



PROVINCIA DI TREVISO

facciamo
la mossa
giusta.

salute
territorio
mobilità

Scheda tecnica

MISURE DISSUASIVE DELLA MOBILITÀ PRIVATA

Redazione a cura di

achab triveneto®



Contesto

Al fine di riuscire a stimolare comportamenti virtuosi nella cittadinanza per **limitare il traffico urbano**, si rende necessario da una parte **ridurre l'accesso**, dall'altra offrire **valide alternative** che non vadano a stravolgere le abitudini dei privati.

Le varie forme di dissuasione utilizzabili in ambito urbano dovranno procedere di pari passo con un **aumento dell'offerta di mobilità alternativa ed equivalente** in termini di tempi di percorrenza: se da un lato si aumentano le ZTL (Zone a Traffico Limitato), dall'altro bisogna potenziare i parcheggi scambiatori, se si inseriscono nuove Zone 30 (aree urbane a carattere prettamente residenziale in cui il passaggio è consentito ad una velocità massima di 30 km all'ora), si dovrà rendere più agevole la possibilità di spostarsi su strade alternative a scorrimento veloce, se si installano dissuasori di velocità o si innalza il livello della strada in corrispondenza dei passaggi pedonali, si dovrà dare una adeguata e tempestiva comunicazione delle novità al fine di non causare incidenti.

Modalità di realizzazione

Le **fasi di organizzazione** consigliate per la realizzazione di un progetto legato alla revisione della viabilità urbana potrebbero essere le seguenti:

- **avviare una analisi della viabilità urbana e delle zone "votate" a divenire ZTL o Zona 30:** l'obiettivo è quello di comprendere al meglio quali e quanti sono gli spostamenti in ambito urbano. Questa analisi, nelle realtà urbane di maggiore dimensione, potrebbe essere realizzata attraverso l'utilizzo di software GIS (sistemi di gestione dei dati legati al territorio) ed il rilevamento diretto chiedendo la collaborazione, ad esempio, degli istituti universitari o scolastici superiori. Il rilevamento dovrebbe essere realizzato almeno per una intera settimana lavorativa al fine di raccogliere i dati in modo più preciso (anche la sola presenza del mercato locale incide sulla distribuzione del traffico veicolare e sui tempi di percorrenza. Da tenere presente che, in molte occasioni, la modalità di trasferimento viene condizionata sia dalle condizioni meteorologiche sia dal periodo dell'anno in cui viene effettuata la rilevazione. L'analisi potrebbe essere realizzata anche utilizzando un questionario costruito ad hoc per indagare nel dettaglio quali sono le effettive necessità (considerando l'ambito urbano sia come polo attrattore sia come polo generatore di traffico). L'analisi delle aree potenzialmente trasformabili in ZTL e Zona 30, dovrà essere compiuta sulla base della struttura attuale della città e su quanto prevede il PRG per i prossimi sviluppi urbani;
- **stimare i benefici ambientali e sociali ottenibili:** l'incremento delle misure dissuasive in ambito urbano, conduce ad una riduzione di traffico, di domanda di sosta, di percorrenze, di consumo di carburante, di emissioni inquinanti e ad inevitabili benefici per la salute del cittadino (in primis si riduce drasticamente la probabilità del verificarsi di incidenti gravi). Provare a quantificare questi vantaggi aiuta a comprendere quanto sia elevato il valore dell'iniziativa del potenziamento e miglioramento della rete ciclabile;
- **prevedere una prima fase di progettazione partecipata:** già a partire dagli studi di fattibilità dovrebbe essere coinvolta la cittadinanza e resa partecipe delle scelte che si stanno andando a fare. La loro collaborazione può da un lato dare validi spunti per trovare le soluzioni più idonee, dall'altro contribuire ad abbassare

