

PADOVA 2030

PIANO DEGLI INTERVENTI - CITTÀ DI RIONI

29 NOVEMBRE 2021



TRT TRASPORTI E TERRITORIO srl

MILANO: VIA RUTILIA 10/8 - 20141 - TEL. +39 02 57410380 FAX +39 02 55212845

BRUXELLES: Avenue de la Joyeuse Entrée, 1 -1040 - Tel +32 2 6479100 | Fax +32 2 2306908

EMAIL: INFO@TRT.IT | PEC: TRT@PEC.IT

WWW.TRT.IT



1.

**QUALCHE
CONSIDERAZIONE
INIZIALE
DAL PUNTO DI VISTA
DELLA MOBILITÀ**

QUALCHE CONSIDERAZIONE INIZIALE

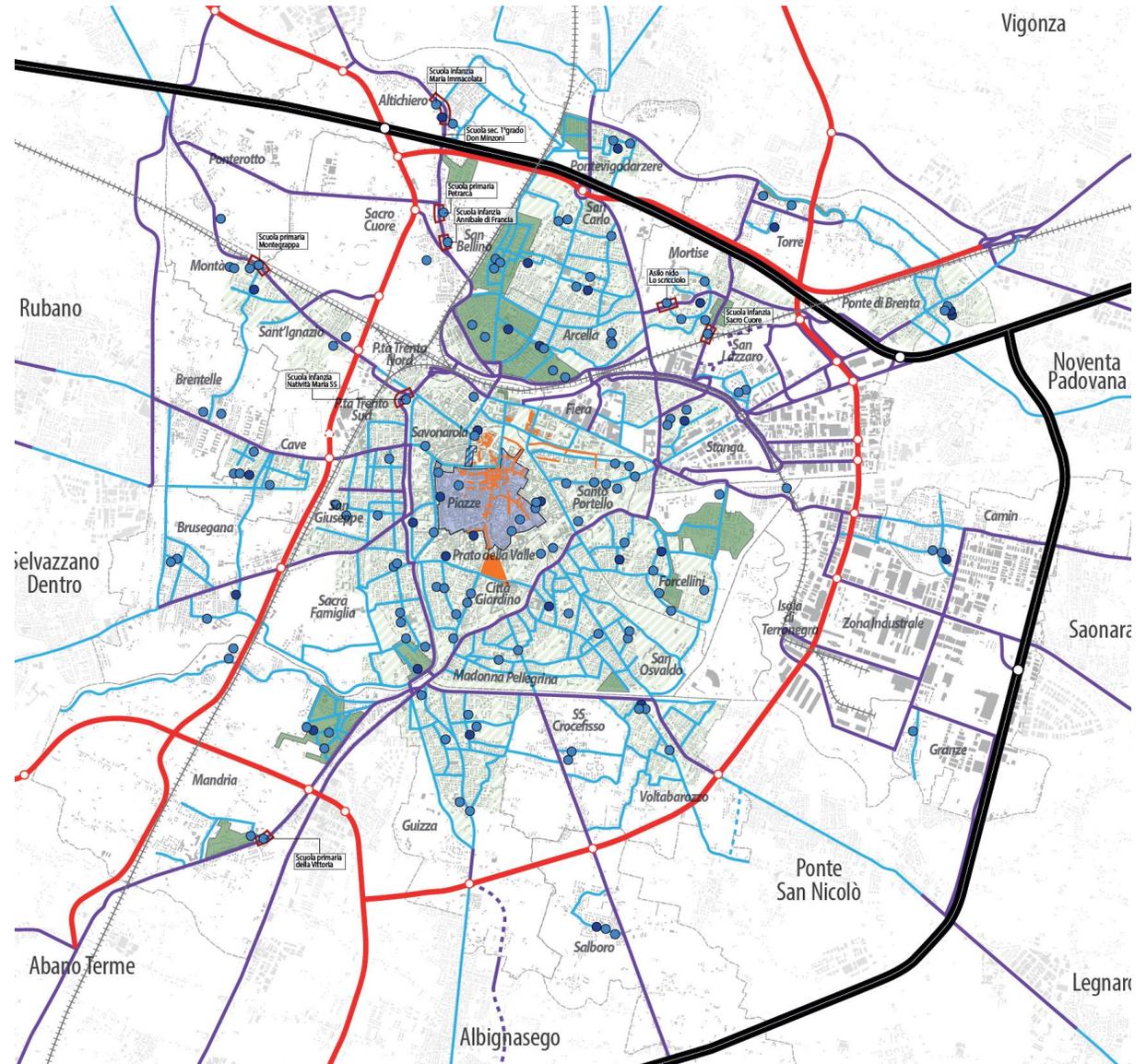
*INTRODUZIONE DEL
CONCETTO DI CITTÀ
30 E LE ISOLE
AMBIENTALI*

Il PUMS di Padova (adottato a dicembre 2019) ha assunto come criterio guida per la messa in sicurezza e la riduzione degli impatti ambientali e acustici l'introduzione del concetto di "Città 30".

Tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione del traffico privato e/o del trasporto pubblico possono subire un abbassamento generalizzato dei limiti di velocità a 30 km/h, a sostituzione dei 50 km/h previsti dal Codice della Strada.

QUALCHE CONSIDERAZIONE INIZIALE

CITTÀ 30 PROPOSTA DAL PUMS



QUALCHE CONSIDERAZIONE INIZIALE



BENEFICI DELLA CITTÀ 30

1. **Riduce l'indice di incidentalità stradale**

Mediamente lo spazio di frenata per un'auto che procede a 50 km/h è di 30 metri. Lo spazio di frenata per un'auto che procede a 30 km/h è di soli 15 metri.

2. **Comporta impatti meno violenti**

Un impatto tra un'auto e un pedone a 50 km/h equivale a una caduta da 9 metri di altezza, con una probabilità di morte pari al 55%. Un impatto a 30 km/h equivale, invece, a una caduta da 3,5 metri di altezza che può essere fatale "solamente" nel 5% dei casi.

3. **Migliora la visuale sulla strada**

Rende gli automobilisti maggiormente reattivi ai piccoli inconvenienti che avvengono nelle vicinanze del veicolo.

4. **Riduce il rumore**

Dato sia dalla riduzione dei veicoli circolanti (esclusione del traffico di attraversamento) sia dalla minore velocità (minore impatto sonoro derivato dal rotolamento degli pneumatici).

5. **Ridurre l'inquinamento**

Meno frenate e accelerazioni.

6. **Maggiore capacità delle strade**

Velocità elevate richiedono maggiori distanze tra veicoli.

7. **Aumento degli spazi pedonali e il verde**

Poiché una minore velocità richiede il ridisegno della sede stradale, lo spazio rimanente può essere utilizzato per creare spazi verdi e per la mobilità dolce.

8. **Maggiori introiti per il commercio locale**

Pedoni e ciclisti spendono più denaro degli automobilisti nei negozi di prossimità, a tutto vantaggio delle economie locali.

9. **Città più piacevoli da vivere**

QUALCHE CONSIDERAZIONE INIZIALE

Sono adottate particolari politiche:

limiti di velocità, divieti, sensi unici, regolamentazione della sosta, miglioramento dei trasporti pubblici e opere di arredo, differenziazione dei livelli e delle pavimentazioni, illuminazioni efficaci...

La zona 30 non si realizza semplicemente con un cartello.

Il traffico motorizzato, pur non escluso, dovrà essere subordinato a tutte le altre componenti della mobilità e della vita.

