



VIA VITTORIO VENETO

una riqualificazione urbana condivisa



INCONTRO PUBBLICO
Giovedì 2 dicembre 2021 ore 20:30

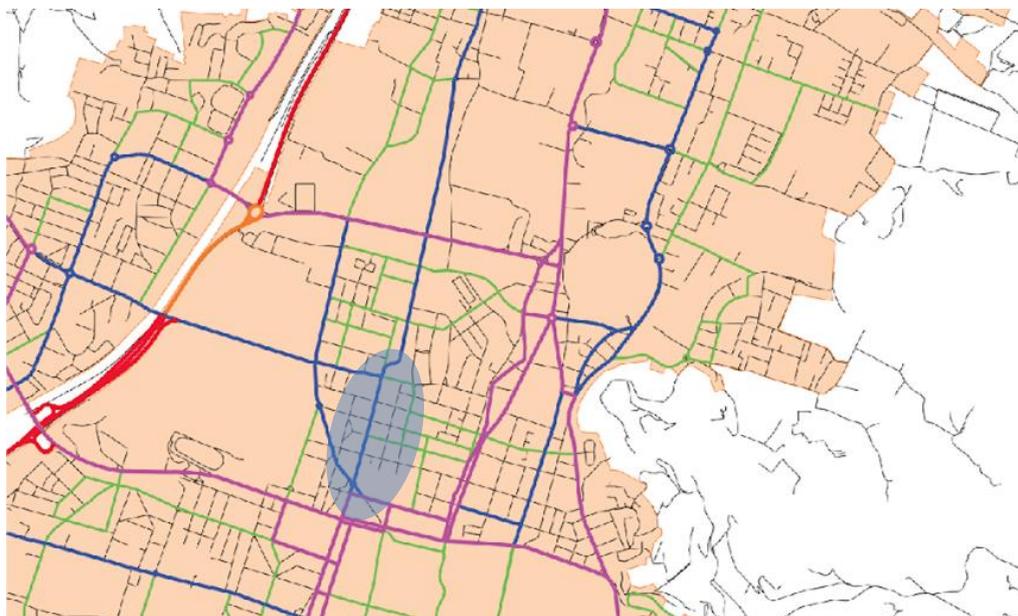
Teatro Pavoni, via Sant'Eustacchio n. 17, Brescia

Dagli studi al progetto

Arch. Matteo Dondè
Progettista incaricato

AREA INTERVENTO

Si tratta di una strada classificata come Strada Urbana di Quartiere (tipo E) con andamento che si sviluppa da nord a sud di accesso al ring.



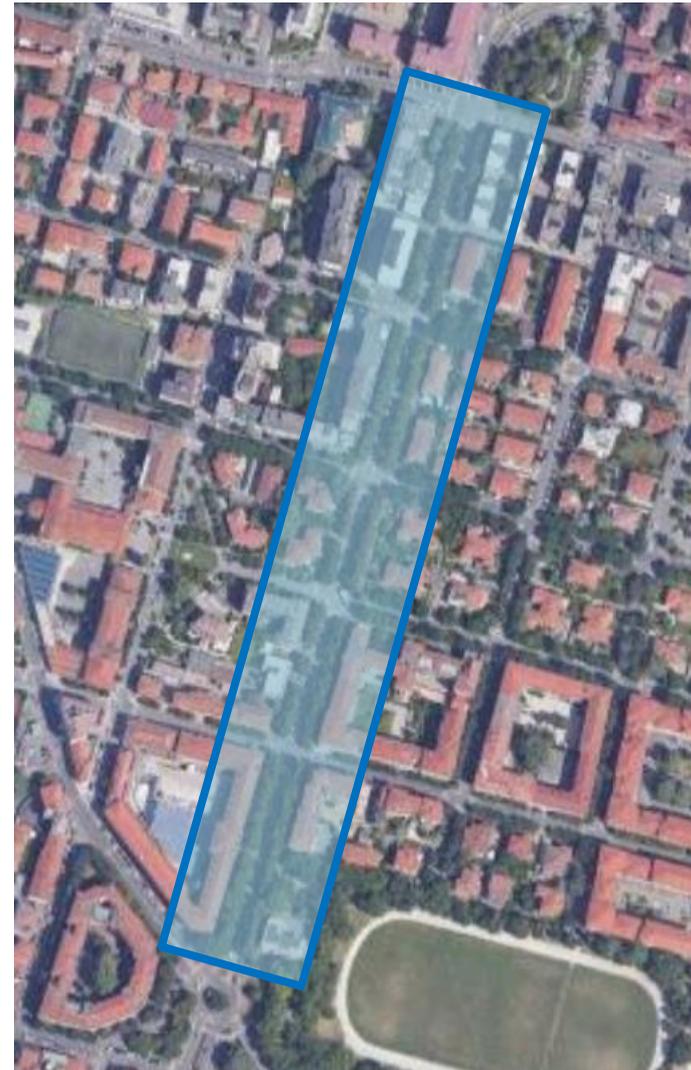
Una via molto frequentata caratterizzata da un flusso di traffico medio di circa 16.000 veicoli giornalieri (dato medio rilevato dalle spire anno 2019).

AREA INTERVENTO

L'area oggetto d'intervento è compresa tra via Montello e via Pastrengo e comprende le aree di intersezione con le via trasversali.

Alcuni dati sintetici circa l'area di progetto:

- ❖ **LUNGHEZZA – 550 m**
- ❖ **SUPERFICIE – 18.000 mq di cui 8.000 mq sono adibiti a sede stradale**



OBIETTIVI E VINCOLI PROGETTUALI



- ❖ Miglioramento **sicurezza stradale**
- ❖ Migliorare la vivibilità delle **aree pedonali** rimuovendo la sosta dai marciapiedi e individuazione di soluzioni compensative
- ❖ Migliorare la **ciclabilità**
- ❖ Salvaguardia del **patrimonio arboreo**
- ❖ Miglioramento della **permeabilità**
- ❖ Miglioramento della gestione dello **spazio pubblico**



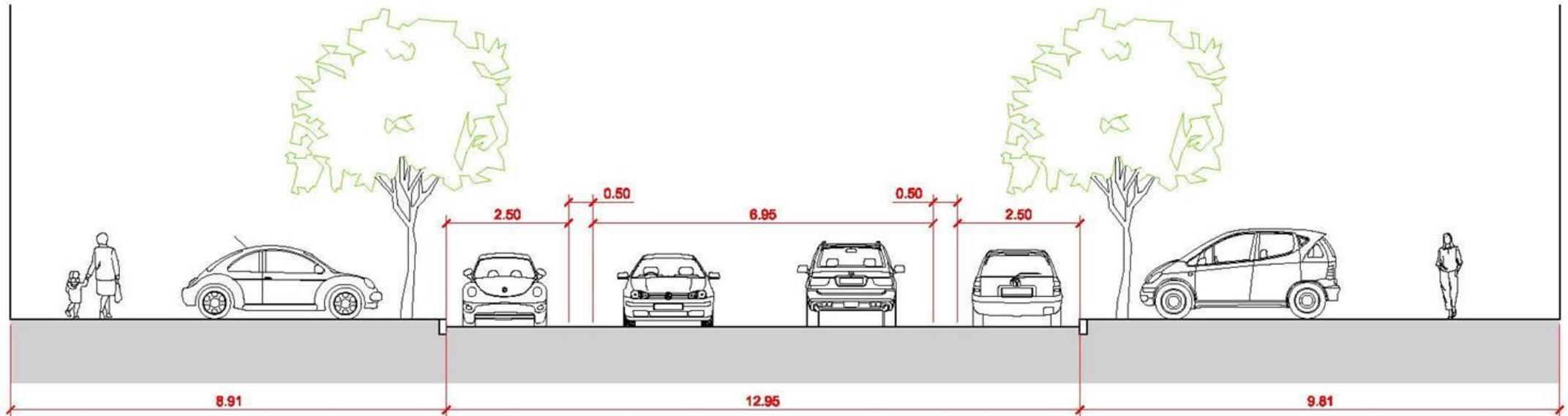
VIA VENETO: LO STATO DI FATTO

VIA VENETO: LO STATO DI FATTO



VIA VENETO: LO STATO DI FATTO

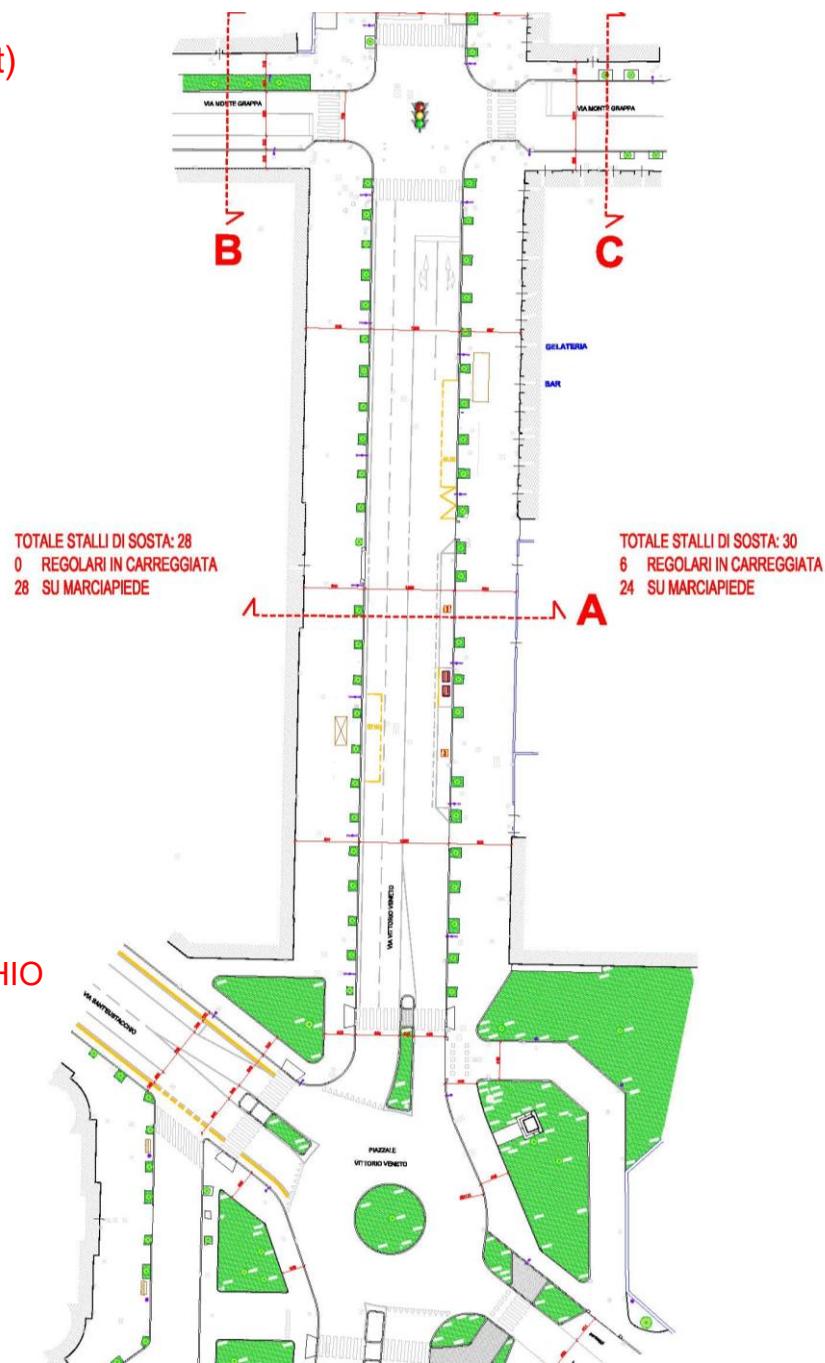
Stato di fatto



VIA VENETO: RILIEVO E SOSTA

VIA MONTE GRAPPA (ovest)

VIA MONTE GRAPPA (est)



VIA SANT'EUSTACCHIO

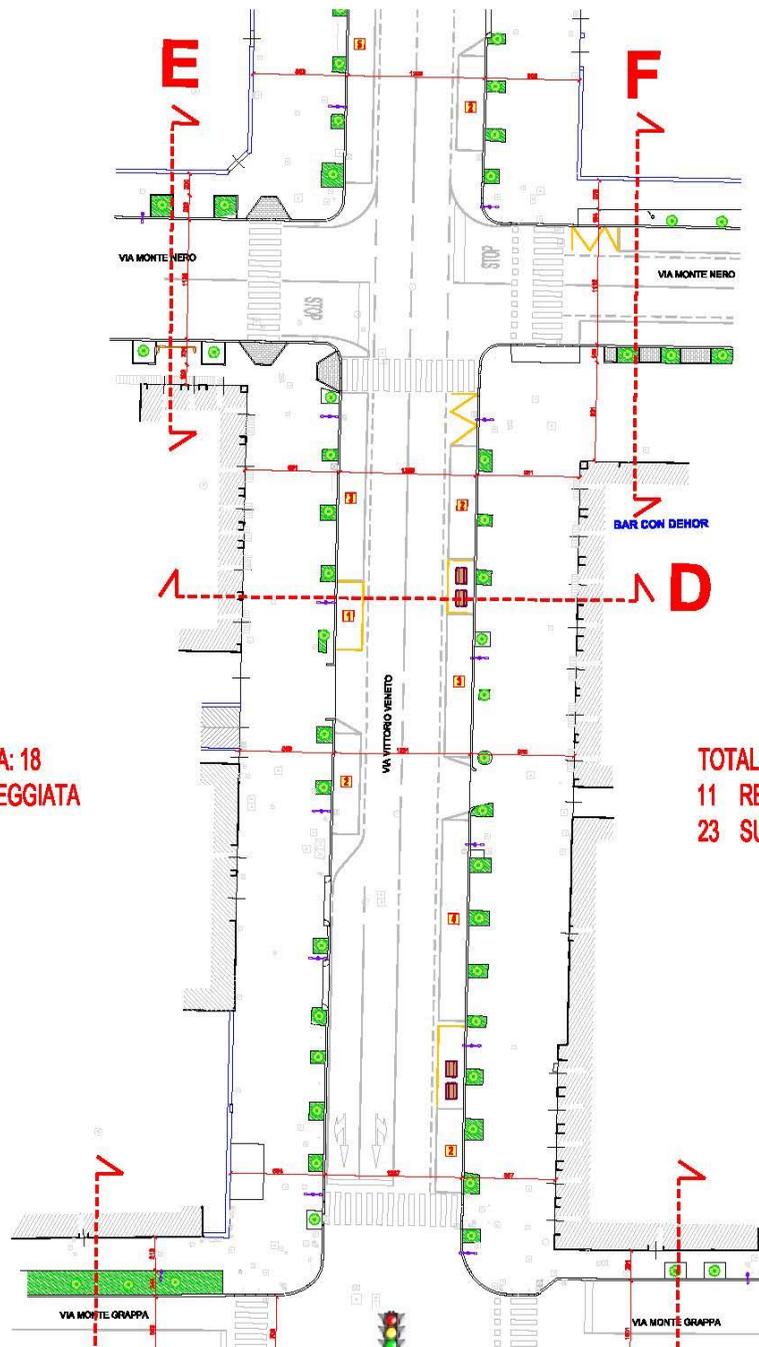
VIA VENETO: RILIEVO E SOSTA

VIA MONTE NERO (ovest)

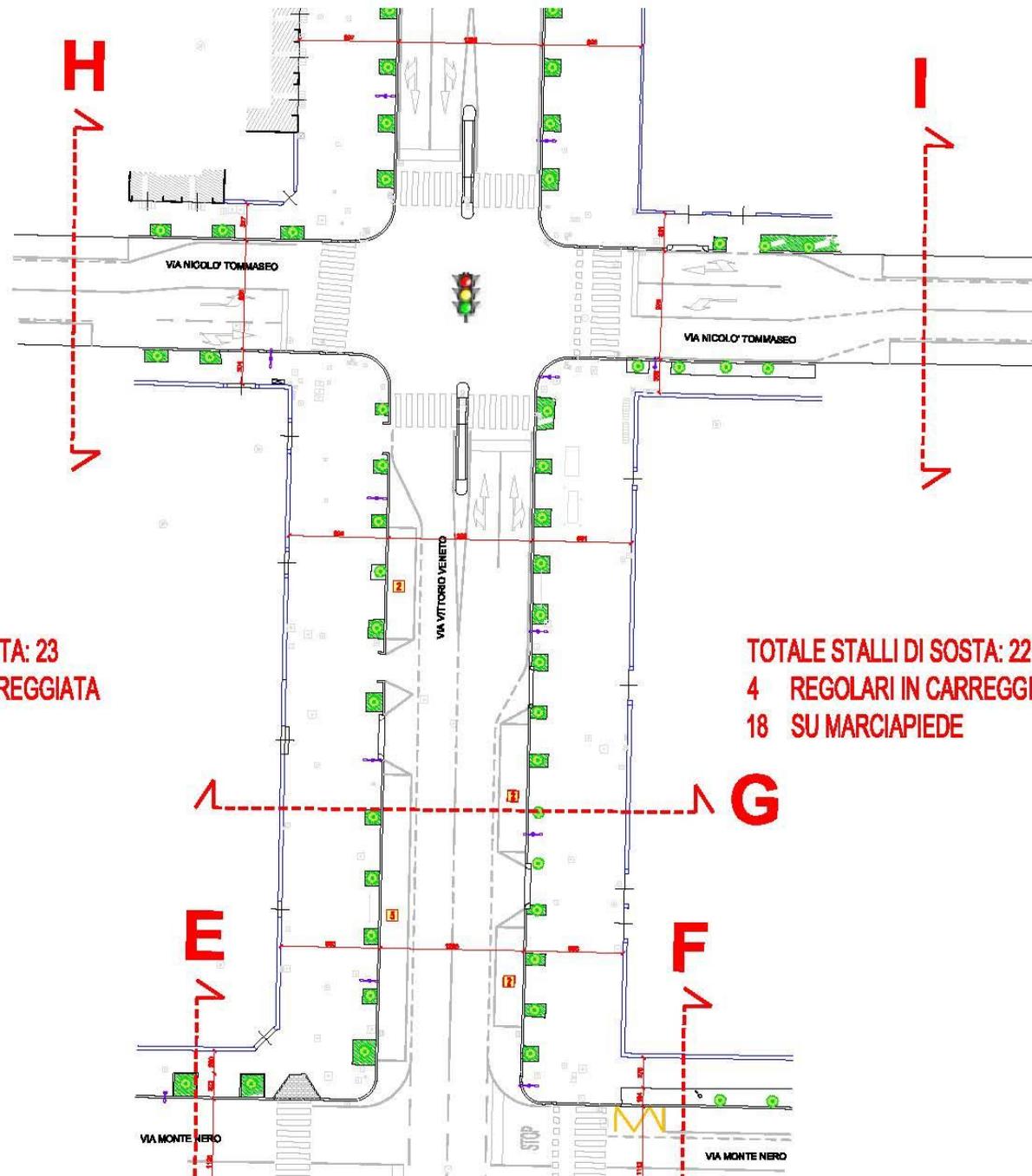
VIA MONTE NERO (est)

TOTALE STALLI DI SOSTA: 18
6 REGOLARI IN CARREGGIATA
12 SU MARCIAPIEDE

TOTALE STALLI DI SOSTA: 34
11 REGOLARI IN CARREGGIATA
23 SU MARCIAPIEDE



VIA VENETO: RILIEVO E SOSTA



VIA TOMMASEO (ovest)

VIA TOMMASEO (est)