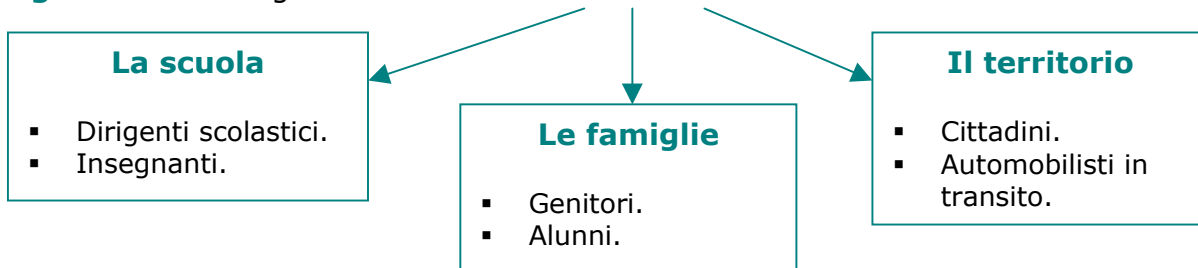
il livello di conflitto che modifiche come queste inevitabilmente portano. Si rende quindi indispensabile prevedere, fin da subito, una sorta di progettazione partecipata al fine di condividere gli obiettivi finali;

- **progettare e realizzare le modifiche:** questa parte è quella che, economicamente, impegna maggiormente l'amministrazione comunale e merita quindi una attenta analisi. Per la progettazione e la realizzazione di ciascuna forma di dissuasione, si rimanda agli uffici competenti: in questa occasione si vuole solo dare una rapida carrellata alle varie possibilità:
 - i. **zone a traffico limitato (ZTL):** le zone a traffico limitato consentono ai cittadini di circolare in sicurezza a piedi o in bicicletta in quanto l'accesso è consentito solo in determinate fasce orarie o solo per certe categorie di vetture;
 - ii. **zone con limite di velocità a 30 km/h (zone 30):** l'istituzione di queste zone consente di migliorare enormemente la qualità della vita dei residenti (soprattutto dei più piccoli), in quanto permette di muoversi con maggiore sicurezza nelle aree residenziali;
 - iii. **passaggi pedonali a livello del marciapiede e scivoli d'accesso agli ingressi di abitazioni private:** mantenere il percorso pedonale ad una quota costante evitando dislivelli o scalini consente una più agevole mobilità soprattutto da parte dei cittadini più deboli (bambini, anziani e pedoni con difficoltà motorie). Inoltre, l'innalzamento dei passaggi pedonali consente agli automobilisti di vedere prima e meglio i pedoni e li obbliga a rallentare in prossimità del passaggio;
 - iv. **dissuasori lungo il tratto stradale:** questi elementi montati nei punti più pericolosi dei tracciati stradali, consente di ridurre la velocità dei veicoli ed aiuta ad evitare incidenti stradali derivanti dall'eccessiva velocità;
 - v. **restringimento della carreggiata a favore di percorsi ciclo-pedonali o aiuole verdi:** il restringimento della carreggiata obbliga a porre maggiore attenzione durante il percorso lungo il tratto stradale e, di conseguenza, obbliga a ridurre la velocità dei veicoli. Il restringimento può essere ottenuto attraverso l'inserimento di piste ciclabili, dove lo spazio a disposizione lo consente, o aree verdi;
 - vi. **inserimento di elementi come barriera di visibilità:** soprattutto in corrispondenza di passaggi pedonali, il limitare la visibilità agli automobilisti attraverso barriere verdi, obbliga a ridurre la velocità di marcia in quanto, non essendo possibile avere una visione completa della sezione stradale, non è possibile procedere liberamente rischiando di causare un incidente;
 - vii. **modifica del tracciato stradale:** soprattutto i tracciati stradali rettilinei portano l'automobilista ad accelerare. Un ottimo modo per ridurre la velocità è quella di modificare il tracciato inserendo leggere curve nel tracciato. Queste si possono ottenere non solo modificando il tracciato ma anche progettando parcheggi a bordo strada, inserendo aree verdi (possibilmente anche con alberature al fine di inserire un ulteriore ostacolo visivo), ampliando le zone pedonali;
 - viii. **studio di fattibilità per l'istituzione di sensi unici:** una seria analisi dei centri storici può portare ad una revisione dei sensi di marcia e consentire una radicale revisione della viabilità urbana.
- **realizzare una campagna promozionale e di sensibilizzazione tra i cittadini:** già dai lavori di manutenzione, implementazione e modifica della rete viaria, dovrebbe essere avviata una campagna di sensibilizzazione per illustrare ai