UN CARTELLO
NON BASTA



QUALCHE CONSIDERAZIONE INIZIALE

La realizzazione di **Zone 30**, che dovrà essere oggetto di specifica progettazione, prevede:

1. la chiara individuazione di **“porte” di ingresso**, al fine di segnalare all’automobilista in transito la natura della zona;
2. l’allontanamento (o la significativa) **riduzione dei flussi veicolari di attraversamento**;
3. la definizione di interventi di **ridisegno della sezione stradale** tali da rendere non praticabile raggiungere velocità superiori ai limiti stabiliti;
4. l’**individuazione delle centralità** dello spazio pubblico da riorganizzare come luogo di incontro;
5. la **gerarchizzazione della rete stradale**.

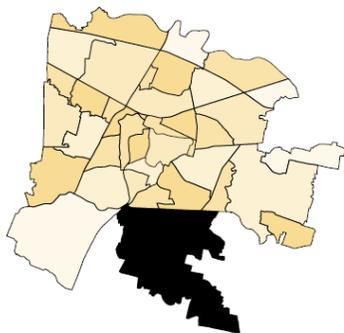
UN CARTELLO
NON BASTA



2.

**GUIZZA/BASSANELLO
CONOSCERE E CAPIRE
IL TERRITORIO**

GUIZZA/BASSANELLO



Estensione territoriale:

1.349 ha

Popolazione:

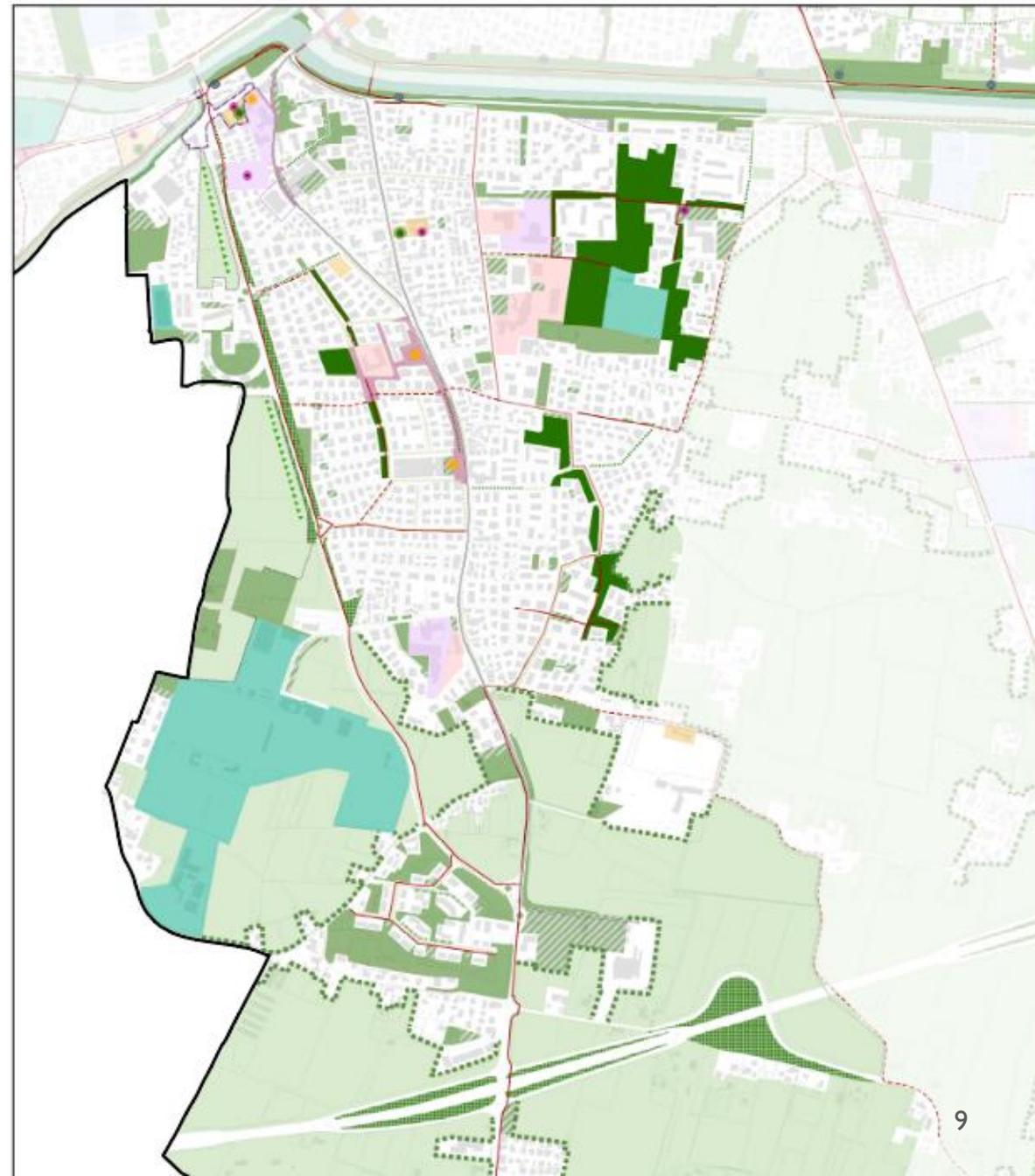
25.250 ab

Nuclei familiari:

11.929

Il progetto **Città di Rioni** struttura gli spazi pubblici e i servizi di ciascun quartiere in 3 sistemi:

- sistema degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità
- sistema del verde e del paesaggio agrourbano
- sistema della mobilità



GUIZZA/BASSANELLO

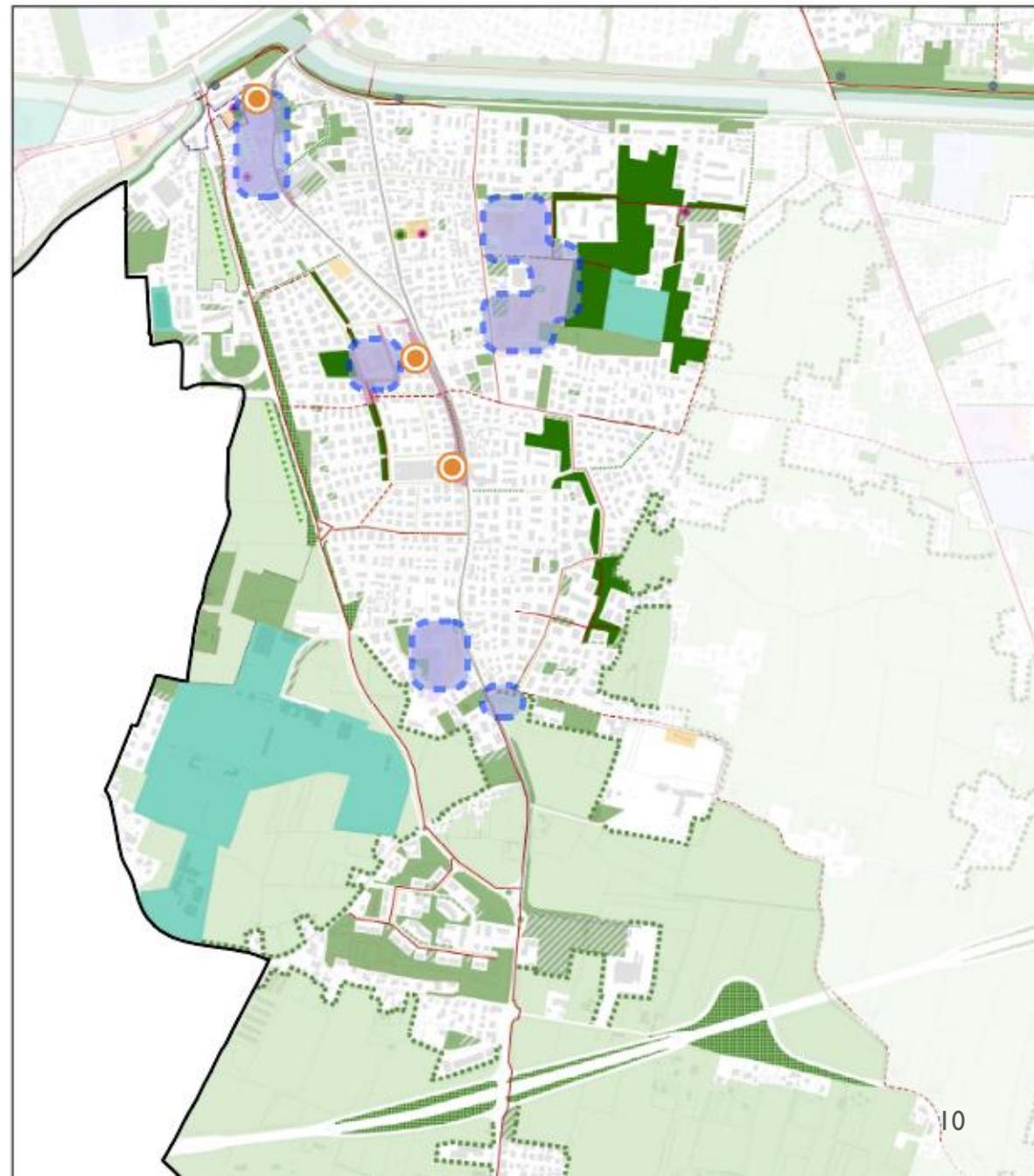
Identificare:

**Servizi per
l'istruzione di
Quartiere**

**Servizi di
quartiere**

**Aree urbane di
aggregazione**

l'individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luogo di incontro;



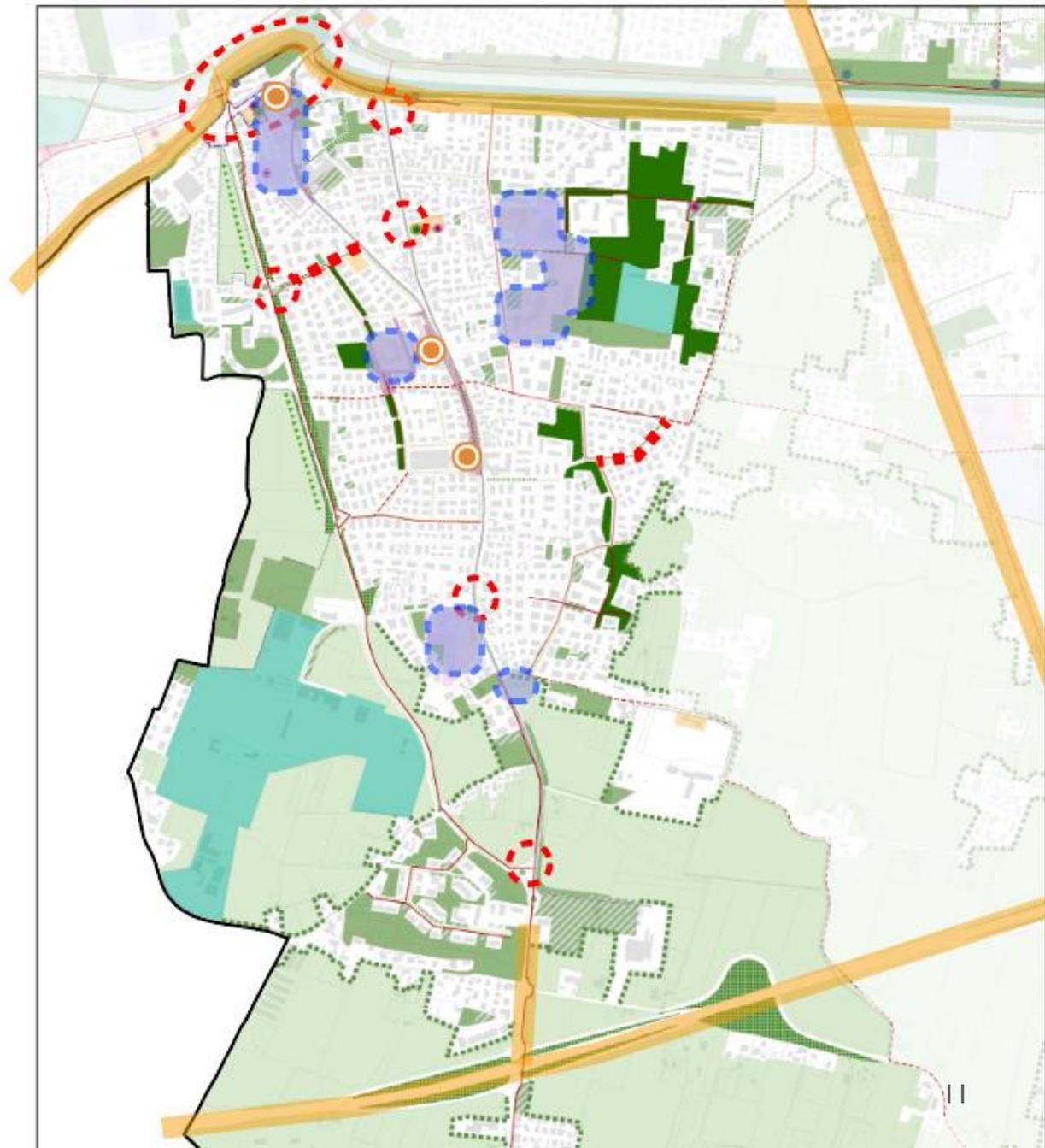
GUIZZA/BASSANELLO

Identificare:

**Strade
principali**

**Punti critici
percepiti come
pericolosi**

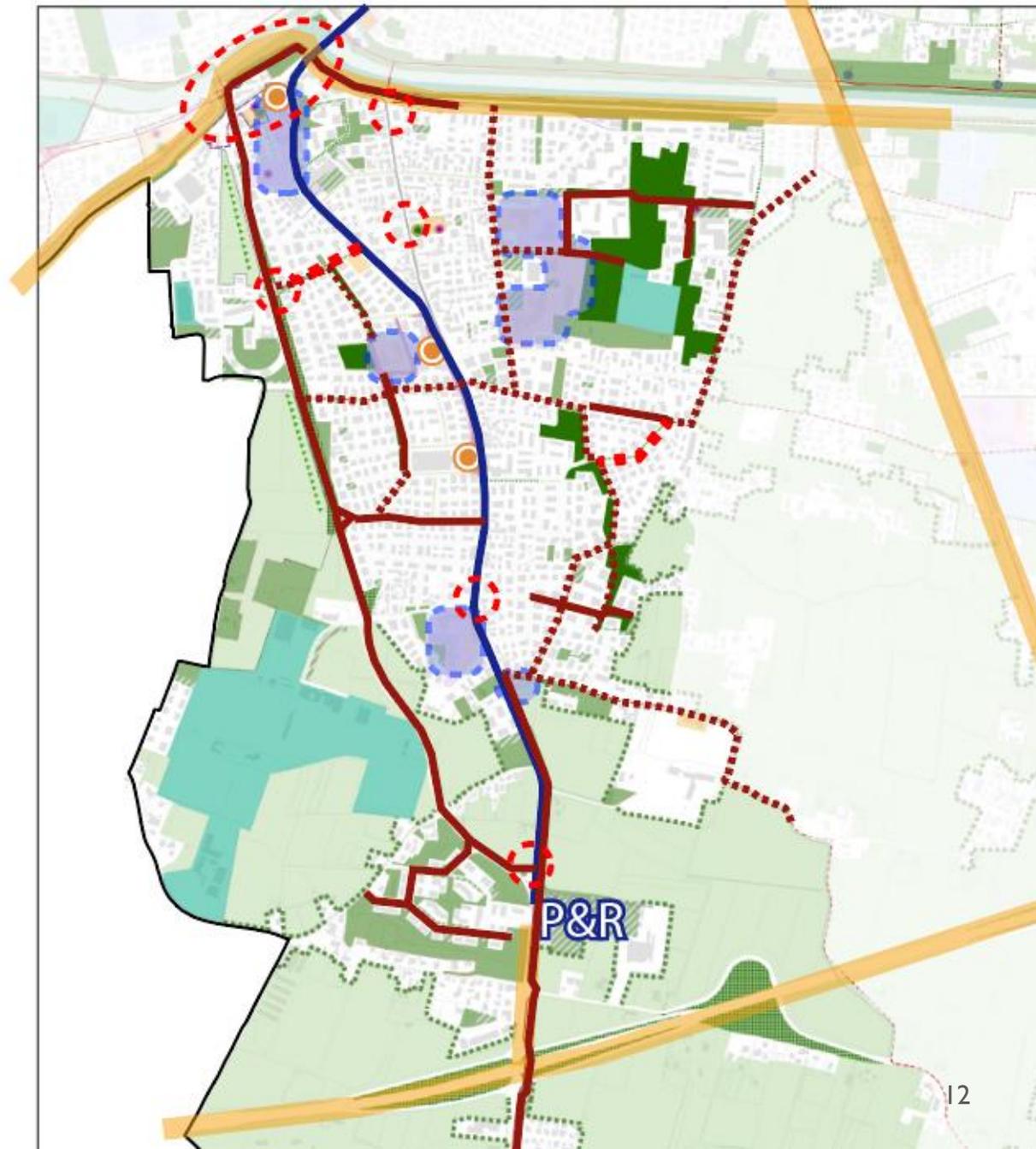
**Concentrazione
di incidenti
stradali che
coinvolgono
pedoni e ciclisti**



GUIZZA/BASSANELLO

Identificare:

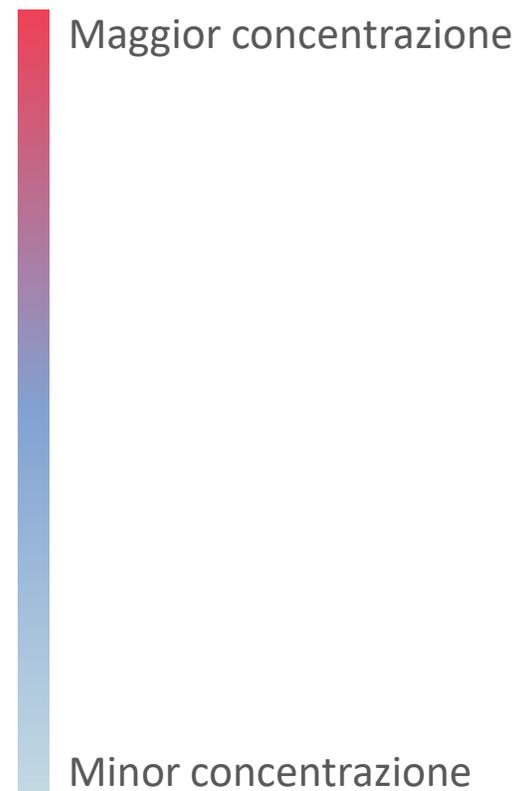
- Servizi di Park and Ride e collegamento con il trasporto pubblico**
- Piste ciclabili esistenti e previste**



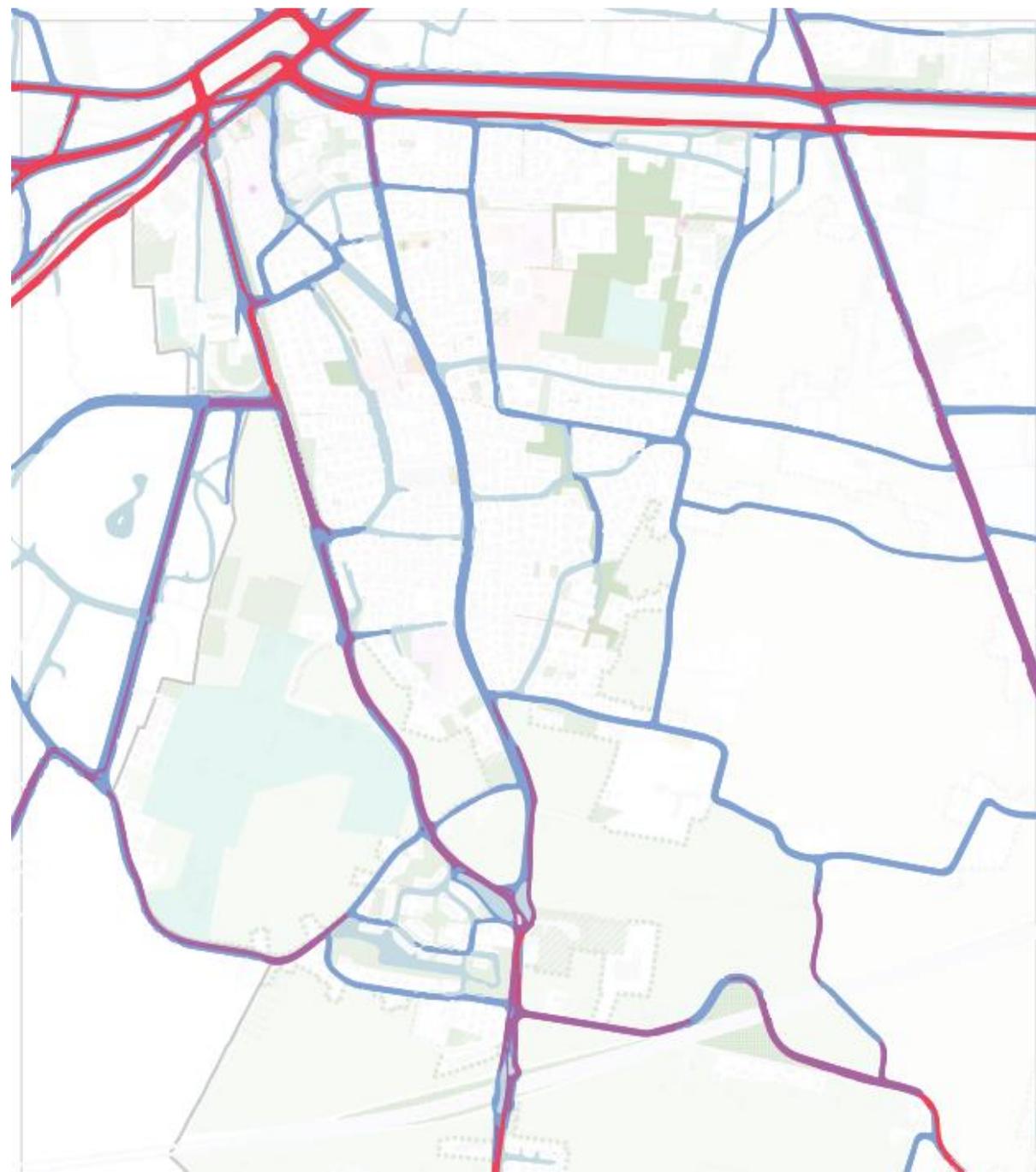
GUIZZA/BASSANELLO

HEATMAP

Spostamenti a piedi e in bicicletta



Fonte: HeatMap Strava



3.

