



Infrastrutture fisiche e digitali per la **MOBILITÀ**

2^{n°}
quaderno

piano di assetto del territorio comune di Belluno • sistema snc • archistudio • mob-up srl

SINDACO

Jacopo Massaro

Assessore**Rigenerazione Urbana e Pianificazione Urbanistica**

Franco Frison

Segretario generale

Francesco Pucci

PROGETTO PAT

Francesco Sbetti - Sistema s.n.c.

Marisa Fantin - Archistudio

Contributi al progetto

Irene Pangrazi - Archistudio

Manuela Bertoldo - Sistema s.n.c.

Pierguido Morello - Sistema s.n.c.

Collaboratori

Ilaria Giatti - Archistudio

Martina Carette - Archistudio

Giorgio Cologni - Sistema s.n.c.

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Dino De Zan - mob-up s.r.l.

Marcello Favalessa - mob-up s.r.l.

Alice Lunardi - mob-up s.r.l.

ANALISI AGRONOMICHE E VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Marco Abordi

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Stefano Raniero - Nexteco s.r.l.

Gabriele Cailotto - Nexteco s.r.l.

VALUTAZIONE COMPATIBILITÀ IDRAULICA

Gaspare Andreella - Studio API

UFFICIO DI PIANO

Sergio Gallo - Dirigente

Michela Rossato - Responsabile

Area Urbanistica

Aquilino Chinazzi

Federica Mis

Zoella Uliana

Morena Zatta

Lucia Ravazzolo

AREE TECNICHE DEL COMUNE COINVOLTE NEL PAT

Urbanistica

SUE SUAP Attività Economiche

Segreteria SIT

Servizi Demografici

Patrimonio e Demanio

Manutenzione e Impianti

Opere Pubbliche e Espropri

Politiche per la sostenibilità

Servizi informatici

Politiche Sociali ed Educative

Cultura Turismo Sport e SIRP

Polizia Locale

Il quaderno n°2 è stato redatto da un gruppo di lavoro del RTP - Sistema, Archistudio, Mob-up Composto da Marcello Favalessa e Alice Lunardi.

INDICE

1. LA RETE STRADALE	7
Il sistema infrastrutturale esistente.....	
Flussi di traffico	
Futuri sviluppi della rete strale.....	
2. IL TRASPORTO PUBBLICO	15
La rete ferroviaria.....	
Il treno delle dolomiti	
Trasporto pubblico.....	
3. LA RETE CICLABILE	23
La rete ciclabile di Belluno.....	
4. LA SOSTA A BELLUNO	27
La sosta a Belluno.....	
5. LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	31
Il futuro della mobilità	
Strumenti e programmazione.....	
6. OBIETTIVI PER IL FUTURO	35
Obiettivi per il futuro.....	
I quartieri residenziali.....	
Salvaguardia delle aree scolastiche.....	

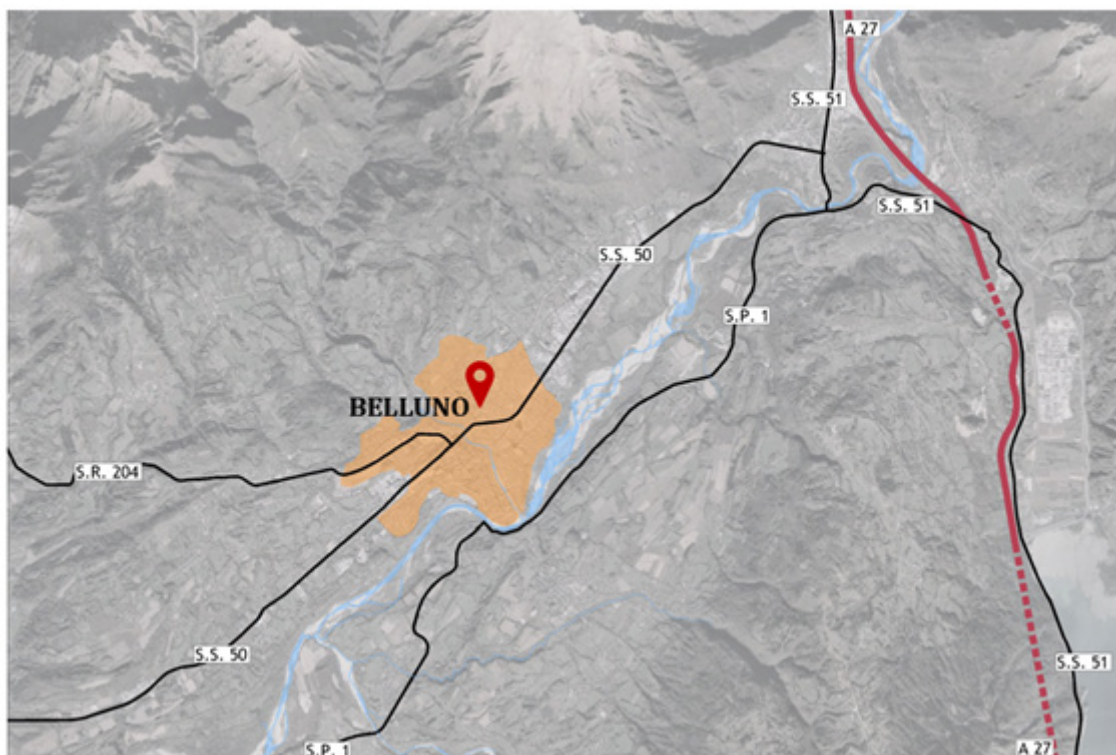
LA RETE STRADALE

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

Il sistema infrastrutturale di Belluno è costituito da due assi principali: la SS50, sulla destra Pia-ve, e la SP1, sulla sinistra Piave. Tali direttrici, a carattere territoriale, sono interconnesse, in prossimità del Comune di Belluno, ad est attraverso il Ponte delle Dolomiti che si innesta nei pressi dell'imbocco della galleria del Col Cavalier, mentre più ad ovest con il ponte della Vittoria, attualmente organizzato a senso unico per questioni dimensionali (scelta adottata con l'ultimo PUT del Comune) e l'adiacente ponte Bailey che collega la sinistra Piave con la zona del parcheggio Lambioi.

Da questa spina dorsale, che attraversa il territorio di Belluno in senso est-ovest, si dipartono verso il resto del territorio provinciale altre connessioni disposte principalmente nella direttrice nord-sud, la SR 204 che porta verso l'Agordino e la SP 31 che porta al Nevegàl.

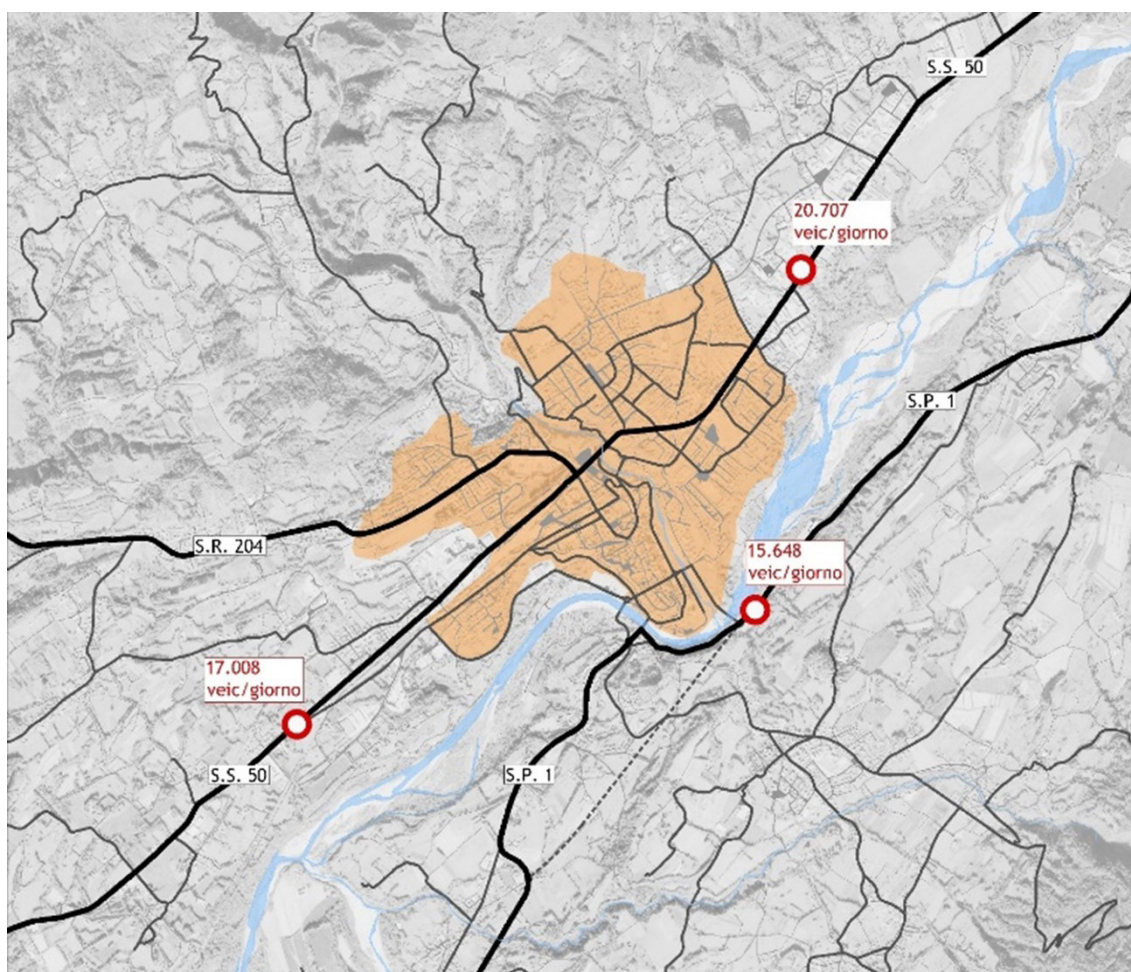
Tale configurazione determina, per la nostra città, un importante flusso di attraversamento est-ovest, con punti di sensibile criticità dovuti soprattutto ad alcuni principali attrattori di traffico, quali: il collegamento con i due caselli autostradali della A27 "Venezia -Belluno", la SR 204 verso l'agordino, la struttura ospedaliera e gli edifici dedicati ai servizi pubblici intercomunali e provinciali. Per risolvere in parte questi problemi, negli ultimi anni è stata realizzata la galleria del Col Cavalier (completata nel 2015). Tale opera ha contribuito a garantire un miglior collegamento e fluidità di traffico est-ovest sulla SP1 in sinistra orografica del Piave.