cittadini come cambierà la viabilità urbana. Durante i lavori è possibile prevedere una **cartellonistica informativa di cantiere** in grado di esporre non solo le informazioni strettamente legate al cantiere in sé ma anche all'opera di revisione dell'intera rete, dando una panoramica più completa del progetto. Al momento dell'**ultimazione dei lavori** si consiglia di organizzare un **evento di piazza** per il taglio del nastro delle nuove zone dove si sono applicate le misure dissuasive. Si potrebbe anche pensare di organizzare qualcosa in collaborazione con le scuole e le associazioni di volontariato presenti sul territorio al fine di coinvolgere ulteriormente i cittadini in questo grande cambiamento.

Il lavori di implementazione o costruzione di zone con misure dissuasive della mobilità privata (così come le piste ciclabili) comportano, naturalmente dei tempi medio/lunghi: nonostante ciò, le azioni di comunicazione nei confronti della cittadinanza (adulta e in età scolare) non devono limitarsi al termine del progetto, ma vanno sviluppate lungo tutto il periodo di lavoro.

I **target** a cui si rivolgerà l'azione comunicativa sono:



Le azioni comunicative andranno tenute sulla base di tre diversi livelli, tutti fondamentali per la buona riuscita del progetto:

- **capillarità**, ovvero la necessità di raggiungere con sicurezza tutti i target dell'intervento;
- **contatto diretto**, ovvero la necessità di incontrare i cittadini per trovarne la comprensione e la collaborazione;
- **visibilità**, ovvero la necessità di promuovere il progetto all'esterno e sul territorio.

Offriamo di seguito uno schema di riferimento per l'organizzazione della comunicazione rispetto al progetto.

Target	Contenuti	Mezzi
Scuola e famiglie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informare rispetto al problema della congestione del traffico. ▪ Informare rispetto al problema della qualità dell'aria e del conseguente rischio per la salute umana. ▪ Illustrare il progetto di creazione delle zone con sistemi di dissuasione della mobilità privata comunali spiegandone tutti i vantaggi. ▪ Prevenire eventuali conflitti dovuti agli inevitabili disagi che i lavori comporteranno. ▪ Promuovere la cultura del rispetto del codice della strada. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incontro/i con i Dirigenti Scolastici. ▪ Incontro/i con gli insegnanti. ▪ Materiale didattico sulla mobilità sostenibile per gli insegnanti e per gli alunni. ▪ Opuscolo con i percorsi sicuri (già esistenti e da realizzarsi): marciapiedi, piste ciclabili, parchi pubblici, giardini, ecc.
Cittadinanza	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informare rispetto al problema della 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pieghevole informativo da

	<p>congestione del traffico.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Informare rispetto al problema della qualità dell'aria e del conseguente rischio per la salute umana. ▪ Illustrare il progetto di creazione delle zone con sistemi di dissuasione della mobilità privata comunali spiegandone tutti i vantaggi. ▪ Prevenire eventuali conflitti dovuti agli inevitabili disagi che i lavori comporteranno. ▪ Promuovere la cultura del rispetto del codice della strada. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ veicolare casa per casa. ▪ Manifesti e locandine da affiggere sul territorio. ▪ Eventuale serata pubblica per illustrare l'iniziativa.
Automobilisti in transito sul territorio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trovare la collaborazione da parte degli automobilisti in transito sul territorio in termini di rispetto delle zone e in generale del codice della strada. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Striscioni sulle principali strade del territorio. ▪ Stendardi o striscioni nelle zone interessate dagli interventi. ▪ Segnaletica orizzontale e verticale (da aggiungersi a quella obbligatoria).

Evento per la Settimana Europea della Mobilità

Durante la Settimana Europea della Mobilità, il Comune che aderisce a questo progetto potrà organizzare un **evento di promozione delle zone** esistenti e dei progetti per il futuro. L'evento dovrà avere caratteristiche di grande visibilità per la cittadinanza e per il territorio in generale.

