



Comune di Belluno

**PUMS**  
Piano Urbano della  
Mobilità Sostenibile

**PGTU**  
Piano Generale del  
Traffico Urbano



**PUMS - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**  
**PGTU - PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**  
**COMUNE DI BELLUNO**

INCONTRO PUBBLICO  
**3 OTTOBRE 2024**

 **REDAS**  
engineering

  
NETMOBILITY



# PROGRAMMA DELLA SERATA

---

**PUMS - Piano Urbano Della Mobilità Sostenibile**  
**PGTU - Piano Generale del Traffico Urbano**

**Quadro conoscitivo ( i dati )**

**Esempi**

**Pausa - Visione**

**Presentazione dei problemi e delle proposte**





# COS'È UN PUMS E A COSA SERVE

---

sostenibilità  
partecipazione  
mobilità delle persone

**Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017** - Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile - Art. 3 - *Le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida di cui all'art. 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto*

**AGGIORNAMENTO Decreto n° 396 del 28 agosto 2019.**





# LA VISIONE EUROPEA DEL PUMS

## PIANIFICARE PER LE PERSONE

**Provate a immaginare la vostra città tra 10/20 anni.  
Come vorreste che fosse?**

Un PUMS è un **piano strategico** che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane **per migliorare la qualità della vita** nelle città.

**Piano sovraordinato ai piani di settore**

Il PUMS si integra con gli altri strumenti di piano esistenti e segue **principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione**





# IL CAMBIO DI PARADIGMA

Pianificazione tradizionale dei trasporti		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui



# 4 AREE DI INTERESSE

---

## 17 MACRO-OBIETTIVI MINIMI

- A EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITA'**
- B SOSTENIBILITA' ENERGETICA ED AMBIENTALE**
- C SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE**
- D SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA**

# LA STRUTTURA DEL PROCESSO



**migliorare la qualità della vita**



# LE DIMENSIONI DELLA SOSTENIBILITÀ





**TURISMO**

**SVILUPPO  
LOCALE**

**URBANISTICA**

**ISTRUZIONE**

**LAVORI  
PUBBLICI**

**AMBIENTE**

**CULTURA**

**COMUNICAZIONE**

**SALUTE**





# PERCHÉ LE PERSONE SI MUOVONO SOPRATTUTTO IN AUTO?

perché tendono a comportarsi in modo abitudinario  
perseguendo la propria utilità

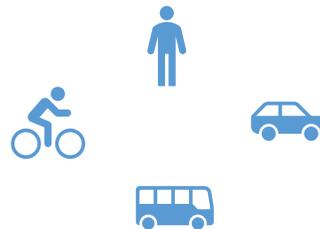
le città sono organismi complessi e il modo di costruirle  
e farle funzionare (servizi) cambia le abitudini di mobilità



# IL MODAL SPLIT COME INDICATORE DELLA MOBILITÀ NUOVA

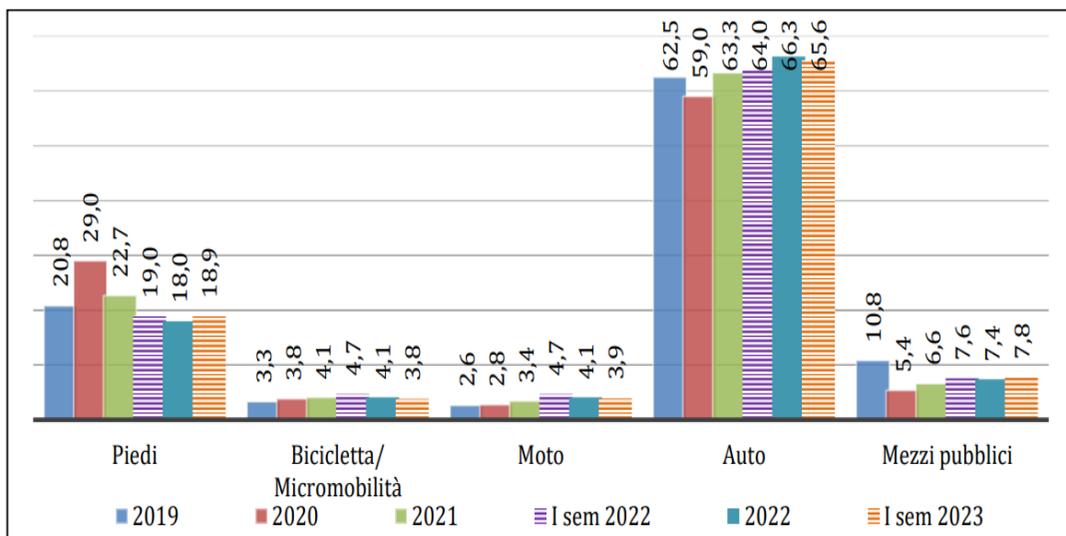
verso una mobilità nuova  
per una città sostenibile

mobilità nuova è  
spostarsi in modo intelligente

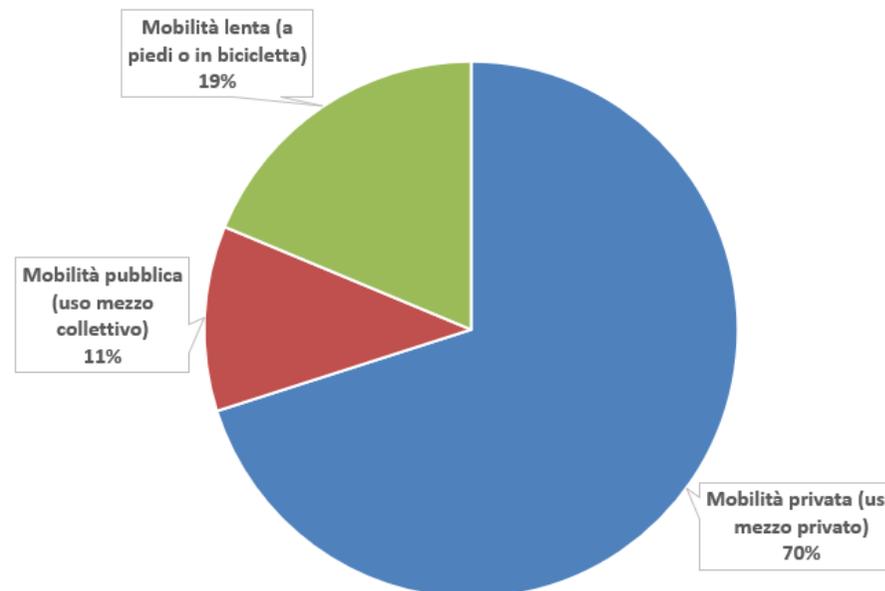


Servono un cambio culturale!  
Serve un cambio di politiche!

# IL MODAL SPLIT COME INDICATORE DELLA MOBILITÀ NUOVA



Scelta modale - Comune di Belluno



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Fonte: Censimento ISTAT 2011

# COSA FA IL PUMS

Costruisce il **QUADRO CONOSCITIVO**

Ascolta la cittadinanza e coinvolge i portatori d'interesse (**PARTECIPAZIONE**)

Elabora un **QUADRO DIAGNOSTICO** con la definizione dello scenario di riferimento e l'analisi delle criticità e delle opportunità.

Studia **SCENARI ALTERNATIVI** per rendere più sostenibile la mobilità e **POLITICHE INTEGRATE** con gli altri settori strategici di intervento della città e del territorio

Definisce una matrice **OBIETTIVI / STRATEGIE / AZIONI / INDICATORI** per **MONITORAGGIO**

Quantifica l'entità degli **INVESTIMENTI** necessari all'attuazione

Attua le **AZIONI**, misura gli **INDICATORI**, effettua il **MONITORAGGIO**, valuta i **RISULTATI**



# COSA FA IL PGU

Il PUMS è nettamente differenziato dal PGU, ma è con esso interagente

Se il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine

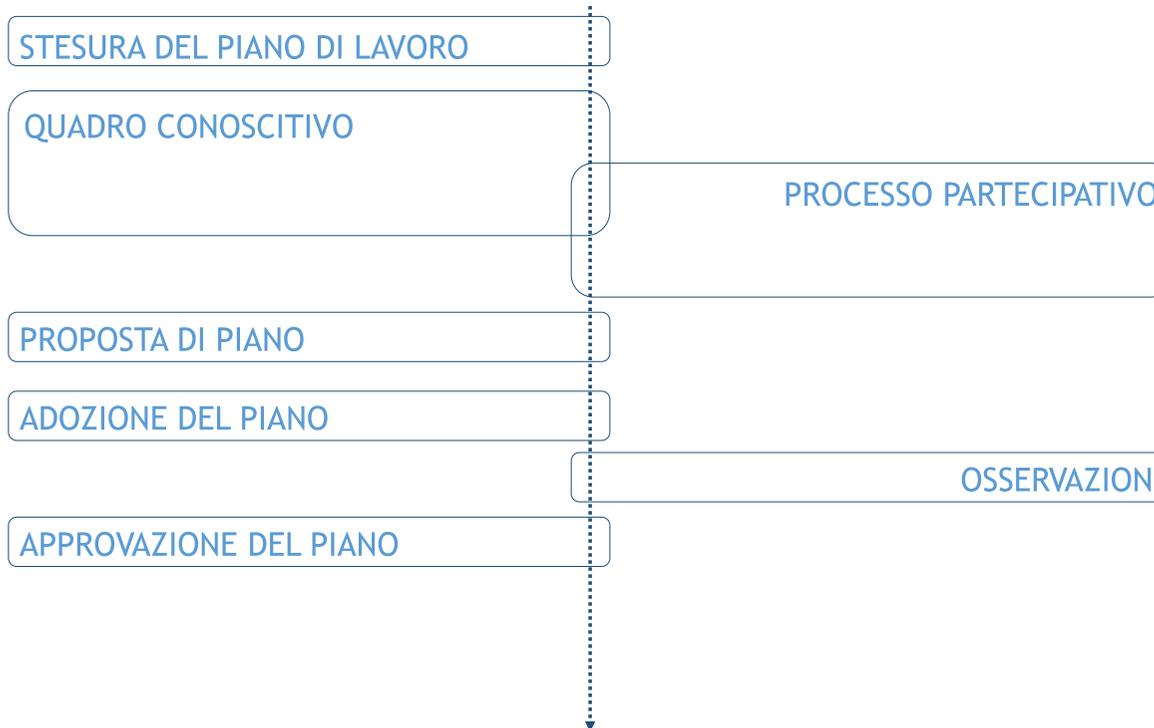
Il PGU organizza al meglio l'esistente, a «risorse infrastrutturali inalterate»

**IL PGU È UN PIANO DI BREVE PERIODO  
È UN PIANO DI GESTIONE**





# LE TAPPE DEL PUMS



# LE TAPPE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

Con gli  
**STAKEHOLDERS**

**Primo incontro**

- Obiettivi

**Secondo incontro**

- Strategie

**Terzo incontro**

- Azioni

Con i **CITTADINI**

**Questionario on-line**

**Primo incontro**

- Quadro conoscitivo

**Secondo incontro**

- Illustrazione dei risultati

- Raccolta osservazioni



## ALCUNI DATI

---

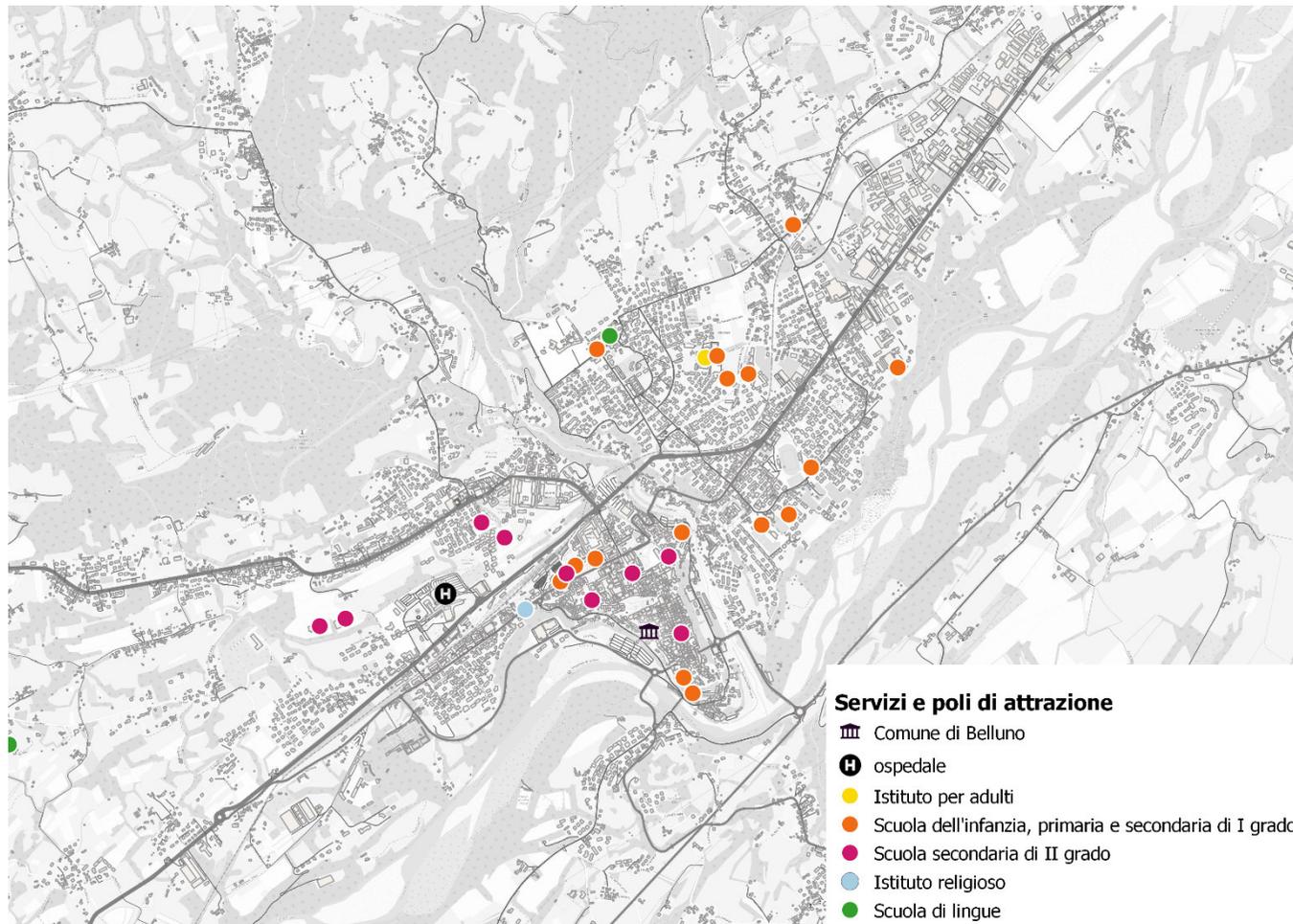


## QUADRO CONOSCITIVO – ATTIVITÀ SVOLTE



## LOCALIZZAZIONE DEI SERVIZI E DEI POLI DI ATTRAZIONE

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



Grado di istruzione	N° istituti presenti
Asili nido	4
Infanzia	7
Primaria	4
Secondaria di I grado	2
Secondaria di II grado	9

Il centro urbano ospita diversi poli attrattori.

In particolare, la porzione a sud-ovest del Torrente Ardo accentra in sé i maggiori, ossia:

- il polo ospedaliero
- tutti gli istituti scolastici secondari di II grado
- Il municipio

# INFRASTRUTTURA STRADALE – NODI PRINCIPALI (POTENZIALMENTE CRITICI)

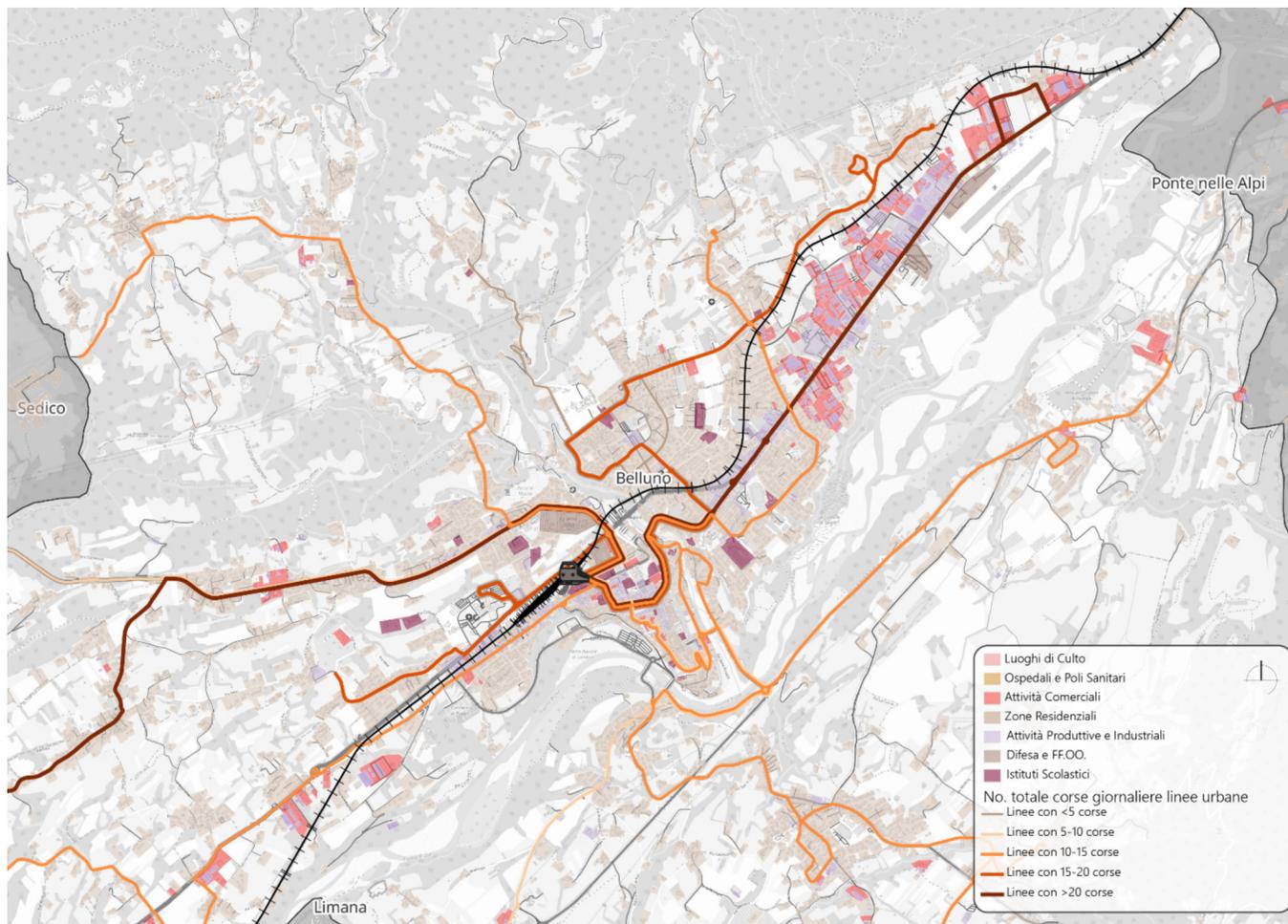


- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



# RETI E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO – N° CORSE/GIORNO FERIALE



	km	Corse / giorno
A- Linea Arancione	12,06	7
B - Linea Blu	12,07	15
C - Linea Celeste	10,96	10
H - Linea Bianca	8,87	4
J – Linea Gialla	11,89	14
L – Linea Lilla	15,30	14
R – Linea Rossa	11,43	19
V – Linea Verde	13,50	22

Tutte le linee urbane risultano **NON cadenzate**, con partenze ad orario.

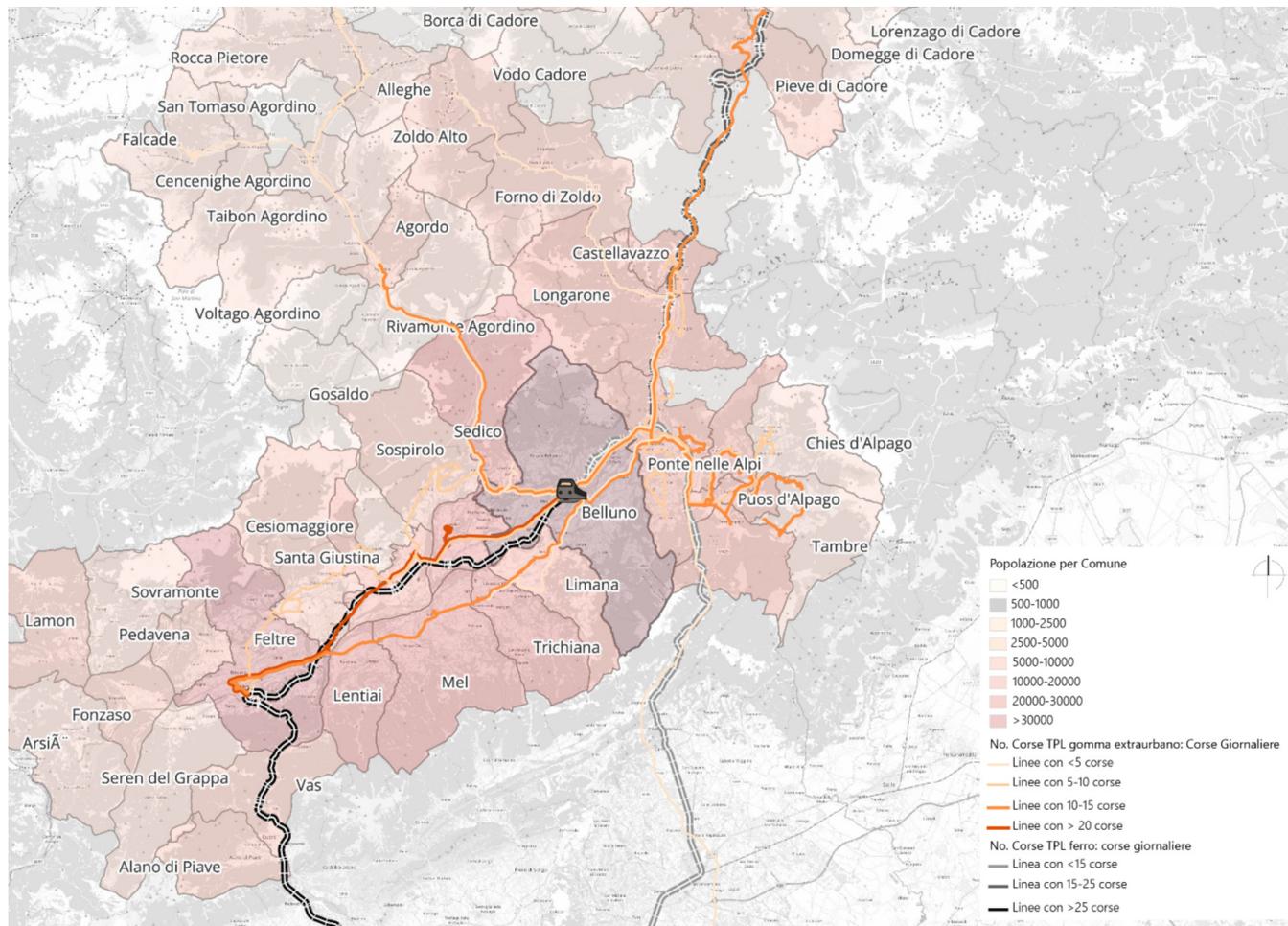
Il numero di corse giornaliere è più elevato per le linee Verde, Rossa e Blu.

Le linee Bianca e Arancione hanno meno di 10 corse/giorno.