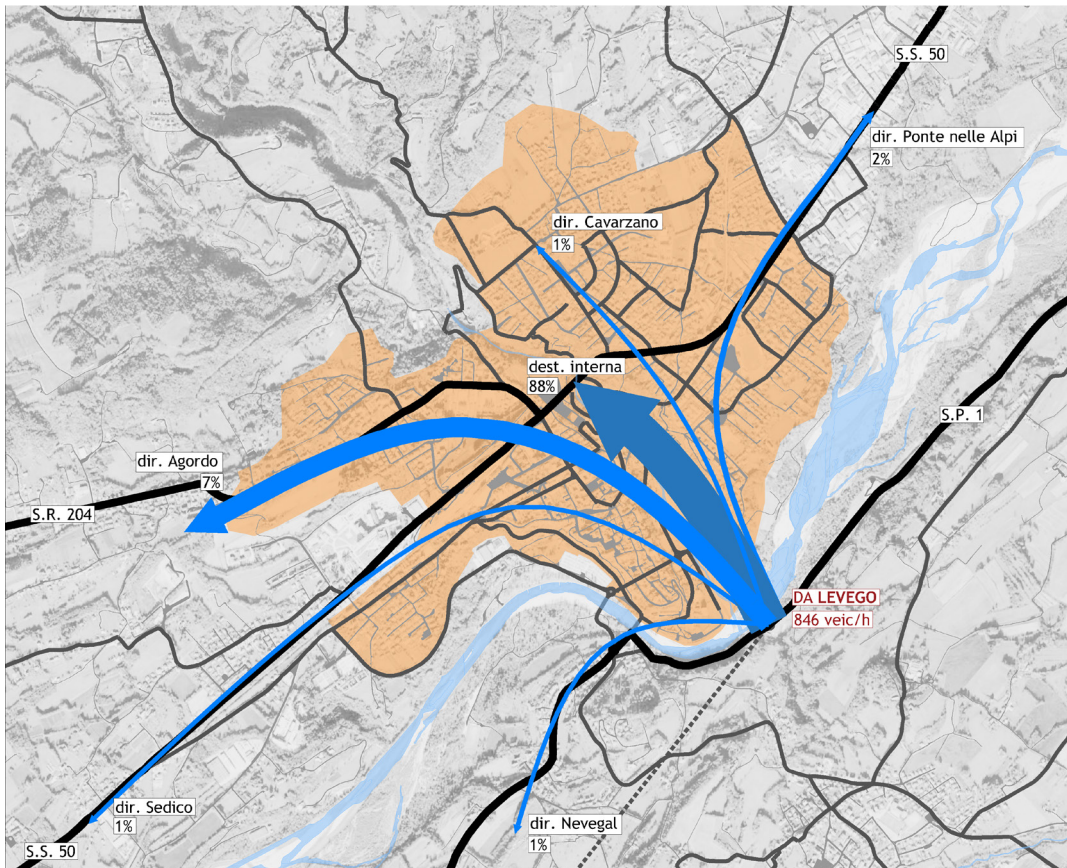
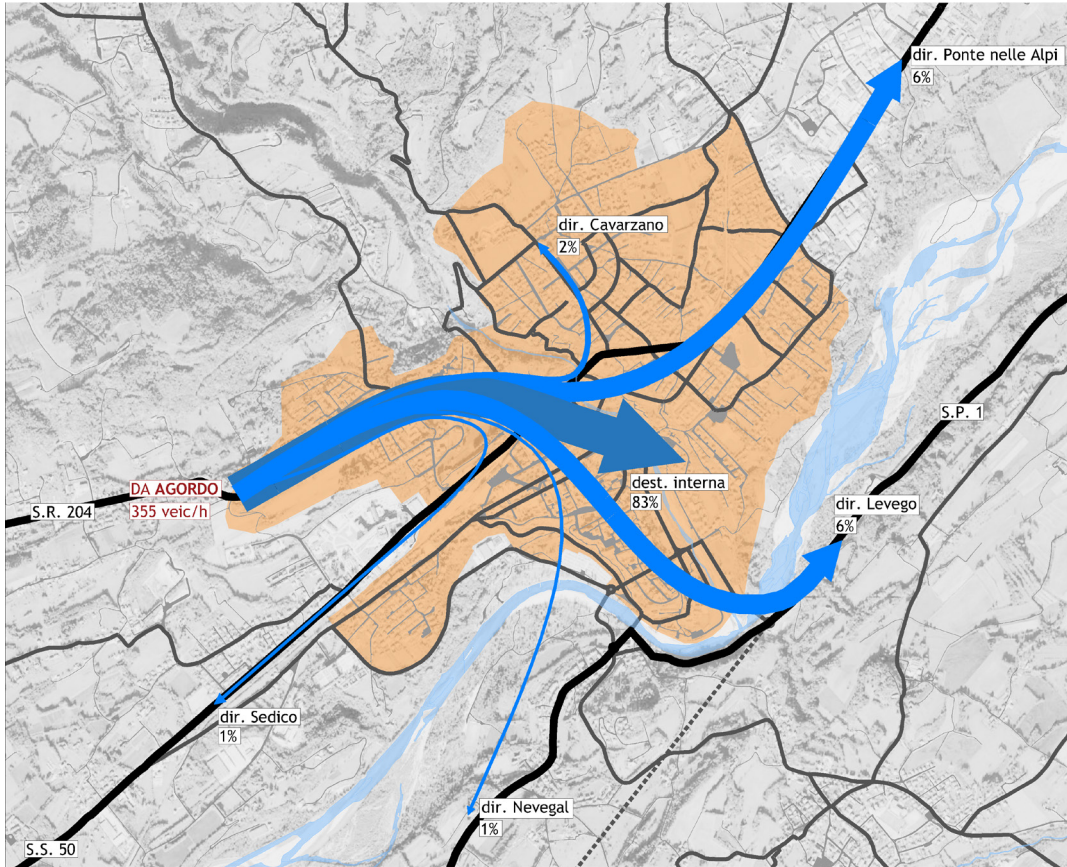
FLUSSI DI TRAFFICO