In sostanza, per lanciare l'iniziativa si applicheranno i principi di comunicazione precedentemente indicati, dando rilevanza soprattutto al target della cittadinanza.

Le azioni realizzabili saranno quindi:

- **biciclettata attraverso le zone.** Grazie anche all'appoggio di associazioni locali, si potrà organizzare una biciclettata che segua i percorsi sicuri attraverso le zone già presenti sul territorio e che attraversi le altre aree interessate dai programmi futuri;
- un'idea interessante è quella di realizzare una **pubblicazione che contenga la cartina del paese e l'indicazione di tutti i percorsi sicuri presenti o in programma.** Questa pubblicazione potrebbe diventare un vademecum per i cittadini, da utilizzarsi per poter passare il tempo libero nel proprio paese muovendosi in modo sostenibile. I percorsi individuati dovrebbero evidenziare come sia possibile spostarsi fra le zone verdi del paese (giardini pubblici, parchi, ecc.) seguendo i marciapiedi, le piste ciclabili e preferendo le zone a traffico limitato (o le altre zone "protette"). Questa azione permette sia una promozione culturale, sia un miglioramento della qualità dell'aria, evitando gli spostamenti in automobile del fine settimana (magari diretti proprio in parchi o altre zone verdi). La pubblicazione potrebbe essere consegnata a tutti i cittadini in occasione di un evento particolare (come la biciclettata precedentemente illustrata, oppure durante una serata pubblica, un punto informativo presso il mercato, ecc.) o con un invio casa per casa;
- **giornata di educazione stradale.** Per educare i bambini e i ragazzi al rispetto del codice della strada, si potranno organizzare degli interventi educativi nelle scuole,

gestiti magari anche dalla Polizia Municipale. Le giornate avranno lo scopo di promuovere la cultura della mobilità sostenibile e di insegnare come rispettare il codice della strada. I Comuni che hanno un centro di educazione stradale potranno naturalmente coinvolgere la struttura e organizzarvi la giornata.

Tempistica

Al fine di agevolare la programmazione del lavoro, si presenta quella che potrebbe essere una tempistica di massima per la realizzazione ottimale dei vari interventi:

Azione	1° mese	2° mese	3° mese	4° mese	5° mese	6° mese	Da valutare sulla base delle misure scelte	1 mese	1 mese
Analisi della viabilità urbana e delle zone "votate" a divenire ZTL o Zona 30	■	■	■						
Stimare i benefici ambientali e sociali ottenibili			■						
Prevedere una prima fase di progettazione partecipata				■	■	■			
Progettare e realizzare le modifiche							■		
Realizzare una campagna promozionale e di sensibilizzazione tra i cittadini								■	■

Riferimenti utili

Si offre di seguito riferimenti per la consultazione di documenti utili per la realizzazione del progetto:

- <http://uitp.org/rome2005/RMR/en/pics/MCD-it.pdf>;
- <http://www.federmobilita.it/sito>: forum per il governo regionale, locale e urbano della mobilità sostenibile.

Buoni esempi nel territorio trevigiano

Si sono rilevate diverse iniziative a livello comunale, ma non si è rilevato un piano organico di particolare interesse. Si rimanda ai link indicati nel capitolo seguente.

Altre esperienze utili

Si presenta di seguito un elenco di altre esperienze e documentazione utile, per la realizzazione e approfondimento sull'argomento:

- [**http://marco.passigato.free.fr;**](http://marco.passigato.free.fr;)
- [**http://www.uitp.com/Project/pics/susdev/Brochure-IT.pdf;**](http://www.uitp.com/Project/pics/susdev/Brochure-IT.pdf;)
- [**http://www.vhm.gr.ch/it/node/527;**](http://www.vhm.gr.ch/it/node/527;)
- [**http://www.provincia.rimini.it/progetti/mobilita/quaderni/q_04/gabellini.pdf.**](http://www.provincia.rimini.it/progetti/mobilita/quaderni/q_04/gabellini.pdf)