TOTALE STALLI DI SOSTA: 23
7 REGOLARI IN CARREGGIATA
16 SU MARCIAPIEDE

TOTALE STALLI DI SOSTA: 22
4 REGOLARI IN CARREGGIATA
18 SU MARCIAPIEDE

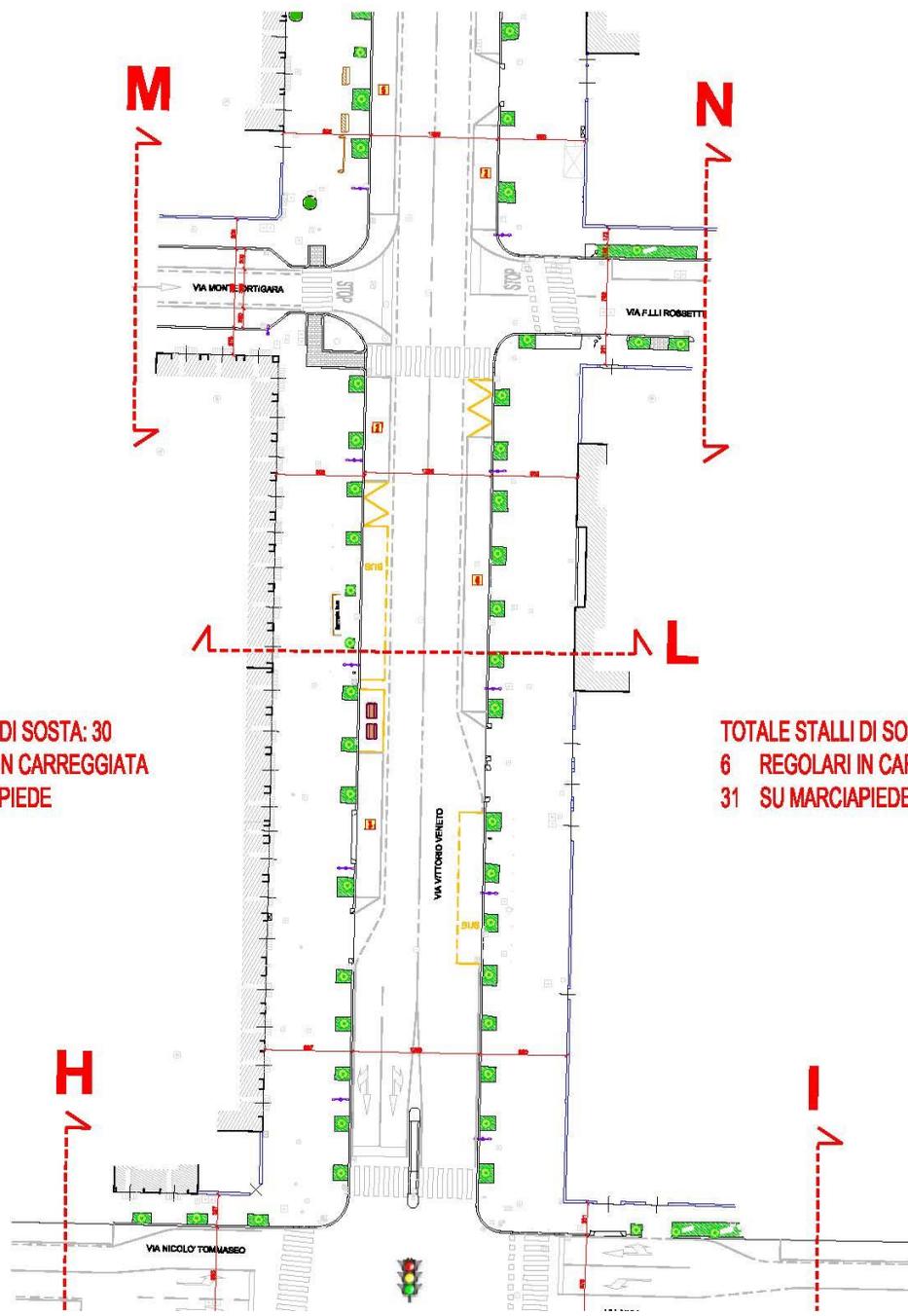
VIA VENETO: RILIEVO E SOSTA

VIA MONTE ORTIGIA

VIA ROSSETTI

TOTALE STALLI DI SOSTA: 30
5 REGOLARI IN CARREGGIATA
25 SU MARCIAPIEDE

TOTALE STALLI DI SOSTA: 37
6 REGOLARI IN CARREGGIATA
31 SU MARCIAPIEDE



VIA VENETO: RILIEVO E SOSTA

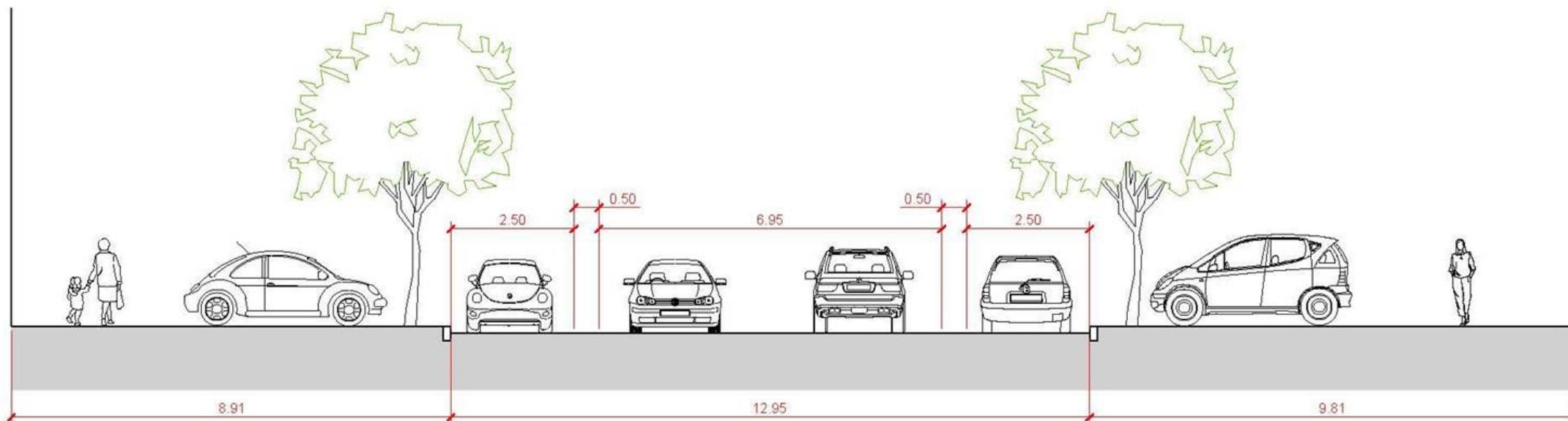
VIA MONTELO

TOTALE STALLI DI SOSTA: 16
15 REGOLARI IN CARREGGIATA
1 SU MARCIAPIEDE

TOTALE STALLI DI SOSTA: 46
14 REGOLARI IN CARREGGIATA
32 SU MARCIAPIEDE

VIA VENETO: RILIEVO E SOSTA

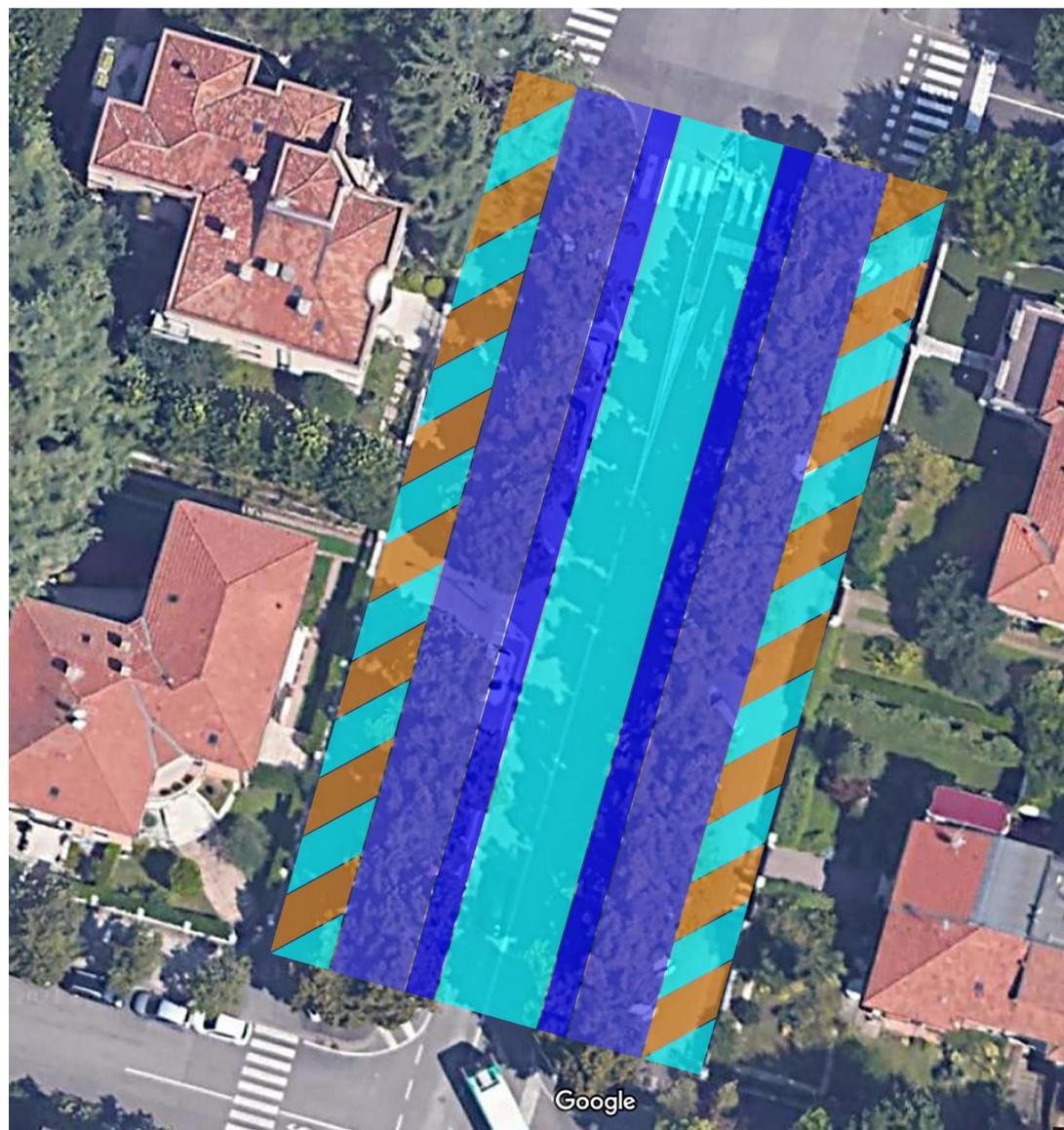
Stato di fatto



VIA VENETO

TOTALE STALLI REGOLARI IN CARREGGIATA:	74
TOTALE STALLI IRREGOLARI SU MARCIAPIEDE:	210
TOTALE STALLI DI SOSTA:	284

VIA VENETO: LO SPAZIO PUBBLICO



DISTRIBUZIONE SPAZIO PUBBLICO

28%
CARREGGIATA STRADALE

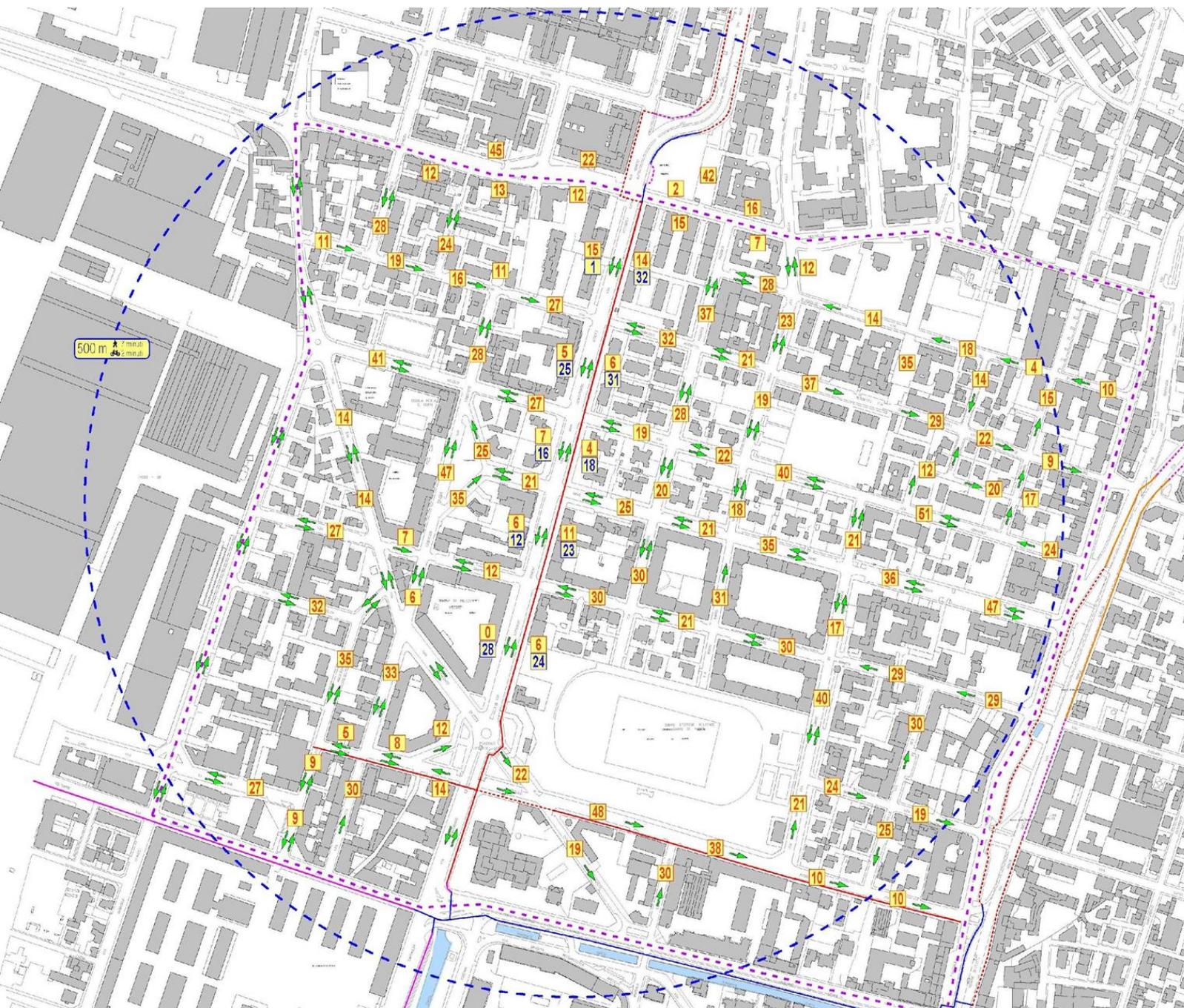
44%
SOSTA

28%
SPAZIO CONDIVISO PEDONI/BICI/AUTO

72%
dedicato alle AUTOMOBILI

28%
dedicato ai PEDONI e ai CICLISTI
(ma condiviso con le auto)

COMPARTO DI VIA VENETO: SOSTA



Stalli di sosta esistenti

- n° Numero stalli di sosta regolari
- n° Numero stalli di sosta irregolari su marciapiede

Sensi di circolazione

- Senso unico
- Doppio senso

Percorsi ciclabili esistenti

- Corsia ciclabile monodirezionale su strada
- Corsia ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede
- Corsia ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede
- Percorso ciclopedonale
- Pista ciclabile monodirezionale separata
- Pista ciclabile bidirezionale separata

Distanza dal centro di via Veneto e tempi di percorrenza a piedi (4Km/h) e in bicicletta (15Km/h)

- Numero stalli di sosta regolari
- Confine comparto di analisi

VIA VENETO: CRITICITÀ

VIA VENETO: CRITICITA'



Verde pubblico e alberature



TOTALE: 129 alberi

Verde pubblico e alberature

Città troppo calde? Il verde urbano è la soluzione

Le superfici naturali riducono maggiormente il calore rispetto alle pavimentazioni urbane, il terreno nudo o ai materiali sintetici per merito del processo di evapotraspirazione

In città fa più caldo che in campagna. Quello che può sembrare un luogo comune è in realtà un'allerta reale, una problematica che da diversi anni viene evidenziata da meteorologi e climatologi.

Il fenomeno che ci fa boccheggiare in città si chiama **Isola di calore** ed è un evento climatico documentato da centinaia di studi scientifici che determina un microclima più caldo all'interno delle aree urbane cittadine rispetto alle circostanti zone periferiche e rurali.

Le cause sono diverse: la **diffusa cementificazione**, le **superfici asfaltate** che prevalgono nettamente rispetto alle aree verdi, le **emissioni** degli autoveicoli, degli impianti industriali e dei sistemi di riscaldamento e di aria condizionata ad uso domestico.

Nelle ultime stagioni estive le temperature nelle grandi città italiane sono aumentate tra gli 1,8 e i 3,7 °C rispetto alle medie del trentennio di riferimento climatico 1961-1990

(convenzionalmente fissate dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale) mentre nelle aree rurali circostanti i valori si sono mantenuti pressoché stabili con le medie trentennali, tanto che nei progetti di nuova urbanizzazione e negli interventi di riqualificazione di aree già urbanizzate la minimizzazione dell'isola di calore porta a scelte tecnicamente consapevoli circa le caratteristiche dei materiali di costruzione e, aspetto ancora più importante, la copertura verde del suolo (alberi e superfici a verde) e degli edifici (tetti e pareti verdi).

È risaputo, oltre che scientificamente provato, che le superfici naturali riducono maggiormente il calore rispetto alle pavimentazioni urbane, il terreno nudo o ai materiali sintetici per merito del processo di evapotraspirazione.

Uno dei "materiali" biologici più efficaci per il controllo del microclima degli spazi esterni è appunto la vegetazione che, se utilizzata in modo appropriato, può determinare un effetto di miglioramento consistente.



SIN ÁRBOLES

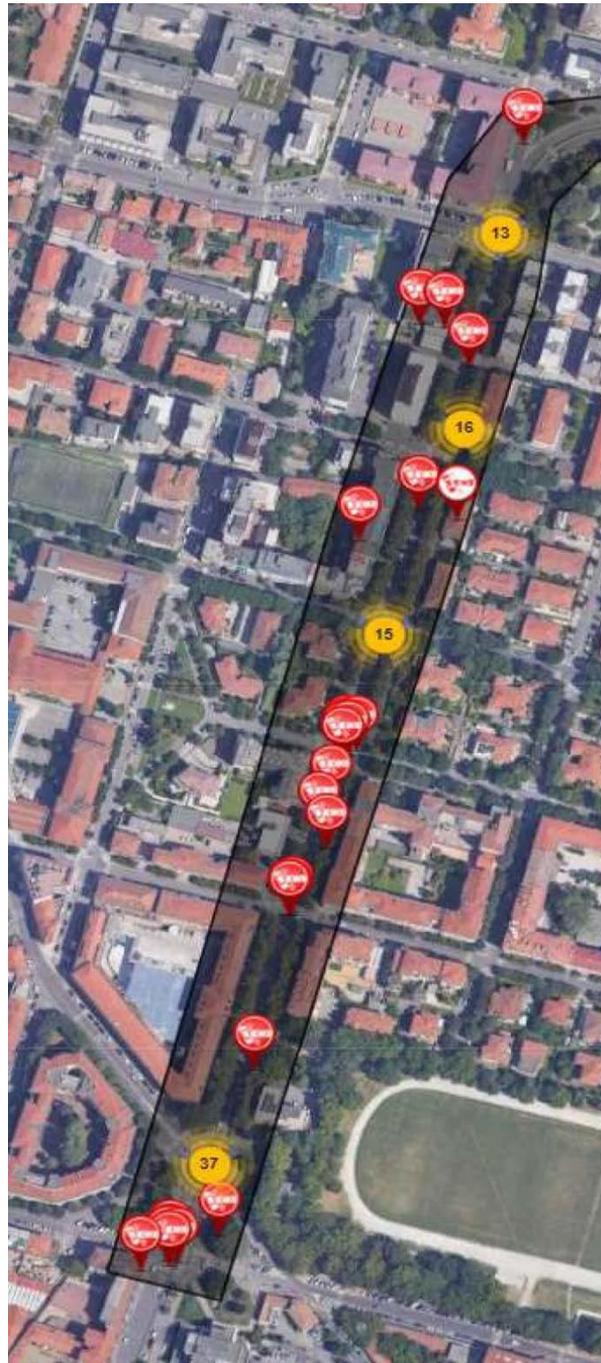


CON ÁRBOLES



VIA VENETO: CRITICITA'

Incidentalità



Quinquennio 2015-2020

106 incidenti

hanno provocato 84 feriti
e hanno coinvolto 19 pedoni

12 coinvolti in corrispondenza delle
intersezioni

7 lungo strada/marciapiede

Media per ogni anno

21 incidenti

17 feriti di cui 4 pedoni

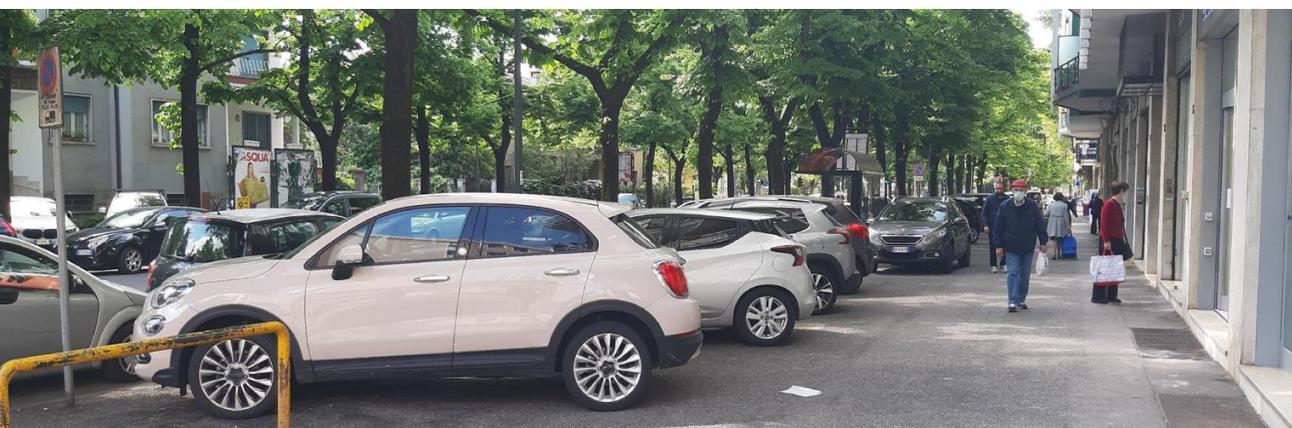
VIA VENETO: CRITICITA'

Incidentalità e sosta irregolare



VIA VENETO: CRITICITA'

Sosta sui marciapiedi, inquinamento acustico e dell'aria, presenza di attività commerciali e residenze, qualità dei percorsi





LA QUESTIONE DELLA SICUREZZA

LA QUESTIONE SICUREZZA



Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi Piet Rietveld e Vanessa Daniel emerge che **il principale deterrente all'utilizzo della bicicletta e della mobilità pedonale è proprio la scarsa sicurezza stradale** il rischio di essere coinvolti in un incidente stradale è percepito al punto tale da convincere molti potenziali ciclisti a lasciare a casa la bici per utilizzare anche loro l'automobile.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856404000382>

I pericoli del traffico frenano lo sviluppo dei bambini



Il **movimento** è alla base della vita di relazione e permette all'individuo di entrare in rapporto coi suoi simili, con l'ambiente circostante e col mondo degli oggetti

Nel **bambino** la motricità è una necessità vitale, importante per uno sviluppo psicofisico armonico

Ma la **cultura della macchina** ha portato l'uomo ad uno **stato di sedentarietà cronica** e il bambino è diventato **“un bambino seduto”**

— La scomparsa dei giochi di strada, come camminare su un muretto o arrampicarsi su un albero, sta provocando danni gravissimi: i ragazzini di oggi **non hanno senso dell'equilibrio e coordinazione** visuo-spaziale, in compenso **hanno una muscolatura poco tonica**, livelli preoccupanti di **demineralizzazione ossea** con conseguenti maggiori infortuni durante la poca attività fisica che viene praticata, in genere durante le ore di educazione motoria a scuola.

**I bambini non sanno più muoversi,
l'allarme lanciato da uno studio
dell'istituto educativo del Lazio**

I pericoli del traffico frenano lo sviluppo dei bambini

In Italia un bambino su dieci è obeso: è dato tra i peggiori in Europa. “Non siamo più il Paese della dieta mediterranea”

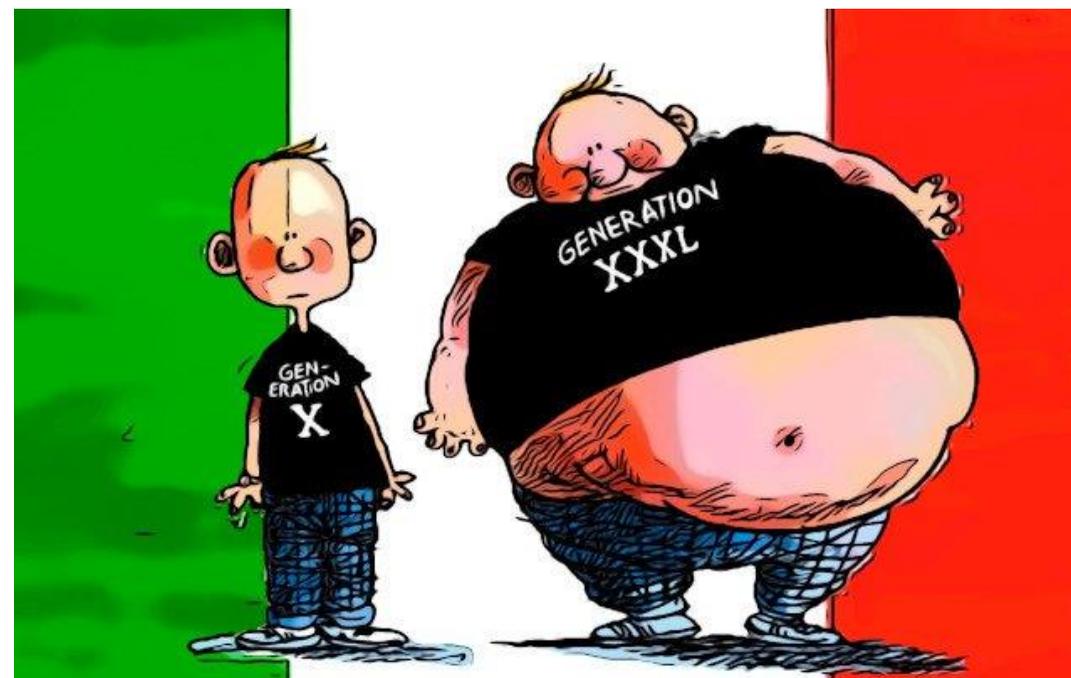


L'indagine, riferita a dati del 2019 su un campione di 50mila minori tra otto e nove anni, è stata eseguita da Okkio alla salute, il sistema di sorveglianza del Centro nazionale per la prevenzione delle malattie e promozione della salute dell'Istituto superiore di sanità (Iss). Sotto accusa la cattiva alimentazione e il poco movimento fisico

di Chiara Daina | 10 NOVEMBRE 2020



In Italia **un bambino** su cinque è in sovrappeso (il 20,4 per cento) mentre uno su dieci è obeso (il 9,4 per cento). Più grassi in **Europa** soltanto i coetanei di **Cipro, Grecia e Spagna**. L'indagine, riferita a dati del 2019 su un campione di **50mila minori** tra otto e nove anni, è stata eseguita da **Okkio alla salute**, il sistema di sorveglianza del **Centro nazionale per la prevenzione delle malattie e promozione della salute** dell'Istituto superiore di sanità (Iss), di recente designato come centro di riferimento Oms sull'obesità infantile.



LA QUESTIONE SICUREZZA

I genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto di più rispetto agli altri Paesi

Lo conferma anche lo studio dell'Istc-Cnr promosso dal Policy Studies Institute di Londra — un'indagine che riguarda 15 Paesi del mondo, tra cui Italia e Germania

Ebbene, **l'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11% nel 2002 al 7% nel 2010**

Per fornire un metro di paragone l'autonomia dei **bimbi inglesi è al 41% e quella dei tedeschi al 40%**



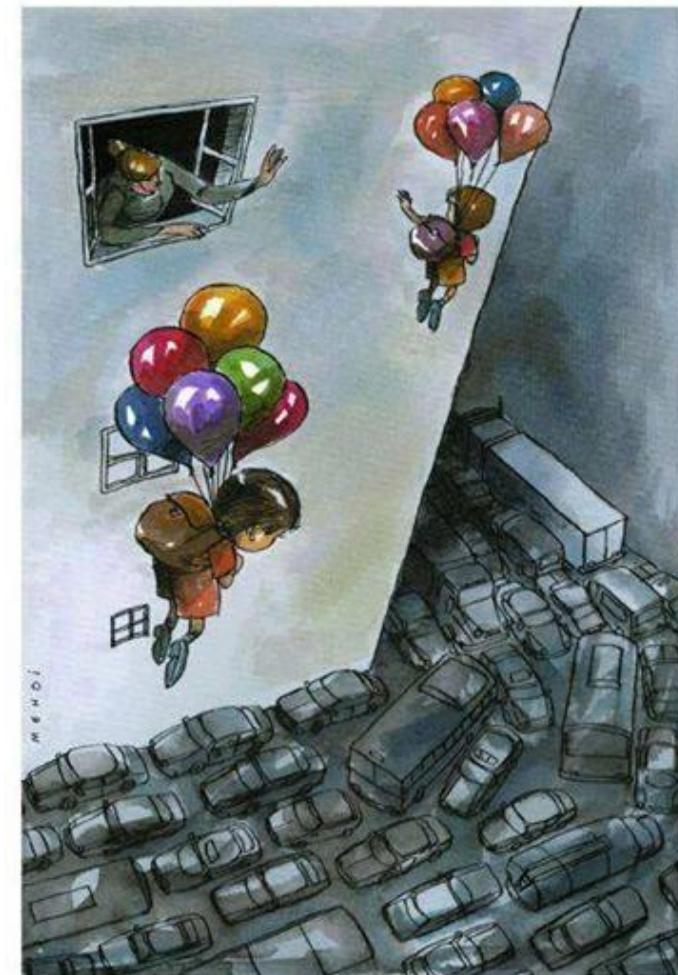
LA QUESTIONE SICUREZZA

Niels Egelund, professore alla Università di Aarhus in Danimarca, ha realizzato **uno studio su 19.527 studenti di età compresa tra 5 e 19 anni.**

E' stato consegnato a tutti un questionario appena entrati nella classe.

I risultati: **gli studenti che hanno fatto il viaggio da soli hanno risposto al questionario molto meglio di quelli che sono stati accompagnati in auto o con i mezzi pubblici.**

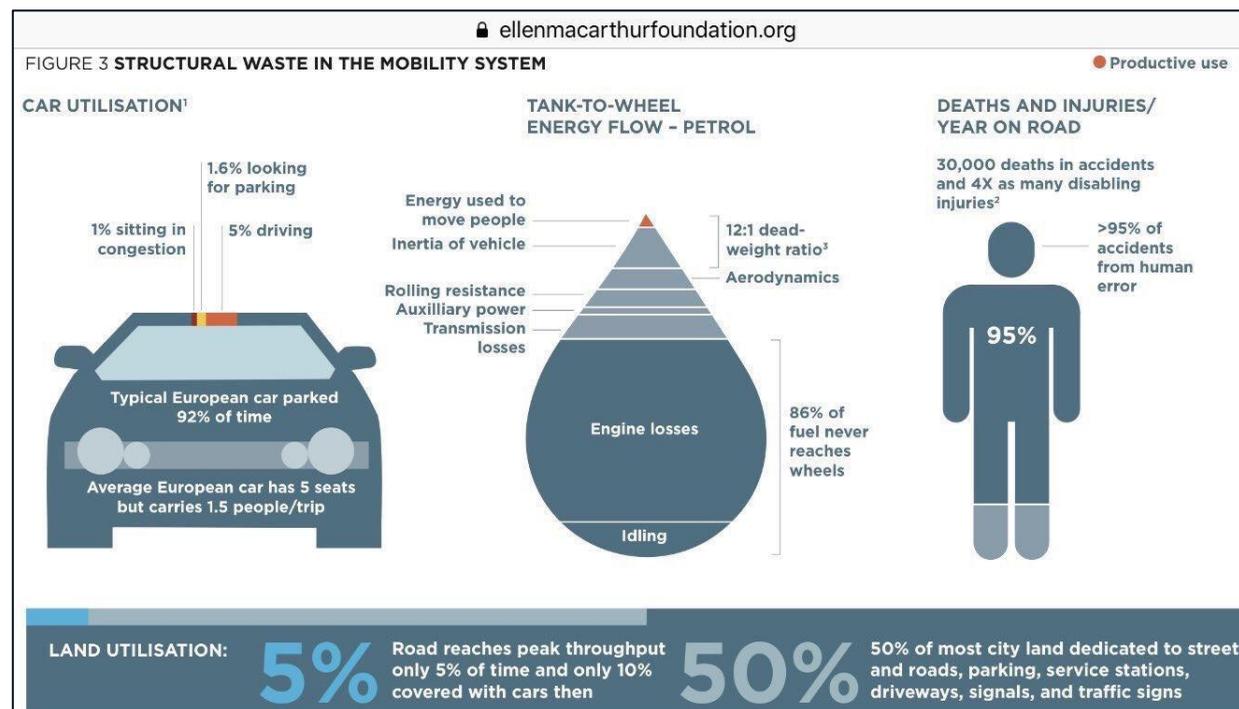
Chi va a scuola in autonomia, a piedi o in bicicletta, ha maggiore capacità di apprendimento e di concentrazione



EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITÀ

Secondo una ricerca europea:

- **La macchina è parcheggiata per il 92% del tempo**
- **Si trascorre 1/3 del tempo di guida in cerca di parcheggio**
- **Di media, i 5 posti dell'auto spostano solo 1,5 persone**
- **Il 40% dei tragitti effettuati in auto è inferiore ai 3 Km, il 60% inferiore ai 5 Km**



20 GENNAIO 2020 19:25

Ore perse nel traffico, la classifica mondiale: Roma seconda solo a Bogotà, Milano settima

E' ciò che emerge dal Global card scorecard di Inrix, che analizza i trend della congestione urbana in 200 città di 38 Paesi

MOTORI

Gli automobilisti più felici del Pianeta? Sono gli olandesi. L'Italia tra le peggiori d'Europa

L'Olanda batte tutti

Le migliori condizioni di guida a livello planetario si trovano in Olanda, seguono Francia, Stati Uniti, Repubblica Ceca e Belgio che occupano le prime cinque posizioni della classifica stilata da Waze, l'app che consente agli automobilisti di evitare il traffico e risparmiare tempo e denaro al volante.



ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città europee

Tendenze nelle città europee

IL REPORT

Dopo il covid vogliamo più verde, svago e coworking «entro 15 minuti da casa»

Un'indagine comparata di Arup tra 5mila cittadini di Milano, Berlino, Londra, Parigi e Madrid delinea il cambio di priorità sullo stato d'animo delle persone che hanno vissuto il lockdown nelle grandi città europee

di Paola Pierotti



In generale tutti gli intervistati nelle diverse città europee hanno riconosciuto dei miglioramenti durante la pandemia espressi dal **meno traffico (37%)** e con la **riduzione dell'inquinamento atmosferico (30%)**.

PEDONALITA' E CICLABILITA'

Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS): 8 idee per rendere le città «camminabili»

Ocho ideas para hacer más 'caminables' las ciudades

'Ayudas' para llegar al reto de los 10.000 pasos al día que recomienda la Organización Mundial de la Salud



Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS): 8 idee per rendere le città «camminabili»

1 | **Aceras** **De 2,20 metros**

«La ley establece un mínimo de 1,80 metros, de manera que puedan cruzarse dos sillas de ruedas, pero lo ideal es dar el salto hasta los 2,20 metros», sugieren desde la Red Ciudades que Caminan. Suyas son todas estas propuestas.

4 | **Acera continua** **Sin semáforo**

«El 90% de las aceras se interrumpen al llegar a una intersección y, en el mejor de los casos, hay un paso de peatones. Proponemos aceras continuas que no obliguen al peatón a detenerse en su itinerario. Los coches pasarían por tramos señalizados con rayas blancas pero del mismo pavimento que la acera. Es mejor que no haya semáforo, va que al

3- Sedute ogni 100 metri

Le sedute per riposare favoriscono l'andare a piedi, specialmente per gli anziani. Il materiale più adeguato è il legno. Devo essere collocate ogni 100m circa.

«Que haya bancos para descansar cada poco anima a andar, especialmente a los mayores. Deben tener reposabrazos y priorizar la funcionalidad. Actualmente se están diseñando bancos macizos de hormigón que son estéticos, pero no permiten meter los pies por debajo, y por tanto, no te puedes impulsar para levantarte. Tampoco es conveniente que sean de acero porque resultan fríos en invierno y se calientan en verano. El material más adecuado es la madera. Deben situarse a unos cien metros; y también los pasos de cebra».

solo es percibido, es real, por lo que exigimos su desmantelamiento».

6 | **Plataforma única** **Coches y peatones**

«En calles muy estrechas una solución son las aceras de plataforma única, es decir, sin bordillos. No se interrumpe el camino del peatón con subidas y bajadas; y los coches, que comparten espacio con los de a pie, entienden que en cualquier sitio puede aparecer una persona, de manera que conducen despacio. Nuestra propuesta es que lo hagan a 10 km/hora».