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

# RETI E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO – N° CORSE/GIORNO FERIALE



	km	Corse / giorno
Puos d'Alpago-Pieve-Belluno	45,48	11
Podenzoi-Belluno	33,9	7
Pecol-Belluno	48,00	4
Belluno-Sospirolo-Santa Giustina	30,21	8
Belluno-Sedico-Feltre	37,24	17
Belluno-Valdenogher	38,79	12
Belluno-Polpet-Soverzene	17,00	8
Belluno-Polentes-Trichiana	15,53	1
Belluno-Pieve-Puos d'Alpago	46,06	6
Belluno-Mel-Feltre	38,71	15
Belluno-Losego-Quantin	24,44	7
Belluno-Cesiomaggiore-Feltre	49,18	9
Belluno-Calalzo	47,67	13
Belluno-Barp-Mas	12,45	3
Belluno-Agordo	30,61	14
Agordo-Arabba-Colfosco	58,70	9
Venezia P.le Roma-Belluno-Cortina/ Falcade	250,78	4

Quadro Normativo

Analisi del contesto

Offerta di trasporto

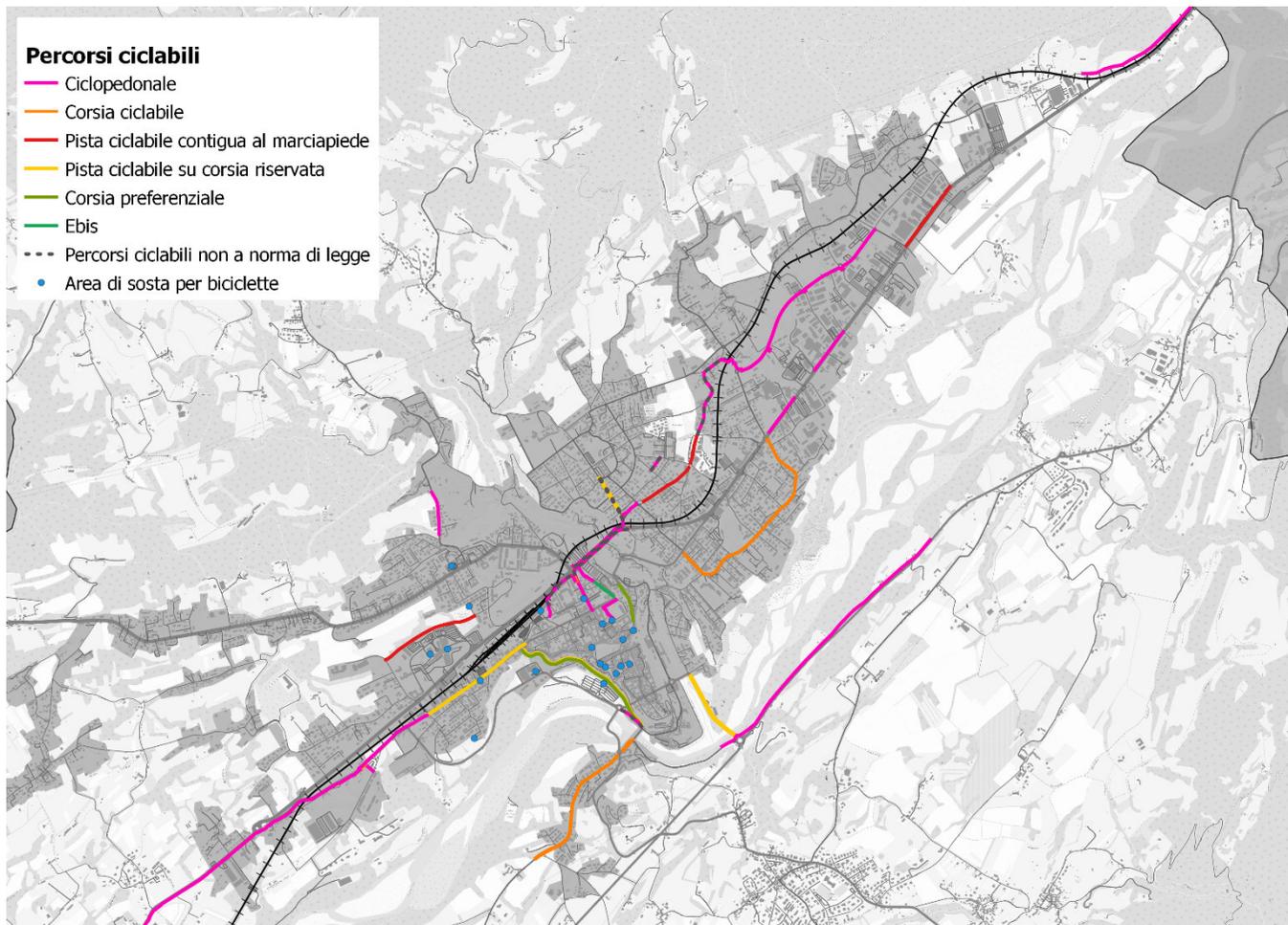
Domanda di mobilità

Interazione domanda-offerta

Criticità e Impatti

## RETE CICLABILE E SERVIZI DEDICATI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

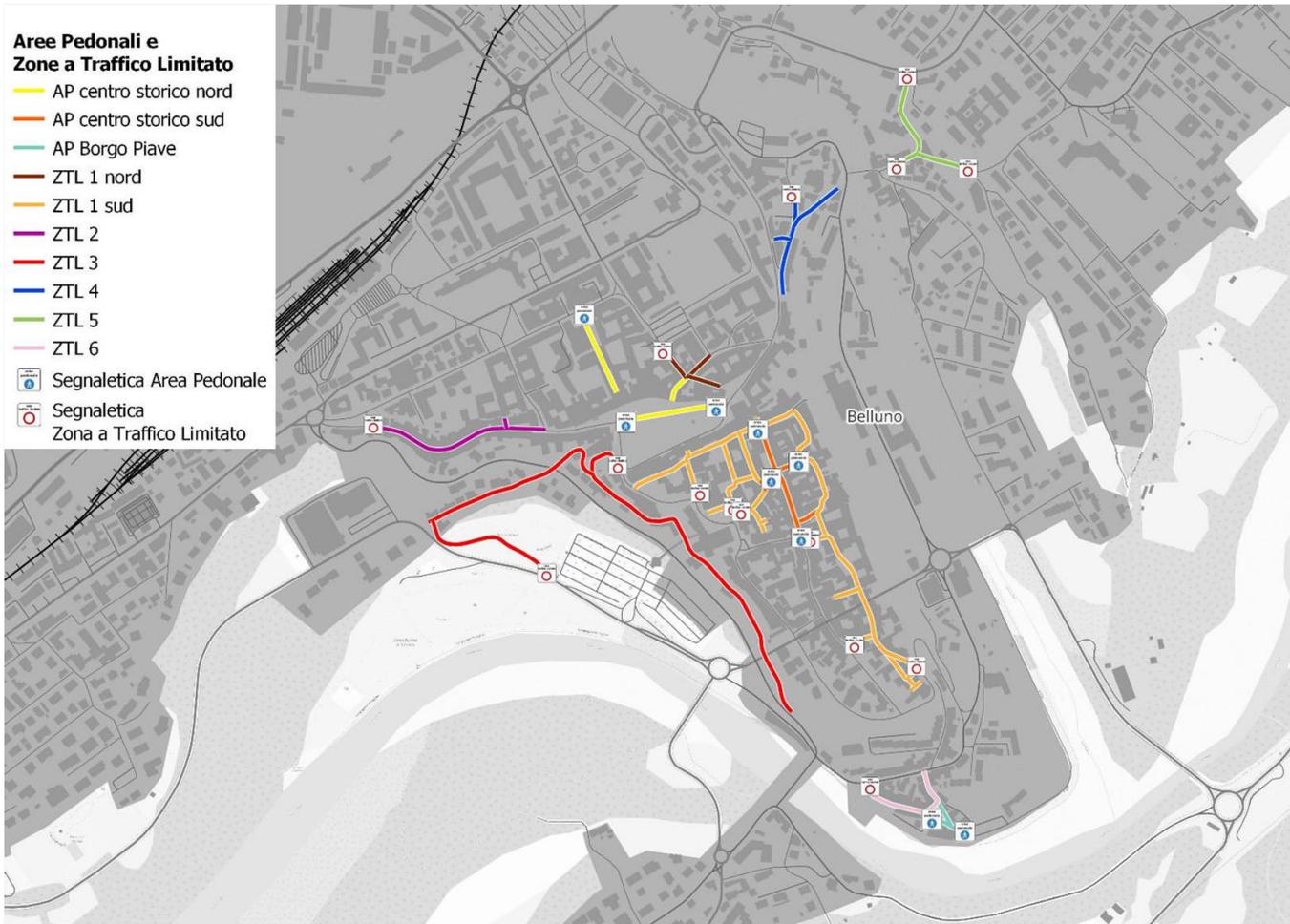


Tipologia	Lunghezza (m)
Ciclopedonale	11225,49
Corsia ciclabile	5086,75
Pista ciclabile contigua al marciapiede	1715,55
Pista ciclabile su corsia riservata	3382,55
Corsia preferenziale	1294,28
Ebis	152,17
<b>TOTALE</b>	<b>22856,79</b>

2726,25 m non sono a norma di legge

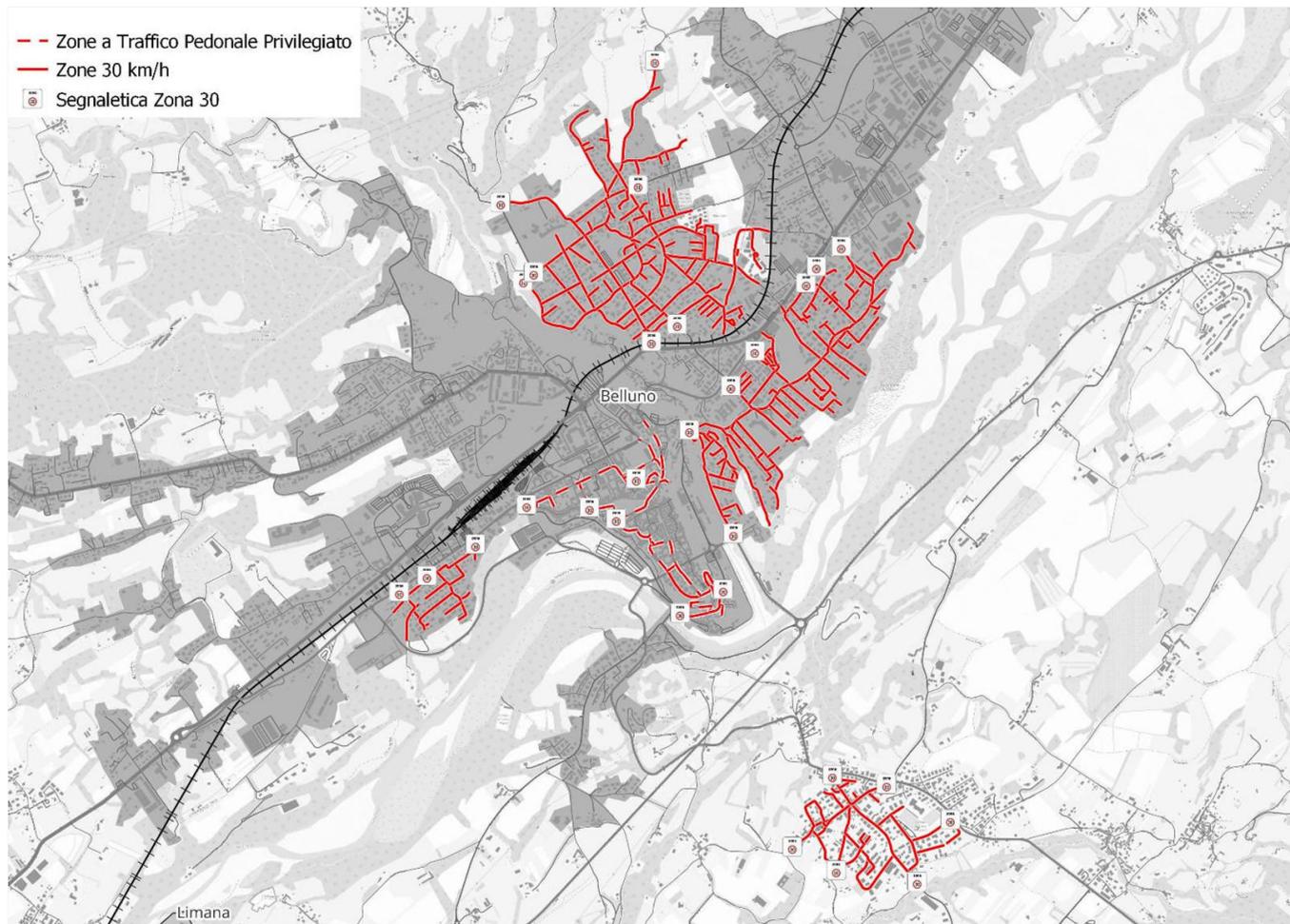
## AREE PEDONALI E ZONE A TRAFFICO LIMITATO

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



	Lunghezza (km)
Area Pedonale	0,75
Zona a Traffico Limitato	3,84

## ZONE 30 KM/H



	Lunghezza (km)
Zona 30 km/h	43,41
Zona a Traffico Pedonale Privilegiato	6,64

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

# INDAGINI E RILIEVI SUI FLUSSI DI TRAFFICO – LOCALIZZAZIONE SEZIONI

Quadro Normativo

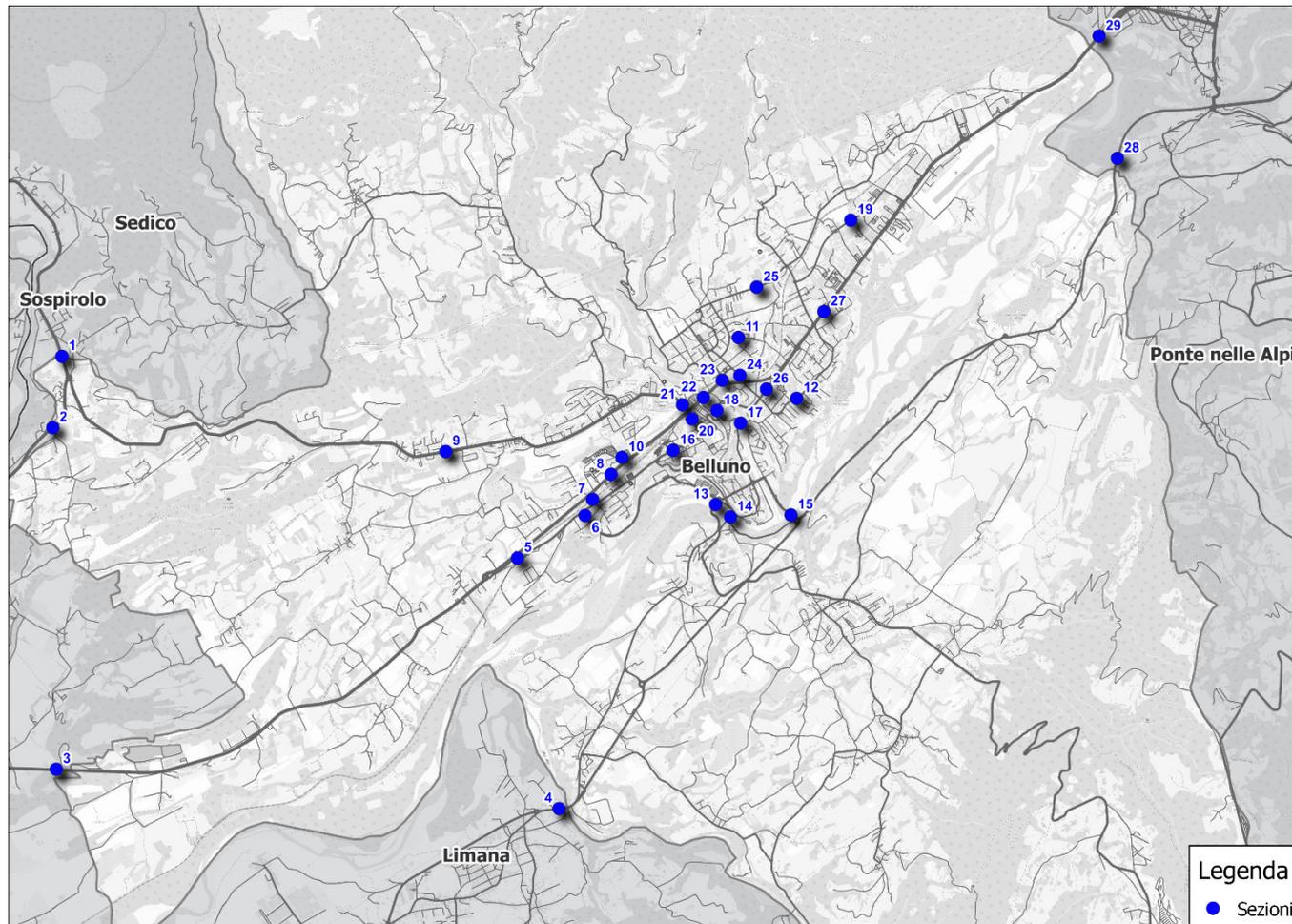
Analisi del contesto

Offerta di trasporto

Domanda di mobilità

Interazione domanda-offerta

Criticità e Impatti

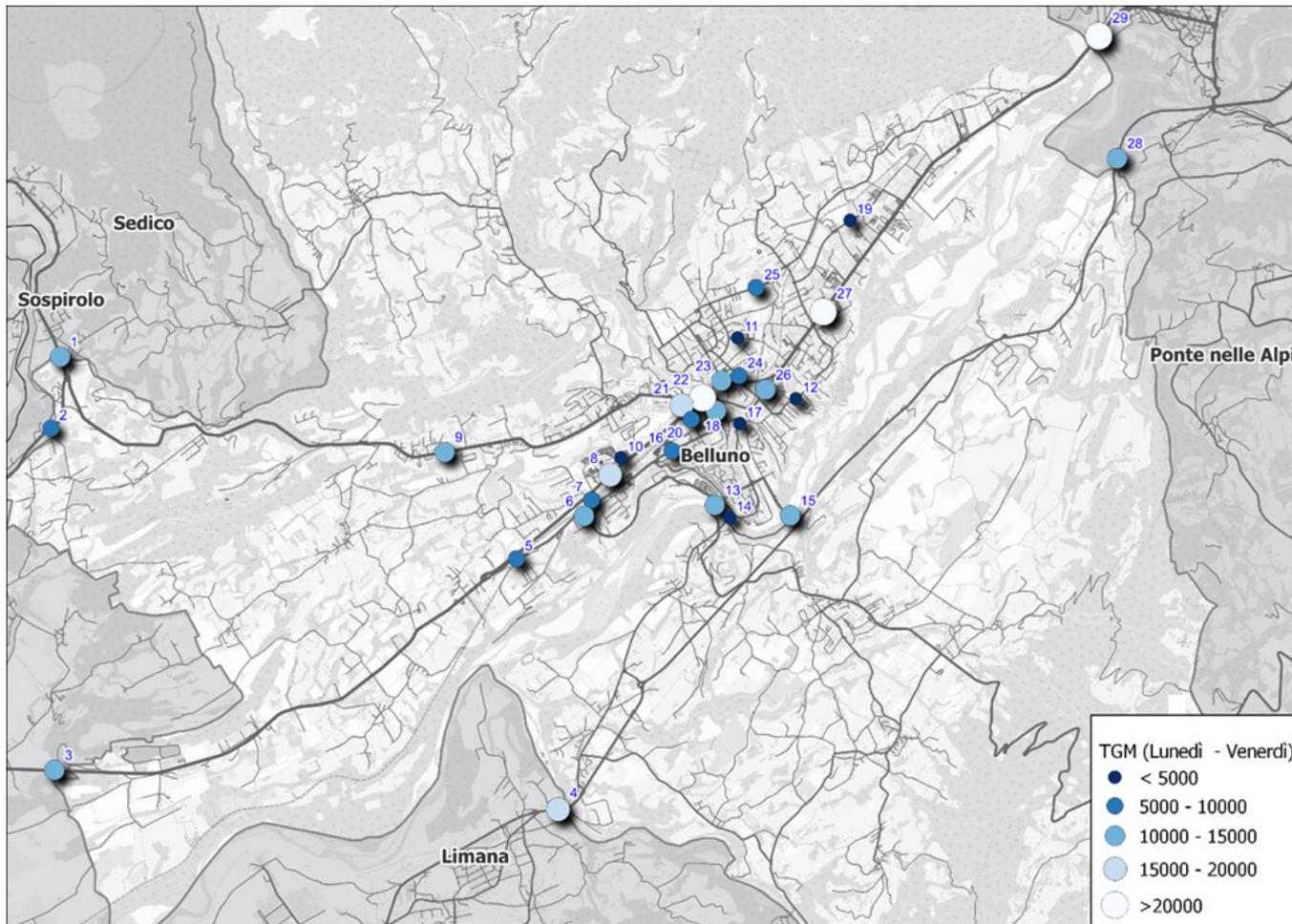


Sezione	Strada
01	SR203
02	SR203 - Via Vignole
03	SS50
04	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave
05	Via Prade (cavalcavia)
06	Viale dei Dendrofori
07	Via San Gervasio (passaggio a livello)
08	SS50 - Viale Europa
09	SR204 - via Agordo
10	Viale Europa - Ospedale
11	via Mur di Cadola (scuole)
12	via Alpago Novello
13	Ponte Bailey
14	Ponte della Vittoria
15	Ponte Dolomiti
16	via Girolamo Segato
17	Via Sant'Antonio (cavalcavia)
18	Ponte Nuovo - Via Vittorio Veneto
19	Largo Ugo Neri
20	viale Giuseppe Fantuzzi
21	Via Col di Lana
22	SS50 - Ponte degli Alpini
23	Via Lucio Doglioni (cavalcavia)
24	Via Francesco Pellegrini (cavalcavia)
25	Via Andrea di Foro
26	Via Vittorio Veneto
27	SS50 - Via Vittorio Veneto
28	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave
29	SS50 - Viale Dolomiti

- N° postazioni: **29 sezioni bidirezionali**
- Periodo di rilievo: **dal 6 al 14 maggio 2024**
- Dati rilevati per sezione:
  - ✓ volumi orari classificati
  - ✓ 7 giorni h24

# RILIEVI AUTOMATICI CONTINUATIVI – TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO (TGM) FERIALE LU-VE

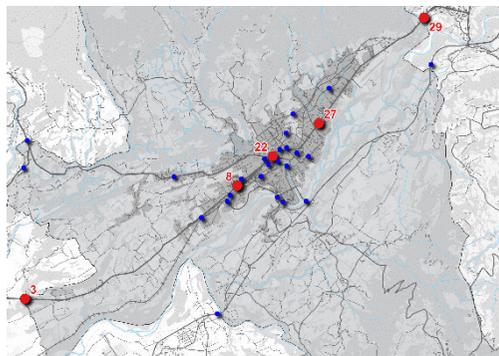
- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



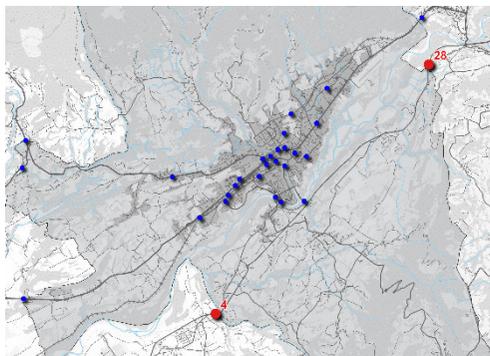
Sez	Strada	TGM Lu-Ve [Veic/giorno]
1	SR203	11 132
2	SR203 - Via Vignole	7 332
3	SS50	14 932
4	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave	18 248
5	Via Prade (cavalcavia)	9 304
6	Viale dei Dendrofori	10 418
7	Via San Gervasio (passaggio a livello)	6 263
8	SS50 - Viale Europa	19 668
9	SR204 - via Agordo	10 296
10	Viale Europa - Ospedale	2 598
11	via Mur di Cadola (scuole)	495
12	via Alpago Novello	4 322
13	Ponte Bailey	11 839
14	Ponte della Vittoria	3 403
15	Ponte Dolomiti	13 561
16	via Girolamo Segato	7 703
17	Via Sant'Antonio (cavalcavia)	1 259
18	Ponte Nuovo - Via Vittorio Veneto	14 689
19	Largo Ugo Neri	3 311
20	viale Giuseppe Fantuzzi	8 564
21	Via Col di Lana	16 366
22	SS50 - Ponte degli Alpini	21 595
23	Via Lucio Doglioni (cavalcavia)	10 850
24	Via Francesco Pellegrini (cavalcavia)	6 550
25	Via Andrea di Foro	9 826
26	Via Vittorio Veneto	11 697
27	SS50 - Via Vittorio Veneto	26 272
28	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave	13 157
29	SS50 - Viale Dolomiti	20 008