**QUIZZA
INTERVENTI PER
RAGGIUNGERE LA
CITTÀ 30**

RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30



ReVeAL 

Nell'ambito del progetto Reveal (Progetto Civitas EU 2019-2022) Si è dato inizio alla realizzazione della SuperGuizza, ovvero il progetto per migliorare la viabilità e l'arredo urbano di una porzione del quartiere, quella compresa tra via Testi e via Guizza, in particolar modo nei pressi della scuola primaria G. Ricci Curbastro.

Gli obiettivi sono la **miglior fruibilità degli spazi del quartiere, maggiore sostenibilità ambientale e l'aumento della sicurezza**, con particolare **riferimento a bambine e bambini** che frequentano la scuola. Il riordino degli spazi, inoltre va nella direzione del miglioramento della qualità della vita e delle relazioni interpersonali.

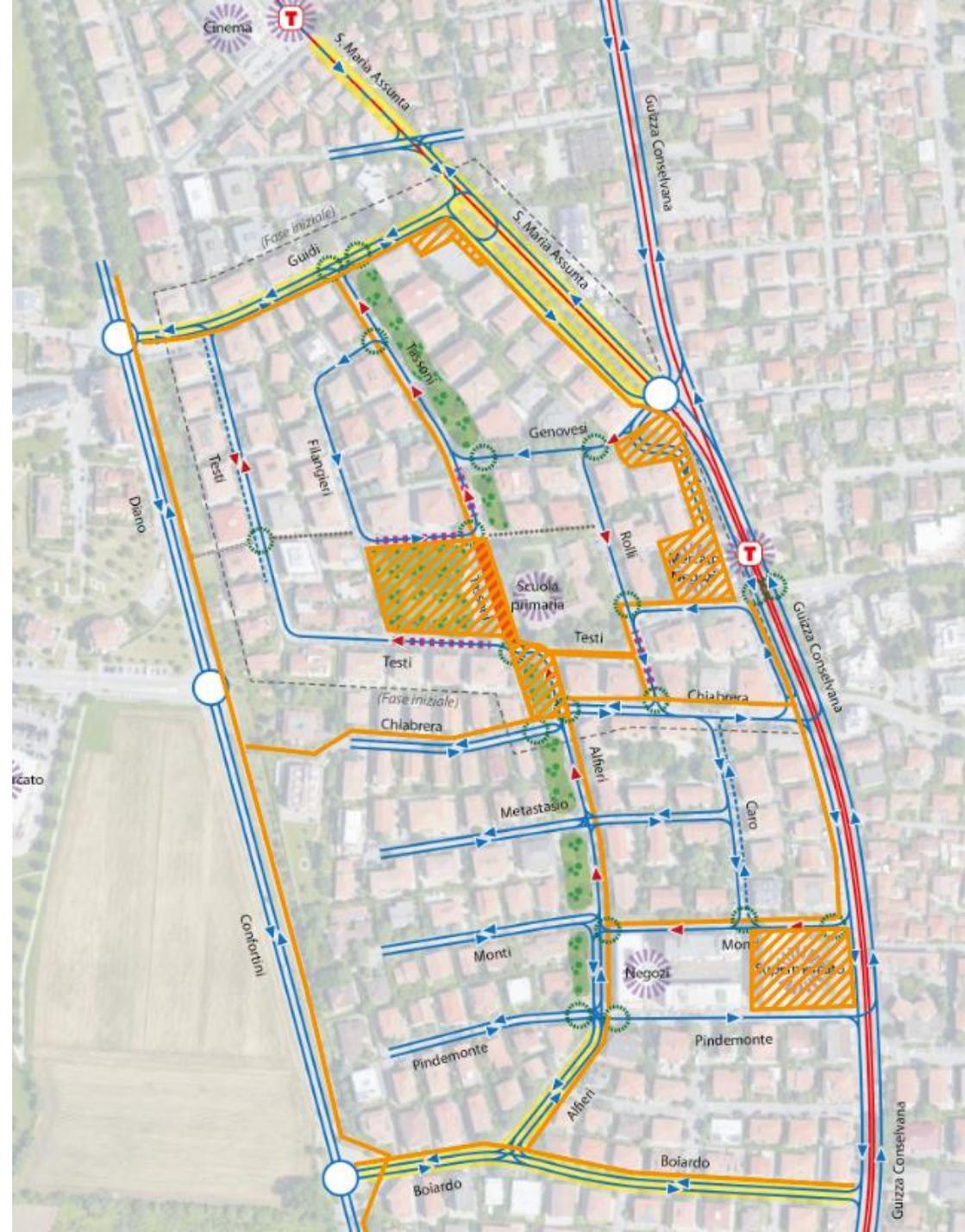
RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

Sensi veicolari contrapposti per ridurre il traffico di attraversamento

La mobilità pedonale e ciclabile **continua, interconnessa e sicura**

Lo spazio pubblico da riorganizzare come **luogo di incontro**

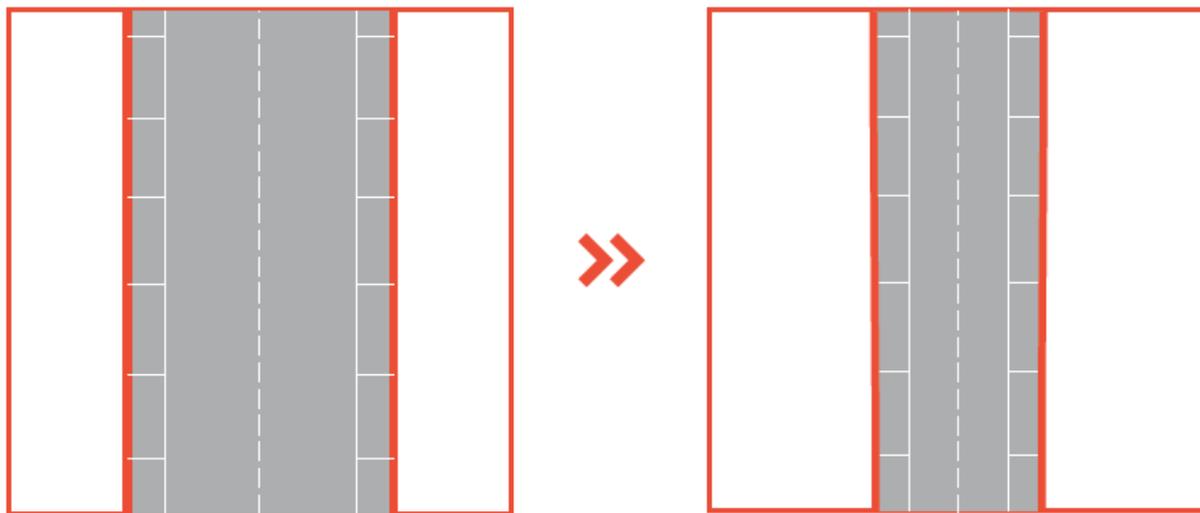
- ▶— Corrente veicolare e direzione di marcia
- ▶— Corrente veicolare e direzione di marcia modificata
- ▶— Corrente veicolare riservata ai residenti (in zona residenziale)
- T— Linea tranviaria e fermata
- ☀ Polo attrattore
- 🌿 Area verde
- Strada scolastica
- Spazio sottratto alla circolazione e alla sosta veicolare da destinare al potenziamento delle connessioni ciclo-pedonali
- ☂ Attraversamento da mettere in sicurezza
- Percorso pedonale
- Percorso pedonale da realizzare
- +— Aree per il Kiss&Ride
- Strada da mettere in sicurezza



RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

Ottimizzazione della larghezza delle corsie

“Il modulo di corsia va scelto tra i seguenti valori: 2,75 m - 3 m - 3,25 m - 3,5 m - 3,75 m. Negli attestamenti delle intersezioni urbane il modulo di corsia può essere ridotto a 2,5 m, purché le corsie che adottano tale modulo non siano percorse dal trasporto pubblico o dal traffico pesante” (CdS).