ESEMPI VIRTUOSI

Aumentare la socialità, la convivialità e qualità urbana



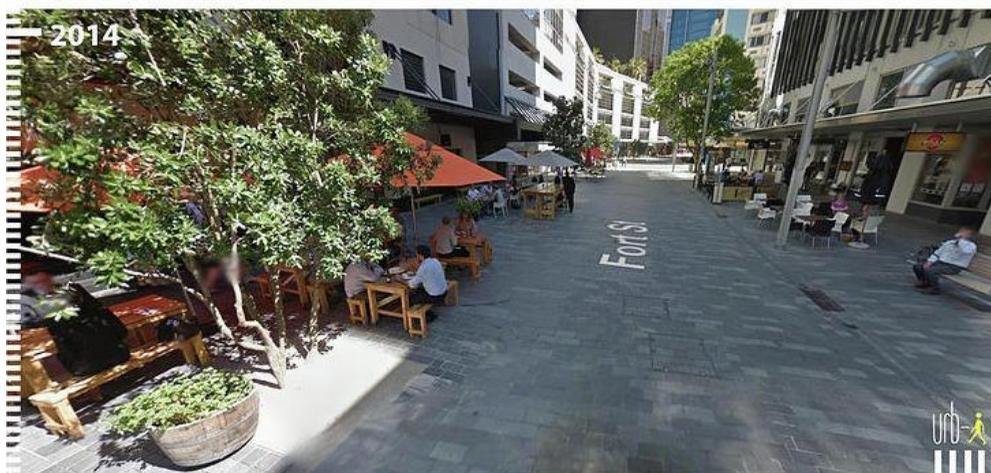
ESEMPI VIRTUOSI

Aumentare la socialità, la convivialità e qualità urbana



ESEMPI VIRTUOSI

Aumentare la socialità, la convivialità e qualità urbana



ESEMPI VIRTUOSI

Aumentare la socialità, la convivialità e qualità urbana



Lo studio Bikenomist - Pirelli - Univ. Bicocca di Milano



Come spesso accade in questi casi, i **benefici ambientali** si accompagnano a quelli **economici**: la riqualificazione portata dal corridoio verde tra Milano e Monza **farebbe aumentare il valore del patrimonio immobiliare in una percentuale compresa tra il 12 e il 23 per cento**, mentre **il giro di affari delle attività commerciali sparse lungo il percorso potrebbe aumentare di una quota tra il 35 e il 55 per cento**

Tendenze nelle città europee

MoDo VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A. Q EN

VISION MOBOTICA Q-LIFE LAB HUMANS

Le città del futuro? Più panchine e meno auto

25.5.2018



Secondo l'urbanista Fred Kent abbiamo passato gli ultimi 70 anni a costruire città per le automobili e non per le persone. E ciò le ha rese meno vivibili. Ma come si possono cambiare le cose?

Tendenze nelle città metropolitane



https://www.ansa.it/canale_lifestyle/notizie/tempo_libero/2021/01/29/new-york-citta-senza-auto-ultima-sfida-di-de-blasio_65fcd64b-e87f-4cd5-8516-52a965314d98.html

Tendenze nelle città europee: Amsterdam

Amsterdam eliminerà 1.500 posti auto all'anno fino al 2025

News • di [Manuel Massimo](#) 2 Aprile 2019

Una delle capitali mondiali della bicicletta ha deciso di imboccare ancora più convintamente la strada della demotorizzazione e, per farlo, ha stilato un piano per smantellare i parcheggi su strada: Amsterdam eliminerà circa 1.500 posti auto all'anno a partire da questa estate e fino al 2025, dunque circa 11.000 in totale. Lo spazio ricavato sarà destinato alle piste ciclabili, all'allargamento dei marciapiedi o alla messa a dimora di alberi: insomma, sarà spazio restituito alla collettività e alla vivibilità della strada.

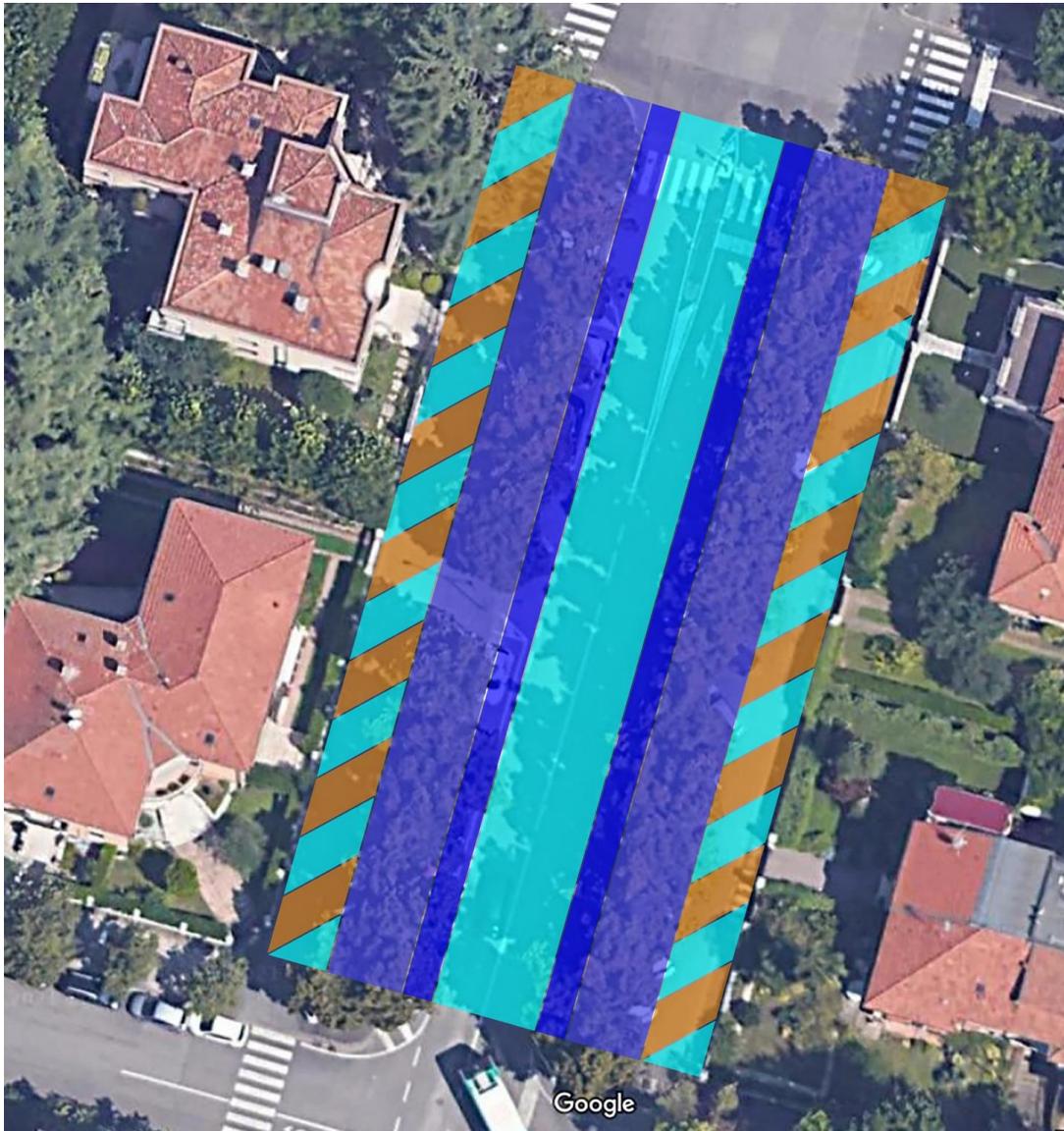


ESEMPI VIRTUOSI

Redistribuzione (democrazia) dello spazio pubblico



Redistribuzione (democrazia) dello spazio pubblico



DISTRIBUZIONE SPAZIO PUBBLICO

72%

dedicato alle AUTOMOBILI

28%

dedicato ai PEDONI e ai CICLISTI
(ma condiviso con le auto)

Tendenze nelle città europee: Parigi

Parigi rimuoverà la metà dei parcheggi di superficie

29 OTTOBRE 2020

PARCHEGGI PARIGI

L'ha annunciato il **vicesindaco David Belliard**, il **50% degli stalli auto di superficie spariranno** per far posto a nuovi spazi pubblici, nuove piazze, nuove aree verdi e ovviamente nuove ciclabili.



Parigi ad oggi dispone di **140.000** posti auto in superficie, **pari a 65 ettari di terreno** dedicato al parcheggio delle automobili. Secondo le previsioni di Belliard, vice di Anne Hidalgo, il nuovo mandato dell'amministrazione andrà a **rimuovere circa la metà dei parcheggi in strada oggi esistenti**.

Parigi planterà 170 mila nuovi alberi. Come? Togliendo posti auto

15 FEBBRAIO 2021

MILANO MOBILITARS PARIGI

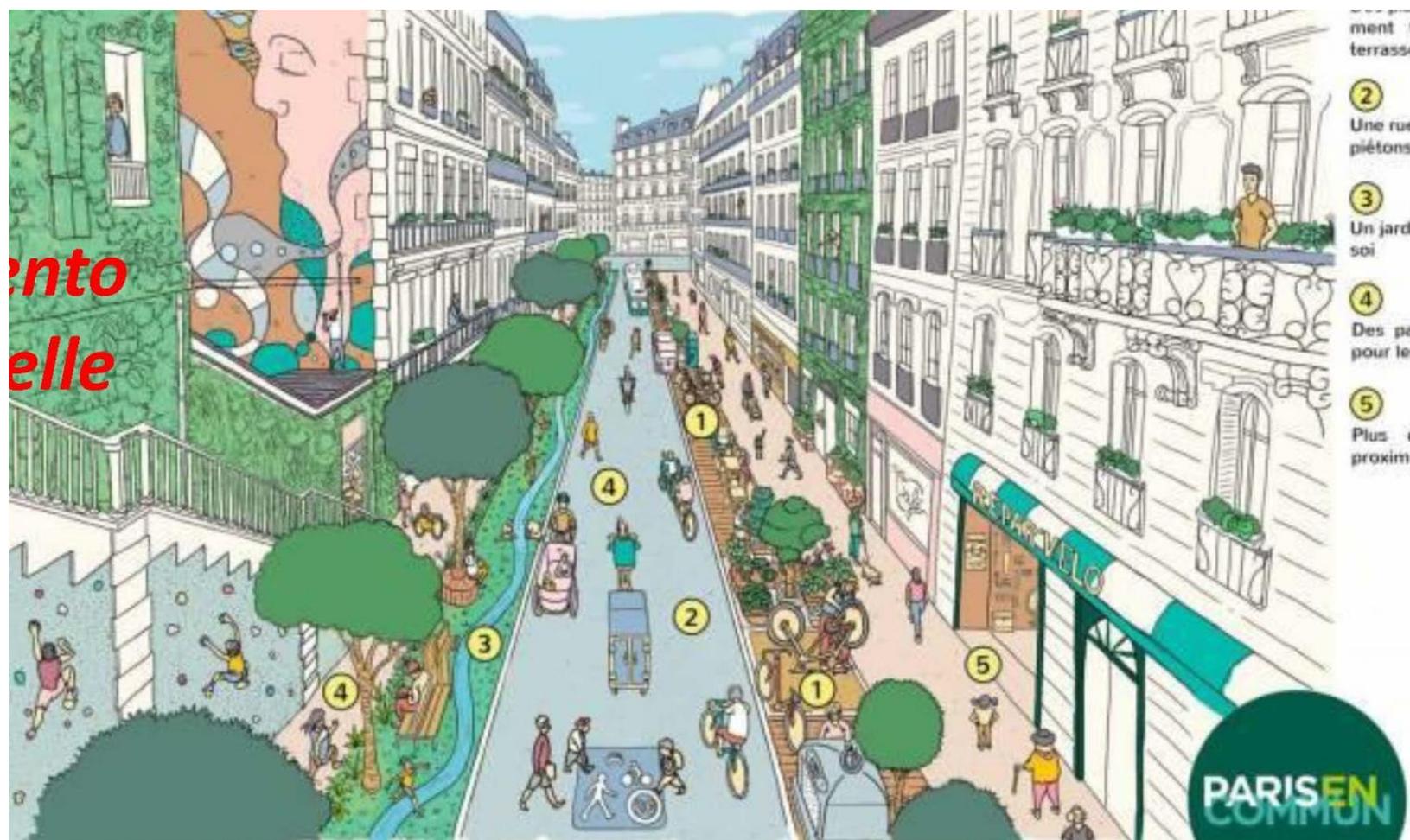
Se i primi 5 anni dell'amministrazione di **Anne Hidalgo**, sindaca di Parigi rieletta recentemente, si sono focalizzati soprattutto sulla promozione dell'uso della bicicletta, i prossimi 5 sembra che saranno dedicati a **mettere a dimora circa 170.000 nuovi alberi in città**.

Una promessa non indifferente quella di riempire la città di **170 mila nuove alberature** (attenzione si parla specificatamente di alberi, non di generiche "piante" come potrebbero essere arbusti, siepi e fiori... *ndt*) e per farlo la sindaca Hidalgo non ha paura di andare a **togliere qualche abitudine consolidata, come ad esempio la prassi di parcheggiare l'auto in strada**.



ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città europee: Parigi



GREENING per garantire maggior permeabilità del suolo, ridurre le isole di calore, accrescere verde e relazioni di prossimità, risparmiare energia

ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città europee: Parigi



Tendenze nelle città europee: Parigi

Paris passe à 30 km/h lundi : les habitants de la capitale plutôt favorables

EXCLUSIF. Contrairement aux idées reçues, les habitants de la capitale sont, dans leur majorité, d'accord avec la politique d'Anne Hidalgo sur l'instauration d'une nouvelle mesure visant à limiter l'usage de la voiture selon un sondage que nous dévoilons.



61% des Parisiens se déclarent favorables à cette nouvelle mesure visant à restreindre l'usage de la voiture dans la ville. LP/Frédéric Dugit

Il nuovo limite di 30 km/h, in vigore nelle strade di Parigi dal 30 agosto 2021

Sondaggio (1000 intervistati):

61% favorevoli alla limitazione di velocità a 30km/h in tutta Parigi

78% favorevoli alle piste ciclabili

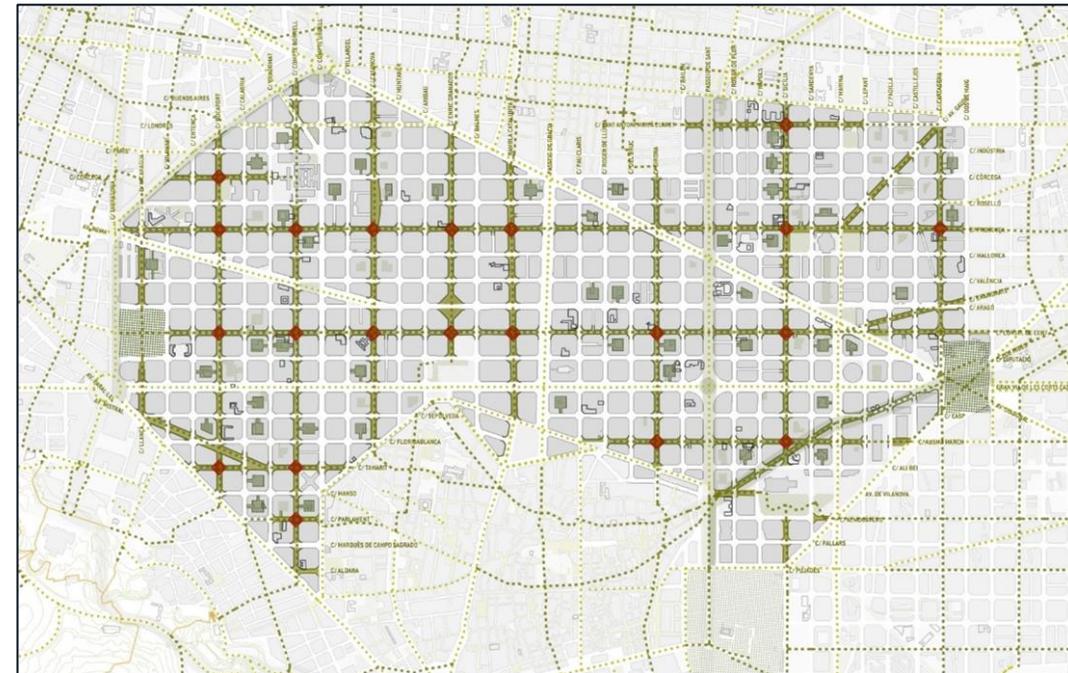
Tendenze nelle città europee: Barcellona

CITYLAB

Barcelona Will Supersize its Car-Free 'Superblocks'

Le celebri zone pedonali della capitale catalana si stanno espandendo fino a coprire la maggior parte del centro città, ha annunciato il sindaco Ada Colau

Ora la capitale catalana ha in programma un importante ridimensionamento dell'idea: **nel prossimo decennio, Barcellona convertirà l'intera rete centrale in un'area più verde e pedonale quasi totalmente priva di auto.**



ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città europee: Barcellona



Tendenze nelle città europee: Barcellona



ESEMPI VIRTUOSI



ESEMPI VIRTUOSI



Tendenze nelle città europee: Barcellona

Lo studio pubblicato, che ha avuto la collaborazione dell'**Agenzia per la sanità pubblica di Barcellona (ASPB)** e BCNecologia, è il primo a **stimare gli impatti sulla salute** di questo progetto di intervento urbano e sui trasporti.

Le stime che ne derivano indicano che il progetto originario delle “superillas”, se esteso a tutta la città, potrebbe:

- ✓ **prevenire 667 morti premature all'anno**
- ✓ **aumentare l'aspettativa di vita di quasi 200 giorni in media a persona**
- ✓ **consentire un risparmio economico annuo di 1,7 miliardi di euro**

I benefici per la salute più notevoli sarebbero derivati dalla riduzione:

- ✓ **dei livelli di inquinamento atmosferico (291 morti premature prevenibili ogni anno)**
- ✓ **del rumore del traffico (163 morti premature prevenibili ogni anno)**
- ✓ **dalla mitigazione degli effetti dell'isola di calore (117 morti premature prevenibili ogni anno)**

Con la realizzazione del progetto nella sua interezza:

- ✓ **i livelli medi annui di inquinamento atmosferico da NO2 sarebbero ridotti del 24%**
- ✓ **i livelli di rumore del traffico diminuirebbero del 5,4%**

ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città italiane

ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città italiane: Milano via Paolo Sarpi



ESEMPI VIRTUOSI



Tendenze nelle città italiane: Milano via Paolo Sarpi



ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città italiane: Milano via Paolo Sarpi



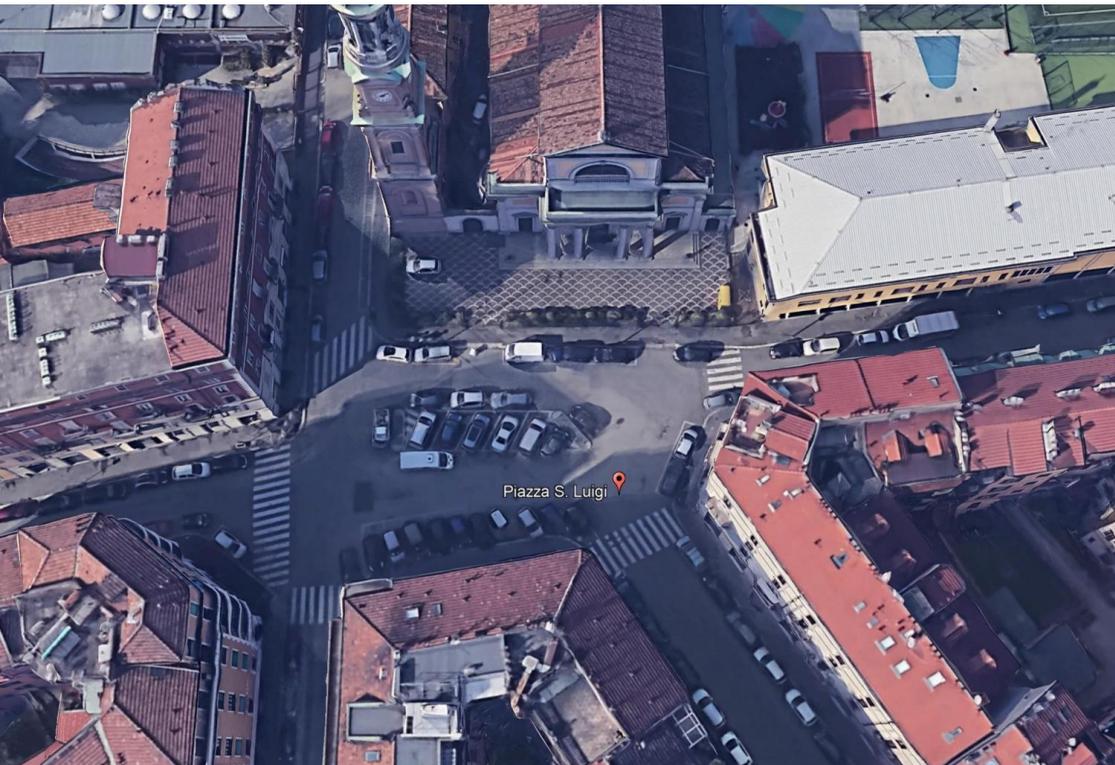
Tendenze nelle città italiane: Milano via Paolo Sarpi

«Paolo Sarpi, come via Dante dieci anni fa, è la dimostrazione che la pedonalizzazione porta vantaggi ai commercianti», spiega Luca Tamini, professore di Urbanistica al Politecnico di Milano che ha seguito da vicino gli interventi di riqualificazione dell'area.

ESEMPI VIRTUOSI



Tendenze nelle città italiane: Milano p.za San Luigi



ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città italiane: Milano p.za San Luigi



ESEMPI VIRTUOSI

Tendenze nelle città italiane: Milano scuola Parco Trotter





IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DI VIA VENETO

IL PROGETTO

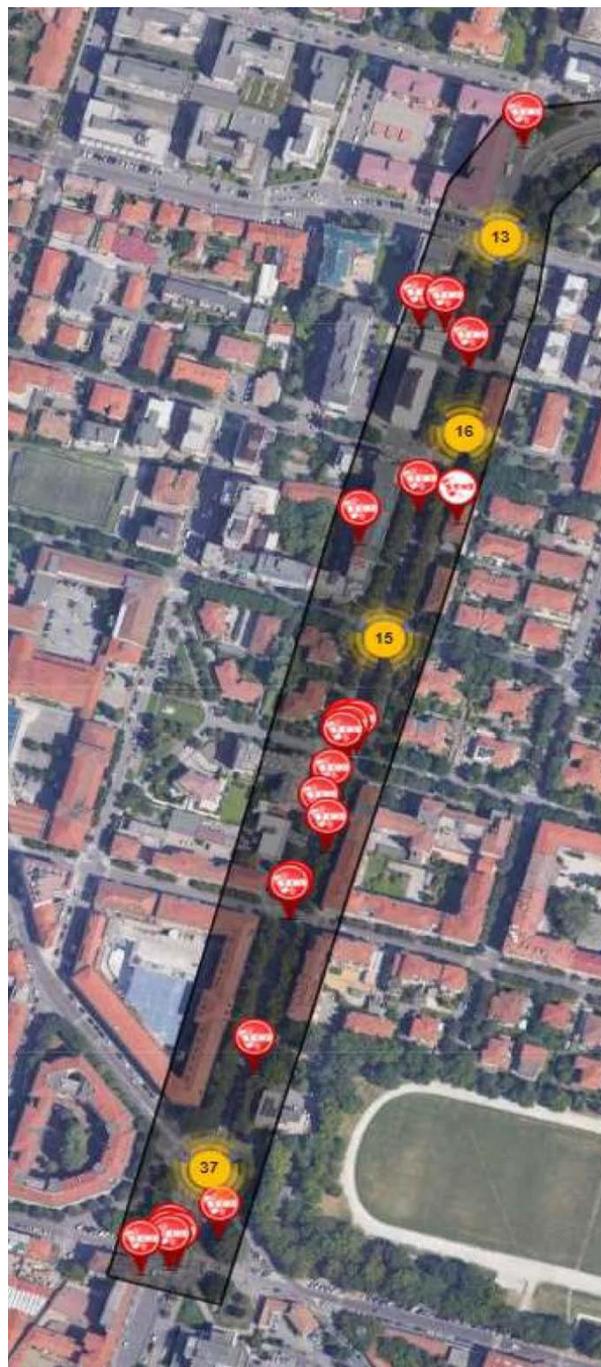


LE INVARIANTI:

LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI

LA SICUREZZA STRADALE

Incidentalità



Quinquennio 2015-2020

106 incidenti

hanno provocato 84 feriti
e hanno coinvolto 19 pedoni

12 coinvolti in corrispondenza delle
intersezioni

7 lungo strada/marciapiede

Media per ogni anno

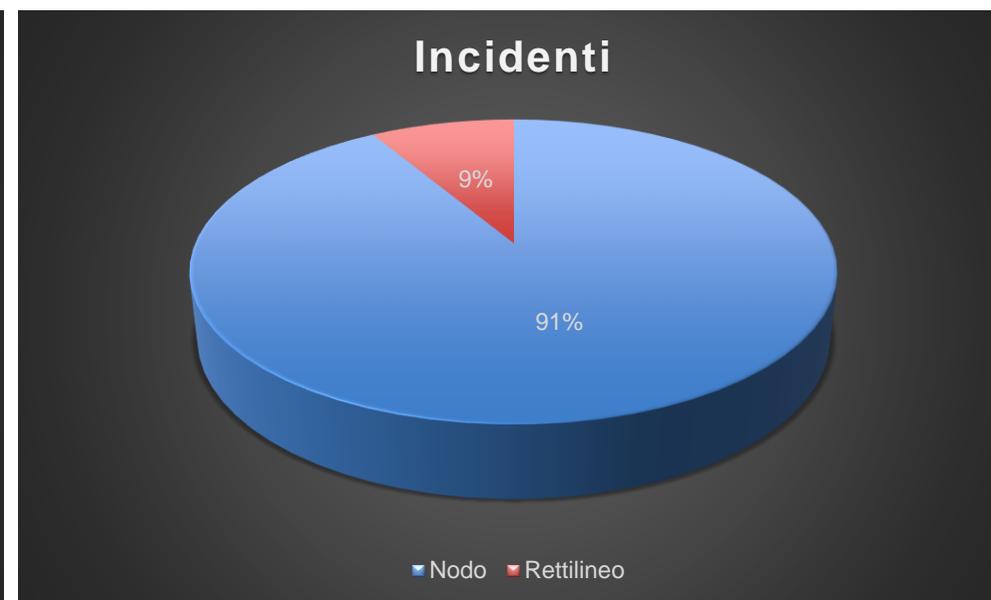
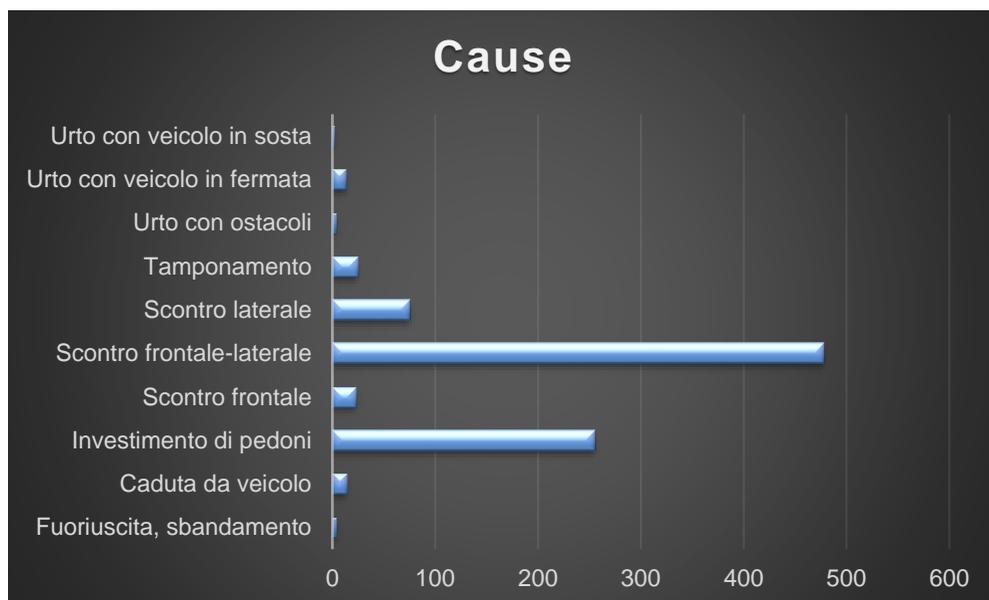
21 incidenti

17 feriti di cui 4 pedoni

LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI

L'esempio di Reggio Emilia:

Incidentalità con coinvolgimento di pedoni e ciclisti nel triennio 2015-2017



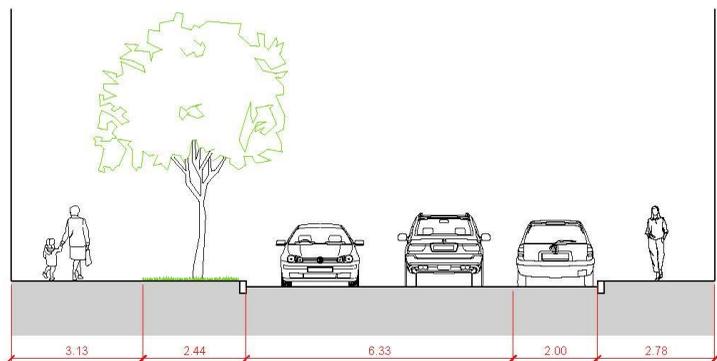
IL PROGETTO



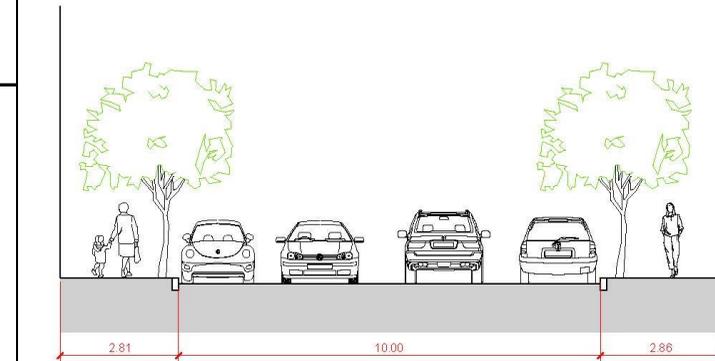
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI: via Monte Grappa (stato di fatto)



