



Rapporto sulla mobilità sostenibile in provincia di Treviso

Stato di fatto e prospettive

settembre 2010



European Union
European Regional Development Fund





PROVINCIA DI TREVISO

Assessorato alle Politiche Ambientali

**Assessorato
alle Politiche Ambientali**

Ubaldo Fanton

Progetto a cura

**Settore Ambiente
e Pianificazione Territoriale**

Coordinamento generale

Carlo Rapicavoli

Elisabetta Perona

Coordinamento di progetto

Luisa Memo

Paola Gallina

Simone Dalla Libera - Innovie srl

Comitato di redazione

Sabrina Bollini, Luisa Memo, Paola Gallina - Area Tutela Qualità dell'Aria

Mattia Cacco, Simone Dalla Libera - Innovie srl

Con la collaborazione di:

Settore Realizzazione Nuova Viabilità

Settore Pianificazione Viabilità

Settore Sviluppo Economico e Protezione Civile – Servizio Mobilità Territoriale

Servizio Urbanistica, Pianificazione Territoriale e SITI - Ufficio Sistema Informativo Territoriale Integrato

Servizio Relazioni Internazionali – Rapporti Unione Europea

Consulenza di progetto

Innovie srl - Padova



Progetto grafico

Cerruti Comunicazione - Treviso

Impaginazione

Agenda 21 consulting srl - Padova

Stampa

Centrooffset - Mestrino - Padova

Finito di stampare settembre 2010

© 2010 Provincia di Treviso

**facciamo
la mossa giusta.
mobilità**

Logotipo per le attività dell'Assessorato alle Politiche Ambientali della Provincia di Treviso.
Vincitore del concorso promosso dall'Università Iuav di Venezia anno 2008

Presentazione	5
Premessa	7

1.0 / La mobilità sostenibile in Provincia di Treviso: stato di fatto	9
Introduzione	9
Il questionario	9
I risultati del questionario	11
Azioni per promuovere la mobilità sostenibile	15
Il protocollo d'intesa con la Provincia di Treviso e il piano di azione	18
Idee per il futuro	20

2.0 / Venti Buone pratiche sulla mobilità sostenibile	23
Cos'è una Buona pratica?	23
Le Buone pratiche sulla mobilità sostenibile	23
Guida alla lettura delle schede sulle Buone pratiche	23
Biciplan - Comune di Venezia	24
Bike sharing - Provincia di Treviso	25
Car Pooling - Passaggio.it	26
Car Sharing - Comune di Venezia	27
Sosta urbana Trevisosta - Comune di Treviso	28
Integrazione tariffaria Activo - Veneto orientale	29
"Strade Sicure" - Provincia di Treviso	30
Sosta di interscambio - Comune di Treviso	31
Piano spostamenti casa - scuola per gli istituti superiori di Treviso	32
Metrotram - Comune di Padova, Comune di Venezia	33
Pedibus - Comuni della provincia di Treviso	34
Trasporto Pubblico Locale - Aberdeenshire, Scozia	35
Cityporto - Comune di Padova	36
Niente più ridicoli spostamenti in auto - Malmo, Svezia	37
Sosta gratuita per veicoli efficienti - Canton Ticino, Svizzera	38

Al lavoro in bicicletta - Comune di Montebelluna	39
Traghetto solare - Bydgoszcz, Polonia	40
Riqualificazione urbana - Comune di Pieve di Cadore	41
Bici in Bus - FTV, ATV - Provincia di Vicenza	42
EPOMM Max MM tools - Piattaforma Europea sul Mobility Management	43

3.0 / I piani di azione comunale per il risanamento dell'aria	45
Cosa è stato fatto fin'ora in Provincia di Treviso?	46
Il modello per un nuovo Piano di Azione comunale	49
1. Premesse	50
2. Informazioni generali	50
3. Gli obiettivi del Piano di risanamento	50
4. Azioni programmatiche - strutturali del Piano di risanamento	51
5. Azioni dirette	57
6. Monitoraggio	57
7. Quadro di sintesi	58

4.0 / Una nuova intesa tra la Provincia ed i Comuni di Treviso	59
Premessa	59
Il Patto per l'ambiente	60
La Provincia per la mobilità sostenibile	61
Il Piano Urbano del Traffico	62
Altri strumenti per la promozione della mobilità sostenibile	63
Il Piano Spostamenti Casa - Lavoro	63

Appendice	65
Scheda tipo: Pista Ciclabile	65
Scheda tipo: Zona a Traffico Limitato - ZTL	66
Scheda tipo: Corsia preferenziale mezzi TPL	67
Tabella riasuntiva degli indicatori proposti per il monitoraggio	68

Abstract	69
-----------------------	-----------

La qualità della vita, l'educazione ambientale con particolare attenzione al risparmio energetico, all'utilizzo di fonti rinnovabili e alla mobilità sostenibile sono oggi tematiche più che mai importanti. Il nostro territorio in particolare, per la sua conformazione morfologica, risente moltissimo del fenomeno dell'inquinamento, ecco perché sono necessari e indispensabili comportamenti corretti ma soprattutto attenti a non incentivare questo pericoloso fenomeno. È necessaria un'azione coordinata tra le varie politiche locali affinché si pongano obiettivi comuni: la riduzione dell'uso dell'auto incrementando sempre più l'efficienza del trasporto pubblico, favorire gli spostamenti in bici e a piedi sviluppando piani di mobilità urbana integrati e sostenibili per ridurre l'impatto dei trasporti sull'ambiente e la salute pubblica.

Il tema della mobilità vede coinvolti più livelli, da quello europeo al quello locale, passando per le competenze di area regionali e provinciali. Questa pluri-dimensionalità, se da una parte è caratteristica intrinseca e "vitale" del sistema, dall'altra, comporta, questioni aperte e criticità in una complicata rete

di competenze di territorialità. Bisogna lavorare a un modello di mobilità complesso, dove i modelli di trasporto interagiscano tra loro tenendo a mente anche una dimensione ecosostenibile. Il rapporto sulla mobilità sostenibile nel trevigiano che presentiamo, si propone di fare il punto della situazione sulla stato di fatto e sulle prospettive volte al miglioramento del trasporto; a livello provinciale e comunale, infatti, nel principio della sussidiarietà, è necessario attivare quelle programmazioni e interventi capaci di qualificare i nostri territori, a fronte di una politica di espansione fino ad oggi applicata.



Leonardo Muraro
*Presidente
della Provincia di Treviso*

Il *Rapporto sulla mobilità sostenibile nel trevigiano* ha la sua origine ed il suo scopo dall'adesione della Provincia di Treviso, per il triennio 2009-2011, al progetto europeo PIMMS Transfer in materia di mobilità sostenibile, in unione ad altre 13 città europee, e segue l'analogo primo progetto PIMMS al quale abbiamo partecipato nel periodo 2006 –2008.

Non vi è dubbio che, a livello europeo, il tema degli spostamenti nelle città, la pianificazione di trasporti integrati, la programmazione della mobilità intelligente attraverso la cooperazione e sussidiarietà di enti diversi, muova, è proprio il caso di dirlo, passi maggiori e sempre più importanti. Questa esigenza di pianificazione trova risalto anche nell'edizione 2010 della Settimana Europea della Mobilità che ha come slogan "Muoviti in maniera intelligente e vivi meglio", proprio a volere incentivare cambiamenti ragionati nelle abitudini quotidiane a favore di stili di vita attivi, come l'andar in bicicletta o a piedi, ed a scelte alternative all'automobile privata, grazie alla miglior offerta di trasporto pubblico locale.

Le nostre realtà territoriali, invece, in considerazione anche delle conformazioni geografiche e della scarsa pianificazione degli insediamenti che si è avuta nel passato, sembrano viaggiare ad una "velocità minore". Lo dimostrano i dati raccolti nel questionario pubblicato nella prima parte di questo documento che fotografano lo stato attuale del nostro territorio su questi aspetti. In parallelo vanno però evidenziate quelle realtà a noi prossime, ed in particolare quelle all'interno della Regione Veneto, in grado di promuovere e sostenere "buone applicazioni" di mobilità sostenibile che sono divenute, o stanno per diventare, prassi quotidiane. Alcuni esempi vengono illustrati nella seconda parte di questa pubblicazione.

L'intento principale di questo lavoro è quello di riprendere con maggior determinazione i temi della mobilità e della qualità dell'aria e di rinnovare l'interesse su queste tematiche, richiamando gli strumenti di "programmazione" e "pianificazione" attualmente in uso, in modo da ottemperare alla logica delle tre fasi del "progettare", "realizzare" e "verificare".

La nuova stagione nel campo della pianificazione territoriale e dell'urbanistica apertasi con le competenze affidate alle Province, la recente approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e la stesura dei nuovi Piani di Assetto Territoriale (PAT) da parte dei Comuni avranno sicuramente modo di "accelerare" questi processi e di integrarsi con quegli

strumenti della pianificazione settoriale come il Piano Urbano del Traffico (PUT), il Piano delle piste ciclabili, il Piano del Trasporto Pubblico, il Piano della Sosta, etc., che a livello comunale hanno natura cogente ed obbligatoria e che quindi devono necessariamente essere redatti, applicati e rivisti nel tempo.

La quarta ed ultima parte di questo rapporto, intitolata *Una nuova intesa tra la Provincia ed i Comuni del trevigiano*, muove dalle considerazioni sopradescritte, riafferma la necessità di un coinvolgimento interistituzionale (Regione, Provincia e Comuni) e propone una revisione degli strumenti finora utilizzati, primo tra tutti il Piano di Azione Comunale per il risanamento della qualità dell'aria. A tale scopo viene proposto "un modello di riferimento" per il Piano Comunale, inteso come linea guida per facilitare la realizzazione di tale strumento, con un forte invito a superare il livello comunale, seppure previsto dalle norme in materia di qualità dell'aria, in modo che i Comuni si coordinino con quelli contermini per definire strategie e interventi con intese sovracomunali. È presentato anche il nuovo "Patto per l'ambiente" che, oltre a riportare i principali obiettivi sui quali programmare ed impegnare le risorse per il futuro, prefigura l'introduzione di meccanismi di monitoraggio dei risultati e di premialità nei confronti delle amministrazioni più virtuose.

E' intenzione della Provincia di Treviso proporre tale documento e metodologia al Comitato di Indirizzo e Sorveglianza (CIS), quale utile strumento per la revisione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera del Veneto, come previsto dallo stesso Piano.

Ubaldo Fanton

Assessore
alle Politiche Ambientali



Introduzione

Con il termine Mobilità sostenibile si indica un sistema di mobilità che punta a ridurre gli impatti ambientali e sociali determinati dal comparto dei trasporti. Le politiche e gli interventi di mobilità sostenibile devono pertanto ridurre le seguenti esternalità: inquinamento atmosferico ed emissioni di gas serra, inquinamento acustico, congestione dovuta al traffico veicolare, incidentalità. Molti degli interventi di mobilità sostenibile trovano attuazione in ambito urbano dove è necessario predisporre dei Piani di risanamento e la tutela della qualità dell'aria, prima vera emergenza che interessa molte realtà della pianura padana, come previsto dalla normativa veneta del Piano Regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera (del. Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004).

In questa pubblicazione si trova un inquadramento analitico di quanto è stato fatto fin'ora dalle amministrazioni comunali e provinciale del territorio trevigiano a favore della mobilità sostenibile. Le informazioni raccolte sono state desunte attraverso una indagine svolta attraverso un apposito

questionario e dall'analisi dei Piani di Azione comunali disponibili e raccolti dalla Provincia di Treviso. Queste ultime informazioni sono presentate nella quarta parte del presente rapporto.

Il questionario

Il questionario intitolato "Mobilità sostenibile – Questionario per i Comuni" è stato inviato a tutti i 95 Comuni della provincia di Treviso con lo scopo di raccogliere informazioni ed orientamenti a livello locale su quanto fatto o programmato a favore di un sistema di mobilità ambientalmente compatibile.

Il questionario è strutturato per parti: una prima parte di carattere generale per ottenere alcune informazioni preliminari; una seconda parte relativa alla pianificazione di competenza comunale; una terza parte relativa alle azioni effettivamente realizzate; una quarta parte legata al Protocollo di intesa tra i Comuni e la Provincia di Treviso per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico sottoscritto in data 17 novembre 2006 e una parte quinta, finale,

relativa alle idee per il futuro. Praticamente tutte le 20 domande prevedevano una risposta "chiusa" (ossia la possibilità di scegliere tra una lista di possibili risposte già codificate).

La Provincia ha inviato il questionario in data 22 febbraio 2010 ai Comuni attraverso posta ordinaria. Il termine per la raccolta è stato perentoriamente stabilito in data 26 marzo 2010. La compilazione del questionario poteva avvenire o tramite compilazione del formato cartaceo o tramite compilazione di un format disponibile sul web. Entro la scadenza stabilita, a fronte anche di una intensa attività di sollecito telefonico, sono pervenute le risposte di 57 Comuni, 51 complete, 3 quasi complete e 3 con risposta alla sola prima domanda. I Comuni che hanno utilizzato la modalità "on line" per la compilazione sono stati 33, di cui 3 (quelli decisamente incompleti) sono stati però tralasciati ai fini dell'analisi. Pertanto le risposte valide sono state 54. La rappresentazione che segue mostra questi 54 Comuni. I Comuni che hanno risposto sono riportati nella cartina di pagina seguente.



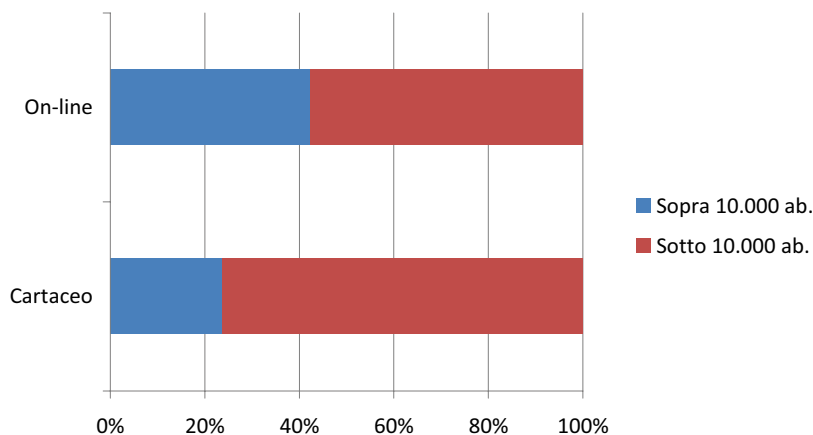
Fig. 1.1 / **Comuni che hanno risposto al questionario**

Altivole	Paese
Arcade	Pederobba
Borso del Grappa	Pieve di Soligo
Breda di Piave	Ponte di Piave
Caerano di San Marco	Ponzano Veneto
Casale sul Sile	Povegliano
Casier	Revine Lago
Castello di Godego	Roncade
Cavaso del Tomba	Salgareda
Conegliano	San Biagio di Callalta
Cordignano	San Fior
Cornuda	San Pietro di Feletto
Farra di Soligo	San Vendemiano
Follina	San Zenone degli Ezzelini
Fregona	Segusino
Godega di Sant'Urbano	Sernaglia della Battaglia
Mareno di Piave	Silea
Maserada sul Piave	Spresiano
Meduna di Livenza	Susegana
Miane	Tarzo
Mogliano Veneto	Treviso
Montebelluna	Valdobbiadene
Morgano	Vazzola
Moriago della Battaglia	Vedelago
Motta di Livenza	Vittorio Veneto
Oderzo	Volpago del Montello
Paderno del Grappa	Zenson di Piave

Nelle elaborazioni successive si è deciso di classificare e rappresentare le risposte dei Comuni secondo due criteri principali:

- ± la popolazione del Comune: considerando come limite per la distinzione 10.000 abitanti
- ± la modalità di compilazione: on-line o per via cartacea.

Dalla rappresentazione si può osservare come i Comuni più piccoli abbiano preferito la modalità cartacea per la riconsegna delle risposte. Nonostante questo le risposte pervenute per via informatica sono in numero maggiore rispetto a quelle pervenute per via cartacea. Nelle pagine successive verranno analizzate le risposte a ciascuna delle singole domande attraverso una rappresentazione grafica della distribuzione delle risposte e un breve commento.

Fig. 1.2 / **Modalità di risposta suddivisa per dimensione del Comune**

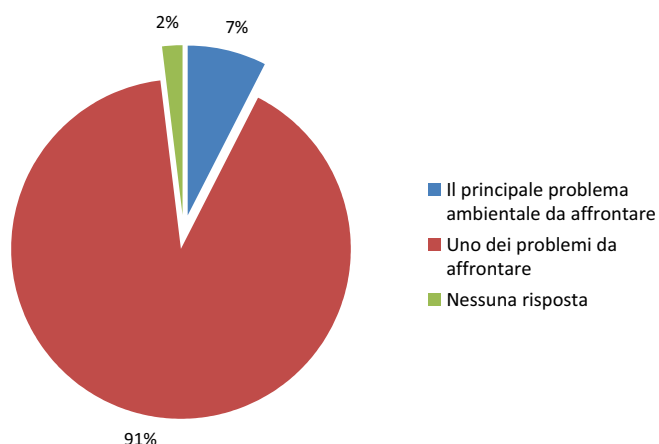
I risultati del questionario

Le risposte fornite dai Comuni tendono ad identificare il tema della qualità dell'aria come uno dei problemi da affrontare, ma non di importanza cruciale.

Le risposte date risultano indipendenti dalla dimensione del Comune interessato e dalla modalità di compilazione del questionario.

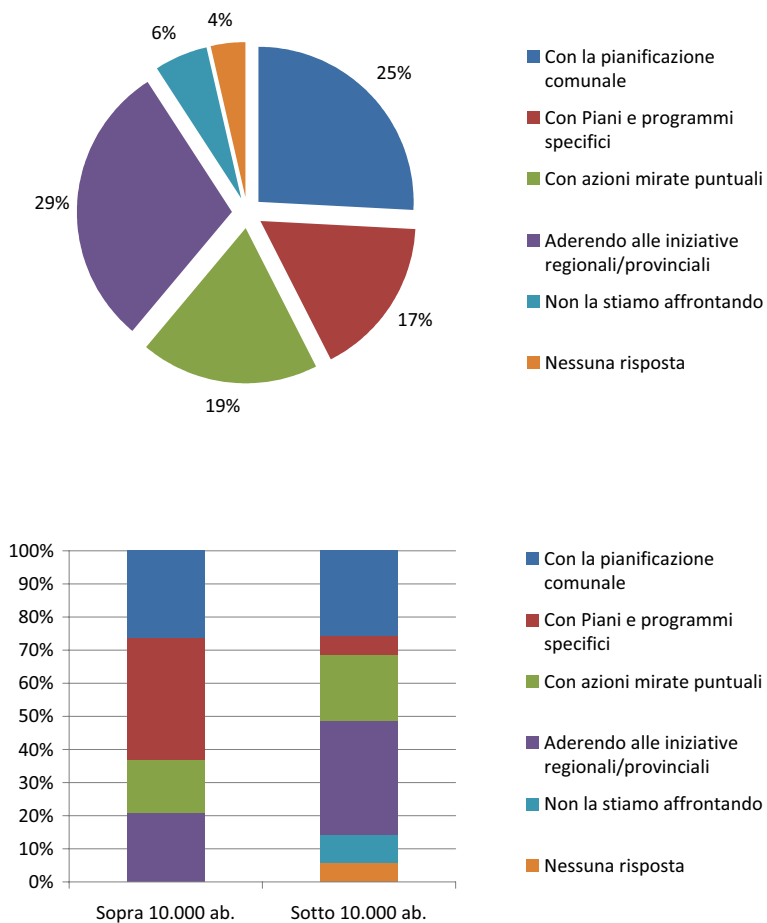
I Comuni di Follina, Pederobba, Silea e Casier sono gli unici che ritengono il tema della qualità dell'aria il principale problema ambientale da affrontare.

Fig. 1.3 / La sua Amministrazione ritiene che il tema della qualità dell'aria sia:



La dimensione del Comune influisce sulle soluzioni adottate per rispondere alla problematica dell'inquinamento atmosferico. I Comuni di piccole dimensioni non possiedono le risorse per affrontare con "Piani e programmi specifici" la questione dell'inquinamento atmosferico e aderiscono più facilmente ad iniziative di livello regionale o provinciale. Tutti i grandi comuni (sopra i 10 mila abitanti) sostengono di affrontare in qualche modo la questione della qualità dell'aria, mentre tra i 35 Comuni sotto i 10 mila abitanti che hanno risposto, 5 non stanno affrontando la questione o non forniscono risposta: Segusino, Fregona, Borso del Grappa, Castello di Godego e Caerano di San Marco.

Fig. 1.4 / La sua Amministrazione sta affrontando la questione dell'inquinamento atmosferico con:



Si nota che quasi tutti i Comuni rispondenti sono interessati da un servizio di trasporto pubblico extraurbano. Anche il trasporto urbano sembra raggiungere un numero considerevole di località. Vi sono infatti 16 Comuni, di cui molti attorno a Treviso città, che hanno fornito una risposta positiva. Poiché il trasporto urbano non è però così diffuso, si presume che in questa risposta sia stato incluso, in alcuni casi, il servizio di scuolabus.

“L’inquinamento atmosferico” è percepito come la più importante esternalità del comparto dei trasporti, ma anche la “congestione dovuta al traffico veicolare” è percepita, soprattutto nei grandi centri, un impatto molto significativo. Tra i possibili impatti citati il tema dell’incidentalità risulta quello meno significativo.

Da questa risposta si può osservare come le strategie siano prevalentemente di iniziativa locale (di livello comunale) e si concentrino prevalentemente sull’inquinamento acustico e sull’incidentalità. Le iniziative intercomunali o provinciali sono invece prevalentemente orientate a risolvere il tema dell’inquinamento atmosferico e sulla congestione dovuta al traffico veicolare, situazioni queste già evidenziate nella precedente domanda. Per quel che riguarda la “frammentazione del territorio”, impatto che nella precedente domanda era risultato particolarmente significativo poiché 1 Comune su 5 lo aveva indicato come il prevalente impatto ambientale determinato dal comparto dei trasporti, non è stata individuata alcuna strategia per la sua riduzione da 2 Comuni su 3.

Fig. 1.5 / Quali servizi di trasporto pubblico sono presenti e disponibili nell'area comunale?

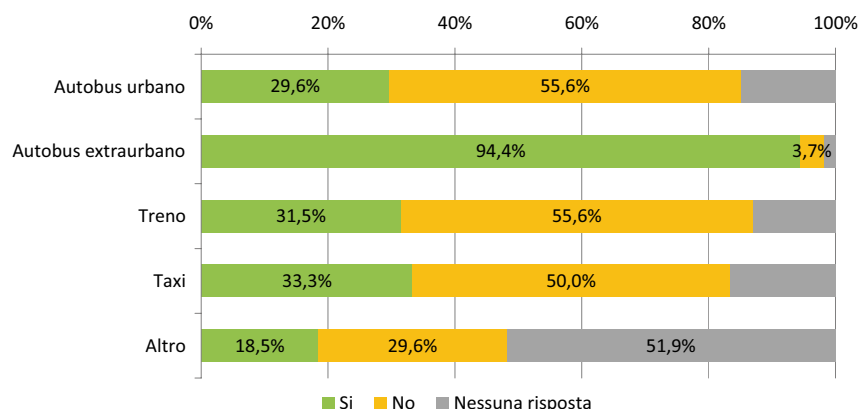


Fig. 1.6 / Qual è l'impatto prevalente determinato dal comparto dei trasporti sul suo territorio comunale?