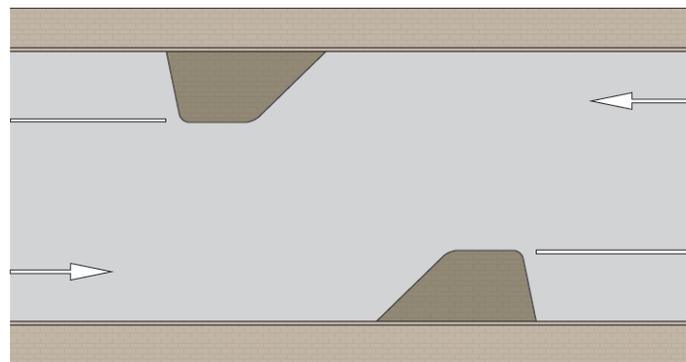


Fonte schema: Spazio pubblico, Linee guida di progettazione. Ottobre 2021

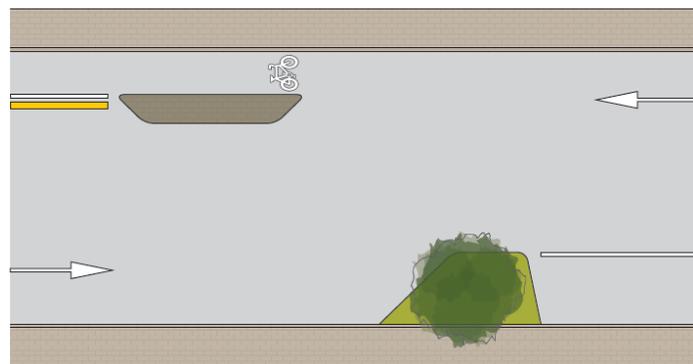
RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

Disassamenti di corsia

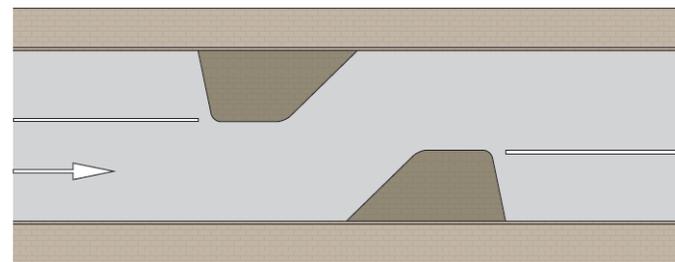
Alternare le estensioni del marciapiede in modo tale da definire un percorso ad "S", è un utile espediente per abbassare la velocità veicolare.



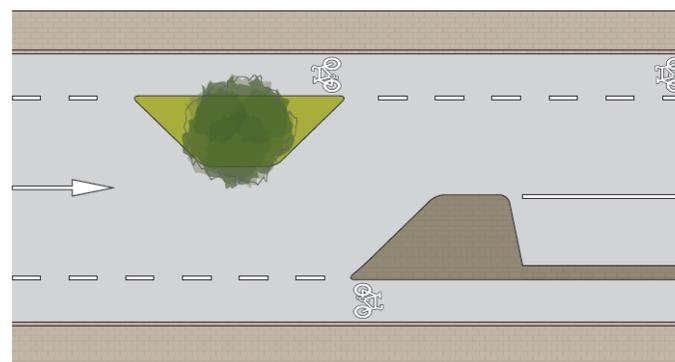
Chicane su strada a doppio senso con spazi di sosta



Chicane su strada a doppio senso con spazio di sosta e pista ciclabile



Chicane su strada a senso unico con spazi di sosta

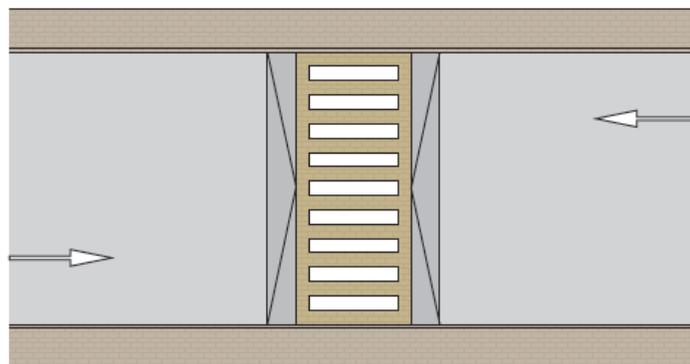


Chicane su strada a senso unico con spazio di sosta e corsie ciclabili

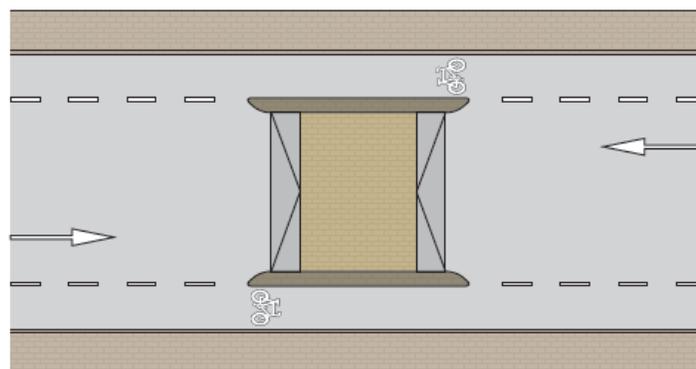
RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

Estensione dei marciapiedi - Rialzare l'attraversamento

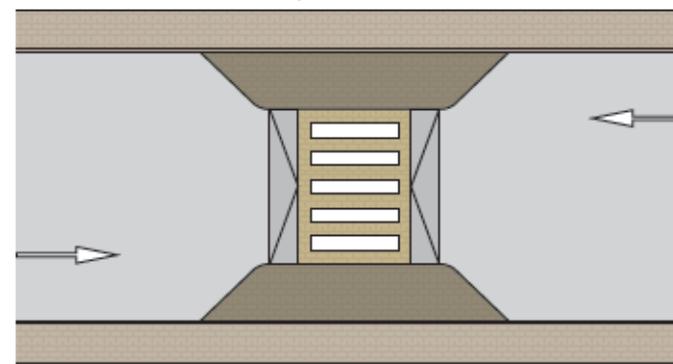
L'allargamento marciapiede in prossimità di un attraversamento e/o il rialzamento dell'attraversamento permette una maggiore sicurezza per coloro che attraversano la strada



Dosso / Castellana con attraversamento pedonale



Dosso con strettoia e corsie ciclabili



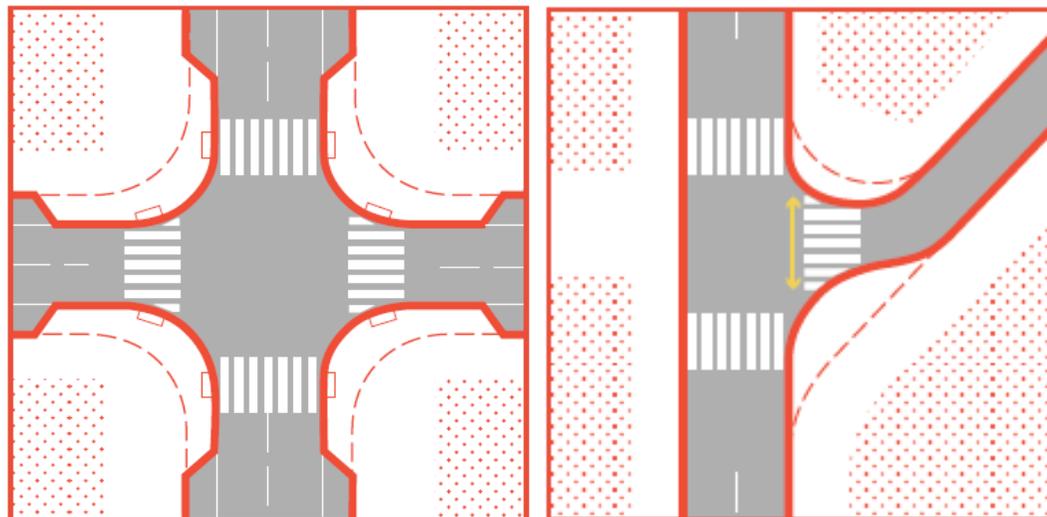
Strettoia con dosso e attraversamento pedonale