# RILIEVI AUTOMATICI CONTINUATIVI – DISTRIBUZIONE ORARIA DEL TRAFFICO

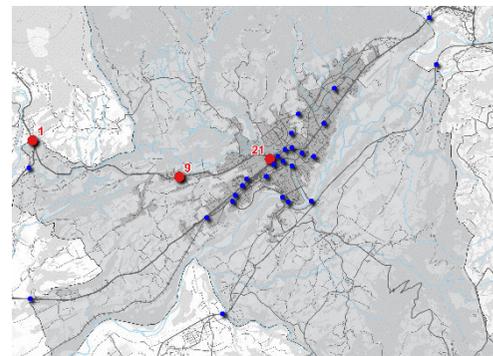
SEZIONI SULLA SS50



SEZIONI SULLA SP1

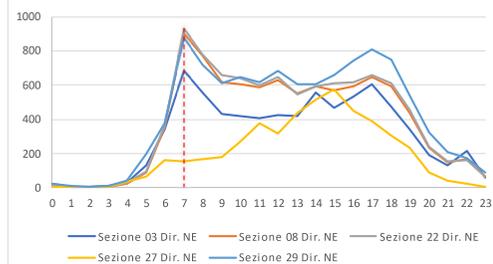


SEZIONI SULLA SR204

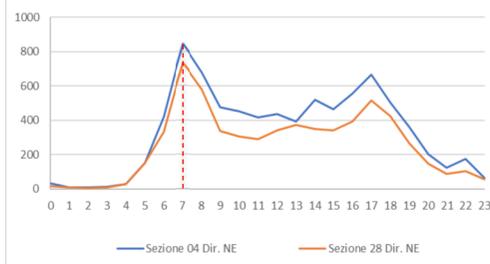


- **Sezioni sulla SS50**
  - ✓ Picco mattutino 7.00-8.00 in direzione Nord-Est
  - ✓ Picco serale 17.00-18.00 in direzione Sud-Ovest
- **Sezioni sulla SP1**
  - ✓ Picco mattutino 7.00-8.00 in direzione Nord-Est
  - ✓ Picco serale 17.00-18.00 in direzione Sud-Ovest
- **Sezioni sulla SR204**
  - ✓ Picco serale 17.00-18.00 per entrambe le direzioni
  - ✓ Picco mattutino leggermente più contenuto di quello serale per entrambe le direzioni

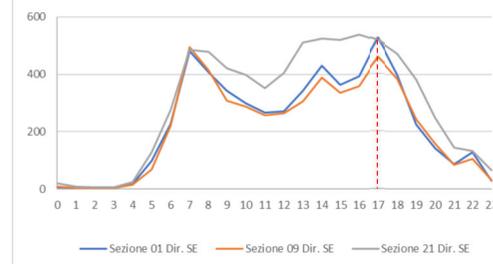
Sezioni SS50- Dir. NE



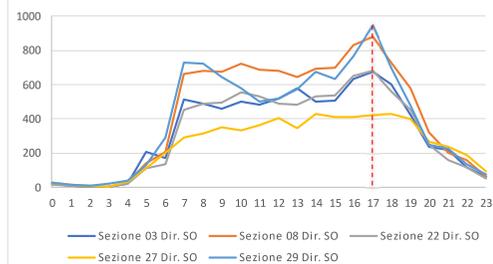
Sezioni SP1 - Dir. NE



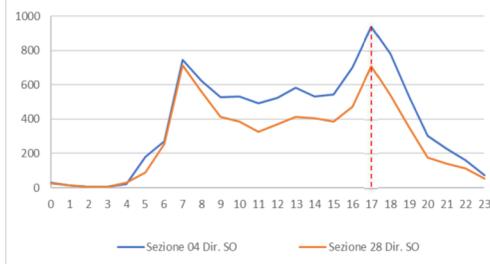
Sezioni SR204 - Dir. SE



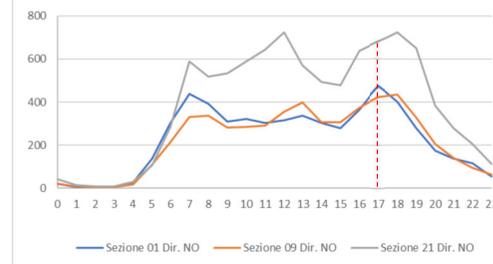
Sezioni SS50- Dir. SO



Sezioni SP1 - Dir. SO



Sezioni SR204 - Dir. NO



Quadro Normativo



Analisi del contesto



Offerta di trasporto



Domanda di mobilità



Interazione domanda-offerta



Criticità e Impatti



# RILIEVI AUTOMATICI CONTINUATIVI – TRAFFICO FASCIA ORARIA DI PUNTA AM 07.00-08.00

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



Sez	Strada	Traffico punta AM[Veic/h]
1	SR203	904
2	SR203 - Via Vignole	553
3	SS50	1 219
4	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave	1 638
5	Via Prade (cavalcavia)	794
6	Viale dei Dendrofori	840
7	Via San Gervasio (passaggio a livello)	391
8	SS50 - Viale Europa	1 502
9	SR204 - via Agordo	832
10	Viale Europa - Ospedale	173
11	via Mur di Cadola (scuole)	54
12	via Alpago Novello	405
13	Ponte Bailey	812
14	Ponte della Vittoria	526
15	Ponte Dolomiti	1 313
16	via Girolamo Segato	489
17	Via Sant'Antonio (cavalcavia)	107
18	Ponte Nuovo - Via Vittorio Veneto	1 024
19	Largo Ugo Neri	145
20	viale Giuseppe Fantuzzi	722
21	Via Col di Lana	1 075
22	SS50 - Ponte degli Alpini	1 733
23	Via Lucio Dogliani (cavalcavia)	584
24	Via Francesco Pellegrini (cavalcavia)	516
25	Via Andrea di Foro	832
26	Via Vittorio Veneto	1 119
27	SS50 - Via Vittorio Veneto	2 085
28	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave	1 451
29	SS50 - Viale Dolomiti	1 602

**Legenda**

Flussi hdp AM

- < 500
- 500 - 1000
- 1000 - 1500
- 1500 - 2000
- > 2000

# RILIEVI AUTOMATICI CONTINUATIVI – TRAFFICO ORARIA DI PUNTA PM 17.00-18.00

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



Sez	Strada	Traffico punta PM [Veic/h]
1	SR203	1.009
2	SR203 - Via Vignole	656
3	SS50	1.214
4	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave	1.690
5	Via Prade (cavalcavia)	799
6	Viale dei Dendrofori	952
7	Via San Gervasio (passaggio a livello)	507
8	SS50 - Viale Europa	1.566
9	SR204 - via Agordo	874
10	Viale Europa - Ospedale	127
11	via Mur di Cadola (scuole)	38
12	via Alpago Novello	501
13	Ponte Bailey	1.038
14	Ponte della Vittoria	249
15	Ponte Dolomiti	1.297
16	via Girolamo Segato	606
17	Via Sant'Antonio (cavalcavia)	98
18	Ponte Nuovo - Via Vittorio Veneto	1.347
19	Largo Ugo Neri	406
20	viale Giuseppe Fantuzzi	736
21	Via Col di Lana	1.199
22	SS50 - Ponte degli Alpini	1.339
23	Via Lucio Doglioni (cavalcavia)	962
24	Via Francesco Pellegrini (cavalcavia)	622
25	Via Andrea di Foro	1.117
26	Via Vittorio Veneto	388
27	SS50 - Via Vittorio Veneto	2.180
28	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave	1.224
29	SS50 - Viale Dolomiti	1.755

# INDAGINI E RILIEVI SUI FLUSSI DI TRAFFICO – LOCALIZZAZIONE SEZIONI LUGLIO

Quadro Normativo

Analisi del contesto

Offerta di trasporto

Domanda di mobilità

Interazione domanda-offerta

Criticità e Impatti

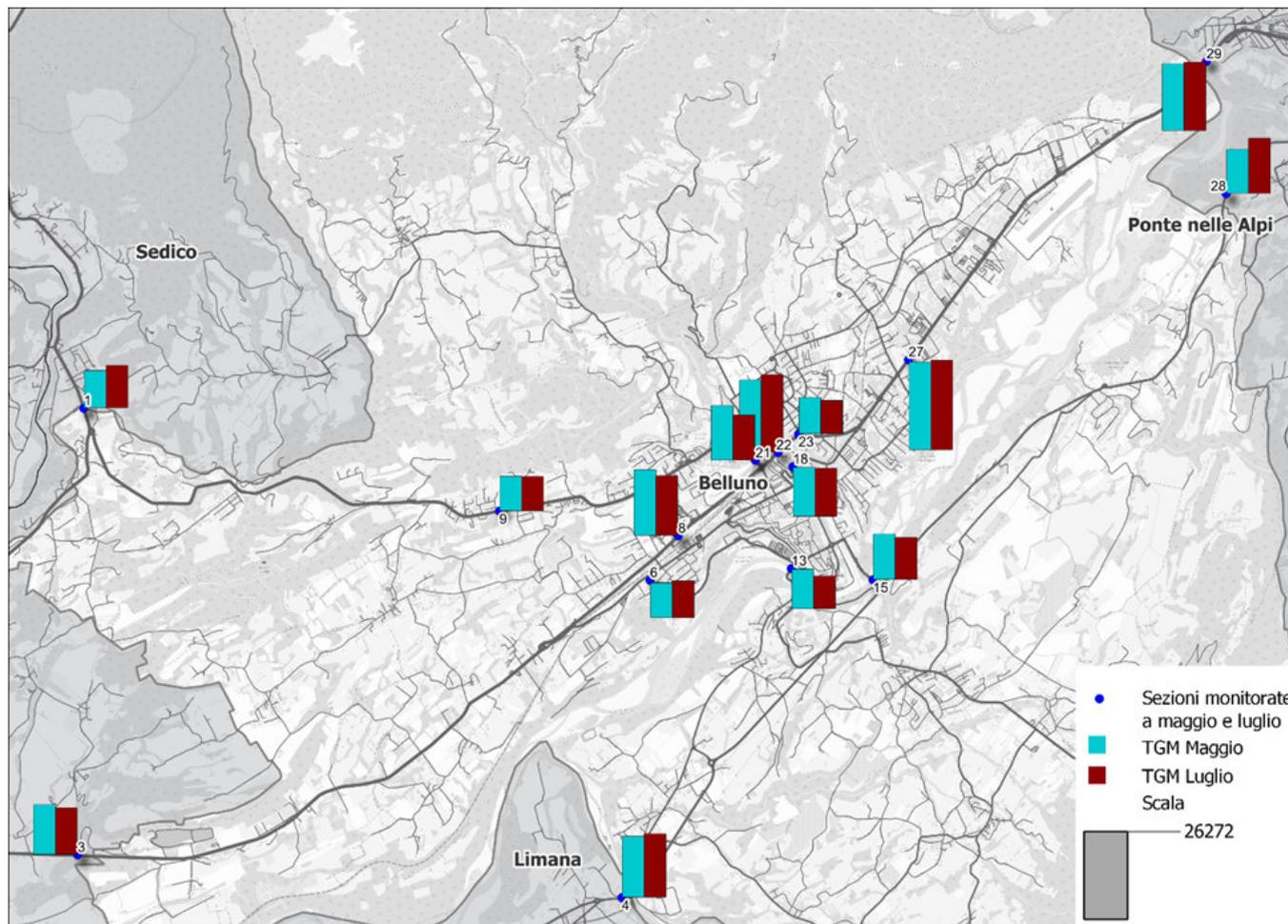


Sezione	Strada
01	SR203
03	SS50
04	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave
06	Viale dei Dendrofori
08	SS50 - Viale Europa
09	SR204 - via Agordo
13	Ponte Bailey
15	Ponte Dolomiti
18	Ponte Nuovo - Via Vittorio Veneto
21	Via Col di Lana
22	SS50 - Ponte degli Alpini
23	Via Lucio Doglioni (cavalcavia)
27	SS50 - Via Vittorio Veneto
28	SP1 - Strada Provinciale della Sinistra Piave
29	SS50 - Viale Dolomiti

- N° postazioni: **15 sezioni bidirezionali** delle 29 già monitorate a maggio
- Periodo di rilievo: **dal 16 al 22 luglio 2024**
- Dati rilevati per sezione:
  - ✓ volumi orari classificati
  - ✓ 7 giorni h24

# INDAGINI E RILIEVI SUI FLUSSI DI TRAFFICO – CONFRONTO LUGLIO VS MAGGIO

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

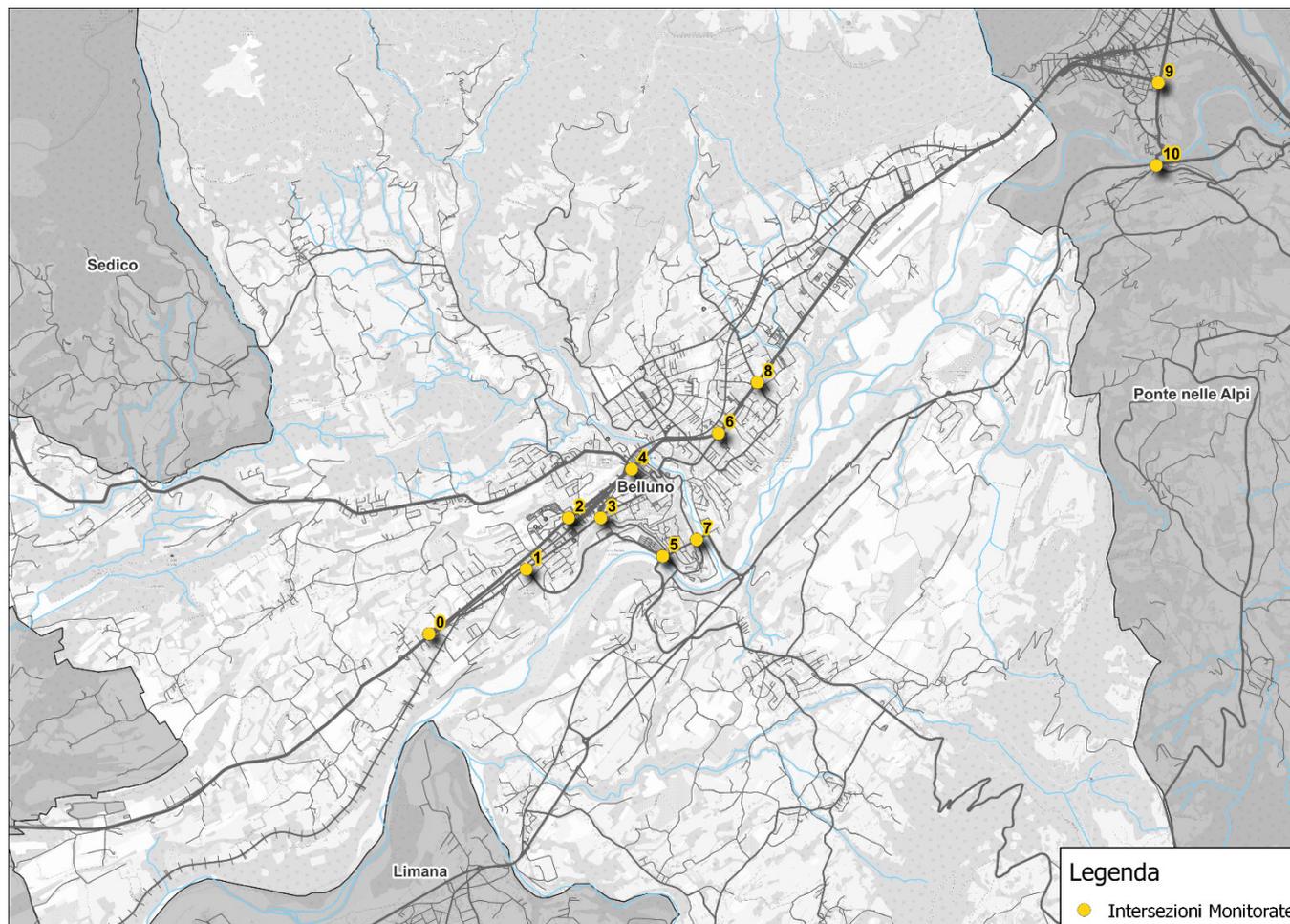


Diversa distribuzione dei flussi di traffico fra primavera ed estate, sia spaziale che temporale, dovuta ad una differente attrattività delle diverse zone interne ed esterne alla città **in rapporto alle attività tipiche di ciascun periodo.**

## VARIAZIONI DEL TRAFFICO ESTIVO RISPETTO A QUELLO PRIMAVERILE

- **Traffico Giornaliero Medio:**
  - ✓ +7% sulle 5 sezioni al cordone
  - ✓ Andamento variabile sulle sezioni interne, con -18% su via Col di Lana e +8% sul Ponte degli Alpini
- **Fascia Oraria 7.00-8.00:**
  - ✓ -2% sulle sezioni al cordone
  - ✓ -12% sulle sezioni interne
- **Fascia Oraria 17.00-18.00:**
  - ✓ +2% sulle sezioni al cordone
  - ✓ -13% sulle sezioni interne

## INTERSEZIONI ACQUISITE DA TOMTOM



Nodo	Descrizione
0	Viale Europa – Via Prade – Via Marisiga
1	Via Feltre - Viale dei Dendrofori
2	Viale Europa
3	Via Feltre - Via G. Carducci - Via Dino Buzzati - Via Cavour - Piazzale G. Marconi
4	Via Col di Lana - Via Internati e Deportati - Viale Giuseppe Fantuzzi
5	Via San Lucano - Ponte Bailey - Viale dei Dendrofori
6	Via Vittorio Veneto - Piazzale della Resistenza - Viale Medaglie d'Oro - Via del Plebiscito
7	Via Ponte dell'Anta - via della Roggia - via San Lucano - via Lungardo
8	Via Vittorio Veneto - Via Goffredo Mameli - Via Antonio Bettio
9	Viale Cadore - Viale Dolomiti - Viale Roma
10	Frazione Rione Santa Caterina

- N° postazioni: **11 intersezioni**
- Periodo di rilievo: **dal 7 al 16 maggio 2024**
- Dati TomTom acquisiti:
  - ✓ **Campione intercettato su ciascun approccio e per singola manovra di svolta**
  - ✓ **% di svolta alle intersezioni\***
  - ✓ **Ritardi e code medie su ciascun approccio**

*\*N.B.: nelle successive elaborazioni grafiche non sono rappresentate le aliquote pari ai torno indietro*

Quadro Normativo

Analisi del contesto

Offerta di trasporto

Domanda di mobilità

Interazione domanda-offerta

Criticità e Impatti



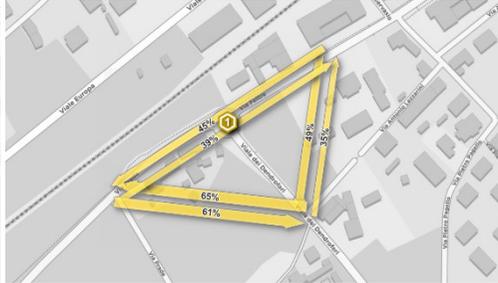
# % DI SVOLTA ALLE INTERSEZIONI – BI-ORA DI PUNTA AM 7.00-9.00

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

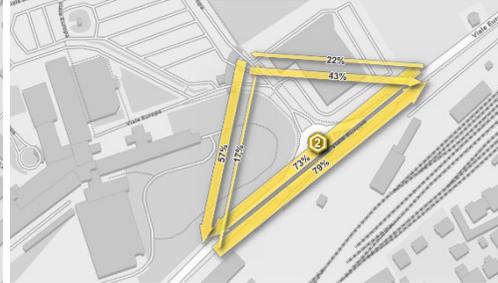
**0 - VIALE EUROPA - VIA PRADE - VIA MARISIGA**



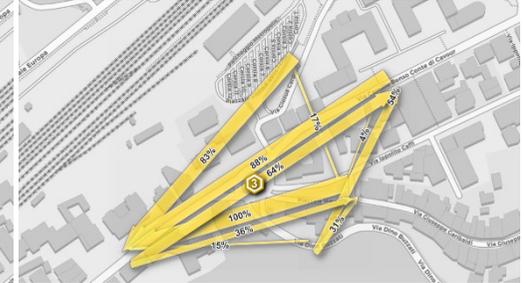
**1 - VIA FELTRE - VIALE DEI DENDROFORI**



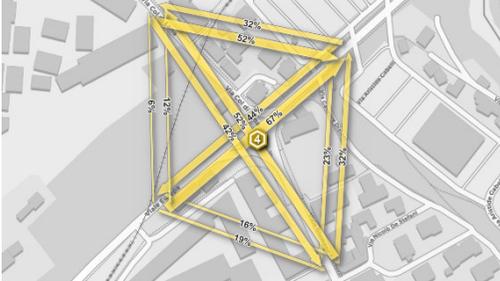
**2 - VIALE EUROPA**



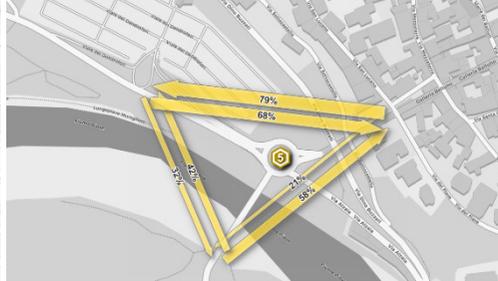
**3 - VIA FELTRE - VIA G. CARDUCCI - VIA DINO BUZZATI - VIA CAVOUR - PIAZZALE G. MARCONI**



**4 - VIA COL DI LANA - VIA INTERNATI E DEPORTATI - VIALE GIUSEPPE FANTUZZI**



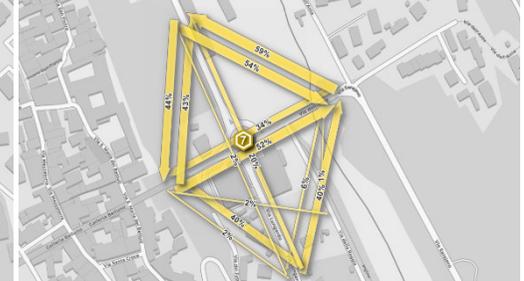
**5 - VIA SAN LUCANO - PONTE BAILEY - VIALE DEI DENDROFORI**



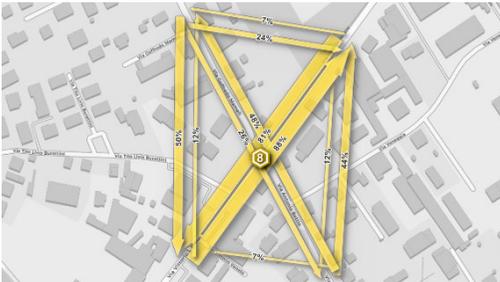
**6 - VIA V. VENETO - PIAZZALE DELLA RESISTENZA - VIALE MEDAGLIE D'ORO - VIA DEL PLEBISCITO**