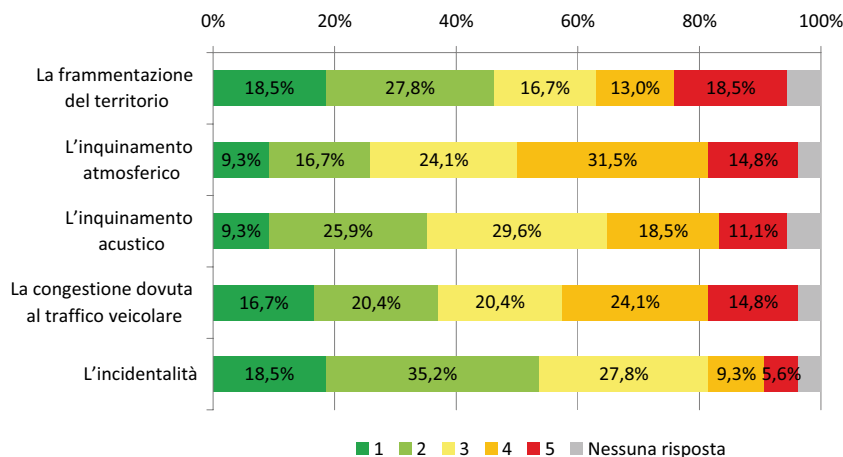
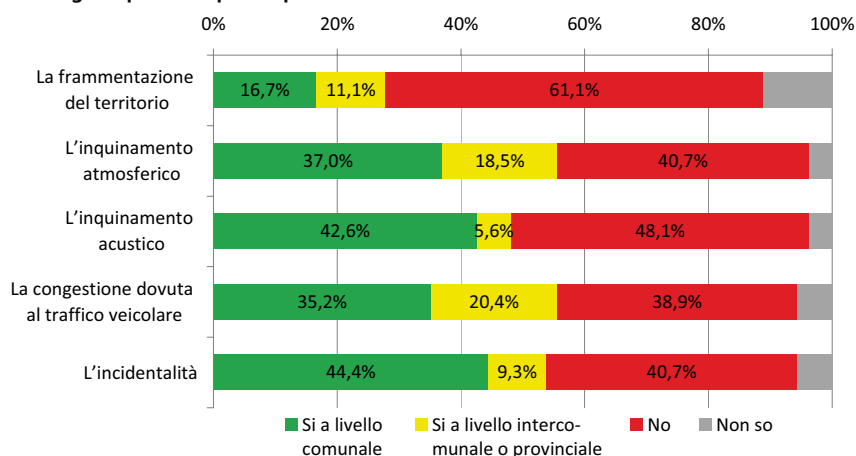
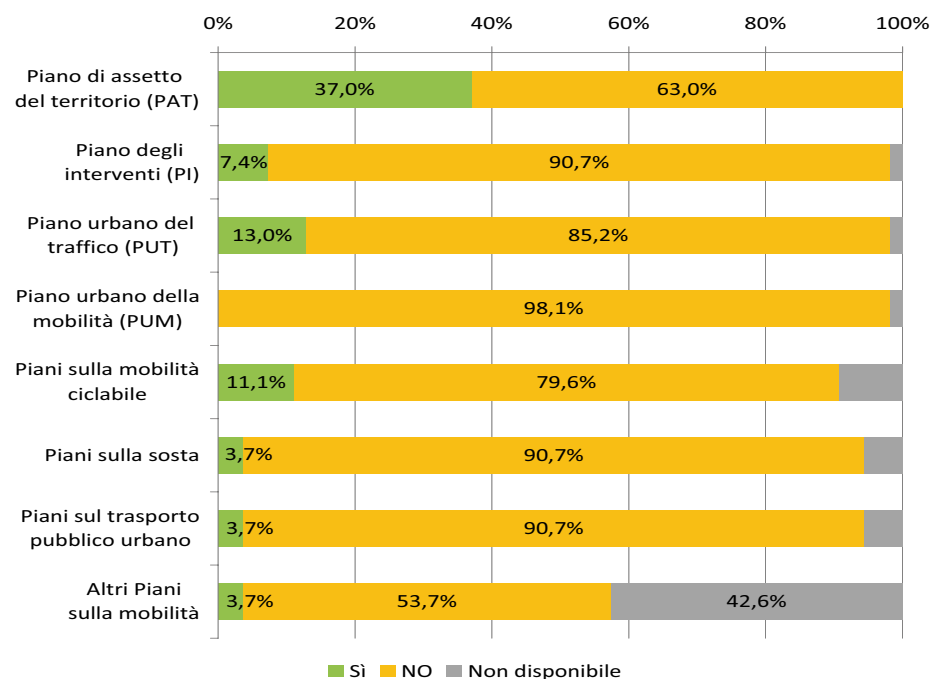


Fig. 1.7 / Dal suo Comune è stata individuata ed attuata una strategia in grado di ridurre gli impatti del punto precedente?



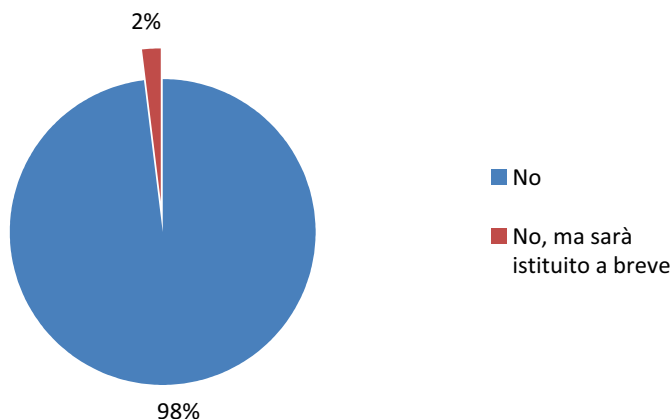
Osservando le risposte ci si accorge che la pianificazione nell'area trevigiana è piuttosto limitata, e praticamente assente per i Piani del settore trasporti. Ciò deriva principalmente dal fatto che per i Comuni non ci sono strumenti obbligatori di pianificazione nel settore dei trasporti se non il PUT (Piano Urbano del Traffico) che interessa però solo i Comuni sopra i 30 mila abitanti (Treviso, Conegliano e Montebelluna). Oltre ai tre Comuni citati sono dotati di PUT anche Mogliano Veneto e Vittorio Veneto. Relativamente al Piano di Assetto del Territorio (PAT), strumento obbligatorio previsto dalla una legge regionale del 2004 e che andrà a sostituire i PRG, la maggior parte delle amministrazioni non è ancora arrivata alla approvazione finale. I primi piani sono stati adottati ed approvati nel 2006, la maggior parte nel 2009. Si presume che nel corso del 2010 diverse altre amministrazioni concluderanno il loro iter.

Fig. 1.8 / Quali dei seguenti Piani sono stati adottati/approvati dal suo Comune?



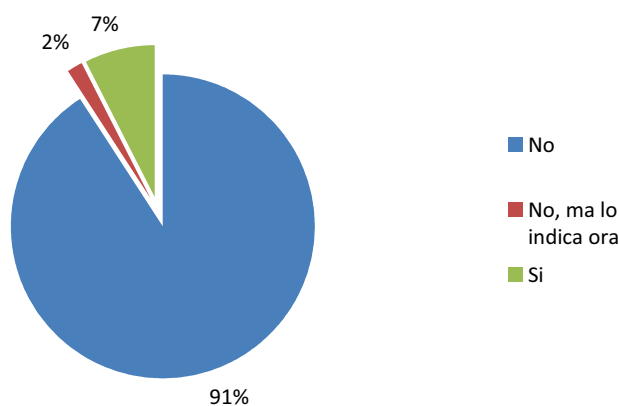
Il mobility manager d'area, che è una figura di istituzione pubblica che si occupa delle questioni legate alla mobilità e svolge un ruolo di supporto ai grandi poli di attrazione di traffico, non è stato istituito da nessun Comune. L'unico che ha dimostrato l'intenzione di istituire il Mobility manager è il Comune di Treviso.

Fig. 1.9 / È stata istituita la figura del mobility manager d'area all'interno del Comune o in associazione ad altri Comuni limitrofi secondo il D.M. 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (G.U. n. 179 del 3/8/1998)?



I referenti per la mobilità sostenibile sono stati individuati solamente da 5 Comuni (Pederobba, Silea, Vittorio Veneto, Montebelluna e Treviso). Anche in questo caso si denota una certa difficoltà nella programmazione e nella gestione delle tematiche legate alla mobilità.

Fig. 1.10 / L'Amministrazione ha individuato, all'interno dell'organico del Comune un referente per la mobilità sostenibile, secondo il D.M. 27 marzo 1998?



Le indagini sulla mobilità somministrate dai Comuni negli ultimi 5 anni sono in numero estremamente ridotto. I Comuni che hanno risposto affermativamente sono Povegliano (utilizzo dei mezzi pubblici), Cornuda (sicurezza), Castello di Godego (spostamenti casa – lavoro, utilizzo dei mezzi pubblici, sicurezza e utilizzo mezzi alternativi), Mareno di Piave (utilizzo dei mezzi pubblici, sicurezza e utilizzo mezzi alternativi), Silea (utilizzo mezzi alternativi), Pieve di Soligo (altro: Piano del traffico), Casale sul Sile (spostamenti casa – lavoro, utilizzo dei mezzi pubblici e utilizzo mezzi alternativi), Roncade (spostamenti casa – lavoro, utilizzo dei mezzi pubblici e sicurezza), Vittorio Veneto (utilizzo dei mezzi pubblici e sicurezza), Montebelluna (utilizzo mezzi alternativi), Conegliano (spostamenti casa – lavoro) e Treviso (spostamenti casa – lavoro, utilizzo dei mezzi pubblici e sicurezza).

Fig. 1.11 / Sono state somministrate indagini sulla mobilità alla popolazione del comune negli ultimi 5 anni?

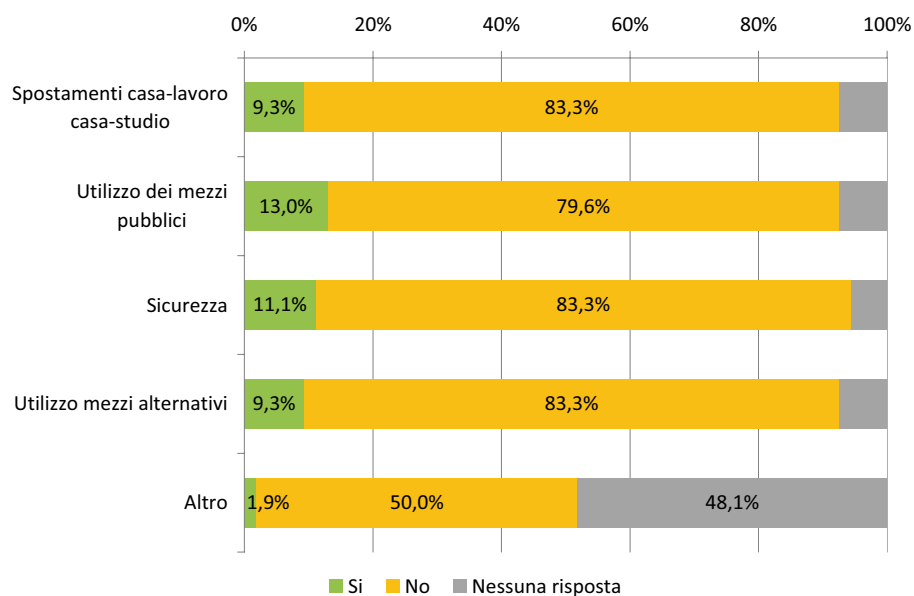
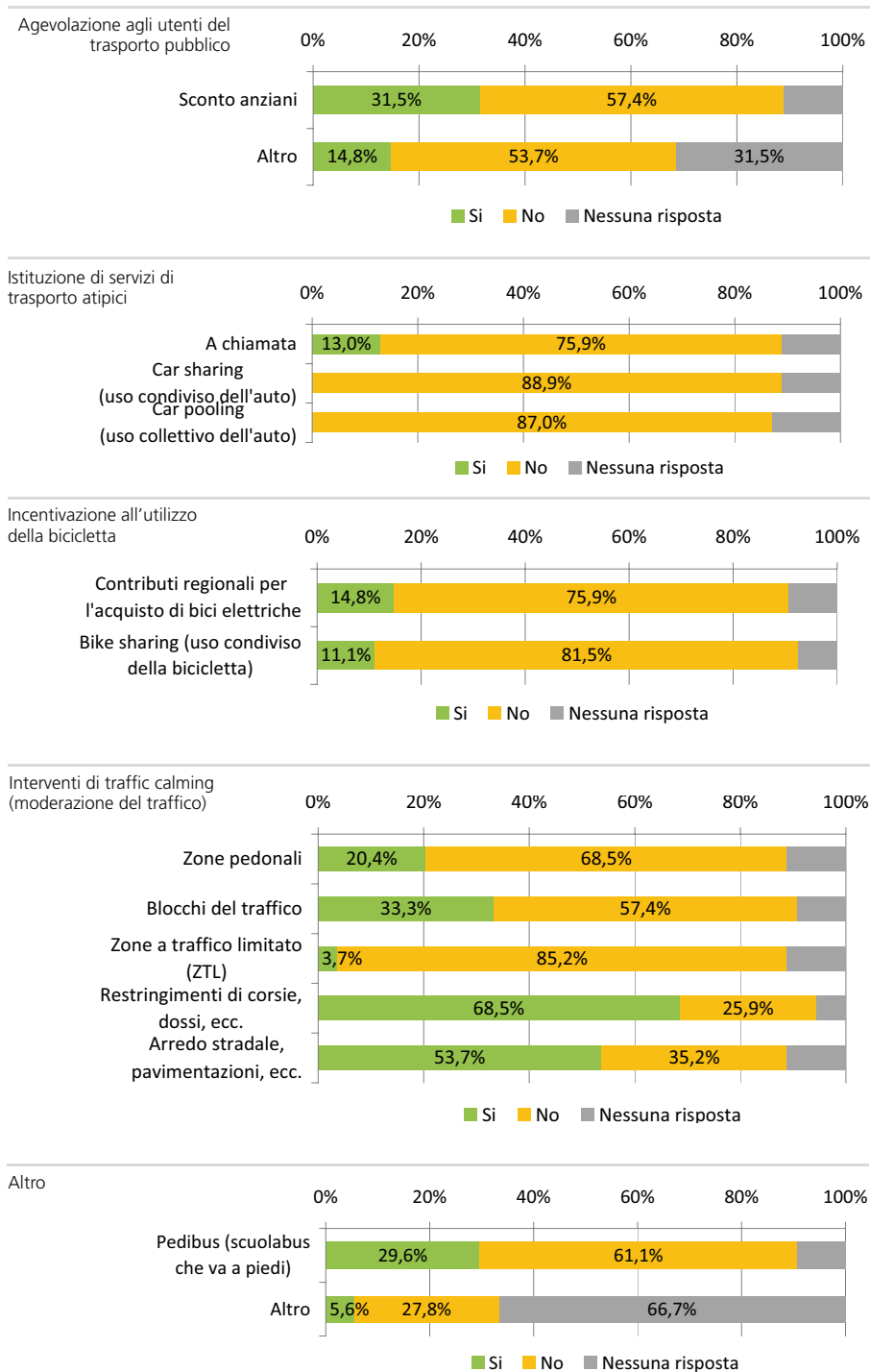


Fig. 1.12 / Quali azioni sulla mobilità sostenibile sono state attuate dal suo Comune negli ultimi 3 anni?

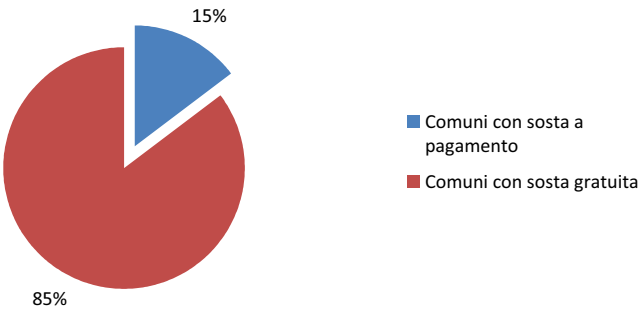
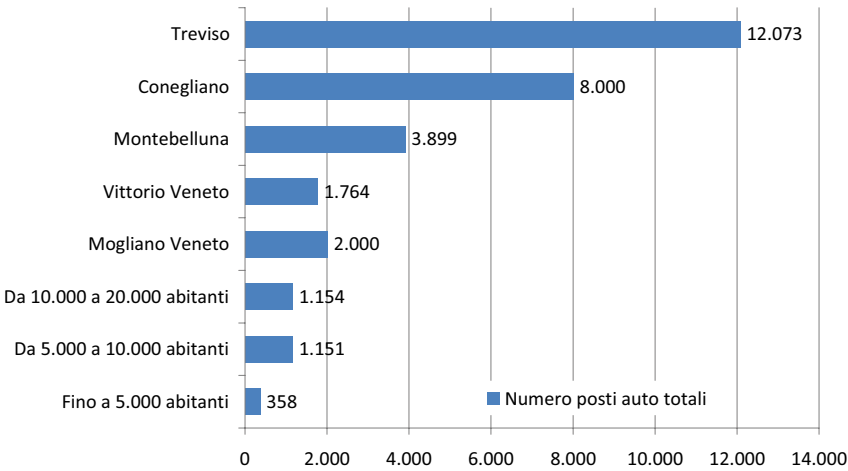


Azioni per promuovere la mobilità sostenibile

La domanda sulle azioni realizzate per promuovere la mobilità sostenibile risulta particolarmente interessante per il buon grado di dettaglio fornito dalle risposte. Gli interventi più comuni risultano essere quelli di traffic calming (dossi, arredo stradale e blocchi del traffico) seguiti dalle iniziative tipo Pedibus (1 Comune su 3) e sconti per l'utilizzo del mezzo pubblico riservati agli anziani. I servizi di trasporto atipici risultano ancora poco diffusi. Si tratta quindi, per lo più, di iniziative volte a mettere in sicurezza le strade di quartiere, favorire il raggiungimento del luogo di studio a piedi e rendere maggiormente accessibile il trasporto pubblico alla fascia degli anziani. Non pare invece siano ancora state sperimentate iniziative per promuovere il car pooling, ossia l'uso condiviso dell'auto.

La maggior parte dei Comuni non prevede sosta a pagamento. Nei principali centri urbani e con il crescere del numero di stalli disponibili viene introdotta una regolazione di tipo tariffario. Le tariffe massime applicate variano da 0,5 €/h dei Comuni di Pieve di Soligo e di Oderzo a quella di 1.6 €/h delle aree del centro storico del Comune di Treviso.

Fig. 1.13 / Quanti posti auto per la sosta sono presenti nel suo Comune in ambito urbano? Quale tariffa oraria massima viene applicata?

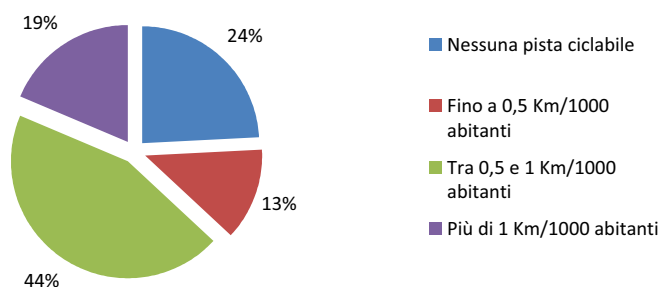


Osservando le risposte dei 54 Comuni rispondenti, che ovviamente permettono di fornire un dato parziale rispetto la complessiva estensione della rete ciclabile provinciale, risultano realizzati 370 chilometri di piste ciclabili (in media quasi 7 chilometri per comune), in fase di realizzazione ne risultano 33 e in progettazione 140. Vale la pena sottolineare che diversi Comuni non sono attualmente provvisti di piste ciclabili, ma la tendenza appare molto positiva e tra le piste in fase di realizzazione e quelle in progettazione è facile attendersi un significativo miglioramento nei prossimi anni.

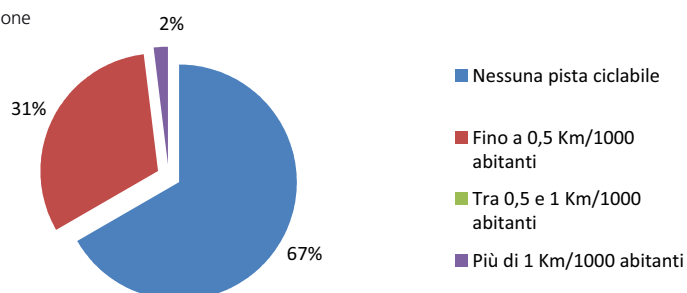
Il quadro complessivo che emerge da questo gruppo di domande è presto riassumibile: il settore dei trasporti è riconosciuto come importante fattore di pressione ambientale. Alcune iniziative per migliorare in particolare la qualità dell'aria sono state avviate, soprattutto dai centri più consistenti, ma in genere la pianificazione e la gestione del settore dei trasporti non viene affrontata in termini programmatici a livello comunale. Molto sporadiche appaiono anche le attività di conoscenza o di indagine legate al tema dei trasporti.

Fig. 1.14 / Quanti chilometri di piste ciclabili sono presenti nel territorio comunale al 31/12/2009?