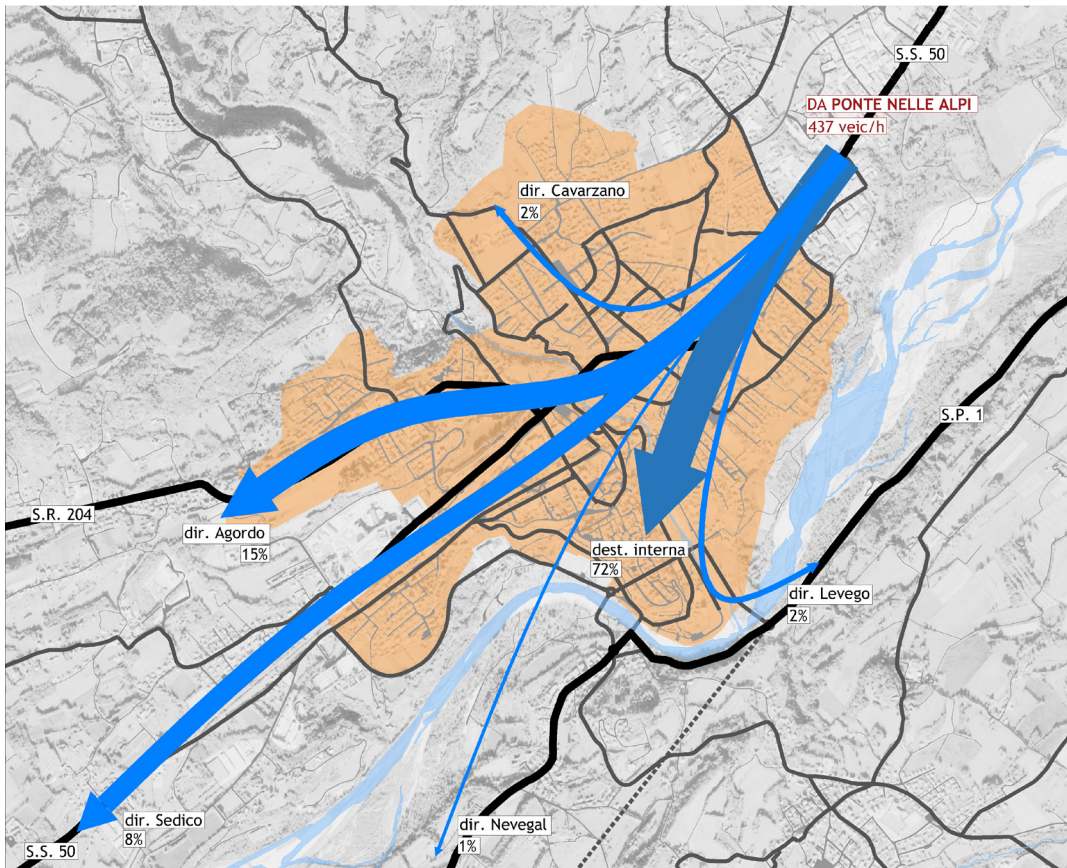
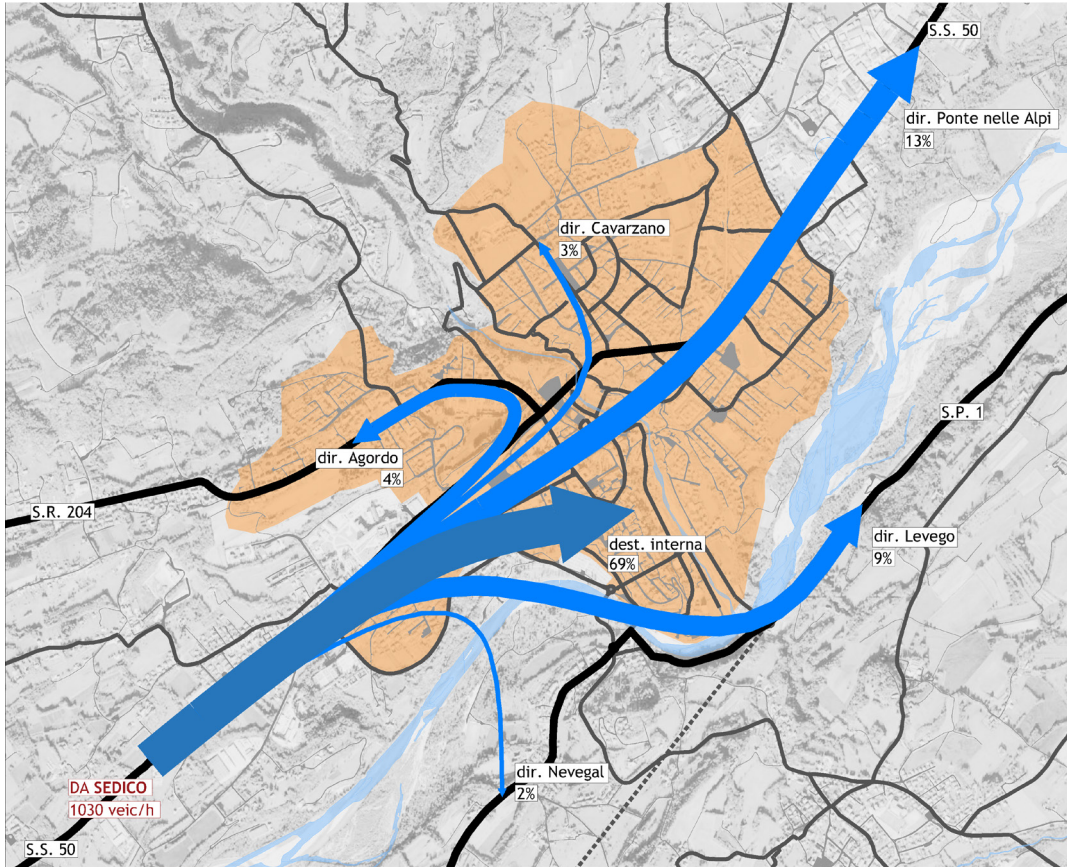
I dati del sistema regionale Sirse di rilevamento dei flussi (risalenti al 2009) evidenziavano un flusso giornaliero di circa 20.000 veicoli sulla SS50 e di circa 14.000 veicoli sulla SP1, prima della realizzazione della galleria.

I dati di traffico forniti dalla Polizia Locale, relativi al 2019, evidenziano invece, un flusso giornaliero di circa 21.000 veicoli sulla SS50 e di circa 16.000 sulla SP1. La realizzazione della galleria del Col Cavalier ha quindi avuto un effetto attrattivo, seppur contenuto quantificabile in circa 1500 veicoli.



Con gli studi specialistici effettuati in occasione della redazione del PAT, è stata effettuata una specifica rilevazione del traffico al fine di fornire le informazioni utili alla definizione di una macro-matrice origine/destinazione degli spostamenti che ha confermato che Belluno è un centro di servizi attrattore con una percentuale di flusso di attraversamento che si attesta in una percentuale di circa il 20%.





FUTURI SVILUPPI DELLA RETE STRADALE

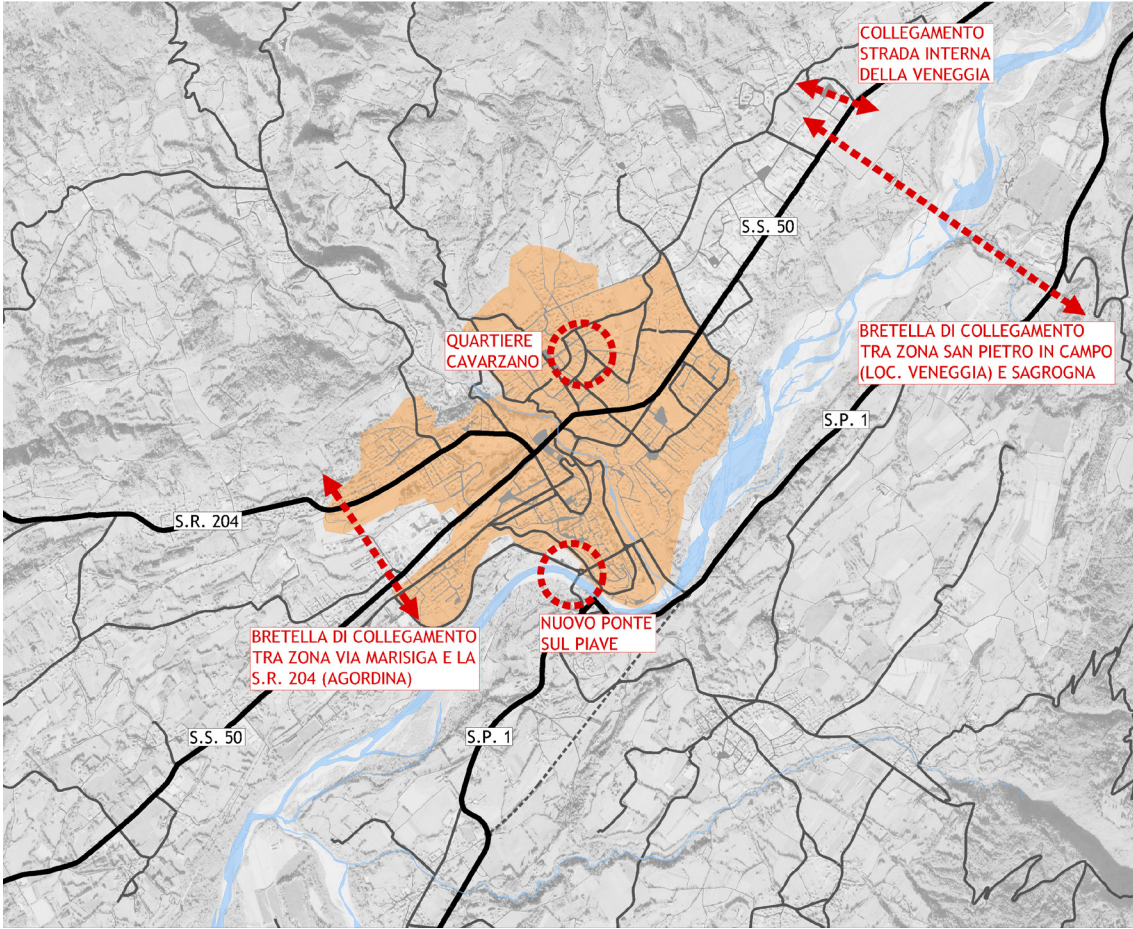
Dai documenti attualmente a disposizione emerge come Belluno necessiti di una viabilità fluida interna e tangenziale, al servizio dei residenti e delle imprese. Il potenziamento delle arterie viarie di attraversamento è subordinato al reperimento di ingenti fondi e il Piano di Assetto Territoriale è necessario proprio per avallare la dimensione strategica delle grandi opere, concentrando le risorse dove più è necessario in un disegno di vasta scala di ridefinizione dell'urbanizzazione territoriale.