Stato di fatto



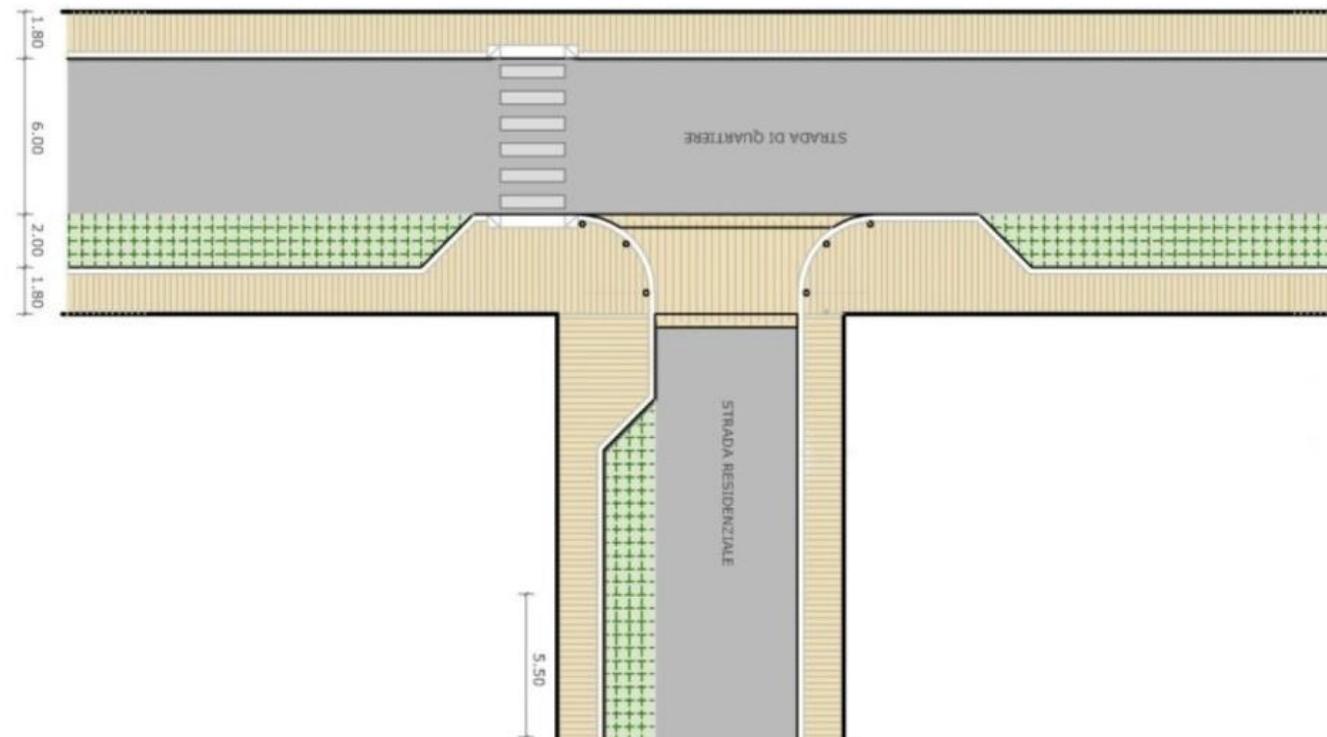
Stato di fatto



LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI RIDUZIONE DEI RAGGI DI CURVATURA

Uno dei motivi più frequenti di mortalità dei ciclisti è rappresentato dal **conflitto esistente tra i veicoli in svolta a destra**, sia per il frequente 'taglio della strada' dei ciclisti da parte degli automobilisti, sia per il restringimento degli spazi laterali causati dai rimorchi dei veicoli pesanti in svolta

Si tratta di **rendere più severi i raggi di curvatura** per rallentare i veicoli in svolta



SOLUZIONI PROGETTUALI



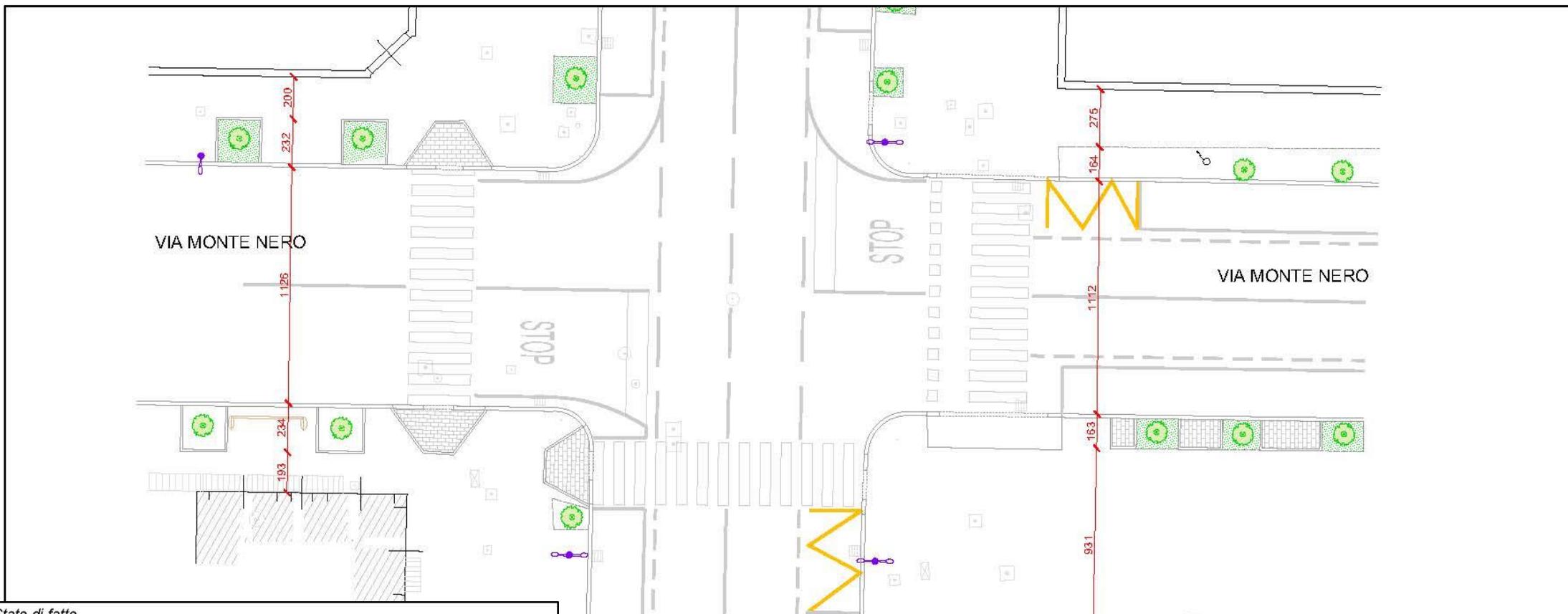
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI
(prima e dopo)



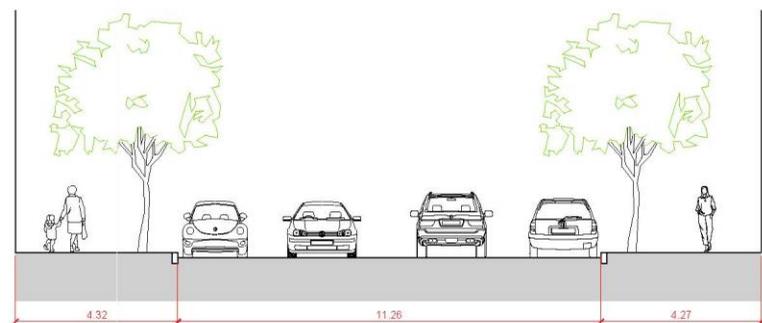
IL PROGETTO



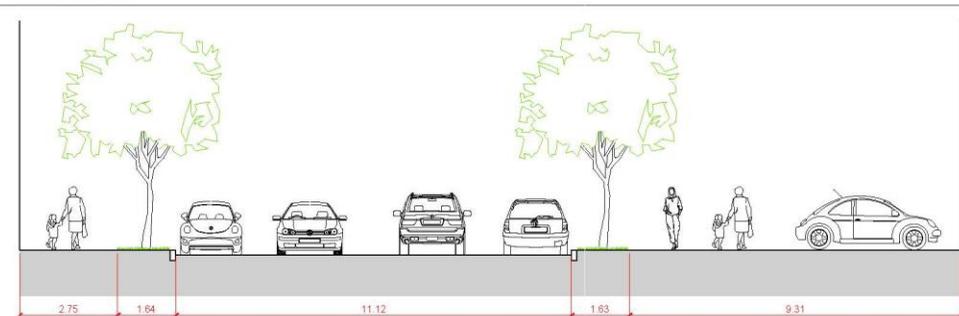
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI: via Monte Nero (stato di fatto)



Stato di fatto



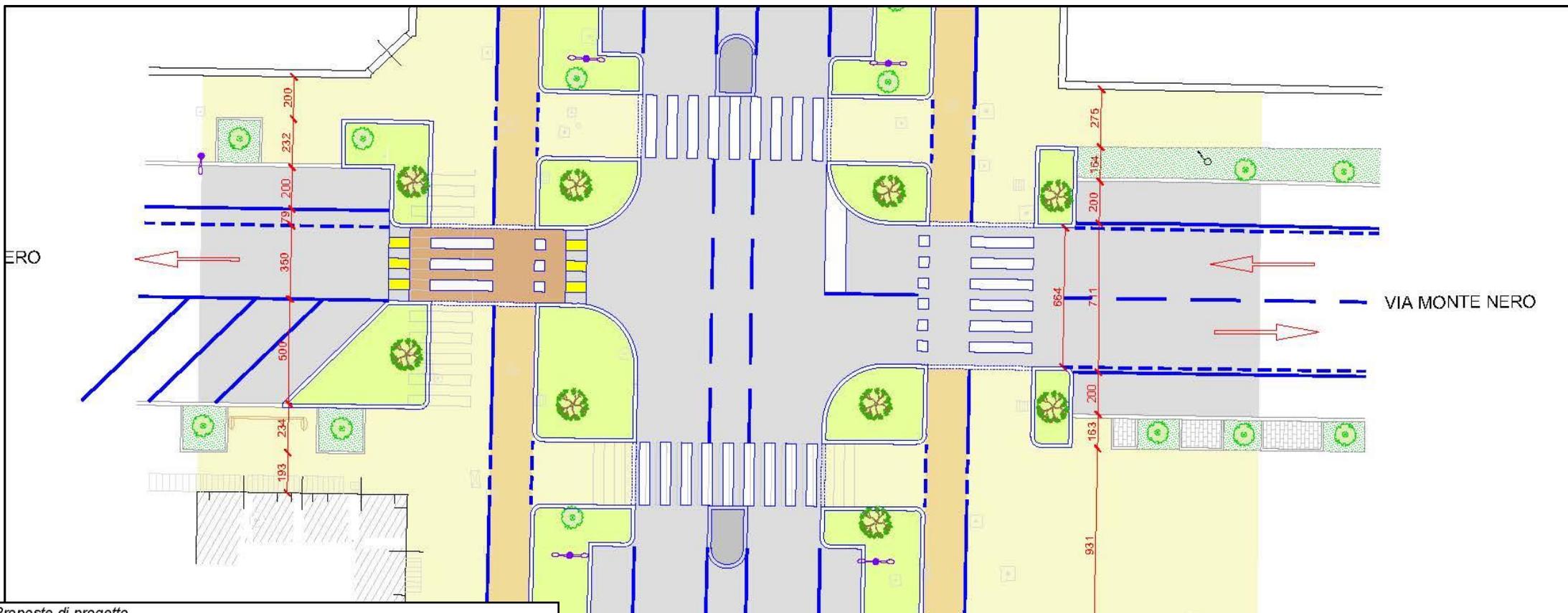
Stato di fatto



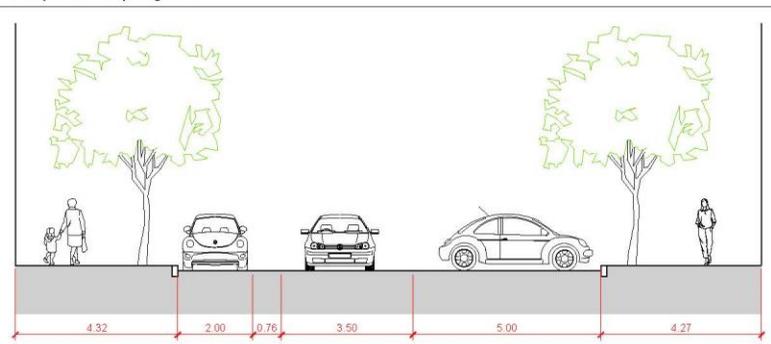
IL PROGETTO



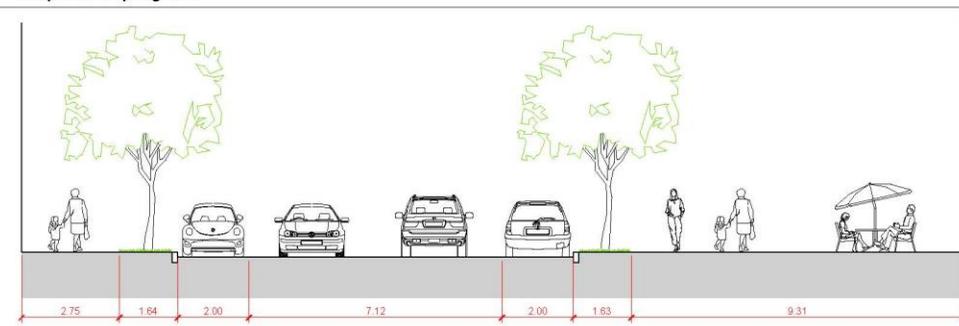
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI: via Monte Nero (progetto)



Proposte di progetto

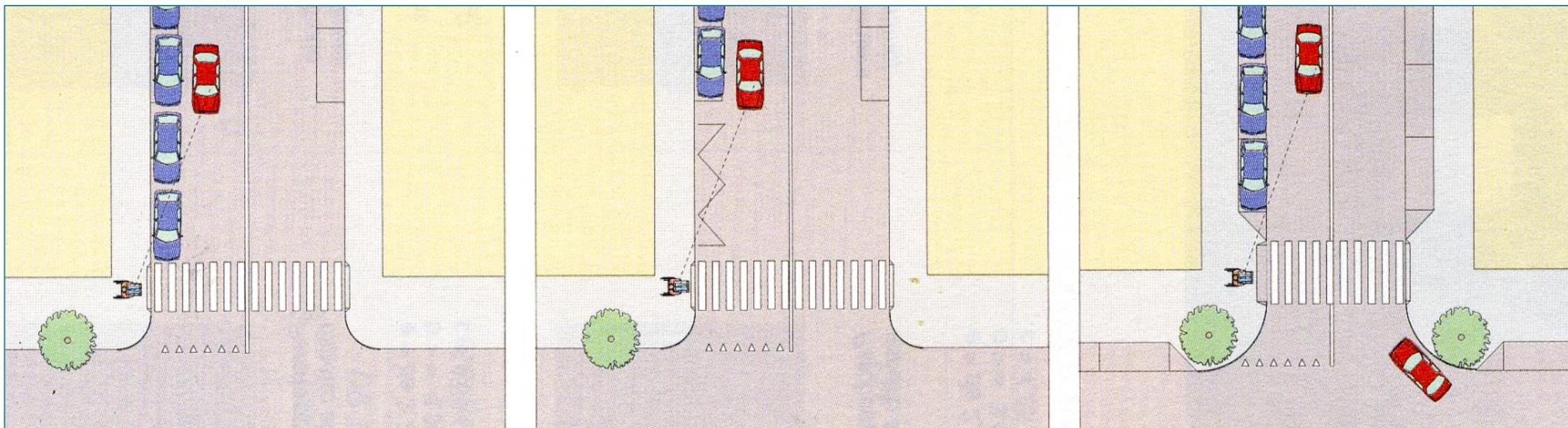


Proposte di progetto



SOLUZIONI PROGETTUALI

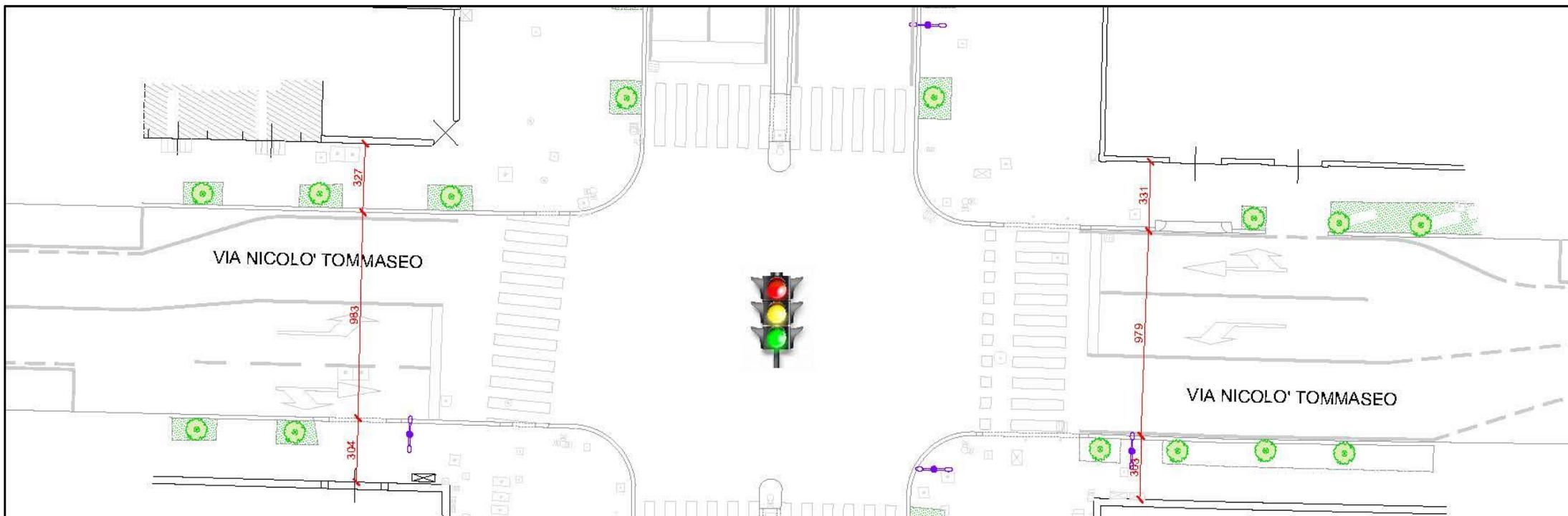
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI AMPLIAMENTO DEI GOLFI



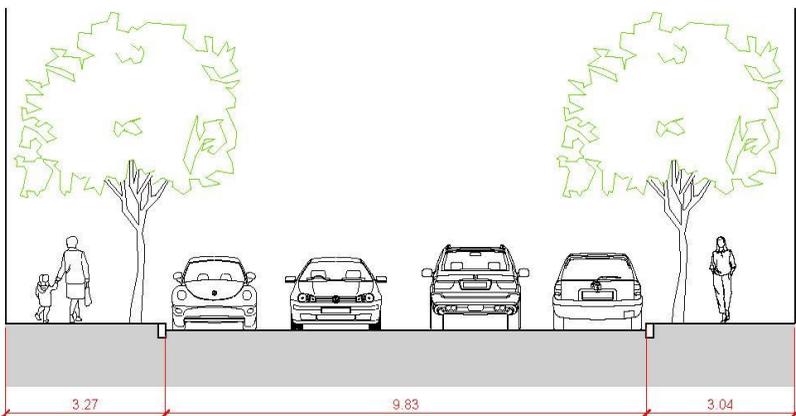
IL PROGETTO



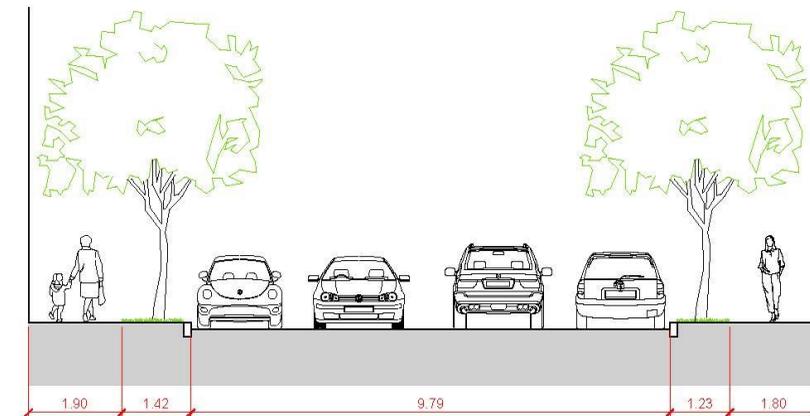
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI: via Tommaseo (stato di fatto)



Stato di fatto



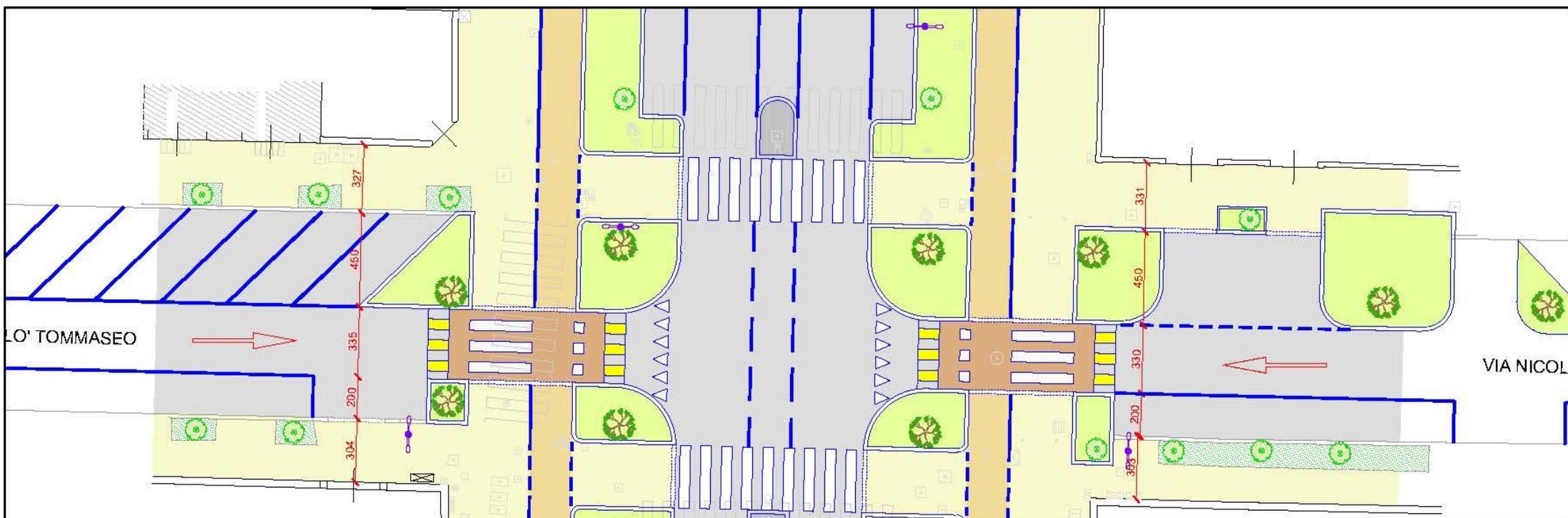
Stato di fatto



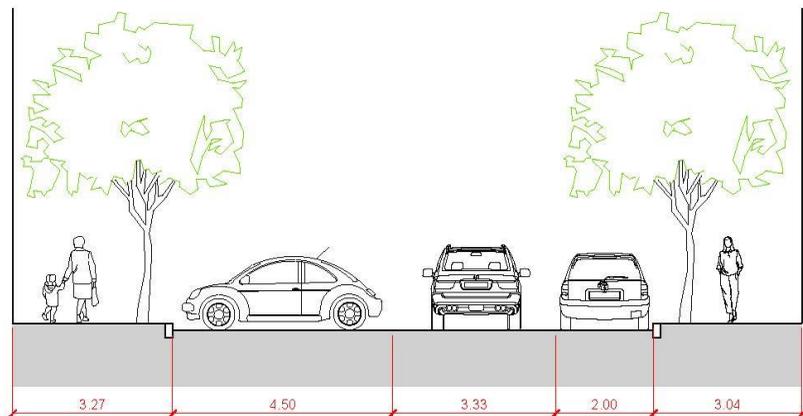
IL PROGETTO



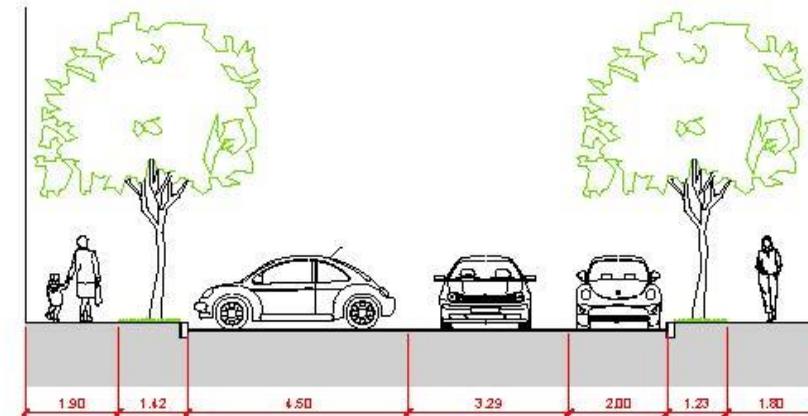
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI: via Tommaseo (progetto)



Proposte di progetto



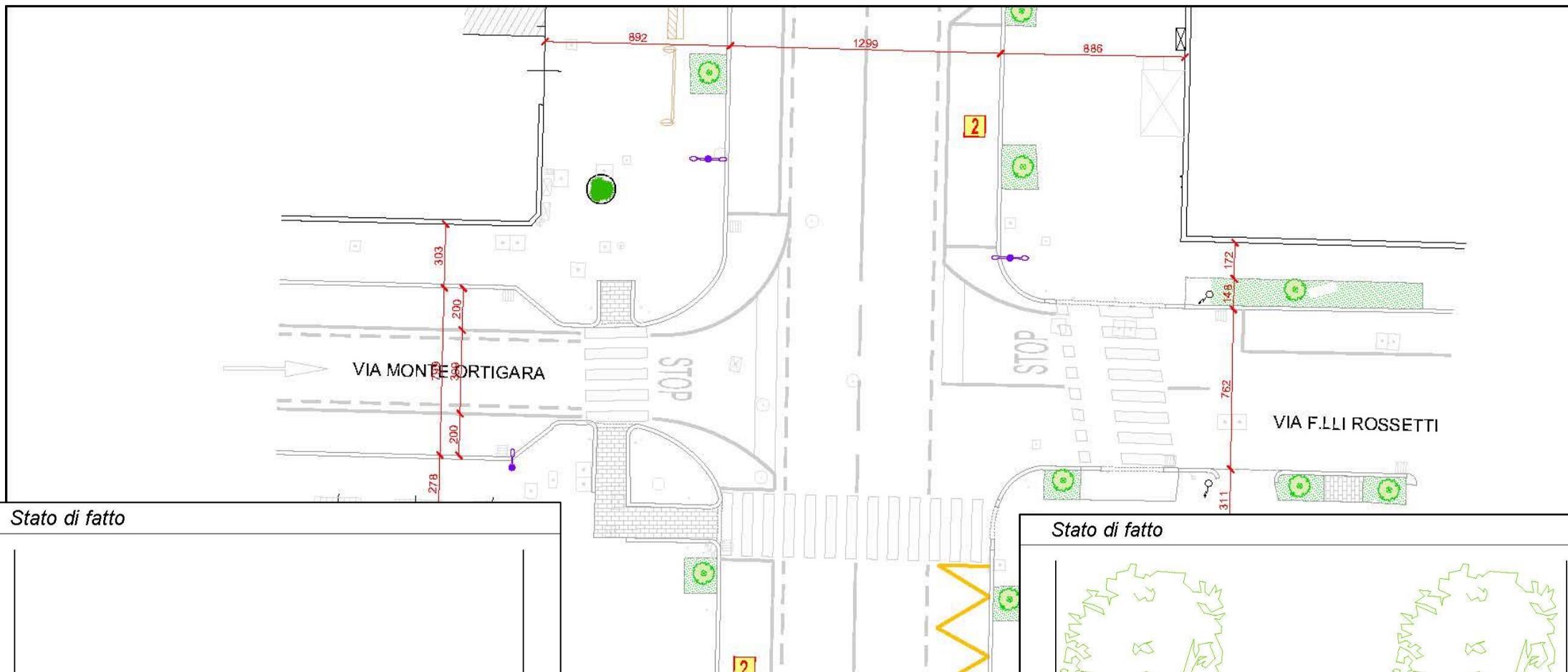
Proposte di progetto



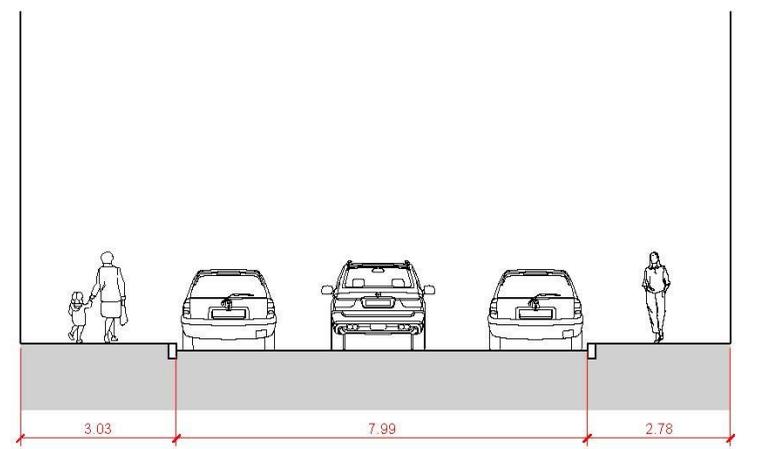
IL PROGETTO



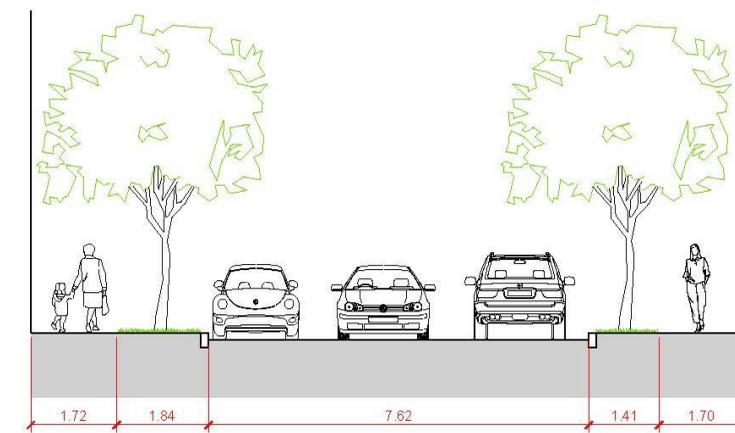
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI: via F.lli Rossetti (stato di fatto)