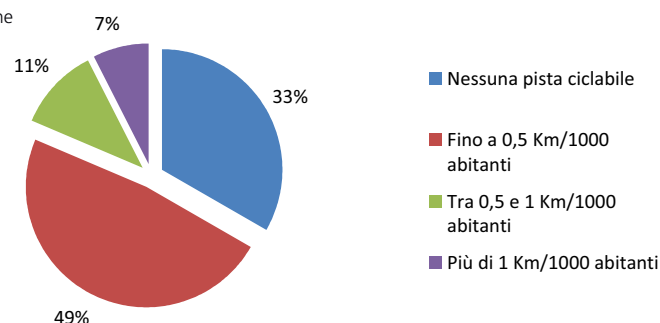
Già realizzate e collaudate



In fase di realizzazione



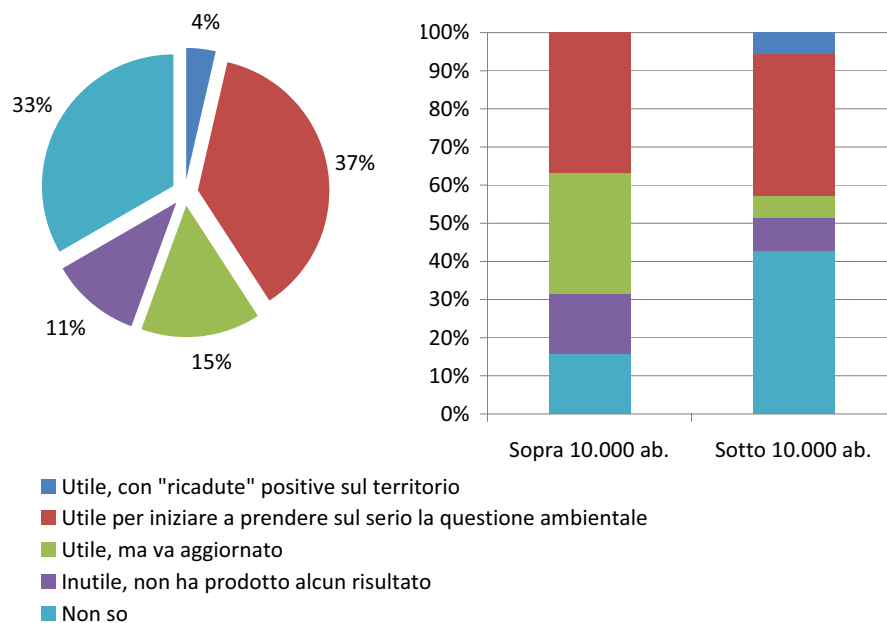
In fase di progettazione



Il protocollo d'intesa con la Provincia di Treviso e il piano di azione

Il protocollo di intesa firmato dalla maggior parte dei Comuni trevigiani non sembra aver determinato i risultati attesi se si considerano le risposte delle Amministrazioni locali. Oltre il 50% dei Comuni rispondenti sotto i 10 mila abitanti non esprimono alcun giudizio o lo ritengono inutile, ma sulla stessa scia, con oltre il 30% di risposte, si pongono anche i Comuni più popolosi. Più del 35% dei Comuni rispondenti ha indicato come il Protocollo di intesa sia utile per iniziare a prendere sul serio la questione ambientale. Appare chiaro che lo strumento del Protocollo di intesa, così come è stato inteso fin'ora, è risultato utile per sollecitare le amministrazioni sulla questione ambientale, ma non ha portato a ricadute positive sul territorio.

Fig. 1.15 / Il Protocollo di Intesa per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico (del 2006) è stato:



La risposte sono divise in modo equo al 37% tra coloro che forniscono risposte positive e quelle negative. Anche in questo caso il livello di pianificazione rimane prerogativa dei Comuni più grandi, mentre quelli di più modeste dimensioni tendono a non occuparsi del problema rinunciando alla realizzazione del Piano.

Fig. 1.16 / La sua Amministrazione si è dotata del Piano di risanamento o mantenimento della qualità dell'aria?

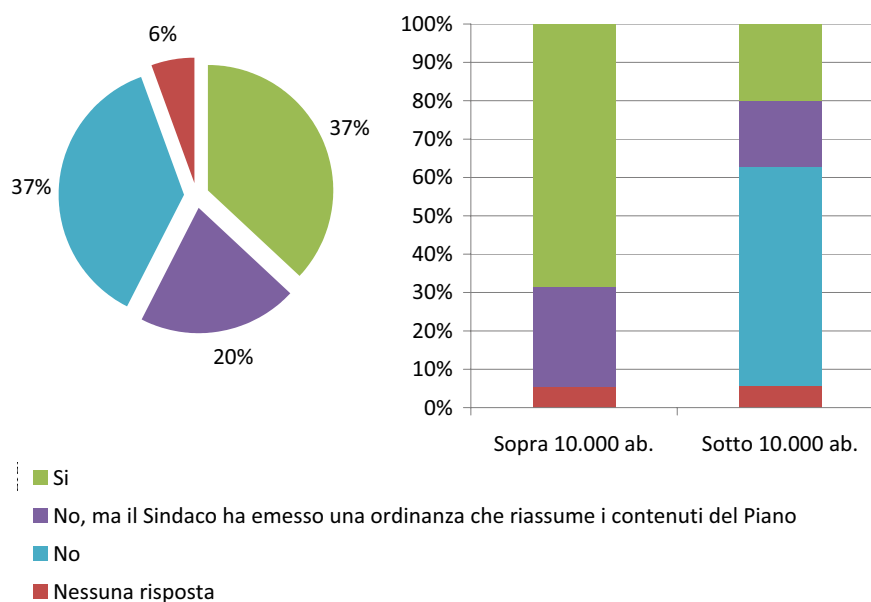
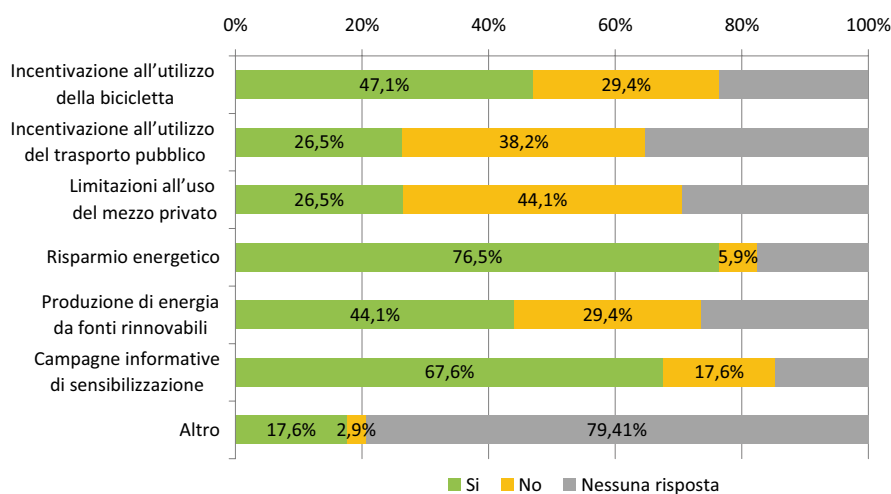
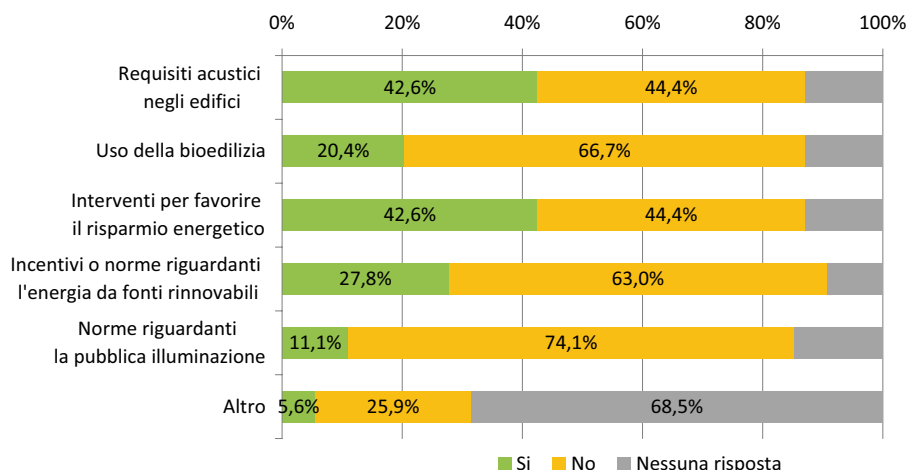


Fig. 1.17 / A quali di queste categorie appartengono le iniziative previste nel Piano?



Le azioni presenti nei Piani di Azione più spesso presenti non sono legate direttamente al tema dei trasporti. Si trovano infatti iniziative legate al risparmio energetico o alla realizzazione di campagne informative / di sensibilizzazione. Tra le iniziative strettamente connesse al sistema della mobilità appaiono significative quelle legate alla promozione dell'uso della bicicletta.

Fig. 1.18 / Il Regolamento edilizio approvato nell'anno prevede standard costruttivi che si rifanno allo sviluppo sostenibile?



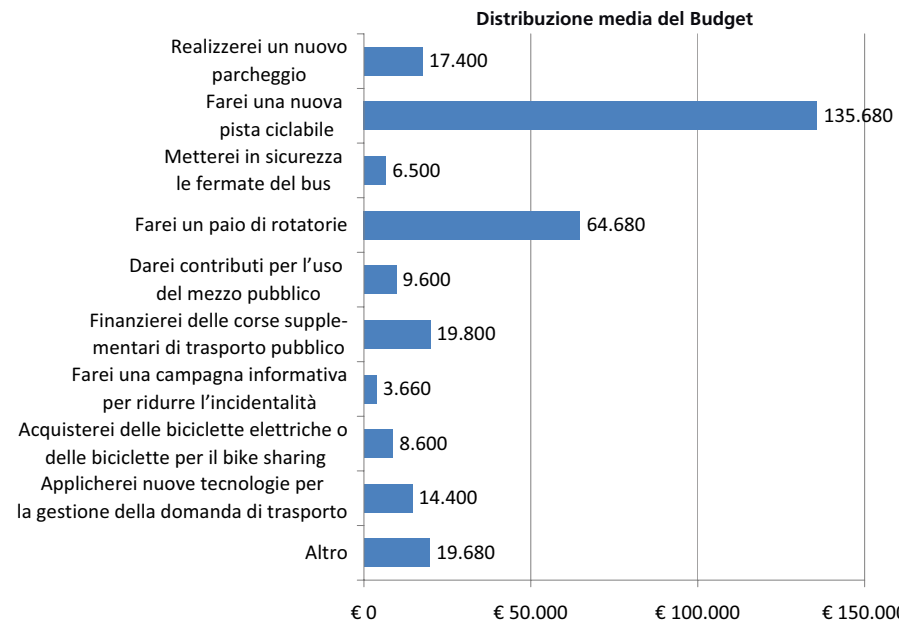
La maggior parte delle amministrazioni non prevede, all'interno del proprio Regolamento edilizio, particolari norme che si rifanno allo sviluppo sostenibile; laddove qualcosa è stato fatto risultano regolamenti edilizi maggiormente concentrati sugli standard di tipo acustico e su quelli volti a favorire il risparmio energetico.



Idee per il futuro

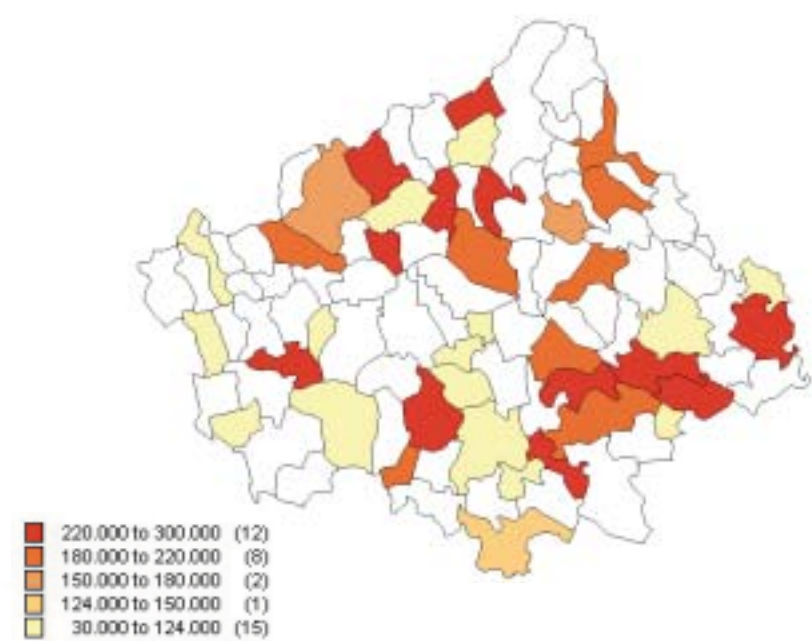
Le iniziative che verrebbero realizzate in caso di disponibilità economica sono principalmente due: piste ciclabili e rotatorie, probabilmente entrambe per migliorare le condizioni di sicurezza degli utenti. Il finanziamento di altri interventi risulta solamente marginale.

Fig. 1.19 / Se avesse 300.000 € a disposizione per migliorare la mobilità nel suo Comune?



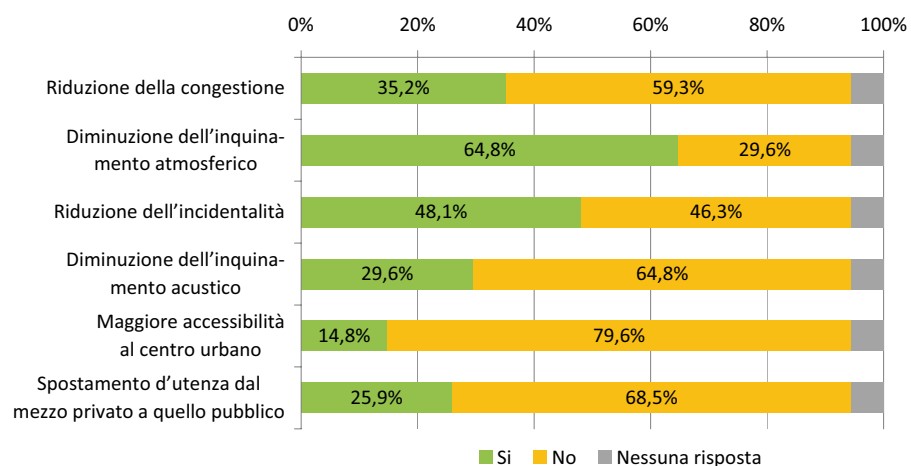
Per avere una visione più completa della distribuzione territoriale delle iniziative si porta ad esempio la distribuzione dei fondi per Comune riguardante le piste ciclabili. È immediatamente visibile come alcuni Comuni confinanti potrebbero essere coinvolti per la realizzazione di un'infrastruttura complessa ed estesa.

Fig 1.20 / Distribuzione territoriale del budget per Comune - piste ciclabili



L'obiettivo prioritario rimane, anche per il futuro, quello della riduzione dell'inquinamento atmosferico seguito dalla riduzione dell'incidentalità e della congestione. Risulta quanto mai opportuno porre in atto attività che permettano di facilitare il raggiungimento di questi obiettivi essendo di rilevanza per la maggior parte dei Comuni del territorio.

Fig. 1.21 / Quali sono gli obiettivi prioritari degli interventi che si vorrebbero attuare nei prossimi anni?





Cos'è una Buona pratica?

Il termine "buona pratica" è entrato a far parte del linguaggio comune spesso come sinonimo di esempio concreto per realizzare iniziative efficaci in diversi ambiti, da quello sanitario a quello occupazionale, dalla difesa dell'ambiente al cambiamento organizzativo di una impresa ed altri ancora.

Una "buona pratica" è una esperienza concreta che fornisce un contributo originale per trovare soluzioni in un determinato contesto. Gli elementi significativi di una buona pratica, che ha consentito di risolvere particolari problemi grazie all'efficacia dei risultati raggiunti, sono potenzialmente trasferibili in contesti diversi ed essere pertanto nuovamente applicati in altri ambiti territoriali con successo. La trasferibilità dell'esperienza è considerata una delle misure dell'efficacia dell'esperienza stessa. Una buona pratica è dunque un intervento progettato e concretamente realizzato che ha dato risultati positivi contribuendo, nel nostro caso, all'affermazione di una cultura di mobilità sostenibile.

Le Buone pratiche sulla mobilità sostenibile

Come concordato con l'amministrazione provinciale si sono analizzate alcune buone pratiche con particolare riferimento al territorio della Provincia di Treviso e, a seguire, al territorio regionale, nazionale ed europeo.

Si sono pertanto individuate alcune tipologie di buone pratiche che riguardano i seguenti settori:

- ± Spostamenti casa-scuola, casa-lavoro
- ± Car pooling
- ± Car sharing
- ± Bike sharing
- ± Trasporto pubblico locale su gomma
- ± Mobilità su ferro
- ± Sosta di interscambio
- ± Sosta urbana
- ± Sicurezza stradale e non
- ± Servizi atipici (a chiamata) per l'incentivazione dell'interscambio
- ± Trasporto lacuale

- ± Controllo degli accessi in ambito urbano
- ± Bigliettazione / integrazione tariffaria
- ± Piste ciclabili
- ± Pianificazione della mobilità sostenibile
- ± Applicazione dei sistemi di gestione (con riferimento ai sistemi informativi).

Si presentano nel seguito alcune schede di sintesi di buone pratiche osservate nel territorio locale, provinciale o regionale, o "buoni esempi" a livello europeo che si sono distinti in questi ultimi anni.

Guida alla lettura delle schede sulle Buone pratiche

Per facilitare la lettura e l'interpretazione delle schede riassuntive che si presentano si è seguito uno schema rappresentativo comune a tutte le buone pratiche.

L'iniziativa viene inizialmente classificata secondo una delle seguenti quattro categorie: mobilità ciclabile e pedonale, sosta / interscambio, mobilità con mezzi privati e mobilità con mezzi pubblici. Immediatamente viene data una breve descrizione introduttiva di carattere generale. Informazioni più approfondite sono schematizzate in modo riassuntivo portando all'attenzione alcuni elementi come l'ente promotore ed eventuali partner, la descrizione dell'intervento in oggetto, gli obiettivi ed i risultati ottenuti, il numero di utenti coinvolti, il costo sostenuto (schematizzato per fasce), il periodo di attività, i benefici ambientali / sociali / economici, la localizzazione geografica, una eventuale foto e la valutazione finale dell'iniziativa secondo cinque parametri (facilità di esportare l'azione, innovazione, ricadute

positive nel territorio, sostenibilità e semplicità di realizzazione). Sono inoltre forniti alcuni riferimenti per approfondire la buona pratica. Si è optato per dare un'indicazione immediatamente leggibile dei costi e della valutazione complessiva dell'azione in modo da permettere un'immediata percezione di quanto l'iniziativa offre. La classifica dei costi è rappresentata nella prima tabella, mentre le successive due spiegano i criteri utilizzati per la valutazione e i giudizi possibili per ogni criterio.

Costo	
€	Inferiore ai 20.000 euro
€ €	Compreso tra i 20.000 e i 50.000 euro
€ € €	Compreso tra i 50.000 e i 200.000 euro
€ € € €	Compreso tra i 200.000 e i 500.000 euro
€ € € € €	Sopra i 500.000 euro
Criterio	
Facilità di esportare l'azione	La facilità con cui l'azione può essere riproposta in altri contesti geografici e sociali.
Innovazione	Il contenuto innovativo, la novità dell'azione proposta.
Ricadute positive nel territorio	Quanto l'attuazione dell'azione ha influenzato il territorio e i comportamenti della popolazione.
Sostenibilità	Quanto l'azione svolta risulta sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale.
Semplicità di realizzazione	La facilità con cui l'azione può essere attuata.
Giudizio	
★	Molto basso
★ ★	Basso
★ ★ ★	Medio
★ ★ ★ ★	Alto
★ ★ ★ ★ ★	Molto alto



Biciplan – Comune di Venezia

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Il “Biciplan” è un piano strutturato per pianificare e programmare la realizzazione di piste ciclabili, migliorare la qualità di quelle esistenti al fine di promuovere l’uso della bicicletta come mezzo per i propri spostamenti quotidiani. E’ definito quale Piano particolareggiato di settore del PUT.

Ente promotore	Comune di Venezia			
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	Il BiciPlan è lo strumento di pianificazione che Venezia ha adottato con lo scopo di potenziare in città la mobilità ciclabile e per dare una risposta concreta ed organica all'emergenza ambientale dell'inquinamento atmosferico promuovendo forme di mobilità alternative all'auto. Il BiciPlan è organizzato in tre fasi distinte. La prima fase affronta il tema più urgente e strategico per lo sviluppo della ciclabilità: gli spostamenti urbani, dalla periferia al centro città, proponendo la realizzazione di 16 itinerari principali. Si tratta sostanzialmente di completare i raccordi tra "spezzoni" di pista, costruendo così veri percorsi, tutti protetti, che attraversino la città da nord a sud e da est ad ovest collegando le zone periferiche con il centro città, i suoi uffici e i suoi negozi. La seconda e la terza fase invece focalizzeranno il tema dei percorsi locali, quelli interni alle singole Municipalità, e il tema dei percorsi extraurbani e del tempo libero. Tutti assieme dovranno allacciarsi all'ossatura dei 16 itinerari principali completando così la rete della ciclabilità di terraferma. Il Biciplan costituisce per alcuni aspetti piano particolareggiato di settore del Piano Urbano del Traffico, riveste valenza urbanistica in quanto propone di realizzare nuove infrastrutture ciclabili e pedonali all'interno di aree urbane non attrezzate.			
Obiettivi	± Aumentare il numero di utenti che si dirige verso il centro cittadino utilizzando la bicicletta ± Offrire condizioni sicure e confortevoli per gli spostamenti ± Promuovere l'utilizzo della bicicletta come status symbol della libertà ± Uniformare gli interventi infrastrutturali			
Risultati ottenuti	± Aumento del numero di utenti che si spostano in bici ± Riduzione del tasso di motorizzazione			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
4 municipalità comunali	€ € € € € inclusa la realizzazione	Inizio: 2005 Fine: 2010	www.comune.venezia.it www.asmvenezia.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Riduzione dell'inquinamento, aumento dell'attività fisica, maggiore disponibilità di percorsi sicuri				
		Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★ ★	

Bike sharing – Provincia di Treviso

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

I servizi di bike sharing (condivisione di biciclette pubbliche) sono servizi atti a ridurre la dipendenza dal mezzo privato per spostamenti in brevi tratti urbani. Questo tipo di servizio risulta altresì utile per gli utilizzatori del mezzo pubblico in quanto permette di risolvere efficacemente il problema “dell’ultimo miglio” essendo parte di uno spostamento intermodale.

Ente promotore	Provincia di Treviso			
Altri enti coinvolti	Comune di Treviso, Comune di Oderzo, Comune di Villorba			
Descrizione intervento	Tvbike è il servizio pubblico ed automatico di noleggio di biciclette nei Comuni di Treviso, Oderzo e Villorba, avviato contemporaneamente durante l'estate 2010. Il servizio consente di prelevare la bicicletta in una stazione di bike sharing e depositarla/restituirla in una stazione anche differente, dal punto di prelievo, dello stesso Comune. L'Utente è abilitato all'uso del servizio a seguito di iscrizione, che avviene con la compilazione dell'apposito modulo e il rilascio di idonea carta elettronica. Il servizio intercomunale attivato nel territorio trevigiano, prevede delle condizioni di utilizzo simili nei Comuni aderenti e questo, rende il servizio Tvbike utile e riconoscibile a cittadini e turisti. La Provincia di Treviso ha redatto delle linee guida per l'individuazione delle postazioni di bike sharing per i maggiori centri abitati trevigiani (11 Comuni) al fine di consolidare questo tipo di mobilità rivolta a residenti, pendolari e turisti. Il lavoro si è concluso con la realizzazione di studi di fattibilità comunali, con planimetrie e descrizione dei siti nonché azioni di accompagnamento e monitoraggio. Anche altri Comuni trevigiani hanno adottato analoghi sistemi di bike sharing (Conegliano, Montebelluna, Preganziol, Pieve di Soligo e Vittorio Veneto).			
Obiettivi	± Aumentare gli spostamenti in città con la bicicletta, intercettando la domanda da parcheggi scambiatori, stazioni ferroviarie e autolinee ± Creare un sistema di servizio pubblico, efficiente e senza tempi di attesa, con analoghe caratteristiche in Comuni diversi ± Interventi di sostegno al servizio, in particolare misure di disincentivo all'uso dell'automobile come: istituzione di aree a traffico limitato e aree ciclo-pedonali, estensione della sosta tariffata			
Risultati ottenuti	± Condizioni di utilizzo e di pagamento simili tra i Comuni aderenti all'iniziativa ± Utilizzo della medesima tessera elettronica nei diversi Comuni (Treviso e Oderzo) ± Benefici ambientali (prima fase di monitoraggio)			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
2.000 utenti	€ € € €	Inizio: 2010 Fine: in corso	www.provincia.treviso.it	
Benefici ambientali / sociali / economici:				
		Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★	

Car Pooling – Passaggio.it

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Il Car pooling è una modalità di trasporto che prevede la condivisione di auto private tra un gruppo di persone al fine di aumentare il numero di passeggeri per auto, ridurre i costi di trasporto pro capite e diminuire il numero di mezzi in circolazione con benefici anche per l'ambiente. Una persona del gruppo mette a disposizione il proprio veicolo, mentre gli altri contribuiscono con adeguate somme di denaro a coprire parte delle spese sostenute.