Per migliorare i collegamenti nord-sud della città e soprattutto tra la destra e la sinistra Piave (SS50 e SP1), verrà studiata l'efficacia di alcune ipotesi di collegamento già descritte nel PTCP e nel PRG. Un a prima ipotesi riguarda la bretella di collegamento tra la zona di via Marisiga e l'Agordina mentre una seconda riguarda il collegamento tra fra San Pietro in Campo (Loc. Veneggia) e Sagrognà. Per la prima infrastruttura il contesto locale ne fa prevedere una reale possibilità di realizzazione sotto il profilo tecnico ed una utilità anche sotto l'aspetto viabilistico. La matrice dei flussi rilevati fa ipotizzare che tale opera possa ridurre il carico nel nodo tra la SS 50 e via Col di Lana, liberando una quota di capacità della rotatoria che potrebbe funzionare meglio negli orari di picco. Inoltre, favorirebbe una parziale riduzione di flusso anche nella tratta di SS50 di fronte all'Ospedale. La seconda infrastruttura (San Pietro – Sagrognà) presenta delle difficoltà maggiori anche sotto il profilo ambientale e l'utilità sotto il profilo viabilistico va valutata con attenzione mettendola in relazione anche alla reale fattibilità tecnica. La terza infrastruttura è il collegamento tra la SS50 e la strada interna delle Veneggia a nord.

Questa nuova viabilità potrebbe innestarsi in zona aeroporto con un'intersezione a rotatoria, e spostare una parte di traffico in entrata a Belluno nella strada interna delle Veneggia, che è ad oggi sottoutilizzata.

Un altro tema è invece la nuova viabilità nel quartiere di Cavarzano, prevista dal Piano Regolatore Generale. Su questo tema si stanno ancora facendo dei ragionamenti, analizzando sia l'effettiva necessità sotto il profilo viabilistico, che l'impatto che avrebbe sul quartiere di Cavarzano.

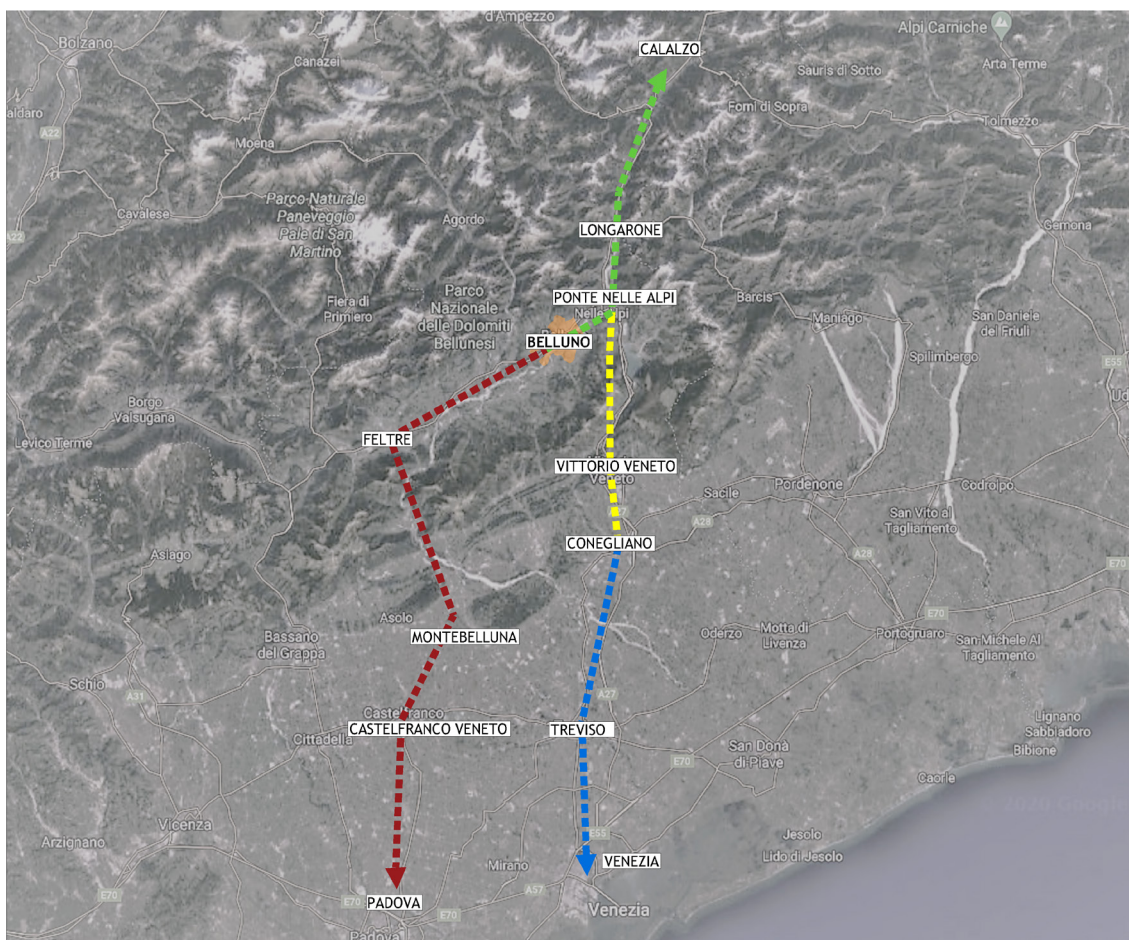
A completamento delle previste future opere infrastrutturali c'è anche il nuovo ponte sul Piave a sostituzione dell'attuale Bailey, per tale opera è già stata avviata la procedura per l'aggiudicazione del progetto definitivo/esecutivo al gruppo che ha vinto il concorso di progettazione.



IL TRASPORTO PUBBLICO

LA RETE FERROVIARIA

Un contributo importante alla mobilità in generale e al contenimento di parte del traffico au-tomobilistico sarà dato dall'utilizzazione della rete ferroviaria esistente. Attualmente il servizio ferroviario della Provincia di Belluno è svolto da due linee convergenti a Ponte nelle Alpi e successivamente sovrapposte fino a Calalzo di Cadore. Esse sono definite dagli assi Padova – Montebelluna – Feltre – Belluno – Calalzo di Cadore; e Venezia – Treviso – Conegliano – Ponte nelle Alpi – Calalzo di Cadore.