Stato di fatto



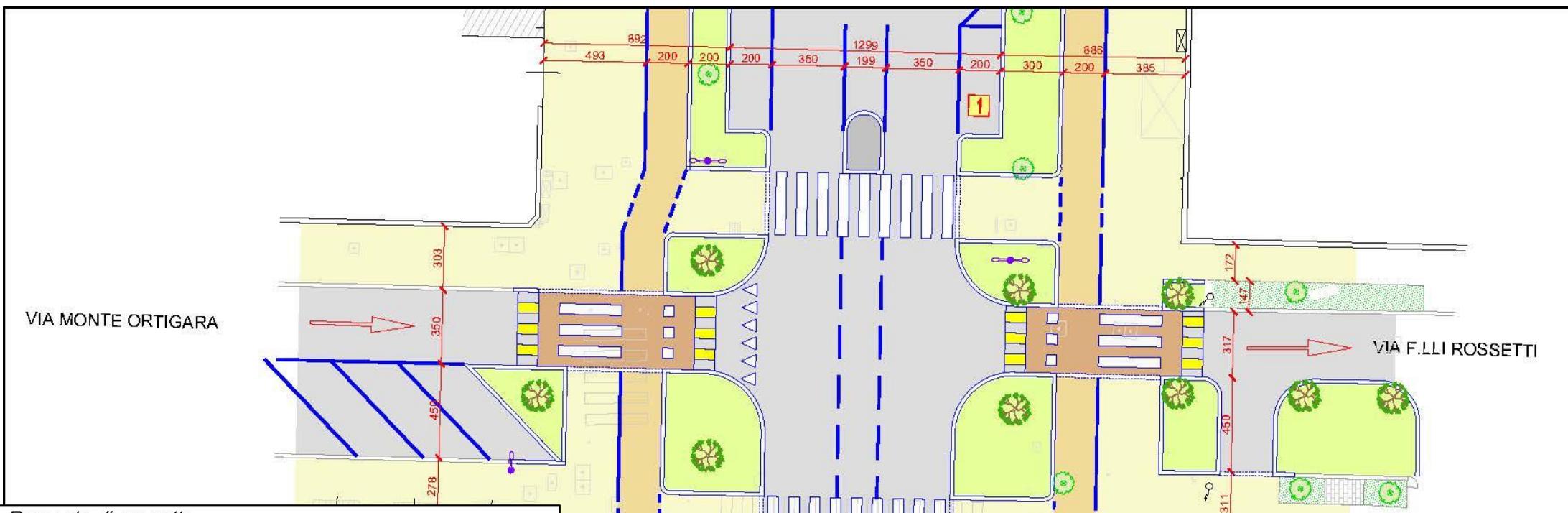
Stato di fatto



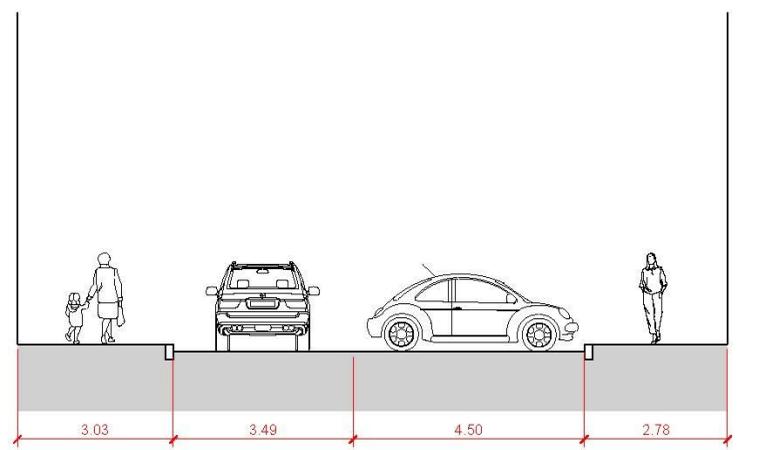
IL PROGETTO



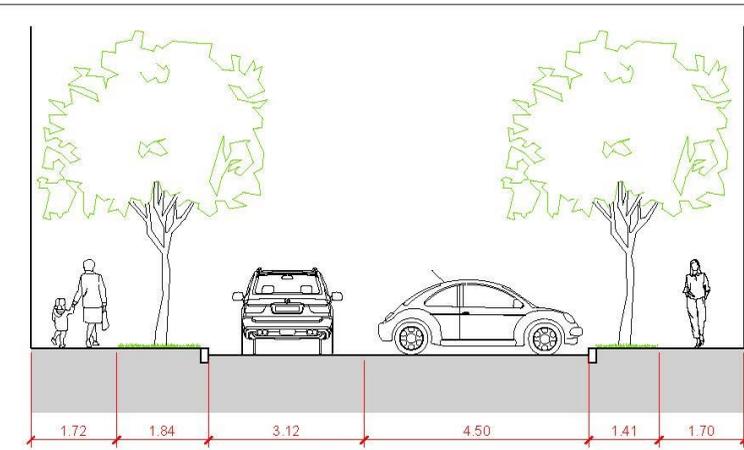
LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI INCROCI: via F.lli Rossetti (progetto)



Proposte di progetto



Proposte di progetto



IL PROGETTO



**LE INVARIANTI:
FAVORIRE LA PEDONALITA' E LA CICLABILITA'**

SOLUZIONI PROGETTUALI



Rendere piacevole camminare e andare in bicicletta
Aumentare la socialità, la convivialità, la qualità urbana



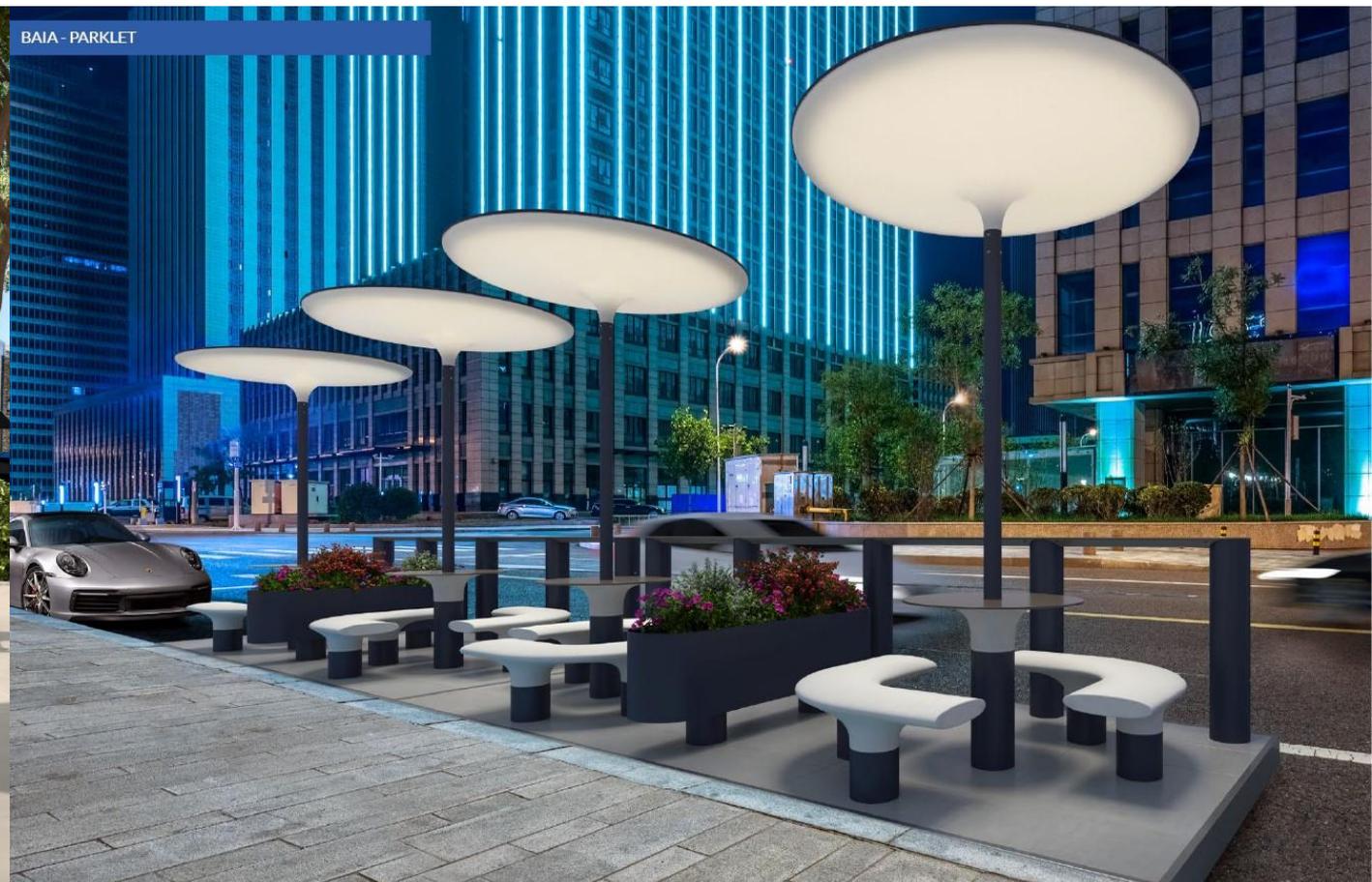
SOLUZIONI PROGETTUALI

Rendere piacevole camminare e andare in bicicletta
Aumentare la socialità, la convivialità, la qualità urbana



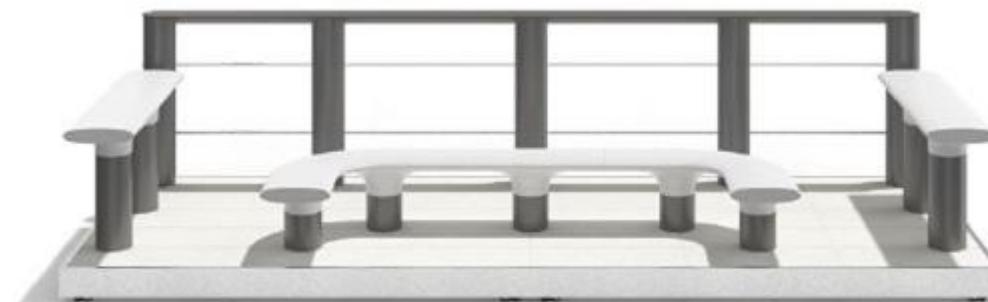
SOLUZIONI PROGETTUALI

Aumentare la socialità e la convivialità urbana
Favorire il commercio locale



SOLUZIONI PROGETTUALI

Aumentare la socialità e la convivialità urbana
Favorire il commercio locale



SOLUZIONI PROGETTUALI

Aumentare la socialità e la convivialità urbana



SOLUZIONI PROGETTUALI



Socialità e la convivialità urbana Spazi e giochi per i bambini



SOLUZIONI PROGETTUALI

Socialità e convivialità urbana La biblioteca di quartiere



SOLUZIONI PROGETTUALI

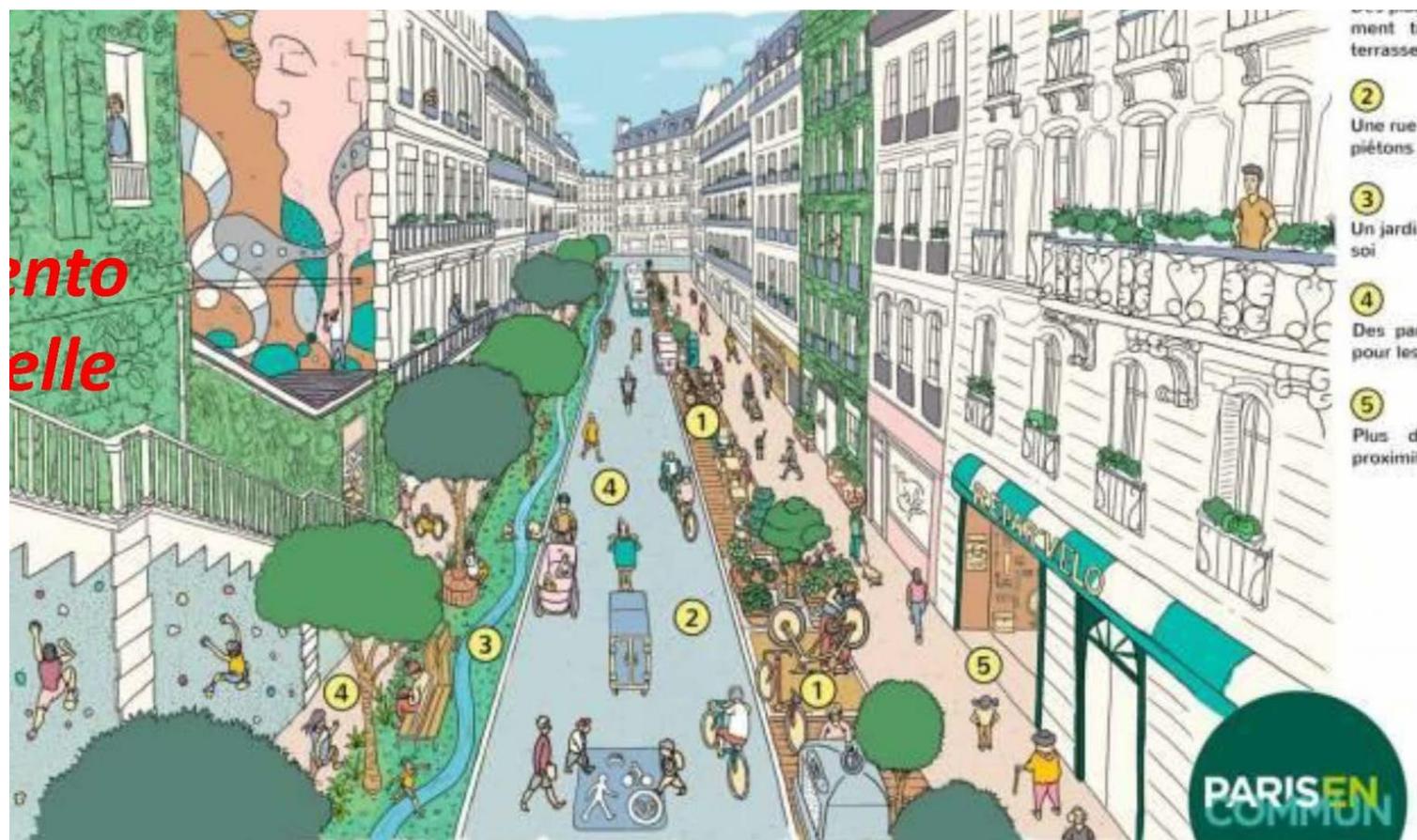
Qualità urbana

Street art – interventi artistici



SOLUZIONI PROGETTUALI

LE INVARIANTI: DEPAVIMENTAZIONE E «GREENING»



«Green Alleys» per garantire maggior permeabilità del suolo, ridurre le isole di calore, accrescere verde e relazioni di prossimità, risparmiare energia

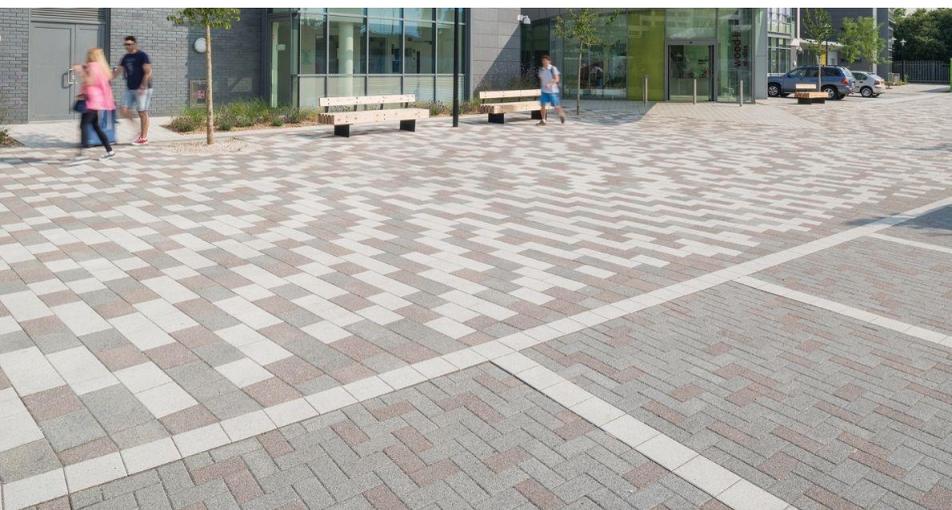
SOLUZIONI PROGETTUALI



DEPAVIMENTAZIONE E «GREENING»



RIDUZIONE DELLE
SUPERFICI NON
PERMEABILI

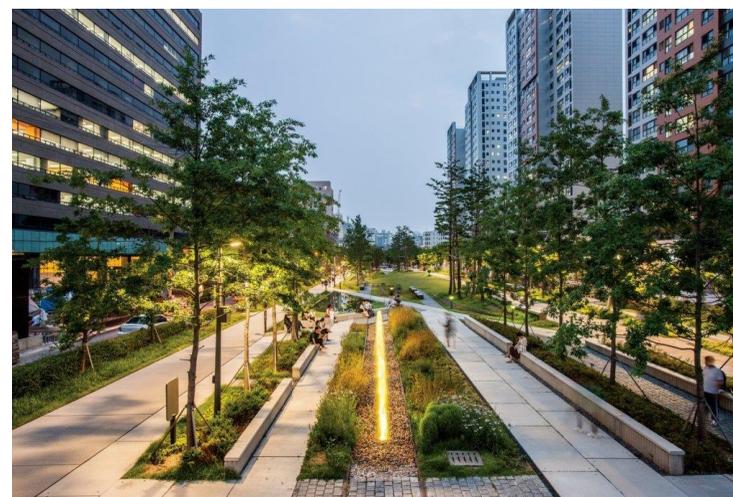


UTILIZZO DI
PAVIMENTAZIONI
DRENANTI

SOLUZIONI PROGETTUALI



LE INVARIANTI: ILLUMINAZIONE PUBBLICA



SOLUZIONI PROGETTUALI



LE INVARIANTI: ILLUMINAZIONE PUBBLICA



LE INVARIANTI: ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Tra i servizi “smart city” che possono offrire i nuovi pali intelligenti, troviamo:

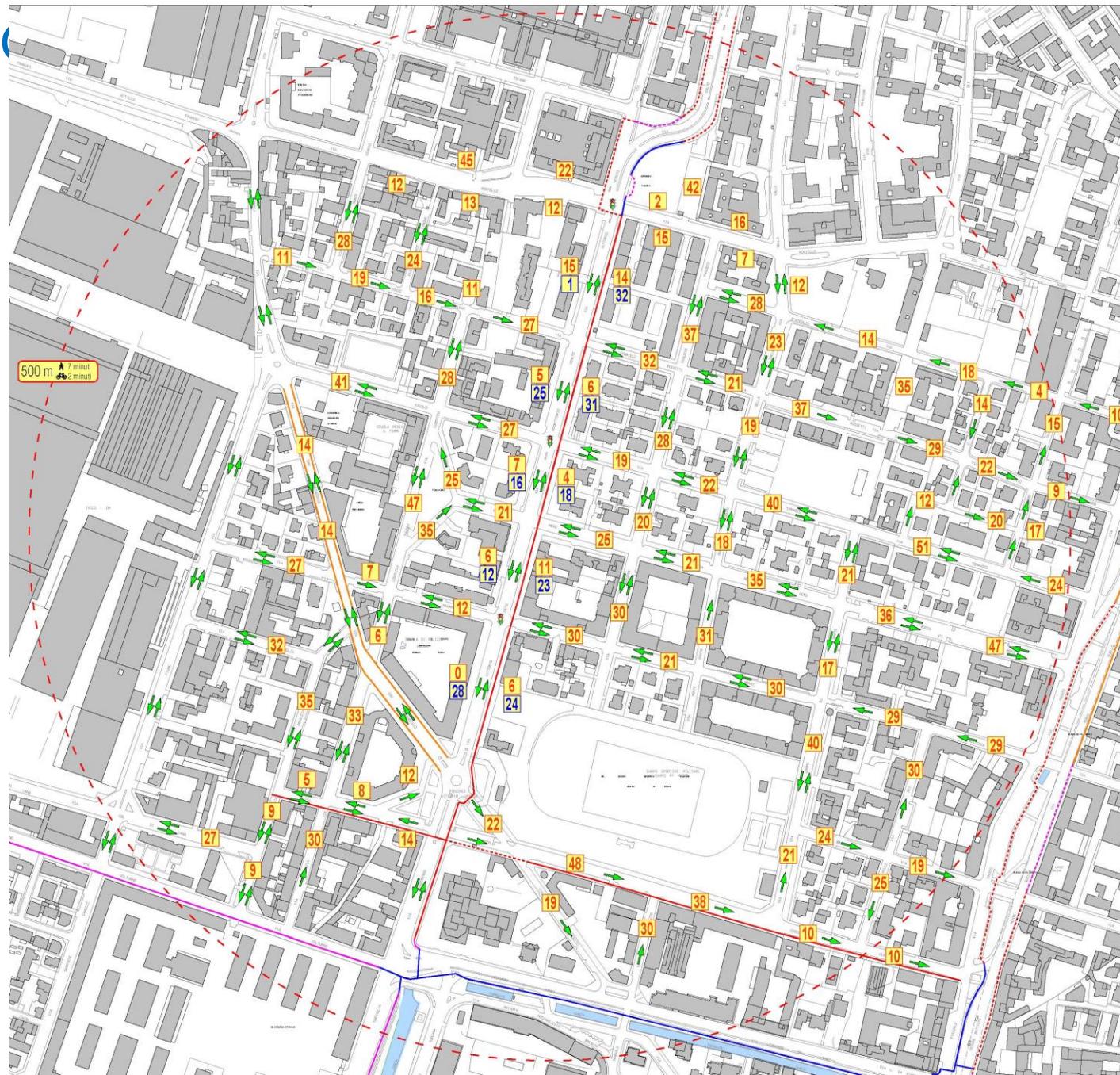
- **sistemi di videosorveglianza urbana e sicurezza pubblica** (per l’assistenza in momenti di emergenza)
- sistemi di **controllo del traffico e di gestione dei parcheggi**
- sistemi di **collegamento Wi-Fi**
- sistemi per il controllo della **raccolta dei rifiuti urbani**
- possono inoltre trasformare in **colonnine per la ricarica di veicoli elettrici**

IL PROGETTO

LE INVARIANTI: GESTIONE DELLA SOSTA



LO STATO DI FATTO



Stalli di sosta esistenti

- n° Numero stalli di sosta regolari
- n° Numero stalli di sosta irregolari su marciapiede

Sensi di circolazione

- Senso unico
- Doppio senso

Percorsi ciclabili esistenti

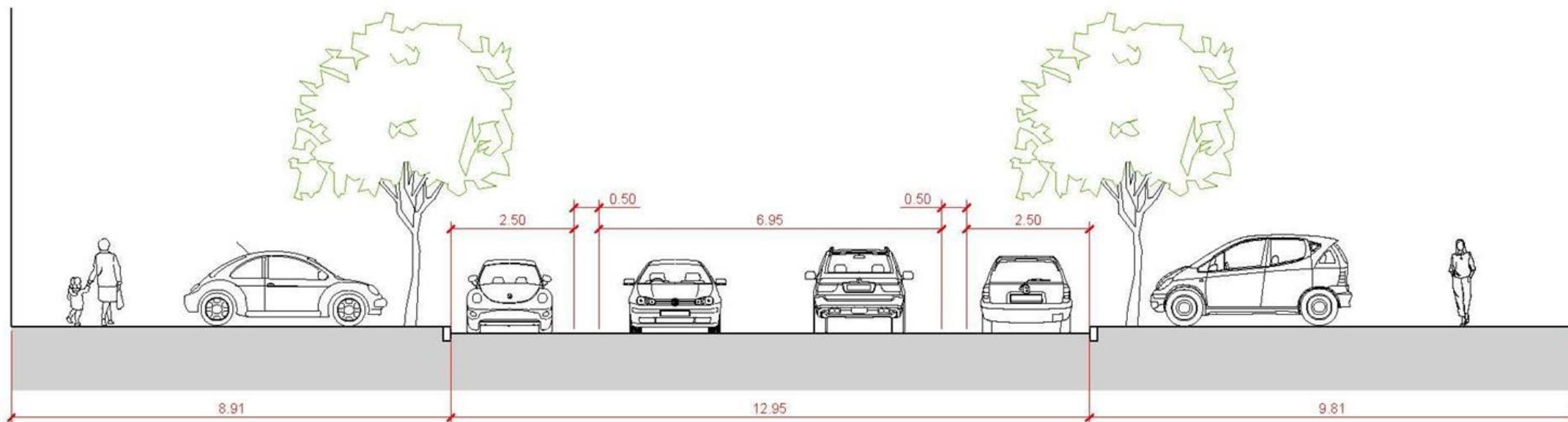
- Corsia ciclabile monodirezionale su strada
- Corsia ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede
- Corsia ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede
- Percorso ciclopedonale
- Pista ciclabile monodirezionale separata
- Pista ciclabile bidirezionale separata

Distanza dal centro di via Veneto e tempi di percorrenza a piedi (4Km/h) e in bicicletta (15Km/h)

- Numero stalli di sosta regolari
- Confine comparto di analisi

LO STATO DI FATTO

Stato di fatto



VIA VENETO

TOTALE STALLI REGOLARI IN CARREGGIATA:	74
TOTALE STALLI IRREGOLARI SU MARCIAPIEDE:	210
TOTALE STALLI DI SOSTA:	284

GESTIONE DELLA SOSTA: ALTERNATIVE DI REGOLAMENTAZIONE (per aumentare la rotazione durante le ore diurne)

✓ SOSTA A TEMPO (disco orario 1h, 2h, ...)

✓ SOSTA A PAGAMENTO (tariffa crescente all'aumentare dei tempi di sosta, ...)

▪ METODI DI PAGAMENTO:

- APP
- ABBONAMENTI
- PARCOMETRI
- SMS

✓ PARCHEGGIO PER RESIDENTI (senza limiti di tempo, con tariffe più convenienti come permessi mensili o annuali di parcheggio, ...)

GESTIONE DELLA SOSTA: UN ESEMPIO DI SUCCESSO

Piano sosta due anni dopo, la rotazione adesso convince

Faenza | 10 Ottobre 2015 **CRONACA**



Il piano sosta compie due anni di vita e sembra inizi a soddisfare i fruitori della città. Posti auto più facili da trovare, maggiore rotazione sugli stalli, realizzazione di metodi di pagamento innovativi e a portata di click, introduzione del Green go bus sono alcuni degli ingredienti che fanno dire all'amministrazione comunale di «essere sulla buona strada». Ma non ci si ferma all'esistente. Da palazzo Manfredi si annunciano entro un paio di mesi nuove introduzioni ad alta tecnologia.