Ente promotore	Mikini Media GmbH			
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	Realizzazione di una piattaforma per permettere l’incontro tra domanda ed offerta di passaggi. Il portale, accessibile ed utilizzabile via internet, permette di mettere a disposizione la propria auto per condividere le spese di viaggio o di ricercare un passaggio per effettuare uno spostamento. Le informazioni messe a disposizione oltre a quelle di origine e destinazione riguardano le preferenze degli utenti (sia dei passeggeri che degli autisti), cercando di creare un network tra gli iscritti e migliorare l’efficacia del servizio. Da sottolineare la presenza di un particolare tipo di car pooling rosa in cui tutti i componenti sono donne consentendo un aumento di sicurezza personale. Il servizio messo a disposizione è molto utilizzato in Germania e permette spostamenti in tutta Europa.			
Obiettivi	± Aumentare il numero di utenti nello stesso mezzo ± Ridurre il numero di mezzi privati in circolazione ± Ridurre l’inquinamento atmosferico ± Condividere le spese sostenute tra gli utenti ± Vendere abbonamenti al servizio			
Risultati ottenuti	± Molto diffuso in Europa e soprattutto in Germania ± Aumento di diffusione in Italia, nei centri più importanti stanno aumentando le offerte			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
Qualche migliaio in Italia	€ €	Inizio: 2001 (DE) Fine: Attivp	www.passaggio.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Riduzione dei costi per gli spostamenti				
			Facilità di esportare l’azione	★ ★ ★
			Innovazione	★ ★ ★ ★
			Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★
			Sostenibilità	★ ★ ★
			Semplicità di realizzazione	★ ★ ★

Car Sharing – Comune di Venezia

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Il Car sharing è un servizio che permette di utilizzare un'automobile pubblica su prenotazione, prelevandola e riportandola in un parcheggio vicino al proprio domicilio, e pagando in ragione dell'utilizzo fatto. Questo servizio viene di solito promosso ed utilizzato per promuovere una mobilità sostenibile, poiché il numero complessivo di mezzi prodotti ed in circolazione diminuisce oltre a diminuire il fabbisogno di posti per la sosta. Tale sistema consente di rinunciare all'automobile privata, ma non alla flessibilità delle proprie esigenze di mobilità. L'auto, in questo modo, passa dall'ambito dei beni di consumo a quello dei servizi.

Ente promotore	Comune di Venezia				
Altri enti coinvolti	ASM Venezia				
Descrizione intervento	L'amministrazione veneziana mette a disposizione una flotta di autovetture pubbliche che possono essere richieste ed utilizzate dai cittadini che si iscrivono al servizio di car sharing. L'abbonato può prenotare l'uso di una automobile con una semplice telefonata tramite call center ogniqualvolta ne abbia necessità e dovrà sostenere solo i costi effettivi commisurati al tempo ed ai chilometri percorsi.				
Obiettivi	± Razionalizzare l'utilizzo dei veicoli privati ± Ridurre gli stalli occupati da veicoli in sosta di lunga durata ± Far percepire i veri costi di utilizzo del mezzo privato ± Incentivare l'utilizzo cosciente del mezzo privato				
Risultati ottenuti	± 11 parcheggi convenzionati ± 50 autovetture disponibili ± Quasi 3.000 utenti iscritti al servizio				
Utenti Coinvolti		Costo	Durata	Per approfondire	
Circa 3.000 utenti		€ € € €	Inizio: 2002 Fine: in corso	www.asmvenezia.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Mezzi a disposizione per trasporto disabili, possibilità di accedere al mezzo privato per chi non ha la possibilità di acquistarlo, utilizzo di mezzi recenti poco inquinanti					
			Facilità di esportare l'azione	★ ★	
			Innovazione	★ ★ ★ ★	
			Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
			Sostenibilità	★ ★ ★	
			Semplicità di realizzazione	★ ★	

Sosta urbana Trevisosta – Comune di Treviso

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

La gestione della sosta urbana può essere affidata a diversi strumenti di regolazione. La sosta può essere libera, libera ma a tempo regolamentata con disco orario o soggetta a tariffa. L'utilizzo di tariffe differenziate in base alla zona di sosta è una delle soluzioni più diffuse in ambito urbano, permette di far percepire agli utenti i costi esterni legati alla mobilità. Nel caso di tariffa i meccanismi utilizzati per effettuare il pagamento e per consentire un effettivo controllo sono molteplici.

Ente promotore	Comune di Treviso			
Altri enti coinvolti	Trevisosta srl			
Descrizione intervento	Trevisosta è un nuovo sistema, avviato a inizio anno 2010, per la gestione dei pagamenti dovuti per la sosta nell'area urbana di Treviso. Ogni posto auto è identificato con un codice numerico e regolato con strumenti tecnologici in grado di rilevare la presenza/assenza del mezzo e del contestuale pagamento del pedaggio. La tariffa viene pagata presso parcometri digitali inserendo anche il codice dello stalli utilizzato. Il software in uso presso la centrale operativa rileva automaticamente la presenza di auto scoperte di pedaggio. Il sistema consente di semplificare i pagamenti e introdurre agevolazioni per alcune categorie di utenti. Non è necessario esporre sul cruscotto nessun tagliando, il pagamento può essere fatto da qualunque parcometro così come è possibile estendere la sosta da qualunque parcometro.			
Obiettivi	± Scoraggiare l'utilizzo del mezzo privato per lo spostamento verso zone centrali ± Aumentare la rotazione delle auto negli stalli a disposizione ± Ridurre il numero di stalli occupati abusivamente ± Rilevare le abitudini di sosta per attuare politiche adeguate			
Risultati ottenuti	± Aumento del numero di utenti che si spostano in bici ± Riduzione del tasso di motorizzazione			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€ € €	Inizio: 2010 Fine: in corso	www.actt.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Maggiori introiti per il Comune, contenimento della sosta abusiva.				
		Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★ ★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★	

Integrazione tariffaria Attivo – Veneto orientale

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Un sistema tariffario integrato consente di utilizzare vari mezzi di trasporto pubblico (treno, bus urbano, bus extraurbano, ecc.) con un unico titolo di viaggio (o biglietto). Il biglietto unico viene adottato al fine di favorire, promuovere e facilitare l'uso del trasporto pubblico locale, grazie alla semplificazione. Nati sulla scorta di esperienze legate a grosse realtà metropolitane soprattutto estere, tali sistemi sono stati poi adottati anche in ambiti territoriali più vasti, fino a livello regionale.

Ente promotore	Azienda Trasporti Veneto Orientale (ATVO), ACTT			
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	ACTIVO è la nuova tessera elettronica che permette di viaggiare nel Veneto Orientale e nella rete urbana trevigiana. Il nuovo titolo di viaggio elettronico adottato sulle reti urbane ed extraurbane di ATVO e quella urbana di Treviso (ACTT) per viaggiare in modo più pratico e flessibile grazie alla tecnologia "contact less". La tessera ACTIVO consente all'utente di memorizzare al suo interno più titoli di viaggio differenti (ad esempio un abbonamento ed un biglietto multicorse) e garantisce una maggior mobilità ed un risparmio economico.			
Obiettivi	± Permettere l'utilizzo dello stesso titolo di viaggio per diversi operatori ± Offrire agli utenti massima accessibilità alla rete del TP ± Promuovere l'utilizzo del mezzo pubblico			
Risultati ottenuti	± Risparmio economico ± Maggior flessibilità d'uso			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€ € € €	Inizio: Fine: in corso	www.actt.it www.atvo.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Riduzione dei costi di viaggio, unico strumento per più titoli di viaggio, semplificazione ed integrazione delle tariffe				
		Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★ ★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
		Sostenibilità	★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★	

"Strade Sicure" – Provincia di Treviso

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Gli incidenti stradali provocano ogni anno in Italia circa 6.000 decessi (2% del totale). Rappresentano inoltre la prima causa di morte tra i maschi sotto i 40 anni. E' del tutto evidente quindi che le problematiche legate alla sicurezza stradale, pur nella molteplicità dei fattori implicati e degli organismi ed enti interessati ad azioni preventive e correttive, costituiscono certamente un aspetto primario della sanità pubblica. E' diventato prioritario, pertanto, individuare continuamente nuove strategie di prevenzione che consentano, a breve, medio e lungo termine, di porre un argine a questo allarmante fenomeno.

Ente promotore	Provincia di Treviso			
Altri enti coinvolti	ULSS, VVFF, Prefettura, Comuni della provincia di Treviso, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca, Federazione Motociclisti Italiani, Polizia Stradale.			
Descrizione intervento	Lavorare per la sicurezza vuol dire anche saper modulare azioni, attività ed interventi in rapporto al continuo mutare delle problematiche che portano all'incidente e saper adottare metodologie innovative specifiche per prevenirlo. Il progetto "Prevenzione degli incidenti stradali e diffusione della cultura della sicurezza" si è caratterizzato fin dall'inizio per aver privilegiato la Lezione Strategica come momento indispensabile attorno al quale far ruotare tutte le altre attività. Nella Lezione Strategica infatti, vengono affrontati ed analizzati, a livello teorico, tutti quegli elementi necessari al raggiungimento delle capacità di guida. In un secondo momento, durante la prova pratica, il ragazzo - utente potrà misurare le capacità acquisite.			
Obiettivi	± Migliorare la consapevolezza nel settore della sicurezza stradale tra i cittadini ± Ridurre gli incidenti e il numero di morti sulla strada			
Risultati ottenuti	± Riduzione del 60% dell'incidentalità con feriti e con morti in tutto il territorio provinciale in 9 anni (2000 – 2009) ± Da 54 a 26 incidenti annuali sulle strade provinciali. ± Passaggio da 82 incidenti (di cui 4 mortali) a 0 nelle intersezioni semaforizzate modificate in rotonde.			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
95 Comuni Trevigiani	€ € €	Inizio: 2000 Fine: in corso	www.provincia.treviso.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Maggiore sicurezza per gli utenti della strada, minori costi per la sanità pubblica.				
		Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★ ★ ★	

Sosta di interscambio – Comune di Treviso

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Il parcheggio di interscambio è uno degli interventi di mobilità sostenibile spesso utilizzati nelle realtà urbane allo scopo di decongestionare i centri delle città dai mezzi privati. Gli automobilisti in arrivo dalle periferie o dai centri limitrofi possono parcheggiare la macchina in opportuni parcheggi di interscambio custoditi e serviti da una flotta di bus-navetta che raggiunge direttamente il centro città. Pagando il parcheggio all'utente è in genere consentito l'uso gratuito dei bus-navetta.

Ente promotore	Comune di Treviso			
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	Treviso Park Miani è una struttura moderna, capiente, situata in viale Orleans nel tratto compreso tra viale Verdi e viale Appiani nelle immediate vicinanze del Tribunale, in posizione ideale per raggiungere facilmente il centro città. È stata ideata e progettata pensando soprattutto alle esigenze dell'automobilista e costruita in modo intelligente e funzionale. La struttura è composta da 4 piani e può accogliere al suo interno un totale di 447 automobili. I collegamenti con il centro città sono comodi, facili e numerosi tramite un sistema di bus navetta al completo servizio del cliente (8 bus/ora al mattino e 4 bus/ora al pomeriggio). Per incentivare l'utilizzo del park le tariffe sono estremamente ridotte: per una sosta di 4 ore si paga 1.50€ contro i 3.20€ del parcheggio in zona B.			
Obiettivi	± Scoraggiare l'utilizzo del mezzo privato per lo spostamento verso zone centrali ± Migliorare l'accessibilità del centro cittadino- ± Riduzione dei disagi (inquinamento, congestione, ecc) provocati al centro cittadino dai mezzi privati			
Risultati ottenuti				
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€ € € €	Inizio: Fine: in corso	www.actt.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Maggiore facilità di accesso al centro urbano, minore occupazione di aree all'interno dell'abitato				
	Facilità di esportare l'azione		★ ★ ★	
	Innovazione		★	
	Ricadute positive nel territorio		★ ★ ★	
	Sostenibilità		★ ★ ★	
	Semplicità di realizzazione		★ ★	

Piano spostamenti casa – scuola per gli istituti superiori di Treviso

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

I piani di spostamento casa – scuola e casa – lavoro (PSCS e PSCL) sono strumenti contenenti gli interventi possibili per migliorare e razionalizzare le abitudini di spostamento delle persone puntando a ridurre i tempi di percorrenza ed i costi di viaggio. Programmare i viaggi di molti utenti consente di raggiungere anche benefici ambientali grazie alla riduzione del numero di mezzi in circolazione.

Ente promotore	Provincia di Treviso			
Altri enti coinvolti	Istituto Tecnico Statale Geometri "Andrea Palladio" - Treviso			
Descrizione intervento	Il progetto vuole stimolare la coscienza dei ragazzi-studenti sulle problematiche dell'eccessivo uso della mobilità privata a scapito del mezzo pubblico e modalità più sostenibili quali la bicicletta. Sono stati realizzati degli incontri di sensibilizzazione e di spiegazione per la redazione del Piano degli spostamenti casa-scuola (PSCS) dell'istituto, i ragazzi hanno somministrato il questionario ai loro studenti colleghi e sintetizzato dati raccolti			
Obiettivi	± attivare comportamenti virtuosi tra studenti ed insegnanti al fine di limitare la mobilità privata (automobile e ciclomotori); ± migliorare gli spazi urbani limitrofi alla scuola; ± sensibilizzazione e diffusione della tematica;			
Risultati ottenuti	± predisposizione del questionario utile al PSCS dell'istituto; ± sintesi dei dati raccolti che hanno evidenziato le criticità del sistema mobilità attorno alla scuola			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
Circa 270 utenti	€	Inizio: 2007 Fine: 2008	www.provincia.treviso.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Consapevolezza, riduzione del traffico veicolare, individuazione delle criticità del sistema mobilità. Criticità: mancanza di individuazione del referente PSCS e approvazione del piano stesso.				
	Facilità di esportare l'azione		★ ★ ★ ★ ★	
	Innovazione		★ ★	
	Ricadute positive nel territorio		★ ★	
	Sostenibilità		★ ★ ★ ★	
	Semplicità di realizzazione		★ ★ ★ ★ ★	

Metrotram – Comune di Padova, Comune di Venezia

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

I tram sono mezzi a guida vincolata a trazione elettrica utilizzati per i servizi di trasporto pubblico di tipo urbano. Sono mezzi con capacità di trasporto pari a 2 – 3 volte quella di un bus. Per il loro funzionamento necessitano di linee aeree per l'alimentazione elettrica e di una struttura a terra in grado di vincolare il mezzo (spesso i binari sono incorporati nella sede stradale). Gli elevati costi di realizzazione consentono di sostenere tale investimento solo in ambiti urbani ad elevata domanda di mobilità.

Ente promotore	Comune di Padova				
Altri enti coinvolti	Comune di Venezia				
Descrizione intervento	Il progetto del tram di Padova ha riguardato la realizzazione di un sistema di trasporto lungo la direttrice Nord-Sud Pontevigodarzere-Centro Storico-Guizza interamente compresa nel territorio comunale. Il tracciato ha uno sviluppo di 10,3 km con due grandi parcheggi scambiatori posti in corrispondenza dei capolinea. Il sistema prevede l'utilizzo di tram leggeri su gomma a guida vincolata centrale e alimentazione elettrica tramite linea aerea di contatto. Il rotolamento degli pneumatici, su cui gravano la totalità dei pesi, avviene su superfici regolari, costituite, nel caso di Padova, da solette in calcestruzzo armato di limitato spessore. La realizzazione del progetto a Venezia è attualmente in corso.				
Obiettivi	± Migliorare la mobilità nel centro cittadino ± Razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico ± Incentivare l'interscambio auto - tram				
Risultati ottenuti	± Riduzione della congestione ± Elevato numero di passeggeri attratti dal nuovo servizio ± Forte utilizzo dei parcheggi di interscambio				
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire		
Capacità 2.200 Passeggeri/h	€ € € € €	Inizio: 2007 Fine: in corso	www.trampadova.it		
Benefici ambientali / sociali / economici: Riduzione dei tempi di trasporto, riduzione dell'inquinamento atmosferico, accessibilità facilitata per utenti con limitate capacità motorie					
					
				Facilità di esportare l'azione	★
				Innovazione	★ ★ ★ ★ ★
				Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★ ★
				Sostenibilità	★ ★ ★ ★
Semplicità di realizzazione			★		

Pedibus – Comuni della provincia di Treviso

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Il pedibus, anche detto piedibus e/o scarpe blu, è un'iniziativa promossa a livello comunale per incentivare la mobilità scolastica "dolce" o "slow" incentrata sull'andar a scuola a piedi. L'attivazione di percorsi casa-scuola ha avuto in questi anni un forte interesse, non solo come misura volta a limitare l'uso dell'auto privata negli spostamenti brevi e cittadini ma anche come iniziativa di responsabilizzazione di bambini, genitori, insegnanti e cittadini tutti verso il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, la riduzione del traffico, del rumore e dell'inquinamento atmosferico.

Ente promotore	Istituti scolastici primari			
Altri enti coinvolti	Comuni, Aziende Ulss, Provincia di Treviso, Associazioni e genitori			
Descrizione intervento	L'iniziativa Pedibus è diffusa in tutta la provincia, molti Comuni hanno provveduto ad attivare all'interno dei plessi scolastici il processo per la realizzazione di questo intervento. Per affrontare in modo organico l'attività e per permettere che i percorsi casa – scuola diventino pratica quotidiana è auspicabile: l'inserimento degli interventi nel piano dell'offerta formativa (POF) della scuola, adeguati interventi strutturali nei pressi degli istituti e l'inserimento nei piani di salute delle ULSS competenti. Grazie alla collaborazione sviluppata all'interno dei Comuni tra gli istituti scolastici, i genitori dei bambini e le Ulss, si sono realizzati risultati significativi. La ricerca dei percorsi più sicuri è stata affidata ad insegnanti, genitori e bambini delle scuole coinvolte con il supporto dei tecnici e vigili urbani dei Comuni di riferimento			
Obiettivi	± Aumentare la sicurezza nel tragitto casa – scuola e ritorno ± Migliorare la qualità di vita / ambiente ± Impartire lezioni di educazione stradale ai più piccoli ± Ridurre l'impatto ambientale dello spostamento casa – scuola- ± Ridurre la sedentarietà dei più giovani			
Risultati ottenuti	± Molteplici scuole primarie attive nel progetto ± Identificazione di percorsi sicuri per gli spostamenti casa – scuola			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€	Inizio: 2006 Fine: In corso	www.provincia.treviso.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Più attività fisica per i bambini, maggiori opportunità di socializzare, istruzione sui corretti comportamenti da tenersi durante gli spostamenti				
		Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★ ★ ★ ★	

Trasporto Pubblico Locale – Aberdeenshire, Scozia

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Iniziative per potenziare il Trasporto Pubblico Locale e sensibilizzare la popolazione con eventi ed incentivi perché utilizzi maggiormente il servizio pubblico. Si tratta di campagne informative o interventi concreti di carattere duraturo o episodico e che assumono forme comunicative diverse in funzione delle necessità locali.

Ente promotore		Aberdeenshire Council, Scozia		
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento		Le consultazioni pubbliche, gli incontri pubblici e i consigli degli uffici trasporti dell'area hanno portato alla realizzazione di 5 servizi a chiamata, di questi tre sono dedicati agli utenti con difficoltà motorie, a quelli senza accesso diretto al mezzo privato e a quelli che vivono all'esterno delle rotte dei servizi convenzionali. Gli altri due servizi sono a disposizione di tutti gli utenti che ne fanno richiesta. Tre dei mezzi utilizzati sono stati messi a disposizione dall'amministrazione locale sfruttando i mezzi utilizzati per il trasporto scolastico. Le prenotazioni vengono effettuate attraverso una linea telefonica dedicata		
Obiettivi		± Trasferimento di utenza dal mezzo privato al mezzo collettivo ± Migliorare l'inclusione sociale dei servizi di trasporto ± Migliorare l'accessibilità dei servizi di trasporto ± Migliorare la collaborazione tra gli operatori locali e l'amministrazione		
Risultati ottenuti		± Attratti nuovi passeggeri per il trasporto pubblico ± Identificazione dei bisogni degli utenti dell'area ± Fornitura di un servizio porta a porta legato alle necessità di ogni utente ± Veicoli completamente accessibili ± Introduzione di tariffe semplificate per zona e integrazione con le tariffe del servizio regolare		
Utenti Coinvolti		Costo	Durata	Per approfondire
553		€ € €	Inizio: 2004 Fine:	www.eltis.org
Benefici ambientali / sociali / economici: Maggiore accessibilità ai servizi su tutto il territorio, spostamenti più sicuri				
		Facilità di esportare l'azione		★ ★ ★ ★
		Innovazione		★ ★ ★
		Ricadute positive nel territorio		★ ★ ★
		Sostenibilità		★ ★ ★
		Semplicità di realizzazione		★ ★

Cityporto – Comune di Padova

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Per razionalizzare l'accesso in aree urbane delle merci è possibile intervenire con attività logistiche convogliando i beni (e quindi i mezzi di trasporto pesante) su un'unica grande piattaforma di interscambio realizzata in prossimità del centro e poi affidare la consegna finale a veicoli elettrici o a gas. L'attività di logistica consente di organizzare le consegne finali affidando ad un unico viaggio tutte le consegne destinate ad una limitata zona della città. In tal modo, nonostante la rottura di carico, vi è una riduzione degli accessi dei mezzi pesanti in città e i vettori utilizzati per la distribuzione finale consentono di raggiungere anche le vie strette del centro città senza particolari disagi.