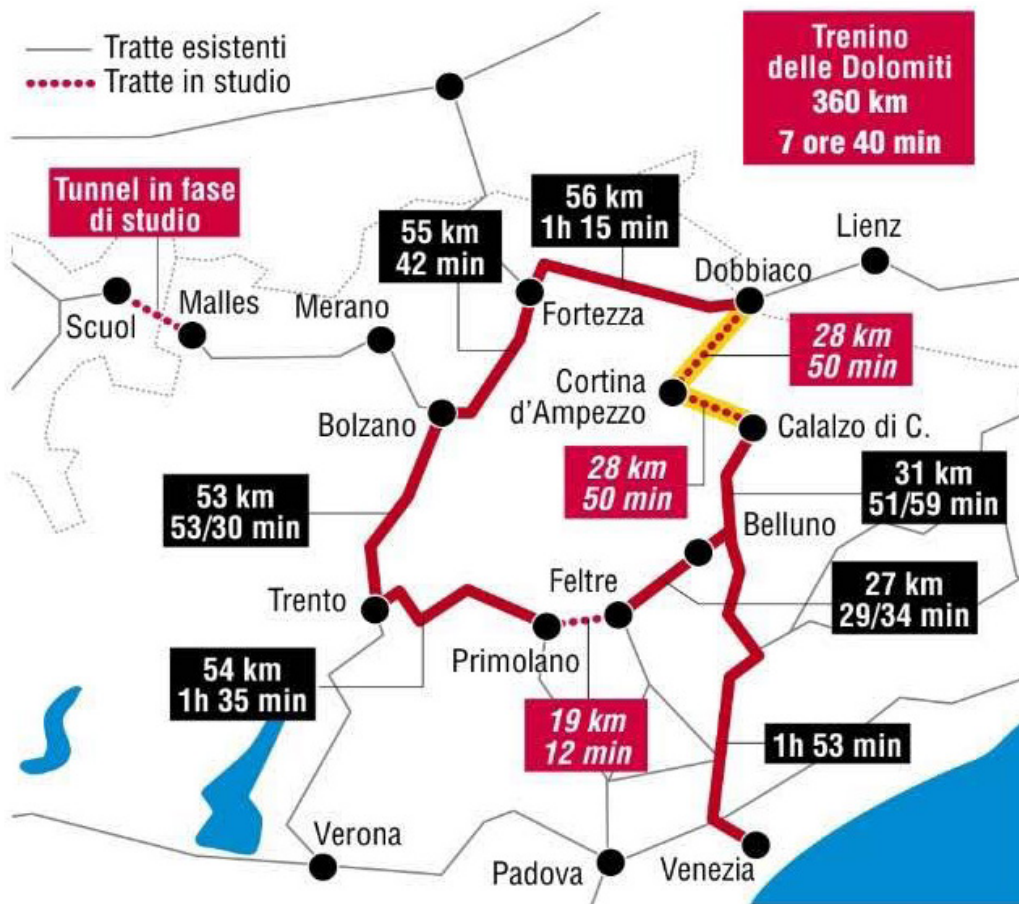


Il servizio ferroviario svolge un ruolo fondamentale e strategico per la mobilità, soprattutto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro (in particolare in Valbelluna) e per le trasferte degli studenti universitari. Attualmente la rete ferroviaria è a binario singolo e non è elettrificata. Sono però in corso i lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Belluno – Ponte nelle Alpi. L'elettrificazione ha come principale obiettivo la massimizzazione dei vantaggi ambientali propri del trasporto su ferro riducendo al minimo le emissioni.

Ad ottobre 2019 è stato annunciato dalla Regione Veneto il progetto di RFI di potenziamento infrastrutturale della linea per migliorare l'accesso all'area dolomitica in vista delle Olimpiadi Invernali di Cortina 2026. Tra gli interventi previsti figurano il completamento dell'elettificazione fino a Calalzo permettendo un miglior collegamento diretto da Milano e Venezia senza cambiare treno insieme a una totale riqualificazione della stazione di Belluno e delle aree di sosta circostanti. Tenuto conto dei cambiamenti in atto, rispetto soprattutto al mercato delle merci (e-commerce), dovremmo pensare altresì al potenziamento di nodi intermodali di interscambio ferro-gomma, come aree logistiche che consentano una maggior facilità di utilizzo del servizio, incentivando l'utilizzo del trasporto pubblico o mezzi a bassa/nulla emissione per gli spostamenti delle merci anche in centro città.

IL TRENO DELLE DOLOMITI

È importante definire il ruolo di Belluno rispetto alle manifestazioni sportive internazionali in programma nei prossimi anni. Anche per questo motivo, nei programmi a scala territoriale, i tempi per costruire una nuova, moderna, linea ferroviaria Calalzo-Cortina ci sono. Mesi fa il progetto per il prolungamento Calalzo-Cortina si era arenato sui costi infrastrutturali per l'alimentazione elettrica della nuova tratta. Il successo dei test in Germania dei convogli con alimentazione a idrogeno potrebbe segnare una svolta importante sul proseguo del progetto, facendo della nuova linea anche una passerella della innovazione tecnologica in chiave sostenibile. Questa ipotesi, che potrà realizzarsi grazie ad uno studio preliminare del progetto commissionato dalla Regione Veneto, porterebbe Belluno a divenire uno delle principali porte al sito Unesco delle Dolomiti con conseguenza positive non solo, e ovviamente, rispetto alla mobilità e all'ambiente ma anche a tutta l'economia del nostro territorio.



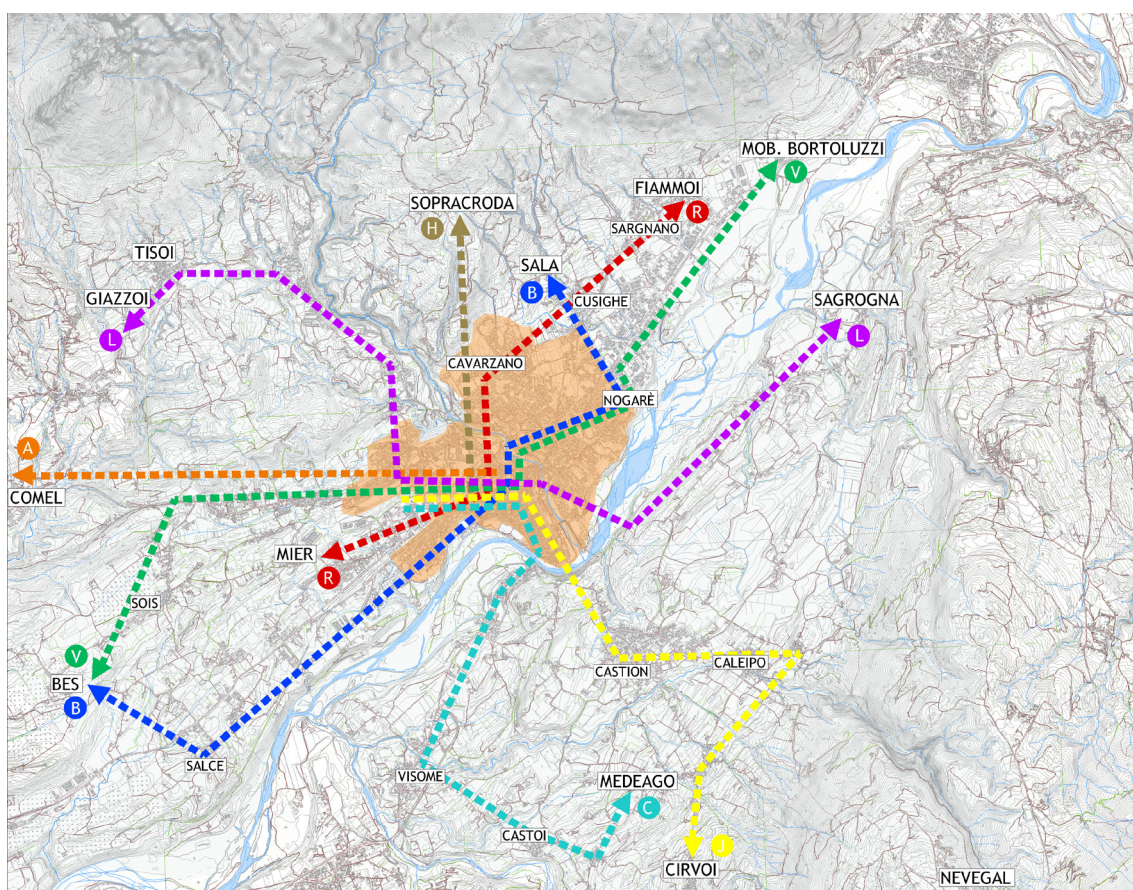
IL TRASPORTO PUBBLICO

Nel Comune di Belluno è attivo sia un servizio di trasporto pubblico urbano che un servizio di trasporto pubblico extraurbano che collega Belluno ai comuni limi-trofi. La gestione del trasporto pubblico su gomma sia urbano che extraurbano è affidata a DolomitiBus, che si occupa della de-finizione delle linee, della program-mazione dei servizi e dei piani tariffari.