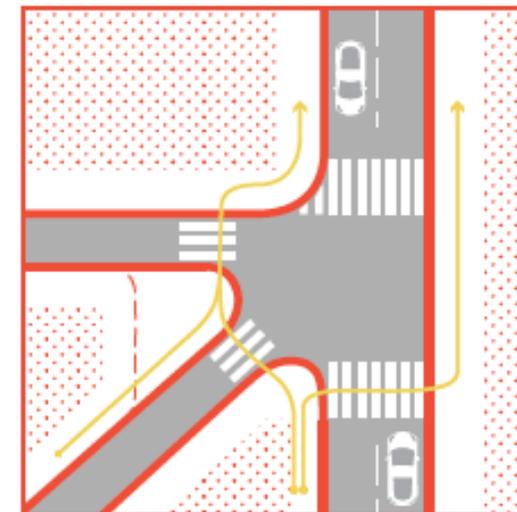
Rialzare e evidenziare l'intersezione

RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

riduzione angoli di svolta, accorciare gli attraversamenti e aumentare lo spazio pedonale



Ridurre al minimo le dimensioni del raggio di curvatura e la sezione della carreggiata permette un abbassamento della velocità di svolta, una maggiore visibilità e più spazio dedicato al pedone.



Estendere i marciapiedi in prossimità degli incroci migliora la pedonalità e ottimizza i percorsi

RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

STRADE «NON STRADE»

Strade 15

Strade scolastiche



Organizzare lo spazio secondo una logica di **compatibilizzazione e non di separazione**; il tutto basato sulla particolare qualità nella realizzazione dello spazio pubblico e sua stretta integrazione con quello privato.



RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

Sicurezza e protezione degli utenti deboli



Curb extension design
(Street Plans)

Buona illuminazione (aree di sosta e di transito evitando sottopassaggi o angoli ciechi poco illuminati)



Example of an off-street bicycle parking facility (Broxap Design & Build)

Spazi adeguati per pedoni, ciclisti e micromobilità in generale, comprese aree di sosta sicure per le biciclette e i monopattini



Policy note CIVITAS,
Transport poverty

Percorsi accessibili per persone a mobilità ridotta (popolazione con disabilità, persone che si spostano con bambini, anziani) che facilitino l'accesso a tutti i punti della città

RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30

Educare e promuovere la mobilità sostenibile

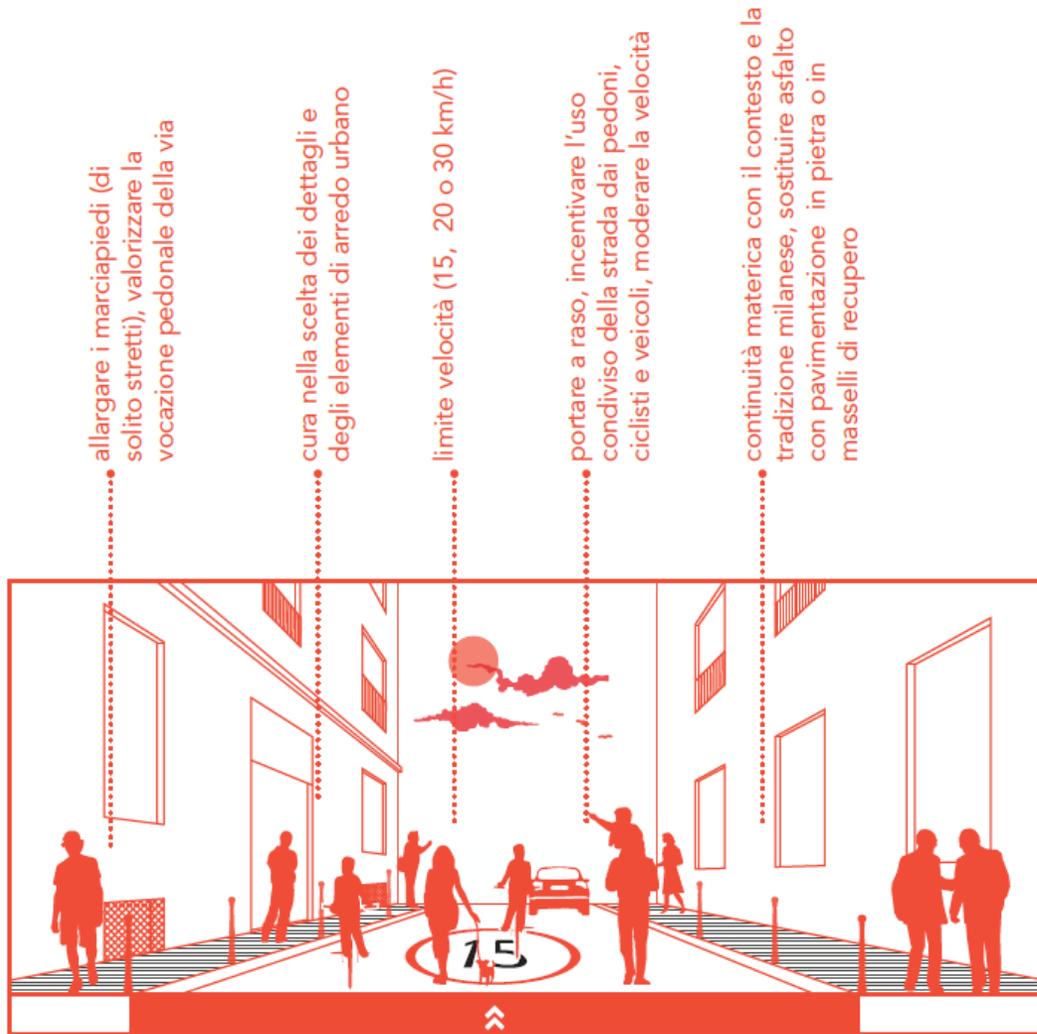


L'azione di ridisegno delle strade deve essere accompagnata da un'efficace azione di educazione civica, che deve riuscire a diffondere comportamenti di guida più responsabili.