Ente promotore	Comune di Padova				
Altri enti coinvolti	Interporto di Padova, Provincia di Padova, Camera di Commercio di Padova, A.P.S. Holding S.p.A.				
Descrizione intervento	Il modello su cui si basa il Cityporto di Padova è di una estrema semplicità: gli operatori (inizialmente corrieri) consegnano le merci in una piattaforma logistica (Interporto) a ridosso della città; da qui partono i mezzi ecologici a basso impatto ambientale (metano) per la distribuzione in centro ("ultimo miglio"). L'area inizialmente interessata dal progetto era costituita dalla cosiddetta "Z.T.L.", dopo i positivi risultati si è provveduto ad estendere l'utilizzo ad altre aree cittadine. I mezzi utilizzati sono a basso impatti ambientale e godono della possibilità di utilizzare le corsie preferenziali e hanno libero accesso e possibilità di sosta all'interno della ZTL per tutte le 24 ore.				
Obiettivi	± Sviluppare processi di concentrazione dei carichi destinati alle unità locali dell'area urbana e del centro storico. ± Organizzare la distribuzione fisica dei beni in modo da ottimizzare le risorse di trasporto impiegate. ± Realizzare un servizio urbano di distribuzione delle merci effettuato da una flotta di veicoli ecologici (metano) ± Risolvere le difficoltà incontrate dalle aziende di trasporto e di commercio nelle funzioni di distribuzione				
Risultati ottenuti	± Riduzione del numero di veicoli pesanti in circolazione ± Utilizzo di uno spedizioniere valido ± Pianificazione della catena di fornitura (filiali e aree) ± Miglioramento delle condizioni di lavoro degli addetti del settore del trasporto merci				
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire		
19 operatori di trasporto e moltissimi commercianti nella città	€ € € €	Inizio: aprile 2004 Fine: in corso	www.cityporto.it		
Benefici ambientali / sociali / economici: Riduzione delle emissioni dovute ai veicoli pesanti					
					
				Facilità di esportare l'azione	★ ★
				Innovazione	★ ★ ★
				Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★ ★
				Sostenibilità	★ ★ ★ ★
Semplicità di realizzazione	★ ★				

Niente più ridicoli spostamenti in auto – Malmo, Svezia

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Per promuovere l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'auto è possibile realizzare campagne di informazione e di sensibilizzazione in grado di far percepire all'utente le ricadute ambientali e sulla salute del comparto dei trasporti. Le iniziative pubbliche possono essere basate su strumenti e target diversi e spesso la loro fortuna è legata all'originalità delle stesse piuttosto che alla durata.

Ente promotore	Malmo, Svezia			
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	“Niente più ridicoli spostamenti in auto” è una campagna di informazione e di comportamento basata su eventi, sviluppata per convincere le persone ad usare la bici al posto dell’auto per spostamenti brevi. Oltre al materiale informativo generico (pubblicità, depliant, mappe ciclabili e pedonali), ci si è avvalsi di mezzi inaspettati di promozione quali l’uso di ciclisti in carne ed ossa davanti a cartelli pubblicitari, ciclisti che effettuano gincane in centro città nelle ore di punta, una competizione di gente che confessa i propri “ridicoli spostamenti in auto”, etc.			
Obiettivi	± il 45% degli abitanti dovrebbero riconoscere gli eventi ± il 55% dovrebbe sperimentare che la propria visione originaria sugli spostamenti in auto è cambiata o è stata influenzata dalla campagna ± il 25% dovrebbe considerare di guidare l’automobile con meno frequenza per via della campagna ± il 5% di quelli che hanno fatto attenzione alla campagna hanno provato a cambiare le loro abitudini di spostamento ± il 50% di quelli che hanno fatto caso alla campagna, e hanno provato a cambiare le loro abitudini, credono che le manterranno			
Risultati ottenuti	± il 50% degli abitanti ha riconosciuto gli eventi ± il 23% ha sperimentato che la propria visione originaria sugli spostamenti in auto è cambiata o è stata influenzata dalla campagna ± il 16% ha considerato di guidare l’automobile con meno frequenza per via della campagna ± il 9% ha usato la propria auto con meno frequenza grazie alla campagna ± il 100 % di quelli che hanno cambiato le proprie abitudini credono che le manterranno.			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
130.000 utenti	€ € €	Inizio: 2007 Fine: In corso	http://www.eltis.org/	
Benefici ambientali / sociali / economici: Riduzione del traffico veicolare, maggiore attenzione all’utenza debole, riduzione dei consumi di carburante				
		Facilità di esportare l’azione	★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★ ★ ★	

Sosta gratuita per veicoli efficienti – Canton Ticino, Svizzera

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

La gestione della sosta urbana può essere affidata a diversi strumenti di regolazione. La sosta può essere libera, libera ma a tempo regolamentata con disco orario o soggetta a tariffa. L'utilizzo di tariffe differenziate in base alla zona di sosta è una delle soluzioni più diffuse in ambito urbano, permette di far percepire agli utenti i costi esterni legati alla mobilità.

Ente promotore	I principali Comuni del Canton Ticino (Svizzera)			
Altri enti coinvolti	Repubblica e Cantone Ticino SvizzeraEnergia Banca della Svizzera Italiana			
Descrizione intervento	Alcuni Comuni del Canton Ticino hanno deciso di agevolare la sosta urbana dei veicoli leggeri efficienti dal punto di vista ambientale. Sono considerati efficienti tutti i veicoli elettrici ed a gas naturale, tutti i veicoli ibridi, gpl, benzina e diesel con emissioni di CO2 inferiori a 110 g/km ed omologazione EURO 5 (per i veicoli diesel il filtro antiparticolato è obbligatorio). Questa definizione sarà valida fino ad aprile 2012. I veicoli efficienti hanno diritto a richiedere una vignetta adesiva VEL (gratuita) che permette ai veicoli efficienti leggeri di usufruire di agevolazioni nei parcheggi di Lugano, Bellinzona, Locarno, Chiasso e Coldrerio demarcati con la tavola complementare “Facilitazione con contrassegno VEL” e di Mendrisio se veicoli elettrici. La vignetta VEL 2010 viene rilasciata dopo aver compilato un formulario on line che va accompagnato obbligatoriamente da una copia della carta di circolazione del veicolo efficiente.			
Obiettivi	± Promuovere il rinnovo del parco auto ± Sensibilizzare l’opinione pubblica sugli effetti ambientali delle emissioni dai gas di scarico ± Migliorare la qualità dell’aria			
Risultati ottenuti	± Bellinzona: in 180 posti auto è possibile stazionare il doppio del tempo rispetto alla tariffa pagata (pago 2 ore, posteggio per 4 ore) ± Chiasso: i VEL possono stazionare gratis per la prima ora in tutti i posteggi; ± Coldrerio: l’agevolazione riguarda i richiedenti di abbonamento per le zone blu, i quali potranno ottenere l'autorizzazione gratuitamente ± Mendrisio: posteggiano gratuitamente e per un tempo doppio tutti i VEL elettrici ± Locarno: nelle zone blu adiacenti al centro, sono agevolati i residenti con un abbonamento al 50% e gli altri utenti VEL stazionano per il doppio del tempo ± Lugano: in circa 200 posteggi del centro cittadino tutti i VEL possono stazionare per il tempo massimo alla tariffa minima (esposizione disco orario)			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€ €	Inizio: Fine: In corso	www.infovel.ch	
Benefici ambientali / sociali / economici: I benefici sono di carattere ambientale poiché si favorisce l’uso delle auto a basso impatto ambientale				
		Facilità di esportare l’azione	★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★ ★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★ ★ ★	

Al lavoro in bicicletta – Comune di Montebelluna

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Le iniziative di sensibilizzazione e di incentivazione dell'utilizzo della bicicletta sono spesso legate ad eventi e sono strutturate in interventi di breve durata. L'iniziativa presentata ha le caratteristiche per presentarsi come una sensibilizzazione di lunga durata, maggiormente adatta agli scopi che ci si prefigge.

Ente promotore	Comune di Montebelluna			
Altri enti coinvolti	ULSS 8 – istituti scolastici – associazioni – istituti bancari – aziende private			
Descrizione intervento	L’iniziativa – giunta alla terza edizione – ha promosso l’utilizzo della bicicletta per recarsi sul luogo di lavoro mediante una formula molto semplice: a ciascun partecipante, all’atto dell’iscrizione, è stata consegnata una scheda da contrassegnare ad ogni giornata di partecipazione all’iniziativa. Tutti coloro che, al termine del periodo di due mesi, si sono recati sul luogo di lavoro in bicicletta per almeno 20 giornate, hanno ricevuto in premio una guida o un libro sul tema dei viaggi o della bicicletta, e hanno partecipato all’estrazione di 4 viaggi – soggiorno in bici. Nell’occasione è stato distribuito un questionario per valutare la qualità dei percorsi ciclabili presenti nel Comune e per eventuali segnalazioni di punti critici su cui intervenire in modo tempestivo.			
Obiettivi	± Promozione dell’uso della bicicletta ± Valorizzazione dell’impegno individuale ± Coinvolgimento di persone adulte e motivate nella “riscoperta” della bicicletta come mezzo di trasporto			
Risultati ottenuti	± Riduzione della congestione dovuta al traffico veicolare ± Riduzione dell’emissioni di CO2 in atmosfera (stimati 1800 Kg) ± Raccolta di informazioni, mediante questionario compilato dai partecipanti, sulle esigenze e le aspettative degli utenti della bicicletta ± Costituzione di gruppi di lavoratori coinvolti che si propongono come modello positivo			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
200 utenti	€	Inizio: 2007 Fine: ripetuto ogni anno	www.comune.montebelluna.tv.it	
Benefici ambientali / sociali / economici: Incentivazione all’utilizzo della bicicletta, minor congestione veicolare, riduzione delle emissioni di CO2, insegnanti coinvolti come modello per gli studenti				
		Facilità di esportare l’azione	★ ★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★ ★ ★ ★	

Traghetto solare – Bydgoszcz, Polonia

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

I trasporti fluviali, nelle città dove sono possibili, risultano molto apprezzati sia dai cittadini che dai turisti, essendo spesso un modo di trasporto inconsueto ed originale, oltre che piacevole, rispetto ai mezzi pubblici tradizionali.

Ente promotore	Città di Bydgoszcz			
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	Alla fine di settembre 2008 hanno avuto luogo i test di collaudo del prototipo di “traghetto solare” della compagnia di trasporti urbana Bydgoszcz Ltd. (Miejskie Zakłady Komunikacyjne sp. z o.o.). L’unità si chiama “Słonecznik” (“girasole”) ed è il primo battello, adibito al trasporto passeggeri su acque interne polacco, che usa pannelli solari e batterie come principale tipo di propulsione.			
Obiettivi	± Riduzione dell’impatto sull’ecosistema fluviale da parte dei trasporti			
Risultati ottenuti	± Estensione della rotta dopo il primo anno di attività ± Acquisto di un secondo mezzo per far fronte alle numerose richieste ± Accolto molto bene sia dai cittadini che dai turisti, visto come un segno di rinnovamento della città			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€ € € €	Inizio: 2009 Fine: in corso	http://www.eltis.org	
Benefici ambientali / sociali / economici: La riduzione delle emissioni in un ambiente delicato come quello fluviale, progettazione e realizzazione di iniziative di tipo innovativo				
		Facilità di esportare l’azione	★	
		Innovazione	★ ★ ★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★ ★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★	

Riqualificazione urbana – Comune di Pieve di Cadore

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Le iniziative di riqualificazione degli ambiti urbani sono spesso legate alla pedonalizzazione delle aree centrali e al ridisegno del trasporto privato. Tali iniziative incontrano inizialmente degli ostacoli da parte delle categorie economiche e produttive per le limitazioni indotte al traffico veicolare, ma spesso tali timori sono superati dal complessivo miglioramento della qualità della vita e da altre ricadute positive in città, anche dal punto di vista commerciale.

Ente promotore	Comune di Pieve di Cadore								
Altri enti coinvolti									
Descrizione intervento	La città ha presentato ed attuato un piano di rinnovo del centro cittadino trasformando parte della viabilità del centro in area pedonale attraverso la riqualificazione della Piazza Tiziano. Per consentire un'adeguata accessibilità agli abitanti del centro e un facile accesso all'ospedale cittadino è stata realizzata una nuova arteria che aggira il centro. La trasformazione di riqualificazione dell'area centrale ha avuto come cardine il ritorno alla funzione sociale e aggregativa della piazza storica								
Obiettivi	± Riqualificazione del centro cittadino ± Aumento delle aree pedonali ± Aumento dell'integrazione tra i cittadini								
Risultati ottenuti	± Aree pedonali come punto di ritrovo per i turisti oltre che per i cittadini ± Riduzione dell'inquinamento nell'area centrale ± Abbattimento dell'incidentalità								
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire						
2.000 utenti	€ € € € €	Inizio: 2003 Fine: 2009	www.comune.pievedicadore.bl.it						
Benefici ambientali / sociali / economici: Miglioramento della qualità della vita, riduzione delle polveri sottili emesse in zona centrale									
									
					Facilità di esportare l'azione	★	★		
					Innovazione	★	★		
					Ricadute positive nel territorio	★	★	★	★
					Sostenibilità	★	★	★	★

Bici in Bus – FTV, ATV - Provincia di Vicenza

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

Tra le iniziative che possono essere adottate per incentivare l'utilizzo a scopo turistico della bicicletta vi è la possibilità di viaggiare su mezzi pubblici con la bicicletta al seguito. Tale possibilità, generalmente concessa sui treni di carattere regionale, viene sperimentata anche da alcune compagnie di trasporto pubblico su gomma, in particolare nei giorni festivi e prefestivi.

Ente promotore	FTV, ATV			 
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	I servizi Bus&Bike di ATV e BiciInBus di FTV prevedono: ± l'uso del bus per il trasporto delle biciclette durante il periodo estivo per condurre attività turistiche e ricreative legate all'utilizzo della bicicletta; ± l'istituzione di corse con adeguate attrezzature per il trasporto delle biciclette; ± la pubblicizzazione dei percorsi cicloturistici presenti nel territorio; ± il posizionamento delle fermate nei pressi delle piste ciclabili presenti in modo da assicurare la sicurezza dei ciclisti sia in salita che in discesa.			
Obiettivi	± Sensibilizzazione all'utilizzo della bicicletta ± Incentivazione all'utilizzo del trasporto collettivo per le attività turistiche e ricreative ± Rendere comode ed accessibili un maggior numero di zone turistiche			
Risultati ottenuti	± Due corse al sabato e alla domenica per FTV sulle Linee Vicenza – Gallio e Vicenza – Bassano durante il periodo estivo ± Corse a disposizione venerdì, sabato e domenica per ATV sulle linee Garda – Novezza, Torri – Prada e Verona – San Giorgio			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€ €	Inizio: 2005 Fine: In corso		
Benefici ambientali / sociali / economici: Riduzione del traffico verso mete turistiche, migliori servizi alla collettività per le attività cicloturistiche				
		Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★ ★	
		Innovazione	★ ★	
		Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★	
		Sostenibilità	★ ★	
		Semplicità di realizzazione	★ ★ ★ ★	

EPOMM Max MM tools – Piattaforma Europea sul Mobility Management

			
Mobilità ciclabile e pedonale	Sosta / interscambio	Mobilità con mezzi privati	Mobilità con mezzi pubblici

EPOMM è una piattaforma sul mobility management, una rete di amministrazioni dei paesi europei che applicano attivamente interventi sulla mobilità. La piattaforma permette di individuare misure "soft" di gestione della mobilità che possono essere adattate alla propria realtà locale.

Ente promotore	Comunità europea			
Altri enti coinvolti				
Descrizione intervento	Max MM Tools mette a disposizione gli strumenti adeguati per affrontare tutti gli aspetti del Mobility Management come le politiche, le strategie e la pianificazione, l'implementazione e il monitoraggio/valutazione. È presente un servizio (Max Explorer) che permette di individuare le soluzioni più adatte alla situazione locale fornendo una guida anche a chi non è esperto di Mobility Management.			
Obiettivi	± Promuovere e sviluppare il Mobility Management in Europa ± Supportare lo scambio attivo di informazioni e insegnamenti sul Mobility Management tra paesi europei			
Risultati ottenuti	± 28 partners in Europa per standardizzare e migliorare il Mobility Management ± Numerosissimi casi di studio ed applicazioni pratiche			
Utenti Coinvolti	Costo	Durata	Per approfondire	
	€ € €	Inizio: 2006 Fine: 2009	www.epomm.org	
Benefici ambientali / sociali / economici:				
			Facilità di esportare l'azione	★ ★ ★ ★ ★
			Innovazione	★ ★ ★ ★
			Ricadute positive nel territorio	★ ★ ★ ★
			Sostenibilità	★ ★ ★ ★
			Semplicità di realizzazione	★ ★ ★ ★



Il Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) approvato dal Consiglio Regionale nel 2004, ha effettuato una prima suddivisione del territorio regionale in 3 zone: "zone A", "zone B", "zone C", in base ai livelli di inquinamento dell'aria. Il Comitato di Indirizzo e Sorveglianza (CIS) nella seduta del 28 settembre 2006 ha determinato una nuova classificazione del territorio regionale (approvata con DGR n. 3195 del 17 ottobre 2006) basata sulla densità emissiva di ciascun Comune, ed indicando come "A1 Agglomerato", i Comuni con densità emissiva superiore a 20 t/a km², come "A1 Provincia" quelli con densità emissiva compresa tra 7 t/a km² e 20 t/a km² e infine come "A2 Provincia" i Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/a km². Vengono invece classificati come C (senza problematiche dal punto di vista della qualità dell'aria) i Comuni situati ad un'altitudine superiore ai 200 m s.l.m., quota al di sopra della quale il fenomeno dell'inversione termica permette un inferiore accumulo di sostanze inquinanti. I Comuni rientranti in zona A sono tenuti ad approvare un Piano di azione per migliorare la qualità dell'aria.

Tab. 3.1 / La nuova zonizzazione

COMUNE	ZONA PROPOSTA
ALTIVOLE	A1 Provincia
ARCADE	A1 Provincia
ASOLO	A1 Provincia
BORSO DEL GRAPPA	C Provincia
BREDA DI PIAVE	A1 Provincia
CAERANO SAN MARCO	A1 Provincia
CAPPELLA MAGGIORE	A1 Provincia
CARBONERA	A1 Agglomerato
CASALE SUL SILE	A1 Agglomerato
CASIER	A1 Agglomerato
CASTELCUCCO	A1 Provincia
CASTELFRANCO VENETO	A1 Provincia
CASTELLO DI GODEGO	A1 Provincia
CAVASO DEL TOMBA	C Provincia
CESSALTO	A1 Provincia
CHIARANO	A1 Provincia
CIMADOLMO	A1 Provincia
CISON DI VALMARINO	C Provincia
CODOGNE'	A1 Provincia

COLLE UMBERTO	A1 Provincia
CONEGLIANO	A1 Provincia
CORDIGNANO	A1 Provincia
CORNUDA	A1 Provincia
CRESPANNO DEL GRAPPA	C Provincia
CROCCETTA DEL MONTELLO	A1 Provincia
FARRA DI SOLIGO	A1 Provincia
FOLLINA	C Provincia
FONTANELLE	A1 Provincia
FONTE	A1 Provincia
FREGONA	C Provincia
GAJARINE	A1 Provincia
GIAVERA DEL MONTELLO	A1 Provincia
GODEGA DI SANT'URBANO	A1 Provincia
GORGIO AL MONTICANO	A1 Provincia
ISTRANA	A1 Provincia
LORIA	A1 Provincia
MANSUE'	A1 Provincia
MARENO DI PIAVE	A1 Provincia
MASER	A1 Provincia
MASERADA SUL PIAVE	A1 Provincia
MEDUNA DI LIVENZA	A1 Provincia
MIANE	C Provincia
MOGLIANO VENETO	A1 Agglomerato
MONASTIER	A1 Provincia
MONFUMO	C Provincia
MONTEBELLUNA	A1 Provincia
MORGANO	A1 Provincia
MORIAGO DELLA BATTAGLIA	A1 Provincia
MOTTA DI LIVENZA	A1 Provincia
NERVESIA DELLA BATTAGLIA	A1 Provincia
ODERZO	A1 Provincia
ORMELLE	A1 Provincia
ORSAGO	A1 Provincia
PADERNO DEL GRAPPA	C Provincia
PAESE	A1 Agglomerato
PEDEROBBA	A1 Provincia
PIEVE DI SOLIGO	A1 Provincia
PONTE DI PIAVE	A1 Provincia
PONZANO VENETO	A1 Agglomerato
PORTOBUFFOLE'	A1 Provincia
POSSAGNO	A1 Provincia
POVEGLIANO	A1 Provincia
PREGANZIOL	A1 Agglomerato
QUINTO DI TREVISO	A1 Agglomerato
REFRONTOLO	A1 Provincia
RESANA	A1 Provincia
REVINE LAGO	C Provincia
RIESE PIO X	A1 Provincia

RONCADE	A1 Provincia
SALGAREDA	A1 Provincia
SAN BIAGIO DI CALLALTA	A1 Provincia
SAN FIOR	A1 Provincia
SAN PIETRO DI FELETTO	A1 Provincia
SAN POLO DI PIAVE	A1 Provincia
SAN VENDEMIANO	A1 Provincia
SAN ZENONE DEGLI EZZELINI	A1 Provincia
SANTA LUCIA DI PIAVE	A1 Provincia
SARMEDE	C Provincia
SEGUSINO	C Provincia
SERNAGLIA DELLA BATTAGLIA	A1 Provincia
SILEA	A1 Agglomerato
SPRESIANO	A1 Provincia
SUSEGANA	A1 Provincia
TARZO	C Provincia
TREVIGNANO	A1 Provincia
TREVISO	A1 Agglomerato
VALDOBBIADENE	C Provincia
VAZZOLA	A1 Provincia
VEDELAGO	A1 Provincia
VIDOR	A1 Provincia
VILLORBA	A1 Agglomerato
VITTORIO VENETO	A1 Provincia
VOLPAGO DEL MONTELLO	A1 Provincia
ZENSON DI PIAVE	A1 Provincia
ZERO BRANCO	A1 Agglomerato



Cosa è stato fatto fin'ora in Provincia di Treviso?

La Provincia di Treviso è impegnata su vari fronti: monitorare la qualità dell'aria, diffondere informazioni ambientali, predisporre adeguate politiche di miglioramento della qualità dell'aria, coordinare le iniziative locali, monitorare l'andamento e l'efficacia delle iniziative proposte a diversi livelli. L'attività di monitoraggio della qualità dell'aria è affidata ad ARPAV che, tramite una rete provinciale di centraline fisse e alcune stazioni mobili, misura in continuo il livello di inquinanti presenti nell'aria. La Provincia di Treviso finanzia ARPAV annualmente in base alla convenzione stilata ai sensi dell'art. 6 della LR 32/96, per coprire buona parte dei costi di manutenzione e gestione dell'intera rete.

La diffusione delle informazioni ambientali sono curate dal "Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale, Area Tutela della Qualità dell'Aria – Energia" che ha prodotto nel tempo pubblicazioni e materiale esplicativo, pubblicati tra l'altro nel sito provinciale. Durante gli anni passati è stato redatto, a cadenza biennale, il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente che riassume in maniera omogenea tutte le principali informazioni ambientali. Inoltre i dati sulla qualità dell'aria derivanti dalle centraline di misura sono disponibili nel sito dell'ARPAV accanto ad altre interessanti pubblicazioni di livello provinciale e comunale.