**7 - VIA PONTE DELL'ANTA - VIA DELLA ROGGIA - VIA SAN LUCANO - VIA LUNGARDO**



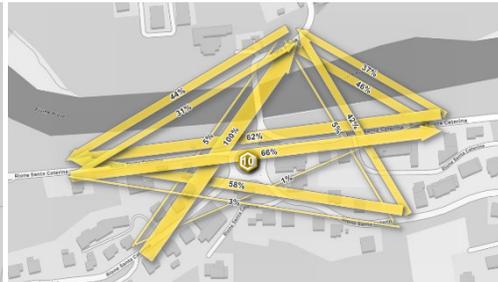
**8 - VIA VITTORIO VENETO - VIA GOFFREDO MAMELI - VIA ANTONIO BETTIO**



**9 - VIALE CADORE - VIALE DOLOMITI - VIALE ROMA**



**10 - FRAZIONE RIONE SANTA CATERINA**





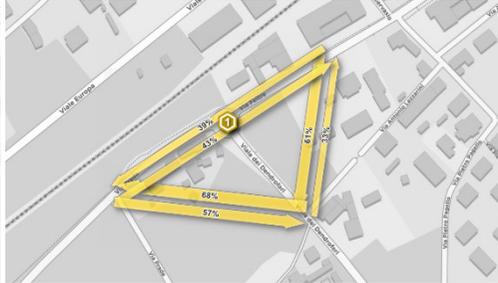
# % DI SVOLTA ALLE INTERSEZIONI – BI-ORA DI PUNTA PM 17.00-19.00

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

**0 - VIALE EUROPA - VIA PRADE - VIA MARISIGA**



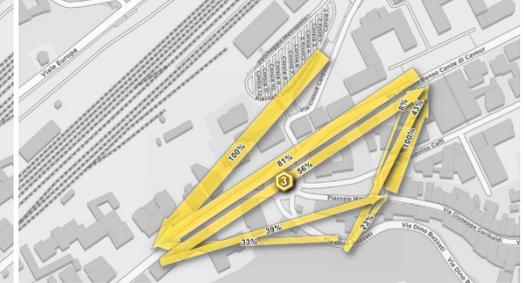
**1 - VIA FELTRE - VIALE DEI DENDROFORI**



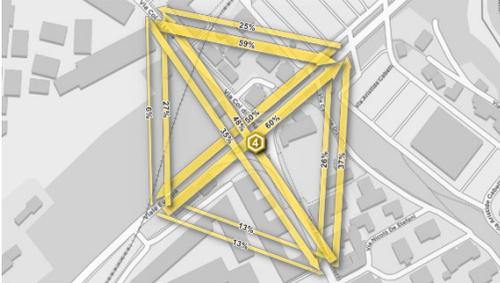
**2 - VIALE EUROPA**



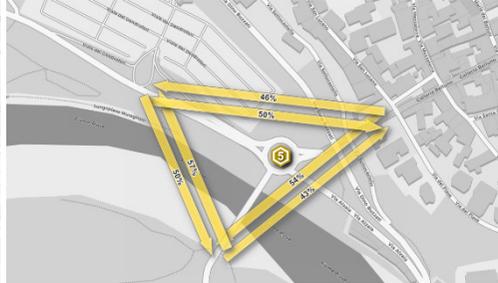
**3 - VIA FELTRE - VIA G. CARDUCCI - VIA DINO BUZZATI - VIA CAVOUR - PIAZZALE G. MARCONI**



**4 - VIA COL DI LANA - VIA INTERNATI E DEPORTATI - VIALE GIUSEPPE FANTUZZI**



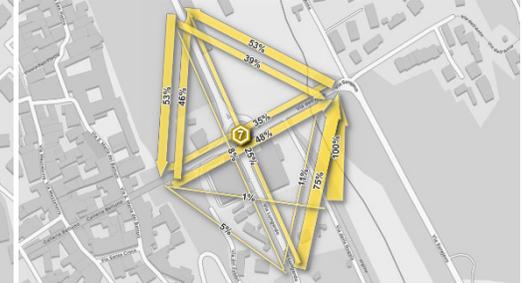
**5 - VIA SAN LUCANO - PONTE BAILEY - VIALE DEI DENDROFORI**



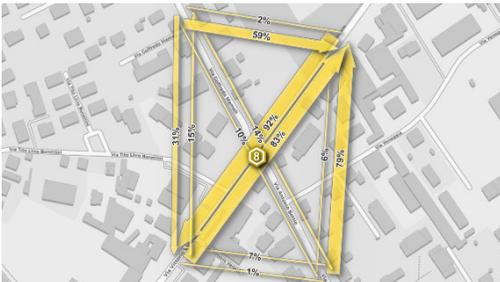
**6 - VIA V. VENETO - PIAZZALE DELLA RESISTENZA - VIALE MEDAGLIE D'ORO - VIA DEL PLEBISCITO**



**7 - VIA PONTE DELL'ANTA - VIA DELLA ROGGIA - VIA SAN LUCANO - VIA LUNGARDO**



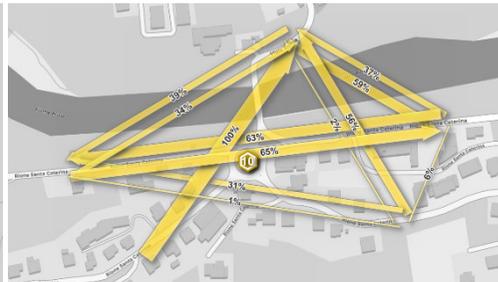
**8 - VIA VITTORIO VENETO - VIA GOFFREDO MAMELI - VIA ANTONIO BETTIO**



**9 - VIALE CADORE - VIALE DOLOMITI - VIALE ROMA**



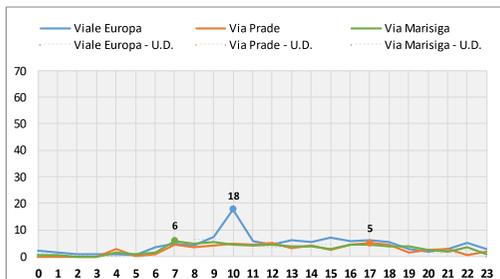
**10 - FRAZIONE RIONE SANTA CATERINA**



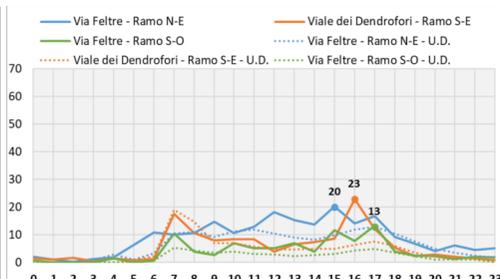
# RITARDO MEDIO ALLE INTERSEZIONI [SEC] – ANDAMENTO NELLE 24H

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

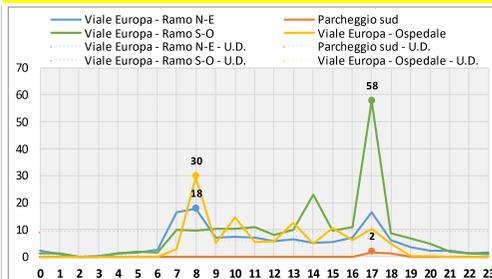
**0 - VIALE EUROPA - VIA PRADE - VIA MARISIGA**



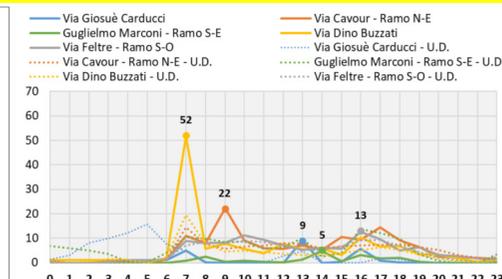
**1 - VIA FELTRE - VIALE DEI DENDROFORI**



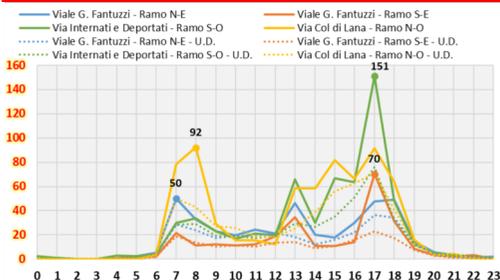
**2 - VIALE EUROPA**



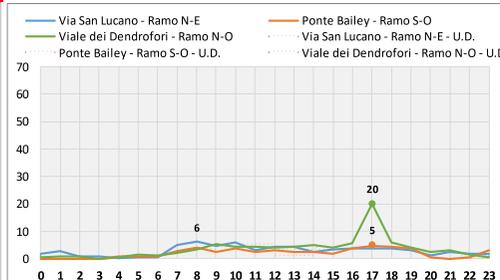
**3 - VIA FELTRE - VIA G. CARDUCCI - VIA DINO BUZZATI - VIA CAVOUR - PIAZZALE G. MARCONI**



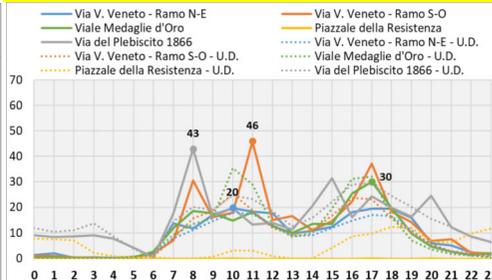
**4 - VIA COL DI LANA - VIA INTERNATI E DEPORTATI - VIALE GIUSEPPE FANTUZZI**



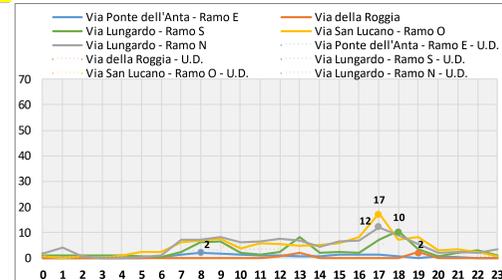
**5 - VIA SAN LUCANO - PONTE BAILEY - VIALE DEI DENDROFORI**



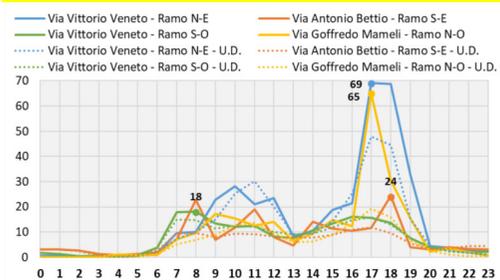
**6 - VIA V. VENETO - PIAZZALE DELLA RESISTENZA - VIALE MEDAGLIE D'ORO - VIA DEL PLEBISCITO**



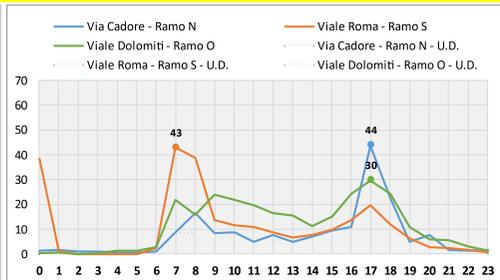
**7 - VIA PONTE DELL'ANTA - VIA DELLA ROGGIA - VIA SAN LUCANO - VIA LUNGARDO**



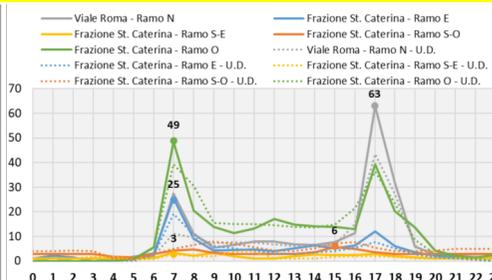
**8 - VIA VITTORIO VENETO - VIA GOFFREDO MAMELI - VIA ANTONIO BETTIO**



**9 - VIALE CADORE - VIALE DOLOMITI - VIALE ROMA**



**10 - FRAZIONE RIONE SANTA CATERINA**



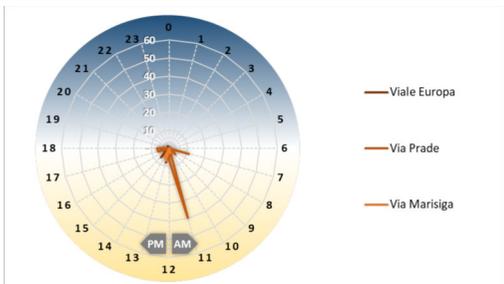
**QUADRO DI INSIEME**



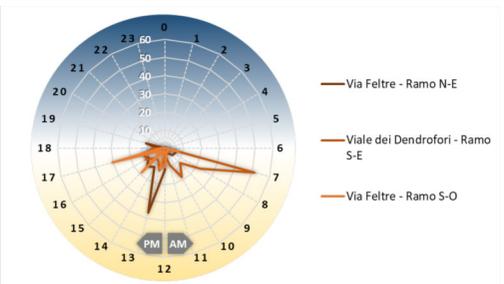
# CODA MEDIA ALLE INTERSEZIONI [M] – ANDAMENTO NELLE 24H

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

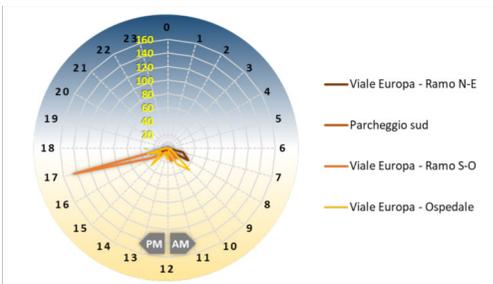
**0 - VIALE EUROPA - VIA PRADE - VIA MARISIGA**



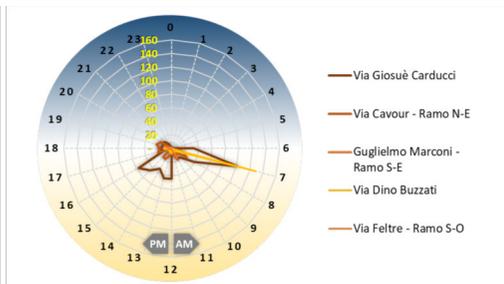
**1 - VIA FELTRE - VIALE DEI DENDROFORI**



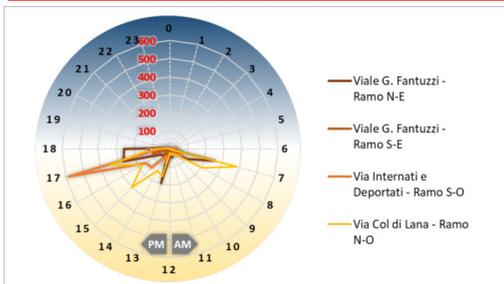
**2 - VIALE EUROPA**



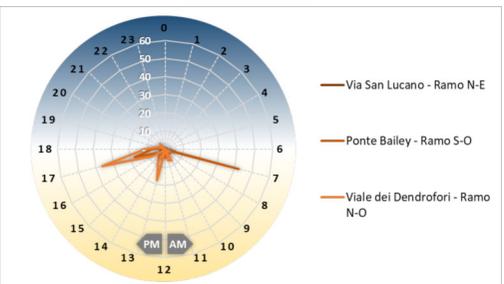
**3 - VIA FELTRE - VIA G. CARDUCCI - VIA DINO BUZZATI - VIA CAVOUR - PIAZZALE G. MARCONI**



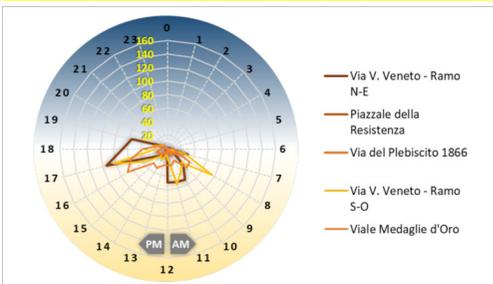
**4 - VIA COL DI LANA - VIA INTERNATI E DEPORTATI - VIALE GIUSEPPE FANTUZZI**



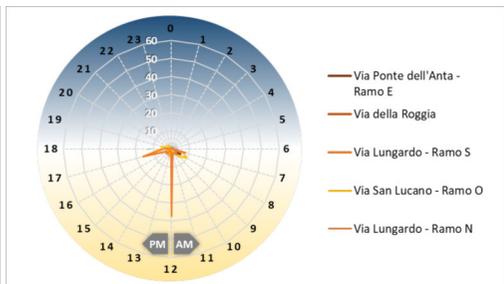
**5 - VIA SAN LUCANO - PONTE BAILEY - VIALE DEI DENDROFORI**



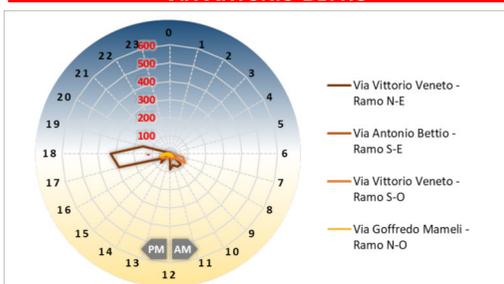
**6 - VIA V. VENETO - PIAZZALE DELLA RESISTENZA - VIALE MEDAGLIE D'ORO - VIA DEL PLEBISCITO**



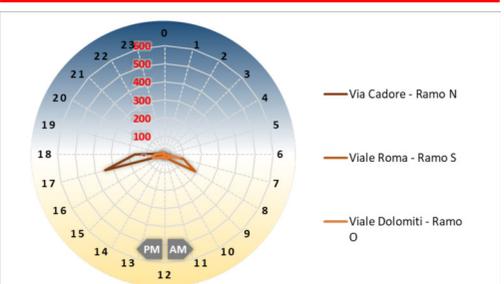
**7 - VIA PONTE DELL'ANTA - VIA DELLA ROGGIA - VIA SAN LUCANO - VIA LUNGARDO**



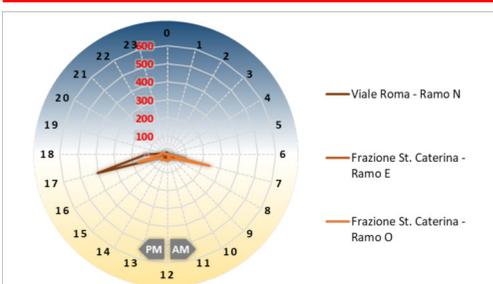
**8 - VIA VITTORIO VENETO - VIA GOFFREDO MAMELI - VIA ANTONIO BETTIO**



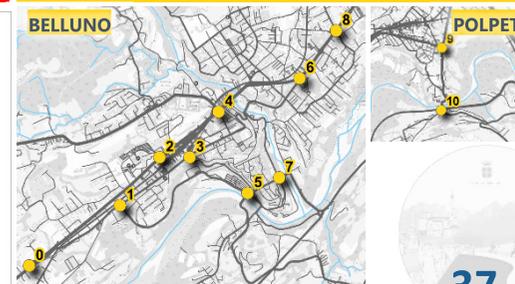
**9 - VIALE CADORE - VIALE DOLOMITI - VIALE ROMA**



**10 - FRAZIONE RIONE SANTA CATERINA**



**QUADRO DI INSIEME**



# DOMANDA DI SOSTA RILEVATA

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità**
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



	Lambioi	Metropolis
<b>Entrati 24h</b>	1.113	179
<b>Usciti 24h</b>	1.130	177
<b>Max. Entrati/h</b>	225	27
<b>Max. Usciti/h</b>	164	29
<b>Max. Presenti</b>	664	53

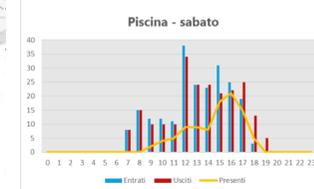
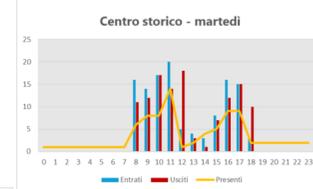
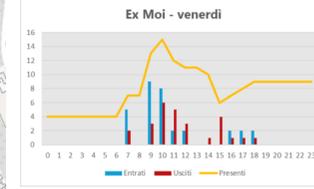
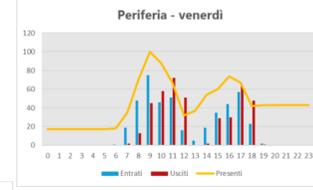
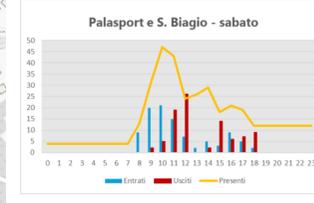
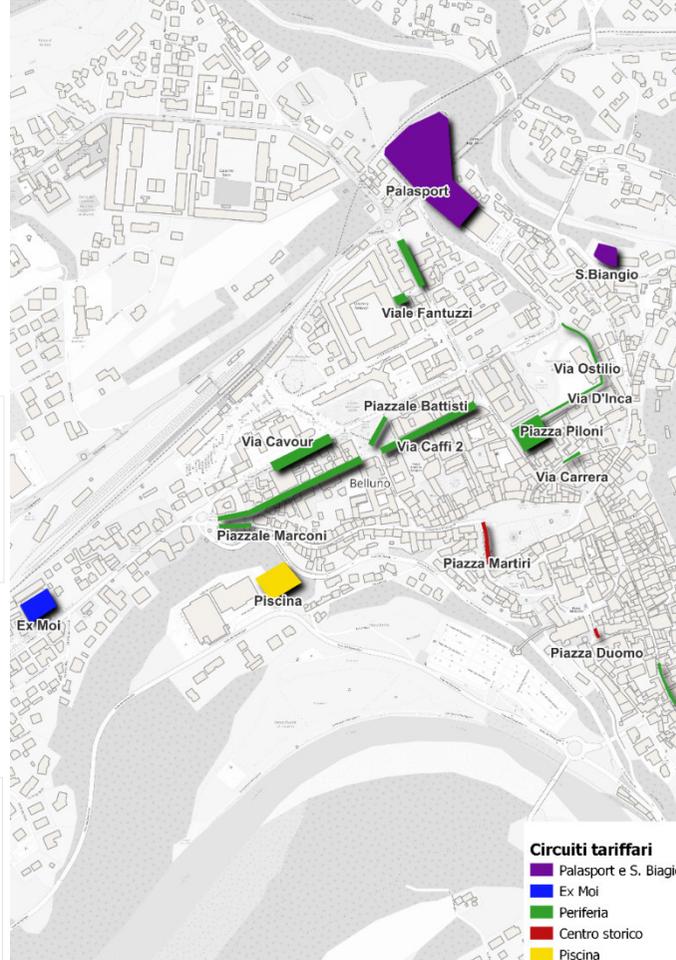
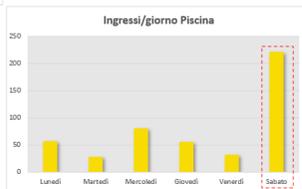
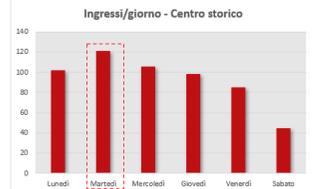
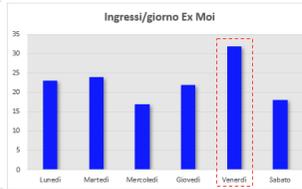
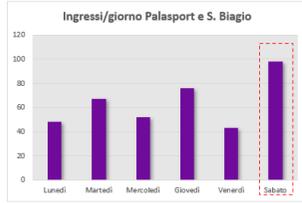
Elaborazione basata su:

- Dati del gestore Bellunum
- Giorno lunedì 11/03/2024
- N° aggiornato di stalli disponibili pari a:
  - ✓ Lambioi → 821 stalli
  - ✓ Metropolis → 188 stalli

\*I Presenti nel Parcheggio Metropolis sono computati al netto di eventuali veicoli già presenti prima della mezzanotte, di cui non si dispone del dato