IL PROGETTO



RIQUALIFICAZIONE DI VIA VENETO E STALLI DI SOSTA

Via Monte Grappa

TOTALE STALLI DI SOSTA:
0 REGOLARI IN CARREGGIATA

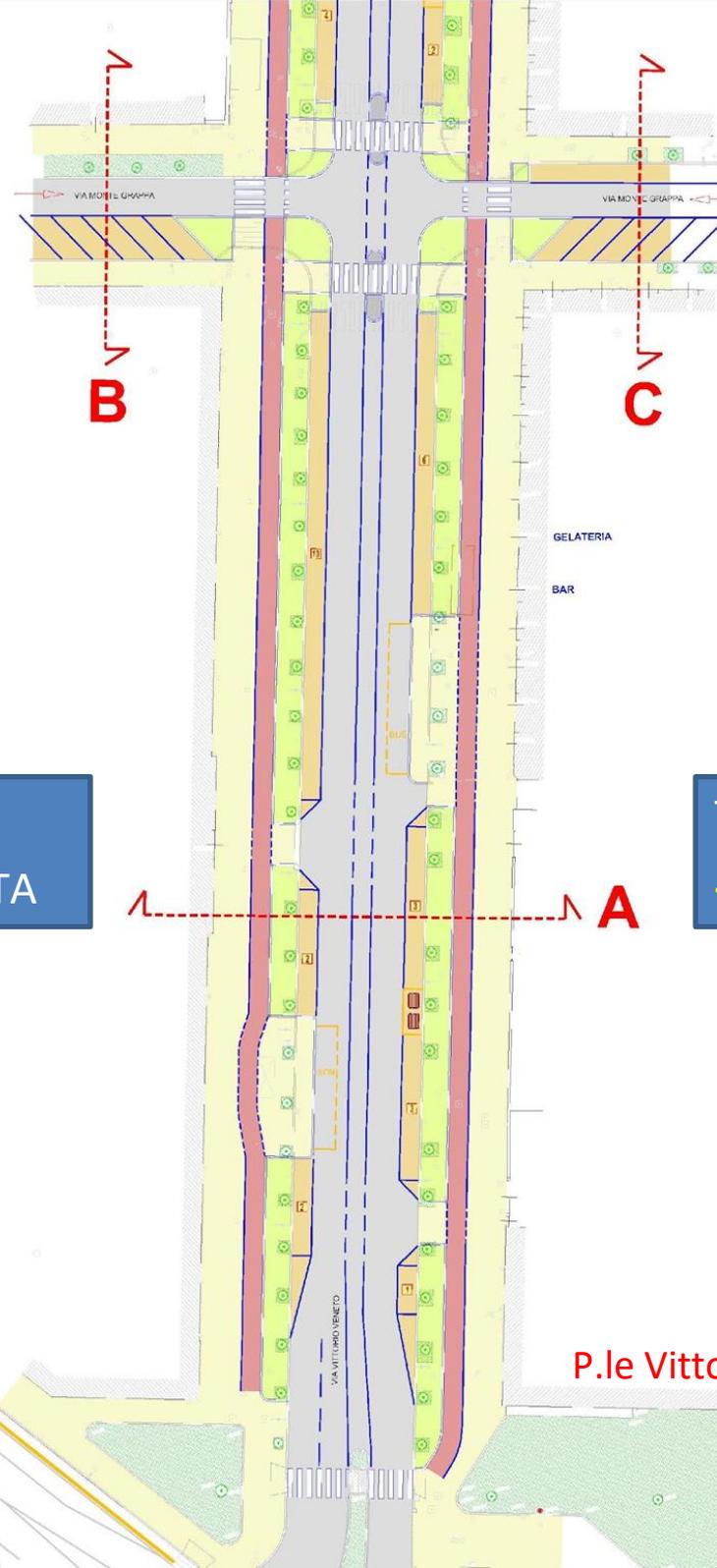
TOTALE STALLI DI SOSTA:
6 REGOLARI IN CARREGGIATA

P.le Vittorio Veneto

Pavimentazioni

-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto

Via Monte Grappa



TOTALE STALLI DI SOSTA: 14

+ 14 REGOLARI IN CARREGGIATA

TOTALE STALLI DI SOSTA: 14

+ 8 REGOLARI IN CARREGGIATA

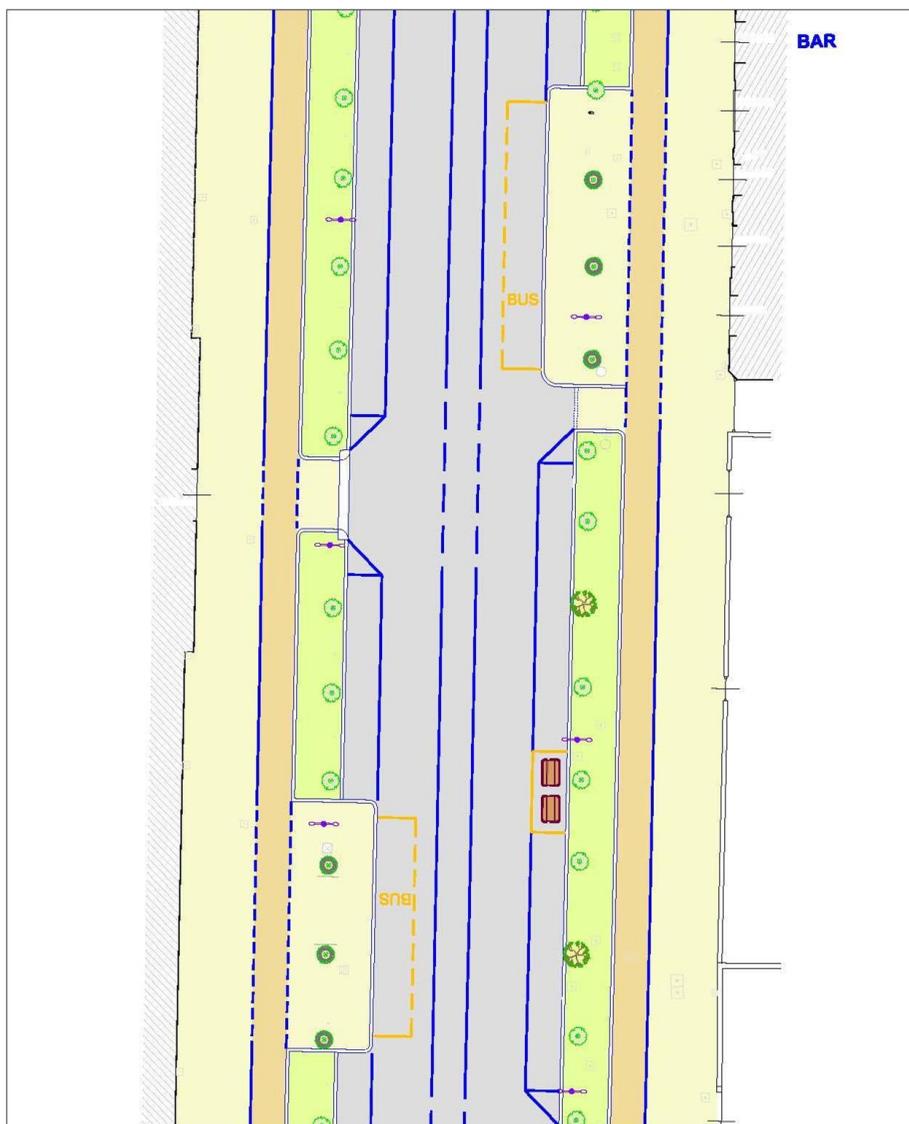
Pavimentazioni

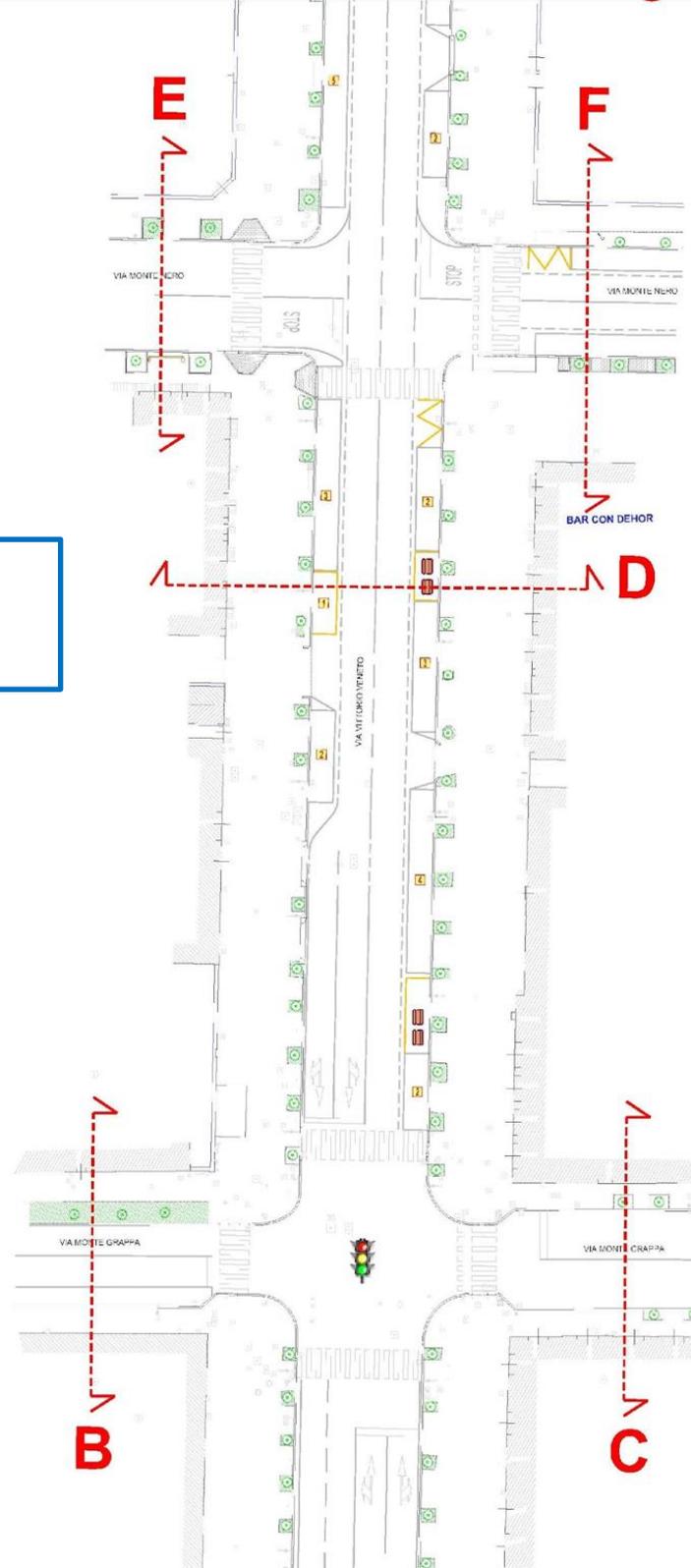
-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto

P.le Vittorio Veneto

IL PROGETTO

FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO E NUOVE PENSILINE





TOTALE STALLI DI SOSTA:
6 REGOLARI IN CARREGGIATA

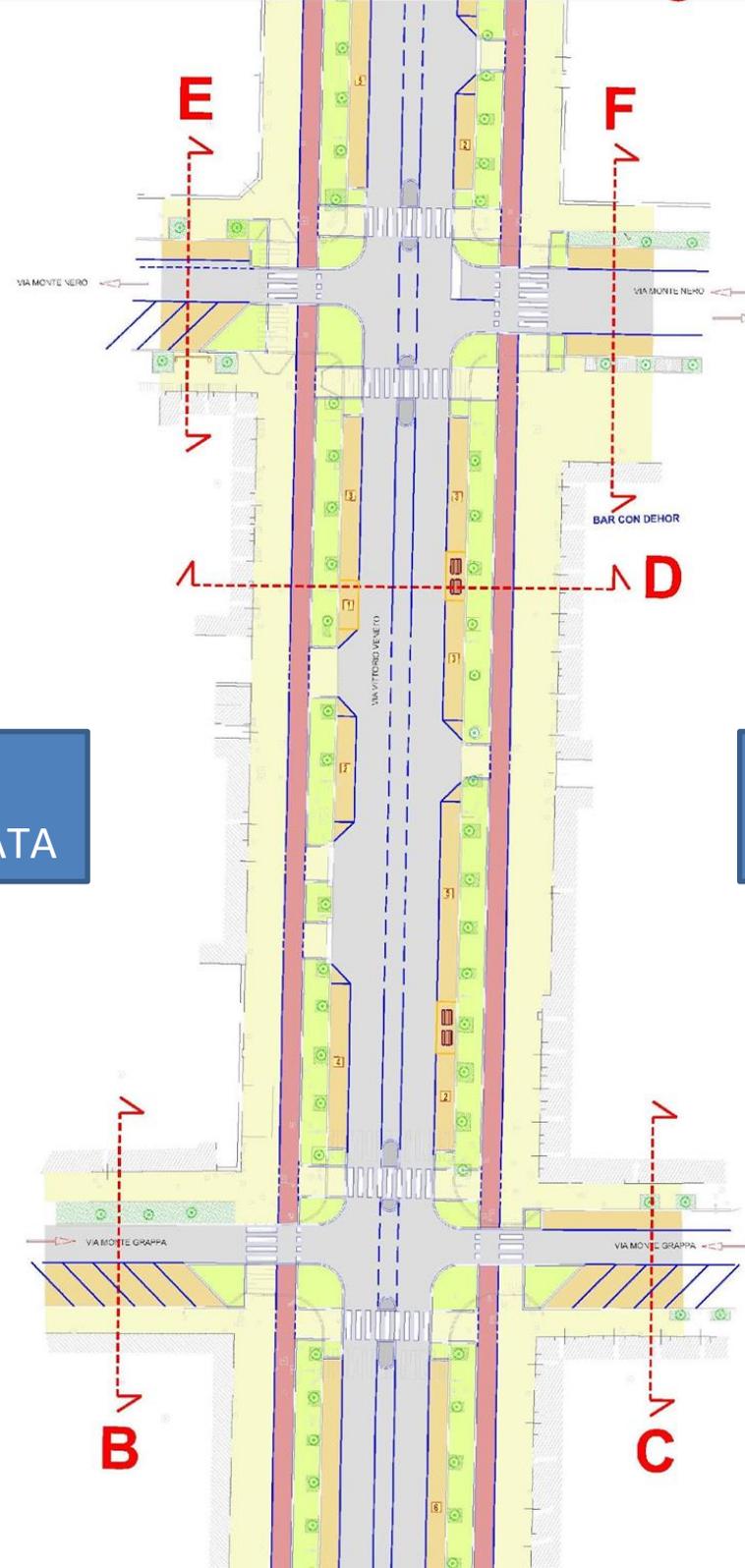
TOTALE STALLI DI SOSTA:
11 REGOLARI IN CARREGGIATA

Via Monte Nero

Via Monte Grappa

Pavimentazioni

- Verde esistente
- Verde di progetto
- Autobloccanti esistente
- Spazi pedonali di progetto
- Percorso ciclabile di progetto
- Stalli di sosta di progetto
- Carreggiata stradale di progetto



Via Monte Nero

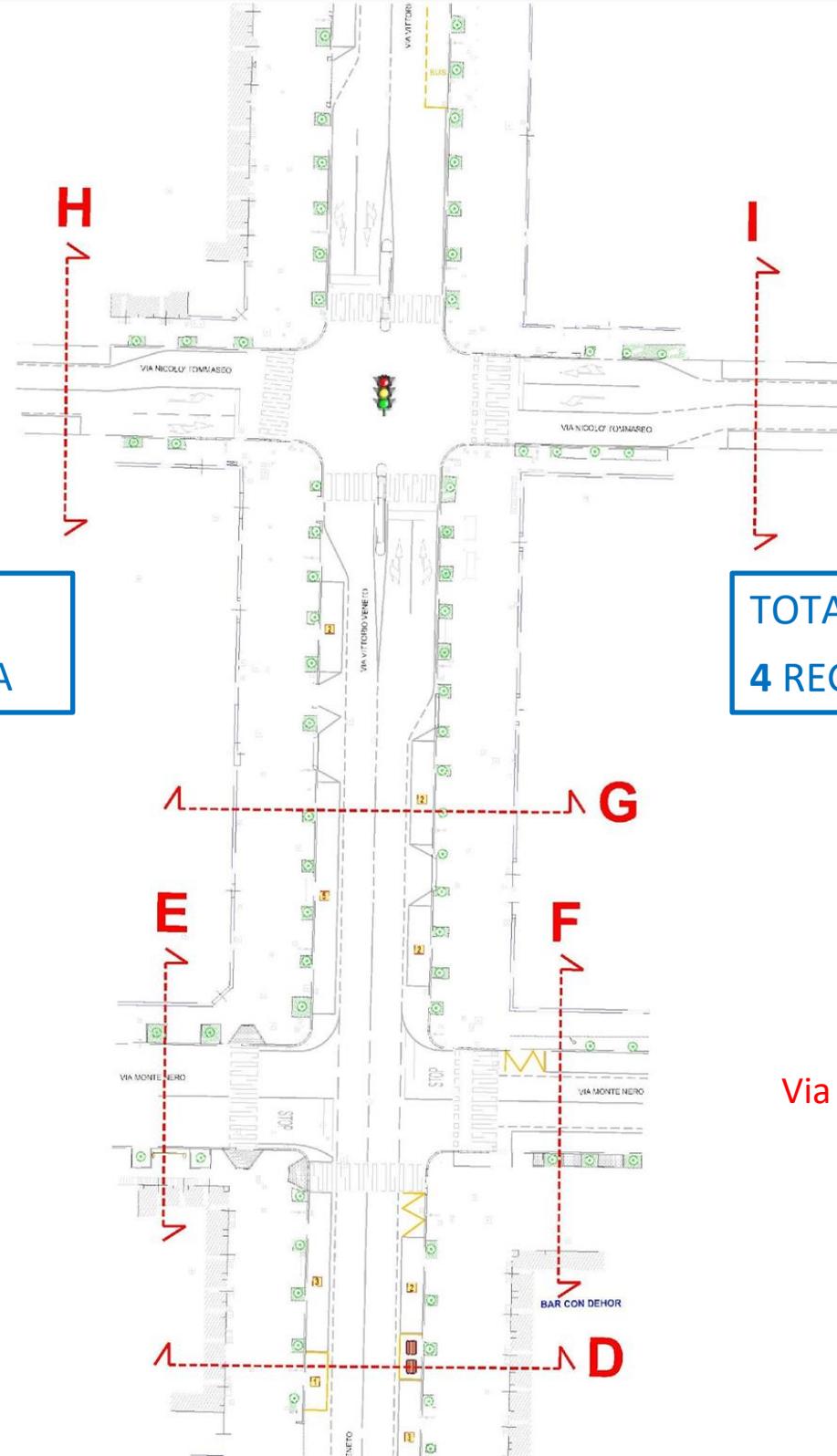
TOTALE STALLI DI SOSTA: 10
+ 4 REGOLARI IN CARREGGIATA

TOTALE STALLI DI SOSTA: 13
+ 2 REGOLARI IN CARREGGIATA

Via Monte Grappa

Pavimentazioni

-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto



TOTALE STALLI DI SOSTA:
7 REGOLARI IN CARREGGIATA

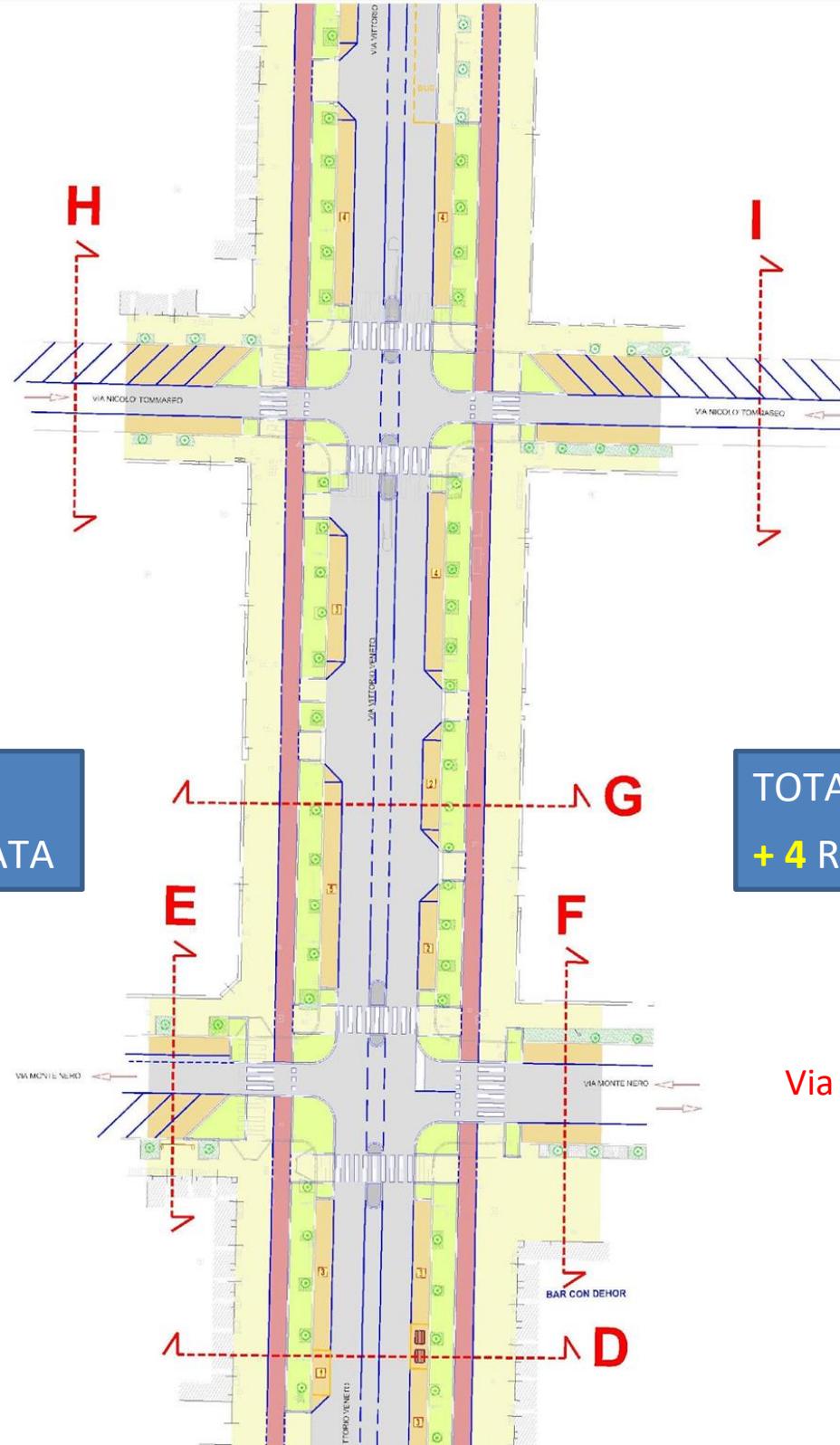
TOTALE STALLI DI SOSTA:
4 REGOLARI IN CARREGGIATA

Via Tommaseo

Via Monte Nero

Pavimentazioni

-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto



Via Tommaseo

TOTALE STALLI DI SOSTA: 8
+ 1 REGOLARI IN CARREGGIATA

TOTALE STALLI DI SOSTA: 8
+ 4 REGOLARI IN CARREGGIATA

Via Monte Nero

Pavimentazioni

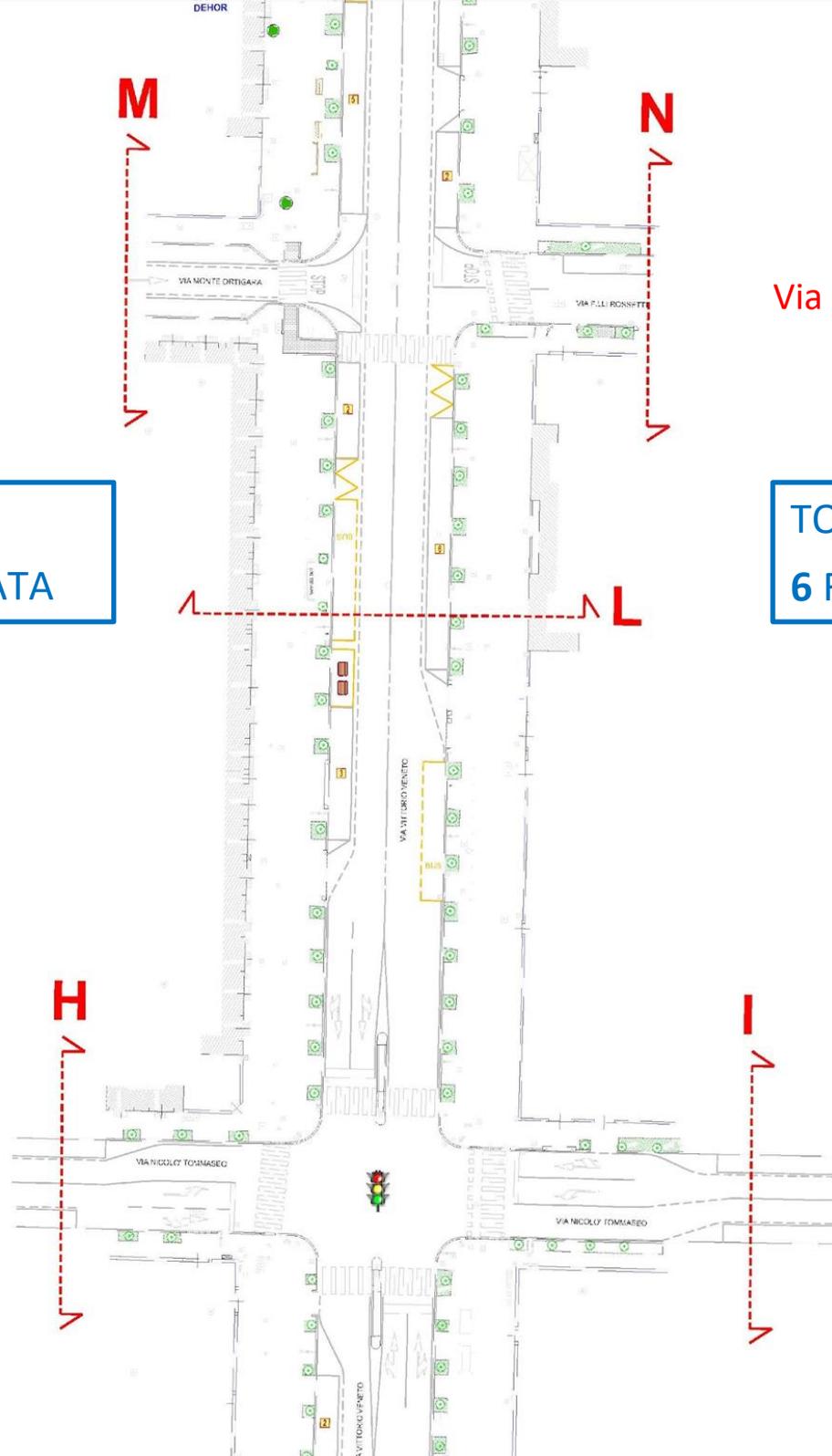
-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto

TOTALE STALLI DI SOSTA:
5 REGOLARI IN CARREGGIATA

Via F.lli Rossetti

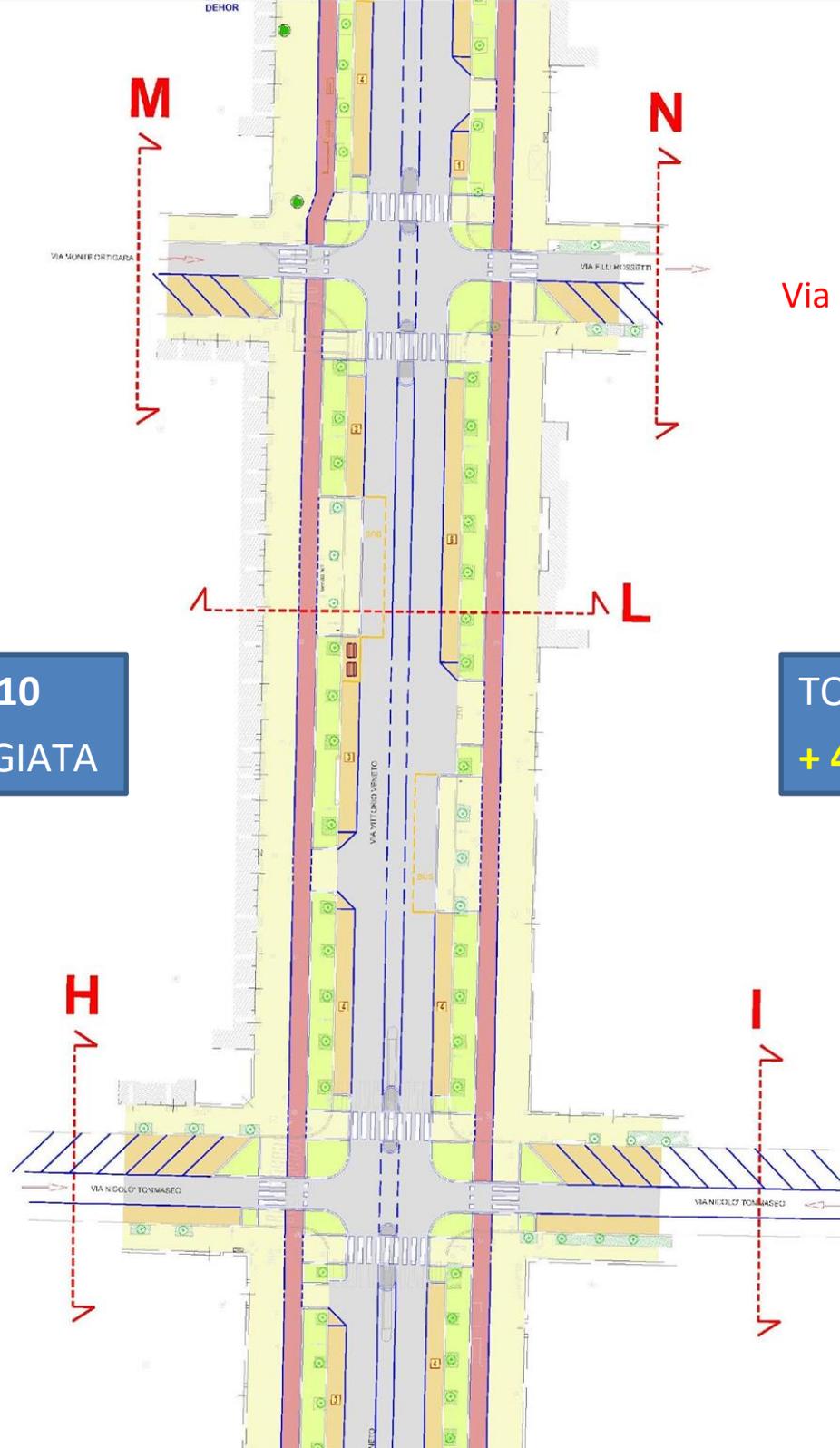
TOTALE STALLI DI SOSTA:
6 REGOLARI IN CARREGGIATA