Le politiche e le iniziative per migliorare la qualità dell'aria sono analizzate ed approvate dal TTZ (Tavolo Tecnico Zonale) la cui assemblea viene convocata e presieduta dal Presidente della Provincia di Treviso. L'iniziativa più rilevante condotta dalla Provincia è stata la sottoscrizione del Protocollo di Intesa per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico sottoscritto dai Comuni e dalla Provincia di Treviso (documento

Fig 3.1 / La nuova zonizzazione



presentato durante il TTZ del 15 dicembre 2006 e sottoscritto nel corso del 2007) che si poneva come obiettivi il risanamento della qualità aria, la riduzione delle concentrazioni di PM10, il sostegno al trasporto pubblico, le limitazioni alla circolazione, la promozione dell'uso di fonti energetiche alternative, le iniziative di educazione e formazione. In queste pagine sono riassunte le precedenti esperienze di redazione dei Piani di Azione da parte dei Comuni, così come previsti dalla normativa regionale ed in particolare dal Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), e vengono proposti alcuni approfondimenti sulla tematica della mobilità per la stesura dei nuovi piani. Tali proposte sono da ritenersi "integrative" a quanto già proposto a livello regionale e si rivolgono ad azioni programmatiche e di pianificazione che privilegiano il coordinamento e la redazione di Piani collegati (es. Piani Urbani del Traffico, Piani di Assetto Territoriale, piani settoriali vari) in quanto la tematica della qualità dell'aria

dipende fortemente dalle scelte urbanistiche e di viabilità dei nostri territori.

Per questo motivo si è svolta nel mese di marzo 2010 un'analisi sui Piani di azione di iniziativa comunale inviati alla Provincia di Treviso, al fine di inquadrare al meglio lo stato dell'arte e la varietà delle iniziative in corso da parte dei Comuni.

Le informazioni utilizzate per la sintesi sono le più recenti a disposizione dell'amministrazione provinciale e sono relative, per la maggior parte ai Piani, al 2008. Su 95 Comuni solamente 34 sono dotati di Piano di azione di risanamento e altri 9 hanno emesso ordinanze relative ad interventi atti alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Complessivamente sono quindi 43 i Comuni che, almeno sulla carta, hanno individuato le azioni da intraprendere per migliorare la qualità dell'aria.

I Comuni che hanno presentato il Piano di azione sono:

Comune	Anno
Cappella Maggiore	2009
Casale sul Sile	2009
Casier	2009
Castelfranco Veneto	2009
Castello di Godego	2008
Conegliano	2008
Cordignano	2008
Cornuda	2008
Crocetta del Montello	2008
Farra di Soligo	2008
Mareno di Piave	2008
Maserada sul Piave	2008
Montebelluna	2009
Motta di Livenza	2009
Oderzo	2009
Pederobba	2008
Pieve di Soligo	2008
Ponzano Veneto	2009
Portobuffolè	2009
Povegliano	2008
Preganziol	2008
Quinto di Treviso	2009
Resana	2008
Roncade	2008
San Fior	2008
Santa Lucia di Piave	2008
Segusino	2008
Sernaglia della Battaglia	2008
Silea	2008
Susegana	2008
Trevignano	2009
Treviso	2009
Valdobbiadene	2008
Volpago del Montello	2008
Zenson di Piave	2008



Sulla base di questi dati è stata effettuata una classificazione delle azioni attuate o programmate cercando di raggrupparle in categorie omogenee:

- ± interventi strutturali sui nodi stradali: rotatorie, sistemazione intersezioni;
- ± interventi su piste ciclabili: costruzione, manutenzione, censimento;

- ± introduzione/finanziamento di servizi pedibus per i plessi scolastici;
- ± introduzione/finanziamento di servizi di bike sharing;
- ± iniziative per la sensibilizzazione della popolazione come giornate ecologiche;
- ± interventi di potenziamento del TPL: istituzione nuovi servizi, miglioramento dell'esistente;

- ± incentivi per il passaggio dell'alimentazione dei veicoli a GPL o metano;
- ± installazione/progettazione di impianti solari o fotovoltaici;
- ± incentivi/Installazioni di centrali termiche alimentate a metano;
- ± sostituzione degli impianti illuminanti per un minor consumo.

In base a questa classificazione si sono individuati gli interventi maggiormente diffusi nel territorio come possiamo vedere nel grafico riportato a fianco (fig. 3.2).

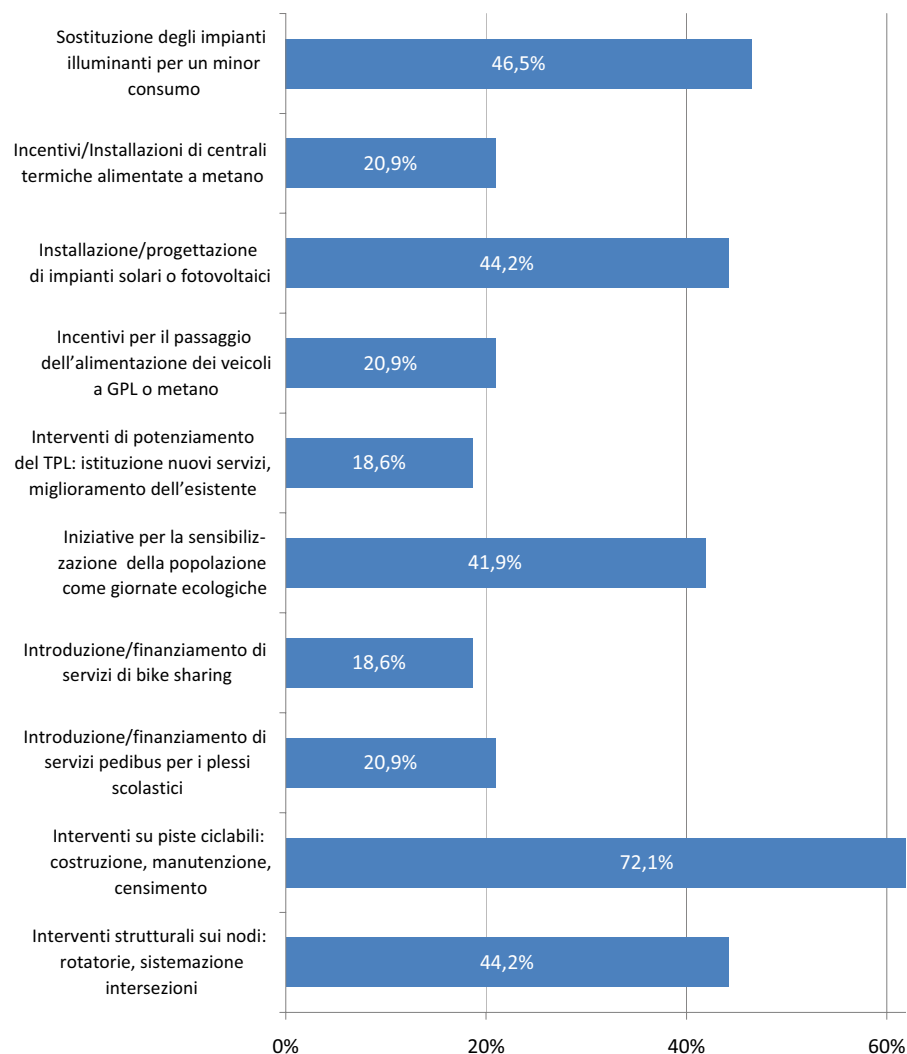
La maggior parte degli interventi programmati dai Comuni per tutelare l'atmosfera interessano il settore dei trasporti, seguiti a distanza da quelli legati al risparmio energetico e da interventi di altra natura. Gli interventi maggiormente diffusi risultano essere:

- ± interventi su piste ciclabili: costruzione, manutenzione, censimento;
- ± interventi strutturali sui nodi stradali: rotatorie, sistemazione intersezioni;
- ± sostituzione degli impianti illuminanti per un minor consumo;
- ± installazione/progettazione di impianti solari o fotovoltaici.

Complessivamente non sono state avviate molte iniziative locali e gli investimenti maggiori hanno riguardato la realizzazione di piste ciclabili e rotatorie. Il monitoraggio sugli effetti ottenuti da parte dei Comuni non è stato fatto in maniera completa e non sono state previste modalità incentivanti per i Comuni virtuosi né da parte della Provincia né dalla Regione.

Partendo da tali considerazioni la Provincia intende promuovere una maggior consapevolezza a livello locale e fornire alcuni strumenti di ausilio alle amministrazioni locali per rendere più propositivi ed efficaci i Piani di Azione. Al fine di diffondere iniziative che possono trovare applicazione su scala locale con significativi benefici ambientali, la presente pubblicazione nella parte seconda "Buone pratiche", descrive misure "soft" di comportamento e azioni di programmazione che si realizzano nel medio-lungo termine. Per questo si propone anche la rivisitazione del Protocollo di intesa per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico e

Fig 3.2 / interventi maggiormente diffusi nel territorio



la sottoscrizione di un "Patto per l'Ambiente", vedasi parte quarta di questa pubblicazione, con la redazione di nuovi Piani di Azione di livello comunale aventi indicatori di monitoraggio per gli aggiornamenti annuali e, dove possibile, una fase di condivisione di obiettivi a livello intercomunale.

A tal fine la Provincia assicura il proprio impegno, anche tramite iniziative dirette, utili a coordinare ed orientare le scelte dei Comuni, come ad esempio "Lo studio per la promozione della mobilità ciclabile" realizzato nel 2008 con un manuale delle piste ciclabili, l'Osservatorio provinciale delle piste ciclabili redatto a partire dal 2005, gli studi di fattibilità per il servizio di bike

sharing realizzati nel 2009, le azioni sulla sicurezza stradale, etc.

La Provincia si assume l'impegno di effettuare adeguati monitoraggi sullo stato di attuazione dei Piani comunali condivisi e sui benefici conseguenti.

Inoltre, compatibilmente con le risorse economiche disponibili, intende sviluppare a breve un sistema di premialità per i Comuni virtuosi che abbiano dimostrato di aver ottenuto significativi risultati per migliorare la qualità dell'aria. Nel paragrafo successivo è presentato il modello del Piano di Azione comunale.

Il modello per un nuovo Piano di Azione comunale

Per incentivare la redazione dei nuovi Piani di azione comunali, la Provincia intende fornire un "modello di riferimento" che deve essere inteso come una linea guida per facilitare la realizzazione del Piano stesso e l'intesa programmatica tra le amministrazioni locali nell'individuare le azioni da attivare sul territorio.

La Provincia propone che la stesura del Piano di azione comunale venga in parte condivisa all'interno di ambiti territoriali omogenei

prevedendo pertanto una intesa sugli obiettivi e su alcune azioni a livello intercomunale. Le aggregazioni di livello intercomunale su cui ricercare l'intesa potranno fare riferimento alla suddivisione territoriale già stabilita dal Tavolo Tecnico Zonale nel 2005 o alla suddivisione in distretti. La prima aggregazione, preferibile, prevede 5 zone; l'esatta perimetrazione sarà, comunque, definita dal TTZ.

È quindi auspicabile la condivisione tra i Comuni contermini, secondo le aggregazioni sovraespresse istituendo dei "Tavoli ristretti".

Il Piano proposto è articolato nelle seguenti parti:

1. Premesse
2. Informazioni generali sul contesto territoriale
3. Gli obiettivi del Piano di risanamento
4. Le Azioni programmatiche - strutturali del Piano di risanamento
5. Le Azioni dirette
6. Il Monitoraggio
7. La scheda di sintesi del Piano e le azioni condivise con i Comuni contermini (parte facoltativa)

Di seguito si riportano i contenuti di ciascuna parte.



1. Premesse

Nella premessa va citato il Piano regionale di tutela e risanamento dell'aria (adozione DGR 902/2003, approvazione DCR 57/2004) e la Delibera di G.R. n. 3195 del 17.10.2006 che hanno previsto la nuova classificazione del territorio regionale basata sulla densità emissiva di ciascun Comune riportando anche la classificazione del Comune. Va fatto riferimento ai lavori del Tavolo Tecnico Zonale e alle più recenti decisioni. Vanno riportate le eventuali iniziative programmatiche di livello intercomunale (con l'elenco dei Comuni coinvolti) che sono state attuate.

2. Informazioni generali

Si riportano alcuni dati di contesto territoriale dando rilevanza al dato specifico del comune: popolazione, estensione complessiva, percentuale di territorio in ambito urbano, altitudine minima e massima, numero unità abitative, dotazione infrastrutture per la mobilità (rete stradale, rete ciclabile, posti auto, servizi di trasporto pubblico). Per risultare esaustiva questa parte prevede la compilazione

di 3 schede, allegate in coda a questo documento, relative alla disponibilità di piste ciclabili, di corsie preferenziali per servizi di trasporto pubblico e zone a traffico limitato.

Va indicato, anche in forma sintetica tabellare, il contesto programmatico esistente con l'elenco dei Piani comunali adottati e approvati e la stima percentuale della loro attuazione. Tra i Piani vanno citati: Piano Regolatore (PRG) o Piano di Assetto del territorio (PAT), Piano Urbano del Traffico (PUT) e/o Piani settoriali (sosta, ciclabilità, sicurezza stradale), Piano di Zonizzazione acustica, Piano energetico comunale ed eventuali altri Piani con ricadute sulla qualità dell'aria.

Si fornisce, inoltre, un elenco di altre iniziative significative di livello non programmatico (non contenute in specifici piani) con effetti sul sistema della mobilità.

Vanno riportati alcuni dati sul traffico o, se disponibili, le principali informazioni derivanti da monitoraggi sul traffico veicolare e sul trasporto pubblico. Se disponibile va indicata la percentuale degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola per

modalità (a piedi, bicicletta, moto o ciclomotore, automobile come autista, automobile come passeggero, autobus o corriera, treno) raccolti con strumenti come i piani di spostamento casa – lavoro e/o casa scuola.

Infine, va riassunto il quadro delle conoscenze sulla natura e l'entità dell'inquinamento con i principali dati sulla qualità dell'aria disponibili, le indicazioni sull'origine dell'inquinamento e l'elenco delle altre criticità ambientali.

3. Gli obiettivi del Piano di risanamento

Vanno riportati gli Obiettivi del Piano suddivisi per temi o categoria di appartenenza. Le categorie di appartenenza sono: A - mobilità, B - assetto urbanistico, C - certificazioni, D – politiche energetiche, E - consumi e stili di vita, F - altro.

Per ciascuna categoria possono essere individuati diversi obiettivi. E' opportuno che ciascuno di questi sia comunque esposto in forma esplicita di immediata comprensione con l'individuazione dei risultati attesi e dei tempi previsti per il raggiungimento degli stessi.



4. Azioni programmatiche - strutturali del Piano di risanamento

In questa parte vanno riportate le azioni che si intendono attuare per conseguire i risultati previsti dagli obiettivi precedentemente enunciati. Ogni obiettivo può avere una o più azioni che concorrono alla sua realizzazione, ed ogni azione può concorrere al conseguimento di uno o più obiettivi. Le azioni suggerite sono raggruppate per tema e vanno scelte dopo aver esplicitato gli obiettivi da raggiungere. Ogni azione scelta, in seguito ne vengono presentate diverse, deve essere indicata fornendo anche i tempi previsti di realizzazione e il budget messo a disposizione.

Una volta individuate le azioni sarà necessario organizzare uno schema riassuntivo che evidenzi la corrispondenza degli obiettivi con le azioni e viceversa. E' necessario che ciascun obiettivo sia reso operativo attraverso almeno una azione. Le proposte contenute in queste linee guida fanno riferimento soprattutto al tema della mobilità.

Tema mobilità: azioni relative alla mobilità privata motorizzata

Le azioni che possono essere attuate per il risanamento dell'aria legate alla mobilità privata motorizzata seguono due strade: la prima riferita alle caratteristiche del parco auto, mentre la seconda legata all'utilizzo dei mezzi stessi. Nel primo caso si avrà la riduzione delle emissioni dei veicoli attraverso lo svecchiamento del parco auto con mezzi a basso impatto ambientale (sia per la miglior efficienza tecnologica che per tipologia di combustibile utilizzato). Per incentivare l'utilizzo di nuovi veicoli o di nuovi carburanti si possono prevedere limitazioni alla circolazione per determinate tipologie di veicoli e attuare rigorose politiche di controllo dei gas di scarico.

Nel secondo caso si ridurranno le emissioni con l'uso più consapevole dei veicoli privati, cercando quindi di limitarne l'utilizzo solamente quando veramente necessario. In questo campo le attività che

possono essere inserite in un piano coprono molti aspetti, da quelli gestionali/pianificatori (politiche della sosta e di interscambio, car pooling, zone a traffico limitato) a quelli più prettamente progettuali (interventi di moderazione del traffico) e quindi sicuramente di più facile realizzazione da parte della pubblica amministrazione. In particolare è da favorire la realizzazione dei Piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola che consentono di razionalizzare le risorse sia pubbliche che private. In funzione alle dimensioni, ogni attività produttiva o di servizi, determina giornalmente un numero più o meno significativo di spostamenti. Per le realtà produttive, oltre agli addetti, che devono raggiungere quotidianamente il luogo di lavoro, ci sono i fornitori ed i clienti, i visitatori occasionali ed i prestatori di servizi di varia natura. Per i poli

scolastici invece, gli spostamenti sono dati dagli studenti e dagli insegnanti che raggiungono la sede in orari di lezione. L'introduzione di politiche per la mobilità sostenibile per poli, può consentire risparmi economici per gli utenti ed il contenimento delle emissioni di inquinanti. In particolare per la gestione dei dipendenti si dovranno realizzare dei Piani degli Spostamenti Casa – Lavoro con la supervisione del mobility manager d'area.

Le soluzioni di mobilità proposte dal piano possono, ad esempio, favorire l'organizzazione di equipaggi che, effettuando in maniera sistematica gli stessi spostamenti giornalieri, utilizzano a rotazione un'auto privata (car pooling).

Appaiono meno indicate per la realtà provinciale di Treviso le politiche di road pricing o di pollution charge, ossia di "tassa di ingresso" per il controllo del traffico.

Tab. 3.2 / Possibili indicatori per le azioni sulla mobilità privata

		U. M.
1	Qualità dell'aria	
	Indicare il numero di superamenti degli obiettivi previsti di qualità dell'aria	[Numero]
2	Incidenti, morti e feriti nel trasporto	
	Indicare distintamente il numero di sinistri, il numero di feriti e di morti nella rete stradale comunale	[Numero]
3	Diffusione di carburanti più puliti e alternativi	
	Indicare il numero di distributori nel territorio comunale che permettono il rifornimento con carburanti puliti e/o alternativi (GPL, Metano, ecc.)	[Numero distributori]
4	Piani degli spostamenti casa – lavoro o casa – scuola	
	Indicare il numero di utenti coinvolti dai piani di spostamenti casa – lavoro e casa – scuola presenti e attivi nel territorio comunale	[Numero utenti coinvolti]
5	Intersezioni semaforizzate e a rotatoria	
	Indicare distintamente il numero di intersezioni semaforizzate e il numero di intersezioni a rotatoria presenti nel territorio comunale	[Numero]



Tema mobilità: azioni relative al trasporto pubblico

Le azioni che riguardano il trasporto pubblico devono tendere a spostare utenti dal mezzo privato al mezzo pubblico. Offrire una migliore qualità del servizio, incentivarne l'utilizzo con campagne pubblicitarie, favorire l'interscambio con altri modi sono tutti elementi importanti per la riqualificazione del servizio e l'incentivazione al suo utilizzo.

La promozione del trasporto pubblico avviene anche attraverso la redazione dei Piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola poiché, a seguito di una dettagliata analisi degli spostamenti, si può orientare la domanda di mobilità sul trasporto pubblico. L'uso del trasporto pubblico in alternativa al mezzo privato può essere ulteriormente stimolato attraverso alcune facilitazioni stabilite tramite convenzioni e accordi bilaterali tra l'azienda di trasporto ed i grandi poli attrattori.

Per una migliore immagine del servizio si proporrà lo svecchiamento del parco bus e il cambiamento di alimentazione verso soluzioni più ecocompatibili

(metano), oppure la sistemazione e messa in sicurezza delle fermate, o anche la riduzione dei tempi di percorrenza fornendo adeguate soluzioni (corsie riservate). Una buona strategia può risultare quella di incentivare l'uso del mezzo pubblico durante manifestazioni locali o proporre incentivi particolari per pendolari e utenza debole. Per integrare il servizio nel territorio e renderlo più attrattivo si possono presentare soluzioni non convenzionali come servizi a chiamata o i servizi di trasporto delle bici sul mezzo pubblico. In

alcuni casi migliorare il servizio può semplicemente indicare un migliore coordinamento degli orari con altri servizi o con la domanda locale, favorire l'interscambio tra il mezzo privato e quello pubblico, potenziare le corse, attuare politiche di integrazione tariffaria (park & ride). Queste iniziative possono essere prese singolarmente o in combinazione in modo da aumentarne l'efficacia.

Si ripropone la compilazione della scheda relativa alla classificazione delle corsie preferenziali per i mezzi di trasporto pubblico.

Tab. 3.3 / Possibili indicatori per le azioni relative al trasporto pubblico

		U. M.
1	Linee presenti nel territorio e chilometri di trasporto pubblico su gomma offerti all'anno	
	Indicare le linee di trasporto pubblico accessibili dai cittadini del comune e i chilometri percorsi in un anno all'interno del territorio comunale.	[Numero, km]
2	Utenti abbonati al trasporto pubblico su gomma	
	Indicare il numero di abbonati al servizio di trasporto pubblico su gomma e residenti nel comune.	[Numero]
3	Iniziative per l'incentivazione all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico presenti nel territorio	
	Indicare il budget utilizzato per le iniziative di incentivazione all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico su gomma	[€]





Tema mobilità: azioni relative alle piste ciclabili e alla mobilità pedonale

Le azioni legate alla mobilità ciclabile e pedonale possono essere legate ad interventi infrastrutturali o di gestione e manutenzione, con costi ed impegni molto diversi. Le azioni di gestione possono coinvolgere diverse fasce d'utenza e produrre risultati di diverso livello; alcune azioni legate alla scuola come le attività di movimento fisico, le iniziative per la mobilità debole (pedibus) e la messa in sicurezza dei percorsi pedonali permettono di migliorare la sicurezza degli studenti e degli adulti accompagnatori. Altre iniziative di tipo gestionale riguardano prevalentemente la pianificazione locale, come l'estensione delle zone pedonali nei centri urbani, piani delle piste ciclabili, censimenti delle piste ciclabili (con relativa classificazione) con analisi delle eventuali criticità su cui poi andare a intervenire per il miglioramento della sicurezza e quindi per incentivarne l'utilizzo. Interventi più impegnativi, e prevalentemente di tipo strutturale, possono essere quelli di sistemazione delle aree pedonali, delle piste ciclopedonali e quelli atti a garantire accessibilità ai diversamente abili e a tutte le persone con difficoltà motorie.

Per incentivare l'utilizzo della bicicletta non è da dimenticare la possibile realizzazione di un numero maggiore di stalli a loro riservati, possibilmente coperti, l'introduzione di un servizio di bike sharing o la possibilità di caricare la bicicletta sul mezzo pubblico, in particolare sul treno.

Una adeguata conoscenza della rete provinciale di piste ciclabili permette una più efficace programmazione degli interventi e una migliore individuazione

delle azioni da intraprendere. La compilazione di schede appositamente redatte, come quelle presentate in appendice di questo lavoro, permette di avere una comprensione d'insieme sia a livello comunale che a livello intercomunale e sono utili all'aggiornamento dell'Osservatorio Provinciale delle piste ciclabili. Si consiglia di allegare alle schede relative alle piste ciclabili anche alcune foto delle piste censite per permetterne la veloce verifica.