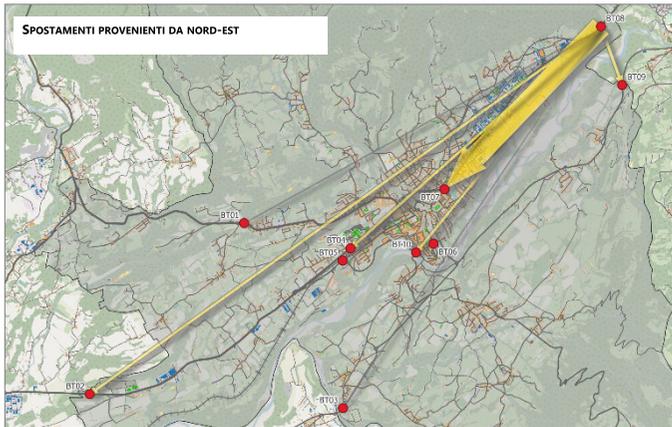
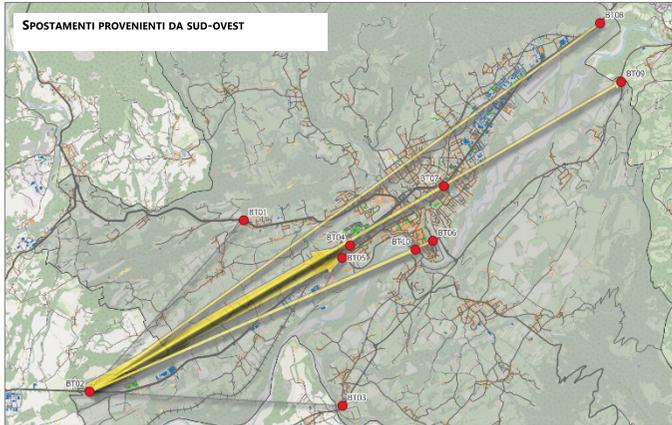
# DOMANDA DI SOSTA RILEVATA

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

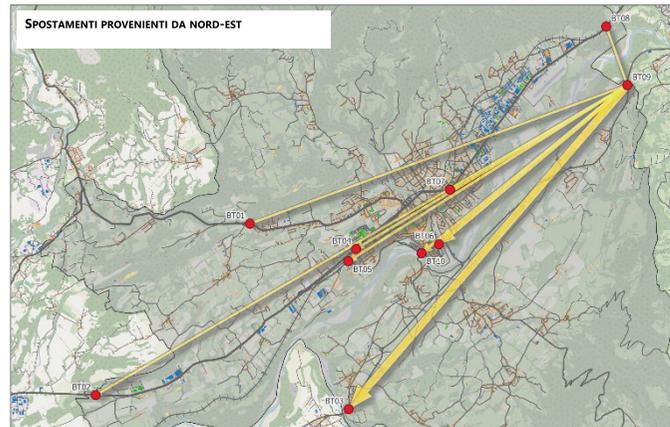
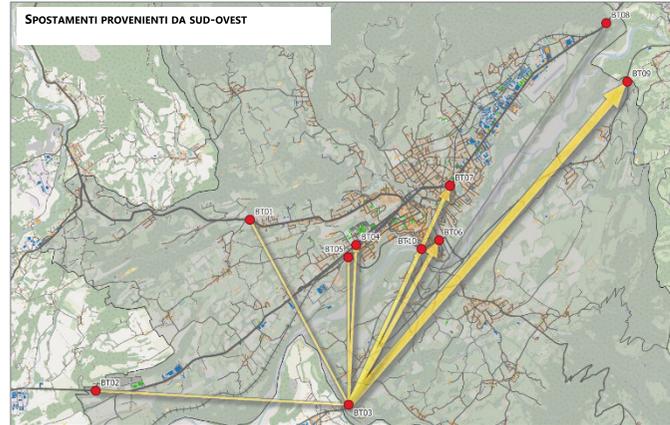


# DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI – INDAGINE BLUETOOTH

SPOSTAMENTI CHE PENETRANO IN CITTÀ ATTRAVERSO LA SS 50



SPOSTAMENTI CHE PENETRANO IN CITTÀ ATTRAVERSO LA SP 1



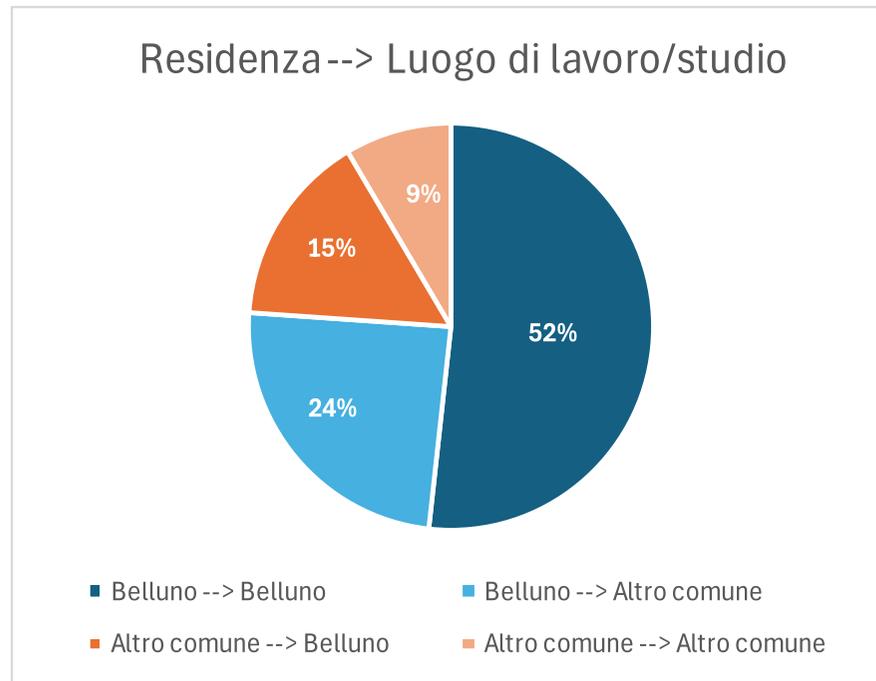
- Quota di spostamenti che attraversano l'intera città lungo la SS50 abbastanza contenuta e pari a:
  - ✓ 16%÷17% del traffico giornaliero in ingresso in città lungo la SS50
  - ✓ 9%÷11% del traffico in ingresso nell'ora di punta del mattino
- Maggiore incidenza del traffico di attraversamento lungo la SP1, pari a:
  - ✓ 33%÷36% del traffico giornaliero in ingresso in città lungo la SP1
  - ✓ 25%÷35% del traffico in ingresso nell'ora di punta del mattino

# IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità**
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

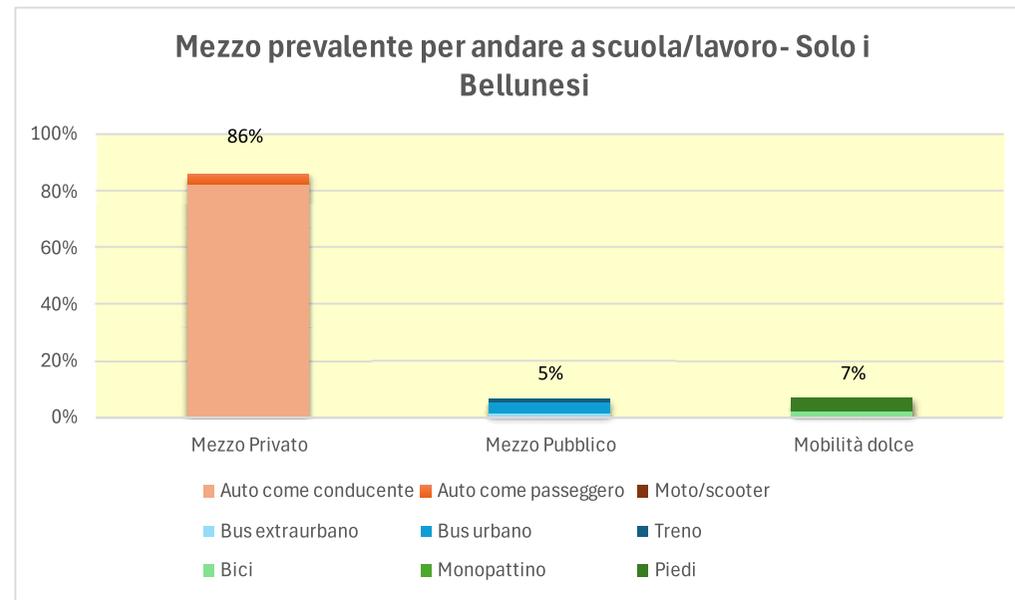
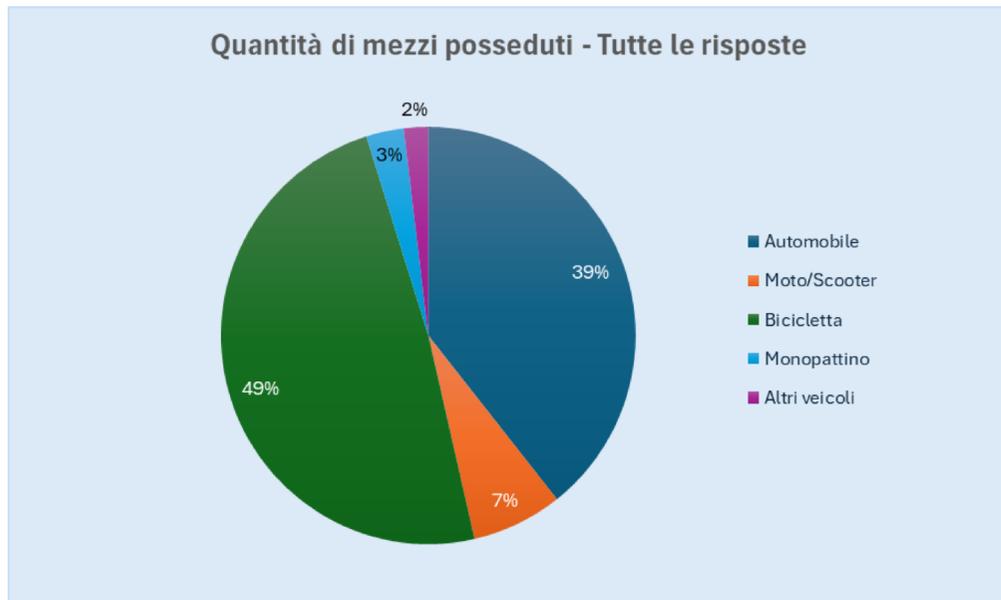
- Nei due mesi di maggio e giugno 2024 sono state raccolte:
  - ✓ 1.247 interviste
  - ✓ di cui 773 complete in ogni loro parte

Zona di residenza	Interviste raccolte	Tasso di campionamento
Belluno centro	556	2,2%
Frazioni	201	1,9%
<b>Totale Belluno</b>	<b>757</b>	<b>2,1%</b>
Altri Comuni	257	
Residenza non dichiarata	233	
<b>Totale</b>	<b>1.247</b>	



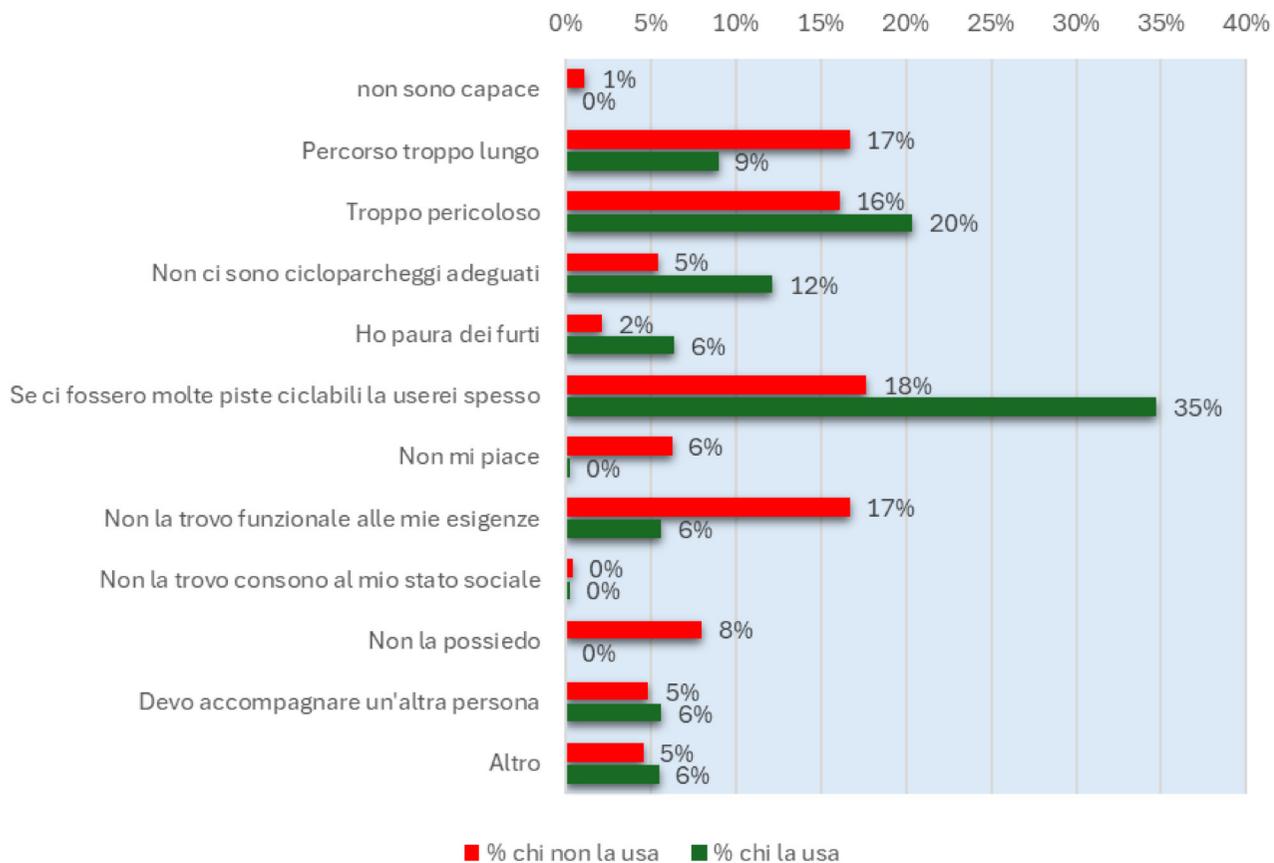
# IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità**
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



## IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

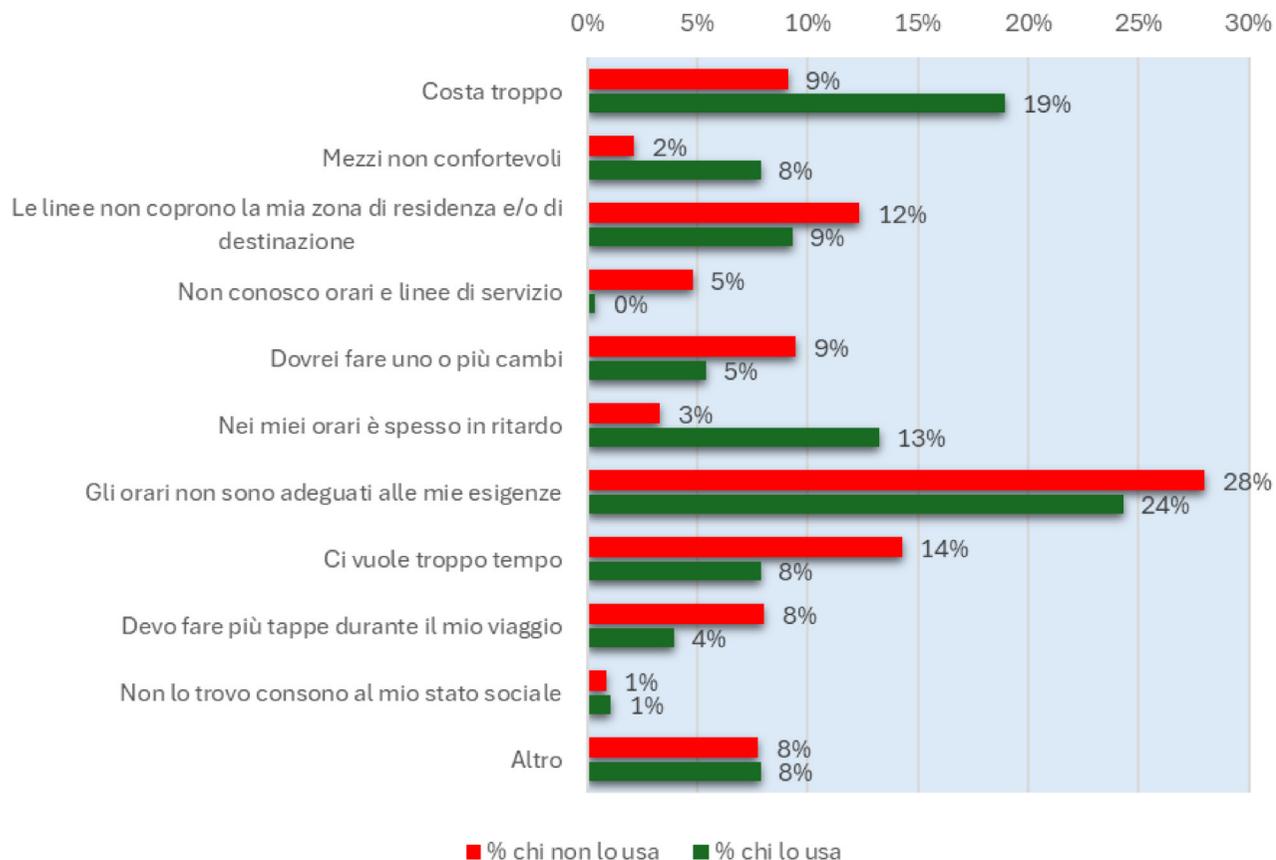
### Problematiche nello spostarsi in bici - Tutte le risposte



- 456 (37%) intervistati usano la bici:
  - ✓ 22 sempre
  - ✓ 161 spesso
  - ✓ 273 qualche volta
- 499 (40%) intervistati NON usano abitualmente la bici:
  - ✓ 309 non la usa mai
  - ✓ 190 la usa raramente

## IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

### Problematiche nello spostarsi in autobus - Tutte le risposte



- 175 (14%) intervistati usano il bus:
  - ✓ 28 sempre
  - ✓ 70 spesso
  - ✓ 77 qualche volta
- 779 (62%) intervistati NON usano abitualmente il bus:
  - ✓ 543 non lo usa mai
  - ✓ 236 lo usa raramente

Quadro Normativo

Analisi del contesto

Offerta di trasporto

Domanda di mobilità

Interazione domanda-offerta

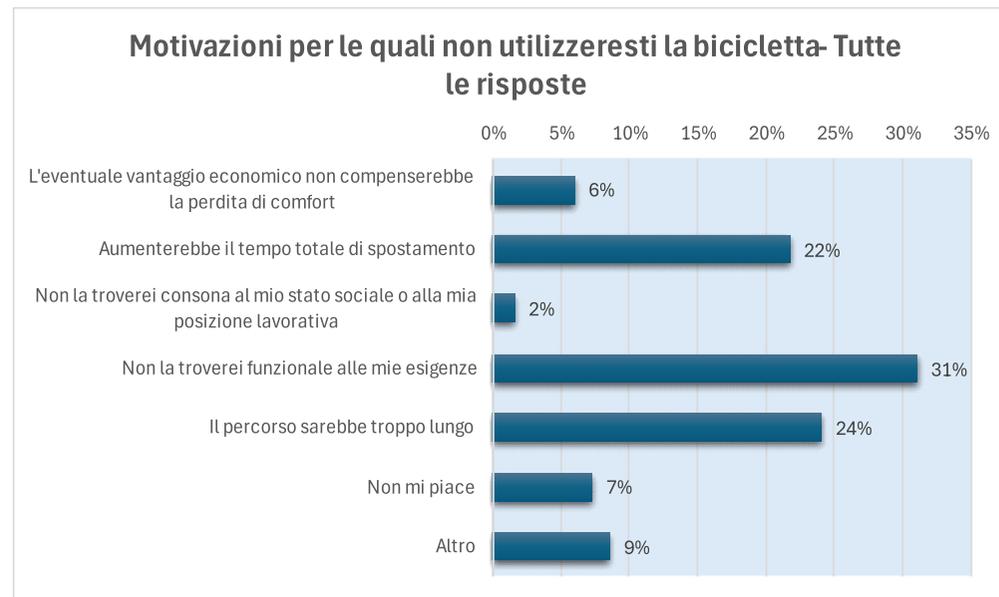
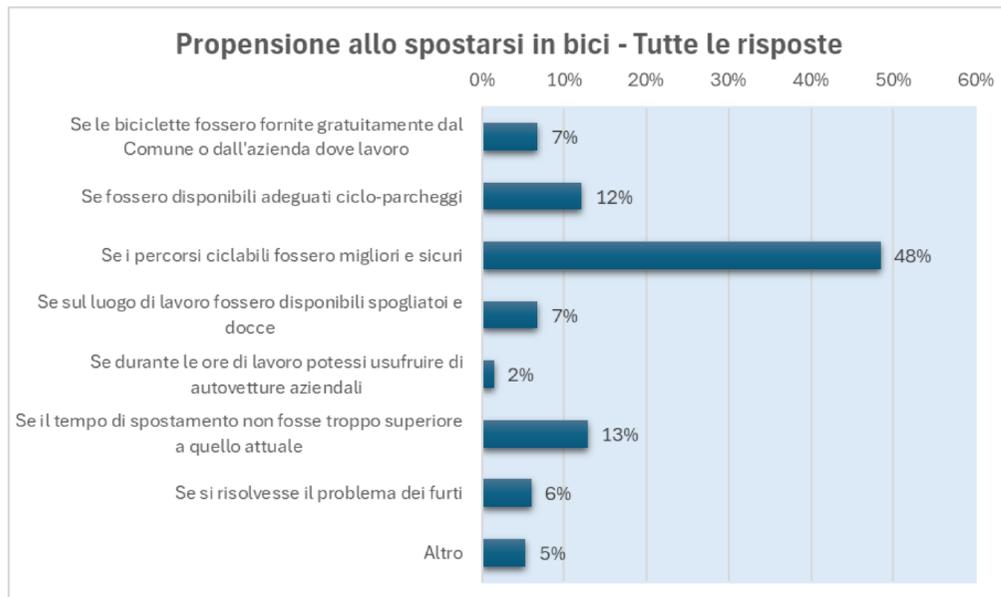
Criticità e Impatti

# IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità**
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

264 (21%) INTERVISTATI SONO PROPENSI ALL'USO DELLA BICI

387 (31%) INTERVISTATI NON SONO PROPENSI ALL'USO DELLA BICI

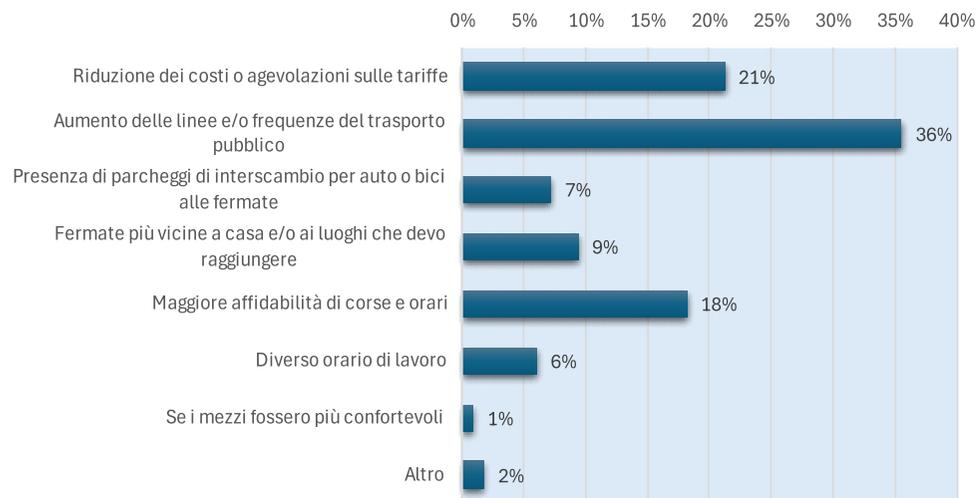


# IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità**
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

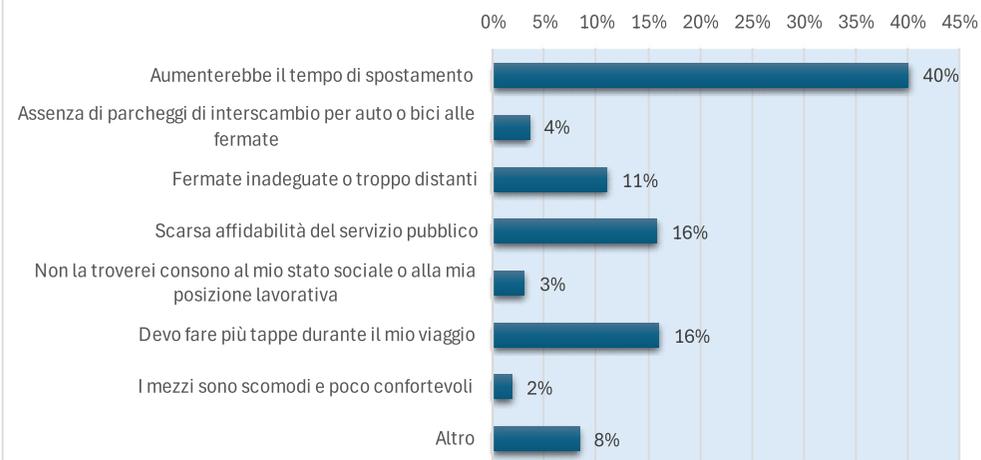
684 (55%) INTERVISTATI SONO PROPENSI ALL'USO DEL BUS

## Propensione allo spostarsi in autobus- Tutte le risposte



479 (38%) INTERVISTATI NON SONO PROPENSI ALL'USO DEL BUS

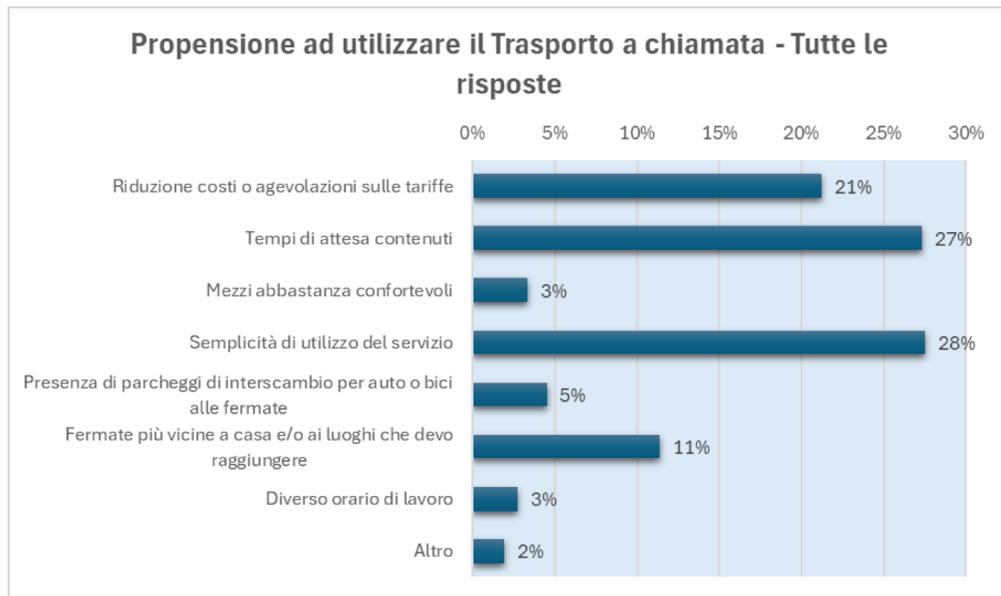
## Motivazioni per le quali non utilizzeresti l'autobus- Tutte le risposte



# IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità**
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

509 (41%) INTERVISTATI SONO PROPENSI ALL'USO DEL TRASPORTO A CHIAMATA



331 (27%) INTERVISTATI NON SONO PROPENSI ALL'USO DEL TRASPORTO A CHIAMATA

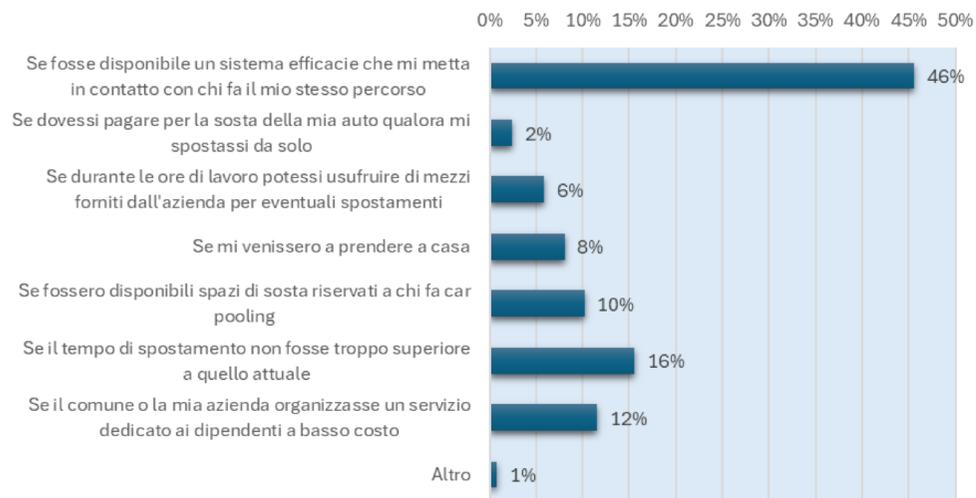


# IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità**
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

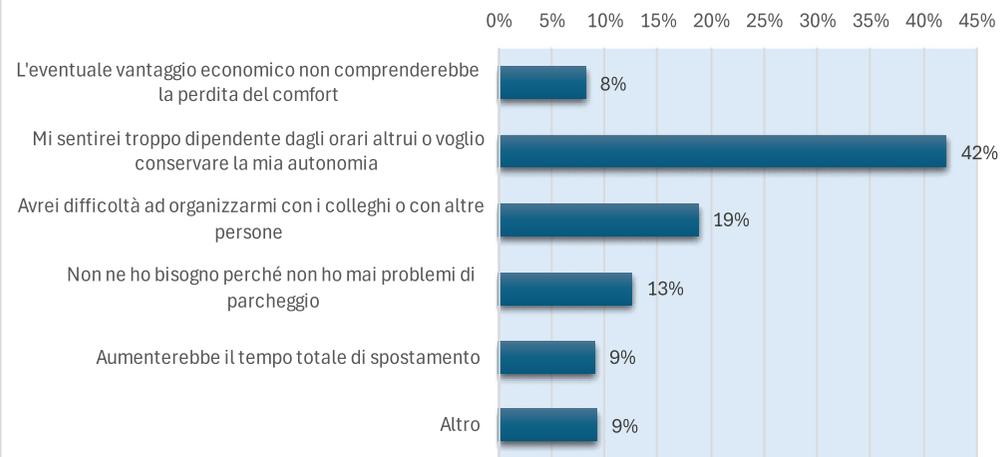
373 (30%) INTERVISTATI SONO PROPENSI ALL'USO DEL CAR POOLING

## Propensione all'utilizzo del Car Pooling - Tutte le risposte



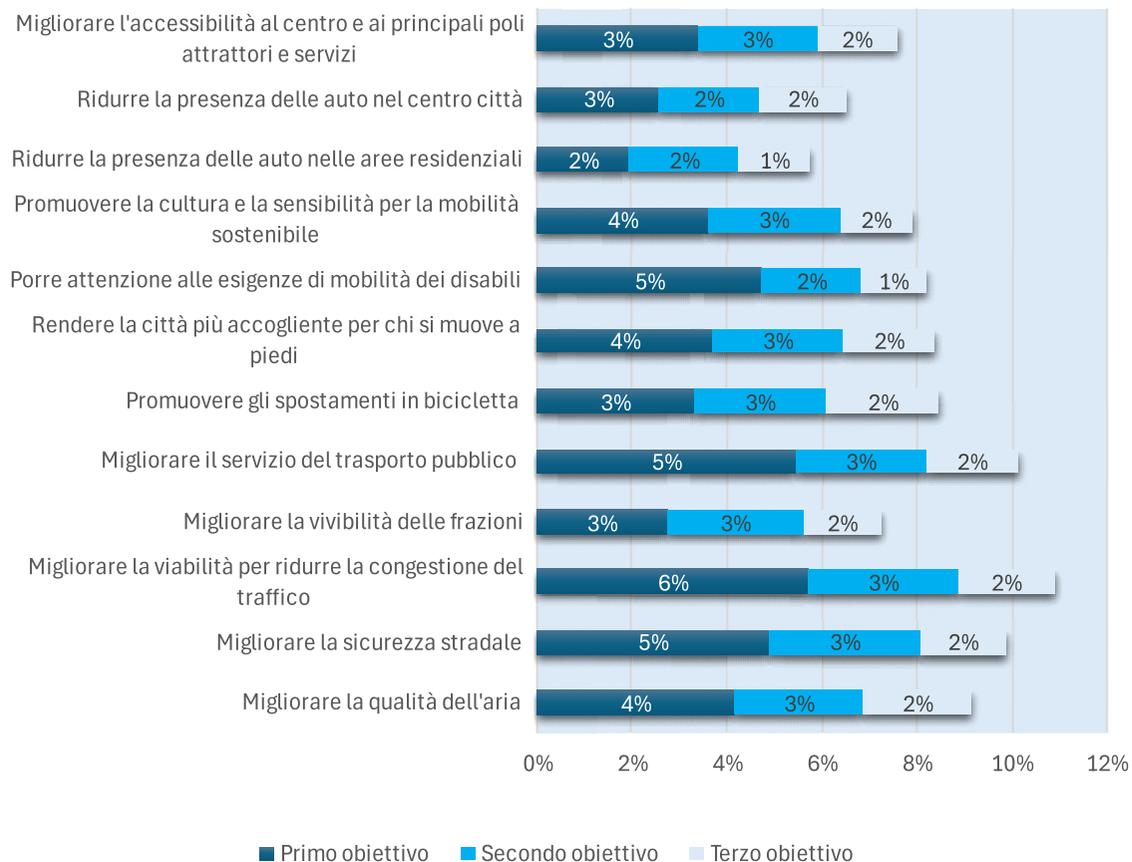
453 (36%) INTERVISTATI NON SONO PROPENSI ALL'USO DEL CAR POOLING

## Motivazioni per le quali non utilizzeresti il Car Pooling- Tutte le risposte



## IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

### Importanza degli obiettivi - Tutte le risposte



- **833+837 (67%) intervistati** hanno fornito indicazioni sull'importanza degli obiettivi strategici del PUMS
- 10.018 voti sono pervenuti sulla totalità dei 12 obiettivi
  - ✓ **5.957 indicativi del 1°, 2° o 3° obiettivo**
  - ✓ 4.061 indicativi di obiettivi meno importanti

## IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

### Importanza delle strategie PUMS - Tutte le risposte

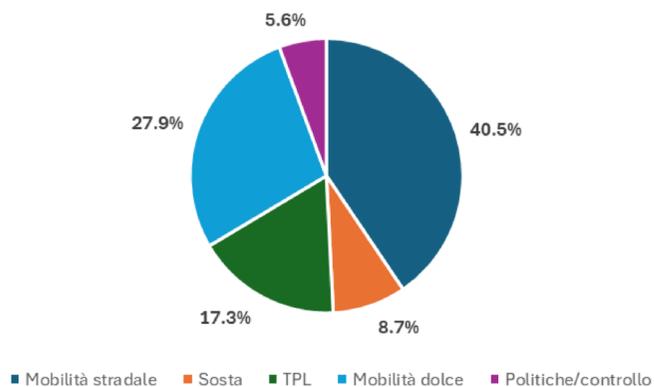


- 799 (64%) intervistati hanno espresso un voto di importanza sulle strategie del PUMS
- I voti espressi variano da 1 a 10

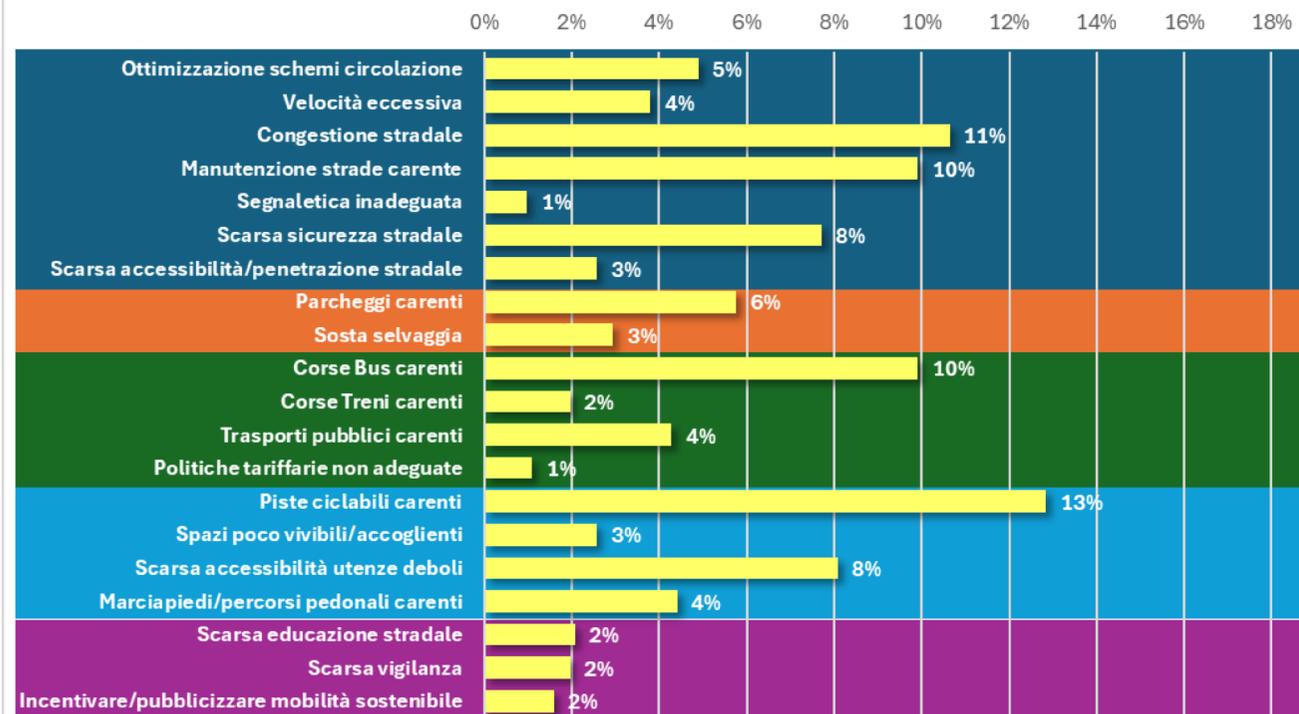
# IL QUESTIONARIO AI CITTADINI

- È stato chiesto di indicare eventuali segnalazioni (massimo 3)
- ✓ 415 (33%) intervistati ha indicato almeno una segnalazione
- ✓ 877 segnalazioni sono state complessivamente raccolte

Ambito - Tutte le segnalazioni



Macro tema - Tutte le segnalazioni



Quadro Normativo

Analisi del contesto

Offerta di trasporto

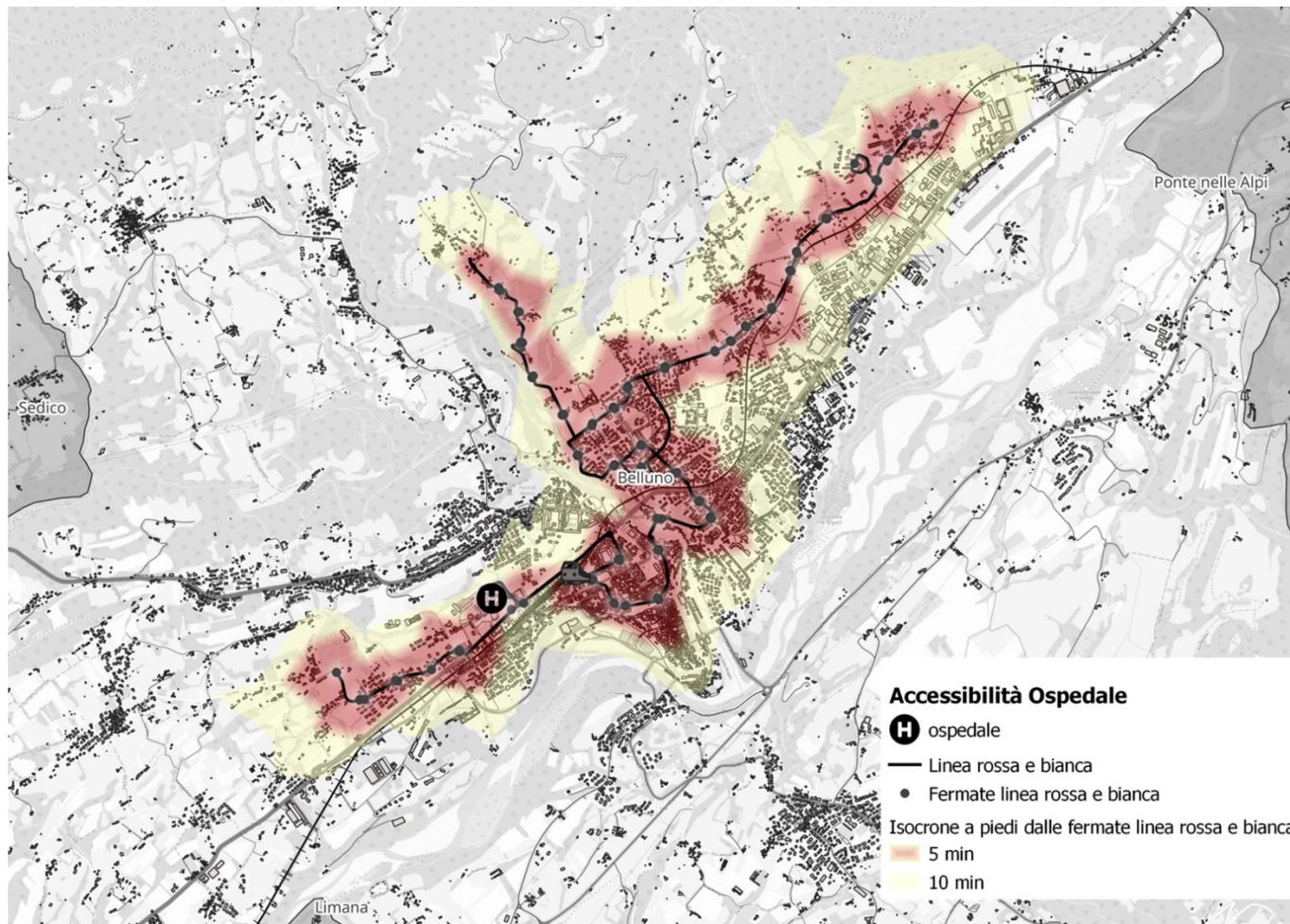
Domanda di mobilità

Interazione domanda-offerta

Criticità e Impatti

# ACCESSIBILITÀ DEI PRINCIPALI POLI - OSPEDALE

## ACCESSIBILITÀ PEDONALE ALLE LINEE DIRETTE



	Popolazione residente (% su totale comunale)
entro 5 min a piedi	47%
entro 10 min a piedi	63%

**Polo Attrattore: OSPEDALE**

Servito direttamente da:

- Linea Rossa e Linea Bianca
- 2 fermate a meno di 5 min a piedi

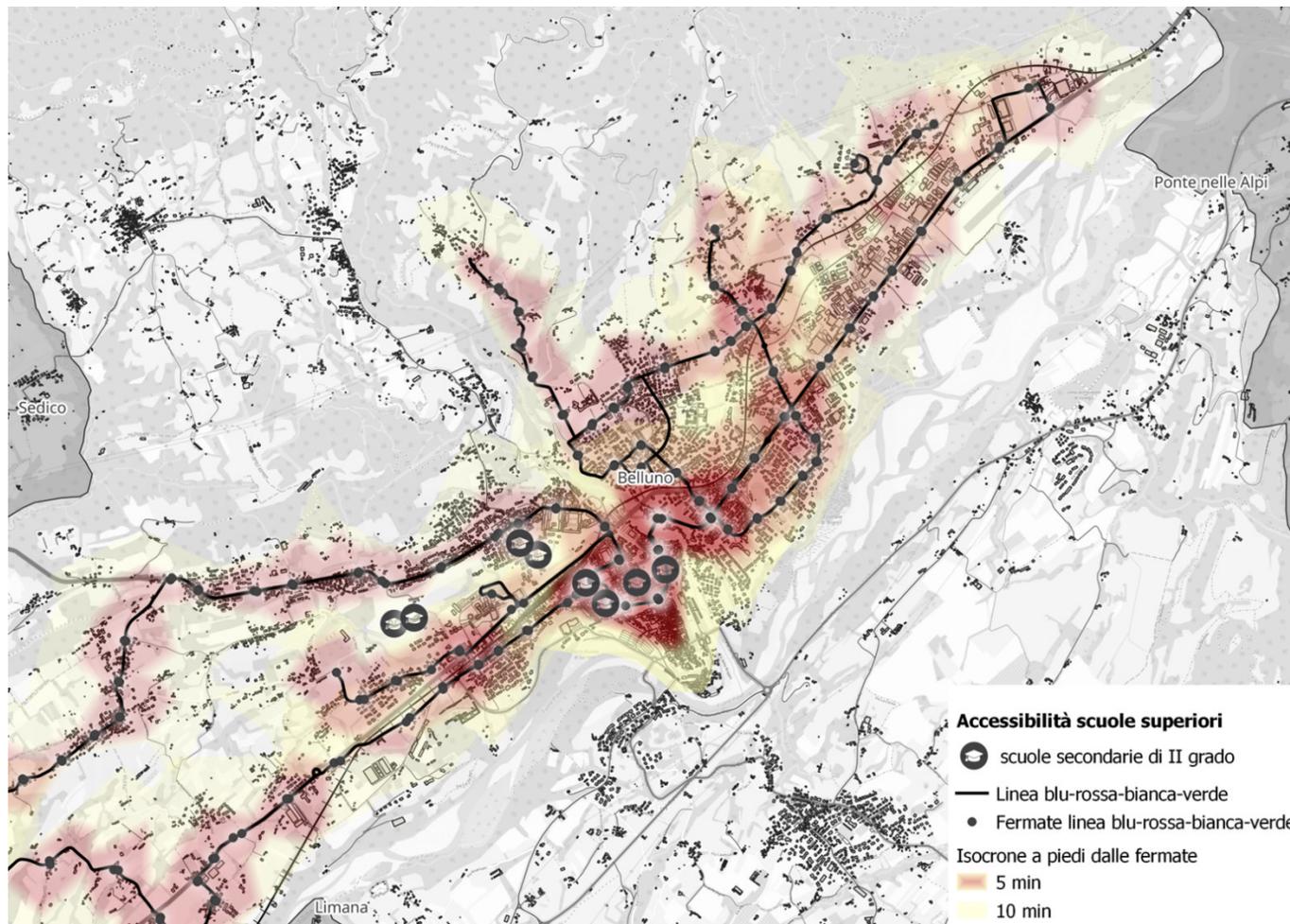
Potenziali criticità:

- Aliquota contenuta di popolazione servita direttamente
- Bassa frequenza delle linee dirette nelle ore di punta/morbida

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

# ACCESSIBILITÀ DEI PRINCIPALI POLI - SCUOLE SUPERIORI

## ACCESSIBILITÀ PEDONALE ALLE LINEE DIRETTE



	Popolazione residente (% su totale comunale)
entro 5 min a piedi	71%
entro 10 min a piedi	76%

### Polo Attrattore: SCUOLE SUPERIORI

Servito direttamente da:

- Linea Rossa, Bianca, Blu e Verde
- 11 fermate a meno di 5 min a piedi

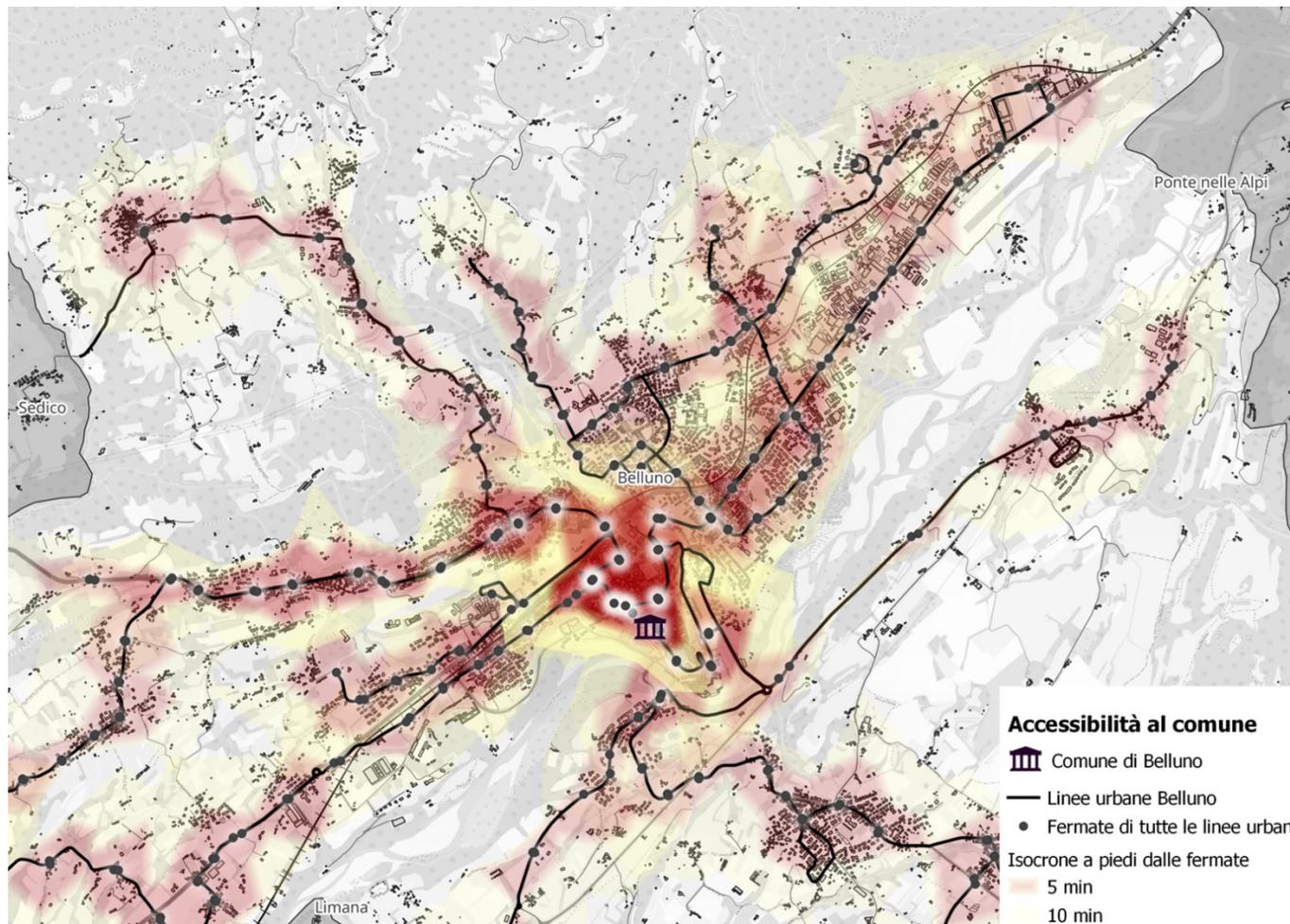
Potenziali criticità:

- Linee non cadenzate
- Bassa frequenza delle linee dirette nelle ore di punta/morbida

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

# ACCESSIBILITÀ DEI PRINCIPALI POLI - MUNICIPIO

## ACCESSIBILITÀ PEDONALE ALLE LINEE DIRETTE



	Popolazione residente (% su totale comunale)
entro 5 min a piedi	93%
entro 10 min a piedi	95%

**Polo Attrattore: MUNICIPIO**

Servito direttamente da:

- Tutte le linee del TPL Urbano
- 9 fermate a meno di 5 min a piedi

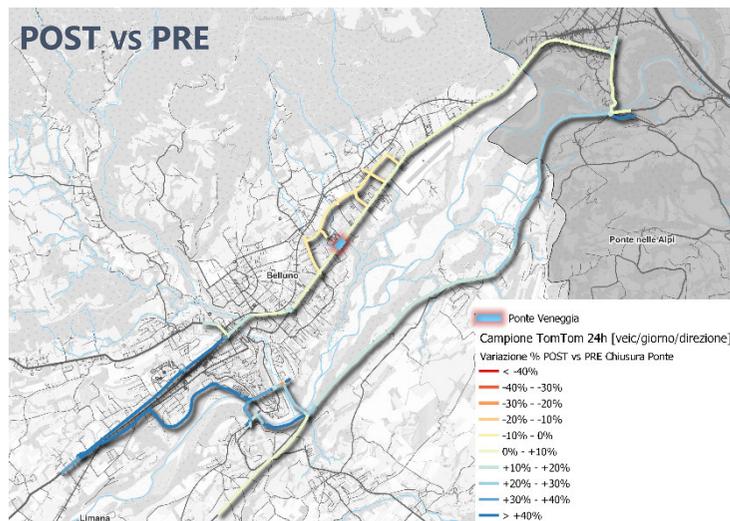
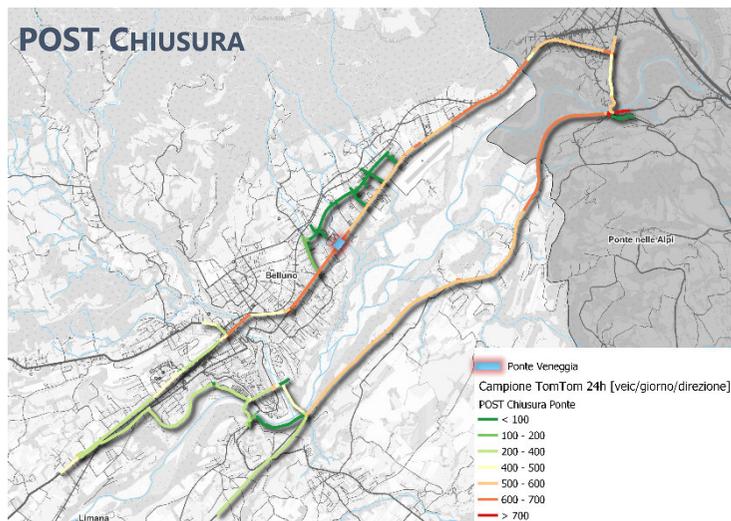
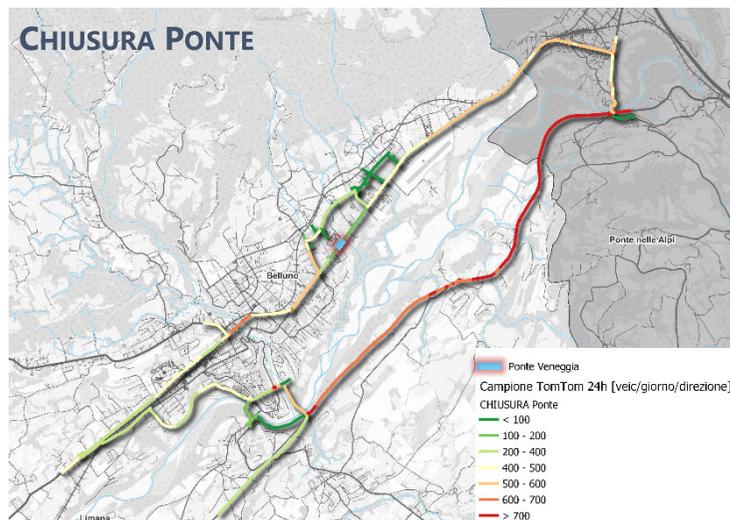
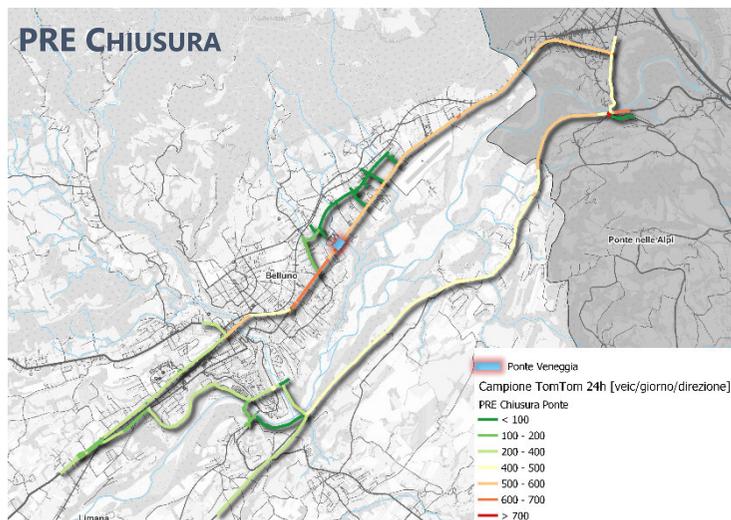
Potenziabili criticità:

- Linee non cadenzate
- Bassa frequenza delle linee dirette nelle ore di punta/morbida

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

# CONGESTIONE DELLA RETE STRADALE – CHIUSURA DEL PONTE DELLA VENEGGIA

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti

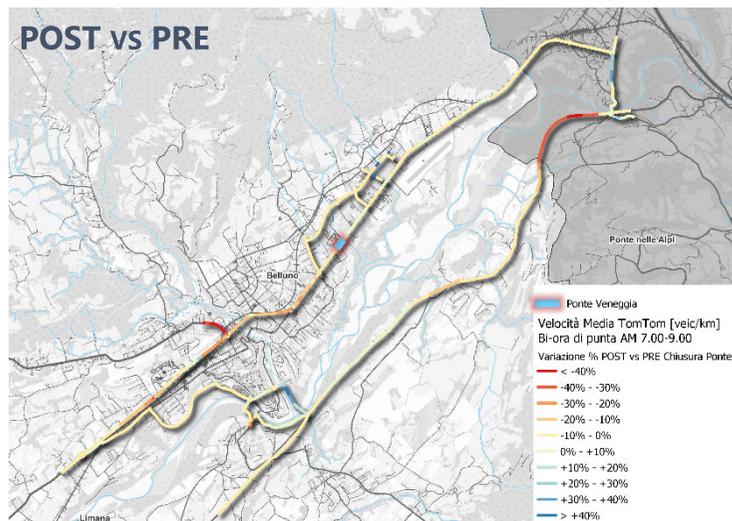
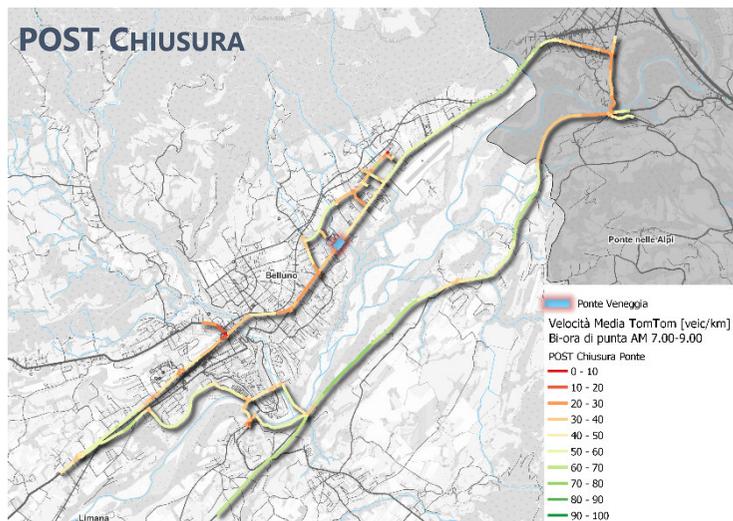
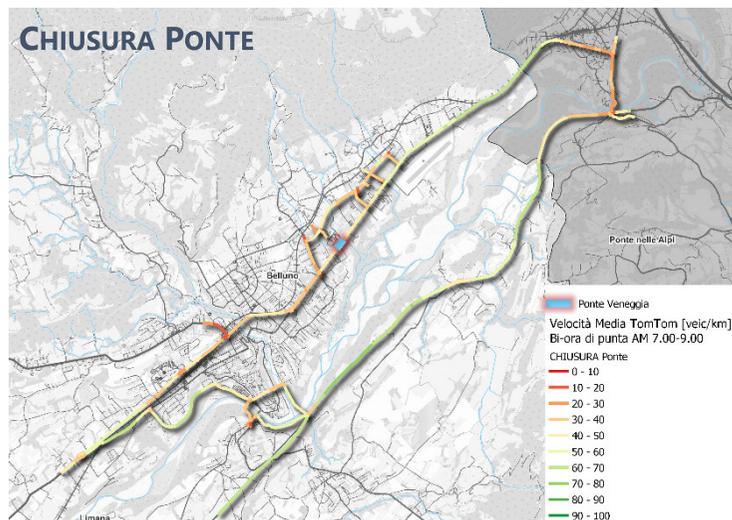
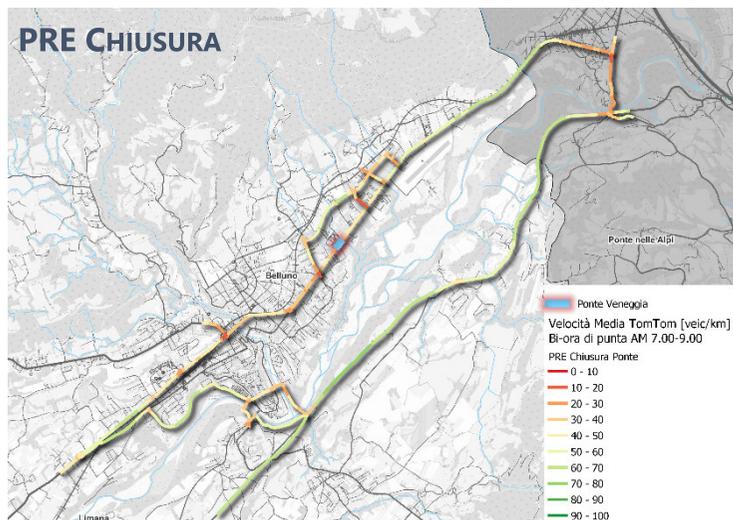


## CONSISTENZA CAMPIONARIA TOMTOM INTERA GIORNATA

- **PRE Chiusura**
  - ✓ La SS50 costituisce il percorso prevalente
  - ✓ La SP1 è mediamente meno battuta, ma se ne rileva un maggior utilizzo a Ponte nelle Alpi
- **Durante la CHIUSURA**
  - ✓ La porzione centrale della SS50 non viene utilizzata
  - ✓ Si denota un sovra utilizzo della SP1 che deve soddisfare il traffico di attraversamento
- **POST Chiusura**
  - ✓ La SS50 e la SP1 appaiono «equivalenti» in riferimento al campione TomTom intercettato nelle 24h
- **Variazione % POST vs PRE**
  - ✓ Si evidenzia un maggior utilizzo della porzione sud-ovest della rete
  - ✓ La SP1 acquisisce traffico

# CONGESTIONE DELLA RETE STRADALE – CHIUSURA DEL PONTE DELLA VENEGGIA

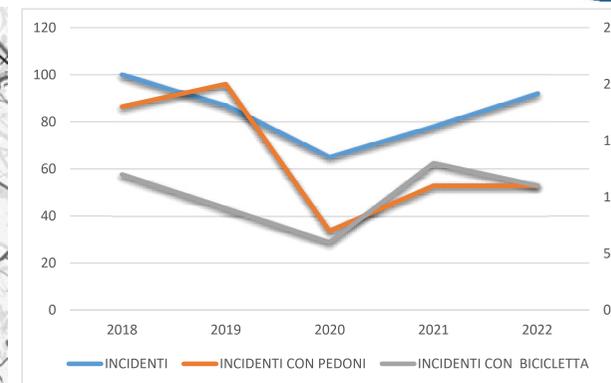
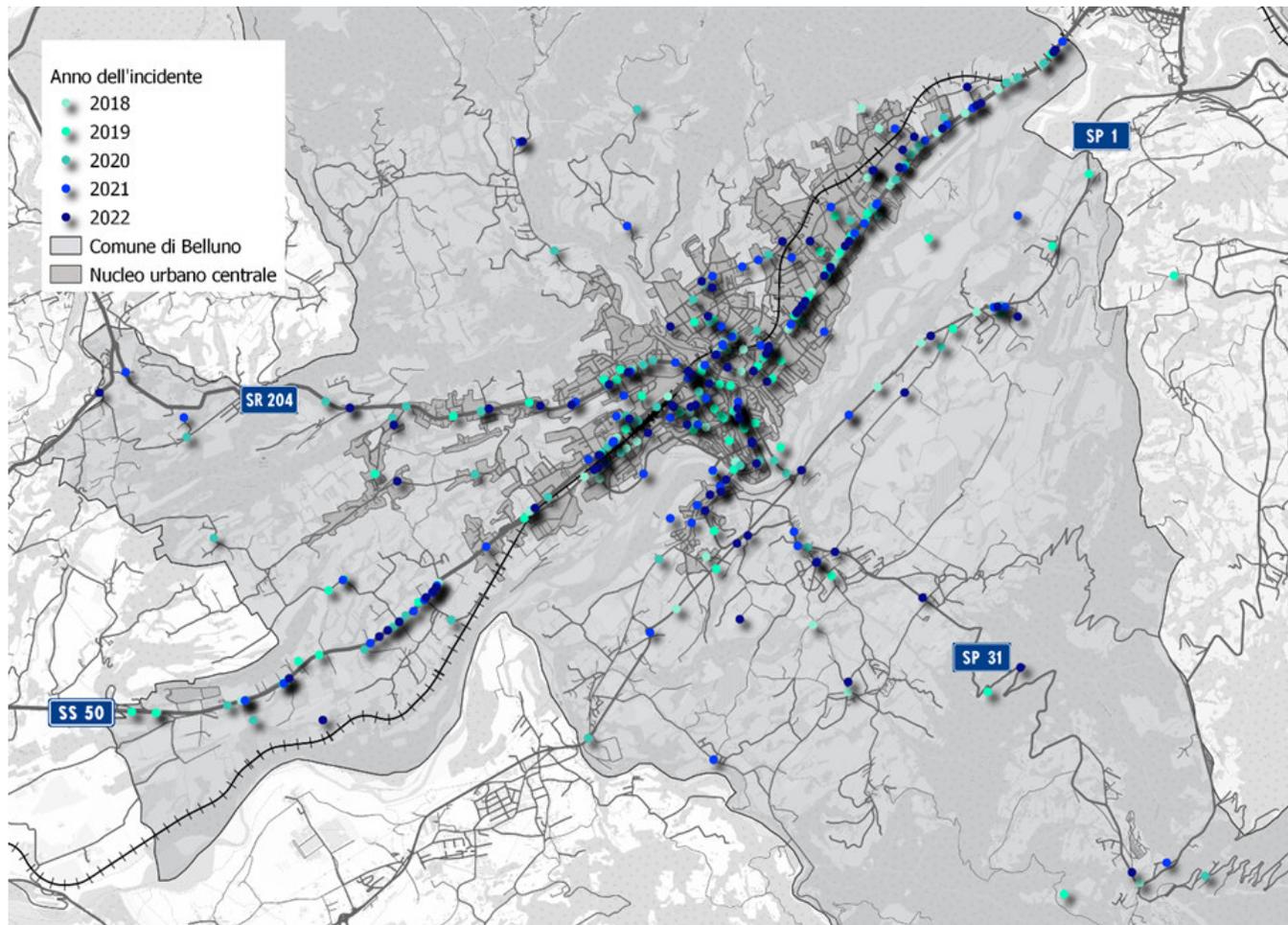
- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



**VELOCITÀ MEDIA TOMTOM  
BI-ORA DI PUNTA AM 7.00-9.00**

- **PRE Chiusura**
  - ✓ Lungo la SS50 si evidenziano rallentamenti in attraversamento del centro urbano
  - ✓ La SP1 è mediamente più rapida
- **Durante la CHIUSURA**
  - ✓ Persistono i rallentamenti lungo la SS50 a ovest della chiusura
  - ✓ La SP1 è mediamente più rapida, con rallentamenti a Ponte delle Alpi
- **POST Chiusura**
  - ✓ La SP1 resta il percorso di attraversamento mediamente più rapido
- **Variazione % POST vs PRE**
  - ✓ Si evidenzia un abbattimento della velocità media lungo la SP1, più marcato a Ponte delle Alpi

# INCIDENTALITÀ – INCIDENTI NELLE ULTIME 5 ANNUALITÀ DISPONIBILI



## N° incidenti per anno:

- 2018 → 100 incidenti
- 2019 → 87 incidenti
- 2020 → 65 incidenti
- 2021 → 78 incidenti
- 2022 → 92 incidenti