Via Tommaseo



Pavimentazioni

- Verde esistente
- Verde di progetto
- Autobloccanti esistente
- Spazi pedonali di progetto
- Percorso ciclabile di progetto
- Stalli di sosta di progetto
- Carreggiata stradale di progetto



TOTALE STALLI DI SOSTA: 10
+ 5 REGOLARI IN CARREGGIATA

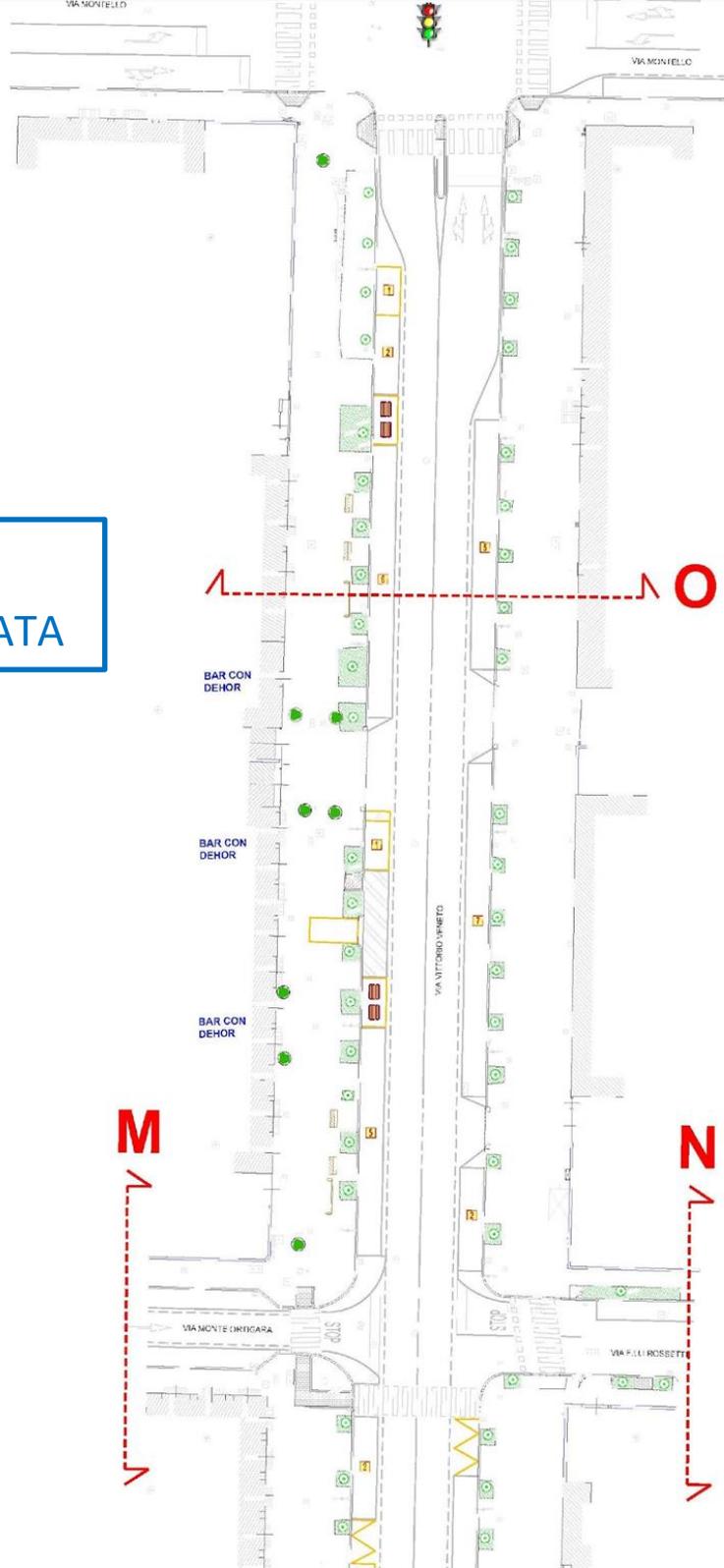
TOTALE STALLI DI SOSTA: 10
+ 4 REGOLARI IN CARREGGIATA

Pavimentazioni

-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto

Via F.lli Rossetti

Via Tommaseo



Via Montello



TOTALE STALLI DI SOSTA:
15 REGOLARI IN CARREGGIATA

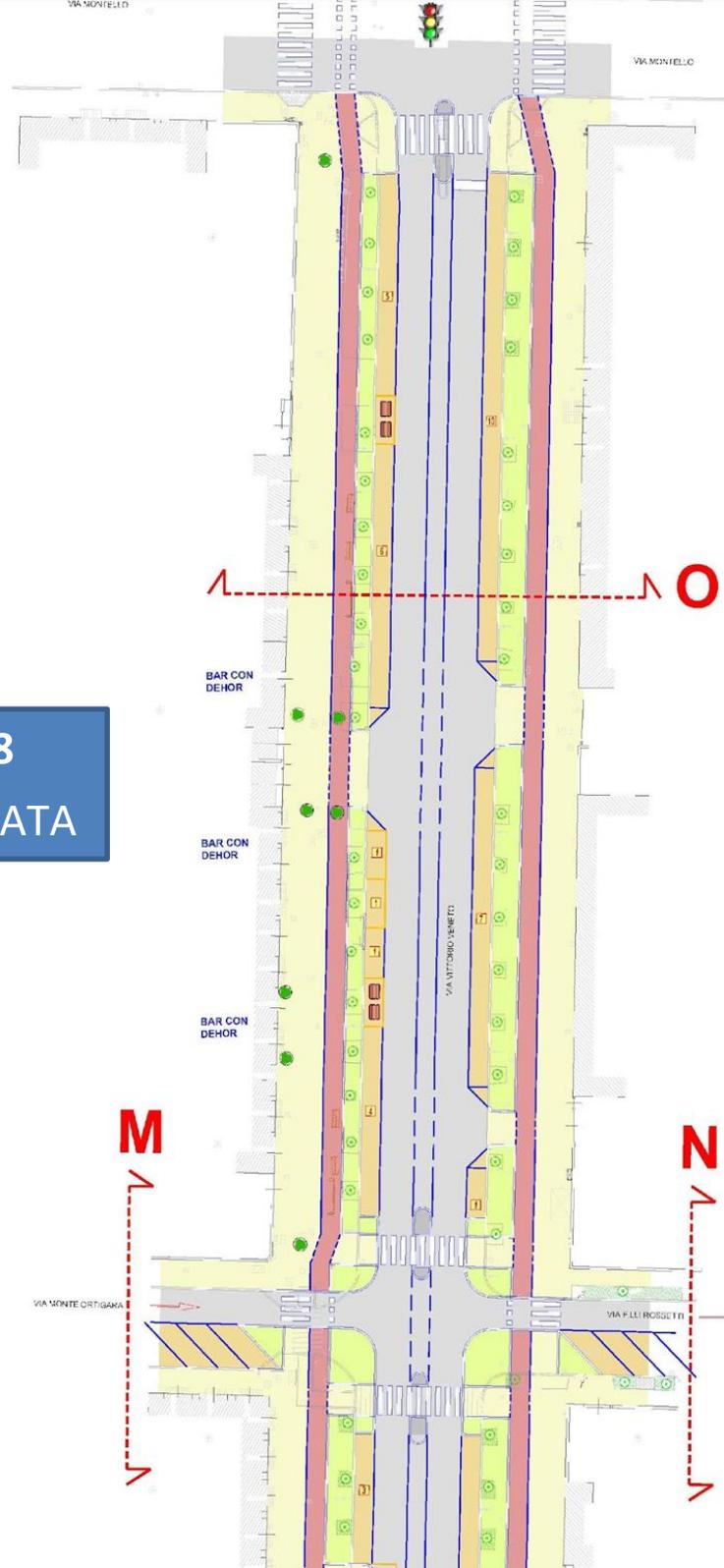
TOTALE STALLI DI SOSTA:
14 REGOLARI IN CARREGGIATA

Pavimentazioni

-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto

Via F.lli Rossetti





Via Montello



TOTALE STALLI DI SOSTA: 18
+ 3 REGOLARI IN CARREGGIATA

TOTALE STALLI DI SOSTA: 18
+ 4 REGOLARI IN CARREGGIATA

Pavimentazioni

-  Verde esistente
-  Verde di progetto
-  Autobloccanti esistente
-  Spazi pedonali di progetto
-  Percorso ciclabile di progetto
-  Stalli di sosta di progetto
-  Carreggiata stradale di progetto

Via F.lli Rossetti



IL PROGETTO

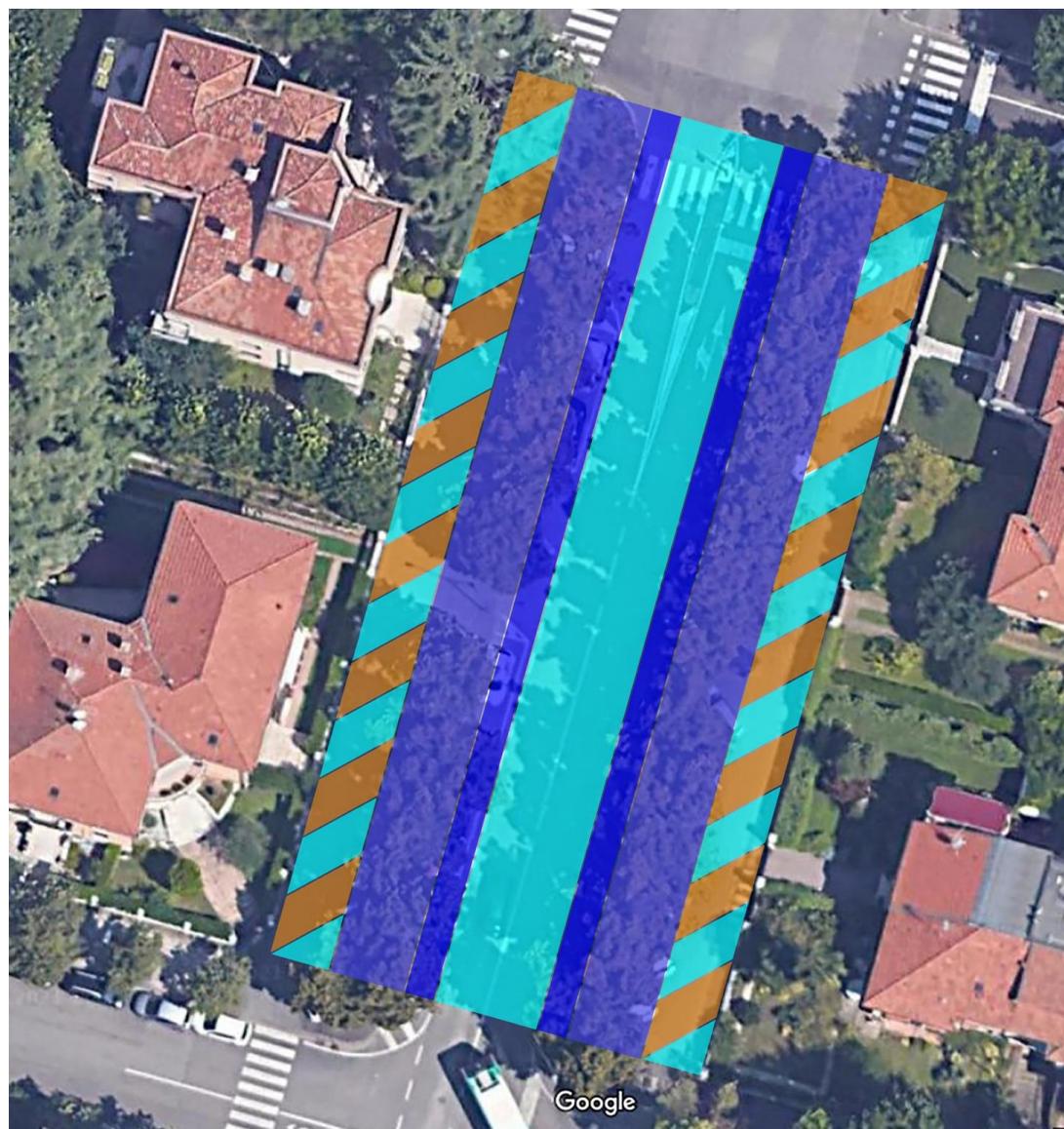


PROGETTO VIA VENETO

STALLI DI SOSTA:	129 (+ 55)
RIFACIMENTO MARCIAPIEDI:	7.300 mq
RIFACIMENTO MANTO STRADALE:	6.900 mq
VERDE PUBBLICO:	+ 2.400 mq
ALBERATURE:	+ 40
PALI ILLUMINAZIONE:	52

VIA VENETO: STATO DI FATTO

Redistribuzione (democrazia) dello spazio pubblico



DISTRIBUZIONE SPAZIO PUBBLICO

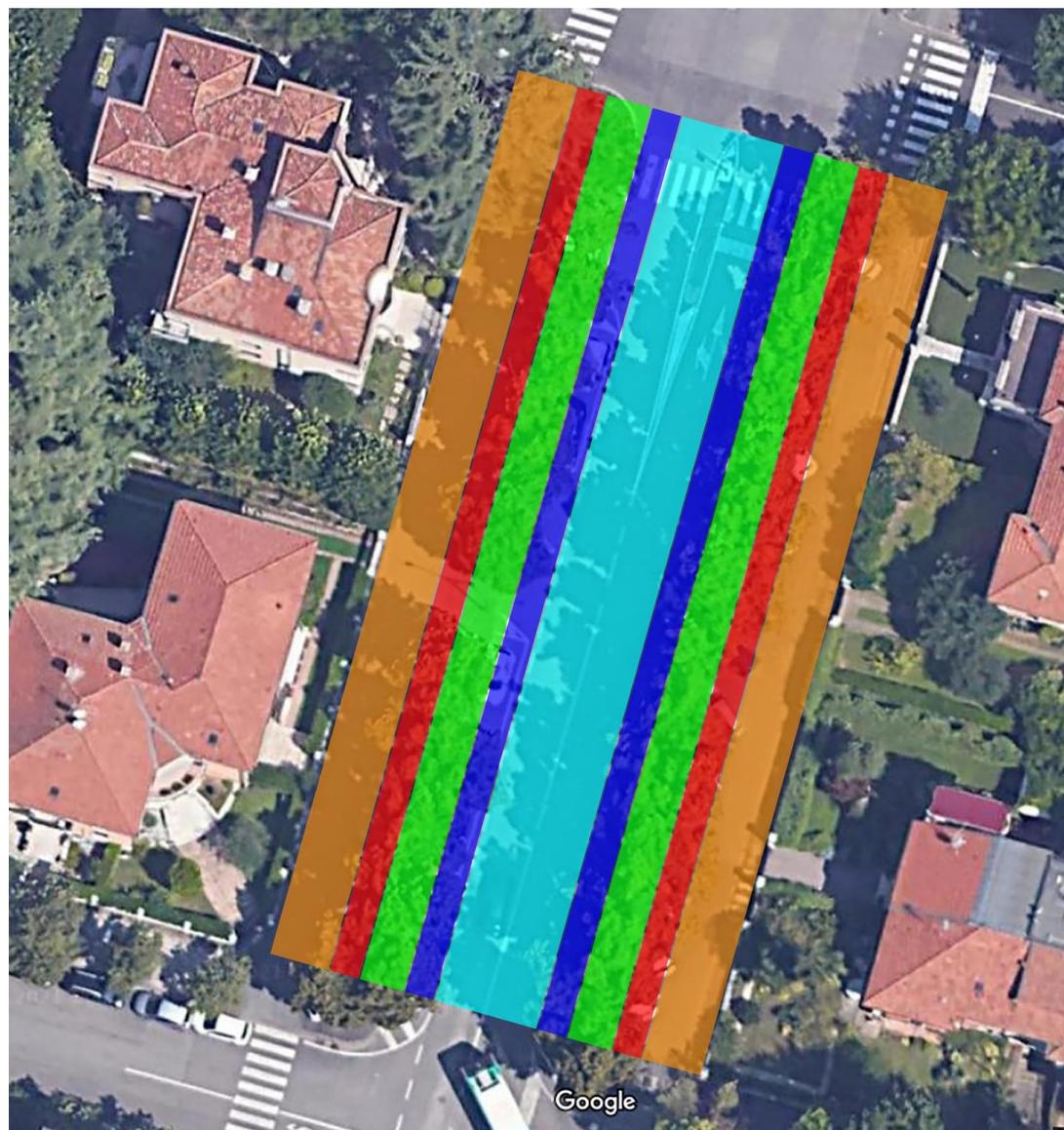
72%

dedicato alle AUTOMOBILI

28%

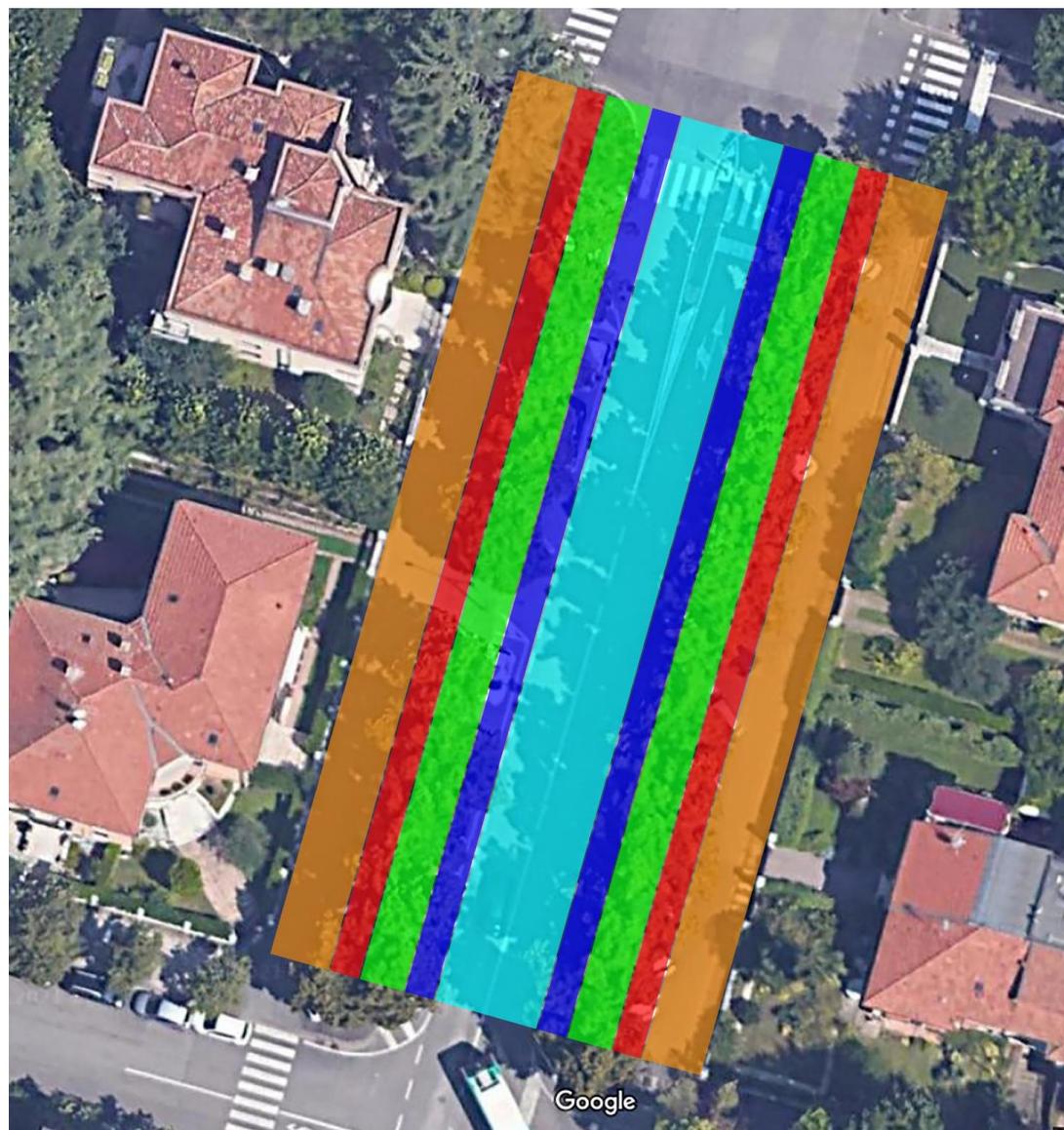
dedicato ai PEDONI e ai CICLISTI
(ma condiviso con le auto)

VIA VENETO: IL PROGETTO



DISTRIBUZIONE DELLO SPAZIO

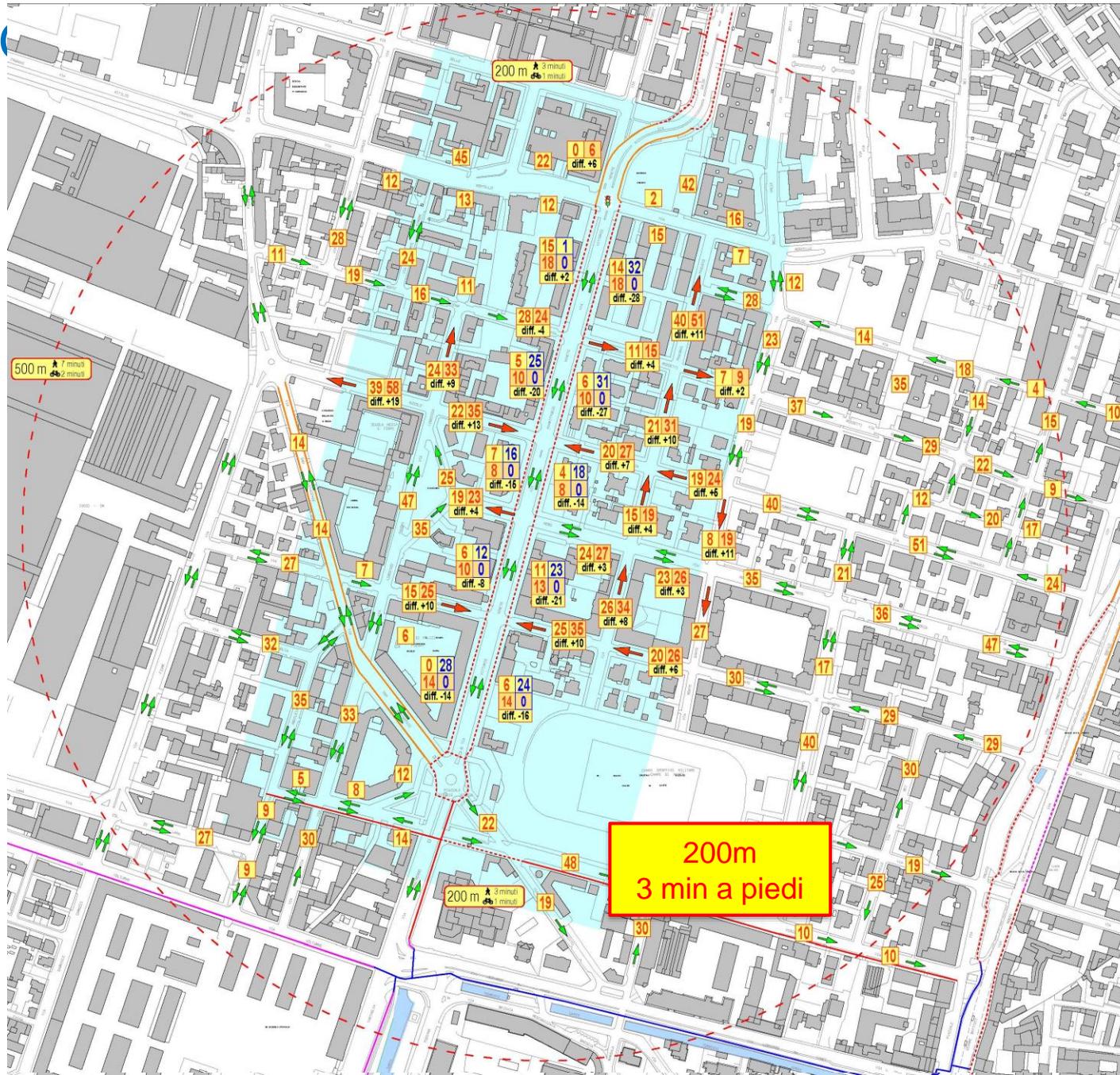
- 28%**
CARREGGIATA STRADALE
- 12%**
SOSTA
- 20%**
VERDE PUBBLICO
- 12%**
PISTA CICLABILE
- 28%**
PERCORSO PEDONALE



DISTRIBUZIONE DELLO SPAZIO

- 40%**
dedicato alle AUTOMOBILI
- 40%**
dedicato a PEDONI e CICLISTI
- 20%**
dedicato al VERDE PUBBLICO

IL PROGETTO



Stalli di sosta esistenti

- n° Numero stalli di sosta regolari
- n° Numero stalli di sosta irregolari su marciapiede

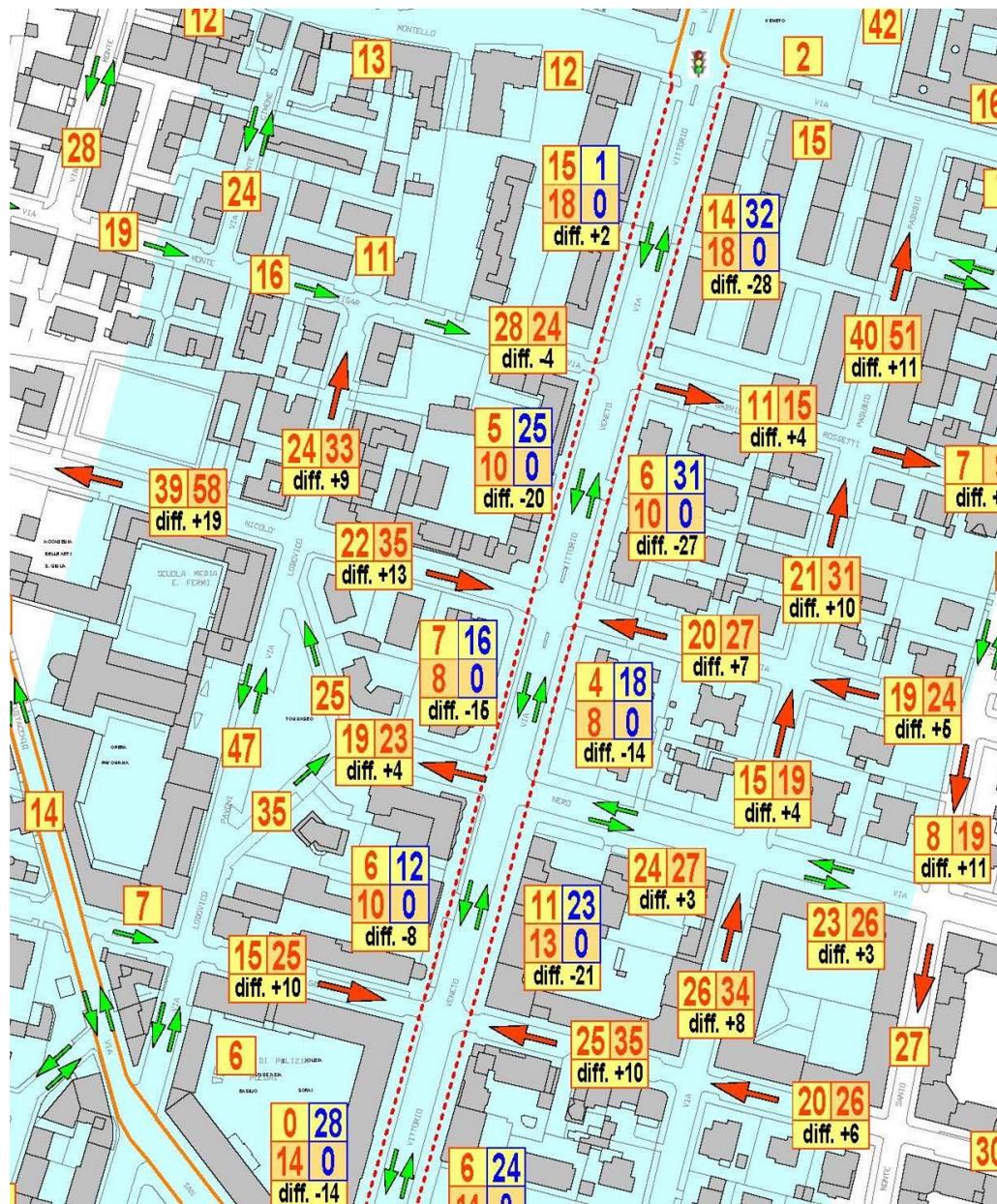
Stalli di sosta

- n° Numero stalli di sosta regolari (stato attuale)
- n° Numero stalli di sosta irregolari su marciapiede (stato attuale)
- n° Numero stalli di sosta regolari (stato di progetto)
- n° Numero stalli di sosta irregolari su marciapiede (stato di progetto)
- diff. n° Differenza numero stalli di sosta tra stato attuale e stato di progetto
- diff. n° Differenza numero stalli di sosta tra stato attuale e stato di progetto (esclusi dal calcolo generale)