Tab. 3.4 / Possibili indicatori per le azioni relative alle piste ciclabili e alla mobilità pedonale

		U. M.
1	Estensione della rete ciclabile esistente per tipologia	
	Indicare per ogni tipologia (come indicate nella scheda presentata) l'estensione delle piste ciclabili già collaudate	[km]
2	Estensione della rete ciclabile progettata e finanziata per tipologia	
	Indicare per ogni tipologia (come indicate nella scheda presentata) l'estensione delle piste ciclabili già progettate e finanziate	[km]
3	Estensione della rete ciclabile programmata per tipologia	
	Indicare per ogni tipologia (come indicate nella scheda presentata) l'estensione delle piste ciclabili in fase di progettazione	[km]
4	Estensione dei percorsi pedonali	
	Indicare l'estensione dei percorsi pedonali (marciapiedi, piste pedonali, camminamenti, ecc.)	[km]
5	Iniziative pedibus	
	Indicare il rapporto tra il numero di partecipanti ad iniziative pedibus e il numero di iscritti agli istituti scolastici primari del territorio	[N/N]

Tema mobilità: azioni relative al trasporto delle merci

Il trasporto delle merci influisce pesantemente sulle condizioni ambientali poiché le esternalità prodotte sono evidenti: congestione, emissioni di gas, rumore, occupazione di spazio, incidentalità.

La semplice deviazione dei mezzi pesanti dal centro urbano porta notevoli benefici sulla qualità dell'aria a livello locale. L'individuazione di percorsi alternativi all'attraversamento del centro urbano per i mezzi pesanti può portare grandi benefici, ma in genere risulta un'azione di difficile realizzazione a causa delle limitate infrastrutture adeguate presenti nel territorio.

Per migliorare la distribuzione delle merci all'interno del territorio si possono adottare alcune strategie di tipo "non infrastrutturali" quali quella della promozione dei prodotti a km 0 per le merci locali o quella della realizzazione di un centro raccolta merci esterno al centro urbano per poi utilizzare veicoli a ridotte emissioni per la distribuzione al dettaglio entro l'ultimo tratto urbano.

Tema assetto urbanistico

Le azioni riconducibili all'assetto urbanistico sono quelle che prevedono una diversa localizzazione dei poli di attrazione (scuole, uffici pubblici, servizi sanitari e religiosi, impianti sportivi e parcheggi). La loro collocazione va individuata in sede di pianificazione, ma alcuni interventi sono realizzabili molto semplicemente attraverso una buona gestione del patrimonio edilizio e delle strutture esistenti.

Tema mobilità: altri interventi sul comparto dei trasporti

Alcune azioni che coinvolgono il comparto dei trasporti non possono essere catalogate nei gruppi precedentemente presentati, ma possono comunque essere di aiuto per risolvere problemi legati all'inquinamento atmosferico dovuti a traffico veicolare.

Tra queste azioni si possono trovare l'istituzione di zone a traffico limitato, solitamente messe in atto nelle zone urbane più sensibili, quindi nelle vicinanze di piazze o di aree da destinare maggiormente alla mobilità debole.

Anche l'introduzione a livello intercomunale della figura del mobility manager, ossia di un tecnico adeguatamente preparato che si occupa della mobilità delle persone, può spesso risultare un intervento relativamente poco costoso e dai margini in termini di risultati molto interessanti. Le azioni del mobility manager saranno

orientate a raggiungere una maggiore efficienza nella gestione delle attività legate alla mobilità. Un'altra azione utile per la riduzione delle polveri sottili in atmosfera è l'incentivazione all'utilizzo di combustibili più ecocompatibili in particolare favorendo la realizzazione di una rete capillare di distribuzione di metano e di GPL per autotrazione tale per cui risulti più facile trovare un punto di rifornimento.

Un altro intervento che può contribuire a migliorare la qualità dell'aria ed in particolare per trattenere le polveri sottili e ridurre l'inquinamento acustico, può essere quello di realizzare barriere vegetali sempreverdi lungo le principali arterie di traffico. Tale intervento migliora anche la qualità urbana ma richiede ampie fasce disponibili a bordo delle strade per essere efficace (almeno 30 metri per lato). Anche in questo caso si consiglia la compilazione delle schede fornite relative alle zone a traffico limitato.

Tab. 3.5 / Possibili indicatori per altre azioni sul comparto dei trasporti

		U. M.
1	Mobility manager d'area	[]
	Indicare, se è presente, il mobility manager d'area	
2	Mobility manager d'azienda	[N/N]
	Indicare il rapporto tra il numero di mobility manager presenti nel territorio e il numero di aziende con più di 200 addetti	



Tema politiche energetiche: azioni di competenza esclusivamente pubblica

Le politiche energetiche da adottare per ridurre i consumi e promuovere l'uso di fonti energetiche alternative devono essere adottate in primo luogo dalle amministrazioni pubbliche. A tal fine lo strumento preferibile per inquadrare correttamente il complesso delle azioni realizzabili risulta il Piano energetico comunale o intercomunale. In assenza di questo strumento vi sono comunque buone pratiche che possono essere da subito realizzate.

L'introduzione di impianti di illuminazione pubblica a ridotti consumi energetici come quelli basati sull'utilizzo di led o l'installazione di pannelli fotovoltaici per sopperire alle necessità energetiche degli edifici sono azioni che possono essere adottate e che portano a risultati concreti anche nell'ambito pubblico, anche alla luce delle recenti normative riguardanti l'inquinamento luminoso.

L'analisi del fabbisogno energetico degli edifici pubblici ed i relativi interventi per diminuire i consumi attraverso la riduzione delle dispersioni termiche sono iniziative che devono essere previste a partire dagli edifici scolastici e dagli altri immobili che erogano servizi pubblici. L'introduzione della classificazione energetica degli edifici può facilitare questo approccio anche per il settore privato in particolare se si introducono sistemi incentivanti nei regolamenti edilizi comunali, anche secondo le indicazioni più recenti date a livello di normativa nazionale.

Tema politiche energetiche: azioni relative agli impianti termici

La corretta gestione degli impianti termici e soprattutto il cambio di alimentazione delle caldaie verso combustibili meno inquinanti quali il metano (o GPL) e la limitazione degli orari di riscaldamento per impianti civili funzionanti a combustibili non gassosi portano ad una riduzione molto significativa

Tab. 3.6 / Possibili indicatori per azioni sul comparto energetico

		U. M.
1	Piano Energetico Comunale	
	Indicare l'anno di approvazione o di aggiornamento del Piano Energetico Comunale	[Anno]
2	Numero di edifici con classificazione energetica	
	Indicare il rapporto tra il numero di edifici del territorio comunale con certificazione energetica e il numero di edifici totali	[N/N]
3	Introduzione di impianti di illuminazione a basso consumo	
	Indicare il numero di impianti di illuminazione che utilizzano sistemi di illuminazione a basso consumo	[Numero]
4	Introduzione di impianti ad energia rinnovabile (impianti solari, impianti fotovoltaici, impianti a biomassa, ect).	
	Indicare il numero di impianti relativi realizzati e presenti sul territorio comunale	[Numero]

delle emissioni di inquinanti nell'aria.

L'Ente pubblico può assumere iniziative dirette per la corretta gestione e la sostituzione dei propri impianti termici e sensibilizzare i privati e gli impiantisti in

maniera adeguata diffondendo le incentivazioni previste a livello nazionale, prevedendo incentivi comunali e migliorando il sistema di controlli sui progetti dei nuovi impianti tecnologici.



Tema consumi e stili di vita: azioni per sensibilizzare

Condurre una vita ecocompatibile, modificando se necessario le abitudini relative ai consumi e ai comportamenti può incidere in maniera decisiva sull'impatto complessivo sull'ambiente. Riducendo le pressioni antropiche, consumando meno energia, producendo meno rifiuti, spostandosi con sistemi alternativi, sprecando meno acqua, ecc. si possono ottenere miglioramenti straordinari sull'ambiente senza attendere particolari innovazioni o soluzioni tecnologiche. Uno scorretto comportamento individuale, assecondato da messaggi culturali spesso di natura prettamente commerciale, ha determinato un generale approccio ai consumi spesso poco consono al rispetto dell'ambiente. Individuare le giuste e percorribili forme comportamentali sia a livello individuale che collettivo, conducono a risultati apprezzabili

anche per il miglioramento della qualità dell'aria. Per sensibilizzare l'opinione pubblica alla questione ambientale e per promuovere il cambiamento comportamentale è opportuno prevedere alcune manifestazioni di carattere locale. L'organizzazione di giornate ecologiche con conseguenti blocchi delle auto, in parallelo con altre manifestazioni permette ai cittadini di provare i servizi di trasporto pubblico e i percorsi ciclo-pedonali in tutta sicurezza. L'organizzazione di manifestazioni di qualsiasi genere può essere un'occasione per

incentivare l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico. Il biglietto d'ingresso all'evento potrebbe essere scontato del prezzo pagato al servizio di trasporto. Per fare maggiormente breccia nell'ormai consolidato comportamento delle famiglie si deve proporre l'attuazione di percorsi educativi all'interno dei cicli scolastici, in particolare quelli primari che influenzano fortemente le scelte di tutta la famiglia. I percorsi di educazione da preferire saranno di tre tipi: ambientale, di sicurezza stradale e di utilizzo della bicicletta.

Tab. 3.6 / Possibili indicatori per azioni sulle attività di sensibilizzazione

		U. M.
1	Scuole coinvolte in progetti di educazione ambientale e/o stradale	[Numero]
	Indicare il numero di scuole coinvolte in progetti di educazione ambientale e/o stradale	
2	Blocchi delle auto	[Giorni]
	Indicare il numero di giornate in un anno in cui sono stati attuati blocchi del traffico motorizzato	



Altre azioni

Il Piano di azione potrà inserire altre azioni specifiche non direttamente riconducibili ai temi prima evidenziati.

A titolo di esempio per ridurre il numero di spostamenti dei cittadini (minori consumi) e migliorare l'accessibilità dei servizi a loro disposizione si può prevedere l'attivazione di sportelli unici di supporto ai cittadini e alle imprese fruibili per via telematica.

Per avere ulteriori spunti sulle azioni da inserire nel Piano di Azione comunale si rinvia al capitolo 6 del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera ed in particolare al paragrafo 6.1 "Rassegna delle misure di contenimento degli inquinanti atmosferici".

5. Azioni dirette

Le azioni "dirette" o emergenziali, di breve periodo, si estendono esclusivamente al periodo invernale. Questi provvedimenti vanno definiti e concordati nell'ambito del Tavolo Tecnico Zonale in maniera da coinvolgere il numero più consistente possibile di Comuni nell'intorno della città, al fine di una maggiore efficacia ed uniformità. Le azioni vengono stabilite in base all'emergenza da affrontare ed in linea con quanto indicato nel Piano Regionale. A titolo di esempio si riportano un paio di provvedimenti adottati in alcune realtà venete nel corso del

precedente inverno. La limitazione della circolazione infrasettimanale dei veicoli più inquinanti (Euro 0 ed Euro 1 diesel) e ciclomotori a due tempi immatricolati prima dell'1/1/2000 o non rispondenti alla direttiva CE 97/24. La riduzione a 19°C della temperatura interna negli immobili civili riscaldati con combustibili non gassosi (gasolio, olio ecc...).

6. Monitoraggio

I Comuni dovranno adottare adeguati indicatori atti a monitorare lo stato delle azioni che intendono attivare. Per ogni gruppo di azioni presentate sono già stati

proposti alcuni indicatori utili per il monitoraggio, inoltre, in Appendice, è possibile trovare una sintesi degli indicatori previsti con una classificazione di competenza territoriale.

Vanno pertanto riportate, a partire dal secondo anno di stesura del Piano di Azione, due tabelle di sintesi relative alle attività e azioni già realizzate o in corso di svolgimento.

Nella prima tabella saranno riportate le azioni previste nei Piani di Azione comunale degli anni precedenti, lo stato di avanzamento, il budget totale previsto ed i risultati ottenuti (meglio se tramite un indicatore).

Tab. 3.7 / **Monitoraggio delle azioni comunali**

AZIONE	PIANO DI AZIONE DEL	STATO DI AVANZAMENTO (al 31.06.2011)	BUDGET TOTALE	MONITORAGGIO	
				RISULTATI RAGGIUNTI OINDICATORE	VALORE (anno)
A.1 – Titolo azione 1	2008	Completata (100%)	€ 25.000	Km di piste ciclabili nel territorio comunale	1,5 Km realizzati nel 2010
A.2 – Titolo azione 2	2009	In corso di realizzazione (30%)	€ 5.000	Realizzati incontri con le scuole	5 classi della scuola primaria
A.3 – Titolo azione 3	2009	In corso di realizzazione (50%)	€ 150.000		..
A.4 – Titolo azione 4	2010	Non avviata (0%)	€ 43.000		..

La seconda tabella di monitoraggio riguarda le azioni di livello intercomunale decise in sintonia con gli altri Comuni. Anche in questo caso vanno riportate alcune informazioni come lo stato di avanzamento, il budget totale (previsto o, ad azione conclusa, effettivamente sostenuto) ed i risultati ottenuti.



Tab. 3.8 / **Monitoraggio delle azioni intercomunali**

AZIONE	PIANO DI AZIONE DEL	STATO DI AVANZAMENTO (al 31.06.2011)	BUDGET TOTALE	MONITORAGGIO	
				RISULTATI RAGGIUNTI OINDICATORE	VALORE (anno)
A.1 – Titolo azione 1	2009	In corso di realizzazione (30%)	€ 120.000	Km di piste ciclabili nel territorio comunale	3 Km realizzati nel 2010
A.2 – Titolo azione 2	2009	Completata (100%)	€ 27.000	Realizzati incontri con le scuole	5 classi della scuola primaria
A.3 – Titolo azione 3	2010	Non avviata (0%)	€ 150.000		..

7. Quadro di sintesi

Il quadro di sintesi dovrà contenere quattro elementi:

- ± l'elenco delle principali criticità ambientali o dei principali fattori di pressione che sono ritenuti responsabili dell'attuale qualità dell'aria;

- ± l'individuazione di una soluzione, anche radicale o molto costosa, che potrebbe risolvere la principale criticità ambientale prima elencata;
- ± l'elenco delle azioni effettivamente realizzabili che sono state scelte dal Piano di azione del Comune;

- ± l'elenco delle azioni o iniziative condivise con altri Comuni. Questi ultimi elenchi saranno riportati attraverso due tabelle distinte. La prima deve illustrare la corrispondenza tra gli obiettivi di Piano e le rispettive azioni. Un esempio di tabella di sintesi è riportata di seguito.

Tab. 3.9 / **Corrispondenza tra gli obiettivi di Piano e le rispettive azioni**

TEMA	OBIETTIVO	AZIONI			
A - mobilità	A.I - Titolo obiettivo I	A.1 – Titolo azione 1	A.3 – Titolo azione 3	A.5 – Titolo azione 5	
	A.II - Titolo obiettivo II				
	A.III - Titolo obiettivo III				
B - assetto urbanistico	B.I - Titolo obiettivo I	B.10 – Titolo azione 10	B.11 – Titolo azione 11		
C - certificazioni	C.I - Titolo obiettivo I	C.12 – Titolo azione 12			
	C.II - Titolo obiettivo II				
D – politiche energetiche	D.I - Titolo obiettivo I	D.15 – Titolo azione 15	D.16 – Titolo azione 16	D.18 – Titolo azione 18	D.19 – Titolo azione 19
	D.II - Titolo obiettivo II				
E - consumi e stili di vita	E.I - Titolo obiettivo I	E.20 – Titolo azione 20			
	E.II - Titolo obiettivo II				
F - altro	F.I - Titolo obiettivo I				

La seconda tabella di sintesi deve invece riportare l'elenco delle azioni previste dall'intesa intercomunale, individuare il budget totale e la quota finanziata da ciascun Comune.

Va inoltre riportato, dove possibile, un indicatore di sintesi per descrivere lo stato di partenza e fissare il risultato da conseguire, come descritto nel documento di intesa.



Tab. 3.10 / **Elenco delle azioni previste dall'intesa intercomunale**

AZIONE	BUDGET	COMUNI INTERESSATI E FINANZIAM.	MONITORAGGIO		
			STATO ATTUALE (anno)	INDICATORE	RISULTATO ATTESO (anno)
A.1 – Titolo azione 1	€ 20.000	Comune a: € 3.000 Comune b: € 7.000 Comune c: € 10.000	2 (2009)	Numero di istituti partecipanti ad iniziative di mobilità scolastica	8 (2013)
A.2 – Titolo azione 2	€ 5.000	Comune c: € 5.000 Comune d: € 0	..	..	..
A.3 – Titolo azione 3	€ 150.000	Tutti i comuni in quote uguali	..	..	..
A.4 – Titolo azione 4	€ 43.000	Comune a: € 13.000 Comune b: € 4.000 Comune c: € 13.000 Comune f: € 13.000	..	..	..
.....					

Premessa

Il tema dell'inquinamento atmosferico accomuna le Regioni e le Province Autonome dell'Italia del Nord; la Pianura Padana è infatti un'area territoriale con delle peculiarità tali da renderla assimilabile ad un bacino cinto sui lati principali da catene montuose. A queste proprietà geografiche, si devono aggiungere i carichi di popolazione, la presenza di infrastrutture viarie e realtà produttive assai più rivelanti rispetto altri contesti.

Da parte della Regione Veneto, allo scopo di perseguire obiettivi di qualità ambientale, è stato approvato il Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), con deliberazione n° 57 del 11/11/2004 del Consiglio Regionale, mettendo a disposizione un documento di programmazione che, dopo aver analizzato le varie fonti di emissione degli inquinanti atmosferici, giunge ad esprimere una valutazione della qualità dell'aria nella nostra Regione, individuando, ancorché in maniera dinamica, le aree soggette a particolari criticità e una rassegna

delle misure di contenimento degli inquinanti atmosferici con le corrispondenti azioni di intervento. Pur in questo contesto programmatico risulta comunque evidente che qualsiasi attività tesa al miglioramento ambientale su un'ampia scala territoriale, quale è quella regionale, non può prescindere da una politica comune alle Regioni e Province Autonome appartenenti all'intero bacino Padano e al coordinamento di azioni specifiche a livello locale d'intesa con le Province ed i Comuni.

Per questo motivo la Regione Veneto ha firmato in data 28/10/2005 il "Protocollo d'intesa tra Regioni e Province Autonome della Pianura Padana. Indirizzi comuni per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area della pianura padana" e sottoscritto il 7/2/2007 l'Accordo preliminare tra le regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Veneto, Province Autonome di Trento e Bolzano e la Confederazione Elvetica del Canton Ticino per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Anche la Provincia di Treviso ha

intrapreso, a fine dicembre 2007, la via del Protocollo di intesa per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico sottoscritto dalla quasi totalità delle amministrazioni locali, alle quali era richiesto un ruolo attivo per la realizzazione di iniziative concrete. La situazione attuale della qualità dell'aria rimane critica, la necessità di perseguire impegni sempre più stringenti dal punto di vista ambientale, accanto alla scarsità di iniziative concrete realizzate localmente per favorire una mobilità sostenibile, inducono a ritenere ancora prioritario investire risorse per produrre i risultati ambientali attesi.

In ambito europeo, la diffusione del documento "It is time to go from talk to action" - EEA 2009, Transport at a crossroads - ripropone queste criticità e punta ad iniziative congiunte necessarie per rendere vincolanti impegni ed interventi non più procrastinabili. La recente indagine condotta a livello locale dalla Provincia di Treviso e pubblicata nelle parti precedenti di questo documento, dimostra la necessità di riprendere con maggior vigore e determinazione queste tematiche.



La posizione della Provincia si traduce in una proposta di "patto" da presentare al Tavolo Tecnico Zonale (TTZ) per la sottoscrizione con i Comuni.

Il "Patto per l'ambiente", oltre a riportare i principali obiettivi su cui impegnare le risorse future, impegna le Amministrazioni comunali a predisporre un Piano di azione per il risanamento dell'aria a valle di una intesa sovra-comunale, impegna la Provincia a svolgere un ruolo di coordinamento e di monitoraggio e, sul medio periodo, prefigura l'introduzione di meccanismi di premialità nei confronti delle amministrazioni effettivamente virtuose.

E' intento della Provincia di Treviso proporre tale documento e metodologia al Comitato di Indirizzo e Sorveglianza (CIS) come previsto dal (PRTRA) utile anche per la revisione complessiva del piano stesso.

Infine, il coinvolgimento di ARPA Veneto, tramite l'Osservatorio Regionale Aria e del dipartimento provinciale ARPAV di Treviso, e delle aziende ULSS locali all'interno del gruppo di lavoro permetterà una migliore implementazione delle linee guida e del metodo di lavoro.

Il Patto per l'ambiente

1. I Comuni e la Provincia di Treviso intendono affrontare la questione dell'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra in maniera coordinata e condivisa al fine di intervenire in tutto il territorio con azioni omogenee ed efficaci.
2. Tutti i Comuni si impegnano a partecipare attivamente al Tavolo Tecnico Zonale (TTZ) e ad eventuali "tavoli tecnici ristretti", rispettandone le scelte e rendendole efficaci nel proprio territorio.
3. Ciascun Comune, in base alla zonizzazione stabilita dal TTZ, si impegna a presentare un proprio Piano di Azione contenente gli obiettivi e l'elenco delle azioni già realizzate e da realizzare nel proprio territorio per migliorare la qualità dell'aria, ridurre le emissioni di anidride carbonica ed i consumi di energia.
4. I Comuni e la Provincia di Treviso sono consapevoli che i risultati di miglioramento si ottengono solo attraverso un complesso di misure e pertanto si impegnano ad individuare azioni e gli obiettivi da inserire nel Piano di Azione che riguardano almeno i seguenti settori: la mobilità, l'assetto urbanistico, le politiche energetiche, i consumi e gli stili di vita, altre azioni.
5. I Comuni predispongono il proprio Piano di azione, ove possibile, dopo avere raggiunto una intesa con i Comuni limitrofi per definire alcune azioni di area vasta, in base alla suddivisione territoriale fissata dal TTZ.
6. Relativamente al settore della mobilità appare prioritario riservare la maggior attenzione alla mobilità ciclabile, alla mobilità pedonale, al trasporto pubblico.
7. La Provincia si impegna a svolgere un ruolo di coordinamento rendendo operativo il TTZ. Si impegna inoltre ad effettuare attività di monitoraggio dei risultati raggiunti a livello comunale, anche attraverso l'approvazione o meno dei Piani stessi, al fine di prevedere un sistema di premialità per le amministrazioni virtuose.
8. ARPAV e ULSS partecipano al gruppo di lavoro per definire l'attività di monitoraggio e le eventuali implementazioni delle linee guida alla stesura dei piani di azione. ARPAV, attraverso l'Osservatorio Regionale Aria e il



dipartimento provinciale ARPAV di Treviso, fornisce supporto tecnico alla Provincia di Treviso per l'approvazione dei Piani.