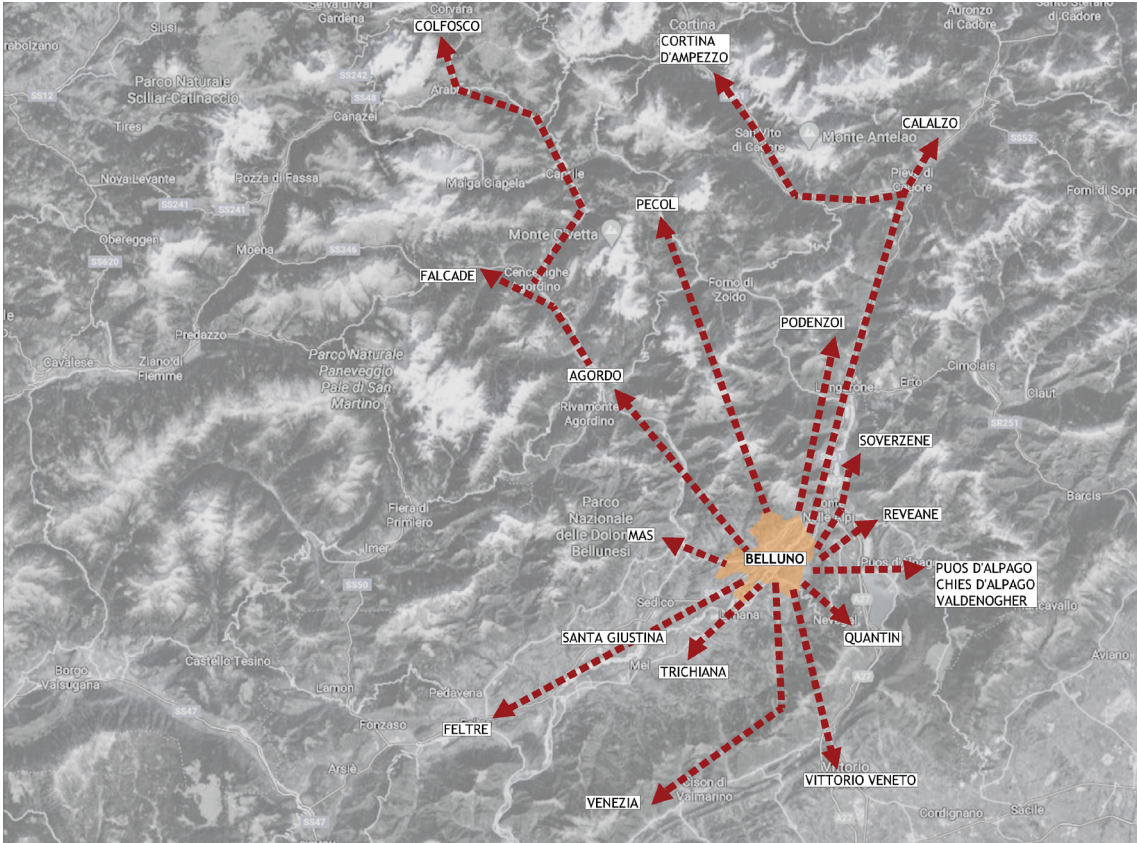
Il servizio urbano offerto prevede otto linee, che collegano le zone periferiche del-la città con il centro. L'analisi della copertura del territorio fa emergere come tra tutte le frazioni e luoghi del comune, il Nevegal non sia collegato da linee urbane al centro cittadino.

Il trasporto pubblico extraurbano collega, invece, la città di Belluno ai principali comuni della zo-na: Cortina d'Ampezzo, l'agordino, Feltre, l'Alpago, Vittorio Ve-neto e anche Venezia.

L'analisi dell'offerta del servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano fa emergere come la copertura territoriale sia complessivamente buona, ma che il numero di corse giornaliere sia contenuto.



Rete trasporto pubblico urbano.



Rete trasporto pubblico extraurbano.

LA RETE CICLABILE

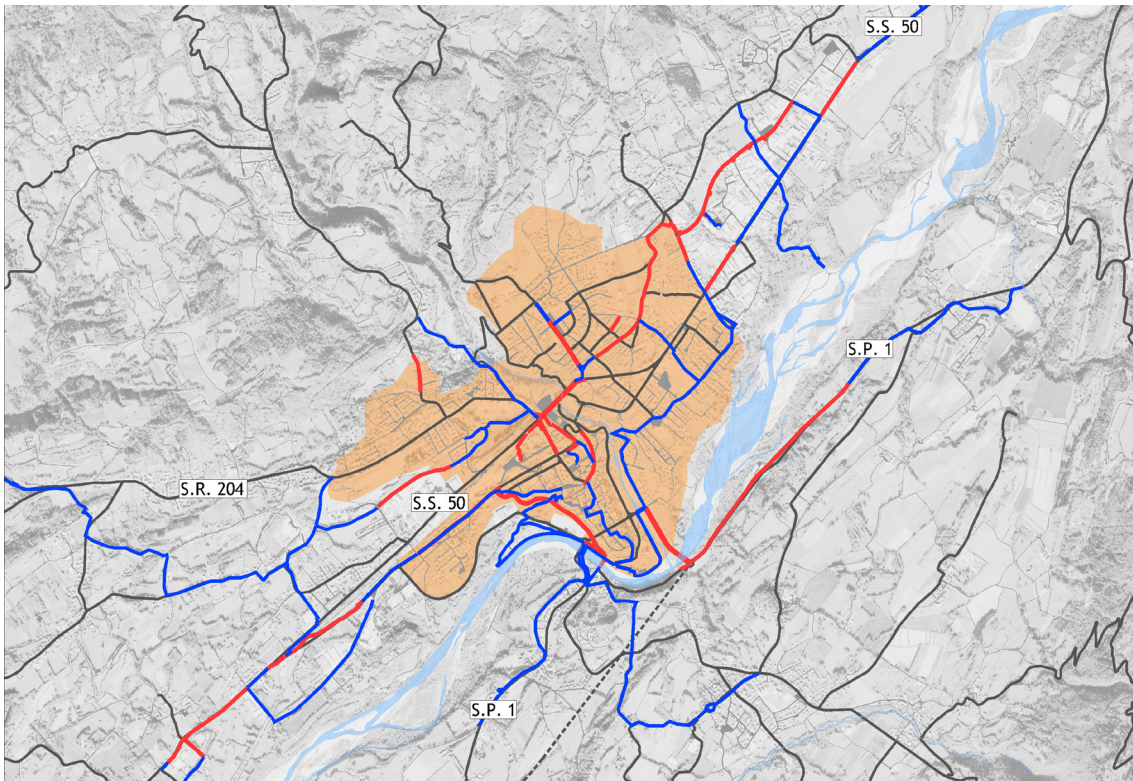
LA RETE CICLABILE DI BELLUNO

La rete di piste ciclabili, pedonali e ciclo pedonali di Belluno è di circa 19 km. Allo stato attuale però la rete ciclabile presenta delle criticità, quali la discontinuità dei percorsi nel collegamento tra le direttrici principali nord-sud ed est-ovest ed un insufficiente collegamento al centro urbano. Negli ultimi anni la rete di piste ciclabili è stata notevolmente ampliata e migliorata, ma ulteriori collegamenti devono essere realizzati per consentire il raggiungimento in bicicletta di tutte le aree della città. La rete ciclabile in ambito urbano o sovra urbano, infatti, deve essere in grado di soddisfare l'esigenza di spostamento sistematico casa-scuola e casa-lavoro, collegando quindi i poli scolastici e le aree produttive con le zone residenziali del comune.