Sensi di circolazione

- Senso unico esistente
- Doppio senso esistente
- Senso unico di progetto
- Incrocio semaforizzato
- Numero stalli di sosta regolari
- Confine comparto di analisi

SENSI UNICI E NUOVI STALLI DI SOSTA



STALLI DI SOSTA

STATO DI FATTO: 433

STATO DI PROGETTO: 568

DIFFERENZA: + 135

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI



IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Monte Grappa



STALLI DI SOSTA:

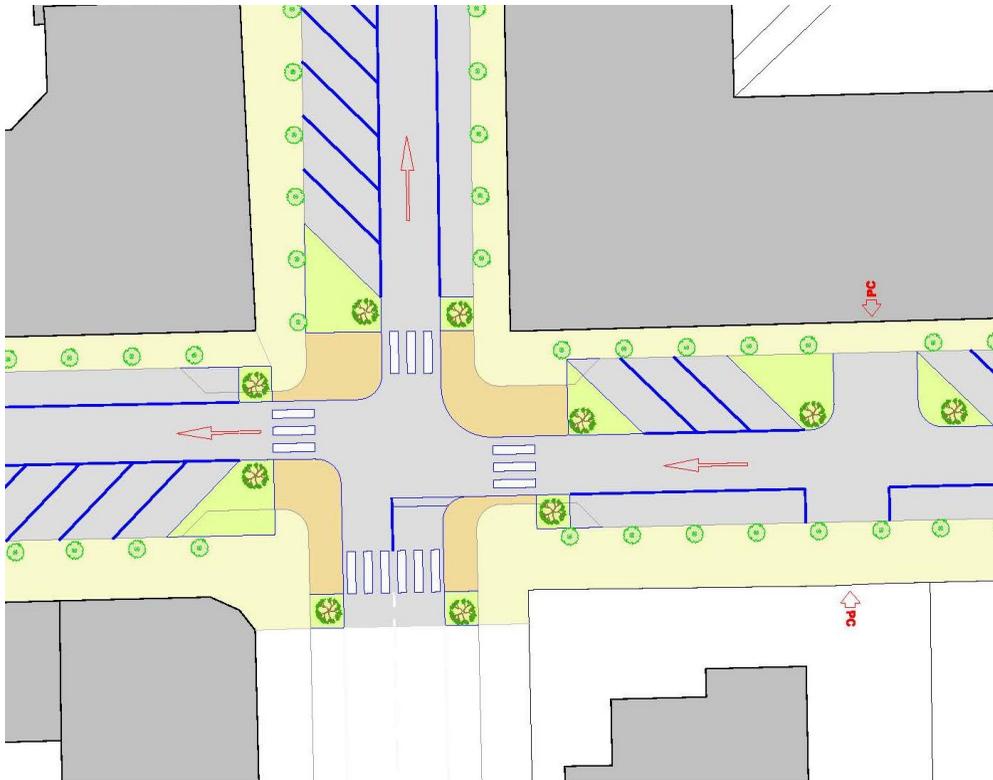
STATO DI FATTO	25
STATO DI PROGETTO	35
DIFFERENZA	+10

STALLI DI SOSTA:

STATO DI FATTO	20
STATO DI PROGETTO	26
DIFFERENZA	+6

IL PROGETTO

MODERAZIONE DELLE VELOCITA'



IL PROGETTO

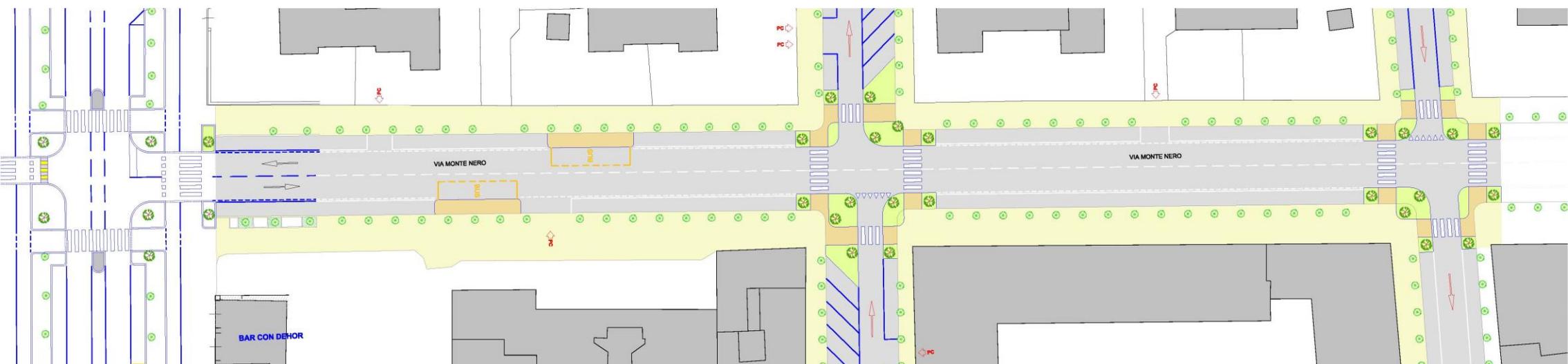
PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Pasubio e via Monte Santo



STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	27
STATO DI PROGETTO	27
DIFFERENZA	+0

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Monte Nero

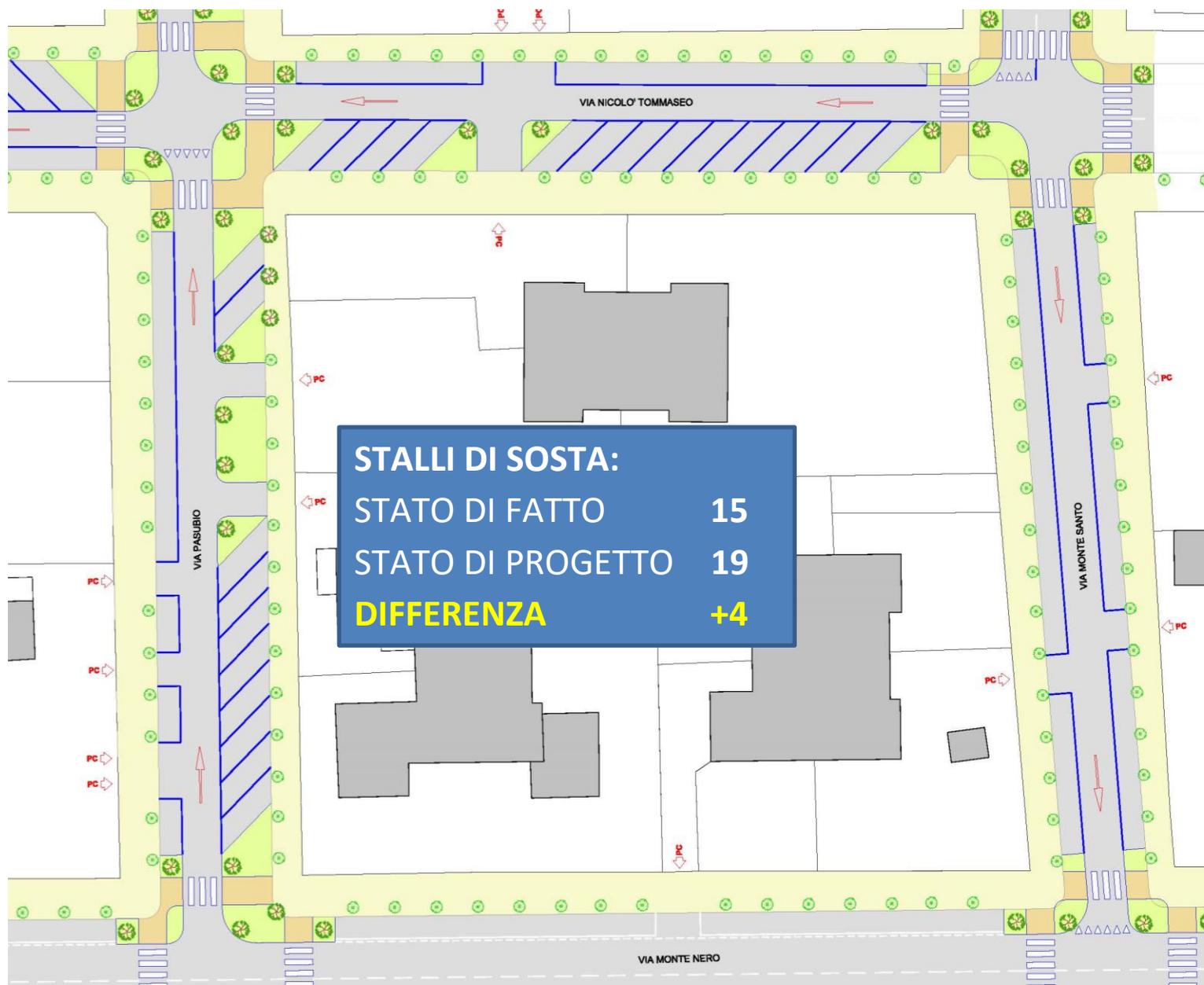


STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	24
STATO DI PROGETTO	27
DIFFERENZA	+3

STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	23
STATO DI PROGETTO	26
DIFFERENZA	+3

IL PROGETTO

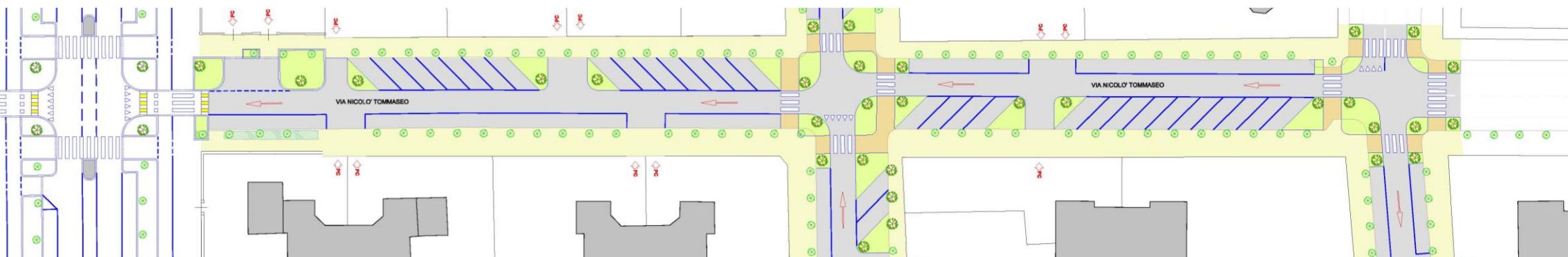
PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Pasubio e via Monte Santo



STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	8
STATO DI PROGETTO	19
DIFFERENZA	+11

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Tommaseo



STALLI DI SOSTA:

STATO DI FATTO 20

STATO DI PROGETTO 27

DIFFERENZA +7

STALLI DI SOSTA:

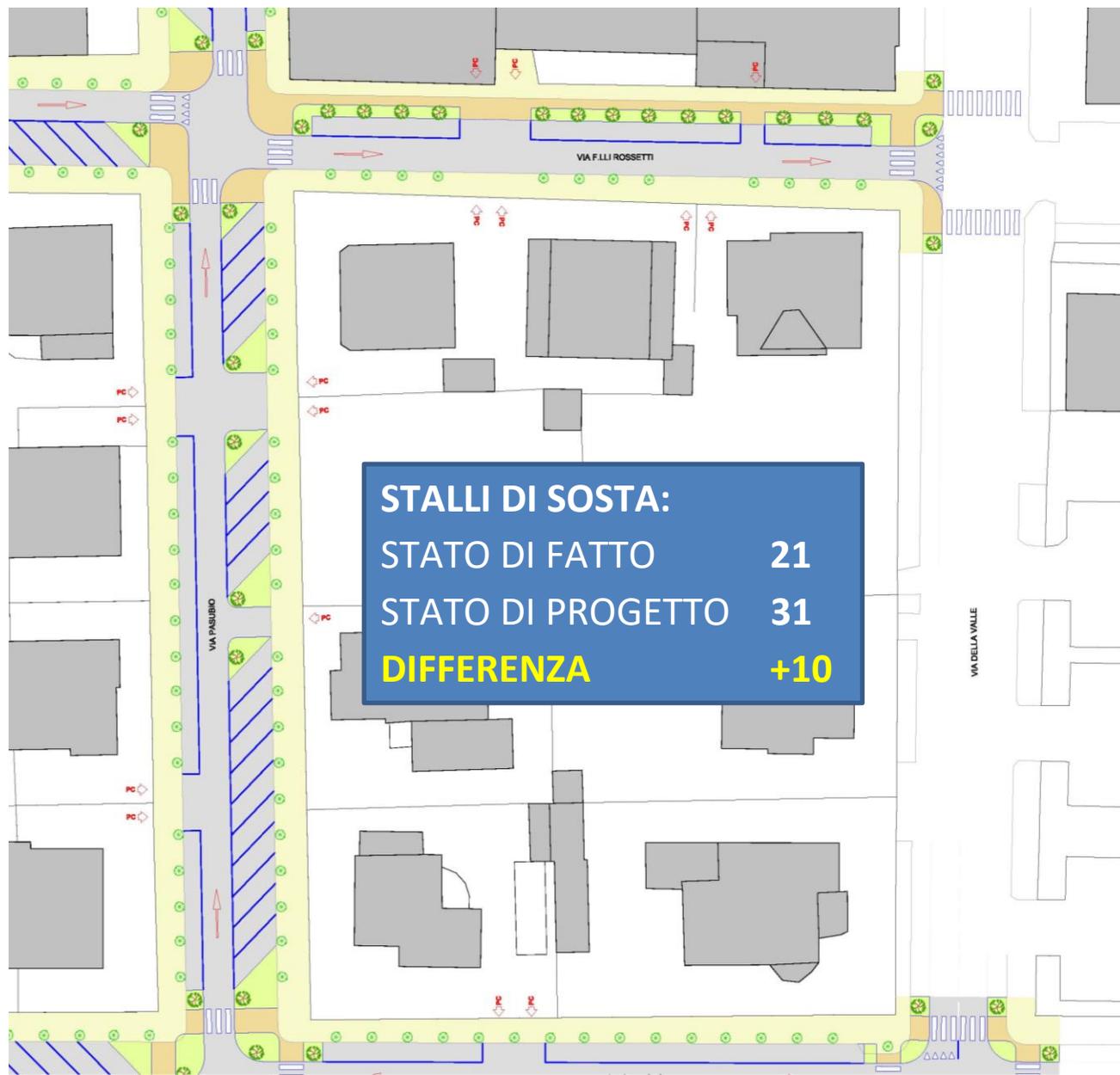
STATO DI FATTO 19

STATO DI PROGETTO 24

DIFFERENZA +5

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Pasubio



IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Rossetti



STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	11
STATO DI PROGETTO	15
DIFFERENZA	+4

STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	7
STATO DI PROGETTO	9
DIFFERENZA	+2

IL PROGETTO

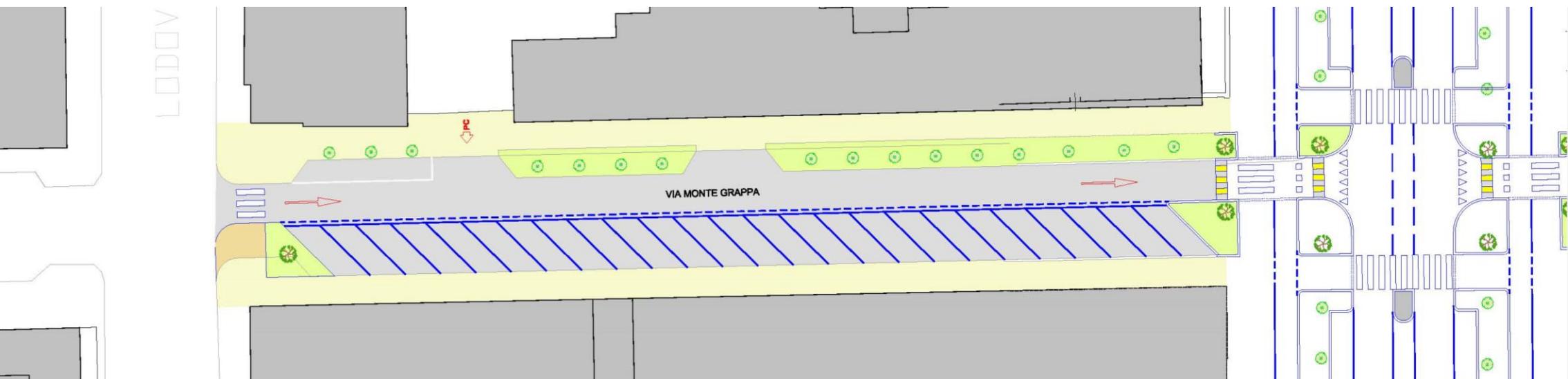
PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Pasubio



STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	40
STATO DI PROGETTO	51
DIFFERENZA	+11

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Monte Grappa



STALLI DI SOSTA:

STATO DI FATTO 15

STATO DI PROGETTO 25

DIFFERENZA +10

IL PROGETTO

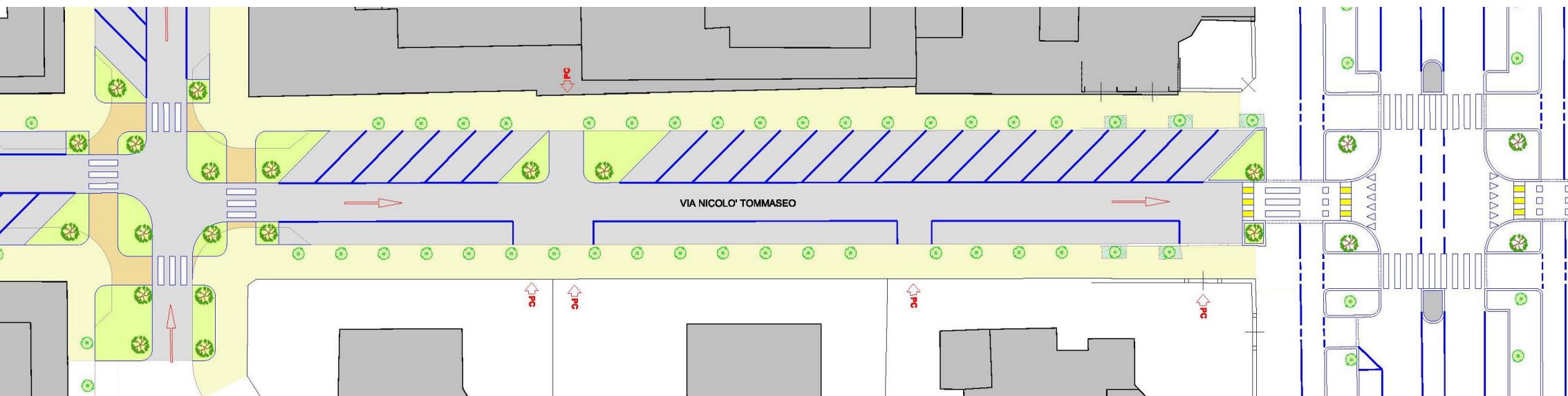
PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Monte Nero



STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	19
STATO DI PROGETTO	23
DIFFERENZA	+4

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Tommaseo



STALLI DI SOSTA:

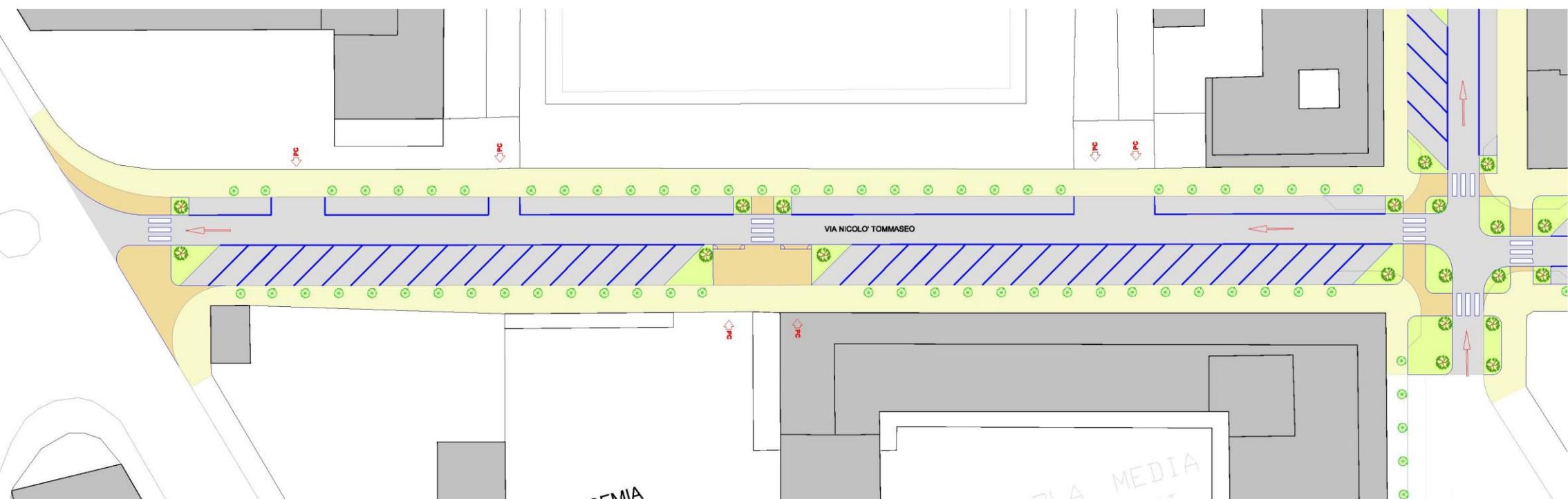
STATO DI FATTO 22

STATO DI PROGETTO 35

DIFFERENZA +13

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Tommaseo



STALLI DI SOSTA:

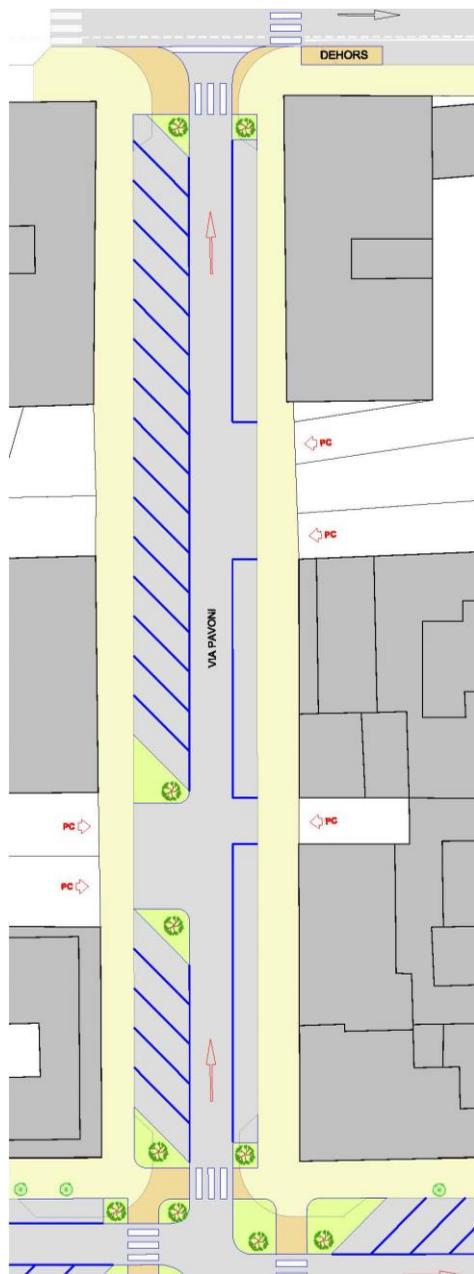
STATO DI FATTO 39

STATO DI PROGETTO 58

DIFFERENZA +19

IL PROGETTO

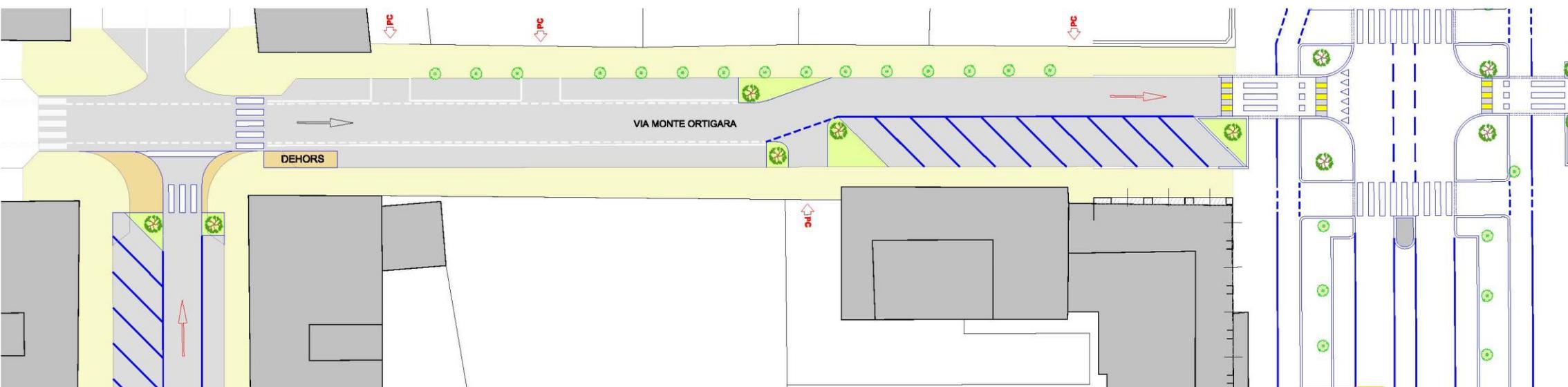
PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Pavoni



STALLI DI SOSTA:	
STATO DI FATTO	24
STATO DI PROGETTO	33
DIFFERENZA	+9

IL PROGETTO

PROGETTO PER LE STRADE LATERALI: via Ortigara



STALLI DI SOSTA:

STATO DI FATTO 28

STATO DI PROGETTO 24

DIFFERENZA -4

IL PROGETTO



PROGETTO PER LE STRADE LATERALI

RIFACIMENTO MARCIAPIEDI: **11.600 mq**

AMPLIAMENTO MARCIAPIEDI: **+ 920 mq**

VERDE PUBBLICO: **+ 1.650 mq**

ALBERATURE: **+ 140**

STALLI DI SOSTA: **568 (+ 135)**

IL PROGETTO



TOTALE STALLI DI SOSTA ATTUALI:

284

di cui 210 su marciapiede

STALLI DI SOSTA DI PROGETTO (in carreggiata):

129 (+55)

STALLI DI SOSTA DI PROGETTO (nelle vie laterali entro i 200m):

568 (+135)

TOTALE STALLI DI SOSTA DI PROGETTO COMPARTO VIA VENETO:

264

CRONOPROGRAMMA E RISORSE ECONOMICHE

Completamento Progetto di Fattibilità Tecnico Economica

Dicembre 2021

Approvazione Progetto Definitivo-Esecutivo

Primavera 2022

Realizzazione interventi

Tarda Primavera 2022 – Fine 2022

Budget a disposizione

3.000.000 Euro

Il gruppo di lavoro

Federico Manzoni

Assessore alle politiche della mobilità e ai servizi istituzionali.

Stefano Sbardella

Responsabile Settore Mobilità Eliminazione Barriere architettoniche e trasporto pubblico

Nadia Bresciani e Michele Mombelli

Ufficio Tecnico – Settore Mobilità

supervisione e supporto tecnico al processo

Elena Pivato e Giovanni Chinnici

Urban Center Brescia

impostazione metodologica del processo di condivisione e facilitazione degli incontri

Matteo Dondè

architetto incaricato per le analisi e le elaborazioni progettuali

Per informazioni

Ufficio Mobilità

Sede: via Marconi 12

Email: mobilita@comune.brescia.it

Tel: 030/2977338-349

Urban Center

Sede: via Moretto 78

Email: urbancenter@comune.brescia.it

Tel: 030/2978770-1-2