad ogni mobilità e con l'inserimento del verde
- Favorire l'interscambio tra TPL e mobilità attiva
- Diminuire sensibilmente gli incidenti stradali con una "vision zero" per quanto riguarda i pedoni e i ciclisti coinvolti attraverso azioni di moderazione del traffico e sensibilizzazione
- Migliorare i collegamenti con i comuni contermini e i poli maggiori locali puntando a sviluppare reti di mobilità attiva