La Provincia per la mobilità sostenibile

La Provincia di Treviso intende concentrarsi in modo particolare su alcune tematiche legate alla mobilità sostenibile dotandosi di indirizzi precisi utili per orientare le scelte future, proprie e dei singoli Comuni, in tali ambiti. Il diffondersi di iniziative per la corretta gestione della mobilità dovrebbe consentire di raggiungere importanti risultati come ad esempio:

- ± ridurre la congestione in ambito urbano,
- ± ridurre le emissioni di CO2 e degli altri gas ad effetto serra,
- ± migliorare la qualità dell'aria, riducendo in particolare le concentrazioni di polveri sottili,
- ± ridurre l'incidentalità,
- ± ridurre i costi sanitari per le malattie cardiovascolari e respiratorie,
- ± evitare nuove costose infrastrutture dove è possibile ottenere buoni risultati anche con una gestione alternativa della mobilità.

Per il raggiungimento di questi risultati la Provincia ritiene prioritario promuovere e sperimentare azioni che riguardano:

- ± la mobilità ciclabile,
- ± la mobilità pedonale,
- ± il trasporto pubblico.

Le iniziative e le azioni elencate in questo documento costituiscono i riferimenti operativi per l'Ente Provinciale e sono da considerarsi, per quanto di competenza, anche un valido supporto per l'elaborazione dei Piani di Azione di competenza comunale.

Come indicato nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, la Provincia si impegna a realizzare azioni concrete per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini anche attraverso la realizzazione di interventi strutturali quali tangenziali e circonvallazioni, recuperando le pertinenze stradali con interventi di piantumazione, incentivando l'utilizzo di carburanti

ecologici e attuando politiche per la riduzione del traffico urbano sostenendo l'utilizzo della futura metropolitana regionale, proponendo l'integrazione del sistema della mobilità ferro – gomma e incentivando la realizzazione di piste ciclabili con percorsi anche sovracomunali. La Provincia di Treviso per una migliore gestione della mobilità propone ai Comuni l'adozione di un metodo di lavoro che punta ad ottenere risultati concreti e misurabili. Il metodo di lavoro richiede la stesura di un Piano di azione che individua le "cose" da fare ma, prima di tutto, individua gli obiettivi da raggiungere. E' infatti necessario procedere secondo la logica: "pianificare", "programmare", "progettare", "realizzare", "verificare". La "pianificazione" e la "programmazione" sono attività strategiche, di lungo periodo. La prima fissa gli obiettivi e le scelte che interessano tutto il territorio, la seconda fissa una scadenza temporale e le risorse necessarie per il raggiungimento delle scelte fatte. La "progettazione" avvia la fase operativa dell'intervento a cui fanno seguito la realizzazione dell'opera e la verifica, o monitoraggio dei risultati raggiunti. A livello comunale gli strumenti di

pianificazione e programmazione che hanno natura cogente (ossia obbligatoria) sono:

- ± il **Piano di Assetto del Territorio** (PAT), che in Veneto ha sostituito il Piano Regolatore Comunale (PRG) con l'introduzione della L.R. 11/2004. E' lo strumento più importante di pianificazione di livello comunale.
- ± Il **Piano degli Interventi** (PI), introdotto dalla stessa normativa regionale 11/2004. E' lo strumento più importante di programmazione di livello comunale.
- ± Il **Piano Urbano della Mobilità** (PUM) è lo strumento attraverso il quale le realtà locali definiscono il quadro generale delle scelte e delle decisioni relative alla mobilità nell'area urbana: un insieme coerente di interventi infrastrutturali, tecnologici, gestionali ed organizzativi in grado di orientare lo sviluppo della mobilità nel medio-lungo periodo (10 anni). Questo strumento di pianificazione è previsto dal Piano Generale dei Trasporti ed è stato introdotto dall'articolo 22 della legge n° 340 del 21/11/2000. L'elaborazione del PUM può essere promossa direttamente



da comuni o gruppi di comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, oppure dalle Province o dalla stessa Regione, previo accordo con gli enti interessati. La Regione Veneto ha predisposto apposite Linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità nel settembre del 2003. In esse sono stati identificati i Poli urbani che, per numero di spostamenti giornalieri di persone attratti dal comune principale, secondo i dati ISTAT 1991, casa-lavoro, casa-studio, necessitano di PUM. Sono stati individuati 13 poli a livello regionale, tre dei quali in provincia di Treviso:

Tab. 4.1 / **Poli urbani della Provincia di Treviso**

Polo urbano	Spostamenti giornalieri (1991) di persone attratte
Treviso	64.000
Conegliano	22.000
Castelfranco	22.000

In questo caso il PUM dovrebbe interessare il sistema urbano comprendente i comuni della cintura aventi relazioni importanti con gli stessi.

- ± **Il Piano Urbano del Traffico (PUT).** E' lo strumento più importante di programmazione nel settore della mobilità. E' stato introdotto dall'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile

1992, n. 285. (Nuovo codice della strada) e ne prevede l'obbligo per tutti i comuni con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale. Ulteriori riferimenti normativi per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico sono le Direttive Ministeriali del 24/6/1995.

Il Piano Urbano del Traffico

Il PUT costituisce uno strumento tecnico-amministrativo, di breve periodo (orizzonte due anni) finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

Il Piano urbano del traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Piano Urbano del traffico prevede tre livelli di progettazione:

- ± il 1° livello di progettazione è quello del Piano generale del

traffico urbano (PGTU), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato.

- ± Il 2° livello di progettazione è quello dei Piani particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, quali le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane.
- ± Il 3° livello di progettazione è quello dei Piani esecutivi del traffico urbano intesi quali progetti esecutivi dei Piani particolareggiati del traffico urbano.

I tre livelli del PUT ripercorrono idealmente lo schema logico: "pianificare", "programmare", "progettare". Il primo livello (PGTU) deve contenere almeno questi quattro elementi:

- ± il Piano di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari od aree pedonali e delle zone a traffico limitato;
- ± il Piano di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici, con la definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad essi riservate, e dei principali nodi di interscambio, nonché dei rispettivi parcheggi di scambio con il trasporto privato e dell'eventuale piano di riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze;
- ± il Piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati, con definizione sia dello schema generale di circolazione veicolare, sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenza tra i diversi tipi di strade;
- ± il Piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture, con definizione sia delle strade parcheggio, sia delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali ed, eventualmente, delle possibili aree per i parcheggi multipiano.



Altri strumenti per la promozione della mobilità sostenibile

Oltre agli strumenti di pianificazione e di programmazione citati, i Comuni possono attivare piani volontari per la gestione di specifiche peculiarità relative alla mobilità. In particolare sono da favorire quelle iniziative che promuovono l'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta oltre all'incentivazione degli spostamenti a piedi.

La gestione può avvenire con diversi strumenti da applicarsi in base alla realtà locale. Alcuni esempi possono essere:

- ± **Piano delle piste ciclabili:** uno strumento di pianificazione dedicato alla mobilità ciclistica con un orizzonte temporale di lungo periodo, può avere valenza di piano particolareggiato di settore del Piano Urbano del Traffico.
- ± **Piano Spostamenti Casa – Lavoro / Casa - Scuola (PSCL / PSCS):** uno strumento di pianificazione dedicato all'organizzazione degli spostamenti con origine o destinazione il luogo di lavoro o studio con lo scopo di ridurre i consumi energetici complessivi.
- ± **Piano degli Orari:** uno strumento di pianificazione dedicato all'organizzazione dei tempi della città per migliorare le condizioni di fruizione quotidiana dei servizi, intervenendo sugli orari delle attività pubbliche e private locali.

In considerazione della natura del territorio provinciale e della sua vocazione prevalente, si propone alle Amministrazioni Comunali di incentivare l'adozione nel loro territorio di Piani Spostamenti casa – lavoro e casa – scuola. Per aiutare la realizzazione di questa attività viene presentato un indice ragionato di un PSCL.

Il Piano Spostamenti Casa – Lavoro

Il Piano Spostamenti Casa – Lavoro, obbligatorio per le imprese e gli enti pubblici con più di 300 dipendenti per unità locale (DM 27/03/98 e DM

21/12/2000), può essere applicato ad aree produttive e di servizi di diverso genere quali i centri direzionali, le aree industriali, le aree commerciali e gli istituti scolastici. La redazione del PSCL avviene grazie ad un lavoro in equipe tra il mobility manager aziendale, referente dell'azienda/ente singolo e il mobility manager d'area, referente del Comune di riferimento.

Gli obiettivi di un PSCL sono quelli di razionalizzare gli spostamenti casa – lavoro dei dipendenti e di ridurre i consumi energetici incoraggiando l'utilizzo diffuso di mezzi di trasporto sostenibili e riducendo il numero e la lunghezza degli spostamenti individuali con veicoli privati. Questi obiettivi si potranno raggiungere analizzando la domanda di mobilità dei lavoratori e migliorando l'accessibilità dell'azienda. Un Piano Spostamenti Casa – Lavoro deve essere composto da sei fasi:

- ± **Fase conoscitiva**
In questa fase si dovranno raccogliere informazioni riguardanti la mobilità nel territorio locale individuando eventuali punti critici.
- ± **Fase informativa e di analisi** (formazione base dati)
In questa fase saranno svolte le attività per la raccolta delle informazioni relative agli spostamenti attualmente effettuati classificandoli per

origine, orario di partenza, mezzo utilizzato, ecc.

- ± **Fase progettuale** (individuazione interventi proponibili)
Le azioni saranno indirizzate allo studio delle alternative di trasporto di tipo sostenibile, saranno proposti diversi interventi legati alle varie forme di trasporto.
- ± **Fase di confronto** (verifica fattibilità interventi)
In questa fase si realizzeranno tavoli tecnici con la partecipazione delle amministrazioni e dei rappresentanti dei poli attrattori per la scelta degli interventi realizzabili.
- ± **Fase attuativa** (accordi e convenzioni)
In questa fase vengono stipulati gli accordi e le convenzioni per l'attuazione degli interventi selezionati nella fase precedente.
- ± **Fase di monitoraggio e aggiornamento**
Questa fase finale permette, con azioni di monitoraggio, di valutare i risultati e adattare la soluzione attuata a nuove situazioni.

La Provincia di Treviso si impegna a fornire suggerimenti e consigli per la stesura del PSCL e si attiverà per garantirne la corretta attuazione da parte dei Comuni.





Pista Ciclabile

Comune di		
Referente		
Recapito referente		
Numero Scheda		
Nome strada		
Anno di collaudo della pista ciclabile		
	Tipo strada ☐ Strada Comunale ☐ Strada Provinciale ☐ Strada Regionale ☐ Strada Statale Larghezza pista m __, __ Senso di circolazione ☐ Unico ☐ Doppio Collaudo ☐ Si ☐ No Protezione ☐ Si ☐ No ☐ Parziale Segnaletica Orizzontale ☐ Si ☐ No ☐ Parziale Segnaletica Verticale ☐ Si ☐ No ☐ Parziale Illuminazione ☐ Si ☐ No ☐ Parziale Alberatura ☐ Si ☐ No ☐ Parziale Tipologia di Strada Adiacente ☐ Extraurbana principale ☐ Extraurbana secondaria ☐ Urbana di scorrimento ☐ Urbana di quartiere ☐ Locale Tipologia pista ☐ Sviluppo di pista ciclabile in sede propria (SP) ☐ di cui lungo fiumi e canali e con finalità turistiche (SPT) ☐ Sviluppo di pista ciclabile in corsia riservata (SR) ☐ Sviluppo di percorsi in sede promiscua pedonali e ciclabili (SPP) ☐ Sviluppo di percorsi in sede promiscua ciclabile e veicolare (SMV) ☐ Altri tipi e piste non classificate (A) ☐ di cui percorsi ciclabili Green Way e itinerari turistici (AT) Inserire foto della pista ciclabile censita	

Zona a Traffico Limitato - ZTL

Comune di	
Referente	
Recapito referente	
Numero Scheda	
Nome strada	
Anno di realizzazione della ZTL	
	Tipo strada ☐ Strada Comunale ☐ Strada Provinciale ☐ Strada Regionale ☐ Strada Statale Tipologia di Strada ☐ Extraurbana principale ☐ Extraurbana secondaria ☐ Urbana di scorrimento ☐ Urbana di quartiere ☐ Locale

Corsia preferenziale mezzi TPL

Comune di	
Referente	
Recapito referente	
Numero Scheda	
Nome strada	
Anno di realizzazione della corsia preferenziale	
	Tipo strada ☐ Strada Comunale ☐ Strada Provinciale ☐ Strada Regionale ☐ Strada Statale Larghezza corsia m _/___ Tipologia di Strada Adiacente ☐ Extraurbana principale ☐ Extraurbana secondaria ☐ Urbana di scorrimento ☐ Urbana di quartiere ☐ Local

Tabella riasuntiva degli indicatori proposti per il monitoraggio

Indicatore	Provincia	Comune	Unità di misura
Conseguenze ambientali dei trasporti			
Emissioni di inquinanti atmosferici dai trasporti, per modalità	SI		[Kg] NOx e PM10
Superamenti degli obiettivi di qualità dell'aria	SI	SI	[Numero]
Numero di incidenti, morti e feriti nel trasporto	SI	SI	[Numero]
Intersezioni semaforizzate e a rotatoria	SI	SI	[Numero]
Domanda e intensità di trasporto			
Domanda di trasporto passeggeri per modalità e scopo	SI		[Passeggeri-km]
Pianificazione territoriale e accessibilità			
Accesso ai servizi di base (tempo e lunghezza medi degli spostamenti passeggeri per modalità, scopo e destinazione)	SI		[Ore, km]
Utenti coinvolti in Piani di spostamento casa lavoro o casa scuola		SI	[Numero utenti]
Costi e prezzi del trasporto			
Prezzi e tasse sui carburanti	SI		[€]
Tasse e tariffe dei trasporti	SI		[€]
Tecnologia ed efficienza dell'utilizzo			
Diffusione di carburanti più puliti e alternativi (n. distributori)	SI	SI	[Numero distributori]
Dimensione e composizione della flotta veicolare	SI		[Numero veicoli]
Età media della flotta veicolare	SI		[Anni]
Quota della flotta veicolare conforme a determinati standard di emissione (per modalità)	SI		[Numero veicoli]
Mobilità ciclabile			
Estensione rete ciclabile esistente per tipologia	SI	SI	[Km]
Estensione rete ciclabile progettata e finanziata per tipologia	SI	SI	[Km]
Estensione rete ciclabile programmata per tipologia	SI	SI	[Km]
Mobilità pedonale			
Estensione dei percorsi pedonali	SI	SI	[Km]
Rapporto tra il numero di partecipanti ad iniziative pedibus e il numero di iscritti agli istituti scolastici primari del territorio	SI	SI	[N/N]
Trasporto pubblico			
Numero di linee presenti nel territorio e chilometri di trasporto pubblico su gomma offerti all'anno	SI	SI	[Numero, Km]
Utenti abbonati al trasporto pubblico su gomma	SI	SI	[Numero]
Iniziative per l'incentivazione dei servizi di trasporto pubblico		SI	[€]
Altre azioni sul comparto dei trasporti			
Mobility manager d'area	SI	SI	[SI/NO]
Mobility manager d'azienda		SI	[N/N]
Certificazioni			
Aziende con certificazione ISO 14000 / EMAS	SI	SI	[Numero]
Politiche energetiche			
Approvazione / aggiornamento Piano Energetico Comunale		SI	[Anno]
Numero edifici con classificazione energetica	SI	SI	[Numero / edifici totali]
Introduzione di impianti di illuminazione a basso consumo		SI	[Numero]
Introduzione di impianti ad energia rinnovabile		SI	[Numero]
Attività di sensibilizzazione			
Scuole coinvolte in progetti di educazione ambientale		SI	[Numero]
Blocchi delle auto	SI	SI	[Giorni]

Preface

This publication deals with sustainable mobility. The work is divided into four parts: the first part presents the results of a survey submitted to the municipalities of Treviso and some projects carried out in the provincial area. The second part presents 20 best practices related to mobility and aimed at the reduction of environmental and social impacts due to traffic. The third part deals with a model for a new Action Plan, and the last one introduces the Agreement for the Environment, in which there are some commitments to improve the environmental condition of the Province of Treviso and its municipalities.

First part "Sustainable mobility in the Province of Treviso: the state of the art"

The preparation of this chapter involved the study of an ad-hoc survey entitled "Sustainable Mobility – Survey for Municipalities". This survey was sent to all 95 Municipalities of the Province of Treviso.

The survey consists of 20 questions, most of which are multiple choice questions. An electronic version of the survey was also available on the website. The topics analysed are:

- A) General overview: information on the environmental issues in the municipal area and current level of planning for its improvement.
- B) Actions to increase sustainable mobility: information about all actions carried out, including the realization of cycling paths and parking areas.

- C) Agreement with the Province of Treviso and Action Plans: Information about the implementation of the Agreement and other planning tools such as the Action Plans and the "Building code" with actions planned.
- D) Ideas for the future: Information on municipal priorities and committed expenses.

54 surveys were completed. After a statistical analysis, all the data were presented in the form of graphs with brief comments. The lack of interest in the programming and planning activities is the main aspect emerging from the survey. In general, smaller municipalities don't have their own Action Plans, whereas larger municipalities are better organized and more active on the issue of sustainable mobility. The main aim of the government action is that of building cycling paths.



Second part: "Twenty best practices on sustainable mobility"

This part presents 20 best practices on sustainable mobility. Best practices are actions that were carried out successfully and that can be easily reproduced in different local contexts. The level of the

practices selected is mainly local in the area of the Province of Treviso, but some has a regional, national and European level. Each practice has been classified according to its topic: a) pedestrian and cycling mobility, b) parking areas or park & ride, c) private transport, d) public transport. Every single practice contains some key

information: a short description, the goals, the location, the costs and an evaluation.

The action evaluation is carried out by taking into account five criteria and can rank from 1 star (poor) to 5 stars (excellent).

The tables below show the abstract of some of the most important best practices for the local area.

Bike sharing – Provincia di Treviso

Promoter	Province of Treviso, Municipality of Treviso, Municipality of Oderzo
Description	<i>Tvbike</i> is a public and automatic bike service in the city of Treviso and Oderzo, started in the summer of 2010. The service allows to take a bike in a sharing station and return or deposit it in a different station. The Province of Treviso drew up some guidelines for identifying the locations of the bike-sharing stations in the biggest city centres of the area of the Province of Treviso (11 municipalities). In addition the Province established the same conditions for using this service in all participating municipalities. That will improve the <i>Tvbike</i> service and will make it recognizable to citizens and tourists
Replicability	★ ★ ★ ★
Innovation	★ ★
Positive impacts into territory	★ ★ ★ ★
Sustainability	★ ★ ★
Achievability	★ ★

Tramway on tyre – Padua Municipality, Venice Municipality

Promoter	Padua Municipality, Venice Municipality
Description	The design of Padua's tramway concerned the creation of a transport system along the North-South Pontevigodarzere-Old city centre-Guizza axis entirely in the municipal area. The track is 10.3 kilometers long with two park and ride areas at the terminals. The system is built for light trams with a central rail guide and the power is supplied by an aerial electric cable. In Padua the tram has been working since 2007, whereas in Venice it is under construction.
Replicability	★
Innovation	★ ★ ★ ★ ★
Positive impacts into territory	★ ★ ★ ★
Sustainability	★ ★ ★ ★
Achievability	★

Pedibus – Some municipalities in Treviso Province area

Promoter	Province of Treviso, Municipality of Treviso, Municipality of Conegliano				
Description	The "walking bus (pedibus)" initiative is widespread in all the provincial area because many municipalities have started this service with some schools. The walking bus is a bus that travels on foot and allows children to go to school also with the help of two adults (parents). The walking bus has stops and a timetable. The passengers (children) have a coloured vest that makes them visible. With this initiative the journey home - school on foot becomes a daily good practice. The walking bus may involve, besides municipalities and schools, also some health facilities. The success of the initiative depends on the good availability of parents.				
Replicability	★	★	★	★	★
Innovation	★	★			
Positive impacts into territory	★	★	★		
Sustainability	★	★	★	★	
Achievability	★	★	★	★	★

Third part: "Municipal Action Plans"

After the analysis of the current local action plans (34/95), it was possible to identify the most widespread actions in the territory. Some of them are:

- ± interventions on cycling paths: construction, maintenance, census;
- ± structural actions on junctions: roundabouts, intersections;
- ± replacement of road lighting systems to reduce energy consumption;
- ± Installation or design of solar photovoltaic systems.

Starting from these considerations, the Province intends to promote greater local awareness and to provide some tools to assist local governments in making more effective their Action Plans. In particular, the Province proposes to review the Memorandum of Agreement (Protocollo di intesa), to coordinate the actions on mobility carried out by each municipality and to carry out suitable monitoring actions for the fulfilment of municipal plans.

A model for a new Municipal Action Plan was also proposed, so that it may become a valid support for local governments that need to draw up their own plans. The model tries to promote inter-municipal actions.

The new plan that has been proposed is divided into 7 parts:

- **Background:** Information about: current standards and law currently in force, classification of the municipal areas and description of all the planning initiatives already implemented at inter-municipal level.
- **General information on the local context:** Information about the territorial, planning, environmental and mobility context in the local area.
- **The objectives of the urban renewal plan:** presentation of the Plan objectives broken down by topic or category.
- **Structural-planning action of the urban renewal plan:** Information about actions to be carried out in order to achieve the expected results. This section presents several examples of actions with linked indicators to allow the evaluation of the actions.
- **Direct action:** information about short term actions that will be implemented in case of emergency situations.
- **Monitoring:** this part describes: all local and inter-municipal actions, the state of progress, the total budget and the goals achieved.
- **Framework Summary:** it is

an optional data sheet that summarizes the process of the Action Plan: it explains the list of environmental critical issues, the possible solutions, the list of actions really achievable and included in the Action Plan of the Municipality. At the end there is the list of activities shared with other municipalities.

Fourth part "A new agreement between the Province of Treviso and all its Municipalities"

The last part, after a brief presentation of the environmental and planning situation at regional level, deals with the Agreement for the Environment. This is a proposal made by the Province of Treviso to be submitted to the Zone Consultation Panel (TTZ). The "Agreement for the Environment" defines the main goals for which some financial resources are allocated. It binds all municipalities to prepare an Action Plan aimed at improving air quality and commits the Province of Treviso to playing a coordinating and monitoring role, so that the most virtuous municipalities can be rewarded.



PROVINCIA DI TREVISO

Assessorato alle Politiche Ambientali

Collana Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale
della Provincia di Treviso

- 01 Studio per la promozione della mobilità ciclabile (maggio 2008)
- 02 Progetti di sostenibilità del laboratorio territoriale provinciale IN.F.E.A (agosto 2008)
- 03 Primo rapporto sui percorsi casa-scuola e pedibus in provincia di Treviso (marzo 2010)
- 04 Rapporto sulla mobilità sostenibile in provincia di Treviso: stato di fatto e prospettive (settembre 2010)

Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale
Provincia di Treviso
Via Cal di Breda 116
31100 Treviso
tel. 0422 656966
fax. 0422 582499
mobilita@provincia.treviso.it