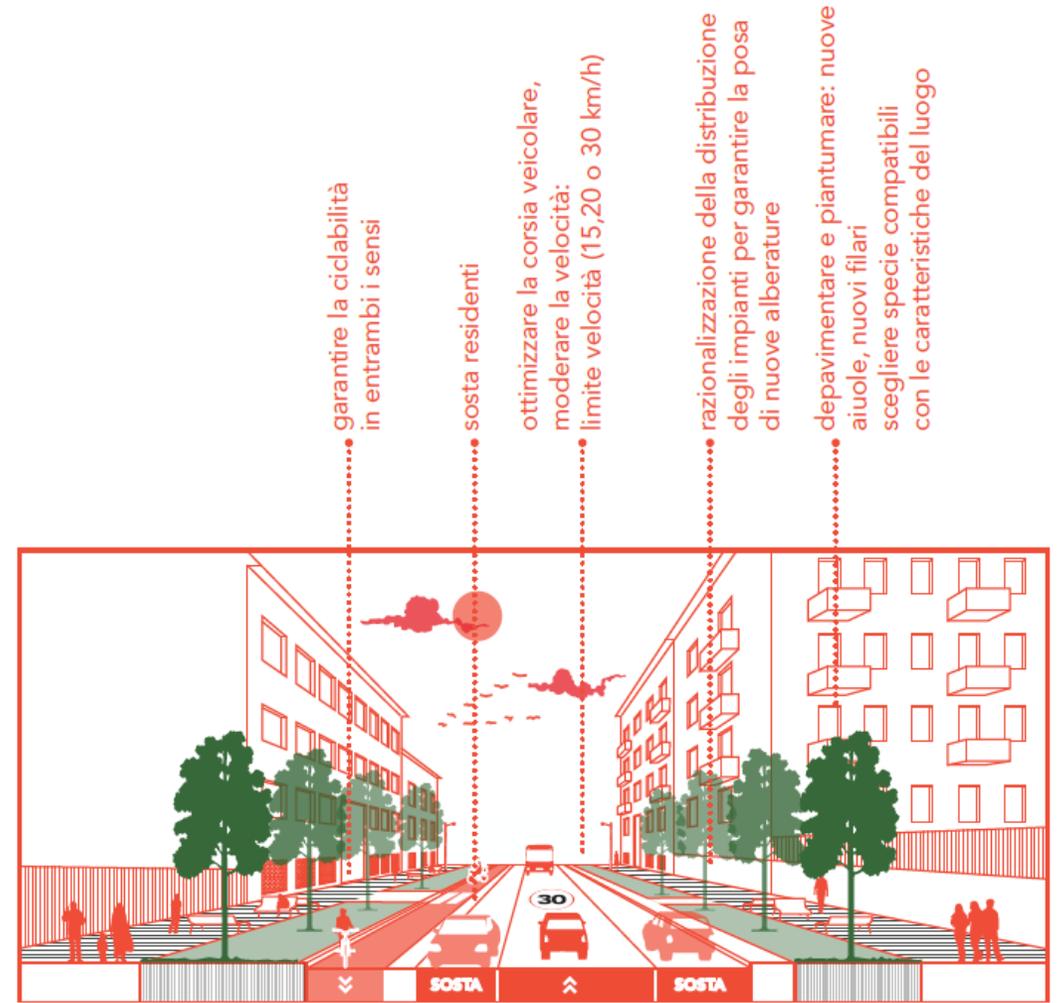
Quest'azione educativa trova la sua massima efficacia proprio **durante il processo di progettazione e attuazione della città 30**

Deve essere impostato uno specifico piano d'azione educativa e di promozione con iniziative che perdurino nel tempo.

RAGGIUNGERE LA CITTÀ 30



Spazi condivisi



Strade ad uso residenziale

4. ALCUNI ESEMPI

PIAZZE APERTE

Piazza Sicilia a Milano

Riqualificazione di circa mille metri quadrati. L'intervento ha riguardato l'area davanti alla scuola, che è stata pedonalizzata, rendendo così più sicura e piacevole l'entrata e l'uscita degli alunni, e attrezzata con tavoli da ping-pong e da picnic, panchine in legno, rastrelliere per biciclette e alberi in vaso. In via Sacco è stato allargato il marciapiede dal lato della scuola lungo tutto l'edificio. L'incrocio tra via Sacco e via Seprio è stato messo in sicurezza, è stata accorciata la lunghezza degli attraversamenti pedonali per renderli più facili ed è stato ampliato lo spazio pedonale a disposizione dei genitori in corrispondenza dell'ingresso della scuola. La sosta è stata riordinata per proteggere le alberature e dissuadere la sosta irregolare delle auto.



Fonte: Spazio pubblico, Linee guida di progettazione. Ottobre 2021
foto: piazza Sicilia, Milano, ottobre 2020 © Comune di Milano



LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS, LONDRA

Quartieri a basso traffico

Si tratta di aree prevalentemente residenziali dove si cerca di limitare il traffico di autovetture favorendo la circolazione a piedi o in bicicletta. Sono stati incentivati particolarmente nell'ultimo anno grazie come risposta alla crisi pandemica.

Il posizionamento di grandi fioriere o di semplici dissuasori all'inizio di molte strade residenziali, ad esempio, ha bloccato il passaggio delle autovetture promuovendo forme di mobilità attiva e sostenibile.

In questo modo molte aree attualmente sono percorribili in totale sicurezza sia a piedi che in bicicletta.

<https://londonlivingstreets.com/low-traffic-liveable-neighbourhoods/>



AROUND 15% OF DISPLACED TRAFFIC DISAPPEARS FROM THE AREA ENTIRELY AS DRIVERS ADJUST ROUTES AND BEHAVIOUR.



PHOTO: WALTHAM FOREST COUNCIL

SUPERILLES A BARCELONA

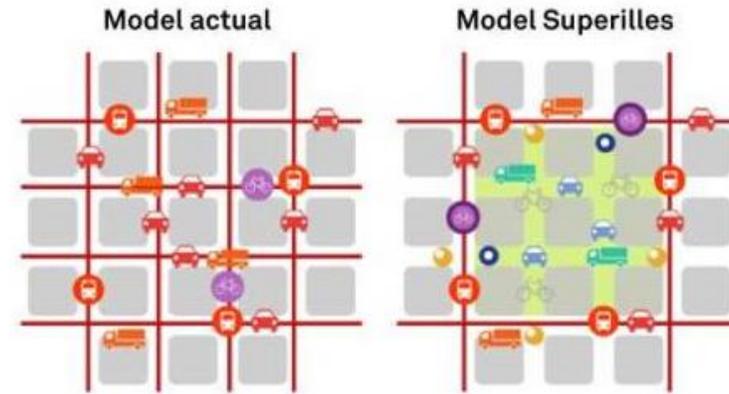
Il modello del Superblock'

Tra le proposte più interessanti di Barcellona (diffuso ormai in tutta Spagna) per ridurre il traffico veicolare figurano le Superilles o Superblock:

Sono 9 blocchi messi insieme nel cui perimetro è ammessa la circolazione di autobus, mezzi pesanti e auto, ma al suo interno le vetture possono circolare solo su circuiti monodirezionali alla velocità massima di 10 Km/h. Negli incroci è vietata la sosta e in generale l'obiettivo finale è di rimuovere il parcheggio a bordo strada e costruire delle strutture sotterranee per la sosta delle auto.

In questo modo gli spazi precedentemente occupati dalle automobili diventano delle zone ricreative di ristoro e relax.

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/>



Estensione del modello a tutto il centro SUPER-SUPERBLOCK

CIUDADES QUE CAMINAN

Pontevedra 'città pedonalizzata'

Pontevedra, città di circa 83.000 che dal 1999 ha deciso di ridurre progressivamente lo spazio destinato alle auto, aumentando quello per i pedoni.

Qui ci si muove liberamente a piedi e in bicicletta, grazie a percorsi dedicati che portano a scuola, al lavoro, alle vie dello shopping, alle aree verdi, dove famiglie e bambini giocano e godono di un'esperienza urbana di alta qualità.

Il traffico automobilistico rimane 'marginalizzato' alle 'Zone 30'. I parcheggi si trovano solo nella fascia periferica (e comunque raggiungibili dal centro tramite percorsi a piedi attrezzati).



GRAZIE!

PATRIZIA MALGIERI
TITO STEFANELLI
ESPEDITO SAPONARO
SOFIA PECHIN

-

stefanelli@trt.it

pechin@trt.it

www.trt.it



TRT TRASPORTI E TERRITORIO