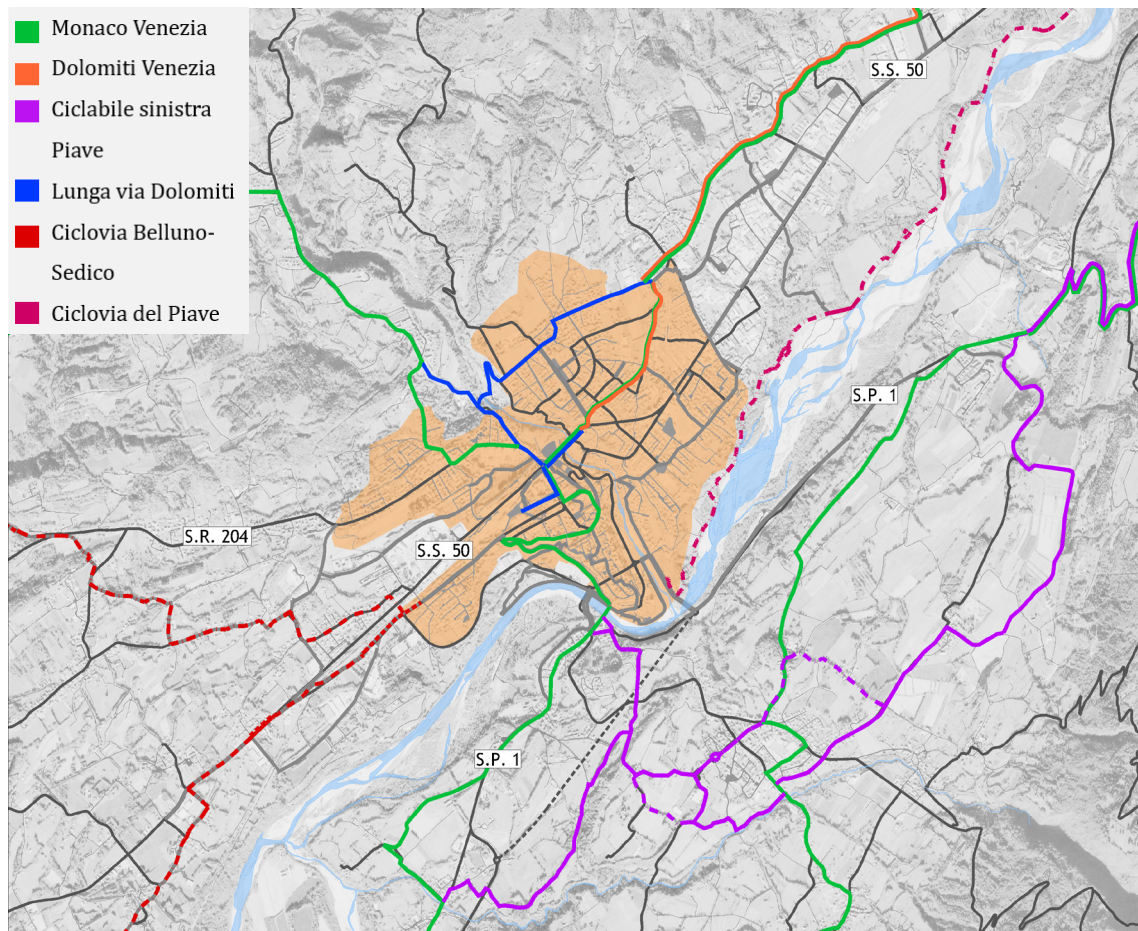
Nel PAT si è fatta una ricognizione delle infrastrutture esistenti individuando i tratti mancanti. I possibili nuovi percorsi individuati si estendono complessivamente per 38 km: sono stati individuati alcuni tracciati in cui sarà necessario realizzare il percorso ciclabile in sede propria e altri percorsi da realizzarsi in strade secondarie a traffico ridotto. Si provvederà anche a stabilire una priorità per la per definire la programmazione dei nuovi interventi.

Il potenziamento della rete ciclabile è stato fatto anche in un'ottica di più ampia scala, individuando tutti gli itinerari cicloturistici che passano di Belluno e tutti i collegamenti con il centro urbano. Nei pressi di Belluno passano numerosi tracciati di valenza turistica che attraversano i luoghi di rilevante interesse paesaggistico, storico-culturale e ambientale, come la ciclabile Monaco-Venezia e la Ciclovía del Piave.

Si ritiene inoltre importante la realizzazione di una mappatura della rete esistente a servizio degli utenti, e l'aggiornamento e la divulgazione multimediale delle mappe stesse, in modo da incentivare l'utilizzo della ciclabilità come forma di mobilità alternativa.



Rete ciclopedonale esistente e di progetto



Percorsi cicloturistici

- Monaco Venezia
- Dolomiti Venezia
- Ciclabile sinistra
Piave
- Lunga via Dolomiti
- Ciclovia Belluno-
Sedico
- Ciclovia del Piave

LA SOSTA A BELLUNO

LA SOSTA A BELLUNO

Nella città di Belluno vi sono numerose aree di sosta dislocate nel territorio comunale. I parcheggi comunali a pagamento della città sono gestiti dalla società Bellunum srl.

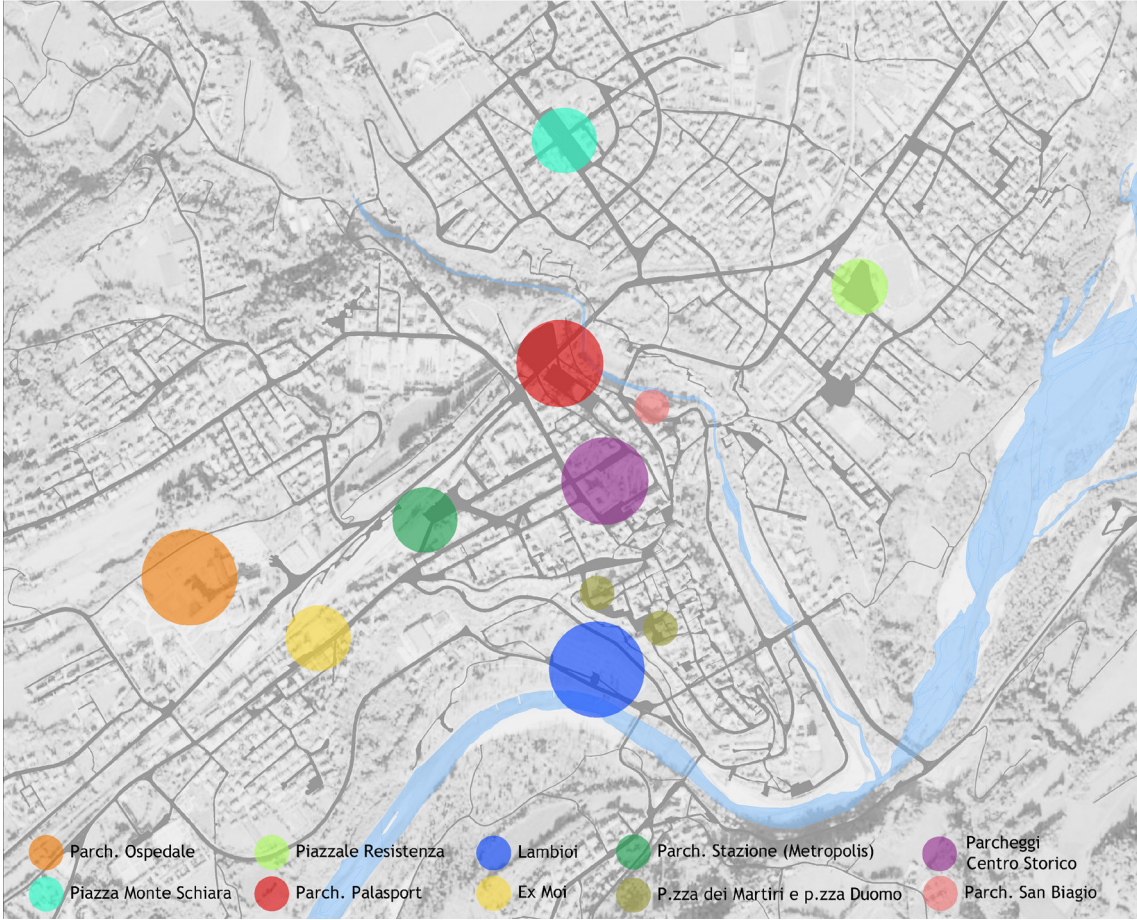
Un'importante area di sosta è il parcheggio Lambioi (824 posti auto) che si collega al centro città attraverso un impianto di scale mobili panoramiche che permette in pochi minuti di raggiungere Piazza Duomo e quindi il centro. Un altro ampio parcheggio è il parcheggio coperto Metropolis, situato in via Giosuè Carducci, nei pressi della stazione ferroviaria e degli autobus, a due passi dal centro storico (194 posti auto).

Altre aree blu sono in P.zza dei Martiri e p.zza Duomo (55 stalli), Zona Ex Moi (212 stalli), parcheggio del Palasport (159 stalli) e via San Biagio (75 stalli). Nel centro storico vi sono, oltre ai parcheggi sopra citati, complessivamente ulteriori 291 stalli distribuiti nelle varie vie. Altre aree di sosta nel comune di Belluno sono quella in zona Piscine, il parcheggio a servizio dell'Ospedale, Piazzale Resistenza e Piazza Monte Schiara. Sarà necessario conoscere, col l'aiuto del gestore della sosta, l'effettivo utilizzo delle aree di sosta e il tipo di utilizzatori che ne fruisce, al fine di ottimizzare l'interazione tra domanda e offerta e individuare eventuali possibilità di miglioramento dei criteri di regolamentazione.

La politica della sosta dovrà essere orientata all'obiettivo di ridurre per quanto possibile l'occupazione delle sedi stradali, appoggiandosi alla realizzazione di parcheggi che assicurino adeguato sostegno all'interscambio e alla sosta dei residenti, in particolare lungo le direttrici del trasporto pubblico.

Il sistema dei parcheggi pubblici dovrà quindi essere organizzato su un sistema di parcheggi scambiatori che necessariamente dovranno relazionarsi con l'organizzazione dei trasporti pubblici al fine di contribuire al contenimento dell'inquinamento ed alla razionalizzazione della circolazione stradale.

Una corretta politica tariffaria e/o di regolazione della sosta potrà infatti permettere un corretto uso del suolo pubblico, garantendo l'accessibilità ai servizi, una corretta turnazione e identificazione delle aree destinate alla sosta lunga anche di interscambio modale.