## N° incidenti nei mesi più critici (2018÷2022):

- Maggio → 45 incidenti
- Ottobre → 49 incidenti

Quadro Normativo

Analisi del contesto

Offerta di trasporto

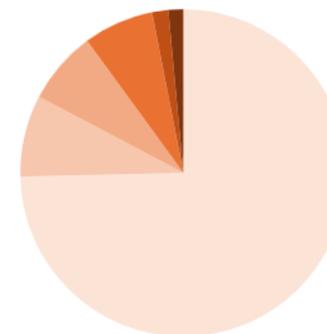
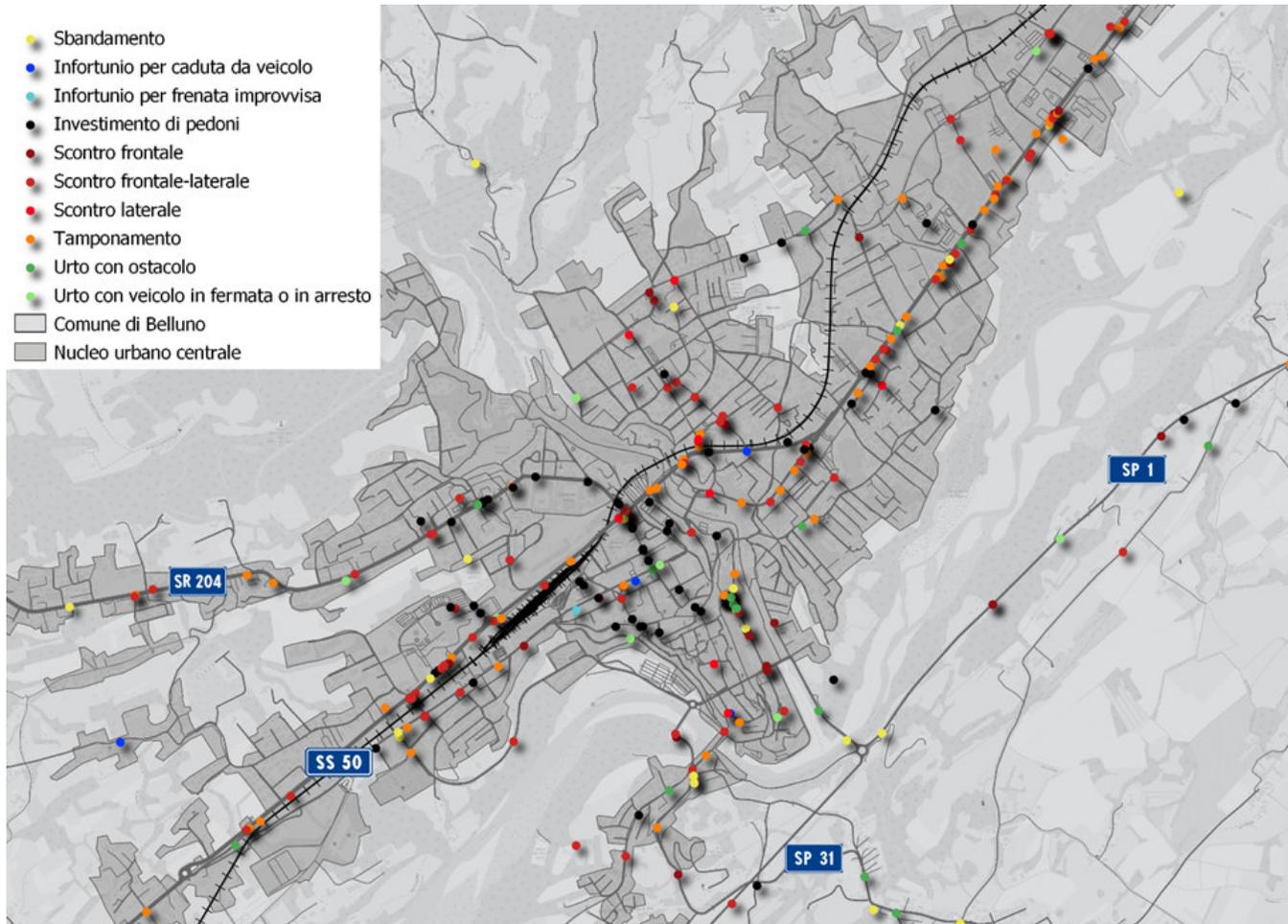
Domanda di mobilità

Interazione domanda-offerta

Criticità e Impatti

# INCIDENTALITÀ – TIPOLOGIA DI INCIDENTE E DI VEICOLI COINVOLTI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



**TIPOLOGIA DI VEICOLO**

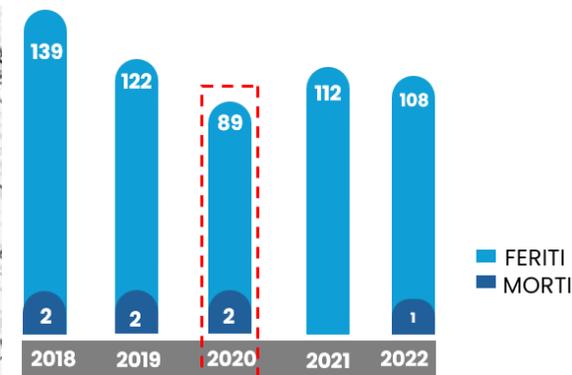
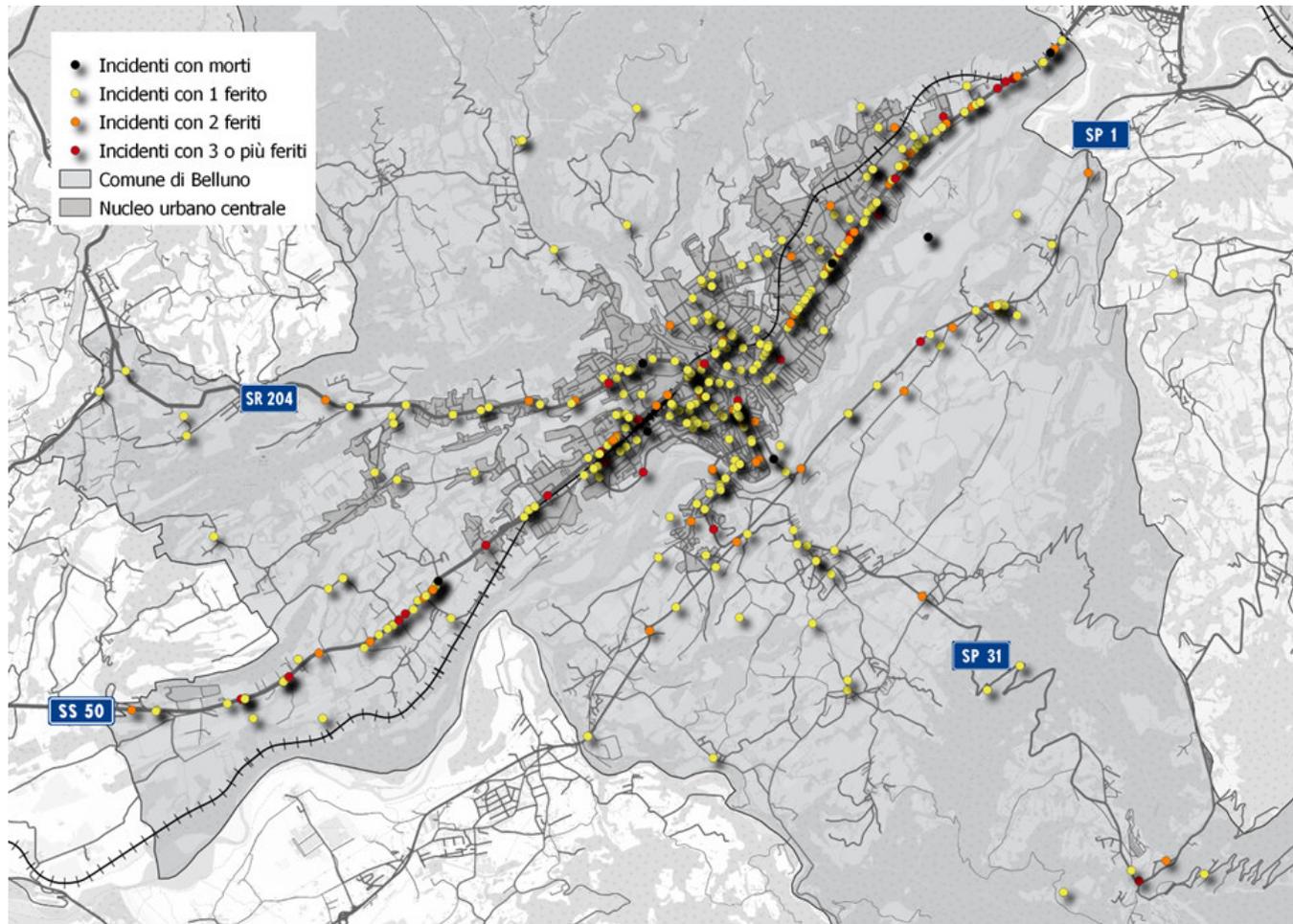
- 75% Auto privata
- 8% Moto
- 7% Autocarro
- 7% Bicicletta
- 2% Autobus
- 1% Veicolo speciale

30% degli incidenti a coinvolto pedoni e ciclisti

N° incidenti per tipologia (2018÷2022):

- Scontro frontale-laterale → 122
- Tamponamento → 88
- Investimento di pedoni → 67
- Sbandamento → 45
- Urto con ostacolo → 29
- Altre tipologie → 71

# INCIDENTALITÀ – N° DI MORTI E FERITI



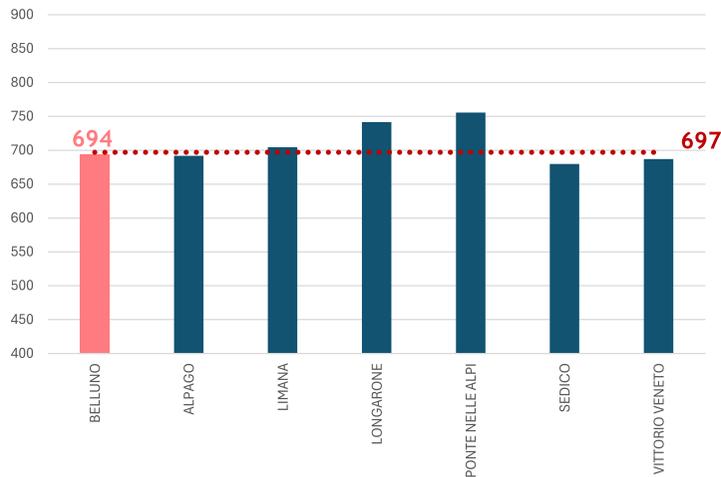
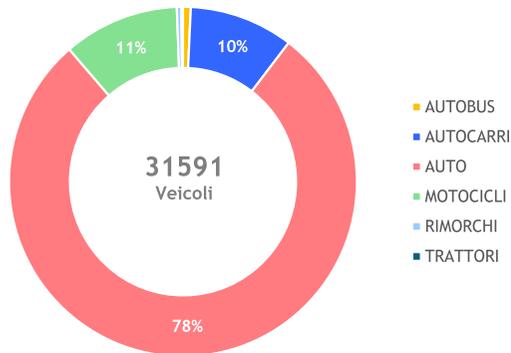
N° di incidenti con morti/feriti (2018÷2022):

- Incidenti con morti → 7
- Incidenti con 1 ferito → 311
- Incidenti con 2 feriti → 71
- Incidenti con 3 o più feriti → 33

Quadro Normativo  
 Analisi del contesto  
 Offerta di trasporto  
 Domanda di mobilità  
 Interazione domanda-offerta  
 Criticità e Impatti



# IMPATTI AMBIENTALI – PARCO VEICOLARE

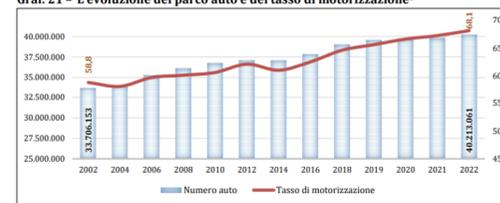


31591 Veicoli, rimorchi, trattori e autocarri complessivamente sono il 10%

## TASSO DI MOTORIZZAZIONE

Belluno 694 auto/ab  
 Media provincia di Belluno 697 auto/ab  
 Il tasso di motorizzazione di Belluno è cresciuto rapidamente dal 2014 al 2018, ma negli ultimi anni diminuisce!

Graf. 21 - L'evoluzione del parco auto e del tasso di motorizzazione<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Numero di auto ogni 100 abitanti. Popolazione al 1° gennaio  
 Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI e Istat

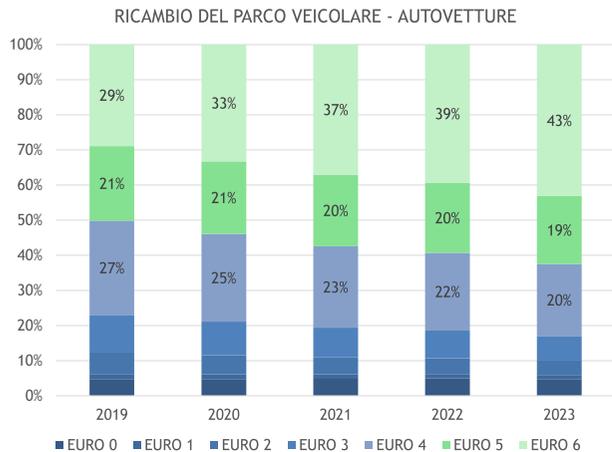
## RICAMBIO DEL PARCO VEICOLARE

Belluno ha il 37% di autovetture di categoria <= Euro 4  
 In 5 anni il numero di autovetture <= Euro 4 è diminuito del 27%

Elaborazione su dati ACI 2023

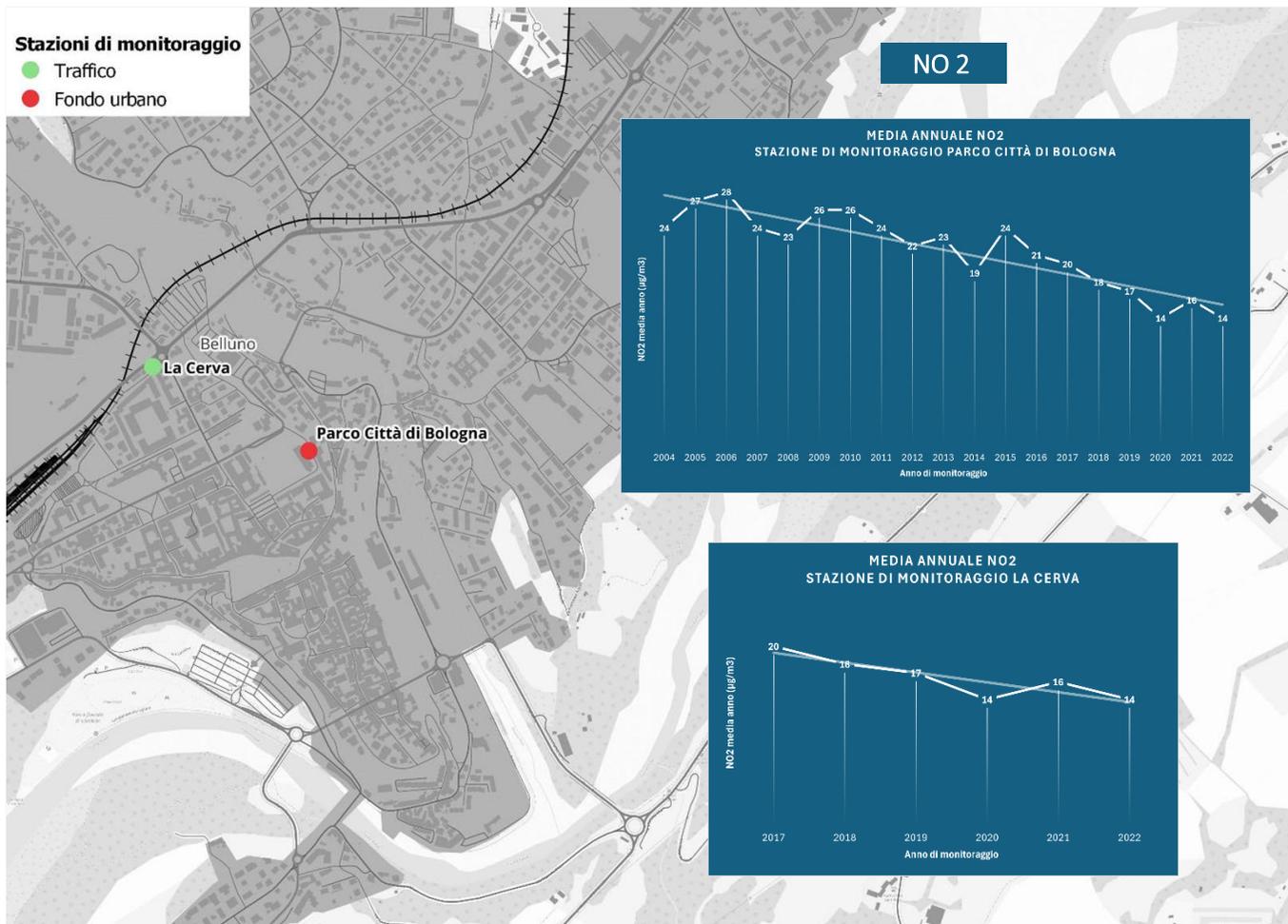


- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



# IMPATTI AMBIENTALI – EMISSIONI E CONSUMI

- Quadro Normativo
- Analisi del contesto
- Offerta di trasporto
- Domanda di mobilità
- Interazione domanda-offerta
- Criticità e Impatti



I valori della stazione di fondo urbano risultano diminuiti del 30% in 6 anni, mentre quelli della stazione di traffico solamente del 10%.

D.Lgs. 155/2010

LIMITE ANNO CIVILE: 40 (µg/m3)

Elaborazione su dati ARPAV



# BEST PRACTICES

---



# MOBILITÀ NUOVA



# LA CITTÀ PER TUTTI



# SPAZIO PUBBLICO

Here are 200 people in 177 cars



without cars



Their Bikes



on 3 buses



# SPAZIO PER TUTTI



## UNO SPAZIO VIVO



# VERDE QUALITÀ URBANA



## SPAZIO ALLE NUOVE GENERAZIONI...



... E AGLI ANZIANI



## PERCORSI ACCESSIBILI



# SPAZI VIVI



## SPAZI INVITANTI



# SPAZI CAMMINABILI





# MOBILITÀ INTEGRATA



## MOBILITÀ CICLABILE



# CITY LOGISTIC



## INFOMOBILITÀ



# MICROMOBILITÀ





MOBILITÀ CONDIVISA

# MOBILITÀ CONDIVISA

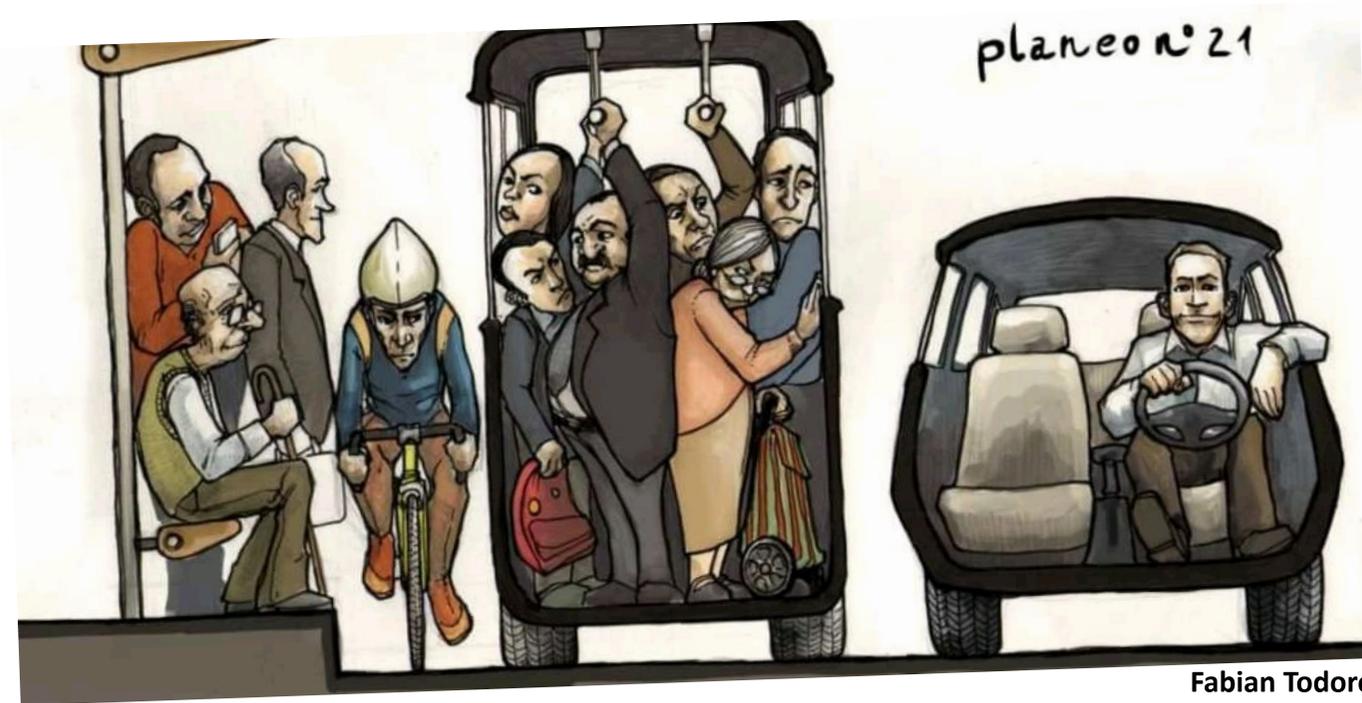


## SEPARAZIONE O PREFERENZIAZIONE









Fabian Todorovic



# PROBLEMI

---

# PROPOSTE



# PROBLEMI

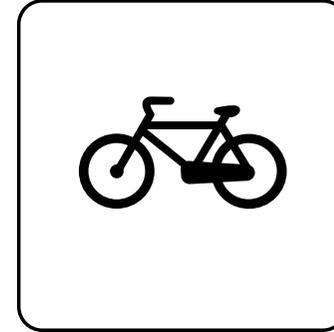
## PEDONI



- Accessibilità poco sicura ad alcuni ambiti, con particolare riferimento alle scuole
- Percorsi discontinui
- Marciapiedi sconnessi
- Visibilità della segnaletica

# PROBLEMI

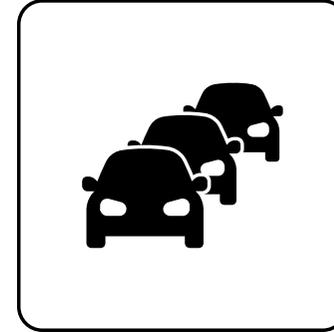
## CICLABILI



- Assenza di collegamenti  
sud-nord ferrovia, direttrice Longarone-Feltre, agordino-Belluno,  
centro-frazioni
- Punti di interesse non collegati alla rete ciclabile
- Qualità dei percorsi esistenti

# PROBLEMI

## VIABILITÀ



- Scarsa fluidità dei percorsi principali (SS50)
- Congestione nei nodi principali delle aree centrali (Ponte degli Alpini, Col di Lana-SS50)
- Mancato rispetto dei limiti di velocità

# PROPOSTE

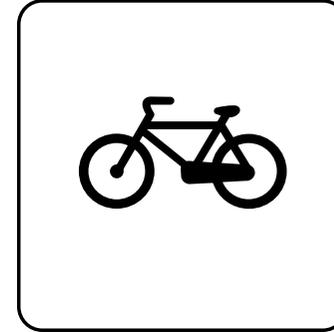
## PEDONI



- Garantire la continuità dei percorsi
- Creare spazi dedicati, isole salvagente e percorsi adeguatamente protetti
- Dare maggiore visibilità agli attraversamenti pedonali
- Investire nella manutenzione dei marciapiedi

# PROPOSTE

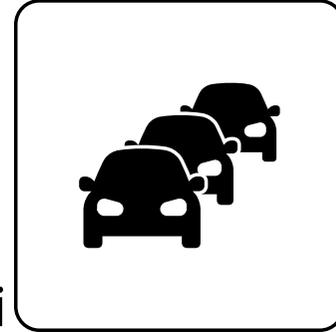
## CICLABILI



- Ciclopolitana
- Aumentare i sottopassi ciclabili per creare collegamenti e continuità nella rete esistente
- Dare maggiore visibilità alle piste ciclabili tramite la colorazione dell'asfalto
- Percorsi ciclabili come motore per la rigenerazione urbana

# PROPOSTE

## VIABILITÀ



- Migliore sicurezza nelle intersezioni
- Test di chiusura delle strade al traffico veicolare, nuovi sensi unici, elementi di moderazione del traffico, ZTL
- Nuovi collegamenti trasversali SS50-SP1

# PROPOSTE

## TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

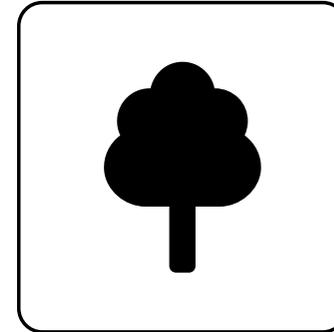


- Potenziare TRILLO
- Potenziare il «sistema di forza» rappresentato oggi dalle linee «Rossa» e «Verde»
- Incrementare ed incentivare l'uso del trasporto pubblico

# PROPOSTE

## SPAZIO PUBBLICO

- Illuminazione
- Verde
- Totem informativi dei percorsi ciclopedonali



# PROPOSTE

## CULTURA DELLA MOBILITÀ

- Educazione stradale
- Sensibilizzazione alla mobilità sostenibile
- Attività di formazione