La sosta a Belluno

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

IL FUTURO DELLA MOBILITÀ

La rivoluzione delle città del futuro arriverà probabilmente verso il 2030 (fra 10 anni) e secondo gli esperti, le città rappresentano il luogo ideale per la diffusione dello sharing, dei veicoli elettrici e della guida autonoma (quest'ultima però vista come traguardo più lontano). Ci troviamo in una fase di grandi trasformazioni che impatteranno sul nostro modo di pensare e di comportarci i cui obiettivi, nei prossimi anni, dovranno essere incentivare la coscienza green e la lotta alle emissioni nocive, promuovere la mobilità sostenibile e l'utilizzo di forme di alimentazioni alternative, sviluppare ancor di più la riqualificazione urbana, la tecnologia interattiva e la connettività delle reti. Un cambiamento culturalmente complesso, più che un semplice cambiamento di abitudini poiché, tra i cittadini, sta crescendo l'attenzione e la sensibilità per forme di mobilità alternative. Le nostre città si stanno velocemente evolvendo rispetto alla tematica della sostenibilità ambientale. Anche nel nostro territorio sono previsti importanti investimenti in infrastrutture e tecnologia soprattutto in vista delle prossime manifestazioni sportive internazionali. La strada per raggiungere gli obiettivi sopra enunciati è ancora lunga, ma l'occasione della redazione del Piano di Assetto del Territorio ci aiuta probabilmente a ridurre i tempi, comprendere meglio i nuovi scenari e con quali strumenti eventualmente intervenire.

Dando uno sguardo alle prospettive future rispetto ai sistemi di mobilità, l'auto resterà ancora protagonista, tanto che l'80% degli utenti ritiene ancora oggi che avrà ancora un mezzo di proprietà nei prossimi 10-15 anni, anche se cresce la volontà di acquistare mezzi a propulsione elettrica. La diffusione dell'e-commerce cambierà inoltre le nostre abitudini all'acquisto e la prospettiva di crescita delle attività per la grande distribuzione subirà sicuramente una sensibile riduzione. Infine, in alcune nostre importanti città (o meglio metropoli) italiane già stiamo assistendo all'aumento di nuovi mezzi per il trasporto delle persone (monopattini elettrici, mono ruota elettrici, ecc.), mentre in Europa i mezzi pubblici stanno già utilizzando energia elettrica o ad idrogeno. Il futuro non è poi così lontano.

STRUMENTI E PROGRAMMAZIONE

Come già espresso nei documenti dell'amministrazione comunale, il Piano di Assetto del Territorio (PAT) rappresenta una occasione irrinunciabile per il successo delle politiche di medio/lungo periodo. La programmazione di sviluppo urbano della città, l'assetto della rete in-frastrutturale e l'utilizzo di nuovi sistemi di mobilità consente di porre a confronto e valutare, in modo coerente ed interdisciplinare, le ipotesi di trasformazione urbana e di localizzazione delle nuove attività che possono divenire attrattive. Tutto ciò al fine di minimizzare l'uso dell'auto privata e valorizzare le risorse esistenti quali il Trasporto Pubblico Locale ed extra urbano, la ferrovia e la rete ciclabile.

La nostra città punta a mantenere alta la sua qualità della vita, investendo anche sulla ricettività turistica attraverso processi cosiddetti green e quindi sviluppando nuovi collegamenti ciclo-pedonali che mettano in relazione la città alle frazioni ed ai borghi, incentivando ed agevolando ogni forma di mobilità alternativa ed il trasporto pubblico. Il servizio di trasporto pubblico urbano e extraurbano di Belluno dovrà essere attentamente analizzato al fine di verificare la necessità di un suo potenziamento per aumentare l'offerta di mobilità sostenibile per gli spostamenti locali verso le frazioni e aree periferiche ed interprovinciali.

Il sistema degli spostamenti e una mobilità sostenibile si basano quindi su una serie di infrastrutture e mezzi che permettono all'utente di raggiungere i luoghi di destinazione in sicurezza anche utilizzando diversi mezzi, che creano una rete interconnessa in cui lo scambio modale assume un ruolo importante nel favorire sempre di più l'uso di mezzi pubblici e a basso impatto ambientale. Ferrovia urbana e TPL diventano la strategia per rispondere alla mobilità e contemporaneamente dare una risposta di qualità alla città.

OBIETTIVI PER IL FUTURO

OBIETTIVI PER IL FUTURO

I criteri che in futuro dovranno essere tenuti presenti per un corretto sviluppo della città e miglioramento della vivibilità, anche sotto l'aspetto della mobilità, in occasione della redazione dei piani specifici di settore sono:

1) Gerarchizzazione delle strade con canalizzazione dei flussi di attraversamento sulla viabilità principale e contestuale limitazione del traffico nelle aree residenziali. Il raggiungimento di questo obiettivo passa tramite la programmazione di interventi di fluidificazione del traffico e di limitazione dei "disturbi" laterali sulla viabilità principale e la realizzazione di interventi di moderazione del traffico nelle aree residenziali e scolastiche al fine di migliorarne la vivibilità e qualità della vita. Per tale aspetto il sistema di telecamere del Comune potrà in futuro essere utile per un costante monitoraggio del traffico ed un aggiornamento della matrice O/D utile alla stima dei flussi di attraversamento della città.



2) Favorire lo sviluppo di modalità di trasporto alternative all'auto privata mediante il completamento dei percorsi ciclabili e pedonali, l'agevolazione all'uso del trasporto pubblico, l'implementazione di nuovi sistemi di affitto e condivisione del mezzo di trasporto, ecc.

3) Mirare a ridurre i picchi di traffico (e i conseguenti effetti di congestione e inquinamento) mediante la differenziazione degli orari di ingresso di scuole, ospedali, fabbriche, uffici, e anche servizi di carico/scarico delle merci dei vari esercizi commerciali, soprattutto per quelli che ricadono nelle aree centrali. In tal senso l'Amministrazione Comunale può farsi promotore di incontri tra i vari interessati in modo da favorire tali pratiche oltre che incentivare tra i dipendenti delle aziende con dimensione significativa l'uso di mezzi di trasporto diversi dall'auto privata o la condivisione di quella propria. In tal senso anche lo smart-working potrà avere in futuro un ruolo importante limitando quindi i veicoli che circolano nelle strade.

4) Organizzare correttamente gli spazi di sosta in modo che la sosta lunga trovi sistemazione al di fuori del centro abitato (come avviene già per il parcheggio Lambioi) favorendo allo stesso tempo un facile accesso ai servizi con altre modalità di trasporto. La differenziazione tariffaria può essere uno strumento utile in tal senso.

I QUARTIERI RESIDENZIALI

Gli eventi degli ultimi mesi hanno evidenziato la necessità di valorizzare gli spazi privati e quelli pubblici di prossimità. La tendenza del futuro sarà quindi di ridurre lo spazio dedicato ai mezzi di trasporto a motore privati, strade e aree di sosta, a favore di una mobilità pedonale e ciclabile con una contestuale riqualificazione dei quartieri e degli spazi pubblici a verde.

L'importanza di ricreare nelle città degli ambiti di qualità e vivibili a misura d'uomo impone di agire nelle aree residenziali e nei quartieri con interventi che mirino a:

- minimizzare il traffico motorizzato;
- eliminare il traffico di attraversamento;
- limitare le velocità eccessive;
- aumentare la sicurezza e la qualità della vita degli abitanti

In tal senso esistono degli strumenti utili già impiegati con buoni risultati come:

- Realizzazione di zone 30
- Interventi di moderazione del traffico
- Interventi di arredo urbano

SALVAGUARDIA DELLE AREE SCOLASTICHE

L'ambito delle scuole è particolarmente importante e la promiscuità di studenti e auto in certi contesti può configurarsi come un grosso problema di sicurezza. Sicuramente l'identificazione delle aree dedicate agli istituti scolastici e la perimetrazione del contesto limi-trofo è il primo passo per poter agire in modo mirato per tale aspetto. Per tali zone va atten-tamente ponderata la necessità di poter accedere alle scuole, con determinate cautele, e l'esigenza di limitare al massi-mo l'interferenza tra mezzi motorizzati e studenti.

Si può quindi pensare che i criteri che guideranno i futuri interventi in tali zone dovranno te-ner conto della necessità di:

- facilitare l'accesso con percorsi ciclopedonali dedicati e incentivare inizia-tive tipo "Piedibus";
- mettere in sicurezza le aree fronte scuole anche con interventi a "orari definiti" come la chiusura del tratto di strada fronte ingresso istituto, nell'intervallo di entrata ed uscita degli studenti;
- realizzare zone "Kiss & Ride" per far scendere in sicurezza gli studenti che poi accede-ranno a scuola attraverso un percorso protetto.



Zone Kiss&Ride



Pedibus



Servizio vigilanza